<u>प्रतिवेद्य</u>

समक्ष भारतीय सर्वोच्च न्यायालय

सिविल अपीलीय न्यायक्षेत्र

<u>सिविल अपील सं. 2526 वर्ष 2020</u>

(विशेष अनुमति याचिका (सिविल) सं. 25793 वर्ष 2017 से उद्भूत)

उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम .... अपीलार्थी

बनाम

राजेन्द्री देवी एवं अन्य .... प्रत्यर्थी

<u>नि र्ण य</u>

<u>न्यायमूर्ति आर. एफ. नरीमन</u>

1. अनुमति प्रदान की गई।

2. वर्तमान मामले में एक 45 वर्ष के व्यक्ति की मृत्यु हो गई जो कि साईकिल पर सवार था और बस द्वारा उसे 16.08.2001 को टक्कर मार दिया गया था। वाहन दुर्घटना दावा प्राधिकरण एतस्मिनपश्चात् एमएसीटी से सन्दर्भित) ने पाया कि यह बस के चालक, जिसे कि अपीलार्थी – उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा इसके और बस मालिक के बीच एक करार द्वारा भाड़े पर लिया गया था, द्वारा तेज और लापरवाही से चलाने का परिणाम है। अंततः यह पाते हुए कि उसकी आय 18000 प्रति वर्ष में से एक तिहाई घटा कर 13 से गुणा कर रू.

<u>उद्घोषणा</u>

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बिंधत प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

1.65 लाख + 8% ब्याज एमएसीटी द्वारा प्रदान किया गया लेकिन राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी (1997) 7 एससीसी 481 ("कैलाश नाथ कोठारी") के मामले में यह कहा गया कि यह केवल अपीलार्थी – निगम के लिए है कि वह पूरी राशि का भुगतान करे न कि बीमा कम्पनी। निम्नवत धारित किया गया:–

> "15. बस एक निजी बस है यह यूपीएसआरटीसी के अधीन चलती थी। बीमा कम्पनी के विद्वान अधिवक्ता ने तर्क दिया है कि बस के यूपीएसआरटीसी के अधीन होने के कारण अनुतोष की जिम्मेदारी यूपीएसआरटीसी पर हो गई थी क्योंकि बस पर नियंत्रण स्वामी का नहीं बल्कि निगम का था जो कि चालकों के कार्यों को नियंत्रित करता था। कम्पनी के विद्वान अधिवक्ता ने राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी 1997 अधिनियम 1148 को उद्धृत किया है। मुझे लगता है कि संदर्भित केस लॉ वर्तमान मामले पर पूरी तरह लागू होता है। यूपीएसआरटीसी ओपी सं. 3 न कि ओपी सं. 1 और 2 अवार्ड का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।"

3. उच्च न्यायालय में 27.09.2016 दिनांकित निर्णय द्वारा कैलाश नाथ कोठारी (उपरोक्त) के इसी निर्णय को यह स्पष्ट करते हुए संदर्भित किया गया और माना गया कि अपीलार्थी अकेले ही पीड़ित के परिवार को अनुतोष राशि, जिसका आदेश किया गया है, का भुगतान करने का उत्तरदायी है। निगम और वाहन स्वामी के करार को संदर्भित करते हुए यह भी कहा गया है कि–

<u>उद्घोषणा</u>

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बंधित प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

"अपीलार्थी के विद्वान अधिवक्ता द्वारा अनुतोष के भुगतान के अपने दायित्व से बच निकलने के लिए अपीलार्थी और स्वामी के बीच करार के उपबंध 10 पर अधिक जोर दिया गया है। आक्षेपित अवार्ड में उक्त करार का संदर्भ नहीं दिया गया है। अपील की मेमो में ऐसा कोई आधार नहीं दिखाया गया है कि इसे प्राधिकरण के समक्ष नहीं दायर किया गया था लेकिन इस पर विचार नहीं किया गया। किसी भी दृष्टिकोण से यदि करार में ऐसा उपबंध हो तो भी यह अपीलार्थी और स्वामी के बीच है और यह अधिनियम के उपबन्धों से निःसृत होने वाले दावेदार के अनुतोष पाने के अधिकार को प्रभावित नहीं करेगा। अतः अपीलार्थी के विद्वान अधिवक्ता द्वारा लिए गये पहले तर्क में कोई बल नहीं है और यह स्वीकार करने योग्य नहीं है।"

4. सभी पक्षकारों की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ताओं को सुनने के पश्चात हमारा यह मत है कि कैलाश नाथ कोठारी (उपरोक्त) जिसका अवलम्ब लिया गया है, इस कारण से स्वयं ही अलग है क्योंकि निर्णय में निम्न बात कही गई है:–

"3. .....बीमा कम्पनी ने दावा याचिका के प्रत्युत्तर में यह दलील दिया कि दुर्घटना के समय बस आरएसआरटीसी के नियंत्रण में थी इसलिए अनुतोष के भुगतान का दायित्व आरएसआरटीसी पर था और बीमा कम्पनी उत्तरदायी नहीं थी। बीमा कम्पनी द्वारा आगे यह दलील दी गई कि किसी भी स्थिति में बीमा कम्पनी का उत्तरदायित्व सीमित था और इसका दायित्व एक दुर्घटना में किए जाने वाले सभी दावों के सम्बन्ध में रू. 75000 से अधिक नहीं हो सकता।.....

4. .....विषय सं. 2 भी दावा याचिकाकर्ता के पक्ष में निर्णीत किया गया लेकिन यह कहा गया कि बीमा पॉलिसी की शर्तों और

उद्घोषणा

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बिंधत प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के आलोक में बीमा कम्पनी का उत्तरदायित्व सीमित था और दुर्घटना के सम्बन्ध में 75000 रुपये की कुल राशि तक था।

XXXXXXXXXXXX

7. .....बीमा कम्पनी की ओर से प्रस्तुत विद्वान अधिवक्ता ने विषय सं. 2 के निष्कर्षों को प्रश्नांकित नहीं किया है और यह कहा है कि विनिर्दिष्ट राशि बीमा कम्पनी द्वारा भुगतान की जा चुकी है।....."

इसके अलावा मोटर वाहन अधिनियम (तत्समय) की धारा (19) में दी गई "स्वामी" की परिभाषा का अवलम्ब लेते हुए न्यायालय ने निम्नवत धारित किया कि:–

"17. अधिनियम की धारा 2(19) में दी गई स्वामी की परिभाषा व्यापक नहीं है अतः इसका वृहद् संदर्भ में, किसी मामले के तथ्य एवं परिस्थितियों के आलोक में अर्थ किया जाना चाहिए। किसी मामले में स्वामी शब्द के अन्तर्गत वास्तविक कब्जा और नियंत्रण रखने वाला व्यक्ति और वह व्यक्ति जिसके निर्देशन और आदेश में चालक बस चलाने के लिए बाध्य है, आते हैं। किसी मामले में "स्वामी" का अर्थ केवल पंजीकृत स्वामी तक सीमित कर दिए जाने से, जहाँ वाहन किराये पर लेने वाले के वास्तविक नियंत्रण और कब्जे में हो, किसी दुर्घटना की स्थिति में दायित्व के निर्वहन के उद्देश्य के लिए उचित नहीं होगा। अपने कर्मचारी के द्वारा नियोजन के दौरान किए गये अपकृत्य के लिये "स्वामी" का उत्तरदायित्व प्रतिनिधिक होता है और प्रत्येक मामले में यह केवल तथ्य का विषय होगा कि दुर्घटना की स्थिति में प्रतिनिधि दायित्व किस पर डाला जाए।....."

<u>उद्घोषणा</u>

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बिंधत प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

(मूल में प्रभाव वर्धित)

इस दृष्टि से यह धारित किया गया कि चूंकि बीमा कम्पनी का दायित्व 75000 रुपये तक सीमित था जिसका भुगतान कर दिया गया है, मामले के तथ्य के आधार पर बीमा कम्पनी और भुगतान के लिए उत्तरदायी नहीं होगी। इस आधार पर उस मामले में 75000 रुपये से अधिक देय राशि निगम पर डाल दी गयी।

5. एक पश्चातवर्ती निर्णय – उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कुलसुम एवं अन्य (2011) 8 एससीसी 142 ("कुलसुम") विचारण के लिए आये विधिक प्रश्न पर निम्नवत धारित किया :–

> "3. वर्तमान एवं सम्बद्ध अपीलों में विचारण के लिए आया विधिक प्रश्न निम्नवत रखा गया है : यदि कोई बीमित वाहन (वर्तमान मामले में मिनी बस) निगम के साथ करार समझौते के अन्तर्गत, निगम के पक्ष में दिए गये परमिट के आधार पर तय रूप पर चल रहा हो, तो दुर्घटना की स्थिति में क्या बीमा कंपनी अनुतोष देने के लिए उत्तरदायी होगी या यह निगम और स्वामी की जिम्मेदारी होगी? "

इसके बाद मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(30)[1] के तहत "स्वामी" की परिभाषा का उल्लेख किया और 1939 के अधिनियम की धारा 2(19)[2] में "स्वामी" की परिभाषा के साथ इसकी तुलना की।

---

1 "2(30) "स्वामी" से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिसके नाम में मोटर यान रजिस्टर है और जहां ऐसा व्यक्ति अवयस्क है, वहां उस अवयस्क का संरक्षक अभिप्रेत है और उस मोटर यान के संबंध में जो अपक्रय करार या पट्टे के करार या आड्मान के करार पर लिया गया है, वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिसका उस यान पर उस करार के अधीन कब्जा है ;"

2 "2(19)"स्वामी" से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जो एक मोटर वाहन पर कब्जा रखने वाला अवयस्क व्यक्ति है, ऐसे अवयस्क का संरक्षक, और उस मोटर यान के संबंध में जो अपक्रय करार पर लिया गया है, वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिसका उस यान पर उस करार के अधीन कब्जा है ;"

उद्घोषणा

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बंधित प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

इसके बाद कैलाश नाथ कोठारी (उपरोक्त) को निम्नवत धारित किया गया:

"16. कैलाश नाथ कोठारी [राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी (1997) 7 एससीसी 481] में बीमा कंपनी की देनदारी जहां राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम के साथ अनुबंध के अनुसार बस चल रही थी, के संबंध में एक प्रश्न उठा था। हालाँकि, उक्त मामला 1939 के पहले के मोटर वाहन अधिनियम से संबंधित था। पुराने अधिनियम की धारा 2(19) में "स्वामी" की परिभाषा को ध्यान में रखते हुए, इसे प्रस्तर 17 में निम्नानुसार धारित किया गया है: (एससीसी पीपी. 487-88)

"17. अधिनियम की धारा 2(19) में दी गई स्वामी की परिभाषा व्यापक नहीं है अतः इसका वृहद् संदर्भ में, किसी मामले के तथ्य एवं परिस्थितियों के आलोक में अर्थ किया जाना चाहिए। किसी मामले में स्वामी शब्द के अन्तर्गत वास्तविक कब्जा और नियंत्रण रखने वाला व्यक्ति और वह व्यक्ति जिसके निर्देशन और आदेश में चालक बस चलाने के लिए बाध्य है, आते हैं। किसी मामले में "स्वामी" का अर्थ केवल पंजीकृत स्वामी तक सीमित कर दिए जाने से, जहाँ वाहन किराये पर लेने वाले के वास्तविक नियंत्रण और कब्जे में हो, किसी दुर्घटना की स्थिति में दायित्व के निर्वहन के उद्देश्य के लिए उचित नहीं होगा। अपने कर्मचारी के द्वारा नियोजन के दौरान किए गये अपकृत्य के लिये "स्वामी" का उत्तरदायित्व प्रतिनिधिक होता है और प्रत्येक मामले में यह केवल तथ्य का विषय होगा कि दुर्घटना की स्थिति

उद्घोषणा

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बिंधत प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

में प्रतिनिधि दायित्व किस पर डाला जाए। इस मामले में बस के मालिक श्री संजय कुमार उस विशेष रूट पर बस नहीं चला सकते थे जिसके लिए उनके पास परमिट नहीं था और वह वास्तव में उस रूट पर बस नहीं चलवा रहे थे। चालक की सेवा पूरे नियंत्रण के साथ आरएसआरटीसी को हस्तांतरित कर दी गई थी जिसके निर्देश, निदेश और आदेश के अन्तर्गत घटना के दिन ड्राइवर को उस अभागी बस को चलाना या नहीं चलाना था यात्री आरएसआरटीसी द्वारा किराया लेकर ले आए ले जाए जाते थे। अतः श्री संजय कुमार का उस बस में यात्रा करने वाले यात्रियों द्वारा आरएसआरटीसी को दिए जाने वाले किराए से कोई लेना देना नहीं था। बस का चालक यद्यपि कि मालिक का कर्मचारी था उस समय बस के संचालन के लिए आरएसआरटीसी के परिचालक के आदेश और आज्ञा के मातहत था। जहाँ तक उस बस के यात्रियों का प्रश्न है उनके करार का संबंध केवल आरएसआरटीसी से था जिसे उन्होंने उस बस में यात्रा करने के लिए किराया दिया था और इसलिए बस में यात्रा करते समय उनकी सुरक्षा की जिम्मेदारी आरएसआरटीसी की थी। उनके करार का संबंध बस के मालिक श्री संजय कुमार से बिल्कुल नहीं था। यदि यह केवल चालक की सेवाओं के हस्तांतरण का विषय होता न कि मालिक से आरएसआरटीसी को ड्राइवर के नियंत्रण के हस्तांतरण का, तो मामला कुछ अलग होता। लेकिन मामले के तथ्य और करार (उपरोक्त) की शर्त 4

<u>उद्घोषणा</u>

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बिंधत प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

से 7 के आधार पर आरएसआरटीसी के साथ अनुबंध के अन्तर्गत बस चलाने वाले चालक द्वारा किए गये अपकृत्य के लिए आरएसआरटीसी को प्रतिनिधिक रूप से जिम्मेदार ठहराया जाना चाहिए। सामान्य विधिक अवधारणा और उससे उत्पन्न उपधारणा कि एक नियोक्ता अर्थात वह व्यक्ति जिसे कर्मचारी को नियोजित करने और हटाने का अधिकार है सामान्यतः अपने नियोजन के दौरान और अपने प्राधिकार के क्षेत्र में कर्मचारी द्वारा किये गये अपकृत्य के लिए प्रतिनिधिक रूप से उत्तरदायी होता है, एक खण्डनीय उपधारणा होती है"

(मूल में प्रभाव वर्धित)

XXXXXXXXXXXXXXXXX

"18. हमारे सुचिंतित विचार से "स्वामी" की परिभाषा में पुराने अधिनियम और नये अधिनियम में किए गये आमूल और विशिष्ट परिवर्तनों से कैलाश नाथ {राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी (1997) 7 एससीसी 481} वाले मामले की वर्तमान मामले के तथ्यों पर कोई प्रयोज्यता नहीं है। हम इस अपील और संबद्ध अपीलों में उठने वाले विशिष्ट प्रश्न से सहमत नहीं हैं क्योंकि इन अपीलों में उठाया गया प्रश्न न तो सीधे न तो सारवान रूप से कैलाश नाथ {राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी (1997) 7 एससीसी 481} वाले मामले में विषय था। इस प्रकार उसका संदर्भ हमारे लिए मददगार नहीं है। वर्तमान मामले में

<u>उद्घोषणा</u>

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बिंधत प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

कथित रूप से यह न्यायालय पुराने अधिनियम की धारा 2(19) में दी गई "स्वामी" की परिभाषा पर विचार कर रहा था।"

अंततः, बीमा कम्पनी को यह कहते हुए उत्तरदायी ठहराया गया:

"29. वर्तमान मामले में चालक बस के मालिक अजय विशेन द्वारा नियोजित था लेकिन स्पष्टतः प्रस्तुत किये गये करार के उपबंध 4.4 के आधार पर चालक को परिचालक के निर्देशों के आधार पर बस चलाना था जिसे निगम द्वारा नियुक्त किया गया था। उक्त चालक निगम के आदेशों से भी बाध्य था। इस प्रकार यह अनुमान लगाया जा सकता है कि बस पर प्रभावी नियंत्रण और आदेश अपीलार्थी का था।

30. इस प्रकार सभी व्यावहारिक उद्देश्यों के लिए प्रासंगिक अवधि में निगम विनिर्दिष्ट अवधि के लिए बस का स्वामी बन गया था। यदि निगम विनिर्दिष्ट अवधि के लिए ही स्वामी बन गया था और वाहन मूल मालिक के द्वारा बीमित कराया जा चुका था, यह माना जाएगा कि वाहन को अस्तित्वमान बीमा पॉलिसी के साथ निगम को हस्तांतरित किया गया था और इस प्रकार बीमा कम्पनी अनुतोष राशि के भुगतान के उत्तरदायित्व से बच नहीं पाएगी।

31. अनुतोष के भुगतान का उत्तरदायित्व सांविधिक उपबन्ध पर आधारित है। वाहन का अनिवार्य बीमा तीसरे पक्ष के लाभ के लिए होता है। अनिवार्य बीमा करवाने का मालिक का दायित्व केवल तीसरे पक्ष के सम्बन्ध में होता है न कि संपत्ति के सम्बन्ध में। वाहन के बीमित हो जाने पर मालिक एवं कोई अन्य व्यक्ति मालिक की सहमति से वाहन का प्रयोग कर सकता है। अधिनियम की धारा 146 यह उपबन्ध नहीं करती कि कोई व्यक्ति जो स्वतंत्र रूप से वाहन का प्रयोग करता है, एक अलग बीमा पॉलिसी लिया जाना चाहिए। अधिनियम में अनिवार्य बीमा का उद्देश्य सामाजिक न्याय को बढ़ाने के हेतु अधिनियमित किया गया है।

6. कुलसुम (उपरोक्त) के मामले में प्रतिपादित विधि वर्तमान मामले के तथ्यों पर पूरी तरह से लागू होती है और उपबंध 10 पर आधारित तर्क जो निम्नवत है–

<u>उद्घोषणा</u>

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बिंधत प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।

> "उपबंध 10. : दूसरा पक्ष (बस मालिक) का चालक से किसी भी गलती, चूक, दुर्घटना या अन्य अवैध कृत्य के लिए पूर्ण उत्तरदायित्व होगा और इस संबंध में किसी अनुतोष या बकाया के भुगतान का उत्तरदायित्व बस के मालिक या अधिनियम के अन्तर्गत बीमा कम्पनी का होगा। किसी भी स्थिति में पहला पक्ष (याची निगम) चालक की गलती, चूक, दुर्घटना या अन्य अवैध कृत्य के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। यदि न्यायालय इत्यादि के आदेश के अनुपालन में प्रथम पक्ष द्वारा कोई भुगतान किया जाता है तो प्रथम पक्ष उसे वसूलने के लिए अधिकृत होगा।"

केवल निगम और बस मालिक के बीच है और ऐसे किसी व्यक्ति को बाध्य नहीं करता जो उपरोक्त करार का हिस्सा नहीं है, पीड़ित को तो बिल्कुल नहीं।

7. मामले पर इस दृष्टकोण के आलोक में अपील को स्वीकृत किया जाता है और एमएसीटी द्वारा स्वीकृति राशि अब बताई गई दर पर आज से तीन माह की अवधि के भीतर केवल बीमा कम्पनी द्वारा देय होगा।

.....

(न्यायमूर्ति रोहिंटन फाली नरीमन)

.....

(न्यायमूर्ति नवीन सिन्हा)

.....

(न्यायमूर्ति बी. आर. गवई)

नई दिल्ली,

जून 08, 2020

<u>उद्घोषणा</u>

"क्षेत्रीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के अपनी भाषा में समझने हेतु निर्बिंधत प्रयोग के लिये है और किसी अन्य उद्देश्य के लिये प्रयोग नही किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और सरकारी उद्देश्यों के लिये, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक माना जायेगा तथा निष्पादन और कियान्वयन के उद्देश्यों के लिये मान्य होगा"।