[2020] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 199

ਯੂ. ਪੀ. ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ

ਬਨਾਮ

ਰਾਜਿੰਦਰ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2020 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2526)

08 ਜੂਨ, 2020

[ਆਰ. ਐੱਫ. ਨਰੀਮਨ, ਨਵੀਨ ਸਿਨਹਾ ਅਤੇ ਬੀ. ਆਰ. ਗਵਈ, ਜੇ. ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਸੀਡੈਂਟ-ਹੇਠਾਂ ਦਾਅਵਾ-ਪੀੜ੍ਹਤ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੱਸ ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ-ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ-ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਮਾਤਰਾ 1.65 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਸੀ ਅਤੇ 8% ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਰੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ – ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਕੱਲਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੀੜ੍ਹਤ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਅਪੀਲ ਉੱਤੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆਃ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੱਖਰਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ। 75, 000/- ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਗਿਣਤੀ' ਤੇ, 75,000/- ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀਯੋਗ ਰਕਮ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਕੁਲਸੁਮ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੇ ਵੀ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ-ਉਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਵੀ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ-ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 146 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੁਤੰਤਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲੈਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ-ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕੁਲਸੁਮ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ-ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਬੱਸ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਏ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਧਾਰਾ 10,' ਦੂਜੀ ਧਿਰ (ਬੱਸ ਮਾਲਕ) 'ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਲਤੀ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਪੂਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਕਿਸੇ ਅਦਾਲਤ ਆਦਿ ਦੇ ਕਿਸੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਧਿਰ (ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ) ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੰਮ, ਪਹਿਲੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਧਿਰ ਤੋਂ ਉਸੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਬੱਸ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ, ਇਹ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਬੰਨ੍ਹਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ, ਪੀੜ੍ਹਤ-ਇਸ ਲਈ, ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ, ਹੁਣ ਸਿਰਫ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗੀ।

ਰਾਜਸਥਾਨ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (1997) 7 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 481: [1997] 3 ਪੂਰਕ ਐਸਸੀਆਰ 724-ਵੱਖਰਾ.

ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਕੁਲਸੁਮ ਅਤੇ ਹੋਰ (2011) 8 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 142: [2011] 15 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 618-'ਤੇ ਨਿਰਭਰ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[1997] 3 ਸਪਲਿ. ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 724 ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪੈਰਾ 2

[2011] 15 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 618 ਪੈਰਾ 5 ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਾ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2020 ਦੇ 2526.

ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 27.09.2016 ਤੋਂ ਐਫਏਐਫਓ ਨੰ. 2005 ਦਾ 2157.

ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਗਰਿਮਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਦ, ਐਡ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਮਾਈਬਾਮ ਐੱਨ. ਸਿੰਘ, ਪ੍ਰਮੋਦ ਦਿਆਲ, ਵਕੀਲ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ.

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ

ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 16.08.2001 ਨੂੰ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ 45 ਸਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਬੱਸ ਦੀ ਟੱਕਰ ਨਾਲ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐੱਮਏਸੀਟੀ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ ਆਮਦਨ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ 18,000/- ਰੁਪਏ, ਘਟਾਓ ਇੱਕ ਤਿਹਾਈ, ਅਤੇ 13,1.65 ਲੱਖ ਰੁਪਏ + 8 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਿਆਜ ਦੇ ਗੁਣਕ ਨਾਲ ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਰਾਜਸਥਾਨ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ।

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (1997) 7 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 481 ["ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ"], ਕਿ ਇਹ ਸਾਰੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ। ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀਃ

"15. ਬੱਸ ਨਿੱਜੀ ਹੈ। ਇਹ ਯੂ. ਪੀ. ਐੱਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਹੇਠ ਚੱਲਦਾ ਸੀ। ਐਲਡੀ. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਯੂ. ਪੀ. ਐੱਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਬੱਸ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਯੂ. ਪੀ. ਐੱਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਨੂੰ ਸੌਂਪਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਬੱਸ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੈ ਬਲਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਐਲਡੀ. ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ 1997 ਐਕਟ 1148 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਮੈਨੂੰ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਉੱਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਯੂ. ਪੀ. ਐਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਓ. ਪੀ. ਨੰ. 3, ਅਤੇ ਓ. ਪੀ. ਨੰਬਰ ਨਹੀਂ। 1 ਅਤੇ 2, ਪੁਰਸਕਾਰ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ।

3. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਮਿਤੀ 27.09.2016 ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ, ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (ਉਪਰੋਕਤ) ਦੇ ਉਸੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਕੱਲਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੀੜਤ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਰਮਿਆਨ ਹੋਏ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀਃ "ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦਰਮਿਆਨ ਹੋਏ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਉੱਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਣ ਉੱਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਪੁਰਸਕਾਰ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਦੇ ਮੈਮੋ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਸਮਝੌਤਾ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਧਾਰਾ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਦਲੀਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਾਕਤ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।

4. ਸਾਰੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (ਉਪਰੋਕਤ) 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਫੈਸਲਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਾਰਨ ਵੱਖਰਾ ਹੈ ਕਿ ਫੈਸਲਾ ਖੁਦ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਰਜ ਕਰਦਾ ਹੈਃ

"3. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵੇਲੇ ਬੱਸ ਆਰਐੱਸਆਰਟੀਸੀ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਆਰਐੱਸਆਰਟੀਸੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅੱਗੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਸੀਮਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ 75000/- ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

4. ਮੁੱਦਾ ਨੰ. 2 ਨੂੰ ਵੀ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ 75,000/- ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ।

XXX XXX XXX

"7. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੰਕ ਨੰ. 2 ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਕਮ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (19) ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਉਦੋਂ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆਃ

"17. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (19) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਮੀਕਰਨ ਮਾਲਕ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਸਲ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡਰਾਈਵਰ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। "ਮਾਲਕ" ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਰੱਖਣਾ ਸਿਰਫ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਅਸਲ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਉਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਸ਼ੱਦਦ ਲਈ ਬਦਲਵੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸ ਉੱਤੇ ਬਦਲਵੀਂ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਜ਼ੋਰ)

ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਿਰਫ 75,000/- ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਹੋਰ ਕੁਝ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਗਮ ਨੂੰ 75,000/- ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀਯੋਗ ਰਕਮ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

5. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਰਥਾਤ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਕੁਲਸੁਮ ਅਤੇ ਹੋਰ (2011) 8 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 142 ["ਕੁਲਸੁਮ"], ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸਿਆਃ

"3. ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਜੋ ਤੁਰੰਤ ਅਤੇ ਜੁੜੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਉੱਠਦਾ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈਃ ਜੇ ਕੋਈ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਵਾਹਨ (ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ) ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗੀ ਜਾਂ ਇਹ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ?

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (30) 1 ਦੇ ਤਹਿਤ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 1939 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (19) 2 ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕੀਤੀ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (ਉਪਰੋਕਤ) ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆਃ

"16. ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (ਰਾਜਸਥਾਨ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (1997) 7 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 481) ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਬੱਸ ਰਾਜਸਥਾਨ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚੱਲਦੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ 1939 ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਿਹਾ ਸੀ। "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸੀ

[1]"2 (30)" "ਮਾਲਕ" "ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਾਮ ਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿਰਾਏ-ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਜਾਂ ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ;"

[2]"2 (19)" "ਮਾਲਕ" "ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿਰਾਏ-ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ;"

ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ 2 (19), ਇਸ ਨੂੰ ਪੈਰਾ 17 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈਃ (ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਪੀ.ਪੀ. 487-88)

"17. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (19) ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਮਾਲਕ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 'ਮਾਲਕ' ਸਮੀਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਸਲ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡਰਾਈਵਰ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਤੱਕ 'ਮਾਲਕ' ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨਾ ਸਿਰਫ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਅਸਲ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਮਾਲਕ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਉਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਸ਼ੱਦਦ ਲਈ ਬਦਲਵੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸ ਉੱਤੇ ਬਦਲਵੀਂ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬੱਸ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸ਼੍ਰੀ ਸੰਜੇ ਕੁਮਾਰ ਉਸ ਖਾਸ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਬੱਸ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਰਸਤੇ' ਤੇ ਬੱਸ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੇ 'ਨਿਯੰਤਰਣ' ਦੇ ਨਾਲ ਆਰ. ਐੱਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ, ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਮੰਦਭਾਗੇ ਦਿਨ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਨਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਰ. ਐੱਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਕਿਰਾਇਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸ਼੍ਰੀ ਸੰਜੇ ਕੁਮਾਰ ਨੂੰ ਆਰਐੱਸਆਰਟੀਸੀ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰਸਤੇ' ਤੇ ਉਸ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੱਸ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲਕ ਦਾ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ, ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਆਰ. ਐਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਦੇ ਕੰਡਕਟਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਮਾਂਡ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਨਿਭਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾਗ੍ਰਸਤ ਬੱਸ ਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਠੇਕੇ ਦੀ ਨਿੱਜਤਾ ਸਿਰਫ ਆਰਐੱਸਆਰਟੀਸੀ ਨਾਲ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਸ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਰਾਇਆ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਆਰਐੱਸਆਰਟੀਸੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣ ਗਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸ਼੍ਰੀ ਸੰਜੇ ਕੁਮਾਰ ਨਾਲ ਠੇਕੇ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜੇ ਇਹ ਸਿਰਫ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਕੰਟਰੋਲ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਆਰ. ਐਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਮਾਮਲਾ ਕੁਝ ਵੱਖਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਮਝੌਤੇ (ਉਪਰੋਕਤ) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 4 ਤੋਂ 7 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਆਰ. ਐਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਨੂੰ ਬੱਸ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਸ਼ੱਦਦ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਆਰ. ਐਸ. ਆਰ. ਟੀ. ਸੀ. ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਧੀਨ। ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਆਮ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਅਨੁਮਾਨ ਕਿ ਇੱਕ ਮਾਲਕ, ਭਾਵ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਆਮ ਤੌਰ' ਤੇ ਸਬੰਧਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਸ਼ੱਦਦ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, ਇੱਕ ਅਸਵੀਕਾਰਨਯੋਗ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ।

(ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਜ਼ੋਰ)

XXX XXX XXX

"18. ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਖਤ ਅਤੇ ਵੱਖਰੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਦਾ ਕੇਸ (ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (1997) 7 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 481) ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਭਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਮਨਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਰਹੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਦੇ ਮਾਮਲੇ (ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਸੜ੍ਹਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (1997) 7 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 481) ਵਿੱਚ ਨਾ ਤਾਂ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਾਫ਼ੀ ਮੁੱਦੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਸਾਡੇ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਦਦਗਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (19) ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ।

ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆਃ

"29. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਜੈ ਵਿਸ਼ੇਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 4.4 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਉਪਰੋਕਤ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੰਡਕਟਰ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਤਹਿਤ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਕਤ ਡਰਾਈਵਰ ਵੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਸੀ।

30. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਸਬੰਧਤ ਮਿਆਦ ਲਈ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕ ਬਣ ਗਈ ਸੀ। ਜੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਬਣ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

31. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਹੈ। ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਮਾਲਕ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਿਰਫ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਵੀ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 146 ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਸੁਤੰਤਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲਈ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

6. ਕੁਲਸੁਮ ਦੇ ਮਾਮਲੇ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਨਾਲ ਹੀ, ਧਾਰਾ 10 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਦਲੀਲ, ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸਦੀ ਹੈ,

ਧਾਰਾ 10: ਦੂਜੀ ਧਿਰ (ਬੱਸ ਮਾਲਕ) ਦੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਲਤੀ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਪੂਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਬਕਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੱਸ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪਹਿਲੀ ਧਿਰ (ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ) ਦੀ ਗਲਤੀ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਹੋਰ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਜੇ ਕਿਸੇ ਅਦਾਲਤ ਆਦਿ ਦੇ ਕਿਸੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਹਿਲੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ "

ਇਹ ਸਿਰਫ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਬੱਸ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬੰਨ੍ਹਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਉਪਰੋਕਤ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ, ਘੱਟੋ ਘੱਟ, ਪੀੜ੍ਹਤ।

7. ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਐੱਮਏਸੀਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਹੁਣ ਅੱਜ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਿਰਫ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੀ ਗਈ ਦਰ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗੀ।

ਅੰਕਿਤ ਗਿਆਨ ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



Advocate Shifa Kler