[2018] 13 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 936

ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਚੰਦ ਦਾਗਾ

ਬਨਾਮ

ਸਵੇਤਾ ਸ਼ਰਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 11369)

ਦਸੰਬਰ 14, 2018

[ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ ਅਤੇ

ਡਾ. ਧਨੰਜਯਾ ਵਾਈ ਚੰਦਰਚੂੜ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 - ਉਪ ਧਾਰਾ 2(30), 50 ਅਤੇ 177 ਮੁਆਵਜ਼ਾ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਇੱਕ ਕਾਰ ਦੇ ਅਸਲ ਮਾਲਕ, ਨੇ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ - ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਗਿਆ - ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ - ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ - ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ 12.47 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 'ਤੇ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਵਸੂਲਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ - ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਆਯੋਜਿਤ: ਇਹ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ - ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਉਸਦਾ ਨਾਮ ਆਰਟੀਓ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਪਣੀ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 50 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਕੋਈ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਗੱਡੀ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ।

ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ:

1. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 50 ਉਹ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਕਤ ਧਾਰਾ 50 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੇਕਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 177 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਸਿਰਫ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹਨ। ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਕਤ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 5] [939-ਡੀ-ਈ]

2. ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ XII ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਕਿਵੇਂ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਵੇ। ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ, ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਾਂ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਮਾਲਕੀ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ 'ਮਾਲਕ' ਦੀ ਖਾਸ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 6] [939-ਈ-ਐਫ]

3. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 50 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਕੋਈ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਗਈ ਚੁਣੌਤੀ ਅਸਫਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 3 ਅਤੇ 9] [938-ਈ -ਐਫ; 941-ਐੱਫ.]

ਨਵੀਨ ਕੁਮਾਰ ਬਨਾਮ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (2018) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 1: [2017] 12 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 805; ਪੁਸ਼ਪਾ ਉਰਫ਼ ਲੀਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸ਼ਕੁੰਤਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (2011) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 240: [2011] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 334 - 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

<u>ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ</u>

[2017] 12 ਐਸਸੀਆਰ 805	'ਤੇ ਨਿਰਭਰ	ਪੈਰਾ 8
[2011] 1 ਐਸਸੀਆਰ 334	'ਤੇ ਨਿਰਭਰ	ਪੈਰਾ 7

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 11369 ਆਫ਼ 2018।

ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ 05.04.2018 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, 2011 ਦੇ ਐਫ.ਏ.ਓ. ਨੰਬਰ 7010 ਵਿੱਚ।

ਸਿਧਾਰਥ ਐੱਚ. ਰਾਵਲ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਕੁਮਾਰ, ਜੋਸਫ਼ ਪੂਕਟ, ਮਿਸ ਏਪੀ ਐਂਡ ਜੇ ਚੈਂਬਰਜ਼, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ. ਵੱਲੋਂ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

1. ਇਹ ਅਪੀਲ 05.04.2018 ਨੂੰ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿਖੇ ਐਫਏਓ ਨੰਬਰ 7010/2011 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

2. ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਇੱਕ ਸੈਂਟਰੋ ਕਾਰ ਦੇ ਅਸਲ ਮਾਲਕ, ਨੇ ਉਕਤ ਵਾਹਨ 11.09.2009 ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਮਿਸ ਸਵੇਤਾ ਸ਼ਰਮਾ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਚਿਤ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਬਜ਼ਾ ਉਕਤ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 09.10.2009 ਨੂੰ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਰਾਕੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ। ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ 12.47 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ:

“32. ਉਪਰੋਕਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਮੇਰੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਲਾਗਤਾਂ ਸਮੇਤ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਕੁੱਲ 12,47,739/- ਰੁਪਏ (ਬਾਰਾਂ ਲੱਖ ਸਤਤਾਲੀ ਹਜ਼ਾਰ ਸੱਤ ਸੌ ਉਨਤਾਲੀ ਰੁਪਏ), ਡਾਕਟਰੀ ਖਰਚਿਆਂ ਆਦਿ ਲਈ 11,58,489/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦਰਦ ਅਤੇ ਪੀੜਾ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 60,000/- ਰੁਪਏ + ਆਮਦਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 18,000/- ਰੁਪਏ + ਅਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 11,250/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਤੋਂ। ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਵਿਆਜ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਅੰਤਿਮ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੱਕ ਉਪਰੋਕਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ 'ਤੇ 7.5% ਸਾਲਾਨਾ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਾਂਝੀ ਅਤੇ ਕਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਲਾਗਤਾਂ ਦਾ ਮੈਮੋ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਫਾਈਲ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇ।”

3. ਕਿਉਂਕਿ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ FAO ਨੰਬਰ 7010/2011 ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ 11.09.2009 ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 (ਛੋਟੇ ਲਈ 'ਐਕਟ') ਦੀ ਧਾਰਾ 50 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਕੋਈ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ। ਨਵੀਨ ਕੁਮਾਰ ਬਨਾਮ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ। "ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਯਾਨੀ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਵਸੂਲਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਰਕਮ ਦੀ ਵੰਡ ਦੀਆਂ ਬਾਕੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬਦਲਾਅ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।"

4. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 50(1)(b) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਸੇਵਾ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਤਬਾਦਲਾ

ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ, ਅਰਥਾਤ, ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ।

5. ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 50 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਵਿਕਰੀ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 50(1) ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ 14 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਸਮਾਂ ਵਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵੀ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾ ਨਿਵਾਸ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧਾਰਾ 50 ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਕਤ ਧਾਰਾ 50 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੇਕਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 177 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਸਿਰਫ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹਨ। ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਕਤ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤਬਾਦਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

6. ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ XII ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਕਿਵੇਂ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਵੇ। ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ, ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਾਂ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਮਾਲਕੀ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ 'ਮਾਲਕ' ਦੀ ਖਾਸ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

7. ਪੁਸ਼ਪਾ ਉਰਫ਼ ਲੀਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸ਼ਕੁੰਤਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਵਾਲੀਆ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਜਤਿੰਦਰ ਗੁਪਤਾ ਦਾ ਸੀ ਜੋ ਇਸਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਸੀ। ਉਸਨੇ 02.02.1993 ਨੂੰ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਸਾਲਿਗ ਰਾਮ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦੇ ਦਿੱਤਾ। ਉਕਤ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਮਾਲਕੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ

ਬਾਅਦ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੇ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਜਤਿੰਦਰ ਗੁਪਤਾ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਨਵੀਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲਈ। 07.05.1994 ਨੂੰ ਹੋਏ ਇੱਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਜਾਨ ਚਲੀ ਗਈ। ਵਾਰਸਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਨੇ ਵੱਖਰੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੁੱਦਾ ਉੱਠਿਆ ਕਿ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਕੌਣ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲਾਂ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਤਿੰਦਰ ਗੁਪਤਾ ਦਾ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਪੈਰਾ 11 ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

"11. ਇਹ ਅਸਵੀਕਾਰਨਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਨਾ ਤਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਤਿੰਦਰ ਗੁਪਤਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਲਿਗ ਰਾਮ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਕੋਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕਿਆ। ਇਸ ਭੁੱਲ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜਿਤੇਂਦਰ ਗੁਪਤਾ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਸਿਵਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਹ 2.2.1993 ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ।"

8. ਨਵੀਨ ਕੁਮਾਰ (ਉੱਪਰ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ:

"13. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਉਭਰਨ ਵਾਲਾ ਤਰਕ ਦਾ ਇਕਸਾਰ ਧਾਗਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, "ਮਾਲਕ" ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਨਾਬਾਲਗ ਦੇ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ, ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਲੈਣ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਪਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਤ ਹੁੰਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੰਸਦ ਨੇ ਸੁਚੇਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2(19) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਹਟਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅੰਤਰਗਤ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪੀੜਤ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸੇ ਜਾਂ, ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਪੀੜਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਛੱਡਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇਦਾਰ 'ਤੇ ਲਗਾਤਾਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਾਂ ਦਾ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹਨ।ਇਸ ਤੋਂ ਉਲਟ ਮੰਨਣਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ੁਭ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਹਰਾ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪਹਿਲਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦਾ "ਮਾਲਕ" ਸੀ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ

ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ ਉੱਤੇ ਟਿਕ ਗਈ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਵਾਹਨ ਬੀਮਾ ਰਹਿਤ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੇਸ਼ਮਾ (2015) 3 ਐਸਸੀਸੀ 679 ਅਤੇ ਪੂਰਨਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ (2014) 14 ਐਸਸੀਸੀ 142 ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਬਣਾਉਣ ਉੱਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ।

14. ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਿਰਫ਼ ਧਾਰਾ 50(3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲੱਗੇਗਾ ਪਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਟੀ.ਵੀ. ਜੋਸ (2001)8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 748 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੁਆਰਾ ਟਾਈਟਲ ਦਾ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦਾ ਨਾਮ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਮਾਲਕ ਹੈ। ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।"

9. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਲਝਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਸਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:-

"ਭਾਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਇਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਉਸ ਧਿਰ ਨੂੰ, ਜਿਸਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਆਰਟੀਓ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ... ... ... ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ। ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਉਸਦਾ ਨਾਮ ਆਰਟੀਓ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਦੇਣਦਾਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।"

ਇਸ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਗਈ ਚੁਣੌਤੀ ਅਸਫਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

10. ਇਹ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕੋਈ ਖਰਚਾ ਨਹੀਂ।

ਅੰਕਿਤ ਗਿਆਨ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ।

<u>ਡਿਸਕਲੇਮਰ :-</u> 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।



ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ