[2018] 1 S.C.R. 195

ਪੱਪੂ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਬਨਾਮ

ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਲਾਂਬਾ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2017 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 20962)

ਜਨਵਰੀ 19, 2018

[ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਮੁੱਖ ਜੱਜ, ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ
ਅਤੇ ਡਾ. ਡੀ. ਵਾਈ. ਚੰਦਰਚੂੜ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988:

ਧਾਰਾ 149 (2) (a) (ii) - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਾ - ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ - ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਕਿਸ 'ਤੇ - ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਹਮਾਲਾਵਰ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਕਾਹਲੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੀੜਤ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ - ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਕਿਹਾ ਗਿਆ: ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਹੀ ਆਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ

ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ - ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਦਲੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪੱਖ ਲਏ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿ ਉਹੀ ਡਰਾਈਵਰ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ - ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੰਡਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦੇ ਕੋਲ਼ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਮਾਲਕ ਲਈ ਸਿਰਫ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਟਰੱਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੈਧ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਮਾਲਕ ਲਈ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਹੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

XXXXXX

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਾ - ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਜਦੋਂ ਬਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ - ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਸੀਮਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ – ਕਿਹਾ ਗਿਆ: ਭਾਵੇਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਆਪਣਾ ਬਚਾਅ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਜਾਂ ਅਦਾਲਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ, ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰੋ - ਨਿਆਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਈ

ਕੋਰਟ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਨਾਲ।

ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ **[2004] 1 SCR 180: (2004) 3 SCC 297 - ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।**

ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੇਸ ਹਵਾਲਾ		
[2004] 1 SCR 180	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 15

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2017 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 20962.

2000 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੰਬਰ 1138 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਮਿਤੀ 09.10.2014 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸ਼ਰਵੇ ਸਿੰਘ, ਸੰਜੈ ਸਿੰਘ, ਰਾਜੀਵ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਰਿਸ਼ੀ ਮਲਹੋਤਰਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ. 1. ਇਹ ਅਪੀਲ ਮਿਤੀ 9 ਅਕਤੂਬਰ, 2014 ਨੂੰ 2000 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੰਬਰ 1138 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਅਤੇ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2) ਨੂੰ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ

ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਏ ਗਏ ਇਕੋ ਇਕ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਜਿਸ ਦਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਵੈਧ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਨੇ 1999 ਦੀ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 215 ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਸੀ।

XXXXXX

ਪੱਪੂ ਬਨਾਮ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਲਾਂਬਾ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 197

2. ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 12.08.1995 ਨੂੰ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਪੁੱਤਰ ਸਤਕੂ ਲਾਲ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ URS-2735 ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚੱਲ ਰਹੇ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ DIL -5955 ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਸੀ, ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਘਾਤਕ ਸੱਟਾਂ ਨਾਲ਼ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਮ੍ਰਿਤਕ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਨੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਆਪਣੇ ਬੱਚੇ ਪੱਪੂ ਉਮਰ 16 ਸਾਲ, ਰਾਮੂ ਉਮਰ 12 ਸਾਲ, ਕੁਮਾਰੀ ਗੀਤਾ ਉਮਰ 14 ਸਾਲ, ਕੁਮਾਰੀ ਨੀਤੂ ਉਮਰ 10 ਸਾਲ, ਕੁਮਾਰੀ ਗੁੜੀਆ ਉਮਰ 8 ਸਾਲ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਮਾਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸ਼ਿਵ ਰਾਣੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਗਏ ਹਨ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਨੇ ਫਾਲਟ ਲਾਇਬਿਲਿਟੀ ਤਹਿਤ 7 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਨੋ ਫਾਲਟ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤਹਿਤ 25,000 ਰੁਪਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੀ ਮਾਂ ਨੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 50,000/- ਰੁਪਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੀ ਉਮਰ ਲਗਭਗ 35 ਸਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਪੇਸ਼ੇ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਸੀ।

3. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੁਹਰਾਈ ਗਈ ਇਕੋ ਇਕ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਸਾਡੇ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਇਹ ਦੱਸਣ ਤੋਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ DIL -5955 ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਕਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰਕੇ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 3 ਸ਼ਿਵ ਰਾਣੀ ਨੂੰ 25,000/- ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 6 ਨੂੰ 1,75,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਸੁਣਾਈ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 12% ਸਾਲਾਨਾ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ DIL-5955 ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

4. ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ/ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਸਹੀਤਾ ਬਾਰੇ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਦਾ ਉਕਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਜਾਂ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਟਰੱਕ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕੋਈ ਧਾਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਉਪਰੋਕਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਨਿੰਦਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ।

XXXXXX

5. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਗਲਤ ਵਾਹਨ DIL-5955 ਦਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਇੱਕ ਬਚਾਅ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਬਚਾਅ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ, ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰੇ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, **ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ**[1] ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ।

6. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਸ਼ਰਵੇ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਰਿਸ਼ੀ ਮਲਹੋਤਰਾ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ।

7. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਉੱਠਣ ਵਾਲੇ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਚ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ DIL-

5955 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ URS-2735 ਨੂੰ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਕੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਦੋਸ਼ੀ ਟਰੱਕ DIL-5955 ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੰਬਰ 1 ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦੋਸ਼ੀ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਨਾਮ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਦਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਸੀਮਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 18 ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਅਸਪਸ਼ਟ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਘਟਨਾ ਦੀ ਕਥਿਤ ਮਿਤੀ ਨੂੰ, ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ DIL-5955 ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਪਰਮਿਟ ਸੀ।

8. ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸਖਤ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਫਿਰ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਮੁੱਖ ਦਫਤਰ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਾਖਾ ਦਫ਼ਤਰ ਦੇ ਨਾਮ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਗੈਰ-ਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਸਲ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਮੰਗਣੀ ਪਵੇਗੀ। ਫਿਰ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਥਿਤ ਮਾਲਕ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਨੇ ਕਿਸੇ ਦਾਅਵੇ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਲਿਖਤੀ

ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 29 ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

---

[1](2004) 3 SCC 297

XXXXXX

ਪੱਪੂ ਬਨਾਮ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਲਾਂਬਾ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 199

"29. ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਵੀ ਜਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਕਾਲਮ 16 ਵਿੱਚ ਕਥਿਤ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਕਥਿਤ ਤਾਰੀਖ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਬਿਲਕੁਲ ਅਸੰਭਵ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਕਥਿਤ ਤਾਰੀਖ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਵੈਧਤਾ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਕਥਿਤ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾਲ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਅਤੇ ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੀ ਵੈਧ ਸੜਕ, ਪਰਮਿਟ, ਉਚਿਤਤਾ, ਸੜਕ ਕਰ ਆਦਿ ਤਹਿਤ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਕਥਿਤ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

9. ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮਾਮਲਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਈ ਗਈ ਆਪਣੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਪਰਮਿਟ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਸਿਰਫ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉਕਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਪਰ ਪਾਇਆ ਕਿ ਕਿਤੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 3 ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ:

"ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 3: ਕੀ ਟਰੱਕ ਨੰ. DIL-5955 ਨੂੰ ਵੈਧ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ?

XXXXXX

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਕਿ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਨੇ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਅਸਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਆਪਣਾ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮਾਲਕ ਨੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਫੋਟੋ ਕਾਪੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 5 ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ A 'ਤੇ, ਇਹ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਵੈਧ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ

ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

10. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਲਏ ਗਏ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ:

“5. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਕੋ ਇਕ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਨੂੰ ਵੈਧ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਸਹੀ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

6. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਬੂਤ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣ ਜਾਂ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਟਰੱਕ ਸ੍ਰੀ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜੋ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਸੀ ਪਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਜਾਂ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ ਜੋ ਉਪਰੋਕਤ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ।

‘ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ 5955 ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸੀ।’

7. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਉਪਰੋਕਤ ਬਿਆਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਇਹ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਸ੍ਰੀ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕੋਈ ਹੋਰ ਦਲੀਲ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ।”

XXXXXX

ਪੱਪੂ ਬਨਾਮ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਲਾਂਬਾ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 201

11. ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ: ਕੀ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਵਾਲੇ ਗਲਤ ਵਾਹਨ ਦਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਵੇਗਾ? ਇਹ ਅਦਾਲਤ **ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੈ। (supra) ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 149(2)(a)(ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਦੋਂ ਹੀ ਆਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬੇਨਤੀ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ

ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਮਾਲਕ ਨੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਸਪਸ਼ਟ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ DIL-5955 ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਹੋਰ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਗਵਾਹ ਬਾਕਸ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਿਸੇ ਗਵਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਬਿਨਾਂ ਦਲੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪੱਖ ਲਏ ਜਾਂ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿ ਉਹੀ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਦਲੇਗੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਖੰਡਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਬਚਾਅ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਦੋਸ਼ੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਵੈਧ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵੈਧ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਉਦੋਂ ਹੀ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਮੁੱਢਲੇ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਕਿ ਵਾਹਨ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਬਲਕਿ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਮ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਨਕਲ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸੀ, ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉਦੋਂ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

XXXXXX

12. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕੋਈ ਧਾਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ।

13. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ - ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ (ਜਾਂ ਤਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜਾਂ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ)। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਕਿਸੇ ਜਾਂਚ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2) ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤੱਥ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ।

14. ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ: ਕੀ ਇਸ ਕੇਸ ਦੀ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ? ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (supra) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਬਚਾਅ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਰਜ਼ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ / ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਆਪਣਾ ਬਚਾਅ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਜਾਂ ਅਦਾਲਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਆਂ) ਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਪਿਛਲੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਭਟਕਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੈਰਾ 107 ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਜਿਹਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਖੰਡ (a) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 165 ਅਤੇ 168 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਸੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਪ੍ਰਾਪਤ

ਕਰਨ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਦੇ ਸੀਮਤ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਵੱਖਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਅਸਾਧਾਰਣ ਮਾਮਲੇ ਉਦੋਂ ਉਤਪੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਸਬੂਤ ਉਪਲਬਧ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਅਗਲੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਉਦੋਂ ਵੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪੀੜਤ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿਚਕਾਰ ਧੋਖਾਧੜੀ ਜਾਂ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

XXXXXX

ਪੱਪੂ ਬਨਾਮ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਲਾਂਬਾ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 203

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪੈਰਾ ਨੰਬਰ 110 ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

110. ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸਾਡੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

(i) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦਾ ਅਧਿਆਇ 11 ਜੋ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੁਆਰਾ ਰਾਹਤ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਇਸ

ਸਰਵਉੱਚ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਹਨ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

(ii) ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 163A ਜਾਂ ਧਾਰਾ 166 ਅਧੀਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149(2)(a)(ii) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

(iii) ਪਾਲਿਸੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਉਣਾ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 149 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2)(a)(ii) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਗੈਰ-ਹਾਜ਼ਰੀ, ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਉਣਾ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜਾਂ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਾਰੇ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ,

XXXXXX

(iv) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ, ਨਾ ਸਿਰਫ ਉਕਤ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ

ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਬਲਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ 'ਉਲੰਘਣਾ' ਵੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ; ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ।

(v) ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਕਿ ਉਕਤ ਬੋਝ ਕਿਵੇਂ ਨਿਭਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ।

(vi) ਭਾਵੇਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਵੈਧ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਉਸਦੀ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵੱਲੋਂ ਉਲੰਘਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸ਼ਰਤ 'ਤੇ ਉਕਤ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਇੰਨੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ/ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। । ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ "ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਦਾ ਨਿਯਮ" ਅਤੇ "ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ" ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਗੇ ਤਾਂ ਜੋ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 (2) ਤਹਿਤ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।

(vii) ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵਾਜਬ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, (ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਹੋਰ), ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ।

(viii) xxx

(ix) xxx

(x) ਜੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੇ ਨਾਲ ਧਾਰਾ 149 (2) ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣਾ ਬਚਾਅ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰਕਮ ਲਈ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਪੈਸਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ 'ਤੇ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 174 ਦੇ ਤਹਿਤ ਭੂਮੀ ਮਾਲੀਆ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਜੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਭੂਮੀ ਮਾਲੀਆ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਜੋਂ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਤਾਂ ਹੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 168 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਐਲਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।

XXXXXX

ਪੱਪੂ ਬਨਾਮ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਲਾਂਬਾ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 205

(xi) ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੰਕਟਕਾਲਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰਨਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵੱਲੋਂ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤਹਿਤ

ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸਹਾਰਾ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਪਾਅ ਸੌਂਪਣਾ ਜਿੱਥੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਪੀੜਤਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। "

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

15. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਨੇ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ DIL-5955 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 (ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ) ਦੁਆਰਾ ਅਸੀਮਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (supra) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ, ਨਿਆਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2) ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਤੋਂ ਵਸੂਲਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ।

16. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2) ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ।

17. ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

ਨਿਧੀ ਜੈਨ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

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

Prabhat Kiran, Advocate
D/923/2000
Bar Council of Delhi