[2018] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 626

ਅਰਚਿਤ ਸੈਣੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਬਨਾਮ

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2016 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 7300-7309)

ਫਰਵਰੀ 09, 2018

[ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀ.ਜੇ.ਆਈ., ਏ.ਐੱਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ ਅਤੇ

ਡਾ. ਡੀ.ਵਾਈ. ਚੰਦਰਚੂੜ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988: ਧਾਰਾ 166 – ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਾ – ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ – ਵਿਅਸਤ ਸੜਕ 'ਤੇ ਕਾਰ ਦਾ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਦੋ ਹੋਰ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਏ – ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹਾਂ (PW-7) ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ, ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੰਕੇਤਕ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਇੱਕਲੌਤੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ – ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ 'ਤੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਕਿ ਇਹ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਜ਼ਖਮੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਿਰਫ਼ 50% ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ – ਫੈਸਲਾ: ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ PW-7 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸਨੇ ਉਸਦੇ ਇਸ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਿਆ – ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ ਇਸ ਖੋਜ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ – ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ PW-7, ਜੋ ਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਲਗਭਗ 70 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਖੜ੍ਹੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਉਸਦੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਉਂਦਾ ਕਿ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਕਾਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕੀ - ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਇੱਕ ਵਿਅਸਤ ਸੜਕ ਹੈ - ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭੌਤਿਕ ਤੱਥ, ਜਿਸਦਾ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ।

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ:

1. ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਪਰਾਧਿਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਗੁਣਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਟੈਸਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਹਾਈ

ਕੋਰਟ ਨੇ PW-7 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸਨੇ ਉਸਦੇ ਇਸ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਨੂੰਨੀ ਧਾਰਨਾ ਦਾ ਵੀ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ PW-7 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ (ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ) ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਪਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ। ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ PW-7 ਜੋ ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਲਗਭਗ 70 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਖੜ੍ਹਾ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਉਸਦੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਦਾ ਕਿ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਇੱਕ ਵਿਅਸਤ ਸੜਕ ਹੈ। ਜਿਰਹਾ ਵਿੱਚ, ਨਾ ਤਾਂ PW-7 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਗਲਤ ਦੱਸਣ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਤ ਭੌਤਿਕ ਤੱਥ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰੀ ਗਈ ਖੋਜ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਪ੍ਰਤੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ 50% ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਸੰਬੰਧੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 8, 9, 10 ਅਤੇ 11] [633-ਜੀ-ਐੱਚ; 634-ਏ-ਜੀ; 635-ਸੀ-ਡੀ]

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 7300- 7309 ਆਫ਼ 2016।
ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ 01.02.2016 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਐਫ.ਏ.ਓ. ਨੰਬਰ 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1318, 1452, 4596, 4597 ਅਤੇ 4598 ਆਫ਼ 2013 ਵਿੱਚ।
ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਵਕੀਲ ਬਿਮਲੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅੰਜਲੀ ਸ਼ਰਮਾ।
ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਮਰੀਤਾ ਸਵਰੂਪ।
ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ **ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ**. ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ।

1. ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ 1 ਫਰਵਰੀ, 2016 ਨੂੰ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਐਫ.ਏ.ਓ. ਨੰਬਰ 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1318, 1452, 4596, 4597 ਅਤੇ 4598 ਆਫ਼ 2013 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਅਪਵਾਦ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਯਮੁਨਾ ਨਗਰ,

ਜਗਾਧਰੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ 'ਤੇ ਕਿ ਇਹ "ਯੋਗਦਾਨ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ" ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ - ਜ਼ਖਮੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਿਰਫ 50% ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

2. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਤੱਥ ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪਹੁੰਚ ਦੀ ਨਿਆਂਪੂਰਨਤਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਬਾਰੇ ਹੈ ਕਿ 15 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਰਾਤ ਲਗਭਗ 10.30 ਵਜੇ ਵਾਪਰਿਆ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਾ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ HR-02-AF8590 (ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ) ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ।

3. ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, "ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ") ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਅਪਰਾਧੀ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੰਕੇਤਕ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਸੋਹਨ ਲਾਲ (PW-7) ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ, ਜਿਸਨੇ ਆਪਣੇ ਹਲਫ਼ਨਾਮੇ ਵਿੱਚ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ:

"... ਕਿ 15.12.2011 ਨੂੰ ਰਾਤ ਲਗਭਗ 10.30 ਵਜੇ ਮੈਂ ਪੀ.ਐਚ.ਜੀ. ਅਜੀਤ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਾਲ ਪਿੰਡ ਅਜੀਜਪੁਰ, ਪੀ.ਐਸ. ਸੁਜਾਨਪੁਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗ (ਜੋ ਜੰਮੂ ਵੱਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) 'ਤੇ ਸਾਂਝਾ ਚੁਲ੍ਹਾ ਢਾਬਾ ਦੇ ਨੇੜੇ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਸਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੜਕ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੋੜ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੜਕ ਦਾ ਪੱਛਮੀ ਪਾਸਾ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਕੰਮ ਕਾਰਨ ਬੰਦ ਸੀ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਇੱਕ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨੰਬਰ ਐਚ.ਆਰ.-02-ਕੇ/0448 ਜੰਮੂ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ (ਮਾਧੋਪੁਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ) ਤੋਂ ਆਈ ਅਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼-ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਖੜ੍ਹੇ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਿਆ। ਫਿਰ ਅਸੀਂ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਵੱਲ ਭੱਜੇ, ਅਤੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਉਕਤ ਟੈਂਕਰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੰਕੇਤਕ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ। ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਕਾਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਨਾਲ ਬੈਠੀ ਇੱਕ ਔਰਤ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠੇ ਦੋ ਬੱਚੇ ਵੀ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਏ।'' **(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)**

4. ਉਕਤ ਗਵਾਹ ਤੋਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਜਿਰ੍ਹਾ ਕੀਤੀ। ਉਸਦੀ ਜਿਰ੍ਹਾ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:

"...ਅਸੀਂ ਆਪਣੀ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨਾਲ ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਢਾਬੇ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਸੀ। ਟਰੱਕ ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਢਾਬੇ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਸਾਹਮਣੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ। ਮੈਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਿਆ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੋਈ ਧੁੰਦ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਢਾਬੇ 'ਤੇ ਲਾਈਟਾਂ ਸਨ ਅਤੇ ਢਾਬੇ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਕਾਰਨ ਮੈਨੂੰ ਟਰੱਕ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮੈਂ ਟਰੱਕ ਤੋਂ ਲਗਭਗ 70 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ

ਕਿਉਂਕਿ ਮੇਰੇ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੜਕ ਸੀ। ਮੈਂ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਆਵਾਜ਼/ਆਵਾਜ਼ ਉਦੋਂ ਹੀ ਸੁਣੀ ਜਦੋਂ ਮੈਂ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਸੀ। ਮੈਂ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦੇਖੀ, ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਦੇਖੀ। ਮੈਂ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣ ਕੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਮੈਂ ਕਾਰ ਦੀ ਗਤੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਮੈਂ ਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦੇਖੀ। ਸੜਕ ਲਗਭਗ 88 ਫੁੱਟ ਚੌੜੀ ਹੈ ਯਾਨੀ ਹਰ ਪਾਸੇ 44 ਫੁੱਟ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਡਿਵਾਈਡਰ ਹੈ। ਟਰੱਕ ਦਾ ਖੱਬਾ ਹਿੱਸਾ ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ 'ਤੇ ਕੱਚੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਲ ਸੀ।"

5. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਪਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਨਾਲ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਾਈਟ ਮੈਪ (ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਪੀ-45) ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਅੰਕ ਨੰਬਰ 1 ਦਾ ਜਵਾਬ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ:

"21. ਸਾਡੇ ਆਪਣੇ ਮਾਣਯੋਗ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਲੇਖੂ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਉਦੈ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, (2007 4 PLR 507) ਕਿਹਾ ਕਿ ਇੱਕ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਦਾਲਤ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਦੇ ਪਰਛਾਵੇਂ ਤੋਂ ਪਰੇ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਘਟਨਾ ਦਾ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰੇ ਸਬੂਤ ਹੈ ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। FIR ਦਰਜ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਬਿਆਨ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੁਸੁਮ ਲਤਾ ਬਨਾਮ ਸਤਬੀਰ, 2011 (2) RCR © 379 (SC) ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕੇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਸ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਬੱਸ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸਖ਼ਤ ਸਬੂਤ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੇਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਕਸੌਟੀ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਬੂਤ ਦਾ ਮਿਆਰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

22. ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਘਟਨਾ ਦੇ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਨੇ ਆਪਣੇ ਹਲਫ਼ਨਾਮੇ ਸਾਬਕਾ PW7/A ਵਿੱਚ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ 15.12.2011 ਨੂੰ ਰਾਤ 20.30 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਉਹ PHG ਅਜੀਤ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਾਲ ਜੰਮੂ ਵੱਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਸਾਂਝਾ ਚੁਲ੍ਹਾ ਢਾਬੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਕੰਮ ਕਾਰਨ ਪੱਛਮੀ ਪਾਸੇ ਸੜਕ ਬੰਦ ਹੋਣ ਕਾਰਨ

ਸੜਕ ਦੀ ਸਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਪਾਸੇ ਮੋੜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਜੰਮੂ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆਈ ਇੱਕ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨੰਬਰ HR-02-K-0448 ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਖੜ੍ਹੇ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਿਆ। ਫਿਰ ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਵੱਲ ਭੱਜੇ ਅਤੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਉਕਤ ਟੈਂਕਰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੰਕੇਤਕ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ।

23. ਇਸ ਗਵਾਹ ਦੇ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਇਕੱਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ 15.12.2011 ਨੂੰ ਰਾਤ 10.30 ਵਜੇ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਘੋਰ ਹਨੇਰੇ ਦਾ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੜਕ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 15 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਵਿਅਸਤ ਸੜਕ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

24. ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਕਿ PW7 ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੋਈ ਧੁੰਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਢਾਬੇ 'ਤੇ ਲਾਈਟਾਂ ਸਨ ਅਤੇ ਢਾਬੇ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਕਾਰਨ ਉਸਨੂੰ ਟਰੱਕ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਟਰੱਕ ਤੋਂ 70 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਕਾਰ ਵੱਲ ਦੇਖਿਆ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਆਵਾਜ਼/ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣੀ, ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਦਲੀਲਾਂ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਲੀਨ ਚਿੱਟ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਖੜ੍ਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਦਿੱਖ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਿਅਕਤੀ ਖੜ੍ਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸਿਓਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦਾ, ਉਹ ਵੀ ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸੂਚਕ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਨਾ ਹੀ ਝਪਕਦੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਖੜ੍ਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਅਪਰਾਧੀ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਇਕੱਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਗਿੰਨੀ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (2008 ACJ 1572), ਮੋਹਨ ਲਾਲ ਦੇ ਕੇਸ (2007 1 ACC 785 (ਇਲਾਹਾਬਾਦ) ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਖੜ੍ਹੇ ਟਰੱਕ ਦੀਆਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਚਾਲੂ ਸਨ ਜਾਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤ ਸਨ ਤਾਂ ਜੋ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਖੜ੍ਹੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕੇ। ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਦਲੀਲਾਂ ਕਿ ਸੜਕ ਕਾਫ਼ੀ ਚੌੜੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਖੁਦ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ

ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਵਿਅਸਤ ਸੜਕ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਅਪਰਾਧੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਇਕੱਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਹਰਬੰਸ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (2010 4 PLR 422 (P&H) ਅਤੇ ਟੀ.ਐਮ. ਛਾਇਆਪਤੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (2005 IV ACC 61 (AP)) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਵਿਵਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਮਦਦਗਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, 14 ਅਤੇ 9 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਨਾਬਾਲਗ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਜਾਂਚ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪਿਤਾ ਅਤੇ ਮਾਤਾ ਨੂੰ ਗੁਆ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਨੇ ਸਾਬਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1/ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ।

25. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਗਿਰਧਾਰੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਰਾਧੇ ਸ਼ਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ, 1993 (2) ਪੀਐਲਆਰ 109, ਸੁਦਾਮਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕੇਵਲ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ, 2008 (1) ਪੀਐਲਆਰ 444 ਅਤੇ ਪਜ਼ਨੀਅਮਲ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (2012 ਏਸੀਜੇ 1370) ਵਿੱਚ ਸਾਡੀ ਆਪਣੀ ਮਾਣਯੋਗ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ 'ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਡਰਾਈਵਰ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਅਪਰਾਧਿਕ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।'

26. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1/ਡਰਾਈਵਰ ਗਵਾਹ ਬਾਕਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹਾਂ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਮੈਂ ਮਾਣਯੋਗ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਭਗਵੰਤੀ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਕੁਮਾਰ ਸਾਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, 1986 ACJ 331 ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹਾਂ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਝੂਠੇ ਫਸਾਉਣ ਬਾਰੇ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਈ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਝੂਠਾ ਫਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

27. ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਨੰਬਰ HR-02- AF-8590 ਵਾਲੇ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਪਾਰਕ ਕਰਕੇ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਨੇਦ ਸੈਣੀ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮਮਤਾ ਸੈਣੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਅਰਚਿਤ ਸੈਣੀ ਅਤੇ ਗੌਰੀ ਸੈਣੀ ਦੇ ਸਰੀਰ 'ਤੇ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ। ਸ਼੍ਰੀ ਵਿਨੇਦ ਸੈਣੀ ਮ੍ਰਿਤਕ, ਜੋ

ਉਸ ਦਿਨ ਬਦਕਿਸਮਤ ਕਾਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। **(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)**

6. ਜਦੋਂ ਮਾਮਲਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਵਾਧੇ ਲਈ ਅਪੀਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਾਧੂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੈਰਾ 14 ਅਤੇ 15 ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਨ:

"14. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਸੋਹਨ ਲਾਲ, ਪੀਡਬਲਯੂ-7 ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਆਇਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਕਰ/ਅਪਰਾਧਕ ਵਾਹਨ ਬਿਨਾਂ ਸੂਚਕ ਦੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਪਰ ਇਹ 70 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ ਐਕਸ.ਪੀ. 45 ਦੀ ਘੋਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਨਹੀਂ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ।
15. ਪੀਡਬਲਯੂ-7 ਅਤੇ ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ ਐਕਸ.ਪੀ.-45 ਦੇ ਬਿਆਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਕਰ/ਅਪਰਾਧਕ ਵਾਹਨ 70 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸਬੰਧਤ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ।"

7. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਮੁੱਖ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਇਸਦੀ ਬਜਾਏ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ 50% ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ।

8. PW-7, ਸਾਈਟ ਮੈਪ (ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ P-45) ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨੂੰ ਘੋਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਪਹੁੰਚ ਬਹੁਤ ਹੀ ਆਮ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜੇ ਗੁਪਤ ਅਤੇ ਵਿਗੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਤੱਥ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਤੱਥ ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਉਲਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਇਹ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੋਚੀ-ਸਮਝੀ ਰਾਏ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾਯੋਗ ਵਿਚਾਰ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕਾਰਨ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਗਲਤ ਕਿਉਂ ਸੀ ਜਾਂ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ

ਅਰਚਿਤ ਸੈਣੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ [ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.]

ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਪਰਾਧਿਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਨਾਲੋਂ ਗੁਣਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਟੈਸਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ PW-7 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਇਸ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਨੂੰਨੀ ਧਾਰਨਾ ਦਾ ਵੀ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ (ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ P-45) PW-7 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ (ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ) ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਪਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ (ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਪੀ-45) ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਵੀ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ / ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੰਕੇਤਕ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ PW-7 ਜੋ ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਲਗਭਗ 70 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਖੜ੍ਹਾ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਉਸਦੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਬਦਨਾਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਇੱਕ ਵਿਅਸਤ ਸੜਕ ਹੈ। ਜਿਰਹਾ ਵਿੱਚ, ਨਾ ਤਾਂ PW-7 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਬਦਨਾਮ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ।

9. ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭੌਤਿਕ ਤੱਥ, ਜਿਸਦਾ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

10. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਾਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਕਤ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ/ਅਪਰਾਧਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੰਕੇਤਕ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਸੀ।

11. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 13 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"13. ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ-ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ 2,80,000/- ਰੁਪਏ [30,000/- ਰੁਪਏ ('ਦਰਦ ਅਤੇ ਪੀੜਾ' ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ) + 20,000/- ਰੁਪਏ (ਪੜ੍ਹਾਈ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ) + 10,000/- ਰੁਪਏ (ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਖੁਰਾਕ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ) + 1,90,000/- ਰੁਪਏ ('ਪਿਆਰ ਅਤੇ ਪਿਆਰ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ' ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ) + 30,000/- ਰੁਪਏ (ਸਸਕਾਰ ਅਤੇ ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ)] ਦੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਾਪੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 45 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ-ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇਸਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੱਕ 7.5% ਸਾਲਾਨਾ ਵਿਆਜ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵੀ ਹੋਣਗੇ।"

ਅਸੀਂ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ 50% ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਸੰਬੰਧੀ ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 16 ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ।

12. ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ, ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਦੇਵਿਕਾ ਗੁਜਰਾਲ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ

<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