[2018] 2 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 572

ਨਵੀਨ ਕੁਮਾਰ

ਬਨਾਮ

ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 1427)

ਫਰਵਰੀ 06, 2018

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

ਡਾ. ਡੀ.ਵਾਈ. ਚੰਦਰਚੂੜ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988- ਧਾਰਾ 2(30) 'ਮਾਲਕ' ਰਿਵਰਸ ਗੇਅਰ ਵਿੱਚ ਚਲਾਈ ਗਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੇ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ - ਇੱਕ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਕਈ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ - ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਗਾਤਾਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਬਚਾਅ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ - ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਉਸਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਹੀ ਰਿਹਾ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ - ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ: ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ ਉਹ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਪਰ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਤ ਹੁੰਦਾ ਰਿਹਾ, ਉਹ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ - ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅੰਤਰੀਵ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਪੀੜਤ ਜਾਂ, ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਪੀੜਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਛੱਡਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ - ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇਦਾਰ 'ਤੇ ਲਗਾਤਾਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਾਂ ਦਾ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਜੋ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹਨ - ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਬੀਮਾ ਰਹਿਤ ਸੀ - ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 'ਤੇ ਟਿਕੀ ਹੋਈ ਹੈ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 - ਧਾਰਾ 2(19)- ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ। --

ਰਿਵਰਸ ਗੇਅਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ 'ਆਰ' ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਗਈ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀ ਨੇ ਇੱਕ 'ਜੇਡੀ'ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਭਤੀਜੇ 'ਐਨ' ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। 'ਐਨ'ਕਾਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਜਦੋਂ ਕਿ 'ਜੇਡੀ'ਨੂੰ ਕਈ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਵਾਹਨ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਿਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇਸਨੂੰ ਤੀਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਿਸਨੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵੇਚਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਵਾਹਨ ਇੱਕ 'ਐਮਐਸ' ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪਹਿਲੇ

ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ। ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਥੋਪ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ:

1.1 ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ। 'ਮਤਲਬ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਸੰਸਦ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸੰਸਦ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਪੁਰਾਣੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(19) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ। 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਨੇ ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ, ਲੀਜ਼ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀਨਾਮੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜੋ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ, ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀਨਾਮੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 6][578- ਐੱਫ-ਐੱਚ; 579- ਏ-ਬੀ]

1.2 ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਪਰ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਤ ਹੁੰਦਾ ਰਿਹਾ, ਉਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੰਸਦ ਨੇ 1939 ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2(19) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਹਟਦੇ ਹੋਏ, ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ 'ਮਾਲਕ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸੁਚੇਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅੰਤਰੀਵ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਪੀੜਤ 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 ਦੇ ਟ੍ਰੇਲ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਜੋ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਹਰਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਰੱਖੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪਹਿਲਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦਾ 'ਮਾਲਕ' ਸੀ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ 'ਤੇ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਵਾਹਨ ਬੀਮਾ ਰਹਿਤ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 12, 13][585- ਈ-ਐੱਚ; 586-ਸੀ-ਡੀ]

ਐੱਚ.ਡੀ.ਐੱਫ.ਸੀ. ਬੈਂਕ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੇਸ਼ਮਾ (2015) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 679; ਪੂਰਣਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਅਸਾਮ ਰਾਜ (2014) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 142 - ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਾਵਾਨ।

ਪੁਸ਼ਪਾ ਉਰਫ਼ ਲੀਲਾ ਬਨਾਮ ਸ਼ਕੁੰਤਲਾ (2011) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 240: [2011] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 334 - ਨਿਰਭਰ।

ਮੋਹਨ ਬੈਨੀਫਿਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਚਰਾਜੀ ਰਾਇਮਲਜੀ (1997) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 103; ਰਾਜਸਥਾਨ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (1997) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 481: [1997] 3 ਪੂਰਕ; ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 724; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦੀਪਾ ਦੇਵੀ (2008) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 414: [2007] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 134; ਮੁਕੇਸ਼ ਕੇ. ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਬਨਾਮ ਐਲ.ਆਈ.ਸੀ. (2004) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 387: [2004] 4 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 127; ਰਮੇਸ਼ ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਸਨਵਲ ਚੰਦ ਸਿੰਘਵੀ (2004) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 409: [2004] 1 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 418; ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਮੈਡੀਕਲ ਐਸ.ਐਸ.ਐਨ. (2002) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 589: [2001] 5 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 474; ਪਾਂਡੇ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਬਿਲਡਰਜ਼ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ (2007) 1 ਐਸਸੀਸੀ 467: [2006] 8 ਸਪਲਾਈ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 997; ਰਾਜਸਥਾਨ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ (1997) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 481: [1997] 3 ਪੂਰਕਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 724; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦੁਰਦਾਦਹਿਆ ਕੁਮਾਰ ਸਮਾਲ (1988) 2 ਟੀਏਸੀ 25 (ਓਰੀ); ਭਾਵਨਗਰ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਬਨਾਮ ਬਚੂਭਾਈ ਅਰਜਨਭਾਈ 1995 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਗੁਜ 167; ਗੋਦਾਵਰੀ ਫਾਈਨਾਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਦੇਗਾਲਾ ਸਤਿਆਨਾਰਾਇਣੰਮਾ (2008) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 107: [2008] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 231; ਟੀ.ਵੀ. ਜੋਸ (ਡਾ.) ਬਨਾਮ ਚਾਕੋ ਪੀ.ਐਮ. (2001) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 748: [2001] 3 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 366; ਯੂ.ਪੀ. ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਕੁਲਸੁਮ (2011) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 142: [2011] 15 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 618; ਪੀ.ਪੀ. ਮੁਹੰਮਦ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਰਾਜੱਪਨ (2008) 17 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 624 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

[2011] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 334 ਪੈਰਾ 8 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

[2001] 3 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 366 ਪੈਰਾ 8 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

(2008) 17 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 624 ਪੈਰਾ 8 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

(2014) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 142 ਡਿਸਟਿੰਗੂਇਡ ਪੈਰਾ 9

(2015) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 679 ਡਿਸਟਿੰਗੂਇਡ ਪੈਰਾ 11

(1997) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 103 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1997] 3 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 724 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2007] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 134 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2004] 4 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 127 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2004] 1 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 418 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2001] 5 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 474 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਨਵੀਨ ਕੁਮਾਰ ਬਨਾਮ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ

[2006] 8 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 997 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[1997] 3 ਪੂਰਕ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 724 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

(1988) 2 ਟੀਏਸੀ 25 (ਓਰੀ) ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

[2008] 6 ਐਸਸੀਆਰ 231 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[2011] 15 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 618 ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1427 ਆਫ਼ 2018।

25.01.2016 ਨੂੰ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿਖੇ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਐਫਏਓ ਨੰਬਰ 5310 ਆਫ਼ 2013 (ਓ ਐਂਡ ਐਮ) ਰਿਸ਼ੀ ਮਲਹੋਤਰਾ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਵਕੀਲ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਡਾ. ਡੀ. ਵਾਈ. ਚੰਦਰਚੂੜ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ।

1. 27 ਮਈ 2009 ਨੂੰ ਸ਼ਾਮ 7:30 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਜੈ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਤੀਜਾ ਨਿਤਿਨ ਆਪਣੇ ਪਿੰਡ ਦੀ ਇੱਕ ਗਲੀ 'ਤੇ ਪੈਦਲ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਰਾਕੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਰਿਵਰਸ ਗੇਅਰ ਵਿੱਚ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਨਿਤਿਨ ਕਾਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਜੈ ਦੇਵੀ ਨੂੰ ਕਈ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ('ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ') ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੋ ਦਾਅਵੇ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਜੈ ਦੇਵੀ ਦੁਆਰਾ ਸੀ। ਦੂਜੀ ਨਿਤਿਨ ਦੇ ਮਾਪਿਆਂ ਸੋਮਵੀਰ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸਰੋਜ ਦੁਆਰਾ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ (ਇੱਕ ਮਾਰੂਤੀ-800 ਜਿਸਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਡੀਐਲ-3ਸੀਸੀ -3684 ਸੀ) ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਸਨੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 12 ਜੁਲਾਈ 2007 ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ, ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਫਾਰਮ 29 ਅਤੇ 30 ਸਮੇਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਸਨੇ 18 ਸਤੰਬਰ 2008 ਨੂੰ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵੇਚਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੌਰਾਨ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਵਾਹਨ ਮੀਰ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਬਚਾਅ ਵਜੋਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

2. 6 ਅਕਤੂਬਰ 2012 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਅਵਾਰਡ ਦੁਆਰਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਜੈ ਦੇਵੀ ਨੂੰ 10,000/- ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਨਿਤਿਨ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਸਦੇ ਮਾਪਿਆਂ ਨੂੰ 3,75,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਹੀ ਰਿਹਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ। ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਸੀ।

3. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ 25 ਜਨਵਰੀ 2016 ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ

ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਫੈਸਲਾ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਵਾਹਨ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਦਾਖਲ ਮਾਲਕ ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮਾਲਕ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ: ਐੱਚ.ਡੀ.ਐੱਫ.ਸੀ. ਬੈਂਕ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੇਸ਼ਮਾ[1] ਅਤੇ ਪੂਰਨਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਅਸਾਮ ਰਾਜ[2]।

4. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਉਹ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਸਿਰਫ਼ ਦੋ ਅਪਵਾਦ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਵਿਸ਼ਾ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਪੂਰਨਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰੇਸ਼ਮਾ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਗਿਰਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿੱਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਗਿਰਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਥੋਪਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੁਸ਼ਪਾ ਉਰਫ਼ ਲੀਲਾ ਬਨਾਮ ਸ਼ਕੁੰਤਲਾ[3] ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਕੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਨਾ ਤਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਕੋਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਹੈ, ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

5. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭੌਤਿਕ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੂਰਣਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਰੇਸ਼ਮਾ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ:

[1](2015) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 679

[2](2014) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 142

[3](2011) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 240

(i) "ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭੌਤਿਕ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੇਤਾ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ, ਭਾਵੇਂ ਉਸਦਾ ਨਾਮ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 'ਤੇ ਹੋਵੇ;

(ii) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ, ਇੱਕ ਪੂਰਾ ਕੋਡ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅਪਵਾਦ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹਨ;

(iii) ਅਦਾਲਤ/ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇਹ ਟੈਸਟ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੇ, ਜਾਇਜ਼ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ, ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜੇਕਰ ਜਵਾਬ ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਭੌਤਿਕ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ

(iv) ਧਾਰਾ 50 ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਨਾਮ ਬਦਲਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ (ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ) ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ।"

6. ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ 'ਮਾਲਕ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ:

"2(30) "ਮਾਲਕ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦੇ 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 ਕਿ ਕਿਰਾਏ-ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ, ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀਨਾਮੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ।"

ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ। 'ਮਤਲਬ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਸੰਸਦ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਹੈ। 1939 ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, 'ਮਾਲਕ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2(19) ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"11...2. (19) 'ਮਾਲਕ' ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ-ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ।"

ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸੰਸਦ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(19) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਉੱਥੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲਾ

ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ। 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਨੇ ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਖਰੀਦ, ਲੀਜ਼ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀਨਾਮੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਆਖਰੀ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜੋ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀਨਾਮੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

7. ਧਾਰਾ 50 ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ:

"50. ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ। (1) ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ,-

(ਏ) ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ,-

(i) ਉਸੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਚੌਦਾਂ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫੇਟਿਸ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਉਕਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ; ਅਤੇ

(ii) ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਪੈਂਤਾਲੀ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (i)-ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ-

(ਏ) ਧਾਰਾ 48 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ; ਜਾਂ

(ਬੀ) ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ,-

(I) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਰਸੀਦ ਧਾਰਾ 48 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2);

ਜਾਂ

(II) ਤਬਾਦਲੇ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਡਾਕ ਰਸੀਦ ਜੇਕਰ ਉਸਨੇ ਧਾਰਾ 48 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਡਾਕ ਰਸੀਦ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਭੇਜੀ ਹੈ,

ਇਸ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਕੋਈ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਜਿਹਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

(ਅ) ਤਬਾਦਲਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇਵੇਗਾ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਸਦਾ ਨਿਵਾਸ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਆਮ

ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਦੇ ਨਾਲ ਉਸ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦੇਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ।

(2) ਜਿੱਥੇ-

(ਏ) ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਮਰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ

(ਬੀ) ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਜਿਸਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਆਪਣੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਸਦਾ ਨਿਵਾਸ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਅਜਿਹੀ ਫੀਸ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਤੇ ਉਸ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(3) ਜੇਕਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਏ) ਜਾਂ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ) ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ, ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਧਾਰਾ 177 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਜੋ ਇੱਕ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜੋ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਧਾਰਾ 177 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਉਕਤ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।

(4) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਧਾਰਾ 177 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(5) ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇੱਕ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵੱਲੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਕਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। 32

(6) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨੂੰ ਦਰਜ ਕਰਵਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(7) ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਐਂਟਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਮੂਲ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇਗੀ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।"

ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਜਿਸਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਆਪਣੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਸਦਾ ਨਿਵਾਸ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਅਜਿਹੀ ਫੀਸ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਤੇ ਉਸ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(3) ਜੇਕਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਏ) ਜਾਂ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ) ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ, ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਧਾਰਾ 177 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਜੋ ਇੱਕ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜੋ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਧਾਰਾ 177 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਉਕਤ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।

(4) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਧਾਰਾ 177 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(5) ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇੱਕ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵੱਲੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਕਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। 32

(6) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨੂੰ ਦਰਜ ਕਰਵਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(7) ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਐਂਟਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇਗੀ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।"

8. ਪੁਸ਼ਪਾ ਉਰਫ਼ ਲੀਲਾ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਜੇ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸਨੇ ਇਸਨੂੰ 2 ਫਰਵਰੀ 1993 ਨੂੰ ਸ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ਾ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਟਰੱਕ ਇੱਕ ਵੈਧ ਬੀਮਾ ਨੀਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਮਾਲਕੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੱਤੀ। ਬੀਮੇ ਦੀ ਨੀਤੀ 24 ਫਰਵਰੀ 1993 ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸ ਨੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲਈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੈਧ ਸੀ ਅਤੇ 7 ਮਈ 1994 ਨੂੰ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਨ 'ਤੇ ਕਾਇਮ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ 2 ਫਰਵਰੀ 1993 ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਸ ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ:

"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 ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ 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।" (ਪੰਨਾ 244 'ਤੇ ਆਈਡੀ)

ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਦੌਰਾਨ, ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਡਾ. ਟੀਵੀ ਜੋਸ ਬਨਾਮ ਚਾਕੋ ਪੀ ਐਮ[2] ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਇਆ ਸੀ। ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਸੀ:

"12...ਕਾਰ ਦੀ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੁਆਰਾ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕਾਰ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਪ੍ਰਤੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਦਾ ਨਾਮ ਆਰਟੀਓ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਜਾਰੀ ਰਿਹਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਏ ਥਾਮਸ ਨਾਲ ਜੁੜ ਕੇ ਉਸ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਬਚ ਸਕਦਾ ਸੀ।" (ਪੰਨਾ 244 'ਤੇ ਆਈਡੀ)

ਡਾ. ਟੀਵੀ ਜੋਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਪੀਪੀ ਮੁਹੰਮਦ ਬਨਾਮ ਕੇ ਰਾਜੱਪਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਡਾ. ਟੀ. ਵੀ. ਜੋਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪੁਸ਼ਪਾ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ "1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ" ਧਾਰਾ 2(30) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 50 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਹੈ, ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਨਾਲ ਬਰਾਬਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ।

[4](2001) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 748

[5](2008) 17 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 624

9. ਪੂਰਨਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ (ਉਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਪੀੜਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਸਾਮ ਰਿਕਵੀਜ਼ੇਸ਼ਨ ਐਂਡ ਕੰਟਰੋਲ ਆਫ਼ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1968 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੰਗਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਜ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਾਜ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5(1) ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਲਈ, ਮੰਗ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸਾਮ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸੇਵਾ 'ਤੇ ਹੀ ਸੀ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਥਾਰਟੀ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ 'ਮਾਲਕ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"16.. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ, ਅਸਾਮ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਸਿਰਫ਼ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਅਵਾਰਡ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਅਸਾਮ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 1 ਅਸਾਮ ਰਾਜ ਦੀ ਮੰਗ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 1 ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀਨਾਮੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ-ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੇ ਅੰਤਰੀਵ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ "ਮਾਲਕ" ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕੱਲੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨਹੀਂ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਸ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਸੀ ਉਸਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਹ ਵੀ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 146 ਇਹ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ XI ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 2 ਦੇ ਇਸ ਦੋਸ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 10.30 ਵਜੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਬੂਤ ਦੇ 10.30 ਵਜੇ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਸਵੇਰੇ 10.15 ਵਜੇ ਹੋਇਆ ਸੀ।" (ਪੰਨਾ 147 'ਤੇ ਆਈਡੀ)

10. ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰੀਖਣ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਦਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨਾਲ ਸੰਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਰ ਹੈ। ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਮੌਜੂਦਾ ਚਰਚਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਜੋ ਉਭਰਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਸੀ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਸੀ। ਆਪਣੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗ ਕਰਨਾ ਅਣਇੱਛਤ ਹੈ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਜਿਸਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਣਇੱਛਤ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਇਹ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜੋ ਲੀਜ਼, ਗਿਰਵੀਨਾਮਾ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ। ਇਹੀ ਸਮਾਨਤਾ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਲਈ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਕਿੱਥੇ ਸੀ। ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਇਹ ਰਾਜ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਿਸਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਪੂਰਨਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਦੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ। ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਤਰਕ ਦੇ ਸਮਾਨਤਾ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

11. ਐੱਚ.ਡੀ.ਐੱਫ.ਸੀ. ਬੈਂਕ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੇਸ਼ਮਾ (ਉਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਗਿਰਵੀਨਾਮੇ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿੱਤਦਾਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਇਆ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ ਕਿ ਕਰਜ਼ਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੈਂਕ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਜਸਟਿਸ ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਿਦਵਾਨ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਸਨ) ਨੇ ਫੈਸਲੇ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕਈ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ|[6]

[6](2004) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 387: 2004 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਐਲ ਅਤੇ ਐਸ) 1128, ਰਮੇਸ਼ ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਸੰਵਲ ਚੰਦ ਸਿੰਘਵੀ (2004) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 409, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਮੈਡੀਕਲ ਐਸ.ਐਸ.ਐਨ. (2002) 1 ਐਸਸੀਸੀ 589: 5 ਐਸਸੀਈਸੀ 217, ਪਾਂਡੇ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ 1995 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਗੁਜ 167: ਏਆਈਆਰ 1996 ਗੁਜ 512; ਗੋਦਾਵਰੀ ਫਾਈਨਾਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਦੇਗਾਲਾ ਸਤਿਆਨਾਰਾਇਣੰਮਾ, (2008) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 107: (2008) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਅਪਰਾਧਿਕ) 531; ਪੁਸ਼ਪਾ ਬਨਾਮ ਸ਼ਕੁੰਤਲਾ, (2011) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 240: (2011) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਸਿਵਲ) 399: (2011) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ) 682; ਟੀ.ਵੀ. ਜੋਸ [(2001) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 748: 2002 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ) 94], ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਪੰਨਾ 51, ਪੈਰਾ 10; ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ SRTC ਬਨਾਮ ਕੁਲਸੁਮ, (2011) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 142: (2011) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਸਿਵਲ) 66: (2011) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ) 376; ਪੂਰਨਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਅਸਾਮ ਰਾਜ, (2014) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 142: (2015) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ) 304: (2015) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. (ਸਿਵਲ) 251।"

ਇਹ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਇੱਕ ਗਿਰਵੀਨਾਮਾ ਸਮਝੌਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

"22. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੱਥ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਹਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੈਂਕ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਲਈ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵਿੱਤ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਬੈਂਕ ਨਾਲ ਗਿਰਵੀਨਾਮਾ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਕਰਜ਼ਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਏ, ਪਰ ਬੀਮੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਸਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰ ਗਿਆ। ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦੀ ਨਾ ਕਿ ਮਾਲਕ। ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਕੋਈ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਗਿਰਵੀਨਾਮਾ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਸੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 2 ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਸੀ।" (ਪੰਨਾ 693 'ਤੇ ਆਈਡੀ)

ਕਿਉਂਕਿ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਤਦਾਤਾ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਨਾ ਤਾਂ ਵਿੱਤਦਾਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੋਈ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਸੀ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਫਾਈਨੈਂਸਰ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਮੰਨੀ ਗਈ।

12. 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 1939 ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2(19) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਹਟ ਕੇ, ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ 'ਮਾਲਕ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸੁਚੇਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅੰਤਰਗਤ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਪੀੜਤ 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 ਇਲਾਵਾ ਰੱਖਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਐਕਟ ਦੇ ਸਲਾਮਤੀ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਹਰਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਰੱਖੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ 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 'ਤੇ ਟਿਕ ਗਈ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਵਾਹਨ ਬੀਮਾ ਰਹਿਤ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੇਸ਼ਮਾ ਅਤੇ ਪੂਰਣਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਗਲਤ ਵਿਆਖਿਆ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ।

13. ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 50(3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਫ਼ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲੱਗੇਗਾ ਪਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਡਾ. ਟੀਵੀ ਜੋਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੁਆਰਾ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਮਾਲਕ ਹੈ। ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

14. ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਅਸੀਂ ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 'ਤੇ ਟਿਕੀ ਰਹੇਗੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ 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।



ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ