ਸ਼ਿਵਵਾ ਅਤੇ ਅੰਨ.

ਬਨਾਮ

ਦ ਬ੍ਰਾਂਚ ਮੈਨੇਜਰ, ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ

ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਅੰਨ.

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2247 ਆਫ 2018)

28 ਮਾਰਚ, 2018

[ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀਜੇਆਈ ਅਤੇ ਏ.ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988-s.166-ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ.2 ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਤੋਂ ਡਿੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ - ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪਿਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ) ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ-ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪੁਰਸਕਾਰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ, ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ' ਤੇ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ Rs.3,20,000/- ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਵਿਆਜ @6% ਪੀ.ਏ. -- ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ - ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 2 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਟ੍ਰੈਕਟਰ 'ਤੇ ਭਰੇ ਹੋਏ ਮੱਕੀ ਦੇ ਅਨਾਜ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉੱਥੋਂ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ-ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਨਿਰੀਖਣ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ-ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸਿੱਟਾ ਇੱਕ ਸੰਭਵ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਆਮ ਤੌਰ' ਤੇ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ-ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ-ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਨੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ

ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ: 1.1 ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪੀਡਬਲਯੂ 2 (ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ) ਅਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ-1 (ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮਾਂ) ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਦਰਜ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਾਂ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਕਤ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਮੱਕੀ ਦੀ ਫਸਲ ਲਈ ਸੀ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਆਪਣੀ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਉਪਜ ਨੂੰ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਉੱਤੇ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਲੇਲੂਰ ਵੀ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। [ਪੈਰਾ 7] [604-ਬੀ-ਸੀ, ਐਚ; 605-ਏ] 1.2 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਨਿਰੀਖਣ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਦਿੱਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸਿੱਟਾ ਇੱਕ ਸੰਭਾਵਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਘਨ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਇੰਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਘੱਟ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 9] [608-ਸੀ-ਈ] 1.3 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ. ਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਘੱਟ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਕਤ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਦਿਆਂ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।

ਸ਼ਿਵਾਵਾ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਾਂਚ ਮੈਨੇਜਰ, ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ।

ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਉਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰੋ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ.2) ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਅਤੇ ਬਹਾਲੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 10,11 ਅਤੇ 12] [608- ਐੱਫ.ਐੱਚ; 609-A-B; 610-ਜੀ] ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (2004) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 297-'ਤੇ ਨਿਰਭਰ. ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ (2004) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 297 ਪੈਰਾ 11 ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਾ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2018 ਦਾ 2247. ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 09.07.2015 ਤੋਂ, ਧਾਰਵਾੜ ਬੈਂਚ ਨੇ ਐੱਮ. ਐੱਫ. ਏ. ਨੰ. 2008 ਦਾ 4401 (ਐਮ. ਵੀ.) ਸ਼ਰਨਗੌੜਾ ਪਾਟਿਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਪਰੀਤਾ ਸ਼ਰਨਗੌੜਾ, ਐਡ. ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੀਨਾਕਸ਼ੀ ਮਿਧਾ, ਕਪਿਲ ਮਿਧਾ, ਭਵਯਾ ਲਖਵਾੜਾ, ਚੰਦਰ ਸ਼ੇਖਰ ਆਸ਼ਰੀ, ਐਡ. ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ. ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ. 1. ਇਹ ਅਪੀਲ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 9 ਜੁਲਾਈ, 2015 ਦੇ ਐਮ.ਐਫ.ਏ. ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਹੈ। ਨੰਬਰ 4401/2008 (ਐਮਵੀ) ਜਿਸ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 (ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ") ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। 2. ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਪੁੱਤਰ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਭਰਾ ਚਨਾਬਸਈਆ ਸਿਦਰਾਮਈਆ ਹੀਰੇਮਥ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 23 ਜਨਵਰੀ, 2001 ਨੂੰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਿਅਕਤੀ ਅਨਾਜ ਉਤਾਰ ਕੇ ਵਾਪਸ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ। KA29/T-1651/T-1652 ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਮਲਿਕਾਰਜੁਨ ਬੀਮੱਪਾ ਗਨਿਗਰ. ਸਵੇਰੇ ਕਰੀਬ 1.00 ਵਜੇ, ਇਹ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਮਲਿਕਾਰਜੁਨ ਬੀਮੱਪਾ ਗਨਿਗਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਸੜਕ ਤੋਂ ਡਿੱਗ ਗਿਆ।

ਟਰੱਕ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਬਾਗਲਕੋਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 8 ਲੱਖ ਰੁਪਏ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2-ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ, ਮਲਿਕਾਰਜੁਨ ਬੀਮੱਪਾ ਗਨਿਗਰ. ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਖੁਦ ਇੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਹੁੱਕ' ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋ ਕੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟ੍ਰੇਲਰ ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ 3.7.2001 ਤੋਂ 29.4.2003 ਤੱਕ ਅਤੇ 11.7.2007 ਤੋਂ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 6% ਸਾਲਾਨਾ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ Rs.3,20,000/- (ਤਿੰਨ ਲੱਖ ਵੀਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਸਿਰਫ) ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਵਿਰੁੱਧ ਸਾਂਝੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ। 3. ਪੀੜਤ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 1 ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਏ ਗਏ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਮੈਰਿਟ ਪਾਇਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। 4. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਰਿਕਾਰਡ' ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਪਰਿਵਾਰ ਦਾ ਇਕਲੌਤਾ ਕਮਾਉਣ ਵਾਲਾ ਮੈਂਬਰ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਰੋਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਹ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਅਤੇ ਬੇਬੁਨਿਆਦ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਵੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ। 5. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਸ਼ਰਨਗੌੜਾ ਪਾਟਿਲ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੀਨਾਕਸ਼ੀ ਮਿਧਾ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਜਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸਿਰਫ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 2-ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ।

ਸ਼ਿਵਾਵਾ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਾਂਚ ਮੈਨੇਜਰ, ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਡੀਆ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.]

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1) ਨੂੰ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਉਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਕਾਰਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪੀਡਬਲਯੂ-2 (ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ) ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਚੋਣਵੇਂ ਪੜ੍ਹਨ' ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟ੍ਰੇਲਰ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਵਾਲੇ ਹੁੱਕ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਸਿਰ ਅਤੇ ਛਾਤੀ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਚੜ੍ਹ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮਾਂ ਪੀਡਬਲਯੂ-1 ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਚੋਣਵੇਂ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵੀ ਉਸੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਬੀ.ਏ. ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਤੇ ਇੱਕ ਪਾਨ-ਬੀੜੀ ਦੀ ਦੁਕਾਨ ਚਲਾਉਣਾ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਗੌਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਮਿਲ ਕੇ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੀੜਤ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਸਾਮਾਨ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜੋ ਰਾਤ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 01.00 ਵਜੇ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਰਾਏ ਦਰਜ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈਃ "6. ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਕੀਲ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ.2 ਦੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਦ੍ਰਿੜਤਾ ਨਾਲ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ 2 ਇੱਕ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਹੈ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹੋਲਾਲੂਰ ਤੋਂ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਸਮੇਂ, ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮੌਕੇ' ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਸਾਬਕਾ. ਪੀ-1 ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪਿਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 22.01.2001 ਨੂੰ ਉਸ ਦਾ ਪੁੱਤਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਹੋਲੇਲੂਰ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 22 ਅਤੇ 23 ਜਨਵਰੀ, 2001 ਦੀ ਰਾਤ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 01:00 ਵਜੇ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਉਸ ਦੇ ਪੁੱਤਰ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹੁੱਕ ਵਿੱਚ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਜੋ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਜੋੜਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੀੜਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਪਿਆ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਉਸ ਦੇ ਸਿਰ ਅਤੇ ਛਾਤੀ ਦੇ ਉੱਪਰੋਂ ਲੰਘ ਗਿਆ। ਪੀ.ਡਬਲਯੂ.1, ਮਾਤਾ ਦਾ ਸਬੂਤ ਵੀ ਉਸੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ B.A. ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਤੇ ਇੱਕ ਪਾਨ ਬੀੜੀ ਦੀ ਦੁਕਾਨ ਚਲਾਉਣਾ। 7. ਸਾਰੇ ਗਵਾਹਾਂ ਨੂੰ ਮਿਲ ਕੇ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੀੜਤ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਰਾਤ ਕਰੀਬ 00:01 ਵਜੇ ਵਾਪਰਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਪੁਰਸਕਾਰ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪੀਲ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। 7. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਅਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ-1 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਅਪਰਾਧ ਨੰਬਰ.12/2001 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਦੀ ਜਾਂਚ-ਇਨ-ਚੀਫ਼ ਵਿੱਚ, ਪੀਡਬਲਯੂ-1 ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਰਖਾਸਤ ਕੀਤਾ: "ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਘਾਤਕ ਦਿਨ i.e., 23.01.2001 ਨੂੰ ਸ਼ਾਮ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 5:00 ਸ਼ਾਮ 'ਤੇ, ਮੇਰਾ ਪੁੱਤਰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਚਨਾਬਾਸਈਆ ਕਮਿਸ਼ਨ ਏਜੰਟ ਦੀ ਦੁਕਾਨ ਵਿੱਚ ਅਨਾਜ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਹੋਲਆਲੂਰ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਟੀਟੀ ਯੂਨਿਟ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ No.KA, 29/T-1651 T-1652 ਬਾਸਨਗੌੜਾ ਹੀਰੇਨੀਗਨਗੌਦਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਅਨਾਜ ਉਤਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਡੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮੇਰੇ ਪੁੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਟੀਟੀ ਯੂਨਿਟ ਵਿੱਚ ਪਿੰਡ ਵਾਪਸ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਯੂਨਿਟ ਧੱਫੜ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਨਪੰਨਾ ਹਾਲ (ਸਟ੍ਰੀਮ) 'ਤੇ ਹੇਬਲੀ ਪਿੰਡ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਇਸ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਮੇਰੇ ਪੁੱਤਰ ਨੂੰ ਟੀ.ਟੀ ਤੱਕ ਥੱਲੇ ਡਿੱਗ. ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਵਾਹਨ ਮੇਰੇ ਸਿਰ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰ ਨੂੰ ਦਿਆਲੂ ਸੱਟ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੇਰੇ ਪੁੱਤਰ ਨੂੰ ਮੌਕੇ' ਤੇ ਦਮ ਤੋੜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਪੀ.ਐੱਮ. ਸਰਕਾਰ 'ਤੇ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਹਸਪਤਾਲ ਬਦਾਮੀ "। ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਨੇ ਆਪਣੇ ਇਮਤਿਹਾਨ-ਇਨ-ਚੀਫ਼ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ: "23.11.2001 ਨੂੰ ਲੈਫਟੀਨੈਂਟ ਚਨਾਬਾਸਈਆ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਕੱਠੇ ਮੱਕੀ ਨੂੰ ਉਕਤ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਕਰਕੇ ਬਸਨਗੌੜਾ ਹੀਰਿੰਗਨਗੌਡਰ ਦੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਰੋਨ ਗਏ ਅਤੇ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਸਾਡੇ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਿੰਡ ਗਣਪਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਹੋਏ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਬਹੁਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਚਲਾਇਆ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਮਨੁੱਖੀ ਜੀਵਨ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਲੈਫਟੀਨੈਂਟ ਚਨਾਬਾਸਈਆ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਮੈਂ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਵਾਂਗ ਹੋਰ ਲੋਕ ਵੀ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਜਦੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਾਂ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਕਤ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਮੱਕੀ ਦੀ ਫਸਲ ਲਈ ਸੀ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਆਪਣੀ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਉਪਜ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ' ਤੇ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ

ਹੋਲੀਲੂਰ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਗਿਆ ਅਤੇ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇ ਚਲਾ ਗਿਆ। 8. ਪੂਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਇਆਃ "7. ..... ਜਵਾਬਦੇਹ No.3 ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ PW-1 ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਪਰ PW-1 ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਦਾਖਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਪੀਡਬਲਯੂ-1 ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਉਸ ਦਿਨ ਗੱਡੀ ਦੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਟ੍ਰੇਲਰ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਜੋੜ਼ਨ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਟ੍ਰੇਲਰ ਦੇ ਹੁੱਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦਿਨ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਪਰ ਪੀਡਬਲਯੂ-1 ਨੇ ਇਸ ਸੁਝਾਅ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਗਵਾਹ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗਵਾਹ ਨੇ ਹਲਫ਼ਨਾਮਾ ਸਬੂਤ ਵੀ ਦਾਖਲ ਕੀਤੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਚਨਾਬਸਿਆ ਨੂੰ 23.1.2001 ਨੂੰ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟ੍ਰੇਲਰ ਯੂਨਿਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਗਵਾਹ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 3 ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ. ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਪੁਲਿਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜੋ ਐਕਸ-1 ਤੋਂ ਐਕਸ. ਪੀ. 5 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੀਡਬਲਯੂ-1 ਦੁਆਰਾ ਮਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਐਕਸਪੀ -1 ਪਹਿਲੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ i.e, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪਿਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪਰਾਧ ਨੰਬਰ 12/2001 ਵਿੱਚ ਬਾਦਾਮੀ ਪੀ.ਐੱਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਰਜ ਐਫਆਈਆਰ ਦੀ ਸੱਚੀ ਕਾਪੀ ਹੈ u/sec. 279 ਅਤੇ 304 (ਏ) ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ. ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਕਾਪੀ ਐਫ. ਆਈ. ਆਰ. ਨਾਲ ਵੀ ਜੁੜ੍ਹੀ ਹੋਈ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ. 1 ਨੇ ਇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਬਾਦਾਮੀ P.S. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ ਹੈ। 23.1.2001 ਨੂੰ ਟੀ.ਟੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ. ਯੂਨਿਟ. ਐਕਸਪੀ -2 I.O ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ no.2, ਟੀ.ਟੀ. ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ. ਜੇਐਮਐਫਸੀ ਬਦਾਮੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਯੂਨਿਟ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 2001 ਦੇ ਸੀ.ਸੀ.ਨੰ..314 ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਟੀ.ਟੀ. ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਜ਼ਾ ਯੋਗ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਇਕਾਈ ਯੂ/ਸੈਕ. 279 ਅਤੇ 304 (ਏ) ਆਈ. ਪੀ. ਸੀ. ਐਕਸਪੀ ਸਪਾਟ ਮਜ਼ਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਐਕਸਪੀ -3 ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਪਾਟ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰਾਹਤ ਵਜੋਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨਾਲ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ. ਐਕਸਪੀ -4 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਟੀ.ਟੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ IMV ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ। ਇਕਾਈ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਤੇ ਇਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਮਕੈਨੀਕਲ ਨੁਕਸ ਕਾਰਨ

ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ। ਐਕਸਪੀ -5 ਐਮ.ਓ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮ੍ਰਿਤਕ ਚਨਾਬਸਈਆ ਦੀ ਪੋਸਟਮਾਰਟਮ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ। ਬਦਾਮੀ ਵਿਖੇ ਕਮਿਊਨਿਟੀ ਹੈਲਥ ਸੈਂਟਰ ਅਤੇ ਪੀ.ਐੱਮ.ਰਿਪੋਰਟ ਅਨੁਸਾਰ ਮੌਤ ਸਿਰ 'ਤੇ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਦਿਮਾਗ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਅੰਗਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਣ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 1) ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਸਬੂਤ ਰਾਹੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀਃ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 3 ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 3 ਦੇ ਦਫਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਗਵਾਹ ਨੇ ਸੀ. ਪੀ. ਸੀ. ਦੇ ਯੂ/O.18 ਨਿਯਮ 4 ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਰਡਬਲਯੂ-1 ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਚਨਾਬਸਿਆ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਖੜ੍ਹੇ ਸਨ। ਪਰ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਆਰ.ਡਬਲਿਊ -1 ਨੇ ਐਕਸਪੀ -1 ਤੋਂ ਐਕਸਪੀ -5 ਤੱਕ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੰਡਨ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, RW-1 ਨੇ ਆਪਣੀ ਕਰਾਸ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਐਕਸਪੀ -1' ਤੇ ਚਿੰਨ੍ਹਿਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮ੍ਰਿਤਕ ਪ੍ਰਾਪਤ T.T ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਿਰਾਇਆ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 1 ਦੀ ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਆਰਡਬਲਯੂ-1 ਨੇ ਕਰਾਸ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸੁਝਾਅ ਨੂੰ ਨਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਝੂਠੇ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਟ੍ਰੇਲਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਜੋੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਹੁੱਕ' ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ। ਆਰ ਡਬਲਯੂ 1 ਦੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਾਲਾਂਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੰ. 3 ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ' ਤੇ ਦਾਇਰ ਆਪਣੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਆਰ ਡਬਲਯੂ-1 ਨੇ ਆਪਣੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਘੋਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਠੋਸ ਅਤੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 3 ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਸਬੂਤ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਪੀ.ਡਬਲਿਊ -1 ਅਤੇ 2 ਅਤੇ ਸਾਬਕਾ ਪੀ -1 ਤੋਂ ਸਾਬਕਾ ਪੀ -5 ਦੇ ਸਬੂਤ ਵੀ ਹਨ ਜੋ ਸੀ.ਸੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹਨ। ਫਾਈਲ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦੋਸ਼ੀ i.e., ਟੀ.ਟੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਆਈ.ਓ.ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਵਾਬਦੇਹ No.2 ਵਿਰੁੱਧ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਟੀ.ਟੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉੱਥੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਵਾਬਦੇਹ No.3 ਦੁਆਰਾ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ. ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਐਕਸਪੀ -1 ਤੋਂ ਐਕਸਪੀ -5 ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਟੀ.ਟੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਯੋਗ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਕਾਈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 2 ਸੀ

23.1.2001 ਨੂੰ ਉਕਤ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟ੍ਰੇਲਰ ਚਲਾਉਣਾ ਅਤੇ 1.00 ਸਵੇਰੇ 'ਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਗਨੱਪਨ ਹੱਲਾ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸਿਰਫ 1.00 k.m. ਚੋਲਚਾਗੁੱਡਾ-ਗੋਵਨਕੋਪਾ ਪੀਡਬਲਯੂਡੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਹੈਬਲੀ ਪਿੰਡ ਤੋਂ ਦੂਰ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਘੋਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਚਨਾਬਾਸਈਆ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ, ਜਿਸ ਨੇ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਕੇ ਮੌਕੇ' ਤੇ ਹੀ ਦਮ ਤੋੜ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਉਕਤ T.T. ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਦਿਨ ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਪੱਸ਼ਟ T.T ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ. ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਚਨਾਬਸਈਆ ਦੀ ਮੌਤ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਪੂਰਵਦਰਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। 166 M.V. ਐਕਟ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਇਸ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 3 ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਣ ਲਈ ਕੋਈ ਠੋਸ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਚਨਾਬਸਿਆ ਦੀ ਮੌਤ ਉਸ ਦੀ ਆਪਣੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਪੀ.ਡਬਲਿਊ -1 ਅਤੇ 2 ਅਤੇ ਆਰ.ਡਬਲਿਊ -1 ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਕਦਰ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਸਾਬਕਾ ਪੀ -1 ਨੂੰ ਸਾਬਕਾ ਪੀ -51 ਦੇ perusal ਕੇ ਮੈਨੂੰ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ No.1 ਨੂੰ 3 ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 1 ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਹੈ. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨੰਬਰ 1 ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਅਤੇ ਫਿਰ ਪੈਰਾ 11 ਵਿੱਚ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਇਸ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੋਟ ਕੀਤਾਃ-"... ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ' ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 3 ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਹੈ, ਪਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਆਰਡਬਲਯੂ-1 ਨੇ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਿਆਂ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ ਖਾਸ ਤੌਰ' ਤੇ ਐਕਸਆਰ-1 ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਧਾਰਾ" ਏ "ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਦੁਕਾਨ ਵਿੱਚ ਹੋਲ ਅਲੂਰ ਵਿੱਚ ਮੱਕੀ ਦੇ ਮੱਕੀ ਨੂੰ ਸੁੱਟਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਆਰਡਬਲਯੂ-1 ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਨੋਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਐਕਸਐਚਪੀ-1 ਉੱਤੇ ਨਿਸ਼ਾਨਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 3 ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਚਨਾਬਸਈਆ ਦੀ ਮੌਤ ਉਸ ਦੀ ਘੋਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਸਾਬਕਾ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ 'ਤੇ. R1 ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ ਉਸਦੇ ਟੀ.ਟੀ ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਇਜ਼ ਨੀਤੀ ਹੈ. ਯੂਨਿਟ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ 12.2.2000 ਤੋਂ 11.2.2001 ਤੱਕ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕਰਾਸ ਇਮਤਿਹਾਨ ਵਿੱਚ ਆਰਡਬਲਯੂ-1 ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਰਡਬਲਯੂ-1 ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਕਰਾਸ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ-

.....

ਇਸ ਲਈ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 3 ਦੀ ਦਲੀਲ ਕਿ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਇਨਾਮ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਠੋਸ ਸਬੂਤ ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ T.T. ਯੂਨਿਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹਰੇਕ ਸੇਲ ਪੁਆਇੰਟ i.e., ਹੋਲ-ਅਲੂਰ ਵਿਖੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਏਜੰਟ ਦੀ ਦੁਕਾਨ ਤੱਕ ਅਨਾਜ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਇੱਕ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਉਪਜ ਨੂੰ ਟ੍ਰੈਕਟਰ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਢੁਕਵਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੁਆਰਾ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। 9. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਨਿਰੀਖਣ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਦਿੱਤਾ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪਰਾਧ ਨੰਬਰ 12/2001 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਨਾਲ ਪੀਡਬਲਯੂ-1, ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਦੇ ਸਬੂਤ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਅਤੇ ਆਰਡਬਲਯੂ-1 ਦੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚਿਆ ਗਿਆ ਸਿੱਟਾ ਇੱਕ ਸੰਭਾਵਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਘਨ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਅਜਿਹੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 10. ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਢੰਗ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਭਰੇ ਕੰਮ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੋਰ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵੱਲ ਵੀ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਚਨਾਬਸਿਆ ਦੀ ਮੌਕੇ' ਤੇ ਹੀ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਉਮਰ, ਕਿੱਤੇ ਅਤੇ ਆਮਦਨ ਦੇ ਸਬੂਤ ਅਤੇ ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਇਸ ਨਤੀਜੇ' ਤੇ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਘੱਟ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਕਤ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਅਤੇ ਬਹਾਲੀ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਪਾਲਿਸੀ ਸੀ।

12.02.2000 ਤੋਂ 11.02.2001 ਤੱਕ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦਾ ਸਨਮਾਨ. 11. ਦਲੀਲ ਦੀ ਖਾਤਰ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਦੇ ਨਾਲ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2) ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਉਹੀ. ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ। 1. ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 110 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀਃ "110. ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸਾਡੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ (i) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦਾ ਚੈਪਟਰ 11, ਜੋ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੁਆਰਾ ਰਾਹਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇਸ ਸਰਬਉੱਚ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਹਨ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਕਤ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। (ii) ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 163 ਏ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਰੱਖਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। (iii) xxx (iv) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨਾਲ, ਨਾ ਸਿਰਫ ਉਕਤ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ 'ਉਲੰਘਣਾ' ਵੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ; ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਕਿੱਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉੱਤੇ ਹੋਵੇਗਾ। (ਵੀ) xxx (vii) xxx (viii) xxx (viii) xxx (ix) xxx 1 (2004) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 297

(x) ਜਿੱਥੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਸ ਸਿੱਟੇ' ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 149 (2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰਕਮਾਂ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਪੈਸਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਉੱਤੇ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਸੂਲੀਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 174 ਅਧੀਨ ਭੂਮੀ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਜੋਂ। ਇਹ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਜੋਂ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਉਦੋਂ ਹੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 168 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। (xi) ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਪਬੰਧ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਪਬੰਧ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤਹਿਤ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸਹਾਰਾ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਲਾਜ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਪੀੜ੍ਹਤਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ) 12. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਅਤੇ ਬਹਾਲੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੋਵੇਗਾ। 13. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਵੱਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਅਸੀਂ

ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ (ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ) ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਰਾਸ-ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਧੀ ਹੋਈ ਰਕਮ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੁੰਦੀ। ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ "ਰਾਹਤ" ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਾਹਤ ਸਿਰਫ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ। ਇਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ (ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ) ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਸੰਬੰਧੀ ਦਲੀਲ' ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। 14. ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਅਪੀਲ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਸਫ਼ਲ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 1) ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਬਡਾਲਕੋਟ ਵੱਲੋਂ 21 ਜਨਵਰੀ, 2008 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਅਸੀਂ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ। 15. ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਪੀਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

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।**

Megha Tak

Advocate Megha Tak