[2018] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 287

ਮੰਗਲ ਰਾਮ

ਬਨਾਮ

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2499-2500)

ਅਪ੍ਰੈਲ 06, 2018

[ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀ.ਜੇ.ਆਈ. ਅਤੇ ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988: ਧਾਰਾ-166-ਮੁਆਵਜ਼ਾ-ਯੋਗਦਾਨ-ਲਾਪਰਵਾਹੀ-ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦਾ ਕੇਸ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਮੰਦਭਾਗੇ ਦਿਨ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਜੀਪ ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਆਖਰਕਾਰ ਗੋਡੇ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਸੱਜੀ ਲੱਤ ਕੱਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ-ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ –ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਪੁਲਿਸ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਜੀਪ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ- ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਅਤੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ-ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦੋਸ਼ੀ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਆਪਣਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦਾ ਬਿਆਨ ਕਿ ਜੀਪ ਦਾ ਬੰਪਰ ਉਸਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ - ਤੁਰੰਤ ਅਪੀਲ ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਕਿਹਾ

ਗਿਆ ਕਿ: ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ, ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਜੀਪ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ- ਦਰਅਸਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਮਕੈਨੀਕਲ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਖੱਬੇ ਟਾਇਰ ਦੇ ਮਡਗਾਰਡ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਕ੍ਰੈਚ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ-ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ - ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਅਨੁਮਾਨਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਤੱਥ ਦੀ ਵੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕਰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਬਾਅਦ ਹੀ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ -ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਜੀਪ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜ-ਸ਼ੀਟ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਨਾਮ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ- ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਕੁੰਜੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਮਿਆਰ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ- ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਫੁੱਟ ਗਲਤ ਸਾਈਡ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ-ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾ ਕੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਗਲਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988: ਧਾਰਾ-166-ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ - ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਤਨਖਾਹ ਵਜੋਂ 1500/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਅਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਤੋਂ ਭੋਜਨ ਭੱਤੇ ਵਜੋਂ 600/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਮਿਲ ਰਹੇ ਸਨ - ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਕੋਲ ਭਾਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵੈਧ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਝੂਠਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਨਵੇਂ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਨੌਕਰੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ- ਉਕਤ ਆਮਦਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਖੇਤੀ ਦੇ ਖੇਤਾਂ ਤੋਂ 1000/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਕਮਾਈ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ- ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਮਾਸਿਕ ਆਮਦਨ ਦਾ ਘਾਟਾ 520/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਠੋਸ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਇਸ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਉਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਆਮਦਨ ਦੇ ਘਾਟੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ-ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ
ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ ਕੱਟਣ ਕਾਰਨ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਦੌਰਾਨ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਕਲੀ ਲੱਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ - ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ - ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਰਾਂ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ - 40% ਦੀ ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਕਾਰਨ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਆਮਦਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 2,25,792/- ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ 40% ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ

ਹੈ- ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਾਕਟਰੀ ਇਲਾਜ, ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਮਾਨਸਿਕ ਅਤੇ ਸਰੀਰਕ ਸਮੱਸਿਆ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਕਲੀ ਲੱਤ ਦੀ ਖਰੀਦ ਲਈ ਡਾਕਟਰੀ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਵੀ ਹੱਕਦਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 25,000/- ਰੁਪਏ ਹੈ।

XXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ 289

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988: ਧਾਰਾ-166-ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ- ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਈ ਕੋਈ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜੀਪ ਲਈ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਕਵਰ ਨੋਟ ਤਤਕਾਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਜੀਪ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ - ਹਾਲਾਂਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਤਤਕਾਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਵਰ ਨੋਟ ਸੀ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਨਾਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਵਰ ਨੋਟ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਹ ਸਮਾਂ ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ - ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤਤਕਾਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਗਲਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ- ਇਸ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਿਆਂ ਕਰਨ ਲਈ, "ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ" ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਸਿਧਾਂਤ / ਸਿਧਾਂਤ - "ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ" ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ।

ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ

ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ: 1. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ-4701 ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. -1, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. -2 ਅਤੇ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. -4 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿਚ ਲਗਾਤਾਰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਸੀ ਤਾਂ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਆ ਰਹੀ ਇਕ ਹਰੇ ਰੰਗ ਦੀ ਜੀਪ ਨੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਪਿੱਛੋਂ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਗਿਆ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜੀਪ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਰੰਗ (ਹਰੇ) ਬਾਰੇ ਵੀ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਜੀਪ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਕਾਂਗਰਸ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਝੰਡੇ ਅਤੇ ਬੈਨਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਨੋਟ ਕਰਨ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 (ਡੀ.ਡਬਲਯੂ -1) ਅਤੇ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ -2 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਨੂੰ ਸਰਪੰਚ ਦੀ ਚੋਣ ਮੁਹਿੰਮ ਵਿੱਚ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਵਜੋਂ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਸਾਈਟ ਨਕਸ਼ੇ, ਜੀਪ ਜ਼ਬਤ ਰਿਪੋਰਟ, ਐਕਸ-ਰੇ ਅਤੇ ਸੱਟ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਚਲਾਨ ਕਾਪੀ ਦੀ ਕਾਪੀ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪੁਲਿਸ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਬਲਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਜੀਪ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦਾ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਏਜੰਸੀ ਦੀ ਰਾਏ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਜੋ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਜੀਪ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਸਾਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਪਲਟਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਕੋਲ ਜੋ ਕਾਰਨ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜੀਪ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਈ.ਆਈ.ਟੀ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਇਸ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਨਾਮ ਹੈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ, ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੀ ਸਮੁੱਚਤਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦੋਸ਼ੀ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਤੱਥ 'ਤੇ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਲਟ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਜੋ ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ। (ਪੈਰਾ 14, 20, 21) [300-ਈ-ਐਚ; 307-ਬੀ-ਸੀ, ਐਫ-ਐਚ; 308-ਏ-ਬੀ]

XXXXXX

ਡਲਸੀਨਾ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਜੋਆਕਿਮ ਜ਼ੇਵੀਅਰ ਕਰੂਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2013) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 646: [2013] 10 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 480**; ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸ਼ੀਲਾ ਦੱਤਾ **(2011) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 509: [2011] 14 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 763 ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।**

ਮੀਨੂ ਮਹਿਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਾਲਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਰਾਮਚੰਦਰ ਨਯਨ ਅਤੇ ਹੋਰ **(1977) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 441: [1977] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 886;**

XXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ 291

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮੀਨਾ ਵਰਿਆਲ **(2007) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 428: [2007] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 641**; ਸੁਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਅਰੋੜਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਡਾਕਟਰ ਮਨੋਜ ਬਿਸਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2012) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 552- ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।**

ਕੌਸ਼ਨੁਮਾ ਬੇਗਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2001) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 9: [2001] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 8**; ਚਰਨ ਲਾਲ ਸਾਹੂ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(1990) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 613: [1989] 2 ਸੁਪ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 597**; ਯੂਨੀਅਨ ਕਾਰਬਾਈਡ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(1991) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 584: [1991] 1 ਸੁਪ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 251**; ਗੁਜਰਾਤ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਭਾਈ ਪ੍ਰਭਾਤ ਭਾਈ **(1987) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 234: [1987] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 404 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ।**

ਰਾਇਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ (1861-73) ਏ.ਐਲ.ਐਲ. ਈ.ਆਰ. ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ 1 – ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ।

2. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਆਲੋਚਨਾ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਿਸ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਪਿਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਆਸ ਪਾਸ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸਦੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ ਗੋਡੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਕੱਟਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ, ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਾਅਦ

ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਧੱਕ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਜੀਪ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਨਾ ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਈਟ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਵਿਚ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਗ੍ਹਾ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਫੁੱਟ ਗਲਤ ਸਾਈਡ ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਅਸਲ ਵਿਚ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਖੋਜ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਾਈਟ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਪਿਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। (ਪੈਰਾ 23,24) [311-ਏ-ਈ, ਐਫ-ਜੀ]

3. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਆਪਣੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ ਕੱਟਣ ਕਾਰਨ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਦੌਰਾਨ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਕਲੀ ਲੱਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਰਾਂ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ । [ਪੈਰਾ 25] [312-ਸੀ-ਡੀ]

XXXXXX

4. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਨੇ ਇੱਕ ਕਵਰ ਨੋਟ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜੋ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਧੋਖਾਧੜੀ ਨਾਲ ਤਤਕਾਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਕੋਲ ਪਏ ਕੁਝ ਕਵਰ ਨੋਟਾਂ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਭੁਗਤਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ (ਜੀਪ)

ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਕਵਰ ਨੋਟ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਪਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਵਰ ਨੋਟ ਲਈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਕਾਫ਼ੀ ਨਿਆਂ ਕਰਨ ਲਈ, "ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ" ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ [ਪੈਰਾ 26] [312-ਡੀ-ਐਚ; 313-ਏ-ਸੀ]

ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2004) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 297: [2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 180;** ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ ਅਤੇ ਹੋਰ **ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 2017 ਐਸ.ਸੀ. 5157 ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।**

ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੁਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2000) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 195: [2000] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 148-ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।**

ਕੌਸ਼ਨੁਮਾ ਬੇਗਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2001) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 9: [2001] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 8;** ਡਲਸੀਨਾ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਜੋਆਕਿਮ ਜ਼ੇਵੀਅਰ ਕਰੂਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2013) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 646: [2013] 10 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 480**; ਬਿਮਲਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਹਿਮਾਚਲ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2009) 13 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 530: [2009] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 362**; ਰਵੀ ਕਪੂਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ **(2012) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 284: [2012] 10 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 229**; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ ਅਤੇ ਹੋਰ **ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 2017 ਐਸ.ਸੀ. 5157**; ਕਿਸ਼ਨ ਗੋਪਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਲਾਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2014) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 244: [2013] 10 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ.**

793; ਹਰਬੰਸ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਹਰਵਿੰਦਰ ਪਾਲ **2015 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine P & H 9926;** ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪਜਾਨੀਅਮਲ ਅਤੇ ਹੋਰ **2011 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine Ker 1881**; ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਦੀਪਕ ਗੋਇਲ **2014 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine Del 362;** ਮਨੀਸ਼ਾ ਬਨਾਮ ਉਮਾਕਾਂਤ ਮਾਰੋਤਰਾਓ ਕੋਲਹੇ **2015 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine Bom 4613**; ਮਹਾਵਤੀ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਾਂਚ ਮੈਨੇਜਰ **2017 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine Pat 1145;** ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੁਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2000) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 195 : [2000] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 148;** ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮੀਨਾ ਵਰਿਆਲ **(2007) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 428: [2007] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 641**; ਮੀਨੂ ਮਹਿਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਾਲਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਰਾਮਚੰਦਰ ਨਯਨ ਅਤੇ ਹੋਰ **(1977) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 441: [1977] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 886**; ਸੁਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਅਰੋੜਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਡਾਕਟਰ ਮਨੋਜ ਬਿਸਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2012) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 552;** ਐਨ.ਕੇ.ਵੀ. ਬ੍ਰੂਦਰਜ਼ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਮ. ਕਰੂਮਾਈ ਅੰਮਲ ਅਤੇ ਹੋਰ **(1980) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 457: [1980] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 101;** ਚਰਨ ਲਾਲ ਸਾਹੂ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(1990) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 613: [1989] 2 ਸੁਪ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 597;** ਯੂਨੀਅਨ ਕਾਰਬਾਈਡ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(1991) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 584: [1991] 1 ਸੁਪ ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 251;** ਗੁਜਰਾਤ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਭਾਈ ਪ੍ਰਭਾਤ ਭਾਈ **(1987) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 234: [1987] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 404**; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2004) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 297: [2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 180 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ।**

ਰਾਇਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ **(1861-73) ਸਾਰੇ ਈਆਰ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ 1-ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ।**

XXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ 293

ਕਾਨੂੰਨ ਕੇਸ ਹਵਾਲਾ

[2001] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 8	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 7
[2013] 10 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 480	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 7
[2009] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 362	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 7
[2012] 10 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 229	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 7
AIR 2017 ਐਸ.ਸੀ 5157	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 7
[2013] 10 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 793	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 7
[2000] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 148	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ	ਪੈਰਾ 9
[2007] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 641	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ	ਪੈਰਾ 9
[1977] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 886	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ	ਪੈਰਾ 9
(2012) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 552	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ	ਪੈਰਾ 9

[1980] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 101	**ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ**	**ਪੈਰਾ 18**
[2011] 14 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 763	**ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ**	**ਪੈਰਾ 19**
[1989] 2 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 597	**ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ**	**ਪੈਰਾ 22**
[1991] 1 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 251	**ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ**	**ਪੈਰਾ 22**
[1987] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 404	**ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ**	**ਪੈਰਾ 22**
[2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 180	**ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ**	**ਪੈਰਾ 26**

XXXXXX

294 ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ [2018] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ.

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2499-2500

2001 ਦੀ ਐਸ.ਬੀ. ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 290 ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੋਂ 2001 ਦੀ ਐਸ.ਬੀ. ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 273 ਵਿੱਚ ਜੋਧਪੁਰ ਵਿਖੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 05.01.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਰਿਸ਼ਭ ਸੰਚੇਤੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪਦਮ ਪ੍ਰਿਆ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪਰਿਜਾਤਾ ਭਾਰਦਵਾਜ, ਪੀ.ਵੀ. ਸਰਵਣ ਰਾਜਾ ਧਰੁਵ ਸ਼ਰਮਾ, ਜੈਵੰਤ ਪਾਟਨਕਰ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਕੇ.ਕੇ. ਭੱਟ, ਅਜੈ ਪਾਲ, ਐਸ਼ਵਰਿਆ ਭਾਟੀ, ਜੈਦੀਪ ਸਿੰਘ, ਟੀ.ਐਮ ਪਾਤਰਾ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੇਠ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ. 1. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਜੋਧਪੁਰ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ 2001 ਦੇ ਐਸ.ਬੀ. ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 273 ਅਤੇ 2001 ਦੇ 290 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ 5 ਜਨਵਰੀ, 2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ **['ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ']** ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ) ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਵੀ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਬਣਾਉਣਾ।

2 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਹੈ ਕਿ 10 ਫਰਵਰੀ 1990 ਨੂੰ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਜਦੋਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੰਬਰ ਆਰ.ਜੇ.-19-6636 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ.-4701 ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਆਖਰਕਾਰ ਉਸ ਦੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ ਗੋਡੇ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਕੱਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਜੋਧਪੁਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਸਮੇਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਸਨੇ 40% ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਅਤੇ 100% ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਅਪੰਗਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਿਆਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਕੱਟਣ ਕਾਰਨ ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ (ਐਚ.ਟੀ.ਵੀ.) ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਉਸਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਘਟ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਨੇ 11,17,000/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ

ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਅਤੇ ਜੀਪ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੀਪ ਲਈ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਕਵਰ ਨੋਟ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲਾ ਸੀ, ਕਵਰ ਨੋਟ ਉਸ ਦੇ ਤਤਕਾਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਕੋਈ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਜਮ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜੀਪ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

XXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਏ. ਐਮ.ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 295

3. 22 ਨਵੰਬਰ, 2000 ਦੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ। ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਲੈ ਕੇ ਗਏ ਪੀਡਬਲਯੂ 2 (ਚੈਨਾਰਾਮ) ਅਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ 4 (ਥਾਨਾਰਾਮ) ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣੀ ਜੀਪ ਅੱਗੇ ਰੁਕੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬੈਕਲਾਈਟ ਵਿਚ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੁਣਿਆ ਕਿ ਜੀਪ ਵਿਚ ਸਵਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਨਾਮ ਬੁਲਾਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਨੋਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਨਾਮ ਸੁਣਨ ਦਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਗੈਰ-ਕੁਦਰਤੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਬਾਰੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਪੀਡਬਲਯੂ 1) ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਵੀ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦਿਆਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜੀਪ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਕਿਤੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਜੀਪ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜੋ ਪੁਲਿਸ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਬਾਅਦ ਜੀਪ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਜੀਪ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਉੱਪਰਲੇ ਫੁੱਟਬੋਰਡ 'ਤੇ ਟਾਇਰ ਦੇ ਮਡਗਾਰਡ 'ਤੇ

ਸਕ੍ਵੈਚ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪੁਲਿਸ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ (Exh.1) 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਗਵਾਹਾਂ (ਰੂਪਰਾਮ, ਥਾਨਾਰਾਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ) ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਜੀਪ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਜੀਪ ਦੁਆਰਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਦਾ ਦੋ ਹੋਰ ਗਵਾਹਾਂ ਨੇ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ।

4. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਫਿਰ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਾਈਟ ਮੈਪ (Exh.2) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਤੋਂ ਇਕ ਪੈਰ ਗਲਤ ਸਾਈਡ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤ ਕੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਜੀਪ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਨੋਟ ਧੋਖਾਧੜੀ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਬ੍ਰਾਂਚ ਮੈਨੇਜਰ ਗਵਾਹ ਡੀਡਬਲਯੂ 4 ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਡੀਡਬਲਯੂ 4 ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਕਵਰ ਨੋਟ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਬੰਧਤ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਿਸ ਦੇ ਦਸਤਖਤ ਕਵਰ ਨੋਟ 'ਤੇ ਸਨ, ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਕਵਰ ਨੋਟ ਸਮੇਤ ਕੁਝ ਕਵਰ ਨੋਟ ਸਨ। ਡੀਡਬਲਯੂ 4 ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਕਤ ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਫਿਰ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਕਵਰ ਨੋਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪੈਸੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਏ ਸਨ।

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

XXXXXX

5. ਉਪਰੋਕਤ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ 1,27,000/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ- ਪਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਕਥਿਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਰਕਮ ਅੱਧੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੁਆਰਾ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 63,500/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਿੱਤੀ।

6. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਾਧੇ ਲਈ ਅਪੀਲ (2001 ਦਾ ਐਸ.ਬੀ. ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 273) ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਜੀਪ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ (2001 ਦੇ ਐਸ.ਬੀ. ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 290 ਰਾਹੀਂ) ਨੂੰ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਜੋਧਪੁਰ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ। 5 ਜਨਵਰੀ, 2017 ਦੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਗਲਤ ਅਵਿਸ਼ਵਾਸ਼ਯੋਗ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਿਤ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਉਹ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਪੁਲਿਸ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਕੱਢੇ ਗਏ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਗਲਤ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਯਕੀਨ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਸਾਬਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਦਰਜ ਨਹੀਂ

ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤੀ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਬਿਨਾਂ ਸਿਰਫ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਾਕਾਫੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਬਿਆਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਦਾ ਬੰਪਰ ਉਸਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੀਪ ਦੀ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਕਿ ਜੀਪ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ (ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3) ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ।

XXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਏ. ਐਮ.ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 297

7. ਅਸੀਂ ਸ਼੍ਰੀ ਰਿਸ਼ਭ ਸੰਚੇਤੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਜੀਪ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ. -4701, ਜੋ ਤੱਥ ਚਸ਼ਮਦੀਦਗਵਾਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਆਪਣੇ ਬਚਾਅ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਠੋਸ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਇੰਟਰੇਗਨਮ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੌਜੂਦ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਸਾਈਟ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ 'ਤੇ

ਨਿਰਭਰਤਾ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਗਲਤ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਆਪਣਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਈਟ ਦਾ ਨਕਸ਼ਾ ਸਿਰਫ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 'ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ' ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਕੀਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਡਿਗਰੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿਰੋਧੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਨ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੂਰੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 40% ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਅਤੇ 100% ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਅਪੰਗਤਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇ ਕੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। ਉਹ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਕੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ: **ਕੌਸ਼ਨੁਮਾ ਬੇਗਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ**[1], **ਡਲਸੀਨਾ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਜੋਆਕਿਮ ਜ਼ੇਵੀਅਰ ਕਰੂਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ**[2], **ਬਿਮਲਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਹਿਮਾਚਲ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਹੋਰ**[3], **ਰਵੀ ਕਪੂਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ**[4], **ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ ਅਤੇ ਹੋਰ**[5], **ਕਿਸ਼ਨ ਗੋਪਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਲਾਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ**[6], **ਹਰਬੰਸ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਹਰਵਿੰਦਰ ਪਾਲ**[7], **ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪਜਨੀਅੰਮਲ ਅਤੇ ਹੋਰ**[8], **ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਦੀਪਕ ਗੋਇਲ 9, ਮਨੀਸ਼ਾ ਬਨਾਮ ਉਮਾਕਾਂਤ ਮਾਰੋਤਰਾਓ ਕੋਲਹੇ**[10] **ਅਤੇ ਮਹਾਵਤੀ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਾਂਚ ਮੈਨੇਜਰ**[11]

---

[1] (2001) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 9

[2] (2013) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 646

XXXXXX

8. ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 (2017 ਦੇ ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 28141 ਵਿੱਚ) ਅਤੇ 2017 ਦੇ ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 28142 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਐਸ਼ਵਰਿਆ ਭਾਟੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਕੇ.ਕੇ. ਭੱਟ ਨੂੰ ਵੀ ਸੁਣਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵੀ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਲਈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਵਾਰ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਜ਼ਾ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਪੁਲਿਸ ਵੱਲੋਂ ਸਿਰਫ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂ ਤਾਂ ਜੀਪ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਜੀਪ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਪੁਲਿਸ ਰਿਪੋਰਟ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੀਪ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸੀ।

9. ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕਿ ਕੀ ਜੀਪ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਭਾਟੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਜੀਪ ਲਈ ਬੀਮਾ ਲਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਵੀ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਬੀਮਾ ਧੋਖੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਸਥਿਰ ਹੈ। ਰਿਲਾਇੰਸ **ਨੂੰ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੂਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ**[12] **ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।** ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਭੱਟ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੀਪ ਦਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕਵਰ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਧੋਖੇ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਕੁਝ ਕਵਰ ਨੋਟਾਂ ਨੂੰ ਬੈਕਡੇਟ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ, ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਖੋਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਭੱਟ **ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮੀਨਾ ਵਰਿਆਲ 13, ਮੀਨੂ ਬੀ ਮਹਿਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਾਲਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਰਾਮਚੰਦਰ ਨਯਨ ਅਤੇ ਹੋਰ 14** ਅਤੇ **ਸੁਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਅਰੋੜਾ ਐਂਡ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਡਾਕਟਰ ਮਨੋਜ ਬਿਸਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ 15 ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ**।

---

[3] (2009) 13 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 530

[4] (2012) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 284

[5] ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 2017 ਐਸ.ਸੀ. 5157

[6] (2014) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 244

[7] 2015, ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine P& H 9926

[8] 2011 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine Ker 1881

[9] 2014 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine Del 362

[10] 2015 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine Bom 4613

[11] 2017 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. OnLine Pat 1145

XXXXXX

10. ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਜੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਜੀਪ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਤੱਥ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਪਲਟਣ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਨਿਆਂਪੂਰਨਤਾ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ. -4701 10 ਫਰਵਰੀ 1990 ਨੂੰ ਰਾਤ 8.00-8.30 ਵਜੇ ਵਾਪਰਿਆ ਅਤੇ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਤੱਥ 'ਤੇ ਵੀ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਦਾਅਵੇਦਾਰ) ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਅਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮਕੈਨੀਕਲ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ (Exh.5) ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮਡਗਾਰਡ 'ਤੇ ਸਕ੍ਰੈਚ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਖੱਬਾ ਟਾਇਰ ਜੋ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਬਿਆਨ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਤੱਥ 'ਤੇ ਦੂਜੇ ਪਹਿਲੂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਸਾਈਟ ਮੈਪ (Exh. 2) ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਖੁਦ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤੀ ਸੀ।

11. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਦਾਅਵੇਦਾਰ) ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ -1, ਪੀਡਬਲਯੂ -2

ਅਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ -4 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2) ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਤੱਥ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਸਾਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਦੀ ਸਹੀਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹਾਂ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 136 ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਮੁੜ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਪਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਜਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਜ਼ਰੂਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

---

[12] (2000) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 195

[13] (2007) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 428

[14] (1977) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 441

[15] (2012) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 552

XXXXXX

12. ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਜੋ ਸਬੂਤ ਆਏ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 10 ਫਰਵਰੀ, 1990 ਨੂੰ ਰਾਤ 8.00 ਵਜੇ ਤੋਂ 8.30 ਵਜੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਆਪਣੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੁੰਦੇ ਸਮੇਂ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਜੀਪ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਹ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ 'ਤੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਮ.ਜੀ.ਐਚ. ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਗੋਡੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰੋ ਕੱਟਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਸਾਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਭਾਵਿਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਪੀਡਬਲਯੂ -1, 2 ਅਤੇ 4 ਦੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ

ਤੋਂ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਸ ਖੋਜ ਨਾਲ ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਹੈ।

13. ਬਹਿਸ ਯੋਗ ਮੁੱਦਾ ਜੀਪ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ. - 4701 ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ।

14. ਦਰਅਸਲ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਜੀਪ ਨੰਬਰ 1 ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਅਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ -4 ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਪੀਡਬਲਯੂ -1, ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਅਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ -4 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ.-4701 ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਲਗਾਤਾਰ ਇਹ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਆਪਣੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਸੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਨੰਬਰ 100 ਸੀ। ਆਰ.ਜੇ. 19-6636 ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪੰਵਾੜਾ ਫੰਟਾ ਤੋਂ ਬਾਸਨੀ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਸਿਵੀਆ ਨਾਡਾ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਸਲਾਵਾਸ ਸਾਈਡ ਤੋਂ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਆ ਰਹੀ ਇਕ ਗ੍ਰੀਨ ਜੀਪ ਨੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਪਿੱਛੋਂ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਪਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ ਸਮੇਤ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਖਰਕਾਰ ਕੱਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਗੋਡੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਨੂੰ 'ਜੀਪ' ਦੱਸਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਰੰਗ (ਹਰੇ) ਬਾਰੇ ਵੀ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜੀਪ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਕਾਂਗਰਸ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਝੰਡੇ ਅਤੇ ਬੈਨਰ ਲਗਾਏ ਹੋਏ ਸਨ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਨੋਟ ਕਰਨ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਚੈਲ ਸਿੰਘ (ਡੀਡਬਲਯੂ -1) ਅਤੇ ਭੰਵਰ ਸਿੰਘ (ਡੀਡਬਲਯੂ -2) ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਨੂੰ ਸਲਾਵਾਸ ਰੋਡ 'ਤੇ ਸੋਮਦਾਰ ਪਿੰਡ ਦੇ ਸਰਪੰਚ ਦੀ ਚੋਣ ਮੁਹਿੰਮ ਵਿੱਚ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ

ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਵਜੋਂ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਚਲਾਨ ਦੀ ਕਾਪੀ (Exh.1),ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ ਦੀ ਕਾਪੀ (Exh.32), ਸਾਈਟ ਮੈਪ (Exh.3 ਅਤੇ 4), ਜੀਪ ਜ਼ਬਤ ਰਿਪੋਰਟ (Exh.5), ਐਕਸ-ਰੇ (Exh.6) ਅਤੇ ਸੱਟ ਰਿਪੋਰਟ (Exh.7) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪੁਲਿਸ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ. - 4701 ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦਾ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਏਜੰਸੀ ਦੀ ਰਾਏ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਗਵਾਹਾਂ ਰੂਪਰਾਮ ਥਾਨਾਰਾਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਦੇ ਬਿਆਨ ਵੀ ਸਨ। ਸਾਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ.-4701, ਜੋ ਕਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ।

XXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 301

15. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਦੋ ਪੱਖਾਂ 'ਤੇ ਪਲਟ ਦਿੱਤਾ: ਪਹਿਲਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਜੀਪ ਨੰਬਰ 1ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ. -4701, ਜੋ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਿਰਫ ਪੁਲਿਸ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਕੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸਬੰਧਤ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਨਤੀਜੇ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ

ਸੀ। ਦੂਜਾ ਜੀਪ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (Exh.5) ਨੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਖੱਬੇ ਟਾਇਰ ਦੇ ਮਡਗਾਰਡ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਇਕ ਖੁਰਚ ਦੇਖੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ।

16. ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਇਹ ਪਹੁੰਚ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕਾਇਮ ਰਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ? ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ, **ਬਿਮਲਾ ਦੇਵੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਦੇ ਬਚਾਅ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪੁਲਿਸ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਪੈਦਾ ਕਰਨਾ ਸੀ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਖੜ੍ਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਿਰ 'ਤੇ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਹਾਰਨ ਵਜਾਏ ਉਲਟਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸਦਾ ਕੰਮ ਵਾਜਬ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਪੈਰਾ 11-15 ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

XXXXXX

"11. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵੇਲੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ; ਇਸਦਾ ਕੰਮ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਨਾ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮੁੱਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਸਬੂਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਪੂਰਵਗਾਮੀ ਦੀ ਮੌਤ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ

ਹੋਈ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਪੋਸਟਮਾਰਟਮ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

12. ਮ੍ਰਿਤਕ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਸੀ। ਮੌਤ ਇੱਕ ਥਾਣੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੋਈ। ਪੋਸਟਮਾਰਟਮ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਸਾਫ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮੌਤ ਦਿਮਾਗ 'ਤੇ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੈ। ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਥਾਣੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਇਸ ਕਹਾਣੀ 'ਤੇ ਯਕੀਨ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬੱਸ ਵਿਚ ਸੌਂ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਵੇਰੇ ਉਸ ਨੂੰ ਕੰਬਲ ਵਿਚ ਲਪੇਟੀ ਇਕ ਲਾਸ਼ ਮਿਲੀ। ਜੇ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਦੀ ਮੌਤ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਈ ਹੁੰਦੀ ਤਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਧਰਮਪੁਰ ਵਰਗੇ ਛੋਟੇ ਜਿਹੇ ਕਸਬੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇਹ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਖੁਦ ਲਾਸ਼ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

13. ਵਿਦਵਾਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ 2 ਅਤੇ 3 ਨੂੰ ਝੂਠੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫਸਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਇਸ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਿਵੇਂ ਵਾਪਰਿਆ ਪਰ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਫਆਈਆਰ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

XXXXXX

ਮੰਗਲਾ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 303

14. ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅੰਤਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁੱਖ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਬੱਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਉਪਰੋਕਤ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ

ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸਬੂਤ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 106 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਬੂਤ ਦੇ ਭਾਰ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਕੰਬਲ ਵਿੱਚ ਲਪੇਟੀ ਹੋਈ ਲਾਸ਼ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਇੰਨੀ ਜਲਦੀ ਮਿਲੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ 2 ਅਤੇ 3 ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ।

15. ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਬਾਰੇ ਸਹੀ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬੱਸ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸਖਤ ਸਬੂਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਸਿਰਫ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਪੱਥਰ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਬੂਤ ਦਾ ਮਿਆਰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਹਾਣੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

17. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਸਿਰਫ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵੇਲੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਮਿਆਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਿਮਲਾ **ਦੇਵੀ ਦੇ ਕੇਸ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੀ ਨਿੰਦਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ **ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕਰਨ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਐਸ.ਐਸ.ਪੀ. ਦੇ ਦਫਤਰ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਚਸ਼ਮਦੀਦਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਦੀ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕੀਤੀ। 12 ਅਤੇ 13 ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:

XXXXXX

"12. ਦੂਜਾ ਆਧਾਰ ਜਿਸ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕੇਸ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਉਹ ਸੀ ਉਮੇਦ ਸਿੰਘ, ਪੀਡਬਲਯੂ 1 ਦੀ ਗਵਾਹੀ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਾ ਕਰਨਾ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਅਵਿਸ਼ਵਾਸ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਪੂਰਨ ਹੈ। ਉਮੇਦ ਸਿੰਘ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇੱਕ ਚੰਗੇ ਨਾਗਰਿਕ ਵਜੋਂ, ਉਮੇਦ ਸਿੰਘ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਡਾਕਟਰ ਦੇ ਚੈਂਬਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰਕੇ ਆਪਣੀ ਮਦਦ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਇੱਕ ਜ਼ਖਮੀ ਔਰਤ ਨੂੰ ਡਾਕਟਰੀ ਇਲਾਜ ਮਿਲ ਸਕੇ। ਉਮੇਦ ਸਿੰਘ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਨੇ ਖੁਦ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਈ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਆਪਣੀ ਟਿੱਪਣੀ ਦੁਹਰਾਉਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹਾਂ ਕਿ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਪਹੁੰਚ ਪੀੜਤ ਦੀ ਦੁਰਦਸ਼ਾ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਨਹੀਂ ਸੀ।

"13. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਦੂਜਾ ਅਖੌਤੀ ਕਾਰਨ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਬਾਅਦ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਹ "ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਪੈਸੇ ਹੜੱਪਣ ਦਾ ਇੱਕ ਉਪਕਰਣ ਹੈ"। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਖੋਜ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਵਿਚ ਅਪਰਾਧਿਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਸਬੂਤ ਦੇ ਸਖਤ ਸਿਧਾਂਤ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ.....

18. **ਐਨ.ਕੇ.ਵੀ. ਬ੍ਰਦਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਮ. ਕਰੂਮਾਈ ਅੰਮਲ** ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਥਨ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ।[16], ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਬਰੀ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਸ ਕਾਰਨ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਕਤ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ

ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਆਈ.ਪੀ.ਸੀ. ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਗ਼ੈਰ-ਇਰਾਦਤਨ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟੋਰਟ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਕਾਫ਼ੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸਖਤ ਹੈ। ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਟਿੱਪਣੀ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਕੁਝ ਚਾਨਣਾ ਪਾਵੇਗੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਕੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹੀ ਗੱਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੀ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

"3. ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਚੋਟੀ ਦੇ ਕਾਤਲਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹਨ, ਖ਼ਾਸਕਰ ਜਦੋਂ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਰਾਤ ਨੂੰ ਚੱਲਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਕਸਰ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਧਾਰਨਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਰਦੋਸ਼ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਸਿਰਫ ਇੱਥੇ ਕਿਸੇ ਸ਼ੱਕ ਜਾਂ ਕੁਝ ਅਗਿਆਨਤਾ ਕਾਰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਨਾ ਸਕਣ। ਸਾਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਦੋਸ਼ੀ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਤੋਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਵਾਜਬ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਚੰਗੇ, ਤਕਨੀਕੀ ਅਤੇ ਰਹੱਸਵਾਦੀ ਸ਼ਾਇਦਾਂ ਦੇ ਅੱਗੇ ਝੁਕਣਾ ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਰਹੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਅਕਸਰ ਨਿਆਂਇਕ ਢਿੱਲ ਕਾਰਨ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਚਣ ਤੋਂ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਹੁੰਦੇ ਹਾਂ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਉਹ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਡਰਾਈਵਰਾਂ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦਾ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਗੈਰ-ਇਰਾਦਤਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਭਾਰੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਗੁਆਂਢੀ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ 'ਤੇ ਲਿਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ ਰਾਜ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ 'ਤੇ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦੂਜਾ ਪਹਿਲੂ ਜੋ ਸਾਨੂੰ ਦੁਖੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਅਣਉਚਿਤ ਵਸੂਲੀ ਸਾਨੂੰ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਆਂਇਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਗ ਹਨ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 41 ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਪਾਹਜਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਰਾਜ ਦੀ ਰਾਹਤ ਲਈ

ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੀਂਹ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਦਾ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤੀਜਾ ਕਾਰਕ ਜੋ ਦੁਖਦਾਈ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਦੇਰੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭਾਵੇਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਨਿਪਟਾਰੇ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਕਾਇਮ ਸਦਮੇ ਅਤੇ ਤ੍ਰਾਸਦੀ ਨੂੰ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਨਿਆਂ ਦੀ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਾਲ ਨਾ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਰਾਜ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਾਲ ਉਦਾਸੀਨ ਹਨ। "

---

[16] (1980) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 457

XXXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 305

19. **ਡਲਸੀਨਾ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਿੱਥੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਦੇ ਸਬੂਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਉਸ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸਥਿਰ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਮਿਆਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ **ਬਿਮਲਾ ਦੇਵੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ

8 ਅਤੇ 9 ਵਿੱਚ **ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸ਼ੀਲਾ ਦੱਤਾ**[17] **ਕਥਨ ਹੈ।** ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"8. ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸ਼ੀਲਾ ਦੱਤਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਿਆਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕੁਝ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵ (2), (5) ਅਤੇ (6) ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ: (ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਪੰਨਾ 518, ਪੈਰਾ 10)

---

[17](2011) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 509

XXXXXX

10. (2) ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਵਾਈ ਕਿੱਥੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

* * *

(5) ਹਾਲਾਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕਿਸੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਵਿਰੋਧੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਾਂਗ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

...

(6) ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸੰਖੇਪ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਸਹੀ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲੇ ਹਨ।

9. ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੈਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੋਰ ਨਿਰੀਖਣ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨੋਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ: (ਸ਼ੀਲਾ ਦੱਤਾ ਕੇਸ, ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਪੰਨਾ 519)

"10. ... ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਪੱਖਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਰੋਧੀ ਫੈਸਲੇ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਬਲਕਿ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਰਧਾਰਨ, ਉਚਿਤ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ। "

ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 10 **[ਡਲਸੀਨਾ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ** (ਸੁਪਰਾ)] ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਾ ਕਰਨਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਥਾਪਤ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਘਾਤਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਸਾਰੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.

20. ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੀਪ ਜ਼ਬਤ ਰਿਪੋਰਟ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਕਿ ਜੀਪ ਨੰ. ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ. -4701 ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਮਕੈਨੀਕਲ ਇਨਵੈਸਟੀਗੇਸ਼ਨ ਰਿਪੋਰਟ (Exh.5) ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਖੱਬੇ

ਟਾਇਰ ਦੇ ਮਡਗਾਰਡ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਕ੍ਰੈਚ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਦਾਅਵੇਦਾਰ) ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ । ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਅਨੁਮਾਨਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥ ਦੀ ਵੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਬਾਅਦ ਹੀ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ.-4701 ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਪਲਟਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਕੋਲ ਕਿਹੜੇ ਕਾਰਨ ਹਨ। ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋਰ ਭਾਰੀ ਹਾਲਾਤਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਜੋ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਆਏ ਹਨ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਪਾਤਰ ਜੀਪ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਮੁੱਖ ਇਮਾਰਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਆਰਐਸਟੀ -4701 ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਤੱਥ 'ਤੇ ਦਰਜ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਨੂੰ ਹੁਣ ਤੱਕ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਬਹਾਲ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ।

XXXXXX

21. ਇੱਕ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਜਿਸ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਤੋਲਿਆ, ਉਹ ਸੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ਾ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਾ ਲਗਾਉਣਾ।

ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਸਥਿਰ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਸਾਡੀ ਸਮਝ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੀਪ ਨੰ. ਆਰ.ਐਸ.ਟੀ.-4701 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਇਸ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਨਾਮ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ **ਡਲਸੀਨਾ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼** (ਸੁਪਰਾ) ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਕੁੰਜੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਮਿਆਰ ਦੁਆਰਾ। ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਦੋਂ ਮੁਲਜ਼ਮਾਂ ਨੂੰ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ **ਮੀਨੂ ਬੀ ਮਹਿਤਾ** (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ **ਮੀਨਾ ਵਰਿਆਲ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੁਕਮ ਸਬੰਧਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ **ਸੁਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਅਰੋੜਾ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਵੀ ਇਸ ਕਥਨ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਦਲੀਲਾਂ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੀ ਸਮੁੱਚਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦੋਸ਼ੀ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਤੱਥ 'ਤੇ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਲਟ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ, ਜੋ ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ।

22. **ਕੌਸ਼ਲੁਮਾ ਬੇਗਮ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 163ਏ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਪ੍ਰਜਾਤੀ ਹੈ। ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ ਹੋਰ ਵੀ ਇਮਾਰਤਾਂ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਦਾਲਤ ਨੇ **ਰਾਇਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ 18.** ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 12-14 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਨ:

"12. ਭਾਵੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਪਰ ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਕੀ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ? ਇਹ ਸਵਾਲ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਇਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ ਦਾ ਨਿਯਮ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਬਲੈਕਬਰਨ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

[T] ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸੱਚਾ ਸ਼ਾਸਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜਾ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਣੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਮੀਨ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਥੇ ਕੁਝ ਵੀ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਥੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਉਹ ਭੱਜ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸ਼ਰਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਤਰੇ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਤਾਂ ਉਹ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਬਚਣ ਦਾ ਕੁਦਰਤੀ ਨਤੀਜਾ ਹੈ। ਉਹ ਇਹ ਦਿਖਾ ਕੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਮਾਫ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭੱਜਣਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ

ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਕਿ ਭੱਜਣਾ ਮੇਜਰ ਜਾਂ ਪਰਮੇਸ਼ਵਰ ਦੇ ਕੰਮ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਥੇ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਕੁਝ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਪੁੱਛਣਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਹੜਾ ਬਹਾਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ।

13. ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਨੇ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕਥਨ ਨਾਲ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ:

---

[18] (1861-73) ਏ.ਐਲ.ਐਲ. ਈ.ਆਰ. ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ 1

XXXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 309

ਅਸੀਂ ਸੋਚਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸੱਚਾ ਸ਼ਾਸਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜਾ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਣੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਮੀਨ ਲੈ ਕੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਥੇ ਕੁਝ ਵੀ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਥੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਉਹ ਭੱਜ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸ਼ਰਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਤਰੇ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਉਸ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਬਚਣ ਦਾ ਕੁਦਰਤੀ ਨਤੀਜਾ ਹੈ। ਉਹ ਇਹ ਦਿਖਾ ਕੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਮਾਫ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭੱਜਣਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਕਿ ਭੱਜਣਾ ਮੇਜਰ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ ਜਾਂ ਪਰਮੇਸ਼ਵਰ ਦੇ ਕੰਮ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ; ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਥੇ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਕੁਝ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਹ ਪੁੱਛਣਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਹੜਾ ਬਹਾਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ. '

14. ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮ ਨੇ ਆਖਰਕਾਰ ਇੰਗਲੈਂਡ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ। ਟੋਰਟ 'ਤੇ ਵਿਨਫੀਲਡ

ਨੇ "ਰਾਇਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ" 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਧਿਆਇ ਵੀ ਲਿਆਂਦਾ ਹੈ। 15ਵੇਂ ਸੰਸਕਰਣ ਦੇ ਪੰਨਾ 543 ਤੇ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਰਚਨਾ ਬਾਰੇ ਵਿਦਵਾਨ ਲੇਖਕ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ

"ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਰਾਇਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ ਨੂੰ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ: ਅੱਗ, ਗੈਸ, ਧਮਾਕੇ, ਬਿਜਲੀ, ਤੇਲ, ਜ਼ਹਿਰੀਲਾ ਧੂੰਆਂ, ਕੋਲੀਰੀ ਦਾ ਖਰਾਬ ਹੋਣਾ, ਸੜੀ ਹੋਈ ਵਾੜ ਤੋਂ ਖਰਾਬ ਤਾਰ, ਕੰਪਨ, ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ ਬਨਸਪਤੀ।

ਉਸਨੇ ਰਾਇਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ ਦੀ ਤਾਕਤ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੱਤ ਬਚਾਅ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਹ ਹਨ:

(1) ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਅਰਥਾਤ ਗੈਰ-ਫਿੱਟ ਜ਼ੁਰਮਾਨਾ।

(2) ਆਮ ਲਾਭ ਅਰਥਾਤ ਜਿੱਥੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਸਰੋਤ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਅਤੇ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਲਾਭ ਲਈ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਇਸ ਦੇ ਬਚਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(3) ਅਜਨਬੀ ਦਾ ਕੰਮ ਭਾਵ ਜੇ ਭੱਜਣਾ ਕਿਸੇ ਅਜਨਬੀ ਦੇ ਅਣਕਿਆਸੇ ਕੰਮ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

(4) ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਰਥਾਤ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਐਕਟ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(5) ਪਰਮੇਸ਼ਵਰ ਦਾ ਕੰਮ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਅਰਥਾਤ ਉਹ ਹਾਲਾਤ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਵੀ ਮਨੁੱਖੀ ਦੂਰਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨੁੱਖੀ ਸਮਝਦਾਰੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੈ।

XXXXXX

(6) ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀ ਡਿਫਾਲਟ ਭਾਵ ਜੇ ਨੁਕਸਾਨ ਸਿਰਫ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਕੰਮ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਕਰਕੇ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ.

(7) ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਦੂਰੀ ਅਰਥਾਤ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਐਡ ਇਨਫਿਨਿਟਮ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਬਲੈਕਬਰਨ ਜੇ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੀ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਬਚਣ ਦਾ ਕੁਦਰਤੀ ਨਤੀਜਾ ਹੈ।

ਅਤੇ ਫਿਰ ਅਦਾਲਤ ਨੇ **ਚਰਨ ਲਾਲ ਸਾਹੂ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[19] **ਯੂਨੀਅਨ ਕਾਰਬਾਈਡ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[20] **ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਭਾਈ ਪ੍ਰਭਾਤ ਭਾਈ 21 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ** ਪੈਰਾ 19 ਅਤੇ 20 ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"19. ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜੋ ਸਾਡੇ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਲਈ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਹੈ, ਰਾਇਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ ਦੇ ਨਿਯਮ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨਵਾਂ ਸਿਧਾਂਤ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਉੱਤਮ ਹੈ, ਵਿਕਸਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਵੱਖਰੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ

ਕਰਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹਾਂ।

20. ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ 'ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ' ਸਖਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ। ਪਹਿਲੇ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅਪਵਾਦਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਇੱਕ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਉਸ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਰਕਮ ਨਹੀਂ ਮਿਲਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਇਹ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ "ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ" ਦੇ ਤਹਿਤ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅੰਤਮ ਰਕਮ ਵਿੱਚੋਂ ਕੱਟਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਆਰਾਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਕਰਨ ਵਿਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ।

---

[19] (1990)1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 613

[20] (1991)4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 584

[21] (1987)3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 234

XXXXXX

23. ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਸਿਰਫ ਸਾਈਟ ਨਕਸ਼ੇ (Exh. 2) 'ਤੇ ਟਿਕਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜੋ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਕਿੱਥੇ ਪਿਆ ਸੀ? ਸਾਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਆਲੋਚਨਾ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਿਸ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਪਿਆ ਮਿਲਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਆਸ ਪਾਸ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸਦੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ ਗੋਡੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਕੱਟਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ, ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਧੱਕ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਜੀਪ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਨਾ ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਈਟ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਵਿਚ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਗ੍ਹਾ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਫੁੱਟ ਗਲਤ ਸਾਈਡ ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਅਸਲ ਵਿਚ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਖੋਜ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਾਈਟ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਪਿਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾ ਕੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਰਾਏ ਜ਼ਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

24. ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹਾਂ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਇਜ਼ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਦਾ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

25. ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਭੰਵਰ ਲਾਲ ਤੋਂ ਤਨਖਾਹ ਵਜੋਂ 1500 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਅਤੇ ਭੋਜਨ ਭੱਤੇ ਵਜੋਂ 600 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਮਿਲ ਰਹੇ ਹਨ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵੈਧ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਭੰਨਵਰ ਲਾਲ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਰਥਿਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਝੂਠਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਨਵੇਂ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਨੌਕਰੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਉਕਤ ਆਮਦਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹ ਖੇਤੀ ਦੇ ਖੇਤਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ 1000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਕਮਾਈ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਸਬੂਤ ਦਾ ਸਹੀ ਪਰਿਪੇਖ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਆਮਦਨ ਦਾ ਘਾਟਾ 520 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਦੱਸਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਨਾ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਠੋਸ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਆਮਦਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ ਕੱਟਣ ਕਾਰਨ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਦੌਰਾਨ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਕਲੀ ਲੱਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ

ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਰਾਂ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

XXXXXX

26. ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਨੇ ਇੱਕ ਕਵਰ ਨੋਟ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਧੋਖਾਧੜੀ ਨਾਲ ਤਤਕਾਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਉਸ ਕੋਲ ਪਏ ਕੁਝ ਕਵਰ ਨੋਟਾਂ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਨੇ ਰੂਲਾ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਨੂੰ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਚੈੱਕ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਭੁਗਤਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ (ਜੀਪ) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਤਤਕਾਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਵਰ ਨੋਟ ਸੀ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਨਾਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਕਿ ਉਕਤ ਕਵਰ ਨੋਟ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਕਵਰ ਨੋਟ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਕਿ ਤਤਕਾਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇੱਕ ਵੈਧ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਵਰ ਨੋਟ ਲਈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਕਾਫ਼ੀ ਨਿਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸੀਂ "ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ" ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ **ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ[22] ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ।**

XXXXXX

ਮੰਗਲ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.] 313

27. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਗਣਨਾ ਵੱਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋਏ, 40% ਦੀ ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਕਾਰਨ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਆਮਦਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ [2,25,792/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ (ਭਾਵ 2,100/- ਰੁਪਏ ਦਾ 40%) + 40% ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ [ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ (ਸੁਪਰਾ) ਅਨੁਸਾਰ] x 12x 16, ਭਾਵ (840+336) x 12x 16 ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਾਕਟਰੀ ਇਲਾਜ, ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ, ਮਾਨਸਿਕ ਅਤੇ ਸਰੀਰਕ ਸਮੱਸਿਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਹੈ, ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਕਮ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਪ੍ਰੋਸਥੈਟਿਕ ਲੱਤ ਦੀ ਖਰੀਦ ਲਈ ਡਾਕਟਰੀ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਵੀ ਹੱਕਦਾਰ

ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 10,000 ਰੁਪਏ ਹੈ। 25,000/- (ਸਿਰਫ 25,000/- ਰੁਪਏ)। ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ:

(i) ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਾਕਟਰੀ ਇਲਾਜ :	5,000/- ਰੁਪਏ
(ii) ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ :	2,000/- ਰੁਪਏ
(iii) ਮਾਨਸਿਕ ਅਤੇ ਸਰੀਰਕ ਸਮੱਸਿਆ :	20,000/- ਰੁਪਏ
(iv) ਆਮਦਨ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ 40% ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ:	2,25,792/- ਰੁਪਏ
(v) ਪ੍ਰੋਸਥੈਟਿਕ ਲੱਤ ਦੀ ਲਾਗਤ : 25,000/- ਰੁਪਏ	
ਕੁੱਲ:	2,77,792/- ਰੁਪਏ

(ਸਿਰਫ ਦੋ ਲੱਖ ਸਤੱਤਰ ਬੰਨਵੇਂ ਹਜ਼ਾਰ ਸੱਤ ਸੌ 92 ਰੁਪਏ)

28. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾਅਵਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਭਾਵ 11 ਜੂਨ 1990 ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 9% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਰਕਮ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।

[22] (2004)3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 297 (ਪੈਰਾ 110)

XXXXXX

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਦੇ ਅਨੁਕੂਲਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ।

29. ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ।

ਦੇਵਿਕਾ ਗੁਜਰਾਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

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