[2018] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 561

ਕਲੀਮ ਖਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਬਨਾਮ

ਫਿਮਿਦਾਬੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2015 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8785-8786)

ਜੁਲਾਈ 03, 2018

[ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ, ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ ਅਤੇ ਡਾ. ਡੀ. ਵਾਈ. ਚੰਦਰਚੂੜ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988-ਉਪ-ਧਾਰਾ 165 ਅਤੇ 166 – ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ - ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਿਚਾਰਯੋਗਤਾ - ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ - ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਬੈਟਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਖੂਹ ਦੀ ਖੁਦਾਈ ਲਈ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਧਮਾਕੇਦਾਰ ਕਾਰਵਾਈ - ਪੱਥਰ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਡਿੱਗ ਪਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ - ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਵਾਹਨ ਸੀ ਉਦੇਸ਼, ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬੰਨ੍ਹਦਿਆਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ- ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿਚਾਰਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬੈਟਰੀ ਵੱਖ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਹਾਦਸਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ- ਅਪੀਲ ਤੇ ਕਿਹਾ: ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਘਟਨਾ ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ - ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਣਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ- ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਰਿਕਾਰਡ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਸਫੋਟਕ ਬੈਟਰੀ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ - ਉਦੇਸ਼ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣਾ ਸੀ ਵਾਹਨ ਧਾਰਾ 165 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਕਤ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ - ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਇਹ

ਮਾਮਲਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਦਾ ਕੰਮ ਖੇਤ ਦੀ ਸਿੰਚਾਈ ਲਈ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੇਗਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਨੀਤੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ-ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇਗੀ - ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗੀ ਜੋ ਰਿਮਾਂਡ ਕੀਤੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ।

561

XXXXXX

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ

ਕਿਹਾ ਗਿਆ: 1.1 ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਾ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਬੂਤ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬੈਟਰੀ ਅਮਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਵੱਖ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪੰਚਨਾਮਾ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਟਰੈਕਟਰ 'ਤੇ ਲਪੇਟੀ ਹੋਈ ਗੈਸ ਪਾਈਪ ਅਤੇ ਲੱਕੜ ਦੇ ਕਵਰ ਨਾਲ ਟਰੈਕਟਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਿਸਫੋਟਕ ਬੈਟਰੀ ਮਿਲੀ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਮਸ਼ੀਨ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਟਰੈਕਟਰ 'ਤੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਨਾਲ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਅਰਥਾਤ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਉਠਾਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੀਂਹ 'ਤੇ, ਉਸਨੇ ਇਹ ਰੁਖ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ।

ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਕਿ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਬੈਟਰੀ ਅਜੇ ਵੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਸਫੋਟਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬੈਟਰੀ ਤੋਂ ਬਿਜਲੀ ਲਈ ਗਈ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 6] [568-B-D]

1.2 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 165 ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਜੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ. ਧਾਰਾ 2 (44) ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਖੁਦ ਕੋਈ ਭਾਰ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ (ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ); ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਰੋਡ-ਰੋਲਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 7, 8] [569-ਏ-ਬੀ, ਡੀ-ਈ]

1.3 ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ 'ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਸਥਿਰ ਜਾਂ ਸਥਿਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਉਲੰਘਣਾ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 'ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਸੰਬੰਧ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

XXXXXX

ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਵਾਕਾਂਸ਼ ਸ਼ਾਸਤਰ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਹਾਦਸਾ ਹੈ। ਵਾਕਾਂਸ਼ ਸ਼ਾਸਤਰ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਦਾਇਰਾ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਰੱਖੇ ਹਨ। ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਘਟਨਾ ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ. ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਣਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਘਟਨਾ ਕਾਰਜ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 22, 24][576-ਈ; 577-ਐਫ-ਐਚ]

1.4 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਬੈਟਰੀ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਸਫੋਟਕ ਬੈਟਰੀ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ. ਇਸ ਦਾ ਮਕਸਦ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਲਤ ਧਾਰਨਾ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਧਾਰਾ 165 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। [ਪੈਰਾ 25] [578-A-B]

1.5 ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਬੀਮਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ "ਕਿਸਾਨ ਪੈਕੇਜ ਨੀਤੀ" ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸ 'ਤੇ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਲਗਾ ਕੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਵਰਤੋਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤ ਕੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 26] [578-C-D]

1.6 ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਬੈਟਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਦਾ ਕੰਮ ਖੇਤ ਦੀ ਸਿੰਚਾਈ ਲਈ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਜਵਾਬ ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ, ਜਿਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੁਣ ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਬੀਮਾਯੁਕਤ) ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਸਮੇਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਹੱਦ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਬਿਲਕੁਲ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਇਕੋ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਭੁਗਤਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰਿਮਾਂਡ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਿਮਾਂਡ ਕੀਤੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 27] 579-ਜੀ-ਐਚ; 580-A-B]

563

XXXXXX

ਕਨਹੇਈ ਰਾਣਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੰਗਾਧਰ ਸਵੈਨ ਅਤੇ ਹੋਰ **ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1993 ਉੜੀਸਾ. 89-ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ.**

ਸ਼ਿਵਾਜੀ ਦਯਾਨੂ ਪਾਟਿਲ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਵਤਸ਼ਚਲ ਉੱਤਮ ਮੋਰੇ **(1991) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 530: [1991] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 26**; ਪੁਸ਼ਪਾ ਰਾਣੀ ਚੋਪੜਾ ਬਨਾਮ ਅਨੋਖਾ ਸਿੰਘ **1975 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 396 (ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ);** ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਕੇ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਐਸ. ਸਤਾਲਿੰਗੱਪਾ 1979 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 452 (ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ); ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸੁਮਨ ਨਵਨਾਥ ਰਾਜਗੁਰੂ 1985 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 243 (ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ); ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ **(1997) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 683: [1997] 4 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 643;** ਸਮੀਰ ਚੰਦਾ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ, ਅਸਾਮ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ **(1998) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 605: [1998] 1 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 219;** ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਭਗਵਤੀ ਪ੍ਰਸਾਦ (ਮ੍ਰਿਤਕ) ਅਤੇ ਹੋਰ **(2002) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 661: [2002] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 290;** ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਕੇਰਲ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਤ੍ਰਿਵੇਂਦਰਮ ਬਨਾਮ ਸੁਸੰਮਾ ਥਾਮਸ ਅਤੇ ਹੋਰ **(1994) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 176 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ.**

ਹੇਮਨ ਬਨਾਮ ਡਾਰਵਿਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ **[1942] ਏ.ਸੀ. 356 : [1942] 1 ਏ.ਆਈ.ਆਈ. 337;** ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਈ.ਬੀ. ਐਬੀ ਦਾ ਰੇਡੇਰੀ ਏ/ਐਸ **[1975] ਏ.ਸੀ.797: [1974] 2 ਏ.ਆਈ.ਆਈ. ਈ.ਆਰ. 874;** ਸੈਮਿਕ ਲਾਈਨਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਂਟੋਨਿਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਪੀ. ਲੇਮੋਸ **[1985] 2 ਡਬਲਯੂ.ਐਲ.ਆਰ. 468;** ਨਿਊਬੇਰੀ ਬਨਾਮ ਸਿਮੰਡਸ **[1961] 2 ਏ.ਐੱਲ.ਐੱਲ. ਈ.ਆਰ. 318**; ਸਮਾਰਟ ਬਨਾਮ ਐਲਨ **[1962] 3 ਏ.ਐੱਲ.ਐੱਲ. ਈ.ਆਰ 893;** ਇਲੀਅਟ ਬਨਾਮ ਗ੍ਰੇ **[1960] 1 ਕਿਊ.ਬੀ. 367: [1959] 3 ਏ.ਐੱਲ.ਐੱਲ. ਈ.ਆਰ. 733;** ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਦਾ ਸਰਕਾਰੀ ਬੀਮਾ

ਦਫਤਰ ਬਨਾਮ ਆਰ.ਜੇ. ਗ੍ਰੀਨ ਐਂਡ ਲੋਇਡ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ **(1965) 114 ਸੀ.ਐਲ.ਆਰ. 437 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ.**

564

XXXXXX

ਕਲੀਮ ਖਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਫਿਮਿਦਾਬੀ ਅਤੇ ਹੋਰ 565

ਕਨੂੰਨੀ ਕੇਸ ਹਵਾਲਾ		
[1991] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 26	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 9
1975 ਏ.ਸੀ.ਜੇ 396 (ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ)	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 13
1979 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 452 (ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ)	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 13
1985 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 243 (ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ)	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 13
[1997] 4 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 643	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 18
[1998] 1 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 219	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 19
[2002] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 290	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 21
ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1993 ਉੜੀਸਾ. 89	ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ	ਪੈਰਾ 23

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2015 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8785-8786.

2013 ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 494 ਅਤੇ 2008 ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 437 ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ, ਨਾਗਪੁਰ ਬੈਂਚ, ਨਾਗਪੁਰ ਵਿਖੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 10.10.2013 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਪਰਨਾ ਝਾਅ, ਐੱਮ. ਡੀ.ਅਡਕਰ, ਰੋਹਿਤ ਗੁਪਤਾ, ਅਮਿਤ ਭਗਤ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕੀਰਤੀ ਸੋਂਧੀ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਯਾਦਵ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸੱਤਿਆਜੀਤ ਏ. ਦੇਸਾਈ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਾਗਾ ਐਸ. ਦੇਸਾਈ, ਵਰੁਣ ਮਾਥੁਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਐਸ਼ਵਰਿਆ ਭਾਟੀ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਕੁਮਾਰ, ਵਿਰੇਸ਼ ਬੀ. ਸਹਾਰਿਆ, ਅਕਸ਼ਤ ਅਗਰਵਾਲ ।

565

XXXXXX

.

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੇਠ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀ.ਜੇ.ਆਈ. 1. ਮ੍ਰਿਤਕ ਫਿਰੋਜ਼ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 166 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, "ਐਕਟ") ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, " ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ") ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 2006 ਦੀ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 64 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ 15 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਪ੍ਰੀਸ਼ਦ ਯੋਤਮਲ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਪੁਸਾਦ ਦੇ ਉਰਦੂ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਸਕੂਲ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਕ ਅਧਿਆਪਕ ਸੀ ਅਤੇ 8,123/- ਰੁਪਏ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਤਨਖਾਹ ਲੈ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਤੇ ਉਹ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਆਮਦਨ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ। ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਸੀਮ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਪਿੰਡ ਕਾਜਲੇਸ਼ਵਰ, ਟੀਕਿਊ ਕਰੰਜਾ ਦੇ ਸਰਵੇਖਣ ਨੰਬਰ 136 ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਦਾ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਸੀ।

08.04.2005 ਨੂੰ ਸ਼ਾਮ ਕਰੀਬ 4.15 ਵਜੇ ਜਦੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕਰਿਆਨੇ ਦੀ ਦੁਕਾਨ ਤੋਂ ਕੁਝ ਸਾਮਾਨ ਖਰੀਦ ਕੇ ਆਪਣੇ ਘਰ ਵੱਲ ਪਰਤ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਇਕ ਭਾਰੀ ਪੱਥਰ ਉੱਡ ਕੇ ਉਸ ਦੇ ਸਿਰ 'ਤੇ ਡਿੱਗ ਪਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਜੀਪ ਵਿਚ ਇਲਾਜ ਲਈ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਨੂੰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਐਲਾਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਪੱਥਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਧਮਾਕੇ ਦੇ ਆਪਰੇਸ਼ਨ ਕਾਰਨ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਡਿੱਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਰੱਖ ਕੇ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਖੂਹ ਦੀ ਖੁਦਾਈ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਨਾਲ ਖੂਹ ਦੀ ਖੁਦਾਈ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਨੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ। ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ, ਇਸ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਰੁਖ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਨੀਤੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਖੂਹ ਦੀ ਖੁਦਾਈ ਲਈ ਫਸਲਾਂ ਦੀ ਸਿੰਚਾਈ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਨੀਤੀ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ।

3. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸਬੂਤ ਸਨ। ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਆਖਰਕਾਰ ਉਸ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੱਕ 6% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ 9,30,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

4. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਗਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੇੜੇ ਖੜ੍ਹੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਬੈਟਰੀ ਤੋਂ ਆਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਧਮਾਕਾ ਹੋਇਆ, ਇਕ ਵੱਡਾ ਪੱਥਰ ਹਵਾ ਵਿਚ ਉੱਡ ਗਿਆ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਿਰ 'ਤੇ ਡਿੱਗ ਪਿਆ ਜੋ 300 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਇਕ ਦੁਕਾਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਾਧੂ ਉਪਕਰਣਾਂ / ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਨਾਲ ਸਥਿਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਕੁੱਟਣ ਅਤੇ ਕੱਟਣ ਲਈ ਇਸਦੇ ਇੰਜਣ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੇ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਬੈਟਰੀ ਕੱਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਈ ਵਾਰ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬੈਟਰੀ ਕੱਟੇ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬੈਟਰੀ ਅਜੇ ਵੀ ਅੰਦਰ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰਮੀਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿਸਫੋਟਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ

ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਅਮਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਵੱਖ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਕਿ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੈਟਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਆਖਰਕਾਰ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜੋ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਉਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 165 ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿਚਾਰਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦਿਆਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

5. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਪਰਨਾ ਝਾਅ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਐਸ਼ਵਰਿਆ ਭਾਟੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਕੁਮਾਰ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ।

XXXXXX

6. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਨਤੀਜਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਅਮਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਵੱਖ ਹੋ ਗਈ ਸੀ. ਇਸ ਖੋਜ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਾ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਬੂਤ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬੈਟਰੀ ਅਮਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਵੱਖ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਐਕਸ-42 ਦੇ ਪੰਚਨਾਮਾ ਤੋਂ ਸਾਫ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਖੇਤ 'ਚ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ 'ਤੇ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਮਸ਼ੀਨ ਮਿਲੀ ਸੀ, ਜਿਸ 'ਚ ਲਪੇਟੀ ਗੈਸ ਪਾਈਪ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ

'ਤੇ ਲੱਕੜ ਦੇ ਕਵਰ ਨਾਲ ਵਿਸਫੋਟਕ ਬੈਟਰੀ ਮਿਲੀ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚ ਐਕਸ-41 ਅਤੇ ਹੋਰ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਟਰੈਕਟਰ 'ਤੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਨਾਲ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਅਰਥਾਤ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਉਠਾਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੀਂਹ 'ਤੇ, ਉਸਨੇ ਇਹ ਰੁਖ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਸੀਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਅਜੇ ਵੀ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਸਫੋਟਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬੈਟਰੀ ਤੋਂ ਬਿਜਲੀ ਲਈ ਗਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਾਂਗੇ ਅਤੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਾਂਗੇ ਕਿ ਕੀ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ.

7. ਧਾਰਾ 165 ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੰਪੂਰਨਤਾ ਦੀ ਖਾਤਰ, ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਾਂ: -

ਧਾਰਾ 165 ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਦਾਅਵੇ । —

(1) ਕੋਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਅਜਿਹੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦਾ ਗਠਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਹੈ: ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ.....

ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਜੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੋਈ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉੱਠੇਗਾ.

8. ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਕੁਝ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼ ਦੀ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 2 (28) 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਜਾਂ 'ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

"(28) "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਜਾਂ "ਵਾਹਨ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਕੋਈ ਵੀ ਯੰਤਰਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਚਾਹੇ ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਕਿਸੇ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਰੋਤ ਤੋਂ ਪ੍ਰਸਾਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚੈਸਿਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਰੀਰ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਟ੍ਰੇਲਰ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੇਲ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਫੈਕਟਰੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੰਦ ਇਮਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ ਜਾਂ ਚਾਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪਹੀਏ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਦੀ ਇੰਜਣ ਸਮਰੱਥਾ 25 ਕਿਊਬਿਕ ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 2 (44) 'ਟਰੈਕਟਰ' ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਖੁਦ ਕੋਈ ਭਾਰ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ (ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ); ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਰੋਡ-ਰੋਲਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।

9. ਉਪਰੋਕਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. **ਸ਼ਿਵਾਜੀ ਦਯਾਨੂ ਪਾਟਿਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਵਤਸ਼ਚਲ ਉੱਤਮ ਮੋਰੇ**[1] ਦੀ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 1939 ਐਕਟ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 92-ਏ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਧਾਰਨਾਤਮਕ ਅਰਥਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੀ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਲਾਭ ਨਾਲ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 92-ਏ (1) ਵਿੱਚ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਹਾਦਸਾ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 165 ਜੋ ਉੱਪਰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ". ਇਸ ਲਈ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਇਸ ਹਿੱਸੇ 'ਚ ਕੋਈ ਬਦਲਾਅ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

XXXXXX

10. **ਪਾਟਿਲ** ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗ 'ਤੇ ਇਕ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿਚਾਲੇ ਟੱਕਰ ਹੋ ਗਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਸੜਕ ਤੋਂ ਉਤਰ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪਲਟਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਡਿੱਗ ਗਿਆ, ਇਸ 'ਚ ਮੌਜੂਦ ਪੈਟਰੋਲ ਲੀਕ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਨੇੜਲੇ ਲੋਕ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਗੇ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਤੜਕੇ ਕਰੀਬ 3 ਵਜੇ ਵਾਪਰਿਆ ਅਤੇ ਸਵੇਰੇ ਕਰੀਬ 7.15 ਵਜੇ ਉਕਤ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਵਿਚ ਧਮਾਕਾ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ ਅਤੇ ਟੈਂਕਰ ਨੇੜੇ ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਧਮਾਕੇ ਨੂੰ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹਾਦਸਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 92-ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਇਸ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਵੇਰੇ 7.15 ਵਜੇ ਵਾਪਰਿਆ ਹਾਦਸਾ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਧਮਾਕਾ ਸੀ। ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ

ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਟੈਂਕਰ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਪਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 92-ਏ ਵਿਚ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਲੈਟਰਜ਼ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ 'ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ਾਲ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਖੇਤਰ ਵਧੇਰੇ. ਜਿਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਆਪਕ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵਰਤੋਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਾਂ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਅਜੇ ਵੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਥਿਰ ਸੀ. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪਿਛਲੀ ਘਟਨਾ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਧਮਾਕੇ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿਚਾਲੇ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਈ ਟੱਕਰ ਜੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਬਾਅਦ ਦੇ ਧਮਾਕੇ ਲਈ ਮੁੱਖ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕਾਰਕ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ।

[1] **(1991) 3 SCC 530**

XXXXXX

11. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 1982 ਦੀ ਧਾਰਾ 92-ਈ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 92-ਏ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ VII-ਏ, ਜਿਸ ਨੂੰ 1982 ਦੇ ਐਕਟ 47 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, "ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀ" ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਧਾਰਾ 92-ਏ ਦੀ ਸਰੀਰ ਰਚਨਾ, ਇਸ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼, ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ

ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਟੈਂਕਰ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ **ਨਿਊਬੇਰੀ ਬਨਾਮ ਸਿਮੰਡਸ**[2] ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਸਿਰਫ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗੀ ਜੇ ਸਬੂਤ ਇਸ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਹੀ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਚਲਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਬਹਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅੱਗੇ **ਸਮਾਰਟ ਬਨਾਮ ਐਲਨ**[3] ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਜਿੱਥੇ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਨੇ 2 ਪੌਂਡ ਦੀ ਕਾਰ ਖਰੀਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ 30 ਸੈਂਟ ਲਈ ਸਕ੍ਰੈਪ ਵਜੋਂ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇੰਜਣ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਅਧੂਰਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਕੋਈ ਗਿਅਰ-ਬਾਕਸ ਜਾਂ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਬੈਟਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਸਨ; ਅਤੇ ਕਾਰ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਚੱਲਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਸੀ, ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਤੇ ਟੋਅ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਕਾਫ਼ੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਸਪੇਅਰ ਪਾਰਟਸ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਕੇ ਦੁਬਾਰਾ ਚਾਲੂ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਲਾਗਤ ਇਸਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਸਾਰੇ ਅਨੁਪਾਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੁੰਦੀ. ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਹਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਯੰਤਰਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਆਪਣਾ ਜੀਵਨ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਬਾਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ। ਲਾਰਡ ਪਾਰਕਰ, ਚੀਫ ਜਸਟਿਸ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"..... ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਆਮ ਸਮਝ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਸੀਮਾ ਰੱਖੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੰਨਾ ਅਸਥਿਰ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਯੰਤਰਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ

ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਨਿਊਬੇਰੀ ਬਨਾਮ ਸਿਮੰਡਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਕਦੇ ਵੀ ਚਲਣ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਮੈਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਬਣਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ. "

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਫਾਰਮੂਲੇ ਅਤੇ ਤਰਕ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਸੀ।

[2]**[1961] 2 ਸਾਰੇ ਏ.ਆਈ.ਆਈ. 318**

12. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਾ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਦਾ ਹੋਵੇ।

13. ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ 'ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰਕੇ ਇਸ 'ਤੇ ਤੰਗ ਅਰਥ ਰੱਖਣ ਦੀ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਦਾ ਹੋਵੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਸਥਿਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ, **ਇਲੀਅਟ ਬਨਾਮ ਗ੍ਰੇ[4], ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ ਬੀਮਾ ਦਫਤਰ ਬਨਾਮ ਆਰ.ਜੇ. ਗ੍ਰੀਨ ਐਂਡ ਲੋਇਡ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ[5], ਪੁਸ਼ਪਾ ਰਾਣੀ ਚੋਪੜਾ ਬਨਾਮ ਅਨੇਖਾ ਸਿੰਘ[6], ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਕੇ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਐਸ. ਸਤਾਲਿੰਗੱਪਾ[7] ਅਤੇ ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸੁਮਨ ਨਵਨਾਥ ਰਾਜਗੁਰੂ[8]** ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ:

"26.... ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, "ਵਰਤੋਂ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਉਸ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਚੱਲ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਸਥਿਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਸੇ ਟੁੱਟਣ ਜਾਂ ਮਕੈਨੀਕਲ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਸਥਿਰ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ. ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤ 'ਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਰਤੋਂ 'ਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਪਾਸੇ ਪਿਆ ਸੀ।

---

[3]**[1962]3 ALL ER 893**

[4]**[1960]1 QB 367: [1959] 3 All ER 733**

[5] **(1965) 114 CLR 437**

[6]**[1975] ACJ 396 (ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ)**

14. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੀ ਧਮਾਕਾ ਅਤੇ ਅੱਗ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦੀ ਮੌਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਯਾਨੀ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਰਣ ਸੰਬੰਧ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੌਤ ਜਾਂ ਅਪੰਗਤਾ ਹੋਈ ਹੈ. ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਾ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਪੈਟਰੋਲ ਚੋਰੀ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਅੱਗ ਦਾ ਧਮਾਕਾ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਪਲਟ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਪੀਲ ਬੈਂਚ ਨੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਸੀ।

15. ਅਦਾਲਤ ਨੇ **ਹੇਮਨ ਬਨਾਮ ਡਾਰਵਿਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ**[9]**, ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਈ.ਬੀ. ਐਬੀ ਦੀ ਰੇਡੇਰੀ ਏ/ਐਸ**[10] **ਅਤੇ ਸੈਮਿਕ ਲਾਈਨਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਂਟੋਨਿਸ ਪੀ. ਲੇਮੋਸ ਦੇ ਮਾਲਕ**[11] **ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ** ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ **ਆਰ.ਜੇ. ਗ੍ਰੀਨ ਕੇਸ** ਵਿੱਚ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ **ਲਾਰਡ ਬਾਰਵਿਕ, ਸੀ.ਜੇ.** ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ:-

> "ਐਕਟ ਦੇ ਆਮ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਮੈਨੂੰ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸੱਟ ਦੇ ਘੱਟ ਨੇੜਲੇ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਲਈ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿੰਨਾ 'ਕਾਰਨ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ. ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸੱਟ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਵਰਤੋਂ ਸੱਟ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ 'ਪੈਦਾ ਹੋਣ' ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

---

[7] **1979 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 452 (ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ)**

[8] **1985 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 243 (ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ)**

[9] **[1942] ਏ.ਸੀ.356: [1942] 1 All ER 337**

[10] **[1975] ਏ.ਸੀ.797: [1974] 2 All ER 874**

[11] **[1985] 2 WLR 468**

XXXXXX

ਵਿੰਡੇਅਰ, ਜੇ. ਦੀ ਟਿੱਪਣੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ: -

"ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸੱਟ ਸ਼ਬਦ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਸੱਟ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਰਕ ਸੰਬੰਧ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਸਿੱਧੇ' ਜਾਂ ਨੇੜਲੇ ਰਿਸ਼ਤੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਨਤੀਜੇ ਤੱਕ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਘੱਟ ਤੁਰੰਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਪਰ ਇਹ ਅਜੇ ਵੀ ਨਤੀਜੇ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ।

16. ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥਾਂ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਦਿਆਂ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ:

> 36. ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਇਸ ਕਰਕੇ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ, "ਪੈਦਾ ਹੋਏ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਹੈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 95 (1) (b) (i) ਅਤੇ (ii) ਅਤੇ 96 (2) (b) (ii) ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਧਾਰਾ 92-ਏ ਵਿੱਚ, ਸੰਸਦ ਨੇ "ਪੈਦਾ ਹੋਏ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 92-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਰਕ ਸੰਬੰਧ ਸਿੱਧਾ ਅਤੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਹੋਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਘੱਟ ਤੁਰੰਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਕਤ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਸਿੱਧਾ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਹੋਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਧਾਰਾ 92-ਏ ਵਿੱਚ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਇਹ ਉਸਾਰੀ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ

ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ।

573

XXXXXX

574 ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ [2018] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ.

17. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਵਾਲ ਪੁੱਛਿਆ ਕਿ ਕੀ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਵਿੱਚ ਧਮਾਕਾ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਨਾਲ ਵਾਪਰਿਆ ਹਾਦਸਾ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ-

"37. ... ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦਾ ਜਵਾਬ ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਕਰ ਵਿੱਚ ਪੈਟਰੋਲ ਸੀ ਜੋ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਅਤੇ ਅਸਥਿਰ ਸਮੱਗਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੈਂਕਰ ਢਲਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਡਿੱਗ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬਹੁਤ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਪੈਟਰੋਲ ਬਚ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਂਕਰ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੇ ਪੈਟਰੋਲ ਤੋਂ ਧਮਾਕੇ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦਾ ਗੰਭੀਰ ਖਤਰਾ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਸਹੀ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਕਰ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚਕਾਰ ਟੱਕਰ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਪਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਂਕਰ ਤੋਂ ਪੈਟਰੋਲ ਨਿਕਲਣਾ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਧਮਾਕਾ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗੀ ਸੀ, ਦਾ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਘਟਨਾਵਾਂ ਸਨ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਉਕਤ ਟੱਕਰ ਅਤੇ ਧਮਾਕੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲਗਭਗ ਚਾਰ ਤੋਂ ਸਾਢੇ ਚਾਰ ਘੰਟੇ ਦਾ ਅੰਤਰਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਂਕਰ ਵਿੱਚ ਅੱਗ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਧਮਾਕੇ ਅਤੇ ਅੱਗ

ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੈਟਰੋਲ ਟੈਂਕਰ ਨੰ. ਐਮਕੇਐਲ 7461 ਦੀ ਵਰਤੋ ਕਰਕੇ ਧਮਾਕੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਅੱਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਦੀਪਕ ਉੱਤਮ ਮੋਰੇ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋਈ ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ "ਸੰਬੰਧਿਤ ਘਟਨਾਵਾਂ" ਅਤੇ "ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ" ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਣ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਤੋਲਿਆ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ.

18. **ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ**[12] **ਮਾਮਲਿਆਂ** ਵਿੱਚ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਰਥ ਕੱਢਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਪਾਟਿਲ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ **ਜਿਸ ਵਿੱਚ** ਆਰਜੇ ਗ੍ਰੀਨ (ਸੁਪਰਾ) **ਵਿੱਚ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਦੇ ਕੇਸ** ਅਤੇ **ਲਾਰਡ ਬਾਰਵਿਕ, ਸੀਜੇ** ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਕੱਢਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬਾਅਦ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਰਜੇ ਗ੍ਰੀਨ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ **ਵਿੰਡੀਅਰ, ਜੇ** ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦੀਆਂ ਹਨ: -

> "... ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਠੋਸ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ 'ਤੇ ਇਕੋ ਇਕ ਸੀਮਾ ... ਜੋ ਮੈਂ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਹਾਂ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੱਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ।

[12] **(1997) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 683**

ਉਪਰੋਕਤ ਉਦਾਹਰਣ "ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ" 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਤੁਲਨਾ "ਸੰਬੰਧਿਤ ਘਟਨਾ" ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

19. **ਸਮੀਰ ਚੰਦਾ ਬਨਾਮ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਅਸਾਮ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ**[13] **ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ** ਹੈ। ਉਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੰਬ ਧਮਾਕਾ ਹੋਇਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀਆਂ ਲੱਤਾਂ 'ਤੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ 'ਚ ਵਿਘਨ ਨਾ ਪਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ **ਪਾਟਿਲ ਦੇ** ਕੇਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਉਸ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ: -

> “14..... ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਇਆ ਧਮਾਕਾ ਇੱਕ ਸਵੀਕਾਰਤ ਤੱਥ ਹੈ ਅਤੇ ਆਮ ਪੁਲਿਸ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉੱਥੇ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਵਾਤਾਵਰਣ ਇੰਨਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਸੀ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਕੰਡਕਟਰ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। "

20. **ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਆਖਰਕਾਰ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਹਾਦਸਾ ਸਿਰਫ ਦੂਜੀਆਂ ਧਿਰਾਂ / ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੀ ਇਕੱਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਖੋਜ 'ਤੇ, ਦਾਅਵਾ 1939 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 (1) ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਕੇਸ ਫਿਰ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਬਣ ਜਾਵੇਗਾ। ਦੁਬਾਰਾ, ਜੇ ਹਾਦਸਾ ਸਿਰਫ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ / ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

XXXXXX

21. ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਭਗਵਤੀ ਪ੍ਰਸਾਦ (ਮ੍ਰਿਤਕ) ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ[14] **ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਰਾਏ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ** ਹੈ। ਅਸੀਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸੇ ਬਾਰੇ ਚਿੰਤਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਲਾਭ ਨਾਲ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ **ਭਗਵਤੀ ਪ੍ਰਸਾਦ ਦਾ** ਕੇਸ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਦਿਆਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 110 ਅਤੇ 110-ਏ ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਪੜ੍ਹਾਈ, ਜੋ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਗਠਨ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 110 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਦਾਅਵੇ

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹਾਦਸਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਟ੍ਰੇਨ ਵਿਚਾਲੇ ਟੱਕਰ ਹੋਈ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਸਾਰੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਬਲਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਦੂਜਾ ਸੰਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਹੋਰ ਸਾਂਝੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦੇਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।

[13]**(1998) 6 SCC 605**

[14]**(2002) 3 SCC 661**

22. ਉਪਰੋਕਤ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ 'ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਸਥਿਰ ਜਾਂ ਸਥਿਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਉੜੀਸਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ **ਕਨਹੇਈ ਰਾਣਾ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੰਗਾਧਰ ਸਵੈਨ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ**[15] ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੌਰਾਨ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ, ਜਿੱਥੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਲੱਕੜਾਂ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮ੍ਰਿਤਕ ਮਜ਼ਦੂਰ ਦੀ ਜਾਨ ਚਲੀ ਗਈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਮੌਤ ਲਾਗ ਡਿੱਗਣ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਲੱਕੜਾਂ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਅਪੀਲ ਵਿਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਗਟਾਉਂਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਲੌਗ ਡਿੱਗਣ ਦਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਲਾਗ ਡਿੱਗੀ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਲੋਡ

ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਜਾਂ ਅਣਲੋਡ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲ ਦਾ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਪਲਟਦਿਆਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅੰਦੋਲਨ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਾਂ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ 'ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਤਹਿਤ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਖੇਤਰ/ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵੀ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਸ ਦੇ ਸੰਕਲਪਕ ਸਵੀਪ ਵਿੱਚ 'ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਤੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਗਤੀ ਜਾਂ ਸਥਿਰਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਤਰਕਸ਼ੀਲ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਸਾਵਧਾਨ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ. ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਤੱਥ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਪਰ 'ਵਰਤੋਂ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਇਸ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਕੈਨਵਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਨਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਸਥਿਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਆਪਣੀ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤ ਰਿਹਾ ਹੈ. ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਇਸ ਨੂੰ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ. ਬੇਸ਼ਕ ਇਹ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ **ਪਾਟਿਲ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 92 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੀ ਸੀ, ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 92-ਏ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 110 ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਵਾਕਸ਼ਾਸਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਨੂੰ ਵੀ ਇਹੀ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲ

ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ।

---

[15] **AIR 1993 ORI 89**

XXXXXX

23. ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ।

24. ਇੱਥੇ ਇਹ ਦੁਹਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 'ਵਰਤੋਂ' ਸ਼ਬਦ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਹਾਦਸਾ" ਹੈ। ਵਾਕਾਂਸ਼ ਸ਼ਾਸਤਰ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦਿਆਂ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਰੱਖੇ ਹਨ। ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਘਟਨਾ ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ. ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਣਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਵੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਘਟਨਾ ਕਾਰਜ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ

25. ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸਕੋਰ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਾਂਗੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਬੈਟਰੀ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਸਫੋਟਕ ਬੈਟਰੀ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ. ਇਸ ਦਾ ਮਕਸਦ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਲਤ ਧਾਰਨਾ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 165 ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਉਕਤ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਗਲਤੀ ਵਿੱਚ ਪੈ ਗਿਆ ਹੈ।

26. ਇਹ ਕਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ ਕਿ ਕਿਸ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਬੀਮਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸਾਨ ਪੈਕੇਜ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸ 'ਤੇ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਲਗਾ ਕੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਵਰਤੋਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀ, ਅਰਥਾਤ ਸ਼੍ਰੀ ਚਰਾਰਕਰ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਤੇ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਮਸ਼ੀਨ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤ ਕੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 (ਫਿਮਿਦਾਬੀ ਪੁੱਤਰ ਅਬਦੁਲ ਗੱਫਰ) ਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿੰਚਾਈ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"29. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੀ। ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਬੀਮਾ ਜੈਪੁਰ, ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿਖੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵਪਾਰਕ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਲਈ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ। ਟਰੈਕਟਰ 'ਤੇ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਮਸ਼ੀਨ ਮਿਲੀ। ਧਮਾਕੇ ਦੇ ਕੰਮ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਕੋਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਲਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਸੁਪਰਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

XXXXXX

ਅਤੇ ਫਿਰ, ਪੈਰਾ 35, 36 ਅਤੇ 37 ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ: -

35. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਆਇਆ ਹੈ ਕਿ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਨਾਲ ਖੁਦਾਈ ਦਾ ਕੰਮ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੀ ਪੂਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਆਏ ਹਨ ਕਿ ਖੂਹ ਦੀ ਖੁਦਾਈ ਲਈ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਹਨ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਾਲੇ ਖੂਹ ਦੀ ਖੁਦਾਈ ਦਾ ਕੰਮ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ

ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੀ ਇਕੱਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ।

36. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤ ਕੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨੀਤੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

xxx xxx xxx

37. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ। ਕਿਉਂਕਿ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

xxx xxx xxx"

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਬਿਲਕੁਲ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਧਮਾਕਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 165 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ।

27. ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਬੈਟਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਖੇਤ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਖੋਦਣ ਦਾ ਕੰਮ ਖੇਤ ਦੀ ਸਿੰਚਾਈ ਲਈ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਸਦਾ ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਤੁਰੰਤ ਇਹ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਡਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੁਣ ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਬੀਮਾਯੁਕਤ) ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਸਮੇਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਹੱਦ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਬਿਲਕੁਲ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਬਾਰੇ ਇਕੋ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ 5 ਜਨਵਰੀ 2008 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਭੁਗਤਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰਿਮਾਂਡ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਦੱਸਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਹਾਈ

ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਿਮਾਂਡ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ) ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਕਨ੍ਹਈਲਾਲ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

580

XXXXXX

ਕਲੀਮ ਖਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਫਿਮਿਦਾਬੀ ਅਤੇ ਹੋਰ [ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀ.ਜੇ.ਆਈ.]

581

28. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸੀਂ ਦੋਵਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ, 2013 ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 494 ਅਤੇ 2008 ਦੇ 437 ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 10 ਅਕਤੂਬਰ, 2013 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਫਾਈਲ ਦੀਆਂ ਦੋਵੇਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਸਲ ਨੰਬਰਾਂ 'ਤੇ ਬਹਾਲ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸੀਮਤ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਪਹਿਲੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ 'ਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਅੱਠ ਹਫਤਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਏ, ਜੋ ਰਿਮਾਂਡ 'ਤੇ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦਲੀਲਾਂ ਨਾਲ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਜੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ

ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਕੇਰਲ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਤ੍ਰਿਵੇਂਦਰਮ ਬਨਾਮ ਸੁਸਾਮਾ ਥਾਮਸ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ[16] ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਵੰਡੀ ਜਾਵੇਗੀ।

29. ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ।

ਨਿਧੀ ਜੈਨ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

---

[16](1994) 2 **ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 176**

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