[2018] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 795

ਨਿਸ਼ਾਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਬਨਾਮ

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

ਖੇਤਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰਾਹੀਂ।

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 10145 ਆਫ 2016)

27 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2018

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

ਡਾ. ਡੀ.ਵਾਈ. ਚੰਦਰਚੂੜ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988- ਉਪ ਧਾਰਾ.166 ਅਤੇ 140-ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾ-ਪੀੜ੍ਹਤ-ਮ੍ਰਿਤਕ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਗਈ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪਤੀ-ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ-ਕਾਰ ਨੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਅੱਗੇ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ-ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੀੜ੍ਹਤ-ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ - ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ-ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ - ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆਃ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਸਬਜੈਕਟ ਟਰੱਕ ਲਗਭਗ ਇੱਕ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਕਾਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੂਰੀ ਸਿਰਫ 10-15 ਫੁੱਟ ਸੀ - ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਇੱਕੋ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਦੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। - ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ 10-15 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ - ਜਦੋਂ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ- ਹਾਲਾਂਕਿ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ. 140 ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ (ਵਿਸ਼ਾ ਟਰੱਕ) ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ-ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਤ ਰਾਹਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ-ਰੋਡ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਨਿਯਮ, 1989-ਰੈਗਨ. 23-ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ-ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਦੂਰੀ।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ

ਆਯੋਜਿਤ 1.1 ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ. 1 ਦਾ ਚਚੇਰਾ ਭਰਾ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਨੇ

ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਸਬਜੈਕਟ ਟਰੱਕ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਲਗਭਗ ਇੱਕ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਵੇਲੇ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਸਿਰਫ 10-15 ਫੁੱਟ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਇੱਕੋ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਦੋ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਦੋਵੇਂ ਵਾਹਨ ਚੱਲ ਰਹੇ ਸਨ, ਉਹ ਸਿਰਫ 14 ਫੁੱਟ ਚੌੜੀ ਸੀ। ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਇੰਨੀ ਤੰਗ ਸੜਕ ਉੱਤੇ, ਵਿਸ਼ਾ ਟਰੱਕ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚੱਲੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਜੋ ਟਰੱਕ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੋਡ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 23 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 10] [802-ਐਫ-ਐਚ]

1.2 ਸਮੀਕਰਨ 'ਕਾਫੀ ਦੂਰੀ' ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ ਦਾ ਥੰਬ ਰੂਲ ਆਦਰਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦੋ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਸਕਿੰਟ ਦੇ ਅੰਤਰਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਵਿਚਕਾਰ 10-15 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਮੁੱਦੇ' ਤੇ ਨਤੀਜਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 10] [803-ਬੀ-ਸੀ]

2. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਅਚਾਨਕ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਆਪਣੀ ਬਰੇਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਹੀ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਸਰਵੇਖਣ ਕਰਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ (ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਹ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸਬਜੈਕਟ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਨੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਲਿਆਂਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਅਚਾਨਕ ਬਰੇਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਤੱਥ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸੰਭਾਵਿਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਇੱਕ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਕਿਸੇ ਦਖਲ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 11] [803-ਸੀ-ਈ]

3. ਸਹਾਇਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉਦੋਂ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਇਸ ਲਈ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅੰਸ਼ਦਾਨ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ 12] [803-ਐਫ-ਐੱਚ]

4. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 140, ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ (ਸਬਜੈਕਟ ਟਰੱਕ) ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਉੱਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਤਹਿਤ ਸੀਮਤ ਰਾਹਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 2 ਅਤੇ 3 ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ' ਤੇ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ Rs.50,000/(ਸਿਰਫ ਪੰਜਾਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ) ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਪਤਨੀ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਵਸੂਲੀ ਤੱਕ 9% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ। [ਪੈਰਾ 13 ਅਤੇ 15] [804-ਏ-ਬੀ, ਡੀ-ਈ]

ਇੰਦਰਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਾਗਦਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ (2010) 13 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 249: [2010] 10 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 347; ਈਸ਼ਵਰੱਪਾ ਉਰਫ ਮਹੇਸ਼ਵਰੱਪਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸੀ.ਐੱਸ. ਗੁਰੂਸ਼ਾਂਤੱਪਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (2010) 8 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 620: [2010] 10 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 362-ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2010] 10 ਐਸਸੀਆਰ 347 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 13

[2010] 10 ਐਸਸੀਆਰ 362 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 13

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 10145

2016।

ਨੈਨੀਤਾਲ ਵਿਖੇ ਉੱਤਰਾਖੰਡ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 05.03.2015 ਤੋਂ ਅਪੀਲ ਆਰਡਰ ਨੰ. 2015 ਦੇ 125.

ਵਿਜੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨਿਧੀ, ਐਡ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ

ਕੇ.ਕੇ. ਭੱਟ, ਰੰਜਨ ਕੁਮਾਰ ਪਾਂਡੇ, ਵਕੀਲ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ.

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਏ.ਐੱਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ. 1. ਇਹ ਅਪੀਲ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇਜਾਜ਼ਤ ਰਾਹੀਂ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨੈਨੀਤਾਲ ਵਿਖੇ ਉੱਤਰਾਖੰਡ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ 2015 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੰ. 125 ਤੋਂ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ 5 ਮਾਰਚ, 2015 ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਐਮਏਸੀਟੀ/ਵਧੀਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ-III, ਰੁਦਰਪੁਰ, ਊਧਮ ਸਿੰਘ ਨਗਰ ਦੁਆਰਾ 10 ਦਸੰਬਰ, 2014 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 147 2012 ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਯੂ.ਪੀ.-32 Z-2397 ਪਰ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨੰ. ਯੂ.ਪੀ.-02 D-5292 ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬਲਵਿੰਦਰ ਕੌਰ ਦੀ ਮੌਤ, ਜੋ ਕਿ ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਬੈਠੀ ਸੀ, ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ।

2. ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ. 1 ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹ 28 ਨਵੰਬਰ, 2010 ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਬਲਵਿੰਦਰ ਕੌਰ ਨਾਲ ਪਿੰਡ ਬਿੰਦੂਖੇੜਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੰਬਰ. 2 ਤੋਂ 4 ਦੀ ਮਾਂ, ਆਪਣੇ ਚਚੇਰੇ ਭਰਾ ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਬਿੱਟੂ ਅਤੇ ਪੁੱਤਰ ਕਰਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਨਾਲ ਪਿੰਡ ਕੁਆਨਖੇੜਾ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਬਿਜਨੌਰ ਵਿਖੇ ਆਪਣੇ ਵਿਆਹੁਤਾ ਘਰ ਤੋਂ ਘਰ ਵਾਪਸ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਯੂ.ਪੀ.-02 ਡੀ -5292 ਜੋ ਕਿ ਕਸ਼ਮੀਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਪੁੱਤਰ ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਉਕਤ ਕਾਰ ਇੱਕ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬਲਵਿੰਦਰ ਕੌਰ ਦੀ ਮੌਤ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਸੀ। ਯੂ.ਪੀ.-32 ਜ਼ੈਡ -2397 ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਅੱਗੇ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਅਚਾਨਕ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤਾ ਜਦੋਂ ਟਰੱਕ ਸੜ੍ਹਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਲੈ ਆਇਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਤੋਂ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਬਲਵਿੰਦਰ ਕੌਰ ਨੇ ਆਖਰਕਾਰ ਉਸੇ ਦਿਨ ਯਾਨੀ ਭਾਵ. 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਕਾਰਨ ਦਮ ਤੋੜ ਦਿੱਤਾ। 28 ਨਵੰਬਰ, 2010, ਜਦੋਂ ਉਹ ਸਰਕਾਰੀ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਇਲਾਜ ਕਰਵਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਹਸਪਤਾਲ, ਕਾਸ਼ੀਪੁਰ। ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇੱਕ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਇਹ ਕੇਸ 4 ਦਸੰਬਰ, 2010 ਨੂੰ ਥਾਣਾ ਕੁੰਡਾ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਊਧਮ ਸਿੰਘ ਨਗਰ ਵਿਖੇ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 304 ਏ, 337,338 ਅਤੇ 427 ਤਹਿਤ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਨੰਬਰ 93/10 ਯੂ/ਐਸ 279 ਦਰਜ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਬਲਵਿੰਦਰ ਕੌਰ ਨੂੰ ਲਾਹੇਵੰਦ ਨੌਕਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਡੇਅਰੀ ਕਾਰੋਬਾਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਲਗਭਗ Rs.10,000/- (ਸਿਰਫ ਦਸ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ) ਕਮਾਉਂਦੀ ਸੀ।

3. ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ/ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ-III ਰੁਦਰਪੁਰ, ਊਧਮ ਸਿੰਘ ਨਗਰ ਨੂੰ ਐਮ.ਏ.ਸੀ. ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਇੱਕ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਕੇਸ ਨੰਬਰ 147/2012. ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ. 1 ਜੋ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਨਾਲ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਾਹਮਣੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ।

ਨਿਸ਼ਾਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ।

ਥ੍ਰ. ਰੀਜਨਲ ਮੈਨੇਜਰ [ਏ.ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.]

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਵੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਜੋ ਨੰਬਰ ਨੰਬਰ ਵਾਲੀ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਯੂ.ਪੀ.-02 ਡੀ-5292 ਸੰਬੰਧਤ ਸਮੇਂ ਤੇ. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦੋਸ਼ੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੰਬਰ. 3 (ਪਾਰਸਨਾਥ) ਵਿਰੁੱਧ ਪੁਲਿਸ ਵੱਲੋਂ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

4. ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ। ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਸਨ ਜੋ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੀ।

5. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਾਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੀ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਪਰ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਰੁਤਿ ਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਹਤ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ 1-1 ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਖਰੀਦਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਉਸ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਫਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ 10 ਦਸੰਬਰ, 2014 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਰਾਹੀਂ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ।

6. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਨੈਨੀਤਾਲ ਵਿਖੇ ਉੱਤਰਾਖੰਡ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਉਠਾਇਆ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸਬੂਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਖੁਦ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਰਹੇ ਦੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ, ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

7. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਆਲੋਚਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ

ਕਾਰ ਨੇ ਉਸੇ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਟਰੱਕ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਈ ਸੀ, ਇਹ ਅਸਵੀਕਾਰਨਯੋਗ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਵੀ ਨਿੰਦਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ' ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਮੁੱਦਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਕਿ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਗਲਤ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ' ਤੇ ਅਸਵੀਕਾਰਨਯੋਗ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 3 ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਲੋਪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਬਲਵਿੰਦਰ ਕੌਰ ਲਗਭਗ Rs.10,000/- (ਸਿਰਫ ਦਸ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ) ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਕਮਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਅਤਿ-ਤਕਨੀਕੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਕਦਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ।

8. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਟਰੱਕ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ, ਬਲਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉਸ ਨਤੀਜੇ ਉੱਤੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਲਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਖ਼ਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ। ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ।

9. ਅਸੀਂ ਸ਼੍ਰੀ ਵਿਜੈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਕੇ. ਕੇ. ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ। ਭੱਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ।

ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉਕਤ ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 1 ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦਿਆਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਸਮੇਤ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"20. ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ ਪੇਪਰ No.6 ਸੀ /6 ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ 14 ਫੁੱਟ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਲਗਭਗ 7 ਕਦਮ ਸੜਕ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਹਾਦਸਾ ਸਾਹਮਣੇ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਬਲਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਟਰੱਕ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੀ ਟੱਕਰ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤੱਥ ਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਹ ਟਰੱਕ ਦੇ ਪਿੱਛੇ 10-15 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਕਾਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ 14 ਫੁੱਟ ਪੱਕਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਤੋਂ ਸਿਰਫ 10-15 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜੋ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿਖਾਈ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ। ਉਸ ਨੂੰ ਹਰ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸਹੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਕਰਾਸ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ "ਉਹ ਜਾਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਸਹੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ"। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜੇ ਵਾਹਨ ਜੋ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਸਹੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੇ ਸਹੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਨਹੀਂ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੇ ਵਾਹਨ ਵੱਲੋਂ ਪੂਰੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪੁਲਿਸ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤਕਨੀਕੀ ਸਰਵੇਖਣ ਕਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

21. ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ-1 ਅਤੇ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਿਰਫ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ. ਉਕਤ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਉਕਤ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤ ਤੋਂ ਇਹ ਤੱਥ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਇਸ ਲਈ ਹੋਈ ਕਿਉਂਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰ ਭਾਵ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਇਸ ਲਈ ਵਾਪਰਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਤੋਂ ਸਹੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾ ਕੇ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇਜ਼ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੰ. ਯੂ.ਪੀ.-32 ਜ਼ੈੱਡ-2397ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਰ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਨੰਬਰ ਯੂ.ਪੀ.-02 ਡੀ-5292ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰ ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

22. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ 28.11.2010 ਨੂੰ ਪੀ.ਐੱਸ. ਦੇ ਖੇਤਰ ਅਧੀਨ ਪਿੰਡ ਕੁੰਡਾ ਕਾਸ਼ੀਪੁਰ-ਜਸ਼ਪੁਰ ਰੋਡ' ਤੇ ਲਗਭਗ 6:45 ਦੁਪਹਿਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਕੁੰਡਾ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਊਧਮ ਸਿੰਘ ਨਗਰ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੰ. ਯੂ.ਪੀ.-32 ਜ਼ੈੱਡ- 2397 ਟਰੱਕ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਪਰ ਇਹ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨੰ. ਯੂ.ਪੀ.-02 ਡੀ -5292 ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪੁੱਛੇ ਗਏ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਬੈਠੀ ਬਲਵਿੰਦਰ ਕੌਰ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਇਲਾਜ ਦੌਰਾਨ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ।

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਿੱਟੇ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਹ ਦੇਖਦਿਆਂ ਕਿ ਸਬੂਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜੋ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਪੀਡਬਲਯੂ-2 ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਆਪਣੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਬਜੈਕਟ ਟਰੱਕ ਲਗਭਗ ਇੱਕ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਸਿਰਫ 10-15 ਫੁੱਟ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਇੱਕੋ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਦੋ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਦੋਵੇਂ ਵਾਹਨ ਚੱਲ ਰਹੇ ਸਨ, ਉਹ ਸਿਰਫ 14 ਫੁੱਟ ਚੌੜੀ ਸੀ। ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਇੰਨੀ ਤੰਗ ਸੜਕ ਉੱਤੇ, ਵਿਸ਼ਾ ਟਰੱਕ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚੱਲੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਜੋ ਟਰੱਕ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੋਡ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 23 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈਃ

"23. ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰੀਃ-ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਅਚਾਨਕ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਰੁਕ ਜਾਵੇ।

ਸਮੀਕਰਨ 'ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ' ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ ਦਾ ਥੰਬ ਰੂਲ ਆਦਰਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦੋ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਸਕਿੰਟ ਦੇ ਅੰਤਰਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਵਿਚਕਾਰ 10-15 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਮੁੱਦੇ' ਤੇ ਨਤੀਜਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

11. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਅਚਾਨਕ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਆਪਣੀ ਬਰੇਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਨੰਬਰ. 1 ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਉੱਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਹੀ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਸਰਵੇਖਣ ਕਰਨ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ (ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਰਥਾਤ, ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸਬਜੈਕਟ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਨੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਲਿਆਂਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਅਚਾਨਕ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਇਆ ਸੀ। ਤੱਥ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸੰਭਾਵਿਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਇੱਕ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਕਿਸੇ ਦਖਲ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

12. ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ (ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ) ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਜਵਾਬ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਸਹਾਇਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉਦੋਂ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅੰਸ਼ਦਾਨ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

13. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 140 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਐਕਟ") ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ (ਸਬਜੈਕਟ ਟਰੱਕ) ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਉੱਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਲਾਹੇਵੰਦ ਢੰਗ ਨਾਲ ਇੰਦਰਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਗਾਦਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ 1 ਅਤੇ ਈਸ਼ਵਰੱਪਾ ਉਰਫ ਮਹੇਸ਼ਵਰੱਪਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ C.S. ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਗੁਰੂਸ਼ਾਂਤੱਪਾ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ 2, ਜੋ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਿੰਦੂ' ਤੇ ਹਨ।

14. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਬਜੈਕਟ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਹਤ ਦੀ ਸੀਮਤ ਹੱਦ ਤੱਕ। ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰਾਹਤ ਨੂੰ ਢਾਲਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

15. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਅਪੀਲ ਦੀ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਤਹਿਤ ਸੀਮਤ ਰਾਹਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। 28 ਨਵੰਬਰ, 2010 ਨੂੰ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਬਲਵਿੰਦਰ ਕੌਰ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 9% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ 28 ਨਵੰਬਰ, 2010 ਨੂੰ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਰੂਪ