ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਏ.ਐਨ.ਆਰ.

ਬਨਾਮ

ਟਾਟਾ ਏ.ਆਈ.ਜੀ. ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ.2253 ਆਫ 2018)

17 ਮਈ, 2018

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

ਮੋਟਰ ਵਹਿਕਲਸ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾ 166 – ਮੌਤ ਦਾ ਹਾਦਸਾ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਟਰੱਕ ਦੁਆਰਾ ਪੀੜਤ ਦੀ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਹਿੱਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੀੜਤ ਨੂੰ ਕਈ ਚੋਟਾਂ ਆਈਆਂ ਅਤੇ ਉਹ ਮੌਤ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ – ਮਕਾਨੀ ਹਦਾਇਤ ਨੂੰ ਦਰਖਾਸਤ – ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸਨੂੰ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪੈਸਾ ਅਤੇ ਸੂਧੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭਰੇ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਸਨੂੰ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਹ ਪੈਸਾ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ। – ਫੈਸਲਾ: ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੋ ਸਮੱਗਰੀ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ ਕੋਲ ਪਰਮੀਟ ਨਹੀਂ ਸੀ – ਇਕ ਜਗ੍ਹਾ ਤੇ ਗੱਡੀ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਪਰਮੀਟ ਬਿਨਾਂ ਕਰਨਾ ਇਕ ਮੂਲ ਸਟੇਚੂਟਰੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ – ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਗਵਾਹੀ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਸਦੇ ਕੋਲ ਗੱਡੀ ਦਾ ਪਰਮੀਟ ਸੀ – ਐਸੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤੇ ਜਵਾਬਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਥੋਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ – ਇਸ ਲਈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਉੱਚ ਨਿਆਂਲਯਾ ਨੇ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਕਾਨੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਸੂਧੀ ਦੇ ਨਾਲ ਭਰੇ ਅਤੇ ਇਹ ਦਿਸ਼ਾ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਹ ਪੈਸਾ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। – ਨਿਆਂਕਾਂਚੀਆਂ/ਸਿਧਾਂਤ – ਪੇ ਅਤੇ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਕੋਰਟ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ: ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੇ ਇਹ ਪਲੇਅ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜਿਸ ਵਹੀਕਲ ਦੀ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਉਸਦੇ ਕੋਲ ਕੋਈ ਪਰਮੀਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਪਰਮੀਟ ਦਾ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ। ਇੰਸ਼ੋਰਡ ਨੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਗਵਾਹੀ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਸਦੇ ਕੋਲ ਵਹੀਕਲ ਦਾ ਪਰਮੀਟ ਸੀ। ਐਸੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜਵਾਬਦਾਰੀ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਥੋਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਲਈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਉੱਚ ਨਿਆਂਲਯਾ ਨੇ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਕਾਨੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਸੂਧੀ ਦੇ ਨਾਲ ਭਰੇ ਅਤੇ ਇਹ ਦਿਸ਼ਾ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਹ ਪੈਸਾ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਿਸ਼ਾ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਪੇ ਅਤੇ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

[ਪੈਰਾ 23] [851-ਐਫ-ਐਚ]

ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਅੰਰ. ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿਸ਼ਵਰਣ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2004) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 297 : [2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 180 – ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿਸ਼ਵਰਣ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2004) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 517 : [2004] 4 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 587 ; ਅਸ਼ੋਕ ਕੁਮਾਰ ਖੇਮਕਾ ਵਿ. ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ 2014 (3) ਆਰ.ਸੀ.ਆਰ (ਸਿਵਲ) 1018 ; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿ. ਕਮਲੇਸ਼ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ 2006 (3) ਆਰ.ਸੀ.ਆਰ (ਸਿਵਲ) 634 ਮੋਤੀ ਰਾਮ ਵਿ. ਆਈ ਸੀ ਆਈ ਸੀ ਆਈ ਲੋਂਬਾਰਡ ਅਤੇ ਹੋਰ 2015 ਏ.ਸੀ.ਜੇ 1793 ;ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿ. ਲਹਰੂ (2003) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 338 : [2003] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 495 ;ਲਖਮੀ ਚੰਦ ਵਿ. ਰਿਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ (2016) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 100 ;ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿਸ਼ਵਰਣ ਮੀਨਾ ਵਾਰਿਆਲ ਅਤੇ ਹੋਰ (2007) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 428 : [2007] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 641 ਐਚ.ਡੀ.ਐਫ.ਸੀ. ਬੈਂਕ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿਸ਼ਵਰਣ ਰੇਸ਼ਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (2015) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 679 ;ਪੁਰਨਿਆ ਕਲਾ ਦੇਵੀ ਵਿ. ਰਾਜ ਅਸਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ (2014) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 142 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2004] 4 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 587 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 3

2006 (3) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ (ਸਿਵਲ) 634 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 4

2015 ਏ ਸੀ ਜੇ 1793 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 4

[2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 180 ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਪੈਰਾ 12

[2003] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 495 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 15

(2016) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 100 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 18

[2007] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 641 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 18

(2015) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 679 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 19

(2014) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 142 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 19 ਸਿਵਲ ਐਪੀਲੀਟ ਜੁਰੀਜ਼ਡਿਕਸ਼ਨ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2253 ਦੀ 2018। ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ 10.08.2016 ਨੂੰ ਐੱਫ.ਏ ਓ ਨੰ.1702/2016 ਵਿੱਚ।

ਸੁਧੀਰ ਵਾਲੀਆ, ਮਿਸ. ਨਿਹਾਰਿਕਾ ਆਹਲੂਵਾਲੀਆ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਅਤਰੇ, ਵਕੀਲਾਂ, ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ। ਅਮਿਤ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ, ਮਿਸ. ਕੇ. ਏਨਾਟੋਲੀ ਸੇਮਾ, ਵਕੀਲਾਂ, ਪ੍ਰਤੀਉੱਤਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ।

ਕੋੜਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਲੀਪ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀਜੇਆਈ ਨੇ ਦਿੱਤਾ।

1. ਮੌਤ ਹੋਏ ਜਗੀਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧੀਆਂ ਨੇ, ਜੋ ਕਿ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਤੀਉੱਤਰ ਦੇ ਪਤੀ ਸਨ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੈਟ ਕਹਿਣਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਕੇਸ ਨੰਬਰ 70/2013 ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 36,00,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮੰਗਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 19.02.2013 ਨੂੰ ਜਗੀਰ ਸਿੰਘ ਆਪਣੀ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ਪਠਾਨਕੋਟ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਦੂਜੇ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਟਰੱਕ (ਟੈਂਪਰੇਰੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਪੀ ਬੀ -06-6894) ਨੇ ਗਲਤ ਅਤੇ ਬੇਧੀ ਰੁਕਾਵਟ ਨਾਲ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਢੱਕਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਸਨੂੰ ਕਈ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟਾਂ ਲਗੀਆਂ ਅਤੇ ਜਖਮੀ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਆਂਦੇ ਜਾਂਦੇ ਹੋਏ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਮਿਲੇ, ਜੋ ਕਿ ਕਈ ਪਹਲੂਆਂ ਉੱਤੇ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਹਨਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਦੀ।
2. ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ (ਪਹਿਲਾ ਪ੍ਰਤੀਉੱਤਰ) ਨੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਕਿ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਪੋਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਉਲੰਘਣ ਕਰਕੇ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਠੀਕ ਅਤੇ ਵੈਧ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਇਨਸ਼ੁਰਡ ਨੂੰ ਰਿਪਲੇਸ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਟਰੱਕ ਕੋਲ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਗੱਡੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕਿ ਗੱਡੀ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਉੱਤਰ ਨਾਲ ਇਨਸ਼ੁਰਡ ਸੀ ਅਤੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਗੱਡੀ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਕਾਪੀ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ।
3. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਕਿ ਟਰੱਕ ਸਤੰਬਰ 2012 ਵਿੱਚ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 20.12.2012 ਨੂੰ ਇਨਸ਼ੁਰਡ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ 26.02.2013 ਨੂੰ ਹੋਈ ਸੀ। ਹਾਦਸਾ 19.02.2013 ਨੂੰ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿਸ਼ਵਰਣ ਚੱਲਾ ਭਾਰਥੰਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (2004) 8 ਐਸਸੀਸੀ 517 ਦਾ ਉਲਲੇਖ ਕਰਦਿਆਂ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ...

ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਅੰਰ. ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ [ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀਜੇਆਈ]

ਉਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਮਯਾਰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਰਕਮ 15,63,120/- ਰੁਪਏ ਰੱਖੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ 9% ਵਿਆਜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੀ ਰਕਮ ਰੀਅਲਾਈਜ਼ ਹੋਣ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਵੀ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਐਕਸਿਕਿਊਸ਼ਨ ਤੱਕ ਜਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਹੁਕਮਨਾਮਾ ਦਿੱਤੀ।

4. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ 20.11.2014 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਵਾਰਡ ਐਫ. ਏ. ਓ ਨੰਬਰ 1702 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕਿ ਦੂਜੇ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ, ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲਕ, ਨੇ 19.02.2013 ਨੂੰ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਫੀਸ ਦੇ ਨਾਲ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਪਰਮਿਟ 27.02.2013 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਆਵਸ਼ਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਫਤਰ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜਮਾਂ ਕਰਵਾਏ ਸੀ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਕਿ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਅਸ਼ੋਕ ਕੁਮਾਰ ਖੇਮਕਾ ਵਿ. ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿ. ਕਮਲੇਸ਼ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਅਤੇ ਮੋਤੀ ਰਾਮ ਵੀ. ਆਈ.ਸੀ.ਆਈ.ਸੀ.ਆਈ. ਲੌਂਬਾਰਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਉੱਤੇ ਅਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।
5. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਨੀਕਸਰ ਏ-1 ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਮਪੇਟੈਂਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿਓ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਜਾਂਚਦੇ ਹੋਏ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਮਾਲਕ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 66 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਚੱਲਾ ਭਾਰਥੰਮਾ ਕੇਸ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਮਾਲਕ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ। ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤ: ਠਹਿਰਾਇਆ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ।
6. ਅਸੀਂ ਸ੍ਰੀ ਸੁਧੀਰ ਵਾਲੀਆ, ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ, ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਅਮਿਤ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ, ਪ੍ਰਤੀਉੱਤਰ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ।
7. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਨਤੀਜੇ ਸਪਸ਼ਟ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸਾ 19.02.2013 ਨੂੰ ਹੋਇਆ ਸੀ।

(2014 (3) ਆਰ.ਸੀ.ਆਰ (ਸਿਵਲ) 1018

(2006 (3) ਆਰ.ਸੀ.ਆਰ (ਸਿਵਲ) 634

(2015 ਏ.ਸੀ.ਜੇ 1793)

ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਛੇਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤੀ ਨੇ 27.02.2013 ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾ 2(28) ਅਤੇ 2(31) ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਜਾਂ "ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਪਰਮਿਟ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ:-

"(28) "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਜਾਂ "ਵਾਹਨ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮਿਕੈਨਿਕਲੀ ਚਲਿਤ ਵਾਹਨ ਜੋ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਵੇ, ਚਾਹੇ ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਉਸ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਰੋਤ ਤੋਂ ਆਏ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚੈਸੀ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਦੇਹੀਕਾ ਸਰੀਰ ਨਹੀਂ ਜੁੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਟ੍ਰੇਲਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ; ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਜੋ ਫਿਕਸਡ ਰੇਲਾਂ 'ਤੇ ਚਲਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਉਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਜੋ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਫੈਕਟਰੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੰਦ ਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜਾਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਜੋ ਚਾਰ ਪਹੀਆਂ ਨਾਲ ਲੈਸ ਨਾ ਹੋਣ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਦੀ ਖਿੱਚ ਦੀ ਕੈਪਾਸਿਟੀ ਜੋ ਪੱਚੀ ਕੁਬਿਕ ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋ।

(31) "ਪਰਮਿਟ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਜੋ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਵੇਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਉਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ;"

ਦੋਹਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਸਿਰਫ਼ "ਵਰਤੋਂ" ਅਤੇ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

8. ਧਾਰਾ 2(47) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੈ ਕਿ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਪਬਲਿਕ ਸਰਵਿਸ ਵਾਹਨ, ਗੁਡਜ਼ ਕਾਰਿੱਜ, ਇੱਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਸੰਗਠਨ ਬੱਸ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸਰਵਿਸ ਵਾਹਨ। ਧਾਰਾ 66 ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਉਪਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਵਾਹਨ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਸਾਮਾਨ ਨਾਹ ਲੈ ਰਿਹਾ ਹੋ, ਸਿਰਫ ਉਹਨਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਜਾਂ ਕਾਊਂਟਰਸਾਈਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।

ਵੱਖਰੇ ਪ੍ਰੋਵਾਈਜ਼ੀਓਂ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਾਵੀਧਾਨ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਸਮਾਨ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਦੇਸ਼ਿਤ ਵਰਤੋਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਪਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੈ ਕਿ ਗੁਡਜ਼ ਕਾਰਿੱਜ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਧਾਰਕ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੈਮੀ-ਟਰੈਲਰ ਜਾਂ ਟ੍ਰੇਲਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਲਈ ਵਰਤ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬੱਸਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਥੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰੋਵਾਈਜ਼ੀਓ ਜੋੜੀ ਗਈ ਸੀ ਐਕਟ 54 ਦੇ 1994 ਨਾਲ ਜਿਵੇਂ 14.11.1994 ਤੋਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਆਰਟਿਕੂਲੇਟਡ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਉਸ ਆਰਟਿਕੂਲੇਟਡ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਮ-ਮੂਵਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੈਮੀ-ਟਰੈਲਰ ਲਈ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਧਾਰਾ 2(2) ਵਿੱਚ "ਆਰਟਿਕੂਲੇਟਡ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸੈਮੀ-ਟਰੈਲਰ ਜੁੜਿਆ ਹੈ।

ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਅੰਰ. ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ [ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀਜੇਆਈ]

9. ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 66 ਦੇ ਉਪਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਉਪਧਾਰਾ (1) ਤੋਂ ਕੁਝ ਛੂਟਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਪਧਾਰਾ (3) ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠਾਂ ਨਕਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:-

"(3) ਉਪਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ—

(1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਸਰਕਾਰੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਪਾਰਕ ਉਦਯੋਗ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹਨ;

(2) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜੋ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਾਲ ਠੇਕੇ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਸਿਰਫ਼ ਸੜਕ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ, ਸੜਕ 'ਤੇ ਪਾਣੀ ਛੜਕਣ ਜਾਂ ਸੰਭਾਲਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ;

(3) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਸਿਰਫ਼ ਪੁਲਿਸ, ਅੱਗ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਜਾਂ ਐਂਬੂਲੈਂਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ;

(4) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਸਿਰਫ਼ ਮੁਰੀਦਾਂ ਅਤੇ ਮਰੇ ਦੇ ਸਰੀਰਾਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ;

(5) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਕਿਸੇ ਮਰੀਜ਼ ਗੱਡੀ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਖ਼ਤਰੇ ਤੋਂ ਉੱਠਾਏ ਜਾਂ ਖ਼ਤਰੇ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਥਾਨ ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਾਮਾਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ;

(6) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਨਤਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਕਟ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ;

(7) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਜਾਂ ਚੈਸੀਸ ਨੂੰ ਜੁੜਨ ਲਈ ਦੇਹੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਸਿਰਫ਼ ਇਨ੍ਹਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ ਆਧਿਕਾਰਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੋ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰਿਕ ਗੈਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਟਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ;

(8) ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੁਡਜ਼ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜਿਸਦਾ ਗ੍ਰੋਸ ਵਾਹਨ ਵਜ਼ਨ 3,000 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ;

(9) ਐਸੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜੋ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਅਧਿਕਾਰਿਕ ਗੈਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਟਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਇੱਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਹੋ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਜਾ ਰਹੀ ਹੋ, ਜੋ ਕਿ ਉਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਦੇ;

(10) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਧਾਰਾ 43 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਲਈ ਖਾਲੀ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

(11) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਭੂਕੰਪ, ਬਾਢ਼ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕੁਦਰਤੀ ਆਫਤ, ਸੜਕ 'ਤੇ ਰੁਕਾਵਟ ਜਾਂ ਅਣਅਗਾਧੀ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਸਤੇ ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਮੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੋਵੇ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਬਾਹਰ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਆਪਣੀ ਗੰਤੀ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚ ਸਕੇ;

(12) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਹੁਕਮ ਦੇ ਕੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ;

(13) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਹਾਇਰ-ਪਰਚੇਜ਼, ਲੀਜ਼ ਜਾਂ ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਏਗਰੀਮੈਂਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਮਾਲਕ ਦੇ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ ਮਾਲਕ ਦੀ ਵੱਤੋਂ ਸਬੰਧਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਦੰਰਾ ਜਬਤ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਸਕੇ; ਜਾਂ

(14) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਖਾਲੀ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਮੁਰੰਮਤ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ।

10. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਫ਼ੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਾਂਦਾਜ਼ ਨੰਬਰ 2 ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸੀ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਹੋ ਗਿਆ। ਅਪੀਲਾਂਦਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਚੈਸੀਸ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਕਾਰਖ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਟਰੱਕ ਦਾ ਬੌਡੀ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਖ਼ਾਨੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਸਦਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋ ਗਈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲੀਸੀ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੰਸ਼ੋਰਡ ਨੂੰ ਵਾਪਸੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ "ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ" ਅਤੇ "ਪਰਮਿਟ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਧਾਰਾ 149(2) ਉਹਨਾਂ ਜ਼ਮੀਆਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਅ ਲਈ ਵਾਦੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲੀਸੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤ ਦਾ ਉਲੰਘਣ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ (i) ਉਹ ਸ਼ਰਤ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ, - (1) ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ, ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ, ਬੀਮਾ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੇ, ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਹੈ ਜੋ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ (2) ਜਿਥੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ (3) ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਸਾਈਡ-ਕਾਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਕ੍ਰਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੰਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਖਾਸ ਹੈ।

ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਅੰਰ. ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ [ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀਜੇਆਈ]

ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਕਿਸੇ ਨਾਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜੋ ਸਮਰਥ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜੋ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਕਿੱਥੇ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਹ ਕੋਈ ਖ਼ਤਰਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੇਕਰ ਵਹੀ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਜਿੱਥੇ ਜੰਗ, ਨਾਗਰਿਕ ਜੰਗ, ਬਗਾਵਤ ਜਾਂ ਨਾਗਰਿਕ ਹਲਚਲ ਦੇ ਹਾਲਤਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੋਵੇ। ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਚਾਅ ਜੋ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲੀਸੀ ਖ਼ਤਮ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕਿਸੇ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਾਲੇ ਤੱਥ ਦੀ ਗੈਰ-ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਅਤੇ ਗਲਤ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

11. ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਵੇਖਣ 'ਤੇ ਇਹ ਸਾਫ਼ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਿਸਦਾ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਨਕਾਰਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਦਾਇਤਵ ਨੂੰ ਵੀ ਨਕਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਹੋਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਕੋਲ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਦਿਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ 27.02.2013 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ 19.02.2013 ਨੂੰ ਘਟਿਤ ਹੋਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਉਸ ਵਾਹਨ ਕੋਲ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ।

12. ਅਪੀਲਾਂਦਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਉਲੰਘਣਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਮੁਆਫ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿ. v. ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਹੋਏ ਹਨ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149(2)(ਏ)(ii) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਅਤੇ (5) ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਪ੍ਰੋਵਾਈਜ਼ੋ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਮੁੱਖ ਮਸਲਾ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਦੀ ਲੋੜ ਬਾਰੇ ਸੀ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕੋਰਟ ਨੇ ਤੀਸਰੇ ਪੱਖ ਦੇ ਹੱਕ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਵੀ ਪੜਚੋਲ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰੁਝਾਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਆਖਿਆ:

"39. ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਹ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਨੁਸਾਰ ਇਕ ਬਚਾਅ ਉਠਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

13. ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਕਿ ਕੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਚਾਅ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਕੋਰਟ ਨੇ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ (ਏ), ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਝਣ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਸੁਣਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ:-

“69. ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਹੁਣ ਅਜੇਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੋ ਵਿਅਕਤੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਬੂਤ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲੀਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਆਫ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। (ਦੇਖੋ: ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਪਾਸੀ)

70. ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਸੀਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਨਹੀਂ ਕਹਿਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਮਾਪਦੰਡ ਜੋ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕਾਂਟ੍ਰੈਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਹਰ ਮਾਮਲਾ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਸਮੱਸਿਆ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਈ ਕਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਪਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਸਹੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ, ਛੁਪਾਉਣ, ਧੋਖਾਧੜੀ, ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤੇ ਛਲ ਕਰਨ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵੀ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕੌਣ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਕਿਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਐਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਵਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਮਾਨਯੋਗ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਕੋਈ ਕਠੋਰ ਅਤੇ ਸਖ਼ਤ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜੇ ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜਾਂ ਬੀਮਿਤ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਣ ਲਈ ਪੂਰਨ ਸਮੱਗਰੀ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਹ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਾਮਯਾਬ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲੀਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਉਸ ਸਾਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।

71. ਉਪਰੋਕਤ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਅਤੇ (5) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਪਦਾਨ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(6) ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਪਾਸੀ ਵਿ. ਪੀ. ਸ਼ੇਸ਼ ਰੇਡੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1996) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 21

ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਅੰਰ. ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ [ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀਜੇਆਈ]

83. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉੱਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉਸਦਾ ਪੂਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਸ਼ਾਇਦ ਫ਼ੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਿਫਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਇਹ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇਸਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਜੇਕਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਬੀਮੇ ਵਾਲੀ ਪਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਤੀਜੀ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪੂਰੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਮਕਸਦ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਐਸੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਲਾਭਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਨੂੰ, ਜਿਸ ਦੀ ਨੈਗੇਟਿਵ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਹੁਣ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦਾ ਹੱਕ ਪਿਛਲੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਗੱਲ ਹੈ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਬਚਾਅ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕ ਹੈ, ਪਰ ਦੂਜੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਉਸਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇਹ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰੀ ਵਿੱਚ ਫ਼ੈਸਲਾ ਪੂਰਾ ਕਰੇ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਸ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ। ਇਹ ਦੋ ਮਾਮਲੇ ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਦਰਭਕ ਪੜਾਈ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

[ਉਪਸਾਰੀ ਸਪੱਸ਼ਟਤਾ]

14. ਅਸੀਂ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਉਹ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦਿਖਾਈਆਂ ਜਿੱਥੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਲਾਇਸੰਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਮਿਲੇਗੀ ਅਤੇ ਉਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਸਥਿਤੀ ਵੱਖਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਮਾਨਯੋਗ ਲਾਇਸੰਸ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲੀਸੀ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਕੋਲ ਮਾਨਯੋਗ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਨਾ ਹੋਵੇ।

15. ਕੋਰਟ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਣਦੇਖੇ ਜਾਂ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋਈ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਕੈਨੀਕਲ ਖ਼ਾਮੀਆਂ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਕਾਰਨ ਜੋ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਲਾਇਸੰਸ ਨਾ ਹੋਣ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ...

ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਲਾਇਸੰਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਪਣੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ, ਲਾਇਸੰਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ ਅਤੇ ਨਿੱਕੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣਾਂ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਹੋਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਿੱਥੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਇਸੰਸ ਝੂਠਾ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਕੋਰਟ ਨੇ ਯੂਨਾਈਟਡ ਇੰਡੀਆ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ v. ਲੇਹਰੂ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਸਾਮਾਨ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਕਿਹਾ:-

“92. ਲੇਹਰੂ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਬੈਂਚ ਦੇ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨਾਲ ਸਾਮਾਨ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਪਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਬਤਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਲਈ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਜ਼ਹਰੀਲੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਿਤ ਤੋਂ ਉਲੰਘਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਕਿ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਬਹਾਨੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋ ਜਾਂ ਸਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਛੁਟਕਾਰਾ ਮਿਲੇ।"

16. ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਆਪਣੇ ਨਿਸ਼ਚੇ ਸਿੱਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਉੱਥੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਨੂੰ ਠੀਕ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ:-

“110. (iii) ਪਾਲੀਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦਾ ਅਵੈਧ ਲਾਇਸੰਸ ਜੋ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2)(ਏ)(ii) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਉਹ ਬੀਮਿਤ ਤੋਂ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕੇ। ਸਿਰਫ਼ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਇਸੰਸ ਨਾ ਹੋਣਾ, ਝੂਠਾ ਜਾਂ ਅਵੈਧ ਲਾਇਸੰਸ ਜਾਂ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਵੇ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਜਾਂ ਤੀਜੀ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸਵੈ-ਸਬੂਤ ਬਚਾਅ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ। ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਿਤ ਨੂੰ ਨਜਰਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦਾ ਗ਼ਲਤੀ ਹੋਈ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਪਾਲੀਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਾਫ ਤੌਰ ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਾਨਯੋਗ ਲਾਇਸੰਸ ਵਾਲੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੀ ਜਾਂ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ।**

(vi) ਇੱਥੇ ਤੱਕ ਕਿ ਜੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਬੀਮਿਤ ਦੀ ਪਾਲੀਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਲੰਗਣ ਦੀ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਮਾਨਯੋਗ ਲਾਇਸੰਸ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨਾ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਉਲੰਘਣਾ ਸਾਬਤ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਉਹ ਉਲੰਘਣਾ ਬੀਮਿਤ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਹੋਈ ਹੋਵੇ।

[ਉੱਥੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ]

ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਅੰਰ. ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ [ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀਜੇਆਈ]

ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਣੀ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਇਹ ਬੀਮਾ ਪਾਲੀਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ 'ਚ ਮੁੱਖ ਮਕਸਦ ਦੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ "ਮੁੱਢਲੇ ਉਲੰਘਣਾ" ਦੀ ਸੰਕਲਪਨਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੀਜੀ ਪਾਰਟੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 149(2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਬੀਮਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਬਚਾਅ ਨੂੰ ਵੈਧ ਮੰਨਦੀ ਹੈ।

(vii) ਇਹ ਸਵਾਲ, ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਹ ਜਚਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ (ਝੂਠਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ) ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਯ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ।

17. ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲੀਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਮੁੱਢਲੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਚੱਲਾ ਭਾਰਥਾਮਮਾ (ਉਪਰੋਕਤ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਨਿੱਘਾ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੇਖਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਇੱਕ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ।

18. ਲੱਖਮੀ ਚੰਦ v. ਰਿਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਵਿੱਚ, ਕੋਰਟ ਨੇ ਨੇਸ਼ਨਲ ਕਨਜ਼ਯੂਮਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਐੱਨ ਸੀ ਡੀ ਆਰ ਸੀ) ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਰਾਹਤ ਨਕਾਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਭੀਯੋਗੀ ਨੇ ਪਾਲੀਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮਾਲ-ਬੋਰਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਪੰਜ ਯਾਤਰੀ ਸਵਾਰ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਨੁਮਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀਟਿੰਗ ਸਮਰਥਾ ਸਿਰਫ 1 + 1 ਸੀ। ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਓਰੀਏਂਟਲ ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ v. ਮੀਨਾ ਵਰਿਆਲ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਦਰਸ਼ਾਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਰਾਏ ਜਤਾਈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਿਤ ਪਾਰਟੀ ਨੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ।

19. ਮੌਜੂਦਾ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਹਕੀਕਤ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਐਚ. ਡੀ. ਐਫ. ਸੀ. ਬੈਂਕ ਲਿਮਿਟੇਡ v. ਰੇਸ਼ਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਵਾਲ ਪੇਸ਼ ਆਇਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਵਿੱਤੀਦਾਤਾ ਨੂੰ ਮ ੁਆਵਜ਼ਾ ਭਰਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਬੋਰੋਅਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਵਿੱਤੀਦਾਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਦੇਖੇ ਕਿ ਬੋਰੋਅਰ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਨਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਇਸ ਲਈ ਵਿੱਤੀਦਾਤਾ ਮਾਲਕ ਨਾਲ ਮਿਲਕੇ ਜਾਂ ਸਾਥੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ।

22. ਇੱਥੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੂਬੇ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਬਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਕਿ:-

“16. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਨਹੀਂ ਕਿ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਵਾਹਨ ਨੇ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਹ ਅਸਮ ਰਾਜ ਦੀ ਜਾਬਤ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜੋ ਅਸਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਜਵਾਬੀ ਪੱਖ 1 ਅਸਮ ਰਾਜ, ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਮਾਲਕ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਿੱਧਾ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਇਹ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਨਾਕਾਮ ਰਹੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 2(30) ਵਿੱਚ 'ਮਾਲਕ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਹਾਇਰ-ਪਰਚੇਜ਼ ਸਹਿਮਤ ਤੋਂ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਨੂੰ ‘ਮਾਲਕ’ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 146 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦੇਵੇ ਜੇਕਰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲੀਸੀ ਮੌਜੂਦ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।”

20. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸਮ ਰਾਜ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਫਿਕਸ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਧਾਰਾ 146 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀਮਾ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਾਈ ਸੀ। ਇਸਦਾ ਧਿਆਨ ਕਨਟਰੋਲ ਅਤੇ ਮਾਲਕੀ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸਮ ਰਾਜ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

21. ਐੱਚ.ਡੀ.ਐੱਫ.ਸੀ ਬੈਂਕ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਉਪਰੋਕਤ), ਵਿੱਚ ਤੀਜੀ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਅਰਥਸ਼ਾਸ਼ਤਰੀ ਕਦਰ ਕੀਤੀ ਕਿ ਹਾਇਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਸਹਿਮਤੀ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਫਿਨਾਂਸ਼ੀਅਰ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਮਾਲਕੀ ਹੈ।

ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਅੰਰ. ਬਨਾਮ ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ [ਦੀਪਕ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸੀਜੇਆਈ]

"ਵਾਹਨ। ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਗਲਤੀ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਡੀਲਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪੂਰੀ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰੇ ਲਿਆ, ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇਹ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਗੱਲ ਅਪੀਲੈਂਟ ਫਾਇਨੈਂਸਰ ਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਫਾਇਨੈਂਸਰ ਨਾਲ ਸਾਜ਼ਿਸ਼ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

22. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਿਕ ਦੇ ਕਾਬੂ ਅਤੇ ਮਾਲਕੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਇਹ ਸਬੂਤ ਮੌਜੂਦ ਸੀ ਕਿ ਉਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਦੇ ਚਲਾਇਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 146 ਦੇ ਤਹਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਚੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਫਾਇਨੈਂਸਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਖੀਰਕਾਰ ਫਾਇਨੈਂਸਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।
23. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਕੋਲ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਪੀਲੈਂਟ ਨੇ ਇਹ ਮੰਤਵ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਵਾਹਨ ਕੋਲ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਸੀ। ਧਾਰਾ 66 ਦੇ ਤਹਤ ਜੋ ਛੋਟਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਉਹ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੁਛੇ ਜਾਣੇ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਛੋਟਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਕੀਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਸਹਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਅਰਗੂਮੈਂਟ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਸੋਚਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 66 ਵਿੱਚ ਜੋ ਛੋਟਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਉਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਕੋਲ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਹੈ। ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਖਸ ਨੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਝੁੱਕ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਲਈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਬਿਆਜ ਨਾਲ ਕਲੀਮੈਂਟਾਂ ਨੂੰ ਦਿਤਾ ਜਾਵੇ, ਇਹ ਸੰਕਲਪਿਤ ਕਾਲੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸੀ ਕਿ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ (ਉਪਰ) ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਨ ਜੋ 'ਪੇ ਅਤੇ ਰਿਕਵਰ' ਸਿਧਾਂਤ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ।"

"24. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਰਤਬਾ ਨਹੀਂ ਦੇਖਦੇ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਕੋਈ ਖਰਚਿਆਂ

ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਅੰਕੀਤ ਗਿਆਨ

ਅਪੀਲ ਰੱਦ।"

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



Advocate Megha Tak