[2018] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ.

ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਸਿੰਘ

ਬਨਾਮ

ਰਾਜਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2018 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8145)

14 ਅਗਸਤ, 2018

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

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988:

ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਾ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ, ਪਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਵੈਧ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ। ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ: ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਉਦੋਂ ਹੀ ਬਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੋਵੇ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ - ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲਕ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮਾਮਲਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ

ਆਯੋਜਿਤ: 1. ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਪਤਾ ਸੀ

ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਉਹ ਰਿਆਇਤ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 11] [1088- ਈ-ਐੱਫ]

2. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਮਾਲਕ) ਡਰਾਈਵਰ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 6) ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੇ ਗਏ ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਦਾ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਤਸਦੀਕ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ

ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਵੈਧ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਹਿਲੂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਤਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਮਾਲਕ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਭੇਜਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਸਿਰਫ਼ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 7) ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ। [ਪੈਰਾ 9 ਅਤੇ 13] [1087- ਬੀ; 1089-ਏ]

ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ (2013) 10ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ217: [2013] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 266; ਪ੍ਰੇਮਕੁਮਾਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਹਿਲਾਦ ਦੇਵ ਅਤੇ ਹੋਰ (2008) 3ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ193: [2008] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 874 - 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ।

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲਹਿਰੂ ਅਤੇ ਹੋਰ। (2003) 3ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ338: [2003] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 495; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (2004) 3ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ297: [2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 180; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲਕਸ਼ਮੀ ਨਰਾਇਣ ਧੂਤ (2007) 3ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ700: [2007] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 579 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

[2013] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 266 ਪੈਰਾ 4 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[2008] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 874 ਪੈਰਾ 4 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[2003] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 495 ਪੈਰਾ 10 ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 180 ਪੈਰਾ 10 ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2007] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 579 ਪੈਰਾ 10 ਦਾ ਹਵਾਲਾ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2018 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8145

ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਵਿਖੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜੁਡੀਕੇਚਰ ਦੇ 28.11.2016 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ 2016 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 3290 ਤੋਂ।

ਐਸ. ਆਰ. ਸਿੰਘ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਮੰਗਲ ਪ੍ਰਸਾਦ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸ਼ਵੇਤਾ ਯਾਦਵ, ਕੁਲਦੀਪ ਯਾਦਵ, ਆਦਰਸ਼ ਵਰਮਾ, ਯਸ਼ ਪਾਲ ਢੀਂਗਰਾ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਗੋਲਾ, ਸੁਧੀਰ ਨਗਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ. ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ.

ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ

ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ. 1. 28 ਨਵੰਬਰ, 2016 ਨੂੰ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜੁਡੀਕੇਚਰ ਦੁਆਰਾ 2016 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 3290 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇੱਕਮਾਤਰ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਾਬਾਦ, ਇਹ ਕਹਿਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਅਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ।

2. ਬੇਲੋੜੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 5 ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਾਬਾਦ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਾਬਾਦ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਕਲੇਮ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 2012 ਦਾ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਪੀ. ਨੰਬਰ 169 ਸੀ, ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਨੇਜ ਕੁਮਾਰ ਦੀ 10 ਮਈ, 2012 ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 6.30 ਵਜੇ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਮੁਸਤਫਾਬਾਦ ਚੌਰਾਹਾ ਵੱਲ ਆਪਣੀ ਸਵੇਰ ਦੀ ਸੈਰ ਲਈ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ, ਬੋਲੇਰੋ ਲੋਡਰ, ਜਿਸ ਦਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਯੂ.ਪੀ-71/0084 ਸੀ, ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਤੋਂ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ 6,27,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਦਿੱਤੀ, ਪਰ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, "ਬੀਮਾਕਰਤਾ") ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਣ 'ਤੇ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਸ਼ਿਵਗਿਆਨੀ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 6) ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ 24 ਅਗਸਤ, 2016 ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ (ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇੱਥੇ) ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 6) ਤੋਂ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵਸੂਲਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

3. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ, ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਕੱਲੇ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜੁਡੀਕੇਚਰ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਸਲੀ ਸੀ। ਇਹ ਸਮਕਾਲੀ ਵਿਚਾਰ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ।

4. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਇਹ ਖੋਜ, ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਭਰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਇਸ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਿੱਟੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਅਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਜਾਣੂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਉਸਨੇ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਉਪਾਅ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਖੋਜ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੁਰੰਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ।

ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ[1], ਅਤੇ ਪ੍ਰੇਮਕੁਮਾਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਹਿਲਾਦ ਦੇਵ ਅਤੇ ਹੋਰ[2] 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ।

5. ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਤੱਥ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸੁਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

6. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਐਸ.ਆਰ. ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਗੋਲਾ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ।

7. ਅਸੀਂ ਪੂਰੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਵੀ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਖਾਸ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਇੱਕ ਵੈਧ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਤਸਦੀਕ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ, ਤਸਦੀਕ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਫੋਟੋਕਾਪੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਤੱਥ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਜਿਸ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਵੈਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ, ਇਹ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

8. ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੌਖਿਕ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਿਵਗਿਆਨੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਫੋਟੋਕਾਪੀ ਦੇਖੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਸਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਤੋਂ ਵੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

".....ਮੈਂ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਵੇਚਿਆ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਿਵ ਗਿਆਨੀ ਫਰਵਰੀ 2012 ਤੋਂ ਮੇਰੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਹ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫਤਿਹਪੁਰ ਦਾ ਸਥਾਈ ਨਿਵਾਸੀ ਸੀ। ਮੈਂ ਕਦੇ ਵੀ ਸ਼ਿਵ ਗਿਆਨੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਈ। ਇਹ ਮੇਰੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਸਦੇ ਕੋਲ ਕੋਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਲਤ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂ ਉਸਨੂੰ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸਦੇ ਕੋਲ ਜਾਅਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਤਾ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਇਸ ਪਤੇ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

[1](2013) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 217

[2](2008) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 193

ਇੱਕ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।.....ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਲਤ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂ ਆਪਣੀ ਚਮੜੀ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਝੂਠੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹਾਂ।"

9. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 3 ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਮਾਲਕ) ਡਰਾਈਵਰ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 6) ਕੋਲ ਮੌਜੂਦ ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਦਾ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਤਸਦੀਕ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਵੈਧ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਹਿਲੂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਤਾਰ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪ੍ਰੇਮਕੁਮਾਰੀ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਆਂਇਕ ਉਦਾਹਰਣਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ:

"ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਨੇ ਤਸਦੀਕ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਇੱਕ ਵੈਧ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 149(2)(ਏ)(ii) ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਰਹੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਪਤਾ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਉਸਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।"

10. ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜਿਸਨੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਦੇਖ ਕੇ ਇਸਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪਹੁੰਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ, ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮਾਨ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲਹਿਰੂ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ[3] ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ[4] ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ-ਜੱਜ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ। ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਪੈਰੇ 99-101 ਕੱਢੇ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"99. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਮਲਾ ਅਤੇ ਲਹਿਰੂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਥਿਤ ਟਕਰਾਅ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ

[3](2003) 3ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 338

[4](2004) 3ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 297

ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਮੌਜੂਦ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਕੀ ਇਸਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਡਿਫਾਲਟ ਦੀ ਦਲੀਲ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸਦਾ ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ।

100. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਹਿਰੂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹੀ ਸਵਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਉੱਠੇਗਾ।

101. ਸ਼੍ਰੀ ਸਾਲਵੇ ਦਾ ਇਹ ਬਿਆਨ ਕਿ ਲਹਿਰੂ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਸਾਰੇ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੋਹ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਹੈ, ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ। ਅਜਿਹਾ ਬਚਾਅ ਜ਼ਰੂਰ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰੇ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੇ ਗਏ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਹੀਂ ਵਰਤੀ।"

ਫਿਰ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲਕਸ਼ਮੀ ਨਰਾਇਣ ਧੂਤ[5] ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ-ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠੇ।

11. ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਉਹ ਰਿਆਇਤ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।

12. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਨਾ ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਦੀ ਖੇਚਲ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕ ਦੀ ਸੀਮਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਨਾਲ ਬਰੀ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ. 6) ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਸੀਂ ਇਸਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਜਾਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ।

[5](2007) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 700

[ਏ.ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.]

13. ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਮਾਲਕ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਭੇਜਣਾ ਉਚਿਤ ਹੈ, ਸਿਰਫ਼ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 7) ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ।

14. ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਰਿਮਾਂਡ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ। ਕਿਉਂਕਿ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

15. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜੁਡੀਕੇਚਰ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ 2016 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 3290 ਤੋਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਫਾਈਲ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਅਸਲ ਨੰਬਰ ਤੇ ਬਹਾਲ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਇਸ ਸੀਮਤ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਕਿ ਕੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ) ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 7 (ਬੀਮਾਕਰਤਾ) 'ਤੇ ਸੁੱਟੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸਦੇ ਆਪਣੇ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਮਝਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਰਾਏ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।

16. ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਆਗਿਆ ਹੈ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ. ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਅਪੀਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ।

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

Megha Tak

Advocate Megha Tak