ਬੇਲੀ

v.

ਰਜਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਏ.ਐਨ.ਆਰ.

(2011 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 7220-7221)

ਸਤੰਬਰ 23, 2020

[ਸੰਜੇ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਅਨਿਰੁਦ ਬੋਸੇ ਅਤੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮੁਰਾਰੀ, ਜੇਜੇ]

ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ, 1923 - ਪਹਿਲਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ
ਲਗਭਗ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ
ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਵਿਆਉਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਤਿੰਨ ਸਾਲ - ਪਹਿਲਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਡਰਾਈਵਰ
ਟਰੱਕ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ - ਉਸਨੇ
ਵਰਕਰਜ਼ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ, 1923 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ - ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ
ਪਹਿਲੂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਪਾਸ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਭਾਰ ਸੀ
ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ
ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬੰਨ੍ਹ ਦਿੱਤਾ - ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਕਿਹਾ: ਇਹ ਅਦਾਲਤ
ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹੈ
ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅਕਾਂਸ਼ਾ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਇਲਾਹਾਬਾਦ
ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮੁਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਨੋਜ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ,
ਅਤੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ।
ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹੇਮ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਹੇਮ ਰਾਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੈ -
ਹੇਮ ਰਾਜ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ
ਕੀਤੀ ਹੈ - ਉਸਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵੀ ਵਾਜਬ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ
ਉਸਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕਰਵਾ ਲੈਂਦਾ ਹੈ - ਇਹ ਕੋਈ ਬਚਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਮਾਲਕ ਲਈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਕਿ ਉਹ ਭੁੱਲ ਗਿਆ ਕਿ ਉਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਵਿਆਉਣਾ ਪਿਆ ਸੀ -
ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ
ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਟਰੱਕ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ - ਇਹ ਘਾਟ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ
ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕਰਵਾ ਲਵੇ,
ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇ ਅਸਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ
ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਮਿਆਦ
ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲੈਣੀ ਪਵੇਗੀ -
ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨੂੰ ਨਵਿਆਉਣ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਘਾਟ

ਲਾਇਸੈਂਸ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਵੀ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗੀ।

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: 1. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਦੇਖਭਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ,
ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਵਿਸਥਾਰਤ ਜਾਂਚ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ, ਪਰ ਮਾਲਕ
ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦਾ ਪਤਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਹੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਇਹ ਜਾਂਚ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਹੱਥ ਧੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਵੇ
ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਲਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਲਈ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾ ਕੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਲਾਭ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਤੋਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਟਰੱਕ ਵਰਗੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ 'ਚ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਿਖਾਈ
ਉਹੀ। [ਪੈਰਾ 15] [41--]

2. ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਕਾਂਸ਼ਾ ਅਤੇ ਹੋਰ। ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੁਦਰਤੀ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਛੱਡ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਇਜ਼ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ
ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮਾਲਕ/ਬੀਮਾਯੁਕਤ 'ਤੇ ਆ ਗਈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ,
ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਕੱਢੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਤੇ ਚੇਤੰਨ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 18] [41--; 42--]

3. ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਨੋਜ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ। ਦੁਬਾਰਾ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਕੇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ
ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ। ਜਾਅਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਮਾਲਕ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਏ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕਰਵਾ ਲਵੇ। ਕਿਸੇ ਦੀ ਗੈਰ-ਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ

ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਵਾਹਨ ਏ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ
ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (2) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 19]
[42-ਬੀ-ਡੀ]
ਆਖਰੀ ਫੈਸਲਾ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹੇਮ ਰਾਜ ਐਂਡ ਓਰਜ਼ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਅਸਲ ਵਿਚ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਜੁਆਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਹ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ
ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਤੋਂ ਕੱਢੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਿੱਟੇ

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ
ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਰਥਾਤ, ਐਮਵੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਅਤੇ 15 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੇ ਤੀਹ (30) ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਐਕਟ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਕੇਸ
ਜੇ ਤੀਹ (30) ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਤਾਂ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ। ਜੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੀਹ (30) ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਨਾ ਤਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਨੂੰ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ, ਜੋ ਆਪਣੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

ਮਿਆਦ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੱਕ ਇਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਪਿਛਲੀ ਵਾਰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 20] [42-ਈ-ਜੀ]

ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਤਿੰਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਤਿੰਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹੈ। ਸਿੱਟਾ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੈ
ਹੇਮ ਰਾਜ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ। [ਪੈਰਾ 22] [43-]

ਜਦੋਂ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵੱਲ ਮੁੜਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਲਗਭਗ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੈ
ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ (3) ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕਾ ਲਾਇਸੈਂਸ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਕੇਸ ਹੈ
ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕਰਵਾ ਲਵੇ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇ ਅਸਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਕਦੋਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ. ਅਤੇ ਇੱਥੇ ਇਹ ਸੀ

ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤਿੰਨ (3) ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲੈਣੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਇਕੋ ਇਕ ਚੀਜ਼ ਜੋ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਨੋਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਖੁਸ਼ਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਹੈ
ਜਿਸ ਨੇ ਦੁੱਖ ਅਤੇ ਪੀੜਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਾਇਆ ਹੈ ਉਹ ਇਕੋ ਜਿਹੇ ਹਨ

ਵਿਅਕਤੀ, ਅਰਥਾਤ, ਪਹਿਲਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਡਰਾਈਵਰ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਹੈ,
ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਨ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਅਤੇ ਉਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਾਂਗ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਗਲਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਕੇ
ਜਦੋਂ ਵੱਡੇ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 23] [43-; 44--]

ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ।
(2004) 3 ਐਸਸੀਸੀ 297: [2004] 1 ਐਸਸੀਆਰ 180; ਨਿਰਮਲਾ ਕੋਠਾਰੀ
ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (2020) 4
ਐਸਸੀਸੀ 49 - ਭਰੋਸੇ.

ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅਕਾਂਸ਼ਾ ਅਤੇ ਹੋਰ। 2015 ਐਸਸੀਸੀ ਆਨਲਾਈਨ 6758; ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਨੋਜ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ। (2015) 111 275; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹੇਮ ਰਾਜ ਐਂਡ ਓਰਜ਼ 2012
ਏਸੀਜੇ 1891 - ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ.

<u>ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ</u>

[2004] 1 180	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 7
(2020) 4 ਐਸਸੀਸੀ 49	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 8

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 7220- 7221 2011.

ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਸ਼ਿਮਲਾ ਦੇ ਮਿਤੀ 03.03.2009 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ 2005 ਦੇ ਐਫ.ਏ.ਓ (ਡਬਲਯੂ.ਸੀ.ਏ.) ਨੰਬਰ 45 ਅਤੇ 2009 ਦੇ ਸੀ.ਸਮੀਖਿਆ ਨੰਬਰ 26 ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 08.07.2009 ਤੱਕ।

ਡਾ. ਐਸ. ਗੋਪਾ ਕੁਮਾਰਨ ਨਾਇਰ, ਸਰ. ਏ.ਡੀ.ਵੀ. ਨਿਰਮਲ ਕੁਮਾਰ ਅੰਬਾਸਥਾ, ਅਸ਼ਮਿਤਾ ਬਿਸਾਰੀਆ, ਪ੍ਰੀਤੀ ਗੁਪਤਾ, ਅਭੈ ਕੁਮਾਰ, ਵਿਨੀਤ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ, ਸੌਰਭ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਵਿਸ਼ਾਲ ਨੌਟਿਆਲ, ਪਰਮਾਨੰਦ ਗੌੜ, ਏਕਾਂਸ਼ ਬਾਂਸਲ, ਏ.ਡੀ.ਵੀ.ਐਸ. ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸ ਨੇ ਦਿੱਤਾ ਸੀ?

ਸੰਜੇ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਜੇ.

ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿਚ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇਕੋ ਇਕ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ, ਜੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ,
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਤੱਥ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੰਕੀਰਣ ਕੰਪਾਸ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਪਹਿਲਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ
ਇਸ ਵਿੱਚ, 20.5.1999 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲਾ ਟਰੱਕ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਹ ਲਾਭਕਾਰੀ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਨਤੀਜਾ ੨੦ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਸੀ। ਇੱਥੇ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ
ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ, 1923 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸੀ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ)
ਐਕਟ') 17.2.1999 ਨੂੰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਸਦਰ, ਬਿਲਾਸਪੁਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 5,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ - ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ - ਜਿਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਇਨਾਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ
8.12.2004 ਨੂੰ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਵਾਸਤੇ 94,464/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ
ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਡਾਕਟਰੀ ਖ਼ਰਚਿਆਂ ਲਈ 67,313/- ਰੁਪਏ। ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਵਿਆਜ @ 9 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸਾਲਾਨਾ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸੀ
ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਜੋਂ ਦੂਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਿਆਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇੱਥੇ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਕਾਰਵਾਈ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ
ਪੁਰਸਕਾਰ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਹਿਲੂ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਇੱਕ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਿੱਸਾ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਬਾਰੇ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਮੁੱਦਾ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਉਦੈਪੁਰ ਦੇ ਆਰ ਐਂਡ ਐਲਏ ਦਫਤਰ ਦੇ ਸੁਪਰਡੈਂਟ ਨੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ
ਪਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ 6.9.1996 ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਐਫ ਲਈ ਕੋਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ
ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਵੀਨੀਕਰਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪਹਿਲਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਵਿਆਉਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਗੈਰ-ਵੈਧਤਾ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲਾ ਫੈਸਲਾ ਪਾਸ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਲਿਆ 3.3.2009, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਕਰਨਾ
ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਭੌਤਿਕ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਨਤੀਜੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਧਾਰਾ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ
ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪਹਿਲੂ:

"4. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ –

ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਰਥਾਤ:-

ਜਿੱਥੇ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਨਾਲ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ	50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਰਕਮ ਮ੍ਰਿਤਕ ਮਜ਼ਦੂਰ ਦੀ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਤਨਖਾਹ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕ ਦੁਆਰਾ ਗੁਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ; ਜਾਂ ਅੱਸੀ ਹਜ਼ਾਰ ਦੀ ਰਕਮ, ਜੋ ਵੀ ਵੱਧ ਹੋਵੇ;
ਜਿੱਥੇ ਸੱਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਥਾਈ ਕੁੱਲ ਅਪੰਗਤਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ	ਜ਼ਖਮੀ ਮਜ਼ਦੂਰ ਦੀ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਤਨਖਾਹ ਦੇ 60 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕ ਨਾਲ ਗੁਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਨੱਬੇ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ, ਜੋ ਵੀ ਵੱਧ ਹੋਵੇ।

ਵਿਆਖਿਆ . - ਧਾਰਾ (ਏ) ਅਤੇ ਖੰਡ (ਬੀ) ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, "ਕਿਸੇ ਮਜ਼ਦੂਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ "ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਨੁਸੂਚੀ V ਦੇ ਦੂਜੇ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਕ
ਉਸ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਪੂਰੇ ਹੋਏ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹਨ
ਮਜ਼ਦੂਰ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣਾ ਆਖਰੀ ਜਨਮਦਿਨ ਮਨਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦਿਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਬਕਾਇਆ ਸੀ।

ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਲਾਜ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡਾਕਟਰੀ ਖਰਚੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਵੇਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।
ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸਾਲ 1999 ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਤਨਖਾਹ 4,500/- ਰੁਪਏ ਦੱਸੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਤਨਖਾਹ ਦੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਕਮ 2,000/- ਰੁਪਏ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ
ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਤੀਹ (30) ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਠੀਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ
ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਰਕਮ ਜੇ ਆਖਰਕਾਰ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਰਉਪਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ, ਅਰਥਾਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 50 ਫੀਸਦੀ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

"1. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ	= 83,968/- ਰੁਪਏ
ਜੁਰਮਾਨਾ @ 50% ਦੀ ਰਕਮ 'ਤੇ	
ਮੁਆਵਜ਼ਾ	= 41,984/- ਰੁਪਏ

20.6.1999 ਤੋਂ 3.3.2009 ਤੱਕ ਵਿਆਜ
(9 ਸਾਲ ਅਤੇ 257 ਦਿਨ) ਦੀ ਮਾਤਰਾ 'ਤੇ
ਮੁਆਵਜ਼ਾ = 73,335/- ਰੁਪਏ।

ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੋਇਆ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼
ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਅਧਾਰ
ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ।[1] ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ
8.7.2009.

ਇਕੋ ਇਕ ਸਵਾਲ ਜਿਸ 'ਤੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਹਿਸ ਹੋਈ ਹੈ, ਉਹ ਫੈਸਲਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ
ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਤਾਜ਼ਾ ਫੈਸਲਾ, ਨਿਰੁਮਲਾ ਕੋਠਾਰੀ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ
ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ।[2] ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ
ਫੈਸਲਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਦੇ ਸਮੇਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ/ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਤੋਂ ਕਿੰਨੀ ਦੇਖਭਾਲ/ਮਿਹਨਤ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਜਦੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ/ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਪਿਛਲੇ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਕੇ ਡੀ
ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪੈਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

12. ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਦੇ ਸਮੇਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਤੋਂ ਇਹ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਸਲ ੀ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਤੋਂ ਇਹ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ
ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਹੋਰ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਈ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਜੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਲੱਭ ਲੈਂਦਾ ਹੈ
ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ, ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) () ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਨੀਤੀ[ਸੋਧੋ] ਦੇਸ਼ ਭਰ ਦੇ ਆਰ.ਟੀ.ਓਜ਼ ਨਾਲ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਇੰਨੀ ਵੱਡੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਉਣਾ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਹੋਵੇਗਾ
ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਓ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ/ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਨੇ ਨੋਟਿਸ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਹੁਣ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗੀ।

ਅਸੀਂ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇਵਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਕੀ ਹੋਵੇਗਾ

---

[1] (2004) 3 297
[2] (2020) 4 ਐਸਸੀਸੀ 49 (ਸਾਡੇ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ, ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮੁਰਾਰੀ, ਜੇ.) ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ.

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਆਂਇਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਵੀ ਉਠਾਇਆ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਜਵਾਬ ਵੀ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਆਰਡਰ ਰਾਖਵੇਂ ਰੱਖੇ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਇਸ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸੀ
ਪਹਿਲੂ।
ਅਸੀਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕੇ ਹਾਂ ਪਰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲੇ ਹਨ।

ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਦਾਲਤ।[3] ਕੇਸ, ਜਿਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐਮਵੀ ਐਕਟ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) () ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ "ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸਸ਼ੁਦਾ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ। ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਮੈਟ੍ਰਿਕਸ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਘਟਨਾਵਾਂ ਇਹ ਸਨ: (ਏ) ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ; (ਅ) ਜਾਅਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣਾ;
ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ; () ਲ੍ਰਾਇਸੈਂਸ ਕਿਸ ਲਈ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ; ਅਤੇ (ਈ) ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ
ਇੱਥੇ ਨੋਟ ਕਰੋ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਉਪਰੋਕਤ ਘਟਨਾ (ਸੀ) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਹ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ।
ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ
ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ:

"41. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਧਾਰਾ (ਏ) ਸ਼ਬਦਾਂ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ "ਕਿ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ", ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਸ਼ਰਤਾਂ ਹਨ
ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ (ਓ) ਕੋਈ ਨਾਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ; () ਇਹ ਸੀ
ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ; ਅਤੇ () ਡਰਾਈਵਰ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

42. ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ 'ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ' ਹਨ, ਇਹ ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ
ਧਾਰਾ 149 (2) ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵ 'ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸਸ਼ੁਦਾ'। ਜੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ

---

[3] (ਸੁਪਰਾ)

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 141 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰ
ਧਾਰਾ ੧੪੯ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜੋ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਲਈ ਲਾਭਕਾਰੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਹੈ, ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵੱਖਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ "ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ" ਸ਼ਬਦ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਲਈ ਆਯਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ. ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 149 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ 'ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ' ਹਨ
ਅਤੀਤ ਤਣਾਅਪੂਰਨ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਅੰਤਰ-ਵਿਆਹ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ, ਅਰਥਾਤ, ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ, ਉਸਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕੀਤਾ ਸੀ
ਉਸ ਕੋਲ ਵੈਧ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਇਸ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿਓ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਜਾਂ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ
ਇਸ ਦੇ ਲਈ ਅਯੋਗ ਹੈ। ਧਾਰਾ 14 ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਇਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵੈਧ ਰਹੇਗਾ।

…. …. …. …. …. ….

"48. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਨਾ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) ਜਾਂ (ਬੀ) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹਨ, ਬਲਕਿ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਹਨ
ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕਰੋ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।
1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਇੱਕ ਹੋਰ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਫੈਸਲਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 147 (3) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮੇ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਫੈਸਲਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ।
ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਾਲਸੀ
145, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਪਾਲਸੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਪਾਲਸੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਅਜਿਹੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ, ਪਰ ਜੇ ਪਾਲਿਸੀ

ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਕੇ, ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਸੀ।

ਅਸੀਂ ਅਗਲਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਨਿਰਮਲਾ ਕੋਠਾਰੀ 8 ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵੱਲ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ:

"10. ਹਾਲਾਂਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ/ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਹੀਂ ਵਰਤੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਜਾਂ ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

11. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਕਿ ਪੈਪਸੂ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਕਾਨੂੰਨ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਗਲਤ ਹੈ। ਇਹ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ। (ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਪੰਨਾ 341, ਪੈਰਾ 110) ਕਿ,

"110. ()... ਸਿਰਫ ਗੈਰ-ਹਾਜ਼ਰੀ, ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਉਣਾ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜਾਂ ਤੀਜੀਆਂ ਧਿਰਾਂ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਾਰੇ ਨੀਤੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

13. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਦਲੀਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ/ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਕੇ ਉਚਿਤ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਤਾਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੇ ਉਸਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਜੋਂ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ.

---

[4] (ਸੁਪਰਾ)

ਅਸੀਂ ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਹੀ ਏ ਬਾਰੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾ ਕੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਸੀ
ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਵੇਂ ਮਦਦ ਕਰੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੀਮਾ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬੋਝ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਗਿਆ
ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰੋ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕੀ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀ ਤੋਂ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਇਹ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਨਵੀਨੀਕਰਣ?

ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਦੇਖਭਾਲ
ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਵਿਸਥਾਰਤ ਜਾਂਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵੈਧਤਾ ਦਾ ਪਤਾ ਹੋਵੇਗਾ
ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਹੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਇਹ ਜਾਂਚ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਹੱਥ ਧੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਥੋੜੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ
ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ 5 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਲਾਭ ਡੀ ਸੀ
ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾ ਕੇ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਤੋਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਟਰੱਕ ਵਰਗੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ 'ਚ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਿਖਾਈ।

ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਸੁਚੇਤ ਹਾਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਈ
ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਖੁਦ ਡਰਾਈਵਰ ਹੈ ਜਿਸਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਪਰ ਫਿਰ ਅਸੀਂ ਨਹੀਂ ਹਾਂ
ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਪਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੋ ਤੁਰੰਤ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਗਲਤੀ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੀਮਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਨਾਲ. ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਬੋਝ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ
ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਕੁਝ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵੱਲ ਮੁੜਦੇ ਹਾਂ, ਜੋ ਸਾਡੀ ਆਪਣੀ ਖੋਜ ਬਾਰੇ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਏ ਹਨ!

ਟਾਟਾ ਏਆਈਜੀ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ
ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅਕਾਂਸ਼ਾ ਅਤੇ ਹੋਰ।[6] ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ
ਇਸ ਨਾਲ ਕੁਦਰਤੀ ਖੋਜ ਹੋਈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੀਮੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਭਾਈ ਗਈ ਸੀ

---

[5] (ਸੁਪਰਾ)

[6] 2015 ਐਸਸੀਸੀ ਆਨਲਾਈਨ 6758: (2015) 2 ਟੀਏਸੀ 52

ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਇਜ਼ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕੰਪਨੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮਾਲਕ/ਬੀਮਾਯੁਕਤ 'ਤੇ ਆ ਗਈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਕੱਢੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਤੇ ਚੇਤੰਨ ਸੀ
ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ।

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਨੋਜ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ।[7] ਦੁਬਾਰਾ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ। ਜਾਅਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨੂੰ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਸੀ
ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕਰਵਾ ਲਵੇ। ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਜੋ ਸਹੀ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (2) ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਆਖਰੀ ਫੈਸਲਾ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹੇਮ ਰਾਜ ਐਂਡ ਓਰਜ਼ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਹੈ।[8] ਇਹ ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਜਾਅਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ9 ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਤੋਂ ਸਿੱਟੇ ਕੱਢੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ
ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕੇਸ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਰਥਾਤ, ਧਾਰਾ 14 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੇ ਤੀਹ (30) ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15. ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸਵਰਨ

ਸਿੰਘ।[10] ਕੇਸ ਨੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਜੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੀਹ (30) ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ. ਜੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੀਹ (30) ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਨਾ ਤਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਨੂੰ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ, ਜੋ ਆਪਣੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ.

---

[7] (2015) 111 ਏਐਲਆਰ 275 (ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮੁਰਾਰੀ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ)
[8] : 2012 ਏਸੀਜੇ 1891 (ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.
[9] (ਸੁਪਰਾ)
[10] (ਸੁਪਰਾ)

ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ
ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦਾ ਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਲਾਭਕਾਰੀ ਟੁਕੜਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜੇ ਦੋ ਵਿਆਖਿਆਵਾਂ ਸੰਭਵ ਸਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਜੋ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ
ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਹਿੰਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ
ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਾਦੀ ਭਾਸ਼ਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਕਹਿ ਕੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹੋਏ,
ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਹਮਦਰਦੀ ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ
ਇਹ ਸਿਰਫ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਪੀੜਤ ਲਈ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਪੀੜਤ ਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪੈਰਾ 18 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:
"18. ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਉਸਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਹੀ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਸੈਕਸ਼ਨ - 5
ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜੇ ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਅਤੇ 4 ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਹੈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਵੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕਰਵਾ ਲੈਂਦਾ ਹੈ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਮਾਲਕ ਲਈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਕੋਈ ਬਚਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਭੁੱਲ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਵਿਆਉਣਾ ਪਿਆ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਦੋਂ ਉਹ ਆਪਣੀ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸਮਾਜ ਪ੍ਰਤੀ ਕੁਝ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਬੇਕਸੂਰ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਜਾਨਾਂ ਕੁਰਬਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋਖਮ ਲੈਣਾ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਸਬੂਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਸਨ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕਰਵਾ ਲਵੇ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮੇਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਤਿੰਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।
ਤਿੰਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ
ਹੇਮ ਰਾਜ ੧੧ ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤ।

ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵੱਲ ਮੁੜਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਲਗਭਗ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੈ

11 (ਸੁਪਰਾ)

ਇੱਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਡਰਾਈਵਰ ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ (3) ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਟਰੱਕ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕਰਵਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇ ਅਸਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਕਦੋਂ ਖਤਮ ਹੋ ਵੇਗੀ। ਅਤੇ ਇੱਥੇ ਇਹ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਸੀ ਜੋ ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਸੀ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ

ਇਸ ਤੱਥਾਂ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲੈਣਾ ਤਿੰਨ (3) ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ।

ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਚੀਜ਼ ਜੋ ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਖੁਸ਼ਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਪਰ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਨੇ ਦੁੱਖ ਅਤੇ ਪੀੜਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਾਇਆ ਹੈ ਉਹ ਇੱਕੋ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ, ਭਾਵ, ਪਹਿਲਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਡਰਾਈਵਰ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਨ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੇ ਹਾਂ
ਸੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਉਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਾਂਗ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਗਲਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਵੱਡੇ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਕੋ ਇਕ ਅਪਵਾਦ ਡੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਵਿਚ ਹੈ , ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"3. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ।

(1) ਜੇ ਕਿਸੇ ਕਾਮੇ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਦਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਹੋਵੇਗਾ

ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ
ਇਹ ਅਧਿਆਇ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ-

ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੁੱਲ ਜਾਂ [ਚਾਰ] ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਅਪਾਹਜਤਾ ਦਿਨ;

ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਕਿਸੇ ਵੀ [ਸੱਟ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੌਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ] ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ-

ਉਹ ਕਾਮੇ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਜਾਂ

ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨਾ, ਜਾਂ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਹਟਾਉਣਾ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਰਨਾ
ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗਾਰਡ ਜਾਂ ਹੋਰ ਉਪਕਰਣ ਜੋ ਉਹ ਜਾਣਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਸਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਕਿ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਘੱਟੋ ਘੱਟ, ਕੋਈ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਘਾਟ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਨਤੀਜੇ ਨਹੀਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕਰਨਾ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੀ ਉਠੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ ਲਿਖੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਕਾਰਵਾਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਨਤੀਜੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਵਗ ਰਹੇ ਹਨ।

ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਲਈ ਛੱਡ ਕੇ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਅੰਕਿਤ ਗਿਆਨ ਅਪੀਲਾਂ ਖਾਰਜ।

ਬੇਦਾਅਵਾ: - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ/ਨਿਆਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ/ ਨਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

