[2020] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1189

ਨਿਰਮਲਾ ਕੋਠਾਰੀ

ਬਨਾਮ

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 1999-2000 of 2020)

ਮਾਰਚ 04, 2020

[ਨਵੀਨ ਸਿਨਹਾ ਅਤੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮੁਰਾਰੀ, ਜੇ. ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988- ਸੈਕਸ਼ਨ 149 (2) (ਏ) (ii)-ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਬੀਮਾ ਕਲੇਮ-ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਲੇਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਸਹੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ. 149 (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। – ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਸ਼ੇਖ ਸਰਾਏ, ਦਿੱਲੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੀ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆਃ

ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਦੇ ਸਮੇਂ, ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਹ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ - ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਅਸਲੀ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਹੋਰ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ - ਜੇ ਮਾਲਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (ii) ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗੀ - ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਉੱਤੇ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਦੇ ਆਰਟੀਓਜ਼ ਨਾਲ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਦੀ ਵੱਡੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਉਣਾ ਗੈਰ ਵਾਜਬ ਹੋਵੇਗਾ-ਜੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ/ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਨੋਟਿਸ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਅਯੋਗ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਹੁਣ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗੀ-ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ - ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ - ਡਰਾਈਵਰ ਯੋਗ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾਃ 1.1 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਦੀ ਹੈ. ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (ii) ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੰਬੰਧੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਯੋਗਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤੱਥ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੰਬਰ ਦਾ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੀ03041288753070 ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 7][1192- ਐੱਚ; 1193- ਏ-ਬੀ]

1.2 ਜਦੋਂ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਗਲਤ/ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਹੀਂ ਵਰਤੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ' ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ. [ਪੈਰਾ 9][1194-ਡੀ-ਈ]

ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2004) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 297: [2004] 1 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 180-'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ.

ਪੈਪਸੂ ਆਰਟੀਸੀ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ (2013) 10 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 217: [2013] 9 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 266-ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ.

ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲੇਹਰੂ ਐਂਡ ਓਰਸ। (2003)

3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 338: [2003] 2 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 495-ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2003] 2 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 495 ਪੈਰਾ 8 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2013] 9 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 266 ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਪੈਰਾ 8

[2004] 1 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 180 ਪੈਰਾ 10 ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਾਃ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2020 ਦਾ 1999-2000.

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 06.02.2018 ਤੋਂ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 2015 ਦਾ 2835 ਅਤੇ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 2016 ਦੇ 3053.

ਨਿਰਮਲਾ ਕੋਠਾਰੀ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

ਜਸਮੀਤ ਸਿੰਘ, ਰੁਸ਼ੀਦ ਸਲੂਜਾ, ਸੈਫ ਅਲੀ, ਸਤੇਂਦਰ ਮਨੀ ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਪੇਂਦਰ ਸਿੰਘ ਭਦੋਰਿਆ, ਵਕੀਲ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਮਨ ਬੱਗਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮਨਜੀਤ ਚਾਵਲਾ ਅਤੇ ਕਰੀ ਵੈਂਕਟ ਰੈੱਡੀ, ਵਕੀਲ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ.

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮੁਰਾਰੀ, ਜੇ. 1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ, ਨਿਰਮਲਾ ਕੋਠਾਰੀ ਦਾ ਪਤੀ, ਵਿਨੋਦ ਰੇ ਕੋਠਾਰੀ ਇੱਕ ਹੁੰਡਈ ਏਲਾਂਟਰਾ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸੀ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰ. ਆਰ.ਜੇ. 36 ਸੀ.ਏ. 0111, ਜਿਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ 5,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

3. ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਨੰਬਰ ਨਾਲ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਐਚ.ਆਰ.38 ਕੇ 3216,06.06.2010 ਨੂੰ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਪਤੀ, ਵਿਨੋਦ ਰੇ ਕੋਠਾਰੀ, ਜੋ ਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਧੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਗੱਡੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਧਰਮਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਚੌਹਾਨ ਨੇ ਪੁਲਿਸ ਕੋਲ ਐਫਆਈਆਰ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਰਵੇਖਣ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਪਾਟ ਸਰਵੇਅਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨਿਯਮਤ ਸਰਵੇਅਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਮਿਤੀ 28.03.2011 ਦੁਆਰਾ ਕਲੇਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਨਕਾਰ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਧਰਮੇਂਦਰ ਸਿੰਘ ਚੌਹਾਨ ਕੋਲ ਸਹੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਜੋ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਸ਼ੇਖ ਸਰਾਏ, ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਇਸ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਪੱਤਰ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਕਤ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਰਿਕਾਰਡ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕਮੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਘੋਸ਼ਿਤ ਮੁੱਲ (ਆਈਡੀਵੀ) ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਕਿ 5,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ 9% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਅਤੇ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। 50, 000/- ਮਾਨਸਿਕ ਪੀੜਾ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਅਤੇ 11,000/- ਰੁਪਏ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਜੋਂ। ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਨੇ ਆਪਣੇ ਮਿਤੀ 30.05.2012 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਉਕਤ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ 3,57,500/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਰਵੇਅਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਆਜ @9% p.a. ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਲਾਗਤ 2,500/- ਰੁਪਏ ਹੈ। ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੇ ਉਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ /

ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ, ਪਰ ਉਕਤ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 18.09.2015 ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 2835/2015. 4. ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰ. ਇਸੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨਿਰਮਲਾ ਕੋਠਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵਿਰੁੱਧ 227/2012 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 2,00,000/- ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਵਜੋਂ ਵਿਆਜ @9% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਨਾਲ। 20, 000/- ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਪੀੜ੍ਹਾ ਲਈ ਰੁਪਏ। 11, 000/- ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਲਈ। ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 14.02.2012 ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਵੀ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਧਰਮਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਚੌਹਾਨ ਕੋਲ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। 5. ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰ. 227/2012 ਨੂੰ ਵੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 28.02.2013 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ 2 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 2,00,000/ਨਿੱਜੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ 9% ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਨਾਲ। 2, 500/- ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੇ ਉਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦੁਖੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅਪੀਲ ਨੰ. ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 366/2013. ਉਕਤ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 01.08.2016 ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 3053/2016. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਦੁਖੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਹੈ।

6. ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਦਾਅਵਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਵੇਲੇ, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਆਦਿ। ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਇਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

7. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਨਿਰਮਲਾ ਕੋਠਾਰੀ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (ii) ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੰਬੰਧੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ।

ਜੇਕਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਯੋਗਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤੱਥ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੰਬਰ ਦਾ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੀ03041288753070 ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। 8. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਜੋ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਮਾਲਕ/ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਤੋਂ ਕਿੰਨੀ ਦੇਖਭਾਲ/ਮਿਹਨਤ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ? ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦਾ ਉੱਤਰ ਦੇਣ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇਵਾਂਗੇ ਜਦੋਂ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਗਲਤ/ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਵੇ। ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲੇਹਰੂ ਅਤੇ ਓਰਸ. 1 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਪੈਪਸੂ ਆਰਟੀਸੀ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਬਾਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।2 ਅਸੀਂ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਸੰਬੰਧਤ ਪੈਰਾ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ: (ਪੈਪਸੂ ਕੇਸ, ਐੱਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਪੰਨਾ 223-24, ਪੈਰਾ 10)

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲੈਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਅਜਿਹਾ ਬਚਾਅ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਕੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਹੈ, ਇਹ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਸੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਅਤੇ ਯੋਗ ਹੈ। ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ

ਡਰਾਈਵਰ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਥਿਤੀ ਵੱਖਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਧਿਆਨ ਇਸ ਦੋਸ਼ ਵੱਲ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਮਾਲਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਉਚਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜੇ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

9. ਹਾਲਾਂਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਵੈਧ/ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਹੀਂ ਵਰਤੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ।

10. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਿ ਪੈਪਸੂ ਮਾਮਲੇ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਵਿੱਚ ਸੈਟਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਗਲਤ ਹੈ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ 3 (ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. ਪੀ ਪੀ 341, ਪੈਰਾ 110) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ, "110. (iii)... ਸਿਰਫ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ, ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਗਲਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸੰਬੰਧੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

11. ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਦੇ ਸਮੇਂ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਹ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਉੱਤੇ

ਇਸ ਦਾ ਚਿਹਰਾ ਸੱਚਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਹੋਰ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਜੇ ਮਾਲਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (ii) ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਦੇ ਆਰ. ਟੀ. ਓਜ਼ ਨਾਲ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਇੰਨੀ ਵੱਡੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਉਣਾ ਤਰਕਹੀਣ ਹੋਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ/ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਮਿਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਗਲਤ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਹੁਣ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗੀ।

12. ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਧਰਮਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਸ਼ੇਖ ਸਰਾਏ, ਦਿੱਲੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੀ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਯੋਗ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਉੱਤੇ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲਾ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹਨ। ਜਵਾਬਦੇਹ/ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਦੇਵਿਕਾ ਗੁਜਰਾਲ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

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 Shifa Kler