[2020] 5 ਐੱਸ ਸੀ ਆਰ

ਚੰਦਰਕਾਂਤਾ ਤਿਵਾਰੀ

ਬਨਾਮ

ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ.

(2020 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2527)

08 ਜੂਨ, 2020

[ਆਰ. ਐੱਫ. ਨਰੀਮਨ, ਨਵੀਨ ਸਿਨਹਾ ਅਤੇ ਬੀ.ਆਰ. ਗਵਈ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988ਧਾਰਾ.163ਏ-ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦਾ ਪੁੱਤਰ, ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਿੱਛੇ ਵਾਲਾ ਸਵਾਰ, ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਐਮ ਏ ਸੀ ਟੀ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ 6% ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ 1.99/- ਰੁਪਏ ਲੱਖ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ - ਆਯੋਜਿਤਃ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਜਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਹੋਵੇ। – ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਲਤ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 163ਏ ਤਹਿਤ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੀੜਤ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ। – ਐਮ ਏ ਸੀ ਟੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਇਸ ਸੁਧਾਰ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੁਣਕ 8 ਹੋਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਹੁਣ 17 ਹੈ - ਵਿਆਜ ਵੀ ਉਹੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ – ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗੀ।

ਅਪੀਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਿਆਂ,

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾਃ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਜਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ). ਇਹ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਹੋਵੇ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 163ਏ ਤਹਿਤ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੀੜਤ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ। [ਪੈਰਾ 12,13][872- ਐੱਫ ਐੱਚ; 873-ਏ]

ਚੰਦਰਕਾਂਤਾ ਤਿਵਾਰੀ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ.

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਾਃ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2020 ਦੇ 2527.
ਨੈਨੀਤਾਲ ਵਿਖੇ ਉੱਤਰਾਖੰਡ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 28.12.2016 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਆਰਡਰ ਨੰ. 2010 ਵਿੱਚ 10.
ਐੱਨ. ਕੇ. ਸਾਹੂ, ਨਰੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਵਕੀਲ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।
ਅੰਸ਼ੁਮ ਜੈਨ, ਰਾਮੇਸ਼ਵਰ ਪ੍ਰਸਾਦ ਗੋਇਲ, ਵਕੀਲ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ

ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.
1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।
2. 18.03.2004 ਨੂੰ ਇੱਕ ਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦਾ ਪੁੱਤਰ, ਜੋ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਿੱਛੇ ਬੈਠਾ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਦੀ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਦੇਹਰਾਦੂਨ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐੱਮਏਸੀਟੀ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 2, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕੌਣ ਸੀ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕੌਣ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਪੀੜਤ ਦੀ ਉਮਰ 28 ਸਾਲ ਸੀ। ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਿਆਂ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ.3,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤਿਹਾਈ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਗੁਣਕ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਅਧਾਰ' ਤੇ 8 ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ, ਐਮਏਸੀਟੀ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੁੱਲ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ। ਇਸ 'ਤੇ 1.99 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ 6 ਫੀਸਦੀ ਵਿਆਜ ਮਿਲੇਗਾ।
3. ਉੱਤਰਾਖੰਡ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਮਿਤੀ 28.12.2016 ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਪਿੱਛੇ ਵਾਲਾ ਸਵਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਖੁਦ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ; ਕਿਉਂਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ; ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਵੀਰੇਂਦਰ ਬਿਜਲਵਾਨ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 2, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬੁਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਇਕਲੌਤਾ ਬਚਿਆ ਹੋਇਆ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਗਵਾਹ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਘਾਤਕ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 163 ਏ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਐੱਮਏਸੀਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

4. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਐੱਨ. ਕੇ. ਸਾਹੂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 163ਏ ਤਹਿਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ' ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ 'ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ 8 ਦਾ ਗੁਣਕ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਅਧਾਰ' ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਪੀੜਤ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਪੀੜਤ ਸਿਰਫ 28 ਸਾਲ ਦਾ ਸੀ, ਗੁਣਕ 17 ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਉੱਤੇ ਬੋਝ ਪਾਉਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਐੱਮਏਸੀਟੀ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਉਲਟ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧਾਰ ਉੱਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ। 2 ਅਤੇ 3, ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਪਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਸੀ।
5. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਅੰਸ਼ੁਮ ਜੈਨ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 163 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਦੇਣਦਾਰੀ.1/- ਰੁਪਏ ਲੱਖ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੰਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਭਾਵੇਂ ਅਸੀਂ ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ, ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ' ਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜੋ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਹ ਹੈ.1 ਲੱਖ. ਰੁਪਏ

6. ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਲਾਹ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਸਿਰਫ ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ:

"13. ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 1 ਐਸ. ਚੰਦਰ ਕਾਂਤਾ ਤਿਵਾੜੀ ਤੋਂ ਓ.ਪੀ.ਵੱਲੋਂ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਨੰ. 2. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਓ.ਪੀ.ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉਸ ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਨੰ. 1 ਓ.ਪੀ. ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਜੋ ਵੀ ਕਰਾਸ-ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਨੰ. 2, ਇਹ ਦੁਬਾਰਾ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਪਿੱਛੇ ਸਵਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਓ.ਪੀ. ਨੰ. 1 ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ।

14. ਇੱਥੇ ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਨਾ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਜਾਂ ਨੰਬਰ ਦੇ ਮੁੱਦੇ' ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। 2 ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਦਲੀਲਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਉੱਤੇ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਹ ਇੱਥੇ ਦੱਸਣ ਲਈ ਵੀ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ ਕਿ ਓ.ਪੀ.. ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ. ਨੰ. 1, ਉਹ ਖੁਦ

ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ, ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਸਥਾਨ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ' ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਕਿਵੇਂ ਵਾਪਰਿਆ ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਓ.ਪੀ. ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨੰ. 1 ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਲਈ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ.1 ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਅਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ.

15. ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਯੂ/ਐੱਸ ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਐਮ.ਵੀ. ਦੇ 163 ਏ. ਐਕਟ, ਇਸ ਲਈ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਓ.ਪੀ. ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਧੱਫੜ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਐਕਟ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮੰਨਿਆ ਰਹੇ ਹਨ. ਨੰ. 1 ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਜਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੌਤ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਗਲਤ ਕੰਮ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ' ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।
7. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੁੱਦੇ 3 ਅਤੇ 4 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨਃ "3. ਕੀ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ?

4. ਕੀ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਓ. ਪੀ. ਨੰ. 1 ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ?

8. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਫਿਰ ਪੈਰਾ 17 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ।
9. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਉਮਰ 28 ਸਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਆਮਦਨ ਨੂੰ.36,000/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਘਟਾ ਕੇ ਇੱਕ ਤਿਹਾਈ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ.24,000/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਹੋ ਗਈ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਉਮਰ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਗੁਣਕ ਨੂੰ 8 ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ,.1,92,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਵਜੋਂ.2000/- ਰੁਪਏ, ਕਨਸੋਰਟੀਅਮ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਵਜੋਂ.5000/- ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਕੁੱਲ.1,99,000/- ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਰਕਮ 'ਤੇ 6 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸਾਲਾਨਾ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਸਧਾਰਨ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਅਸਲ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ.

10. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਰਾਹੀਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਇਕ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਧਾਰਾ 163 ਏ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਬਰਖਾਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲੈ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

11. ਸੈਕਸ਼ਨ 163 ਏ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ
163 ਏ. ਢਾਂਚਾਗਤ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਬਾਰੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਬੰਧ।

(1) ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੇ ਸਾਧਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਥਾਈ ਅਪਾਹਜਤਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਦੂਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਜਾਂ ਪੀੜਤ ਨੂੰ, ਜੋ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।
ਵਿਆਖਿਆ. -ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, "ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ" ਦਾ ਉਹੀ ਅਰਥ ਅਤੇ ਹੱਦ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1923 ਵਿੱਚ ਹੈ। (8 of 1923).
(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਜਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਥਾਈ ਅਪਾਹਜਤਾ ਜਿਸ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਗਲਤ ਕੰਮ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ ਸੀ।

(3) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਰਹਿਣ-ਸਹਿਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਦੂਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

12. ਇਸ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਸਾਹੂ ਇਹ ਕਹਿਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਹਨ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਜਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ।
(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ)

13. ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ।

ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਧਾਰਾ 163 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਪੀੜਤ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ।

14. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਥੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਪਹਿਲੂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਫਿਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਰਾਹਤ ਦੇਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਵੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਗਲਤ ਹੈ।

15. ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇਣਦਾਰੀ.1/- ਰੁਪਏਲੱਖ ਹੋਣ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਲਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਸੀਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਸ ਪੜ੍ਹਾਅ' ਤੇ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਿੰਦੂ ਚੁੱਕਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ.

16. ਅਸੀਂ ਐੱਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੁੰਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਖੜ੍ਹਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਤੱਥ ਲਈ ਕਿ ਗੁਣਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਸਾਹੂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ। ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਹੁਣ ਐੱਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਰਕਮ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੁਧਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਗੁਣਕ 8 ਹੋਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਹੁਣ 17 ਹੈ। ਵਿਆਜ ਦਾ ਅੰਕੜਾ ਵੀ ਉਹੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਫੈਸਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅੱਜ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ।

ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ ਦੀ ਅਪੀਲ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੋ 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