[2021] 14 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 104

ਇਫਕੋ ਟੋਕੀਓ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

ਬਨਾਮ

ਪੀਅਰਲ ਬੇਵਰੇਜਸ ਲਿਮਟਿਡ

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 1526/2021)

12 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2021

[ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਇੰਦਰਾ ਬੈਨਰਜੀ ਅਤੇ ਕੇ. ਐੱਮ. ਜੋਸੇਫ, ਜੇ. ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਧਾਰਾ 185 - ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ - ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ - ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ - ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ - ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 - ਧਾਰਾ 185 - ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰ (ਪੋਰਸ਼) ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨੀ ਗਈ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ - ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ - ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ - ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ: ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਜੋ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ - ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ, ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਤੇ ਅਲਕੋਹਲ-ਖੂਨ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਇਸਦੇ ਉਦੇਸ਼ਕ ਮਾਪਦੰਡ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕੋ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ - ਜੇ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ - ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵਿਗਿਆਨਕ ਸਮੱਗਰੀ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਹੇਠ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ

ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਧਾਰਾ 185 – ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ - ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਸੀ, ਐਫਆਈਆਰ ਅਤੇ ਐਮਐਲਸੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ - ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਵਿਚਾਰ ਹੈ - ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਪੀਨਲ ਕੋਡ, 1860 – ਧਾਰਾ 279, 427 - ਬੀਮਾ।

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ - ਬੀਮਾ - ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ - 'ਆਪਣਾ ਨੁਕਸਾਨ' - ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ - ਵਿਰੋਧੀ ਮਾਡਲ - ਰੱਖੇ ਗਏ: ਮਾਡਲਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੂੰ ਅਮਰੀਕੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਲੋੜ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਹੋਵੇ - ਇਸ ਮਾਡਲ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਸ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਦੂਜੇ ਮਾਡਲ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ।

ਬੀਮਾ - ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ - ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ - ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ - ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ - "ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ" - ਰੱਖੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ - ਰੱਖੀ ਗਈ: ਕਿਸੇ ਵੀ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ - ਅਦਾਲਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਖ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੀ ਕਿ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਸਿਰਫ ਮੌਜੂਦਗੀ, ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ - ਇਸ ਨੂੰ ਕੁਝ ਹੋਰ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਧਾਰਾ 185 - ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਇਕਾਗਰਤਾ (ਬੀ.ਏ.ਸੀ.) - ਇਜਾਜ਼ਤ ਯੋਗ ਪੱਧਰ; ਵੇਰੀਏਬਲਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ.

ਸਬੂਤ ਐਕਟ, 1872 - ਧਾਰਾ 106 - ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਤੱਥ - ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ - ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ - ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨੀ ਗਈ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਬੀਮਾ ਯੁਕਤ ਅਨੁਸਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਕੋਈ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ - ਅਗਲੇ ਹੀ ਵਾਕ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਾਹਰ

ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ - ਹੋਲਡ: ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ - ਉਸਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ - ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਚਲਾਈ ਗਈ ਸੀ - ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਕਿੱਥੇ ਪੀਤਾ ਸੀ, ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਤੱਥ ਹੋਣਗੇ ਜਿਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ "ਬੇਹੱਦ ਮੁਸ਼ਕਲ" ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਨੇ ਖਾਣਾ ਖਾਧਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਗੁਣਵੱਤਾ (ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ) ਕੀ ਸੀ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਾਲਾਤ ਕਿ ਕੀ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਸੀ - ਭਾਵੇਂ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾ 185 – ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾ 3ਏ, 4, 5, 6 ਬੀ - ਵਿਚਕਾਰ ਤੁਲਨਾ - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ.

ਸਿਧਾਂਤ/ਸਿਧਾਂਤ - ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ - ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ - ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਰੈਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ - ਕਿਹਾ: ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕਿਟੂਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਟੋਰਟ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਤੱਥ ਵਧੇਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਦੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ - ਰੈਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਸਪਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ, ਕੀ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ - ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਉਹ ਹੋਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ.

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾ 185 – ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 – ਧਾਰਾ 117 – ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ।

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 – ਪੜਤਾਲ – ਦਾ ਦਾਇਰਾ - ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਕਾਰਵਾਈ ਹੈ, ਜਾਂਚ ਦਾ ਦਾਇਰਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ

ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ - ਇੱਕ ਖਪਤਕਾਰ, ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸਿਰਫ ਸੇਵਾ ਦੀ ਸਾਬਤ ਕਮੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗੀ - ਜੇ ਘਾਟ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਖਪਤਕਾਰ ਨੂੰ ਅਸਫਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾ 185, 203, 204 – ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 – ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਧਾਰਾ 185 ਦੀ ਲੋੜ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ - ਜੇ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰੇਗਾ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇ ਸਰਕਾਰੀ ਵਕੀਲ ਨੇ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੋਈ ਸਮਰੱਥ ਫੋਰਮ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ.

ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1988 - ਧਾਰਾ 3 ਏ, 4, 5, 6 ਬੀ - ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਟੈਸਟ - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 - ਧਾਰਾ 185.

ਬੀਮਾ - ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ - ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ - ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ - ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ: ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਤੀਬਰ ਨਸ਼ਾ ਸੀ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਚਿਰਕਾਲੀਨ ਸ਼ਰਾਬੀ ਸੀ - ਲੋੜ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ - ਸ਼ਰਾਬ ਬਾਰੇ ਵਿਗਿਆਨਕ ਪਹਿਲੂਆਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 - ਧਾਰਾ 185, 203, 204.

ਸ਼ਬਦ ਅਤੇ ਵਾਕਾਂਸ਼ - "ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ"- ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ - ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ / ਸਕਾਟਿਸ਼ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ.

ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

1. <u>ਸਕਾਟਲੈਂਡ ਦਾ ਇੱਕ ਕੇਸ</u>

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪੀਤੀ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਸਹੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪੀਤੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਵੀ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਸਹੀ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ. ਜਦੋਂ ਕਿ ਹਵਾਲੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਸਬੂਤ ਸਨ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਿਵੇਂ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਜੱਜ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਨੇ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਲੇਜਰ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮੱਗਰੀ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਪੀਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਵਧੇਰੇ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਇਨਫਿਊਜ਼ਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਇਕਾਗਰਤਾ (ਬੀਏਸੀ) ਦਾ ਪੱਧਰ ਵਧਦਾ ਹੈ. ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਪੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਪੇਟ ਤੋਂ ਛੋਟੀ ਅੰਤੜੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ 80% ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੀ ਖੋਜ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ. ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਵੀ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਸਹਿਣਸ਼ੀਲ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦਾ ਆਦੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਿਮਾਗ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਨੂੰ ਫੜਨ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਨਵਾਂ ਜਾਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣਗੇ. [ਪੈਰਾ 27, 30] [150-D-F; 151-B-E]

ਕੈਨੇਡੀ ਬਨਾਮ ਸਮਿਥ 1975 ਐਸਸੀ 266; (1975) 6 ਡਬਲਯੂ.ਐਲ.ਯੂ.ਕੇ. 97 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

2. <u>ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ</u>

ਇਸ ਲਈ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ / ਸਕਾਟਿਸ਼ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰੇਗਾ:

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣਾ ਬੀਮੇ ਦੀਆਂ ਸਹੀ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਦਾਲਤ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀਆਂ ਅਣਸੋਧੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 149 (2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਬਾਰੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੌਜੂਦਾ ਅਵਤਾਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 150 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਅਦਾਲਤ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਇੱਕ ਕੇਸ ਅਤੇ ਉਸ ਧਾਰਾ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੀ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕੱਢਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਦੋ ਰੂਪ ਹਨ। ਮਾਡਲਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੂੰ ਅਮਰੀਕੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਲੋੜ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਹੋਵੇ। ਉਕਤ ਮਾਡਲ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਉਕਤ ਮਾਡਲ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਾਂ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਦੂਜਾ ਮਾਡਲ ਜੋ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਮਾਡਲਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਮਝਣਯੋਗ ਹੈ. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਖ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨ ਸਕਦੀ ਕਿ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ, ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ. ਇਸ ਲਈ ਕੁਝ ਹੋਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ. ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਘਰ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ, ਜੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਬਣੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ ਦੀ ਸ਼ਰਾਰਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਏਗੀ ਪਰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ. [ਪੈਰਾ 35, 36] [154-E-H; 155-A-E]

*ਵੈੱਬ ਬਨਾਮ ਇੰਪੀਰੀਅਲ ਲਾਈਫ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ [*ਇੰਕ. 216 ਐਨ.ਸੀ. 10 (1939)); *ਹੈਲਟਸਲੇ ਬਨਾਮ ਜੀਵਨ ਅਤੇ ਹਾਦਸਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ* [299 ਕੀ. 396 (1945)]; *ਸਟੈਂਡਰਡ ਲਾਈਫ ਐਂਡ ਏਸੀਸੀ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਜੋਨਸ 94* ਅਲਾ 434 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ.

3. <u>ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185</u>

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਧਾਰਾ 117 ਨੂੰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਅੰਤਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ ੧੮੫ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਐਕਟ 27/1977 ਦੁਆਰਾ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ੧੧੭ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਦੇ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਖਤ ਪਾਬੰਦੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ। ਦਰਅਸਲ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਧਾਰਾ 185 ਨੂੰ ਐਕਟ 54/1994 ਦੁਆਰਾ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਧਾਰਾ 185 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 117 ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1977 ਵਿੱਚ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ *ਬਚੂਭਾਈ ਹਸਨਲੀ ਕਰਿਆਨੀ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਦੇ* ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 117 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਿਰਫ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, 1977 ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਧਾਰਾ 117 ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਬਣਾਇਆ, ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਸੀ, ਚਾਹੇ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਸੀ। ਇਹ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਛੋਟੀ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਪਰਾਧ ਉਦੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਤਰਾ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਕਿੰਗਡਮ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਜਲਦੀ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 41-43] [159-D-E, G-H; 160-D-H]

ਬਾਚੂਭਾਈ ਹਸਨਲੀ ਕਰਿਆਨੀ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ (1971) 3 ਐਸਸੀਸੀ 930 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ.

4.1 ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਲਈ, ਤੱਥਾਂ ਵੱਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਇਕ ਹੋਰ ਉਦਾਹਰਣ ਇਕ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਏਗੀ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਪੀਂਦਾ ਹੈ, ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਦਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਾਲ ਭੋਜਨ ਲਿਆ ਹੈ, ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਜੇ ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਖੂਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਾਲਾਤ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਆਇਆ ਸੀ. ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੇ ਇਹ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਗਿਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਜੇਕਰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਸਬੂਤ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਗਤੀ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ, ਅੱਖਾਂ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਣ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ, ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਇੱਕ ਖੋਜ ਹੋਵੇਗੀ। [ਪੈਰਾ 50, 51] [166-C-D; 167-A-C]

ਮੇਅਰ (ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰਿਕਸ) ਬਨਾਮ ਰੇਲਵੇ ਯਾਤਰੀ ਭਰੋਸਾ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ 1877 37 ਐਲ.ਟੀ. 356 ਡੀ.ਸੀ.

ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

4.2 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 185 ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਸਿਰਲੇਖ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਐਲਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਰਾਬੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸ਼ਰਾਬੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਇਹ ਅਪਰਾਧ ਇੱਕ ਉਦੇਸ਼ਪੂਰਨ ਮਿਆਰ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਪ੍ਰਤੀ

100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਧਾਰਾ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਕ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਥੇ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ ੨੦੩ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਾਹ ਦੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਨਮੂਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕੋਲ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 203 (2) ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਵਰਦੀ ਧਾਰੀ ਇੱਕ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਹ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਸੀ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਸਾਹ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 203 (6) ਐਲਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 203 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 203 ਬਿਨਾਂ ਵਾਰੰਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੇ ਟੈਸਟ ਸਾਹ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ ੨੦੪ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪੈਰਵਾਈ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਧਾਰਾ ੨੦੩ ਤਹਿਤ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 203 ਤਹਿਤ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਲਈ ਉਸ ਦੇ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 185 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਪਤਾ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ

ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਤੱਤਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੁਆਰਾ ਟੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. 01.09.2019 ਤੋਂ, ਧਾਰਾ 185 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦ ਜੋੜੇ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ "ਜਾਂ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ"। [ਪੈਰਾ 52, 53] [167-C-H; 168-A-E]

4.3 ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬੀਮੇ ਦਾ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨਾਲ ਵੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਧਾਰਾ (ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕੋਲ ਕਥਿਤ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਜੋ 'ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ' ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਬਣਾਵੇ ਕਿ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸਫਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਬਣਾ ਦੇਵੇਗੀ। ਇਹ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ. ਧਾਰਾ ੧੮੫ ਦੀ ਲੋੜ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਸੀ) ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰੇਗਾ, ਕੀ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਵੀ ਸੱਚ ਹੈ? ਜੇ ਸਰਕਾਰੀ ਵਕੀਲ ਨੇ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਫੋਰਮ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸ਼ਰਾਬ-ਖੂਨ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਕ ਮਾਪਦੰਡ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਜੇ ਸਾਹ

ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਕੋਈ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਹਨ। ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਿ ਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਧਾਰਾ 185 ਬੀਏਐਲ (ਬਲੱਡ ਐਨਾਲਾਈਜ਼ਰ ਟੈਸਟ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਸਹੀ ਪਹੁੰਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਸੋਚਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਨਾਲ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਤਾਂ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਡਰਾਈਵਰ ਭੱਜ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤ ਉਪਲਬਧ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਫਿਰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 56-58] [170-D-H; 171-A-D]

5. <u>ਸ਼ਰਾਬ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਵਿਗਿਆਨਕ ਪਹਿਲੂ</u>

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਤੀਬਰ ਨਸ਼ਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਚਿਰਕਾਲੀਨ ਸ਼ਰਾਬੀ ਸੀ। ਲੋੜ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ, ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਇਕਾਗਰਤਾ ਜਾਂ BAC, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਵਿੱਚ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਯੋਗ BAC ਪੱਧਰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ 0.03 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨਾ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਹੈ। BAC ਕਈ ਵੇਰੀਏਬਲਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਹ

ਲਿੰਗ ਅਤੇ ਸਰੀਰ ਦੇ ਭਾਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਮਰਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਔਰਤ ਨਾਲੋਂ ਪਾਣੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਧੇਰੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਸੇ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ BAC ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ. BAC ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਪੀਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜਿਗਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਘੰਟੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਡਰਿੰਕ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਇੱਕ ਮਿਆਰੀ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਨੂੰ ਮੈਟਾਬੋਲਾਈਜ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਬਾਰੰਬਾਰਤਾ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਡਰਿੰਕ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, BAC ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜੀਨ ਵੀ ਆਪਣੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦੇ ਹਨ। [ਪੈਰਾ 60, 61][173-H; 174-A-B, e-G]

ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ, 26 ਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

6.1 <u>ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਬੋਝ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਵਾਲ</u>

ਰਿਪੋਰਟ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ੨੨.੧੨.੨੦੦੭ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਸਵੇਰੇ 5.05 ਵਜੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜੋ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਨੇ ਜਾਂਚ ਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 5:05 ਵਜੇ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਹ ਇੱਕ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਨਾਲ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਸੜਦੇ ਹੋਏ ਦੇਖਿਆ। ਇਕੋ ਇਕ ਹਿੱਸਾ ਜੋ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਉਸ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਕਿ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਸਵੇਰੇ 05:00 ਵਜੇ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟੈਸਟ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅਚਾਨਕ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਾਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇਣੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 22.12.2007 ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂਚਕਰਤਾ 22.12.2007 ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਹੀ ਸਮੇਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਰਾਹੀਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਤਾਜ਼ਾ ਸੱਟ ਨਾ ਲੱਗੀ ਹੁੰਦੀ ਤਾਂ ਉਹ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੂਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਜਾਂ ਸਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀ ਹੋਇਆ, ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਇੱਕ ਰਹੱਸ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਚਨਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਤਰਜੀਹ ਆਦਮੀਆਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਣਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਉਣ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਪੈਰਵੀ ਨਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਪੈਰਵੀ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ 'ਤੇ ਬੇਚੈਨੀ ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਸਕਦੀ। ਸਬੂਤ ਦੇ ਬੋਝ ਬਾਰੇ ਦੁਬਾਰਾ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਆਉਂਦਿਆਂ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਇਸ 'ਤੇ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 74-76] [184-ਏ-ਡੀ, ਈ-ਐਚ; 185-ਏ-ਸੀ]

6.2 ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 106 ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਬੋਝ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਇਹ ਧਾਰਾ ਉਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਖੇਪ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਤੱਥ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ 77-79][185-ਬੀ, ਸੀ-ਜੀ]

ਸ਼ੰਭੂ ਨਾਥ ਮਹਿਰਾ ਬਨਾਮ ਅਜਮੇਰ ਰਾਜ ਏਆਈਆਰ 1956 ਐਸਸੀ 404: [1956] ਐਸਸੀਆਰ 199 - ਭਰੋਸੇਯੋਗ।

6.3 ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਕੋਈ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਹੀ ਵਾਕ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ

ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ. ਜਦੋਂ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਾ ਮਿਲਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਵੀ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਚਲਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿੰਨੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਕਿੱਥੇ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਤੱਥ ਹੋਣਗੇ ਜਿਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਵੀ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ, ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਕਦੋਂ ਪੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ "ਬੇਹੱਦ ਮੁਸ਼ਕਲ" ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਨੇ ਖਾਣਾ ਖਾਧਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ (ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ) ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਗੁਣਵੱਤਾ ਕੀ ਸੀ ਜੋ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਾਲਾਤ ਹੁੰਦੇ ਕਿ ਕੀ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਆਪਣੇ ਪੂਰੇ ਹੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਡਰਾਈਵਰ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਕਾਰਵਾਈ ਸੰਖੇਪ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਦੇ ਢੰਗ ਰਾਹੀਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਰਾਸ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਉਲਟ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਉਲਟ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਕਿਉਂਕਿ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 106 ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਸਿਰਫ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਕਿੱਥੇ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਮਾਤਰਾ, ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਇਸ ਦਾ ਸੇਵਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੀ ਇਹ ਭੋਜਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ

ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ. ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਐਫਆਈਆਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਗਸ਼ਤ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਪੁਲਿਸ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਬਿਆਨ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਸਾਥੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ। ਹਸਪਤਾਲ ਵਿਚ, ਮੈਡੀਕਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਸਾਹ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸਹੀ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਜਾਂ ਖੂਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਰਾਹੀਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨਵੀਂ ਸੱਟ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਤੋਂ ਛੁੱਟੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਸਾਹ ਜਾਂ ਖੂਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਾ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਿਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਬਾਰੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤੱਥਾਂ ਬਾਰੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਸਬੰਧਤ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਹਲਫਨਾਮੇ, ਸਬੂਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮੱਗਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 81-83] [186-F-H; 187-A-D; 188-D-H; 189-A]

ਕਿਸ਼ਨ ਰਾਓ ਬਨਾਮ ਨਿਖਿਲ ਸੁਪਰ ਸਪੈਸ਼ਲਿਟੀ ਹਸਪਤਾਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (2010) 5 ਐਸਸੀਸੀ 513: [2010] 5 ਐਸਸੀਆਰ 1; *ਮੁਰਲੀਧਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ* ਏਆਈਆਰ 2005 ਐਸਸੀ 2345

[2005] 1 ਪੂਰਕ ਐਸਸੀਆਰ 175; *ਡਾਕਟਰ ਜੇ.ਜੇ. ਮਰਚੈਂਟ (ਡਾਕਟਰ) ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਨਾਥ ਚਤੁਰਵੇਦੀ* (2002) 6 ਐਸਸੀਸੀ 635: [2002] 1 ਪੂਰਕ ਐਸਸੀਆਰ 469 - ਨਿਰਭਰ

7. <u>ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕਿਤਰ</u>

ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਟੋਰਟ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਤੱਥ ਵਧੇਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਦੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਸਪਸ਼ਟ

ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ, ਜੋ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ. ਇਹ ਵੱਖਰੀ ਗੱਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਪਰ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਉਹ ਹੋਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 84, 85] [189-B; 190-B-C]

*ਸਈਅਦ ਅਕਬਰ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ (*1980) 1 ਐਸਸੀਸੀ 30: [1980] 1 ਐਸਸੀਆਰ 95 - ਨਿਰਭਰ।

8. <u>ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀਆਂ</u>

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ 'ਚ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟਾਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਦੇ 24ਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਲੇਖਕ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ 0.2٪ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 200 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਹੈ। ਇਹ ਖੋਜ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਮੂਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਸ ਕੋਲ ੨੦੦ ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ੧੦੦ ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਹੈ, ਇੱਕ ਗਲਤ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ। ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਪੱਧਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਕੋਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ 0.2٪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਸਾਰਣੀ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਜੋ ਡਾਕਟਰਾਂ ਲਈ ਮੈਨੂਅਲ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਿਰਭਰ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰਾ 7 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇਹ ਅਧਿਐਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਖੂਨ ਵਿਚ 0.15 ਫੀਸਦੀ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਕੋਲ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿਚ 150 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮੋਦੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸੀਮਾ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸਮੇਂ, ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਦਾ 0.15٪ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਸੀ. ਜੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ 0.15٪ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦਾ ਖੰਡਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ, 0.05٪ ਦੀ ਘੱਟ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇ ਇਕਾਗਰਤਾ ਇਸ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ

ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਐਨਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਕ ਪਾਸੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਘਟਾ ਕੇ 0.10٪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ 0.08٪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ 0.03 ਹੈ ਜੋ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਚੀਨ ਅਤੇ ਸਵੀਡਨ ਵਿਚ, ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਜੇ ਵੀ ਘੱਟ ਹੈ. ਇਹ 0.02٪ ਹੈ। ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰਾ 6 ਵਿੱਚ ਲਿਓਨ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੈਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਮਰੀਕਨ ਮੈਡੀਕਲ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਅਤੇ ਅਮਰੀਕਾ ਦੀ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸੇਫਟੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਨੀਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 0.10٪ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀ 0.05٪ ਤੋਂ 0.10٪ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹਨ। ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ 0.15٪ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ। 0.05٪ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦਾ ਹੋਰ ਹਵਾਲਾ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਪਾਤਰ ਅਲਕੋਹਲ ਵਾਲੇ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਫਿਰ ਤੋਂ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਸਮੂਹ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਧਾਰਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸੀਮਾ ਦੇ ਨਾਲ, ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਇਹ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਜਾਂ ਬੀਏਸੀ ਪੱਧਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਜੇ ਵਾਹਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮੂਹ ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਲਿਓਨ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰੀਖਣ ਕਿ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਪੱਧਰ 0.10٪ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਣ ਨਾਲ ਨਸ਼ੇ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਨਹੀਂ ਵਧਦੀ, ਇਹ ਵੀ ਉਸ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਵੀ ਘਟਾ ਕੇ 0.08٪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਉਮਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ੀਰੋ-ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਪੱਧਰ ਜਾਂ 0.02٪ ਅਲਕੋਹਲ ਹੈ. ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਡਰੱਗ ਡਿਪੈਂਡੈਂਸ ਟ੍ਰੀਟਮੈਂਟ ਸੈਂਟਰ, ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਇੰਸਜ਼, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਡਾਕਟਰਾਂ ਲਈ ਮੈਨੂਅਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਗਲਤੀ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਇਹ '80 ਤੋਂ ਉੱਪਰ' ਦੇ BAC

ਪੱਧਰ ਲਈ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਅਸਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ◌ਾ◌ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ - "ਸ਼ੋਰ, ਮੂਡੀ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਫੈਸਲਾ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ" ਤੀਜੇ ਵਰਗੀਕਰਨ 100 ਤੋਂ 200 BAC ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ, ਜਿਸ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇਹ ਹਨ - "ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਐਨਸੇਫਲੋਗ੍ਰਾਫਿਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਧੁੰਦਲੀ ਨਜ਼ਰ, ਅਸਥਿਰ ਚਾਲ, ਕੁੱਲ ਮੋਟਰ ਤਾਲਮੇਲ, ਅਸਥਿਰ ਬੋਲੀ, ਹਮਲਾਵਰ, ਝਗੜਾ, ਉੱਚੀ ਆਵਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਗੱਲ ਕਰਨਾ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ 80 ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ BAC ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ - "ਖੁਸ਼ੀ, ਆਰਾਮ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹ ਕੇ ਗੱਲ ਕਰਨਾ, ਹੱਥਾਂ ਅਤੇ ਲੱਤਾਂ ਦੀ ਬੇਤੁਕੀ ਹਰਕਤ, ਘੱਟ ਚੌਕਸੀ ਪਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੁਚੇਤ ਮੰਨਦਾ ਹੈ." ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਇੰਸਜ਼ ਦੀ ਰਾਏ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਵਿਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਓਨ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਵਿਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਾਏ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਉਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਢੁਕਵਾਂ ਪਾਇਆ। ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਇਹ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਵਿੱਚ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਹੁਣ ਇਸ ਨੂੰ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਵਿੱਚ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ 0.08٪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜ ਨੂੰ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਲਤੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 86-88] [190-C-H; 191-A-H; 192-A-C]

9.1 <u>ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ.</u>

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਖੁਦ ਐਫਆਈਆਰ ਅਤੇ ਮੈਡੀਕੋ ਲੀਗਲ ਕੇਸ (ਐਮਐਲਸੀ) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਐਫਆਈਆਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਐਫਆਈਆਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਖਪਤਕਾਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਐਫਆਈਆਰ 'ਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਖੁਦ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਅਤੇ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279/427 ਤਹਿਤ ਐਫਆਈਆਰ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਸੀ ਪਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਕੋਈ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਸਾਲ 2009 ਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਮਿਤੀ 04.03.2009 ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਕੇਸ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਝੂਠਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ ਘਟਨਾਕ੍ਰਮ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਐਮਐਲਸੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਐਮਐਲਸੀ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆਉਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 92,93] [193-D-H]

9.2 ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਕੋਈ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਹੀ ਵਾਕ, ਵਿਕਲਪਕ ਕੇਸ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਕੇਸ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਕੰਪਨੀ ਸਕੱਤਰ ਪੀਡਬਲਯੂ 1 ਨੇ ਆਪਣੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਮਝ ਇਹ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਕ੍ਰੋਧ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੀ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ

ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਉਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਗਵਾਹੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੀ ਪੂਰੀ ਹੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਉਕਤ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਹਲਫਨਾਮੇ ਰਾਹੀਂ ਗਵਾਹੀ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਜੋ ਕਿ 2010 ਵਿਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਦੁਹਰਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਫਆਈਆਰ ਨੰਬਰ 453/2007 ਵਿਚ ਕੇਸ ਝੂਠਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਟਰੋਪੋਲੀਟਨ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਕੇਸ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਵਾਲਾ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦਾ ਉਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਰੀ ਹੋਣਾ ਨਿਸ਼ਚਤ ਹੈ। ਲਗਭਗ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਝੂਠੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸੱਚ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਮਐਲਸੀ ਦੁਆਰਾ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਇਹ ਕੇਸ ਕਿ ਕਾਰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਝੂਠਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 94-97] [193-H; 194-A-G]

10.1 <u>ਪੁੱਛਗਿੱਛ</u>

ਪੁੱਛਗਿੱਛਕਰਤਾ, ਜਵਾਬਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ: a. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਇੱਕ ਵਕੀਲ ਫਰਮ ਹੈ। b. ਸਰਵੇਅਰ ਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ। c. ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਐਮਐਲਸੀ ਅਤੇ ਐਫਆਈਆਰ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹਨ। ਡੀ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਕਿਸੇ ਡਾਕਟਰ ਨਾਲ ਮੁਲਾਕਾਤ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। e. ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਡਾਕਟਰ ਜਾਂ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਕੋਈ ਮੈਡੀਕਲ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ। f. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਸ ਬਾਰੇ ਅਣਜਾਣਤਾ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਿਸ਼ਾਬ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। g. ਇਹੀ ਜਵਾਬ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। h. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਡਾਕਟਰ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ

ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ 'ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੰਧ' ਦੱਸੀ ਹੈ। I. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਮੈਡੀਕਲ ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 100] [198-B-F]

10.2 ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਅਧੀਨ ਲੋੜ ਅਤੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ। ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਹੈ. ਇਹ 0.03 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ BAC ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਸਵੀਡਨ ਅਤੇ ਚੀਨ ਵਿੱਚ, ਇਹ 0.02 ਹੈ. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸਮ ਦੀ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੀ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਬੀਮੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਹ ਸਭ ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਹੈ, ਜੇ ਕੋਈ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇ BAC ਦਾ ਪੱਧਰ 0.03 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ, ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਦਾ ਖੂਨ ਦਾ ਟੈਸਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਖਪਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦਾ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ. ਬੱਚੂਭਾਈ ਹਸਨਲੀ ਕਰਿਆਣੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 1977 ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 117 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਡੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਅਮਲ ਕੀਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵਿਗਿਆਨਕ ਸਮੱਗਰੀ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੀ ਸਮੁੱਚਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਕਾਰਵਾਈ ਹੈ, ਜਾਂਚ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਖਪਤਕਾਰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਕਮੀ ਸਾਬਤ ਹੋਣ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਹੀ ਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੇਵਾ ਦੀ ਕਮੀ ਸਿਰਫ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗੀ. ਜੇ ਘਾਟ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ

ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਖਪਤਕਾਰ ਨੂੰ ਅਸਫਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. [ਪੈਰਾ 101-103] [198-G-H; 199-A-E]

10.3 ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਨੇ ਕਾਰ ਚਲਾਈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸਹੀ ਮਾਤਰਾ, ਜੋ ਉਸਨੇ ਖਪਤ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਅਤੇ ਐਮ.ਐਲ.ਸੀ. ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤੱਥ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਨਾਲ ਪੀਡਬਲਯੂ 3 ਵੀ ਸੀ। ਪੀਡਬਲਯੂ 3 ਵੀ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਸੇਵਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਘਟਨਾ 22.12.2007 ਦੇ ਤੜਕੇ ਵਾਪਰੀ। ਇਹ ਘਟਨਾ ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ ਦੇ ਨੇੜੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਵਾਪਰੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ੨੦ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਸਨ। ਦਿਨ ਦੇ ਉਸ ਸਮੇਂ, ਅਰਥਾਤ, ਤੜਕੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਚਾਨਕ ਵਾਪਰੀ ਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਦੀ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ, ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ, ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਜਿਸ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਕੇਸ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੀ ਕੇਸ ਝੂਠਾ ਕੇਸ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ, ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸਹੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਉਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ. ਕਾਰ, ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਇੱਕ ਪੋਰਸ਼ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਇੰਜਣ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਗਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਇਹ ਪਲਟ ਗਿਆ। ਇਸ ਵਿਚ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ। ਦਰਅਸਲ, ਇਹ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਬਾਹ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਕੁੱਲ ਨੁਕਸਾਨ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਲਈ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਆਈਆਂ। ਗਤੀ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੜਕ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਅਤੇ ਗਤੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਐਫਆਈਆਰ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਨੂੰ 'ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼' ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ

ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਨਾਲ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਬੇਮੇਲ ਨਹੀਂ ਹਨ. ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇ ਇਹ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਾਮ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਅਸੰਭਵਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੀ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਕੇਸ ਬਣਾਵੇ, ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਿਆਂਇਕ ਨੋਟਿਸ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜਧਾਨੀ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਉਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਕਾਫ਼ੀ ਚੌੜੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਫੁੱਟਪਾਥ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੱਛੂ ਪਲਟ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗ ਫੜ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਸਮਕਾਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕਿ ਅਲਕੋਹਲ ਨੇ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਈ, ਜੋ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ, ਇਹ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

A. ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਐਮਐਲਸੀ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਰਿਪੋਰਟ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੰਧ;
B. ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੀ ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਦੋਵੇਂ ੨੦ ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ਸਨ
C. ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਗੰਧ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ;
D. ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਕੇਸ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਬੂਤ (ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੂਤ) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਵਿਕਲਪਕ ਕੇਸ, ਜੋ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ. ਇਹ ਉਦੋਂ ਵੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦੁਹਰਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ / ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ◌ਾਂ ਦਾ ਸੇਵਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ;

E. ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਕੁਝ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ;

F. ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ;

G. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਦੌਰਾਨ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਸਬੂਤ, ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੇਸ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ;

H. ਦੂਜਾ ਪਹਿਲੂ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸਥਿਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ. ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਜਦੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣਾ ਉਸਦੀਆਂ ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ (ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ) ਕਰਦਾ ਹੈ. ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਪੀਤੀ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜਾਂ ਇਸਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ;

I. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕੋਲ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਅਚਾਨਕ ਵਾਪਰੀ ਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰਿਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਕਾਰ ਨੂੰ ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇ ਅਚਾਨਕ ਮਨੁੱਖੀ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ, ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਿਆ। ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਡਰਾਈਵਰ ਅਜੇ ਵੀ ਆਪਣੀਆਂ ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚ ਰਹੇਗਾ। ਸਮੱਗਰੀ

ਹੈ (ਖਾਸ ਕਰਕੇ, ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੰਖੇਪ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ, ਐਫਆਈਆਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ)। ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ;

J. ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਮੁੱਖ ਜਾਂਚ ਵਿਚ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਉਸ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਜਾਂ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖਰਾਬੀ ਆਈ ਸੀ;

K. ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਆਪਣਾ ਦੋਸ਼ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਪਰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੈ, ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਮੇਲ ਨਹੀਂ ਹਨ. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੱਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਕਾਰ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦੀ ਉਮਰ ਲਗਭਗ ੨੭ ਸਾਲ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸਾਥੀ ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਹਾਦਸਾ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੁਕਤ ਹੁੰਦੀ (ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ)। ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਸਾਥੀ (ਪੀਡਬਲਯੂ 3) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਫਿਰ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਆਪਣੀਆਂ ਇੰਦਰੀਆਂ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰੱਖਦਾ ਸੀ. ਜੇ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੰਖੇਪ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਤਰਕ 'ਤੇ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਕੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ, ਜੋ ਗਲਤ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ. [ਪੈਰਾ 104-106] [199-E-H; 200-A-H; 201-A-H; 202-A-H; 203-A-B]

10.4 ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਜੋ ਗੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ (ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਨੇੜੇ ਇੱਕ ਸੜਕ) ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਤਲੀ ਸੰਭਵ ਆਵਾਜਾਈ, ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਬਹਾਨੇ ਦੇ, ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣਾ, ਕੰਟਰੋਲ ਕਾਇਮ ਨਾ ਰੱਖਣਾ, ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਖੰਭੇ, ਬੱਚਿਆਂ ਦੇ ਪਾਰਕ ਦੀ

ਕੰਧ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣਾ। ਟੱਕਰ ਇੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਾਰ ਪਲਟ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਡੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸਮਝਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ "ਮੈਂ ਆਪਣੀ ਪੂਰੀ ਹੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ". ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣਾ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ. ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ। ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 107, 108] [203-C-E]

ਪੀਐਸ ਲੋਧੀ ਕਲੋਨੀ ਬਨਾਮ ਸੰਜੀਵ ਨੰਦਾ 2012 (8) ਐਸਸੀਸੀ 450 : [2012] 12 ਐਸਸੀਆਰ 881; *ਰਾਇਲ ਸੁੰਦਰਮ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਦਾਵੂਭਾਈ ਬਾਬੂਭਾਈ ਰਾਵਲਿਆ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼* ਮਿਤੀ 04.09.2018 ਨੂੰ 2018 ਦੀ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 1296 ਵਿੱਚ; *ਸਮਰਾਟ ਬਨਾਮ ਰਾਮ ਦੇਵਜੀ* ਏਆਈਆਰ 1928 ਬੀਓਐਮ 231 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਲਾਊਡਨ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਰਚੈਂਟਸ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [1961] ਡਬਲਯੂਐਲਆਰ 798 ਕਿਊਬੀ - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ.

<u>ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ</u>

(1971) 3 ਐਸਸੀਸੀ 930 ਪੈਰਾ 11 ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ

[2010] 5 ਐਸਸੀਆਰ 1 ਪੈਰਾ 16 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

[2012] 12 ਐਸਸੀਆਰ 881 ਪੈਰਾ 54 ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ

[1956] ਐਸਸੀਆਰ 199 ਪੈਰਾ 79 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਸੀ

[2005] 1 ਪੂਰਕ ਐਸਸੀਆਰ 175 ਪੈਰਾ 81 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

[2002] 1 ਪੂਰਕ ਐਸਸੀਆਰ 469 ਪੈਰਾ 82 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

[1980] 1 ਐਸਸੀਆਰ 95 ਪੈਰਾ 84 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਸੀ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1526/2021.

ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 753/2013 ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ 21.08.2020 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘ, ਹਰਪ੍ਰੀਤ ਸਿੰਘ ਗੁਪਤਾ, ਵਿਦੁਰ ਦਿਵੇਦੀ, ਗੋਪਾਲ ਸਿੰਘ।

ਗੋਪਾਲ ਸ਼ੰਕਰਨਾਰਾਇਣਨ, ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਰਵੀ ਕੁਮਾਰ ਅਗਰਵਾਲ, ਜਯੰਤ ਮੋਹਨ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਹਨ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ***ਕੇ. ਐਮ. ਜੋਸਫ, ਜੇ.***

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. 22.11.2007 ਨੂੰ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੱਕ ਕਾਰ (ਇੱਕ ਪੋਰਸ਼) ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ') ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦਾ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਧਾਰਾ (2ਸੀ) ਦੀ ਢਾਲ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਸਬੂਤ ਹਨ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਉਪਰੋਕਤ ਅਨੁਸਾਰ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ।

3. ਵਿਵਾਦ ਦੀ ਧਾਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"(2) ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ:

(a) xxx xxx xxx

(b) xxx xxx xxx

(c) ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਕੋਈ ਅਚਾਨਕ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ।

4. ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਫਆਈਆਰ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ 22.12.2007 ਨੂੰ ਤੜਕੇ 02.25 ਵਜੇ ਵਾਪਰਿਆ। ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ, ਹੋਰ ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ:

ਤਿਲਕ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਸੀਟੀ ਆਨੰਦ ਕੁਮਾਰ ਨੰਬਰ 1226/ਐਨਡੀ ਦੇ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂ ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ ਥਾਣੇ ਵਿੱਚ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਵਜੋਂ ਤਾਇਨਾਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਅੱਜ 21/22.12.07 ਨੂੰ ਮੈਂ ਅਤੇ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਬ੍ਰਿਜੇਸ਼ ਨੰਬਰ 1163/ਡੀਐਚਜੀ, ਡਿਊਟੀ ਮੈ/ਸਾਈ. ਡੀ.ਐਲ.-1ਐਸ.ਐਨ.-8288, ਪੀ.ਐਸ.ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ ਗਸ਼ਤ 'ਤੇ ਸਨ। ਤਕਰੀਬਨ 2.25 ਵਜੇ ਜਦੋਂ ਮੈਂ ਗਸ਼ਤ ਦੌਰਾਨ ਸੀ-ਹੈਕਸਾਗਨ ਡਾ. ਜ਼ਾਕਿਰ ਹੁਸੈਨ ਮਾਰਗ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਮੈਂ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਕਾਰ ਨੰ. ਡੀਐਲ-1ਸੀਜੇ-3577 ਨਿਜ਼ਾਮੂਦੀਨ ਸਾਈਡ ਤੋਂ ਜ਼ਾਕਿਰ ਹੁਸੈਨ ਮਾਰਗ, ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ ਵੱਲ ਬਹੁਤ ਹੀ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਆਈ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਕਾਰਨ ਉਸ ਦੀ ਕਾਰ ਬੇਕਾਬੂ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਸੀ-ਹੈਕਸਾਗਨ ਡਾਕਟਰ ਜ਼ਾਕਿਰ ਹੁਸੈਨ ਮਾਰਗ ਚਿਲਡਰਨ ਪਾਰਕ ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ, ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਪੋਲ ਅਤੇ ਚਿਲਡਰਨ ਪਾਰਕ ਦੀ ਕੰਧ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਅਤੇ ਪਲਟ ਗਈ ਅਤੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਫਾਇਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਮੈਂ ਆਪਣੇ ਸਾਥੀ ਹੋਮ ਗਾਰਡ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਆਇਆ ਜਿਸ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਪੁੱਤਰ ਸ਼੍ਰੀ ਐਸਕੇ ਬੰਗੀਆ ਵਾਸੀ 42-ਏ, ਪੀਕੇਟੀ ਸੀ ਸਿਧਾਰਥ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਸੀ। ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ-14 ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸਾਥੀ ਰਿਚੀ ਰਾਮ ਜੈਪੁਰੀਆ ਪੁੱਤਰ ਸ਼੍ਰੀ ਸੀ.ਕੇ.ਜੈਪੁਰੀਆ ਵਾਸੀ ਐਚ.ਕੇ.ਜੈਪੁਰੀਆ ਵਾਸੀ ਐਚ.ਨੰਬਰ 08, ਪ੍ਰਿਥਵੀ ਰਾਜ ਰੋਡ, ਦਿੱਲੀ ਨੇ ਬਹੁਤ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਕਤ ਕਾਰ ਵਿੱਚੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਅਤੇ ਵਾਇਰਲੈੱਸ ਰਾਹੀਂ ਥਾਣੇ ਦੇ ਵਾਇਰਲੈੱਸ ਓਪੀਪੀ ਡੀ-56 ਨੂੰ ਘਟਨਾ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ, ਪੀਸੀਆਰ ਵੈਨ ਅਤੇ ਐਡ/ਐਸਐਚਓ ਵੈਨ ਯੂ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਆਈਆਂ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਖਿਲਾਫ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਤੁਸੀਂ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਮੇਰਾ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਪੜ੍ਹੋ ਅਤੇ ਸੁਣਿਆ ਜੋ ਸੱਚਾ ਅਤੇ ਸਹੀ ਹੈ. ਐਸ.ਡੀ./ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਆਨੰਦ ਕੁਮਾਰ ਕਾਂਸਟ ਨੰਬਰ 1226/ਐਨਡੀ ਮਿਤੀ 22.12.07 ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਐਸ.ਆਈ. ਕੁਖਿਤਰ ਸਿੰਘ ਪੀ.ਐਸ.

ਤਿਲਕ ਮਾਰਕ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਮਿਤੀ 22.12.07. ਸਰ ਡਿਊਟੀ ਅਫਸਰ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਡੀਡੀ ਨੰਬਰ 36ਏ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਸਆਈ ਵਿਨੋਦ ਨੰਬਰ 2098/ਐਨਡੀ ਦੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਸੀ-ਹੈਕਸਾਗਨ ਡਾਕਟਰ ਜ਼ਾਕਿਰ ਹੁਸੈਨ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਜਿੱਥੇ ਕਾਰ ਨੰ. ਡੀਐਲ-1ਸੀਜੇ-3577 ਸੜ ਗਿਆ। ਜਿੱਥੇ ਅੱਗ 'ਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣ ਲਈ ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਐਸਐਚਓ ਅਤੇ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਸਨ। ਫਿਰ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਪੀਸੀਆਰ ਵੈਨ ਮੁਲਜ਼ਮ ਨੂੰ ਆਰਐਮਐਲ ਹਸਪਤਾਲ ਲੈ ਗਈ ਹੈ। ਐਸਆਈ ਅਤੇ ਸੀਟੀ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਨੰਬਰ 2093/ਐਨਡੀ ਮੌਕੇ ਤੋਂ ਰਵਾਨਾ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਨ ਲਈ ਹਸਪਤਾਲ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋ ਗਏ, ਜਿੱਥੇ ਮੈਨੂੰ ਰੁਚੀ ਰਾਮ ਜੈ ਪੁਰੀਆ ਪੁੱਤਰ ਸੀਕੇ ਜੈ ਪੁਰੀਆ ਵਾਸੀ ਮਕਾਨ ਨੰਬਰ 08, ਪ੍ਰਿਥਵੀ ਰਾਏ ਰੋਡ, ਦਿੱਲੀ ਉਮਰ 271/2 ਸਾਲ ਦਾ ਐਮਐਲਸੀ ਨੰਬਰ 62213/07 ਮਿਲਿਆ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਡਾਕਟਰਾਂ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ "ਡਾਕਟਰੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨਵੀਂ ਸੱਟ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਪੁੱਤਰ ਸ੍ਰੀ ਐਸ.ਕੇ.ਬੰਗੀਆ ਪੁੱਤਰ 42-ਏ, ਪੀ.ਕੇ.ਟੀ.-ਸੀ ਸਿਧਾਰਥ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ-14 ਉਮਰ 27 ਸਾਲ। ਜਿਸ 'ਤੇ ਡਾਕਟਰਾਂ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਹੈ/ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ/ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ "ਡਾਕਟਰੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਸਾਹ ਅਲਕੋਹਲ (+) ਦੀ ਬਦਬੂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨਵੀਂ ਸੱਟ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਈ ਐਸਆਈ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਜਿੱਥੇ ਸੀਟੀ ਆਨੰਦ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਨੰਬਰ 1 226/ਐਨਡੀ, ਪੀਐਸ ਤਿਲਕ ਮਾਰਕ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਆਏ ਸਨ ਅਤੇ ਆਪਣਾ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਐਮਐਲਸੀ ਅਤੇ ਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279/427 ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਲੱਭਣ ਦਾ ਵਾਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਟਿਹਰੀਰ ਸੀਟੀ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਨੰਬਰ 2098/ਐਨਡੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਕੇਸ ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੇਸ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

[ਪੇਪਰ ਬੁੱਕ ਦਾ ਪੰਨਾ 39 ਤੋਂ 42]

5. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ 27.8.2011 ਨੂੰ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪਲੀ ਬਾਰਗੇਨਿੰਗ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਵਕੀਲ ਰਾਹੁਲ ਅਰੋੜਾ ਨਾਲ ਮੁਲਾਕਾਤ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਸੁਣਿਆ. ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਮੁਲਜ਼ਮ ਾਂ ਖਿਲਾਫ ਧਾਰਾ ੨੭੯ ਆਈਪੀਸੀ ਤਹਿਤ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਨੋਟਿਸ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਨੇ ਸਵੈ-ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਦੋਸ਼ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਦੋਸ਼ ਮੰਨਣ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਨੇ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਦੋਸ਼ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਵਾਕ ਦੇ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਸੁਣਿਆ. ਦੋਸ਼ੀ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇ ਕੇ ਨਰਮ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਹ ਉਸਦਾ ਪਹਿਲਾ ਅਪਰਾਧ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਦੋਸ਼ੀ ਨੂੰ 10 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਐਸ.ਆਈ. ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ 'ਤੇ 1,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਸੁਣਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਰਸੀਦ ਨੰਬਰ 866834 ਰਾਹੀਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ। ਫਾਇਲ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਰੂਮ ਵਿੱਚ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

6. ਨੋਟਿਸਾਂ ਦੇ ਅਦਾਨ-ਪ੍ਰਦਾਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ 2009 ਵਿੱਚ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 17 ਤਹਿਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਕੰਪਨੀ ਸਕੱਤਰ (ਪੀਡਬਲਯੂ 1), ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ (ਪੀਡਬਲਯੂ 2) ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਿਚ ਡਰਾਈਵਰ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ (ਪੀਡਬਲਯੂ 3) ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ. 22.12.2007 ਦੀ ਐਫਆਈਆਰ, ਜੋ ਕਿ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279/427 ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185, ਡਾਕਟਰ ਰਾਮ ਮਨੋਹਰ ਲੋਹੀਆ ਹਸਪਤਾਲ ਦੀ ਮੈਡੀਕੋ-ਲੀਗਲ ਕੇਸ ਸ਼ੀਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਇਹ ਆਦੇਸ਼, ਜਿਸ ਦਾ ਅਸੀਂ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਤਹਿਤ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਵੀ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਉਪ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਨੇ ਹਲਫਨਾਮਾ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤਾ। ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਿਆਂ ਆਪਣਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਵੀ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤਾ।

ਬੇਨਤੀਆਂ

7. ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 17 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜੋ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ:

ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਕੋਈ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਕੇਸ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਪੁਲਿਸ ਨੇ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279/427 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਐਫਆਈਆਰ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਪਰ ਅੱਜ ਤੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਇਹ ਹੋਰ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਐਮਐਲਸੀ ਸਿਰਫ 'ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ' ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ ੧੮੫ ਨੂੰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕਾਨੂੰਨ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਜਾਂ ਐਕਸਕਲੂਸ਼ਨ ਕਲਾਜ਼ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਹ ਵੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਨਸ਼ੇ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ 'ਉਮਾਦ ਦੀ ਡਿਗਰੀ ਤੱਕ ਉਤਸਾਹਿਤ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਉਤਸਾਹਿਤ ਕਰਨਾ' ਜਿਸਦਾ ਸਰਲ ਅਰਥ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਆਪਣੀਆਂ ਇੰਦਰੀਆਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ.

8. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਹੋਰ ◌ਾ◌ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ। ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰਿਕਾਰਡ ਹੈ ਕਿ

ਉਸ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਤਜਰਬੇਕਾਰ ਜਾਂਚਕਰਤਾਵਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਖੋਜ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਹਨ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਗੰਭੀਰਤਾ ਤੋਂ ਹੀ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਕਾਰਨ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤ ਰਿਹਾ ਸੀ।

9. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦਿਆਂ ਇੱਕ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ।

<u>ਸਬੂਤ</u>

10. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਪਨੀ ਸਕੱਤਰ (ਪੀਡਬਲਯੂ 1) ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਾਰੇ ਸਥਾਪਤ ਕੇਸ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ (ਪੀਡਬਲਯੂ 2) ਨੇ ਆਪਣੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਪੂਰੇ ਹੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਰ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ। ਉਸ ਦਾ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਵੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਅਤੇ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279/427 ਤਹਿਤ ਐਫਆਈਆਰ 453/2007 ਗਲਤ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਕੇਸ ਅਜੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਉਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਰੀ ਹੋਣਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀ। ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ (ਪੀਡਬਲਯੂ 3) ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਸਬੂਤ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਦਾ ਵੀ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਹਸਪਤਾਲ ਦੇ ਡਾਕਟਰ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਉਪ ਪ੍ਰਧਾਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੇ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਿੱਤਾ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦੀ ਸਹੀਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ।

<u>ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼</u>

11. ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲੱਭਦਾ ਹੈ:

ਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਸਮਾਂ 22.12.2007 ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 02:25 ਵਜੇ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰਿਕਾਰਡ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਕੀ ਉਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ, ਇਹ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੱਡੀ ਚਲਾਈ ਸੀ। ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਅਤੇ ਤੀਬਰਤਾ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਉਕਤ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। [ਐਫਆਈਆਰ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਬਿਆਨਾਂ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਖੋਜ ਦੀ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਖੰਭੇ ਅਤੇ ਚਿਲਡਰਨ ਪਾਰਕ ਦੀ ਕੰਧ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਾਰ ਉਲਟੀ/ਪਲਟ ਗਈ ਅਤੇ ਅੱਗ ਵੀ ਲੱਗ ਗਈ। *ਬੱਚੂਭਾਈ ਹਸਨਲੀ ਕਰਿਆਨੀ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ*, ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ:

ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਡਿਗਰੀ ਸਿਵਲ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਧਾਰਾ ੨੧੯ ਤਹਿਤ ਆਪਣਾ ਜੁਰਮ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ। ਹੋਰ ਦੋ ਅਪਰਾਧਾਂ (ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 427 ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185) ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਵੀ ਸਹੀ ਪਾਇਆ। ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ, ਸੰਖੇਪ ਕਿਸਮ ਦੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਪਰਾਧਿਕ ਜਾਂ ਸਿਵਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਦੀਆਂ ਤਕਨੀਕਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਅਸਰ ਇੰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਉਲਟਾ ਪਲਟ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ। ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਦੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਲਗਾਉਣਾ ਪਿਆ। ਵਾਹਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਬਾਹ ਹੋ ਗਿਆ। ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਪਾਇਆ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ 4 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ("ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਸਾਰੇ ਵਾਜਬ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇਗਾ")। ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ

ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਜੋ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ।

ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਦਾ ਆਦੇਸ਼

12. ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲੱਭਦਾ ਹੈ:

4. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਇਕੋ ਇਕ ਸਵਾਲ ਵਿਚਾਰਨ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਆਇਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕ ਨੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੁਝ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਪਰ ਉਕਤ ਰਿਕਾਰਡ ਇਕ ਪੁਲਿਸ ਮੁਲਾਜ਼ਮ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਮੂੰਹ ੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆ ਰਹੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿੰਨੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕੋਈ ਡਾਕਟਰੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ਸੌ ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖ਼ੂਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਸਜ਼ਾ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਸਾਹ ਸੰਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕੋਲ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ਸੌ ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖ਼ੂਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ।

13. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਨੇ *ਰਾਇਲ ਸੁੰਦਰਮ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਦਾਵੂਭਾਈ ਬਾਬੂਭਾਈ ਰਾਵਲੀਆ ਦੇ ਮਾਮਲੇ* ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 1296/2018 ਮਿਤੀ 04.09.2018 ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"6. ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਜੋ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਮਾਤਰਾ ਮਿਲਣ ਕਾਰਨ ਉਸ ਨੂੰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਮੁੱਦਾ *ਲਕਸ਼ਮੀ ਰੋਹਿਤ ਆਹੂਜਾ ਬਨਾਮ ਐਸਬੀਆਈ ਲਾਈਫ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ, ਆਰਪੀ* ਨੰਬਰ 3249/2015 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਇਆ, ਜਿਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 28.04.2016 ਨੂੰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਿਚਾਰ ਲਏ ਗਏ ਸਨ:

6. ਐਫਆਈਆਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪੇਟ ਅਤੇ ਅੰਤੜੀਆਂ ਦੇ ਵਿਸਰਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਸਾਇਣਕ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਗ੍ਰਾਮ 120 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਈਥਾਈਲ ਅਲਕੋਹਲ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਵਿਚਾਰਨ ਯੋਗ ਸਵਾਲ ਇਹ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ 120 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 401/2014 *ਬੇਬੀ ਅਪੂਰਵ ਰਾਏ ਬਨਾਮ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਇਆ, ਜਿਸ* ਦਾ ਫੈਸਲਾ 03.9.2015 ਨੂੰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਿਚਾਰ ਲਏ ਗਏ ਸਨ:

3. ਸਵੀਮਿੰਗ ਪੂਲ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬਣ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇਕੋ ਇਕ ਸਬੂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ, ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਖੂਨ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਵਿਚ 103.14 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਈਥਾਈਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

4. ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ, 24 ਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 103.14 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਦੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅੰਸ਼ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ:

"ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 0.1 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਸਮਲਿੰਗੀ ਅਤੇ ਜੀਵੰਤ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 0.15 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ

ਦੀ ਇਸ ਇਕਾਗਰਤਾ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਇੱਕ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸੀਮਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ 4 ਤੋਂ 5 ਪਿੰਟ ਬੀਅਰ ਦੇ 8 ਔਂਸ ਵਿਸਕੀ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਖਪਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ.

ਸ਼ਰਾਬ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਅਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਇਕੋ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕਾਰਵਾਈ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਅਤੇ ਤਾਪਮਾਨ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੀ ਡਿਗਰੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੀ ਆਦਤ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਇੱਕੋ ਖੁਰਾਕ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਬਾਰਬਿਟੂਰੇਟਸ, ਬੇਂਜ਼ੋਡਾਇਜ਼ੇਪੀਨਜ਼, ਐਂਟੀਹਿਸਟਾਮਾਈਨਜ਼, ਟ੍ਰੈਂਕਲਾਈਜ਼ਰ, ਕਲੋਰਪ੍ਰੋਮਾਜ਼ਿਨ ਅਤੇ ਇਨਸੁਲਿਨ, ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਮਿਰਗੀ ਜਾਂ ਸਿਰ ਦੀ ਸੱਟ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਵਿਅਕਤੀ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਵਧਿਆ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿਖਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਲੇਖਕ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ 0.2٪ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ, ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 200 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਹੈ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਵਿੱਚ 200 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਮੱਧਮ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਰਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਚੱਲੀਏ. ਖੂਨ ਵਿੱਚ 0.15٪ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਫਿੱਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਖੂਨ ਵਿੱਚ 0.15٪ ਅਲਕੋਹਲ ਤਾਂ ਹੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜੇ ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਵਿੱਚ 150 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਹੋਵੇ।

5. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਡਬਲਯੂ.ਡਬਲਯੂ. ਥੌਰਨਟਨ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖੇ ਅਤੇ 11.01.1928 ਨੂੰ ਇੰਡੀਆਨਾ ਲਾਅ ਜਰਨਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ "ਨਸ਼ੀਲੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੁੰਦੇ ਹੋਏ" ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੇ ਲੇਖ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਲੇਖ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ "ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ" ਹੋਣ ਲਈ ਕਿਹੜੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ? ਲੇਖਕ ਨੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੱਢੀਆਂ:

"ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਇੰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦੀਆਂ ਨਸਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਨਾਲ ਉਸਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।"

"ਨਸ਼ੇ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਵਿਅਕਤੀ "ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਸੀ, ਜੋ ਇੱਕ ਸਮਝਦਾਰ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਬੁੱਧੀ ਵਾਲਾ ਆਦਮੀ ਦੇਵੇਗਾ".

"ਜਦੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਉਸਦਾ ਤਰੀਕਾ ਅਸਧਾਰਨ ਜਾਂ ਅਸਧਾਰਨ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਰੁਕਾਵਟ ਵਾਲੀ ਸਥਿਤੀ ਉਸਦੀ ਤੁਰਨ ਜਾਂ ਗੱਲਬਾਤ ਵਿੱਚ ਝਲਕਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਸਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਆਮ ਸਮਝ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਉਸਦੀ ਆਮ ਇੱਛਾ ਸ਼ਕਤੀ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲੱਛਣ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਫਿਰ ਵਿਅਕਤੀ 'ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ' ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਅਖੌਤੀ 'ਮਰੇ ਹੋਏ ਸ਼ਰਾਬੀ' ਜਾਂ ਨਿਰਾਸ਼ਾਜਨਕ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਸੈਲੂਨ ਰੱਖਿਅਕ ਵਿਰੁੱਧ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਉਸ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਧਿਆਨ ਭਟਕ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਦੋਂ ਵੀ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਨਸ਼ੇ ਵਿਚ ਧੁੱਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਸ 'ਤੇ ਇੰਨਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਦੇ ਕੰਮਾਂ, ਆਚਰਣ ਜਾਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਨਤਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜਾਣ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਇਕ ਆਦਮੀ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਉਸ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਜਾਣ ਲੈਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ, ਉਸ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀਆਂ ਹਰਕਤਾਂ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਪਾਰਟੀ ਨਸ਼ੇ ਵਿਚ ਸੀ।

ਜਦੋਂ ਵੀ ਕੋਈ ਆਦਮੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਤੇ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਉਹ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਸਿੱਧਾ ਤੁਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ

ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਆਮ ਨਿਰੀਖਕ ਨੂੰ ਕੋਈ ਬਾਹਰੀ ਅਤੇ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬੀ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਜੇ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਤੇ ਨਾ ਰਹੇ, ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਇਸ ਤੋਂ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਹੋ ਸਕੇ, ਅਤੇ ਬੁੱਧੀ ਦੀ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਤੇ ਉਹ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾ ਰੱਖੇ ਜੋ ਉਸ ਕੋਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਉਹ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੈ।"

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲੇਖ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਲੇਖ ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਈਥਾਈਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਕਿੰਨੀ ਮਾਤਰਾ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ।

6. ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਲਿਓਨ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਜਾਣਕਾਰੀ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ:

"ਅਮਰੀਕਨ ਮੈਡੀਕਲ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਅਤੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸੇਫਟੀ ਕੌਂਸਲ ਆਫ ਯੂਐਸਏ ਨੇ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨੀਤੀ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ - "0.10٪ ਦੀ ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀ 0.05 ਤੋਂ 0.10٪ ਦੀ ਰੇਂਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹਨ। ਯੂ.ਐੱਸ.ਏ. 1962 ਦੇ ਯੂਨੀਫਾਰਮ ਵਹੀਕਲ ਕੋਡ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਹਨ: "0.05٪ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਖੂਨ ਦੀ ਅਲਕੋਹਲ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਾਤਰ ਅਲਕੋਹਲ ਵਾਲੇ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ; ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ 0.05٪ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰ 0.10٪ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਸ਼ੇ ਜਾਂ ਸ਼ਾਂਤੀ ਦੀ ਕੋਈ ਧਾਰਨਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ; 0.10٪ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਾਤਰ ਅਲਕੋਹਲ ਵਾਲੇ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ।

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

ਭਾਰਤ - 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ٪

ਯੂ.ਐੱਸ.ਏ. - 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ٪

ਆਸਟਰੇਲੀਆ - 40 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ٪

ਮੈਡੀਕੋ-ਲੀਗਲ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ: ਮੈਡੀਕੋ-ਲੀਗਲ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਹੀ ਅਰਥ ਸਮਝੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

- ਸ਼ਾਂਤ - ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 10 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ٪ ਤੋਂ ਘੱਟ
- ਪੀਣਾ - ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 20-70 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ٪
- ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ - ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ 80-100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ٪
- ਸ਼ਰਾਬੀ ਜਾਂ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ - ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 150-300 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ٪
- ਕੋਮਾ ਅਤੇ ਮੌਤ - ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ 400 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ٪ ਤੋਂ ਵੱਧ".

ਉਪਰੋਕਤ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਖੂਨ ਦੇ 80-100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਉਪਰੋਕਤ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ, ਜੋ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਜੋ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਪੀ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਿਰਫ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ. ਇਹ ਅੱਗੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 0/1٪ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਸਬੂਤ ਹੋਵੇਗਾ. ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ 0.1٪ ਉਦੋਂ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਈਥਾਈਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਖੂਨ ਦੇ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਮੋਦੀ ਦੀ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕ 'ਤੇ ਗੌਰ ਕਰੀਏ ਤਾਂ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਖੂਨ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ 'ਤੇ 150 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਲਿਓਨ ਦੀ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ 'ਤੇ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ।

7. ਨੈਸ਼ਨਲ ਡਰੱਗ ਡਿਪੈਂਡੈਂਸ ਟ੍ਰੀਟਮੈਂਟ ਸੈਂਟਰ, ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਇੰਸਜ਼, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਡਾਕਟਰਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

ਬੀ ਏ ਸੀ ਐਮਜੀ / ਡੀਐਲ	***ਪ੍ਰਭਾਵ***

<80	*ਖੁਸ਼ੀ, ਆਰਾਮ ਦਾ ਅਹਿਸਾਸ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹ ਕੇ ਗੱਲ ਕਰਨਾ, ਹੱਥਾਂ ਅਤੇ ਲੱਤਾਂ ਦੀ ਬੇਤੁਕੀ ਹਰਕਤ, ਚੌਕਸੀ ਘੱਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੁਚੇਤ ਮੰਨਦਾ ਹੈ.*
<80 *100-200*	*ਸ਼ੋਰ, ਮੂਡੀ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਨਿਰਣਾ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਐਨਸੇਫਲੋਗ੍ਰਾਫਿਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਲੱਗਦੀਆਂ ਹਨ, ਧੁੰਦਲੀ ਨਜ਼ਰ, ਅਸਥਿਰ ਚਾਲ, ਕੁੱਲ ਮੋਟਰ ਤਾਲਮੇਲ, ਅਸਥਿਰ ਬੋਲਣਾ, ਹਮਲਾਵਰ, ਝਗੜਾਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਉੱਚੀ ਆਵਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਗੱਲ ਕਰਨਾ।*
200-300	*ਅਨੁਭਵ ਲਈ ਭੁੱਲਣ ਦੀ ਬਿਮਾਰੀ - ਬਲੈਕਆਊਟ*
300-350	*ਕੋਮਾ*
355-600	***ਪ੍ਰਭਾਵ***

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਏਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 100 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / ਡੀਐਲ (100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ) ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਨਜ਼ਰ ਧੁੰਦਲੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਚਾਲ ਅਸਥਿਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤਾਲਮੇਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਇਹ ਤਬਦੀਲੀਆਂ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਸਦੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

8. ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਭਾਰਤ *ਦੀ ਐਲਆਈਸੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਬਨਾਮ ਰਣਜੀਤ ਕੌਰ* 3 (2011) ਸੀਪੀਜੇ 232 (ਐਨਸੀ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 86.2 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਵੀ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਚ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਪਣੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਸ਼ੇ 'ਚ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਵਿਦਵਾਨ ਫੋਰਮ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਲੀਨਿਕਲ ਤਸਵੀਰ ਉਸ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਖਪਤ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਬਾਰੰਬਾਰਤਾ ਅਤੇ ਪੀਣ ਦੀ ਮਿਆਦ 'ਤੇ ਵੀ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨਸ਼ੇ ਦਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵੀ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਝਟਕੇ ਨਾਲ ਹੋਈ ਮੌਤ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਿਚਾਲੇ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਸੀ।

9. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ *ਭਾਰਤ ਦੀ ਐਲਆਈਸੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ* 14.10.2005 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਏ ਗਏ ਪ੍ਰਿਯੰਕਾ ਸਿੰਘ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 368/2014 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 109.92 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਈਥਾਈਲ ਅਲਕੋਹਲ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

ਡਾਕਟਰੀ ਸਾਹਿਤ, "ਐਚਡਬਲਯੂਵੀ ਕੋਕਸ 'ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ', ਸੱਤਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਪੀਸੀ ਦੀਕਸ਼ਿਤ" ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਤਿੰਨ ਪੜਾਅ ਹਨ, ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

"ਉਤਸ਼ਾਹ ਦਾ ਪੜਾਅ (50 ਤੋਂ 150 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ)

ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦਾ ਅਹਿਸਾਸ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਉਤਸ਼ਾਹ, ਵਧਿਆ ਹੋਇਆ ਆਤਮਵਿਸ਼ਵਾਸ, ਸਵੈ-ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਘਾਟ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੇਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ. ਜਿਨਸੀ ਇੱਛਾ ਵਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਵਿਜ਼ੂਅਲ ਤੀਬਰਤਾ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ. ਇਹ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਸਪੇਸ ਓਰੀਐਂਟੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਵੀ ਬਦਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਮਾੜਾ ਨਿਰਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਇਕਾਗਰਤਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ/ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ 'ਬਾਇਓਕੈਮਿਸਟਰੀ' ਦੀ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ 50-150 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰੀ-ਨਸ਼ਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਸਥਿਰਤਾ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਨਿਊਰੋਮਾਸਕੁਲਰ ਤਾਲਮੇਲ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਵਰਗੀਆਂ ਤੇਜ਼ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆਵਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਮਜ਼ੋਰ

ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਤਾਅ (150-300 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / ਡੀਐਲ) ਵਿੱਚ ਬੋਲਣ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਹੁਨਰ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਹਿਤ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਪਣੇ ਖੂਨ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਦੋਹਰੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੀਤੀ ਦੇ ਲਾਭਾਂ ਲਈ ਅਯੋਗ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ ਤਾਂ ਕੋਈ ਰਕਮ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

10. ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਇੰਸਜ਼, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਮੈਡੀਕਲ ਸੰਸਥਾ ਹੈ, ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਾਏ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਸੀਂ ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੈਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਰਾਏ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਇਛੁੱਕ ਨਹੀਂ ਹਾਂ, ਖ਼ਾਸਕਰ ਜਦੋਂ ਏਮਜ਼ ਦੀ ਰਾਏ ਨੂੰ ਲਿਓਨ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੈਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਰਾਏ ਤੋਂ ਵੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਮੌਤ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਤਰਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਉਸ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਨਾ ਕਰੇ। ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਪਿੱਛੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਾ ਬਣੇ ਜਾਂ ਯੋਗਦਾਨ ਨਾ ਪਾਵੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਨਾਲ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਮਰੀਕਾ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਿਰਫ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਹੈ. ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਖੂਨ ਦੇ 103.14 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ,

ਜੋ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਵਾਜਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਮਰਨ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ. ਪ੍ਰਿਯੰਕਾ ਸਿੰਘ (ਸੁਪਰਾ) ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹਾਂ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਰਣਜੀਤ ਕੌਰ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 86.2 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਸੂਰਿਆ ਕਿਰਨ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ।

ਹਾਲਾਂਕਿ ਰਣਜੀਤ ਕੌਰ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਿੱਚ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਝਟਕੇ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਮੌਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉਪਰੋਕਤ ਟਿੱਪਣੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਉਦਾਹਰਣ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਸ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਦਰਅਸਲ, ਉਪਰੋਕਤ ਉਦਾਹਰਣ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਜੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ ਅਤੇ ਪਾਲਸੀ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

14. ਇਹ ਵੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਰਣਜੀਤ ਕੌਰ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਖੂਨ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 86.2 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਐਨ.ਸੀ.ਡੀ.ਆਰ.ਸੀ. ਨੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਹਫਤਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 9 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ।

<u>ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ</u>

15. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਗੋਪਾਲ ਸ਼ੰਕਰਨਾਰਾਇਣਨ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ।

16. ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਸਪਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸਰਕਾਰੀ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਯੋਗ ਸਮੱਗਰੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜੋ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਾਹਨ ਖੰਭੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ, ਕੱਛੂ ਪਲਟ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ, ਨਾਲ ਹੀ ਐਫਆਈਆਰ ਅਤੇ ਐਮਐਲਸੀ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਬਾਹ ਹੋ ਗਈ, 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਉਹ ਹਾਲਾਤ ਮੌਜੂਦ ਸਨ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭਾਰੀ ਵਿੱਤੀ ਬੋਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦਾ ਹੱਕ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਉਸਨੇ *ਵੀ ਕਿਸ਼ਨ ਰਾਓ ਬਨਾਮ ਨਿਖਿਲ ਸੁਪਰ ਸਪੈਸ਼ਲਿਟੀ ਹਸਪਤਾਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਫੈਸਲੇ ਵੱਲ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ।*ਇਸ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ: "

13. ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ 1 ਵੱਲੋਂ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਸਬੂਤ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 61, 64, 74 ਅਤੇ 75 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਯਸ਼ੋਦਾ ਹਸਪਤਾਲ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਫੋਰਮ ਨੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ *ਮਲਯ ਕੁਮਾਰ ਗਾਂਗੁਲੀ ਬਨਾਮ ਡਾਕਟਰ ਸੁਕੁਮਾਰ ਮੁਖਰਜੀ*[(2009) 9 ਐਸਸੀਸੀ 221: (2010) 2 ਐਸਸੀਸੀ (ਸੀਆਰਆਈ) 299] ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਫੋਰਮ ਨੂੰ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ (ਦੇਖੋ ਪੈਰਾ 43, ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਪੰਨਾ 252)।

17. ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਡਾਕਟਰੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਬੰਧੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਵਾਲ ਇਹ ਉੱਠਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਡਾਕਟਰੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਹਰ ਸਬੂਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੀ ਕਿਹਾ:

"50. ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਰੈਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕਿਟਰ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵੀ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਚੀਜ਼ (ਰੇਸ) ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਦੀ ਹੈ. ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣਾ ਫਰਜ਼ ਨਿਭਾਇਆ ਹੈ।

18. ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ, ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਆਪਣਾ ਦੋਸ਼ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਸਜ਼ਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ. ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋਇਆ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਕੇਸ ਕਿ ਕਾਰ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਝੂਠਾ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਾਰ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਇੱਕ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ (ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ.) ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਐਮਐਲਸੀ ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਸੀ। ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਲਕੁਲ ਅਸੰਭਵ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰੇਗਾ। ਉਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੀ ਸਹੀਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਏਗਾ।

19. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਗੋਪਾਲ ਸ਼ੰਕਰਨਾਰਾਇਣਨ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵੱਲ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਣਗੇ। ਉਹ ਦੱਸੇਗਾ ਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲੇਗਾ ਕਿ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਸਵੇਰੇ ਬਹੁਤ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ ਗਏ। ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸੰਭਵਤਾ ਬਾਰੇ ਖਦਸ਼ੇ ਦਾ ਢੁਕਵਾਂ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਾਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਵਾਲਾਂ

ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਜਵਾਬਾਂ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਉਹ ਦਲੀਲ ਦੇਵੇਗਾ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਪਟੀਸ਼ਨ ਸੌਦੇਬਾਜ਼ੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ। ਇਹ ਅਪਰਾਧ, ਜੋ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਧਾਰਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲਾਗੂ/ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਦੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਉਸਨੇ ਬੱਚੂਭਾਈ ਹਸਨਲੀ ਕਰਿਆਨੀ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਵੀ ਸਮਰਥਨ ਲੈਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਦੂਜਾ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਸੇ ਤਰਜ਼ 'ਤੇ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਕਾਰ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਬਾਲਣ ਟੈਂਕ ਸਾਹਮਣੇ ਸਥਿਤ ਹੈ।

20. ਬਚੂਭਾਈ ਹਸਨਲੀ ਕਰਿਆਣੀ (ਸੁਪਰਾ) ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 117 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਕੇਸ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ:

"4. ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਸਜ਼ਾ ਇਸ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਉਸ ਰਾਤ ਸ਼ਰਾਬੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਹ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਾਕਟਰ ਕੁਲਕਰਨੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਸਾਹ ਤੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆ ਰਹੀ ਸੀ, ਉਸਦੀ ਚਾਲ ਅਸਥਿਰ ਸੀ, ਉਸਦੀ ਬੋਲੀ ਬੇਤੁਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਫੈਲੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਡਾਕਟਰ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਘਬਰਾਹਟ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਚਾਲ ਅਸਥਿਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਡਾਕਟਰ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਆਏ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੰਧ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਕੋਈ ਪਿਸ਼ਾਬ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ

ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਖੂਨ ਰਸਾਇਣਕ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਸਰਕਾਰੀ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਕੋਈ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

5. ਸਾਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਬੂਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸ਼ਰਾਬੀ ਸੀ।

<u>ਨਤੀਜੇ</u>

21. ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ "ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ" ਸ਼ਬਦ ਹਾਲੀਆ ਮੂਲ ਦਾ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ। ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਹੈ. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ. *ਮੇਅਰ (ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰਿਕਸ) ਬਨਾਮ ਰੇਲਵੇ ਯਾਤਰੀ ਭਰੋਸਾ ਕੰਪਨੀ (ਲਿਮਟਿਡ)*, ਲਾਰਡ ਕੋਲਰਿਜ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਚੀਫ ਜਸਟਿਸ ਨੇ "ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ" ਇੱਕੋ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

“… ਮੈਨੂੰ ਸੋਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਆਪਣੇ ਲਈ ਬੋਲਦੇ ਹੋਏ, ਕਿ "ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਸਮਝ ਕੇ ਕਾਫ਼ੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੈ ਜੋ ਮਨੁੱਖ ਦੇ ਦਿਮਾਗ ਦਾ ਸੰਤੁਲਨ ਵਿਗਾੜਦਾ ਹੈ. ਇੱਕ ਬਿੰਦੂ ਹੈ ਜਿਸ ਤੱਕ ਕੋਈ ਵੀ ਉਤਸ਼ਾਹਜਨਕ ਸ਼ਰਾਬ, ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਲੋਕਾਂ ਨਾਲ, ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਬੁੱਧੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦੀ ਹੈ. ਇਕ ਬਿੰਦੂ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਇਸ ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ. ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਵੀ - ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ - ਸਟੀਕਤਾ ਨਾਲ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬਿੰਦੂ ਕਿੱਥੇ ਹੈ; ਪਰ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨੁਕਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਉਦੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣਗੇ ਜਦੋਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਆਦਮੀ ਦੀ ਬੌਧਿਕ ਫੈਕਲਟੀ ਦੀ ਸ਼ਾਂਤ ਅਤੇ ਅਨੁਕੂਲ ਕਸਰਤ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪਵੇ. ਬੇਸ਼ਕ, ਜੇ ਮੈਂ ਸੋਚਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੈਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਹਨ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ਾ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਇੱਕ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਮੈਨੂੰ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਪਣੇ ਲਈ ਬੋਲਦੇ ਹੋਏ, ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ..."

22. ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਇੱਕ ਔਰਤ ਨੂੰ ਬੇਰਹਿਮੀ ਨਾਲ ਕੁੱਟਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬਾਹਾਂ ਪਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਦਮੀ ਨੇ ਹੇਠਾਂ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਔਰਤ ਦੀ ਸੰਗਤ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ।

23. ਲਗਭਗ ਇੱਕ ਸਦੀ ਬਾਅਦ, *ਲਾਊਡਨ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਰਚੈਂਟਸ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ,* ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪਤੀ ਨੂੰ ਹੋਈ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਜਿੱਥੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨਸ਼ਿਆਂ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ, ਜੋ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਪਤੀ ਲਈ ਘਾਤਕ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਸੀ ਕਿ "ਨਸ਼ਿਆਂ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਬਾਰੇ ਇੰਨੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ"। ਲਾਟਨ, ਜੇ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੌਰਾਨ ਮੇਅਰ (ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰਿਕਸ) (ਸੁਪਰਾ) ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ, ਇਸ ਵਿਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ. ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ:

"... ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਛੋਟ ਦੀ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ ਸ਼ਾਇਦ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਭਰੋਸਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਲਸੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਦੋਸ਼ੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ *ਮੇਅਰ ਬਨਾਮ ਰੇਲਵੇ ਯਾਤਰੀ ਭਰੋਸਾ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ* ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਉਸ ਕੇਸ ਦੀ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਭਰੋਸਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਦੋਂ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਇਹ ਕੇਸ ਲਾਰਡ ਕੋਲਰਿਜ ਸੀਜੇ ਅਤੇ ਡੇਨਮੈਨ ਜੇ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਵੇਂ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਕਿ ਫੈਸਲਾ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ। ਦੋਵਾਂ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਕੱਢਿਆ, "ਜਦੋਂ ਕਿ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਵਿਅਕਤੀ

ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੈ," ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ. ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੋਚਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਬਦ ਇੰਨੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਨ ਕਿ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਸਨ। ਦੋਵਾਂ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਦੀ ਗੜਬੜ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਲਾਰਡ ਕੋਲਰਿਜ ਨੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ "ਜੋ ਮਨੁੱਖ ਦੇ ਮਨ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜਦਾ ਹੈ" ਅਤੇ ਡੇਨਮੈਨ ਜੇ. ਸ਼ਬਦ "ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ਾਂਤ, ਸ਼ਾਂਤ, ਬੁੱਧੀਮਾਨ ਅਭਿਆਸ ਨੂੰ ਭੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ." ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਐਵਰੇਟ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਬੀਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਤਜਰਬਾ ਵਿਆਪਕ ਹੈ, ਮੈਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਸਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਉਸਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ. ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਮੈਂ ਵੇਖਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਸ਼ਬਦ ਇੰਨੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ ਕਿ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੋਣ, ਅਤੇ ਮੈਂ *ਮੇਅਰ ਬਨਾਮ ਰੇਲਵੇ ਯਾਤਰੀ ਭਰੋਸਾ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਉਸਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਂਦਾ ਹਾਂ*, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਉਨੀਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਮੱਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ. ਮੈਂ ਕੋਈ ਚਮਕ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਭੰਬਲਭੂਸਾ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪਿਛਲੇ 84 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਪਾਲਸੀ ਧਾਰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ।

24. ਇਹ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਇਕ ਦੋਸਤ ਨਾਲ ਕਾਰ 'ਚ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਹ ਸ਼ਾਂਤ ਜਾਪਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਨੇ ਇੱਕ ਮੋੜ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਸਨੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਪੋਸਟ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਖੱਡ ਵਿੱਚ ਡਿੱਗ ਗਿਆ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅੱਗੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਖੂਨ ਦੀ ਅਲਕੋਹਲ ੧੦੦ ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਵਿੱਚ ੨੬੦ ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸੀ।

<u>ਸਕਾਟਲੈਂਡ ਦਾ ਇੱਕ ਕੇਸ</u>

25. *ਕੈਨੇਡੀ ਬਨਾਮ ਸਮਿਥ* ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸਕਾਟਲੈਂਡ ਦੀ ਇਨਰ ਕੋਰਟ ਆਫ ਸੈਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ 20 ਜੂਨ, 1975 ਨੂੰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਅਪੀਲ ਹੁਣ ਯੂਕੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ (ਡਿਫੈਂਡਰ ਵਜੋਂ ਵਰਣਿਤ) ਨੇ ਇੱਕ ਪਿੰਟ ਜਾਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਡੇਢ ਪਿੰਟ ਲੈਗਰ (ਇੱਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਬੀਅਰ) ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਾਰ ਚਲਾਈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੋ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਵਿਧਵਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ (ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਨੇ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਸ ਦੀ

ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਲਾਰਡ ਪ੍ਰੈਜ਼ੀਡੈਂਟ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਹੋਰ ਦੋ ਜੱਜ ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ, ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

"ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, "ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਜੋ ਮਨੁੱਖ ਦੇ ਮਨ ਦਾ ਸੰਤੁਲਨ ਵਿਗਾੜਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਅਰਥ ਸੀ ਜੋ ਲਾਰਡ ਕੋਲਰਿਜ ਸੀ.ਜੇ. ਨੇ ਮੀਰ *ਬਨਾਮ ਰੇਲਵੇ ਯਾਤਰੀ ਭਰੋਸਾ ਕੰਪਨੀ*, 1877 37 ਐਲ.ਟੀ. 356 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡੇਨਮੈਨ ਜੇ. ਨੇ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ "ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ਾਂਤ ਸ਼ਾਂਤ ਬੁੱਧੀਮਾਨ ਕਸਰਤ ਨੂੰ ਭੰਗ ਕਰਨ" ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਲਾਊਡਨ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਰਚੈਂਟਸ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਟਨ ਜੇ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਅਰਥ ਸੀ , 1961 1 ਡਬਲਯੂ.ਐਲ.ਆਰ. 798. ਸਿਰਫ ਸਾਬਤ ਤੱਥ ਹਨ (i) ਇੱਕ ਪਿੰਟ ਲੈਗਰ ਦੇ ਰੱਖਿਅਕ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਖਪਤ ਅਤੇ (ii) ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ. ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਨੂੰ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸਨੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਡਿਫੈਂਡਰ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਲੇਗਰ ਪੀਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਆਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਣਾ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਡਿਫੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਫੈਕਲਟੀਆਂ 'ਤੇ ਮਾੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਵੇਗੀ. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਡਿਫੈਂਡਰ ਦੀ ਕਾਰ ਦੇ ਅਨਿਯਮਿਤ ਅਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟ ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਦੀ ਗਤੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਡਿਫੈਂਡਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪਿੱਛਲੇ ਪਹੀਏ ਸੜਕ ਦੀ ਸਤਹ 'ਤੇ ਕਰਬ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਂਦੇ ਹਨ. ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਪਲਭਰ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਇਕਾਗਰਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਬਿਲਕੁਲ ਅਟਕਲਾਂ ਹਨ ਕਿ ਡਿਫੈਂਡਰ ਦੇ ਇਕ ਜਾਂ ਡੇਢ ਪਿੰਟ ਲੈਗਰ ਦੇ ਸੇਵਨ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਦਿਮਾਗ ਦਾ ਸੰਤੁਲਨ ਵਿਗਾੜ ਦਿੱਤਾ ਸੀ. ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹ ਵਿਚਾਰਕਰਨਾ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਅਸਧਾਰਨ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਡਿਫੈਂਡਰ ਨੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਦੁਰਘਟਨਾ ਮੁਕਤ ਚਲਾਇਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ 1960 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 (1) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਡਿਫੈਂਡਰ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ।

ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਡਿਫੈਂਡਰ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਹੈ. ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਰੱਖਿਆਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੀਤਾ ਗਿਆ ਲੇਗਰ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਖਾਧਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਆਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕੀ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੁਮੇਲ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਖਪਤ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਸਬੂਤ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਾਊਡਨ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ)। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਹਾਲਾਤ ਨਿਰਪੱਖ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸਨ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਡਿਫੈਂਡਰ ਦੀ ਦੋਸ਼ੀ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਕੋਈ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ. ਲਾਰਡ ਸਾਧਾਰਨ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਇਹ ਯਾਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵੀ ਜਨਤਾ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ "ਅਨੁਮਾਨ" ਕੇਵਲ (i) ਇੱਕ ਪਿੰਟ ਲੈਗਰ ਦੀ ਖਪਤ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ - ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ - ਇੱਕ ਹੋਰ ਅੱਧਾ ਪਿੰਟ, ਅਤੇ (ii) ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸਾਹਮਣੇ ਆਇਆ ਹੈ. ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਿਫੈਂਡਰ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਕਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਹਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਜੋ ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਦਾਰਥਕ ਹੱਦ ਤੱਕ ਡਿਫੈਂਡਰ ਦੇ ਦਿਮਾਗ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ. ਅਪਵਾਦ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਉੱਠਣ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਪਹਿਲਾਂ ਡਿਫੈਂਡਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਸੇਵਨ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਕਿ ਡਿਫੈਂਡਰ ਨੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਡੇਢ ਪਿੰਟ ਲੈਗਰ ਖਾਧਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਹ ਕਾਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੱਛਮ ਵੱਲ ਡਬਲ ਕੈਰੀਜਵੇਅ ਤੋਂ ਰਵਾਨਾ ਹੋਈ ਸੀ, ਇਸ ਅਨੁਮਾਨ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਉਂਦਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਅਪਵਾਦ 5 (ਏ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ. ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪਲਭਰ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਾਬਤ ਹੋਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੀ ਅਟਕਲਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

26. ਲਾਰਡ ਐਵੋਨਸਾਈਡ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਕਿਸੇ ਇੱਟ ਜਾਂ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਰਬ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਏ ਸਨ, ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਨੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵੱਲ ਵੀ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ ਉਸ ਨੇ ਉਸਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਅਫਸੋਸਜਨਕ ਹੈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ। ਮੈਂ ਸੋਚਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਰਣਨੀਤਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਵੇ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ 'ਤੇ ਸੀ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਬਹੁਤ ਦੂਰ ਚਲਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਘੱਟ ਸਮੱਗਰੀ ਵਾਲੀ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਸੰਭਾਵਿਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਪੇਟ ਖਾਲੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਜੱਜ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਲ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੁਝ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ, ਮੈਨੂੰ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪਹਿਲਾਂ ਖਪਤ ਦੇ ਤੱਥ ਦਾ ਸਬੂਤ ਸੀ. ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਕਾਫ਼ੀ ਕਮਾਲ ਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜੋ ਕਿਹਾ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ 1960 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਲਾਰਡ ਆਰਡੀਨਰੀ ਇਸ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਰੱਖਦਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਨਾ ਤਾਂ ਇੱਥੇ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਥੇ ਹੈ, ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਮੂਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਪਾਏ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਵਿਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਕੁਝ ਪੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਉਹ ਇਕ ਬੁਰੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਉਸ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਿਕਾਰਡ ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦਾ।

27. ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕੁਝ ਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਹਨ. ਸਮਾਨਤਾ ਇਸ ਤੱਥ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਸਮਾਨਤਾ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅੰਤਰ ਇਸ ਤੱਥ ਵਿੱਚ ਹਨ ਕਿ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਅਸਲ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਸਬੂਤ

ਸਨ. ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪੀਤੀ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਸਹੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪੀਤੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਵੀ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਕਦੋਂ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਹਵਾਲੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਸਬੂਤ ਸਨ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਿਵੇਂ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਹੈ।

28. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1960 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਚਾਓਕਰਤਾ-ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ, ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1960 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 (1) ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

"**1. ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਕੇ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ:**

(1) ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕਿਸੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ, ਜਾਂ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਨਤਾ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ, ਕੇਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ, ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਿਸ ਤੋਂ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ 'ਤੇ ਪੰਜ ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਕੈਦ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।

29. ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਅਦਾਲਤ ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਖੂਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਭੰਡਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ, ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਮਲਾ ਸਬੂਤਾਂ ਕੋਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਮਰਥਨ ਕਰੇਗਾ. ਅਜਿਹੀ ਖੋਜ।

30. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਜੱਜ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਨੇ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਲੇਜਰ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹਾਂ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮੱਗਰੀ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਪੀਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਵਧੇਰੇ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਇਨਫਿਊਜ਼ਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਇਕਾਗਰਤਾ (ਬੀਏਸੀ) ਦਾ ਪੱਧਰ ਵਧਦਾ ਹੈ. ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਪੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਪੇਟ ਤੋਂ ਛੋਟੀ ਅੰਤੜੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ 80٪ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੀ ਖੋਜ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ. ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਵੀ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਸਹਿਣਸ਼ੀਲ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦਾ ਆਦੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਿਮਾਗ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਨੂੰ ਫੜਨ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਨਵਾਂ ਜਾਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣਗੇ.

<u>ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ</u>

31. ਦਿਲਚਸਪ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਅਤੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। 2016 ਐਨਸੀ (10) 1939 ਵਿੱਚ, ਜੀਵਨ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਬੀਮੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਸੀ। ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੱਟ ਜਾਂ ਮੌਤ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜੋ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। *ਵੈਬ ਬਨਾਮ ਇੰਪੀਰੀਅਲ ਲਾਈਫ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ,* [ਇੰਕ. 216 ਐਨ.ਸੀ. 10 (1939)] ਵਿੱਚ ਉੱਤਰੀ ਕੈਰੋਲੀਨਾ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਉਸ ਦੋਸ਼ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਜੋ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਿਊਰੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੋਸ਼ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ:

ਅਦਾਲਤ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬੀ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ, ਸ਼ਰਾਬੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪੀਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਉਸਦੀ ਮਾਨਸਿਕ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸਮਰੱਥਾ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਦਾਲਤ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਜਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਪਾਤਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਰੀਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਮਨ, ਉਸਦੀ ਮਾਨਸਿਕ ਅਤੇ ਸਰੀਰਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਭ ਇਹ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ, ਕਿ ਉਸਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਹੈ ਜੋ ਉਸਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੀ ਹੈ. ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਤੇ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਿਊਰੀ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ, "ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ।

32. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਿਊਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਰੀਰ 'ਚ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਮਝਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਦੋਸ਼ੀ ਦੇ ਹੱਕ 'ਚ ਜਵਾਬ ਦੇਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਿਊਰੀ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ "ਉਸਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਮੌਜੂਦ ਸੀ," ਇਸ ਨਾਲ ਪਿਛਲੀ ਹਦਾਇਤ ਦਾ ਇਲਾਜ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਅਣਜਾਣੇ ਵਿੱਚ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ 'ਤੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਸਰੀਰਕ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਦਾ ਬੋਝ ਪਾਇਆ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਵੀ ਦਿਖਾਇਆ ਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਹੋਈ ਸੱਟ ਦੀ ਕਵਰੇਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ

ਜਦੋਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਇਹ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਇਸ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ, ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਸੀ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਜਿਊਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। *ਪੇਨ ਬਨਾਮ ਸਟੈਂਟਨ,* 211 ਐਨ.ਸੀ. 43, 188 ਐਸ.ਈ. 629.

ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦੇ ਅਪਵਾਦ ◌ਾ◌ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਨਵਾਂ ਮੁਕੱਦਮਾ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

33. *ਹੇਲਟਸਲੇ ਬਨਾਮ ਲਾਈਫ ਐਂਡ ਕੈਜੁਅਲਟੀ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ* [299 ਕੇ. 396 ਟੀ (1945)] ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਧਾਰਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ:

"ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਪਾਲਸੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਸਹੀ ਭਾਸ਼ਾ ਇਹ ਹੈ: **** ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਸੱਟ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਸੀ। ਕਿ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਜਨਤਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਕਿ ਇਹ ਦੋਹਰੀ ਉਸਾਰੀ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਨਸ਼ੇ ਦੀ ਹੱਦ ਜਾਂ ਡਿਗਰੀ ਪਦਾਰਥਕ ਹੈ; ਇਹ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਹ ਕੋਈ ਸੀਮਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦੀ ਜੋ ਅਰਜ਼ੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਥਾਨਕ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੋਵਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ. *ਰੌਬਿਨਸਨ ਐਂਡ ਸਨ ਬਨਾਮ ਜੋਨ,* 254 ਕੀ 637, 72 ਐਸਡਬਲਯੂ 2 ਡੀ 16, 19 ਵਿਚ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ: 'ਇਹ ਸਾਰੇ ਆਦਮੀਆਂ ਲਈ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਅਸਲ ਨਸ਼ੇ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ. ਅਤੇ ਯੂਨਾਈਟਿਡ *ਸਟੇਟਸ ਬਨਾਮ ਐਡਮਜ਼ ਦੀ ਇਕੁਇਟੇਬਲ ਲਾਈਫ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਸੋਸਾਇਟੀ ਵਿੱਚ,* 259 ਕੀ 726, 83 ਐਸ.ਡਬਲਯੂ.2ਡੀ

461, 464 ਵਿੱਚ, 'ਇਹ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੈਣ ਜਿਵੇਂ ਉਹ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਆਮ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਸਮਝ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਜੋਂ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਮਕਸਦ ਨੂੰ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ****

34. ਅਲਬਾਮਾ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨਵੰਬਰ, 1891 ਵਿੱਚ *ਸਟੈਂਡਰਡ ਲਾਈਫ ਐਂਡ ਏਸੀਸੀ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਜੋਨਸ* ਅਲਾ 434 ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੀ "ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਆਮ ਬੋਲੀ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਅਰਥ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਇੱਕ ਸਵਟਿਕਮੈਨ ਵਜੋਂ ਆਪਣੀ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸਦੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਚਰਚਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ:

“… ਵਿਸਕੀ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣਾ, ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਣਾ. ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਪੀਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਇਸ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ- ਜਦੋਂ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ ਇਹ ਅਵਸਥਾ ਇੰਨੀ ਛੋਟੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਨਸਿਕ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਫੈਕਲਟੀ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਨਾ ਕਰੇ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਜਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਨਾ ਹੀ ਨਿਰਣਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਸਰੀਰਕ ਕਾਰਜ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਇਹ ਨਸ਼ੇ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਸ਼ਲੀਲਤਾ, ਸ਼ਰਾਬੀਪਣ ਦਾ ਸਮਾਨਾਰਥੀ ਹੈ, ਜੋ ਜਨੂੰਨਾਂ ਜਾਂ ਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਅਣਉਚਿਤ ਅਤੇ ਅਸਧਾਰਨ ਉਤਸਾਹ, ਜਾਂ ਸਹੀ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨਾਲ ਸੋਚਣ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਜਾਂ ਸਬੂਤ ਹੈ....

ਪਰ "ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ", ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਚਰਿੱਤਰ ਦੀਆਂ ਨੀਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦਾ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਹੱਤਵ ਹੈ, ਜੋ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ. ਨਿਊਯਾਰਕ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਸ਼ਰਾਬਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਲਈ, ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੇ ਸਰੀਰਕ ਜਾਂ ਮਾਨਸਿਕ ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ

ਹੁਣ ਆਪਣੀ ਕੁਦਰਤੀ ਜਾਂ ਆਮ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਾ ਰਹਿਣ। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਬਚਾਓਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਲਗਾਈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ ਤਾਂ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣ 'ਤੇ ਉਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਇਰਾਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਮਨ ਅਤੇ ਸਰੀਰ ਦੀਆਂ ਫੈਕਲਟੀਆਂ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰੱਖੇ।

35. ਇਸ ਲਈ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ/ਸਕਾਟਿਸ਼ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਸਾਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰੇਗਾ:

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣਾ ਬੀਮੇ ਦੀਆਂ ਸਹੀ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੇ ਹਾਂ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਸੀਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀਆਂ ਅਣਸੋਧੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 149 (2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਬਾਰੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੌਜੂਦਾ ਅਵਤਾਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 150 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਇੱਕ ਕੇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਉਹ ਧਾਰਾ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕੱਢਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੈ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ। ਅਸੀਂ ਦੇਖਾਂਗੇ ਕਿ ਦੋ ਰੂਪ ਹਨ। ਮਾਡਲਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੂੰ ਅਮਰੀਕੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਲੋੜ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਹੋਵੇ। ਉਕਤ ਮਾਡਲ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਉਕਤ ਮਾਡਲ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਾਂ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ।

36. ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਦੂਜੇ ਮਾਡਲ 'ਤੇ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜਾ ਮਾਡਲ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਮਾਡਲਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਮਝਣਯੋਗ ਹੈ. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਸੀਂ ਜਿਸ ਸੁਭਾਅ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ. ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਖ

ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨ ਸਕਦੀ ਕਿ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ, ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਡਿਗਰੀ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ. ਇਸ ਲਈ ਕੁਝ ਹੋਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ. ਹੁਣ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਘਰ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ, ਜੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਬਣੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ ਦੀ ਸ਼ਰਾਰਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਏਗੀ ਪਰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ.

<u>ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185</u>

37. ਇਸ ਮੋੜ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਉਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

(185. ਕਿਸੇ ਸ਼ਰਾਬੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ- ਚਾਹੇ ਕੋਈ ਵੀ, ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ,

a) ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ, ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਹੈ, ਜਾਂ
b) ਕਿਸੇ ਦਵਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੈ,

ਪਹਿਲੇ ਜੁਰਮ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਜਾਂ ਦੋ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਜਾਂ ਅਗਲੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ, ਜੇ ਪਿਛਲੇ ਸਮਾਨ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੋ ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ, ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਵਿਆਖਿਆ- ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਬਦ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

38. ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 203 ਅਤੇ 204 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵੱਲ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਗੋਪਾਲ ਸ਼ੰਕਰਨਾਰਾਇਣ ਨੇ ਵੀ ਖਿੱਚਿਆ। ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਨੁਸਾਰ ਧਾਰਾ 203 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ:

"203. ਸਾਹ ਦੇ ਟੈਸਟ-

1. ਵਰਦੀ ਧਾਰੀ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉੱਥੇ ਜਾਂ ਨੇੜੇ ਸਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਾਹ ਦੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਨਮੂਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਅਜਿਹੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕੋਲ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਦਾ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਅਪਰਾਧ ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਦੀ ਲੋੜ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ)।

2. ਜੇ ਕੋਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਅਤੇ ਵਰਦੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕੋਲ ਇਹ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਸੀ ਜਾਂ ਉਹ ਧਾਰਾ 185 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸਾਹ ਦੇ ਟੈਸਟ ਲਈ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹ ਦਾ ਇੱਕ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ:-
    a) ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਹੈ, ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ,

b) ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਿੱਥੇ ਲੋੜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਾਂ, ਜੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਹੀ ਸਮਝਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਅਜਿਹਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਉਸਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਇੰਚਾਰਜ ਰਜਿਸਟਰਡ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਨਮੂਨੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਲੋੜ ਜਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਬਾਰੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਮਰੀਜ਼ ਦੀ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਜਾਂ ਇਲਾਜ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਹੋਵੇਗੀ।

3. ਜੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਵਰਦੀ ਧਾਰੀ ਕਿਸੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਯੰਤਰ ਰਾਹੀਂ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਵਾਰੰਟ ਦੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜਦੋਂ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਹੋਵੇ।
4. ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਸਾਹ ਦੇ ਟੈਸਟ ਲਈ ਸਾਹ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕੋਲ ਉਸ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਹੋਣ ਦਾ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਉਸਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਵਾਰੰਟ ਦੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸਿਵਾਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਉਹ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਹੋਵੇ।
5. ਇਸ ਧਾਰਾ ਤਹਿਤ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਸਾਹ ਦੇ ਟੈਸਟ ਲਈ ਸਾਹ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।
6. ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਹੋਣਗੇ। ਵਿਆਖਿਆ- ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, "ਸਾਹ ਟੈਸਟ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਹ ਦੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਰਾਹੀਂ,

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਕਿਸਮ ਦੇ ਉਪਕਰਣ ਰਾਹੀਂ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਅਜਿਹੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ. ”

39. ਦੁਬਾਰਾ ਧਾਰਾ 204 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ (12.12.2007) ਨੂੰ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹੋ:

(1) ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 203 ਅਧੀਨ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਲਈ ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਦਾ ਇੱਕ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੇ -

a) ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਯੰਤਰ, ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ,
b) ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਵਿਅਕਤੀ ਇੱਕ ਔਰਤ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਇੱਕ ਪੁਰਸ਼ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਹੈ, ਨਮੂਨਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਔਰਤ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਡਾਕਟਰ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

(2) ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਇੱਕ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਵਾਸਤੇ ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਦਾ ਇੱਕ ਨਮੂਨਾ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ:-

a) ਜੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਯੰਤਰ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਾਹ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ
b) ਜੇ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਕਿਤੇ ਹੋਰ, ਸਾਹ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਾਸਤੇ ਸਾਹ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ

ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕੋਲ ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਹੋਣ ਦਾ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਲਈ ਆਪਣੇ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਉਸ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਇੰਚਾਰਜ ਰਜਿਸਟਰਡ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਅਜਿਹੇ ਨਮੂਨੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਲੋੜ ਜਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਬਾਰੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਉਸ ਦੀ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਜਾਂ ਇਲਾਜ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਹੋਵੇਗੀ। ਮਰੀਜ਼।

(3) ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਹੋਣਗੇ। ਵਿਆਖਿਆ- ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, "ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ, ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਜਾਂ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਖੂਨ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ।

40. ਅਸੀਂ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 205 ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

205. ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗਤਾ ਦੀ ਧਾਰਨਾ- ਧਾਰਾ 185 ਅਧੀਨ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਜੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਨੇ, ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸਾਹ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਲੈਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਲਈ ਆਪਣੇ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਲੈਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਉਸ ਦਾ ਇਨਕਾਰ, ਭੁੱਲ ਜਾਂ ਅਸਫਲਤਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਦਾ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਂਦਾ, ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਸਬੂਤ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸਥਿਤੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਸ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਬੂਤ ਦਾ ਖੰਡਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

41. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਧਾਰਾ ੧੧੭ ਨੂੰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਅੰਤਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ ੧੮੫ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 117 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਖੜ੍ਹੀ ਸੀ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ:

117. ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ- ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਜਾਂ ਪੰਜ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਜੁਰਮ ਲਈ ਜੇ ਪਿਛਲੇ ਸਮਾਨ ਅਪਰਾਧ ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਦੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਦੋ ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

42. ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਐਕਟ 27/1977 ਦੁਆਰਾ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ। ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ੧੧੭ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਦੇ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਖਤ ਪਾਬੰਦੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

(117) ਕਿਸੇ ਸ਼ਰਾਬੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ।

ਕੋਈ ਵੀ, ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਸਵਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ, -

a) ਉਸ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ, ਅਲਕੋਹਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਵੀ ਘੱਟ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ
b) ਕਿਸੇ ਦਵਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੈ,

ਪਹਿਲੇ ਜੁਰਮ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਜਾਂ ਦੋ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ; ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਜਾਂ ਅਗਲੇ ਜੁਰਮ ਲਈ, ਜੇ ਪਿਛਲੇ ਸਮਾਨ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੋ ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ, ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਦਰਅਸਲ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਧਾਰਾ 185 ਨੂੰ ਐਕਟ 54/1994 ਦੁਆਰਾ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਧਾਰਾ 185 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 117 ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1977 ਵਿੱਚ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

43. ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ *ਬਚੂਭਾਈ ਹਸਨਲੀ ਕਰਿਆਨੀ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਦੇ* ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 117 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਿਰਫ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, 1977 ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਧਾਰਾ 117 ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਬਣਾਇਆ, ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਸੀ, ਚਾਹੇ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਅਸੀਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ (ਸੁਪਰਾ). ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਖੂਨ ਵਿਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਛੋਟੀ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਪਰਾਧ ਉਦੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਤਰਾ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਕਿੰਗਡਮ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਜਲਦੀ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ.

<u>ਯੂ.ਕੇ. ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1930 ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ</u>

44. ਯੂ.ਕੇ. ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1930 ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 15 (1) ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਹੋਣਾ ਅਪਰਾਧ ਬਣਾਇਆ ਹੈ 'ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ'। ਧਾਰਾ ੧੧ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। (1931) 22 ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ ਐਪ 172 ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 15 ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 11 ਤਹਿਤ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

“… ਅਸੀਂ ਇਸ ਖੋਜ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਪਰ, ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਝਿਜਕ ਦੇ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸੰਖੇਪ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇਹ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ. ਜਿਊਰੀ ਨੂੰ ਪੁੱਛਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਖਰੀ ਜਵਾਬ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਕਿ, ਜੇ ਇਹ ਸਵਾਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਹੁੰਦਾ ਜਾਂ ਕਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਸਨ...

45. ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅੱਜ ਵੀ ਚੰਗਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣਾ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਹੋਈਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਇਸ ਨੂੰ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਬਣਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।

46. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਮਰਾਟ *ਬਨਾਮ ਰਾਮ ਦੇਵਜੀ* ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼ ਦੇ ਨਿਯਮ 27-ਏ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ, ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ। ਦੋਸ਼ੀ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਗਈ ਦਲੀਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉਸਦੀ ਸਜ਼ਾ ਅਣਉਚਿਤ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਸ਼ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਅਤੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ:

"4. ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ "ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਇਸ ਅਤਿਅੰਤ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ "ਸ਼ਰਾਬੀ" ਸ਼ਬਦ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿਚ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਵਾਦ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਕਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸ਼ਰਾਬੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬੀ ਹੋਣ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਵਿਚ ਫਰਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ ਕਿ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਲਈ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ "ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ" ਸ਼ਬਦ "ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਕਿ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਸ਼ਬਦ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੀ ਇੱਕ ਡਿਗਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ "ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪ੍ਰਗਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ. ਪਰ

ਡਿਗਰੀ ਦਾ ਇਹ ਸਵਾਲ ਉਹ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ; ਅਤੇ ਜੇ ਦੋਸ਼ੀ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਦੋਸ਼ੀ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਉਸਨੇ ਆਪਣਾ ਦੋਸ਼ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ; ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਅਚਾਨਕ ਉਸ ਦਾ ਕੰਮ ਬਹੁਤ ਹੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਭੰਡਾਰਕਰ ਨੇ ਖੁਦ ਮੰਨਿਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਦੀ ਸਮਝ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੇ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਦੋਸ਼ੀ ਮੰਨ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੇਸ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ 'ਚ ਦੋਸ਼ੀ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਕੋਈ ਗਲਤਫਹਿਮੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਸਾਡੀ ਇਸ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਸਹੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

47. ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1960 ਨੇ 1930 ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। 1960 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 (1) ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 6 (6) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"6(6) ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ "ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੋਣਾ।

ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1962 ਦੁਆਰਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਤੰਦਰੁਸਤੀ ਨੂੰ "ਕਮਜ਼ੋਰ" ਹੋਣ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ.

48. ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ, ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1967 ਦੇ ਤਹਿਤ 1967 ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਜੁਰਮ ਲਈ ਉਦੇਸ਼ਪੂਰਨ ਵਿਗਿਆਨਕ ਜਾਂਚ ਆਧਾਰ ਬਣ ਗਈ। ਧਾਰਾ 1 ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਇੰਨੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਅਨੁਪਾਤ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਖੂਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ

ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ (0.08%) ਵਿੱਚ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1988 ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ।

49. 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕਤਾ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਧਾਰਾ 3ਏ, 4 ਅਤੇ 5 ਹਨ। 01.07.1992 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਈ ਧਾਰਾ 3ਏ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"3A. ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨਾ।

1. ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਦੇ, ਜਾਂ ਸੜਕ ਜਾਂ ਸਥਾਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਵਾਜਬ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਕੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ-
    a) ਉਹ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਉਹ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ
    b) ਉਸਨੇ ਇੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਸਦੇ ਸਾਹ, ਖੂਨ ਜਾਂ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ

ba) ਉਸਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਦਵਾਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਜਾਂ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਉਸ ਦਵਾਈ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਜਾਂ

    c) ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 18 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਇੱਕ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਾਜਬ ਬਹਾਨੇ ਦੇ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ
    d) ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7ਏ ਤਹਿਤ ਉਸ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਖੂਨ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਦੇ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਲਈ ਆਪਣੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਾਜਬ ਬਹਾਨੇ ਦੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ,

ਉਹ ਇੱਕ ਜੁਰਮ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ।

2. ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਉਸਦੀ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਖਰਾਬ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।
3. ਉਪਰੋਕਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) (ਬੀ), (ਬੀ), (ਸੀ) ਅਤੇ (ਡੀ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਸੈਕਸ਼ਨ 4 (1) ਅਤੇ 4 (5) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਨ:

"4. ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਜਾਂ ਇੰਚਾਰਜ ਹੋਣਾ। (1) ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਜਾਂ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਰਾਹੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ।

xxx xxx xxx

(5) ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇ ਉਸਦੀ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੈ। (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਸੈਕਸ਼ਨ 5 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

5. ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਹੋਣਾ।

1. ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ -
    a) ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨਾ, ਜਾਂ
    b) ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਹੈ, ਇੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਉਸਦੇ ਸਾਹ, ਖੂਨ ਜਾਂ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ।

2. ਉਪਰੋਕਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) (ਬੀ) ਅਧੀਨ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਦੋਸ਼ੀ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਬਚਾਅ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਉਸ ਨੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਾਲਾਤ ਅਜਿਹੇ ਸਨ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸਦੇ ਸਾਹ, ਖੂਨ ਜਾਂ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਹਿਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸੀ।
3. ਅਦਾਲਤ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਿ ਕੀ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਜਿਹੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਲੱਗੀ ਕਿਸੇ ਸੱਟ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

50. ਧਾਰਾ 3ਏ 01.07.1992 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 3ਏ, 4 ਅਤੇ 5 ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਐਮਵੀ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਨਾਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਤੀਜੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ:

ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ, ਜੋ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਨਾਲ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਹੈ, ਧਾਰਾ 5 ਹੈ। ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 5 ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ ਵੀ ਸਜ਼ਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਯੂ.ਕੇ. ਵਿੱਚ, ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ, ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਪੱਧਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ, ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਕਾਰਨ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੜਕ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨਾ ਵੀ ਅਪਰਾਧ ਹੈ। ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 4 (5) ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਫਿਲਹਾਲ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਬੀ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਟੈਸਟ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕੰਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ. ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੱਸ ਰਹੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਨਾਲ, ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਉਸਦੀ ਯੋਗਤਾ ਵਿੱਚ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ, ਚਾਹੇ

ਉਸਦੇ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਪੱਧਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਹੋਵੇ, ਉਹ ਅਪਰਾਧ ਕਰੇਗਾ। ਇਹੀ ਸਿਧਾਂਤ ਧਾਰਾ 3ਏ ਨੂੰ ਐਨੀਮੇਟ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੌਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਪਰਾਧ ਬਾਰੇ ਬੋਲਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਸੀ। ਇੱਥੇ ਫਿਰ, ਧਾਰਾ 3ਏ (2) ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਕਾਰਨ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 6 ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਯੋਜਿਤ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਟੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਦੇਖਾਂਗੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਉਸਦੀਆਂ ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਇੰਨੀਆਂ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਹਨ ਕਿ ਉਸਦੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੈ. ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇਹ ਸੰਕਲਪ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੇਅਰ (ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰਿਕਸ) ਸੁਪਰਾ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਕੁਦਰਤ ਦੀ ਇੱਕ ਧਾਰਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਨਜਿੱਠ ਰਹੇ ਹਾਂ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਬਹੁਤ ਵੱਖਰੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ 21 ਸਾਲਾ ਨੌਜਵਾਨ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ, ਆਪਣੇ ਦੋਸਤਾਂ ਦੀ ਸੰਗਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ (30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ = 0.03٪)। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਡਰਿੰਕ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੈ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਉਸਨੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਈ ਹੁੰਦੀ, ਜੇ ਉਸਨੇ ਉਹ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਡਰਿੰਕ ਨਾ ਲਿਆ ਹੁੰਦਾ. ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸਦੇ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਧਿਰਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਸੌਦਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਿਖਣਾ ਵੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਲਈ, ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਤੱਥਾਂ ਵੱਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਇਕ ਹੋਰ ਉਦਾਹਰਣ ਇਕ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਏਗੀ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਪੀਂਦਾ ਹੈ, ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਦਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਮੌਜੂਦਗੀ

ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਾਲ ਭੋਜਨ ਲਿਆ ਹੈ, ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਬਾਹਰੀ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਮੋਦੀ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਚਨਾ - ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

"ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇੱਕ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨੁਕਤਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

1. ਲਈ ਗਈ ਮਾਤਰਾ ਕੋਈ ਗਾਈਡ ਨਹੀਂ ਹੈ।
2. ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਹਮਲਾਵਰ ਬਦਬੂ, ਬੁੱਧੀ ਦੀ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਘਾਟ, ਇੱਕ ਅਸਥਿਰ ਚਾਲ, ਇੱਕ ਖਾਲੀ ਦਿੱਖ, ਖੁਸ਼ਕ ਅਤੇ ਚਿਪਚਿਪੇ ਬੁੱਲ੍ਹ, ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਅੱਖਾਂ, ਸੁਸਤ ਅਤੇ ਫੈਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਪੁਤਲੀਆਂ, ਨਬਜ਼ ਦੀ ਦਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ, ਇੱਕ ਅਸਥਿਰ ਅਤੇ ਮੋਟੀ ਆਵਾਜ਼, ਬੇਤਰਤੀਬੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬੀਤਣ ਦੀ ਸਮਝ ਦੀ ਘਾਟ, ਸ਼ਰਾਬੀ ਹੋਣ ਦੇ ਆਮ ਸੰਕੇਤ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਲਕੋਹਲ ਵਾਲੇ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਗੰਧ ਸਰੀਰ ਤੋਂ ਅਲਕੋਹਲ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਈ ਘੰਟਿਆਂ ਤੱਕ ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਬਣੀ ਰਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਡਰਿੰਕ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਅਲਕੋਹਲ ਤੱਤਾਂ (ਕੰਜਨਰ) ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ

51. ਜੇ ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਖੂਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਾਲਾਤ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਆਇਆ ਸੀ। ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੇ ਇਹ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਗਿਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਜੇਕਰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਸਬੂਤ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਗਤੀ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ, ਅੱਖਾਂ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਣ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ, ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਇੱਕ ਖੋਜ ਹੋਵੇਗੀ।

52. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਸਾਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਿੱਟਿਆਂ 'ਤੇ ਲੈ ਜਾਵੇਗਾ:

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ ੧੮੫ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 185 ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਸਿਰਲੇਖ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਐਲਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਰਾਬੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸ਼ਰਾਬੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਇਹ ਅਪਰਾਧ ਇੱਕ ਉਦੇਸ਼ਪੂਰਨ ਮਿਆਰ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਧਾਰਾ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਕ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਥੇ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ ੨੦੩ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਾਹ ਦੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਨਮੂਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕੋਲ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 203 (2) ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਵਰਦੀ ਧਾਰੀ ਇੱਕ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਹ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਸੀ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਸਾਹ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 203 (6) ਐਲਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 203 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 203 ਬਿਨਾਂ ਵਾਰੰਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੇ ਟੈਸਟ ਸਾਹ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ ੨੦੪ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪੈਰਵਾਈ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਧਾਰਾ ੨੦੩ ਤਹਿਤ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 203 ਤਹਿਤ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਲਈ ਉਸ ਦੇ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਪਦਾ

ਹੈ ਕਿ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

53. ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 185 ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਪਤਾ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਤੱਤਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੁਆਰਾ ਟੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 01.09.2019 ਤੋਂ, ਧਾਰਾ 185 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦ ਜੋੜੇ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ "ਜਾਂ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ" ਹਨ।

54. ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਕੋਲ ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੁਆਰਾ ਟੈਸਟ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। *ਥਾਣਾ ਲੋਯੀ ਕਲੋਨੀ ਬਨਾਮ ਸੰਜੀਵ ਨੰਦਾ* ਰਾਹੀਂ ਸੂਬੇ 'ਚ ਦਰਜ ਫੈਸਲੇ 'ਚ ਦੋਸ਼ੀ ਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਫਰਾਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਲਈ ਉਸਦੇ ਸਾਹ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਲਈ ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ. ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ, ਕੇ.ਐਸ. ਰਾਧਾਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ, ਜੇ. ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ ਹੈ:

"82. ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਫਰਾਰ ਹੋ ਗਿਆ, ਇਸ ਲਈ, ਉਸਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਟੈਸਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਾਂ ਸਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ

ਲਈ ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਲੈਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਸੰਚਿਤ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਟੈਸਟ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ ਅਤੇ

ਉਪਰੋਕਤ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਇਹ ਦਰਸਾਏਗੀ ਕਿ ਉਕਤ ਟੈਸਟ ਕੇਵਲ ਉਦੋਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਿਅਕਤੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ। ਉਪਰੋਕਤ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ "ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ" ਅਤੇ "ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ "ਪ੍ਰੈਸੇਂਟੀ ਵਿੱਚ" ਹੈ. ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਪਰਾਧੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਟੈਸਟ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਫਰਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦਾ ਤੁਰੰਤ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਉਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਦੋਸ਼ੀ ਨੂੰ 10-1-1999 ਨੂੰ ਦੁਪਹਿਰ 12:29 ਵਜੇ ਏਮਜ਼ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਉਸ ਦੇ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਸੀਨੀਅਰ ਵਿਗਿਆਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ (ਪੀਡਬਲਯੂ 16) ਡਾਕਟਰ ਮਧੂਲਿਕਾ ਸ਼ਰਮਾ ਨੇ ਲਿਆ। ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਸਨੇ 0.115٪ ਭਾਰ / ਮਾਤਰਾ ਈਥਾਈਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ। ਪੀਡਬਲਯੂ -16 / ਏ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਡਾਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਸਨੇ ਆਪਣੀ ਉਲਟ-ਪੜਤਾਲ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਕਿ 0.115٪ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 115 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੈ ਅਤੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਜੁਰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ।

83. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਦੋਸ਼ੀ ਦੀ ਜਾਂਚ 10-1-1999 ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ ਡਾਕਟਰ ਟੀ ਮਾਈਲੋ, ਪੀਡਬਲਯੂ 10, ਸੀਨੀਅਰ ਰੈਜ਼ੀਡੈਂਟ, ਫੋਰੈਂਸਿਕ ਮੈਡੀਸਨ ਵਿਭਾਗ, ਏਮਜ਼, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਸੀ:

"ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਉਹ ਚੇਤੰਨ, ਮੁਖੀ, ਸੁਚੇਤ ਅਤੇ ਸਹਿਯੋਗੀ ਸੀ। ਅੱਖਾਂ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਸਨ, ਪੁਤਲੀਆਂ ਦੋ-ਪੱਖੀ ਫੈਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ। ਭਾਸ਼ਣ ਇਕਸਾਰ ਅਤੇ ਚਾਲ ਅਸਥਿਰ ਸੀ। ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆ ਰਹੀ ਸੀ।

84. ਮਾਹਰਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਮਨਜ਼ੂਰ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਧਾਰਾ 185 ਅਤੇ 203 ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਬ੍ਰਿਟੇਨ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1967, ਰੋਡ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1972 ਆਦਿ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ।

55. ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ (ਜੋ ਕਿ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸੀਮਾ ਤੋਂ 0.115% ਹੈ). ਇਹ ਉਹ ਮਾਮਲਾ ਵੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਛੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਉਪਰੋਕਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਬਦਲ ਗਿਆ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਦੁਆਰਾ ਟੈਸਟ ਲੈਣਾ ਅਸੰਭਵ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ. ਇਹ ਵੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਦੋਸ਼ੀ ਨੂੰ 10.01.1999 ਨੂੰ ਦੁਪਹਿਰ 12:29 ਵਜੇ ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਇੰਸ (ਏਮਜ਼) ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਖੂਨ ਦੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 185 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਸ਼ਰਾਬ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 01.09.2019 ਤੋਂ, ਇੱਕ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਸਰਕਾਰੀ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

56. ਅਸੀਂ 185, 203 ਅਤੇ 204 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾ ਸਕੇ, ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬੀਮੇ ਦਾ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨਾਲ ਵੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਸ਼ਾਮਲ

ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਧਾਰਾ (ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕੋਲ ਕਥਿਤ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਜੋ 'ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।

57. ਉਪਰੋਕਤ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਬਣਾਵੇ ਕਿ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸਫਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਬਣਾ ਦੇਵੇਗੀ। ਇਹ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ. ਧਾਰਾ ੧੮੫ ਦੀ ਲੋੜ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਸੀ) ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰੇਗਾ, ਕੀ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਵੀ ਸੱਚ ਹੈ? ਅਸੀਂ ਵਧਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ। ਜੇ ਸਰਕਾਰੀ ਵਕੀਲ ਨੇ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਫੋਰਮ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸ਼ਰਾਬ-ਖੂਨ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਵੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕੋ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿਚ ਸੀ। ਜੇ ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਕ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

58. ਅਸੀਂ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ, ਉਹ ਹੈ, ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਕੋਈ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦੇ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਿ ਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਧਾਰਾ 185 ਬੀਏਐਲ (ਬਲੱਡ ਐਨਾਲਾਈਜ਼ਰ ਟੈਸਟ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ

ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਲਈ ਸਹੀ ਪਹੁੰਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ. ਇਹ ਸੋਚਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਨਾਲ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਤਾਂ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਡਰਾਈਵਰ ਭੱਜ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤ ਉਪਲਬਧ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਫਿਰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ।

<u>ਸ਼ਰਾਬ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਵਿਗਿਆਨਕ ਪਹਿਲੂ</u>

59. ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਦੇ 26ਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ:

''ਸ਼ੁੱਧ ਈਥਾਈਲ ਅਲਕੋਹਲ ਇੱਕ ਪਾਰਦਰਸ਼ੀ, ਰੰਗਹੀਣ, ਚਾਲੂ ਅਤੇ ਅਸਥਿਰ ਤਰਲ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਤਮਿਕ ਗੰਧ ਅਤੇ ਜਲਣ ਵਾਲਾ ਸੁਆਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਅਲਕੋਹਲ ਵਾਲੇ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਬਸੋਲਿਊਟ ਅਲਕੋਹਲ (ਅਲਕੋਹਲ ਡੀਹਾਈਡਰੇਟਮ) ਵਿੱਚ 99.95 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਲਕੋਹਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਸ਼ਰਾਬ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਅਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਇਕੋ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕਾਰਵਾਈ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਅਤੇ ਤਾਪਮਾਨ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੀ ਡਿਗਰੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੀ ਆਦਤ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਇੱਕੋ ਖੁਰਾਕ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਸ਼ਰਾਬ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਅਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਇਕੋ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕਾਰਵਾਈ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਅਤੇ ਤਾਪਮਾਨ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੀ ਡਿਗਰੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੀ ਆਦਤ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਇੱਕੋ ਖੁਰਾਕ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਵਿਡਮਾਰਕ ਦਾ ਫਾਰਮੂਲਾ - ਖੂਨ ਅਤੇ ਟਿਸ਼ੂਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਤੁਲਨ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਅਨੁਮਾਨਤ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਾਰ ਵਿਡ-ਮਾਰਕ ਦੇ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੁਆਰਾ ਹੈ:

ਏ = ਸੀਪੀਆਰ

(i) a ਗ੍ਰਾਮ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

(ii) c, ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ.

(iii) p ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਭਾਰ ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਅਤੇ

(iv) r ਉਹ ਮੁੱਲ ਹੈ ਜੋ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਔਸਤ ਇਕਾਗਰਤਾ ਨੂੰ ਵੰਡ ਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਥਿਰ ਹੈ ਅਤੇ ਮਰਦਾਂ ਲਈ ਔਸਤ + 0.085 ਅਤੇ ਔਰਤਾਂ ਲਈ + 0.055 ਹੈ।

69.85 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਸਰੀਰ ਦਾ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਔਸਤ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਮਰਦ ਲਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 45 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ 60 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਅਲਕੋਹਲ ਹੈ, ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਖਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ 2 ਤਰਲ ਔਂਸ ਵ੍ਹਿਸਕੀ (70 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸਬੂਤ = 9.98 ਗ੍ਰਾਮ / ਤਰਲ ਔਂਸ) ਅਤੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 55 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ 73 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਬੀਅਰ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾ 11/2 ਪਿੰਟ (ਸਾਧਾਰਨ ਬੀਅਰ = 14.7 ਗ੍ਰਾਮ / ਪਿੰਟ) ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

"69.85 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਸਰੀਰ ਦਾ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਔਸਤ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਮਰਦ ਲਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 45 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ 60 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਅਲਕੋਹਲ ਹੈ, ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾ 2 ਤਰਲ ਔਂਸ ਵ੍ਹਿਸਕੀ (70 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸਬੂਤ = 9.98 ਗ੍ਰਾਮ / ਤਰਲ ਔਂਸ) ਅਤੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 55 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ 73 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਬੀਅਰ ਦੀ ਖਪਤ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾ 11/2 ਪਿੰਟ (ਸਾਧਾਰਨ ਬੀਅਰ = 14.7 ਗ੍ਰਾਮ / ਪਿੰਟ) ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

[ਅਸੀਂ ਕੈਨੇਡੀ ਬਨਾਮ ਸਮਿਥ (ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਪੈਰਾ 25 ਦੇਖੋ) *ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਲਾਭਦਾਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਯਾਦ ਦਿਵਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ* , ਇਹ ਡੇਢ ਪਿੰਟ ਲੈਗਰ (ਇੱਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਬੀਅਰ) ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਅੱਜ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ 55 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ।

“… ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੈਣ 'ਤੇ, ਅਲਕੋਹਲ ਜਲਦੀ ਹੀ ਸੋਖ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਛੋਟੀ ਆਂਤੜੀ ਤੋਂ, ਪੇਟ ਤੋਂ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਅਤੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮਦੀ ਹੈ. ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਸੋਖਣ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਪੇਟ 'ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਘੋਲ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਿਗਲ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਪੇਟ ਭੋਜਨ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਮਜ਼ੋਰ ਘੋਲ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਪੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ; ਖ਼ਾਸਕਰ, ਜੇ ਇਹ ਚਰਬੀ ਵਾਲਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰੋਟੀਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ. ਜੇ ਪੇਟ ਵਿੱਚ ਭੋਜਨ ਹੈ ਤਾਂ ਸਤਾਰਾਂ ਤੋਂ ਵੀਹ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਲਕੋਹਲ ਖੂਨ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿੱਚ ਜਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। 6 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਸੋਖਣ ਦੀ ਦਰ 4.7 ਮਿਲੀਲੀਟਰ / ਮਿੰਟ ਹੈ. ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕਾਰਬੋਨੇਟਿਡ ਸੋਡਾ ਨਾਲ ਮਿਲਾਏ ਗਏ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਵੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੁੱਧ ਇੱਕ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਕਾਰਕ ਹੈ। ਅਲਕੋਹਲ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਗਭਗ 30 ਮਿੰਟਾਂ ਤੋਂ ਲਗਭਗ 2 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇਕਾਗਰਤਾ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕਾਗਰਤਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿਚ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੀ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਖੂਨ ਨਾਲੋਂ ਲਗਭਗ 20-25 ਮਿੰਟਾਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਡਿੱਗਣ ਦੀ ਸੀਮਾ ਖੂਨ ਵਿਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਿਚ ਗਿਰਾਵਟ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਪਿਸ਼ਾਬ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੂਨ ਨਾਲੋਂ 20-30 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਸਥਿਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਵੰਡ ਸਰੀਰ ਦੇ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਟਿਸ਼ੂਆਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਾਣੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਚਰਬੀ ਅਤੇ ਹੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪਾਚਕ ਕਿਰਿਆ ਦੀ ਅਜੀਬ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਾਤਰਾ ਯੂਨਿਟ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੈਟਾਬੋਲਾਈਜ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ. ਇਸ ਨੂੰ ਮੈਟਾਬੋਲਿਜ਼ਮ ਦਾ ਜ਼ੀਰੋ ਆਰਡਰ ਕੈਨੇਟਿਕ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਦਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਆਰਡਰ ਕੈਨੇਟਿਕਸ ਦੁਆਰਾ ਮੈਟਾਬੋਲਾਈਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਡਰੱਗ ਦਾ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਨੁਪਾਤ ਮੈਟਾਬੋਲਾਈਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖੂਨ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਘਟਣ ਨਾਲ ਸੰਪੂਰਨ ਮਾਤਰਾ ਮੈਟਾਬੋਲਾਈਜ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ). ਲਗਭਗ 90 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਖਪਤ ਕੀਤੀ ਅਲਕੋਹਲ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਮੈਟਾਬੋਲਾਈਜ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਜਿਗਰ ਵਿੱਚ ਆਕਸੀਕਰਨ ਦੁਆਰਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਨਜ਼ਾਈਮ ਅਲਕੋਹਲ ਡੀਹਾਈਡ੍ਰੋਜਨਜ਼ @ ਲਗਭਗ 9-15 ਮਿਲੀਲੀਟਰ / ਘੰਟਾ

ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਲਗਭਗ ਅੱਧਾ ਪੈਗ ਵਿਸਕੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਲਗਭਗ 12-15 ਮਿਲੀਲੀਟਰ / ਘੰਟਾ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ.

xxx xxx xxx

ਖੂਨ ਤੋਂ ਅਲਕੋਹਲ ਫੇਫੜਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਐਲਵੋਲਰ ਹਵਾ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਪੜਾਅ ਦੌਰਾਨ, ਸਾਹ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਵੇਗਾ ..."

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

60. ਵਿਦਵਾਨ ਲੇਖਕ 'ਤੀਬਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ' ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੀ ਆਦਤ ਦੇ ਚਿਰਕਾਲੀਨ ਜ਼ਹਿਰ ਬਾਰੇ ਵੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ, ਤੁਰੰਤ ਇਹ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰਤ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਤੀਬਰ ਨਸ਼ਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਚਿਰਕਾਲੀਨ ਸ਼ਰਾਬੀ ਸੀ. ਲੋੜ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ, ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਮੋਦੀ ਦੀਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ:

"ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇੱਕ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨੁਕਤਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

1. ਲਈ ਗਈ ਮਾਤਰਾ ਕੋਈ ਗਾਈਡ ਨਹੀਂ ਹੈ।
2. ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਹਮਲਾਵਰ ਬਦਬੂ, ਬੁੱਧੀ ਦੀ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਘਾਟ, ਇੱਕ ਅਸਥਿਰ ਚਾਲ, ਇੱਕ ਖਾਲੀ ਦਿੱਖ, ਖੁਸ਼ਕ ਅਤੇ ਚਿਪਚਿਪੇ ਬੁੱਲ੍ਹ, ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਅੱਖਾਂ, ਸੁਸਤ ਅਤੇ ਫੈਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਪੁਤਲੀਆਂ, ਨਬਜ਼ ਦੀ ਦਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ, ਇੱਕ ਅਸਥਿਰ ਅਤੇ ਮੋਟੀ ਆਵਾਜ਼, ਬੇਤਰਤੀਬੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬੀਤਣ ਦੀ ਸਮਝ ਦੀ ਘਾਟ, ਸ਼ਰਾਬੀ ਹੋਣ ਦੇ ਆਮ ਸੰਕੇਤ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਲਕੋਹਲ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਗੰਧ

ਸਰੀਰ ਤੋਂ ਅਲਕੋਹਲ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਈ ਘੰਟਿਆਂ ਤੱਕ ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਬਣੀ ਰਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਡਰਿੰਕ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਅਲਕੋਹਲ ਤੱਤਾਂ (ਕੰਜਨਰ) ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

61. ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਇਕਾਗਰਤਾ ਜਾਂ BAC, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਵਿੱਚ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਯੋਗ BAC ਪੱਧਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ 0.03 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨਾ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, BAC ਕਈ ਵੇਰੀਏਬਲਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ. ਇਹ ਲਿੰਗ ਅਤੇ ਸਰੀਰ ਦੇ ਭਾਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਮਰਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਔਰਤ ਨਾਲੋਂ ਪਾਣੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਧੇਰੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਸੇ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ BAC ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ. BAC ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਪੀਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜਿਗਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਘੰਟੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਡਰਿੰਕ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਇੱਕ ਮਿਆਰੀ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਨੂੰ ਮੈਟਾਬੋਲਾਈਜ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਬਾਰੰਬਾਰਤਾ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਡਰਿੰਕ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, BAC ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜੀਨ ਵੀ ਆਪਣੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਤਿੰਨ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

62. ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਅਕਤੂਬਰ, 1992 ਵਿੱਚ ਨੈਸ਼ਨਲ ਹਾਈਵੇ ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ 'ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ' ਬਾਰੇ ਕਾਂਗਰਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ:

''ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸੰਖੇਪ

ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੋ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੀਏਸੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੁਆਰਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੁੰਦੇ

ਹੋਏ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ. ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਸ 'ਤੇ ਅਸਲ BAC ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਜਨਤਾ ਲਈ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੋ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਹਨ ਜੋ BAC ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ. "ਅਨੁਮਾਨਿਤ" ਕਾਨੂੰਨ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ BAC 'ਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਜਾਂ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਖੰਡਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਹੈ। "ਅਨੁਸਾਰ" ਕਾਨੂੰਨ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ (ਜਾਂ ਅੰਦਰ) ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜੇ ਕਿਸੇ ਦਾ BAC ਕਿਸੇ ਨਿਰਧਾਰਤ BAC 'ਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। 41 ਰਾਜਾਂ ਅਤੇ ਕੋਲੰਬੀਆ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ BAC ਪੱਧਰ 0.10 ਹੈ ਅਤੇ 5 ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ 0.08 ਹੈ। ਚਾਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ੦.੧੦ ਦੀ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ 0.05 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਕਮਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

<u>ਅਧਿਆਇ 2. ਅਲਕੋਹਲ। ਪ੍ਰਭਾਵ</u>

ਕਾਂਗਰਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ 'ਤੇ ਬੀਏਸੀ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਤੇ ਬੀਏਸੀ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਬੰਧਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਗਿਆਨਕ ਸਾਹਿਤ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਅਤੇ ਬੀਏਸੀ ਦੇ ਪੱਧਰਾਂ ਬਾਰੇ ਕਈ ਸਿੱਟੇ ਕੱਢਣ ਲਈ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਖ਼ਾਸਕਰ 0.10 ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ. ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਿੱਟਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਹ ਸਨ:

- ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਲਈ ਕੋਈ ਸੀਮਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਭਾਵ, ਕੋਈ ਹੇਠਲਾ ਪੱਧਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਿਸ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਕੋਈ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਨਹੀਂ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ.
- ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਜਿੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇਗੀ, ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੰਮ 'ਤੇ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਦੀ ਡਿਗਰੀ ਓਨੀ ਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇਗੀ, ਓਨੇ ਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਫੰਕਸ਼ਨ (ਜਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਕੰਮ) ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣਗੇ, ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਖਤਰਾ ਓਨਾ ਹੀ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗਾ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

63. ਇਸ ਲਈ, ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ. ਹੁਣ ਤੱਕ, ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ, ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸੀਮਾ, ਜੋ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ 0.15 ਤੋਂ ਘਟਾ ਕੇ 0.10 ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਘਟਾ ਕੇ 0.08 ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਘੱਟ ਉਮਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਘੱਟ BAC (ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਇਕਾਗਰਤਾ) ਪੱਧਰ ਜਾਂ ਜ਼ੀਰੋ ਸਹਿਣਸ਼ੀਲਤਾ ਦੇ ਪੱਧਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

64. ਜੁਲਾਈ, 1998 ਵਿਚ ਅਮਰੀਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਇਕ ਹੋਰ ਪੇਪਰ ਵਿਚ, 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੁਨਰਾਂ 'ਤੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਘੱਟ ਖੁਰਾਕ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ, ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ, ਅਧਿਐਨ ਨੇ 177 ਹਵਾਲੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ. ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਇੱਕ ਮਲਟੀਟਾਸਕ ਹੁਨਰ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕੰਮਾਂ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਮਨੋ-ਮੋਟਰ ਹੁਨਰ, ਧਾਰਨਾ, ਵਿਜ਼ੂਅਲ ਫੰਕਸ਼ਨ, ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ, ਕੇਂਦਰਿਤ ਧਿਆਨ, ਵੰਡਿਆ ਹੋਇਆ ਧਿਆਨ, ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਟਰੈਕਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ. ਰਿਪੋਰਟ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: "ਅਜਿਹਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਹੇਠਲੀ ਸੀਮਾ ਦਾ ਪੱਧਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਲਈ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ": ਸਿੱਟਾ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ:

"ਸਿੱਟੇ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ

ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੀਖਿਆ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀਆਂ ਘੱਟ ਖੁਰਾਕਾਂ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਦੀ ਹੱਦ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੁਨਰਮੰਦ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੇ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਇੱਥੇ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਓਕੂਲੋਮੋਟਰ ਫੰਕਸ਼ਨ ਅਤੇ ਵੰਡੇ ਹੋਏ ਧਿਆਨ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਵਰਗੇ ਖੇਤਰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬੀਏਸੀ ਵਿੱਚ 0.02٪ ਤੱਕ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ 0.05٪ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਬੀਏਸੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਬੀਏਸੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਥੇ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਖੇਤਰਾਂ ਲਈ ਬੀਏਸੀ ਜ਼ਰੀਏ 0.01

ਅਤੇ 0.02% ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ, ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਕੁਝ ਅਧਿਐਨਾਂ ਨੇ 0.04% ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ BACs ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ 0.04% ਤੋਂ ਘੱਟ BACs ਵਿਖੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ 0.05% ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਬੂਤ ਹਨ ਕਿ 0.05% ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਬੀਏਸੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ: ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਦਾ ਸਮਾਂ, ਟਰੈਕਿੰਗ, ਵੰਡਿਆ ਹੋਇਆ ਧਿਆਨ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ, ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ, ਓਕੂਲੋਮੋਟਰ ਫੰਕਸ਼ਨ, ਧਾਰਨਾ, ਅਤੇ ਸਾਈਕੋਮੋਟਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੇ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ. ਸ਼ਰਾਬ-ਹਮਲਾਵਰਤਾ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਅਧਿਐਨ ਅਪਰਾਧੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਦੁਸ਼ਮਣ ਵਿਵਹਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਕਸਰ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ. ਵਰਤਮਾਨ ਸਮੀਖਿਆ ਨੇ ਮੋਸਕੋਵਿਟਜ਼ (1973 ਏ, ਬੀ) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਡਲ ਤੋਂ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਇੱਕ ਸਮਾਂ ਸਾਂਝਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੰਮ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਮੁੱਖ ਭਾਗ ਟਰੈਕਿੰਗ ਅਤੇ ਵਿਜ਼ੂਅਲ ਖੋਜ ਅਤੇ ਪਛਾਣ ਹਨ. ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ 0.05% ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਬੀਏਸੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਹੁਨਰ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ, ਹੇਠਲੇ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ, ਵੰਡੀ ਹੋਈ ਧਿਆਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਨੂੰ ਵੀ ਖਰਾਬ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਉੱਚ BAC ਪੱਧਰ (ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, 0.10% ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਲੇ) ਵੀ ਲਗਾਤਾਰ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਅਸਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਜਾਂ 'ਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਅਧਿਐਨਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੌਜੂਦਾ ਅਨੁਭਵੀ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਭਾਰ ਵਿਗਿਆਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ 0.05% ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ BAC ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. 0.05% ਤੋਂ ਘੱਟ BAC 'ਤੇ ਖੋਜ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਹੇਠਲੇ ਬੀਏਸੀ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਕਮਜ਼ੋਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਸਬੂਤ ਹਨ, ਪਰ ਅੱਗੇ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਬੀਏਸੀ ਪੱਧਰਾਂ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣਗੇ ਜਿਸ 'ਤੇ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਹਾਰਕ ਖੇਤਰਾਂ ਲਈ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ.

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

65. ਅਸੀਂ "ਡਰਿੰਕ ਅਤੇ ਡਰੱਗ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ" ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਵੀ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਸਾਲ 2010 ਵਿੱਚ ਯੂ.ਕੇ. ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1967 ਯੂ.ਕੇ. ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ

ਅਲਕੋਹਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖੂਨ-ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਅਪਰਾਧ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਰ ਪੀਟਰ ਨਾਰਥ, ਸੀਬੀਈ, ਕਿਊਸੀ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਖੋਜ ਦੇ ਨਤੀਜੇ

3.26. ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਹੈਲਥ ਐਂਡ ਕਲੀਨਿਕਲ ਐਕਸੀਲੈਂਸ (ਐਨਆਈਸੀਈ) ਦੇ ਸੈਂਟਰ ਫਾਰ ਪਬਲਿਕ ਹੈਲਥ ਐਕਸੀਲੈਂਸ ਨੇ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਹਿਤ ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਸੁਤੰਤਰ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸਮੀਖਿਆ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਅਤੇ ਮੌਤਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਇਕਾਗਰਤਾ (ਬੀਏਸੀ) ਕਾਨੂੰਨ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਹਨ। ਇਸ ਨੇ ਬੀਏਸੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਤੋਂ ਘਟਾ ਕੇ 50 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਵੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ।

ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਅਤੇ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਖਤਰਾ

3.29. ਐਨਆਈਸੀਈ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਸਬੂਤ ਹਨ ਕਿ ਕਿਸੇ ਦੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇ ਉਸਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਲਕੋਹਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਅਧਿਐਨ ਲਗਾਤਾਰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਹੋਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਧੇਰੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਸੇਵਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 20 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਅਤੇ 50 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ BAC ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮਰਨ ਦਾ ਖਤਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਇਹ ਜੋਖਮ 50 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਅਤੇ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ BAC ਨਾਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਛੇ ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਅਤੇ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ BAC ਨਾਲ 11 ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

3.30. ਨੌਜਵਾਨ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਖਤਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵੀ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦੇ ਹਨ - ਜੋ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ BAC ਪੱਧਰ ਹੋਵੇ - ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਘੱਟ ਤਜਰਬੇਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਨਾਬਾਲਗ

ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬਜ਼ੁਰਗ ਲੋਕਾਂ ਨਾਲੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਘੱਟ ਸਹਿਣਸ਼ੀਲਤਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ. ਛੋਟੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਜੋਖਮ ਲੈਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ - ਚਾਹੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਸਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ - ਗੈਰ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ, ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਅਤੇ ਪੋਰਟੇਬਲ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ

3.69. ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਪਹਿਲਾ ਵਿਹਾਰਕ ਉਪਕਰਣ 1950 ਦੇ ਮੱਧ ਵਿੱਚ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬ੍ਰੀਥਲਾਈਜ਼ਰ® ਯੰਤਰ ਨੇ ਵਿਆਪਕ ਸਵੀਕਾਰਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ, ਕੈਨੇਡਾ ਅਤੇ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਦੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 93 ਬ੍ਰੀਥਲਾਈਜ਼ਰ® ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਬੀਏਸੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਵਾਲਾ ਤਰੀਕਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਯੂਰਪੀਅਨ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੇ ਫੋਰੈਂਸਿਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਸ ਵਿਧੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸ਼ਰਾਬੀ ਡਰਾਈਵਰਾਂ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ। ਸਾਹ-ਅਲਕੋਹਲ ਟੈਸਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ 1980 ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਜਦੋਂ ਵਧੇਰੇ ਕੰਪੈਕਟ, ਸਵੈਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਯੰਤਰ ਉਪਲਬਧ ਹੋਏ।

ਅਧਿਆਇ 4 ਵਿੱਚ: ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ - ਸਿੱਟੇ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਿੱਟੇ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਸੀਮਾ ਨੂੰ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ/100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਤੋਂ ਘਟਾ ਕੇ 20 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ/100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਕਰਨਾ

4.6. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੈਰਾ 1.23 ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ (BAC) ਦੀ ਸੀਮਾ 20 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜ਼ੀਰੋ ਸਹਿਣਸ਼ੀਲਤਾ ਦਾ ਪੱਧਰ ਹੈ. ਐਨਆਈਸੀਈ ਰਿਪੋਰਟ ਸਪਸ਼ਟ ਸਬੂਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਜਿਸ ਦਾ BAC 20 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਅਤੇ 50 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 3 ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ।

4.7. ਇਸ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, 20 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਦੀ ਇੱਕ ਆਮ BAC ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਸਮਝ ਹੈ, ਜੋ ਸਾਰਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 20 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ 'ਡਰਿੰਕ ਨਾ ਪੀਓ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵ ਮੈਸੇਜ ਨਾ ਕਰੋ' ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ. ਦਰਅਸਲ, ਸਵੀਡਨ, ਪੋਲੈਂਡ ਅਤੇ ਬੈਲਜੀਅਮ ਸਮੇਤ ਕਈ ਯੂਰਪੀਅਨ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੇ 20 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ, ਜਾਂ ਲਗਭਗ 20 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ, ਬੀਏਸੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ. ਸਮੀਖਿਆ ਵਿਚ ਅਪ੍ਰੈਲ 2010 ਵਿਚ ਰਾਇਲ ਕਾਲਜ ਆਫ ਨਰਸਿੰਗ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਕਾਨਫਰੰਸ ਵਿਚ 'ਜ਼ੀਰੋ ਟਾਲਰੈਂਸ' ਡਰਿੰਕ ਡਰਾਈਵ ਸੀਮਾ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿਚ ਵੋਟ ਿਂਗ ਨੂੰ ਵੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਾਲ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

66. ਅਸੀਂ ਇੱਥੇ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੈਰਾ 3.10 ਅਨੁਸਾਰ ਨੌਜਵਾਨ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਉਮਰ 17-24 ਸਾਲ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਕਮੇਟੀ ਨੇ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ BAC ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ 50 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ।

<u>ਦੋ ਲੇਖ</u>

<u>ਫਰਹੀਨ ਪਟੇਲ ਅਤੇ ਪਲਾਸ਼ ਮੰਡਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿਮਾਗ ਦੇ ਵਿਕਾਸ 'ਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ</u>

67. "ਜਦੋਂ ਲੋਕ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਲਗਭਗ 20٪ ਪੇਟ ਵਿੱਚ ਜਜ਼ਬ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲਗਭਗ 80٪ ਛੋਟੀ ਆਂਤੜੀ ਵਿੱਚ ਜਜ਼ਬ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਦੋ ਮੁੱਖ ਕਾਰਕਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ:

a) ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਅਤੇ

b) ਪੀਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਭਾਰੀ ਭੋਜਨ ਦੀ ਖਪਤ। ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ।

68. "ਸੋਖੀ ਹੋਈ ਅਲਕੋਹਲ ਖੂਨ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਸਰੀਰ 'ਚ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਰੀਰ ਇਸ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। 10٪ ਅਲਕੋਹਲ ਗੁਰਦਿਆਂ (ਪਿਸ਼ਾਬ) ਅਤੇ ਫੇਫੜਿਆਂ (ਸਾਹ) ਦੁਆਰਾ ਹਟਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ. ਬਚੀ ਹੋਈ ਅਲਕੋਹਲ ਨੂੰ ਜਿਗਰ ਦੁਆਰਾ ਆਕਸੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਲਕੋਹਲ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਐਸੀਟਾਲਡੀਹਾਈਡ ਵਿੱਚ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਅੱਗੇ ਐਸੀਟਿਕ ਐਸਿਡ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

<u>ਸ਼ਰਾਬ ਨਿਊਰੋਲੋਜੀਕਲ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ?</u>

69. "ਦਿਮਾਗ ਦੀ ਰਸਾਇਣ ਵਿਗਿਆਨ ਨਿਊਰੋਟ੍ਰਾਂਸਮੀਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੁਆਰਾ ਅਲਕੋਹਲ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਨਿਊਰੋਟ੍ਰਾਂਸਮੀਟਰ ਰਸਾਇਣਕ ਮੈਸੇਂਜਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸਾਰੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਸੰਕੇਤ ਭੇਜਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ, ਵਿਵਹਾਰ ਅਤੇ ਸੰਵੇਦਨਾ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਨਿਊਰੋਟ੍ਰਾਂਸਮੀਟਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਤਸੁਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ (ਦਿਮਾਗ ਦੀ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਉਤਸਾਹਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ) ਜਾਂ ਨਿਰੋਧਕ (ਦਿਮਾਗ ਦੀ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੇ ਹਨ). ਅਲਕੋਹਲ ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ ਨਿਰੋਧਕ ਨਿਊਰੋਟ੍ਰਾਂਸਮੀਟਰ ਜੀਏਬੀਏ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ. ਗਾਬਾ ਸੁਸਤ ਹਰਕਤਾਂ ਅਤੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਬੋਲੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਕਸਰ ਸ਼ਰਾਬੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਦੇ ਹਨ। ਉਸੇ ਸਮੇਂ, ਅਲਕੋਹਲ ਉਤਸਾਹਜਨਕ ਨਿਊਰੋਟ੍ਰਾਂਸਮੀਟਰ ਗਲੂਟਾਮੇਟ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸਰੀਰਕ ਮੰਦੀ ਦਾ ਦਮਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਲਕੋਹਲ ਦਿਮਾਗ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ ਰਸਾਇਣਕ ਡੋਪਾਮਾਈਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਵੀ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖੁਸ਼ੀ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕੁਝ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਸਰੀਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਬੀਏਸੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਉਦੋਂ ਵਧਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸਰੀਰ ਅਲਕੋਹਲ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਨਾਲੋਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੈਂਦਾ ਹੈ।

70. ਹਰਬਰਟ ਮੋਸਕੋਵਿਟਜ਼, ਮਾਰਸੇਲੀਨ ਬਰਨਜ਼ ਅਤੇ ਸੁਸਾਨ ਫਰਗੂਸਨ ਦੁਆਰਾ "ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਸਾਹ ਦੀ ਬਦਬੂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ" ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੇ ਲੇਖ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ:

"ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਦਬੂ ਦੀ ਤਾਕਤ ਨੂੰ ਮਾਮੂਲੀ, ਦਰਮਿਆਨੀ ਜਾਂ ਮਜ਼ਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਿਚ ਇਸ ਸੁਰਾਗ 'ਤੇ ਅਕਸਰ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਦਾ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ, ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮਾਪਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਉਦੇਸ਼ਪੂਰਨ ਸਬੂਤ ਉਪਲਬਧ ਹਨ.

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਕੇ ਪੂਰਕ ਇੱਕ ਕੰਪਿਊਟਰ ਸਾਹਿਤ ਖੋਜ ਨੇ ਸਾਹ ਦੀ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਗੰਧ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਿਰਫ ਦੋ ਅਧਿਐਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ। ਪਹਿਲਾ ਅਧਿਐਨ ਵਿਡਮਾਰਕ (1932) (ਜਰਮਨ ਐਡੀਸ਼ਨ 1932, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਨੁਵਾਦ, 1981) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਇੱਕ ਮੋਨੋਗ੍ਰਾਫ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਡਮਾਰਕ ਸਵੀਡਨ ਦੀ ਲੰਡ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਵਿਚ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੰਭਾਵਿਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਈ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ

562 ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅੰਕੜੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ। ਵਿਵਹਾਰਕ ਟੈਸਟਿੰਗ ਪੂਰੇ ਸਵੀਡਨ ਦੇ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਈ, ਅਤੇ 150 ਤੋਂ ਵੱਧ ਡਾਕਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ. ਸੱਤ ਵਿਵਹਾਰਕ ਟੈਸਟਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਹ 'ਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਬਦਬੂ, ਸਰੀਰ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਰੋਮਬਰਗ ਟੈਸਟ, ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ 'ਤੇ ਚੱਲਣਾ ਅਤੇ ਮੋੜਨਾ, ਉਂਗਲ ਤੋਂ ਉਂਗਲ ਦਾ ਟੈਸਟ, ਛੋਟੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਚੁੱਕਣਾ ਅਤੇ ਬੋਲਣ ਦੀ ਗੱਲ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਵਿਵਹਾਰਕ ਬੈਟਰੀ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਪਾਤਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਡਮਾਰਕ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਾਂਚ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਤੋਂ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਸਾਹ ਦੀ ਬਦਬੂ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜਾਅ ਦੌਰਾਨ ਹੋਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਕੋਈ ਵੀ ਪਾਤਰ ਜਿਸਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ (BAC) 0.06٪ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ, ਡਾਕਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਲਕੋਹਲ ਸਾਹ ਦੀ ਬਦਬੂ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। 0.061 ਅਤੇ 0.08٪ BAC ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, 33٪ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਬੂ ਹੋਣ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ; 0.081 ਅਤੇ 0.10٪ BAC ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, 63٪ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ; 0.101 ਤੋਂ 0.181٪ BAC ਤੱਕ, ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਔਸਤਨ 81٪; 0.181٪ ਅਤੇ 0.260٪ BAC ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਔਸਤਨ 92٪ ਸੀ; ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ 0.261٪ BAC ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਸੀ ਕਿ ਸਾਹ 'ਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਬਦਬੂ ਦਾ 100٪ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲਾ ਦੂਜਾ ਹਵਾਲਾ ਨੈਸ਼ਨਲ ਹਾਈਵੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵਿਭਾਗ (ਐਨਐਚਟੀਐਸਏ / ਡੀਓਟੀ) ਪਾਇਲਟ ਅਧਿਐਨ ਸੀ ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ (ਡੀਯੂਆਈ) (ਕੰਪਟਨ, 1985) ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਪ੍ਰਯੋਗਾਤਮਕ ਅਧਿਐਨ ਸੀ ਜਿੱਥੇ 75 ਪੁਰਸ਼ ਵਲੰਟੀਅਰ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ੀਰੋ ਜਾਂ 0.05 ਅਤੇ 0.15٪ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੀਏਸੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਈਥਾਨੋਲ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਖਪਤ ਨੂੰ 1.5-2 ਘੰਟਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਸਪੇਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅੱਧੇ ਘੰਟੇ ਦੀ ਵਾਧੂ ਉਡੀਕ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਪਾਤਰਾਂ ਨੇ ਇੱਕ ਬੰਦ ਕੋਰਸ 'ਤੇ ਇੱਕ ਕਾਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਚੈੱਕ ਪੁਆਇੰਟ ਤੱਕ ਚਲਾਇਆ, ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ / ਆਬਜ਼ਰਵਰ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲੱਛਣਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਫਲਸ਼ਿੰਗ, ਬੋਲਣ 'ਚ ਅਸਫਲਤਾ, ਅੱਖਾਂ ਦਾ ਫੈਲਣਾ, ਵਿਵਹਾਰ, ਵਾਲਾਂ 'ਚ ਕਮੀ, ਮਾੜੀ

ਨਿਪੁੰਨਤਾ ਅਤੇ ਕੱਪੜੇ ਪਾਏ ਗਏ। ਫਿਰ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਅਗਲੇਰੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜ਼ੀਰੋ BAC ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ 93٪ ਸਮੇਂ ਸਹੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 7٪ ਝੂਠੇ-ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਸਨ, ਭਾਵ, ਜ਼ੀਰੋ ਬੀਏਸੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਪਛਾਣ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਹੋਣ ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ. ਕਿਉਂਕਿ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਅਲਕੋਹਲ ਅਧਿਐਨ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈ ਰਹੇ ਸਨ, ਇਸ ਲਈ 7٪ ਗਲਤ-ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਦਰ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਅਸਲ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਟਾਪਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਹੈ. 0.05 ਅਤੇ 0.09٪ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੀਏਸੀ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਬਦਬੂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਿਰਫ 39٪ ਸਮੇਂ 61٪ ਦੀ ਗਲਤ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਗਲਤੀ ਦਰ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ. ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, 0.10 ਅਤੇ 0.15٪ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੀਏਸੀ ਵਾਲੇ 61٪ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ 39٪ ਝੂਠੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਦੇ ਨਾਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਬਦਬੂ ਛੱਡਣ ਵਜੋਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵ, 0.10٪ ਤੋਂ ਵੱਧ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ. ਬਦਬੂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਵਿਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਿਚਾਲੇ ਤਬਦੀਲੀ ਕਾਫ਼ੀ ਵੱਡੀ ਸੀ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਾਹ ਵਿਚਲੀ ਬਦਬੂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤਿਆਰੀ ਦੇ ਸਮਝਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

<u>ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਬੋਝ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਦਲੀਲ</u>

71. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਗੋਪਾਲ ਸ਼ੰਕਰਨਾਰਾਇਣਨ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਅਸੰਭਵ ਹੈ, ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਬੇਬੁਨਿਆਦ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲੇਗਾ ਕਿ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਸਵੇਰ ਵੇਲੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੌਜੂਦ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਡਾਕਟਰਾਂ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ। ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਉਣ 'ਤੇ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮੌਕਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਉਸਨੇ ਇਸ ਦਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ

ਉਠਾਇਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ।

72. ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"ਉਪਰੋਕਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਦਾ ਵੇਰਵਾ:

ਉਪਰੋਕਤ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਮੈਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੈਂ 22.12.07 ਨੂੰ ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ ਵਿਖੇ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗਿਆ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੀ.ਐਸ.ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਆਈ.ਓ. ਐਸ.ਆਈ. ਮੁਖਤਿਆਰ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਉਕਤ ਹਾਦਸੇ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ।

ਐਸ.ਆਈ. ਮੁਖਤਿਆਰ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜਾਣਕਾਰੀ:

ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਐਸਆਈ ਮੁਖੀਤਰ ਸਿੰਘ ਨੇ ਮੈਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 22/12/07 ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 5:05 ਵਜੇ ਡੀ.ਡੀ.ਐਂਟਰੀ ਨੰਬਰ 39 ਏ ਰਾਹੀਂ ਡੀ.ਡੀ.ਆਰ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ ਕਾਲ ਆਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਵਿਨੋਦ ਨੰਬਰ 2098/ਐਨਡੀ ਨਾਲ ਪੀ.ਐਸ.ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ ਤੋਂ ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ 'ਤੇ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋਏ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇੱਕ ਕਾਰ ਨੰ. ਡੀਐਲ1ਸੀਜੇ-3577 ਸੜ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਧੀਕ ਐਸਐਚਓ ਅਤੇ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਨੂੰ ਆਰਐਮਐਲ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਿੱਥੇ ਰੁਚੀ ਰਾਮ ਜੈਪੁਰੀਆ ਪੁੱਤਰ ਸੀਕੇ ਜੈਪੁਰੀਆ ਵਾਸੀ 11.No 8, ਪ੍ਰਿਥਵੀ ਰਾਜ ਰੋਡ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਐਮਐਲਸੀ ਨੰਬਰ 62213/07 ਦੀ ਕਾਪੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡਾਕਟਰ ਨੇ ਡਾਕਟਰੀ ਜਾਂਚ ਲਈ "ਤਾਜ਼ਾ ਸੱਟਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ" ਅਤੇ ਐਮ.ਐਲ.ਸੀ ਨੰਬਰ 62214/ਸੀ 7 ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ 42ਏ, ਪੀਕੇਟੀ ਸੀ, ਸਿਧਾਰਥ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ। ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ - ਡਾਕਟਰ ਨੇ 14 ਦੌੜਾਂ ਬਣਾਈਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਡਾਕਟਰ ਨੇ ਡਾਕਟਰੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਸਾਹ ਅਲਕੋਹਲ (+) ਦੀ ਬਦਬੂ ਲਈ 'ਤਾਜ਼ਾ ਸੱਟਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ' ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਦੁਬਾਰਾ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ, ਜਿੱਥੇ ਪੀਐਸ ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਆਨੰਦ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਨੰਬਰ 1226/ਐਨਡੀ ਨੇ ਉਕਤ ਹਾਦਸੇ ਸਬੰਧੀ ਆਪਣੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤੇ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਸ੍ਰੀ ਰੁਚੀ ਰਾਮ ਜੈਪੁਰੀਆ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਦੇ ਐਮਐਲਸੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ

ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ 22/12/07 ਨੂੰ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279/427 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਐਫਆਈਆਰ ਨੰਬਰ 453/07 ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ ਦੀ ਕਾਪੀ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਐਨੇਕਚਰ "ਏ" ਵਜੋਂ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੇਰੇ ਨਿਰੀਖਣ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

ਐਸ.ਆਈ. ਮੁਖਤਿਆਰ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਪੀ.ਐਸ.ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ ਦੀ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ ਨੰਬਰ 453/07 ਮਿਤੀ 22/12/07 ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਦੀ ਐਮ.ਐਲ.ਸੀ ਨੰਬਰ 62213/07 ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੋਈ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗਲ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸਨੇ ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ।

73. 06.02.2008 ਦੀ ਇੱਕ ਵਧੀਕ ਰਿਪੋਰਟ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਾਈ ਗਈ ਹੈ:

"ਇਹ ਮੇਰੀ 27/01/08 ਦੀ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਹੈ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ 1ਦੇ ਮੋਟਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਡੀ.ਐਲ.1ਸੀ.ਜੇ.-3577, ਮੈਸਰਜ਼ ਪਰਲ ਬੇਵਰੇਜਜ਼ ਦਾ ਕੋਵ ਮੋਟ ਨੰਬਰ 37669622 ਅਧੀਨ। ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ ਦੀ ਐਫਆਈਆਰ ਨੰਬਰ 453/07 ਮਿਤੀ 22/12/07 ਅਨੁਸਾਰ ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਵੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸ਼ਰਾਬੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਅਜਿਹੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਕੈਦ ਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਕਤ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿਚ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਵੱਲੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਾ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਪਾਲਸੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਵਿਵਹਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

74. ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਿਪੋਰਟ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਹ ਵੀ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ੨੨.੧੨.੨੦੦੭

ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਸਵੇਰੇ 5:05 ਵਜੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜੋ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਨੇ ਜਾਂਚ ਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 5:05 ਵਜੇ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਹ ਇੱਕ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਨਾਲ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਸੜਦੇ ਹੋਏ ਦੇਖਿਆ। ਇਕੋ ਇਕ ਹਿੱਸਾ ਜੋ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਉਸ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਕਿ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਸਵੇਰੇ 05:00 ਵਜੇ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟੈਸਟ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ.

75. ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਮੌਜੂਦ ਸੀ, ਸਾਨੂੰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅਚਾਨਕ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਾਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇਣੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 22.12.2007 ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂਚਕਰਤਾ 22.12.2007 ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਹੀ ਸਮੇਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਰਾਹੀਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਤਾਜ਼ਾ ਸੱਟ ਨਾ ਲੱਗੀ ਹੁੰਦੀ ਤਾਂ ਉਹ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੂਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਜਾਂ ਸਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀ ਹੋਇਆ, ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਇੱਕ ਰਹੱਸ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਚਨਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਤਰਜੀਹ ਆਦਮੀਆਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ

ਲਿਜਾਣਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਉਣ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਪੈਰਵੀ ਨਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਪੈਰਵੀ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਬੇਚੈਨੀ ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਕੁਝ ਵੀ ਕਹਿਣ ਤੋਂ ਗੁਰੇਜ਼ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ੧੪ ਸਾਲ ਬੀਤ ਚੁੱਕੇ ਹਨ।

76. ਸਬੂਤ ਦੇ ਬੋਝ ਬਾਰੇ ਦੁਬਾਰਾ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਆਉਂਦਿਆਂ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਇਸ 'ਤੇ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਸੀਂ ਕੀ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ।

77. ਸਬੂਤ ਦੇ ਬੋਝ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 106 ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦੇ। ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 106 ਉਹਨਾਂ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਬੋਝ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 106 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"106 ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਗਿਆਨ ਦੇ ਅੰਦਰ - ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਤੱਥ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਉਸ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

78. ਇਹ ਧਾਰਾ ਉਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਤੱਥ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਸਲਾਮੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ ਜੋ ਸਿਵਲ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਵੀ. ਕਿਸ਼ਨ ਰਾਓ (ਸੁਪਰਾ) ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ:

"13. ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ 1 ਵੱਲੋਂ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਸਬੂਤ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 61, 64, 74 ਅਤੇ 75 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਯਸ਼ੋਦਾ ਹਸਪਤਾਲ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਫੋਰਮ ਨੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ

ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ *ਮਲਯ ਕੁਮਾਰ ਗਾਂਗੁਲੀ ਬਨਾਮ ਡਾਕਟਰ ਸੁਕੁਮਾਰ ਮੁਖਰਜੀ* [(2009) 9 ਐਸਸੀਸੀ 221: (2010) 2 ਐਸਸੀਸੀ (ਅਪਰਾਧਿਕ) 299] ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਫੋਰਮ ਨੂੰ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ (ਦੇਖੋ ਪੈਰਾ 43, ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਪੰਨਾ 232)।

79. ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਧਾਰਾ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਅਸੀਂ *ਸ਼ੰਭੂ ਨਾਥ ਮਹਿਰਾ ਬਨਾਮ ਅਜਮੇਰ ਰਾਜ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ* / ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਪੈਰਾ 11 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"11. ਇਹ ਆਮ ਨਿਯਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਮੁਕੱਦਮੇ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 106 ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸ ਫਰਜ਼ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਇਹ ਕੁਝ ਅਸਾਧਾਰਣ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਬੇਹੱਦ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ "ਖਾਸ ਕਰਕੇ" ਦੋਸ਼ੀ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਜਾਂ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦੇ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਸ਼ਬਦ "ਖਾਸ ਕਰਕੇ" ਇਸ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ. ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਉਹ ਤੱਥ ਜੋ ਉਸਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਜਾਂ ਅਸਾਧਾਰਣ ਤੌਰ ਤੇ ਹਨ. ਜੇ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਬਹੁਤ ਹੀ ਹੈਰਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲੇਗਾ ਕਿ ਕਤਲ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ 'ਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਕਤਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਤੋਂ ਬਿਹਤਰ ਕੌਣ ਜਾਣ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਿਵੀ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਦੋ ਵਾਰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦਾ ਅਰਥ ਕੱਢਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੁਝ ਹੋਰ ਐਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਦਾ ਬੋਝ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਉਹ ਅਪਰਾਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਕੇਸ *ਐਟੀਗਲ ਬਨਾਮ ਸਮਰਾਟ* [ਏਆਈਆਰ 1936 ਪੀਸੀ 169] ਅਤੇ *ਸੇਨੇਵਿਰਤਨੇ ਬਨਾਮ ਆਰ ਹਨ* / [(1936) 3 ਸਾਰੇ ਈਆਰ 36, 49]

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

80. ਮੁਰਲੀਧਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਵਿੱਚ *ਵੀ ਇਹੀ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।*

81. ਜੇ ਅਸੀਂ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 106 ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕੀ ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਤੀਜੇ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ?

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਕੋਈ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਹੀ ਵਾਕ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ. ਜਦੋਂ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਾ ਮਿਲਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਵੀ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਚਲਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿੰਨੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਕਿੱਥੇ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਤੱਥ ਹੋਣਗੇ ਜਿਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਵੀ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ, ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਕਦੋਂ ਪੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ "ਬੇਹੱਦ ਮੁਸ਼ਕਲ" ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਖਾਲੀ ਪੇਟ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਨੇ ਖਾਣਾ ਖਾਧਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ (ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ) ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਗੁਣਵੱਤਾ ਕੀ ਸੀ ਜੋ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਾਲਾਤ ਹੁੰਦੇ ਕਿ ਕੀ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਆਪਣੇ ਪੂਰੇ ਹੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੀ।

82. ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਡਰਾਈਵਰ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ. ਇੱਥੇ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕਾਰਵਾਈ ਸੰਖੇਪ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਪੁੱਛਗਿੱਛ

ਦੇ ਢੰਗ ਰਾਹੀਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਲਟ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਡਾਕਟਰ *ਜੇ ਜੇ ਮਰਚੈਂਟ (ਡਾਕਟਰ) ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਨਾਥ ਚਤੁਰਵੇਦੀ ਵਿੱਚ।*

"19. ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਿਸੇ ਉਚਿਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲੋੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਮਰਜ਼ੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਓਨਾ ਹੀ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਬੂਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਟ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਜਾਂ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਲੋੜੀਂਦੀ ਇਕੋ ਇਕ ਸਾਵਧਾਨੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਹਲਫਨਾਮੇ (ਧਾਰਾ 13 (4) (3) ਦੇ ਤਹਿਤ) 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਲਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਅਜਿਹੇ ਫੋਰਮਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਵਾਹ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ (ਧਾਰਾ 13 (4) (ਵੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ) ਕੋਈ ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਰਡਰ 18 ਸੀਪੀਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮ 4 ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਗਵਾਹ ਦਾ ਪ੍ਰੀਖਿਆ-ਇਨ-ਚੀਫ ਹਲਫਨਾਮੇ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਕਾਪੀਆਂ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਉਸ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ ਜੋ ਉਸਨੂੰ ਸਬੂਤ ਲਈ ਬੁਲਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਦਾਲਤ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਉਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੇ ਕਿ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਜਾਂ ਉਲਟ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ। ਡਾਕਟਰਾਂ ਸਮੇਤ ਮਾਹਰਾਂ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਨੂੰ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜੇ ਦੂਜੇ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਉਲਟ-ਪੜਤਾਲ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਹ ਸਹੀ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤਿਆਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਧਿਰ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਵਾਲ ਪੁੱਛ ਕੇ ਉਲਟ-ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਵਾਲਾਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਡਾਕਟਰਾਂ ਸਮੇਤ ਅਜਿਹੇ ਮਾਹਰ ਹਲਫਨਾਮੇ 'ਤੇ ਵੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਦਾਅਵੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਨ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਕੋਈ ਧਿਰ ਅਜਿਹੇ ਡਾਕਟਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਹਰਾਂ ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀਡੀਓ ਕਾਨਫਰੰਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਟੈਲੀਫੋਨ ਕਾਨਫਰੰਸ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਕੇ ਸਵਾਲ ਪੁੱਛੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਇਹ ਖਰਚਾ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ

ਸਹਿਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹੀ ਵੀਡੀਓ ਕਾਨਫਰੰਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਹਰਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਉਲਟ-ਪੜਤਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

83. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਉਲਟ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 106 ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਸਿਰਫ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਸੀਂ ਉੱਪਰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਕਿੱਥੇ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਮਾਤਰਾ, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਇਸ ਦਾ ਸੇਵਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੀ ਇਹ ਭੋਜਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੰਕੇਤਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਿਰਫ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ. ਅਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਕਹਿ ਰਹੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਐਫਆਈਆਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਗਸ਼ਤ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਪੁਲਿਸ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਬਿਆਨ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਸਾਥੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ। ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ, ਡਾਕਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਅਲਕੋਹਲ (+) ਦੇ ਸਾਹ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸਹੀ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਸਾਹ ਟੈਸਟ ਜਾਂ ਖੂਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਰਾਹੀਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਜੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨਵੀਂ ਸੱਟ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਤੋਂ ਛੁੱਟੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਹ ਜਾਂ ਖੂਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਾ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਿਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਬਾਰੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤੱਥਾਂ ਬਾਰੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਸਬੰਧਤ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਹਲਫਨਾਮੇ, ਸਬੂਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮੱਗਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

<u>ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕਿਤਰ</u>

84. ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਰੈਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕਟੂਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤੀ ਸੀ। ਸਿਆਦ ਅਕਬਰ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕਿਟਰ ਦੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਹੈ:

"19. ਇੱਕ ਨਿਯਮ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਕਿ ਕੋਈ ਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਕਾਰਨ ਅਣਜਾਣ ਹੈ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਪਰ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਘਟਨਾ ਜਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਜੀਬ ਹਾਲਾਤ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਘਟਨਾ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਮੈਕਸਿਮ ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕਿਟਰ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਅਣਜਾਣ ਹੈ ਅਤੇ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਕਾਰਨ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ. ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਲਈ, ਇਹ ਦੁਹਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਘਟਨਾ ਜਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰਦੀ ਜੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਪਰ, ਕੁਝ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਨੂੰ ਖੇਡ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਹੋਰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਾਲੀ ਘਟਨਾ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਸੀ. ਇਸ ਦੂਜੀ ਲੋੜ ਦਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਕੋਲ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਚੀਜ਼ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨਾਲੋਂ ਬਿਹਤਰ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਿਵੇਂ ਵਾਪਰਿਆ। ਅਜਿਹੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਜੋ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਬੱਚੇ ਹੋਣ ਦੀ "ਆਪਣੀ ਕਹਾਣੀ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ", ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਥੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਇਕ ਕਾਰ ਨੇ ਦੂਜੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਤੋਂ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਆਹਮੋ-ਸਾਹਮਣੇ ਟੱਕਰ ਵੀ ਹੋ ਗਈ। (ਪ੍ਰਤੀ ਦੇਖੋ *ਬਾਰਕਵੇ ਬਨਾਮ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਨੇਰਮੰਡ।* [(1950) 1 ਸਾਰੇ ਈਆਰ 392, 399]; *ਕਰੀਮ ਬਨਾਮ ਸਮਿਥ* [(1961) 8 ਏਈਆਰ 349]; *ਰਿਚਲੇ ਬਨਾਮ ਫਾਲ* [(1965) 1 ਡਬਲਯੂਐਲਆਰ 1454 : (1965) 3 ਆਲ ਈਆਰ 109])

20. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੈਕਸਿਮ ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ "ਘੱਟ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਜ਼ਰੂਰਤ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਰੈਸ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ 'ਤੇ ਵੀ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ".

85. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਟੋਰਟ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਤੱਥ ਵਧੇਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਦੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਰੇਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਸਪਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ, ਜੋ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ. ਇਹ ਵੱਖਰੀ ਗੱਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਪਰ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਉਹ ਹੋਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

<u>ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀਆਂ</u>

86. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ, 24 ਵੇਂ ਸੰਸਕਰਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਲੇਖਕ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ 0.2٪ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 200 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਹੈ। ਇਹ ਖੋਜ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਮੂਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਸ ਕੋਲ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ 200 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਹੈ, ਇੱਕ ਗਲਤ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ। ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਪੱਧਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਕੋਲ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ 0.2٪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਧੁੱਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਸਾਰਣੀ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਜੋ ਡਾਕਟਰਾਂ ਲਈ ਮੈਨੂਅਲ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਿਰਭਰ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰਾ 7 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ.

87. ਇਹ ਵੀ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਕਿ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 0.15٪ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਕੋਲ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 150 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਅਲਕੋਹਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮੋਦੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸੀਮਾ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸਮੇਂ, ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਦਾ 0.15٪ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਸੀ.

ਜੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ 0.15٪ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦਾ ਖੰਡਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ, 0.05٪ ਦੀ ਘੱਟ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇ ਇਕਾਗਰਤਾ ਇਸ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਐਨਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਕ ਪਾਸੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਘਟਾ ਕੇ 0.10٪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ 0.08٪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ 0.03 ਹੈ ਜੋ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਚੀਨ ਅਤੇ ਸਵੀਡਨ ਵਿਚ, ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਜੇ ਵੀ ਘੱਟ ਹੈ. ਇਹ 0.02٪ ਹੈ। ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰਾ 6 ਵਿੱਚ ਲਿਓਨ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਮਰੀਕਨ ਮੈਡੀਕਲ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਅਤੇ ਅਮਰੀਕਾ ਦੀ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸੇਫਟੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਨੀਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 0.10٪ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀ 0.05٪ ਤੋਂ 0.10٪ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹਨ। ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ 0.15٪ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ। 0.05٪ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦਾ ਹੋਰ ਹਵਾਲਾ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਪਾਤਰ ਅਲਕੋਹਲ ਵਾਲੇ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਫਿਰ ਤੋਂ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਸਮੂਹ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਧਾਰਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸੀਮਾ ਦੇ ਨਾਲ, ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਇਹ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਜਾਂ ਬੀਏਸੀ ਪੱਧਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਜੇ ਵਾਹਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮੂਹ ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਲਿਓਨ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰੀਖਣ ਕਿ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਪੱਧਰ 0.10٪ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਣ ਨਾਲ ਨਸ਼ੇ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਨਹੀਂ ਵਧਦੀ, ਇਹ ਵੀ ਉਸ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਵੀ ਘਟਾ ਕੇ 0.08٪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਉਮਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ੀਰੋ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਪੱਧਰ ਜਾਂ

0.02% ਅਲਕੋਹਲ ਹੈ. ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਡਰੱਗ ਡਿਪੈਂਡੈਂਸ ਟ੍ਰੀਟਮੈਂਟ ਸੈਂਟਰ, ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਇੰਸਜ਼, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਡਾਕਟਰਾਂ ਲਈ ਮੈਨੂਅਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਗਲਤੀ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਇਹ '80 ਤੋਂ ਉੱਪਰ' ਦੇ BAC ਪੱਧਰ ਲਈ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਅਸਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ - "ਸ਼ੋਰ, ਮੂਡੀ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਫੈਸਲਾ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ" ਤੀਜੇ ਵਰਗੀਕਰਨ 100 ਤੋਂ 200 BAC ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ, ਜਿਸ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇਹ ਹਨ - "ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਐਨਸੇਫਲੋਗ੍ਰਾਫਿਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਧੁੰਦਲੀ ਨਜ਼ਰ, ਅਸਥਿਰ ਚਾਲ, ਕੁੱਲ ਮੋਟਰ ਤਾਲਮੇਲ, ਅਸਥਿਰ ਬੋਲੀ, ਹਮਲਾਵਰ, ਝਗੜਾ, ਉੱਚੀ ਆਵਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਗੱਲ ਕਰਨਾ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ 80 ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ BAC ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ - "ਖੁਸ਼ੀ, ਆਰਾਮ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹ ਕੇ ਗੱਲ ਕਰਨਾ, ਹੱਥਾਂ ਅਤੇ ਲੱਤਾਂ ਦੀ ਬੇਤੁਕੀ ਹਰਕਤ, ਘੱਟ ਚੌਕਸੀ ਪਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੁਚੇਤ ਮੰਨਦਾ ਹੈ." ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਇੰਸਜ਼ ਦੀ ਰਾਏ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੋਦੀ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਵਿਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਓਨ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਅਤੇ ਟੌਕਸੀਕੋਲੋਜੀ ਵਿਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਾਏ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਉਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਢੁਕਵਾਂ ਪਾਇਆ। ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਵਿੱਚ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਇਹ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਵਿੱਚ 100 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਹੁਣ ਇਸ ਨੂੰ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਵਿੱਚ 80 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ 0.08% ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

88. ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ।

ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ.

89. ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਇੱਕ ਪੁਲਿਸ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਆਨੰਦ ਕੁਮਾਰ ਦੇ ਬਿਆਨ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਉਸ ਦੇ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲੇਗਾ ਕਿ 21/22.12.2007 ਨੂੰ ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਤਿਲਕ ਮਾਰਗ ਥਾਣੇ ਵਿੱਚ ਤਾਇਨਾਤ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਵਜੋਂ, ਉਹ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਗਸ਼ਤ 'ਤੇ ਸਨ। ਕਰੀਬ 2.25 ਵਜੇ ਉਹ ਆਪਣੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ਜਾਕਿਰ ਹੁਸੈਨ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਸੀ-ਹੈਕਸਾਗੋਨ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਉਸ ਨੇ ਕਾਰ ਨੰਬਰ 1ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ। ਡੀਐਲ-1ਸੀਜੇ-3577 (ਕਾਰ ਨਿਜ਼ਾਮੂਦੀਨ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਜ਼ਾਕਿਰ ਹੁਸੈਨ ਮਾਰਗ, ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ) ਵੱਲ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਆ ਰਹੀ ਸੀ। ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਕਾਰਨ ਇਹ ਕਾਰ ਬੇਕਾਬੂ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਚੇਕਸਾਗੋਨ, ਡਾਕਟਰ ਜ਼ਾਕਿਰ ਹੁਸੈਨ ਮਾਰਗ, ਚਿਲਡਰਨ ਪਾਰਕ, ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ, ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਖੰਭੇ ਅਤੇ ਚਿਲਡਰਨ ਪਾਰਕ ਦੀ ਕੰਧ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਅਤੇ ਪਲਟ ਗਈ। ਕਾਰ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ। ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਾਥੀ ਹੋਮ ਗਾਰਡ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸਾਥੀ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਕਤ ਕਾਰ ਵਿੱਚੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਅਤੇ ਵਾਇਰਲੈੱਸ ਰਾਹੀਂ ਥਾਣੇ ਦੇ ਵਾਇਰਲੈੱਸ ਓਪੀਪੀ (ਆਪਰੇਟਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ) ਡੀ 56 ਨੂੰ ਘਟਨਾ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ। ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ, ਪੀਸੀਆਰ ਵੈਨ ਅਤੇ ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਐਸਐਚਓ ਵੈਨ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਈਆਂ। ਉਹ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ। ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਉਕਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਜੋ ਉਸਨੇ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਐਫਆਈਆਰ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗ 'ਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣ ਲਈ ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਐਸਐਚਓ ਅਤੇ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਮੌਜੂਦ ਸਨ। ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਪੀਸੀਆਰ ਵੈਨ ਦੋਸ਼ੀ ਨੂੰ ਰਾਮ ਮਨੋਹਰ ਲੋਹੀਆ ਹਸਪਤਾਲ ਲੈ ਗਈ ਸੀ। ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਹਸਪਤਾਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਦਾ ਐਮਐਲਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਉਸੇ ਵਿੱਚ, ਡਾਕਟਰਾਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਤਾਜ਼ਾ ਸੱਟ ਅਤੇ ਅਲਕੋਹਲ (+) ਦੀ ਗੰਧ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਦੋਵਾਂ ਬਾਰੇ ਇੱਕੋ ਰਿਪੋਰਟ ਬਣਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ. ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਉਮਰ 27 ਸਾਲ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279/427 ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਤਹਿਤ ਕੇਸ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਸਮਾਂ ਦੁਬਾਰਾ 22.12.2007 ਨੂੰ ਲਗਭਗ 02:25 ਵਜੇ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

90. ਇਹ ਐਫਆਈਆਰ ਐਫਆਈਆਰ ਨੰਬਰ 453/2007 ਹੈ। ਮੈਟਰੋਪੋਲੀਟਨ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਦੀ 27.08.2011 ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਲਈ

ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਦੋਸ਼ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਡਿਫਾਲਟ ਧਾਰਾ ਦੇ ਨਾਲ 1,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਭਰਨ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਸੁਣਾਈ ਗਈ ਸੀ।

91. ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲੇਗਾ ਕਿ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ ਅਤੇ ਮੈਡੀਕੋ ਲੀਗਲ ਕੇਸ ਸ਼ੀਟ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

92. ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਖੁਦ ਐਫਆਈਆਰ ਅਤੇ ਮੈਡੀਕੋ ਲੀਗਲ ਕੇਸ (ਐਮਐਲਸੀ) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਹੈ. ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਐਫਆਈਆਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਐਫਆਈਆਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਖਪਤਕਾਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਐਫਆਈਆਰ 'ਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਖੁਦ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279/427 ਤਹਿਤ ਐਫਆਈਆਰ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਸੀ ਪਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਕੋਈ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਸਾਲ 2009 ਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਮਿਤੀ 04.03.2009 ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਕੇਸ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਝੂਠਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ ਘਟਨਾਕ੍ਰਮ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਹੈ।

93. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਐਮਐਲਸੀ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਐਮਐਲਸੀ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆਉਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

94. ਇਸ ਮੋੜ 'ਤੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੇਸ ਨੂੰ ਨੇਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ. ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਕੋਈ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਅਗਲਾ ਵਾਕ ਵਿਕਲਪਕ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਕੇਸ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ.

95. ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਕੰਪਨੀ ਸਕੱਤਰ ਪੀਡਬਲਯੂ 1 ਨੇ ਆਪਣੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤਤਾ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖ਼ੂਨ ਵਿੱਚ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਮਝ ਇਹ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਕ੍ਰੋਧ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੀ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

96. ਪੀਡਬਲਯੂ 2, ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਉਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਗਵਾਹੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਨਸ਼ੀਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੀ ਪੂਰੀ ਹੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਉਕਤ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਹਲਫਨਾਮੇ ਰਾਹੀਂ ਗਵਾਹੀ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਜੋ ਕਿ 2010 ਵਿਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਦੁਹਰਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਫਆਈਆਰ ਨੰਬਰ 453/2007 ਵਿਚ ਕੇਸ ਝੂਠਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਟਰੋਪੋਲੀਟਨ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਕੇਸ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਵਾਲਾ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦਾ ਉਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਰੀ ਹੋਣਾ ਨਿਸ਼ਚਤ ਹੈ। ਲਗਭਗ, ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਝੂਠੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸੱਚ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ

ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਮਐਲਸੀ ਦੁਆਰਾ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਬਦਬੂ ਆ ਰਹੀ ਸੀ।

97. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੇਸ ਕਿ ਕਾਰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ।

ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਵਾਲੇ

98. 18.10.2010 ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ:

"ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਵਾਲੇ:

1. ਉਸ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸੋ ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
2. ਕੀ ਉਕਤ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਤੁਹਾਡੀ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ?
3. ਤੁਸੀਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਸਰਵੇਅਰ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ?
4. ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਭੋਲਾ ਐਂਡ ਐਸੋਸੀਏਟਸ ਇੱਕ ਵਕੀਲ ਦੀ ਫਰਮ ਹੈ?
5. ਸ੍ਰੀ ਸੋਨੂੰ ਭੋਲਾ ਐਡਵੋਕੇਟ ਦੀ ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ ਕੀ ਹੈ?
6. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਸੋਨੂੰ ਭੋਲਾ ਕੋਲ ਵਕੀਲ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸ ਕਰਨ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ? ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਉਸਦਾ ਬਾਰ ਕੌਂਸਲ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਦਿਓ?
7. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਭੋਲਾ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਨਾਲ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਲਾਕਾਤ ਕੀਤੀ ਹੈ? ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਦੋਂ ਅਤੇ ਕਿੱਥੇ?
8. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਭੋਲਾ ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਟਿੱਪਣੀ ਸਿਰਫ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ., ਐਮ.ਐਲ.ਸੀ ਤੋਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਠੋਸ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ? ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਠੋਸ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪੇਸ਼ ਕਰੋ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਦਿਖਾਓ।

9. ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਭੋਲਾ ਐਂਡ ਐਸੋਸੀਏਟਸ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਵੇਂ.
10. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਸੋਨੂੰ ਭੋਲਾ ਕਿਸੇ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਮਿਲੇ ਸਨ ਜਾਂ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ? ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਸਮਾਂ, ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਡਾਕਟਰ ਦਾ ਨਾਮ ਦਿਓ।
11. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਭੋਲਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਡਾਕਟਰ ਜਾਂ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਕੋਈ ਡਾਕਟਰੀ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਸੀ?
12. ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਦਾ ਕੋਈ ਪਿਸ਼ਾਬ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ?
13. ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਦੇ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਡਾਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕੀ ਉਕਤ ਨਮੂਨੇ ਨੂੰ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਰਸਾਇਣਕ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ?
14. ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਦੇ ਪਿਸ਼ਾਬ ਜਾਂ ਖੂਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਕੋਈ ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ?
15. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਡਾਕਟਰ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਸਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ "ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੰਧ" ਦੱਸੀ ਸੀ?
16. ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕੋਈ ਡਾਕਟਰੀ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾ ਸਕਦੀ ਹੈ?
17. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਅਜੇ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹੈ?

99. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੁੱਛਗਿੱਛਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਜਵਾਬ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਵਾਲਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬ:

1. ਉਸ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸੋ ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਜਵਾਬ - ਸ੍ਰੀ ਵਿਕਾਸ ਪੁਰੀ (ਸਪਾਟ ਸਰਵੇਖਣ), ਸ੍ਰੀ ਜਵਾਹਰ ਲਾਲ (ਅੰਤਿਮ ਸਰਵੇਖਣ)।

2. ਕੀ ਉਕਤ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਅਜੇ ਵੀ ਤੁਹਾਡੀ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ?

ਜਵਾਬ - ਹਾਂ.

3. ਤੁਸੀਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਸਰਵੇਅਰ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ?

ਜਵਾਬ - ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ.

4. ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਭੋਲਾ ਐਂਡ ਐਸੋਸੀਏਟਸ ਇੱਕ ਵਕੀਲ ਦੀ ਫਰਮ ਹੈ?

ਜਵਾਬ - ਹਾਂ.

5. ਸ੍ਰੀ ਸੋਨੂੰ ਭੋਲਾ ਐਡਵੋਕੇਟ ਦੀ ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ ਕੀ ਹੈ?

ਜਵਾਬ - ਬੀ.ਕਾਮ ਐੱਲ.ਐੱਲ.ਬੀ.

6. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਸੋਨੂੰ ਭੋਲਾ ਕੋਲ ਵਕੀਲ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸ ਕਰਨ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ? ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਉਸਦਾ ਬਾਰ ਕੌਂਸਲ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਦਿਓ?

ਜਵਾਬ - ਇਹ ਜਾਂਚ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ।

7. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਭੋਲਾ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਨਾਲ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਲਾਕਾਤ ਕੀਤੀ ਹੈ? ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਦੋਂ ਅਤੇ ਕਿੱਥੇ?

ਜਵਾਬ - ਨਹੀਂ।

8. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਭੋਲਾ ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਟਿੱਪਣੀ ਸਿਰਫ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ., ਐਮ.ਐਲ.ਸੀ ਤੋਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਠੋਸ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ? ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਠੋਸ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪੇਸ਼ ਕਰੋ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਦਿਖਾਓ।

ਜਵਾਬ - ਐਮਐਲਸੀ, ਐਫਆਈਆਰ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ.

9. ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਭੋਲਾ ਐਂਡ ਐਸੋਸੀਏਟਸ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਵੇਂ.

ਜਵਾਬ - ਹਾਂ. ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਯੋਗਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

10. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਸੋਨੂੰ ਭੋਲਾ ਕਿਸੇ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਮਿਲੇ ਸਨ ਜਾਂ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ? ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਸਮਾਂ, ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਡਾਕਟਰ ਦਾ ਨਾਮ ਦਿਓ।

ਜਵਾਬ - ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

11. ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਭੋਲਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਡਾਕਟਰ ਜਾਂ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਕੋਈ ਡਾਕਟਰੀ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਸੀ?

ਜਵਾਬ - ਨਹੀਂ।

12. ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਦਾ ਕੋਈ ਪਿਸ਼ਾਬ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ?

ਜਵਾਬ - ਪਤਾ ਨਹੀਂ।

13. ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਦੇ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਡਾਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕੀ ਉਕਤ ਨਮੂਨੇ ਨੂੰ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਰਸਾਇਣਕ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ?

ਜਵਾਬ - ਪਤਾ ਨਹੀਂ।

14. ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਰ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਦੇ ਪਿਸ਼ਾਬ ਜਾਂ ਖੂਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਕੋਈ ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ?

ਜਵਾਬ - ਨਹੀਂ।

15. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਡਾਕਟਰ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਸਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ "ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੰਧ" ਦੱਸੀ ਸੀ?

ਜਵਾਬ - ਨਹੀਂ।

16. ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕੋਈ ਡਾਕਟਰੀ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾ ਸਕਦੀ ਹੈ?

ਜਵਾਬ - ਨਹੀਂ।

17. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਬੰਗੀਆ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਅਜੇ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹੈ?

ਜਵਾਬ - ਨਹੀਂ।

100. ਪੁੱਛ-ਗਿੱਛ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਵਾਬਾਂ ਸਮੇਤ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਦੱਸਦੇ ਹਨ:

a) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਇੱਕ ਵਕੀਲ ਫਰਮ ਹੈ।

b) ਸਰਵੇਅਰ ਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ।

c) ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਐਮਐਲਸੀ ਅਤੇ ਐਫਆਈਆਰ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹਨ।

d) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਕਿਸੇ ਡਾਕਟਰ ਨੂੰ ਮਿਲਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

e) ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਡਾਕਟਰ ਜਾਂ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਕੋਈ ਮੈਡੀਕਲ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

f) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਸ ਬਾਰੇ ਅਣਜਾਣਤਾ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਿਸ਼ਾਬ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

g) ਇਹੀ ਜਵਾਬ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਖੂਨ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

h) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਡਾਕਟਰ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ 'ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੰਧ' ਦੱਸੀ ਹੈ।

i) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਮੈਡੀਕਲ ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ।

101. ਅਸੀਂ ਸੋਚਾਂਗੇ ਕਿ ਦੋ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜ ਅਤੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ। ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਖੂਨ ਹੈ. ਇਹ 0.03 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ BAC ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸਵੀਡਨ ਅਤੇ ਚੀਨ 'ਚ ਇਹ 0.02 ਹੈ।

102. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸਮ ਦੀ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੇ ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਬੀਮੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਹ ਸਭ ਠੀਕ ਹੈ, ਜੇ ਕੋਈ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ 30 ਮਿਲੀਗ੍ਰਾਮ / 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇ BAC ਦਾ ਪੱਧਰ 0.03 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਸੋਚਾਂਗੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ, ਸਾਹ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦਾ ਖੂਨ ਦਾ ਟੈਸਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਖਪਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦਾ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ

ਕਰਨਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ. ਬਾਚੂਭਾਈ ਹਸਨਲੀ ਕਰਿਆਣੀ (ਸੁਪਰਾ) ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 1977 ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 117 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਡੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਅਮਲ ਕੀਤਾ।

103. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵਿਗਿਆਨਕ ਸਮੱਗਰੀ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੀ ਸਮੁੱਚਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਕਾਰਵਾਈ ਹੈ, ਜਾਂਚ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਖਪਤਕਾਰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਕਮੀ ਸਾਬਤ ਹੋਣ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਹੀ ਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੇਵਾ ਦੀ ਕਮੀ ਸਿਰਫ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਹੈ. ਜੇ ਘਾਟ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਖਪਤਕਾਰ ਨੂੰ ਅਸਫਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.

104. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਸੋਚਾਂਗੇ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਨੂੰ ਵੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਾਰ ਚਲਾਈ ਸੀ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸਹੀ ਮਾਤਰਾ, ਜੋ ਉਸਨੇ ਖਪਤ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਅਤੇ ਐਮ.ਐਲ.ਸੀ. ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤੱਥ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਨਾਲ ਪੀਡਬਲਯੂ 3 ਵੀ ਸੀ। ਪੀਡਬਲਯੂ 3 ਵੀ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਸੇਵਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਘਟਨਾ 22.12.2007 ਦੇ ਤੜਕੇ ਵਾਪਰੀ। ਇਹ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਵਾਪਰਿਆ। ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ ਦੇ ਨੇੜੇ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ੨੦ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਸਨ। ਦਿਨ ਦੇ ਉਸ ਸਮੇਂ, ਅਰਥਾਤ, ਤੜਕੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਚਾਨਕ ਵਾਪਰੀ ਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਦੀ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ, ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ, ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਜਿਸ ਦਾ

ਖੁਲਾਸਾ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਤਹਿਤ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਾਹਨ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਕੇਸ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੀ ਕੇਸ ਝੂਠਾ ਕੇਸ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ, ਜੇ ਅਸੀਂ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸਹੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਇਹ ਉਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਬੋਲਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ. ਕਾਰ, ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਇੱਕ ਪੋਰਸ਼ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ, ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਇੰਜਣ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਗਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਇਹ ਪਲਟ ਗਿਆ। ਇਸ ਵਿਚ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ। ਦਰਅਸਲ, ਇਹ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਬਾਹ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਕੁੱਲ ਨੁਕਸਾਨ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਲਈ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਆਈਆਂ। ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਗਤੀ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੜਕ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਅਤੇ ਗਤੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਐਫਆਈਆਰ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਨੂੰ 'ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼' ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਨਾਲ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਬੇਮੇਲ ਨਹੀਂ ਹਨ.

105. ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇ ਇਹ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਾਮ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਅਸੰਭਵਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੀ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਕੇਸ ਬਣਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਨਿਆਂਇਕ ਨੋਟਿਸ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਜਧਾਨੀ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਉਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਕਾਫ਼ੀ ਚੌੜੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਫੁੱਟਪਾਥ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੱਛੂ ਪਲਟ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗ ਫੜ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਸਮਕਾਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਹ

ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕਿ ਅਲਕੋਹਲ ਨੇ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਈ, ਜੋ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ, ਇਹ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ.

106. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਸੰਖੇਪ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ:

A. ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਐਮਐਲਸੀ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਰਿਪੋਰਟ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਗੰਧ (+);
B. ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੀ ਰਿਪੋਰਟ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਦੋਵੇਂ 20 ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ਸਨ;
C. ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਗੰਧ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ;
D. ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਕੇਸ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਬੂਤ (ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੂਤ) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਵਿਕਲਪਕ ਕੇਸ, ਜੋ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ. ਇਹ ਉਦੋਂ ਵੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦੁਹਰਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ / ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਾਂ ਦਾ ਸੇਵਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ;
E. ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਕੁਝ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਿੱਟਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ;
F. ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਗੰਧ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ;
G. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 185 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ

ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਦੌਰਾਨ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਸਬੂਤ, ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੇਸ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

H. ਦੂਜਾ ਪਹਿਲੂ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸਥਿਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ. ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਜਦੋਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣਾ ਉਸਦੀਆਂ ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ (ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ) ਕਰਦਾ ਹੈ. ਅਸੀਂ ਮੁਆਫੀ ਮੰਗਾਂਗੇ ਅਤੇ ਮੰਨਾਂਗੇ ਕਿ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਰਾਬ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜਾਂ ਇਸਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ।

I. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕੋਲ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਅਚਾਨਕ ਵਾਪਰੀ ਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰਿਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਕਾਰ ਨੂੰ ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇ ਅਚਾਨਕ ਮਨੁੱਖੀ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ, ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਿਆ। ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਡਰਾਈਵਰ ਅਜੇ ਵੀ ਆਪਣੀਆਂ ਫੈਕਲਟੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚ ਰਹੇਗਾ। ਐਫਆਈਆਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਮੱਗਰੀ (ਖਾਸ ਕਰਕੇ, ਸੰਖੇਪ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ) ਹੈ। ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ;

J. ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਮੁੱਖ ਜਾਂਚ ਵਿਚ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਉਸ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਜਾਂ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖਰਾਬੀ ਆਈ ਸੀ।

K. ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਆਪਣਾ ਦੋਸ਼ ਕਬੂਲ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਆਈਪੀਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ

ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਪਰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੈ, ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਮੇਲ ਨਹੀਂ ਹਨ. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੱਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨੇੜਲਾ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਕਾਰ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦੀ ਉਮਰ ਲਗਭਗ ੨੧ ਸਾਲ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸਾਥੀ ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਸੀ। ਹਾਦਸਾ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੁਕਤ ਹੁੰਦੀ (ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ)। ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਸਾਥੀ (ਪੀਡਬਲਯੂ 3) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਫਿਰ ਵੀ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਆਪਣੀਆਂ ਇੰਦਰੀਆਂ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰੱਖਦਾ ਸੀ. ਜੇ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਾਂਗੇ ਕਿ ਐਨਸੀਡੀਆਰਸੀ ਨੇ ਤਰਕ 'ਤੇ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਕੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਗਲਤ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ।

107. ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਜੋ ਗੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਸੜਕ ਦੀ ਚੌੜਾਈ (ਇੰਡੀਆ ਗੇਟ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਨੇੜੇ ਇੱਕ ਸੜਕ) ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਤਲੀ ਸੰਭਵ ਆਵਾਜਾਈ, ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਬਹਾਨੇ ਦੇ, ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣਾ, ਕੰਟਰੋਲ ਕਾਇਮ ਨਾ ਰੱਖ ਸਕਣਾ, ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਖੰਭੇ, ਚਿਲਡਰਨ ਪਾਰਕ ਦੀ ਕੰਧ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣਾ। ਟੱਕਰ ਇੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਾਰ ਪਲਟ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਡੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸਮਝਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਯੂ 2 ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ "ਮੈਂ ਆਪਣੀ ਪੂਰੀ ਹੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ". ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣਾ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ. ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ।

108. ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਆਰਡਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਰਡਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ । ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ 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।



Tarun Mehra

Advocate