ਗੋਹਰ ਮੁਹੰਮਦ

ਬਨਾਮ

ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਹੋਰ

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 9322 ਦਾ 2022)

ਦਸੰਬਰ 15, 2022

[ਐਸ. ਅਬਦੁਲ ਨਜੀਰ ਅਤੇ ਜੇ. ਕੇ. ਮਹੇਸ਼ਵਰੀ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988: ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ – ਹਾਦਸਾ ਦਾਅਵਾ – ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ – ਪੀੜਤ-ਮ੍ਰਿਤਕ 24 ਸਾਲ ਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਡੀ.ਆਰ.ਵੀ. ਫ੍ਰਿੰਕਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵਿੱਚ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ – ਜਦੋਂ ਉਹ ਫੈਕਟਰੀ ਤੋਂ ਘਰ ਵਾਪਸ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸਦੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੋਂ ਇੱਕ ਬੱਸ ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰੀ ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਸੀ – ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਉਹ ਹਸਪਤਾਲ ਜਾਂਦੇ ਸਮੇਂ ਮਰ ਗਿਆ – ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ – ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਨੇ ਕੁੱਲ 31,90,000/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਨਾਲ 7% ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ – ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦਿਆਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ – ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਦੇ ਨਿਰਣਾਂ ਨੂੰ ਪੁਖਤਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਅਸਲ ਪਰਮਿਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ – ਇਸ ਲਈ, ਤੁਰੰਤ ਅਪੀਲ – ਫੈਸਲਾ:ਉਪਲਬਧ ਸਮੱਗਰੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਿਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਉਸ ਰੂਟ ਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੈਧ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ – ਭਾਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਵੈਧ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰੂਟ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਰੂਟ ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ – ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਨਿਰਣਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988: ਧਾਰਾਵਾਂ 146,147,149,159,160,164 ਅਤੇ 166 – ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ – ਤਰਕਸੰਗਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ – ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ – ਦਾਅਵਾ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ – ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਾ ਦਾਅਵਾ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅੰਕਗਣਿਤੀ ਗਣਨਾ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ – ਇਹ ਕਿੰਨਾ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੈ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਪਣਾ ਕੇ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ – ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਆਕਲਨ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨਤਾ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ – ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ – ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ – ਅਨੁਚਛੇਦ 142 – ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸੋਧ ਅਧਿਨਿਯਮ – ਧਾਰਾਵਾਂ 149(2), 159, 164, 166 – ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸੋਧ ਨਿਯਮ, 2022 – ਨਿਯਮ 30।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਕੁਝ ਖਾਸ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ: 1. ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੈਧ ਅਤੇ ਅਸਰਦਾਰ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਤੱਥ-ਖੋਜ ਕਾਰਜ ਵਿੱਚ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾ ਤਾਂ ਮੂਲ ਪਰਮਿਟ ਪੇਸ਼/ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਿਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਆਰ.ਟੀ.ਆਈ. ਅਧਿਨਿਯਮ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਿਆ। ਭਾਵੇਂ ਆਰ.ਟੀ.ਆਈ. ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਪਰਮਿਟ ਕਦੋਂ ਅਤੇ ਕਿਸ ਨੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪਰਮਿਟ 28.07.2012 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵ ਸ਼ਨੀਵਾਰ ਨੂੰ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ

'ਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਗਲੇ ਦਿਨ ਅਰਥਾਤ ਐਤਵਾਰ ਨੂੰ ਫੀਸ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਉਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮਾਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਪੱਤਰ ਅਨੁਸਾਰ ਵੈਧ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜੋ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੂੜਕੀ ਬਾਈਪਾਸ ਤੋਂ ਹਰਿਦੁਆਰ ਵਿਆ ਮੀਰਤ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇ ਜੋ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਕਤ ਤੱਥ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਮਾਨ ਤੱਥ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜੀ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਤਰਕ ਨੂੰ ਬੇਤੁਕਾ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀਆਂ ਜਾਂ ਤਰਕਹੀਣਤਾ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੈਂਦੀਆਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਲਟੀ ਹੋਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। [ਪੈਰਾ 8 ਅਤੇ 9]

2. ਇਸ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

i) ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ.

ii) ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਸਬੰਧਤ ਐਸ.ਐਚ.ਓ M.V ਦੀ ਧਾਰਾ 159 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਦਮ ਚੁੱਕੋ। ਸੋਧ ਐਕਟ.

iii) ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮ, 2022 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਵਿੱਚ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦਾਖਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ।

iv) ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ, ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਹਾਇਕ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਸਮਨਵਯ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ।

v) ਫਲੋ ਚਾਰਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼, ਮਾਮਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਸੀ ਭਾਸ਼ਾ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਪੀੜਿਤ(ਾਂ)/ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ), ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ), ਮਾਲਕ(ਾਂ), ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਤਾਰੀਖ ਉੱਤੇ ਗਵਾਹਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇਗਾ।

vi) ਦਿਸ਼ਾ ਨੰਬਰ (iii) ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਲਈ, ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਵੰਡ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਵਾਲਾ ਵੰਡ ਮੈਮੋ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਵੱਲੋਂ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਉੱਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ।

vii) ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਲਾਗੂਕਾਰੀ ਲਈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਸ਼ਿਕਸ਼ਿਤ ਪੁਲਿਸ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਲਈ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਰਾਜ/ਕੇਂਦਰੀ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਸਕੱਤਰ/ਪੁਲਿਸ ਮਹਾਨਿਰੀਕਸ਼ਕ ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਪੱਧਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇਕਾਈ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਿਕਸ਼ਿਤ ਪੁਲਿਸ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

viii) ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਉੱਤੇ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਸ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ ਵਿਵਿਧ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰੇਗਾ। ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਉਸ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਉੱਤੇ, ਇਹ ਉਸੇ ਵਿਵਿਧ ਅਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਸ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਲਈ ਉਚਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰੇਗਾ

ix) ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਾਲ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਨਿਆਂਪੂਰਣ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 149(2) ਅਧੀਨ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ। ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਇਸ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਤਾਰੀਖ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਹੋਵੇ, ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ, ਉਕਤ ਜਾਂਚ ਸਿਰਫ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ, ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਉੱਤੇ ਬੋਝ ਸ਼ਿਫਟ ਕਰਦੀ ਹੋਈ।

x) ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੌਂਸਲ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਅਤੇ ਸੋਧਿਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ। ਨਿਯਮ 24 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮ 23 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਡਿਜ਼ਾਈਨੇਟਡ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ/ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

xi) ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 164 ਜਾਂ 166 ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਿਸਲੇਨੀਅਸ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਉਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਧਾਰਾ 164 ਜਾਂ 166 ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਲੰਬਿਤ ਹੈ।

xii) ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ) ਨੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਵੱਖ ਵੱਖ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ(ਾਂ) ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ)/ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ) ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲੀ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਉਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ(ਾਂ) ਨੂੰ ਉਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਾਂਤਰਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਪਹਿਲੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਲੰਬਿਤ ਹੈ। ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਹੋਰ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ(ਾਂ) ਦੀ ਸਥਾਨਾਂਤਰਣ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵੱਖ ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਗਾਂਹ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ।

xiii) ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 164 ਜਾਂ 166 ਅਧੀਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਲੈਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ/ਡਿਜ਼ਾਈਨੇਟਡ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੇ ਸਹੀ ਪਾਰਟੀ ਵਜੋਂ ਦਾਵੇਦਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ। ਉਹ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਲਿਆ ਗਿਆ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ।

xiv) ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ, ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਨਿਆਇਕ ਅਕਾਦਮੀਆਂ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ, 2022 ਦੇ ਅਧਿਆਇ 11 ਅਤੇ 12 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਸਾਰੇ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਗਰੂਕ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੰਡੇਟ ਨੂੰ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿਣਾ ਹੈ।

xv) ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ, 2022 ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਮੰਡੇਟ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਵਿਵਾਦ ਉੱਤੇ, ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਫੀਸ ਅਤੇ ਖਰਚੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਜਾਣਗੇ।

xvi) ਰਾਜ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਸਹਾਇਤਾ ਅਤੇ ਸਮਨਵਯ ਕਰਨ ਲਈ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਵੈੱਬ ਪੋਰਟਲ/ਪਲੈਟਫਾਰਮ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਤਕਨੀਕੀ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਸਮਨਵਯ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਆਮ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਰਜਿਸਟਰੀ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ/ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਕੱਤਰ/ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਨੂੰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਕਾਪੀ ਵਿਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।[ਪੈਰਾ 62]

ਜੈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ. (2010) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 607 : [2009] 16 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 710- ਫੈਸਲਾ।

ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਜੈਬੀਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ. 2009 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਦਿੱਲੀ 4306; ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਜੈਬੀਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ. 2014 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਦਿੱਲੀ 7626; ਐਮ.ਆਰ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮੂਰਤੀ ਬਨਾਮ ਦ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ. (2019) 20 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 310। ਭਾਰਤ ਆਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ. 2019 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸ.ਸੀ 315-ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

[2009] 16 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 710 ਪੈਰਾ 13 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 9322 ਦਾ 2022।

06.09.2018 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਲਾਹਾਬਾਦ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਤੋਂ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 3303/2018 ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ।

ਏ. ਐਨ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾਸਵਾਮੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ (ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ)
ਮਿਸਿਜ਼ ਰਾਣੀ ਛਾਬੜਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਮਿਸ ਗਰਿਮਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਦ, ਐਸ. ਪੀ. ਜੈਨ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟਸ, ਨਿਸ਼ਿਤ ਅਗਰਵਾਲ, ਹਰਸ਼ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਸ਼ਾਦਾਬ ਖਾਨ, ਮਿਸ ਉਪਾਸਨਾ ਅਗਰਵਾਲ, ਮਿਸ ਕਨਿਸ਼ਕਾ ਮਿੱਤਲ, ਮਿਸ ਪੂਜਾ ਅਗਰਵਾਲ, ਮਿਸ ਕੀਰਤੀ ਦੱਤ, ਸ਼ਕਤੀ ਸਿੰਘ, ਮਿਸ ਸਾਕਸ਼ੀ ਕੱਕੜ, ਸਿੱਧਾਰਥ ਮੇਹਤਾ, ਸਮੀਰ ਅਭਿਯੰਕਰ, ਵਿਵੇਕ ਗੁਪਤਾ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ ਜਵਾਬਦੇਹਾਂ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਜੇ. ਕੇ. ਮਹੇਸ਼ਵਰੀ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ।

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਅਪੀਲ ਇੱਲਾਹਾਬਾਦ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਤੋਂ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 3303 ਦੇ 2018 ਵਿੱਚ 06.09.2018 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਖਿਲਾਫ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 'ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ') ਦੁਆਰਾ 04.05.2018 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ ਨੇ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 6, 7 ਅਤੇ 8 (ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਇਥੇ

'ਕਲੇਮੈਂਟਸ' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਣੇ ਜਾਣਗੇ) ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 5 (ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ) ਨੂੰ 31,90,000/- (ਇੱਕੱਠੀ ਲੱਖ ਅਤੇ ਨੱਬੇ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਹੀ) ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ, ਨਾਲ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਇਥੇ 'ਮਾਲਕ' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਣਿਆ ਜਾਵੇਗਾ) ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦੇ ਹੋਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ, ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਈ ਗਈ ਸੀ।

3. ਸੰਖੇਪ ਤੌਰ ਤੇ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ, ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ, ਯਾਨੀ 29.07.2012 ਨੂੰ, ਮ੍ਰਿਤਕ 24 ਸਾਲ ਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਡੀ.ਆਰ.ਵੀ ਡ੍ਰਿੰਕਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵਿੱਚ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਫੈਕਟਰੀ ਤੋਂ ਘਰ ਵਾਪਸ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਦੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੋਂ ਇੱਕ ਬੱਸ ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰੀ, ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਸੀ, ਸਾਨਹਵਲੀ ਪਿੰਡ (ਯੂ.ਪੀ.) ਦੇ ਨੇੜੇ ਬਾਈ-ਪਾਸ ਸੜਕ ਉੱਤੇ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਉਹ ਹਸਪਤਾਲ ਜਾਂਦਿਆਂ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਮਰ ਗਿਆ। ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਖਿਲਾਫ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ 19.01.2012 ਨੂੰ, ਕਲੇਮੈਂਟਸ ਦੁਆਰਾ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ ਅੱਗੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਵਾਲੀ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵੱਖ ਵੱਖ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਅਧੀਨ 4,19,00,000/- (ਚਾਰ ਕਰੋੜ ਅਤੇ ਉੱਨੀ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਹੀ) ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ।

4. ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਨੇ ਮਿਤੀ 04.05.2018 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਰਾਸ਼ੀ ਰੁ. 31,90,000/- ਦੇ ਨਾਲ 7% ਵਿਆਜ ਨਾਲ ਅਵਾਰਡ ਕੀਤਾ। ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਰੁ. 3,09,660/- ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਖਰਚਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ 18 ਦਾ ਗੁਣਾਂਕ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ।

5. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਇਸ ਦਾਵੇ ਨਾਲ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕੀਤਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਹੋਰ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਖਾਸ ਅਸਥਾਈ ਅਧਿਕਾਰ (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 'ਪਰਮਿਟ') ਸੀ ਜਿਸ ਰੂਟ ਉੱਤੇ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਫੀਸ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਦੇ ਨਿਰਣਾਂ ਨੂੰ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਅਸਲ ਪਰਮਿਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਤੋਂ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬੁਲਾ ਕੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਿਆ, ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ, ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਹੀ ਤੌਰ ਤੇ ਮਾਲਕ ਖਿਲਾਫ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

6. ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਨਿਰਣਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦਿਆਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਸਲ ਪਰਮਿਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਉਸ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢ ਸਕਦੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਪਰਮਿਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਐਕਟ (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 'ਆਰ.ਟੀ.ਆਈ. ਐਕਟ') ਅਧੀਨ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਅਗਲੇ ਦਿਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਫੀਸ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਦਾ ਇਹ ਨਿਰਣਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ ਉੱਤੇ ਲਾਈ ਗਈ, ਅਨਿਆਇਕ ਹੈ।

7. ਉਲਟ, ਰਾਜ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਨਿਰਣਾਂ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਸੀ।

8. ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੈਧ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਥੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਤੱਥ-ਖੋਜ ਦੀ

ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਵਕ ਕਵਾਇਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾ ਤਾਂ ਅਸਲ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਪੇਸ਼/ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਆਰ.ਟੀ.ਆਈ. ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ। ਭਾਵੇਂ ਆਰ.ਟੀ.ਆਈ. ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਪਰਮਿਟ ਕਦੋਂ ਅਤੇ ਕਿਸ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੋਸ਼ੀ ਪਰਮਿਟ 28.07.2012 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵ, ਸ਼ਨੀਵਾਰ ਨੂੰ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਗਲੇ ਦਿਨ ਅਰਥਾਤ ਐਤਵਾਰ ਨੂੰ ਫੀਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕਿਉਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮਾਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਫੀਸ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਪੱਤਰ ਅਨੁਸਾਰ ਵੈਧ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰੂਟ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੂੜਕੀ ਬਾਈਪਾਸ ਤੋਂ ਹਰਿਦੁਆਰ ਵਾਇਆ ਮੀਰਟ ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇ ਜੋ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਰੂਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਕਤ ਤੱਥ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਚੁਣੌਤੀਯੁਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

9. ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਤੱਥ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਤਰਕ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਅਤਾਰਕਿਕਤਾ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਤੋਂ ਗ੍ਰਸਤ ਹਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਹ ਵਿਕ□ਤ ਹਨ। ਇਸ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਏ ਗਏ ਤਰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਅਪੀਲ ਇੱਥੇ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

10. ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ, ਮਿਸ ਰਾਣੀ ਛਾਬੜਾ, ਮਿਸਟਰ ਸਮੀਰ ਅਭਿਯੰਕਰ, ਮਿਸ ਸਾਕਸ਼ੀ ਕੱਕੜ ਅਤੇ ਮਿਸਟਰ ਵਿਵੇਕ ਗੁਪਤਾ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਟ੍ਰਾਇਲ ਕੋਰਟ ਜਾਂ ਅਪੀਲੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਬਾਰੇ ਚਿੰਤਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸੋਧ ਐਕਟ, 2019 (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ "ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ") ਦੇ 'ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ' 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਦਾਨਸ਼ੀਲ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਅਤੇ ਚੋਟਾਂ ਸਮੇਤ ਸਥਾਈ ਅਪੰਗਤਾ ਨਾਲ ਪੀੜਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ, ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਉਪਾਯਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਮੰਡੇਟ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਸਮੇਤ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

11. ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪਾ ਸਕਦਾ। ਗਲਤ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਪਰਯਾਪਤ ਰਕਮ ਕੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਇਹ ਇੱਕ ਅਤਿ ਕਠਿਨ ਕਾਰਜ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਵੇ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅੰਕੜਾਸ਼ਾਸਤਰੀ ਗਣਨਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕਿੰਨਾ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੈ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਪਣਾ ਕੇ ਤੈਅ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ/ਉਸ ਮੁੜ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਲਈ, ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਇੱਕ ਅਤਿ ਕਠਿਨ ਕਾਰਜ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਆਕਲਨ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨਤਾ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤਤਾ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਨਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

12. ਉਕਤ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਸੀਨੀਅਰ ਕੌਂਸਲ ਸ੍ਰੀ ਐਸ. ਨਾਗਮੁਥੁ, ਸ੍ਰੀ ਸੀ.ਏ. ਸੁੰਦਰਮ, ਸ੍ਰੀ ਏ.ਐਨ. ਵੇਨੁਗੋਪਾਲ ਗੌਡਾ ਅਤੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਕੌਂਸਲ ਸ੍ਰੀ ਏ.ਐਨ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਸਵਾਮੀ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਗਈ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀਆਈ ਸਮੇਤ ਮਿਸ ਗਰਿਮਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਦ, ਅਤਿਰਿਕਤ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਨਰਲ ਲਈ ਯੂ.ਪੀ. ਦੇ ਰਾਜ ਲਈ। ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਸੱਚੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਭਾਵਨਾ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਜੋਂ ਆਪਣੀ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਅਸੀਂ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

13. ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਕੌਂਸਲ ਅਤੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀਆਈ ਨੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਤਰਕ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਅਧਿਆਇ XI ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਵਧਾਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 146, 149,

159, 160, 161, 164, 166 ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਪੰਜਵੀਂ ਸੋਧ), ਨਿਯਮ, 2022 (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ "ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮ") ਵੀ 1.4.2022 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਬਾਅਦ। ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਟੈਂਡਰਡ ਆਪਰੇਟਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਚੋਣ ਨਾਲ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਨਗਣਯ ਸੀ। ਪਰ, ਹੁਣ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ, ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਵਿਕਲਪ ਵਜੋਂ, ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ ਕੇ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਜਿਵੇਂ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ ਉਸ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, 'ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ & ਓਰਸ. ਬਨਾਮ ਜੈਬੀਰ ਸਿੰਘ & ਓਰਸ., 2009 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਦਿੱਲੀ 4306' (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 'ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ I'), 'ਜੈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇਨਸ਼ੁਰੰਸ ਕੰ. ਲਿਮਿਟਿਡ & ਓਰਸ., (2010) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 607' (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 'ਜੈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ I'), 'ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ & ਓਰਸ. ਬਨਾਮ ਜੈਬੀਰ ਸਿੰਘ & ਓਰਸ., 2014 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਦਿੱਲੀ 4306' (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 'ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ II'), 'ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ & ਓਰਸ. ਬਨਾਮ ਜੈਬੀਰ ਸਿੰਘ & ਓਰਸ., 2017 ਐਸ.ਸੀ.ਸ (ਛੋਟੇ ਲਈ "ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ III") ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮ.

14. ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੌਂਸਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਤਿਹਾਸ ਨੂੰ ਟ੍ਰੇਸ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਦਾਅਵਾ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਲਈ ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ।

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਬਨਾਮ 2019 ਸੋਧ

15. ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਗਾਊ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ I (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਸ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਿਯਮ, 2008 ਅਤੇ ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 158(6) (2019 ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ) ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਿਪਟਦਿਆਂ ਸਟੇਸ਼ਨ ਹਾਊਸ ਅਫਸਰਾਂ ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਹ 'ਦੁਰਘਟਨਾ ਸੂਚਨਾ ਰਿਪੋਰਟ' ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਵੱਲੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇ। ਸੁਝਾਅ ਸੱਦੇ ਗਏ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਇੱਕ ਤੰਤਰ ਲੱਭਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਸਾਰੇ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਤੋਂ ਵਿਚਾਰ-ਵਿਮਰਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਮੇਟੀ ਨੇ 'ਸਹਿਮਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ' ਦਾ ਮਸੌਦਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਨਤੀਜਤਨ ਹੁਕਮ ਦਿਨਾਂਕ 16.12.2009 ਨਾਲ, ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ 'ਕਲੇਮਸ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਹਿਮਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ' (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 'ਸੀ.ਟੀ.ਏ.ਪੀ.') ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ 90 ਤੋਂ 120 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਫਾਰਮੂਲੇਟ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਕੇਵਲ ਟ੍ਰਾਇਲ ਵਜੋਂ 15.01.2010 ਤੋਂ 14.07.2010 ਤੱਕ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ। ਸੀ.ਟੀ.ਏ.ਪੀ. ਨੇ ਧਾਰਾ 158(6) ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ - 1. ਦੁਆਰਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੂਚਨਾ 48 ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਘੰਟੇ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਬੀਮੇ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜੇਕਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਕੰਪਨੀ ਉਪਲਬਧ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਈਮੇਲ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਨਾ;

2. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਹਰ ਕੇਸ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ ਉੱਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ;

2. 3. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਹਾਦਸੇ ਸਬੰਧੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਸਬੰਧੀ ਸਬੰਧਿਤ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਇਕੱਠਾ (ਫੋਟੋਗ੍ਰਾਫ, ਉਮਰ ਦਾ ਸਬੂਤ, ਮਰਹੂਮ ਦੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਸਬੂਤ ਆਦਿ);

3. 4. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਵਿਸਥਾਰਤ ਹਾਦਸਾ

ਰਿਪੋਰਟ (ਡੀ.ਏ.ਆਰ.) ਦਾਖਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦੇਣੀ;

5. ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਕਾਪੀ ਨਾਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨਾ;

6. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਨਾ ਕਰ ਸਕਣ ਦੀਆਂ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਉੱਤੇ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਵਿਵੇਕਾਧੀਨਤਾ;

7. ਡ੍ਰਾਈਵਰ, ਮਾਲਕ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਅਤੇ ਅੱਖ-ਸਾਕਸ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨਾਲ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ;

8. ਦਿੱਲੀ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਿਯਮ, 2008 ਦੇ ਫਾਰਮ-ਡੀ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਂਚ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਮਿਲਣ ਤੋਂ 15 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ;

9. ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿ ਉਹ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ;

10. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 166(4) (2019 ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ) ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰਨਾ;

11. ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਲਈ 30 ਦਿਨਾਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦੇਣਾ;

12. ਤਰਕਸੰਗਤ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਜੋ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਸਹਿਮਤੀ ਅਵਾਰਡ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ 30 ਦਿਨਾਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦੇਣਾ;

13. ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ;

14. ਸੈਕਸ਼ਨ 168 ਅਤੇ 169 (2019 ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ) ਅਧੀਨ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਦੀ ਸਵੀਕਾਰਤਾ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 30 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇਨਾਮ ਦਾ ਐਲਾਨ;

15. ਮਰਹੂਮ ਪੀੜਤਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ 'ਸਰਲਾ ਵਰਮਾ ਬਨਾਮ ਡੀ.ਟੀ.ਸੀ., 2009 (6) ਸਕੇਲ 129' ਵਿੱਚ ਮਾਨਨੀਯ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ;

16. ਜਿਥੇ ਮਰਹੂਮ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਕੋਲ ਮਰਹੂਮ ਦੀ ਆਮਦਨ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਥੇ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇ;

17. ਬੱਚੇ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 'ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਫਰਜ਼ਾਨਾ, ਐਮ.ਏ.ਸੀ. ਐਪ.13/2007' ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

16. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਸੀ.ਟੀ.ਏ.ਪੀ. ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ “ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਇਨਵੈਸਟੀਗੇਸ਼ਨ ਮੈਨੂਅਲ” ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਵੀ ਦਿੱਤੇ। ਆਉਟਪੁਟ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਇਨਕਲਾਬੀ ਬਦਲਾਅ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੇ 120 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮਿਲ ਗਿਆ।

17. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 'ਜੈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਪਹਿਲਾਂ' (ਉਪਰੋਕਤ), ਵਿੱਚ ਇਕ ਹੋਰ ਉਲਲੇਖਨਯੋਗ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਰ ਮੁੱਦੇ ਪਛਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਪਹਿਲਾਂ, 'ਹਿੱਟ ਅਤੇ ਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਅਣਪਛਾਤੇ ਰਹਿ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਪਰ ਤੀਜੇ ਪਾਰਟੀ ਬੀਮਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਬੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ'; ਦੂਜਾ, 'ਯਾਤਰੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਲਈ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ'; ਤੀਜਾ, 'ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਅਦਾਲਤੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਦੇਰੀਆਂ ਅਤੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਪੈਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ; ਅਤੇ ਚੌਥਾ, 'ਪੂਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਪੀੜਤਾਂ ਤੱਕ ਨਾ ਪਹੁੰਚਣਾ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜੋ ਅਣਪੜ੍ਹ ਹਨ'। ਵਿਸ਼ੇ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਅਤੇ ਅਮੀਕਸ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਸੁਝਾਅਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਿਤੀ 17.12.2009 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਹੁਕਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਤਿੰਨ ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼/ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਜੋ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ:–

ਪੁਲਿਸ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼

1. ਹਰ ਰਾਜ ਦੇ ਪੁਲਿਸ ਮਹਾਨਿਰੀਕਸ਼ਕ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਰਾਜ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੁਲਿਸ ਥਾਣਿਆਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ (2019 ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ) ਦੀ ਧਾਰਾ 158(6) ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਅਤੇ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਾਦਸਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰਿਪੋਰਟ ਫਾਰਮ ਨੰਬਰ 54 ਦੇ ਨਾਲ ਪਹਿਲੀ ਸੂਚਨਾ ਰਿਪੋਰਟ, ਸਾਈਟ ਸਕੈਚ/ਮਹਾਜ਼ਰ/ਫੋਟੋਗ੍ਰਾਫ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਕਾਪੀਆਂ ਸਮੇਤ ਅਧਿਕਾਰਤ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਲਈ ਕਹਿਣਾ ਹੈ;

ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼

1. ਹਰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 158(6) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਹਾਦਸਾ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿਣਾ ਹੈ। ਹੋਰ, ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਰਜਿਸਟਰ, ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਹਾਇਕ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਵਿਸਤਾਰ ਮਿਲੇ;

2. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਹਾਦਸਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਜੋ ਸਟੇਸ਼ਨ ਹਾਊਸ ਅਫਸਰਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ ਹਨ, ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇੱਕ ਇੰਸਟੀਚਿਊਸ਼ਨ ਰਜਿਸਟਰ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਵਿਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਰੰਭਿਕ ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੈਅ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸਨੂੰ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ;

3. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰਿਪੋਰਟ ਇੱਕ ਅਸਲ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਜਾਂ ਬਣਾਵਟੀ ਕਾਰਨ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਹੈ;

4. ਜੇਕਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਵਿਵਾਦ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਲੋਕ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਭੇਜਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਫਰੇਮ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

5. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਰਕਮ ਜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਰਕਮ, ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇਗਾ;

ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ ਸੁਝਾਅ

1. ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਗੈਰ-ਵਿਵਾਦਤਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਮਰਹੂਮ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ (ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ) ਨੂੰ ਮਿਆਰੀ ਫਾਰਮੂਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਬਿਨਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਜਾਂ ਲੋਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ;

2. ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਗੈਰ-ਵਿਵਾਦਤਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਇਲਾਜ ਦੇਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ;

3. ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਕਮ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ, ਰਾਸ਼ਟਰੀਕ□ਤ ਬੈਂਕਾਂ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀਆ ਜੀਵਨ ਬੀਮਾ ਨਿਗਮ ਦੇ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਨਾਲ ਖਾਸ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਚਿਤ ਸਮੇਂ ਲਈ ਫਿਕਸਡ ਡਿਪਾਜ਼ਿਟ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਦੁਆਰਾ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

4. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਇੱਕ ਮੁਸ਼ਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇ ਬਜਾਏ ਐਨਯੂਟੀ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀਆ ਜੀਵਨ ਬੀਮਾ ਨਿਗਮ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨਾਲ ਇੱਕ ਐਨਯੂਟੀ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਵਿਧਾਨਕ/ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਹਸਤਕਸ਼ੇਪ ਲਈ ਸੁਝਾਅ

1. ਹੋਰ ਵਿਆਪਕ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਜੋ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਗਾਰੰਟੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ;

2. ਹਾਈਬ੍ਰਿਡ ਮਾਡਲ ਦਾ ਪਰਿਚਯ ਜੋ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਲਈ ਫਿਕਸਡ ਲਾਈਫਟਾਈਮ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੜਕ ਹਾਦਸਾ ਸੈੱਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਾਮਲਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਭਾਰਤ ਵਰਗੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਹੱਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ;

3. 'ਤੀਜੇ ਪਾਰਟੀ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਜੋ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸਾ ਪੀੜਤ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਣ 'ਤੇ ਪ੍ਰੀਮੀਆ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ;

4. ਐਕਟ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਤਰਕਸੰਗਤੀਕਰਨ ਅਤੇ ਹਿੱਟ ਅਤੇ ਰਨ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 161 ਅਧੀਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੋ;

5. ਬੀਮਾ ਨਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਨਾਲ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਗੱਡੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਯਾਪਤ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀ ਗੱਡੀ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ।

18. ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਸੁਝਾਅ ਅਤੇ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਏ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਬਾਹਰ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਨਿਯਮਿਤ ਅੰਤਰਾਲਾਂ 'ਤੇ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਗਤੀ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ ਪਹਿਲਾ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਗਾਂਹ, ਸੀਟੀਏਪੀ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵਿਅਵਹਾਰਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਖਾਮੀਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਸਾਰੇ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਿਆਂ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਦਾ ਆਯੋਜਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਮਾਵੇਸ਼ ਲਈ ਹੋਰ ਸੁਝਾਅ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਾਂ ਜੋ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਕਾਰਗਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਸੁਝਾਅਾਂ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਿਤੀ 12.12.2014 ਨੂੰ ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ ਦੂਜਾ' (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਸੁਝਾਅਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਿਆਂ

ਸੋਧੀ ਗਈ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ 01.02.2015 ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ, ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਬਾਅਦ ਸਮੀਖਿਆ ਅਧੀਨ। ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧਾਂ ਦਾ ਸਾਰ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ -:

1. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਸੋਧੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਫਾਰਮ I ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ (ਧਾਰਾ 2);

2. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਧਾਰਾ 3 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ;

3. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਿਸਥਾਰਤ ਹਾਦਸਾ ਰਿਪੋਰਟ (ਡੀਏਆਰ) ਸੋਧੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਫਾਰਮ II ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ;

4. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਚਾਰਜ ਸ਼ੀਟ ਦਾਖਲ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ, ਡੀਏਆਰ ਦੇ ਫਾਰਮ II ਦੇ ਭਾਗ X ਵਿੱਚ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤੋਂ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਮੰਗੇ। ਜੇਕਰ ਡਰਾਈਵਰ/ਦਾਵੇਦਾਰ/ਮਾਲਕ/ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 15 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

5. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸਰਵੇਖਣਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਪ੍ਰਤੀ ਮਿਲਣ ਤੋਂ 20 ਦਿਨਾਂ ਅੰਦਰ ਇਸਨੂੰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਵਾਉਣ (ਧਾਰਾ 20);

6. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਸੋਧੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਫਾਰਮ III ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ (ਧਾਰਾ 21);

7. ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸੱਚਾਈ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰੇ ਅਤੇ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੇ ਕਿ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿਆਨ ਸੱਚੇ ਹਨ ਇਨਾਮ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ (ਧਾਰਾ 24);

8. ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਨਾਮ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਹਾਲਤ, ਰਹਿਣ ਸਹਿਣ ਦੇ ਸਬੂਤ ਆਦਿ ਨੂੰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰ ਸਕੇ (ਧਾਰਾ 26);

9. ਇਨਾਮ ਦੀ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦਾ ਢੰਗ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ (ਧਾਰਾ 27);

10. ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਨਾਮ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਉਚਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰੇਗਾ (ਧਾਰਾ 28);

11. ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਨਾਮ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇਗਾ (ਧਾਰਾ 29);

12. ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਪਾਲਣਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਲਈ ਇੱਕ ਮਿਤੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰੇਗਾ (ਧਾਰਾ 30);

13. ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਪ੍ਰਤੀ ਅਤੇ ਇਨਾਮ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇਗੀ (ਧਾਰਾ 31);

14. ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਨਾਮ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਫਾਰਮ V ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ (ਧਾਰਾ 33);

19. ਉਪਰੋਕਤ ਸੋਧਿਆ ਵਿਧੀ ਦੀ ਇੱਕ ਮੋਹਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 13.05.2016 ਨੂੰ ਜੈ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਆਈ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਪ੍ਰਗਤੀ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ ਵਿਧਾਨਿਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਜੋ ਪਿਛਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਸਨ 17.12.2009. ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸੋਧੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ:

"ਅਸੀਂ ਉਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਵੀ ਵੇਖਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਐਨੈਕਸਚਰ ਆਰ5 ਦੇ ਨਾਲ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਾਡੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ"ਦ੍ਰਿਸ਼, ਇਹ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਲਗਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਹੋਰ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਜੋ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪਾਲਣ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਵੰਡਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਮਨਵਯ ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਪੁਲਿਸ ਮਹਾਨਿਰੀਕਸ਼ਕ ਦੇ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।"

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਿਤੀ 06.11.2017 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 13.05.2016 ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ 'ਸੋਧਿਆ ਸੀ.ਟੀ.ਏ.ਪੀ.' ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ –

"ਇਸ ਲਈ 13.05.2016 ਦੀ ਮਿਤੀ ਵਾਲਾ ਆਦੇਸ਼ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਜਸਟਿਸ ਮਿਧਾ ਨੇ ਖੁਦ 12ਵੀਂ ਦਸੰਬਰ, 2014 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਸੀ। ਰਜਿਸਟਰੀ ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਅਤੇ ਜਸਟਿਸ ਮਿਧਾ ਦੁਆਰਾ 12ਵੀਂ ਦਸੰਬਰ, 2014 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਕਾਪੀ ਹਰੇਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਭੇਜੇਗੀ। 23ਜਨਵਰੀ, 2018 ਨੂੰ ਮਾਮਲਾ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰੋ।"

20. ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ I (ਉਪਰੋਕਤ) ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਜਾਰੀ ਰਹੀ ਅਤੇ ਮਿਤੀ 07.12.2018 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ III') ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸੋਧਿਆ ਸੀ.ਟੀ.ਏ.ਪੀ. ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹੋਰ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੋਧੇ ਗਏ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਅਸਰਦਾਰ ਲਾਗੂਕਾਰੀ ਸਾਰੇ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 13.05.2016 ਅਤੇ 06.11.2017 ਵਿੱਚ ਜੈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ I (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਲਗਾਤਾਰ ਰੁਕਾਵਟ ਬਣੀ ਰਹੀ। ਇਹ ਚਿੰਤਾ ਮੁੜ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 'ਐਮ.ਆਰ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮੂਰਤੀ ਬਨਾਮ ਦ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ., 2019 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਐਸ.ਸੀ 315' ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਈ, ਜਿਥੇ, ਮਿਤੀ 05.03.2019 ਨੂੰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸੋਧੇ ਗਏ ਸੀ.ਟੀ.ਏ.ਪੀ. ਨੂੰ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਅਸਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ 'ਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮਾਮਲਾ ਉਠਾਉਣ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਨਵਯ ਅਤੇ ਸਹਿਯੋਗ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਾਜ ਨਿਆਂਕੀ ਅਕਾਦਮੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ, ਸੀਨੀਅਰ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਗਏ ਸੀ.ਟੀ.ਏ.ਪੀ. ਦੀ ਲਾਗੂਕਾਰੀ ਲਈ ਜਾਗਰੂਕ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੂਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ 'ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਐਨਯੂਟੀ ਡਿਪਾਜ਼ਿਟ ਸਕੀਮ' (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਏ.ਡੀ. ਸਕੀਮ') ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਜੇਸ਼ ਤਿਆਗੀ III (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਸੁਝਾਈ ਜਾ ਸਕਣ।

“32. ਉਪਰੋਕਤ ਏ.ਡੀ.ਆਰ. ਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀਜ਼ ਅੱਗੇ ਅਦਾਲਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤਿ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਹ ਗਾਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 100% ਮਾਮਲੇ ਮਧਿਆਸਥਤਾ ਜਾਂ ਲੋਕ ਅਦਾਲਤ ਰਾਹੀਂ ਹੱਲ ਹੋ ਜਾਣਗੇ। ਇਸ ਲਈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਦੇਰੀ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਖਤ ਲੋੜ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕੁਝ ਫੈਸਲੇ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਤੰਤਰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਕੀਮਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 90/120 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੁਲਝਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਣ। ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਤੇ, ਪੁਲਿਸ ਜੋ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰੀ ਵਿੱਚ ਤਸਵੀਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਮੈਟਰੋਪੋਲਿਟਨ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਦੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵੀ ਕਾਪੀਆਂ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਸੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਦਾਵਾ ਦੇਣਯੋਗ ਹੈ ਅਤੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ

ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਨੂੰ ਜਵਾਬ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਸਾਰੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਬੂਤ ਆਦਿ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੇ, ਇਹ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਨੂੰ 30 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਏਗਾ....."

"33. ਮਿਤੀ 06 ਨਵੰਬਰ, 2017 ਨੂੰ ਜੈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਪਣੇ 13 ਮਈ, 2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ 12 ਦਸੰਬਰ, 2014 ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੋਡੀਫਾਇਡ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਗਰੀਡ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਮੋਡੀਫਾਇਡ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਗਰੀਡ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ ਦੀ ਕਾਪੀ ਹਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਵੰਡਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ....."

"34. ਇਹ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਪੱਧਰ ਤੇ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨਾਲਸਾ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਉਠਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਨਾਲ ਸਮਨਵਯ ਅਤੇ ਸਹਿਯੋਗ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

xxx

xxx

xxx

37. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, 'ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਗਰੀਡ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ' ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜੋ ਉੱਪਰ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਾਲ ਬਦਲੀ ਗਈ ਹੈ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੀ ਉਚਿਤ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ, ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਤੇ, ਸਾਰੇ ਰਾਜ ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਅਕਾਦਮੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ, ਰਾਜ ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਸੀਨੀਅਰ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਜਾਗਰੂਕ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

21. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਹਨ ਮੰਤਰੀਆਂ (ਗੋਮ) ਦੇ ਸਮੂਹ ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 'ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ, ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਹਨ ਵਿਭਾਗਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਸਹੂਲਤ, ਗ੍ਰਾਮੀਣ ਪਰਿਵਹਨ, ਜਨਤਕ ਪਰਿਵਹਨ, ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦੀ ਕੜੀ ਨੂੰ ਆਟੋਮੇਸ਼ਨ, ਕੰਪਿਊਟਰੀਕਰਨ ਅਤੇ ਆਨਲਾਈਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ 'ਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੋਧ) ਬਿੱਲ, 2019' ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਉਕਤ ਬਿੱਲ ਦੋਵਾਂ ਸਦਨਾਂ ਦੁਆਰਾ 'ਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 (59 ਦਾ 1988)' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

22. ਨਵੇਂ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ, ਪਿਛਲੇ ਐਕਟ ਦਾ 'ਚੈਪਟਰ ਐਕਸ' ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। 'ਚੈਪਟਰ ਐਕਸਆਈ – ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਬੀਮਾ ਤੀਜੇ ਪਾਰਟੀ ਜੋਖਮਾਂ ਖਿਲਾਫ' ਅਤੇ ਚੈਪਟਰ ਐਕਸਆਈਆਈ – ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸੋਧ ਐਕਟ, 2019 ਅਨੁਸਾਰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਜੋ 1.4.2022 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਚੈਪਟਰ ਐਕਸਆਈ ਅਤੇ ਐਕਸਆਈਆਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਾਂ ਤਾਂ ਜੋ ਬੀਮਾ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਡਿਊਟੀਆਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹਾਂ।

ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮਾ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ:

23. ਧਾਰਾ 146 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਇੱਕ ਸੋਧ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਦਾ ਬੀਮਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਚੁਕਵੀਂ ਹੈ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ:

“146: ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮੇ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ। -

(1) ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਛੱਡ ਕੇ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਜਾਂ ਕਾਰਨ ਬਣਾਉਣ, ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਥਾਂ 'ਤੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਉਸ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਲਈ ਇਸ ਚੈਪਟਰ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੋਵੇ:

[ਇਹ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਮਤਲਬ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪਬਲਿਕ ਲਾਇਬਿਲਿਟੀ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਐਕਟ, 1991 (6 ਦਾ 1991) ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।]

ਵਿਆਖਿਆ. —ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਕਰਮਚਾਰੀ ਵਜੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀ ਅਜਿਹੀ ਪਾਲਿਸੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਬੰਧੀ ਲਾਗੂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਵਾਮੀਤਵ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਸਰਕਾਰੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦਮ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ।

(3) ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ, ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਾਰਜ ਤੋਂ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਸਵਾਮੀਤਵ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਨਾਮਤ:—

(a) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕੋਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦਮ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ;

(b) ਕੋਈ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ;

(c) ਕੋਈ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਪਕ੍ਰਮ:

ਇਹ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੀ ਭੀ ਤੀਜੇ ਪਾਰਟੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਫੰਡ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਵਿਆਖਿਆ. —ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, "ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕੋਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ— (i) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਵਾਮੀਤਵ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਗਮ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਉਹ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ;

(ii) ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ;

(iii) ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਉਸ ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ।

24. ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਉੱਤੇ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਚੈਪਟਰ XI ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 146 ਨੂੰ, ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਥਾਂ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਚਲ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਥਾਂ ਉੱਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦ ਤੱਕ ਉਹ ਬੀਮਾਕ□ਤ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਬੀਮਾ ਤੋਂ ਛੋਟ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਿਕ ਉਦਯਮ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਛੋਟਾਂ ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਉਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਸਖਤੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) (ਅ) ਤੋਂ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੰਡ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਲਾਸ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਛੋਟਾਂ ਸਿਰਫ ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹੁਕਮ ਅਧੀਨ ਹਨ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੰਡ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

25. ਬੀਮਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 147 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 147 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ:

147 : ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ। —

(1) ਇਸ ਚੈਪਟਰ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ; ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਅਜਿਹੀ ਪਾਲਿਸੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ—

(ਅ) ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰਤ ਬੀਮਾਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ; ਅਤੇ

(ਬ) ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਲਾਸਾਂ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸੀਮਾ ਤੱਕ—

(i) ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਖਿਲਾਫ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਚੋਟ ਸਬੰਧੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ] ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਥਾਂ ਉੱਤੇ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੋਵੇ;

(ii) ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਚੋਟ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਜਨਤਕ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਉੱਤਪੰਨ ਹੋਈ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ—

(i) ਉਸ ਮੌਤ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਦੌਰਾਨ ਹੋਈ ਹੈ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਕ□ਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ, ਜਾਂ ਉਸ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਦੇ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਦੌਰਾਨ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸਰੀਰਕ ਚੋਟ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਚੋਟ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਹੈ—

(a) ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ, ਜਾਂ

(b) ਜੇ ਇਹ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ ਹੈ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੰਡਕਟਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਉੱਤੇ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ, ਜਾਂ

(c) ਜੇ ਇਹ ਇੱਕ ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਲੱਦੇ ਹੋਏ, ਜਾਂ

(ii) ਕਿਸੇ ਅਨੁਬੰਧਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ।

ਵਿਆਖਿਆ.—ਸ਼ੱਕਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਹ ਇੱਥੇ ਐਲਾਨਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਚੋਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਨਤਕ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਉੱਤਪੰਨ ਹੋਇਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਜਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਈ ਸੰਪਤੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਨਤਕ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜੇ ਉਹ ਕਾਰਜ ਜਾਂ ਚੂਕ ਜਿਸ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਨਤਕ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ੋ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਏ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੱਕ ਕਵਰ ਕਰੇਗੀ, ਨਾਮਤ:— (a) ਧਾਰਾ (b) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਬਚਾਅ ਵਜੋਂ, ਆਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਰਕਮ;

(b) ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਛੇ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸੀਮਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜੋ ਕਿਸੇ ਸੀਮਿਤ ਦਾਇਤਵ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਆਰੰਭ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਪਹਿਲਾਂ ਲਾਗੂ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਆਰੰਭ ਤੋਂ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ, ਜੋ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਵੇ, ਤੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਰਹੇਗੀ:

(3) ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਤਦ ਤੱਕ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਾਵੇਗੀ ਜਦ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੇਰਵਿਆਂ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਸਮਾਵੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ; ਅਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ ਵੱਖ ਫਾਰਮ, ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਮਾਮਲੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(4) ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਜਾਂ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਵਰ ਨੋਟ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨੋਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਅੰਦਰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਦਰਜ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

(5) ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਰਗਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਦਾਇਤਵ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਪਾਲਿਸੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਵਰਗਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦਾ ਦਾਵਾ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਪੁਲਿਸ ਅਫਸਰਾਂ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ

26. ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ, ਹਾਦਸੇ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪੁਲਿਸ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਦੇਣੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ। ਪੁਲਿਸ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਫਰਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਧੀਨ ਧਾਰਾਵਾਂ 159 ਅਤੇ 160 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:
ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਲੋੜਾਂ ਕੀ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ.

ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਵਾਈ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਜਨਤਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਥਾਨ:

26. ਵਿਧੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਸਥਾਨ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਸੰਬੰਧੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ। ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 159 ਅਤੇ 160 ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ, ਜੋ ਕਿ ਹਨ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ:

"159. ਦੁਰਘਟਨਾ ਸਬੰਧੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣੀ।—ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ, ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ, ਦਾਵੇ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਨੂੰ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਢੰਗ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਅਤੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਹੋਰ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਜੋ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਬ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ, ਜਮਾ ਕਰਵਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।"

160. ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਦਾਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਾਲ ਉੱਤਪੰਨ ਹੋਈ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਵੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਉਸ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਬ ਫੀਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ 'ਤੇ, ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਪਛਾਣ ਨਿਸ਼ਾਨੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ ਜੋ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਨਾਲ ਚੋਟ ਲੱਗੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜਾਇਦਾਦ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਇਸ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੋਵੇ, ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਬ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।"

27. ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰਿਪੋਰਟ (ਏ.ਆਈ.ਆਰ.) ਤਿਆਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਵੇ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਕ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਬ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਪਣੇ ਫਰਜ਼ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਸਹੂਲਤ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਫੀਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਜਿਸ ਖਿਲਾਫ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ ਅਤੇ ਚੋਟਿਲ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਹਾਇਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਬ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

28. ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸੋਧ ਨਿਯਮ, 2022 ਦੇ ਨਾਮ ਨਾਲ ਨਿਯਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ।

29. ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਥਾਂ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਦ੍ਰਿਸ਼ ਅਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਫੋਟੋਆਂ/ਵੀਡੀਓਜ਼ ਲੈਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੜਕ(ਾਂ) ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ। ਜੇਕਰ ਚੋਟ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਜਖਮੀ ਦੀਆਂ ਫੋਟੋਆਂ ਲੈਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅੱਖਵਾਹਨਾਂ/ਬਾਈਸਟੈਂਡਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਹਾਦਸੇ ਬਾਰੇ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਹਾਦਸਾ ਰਿਪੋਰਟ (ਐਫ.ਏ.ਆਰ.) ਫਾਰਮ-ਆਈ ਵਿੱਚ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਵੈਰਵੇ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਭੇਜਣਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਜਖਮੀ/ਪੀੜਤ(ਾਂ), ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ), ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾ ਅਥਾਰਟੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵੀ ਫਾਰਮ-ਆਈ ਦੀ ਕਾਪੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਰਾਜ ਪੁਲਿਸ ਦੀ ਵੈਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਅਪਲੋਡ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ।

30. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਜਖਮੀ/ਪੀੜਤ(ਾਂ)/ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ) ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਵੇ ਫਾਰਮ-ਦੋ ਨਾਲ ਫਲੋ ਚਾਰਟ ਲਗਾ ਕੇ 10 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਯੋਜਨਾ ਲਈ ਉਪਚਾਰਾਤਮਕ

ਉਪਾਯ ਲੱਭਣ ਦੀ ਸਕੀਮ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦੇਣਾ। ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ) ਅਤੇ ਮਾਲਕ(ਾਂ) ਤੋਂ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਫਾਰਮ-ਤਿੰਨ ਅਤੇ ਫਾਰਮ-ਚਾਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੰਗੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ। ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਅੰਤਰਿਮ ਹਾਦਸਾ ਰਿਪੋਰਟ (ਆਈ.ਏ.ਆਰ.) ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ 50 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਫਾਰਮ ਪੰਜ ਸਮੇਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਹੀ ਗਈ ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ(ਾਂ) ਦੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਪੀੜਤ(ਾਂ)/ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ), ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾ ਅਥਾਰਟੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੌਂਸਲ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈ ਜਾਵੇਗੀ। ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਵਾਹਨ ਐਪ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ। ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪੀੜਤ(ਾਂ) ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ), ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਤੋਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵੇਰਵੇ ਲੈਣ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਅਤੇ 60 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਫਾਰਮ-ਛੇ ਵਿੱਚ ਵੇਰਵੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਫਾਰਮ-ਛੇ-ਏ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਛੋਟੇ ਬੱਚਿਆਂ ਲਈ ਮੋਡੀਫਾਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਜੁਵੇਨਾਈਲ ਜਸਟਿਸ (ਕੇਅਰ ਅਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ) ਐਕਟ, 2015 ਦੇ ਅਧੀਨ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

31. ਜੇਕਰ ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ), ਮਾਲਕ(ਾਂ), ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਫਾਰਮ III, IV ਅਤੇ VI ਵਿੱਚ ਮੰਗੀ ਗਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਹਿੱਤਧਾਰਕ(ਾਂ) ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ 15 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਮੰਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਫਿਟਨੈਸ ਅਤੇ ਵਾਹਨ(ਾਂ) ਦੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ 15 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੈਡੀਕੋ ਲੀਗਲ ਰਿਪੋਰਟ ਜਾਂ ਪੋਸਟ-ਮਾਰਟਮ ਰਿਪੋਰਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਹਸਪਤਾਲ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ 15 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

32. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ 90 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰਤ ਦੁਰਘਟਨਾ ਰਿਪੋਰਟ (ਡੀ.ਏ.ਆਰ.) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਫਾਰਮ-VII ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ ਫਾਰਮ-VIII, ਮਕੈਨੀਕਲ ਇੰਸਪੈਕਸ਼ਨ ਰਿਪੋਰਟ ਫਾਰਮ-IX, ਵੈਰੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਿਪੋਰਟ ਫਾਰਮ-X ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 173 ਕੋਡ ਆਫ ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ (ਸੀ.ਆਰ.ਪੀ.ਸੀ.) ਅਧੀਨ ਰਿਪੋਰਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਫਿਟਨੈਸ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨਾ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ(ਾਂ) ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ 15 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਫਾਈਲ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰਹਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਪੀੜਤ(ਾਂ) ਨੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਖਾਧੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਲਗਾਤਾਰ ਇਲਾਜ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. 48 ਘੰਟਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਆਈ.ਏ.ਆਰ. 50 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਾਂਚ ਨੂੰ 60 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. 90 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਫਾਈਲ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਕਾਪੀ ਪੀੜਤ(ਾਂ), ਵਾਹਨ(ਾਂ) ਦੇ ਮਾਲਕ(ਾਂ)/ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ), ਸ਼ਾਮਲ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਸਮੇਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੌਂਸਲ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

33. ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਉੱਤੇ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 159 ਅਤੇ 160 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇੰਚਾਰਜ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ ਉੱਤੇ, ਹਾਦਸੇ ਬਾਰੇ ਪੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਬਿਨਾਂ ਦੇਰੀ ਦੇ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਈ ਜਾਵੇ। ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਫਰਜ਼ਾਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਰਾਜ ਪੁਲਿਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਧੀਨ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਗੰਭੀਰ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਉੱਤੇ, ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੂਰੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪੀੜਤ(ਾਂ)/ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ), ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚ

ਸਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਕੇ ਸਹਾਇਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਦੇਰੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ/ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮਿਲ ਸਕੇ।

ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਲਈ।

34. ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਚੈਪਟਰ-ਐਕਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਬਿਨਾ-ਗਲਤੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 149 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"149. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ। —

(1) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ ਉੱਤੇ, ਚਾਹੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਤੋਂ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਰਿਪੋਰਟ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਸੈਟਲ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕਰੇਗੀ।

(2) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਲਈ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਲਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ।

(3) ਜੇਕਰ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼, —

(ਕ) ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, —

(i) ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਜਿਹੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਬਣਾਏਗਾ, ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਦਾਅਵਾ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਸੈਟਲ ਹੋਣ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਏਗਾ; ਅਤੇ

(ii) ਭੁਗਤਾਨ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਅਜਿਹੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਅਧਿਕਤਮ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ;

(b) ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਤਾਰੀਖ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

35. ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਅਨੁਸਾਰ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰਿਪੋਰਟ (AIR) ਤੋਂ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇੱਕ 'ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ' ਨੂੰ ਦਾਅਵਾ ਸੈਟਲ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰੇਗੀ। ਉਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੀ ਵੇਰਵਾ 30 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਵੀਕਾਰ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਘਾਇਲ/ਪੀੜਤ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਦੁਆਰਾ। ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਬਣਾਏਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਸੈਟਲ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ 'ਤੇ, ਭੁਗਤਾਨ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਪਰ, ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀ ਰੱਦੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਤਾਰੀਖ ਤੈਅ ਕਰੇਗਾ।

36. ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 164 ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਾ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਜਿੱਥੇ

ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ ਲਾਉਣਾ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ:

ਸੈਕਸ਼ਨ 164 - ਮੌਤ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਆਦਿ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ

(1) ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਸਾਧਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਜਾਂ ਪੀੜਤ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਪੰਜ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਢਾਈ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਵੇ ਵਿੱਚ, ਦਾਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਜਤਾਉਣ ਜਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਮੌਤ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਸਬੰਧਿਤ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਗਲਤ ਕੰਮ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਚੂਕ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੈ।

(3) ਜਿੱਥੇ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚੋਂ ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

37. ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਵਾਹਨ(ਾਂ) ਦੇ ਮਾਲਕ(ਾਂ) ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਗਲਤ ਕੰਮ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਚੂਕ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਦਾਵਾ ਜਾਂ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 2.50 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਜਾਂ ਪੀੜਿਤ(ਾਂ) ਨੂੰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਹੋਰ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਯੋਗ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚੋਂ ਉਹ ਰਕਮ ਘਟਾਈ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਦੁੱਖ ਉਠਾਇਆ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੀੜਿਤ(ਾਂ)/ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਾਲ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਥਾਂ ਉੱਤੇ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਸਰੀਰਕ ਚੋਟ ਜਾਂ ਜੀਵਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

38. ਇਸ ਅਦਾਲਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ, ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਅਪ੍ਰੋਚ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਹੈ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ। ਧਾਰਾ 166 ਦਾ ਉਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"166. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ।—

(1) ਧਾਰਾ 165 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ —

(a) ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਵੱਲੋਂ ਜਿਸ ਨੇ ਚੋਟ ਖੱਚੀ ਹੈ; ਜਾਂ

(b) ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ; ਜਾਂ

(c) ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਹੋਈ ਹੈ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਵੱਲੋਂ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ।

(ਡੀ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਜੋ ਕਿ ਜਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਮਰਹੂਮ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕੁਝ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਵੱਲੋਂ ਉਚਿਤ ਤੌਰ

'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮਰਹੂਮ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਹਨ, ਅਰਜ਼ੀ ਮਰਹੂਮ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤ ਜਾਂ ਲਾਭ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਏ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਧਾਰਾ 164 ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਸਦੀ ਦਾਵਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਹਰ ਅਰਜ਼ੀ, ਦਾਵੇਦਾਰ ਦੀ ਪਸੰਦ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਸ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਉਸ ਥਾਂ 'ਤੇ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਜਿਸ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਵੇਦਾਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਸ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਅਤੇ ਵੇਰਵੇ ਉਹ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

(3) ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਮਨੋਰੰਜਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਣ ਦੇ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਅੰਦਰ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ।

(4) ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਧਾਰਾ 159 ਅਧੀਨ ਇਸ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਵਰਤੇਗਾ।]

(5) ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਲਈ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਜਖਮੀ ਹੋਣ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮੰਗਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ, ਜਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਉਸਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਜਖਮ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ।] ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ [ਜੇ. ਕੇ. ਮਹੇਸਵਾਰੀ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

39. ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਣ ਉੱਤੇ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਥਾਂ ਉੱਤੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੌਰਾਨ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੋਟਾਂ ਜਾਂ ਮੌਤ ਜਾਂ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਬਿਨੈ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਬਿਨੈ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਸਾਰੇ ਨੇ ਬਿਨੈਕਾਰ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਬਾਕੀ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹਾਂ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਧੀਨ, ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਬਿਨੈ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਥਾਂ ਜਾਂ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਚੁਣਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਰਹਿੰਦੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਜਿਸ ਦੇ ਸਥਾਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੋਵੇ। ਉਕਤ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਲੈਣ ਲਈ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬਿਨੈ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਦੀ ਦੂਜੀ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ੋ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 164 ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 166 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰ, ਜੇਕਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 164 ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਨਹੀਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ ਹੈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 159 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਮੰਨੇਗਾ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧ ਸਕਦਾ ਹੈ।

40. ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਣ ਉੱਤੇ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਵਜੋਂ ਬਿਨਾਂ ਗਲਤ ਕਾਰਵਾਈ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਲਤੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਦੇਣ ਜਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਸੈਕਸ਼ਨ 164 ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮੰਗਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸੀਮਿਤ ਰਕਮ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ,

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਤ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਲਈ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਕਿ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ(2) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਥਾਂ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਚੁਣਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਮਾਲਕ(ਾਂ) ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ) ਦੀ ਗਲਤ ਕਾਰਵਾਈ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਾਬਤ ਕਰਕੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਬਿਨੈ ਕਰਨਾ ਹੈ ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਦਾਵਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੀਜਾ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 164 ਜਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 166 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਰ ਨਹੀਂ ਲਿਆ, ਤਾਂ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਪੋਰਟ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 166(4) ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ ਬਿਨੈ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮੰਗਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੇ ਉਹ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 166(1) ਅਧੀਨ ਬਿਨੈ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੇ।

41. ਜਿਵੇਂ ਉੱਪਰ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਧਾਰਾ 149 ਦਾਵੇ ਦੀ ਸੈਟਲਮੈਂਟ 'ਤੇ ਜੋਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਹੋਰ ਔਪਚਾਰਿਕਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਕਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ 'ਤੇ ਵੀ ਜੋਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਬਿਨਾਂ ਦੇਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਫਰੇਮ ਅੰਦਰ, ਇਸ ਨਾਲ ਪੀੜਤ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜਲਦੀ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤਿੰਨ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਪੜ੍ਹਨ ਅਤੇ ਸਮਝਣ ਨਾਲ, ਇਸ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ) ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਉੱਤੇ ਜੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਅਪਣਾ ਕੇ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤੇ ਦੁੱਖ ਨਾਲ ਨਾ ਛੱਡਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਜਿਥੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਤੇਜ਼ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਹਨ ਜਿਥੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਿਆਉਂਦਾ ਜਾਂ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਬਿਨਾਂ-ਦੋਸ਼ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਾਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਕਹੀ ਦਾਵਾ ਧਾਰਾ 164 ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

42. ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਧਾਰਾ 164 ਅਧੀਨ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਧਾਰਾ 149 ਜਾਂ 166 ਅਧੀਨ ਦਾਵਿਆਂ ਲਈ, ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੈ, ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ ਵਿਵਿਧ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦਾਖਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਇਸ ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਵਿਵਿਧ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਐਫ.ਏ.ਆਰ., ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਜਾਂ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਜਾਂਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਹੀ ਵਿਵਿਧ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਲੋੜੀਂਦੇ ਫਾਰਮਾਂ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ), ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ), ਮਾਲਕ(ਾਂ) ਜਾਂ ਸਮਾਂ ਦੀ ਵਾਧਾ, ਜਿਵੇਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੈ, ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਹੀ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ ਧਾਰਾ 166 ਅਧੀਨ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਅਨੁਸਾਰ। ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੇ ਧਾਰਾ 166(1) & (2) ਅਧੀਨ ਰਸਤਾ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਹੀ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ ਕਹੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਾਲ ਟੈਗ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗੀ। ਧਾਰਾ 173 ਕ੍ਰਿ.ਪੀ.ਸੀ. ਅਧੀਨ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਦਿਆਂ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਨਾਮ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ।

43. ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਦਾਖਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਜੇਕਰ ਆਈ.ਏ.ਆਰ./ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਮਾਂ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ), ਮਾਲਕ(ਾਂ), ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਅਤੇ ਅੱਖ ਗਵਾਹ(ਾਂ) ਦੇ ਹਾਜ਼ਰੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਹ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਇਹ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵੀ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਅਜਿਹੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾ ਸਕਣ।

44. ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਫਰਜ਼

ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰੇ ਅਤੇ ਰਾਜ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਸੂਚਨਾ ਦੇਵੇ, ਜੋ ਸਾਰੇ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨਾਲ ਸਮਨਵਯ ਕਰੇਗਾ। ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਰਾਹੀਂ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰੇਗੀ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦਾਖਲ ਨਾ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਜੇਕਰ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਪੁਲਿਸ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਜਾਂ ਅਨਿਵਾਰਿਆ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 159 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ/ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਭੇਜੇਗਾ। ਉਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਲਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰੇਗਾ, ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦਸਣ ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਫਾਰਮ-ਐਕਸਆਈ ਵਿੱਚ ਸਰਵੇਖਣਕਰਤਾ/ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨਾਲ ਉਕਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਏਗਾ। ਅਜਿਹਾ ਫਾਰਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਉਸਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਸ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲੈ ਲਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਦਾਅਵਾ ਸੈਟਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਇਹ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਟਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਪਾਸ ਕਰੇਗਾ। ਅਵਾਰਡ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਹਾਲਤ, ਮਾਲਕ(ਾਂ), ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ) ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਬਚਾਅ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੈ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ। ਜੇਕਰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾਖਲ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ ਜਿਸ ਲਈ ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਤਾਂ ਜੋ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਤਾਰੀਖ ਤੈਅ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਲਿਖਤੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਲਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੰਤਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰੇਗਾ। ਅਵਾਰਡ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਕਾਪੀ ਅਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਕਾਪੀ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਿਸਲੇਨੀਅਸ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨਿਪਟਾਰਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਇਸ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦੇਰੀ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਅਦਾਲਤੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਲੱਭਣਾ।

45. ਇਥੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚਰਚਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਕਦਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਛੋਟ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ, ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 147 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ।

46. ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੂੰ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਾਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿੰਨ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਥੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਧਾਰਾ 164 ਅਧੀਨ ਵਿਕਲਪ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਮੰਗ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੈ ਜਦਕਿ ਧਾਰਾ 166(1) ਅਤੇ (2) ਅਧੀਨ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਾਬਤ ਕਰਕੇ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਧਾਰਾ 149 ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਦੇ ਨੋਵੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਪਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਉਰਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀਆ ਦੁਆਰਾ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਵੰਡ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਧਾਰਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੂਰਾ ਕੋਡ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਉਚਿਤ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

47. ਐਮ. ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਿਟੀ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਹੋਰ, ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 3 ਅਨੁਸਾਰ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪੀੜਤ(ਾਂ) ਨੂੰ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਉਸ/ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੇ ਪੈਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਦੇ ਫਲੋ ਚਾਰਟ ਨੂੰ ਫਾਰਮ-II ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਫਲੋ ਚਾਰਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਾਰੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼, ਯਾ ਤਾਂ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ)

ਜਾਂ ਹੋਰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ, ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੀੜਤ(ਾਂ), ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ), ਮਾਲਕ(ਾਂ), ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਵੀ ਤੁਰੰਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਅਤੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਵਧਣਾ ਹੈ।

48. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰਕਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਣਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਿਟੀ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਬੱਧ ਹਨ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਐਫ.ਏ.ਆਰ., ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਿਟੀ ਨੂੰ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਹਾਇਕ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਬੱਧ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਨਿਯਮ 24 ਅਨੁਸਾਰ ਨੋਡਲ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਪੜਤਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰ ਸਕੇ, ਬੀਮਾ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਅਤੇ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ

49. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਕੱਢੀ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਦਾਖਲ ਕਰਨ 'ਤੇ ਦੇ ਨੋਵੋ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਵਿਵਿਧ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਅੰਦਰ ਦਾਖਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਇਸ ਨੂੰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੇ ਧਾਰਾ 166(1) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਰਮ ਲੈਣ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਚੁਣਿਆ। ਜੇਕਰ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹੀ ਵਿਵਿਧ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 166(4) ਅਧੀਨ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 164, 166 ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੰਡੇਟ ਨੂੰ ਸੱਚੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

50. ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀਆ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਥੇ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੇ ਧਾਰਾ 166 ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਚੁਣਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਥਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਿਥੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ, ਧਾਰਾ 166(2) ਦੇ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਕਰਮ ਲੈਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਵੱਖ ਵੱਖ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣਨ ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਨਕਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵੱਖ ਵੱਖ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਵੱਲੋਂ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਥਾਂ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 142 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਉਚਿਤ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਇਸ ਨਾਲ ਦਾਵਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

51. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਅੱਗੇ ਵਧਾਈ ਗਈ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਤਾਕਤ ਹੈ; ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਦਿਆਂ ਵਿਵਿਧ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 166 ਅਧੀਨ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਵੱਲੋਂ ਅਲੱਗ ਤੋਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਅਲੱਗ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ), ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਬੰਦ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾਵਾਂ 164/166 ਅਧੀਨ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਵੱਲੋਂ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ)/ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ(ਾਂ) ਨੇ ਧਾਰਾ 166 ਅਧੀਨ ਵੱਖ ਵੱਖ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਅੱਗੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਇੱਕ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ, ਉਸ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਜਿਥੇ ਪਹਿਲੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਨੂੰ ਉਸ ਨੂੰ ਤਜਵੀਜ਼ ਕਰਨ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀਆਂ ਖੇਤਰੀ ਹੱਦਾਂ ਵਿੱਚ

ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ)/ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ(ਾਂ) ਵੱਲੋਂ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਰ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਾਂਤਰਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਥੇ ਪਹਿਲੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਉਸ ਫਾਈਲ ਨ

52. ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀਏ ਨੇ ਹੋਰ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਵਾਲੇ ਵੰਡਣ ਮੈਮੋ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਪਰੰਤੂ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਉਪਾਯ ਲੈਣਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਮੈਮੋ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੇ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਉਹੀ ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਜਨਤਾ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਲਈ।

53. ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦਾ ਵੰਡ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲਾਂ ਵੱਲੋਂ ਵੰਡਣ ਮੈਮੋ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਉਹੀ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਜਾਣਗੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਅਜਿਹੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦੇਰੀ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਉਪਾਯ ਲੈਣਗੇ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 23 ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ 'ਤੇ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਦਾਵੇ ਦੀ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਾਰਵਾਈ ਤਬ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਅਧੀਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਾਲ ਜੋੜੀ ਨਾ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਵੀ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਨੇ ਧਾਰਾ 166 ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਉਪਾਯ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਿਵਿਧ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 166(4) ਦੀ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਾਇਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਜਿਹੇ ਦਾਵੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ।

54. ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਵਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 147 ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਉਚਿਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰਤ ਕਾਰਨ ਦਰਸਾਏ ਜਾਣ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਉਸ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਉੱਤੇ, ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਮੰਗਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜੇਕਰ, ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਉਸ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 149(3) ਅਧੀਨ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਕੇਵਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਧਾਈ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਬੋਝ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਉੱਤੇ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੁਆਰਾ ਨਿਭਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

55. ਅਸੀਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਤਾਕਤ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੋਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਵਿਸਥਾਰਤ ਕਾਰਨ ਦੱਸਣ। ਜੇਕਰ ਉਹ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਵੱਲੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਤਾਂ ਬੋਝ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਉੱਤੇ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਮੰਗ ਕਰਨ। ਅਤੇ ਉਹ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਸੈਕਸ਼ਨ 149(3) ਅਧੀਨ ਕੇਵਲ ਵਧਾਈ ਲਈ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ।

56. ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ ਅੱਗੇ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 166 ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਚੁਣਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 166(2) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਿਥੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ ਉਸ ਥਾਂ ਦੀਆਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ/ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ। ਇਹ ਪੁਨਰਾਵਰਤੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਉਹ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ/ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਦੇ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਲਏ ਗਏ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀਆਂ ਵੇਰਵਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

57. ਅਸੀਂ ਕਹੇ ਗਏ ਤਰਕ ਵਿੱਚ ਬਲ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜੇ ਕਲੇਮੈਂਟ(ਸ) ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 166(2) ਅਧੀਨ ਵਿਕਲਪ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ/ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੀ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਾਮਜ਼ਦ ਅਧਿਕਾਰੀ/ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੈ।

58. ਹੋਰ ਵੀ, ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀਆ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕਲੇਮਸ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਰਾਜ ਨਿਆਇਕ ਅਕਾਦਮੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਗਰੂਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਸੁਝਾਅ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਰਾਜ ਨਿਆਇਕ ਅਕਾਦਮੀਆਂ ਨੂੰ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਗਰੂਕ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸਾਲਾਨਾ ਪ੍ਰਸ਼ਿਕਸ਼ਣ ਕੈਲੰਡਰ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਵਿਸ਼ਾ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ।

59. ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀਆ ਨੇ ਇਹ ਆਸ਼ੰਕਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਧਾਰਾਵਾਂ 149,159 ਅਤੇ 160 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਹੈ। ਉਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ, ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਨਾਮਜ਼ਦ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਉੱਤੇ ਵੱਡੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਪੁਲਿਸ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਅਚ੍ਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣੂ ਅਤੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਟਿਲ ਆਪਰਾਧਿਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਆਪਰਾਧਿਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਸਹਾਇਕ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਲਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਪ੍ਰਸ਼ਿਕਸ਼ਿਤ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਣ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਲੇਮ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇਕਾਈ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ਾ ਦੀ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਤਰਕ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਾਰ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਦੇ ਗ੍ਰਹਿ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਮੁਖੀ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ/ਕੇਂਦਰੀ ਸ਼ਾਸਿਤ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਪੁਲਿਸ ਮਹਾਨਿਰੀਕਸ਼ਕ ਨੂੰ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਸ਼ਹਿਰ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਲੇਮ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇਕਾਈ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਬੱਧਤਾ ਨੂੰ ਅੱਜ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

60. ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ ਨੇ ਹੋਰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਦਾਵਿਆਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਰਿਕਾਰਡਿੰਗ ਵਿੱਚ, ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ 2022 ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਅਨੁਸਾਰ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਅੱਗੇ ਦਾਵਾ ਕੇਸਾਂ ਦੀ ਲੰਬਿਤਤਾ ਨੂੰ ਦੇਖਦਿਆਂ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋਵੇਗੀ।

61. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਦਲੀਲ ਨਿਯਮ 30 ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਦਾਵਿਆਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਰਾਹੀਂ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਲਈ ਬੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਫੀਸ ਖਰਚੇ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

62. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਅਪੀਲ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ:

i) ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਜੋ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਇੱਥੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਐਮ.ਏ.ਸੀ.ਟੀ. ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ii) ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਥਾਂ ਉੱਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਐਸ.ਐਚ.ਓ. ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 159 ਅਨੁਸਾਰ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇਗਾ।

iii) ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ, 2022 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇਗਾ ਅਤੇ ਦਾਵਿਆਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਵਿੱਚ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਵਾਏਗਾ। ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਦਾਵਿਆਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦਾਖਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ।

iv) ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ, ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਹਾਇਕ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਾਲ ਸਮਨਵਯ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾਵਿਆਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਵਾਏਗਾ।

v) ਫਲੋ ਚਾਰਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼, ਚਾਹੇ ਉਹ ਦੇਸੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਪੀੜਤ(ਾਂ)/ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ), ਡਰਾਈਵਰ(ਾਂ), ਮਾਲਕ(ਾਂ), ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਤਾਰੀਖ ਉੱਤੇ ਗਵਾਹਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇਗਾ।

vi) ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨੰਬਰ (iii) ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਲਈ, ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਵੰਡ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਾਵਿਆਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਲਈ, ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਦਾਵਿਆਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਵਾਲਾ ਵੰਡ ਮੈਮੋ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਵੱਲੋਂ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਜਾਰੀ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ।

vii) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇੱਥੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਥੇ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ, ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਉਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਲਾਗੂਕਰਨ ਲਈ, ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵਾ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਸ਼ਿਕਸ਼ਿਤ ਪੁਲਿਸ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹਰ ਇੱਕ ਰਾਜ/ਕੇਂਦਰੀ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਸਕੱਤਰ/ਪੁਲਿਸ ਮਹਾਨਿਰੀਕਸ਼ਕ ਹਰ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇਕਾਈ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਸ਼ਿਕਸ਼ਿਤ ਪੁਲਿਸ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ, ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ।

viii) ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਨੂੰ ਵਿਵਿਧ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਕਹੀ ਐਫ.ਏ.ਆਰ. ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਆਈ.ਏ.ਆਰ. ਅਤੇ ਡੀ.ਏ.ਆਰ. ਦਾਖਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਇਸ ਨੂੰ ਉਸੇ ਵਿਵਿਧ ਅਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਉਕਤ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ix) ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਹਨ, ਤਾਂ ਜੋ ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਨਾਲ ਇਨਾਮ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਜਿਹੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 149(2) ਅਧੀਨ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਅਧੀਨ। ਜੇਕਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) ਇਸ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਮਿਤੀ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ, ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ, ਕਹੀ ਜਾਂਚ ਸਿਰਫ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਾਂ) 'ਤੇ ਬੋਝ ਸ਼ਿਫਟ ਕਰਦੀ ਹੈ।

x) ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੌਂਸਲ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਸੋਧੇ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 149 ਦੇ ਮੈਂਡੇਟ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 24 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮ 23 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਸੋਧੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਵੀ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ/ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ।

xi) ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਆਂ) ਨੇ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 164 ਜਾਂ 166 ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਿਸਲੇਨੀਅਸ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਉਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਧਾਰਾ 164 ਜਾਂ 166 ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਲੰਬਿਤ ਹੈ, ਤੁਰੰਤ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ।

xii) ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਆਂ) ਜਾਂ ਮਰਹੂਮ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ) ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ(ਆਂ) ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਪਹਿਲੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜੋ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਆਂ)/ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ(ਆਂ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਉਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ(ਆਂ) ਨੂੰ ਉਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਪਹਿਲੀ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਲੰਬਿਤ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਆਂ) ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਹੋਰ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ(ਆਂ) ਦੀ ਤਬਾਦਲਾ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਗਾਊ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ।

xiii) ਜੇਕਰ ਦਾਵੇਦਾਰ(ਆਂ) ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 164 ਜਾਂ 166 ਅਧੀਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅਧੀਨ ਪਹੁੰਚ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਉਸ/ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨੋਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ/ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੇ ਉਚਿਤ ਪਾਰਟੀ ਵਜੋਂ ਦਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਐਫ.ਆਈ.ਆਰ. ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਹ ਅਧਿਕਾਰੀ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਅਧੀਨ ਲਿਆ ਗਿਆ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

xiv) ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ, ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਨਿਆਇਕ ਅਕਾਦਮੀਆਂ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ XI ਅਤੇ XII ਅਤੇ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ, 2022 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਸਾਰੇ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਗਰੂਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੰਡੇਟ ਨੂੰ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ।

xv) ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਨਿਯਮਾਂ, 2022 ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਮੰਡੇਟ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਵਿਵਾਦ ਉੱਤੇ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਫੀਸ ਅਤੇ ਖਰਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਜਾਣਗੇ।

xvi) ਰਾਜ ਅਧਿਕਾਰੀ ਉਚਿਤ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣਗੇ ਤਾਂ ਜੋ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਵੈੱਬ ਪੋਰਟਲ/ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਵਿਕਸਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜੋ ਕਿ ਹਿੱਤਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਨਵਯ ਅਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਮਨਵਯ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਤਕਨੀਕੀ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਅਤੇ ਆਮ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਰਜਿਸਟਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਕਾਪੀ ਸਾਰੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ/ਕੇਂਦਰੀ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਕੱਤਰ/ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਨੂੰ ਅਮਲੀਕਰਨ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸੋਧ ਐਕਟ ਅਤੇ ਉਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਦੇਵਿਕਾ ਗੁਜਰਾਲ

(ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ : ਸ਼ੁਭਾਂਸ਼ੂ ਦਾਸ, ਐਲ.ਸੀ.ਆਰ.ਏ.)

ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ।

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।

Vasu Gupta
Advocate