ਇਫਕੋ ਟੋਕੀਓ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

ਬਨਾਮ

ਗੀਤਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

(ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 2023 ਦਾ 19992) ਅਕਤੂਬਰ 30,2023

[ਸੀ. ਟੀ. ਰਵਿਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਸੰਜੈ ਕੁਮਾਰ , ਜੇ. ਜੇ.]

ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮੁੱਦਾ:

ਮੋਟਰ ਗੱਡੀ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਗੱਲ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਸੀ ਗੱਡੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਚੁਕਵੇਂ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਆਪਣੀ ਤਰਫ ਤੋਂ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢ ਸਕਦਾ ਸੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ। ਕੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਹੁਕਮ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988-ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਏ ਗਏ ਟੈਂਪੋ ਵਾਹਨ ਨੇ ਪੀੜਤ ਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ-ਪੀੜਤ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ-ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ-ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਟੈਂਪੋ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ-ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਟੈਂਪੋ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੱਤੀ-ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ-ਮਾਲਕੀਃ

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆਃ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਉਠਾਈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਹ ਜਾਣਦੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ-ਇਸ ਦਾ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪੀੜਤ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ-ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਆਰਟੀਓ ਨਾਲ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਵਾ ਕੇ ਉਸ ਦੀ

ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ-ਇਸ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ। , ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦਲੀਲ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਹੈ-ਨਾਲ ਹੀ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਇਸ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ' ਤੇ ਜਾਅਲੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਝਦਾਰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਖਤਮ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਬਾਰੇ ਸੱਚਾ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਸੀ। ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸ-ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ, ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ-ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉੱਤੇ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਕਥਿਤ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰੇ-ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਕਵਾਇਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 14 ਅਤੇ 15]

ਸਕੈਂਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਕੋਕਿਲਾਬੇਨ ਚੰਦਰਵਦਨ ਅਤੇ ਹੋਰ (1987) 2 SCC 654 : [1987] 2 SCR 752; ਸੋਹਣ ਲਾਲ ਪਾਸੀ ਬਨਾਮ ਪੀ. ਸੇਸ਼ ਰੈਡੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (1996) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 21 : [1996] 3 ਸਪਲ. SCR 647; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰ. ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (2004) 3 SCC 297: [2004] 1 SCR 180; ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਲਹਿਰੂ ਅਤੇ ਹੋਰ (2003) 3 SCC 338 : [2003] 2 SCR 495; ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜਾਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ (2018) 8 SCC 799 : [2018] 9 SCR 1083 - 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ : ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) 2023 ਦਾ ਨੰਬਰ 19992।

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 11.05.2023 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ 2019 ਦੇ MACAPP ਨੰਬਰ 914 ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਦਿੱਲੀ ਦਾ।

ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘ, ਸਾਹਿਲ ਭਾਟੀਆ, ਗੋਪਾਲ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ. ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਸੰਜੈ ਕੁਮਾਰ, ਜੇ.

1 ਇਫਕੋ ਟੋਕੀਓ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਐੱਮ. ਏ. ਸੀ. ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਮਿਤੀ 11.05.2023 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਐਪ. 2019 ਦਾ ਨੰਬਰ 914। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਰੋਹਿਨੀ ਅਦਾਲਤਾਂ, ਦਿੱਲੀ ਦੁਆਰਾ 2016 ਦੀ ਐੱਮ. ਏ. ਸੀ. ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 4415 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਈ. ਡੀ. 1 ਮਿਤੀ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਉਲਟ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਦੁਖੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੈ।

2. ਤੱਥ, ਜਰਮਨ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨਃ ਇੱਕ ਧਰਮਬੀਰ ਨੂੰ 09.05.2010 ਉੱਤੇ ਘਾਤਕ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਜਦੋਂ ਟੈਂਪੋ ਵਾਹਨ ਉੱਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰ. HR69D-0246 ਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਉਸ ਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਉਸ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤ, ਅਰਥਾਤ। , ਉਸ ਦੇ ਮਾਤਾ-ਪਿਤਾ, ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 (ਸੰਖੇਪ ਲਈ, '1988 ਦਾ ਐਕਟ') ਦੀ ਧਾਰਾ 140 ਅਤੇ 166 ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਰੋਹਿਨੀ ਕੋਰਟ, ਦਿੱਲੀ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਟੈਂਪੋ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਉਜੈ ਪਾਲ; ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇਤਰ ਪਾਲ ਸਿੰਘ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੇਸ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਕੀਤੀ ਸੀ। , ਉਸ ਦੀ ਮਾਂ, ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਨਾਬਾਲਗ ਪੁੱਤਰ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਿਤੀ 06.07.2018 ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਦੁਆਰਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ₹ 13,70,000 ਦੀ ਰਕਮ-ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਟੈਂਪੋ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਹ ਟੈਂਪੋ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰੇ। ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਮੈਕ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ।

ਐਪ. ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 2019 ਦਾ ਨੰਬਰ 914, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ 11.05.2023 ਮਿਤੀ ਦਾ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

3. ਰਿਕਾਰਡ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਉਜੈ ਪਾਲ ਨੇ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮਥੁਰਾ ਵਿਖੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਸਲੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਨੇਤਰਾ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਪਾਲ ਸਿੰਘ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਪਤੀ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਜੈ ਪਾਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਏ. ਆਰ. ਟੀ. ਓ., ਮਥੁਰਾ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਕਲਰਕ ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਜੈ ਪਾਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੰਬਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੂਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਨੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

4. ਇਸ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਹੌਲ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ। 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149, ਜਿੰਨੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਢੁਕਵੀਂ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ -

(1) .....

(2) ਕਿਸੇ ਵੀ ਫੈਸਲੇ ਜਾਂ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ, ਉਸ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਜਾਂ ਅਵਾਰਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਕਲੇਮ

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਵਾਈ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ; ਅਤੇ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਧਿਰ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਰਥਾਤਃ -

(a) ਨੀਤੀ ਦੀ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ, ਅਰਥਾਤਃ

(i); .....ਜਾਂ

(ii) ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਰਤ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਨਾਮਜ਼ਦ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜੋ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਯੋਗਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਜਾਂ ’

5. ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਦੇ ਸੁਣੇ ਗਏ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੇ ਬਾਈਬਲ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਜੈ ਪਾਲ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਲਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਟੈਸਟ ਹੁੰਦਾ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਰਹੂਮ ਪਤੀ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਅਜਿਹਾ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਟੱਲ ਤੱਥ ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਉਜੈ ਪਾਲ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ।

6. ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ 'ਡਰਾਈਵਰ ਕਲਾਜ਼' ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੀ ਸਬੰਧਤ ਸ਼ਰਤ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

‘ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਸਮੇਤ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀਃ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ’

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਜਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਵੇ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਮਿਆਦ ਜਾਂ ਸ਼ਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ।

7. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਜਾਅਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (ii) ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਵਿਸ਼ਾ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ 'ਡਰਾਈਵਰ ਕਲਾਜ਼' ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਿਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ, ਇੱਕ ਨਿਯਮ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਥਿਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਤਸਦੀਕ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ। ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ, ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ ਉੱਤੇ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ ਉੱਤੇ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਅਜਿਹੀ ਤਸਦੀਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਵਹਾਰਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਸਬੰਧਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਤਸਦੀਕ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕਰੇ ਕਿ ਕੀ ਉਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਅਸਲੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਅਪਵਾਦਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸ਼ਰਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਸਖ਼ਤ ਸ਼ਰਤ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਉਹ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਕਾਰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਉਜੇ ਪਾਲ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਆਰ. ਟੀ. ਓ. ਨਾਲ ਕਰਵਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ।

8. ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਨੇ ਉਜੈ ਪਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਿਹਨਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ,

ਹੁਣ ਤੱਕ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਰਤ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਨਾ ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇੱਕ ਅਵਿਸ਼ਵਾਸ਼ਯੋਗ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਆਰਟੀਓ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸਲ ਜ਼ਰੂਰਤ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ।

9. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਕੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਦਾ ਲਾਹੇਵੰਦ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੋਕਿਲਾਬੇਨ ਚੰਦਰਾਵਦਨ ਅਤੇ ਹੋਰ 1, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 (2) (ਬੀ) (2) ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (2) ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀਃ -

'14. ਸੈਕਸ਼ਨ 96(2)(b)(ii) ਬੀਮੇ ਲਈ ਛੋਟ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕੰਪਨੀ ਜੇਕਰ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿਸੇ ਨਾਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਜੋ ਹੈ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਨਹੀਂ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਿਸਨੂੰ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਯੋਗਤਾ ਸਮੀਕਰਨ 'ਉਲੰਘਣਾ' ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। 'ਉਲੰਘਣ' ਦਾ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਅਰਥ ਹੈ 'ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਇੱਕ ਵਾਅਦਾ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ '(ਕੋਲਿੰਸ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਦੇਖੋ)। ਇਹ ਹੈ।
ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇੱਕ ਵਾਅਦਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਸਹੀ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਵਾਅਦਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਸੰਕਲਪ ਜੋ 'ਉਲੰਘਣਾ' ਸ਼ਬਦ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਅਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵੱਲੋਂ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਇਮਾਨਦਾਰੀ ਨਾਲ ਕਿਵੇਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ? ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਖੁਦ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਵਜੋਂ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਵਾਅਦੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ 'ਦੋਸ਼ੀ' ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਹੀ ਸੀ ਜੋ ਵਾਅਦੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਅਤੇ ਉਹ ਕਿਸੇ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਅਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ (ਬੀਮਾਕਰਤਾ) ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਾਅਦੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਦੋਂ ਨਹੀਂ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨਾਲ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਭ ਕੁਝ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇੱਕ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਲਗਾਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਵਜੋਂ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ। ’

10. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ 3-ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਪਾਸੀ ਬਨਾਮ ਪੀ. ਸੇਸ਼ ਰੈੱਡੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈਃ -

‘ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) (ਬੀ) (ii) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਲਾਭ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਾਡੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਧਾਰਾ 96 (2) (ਬੀ) (2) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਤਕਨੀਕੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਸਿਰਫ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਇਹ ਪੱਟੀ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ' ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਜਿਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਇਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਹੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਸਿਰਫ ਉਹੀ ਧਾਰਾ ਖਿੱਚੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇੱਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਇਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਸਹੀ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸਹੀ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕੀ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ? ਧਾਰਾ 96 (2) (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਹੋਣ

ਵਾਲੀ 'ਉਲੰਘਣਾ' ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵਾਅਦੇ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵਾਅਦੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਜਾਂ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਤਸੱਲੀ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਕੇ ਸਾਰੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਵਰਤੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਹੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਜੋ ਸਹੀ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ। ’

11. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ 3-ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ। ਬੈਂਚ ਅੱਗੇ ਦਰਜ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਚਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈਃ ‘ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜੋ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹੈ ਇਸ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਨਾ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) ਜਾਂ (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹਨ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬੀਮੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਬੀਮੇਦਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ' ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਬੀਮੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੁਣ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਠੋਸ ਸਬੂਤ ਦੁਆਰਾ ਕਥਿਤ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਹ

ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

12. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਬੈਂਚ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰ ਕੀ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਡਿਫਾਲਟ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਮਾਲਕ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਇਹ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਹੋਵੇਗਾ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਲਹਿਰੂ ਅਤੇ ਹੋਰ 4 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਇਸ ਵਿਚਲੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਮਤਲਬ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਅਤੇ ਇਹੀ ਫਿਰ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਲਹਿਰੂ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸੀ ਕਿ, ਸਾਰੇ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦਾ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਖੋਹ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਹੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਬਚਾਅ ਜ਼ਰੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨੇ ਢੁਕਵੀਂ ਦੇਖਭਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਵਧਾਨੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਆਯੋਜਿਤ. ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦਾ ਸਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੱਦ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

'(iii) ਨੀਤੀ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ. ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਅਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ (a)(ii) ਦੀ ਧਾਰਾ 149, ਦੁਆਰਾ ਵਚਨਬੱਧ ਹੋਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ। ਸਿਰਫ਼ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ, ਨਕਲੀ ਜਾਂ ਅਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ

ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾਕਰਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਬੀਮਤ ਪ੍ਰਤੀ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਿਤ ਹੈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸੰਬੰਧੀ ਨੀਤੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇੱਕ ਢੁਕਵੇਂ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਇੱਕ ਜਿਸਨੂੰ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ।

(iv) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਨਾ ਸਿਰਫ ਕਹੇ ਗਏ ਉਪਲਭਧ ਰੱਖਿਆ(ਸਾਂ) ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਾਰਵਾਈ, ਪਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ "ਉਲੰਘਣ" ਨੂੰ ਵੀ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦੇ; ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ।

(v) ਅਦਾਲਤ ਕੋਈ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਕਿ ਇਹ ਬੋਝ ਕਿਵੇਂ ਹੈ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਸ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ ਹਰ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ।

(vi) ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਉਲੰਘਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ ਇੱਕ ਵੈਧ ਰੱਖਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਦੌਰਾਨ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਉਸਦੀ ਯੋਗਤਾ ਮਿਆਦ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਸ਼ਰਤ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਇੰਨੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹਨ/ਹਨ ਜਿੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਲਈ. ਨੀਤੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸ਼ਰਤਾਂ "ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਿਯਮ" ਅਤੇ ਸੰਕਲਪ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਗੀਆਂ "ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ" ਦੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਚਾਅ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149(2) ਅਧੀਨ।

(vii) ਸਵਾਲ, ਕੀ ਮਾਲਕ ਨੇ ਵਾਜਬ ਲਿਆ ਹੈ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ ਕਿ ਕੀ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੰਸ ਡਰਾਈਵਰ (ਇੱਕ ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਹੋਰ), ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹਰ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ।'

13. ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ, ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜਾਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ 5 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ

ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਤਾਂ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।

14. ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵੀ ਨਹੀਂ ਉਠਾਈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਉਜੇ ਪਾਲ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਦੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪੀੜਤ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਆਰਟੀਓ ਨਾਲ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਵਾ ਕੇ ਉਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। , ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦਲੀਲ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਹੈ।

15. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਅਲੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਝਦਾਰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਖਤਮ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਬਾਰੇ ਸੱਚਾ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ' ਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਹੋਈ ਸੀ। ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ, ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੱਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਜੈ ਪਾਲ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਵਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਕਵਾਇਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ

ਰਕਮ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਤੱਥਾਂ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦਾ।

16. ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਇੰਨੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਲਝਾਏ ਜਾਣ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਸੱਚਮੁੱਚ ਹੈਰਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਉਠਾਉਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਗਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨਃ ਅੰਕਿਤ ਗਿਆਨ ਕੇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾਃ

ਐੱਸਐੱਲਪੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

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