[2024] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 16 : 2024 ਆਈ.ਐਨ.ਐਸ.ਸੀ. 652

ਵੈਭਵ ਜੈਨ

ਬਨਾਮ

ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟੇਡ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 10192/2024

03 ਸਤੰਬਰ 2024

[ਜੇ.ਬੀ. ਪਾਰਦੀਵਾਲਾ ਅਤੇ ਮਨੋਜ ਮਿਸ਼ਰਾ, *ਜੇਜੇ.]

ਵਿਚਾਰਨ ਵਾਲਾ ਮੁੱਦਾ

ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੇ ਸਿਰਫ਼ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ/ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਕੀ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 3 (ਬੀ) ਅਤੇ 4 ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ; ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਸੀਪੀਸੀ ਦੇ ਆਰਡਰ 41, ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਕੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਹੈੱਡਨੋਟ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਮੁਆਵਜ਼ਾ - ਡੀਲਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ - ਵਾਹਨ ਦੀ "ਮਾਲਕੀਅਤ/ਮਾਲਕ" - ਮੈਸਰਜ਼ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼-ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਡੀਲਰ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਵਿਚਕਾਰ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ- ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜੇਕਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ - ਜੇਕਰ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਕੀ ਡੀਲਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ:
ਆਯੋਜਤ: ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦਾ 'ਮਾਲਕ' ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਐਸ.2(30) ਜੇਕਰ ਸੰਦਰਭ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਦੀ ਕਮਾਂਡ ਜਾਂ ਕੰਟਰੋਲ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਹੈ, ਨੂੰ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਗੰਭੀਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀ ਮੌਜੂਦ ਸਨ (ਹਿੰਦੂ/ਮੁਲਾਜ਼ਮ) ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਨ। ਮੋਟਰਜ਼ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਡੀਲਰ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਲੈ ਲਿਆ ਸੀ

_____

*ਲੇਖਕ

ਵੈਭਵ ਜੈਨ ਬਨਾਮ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟੇਡ

ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਲਈ ਵਾਹਨ ਲੈਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਸਨ, ਭਾਵ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਮਾਂਡ ਅਧੀਨ ਵੀ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਮੋਟਰ ਦਾ ਡੀਲਰ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਿੰਦੂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੇ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। [ਪਾਰਾ 19, 20, 23]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਮੁਆਵਜ਼ਾ - ਮੈਸਰਜ਼ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼-ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਡੀਲਰ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਵਾਹਨ ਦੀ ਨਿਰਮਾਤਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਵਿਚਕਾਰ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਾ ਸੰਯੁਕਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ - ਇਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 3 (ਬੀ) ਅਤੇ 4 ਅਨੁਪ੍ਰਯੋਗ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਸਮਝੌਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸੀ- ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ:

ਸਥਿਤ: ਅਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ - ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕਲਾਜ਼ 3(ਬੀ) ਅਤੇ 4 ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਵਾਰੰਟੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ - ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ "ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਵਰੰਟੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ", ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਦੇ ਅਯੋਗਤਾ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਡੀਲਰ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਅਤੇ ਕਮਾਂਡ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਭਾਵ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਰਾਹੀਂ। [ਪਰਾ 27]

ਕੋਡ ਆਫ਼ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ, 1908 - ਆਰਡਰ 41, ਨਿਯਮ 33 - ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ - ਇਹ ਆਰਡਰ 41, ਨਿਯਮ 33 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਯੁਕਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕਈ ਪੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ।

ਸਥਿਤ: ਆਰਡਰ 41 ਦੇ ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਵਿਚਾਰ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ - ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਡਿਕਰੀ ਦਾ ਉਹ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਸ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੀ ਉਸ ਪਾਰਟੀ ਨੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

ਅਜਿਹੀ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਅੰਤਮਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਉਲਟਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ - ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇੱਕ ਖੋਜ ਵਾਪਸ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਿਤ ਅਤੇ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸਦੇ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀ/ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਮੈਸਰਜ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਈ ਕਈ ਸੰਯੁਕਤ ਅਵਾਰਡ ਅਤੇ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਨੂੰ ਸੰਯੁਕਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਵਾਰਡ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅਵਾਰਡ ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮਲਕੀਅਤ ਦੀ ਖੋਜ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਕਰਾਸ-ਇਤਰਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੌਤੀ ਨਾ ਦੇ ਕੇ ਅੰਤਮਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਹੁਣ ਇਸ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। [ਪੈਰਾ 32]

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਮੈਸਰਜ਼ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਂਟੋਨੀਓ ਪਾਉਲੋ ਵਾਜ਼ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. [2021] 1 ਐਸਸੀਆਰ 625: (2021) 18 ਐਸਸੀਸੀ 545; ਬਿਹਾਰ ਸਪਲਾਈ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਬਨਾਮ ਏਸ਼ੀਆਟਿਕ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਹੋਰ. [1993] 2 ਐਸਸੀਆਰ 425: (1993) 2 ਐਸਸੀਸੀ 639; ਸ਼੍ਰੀ ਚੰਦਰੇ ਪ੍ਰਭੂਜੀ ਜੈਨ ਮੰਦਿਰ ਅਤੇ ਹੋਰ. ਬਨਾਮ ਹਰੀਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. [1974] 1 ਐਸਸੀਆਰ 442: (1973) 2 ਐਸਸੀਸੀ 665- ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ. [1997] ਸਪਲਾਈ. 3 ਐਸਸੀਆਰ 724: (1997) 7 ਐਸਸੀਸੀ 481; ਗੋਦਾਵਰੀ ਫਾਇਨਾਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਦੇਗਾਲਾ ਸਤਿਆਨਾਰਾਇਣੰਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ [2008] 6 ਐਸਸੀਆਰ 231: (2008) 5 ਐਸਸੀਸੀ 107; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦੀਪਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ. [2007] 13 ਐਸਸੀਆਰ 134: (2008) 1 ਐਸਸੀਸੀ 414; ਗੁਰੂ ਗੋਵੇਕਰ ਬਨਾਮ ਫਿਲੋਮੇਨਾ ਐੱਫ. ਲੋਬੋ [1988] ਸਪਲ. 1 ਐਸਸੀਆਰ 170: (1988) 3 ਐਸਸੀਸੀ 1; ਰਮੇਸ਼ ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਸਨਵਲ ਚੰਦ ਸਿੰਘਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ. [2004] ਸਪਲਾਈ. 1 ਐਸਸੀਆਰ 418: (2004) 5 ਐਸਸੀਸੀ 409; ਬਨਾਰਸੀ ਅਤੇ ਹੋਰ. ਬਨਾਮ ਰਾਮ ਫਲ [2003] 2 ਐਸਸੀਆਰ 22: (2003) 9 ਐਸਸੀਸੀ 606 - 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

ਐਕਟਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988; ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ, 1908.

ਕੀਵਰਡਸ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮੌਤ; ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ; ਮੁਆਵਜ਼ਾ; ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ; ਡੀਲਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ; ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ; ਵਾਹਨ ਦਾ "ਮਾਲਕ"; ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ; ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਾ; ਡੀਲਰ; ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ; ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ; ਟੈਸਟ-ਡਰਾਈਵ; ਟੈਸਟ-ਡਰਾਈਵ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ; ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜਾਂ ਕਮਾਂਡ ਵਿੱਚ; ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਚਨਾਤਮਕ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ; ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ

ਵੈਭਵ ਜੈਨ ਬਨਾਮ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟੇਡ

ਕਰਮਚਾਰੀ; ਕਠੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ; ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਅੰਤਮਤਾ ਨੂੰ ਲੱਭਣਾ; ਅਪੀਲ; ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼।

ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਮਾਮਲਾ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2024 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 10192

2007 ਦੇ ਐਮਏ ਨੰਬਰ 1306 ਵਿੱਚ ਬਿਲਾਸਪੁਰ ਵਿਖੇ ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 15.11.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ

ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀਆਂ

ਅਰੂਪ ਬੈਨਰਜੀ, ਅਮਿਤ ਪੋਦਾਰ, ਪ੍ਰਿਯਾਂਸ਼ੂ ਰਾਜ, ਆਰ.ਕੇ.ਡੇ, ਰਾਜੀਵ ਅਗਨੀਹੋਤਰੀ, ਸੰਜੀਵ ਸ਼ਰਮਾ, ਐਡਵ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪੂਰਤੀ ਗੁਪਤਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਹੇਨਾ ਜਾਰਜ, ਐਡਵ. ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ.

ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ / ਹੁਕਮ

ਨਿਰਣਾ

ਮਨੋਜ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜੇ.

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਇਹ ਅਪੀਲ 15.11.2017 ਦੇ ਬਿਲਾਸਪੁਰ ਵਿਖੇ ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ ਦੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ (ਸਿਵਲ) ਨੰ. 1306 ਆਫ਼ 2007 ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ ਨੰ: 2/1174 ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ(ਆਂ) ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

3. ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਛੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਲਝਾ ਕੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ (SLP) ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ 1 ਤੋਂ 4 (ਆਰ-1 ਤੋਂ ਆਰ-4) ਮ੍ਰਿਤਕ ਪ੍ਰਣਯ ਕੁਮਾਰ ਗੋਸਵਾਮੀ ਦੇ ਵਾਰਸ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ. 5 (ਆਰ-5), ਅਰਥਾਤ ਸ਼ੁਭਾਸ਼ੀਸ਼ ਪਾਲ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਸੀ; ਅਤੇ ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ.6 (ਆਰ-6), ਅਰਥਾਤ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਰਮਾਤਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 23.10.2018 ਨੂੰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਿਰਫ ਨਿਰਮਾਤਾ (ਆਰ-6) (ਅਰਥਾਤ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼) ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਐਸਐਲਪੀ ਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖ ਕੇ ਆਰ-1 ਤੋਂ ਆਰ-5 ਤੱਕ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸਵਾਲ ਡੀਲਰ (ਅਰਥਾਤ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਇਸਲਈ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਪਗਨਡ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅੰਤਮ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਹੈ

ਹਾਈ ਕੋਰਟ

ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਚਿੰਤਤ ਹਨ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਰਜਿਸਟਰੀ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਛੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਨ। ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਮਝ ਹੋਵੇ, ਅਸੀਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਾਂਗੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਐਸਐਲਪੀ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਤੱਥ ਮੈਟ੍ਰਿਕਸ

4. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਜਵਾਬਦਾਰਾਂ (ਆਰ-1 ਤੋਂ ਆਰ-4) (ਅਰਥਾਤ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ) ਦੁਆਰਾ ਮੌਤ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ (ਆਰ-5); ਮੈਸਰਜ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਆਰ-6) (ਅਰਥਾਤ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਰਮਾਤਾ); ਅਤੇ ਵੈਭਵ ਜੈਨ (ਅਰਥਾਤ, ਮੈਸਰਜ਼ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ ਦਾ ਪ੍ਰੋਪਰਾਈਟਰ - ਆਰ-6 ਦਾ ਡੀਲਰ) (ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ)। ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਰ-6 ਦਾ ਟੈਰੀਟਰੀ ਮੈਨੇਜਰ ਸੀ ਜਦੋਂਕਿ ਗੱਡੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਆਰ-6 ਦਾ ਸਰਵਿਸ ਇੰਜਨੀਅਰ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਰ-6 (ਯਾਨੀ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼) ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਨ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਤੋਂ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਲਈ ਬਾਹਰ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ।

5. ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪੰਜ ਮੁੱਦੇ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਇਹਨਾਂ ਪੰਜਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਇਸ ਅਪੀਲ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ:

ਕੀ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐੱਮ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਮੈਸਰਜ਼ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ (ਅਰਥਾਤ, ਡੀਲਰ)? ਜੇਕਰ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਕੀ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਮੈ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼?

6. ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਲੇ ਦਿਨ, ਐੱਮ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੇ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਐੱਮ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਐੱਮ. ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ (ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ।

7. ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਤੋਂ ਦੁਖੀ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ (ਆਰ-1 ਤੋਂ ਆਰ-4) ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 1147/2017 ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ; ਜਦੋਂ ਕਿ ਫੁਟਕਲ ਅਪੀਲ (ਸਿਵਲ) ਦੁਆਰਾ

---

2 ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ

ਨੰਬਰ 1306/2007, ਡੀਲਰ (ਅਰਥਾਤ, ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਨੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਵਾਲ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ ਹੈ।

8. ਉਪਰੋਕਤ ਦੋਵੇਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਨਾਲੋ-ਨਾਲ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅਯੋਗ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
9. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਸ਼੍ਰੀ ਅਰੂਪ ਬੈਨਰਜੀ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਈ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪੂਰਤੀ ਗੁਪਤਾ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ; ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਵੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਬੇਨਤੀਆਂ

10. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ:
(i) ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ, ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਇਸਦਾ ਨਿਰਮਾਤਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਸੀ। ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ (ਆਰ-6) ਜਿਸ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(ii) ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੋਵੇਂ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਲਈ ਲਿਆ ਸੀ, ਇਸਲਈ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ।
(iii) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਡਰਾਈਵਰ ਸਮੇਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹੈ। ਐਮ.ਵੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਐਕਟ "ਮਾਲਕ" ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜਾਂ ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ।

(iv) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਵਿਚਕਾਰ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਾ। ਮੈਸਰਜ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨਾ ਤਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਲੀਜ਼ ਜਾਂ ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦਾ, ਇਸ ਲਈ, ਭਾਵੇਂ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉਸਾਰੂ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਵੇ, ਡੀਲਰ ਐਮ.ਵੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਐਕਟ.

(v) ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 3 (ਬੀ) ਅਤੇ 4, ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਜ਼ੁੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਭਰ ਹਨ, ਵਾਹਨ ਵਿਚਲੇ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕਿਸੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(19) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਹੁਣ ਐਮ.ਵੀ. ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਐਕਟ, 1988 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤਬਦੀਲੀ ਆਈ ਹੈ।

(vi) "ਰਾਜਸਥਾਨ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਨਾਥ ਕੋਠਾਰੀ ਐਂਡ ਓਰਸ" ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਨਵੇਂ ਐਮ.ਵੀ. ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਐਕਟ, 1988

(vii) ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਡਰਾਈਵਰ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ (ਆਰ-6) ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਬੇਨਤੀਆਂ

11. ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ:

(i) ਮੈਸਰਜ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਚਲਾਨ ਕਮ ਇਨਵੌਇਸ ਨੰਬਰ 20302564 ਰਾਹੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਵਾਹਨ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। 7,73,475/. ਇਸਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਸੀਜੀ04 ਆਰਪੀਆਰਟੀਸੀ-0478 ਵਾਲੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ-ਤੋਂ-ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਮੁਕੰਮਲ ਸੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸੀ। (ਉਪਰੋਕਤ ਪੇਸ਼ਗੀ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਲਈ, "ਮੈਸਰਜ਼ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਂਟੋਨੀਓ ਪਾਉਲੋ ਵਾਜ਼ ਅਤੇ ਐਨਆਰ" ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(ii) ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਵੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਵਾਹਨ ਵੇਚਿਆ ਅਤੇ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਡੀਲਰ ਹੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਣਗੇ। ਹੋਰ ਤਾਂ ਹੋਰ, ਕਿਉਂਕਿ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 3(ਬੀ) ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ:

---

3 "ਮਾਲਕ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ।

4. (1997) ਸਪਲਾਈ. 3 ਐਸਸੀਆਰ 724: (1997) 7 ਐਸਸੀਸੀ 481

5 [2021] 1 ਐਸਸੀਆਰ 625: (2021) 18 ਐਸਸੀਸੀ 545

"3(ਬੀ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜੇ/ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਵਾਰੰਟੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਵਰੰਟੀ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸਾਰੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਡੀਲਰ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ।
(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)
(iii) ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(iv) ਭਾਵੇਂ ਮੈਸ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਇਪਗਨਡ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਮੈਸਰਜ਼ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ, 1908 (ਛੋਟੇ ਸੀਪੀਸੀ ਲਈ) ਦੇ ਆਰਡਰ 41 ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੋਧ ਕੇ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ "ਬਿਹਾਰ ਸਪਲਾਈ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਬਨਾਮ ਏਸ਼ੀਆਟਿਕ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਐਂਡ ਓਆਰਐਸ" ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅਤੇ "ਸ੍ਰੀ ਚੰਦਰੇ ਪ੍ਰਭੂਜੀ ਜੈਨ ਮੰਦਿਰ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਬਨਾਮ ਹਰਿਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ.
ਮੁੱਦੇ
12. ਵਿਰੋਧੀ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਮੁੱਦੇ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਉਂਦੇ ਹਨ:

(i) ਕੀ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੇ ਸਿਰਫ਼ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ/ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ?
(ii) ਕੀ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 3(ਬੀ) ਅਤੇ 4 ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ?

(iii) ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਸੀਪੀਸੀ ਦੇ ਆਰਡਰ 41 ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਕੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾ ਸਕਦੀ ਹੈ?

---

6 [1993] 2 ਐਸਸੀਆਰ 425: (1993) 2 ਐਸਸੀਸੀ 639

7 [1974] 1 ਐਸਸੀਆਰ 442 (1973)2 ਐਸਸੀਸੀ 665

ਅੰਕ ਨੰ.(i)

13. ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ-ਦੱਸੇ ਗਏ ਮੁੱਦਿਆਂ ਵਿੱਚ ਡੂੰਘਾਈ ਕਰੀਏ, ਸਾਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ 'ਮਾਲਕੀਅਤ' ਦੀ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਐਕਟ। ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 168(1)° ਐਕਟ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਬਾਰੇ ਬੋਲਦਾ ਹੈ। ਦਿਲਚਸਪ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ, ਧਾਰਾ 166, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ (ਵਿਅਕਤੀਆਂ) ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੈਕਸ਼ਨ 168 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਕਾਫ਼ੀ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਿਸ 'ਤੇ ਆਵੇਗੀ।

---

8 ਸੈਕਸ਼ਨ 168. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ। (1) ਧਾਰਾ 165 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸੁਭਾਅ ਦੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ-

(ਏ) ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਿਸਨੇ ਸੱਟ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ

(ਬੀ) ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ; ਜਾਂ

(ਸੀ) ਜਿੱਥੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੌਤ ਹੋਈ ਹੈ, ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਦੁਆਰਾ ਮ੍ਰਿਤਕ, ਜਾਂ

(ਡੀ) ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਿਸੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ,

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਹਨ, ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਜਾਂ ਲਾਭ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਹਨ, ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਜੋਂ ਉਲਝਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਬਸ਼ਰਤੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਧਾਰਾ 140 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਧਾਰਾ 164 ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਸ ਦੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਰ ਅਰਜ਼ੀ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਾਲੇ ਦਾਅਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ

(3) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰਨ ਦੇ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।

(4) ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 150 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅੱਗੇ ਭੇਜੀ ਗਈ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਮੰਨੇਗਾ।

(5) ਫਿਲਹਾਲ ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸੱਟ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ, ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਉਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਕੋਲ ਜਿਉਂਦਾ ਰਹੇਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਸੱਟ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

9 ਸੈਕਸ਼ਨ 168.- ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਅਵਾਰਡ।- (1) ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਤੇ ਐਲਬਰ ਨੂੰ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸਮੇਤ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ, ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਵੇਗਾ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਹਰੇਕ ਧਾਰਾ ਦੇ ਕੇਸ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੋਵੇ। 162 ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾਉਣ ਵੇਲੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਾਂ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦੁਆਰਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ।

14. ਗੋਦਾਵਰੀ ਫਾਇਨਾਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਦੇਗਾਲਾ ਸਤਿਆਨਾਰਾਇਣੰਮਾ ਐਂਡ ਓਆਰਐਸ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ ਫਾਈਨਾਂਸਰ ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(30)" ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਹਾਦਸਾ 29.5.1995 ਨੂੰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਬੁੱਕ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਉਸ ਵਿੱਚ ਚੌਥੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਅਰਥਾਤ, ਫਾਈਨਾਂਸਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ) ਅਤੇ 10.11.1995 ਨੂੰ ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਫਾਈਨਾਂਸਰ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2(30), ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

"12. ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਇਸ ਵਿੱਚ ਗਿਣੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਾਕਾਂਸ਼ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਹੈ। ਵਿਆਖਿਆ ਧਾਰਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ। ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ, ਮਾਲਕ ਦਾ ਨਾਮ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕੌਣ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਖੜ੍ਹਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਅਜਿਹੀ ਧਾਰਨਾ ਸਿਰਫ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ।

13. ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਫਾਈਨੈਂਸਰ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਦੇ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਫਾਇਨਾਂਸਰ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ।

---

10 [2008] 6 ਐਸਸੀਆਰ 231 : (2008) 5 ਐਸਸੀਸੀ 107

11 ਸੈਕਸ਼ਨ 2.-ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ, -(30) "ਮਾਲਕ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਬਾਲਗ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦਾ ਸਰਪ੍ਰਸਤ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜਾਂ ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਉਸ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ।

15. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 165 ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ, ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ, ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਉਸ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ, ਭਾਵੇਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ-ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਰਚਨਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਵਾਰਡ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਉਹ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ ਜੋ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ। ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਧਿਰ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਨਾ ਹੀ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੰਨਾ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾਯੋਗ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ 147 ਅਧੀਨ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦਾ ਹੈ।"
(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

15. ਰਾਜਸਥਾਨ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਆਰਐਸਆਰਟੀਸੀ) (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਆਰਐਸਆਰਟੀਸੀ ਦੁਆਰਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸਮੇਤ ਵਾਹਨ ਆਪਣੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਉਠਿਆ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਆਰਐਸਆਰਟੀਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸਮੇਤ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਂ ਵਿਚ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਇਸ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਮਾਂਡ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਸ਼ੱਦਦ ਲਈ ਆਰਐਸਆਰਟੀਸੀ ਦੀ ਵਿਹਾਰਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ, ਇਹ ਕਿਹਾ:
"17..... ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਆਮ ਤਜਵੀਜ਼ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਧਾਰਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਮਾਲਕ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਨੌਕਰੀ ਤੋਂ ਕੱਢਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੌਰਾਨ ਸਬੰਧਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਸ਼ੱਦਦ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਖੰਡਨਯੋਗ ਧਾਰਨਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਸਲੀ ਮਾਲਕ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਉਧਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵੀ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਸਲੀ ਮਾਲਕ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਬੰਧਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਸ਼ੱਦਦ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦੇ ਹੁਕਮ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ 'ਤੇ ਤਨਖ਼ਾਹ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੇ ਤੱਥ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਸਲੀ ਮਾਲਕ ਦਾ.....”

16. ਉਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੁਰਾਣੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939,12 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(19) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ (ਏ) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (19) ਅਧੀਨ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ; (ਬੀ) ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ (ਸੀ) ਇਸ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਸਲ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਮਾਂਡ ਅਧੀਨ ਡਰਾਈਵਰ ਇਸਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮਾਲਕ ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਅਸਲ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ।

17. ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦੀਪਾ ਦੇਵੀ ਐਂਡ ਓਆਰਐਸ ਵਿੱਚ, ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਚੋਣ ਲਈ ਮੰਗ ਅਧੀਨ ਹੈ ਤਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕੌਣ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ, ਗੁਰੂ ਗੋਵੇਕਰ ਬਨਾਮ ਫਿਲੋਮੇਨਾ ਐੱਫ. ਲੋਬੋ ਵਿਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿਚ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਮਾਲਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਨਕਾਰਦਿਆਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਰਕਾਰੀ ਡਿਊਟੀ ਲਈ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ਾ ਸੌਂਪਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਕੇਸ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲਕ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:

---

12 ਫੁਟਨੋਟ 3 ਦੇਖੋ

13 [2007] 13 ਐਸਸੀਆਰ 134: (2008) 1 ਐਸਸੀਸੀ 414

14 [1988] ਸਪਲ. 1 ਐਸਸੀਆਰ 170: (1988) 3 ਐਸਸੀਸੀ 1

"10. ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਮੰਗ ਅਧੀਨ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਉਸ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਵਰਤਦਾ। ਡਰਾਈਵਰ ਫਿਰ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਸਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬਚਾਓ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਸਾਰੇ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪੂਰਾ ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਹੀਂ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧੋ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ 1988 ਐਕਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਧਾਨਕ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅੱਖਰ ਅਤੇ ਆਤਮਾ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਆਮ ਸਮਝ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।"
(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

18. ਉਪਰੋਕਤ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ "ਮਾਲਕ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ "ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ" ਸਮੀਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਰਮੇਸ਼ ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਸੰਵਲ ਚੰਦ ਸਿੰਘਵੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ..15 ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਪੁਰਾਣੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸਮਝਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਹੀ ਅਰਥ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

19. ਉਪਰੋਕਤ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ 'ਮਾਲਕ' ਐਮ.ਵੀ. ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(30) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਐਕਟ. ਜੇਕਰ ਸੰਦਰਭ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਦੀ ਕਮਾਂਡ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਕੰਟਰੋਲ 'ਤੇ ਹੈ, ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਕਠੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

---

15 [2004] ਸਪਲਾਈ. 1 ਐਸਸੀਆਰ 418: (2004) 5 ਐਸਸੀਸੀ 409, ਪੈਰਾ 27

ਇਸ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਜਾਂਚ ਕਰਾਂਗੇ ਕਿ ਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਅਰਥਾਤ, ਡੀਲਰ) ਦੀ ਕਮਾਂਡ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

20. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੈਸਰਜ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਰਮਾਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਖੋਜ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਕਰੀ ਪੱਤਰ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕਾਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਨੂੰ ਵੇਚੀ ਗਈ ਸੀ। ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀ ਮੌਜੂਦ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਹੋਰ ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਨ। ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਅਰਥਾਤ, ਪ੍ਰਣਵ ਕੁਮਾਰ ਗੋਸਵਾਮੀ (ਮ੍ਰਿਤਕ) ਅਤੇ ਸ਼ੁਭਾਸ਼ੀਸ਼ ਪਾਲ (ਡਰਾਈਵਰ)। ਇਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦੇਖਿਆ:

"...ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਵੇਚਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਲੈਂਸਰ ਕਾਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਅਤੇ ਸਾਰੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਣਵ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਸ਼ੁਭਾਸ਼ੀਸ਼ ਪਾਲ ਨੇ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਉਕਤ ਲਾਂਸਰ ਕਾਰ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਵੇਚੀ ਸੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 3 ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।"

21. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਾਰੇ ਗੈਰ-ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ, ਅਰਥਾਤ, ਸ਼ੁਭਾਸ਼ੀਸ਼ ਪਾਲ (ਯਾਨੀ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ) ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ; ਮੈਸਰਜ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ (ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ); ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ (ਡੀਲਰ), ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ।

22. ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਅਰਥਾਤ, ਡੀਲਰ) ਨੇ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਪਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਭਾਵੇਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਖੋਜ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਮੂੰਹ ਵਿੱਚ ਝੂਠ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਮੈਸਰਜ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ (ਅਪੀਲਕਰਤਾ), ਇੱਕ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਚਨਾਤਮਕ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਐੱਮ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਇਸਦਾ ਮਾਲਕ ਸੀ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ।

23. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਖੋਜ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੋ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਰਿਹਾ, ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੇ ਮੈਸ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਲਈ ਮੈਸਰਜ਼ ਵੈਭਵ ਮੋਟਰਜ਼ (ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਲਿਆ। ਡੀਲਰ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਇ, 'ਤੇ

ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਸ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਯਾਤਰੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਨ। ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਡੀਲਰ ਕੋਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਲਈ ਵਾਹਨ ਲੈਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਹੋਰ ਤਾਂ ਹੋਰ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਸਨ। ਇਹਨਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਸਿਰਫ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਸਗੋਂ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਇਸ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਅਤੇ ਕਮਾਂਡ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਸਿਰਫ਼ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਦਾ ਡੀਲਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ।

24. ਮੁੱਦੇ ਨੰ.(i) ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅੰਕ ਨੰ. (ii)

25. ਹੁਣ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਾਂਗੇ ਕਿ ਕੀ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 3 (ਬੀ) ਅਤੇ 4 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਕਠੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਕੀ ਕਠੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਡੀਲਰ (ਅਰਥਾਤ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

26. ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 3 (ਬੀ) ਅਤੇ 4 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਕੱਢੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਹੇਠਾਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਨ:

"3 (ਬੀ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਭੇਜੇ/ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਵਾਰੰਟੀ ਕਲਾਜ਼ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਵਰੰਟੀ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਡੀਲਰ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੀਆਂ।

4. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਵਾਰੰਟੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਵਰੰਟੀ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਡੀਲਰ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੀਆਂ।"

27. ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ (ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼) ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ

ਵਾਰੰਟੀ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ। ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ "ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਵਰੰਟੀ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਡੀਲਰ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੀਆਂ", ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਠੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬੇਦਖਲੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਮਾਲਕ (ਅਰਥਾਤ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼) ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਿਵੇਂ ਉੱਪਰ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੀ ਪੇਸ਼ਗੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਮੈਸਰਜ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡੀਲਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 3 (ਬੀ) ਅਤੇ 4 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

28. ਅੰਕ ਨੰ. (ii) ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅੰਕ ਨੰਬਰ (iii)

29. ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਕਿ ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਜਾਂ ਕ੍ਰਾਸ-ਇਤਰਾਜ਼, ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ, 1908 ਦੇ ਆਰਡਰ 41 ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ, ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਾਡੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਲੱਭੇ ਗਏ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ) ਅਤੇ (ii). ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਉਕਤ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ।

30. ਬਨਾਰਸੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਵੀ. ਰਾਮ ਫਲ" ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਰਡਰ 41 ਨਿਯਮ 22 ਸੀਪੀਸੀ (1976 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ।

---

16 ਆਰਡਰ 41 ਨਿਯਮ 33. ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ.- ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ- ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਕੋਲ ਕੋਈ ਵੀ ਡਿਕਰੀ ਪਾਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਜਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਜਾਂ ਧਿਰਾਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਜਿਹੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਕਰਾਸ-ਸੂਟਸ ਵਿੱਚ ਫ਼ਰਮਾਨ ਹੋਏ ਹਨ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਦੋ ਜਾਂ ਦੋ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਮੀਆਂ ਪਾਸ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਜਿਹੇ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 35ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗੀ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਅਦਾਲਤ ਜਿਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼.

ਚਮਕ

ਏ, ਐਕਸ ਜਾਂ ਵਾਈ ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਐਕਸ. ਐਕਸ, ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਪੀਲਾਂ ਅਤੇ ਏ ਅਤੇ ਵਾਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਹਨ। ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਐਕਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕੋਲ Y ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ।

17 [2003] 2 ਐਸਸੀਆਰ 22: (2003) 9 ਐਸਸੀਸੀ 606

18 ਆਰਡਰ 41 ਨਿਯਮ 22 ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ. ਸੁਣਵਾਈ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਡਿਕਰੀ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇੱਕ (1) ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਕੋਈ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ, ਭਾਵੇਂ ਉਸਨੇ ਡਿਕਰੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਅਪੀਲ ਨਾ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ, ਨਾ ਸਿਰਫ ਵੱਖਰੀ ਅਪੀਲ-

ਆਰਡਰ 41 ਨਿਯਮ 33 ਸੀਪੀਸੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਆਰਡਰ 41 ਦੇ ਨਿਯਮ 22 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ:

"10. ਇੱਥੇ ਤਿੰਨ ਸਥਿਤੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ:

(i) ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫ਼ਰਮਾਨ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ।
(ii) ਫ਼ਰਮਾਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
(iii) ਫ਼ਰਮਾਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਖੋਜ ਹੈ ਜੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

11. ਕੇਸ ਦੀ ਕਿਸਮ ਵਿੱਚ (i) ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰੇ ਜਾਂ ਕਰਾਸ-ਇਤਰਾਜ਼ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਹ ਉਸ ਤੋਂ ਛੁਟਕਾਰਾ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦਾ ਉਹ ਹਿੱਸਾ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਕਰਾਸ ਇਤਰਾਜ਼ ਲਏ ਸਮਰਥਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਕੇਸਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ (ii) ਅਤੇ (iii) ਪੂਰਵ-ਸੋਧ CPC ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੁਆਰਾ ਦੁਖੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਸੀਪੀਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹੋ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਅਜੇ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਕੋਈ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ ਰੱਖਣ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਲੈਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਡਿਕਰੀ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਉਸਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਉਸ ਡਿਕਰੀ ਉੱਤੇ ਵੀ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸਨੇ ਅਪੀਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਸੀ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਉਸਨੇ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਦਿਨ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਅਗਲੇ ਦਿਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿਓ- ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਇੱਕ ਖੋਜ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਡਿਕਰੀ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ, ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਡਿਕਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਾਸ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਸ ਖੋਜ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਖੋਜ 'ਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਜੋ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੈ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ

(2) ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਉਪਬੰਧ। ਅਜਿਹੇ ਅੰਤਰ ਇਤਰਾਜ਼ ਇੱਕ ਮੈਮੋਰੰਡਮ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੇ, ਅਤੇ ਨਿਯਮ 1 ਦੇ ਉਪਬੰਧ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ ਅਪੀਲ ਦੇ ਮੈਮੋਰੰਡਮ ਦਾ, ਇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ।

(3) ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ (1999 ਦੇ ਐਕਟ 46 ਦੁਆਰਾ, ਡਬਲਯੂ.ਈ.ਐਫ. 1.7.2002)

(4) ਜਿੱਥੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾ ਮੈਮੋਰੰਡਮ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਸਲ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਲਈ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾਇਰ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਨੋਟਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਇਹ ਸੋਚਦੀ ਹੈ

(5) ਗਰੀਬ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਉਪਬੰਧ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਇਤਰਾਜ਼ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਉਸ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੇ ਪਾਠ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ, ਨਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਕਿਸੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵੇਲੇ ਉਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖੋਜ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਲੈਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਉਪ-ਨਿਯਮ (4) ਦੁਆਰਾ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੂਲ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਲਈ ਖਾਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੋਜ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਕ੍ਰਾਸ ਇਤਰਾਜ਼ ਅਜੇ ਵੀ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਕਿ ਅਣ-ਸੋਧੇ ਸੀਪੀਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਉਪਾਅ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਪੂਰਵ-ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਯੁੱਗ ਵਿੱਚ, ਮੂਲ ਅਪੀਲ ਦੇ ਡਿਫਾਲਟ ਲਈ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਜਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੋਜ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

12. ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸ ਤੋਂ ਛੁਟਕਾਰਾ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਆਪਣੀ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕ੍ਰਾਸ ਇਤਰਾਜ਼ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ, ਪਾਸੇ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਸੋਧਣ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ....."

ਆਰਡਰ 41 ਰੂਲ 33 ਸੀਪੀਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਅਸਲ ਦਾਇਰਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਆਰਡਰ 41 ਦੇ ਨਿਯਮ 4 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

"15. ਨਿਯਮ 4 ਨਿਯਮ 33 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਈ ਵਸਤੂਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਉਸੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਬਚਣਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਪੱਧਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪੂਰਾ ਨਿਆਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ।

---

19 ਆਰਡਰ 41 ਨਿਯਮ 4 ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ. ਕਈ ਮੁਦਈਆਂ ਜਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਪੂਰੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸਾਰਿਆਂ ਲਈ ਸਾਂਝੀ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੁਦਈ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਮੁਦਈਆਂ ਜਾਂ ਸਾਰੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਕਿਸੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਤੋਂ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਮੁਦਈ ਜਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਡਿਗਰੀ ਤੋਂ ਅਪੀਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਡਿਕਰੀ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸਾਰੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਕੇ ਬੇਰੋਕ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਕੀ ਹੈ, ਅਪੀਲ ਕਿਸ ਨੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸੋਧ ਕੇ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਿਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਬੇਲੋੜੇ ਫਰਮਾਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਅਜੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਜਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜੋ ਇਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਗਲਤੀ ਬਾਰੇ ਸੁਚੇਤ ਹੁੰਦੀ ਅਤੇ ਐਪਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟਿਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਡਿਕਰੀ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕੇਸ ਦੀ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਅਜਿਹਾ ਹੋਰ ਜਾਂ ਹੋਰ, ਡਿਕਰੀ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਜਾਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਉਦੇਸ਼ ਅਸੰਗਤਤਾ, ਅਸਮਾਨਤਾ, ਸਮਾਨ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸਮਾਨਤਾ ਅਤੇ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਗੈਰ-ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਹੈ। ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਵਿਚਾਰ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ. ਸ਼ਕਤੀ ਜਿੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇਗੀ, ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਲੋੜ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗੀ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਦੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਡਿਕਰੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਦਖਲ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਏ ਗਏ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਟੁੱਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਜਾਂ ਅਛੂਤ ਛੱਡ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਛੱਡੇ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਅਛੂਤ ਰਹਿ ਗਏ ਜਾਂ ਅਛੂਤੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਗੇ। ਸ਼ਕਤੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਤਿੰਨ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ: ਪਹਿਲੀ, ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਪੱਖਪਾਤ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਨਾ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕ ਧਿਰ; ਦੂਜਾ, ਛੱਡਿਆ ਜਾਂ ਗੁਆਚਿਆ ਹੋਇਆ ਦਾਅਵਾ ਮੁੜ ਸੁਰਜੀਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ ਤੀਸਰਾ, ਫ਼ਰਮਾਨ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਹਿੱਸਾ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਸ ਪਾਰਟੀ ਨੇ ਅੰਤਮਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਉਲਟਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇੱਕ ਕੇਸ ਜਿੱਥੇ ਦੋ ਰਾਹਤ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨੂੰ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾ ਅਟੁੱਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ

ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੂਜੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਬਾਅਦ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਆਰਡਰ 41 ਦੇ ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸਾਬਕਾ ਰਾਹਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।"

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

31. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ, ਜਿਸਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਆਰਡਰ 41 ਸੀਪੀਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਵਿਚਾਰ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ; ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦਾ ਉਹ ਹਿੱਸਾ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਸ ਪਾਰਟੀ ਨੇ ਅੰਤਮਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਉਲਟਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

32. ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 3 'ਤੇ ਇੱਕ ਖੋਜ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਮੈ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਿਤ ਅਤੇ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੰਨਿਆ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀ/ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਸਨ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਐੱਮ. ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਵਾਰਡ ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮਲਕੀਅਤ ਦੀ ਖੋਜ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਾ ਦੇ ਕੇ, ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਕਰਾਸ-ਇਤਰਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅੰਤਮ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਹੁਣੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸਵਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਮੁੱਦਾ ਨੰ. (iii) ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸਿੱਟਾ

33. ਸਾਡੇ ਸਿੱਟੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕੰਟਰੋਲ/ਕਮਾਂਡ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੈਸਰਜ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਐੱਮ. ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਇਕੱਲੀ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

ਰਾਹਤ

34. ਹਾਲਾਂਕਿ, 23.10.2018 ਨੂੰ ਵੀਡੀਓ ਆਰਡਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਐਸਐਲਪੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲਕ, ਡੀਲਰ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਵਾਹਨ ਦੇ. ਪਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਮੋਟਰਜ਼ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 6% ਪੀ.ਏ ਦੀ ਦਰ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ।

35. ਉਪਰੋਕਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

36. ਲੰਬਿਤ ਦਰਖਾਸਤਾਂ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਕੇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ: ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

ਹੈੱਡਨੋਟਸ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਨਿਰਣਾਂ 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।

ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ