[2024] 9 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 425: 2024 ਆਈ.ਐਨ.ਐਸ.ਸੀ 706

ਸੁਸ਼ਮਾ

ਬਨਾਮ

ਨਿਤਿਨ ਗਣਪਤੀ ਰੰਗੋਲੇ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2024 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 10648)

19 ਸਤੰਬਰ 2024

[ਪਾਮੀਦੀਘੰਤਮ ਸ਼੍ਰੀ ਨਰਸਿਮ੍ਹਾ ਅਤੇ ਸੰਦੀਪ ਮਹਿਤਾ,* ਜੇਜੇ.]

ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮੁੱਦਾ

ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ 50% ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀਆਂ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ, ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਹੈੱਡਨੋਟਸ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਇੱਕ ਕਾਰ ਇੱਕ 14 ਪਹੀਆ ਟਰੇਲਰ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਜਿਸਨੂੰ ਹਾਈਵੇਅ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਿਨਾਂ ਸੰਕੇਤਕ ਚਿੰਨ੍ਹ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਟੱਕਰ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ - ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਬਚ ਗਿਆ। ਕਾਰ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ - ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ 50% ਤੱਕ ਘਟਾਉਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ - ਸ਼ੁੱਧਤਾ:

ਸਥਿਤ: ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ 'ਤੇ, ਇਹ ਸ਼ੱਕ ਦੇ ਘੇਰੇ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਟਰੱਕ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਮਾਰਕਰ ਜਾਂ ਇੰਡੀਕੇਟਰ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਨ ਤਾਂ ਜੋ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ- ਉਕਤ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਗਲਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉੱਚ ਰਫਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। - ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਮੁਨਾਸਿਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਰਾਤ ਦੇ ਹਨੇਰੇ ਵਿੱਚ ਹਾਈਵੇਅ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਪਏ ਇੱਕ ਰੁਕੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ।

ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਦੂਰੀ - ਵਿਪਰੀਤ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨਰੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਹੋਰ ਵੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾ ਕੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਟਾਲ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਉਸ ਨੇ ਆਖਰੀ ਵਾਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੇ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਪੂਰਵ-ਚਿਹਰਾ ਵਿਗੜਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ-ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ 50% ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰੇ 40, 42]

ਕੇਸ ਲਾਅ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਸੁਖਬੀਰੀ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ [2022] 13 ਐਸਸੀਆਰ 523: 2022 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 1322; ਮੇਕਾਲਾ ਸਿਵੈਆ ਬਨਾਮ ਏ.ਪੀ. ਦਾ ਰਾਜ [2022] 6 ਐਸਸੀਆਰ 989: (2022) 8 ਐਸਸੀਸੀ 253; ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ [1997] ਸਪਲਾਈ. 4 ਐਸਸੀਆਰ 643: (1997) 8 ਐਸਸੀਸੀ 683; ਅਰਚਿਤ ਸੈਣੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ [2018] 1 ਐਸਸੀਆਰ 626: (2018) 3 ਐਸਸੀਸੀ 365 - 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

ਪ੍ਰਮੋਦਕੁਮਾਰ ਰਸਿਕਭਾਈ ਝਾਵੇਰੀ ਬਨਾਮ ਕਰਮਾਸੇ ਕੁੰਵਰਗੀ ਟਾਕ (2002) 6 ਐਸਸੀਸੀ 455- ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਐਸਟਲੇ ਬਨਾਮ ਆਸਟਰਸਟ ਲਿਮਿਟੇਡ (1999) 73 ਏਐਲਜੇਆਰ 403; ਸਵਾਡਲਿੰਗ ਬਨਾਮ ਕੂਪਰ 1931 ਏਸੀ 1- ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਐਕਟਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988; ਰੋਡ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਨਿਯਮ, 1989; ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ।

ਕੀਵਰਡਸ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ; ਮੁਆਵਜ਼ਾ; ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ 50% ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕਮੀ: ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ।

ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਮਾਮਲਾ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2024 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 10648

2016 ਦੇ ਐਮਐਫਏ ਨੰਬਰ 102775 ਵਿੱਚ ਧਾਰਵਾੜ ਵਿਖੇ ਕਰਨਾਟਕ ਸਰਕਟ ਬੈਂਚ ਦੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 07.04.2021 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ

ਨਾਲ

2024 ਦੇ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 10649, 10650, 10651, 10652-10653

ਸੁਸ਼ਮਾ ਬਨਾਮ ਨਿਤਿਨ ਗਣਪਤੀ ਰੰਗੋਲੇ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਪਾਸ਼ਕਾਰੀਆਂ

ਨਿਤਿਨ ਤੰਬਵੇਕਰ, ਸੇਸ਼ਾਤਲਪਾ ਸਾਈ ਬੰਡਾਰੂ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਪ੍ਰੀਤਾ ਸ਼ਰਣਗੌੜਾ, ਸ਼ਰਨਗੌੜਾ ਪਾਟਿਲ, ਜੋਤਿਸ਼ ਪਾਂਡੇ, ਐਡਵ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਅਤੁਲ ਨੰਦਾ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰਮੀਜ਼ਾ ਹਕੀਮ, ਰਾਜੀਵ ਮਹੇਸ਼ਵਰਾਨੰਦ ਰਾਏ, ਪੀ. ਸ਼੍ਰੀਨਿਵਾਸਨ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਵਾਰਤਿਕਾ, ਮਨੀਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਈਸ਼ਵਰ ਸਿੰਘ, ਗੋਪਾਲ ਸਿੰਘ, ਐਡਵ. ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ।

ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ/ਆਦੇਸ਼

ਨਿਰਣਾ

ਮਹਿਤਾ, ਜੇ.

2021 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਐਸਐਲਪੀ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 21172

2022 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਐਸਐਲਪੀ (ਸਿਵਲ) ਨੰ. 1023

2021 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਐਸਐਲਪੀ (ਸਿਵਲ) ਨੰ. 21248

2022 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਐਸਐਲਪੀ (ਸਿਵਲ) ਨੰ. 337

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2-ਰਿਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਲਿਮਟਿਡ (Se73" ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੋਟਰਸੁਰ (ਮੋਟਰ 13" ਦੇ ਅਧੀਨ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ Mਏਸੀ ਅਪੀਲਾਂ 'ਚ ਕਰਨਾਟਕ ਦੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 7 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2021 ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਦੁਖੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਐਕਟ')। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ:-

"ਆਰਡਰ

1. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਫੁਟਕਲ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

2. ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:

_____

1 2016 ਦੇ ਫੁਟਕਲ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 102776, 102549, 102775, 102546, 102773, 102547, 102777 ਅਤੇ 102550 ਅਤੇ 2017 ਦੇ 100204 ਵਿੱਚ।

ਐਮਐਫਏ ਨੰ	ਰਕਮ (ਰੁਪਏ)
2016 ਦਾ 102773 (2013 ਦਾ ਐਮਵੀਸੀ 2277)	21,81,718.00
2016 ਦਾ 102774 (2013 ਦਾ ਐਮਵੀਸੀ 2278)	74,720.00
2016 ਦਾ 102775 (2013 ਦਾ ਐਮਵੀਸੀ 2279)	59,54,392.00
2016 ਦਾ 102776 (2013 ਦਾ ਐਮਵੀਸੀ 2280)	7,01,400.00
2016 ਦਾ 102777 (2013 ਦਾ ਐਮਵੀਸੀ 2281)	15,000.00

3. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਾਪੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਚਾਰ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰੇਗੀ;

4. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵੰਡ ਅਤੇ ਵੰਡ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗੀ;

5. ਜਮ੍ਹਾ ਦੀ ਰਕਮ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡਣ ਲਈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇ।"

3. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਤੇ ਸੰਖੇਪ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ 18 ਅਗਸਤ, 2013 ਨੂੰ, ਇੱਕ ਕਾਰ ਬੇਅਰਿੰਗ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ. ਐਮਐਚ-09/ਬੀਐਕਸ-4073 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰ) 14 ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਟਰਾਲੇ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਟਰੱਕ') ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹਾਈਵੇਅ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਟੱਕਰ ਕਾਰਨ ਕਾਰ ਵਿਚ ਸਵਾਰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਸੁਨੀਤਾ, ਅਸ਼ਟਵਿਨਾਇਕ ਪਾਟਿਲ, ਦੀਪਾਲੀ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਈਪ੍ਰਸਾਦ ਕਰਾਂਡੇ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ, ਅਰਥਾਤ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ। ਸੁਸ਼ਮਾ (ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਪਤਨੀ- ਅਸ਼ਟਵਿਨਾਇਕ ਪਾਟਿਲ) ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਵਾਲ-ਵਾਲ ਬਚ ਗਈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਕਾਰ ਦਾ ਬੀਮਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4-ਈਫਕੋ-ਟੋਕਯੋ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ') ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ, ਅਪਰਾਧੀ ਟਰੱਕ ਦਾ ਬੀਮਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

4. ਜ਼ਖਮੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ. ਸੁਸ਼ਮਾ ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੇ ਤਹਿਤ VI ਵਧੀਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਤੇ ਸੈਸ਼ਨ ਜੱਜ ਅਤੇ ਮੈਂਬਰ, ਵਧੀਕ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਬੇਲਾਗਵੀ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਟਰੱਕ ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ.2-ਬੀਮਾਕਰਤਾ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ ਗਈ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੋਂ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਟਰੱਕ ਛੱਡ ਗਿਆ ਸੀ

ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਜਾਂ ਸੂਚਕਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਾਵਧਾਨੀ ਉਪਾਅ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਹਾਈਵੇਅ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ।

5. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਦੋਨੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਢੁਕਵੇਂ ਰੋਕਥਾਮ ਉਪਾਅ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਤਾਂ ਜੋ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹੇ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

6. ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਅਰਥਾਤ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3-ਸ਼੍ਰੀ ਵਸੰਤ ਰਾਵਨ ਜਾਧਾਵਰ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ.4-ਕਾਰ ਦੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਇਹਨਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

7. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ:-

ਐਮਐਫਏ ਨੰ	ਰਕਮ (ਰੁਪਏ)
2013 ਦਾ 2277	22,25,000.00
2013 ਦਾ 2278	30,000.00
2013 ਦਾ 2279	66,02,500.00
2013 ਦਾ 2280	87,500.00
2013 ਦਾ 2281	12,500.00

8. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪਰਾਧੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ 50% ਤੱਕ ਘਟਾਉਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ।

9. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਘਟਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਦੁਖੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 173(1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ।

10. ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਆਖਰੀ ਮੌਕੇ ਦਾ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਵਧਾਨ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਨੂੰ ਹਾਈਕੋਰਟ ਨੇ ਇਮਤਿਹਾਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ

ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸਨੇ 7 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2021 (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਅਤੇ ਵਧਾਇਆ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ 50% ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਉਂਦਾ ਹੈ।

11. ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜੋ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹਨ।

12. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ 50% ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀਆਂ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜਾਂ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ, ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ, ਭਾਵ। ਸਾਈਪ੍ਰਸਾਦ ਕਰਾਂਡੇ (ਮ੍ਰਿਤਕ) ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

13. ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀਆਂ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 136 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ। ਸੁਖਬੀਰੀ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ:

"3. ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਤਿੰਨ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 136 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਦੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਲਝ ਗਈ ਹੈ। ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬਨਾਮ ਸ਼ਿਵ ਦਿਆਲ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਵਿਪਰੀਤਤਾ ਨਾਲ ਸੰਕਰਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:

"ਜਦੋਂ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਹ ਦੱਸਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਮਾੜਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਗਲਤ ਰੀਡਿੰਗ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ।

---

2 [2022] 13 ਐਸਸੀਆਰ 523 : 2022 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 1322

3 (2019) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 637

ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਜਾਂ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਫੈਸਲਾ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤੱਕ ਨਿਆਂਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਜੱਜ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦਾ ਸੀ। (ਉਸ ਸਮੇਂ ਰਾਜੇਸ਼ਵਰ ਵਿਸ਼ਵਨਾਥ ਮਾਮੀਦਵਾਰ ਬਨਾਮ ਦਸ਼ਰਥ ਨਰਾਇਣ ਚਿਲਵੇਲਕਰ, ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1943 ਨਾਗ 117 ਪੈਰਾ 43 ਵਿੱਚ ਨਾਗਪੁਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਜੱਜ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਭੂਤਾ ਵਜੋਂ ਝੁਕੇ ਹੋਏ ਜੱਜ ਵਿਵਿਅਨ ਬੋਸ, ਜੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨਿਰੀਖਣ ਵੇਖੋ)।"

4. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਨਿਪਟਾਉਣ ਵਾਲੀ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 136 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜਾਂ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਵੀ ਉਦੋਂ ਜਦੋਂ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਫੈਸਲਾ ਬਿਲਕੁਲ ਉਲਟ ਹੋਵੇ। ਸਬੂਤ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ 'ਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਲਏ ਗਏ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਬਦਲ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਅਸੀਂ ਹੁਣ, ਨਿਪਟਾਰੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਾਂਗੇ ਕਿ ਕੀ ਉਪਰੋਕਤ ਅਪੀਲੀ ਸ਼ਕਤੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।
(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

14. ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਮੇਕਾਲਾ ਸਿਵਈਆ ਬਨਾਮ ਏ.ਪੀ. ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜਾਂ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 136 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੀ ਹੈ: -

"15. ਇਹ ਨਿਆਂਇਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੁਆਰਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 136 ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਕਨੀਕੀ ਰੁਕਾਵਟ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਅਤੇ ਬੇਮਿਸਾਲ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਜਾਂ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਜਾਂ ਭੌਤਿਕ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਕੇ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਨਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

16. ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਮੁੜ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਅਭਿਆਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

_____
4 [2022] 6 ਐਸਸੀਆਰ 989 : (2022) 8 ਐਸਸੀਸੀ 253

ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਸਹੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਦੁਰਲੱਭ ਅਤੇ ਅਸਾਧਾਰਣ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕੁਝ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਅਤੇ ਭੌਤਿਕ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਣ ਜਾਂ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਿਆਂ ਦਾ ਗੰਭੀਰ ਗਰਭਪਾਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਅਜਿਹੇ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਵੇਗੀ।

18. ਭਾਰਵਾਦਾ ਭੋਗਿਨਭਾਈ ਹਿਰਜੀਭਾਈ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ [ਭਾਰਵਾਦਾ ਭੋਗੀਨਭਾਈ ਹਿਰਜੀਭਾਈ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ (1983) 3 ਐਸਸੀਸੀ 217: 1983 ਐਸਸੀਸੀ (ਸੀਐਨ) 728) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ:

18.1. ਕਿ ਇਹ ਖੋਜ ਕਿਸੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

18.2. ਇਹ ਕਿ ਖੋਜ ਵਿਗੜੀ ਹੈ, ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਜਬ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦਾ ਭਾਵੇਂ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।

18.3. ਖੋਜ ਅਪ੍ਰਵਾਨਯੋਗ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਅਤੇ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਸਬੂਤ, ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ, ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਨਕਾਰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬਦਨਾਮ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

18.4. ਸਬੂਤ ਦੇ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਟੁਕੜੇ ਜੋ ਦੋਸ਼ੀ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਝੁਕਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਣਡਿੱਠ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

15. ਉਪਰੋਕਤ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 136 ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਇੱਕ ਖਾਸ ਤੱਥ ਦੇ ਪੱਖ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਾਂਝੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੀਆਂ ਹੋਣ, ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸਦਾ ਚਿਹਰਾ ਮੁੱਲ।

16. ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਪੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ, ਅਰਥਾਤ, ਸਾਈਪ੍ਰਸਾਦ ਕਰਾਂਡੇ (ਮ੍ਰਿਤਕ)

ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ/ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਯਾਤਰੀ-ਸੁਸ਼ਮਾ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ-ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ 50% ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਉਲਟ ਹੈ।

17. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ-ਸਾਈਪ੍ਰਸਾਦ ਕਰਾਂਡੇ (ਮ੍ਰਿਤਕ) ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਨਜ਼ਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਵੈਧ ਹੈ। ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਸਬੰਧਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ, ਭਾਵ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ-ਸਾਈਪ੍ਰਸਾਦ ਕਰਾਂਡੇ @ 50% ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਕਟੌਤੀ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਸਮਾਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਵਾਰੀਆਂ 'ਤੇ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਮੁੱਢਲੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਅਯੋਗ ਹੈ।

18. ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਉਸ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜਦੀ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ: -

"10. ਤਸ਼ੱਦਦ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ "ਪਛਾਣ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ" ਜਾਂ "ਇੰਪਿਊਟੇਸ਼ਨ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਇੱਕ ਜਾਣਿਆ-ਪਛਾਣਿਆ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਮੁਦਈ ਜਾਂ ਮੁਦਈ ਦੇ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪਰ, ਇਹ ਮਿੱਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਚਐਲ (ਜਿਸਨੂੰ ਬਰਨੀਨਾ ਕੇਸ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਯਾਤਰੀ 'ਤੇ ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ (ਹਾਲਸਬਰੀਜ਼ ਲਾਅਜ਼ ਆਫ਼ ਇੰਗਲੈਂਡ, 4ਵੀਂ ਐਡ., 1984 ਵਾਲੀਅਮ 34, ਪੰਨਾ 74; ਰਤਨਲਾਲ, ਡੀ. ਟੋਰਲਾਲ, ਡੀ. 3. ਟੋਰਲ, ਡੀ. 1997, ਪੀ. 511, ਰਾਮਾਸਵਾਮੀ ਲਾਈਰ, 7ਵੀਂ ਐਡ., ਪੀ.

---

5 [1997] ਸਹਾਇਤਾ। 4 ਐਸਸੀਆਰ 643 : (1997) 8 ਐਸਸੀਸੀ 683

ਇਕ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਬਰਨੀਨਾ ਨਾਲ ਇਸ ਦੀ ਟੱਕਰ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਬੁਸ਼ਾਇਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਨੇਵੀਗੇਟਰਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਲਈ ਨੇਵੀਗੇਟਰਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ, ਬਾਅਦ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੁਸਾਫਰਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਮੁਦਈ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਕੋਈ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸਰਵਉੱਚ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਕੋਚ ਜਾਂ ਇੱਕ ਕੈਬ ਜਾਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਇੰਜਨ ਡਰਾਈਵਰ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਪਤਾਨ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ "ਪਛਾਣ" ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਾਬਕਾ ਦੀ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ "ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ" ਨੂੰ ਸਾਂਝਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਕਲਪਨਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਯਾਤਰੀ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੈ। ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੈਕਸੀਟ ਡਰਾਈਵਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। (ਪ੍ਰੋਸਰ ਐਂਡ ਕੀਟਨ ਆਨ ਟੌਰਟਸ, 5ਵੀਂ ਐਡ., 1984, ਪੰਨਾ 521-22।) ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ, ਰੇਲਵੇ, ਜੇਕਰ ਉਸਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੋਰ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ - ਵਾਹਨ ਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਗੱਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਮੁਸਾਫਰ ਜੋ ਨਿਰਦੋਸ਼ ਸਨ, ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਸਾਰੇ ਸਾਂਝੇ ਜ਼ੁਲਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਨ।"

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

19. ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰਣੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨਾਲ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ।

20. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਘੋਰ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸੁਸ਼ਮਾ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਹਾਰਕ ਦੇਣਦਾਰੀ ਜੋੜ ਕੇ ਨਹੀਂ ਕੱਟਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਈਪ੍ਰਸਾਦ ਕਰਾਂਡੇ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਵੱਖਰੇ ਪੈਰਾਂ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗਾ।

21. ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਾਂਗੇ ਕਿ ਕੀ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਅੰਸ਼ਕ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬੰਨ੍ਹਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

22. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ: -

"12. ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਵੀ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਪੀ4-ਸਪਾਟ ਮਹਾਜ਼ਰ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਟਰੱਕ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਹਾਦਸਾ ਰਾਤ 9.10 ਵਜੇ ਵਾਪਰਿਆ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਇੱਕ ਹੈਵੀ ਗੁਡਜ਼ ਵਹੀਕਲ ਹੈ। ਟਰੱਕ ਚੌਦਾਂ ਪਹੀਆਂ ਵਾਲਾ ਭਾਰੀ ਟਰੱਕ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਜੀ.ਐਨ. ਰਾਏਚੂਰ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਟਰੱਕ ਸੜਕ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਪਰ ਫੋਟੋਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਇਹ ਗੱਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਗਈ ਸੀ। ਸਾਵਧਾਨ, ਉਹ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਆਖਰੀ ਮੌਕੇ ਦਾ ਨਿਯਮ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦੋਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ 'ਤੇ 50% ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਤੀਜਾ, ਨਿਰਪੱਖ ਅਤੇ ਸਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਅੰਕ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖੋਜ, ਇਸ ਦੁਆਰਾ, ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

23. ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰਣੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਹਾਂ ਪੱਖੀ ਖੋਜ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਟਰੱਕ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ। ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਇਹ ਖੋਜ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ 18 ਅਗਸਤ, 2013 ਨੂੰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ

ਹਿੰਦੂ ਕੈਲੰਡਰ ਸ਼ੁਕਲ ਪੱਖ ਦ੍ਵਾਦਸ਼ੀ 'ਤੇ ਡਿੱਗਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਚੰਨ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਮਾਨ ਹੋਣ ਦੀ ਦੂਰ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਚਰਚਾ ਟੱਕਰ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਸਟਰੀਟ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ ਦਾ ਕੋਈ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਸੜਕ 'ਤੇ ਹਨੇਰਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵਾਜਬ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਖੜ੍ਹੇ ਅਪਰਾਧੀ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਲਗਭਗ ਅਸੰਭਵ ਸੀ।

24. ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਕਿ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਖੋਜ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਸਾਵਧਾਨੀ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੜਕ 'ਤੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਮਾਰਕਰ ਲਗਾ ਕੇ ਵਾਹਨ ਲੰਘਣ ਲਈ। ਜ਼ਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਹਾਈਵੇਅ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੇ ਉਪਾਅ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਹਾਈਵੇਅ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦੋਵੇਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ)।

25. ਆਮ ਸਮਝ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਪਾਰਕ ਅਤੇ ਅਣਗੌਲਿਆ ਨਹੀਂ ਛੱਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੂਜੇ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਖਤਰਾ ਹੋਵੇਗਾ।

26. ਅਸੀਂ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਵਾਂਗੇ ਹੱਥ 'ਤੇ ਸਥਿਤੀ.

27. ਸੈਕਸ਼ਨ 2(34) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਸੜਕ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਹੈ ਐਕਟ ਦੇ:-

"2(34) "ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਇੱਕ ਸੜਕ, ਗਲੀ, ਰਸਤਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਜਗ੍ਹਾ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਰਸਤਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ, ਜਿਸ ਤੱਕ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ ਜਾਂ ਸਟੈਂਡ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਚੁੱਕਿਆ ਜਾਂ ਹੇਠਾਂ ਬਿਠਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;"

28. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 121 ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਅਜਿਹੇ ਸਿਗਨਲ ਬਣਾਵੇਗਾ ਅਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

29. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 122 ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿਚ ਆਰਾਮ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ।

ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਜੋ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਦੂਜੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਖ਼ਤਰਾ, ਰੁਕਾਵਟ ਜਾਂ ਅਣਉਚਿਤ ਅਸੁਵਿਧਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੋਵੇ।

30. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 126 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੁਕਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ।

31. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 127(2) ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਛੱਡਿਆ, ਅਣਗੌਲਿਆ, ਨੁਕਸਾਨਿਆ, ਸੜਿਆ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੁੱਟਿਆ ਹੋਇਆ ਵਾਹਨ, ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਸਰੀਰਕ ਦਿੱਖ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

32. ਸੜਕ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 15 ਜੋ ਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ, ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹਰੇਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਾਰਕ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਖ਼ਤਰਾ, ਰੁਕਾਵਟ ਜਾਂ ਅਣਉਚਿਤ ਅਸੁਵਿਧਾ ਪੈਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ ਕਰਾਸਿੰਗ ਜਾਂ ਮੁੱਖ ਸੜਕ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਾਂ ਨੇੜੇ ਨਹੀਂ ਖੜ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

33. ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਸ਼ੱਕ ਦੀ ਕੋਈ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਾਹਨ ਛੱਡਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟਰਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਹੋਰ ਢੁਕਵੇਂ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਵਰਗੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਉਪਾਅ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਹਾਦਸਾ ਦਿਨ ਵੇਲੇ ਵਾਪਰਿਆ ਹੁੰਦਾ ਜਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਸ਼ਨੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਕਾਰ ਚਾਲਕ ਨੂੰ ਆਖਰੀ ਮੌਕੇ ਦਾ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਜਾਂ ਨਕਲੀ ਕੋਈ ਰੋਸ਼ਨੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਕਿ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਲੇਸਮੈਂਟ ਮਨੁੱਖੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਛੱਡਣ ਵੇਲੇ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਉਚਿਤ ਸਾਵਧਾਨੀ ਉਪਾਅ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਉਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਵੱਲੋਂ ਉਕਤ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਕਾਬੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਸਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਟਰੱਕ ਮਾਲਕ/ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਸੀ।

34. ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਹਾਈਕੋਰਟ ਦਾ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਾਰ ਚਾਲਕ ਚੌਕਸ ਰਹਿੰਦਾ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਾ ਤਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਟਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਗੁਸਤਾਖ਼ੀ ਭਰਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਗੱਲ ਸਿਰਫ਼ ਅੰਦਾਜ਼ਿਆਂ ਅਤੇ ਧਾਰਨਾਵਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਾਈਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਅਸੰਗਤ ਖੋਜ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਟਰੱਕ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਕਾਰ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹੁੰਦੀ। ਇਸ ਲਈ, ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਤਰਕ ਅੰਤਰ-ਵਿਰੋਧਾਂ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਹੈ।

35. ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਕੁਝ ਅਜਿਹਾ ਕੰਮ ਜਾਂ ਭੁੱਲ ਜੋ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਵਿੱਚ ਭੌਤਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

36. ਪ੍ਰਮੋਦਕੁਮਾਰ ਰਸਿਕਭਾਈ ਝਾਵੇਰੀ ਬਨਾਮ ਕਰਮਾਸੇ ਕੁਨਵਰਗੀ ਟਾਕ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਐਸਟਲੇ ਬਨਾਮ ਆਸਟਰਸਟ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ:-

"...ਜਿੱਥੇ, ਆਪਣੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ, ਜੇ ਇੱਕ ਧਿਰ ਦੂਜੀ ਨੂੰ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਹ ਦੂਸਰੀ ਅਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ, ਪੂਰਵ-ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਦੇ ਲਾਭ ਨਾਲ, ਮੁਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ।"

37. ਉਸੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਵਾਡਲਿੰਗ ਬਨਾਮ ਕੂਪਰ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕੀਤਾ," ਜਿਵੇਂ ਕਿ:-

“ਕੁਝ ਅਸਧਾਰਨ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤ ਕੇ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਚਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੋਣਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

_____

6 (2002) 6 ਐਸਸੀਸੀ 455

7 (1999) 73 ਏਐਲਜੇਆਰ 403

8 1931 ਏ.ਸੀ. 1

38. ਅਰਚਿਤ ਸੈਣੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਤੱਥ ਦ੍ਰਿਸ਼ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ, ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: -

"8. ਪੀਡਬਲਯੂ7, ਸਾਈਟ ਮੈਪ (ਐਕਸਟਮ. ਪੀ-45) ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਾਧਾਰਨ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਖਾਸ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰੀਆ ਸਬੂਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿਉਂ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸਬੂਤ ਅਪਰਾਧਿਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੋਂ ਗੁਣਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪੀਡਬਲਯੂ7 ਦੇ ਅਵਿਸ਼ਵਾਸ਼ਯੋਗ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੀ ਸਾਈਡ ਦੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੱਭ ਸਕਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ (ਐਕਸਟ. P-45) ਪੀਡਬਲਯੂ7 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ (ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ) ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ ਪਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਇਰ ਸਾਈਟ ਪਲਾਨ (ਐਕਸਟ. ਪੀ-45) ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖੋਜ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਨਹੀਂ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ,

---

9 [2018] 1 ਐਸਸੀਆਰ 626 : (2018) 3 ਐਸਸੀਸੀ 365

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵੀ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ/ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੰਕੇਤ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪੀਡਬਲਯੂ7 ਜੋ ਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਲਗਭਗ 70 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਖੜ੍ਹੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਵੇਖ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਉਸ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਬਦਨਾਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਮਾਰੂਤੀ ਕਾਰ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਟਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਫਲੈਸ਼ਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੱਭ ਸਕੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਇੱਕ ਵਿਅਸਤ ਸੜਕ ਹੈ। ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿੱਚ, ਨਾ ਤਾਂ ਪੀਡਬਲਯੂ7 ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਬਦਨਾਮ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਫਲੈਸ਼ ਲਾਈਟਾਂ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ।

9. ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਪਹੁੰਚ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਗਿਣਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ।

10. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਾਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਟੌਤੀ ਦੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੰਕੇਤ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਗੈਸ ਟੈਂਕਰ/ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਸੀ।"

39. ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਾ ਸਾਰੇ ਚਾਰਾਂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਅਰਥਾਤ ਸਾਈਪ੍ਰਸਾਦ ਕਰਾਂਡੇ (ਮ੍ਰਿਤਕ), ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਸੰਯੁਕਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਦੋਸ਼ੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਅਪਰਾਧਕ ਟਰੱਕ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ

40. ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ 'ਤੇ, ਇਹ ਸ਼ੱਕ ਦੇ ਘੇਰੇ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਟਰੱਕ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟ ਦੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਸਵਿੱਚ ਆਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਮਾਰਕਰ ਜਾਂ ਇੰਡੀਕੇਟਰ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਲਗਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਉਕਤ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਗਲਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸ਼ਰੇਆਮ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਇੱਕ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿੱਥੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀਯੋਗ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਬੇਤੁਕਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਰਾਤ ਦੇ ਹਨੇਰੇ ਵਿੱਚ ਹਾਈਵੇਅ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਖੜ੍ਹੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਕੇ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ ਕਾਰਨ ਸਥਿਤੀ ਹੋਰ ਵੀ ਗੰਭੀਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਰੁਕੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਹੋਰ ਵੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾ ਕੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਮੌਕੇ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ 'ਤੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ, ਇਹ ਗਲਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 136 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਢੁਕਵਾਂ ਕੇਸ ਵਾਰੰਟਿੰਗ ਹੈ।

41. ਇਸਲਈ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਟਰੱਕ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ।

42. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ 50% ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਖੋਜਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਿਗੜਣ ਅਤੇ ਅਸਥਿਰ ਹੋਣ ਵਜੋਂ ਉਲਟ ਹਨ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਕਟੌਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੋ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੂਰੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਜਾਣਗੇ।

43. ਅੱਗੇ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਵਾਰਡਾਂ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਅਪਰਾਧੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ।

44. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ। ਕੋਈ ਖਰਚਾ ਨਹੀਂ। 2023 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਐਸਐਲਪੀ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 17692-17693

45. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

46. ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਲੂਤਾਈ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵੰਡ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।" ਵੰਡ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਮੰਗੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਸਹਿ-ਦਾਵੇਦਾਰ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਸ਼ਮਾ ਨੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੁਬਾਰਾ ਵਿਆਹ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਹ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

47. ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਲੂਤਾਈ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਦਾਅਵੇਦਾਰ (ਜਵਾਬਦਾਇਕ ਨੰਬਰ 5) ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵੰਡ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਾਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਲੂਤਾਈ ਦੀ ਕਹੀ ਹੋਈ ਅਰਦਾਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

48. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ 2021 ਦੇ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਐਸਐਲਪੀ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 21172 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਖੋਜਾਂ ਅਤੇ ਸਬੰਧਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਮ੍ਰਿਤਕ-ਅਸ਼ਟਵਿਨਾਇਕ ਪਾਟਿਲ ਦੀ ਮਾਂ ਅਤੇ ਪਤਨੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਟੌਤੀ ਦੇ ਪੂਰੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ।

49. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2-ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵੰਡ ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

50. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਖਰਚਾ ਨਹੀਂ।

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

ਕੇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ: ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

"ਸਿਰਲੇਖ: ਅੰਕਿਤ ਗਿਆਨ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

_____

10 ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮਾਂ-ਅਸ਼ਟਵਿਨਾਇਕ ਪਾਟਿਲ

11 ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ। ਸੁਸ਼ਮਾ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਪਤਨੀ - ਅਸ਼ਟਵਿਨਾਇਕ ਪਾਟਿਲ (ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 5)

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।

(ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ)