

ਫੁਲ ਬੈਂਚ

**ਐਸ ਐਸ ਦੁਲਟ, ਦਯਾ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਮਹਾਜਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰੇਮ ਚੰਦ,
ਪੀਡਿਤ**

ਨਾਰਦਰਨ ਇੰਡੀਆ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ,

ਲਿਮਿਟਡ.,— ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਅਮਰਾ ਵਾਟੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, - ਜਵਾਬਦੇਹ।

1960 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 145 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (IV of 1939)- S. 95(2)—ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ—ਕੀ ਹੱਦ— ਕੀ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ। 20,00 (1 ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕਠੇ ਅਤੇ 2,000 ਰੁਪਏ ਹਰੇਕ ਜ਼ਖਮੀ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ - ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵੰਡ-ਕਿਵੇਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਕੱਢੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਬੱਸ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਈ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 20,000 ਇਕੱਠੇ ਲਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਜ਼ਖਮੀ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ 2,000 ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਜੇਕਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੰਡ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਡੀ.ਕੇ. ਮਹਾਜਨ ਦੁਆਰਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਦੇ ਕਾਰਨ, 5 ਮਾਰਚ, 1962 ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 11 ਮਾਰਚ, 1964 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ

ਐਸ. ਐਸ. ਦੁਲਟ ਅਤੇ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਪੀ. ਸੀ. ਪੰਡਿਤ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਵਾਲੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਚ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਫੁੱਲ ਬੈਚ ਕੋਲ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਕੇਸ 10 ਫਰਵਰੀ, 1965 ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਐਸ. ਐਸ. ਦੁਲਟ, ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਡੀ. ਕੇ. ਮਹਾ*ਜਨ, ਅਤੇ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਪੀ. ਸੀ. ਪੰਡਿਤ ਦੀ ਇੱਕ ਫੁੱਲ ਬੈਚ ਦੁਆਰਾ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਚ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ (1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 110 ਦੇ ਤਹਿਤ) ਮਿਤੀ 11 ਅਕਤੂਬਰ, 1959 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦਾ ਇਨਾਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ 22 ਹਜ਼ਾਰ ਅਤੇ ਅੱਠ ਸੌ, ਪਰ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਰਥਾਤ, ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਨੇੜੇ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਜਲੰਧਰ ਸ਼ਹਿਰ।

ਐਚ. ਆਰ. ਸੋਢੀ, ਏ. ਐਮ. ਸੂਰੀ, ਐਲ. ਐਮ. ਸੂਰੀ, ਐਸ. ਐਸ. ਫੀਗਰਾ ਅਤੇ ਮਹਾਰਾਜ ਬਖਸ਼ ਸਿੰਘ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸਨ।

ਡੀ. ਐਸ. ਨੇਹਰਾ, ਕੇ. ਐਸ. ਨੇਹਰਾ, ਡੀ. ਸੀ. ਗੁਪਤਾ ਅਤੇ ਐਮ. ਆਰ. ਅਕਨੀਹੋਤਰੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ।

ਫੁੱਲ ਬੈਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ।

ਦੁਲਟ, ਜੇ.—ਸ਼ੇਖੂਪੁਰਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਦੋ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਧਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਾਰਸਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਕੀਤੇ ਸਨ) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ .. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੱਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਰੁ. ਇੱਕ ਵਿਧਵਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 8,000 ਅਤੇ ਰੁ. ਦੂਜੇ ਨੂੰ 14,000 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਸਾਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ

ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਕਰਾਸ-ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਨੁਕਤਾਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉੱਤਰੀ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੰਡੀਆ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ-ਬੀਮਾ ਧਾਰਾ 95(2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ v ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਅਮਰਾ ਵੱਟੀ \$ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਸੀ। ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ 20,000 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਇਹ ਸੀ

ਹਰੇਕ ਜ਼ਖਮੀ ਜਾਂ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸੀਮਤ ਰੁਪਏ ਤੱਕ।
Dulat, J. 2,000 ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਸਵਾਲ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਹ ਬੈਂਚ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਸੀਂ ਦੇ ਵਾਰੀ ਮੈਂਬਰ ਸੀ, ਨੇ ਸੋਚਿਆ ਕਿ ਇਸ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਵਿਵਾਦ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਰਥਾਂ 'ਤੇ ਮੋੜ ਲੈਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਸਹੀ ਸਵਾਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਲਦਾ ਹੈ-

“ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਕੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਰਨ ਲਈ 20,000 ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠੇ ਲਏ ਗਏ ਹਨ, ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ? ਹਰੇਕ ਜ਼ਖਮੀ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 2,000, ਅਤੇ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਲਈ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ?

ਵੱਡੇ ਬਾਰੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਦੂਜਾ ਹਿੱਸਾ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹਰ ਕੋਈ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵੱਡੇ

ਹੋਣੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਹਿੱਸਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਗੰਭੀਰ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਬੀਮੇ ਦੇ ਚਲਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਿਸਨੂੰ "ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦਾ ਜੋਖਮ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 94 ਇਸ ਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਫਿਰ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ "ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ" ਨੂੰ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ

ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ- ਦ ਨਾਰਦਰਨ ਸ਼ਨ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਫਿਰ ਅਸੀਂ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ (2) 'ਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ- ਇੰਡੀਆ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਬੀਮਾ ਲਿਮਿਟਡ

“(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਅਧੀਨ ■ c ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇਗੀ ਅਮਰਾ ਵਾਟੀ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਤੱਕ ਦਾ ਖਰਚਾ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ, ਅਰਥਾਤ-

Dulat, J.

- (a) ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਹੈ, ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਸਮੇਤ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਵੀਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸੀਮਾ। ਡਰਾਈਵਰ), ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ, ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ;
- (b) ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ, ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਜਾਂ ਰੀ ਵਾਰਡ ਲਈ ਲਿਜਾਏ ਗਏ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ

ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ , ਵੀਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸੀਮਾ ; ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਵੀਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸੀਮਾ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ, ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ ਜਾਂ ਦੋ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਯਾਤਰੀ, ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ।"

ਇੱਥੇ ਧਾਰਾ (c) ਵੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਬੰਧਤ ਉਪਬੰਧ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਹੈ। ਕੀ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ , ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਯਾਤਰੀ, ਜੋ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਿਰਫ ਰੁਪਏ ਹੈ। 2,000 ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਿਰਫ ਰੁਪਏ ਹੈ। 20,000 ਅਤੇ ਹੋਰ ਨਹੀਂ? ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਇਨਸ਼ੁਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ , ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੀਮਿਤ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਖੁਦ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਬੱਸ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉੱਤਰੀ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲੈਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਪਾਰ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ- ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਤੋਂ ^ cov ere>a ਤੱਕ, ਪਰ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਵਿ. ਇੱਥੇ ਚਿੰਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਪਏਗਾ ਕਿ ਇਨ-ਅਮਰਾ ਵੱਟੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੀਤੀ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਸੀਮਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 95 ਦੇ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ-ਦੁਲਤ ਜੇ^ ਓਨ (2) (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। , ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 20,000 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਣ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 2,000. ਐਕਟ ਦੇ ਸਾਦੇ ਸ਼ਬਦ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਤੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਰਥ ਸਹੀ ਅਰਥ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਹੀ ਅਰਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਬੰਧਾਂ ਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਸੀਮਾ ਹੈ । ਰੁ. 20,000 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਰੁ. 2,000 ਪ੍ਰਤੀ ਯਾਤਰੀ ਜੋ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਦਲਵੇਂ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੁ. 20,000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੁਪਏ 2,000 ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੀ ਢੋਣ ਸਮਰੱਥਾ ਨਾਲ ਗੁਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਐਕਟ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਰਿਜ਼ੋਰਟ, ਇਸ ਲਈ, ਐਕਟ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਮੰਨੀ ਗਈ ਗੱਲ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਝਾਅ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਥਰਡ ਪਾਰਟੀ ਬੀਮੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਜਨਤਕ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ ਉਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਇਹ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਤੋਂ, ਸਗੋਂ ਇੱਕ ਘੋਲਨ ਵਾਲੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਸੂਲਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੇ। ਹਵਾਲਾ

ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਨਾਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁਪਤਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਸਕੀਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੀਮੇ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਖਮੀ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਯੋਗ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਜ਼ਖਮੀ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ inusrer, ਯਾਨੀ ਕਿ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਸੂਲੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਕੁਝ ਸੀਮਤ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਨੀਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀਯੋਗ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਇਹ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਹਰ ਇੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜੋ ਕਿਸੇ ਜ਼ਖਮੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਧਿਰ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਭਾਰਤ ਹੀ ਨੁਕਸਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 95(2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀਯੋਗ ਹੈ!, ਤਾਂ ਜੋ ਅਸੀਂ ਵਾਪਸ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਉਪ ਦਾ ਅਰਥਸੋਚੋ ਕਿ ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜ਼ਖਮੀ ਧਿਰਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੁਝ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਉਸ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਾਡੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹੀ ਹੱਦ ਸਿਰਫ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਹੈ।) ਦੀ ਧਾਰਾ 95. ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਭ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਯਾਤਰੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਰੁ. 2,000 ਅਤੇ ਹੋਰ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵੀ ਘੱਟ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਥੇ ਰੁਪਏ ਦੀ ਦੂਜੀ ਸਮੁੱਚੀ ਸੀਮਾ ਹੈ। 20,000, ਤਾਂ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਤਸਵੀਰ ਦੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਨੂੰ ਵੇਖ ਰਿਹਾ ਹੈ. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਸ਼ਾਇਦ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਬੋਝ ਪਾਉਣਾ ਗੈਰਵਾਜ਼ਬ ਸਮਝਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੇਕਰ ਐਕਟ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਤਦ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਬੀਮੇ ਦਾ ਬੋਝ ਵਧ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ .ਇਹ ਬੋਝ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਦੁਆਰਾ ਚੁੱਕਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਕਾਰਨ ਸੰਸਦ ਨੇ ਰਕਮ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੋਵੇ। ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ 20,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਸੀਮਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 2,000 ਜੋ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਅਤੇ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੇ, ਅਤੇ ਇਹ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਕਿ ਸਾਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸਾ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਕਿਉਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਕੀ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਹੈ, ਸੀਮਾ ਰੁਪਏ ਹੈ। 20,000 ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ 6 ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਹੈ ਤਾਂ ਸੀਮਾ ਰੁਪਏ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ 20,000 ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸੀਮਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਰੁਪਏ ਹੈ। 4,000 ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਹੈ। 2,000, ਜੇਕਰ

ਵਾਹਨ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਵਿਚਕਾਰ ਇਹ ਫਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਤਰਕਸੰਗਤ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਛੋਟਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਸੋਚਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਛੋਟੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅੰਤਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਭੇਦ ਨੂੰ ਮਿਟਾਉਣਾ ਅਤੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਅੰਕੜੇ ਦੇ ਸਥਾਨਾਂ 'ਤੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਰੁ. ਇੱਕ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 4,000 ਅਤੇ ਰੁ. ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 2,000 ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਰਕਮ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਫਾਰਮੂਲਾ ਹੈ, ਖੜਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਸੁਝਾਅ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਥੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਹਿ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਛੋਟੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ 20,000 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। 4,000 ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨਾਲ ਗੁਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵੱਡੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ ਰੁਪਏ ਹੈ। 20,000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੁਪਏ 2,000 ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨਾਲ ਗੁਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣਾ ਮੈਨੂੰ ਮੁਸ਼ਕਲ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਧਾ ਤਰੀਕਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੈਣਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਖੜਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹ ਕੇ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ ਰੁਪਏ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ 20,000 ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਲਈ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸੀਮਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ 2,000 ਰੁਪਏ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਸਾਡੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਪੁੱਛੇ ਗਏ ਸਵਾਲ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਕਹਾਂਗਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਬੱਸ ਇੱਕ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਈ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਕੱਠੇ ਲਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 20,000 ਅਤੇ ਇਹ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਜ਼ਖਮੀ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ 2,000 ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਦੂਜਾ, ਮੈਂ ਇਹ ਕਹਾਂਗਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੰਡ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ-

ਡੀ ਕੇ ਮਹਾਜਨ, -ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਪ੍ਰੋਮ ਚੰਦ ਪੰਡਿਤ, ਜੇ.-ਮੈਂ ਵੀ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ. ਆਰ. ਟੀ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ 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।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ