

ਵੀਕੇ ਬਾਲੀ ਜੇ.

ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ, —

ਜਵਾਬਦਾਰਾ

94 ਦਾ FAO ਨੰ. 1542

1 ਮਈ, 1997

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988— ਐੱਸ. 147— ਮੁਆਵਜ਼ਾ — ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਸਿਰਫ ਖਾਸ ਦਿਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਏ-ਲਿਖਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ-ਹਾਦਸੇ ਨਾਲ ਹੋਇਆ-ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਅਤੇ ਨਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ—ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ— ਕੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿਚਕਾਰ ਲਿਖਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਾ ਹੋਵੇ — ਹੋਲਡ, ਉਹ ਦਿਹਾੜੀਦਾਰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਨ-ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਨਹੀਂ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਲਿਖਤੀ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦਾ ਇਹ ਲਗਾਤਾਰ ਮਾਮਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਦਿਨ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਹੀ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਏ ਸਨ। ਇੱਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਹ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਦਿਨ ਲਈ ਦਿਹਾੜੀਦਾਰ ਮੁਲਾਜ਼ਮ ਸਨ। ਮਾਲ ਨੇ ਜਿੰਨੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਓਨੀ ਹੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਮਾਨ ਲੱਦਣਾ ਅਤੇ ਉਤਾਰਨਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਘਟਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਜ਼ਬਾਨੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ, ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਬਾਨੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਲਿਖਤੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਕਿ 'ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ' ਸ਼ਬਦ ਸਥਾਈ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਅਹੁਦੇ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਐਡਹਾਕ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਸਿਰਫ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ।

(ਪਰਾ ੫)

ਆਰ ਏ ਸ਼ਿਓਰਾਨ, ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਐਲ.ਐਮ ਸੂਰੀ, ਦੀਪਕ ਸੂਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸ.

ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ

ਵੀ.ਕੇ ਬਾਲੀ, ਜੇ.(ਓਰਲ)

(1) ■ ਮੈਂ ਚਾਰ ਜੁੜੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1994 ਦੇ FAO ਨੰ. 1542 ਤੋਂ 1545 ਤੱਕ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਰਦਾ ਹਾਂ, ਪਰ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1542 ਲਈ, ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸਵਾਲ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਹਨ। ਪੱਖਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਇਸ ਕੋਰਸ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਵੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਣਾਇਆ

ਸੀ। ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਖਿਪ ਤੱਥ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਤੰਗ ਕੰਪਾਸ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

(2) 11 ਜੂਨ 1991 ਨੂੰ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਇਕ ਪਿਆਰੇ ਲਾਈ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ ਐਚਆਰ 16/1927 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਇਆ, ਜੋ ਕਿ ਭਿਵਾਨੀ ਵਿਖੇ ਆਮ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 1 ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਕਤ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਦੁਪਹਿਰ 1.30 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਭਿਵਾਨੀ ਸਿਟੀ ਨੇੜੇ ਗਿਰੀ ਗੈਸ ਏਜੰਸੀ ਗੋਦਾਮ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਇਸ 'ਤੇ ਕਾਬੂ ਨਾ ਰੱਖ ਸਕਿਆ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਖੜ੍ਹੇ ਇਕ ਹੋਰ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਜਾ ਟਕਰਾਇਆ। RNG-3053. ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ ਐਚ.ਆਰ.16/1927 ਨੂੰ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਪਿਆਰੇ ਲਾਈ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਸਮੇਤ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਸਾਰੇ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਪਰ ਇਕ ਅਮਰ ਸਿੰਘ ਜ਼ਖਮਾਂ ਦੀ ਤਾਬ ਨਾ ਝੱਲਦਾ ਹੋਇਆ ਦਮ ਤੋੜ ਗਿਆ। ਸਾਰੀਆਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਭਾਵ ਇੱਕ ਅਮਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਦੋ ਜ਼ਖਮੀਆਂ, ਰਾਮ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਪਿਆਰੇ ਲਾਈ ਵੱਲੋਂ, ਇਹ ਲਗਾਤਾਰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਬੇਮਿਸਾਲ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਏ ਸਨ। ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦਾ ਕੰਮ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੰਮ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਦਿਹਾੜੀ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ 'ਤੇ ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਨੇ ਚਾਰ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ, ਇੱਕ ਅਮਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਵੱਲੋਂ ਅਤੇ ਦੋ ਜ਼ਖਮੀ ਰਾਮ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਪਿਆਰੇ ਲਾਈ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਚੌਥੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦਾਇਰ ਸਾਰੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਕਮਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਾਰਟੀ-ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਾਰੀਆਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਗਏ ਟਰੱਕ ਦਾ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਧੰਨਵਾਦੀ ਯਾਤਰੀ ਸਨ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ

ਅਮਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਰਾਮ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਪਿਆਰੇ ਲਾਈ ਦੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਕਾਰਨ। ਹੋਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹੇਠਲਾ ਅੰਕ ਨੰਬਰ 2 ਦਰਜ ਕੀਤਾ

"ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕਿਸ ਰਕਮ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ* ਅਤੇ ਕਿਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ?"

ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਮਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਨੂੰ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਾਸ਼ੀ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ। 50,000 ਜ਼ਖਮੀ ਰਾਮ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਪਿਆਰੇ ਲਾਈ ਨੂੰ 50,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਾਸ਼ੀ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਠਹਿਰਾਏ ਗਏ। 20,000 ਹਰੇਕ। ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚੌਥੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣਯੋਗ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਲਈ ਸੀਮਤ ਚੁਣੌਤੀ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਅੰਕ ਨੰਬਰ 2 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸ਼ੁੱਧ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਮੁਕਾਬਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਭਾਵ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਭਾਵ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ।

(3) ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ Iit ispthe11 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੂਰੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ "ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਢੇਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹਨਾਂ ਦੋਵਾਂ ਅਥਾਰਟੀਆਂ (ਸੁਪਰਾ) ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬੁਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸਨੂੰ ਢੱਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਕਿ ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਿਤਕ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਏ ਸਨ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਸਿਰਫ ਓਰਾਜ ਸਬੂਤ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਜੋ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲਿਖਤੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਹ ਸੰਜੋਗ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਸਨ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 'ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ' ਸ਼ਬਦ ਸਥਾਈ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਅਹੁਦੇ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਐਡਹਾਕ ਆਧਾਰ 'ਤੇ। ਇਸ ਖੋਜ ਲਈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ

ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਸ਼ਾਂਤੀ ਦੇਵੀ ਐਂਡ ਓਆਰਐਸ (ਐਲ) ਅਤੇ ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਗੁਰੂ ਦੇਵ ਕੌਰ (2)।

(4) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੇਹਮ ਦੇ ਵਕੀਲ ਮਿਸਟਰ ਸ਼ਿਓਰਨ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਖੋਜਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਉਹ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਸਬੂਤਾਂ ਰਾਹੀਂ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਗਏ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਕੇ, ਲੇਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਵਜੋਂ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਉਸਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਅਮਰ ਸਿੰਘ ਟਰੱਕ ਦਾ ਕਲੀਨਰ ਸੀ, ਉਸਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ

ਧਾਰਾ 147 ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਤਾਜ਼ਾ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 147 ਦੇ, ਵਕੀਲ ਨੇ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਯਤਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੇ ਤਤਕਾਲੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਭਾਵ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਹੁਣ ਕੋਈ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 1939 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਅਤੇ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 147 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਹੁਣ ਇਹ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਖਾਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਖਾਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ। ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਪੀੜਤ ਮਜ਼ਦੂਰ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਧਾਰਾ 147 ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੁਣ ਤੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਲਝਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਹੁਣ ਕੋਈ ਮੁੜ-ਸਥਾਈ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੰਮੂ ਅਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਸਤਿਕਾਰਯੋਗ ਸਮਝੇ ਤੇ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ. ਸ਼ਕੁੰਤਲਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਆਰ.ਐਸ. (3), ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਧਾਰਾ 147 ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਵਿਆਪਕ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ, ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਅਰਥ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਐੱਸ. 95 (ਪੁਰਾਣੀ) ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਵੱਖੋ-ਵੱਖ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕਈ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਕਰਕੇ। ਇਸ ਲਈ ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। 'ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲਦਾ ਹੈ ਕਿ 2 ਮਾਰਚ 1993 ਨੂੰ ਸੀ

1. (1986-2) 90 PLR 106
2. 1987 ਏਸੀਜੇ 158
3. ਏਆਈਆਰ 1997 ਜੰਮੂ-ਕਸ਼ਮੀਰ 40

ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਜੇ.ਕੇ.02 ਬੀ-7093 ਵਾਲਾ ਟਰੱਕ ਬੇਕਾਬੂ ਹੋ ਕੇ ਪਲਟ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਟਰੱਕ ਵਿਚ ਸਵਾਰ ਮਜ਼ਦੂਰ ਰਾਜ ਪਾਲ ਆਪਣੀ ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਨਾਬਾਲਗ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਦਮ ਤੋੜ ਗਿਆ। ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦਾਇਰ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾ ਮਿਲੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਫਿਰ ਵੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਧਾਰਾ 147 (1988 ਐਕਟ ਦੀ) ਅਤੇ 95 (1939 ਐਕਟ) ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ, ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਆਪਣੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਸਟਡੀ ਲਈ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਅਦਾਇਗੀਆਂ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਰਿਕਾਰਡ ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਇਹ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਮਜ਼ਦੂਰ ਸੀ। ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨੇ ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਰਾਜ ਪਾਲ ਉਸਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ। ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਖੋਪ ਲਈ ਟਰੱਕ ਦੇ ਭਾੜੇ 'ਤੇ ਲੱਗਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਵਾਲ ਦੀ ਦੋ ਪਹਿਲੂਆਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ, ਅਰਥਾਤ, ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਬੀਮੇ ਦਾ ਮਜ਼ਦੂਰ ਸੀ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਮਜ਼ਦੂਰ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਵਿਚਾਰਾਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ "ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ

Partap Singh v. National Insurance Company Ltd. & others 403
(V.K. Bali, J.)

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 147 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਘਾਟ ਲਈ ਸਜ਼ਦੂਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ, 1988, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਧਾਰਾ 147 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਤੱਤ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 147 ਦੀ ਇੱਕ ਨੰਗੀ ਰੀਡਿੰਗ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਆਪਕ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ, ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 95 (ਪੁਰਾਣੀ) ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਵੱਖੋ-ਵੱਖ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇਣ ਦੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਈ ਵਰਗਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਬਣਾ ਕੇ। ਇਸ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਕਵਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ, ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਧਾਰਾ 147 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਦੀ ਹਰ ਪਾਲਿਸੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਬਚਾਅ ਦੇ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਖਾਸ ਵਰਗ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਖਾਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਰਾਜ ਪਾਲ, ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਜ਼ਦੂਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਗੁੱਝਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 147 ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।"

(5) ਮਿਸਟਰ ਸੂਰੀ, ਆਪਣੀ ਆਮ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟਤਾ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕਾਮ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ, ਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਹੀ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਿਰਫ਼ ਲਿਖਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ? ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਲਿਖਤੀ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦਾ ਇਹ ਲਗਾਤਾਰ ਮਾਮਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਦਿਨ ਲੇਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੇਡਿੰਗ ਲਈ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਏ ਸਨ। ਇੱਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਹ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਦਿਨ ਲਈ ਦਿਹਾੜੀਦਾਰ ਮੁਲਾਜ਼ਮ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਉਸ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਜਾਣਾ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਸਾਮਾਨ ਪਹੁੰਚਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਘਟਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ, ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਲਿਖਤੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਕਿ 'ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ' ਸ਼ਬਦ ਸਥਾਈ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਅਹੁਦੇ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਐਡਹਾਕ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਸਿਰਫ਼ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਸ਼ਾਂਤੀ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਗੁਰੂ ਦੇਵ ਕੌਰ ਦੇ ਕੇਸਾਂ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਸ਼ਾਂਤੀ ਦੇਵੀ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਦੇ ਉੱਚੇ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਣੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਰਾਖੀ ਕਰਨ ਲਈ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਆਮ

ਮਜ਼ਦੂਰ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿਨ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸਵਾਰ ਰਹੇ। *ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ* ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ

ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ *ਗੁਰਦੇਵ ਕੌਰ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.* 1967 ACJ, 158 (ਨਹੀਂ 1987 ACJ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ), ਇਹ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਹ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਸਾਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਉਸਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦਾ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਮਾਨਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਦੋ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(6) ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1543, 1544 ਅਤੇ 1545 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦੇ ਨੰ. 2 'ਤੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਉਲਟ ਹਨ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਉਸਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਹੈ। ਤਿੰਨ ਅਪੀਲਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹਨ।

(7) ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ 1994 ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1542 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਖਪਤਕਾਰ ਅਦਾਲਤ ਤੋਂ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਉਹ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੁਣ ਉਸ ਨੂੰ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ *ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੜਿਆ ਸੀ*। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਯੋਗ ਹੋਵੇ, ਅਰਜ਼ੀ ਭੇਜ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਹ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਜਾਂ 19 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹੀ ਹਮਦਰਦੀ ਨਾਲ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ।

(8) ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(9) ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਮਿਸਟਰ ਸ਼ਿਓਰਾਨ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 10000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। 45,000 ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਉਕਤ ਰਕਮ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਈ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਸੂਰੀ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗੀ ਜੇਕਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਰਕਮ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ।

ਜੇ.ਐੱਸ.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।

Partap Singh v. National Insurance Company Ltd. & others 405
(V.K. Bali, J.)

ਰਵਨੀਤ ਸਿੰਘ