

APPELLATE CIVIL

ਬਾ ਅਦਾਲਤ ਪ੍ਰੋਮ ਚੰਦ ਪੰਡਿਤ, ਜੇ.

ਨੰਦ ਸਿੰਘ ਵਿਰਦੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ, --ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 63 ਓਫ 1961

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (IV of 1939)-ਸੈਕਸ਼ਨ 94 ਅਤੇ 95 ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਘੋਰਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ-ਬੀਮਾਕਰਤਾ-ਕੀ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਹੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਤੇ (2) ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮੇ ਦੀ ਨੀਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇ। ਜੇਕਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਹੋਵੇਗੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 94 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਫੰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾਵਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸਿਰਫ਼ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਖਰਚਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜਿਸ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਕੋਲ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀਮੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਵਲ ਤਦ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਬੀਮੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਉਹ ਬੀਮੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਪਣਾ ਦਾਅਵਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਆਮ

ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਲਈ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੋਈ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਹੈ।, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮੇਦਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਡਿਕਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸ਼੍ਰੀ ਜੀ.ਐਸ. ਗਿਆਨੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ। ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ), ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, ਮਿਤੀ 18 ਜਨਵਰੀ, 1961, ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ।

ਨੰਦ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ।

ਐਚ.ਆਰ. ਅਗਰਵਾਲ, ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਟੀ.ਐੱਸ. ਮੁੰਜਰਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਫੈਸਲਾ

ਪੰਡਿਤ, ਜੇ. ਇਹ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਡੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨੰਦ ਸਿੰਘ ਦੀ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਰਾਂਟ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਦਾ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰ ਗਿਆ।

ਇੰਜ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ 5 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਨੰਦ ਸਿੰਘ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਜਾਣ ਲਈ ਇਸ ਬੱਸ ਵਿਚ ਚੜ੍ਹਿਆ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਵੇਰੇ 5.30 ਵਜੇ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ। ਸਵੇਰੇ 7-00 ਵਜੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਬੱਸ ਜਲੰਧਰ ਤੋਂ ਕਰੀਬ 4 ਜਾਂ 5 ਮੀਲ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਸੂਰਾ ਨੱਸੀ ਸਥਿਤ ਮਿਲਟਰੀ ਕੈਂਪ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚੀ ਤਾਂ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਇਕ ਬਲਦ ਗੱਡੀ ਆ ਰਹੀ ਸੀ। ਇੱਕ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਇਸ ਬੈਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਓਵਰਟੇਕ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਉਹ ਬੱਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਗਿਆ। ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਬੂਟਾ ਸਿੰਘ ਨੇ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਬੁੰਦਾ-ਬਾਂਦੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਗਿੱਲੀ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬੱਸ ਫਿਸਲ ਗਈ ਅਤੇ ਆਪਣਾ ਮੂੰਹ ਜਲੰਦੂਰ ਦੀ ਬਜਾਏ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੋੜ ਲਿਆ। ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਕਾਲਰ ਦੀ ਹੱਡੀ ਫਰੈਕਚਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਸੱਜੀ ਬਾਂਹ 'ਤੇ ਸੱਟ ਲੱਗ ਗਈ। ਨੰਦ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਜਲੰਧਰ ਦੇ ਸਿਵਲ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਜਨਰਲ ਹਸਪਤਾਲ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਥੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਦਾਖਲ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ। ਉਹ 10 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਤੱਕ ਉਥੇ ਰਿਹਾ। 19 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਉਸਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 5,000, ਜਿਸ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਬਣਾਏ:-

(1) ਕੀ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ?

(2) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸ ਤੋਂ?

(3) ਰਾਹਤ.

ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਘੋਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਬੂਟਾ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਅਤੇ ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 2 'ਤੇ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ

ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਪਹਿਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ।

ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਕੁਝ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਸਮੇਤ ਕਈ ਗਵਾਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਸਨ, ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦਿਨ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਮੇਰੇ ਵੱਲੋਂ ਪੂਰੇ ਸਬੂਤ ਲਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਹਾਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਸਹੀ ਹੈ। ਰਾਮ ਗੋਪਾਲ (ਆਰ. ਡਬਲਯੂ. 1) ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ। ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ (ਆਰ. ਡਬਲਯੂ. 2), ਅਤੇ ਰਾਮ ਸਿੰਘ (ਆਰ. ਡਬਲਯੂ. 3), ਜੋ ਸਾਰੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ 20 ਤੋਂ 25 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਇੱਕ ਬੈਲ-ਗੱਡੀ ਆ ਰਹੀ ਸੀ, ਉਸ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਇੱਕ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ, ਜੋ ਬੈਲ-ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਓਵਰਟੇਕ ਕਰਨ ਲਈ, ਬੱਸ ਦੇ ਅੱਗੇ ਆ ਗਿਆ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਈ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਬੱਸ ਨੂੰ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੋੜ ਦਿੱਤਾ। ਮੀਂਹ ਪੈਣ ਕਾਰਨ ਸੜਕ ਗਿੱਲੀ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਬੱਸ ਤਿਲਕ ਕੇ ਪਲਟ ਗਈ। ਏ.ਡਬਲਿਊ. 1, ਧਰੁਵ ਦੇਵਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਬੱਸ ਨਾ ਤਾਂ ਅਸਧਾਰਨ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ 'ਤੇ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਘੱਟ ਰਫ਼ਤਾਰ 'ਤੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕੇ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਕਿਵੇਂ ਵਾਪਰਿਆ। ਉਸ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਬੱਸ ਪਲਟਣ ਕਾਰਨ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਲਕੀ ਬਾਰਿਸ਼ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਲਵੰਤ ਸਿੰਘ, ਏ.ਡਬਲਯੂ. 2, ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਸਾਧਾਰਨ ਰਫ਼ਤਾਰ 'ਤੇ ਆ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੁੰਦਾ-ਬਾਂਦੀ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਗਿੱਲੀ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਪੁੱਗਣ ਵਾਲੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਆਇਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਬਲਦ-ਗੱਡਾ ਵੀ ਜਲੰਧਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਬੱਸ ਅਚਾਨਕ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜ ਗਈ ਅਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਆਵਾਜ਼ ਆਈ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਬੱਸ ਸੜਕ ਦੇ ਕੱਚੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਆ ਕੇ ਪਲਟ ਗਈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਖੁਦ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਕਾਫੀ ਪਿੱਛੇ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠਾ

ਸੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਦੀ ਸੜਕ ਉਸ ਨੂੰ ਦਿਖਾਈ ਨਹੀਂ ਦੇ ਰਹੀ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਬੱਸ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ 'ਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ। ਆਰ.ਡਬਲਯੂ. 4 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਬੂਟਾ ਸਿੰਘ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਕਰਤਾਰਪੁਰ ਤੋਂ ਬਾਰਿਸ਼ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਸੂਰਾ ਨੱਸੀ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਉਸ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਲਗਭਗ 100 ਗਜ਼ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਇਕ ਬੈਲ ਗੱਡੀ ਆ ਰਹੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਇਕ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਨੇ ਬੈਲਗੱਡੀ ਨੂੰ ਓਵਰਟੇਕ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਉਹ ਬੱਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਗਿਆ। ਉਹ ਬੱਸ ਤੋਂ 5 ਜਾਂ 6 ਗਜ਼ ਦੂਰ ਸੀ। ਗਵਾਹ ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਉਸ ਨੇ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਈ, ਉਸ ਤੋਂ 10 ਗਜ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਬੱਸ ਫਿਸਲ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਪਹੀਆ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਨੀਵੇਂ ਗ੍ਰੇਡੀਐਂਟ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਆਪਣੇ ਮੂੰਹ ਨਾਲ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵੱਲ ਨੂੰ ਘੁੰਮ ਗਈ। ਬੱਸ 20 ਤੋਂ 22 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟੇ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਥਾਣਾ ਸਦਰ, ਜਲੰਧਰ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਦਫ਼ਤਰ ਜਲੰਧਰ ਵਿਖੇ ਵੀ ਦਿੱਤੀ। ਪੁਲੀਸ ਵੱਲੋਂ ਉਸ ਦਾ ਚਲਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਦੇਵ ਰਾਜ, ਬੱਸ ਦੇ ਕੰਡਕਟਰ, ਆਰ.ਡਬਲਯੂ. 5, ਅਤੇ ਗੁਰਦਿੱਤ ਸਿੰਘ, ਆਰ.ਡਬਲਯੂ. 7 ਦੇ ਬਿਆਨ ਹਨ। ਸ਼੍ਰੀ ਮਹਾਦੇਵ ਬੁੱਧੀਰਾਜਾ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਨੂੰ ਵੀ ਆਰ.ਡਬਲਯੂ. 6 ਵਜੋਂ ਜਾਂਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ 6 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਇਸ ਬੱਸ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਵੇਰੇ 11-40 ਵਜੇ ਉਸਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਫੁੱਟ-ਬ੍ਰੇਕ, ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਅਤੇ ਗੇਅਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਹੈਂਡ-ਬ੍ਰੇਕ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਉਸਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਹੈਂਡਬ੍ਰੇਕ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਧਾਤੂ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਗਿੱਲੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਮੀਂਹ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਬੱਸ 25 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਹੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਵੀ ਤਿਲਕ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਤਿਲਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਸਦਾ ਪਹੀਆ ਸੜਕ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਗ੍ਰੇਡੀਐਂਟ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਚਲਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬੱਸ ਦੇ ਉੱਪਰ ਡਿੱਗਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ, ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਹ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਬੈਲ-

ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਓਵਰਟੇਕ ਕਰ ਰਹੇ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਕੇ ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੋੜ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੀਂਹ ਪੈ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਗਿੱਲੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਬੱਸ ਫਿਸਲ ਗਈ ਅਤੇ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਹੋ ਗਈ। ਇਸ ਦਾ ਪਹੀਆ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਨੀਵੇਂ ਗਰੇਡੀਐਂਟ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬੱਸ ਪਲਟ ਗਈ। ਇਹ ਇੱਕ ਮੰਦਭਾਗਾ ਹਾਦਸਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ।

ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਨੂੰ ਅਤੇ ਕਿਸ ਤੋਂ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਸੂਲ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਵਾਹਨ ਦਾ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। . ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਬੱਸ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਧਾਰਾ 94 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਫੰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। (3) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦਾ। ਇਸ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ, ਉਸਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 94 ਅਤੇ 95 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਹੀ ਆਪਣਾ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ। ਮੈਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 94 ਅਤੇ 95 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘਿਆ ਹਾਂ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 94 ਥਰਡ ਪਾਰਟੀ ਜੋਖਿਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ, ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਸ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਫੰਡ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਉਸ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ, ਜੋ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਝੱਲਣੀ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਪੈਰਾ (ii) ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਰੁਜ਼ਗਾਰ, ਘਟਨਾ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਜਾਂ ਚੜ੍ਹਨ ਜਾਂ ਉਤਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮੇ ਦੀ ਨੀਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਉਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇਗੀ। ਅਨੁਭਾਗ. ਇਹਨਾਂ ਦੋ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਕੁਝ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2)। ਜੇਕਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਉਪ-ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਫੰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। -ਸੈਕਸ਼ਨ 94 ਦੀ ਧਾਰਾ (3)। ਇਹ ਧਾਰਾਵਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਸਿਰਫ਼ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਖਰਚਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜਿਸ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਕੋਲ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀਮੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਵਲ ਤਦ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਬੀਮੇ

ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਉਹ ਬੀਮੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਪਣਾ ਦਾਅਵਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਲਈ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੋਈ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਿਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਹੈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਮੋਟਰ 894 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ

ਵਾਹਨ ਐਕਟ, ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਾਪ ਬਨਾਮ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ (1) ਵਿੱਚ ਦੁਆ, ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਆਇਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ-

“ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਫਿਰ ਇਹ ਸਹਿਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਇਹ ਸਮੂਹ (110 ਤੋਂ 110-ਐਫ) ਸਿਰਫ਼ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਬਦਲ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ. ਉਹ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਨਹੀਂ

ਹਨ ਕਿ ਕਿਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੋਈ ਸੱਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੇਣਦਾਰੀ ਫਿਕਸ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡ ਜਾਂ ਟੈਸਟਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਲਈ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀ ਫਿਕਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵੱਲ ਮੁੜਨਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ, ਟੌਰਟਸ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ।

ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 100 tc 110-F ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿੱਚ, ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 94 ਅਤੇ 95 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਫੈਸਲਾ ਹੋਰ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਹਨਾਂ ਦੋ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਕਿਉਂਕਿ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੰਨ ਚੁੱਕਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ, ਇਸਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਉਸ ਨੂੰ ਲੱਗੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਹ ਅਪੀਲ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਮੈਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿਆਂਗਾ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਡਿਸਕਲੇਮਰ- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ 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 ।

ਮਨਦੀਪ ਸਿੰਘ (ਅਨੁਵਾਦਕ)