

ਸੁਰਿੰਦਰ ਗੁਪਤਾ ਜੇ.

ਗੁਰਮੀਤ ਸਿੰਘ- ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੁਰਜੀਤ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ- ਉੱਤਰਦਾਤਾ

2013 ਦਾ FAO ਨੰ.3978

ਦਸੰਬਰ 04, 2018

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 — ਸੈਕਸ਼ਨ 166—ਐਕਸੀਡੈਂਟ—ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ—ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ—ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ—ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਰਿਕਵਰੀ ਨਹੀਂ।

ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਮੁਢਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਹ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਵਾਰਡ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ, ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ। (ਪਰਾ 1)

ਅੱਗੋਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਆਰ W3 ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਆਪਣਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਆਪਣੇ ਐਗਜ਼ਾਮ ਇਨ ਚੀਫ ਐਕਸ.ਆਰ.ਡਬਲਯੂ.3/ਏ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਸਾਵਧਾਨੀ, ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਤਨਦੇਹੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਲਿਆ ਸੀ। ਬੜੀ ਅਜੀਬ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। (ਪਰਾ ੬)

ਅੱਗੋਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੀ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਹ ਪੁੱਛ-ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਕਿੱਥੇ ਰਹਿ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਭਾਵੇਂ, ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦਾ ਨਿਵਾਸੀ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਰੋਵਿੰਗ ਪੁੱਛਗਿੱਛਾਂ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਕੋਈ ਮਿਆਦ ਨਹੀਂ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਬੀਮਤ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਲਈ ਬੰਨ੍ਹਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੋ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਉਸ ਦੇ ਨਿਵਾਸ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰੋ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ

ਹੋਵੇਗੀ।

(ਪਰਾ 14)

ਨੀਰਜ ਮਦਾਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਆ) ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਸਹਿਜਬੀਰ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਲਈ।

ਪਰਦੀਪ ਗੋਇਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ.3 ਲਈ।

ਧਰੁਵ ਖੰਨਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਡਾ
ਸ਼੍ਰੀ ਆਈ.ਪੀ.ਐਸ ਕੋਹਲੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 4 ਲਈ।

ਸੁਰਿੰਦਰ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.

(1) ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਪਤੀ ਭਾਗ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਤ ਲਈ ' 5,24,000/- ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਹੈ। ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ.2 ਦਾ ਪਿਤਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਗੁਰਮੀਤ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਵਾਲੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰ.H ਆਰ-64-4669 (ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਗਿਆ) ਨਾਲ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਮੁਢਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਹ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਵਾਰਡ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ, ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ।

(2) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਮੁੱਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਭਾਵ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਕੋਲ ਵੈਧ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸਖਿਪਤਾ ਦੀ ਖਾਤਰ ਕੇਸ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਸਹਿਤ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

(3) 24.07.2010 ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਸਮੇਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਜਵਾਬ ਨੰਬਰ 4 ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਫਾਈਲ 'ਤੇ ਐਕਸ.ਆਰਐਕਸ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ 19.04.2010 ਤੋਂ 18.04.2013 ਤੱਕ ਵੈਧ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਥੁਰਾ ਦੀ ਫਾਈਲ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਿੱਥੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਐਕਸ.ਆਰਐਕਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਸੀ। ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ

ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੰਬਰ 15434/MT ਆਰ/03 ਗਿਆਸੁਦੀਨ ਖਾਨ ਪੁੱਤਰ ਸਲੀਮ ਖਾਨ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ 'ਤੇ, ਵਿਚ ਕੋਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਪੁੱਤਰ ਦਲੀਪ ਸਿੰਘ ਦਾ ਨਾਂ। ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਸੁਨੀਲ ਕੁਮਾਰ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਕਲਰਕ, ਏ.ਆਰ.ਟੀ.ਓ. ਦਫਤਰ ਮਥੁਰਾ ਨੂੰ ਆਰ.ਡਬਲਯੂ.2 ਵਜੋਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਹ ਤੱਥ ਸਹੁੰ 'ਤੇ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸ ਐਕਸ.ਆਰ.ਐਕਸ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਦਫਤਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਅਲੀ ਅਤੇ ਜਾਅਲੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਗਵਾਹ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਸ ਦੀ ਜਿਹੜਾ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਖੰਡਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਿਆ। ਰਿਪੋਰਟ ਐਕਸ.ਆਰ ਵਾਏ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਥੁਰਾ ਦੇ ਦਫਤਰ ਵਿੱਚ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨੰਬਰ ਭਾਵ 15434/MT ਆਰ/03 (ਐਕਸ.ਆਰ.ਐਕਸ.) 'ਤੇ ਇਹ ਗਿਆਸੁਦੀਨ ਖਾਨ ਪੁੱਤਰ ਸਲੀਮ ਖਾਨ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ।

(4) ਉਪਰੋਕਤ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮੈਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਖੋਜ ਨਾਲ ਮਤਭੇਦ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਕਿ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਫਾਈਲ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲਾਇਸੈਂਸ ਇੱਕ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(5) ਦੂਸਰਾ ਸਵਾਲ, ਜੋ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਉੱਠਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਬਾਰੇ ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(6) ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਆਰ W3 ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਆਪਣਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਆਪਣੇ ਐਗਜ਼ਾਮ ਇਨ ਚੀਫ ਐਕਸ.ਆਰ.ਡਬਲਯੂ.3/ਏ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਸਾਵਧਾਨੀ, ਵਾਜ਼ਬ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਤਨਦੇਹੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਲਿਆ ਸੀ। ਬੜੀ ਅਜੀਬ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਆਪਣੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 4 ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਹੈ:-

“4. ਇੱਥੇ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਉਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਭਾਵ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਬਿਆਨਕਰਤਾ ਨੇ ਉਹ ਸਾਰੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਵਰਤੀਆਂ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸੁਝਵਾਨ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਬਿਆਨਕਰਤਾ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਖਿਆ, ਜੋ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਥੁਰਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 19.04.2010 ਤੋਂ 18.04.2013 ਤੱਕ ਵੈਧ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਵੈਧ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਾਪਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਕਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ

ਸਿਰਫ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ, ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਅਤੇ ਹੋਵੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਰੋਕਤ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਡਿਪੋਨੈਂਟ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਭਾਰੀ ਚੰਗਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ. ਉਕਤ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਥੁਰਾ ਦੁਆਰਾ ਵਿਧੀਵਤ ਮੋਹਰ ਅਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਬਿਆਨਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਵੈਧ ਮੰਨਿਆ

ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਅਤੇ ਸੱਚਾ ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਕਤ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਕਾਪੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਿਆਨਕਰਤਾ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਸਵਾਲ ਵਿਚਲੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਦੇਖਿਆ ਸੀ, ਐਕਸ.ਆਰ W3/F ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਗਵਾਹੀਕਰਤਾ ਖੁਦ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਯੂਨੀਅਨ, ਚੀਕਾ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਕੈਥਲ (ਹਰਿਆਣਾ) ਵਿਖੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਟਰੱਕ ਚਲਾਉਂਦੇ ਵੇਖਦਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਵਾਪਰੇ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਸੁਣਿਆ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਗਵਾਹੀਕਰਤਾ ਨੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਉਸਦੇ ਹੁਨਰ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਆਪਣੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਗਵਾਹ ਇੱਕ ਮਾਹਰ ਡਰਾਈਵਰ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਬਿਆਨਕਰਤਾ ਖੁਦ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਹੁਨਰਮੰਦ ਡਰਾਈਵਿੰਗ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਵੀ ਤਸੱਲੀ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਉਸ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਗਵਾਹ ਨੇ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਸੀ।, S/o Sh ਸੇਰਾ ਸਿੰਘ ਵਾਸੀ ਪਿੰਡ ਥਾਨਾ, ਤਹਿਸੀਲ ਪਿਹਵਾ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ. ਕੁਰੂਕਸ਼ੇਤਰ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਾਲ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਉਕਤ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਦੀ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਡਰਾਈਵਰ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਬਿਆਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(7) ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸਬੰਧੀ ਪੂਰੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੀ ਸੀ- ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਪਰ ਉਸਦਾ ਬਿਆਨ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਪਿੰਡ ਦਾ ਹੀ ਵਸਨੀਕ ਹੈ। ਖੁਸ਼ਹਾਲ ਮਾਜਰਾ, ਤਹਿਸੀਲ ਗੁਹਲਾ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਕੈਥਲ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਐਕਸ.ਆਰਐਕਸ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਥੁਰਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੋਈ ਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ

ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ, ਜੋ ਇਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਖੇਤਰ ਦਾ ਨਿਵਾਸੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਮਿਤੀਆਂ ਦੀ ਦਰਸਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਜਾਅਲੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ 04.11.2003 ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਮਿਤੀ 19.04.2007 ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਤੀ 19.04.2010 ਤੋਂ 18.04.2013 ਹੈ। .

(8) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗੁਣ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ ਕਿਉਂਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸੀ।

ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ, ਐਲਐਮਵੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰਾਹੀਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਹੇਠਾਂ, ਮਿਤੀ 19.04.2007 ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਮ ਆਦਮੀ ਮਿਤੀ ਵਜੋਂ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਸਾਲ 2003 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸ 19.04.2010 ਤੋਂ 18.04.2013 ਤੱਕ ਵੈਧ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਖਿਆ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਹੁਨਰ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਵੀ ਲਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਖੁਦ ਇੱਕ ਮਾਹਰ ਡਰਾਈਵਰ ਹੈ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਹੁਨਰ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਪਿਛਲੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਵੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਉਸਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਦੀ ਸਲਾਘਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਉਸ ਤੋਂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਵਰਤੀਆਂ ਸਨ। ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਥੁਰਾ ਕੋਲ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ:-

- (1) **ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਲਹਿਰੂ ਅਤੇ ਹੋਰ**
- (11) **ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ**²ਅਤੇ
- (111) **ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ**³।

(9) **ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬਨਾਮ. **ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ** (ਸੁਪਰਾ), ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਜਾਅਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। ਮਾਲਕ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਕੂਲ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਿਖਲਾਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਵਾਜਬ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਸਨ।

ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ:-

"8. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 149(2)(a)(ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸਸ਼ੁਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਅਜਿਹਾ ਬਚਾਅ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ, ਕੀ ਇਸਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ।

ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੂਲ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਵੀ ਤਸੱਲੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਯੋਗ ਅਤੇ ਕਾਬਲ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਵਾਜਬ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲੈਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਥਿਤੀ ਵੱਖਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਧਿਆਨ ਹੋਰ ਮੰਗਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਲਜ਼ਾਮ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਮਾਲਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਲਈ ਉਚਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਉਸਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਤਾਂ ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਗਲਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। "

(10) **ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਲਹਿਰੂ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (ਸੁਪਰਾ)** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:-

"18.ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਕਿਸ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ. ਕਿ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣਾ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ

ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਇਸੈਂਸ਼ੁਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਸੀ।

19.....

20. ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜੇਕਰ ਡਰਾਈਵਰ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤਿਆਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਅਸਲੀ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਮਾਲਕ ਫਿਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਟੈਸਟ ਲਵੇਗਾ। ਜੇ

ਉਸ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਵੇਗਾ। ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਬਹੁਤ ਅਜੀਬ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਆਰਟੀਓਜ਼, ਜੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਫੈਲੇ ਹੋਏ ਹਨ, ਤੋਂ ਪੁੱਛ-ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ, ਕਿ ਕੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵੈਧ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਕਾਬਲੀਅਤ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਧਾਰਾ 149 (2) (ਏ) (ii) ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਫਿਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਜੇਕਰ ਆਖਰਕਾਰ ਇਹ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਤਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਰਹੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਮਾਲਕ/ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਣੂ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਅਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਹੋਰ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨਿਰਦੋਸ਼ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਰਹੇਗੀ, ਪਰ ਇਹ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਸਕਦੀਆਂ ਦੇ ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਪਾਸੀ ਅਤੇ ਕਮਲਾ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟਾਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਵੱਖਰਾ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ।

(11) **ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ** ਬਨਾਮ **ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (ਸੁਪਰਾ)** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਪੈਰਾ 105 (iii) ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ: -

“(iii) ਨੀਤੀ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਜਾਂ

ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਅਯੋਗ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 149 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2)(a)(ii) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਦੁਆਰਾ ਵਚਨਬੱਧ ਹੋਣਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ। ਸਿਰਫ਼ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ, ਜਾਅਲੀ ਜਾਂ ਅਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਾਂ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸੰਬੰਧੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸਨੂੰ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ।

(12) ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਅਸਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਫਰਜ਼ੀ ਸੀ। ਉਸਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਦੇ ਮਾਲਕ

ਵਾਹਨ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਉਸਦਾ ਟੈਸਟ ਲਿਆ ਸੀ ਬਲਕਿ ਉਸਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਪਿਛਲੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਵੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਉਸ/ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵੈਧ ਨਾ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਦਸਾ 24.07.2010 ਨੂੰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ 19.04.2010 ਤੋਂ 18.04.2013 ਤੱਕ ਵੈਧ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 4 ਨੂੰ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਸਮੇਂ ਉਸਦੀ ਕੋਈ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ **ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ** (ਸੁਪਰਾ), **ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਲਹਿਰੂ** ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। **ਅਤੇ ਹੋਰ** (ਸੁਪਰਾ), **ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ** (ਸੁਪਰਾ)।

(13) ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4, ਜੋ ਕਿ ਹਰਿਆਣਾ ਦਾ ਵਸਨੀਕ ਹੈ, ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਥੁਰਾ ਦੁਆਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ.4 ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ

(14) ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੀ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਹ ਪੁੱਛ-ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਕਿੱਥੇ ਰਹਿ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਭਾਵੇਂ, ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ

ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦਾ ਨਿਵਾਸੀ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਰੋਵਿੰਗ ਪੁੱਛਗਿੱਛਾਂ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਕੋਈ ਮਿਆਦ ਨਹੀਂ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਬੀਮਤ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਲਈ ਬੰਨ੍ਹਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੋ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਉਸ ਦੇ ਨਿਵਾਸ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰੋ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਵੇਗੀ।

(15) ਮੇਰੀ ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੀ ਅਗਲੀ ਕੜੀ ਵਜੋਂ, ਮੈਂ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਗੁਣ ਲੱਭਦਾ ਹਾਂ ਅਤੇ ਉਹੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਹ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਰਿਕਵਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਮਪੱਗਡ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਪਾਇਲ ਮਹਿਤਾ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ: - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ 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।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ