

New India Assurance Co. Ltd. vs. M/s Jolly Engineers and Contractors (P) Ltd. Amritsar and others (S. S. Sodhi, J.)

(9) ਗੋਆ, ਦਮਨ ਅਤੇ ਦੀਵ ਦੇ ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਅਨ ਜਨਰਲ ਵਿੱਚ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇੰਸ. ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਮਾਰਗੀਬਨਾਮ ਚਾਂਬੀ ਸੇਖ ਅਬਦੁਲ ਕਾਦਰ, (7): -

“ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 115(ਸੀ) ਅਤੇ ਗੋਆ ਦਮਨ ਅਤੇ ਦੀਉ (ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰਜ਼) ਦੀ ਧਾਰਾ 8(2) (ਬੀ) (ਆਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੇਖ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੋਰਟ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, 1963. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸਦੀਆਂ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਨਿਗਰਾਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(10) ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਾਇਰ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਧਾਰਾ 115 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਹਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਰੀਵੀਜ਼ਨਲ ਜੁਰੀ ਡਿਕਸ਼ਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਸਵਾਲਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਨਾਂਹ ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

(ਪ੍ਰੋਮ ਚੰਦ ਜੈਨ)

ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ।—ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ

ਐਚ. ਐਸ. ਬੀ

ਐਸਐਸ ਸੋਢੀ ਜੇ.

ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ। — ਅਪੀਲੈਂਟ।
ਬਨਾਮ

ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜਨੀਅਰਜ਼ ਐਂਡ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ (ਪੀ) ਲਿ.
ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਹੋਰ, -ਜਵਾਬਦਾਰ

1980 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 520 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ।

20 ਨਵੰਬਰ 1984

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (IV of 1939) — ਧਾਰਾ 95, 96, 110-B ਅਤੇ 110-D — ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਵੇਚੇ ਗਏ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ — ਟਰਾਂਸਫਰ, ਹਾਲਾਂਕਿ। ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਾ— ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨਾਲ ਮਿਲਦਾ ਹੈ— ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਾ— ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰੀ — ਕੀ ਖਰੀਦਦਾਰੀ— ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ— ਕੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ।

(7) 1968 ACJ 322

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਰੀ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਉਸਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੋਂ ਕੋਈ ਬਚਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਸ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਿਰਫ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਅਤੇ ਇਹ

ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ ਦੋਵਾਂ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਤੋਂ।

(ਪਰਾ 13)।

20 ਫਰਵਰੀ, 1980 ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਰੁਪਏ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। 65,000 ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੁਪਏ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੋਵੇਗੀ। 50,000 ਜਦਕਿ ਬਾਕੀ ਦੀ ਰਕਮ ਰੁ. 15,000 ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਲਿਮਿਟਿਡ, ਜਲੰਧਰ ਅਤੇ ਚਾਨਣ ਸਿੰਘ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 4। ਇਹਨਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਫੇਲ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ - ਜੋ ਕਿ ਪੂਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੱਕ 6 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ PA ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਲੈ ਕੇ ਜਾਵੇਗਾ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਸ ਦੀ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਰਕਮ ਵਜੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਨਾਬਾਲਗਾਂ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਜਲੰਧਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕ੍ਰਿਤ ਬੈਂਕ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਹ ਨਾਬਾਲਗ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਬਣਨ ਅਤੇ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਖਿੱਚੀ ਜਾਵੇਗੀ। . ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਾਤਾ ਪਰਮਜੀਤ ਕੌਰ ਇਸ 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਵਿਆਜ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗੀ।

ਐਲ.ਐਮ ਸੂਰੀ, ਰਵਿੰਦਰ ਅਰੋੜਾ ਦੇ ਨਾਲ ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਸੁਭਾਸ਼ ਜੈਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਤਵਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਜੈਨ ਐਡਵੋਕੇਟ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਤੋਂ 9 ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਤੇ ਸਰਿਤਾ ਗੁਪਤਾ ਐਡਵੋਕੇਟ ਹਨ।

ਨਿਰਣਾ

ਐਸ.ਐਸ.ਸੋਢੀ, ਜੇ.

(1) ਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ? ਇੱਥੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਵਿਵਾਦ ਹੈ। ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਬੱਸ ਪੀ.ਯੂ.ਈ.-5895 ਦੁਆਰਾ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਕੇ ਮਾਰੇ ਗਏ ਨਰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ 65,000 ਰੁਪਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਘਟਨਾ 6 ਮਾਰਚ 1977 ਨੂੰ ਜਲੰਧਰ ਛਾਉਣੀ ਵਿਖੇ ਜੀ.ਟੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਪੈਟਰੋਲ ਪੰਪ ਨੇੜੇ ਵਾਪਰੀ ਸੀ। ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਕਾਹਲੀ ਨਾਲ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ।

(2) ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਜ਼ੋਰੈੱਸ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਬੀਮਾਸੁਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ ਹਨ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਤੇ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ।

(3) ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਐਂਡ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ, ਅਤੇ ਇੰਜੋਰੈੱਸ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਬੱਸ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ। ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਟੋਰਸ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਵਾਪਸੀ ਵਿੱਚ ਕੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਰੂਟ-ਪਰਮਿਟ ਸਮੇਤ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ। ਕੁਝ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ

New India Assurance Co. Ltd. vs. M/s Jolly Engineers and Contractors (P) Ltd. Amritsar and others (S. S. Sodhi, J.)

ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਹ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਬਣੇ ਰਹੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਵਾਹਨ ਵੇਚੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਖਰੀਦਦਾਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸੇਵਾ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਬੱਸ PUE-5895 ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ।

(4) ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਆਪਣੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਮੁਢਲਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਜ਼ ਐਂਡ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੁਆਰਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ. ਇਹ ਵਰਣਨ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਵਜੋਂ ਨਾਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਨੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਚੁਣਿਆ। ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰੋ ਕਿਉਂਕਿ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਕੋਈ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ *ਸਾਬਕਾ ਧਿਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।*

(5) ਕੇਸ ਦੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਇਕਮਾਤਰ ਸਬੂਤ RW-1 ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਪੁਰੀ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਹੈ,

ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਜ਼ ਐਂਡ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬੱਸ ਪੀਯੂਈ-5895 ਦੇ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮਈ, 1976 ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੱਸ ਖਰੀਦੀ ਸੀ। ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਜ਼ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਪਰਮਿਟ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਸੀ। 1979 ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਦੋਂ ਪਰਮਿਟ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਬੱਸ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਬੱਸ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹਮੇਸ਼ਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਕੋਲ ਸੀ। ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਗਵਾਹ ਨੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਕਿ 1979 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਤੱਕ, ਇਹ ਬੱਸ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਜ਼ ਐਂਡ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੇ ਨਾਮ ਉੱਤੇ ਚੱਲਦੀ ਰਹੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਨੀਤੀ, ਭਾਵੇਂ ਬੱਸ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(6) ਇਹ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਕੀਲ, ਸ੍ਰੀ ਐਲ.ਐਮ. ਸੂਰੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੀਮਾਯੁਕਤ-ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਜ਼ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਉਹ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬੀਮਾਯੋਗ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

(7) ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ, ਸ੍ਰੀ ਐਸ.ਪੀ. ਜੈਨ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨੁਕਤਾ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਬੀਮਾ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ (ਕੰਪਨੀ ਸਿਰਫ਼ ਬਚਾਅ ਵਜੋਂ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96(2) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇੱਥੇ *ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਆ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਤਬਰ ਸਿੰਘ (1)*, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96(2)

ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਹੀ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗੋਂ ਕਿ ਇਹ ਆਧਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸਲਈ ਕਿ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਰਹੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਅਤੇ ਹੋਰ, (2) ਜਿੱਥੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੀਮੇ ਲਈ ਸਿਰਫ ਬਚਾਅ ਹੀ ਉਪਲਬਧ ਹਨ

(1) ਏਆਈਆਰ 1959 ਐਸਸੀ 1331.

(2) 1973 ACJ 460

ਕੰਪਨੀ ਉਹ ਸਨ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96(2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਉਠਾਉਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪਾਲਿਸੀ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ; ਇਹ ਹਨ, ਮਦਰਾਸ ਮੋਟਰਜ਼ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਮੁਹੰਮਦ ਮੁਸ, ਤਫਾ ਬਾਦਸ਼ਾ, (3) ਅਤੇ ਵਿਮਲ ਰਾਏ ਬਨਾਮ ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ, (4)। ਪਦਮਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰ) ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਵਿਜੇਵਰਗੀਆ, ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਜੇ. ਮੁਹੰਮਦ ਰਮਜ਼ਾਨ ਬਨਾਮ ਸ਼ਰੀਫਾਨਬਾਈ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (5) ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਕੁਝ ਵੱਖਰੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ। ਸਕੂਟਰ (ਡਿਸਟ੍ਰੀਬਿਊਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸੇਲ) ਕੰਟਰੋਲ ਆਰਡਰ, 1960 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਬਿੰਦੂ ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਉਸਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਵੀ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੱਖ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨੌਕਰ ਜਾਂ ਏਜੰਟ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਤੱਖ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਹ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਨੌਕਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਜਾਂ ਕਾਹਲੀ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(9) The *Ther over lwhelminggweightjtoficjudicialMprecedent*, «ਕਿਵੇਂ ਉਲਟ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ; ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਬਦਲਣ ਨਾਲ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਸਲ ਪਾਲਿਸੀ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਤਰਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨਿੱਜੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ-ਧਿਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੋ ਉਸ ਲਈ ਕਾਫੀ ਅਣਜਾਣ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਐਲ.ਐਮ. ਸੂਰੀ ਨੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ

(3) ਏਆਈਆਰ 1961 ਮਦਰਾਸ 208

(4) 1967 ਏਸੀਜੇ 115

(5) 1982 ਏਸੀਜੇ 445

New India Assurance Co. Ltd. vs. M/s Jolly Engineers and Contractors (P) Ltd. Amritsar and others (S. S. Sodhi, J.)

ਮੈਸਰਜ਼ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜਸਥਾਨ) ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਦੇਵਲਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ, (6) ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਪਦਮਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸਹਿਮਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਪੱਖ ਤੋਂ ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਦਮਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਿਮਲ ਰਾਏ ਬਨਾਮ ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ, (7) ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਸੀ. , ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵਿਮਲ ਰਾਏ, (8) ਵਿੱਚ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਨੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਸੀ ਜੋ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵੀ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

(10) ਜਿਵੇਂ ਕਿ *ii Madras Motor Insurance Co. Ltd., ii Ma ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)*, ਜੋ ਕੁਝ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਵੀ ਹੇਮ ਰਾਮਾਸਵਾਮੀ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਐਮ. ਵੈਲਰੋਸ ਪੰਜਾਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, (9), ਜਿੱਥੇ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਲਾਭ ਵੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਦੌਰਾਨ ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਕਾਰ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। *ਦ ਸਾਊਥ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲਕਸ਼ਮੀ*, (10) ਵਿੱਚ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 'ਤੇ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਨਤਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਹੈ।

, (6) 1977 A.CJ 150.

(7) 1967 ਏਸੀਜੇ 115

(8) 1972 ਏਸੀਜੇ 514

(9) 1981 ਏਸੀਜੇ 288

(10) 1971 ਏਸੀਜੇ 122

(11) ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ *ਬਲਵੰਤ ਸਿੰਘ* ਬਨਾਮ *ਝੰਨੂ ਬਾਈ ਅਤੇ ਓਰਸ* (11) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, " ਇਹ ਵੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਾਲਿਸੀ ਪਾਲਿਸੀ ਧਾਰਕ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਧਾਰਕ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਉਲਟ ਕਿਸੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਪਲ ਕਾਰ ਦੇ ਨਾਲ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ, ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪਾਲਿਸੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨਿੱਜੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਕਾਫੀ ਅਣਜਾਣ

ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(12) ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96(2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਪੱਖਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬਚਾਅ ਨੂੰ ਲੈਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਰਥਾਤ; ਕਿ ਇਹ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, *ਹੁਣ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਰਲੇਵੇਂ ਵਾਲੀ ਭਾਰਤੀ ਮਿਊਚੁਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਆਧਾਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵਿਜੇ ਰਾਮੂਲੂ ਅਤੇ ਹੋਰ*, (12) ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਠਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96(2) ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, "ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਤੀਜੀ-ਪਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਣੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਣੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਤ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਣੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਤੀਜੀ ਪਿਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਤ ਵਿਅਕਤੀ ਖੁਦ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਬੀਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਪਿਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 96(2) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕੇਵਲ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ **ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ** ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਬੀਮੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕਿਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਆਪਣਾ ਬਚਾਅ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 98 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(11) 1980 ACJ 126

(12) 1978 ACJ 366

ਮਦਨ ਮੋਹਨ *ਬਨਾਮ* ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ (ਜੇ. ਐੱਮ. ਟੰਡਨ, ਜੇ.)

ਜਿੱਥੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਖੁਦ ਇਸ ਕਾਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਰੱਖਿਆ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ। . ਇਹ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਆਧਾਰਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

(13) ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਹੁਣ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਉਸਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੋਂ ਕੋਈ ਬਚਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਜੌਲੀ ਇੰਜਨੀਅਰਜ਼ ਐਂਡ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਜਾਂ ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ

New India Assurance Co. Ltd. vs. M/s Jolly Engineers and Contractors (P) Ltd. Amritsar and others (S. S. Sodhi, J.)

ਅਸ਼ੋਰੈਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ੁਮੇਵਾਰੀ ਸਿਰਫ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਵਰੰਗ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸੀ। ਇਸਲਈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਦੋਵਾਂ ਜਾਂ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਤੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲਾ ਹੋਵੇਗਾ।

(14) ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਅਪੀਲ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਐਨ.ਕੇ.ਐਸ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ 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।

ਬੰਚਨ

I.L.R. Punjab and Haryana

(1985)2

ਜੇਐਮ ਟੰਡਨ ਜੇ.

ਮਦਨ ਮੋਹਨ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ,
ਬਨਾਮ

ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ, - ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਅਪਰਾਧਿਕ ਫੁਟਕਲ/ 1984 ਦਾ ਨੰਬਰ 4224-ਐੱਮ .

21 ਨਵੰਬਰ 1984

ਕ੍ਰਿਸਟਾਚਾਰ ਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ (1947 ਦਾ 11)—ਧਾਰਾ 5(3) ਅਤੇ 8 —ਭਾਰਤੀ ਦੰਡ ਸੰਹਿਤਾ (1860 ਦਾ XLV)—ਧਾਰਾ 161, 165 ਅਤੇ 165-ਏ —ਧਾਰਾ 5(3) (ਇਸ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਵਾਹ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣਾ— ਅਜਿਹਾ ਮੁਕੱਦਮਾ—ਭਾਵੇਂ ਧਾਰਾ 8— ਧਾਰਾ 5(3) (ii)- ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਹੋਵੇ—ਕੀ ਧਾਰਾ 165-ਏ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਅਪਰਾਧ ਬਣਦਾ ਹੈ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ 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।

ਕੰਚਨ