

Oriental Fire & General Insurance Company and others v. Manjit Kaur and others (S. S. Sandhwalia, C.J.) _

(?)

ਐਸਐਸ ਸੰਧਾਵਾਲੀਆ, ਸੀਜੇ ਅਤੇ ਜੇਵੀ ਗੁਪਤਾ ਜੇ.
ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ
ਹੋਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ।

ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਨੰ. 417 ਆਫ 1977।

6 ਮਈ 1980 ਈ.

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (IV of 1939)- ਦਸਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ। ਨਿਯਮ 9- ਕਾਰ ਮੁੱਖ ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਵਧਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਆਮ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਦੀ ਹੈ-ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਕਾਰ ਇੱਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣਾ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਟੀ ਜੰਕਸ਼ਨ ਹੈ- ਵਿਪਰੀਤ ਪਾਸਿਓਂ ਆ ਰਹੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਗਏ ਸਕੂਟਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੁੜਨਾ - ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਆਹਮੋ-ਸਾਹਮਣੇ ਦੀ ਟੱਕਰ ਸਕੂਟਰ ਚਾਲਕ ਦੀ ਮੌਤ ਅਤੇ ਪਿਲੀਅਨ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠੀ ਉਸਦੀ ਪਤਨੀ ਨੂੰ ਸੱਟ-ਸਕੂਟਰ ਡਰਾਈਵਰ-ਕੀ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ-ਟੀ ਜੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਆ ਰਿਹਾ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ-ਕੀ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਡਿਊਟੀ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ-ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਾ-ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ।

ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਚਾਲਕ ਆਪਣੀ ਕਾਰ ਮੇਨ ਜੀ.ਟੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਉਂ ਹੀ ਉਹ ਓਵਰ ਬ੍ਰਿਜ ਤੋਂ ਲੰਘਦੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਜੀ.ਟੀ.ਰੋਡ ਦੇ ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਸਕੂਟਰ 'ਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਪਤਨੀ ਬੈਠੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਪਿਲੀਅਨ ਸੀਟ 'ਤੇ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ 5 ਚੱਕਰ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆਉਣਾ! ਟਾਪੂ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਜਾਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਸੀ, ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਜਾਂ ਸਿਗਨਲ ਦੇ ਅਚਾਨਕ ਸ਼ਾਰਟ ਕੱਟ ਬਣਾ ਲਿਆ ਅਤੇ ਓਵਰ ਬ੍ਰਿਜ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਲਈ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੁੜਿਆ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦਾ ਸਿਰ ਆ ਰਹੀ ਕਾਰ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਹ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਟੱਕਰ ਕਾਰਨ ਸਕੂਟਰ ਸਵਾਰ ਦੋਵੇਂ ਬੇਕਾਬੂ ਹੋ ਕੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਡਿੱਗ ਗਏ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਚਾਲਕ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਪਤਨੀ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਈ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚੀ ਤਾਂ ਕਾਰ ਨੂੰ ਸਾਧਾਰਨ ਰਫਤਾਰ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਆਹਮੋ-ਸਾਹਮਣੇ ਟੱਕਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਟੱਕਰ ਤੋਂ 2 ਤੋਂ 3 ਗਜ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿੱਚ ਕਾਮਯਾਬ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਏ ਦੋਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਓਵਰ ਨਾ ਕੀਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਅਗਲਾ ਹਿੱਸਾ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ। ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਚਾਲਕ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਕਾਹਲੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਕਾਠੀ ਉਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਦਸਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮ 9, ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੁੜਨ ਲਈ ਮੁਢਲੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਣ ਵੇਲੇ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਕਤ ਨਿਯਮ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵੀ ਬੇਰਹਿਮੀ ਨਾਲ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਸੜਕ ਦੇ

ਤਜਵੀਜ਼ਸ਼ੁਦਾ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਦਰਜੇ ਦੀ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਵੀ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਸਿਰਫ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ 100 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਜਾ ਰਹੀ ਕਾਰ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ।

(ਪਾਰਾ 6 ਤੋਂ 12)।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਵੈ-ਸਿੱਧ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। (ਪਰਾ 10)।

25 ਅਗਸਤ, 1977 ਨੂੰ FAO 48/71, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਿਖੇ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਟਿਵਾਣਾ, ਮਿਤੀ 28, 1977 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਐਮ.ਆਰ. ਸ਼ਰਮਾ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲੈਟਰ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ X ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ। ਨਵੰਬਰ, 1970, ਰੁਪਏ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ 24,800 ਦੀ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਰੁ. 1,50,000 ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਜਵਾਬਦਾਰ, ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗੀ। 3,600 ਸਿੱਖ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮ ਅਨੁਸਾਰ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ 'ਤੇ 4 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸਲਾਨਾ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ।

ਐਲ.ਐਮ.ਸੂਰੀ ਅਤੇ ਵੀ.ਪੀ. ਗਾਂਧੀ, ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਜੀ ਐੱਸ ਗਿਆਨੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ

ਐਸ.ਐਸ. ਸੰਧਾਵਾਲੀਆ, ਸੀ. ਜੇ

1. ਇਹ ਸੱਤ ਅਪੀਲਾਂ—ਇੱਕ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਨੂੰ ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਦੇ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ)—ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਤੱਥ ਦੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸਵਾਲ ਖੜ੍ਹੇ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪੱਖਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰੇਗਾ।

2. ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਇੱਕ ਮੰਦਭਾਗੀ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ 31 ਜੁਲਾਈ, 1968 ਨੂੰ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਦਿਨ ਰਾਤ ਕਰੀਬ 10.30 ਵਜੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਤੋਂ ਮੁੱਖ ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੋਡ 'ਤੇ ਪੁਤਲੀਘਰ ਵੱਲ ਫਿਏਟ ਕਾਰ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਜੇ. 200 ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਓਵਰ-ਬ੍ਰਿਜ (ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੋਗੇ ਬ੍ਰਿਜ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨਾਂ ਦੇ

Oriental Fire & General Insurance Company and others v. Manjit Kaur and others (S. S. Sandhwalia, C.J.) _

ਉੱਪਰੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਉੱਪਰ ਜਾਂਦੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਜੀ.ਟੀ. ਰੋਡ ਦੇ ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਇੱਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ, ਉਸਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਹੈੱਡ ਲਾਈਟਾਂ ਡੁਬੇ ਦਿੱਤੀਆਂ। ਸਾਹਮਣੇ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਕੂਟਰ ਸਵਾਰ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨਾਲ। ਉਸ ਦੀ ਪਿਲੀਅਨ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠੀ ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ (ਹੁਣ ਆਪਣੇ ਬੱਚਿਆਂ ਸਮੇਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰ) ਨੇੜੇ ਆ ਗਈ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਸਕੂਟਰ ਚਾਲਕ ਨੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਆਈਲੈਂਡ ਨੂੰ ਚੱਕਰ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਜੋ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਜਾਣ ਲਈ ਸੀ, ਅਚਾਨਕ ਸਾਰਟ ਕੱਟ ਲਗਾ ਕੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੁੜਿਆ ਅਤੇ ਰੋਗੋ ਓਵਰ-ਬ੍ਰਿਜ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹ ਗਿਆ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਉਹ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ ਵੱਲੋਂ ਆ ਰਹੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਪੀ.ਐਨ.ਜੇ. 200 ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਟੱਕਰ ਨੇ ਸਕੂਟਰ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਦੋਵੇਂ ਸਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ। ਕਾਰ ਚਾਲਕ ਨੇ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਦੋ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਗਜ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਰੋਕ ਲਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਉਸ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਵੀਜੇ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ, ਪਰ ਰਾਤ ਨੂੰ ਉਸ ਨੇ ਦਮ ਤੋੜ ਦਿੱਤਾ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਮਾਮੂਲੀ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਵਾਲ-ਵਾਲ ਬਚ ਗਏ। ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਹੋਰਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਾਂਸਟੇਬਲ AW 6 ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ AW 7 ਸ਼ਿੰਗਾਰਾ ਸਿੰਘ ਨੇ ਦੇਖਿਆ।

3. ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੰਜ ਬੱਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੁਪਏ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 4,40,000 ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਕੂਟਰ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਤ ਲਈ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਰੁਪਏ ਦੇ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ। 43,530 ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਵੀ ਦਿੱਤੇ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 3,600 ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਅਤੇ ਕਾਰ-ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਗ ਸਿੰਘ ਬੇਸ਼ੱਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਉਸ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ 80 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ 'ਤੇ, ਜ਼ਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਵੰਡਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਤ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ ਹਰਜਾਨੇ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ। 1,50,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨੂੰ 3,600 ਦਿੱਤੇ ਗਏ। ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

4. ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਖੁਦ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ

ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮਾਮਲਾ ਹੁਣ ਇੱਕ ਤੰਗ ਕੰਪਾਸ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਹਮਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ। ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ, ਸਕੂਟਰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਉਸਨੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ: -

“ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਮੈਂ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਮ੍ਰਿਤਕ, ਨੂੰ ਟਰੈਫਿਕ ਆਈਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਮੋੜ ਦੇਣ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ, AW 6, ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ। ਕਾਫੀ ਸਪੱਸ਼ਟ. ਉਸਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਰੋਗੋ ਪੁਲ ਵੱਲ ਮੋੜ ਲੈਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ। ਹੁਣ ਦੇਖਣਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜੇ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ” -

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਦਸਵੀਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮ 9 ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਵੀ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਲਾਪਰਵਾਹ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਵੰਡਣ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਸੰਬੰਧ ਤਰਕ ਸਿਰਫ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

"ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਈਟ ਦੀ ਫੋਟੋ ਵੱਲ ਮੇਰਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਗਈ ਕਾਰ ਦਾ ਅਗਲਾ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵੰਗ ਨਾਲ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਰੋਗੋ ਬ੍ਰਿਜ ਵੱਲ ਕਾਫੀ ਅੱਗੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਹੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਕਾਰ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਲਈ ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਇਸ ਮੰਦਭਾਗੇ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ”

5. ਤੁਹਾਡੇ ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇੱਥੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੁਢਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਖੁਦ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ? ਉਸਦੀ ਆਪਣੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ. ਮੇਰੇ ਮਨ ਦਾ ਜਵਾਬ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ

Oriental Fire & General Insurance Company and others v. Manjit
Kaur and others (S. S. Sandhwalia, C.J.) _

(?

ਉਹ ਸੱਚਮੁੱਚ ਅਜਿਹਾ ਸੀ.

'

6. ਕਿਉਂਕਿ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ 1 ਨੇ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ, ਅਪੀਲ ਲਾਂਟ 'ਤੇ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ 1 ਵੱਡਾ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਬੋਝ ਪਾਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਹੈ। ਹੁਣ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸਮਾਂ ਰਾਤ ਦੇ 10.30 ਵਜੇ ਦਾ ਸੀ, ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮਟੀਰੀਅਲ ਪੁਆਇੰਟ 'ਤੇ ਚੌੜੀ ਜੀ.ਟੀ ਰੋਡ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਆਵਾਜਾਈ ਤੋਂ ਸੱਖਣੀ ਸੀ। ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਇੱਕ ਚੰਗੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਸਾਰੀ ਸਾਧਾਰਨ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ 'ਟੀ' ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਰੋਗੇ ਪੁਲ ਉੱਤੇ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਮਾਮੂਲੀ ਸੜਕ ਮੁੱਖ ਹਾਈਵੇਅ ਨਾਲ ਜੁੜਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਜੀ.ਟੀ. ਰੋਡ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਸਦੇ ਸਿਰੇ 'ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਪੁਲ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦੀ ਸੜਕ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜੁੜਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂ ਤਾਂ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਆਈਲੈਂਡ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਉੱਥੋਂ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਹਲੀ ਨਾਲ ਜਾਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ AW1 ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ, ਕੇਸ ਦੀ ਸਟਾਰ-ਗਵਾਹ. ਆਪਣੇ ਇਮਤਿਹਾਨ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸ਼ਬਦ ਵੀ ਨਹੀਂ ਬੋਲਦਾ ਕਿ ਕਾਰ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਵਾਹ ਨੇ ਕਾਰ ਦੀ ਗਤੀ ਦਾ ਸਹੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। AW 6 ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ AW 7 ਸ਼ੰਗਾਰਾ ਸਿੰਘ, ਦੋ ਪੁਲਿਸ ਕਾਂਸਟੇਬਲ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਪੀਸਣ ਲਈ ਕੋਈ ਕੁਹਾੜਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਆਈਲੈਂਡ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਿਆ, ਉਸਨੇ ਆਪਣੀ ਕਾਰ ਦੀਆਂ ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਡੁਬੋਣ ਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ। ਜੇ 'ਤੇ ਸਨ। ਆਪਣੀ ਜ਼ਿਰ੍ਹਾ ਵਿੱਚ, ਆਰਡਬਲਿਊ 2 ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਹ 20 ਤੋਂ 30 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਚੌੜੀ ਸੜਕ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਅਤੇ ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਗਤੀ ਨੂੰ ਰਿਮੋਟ ਤੋਂ ਵੀ 'ਰੈਸ਼' ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਦੁਹਰਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਮੁੱਖ ਜੀ.ਟੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਟੀ-ਜੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਇਸਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਡਿਊਟੀ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ M/s ਵਿੱਚ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। **ਹੁਸ਼ਿਆਰਪੁਰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਹੁਸ਼ਿਆਰਪੁਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (1)।**

7. ਕਿ ਕਾਰ ਨੂੰ ਸਾਧਾਰਨ 3 ਸਪੀਡ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਹਮੋ-ਸਾਹਮਣੇ ਟੱਕਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਡਰਾਈਵਰ ਟੱਕਰ ਤੋਂ 2 ਤੋਂ 3 ਗਜ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ। ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ,

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ

(1) 1979 PLR 618.

ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਗਵਾਹੀ ਦੇ ਇਸ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਬ੍ਰੇਕ ਮਾਰੀ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਛੋਟੀ ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਰੁਕਣ ਲਈ ਲਿਆਇਆ, ਸਕਿਡ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਛੋਟੀ ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ। ਇੰਨਾ ਹੀ ਹਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਕੂਟਰ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਦੋ ਸਵਾਰ ਦੋਵੇਂ ਕਾਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਜਾ ਡਿੱਗੇ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਕਿਸੇ ਦੀ ਵੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਗੱਡੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਕੂਟਰ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਜਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਰਹੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਏਗਾ ਕਿ ਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। AW 5, ਸ਼੍ਰੀ ਸਤਿਆ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕ੍ਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਉੱਪਰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸਭ ਇਸ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਦਰਅਸਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਲਾਹਕਾਰ. ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ 'ਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਦਾ ਕਲੰਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਵੀ ਕਾਰਕ ਨੂੰ ਪਿੰਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੀ।

8. ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਸਮੱਗਰੀ ਇਹ ਤੱਥ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ ਨੂੰ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਦੰਡਾਵਲੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 279, 338 ਅਤੇ 304 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧਿਕ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਹੀ ਸਬੂਤ ਜੋ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਉਸ ਨੂੰ 20 ਜਨਵਰੀ 1969 ਨੂੰ ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪਤਾ ਲੱਗਣ 'ਤੇ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਸੀ। , ਉਸਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲਗਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੋਸ਼ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਖੋਜ ਬਾਈਡਿੰਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਸਦੀ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕਤਾ ਪੇਟੈਂਟ ਹੈ।

9. ਠਹਿਰਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਵਿਦਵਤਾ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਕਾਰਨ - ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਅਗਲਾ ਹਿੱਸਾ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਖਲਾਅ ਭਰਿਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਕਾਰ ਨੂੰ ਜਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇੱਕ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਜਦੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਸਤਿਕਾਰ ਦੇ ਨਾਲ, ਸਾਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਕਾਹਲੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਧਾਰਨਾ

ਲਈ ਕੋਈ ਤੱਥ ਆਧਾਰਿਤ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਕਿ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਸੰਬੰਧੀ ਸਬੂਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਨੁਮਾਨ ਨੂੰ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਾਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਸੀ, ਨਾ ਤਾਂ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਬੂਲ ਕੀਤੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਿਅਕਤੀ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਮੋੜ 'ਤੇ ਉਸ ਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਸਿਰ 'ਤੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਅਜਿਹੀ ਅਚਨਚੇਤ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਡੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜੋ ਵੀ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

10. ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਹਿਦੇਵ ਸੇਠ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਵੈ-ਸਿੱਧ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮੀਨੂ ਬੀ ਮਹਿਤਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਾਲਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਰਾਮਚੰਦਰ ਨਯਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (2) ਵਿੱਚ ਅੰਤਿਮ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਬੋਲ ਰਹੇ ਕੈਲਾਸਮ, ਜੇ. ਦੀਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਉਪਦੇਸ਼ਕ ਹਨ:

ਉਹ , ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਗੈਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੂਲ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਥਾਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਹੈ, ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਜ਼ਿਆਦਤੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਤਮਹੱਤਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਲਿਆ ਹੋਇਆ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਕਾਰ ਅੱਗੇ ਛਾਲ ਮਾਰ ਕੇ ਆਪਣੀ ਜਾਨ ਲੈ ਲਵੇ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸਮਝ ਸਕਦੇ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰਕ ਨਾਲ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਬੂਤ com ਪੈਨਸੇਸ਼ਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਲਿੰਚ ਪਿੰਨ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ”

ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ:

"ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਦੇ ਹਾਂ ਕਿ theieviewwof>itheielearnedid

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਜੱਜਾਂ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ

ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।"

11. ਹੁਣ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਦੇ ਚਾਲ-ਚਲਣ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਇਹ ਆਮ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਤ 10.30 ਵਜੇ ਚੌੜੀ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਜੀ.ਟੀ.ਰੋਡ 'ਤੇ ਉਹ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨਾਲ ਸਕੂਟਰ 'ਤੇ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਕਾਰ ਕੋਲ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ ਪਿਲੀਅਨ ਸੀਟ 'ਤੇ। ਕਾਰ ਦੀਆਂ ਹੈੱਡ ਲਾਈਟਾਂ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਉਹ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਤੋਂ ਖੁੰਝਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਦੀ ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿੱਚ AW 1 ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ। ਮਨਜੀਤ ਕੌਰ ਨੇ ਟਾਲ-ਮਟੋਲ ਨਾਲ ਇਹ ਕਹਿਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਯਾਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, * ਉਸਨੇ ਮੰਨਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸਦਾ ਪਤੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਹੱਸ ਰਹੇ ਸਨ। ਉਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ. ਉਸਨੇ ਇੱਥੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸਕੂਟਰ ਨਾਲ ਅਸਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਾਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਸੀ। ਦੁਬਾਰਾ ਫਿਰ, ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਾਲੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਰੇਗੋ ਪੁਲ ਤੋਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਜਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਦੋਵੇਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਆਈਲੈਂਡ 'ਤੇ ਚੱਕਰ ਲਵੇ। ਬਿਨਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਜਾਂ ਸਿਗਨਲ ਦੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਿਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਸ਼ਾਰਟ-ਕਟ ਬਣਾ ਲਿਆ, ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਰੇਗੋ ਬ੍ਰਿਜ 'ਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਉਸ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਣਾ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੁੜਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਵੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਸੜਕ ਸਾਫ਼ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦੋਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ। ਸੜਕ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਚਾਅ ਵਿੱਚ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਮ੍ਰਿਤਕ, ਸੱਜੇ ਮੁੜਿਆ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਕਾਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਅਤੇ ਬੰਪਰ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਅਗਲੀ ਗਰਿੱਲ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ। ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਉਸ ਨੂੰ ਹਿੰਸਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਘਾਤਕ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਪ੍ਰਤੱਖ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਤਸਵੀਰਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੱਕਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਟਰੈਫਿਕ ਆਈਲੈਂਡ ਤੋਂ ਲੰਘ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਚੱਕਰ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਨੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੇ ਹਰ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨੂੰ ਹਵਾ ਵਿਚ ਸੁੱਟ ਕੇ ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ

ਬੇਕਸੂਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧ ਰਹੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਥੇ ਤੱਥ ਸਪਸ਼ਟ ਹਨ, ਪਰ ਸੰਦਰਭ ਪਾਸ ਕਰਨ ਨੂੰ ਵੀ ਪੂਰਵ-ਨਿਰਧਾਰਤ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲਿਊ ਵੂਨ ਕਾਂਗ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮੁਸਤਫਾ ਬਿਨ ਕਾਮਿਸ (3) ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਮੋਟਰ-ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਜਿਸ ਨੇ ਸੜਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਸ਼ਾਰਟ-ਸਰਕਟ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਆਹਮੋ-ਸਾਹਮਣੇ ਟੱਕਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਇਸਦੇ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਸਮਾਨਤਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਰੋਸ਼ਨਈ ਰਾਮ, ਅਤੇ ਹੋਰ (4) ਅਤੇ ਸੱਤਿਆ ਵਤੀ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ (5) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

12. ਹੁਣ ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, •]ਸਿੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਰਿਗ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ, ਜੋ ਵੱਧ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਦਸਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮ 9 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ:

"9. ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ -

(ਏ) ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ, ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਜਿੰਨਾ ਨੇੜੇ ਹੋ ਸਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ ਜਿੱਥੋਂ ਉਹ ਹੈ

- (3) 1979 ACJ 86
- (4) 1976 ACJ 506
- (5) 1968 ਏਸੀਜੇ 119,

ਮੋੜ ਅਤੇ ਸੜਕ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ ਬਣਾਉਣਾ ;

(ਬੀ) ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ, ਸੜਕ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਦੇ ਜਿੰਨਾ ਨੇੜੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦਿਓ, ਕਿ-

- (i) ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਵਿਵਹਾਰਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਲੰਘਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਲਈ, ਇੱਕ ਬਿੰਦੂ ਰੂਪ ਜੋ - ਇੰਟਰਸੈਕਟਿੰਗ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਲਾਈਨਾਂ ਦੇ ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ

ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ; ਅਤੇ

- (ii) ਇਹ ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਜਿੰਨਾ ਨੇੜੇ ਆ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਜੋ ਕਿ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਲਈ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਹਰੀ ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਟਾਪੂ ਸੀ ਜਿਸ ਵੱਲ ਮੁੜਨ ਲਈ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਚੱਕਰ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹੱਕ. ਉਸਨੇ ਜੋ ਕੀਤਾ, ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਅਜੀਬ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨਿਯਮ 9 ਦੀ ਘੋਰ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ। ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਨਿਚੋੜ ਕੇ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਸਾਫ਼ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਸੜਕ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਦਰਜਾਬੰਦੀ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਵੀ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਦੀ ਮੂਰਖਤਾ ਦਾ ਹੀ ਸਿੱਟਾ ਸੀ, ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ਼। ਉਸ ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੇ ਸਕੂਟਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ। ਅਸੀਂ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ ਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਸਿਰਫ਼ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ। ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਾਡੇ ਲਈ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹੀ 100 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ।

13. ਉਪਰੋਕਤ ਖੋਜ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹੀ ਛੇ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵੀ ਇਜ਼ਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹੀ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ ਬਿਨਾਂ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਪਾਰਟੀਆਂ ਆਪੋ ਆਪਣਾ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣਗੀਆਂ।

ਜੇ. ਵੀ. ਗੁਪਤਾ, ਜੇ. -ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਐਨ. ਕੇ. ਐਸ.

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।

ਡੋਲਮਿਨ

~