

ਮੰਜਰੀ ਨਹਿਰੂ ਕੌਲ ਜੇ .

ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਜਸਵੀਰ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਜਵਾਬਦੇਹ

2014 ਦਾ FAO ਨੰ. 392

ਸਤੰਬਰ 06, 2022

A. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988, ਸੈਕਸ਼ਨ 14(2)(ਏ)-ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989, ਨਿਯਮ 9—ਅਪਰਾਧਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ—ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਹੈ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 9 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਖਤਰਨਾਕ ਵਸਤੂਆਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਮਿਆਦ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗੀ ਤਾਂ ਜੋ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ?— ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਭਾਵ ਤੇਲ ਟੈਂਕ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ-ਅਪਰਾਧਕ ਵਾਹਨ ਭਾਵ ਤੇਲ ਟੈਂਕ ਨੇ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਤੋਂ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਸਵਾਰ ਸਨ - ਡਰਾਈਵਰ ਨਹੀਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਬ੍ਰੇਕਿੰਗ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਸਪੀਡ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ— ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਡੱਬੇ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵੇਲੇ ਵੀ, ਆਪਣੇ ਇਮਤਿਹਾਨ-ਇਨ-ਚੀਫ ਵਿਚ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਚੁੱਪ ਸੀ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਗਤੀ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਭਾਵ ਤੇਲ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੈਧ ਹੋਣਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 6 ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਇੱਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ।

(ਪਰਾ 19)

B. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988—ਐੱਸ. 166—ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ 'ਐਮ' ਦੀ ਮੌਤ—ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ— ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮਾਸਿਕ ਆਮਦਨ 41,263/- ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ 4,95,156/- ਰੁਪਏ — ਟੈਕਸ (ਵੱਧ ਰਕਮ ਦਾ 10%) ਆਉਂਦਾ ਹੈ। 1,80,000/- (4,95,156-ਰੁ.

1,80,000)×10%

= ਰੁਪਏ 31,516/-

ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ 4,95,156/- (-) ਰੁਪਏ 31,516/- =
ਰੁਪਏ 4,63,640/- - ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਵੱਲ ਅਵਾਰਡ (15%) ਨੂੰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ

Rs.4,63,640/- x 15% = Rs.69,546/--ਰੁ. 5,33,186/- ਦੀ ਕੁੱਲ
ਸਲਾਨਾ ਆਮਦਨ ਲਈ ਅਵਾਰਡ - ਨਿੱਜੀ ਖਰਚਿਆਂ (1/3) ਲਈ ਕਟੌਤੀ ਰੁਪਏ
1,77,729/- ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਸਲਾਨਾ ਭਵਿੱਖੀ ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ 3,55,457/- ਰੁਪਏ
ਹੁੰਦਾ ਹੈ—11 ਦਾ ਗੁਣਕ ਲਾਗੂ—ਰੁਪਏ ਦਾ ਅਵਾਰਡ 39,10,027/- ਭਵਿੱਖੀ ਕਮਾਈ ਦੇ
ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ-ਰੁ. 44,000/- x 4 = ਰੁਪਏ 1,76,000/- ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ
ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ-16,500/- ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਅੰਤਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ-16,500/-
ਦਾ ਪੁਰਸਕਾਰ - ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ - ਇਸ ਲਈ, ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ
41,19,027/-।

ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ
ਅਤੇ ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ 40,000/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਦੇ
ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ 15,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। . ਫਿਰ ਵੀ,
ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚ ਹਰ
ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ 10% ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ ਦੇ
ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਨੁਪਾਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਪਰੋਕਤ ਰਵਾਇਤੀ ਹੈੱਡਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ 10%
ਵਾਧੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ।

(ਪੈਰਾ 29)

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਅਜ਼ਵਨੀ ਤਲਵਾਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਤੇ ਵਰੁਣ ਸ਼ਰਮਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ
।

ਅਰਵਿੰਦ ਰਾਜੇਤੀਆ, ਅਜੀਤ ਸਿਹਾਗ ਦੇ ਵਕੀਲ, ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ/ਜਵਾਬਦਾਤਿਆਂ ਨੰ.
1 ਤੋਂ 4 ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ।

ਦੀਪਕ ਅਗਰਵਾਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਅਤੇ 6 ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਮੰਜਰੀ ਨਹਿਰੂ ਕੌਲ, ਜੇ.

FAO-392-2014 ਵਿੱਚ XOBJC-132-CII-2016 ਵਿੱਚ CM-10065-CII-
2016, FAO-393-2014 ਵਿੱਚ XOBJC-61-CII-2016 ਵਿੱਚ CM-5136-
CII-2016

(1) ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ
ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 663 ਦਿਨ ਅਤੇ 298 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਦੇਰੀ ਨੂੰ
ਮਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(2) ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕ੍ਰਾਸ-ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ/ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ. 1
ਤੋਂ 4, ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਿਆਜ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ

(Manjari Nehru Kaul, J.)
ਹੋਣਗੀ।

ਮੁੱਖ ਮਾਮਲੇ

(3) ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇਸ ਸਾਂਝੇ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਉਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਹਨ ਅਤੇ 11.09.2013 ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪਟਿਆਲਾ (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, 'ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ') ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(4) ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਭੌਤਿਕ ਪਹਿਲੂਆਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਕੇ ਦੋਸ਼ੀ ਅਵਾਰਡ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਿਪਟਾਏ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 (ਬੋਝੇ ਸਮੇਂ ਲਈ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ।, 'ਐਕਟ')। ਉਸਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 4 ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 5 ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਵੈਧ ਸੀ। ਸਵਾਲ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਤੇਲ ਟੈਂਕਰ ਸੀ, ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਖਿਅਕ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਧਿਆਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14(2)(ੳ) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵੱਲ ਦਿਵਾਇਆ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਕਿਸਮ ਦੇ ਸਾਮਾਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1989 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, 'ਨਿਯਮ') ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਿਖਲਾਈ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਉਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਭਾਵ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਰੀਡਿੰਗ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਖਾਸ ਸਿਖਲਾਈ ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਈ ਵੈਧ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਸਿੱਖਿਅਕ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅਜੇ ਵੀ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਤੇਲ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਤਰਲ (ਪੈਟਰੋਲ/ਡੀਜ਼ਲ ਆਦਿ) ਨੇ ਆਪਣਾ ਭਾਰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਗਤੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਕ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਪੁਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 5 ਅਤੇ 6 ਭਾਵ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ

ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(5) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਅਕ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਮੁੜ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਸੋਧਣ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਹ ਉੱਚੇ ਪਾਸੇ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(6) ਉਸ ਦੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ

ਸਰਬਜੀਤ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਮੋਹਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ¹ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ; ਨਿਉ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਸੁਨੀਤਾ ਮਕੋਲ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕਮਲ ਬਨਾਮ ਅਰਚਨਾ ਰਾਜੂ ਅਤੇ ਹੋਰ ³।

(7) ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਅਤੇ 6 ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਅਰਥਾਤ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਦਾ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਵਿਵਾਦ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਡ੍ਰਾਈਵਰ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ. 5) ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ, ਇਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ/ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਕੋਲ ਭਾਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਐਕਸ. ਪੀ2) ਹੈ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਤੇਲ ਟੈਂਕਰ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਹੈ। ਵੀ ਭਾਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਹਾਦਸਾ ਪੈਟਰੋਲ/ਡੀਜ਼ਲ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ 6.

(8) ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਮੁੜ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਸੋਧ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਾਕਾਫੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ⁴; ਸਰਲਾ ਵਰਮਾ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਬਨਾਮ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਐਨਆਰ ⁵ ਅਤੇ ਮੈਗਮਾ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਨਾਨੂ ਰਾਮ ਉਰਫ ਚੂਰੜੂ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ⁶।

(9) ਮੈਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਸੁਣਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਯੋਗ ਸਹਾਇਤਾ

12020 ACJ 2492

22019 (2) ACJ 1034

32020 ACJ 204

42017 SCC 270

5(2009) 6SCC 121

62018(4) RCR (ਸਿਵਲ) 333

(*Manjari Nahru Kaur, J.*)
ਨਾਲ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਸਮੂਹ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਹੈ।

(10) ਜੇ ਸਵਾਲ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉਸ ਨੇ ਨਿਯਮ 9 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਰਕਮ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤਾਂ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ?

(11) ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14(2)(ਏ) ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:-

14. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮੁਦਰਾ।

(2) ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਜਾਂ ਨਵਿਆਇਆ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ,
-

(ਏ) ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ; "

(12) ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 9 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਵੀ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ: -

" 9. ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ। -(1) ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੋਧ) ਨਿਯਮ, 1993 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ, ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਮਨੁੱਖੀ ਜੀਵਨ ਲਈ ਕੁਦਰਤ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਸੀਵਧਾਨ ਦੀ VIII ਅਨੁਸੂਚੀ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਇੱਕ ਭਾਰਤੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਅਤੇ ਲਿਖਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਵੀ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੋਣ ਲਿਖੇ ਸਿਲੇਬਸ ਅਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਹੋਵੇ।

ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਮਿਆਦ

3 ਦਿਨ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਸਥਾ ਵਿੱਚ ਸਿਖਲਾਈ ਦੇ ਸਿਲੇਬਸ ਦਾ ਸਥਾਨ

ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ
ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ

A. ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਵਲੀ
 ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅੰਕੜੇ
 ਨਿੱਜੀ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਕਾਰ ਸਥਿਤੀ ਬ੍ਰੇਕਿੰਗ
 ਦੂਰੀ ਹਾਈਵੇਅ
 ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਰੋਡ / ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ ਕਰਾਸਿੰਗ
 ਕਰਾਸਿੰਗ ਮੌਸਮ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ

Duration of training
 for A & B – 1st and
 2nd day

ਰੇਲਵੇ

ਹੈੱਡ-ਆਨ-ਟਕਰਾਓ ਰਿਅਰ

ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਟੱਕਰ

ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ

ਫਿਲਮਾਂ ਅਤੇ ਚਰਚਾ

B. ਐਡਵਾਂਸਡ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਅਤੇ ਸਿਖਲਾਈ

(i) ਚਰਚਾ

ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ

ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੌਰਾਨ

- ਸੁਚੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ
 - ਵਾਹਨ ਦੇ
 ਬਾਹਰ/ਹੇਠਾਂ/ਨੇੜੇ
 - ਉਤਪਾਦ ਪਾਸੇ
 - ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੰਦਰ
 - ਸਹੀ ਸਪੀਡ/ਗੀਅਰ
 - ਸਿਗਨਲ
 - ਲੇਨ ਕੰਟਰੋਲ
 - ਓਵਰਟੇਕਿੰਗ / ਦੇਣ
 ਵਾਲਾ ਪੱਖ
 - ਸਪੀਡ

ਸੀਮਾ/ਸੁਰੱਖਿਅਤ

ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ

- ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੁਕਣ ਦੀ
 ਥਾਂ, ਸਿਗਨਲ, ਸੜਕ
 ਦੀ ਚੌੜਾਈ,

ਰੋਕਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ

- ਵਾਹਨ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ
 ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ
 - ਪਹੀਏ ਦੀਆਂ ਘੜੀਆਂ
 - ਵਾਹਨ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ

ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ

- ਲਾਜ਼ਮੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਦੀਆਂ
 ਲੋੜਾਂ
 - ਹੈੱਡਲੈਂਪ
 ਅਲਾਈਨਮੈਂਟ

(Manjari Nehru Kaul, J.)

- ਤੁਪਕੇ ਹੋਏ ਬੀਮ ਦੀ
ਵਰਤੋਂ

(11) ਫੀਲਡ ਟੈਸਟ/ਸਿਖਲਾਈ
ਡਰਾਈਵਰ

- ਇੱਕ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ 1

C. ਉਤਪਾਦ ਸੁਰੱਖਿਆ - ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਸ਼ਟਰ ਵਰਗੀਕਰਣ ਲਈ ਦੀ ਮਿਆਦ

ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਸ਼ਟਰ ਪੈਨਲ - ਹੈਜ਼ਚਮ ਕੋਡ (ਸੀ) ਤੀਜਾ ਦਿਨ
- ਜ਼ਹਿਰੀਲੇਪਨ
ਜਲਣਸ਼ੀਲਤਾ ਹੋਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ

ਉਤਪਾਦ
ਜਾਣਕਾਰੀ

-ਟਰੇਮਕਾਰਡਸ
-CIS/MSDS
ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ
ਤਾਪਮਾਨ ਦਾ ਦਬਾਅ, ਪੱਧਰ
- ਵਿਸਫੋਟਕ ਸੀਮਾਵਾਂ
- ਸਾਜ਼-ਸਾਮਾਨ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ

ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ

- ਸੰਚਾਰ
- ਸਪਿਲੇਜ ਹੈਂਡਲਿੰਗ
- PPE ਦੀ ਵਰਤੋਂ
- ਅੱਗ ਦੀ ਲੜਾਈ
- ਮੁਢਲੀ ਡਾਕਟਰੀ ਸਹਾਇਤਾ
- ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਰੀਲੀਜ਼
ਕੰਟਰੋਲ
ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ
ਖੂਹ, ਨਦੀਆਂ, ਝੀਲਾਂ, ਆਦਿ
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਕਰਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ
- ਵਾਲਵ ਆਦਿ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ।

(2) ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਉਪ ਨਿਯਮ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ, ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਾਢੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਵੇ। ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਫਾਰਮ 7 ਵਿੱਚ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਯਮ ਵਿੱਚ ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਫੀਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਣਾ

ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

32.

(3) ਲਾਈਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ 'ਤੇ, ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਉਹ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਕਿਸਮ ਦੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਮਨੁੱਖੀ ਜੀਵਨ.

(4) ਅਸਲ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਸਲ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਵੇਗੀ। "

(13) ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪੁਨਰ-ਨਿਰਮਾਤ ਨਿਯਮ 9 ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਰਸ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਵਿਆਪਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਮੀਦਵਾਰ/ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਅਡਵਾਂਸਡ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਸਮੇਤ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਵਿੱਚ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿਖਲਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਸਿਖਲਾਈ, ਉਤਪਾਦ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਫੀਲਡ ਟੈਸਟ/ਸਿਖਲਾਈ, ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਆਦਿ।

(14) ਅਜਿਹੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਪਾਠਕ੍ਰਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੋ ਗੁਣਾ ਹੈ: (i) ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਜੋ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸੁਭਾਅ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਜਾਨ ਅਤੇ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਗੰਭੀਰ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ (ii) ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਪਿਲੇਜ ਹੈਂਡਲਿੰਗ, ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ, ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਛੱਡਣ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਕੇ ਮਾੜੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ।

(15) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਖਤਰਨਾਕ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣਾ ਅਤੇ ਸੰਭਾਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

(16) ਖਤਰਨਾਕ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਵਧੇਰੇ ਸਾਵਧਾਨ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਵਸਤੂਆਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਾ ਸਿਰਫ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਹੁਨਰ, ਸਗੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਮੁਹਾਰਤ ਨਾਲ ਵੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਮਾਲਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਗੈਰ-ਸਿੱਖਿਅਤ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਬੇਕਾਬੂ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜਾਨ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣ ਦੇਣਾ ਖਤਰੇ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਖਤਰੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 9 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ

(Mansuri, Nehru, Kaul, J.): ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਜਾਂ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਫਰਜ਼ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਖੇਪ ਦੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਸੌਂਪਣਾ।

(17) ਇਹ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 132 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਵੀ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ: -

" 132. ਮਾਲ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਮਾਲਿਕ ਜਾਂ ਮਾਲਿਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ। -(1)

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਰਥਾਤ:-

(1) ਕਿ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਕੋਲ ਉਕਤ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵੈਧ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਹੈ ਅਤੇ ਉਕਤ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਉਕਤ ਕੈਰੇਜ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ; ਅਤੇ

(2) ਵਾਹਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਫਸਟ-ਏਡ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਕਰਨ, ਟੂਲ ਬਾਕਸ ਅਤੇ ਐਂਟੀਡੋਟਸ ਨਾਲ ਲੈਸ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(3) ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਹਰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ, ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹਰ ਪੱਖੋਂ ਪੂਰੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਯਮ 137 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ। .

(4) ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦਾ ਮਾਲਕ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਗੱਡੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਬੰਧ V ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਾਰੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਕਾਫੀ ਸਮਝ ਅਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ।

(5) ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਾਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਰਸਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲੈਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੋਵੇ। ਉਹ ਮੰਜ਼ਿਲ ਅਤੇ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਦੀ ਹਰ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰੂਟ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮਾਂ ਸਾਰਣੀ ਵੀ ਤੈਅ ਕਰਨਗੇ।

(6) ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਮਾਲਕ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਾਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ।

ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 9 ਦੇ ਉਪਬੰਧ।

(7) ਨਿਯਮਾਂ 131 ਅਤੇ 132 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇਹ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਕਾਫੀ ਪਾਲਣਾ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇਕਰ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ, ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅੰਦਰ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੋਧ) ਨਿਯਮ, 1993 ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ।

(18) ਕੇਸ ਨੂੰ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਦੇਣ ਲਈ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਬਚਾਅ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਭਾਵ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਵੈਧ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੋਸ਼ੀ ਵਾਹਨ ਪੈਟਰੋਲ/ਡੀਜ਼ਲ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 9 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(19) ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਵੈਧ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਵਾਹਨ ਭਾਵ ਤੇਲ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 6 ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਇੱਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ।

(20) ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਤਰਲ ਨਾਲ ਭਰੇ ਇੱਕ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸਹੀ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਸਪੀਡ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬਫਰ ਦੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਵੇਂ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਬ੍ਰੇਕ ਹੋਵੇ। ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ। ਟੈਂਕਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਅਤੇ ਅੰਦਰਲੇ ਤਰਲ ਕਾਰਨ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਵਾਹਨ ਲਈ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਰੁਕਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੜਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ 'ਤੇ ਗ੍ਰੈਵੀਟੀ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਤਰਲ ਦਾ ਭਾਰ ਸਿਫਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਤੁਰੰਤ ਨਹੀਂ ਰੁਕ ਸਕਦਾ ਪਰ ਕੁਝ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ।

(21) ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਆ ਰਹੇ ਵਾਹਨ ਭਾਵ ਤੇਲ ਟੈਂਕਰ ਨੇ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਤੋਂ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਸਵਾਰ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਭਾਵ ਡਰਾਈਵਰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਬ੍ਰੇਕਿੰਗ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਸਪੀਡ ਨਹੀਂ ਬਣਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। RW1 ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਵਾਹ ਦੇ ਬਕਸੇ ਵਿੱਚ ਕਦਮ ਰੱਖਣ ਵੇਲੇ ਵੀ, ਆਪਣੇ ਇਮਤਿਹਾਨ-ਇਨ-ਚੀਫ਼ ਵਿੱਚ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਚੁੱਪ ਸੀ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਗਤੀ ਨੂੰ ਦੇਖ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਇਹ ਆਰ.ਡਬਲਯੂ.1 ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਮੁਹਾਰਤ ਅਤੇ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਘਾਟ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(Manjari Nehru Kaur, J.)
ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ।

(22) ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ MACT ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਇੱਕ ਉੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਪਹੁੰਚ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤ, ਵਿਧਾਨਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬੰਨ੍ਹੀ ਹੋਈ, ਵੀ ਤਰਕ ਅਤੇ ਤਰਕ ਦੁਆਰਾ ਸੇਧਿਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਪੈਟਰੋਲ/ਡੀਜ਼ਲ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਦਾ ਤੱਥ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕਾਰਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੈਟਲ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇੰਨਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(23) ਉਪਰੋਕਤ ਦੀ ਅਗਲੀ ਕੜੀ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਅਤੇ 6 ਭਾਵ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿ ਪੈਟਰੋਲ/ਡੀਜ਼ਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਨੇ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਦਾਨ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਮੋਰੋਸੇ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ/ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ. 6 ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਆਇਆ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੀ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 9 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ।

(24) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਗਲੀ ਚੁਣੌਤੀ ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ: -

ਮੱਘਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਸ੍ਰ. ਨੰ.	ਸਿਰ	ਦੀ ਰਕਮ
1.	ਮਾਸੀਕ ਆਮਦਨ	35,250/- ਰੁਪਏ
2.	ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	35,250/- x 12 = ਰੁਪਏ 4,23,000/-
3.	ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ (15%)	4,23,000/- x 15% = ਰੁਪਏ 63,450/-
4.	ਕੁੱਲ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	4,23,000/- (+) ਰੁਪਏ,63,450/- 4,86,450/- ਰੁਪਏ
5.	ਟੈਕਸ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ	28,645/- ਰੁਪਏ

6.	ਟੈਕਸ ਕੱਟਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	4,86,450/- (-) ਰੁਪਏ 28,645/- 4,57,805/- ਰੁਪਏ
7.	ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਕਟੌਤੀਆਂ (1/3) ਨਿੱਜੀ	4,57,805/- (/) 3 = ਰੁਪਏ 1,52,602/-
8.	ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	4,57,805/- (-) ਰੁਪਏ 1,52,602/- = 3,05,203/- ਰੁਪਏ
9.	ਗੁਣਕ	11
10.	ਗੁਣਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਨਿਰਭਰਤਾ	ਰੁਪਏ 3,05,203/- x 11 = ਰੁਪਏ 33,57,233/-
11.	ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	1,00,000/- ਰੁਪਏ
12.	ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚੇ	25,000/- ਰੁਪਏ
	ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ	34,82,233/- ਰੁਪਏ

(25) ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੰ.1 ਨੂੰ 40% ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੰ.4 ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਾਸ਼ੀ ਦੇ 30% ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੰ.2 ਅਤੇ 3 ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ 15% ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਅਸਲ ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ 6% ਸਲਾਨਾ ਵਿਆਜ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 5 ਅਤੇ 6 ਨੂੰ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਜਸਵਿੰਦਰ ਗਿਰ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਸ਼. ਨੰ.	ਸਿਰ	ਦੀ ਰਕਮ
1.	ਮਾਸੀਕ ਆਮਦਨ	8,000/- ਰੁਪਏ
2.	ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	8,000/- x 12 = ਰੁਪਏ 96,000/-
3.	ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ	96,000/- x 50% = ਰੁਪਏ 48,000/-
4.	ਕੁੱਲ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	96,000/- + ਰੁਪਏ 1,44000/- ਰੁਪਏ, 48,000/- =

5.	(Manjari Nehru Kaul, J.) ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਕਟੌਤੀਆਂ (1/4) ਨਿੱਜੀ	1,44,000/- (/) 4 = 36,000/- ਰੁਪਏ
6.	ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	1,44,000/- (-) ਰੁਪਏ 36,000/- = 1,08,000/- ਰੁਪਏ
7.	ਗੁਣਕ	16
8.	ਗੁਣਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਨਿਰਭਰਤਾ	1,08,000/- ਰੁਪਏ 17,28,000/- x 16 =
9.	ਕੰਸੇਰਟੀਅਮ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	1,00,000/- ਰੁਪਏ
10.	ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚੇ	25,000/- ਰੁਪਏ
	ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ	18,53,000/- ਰੁਪਏ

(26) ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੰ.1 ਨੂੰ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ 10% ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੱਕਦਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੰ.2 ਤੋਂ 4 ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ 30% ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 6% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲਾਨਾ ਵਿਆਜ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸਲ ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 5 ਅਤੇ 6 ਨੂੰ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(27) ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਮੱਘਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚੋਂ ਭੀਤਿਆਂ ਦੀ ਰਕਮ ਕੱਟ ਕੇ ਗਲਤੀ ਵਿੱਚ ਪੈ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਆਮਦਨ ਕਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕੁੱਲ ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਕਟੌਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਨੂੰ 15% ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜੋੜਿਆ ਹੈ ਅਤੇ '11' ਦਾ ਸਹੀ ਗੁਣਕ ਵੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਉਪਰੋਕਤ ਗਿਣਤੀਆਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਖਲ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(28) ਜਸਵਿੰਦਰ ਗਿਰ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਸਹੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਰਵਾਇਤੀ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਪਟਾਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(29) ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸੰਪੱਤੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ 40,000/- ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ 15,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ, ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚ ਹਰ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ 10% ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਪ੍ਰਣਯ ਸੇਠੀ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਪਾਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਪਰੋਕਤ ਰਵਾਇਤੀ ਹੈੱਡਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ 10% ਵਾਧੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਲਈ, ਸੰਮੇਲਨ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ

ਰਕਮ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ 16,500/- ਰੁਪਏ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਦਾਅਵੇਦਾਰ 44,000/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ।

(30) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਵੇਗਾ:-

ਮੱਘਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ

ਸ੍ਰ. ਨੰ.	ਸਿਰ	ਦੀ ਰਕਮ
1.	ਮਾਸੀਕ ਆਮਦਨ	41,263/- ਰੁਪਏ
2.	ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	ਰੁਪਏ 41,263/- x 12 = ਰੁਪਏ 4,95,156/-
3.	ਟੈਕਸ (1,80,000/- ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ 10%)	(4,95,156-ਰੁ. 1,80,000)x10% = 31,516/- ਰੁਪਏ
4.	ਟੈਕਸ ਕੱਟਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	4,95,156/- (-) ਰੁਪਏ 31,516/- = 4,63,640/- ਰੁਪਏ
5.	ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ	ਰੁਪਏ 4,63,640/- x 15% = ਰੁਪਏ 69,546/-
6.	ਕੁੱਲ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	4,63,640/- ਰੁਪਏ + 69,546/- ਰੁਪਏ = 5,33,186/- ਰੁਪਏ
7.	ਨਿੱਜੀ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਕਟੌਤੀਆਂ (1/3)	5,33,186/- (/) 3 = ਰੁਪਏ 1,77,729/-
8.	ਸਾਲਾਨਾ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਕਮਾਈ	5,33,186/- (-) ਰੁਪਏ 1,77,729/- = 3,55,457/- ਰੁਪਏ
9.	ਗੁਣਕ	11
10.	ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	ਰੁਪਏ 3,55,457/- x 11 = ਰੁਪਏ 39,10,027/-
11.	ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	44,000/- x 4 = ਰੁਪਏ 1,76,000/-
12.	ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚੇ	16,500/- ਰੁਪਏ
13.	ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	16,500/ ਰੁਪਏ
	ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ	41,19,027/- ਰੁਪਏ 41,19,000/-)

(Manjari Nehru Kaur, L)

ਜ਼ਮੀਨਦਾਰ ਗਿਰ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ

ਸ਼. ਨੰ.	ਸਿਰ	ਦੀ ਰਕਮ
1.	ਮਾਸੀਕ ਆਮਦਨ	8,000/- ਰੁਪਏ
2.	ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	8,000/- x 12 = ਰੁਪਏ 96,000/-
3.	ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ	96,000/- x 50% = ਰੁਪਏ 48,000/-
4.	ਕੁੱਲ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ	96,000/- ਰੁਪਏ 1,44,000/-+ ਰੁਪਏ, 48,000/- =
5.	ਨਿੱਜੀ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਕਟੌਤੀਆਂ (1/4th)	1,44,000/- (/) 4 = 36,000/- ਰੁਪਏ
6.	ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਸਾਲਾਨਾ ਭਵਿੱਖ	1,44,000/- ਰੁਪਏ 1,08,000/- (-) 36,000/- ਰੁਪਏ =
7.	ਗੁਣਕ	16
8.	ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	ਰੁਪਏ 1,08,000/- x 16 = ਰੁਪਏ 17,28,000/-
9.	ਕੌਮੋਰਟੀਅਮ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	44,000/- x 4 = ਰੁਪਏ 1,76,000/-
10.	ਅੰਤਿਮ ਸੰਸਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚੇ	16,500/- ਰੁਪਏ
11.	ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ	16,500/ ਰੁਪਏ
	ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ	19,37,000/- ਰੁਪਏ

(31) ਇਸ ਲਈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇਸਦੀ ਅਸਲ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੱਕ 6% ਸਾਲਾਨਾ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ, ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਸਿਵਾਏ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਜੋ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਅਤੇ 6 ਭਾਵ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਪਹਿਲੀ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਅਤੇ 6 ਭਾਵ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਸਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰੇਗੀ। .

(32) ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਰਿਤਕੁੰ ਰਿਸ਼ੀ

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