

ਈਸ਼ਰ ਦਾਸ ਤਾਰਾ ਚੰਦ ਬਨਾਮ ਹਰਚਰਨ ਦਾਸ ---ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਜੀ

ਉਸ ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਅਦਾਇਗੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਪਹਿਲੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਨਹੀਂ।

ਕੇਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਵਾਲਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਕ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਜਾਵੇਗੀ।

ਫਾਲਸ਼ੋ, ਜੇ.—ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ।

ਡੀ.ਫਾਲਸ਼ਾ ਅਤੇ ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੇ.ਜੇ.

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ, ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਹੋਟਾ ਰੈਮ ਅਤੇ ਹੋਰ , — ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਰੈਗੂਲਰ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 209 ਓ f 1954।

31 ਅਗਸਤ 1960

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) ਐੱਸ. 94 ਅਤੇ 96 ਇੱਕ ਮੁਸਾਫਰ ਦੁਆਰਾ ਜਿਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਉਹ ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਾਲ ਬੀਮੇ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਬੀਮਾ ਦੀ ਸਹੀ ਨੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਧੇਗੀ। ਰੁ. ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 2,000 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਕਮ ਲਈ ਫ਼ਰਮਾਨ। 2,000 ਕੀ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ (1908 ਦਾ ਐਕਟ V) ਆਰਡਰ XLI ਨਿਯਮ 33 ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਡਿਕਰੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਾਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਹੋਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਡਿਕਰੀ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਨੂੰ ਬੀਮਤ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਲੈਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਉਲਝਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਦਿਲਚਸਪੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਦਈ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਬੀਮੇ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਤਾਂ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕੇ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕੇ। ਜੇਕਰ ਮੁਦਈ ਉਹਨਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਮੁਕਾਬਲਾ ਨਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਐਮ ਓਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਅਵਾ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਉਸ ਨਿਰਣੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਵਿਅਰਥ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਕੇ ਕੇਸ ਲੜਿਆ ਸੀ, ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਫਰਮਾਨ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਫਰਮਾਨ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਕਨੀਕੀ ਦਿੱਕਤ ਸੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਫਰਮਾਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਫਰਮਾਨ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਫਰਕ ਪਵੇਗਾ।

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ "ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨੀਤੀ ਕਵਰ ਕਰੇਗੀ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੁਪਏ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ। ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 2,000 ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਲਿਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੁ. 20,000 ਇੱਕ ਕੇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ", ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਸਿਰਫ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗੀ। 2,000 ਇੱਕ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਕੋਈ ਫਰਮਾਨ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ 2,000 ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਮੁਦਈ ਹੋਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਤੋਂ ਉਹੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ।

VOL X I V - (1)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 328

ਆਯੋਜਿਤ, ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਕੀਤਾ। 5,250 ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸਿਰਫ ਜਦੋਂ ਸਿਰਫ 2,000 ਰੁਪਏ ਲਈ ਇੱਕ ਡਿਕਰੀ ਪਾਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ, ਆਰਡਰ X L I, ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੇ ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਦੂਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਨਾਲ ਨਾਲ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

...ਸ਼੍ਰੀ ਵਿਲੀਅਮ ਆਗਸਟਿਵ, ਸੀਨੀਅਰ ਸਬ-ਜੱਜ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਮਿਤੀ 30 ਅਗਸਤ, 1954 ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦਾ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੇਣ ਲਈ। 5,250 ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਨੁਪਾਤਕ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਕਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰ. 3 ਖਾਤੇ 'ਤੇ ਡਿਕਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਾਰੀ ਰਕਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਸਾਬਕਾ. ਡੀ. 13 ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੀ ਅਦਾਲਤੀ ਫੀਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰ. 3 ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਤੇ ਇਹ ਡਿਕਰੀ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾ ਚਾਰਜ ਬਣਾਏਗਾ ਅਤੇ ਡਿਕਰੀ ਸ਼ੀਟ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਕਲੈਕਟਰ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਜੇ.ਐਸ. ਵਾਸੂ ਅਤੇ ਲਲਿਤ ਮੋਹਨ ਸੂਰੀ, ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਭਾਰੀਰਥ ਦਾਸ, ਗੰਗਾ ਪਰਸ਼ਾਦ ਅਤੇ ਐਸ.ਐਸ. ਮਹਾਜਨ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ .

ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਜੇ ਇਹ ਅਪੀਲ ਸੀਨੀਅਰ ਸੁਬਾਰਡੀਨੇਟ ਜੱਜ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਮਿਤੀ 30 ਅਗਸਤ, 1954 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਮੋਟਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਿਟਡ, ਕਲਕੱਤਾ, ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਵਾਰਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 5,250, ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਦੀਆਂ ਸਟਾਂ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਵੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਅਨੁਪਾਤਕ ਲਾਗਤ ਦਾ ਬੋਝ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਮੁਦਈ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਸਹਾਇਕ ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਪੁਲਿਸ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਿਖੇ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦਾ ਸੀ। 6 ਅਗਸਤ, 1951 ਨੂੰ ਕੱਥੂਨੰਗਲ ਵਿਖੇ ਆਪਣੀ ਸਰਕਾਰੀ ਡਿਊਟੀ ਦੌਰਾਨ, ਉਹ ਜੈਤੀਪੁਰ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ-ਆਪ੍ਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਟਿਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀਐਨਏ 2376 ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਮੁਦਈ ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਗੁਰਦਿਆਲ ਹਾਮ ਜਵਾਬਦੇਹ, ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਬੱਸ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ, ਬਲਕਿ ਕਾਹਲੀ ਨਾਲ ਵੀ। ਕੱਥੂਨੰਗਲ ਤੋਂ ਕਰੀਬ ਚਾਰ ਮੀਲ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਕੇ ਸੜਕ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵਾਲੇ ਕੱਚੇ ਹਿੱਸੇ 'ਚ ਜਾ ਵੱਜੀ, ਇਸ ਦੇ ਅਗਲੇ ਪਹਿਏ ਬੇਕਾਬੂ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਝਟਕਿਆਂ ਅਤੇ ਝਟਕਿਆਂ ਕਾਰਨ ਪਿਛਲੀ ਖਿੜਕੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਗਈ। ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਮੁਦਈ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਗਿਆ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਹੀ ਬੱਸ ਪਲਟ ਗਈ। ਮੁਦਈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਲਪੇਟ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਕੇ ਵਿਕਟੋਰੀਆ ਜ਼ਬਲੀ ਹਸਪਤਾਲ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ। ਉਸ ਦੀ ਸੱਜੀ ਲੱਤ, ਸੱਜੀ ਗੱਲੂ ਅਤੇ ਮੰਦਰ ਅਤੇ ਛਾਤੀ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਸਮੇਤ ਸਰੀਰ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ 'ਤੇ ਕਈ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ। ਉਸਦੀ ਐਕਸ-ਰੇ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਪੇਡੂ ਦੀ ਹੱਡੀ ਦੀ ਤੀਜੀ, ਚੌਥੀ ਅਤੇ ਪੰਜਵੀਂ ਪਸਲੀ ਵਿੱਚ ਫ੍ਰੈਕਚਰ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਹੋਇਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸਨੂੰ 53 ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਪਿਆ। 27 ਸਤੰਬਰ 1951 ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਤੋਂ ਛੁੱਟੀ ਮਿਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੋ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਆਰਾਮ ਦੀ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਮੁਦਈ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਗੁਰਦਿਆਲ ਹਾਮ ਦੀ ਘੋਰ ਅਣਗਹਿਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਉਸ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ-ਆਪ੍ਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। 15,000, ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਲੱਗੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇੱਕ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਜੋਂ ਉਸਦੀ ਕਸ਼ਲਤਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਆਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਤਰੱਕੀ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਸ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। 500, 'ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਬਿਮਾਰੀ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਜੇਬ ਤੋਂ ਕੀਤੇ ਖਰਚੇ ਦਾ ਲੇਖਾ। ਮੋਟਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ (ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਜੋਂ ਉਲਝਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਤੀਜੀ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਖਤਰਾ ਵਿਰੁੱਧ ਬੱਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਵੋਲ. XIV - (1)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 330

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਤਿੰਨੋਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਬ ਦਾ ਕੰਮ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿਆਨ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸਦੀ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਅਚਾਨਕ ਢਿੱਲੀ ਹੋ ਗਈ। ਅਤੇ ਇਹ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਅੱਗੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮੁਦਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਬੱਸ ਆਪਣੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਚਿਪਕਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਉਸ ਨੇ ਪਿਛਲੀ ਖਿੜਕੀ ਖੋਲ੍ਹੀ ਅਤੇ ਉਸ 'ਚੋਂ ਛਾਲ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ।

ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ (ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰ. 3) ਨੇ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਅੱਗੇ ਲੜਿਆ ਕਿ ਮੁਦਈ ਬਿਨਾਂ ਟਿਕਟ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੱਸ ਵਿਚ ਸਵਾਰਥੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਵੇ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਮੁਦਈ ਨੂੰ 2,000 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਅਧੀਨ ਜਜ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ:

(1) ਕੀ ਮੁਦਈ ਘਟਨਾ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਬੱਸ ਨੰਬਰ 2367 P.N.A ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੱਚੇ ਮੁਸਾਫਰ ਵਜੋਂ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ?

(2) ਕੀ ਬੱਸ ਕੱਠੂਨੰਗਲ ਅਤੇ ਜੈਤੀਪੁਰਾ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ ਡਰਾਈਵਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰ.2 ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਈ ਸੀ?

(3) ਕੀ ਮੁਦਈ ਕਿਸੇ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਸੀ?

(4) ਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕੀ?

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

(5) ਮੁਦਈ ਨੇ ਆਪਣੇ ਇਲਾਜ ਅਤੇ ਦਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਕਿੰਨੀ ਰਕਮ ਖਰਚ ਕਰਨੀ ਸੀ?

(6) ਮੁਦਈ ਆਪਣੀ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟਾਂ, ਮਾਨਸਿਕ ਚਿੰਤਾ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਿਸ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ?

(7) ਕੀ ਕੰਪਨੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 3, 2,000 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ?

(8) ਰਾਹਤ ਅਤੇ ਕਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ?

ਮੁਦਈ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਵਾਪਰੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ। ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ, ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਉਹ ਰੁਪਏ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। 5,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ। 250, ਜੋ ਕਿ ਉਸਦੇ ਇਲਾਜ 'ਤੇ ਖਰਚ ਹੋਏ ਸਨ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਸੁਬਾਰਡੀਨੇਟ ਜੱਜ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ (ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 3), ਆਪਣੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀ. 13, ਸਾਰੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਕੀਤਾ। 5,250, ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਨੁਪਾਤਕ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 5 ਅਤੇ 1 ਤੋਂ 5 ਤੱਕ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਮਾਮੂਲੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਮੁਦਈ, ਹੋਤਾ ਹੈਮ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 10 ਦੇ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਭਰਪੂਰ ਅਤੇ ਬੇਮਿਸਾਲ ਸਬੂਤ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਕਿ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ। ਦੁਰਘਟਨਾ, ਜੋ ਕਿ ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 2 ਕੁੰਦਨ ਲਾਈ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 5 ਅਤੇ ਫਕੀਰ ਚੰਦ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 7, ਜੋ ਕਿ ਉਸੇ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਨੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਨੰਬਰ 2 ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ ਨੇ ਬੱਸ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਭਜਾਇਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਰਵਾਨਾ ਹੋਈ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬੱਸ ਨੂੰ ਓਵਰਟੇਕ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕੱਬੂਨੰਗਲ ਤੋਂ ਲਗਭਗ ਚਾਰ ਮੀਲ ਦੂਰ ਗਏ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ, ਝਟਕਿਆਂ ਅਤੇ ਝਟਕਿਆਂ ਨਾਲ ਪਿਛਲੀ ਖਿੜਕੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਗਈ, ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬੱਸ ਪਲਟ ਗਈ ਅਤੇ ਉਸ ਉੱਤੇ ਡਿੱਗ ਪਿਆ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਇਸ ਸੁਝਾਅ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੇ ਖੁਦ ਖਿੜਕੀ ਖੋਲ੍ਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਤਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਛਾਲ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਗਵਾਹ ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 6, ਖੁਸ਼ੀ ਰਾਮ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 3 ਅਤੇ ਰਤਨ ਚੰਦ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 4. ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਕਾਹਲੀ ਦੋ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਖੁਸ਼ੀ ਰਾਮ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 3, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦਾ ਇੱਕ ਟਿਕਟ ਚੈਕਰ ਹੈ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੈਰਾਨੀ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਤਨ ਚੰਦ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 4, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਠਿਆ ਗਵਾਹ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ

ਕਦੇ ਵੀ ਉਸ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਗਵਾਹ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ 'ਤੇ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਬਾਰੇ ਜੋ ਕੁਝ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਜੋ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੈ। ਬੂਟਾ ਸਿੰਘ ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. 1, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਥਾਨਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਮੈਂਬਰ ਹੈ, ਸਾਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਢਿੱਲੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਖਰਾਬ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ।

ਡਰਾਈਵਰ ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟਾਈ ਰਾਡ ਢਿੱਲੀ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬੱਸ ਉਸ ਦੇ ਕਾਬੂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ। ਉਸ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਸਵੇਰੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਢਿੱਲੀ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਉਸ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਤੋਂ ਪਠਾਨਕੋਟ ਦਾ ਸਫ਼ਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਰਾਬ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਥਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਲਗਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਸ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੁਆਰਾ ਝੂਠਾ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. 7, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਸਕੱਤਰ ਸ਼੍ਰੀ ਇੰਦਰ ਦੇਵ ਭਾਟੀਆ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ 6 ਅਗਸਤ 1951 ਨੂੰ ਜਿਸ ਦਿਨ ਇਹ ਮੰਦਭਾਗਾ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਦਿਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਟਾਈ ਰਾਡ ਦੀ ਖਰੀਦ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਐਂਟਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਥਾਨ ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਿਕਾਰਡ 5, ਸਟੋਰ ਕੀਪਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦੀ ਕਿ 6 ਅਗਸਤ, 1951 ਨੂੰ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀਐਨਏ 2376 ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਟਾਈ ਰਾਡ ਸਟੋਰ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀ. 7 ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ 18 ਅਗਸਤ, 1951 ਨੂੰ ਇੱਕ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਭਾਵ, ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਕਈ ਦਿਨ ਬਾਅਦ। ਇਹ ਸਬੂਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੇ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਪਠਾਨਕੋਟ ਵਿਚਕਾਰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਢਿੱਲੀ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਟਾਈ-ਰਾਡ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ ਬੂਟਾ ਸਿੰਘ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. 1, ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੇ ਗੱਡੀ ਦਾ ਮੁਆਇਨਾ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਉਸ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਢਿੱਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਨੂੰ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਗੁਰਦਿਆਲ ਰਾਮ ਦੁਆਰਾ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਉਸ ਦਾ ਬਿਆਨ ਝੂਠਾ ਹੈ। ਇਸ ਖਰਾਬ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਅਤੇ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੀ ਬੱਸ ਉਸ ਦੇ ਕਾਬੂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਬੱਸ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੋਲ. XIV - (1)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 333

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਨੇ 15,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਵਿਦਿਅਕ ਸੀਨੀਅਰ ਸੁਬਾਰਡੀਨੇਟ ਜੱਜ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ 5,000 ਰੁਪਏ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਪਸਲੀਆਂ ਅਤੇ ਪਿਵਿਸ ਦੀ ਹੱਡੀ ਟੁੱਟ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ 'ਤੇ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸ ਨੂੰ 53 ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿਚ ਕੈਦ ਰਹਿਣਾ ਪਿਆ, ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਵਿਚ ਤਰੱਕੀ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਹਨ। ਫੋਰਸ ਜਿਸ ਵਿਚ ਉਹ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਇਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਰੁ. 5,000 ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਸ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। 250, ਜੋ ਉਸ ਨੇ ਡਾਕਟਰੀ ਇਲਾਜ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਹੋਣ ਦਾ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੋਲ. X I V - (1)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 334

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਡਿਕਰੀ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮੁਦਈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁਪਤਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਖਿਲਾਫ ਉਸਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਲਾਇੰਸ ਦੇਸ ਰਾਜ ਪਾਹਵਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਦ ਕੋਨਕੋਰਡ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਿਟੇਡ, (1), ਬਰਾਲਾ ਰਾਮਾਸਵਾਮੀ ਬਨਾਮ ਭਾਮੀਦੀਪਤੀ ਸਤਿਆਨਾਰਾਇਣ, (2), ਅਤੇ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਉੱਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੰਡੀਆ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰ., ਲਿਮਿਟੇਡ, ਬਨਾਮ ਜਨਾਰਦਨ ਵਿਸ਼ਵਨਾਥ ਨਾਇਕ। (3)। ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੌਰਾਨ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਉਠਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਮੁੱਦਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਨਵੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਲੈਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਤਰਕਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੇਲ. X I V - (I)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 335

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

- (1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1951 ਪੰਜਾਬ 114.
- (2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1958 ਏ.ਪੀ. 309
- (3) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1938 ਬੰਬ 217.

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀ. 13 ਲਈ ਇੱਕ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੱਢੀ ਗਈ ਸੀ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 94 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਤੇ ਉਹ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਦਰਖਾਸਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਤੁਰੰਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਦਿਸਦਾ ਜੋ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਫ਼ਸਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕੇ। ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀ. 13 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੀ ਇਸ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੌਰਾਨ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਬੀੜਾ ਚੁੱਕਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਹੋ ਜਾਣ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੱਕ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਫ਼ਰਮਾਨ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 4 ਦੇ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (1), (2) ਅਤੇ (6) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਦੀ ਹੈ:

ਵੇਲ. X I V - (I)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 336

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

“96 (1) ਜੇਕਰ, ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) (ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਦੇਣਦਾਰੀ) ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬਚਣ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਾਲਿਸੀ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ, ਡਿਕਰੀ ਦੇ ਲਾਭ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰੇਗੀ ਜੋ ਇਸ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਬੀਮੇ ਦੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਕਰਜ਼ਦਾਰ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਰਕਮ ਅਤੇ ਨਿਰਣੇ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਸ ਰਕਮ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਰਕਮ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ (1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਰਣੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਵਾਈ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਮਲ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਿਸਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ: -

(6) ਕੋਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਹੀਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਨੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ (2) ਜਾਂ ਉਪ ਧਾਰਾ (2A)] ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਉਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ-ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ ਉਪ ਧਾਰਾ (2A) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਲਾਭ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੇਲ. X I V - (I)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 337

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ, ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 94 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਰਜ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਸਦੇ ਨਾਲ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੁਕੱਦਮੇ ਜਾਂ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਨੋਟਿਸ ਇਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਧਿਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਧਾਰਾ (a) (b) ਅਤੇ (c) ਤੋਂ ਸੈਕੰਡ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। section 96. ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਦੋ ਗੁਣਾ ਹੈ; ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੇ ਉਪ ਸੈਕਸ਼ਨ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਦੇ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ; ਅਤੇ ਦੂਜਾ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਅਤੇ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਪਿੱਠ ਪਿੱਛੇ ਕੋਈ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਜੋਂ ਉਲਝਾ ਦਿੱਤਾ। ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਸੰਮਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨਾ ਸਿਰਫ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਈ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਮੌਕੇ ਦਾ ਵੀ ਫਾਇਦਾ ਉਠਾਇਆ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਦੰਦ-ਕੰਧ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕੀਤਾ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਪਲਬਧ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਸੰਮਨਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਬਦਲ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਦਾ ਆਚਰਣ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਧਿਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਉਸੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਇਹ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਭਾਵੇਂ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਮੈਂ ਇਹ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਹੁਣ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੇਲ. X I V - (I)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 338

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕੇ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਆ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਜਨਾਰਦਨ (i); ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ ਐਕਟ IV) ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇੱਕ ਵਰਗਾ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਬਾਰੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਨਿਯਮ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਲਸਬਰੀ, ਵਾਲੀਅਮ 18 ਪੈਰਾ 879 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ:

“ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸੱਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਨਾ ਤਾਂ ਕਾਮਨ ਲਾਅ ਜਾਂ ਇਕਇਟੀ ਵਿਚ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਪੈਸੇ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬਰਾਲਾ ਰਾਮਾਸਵਾਮੀ ਬਨਾਮ ਭਾਮੀਦੀਪਤੀ ਸੁਤਿਆਨਾਰਾਇਣ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (2) ਵਿੱਚ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਲਈ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ, ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਇਹ ਨੀਤੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਦਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉੱਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਬੰਬਈ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਪਾਹਵਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਦ ਕੌਨਕੋਰਡ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ (3) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਪੰਜਾਬ ਦਾ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਮੇਰੇ ਵਿਦਵਾਨ ਭਰਾ ਫਲਸ਼ੋ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਇਆ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਤੀਜੀ ਧਿਰ, ਜਿਸਨੂੰ ਮੋਟਰ ਦਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ, ਬੀਮੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਧਾਰਾ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈ ਸਕਦੀ ਹੈ? ਨੀਤੀ ਨੂੰ. ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਮੇਰਾ ਵਿਦਵਾਨ ਭਰਾ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਸੀ ਕਿ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਫ਼ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਧਿਰ ਹੀ ਇਸਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:-

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੋਲ. X I V - (I)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 339

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

“ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਫ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਦਮ ਚੁੱਕ ਸਕਦੇ ਹਨ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਪਰ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੁੱਕ ਕੁਝ ਭਾਰਤੀ ਕੇਸ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਇਸ ਦੀ ਇਕ ਧਿਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਲਈ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਿਸਮ ਦਾ ਭਰੋਸਾ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੱਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਮੈਂ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਹੈ।”

ਸੈਕਸ਼ਨ 96, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਉਸਦੀ ਪ੍ਰਭੂਤਾ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ: -

“ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਤਾਂ ਹੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜੇਕਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਮਿਸਟਰ ਟਵਕਲੇ ਜਾਂ ਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਸਿਰਫ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੋਲ. X I V - (I)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 340

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਉੱਪਰ ਜੋ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਸਵਾਲ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੋ ਅਰਥਾਤ ਕੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਲ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵਜੋਂ ਫਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਪੰਜਾਬ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਅੱਗੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਬੀਮਤ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਤੇ ਇੱਕ ਧਿਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਆਪਣੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖਾਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਨਾਲ ਉਲਝਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਣ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੈ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸੱਟ ਲਈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਦਈ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਜੋਂ ਉਲਝਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵੇਖੇ. ਜੇਕਰ ਮੁਦਈ ਉਹਨਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਜੇ ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਅਸਫਲ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939, ਇੱਕ ਵਾਰ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਲੋਮ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੋਲ. XIV - (1)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 341

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਵਿਅਰਥ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਨਹੀਂ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਕੇਸ ਲੜਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਕਨੀਕੀ ਦਿੱਕਤ ਸੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਫ਼ਰਮਾਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਫ਼ਰਮਾਨ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਫ਼ਰਕ ਪਵੇਗਾ।

ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਧਾਰਾ 96(2), ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਉਸਦੀ ਆਪਣੀ ਬੇਨਤੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਅਤੇ ਉਸ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਬਚਾਅ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਉਠਾਉਣਾ ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਖੁਦ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਇਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਬਨਾਮ ਅਬਦੁਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਮੁਹੰਮਦ ਮਹਿਰੱਲੀ (1) ਅਤੇ ਵਿਮਲਾਬਾਈ ਡੀ. ਵਸ਼ਿਸ਼ਟ ਬਨਾਮ ਜਨਰਲ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ (2)। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਇਤਬਾਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਪੀ.ਐਸ. ਗਿੱਲ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (3) ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਹਰਨਾਮ ਸਿੰਘ ਜੇ, ਜਿਸ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਲਿਖਿਆ ਸੀ:

-

"ਕਾਫ਼ੀ ਕਾਰਨ ਦਿਖਾਉਣ 'ਤੇ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਸਲ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਜਾਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਨਾਮ ਵਿੱਚ ਗੁਣ ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਕੇਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੇਲ. X I V - (I)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 342

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

- (1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1955 ਬੰਬ 39.
- (2) ਏ ਆਈ.ਐਲ.ਆਰ. 1955 ਬੰਬ 278.
- (3) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1955 ਪੰਜਾਬ 187

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦੀ ਇਹ ਸ਼ਕਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਉਸ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੈਂ ਇਹ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਕਿਉਂ ਹਾਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਕੇਸ ਲੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਫਰਮਾਨ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਪਾਰਟੀ ਜੋ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਦੋ ਵਿਰੁੱਧ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਇੱਥੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਮੁਦਈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਾਰਨ ਆਖਿਰਕਾਰ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹਰਜਾਨਾ ਪਾਲਿਸੀ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ D. 13 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਤੋਂ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਵਜੋਂ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਲਝਾ ਕੇ, ਮੁਦਈ ਨੇ ਇੱਕ ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤਾ ਹੈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਟਿਊਨਿਟੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉਹ ਮੁਦਈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦੀ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਧਿਰ ਬਣਾ ਦੇਵੇਗੀ। ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਰਟੀ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੱਖਪਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਤਾਕਤ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ। 2,000, ਅਤੇ ਉਸ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਇੱਕ ਫਰਮਾਨ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ (1), ਡੀ. 13, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਦੀ ਹੈ:

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,

“ 1. ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਪਨੀ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਸਮੇਤ ਸਾਰੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਵੇਗੀ ਜੋ ਕਿ ਬੀਮੇ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਣ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ।”

ਸਮਰਥਨ ਨੰਬਰ 3 ਜੋ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦਾ ਹੈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

“ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨੀਤੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਰੁਪਏ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਨਾਮ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇਗੀ। ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 2,000 ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅਧੀਨ। 20,000 ਇੱਕ ਕੇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ।

ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਸਿਰਫ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰ ਹੈ। 2,000 ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਸ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਕੋਈ ਡਿਕਰੀ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਰੁ. ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੈਂਸ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। 2,000 ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਮੁਦਈ ਹੋਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਤੋਂ ਇਹ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ।

ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੈਂ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਾਂਗਾ ਅਤੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਡਿਕਰੀ ਨੂੰ ਸੋਧ ਕੇ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵਾਂਗਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਸਿਰਫ ਰੁਪਏ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗੀ। 2,000 ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਸੁਬਾਰਡੀਨੇਟ ਜਜ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੂਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜੋ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਢਲੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ। 0.41, ਦੀਵਾਨੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੈਂ ਮੁਦਈ ਨੂੰ 5,250 ਰੁਪਏ ਦਾ ਫ਼ਰਮਾਨ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵੀ ਦੇਵਾਂਗਾ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੋਲ. XIV - (1)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 344

ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹੋਤਾ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਅੰਸ਼ਕ ਸਫਲਤਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ
ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਫਾਲਸ਼ੋ, ਜੇ.—ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਪੱਤਰ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ।

ਜੀ.ਡੀ. ਖੋਸਲਾ, ਸੀ.ਜੇ., ਅਤੇ ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਬਹਾਦਰ, ਜੇ.

ਨਵਾਬ ਜ਼ਹੀਰ-ਉਦੀਨ ਅਹਿਮਦ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-

ਅਪੀਲਕਰਤਾ-

ਬਨਾਮ

ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਦਿੱਲੀ ਪ੍ਰਾਂਤ ਅਤੇ

ਹੋਰ, — ਉੱਤਰਦਾਤਾ।

ਐਲ.ਪੀ.ਏ. ਸੰਨ 1958 ਦਾ 12-ਡੀ.

7 ਸਤੰਬਰ 1960

ਇਵੈਕੂਈ ਵਿਆਜ (ਵੱਖਰਾ ਕਰਨਾ) Act (LXIV of 1951) S. 9 (1) ਵਿਆਜ ਦੀ ਘਟੀ ਹੋਈ ਦਰ ਦਾ
ਲਾਭ ਕੀ ਨਿਕਾਸੀ ਮੋਰਟਗੈਗਰ ਲਈ ਸਿਰਫ ਕੰਪੋਜ਼ਿਟ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖੀ ਜਾਇਦਾਦ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਐਕਟ
ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਵੈਕੂਈ ਵਿਆਜ (ਵੱਖਰਾ ਕਰਨ) ਐਕਟ, 1951 ਦੀ ਧਾਰਾ 9(1) ਵਿੱਚ
ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਿਆਜ ਦੀ ਘਟੀ ਹੋਈ ਦਰ ਦਾ ਲਾਭ ਸਿਰਫ ਨਿਕਾਸੀ ਮੋਰਟਗੈਗਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ
ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਕੰਪੋਜ਼ਿਟ ਦੇ ਗੈਰ-ਇਵੈਕੂਈ ਮੋਰਟਗੈਗਰ ਦੁਆਰਾ। ਗਿਰਵੀ ਰੱਖੀ ਜਾਇਦਾਦ। ਨਿਕਾਸੀ
ਗਿਰਵੀਨਾਮਾ ਆਪਣੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ
ਦੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ
ਦੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਦਾ ਚਾਰਜ ਸੰਭਾਲਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਪੰਜ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਅਦਾ
ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਸਲਾਨਾ "ਇੱਕ ਨਿਕਾਸੀ ਦੀ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖੀ ਗਈ ਜਾਇਦਾਦ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ
ਸਿਰਫ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖੀ ਗਈ ਜਾਇਦਾਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਕਾਸੀ ਦੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਮੌਰਗੇਜ ਦੀ ਅਖੰਡਤਾ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ
ਹੈ ਪਰ ਇਵੈਕੂਈ ਇੰਟਰਸਟ (ਸੈਪਰੇਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 1951, ਮੌਰਗੇਜ ਦੇ ਨਿਕਾਸੀ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਇਵੈਕੂਈ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ
ਵੰਡਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਮਾਨਦਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ
ਮੌਰਗੇਜ ਦੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਤੇ ਅਜੀਬ ਹਾਲਾਤਾਂ ਲਈ ਐਕਟ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ

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।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ