

ਭਾਰਤ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ
ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿ
ਬਨਾਮ
ਗੁਰਦੇਵ ਕੌਰ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.
12 ਮਈ, 1966 ਨੂੰ
(ਆਰ ਖੋਸਲਾ, ਜੇ ਕੌਸ਼ਲ, ਜੇ. ਜੇ.)

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV)—ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਅਤੇ 96—ਧਾਰਾ 95 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ—ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਾਲਕ — ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਮਾਲਕ — ਬੀਮਾਕਰਤਾ—ਕੀ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ—ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਬਚਾਅ—ਕੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੈ—ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ—ਦਾ ਮਤਲਬ—ਕੀ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਭਰਤੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 1939 ਦੇ ਐਕਟ 4 ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ii) ਵਿਚ 'ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ' ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਜੋ ਕਾਫੀ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਢੁਕਵੇਂ ਮਾਪਦੰਡ ਵਜੋਂ। ਉਸਨੂੰ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਇਸਲਈ, ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਹੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਿਤ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸੀ, ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਉਸਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਹ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸੀ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਟਰੱਕ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਚ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਹ 'ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿਚ' ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਨੇ ਨੌਕਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਬਾਡੀ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਸੀ ਪਰ ਇਸ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿਚ ਲਿਜਾਏ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸਨ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ii) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਜੋ ਟਰੱਕ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਰ ਗਏ ਸਨ।

ਮੰਨਿਆ, ਕਿ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ-ਕਮ-ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਿਅਕਤੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 95(1)(ਬੀ) ਦੀ ਧਾਰਾ (ii) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਇਹਨਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (6) ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੀ ਰੱਖਿਆ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ' ਸਮੀਕਰਨ ਦਾ ਆਮ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥ ਅਤੇ ਦਾਇਰਾ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਕੁਝ ਕਰਨ ਜਾਂ ਕੁਝ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸੇਵਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਤੱਤ ਹੁੰਦਾ

ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਜੋਂ ਮਾਲ-ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਭਰਤੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਡੀ.ਕੇ. ਮਹਾਜਨ ਵੱਲੋਂ 12 ਮਈ, 1966 ਨੂੰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਕੇਸ ਰੈਫਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜਾਂ ਮੁੱਖ ਜੱਜ ਮਿਹਰ ਸਿੰਘ, ਮਾਣਯੋਗ ਜਸਟਿਸ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਮਾਣਯੋਗ ਜਸਟਿਸ ਡੀ. ਕੇ. ਮਹਾਜਨ ਦੀ ਸੰਪੂਰਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 24 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1967 ਨੂੰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਸ਼੍ਰੀ ਜੀ.ਐਸ. ਗਿਆਨੀ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ (ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਅਧੀਨ), ਮਿਤੀ 28 ਜੂਨ, 1962 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਦਲੀਪ ਸਿੰਘ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਗੁਰਦੇਵ ਕੌਰ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ 3,600 ਰੁਪਏ, ਕਰਤਾਰ ਕੌਰ ਨੂੰ 2,400 ਰੁਪਏ। ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨੂੰ 2,000 ਰੁਪਏ ਮਾਂਗਟਾ ਦੀ ਸਰਦਾਰੀ ਵਿਧਵਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ, ਨੰਬਰ 1, 4 ਅਤੇ 5, ਯਾਨੀ, ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ।

ਐਨ.ਐਨ. ਗੋਸਵਾਮੀ, ਐਲ.ਐੱਮ. ਸੂਰੀ, ਆਰ.ਐੱਮ. ਸੂਰੀ ਅਤੇ ਮੁਨੀਸ਼ਵਰ ਪੁਰੀ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਸੀ.ਐਲ. ਅਗਰਵਾਲ, ਵੀ.ਪੀ. ਗਾਂਧੀ ਅਤੇ ਬੀ.ਆਰ. ਅਗਰਵਾਲ, ਆਰ.ਕੇ. ਅਗਰਵਾਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ

ਇਹ ਆਰਡਰ FAOs ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇਗਾ। 1962 ਦੇ ਨੰਬਰ 117 ਤੋਂ 119. ਇਹਨਾਂ ਤਿੰਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉਲਝਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਇਹ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਉਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਕੋਰਸ. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਿ੍ਰਤਕ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜੋ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੌਰਾਨ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸਨ ਜੋ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਹੈ ਜੋ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਡਾ. ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਵਤੀ ਬਨਾਮ ਦਿੱਲੀ ਦਿਆਲ ਬਾਗ ਡੇਅਰੀ ਲਿਮਿਟਡ (1953 ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ ਆਈ.ਡੀ., 15 ਨਵੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ), ਜੋ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਬਚਾਅ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96(3) ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਲੰਬਿਤ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹੀ ਨੁਕਤਾ ਉਠਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿ੍ਰਤਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਹੁਣ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

2. ਮੈਂ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਦੇ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਅਮਰਾ ਵਾਟੀ (FAO . 1960 ਦਾ 145, 10 ਫਰਵਰੀ, 1965, [1965] 35 Comp. Cas. 397 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ)। ਇਸ ਅਪੀਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨੁਕਤੇ ਦਾ ਉਸ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ [1965] PLR 386 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

3. ਇਸਲਈ, ਮੈਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮਾਈ ਲਾਰਡ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਜੋ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਵੀ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਦਾਹਰਨ ਹੋਵੇ ਜਦੋਂ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

4. ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ 28 ਜੂਨ, 1962 ਦੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ 1962 ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲਾਂ ਨੰ. 117, 118 ਅਤੇ 119 ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇਗਾ। ਅਪੀਲਾਂ ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਹਨ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੇ ਇੱਕ

ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਤਿੰਨ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਸਿੱਖ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਤਿੰਨਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਤਿੰਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

5. ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ 17 ਫਰਵਰੀ 1960 ਨੂੰ ਛੱਜੂ ਅਤੇ ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨੇ ਟਰੱਕ ਪੀ.ਐਨ.ਟੀ. 2749 ਨੂੰ 1000 ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਸੀ। ਸਮਾਣਾ ਤੋਂ ਫਿਲੌਰ ਜਾਣ ਲਈ ਬਨਾਰਸੀ ਦਾਸ ਦੇ 90. ਛੱਜੂ ਅਤੇ ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨੇ ਇਕ-ਇਕ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ। 30, ਪਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਰੁਪਏ ਦੀ ਬਾਕੀ ਰਕਮ ਕਿਸ ਨੇ ਅਦਾ ਕੀਤੀ। 30. ਛੱਜੂ, ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਮੰਗਤਾ ਨੇ ਸਮਾਣਾ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਟਰੱਕ 'ਚ ਲੁਕੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਦਲੀਪ ਸਿੰਘ ਸਮਾਣਾ ਵਿਖੇ ਆਪਣੇ ਪਿਤਾ ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਆਪਣੀ ਦੁਕਾਨ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਟਰੱਕ ਰਾਤ ਨੂੰ 9 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਸਮਾਣਾ ਤੋਂ ਰਵਾਨਾ ਹੋਇਆ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਨਾਰਸੀ ਦਾਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਬਚਨਾ ਨੇ ਚਲਾਇਆ। ਭਾਵੇਂ ਮੰਗਤਾ ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰ ਸੀ, ਉਹ ਛਿੱਲ ਅਤੇ ਛਿੱਲ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਛੱਜੂ ਅਤੇ ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਵੀ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਦਲੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਪੁੱਤਰ ਸਨ। ਇਹ ਪੰਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਚਮੜੇ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਸਵਾਰ ਸਨ। ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੈਬਿਨ ਵਿੱਚ ਬਚਨਾ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਲ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਕੈਬਿਨ ਦੇ ਉਪਰਲੇ ਟੂਲ ਬਾਕਸ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਇਸ 'ਤੇ ਟਰੱਕ ਦਾ ਕਲੀਨਰ ਵੀ ਸੀ। ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਗਿਣਤੀ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੱਸੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਅੱਧੀ ਰਾਤ ਦੇ ਕਰੀਬ ਲੁਧਿਆਣਾ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਅਤੇ ਪਿੰਡ ਧਾਲੀਵਾਲ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਸਾਹਮਣੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਟਰੱਕ ਬੇਕਾਬੂ ਹੋ ਕੇ ਸ਼ੀਸ਼ਮ ਦੇ ਦਰੱਖਤ ਨਾਲ ਜਾ ਟਕਰਾਇਆ। ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਟਰੱਕ ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ, ਦਲੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਮੰਗਤਾ ਦੀ ਲਪੇਟ 'ਚ ਆ ਗਿਆ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਚੋਂ ਦਲੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਮੰਗਤਾ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਹੀ ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਹਸਪਤਾਲ 'ਚ ਦਾਖਲ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ। ਤਿੰਨੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੌਜਵਾਨ 22 ਤੋਂ 43 ਸਾਲ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਨੌਜਵਾਨ ਸਨ। ਸਿੱਖ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਬਚਨਾ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ। ਤਿੰਨਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ, ਵਿਦਵਤਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਪੈਰਾ 9 ਤੋਂ 11 ਵਿੱਚ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਅਤੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਦੱਸਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਆਰਡਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਹੈ, ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਖੋਜ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਤਿੰਨੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਿਅਕਤੀ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ-ਕਮ-ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਪੰਜ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੈਬਿਨ ਵਿੱਚ ਬੈਠਾ ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਅਤੇ ਟੂਲ ਬਾਕਸ ਉੱਤੇ ਬੈਠਾ ਛੱਜੂ, ਦੋ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ; ਦੋਵੇਂ ਗੰਭੀਰ ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚ ਗਏ।

6. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 (1939 ਦਾ ਐਕਟ 4) ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟਰੱਕ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ "ਵਰਤਣ" ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ "ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵਰਤੋਂ" ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸ਼ਬਦ, ਜਿਸਦਾ ਸਿੱਖ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ; "ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਜਾਂ ਇੱਥੇ ਕੋਈ ਸਮਰਥਨ ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939, ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਪਰ ਬੀਮਿਤ ਵਿਅਕਤੀ ਕਰੇਗਾ। ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰੋ, ਜਿਸਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਪਰ ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਲਈ।" ਇਸ ਲਈ ਟਰੱਕ ਦਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 1939 ਦੇ ਐਕਟ 4 ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ VIII ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਨੀਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਹੈ ਇਹ ਹੈ:

" 95. (1) ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ....

(ਬੀ) ਪਾਲਿਸੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬੀਮਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ--। . . .

(ii) ਸਿਵਾਏ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਘਟਨਾ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਜਾਂ ਚੜ੍ਹਨ ਜਾਂ ਉਤਰਨ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਦਾਅਵਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ...

(4) ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਾਲਿਸੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ; ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੂਪ, ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਮਾਮਲੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। "

7. ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦੀ ਹੈ:

"96. (1) ਜੇਕਰ, ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (4) ਅਧੀਨ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਜਿਸਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ (ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਦੇਣਦਾਰੀ) ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਫਿਰ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਾਲਿਸੀ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, 1 ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਡਿਕਰੀ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਇਸ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਬੀਮੇ ਦੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਨਿਰਣਾ-ਕਰਜ਼ਦਾਰ, ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਕਮ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਨਿਰਣੇ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਸ ਰਕਮ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਰਕਮ ਦੇ ਨਾਲ।

8. ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (6) ਫਿਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ:

"(6) ਕੋਈ ਵੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2A) ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਰਣੇ ਦੇ ਲਾਭ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2A) ਵਿੱਚ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (2), ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਬਜਾਏ। . . .

9. ਆਈਜ਼ਾਰਡ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਵਰਸਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, [1937] ਏਸੀ 773 ਵਿੱਚ; 3 ਸਾਰੇ ER 79, 82; [1938] 8 ਕੰਪ. ਕੈਸ. (ਇੰਸ.) 91, 95-97 ਇੱਕ ਵਿਲੀਅਮ ਡ੍ਰੂਸ ਦੀ ਇੱਕ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਲਾਰੀ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਬਿਲਡਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਕੁਝ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਜ਼ਾਰਡ ਉਹਨਾਂ ਕਾਮਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਸੀ ਜਿਸਨੂੰ ਲਾਰੀ 'ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਢੁਆਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਹ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਗਿਆ ਸੀ। ਰੋਡ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1930 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 36 ਦੇ ਉਪਬੰਧ, 1939 ਦੇ ਐਕਟ 4 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਹਨ। ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇਜ਼ਾਰਡ ਬਿਲਡਰਾਂ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਉਹ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ" ਲਾਰੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਉਹੀ ਹੈ ਜੋ ਲਾਰਡ ਰਾਈਟ ਨੇ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ।, ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:

"ਮੈਨੂੰ ਹੁਣ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1930 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 36, ਸਬ-ਸੈਕਸ਼ਨ 1(ਬੀ)(ii), ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਸਾਲਸ ਨੇ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 35 ਦੁਆਰਾ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਐਕਟ ਦੇ 1) ਵਿੱਚ, ਸੜਕ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਉਪਭੋਗਤਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਨੀਤੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ। ਫਿਰ ਉਪਬੰਧ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ (1) ਅਤੇ (ii) ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਆਮ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ: 'ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ-- (1) ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਦੌਰਾਨ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦਾ; ਜਾਂ (ii) ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ

ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਅੰਦਰ ਲਿਜਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣਾ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨਾ ਜਾਂ ਉਤਰਨਾ ਜਿਸ ਤੋਂ ਦਾਅਵੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।' ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪ੍ਰੋਵੀਜ਼ੋਜ਼ (b) ਅਤੇ (c) ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਬਣਾਉਣਾ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਪ੍ਰਵਾਨਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਪੁਰਾਣੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਗਿਣਿਆ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨੀਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਦੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ ਜਾਂ ਕੋਰਸ ਦੌਰਾਨ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਕਰਮਚਾਰੀ, ਆਪਣੀ ਉਜਰਤ ਜਾਂ ਤਨਖਾਹ ਦੀ ਰਕਮ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ। ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਸੋਚਿਆ ਕਿ ਇਹ ਕੇਸ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਅਣਡਿੱਠ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪਰ ਦੂਜਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਹੈ। ਉਸ ਕਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਆਮ ਉਦੇਸ਼ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਨਾਲ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮਾ ਯਾਤਰੀ ਜੋਖਮ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਯਾਤਰੀ ਜੋਖਮ ਦਾ ਰੂਪ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਯਾਤਰੀ ਜੋਖਮ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਰ ਦੂਜੇ ਸਿਰ ਦਾ ਅਰਥ ਉਹ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਇੱਥੇ ਵਿਵਾਦ ਮੋੜ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੈਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹਾਂ ਕਿ 'ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ' ਨੂੰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ 'ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ' ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਰਤੀ ਗਈ ਸਪਸ਼ਟ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਵਿਦਾਇਗੀ, ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ, ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਐਕਟ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਕਾਫੀ ਵਿਵਹਾਰਕ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਢੁਕਵੇਂ ਮਾਪਦੰਡ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕੋਈ ਢੁਕਵਾਂ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਾਪਦੰਡ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਕਰਮਚਾਰੀ, ਜੇਕਰ ਜ਼ਖਮੀ ਜਾਂ ਮਾਰੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਵਾਦ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੈਂ ਇਹ ਕਹਿਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਕੁਝ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵਿੱਚ, ਬੀਮੇ ਦਾ ਕੋਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜੋ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਸੰਭਾਵੀ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਰਿਆ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨਾਲ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਾਲ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਸਾਮਾਨ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਦੇ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸੀ; ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਠੇਕੇਦਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰੀ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ, ਸ਼ਾਇਦ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੀ, ਇਸ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ, ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਵਜੋਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।"

10. ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਇਹ ਨਿਪਟਾਇਆ ਕਿ 1939 ਦੇ ਐਕਟ 4 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (iii) ਵਿੱਚ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ" ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਵੀ ਜੋ ਕਾਫੀ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਢੁਕਵੇਂ ਮਾਪਦੰਡ ਵਜੋਂ। ਇਸ ਲਈ, ਉਸਨੂੰ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸੀ, ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ ਗੱਡੀ। ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਵਤੀ ਬਨਾਮ ਦਿੱਲੀ ਦਿਆਲ ਬਾਗ ਡੇਅਰੀ ਲਿਮਿਟਡ, (1967) ਐਕਸੀਡੈਂਟਸ ਕਲੇਮਜ਼ ਜਰਨਲ 82 ਵਿੱਚ, ਦੁੱਧ ਦਾ ਸਪਲਾਇਰ ਖੁਦ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸੀ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਫਲਸ਼ੋ ਜੇ. (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਦੋਂ ਸੀ) ਅਤੇ ਮੈਂ, ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਦੁੱਧ ਦਾ ਸਪਲਾਇਰ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, 1939 ਦੇ ਐਕਟ 4 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ii) ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸੇ ਵਾਲੀਅਮ ਦੇ ਪੰਨਾ 65 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਦ੍ਰਿਸ਼, ਸਾਊਥ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ, ਇੰਦੌਰ ਬਨਾਮ ਹੀਰਾਬਾਈ, (1967) ਐਕਸੀਡੈਂਟਸ ਕਲੇਮਜ਼ ਜਰਨਲ 65 ਤੋਂ ਵੀ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਲਈ ਸਮਰਥਨ ਉਪਲਬਧ ਹੈ। ਕੇ.ਐਨ.ਪੀ. ਪਟੇਲ ਬਨਾਮ ਕੇ.ਐਲ. ਕਾਸਰ, (1966) ਐਕਸੀਡੈਂਟਸ ਕਲੇਮਜ਼ ਜਰਨਲ 284. ਰਿਲਾਇੰਸ, ਇਸਲਈ, ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਤਿੰਨ ਮਿ੍ਰਤਕ ਵਿਅਕਤੀ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਦੇ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਸਨ। "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ", ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਇਸ 'ਤੇ ਸਨ। ਜ਼ਾਹਰਾ ਤੌਰ 'ਤੇ 1939 ਦੇ ਐਕਟ 4 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (iii) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ 'ਤੇ ਉਹ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ

ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਸਵਾਰ ਸਨ। ਇਹ ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ। ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਜਾਹਰਾ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ 'ਤੇ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ" ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਹੋਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸ ਇਸ ਦਿਰਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਜ਼ਾਰਤ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਇਸ ਪਹੁੰਚ ਦਾ ਅਸਿੱਧਾ ਸਮਰਥਨ ਹੈ।

11. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਦੋ ਦਲੀਲਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ (ਏ) ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (6) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ। ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਣੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ 1939 ਦੇ ਐਕਟ 4 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਤੋਂ, ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 96, ਇਸਦੀ ਅਪੀਲ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ (ਬੀ) ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੀ ਧਾਰਾ (ii) ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ" ਸੀ ਜਾਂ ਤਾਂ, (1) ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ, ਜਾਂ (ii) ਬਨਾਰਸੀ ਦਾਸ ਦਾ, ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ, ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਸਨ" ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ" ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ii) ਦੇ ਅਰਥ ਅਤੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਟਰੱਕ ਦੇ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1940 ਦੇ ਨਿਯਮ 4.60(1) ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਹੋਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

12. ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਕਰੀ ਦੇ ਲਾਭ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ "ਅਜਿਹੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ" ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ ਉਸ ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦੋ ਉਪਬੰਧਾਂ (1) ਅਤੇ (ii) ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਜਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜੇਕਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਉਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਰਕਮ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (6) ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਬਚਾਅ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਕੇਵਲ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਫੈਸਲਾ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ, ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਅਤੇ ਨਿਰਣੇ ਦੇ ਲਾਭ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਹੋਰ ਬਚਾਅ ਪੱਖਾਂ ਦਾ ਸਵਾਲ ਕਦੇ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਵੈਨਗਾਰਡ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸਰਲਾ ਦੇਵੀ, ਏਆਈਆਰ, 1959 ਪੁੰਜ 'ਤੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। 297 ਅਤੇ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਆ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਕੈਪਟਨ ਇਤਬਾਰ ਸਿਟਿਘ, [1959] 29 ਕੰਪ. ਕੈਸ. (Ins.) 60 (SC), ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਕਿ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੱਖਿਆ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਬਚਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਅਜਿਹੀ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਅਧੀਨ ਨੀਤੀ, ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨੀਤੀ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਜੋ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਸਲਈ, ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇੱਥੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ-ਕਮ-ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਤਿੰਨ ਮਿ੍ਰਤਕ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਹ ਧਾਰਾ 95(1)(ਬੀ) ਦੀ ਧਾਰਾ (ii) ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਪਾਲਿਸੀ ਅਜਿਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸੀ। ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਕਿਸੇ ਉਪਬੰਧ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਨੀਤੀ ਅਧੀਨ ਸੈਕਸ਼ਨ 95(1)(ਬੀ) ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਪੱਖ 'ਤੇ ਪਹਿਲੀ ਦਲੀਲ, ਇਸ ਲਈ, ਪ੍ਰਬਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

13. ਧਾਰਾ 95 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (iii) ਵਿਚਲੇ ਸ਼ਬਦ "ਭਾੜੇ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਲਿਜਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ" ਜਾਂ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ "ਯਾਤਰੀਆਂ" ਸ਼ਬਦ ਨਾਲ ਜਾਓ ਨਾ ਕਿ "ਵਾਹਨ" ਸ਼ਬਦ ਨਾਲ। ਜੇਕਰ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ "ਵਾਹਨ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਸਹੀ ਵਿਆਕਰਨਿਕ ਅਰਥ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਅਰਥ ਨਹੀਂ ਬਣਦਾ। ਇਹ ਇੱਕ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਜੋ ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ

ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਨਾਰਸੀ ਦਾਸ ਦੇ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ" ਸੀ ਜਾਂ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਬਨਾਰਸੀ ਦਾਸ ਦਾ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ" ਸੀ। ਫਿਰ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਆਂਇਕ ਰਾਏ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ" ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ। "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ" ਸਮੀਕਰਨ ਦਾ ਸਧਾਰਣ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥ ਅਤੇ ਦਾਇਰਾ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਕੁਝ ਕਰਨ ਜਾਂ ਕੁਝ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸੇਵਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਤੱਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਜੋਂ ਮਾਲ-ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਭਰਤੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਵੀ ਫੇਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

14. ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਕਠਿਨ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਿਕ ਭੁੱਲ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਇਸ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਕਸਰ ਖੁਦ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ 'ਤੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 4.60(1) ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਬੀਸੀਐਨਏ ਕਰਮਚਾਰੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ"। ਇਹ ਉਪ-ਨਿਯਮ ਮਾਨਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਵਜੋਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਛੇ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਉਸ ਸੰਖਿਆ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਿਆਉਂਦਾ, ਅਤੇ ਇਹ ਇੱਕ ਕਾਰਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਅਣਆਗਿਆਕਾਰੀ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਭੁੱਲ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਇੱਕ ਤਣਾਅਪੂਰਨ ਜਾਂ ਗਲਤ ਵਿਆਖਿਆ ਦੁਆਰਾ ਸਪਲਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

15. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਤਿੰਨ ਅਪੀਲਾਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਜੇ. ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਡੀ.ਕੇ ਮਹਾਜਨ, ਜੇ.

17. ਮੈਂ ਵੀ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

Jatinder Singh, Translator

ਡਿਸਕਲੇਮਰ (ਬੇਦਾਅਵਾ):—ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ । ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਕ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ।