

1960-01-ILR-1007-1016

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦੋਵੇਂ ਅਪੀਲਾਂ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਗੋਸਾਈ, ਜੇ - ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਟੇਕ ਚੰਦ ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, -ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1957 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 43 ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ:

ਟੈਰਟਸ - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ - ਦੇ ਮਾਲਕ - ਵਾਹਨ ਸੜਕ ਨੂੰ ਯੋਗ ਅਤੇ ਨੁਕਸ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਰੱਖਣ ਦੀ ਡਿਊਟੀ - ਦੀ ਹੱਦ - ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਦੁਰਘਟਨਾ; - ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ - ਕੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ - *res ipsa loquitur* ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ - ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਦੇਖਣ ਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਇੱਕ ਫਰਜ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਸੂਝਵਾਨ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਚੁੱਕੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਜਿਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਦਾ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਇੰਨਾ ਖਰਾਬ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕਾਰ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਉਸਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੋਵੇਗਾ।

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, -ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੋਰਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੜਕ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਓਵਰਲੋਡ ਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਟਾਈ ਰਾਡ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਇੱਕ ਸਬੂਤ ਹੈ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬੇਸ਼ੱਕ, ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੂੰ ਕਸੂਰਵਾਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਨੁਕਸ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਇਨਾਮ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕੀਮਤ ਦੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜਾ ਪਹੁੰਚਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਲਈ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਵਾਲੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਸਾਬਤ ਹੋਏ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਵੱਲ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੂਸਰਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਤੱਕ ਇੱਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਕੰਮ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਨੁਕਸ, ਜੋ ਕਿ ਆਮ ਦੇਖਭਾਲ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਦੁਆਰਾ ਖੋਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਹ ਹਾਲਾਤ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੈਕਸਿਮ ਰੈਜ਼ ਇਪਸਾ ਲੋਕੀਟਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਮੌਜੂਦ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨੁਕਸ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੇ ਹਨ। ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਓਵਰਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰੀ ਸੀ ਜਾਂ ਟਾਈ ਰਾਡ ਦੇ ਟੁੱਟਣ ਕਾਰਨ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਟੱਲ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਾਂ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨੁਕਸ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਗੱਡੀ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲਾ ਹਾਦਸਾ ਟਲ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਸ਼੍ਰੀ ਬਦਰੀ ਪਰਸ਼ਾਦ ਪੁਰੀ, ਵਧੀਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ, ਹੁਸ਼ਿਆਰਪੁਰ, ਬਦਰੀ ਕੈਂਪ ਧਰਮਸ਼ਾਲਾ, ਮਿਤੀ 6 ਜੁਲਾਈ, 1957 ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਰਜਿੰਦਰ ਲਾਲ ਸਹਿਗਲ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਕੁਲੂ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਕਾਂਗੜਾ ਨੇ ਮਿਤੀ 31 ਮਈ 1956 ਨੂੰ ਮਾਮਲਾ ਨੰ: 5 'ਤੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅੰਤਮ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਰਿਮਾਂਡ ਦੇ ਦਿੱਤਾ।

ਏ.ਸੀ. ਹੁਸ਼ਿਆਰਪੁਰੀ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਹਰ ਪਰਸ਼ਾਦ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਲਈ:

ਨਿਰਣਾ

ਟੇਕ ਚੰਦ, ਜੇ.-ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਇਸ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਤੱਥ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੁਦਈ-ਜਵਾਬਦਾਰ ਸ਼੍ਰੀਮਲਤੀ ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪਤੀ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ 5,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 4, ਮਸਤ ਰਾਮ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਕਰਵ ਨੂੰ ਸਮਝੌਤਾ ਨਾ ਕਰ ਸਕਿਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਖੱਡ ਵਿੱਚ ਡਿੱਗ ਗਿਆ। ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੰਬਰ PNF 847 ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸ਼ੇਵਰਲੇਟ ਸਟੇਸ਼ਨ-ਵੈਗਨ ਦਾ

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1943 ਮਾਡਲ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸੀ ਅਤੇ ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਦੋ ਪੁੱਤਰਾਂ ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦਾ ਸੀ। 29 ਨਵੰਬਰ 1953 ਨੂੰ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਗੱਡੀ ਬੰਜਰ ਤੋਂ ਕੁਲੂ ਪਹਾੜੀਆਂ ਵਿੱਚ ਐਂਟ ਵੱਲ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਤੇਰ੍ਹਾਂ ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਲਗਭਗ 26 ਮਣ ਵਜ਼ਨ ਵਾਲੇ ਆਲੂਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਬੋਰੀਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀ ਬੰਜਰ ਤੋਂ ਕਰੀਬ ਸੱਤ ਮੀਲ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਲੰਘ ਗਈ ਸੀ। ਕਰਵ 'ਤੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਖਾਲੀ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਗੱਡੀ 70 ਫੁੱਟ ਹੇਠਾਂ ਖੱਡ 'ਚ ਜਾ ਡਿੱਗੀ..ਮੁਦਈ ਦੇ ਪਤੀ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਜੋ ਯਾਤਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕਲੀਨਰ ਈਸ਼ਰੂ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਸਾਲਿਗ ਰਾਮ ਦੀ ਕੁਝ ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਯਾਤਰੀ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਏ। 6 ਨਵੰਬਰ 1954 ਨੂੰ ਮੁਦਈ 5,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲੈ ਕੇ ਆਇਆ। ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ: -

- (1) ਕੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ।
- (2) ਕੀ ਮੁਦਈ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਹੈ।
- (3) ਕੀ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ PNF 847 ਕਥਿਤ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸੀ।
- (4) ਕੀ ਹਾਦਸਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋਈ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰੀ ਹੈ।
- (5) ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਕੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ?
- (6) ਰਾਹਤ.

1960-01-ILR-1007-1016

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੈਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਸੀ, ਕਿ ਮੁਦਈ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਸਾਂਝੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸੀ। ਮੁੱਦੇ ਨੰ. 4. 'ਤੇ, ਜੋ ਕਿ ਹੁਣ ਭੌਤਿਕ ਮੁੱਦਾ ਹੈ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕੰਮ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮੁਦਈ ਨੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। ਵਧੀਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਨੇ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 4 'ਤੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ, ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 5 'ਤੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅੰਤਮ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਕੇਸ ਨੂੰ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ।

ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਵਧੀਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਸਾਬਤ ਹੋਏ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸਨ।

ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਸਾਬਤ ਹੋਏ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਟਾਈ ਰਾਡ ਜੋ ਕਾਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਨੂੰ ਜੋੜਦੀ ਸੀ, ਢਿੱਲੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਡਰਾਈਵਰ ਲਈ ਕਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਅਤੇ ਕਰਵ ਨੂੰ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਸੀ। ਕੀ ਕਾਰ ਦੇ ਓਵਰਲੋਡਿੰਗ ਕਾਰਨ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਖਾਲੀ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਟਾਈ ਰਾਡ ਢਿੱਲੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਮੈਨੂੰ ਬਿੰਦੂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੱਦਾ-ਪੱਤਰ ਸੀ ਅਤੇ ਕਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਕੁਝ ਫਰਜ਼ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੀ ਤੰਤਰ ਦੀ ਸੁਚੱਜੀਤਾ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ। ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਦੇਖਣ ਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਇੱਕ ਫਰਜ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮਝਦਾਰ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਚੁੱਕੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਜਿਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਮੋਟਰ-ਕਾਰ ਦਾ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਇੰਨਾ ਖਰਾਬ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕਾਰ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੋਵੇਗਾ।

ਇਹ ਡਾਰਲਿੰਗ ਜੇ ਦੁਆਰਾ ਹਚਿਨਸ ਬਨਾਮ ਮੈਡਰ (1) ਵਿੱਚ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰਕਾਰ ਜਿਸਦਾ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਗੇਅਰ ਪਹਿਨਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹੀ ਅਧੂਰੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ ਡਰਾਈਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ 'ਤੇ ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਜੋ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਾਈਵੇਅ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਨੁਕਸ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ।

ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਟਾਈ ਰਾਡ ਦੀ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਦਾ ਪਤਾ ਉਚਿਤ

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਵਰਤ ਕੇ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਸੜਕ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਓਵਰਲੋਡ ਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਟਾਈ ਰਾਡ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਇੱਕ ਸਬੂਤ ਹੈ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬੇਸ਼ੱਕ, ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੂੰ ਕਸੂਰਵਾਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਨੁਕਸ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਕੁਝ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਵਿਵਾਦ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਇਨਾਮ ਲਈ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਮੁਫਤ ਵਿਚ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਬੋਲੋੜਾ ਪਹੁੰਚਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ।

ਇਸ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, *res ipsa loquitur* ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਟੱਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ 'ਤੇ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਕਾਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਾਦਸਾ ਅਟੱਲ ਸੀ। ਉਹ ਸਾਰੇ ਸੰਭਾਵੀ ਕਾਰਨ ਵੀ ਦਿਖਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਨੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਸੰਭਾਵੀ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਤੀਜਾ ਟਾਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਅਟੱਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਬਚਾਅ ਟਿਕਾਉ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿਚ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਕਿਸੇ ਲੁਕਵੇਂ ਨੁਕਸ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਦੁਆਰਾ ਖੋਜਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਨੁਕਸ ਅਜਿਹੇ ਚਰਿੱਤਰ ਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਹੁਨਰ, ਦੇਖਭਾਲ ਜਾਂ ਦੂਰਦਰਸ਼ਤਾ ਇਸਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣਗੇ। ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਆਪਣੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹਰ ਪੱਖੋਂ ਸੰਪੂਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਜੋਖਮ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਸੀ ਪਰ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਡਿਊਟੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸਕਾਟ ਬਨਾਮ ਦ ਲੰਡਨ ਅਤੇ ਸੇਂਟ ਕੈਥਰੀਨ ਡੋਕਸ ਕੰਪਨੀ, (1) ਵਿੱਚ ਏਰੀ ਸੀ.ਜੇ. ਨੇ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ: -

"\* \* ਜਿੱਥੇ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਧੀਨ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਜਿਹੀ ਹੋਵੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਜੋ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵਾਲੇ, ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਵਾਜਬ ਸਬੂਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੈ",

ਬਰਕਵੇ ਬਨਾਮ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰ., ਲਿਮਿਟੇਡ ਵਿੱਚ (2), ਇੱਕ ਸਰਵਉੱਚ ਬੱਸ ਸੜਕ ਦੇ ਬੰਦ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਗਈ, ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹ ਗਈ, ਕੁਝ ਰੇਲਿੰਗਾਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਰੇਲਵੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਬੰਨ੍ਹ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਗਈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਚਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਏ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਓਮਨੀਬਸ ਸੜਕ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਅਤੇ ਕੰਢੇ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗਣ ਨਾਲ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਹੋਈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ



ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਸਾਰੀ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਐਸਕੁਇਬ, ਐਲ. ਜੇ, ਦੁਆਰਾ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ: -

“ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਮੈਨੂੰ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਛੋਟੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। (i) ਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਸਰਵਉੱਚਤਾ ਸੜਕ ਛੱਡ ਕੇ ਇੱਕ ਬੰਨ੍ਹ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਘਟਨਾ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਸਫਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਇਸ ਧਾਰਨਾ ਦਾ ਖੰਡਨ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, (ii) ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਲਈ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਕੋਈ ਖੰਡਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੇ, ਕਿ ਓਮਨੀਬਸ ਦਾ ਸੜਕ ਛੱਡਣ ਦਾ ਤੁਰੰਤ ਕਾਰਨ ਇੱਕ ਟਾਇਰ-ਬਰਸਟ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਟਾਇਰ-ਬਰਸਟ ਪ੍ਰਤੀ ਸੇ ਇੱਕ ਨਿਰਪੱਖ ਘਟਨਾ ਹੈ ਇਕਸਾਰ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰ ਇਕਸਾਰ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਉਚਿਤ ਮਿਹਨਤ ਨਾਲ। ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਝੁਕਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਹਰੇਕ ਪੈਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰ ਭਾਰ ਜੋੜ ਕੇ ਇਸਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਉਦਾਸ ਪੈਮਾਨਾ ਹੇਠਾਂ ਰਹੇਗਾ। ਇਹ ਲੈਰੀ ਬਨਾਮ ਰੈਗਲਾਨ ਬਿਲਡਿੰਗ ਕੰ., ਲਿਮਟਿਡ (1) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਟਾਇਰ ਫਟਣ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਇੱਕ ਸਕਿਡ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, (iii) ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਹੋਰ ਅੱਗੇ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਾਂ ਇਹ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਉਭਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ) ਜਾਂ ਤਾਂ (ਏ) ਕਿ ਫਟਣਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਖਾਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਸਦੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਸੰਭਾਵਿਤ

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ (ਬੀ), ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕਾਰਨ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸਾਰੀ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਵਰਤੀ ਹੈ।"

ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਗੋਬਾਲਡ ਮੋਟਰ ਸਰਵਿਸ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਆਰ.ਐਮ.ਕੇ ਵੇਲੁਸਾਮੀ (2) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਵਾਲੇ ਦੇ ਤੱਤ ਸਾਬਤ ਹੋਏ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਵੱਲ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੂਸਰਾ ਹੁਣ ਤੱਕ ਇੱਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਕੰਮ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਨੁਕਸ ਜੋ ਆਮ ਦੇਖਭਾਲ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਦੁਆਰਾ ਖੋਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਖੋਜਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਹ ਹਾਲਾਤ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੈਕਸਿਮ ਰੈਜ਼ ਇਪਸਾ ਲੋਕੀਟਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਮੌਜੂਦ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨੁਕਸ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੇ ਹਨ। ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਜੇਕਰ ਗੱਡੀ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਟਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਓਵਰਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਟਾਈ ਰਾਡ ਟੁੱਟਣ ਕਾਰਨ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਟੱਲ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ

1960-01-ILR-1007-1016

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਾਂ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨੁਕਸ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਗੱਡੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਮਸਤ ਰਾਮ ਨੇ ਗਵਾਹ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਦੀ ਚੋਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਬਚਿਆ ਕਿ ਕਾਰ ਕਿਵੇਂ ਕਾਬੂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ। ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਉੱਤੇ ਜੇ ਬੋਝ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਛੱਡਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਤ ਸਾਫ਼ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜੇਕਰ ਬੰਜਰ ਤੋਂ ਯਾਤਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਟਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਹੇਠਲੀ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਓਵਰਲੋਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੈਂ ਸਹੀ ਸੋਚਦਾ ਹਾਂ। ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਸੋਹਨ ਲਾਈ, ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. 8 ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਜਿੱਥੇ ਸੜਕ 'ਚ ਮੋੜ ਸੀ, ਉੱਥੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਸਟੇਅਰਿੰਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ | ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੈਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਾਂ ਕਿ ਹੇਠਲੀ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਸਹੀ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੀ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਵੱਧ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਅਦਾਲਤੀ ਫੀਸ ਵਾਪਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਰੀਵੀਜ਼ਨਲ ਸਿਵਲ

ਕੇ ਐਲ ਗੋਸਾਈ ਜੇ. ਸਾਹਮਣੇ

ਮੁਰਾਰੀ ਲਾਲ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਪਿਆਰਾ ਸਿੰਘ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ

1960-01-ILR-1007-1016

ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਦਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸੋਮਨ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1957 ਦਾ ਸਿਵਲ ਰਿਵੀਜ਼ਨ ਨੰਬਰ 38:

ਈਸਟ ਪੰਜਾਬ ਅਰਬਨ ਰੈਂਟ ਰਿਸਟ੍ਰਿਕਸ਼ਨ ਐਕਟ (1949 ਦਾ III)—ਸੈਕਸ਼ਨ 25(5)—ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੰਸ਼ੋਧਨ—ਕੀ ਪੈਪਸੂ ਅਰਬਨ ਰੈਂਟ ਰਿਸਟ੍ਰਿਕਸ਼ਨ ਆਰਡੀਨੈਂਸ, 2006 ਬਿ.ਕ. ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਠਿੰਡਾ ਵਿੱਚ ਲੰਬਿਤ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ 9 ਮਈ, 1958 ਨੂੰ ਜਦੋਂ ਈਸਟ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਪੁਰਾਣੇ ਪੈਪਸੂ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ—ਪੈਪਸੂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਕਿਰਾਇਆ ਪਾਬੰਦੀ ਆਰਡੀਨੈਂਸ (2006 ਬੀ.ਕੇ. ਦਾ VIII)—ਸੈਕਸ਼ਨ 13 (3) (a)(i)(b)—ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ—ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਇਮਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਮਰੇ ਅਤੇ ਵਰਾਂਡੇ 'ਤੇ ਮਕਾਨ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਹੈ। ਉਸ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਨਾਕਾਫੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ- ਕੀ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਇਮਾਰਤ ਵਿੱਚੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਪੈਪਸੂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਕਿਰਾਇਆ ਪਾਬੰਦੀ ਆਰਡੀਨੈਂਸ, 2006 ਵਿੱਚ ਬੀ.ਕੇ. ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਪੰਜਾਬ ਸ਼ਹਿਰੀ ਕਿਰਾਇਆ ਪਾਬੰਦੀ ਐਕਟ, 1949, 9 ਮਈ, 1958 ਨੂੰ ਪੁਰਾਣੇ ਪੈਪਸੂ ਰਾਜ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ 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 ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਿਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ।

anju sehgal

