

श्रीमती थोकचोम ऑंगबी संगीता उर्फ संगी देवी व अन्य

बनाम

ऑरियंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड व अन्य

23 अक्टूबर 2007

(डाॅ. अर्जित पसायत व पी. सथाशिवम, जे. जे.)

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 147 का परन्तुक/धारा 95 मोटर वाहन अधिनियम, 1939 - तृतीय पक्षकार की जोखिम-माल वाहन-बीमाकर्ता की जिम्मेदारी-निर्धारित माल परिवहन:

यद्यपि 1988 के अधिनियम की धारा 147 में जनता के किसी भी यात्री की मृत्यु/शारीरिक चोटों के खिलाफ बीमा कवरेज को अनिवार्य बनाती है। परन्तु माल परिवहन में किसी भी यात्री के लिये इस तरह के कवरेज का कोई संदर्भ नहीं है-दोनों अधिनियमों के प्रावधान यह स्पष्ट करते हैं कि विधायिका का उद्देश्य माल परिवहन में किसी भी यात्री को ले जाना प्रतिबंधित करना था। 1988 के अधिनियम के प्रावधान किसी भी माल गाडी के मालिक पर किसी भी

वैधानिक जिम्मेदारी को लागू नहीं करते हैं कि वह माल वाहक में यात्रा करने वाले किसी भी यात्री के लिये बीमा कराये और बीमाकर्ता इसके लिये किसी प्रकार दायित्वाधीन नहीं है। यद्यपि मामला उच्च न्यायालय को उस व्यक्ति की जिम्मेदारी तय करने के सीमित उद्देश्य के लिये जिसे न्यायाधिकरण द्वारा दिये गये निर्णय से संतुष्ट करना है, प्रेषित कर दिया गया है।

मिजोरम की ओर जाते हुये एक टाटा ट्रक की दुर्घटना हो गयी। मोटर न्यायाधिकरण मणीपुर के समक्ष मोटर वाहन अधिनियम 1988 के तहत दो दावें दायर हुये। न्यायाधिकरण ने अपने सामान्य निर्णय और पंचाट में मुआवजा की निश्चित राशि दोनों मामलों में पारित की। बीमाकर्ता ने इनके खिलाफ अपील दायर की, जो कि उच्च न्यायालय द्वारा अनुज्ञात की गयी है। अतः यह वर्तमान अपीलें

अपीलकर्ता ने तर्क दिया कि उच्च न्यायालय को बीमाकर्ता को बीमित व्यक्ति को भुगतान करने एवं राशि की वसूली करने के निर्देश देने चाहिए थे।

अपीलों का निपटारा करते हुये न्यायालय ने 2010 में अशंकालिक निर्णय दिया।

निर्धारित: 1.1 वाहनों की पृष्ठभूमि में तीसरे पक्ष का जोखिम जो बीमा का विषय है मोटर वाहन अधिनियम के 1939 के अध्याय 08 और मोटरवाहन अधिनियम 1988 अध्याय 11 में उनकी चर्चा की गयी है। 1988 के अधिनियम की धारा 147 का परन्तुक मोटर वाहन अधिनियम 1939 की धारा 95 से मिलाने की आवश्यकता नहीं है। (पैरा 08)(612 ई.)

1.2 यह महत्वपूर्ण है कि अधिनियम 1939 की धारा 95 के खण्ड (ii)का परन्तुक का उपलब्ध अधिनियम 1988 में स्थान नहीं पाता है। (पैरा 8) (613 बी)

1.3 पुराने अधिनियम और नये अधिनियम में माल वाहन की भाषा में महत्वपूर्ण अंतर है। प्रावधानों को नग्न आँखों से पढ़ने से यह स्पष्ट होता है कि विवाधिका का उद्देश्य माल वाहन को किसी भी यात्री को ले जोन से प्रतिबंधित करना था। यह पुराने अधिनियम में (माल वाहक) की परिभाषा में व्यक्त (यात्री के अलावा) से स्पष्ट होता है। स्थिति और स्पष्ट हो जाती है, जब अभिव्यक्ति (माल गाड़ी) केवल "माल के परिवहन" के लिये है। अधिनियम में माल गाड़ी में यात्रियों की संख्या पर विचार नहीं किया गया है। पुराने अधिनियम की धारा 95 के खण्ड (ii) के परन्तुक में समान बीमा पॉलिसी की आवश्यकता के निर्धारण का प्रावधान नहीं है। सार्वजनिक सेवा के किसी भी यात्री की मृत्यु या

शारीरिक चोट के खिलाफ पुराने अधिनियम की धारा 147 अनिवार्य कवरेज को अनिवार्य करती है।

परन्तुक में आगे यह स्पष्ट किया गया है कि सार्वजनिक सेवा के चालकों और परिचालकों के सम्बन्ध में और माल वाहन के कर्मचारी अनिवार्य बीमा कवरेज के सम्बन्ध में कर्मकार क्षतिपूर्ति अधिनियम 1923 के तहत सीमित दायित्वाधीन होंगे। "माल गाडी" में किसी भी यात्री का कोई संदर्भ नहीं है। इसलिये अपरिहार्य निष्कर्ष यह है कि अधिनियम के प्रावधान माल गाडी में यात्रा करने वाले किसी भी यात्री के लिये वाहन के मालिक को अपने वाहन का बीमा कराने के लिये किसी भी वैधानिक दायित्व का आदेश नहीं देते हैं। (पैरा 09, 10 और 12)(613 डी ई एफ)

2. प्रश्न जिसे उच्च न्यायालय द्वारा निपटाया जाना चाहिये, यह था कि वह व्यक्ति जिसका मोटर दुर्घटना न्यायाधिकरण द्वारा दिये गये मुआवजे के रूप में राशि का भुगतान करने का दायित्व था, उस पर उच्च न्यायालय द्वारा इस तरह का निष्कर्ष नहीं दिया गया। जबकि नोटिस जारी करते हुये इस न्यायालय ने यह निर्देश दिया था कि मामला उच्च न्यायालय को प्रेषित करने की आवश्यकता है। यह अभिनिर्धारित करने के लिये कि उस व्यक्ति की जिम्मेदारी तय करने के लिये, जिसे न्यायाधिकरण द्वारा जारी किये गये पंचाट को संतुष्ट

करना है। हालांकि उच्च न्यायालय द्वारा यह अभिनिर्धारित किया गया कि बीमा कंपनी का कोई दायित्व नहीं था। तदनुसार उच्च न्यायालय को न्यायाधिकरण द्वारा दिये गये निर्णय को संतुष्ट करने वाले व्यक्ति की जिम्मेदारी तय करने के सीमित उद्देश्य के लिये मामला प्रेषित किया जाता है। (पैरा 13)  
(614 बी सी डी)

सिविल अपीलिय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील नंबर 4946-4947/2007

निर्णय और अंतिम आदेश दिनांक 04.11.2004, उच्च न्यायालय गुहावटी,  
बेंच इंफाल, एफ ए ओ नंबर 3/2003 और 4/2003

अपीलार्थी की ओर से अधिवक्ता श्री अरीनम गुनेश्वर शर्मा

प्रत्यर्थी की ओर से एम. के. दुआ और किशोर रावत

न्यायालय का निर्णय दिया गया

डाॅ. अर्जित पसायत, जे.

1. अनुमति प्रदान की गई।
2. इन अपीलों में चुनौती गुवाहटी, उच्च न्यायालय, इंफाल बेंच की एक डिवीजन बेंच द्वारा पारित आदेश को दी गयी है, जिसमें प्रतिवादी नंबर 01

(इसके बाद "बीमाकर्ता" के रूप में संदर्भित) द्वारा दायर अपील की अनुमति दी गयी है।

3. संक्षेप में कहा जाए तो तथ्य यह है कि दिनांक 19.12.1994 को प्रातः लगभग 7.30 बजे लुंगथुल्लिएन गांव के निकट लगभग 7 कि.मी. टिपाईमुख रोड पर परबुंग पुलिस स्टेशन से दक्षिण पश्चिम में मिज़ोरम की ओर जाते समय एक टाटा ट्रक जिसका पंजीकरण संख्या एमएन-01/3578 है, दुर्घटनाग्रस्त हो गया। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (संक्षेप में 'अधिनियम') के तहत मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण, मणिपुर (संक्षेप में 'न्यायाधिकरण') के समक्ष दो दावे मामले दायर किए गए थे। न्यायाधिकरण ने सामान्य निर्णय और पुरस्कार दिनांक 31.12.2002 द्वारा, एमएसी केस नंबर 61/95 में 2,99,464/- रुपये का मुआवजा और एमएसी केस नंबर 27/95 में 1,62,000/- रुपये का मुआवजा दिया।

4. बीमा कंपनी ने उक्त सामान्य निर्णय और फैसले को केवल इस आधार पर खारिज कर दिया कि दुर्घटना में शामिल एक टाटा ट्रक है जो एक माल वाहन है और इसलिए, बीमा कंपनी मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं।

5. माल वाहक के संबंध में बीमाकर्ता के दायित्व का प्रश्न इस न्यायालय द्वारा ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम देवीरेड्डी कौंडा रेड्डी और अन्य में निपटाया गया है। (एआईआर 2003 एससी 1009 )। उक्त मामले में मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (इसके बाद पुराना अधिनियम के रूप में संदर्भित) की धारा 95(1) के प्रावधानों के साथ-साथ अधिनियम की धारा 147 (1) के प्रावधानों से निपटा गया।

6. उच्च न्यायालय ने आक्षेपित निर्णय द्वारा याचिका को स्वीकार कर लिया और माना कि बीमाकर्ता मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं था।

7. अपील के समर्थन में, अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि उच्च न्यायालय को बीमाकर्ता को भुगतान करने और बीमाधारक से राशि वसूल करने का निर्देश देना चाहिए था। बीमाकर्ता के वकील ने कहा कि इस न्यायालय द्वारा बताई गई कानून की स्थिति के आधार पर ऐसा कोई निर्देश नहीं दिया जा सकता है।

8. वाहनों की पृष्ठभूमि में तीसरे पक्ष के जोखिम, जो बीमा की विषय-वस्तु हैं. पुराने अधिनियम के अध्याय VIII और अधिनियम के अध्याय XI में निपटाए गए हैं। धारा 147 के प्रावधानों को पुराने अधिनियम की धारा 95 के

साथ जोड़ने की आवश्यकता है। अधिनियम की धारा 147 का प्रावधान इस प्रकार है:

"बशर्ते कि एक पॉलिसी की आवश्यकता नहीं होगी-

बीमाकृत व्यक्ति के कर्मचारी की उसके रोजगार के दौरान और उससे होने वाली मृत्यु के संबंध में दायित्व को कवर करने के लिए पॉलिसी या ऐसे कर्मचारी की मृत्यु या शारीरिक चोट के संबंध में श्रमिक मुआवजा अधिनियम, 1923 (1923 का 8) के तहत उत्पन्न होने वाले दायित्व के अलावा उसके रोजगार के दौरान और उसके दौरान उत्पन्न होने वाली शारीरिक चोट के संबंध में ऐसा कोई भी कर्मचारी

(ए) वाहन चलाने में लगा हुआ है या (बी) यदि यह एक सार्वजनिक सेवा वाहन है जो वाहन के कंडक्टर के रूप में या वाहनों पर टिकटों की जांच करने में लगा हुआ है, या (सी) यदि यह एक माल गाड़ी है, जिसे ले जाया जा रहा है वाहन में, या

(ii) किसी संविदात्मक दायित्व को कवर करने के लिए। यह महत्वपूर्ण है कि पुराने अधिनियम की धारा 95 में खंड (ii) में शामिल प्रावधान को नए अधिनियम में जगह नहीं मिलती है। इसे इस प्रकार पढ़ा जाता है



सिवाय इसके कि जहां वाहन एक ऐसा वाहन है जिसमें यात्रियों को ले जाया जाता है घटना के समय वाहन में ले जाए जाने वाले या उस पर सवार होने वाले या प्रवेश करने वाले या चढ़ने वाले या उतरने वाले व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोट के संबंध में दायित्व को कवर करने के लिए किराया या इनाम या रोजगार के अनुबंध के कारण या अनुसरण में उस घटना का जिसमें दावा उत्पन्न होता है।"

9. पुराने अधिनियम में दिखाई देने वाले "माल वाहन" और अधिनियम में "माल परिवहन" की भाषा में अंतर महत्वपूर्ण है। प्रावधानों को पढ़ने से यह स्पष्ट हो जाता है कि विधायी मंशा मालवाहक वाहन को किसी भी यात्री को ले जाने से रोकना था। यह पुराने अधिनियम में "माल वाहन की परिभाषा में निहित "यात्रियों के अलावा अभिव्यक्ति से स्पष्ट है। स्थिति और भी स्पष्ट हो जाती है क्योंकि प्रयुक्त अभिव्यक्ति माल दुलाई" पूरी तरह से "माल की दुलाई के लिए है। इस अधिनियम में मालगाड़ी में यात्रियों को ले जाने पर विचार नहीं किया गया है। पुराने अधिनियम की धारा 95 में बीमा पॉलिसी की आवश्यकता निर्धारित करने वाले प्रावधान के खंड (ii) के समान कोई प्रावधान नहीं है। यहां तक कि अधिनियम की धारा भी "सार्वजनिक सेवा वाहन" के किसी भी यात्री की मृत्यु या शारीरिक चोट के खिलाफ अनिवार्य कवरेज

अनिवार्य करती ही प्रावधान यह स्पष्ट करता है कि सार्वजनिक सेवा वाहन के ड्राइवरों और कंडक्टरों और माल वाहन में ले जाने वाले कर्मचारियों के संबंध में अनिवार्य कवरेज श्रमिक मुआवजा अधिनियम, 1923 के तहत दायित्व तक सीमित होगा। "माल गाड़ी" में किसी भी यात्री का कोई संदर्भ नहीं है।

10. इसलिए, अपरिहार्य निष्कर्ष यह है कि अधिनियम के प्रावधान माल गाड़ी में यात्रा करने वाले किसी भी यात्री के लिए अपने वाहन का बीमा कराने के लिए वाहन के मालिक पर कोई वैधानिक दायित्व नहीं रखते हैं और बीमाकर्ता का इसके लिए कोई दायित्व नहीं होगा।

11. उपरोक्त स्थिति देवीरेड्डी कौंडा रेड्डी और अन्य के मामले (सुप्रा) और नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड वी. अजीत कुमार और अन्य के मामले में उजागर की गई थी। (एआईआर 2003 एससी 3093 ) ।

12. इसलिए, उच्च न्यायालय का यह मानना उचित था कि बीमाकर्ता उत्तरदायी नहीं था।

13. लेकिन आगे का प्रश्न जिस पर उच्च न्यायालय को विचार करना चाहिए था, वह यह था कि मुआवजे के रूप में दी गई राशि का भुगतान करने का दायित्व किस व्यक्ति का था। इस तरह के निष्कर्ष को उच्च न्यायालय द्वारा

दर्ज नहीं किया गया है। 4.3.2005 को नोटिस जारी करते समय, यह संकेत दिया गया था कि ट्रिब्यूनल द्वारा दिए गए पुरस्कार को पूरा करने वाले व्यक्ति की जिम्मेदारी तय करने के लिए मामले को उच्च न्यायालय में भेजने की आवश्यकता है। भले ही कानून में, उच्च न्यायालय उचित था यह मानते हुए कि बीमा कंपनी की कोई देनदारी नहीं थी। तदनुसार, हम ट्रिब्यूनल द्वारा दिए गए फैसले को पूरा करने वाले व्यक्ति की जिम्मेदारी तय करने के सीमित उद्देश्य के लिए मामले को उच्च न्यायालय में भेजते हैं।

14. अपीलों का तदनुसार निपटारा किया जाता है।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी गजपाल सिंह (आर.जे.एस.) द्वारा किया गया है।

**अस्वीकरण:** यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।