

न्यू इंडियन एस्योरेंस कम्पनी लिमिटेड

बनाम

रोशनबेन रहमानशा फकीर व अन्य

(दीवानी अपील संख्या 3496/2008)

12 मई, 2008

(एस.बी.सिन्हा और लोकेश्वर सिंह पांटा, जे.जे.)

मोटर यान अधिनियम, 1988 -धारा10 मोटर दुर्घटना दावा - मुआवजे के लिए दावा- निचली अदालतें बीमा कम्पनी को दावे की प्रतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी ठहराती है। - अपील में, अभिनिर्धारित किया गया है कि बीमा कम्पनी दावे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है - दोषी वाहन के चालक के पास वैध अनुज्ञा-पत्र नहीं था - बीमा कम्पनी को दावा संतुष्ट करने के निर्देश और बाद में इसकी वसूली दोषी वाहन के मालिक से करना - मोटर वाहन नियम, 1989 - नियम 51- केन्द्र सरकार द्वारा जारी अधिसूचना एस.ओ. (ई) दिनांकित 19/06/1992- भारत का संविधान, 1950 - अनुच्छेद 142

विचाराधीन वाहन का बीमा एक माल वाहक सार्वजनिक वाहन के रूप में किया गया था। वाहन ने दुर्घटना कारित की। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के तहत दावा अपीलार्थी द्वारा प्रतिवादी बीमा कम्पनी द्वारा इस आधार पर प्रतिवादित किया गया कि दोषी वाहन के चालक के पास वाहन के संचालन के लिए वैध अनुज्ञा-पत्र नहीं था, जबकि उसके पास तीन पहिया वाहन चलाने का अनुज्ञा-पत्र था। दावा अधिकरण ने दावे की क्षतिपूर्ति के लिए बीमा कम्पनी को उत्तरदायी माना। अपील में, उच्च न्यायालय ने अधिकरण के आदेश को बरकरार रखा। इसीलिए वर्तमान अपील पेश की।

अपील को स्वीकार करते हुए, न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया:

दोषी वाहन के चालक के पास वैध अनुज्ञा-पत्र नहीं था। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 10 के तहत एक प्रभावी अनुज्ञा-पत्र होना आवश्यक है। केन्द्र सरकार द्वारा जारी अधिसूचना एस.ओ. 451 (ई) दिनांकित 19.06.1992 स्पष्ट रूप से अभिनिर्धारित करती है कि यात्रियों या माल के परिवहन के लिए तीन पहिया वाहन संलग्न तालिका के खण्ड 5 के दायरे में आता है। चालक के पक्ष में दिया गया अनुज्ञा-पत्र यह दर्शाता है कि यह परिवहन वाहन के अतिरिक्त किसी अन्य वाहन के लिए दिया गया था। यह 13.05.2004 से दिनांक 12.05.2024 तक वैध था। धारा 14(2)(ए) में प्रावधान है कि अधिनियम के तहत जारीशुदा या नवीनीकृत चालक अनुज्ञा-पत्र, परिवहन वाहन चलाने के लिए अनुज्ञा-पत्र का मामला तीन वर्ष की अवधि के लिए प्रभावी होगा, जबकि किसी अन्य वाहन के सम्बन्ध में जारी करने या नवीनीकरण की तारीख से 20 वर्ष की अवधि के लिए जारी या नवीनीकृत किया जा सकता है। इस प्रकार, लाईसेन्स बीस वर्ष की अवधि के लिए प्रदान किया गया था, इससे साफ पता चलता है कि वाहन के चालक को परिवहन वाहन को चलाने के लिए वैध अनुज्ञा-पत्र नहीं जारी किया गया था। इसलिए, आक्षेपित निर्णय को बरकरार नहीं रखा जा सकता। भारत के संविधान के अनुच्छेद 142 के क्षेत्राधिकार का प्रयोग करते हुए यह निर्देश दिया गया कि अपीलकर्ता दावेदारों के पक्ष में अवार्ड की पालना करे तथा अवार्ड राशि मालिक से वसूल करे। (पैरा 10, 12 और 15) (334-ई, 333-एफ-एच: 334-ए: 336-सी-डी)

राष्ट्रीय बीमा कम्पनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह और अन्य 2004 (3) एस.एस.सी. 297; राष्ट्रीय बीमा कम्पनी लिमिटेड बनाम अन्नाप्पा इरप्पा नेसरिया और अन्य 2008 (1) स्केल 642- पर भरोसा।

राष्ट्रीय बीमा कम्पनी बनाम कुसुम राय 2006 (4) एस.सी.सी. 250- संदर्भित।

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 3496/2008।

गुजरात उच्च न्यायालय, अहमदाबाद की प्रथम अपील संख्या 3441/2006  
अंतिम निर्णय एवं आदेश दिनांकित 13.11.2006 से।

डॉ. मीरा अग्रवाल और रमेशचन्द्र मिश्रा, अपीलार्थी की ओर से।

शारदा देवी, प्रतिवादीगण की ओर से।

न्यायालय का निर्णय इनके द्वारा दिया गया था- एस.बी. सिन्हा, जे.

1. अनुमति दी गई।

2. यह अपील एक निर्णय और आदेश के विरुद्ध निर्देशित है जो कि अहमदाबाद स्थित गुजरात के उच्च न्यायालय की एक खण्डपीठ द्वारा 2006 की प्रथम अपील संख्या 3441 में पारित किया गया, जिसके तहत और जिसके अनुसार अपीलकर्ता द्वारा मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण (मुख्य), राजकोट एम.पी.सी.पी. 2005 का नम्बर 1211 में पारित आदेश व निर्णय निांकित 05.05.2005 के विरुद्ध दायर अपील खारिज कर दी गई थी।

3. एक मजथी सलीम अमदभाई के पास तीन पहिया वाहन का एक अनुज्ञा-पत्र था। अनुज्ञा-पत्र परिवहन वाहन परिवहन वाहन वो चलाने के लिये उपयोग नहीं करना था। वाहन प्रतिवादी संख्या 2, रश्मिकांत नटरवरलाल जोशी के स्वामित्व में था। अधिकरण ने वाहन के वर्ग के विवरण को सही ढंग से देखा, अर्थात एक आॅटोरिक्शा, डिलिवरी वैन। इसका उपयोग किसी निजी उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा था। यह एक वाणिज्यिक वाहन था। प्रतिवादी संख्या 2, स्वीकार किया कि उक्त वाहन के बीमे के सम्बन्ध में अनुबंध किया था। बीमा प्रमाणपत्र से पता चलता है कि वाहन केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 51 के अन्तर्गत माल वाहक लोक वाहन था।

4. अपीलार्थी द्वारा उठाई गई दलीलों में से एक यह थी कि उक्त वाहन का चालक कानूनी, वैध, और प्रभावी चालक अनुज्ञा-पत्र धारक नहीं था। वे दावेदारों के दावे की

क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी नहीं था। विद्वान अधिकरण ने उक्त याचिका को अस्वीकार कर दिया।

5. उच्च न्यायालय के समक्ष अपीलार्थी द्वारा की गई अपील पर मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 173 के तहत उच्च न्यायालय ने निम्नलिखित निर्णय दिया:

अधिनियम की धारा 41 में मोटर वाहनों के पंजीकरण का प्रावधान है और उसकी उपधारा (4) निम्नलिखित के रूप में प्रदान करती है:

(4) पंजीकरण के प्रमाणपत्र में सम्मिलित की जाने के लिये अपेक्षित अन्य विशिष्टियों के अतिरिक्त, यह उस मोटरयान का प्रकार भी विनिर्दिष्ट करेगा जो ऐसे प्रकार का है जिसे केन्द्रीय सरकार, मोटरयान के डिजाइन, निर्माण और उपयोग को ध्यान में रखते हुये राज पत्र में अधिसूचना द्वारा, विनिर्दिष्ट करें।

उपरोक्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए भारत के राजपत्र में प्रकाशित केन्द्र सरकार की अधिसूचना एस.ओ. 451 (ई) दिनांकित 19 जून 1992, मोटर वाहनों के प्रकार निर्दिष्ट करती है। उक्त का प्रासंगिक भाग अधिसूचना इस प्रकार है:

“ मोटरवाहन अधिनियम 1988 की धारा 41 की उपधारा (4) में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुये तथा अधिसूचना सं. एसओ. 436 (ई) दिनांकित 12 जून 1989 के आधिक्रमण में सिवाय जो कार्य ऐसे आधिक्रमण से पूर्व किये या नहीं किये गये केन्द्र सरकार यहाँ मोटरवाहन का प्रकार उल्लेखित कर रही है जो नीचे दी गई सारणी के 2 में उल्लेखित है धारा 41(4) के प्रयोजन के लिये:

तालिका :

परिवहन वाहन	गैर-परिवहन वाहन
-------------	-----------------

(1)	(2)
1.....	1.....
2 से 9	2 से 4
10. तीन पहियों वाला वाहन यात्री/माल के परिवहन के लिए	5. व्यक्तिगत उपयोग के लिए तीन पहिया वाहन।

हम पाते हैं कि बाद के भारत के गजट में प्रकाशित अधिसूचना दिनांकित 5 नवम्बर 2004 में उक्त वर्गीकरण बनाए रखा गया। असाधारणतः, भाग-2 में प्रकाशित धारा 3(2) दिनांकित 5 नवम्बर, 2004 की शक्तियों का प्रयोग करते हुए भी समान ही शक्तियां अधिनियम उप-धारा (4) में है। उसमें प्रासंगिक प्रविष्टियां इस प्रकार हैं-

तालिका

परिवहन वाहन	गैर-परिवहन वाहन
(1)	(2)
1.....	1.....
1 से 4	1 से 3
5. तीन पहियों वाला वाहन यात्री/माल के परिवहन के लिए	4. व्यक्तिगत उपयोग के लिए तीन पहिया वाहन।

उपरोक्त वैधानिक आदेशों के अवलोकन से स्पष्ट दिखाई देता है कि एक ऑटो रिक्शा तीन पहियों वाला होता है, वाहन उसी श्रेणी में आएगा चाहे वह माल परिवहन के लिए हो या यात्रियों के परिवहन के लिए। वहां यह दिखाने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं है कि विचाराधीन लाईसेंस व्यक्तिगत उपयोग के लिए तीन पहियों वाले वाहन के

लिए था और वह यात्रियों को ले जाने के लिए ऑटो रिक्शा के लिए नहीं था या माल ले जाने के लिए था।

6. अपीलार्थी द्वारा दायर एक अपील संक्षेप में खारिज कर दी गई थी। उच्च न्यायालय के समक्ष, इस न्यायालय का एक निर्णय राष्ट्रीय बीमा कम्पनी बनाम कुसुम राय (2006) 4 एस.सी.सी. 250 को उद्धृत किया गया था। उच्च न्यायालय ने राय दी कि उक्त निर्णय तत्कालीन मामले पर लागू नहीं होता है।

7. विद्वान अधिवक्ता डॉ. मीरा अग्रवाल, अपीलार्थी की ओर से उपस्थित, ने उल्लेख किया कि विचाराधीन मामले में एक परिवहन वाहन था और क्योंकि उसके चालक के पास लाईसेन्स नहीं था, जो एक परिवहन वाहन के लिए मान्य नहीं था, इस विवादित निर्णय को कायम नहीं रखा जा सकता।

8. विद्वान अधिवक्ता सुश्री शारदा देवी, प्रतिवादी की ओर से उपस्थित, दूसरी ओर से उल्लेख किया कि वाहन के चालक के पास ऑटो रिक्शा के लिए एक प्रभावी चालक अनुज्ञापत्र था और इससे कोई फर्क नहीं पड़ता कि क्या इसे यात्रियों के लिए या माल ले जाने के लिए उपयोग लिया गया है।

9. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 3 निम्नानुसार है-

धारा-3- चालक अनुज्ञापत्र के लिये आवश्यक (1) कोई व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान में मोटरयान तभी चलाएगा जब उसके पास यान चलाने के लिये उसे प्राधिकृत करते हुये उसके नाम में दी गई प्रभावी चालन-अनुज्ञापत्र है, और कोई भी व्यक्ति ऐसी (मोटर टैक्सी या मोटर साईकिल) से मित्र जिसे उसने अपने उपयोग के लिये भाड़े पर लिया है या धारा 75 की उपधारा (2) के अधीन बनाई गई किसी स्कीम के अधीन किराये पर लिया है, परिवहन यान को इस प्रकार तभी चलाएगा जब उसकी चालन अनुज्ञापत्र उसे विनिर्दिष्ट रूप से ऐसा करने का हकदार बनाती है।

(2) वे शर्तें जिनके अधीन उप धारा (1) ऐसे व्यक्ति को लागू नहीं होगी जो मोटर यान चलाना सीख रहा है; ऐसी होगी जो केन्द्र सरकार द्वारा विहित की जाये।

10. अधिनियम की धारा 10 चालक अनुज्ञा-पत्र के वर्गों के लिए प्रावधान करती है। मोटर वाहन अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों में वाहन के विभिन्न वर्गों को परिभाषित किया गया है। "परिवहन वाहन" को अधिनियम की धारा 2 (47) में परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ एक सार्वजनिक वाहन, सेवा वाहन, एक शैक्षणिक संस्थान की बस या एक निजी सेवा वाहन। हमने यहां पहले भी धारा 41 की उपधारा (4) के प्रावधान देखे हैं। हमने इस बारे में जो केन्द्र सरकार द्वारा जो अधिसूचना जारी की है, उसपर भी ध्यान दिया है। उक्त अधिसूचना में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि यात्रियों या माल के परिवहन के लिए तीन पहियों वाला वाहन उसमें संलग्न तालिका खण्ड 5 के दायरे में आता है। सलीम अमदभाई के पक्ष में दिया गया अनुज्ञा-पत्र दिखाता है कि उक्त लाइसेंस परिवहन वाहन के अलावा किसी अन्य वाहन के लिए दिया गया था। यह दिनांक 13.05.2004 से दिनांक 12.05.2004 तक वैध था। धारा 14(2) (ए) में प्रावधान है कि जारी किया गया या नवीनीकृत किया गया एक चालक अनुज्ञा-पत्र, परिवहन वाहन के मामले में तीन साल तक प्रभावी रहेगा, जबकि अन्य वाहनों के मामले में इसे जारी करने या नवीनीकृत करने से 20 साल तक जारी किया जा सकता या नवीनीकृत किया जा सकता है। यह तथ्य कि लाइसेंस 20 साल की अवधि के लिए दिया गया था। स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि वाहन के चालक सलीम अमदभाई को परिवहन वाहन चलाने के लिए वैध चालक अनुज्ञा-पत्र नहीं दिया गया।

11. प्रश्नगत अनुज्ञा-पत्र से भी यही पता चलता है। हालांकि, उच्च न्यायालय का ध्यान इन पहलुओं पर आकर्षित नहीं हुआ था:

विद्वान अधिकरण ने भी अपने फैसले दिनांकित 05.05.2006 में निम्नलिखित शब्दों में तथ्यों पर ध्यान दिया:

“जब वे पैदल सड़क पर आगे बढ़ रहे थे और अग्निशमन के पास पहुंच गए, एक बन्द बॉडी वाला रिक्शा नम्बर जी.आर.पी. 5432, जल्दबाजी और लापरवाही से आया और पीछे से शिकायतकर्ता इकबाला और मृतक महामदश के टक्कर मारी, जिसके परिणामस्वरूप वे दोनों गिरकर घायल हो गए। उनके सिर और शरीर के अन्य हिस्सों पर चोटें आईं मृतक की हालत गंभीर हो गई और इलाज के दौरान उन्होंने चोट के कारण दम तोड़ दिया। ”

12. यहां पहले की गई चर्चाओं से यह स्पष्ट है कि वाहन के चालक के पास प्रभावी अनुज्ञा-पत्र नहीं था। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 10 के अनुसार एक प्रभावी अनुज्ञा-पत्र का होना आवश्यक है।

13. राष्ट्रीय बीमा कम्पनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह एवं अन्य (2004) 3 एस.सी.सी. 297, इस न्यायालय ने राय दी:

“89, अधिनियम की धारा 3 एक चालक पर दायित्व डालती है-

वाहन के प्रकार के लिए एक प्रभावी चालक अनुज्ञा-पत्र रखे, जिसे वह चलाना चाहता हो। अधिनियम की धारा 10 केन्द्र सरकार को सक्षम बनाती है कि वह उक्त धारा की उप-धारा (2) में वर्णित चालक अनुज्ञा-पत्र की विभिन्न श्रेणियां निर्धारित करेगी। वर्णित वाहन जिनके लिए एक चालक अनुज्ञा-पत्र प्राप्त कर सकता है। उनमें से एक या अधिक के लिए है: (ए) बिना गियर वाली मोटरसाईकिल, (बी) गियर वाली मोटरसाईकिल, (सी) अमान्य वाहन, (डी) हल्के मोटर वाहन, (ई) परिवहन वाहन, (एफ) रोड रोलर, और (जी) मोटर अन्य निर्दिष्ट



विवरण का वाहन। परिभाषा खण्ड अधिनियम की धारा 2 में नए भारतीय आश्वासन कम्पनी की विभिन्न श्रेणियों को परिभाषित किया गया है। धारा 10 की उप-धारा (2) में शामिल वाहन जो विस्तृत प्रकारों में शामिल किए गए हैं। वे हैं- "भारी माल वाहन", "भारी यात्री मोटर वाहन", "अमान्य गाड़ी", "हल्का मोटर वाहन", "मैक्सी-कैब", "मध्यम माल वाहन" "मध्यम यात्री मोटर वाहन", "मोटर-कैब", "मोटरसाईकिल", "ऑम्नीबस", निजी सेवा वाहन, सेमी ट्रेलर, ट्यूरिस्ट वाहन, ट्रेक्टर, ट्रेलर और परिवहन वाहन। दुर्घटना की क्षतिपूर्ति के दावे में, विभिन्न प्रकार के उल्लंघनों के लिए चालक अनुज्ञा-पत्र की शर्तें पहले विचार के लिए उत्पन्न होती हैं, "बिना गियर की मोटरसाईकिल" (एस.आई.सी. एक वाहन चला रहा हो सकता है) जिसके लिए उसके पास कोई अनुज्ञा-पत्र नहीं है। ऐसे मामले भी सामने आ सकते हैं जहां हल्के मोटर वाहन के लिए चालक अनुज्ञा-पत्र धारक पाया जाता है। "मैक्सी कैब", "मोटर-कैब" या "ऑम्नीबस" चलाने के लिए जिसके पास कोई वैध लाईसेंस नहीं है। प्रत्येक मामले में, साक्ष्य के आधार पर अधिकरण के समक्ष निर्णय लेना होगा कि क्या एक प्रकार के अनुज्ञा-पत्र रखने वाले चालक यदि दूसरे प्रकार का वाहन चलाते हुए पाया गया, तो दुर्घटना का मुख्य का अंशदायी कारण होगा। यदि तथ्यों पर गौर करें, तो यह पता चलता है कि दुर्घटना केवल इस कारण हुई थी कि कुछ अन्य अप्रत्याशित या हस्तक्षेप करने वाले कारण जैसे यांत्रिक विफलताएं और इसी तरह के अन्य कारण जो आवश्यक प्रकार का नहीं है, अपेक्षित प्रकार का चालक अनुज्ञा-पत्र से कोई सम्बन्ध नहीं रखते हैं। केवल सम्बन्धित चालक अनुज्ञा-पत्र की शर्तों के तकनीकी

उल्लंघन के लिए बीमाकर्ता को अपने दायित्व से बचने की अनुमति नहीं दी जाएगी। उक्त निर्णय को इस न्यायालय द्वारा कुसुम राय (supra) में भी माना गया है।"

14. राष्ट्रीय बीमा कम्पनी लिमिटेड बनाम अन्नप्पा इरप्पा नेसारिया और अन्य (2008) 1 स्केल, 642) यह देखा गया था कि अधिनियम के प्रावधानों में बदलाव आया है। हल्के मोटर वाहन की परिभाषा में हल्का परिवहन वाहन शामिल नहीं होगा। 'हल्का मोटर वाहन' की परिभाषा में हल्का परिवहन वाहन शामिल नहीं होगा। उस मामले में, उस तारीख को ध्यान में रखते हुए जिसपर दुर्घटना हुई थी, यह निर्धारित किया गया: यहां जो पहले देखा गया है, उससे यह स्पष्ट है कि परिवहन वाहन अब के लिए अब 'मध्यम माल वाहन' और 'भारी माल वाहन' प्रतिस्थापित किया गया है। हल्के मोटर वाहन प्रासंगिक समय पर दोनों को कवर करने के लिए जारी रहे, हल्के यात्री वाहन और हल्के माल परिवहन वाहन।

एक चालक जिसके पास हल्का मोटर वाहन चलाने का वैध लाईसेन्स था, वह हल्के माल यान को चलाने के लिये अधिकृत था।

15. उपरोक्त कारणों से, विवादित निर्णय को बरकरार नहीं रखा जा सकता है। उसी के अनुसार अपास्त किया जाता है। तथापि, भारत के संविधान के अनुच्छेद 142 के तहत हमारे क्षेत्राधिकार का प्रयोग करते हुए, हम निर्देश देते हैं कि अपीलार्थी दावेदारों के पक्ष में दावे की सतुंष्टि करें तथा उसे मालिक से वसूल करे। अपील की अनुमति उपरोक्त निर्देश के साथ दी गई है। कोई लागत नहीं।

के.के.टी.

अपील स्वीकार की गई।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी ममता रोहिला (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।