

राष्ट्रीय बीमा कम्पनी लिमिटेड

बनाम

अनाप्या इराप्पा नेसारिया और अन्य

( 2008 की सिविल अपील नम्बर 574)

22 जनवरी 2008

(एस.बी. सिन्हा और हरजीत सिंह बेदीए जे.जे.)

केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989-आर. 14-फार्म 4 चालन अनुज्ञप्ति की वैधता-1999 में एक मेटेडोर वेन जिसके पास माल वाहन परमिट था, दुर्घटनाग्रस्त हो गई जिसके परिणाम स्वरूप एक व्यक्ति की मौत हो गई- बीमा कम्पनी ने यह दावा किया कि दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के चालक के पास प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति नहीं थी क्योंकि उसके पास एक हल्का मोटरयान चलाने की अनुज्ञप्ति थी- टिकने योग्य- धारित किया: नहीं टिकने योग्य 23.08.2001 से फार्म 4 में किए गये संशोधन से पहले "हल्के मोटरयान" में "हल्के यात्री वाहन" और "हल्के माल वाहन" शामिल थे, इसलिए एक व्यक्ति जो "हल्के मोटर यान" चलाने की अनुज्ञप्ति रखता था वह "हल्के माल यान" को चलाने के लिए भी अधिकृत था- क्योंकि उक्त संशोधन भविष्यलक्षी प्रभाव से लागू था, इसलिए प्रश्नगत वाहन के चालक के पास जो चालन अनुज्ञप्ति थी उसको कानून में अवैध नहीं कहा जा सकता है- मोटर वाहन अधि. ,1988- धारा 2 (21), 2 (16) और 2 (23)

‘माल वाहन’ परमिट वाली एक मेटाडोर वेन दुर्घटनाग्रस्त हो गई, जिससे उत्तरदाता संख्या 1 की पत्नी की मौत हो गई। घटना 1999 में हुई थी।

अपीलार्थी- बीमा कंपनी ने तर्क उठाया कि दुर्घटना कारित करने वाहन के चालक के पास उक्त वाहन को चलाने के लिए प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं थी ,क्योंकि उसके पास एक हल्का मोटरयान चलाने की ही वैध अनुज्ञप्ति थी। अपीलार्थी का तर्क है कि वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति प्राप्त करने के उद्देश्य से, एक आवेदन फार्म नं.4 में जमा कराना होता है, इसके बाद ही एक अनुज्ञप्ति फार्म नं. 6 में प्रदान की जाती है। यह फार्म नियम 14 और 16 के तहत केन्द्रीय मोटर वाहन नियमों के अनुसार निर्धारित किए गए हैं और उसके परिणाम स्वरूप ‘हल्के मोटरयान’ का ‘परिवहन यान’ के अंतर्गत आना नहीं कहा जा सकता।

अपिल को खारिज करते हुए, न्यायालय ने यह निर्धारित किया कि:

शब्द ‘फार्म केन्द्रीय मोटरयान नियम,1989 के नियम 2 (ई) जिसका अर्थ है, फार्म जो नियमों के साथ संलग्न है। नियम 14 वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति के लिए फार्म 4 में आवेदन दाखिल करने के संबंध में निर्धारित करता है, जिसमें 9 प्रकार के वाहनों का वर्गीकृत किया गया है। फार्म 4 के खंड (ई) में ‘परिवहन यान’ का प्रावधान है जिसको 28.03.2001 के प्रभाव से जी.एस.आर. 221 (ई) से प्रतिस्थापित कर दिया गया है।

(अनुच्छेद 13,14) (1066-एचय 1067-ई)

1.2. 2001 में संशोधन से पहले प्रविष्टिया 'मध्यम माल यान' और 'भारी माल यान' थी जिन्हे 'परिवहन यान' द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है। इसमें 'हल्के मोटर यान' को भी जगह मिली है। 'हल्के मोटर यान' को मोटर यान अधि., 1988 की धारा 2 (21) में परिभाषित किया गया है। उस समय विद्यमान प्रावधान के अनुसार उसमें हल्का परिवहन यान शामिल था। 'हल्का मोटर यान' इस प्रकार जारी रहा, जो की प्रासंगिक बिन्दू पर किसी समय 'हल्के यात्री यान' व 'हल्के माल यान' दोनो को सम्मिलित करता है। एक चालक जिसके पास 'हल्के मोटर यान' को चलाने की वैध अनुज्ञप्ति थी, वह

संशोधन भविष्यलक्षी प्रभाव से किए गए थे, अतः जो प्रश्नगत अनुज्ञप्ति वाहन चालक के पास वाहन चलाने के संबंध में थी वह कानून में अवैध नहीं मानी जा सकती।(अनुच्छेद 14, 15, 16, 17) (1067-ई-जी;1068-डी-ई)

अशोक गंगाधर मराठा बनाम ओरियेंटल इंस्योरेंस कंपनी लि. (1999)

(6) एससीसी 620- को संदर्भित किया गया।

सिविल अपील क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 574/2008

कर्नाटक उच्च न्यायालय, बेंगलोर के एम.एफ.ए. नं. 7788/2002

(एम वी) में पारित अंतिम निर्णय और आदेश दिनांक 14.07.2003 से

अतुल नंदा, रमीजा हकीम, राजेश कुमार, पी.एन. पुरी, परमानन्द

गोर, नेहा गोर, विष्णु मेहरा व बी.के. सतिजा अपीलार्थी की ओर से।

जे.पी. ढांडा, राजरानी ढांडा, डाॅ. सुशील बलवाडा, एस.एन.भट्ट,  
नीरज कुमार जैन, भरत सिंह, संजय सिंह, संदीप चतुर्वेदी, उग्रशंकर प्रसाद,  
राजेश त्यागी, डाॅ. अपर्णा भारद्वाज, आतिशी दिपांकर और अश्विनी कुमार  
उत्तरदाता की ओर से।

न्यायालय का निर्णय सुनाया गया

एस.बी. सिन्हा, जे.

1. अनुमति प्रदान की जाती है।

2. अपीलार्थी- राष्ट्रीय बीमा कंपनी जो हमारे सामने है, विद्वान एकल  
न्यायाधीश कर्नाटक उच्च न्यायालय के द्वारा दिनांक 14.07.2003 को दिये  
गए निर्णय व आदेश एम.एफ.ए. नं. 7788/2002 से व्यथित व असंतुष्ट है  
जिसमें उसके द्वारा मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण (संक्षेप में  
"न्यायाधिकरण") द्वारा एम.वी.सी. नं.124/2000 में पारित अवार्ड के विरुद्ध  
अपील को खारिज कर दिया गया था।

3. अपील निस्तारण के उद्देश्य से प्रासंगिक, मामले के तथ्य इस  
प्रकार हैं:

दुर्घटना में शामिल वाहन मेटाडोर वेन ,जिसका पंजियन नं. के ए-  
23/2890 था। जिसके पास मोटर यान अधि.के फार्म 7 के अनुसार 'माल

वाहन' परमिट था। जिसका बीमा अपीलार्थी द्वारा किया गया था। उक्त वाहन 09.12.1999 को दुर्घटनाग्रस्त हो गया जिसमें उत्तरदाता संख्या 1 की पत्नी गंगावा की मृत्यु हो गई। अपीलार्थी की ओर से यह तर्क उठाया गया कि उक्त वाहन के चालक के पास प्रभावी अनुज्ञप्ति उस परिवहन यान को चलाने बाबत नहीं थी।

4. एक विवाद्यक (विवाद्यक संख्या 3), अन्य बातों के साथ न्यायाधीकरण के समक्ष रचित किया गया था, जो कि निम्न प्रकार है:

“ क्या आर-3 यह साबित करता है कि दुर्घटना कारित करने वाले वाहन का चालक इसे चलाने के लिए अधिकृत व्यक्ति नहीं था?”

5. विद्वान न्यायाधीकरण ने अपने पंचाट के समर्थन में विवाद्यक संख्या 3 के संबंध में यह निर्धारित किया कि:

"3. अभिनिर्धारित: डी.डब्ल्यू 1- ने प्रतिपरीक्षा में स्वयं स्वीकार किया है कि दुर्घटना करने वाला वाहन 3500 कि.ग्रा. माल परिवहन करने के लिए अधिकृत है। इसके अलावा गवाह ने प्रतिपरीक्षण में कहा कि हल्के माल न का अर्थ है परिवहन वाहन जो लदान रहित जिसका भार 7500 कि.ग्रा. से अधिक न हो। कॉलम नं. 12 में प्रदर्श डी 2 स्पष्ट रूप से यह दर्शित करता है कि दुर्घटना कारित करने

वाले वाहन का लदान रहित भार 3500 कि.ग्रा. है इस प्रकार यह बहुत स्पष्ट है कि दुर्घटना कारित करने वाले वाहन का लदान रहित भार 7500 कि.ग्रा. से बहुत कम है। जैसा कि डी.डब्ल्यु1 ने स्वीकार किया। अतः जब दुर्घटना कारित करने वाले वाहन का लदान रहित भार 7500 कि.ग्रा. से कम है तो आर.डब्ल्यु 1 वाहन चालक जिसके पास प्रदर्श डी. 3 के अनुसार चालन-अनुज्ञप्ति है वह निश्चित रूप से उक्त वाहन को चलाने के लिए अधिकृत है। याचिकाकर्ता संख्या 2 के अधिवक्ता द्वारा न्यायिक निर्णय 2000(5) के एल जे 473 (डी.बी.) में जिसका याचिकाकर्ता के अधिवक्ता द्वारा आश्रय लिया गया था व हमारे माननीय उच्च न्यायालय ने स्वयं निर्णय पर आधारित है। यह स्पष्ट रूप से निर्धारित किया गया है कि जहां व्यक्ति के पास हल्के मोटर यान को चलाने की अनुज्ञप्ति है वह यदि दुर्घटनाग्रस्त वाहन जिसका भार 4960 कि.ग्रा. है को चलाता है तो वह बीमा पोलिसी का उल्लंघन है क्योंकि कानून 7500 कि.ग्रा. भार से कम भार के वाहन को हल्के मोटर यान की श्रेणी में माना जाता है। बीमाकर्ता ऐसे पंचाट की संतुष्टि हेतु दायी है। जो कि ऐसे वाहन चालक जिसके पास ऐसी अनुज्ञप्ति थी, द्वारा वाहन चलाते समय हुई दुर्घटना

के संबंध में पारित किया है। इसलिए हमारे अपने माननीय उच्च न्यायालय की डिविजन बेंच के निर्णय और माननीय उच्चतम न्यायालय के निर्णय जिसे याचिकाकर्ता के अधिवक्ता द्वारा पेश किया गया है के अनुसार, जो स्पष्ट रूप से कहता है कि आर डब्ल्यू 1 के पास प्रदर्श डी 3 के अनुसार एक वैध चालन-अनुज्ञप्ति है और दुर्घटना कारित करने वाले वाहन का लदान रहित भार 3500 कि.ग्रा. है इसलिए उसके पास प्रभावशाली व वैध अनुज्ञप्ति थी। अतः आर 3 विवाद्यक संख्या 3 को साबित करने में असफल रहा है। अतः मैं भी इसका उत्तर समान रूप से नकारात्मक देता हूं।"

6. उच्च न्यायालय ने जो अपीलकर्ता द्वारा कि गई अपील पर अपनी राय दी:

“वकील अपीलकर्ता-बीमा कंपनी के, दायित्व पर सवाल उठाते हुए यह तर्क दिया कि वाहन चालक के पास हल्के मोटर यान को चलाने के लिए एक वैध अनुज्ञप्ति नहीं थी। उत्तरदाता के अनुसार वाहन चालक के पास हल्के मोटर यान, परिवहन यान को चलाने की अनुज्ञप्ति थी। अपीलार्थी के अनुसार, दुर्घटना कारित करने वाला वाहन एक परिवहन यान है। उक्त तर्क इस न्यायालय द्वारा स्वीकार नहीं किया

जा सकता, इस तथ्यों को दृष्टिगत रखते हुए कि दावेदार तृतीय पक्षकार है, अतः चाहे नियमों व शर्तों का उल्लंघन हुआ हो बीमा कंपनी को यह अनुमति नहीं दी जा सकती है कि वह तर्क करे कि उनकी कोई जिम्मेदारी नहीं थी। तदनुसार मैं इस अपील में कोई गुणावगुण नहीं पाता हूँ।"

7. श्री विष्णु मेहरा, विद्वान अधिवक्ता अपीलार्थी ने कथित किया कि उच्च न्यायालय ने विवादित निर्णय पारित करने में गंभीर त्रुटि कि है, क्योंकि वह यह देखने में असफल रहा है कि अधि. के प्रावधानों के अनुसार 'हल्के मोटर यान को 'परिवहन यान' के रूप में अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार नहीं माना जा सकता। यह भी कथित किया कि वाहन चलाने हेतु अनुज्ञप्ति के उद्देश्य से फार्म नं.4 में प्रार्थना पत्र फाईल करना होता है तभी फॉर्म 6 के अनुसार अनुज्ञप्ति दी जाती है। विद्वान अधिवक्ता ने यह भी तर्क उठाया कि तथाकथित फॉर्म नियम 14 व 16 केन्द्रीय मोटर वाहन नियम 1985 के अनुरूप निर्धारित है। व उनके अवलोकन के पश्चात यह स्पष्ट है कि हल्के मोटर यान के वर्णन में परिवहन वाहन शामिल नहीं है।

8. श्री एस.एन. भट्ट विद्वान अधिवक्ता उत्तरदाता की ओर से कथित किया गया कि जो तर्क अपीलार्थी द्वारा उठाए गए हैं उसने वे तर्क न तो अधीकरण न ही उच्च न्यायालय के समक्ष उठाए थे। निवेदन किया कि हल्के मोटर यान जो कि धारा 2(21) मोटर यान अधि. 1988 में परिभाषित है की परिधी में हल्की माल गाडी भी आती है।

‘हल्की माल गाडी ’ अधि. में परिभाषित नहीं है। हल्के मोटर यान की परिभाषा स्पष्ट रूप से दर्शाती है कि उसमें परिवहन यान व गैर परिवहन यान दोनों शामिल है।

विद्वान अधिवक्ता ने अशोक गंगाधर बनाम ओरियेंटल इश्योरेंस कंपनी लि. {1999 (6) एससीसी 620} में इस सम्बन्ध में दृढ सम्भावना जताई है।

9. मोटर वाहन अधि. 1988, जिसे मोटर वाहनों से संबंधित कानून को समेकित और संशोधित करने के लिए अधिनियमित किया गया था, एक पूर्ण संहिता है।

10. अधि. की धारा 2 अधिनियम में वर्णित शब्दावली की व्याख्या करती है। “यह जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो शब्द को नियोजित करती है। अधि. की धारा 2 (16) ‘भारी माल यान’ को परिभाषित करती है जिससे अभिप्रेत है ऐसा कोई माल यान जिसका सकल यान भार या ऐसा ट्रेक्टर या रोड रोलर जिसमें से किसी का लदान रहित भार, 12000 कि.ग्रा से अधिक है।

11. धारा 2(21) ‘हल्का मोटर यान’ व धारा 2(23) ‘मध्यम माल या’

“हल्का मोटर यान से अभिप्रेत है ऐसा कोई भी परिवहन यान या बस जिसमें से किसी को सकल यान भार

ऐसी मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड रोलर जिसमें से किसी का लदान रहित भार, 7500 कि.ग्रा. से अधिक नहीं है।"

‘मध्यम माल यान से हल्के मोटर यान या भारी यान से भिन्न कोई माल वाहन अभिप्रेत है

अधि. की धारा 3 निम्नानुसार है:

"3. चालन-अनुज्ञप्ति की आवश्यकता- (1) कोई व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान में मोटर यान तब ही चलाएगा जब उसका पास यान चलाने के लिए उसे प्राधिकृत करते हुए उसके नाम में दी गई प्रभावी चालन- अनुज्ञप्ति है; और कोई भी व्यक्ति ऐसी मोटर टेक्सी या मोटर साईकिल से भिन्न जिसे उसने अपने उपयोग के लिए भाड़े पर लिया है यह धारा 75 की उपधारा (2) अधीन बनायी गई किसी स्कीम के अधीन किराये पर लिया है परिवहन यान को इस प्रकार तब ही चलाएगा जब उसकी चालन -अनुज्ञप्ति उसे विनिर्दिष्ट रूप से ऐसा करने का हकदार बनाती है।"

12. केन्द्र सरकार ने केन्द्रीय मोटर यान नियम, 1989 के रूप में जाने जाने वाले नियम बनाए है।

13-‘फार्म शब्द नियम 2 (ई) में परिभाषित है जिसका अर्थ है नियमों के साथ संलग्न।

“में निम्नलिखित विवरण के वाहन चलाने में सक्षम बनाने वाली अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन करता हूँ।

(घ) हल्का मोटर यान

(ङ) मध्यम माल यान

(छ) भारी माल यान

(ज) निम्नलिखित विवरण के मोटर यान.....”

संशोधन के बाद प्रपत्र 4 का प्रासंगिक भाग इस प्रकार है-

“में निम्नलिखित विवरण के वाहन चलाने के लिए मुझे साक्ष्य बनाने वाली अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन करता हूँ:-

(घ) हल्का मोटर यान

(ङ) परिवहन यान

(ज) निम्न लिखित विवरण के मोटर यान.....”

14. नियम 14 में मोटर यान चलाने के लिए अनुज्ञप्ति के लिए फार्म 4 में आवेदन करने की विधि को निर्धारित किया है जिसमें 9 प्रकार के वाहनों को वर्गीकृत किया है।

खंड(ई) में परिवहन यान वर्णित है जो कि जीएस आर 221(ई) के द्वारा दिनांक 28.03.2021 से प्रतिस्थापित किया गया है। 2001 के

संशोधन से पूर्व प्रविष्टी 'मध्यम माल यान' व 'भारी माल यान' की अस्तित्व में थी जिन्हे 'परिवहन यान' के द्वारा प्रतिस्थापित कर दिया गया है। इसमें इसके पूर्व यह भी ध्यान रखने योग्य है कि हल्के मोटर यान को भी उसमें स्थान मिला है।

15. 'हल्के मोटर यान' को धारा 2(21) में परिभाषित किया गया है हल्के मोटर यान में पूर्व प्रावधान के अनुसार हल्के परिवहन यान भी शामिल थे। फार्म 6 वह तरीका बताता है जिसके अनुसार अनुज्ञप्ति दी जाती है, उक्त हिस्सा इस प्रकार है:

यातायात यान चलाने के लिए अधिकारिता

नं.....

दिनांक .....

परिवहन यान को चलाने के लिए अधिकृत

प्रभाव से.....

बैज संख्या.....

हस्ताक्षर.....

16. जिस पर पहले ध्यान दिया गया है, उससे स्पष्ट है कि 'परिवहन यान' को अब 'मध्यम माल यान' और 'भारी माल यान' की जगह प्रतिस्थापित किया गया है। हल्के मोटर यान में 'हल्के यात्री गाडी वाहन ' और हल्के माल गाडी वाहन दोनो को कवर करना जारी रखा गया है।

एक ड्राईवर जिसके पास हल्के मोटर यान को चलाने के लिए वैध

अनुज्ञप्ति थी वह हल्के माल यान को भी चलाने हेतु अधिकृत था।

17. नियमों में संशोधन भविष्यलक्षी प्रभाव से हुआ है चालक के पास प्रश्नगत वाहन की जो अनुज्ञप्ति थी उसे अवैध नहीं माना जा सकता।

18. पूर्वोक्त कारणों से इस अपील में कोई गुणावगुण नहीं है और इसे हम 25000 रु. (केवल पच्चीस हजार रूपये) कास्ट पर खारिज करते हैं।

बी.बी.बी.

अपील खारिज।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी शिखा शर्मा (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।