



प्रकाशन हेतु अनुमोदित

छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय : बिलासपुर

मोटर दुर्घटना दावा क्रमांक : 11 /2009

अपीलकर्ता : दि ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड  
बनाम

उत्तरवादी : नैसर्गिक संरक्षक पितामह- सत्यनारायण, पिता  
चंद्रदीप विश्वकर्मा व अन्य

निर्णय

विचार हेतु निर्णय

सही/-

एन.के.अग्रवाल

न्यायाधीश

19.10.2010

मैं सहमत हूँ

सही/-

आई.एम.कुटुस

न्यायाधीश

19.10.2010

आदेश हेतु सूचीबद्ध:

20.10.2010

सही/-

एन.के.अग्रवाल

न्यायाधीश

माननीय श्री आई.एम. कुटुसी, न्यायाधीश





**छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय : बिलासपुर**

मोटर दुर्घटना दावा क्रमांक : 11 /2009

अपीलकर्ता : दि ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी

विरुद्ध

प्रत्यर्थी : नैसर्गिक संरक्षक पिता- सत्यनारायण, पिता  
चंद्रदीप विश्वकर्मा व अन्य

खंडपीठ : माननीय श्री आई.एम. कुट्टुसी और माननीय श्री एन.के.  
अग्रवाल, न्यायाधीशगण।

उपस्थित:

श्री सुधीर अग्रवाल, अपीलकर्ता के लिए अधिवक्ता।

श्री एस.सी. वेरा, प्रत्यर्थी संख्या 2 से 8 के लिए अधिवक्ता।

**आदेश**

**(20.10.2010)**

**न्यायाधीश, एन.के. अग्रवाल, के अनुसार**

1. अपीलकर्ता/ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड ने दिनांक 6-9-2008 को पारित अधिनिर्णय के विरुद्ध यह याचिका प्रस्तुत की है, जो अष्टम अतिरिक्त मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण (एफटीसी), रायपुर द्वारा दावा प्रकरण क्रमांक 102/2007 में पारित किया गया था, जिसके तहत



अपीलकर्ता/बीमा कंपनी को 3,97,000/- रुपये की राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी ठहराते हुए दावाकर्ताओं को यह राशि प्रदान की गई थी।

2. मामले के संक्षिप्त तथ्य यह हैं कि दिनांक 30-3-2007 को लगभग 7.00

बजे सुबह, लालिता चौक के पास, प्रत्यर्थी क्रमांक 6 ने एक मैटाडोर

जिसका पंजीकरण क्रमांक CG-05 बी-0186 है, को लापरवाही और

उपेक्षापूर्ण तरीके से चलाकर अशोक कुमार को टक्कर मार दी, जो एक

लूना चला रहा था, जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटना में लगी चोटों के कारण

अशोक कुमार की मृत्यु हो गई। मृतक के विधिक उत्तराधिकारियों ने

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (संक्षेप में 'अधिनियम') की धारा 166 के

तहत दावा याचिका प्रस्तुत कर मृतक की मृत्यु के प्रतिकर के रूप में

11,80,000/- रुपये का दावा किया था।

3. अपीलकर्ता/बीमा कंपनी ने एक विशिष्ट अभिवाक किया कि दुर्घटना के

समय वाहन का चालक वैध ड्राइविंग अनुज्ञप्ति नहीं रखता था, और

इसलिए, अपीलकर्ता/बीमा कंपनी मुआवजे के भुगतान के लिए उत्तरदायी

नहीं हो सकता है।





4. अपीलकर्ता/बीमा कंपनी ने अपनी अभिवाक के समर्थन में अनुज्ञप्ति लिपिक, आरटीओ, रायपुर, सहायक वर्ग III, डीटीओ, धमतरी और कंपनी के क्लर्क का अपने गवाह के रूप में परीक्षण किया।
5. प्रस्तुतियों की संवीक्षा और प्रस्तुत की गई सामग्री पर, विद्वान अधिकरण ने अपीलकर्ता/बीमा कंपनी द्वारा की गई अभिवाक को खारिज करते हुए दावेदारों को 3,97,000/- रुपये का अधिनिर्णय दिया और प्रतिकर का भुगतान करने का दायित्व उन पर लगाया। अतः यह अपील है।
6. अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता, श्री सुधीर अग्रवाल, का यह तर्क रहेगा कि आर.टी.ओ., रायपुर और साथ ही धमतरी के अनुज्ञप्ति रजिस्टर के अनुसार, दुर्घटना कारित करने वाला वाहन का चालक केवल हल्के मोटर वाहन चलाने का अनुज्ञप्ति रखता था, जबकि वाहन एक माल ढोने वाला वाहन था और पॉलिसी भी एक माल ढोने वाले वाहन के जोखिम को कवर करती थी। वह आगे तर्क दिया है कि चूंकि अनुज्ञप्ति हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए अधिकृत था और परिवहन वाहन चलाने के लिए कोई पृष्ठांकन नहीं था, इसलिए वाहन का बीमा अमान्य है। यह भी प्रस्तुत किया गया था कि आर.टी.ओ. व्यक्तियों के बयान के अनुसार, उक्त ड्राइविंग अनुज्ञप्ति को 20 साल की अवधि के लिए नवीनीकृत किया गया था। अधिनियम की धारा 14 की उप-धारा (2) के तहत, परिवहन वाहन





चलाने के अनुज्ञप्ति की अवधि तीन साल होती है, जबकि किसी भी अन्य अनुज्ञप्ति की अवधि 20 साल तक हो सकती है। यह उनके इस तर्क का और समर्थन करता है कि दुर्घटना के समय चालक के पास वैध ड्राइविंग अनुज्ञप्ति नहीं था और ट्रिब्यूनल ने अपीलकर्ता/बीमा कंपनी पर दायित्व तय करने में गंभीर रूप से त्रुटि की है। **न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लि. बनाम प्रभु लाल** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय पर अवलंब लिया है, जो **2008 (1) एससीसी 696** में प्रकाशित किया गया था।

यह भी आगे कहा गया था कि एम.पी. / सी.जी. मोटर यान नियम, 1994 के नियम 7 के अनुसार, किसी परिवहन वाहन को चलाने के प्राधिकरण के लिए एक प्रमाण पत्र फॉर्म एम.पी.एम.वी.आर.-1 (ए.टी.वी.ए) में, केंद्रीय नियमों के फॉर्म 6 या 7 में जारी ड्राइविंग अनुज्ञप्ति के साथ, बनाया जाना आवश्यक है; और नियम 24 में निर्दिष्ट शुल्क के अनुसार। इसके अलावा, नियम 8 के अनुसार, लाइसेंसिंग प्राधिकरण द्वारा ऐसे व्यक्ति को, जिसे नियम 7 के तहत परिवहन वाहन चलाने का प्राधिकरण दिया गया है, को एक परिपत्र प्लास्टिक या धातु का बैज जारी किया जाएगा, जिसका निर्दिष्ट शुल्क के भुगतान पर नियम 24 के अनुसार, ड्यूटी पर रहते हुए प्रदर्शित किया जाना आवश्यक है।





7. दूसरी ओर, प्रत्यर्थागण के लिए उपस्थित विद्वान अधिवक्ता, श्री एस.सी.

वर्मा, ने अधिनिर्णय का समर्थन किया और निवेदन किया कि अपील को खारिज करने योग्य है।

8. अधिनियम के प्रावधानों 2(14) और 2(47) के संदर्भ में जारी अनुज्ञप्ति की

विभिन्न शर्तों के प्रभाव को माननीय उच्चतम न्यायालय ने न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड -बनाम- प्रभु लाल (उपरोक्त) के मामले में देखा है और इसे निर्णय के पैरा 30, 37 और 38 में इस प्रकार अधिनिर्धारित

किया गया है: -

"30. अब, यह बीमा कंपनी का मामला है कि परिवादी की जिस वाहन से दुर्घटना हुई थी, वह एक "परिवहन वाहन" था। यह निवेदन किया गया था कि बीमित वाहन "माल वाहक" था और इस प्रकार एक "परिवहन वाहन" था। वाहन राम नारायण द्वारा चलाया जा रहा था, जो हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए अधिकृत था और परिवहन वाहन नहीं। चूंकि ड्राइवर के पास अपने अनुज्ञप्ति में परिवहन वाहन चलाने के लिए आवश्यक पृष्ठांकन नहीं था, इस प्रभाव के कारण वह टाटा 709 नहीं चला सकता था और जब वाहन से दुर्घटना हुई, तो बीमा कंपनी प्रतिकर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हो सकती थी।





37. दुर्घटना के समय, बीमा कंपनी का तर्क था कि राम नारायण के पास टाटा 709 के चलन के लिए वैध या प्रभावी ड्राइविंग अनुज्ञप्ति नहीं था। निर्विवाद रूप से, राम नारायण हल्के मोटर वाहन चलाने का अनुज्ञप्ति रखते थे। बीमा कंपनी के अधिवक्ता ने अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों का हवाला देते हुए तर्क दिया कि यदि कोई व्यक्ति हल्के मोटर वाहन चलाने का अनुज्ञप्ति रखता है, तो वह परिवहन वाहन नहीं चला सकता, जब तक कि वह विशेष रूप से खुद के लिए ड्राइविंग अनुज्ञप्ति न ले ले (धारा 3)। धारा 2 के खंड (14), (18), (21) एवं (47) को देखने पर यह स्पष्ट हो जाता है कि "हल्का मोटर वाहन" श्रेणी के अंतर्गत आता है, लेकिन यदि यह एक परिवहन वाहन है, तो इसे चलाने के लिए अधिनियम की धारा 3 के तहत एक विशेष समर्थन होना चाहिए। यदि किसी व्यक्ति के पास हल्के मोटर वाहन चलाने का अनुज्ञप्ति है, लेकिन परिवहन वाहन चलाने के लिए कोई समर्थन नहीं है, तो वह परिवहन वाहन नहीं चला सकता। वर्तमान मामले में, यह विवादित नहीं है कि राम नारायण के पास हल्के मोटर वाहन चलाने का अनुज्ञप्ति था। अनुज्ञप्ति पर अपेक्षित अनुसार पृष्ठांकित था, और इसलिए, वह





आपेक्षित पृष्ठांकन के अभाव में टाटा 709 नहीं चला सकता था और बीमा कंपनी को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता था।

38. हम विद्वान अधिवक्ताओं की निवेदनों पर विचार करते हैं तो पाते हैं कि जिला फोरम ने अपने सही दृष्टिकोण से प्रश्न पर विचार किया है और पाया है कि प्रश्न में राम नारायण द्वारा चलाया जा रहा वाहन परिवहन वाहन की श्रेणी में आता है, जिसे अधिनियम की धारा 2 के खंड (47) और धारा 3 के अंतर्गत लिया गया है।

इसलिए, वाहन चलाने के लिए एक पृष्ठांकन आवश्यक था, भले ही

वह एक हल्के मोटर वाहन हो। यह इस मामले में नहीं था कि परिवादी के पास कोई ऐसा पृष्ठांकन था, और राम नारायण को परिवहन वाहन चलाने की अनुमति नहीं थी। इसके विपरीत, मामले

के तथ्यों से पता चलता है कि यह परिवादी मोहम्मद जुल्फिकार

की थी, और जिला फोरम का निर्णय सही था कि राम नारायण

प्रश्नाधीन वाहन नहीं चला सकते थे।

9. माननीय सुप्रीम कोर्ट ने ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अंगद

कोली और अन्य प्रकाशित (2009 (11) एस.सी.सी. 356) में धारा 2(10),

(11), (12), (13), (14) और (21) और सेंट्रल मोटर यान नियम , 1989

के नियम 4 और 6 के साथ, धारा 9, 10 और 14 पर ध्यान दिया, और





नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अनंतप्पा इरप्पा नेसप्पा अलियास नेस्काप्पा और अन्य प्रकाशित (2008(3) SCC 464), न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम प्रभु लाल (पूर्वोक्त) और अशोक गंडोत्रा मराठा बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी में प्रकाशित (1999 (6) SCC 620) पूर्व के प्रकरणों में दिए गए निर्णयों का अवलंब लिया है: “एक परिवहन वाहन एक हल्का मोटर वाहन हो सकता है, लेकिन उसे चलाने के प्रयोजन के लिए, एक भिन्न अनुज्ञप्ति (अनुज्ञप्ति) प्राप्त करना आवश्यक है। अनुज्ञप्ति (अनुज्ञप्ति) 20 वर्ष की अवधि के लिए दी गई थी, अतः यह उपधारणा उत्पन्न होती है कि यह परिवहन वाहन से भिन्न किसी अन्य वाहन के प्रयोजन के लिए अभिप्रेत थी। यदि चलन अनुज्ञप्ति (ड्राइविंग अनुज्ञप्ति) परिवहन वाहन के लिए प्रदान की गई होती, तो उसकी अवधि 3 वर्ष से अधिक नहीं हो सकती थी।

10. उपर्युक्त के दृष्टिगत, कानूनी स्थिति स्पष्ट है। यदि हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए अनुज्ञप्ति 20 साल की अवधि के लिए जारी किया जाता है, तो यह नहीं कहा जा सकता कि वही अनुज्ञप्ति हल्के मोटर वाहन (परिवहन वाहन) के लिए भी वैध है।
11. अब हम इस मामले के तथ्यों पर आते हैं। हमें पता चला है कि जब्ती ज्ञापन (प्रदर्श पी-9) के अनुसार, जब्त किया गया ड्राइविंग अनुज्ञप्ति हल्के



मोटर वाहन के साथ-साथ भारी माल वाहन के लिए भी वैध था और उसकी वैधता अवधि 12-2-2010 तक थी। आरटीओ रायपुर के अनुज्ञप्ति क्लर्क राजेश कुमार भार्गव के बयान के अनुसार, ड्राइवर के पते में बदलाव के कारण आरटीओ रायपुर के रजिस्टर में प्रविष्टियां 31-1-2007 तक की गई थीं और इन प्रविष्टियों के आधार पर, मोटरसाइकिल गियर के साथ और हल्के मोटर वाहन चलाने का अनुज्ञप्ति आरटीओ धमतरी द्वारा 15-9-2005 से 2-2-2025 तक की अवधि के लिए मुकुंजाम, पुत्र हीराराम के नाम पर जारी किया गया था। उनका बयान स्पष्ट रूप से यह दर्शाता है कि उन्होंने बाद में 31-1-2007 तक रजिस्टर में दर्ज प्रविष्टियां नहीं लाई थीं। यदि हम अनुज्ञप्ति की वैधता की अवधि को देखें, जैसा कि जब्ती ज्ञापन में है, यह 12-2-2010 है जो हल्के मोटर वाहन के साथ-साथ भारी माल वाहन के लिए भी जारी किया गया था। निर्विवाद रूप से, माल वाहन चलाने के लिए अनुज्ञप्ति तीन साल से अधिक की अवधि के लिए जारी नहीं किया जा सकता। इसका मतलब है कि ड्राइवर के पक्ष में भारी माल वाहन चलाने के लिए अनुज्ञप्ति 31-1-2007 के बाद जारी किया गया। इसके अलावा, अपीलकर्ता/बीमा कंपनी द्वारा दांडिक मामले में पुलिस द्वारा जब्त किए गए अनुज्ञप्ति की प्रति प्रस्तुत करने और साबित करने के लिए कोई और प्रयास नहीं किया गया।



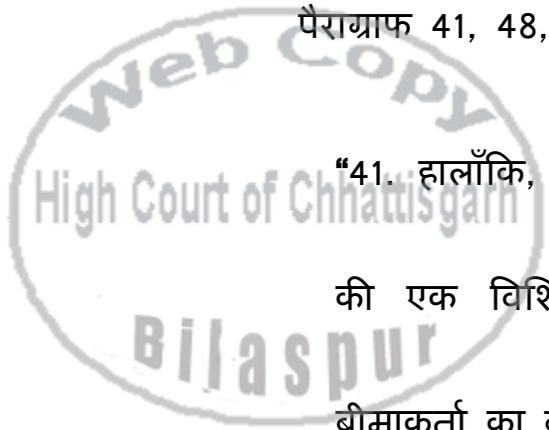


उपर्युक्त को देखते हुए, यह नहीं कहा जा सकता है कि अपीलकर्ता/बीमा कंपनी ने इस संबंध में अपना दायित्व सफलतापूर्वक निर्वहन किया है, क्योंकि जब्त किया गया अनुज्ञप्ति और आरटीओ रायपुर के रजिस्टर में 31.1.2007 के बाद की गई प्रविष्टियां बुलाई नहीं गई थीं और प्रमाणित नहीं की गयीं।

12. सुप्रीम कोर्ट ने नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम वी. स्वरण सिंह और अन्य प्रकाशित 2004(3) **SCC** 297 के मामले में अपने निर्णय के

पैराग्राफ 41, 48, 49, और 50 के तहत अभिनिर्धारित किया है:

“41. हालाँकि, खंड (अ) की शुरुआत इस बात से होती है कि ‘पॉलिसी की एक विशिष्ट शर्त का उल्लंघन हुआ है’, जिसका अर्थ है कि बीमाकर्ता का बचाव बीमा की पॉलिसी के नियमों पर निर्भर करेगा। उक्त उप-खंड में वियोगात्मक प्रकृति की तीन शर्तें शामिल हैं, अर्थात् बीमाकर्ता उस समय देयता से बच सकता है जब (a) एक नामित व्यक्ति वाहन चला रहा हो; (b) इसे किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा चलाया जा रहा था जिसके पास विधिवत जारी किया गया अनुज्ञप्ति नहीं था; और (c) चालक ऐसा व्यक्ति हो जिसे अनुज्ञप्ति रखने या प्राप्त करने के लिए अयोग्य घोषित किया गया हो।





48. इसके अलावा, बीमा कंपनी को अपनी देनदारियों से बचने के लिए यह

दिखाना पर्याप्त नहीं है कि धारा 149(2)(a) या (b) के तहत निर्धारित

शर्तें पूरी हो गई हैं, बल्कि इसके अलावा यह भी स्थापित करना

आवश्यक है कि बीमाधारक की ओर से कोई उल्लंघन हुआ है।

अधिनियम 1988 के निहित प्रावधानों के कारण, उन लोगों को व्यापक

उपचार प्रदान की गई है जिन्होंने वाहन के उपयोगकर्ता के खिलाफ

निर्णय प्राप्त किया है और धारा 147(3) के तहत बीमा का प्रमाणपत्र

दिया गया है। धारा 145 के संबंध में किसी तीसरे पक्ष द्वारा बीमाकृत

व्यक्ति के खिलाफ दायित्व के संबंध में निर्णय प्राप्त करने के बाद,

बीमाकर्ता को संतुष्ट होना चाहिए, भले ही बीमाकर्ता पॉलिसी को नजर

अंदाज, रद्द करने या इसे करने का हकदार हो। वही दायित्व उस व्यक्ति

के संबंध में भी लागू होता है जो पॉलिसी द्वारा बीमाकृत नहीं है, यदि

पॉलिसी में ऐसी देनदारी को कवर किया गया होता, तो वह मृत्यु या

शारीरिक चोट के अलावा सभी देनदारियों को कवर करती।

49. बीमाधारक की ओर से ऐसा उल्लंघन बीमाकर्ता द्वारा स्थापित किया जाना

चाहिए ताकि यह दिखाया जा सके कि केवल बीमाकृत व्यक्ति ने ही

वाहन का उपयोग अधिनियम के उल्लंघन में नहीं किया या उसे करने





की अनुमति दी, बल्कि यह भी कि उल्लंघन उत्पन्न हुआ नुकसान भी हुआ है।

50. मोटर वाहन अधिनियम के तहत, वैध ड्राइविंग अनुज्ञप्ति रखना बीमा अनुबंध की शर्तों में से एक है। बिना वैध अनुज्ञप्ति के वाहन चलाना एक अपराध है। हालाँकि, यहां सवाल यह है कि क्या कोई तीसरा पक्ष शामिल है, एक दुर्घटना में, मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण द्वारा दी गई प्रतिकार की राशि का हकदार है, भले ही दुर्घटना के समय ड्राइवर के पास वैध ड्राइविंग अनुज्ञप्ति न हो, लेकिन वह इसे मालिक या ड्राइवर से वसूल करने का हकदार होगा।

51. यह सामान्य बात है कि बीमाकर्ता, कानून के उल्लंघन के प्रावधानों पर अवलंब लेते हुए, बीमित व्यक्ति या किसी तीसरे पक्ष को भुगतान करने से छूट लेते हैं। उन्हें बीमित व्यक्ति द्वारा कानून का जानबूझकर उल्लंघन साबित करना होगा। कुछ मामलों में आपराधिक कानून का उल्लंघन, विशेष रूप से मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन के परिणामस्वरूप बीमाकर्ताओं को दोषमुक्त करने का कारण बन सकता है, लेकिन यह जरूरी नहीं कि तीसरे पक्ष के मामले में भी आवश्यक रूप से लागू नहीं हो सकता। किसी भी स्थिति में, यह अपवाद केवल जानबूझकर या "इतनी लापरवाही से" किए गए कृत्यों





पर लागू होता है, ताकि यह दर्शाया जा सके कि बीमित व्यक्ति को अपने कार्य के परिणामों की परवाह नहीं थी।"

13. उपरोक्त के आलोक में, यद्यपि हम इस कानूनी स्थिति को स्वीकार करते हैं कि साधारण हल्के मोटर वाहन को चलाने का ड्राइविंग अनुज्ञप्ति हल्के मोटर वाहन (परिवहन वाहन) को चलाने के लिए वैध नहीं है, लेकिन जैसा कि यहां ऊपर माना गया है, अपीलकर्ता/बीमा कंपनी यह प्रमाणित करने के लिए अपने दायित्व का निर्वहन करने में विफल रही है कि दुर्घटना के समय दुर्घटना कारित करने वाला वाहन का ड्राइवर वैध और प्रभावी ड्राइविंग अनुज्ञप्ति नहीं रखता था और वाहन के मालिक ने जानबूझकर पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन किया था।

14. उपरोक्त के आलोक में, याचिका विफल हो जाती है और इसे खारिज किया जाता है।

सही/-

आई.एम.कुट्टुसी  
न्यायाधीश

सही/-

एन.के.अग्रवाल  
न्यायाधीश

**अस्वीकरण:** हिन्दी भाषा में निर्णय का अनुवाद पक्षकारों के सीमित प्रयोग हेतु किया गया है ताकि वो अपनी भाषा में इसे समझ सकें एवं यह किसी अन्य प्रयोजन हेतु प्रयोग नहीं किया जाएगा । समस्त कार्यालयीन एवं व्यवहारिक प्रयोजनों हेतु निर्णय का अंग्रेजी स्वरूप ही अभिप्रमाणित माना जाएगा और कार्यान्वयन तथा लागू किए जाने हेतु उसे ही वरीयता दी जाएगी।

Translated By: PURUSHOTTAM DWIVEDI