



छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर

एकल पीठ: माननीय न्यायमूर्ति श्री संजय के. अग्रवाल,

विविध अपील क्षतिपूर्ति संख्या 120/2008

अपीलार्थी यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड
बनाम
प्रत्यर्थीगण श्रीमती मलका बेगम और अन्य

विविध अपील क्षतिपूर्ति संख्या 107/2008

अपीलार्थी यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड
बनाम
प्रत्यर्थीगण श्रीमती अनस बोस और अन्य

विविध अपील क्षतिपूर्ति संख्या 109/2008

अपीलार्थी यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड
बनाम
प्रत्यर्थीगण कु. शिखा सिंह और अन्य

विविध अपील क्षतिपूर्ति संख्या 133/2008

अपीलार्थी यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड
बनाम
प्रत्यर्थीगण श्रीमती अश्विनी सिंह और अन्य

विविध अपील क्षतिपूर्ति संख्या 131/2008

अपीलार्थी यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड
बनाम
प्रत्यर्थीगण श्रीमती गीता सिंह और अन्य

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 173 के अंतर्गत अपीलें

उपस्थिति:



अपीलार्थी/बीमा कंपनी की ओर से	:	श्री दशरथ गुप्ता, अधिवक्ता। एवं श्रीमती मीरा जायसवाल, अधिवक्ता।
प्रत्यर्थागण/दावेदारों की ओर से	:	श्री पी.पी. साहू और श्री आदित्य कुमार अधिवक्तागण ।
प्रत्यर्थागण/स्वामी और चालक की ओर से	:	श्री बी.पी. शर्मा, श्री राजा अली और श्री समीर उरांव अधिवक्तागण ।

आदेश
(17.12.2013)

(1) ये अपीलें एक साथ सुनी गईं और इस समान आदेश द्वारा निराकृत की जाती हैं क्योंकि इनमें तथ्य और विधि के सामान्य प्रश्न शामिल हैं। सुविधा के लिए, विविध अपील क्षतिपूर्ति संख्या 120/2008 को प्रमुख प्रकरण के रूप में लिया गया है।

(2) अपीलों के निर्णय के लिए आवश्यक तथ्य संक्षेप में इस प्रकार हैं:

(2.1) विविध अपील क्षतिपूर्ति संख्या 120/2008, यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड द्वारा मोटर यान अधिनियम, 1988 (इसके पश्चात् 'अधिनियम, 1988') की धारा 173 के तहत, सप्तम अतिरिक्त मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, रायपुर (इसके पश्चात् 'दावा अधिकरण') द्वारा दावा प्रकरण संख्या 23/2007 में पारित दिनांक 10-8-2007 के आदेश के विरुद्ध प्रस्तुत की गई है।

(2.2) दिनांक 9-5-2005 को, प्रत्यर्था/चालक अमरजीत दास, जो प्रत्यर्था मैसर्स पारस ऑयल एक्सट्रैक्शन लिमिटेड के स्वामित्व वाले और अपीलार्थी/बीमा कंपनी से बीमाकृत दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक संख्या सीजी 04 जेड-सी 2274 को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण गति से चला रहा था जिसके कारण हामिद अली (बस के चालक) की मृत्यु हो गई और संबंधित अपीलों के दावाकर्ताओं/प्रत्यर्थागण, अर्थात् श्रीमती अन्नस बोस, कु. शिखा सिंह, श्रीमती अश्विनी सिंह और श्रीमती गीता सिंह को चोटें पहुंचीं। उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण गति से चलाने का आरोप लगाते हुए प्रतिकर के लिए दावे प्रस्तुत किए गए।



(2.3) दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के स्वामी और चालक ने दावों का विरोध करते हुए अपना लिखित कथन प्रस्तुत किया। जबकि, बीमा कंपनी ने अपना पृथक लिखित कथन प्रस्तुत किया और तर्क किया कि दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक के पास ट्रक चलाने का वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं था तथा अपने दायित्व से मुक्त करने का अभिवाक् किया।

(2.4) विचारण के दौरान, मृतक हामिद अली के दावाकर्ताओं ने श्रीमती मलका बेगम को आ.सा.-1 और मिनी-बस कंडक्टर इलियास मोहम्मद को आ.सा.-2 के रूप में परीक्षित किया। दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक और स्वामी ने कंडक्टर मोहम्मद जावेद को अना.सा.-1 और चालक अमरजीत दास को अना.सा.-2 के रूप में परीक्षित किया। बीमा कंपनी ने अनुज्ञप्ति लिपिक राजेश कुमार भार्गव को अना.सा.-1 और बीमा कंपनी के सहायक सुरेश कुमार नंदेश्वर को अना.सा.-2 के रूप में परीक्षित किया।

(2.5) दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक अमरजीत दास ने शपथपूर्वक कहा कि उसके पास भारी माल यान चलाने का वैध अनुज्ञप्ति था। अनुज्ञप्ति जारीकर्ता, लिपिक राजेश कुमार भार्गव ने शपथपूर्वक कहा कि चालक अमरजीत दास को दिनांक 18-6-1998 को हल्का मोटर यान चलाने के लिए अनुज्ञप्ति जारी किया गया था जैसा कि **प्रदर्श-एनए-1** से प्रदर्शित है, जबकि “भारी माल यान” चलाने के लिए पृष्ठांकन दिनांक 15-7-2005 को किया गया, अर्थात दुर्घटना की तारीख से 66 दिन बाद।

(2.6) दावा अधिकरण ने उपलब्ध साक्ष्यों के सूक्ष्म परीक्षण पर निम्नलिखित निष्कर्ष प्रमाणित किए:

1. हामिद अली की मृत्यु और श्रीमती अन्नस बोस, कु. शिखा सिंह, श्रीमती अश्विनी सिंह और श्रीमती गीता सिंह को चोटें, अमरजीत दास द्वारा दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक को उतावलेपन एवं उपेक्षापूर्ण गति से चलाने के कारण हुईं और



2. बीमा कंपनी यह साबित करने में विफल रही कि दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक के पास ट्रक चलाने का वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं था।

(3) अपीलार्थी/बीमा कंपनी के विद्वान अधिवक्ता श्री दशरथ गुप्ता का कहना है कि दावा अधिकरण ने बीमा कंपनी पर भार डालने में विधिक त्रुटि की है।

उन्होंने आगे तर्क किया है कि दावा अधिकरण का यह निष्कर्ष कि बीमा कंपनी प्रतिकर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, युक्तियुक्त नहीं है और अभिलेख के विपरीत है क्योंकि दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक अधिनियम, 1988 की धारा 2(16) के अर्थ के अंतर्गत एक "भारी माल यान" था और प्रत्यर्थी/चालक अमरजीत दास को भारी माल यान चलाने का अनुज्ञप्ति केवल दिनांक 15-7-2005 से प्रभावी था, जो दुर्घटना की तारीख से 66 दिन बाद है, जो बीमा पॉलिसी की शर्तों का स्पष्ट उल्लंघन है।

(4) दूसरी ओर, प्रत्यर्थी/चालक एवं स्वामी के विद्वान अधिवक्तागण श्री बी.पी. शर्मा, श्री राजा अली और श्री समीर उरांव तथा प्रत्यर्थी/दावाकर्ताओं के विद्वान अधिवक्तागण श्री पी.पी. साहू और श्री आदित्य कुमार का कहना है कि दावा अधिकरण का यह निष्कर्ष कि दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक के पास ट्रक चलाने का वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति था, अभिलेख पर उपलब्ध साक्ष्यों पर आधारित है। उन्होंने आगे तर्क किया है कि अपीलार्थी/बीमा कंपनी द्वारा यह कोई विशिष्ट तर्क नहीं किया कि दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक के पास केवल हल्का मोटर यान चलाने का अनुज्ञप्ति था। उन्होंने आगे तर्क किया कि भारी मोटर यान चलाने के लिए अनुज्ञप्ति में एक पृष्ठांकन अंकित है।

(5) मैंने दोनों पक्षकारों के तर्कों को सुना और उन पर विचार किया है तथा दावा अधिकरण के अभिलेखों का अवलोकन किया है।

(6) अधिनियम, 1988 की धारा 149(2)(क)(ii) बीमाकर्ता को यह बचाव लेने का अधिकार देती है कि दुर्घटना के समय "यान" चला रहा व्यक्ति के पास उचित रूप से वैध अनुज्ञप्ति नहीं था। अधिनियम, 1988 की धारा 149(2)(क)(ii) इस प्रकार है:

"149. तृतीय पक्ष जोखिमों के संबंध में बीमित व्यक्तियों के विरुद्ध निर्णयों और अधिनिर्णयों को संतुष्ट करने का बीमाकर्ताओं का कर्तव्य।-

XXXXX XXXXX XXXXX



(2) कोई भी राशि किसी बीमाकर्ता द्वारा उप-धारा (1) के अधीन किसी ऐसे निर्णय या अधिनिर्णयों के संबंध में तब तक देय नहीं होगी जब तक कि उस कार्यवाही के प्रारंभ होने से पहले जिसमें निर्णय या अधिनिर्णय दी गई है, बीमाकर्ता को न्यायालय के माध्यम से या, यथास्थिति, दावा अधिकरण के माध्यम से कार्यवाही लिए जाने की सूचना नहीं मिल गई थी, या ऐसे निर्णय या अधिनिर्णयों के संबंध में तब तक जब तक कि उस पर अपील लंबित रहने के कारण निष्पादन स्थगित न कर दिया गया हो, और ऐसी किसी कार्यवाही के लिए जाने की सूचना इस प्रकार दिए जाने पर बीमाकर्ता उसमें पक्षकार बनाए जाने का और निम्नलिखित आधारों में से किसी पर अभिवचनो का प्रतिवाद करने का हकदार होगा, अर्थात्:-

(क) कि पॉलिसी की किसी विनिर्दिष्ट शर्त का उल्लंघन हुआ है, जो निम्नलिखित शर्तों में से एक है, अर्थात्:-

XXXXXX XXXXX XXXXX



(ii) ऐसी शर्त जो किसी नामित व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा या किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा, जो उचित रूप से अनुज्ञप्ति प्राप्त नहीं है, या किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा, जो अयोग्यता की अवधि के दौरान चलान अनुज्ञप्ति धारण करने या प्राप्त करने के लिए अयोग्य घोषित किया गया है, यान चलाने को बाहर करती है; या"

इस प्रकार, अधिनियम, 1988 की धारा 149(2)(क)(ii) एक शर्त रखती है जो किसी ऐसे व्यक्ति को यान चलाने से वर्जित करती है जिसके पास अनुज्ञप्ति नहीं है।

(7) मामले के तथ्यों पर वापस आते हुए, मैं पाता हूँ कि दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक की बीमा पॉलिसी का प्रमाणपत्र **प्रदर्श-डी-2** के रूप में अभिलेख किया गया है जिससे पता चलता है कि ट्रक का पंजीकरण संख्या सीजी 04 जेड-सी 2274 है और इसका विनिर्माता टाटा मोटर्स है। **प्रदर्श-डी-2** में अ से अ तक चिह्नित भाग ट्रक चलाने के लिए अधिकृत व्यक्ति का वर्णन इस प्रकार करता है:

"चलाने के हकदार व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्ग:



कोई भी व्यक्ति जिसमें बीमित व्यक्ति शामिल है, इस शर्त के साथ कि यान चलाने वाला व्यक्ति दुर्घटना के समय एक प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति रखता हो और ऐसा वैध अनुज्ञप्ति धारण करने या प्राप्त करने से अयोग्य न हो। यह भी शर्त है कि प्रभावी शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति रखने वाला व्यक्ति भी यान चला सकता है इस शर्त के साथ कि ऐसा व्यक्ति केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के नियम 3 की आवश्यकताओं को पूरा करता हो।"

- (8) उक्त खंड का अवलोकन मात्र यह दर्शाता है कि दुर्घटना कारित करने वाला, यान चलाने के लिए, एक व्यक्ति के पास दुर्घटना के समय एक प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति होना चाहिए और वह ऐसा अनुज्ञप्ति धारण करने या प्राप्त करने के लिए अयोग्य न हो।
- (9) अब, विचारणीय प्रश्न यह है कि क्या अपीलार्थी/बीमा कंपनी ने यह तर्क किया और सिद्ध किया कि प्रत्यर्थी/चालक अमरजीत दास के पास दुर्घटना के समय प्रभावी वैध अनुज्ञप्ति नहीं था और वह ऐसा अनुज्ञप्ति धारण करने या प्राप्त करने के अयोग्य था, क्योंकि यह भार पूरी तरह से अपीलार्थी/बीमा कंपनी के कंधों पर है कि वह न केवल उक्त तथ्य की तर्क दे बल्कि उचित कानूनी साक्ष्य प्रस्तुत करके उसे दावा अधिकरण के समक्ष सिद्ध भी करे। उक्त प्रश्न की जांच करने के लिए, सर्वप्रथम अपीलार्थी/बीमा कंपनी द्वारा उक्त तथ्य स्थापित करने के लिए प्रस्तुत की गई दलीलों और दस्तावेजों का उल्लेख करना उचित होगा। दावा अधिकरण के समक्ष प्रस्तुत लिखित कथन में, अपीलार्थी/बीमा कंपनी ने केवल कण्डिका 8-ए में यह तर्क किया कि दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक संख्या सीजी 04 जेड-सी 2274 का चालक, जो अपीलार्थी/बीमा कंपनी से बीमाकृत था, और बस संख्या सीजी 04 ई 0446 के चालक के पास उक्त यान चलाने का वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं था। अपीलार्थी/बीमा कंपनी ने यह विशिष्ट तर्क नहीं किया कि क्या दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक का चालक, ट्रक चलाने के लिए किसी विशेष प्रकार का वैध अनुज्ञप्ति नहीं रखता था या क्या दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक द्वारा रखे गए अनुज्ञप्ति की अवधि समाप्त हो गई थी और इसलिए, उसका अनुज्ञप्ति अप्रभावी था। इसके अलावा, अपीलार्थी/बीमा कंपनी ने यह भी तर्क नहीं किया कि दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक, अधिनियम, 1988 की धारा 2(16) के अर्थ के अंतर्गत एक "भारी माल यान" था, जिसमें यह बताया गया हो कि दुर्घटना कारित करने वाला यान एक माल वाहन है और उसका लदान रहित भार 12000 किलोग्राम से अधिक है।



(10) अपीलार्थी/बीमा कंपनी उपरोक्त तर्कों के साथ विचारण में उतरी। अपीलार्थी/बीमा कंपनी ने लिखित कथन में उठाई गई अपनी उपरोक्त तर्कों के समर्थन में कोई दस्तावेज़ दाखिल नहीं किया और अंततः दिनांक 30-7-2007 को, जब क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी कार्यालय के दो साक्षी, अर्थात् राजेश कुमार भार्गव और सुरेश कुमार हांडेश्वर, दावा अधिकरण के समक्ष उपस्थित हुए, तो उसी दिन प्रत्यर्थी/चालक अमरजीत दास को जारी अनुज्ञप्ति का विवरण **प्रदर्श-डी-1सी** के रूप में प्रदर्शित किया गया और बीमा पॉलिसी का प्रमाणपत्र **प्रदर्श-डी-2** के रूप में प्रदर्शित किया गया। राजेश कुमार भार्गव (अना.सा.-1) ने दावा अधिकरण के समक्ष केवल इतना कहा कि प्रत्यर्थी/चालक अमरजीत दास को दिनांक 18-6-1998 को हल्का मोटर यान चलाने का अनुज्ञप्ति जारी किया गया था और उसमें भारी माल यान चलाने की अनुमोदन प्रविष्टि दिनांक 15-7-2005 को की गई। अपने शपथ-पत्र के कण्डिका 2 में, उन्होंने दावाकर्ताओं के इस सुझाव को स्वीकार किया कि वे इस बात से अवगत नहीं थे कि चालक अमरजीत दास को किसी अन्य जिले के परिवहन विभाग से कोई चालन अनुज्ञप्ति जारी किया गया था या नहीं। बीमा कंपनी के अन्य साक्षी, अर्थात् सुरेश कुमार हांडेश्वर (अना.सा.-2) ने केवल बीमा पॉलिसी के प्रमाणपत्र (**प्रदर्श-डी-2**) को शपथपूर्वक प्रदर्शित और सिद्ध किया है, जिसके खंड में यह दर्शाया गया है कि वैध और प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति रखने वाला व्यक्ति दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक चला सकता है, जैसा कि अपीलार्थी/बीमा कंपनी द्वारा दिखाया गया है। इस प्रकार, तथ्य यह है कि अपीलार्थी/बीमा कंपनी द्वारा इस आशय का कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया कि दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक एक हल्का मोटर यान था या एक भारी माल यान था जो 12000 किलोग्राम से अधिक लदान रहित भार, वाला "भारी माल यान" है और अधिनियम में परिभाषित "भारी माल यान" है। यह साबित करने के लिए कि दुर्घटना की तिथि पर प्रत्यर्थी/चालक अमरजीत दास के पास बीमा पॉलिसी (**प्रदर्श-डी-2**) में दिए गए अनुसार, दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक चलाने का वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं था, अपीलार्थी/बीमा कंपनी को पहले यह साबित करना होगा कि दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक एक भारी माल यान था और दूसरा यह कि दुर्घटना की तिथि पर चालक अमरजीत दास के पास भारी माल यान चलाने का वैध अनुज्ञप्ति नहीं था। वर्तमान मामले में, सबसे पहले, अपीलार्थी/बीमा कंपनी ने यह विशिष्ट तर्क नहीं किया कि दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक अधिनियम, 1988 की धारा 2(16) के तहत परिभाषित एक भारी माल यान था और न ही उस आशय का कोई दस्तावेज़ दाखिल किया और दिनांक 30.07.2007 को राजेश कुमार भार्गव (अना.सा.-1) और सुरेश कुमार नंदेश्वर (अना.सा.-2) की जांच अपीलार्थी/बीमा कंपनी की ओर से की गई और **प्रदर्श-डी-**



1सी और **प्रदर्श-डी-2** उसी तिथि पर प्रारंभिक चरण में उपस्थित और प्रदर्शित किए गए। यद्यपि अपीलार्थी/बीमा कंपनी ने उपरोक्त दो साक्षियों की जांच की और यह साक्ष्य प्रस्तुत किया कि चालक अमरजीत दास दिनांक 15-7-2005 से भारी माल यान चलाने के लिए अनुज्ञप्ति प्राप्त था, तथ्य यह है कि यह मानने के लिए कि दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक अधिनियम, 1988 की धारा 2(16) के अर्थ के अंतर्गत एक "भारी माल यान" था, अभिलेख पर किसी भी विधिक साक्ष्य द्वारा समर्थित तर्क का जरा सा भी अंश नहीं है। अपीलार्थी/बीमा कंपनी के साक्षियों ने भी यह नहीं बताया कि दुर्घटना कारित करने वाला ट्रक भारी माल यान था या नहीं। इस प्रकार, बीमा कंपनी यह तर्क देने और स्थापित करने में विफल रही है कि दुर्घटना कारित करने वाला यान अधिनियम, 1988 की धारा 2(16) के अर्थ के अंतर्गत "भारी माल यान" था।

- (11) चूँकि बीमा कंपनी यह तर्क प्रस्तुत करने और साबित करने में विफल रही है कि दुर्घटना कारित करने वाला यान "भारी मोटर यान" था, इसलिए यह सवाल कि क्या चालक के पास "भारी माल यान" चलाने का वैध अनुज्ञप्ति था, अनावश्यक है, लेकिन यह ध्यान देने योग्य है कि बीमा कंपनी इस बात को संदेह से परे साबित करने में भी विफल रही है कि प्रत्यर्थी चालक के पास भारी माल यान चलाने का वैध अनुज्ञप्ति नहीं था, जो साक्षी राजेश कुमार भार्गव (अना.सा.-1) के साक्ष्य के अवलोकन से स्पष्ट है, जिन्होंने निम्नानुसार कहा:

"यह कहना सही है कि ड्राइविंग अनुज्ञप्ति सम्पूर्ण भारत में प्रभावशील रहता है। यह कहना सही है कि अमरजीत दास के नाम पर हैवी गुड्स चलाने के संबंध में दूसरे जिला या अन्य प्रान्त के परिवहन विभाग द्वारा जारी किया गया हो तो मैं नहीं बता सकता।"

- (12) **नार्सिनवा वी. कामत और अन्य बनाम अल्फ्रेडो एंटोनियो डो ई मार्टिस और अन्य¹** के प्रकरण में, उच्चतम न्यायालय ने इस प्रकार अभिनिर्धारित किया:

"14. यह साबित करने का भार कि बीमा अनुबंध का उल्लंघन हुआ था, पूरी तरह से बीमा कंपनी के कंधों पर था। यह नहीं कहा जा सकता कि उसने केवल प्रतिपरीक्षण में एक प्रश्न पूछकर इसे निर्वहित कर दिया था। दूसरे अपीलार्थी के लिए यह कोई बाध्यता नहीं थी कि वह बीमा कंपनी को बीमा अनुबंध के द्वारा अपने दायित्व से बचने में सक्षम बनाने के लिए साक्ष्य प्रस्तुत करे। इसके अलावा, आर.टी.ओ. जो चालन अनुज्ञप्ति जारी करता है, उसके द्वारा जारी और नवीनीकृत



अनुज्ञप्तियों का अभिलेख रखता है। बीमा कंपनी अपने आरोप को प्रमाणित करने के लिए साक्ष्य उपलब्ध करा सकती थी। यह परीक्षण लागू करते हुए कि यदि कोई साक्ष्य नहीं दिया जाता है तो कौन असफल होगा, स्पष्ट उत्तर बीमा कंपनी है।

15. संक्षेप में कहें तो, बीमा कंपनी यह साबित करने में विफल रही कि बीमा पॉलिसी द्वारा प्रमाणित बीमा अनुबंध की शर्त का इस आधार पर उल्लंघन हुआ था कि प्रासंगिक समय पर यान चलाने वाले चालक के पास वैध चालन अनुज्ञप्ति नहीं था। एक बार जब बीमा कंपनी उस पहलू को साबित करने में विफल रही, तो बीमा अनुबंध के तहत उसका दायित्व अक्षुण्ण और अबाधित रहता है और वह व्यापक बीमा पॉलिसी के तहत आपूर्ति को संतुष्ट करने के लिए बाध्य थी।"

(13) इस प्रकार, उपर्युक्त निर्णय में स्थापित सिद्धांत को लागू करते हुए, जो वर्तमान मामले के तथ्यों पर पूरी तरह से लागू होता है; यह नहीं कहा जा सकता कि दावा अधिकरण ने यह मानने में कोई अवैधता की है कि बीमा कंपनी पॉलिसी की शर्त के उल्लंघन को साबित करने में विफल रही।

(14) दायित्व से बचने के लिए बीमा कंपनी को न केवल यह साबित करना आवश्यक था कि दुर्घटना के समय मोटर यान चला रहा व्यक्ति वैध अनुज्ञप्ति प्राप्त नहीं था, बल्कि उसे बीमित व्यक्ति की ओर से बीमा पॉलिसी की शर्तों का जानबूझकर उल्लंघन भी स्थापित करना था।

(15) **यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम लेहरू और अन्य²** में, उच्चतम न्यायालय ने इस प्रकार विचार व्यक्त किया है:

"18. अब आइए धारा 149(2) पर विचार करें। धारा 149(2)(क)(ii) का अवलंब लिया है। जैसा कि देखा गया है, इस प्रावधान के तहत दायित्व से बचने के लिए यह दिखाना होगा कि कोई "उल्लंघन" हुआ है। जैसा कि *स्कंदिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम कोकिलाबेन चंद्रवदन*, [(1987) 2 एससीसी 654] और *सोहन लाल पासी बनाम पी. शेष रेड्डी*, [(1996) 5 एससीसी 21] में अभिनिर्धारित किया गया है, उल्लंघन बीमित व्यक्ति की ओर से होना चाहिए। हम उससे पूरी तरह सहमत हैं अन्यथा दुष्परिणाम सामने आएंगे। उदाहरण के लिए, मान लीजिए कोई



यान चोरी हो जाता है। जब वह चोर द्वारा चलाया जा रहा होता है तो एक दुर्घटना हो जाती है। चोर पकड़ा जाता है और यह पता चलता है कि उसके पास वैध अनुज्ञप्ति नहीं था। क्या बीमा कंपनी दायित्व से इनकार कर सकती है? इसका उत्तर "नहीं" होना है। अन्यथा मानने का अर्थ आज्ञापक बीमा के उद्देश्य को ही नकारना होगा। दुर्घटना में मारे गए व्यक्ति के घायल या रिश्तेदार कह सकते हैं कि उनके द्वारा प्राप्त डिक्री केवल एक कागजी डिक्री है क्योंकि स्वामी एक दिवालिया व्यक्ति है। स्वामी स्वयं एक निर्दोष पीड़ित होगा। यही कारण है कि विधायिका ने अपनी बुद्धिमत्ता में, कम से कम तृतीय-पक्ष बीमा को आज्ञापक बना दिया है। इसका उद्देश्य यह है कि भुगतान करने के लिए एक बीमा कंपनी उपलब्ध होगी। बीमा कंपनी व्यवसाय है। सभी व्यवसायों में जोखिम का एक तत्व होता है। व्यवसाय करने वाले सभी व्यक्तियों को उस व्यवसाय से जुड़े जोखिम उठाने होंगे। इस प्रकार यह न्यायसंगत है कि जो व्यवसाय लाभ कमाने के लिए चलाया जाता है, वह उससे जुड़े जोखिम भी वहन करे। साथ ही निर्दोष पक्षकारों को नुकसान नहीं उठाना चाहिए या हानि नहीं सहनी चाहिए। ये प्रावधान इन आवश्यकताओं को पूरा करते हैं। हम इस प्रकार उपर्युक्त

मामलों में जो कहा गया है, उससे सहमत हैं, अर्थात् दायित्व से बचने के लिए यह दिखाना पर्याप्त नहीं है कि दुर्घटना के समय चला रहा व्यक्ति उचित रूप से वैध अनुज्ञप्ति प्राप्त नहीं था। बीमा कंपनी को यह स्थापित करना होगा कि उल्लंघन बीमित व्यक्ति की ओर से था।

20. जब कोई स्वामी एक चालक को काम पर रख रहा होता है तो उसे यह जांचना होगा कि चालक के पास वैध चालन अनुज्ञप्ति है या नहीं। यदि चालक वैध चालन अनुज्ञप्ति प्रस्तुत करता है जो देखने में असली लगता है, तो स्वामी से यह उम्मीद नहीं की जाती है कि वह यह पता लगाए कि अनुज्ञप्ति वास्तव में किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया है या नहीं। स्वामी तब चालक का परीक्षण करेगा। यदि वह पाता है कि चालक मोटर यान चलाने में सक्षम है, तो वह चालक को काम पर रखेगा। हम यह पाते हैं कि बीमा कंपनियाँ मालिकों से आर.टी.ओ. से पूछताछ करने की अपेक्षा करती हैं, जो पूरे देश में फैले हुए हैं, कि उन्हें दिखाया गया चालन अनुज्ञप्ति वैध है या नहीं, यह काफी जटिल है। इस प्रकार जहाँ स्वामी ने स्वयं को संतुष्ट कर लिया है कि चालक के पास वैध अनुज्ञप्ति है और वह सक्षमता से गाड़ी चला रहा है, वहाँ धारा 149(2)(क)(ii) का कोई उल्लंघन नहीं होगा। बीमा कंपनी



तब भार से मुक्त नहीं होगी। यदि अंततः यह पता चलता है कि अनुज्ञप्ति नकली था, बीमा कंपनी तब भी उत्तरदायी बनी रहेगी जब तक कि वे यह साबित न कर दें कि स्वामी/बीमित व्यक्ति को इस बात की जानकारी थी या उसने ध्यान दिया था कि अनुज्ञप्ति नकली था और फिर भी उसने उस व्यक्ति को गाड़ी चलाने की अनुमति दी। इससे भी महत्वपूर्ण बात, ऐसे मामले में भी बीमा कंपनी निर्दोष तृतीय पक्ष के प्रति उत्तरदायी बनी रहेगी, लेकिन वह बीमित व्यक्ति से वसूली करने में सक्षम हो सकती है। यह वही विधि है जो *स्कंदिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम कोकिलाबेन चंद्रवदन*, [(1987) 2 एससीसी 654], *सोहन लाल पासी बनाम पी. शेष रेड्डी*, [(1996) 5 एससीसी 21] और *न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी बनाम कमला*, [(2001) 4 एससीसी 342] में स्थापित किया गया है। हम उनमें व्यक्त विचारों से पूरी तरह सहमत हैं और कोई भिन्न मत अपनाने का कोई कारण नहीं देखते हैं।"

(16) उच्चतम न्यायालय ने फिर से **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह³** में अभिनिर्धारित किया यदि बीमित व्यक्ति ने अनुज्ञप्ति की वास्तविकता या अन्यथा को सत्यापित करने के लिए उचित और पर्याप्त सावधानी और सतर्कता नहीं बरती, तो बीमा कंपनी प्रतिकर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगी। सुसंगत चर्चा इस प्रकार है:

"92. यह सच हो सकता है जैसा कि अपीलार्थी की ओर से तर्क दिया गया है कि एक नकली या जाली अनुज्ञप्ति पूर्ण रूप से वैध अनुज्ञप्ति न होने के समान है, लेकिन यहाँ प्रश्न, जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, यह है कि क्या बीमाकर्ता को यह साबित करना होगा कि स्वामी बीमा पॉलिसी या बीमा अनुबंध की शर्तों के जानबूझकर उल्लंघन का दोषी था। *यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम लेहरू और अन्य*, [(2003) 3 एससीसी 338] में, इस मामले पर कुछ विस्तार से विचार किया गया है। हम पीठ के दृष्टिकोण से सामान्य रूप से सहमत हैं लेकिन हम यह इंगित करना चाहते हैं कि वहाँ दिए गए अवलोकनों को विधि की आवश्यकताओं के आलोक में समझा जाना चाहिए, जिसके तहत बीमाकर्ता को बीमित व्यक्ति

की ओर से जानबूझकर उल्लंघन स्थापित करना होता है न कि इस उद्देश्य के लिए कि वह कोई बचाव उठाने से वंचित रह जाए या स्वामी किसी भी दायित्व से मुक्त हो जाएं।



99. जहाँ तक न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी बनाम कमला, [(2001) 4 एससीसी 342] और लेहरू के मामले के निर्णयों में तथाकथित विरोधाभास का प्रश्न है, हम यह इंगित करना चाहते हैं कि यह बचाव कि यान चला रहे व्यक्ति के पास जो अनुज्ञप्ति था वह नकली था, बीमा कंपनियों के लिए उपलब्ध होगा, लेकिन इसके बावजूद, स्वामी की ओर से चूक का दावा स्थापित हुआ है या नहीं, यह एक प्रश्न होगा जिसका निर्धारण प्रत्येक मामले में करना होगा।

100. हालाँकि, लेहरू में इस न्यायालय को यह अर्थ नहीं लगाया जाना चाहिए कि किसी यान का स्वामी किसी भी परिस्थिति में इस संबंध में कोई पूछताछ करने का कोई कर्तव्य नहीं रखता है। हालाँकि, यह फिर से एक प्रश्न होगा जो प्रत्येक व्यक्तिगत मामले में विचार के लिए उठेगा।

101. श्री साल्वे का यह कहना कि लेहरू मामले में, इस न्यायालय ने, सभी आशय के लिए, बीमाकर्ता के अधिकार को छीन लिया है यह बचाव उठाने के लिए कि अनुज्ञप्ति नकली है, सही नहीं लगता। ऐसा बचाव निश्चित रूप से उठाया जा सकता है लेकिन यह साबित करना बीमाकर्ता का काम होगा कि बीमित व्यक्ति ने चालक के पास मौजूद अनुज्ञप्ति की वास्तविकता सत्यापित करने के लिए पर्याप्त सावधानी और सतर्कता नहीं बरती।"

(17) हाल ही के एक निर्णय **पेप्सू रोड ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन बनाम नेशनल इश्योरेंस कंपनी**⁴ में, उच्चतम न्यायालय ने फिर से अधिनियम, 1988 की धारा 149(2)(क)(ii) के तहत बीमा कंपनी के बचाव के संबंध में प्रश्न पर विचार किया और अभिनिर्धारित किया कि एक बार बीमाकर्ता द्वारा बचाव लिया जाता है तो उसे साबित करने का भार बीमाकर्ता पर होता है।

"8. प्रतिकर के दावे में, बीमाकर्ता के लिए धारा 149(2)(क)(ii) के तहत यह बचाव लेना निश्चित रूप से खुला है कि दुर्घटना में शामिल यान का चालन उचित रूप से अनुज्ञप्ति प्राप्त नहीं था। एक बार ऐसा बचाव लेने पर उसका भार बीमाकर्ता पर होता है। लेकिन यह साबित हो जाने के बाद भी कि चालक के पास जो अनुज्ञप्ति था वह नकली था, क्या बीमाकर्ता पर दायित्व है, यह विचारणीय प्रश्न है। जहाँ तक यान के स्वामी का संबंध है, जब वह एक चालक को काम पर रखता



है, तो उसे यह जांचना होगा कि चालक के पास वैध चालन अनुज्ञप्ति है या नहीं। उसके बाद उसे चालक की क्षमता के बारे में स्वयं को संतुष्ट करना होगा। यदि उस संबंध में भी संतुष्ट हो जाता है, तो यह कहा जा सकता है कि स्वामी ने एक ऐसे व्यक्ति को नियोजित करने में उचित सावधानी बरती थी जो यान चलाने के लिए योग्य और सक्षम है। स्वामी से यह अपेक्षा नहीं की जा सकती कि वह चालक की सेवाएं लेने से पहले अनुज्ञापन प्राधिकारी से चालन अनुज्ञप्ति की वास्तविकता को सत्यापित करने तक जाए। हालाँकि, स्थिति अलग होगी यदि यान के बीमा के समय या उसके बाद बीमा कंपनी यान के स्वामी से अनुज्ञापन प्राधिकारी से अनुज्ञप्ति को उचित रूप से सत्यापित कराने की आवश्यकता बताती है या यदि उसके द्वारा नियोजित चालक को जारी किए गए अनुज्ञप्ति के नकली होने के आरोप की ओर यान के स्वामी का ध्यान अन्यथा

आकर्षित किया जाता है और फिर भी स्वामी अनुज्ञापन प्राधिकारी से अनुज्ञप्ति की वास्तविकता के संबंध में मामले के सत्यापन के लिए उचित कार्रवाई नहीं करता है। यही बात *स्वर्ण सिंह के मामले* में स्पष्ट की गई है। यदि स्वामी के पास यह जानकारी होने के बावजूद कि उसके चालक के पास जो अनुज्ञप्ति है वह नकली है, बीमित व्यक्ति द्वारा उचित सत्यापन के लिए कोई कार्रवाई नहीं की जाती है, तो बीमित व्यक्ति दोषी होगा और ऐसी परिस्थितियों में, बीमा कंपनी प्रतिकर के लिए उत्तरदायी नहीं होगी।"

(18) **एस. इय्यापन बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य⁵** में, यह इस प्रकार अभिनिर्धारित किया गया है:

"**17.** मोटर यान अधिनियम, 1988 (1939 अधिनियम का अध्याय VIII) के अध्याय XI में दिया गया शीर्षक ' मोटर यानों का पर-व्यक्ति (तृतीय पक्षकार) जोखिमों के विरुद्ध बीमा' स्वयं विधायिका के आशय को दर्शाता है कि पर-व्यक्ति (तृतीय पक्षकार) बीमा को आज्ञापक बनाया जाए और यह सुनिश्चित किया जाए कि मोटर यानों के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना के शिकार व्यक्ति मृत्यु या चोटों के लिए प्रतिकर प्राप्त करने में सक्षम होंगे। यह प्रावधान मोटर यानों में यात्रा करने वाले व्यक्तियों या सड़क का उपयोग करने वाले व्यक्तियों को सड़क पर मोटर यानों के उपयोग से उत्पन्न जोखिम से बचाने के लिए डाला गया है। इस विकट स्थिति से निपटने के लिए, विधायिका ने इसे आज्ञापक कर दिया है कि कोई भी



मोटर यान तब तक उपयोग नहीं किया जाएगा जब तक कि पर-व्यक्ति (तृतीय पक्षकार) बीमा प्रभावी न हो।

18. मोटर यान अधिनियम की धाराओं 146 और 147 के प्रावधानों को पढ़ने से, यह स्पष्ट है कि कुछ परिस्थितियों में बीमाकर्ता का अधिकार सुरक्षित है लेकिन किसी भी स्थिति में बीमाकर्ता को प्रतिकर देना होगा जब एक वैध बीमा प्रमाणपत्र जारी किया गया हो, इस तथ्य के बावजूद कि बीमाकर्ता वसूली के लिए बीमित व्यक्ति के खिलाफ कार्यवाही कर सकता है। मोटर यान अधिनियम की धारा 149 के तहत, बीमाकर्ता अभिवचन का प्रतिवाद कर सकता है, अन्य बातों के साथ आधारों पर, अर्थात्,

- (i) यान किसी नामित व्यक्ति द्वारा नहीं चलाया जा रहा था,
- (ii) यह किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा चलाया जा रहा था जिसके पास उचित रूप से प्रदत्त वैध अनुज्ञप्ति नहीं था, और
- (iii) यान चलाने वाला व्यक्ति चालन अनुज्ञप्ति धारण करने और प्राप्त करने के लिए अयोग्य था।

(19) इस प्रकार, उपरोक्त मामलों में स्थापित सिद्धांत को लागू करते हुए, मैं इस निष्कर्ष पर पहुँचता हूँ कि वर्तमान मामले में, बीमा कंपनी न केवल यह साबित करने में विफल रही कि दुर्घटना की तिथि पर प्रत्यर्थी/चालक अमरजीत दास के पास दुर्घटनाका कारित करने वाला ट्रक चलाने का वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं था, बल्कि बीमित व्यक्ति की ओर से बीमा पॉलिसी की शर्तों का जानबूझकर उल्लंघन स्थापित करने में भी विफल रही और प्रत्यर्थी/दावाकर्ता, पर-व्यक्ति (तृतीय पक्षकार) होने के कारण, दावा अधिकरण का बीमा कंपनी पर प्रतिकर के रूप में दी गई राशि का भुगतान करने का भार डालने वाला निष्कर्ष गलत नहीं ठहराया जा सकता। मैं इस प्रकार प्राप्त निष्कर्ष की पुष्टि करता हूँ।

(20) परिणामस्वरूप, बीमा कंपनी द्वारा प्रस्तुत सभी पाँचों अपीलें विफल होती हैं और एतत् द्वारा खारिज की जाती हैं।

(21) उपरोक्त पाँच अपीलों में, दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक और स्वामी द्वारा तथा दावाकर्ताओं द्वारा भी प्रत्याक्षेप प्रस्तुत की गई हैं।



- (22) दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक और स्वामी ने संयुक्त प्रत्याक्षेप प्रस्तुत की हैं कि बस के चालक और स्वामी भी योगदायी उपेक्षा कारित करने वाले थे और इस तरह उन्होंने अपने विरुद्ध प्रस्तुत दावा याचिका को खारिज करने की प्रार्थना की है।
- (23) यह अभिनिर्धारित किया गया है कि अपीलार्थी/बीमा कंपनी प्रतिकर का भुगतान करने के लिए पूरी तरह से उत्तरदायी है। इस प्रकार, मैं प्रत्यर्थी/दुर्घटना कारित करने वाले ट्रक के चालक और स्वामी द्वारा प्रस्तुत प्रत्याक्षेपों को स्वीकार करने का कोई आधार नहीं पाता हूँ और तदनुसार, उनके द्वारा प्रस्तुत प्रत्याक्षेप निरस्त की जाती हैं।
- (24) दावाकर्ताओं ने भी आक्षेपित अधिनिर्णयों के तहत दी गई राशियों में वृद्धि की मांग करते हुए प्रत्याक्षेप प्रस्तुत की हैं। मैंने उनके द्वारा प्रस्तुत प्रत्याक्षेपों का अवलोकन किया है और अभिलेख पर उपलब्ध साक्ष्यों का अवलोकन किया है। मेरा विचार है कि दावा अधिकरण द्वारा दावाकर्ताओं को विभिन्न शीर्षों के तहत दी गई प्रतिकर की राशियाँ न्यायसंगत और उचित हैं तथा इस न्यायालय द्वारा किसी हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं है और तदनुसार, उनके द्वारा प्रस्तुत प्रत्याक्षेप भी निरस्त की जाती हैं।

सही/-

संजय 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 : ANKIT SHRIVAS