



प्रकाशन हेतु अनुमोदित

**छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर**

**एकलपीठ: माननीय श्री न्यायमूर्ति संजय के. अग्रवाल**

**विविध अपील (प्रतिकर) क्र. 1217/ 2012**

<b>अपीलार्थी</b> (वाहन का स्वामी)	<b>महर्षि दयानंद शिक्षा समिति</b> माहुरबंद पारा
	<b>बनाम</b>
<b>प्रत्यर्थीगण</b>	श्रीमती राम बाई एवं अन्य

**विविध अपील (प्रतिकर) क्र. 1218/ 2012**

<b>अपीलार्थी</b> (वाहन का स्वामी)	<b>महर्षि दयानंद शिक्षा समिति</b> माहुरबंद पारा
	<b>बनाम</b>
<b>प्रत्यर्थीगण</b>	भागीरथ ठाकुर एवं अन्य

**विविध अपील (प्रतिकर) क्र. 1219/ 2012**

<b>अपीलार्थी</b> (वाहन का स्वामी)	<b>महर्षि दयानंद शिक्षा समिति</b> माहुरबंद पारा
	<b>बनाम</b>
<b>प्रत्यर्थीगण</b>	गजेन्द्र कंचन एवं अन्य

**विविध अपील (प्रतिकर) क्र. 1250/ 2012**

<b>अपीलार्थी</b> (वाहन का स्वामी)	<b>महर्षि दयानंद शिक्षा समिति</b> माहुरबंद पारा
	<b>बनाम</b>
<b>प्रत्यर्थीगण</b>	आशीष मरकाम एवं अन्य

**विविध अपील (प्रतिकर) क्र. 1251/ 2012**

<b>अपीलार्थी</b> (वाहन का स्वामी)	<b>महर्षि दयानंद शिक्षा समिति</b> माहुरबंद पारा
	<b>बनाम</b>
<b>प्रत्यर्थीगण</b>	श्रीमती रेखा साहू एवं अन्य

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 173 के अधीन विविध अपीलें



<b>सभी अपीलों में उपस्थिति</b>	श्री पी.पी. साहू, अपीलार्थी की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता।
<b>अधिवक्तागण:</b>	श्री विवेक राठौर, प्रत्यर्थागण/दावाकर्तागण की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता। प्रत्यर्था - चालक की ओर से कोई उपस्थित नहीं। श्री सौरभ शर्मा, प्रत्यर्था /बीमा कंपनी की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता।

### निर्णय

(दिनांक 31.10.2013 को प्रदत्त)

#### माननीय श्री जी. मिन्हाजुद्दीन, न्यायमूर्ति द्वारा

- (1) यह आदेश विविध अपील (प्रतिकर) क्र. 1217/2012, 1218/2012, 1219/2012, 1250/2012 एवं 1251/2012 के निराकरण को शासित करेगा, क्योंकि, इन सभी पाँच अपीलों में, तथ्य एवं विधि के समान प्रश्न अंतर्वलित हैं और वे एक ही दुर्घटना से उद्भूत हुई हैं। एम.ए. (प्रतिकर) क्र. 1217/2012 को मुख्य प्रकरण के रूप में लिया गया है।
- (2) सभी अपीलार्थी/स्वामी की अपीलें मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, उत्तर बस्तर, जिला कांकेर (संक्षेप में 'दावा अधिकरण') द्वारा दावा प्रकरण क्र. 153/2011, 106/2011, 127/2011, 111/2011 एवं 154/2011 में पारित अधिनिर्णय दिनांक 20.09.2012 के विरुद्ध प्रस्तुत की गई हैं, जिसके द्वारा क्षतिपूर्ति के भुगतान का दायित्व अपीलार्थी/स्वामी पर अधिरोपित किया गया है तथा प्रत्यर्था/बीमा कंपनी को क्षतिपूर्ति के भुगतान के दायित्व से यह अभिनिर्धारित करते हुए उन्मोचित कर दिया गया है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन (बस) के चालक के पास दुर्घटना की तिथि को उक्त वाहन (बस) चलाने के लिए वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति (लाइसेंस) नहीं थी तथा दुर्घटना करित करने वाले वाहन की दुर्घटना तिथि को छात्रों को ले जाने के लिए संचालित करने हेतु परमिट भी नहीं था।
- (3) इन अपीलों के न्यायनिर्णयन के लिए आवश्यक तथ्य (जैसा कि मुख्य प्रकरण - विविध अपील (प्रतिकर) क्र. 1217/2012 में वर्णित है), निम्नानुसार हैं:-



**(3.1)** दिनांक 31.08.2010 को, अपीलार्थी के स्वामित्व वाली, प्रत्यर्थी/चालक गणेशराम यादव द्वारा चलाई जा रही और प्रत्यर्थी/द रिलायंस जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड के पास बीमित, पंजीकरण क्र. सीजी 19 बी 0103 धारण करने वाली स्कूल बस स्वराज माजदा (31-एसटीआर पीसीवी) (दुर्घटना करित करने वाले वाहन), ने स्कूली बच्चों को ले जाते समय, प्रत्यर्थी गणेश राम यादव द्वारा उसे उतावलेपन और उपेक्षापूर्वक चलाए जाने के कारण, दुर्घटना कारित की जिसमें एक छात्र आकाश ठाकुर की मृत्यु हो गई और अन्य छात्रों को अनेक चोटें आईं और जिससे वे स्थायी रूप से निःशक्त हो गए। प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी द्वारा अपीलार्थी/स्वामी को एक यात्री वहन बीमा पॉलिसी जारी की गई थी।

**(3.2) एम.ए. (प्रतिकर) क्र. 1217/2012 (दावा प्रकरण क्र. 153/2011) में:**

दावा अधिकरण ने प्रत्यर्थी क्र. 2/दावाकर्ता को आई चोटों के लिए, उसकी नैसर्गिक संरक्षक माता - श्रीमती रामबाई द्वारा मोटर यान अधिनियम की धारा 166 के अधीन आवेदन प्रस्तुत कर दावा की गई 3,15,000/- रुपये की राशि के विरुद्ध, क्षतिपूर्ति के रूप में कुल 1,55,000/- रुपये की राशि अधिनिर्णीत की है।

**(3.3) एम.ए. (प्रतिकर) क्र. 1218/2012 (दावा प्रकरण क्र. 106/2011) में:**

दावा अधिकरण ने मृतक आकाश ठाकुर, जो दिनांक 31.08.2010 की मोटर दुर्घटना के समय 9वीं कक्षा में अध्ययनरत था, की मृत्यु के लिए, मृतक के अभागे माता-पिता द्वारा मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 166 के अधीन आवेदन प्रस्तुत कर दावा की गई 6,25,000/- रुपये की राशि के विरुद्ध, क्षतिपूर्ति के रूप में कुल 1,35,000/- रुपये की राशि अधिनिर्णीत की है।

**(3.4) एम.ए. (प्रतिकर) क्र. 1219/2012 (दावा प्रकरण क्र. 127/2011) में:**

दावा अधिकरण ने प्रत्यर्थी क्र. 2/दावाकर्ता को आई चोटों के लिए, उसके नैसर्गिक संरक्षक पिता - गजेन्द्र कंचन द्वारा मोटर यान अधिनियम की धारा 166 (1) के अधीन आवेदन प्रस्तुत कर दावा की गई 5,50,000/- रुपये की राशि के विरुद्ध, क्षतिपूर्ति के रूप में कुल 2,91,000/- रुपये की राशि अधिनिर्णीत की है।

**(3.5) एम.ए. (प्रतिकर) क्र. 1250/2012 (दावा प्रकरण क्र. 111/2011) में:**



दावा अधिकरण ने प्रत्यर्थी/दावाकर्ता को आई चोटों के लिए, स्वयं दावाकर्ता द्वारा मोटर यान अधिनियम की धारा 166 (1) के अधीन आवेदन प्रस्तुत कर दावा की गई 2,90,000/- रुपये की राशि के विरुद्ध, क्षतिपूर्ति के रूप में कुल 91,000/- रुपये की राशि अधिनिर्णीत की है।

**(3.6) एम.ए. (प्रतिकर) क्र. 1251/2012 (दावा प्रकरण क्र. 154/2011) में,**

दावा अधिकरण ने प्रत्यर्थी क्र. 2/दावाकर्ता को आई चोटों के लिए, उसकी नैसर्गिक संरक्षक माता - श्रीमती रेखा साहू द्वारा मोटर यान अधिनियम की धारा 166 (1) के अधीन आवेदन प्रस्तुत कर दावा की गई 4,25,000/- रुपये की राशि के विरुद्ध, क्षतिपूर्ति के रूप में कुल 64,000/- रुपये की राशि अधिनिर्णीत की है।

**(3.7)** दावा अधिकरण ने आगे सभी दावा प्रकरणों में दावा याचिका प्रस्तुत करने की तिथि से उसके वास्तविक भुगतान तक क्षतिपूर्ति की राशि पर 6% की दर से ब्याज अधिनिर्णीत किया।

**(4)** प्रत्यर्थी/चालक- गणेशराम यादव ने अपना लिखित कथन प्रस्तुत नहीं किया और दावा अधिकरण के समक्ष उसके विरुद्ध एकपक्षीय कार्यवाही की गई।

**(5)** अपीलार्थी/स्वामी ने दावा अधिकरण के समक्ष अपना लिखित कथन प्रस्तुत करते हुए अन्य बातों के साथ-साथ यह कथन किया कि चालक दुर्घटना करित करने वाले वाहन (बस) को सावधानीपूर्वक और युक्तिसंगत गति से चला रहा था, परंतु यांत्रिक खराबी अचानक उत्पन्न हो गई, बस की स्टीयरिंग फ्री हो गई और बस चालक के नियंत्रण से बाहर हो गई। उसने आगे यह अभिवाक किया कि प्रत्यर्थी/चालक गणेश राम यादव के पास दुर्घटना करित करने वाले वाहन (बस) चलाने के लिए वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति (लाइसेंस) थी तथा दुर्घटना की तिथि को वाहन प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी के पास विधिवत बीमित था और इसलिए, यदि क्षतिपूर्ति के भुगतान का कोई दायित्व उत्पन्न होता है, तो उसका भुगतान करना प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी का दायित्व है।

**(6)** प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी ने अपना पृथक लिखित कथन प्रस्तुत करते हुए अन्य बातों के साथ-साथ यह कथन किया कि दुर्घटना की तिथि को प्रत्यर्थी/चालक के पास दुर्घटना करित करने वाले वाहन को चलाने के लिए वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति (लाइसेंस) नहीं था। यह भी अभिवाक किया गया कि दुर्घटना करित करने वाले वाहन (बस) को मोटर



यान अधिनियम, 1988 के उपबंधों के अधीन अपेक्षित फिटनेस और वैध परमिट के बिना चलाया जा रहा था और इसलिए, प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी दावाकर्तागण को क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए दायी नहीं है।

(7) प्रत्यर्थी/दावाकर्ता राम बाई ने अपने प्रकरण के समर्थन में स्वयं का परीक्षण कराया तथा दस्तावेज़ प्रदर्श पी-1 से प्रदर्श पी-35 तक प्रस्तुत एवं सिद्ध किए। प्रत्यर्थी/चालक साक्ष्य देने उपस्थित नहीं हुआ। अपीलार्थी/स्वामी की ओर से, विद्यालय के प्राचार्य श्री प्रभुराम जैन का परीक्षण कराया गया। प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी की ओर से, साक्षियों अर्थात् कालाराम मंडावी (अना.सा-1), अनुज्ञप्ति लिपिक, आर.टी.ओ. कार्यालय, कांकेर एवं अभिषेक सिंह (अना. सा-2), विधि प्रबंधक, रिलायंस जनरल इंश्योरेंस कं. लिमिटेड का परीक्षण कराया गया। श्री एस.एस. कौशल, आर.टी.ओ., जगदलपुर का भी परीक्षण (कमीशन पर) कराया गया।

(8) दावा अधिकरण ने, अपने आक्षेपित अधिनिर्णय द्वारा (संबंधित दावा प्रकरणों में), आवेदनों को आंशिक रूप से स्वीकार करते हुए, अन्य बातों के साथ-साथ यह निष्कर्ष दर्ज किया:

(i) प्रत्यर्थी/चालक अपीलार्थी के स्वामित्व वाली और प्रत्यर्थी-बीमाकर्ता के पास बीमित दुर्घटना करित करने वाले बस को उतावलेपन और उपेक्षापूर्वक चला रहा था, जिससे श्री आकाश ठाकुर की मृत्यु हो गई और अन्य दावाकर्तागण को चोटें आईं और जिसके लिए दावाकर्तागण आक्षेपित अधिनिर्णय के अनुसार क्षतिपूर्ति के हकदार हैं।

(ii) प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए दायी नहीं है क्योंकि चालक के पास दुर्घटना करित करने वाले वाहन को चलाने के लिए वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति (लाइसेंस) नहीं थी तथा वाहन का उपयोग परिवहन प्राधिकारी द्वारा प्रदान किए गए वैध परमिट के बिना छात्रों को ले जाने के लिए किया जा रहा था।

(9) अपीलार्थी/स्वामी की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता श्री पी.पी. साहू ने यह तर्क किया कि दावा अधिकरण ने यह अभिनिर्धारित करके कि प्रत्यर्थी-चालक के पास दुर्घटना करित करने वाले वाहन को चलाने के लिए वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं थी, प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी को अधिनिर्णय की तृष्टि करने के दायित्व से उन्मोचित करने में गंभीर विधिक त्रुटि कारित की है। वे आगे यह तर्क करते हैं की प्रत्यर्थी/चालक के



पास भारी माल वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति थी और इस रूप में वह भारी यात्री वाहन (प्रश्नगत वाहन) चलाने का हकदार था; केवल इसलिए कि चालक एक प्रकार का वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति धारण किए हुए था, परंतु अन्य प्रकार का वाहन चला रहा था, अधिकरण का प्रत्यर्थी क्र. 3/बीमा कंपनी को उसके दायित्व से उन्मोचित करने का अधिनिर्णय अवैध है और इस तरह अपास्त किए जाने योग्य है। **नेशनल इंश्योरेंस कं. लिमिटेड विरुद्ध स्वर्ण सिंह एवं अन्य<sup>1</sup>** के प्रकरण में सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय पर विश्वास व्यक्त करते हुए और कंडिका 88 एवं 89 का संदर्भ देते हुए, वे यह निवेदन करते हैं कि दुर्घटना करित करने वाले वाहन में यांत्रिक विफलता हुई, जिसके कारण दुर्घटना घटित हुई, और परिणामस्वरूप, अपीलार्थी का प्रकरण सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय **नेशनल इंश्योरेंस कं. लिमिटेड विरुद्ध स्वर्ण सिंह एवं अन्य (पूर्वोक्त)** की कंडिका 89 से पूरी तरह से आच्छादित है।

(10) इसके विपरीत, प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता श्री सौरभ शर्मा ने यह निवेदन किया कि भारी माल वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति धारण करने वाला प्रत्यर्थी/चालक प्रश्नगत बस (भारी यात्री वाहन) चलाने का हकदार नहीं था। वे आगे यह निवेदन किये कि अपीलार्थी/स्वामी के पास दुर्घटना की तिथि को प्रश्नगत बस के संचालन हेतु वैध परमिट और फिटनेस नहीं था और इसलिए, विद्वान दावा अधिकरण द्वारा अभिलिखित निष्कर्ष में इस न्यायालय द्वारा किसी हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं है तथा अपीलें खारिज किए जाने योग्य हैं।

(11) मैंने पक्षकारों की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ताओं को सुना है और उनके द्वारा प्रस्तुत किए गए परस्पर विरोधी तर्कों पर विचार किया है तथा दावा अधिकरण के अभिलेखों का परिशीलन किया है।

(12) पक्षकारों के तथ्यात्मक और विधिक तर्कों के आधार पर, इन अपीलों में अवधारण के लिए निम्नलिखित बिंदु उत्पन्न होते हैं:

(अ) क्या विद्वान दावा अधिकरण द्वारा अभिलिखित तथ्य का यह निष्कर्ष कि भारी माल वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति धारण करने वाला प्रत्यर्थी/चालक - गणेश राम यादव दुर्घटना की तिथि को प्रश्नगत भारी यात्री वाहन (बस) चलाने का हकदार नहीं था और

<sup>1</sup> (2004) एस.सी.सी.297



इसलिए, इसे पॉलिसी की शर्तों के उल्लंघन में चलाया जा रहा था, न्यायसंगत और उचित था?

**(ब)** क्या दावा अधिकरण द्वारा अभिलिखित तथ्य का यह निष्कर्ष कि अपीलार्थी/स्वामी के पास मोटर यान अधिनियम, 1988 के उपबंधों के अधीन दुर्घटना की तिथि अर्थात् दिनांक 31.08.2010 को प्रश्नगत वाहन के संचालन हेतु वाहन का वैध परमिट और फिटनेस नहीं था और इसलिए, इसे पॉलिसी की शर्तों के उल्लंघन में चलाया जा रहा था, न्यायसंगत और उचित था?

**(स)** क्या दावा अधिकरण का अधिनिर्णय संशोधित किए जाने योग्य है?

### प्रश्न क्र. अ का उत्तर

**(13)** बिंदु क्र. 1 का उत्तर देने के लिए, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के चालन अनुज्ञप्ति से संबंधित प्रासंगिक सुसंगत का संज्ञान लेना उचित होगा।

**(13.1)** मोटर यानों से संबंधित विधि को समेकित और संशोधित करने के लिए मोटर वाहन अधिनियम, 1988 अधिनियमित किया गया था।

**(13.2)** "चालन अनुज्ञप्तिको धारा 2(10) में परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ है "जो सक्षम प्राधिकारी द्वारा अध्याय II के अधीन दी गई अनुज्ञप्ति है, और जो उसमें विनिर्दिष्ट व्यक्ति को मोटर यान या किसी विनिर्दिष्ट वर्ग या वर्णन के मोटर यान शिक्षार्थी से भिन्न रूप में चलाने को प्राधिकृत करती है।"

**(13.3)** "माल वाहन" को धारा 2(14) में परिभाषित किया गया है, जा इस प्रकार है -

"माल वाहन से ऐसा कोई मोटर यान अभिप्रेत है जो केवल माल ढोने के काम के लिए निर्मित या अनुकूलित है या ऐसा कोई मोटर यान भी, जो ऐसे निर्मित अनुकूलित नहीं है, दस दशा में अभिप्रेत है जब कि उसका उपयोग माल ढोने में किया जाता है।"

**(13.4)** "भारी माल यान" को धारा 2(16) में परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ है



"भारी माल यान" से अभिप्रेत है कोई माल यान जिसका सकल यान भार, या कोई ट्रैक्टर या रोड-रोलर जिनमें से किसी का लदान रहित भार, 12,000 किलोग्राम से अधिक है;

**(13.5)** अधिनियम की धारा 2(17) में एक "भारी यात्री मोटर यान" का अर्थ है:

"2(17) "भारी यात्री मोटर यान" से अभिप्रेत है कोई लोक सेवा यान या प्राइवेट सेवा यान या शिक्षा संस्था बस या कोई बस जिसका सकल यान भार, या ऐसी मोटर कार जिसका लदान रहित भार, 12,000 किलोग्राम से अधिक है;"

**(13.6)** अधिनियम की धारा 2 (21) में एक "हल्का मोटर वाहन" का अर्थ है:

"2.(21) "हल्का मोटर यान" से अभिप्रेत है ऐसा कोई परिवहन यान या बस जिनमें से किसी का भी सकल यान भार या कोई मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड-रोलर जिनमें से किसी का भी लदान रहित भार, 7,500 किलोग्राम से अधिक नहीं है।"

**(13.7)** धारा 3 चालन अनुज्ञप्ति की आवश्यकता का उपबंध करती है, जिसमें यह कथित है:

"3. चालन अनुज्ञप्ति की आवश्यकता.- (1) कोई भी व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान पर मोटर यान तभी चलाएगा जब उसके पास यान चलाने के लिए प्राधिकृत करते हुए उसके नाम में दी गयी प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति है; और कोई भी व्यक्ति ऐसी मोटर टैक्सी या मोटर साइकिल से भिन्न जिसे उसने अपने उपयोग के लिए अपने भाड़े पर लिया है या धारा 75 की उपधारा (2) के अधीन बनाई गई किसी स्कीम के अधीन किराए पर लिया है। परिवहन यान को तभी चलाएगा जब उसकी चालन अनुज्ञप्ति उसके विनिर्दिष्ट रूप से ऐसा करने का हकदार बनाती है।"

**(13.8)** धारा 9 "चालन अनुज्ञप्ति प्रदान करने" का उपबंध करती है। धारा 10 चालन अनुज्ञप्तियों के प्ररूप और अंतर्वस्तु विहित करती है जिसका प्रभाव निम्नानुसार होगा:

"10. चालन अनुज्ञप्तियों का प्ररूप और अंतर्वस्तु.- (1) प्रत्येक शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति और चालन अनुज्ञप्ति, धारा 18 के अधीन जारी की गई चालन अनुज्ञप्ति को



छोड़कर, ऐसे प्ररूप में होगी और उसमें ऐसी जानकारी अंतर्विष्ट होगी जो केंद्र सरकार द्वारा विहित की जाए।

(2) एक शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति या, यथास्थिति, चालन अनुज्ञप्ति को अनुज्ञप्तिधारी को निम्नलिखित वर्गों में से एक या अधिक के मोटर यान चलाने का हकदार बनाने के रूप में भी अभिव्यक्त किया जाएगा, अर्थात्:

(क) बिना गियर वाली मोटर साइकिल;

(ख) गियर वाली मोटर साइकिल;

(ग) अमान्य यान;

(घ) हल्का मोटर वाहन;

(ङ) मध्यम माल वाहन;"

(च) मध्यम यात्री मोटर यान;

(छ) भारी माल यान;

(ज) भारी यात्री मोटर यान;

(झ) रोड-रोलर;

(ञ) विनिर्दिष्ट वर्णन का मोटर यान।"

यद्यपि, 1994 के अधिनियम 54 द्वारा उपर्युक्त धारा की उपधारा (2) के संशोधन के पश्चात, जो दिनांक 14.11.1994 से प्रभाव में आया है, उपधारा (2) के खंड (ड) से (ज) तक को विलोपित कर दिया गया है और खंड (ड) में "परिवहन यान" को सम्मिलित किया गया है तथा संशोधन के पश्चात वर्तमान उपधारा निम्नानुसार पढ़ी जाएगी:

"(क) बिना गियर वाली मोटर साइकिल;

(ख) गियर वाली मोटर साइकिल;

(ग) अमान्य यान;

(घ) हल्का मोटर यान;

(ङ) परिवहन यान;

(झ) रोड-रोलर;



(ज) विनिर्दिष्ट वर्णन का मोटर यान।"

इस प्रकार, "हल्के मोटर यान" और "परिवहन यान" के बीच का अंतर स्पष्ट है। एक परिवहन यान एक हल्का मोटर यान हो सकता है, परंतु उसे चलाने के प्रयोजन के लिए, एक पृथक अनुज्ञप्ति प्राप्त करना आवश्यक है।

**(13.9)** "परिवहन यान" और "यात्री यान" के बीच के अंतर को अधिनियम की धारा 14 से भी संज्ञान में लिया जा सकता है। धारा 14 की उपधारा (2), "परिवहन यान" चलाने के लिए एक प्रभावी अनुज्ञप्ति के मामले में तीन वर्ष की अवधि की समयावधि का उपबंध करती है, जबकि किसी अन्य अनुज्ञप्ति के मामले में, यह 20 वर्ष की अवधि के लिए प्रभावी रह सकती है।

**(13.10)** पूर्वोक्त उपबंधों को पढ़ने से यह स्पष्ट होता है कि विभिन्न प्रकार के मोटर यानों को परिभाषित करने का प्रयोजन उन्हें मुख्यतः उस उपयोगकर्ता से संबंधित विशिष्ट श्रेणियों में वर्गीकृत करना है। अधिनियम की धारा 3 के अधीन, जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, किसी व्यक्ति को मोटर यान चलाने से तब तक प्रतिषिद्ध किया गया है, जब तक कि वह एक प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति धारण न करता हो उसे वाहन चलाने के लिए प्राधिकृत करती है। अधिनियम की धारा 5 वाहन के स्वामी पर किसी भी ऐसे व्यक्ति को वाहन चलाने की अनुमति देने पर प्रतिषेध लगाती है जो धारा 3 के उपबंधों को पूरा नहीं करता है। चालन अनुज्ञप्ति के प्ररूप और अंतर्वस्तु से संबंधित अधिनियम की धारा 8 के अधीन, विशेष रूप से विभिन्न प्रकार के यानों के संबंध में, जिनके लिए चालन अनुज्ञप्ति जारी की जा सकती है, विवरण दिए गए हैं। इसलिए, यानों के विभिन्न श्रेणियों में वर्गीकरण और विभिन्न श्रेणियों से संबंधित यानों को चलाने के लिए व्यक्तियों को चालन अनुज्ञप्ति जारी करने के बीच कुछ संबंध है।

**(13.11)** दावा प्रकरणों के विचारण के दौरान; प्रत्यर्थी/चालक ने दावा अधिकरण के समक्ष स्वयं का परीक्षण नहीं कराया। यद्यपि, स्वामी/विद्यालय की ओर से, इसके प्राचार्य, प्रभुराम जैन का परीक्षण कराया गया। उनके द्वारा प्रत्यर्थी/चालक की दो चालन अनुज्ञप्तियां प्रदर्श डी-2 और प्रदर्श डी-3 के रूप में प्रस्तुत की गई हैं।

**(13.12)** प्रत्यर्थी/चालक - गणेश राम यादव को केवल गियर वाली मोटर साइकिल और हल्के मोटर यान चलाने के लिए अनुज्ञप्ति जारी की गई थी, जिसका विवरण प्रदर्श डी-1 के माध्यम से प्रस्तुत किया गया है, जबकि प्रदर्श डी-3सी माध्यम से चालन अनुज्ञप्ति क्षेत्रीय



परिवहन प्राधिकारी, जगदलपुर द्वारा प्रत्यर्थी/चालक को गियर वाली मोटर साइकिल के साथ-साथ हल्के मोटर यान चलाने के लिए जारी की गई है; यद्यपि, उसे दिनांक 26.07.2010 से दिनांक 25.07.2013 तक के प्रभाव से "भारी माल वाहन" चलाने के लिए अनुज्ञप्ति प्रदान की गई है। इस प्रकार, दुर्घटना की तिथि अर्थात् दिनांक 31.08.2010 को प्रत्यर्थी/चालक भारी माल वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति धारण किए हुए था।

**(13.13)** श्री प्रभुराम जैन, प्राचार्य, जिनका स्वामी की ओर से आ.सा.-2 के रूप में परीक्षण किया गया, ने अपने साक्ष्य में यह कथन किया है कि प्रत्यर्थी/चालक के पास प्रदर्श डी-3सी के अनुसार वैध और प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति थी। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी, जगदलपुर, जिसने अनुज्ञप्ति जारी की है प्रत्यर्थी/चालक गणेश राम यादव को प्रदर्श डी-3सी के माध्यम से प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी की ओर से साक्षी के रूप में परीक्षित किया गया है। उसने न्यायालय के समक्ष यह अभिसाक्ष्य दिया है कि प्रत्यर्थी/चालक को प्रारंभ में दिनांक 5.6.2006 को 20 वर्ष की अवधि के लिए गियर वाली मोटर साइकिल और हल्के मोटर यान चलाने के लिए प्रदर्श डी-1सी के माध्यम से अनुज्ञप्ति प्रदान की गई थी और उसे दिनांक 26.07.2010 को (प्रदर्श डी-3सी) तीन वर्ष की अवधि दिनांक (26.7.2010 से 25.07.2013) के लिए भारी माल मोटर यान चलाने के लिए अनुज्ञप्ति प्रदान की गई है। उसने आगे यह अभिसाक्ष्य दिया कि प्रत्यर्थी/चालक गणेशराम यादव वाणिज्यिक यान चलाने के लिए प्राधिकृत नहीं था क्योंकि वह केवल मोटर साइकिल, हल्के मोटर यान और भारी माल यान चलाने का हकदार था। बीमा पॉलिसी (प्रदर्श पी-4) स्पष्ट रूप से उपबंध करती है कि दुर्घटना के समय प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति धारण करने वाला व्यक्ति अपीलार्थी के स्वामित्व वाली प्रश्नगत बीमित बस को चलाने का हकदार है।

**(13.14)** इस प्रकार, पक्षकारों द्वारा उठाए गए अभिवचन और प्रस्तुत किए गए साक्ष्य के आधार पर, अभिलेख पर निम्नलिखित तथ्यात्मक स्थिति प्रकट होगी:-

- (i) प्रत्यर्थी चालक- गणेशराम यादव दुर्घटना की तिथि अर्थात् दिनांक 31.08.2010 को अधिनियम की धारा 2(16) में परिभाषित "भारी माल वाहन" चलाने की अनुज्ञप्ति धारण किए हुए था।



- (ii) दुर्घटना करित करने वाले वाहन प्रश्नगत बस सीजी 19 बी 0103 दुर्घटना की तिथि को अधिनियम की धारा 2(17) के अर्थ के अंतर्गत एक "भारी यात्री मोटर वाहन" है।
- (iii) प्रत्यर्थी-चालक- गणेशराम यादव, अधिनियम की धारा 2(17) में परिभाषित "भारी यात्री मोटर यान" चला रहा था।
- (iv) अपीलार्थी के स्वामित्व वाला दुर्घटना करित करने वाले वाहन स्वराज माजदा पंजीकरण क्र. सीजी-19बी-0103, प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी के पास बीमित था और अपीलार्थी को यात्री वहन वाहन पैकेज पॉलिसी प्रमाणपत्र जारी किया गया था, जो यह उपबंध करता है कि बीमित सहित कोई भी व्यक्ति जो प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति धारण करता है, वह उक्त वाहन को चलाने का हकदार है।

**(13.15)** पूर्वोक्त तथ्यात्मक स्थिति को दृष्टिगत रखते हुए, विचारार्थ उत्पन्न होने वाला प्रश्न यह है कि क्या "भारी माल वाहन" चलाने की अनुज्ञप्ति धारण करने वाले प्रत्यर्थी/चालक के बारे में यह कहा जा सकता है कि वह दुर्घटना की तिथि को प्रश्नगत दुर्घटना करित करने वाले बस अर्थात् "भारी यात्री वाहन" चलाने के लिए प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति धारण किए हुए था।

**(14)** यह प्रश्न कि क्या बीमा कंपनी को इस आधार पर अपने दायित्व से बचने की अनुमति दी जाएगी कि जिस व्यक्ति को एक प्रकार का वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति प्रदान की गई है, परंतु वह संबंधित समय पर अन्य प्रकार का वाहन चला रहा था, सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष **नेशनल इंश्योरेंस कं. लिमिटेड विरुद्ध स्वर्ण सिंह एवं अन्य** (पूर्वोक्त) के प्रकरण में विचार किया गया था। उपरोक्त प्रकरण में सर्वोच्च न्यायालय ने, मामले के विभिन्न पहलुओं पर विचार करने के पश्चात, यह अभिनिर्धारित किया है कि इस बात पर निर्णय लिया जाना है कि चालक के पास एक प्रकार का वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति थी, परंतु वह अन्य प्रकार का वाहन चलाते हुए पाया गया, क्या दुर्घटना का मुख्य या योगदायी कारण था। यदि तथ्यों के आधार पर, यह पाया जाता है कि दुर्घटना केवल कुछ अन्य अप्रत्याशित या मध्यवर्ती कारणों जैसे यांत्रिक विफलताओं और इसी प्रकार के अन्य कारणों से हुई है, जिनका चालक के पास अपेक्षित प्रकार की अनुज्ञप्ति न होने से कोई संबंध नहीं है, तो बीमाकर्ता को चालन अनुज्ञप्ति से संबंधित शर्तों के केवल तकनीकी उल्लंघन के लिए अपने दायित्व से बचने की अनुमति नहीं दी जाएगी। सर्वोच्च न्यायालय ने निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया है:-



"88. अधिनियम की धारा 10 चालन अनुज्ञप्तियों के प्ररूप और अंतर्वस्तु का उपबंध करती है। अनुज्ञप्ति विहित प्ररूप में प्रदान की जानी है। इस प्रकार, एक हल्का मोटर वाहन चलाने की अनुज्ञप्ति उसके धारक को उस वर्ग या वर्णन के अंतर्गत आने वाले वाहन को चलाने का हकदार बनाएगी।

"89. अधिनियम की धारा 3 चालक पर उस प्रकार के वाहन के लिए एक प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति धारण करने की बाध्यता अधिरोपित करती है जिसे..." वह चलाना चाहता है। अधिनियम की धारा 10 केंद्र सरकार को उक्त धारा की उपधारा (2) में उल्लिखित यानों की विभिन्न श्रेणियों के लिए चालन अनुज्ञप्तियों के प्ररूप विहित करने में सक्षम बनाती है। वर्णित विभिन्न प्रकार के वाहन जिनके लिए एक चालक उनमें से एक या अधिक के लिए अनुज्ञप्ति प्राप्त कर सकता है, वे हैं: (क) बिना गियर वाली मोटर साइकिल, (ख) गियर वाली मोटर साइकिल, (ग) अमान्य वहन, (घ) हल्का मोटर यान, (ड) परिवहन यान, (च) रोड रोलर, और (छ) अन्य विनिर्दिष्ट वर्णन का मोटर वाहन। अधिनियम की धारा 2 में परिभाषा खंड यानों की विभिन्न श्रेणियों को परिभाषित करता है जो धारा 10 की उपधारा (2) में उल्लिखित व्यापक प्रकारों में शामिल हैं। वे हैं "माल वाहक", "हल्का मोटर यान", "भारी यात्री मोटर वाहन", "अमान्य वहन", "भारी माल वाहन", "मैक्सी-कैब", "मध्यम माल वाहन", "मध्यम यात्री मोटर यान", "मोटर-कैब", "मोटर साइकिल", "सर्ववाहन", "निजी सेवा वाहन", "सेमी-ट्रेलर", "पर्यटक वाहन", "ट्रैक्टर", "ट्रेलर" और "परिवहन वाहन"। दुर्घटनाओं के लिए क्षतिपूर्ति के दावे में, चालन अनुज्ञप्तियों की शर्तों के संबंध में विभिन्न प्रकार के उल्लंघन अधिकरण के समक्ष विचारार्थ उत्पन्न होते हैं, जैसे एक व्यक्ति जो बिना गियर वाली मोटर साइकिल के लिए चालन अनुज्ञप्ति धारण करता है, [ऐसा हो सकता है कि वह एक ऐसा वाहन चला रहा हो] जिसके लिए उसके पास कोई अनुज्ञप्ति नहीं है। ऐसे मामले भी उत्पन्न हो सकते हैं जहाँ "हल्का मोटर वाहन" के लिए चालन अनुज्ञप्ति का धारक एक "मैक्सी-कैब", "मोटर-कैब" या "सर्ववाहन" चलाते हुए पाया जाता है जिसके लिए उसके पास कोई अनुज्ञप्ति नहीं है। प्रत्येक मामले में, अधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किए गए साक्ष्य पर, यह निर्णय लिया जाना होता है कि क्या चालक का एक प्रकार के वाहन के लिए अनुज्ञप्ति धारण करना, परंतु अन्य प्रकार के वाहन को चलाते हुए पाया जाना, दुर्घटना का मुख्य या योगदायी कारण था। यदि तथ्यों के आधार पर, यह पाया जाता है कि दुर्घटना केवल कुछ अन्य अप्रत्याशित या मध्यवर्ती कारणों जैसे यांत्रिक विफलताओं और इसी प्रकार के अन्य कारणों से हुई है, जिनका चालक के पास अपेक्षित प्रकार की अनुज्ञप्ति न होने से कोई संबंध नहीं है, तो बीमाकर्ता को चालन अनुज्ञप्ति से संबंधित शर्तों के केवल तकनीकी उल्लंघन के लिए अपने दायित्व से बचने की अनुमति नहीं दी जाएगी।"

(15) यदि सर्वोच्च न्यायालय द्वारा प्रतिपादित विधि के पूर्वोक्त सिद्धांतों के प्रकाश में वर्तमान मामले के तथ्यों का परीक्षण किया जाए, तो अपीलार्थी/स्वामी ने अपने लिखित कथन के



कंडिका 8 में यह विशिष्ट अभिवाक लिया है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन का प्रत्यर्थी/चालक दुर्घटनाग्रस्त वाहन को सावधानीपूर्वक, सतर्कतापूर्वक और युक्तिसंगत गति से चला रहा था, परंतु प्रश्नगत वाहन में अचानक यांत्रिक खराबी उत्पन्न हो जाने के कारण, वाहन की स्टीयरिंग फ्री हो गई और दुर्घटना घटित हो गई। उक्त यांत्रिक विफलता को विधिक, अकाट्य और निर्णायक साक्ष्य प्रस्तुत करके यह सिद्ध किया जाना आवश्यक था कि उक्त यांत्रिक विफलता ही दुर्घटना का मुख्य कारण थी। दावा अधिकरण के समक्ष स्वामी की ओर से परीक्षित श्री प्रभुराम जैन, प्राचार्य (आ.सा.-2), ने अपने साक्ष्य में केवल यह कथन किया है कि यांत्रिक खराबी के कारण स्टीयरिंग फ्री हो गई और दुर्घटना घटित हुई, परंतु स्व-हितसाधक कथन के अतिरिक्त लिखित कथन में लिए गए पूर्वोक्त अभिवाक के समर्थन में कोई दस्तावेज़ अभिलेख पर नहीं लाया गया है। यह अपीलार्थी/स्वामी पर आबद्धकर था कि वह वाहन की यांत्रिक निरीक्षण रिपोर्ट प्रस्तुत करे और अपनी रक्षा में किए गए अभिवाक के अनुसार वाहन की यांत्रिक विफलता को सिद्ध करे, जिसके अभाव में यह अभिनिर्धारित नहीं किया जा सकता कि अपीलार्थी/स्वामी यह स्थापित करने में विफल रहा है कि दुर्घटना केवल दुर्घटना की तिथि को वाहन में यांत्रिक खराबी के कारण हुई थी और दुर्घटना का चालक के पास अपेक्षित प्रकार की अनुज्ञप्ति न होने से कोई संबंध नहीं था। तथ्य यह रहता है कि अपीलार्थी, अधिनियम की धारा 5 के निबंधनों के अनुसार वाहन का स्वामी होने के नाते, इस तथ्य को सत्यापित करने के दायित्व के अधीन था कि क्या दुर्घटना करित करने वाले वाहन के चालक के पास प्रश्नगत वाहन चलाने के लिए वैध और प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति थी या नहीं। स्वामी ने न तो यह अभिवाक किया है और न ही यह सिद्ध किया है कि उसने इस तथ्य का सत्यापन किया था कि उसके चालक के पास दुर्घटना की तिथि को दुर्घटना करित करने वाले वाहन चलाने के लिए वैध और प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति थी, जैसा कि सर्वोच्च न्यायालय द्वारा नेशनल इंश्योरेंस कं. लिमिटेड विरुद्ध स्वर्ण सिंह एवं अन्य (पूर्वोक्त) (कंडिका 84) के प्रकरण में अभिनिर्धारित किया गया है। इस प्रकार, अपीलार्थी/स्वामी प्रत्यर्थी/कंपनी पर क्षतिपूर्ति के भुगतान का दायित्व अधिरोपित करने के लिए उपर्युक्त संदर्भित प्रकरण में सर्वोच्च न्यायालय द्वारा निर्धारित मापदंडों को पूरा करने में विफल रहा है।

(16) सर्वोच्च न्यायालय ने ओरिएंटल इंश्योरेंस कं. लिमिटेड विरुद्ध जहारुलनिशा एवं अन्य के प्रकरण में, जो 2008 ए.आई.आर. एस.सी.डब्लू.3251 में रिपोर्ट किया गया है, निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया है:



"18. विधि के उपरोक्त सुस्थापित प्रतिपादन के प्रकाश में, अपीलार्थी-बीमा कंपनी को सड़क दुर्घटना में सुकुरुल्लाह की मृत्यु के कारण दावाकर्तागण को क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करने के लिए दायी नहीं ठहराया जा सकता है, जो राम सूरत द्वारा उतावलेपन और उपेक्षापूर्वक स्कूटर चलाने के कारण हुई थी, जिसके पास दुर्घटना के दिन वाहन चलाने के लिए निर्विवाद रूप से कोई वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति (लाइसेंस) नहीं थी। स्कूटर चालक के पास भारी मोटर वाहन चलाने की चालन अनुज्ञप्ति थी और वह पूर्णतः भिन्न वर्ग का वाहन चला रहा था, जो उसका यह कृत्य मोटर यान अधिनियम की धारा 10(2) का उल्लंघन है।"

(17) पूर्वोक्त सांविधिक उपबंधों और सर्वोच्च न्यायालय द्वारा प्रतिपादित विधि के प्रकाश में तथा तथ्यात्मक विश्लेषण के आधार पर, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि दुर्घटना की तिथि को बस का प्रत्यर्थी-चालक, अधिनियम की धारा 2(16) के अधीन वर्गीकृत "भारी माल वाहन" चलाने की अनुज्ञप्ति धारण किए हुए था, उसे अधिनियम की धारा 2(17) के अधीन वर्गीकृत प्रश्नगत दुर्घटना करित करने वाले बस (भारी यात्री मोटर वाहन) को चलाने के लिए वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति धारण करने वाला नहीं कहा जा सकता है और इस प्रकार वह प्रश्नगत दुर्घटना करित करने वाले वाहन (बस) को 1988 के अधिनियम की धारा 10(2) के उल्लंघन में चला रहा था, जो 1988 के अधिनियम की धारा 149(2)(अ)(iii) का भी उल्लंघन है, जो बीमा संविदा की एक विनिर्दिष्ट शर्त का भंग और यह निष्कर्ष न्यायसंगत एवं उचित है तथा विद्वान दावा अधिकरण द्वारा प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी को उन्मोचित करने के लिए अभिलिखित निष्कर्ष, अभिलेख पर आधारित तथ्य का निष्कर्ष है, जिसकी एतद्वारा पुष्टि की जाती है। इस विवाद्यक का तदनुसार उत्तर दिया जाता है।

### बिंदु क्र. बी का उत्तर

(18) प्रश्नगत दुर्घटना करित करने वाले वाहन एक स्कूल बस था और अपीलार्थी एक शैक्षणिक संस्था है और दुर्घटना की तिथि अर्थात् दिनांक 31.08.2010 को, जब दुर्घटना घटित हुई थी, वह तीस छात्रों को ले जा रही थी। प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी ने लिखित कथन में स्पष्ट रूप से यह अभिवाक किया कि वाहन का उपयोग फिटनेस और 30 स्कूली छात्रों को ले जाने के लिए वैध परमिट के बिना किया जा रहा था, इसलिए, प्रत्यर्थी/कंपनी क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए दायी नहीं है।

(19) अधिनियम की धारा 66 भी सुसंगत है। वह निम्नानुसार है:



"66. परमिटों की आवश्यकता.- (1) किसी भी मोटर वाहन का कोई भी स्वामी, किसी भी सार्वजनिक स्थान पर उस वाहन का उपयोग एक परिवहन वाहन के रूप में नहीं करेगा या उपयोग करने की अनुमति नहीं देगा, चाहे ऐसा वाहन वास्तव में किसी यात्री या माल को ले जा रहा हो या नहीं, सिवाय क्षेत्रीय या राज्य परिवहन प्राधिकारी या किसी विहित प्राधिकारी द्वारा प्रदान किए गए या प्रतिहस्ताक्षरित परमिट की शर्तों के अनुसार, जो उसे उस स्थान पर उस रीति से वाहन का उपयोग करने के लिए प्राधिकृत करता है जिस रीति से वाहन का उपयोग किया जा रहा है:

परंतु यह कि एक प्रक्रम वाहक परमिट, किन्हीं ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए जो विनिर्दिष्ट की जाएं, वाहन को एक संविदा वाहक के रूप में उपयोग करने के लिए प्राधिकृत करेगा:

परंतु यह और कि एक प्रक्रम वाहक परमिट, किन्हीं ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए जो परमिट में विनिर्दिष्ट की जाएं, वाहन को एक माल वाहक के रूप में उपयोग करने के लिए प्राधिकृत कर सकेगा, चाहे वह यात्रियों को ले जा रहा हो या नहीं:

परंतु यह भी कि एक माल वाहक परमिट, किन्हीं ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए जो परमिट में विनिर्दिष्ट की जाएं, धारक को माल के वहन के लिए या उसके द्वारा किए जा रहे किसी व्यापार या व्यवसाय के संबंध में वाहन का उपयोग करने के लिए प्राधिकृत करेगा।"

(20) 1988 के अधिनियम की धारा 66(3) ने कतिपय वर्ग के यानों को छूट प्रदान की है। संशोधन से पूर्व; शैक्षणिक बस को अधिनियम की धारा 66(1) के प्रवर्तन से छूट प्राप्त थी। धारा 66(3)(ज) (संशोधन से पूर्व) निम्नानुसार उपबंधित करती थी:-

"(ज) किसी शैक्षणिक संस्था के स्वामित्व वाले और केवल उसी के प्रयोजन के लिए उपयोग किए जाने वाले किसी भी परिवहन वाहन के लिए, जो केंद्र/राज्य सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त है या जिसकी प्रबंध समिति सोसायटी रजिस्ट्रीकरण अधिनियम, 1860 या भारत के किसी भी हिस्से में प्रवृत्त उस अधिनियम के समरूप किसी विधि के अधीन पंजीकृत एक सोसायटी है।"

शैक्षणिक संस्था के स्वामित्व वाले परिवहन वाहन को प्राप्त पूर्वोक्त छूट को धारा से खंड (ज) के विलोपन द्वारा वापस ले लिया गया है 2000 के संशोधन अधिनियम 27 की धारा 4 द्वारा धारा 66(3) में दिनांक 11.08.2000 से प्रभाव के साथ।



- (21) इस प्रकार, अपीलार्थी - शैक्षणिक संस्था के लिए यह आवश्यक था कि वह संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी से एक वैध परमिट प्राप्त करे, जो उसे अधिनियम की धारा 66(1) के अर्थ के अंतर्गत स्कूली छात्रों को ले जाने के लिए परिवहन वाहन के रूप में वाहन का उपयोग करने के लिए प्राधिकृत करे।
- (22) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 149(2)(क)(i) ऐसे वाहन से संबंधित है जो भाड़े या इनाम पर चलने के लिए परमिट द्वारा आच्छादित नहीं है। धारा 149(2) निम्नानुसार पढ़ी जाएगी:

"धारा 149(2) - किसी भी निर्णय या अधिनिर्णय के संबंध में उपधारा (1) के अधीन बीमाकर्ता द्वारा कोई राशि तब तक देय नहीं होगी जब तक कि उस कार्यवाही के प्रारंभ होने से पहले, जिसमें निर्णय या अधिनिर्णय दिया गया है, बीमाकर्ता को न्यायालय या, यथास्थिति, दावा अधिकरण के माध्यम से कार्यवाही लाए जाने की सूचना न मिल गई हो, या ऐसे निर्णय या अधिनिर्णय के संबंध में जब तक अपील के लंबित रहने के दौरान निष्पादन पर रोक न लगा दी गई हो; और एक बीमाकर्ता जिसे ऐसी किसी कार्यवाही के लाए जाने की सूचना इस प्रकार दी गई है, उसमें एक पक्षकार बनाए जाने और निम्नलिखित में से किसी भी आधार पर कार्रवाई का बचाव करने का हकदार होगा, अर्थात्:

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

(i) वाहन के उपयोग को अपवर्जित करने वाली शर्त-

(क) भाड़े या इनाम के लिए, जहाँ वाहन बीमा संविदा की तिथि को ऐसा वाहन है जो भाड़े या इनाम पर चलने के लिए परमिट द्वारा आच्छादित नहीं है, या

(ख) आयोजित दौड़ और गति परीक्षण के लिए, या

(ग) ऐसे प्रयोजन के लिए जिसकी अनुमति उस परमिट द्वारा नहीं दी गई है जिसके अधीन वाहन का उपयोग किया जाता है, जहाँ वाहन एक परिवहन वाहन है।

- (23) सर्वोच्च न्यायालय ने नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड विरुद्ध चल्ला भरतम्मा<sup>2</sup> के प्रकरण में यह अभिनिर्धारित किया है कि परमिट के बिना वाहन चलाना एक उल्लंघन है। इसलिए, अधिनियम की धारा 149(2)(अ)(i) के निबंधनों के अनुसार, प्रत्यर्थी/बीमाकर्ता को इस आशय का अभिवाक उठाने का बचाव उपलब्ध है।

<sup>2</sup> 2004 ए.सी.जे. 2094



(24) वर्तमान प्रकरण में, प्रत्यर्थी/बीमाकर्ता द्वारा यह अभिवाक किया गया है और सिद्ध किया गया है कि प्रश्नगत वाहन के पास छात्रों को ले जाने के लिए वाहन के उपयोग हेतु वैध परमिट नहीं था, जो मोटर वाहन अधिनियम की धारा 66(1) का उल्लंघन है। अधिनियम की धारा 149 की उपधारा (2) के खंड (क)(i)(ग) के निबंधनों के अनुसार, बीमाकर्ता को जो बचाव उपलब्ध हैं, उनमें से एक यह है कि प्रश्नगत वाहन का उपयोग ऐसे प्रयोजन के लिए किया गया है जिसकी अनुमति उस परमिट द्वारा नहीं दी गई है जिसके अधीन वाहन का उपयोग किया गया था।

(25) इस प्रकार, प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी को 1988 के अधिनियम की धारा 149(2)(क)(i) के आधार पर उपलब्ध यह सांविधिक बचाव कि प्रश्नगत वाहन बिना परमिट के उपयोग किया जा रहा था, प्रत्यर्थी/बीमा कंपनी द्वारा अभिलेख पर स्थापित किया गया है। इस प्रकार, दावा अधिकरण द्वारा अभिलिखित तथ्य का यह निष्कर्ष कि प्रश्नगत वाहन पॉलिसी की शर्तों के उल्लंघन में चलाया जा रहा था, तथ्य का निष्कर्ष है और इसमें कोई त्रुटि नहीं है और इसे एतद्वारा पुष्ट किया जाता है। बिंदु क्र. 2 का तदनुसार उत्तर दिया जाता है।

### निष्कर्ष

(26) इस प्रकार, दावा अधिकरण द्वारा दावा प्रकरण क्र. 153/2011, 106/2011, 127/2011, 111/2011 एवं 154/2011 में पारित आक्षेपित अधिनिर्णय एतद्वारा पुष्ट किए जाते हैं और विविध अपील क्र. 1217/2012, 1218/2012, 1219/2012, 1250/2012 एवं 1251/2012 एतद्वारा खारिज किये जाते हैं।

(27) वाद व्यय के संबंध में कोई आदेश नहीं।

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।

