



प्रकाशन हेतु अनुमोदित

छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर

विविध याचिका क्षतिपूर्ति सं 1477/2019

मेसर्स आर.के. ट्रांसपोर्ट एंड कंस्ट्रक्शन प्राइवेट लिमिटेड, प्लॉट संख्या 65 ए, टी.पी. नगर, कोरबा जिला
कोरबा, छत्तीसगढ़।

--- अपीलकर्ता (ओं)

बनाम

1- शंकर बेसरा पिता श्री बलदेव बेसरा उम्र लगभग 45 वर्ष

2-महेंद्र बेसरा पिता शंकर बेसरा उम्र लगभग 18 वर्ष

3-नरेन्द्र बेसरा पिता शंकर बेसरा उम्र लगभग 16 वर्ष

सभी निवासी हाथीगुड़ा पारा, अदावल, जगदलपुर जिला बस्तर छत्तीसगढ़

4- द न्यू इंडिया इश्योरेस कंपनी लिमिटेड अपने शाखा प्रबंधक के द्वारा,
साडा कॉम्प्लेक्स, ट्रांसपोर्ट नगर, कोरबा, जिला कोरबा, छत्तीसगढ़

5- राम कुमार साहू पिता श्री मायाराम साहू, 27 वर्ष,

निवासी गाँव कुसुमपाल, दंडावल, पुलिस थाना बोधघाट, जगदलपुर, जिला बस्तर जगदलपुर छत्तीसगढ़

--- उत्तरवादीगण

अपीलार्थी (ओं) हेतु: सुश्री लक्ष्मी गुप्ता, अधिवक्ता की ओर से श्री प्रगलभा शर्मा, अधिवक्ता

उत्तरवादीसं 1 से 3 हेतु : सुश्री मधुनिशा सिंह, अधिवक्ता की ओर से सुश्री अदिति जोशी, अधिवक्ता

उत्तरवादी सं 4 हेतु: श्री एच.पी. अग्रवाल, अधिवक्ता उत्तरवादी सं 5 हेतु : श्री केशव देवांगन, अधिवक्ता

माननीय श्री पार्थ प्रतीम साहू, न्यायाधीश



पीठ पर निर्णय

11/07/2025

1. पक्षकारों की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता की सहमति से मामले की अंतिम सुनवाई की जाती है।
2. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (संक्षेप में "1988 का अधिनियम") की धारा 173 के तहत यह अपील, आक्षेपित वाहन – बोलेरो पिकअप क्रमांक CG-12-AN-4525 के अपीलकर्ता (मालिक) द्वारा दायर की गई है, जिसमें दावा प्रकरण क्रमांक 20/2018 में विद्वान तृतीय मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, बस्तर, जगदलपुर द्वारा पारित दिनांक 23.04.2019 के निर्णय को चुनौती दी गई है, जिसके तहत उत्तरवादी क्रमांक 1 से 3/दावाकर्ता द्वारा दायर दावा आवेदन को आंशिक रूप से स्वीकार किया गया है।
3. इस अपील के निराकरण के लिए सुसंगत तथ्य यह हैं कि उत्तरवादी क्रमांक 1 से 3/दावाकर्ता ने धारा 166 (1) और धारा 140 (1) के तहत तृतीय अतिरिक्त मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, बस्तर, जगदलपुर के समक्ष एक आवेदन प्रस्तुत किया, जिसमें तर्क दिया गया कि 25/06/2017 को लछनदाई अपने पति शंकर बेसरा के साथ अपने रिश्तेदार से मिलने के बाद मोटरसाइकिल पर घर लौट रही थी। जब वे हाटगुड़ा क्रिकेट ग्राउंड के पास सड़क के किनारे मोटरसाइकिल के साथ खड़े थे, उसी समय, अनावेदक क्रमांक 1/ बोलेरो वाहन जिसका पंजीकरण क्रमांक CG 12 AN 4525 है, के चालक ने वाहन को तेजी और लापरवाही से चलाते हुए, दावाकर्ता-शंकर द्वारा चलाई जा रही मोटरसाइकिल को सामने से टक्कर मार दी, जिससे दुर्घटना हुई जिसमें शंकर बेसरा के सिर, पैर और शरीर के अन्य हिस्सों पर गंभीर चोटें आईं। लछनदाई के सिर, पैर और शरीर के अन्य हिस्सों में गंभीर चोटें आईं, उन्हें इलाज के लिए महारानी अस्पताल, जगदलपुर ले जाया गया जहाँ लछनदाई की मृत्यु हो गई। आवेदकगण, लछनदाई के पति और पुत्र हैं। वह लगभग 35 वर्ष की थीं, स्वस्थ और मेहनती थीं, सब्जी का व्यवसाय करती थीं और 10,000/- रुपये मासिक आय अर्जित करती थीं। उनकी आकस्मिक मृत्यु से आवेदकों को अत्यधिक शारीरिक, मानसिक और आर्थिक क्षति हुई है। अतः, उन्होंने विभिन्न मदों के अंतर्गत अनावेदकों से कुल 26,70,000/- रुपये के क्षतिपूर्ति का दावा किया।
4. अनावेदक क्रमांक 1 ने दावा आवेदन की सूचना प्राप्त होने के पश्चात्, 12/04/2018 को व्यक्तिगत रूप से उपस्थित होकर अपने अधिवक्ता का वकालतनामा दाखिल करने के लिए समय माँगा। 28/04/2018 को उनके द्वारा उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया तथा उक्त तिथि को उनकी अनुपस्थिति के कारण, उनके विरुद्ध एकपक्षीय कार्यवाही की गई।
5. अनावेदक क्रमांक 2 ने अपने लिखित कथन में दावा आवेदन में की गये तर्क का खंडन किया और तर्क दिया है कि दुर्घटना शंकर बेसरा द्वारा मोटरसाइकिल चलाते समय लापरवाही के कारण हुई। दुर्घटना अनावेदक संख्या 1 की गलती के कारण नहीं हुई। दुर्घटना दो वाहनों की टक्कर के कारण हुई। दुर्घटना के समय, अनावेदक संख्या 1 के पास वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस था। दुर्घटना की तिथि को वाहन का बीमा अनावेदक संख्या 3 के पास था, अतः क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करने का दायित्व अनावेदक संख्या 3 का होगा।



6. अनावेदक संख्या 3 ने भी अपने लिखित बयान में दावा आवेदन में किया गया तर्क का खंडन किया तथा तर्क दिया गया है कि दुर्घटना मोटरसाइकिल चालक की लापरवाही से वाहन चलाने के कारण हुई। दुर्घटना एक बोलेरो वाहन और मोटरसाइकिल के बीच हुई। घटना की तिथि और समय पर अनावेदक संख्या 1 के पास बोलेरो वाहन CG 12 AN 4525 चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था। घटना की तिथि और समय पर अनावेदक संख्या 2 के पास वाहन की RC बुक, फिटनेस, परमिट नहीं था। वाहन बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन करते हुए चलाया जा रहा था, इसलिए अनावेदक संख्या 3 के विरुद्ध दावा खारिज किया जाता है।

7. विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने संबंधित पक्षों द्वारा प्रस्तुत तर्क और अभिलेख पर लाए गए साक्ष्यों की समीक्षा के आधार पर यह अभिनिर्धारित किया गया है कि दुर्घटना की तिथि पर, आक्षेपित वाहन को अनावेदक संख्या 1 द्वारा लापरवाही और तेजी से चलाया जा रहा था, जिसके कारण दुर्घटना हुई जिसमें लचंदाई को गंभीर चोटें आईं और उनकी मृत्यु हो गई। यह निष्कर्ष दर्ज करते हुए कि बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन सिद्ध पाया गया, विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने अनावेदक संख्या 1 और 2 (आक्षेपित वाहन के चालक और मालिक) को दावाकर्ता को मुआवजे की राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी माना और विभिन्न मदों पर 8,76,400/- रुपये की गणना की।

8. अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया कि यह अपील, दावा अधिकरण द्वारा पारित आक्षेपित निर्णय को चुनौती देते हुए, आक्षेपित वाहन के स्वामी द्वारा दायर की गई है, जिसमें आक्षेपित वाहन के स्वामी और चालक, अर्थात् अनावेदक संख्या 1 और 2, पर क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करने का दायित्व निर्धारित किया गया है। उन्होंने प्रस्तुत किया कि विद्वान अधिकरण ने, इस विवाद्यक पर निर्णय करते हुए कि क्या आक्षेपित वाहन बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन करके चलाया गया था, यह निष्कर्ष निकाला कि दुर्घटना की तिथि पर, आक्षेपित वाहन के चालक के पास, जो कि माल ढोने वाला वाणिज्यिक वाहन है, उसे चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, तथापि, उसके पास केवल हल्के मोटर वाहन चलाने का लाइसेंस था और दूसरी बात, अपीलकर्ता दुर्घटना की तिथि पर वाहन का वैध परमिट प्रस्तुत करने में विफल रहा, जो उसे सार्वजनिक स्थान/सार्वजनिक सड़क पर वाहन चलाने के लिए अधिकृत करता था। उन्होंने प्रस्तुत किया है कि जहाँ तक बीमा कंपनी को उसकी जिम्मेदारी से मुक्त करने के पहले आधार का सवाल है, तो यह कि आक्षेपित वाहन के चालक के पास वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, आक्षेपित वाहन बोलेरो पिकअप वाहन है। एक्स डी-1 के रूप में चिह्नित बीमा पॉलिसी की प्रति से पता चलता है कि वाणिज्यिक वाहन का प्रकार 'माल ढोने वाला' वाहन बताया गया है; बॉडी का प्रकार: खुला; चालक सहित बैठने की क्षमता: 2. वाहन का कुल भार 2510 किलोग्राम बताया गया है। उन्होंने तर्क दिया कि हल्के मोटर वाहन चलाने का लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति हल्के मालवाहक वाहन या हल्के यात्री वाहन भी चला सकता है, भले ही वाहन का प्रकार वाणिज्यिक वाहन या परिवहन वाहन हो, इस विवाद्यक पर माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (2017) 14 एससीसी 663 और हाल ही में बजाज



अलायंस जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम रंभा देवी एवं अन्य (2025) 3 एससीसी 95 के मामले में विचार किया था। इसके बाद उन्होंने तर्क दिया कि परमिट के आधार पर बीमा कंपनी को उसके दायित्व से मुक्त करना भी मान्य योग्य नहीं है, क्योंकि आक्षेपित वाहन का वजन 3000 किलोग्राम से कम है और इसलिए 1988 के अधिनियम की धारा 66 (3) (i) के प्रावधान के तहत, 3000 किलोग्राम से अधिक वजन वाले वाहन को चलाने के लिए किसी परमिट की आवश्यकता नहीं है।

9. उत्तरवादी संख्या 4/बीमा कंपनी के विद्वान अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया कि विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने अभिलेख पर मौजूद साक्ष्य की सराहना के आधार पर आक्षेपित अधिनिर्णय पारित किया है। दावाकर्ता न तो अन्वेषण अभिकरण अर्थात् पुलिस के समक्ष और न ही न्यायाधिकरण के समक्ष परमिट की प्रति प्रस्तुत करने में विफल रहे। हालाँकि, वे मुकुंद देवांगन (सुप्रा) और रंभा देवी (सुप्रा) के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय के संबंध में अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता के तर्क पर विवाद नहीं करते हैं। उन्होंने आगे कहा कि वे 1988 के अधिनियम की धारा 66 के अंतर्गत प्रावधान पर विवाद नहीं कर सकते हैं।

10. उत्तरवादी संख्या 1 से 3/दावेदारों के विद्वान अधिवक्ता अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता के कथन का समर्थन करते हैं।

11. मैंने पक्षों के विद्वान अधिवक्ताओं को सुना है और दावा मामले के अभिलेख का भी अवलोकन किया है।

12. अभिलेख के अवलोकन से पता चलता है कि बीमा पॉलिसी की प्रति पर एक्स डी-1 अंकित है, जिसमें वाहन का सकल भार 2510 किलोग्राम दर्शाया गया है। यह माल ढोने वाला वाहन है, जिसका बॉडी खुला है। पॉलिसी की प्रति को एक्स.सी-1 के रूप में भी चिह्नित किया गया है। दावा न्यायाधिकरण के समक्ष प्रस्तुत ड्राइविंग लाइसेंस के अंश के अवलोकन से पता चलता है कि अनावेदक संख्या 1 के पास गियर युक्त मोटर वाहन, गैर-परिवहन हल्का मोटर वाहन चलाने के लिए अधिकृत लाइसेंस था और जारी करने की तिथि 09.03.2011 है। इसकी वैधता 08.03.2031 तक थी। उपर्युक्त तथ्यों और अभिलेख पर उपलब्ध साक्ष्यों से यह विवादित नहीं है कि यह लाइसेंस न होने का मामला नहीं है, बल्कि अनावेदक संख्या 1 के पास ऊपर उल्लिखित श्रेणी के वाहन चलाने के लिए अधिकृत लाइसेंस था। यह भी विवादित नहीं है कि दुर्घटना की तिथि पर अनावेदक संख्या 1 द्वारा लाइसेंस एक्स.सी-1 के तहत चलाया जा रहा वाहन एक वाणिज्यिक मालवाहक वाहन था, हालाँकि, वाहन का सकल वजन केवल 2510 किलोग्राम बताया गया है, अर्थात् 7500 किलोग्राम से कम है। और, इसलिए, यह हल्के मोटर वाहन (हल्के माल वाहन) की परिभाषा के अंतर्गत आता है।

13. यह विवादक कि क्या हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए अधिकृत लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति हल्के माल वाहन चलाने के लिए भी अधिकृत है, माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष मुकुंद देवांगन (सुप्रा) के मामले में विचार के लिए आया था, जिसमें माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने निम्नानुसार टिप्पणी की थी:--

“ 60.2. एक परिवहन वाहन और ओमनीबस, जिनमें से किसी का भी सकल वाहन भार 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है, एक हल्का मोटर वाहन होगा और मोटर कार या ट्रैक्टर या रोडरोलर भी होगा, जिसका



"अनलोडेड भार" 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है और धारा 10(2)(डी) में दिए गए अनुसार "हल्के मोटर वाहन" वर्ग को चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस का धारक एक परिवहन वाहन या ओमनीबस चलाने के लिए सक्षम है, जिसका सकल वाहन भार 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है या एक मोटर कार या ट्रैक्टर या रोडरोलर, जिसका "अनलोडेड भार" 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। कहने का तात्पर्य यह है कि ऊपर बताए गए हल्के मोटर वाहन वर्ग के परिवहन वाहन को चलाने के लिए लाइसेंस पर किसी अलग से पृष्ठांकन की आवश्यकता नहीं है। धारा 10 (2) (डी) के तहत जारी किया गया लाइसेंस 1994 के संशोधन अधिनियम 54 तथा फॉर्म में 28-3-2001 के पश्चात् भी वैध है।"

14. वर्तमान में, बजाज एलायंस जनरल इंड्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम रंभा देवी एवं अन्य (2025) 3 एससीसी 95 मामले में, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने आगे कहा है कि हल्के मोटर वाहन चलाने का लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति हल्के मोटर वाहन के भार के अंतर्गत आने वाले मालवाहक वाहन को चलाने के लिए भी अधिकृत है। रंभा देवी (उपर्युक्त) मामले में सुसंगत कंडिका त्वरित संदर्भ के लिए नीचे उद्धृत किया गया है:--

"181. उपरोक्त चर्चा के बाद हमारे निष्कर्ष इस प्रकार हैं:

181.1. धारा 10(2)(घ) के तहत 7500 किलोग्राम से कम सकल वाहन भार वाले वाहनों के लिए हल्के मोटर वाहन (एलएमवी) वर्ग का लाइसेंस रखने वाले चालक को विशेष रूप से "परिवहन वाहन" वर्ग के लिए एमवी अधिनियम की धारा 10(2)(ई) के तहत अतिरिक्त प्राधिकरण की आवश्यकता के बिना "परिवहन वाहन" चलाने की अनुमति है। लाइसेंसिंग उद्देश्यों के लिए, एलएमवी और परिवहन वाहन पूरी तरह से अलग वर्ग नहीं हैं। दोनों के बीच एक अधिव्यापन मौजूद है। हालाँकि, विशेष पात्रता आवश्यकताएँ, अन्य बातों के साथ-साथ, ई-कार्ट, ई-रिक्शा और खतरनाक सामान ले जाने वाले वाहनों पर लागू होती रहेंगी।

181.2. धारा 3(1) का दूसरा भाग, जो "परिवहन वाहन" चलाने के लिए एक विशिष्ट आवश्यकता की आवश्यकता पर बल देता है, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(21) में प्रदान की गई हल्के मोटर वाहन की परिभाषा का अतिक्रमण नहीं करता है।

181.3. एमवी अधिनियम और एमवी नियमों में आम तौर पर "परिवहन वाहन" चलाने के लिए निर्दिष्ट अतिरिक्त पात्रता मानदंड केवल उन लोगों पर लागू होंगे जो 7500 किलोग्राम से अधिक सकल वाहन भार वाले वाहन चलाने का इरादा रखते हैं, यानी "मध्यम माल वाहन", "मध्यम यात्री वाहन", "भारी माल वाहन" और "भारी यात्री वाहन"।

181.4. मुकुंद देवांगन (2017) [मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंड्योरेंस कंपनी लिमिटेड, (2017) 14 एससीसी 663] मामले में पारित निर्णय में हमारे द्वारा बताए गए कारणों से मान्य है। किसी भी अप्रिय चूक के अभाव में, यह निर्णय अनुचित नहीं है, भले ही उक्त निर्णय में मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों के कुछ प्रावधानों पर विचार नहीं किया गया हो।



182. संदर्भ का उत्तर उपरोक्त शब्दों में दिया गया है।रजिस्ट्री को भारत के माननीय मुख्य न्यायाधीश से निर्देश प्राप्त करने के बाद मामलों को उचित पीठ के समक्ष सूचीबद्ध करने का निर्देश दिया गया है।”

15. उपर्युक्त चर्चाओं और मुकुंद देवांगन (सुप्रा) और रंभा देवी (सुप्रा) के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों के लिए, इस न्यायालय की राय में, विद्वान दावा न्यायाधिकरण द्वारा दर्ज किया गया निष्कर्ष कि दुर्घटना की तिथि पर अनावेदक संख्या 1 के पास आक्षेपित वाहन चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, मान्य योग्य नहीं है और तदनुसार इसे अपास्त किया जाता है।

16. जहां तक विद्वान दावा न्यायाधिकरण द्वारा बीमा कंपनी को दोषमुक्त करने के दूसरे आधार पर विचार किया गया है, यह मानते हुए कि वाहन का मालिक दुर्घटना की तिथि पर वाहन के वैध परमिट की प्रति प्रस्तुत करने में विफल रहा, 1988 के अधिनियम की धारा 66 के तहत परमिट की आवश्यकता का प्रावधान है। त्वरित संदर्भ के लिए धारा 66 का प्रासंगिक प्रावधान नीचे दिया गया है।

“66. परमिट की आवश्यकता:

–(1) किसी मोटर वाहन का स्वामी किसी सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन के रूप में वाहन का उपयोग या उपयोग की अनुमति नहीं देगा, चाहे वह वाहन वास्तव में यात्रियों या माल का परिवहन कर रहा हो या नहीं, सिवाय किसी क्षेत्रीय या राज्य परिवहन प्राधिकरण या किसी विहित प्राधिकारी द्वारा प्रदत्त या प्रतिहस्ताक्षरित परमिट की शर्तों के, जो उसे उस स्थान पर उस वाहन का उपयोग उसी प्रकार करने के लिए प्राधिकृत करता है जिस प्रकार से वाहन का उपयोग किया जा रहा है:

परंतु कि स्टेज कैरिज परमिट, परमिट में निर्दिष्ट किन्हीं शर्तों के अधीन रहते हुए, वाहन को ठेका गाड़ी के रूप में उपयोग करने के लिए अधिकृत करेगा: आगे यह भी प्रावधान है कि एक स्टेज कैरिज परमिट, में निर्दिष्ट किन्हीं शर्तों के अधीन रहते हुए, वाहन को मालवाहक के रूप में उपयोग करने के लिए अधिकृत कर सकता है, चाहे वह यात्रियों को ले जा रहा हो या नहीं:

यह भी प्रावधान है कि एक मालवाहक परमिट, परमिट में निर्दिष्ट किन्हीं शर्तों के अधीन रहते हुए, धारक को उसके द्वारा किए जा रहे व्यापार या कारोबार के लिए या उसके संबंध में माल की ढुलाई के लिए वाहन का उपयोग करने के लिए अधिकृत करेगा।

[यह भी प्रावधान है कि जहां किसी परिवहन यान को इस अधिनियम के अधीन कोई परमिट या परमिट तथा लाइसेंस जारी किया गया है, वहां ऐसे यान का उपयोग या तो उसे जारी किए गए परमिट या परमिट के अधीन या ऐसे लाइसेंस के अधीन, वाहन स्वामी के विवेकानुसार किया जा सकेगा]”

(2) मालवाहक परमिट धारक, उस वाहन का उपयोग, उसके स्वामित्व के बाहर किसी ट्रेलर या अर्ध-ट्रेलर को खींचने के लिए, ऐसी शर्तों के अधीन, जो विहित की जा सकें, कर सकेगा:



[परन्तु किसी भी संयोजित यान के परमिट का धारक उस संयोजित यान के प्राइम-मूवर का उपयोग किसी अन्य अर्ध-ट्रेलर के लिए कर सकेगा।]

(3) उपधारा (1) के उपबंध निम्नलिखित पर लागू नहीं होंगे-

(क) x x x

(ख) x x

(ग) x x x

(i) किसी भी माल वाहन के लिए, जिसका सकल वाहन वजन 3,000 किलोग्राम से अधिक नहीं है;

x x x

17. 1988 के अधिनियम की धारा 66 (3) (i) में प्रावधान है कि धारा 66 की उप-धारा (1) किसी भी माल वाहन पर लागू नहीं होगी, जिसका सकल वाहन भार 3000 किलोग्राम से अधिक नहीं है।

धारा 66 की उप-धारा (1) और धारा 66 की उप-धारा (3) के तहत उसमें उल्लिखित वाहन की श्रेणी और वर्ग के लिए परमिट की आवश्यकता का प्रावधान किया गया है। उप-धारा (1) को 1988 के अधिनियम की धारा 66 (3) पर लागू नहीं किया गया है। धारा 66 (3) (i) के मात्र अवलोकन से यह स्पष्ट है कि 3000 किलोग्राम से कम सकल वाहन भार वाले मालवाहक वाहन को चलाने के लिए परमिट की कोई आवश्यकता नहीं है।

18. ऐसा प्रतीत होता है कि विद्वान न्यायाधिकरण ने उपर्युक्त प्रावधान पर विचार करने से परहेज किया है और त्रुटिपूर्ण निष्कर्ष दर्ज किया है कि सार्वजनिक सड़क पर वाहन के मालिक के पास सार्वजनिक सड़क पर मालवाहक वाहन चलाने के लिए वैध परमिट नहीं था और केवल इसी आधार पर बीमा कंपनी को दोषमुक्त कर दिया, जो मान्य योग्य नहीं है और एतद्द्वारा इसे अपास्त किया जाता है।

19. चूंकि बीमा कंपनी को उसके दायित्व से मुक्त करने के विद्वान न्यायाधिकरण के निष्कर्ष को अपास्त किया जाता है, अब इस निर्णय को पूरा करने के लिए बीमा कंपनी अर्थात् उत्तरवादी संख्या 4/अनावेदक संख्या 3 का दायित्व होगा कि वह विद्वान दावा न्यायाधिकरण द्वारा दिए गए क्षतिपूर्ति के आदेश को पूरा करे। तदनुसार आदेश दिया जाता है। अपीलकर्ता, दावाकर्ता को भुगतान की गई राशि (यदि कोई हो) बीमाकर्ता से वसूल कर सकता है।

20. तदनुसार अपील की स्वीकृति ऊपर बताए गए विस्तार तक तथा ढंग से दी जाती है।

सही/-
(पार्थ प्रतिम साहू)
न्यायाधीश



(Translation has been done through AI Tool: SUVAS)

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 कार्यालयी एवं व्यावहारिक



प्रयोजनों हेतु निर्णय का अंग्रेजी स्वरूप ही अभिप्रमाणित माना जाएगा और
कार्यान्वयन तथा लागू किए जाने हेतु उसे ही वरीयता दी जाएगी।

