



2025:CGHC:36631

प्रकाशनार्थ अनुमोदित

छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर
विविध अपील क्षतिपूर्ति क्रमांक 1638/2018

1- द ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, डी.ओ.-3, आर.के. प्लाजा, पचपेड़ी नाका, रायपुर, जिला रायपुर छत्तीसगढ़। (बीमाकर्ता वाहन डी.आई. सं. C.G.-04-HU-3762).....बीमाकर्ता, जिला: रायपुर, छत्तीसगढ़

... अपीलार्थी

विरुद्ध

1- टीकम वर्मा पिता उमेंद वर्मा, आयु लगभग 45 वर्ष, निवासी ग्राम अमेरी, पोस्ट ऑफिस कुंडा (टेकरी), पुलिस थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर छत्तीसगढ़.....दावाकर्ता, जिला: रायपुर, छत्तीसगढ़

2- अभय यदु पिता तानसिंह यदु, आयु लगभग 20 वर्ष, निवासी सिलतरा, दामदपारा, थाना धरसीवा, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़। (वाहन डी.आई. क्रमांक C.G.-04-HU-3762 का चालक).....वाहन चालक, जिला: रायपुर, छत्तीसगढ़

3- शिवम कुमार दुबे पिता वशिष्ठ दुबे, आयु लगभग 33 वर्ष, निवासी डी.एम. टॉवर के पास, आर.टी.ओ. कार्यालय बिरगांव, फ्लैट क्रमांक 301, मकान क्रमांक ए-2, पुलिस थाना उरला, जिला रायपुर (छत्तीसगढ़) वर्तमान में राजधानी विहार, सड्डू, पुलिस थाना विधानसभा, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ में निवासरत हैं। (वाहन डी.आई. क्रमांक C.G.-04-HU-3762 का स्वामी).....वाहन स्वामी, जिला: रायपुर, छत्तीसगढ़

... प्रत्यर्थीगण

(वाद-शीर्षक वाद सूचना प्रणाली से लिया गया है)

अपीलार्थी की ओर से	:	श्री राज अवस्थी, अधिवक्ता
प्रत्यर्थी क्रमांक 2 और 3 की ओर से :		श्री सी. आर. साहू, अधिवक्ता

एकलपीठ- माननीय न्यायमूर्ति श्री अमितेंद्र किशोर प्रसाद

बोर्ड पर आदेश

28/07/2025



1. यह अपील मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 173 के अंतर्गत, विद्वान षष्ठम अतिरिक्त मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, रायपुर, जिला- रायपुर (छ.ग.) द्वारा मोटर दुर्घटना दावा प्रकरण क्रमांक 534/2017 ("टीकम वर्मा विरुद्ध अभय यदु व एक अन्य") में दिनांक 28.06.2018 को पारित निर्णय के विरुद्ध प्रस्तुत की गई है।

2. दावा याचिका में संक्षेप में यह दावा किया गया है कि दिनांक 04.03.2017 को लगभग सुबह 10:30 बजे, जब टीकम वर्मा और डोमार वर्मा टेकारी गाँव के रास्ते से चलते हुए जा रहे थे, तभी उन्हें एक डीआई वाहन, जिसका पंजीयन क्रमांक C.G.-04-HU-3762 था, ने टक्कर मार दी। वाहन को कथित तौर पर तेज़ी गति एवं उपेक्षापूर्वक चलाया जा रहा था, जिसके परिणामस्वरूप एक गंभीर दुर्घटना हुई। टीकम राम और डोमार राम दोनों गंभीर रूप से আহত हो गए और उन्हें तुरंत उपचार के लिए रायपुर के बालाजी अस्पताल में भर्ती कराया गया। परीक्षण करने पर, डॉक्टर ने पुष्टि की कि टीकम राम के दाहिने पैर में फ्रैक्चर हुआ है। थाना विधानसभा, रायपुर में भारतीय दंड संहिता की धारा 279 और 337 के अधीन दंडनीय अपराधों के लिए अपराध क्रमांक 54/17 के अधीन प्रथम सूचना प्रतिवेदन पंजीबद्ध किया गया। दुर्घटना के समय, प्रथम प्रत्यर्थी, टीकम राम, एक निजी कार्य में नियुक्त था तथा 8,000 रुपये प्रति माह कमाता था। परिणामस्वरूप, उन्होंने मोटर यान अधिनियम की धारा 166 के अधीन क्षतिपूर्ति का दावा प्रस्तुत किया और दुर्घटना कारित करने वाला वाहन का स्वामी और बीमाकर्ता से 11,50,000 रुपये की मांग की। सूचना की सम्यक् तामीली होने के बाद, वाहन चालक और वाहन स्वामी ने एक संयुक्त लिखित बयान प्रस्तुत किया। उन्होंने दुर्घटना के लिए दायित्व से इनकार किया और इसके बजाय दावा किया कि दुर्घटना दावाकर्ता, टीकम राम की लापरवाही और उतावलेपन के कारण हुआ। उन्होंने यह भी कथन किया कि वाहन का विधिवत बीमा था और चालक के पास एक वैध और प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति था। अतः यदि क्षतिपूर्ति अधिनिर्णीत किया जाना था, तो उन्होंने तर्क दिया कि दायित्व बीमाकर्ता का होना चाहिए। अपीलार्थी बीमा कंपनी ने भी एक अलग लिखित बयान प्रस्तुत किया, जिसमें दावा किया गया कि दुर्घटना के समय वाहन चालक के पास वैध और प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति नहीं था। इसके अतिरिक्त, वाहन कथित तौर पर बिना वैध परमिट या फिटनेस प्रमाणपत्र के उपयोग किया जा रहा था। बीमाकर्ता ने तर्क दिया कि पॉलिसी शर्तों के इस तरह के उल्लंघन ने उसे क्षतिपूर्ति के किसी भी दायित्व से मुक्त कर दिया। उभयपक्ष द्वारा प्रस्तुत साक्ष्यों पर विचार करने के बाद, अधिकरण ने दिनांक 28.06.2018 को एक निर्णय पारित किया। इसने वाहन चालक, स्वामी और अपीलार्थी बीमाकर्ता को संयुक्त रूप से और अलग-अलग 1,49,100 रुपये का क्षतिपूर्ति संदाय करने हेतु उत्तरदायी ठहराया, साथ ही दावा याचिका प्रस्तुत करने की तिथि, यानी 01.08.2017 से गणना की गई 7.5% प्रति वर्ष की दर से ब्याज भी संदाय करना होगा। अधिकरण द्वारा पारित अधिनिर्णय से, विशेष रूप से बीमा पॉलिसी शर्तों के कथित उल्लंघन के बावजूद क्षतिपूर्ति संदाय के निर्देश से असंतुष्ट



होकर, अपीलार्थी बीमा कंपनी ने दिनांक 28.06.2018 के अंतिम अधिनिर्णय को चुनौती देते हुए वर्तमान अपील प्रस्तुत की है।

3. अपीलार्थीगण के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि विद्वान अधिकरण द्वारा पारित आक्षेपित निर्णय प्रकरण के तथ्यों, विधिक प्रावधानों और परिस्थितियों के विपरीत है। यह तर्क है कि अधिकरण द्वारा अभिलिखित निष्कर्ष विकृत हैं और मौखिक एवं दस्तावेजी दोनों ही साक्ष्यों से मेल नहीं खाते, जिसके परिणामस्वरूप न्याय का हनन हुआ है। यह तर्क किया गया है कि विद्वान अधिकरण ने इस महत्वपूर्ण तथ्य की अनदेखी करके घोर त्रुटि की है कि दुर्घटना के समय दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के चालक के पास वैध और प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति नहीं था। यह तथ्य महत्वपूर्ण था और अपीलार्थी बीमा कंपनी की देयता पर इसका सीधा प्रभाव पड़ता था। इस पहलू पर उचित रूप से विचार न करना एक गंभीर चूक है। अपीलार्थी के विद्वान अधिवक्ता का आगे तर्क है कि यह साबित करने के लिए पर्याप्त मौखिक और दस्तावेजी साक्ष्य अभिलेख में प्रस्तुत किए गए थे कि चालक के पास वैध अनुज्ञप्ति नहीं था। इसके बावजूद, अधिकरण उक्त साक्ष्य का सही परिप्रेक्ष्य में विचार करने में असफल रहा, जिससे बीमाकर्ता पर दायित्व त्रुटिपूर्ण रूप से अधिरोपित कर दिया गया। यह भी तर्क किया गया है कि अधिकरण ने मोटर यान अधिनियम के अधीन विधिक स्थिति की अनदेखी की, जो स्पष्ट रूप से परिवहन यान चलाने के लिए शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति जारी करने पर प्रतिबंध लगाता है। इस प्रकार, भले ही चालक के पास शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति हो, वह दुर्घटना में शामिल वाहन की श्रेणी के लिए मान्य नहीं था, जिससे बीमाकर्ता पॉलिसी शर्तों के उल्लंघन के कारण क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी नहीं है। अपीलार्थी के विद्वान अधिवक्ता ने आगे तर्क दिया कि विद्वान अधिकरण ने विवाद्यक क्रमांक 2 के संबंध में नकारात्मक निर्णय देकर विधिक त्रुटि की है, जो चालक के अनुज्ञप्ति की पात्रता और वैधता से संबंधित है। ऐसा निर्णय अस्थिर है और इसे अपास्त किया जाना चाहिए। अपीलार्थी के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि अधिकरण ने दुर्घटना कारित करने वाला वाहन स्वामी द्वारा बीमा पॉलिसी की शर्तों के उल्लंघन की विवेचना किए बिना, वर्तमान अपीलार्थी पर संयुक्त और पृथक दायित्व अधिरोपित कर विधिक रूप से त्रुटि की है। यह तर्क किया गया है कि साबित उल्लंघन के आलोक में बीमाकर्ता को दायित्व से मुक्त किया जाना चाहिए था। उपरोक्त तर्कों के आलोक में, अपीलार्थी के विद्वान अधिवक्ता ने प्रार्थना की कि यह न्यायालय वर्तमान अपील को स्वीकार करें तथा न्याय के हित में अपीलार्थी बीमा कंपनी को अधिकरण द्वारा लगाए गए दायित्व से मुक्त करने की कृपा करे। उन्होंने इस न्यायालय द्वारा ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड विरुद्ध शतीश कुमार एवं अन्य के प्रकरण में विविध अपील क्षतिपूर्ति क्रमांक 368/2011 में दिनांक 21.09.2012 को पारित निर्णय का अवलंब लिया।

4. प्रत्यर्थी क्रमांक 2 व 3 के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि अपीलार्थी बीमा कंपनी द्वारा प्रस्तुत अपील सारहीन है एवं यह खारिज किए जाने योग्य है। यह तर्क दिया गया है कि विद्वान अधिकरण द्वारा



अभिलिखित निष्कर्ष तर्कसंगत हैं, अभिलेख पर प्रस्तुत साक्ष्यों के उचित विवेचना पर आधारित हैं, पारित निर्णय विधि और साक्ष्यों के माध्यम से स्थापित तथ्यों के अनुरूप है और यह किसी भी प्रकार की अवैधता या विकृतता से ग्रस्त नहीं हैं। यह तर्क किया गया है कि दुर्घटना में शामिल वाहन दुर्घटना की तिथि को अपीलार्थी बीमा कंपनी द्वारा विधिवत बीमाकृत था। इसके अतिरिक्त, वाहन चालक के पास एक वैध और प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति था। अपीलार्थी का यह तर्क कि अनुज्ञप्ति वैध नहीं था, निराधार है और निर्णायक साक्ष्यों से इसकी पुष्टि नहीं की गई है। वास्तव में, अधिकरण ने सही पाया था कि बीमा कंपनी स्वामी या चालक द्वारा पॉलिसी की शर्तों का जानबूझकर उल्लंघन साबित करने में असफल रही। प्रत्यर्थी क्रमांक 2 और 3 के विद्वान अधिवक्ता ने आगे तर्क किया कि यदि, तर्क के लिए, चालक अनुज्ञप्ति में कोई मामूली तकनीकी दोष या अनियमितता भी थी, तो भी वह बीमाकर्ता को पर-व्यक्ति दावाकर्तागण के प्रति अपने वैधानिक दायित्व से मुक्त नहीं करेगा। यह भी तर्क किया गया है कि अधिकरण ने मौखिक और दस्तावेजी साक्ष्य पर उचित रूप से विचार किया है और उचित मूल्यांकन के बाद चालक अनुज्ञप्ति के संबंध में अपीलार्थी के तर्क को खारिज किया है। अनुज्ञप्ति की अमान्यता और पॉलिसी की शर्तों के उल्लंघन के संबंध में साक्ष्य का भार बीमा कंपनी पर था, जिसे वह पूर्ण करने में असफल रहा है। अतः, विवादक क्रमांक 2 पर अभिलिखित निष्कर्ष में हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं है।

5. मैंने पक्षकारों के विद्वान अधिवक्तागण को सुना है और अभिलेख सहित संलग्न दस्तावेजों का भी परिशीलन किया है।

6. वर्तमान अपील में बीमा कंपनी द्वारा उद्धृत चुनौती का मुख्य आधार अधिकरण द्वारा उस पर अधिरोपित दायित्व से संबंधित है। यह तर्क किया गया है कि दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के चालक के पास वैध और प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति नहीं था, और अधिकरण ने अन्यथा अभिनिर्धारित कर त्रुटि की है। अभिलेखों और पक्षकारों के विद्वान अधिवक्तागण के संबंधित तर्कों की सावधानीपूर्वक जाँच करने पर, यह स्पष्ट है कि दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के चालक के पास दुर्घटना की तिथि और समय पर केवल एक शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति था। इस तथ्य को स्वीकार किया जाता है और प्रत्यर्थीगण द्वारा इस पर कोई विवाद नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, यह भी निर्विवाद है कि प्रश्नाधीन वाहन एक परिवहन यान था।

7. इसके आलोक में, मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 7 सुसंगत हो जाती है, जिसमें स्पष्ट रूप से अभिनिर्धारित किया गया है कि शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति परिवहन यान चलाने का हकदार नहीं है। इसलिए, वाहन चालक, यद्यपि उसके पास शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति था, उसे दुर्घटना के समय उक्त श्रेणी के वाहन चलाने की विधिक अनुमति नहीं थी। मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 7 को सुलभ संदर्भ हेतु नीचे उद्धृत किया गया है:



7. कुछ यानों के लिए शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति के दिए जाने पर निर्बंधन (1) किसी भी व्यक्ति को परिवहन यान चलाने के लिए शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि उसने हल्का मोटर गान चलाने के लिए कम से कम एक वर्ष तक चालन अनुज्ञप्ति धारण नहीं की है।

परन्तु इस उपधारा में अंतर्विष्ट कोई बात, ई-गाड़ी या ई-रिक्शा को लागू नहीं होगी।

(2) अठारह वर्ष से कम आयु के किसी व्यक्ति को बिना गियर वाली मोटर साइकिल को चलाने की शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति, अनुज्ञप्ति की वांछा करने वाले व्यक्ति की देखरेख करने वाले व्यक्ति की लिखित सहमति के बिना, नहीं दी जाएगी।

8. मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 181 किसी भी व्यक्ति को वैध चालन-अनुज्ञप्ति के बिना मोटर यान चलाने से प्रतिबंधित करती है, और इस प्रकार, वाहन चालक का कृत्य इस प्रावधान का स्पष्ट उल्लंघन माना जाएगा। सुलभ संदर्भ के लिए धारा 181 नीचे उद्धृत की गई है:

181. धारा 3 या धारा 4 के उल्लंघन में यानों को चलाना- जो कोई धारा 3 या धारा 4 के उल्लंघन में किसी मोटर यान को चलाएगा, वह कारावास से, जिसकी अवधि तीन मास तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो [पांच हजार रुपए] तक का हो सकेगा, अथवा दोनों में, दण्डनीय होगा।

9. उपरोक्त के दृष्टिगत, मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 3 वर्तमान प्रकरण से संबंधित है, अतः, इसे नीचे उद्धृत किया गया है:

3. चालन-अनुज्ञप्ति की आवश्यकता (1) कोई व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान में मोटर यान तभी चलाएगा जब उसके पास यान चलाने के लिए उसे प्राधिकृत करते हुए उसके नाम में दी गई प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति है और कोई भी व्यक्ति ऐसी मोटर टैक्सी या मोटर साइकिल से भिन्न जिसे उसने अपने उपयोग के लिए 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 इस प्रकार तभी चलाएगा जब उसकी चालन-अनुज्ञप्ति उसे विनिर्दिष्ट रूप से ऐसा करने का हकदार बनाती है।

(2) वे शर्तें जिनके अधीन उपधारा (1) ऐसे व्यक्ति को लागू नहीं होगी जो मोटर यान चलाना सीख रहा है, ऐसी होंगी जो केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित की जाएं।



10. जब यह विधिक त्रुटि प्रत्यर्थी- स्वामी और चालक- के विचार में लाई गई, तो वे कोई वैध स्पष्टीकरण देने में असफल रहे या यह साबित करने के लिए कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं कर पाए कि चालक के पास उपयुक्त चालन-अनुज्ञप्ति था या वाहन परिवहन यान नहीं था। परिणामस्वरूप, अधिकरण का यह निष्कर्ष कि चालक के पास वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति था, दोषपूर्ण है और इसे अपास्त किया जाना चाहिए।

11. जहाँ तक शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा वाहन चलाने का संबंध है, केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के नियम 3(ख) के अनुसार, शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति के अधीन वाहन चलाने वाले व्यक्ति के साथ वैध और प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति धारक प्रशिक्षक होना चाहिए, किंतु इस प्रकरण में, इस संबंध में चालक या स्वामी का कोई कथन नहीं है। शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा चलाए जा रहे वाहन के आगे और पीछे दोनों तरफ 'L' अक्षर लगा होना चाहिए, जो वहाँ नहीं था। वर्तमान प्रकरण में, दुर्घटना एक परिवहन यान से हुई थी, जिसमें शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति वाला चालक ही वाहन चला रहा था। परिवहन यान को ऐसे व्यक्ति द्वारा नहीं चलाया जा सकता है जिसके पास प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति नहीं है और जिसके पास केवल शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति है। भले ही परिवहन यान बिना माल के था, इसे ऐसे व्यक्ति द्वारा नहीं चलाया जा सकता जिसके पास प्राधिकृत और प्रभावी चालन-अनुज्ञप्ति नहीं है।

12. नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड विरुद्ध स्वर्ण सिंह व अन्य, एआईआर 2004 एससी 1531 में प्रतिवेदित प्रकरण में, माननीय उच्चतम न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित किया है कि यदि चालक के पास वैध अनुज्ञप्ति नहीं है, तो बीमा कंपनी को क्षतिपूर्ति के संदाय हेतु उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता। उपरोक्त निर्णय का सुसंगत अनुच्छेद सुलभ संदर्भ के लिए नीचे उद्धृत किया गया है:

“2. इस तथ्य को विचार में रखते हुए कि इन याचिकाओं में विशुद्ध रूप से विधिक प्रश्न अन्तर्वलित हैं, प्रत्येक प्रकरण से संबंधित अलग-अलग तथ्यों पर विचार करना आवश्यक नहीं है।

3. यद्यपि, यह बताना पर्याप्त है कि याचिकाकर्ता के बीमाकृत वाहन दुर्घटनाओं में शामिल थे, जिसके परिणामस्वरूप मृतक(कों) या आहत व्यक्ति(यों) के संबंधित विधिक प्रतिनिधियों द्वारा दावा आवेदन प्रस्तुत किए गए थे।

4. याचिकाकर्ता कंपनी द्वारा मोटर यान अधिनियम, 1988 (एतस्मिन् पश्चात् जिसे "अधिनियम" कहा जाएगा) की धारा 149(2)(क)(ii) के अनुसार दावा याचिकाओं में उठाए गए बचाव निम्नानुसार थे: (क) चालक या वाहन स्वामी द्वारा प्रस्तुत चालन-अनुज्ञप्ति नकली था; (ख)



चालक के पास कोई भी अनुज्ञप्ति नहीं था; (ग) संबंधित चालक को अनुज्ञप्ति तो दिया गया था, लेकिन उसकी समाप्ति पर उसका नवीनीकरण नहीं किया गया था; (घ) चालकों को जारी अनुज्ञप्ति एक श्रेणी या प्रकार के वाहन के लिए था, लेकिन दुर्घटना में शामिल वाहन अलग श्रेणी या प्रकार का था; और (ङ) संबंधित वाहन एक ऐसे व्यक्ति द्वारा चलाया जा रहा था जिसके पास शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति था।

XXX

XXX

XXX

XXX

39. यह प्रश्न कि क्या कोई बीमाकर्ता मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 96 की उप-धारा (2) के अनुरूप अधिनियम की धारा 149 की उप-धारा (2) में परिकल्पित बचाव प्रस्तुत करने की स्थिति में अपने दायित्व से बच सकता है, अनेक मामलों में निर्णयों का विषय रहा है।

40. यह किसी भी संदेह या विवाद से परे है कि अधिनियम की धारा 149(2) के अंतर्गत, कोई बीमाकर्ता, जिसे क्षतिपूर्ति के लिए कोई कार्यवाही शुरू करने की सूचना दी गई है, उसमें उल्लिखित किसी भी आधार पर कार्रवाई का बचाव कर सकता है।

41. यद्यपि, खंड (क) इन शब्दों से प्रारंभ होता है कि "पॉलिसी की एक निर्दिष्ट शर्त का उल्लंघन हुआ है", जिसका अर्थ है कि बीमाकर्ता का बचाव कार्रवाई के प्रकरण में पॉलिसी की शर्तों पर निर्भर करेगा। उक्त उप-खंड में तीन विभाजक चरित्र की शर्तें हैं, अर्थात्, बीमाकर्ता दायित्व से मुक्त हो सकता है जब (क) कोई नामित व्यक्ति वाहन चलाता है; (ख) इसे कोई ऐसा व्यक्ति चला रहा था जिसके पास विधिवत अनुज्ञप्ति नहीं था; और (ग) चालक ऐसा व्यक्ति है जो चालन-अनुज्ञप्ति रखने या प्राप्त करने के लिए अयोग्य है।

42. हम इस तथ्य पर भी ध्यान दें कि धारा 3 में प्रयुक्त शब्द "प्रभावी अनुज्ञप्ति" हैं, जबकि धारा 149(2) में इसे अलग रूप में लिखा गया है, अर्थात् "विधिवत अनुज्ञप्ति प्राप्त"। यदि किसी व्यक्ति के पास दुर्घटना की तिथि तक प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं है, तो वह अधिनियम की धारा 141 के अनुसार अभियोजन के लिए उत्तरदायी हो सकता है, लेकिन धारा 149 पर-व्यक्ति जोखिमों के संबंध में बीमा से संबंधित है।





43. किसी क़ानून का वह प्रावधान जो दंडात्मक प्रकृति का है, उस प्रावधान की तुलना में जो किसी पर-व्यक्ति के लिए लाभकारी है, अलग-अलग व्याख्या की जानी चाहिए। यह भी सर्वविदित है कि विभिन्न अभिव्यक्तियों में निहित प्रावधानों की आमतौर पर अलग-अलग व्याख्या की जाती है।

44. इसलिए, हमारी राय में, धारा 3 में प्रयुक्त शब्द "प्रभावी अनुज्ञप्ति" मोटर यान अधिनियम की धारा 149 की उप-धारा (2) के लिए लागू नहीं किए जा सकते। हमें यह भी विचार रखना चाहिए कि धारा 149 की उप-धारा (2) में प्रयुक्त शब्द "विधिवत अनुज्ञप्ति प्राप्त" भूतकाल में प्रयुक्त हुए हैं।

45. इस प्रकार, एक व्यक्ति जिसका अनुज्ञप्ति सामान्यतः मोटर यान अधिनियम और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अनुसार नवीनीकृत किया जाता है, इस तथ्य के बावजूद कि अंतराल अवधि के दौरान, अर्थात्, जब दुर्घटना हुई और अनुज्ञप्ति की समाप्ति की तिथि, उसके पास वैध अनुज्ञप्ति नहीं था, वह निर्धारित अवधि के दौरान इसके नवीनीकरण के लिए आवेदन कर सकता है और बिना किसी अतिरिक्त परीक्षण के या इसके लिए अयोग्य घोषित किए बिना इसे स्वतः प्राप्त कर सकता है। धारा 14 में संलग्न प्रावधान स्पष्ट शब्दों में कहता है कि अनुज्ञप्ति अपनी समाप्ति के दिन से तीस दिवस की अवधि के लिए वैध रहता है।

xxx

xxx

xxx

xxx

69. विधि का यह सिद्धांत अब अनिवार्य नहीं है कि उल्लंघन का आरोप लगाने वाले व्यक्ति को उसे साबित करना ही होगा। इसलिए, बीमा कंपनी को ठोस साक्ष्यों के आधार पर उल्लंघन को साबित करना होगा। यदि बीमा कंपनी यह साबित करने में असफल रहती है कि बीमित व्यक्ति की ओर से पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन हुआ है, तो बीमा कंपनी को उसके दायित्व से मुक्त नहीं किया जा सकता। (देखें सोहन लाल पासी [(1996) 5 एससीसी 21 : 1996 एससीसी (दा.) 871]।)



70. उपरोक्त के अतिरिक्त, हमारा आशय कुछ और निर्धारित करने का नहीं है, जैसे कि प्रमाण की डिग्री जो उपर्युक्त आवश्यकता को पूरा करेगी क्योंकि यह निर्विवाद रूप से प्रत्येक प्रकरण के तथ्यों और परिस्थितियों पर निर्भर करेगा। यह बीमा अनुबंध की शर्तों पर भी निर्भर करेगा। प्रत्येक मामला एक अलग समस्या उत्पन्न कर सकता है जिसका समाधान प्रकरण को नियंत्रित करने वाले कई कारकों को ध्यान में रखते हुए किया जाना चाहिए, जिसमें सूचना देने के कर्तव्य, सही प्रकटीकरण, दमन, बीमाकर्ता के साथ धोखाधड़ी आदि के संबंध में पक्षकारों का आचरण शामिल है। यह इस तथ्य पर भी निर्भर करेगा कि वाहन का स्वामी कौन है और किन परिस्थितियों में वाहन को ऐसे व्यक्ति द्वारा चलाया जा रहा था जिसके पास वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं था। इसलिए, कोई निश्चित नियम निर्धारित नहीं किया जा सकता। यदि किसी प्रकरण में बीमाकर्ता या बीमित व्यक्ति के विरुद्ध प्रतिकूल निष्कर्ष निकालने के लिए पर्याप्त सामग्री मौजूद है, तो अधिकरण ऐसा कर सकता है। उल्लंघन का आरोप लगाने वाले पक्षकारों को यह माना जाना चाहिए कि वे बीमा अनुबंध की शर्तों के उल्लंघन को साबित करने में सफल रहे हैं, बीमाकर्ता की ओर से, अपने साक्ष्य के भार का निर्वहन करके। इसमें कोई संदेह नहीं है कि अधिकरण को अभिलेखों में प्रस्तुत सामग्री के आधार पर किसी निष्कर्ष पर पहुँचना होगा।

XXX

XXX

XXX

XXX

92. जैसा कि याचिकाकर्ता की ओर से तर्क दिया गया है, यह सत्य हो सकता है कि एक नकली या जाली अनुज्ञप्ति बिना अनुज्ञप्ति के समान ही है, लेकिन यहाँ प्रश्न जैसा कि पहले देखा 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। लेहरू प्रकरण में [(2003) 3 एससीसी 338 : 2003 एससीसी (दा.) 614] इस प्रकरण पर कुछ विस्तार से विचार किया गया है। हम सामान्यतः पीठ के दृष्टिकोण से सहमत हैं लेकिन हम यह बताना चाहते हैं कि इसमें की गई टिप्पणियों को विधि की आवश्यकताओं के आलोक में किया गया समझा जाना चाहिए जिसके अनुसार बीमाकर्ता को बीमित व्यक्ति की ओर से जानबूझकर उल्लंघन स्थापित करना है, न कि किसी भी बचाव पक्ष को उठाने से वंचित करने या स्वामियों को किसी भी दायित्व से मुक्त करने



के प्रयोजनार्थ। हम इस प्रकरण के इस पहलू पर थोड़ी देर बाद विस्तार से चर्चा करेंगे।

xxx

xxx

xxx

xxx

99. जहाँ तक कमला [(2001) 4 एससीसी 342: 2001 एससीसी (क्रि) 701] और लेहरू [(2003) 3 एससीसी 338: 2003 एससीसी (क्रि) 614] के निर्णयों में कथित विरोधाभास का संबंध है, हम यह बताना चाहेंगे कि यह बचाव कि वाहन चलाने वाले व्यक्ति के पास मौजूद अनुज्ञप्ति नकली था, बीमा कंपनियों के पास उपलब्ध होगा, लेकिन इसके बावजूद, क्या स्वामी की ओर से चूक का तर्क स्थापित हुआ है या नहीं, यह एक ऐसा प्रश्न होगा जिसका निर्धारण प्रत्येक प्रकरण में करना होगा।

100. यद्यपि, इस न्यायालय ने लेहरू [(2003) 3 एससीसी 338: 2003 एससीसी (क्रि) 614] में दिए गए निर्णय का यह अर्थ नहीं लगाया जाना चाहिए कि किसी वाहन स्वामी का किसी भी परिस्थिति में इस संबंध में कोई जाँच करने का कोई कर्तव्य नहीं हो सकता। यद्यपि, यह फिर से एक ऐसा प्रश्न होगा जो प्रत्येक प्रकरण में विचार के लिए उठेगा।

xxx

xxx

xxx

xxx

110. इन याचिकाओं में उठाए गए विभिन्न विवादक पर हमारे निष्कर्षों का सारांश निम्नानुसार है:

xxx

xxx

xxx

xxx

(ii) बीमाकर्ता, मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 163-क या धारा 166 के अंतर्गत प्रस्तुत दावा याचिका में, अन्य बातों के साथ-साथ, उक्त अधिनियम की धारा 149(2) (क)(ii) के अनुसार, बचाव प्रस्तुत करने का हकदार है।

(iii) धारा 149 की उप-धारा (2)(क)(ii) में निहित पॉलिसी की शर्तों, जैसे चालक की अयोग्यता या चालक का अमान्य चालन-अनुज्ञप्ति, का उल्लंघन, बीमाकर्ता द्वारा दायित्व से बचने के लिए, बीमित व्यक्ति द्वारा किया गया साबित होना चाहिए।

केवल चालन-अनुज्ञप्ति का न होना, नकली या अमान्य होना या संबंधित समय पर चालक को चालन करने के लिए अयोग्य ठहराना,



अपने आप में बीमाकर्ता के लिए बीमित व्यक्ति या पर-व्यक्ति के विरुद्ध बचाव उपलब्ध नहीं हैं। बीमाधारक के प्रति अपने दायित्व से बचने के लिए, बीमाकर्ता को यह साबित करना होगा कि बीमाधारक लापरवाही का दोषी था और उसने विधिवत अनुज्ञप्ति प्राप्त चालक या ऐसे व्यक्ति द्वारा वाहन चलाने के संबंध में पॉलिसी की शर्तों को पूरा करने में उचित सावधानी नहीं बरती जो संबंधित समय पर वाहन चलाने के लिए अयोग्य नहीं था।

(iv) यद्यपि, बीमा कंपनियों को अपने दायित्व से बचने के लिए न केवल उक्त कार्यवाही में उठाए गए उपलब्ध बचावों को स्थापित करना होगा, बल्कि वाहन स्वामी की ओर से "उल्लंघन" को भी स्थापित करना होगा; इसके लिए साक्ष्य का भार उन पर होगा।

(v) न्यायालय कोई मानदंड निर्धारित नहीं कर सकता कि उक्त दायित्व का निर्वहन कैसे किया जाएगा, क्योंकि यह प्रत्येक प्रकरण के तथ्यों और परिस्थितियों पर निर्भर करेगा।

xxx xxx xxx xxx

(vii) यह प्रश्न कि क्या स्वामी ने यह पता लगाने के लिए उचित सावधानी बरती है कि चालक द्वारा प्रस्तुत चालन-अनुज्ञप्ति (नकली या अन्यथा) विधि की आवश्यकताओं को पूरा करता है या नहीं, प्रत्येक प्रकरण में निर्धारित किया जाना होगा।

13. पेप्सू रोड ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन विरुद्ध नेशनल इंश्योरेंस कंपनी, (2013) 10 एससीसी 217 में प्रतिवेदित प्रकरण में, बीमा कंपनी ने इस आधार पर अपने दायित्व का विरोध किया कि दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के चालक के पास वैध अनुज्ञप्ति नहीं था। उक्त निर्णय का कण्डिका 2 संदर्भ हेतु नीचे उद्धृत है:

“2. स्वर्गीय गुरजिंदर सिंह मोदी की विधवा और दो अवयस्क पुत्र, वर्ष 2002 में प्रस्तुत मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण प्रकरण क्रमांक 63/481 में मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, चंडीगढ़ के समक्ष दावाकर्ता हैं। आरोप यह था कि गुरजिंदर सिंह मोदी की मृत्यु दिनांक 4-10-2001 को एक मोटर दुर्घटना में हुई थी, जो पेप्सू रोड परिवहन निगम (संक्षेप में "पीआरटीसी"), पटियाला की बस क्रमांक PB 11 K 8512 को



उपेक्षापूर्वक चलाने के कारण हुई थी, जो कि अपीलार्थी है, की लापरवाही साबित हुई। 30,00,000 रुपये क्षतिपूर्ति के रूप में मांगे गए थे। अधिकरण ने क्षतिपूर्ति के रूप में 11,03,404 रुपये दिए। यद्यपि, बीमा कंपनी को उसके दायित्व से मुक्त कर दिया गया क्योंकि चालक को जारी किया गया अनुज्ञप्ति नकली पाया गया। बीमा कंपनी स्थानीय आयुक्त को लाइसेंसिंग प्राधिकरण के पास ले गई। दार्जिलिंग, पश्चिम बंगाल में शिकायत दर्ज कराई गई और उपलब्ध अभिलेखों के सत्यापन पर यह पता चला कि चालक के पास मौजूद ऐसा कोई अनुज्ञप्ति दार्जिलिंग स्थित लाइसेंसिंग प्राधिकारी द्वारा जारी नहीं किया गया है। अतः, व्यथित होकर, वाहन स्वामी, अर्थात् पीआरटीसी, पटियाला ने अपील प्रस्तुत की है।

14. पेप्सू रोड ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन (पूर्वोक्त) में, चालक को नियुक्त करते समय स्वामी का दायित्व बीमा का लाभ उठाने की थी, निम्नानुसार व्यक्त किया गया:

“10. क्षतिपूर्ति के दावे में, धारा 149(2)(a)(ii) के अधीन बीमाकर्ता के लिए यह बचाव करना निश्चित रूप से संभव है कि दुर्घटना में शामिल वाहन के चालक के पास विधिवत अनुज्ञप्ति नहीं था। एक बार ऐसा बचाव हो जाने पर, दायित्व बीमाकर्ता की होती है। लेकिन यह साबित हो जाने के बाद भी कि चालक के पास मौजूद अनुज्ञप्ति नकली था, क्या बीमाकर्ता पर कोई दायित्व है, यह विवादास्पद प्रश्न है। जहाँ तक वाहन स्वामी का संबंध है, जब वह किसी 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 योग्यता के बारे में स्वयं को संतुष्ट करना होगा। यदि वह इस संबंध में भी संतुष्ट है, तो यह कहा जा सकता है कि स्वामी ने वाहन चलाने के लिए योग्य और सक्षम व्यक्ति को नियुक्त करने में उचित सावधानी बरती थी। स्वामी से यह अपेक्षा नहीं की जा सकती कि वह इससे आगे जाए, कि वह लाइसेंसिंग प्राधिकारी से चालन-अनुज्ञप्ति की प्रामाणिकता की पुष्टि करने तक, किसी की सेवाएँ लेने से पहले चालक। यद्यपि, स्थिति अलग होगी यदि वाहन के बीमा के समय या उसके बाद बीमा कंपनी वाहन स्वामी से अनुज्ञप्ति को लाइसेंसिंग प्राधिकारी से विधिवत सत्यापित करवाने की अपेक्षा करती है या वाहन स्वामी का ध्यान इस आरोप की ओर आकर्षित किया जाता है कि उसके द्वारा नियोजित चालक को जारी किया गया



अनुज्ञप्ति नकली है और फिर भी स्वामी लाइसेंसिंग प्राधिकारी से अनुज्ञप्ति की प्रामाणिकता के संबंध में प्रकरण के सत्यापन के लिए उचित कार्रवाई नहीं करता है। स्वर्ण सिंह प्रकरण [नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड विरुद्ध स्वर्ण सिंह, (2004) 3 एससीसी 297: 2004 एससीसी (क्रि) 733] में यही बताया गया है। यदि स्वामी को यह जानकारी होने के बावजूद कि उसके चालक के पास मौजूद अनुज्ञप्ति नकली है, बीमाधारक द्वारा उचित सत्यापन के लिए कोई कार्रवाई नहीं की जाती है, तो बीमाधारक दोषी होगा और ऐसी परिस्थितियों में, बीमा कंपनी क्षतिपूर्ति संदाय के लिए उत्तरदायी नहीं होगी।

15. पक्षकारों द्वारा प्रस्तुत अभिवचनों, साक्ष्यों और तर्कों के परिशीलन करने और मोटर यान अधिनियम, 1988 के अधीन विधिक प्रावधानों और **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** (पूर्वोक्त) और **पेप्सू रोड ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन** (पूर्वोक्त) में माननीय उच्चतम न्यायालय के आधिकारिक निर्णयों पर विचार करने के उपरांत, यह स्थापित और निर्विवाद है कि दुर्घटना कारित करने वाला वाहन, जिसका पंजीयन क्रमांक CG-04-HU-3762 है और जो एक परिवहन यान है, का चालक, दिनांक 04.03.2017 की दुर्घटना के समय केवल एक शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति धारक था। मोटर यान अधिनियम की धारा 7(1) के अनुसार, शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति परिवहन यान चलाने का हकदार नहीं है। तदनुसार, चालक को दुर्घटना में शामिल वाहन चलाने के लिए विधिक रूप से अयोग्य घोषित कर दिया गया। इसके अतिरिक्त, वाहन का उपयोग बिना उचित प्राधिकार के परिवहन यान के रूप में किया जा रहा था, और अभिलेख में कोई वैध परमिट या फिटनेस प्रमाणपत्र भी नहीं दिखाया गया था।

16. वर्तमान प्रकरण में, बीमा कंपनी ने ठोस मौखिक और दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करके अपना दायित्व पूर्ण किया है ताकि यह स्थापित किया जा सके कि चालक के पास प्रश्रुत वाहन चलाने का वैध और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं था। वाहन स्वामी यह साबित करने में असफल रहा कि चालक की पात्रता की पुष्टि में उचित सावधानी बरती गई थी। इस प्रकार, अधिनियम की धारा 149(2)(क)(ii) के अधीन पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन साबित होता है।

17. उपरोक्त तथ्यों के आलोक में, अधिकरण ने उल्लंघन साबित होने के बावजूद बीमा कंपनी पर दायित्व अधिरोपित करने में स्पष्ट रूप से त्रुटि की है। अतः अधिकरण का यह निष्कर्ष कि चालक के पास वैध और प्रभावी चलन-अनुज्ञप्ति था, विकृत और असंभारणीय है एवं तदनुसार इसे अपास्त किया जाता है। परिणामस्वरूप, बीमा कंपनी का बीमित व्यक्ति को क्षतिपूर्ति संदाय का दायित्व भी अपास्त किया जाता है। यद्यपि, **स्वर्ण सिंह** (पूर्वोक्त) में प्रतिपादित विधि के दृष्टिगत, जहाँ माननीय उच्चतम न्यायालय ने



निर्देशित किया है कि उल्लंघन साबित होने पर भी, बीमाकर्ता को पहले क्षतिपूर्ति संदाय करना होगा और उसे बीमित व्यक्ति से वसूलना होगा। बीमा कंपनी को निर्देशित किया जाता है कि वह पहले दावा याचिका प्रस्तुत करने की तिथि (दिनांक 01.08.2017) से 7.5% प्रति वर्ष की दर से ब्याज सहित ₹1,49,100/- का अधिनिर्णीत क्षतिपूर्ति राशि का संदाय करे, और विधि के अनुसार दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के चालक और स्वामी से इसे वसूलने का हकदार होगा।

18. अपीलार्थी-बीमा कंपनी द्वारा प्रस्तुत अपील उपरोक्त दर्शित सीमा तक स्वीकार की जाती है और दावा अधिकरण के उस निर्देश जिसमें बीमा कंपनी के साथ-साथ वाहन चालक और वाहन स्वामी पर संयुक्त और पृथक रूप से दायित्व अधिरोपित किया गया था, को अपास्त किया जाता है। वाहन चालक और वाहन स्वामी को संयुक्त एवं पृथक रूप से अधिनिर्णीत क्षतिपूर्ति का संदाय करने के लिए उत्तरदायी ठहराया जाता है।

19. दावा अधिकरण के दिनांक 28.06.2018 के अधिनिर्णय को तदनुसार संशोधित किया जाता है।
अपील आंशिक रूप से **स्वीकार** की जाती है।



सही / -
(अमितेंद्र किशोर प्रसाद)
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।