



2013:CGHC:2237

प्रकाशन हेतु अनुमोदित

छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर

एकल पीठ : माननीय न्यायाधीश श्री संजय के अग्रवाल

विविध अपील (प्रतिकर) क्रमांक 273/2010

अपीलार्थी : यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

बनाम

प्रत्यर्थी: ए. वरालक्ष्मी एवं अन्य

(आवेदक क्रमांक 1)

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 173 के तहत विविध अपील

उपस्थिति: श्री दशरथ गुप्ता, अपीलार्थी के अधिवक्ता

श्री अमियाकांत तिवारी, प्रत्यर्थी क्रमांक 1 से 3 के अधिवक्ता

अन्य प्रत्यर्थियों की ओर से कोई उपस्थित नहीं।

निर्णय

(03.12.2013)



(1) यह बीमाकर्ता की अपील है जो मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (जिसे इसके बाद 'एमवी एक्ट' के रूप में संदर्भित किया गया है) की धारा 173 के तहत दायर की गई है। इसमें सप्तम अतिरिक्त मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, रायपुर (जिसे इसके बाद 'दावा अधिकरण' कहा गया है) द्वारा दावा मामला क्रमांक 44/2008 में पारित अधिनिर्णय दिनांक 30.11.2009 की वैधानिकता और वैधता को चुनौती दी गई है, जिसके द्वारा दावाकर्ता /प्रत्यर्थी क्रमांक 1 और 5 की दावा याचिका को आंशिक रूप से स्वीकार करते हुए भुगतान का भार अपीलार्थी /बीमा कंपनी पर डाला गया है।

(2) इस अपील के न्यायनिर्णयन के लिए आवश्यक और प्रस्तुत किए गए तथ्य इस प्रकार हैं:

(2.1) 09.04.2013 को रात लगभग 9 बजे हुई एक सड़क दुर्घटना में, प्रत्यर्थी क्रमांक 5/चालक- कैलाश कुमार मरकाम ने पंजीकरण क्रमांक सीजी -17- एच् -0732 वाले टैंकर (दुर्घटना कारित करने वाला वाहन), जिसका स्वामित्व प्रत्यर्थी क्रमांक 6- मनोज कुमार मढ़रिया के पास था और जिसका बीमा अपीलार्थी /बीमा कंपनी द्वारा किया गया था, को उतावलेपन और उपेक्षा से चलाते हुए श्री ए. सिम्हाचलम (मृतक) को टक्कर मार दी, जिससे उन्हें गंभीर चोटें आईं और उन चोटों के कारण उनकी मृत्यु हो गई। प्रत्यर्थी क्रमांक 5/चालक के विरुद्ध भारतीय दंड संहिता की धारा 304- क के तहत दंडनीय अपराध के लिए प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज की गई थी और इसके पश्चात, मृतक ए. सिम्हाचलम के विधिक प्रतिनिधियों द्वारा दुर्घटना कारित करने वाला वाहन के मालिक, चालक और बीमाकर्ता से संयुक्त रूप से



और अलग-अलग ₹ 53,00,000/- के मुआवजे का दावा करते हुए मोटर यान अधिनियम की धारा 166 के तहत दावा याचिका दायर किया गया था, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह तर्क दिया गया था कि दुर्घटना के समय मृतक ए. सिम्हाचलम की आयु लगभग 35 वर्ष थी; वह फेरो एलियांज में सब इंजीनियर के रूप में कार्यरत थे और ₹ 20,000/- प्रति माह कमा रहे थे।

(2.2) प्रत्यर्थी क्रमांक 5 और 6/मालिक और चालक ने दावा अधिकरण के समक्ष उपस्थित न होने का विकल्प चुना, जबकि अपीलार्थी /बीमा कंपनी ने दावा अधिकरण के समक्ष अपना लिखित कथन प्रस्तुत किया, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह कहा गया कि प्रत्यर्थी क्रमांक 5/चालक के पास केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 9(4) के तहत आवश्यक पृष्ठांकन नहीं था, इसलिए यह पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन है और परिणामस्वरूप, अपीलार्थी /बीमा कंपनी को अधिनिर्णय के तहत राशि की क्षतिपूर्ति करने के अपने भार से उन्मोचित किया जाए।

(2.3) अधिकरण ने अपने आक्षेपित अधिनिर्णय द्वारा आवेदन को आंशिक रूप से स्वीकार किया और अन्य बातों के साथ-साथ यह पाया कि:

- (i) दावाकर्ता कुल ₹ 10,18,700/- की राशि और उस पर 6 प्रतिशत वार्षिक ब्याज प्राप्त करने के हकदार हैं, यदि अधिनिर्णय की राशि का भुगतान दो माह की अवधि के



भीतर कर दिया जाता है, और चूक की स्थिति में, चालक द्वारा दुर्घटना कारित करने वाला वाहन को उतावलेपन और उपेक्षा से चलाने के कारण हुई ए. सिम्हाचलम की मृत्यु के लिए प्रत्यर्थी क्रमांक 1 से 5/दावाकर्ता के पक्ष में 9 प्रतिशत वार्षिक ब्याज देय होगा।

(ii) अपीलार्थी /बीमा कंपनी मुआवजे के भुगतान के लिए उत्तरदायी है क्योंकि वह पॉलिसी की शर्तों के उल्लंघन को सिद्ध नहीं कर सकी।

(3) अपीलार्थी की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता श्री दशरथ गुप्ता ने यह तर्क दिया कि दावा अधिकरण ने बीमा कंपनी को अधिनिर्णय के तहत राशि की क्षतिपूर्ति करने का निर्देश देकर विधिक त्रुटि की है, क्योंकि अभिलेख पर ऐसे पुख्ता साक्ष्य मौजूद हैं जिनसे यह माना जा सके कि चालक के पास खतरनाक/जोखिम भरे सामान ले जाने वाले उक्त मालवाहक वाहन को चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, और इसलिए, अधिनिर्णय का वह हिस्सा जिसके द्वारा अपीलार्थी /बीमा कंपनी पर भार डाला गया है, उसे अपास्त किया जाना चाहिए।

(4) इसके विपरीत, प्रत्यर्थी क्रमांक 1 से 3/ दावाकर्ता की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता श्री अमियाकांत तिवारी ने आक्षेपित अधिनिर्णय का समर्थन किया और निवेदन किया कि मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में, अधिकरण ने बीमा कंपनी पर मुआवजे के भुगतान का भार सही रूप से डाला है, जिसमें किसी भी हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं है।



(5) मैंने पक्षों के विद्वान अधिवक्ताओं को सुना है और आक्षेपित अधिनिर्णय सहित इसमें दी गई परस्पर विरोधी तर्क पर विचार किया है।

(6) यह प्रश्न जो विचारार्थ आता है कि क्या दुर्घटना के समय चालक के पास दुर्घटना कारित करने वाला वाहन चलाने के लिए 'वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस' था, इस न्यायालय द्वारा उत्तर दिया जाने वाला मुख्य प्रश्न है।

(7) प्रश्नगत दुर्घटना कारित करने वाला वाहन टैंकर है, जो प्रदर्श डी-1 के माध्यम से अपीलार्थी /बीमा कंपनी के पास विधिवत बीमाकृत है। चालक के ड्राइविंग लाइसेंस का विवरण प्रदर्श डी-3सी के रूप में दर्ज किया गया है, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि उसे हल्के मोटर वाहन और भारी माल वाहन चलाने के लिए अधिकृत किया गया है।

(8) बीमा कंपनी की ओर से श्री एस.के. लाल (अनावेदक साक्षी -1) का परीक्षण कराया गया है और उन्होंने बीमा पॉलिसी को सिद्ध किया है तथा प्रत्यर्थी क्रमांक 5/चालक के ड्राइविंग लाइसेंस को यह बताते हुए सिद्ध किया है कि ड्राइविंग लाइसेंस प्रदर्श डी-2 के अनुसार प्रत्यर्थी क्रमांक 5/चालक हल्के मोटर वाहन और भारी माल वाहन चलाने के लिए अधिकृत था।

(9) लाइसेंसिंग प्राधिकारी, दुर्ग के सहायक ग्रेड-III श्री पंचराम कुर्रे (अनावेदक साक्षी -2) का परीक्षण किया गया है। उन्होंने अधिकरण के समक्ष यह कथन दिया है कि प्रत्यर्थी क्रमांक 5/चालक- कैलाश कुमार मरकाम हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए अधिकृत था और उसे 25.07.1997 से भारी माल



वाहन चलाने के लिए भी लाइसेंस दिया गया था और उसे 12.12.2007 को तीन वर्ष की अवधि के लिए नवीनीकृत किया गया था। उन्होंने यह भी कथन दिया है कि उनके कार्यालय से प्रत्यर्थी/चालक को खतरनाक या जोखिम भरे प्रकृति के माल ले जाने वाले मालवाहक वाहन को चलाने का ऐसा कोई प्रशिक्षण नहीं दिया गया है। उन्होंने स्पष्ट रूप से कहा है कि भारी माल वाहन चलाने का लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति खतरनाक या जोखिम भरे वाहन ले जाने वाले मालवाहक वाहन को भी चला सकता है, यदि उक्त वाहन संबंधित समय पर खतरनाक या जोखिम भरे सामान से लदा हुआ न हो।

(10) इस प्रकार, दावा अधिकरण ने अभिलेख पर उपलब्ध साक्ष्यों पर विचार करने के बाद यह निष्कर्ष दर्ज किया है कि अपीलार्थी /बीमा कंपनी इस तथ्य को स्थापित करने में विफल रही है कि दुर्घटना के समय वाहन वास्तव में खतरनाक या जोखिम भरा सामान ले जा रहा था। उक्त निष्कर्ष अभिलेख पर उपलब्ध सामग्री पर आधारित है और इस प्रकार बीमा कंपनी यह स्थापित करने में विफल रही है कि दुर्घटना के समय टैंकर वास्तव में खतरनाक सामान/जोखिम भरा सामान ले जा रहा था और इसलिए, प्रत्यर्थी क्रमांक 5/चालक बिना पृष्ठांकन के भी दुर्घटना कारित करने वाला वाहन टैंकर को चलाने का हकदार था।

(11) केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के नियम 9 के उप-नियम (3) और (4) के बेहतर मूल्यांकन के लिए, मैं उन्हें यहाँ उद्धृत करना उचित समझता हूँ-



“9. खतरनाक या हानिकारक माल ले जाने वाले मालवाहक वाहनों के चालकों के लिए

शैक्षिक योग्यताएँ।

(1) —————

(2) —————

(3) उप-नियम (2) में संदर्भित आवेदनों की प्राप्ति पर, लाइसेंसिंग प्राधिकारी आवेदक के ड्राइविंग लाइसेंस में इस आशय का एक पृष्ठांकन करेगा कि वह मानव जीवन के लिए

खतरनाक या हानिकारक प्रकृति के माल ले जाने वाले मालवाहक वाहन को चलाने के लिए

अधिकृत है।

(4) मूल लाइसेंसिंग प्राधिकारी के अतिरिक्त कोई अन्य लाइसेंसिंग प्राधिकारी, जो ऐसा कोई पृष्ठांकन करता है, वह इस तथ्य की सूचना मूल लाइसेंसिंग प्राधिकारी को देगा।”

(12) उपरोक्त सुसंगत नियमों के अवलोकन से यह स्पष्ट होता है कि चालक के ड्राइविंग लाइसेंस में इस आशय का पृष्ठांकन होना आवश्यक है कि वह मानव जीवन के लिए खतरनाक या जोखिम भरी प्रकृति का माल ले जाने वाले मालवाहक वाहन को चलाने के लिए अधिकृत है।

(13) यह सत्य है कि प्रत्यर्थी/चालक के पास 25.07.1997 से भारी माल वाहन/टैंकर चलाने का लाइसेंस था और इसे समय-समय पर नवीनीकृत किया गया था तथा दुर्घटना 09.04.2008 को हुई थी, इस प्रकार, वह पिछले 10 से अधिक वर्षों से भारी माल वाहन चला रहा था। अपीलार्थी /बीमा



कंपनी का यह मामला नहीं है कि दुर्घटना इस तथ्य के कारण हुई थी कि ऐसे वाहन को चलाने के लिए कोई पृष्ठांकन नहीं था। पृष्ठांकन न तो चालक की दक्षता को बढ़ाता है, और न ही इसकी अनुपस्थिति में चालक की दक्षता किसी भी तरह से कम होने की संभावना होती है। यह केवल अतिरिक्त रूप से प्रमाणित करता है कि वह खतरनाक या जोखिम भरी प्रकृति के सामान ले जाने वाले मालवाहक वाहन को चलाने के लिए अधिकृत है। ऐसा वाहन चलाने के लिए किसी अतिरिक्त विशेषज्ञता या ड्राइविंग कौशल की आवश्यकता नहीं होती है। इसे चालक की ओर से एक चूक कहा जा सकता है, लेकिन यह चूक दुर्घटना के कारण के लिए जिम्मेदार नहीं थी।

(14) उप-नियम (3) के तहत परिकल्पित पृष्ठांकन के बिना भी, प्रत्यर्था क्रमांक 3 के ड्राइविंग कौशल में कोई कमी नहीं आई थी। लाइसेंसिंग प्राधिकारी से पृष्ठांकन लेने से उस वाहन की प्रकृति या प्रकार नहीं बदल जाता जिसे चालक चला रहा था, वह वैसा ही रहता। इस प्रकार, लाइसेंसिंग प्राधिकारी से पृष्ठांकन लेना किसी अन्य उद्देश्य के लिए था न कि उसे टैंकर चलाने के लिए और अधिक प्रमाणपत्र देने के लिए, क्योंकि उसके पास पहले से ही इसे चलाने का वैध लाइसेंस था। ठीक यही बात 'नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह और अन्य¹' के पैरा 110 में कही गई है। इसमें ऐसा माना गया है-

¹ (2004) 3 एससीसी 297



“बीमाकृत व्यक्ति के प्रति अपने भार से बचने के लिए, बीमाकर्ता को यह साबित करना होगा कि बीमाकृत व्यक्ति उतावलेपन का दोषी था और विधिवत लाइसेंस प्राप्त चालक या जो संबंधित समय पर गाड़ी चलाने के लिए अयोग्य नहीं था, उसके द्वारा वाहनों के उपयोग के संबंध में पॉलिसी की शर्त को पूरा करने के मामले में उचित सावधानी बरतने में विफल रहा।”

इसमें आगे यह भी माना गया है:-

“यहाँ तक कि जहाँ बीमाकर्ता संबंधित अवधि के दौरान चालक द्वारा वैध लाइसेंस रखने या वाहन चलाने की उसकी योग्यता के संबंध में पॉलिसी की शर्त के संबंध में बीमाकृत व्यक्ति की ओर से उल्लंघन साबित करने में सक्षम है, वहाँ भी बीमाकर्ता को बीमाकृत व्यक्ति के प्रति अपने भार से बचने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि ड्राइविंग लाइसेंस की शर्त का उक्त उल्लंघन इतना मौलिक न हो जिसे दुर्घटना के कारण में योगदान देने वाला पाया गया हो। अधिकरण, पॉलिसी की शर्तों की व्याख्या करते हुए अधिनियम की धारा 149(2) के तहत बीमाकृत व्यक्ति को उपलब्ध बचाव की अनुमति देने के लिए "मुख्य उद्देश्य का नियम" और "मौलिक उल्लंघन" की अवधारणा को लागू करेंगे।”

(15) इस प्रकार, मामले का सार यह होगा कि क्या ऐसा उल्लंघन, यानी नियमों के नियम 9 के उप-नियम (3) के तहत आवश्यक पृष्ठांकन प्राप्त न करना, उस गैर-पृष्ठांकन के कारण दुर्घटना का कारण बना, जिस पर ऊपर चर्चा की जा चुकी है। कोई भी चालक जिसके पास टैंकर चलाने का ड्राइविंग लाइसेंस है, वह नियम 9 के उप-नियम (3) में परिकल्पित अन्य शर्तों को पूरा करने के अधीन यह पृष्ठांकन प्राप्त करने का हकदार होगा, लेकिन वे शर्तें ड्राइविंग के व्यवसायिक कौशल से संबंधित नहीं



हैं। ड्राइविंग के व्यवसायिक कौशल के संबंध में, लाइसेंसिंग प्राधिकारी द्वारा उसे लाइसेंस जारी करने के समय पहले ही प्रमाणित किया जा चुका है। अपीलार्थी का यह मामला नहीं है कि उसका ड्राइविंग लाइसेंस उचित तरीके से प्राप्त नहीं किया गया था।

(16) उपरोक्त कारणों से, मेरी यह सुविचारित राय है कि अधिकरण ने बीमा कंपनी पर मुआवजे के भुगतान का भार डालकर कोई अवैधता नहीं की है क्योंकि पॉलिसी के नियमों और शर्तों का कोई मौलिक उल्लंघन नहीं हुआ था; अतः इस अपील में कोई सार नहीं है और इसे खारिज किया जाता है।

(17) हालांकि, यह निर्देशित किया जाता है कि दावाकर्ता, दावा याचिका दायर करने की तारीख से वास्तविक भुगतान तक 6% वार्षिक ब्याज के साथ ₹ 10,18,700/- का मुआवजा प्राप्त करने का हकदार 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 व्यावहारिक प्रयोजनों हेतु निर्णय का अंग्रेजी स्वरूप ही अभिप्रमाणित माना जाएगा और कार्यान्वयन तथा लागू किए जाने हेतु उसे ही वरीयता दी जाएगी।

Translated By: ईशा ति वारी