



प्रकाशन हेतु अनुमोदित

छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुरविविध याचिका क्षतिपूर्ति सं 636/2018

न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (गलत तरीके से बीमा कंपनी के रूप में उल्लेखित) मंडल प्रबंधक मदीना बिल्डिंग, कचहरी चौक, रायपुर, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (दुर्घटनाग्रस्त वाहन ट्रक हाइवा संख्या सी.जी.04-जे-6212 का बीमाकर्ता) के द्वारा।

--- अपीलकर्ता

बनाम

- 1- श्रीमती पुष्पा मानिकपुरी पति स्वर्गीय देवेन्द्र दास मानिकपुरी, उम्र लगभग 27 वर्ष, निवासी ग्राम रावांभाठा, मंदिर हसौद, पुलिस थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़।
- 2- कु. यशश्री मानिकपुरी पिता स्वर्गीय देवेन्द्र दास मानिकपुरी, उम्र लगभग 01 माह, निवासी ग्राम रावांभाठा, मंदिर हसौद, पुलिस थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़।
- 3- श्रीमती हीरा मानिकपुरी पति दिनकर दास मानिकपुरी, उम्र लगभग 55 वर्ष, निवासी ग्राम रावांभाठा, मंदिर हसौद, पुलिस थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़।
- 4- दिनकर दास मानिकपुरी पिता स्वर्गीय मुपविदास मानिकपुरी, उम्र लगभग 57 वर्ष, निवासी ग्राम रावांभाठा, मंदिर हसौद, पुलिस थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (दावेदार)।
- 5- महेंद्र कुमार पॉल पिता रामकुमार पॉल, उम्र लगभग 27 वर्ष, निवासी ग्राम पारागांव, पुलिस थाना आरंग, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (अपराधी वाहन ट्रक हाइवा संख्या सी.जी.04-जे-6212 का चालक)।
- 6 विश्व भारती लॉजिस्टिक प्राइवेट लिमिटेड, पता-7 यशोबल कॉम्प्लेक्स, रामसागर पारा, रायपुर शहर, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (अपराधी वाहन, ट्रक संख्या C.G.04-J-6212 का स्वामी)।

---उत्तरवादी

विविध याचिका क्षतिपूर्ति सं 619/2018

विश्व भारती लॉजिस्टिक प्राइवेट लिमिटेड, यशवंत अग्रवाल पुत्र श्री रामजी लाल अग्रवाल, निदेशक, विश्व भारती लॉजिस्टिक प्राइवेट लिमिटेड, आयु 51 वर्ष, पता- 7 यशोबल कॉम्प्लेक्स, रामसागर पारा, रायपुर, शहर और जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (वाहन संख्या C.G.04 J 6212 का स्वामी) के द्वारा।

---अपीलकर्ता

बनाम

- 1-श्रीमती. पुष्पा मानिकपुरी पति स्वर्गीय देवेन्द्रदास मानिकपुरी उम्र लगभग 27 वर्ष निवासी ग्राम रावणभाटा, मंदिरहसौद, थाना मंदिरहसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़।



2025:सीजीएचसी:31118

- 2- कुमारी यशरी मानिकपुरी (नाबालिग) पिता स्वर्गीय देवेन्द्रदास मानिकपुरी, उम्र लगभग 1 माह, विधिक अभिभावक श्रीमती पुष्पा मानिकपुरी के द्वारा, निवासी ग्राम रावणभाटा, मंदिरहसौद, थाना मंदिरहसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़।
- 3- श्रीमती हीरा मानिकपुरी पति दिनकर दास मानिकपुरी उम्र लगभग 55 वर्ष निवासी ग्राम रावणभाटा, मंदिरहसौद, थाना मंदिरहसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़।
- 4 - दिनकर दास मानिकपुरी पिता स्वर्गीय मुपविदास मानिकपुरी उम्र लगभग 57 वर्ष निवासी ग्राम रावणभाटा, मंदिरहसौद, थाना मंदिरहसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़।
- 5 - महेंद्र कुमार पाल पिता रामकुमार पाल, उम्र लगभग 27 वर्ष, निवासी ग्राम परगाव, थाना आरंग, तहसील व जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (वाहन क्रमांक सी.जी.04 जे 6212 का चालक)।
- 6- द न्यू इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, क्षेत्रीय प्रबंधक, क्षेत्रीय कार्यालय, मदीना बिल्डिंग, कचहरी चौक, रायपुर, तहसील व जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (बीमाकर्ता) के द्वारा।

---उत्तरवादी

विविध याचिका क्षतिपूर्ति सं 1680/2018

- 1- श्रीमती. पुष्पा मानिकपुरी पति देवेन्द्र दास मानिकपुरी उम्र लगभग 27 वर्ष (अब 30 वर्ष), निवासी ग्राम रावांभाठा, मंदिर हसौद, थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर छत्तीसगढ़।
- 2- कुमारी यशरी मानिकपुरी (नाबालिग) पिता स्वर्गीय देवेन्द्रदास मानिकपुरी, उम्र लगभग 1 माह, विधिक अभिभावक श्रीमती पुष्पा मानिकपुरी के द्वारा, निवासी ग्राम रावणभाटा, मंदिरहसौद, थाना मंदिरहसौद, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़।
- 3- श्रीमती हीरा मानिकपुरी पति दिनकर दास मानिकपुरी उम्र लगभग 55 वर्ष निवासी ग्राम रावणभाटा, मंदिर हसौद, थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर छत्तीसगढ़।
- 4 - दिनकर दास मानिकपुरी पिता स्वर्गीय मुपवी दास मानिकपुरी उम्र लगभग 57 वर्ष निवासी ग्राम रावांभाठा, मंदिर हसौद, थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर छत्तीसगढ़।

---अपीलकर्ता

बनाम

- 1 - महेंद्र कुमार पाल पिता राम कुमार पाल, उम्र लगभग 27 वर्ष, निवासी पारागांव, पुलिस थाना आरंग, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (हाईवा ट्रक क्रमांक सी जी-04, जे-6212 का चालक)।
- 2 - विश्व भारती लॉजिस्टिक प्राइवेट लिमिटेड, पता- 7 यासोबल कॉम्प्लेक्स, राम सागर पारा, रायपुर, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (हाईवा ट्रक क्रमांक सी जी-04, जे-6212 का मालिक)।
- 3 द न्यू इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, मंडल प्रबंधक, मंडल कार्यालय, मदीना बिल्डिंग, कचहरी चौक, रायपुर, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ के माध्यम से। (हाईवा ट्रक क्रमांक सीजी-04, जे-6212 का बीमाकर्ता)।

---उत्तरवादी



(वाद कारण वाद सूचना प्रणाली से लिया गया है)

बीमा: कंपनी हेतु : श्री पंकज अग्रवाल और सुश्री स्वाति अग्रवाल, अधिवक्ता

दावाकर्ता हेतु : श्री राघवेंद्र प्रधान की ओर से सुश्री प्राची सिंह, अधिवक्ता

मालिक हेतु : श्री रजत अग्रवाल, अधिवक्ता

माननीय श्री अमितेंद्र किशोर प्रसाद, न्यायाधीश

पीठ पर निर्णय

07.07.2025

1. चूंकि तीनों अपीलें एक ही दुर्घटना से उत्पन्न हुई हैं और उनमें एक ही प्रश्न शामिल है, इसलिए उन्हें एक साथ मिलाकर एक साथ सुना गया है और इस सामान्य निर्णय द्वारा उनका निराकरण किया जा रहा है।
2. सभी अपीलों में चुनौती 6 वें अतिरिक्त मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, रायपुर, जिला रायपुर (छ.ग.) (जिसे आगे 'दावा अधिकरण' कहा जाएगा) द्वारा दावा प्रकरण क्रमांक 471/2015 में पारित दिनांक 07.02.2018 के निर्णय को है, जिसके तहत विद्वान दावा अधिकरण ने दावाकर्ता के दावा आवेदन को आंशिक रूप से स्वीकार किया, दावा आवेदन दाखिल करने की तिथि से उसकी वसूली तक 7.5% प्रति वर्ष की दर से ब्याज सहित कुल क्षतिपूर्ति के रूप में 45,58,556/- रुपए का आदेश दिया और इसमें अनावेदकगण अर्थात् दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक, चालक और बीमाकर्ता को संयुक्त रूप से और अलग-अलग क्षतिपूर्ति के भुगतान का दायित्व निर्धारित किया गया।
3. बीमा कंपनी द्वारा एमएसी संख्या 636/2018 दायर की गई है, जिसमें आक्षेपित निर्णय को चुनौती दी गई है, जिसके तहत दुर्घटनाग्रस्त वाहन के बीमाकर्ता पर दायित्व निर्धारित किया गया था।
4. दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक द्वारा एमएसी संख्या 619/2018 दायर की गई है, जिसमें दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक और चालक पर लगाए गए दायित्व पर सवाल उठाया गया है, जबकि यह माना गया है कि दुर्घटना की तिथि पर, विचाराधीन वाहन अपीलकर्ता के स्वामित्व में था और पॉलिसी शर्तों का उल्लंघन हुआ था क्योंकि दुर्घटना की तिथि पर दुर्घटनाग्रस्त वाहन की कोई उपयुक्त नहीं थी।
5. दावाकर्ता द्वारा क्षतिपूर्ति की राशि बढ़ाने के लिए एमएसी संख्या 1680/2018 दायर की गई है, जिसमें कहा गया है कि दावा न्यायाधिकरण ने क्षतिपूर्ति की अल्प राशि निर्धारित की है, जिसे उचित रूप से बढ़ाने की आवश्यकता है।
6. इन अपीलों के संक्षिप्त तथ्य संक्षेप में इस प्रकार हैं कि दिनांक 26.06.2015 को लगभग शाम 5.00 बजे देवेन्द्र दास मानिकपुरी (अब दिवंगत) मंदिर हसौद बस स्टैंड पर खड़े होकर बस का इंतजार कर रहे थे, उसी समय आरंग की ओर से आ रहे एक हाइवा ट्रक जिसका पंजीयन क्रमांक CG-04/J/6212 (संक्षेप में 'दुर्घटनाग्रस्त वाहन') ने देवेन्द्र दास मानिकपुरी को टक्कर मार दी, जिससे वे गिर पड़े और उन्हें गंभीर चोटें आईं। उन्हें 108 वाहन से अस्पताल ले जाया गया, लेकिन रास्ते में ही उनकी मृत्यु हो गई। तत्पश्चात, अनावेदक क्रमांक 1/दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक के विरुद्ध भारतीय दंड संहिता, 1860 की धारा 304-ए के अंतर्गत अपराध क्रमांक 183/25 के तहत मामला पुलिस थाना मंदिर हसौद, जिला रायपुर में दर्ज किया गया।



7. देवेंद्र दास मानिकपुरी के विधिक उत्तराधिकारियों ने मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (संक्षेप में 'एम.वी. अधिनियम') की धारा 166 और 140 के तहत एक आवेदन दायर किया है, जिसमें कुल 70,50,000/- रुपये की क्षतिपूर्ति की मांग की गई है। इस आधार पर कि दुर्घटना के समय, मृतक की आयु लगभग 28 वर्ष थी, वह रेलवे स्टेशन डोंगरगढ़ (छत्तीसगढ़) में हेल्पर ग्रेड-1 के पद पर कार्यरत था और 22,854/- रुपये प्रति माह कमाता था।

8. विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक और चालक के साथ-साथ दुर्घटनाग्रस्त वाहन के बीमाकर्ता को भी नोटिस जारी किया है।

9. दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक और चालक ने अपना लिखित बयान दर्ज करते हुए कहा है कि चालक वाहन को पूरी सावधानी से चला रहा था और यह किसी भी प्रकार की लापरवाही और उतावलेपन से नहीं चलाया जा रहा था। उन्होंने आगे तर्क दिया गया है कि दुर्घटना की तिथि पर, दुर्घटनाग्रस्त वाहन का बीमा कंपनी द्वारा विधिवत बीमा कराया गया था तथा दुर्घटनाग्रस्त वाहन का वैध परमिट और फिटनेस भी था, इसलिए वाहन का बीमाकर्ता क्षतिपूर्ति देने के लिए उत्तरदायी है।

10. बीमा कंपनी द्वारा लिखित बयान भी प्रस्तुत किया गया जिसमें कहा गया कि दावाकर्ता द्वारा दायर दावा आवेदन विधिक के अनुरूप नहीं है। यह तर्क दिया गया कि दुर्घटना की तिथि पर, दुर्घटनाग्रस्त वाहन बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन करते हुए चलाया जा रहा था क्योंकि दुर्घटनाग्रस्त वाहन का कोई वैध परमिट और फिटनेस नहीं था और दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक के पास वाहन चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, इसलिए बीमा कंपनी को क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करने से मुक्त किया जाए।

11. संबंधित पक्षों द्वारा प्रस्तुत तर्क, मौखिक और दस्तावेजी साक्ष्यों के आधार पर, दावा न्यायाधिकरण ने माना कि दुर्घटना की तिथि को मृतक की आयु लगभग 8 वर्ष थी और वह 24,284/- रुपये प्रति माह कमाता था, अर्थात् डोंगरगाह रेलवे स्टेशन पर रेलवे विभाग में हेल्पर ग्रेड-I के पद पर कार्यरत रहते हुए उसकी आय 2,91,408 रुपये थी। भविष्य की संभावनाओं के लिए 50% जोड़ने और आयकर के लिए 20% घटाने पर, मृतक की आय 3,49,690/- रुपये प्रति वर्ष आंकी गई। व्यक्तिगत और जीवन-यापन व्यय के लिए 1/4 कटौती करते हुए और 17 का गुणक लागू करने के बाद, आश्रितता की हानि के लिए 44,58,556/- रुपये की राशि निर्धारित की गई। विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने अन्य पारंपरिक मदों के लिए 1,00,000/- रुपये का अतिरिक्त मुआवजा प्रदान किया है, इस प्रकार दावेदारों अर्थात् मृतक की पत्नी, पुत्री, माता और पिता को दावा आवेदन दाखिल करने की तिथि से उसकी वसूली तक 7.5% प्रति वर्ष की दर से ब्याज सहित कुल 45,58,556/- रुपये की क्षतिपूर्ति प्रदान किया है और क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करने का दायित्व दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक, मालिक और बीमा कंपनी पर डाला है।

12. बीमा कंपनी के विद्वान अधिवक्ता श्री पंकज अग्रवाल ने तर्क दिया है कि विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने बीमा कंपनी पर क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करने का दायित्व निर्धारित करके विधिक तौर पर गलती की है क्योंकि यह पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन है क्योंकि दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक के पास वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था और साथ ही दुर्घटना की दिनांक को वाहन चलाने के लिए उसकी कोई वैध योग्यता भी नहीं थी। उन्होंने आगे तर्क दिया गया है कि विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने बीमा कंपनी को दोषमुक्त न करके एक और गलती की है क्योंकि मृतक देवेंद्र दास मानिकपुरी को दुर्घटना के लिए दोषी ठहराया जाना चाहिए क्योंकि वह बस स्टैंड पर खड़े होने में सावधानी नहीं बरत रहे थे, जो भीड़भाड़ वाला इलाका है और बसें और ट्रक अक्सर ग्रेट ईस्टर्न रोल में आते-जाते रहते हैं। यह तर्क दिया गया है कि दोषी वाहन के पास वैध



फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं था, जैसा कि एक्स डी/3 के अनुसार, दुर्घटनाग्रस्त वाहन की फिटनेस 31.05.2014 से 30.05.2014 तक है और दुर्घटना दिनांक 26.06.2015 है, इसलिए बीमा कंपनी किसी भी क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए जिम्मेदार नहीं है। यह भी तर्क दिया गया है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन एक "भारी मोटर वाहन या भारी माल वाहन" था क्योंकि दुर्घटनाग्रस्त वाहन का भारहीन वजन 8000 किलोग्राम है और चालक के ड्राइविंग लाइसेंस में दुर्घटनाग्रस्त वाहन की तरह वाहन चलाने का कोई अधिकार नहीं है क्योंकि दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक का ड्राइविंग लाइसेंस "हल्के मोटर वाहन, गियर वाली मोटरसाइकिल और परिवहन वाहन" के चालक को जारी किया गया था।

13. दुर्घटनाग्रस्त वाहन के स्वामी के विद्वान अधिवक्ता श्री रजत अग्रवाल ने दावा न्यायाधिकरण द्वारा उन पर लगाए गए दायित्व को चुनौती देते हुए, MAC संख्या 619/2018 के तहत एक अलग अपील दायर करके तर्क दिया है कि दुर्घटना की तिथि और समय पर, वाहन का बीमा कंपनी द्वारा विधिवत बीमा कराया गया था। उन्होंने तर्क दिया है कि विद्वान दावा न्यायाधिकरण द्वारा पारित निर्णय विधि की दृष्टि में स्पष्टतः गलत, अवैध और अस्थायी है। उन्होंने आगे तर्क दिया है कि मोटर वाहन नियम, 1989 (संक्षेप में, '1989 के नियम') का नियम 226 यह शक्ति प्रदान करता है कि विचारण न्यायालय मामले में आवश्यकतानुसार कोई भी जाँच कर सकता है, लेकिन विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने 1989 के नियम 226 के तहत उल्लिखित शक्ति का प्रयोग न करके विधिक त्रुटि की है क्योंकि दुर्घटना के संबंध में सही तथ्य का अभी भी निर्णय होना बाकी है। यह तर्क दिया गया है कि मृतक की आय बिल्कुल बढ़ गई है, जो विधि के स्थापित प्रावधानों के विपरीत है। यह भी तर्क दिया गया है कि विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने संबंधित वाहन के तथ्यों और फिटनेस प्रमाणपत्र देने के आवेदन का मूल्यांकन करने में विफलता दिखाई है क्योंकि यह पहले से ही क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय के समक्ष लंबित था और आवेदनकर्ता द्वारा निर्धारित समय के भीतर विधिवत दायर किया गया था, इसलिए वाहन के स्वामी पर कोई दायित्व नहीं लगाया जा सकता है। यह तर्क दिया गया है कि विद्वान दावा न्यायाधिकरण को यह देखना और समझना चाहिए था कि बीमा कंपनी और साथ ही वाहन के स्वामी का यह कर्तव्य था कि वे इस तथ्य को साबित करें कि संबंधित वाहन संबंधित समय पर अनुपयुक्त था, जो कि संबंधित पक्षों द्वारा नहीं किया गया, बल्कि जो मामला पहले से ही क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय के समक्ष विचारार्थ लंबित था, वह स्वयं इस तथ्य को साबित करने के लिए पर्याप्त है कि स्वामी की कोई गलती नहीं थी कि उसे प्रमाणपत्र क्यों नहीं मिल रहा था, विशेष रूप से मामले के तथ्यों और परिस्थितियों को देखते हुए कि उसने पहले ही समय पर फिटनेस के लिए आवेदन प्रस्तुत कर दिया था, जो विचाराधीन था। इसलिए, बीमा कंपनी द्वारा उठाया गया तर्क कानून के अनुसार नहीं है और इस प्रकार, बीमा कंपनी पर लगाया गया दायित्व खारिज किए जाने योग्य है और दायित्व के संबंध में निष्कर्ष को संशोधित किए जाने की आवश्यकता है, जबकि यह माना जाता है कि दुर्घटना की तिथि और समय पर वाहन वैध रूप से उपयुक्त था। आगे यह तर्क दिया गया है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक ने सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 की धारा 151 के साथ आदेश 41 नियम 27 के तहत दस्तावेजों को रिकॉर्ड पर लेने के लिए एक आवेदन दायर किया है, जिसे अनुमति दी जानी चाहिए। इसलिए, दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक द्वारा दायर की गई अपील, जो MAC संख्या 619/2018 है, को अनुमति दी जानी चाहिए और दायित्व केवल बीमा कंपनी पर लगाया जाना चाहिए।

14. सैयद अब्दुल खादर बनाम रामी रेड्डी और अन्य, (1979) 2 एससीसी 601, मीनाबेन पंकजकुमार जोशी और अन्य बनाम न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, (2009) 9 एससीसी 363, मंगला राम बनाम ओरिएंटल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य, (2018) 5 एससीसी 656, विमला देवी और अन्य बनाम नेशनल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य, (2019) 2 एससीसी 186, संजीना इकबाल और अन्य बनाम



मिनी बाबू जॉर्ज और अन्य, 2024 आईएनएससी 787 के मामलों में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णयों पर भरोसा किया गया है और साथ ही श्रीमती के मामले में बेंगलुरु में कर्नाटक उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर भी भरोसा किया गया है। निथ्या वेंकटेश उर्फ निथ्या कल्याणी एवं अन्य बनाम नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड एवं अन्य, एमएफए संख्या 5993/2015 में पारित निर्णय 02.01.2020 को लिया गया तथा शांति बाई बनाम दानेश्वर सिंह रघुवंशी एवं अन्य, 2020 एससीसी ऑनलाइन अध्याय 604, नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम घनाराम साहू, (2018) 2 सीजीएलजे 75 और स्वप्रेरणा से जनहित याचिका बनाम छत्तीसगढ़ राज्य एवं अन्य, डब्ल्यूपीपीआईएल संख्या 62/2024 में पारित निर्णय 07.10.2024 को लिया गया।

15. दावाकर्ता के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि दावा न्यायाधिकरण द्वारा अधिनिर्णीत क्षतिपूर्ति कम है और उसे उचित रूप से बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। यह तर्क दिया गया है कि विद्वान दावा न्यायाधिकरण विभिन्न मदों के अंतर्गत उचित क्षतिपूर्ति राशि अधिनिर्णीत करने में विफल रहा है और इसलिए, दावाकर्ता की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु अधिनिर्णय में परिवर्तन किया जाना उचित है।

16. मैंने पक्षकारों की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ताओं को सुना है और दावा मामले के अभिलेख का अवलोकन किया है।

17. मामले के तथ्यों और परिस्थितियों पर विचार करते हुए, यह न्यायालय सर्वप्रथम दायित्व के विवादक पर निर्णय करना उचित समझता है।

18. जहाँ तक बीमा कंपनी के विद्वान अधिवक्ता द्वारा उठाए गए इस आधार का संबंध है कि दुर्घटना की तिथि पर, दुर्घटनाग्रस्त वाहन के लिए कोई वैध फिटनेस प्रमाणपत्र उपलब्ध नहीं था, बीमा कंपनी ने दुर्घटनाग्रस्त वाहन का फिटनेस प्रमाणपत्र प्र.डी/3 प्रस्तुत किया है, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन 31.05.2014 से 30.05.2015 तक फिटनेस में था।

19. दावा मामले के अभिलेख से यह स्पष्ट है कि दुर्घटना की तिथि और समय पर, वाहन बीमा कंपनी के पास विधिवत बीमित था। अभिलेख से यह परिलक्षित होता है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन की फिटनेस 31.05.2014 से 30.05.2015 (प्र.डी/3) तक थी और दुर्घटना की तिथि 26.06.2015 है। दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक के लिखित बयान से ऐसा प्रतीत होता है कि उसने दिनांक 06.05.2015 को क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय में 500/- रुपये का शुल्क जमा करके फिटनेस प्रमाण पत्र के नवीकरण के लिए आवेदन किया था और बाद में दुर्घटनाग्रस्त वाहन को दिनांक 07.07.2015 को फिटनेस प्रमाण पत्र प्राप्त हुआ जो दिनांक 06.07.2016 तक वैध था।

20. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 56 परिवहन वाहनों के फिटनेस प्रमाण पत्र से संबंधित है, जिसे आसान संदर्भ के लिए नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:—

56. परिवहन यानों का उपयुक्तता प्रमाणपत्र।—(1) धारा 59 और 60 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, कोई परिवहन यान धारा 39 के प्रयोजनों के लिए तब तक विधिमान्य रूप से पंजीकृत नहीं समझा जाएगा, जब तक कि उसके पास ऐसे प्ररूप में उपयुक्तता प्रमाणपत्र न हो, जिसमें ऐसी विशिष्टियां और जानकारी हो, जो केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित की जाए, जो विहित प्राधिकारी द्वारा या उपधारा (2) में उल्लिखित किसी प्राधिकृत परीक्षण केंद्र द्वारा जारी किया गया हो, इस आशय का कि वह यान इस अधिनियम और उसके अधीन बनाए गए नियमों की सभी अपेक्षाओं का तत्समय अनुपालन करता है:



परन्तु जहां विहित प्राधिकारी या प्राधिकृत परीक्षण केंद्र ऐसा प्रमाणपत्र जारी करने से इंकार करता है, वहां वह वाहन स्वामी को ऐसे इंकार के लिए लिखित रूप में कारण बताएगा।

(2) उप-धारा (1) में निर्दिष्ट "प्राधिकृत परीक्षण केंद्र" से तात्पर्य ऐसे वाहन सर्विस स्टेशन या सार्वजनिक या निजी गैराज से है, जिसे राज्य सरकार, ऐसे स्टेशन या गैराज के संचालक के अनुभव, प्रशिक्षण और योग्यता तथा वहां के परीक्षण उपकरणों और परीक्षण कर्मियों को ध्यान में रखते हुए, ऐसे स्टेशनों या गैराजों के विनियमन और नियंत्रण के लिए केंद्र सरकार द्वारा बनाए गए नियमों के अनुसार विनिर्दिष्ट कर सकती है।

(3) उप-धारा (4) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, उपयुक्तता प्रमाणपत्र ऐसी अवधि के लिए प्रभावी रहेगा, जो इस अधिनियम के उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए केंद्र सरकार द्वारा विहित की जाए।

(4) विहित प्राधिकारी, लिखित में अभिलिखित किए जाने वाले कारणों से, किसी भी समय उपयुक्तता प्रमाणपत्र को रद्द कर सकेगा, यदि वह इस बात से संतुष्ट हो कि जिस वाहन से वह संबंधित है, वह अब इस अधिनियम और उसके अधीन बनाए गए नियमों की सभी अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं करता है; और ऐसे रद्दीकरण पर, वाहन का पंजीकरण प्रमाणपत्र और अध्याय 5 के अधीन वाहन के संबंध में प्रदान किया गया कोई परमिट तब तक निलंबित समझा जाएगा जब तक कि नया उपयुक्तता प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं कर लिया जाता है:

[परन्तु विहित प्राधिकारी द्वारा ऐसा कोई रद्दीकरण तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि ऐसे विहित प्राधिकारी के पास ऐसी तकनीकी योग्यता न हो, जैसी विहित की जाए या जहां विहित प्राधिकारी के पास ऐसी तकनीकी योग्यता न हो, वहां ऐसी योग्यता रखने वाले किसी अधिकारी की रिपोर्ट के आधार पर।]

(5) इस अधिनियम के तहत जारी फिटनेस प्रमाणपत्र, जब तक यह प्रभावी रहता है, पूरे भारत में वैध होगा।

21. फिटनेस के दस्तावेज को साबित करने के लिए, बीमा कंपनी ने एनएडब्ल्यू-3(1) के रूप में एक रामभरोसा की जांच की है, जिसने अपने साक्ष्य में कहा है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन के पास 26.06.2015 को वैध फिटनेस प्रमाणपत्र नहीं था। उन्होंने आगे कहा कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन के पास 06.05.2006 से 21.05.2013 से 05.05.2008, 30.04.2011 से 05.05.2012, 20.04.2014, 31.05.2014 से 30.05.2015, 07.07.2015 से 06.07.2016 और 23.06.2016 से 06.07.2017 तक वैध फिटनेस प्रमाणपत्र था। उन्होंने कहा कि कार्यालय ने 30.05.2015 से 06.07.2015 तक उल्लंघनकर्ता वाहन की फिटनेस जारी नहीं की है और 09.02.2016 को कार्यालय ने फिटनेस विवरण जारी किया है, जिसके अनुसार दुर्घटनाग्रस्त वाहन के पास 07.07.2015 से 06.07.2016 तक वैध फिटनेस थी।

22. इसी प्रकार, सत्येंद्र कुमार आहूजा नामक एक अन्य साक्षी से भी बीमा कंपनी ने एनएडब्ल्यू-3(2) के रूप में परीक्षा की, जिसने अपने साक्ष्य में कहा कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन को पॉलिसी संख्या 46040031150100000988 के तहत 01.05.2015 से 30.04.2016 तक की अवधि के लिए बीमा पॉलिसी जारी की गई थी, इस प्रकार दुर्घटना की तिथि पर दोषी वाहन की कोई बीमा पॉलिसी नहीं थी। उसने आगे कहा कि जांच करने पर पाया गया कि दुर्घटना की तिथि, यानी 26.06.2015 को दुर्घटनाग्रस्त वाहन के पास वैध फिटनेस प्रमाणपत्र नहीं था।

23. केवल न्यायालय या दावा न्यायाधिकरण के समक्ष दस्तावेज दाखिल करना अपने आप में साक्ष्य नहीं माना जाएगा, बल्कि प्रस्तुत दस्तावेज को दस्तावेज जारी करने वाले प्राधिकारी या यदि यह कोई सरकारी रिकॉर्ड है तो रिकॉर्ड के संरक्षक को बुलाकर साबित करना आवश्यक है। इस मामले में, मालिक के साथ-साथ



बीमा कंपनी वैध फिटनेस प्रमाण पत्र की अनुपस्थिति के संबंध में अपने द्वारा बताए गए तथ्य को साबित करके अपने दायित्व का निर्वहन करने में पूरी तरह विफल रही है।

24. माननीय केरल उच्च न्यायालय की पांच न्यायाधीशों की पीठ ने परीद पिल्लई बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, एर्नाकुलम, एआईआर 2019 केरल 9 (एफबी) के मामले में फिटनेस प्रमाण पत्र के विवादक पर विचार किया और निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया गया:—

15. जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, परिवहन वाहन के रूप में उपयोग किए जाने वाले वाहन की उपयुक्तता अत्यंत महत्वपूर्ण है। अधिनियम की धारा 56 के तहत 'योग्यता प्रमाणपत्र' की आवश्यकता निर्धारित की गई है। धारा 56 की उप-धारा (1) स्पष्ट रूप से निर्धारित करती है कि, कोई परिवहन वाहन [धारा 59 (मोटर वाहन की आयु सीमा निर्धारित करने की शक्ति) और धारा 60 (केंद्र सरकार के वाहनों का पंजीकरण) के प्रावधानों के अधीन] धारा 39 के प्रयोजन के लिए वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा, जब तक कि उसके पास निर्धारित 'योग्यता प्रमाणपत्र' न हो। जैसा कि पहले ही उल्लेख किया जा चुका है, धारा 84 (क) के अनुसार, प्रत्येक परमिट के लिए यह अनिवार्य है कि जिस वाहन से परमिट संबंधित है, उसके पास धारा 56 के तहत जारी वैध 'फिटनेस प्रमाणपत्र' हर समय होना चाहिए। ऐसा न होने पर स्वतः ही ऐसी स्थिति उत्पन्न हो जाएगी कि वाहन को परमिट प्राप्त वाहन नहीं माना जाएगा [यदि किसी निश्चित तिथि पर उसके पास 'फिटनेस प्रमाणपत्र' नहीं है]। किसी भी सार्वजनिक स्थान पर असुरक्षित स्थिति में मोटर वाहन का उपयोग करना अधिनियम की धारा 190 के अंतर्गत एक अपराध है। अधिनियम की धारा 39 का उल्लंघन करके [अर्थात् बिना पंजीकरण के] मोटर वाहन चलाने या उपयोग करने पर धारा 192 के अंतर्गत अलग से दंड का प्रावधान है; पहली बार में 5000/- रुपये [कम से कम 2000/- रुपये] तक का जुर्माना और दूसरी बार या उसके बाद के अपराधों के लिए एक वर्ष तक का कारावास या 10,000/- रुपये [कम से कम 5000/- रुपये] तक का जुर्माना या दोनों हो सकते हैं; बेशक, न्यायालय को कम सजा देने का अधिकार दिया गया है, जिसके लिए कारण दर्ज किए जाएंगे। इसी प्रकार, धारा 192 ए के तहत बिना परमिट के वाहन चलाने पर अलग से दंड का प्रावधान है (पहली बार अपराध करने पर 5000 रुपये तक का जुर्माना होगा) जो 2000 रुपये से कम नहीं होगा और उसके बाद किसी भी अपराध के लिए एक वर्ष तक की कैद (जो 3 महीने से कम नहीं होगी या 10,000 रुपये तक का जुर्माना होगा जो 5000 रुपये से कम नहीं होगा) या दोनों; यहाँ भी न्यायालय को कम दंड देने का अधिकार दिया गया है, जिसके कारण दर्ज किए जाएंगे। उपरोक्त प्रावधानों का संदर्भ केवल एक वैध 'पंजीकरण, परमिट और फिटनेस प्रमाणपत्र' की अनिवार्य आवश्यकता को दर्शाने के लिए दिया गया है।

16. वाहन के पंजीकरण के समय से ही वाहन की फिटनेस/सड़क योग्यता का महत्व केंद्रीय मोटर वाहन नियम 1989 [जिसे केंद्रीय नियम कहा जाता है] के नियम 47 से और भी स्पष्ट होता है। उक्त नियम मोटर वाहनों के पंजीकरण के लिए आवेदन से संबंधित है, जिसमें अन्य बातों के अलावा, यह भी प्रावधान है कि इसके साथविभिन्न दस्तावेज़ संलग्न किए जाने चाहिए। उप-नियम (1) (छ) के अंतर्गत, निर्माताओं से फॉर्म 22 में सड़क योग्यता प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना अनिवार्य है (बॉडी बिल्डर्स से फॉर्म 22 ए)। औपचारिकताओं/प्रक्रियाओं को पूरा करने पर, केंद्रीय नियमों के नियम 48 के अनुसार, फॉर्म 23/23 ए में, जैसा भी मामला हो, 'पंजीकरण प्रमाणपत्र' जारी किया जाएगा। उक्त नियम में एक प्रावधान है, जिसमें इस बात पर जोर दिया गया है कि जब पंजीकरण प्रमाणपत्र किसी परिवहन वाहन से संबंधित हो, तो उसे फॉर्म 38 में फिटनेस प्रमाणपत्र दर्ज करने के बाद ही पंजीकृत मालिक को सौंपा जाएगा। फिटनेस प्रमाणपत्र की वैधता केवल केंद्रीय नियमों के नियम 62 के तहत परिकल्पित सीमा तक है, जो प्रावधान के अनुसार यह अनिवार्य करता है कि फिटनेस



प्रमाणपत्र का नवीनीकरण केवल निरीक्षण अधिकारी या अधिनियम की धारा 56 की उपधारा 1 में निर्दिष्ट प्राधिकृत परीक्षण केंद्र द्वारा दी गई तालिका में निर्दिष्ट परीक्षण करने के बाद ही किया जाएगा।

17. उपरोक्त प्रावधानों के अंतर्गत निर्धारित शर्तें परिवहन वाहन के लिए हर समय एक वैध फिटनेस प्रमाणपत्र के महत्व और आवश्यकता को स्पष्ट रूप से प्रमाणित करती हैं। उपरोक्त निर्देश इस बिंदु पर केंद्रित हैं कि पंजीकरण प्रमाणपत्र, वैध परमिट का अस्तित्व और फिटनेस प्रमाणपत्र की उपलब्धता, सभी परिवहन वाहन के मामले में आपस में घनिष्ठ रूप से जुड़े हुए हैं और एक आवश्यकता को दूसरे से अलग नहीं किया जा सकता है। परिवहन वाहन पूरी तरह से फिट और सड़क पर चलने योग्य होना चाहिए, अन्यथा संपत्ति को नुकसान के अलावा यात्रियों और आम जनता के जीवन और अंगों को खतरा हो सकता है। केवल तभी जब परिवहन वाहन के पास वैध फिटनेस प्रमाणपत्र हो, अधिनियम की धारा 66 के अनुसार आवश्यक परमिट जारी किया जाएगा और अधिनियम की धारा 56 के तहत अधिदेश के आधार पर, फिटनेस प्रमाणपत्र के बिना कोई भी परिवहन वाहन अधिनियम की धारा 39 के प्रयोजन के लिए वैध रूप से पंजीकृत वाहन नहीं माना जाएगा, जो यह निर्धारित करता है कि कोई भी व्यक्ति सार्वजनिक स्थान या ऐसे अन्य स्थान पर, जैसा भी मामला हो, वैध पंजीकरण के बिना मोटर वाहन नहीं चलाएगा या चलाने का कारण नहीं बनेगा। ये आवश्यकताएं प्रकृति में काफी 'मौलिक' हैं; ऐसे मामले के विपरीत जहां एक परिवहन वाहन अनुमत क्षमता से अधिक यात्रियों को ले जा रहा हो या एक मालवाहक गाड़ी अनुमत सीमा से अधिक मात्रा में माल ले जा रही हो या ऐसा मामला जहां एक परिवहन वाहन मार्ग परमिट में दिखाए गए मार्ग से विचलित मार्ग से चल रहा हो, जिन्हें 'तकनीकी उल्लंघन' के रूप में ब्रांडेड किया जा सकता है। दूसरे शब्दों में, जब किसी परिवहन वाहन के पास फिटनेस प्रमाणपत्र नहीं होता है, तो उसे पंजीकरण प्रमाणपत्र नहीं माना जाएगा और जब ऐसे वाहन के पास परमिट या फिटनेस प्रमाणपत्र नहीं होता है, तो कोई भी ऐसे वाहन को नहीं चला सकता है और कोई भी मालिक यात्रियों/आम जनता के जीवन, अंगों और संपत्तियों के साथ समझौता करते हुए ऐसे किसी भी वाहन के उपयोग की अनुमति नहीं दे सकता है। स्पष्टतः, चूंकि यात्रियों और आम जनता की सुरक्षा कानून निर्माताओं के लिए गंभीर चिंता और विचार का विषय थी, इसलिए कानून में प्रासंगिक प्रावधानों को शामिल करके उचित और पर्याप्त उपाय किए गए, साथ ही उन परिस्थितियों को भी इंगित किया गया जो अपराध की श्रेणी में आती हैं; और पर्याप्त दंड का प्रावधान किया गया। ऐसी स्थिति में, ऐसी चूक, यदि कोई हो, तो उसे केवल एक मूलभूत उल्लंघन माना जा सकता है, न कि तकनीकी उल्लंघन और इसके विपरीत कोई भी व्याख्या, विधि निर्माताओं के आशय को ही नकार देगी।

21. यह प्रश्न कि दुर्घटना के समय किसी परिवहन वाहन के पास वैध परमिट का न होना 'मौलिक उल्लंघन' है या 'तकनीकी उल्लंघन', हाल ही में अमृत पॉल सिंह एवं अन्य बनाम टाटा एआईजी जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड एवं अन्य [एआईआर 2018 एससी 2662] मामले में सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष पुनः विचारार्थ आया था। उक्त मामले में तथ्यात्मक तथ्य यह है कि 19.02.2013 को मोटर साइकिल सवार की ट्रक से टक्कर मारकर हत्या कर दी गई थी, जिसके कारण कानूनी उत्तराधिकारियों द्वारा दावा याचिका दायर की गई थी। बीमाकर्ता द्वारा दावे का विरोध किया गया, मुख्यतः यह तर्क देते हुए कि दुर्घटना करने वाले ट्रक के पास वैध परमिट नहीं था और चालक के पास वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, जिससे पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन हुआ था। अभिलेख में उपलब्ध सामग्री के आधार पर और चला उषेंद्र राव मामले में सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय पर भरोसा करते हुए (एआईआर 2004 एससी 4882) [ऊपर उद्धृत], न्यायाधिकरण ने मुआवजे की राशि निर्धारित करने के बाद, बीमाकर्ता को उसे पूरा करने का निर्देश दिया, साथ ही उसे बीमित व्यक्ति से वसूलने की स्वतंत्रता भी दी। उक्त निष्कर्ष और तर्क की उच्च न्यायालय ने पुष्टि की, जिसके



परिणामस्वरूप सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष कार्यवाही शुरू हुई। एम.वी. अधिनियम 1988 की धारा 2 (28), 2 (31), 2 (47), 66, 149 और 166 सहित कानून के प्रासंगिक प्रावधानों और विभिन्न समय पर सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए विभिन्न निर्णयों पर विस्तृत चर्चा के बाद, जिसमें नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह और अन्य [(2004) 3 एससीसी 297] और चन्ना उपेंद्र राव का मामला [ऊपर उद्धृत] शामिल है, सर्वोच्च न्यायालय ने माना कि दुर्घटना की तिथि पर अपराधी ट्रक के पास वैध परमिट नहीं था; जो कि स्वर्ण सिंह के मामले [ऊपर उद्धृत] [जहां बीमाकर्ता द्वारा उल्लंघन स्थापित होने के बाद वसूली का अधिकार भी बीमाकर्ता को दिया गया माना गया था] में दिए गए कथन को आकर्षित करने के लिए तकनीकी उल्लंघन नहीं था। यह भी देखा गया कि, यह ऐसा मामला नहीं था जहां धारा 66 की उप-धारा (3) के तहत कोई अपवाद आकर्षित होता है और इसके अलावा, किसी भी प्रकृति के परमिट का अस्तित्व दस्तावेजी साक्ष्य का मामला था। खंडपीठ ने यह अभिनिर्धारित किया है कि अधिनियम की धारा 66(3) के तहत बनाए गए अपवादों को बीमित व्यक्ति/मालिक द्वारा तर्क दिया जाना चाहिए और साबित किया जाना चाहिए और यह बोझ बीमाकर्ता के कंधों पर नहीं डाला जा सकता है। तदनुसार यह घोषित किया गया है कि, बिना परमिट के सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन का उपयोग एक मौलिक/वैधानिक उल्लंघन है और स्वर्ण सिंह के मामले [ऊपर उद्धृत] और लक्ष्मी चंद बनाम रिलायंस जनरल इंश्योरेंस [(2016) 3 एससीसी 100] में निर्धारित सिद्धांत इस संबंध में लागू नहीं हो सकते। सर्वोच्च न्यायालय ने ऐसी परिस्थितियों में माना कि उच्च न्यायालय द्वारा पारित फैसला न्यायाधिकरण के रुख की पुष्टि करते हुए बीमाकर्ता को दायित्व को पूरा करने और इसे मालिक/बीमित व्यक्ति से वसूलने का निर्देश देना स्वर्ण सिंह के मामले [ऊपर उद्धृत] और 'भुगतान और वसूली सिद्धांत' से संबंधित अन्य मामलों में बताए गए सिद्धांतों के अनुरूप था। उपरोक्त से, यह बिल्कुल स्पष्ट है कि चन्ना उपेंद्र राव मामले (एआईआर 2004 एससी 4882) [ऊपर उद्धृत] और अमृत पॉल मामले (एआईआर 2018 एससी 2662) [ऊपर उद्धृत] के नवीनतम फैसले के अनुसार सर्वोच्च न्यायालय द्वारा कानून तय किया गया है। यह स्थिति होने के नाते, ऑगस्टीन वी.एम. बनाम अय्यप्पनकुट्टी @ मणि और अन्य (एआईआर 2015 केईआर 131 (एफबी)) [ऊपर उद्धृत] में इस न्यायालय की पूर्ण पीठ द्वारा निर्धारित सिद्धांत यह मानते हुए कि वैध परमिट या फिटनेस प्रमाणपत्र की अनुपस्थिति एक मौलिक उल्लंघन नहीं है, बल्कि एक तकनीकी उल्लंघन है और बीमाकर्ता को वसूली का कोई अधिकार नहीं दिया जा सकता है, बिल्कुल सही नहीं है। तदनुसार यह खारिज हो गया है। परिणामस्वरूप, थारा के मामले (एआईआर 2009 (एनओसी) 2244 (केर) [ऊपर उद्धृत] में व्यक्त किए गए मत को बहाल किया जाता है और सेतुनाथ के मामले (2011 एएससी 629 (केर) [ऊपर उद्धृत] में व्यक्त विपरीत विचार को गलत घोषित किया जाता है।"

25. उपर्युक्त चर्चाओं और उपर्युक्त निर्णय में निर्धारित विधि के तहत, मालिक दुर्घटना की तिथि पर दुर्घटनाग्रस्त वाहन की उपयुक्तता दर्शाने वाला कोई भी दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर सका, इसलिए, बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन हुआ था।

26. उपर्युक्त के तहत, मालिक के विद्वान अधिवक्ता द्वारा दिया गया यह आधार कि बीमा पॉलिसी की शर्तों का कोई उल्लंघन नहीं हुआ था, अस्वीकार किया जाता है।

27. बीमा कंपनी के विद्वान अधिवक्ता द्वारा दिया गया दूसरा आधार कि दुर्घटना की तिथि पर दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक के पास दुर्घटनाग्रस्त वाहन चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था क्योंकि चालक के ड्राइविंग लाइसेंस में 'भारी मोटर वाहन या भारी माल वाहन' चलाने का कोई समर्थन नहीं था।



2025:सीजीएचसी:31118

28. दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक के ड्राइविंग लाइसेंस के अवलोकन से, जिसे मालिक ने दस्तावेज़ को रिकॉर्ड पर लेने के लिए आवेदन के साथ प्रस्तुत किया था, यह स्पष्ट है कि महेंद्र कुमार पाल के नाम पर हल्के मोटर वाहन, गियर वाली मोटरसाइकिल और परिवहन वाहन चलाने के लिए लाइसेंस जारी किया गया था, जो 17.07.2015 (परिवहन) और 25.04.2030 (गैर-परिवहन) तक वैध था।

29. बीमा कंपनी ने दुर्घटनाग्रस्त वाहन के पंजीकरण प्रमाणपत्र की प्रति भी प्रस्तुत की है, जिस पर एक्स.डी/1 अंकित है।

30. पंजीकरण प्रमाणपत्र (एक्स.डी/1) के अवलोकन से पता चलता है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन का बिना लदान वाला वजन 8000 किलोग्राम है। यह नहीं कहा जा सकता कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन का चालक दुर्घटनाग्रस्त वाहन चलाने के लिए अधिकृत नहीं था, क्योंकि ड्राइविंग लाइसेंस में ही यह उल्लेख किया गया है कि चालक 17.07.2015 तक परिवहन वाहन चलाने के लिए अधिकृत था और दुर्घटना दिनांक 26.06.2015 है, इस प्रकार न्यायालय का मत है कि दुर्घटना दिनांक को दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक के पास दोषी वाहन चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस था।

31. उपर्युक्त के तहत, बीमा कंपनी के विद्वान अधिवक्ता द्वारा उठाया गया दूसरा आधार मान्य योग्य नहीं है और एतद्वारा अस्वीकार किया जाता है।

32. मामले पर समग्रता से विचार करने पर यह स्पष्ट है कि जब तक वैध फिटनेस नहीं थी और दुर्घटना की तिथि पर, दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक के पास वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, तब तक मालिक के साथ-साथ बीमा कंपनी भी क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करने के अपने दायित्व से बच नहीं सकती है।

33. उपरोक्त के तहत, बीमा कंपनी और साथ ही दोषी वाहन के मालिक द्वारा दायर दोनों अपीलें, एमएसी संख्या 636/2018 और 619/2018, योग्यताहीन होने के कारण खारिज की जाती हैं।

34. अब दावाकर्ता द्वारा दायर अपील में क्षतिपूर्ति में वृद्धि के प्रश्न पर विचार किया जाना आवश्यक है।

35. सरला वर्मा बनाम दिल्ली परिवहन निगम, (2009) 6 एससीसी 121 के मामले में सर्वोच्च न्यायालय द्वारा घोषित विधि के आधार पर अब कानूनी स्थिति तय हो गई है। नेशनल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम प्रणय सेठी और अन्य, (2017) 16 एससीसी 680 के मामले में सर्वोच्च न्यायालय की संविधान पीठ द्वारा इसकी पुष्टि की गई है।

36. विद्वान दावा न्यायाधिकरण के समक्ष, दावाकर्ता ने भारतीय रेलवे में हेल्पर ग्रेड-I के पद पर कार्यरत मृतक की आय ₹22,854/- प्रति माह होने का तर्क दिया है और इस संबंध में, दावेदारों ने वेतन पर्ची (एक्स.पी/13) प्रस्तुत की है, जिसमें ₹28,450 का सकल वेतन दर्शाया गया है और ₹6083 की कटौती के बाद, मृतक की शुद्ध आय ₹24,759.72 दर्शाई गई है। उक्त तथ्य को ध्यान में रखते हुए, विद्वान दावा न्यायाधिकरण ने मृतक की आय ₹24,284/- प्रति माह अर्थात् ₹2,91,408/- प्रति वर्ष मानी है, जो इस न्यायालय की सुविचारित राय में न्यायसंगत और उचित है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा ऊपर दिए गए निर्णयों के अनुसार, निश्चित आय वाले 40 वर्ष से कम आयु के व्यक्तियों के मामले में, भविष्य की संभावना तय करने के लिए आय का 50% जोड़ा जाना चाहिए, जो 4,37,112/- रुपये होता है। आयकर के रूप में 20% यानी 87,422/- रुपये की कटौती के बाद, मृतक की वार्षिक आय 3,49,690/- रुपये मानी जाती है। व्यक्तिगत और जीवन-यापन व्यय के रूप में 1/4 कटौती के बाद, मृतक की वार्षिक आय



2025:सीजीएचसी:31118

2,62,268/- रुपये होती है। 17 का गुणक लागू करने के बाद, मृतक की आय की हानि 44,58,556/- रुपये होती है, जैसा कि विद्वान दावा न्यायाधिकरण द्वारा उचित रूप से निर्णय दिया गया है।

37. 'कंसोर्टियम' के दायरे को बाद में **मैम्मा जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम नानू राम उर्फ चुहरु राम एवं अन्य, (2018) 18 एससीसी 130** में सर्वोच्च न्यायालय द्वारा समझाया गया है। यह तीन प्रकार का हो सकता है; पैतृक कंसोर्टियम (माता-पिता की मृत्यु के कारण बच्चों को देय); जीवनसाथी कंसोर्टियम (साथी की मृत्यु के कारण जीवित पति या पत्नी को देय) और संतान संबंधी कंसोर्टियम (बच्चों की मृत्यु के कारण माता-पिता को देय)। यह स्थिति होने के कारण, दावाकर्ता कंसोर्टियम के नुकसान के लिए 1,60,000/- रुपये की राशि पाने के हकदार हैं। इसके अलावा, प्रणय सेठी (सुप्रा) में घोषित कानून के मद्देनजर अंतिम संस्कार के खर्च के लिए 15,000/- रुपये की राशि देय है। प्रणय सेठी (सुप्रा) में दिए गए निर्णय के अनुसार, अपीलकर्ता/दावेदार संपत्ति के नुकसान के लिए 15,000/- रुपये की राशि पाने के भी हकदार हैं।

38. इसके अतिरिक्त, संपत्ति की हानि, अंतिम संस्कार व्यय और संघ की हानि के संबंध में प्रत्येक तीन वर्ष में 10% की वृद्धि भी दी जानी आवश्यक है।

39. उपरोक्त पुनर्गणना के आधार पर, दावाकर्ता निम्नलिखित तरीके से क्षतिपूर्ति के हकदार हैं:-

सरल क्रमांक	शीर्ष	गणना	प्रदान की गई राशि
1	मृतक की आय @ ₹24,284/- प्रति माह	₹2,91,408/- प्रति वर्ष	
2	उपरोक्त (1) का 50% भविष्य की संभावनाओं के रूप में जोड़ा जाएगा	2,91,408 + 1,45,704 = ₹4,37,112/-	
3	3. आयकर के लिए (2) कटौती का 20%	4,37,112 x 20% ₹.3,49,690/- = 87,422	₹.3,49,690/-
4	मृतक के व्यक्तिगत व्यय के रूप में (3) का 1/4 भाग काटा गया	3,49,690 / 4 = ₹.87,422/-	₹ 2,62,268/-
5	17 के गुणक के बाद मुआवजा लागू	2,62,268 x 17	₹.44,58,556/-
6	संपत्ति के नुकसान की ओर	15,000 + 3,000 प्रत्येक तीन वर्षों में 10% की वृद्धि के साथ	₹.18000/-
7	सभी चार दावाकर्ता को संघ की हानि के लिए ₹. 40,000/-	40000 + 8000 = 48,000/- प्रत्येक तीन वर्षों में 10% की	₹. 1,92,000/-



		वृद्धि के साथ	
8	अंतिम संस्कार का खर्च	15,000 + 3,000 प्रत्येक तीन वर्षों में 10% की वृद्धि के साथ	रु. 18000/-
		कुल प्रदान किया गया क्षतिपूर्ति	रु.46,86,556/-

40. उक्त परिस्थिति में, कुल क्षतिपूर्ति 46,86,556/- रुपये होता है। दावा न्यायाधिकरण द्वारा दिए गए 45,58,556/- रुपये घटाने के बाद, वृद्धि 1,28,000/- रुपये होगी।

41. उपरोक्त चर्चाओं के आधार पर, दावाकर्ता द्वारा दायर अपील, जो MAC संख्या 1680/2018 है, आंशिक रूप से स्वीकार की जाती है। दावाकर्ता, दावा न्यायाधिकरण द्वारा पहले से दिए गए क्षतिपूर्ति के अतिरिक्त 1,28,000/- रुपये पाने के हकदार होंगे।

42. दावाकर्ता के विद्वान अधिवक्ता द्वारा प्रस्तुत तर्क यह है कि बीमा पॉलिसी का उल्लंघन केवल इस सीमा तक है कि दुर्घटना की तिथि पर दुर्घटनाग्रस्त वाहन के पास वैध फिटनेस प्रमाणपत्र नहीं था, इसलिए, यह निर्देश दिया जा सकता है कि बीमा कंपनी पहले क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करे और उसके बाद दुर्घटनाग्रस्त मेटाडोर के मालिक से उसे वसूल करे।

43. मैंने दावाकर्ता के विद्वान अधिवक्ता द्वारा प्रस्तुत निवेदन पर विचार किया है। दुर्घटना वर्ष 2015 की थी और आज तक, दावाकर्ता को विद्वान दावा न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित मुआवजे की राशि प्राप्त नहीं हुई है। दुर्घटनाग्रस्त वाहन बीमा कंपनी द्वारा बीमित था, इसलिए, मोटर वाहन अधिनियम के लाभकारी उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने कई मामलों में बीमाकर्ता को पहले क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करने और फिर उसे बीमित व्यक्ति से वसूलने का निर्देश दिया है।

44. माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम चल्ला भारतम्मा एवं अन्य, (2004) 8 एससीसी 517 के मामले में भुगतान और वसूली के सिद्धांत पर विचार किया गया है। उक्त निर्णय का सुसंगत अंश इस प्रकार है:-

13. शेष प्रश्न यह है कि उचित निर्देश क्या होगा। अधिनियम के लाभकारी उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए, बीमाकर्ता के लिए पंचाट का भुगतान करना उचित होगा, हालाँकि कानूनन उसकी कोई जिम्मेदारी नहीं है। कुछ मामलों में बीमाकर्ता को बीमित व्यक्ति से राशि वसूलने का विकल्प और स्वतंत्रता दी गई है। मालिक से भुगतान की गई राशि वसूलने के लिए, बीमाकर्ता को वाद दायर करने की आवश्यकता नहीं होगी। वह संबंधित निष्पादन न्यायालय के समक्ष कार्यवाही शुरू कर सकता है, मानो बीमाकर्ता और मालिक के बीच का विवाद न्यायाधिकरण के समक्ष निर्णय का विषय हो और मामला मालिक के विरुद्ध और बीमाकर्ता के पक्ष में तय हो। दावेदारों को राशि जारी करने से पहले, दोषी वाहन का मालिक उस पूरी राशि के लिए सुरक्षा प्रदान करेगा जो बीमाकर्ता दावेदारों को देगा। दोषी वाहन को सुरक्षा के एक भाग के रूप में कुर्क किया जाएगा। यदि आवश्यकता पड़ी, तो निष्पादन न्यायालय संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की सहायता लेगा। निष्पादन न्यायालय कानून के अनुसार उचित आदेश पारित करेगा कि वाहन का मालिक बीमाकर्ता को किस प्रकार भुगतान करेगा। यदि कोई चूक होती है, तो निष्पादन न्यायालय को प्रस्तुत की जाने वाली प्रतिभूतियों के निपटान द्वारा या वाहन के स्वामी अर्थात् बीमित



व्यक्ति की किसी अन्य संपत्ति या संपत्तियों से वसूली का निर्देश देने का अधिकार है। इस मामले में, संबंधित राशि को ध्यान में रखते हुए, हम यह निर्णय बीमाकर्ता के विवेक पर छोड़ते हैं कि वह बीमित व्यक्ति से राशि की वसूली के लिए कदम उठाएगा या नहीं।"

45. मनुआरा खातून एवं अन्य बनाम राजेश कुमार सिंह एवं अन्य तथा मामोनी सैकिया मोहंती एवं अन्य बनाम राजेश कुमार सिंह एवं अन्य, (2017) 4 एससीसी 796 के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के एक अन्य निर्णय में, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने इस प्रकार अभिनिर्धारित किया गया है:-

19. हमें किसी भी तर्क में कोई सार नहीं दिखता है। सबसे पहले, जैसा कि ऊपर बताया गया है, हमें इस मामले और नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम साजू पी. पॉल, (2013) 2 एससीसी 41 के तथ्यों में स्पष्ट समानता नजर आती है। दूसरे, सिर्फ इसलिए कि दावेदारों को मुआवजा अभी तक नहीं दिया गया है, हालाँकि यह मामला साजू पी. पॉल केस (सुप्रा) की तरह काफ़ी पुराना (16 साल) है, यह दावेदारों को इन अपीलों में दावा की गई राहत से वंचित करने का आधार नहीं हो सकता। तीसरे, जैसा कि साजू पी. पॉल केस (सुप्रा) के फ़ैसले के पैरा 26 से स्पष्ट है, यह न्यायालय पहले ही इस तर्क पर विचार कर चुका है कि इस मामले में दावा की गई राहत एक बड़ी पीठ के पास लंबित होने के कारण नहीं दी जा सकती। इसके अलावा, अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील ने बार में कहा कि बड़ी पीठ को भेजा गया संदर्भ अब इस मुद्दे को अनिर्णीत रखते हुए निपटा दिया गया है। इसी कारण से, यह तर्क अब और मान्य नहीं है।

21. पूर्वगामी चर्चा के तहत, हमारा मानना है कि यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (प्रतिवादी संख्या 3) को निर्देश जारी किए जाने की आवश्यकता है, क्योंकि वे उस वाहन के बीमाकर्ता हैं जो अपने चालक की लापरवाही के कारण दुर्घटना का कारण बनने में शामिल पाया गया था। उन्हें (यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड प्रतिवादी संख्या 3) को निर्देश दिया जाना चाहिए कि वे पहले अपीलकर्ताओं (दावेदारों) को दी गई राशि का भुगतान करें और फिर उद्धृत साजू पी. पॉल के मामले के पैरा 26 में निर्धारित कानून के अनुसार इसी मामले में उत्पन्न निष्पादन कार्यवाही में दोषी वाहन (टाटा सूमो) के मालिक-प्रतिवादी संख्या 1 से भुगतान की गई राशि वसूल करें।

22. तदनुसार, अपीलें सफल होती हैं और स्वीकार की जाती हैं। आक्षेपित आदेश को इस सीमा तक संशोधित किया जाता है कि प्रतिवादी संख्या 3-यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड को तदनुसार अपीलकर्ताओं (दावेदारों) को अधिनिर्णीत राशि का भुगतान करने का निर्देश दिया जाता है। तत्पश्चात, प्रतिवादी संख्या 3-यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, इसी कार्यवाहियों में, बीमाधारक के विरुद्ध निष्पादन आवेदन दायर करके, दोषी वाहन (टाटा सूमो) के स्वामी (बीमित)-प्रतिवादी संख्या 1 से सम्पूर्ण भुगतान की गई अधिनिर्णीत राशि वसूल करने का हकदार होगा।"

46. हाल ही में, अमृत पॉल सिंह एवं अन्य बनाम टाटा एआईजी जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड एवं अन्य, (2018) 7 एससीसी 558 के मामले में, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने इसी तरह के विवादक पर विचार करते हुए इस प्रकार निर्णय दिया है:-

धारा 66 में उल्लिखित अपवादों की श्रृंखला को देखते हुए, हम ऐसा सोचने को तैयार हैं। उक्त स्थितियों को लाइसेंस के अभाव, फर्जी लाइसेंस, या किसी अन्य प्रकार के वाहन के लाइसेंस, या अधिक यात्रियों को ले जाने की शर्त के उल्लंघन के समान नहीं माना जा सकता। इसलिए, स्वर्ण सिंह (सुप्रा) और लखमी चंद (सुप्रा) में इस संबंध में प्रतिपादित सिद्धांत इस मामले पर लागू नहीं होंगे। इसके अलावा, बीमाकर्ता ने यह तर्क दिया था कि विचाराधीन वाहन के पास परमिट नहीं था। इसके लिए "त्रिपिटक" के ज्ञान की आवश्यकता नहीं है, कि किसी भी



प्रकार के परमिट का अस्तित्व दस्तावेजी साक्ष्य का विषय है। बीमाधारक द्वारा यह साबित करने के लिए कोई भी दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया है कि उसके पास वाहन का परमिट था। ऐसी स्थिति में, बीमाकर्ता पर दायित्व नहीं डाला जा सकता। इसलिए, न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय ने बीमाकर्ता को निर्देश दिया था कि वह दावेदारों को ब्याज सहित मुआवजा राशि का भुगतान करे, इस शर्त के साथ कि बीमाकर्ता इसे मालिक और चालक से वसूलने का हकदार होगा। उक्त निर्देश स्वर्ण सिंह (सुप्रा) और भुगतान एवं वसूली सिद्धांत से संबंधित अन्य मामलों में वर्णित सिद्धांतों के अनुरूप है।"

47. माननीय सर्वोच्च न्यायालय के उपरोक्त निर्णयों में निर्धारित अनुपात को ध्यान में रखते हुए तथा मोटर वाहन अधिनियम के लाभकारी उद्देश्य को भी ध्यान में रखते हुए, इस न्यायालय का यह मत है कि न्याय के व्यापक हित में यह होगा कि बीमाकर्ता को निर्देश दिया जाए कि वह पहले दावेदारों को क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करे तथा तत्पश्चात उसे बीमित व्यक्ति अर्थात् दुर्घटनाग्रस्त वाहन के स्वामी से कानून के अनुसार वसूल करे, यद्यपि कानून में क्षतिपूर्ति की राशि का भुगतान करना उसका दायित्व नहीं है।

48. परिणामस्वरूप:-

(i) बीमा कंपनी द्वारा दायर एमएसी संख्या 636/2018 और साथ ही दोषी वाहन के मालिक द्वारा दायर एमएसी संख्या 619/2018, दोनों को ही आधारहीन होने के कारण खारिज किया जाता है।

(ii) दावाकर्ता द्वारा दायर एमएसी संख्या 1680/2018 की अपील आंशिक रूप से स्वीकार की जाती है। विवादित निर्णय को ऊपर दर्शाई गई सीमा तक संशोधित किया जाता है। दावाकर्ता, दावा न्यायाधिकरण द्वारा पहले से दिए गए निर्णय के अतिरिक्त 1,28,000/- रुपये के हकदार होंगे। बढ़ी हुई राशि पर निर्णय की तिथि से उसकी वसूली तक 7.5% की दर से ब्याज लगेगा। विद्वान दावा न्यायाधिकरण द्वारा लगाई गई अन्य शर्तें यथावत रहेंगी।

49. चूंकि इस न्यायालय की राय है कि बीमा कंपनी को दावाकर्ता को मुआवजा देने के अपने दायित्व से मुक्त कर दिया गया है, लेकिन मोटर वाहन अधिनियम के लाभकारी उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए तथा उपरोक्त मामलों में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेश को ध्यान में रखते हुए, यह न्यायालय दुर्घटनाग्रस्त वाहन के बीमाकर्ता को निर्देश देता है कि वह इस निर्णय की प्रमाणित प्रति प्रस्तुत करने की तिथि से 60 दिनों की अवधि के भीतर पहले दावाकर्ता को क्षतिपूर्ति दे तथा उक्त राशि को दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक से ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम श्री नंजप्पन एवं अन्य, एआईआर 2004 एससी 1631 के मामले में दिए गए तरीके से वसूल करे।

50. इसके परिणामस्वरूप, दुर्घटनाग्रस्त वाहन के मालिक द्वारा सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 की धारा 151 के साथ आदेश 41 नियम 27 के अंतर्गत आई.ए. संख्या 1/2024 के तहत अतिरिक्त दस्तावेज अभिलेख पर लेने के लिए दायर आवेदन खारिज किया जाता है।

51. संबंधित मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण का अभिलेख भेजा जाए।

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।

