



2026:AHC:27283

प्रतिवेद्य

न्यायालय सं-38

इलाहाबाद उच्च न्यायालय

आदेश से पहली अपील संख्या - 291 वर्ष 2015

न्यू इंडिया एश्योरेस कंपनी लिमिटेड ... अपीलकर्ता

बनाम

श्रीमती सविता तिवारी और अन्य ... प्रतिपक्षीगण

अपीलकर्ताओं के लिए: श्री आदित्य सिंह परिहार

प्रतिपक्षियों के लिए: श्री अनिल कुमार मेहरोत्रा, श्री मो. नौशाद सिद्दीकी, श्री

विद्याकांत शुक्ला

(माननीय न्यायमूर्ति श्री संदीप जैन द्वारा पारित)

अपील पर आदेश:-

1. मोटरयान अधिनियम, 1988 की धारा 173 के अधीन यह अपील अपकृत्यकारी ज़ायलो कार संख्या यू.पी.-35-एच.-0005 के बीमाकर्ता द्वारा, मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण/अपर जिला न्यायाधीश, न्यायालय संख्या-4, कानपुर नगर द्वारा मोटर दुर्घटना दावा याचिका संख्या 159 वर्ष 2013 (श्रीमती सविता तिवारी एवं अन्य बनाम सुशील कुमार पाण्डेय एवं अन्य) में दिनांक 29.11.2014 को पारित विवादित निर्णय एवं अधिनिर्णय के विरुद्ध प्रस्तुत की गई है। उक्त निर्णय एवं अधिनिर्णय द्वारा अधिकरण ने दिनांक 05.12.2012 को घटित मोटर दुर्घटना में मनोज कुमार तिवारी उर्फ गांधी की असामयिक मृत्यु के फलस्वरूप, दावाकर्ताओं (पत्नी, पुत्र तथा माता) के पक्ष में ₹4,44,000/- (रुपये चार लाख चवालीस हजार मात्र) का प्रतिकर, उस पर 6% वार्षिक की दर से ब्याज सहित, प्रदान किया है, जिसकी प्रतिपूर्ति का दायित्व अपकृत्यकारी ज़ायलो कार संख्या यू.पी.-35-एच.-0005 के बीमाकर्ता पर अधिरोपित किया गया है।

2. अपीलकर्ता-बीमा कंपनी की ओर से विद्वान अधिवक्ता श्री आदित्य सिंह परिहार ने प्रस्तुत

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



किया कि यह आरोप है कि मृतक दिनांक 05.12.2012 को दुर्घटना के समय अपकृत्यकारी ज़ायलो कार संख्या यू.पी.-35-एच.-0005 में यात्रा कर रहा था। उक्त दुर्घटना में मृतक के अतिरिक्त अमित दुबे, पंकज शुक्ला तथा गौरव मिश्रा नामक तीन अन्य व्यक्तियों की भी मृत्यु हो गई थी। उन्होंने आगे प्रस्तुत किया कि थाना पिलुआ, जनपद एटा में अंकित रोज़नामचा (जी.डी.) प्रविष्टि संख्या 31, दिनांक 05.12.2012 से यह सिद्ध होता है कि उक्त दुर्घटना में अपकृत्यकारी वाहन के चालक की कोई लापरवाही नहीं थी। अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता ने आगे तर्क दिया कि अधिकरण ने न तो अपकृत्यकारी वाहन के चालक की लापरवाही के संबंध में कोई मुद्दा निर्धारित किया और न ही अपने निर्णय में यह निष्कर्ष अभिलिखित किया कि चालक की ओर से किसी प्रकार की लापरवाही की गई थी। ऐसी स्थिति में, लापरवाही के संबंध में किसी निष्कर्ष के अभाव में मोटरयान अधिनियम, 1988 की धारा 166 के अधीन दावाकर्ताओं के पक्ष में प्रतिकर प्रदान किया जाना विधि-विरुद्ध है। उन्होंने यह भी प्रस्तुत किया कि अपकृत्यकारी वाहन एक वाणिज्यिक वाहन था तथा उसके संचालन के लिए वैध फिटनेस प्रमाणपत्र का होना अनिवार्य था, किन्तु दुर्घटना की तिथि को उक्त वाहन के पास वैध फिटनेस प्रमाणपत्र उपलब्ध नहीं था। अतः बीमा कंपनी दावाकर्ताओं को देय प्रतिकर राशि की प्रतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी नहीं थी। तथापि, इस तथ्य पर भी अधिकरण द्वारा कोई विचार नहीं किया गया। उन्होंने आगे तर्क दिया कि अधिनियम की धारा 166 के अधीन प्रतिकर प्रदान किए जाने के लिए अपकृत्यकारी वाहन के चालक की लापरवाही के संबंध में निष्कर्ष दर्ज किया जाना *अनिवार्य पूर्वापेक्षा (sine qua non)* है, जबकि अधिकरण द्वारा ऐसा कोई निष्कर्ष अभिलिखित नहीं किया गया। अतः अधिनियम की धारा 166 के अधीन दावाकर्ताओं को कोई प्रतिकर प्रदान किया जाना विधिसम्मत नहीं था। यह भी प्रस्तुत किया गया कि कथित दुर्घटना के प्रत्यक्षदर्शी ने भी अपने कथन में स्वीकार किया है कि अपकृत्यकारी वाहन के चालक की कोई लापरवाही नहीं थी। ऐसी स्थिति में, अधिकरण द्वारा अधिनियम की धारा 166 के अधीन दावा याचिका का निर्णय किया जाना विधिसंगत नहीं था। उपरोक्त तर्कों के आधार पर प्रार्थना की गई कि अपीलकर्ता-बीमा कंपनी द्वारा प्रस्तुत अपील स्वीकार की जाए तथा दावाकर्ता-प्रतिवादियों द्वारा प्रस्तुत प्रतिप्रत्यावेदन निरस्त कर दिया जाए।

3. इसके विपरीत, दावेदारों-प्रतिपक्षियों के अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया कि दुर्घटना की तारीख को, मृतक मनोज कुमार तिवारी पंकज शुक्ला, गौरव मिश्रा और अमित दुबे के साथ आक्षेपित कार में यात्रा कर रहे थे, वाहन को जल्दबाजी में और लापरवाही से चलाया जा रहा था, जो

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



चश्मदीद गवाह विष्णु तिवारी अ०सा०-2 की गवाही से साबित हुआ। उन्होंने आगे प्रस्तुत किया कि उल्लंघन करने वाले चालक के तेज और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण, वाहन पलट गया और यह साबित हो गया कि उल्लंघन करने वाले चालक की ओर से लापरवाही हुई थी। यह भी प्रस्तुत किया गया था कि न्यायाधिकरण ने यह भी दर्ज किया है कि दुर्घटना में उल्लंघन करने वाले चालक की लापरवाही हुई थी, इसलिए उसने अधिनियम की धारा 166 के तहत दावा याचिका को सही ढंग से अनुमति दी है। यह आगे प्रस्तुत किया गया था कि उल्लंघन करने वाले वाहन के पास दुर्घटना की तारीख को एक वैध फिटनेस प्रमाण पत्र था और भले ही यह माना जाए कि फिटनेस वैध नहीं थी, फिर भी, अधिनियम की धारा 149(2) के तहत अपनी वैधानिक देयता से बचने के लिए बीमा कंपनी के लिए यह बचाव उपलब्ध नहीं है। अपने तर्क के समर्थन में, दावेदारों-प्रतिपक्षी के अधिवक्ता ने यूनाइटेड इंडिया इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम श्रीमती उमा त्रिपाठी और अन्य के मामले में इस न्यायालय के 2019 एस.सी.सी. ऑनलाइन सभी 4416 फैसले पर भरोसा किया है। उन्होंने आगे प्रस्तुत किया कि मृतक निर्माण कंपनी में एक पर्यवेक्षक के रूप में काम कर रहा था और उसे प्रति माह 16,600/- रुपये का वेतन मिल रहा था, जिसे अ०सा०-3 बृजेश ने भी साबित कर दिया था, लेकिन फिर भी न्यायाधिकरण ने मृतक की अनुमानित आय पर मुआवजे का आकलन यह मानकर किया है कि वह केवल 3,000/- रुपये प्रति माह कमा रहा था, जो पूरी तरह से अपर्याप्त है। यह भी प्रस्तुत किया गया कि न्यायाधिकरण ने मृतक की भविष्य की संभावनाओं के लिए कोई मुआवजा नहीं दिया है, गैर-आर्थिक मर्दों के तहत मुआवजे की अपर्याप्त राशि प्रदान की है और मुआवजे पर कम ब्याज भी दिया है और इसे बढ़ाने के लिए, दावेदारों ने इस न्यायालय के समक्ष प्रति-आपत्ति दायर की है। यह प्रस्तुत किया गया था कि बीमा कंपनी द्वारा पसंद की गई अपील को खारिज कर दिया जाए और दावेदारों-प्रतिपक्षी द्वारा दायर क्रॉस ऑब्जेक्शन की अनुमति दी जाए।

4. मैंने पक्षों के अधिवक्ता को सुना है और आक्षेपित निर्णय और अपील के साथ प्रस्तुत दस्तावेजों का अवलोकन किया है।

5., जनपद एटा में दिनांक 05.12.2012 को समय 18:45 बजे अंकित रोज़नामचा संख्या 31 रोज़नामचा संख्या-31, पुलिस थाना पिलुआ से यह प्रकट होता है कि देवेन्द्र तिवारी द्वारा दी गई सूचना के अनुसार दिनांक 05.12.2012 को सूचनाकर्ता, गजेन्द्र तिवारी, कृष्ण कुमार, विष्णु कुमार,



अमित दुबे, पंकज शुक्ला, मनोज तिवारी, गोपालजी तथा गौरव मिश्र, अपनी भतीजी श्वेता तिवारी के सगाई समारोह में सम्मिलित होने के लिए पटेल नगर, कानपुर से हरदुआगंज, अलीगढ़ जा रहे थे। वे पंजीकरण संख्या UP-35-H-0005 वाली ज़ाइलो कार से यात्रा कर रहे थे, जिसे गौरव मिश्र चला रहे थे। लगभग 5:30 बजे सायं एक साइकिल सवार को बचाने के प्रयास में वाहन चालक का वाहन पर नियंत्रण समाप्त हो गया, जिसके परिणामस्वरूप वाहन अचानक पलट गया। इस दुर्घटना के फलस्वरूप कार में यात्रा कर रहे सभी व्यक्तियों को गंभीर चोटें आईं। पुलिस द्वारा घायलों को उपचार हेतु जिला चिकित्सालय, एटा भेजा गया, जहाँ मनोज कुमार तिवारी तथा पंकज शुक्ला को चिकित्सकों द्वारा मृत घोषित कर दिया गया, जबकि अमित दुबे तथा गौरव मिश्र को बेहतर उपचार हेतु कानपुर रेफर कर दिया गया। गजेन्द्र तिवारी, कृष्ण कुमार तथा गोपालजी का उपचार जिला चिकित्सालय, एटा में चलता रहा। उक्त रोज़नामचा प्रविष्टि में यह भी अंकित है कि दुर्घटनाग्रस्त वाहन के चालक की ओर से किसी प्रकार की लापरवाही नहीं थी।

6. यह भी स्पष्ट है कि यह भी अभिलेखों से स्पष्ट है कि उक्त दुर्घटना के संबंध में प्रथम सूचना रिपोर्ट दिनांक 08.01.2013 को समय 15:34 बजे पुलिस थाना पिलुआ, जनपद एटा में केस अपराध सं. 2 of 2013 के रूप में भारतीय दण्ड संहिता की धाराओं 279, 338, 337, 304A IPC के अंतर्गत सतीश चन्द्र द्विवेदी द्वारा प्रस्तुत तहरीर के आधार पर पंजीकृत की गई। प्रथम सूचना रिपोर्ट से यह प्रकट होता है कि दिनांक 05.12.2012 को प्रथम सूचनाकर्ता अमित दुबे अपने अन्य परिजनों के साथ वाहन संख्या UP-35-H-0005 से कुमारी श्वेता तिवारी के सगाई समारोह में सम्मिलित होने हेतु हरदुआगंज, अलीगढ़ जा रहे थे। प्रथम सूचना रिपोर्ट में आरोप लगाया गया है कि उक्त वाहन का चालक वाहन को तेज गति तथा लापरवाहीपूर्वक चला रहा था और उसे कई बार सावधानीपूर्वक वाहन चलाने के लिए सचेत किए जाने के बावजूद वह अत्यधिक गति से वाहन चलाता रहा। लगभग 5:30 बजे सायं एक साइकिल सवार को बचाने के प्रयास में वाहन की अत्यधिक गति के कारण चालक वाहन पर नियंत्रण खो बैठा, जिसके परिणामस्वरूप वाहन पलट गया। उक्त दुर्घटना में मनोज कुमार तिवारी तथा पंकज शुक्ला की घटनास्थल पर ही मृत्यु हो गई, जबकि अमित दुबे तथा गौरव मिश्र को गंभीर अवस्था में उपचार हेतु आगरा ले जाया गया। तथापि, अमित दुबे की उपचार हेतु ले जाए जाते समय ही दिनांक 05.12.2012 को मृत्यु हो गई तथा गौरव मिश्र की लगभग 2 घंटे के उपचार के उपरांत मृत्यु हो गई। प्रथम सूचना रिपोर्ट में यह भी उल्लेख किया गया है कि देवेन्द्र तिवारी द्वारा प्रारंभ में दी गई सूचना, जिसे रोज़नामचा संख्या 31 में अंकित किया गया था, में यह दर्शाया गया था कि दुर्घटना संयोगवश हुई थी,

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



जबकि वह तथ्य सही नहीं था। तत्पश्चात पंजीकृत प्रथम सूचना रिपोर्ट में आरोप लगाया गया है कि उक्त दुर्घटना वाहन चालक द्वारा वाहन को तेज गति एवं लापरवाहीपूर्वक चलाए जाने के कारण घटित हुई।

7. ट्रिब्यूनल के समक्ष दावेदारों ने मृतक श्रीमती सविता तिवारी की पत्नी को अंसा०-1, विष्णु तिवारी को अंसा०-2 और बृजेश को अंसा०-3 के रूप में जांचा। जबकि, बीमा कंपनी ने अपने अन्वेषक कैलाश उपाध्याय को बंसा०-1 और वाहन के मालिक सुशील कुमार पांडे को बंसा०-2 के रूप में जांचा।

8. श्रीमती सविता तिवारी अंसा०-1 ने बहुत ही निष्पक्ष रूप से स्वीकार किया कि वह दुर्घटना की चश्मदीद गवाह नहीं थी। अंसा०-3 बृजेश भी चश्मदीद गवाह नहीं है, जिसने मृतक का वेतन साबित किया है।

9. अंसा०-2 विष्णु तिवारी ने अपने साक्ष्य में कथन किया कि दिनांक 05.12.2012 को वह अपने परिजनों के साथ वाहन संख्या UP-35-H-0005 से कुमारी श्वेता तिवारी के सगाई समारोह में सम्मिलित होने हेतु हरदुआगंज, अलीगढ़ जा रहे थे। उसी दौरान पुलिस थाना पिलुआ, जनपद एटा की सीमा के अंतर्गत उक्त ज़ाइलो कार संख्या UP-35-H-0005 उसके चालक द्वारा तेज गति एवं लापरवाहीपूर्वक चलाए जाने के कारण पलट गई, जिसके परिणामस्वरूप अमित दुबे, पंकज शुक्ला, गौरव मिश्र तथा मनोज कुमार तिवारी उर्फ गांधी की मृत्यु हो गई। उन्होंने आगे कथन किया कि उक्त दुर्घटना के संबंध में दिनांक 05.12.2012 को पुलिस थाना पिलुआ में देवेन्द्र तिवारी द्वारा दी गई सूचना के आधार पर सामान्य डायरी में प्रविष्टि की गई थी तथा तत्पश्चात सतीश चन्द्र द्विवेदी द्वारा प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज कराई गई। उन्होंने स्पष्ट रूप से यह भी कथन किया कि उक्त दुर्घटना ज़ाइलो कार के चालक द्वारा वाहन को तेज गति एवं लापरवाहीपूर्वक चलाए जाने के कारण घटित हुई।

10. अपनी जिरह में, अंसा०-2 ने गवाही दी कि दुर्घटना के समय वह आक्षेपित वाहन में यात्रा कर रहा था और उक्त दुर्घटना में उसे चोटें भी आई थीं। उन्होंने आगे कहा कि दुर्घटना से पहले, चालक को वाहन को नियंत्रित तरीके से चलाने के लिए चेतावनी दी गई थी, लेकिन चालक अडिग रहा। उन्होंने यह भी बयान दिया कि कार गौरव मिश्रा चला रहे थे।

11. बीमा कंपनी ने कैलाश उपाध्याय की बंसा०-1 और वाहन के मालिक सुशील कुमार पांडे

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

की ब०सा०-2 के रूप में जांच की है, ताकि यह साबित किया जा सके कि दुर्घटना की तारीख को वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के अभाव में आक्षेपित जाइलो कार पॉलिसी के नियमों और शर्तों का उल्लंघन करके चलाई जा रही थी। यह निर्विवाद है कि उपरोक्त दोनों गवाह दुर्घटना के चश्मदीद गवाह नहीं हैं, इस प्रकार, उनके साक्ष्य के आधार पर, उल्लंघन करने वाले चालक की लापरवाही और दुर्घटना के तथ्य का निर्धारण नहीं किया जा सकता है।

12. चश्मदीद गवाह अ०सा०-2 के साक्ष्य से यह साबित हुआ कि वह दुर्घटना के समय आपत्तिजनक कार में यात्रा कर रहा था, जिसे उसके चालक द्वारा जल्दबाजी और लापरवाही से चलाया गया था और दुर्घटना से पहले भी, चालक को यातायात के नियमों और विनियमों के अनुसार वाहन को धीरे-धीरे चलाने के लिए चेतावनी दी गई थी, लेकिन चालक अडिग रहा और वह लापरवाही और लापरवाही से वाहन चलाता रहा और जब एक साइकिल सवार अचानक सड़क पर दिखाई दिया, तो वाहन की तेज गति के कारण, साइकिल सवार को बचाने के लिए, चालक ने नियंत्रण खो दिया और कार पलट गई, जिससे आक्षेपित वाहन में यात्रा करने वाले यात्रियों को गंभीर चोटें आईं। यह भी स्पष्ट है कि न्यायाधिकरण ने चश्मदीद गवाह अ०सा०-2 की गवाही पर विचार किया है और दर्ज किया है कि दुर्घटना उल्लंघन करने वाले चालक के तेज और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण हुई, और यहां तक कि दुर्घटना के तथ्यों और परिस्थितियों से भी, यह साबित हो गया कि दुर्घटना जाइलो कार चालक के तेज और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण हुई थी क्योंकि दुर्घटना में कोई अन्य वाहन शामिल नहीं था। यह भी अभिलेखों से स्पष्ट है कि दुर्घटनाकारी वाहन के स्वामी द्वारा इस तथ्य को सिद्ध करने हेतु कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया कि उक्त दुर्घटना वाहन चालक की तेज गति अथवा लापरवाही के कारण नहीं हुई थी। यह भी निर्विवाद रूप से अभिलेखों से स्पष्ट है कि दुर्घटनाकारी वाहन का चालक गौरव मिश्र भी उक्त दुर्घटना में मृत्यु को प्राप्त हो गया था। अभिलेख पर उपलब्ध उपर्युक्त साक्ष्यों के आलोक में अधिकरण द्वारा इस निष्कर्ष पर पहुँचना कि उक्त दुर्घटना जाइलो कार के चालक द्वारा वाहन को तेज गति एवं लापरवाहीपूर्वक चलाए जाने के कारण घटित हुई, किसी भी प्रकार से विकृत अथवा अभिलेखीय साक्ष्यों के प्रतिकूल नहीं है। अतः इस न्यायालय द्वारा अपनी अपीलीय अधिकारिता का प्रयोग करते हुए अधिकरण के उक्त निष्कर्ष में किसी प्रकार का हस्तक्षेप किया जाना अपेक्षित अथवा न्यायोचित नहीं है।

13. यह भी स्पष्ट है कि मालिक ब०सा०-2 ने दावा किया कि दुर्घटना की तारीख को सभी वैध



दस्तावेजों के साथ उल्लंघन करने वाले वाहन को चलाया जा रहा था, लेकिन उल्लंघन करने वाले वाहन का फिटनेस प्रमाण पत्र न्यायाधिकरण के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया गया था। बीमा कंपनी के अधिवक्ता ने यह भी प्रस्तुत किया है कि दुर्घटना की तारीख को उल्लंघन करने वाले वाहन के पास वैध परमिट नहीं था, लेकिन इस तथ्य की पुष्टि अभिलेखों पर मौजूद सबूतों से नहीं होती है। यह स्पष्ट है कि वाहन के पास दुर्घटना की तारीख को वैध यूपी परमिट था जो 20.09.2010 से 19.09.2015 तक वैध था, जबकि दुर्घटना 05.12.2012 को हुई थी, न्यायाधिकरण ने यह निष्कर्ष निकालने में कोई गलती नहीं की है कि उल्लंघन करने वाले वाहन का परमिट दुर्घटना की तारीख को वैध था।

14. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 149, जो प्रासंगिक समय पर लागू थी, एक बीमाकर्ता के लिए उपलब्ध रक्षा के सीमित आधारों को निर्दिष्ट करते हुए, जिस पर वह बीमित व्यक्ति को क्षतिपूर्ति करने के लिए अपनी वैधानिक देयता से बच सकता है, निम्नानुसार है: -

149. तीसरे पक्ष के जोखिमों के संबंध में बीमित व्यक्तियों के खिलाफ निर्णयों और पुरस्कारों को पूरा करने के लिए बीमाकर्ताओं का कर्तव्य।

(2) किसी भी निर्णय या पंचाट के संबंध में उपधारा (1) के अधीन बीमाकर्ता द्वारा कोई राशि तब तक देय नहीं होगी जब तक कि उस कार्यवाही के प्रारंभ से पहले जिसमें निर्णय या पंचाट दिया जाता है, बीमाकर्ता को न्यायालय के माध्यम से सूचना प्राप्त हो या यथास्थिति, दावों को कार्यवाही लाने का न्यायाधिकरण, या इस तरह के निर्णय या पंचाट के संबंध में जब तक कि निष्पादन उस पर अपील लंबित होने तक रोक लगा दी जाती है; और एक बीमाकर्ता जिसे ऐसी किसी भी कार्यवाही को लाने की सूचना दी गई है, वह उस पर एक पक्ष बनाए जाने और निम्नलिखित में से किसी भी आधार पर कार्रवाई का बचाव करने का हकदार होगा, अर्थात्: -

(क) निम्नलिखित शर्तों में से एक होने के कारण नीति की एक विनिर्दिष्ट शर्त का उल्लंघन हुआ है, अर्थात् -

(i) वाहन के उपयोग को छोड़कर एक शर्त-

(ए) किराए या इनाम के लिए, जहां वाहन बीमा के अनुबंध की तारीख पर है, एक वाहन किराए या इनाम के लिए चलने के परमिट द्वारा कवर नहीं किया गया है, या

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

(ग) उस उद्देश्य के लिए जिसके तहत वाहन का उपयोग किया जाता है, जहां वाहन एक परिवहन वाहन है, या



(घ) साइड-कार को जोड़े बिना जहां वाहन एक मोटर साइकिल है; या

(ii) किसी नामित व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा या किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा जिसे विधिवत लाइसेंस प्राप्त नहीं है, या किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा जिसे निरर्हता की अवधि के दौरान ड्राइविंग लाइसेंस रखने या प्राप्त करने के लिए अयोग्य घोषित किया गया है, द्वारा वाहन चलाने को छोड़कर शर्त; या

(iii) युद्ध, गृहयुद्ध, दंगे या नागरिक उपद्रव की स्थितियों के कारण होने वाली चोट के लिए दायित्व को छोड़कर एक शर्त; या

(ख) यह नीति इस आधार पर शून्य है कि यह किसी ठोस तथ्य का प्रकटीकरण न करने या तथ्य के प्रतिनिधित्व द्वारा प्राप्त की गई थी जो किसी ठोस विशेष में गलत था।

(3)*****

(4)*****

(5)*****

(6)*****

(7) कोई भी बीमाकर्ता जिसे उपधारा (2) या उपधारा (3) में निर्दिष्ट नोटिस दिया गया है, उपधारा (1) में निर्दिष्ट किसी भी ऐसे निर्णय या पंचाट के लाभ के हकदार किसी भी व्यक्ति के प्रति अपने दायित्व से बचने का हकदार नहीं होगा जैसा कि उपधारा (1) में निर्दिष्ट है या ऐसे निर्णय में जैसा कि उपधारा (2) में उपबंधित तरीके से या पारस्परिक के संबंधित कानून में निर्दिष्ट किया गया है। देश, जैसा भी मामला हो।

15. रेखा जैन और अन्य बनाम नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (2013) 12 एस.सी.सी. 202 के मामले में शीर्ष न्यायालय की खंडपीठ ने मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 149(2) की व्याख्या करते हुए निम्नानुसार अवधारित किया: -

"17. यह सिद्धांत इस न्यायालय की तीन-न्यायाधीशों की पीठ द्वारा राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम निकोलेटा रोहतगी [(2002) 7 एस.सी.सी. 456: 2002 एस.सी.सी. (क्रिल) 1788] में निर्णय द्वारा निर्धारित किया गया है। निर्णय के प्रासंगिक प्रस्तर-इस प्रकार हैं: (एस.सी.सी. पृष्ठ 468, प्रस्तर-15-16)

"15. यह नोट करना प्रासंगिक है कि संसद ने धारा 149 की उप-धारा (2) को अधिनियमित करते समय केवल कुछ बचावों को निर्दिष्ट किया है जो पॉलिसी की शर्तों पर आधारित हैं और इसलिए, बीमित व्यक्ति द्वारा पॉलिसी की शर्तों का



कोई अन्य उल्लंघन जो धारा 149 की उप-धारा (2) में स्थान नहीं पाता है, को बीमाकर्ता द्वारा बचाव के रूप में नहीं लिया जा सकता है। यदि संसद ने पॉलिसी की अन्य शर्तों के उल्लंघन को बचाव के रूप में शामिल करने का इरादा किया था, तो वह आसानी से धारा 149 की उप-धारा (2) में बीमा पॉलिसी की शर्तों के उल्लंघन को प्रदान कर सकती थी। यदि हम बीमाकर्ता को धारा 149 की उप-धारा (2) में निर्दिष्ट लोगों के अलावा कोई अन्य बचाव लेने की अनुमति देते हैं, तो इसका मतलब यह होगा कि हम कानून में बीमाकर्ता के लिए और अधिक बचाव जोड़ रहे हैं जो न तो अधिनियम में पाया गया है और न ही शामिल करने का इरादा था।

16. उपरोक्त कारणों से, हमारा विचार है कि दावे का विरोध करने के लिए बीमाकर्ता को उपलब्ध वैधानिक बचाव 1988 के अधिनियम की धारा 149 की उप-धारा (2) में प्रदान की गई बातों तक ही सीमित हैं और अधिक नहीं और इस कारण से यदि कोई बीमाकर्ता अपील दायर करना है, तो अपील में चुनौती केवल उन आधारों तक ही सीमित होगी।

इस न्यायालय की मिसालें

16. यह न्यायालय श्रीमती उमा त्रिपाठी (उपरोक्त) के मामले में जहां आपत्तिजनक ट्रक के पास वैध परमिट था, लेकिन फिटनेस प्रमाण पत्र का अभाव था, जो दुर्घटना की तारीख से एक सप्ताह पहले समाप्त हो गया था, निम्नानुसार अवधारित किया गया: -

"20. फिटनेस प्रमाण पत्र के संबंध में बीमा कंपनी के अधिवक्ता के तर्क पर आने से पहले, यह कुछ प्रासंगिक धाराओं पर ध्यान देने योग्य है, अर्थात् अधिनियम, 1988 के 56(1), 66(1), और 84 (ए) फिटनेस प्रमाण पत्र के पहलू को छूते हुए, जो यहां नीचे निकाले गए हैं: -

56. परिवहन वाहनों की फिटनेस का प्रमाण पत्र।

(1) धारा 59 और 60 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, एक परिवहन वाहन को धारा 39 के प्रयोजनों के लिए वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा, जब तक कि उसके पास ऐसे रूप में फिटनेस का प्रमाण पत्र न हो जिसमें ऐसे विवरण और जानकारी हों जो कि

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



द्वारा निर्धारित की जा सकती है।

केंद्र सरकार, निर्धारित प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया, या उप-धारा (2) में उल्लिखित एक प्राधिकृत परीक्षण स्टेशन द्वारा, इस आशय के लिए कि वाहन इस अधिनियम की सभी आवश्यकताओं और उसके तहत बनाए गए नियमों का अनुपालन करता है:

बशर्ते कि जहां निर्धारित प्राधिकारी या प्राधिकृत परीक्षण स्टेशन ऐसा प्रमाण पत्र जारी करने से इनकार करता है, वह वाहन के मालिक को इस तरह के इनकार के लिए लिखित रूप में अपने कारणों की आपूर्ति करेगा।

66. परमिट की आवश्यकता--

(1) किसी मोटर वाहन का कोई भी स्वामी किसी सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन के रूप में वाहन का उपयोग या उपयोग करने की अनुमति नहीं देगा, चाहे ऐसा वाहन वास्तव में किसी यात्री या माल को ले जा रहा हो या नहीं, सिवाय किसी क्षेत्रीय या राज्य परिवहन प्राधिकरण या किसी विहित प्राधिकारी द्वारा प्रदान किए गए या प्रतिहस्ताक्षरित परमिट की शर्तों के अनुसार उसे उस स्थान पर वाहन के उपयोग के लिए प्राधिकृत करने वाले किसी भी सार्वजनिक स्थान पर वाहन का उपयोग या अनुमति नहीं देगा, जिसमें वाहन का उपयोग किया जा रहा है:

बशर्ते कि एक स्टेज कैरिज परमिट, परमिट में निर्दिष्ट की जा सकने वाली किसी भी शर्त के अधीन, अनुबंध गाड़ी के रूप में वाहन के उपयोग को अधिकृत करेगा: बशर्ते कि एक स्टेज कैरिज परमिट, परमिट में निर्दिष्ट की जा सकने वाली किसी भी शर्त के अधीन, यात्रियों को ले जाते समय या तो मालवाहक गाड़ी के रूप में वाहन के उपयोग को अधिकृत कर सकता है या नहीं:

बशर्ते कि एक माल ढुलाई परमिट, परमिट में निर्दिष्ट की जा सकने वाली किसी भी शर्त के अधीन, धारक को उसके द्वारा किए गए व्यापार या व्यवसाय के संबंध में या उसके संबंध में माल की ढुलाई के लिए वाहन का उपयोग करने के लिए अधिकृत करेगा।



84. सभी परमिटों से जुड़ी सामान्य शर्तें--प्रत्येक परमिट की शर्तें निम्नलिखित होंगी-

(क) कि जिस वाहन से परमिट संबंधित है, उसके पास धारा 56 के तहत जारी किए गए वैध फिटनेस प्रमाण पत्र हैं और इस अधिनियम की आवश्यकताओं और उसके तहत बनाए गए नियमों का अनुपालन करने के लिए हर समय इस तरह से बनाए रखा जाता है;

21. अधिनियम, 1988 की धारा 56(1) के अनुसार, धारा 39 के तहत परिवहन वाहनों के पंजीकरण के लिए, एक वैध फिटनेस प्रमाण पत्र की आवश्यकता होती है और इस तरह के फिटनेस प्रमाण पत्र के अभाव में, परिवहन वाहन को वैध पंजीकरण नहीं माना जाएगा।

22. धारा 66(1) सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन के रूप में वाहन के उपयोग के लिए परमिट की आवश्यकता प्रदान करती है। धारा 66(1) के अनुसार, परमिट की शर्त के अनुसार किसी भी सार्वजनिक स्थान पर वाहन के मालिक द्वारा परिवहन वाहन का उपयोग या उपयोग करने की अनुमति दी जाएगी।

23. धारा 84 (ए) सामान्य स्थिति प्रदान करती है जो सभी परमिटों से जुड़ी होती है। अधिनियम, 1988 की धारा 84 (ए) के तहत विचार की गई शर्तों में से एक यह है कि जिस वाहन से परमिट संबंधित है, उसके पास धारा 56 के तहत जारी फिटनेस का वैध प्रमाण पत्र है और अधिनियम, 1988 और उसके तहत बनाए गए नियमों की आवश्यकताओं का पालन करने के लिए हर समय बनाए रखा जाता है।

24. उपरोक्त प्रावधानों से, यह सुरक्षित रूप से पता लगाया जा सकता है कि परिवहन वाहन के पंजीकरण के प्रयोजनों के लिए, अधिनियम, 1988 की धारा 56 के तहत एक फिटनेस प्रमाण पत्र अनिवार्य है और वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना परिवहन वाहन का संचालन परमिट की शर्तों का उल्लंघन है।

25. इस मोड़ पर, धारा 86(1) (ए) पर ध्यान देना उपयोगी है जो प्रदान करता है कि परिवहन प्राधिकरण जिसने परमिट दिया है, वह परमिट को रद्द कर



सकता है या इसे उस अवधि के लिए निलंबित कर सकता है जैसा कि वह धारा 84 में निर्दिष्ट किसी भी शर्त के उल्लंघन या परमिट में निहित किसी भी शर्त पर उचित समझता है। अधिनियम, 1988 की धारा 86(1) के परंतुक में यह प्रावधान है कि किसी भी परमिट को तब तक निलंबित या रद्द नहीं किया जाएगा जब तक कि परमिट धारक को अपना स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए सुनवाई का अवसर नहीं दिया जाता है। अधिनियम, 1988 की धारा 86(1) नीचे दी गई है: -

"86. परमिट का रद्दीकरण और निलंबन- (1) परिवहन प्राधिकरण जिसने परमिट प्रदान किया है, परमिट को रद्द कर सकता है या इसे ऐसी अवधि के लिए निलंबित कर सकता है जो वह उचित समझे-

(ए) धारा 84 में निर्दिष्ट किसी भी शर्त के उल्लंघन पर या परमिट में निहित किसी भी शर्त पर, या

(बी) यदि परमिट धारक किसी वाहन का उपयोग करता है या कारण बनाता है या किसी वाहन को किसी भी तरह से उपयोग करने की अनुमति देता है जो परमिट द्वारा अधिकृत नहीं है, या

(ग) यदि परमिट धारक परमिट द्वारा कवर किए गए वाहन का मालिक नहीं रह जाता है, या (डी) यदि परमिट धारक ने धोखाधड़ी या गलत बयानी से परमिट प्राप्त कर लिया है, या

(ई) यदि माल दुलाई परमिट का धारक, उचित कारण के बिना विफल रहता है, तो उन उद्देश्यों के लिए वाहन का उपयोग करने के लिए जिनके लिए परमिट दिया गया था, या

(च) यदि परमिट धारक किसी विदेशी देश की नागरिकता प्राप्त करता है:

बशर्ते कि कोई भी परमिट निलंबित या रद्द नहीं किया जाएगा जब तक कि परमिट धारक को अपना स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अवसर नहीं दिया गया है।

26. धारा 86(1) के परंतुक में स्पष्ट रूप से धारा 86(1)(ए) से (एफ) में निर्दिष्ट आधार पर परमिट को रद्द करने या निलंबित करने से पहले परमिट धारक



को सुनने के अवसर पर विचार किया गया है। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि अधिनियम इस बात पर विचार नहीं करता है कि यदि परमिट की किसी भी शर्त का उल्लंघन होता है, तो परमिट को स्वचालित रूप से रद्द कर दिया गया माना जाएगा। वास्तव में, सक्षम प्राधिकारी को परमिट धारक को सुनवाई का अवसर प्रदान करने के बाद परमिट को रद्द या निलंबित करने से पहले एक आदेश पारित करना होता है।

27. इस मामले में, यह विवाद में नहीं है कि ट्रक का फिटनेस प्रमाण पत्र 16.07.2010 तक वैध था। फिटनेस सर्टिफिकेट की एक्सीडेंट डेट से करीब एक हफ्ते पहले 24.07.2010 को एक्सपायर्ड हो गई थी। बीमा कंपनी द्वारा यह भी विवादित नहीं है कि ट्रक दुर्घटना की तारीख को एक वैध परमिट था। ट्रक के मालिक को इस आधार पर सुनने का अवसर दिए जाने के बाद ट्रक के परमिट को रद्द करने के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा अभिलेखों पर कोई आदेश पारित नहीं किया गया है कि मालिक द्वारा परमिट की शर्त का उल्लंघन किया गया है क्योंकि ट्रक वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना चला गया था। इस प्रकार, ऐसी स्थिति में, यह नहीं कहा जा सकता है कि ट्रक के पास वैध परमिट नहीं था। यह ध्यान रखना और भी उपयोगी है कि धारा 149(2)(ए)(i)(सी) नीति की शर्तों के उल्लंघन के बारे में बात करती है जहां वाहन का उपयोग उस उद्देश्य के लिए किया जाता है जिसकी अनुमति परमिट द्वारा नहीं दी जाती है।

28. मामले में हाथ में, यह बीमा कंपनी के मामले में नहीं है कि ट्रक या ट्रक का कोई परमिट नहीं था जिसका उपयोग परमिट द्वारा अनुमत उद्देश्य के लिए किया जा रहा था, इसलिए, बीमा कंपनी के अधिवक्ता का तर्क है कि चूंकि दुर्घटना की तारीख से पहले 16.07.2010 को फिटनेस प्रमाण पत्र समाप्त हो गया है, इसलिए, बीमा कंपनी मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है, योग्यता से रहित है और इसे अस्वीकार कर दिया जाता है। (बल वर्धित)

17. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम रूप रानी और अन्य 2019 एस.सी.सी. ऑनलाइन इला० 8154 के मामले में इस न्यायालय की एक समन्वय पीठ, इस मुद्दे से निपटने के दौरान जहां मालिक के पास दुर्घटना की तारीख को वैध फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं था और मोटर वाहन अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों की सराहना करने के बाद, निम्नानुसार

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



अवधारित किया गया:-

"12. अधिनियम की धारा 39 के अनुसार, अधिनियम की धारा 2(28) के तहत परिभाषित मोटर वाहन को सार्वजनिक स्थान पर चलाने से पहले अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार अनिवार्य रूप से पंजीकृत किया जाना चाहिए। अधिनियम की धारा 39 इस प्रकार है:

धारा 39. पंजीकरण के लिए आवश्यकता। - कोई भी व्यक्ति कोई मोटर वाहन नहीं चलाएगा और कोई भी मोटर वाहन का मालिक वाहन को किसी भी सार्वजनिक स्थान पर या किसी अन्य स्थान पर चलाने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि वाहन इस अध्याय के अनुसार पंजीकृत न हो और वाहन के पंजीकरण का प्रमाण पत्र निलंबित या रद्द नहीं किया गया हो और वाहन पर निर्धारित तरीके से प्रदर्शित पंजीकरण चिह्न न हो:

बशर्ते कि इस धारा में कुछ भी डीलर के कब्जे वाले मोटर वाहन पर लागू नहीं होगा, ऐसी शर्तों के अधीन जो केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती हैं।

13. अधिनियम की धारा 56 में कहा गया है कि वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना, एक परिवहन वाहन को पंजीकरण के बिना माना जाएगा।

धारा 56 का प्रासंगिक भाग इस प्रकार है:

धारा 56. परिवहन वाहनों की फिटनेस का प्रमाण पत्र। -

(1) धारा 59 और 60 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, एक परिवहन वाहन को धारा 39 के प्रयोजनों के लिए वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा, जब तक कि उसके पास ऐसे रूप में फिटनेस का प्रमाण पत्र न हो जिसमें ऐसे विवरण और जानकारी हों जो कि द्वारा निर्धारित की जा सकती हैं।

केंद्र सरकार, निर्धारित प्राधिकारी द्वारा या उप-धारा (2) में उल्लिखित एक प्राधिकृत परीक्षण स्टेशन द्वारा जारी की गई है, इस आशय के लिए कि वाहन इस अधिनियम की सभी आवश्यकताओं और उसके तहत बनाए गए नियमों का अनुपालन करता है:

14. नरिंदर सिंह बनाम न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, (2014) 9 एस.सी.सी. 324 में सर्वोच्च न्यायालय ने माना है कि बिना किसी पंजीकरण के सार्वजनिक स्थान पर मोटर वाहन का उपयोग पॉलिसी अनुबंध के नियमों और शर्तों का मौलिक उल्लंघन है। उक्त

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



रिपोर्ट का प्रस्तर-12 नीचे दिया गया है:

"12. निर्विवाद रूप से, प्रश्न में वाहन के संबंध में एक अस्थायी पंजीकरण प्रदान किया गया था, जो 11-1-2006 को समाप्त हो गया था और कथित दुर्घटना 2-2-2006 को हुई थी जब वाहन बिना किसी पंजीकरण के था। अपीलकर्ता द्वारा यह दिखाने के लिए अभिलेखों पर कुछ भी नहीं लाया गया है कि 11-1-2006 से पहले या बाद में, जब अस्थायी पंजीकरण की अवधि समाप्त हो गई थी, अपीलकर्ता, वाहन के मालिक, ने या तो अधिनियम की धारा 39 के तहत स्थायी पंजीकरण के लिए आवेदन किया था या कुछ विशेष कारणों के आधार पर अस्थायी पंजीकरण के रूप में अवधि के विस्तार के लिए कोई आवेदन किया था। इसलिए, हमारे विचार में, बिना किसी पंजीकरण के सार्वजनिक सड़क पर वाहन का उपयोग करना न केवल मोटर वाहन अधिनियम की धारा 192 के तहत दंडनीय अपराध है, बल्कि पॉलिसी अनुबंध के नियमों और शर्तों का मौलिक उल्लंघन भी है।

15. अधिनियम की धारा 66 के अनुसार अधिनियम की धारा 2(28) के तहत परिभाषित वाहन का उपयोग केवल एक परिवहन वाहन के रूप में किया जा सकता है- जैसा कि अधिनियम की धारा 2(47) के तहत परिभाषित किया गया है, केवल तभी जब उसके पास अधिनियम की धारा 2(31) के तहत परिभाषित परमिट हो। अधिनियम की धारा 66 की उप-धारा (3) उप-धारा (1) के कुछ अपवादों को बनाती है। अधिनियम की धारा 66 का प्रासंगिक भाग इस प्रकार है:

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

16. अधिनियम की धारा 84 सभी परमिटों से जुड़ी सामान्य शर्तों को निर्धारित करती है। अधिनियम की धारा 84 की उप-धारा (ए) के अनुसार, परमिट रखने वाले प्रत्येक वाहन के पास हर समय फिटनेस का वैध प्रमाण पत्र होना चाहिए। धारा 84 का प्रासंगिक भाग इस प्रकार है:

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



धारा 84. सभी परमिटों से जुड़ी सामान्य शर्तें - प्रत्येक परमिट की शर्तें निम्नलिखित होंगी-

(ए) जिस वाहन से परमिट संबंधित है, उसके पास धारा 56 के तहत जारी किए गए वैध फिटनेस प्रमाण पत्र हैं और हर समय इस अधिनियम की आवश्यकताओं और उसके तहत बनाए गए नियमों का पालन करने के लिए बनाए रखा जाता है,

17. नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम चल्ला उपेंद्र राव, (2004) 8 एस.सी.सी. 517 में, सर्वोच्च न्यायालय ने निम्नानुसार टिप्पणी की:

"12. उच्च न्यायालय का विचार था कि चूंकि कोई परमिट नहीं था, इसलिए किसी भी शर्त के उल्लंघन का सवाल ही नहीं उठता। यह दृष्टिकोण स्पष्ट रूप से भ्रामक है। वाहन चलाने के लिए परमिट के बिना किसी व्यक्ति को बेहतर आसन पर नहीं रखा जा सकता है, लेकिन जिसने इसकी किसी भी शर्त का उल्लंघन किया है। बिना परमिट के वाहन चलाना एक उल्लंघन है। इसलिए, धारा 149(2) के संदर्भ में बीमाकर्ता को उस पहलू पर रक्षा उपलब्ध है। इस स्टैंड की स्वीकार्यता न्यायनिर्णयन का विषय है। पॉलिसी के ऑपरेटिव होने के सवाल का बीमाकर्ता के दायित्व से संबंधित मुद्दे के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं थी। इसलिए, उच्च न्यायालय बीमाकर्ता को उत्तरदायी ठहराने में न्यायोचित नहीं था।

18. अमृत पॉल सिंह बनाम टाटा एआईजी जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, (2018) 7 एस.सी.सी. 558 में चल्ला उपेंद्र राव (उपरोक्त) के बाद सर्वोच्च न्यायालय ने माना है कि बिना परमिट के सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन चलाना एक मौलिक उल्लंघन है। उक्त रिपोर्ट का प्रस्तर-12 प्रासंगिक होने के कारण नीचे दिया गया है:

"24. वर्तमान वाद में अभिलेख पर उपलब्ध सामग्री से यह स्पष्ट रूप से सिद्ध होता है कि दुर्घटना के समय संबंधित वाहन के पास कोई परमिट नहीं था। अपीलकर्ताओं द्वारा यह अभिकथन किया गया था कि उक्त वाहन दुर्घटना में सम्मिलित ही नहीं था। इसके अतिरिक्त उन्होंने यह भी नहीं कहा कि वाहन के पास अस्थायी परमिट अथवा किसी अन्य प्रकार का कोई वैध परमिट था। Section 66 के अंतर्गत जो अपवाद निर्धारित किए गए हैं, उनका अभिकथन किया जाना तथा उन्हें साक्ष्य द्वारा सिद्ध किया जाना आवश्यक है। केवल बहस के दौरान दायित्व से मुक्त होने के उद्देश्य से इन अपवादों का आश्रय नहीं लिया जा सकता। किसी सार्वजनिक स्थान पर बिना परमिट के वाहन का उपयोग

करना अधिनियम के वैधानिक उपबंधों का एक मौलिक उल्लंघन है। धारा 66 में विनिर्दिष्ट विभिन्न अपवादों की प्रकृति को दृष्टिगत रखते हुए हमारा यही मत है। ऐसी स्थिति की तुलना वैध ड्राइविंग लाइसेंस के अभाव, जाली लाइसेंस, भिन्न श्रेणी के वाहन के लिए जारी लाइसेंस अथवा निर्धारित संख्या से अधिक यात्रियों को ले जाने जैसी शर्तों के उल्लंघन से नहीं की जा सकती। अतः इस संबंध में Swaran Singh तथा Lakhmi Chand के निर्णयों में प्रतिपादित सिद्धांत वर्तमान प्रकरण पर लागू नहीं होते। इसके अतिरिक्त, बीमाकर्ता ने अपने प्रतिरक्षण में स्पष्ट रूप से यह अभिकथन किया था कि संबंधित वाहन के पास कोई परमिट नहीं था। यह किसी विशेष ज्ञान अथवा गहन विद्वत्ता का विषय नहीं है कि किसी भी प्रकार के परमिट का अस्तित्व दस्तावेजी साक्ष्य का विषय होता है। बीमित द्वारा अभिलेख पर ऐसा कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया, जिससे यह सिद्ध हो सके कि दुर्घटना के समय वाहन के पास कोई वैध परमिट था। ऐसी स्थिति में इसका भार बीमाकर्ता पर नहीं डाला जा सकता। अतः अधिकरण तथा उच्च न्यायालय दोनों ने यह निर्देश दिया कि बीमाकर्ता दावा करने वालों को ब्याज सहित प्रतिकर की राशि का भुगतान करेगा, किन्तु उसे उक्त राशि वाहन के स्वामी एवं चालक से वसूल करने का अधिकार होगा। उक्त निर्देश Swaran Singh तथा 'Pay and Recover' के सिद्धांत से संबंधित अन्य निर्णयों में प्रतिपादित विधिक सिद्धांतों के पूर्णतः अनुरूप हैं।

19. रमनकुट्टी और एक अन्य बनाम पारद पिल्लई और अन्य, 2018 एस.सी.सी. ऑनलाइन केर 3542 में, केरल उच्च न्यायालय की 5 न्यायाधीशों की पीठ ने इस सवाल पर विचार किया कि क्या परिवहन वाहन से संबंधित 'परमिट' या 'फिटनेस सर्टिफिकेट' की अनुपस्थिति केवल एक 'तकनीकी उल्लंघन' या 'मौलिक उल्लंघन' है। चल्ला उपेंद्र राव के मामले में शीर्ष न्यायालय के आदेश पर भरोसा करते हुए पीठ ने इसे 'मौलिक उल्लंघन' माना। उक्त रिपोर्ट के प्रस्तर-16, 17 और 18 नीचे दिए गए हैं:

"16. जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, परिवहन वाहन के रूप में उपयोग किए जाने वाले वाहन की फिटनेस सबसे महत्वपूर्ण है। अधिनियम की धारा 56 के तहत - फिटनेस प्रमाण पत्र - की आवश्यकता निर्धारित की गई है। धारा 56 की उप-धारा (1) स्पष्ट रूप से निर्धारित करती है कि, एक परिवहन वाहन [धारा 59 (मोटर वाहन की आयु सीमा तय करने की शक्ति) और धारा 60 (केंद्र सरकार से संबंधित वाहनों का



पंजीकरण) के प्रावधानों के अधीन रहते हुए] को धारा 39 के प्रयोजन के लिए वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा, जब तक कि यह निर्धारित फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं रखता है। धारा 84 (ए) के आधार पर, जैसा कि पहले ही उल्लेख किया गया है, यह प्रत्येक परमिट की एक अनिवार्य आवश्यकता है, कि जिस वाहन से परमिट संबंधित है, वह हर समय धारा 56 के तहत जारी फिटनेस का वैध प्रमाण पत्र ले जाएगा, जिसकी अनुपस्थिति स्वचालित रूप से ऐसी स्थिति पैदा कर देगी कि वाहन को परमिट के रूप में नहीं माना जाएगा [यदि उसके पास फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं है- किसी निश्चित तिथि पर]। किसी भी सार्वजनिक स्थान पर असुरक्षित स्थिति में मोटर वाहन का उपयोग करना अधिनियम की धारा 190 के तहत अपराध है। अधिनियम की धारा 39 के उल्लंघन में मोटर वाहन चलाने या उपयोग करने के लिए धारा 192 के तहत अलग से जुर्माना निर्धारित किया गया है [यानी पंजीकरण के बिना]; जो पहली बार में रु. 5000/- तक का जुर्माना [रु. 2000/- से कम नहीं] और दूसरे या बाद के अपराधों के लिए, यह कारावास के साथ हो सकता है, जिसे एक वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है या रु. 10,000/- तक का जुर्माना लगाया जा सकता है [रु. 5000/- से कम नहीं] या दोनों के साथ; बेशक, दर्ज किए जाने वाले कारणों के लिए कम सजा देने के लिए न्यायालय को शक्ति प्रदान करना। इसी तरह, धारा 192ए के तहत प्रदान किए गए बिना परमिट के वाहनों का उपयोग करने के लिए अलग से सजा का प्रावधान किया गया है [पहला अपराध जिसमें 5000/- रुपये तक का जुर्माना 2000/- रुपये से कम नहीं होगा और बाद के किसी भी अपराध के लिए एक वर्ष तक की कैद [जो 3 महीने से कम नहीं होगा या 10,000/- रुपये तक का जुर्माना जो 5000/- रुपये से कम नहीं होगा] या दोनों के साथ; यहां फिर से न्यायालय को कम कारावास लगाने की शक्ति प्रदान करना दर्ज किए जाने वाले कारणों के लिए सजा। उपरोक्त प्रावधानों का संदर्भ केवल एक वैध पंजीकरण, परमिट और फिटनेस प्रमाण पत्र की अत्यधिक आवश्यकता को स्पष्ट करने के लिए किया गया है।

17. वाहन के पंजीकरण के समय से ही वाहन की फिटनेस/सड़क योग्यता का महत्व केंद्रीय मोटर वाहन नियम 1989 के नियम 47 [केंद्रीय नियम के रूप में संदर्भित] से भी स्पष्ट होता है। उक्त नियम मोटर वाहनों के पंजीकरण के लिए आवेदन से संबंधित है, जिसमें अन्य बातों के अलावा, यह निर्धारित किया गया है कि इसके साथ

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



विभिन्न दस्तावेज भी होंगे। उप-नियम (1) (जी) के तहत, निर्माताओं से फॉर्म 22 में सड़क योग्यता प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना अनिवार्य है [बॉडी बिल्डरों से फॉर्म 22ए]। औपचारिकताओं/प्रक्रियाओं को पूरा करने पर, - पंजीकरण प्रमाण पत्र - फॉर्म 23/23ए में केंद्रीय नियमों के नियम 48 के अनुसार, जैसा भी मामला हो, जारी किया जाना है। उक्त नियम में एक प्रावधान शामिल है, जिसमें जोर दिया गया है कि, जब पंजीकरण प्रमाण पत्र किसी परिवहन वाहन से संबंधित होता है, तो इसे फॉर्म 38 में फिटनेस प्रमाण पत्र दर्ज करने के बाद ही पंजीकृत मालिक को सौंपा जाएगा। फिटनेस प्रमाण पत्र की वैधता केवल उस सीमा तक है जैसा कि केंद्रीय नियमों के नियम 62 के तहत परिकल्पित किया गया है, जो परंतुक के अनुसार, यह अनिवार्य करता है कि फिटनेस प्रमाण पत्र का नवीनीकरण केवल तभी किया जाएगा जब निरीक्षण अधिकारी या अधिकृत परीक्षण स्टेशन जैसा कि अधिनियम की धारा 56 की उपधारा 1 में निर्दिष्ट है, उसमें दी गई तालिका में निर्दिष्ट परीक्षण किया गया है।

18. उपरोक्त प्रावधानों के तहत शर्तें स्पष्ट रूप से परिवहन वाहन के लिए हर समय एक वैध फिटनेस प्रमाण पत्र रखने के महत्व और आवश्यकता की पुष्टि करती हैं। उपरोक्त नुस्खे इस बात पर अभिसरण करते हैं कि पंजीकरण प्रमाण पत्र, वैध परमिट का अस्तित्व और फिटनेस प्रमाण पत्र की उपलब्धता, सभी एक-दूसरे से जुड़े हुए हैं। परिवहन वाहन के मामले में 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 पहुंचाने के अलावा यात्रियों और आम जनता के जीवन और अंगों को खतरा हो सकता है। अधिनियम की धारा 66 के अनुसार और अधिनियम की धारा 56 के तहत जनादेश के आधार पर, अधिनियम की धारा 39 के प्रयोजन के लिए फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना किसी भी परिवहन वाहन को वैध रूप से पंजीकृत वाहन नहीं माना जाएगा। जिसमें यह निर्धारित किया गया 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 चलाएगा। ये आवश्यकताएं प्रकृति में काफी मौलिक हैं; एक ऐसे मामले के विपरीत जहां एक परिवहन वाहन अनुमत क्षमता से अधिक यात्रियों को ले जाता है या एक मालवाहक गाड़ी जो अनुमत सीमा से अधिक मात्रा में माल ले जाती है या एक ऐसा मामला जहां एक परिवहन वाहन



मार्ग परमिट में दिखाए गए मार्ग की तुलना में एक विचलित मार्ग से चल रहा था, जिसके उदाहरणों को तकनीकी उल्लंघन के रूप में ब्रांडेड किया जा सकता है। दूसरे शब्दों में, जब किसी परिवहन वाहन के पास फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं है, तो इसे पंजीकरण का कोई प्रमाण पत्र नहीं माना जाएगा और जब ऐसे वाहन के पास परमिट या फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं है, तो कोई भी ऐसे वाहन को नहीं चला सकता है और कोई भी मालिक यात्रियों/आम जनता के जीवन, अंगों, संपत्तियों से समझौता करने वाले ऐसे किसी भी वाहन के उपयोग की अनुमति नहीं दे सकता है। जाहिर है, 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 थे, साथ ही उन परिस्थितियों को भी इंगित किया गया था जो अपराध का गठन करेंगे; पर्याप्त जुर्माना प्रदान करना। यह स्थिति होने के कारण, इस तरह की चूक, यदि कोई हो, को केवल एक मौलिक उल्लंघन के रूप में माना जा सकता है, न कि तकनीकी उल्लंघन और इसके विपरीत कोई व्याख्या, केवल कानून निर्माताओं के इरादे को नकार देगी।

20. प्रस्तुत मामले के तथ्यों की जांच कानून के उपर्युक्त प्रस्ताव के आलोक में की जानी चाहिए। ट्रिब्यूनल द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष से स्पष्ट रूप से पता चलता है कि दुर्घटना 8.3.2011 को हुई थी और प्रतिपक्षी संख्या-2 यह स्थापित करने में विफल रहा कि दुर्घटना की तारीख को उल्लंघन करने वाले वाहन के पास वैध फिटनेस प्रमाण पत्र था। बीमित व्यक्ति का यह मामला नहीं है कि उल्लंघन करने वाला वाहन अधिनियम की धारा 66 की उप-धारा (3) में उल्लिखित किसी भी अपवाद द्वारा कवर किया गया था। इन परिस्थितियों में, स्थापित कानूनी स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि फिटनेस प्रमाण पत्र की अनुपस्थिति एक वैध परमिट की अनुपस्थिति के बराबर है, प्रस्तुत मामले में, उल्लंघन करने वाले वाहन को पंजीकरण के बिना और वैध परमिट के बिना माना जाएगा, और इस तरह, बीमाकर्ता पर दायित्व नहीं लगाया जा सकता है। अपीलकर्ता को मुआवजे का भुगतान करने का निर्देश देने वाला आक्षेपित निर्णय रद्द कर दिया जाता है। (बल वर्धित)

अन्य उच्च न्यायालयों की मिसाल

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा!

18. मध्य प्रदेश उच्च न्यायालय ने यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम विनोद और अन्य 2019 एस.सी.सी. ऑनलाइन एमपी 6107 के मामले में, जहां उल्लंघन करने वाले वाहन के मालिक के पास दुर्घटना की तारीख को वैध और प्रभावी फिटनेस प्रमाण पत्र का अभाव था, निम्नानुसार अवधारित किया गया था: -

"10. इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि वाहन के उपयोग के लिए, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 147 के तहत बीमा पॉलिसी आवश्यक है, और वाहन के उपयोग के लिए, इसका पंजीकरण अनिवार्य है और पंजीकरण के लिए, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 56 के तहत परिवहन वाहन का फिटनेस प्रमाण पत्र आवश्यक है। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 192 के तहत पंजीकरण के बिना वाहन का उपयोग भी दंडनीय है। इस प्रकार, इस न्यायालय की सुविचारित राय में, बीमा कंपनी की देयता के लिए फिटनेस प्रमाण पत्र की आवश्यकता बीमा पॉलिसी के नियमों और शर्तों पर निर्भर नहीं है, लेकिन यह कानून के अनुसार वाहन का उपयोग करने के लिए कानून की आवश्यकता है और बीमा पॉलिसी की कोई भी शर्त वाहन के मालिक को कानून के किसी भी प्रावधान के उल्लंघन में वाहन चलाने की अनुमति नहीं देती है। इस प्रकार, इस न्यायालय की सुविचारित राय है कि फिटनेस प्रमाण पत्र की अनुपलब्धता के कारण, यह सुरक्षित रूप से कहा जा सकता है कि वाहन का उपयोग कानून के प्रावधानों के विपरीत किया जा रहा था, और चूंकि, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 147 के तहत बीमा पॉलिसी की आवश्यकता है, इसलिए, यह नहीं कहा जा सकता है कि बीमा पॉलिसी ड्राइवर और बीमा कंपनी के बीच बीमा का एक निजी अनुबंध है, लेकिन वास्तव में यह वैधानिक आवश्यकता है।

11. इसके अलावा, वैध परमिट रखने के लिए, फिटनेस प्रमाण पत्र आवश्यक है। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 84 (ए) इस प्रकार है:

84. सभी परमिटों से जुड़ी सामान्य शर्तें - प्रत्येक परमिट की शर्तें निम्नलिखित होंगी-

(क) कि जिस वाहन से परमिट संबंधित है, उसके पास धारा 56 के तहत जारी किए गए वैध फिटनेस प्रमाण पत्र हैं और इस अधिनियम की आवश्यकताओं और उसके तहत बनाए गए नियमों का अनुपालन करने के लिए हर समय इस तरह से बनाए रखा जाता

है;

12. नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम चल्ता उपेंद्र राव, (2004) 8 एस.सी.सी.

517 में रिपोर्ट किए गए मामले में सर्वोच्च न्यायालय ने निम्नानुसार निर्णय दिया है:

12. उच्च न्यायालय का विचार था कि चूंकि कोई परमिट नहीं था, इसलिए किसी भी शर्त के उल्लंघन का सवाल ही नहीं उठता। यह दृष्टिकोण स्पष्ट रूप से भ्रामक है। वाहन चलाने के लिए परमिट के बिना किसी व्यक्ति को बेहतर आसन पर नहीं रखा जा सकता है, लेकिन जिसने इसकी किसी भी शर्त का उल्लंघन किया है। बिना परमिट के वाहन चलाना एक उल्लंघन है। इसलिए, धारा 149(2) के संदर्भ में उस पहलू पर बीमाकर्ता के लिए रक्षा उपलब्ध है। इस स्टैंड की स्वीकार्यता न्यायनिर्णयन का विषय है। पॉलिसी के ऑपरेटिव होने के सवाल का बीमाकर्ता के दायित्व से संबंधित मुद्दे के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं थी। इसलिए, उच्च न्यायालय बीमाकर्ता को उत्तरदायी ठहराने में न्यायोचित नहीं था।

13. अमृत पॉल सिंह बनाम टाटा एआईजी जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, 2019 में रिपोर्ट किए गए मामले में सर्वोच्च न्यायालय ने (2) एम.पी.एल.जे. (एससी) 8: (2018) 7 एस.सी.सी. 558 में माना है कि यदि परिवहन वाहन बिना परमिट के चलाया जा रहा था, तो बीमा कंपनी उत्तरदायी नहीं होगी।

14. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 146 में प्रावधान है कि कोई भी व्यक्ति, एक यात्री के रूप में, या किसी अन्य व्यक्ति को सार्वजनिक स्थान पर मोटर वाहन का उपयोग करने या उपयोग करने की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि उस व्यक्ति या उस अन्य व्यक्ति द्वारा वाहन के उपयोग के संबंध में लागू न हो, जैसा भी मामला हो, इस अध्याय की आवश्यकताओं का अनुपालन करने वाली बीमा की एक नीति। इस प्रकार, वाहन के उपयोग के लिए, एक बीमा पॉलिसी आवश्यक है और परिवहन वाहन के उपयोग के लिए, न केवल इसे पंजीकृत होना आवश्यक है, बल्कि उसके पास परमिट के अलावा फिटनेस प्रमाण पत्र भी होना चाहिए। इस प्रकार, फिटनेस प्रमाण पत्र को मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अन्य प्रावधानों से अलग करके नहीं पढ़ा जा सकता है।

15. इस प्रकार, फिटनेस प्रमाण पत्र के अभाव में, बीमा कंपनी बीमित व्यक्ति को

क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगी।

(बल वर्धित)

19. पुनः, मध्य प्रदेश उच्च न्यायालय ने रामदीन एवं अन्य बनाम विकास एवं अन्य, Misc. Appeal No. 4336 of 2018, जिसका निर्णय दिनांक 24.02.2025 को दिया गया, में, जहाँ दुर्घटना की तिथि पर दुर्घटनाकारी वाहन के स्वामी के पास वाहन का वैध फिटनेस प्रमाण-पत्र नहीं था तथा बीमा पॉलिसी में ऐसी कोई शर्त भी निर्धारित नहीं थी, जिसके अनुसार फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त करना अनिवार्य हो, निम्नानुसार प्रतिपादित किया है:-

"9. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 39 और 56 को संयुक्त रूप से पढ़ने से यह स्पष्ट होता है कि फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना वाहन को वैध पंजीकरण के बिना वाहन माना जाएगा।

10. पुनः, इस न्यायालय ने श्रीमती कविता बलेठिया एवं अन्य बनाम संतोष कुमार एवं अन्य, MA No. 691/2016, जिसका निर्णय दिनांक 26.06.2019 को पारित किया गया, में Motor Vehicles Act के विभिन्न प्रावधानों, जिनमें Sections 39 & 56 के उपबंध भी सम्मिलित हैं, की व्याख्या करते हुए प्रस्तर-18 में निम्नानुसार प्रतिपादित किया है:-

18. इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि वाहन के उपयोग के लिए, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 147 के तहत बीमा पॉलिसी आवश्यक है, और वाहन के उपयोग के लिए, इसका पंजीकरण अनिवार्य है और पंजीकरण के लिए, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 56 के तहत परिवहन वाहन का फिटनेस प्रमाण पत्र आवश्यक है। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 192 के तहत पंजीकरण के बिना वाहन का उपयोग भी दंडनीय है। इस प्रकार, इस न्यायालय की सुविचारित राय में, बीमा कंपनी की देयता के लिए फिटनेस प्रमाण पत्र की आवश्यकता बीमा पॉलिसी के नियमों और शर्तों पर निर्भर नहीं है, लेकिन यह कानून के अनुसार वाहन का उपयोग करने के लिए कानून की आवश्यकता है और बीमा पॉलिसी की कोई भी शर्त वाहन के मालिक को कानून के किसी भी प्रावधान के उल्लंघन में वाहन चलाने की अनुमति नहीं देती है। इस प्रकार, इस न्यायालय की सुविचारित राय है कि फिटनेस प्रमाण पत्र की अनुपलब्धता के कारण, यह सुरक्षित रूप से कहा जा सकता है कि वाहन का उपयोग कानून के प्रावधानों के विपरीत किया जा रहा था, और चूंकि, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 147 के तहत



बीमा पॉलिसी की आवश्यकता है, इसलिए, यह नहीं कहा जा सकता है कि बीमा पॉलिसी ड्राइवर और बीमा कंपनी के बीच बीमा का एक निजी अनुबंध है, लेकिन वास्तव में यह वैधानिक आवश्यकता है।

11. इस प्रकार, श्रीमती कविता बलेठिया (उपरोक्त) के मामले में इस न्यायालय द्वारा निर्धारित कानून के अनुसार, मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार वाहन का उपयोग करने के लिए फिटनेस प्रमाण पत्र होने की आवश्यकता कानून की आवश्यकता है और केवल इसलिए कि बीमा की नीति विशेष रूप से फिटनेस प्रमाण पत्र रखने का प्रावधान नहीं करती है, महत्वहीन होगी। दूसरे शब्दों में, बीमा पॉलिसी में फिटनेस प्रमाण पत्र रखने के लिए विशिष्ट शर्त की अनुपस्थिति वाहन के मालिक को अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए वाहन चलाने की अनुमति नहीं देगी। इस प्रकार, फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना वाहन चलाना कानून के प्रावधानों का उल्लंघन है।

(बल वर्धित)

20. मद्रास उच्च न्यायालय की एक खंडपीठ ने आयुक्त, तिरुप्पुर नगर पालिका, तिरुप्पुर बनाम के. मरियम्मल एवं अन्य, CMA No.781 of 2024 तथा CMP No.7285 of 2024, जिसका निर्णय दिनांक 27.03.2024 को पारित किया गया, के प्रकरण में, जहाँ दुर्घटनाकारी वाहन के पास दुर्घटना की तिथि को वैध फिटनेस प्रमाण-पत्र उपलब्ध नहीं था, निम्नानुसार प्रतिपादित किया है:-

"16. बीमा कंपनी के दायित्व के संबंध में दूसरे बिंदु पर, हम पाते हैं कि दुर्घटना की तारीख को वाहन के पास फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं था, स्वीकार किया जाता है। यदि हम फिटनेस प्रमाण पत्र की अनुपस्थिति के परिणाम को देखें, तो धारा 56 परिणाम प्रदान करती है और यह इस प्रकार है: -

56. परिवहन वाहनों की फिटनेस का प्रमाण पत्र- (1) धारा 59 और 60 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, एक परिवहन वाहन को धारा 39 के प्रयोजनों के लिए वैध रूप से पंजीकृत नहीं समझा जाएगा, जब तक कि वह ऐसे प्रपत्र में फिटनेस का प्रमाण पत्र न ले जाए जिसमें ऐसे विवरण और जानकारी हों जो केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती है, निर्धारित प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया, या उपधारा (2) में उल्लिखित

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



एक अधिकृत परीक्षण स्टेशन द्वारा, इस आशय के लिए कि वाहन इस अधिनियम की सभी आवश्यकताओं और उसके तहत बनाए गए नियमों का अनुपालन करता है:

बशर्ते कि जहां निर्धारित प्राधिकारी या प्राधिकृत परीक्षण स्टेशन इस तरह के प्रमाण पत्र को जारी करने से इनकार करता है, वह वाहन के मालिक को इस तरह के इनकार के लिए लिखित रूप में अपने कारणों की आपूर्ति करेगा। [बशर्ते कि केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित की जाने वाली तारीख के बाद किसी वाहन को फिटनेस का कोई प्रमाण पत्र नहीं दिया जाएगा, जब तक कि ऐसे वाहन का स्वचालित परीक्षण स्टेशन पर परीक्षण नहीं किया गया हो।

(2) - अधिकृत परीक्षण स्टेशन-; उपधारा (1) में उल्लिखित का अर्थ है राज्य सरकार द्वारा प्राधिकृत स्वचालित परीक्षण सुविधाओं सहित कोई भी सुविधा, जहां ऐसे स्टेशनों की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण के लिए केंद्र सरकार द्वारा बनाए गए नियमों के अनुसार फिटनेस परीक्षण किया जा सकता है।

(3) उपधारा (4) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, योग्यता का प्रमाण पत्र ऐसी अवधि के लिए प्रभावी रहेगा जो इस अधिनियम के उद्देश्यों के संबंध में केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

(4) निर्धारित प्राधिकारी लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों से किसी भी समय फिटनेस के प्रमाण पत्र को रद्द कर सकता है, यदि वह संतुष्ट हो जाता है कि जिस वाहन से वह संबंधित है वह अब इस अधिनियम की सभी आवश्यकताओं और उसके तहत बनाए गए नियमों का अनुपालन नहीं करता है; और इस तरह के रद्दीकरण पर वाहन के पंजीकरण का प्रमाण पत्र और अध्याय V के तहत वाहन के संबंध में दिए गए किसी भी परमिट को तब तक निलंबित माना जाएगा जब तक कि फिटनेस का एक नया प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं किया जाता है: [बशर्ते कि निर्धारित प्राधिकारी द्वारा ऐसा कोई रद्दीकरण तब तक नहीं किया जाएगा जब तक,

(क) ऐसा विहित प्राधिकारी ऐसी तकनीकी अर्हता रखता है जो केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित की जाए और जहां विहित प्राधिकारी के पास तकनीकी अर्हता नहीं है, वहां ऐसी अर्हता रखने वाले अधिकारी की रिपोर्ट के आधार पर ऐसा निरस्तीकरण किया जाता है; तथा



(बी) फिटनेस के प्रमाण पत्र को रद्द करने के लिखित रूप में दर्ज किए गए कारणों की पुष्टि वाहन के मालिक द्वारा चुने गए अधिकृत परीक्षण स्टेशन द्वारा की जाती है जिसका फिटनेस प्रमाण पत्र रद्द करने की मांग की जाती है: बशर्ते कि यदि रद्दीकरण की पुष्टि अधिकृत परीक्षण स्टेशन द्वारा की जाती है, तो परीक्षण करने की लागत परीक्षण किए जा रहे वाहन के मालिक द्वारा और विकल्प में निर्धारित प्राधिकारी द्वारा वहन की जाएगी।

(5) इस अधिनियम के तहत जारी किया गया फिटनेस प्रमाण पत्र, हालांकि यह प्रभावी रहता है, पूरे भारत में मान्य होगा।

(6) इस धारा के अधीन जारी किए गए योग्यता के वैध प्रमाण पत्र वाले सभी परिवहन वाहनों को अपने शरीर पर स्पष्ट और दृश्यमान तरीके से ऐसा विशिष्ट चिह्न रखना होगा जैसा कि केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित किया जाए।

(7) केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित की जाने वाली ऐसी शर्तों के अधीन, इस धारा के प्रावधानों को गैर-परिवहन वाहनों तक बढ़ाया जा सकता है।

17. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 39, जो मोटर वाहनों के पंजीकरण का प्रावधान करती है, निम्नानुसार है: -

39. पंजीकरण के लिए आवश्यकता- कोई भी व्यक्ति किसी भी मोटर वाहन को नहीं चलाएगा और मोटर वाहन का कोई भी मालिक वाहन को किसी भी सार्वजनिक स्थान पर या किसी अन्य स्थान पर चलाने की अनुमति नहीं देगा जब तक कि वाहन इस अध्याय के अनुसार पंजीकृत न हो और वाहन के पंजीकरण का प्रमाण पत्र निलंबित या रद्द नहीं किया गया हो और वाहन पर निर्धारित तरीके से प्रदर्शित पंजीकरण चिह्न न हो:

बशर्ते कि इस धारा में कुछ भी डीलर के कब्जे वाले मोटर वाहन पर लागू नहीं होगा, ऐसी शर्तों के अधीन जो केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती हैं।

18. धारा 56 में प्रावधान है कि एक परिवहन वाहन को धारा 39 के प्रयोजन के लिए वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा, जब तक कि उसके पास ऐसे रूप में फिटनेस



का प्रमाण पत्र न हो जिसमें ऐसे विवरण और जानकारी शामिल हों जो केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती है, निर्धारित प्राधिकारी द्वारा जारी की जा सकती है, या एक अधिकृत परीक्षण स्टेशन द्वारा। फिटनेस प्रमाण पत्र की अनुपस्थिति का परिणाम बहुत गंभीर है, जो वाहन के पंजीकरण को रद्द करने की हद तक जाता है, क्योंकि फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना वाहन को बिल्कुल भी पंजीकृत नहीं माना जाता है।

19. यदि हम धारा 39 को देखें जो पंजीकरण की आवश्यकता के बारे में बोलती है, तो हम पाते हैं कि सार्वजनिक सड़कों पर पंजीकरण के बिना वाहनों का उपयोग करने वाले व्यक्तियों पर एक स्पष्ट रोक है। इसलिए, जैसा कि माननीय उच्चतम न्यायालय ने अमृत पॉल सिंह और अन्य बनाम टाटा एआईजी जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड के मामले में उल्लेख किया है। और अन्य को उपरोक्त के रूप में संदर्भित किया गया है, उल्लंघन एक मौलिक वैधानिक अपवर्तन है।

20. माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने धारा 66 के प्रावधानों का उल्लेख करने के बाद जो परमिट से संबंधित है, जो नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह और अन्य (2004) 3 एस.सी.सी. 297 में रिपोर्ट किए गए फैसले का हवाला देने के बाद निष्कर्ष निकाला कि यदि यह एक मौलिक वैधानिक उल्लंघन है तो बीमा कंपनी को अपने दायित्व से मुक्त कर दिया जाता है और इसलिए बीमा कंपनी को मुआवजे का भुगतान करने का निर्देश भी नहीं दिया जा सकता है। इसे पुनर्प्राप्त करने की स्वतंत्रता। इस मुद्दे पर अन्य निर्णयों पर चर्चा करने के बाद माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने इस प्रकार टिप्पणी की: -

24. मामले में, अभिलेखों पर लाई गई सामग्री से यह स्पष्ट रूप से प्रदर्शित होता है कि दुर्घटना के समय वाहन के पास परमिट नहीं था। अपीलकर्ताओं ने यह रुख अपनाया था कि वाहन दुर्घटना में शामिल नहीं था। इसके अलावा, उन्होंने यह नहीं बताया था कि वाहन के पास अस्थायी परमिट था या किसी अन्य प्रकार का परमिट था। अधिनियम की धारा 66 के तहत जिन अपवादों को रेखांकित किया गया है, उन पर जोर देने की आवश्यकता नहीं है, उनकी वकालत की जानी चाहिए और उन्हें साबित किया जाना चाहिए। दायित्व से मुक्ति की मांग करने के लिए तर्क के दौरान अपवादों की सहायता नहीं ली जा सकती है। बिना परमिट के सार्वजनिक स्थान पर वाहन का



उपयोग एक मौलिक वैधानिक उल्लंघन है। हम धारा 66 में उकेरे गए अपवादों की श्रृंखला को देखते हुए ऐसा सोचने के लिए तैयार हैं। उक्त स्थितियों की तुलना लाइसेंस के अभाव या नकली लाइसेंस या विभिन्न प्रकार के वाहन के लिए लाइसेंस के अभाव या अधिक संख्या में यात्रियों को ले जाने की शर्त के उल्लंघन से नहीं की जा सकती है। इसलिए, स्वर्ण सिंह [नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह, (2004) 3 एस.सी.सी. 297: 2004 एस.सी.सी. (क्रिल) 733] और लखमी चंद [लखमी चंद बनाम रिलायंस जनरल इंश्योरेंस, (2016)3 एस.सी.सी. 100: (2016)2 एस.सी.सी. (सीआईवी) 45] में निर्धारित सिद्धांत उस संबंध में मामले पर लागू नहीं होंगे। इसके अलावा, बीमाकर्ता ने यह दलील दी थी कि विचाराधीन वाहन के पास कोई परमिट नहीं था। इसके लिए -त्रिपिटक के ज्ञान की आवश्यकता नहीं है, कि किसी भी प्रकृति के परमिट का अस्तित्व दस्तावेजी साक्ष्य का विषय है। बीमाधारक द्वारा यह साबित करने के लिए कुछ भी अभिलेखों पर नहीं लाया गया है कि उसके पास वाहन का परमिट था। ऐसे में बीमाकर्ता पर जिम्मेदारी नहीं डाली जा सकती है। इसलिए, न्यायाधिकरण के साथ-साथ उच्च न्यायालय ने निर्देश दिया था कि बीमाकर्ता को दावेदारों को ब्याज के साथ मुआवजे की राशि का भुगतान करने की आवश्यकता थी, इस शर्त के साथ कि बीमाकर्ता मालिक और चालक से इसकी बरामदगी करने का हकदार होगा। उक्त निर्देश स्वर्ण सिंह [नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह, (2004) 3 एस.सी.सी. 297: 2004 एस.सी.सी. (क्रिल) 733] और वेतन और बरामदगी सिद्धांत से संबंधित अन्य मामलों में बताए गए सिद्धांतों के अनुरूप हैं। (बल वर्धित)

इस न्यायालय का निष्कर्ष

21. यह स्पष्ट है कि रूप रानी (उपरोक्त) में इस न्यायालय का निर्णय, जो श्रीमती उमा त्रिपाठी (उपरोक्त) में इस न्यायालय के पहले के निर्णय के विपरीत है, श्रीमती उमा त्रिपाठी (उपरोक्त) में बाध्यकारी मिसाल का कोई संदर्भ दिए बिना दिया गया था। यदि न्यायालय श्रीमती उमा त्रिपाठी (उपरोक्त) में इस न्यायालय द्वारा लिए गए दृष्टिकोण की सत्यता पर संदेह कर रहा था तो मामले को पुनर्विचार के लिए एक बड़ी पीठ के पास भेजा जाना चाहिए था, लेकिन इस प्रविधि को नहीं अपनाया गया था। इसे ध्यान में रखते हुए, रूप रानी (उपरोक्त) में दिया गया निर्णय प्रति असंगत है, जो उस मामले के अजीबोगरीब तथ्यों तक ही

सीमित है।

22. यह भी स्पष्ट है कि अन्य उच्च न्यायालयों द्वारा व्यक्त किए गए उपरोक्त विपरीत या अलग-अलग विचारों पर भरोसा नहीं किया जा सकता है क्योंकि यह न्यायालय *श्रीमती उमा त्रिपाठी* (उपरोक्त) के मामले में इस न्यायालय द्वारा निर्धारित कानून से बाध्य है। इसके अलावा, यह न्यायालय *श्रीमती इंदिरा गांधी* के मामले में लिए गए दृष्टिकोण से सहमत है।

23. यहां यह उल्लेख करना उचित है कि इस मामले में शामिल विवाद पर सर्वोच्च न्यायालय की कोई बाध्यकारी मिसाल उपलब्ध नहीं है। *चल्ला उपेंद्र राव* (उपरोक्त) और *अमृत पॉल सिंह* (उपरोक्त) के मामले में सर्वोच्च न्यायालय केवल उस स्थिति पर विचार कर रहा था जहां उल्लंघन करने वाले वाहन के पास दुर्घटना की तारीख को वैध परमिट नहीं था, जो कि विवाद से पूरी तरह से अलग है, जो केवल दुर्घटना की तारीख पर वैध फिटनेस प्रमाण पत्र की कमी से संबंधित है, इस मामले के तथ्यों पर उन मामलों का अनुपात लागू नहीं हुआ है।

24. उपरोक्त विश्लेषण से, यह स्पष्ट है कि भले ही, यह माना जाता है कि उल्लंघन करने वाले वाहन के पास वैध फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं था, फिर भी, यह बीमा कंपनी को अधिनियम की धारा 149(2) के तहत अपने वैधानिक दायित्व से बचने का अधिकार नहीं देता है, जैसा कि *श्रीमती उमा त्रिपाठी* के मामले में इस न्यायालय की समन्वय पीठ द्वारा अवधारित किया गया था (उपरोक्त), जिसमें यह न्यायालय विशेष रूप से इस मुद्दे से निपट रहा था कि क्या वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के अभाव में, उल्लंघन करने वाले वाहन का बीमाकर्ता अपनी वैधानिक देयता से बच सकता है। यह अदालत प्रासंगिक प्रावधानों की जांच करने के बाद इस निष्कर्ष पर पहुंची कि चूंकि उल्लंघन करने वाले वाहन के पास एक वैध परमिट था जिसे फिटनेस की चूक के लिए रद्द नहीं किया गया था, इसलिए यह नहीं माना जा सकता है कि उल्लंघन करने वाले वाहन को पॉलिसी के नियमों और शर्तों का उल्लंघन किया जा रहा था।

25. रेखा जैन (उपरोक्त) में सर्वोच्च न्यायालय के फैसले से यह और स्पष्ट है कि बीमाकर्ता अधिनियम की धारा 149(2) में निर्दिष्ट आधार की तुलना में अतिरिक्त आधार लेकर अपने बचाव को नहीं बढ़ा सकता है, जहां तक नीति की शर्तों के उल्लंघन का संबंध है। यही कारण है कि यातायात नियमों और विनियमों के उल्लंघन में वाहन को ले जाने वाले माल/यात्रियों के संबंध में वाहन की ओवरलोडिंग, मार्ग का विचलन, वाहन चलाना जैसे उल्लंघन एक ऐसा



आधार नहीं हैं जिस पर बीमाकर्ता अपनी वैधानिक देयता से बच सकता है। इसके अलावा, विधायिका पूरी तरह से सचेत थी कि सार्वजनिक स्थान पर वाहन चलाने के लिए फिटनेस प्रमाण पत्र की आवश्यकता होती है, लेकिन फिर भी, यह अधिनियम की धारा 149(2) के तहत बीमाकर्ता के लिए उपलब्ध रक्षा का आधार नहीं है। विधायिका ने जानबूझकर रक्षा के आधार को परमिट की शर्तों के उल्लंघन और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस की कमी तक सीमित कर दिया। विधायिका ने यह भी निर्दिष्ट किया कि परमिट की शर्तों का उल्लंघन क्या होगा।

26. यह बीमा कंपनी का मामला नहीं है कि उल्लंघन करने वाले वाहन के पास किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाने का परमिट नहीं था। बीमा कंपनी का यह भी मामला नहीं है कि उल्लंघन करने वाला वाहन एक निजी वाहन था, जो किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जा रहा था। अभिलेखों से यह साबित होता है कि 18.06.2012 से 17.06.2013 तक पैकेज पॉलिसी के तहत वाहन का वाणिज्यिक यात्री वाहक वाहन के रूप में बीमा किया गया था, जबकि दुर्घटना 05.12.2012 को हुई थी।

27. इसके अलावा, बीमा पॉलिसी से पता चलता है कि परमिट की आवश्यकता अनिवार्य थी, लेकिन यह कहीं भी उल्लेख नहीं करता है कि वाहन चलाने के लिए फिटनेस प्रमाण पत्र भी अनिवार्य है। यह भी ऐसा मामला नहीं है जहां आक्षेपित वाहन बहुत पुराना था। इस मामले में, वाहन केवल दो साल पुराना था, जिसका निर्माण और पंजीकरण वर्ष 2010 में हुआ था, जिसकी प्रारंभिक फिटनेस पंजीकरण की तारीख से दो साल के लिए वैध थी।

28. उन मामलों में न्यायिक नोटिस लिया जा सकता है जहां वैध फिटनेस प्रमाण पत्र होने के बाद भी, दुर्घटना आक्षेपित वाहन की यांत्रिक विफलता के कारण होती है जैसे ब्रेक की विफलता, स्टीयरिंग, टायरों का फटना, प्रणोदन प्रणाली की विफलता, ऊपर की ओर गाड़ी चलाते समय इंजन की शक्ति का नुकसान आदि।

29. अब सवाल यह उठता है कि अगर फिटनेस सर्टिफिकेट वैध था तो गाड़ी में मैकेनिकल फेल क्यों हुआ- इससे पता चलता है कि फिटनेस सर्टिफिकेट देना महज एक औपचारिकता है, जो कभी गारंटी नहीं दे सकती कि मैकेनिकल फेल नहीं होगा। विधायिका इन सभी स्थितियों के प्रति सचेत थी, इसलिए, वैध फिटनेस प्रमाण पत्र की कमी एक आधार नहीं थी, जिसने बीमाकर्ता को अधिनियम की धारा 149(2) के तहत अपनी वैधानिक देयता से बचने की



अनुमति दी।

30. उपरोक्त कानूनी स्थिति को ध्यान में रखते हुए, भले ही उल्लंघन करने वाले वाहन के पास वैध फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं था, बीमा कंपनी अधिनियम की धारा 149(2) के तहत अपने वैधानिक दायित्व से बच नहीं सकती है।

31. उपरोक्त विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए, बीमा कंपनी द्वारा दायर की गई अपील खारिज की जा सकती है।

32. तदनुसार, अपीलकर्ता-बीमा कंपनी द्वारा पसंद की गई अपील **खारिज** की जाती है।

33. कार्यालय को निर्देश दिया जाता है कि वह अपील दायर करते समय बीमा कंपनी द्वारा की गई सांविधिक जमा राशि को संबंधित न्यायाधिकरण को तुरंत वापस भेज दे।

34. अंतरिम आदेश, यदि कोई हो, **निरस्त** किया जाता है।

क्रॉस ऑब्जेक्शन संख्या-156 वर्ष 2022 पर आदेश

1. कार्यालय की रिपोर्ट के अनुसार, तत्काल प्रति-आपत्ति दर्ज करने में वर्ष 2625 दिनों की देरी होती है; तथापि, चूंकि बीमा कंपनी द्वारा दायर प्रति-अपील का निपटान किया जा रहा है, इसलिए प्रति-आपत्ति दायर करने में विलंब को माफ किया जाता है।

2. दावेदारों ने दावा किया कि मृतक आशीष कॉन्ट्रैक्ट प्राइवेट लिमिटेड, सोनीपत, हरियाणा में पर्यवेक्षक के रूप में काम कर रहा था और उसे 16,600/- रुपये प्रति माह का वेतन मिल रहा था, जिसे बृजेश अ०सा०-3 ने साबित कर दिया था, लेकिन फिर भी ट्रिब्यूनल ने अ०सा०-3 के साक्ष्य पर इस आधार पर अविश्वास किया है कि वह मृतक का नियोक्ता नहीं था और केवल उसके साथ काम कर रहा था। न्यायाधिकरण ने 3,000 रुपये प्रति माह की दर से मृतक की अनुमानित आय लेकर मुआवजे का आकलन किया है, जो पूरी तरह से अपर्याप्त है।

3. **गुरप्रीत कौर और अन्य बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य 2022 एस.सी.सी. ऑनलाइन एस.सी. 1778**, के मामले में सर्वोच्च न्यायालय निम्नानुसार अवधारित किया गया: -

"8. हालांकि, मृतक प्यारा सिंह की आय के बारे में अभिलेखों पर कोई सबूत नहीं है,

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा!



हालांकि, पी.डब्ल्यू.-4 - अमर कुमार, सहायक प्रबंधक, कोटक महिंद्रा बैंक लिमिटेड की गवाही से, यह स्पष्ट है कि मृतक - प्यारा सिंह नियमित रूप से 1000 रुपये का भुगतान कर रहा था। ट्रैक्टर के प्रति अपनी ऋण देयता का निर्वहन करने के लिए किस्त के रूप में 11,550/- रुपये की राशि प्रदान की जाती है। इस दर पर, पूरे ऋण का भुगतान एक या दो साल के भीतर कर दिया गया था। यह स्पष्ट रूप से मृतक की कमाई की क्षमता को स्थापित करता है। अपीलकर्ताओं-दावेदारों का यह भी मामला है कि मृतक एक ठेकेदार के रूप में काम कर रहा था और प्रति माह 50,000/- रुपये कमा रहा था। न्यायाधिकरण ने एक संतुलित दृष्टिकोण अपनाया और निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखते हुए: (i) ट्रैक्टर के ऋण के लिए 11,550/- रुपये की मासिक किस्त का भुगतान; (ii) पत्नी, दो नाबालिग बच्चों और माता-पिता वाले परिवार का भरण-पोषण करना; (iii) ट्रैक्टर और मोटरसाइकिल का वहन करना; (iv) कि मृतक ठेकेदार के रूप में काम कर रहा था; उसकी आय 25,000 रुपये प्रति माह आंकी गई।

9. हमारे सुविचारित विचार में, न्यायाधिकरण का दृष्टिकोण कानून के साथ-साथ तथ्यों पर भी काफी उचित है। सारांश कार्यवाही में जहां न्यायाधिकरण के निर्धारण का दृष्टिकोण कल्याण कानून के उद्देश्य के अनुरूप होना चाहिए, यह सही माना गया था कि मृतक की मासिक आय 25,000/- रुपये से कम नहीं हो सकती है। मृतक की मासिक आय को कम करने के लिए उच्च न्यायालय द्वारा दिया गया कारण पूरी तरह से गूढ़ है और इसका कोई तर्क नहीं है। न्यूनतम मजदूरी अधिनियम की अधिसूचना केवल उस मामले में एक मार्गदर्शक कारक हो सकती है जहां मृतक की मासिक आय का मूल्यांकन करने के लिए कोई सुराग उपलब्ध नहीं है। जहां सकारात्मक साक्ष्य प्रस्तुत किए गए हैं, अधिसूचना पर कोई भरोसा नहीं किया जा सकता है, खासकर जब यह किसी का मामला नहीं था कि मृतक एक मजदूर था जैसा कि उच्च न्यायालय द्वारा माना गया था।” (बल वर्धित)

4. जितेंद्र बनाम सादिया और अन्य 2025 एस.सी.सी. ऑनलाइन एस.सी. 261 के मामले में सर्वोच्च न्यायालय ने निम्नानुसार निर्णय दिया: -

“10. हमने अपीलकर्ता के अधिवक्ता को सुना है। हम अपीलकर्ता की आय और उसके द्वारा झेली गई कार्यात्मक विकलांगता पर न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय द्वारा

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



लिए गए दृष्टिकोण से सहमत होने में असमर्थ हैं। सबसे पहले, हमें गुरप्रीत कौर बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड 2022 एस.सी.सी. ऑनलाइन एस.सी. 1778 में इस न्यायालय की व्याख्या का उल्लेख करना चाहिए, जिसमें यह कहा गया था कि न्यूनतम मजदूरी अधिनियम के तहत अधिसूचनाएं उन मामलों में एक मार्गदर्शक कारक हो सकती हैं जहां मासिक आय का मूल्यांकन करने के लिए कोई सबूत उपलब्ध नहीं है।

5. यह स्पष्ट है कि चूंकि मृतक के नियोक्ता या उसके प्रतिनिधि की जांच दावेदारों द्वारा नहीं की गई थी ताकि ट्रिब्यूनल के समक्ष मृतक के वेतन को साबित किया जा सके, इस तरह, ट्रिब्यूनल ने पीडब्ल्यू-3 के साक्ष्य पर सही ढंग से अविश्वास किया है, जहां तक मृतक के वेतन की मात्रा का संबंध था, लेकिन फिर भी ट्रिब्यूनल को एक अकुशल श्रम को भुगतान की गई न्यूनतम मजदूरी के आधार पर मुआवजे का आकलन करना था हरियाणा राज्य में दुर्घटना के समय दुर्घटना हुई थी, जो उत्तर प्रदेश राज्य में व्याप्त दुर्घटना से अधिक थी। उत्तर प्रदेश राज्य में यह 4,677 रुपये प्रति माह था।

6. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, दावेदार इस आधार पर मुआवजा प्राप्त करने के हकदार हैं कि मृतक एक अकुशल मजदूर था जिसकी मासिक आय 5,000/- रुपये थी।

7. 26.09.2011 से प्रभावी यूपी मोटर वाहन नियम, 1998 के नियम 220-ए में कहा गया है कि जब दुर्घटना की तारीख को मृतक की आयु 40 वर्ष से कम थी, तो दावेदार भी भविष्य की संभावनाओं पर मुआवजे के हकदार हैं @ उसकी आय का 50%।

8. नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम प्रणय सेठी और अन्य (2017) 16 एस.सी.सी. 680 के मामले में सर्वोच्च न्यायालय की संविधान पीठ ने संपत्ति और अंतिम संस्कार के खर्च के नुकसान के लिए 40,000 रुपये और 15,000 रुपये प्रत्येक के कंसोर्टियम के नुकसान का फैसला किया है, जिसे हर तीन साल के बाद 10% की दर से बढ़ाया जाना है।

9. मैग्मा जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम नानू राम @ चुहू राम और अन्य, (2018) 18 एस.सी.सी. 130 के मामले में सर्वोच्च न्यायालय ने पति-पत्नी कंसोर्टियम, पैरेंटल कंसोर्टियम और फिरियल कंसोर्टियम के लिए 40,000/- रुपये का पंचाट दिया है।

10. इसके अलावा, सर्वोच्च न्यायालय ने राहुल गणपतराव साबले बनाम लक्ष्मण मारुति जाधव



(मृत) के मामले में एलआरएस और अन्य (2023)13 एस.सी.सी. 334 के माध्यम से निम्नानुसार निर्णय दिया: -

"32. प्रस्तुत मामले में, एमएसीटी ने कंसोर्टियम के नुकसान के लिए 5000 रुपये की मामूली राशि दी थी। हालांकि, उच्च न्यायालय ने सभी पारंपरिक मदों के तहत कुल 70,000 रुपये की समेकित राशि प्रदान की, जिसमें कंसोर्टियम का नुकसान, संपत्ति का नुकसान और अंतिम संस्कार का खर्च शामिल था। प्रणय सेठी [नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम प्रणय सेठी, (2017)16 एस.सी.सी.680: (2018)3 एस.सी.सी. (सीआईवी) 248: (2018)2 एस.सी.सी. (क्रिल) 205] में, इस न्यायालय की संविधान पीठ ने प्रावधान किया था कि सभी आश्रितों को कंसोर्टियम के नुकसान के लिए अलग-अलग सम्मानित किया जाना चाहिए और वास्तव में प्रत्येक आश्रित को 40,000 रुपये का पंचाट दिया गया था। इसी को ध्यान में रखते हुए, कंसोर्टियम के नुकसान के लिए चारों आश्रितों में से प्रत्येक को 40,000 रुपये की राशि दी जाती है। (बल वर्धित)

11. उत्तर प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1998 के नियम 220-ए के अनुसार, दावेदार मृतक की भविष्य की संभावनाओं पर उसकी आय के 50% की दर से मुआवजा पाने के हकदार हैं, क्योंकि दुर्घटना के समय मृतक की आयु लगभग 40 वर्ष थी।

12. इसके अलावा, इस मामले में मुआवजे का आकलन करने के लिए एक गुणक वर्ष 15 लागू किया जाना था, लेकिन न्यायाधिकरण ने एक गुणक वर्ष 16 लागू किया है, जिसमें प्रणय सेठी (उपरोक्त) के मामले में शीर्ष न्यायालय के फैसले को ध्यान में रखते हुए कटौती की आवश्यकता है।

13. यह भी स्पष्ट है कि न्यायाधिकरण ने गैर-आर्थिक मदों के तहत मुआवजे की अपर्याप्त राशि का पंचाट दिया है, जिसके लिए प्रणय सेठी (उपरोक्त), मैग्मा जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड के मामले में शीर्ष न्यायालय के फैसले को ध्यान में रखते हुए पर्याप्त वृद्धि की आवश्यकता है। (उपरोक्त) और राहुल गणपतराव साबले (उपरोक्त) के साथ बातचीत की गई।

14. इसके अलावा, उत्तर प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1998 के नियम 220-ए के अनुसार, दावेदार दिए गए मुआवजे पर 7% प्रति वर्ष की दर से ब्याज प्राप्त करने के हकदार थे; हालांकि, ट्रिब्यूनल ने इसे 6% प्रति वर्ष की दर से प्रदान किया है, जिसमें वृद्धि की

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



आवश्यकता है।

15. उपरोक्त वैधानिक कानून और सर्वोच्च न्यायालय की मिसालों को ध्यान में रखते हुए, दावेदारों को देय मुआवजे को निम्नानुसार पुनर्निर्धारित किया गया है: -

क्रम सं.	मुआवजा	प्रदान की गई राशि (रुपये में)	के अनुसार।
1.	अकुशल कामगार की न्यूनतम मजदूरी के अनुसार मृतकों की मासिक आय	5,000/-	गुरप्रीत कौर (उपरोक्त) और जितेंद्र
2.	मृतक की वार्षिक आय	5,000X12=60,000/-	गुरप्रीत कौर (उपरोक्त) और जितेंद्र (उपरोक्त)
3.	कम 1/3 कटौती मृतक के स्वयं के खर्च के लिए (3 आश्रित)	20,000/-	प्रणय सेठी (उपरोक्त)
4.	शुद्ध वार्षिक आय जिस पर दावेदार निर्भर थे	40,000/-	प्रणय सेठी (उपरोक्त)
5.	भविष्य की संभावनाओं को @ 50% जोड़ें क्योंकि मृतक की आयु लगभग 40 वर्ष थी	20,000/-	यूपी मोटर वाहन का नियम 220-ए नियम, 1998
6.	मृतक पर दावेदारों की कुल वार्षिक निर्भरता	60,000/-	यूपी मोटर वाहन का नियम 220-ए नियम, 1998
7.	दुर्घटना के समय मृतक की आयु लगभग 40 वर्ष होने के कारण गुणक लगाया जाता है		प्रणय सेठी (उपरोक्त)
8.	दावेदारों पर निर्भरता का कुल नुकसान	60,000X15 = 9,00,000/-	प्रणय सेठी (उपरोक्त)
9.	कंसोर्टियम का नुकसान @Rs.40,000/- प्रत्येक, हर 3 साल के बाद 10% की वृद्धि हुई (3 दावेदार)	48,400X3 = 1,45,200/-	प्रणय सेठी (उपरोक्त) और मैग्मा जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (उपरोक्त)
10.	संपत्ति का नुकसान @ 15,000/- रुपये हर 3 साल के बाद 10% बढ़ जाता है।	18,150/-	प्रणय सेठी (उपरोक्त)
11.	अंतिम संस्कार का खर्च@ हर 3 साल के बाद 15,000 रुपये में 10 फीसदी की बढ़ोतरी की जाती है।	18,150/-	प्रणय सेठी (उपरोक्त)

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।



12.	कुल मुआवजा	10,81,500/-	
-----	------------	-------------	--

16. इस तरह, दावेदार दावा याचिका दायर करने की तारीख से वास्तविक भुगतान तक @ 7% प्रति वर्ष ब्याज के साथ 10,81,500/- रुपये के कुल मुआवजे के हकदार हैं, जिसे आक्षेपित जाइलो कार संख्या-यूपी-35-एच-0005 के बीमाकर्ता द्वारा क्षतिपूर्ति की जानी है।

17. तदनुसार, मुआवजे में वृद्धि के लिए दावेदारों द्वारा पसंद की गई प्रति-आपत्ति की अनुमति दी जाती है। न्यायाधिकरण के दिनांक 29.11.2014 के आक्षेपित निर्णय और पंचाट को उपरोक्त सीमा तक संशोधित किया जाता है।

18. यदि बीमा कंपनी द्वारा पहले किसी राशि का भुगतान किया गया है, तो बीमा कंपनी इसे तदनुसार समायोजित करने की हकदार है। बीमा कंपनी को निर्देश दिया जाता है कि वह मुआवजे की बढ़ी हुई राशि को दो महीने के भीतर संबंधित न्यायाधिकरण के समक्ष जमा करे। न्यायाधिकरण दावेदारों को उनकी उम्र और निर्भरता को ध्यान में रखते हुए मुआवजे की बढ़ी हुई राशि को आनुपातिक रूप से देने के लिए स्वतंत्र होगा।

दिनांक: 06.02.2026 / हिमांशु

(न्यायमूर्ति संदीप जैन)