

राजपाल सिंह, अपीलकर्ता

बनाम

भारत संघ और अन्य-प्रतिवादी।

1981 के आदेश क्रमांक 300 से प्रथम अपील

20 दिसंबर 1985

मोटर वाहन अधिनियम (1939 का IV) - धारा 110, 110-बी और 110- एफ - एक कार और रेलवे ट्रेन के बीच दुर्घटना - कार में बैठे लोगों को चोटें - रेलवे अधिकारियों के खिलाफ घायलों द्वारा मुआवजे का दावा - लापरवाही रेलवे अधिकारियों का आरोप - दावा न्यायाधिकरण - क्या इस तरह के दावे पर विचार करने का अधिकार क्षेत्र है - दुर्घटना - क्या यह कहा जा सकता है कि यह मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न हुआ है।

माना गया, (बहुमत के अनुसार पी.सी. जैन, सी.जे. और एस.पी. गोयल, जे., डी.एस. तेवतिया, जे. कॉन्ट्रा), कि मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत दावा न्यायाधिकरण द्वारा दावा याचिका पर तभी विचार किया जाएगा जब दुर्घटना का आरोप लगाया गया हो। मोटर वाहन की लापरवाही से ड्राइविंग के कारण महल ले लिया गया, हालांकि वैकल्पिक रूप से दलील यह हो सकती है कि दुर्घटना समग्र लापरवाही या मोटर वाहन के चालक के अलावा किसी अन्य एजेंसी की लापरवाही के कारण हुई। यदि मुख्य रूप से यह आरोप लगाया जाता है कि दुर्घटना लापरवाही से मोटर वाहन चलाने के कारण हुई है, तो दावा मोटर वाहन के चालक, मालिक और बीमाकर्ता के अलावा अन्य एजेंसियों के खिलाफ भी बनाए रखा जा सकता है, यदि उनके खिलाफ मुआवजे का दावा किया गया हो। समग्र लापरवाही के कारण वैकल्पिक या पूर्व के साथ संयुक्त रूप से। धारा 110-बी में प्रावधान है कि पुरस्कार देने में दावा न्यायाधिकरण उस राशि को निर्दिष्ट करेगा जो बीमाकर्ता या दुर्घटना में शामिल वाहन के मालिक या चालक या सभी या उनमें से किसी एक द्वारा, जैसा भी मामला हो, भुगतान किया जाएगा। प्रावधान किसी भी तरह से यह नहीं दर्शाता है कि दावा न्यायाधिकरण का अधिकार क्षेत्र बीमाकर्ता या मालिक या ड्राइवर के खिलाफ पुरस्कार देने तक ही सीमित है या धारा के पहले भाग के तहत न्यायाधिकरण को प्रदत्त अधिकार क्षेत्र में कटौती करता है जो उसे मुआवजे की राशि निर्धारित करने के लिए अधिकृत करता है। दावेदारों या उनमें से किसी एक को देय होगा। इस अनुभाग के उत्तरार्द्ध भाग में बीमाकर्ता या मालिक या ड्राइवर के बीच दायित्व के विनिर्देशन की आवश्यकता होती है क्योंकि इसकी प्रासंगिकता केवल उनके बीच है। प्रश्न यह है कि क्या मोटर वाहन के उपयोग से कोई दुर्घटना उत्पन्न हुई है और क्या ट्रिब्यूनल के पास मुआवजे के दावे पर विचार करने का क्षेत्राधिकार है जो पूरी तरह से अधिनियम की धारा 110 की व्याख्या पर निर्भर करता है जिसके तहत दावा ट्रिब्यूनल की स्थापना, स्थापना और निपटान के लिए अधिकार क्षेत्र प्रदान किया जाता है। मुआवजे के दावे. इस प्रावधान के अनुसार, दावा न्यायाधिकरण की स्थापना मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाले व्यक्तियों की मृत्यु, या शारीरिक चोट, या किसी तीसरे की संपत्ति को नुकसान से संबंधित दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावों पर फैसला करने के लिए की गई है। इस प्रकार उत्पन्न होने वाली पार्टी, या दोनों। इसलिए, ट्रिब्यूनल को सभी प्रकार के मुआवजे के दावों से निपटने का अधिकार क्षेत्र नहीं दिया गया है। दुर्घटनाएँ. इसके बजाय, इसका अधिकार क्षेत्र उन दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावों तक ही सीमित है जो मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होती हैं। दूसरे शब्दों में, मोटर वाहन का उपयोग दुर्घटना का कारण होना चाहिए, चाहे वह कितनी भी छोटी क्यों न हो और जब तक दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग के कारण उत्पन्न प्रभाव न हो, तब तक यह कहना संभव नहीं होगा कि यह दुर्घटना से उत्पन्न हुई है। मोटर वाहन का उपयोग. इस प्रकार, जहां अकेले रेलवे अधिकारियों के खिलाफ दावा दायर किया गया है, जिसमें आरोप लगाया गया है कि दुर्घटना पूरी तरह से उनकी लापरवाही और ट्रेन के चालक और गेटमैन की लापरवाही के कारण हुई और ऐसा कोई आरोप नहीं है कि मोटर वाहन ने किसी भी तरह से योगदान दिया। दुर्घटना के कारण के बारे में यह नहीं कहा जा सकता कि यह दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न हुई थी। ऐसा दावा ट्रिब्यूनल द्वारा विचारणीय नहीं होगा और इसके बजाय केवल सिविल कोर्ट में ही दायर किया जा सकेगा।

निर्णय, (प्रति डी.एस. तेवतिया, जे. कॉन्ट्रा) कि मुआवजे का दावा ट्रिब्यूनल द्वारा तब तक विचारणीय होगा जब तक कि मृत्यु या चोटें तब हुईं जब मृतक या घायल मोटर वाहन में यात्रा कर रहा था। —इससे कोई फर्क नहीं पड़ता कि दुर्घटना मोटर वाहन के चालक या किसी विदेशी एजेंसी की लापरवाही के कारण हुई। ऐसा कोई कारण नहीं है कि दावा न्यायाधिकरण पेड़ के मालिक के खिलाफ मुआवजा नहीं दे सकता है यदि दुर्घटना पेड़ के गिरने के कारण हुई या इमारत के मालिक के खिलाफ अगर दुर्घटना कार पर और इमारत के गिरने के कारण हुई हो यदि दुर्घटना सड़क का उचित स्थिति में रखरखाव न करने के परिणामस्वरूप हुई हो, तो सड़क का मालिक याचिका में आरोप लगाया गया है कि दुर्घटना पेड़ के मालिक या इमारत के मालिक या सड़क के मालिक या उस व्यक्ति की लापरवाही के परिणामस्वरूप हुई जिसका दायित्व सड़क को 'उचित स्थिति में बनाए रखना' था। इस प्रकार, जहां एक कार रेलवे ट्रेन से टकराती है, इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता है कि दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग के कारण हुई है और दावा न्यायाधिकरण के पास दावे पर निर्णय लेने और उस पक्ष के खिलाफ मुआवजा देने का अधिकार क्षेत्र होगा, जिसे वह दोषी पाता है। दुर्घटना के लिए जिम्मेदार है और धारा 110-बी के संदर्भ में मुआवजे की राशि निर्दिष्ट करता है यदि उक्त प्रावधान किसी दिए गए मामले के तथ्यों से आकर्षित पाया जाता है।

(पैरा 27, 29 और 32)।

(मामले को 14 जनवरी, 1983 को इस मामले में शामिल कानून के एक महत्वपूर्ण प्रश्न के निर्णय के लिए माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.एस. सोढ़ी द्वारा एक बड़ी पीठ के पास भेजा गया था। खंडपीठ में माननीय श्री: न्यायमूर्ति डी.एस. तेवतिया और न्यायमूर्ति डी.एस. तेवतिया शामिल थे। माननीय श्री न्यायमूर्ति एस.एस. सोढ़ी ने 16 जुलाई, 1984 को मामले को फिर से एक बड़ी पीठ के पास भेज दिया। बड़ी पीठ में माननीय मुख्य न्यायाधीश श्री प्रेम चंद जैन, माननीय श्री न्यायमूर्ति डी.एस. तेवतिया और माननीय शामिल थे। श्रीमान न्यायमूर्ति एस. पी. गोयल ने असहमतिपूर्ण निर्णय दिए और अंततः 20 दिसंबर, 1985 को मामले का फैसला किया)।

(1) मोटरश्री व्हीकल्स एआई सीटीजे के तहत यह दावा याचिका अपीलकर्ता को व्यक्तिगत चोटों और उसकी कार को हुए नुकसान के लिए मुआवजा देने के लिए दायर की गई थी, जिसे ट्रिब्यूनल ने प्रारंभिक आपत्ति पर खारिज कर दिया था कि उसके पास इस पर विचार करने और मुकदमा चलाने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है। वही। इससे व्यथित होकर वह इस अपील में आये हैं। यह मामला पहली बार सुनवाई के लिए एक विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष आया, जिन्होंने इसे एक डिवीजन बेंच को भेज दिया। विभिन्न उच्च न्यायालयों की डिवीजन बेंच के फैसले के बीच दृष्टिकोण के टकराव को देखते हुए डिवीजन बेंच ने इसे पूर्ण बेंच के पास भेज दिया।

(2) 23 जून 1979 को दावेदार वासदेव बजाज के साथ लगभग 1.30 बजे कार संख्या सीएच-8851 में पंचकुला से चंडीगढ़ लौट रहे थे। जब वह पंचकुला-जीरकपुर रोड पर गेट नंबर 121 पार कर रहा था तो एक रेलवे ट्रेन ने उसकी कार को टक्कर मार दी। आरोप था कि इंजन में लाइट नहीं थी, रेलवे क्रॉसिंग गेट खुला पड़ा था और गेट के दोनों ओर यातायात रोकने के लिए कोई लाल बत्ती नहीं थी। यह दलील दी गई कि दुर्घटना पूरी तरह से ट्रेन के चालक और गेटमैन सहित रेलवे अधिकारियों की लापरवाही और लापरवाही के कारण हुई।

(3) दावे का उन उत्तरदाताओं द्वारा विरोध किया गया जिन्होंने प्रारंभिक आपत्ति उठाई थी कि मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के पास उनके खिलाफ दावे पर विचार करने और मुकदमा चलाने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है, जिसे कायम रखा गया और याचिका खारिज कर दी गई।

(4) मोटर दुर्घटनाओं से उत्पन्न होने वाले दावे नागरिक प्रकृति के होने के कारण नागरिक अदालतों द्वारा स्थापित और विचारित किये जाते थे। अनुशासनहीन और तेज गति से चलने वाले यातायात के कारण बढ़ती दुर्घटनाओं को देखते हुए विधानमंडल ने मोटर वाहन अधिनियम (सं. 100) लागू किया।

1956) घायलों और मृतक के आश्रित दावेदारों की पीड़ा को कम करने और उन्हें सस्ता और त्वरित उपचार प्रदान करने के लिए। मूल धारा के स्थान पर संशोधन अधिनियम द्वारा प्रतिस्थापित मोटर वाहन अधिनियम की धारा 110 के प्रावधानों के आधार पर, राज्य सरकारों को मुआवजे के दावों पर निर्णय लेने के उद्देश्य से एक या एक से अधिक मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरणों का गठन करने का अधिकार दिया गया था। दुर्घटना जिसमें मोटर वाहनों के

उपयोग से व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोट या तीसरे पक्ष या दोनों की संपत्ति को नुकसान शामिल है। धारा 110-एफ द्वारा आगे यह प्रावधान किया गया था कि जहां किसी भी क्षेत्र के लिए किसी भी दावा न्यायाधिकरण का गठन किया गया है, किसी भी सिविल न्यायालय के पास मुआवजे के किसी भी दावे से संबंधित किसी भी प्रश्न पर विचार करने का अधिकार क्षेत्र नहीं होगा, जिस पर दावा न्यायाधिकरण द्वारा निर्णय लिया जा सकता है।

(5) ट्रिब्यूनल के समक्ष उठाया और प्रचारित किया गया सटीक मुद्दा यह था कि जब तक कथित दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग से नहीं हुई थी, जिसका अर्थ अनिवार्य रूप से इसकी लापरवाही से ड्राइविंग है, दावा ट्रिब्यूनल के पास नहीं होगा और इसके बजाय मनोरंजक होगा। अकेले सिविल कोर्ट द्वारा। इसलिए, यह तर्क दिया गया कि ट्रिब्यूनल के पास उस दावे पर विचार करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं होगा जहां आरोप यह है कि दुर्घटना सड़क के रखरखाव में किसी अन्य प्राधिकारी की लापरवाही या ऐसे किसी अन्य कारण के कारण हुई। यह विवाद अधिकांश उच्च न्यायालयों में तब तक कायम रहा जब तक कि भारत संघ बनाम भगवर्दी प्रसाद और अन्य (1) मामले में इलाहाबाद उच्च न्यायालय द्वारा एक असंगत टिप्पणी नहीं दी गई।

(6) पहली बार, यह मामला सिवार्नलता दत्ता बरवा और अन्य बनाम मेसर्स मामले में गौहाटी उच्च न्यायालय की एक डिवीजन बेंच के सामने आया। नेशनल ट्रांसपोर्ट इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, और दूसरा (2), हालांकि अप्रत्यक्ष तरीके से। उस मामले में यह दुर्घटना रेलवे क्रॉसिंग पर बस और रेलवे ट्रेन के बीच हुई थी। बस के मालिक और बीमा कंपनी के खिलाफ दावा दायर किया गया था और आरोप लगाया गया था कि दुर्घटना बस के चालक की लापरवाही के कारण हुई थी। बचाव में उठाई गई दलीलों में से एक यह थी कि दुर्घटना किसी कारण से नहीं हुई थी बस की लापरवाही से ड्राइविंग, लेकिन लेवल क्रॉसिंग पर गेट को मानव रहित छोड़ने में रेलवे अधिकारियों की लापरवाही के कारण। इस याचिका पर एक सहायक आपत्ति यह थी कि रेलवे प्राधिकरण एक आवश्यक पक्ष था और उसकी अनुपस्थिति में दावा याचिका पर सुनवाई नहीं की जा सकती थी। धारा के प्रावधानों पर ध्यान देने के बाद

(1) ए.आई.आर. 1982 सभी. 310.

(2) ए.आई.आर. 1974 गौहाटी 31.

110-बी और 110-एफ, बेंच ने निम्नलिखित शर्तों में आपत्ति को खारिज कर दिया: -

“अनुभागों के इस समूह की योजना से यह स्पष्ट होगा कि मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न व्यक्तियों की मृत्यु या चोट के मुआवजे के दावों से निपटने के लिए दावा न्यायाधिकरण का गठन किया गया है। ट्रिब्यूनल को दुर्घटना में शामिल मोटर वाहन के मालिक, चालक और बीमाकर्ता को छोड़कर किसी अन्य व्यक्ति या प्राधिकारी के खिलाफ ऐसा कोई दावा लागू करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है, यह धारा 110-बी के प्रावधानों से स्पष्ट होगा। कानूनी स्थिति होने के कारण, याचिकाकर्ताओं के लिए दावा न्यायाधिकरण के समक्ष इन कार्यवाहियों में रेलवे प्रशासन को पक्षकार बनाने की कोई गुंजाइश नहीं थी। यदि वे यह साबित करने में सक्षम हो गए कि दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग में किसी लापरवाही या उतावलेपन के कारण हुई, तो वे सफल होंगे - अन्यथा वे विफल हो जाएंगे। इस मामले को देखते हुए मेरा मानना है कि दावा याचिकाएं रेलवे प्रशासन से गैर-जुड़ने वालों के लिए बुरी नहीं हैं।”

हालांकि व्यक्त किए गए विचार के लिए कोई विस्तृत चर्चा या तर्क नहीं है, लेकिन स्पष्ट रूप से विद्वान न्यायाधीशों ने धारा 110-बी के प्रावधानों पर भरोसा करते हुए कहा कि अधिनियम के तहत ट्रिब्यूनल के पास किसी अन्य व्यक्ति या प्राधिकरण के खिलाफ दावा लागू करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है।

(7) इन टी इन द? ओरिएंटल फायर और 'एजनरल' बीमा कंपनी, और अन्य बनाम भारत संघ (3), एक मालगाड़ी और एक लॉरी के बीच टक्कर हुई जिसके कारण लॉरी के मालिक और बीमा कंपनी को कुछ राशि जमा करनी पड़ी। कुछ मजदूरों की मृत्यु और अन्य की चोटों के लिए कामगार मुआवजा अधिनियम। बाद में, मालिक और बीमा कंपनी ने भारतीय संघ से उस राशि की वसूली के लिए मुकदमा दायर किया और आरोप लगाया कि दुर्घटना रेलवे के कर्मचारियों की लापरवाही के कारण हुई थी। अपीलीय चरण में, एक आपत्ति उठाई गई थी कि मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाले दावे का विचारणीय केवल न्यायालय द्वारा ही किया जा सकता है।

(3) ए.आई.आर. 1.975 ए.पी. 222.

ट्रिब्यूनल और सिविल कोर्ट द्वारा नहीं, और डिवीजन बेंच ने इसे इस प्रकार देखते हुए खारिज कर दिया: -

“यह सच है कि धारा 110 के तहत दावा न्यायाधिकरण का अधिकार क्षेत्र मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोट से संबंधित दुर्घटना के संबंध में दावों पर निर्णय देना है। इसलिए, यह प्रस्तुत किया गया है कि इसमें किसी भी व्यक्ति के खिलाफ दावा शामिल होगा, बशर्ते कि दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न हुई हो। लेकिन अगर हम अधिनियम की योजना और उस संदर्भ को ध्यान में रखते हैं जिसमें धारा 110 दिखाई देती है, तो यह स्पष्ट है कि धारा में उल्लिखित दावे का संदर्भ केवल संबंधित मोटर वाहन के मालिक या चालक के खिलाफ दावों से हो सकता है। दुर्घटना। इसके निर्माताओं का इरादा ऐसा नहीं रहा होगा, मोटर वाहन अधिनियम मोटर वाहनों से संबंधित कानून को समेकित और संशोधित करने वाला एक अधिनियम है। यह अनुभाग तीसरे पक्ष के जोखिमों के विरुद्ध मोटर वाहनों के बीमा से संबंधित अध्याय में आता है। इस धारा के पीछे का उद्देश्य मोटर वाहनों के मालिकों और ड्राइवरों और बीमाकर्ताओं के खिलाफ मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटनाओं में घायल व्यक्तियों के लिए एक त्वरित और प्रभावी मशीनरी प्रदान करना है। प्रतिवादी के विद्वान वकील के इस तर्क को स्वीकार करने से कि इसमें सभी व्यक्तियों के खिलाफ दावे शामिल होंगे, हमारे विचार में, ऐसे परिणाम होंगे जिन पर मोटर वाहन अधिनियम के निर्माताओं द्वारा कभी विचार नहीं किया गया था। उदाहरण के लिए, मोटर वाहन से जा रहा कोई व्यक्ति किसी पेड़ के गिरने या किसी इमारत के ढहने से हुई दुर्घटना में घायल हो सकता है। यह नहीं कहा जा सकता है कि यदि मालिक की लापरवाही के कारण ऐसी दुर्घटना हुई है तो कब्जेदार इमारत या पेड़ के मालिक के खिलाफ मोटर वाहन अधिनियम के तहत गठित ट्रिब्यूनल में दावा कर सकते हैं। इसी तरह इस मामले में, हमें नहीं लगता कि मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों का उद्देश्य घायल पक्षों या लॉरी के मालिक को रेलवे के खिलाफ दावा करने में सक्षम बनाना था, सिर्फ इसलिए कि दुर्घटना मोटर के उपयोग से उत्पन्न हुई थी। वाहन। हमारे विचार में, धारा 110 में उल्लिखित दावे केवल मोटर वाहन के चालक या बीमाकर्ता के मालिक के खिलाफ दावों के मामलों पर लागू होते हैं, न कि अजनबियों के खिलाफ। अजनबियों के खिलाफ दावे का फैसला करने के लिए उचित मंच सिविल कोर्ट है। सिविल का अधिकार क्षेत्र हमारे विचार में अदालत अधिनियम की धारा 110-एफ द्वारा वर्जित नहीं है।”

(8) बी इनआई में भोला राम और दूसरा 'टी.वी.' हिमाचल प्रदेश का एक और राज्य (4), हिमाचल सरकार का एक ट्रक गणासीधर के पास एक गहरी/बच्चे में गिर गया जिसके परिणामस्वरूप चालक और माल के मालिक की मौत हो गई। ट्रिब्यूनल के समक्ष दायर दावा याचिका को इस निष्कर्ष पर खारिज कर दिया गया था कि दुर्घटना सड़क के गलत प्रक्षेपण के कारण हुई थी, जो लकड़ी के लट्टों पर टिकी हुई थी, न कि ट्रक चालक की लापरवाही के कारण। उच्च न्यायालय के समक्ष अपील में, एक वैकल्पिक दलील दी गई थी कि भले ही सड़क की ढलान के कारण दुर्घटना हुई हो, सड़क का मालिक होने के नाते राज्य मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। याचिका को यह कहते हुए खारिज कर दिया गया कि ट्रिब्यूनल के पास निम्नलिखित कारणों से सड़क के मालिक के रूप में राज्य के खिलाफ किसी भी दावे पर विचार करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है:

धारा 110 राज्य सरकार को मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटनाओं, व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोट, या किसी की संपत्ति को नुकसान के संबंध में मुआवजे के दावों पर निर्णय लेने के उद्देश्य से दावा न्यायाधिकरण नियुक्त करने का अधिकार देती है। इस प्रकार उत्पन्न होने वाले तीसरे पक्ष, या दोनों और उनके अधिकार क्षेत्र की स्थानीय सीमाओं को परिभाषित करने के लिए। धारा 110-ए उन व्यक्तियों की गणना करती है जो ऐसे न्यायाधिकरणों को इस तरह के मुआवजे के अनुदान के लिए आवेदन करने में सक्षम हैं। यह खंड आगे यह प्रावधान करता है कि ऊपर उल्लिखित प्रकार के मुआवजे के लिए आवेदन ऐसे फॉर्म में किया जाएगा और इसमें ऐसे विवरण शामिल होंगे जो निर्धारित किए जा सकते हैं। यह उस सीमा अवधि का भी प्रावधान करता है जिसके भीतर ट्रिब्यूनल के समक्ष मुआवजे के लिए आवेदन किया जा सकता है और पर्याप्त कारण दिखाए जाने पर ट्रिब्यूनल को देरी को माफ करने का अधिकार देता है। धारा 110-बी जो मौजूदा मुद्दे के दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण है, ट्रिब्यूनल को पार्टियों को सुनने, दावे की जांच करने और मुआवजे की राशि का निर्धारण करने के लिए अपना पुरस्कार देने की आवश्यकता होती है जो

उसे दिखाई देती है। बस होना। ट्रिब्यूनल द्वारा मुआवजे की राशि निर्धारित करने के बाद अपना निर्णय देने के बाद, उस व्यक्ति या व्यक्तियों को निर्दिष्ट करना भी आवश्यक है, जिन्हें मुआवजा दिया जाएगा।

(9) एमआईएनएलएक्समदन लाई जैन बनाम [™] म्युनिसिपलआरपी कॉर्पोरेशन ऑफ आईएच दिल्ली अन्य (5) में, दावेदार ने आरोप लगाया कि जब वह रात लगभग 10 बजे रिंग रोड पर अपने स्कूटर से जा रहा था, तो स्कूटर का अगला पहिया एक गड्ढे में गिर गया। सड़क पर पलट गया और गंभीर रूप से घायल हो गया, रुपये की वसूली के लिए नगर निगम, दिल्ली के खिलाफ दावा याचिका दायर की। मुआवजे के तौर पर 25,000/- रु. यह माना गया कि ट्रिब्यूनल के पास इस आधार पर दावे पर विचार करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है कि यदि विपरीत पक्ष का दुर्घटना में शामिल वाहन से कोई संबंध नहीं है, तो उसे अधिनियम के तहत उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता है; और यह कि मुआवजा देने का दावा न्यायाधिकरण का अधिकार क्षेत्र दुर्घटना में शामिल वाहन के चालक, मालिक या बीमाकर्ता के खिलाफ प्रतिबंधित है जैसा कि अधिनियम की धारा 110-बी में उल्लिखित है।

(10) जैसा कि ऊपर दिए गए नियमों में बताया गया है, भागवती प्रसाद के मामले (सुप्रा) में इलाहबाद कोर्ट की डिवीजनल बेंच ने पहली बार एक असहमतिपूर्ण दृष्टिकोण अपनाया और माना कि ट्रिब्यूनल को न केवल बीमाकर्ता, मालिक और ड्राइवर के खिलाफ मुआवजा देने का अधिकार है। मोटर वाहन का, लेकिन निम्नलिखित अनुपात पर रेलवे के विरुद्ध भी: -

“अधिनियम के तहत गठित दावा न्यायाधिकरण को व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोट से संबंधित दुर्घटना के संबंध में मुआवजे के सभी दावों पर निर्णय लेने का अधिकार है, जहां दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होती है और, संबंध में मुआवजा देने में ऐसी दुर्घटना में दावा न्यायाधिकरण को न केवल बीमाकर्ता और मोटर वाहन के मालिक और चालक के खिलाफ मुआवजा देने का अधिकार है, बल्कि उन लोगों के खिलाफ भी मुआवजा देने का अधिकार है जिनकी लापरवाही के कारण दुर्घटना हुई होगी। शब्द "मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटनाओं के संबंध में" घटित हो रहे हैं

धारा 110(1) में यथासंभव व्यापक आयाम के शब्द हैं। धारा 110 की स्पष्ट भाषा में या किसी अन्य संबद्ध प्रावधानों में या प्रासंगिक प्रावधानों द्वारा प्रकट अधिनियम की योजना में ऐसा कोई कारण नहीं है, जो किसी आवेदन पर विचार करने के लिए दावा न्यायाधिकरण के अधिकार क्षेत्र को बाधित या प्रतिबंधित कर सकता हो। वर्तमान मामले में तीसरे पक्ष, रेलवे के संबंध में मुआवजा।

(5) 1982 दुर्घटना दावा जर्नल, 374।

धारा 110-बी का दूसरा भाग जो प्रावधान करता है कि पुरस्कार देने में दावा न्यायाधिकरण उस राशि को निर्दिष्ट करेगा जो बीमाकर्ता या वाहन के मालिक या चालक द्वारा भुगतान किया जाएगा - प्रश्न किसी भी तरह से कम नहीं करता है या किसी तीसरे पक्ष के विरुद्ध मुआवजा देने के लिए दावा, न्यायाधिकरण की शक्ति को प्रतिबंधित करना; दुर्घटना में योगदान देने वाला पाया जा सकता है। जहां मोटर वाहन के चालक या मालिक को लापरवाही करते हुए पाया जाता है और यह पाया जाता है कि चोटें उस लापरवाही के परिणामस्वरूप हुई हैं, तो दायित्व को बीमाकर्ता और मालिक के बीच विभाजित किया जाना आवश्यक है। अधिनियम के प्रावधान. इस वैधानिक आवश्यकता को प्रभावी करने के लिए धारा 110-बी का दूसरा भाग ट्रिब्यूनल को बीमाकर्ता और वाहन के मालिक के बीच दायित्व को बांटने का आदेश देता है, जहां ट्रिब्यूनल मालिक या ड्राइवर को इसके लिए जिम्मेदार मानता है। दावेदार को लगी चोट. इस प्रकार, धारा 110-बी, धारा 110 की चौड़ाई या आयाम को कम नहीं करती है जो अधिनियम के तहत दावा न्यायाधिकरण की शक्ति का स्रोत है।

इसके अलावा, मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटना के संबंध में सह-पेंशन के सभी दावों का पूर्ण न्यायनिर्णयन अधिनियम के तहत प्रदान करने का इरादा था और इसके परिणामस्वरूप जब तक कि दुर्घटना में शामिल सभी पक्षों को पहले विपरीत पक्षों के रूप में सूचीबद्ध नहीं किया जाता है। एक ही मंच पर लापरवाही के सवाल पर सुनवाई की जाती है तो मामले का उचित एवं प्रभावी निस्तारण नहीं हो पाता है। अन्यथा, यदि दावेदार को ट्रिब्यूनल के समक्ष अपना दावा केवल वाहन के मालिक और चालक और बीमाकर्ता के खिलाफ शुरू करने के लिए

मजबूर किया जाता है और दुर्घटना के लिए जिम्मेदार शेष व्यक्तियों पर मुकदमा चलाने के लिए छोड़ दिया जाता है, तो निर्णय को पूर्ण और अंतिम नहीं कहा जा सकता है .

(11) इस पर भरोसा करना: भगवती प्रसाद मामले (सुप्रा) में उपरोक्त टिप्पणियों में, मेरे विद्वान भाई तेवतिया, जे. ने राय दी है कि मुआवजे का दावा ट्रिब्यूनल द्वारा तब तक विचारणीय होगा जब तक कि मृत्यु या चोटें मृतक या मृत्यु के दौरान हुई हों। घायल व्यक्ति मोटर वाहन में यात्रा कर रहा था - इससे कोई फर्क नहीं पड़ता कि दुर्घटना मोटर वाहन के चालक की लापरवाही के कारण हुई या किसी और की

विदेशी एजेंसी. अत्यंत सम्मान के साथ मुझे लगता है कि इतनी दूर तक जाना मुश्किल है और, मेरे विचार में, दावा याचिका अधिनियम के तहत ट्रिब्यूनल द्वारा तभी स्वीकार्य होगी जब यह आरोप लगाया जाए कि दुर्घटना लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण हुई है। - मोटर वाहन का, हालांकि वैकल्पिक रूप से दलील यह हो सकती है कि दुर्घटना समग्र लापरवाही या मोटर वाहन के चालक के अलावा किसी अन्य एजेंसी की लापरवाही के कारण हुई। यदि मुख्य रूप से यह आरोप लगाया जाता है कि दुर्घटना लापरवाही से मोटर वाहन चलाने के कारण हुई है, तो दावा मोटर वाहन के चालक, मालिक और बीमाकर्ता के अलावा अन्य एजेंसियों के खिलाफ भी बनाए रखा जा सकता है, यदि उनके खिलाफ मुआवजे का दावा किया गया हो। समग्र लापरवाही के कारण वैकल्पिक या पूर्व के साथ संयुक्त रूप से।

(12) उपरोक्त सभी मामलों में, जिसमें यह विचार किया गया है कि मालिक, ड्राइवर और बीमाकर्ता के अलावा अन्य व्यक्तियों के खिलाफ दावा याचिका अधिनियम के तहत ट्रिब्यूनल के समक्ष विचारणीय नहीं है, उस समानता पर भरोसा किया गया है धारा 110-बी में प्रावधान है कि पुरस्कार देते समय दावा न्यायाधिकरण उस राशि को निर्दिष्ट करेगा जो बीमाकर्ता या दुर्घटना में शामिल वाहन के मालिक या चालक या उनमें से सभी या किसी एक द्वारा, जैसा भी मामला हो, भुगतान किया जाएगा। होना। यह प्रावधान, मेरे विचार में, किसी भी तरह से यह नहीं दर्शाता है कि दावा न्यायाधिकरण का अधिकार क्षेत्र बीमाकर्ता, या मालिक या ड्राइवर के खिलाफ पुरस्कार देने तक ही सीमित है या, धारा के पहले भाग के तहत न्यायाधिकरण को प्रदत्त अधिकार क्षेत्र को कम करता है जो उसे अधिकृत करता है। दावेदारों या उनमें से किसी एक को देय मुआवजे की राशि निर्धारित करने के लिए। इस अनुभाग के बाद वाले हिस्से में बीमाकर्ता या मालिक या ड्राइवर के बीच दायित्व के संदर्भ में विशिष्टता की आवश्यकता होती है क्योंकि इसकी प्रासंगिकता केवल उन्हीं के बीच है। बंटवारे के सवाल पर, यदि दायित्व एक तरफ वाहन के मालिक चालक या बीमाकर्ता और दूसरी तरफ किसी अन्य पक्ष का संयुक्त पाया जाता है, तो पार्टियों के दो सेटों के बीच बंटवारे का सवाल ही नहीं उठता। इसी तरह, यदि मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व पूरी तरह से मोटर वाहन के मालिक, चालक या बीमाकर्ता के अलावा किसी अन्य पक्ष पर तय किया गया है, तो बंटवारे का सवाल ही नहीं उठेगा। यह इस कारण से है कि प्रभाजन खंड बीमाकर्ता या वाहन के मालिक या चालक तक ही सीमित है और अन्य व्यक्तियों का नाम उस प्रावधान में नहीं है और इसलिए नहीं कि इरादा उक्त के खिलाफ मुआवजा देने के लिए ट्रिब्यूनल के अधिकार क्षेत्र को सीमित करना था। केवल तीन व्यक्ति।

(13) अब, उदाहरण के लिए, जब यह साबित हो जाता है कि दुर्घटना ड्राइवर की लापरवाही के कारण हुई है, तो मालिक

दलील दें कि वह लापरवाही के लिए परोक्ष रूप से उत्तरदायी नहीं है क्योंकि ड्राइवर अपने कर्तव्यों से परे या उसके निर्देशों के खिलाफ काम कर रहा था। इसी तरह, बीमाकर्ता यह दलील दे सकता है कि ड्राइवर बिना लाइसेंस वाला ड्राइवर था या जब दुर्घटना हुई तो वह अनधिकृत उद्देश्य के लिए वाहन का उपयोग कर रहा था। साथ ही बीमाकर्ता यह दलील देने का भी हकदार है कि उसकी देनदारी बीमा पॉलिसी या कानून के प्रावधानों के अनुसार एक निश्चित सीमा तक सीमित है। ऐसे सभी मामलों में, ट्रिब्यूनल को यह निर्दिष्ट करने के लिए कहा जाएगा कि मूल्यांकन की गई मुआवजे की राशि का भुगतान करने के लिए कौन उत्तरदायी है और किस हद तक। लेकिन यदि एक ओर से उक्त तीन व्यक्तियों और एक ओर से किसी अन्य व्यक्ति के बीच कोई विवाद है, जो रेलवे कर्मचारी-कर्मचारी या सड़क आदि के रखरखाव के लिए जिम्मेदार एजेंसी का विरोध करता है, तो का प्रश्न सड़क आदि के रखरखाव के लिए जिम्मेदार एजेंसी, पार्टियों के प्रत्येक सेट द्वारा देय राशि के विनिर्देश का सवाल ही नहीं उठता क्योंकि जहां तक

दावेदारों के लिए संयुक्त रूप से भुगतान करने वालों का सवाल है, वे सभी संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से उत्तरदायी होंगे; चिंतित हैं। इसलिए, समस्या का उत्तर पूरी तरह से धारा 110 की व्याख्या पर निर्भर करता है जिसके तहत दावा न्यायाधिकरण की स्थापना की जाती है और मुआवजे के दावों से निपटने के लिए अधिकार क्षेत्र प्रदान किया जाता है। इस प्रावधान के अनुसार, दावा न्यायाधिकरण की स्थापना मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाले व्यक्तियों की मृत्यु, या शारीरिक चोट, या किसी तीसरे की संपत्ति को नुकसान से संबंधित दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावों पर फैसला करने के लिए की गई है। पार्टी। पार्टी, इसलिए उत्पन्न हो रही है, या दोनों। इसलिए, ट्रिब्यूनल को सभी प्रकार की दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावों से निपटने का अधिकार क्षेत्र नहीं दिया गया है। इसके बजाय, इसका अधिकार क्षेत्र उन दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावों तक ही सीमित है जो मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होती हैं। दूसरे शब्दों में, दुर्घटना का कारण मोटर वाहन का उपयोग होना चाहिए, चाहे वह कितनी भी छोटी क्यों न हो और जब तक दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग के कारण होने वाला प्रभाव न हो, तब तक यह कहना संभव नहीं होगा कि यह दुर्घटना से उत्पन्न हुई है। मोटर वाहनों का उपयोग। इसी तरह के शब्दों की व्याख्या न्यू साउथ वेल्स के सरकारी बीमा कार्यालय बनाम ऑस्ट्रेलिया के उच्च न्यायालय की पांच न्यायाधीशों की पीठ के समक्ष विचार के लिए आई। आर. जे. ग्रीन एंड लॉयड प्राइवेट लिमिटेड (6)। बीमा पॉलिसी में प्रयुक्त शब्द थे "वाहन के उपयोग के कारण या उससे उत्पन्न होने वाली चोट।" विंडर, जे. ने बारविक, सी.जे. द्वारा लिखे गए फैसले से सहमत होते हुए कहा:-

"वाहन के उपयोग के कारण या उससे उत्पन्न होने वाली चोट" शब्द, उपयोग के बीच एक कारणात्मक संबंध दर्शाते हैं

(6) 1967 ए.सी.जे. 329.

वाहन और चोट का। 'कारण' कारण और प्रभाव के 'प्रत्यक्ष' या 'निकटतम' संबंध को दर्शाता है। 'से उत्पन्न होना' इसे ऐसे परिणाम तक विस्तारित करता है जो कम तत्काल होता है; लेकिन यह अभी भी परिणाम की भावना रखता है। इसमें शारीरिक चोट के मामलों को शामिल नहीं किया गया है जिसमें वाहन का उपयोग केवल एक कारण सहवर्ती है, प्रासंगिक कारण अर्थ में, एक योगदान कारक नहीं माना जाता है।"

(14) जैसा कि ऊपर कहा गया है, 1 मेरे भाई तेवतिया, आई जे, ने भगवती प्रसाद के मामले (सुप्रा) पर यह प्रस्ताव रखने के लिए कहा है कि यदि दुर्घटना में कोई मोटर वाहन है तो दावा ट्रिब्यूनल द्वारा विचारणीय होगा। इसमें शामिल है, चाहे दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग के कारण हुई हो या नहीं। हालाँकि, उक्त मामले में दिए गए तथ्यों और टिप्पणियों का बारीकी से विश्लेषण करने पर पता चलेगा कि वहाँ के विद्वान न्यायाधीश भी इतनी दूर तक नहीं गए थे। उस मामले में दावा टेम्पो-टैक्सी के मालिक के साथ-साथ उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा प्रतिनिधित्व किए गए भारत संघ दोनों के खिलाफ दायर किया गया था, जिसका मतलब यह होगा कि लापरवाही का आरोप मोटर वाहन के चालक दोनों के खिलाफ था। साथ ही रेलवे प्राधिकारी, वैकल्पिक या समग्र रूप में हो सकते हैं। बेंच ने जो निष्कर्ष निकाला वह यह भी था कि इन परिस्थितियों में एकमात्र उचित व्याख्या जो उन्हें अपील करती थी वह दावेदारों के विद्वान वकील द्वारा सुझाई गई थी, अर्थात्, दावे रेलवे के खिलाफ भी विचारणीय थे। इसलिए, यह स्पष्ट है कि न तो उक्त पीठ के समक्ष कोई सवाल था कि क्या दावा अकेले रेलवे अधिकारियों के खिलाफ कायम रहेगा और न ही इस संबंध में कोई राय व्यक्त की गई थी। उस मामले में बेंच की टिप्पणी थी कि उन्हें धारा 110 की स्पष्ट भाषा में या किसी अन्य संबद्ध प्रावधान या प्रासंगिक प्रावधानों द्वारा प्रकट अधिनियम की योजना में कोई कारण नहीं दिखता है, जो कि अधिकार क्षेत्र को बाधित या बाधित कर सकता है। तीसरे पक्ष यानी रेलवे के संबंध में मुआवजे के लिए आवेदन पर विचार करने के लिए दावा न्यायाधिकरण की वहाँ के तथ्यों के संदर्भ में सराहना की जानी चाहिए। जब ऐसा किया जाएगा, तो यह स्पष्ट हो जाएगा कि टिप्पणियाँ उस मामले से संबंधित हैं जहाँ दावा समग्र प्रकृति का था और अकेले किसी तीसरे पक्ष, यानी रेलवे के खिलाफ नहीं था। इसलिए, मेरा सुविचारित विचार है कि भगवती प्रसाद मामले (सुप्रा) में भी कुछ भी नहीं कहा गया है, इसका मतलब यह समझा जा सकता है कि दावा याचिका ट्रिब्यूनल द्वारा मनोरंजन योग्य होगी जहाँ मोटर वाहन ने कारण में योगदान नहीं दिया है, हालाँकि, इसे थोड़ा सा हो सकता है, दुर्घटना के परिणामस्वरूप मृत्यु या शारीरिक चोट लगी हो।

(15) वर्तमान 3 मामले में दावा अकेले रेलवे अधिकारियों के खिलाफ दायर किया गया है, जिसमें आरोप लगाया गया है कि दुर्घटना पूरी तरह से उनकी लापरवाही और ट्रेन के चालक और गेटमैन की लापरवाही के कारण हुई। ऐसा कोई आरोप नहीं है कि मोटर वाहन ने किसी भी तरह से दुर्घटना के कारण में योगदान दिया है, यह नहीं कहा जा सकता है कि यह मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न हुआ था। इस प्रकार वर्तमान दावा ट्रिब्यूनल द्वारा विचारणीय नहीं होगा और इसके बजाय केवल सिविल न्यायालय में ही सक्षम होगा। इसलिए, यह अपील विफल होनी चाहिए और तदनुसार खारिज की जाती है। कोई लागत नहीं।

डी. एस. तेवतिया, जे.-

(16) यह अपील कुछ महत्व का क्षेत्राधिकार संबंधी प्रश्न उठाती है। चूंकि क्षेत्राधिकार संबंधी प्रश्न का उत्तर वाद या दावा याचिका में दिए गए तथ्यों के आलोक में आकार लेना है, इसलिए सबसे पहले प्रासंगिक तथ्यों पर ध्यान देना उचित होगा।

(17) दावेदार राजपाल सिंह कार क्रमांक चला रहा था। सीएच-8851. गेट नं. पार करते समय 121 पंचकुला-जीरकपुर रोड पर, जो उस समय खुला था, रेलवे ट्रेन अचानक उक्त मानवयुक्त रेलवे क्रॉसिंग के पास पहुंची, जिसका इंजन बिना रोशनी वाला बताया गया, उसकी कार से टकरा गई, जिसके परिणामस्वरूप दावेदार को चोटें आईं और उसकी कार टूट गया था; सड़क पर झगड़े को रोकने के लिए कोई लाल बत्ती नहीं थी और यह दुर्घटना ड्राइवर, संबंधित गार्ड और गेटमैन की लापरवाही और लापरवाही के कारण हुई। चूंकि उत्तरदाताओं में, जिसमें अन्य बातों के अलावा, भारत संघ, महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे, नई दिल्ली, श्री बलदेव राज, स्टेशन मास्टर, चंडीगढ़, के अलावा ड्राइवर, ट्रेन के गार्ड और गेटमैन शामिल थे, ने ट्रिब्यूनल के अधिकार क्षेत्र पर सवाल उठाया। मामले की सुनवाई करें ताकि ट्रिब्यूनल ने इस आशय का एक प्रारंभिक मुद्दा तैयार किया कि क्या आवेदन मोटर दुर्घटना दावा ट्रिब्यूनल के समक्ष है? ट्रिब्यूनल ने दावेदारों के खिलाफ और उत्तरदाताओं के पक्ष में सवाल का जवाब दिया और दावा याचिका खारिज कर दी।

(18) सबसे पहले अपील सुनवाई के लिए सोढ़ी, जे. के समक्ष आई, जिन्होंने अपील को बड़ी पीठ के पास भेज दिया। अपील को फिर एक डिवीजन बेंच के समक्ष रखा गया, जिसने बाद में इसे एक बड़ी बेंच को भेज दिया और इस तरह यह अपील हमारे सामने है।

(19) सभी नागरिक मामलों में, यह सिविल न्यायालय है जिसके पास इस प्रकार के दावों पर जाने का अधिकार क्षेत्र है जब तक कि उसका क्षेत्राधिकार न हो, या तो स्पष्ट रूप से या आवश्यक निहितार्थ से वर्जित है। मोटर वाहन अधिनियम (इसके बाद अधिनियम के रूप में संदर्भित) में संशोधन होने तक, जिसमें उक्त अधिनियम में धारा 110 से 110-एफ को जोड़ा गया था, मोटर वाहनों के उपयोग से होने वाली दुर्घटनाओं से उत्पन्न होने वाले मुआवजे के दावों की सुनवाई सिविल कोर्ट द्वारा की गई थी। विधानमंडल को मोटर वाहनों से होने वाली दुर्घटनाओं की बढ़ती संख्या और दुर्घटना में शामिल व्यक्तियों या उनके आश्रितों को होने वाले दुख के बारे में पता होने और वित्तीय सहायता की तत्काल आवश्यकता के कारण मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के रूप में त्वरित और सस्ते में एक विशेष मंच प्रदान किया गया। मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटना में व्यक्तियों की मृत्यु, या शारीरिक चोट, या किसी तीसरे पक्ष की किसी भी संपत्ति को नुकसान, या दोनों से संबंधित मुआवजे के दावों पर निर्णय लेने के लिए और यह भी मांग की गई अधिनियम की धारा 110-एफ को अधिनियमित करके सिविल न्यायालय के महंगे और धीमे क्षेत्राधिकार पर रोक लगायी गयी है, जो इस प्रकार है: -

"110-एफ. सिविल न्यायालयों के क्षेत्राधिकार पर रोक--जहां किसी भी क्षेत्र के लिए कोई दावा न्यायाधिकरण गठित किया गया है, वहां किसी भी सिविल न्यायालय के पास मुआवजे के किसी भी दावे से संबंधित किसी भी प्रश्न पर विचार करने का अधिकार क्षेत्र नहीं होगा, जिस पर उस क्षेत्र के लिए दावा न्यायाधिकरण द्वारा निर्णय लिया जा सकता है, और नहीं मुआवजे के दावे के संबंध में दावा न्यायाधिकरण द्वारा या उसके समक्ष की गई या की जाने वाली किसी भी कार्रवाई के संबंध में निषेधाज्ञा सिविल न्यायालय द्वारा दी जाएगी।"

(20) अधिनियम की धारा 110 के तहत परिकल्पित ट्रिब्यूनल के अधिकार क्षेत्र के पैरामीटर का निर्धारण "मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे" के अनुभव के निर्माण पर निर्भर करेगा।

में चल रहा है। अधिनियम की धारा 110. उपर्युक्त अभिव्यक्ति इंगित करती है कि कोई दुर्घटना होनी चाहिए जो मोटर वाहनों के उपयोग के परिणामस्वरूप होनी चाहिए। उपरोक्त निर्दिष्ट के अलावा; शब्दों को सीमित करते हुए उपरोक्त अभिव्यक्ति में किसी अन्य सीमा की परिकल्पना नहीं की गई है, अर्थात्, एक बार यह माना जाता है कि मोटर वाहन के उपयोग के परिणामस्वरूप कोई दुर्घटना हुई है जिसमें या तो किसी व्यक्ति की मृत्यु हो गई है या उसे चोटें आई हैं या क्षति हुई है किसी तीसरे पक्ष की किसी भी संपत्ति पर, ट्रिब्यूनल के पास मुआवजे के दावे पर निर्णय लेने का अधिकार क्षेत्र होगा, जिस व्यक्ति या प्राधिकारी के खिलाफ दावा किया गया है, वह कोई भी हो सकता है।

(21) हालाँकि, कुछ उच्च न्यायालयों ने इसे स्पष्ट करने की मांग की है, (21) हालाँकि, कुछ उच्च न्यायालयों ने प्रावधानों से ट्रिब्यूनल के अधिकार क्षेत्र की सीमा को स्पष्ट करने की मांग की है

आई.एल.आर. पंजाब और हरियाणा (1986)1

धारा 110-बी का या धारा 110 में आने वाले शब्द 'उपयोग' की प्रतिबंधात्मक व्याख्या देकर।

(22) स्वर्णलता बनाम में गौहाटी उच्च न्यायालय की एक खंडपीठ। एन. टी. 1. प्राइवेट लिमिटेड (सुप्रा) ने विचार किया कि धारा 110 से 110-एफ तक शुरू होने वाले प्रावधानों के नए जोड़े गए समूह की योजना से, यह स्पष्ट होगा कि ट्रिब्यूनल को किसी अन्य व्यक्ति या प्राधिकारी के खिलाफ ऐसे किसी भी दावे को लागू करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं मिला है। दुर्घटना में शामिल मोटर वाहन के मालिक, चालक और बीमाकर्ता को छोड़कर, जैसा कि धारा 110-बी के प्रावधानों से स्पष्ट होगा।

(23) ओ.एफ. एंड जी. इंश्योरेंस कंपनी में। वी भारत संघ (सुप्रा) के अनुसार, डिवीजन बेंच के समक्ष उठाए गए तर्कों में से एक यह था कि सिविल कोर्ट को धारा 110 के प्रावधानों के मद्देनजर ट्रक और ट्रेन के बीच दुर्घटना से उत्पन्न मुआवजे के दावे पर फैसला देने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था। -मोटर वाहन अधिनियम के एफ और यह दावा किया गया था कि अकेले मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के पास दिए गए दावे पर निर्णय लेने का अधिकार क्षेत्र था। उपरोक्त विवाद को निम्नलिखित टिप्पणियों से निरस्त कर दिया गया-

"यह सच है कि धारा 110 के तहत दावा न्यायाधिकरण का अधिकार क्षेत्र मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोट से संबंधित दुर्घटनाओं के संबंध में दावों पर निर्णय देना है, लेकिन अगर हमारे पास इसके संबंध में है अधिनियम की योजना और जिस संदर्भ में धारा 110 प्रकट होती है, यह स्पष्ट है कि धारा में संदर्भित दावा केवल दुर्घटना में संबंधित मोटर वाहन के मालिक या चालक के खिलाफ दावों को संदर्भित कर सकता है। अधिनियम के निर्माताओं का इरादा अन्य व्यक्तियों के खिलाफ दावों को भी शामिल करना नहीं हो सकता है। मोटर वाहन अधिनियम मोटर वाहनों से संबंधित कानून को समेकित और संशोधित करने वाला एक अधिनियम है। यह अनुभाग तीसरे पक्ष के जोखिमों के विरुद्ध मोटर वाहनों के बीमा से संबंधित अध्याय में आता है। इस धारा के पीछे का उद्देश्य मोटर वाहनों के मालिकों और ड्राइवरो और बीमाकर्ताओं के खिलाफ मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटनाओं में घायल व्यक्तियों के लिए त्वरित और प्रभावी मशीनरी प्रदान करना है। प्रतिवादी के विद्वान वकील के इस तर्क को स्वीकार करना कि इसमें सभी व्यक्तियों के विरुद्ध दावे शामिल होंगे। हमारे विचार से, इसके परिणाम ऐसे होंगे जिन पर मोटर वाहन अधिनियम के निर्माताओं ने कभी विचार नहीं किया था। उदाहरण के लिए,

मोटर वाहन से जा रहा कोई व्यक्ति किसी पेड़ के गिरने या किसी इमारत के ढहने से हुई दुर्घटना में घायल हो सकता है। यह नहीं कहा जा सकता है कि यदि इमारत या पेड़ के मालिक की लापरवाही के कारण ऐसी दुर्घटना हुई है तो रहने वाले लोग मोटर वाहन अधिनियम के तहत गठित ट्रिब्यूनल में इमारत या पेड़ के मालिकों के खिलाफ दावा कर सकते हैं। इसी तरह इस मामले में हमें नहीं लगता कि मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों का उद्देश्य घायल पक्षों या लॉरी के मालिक को रेलवे के खिलाफ दावा करने में सक्षम बनाना था, सिर्फ इसलिए कि

दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न हुई थी। हमारे विचार में, धारा 110 में उल्लिखित दावे केवल मोटर वाहन के मालिक या चालक या बीमाकर्ता के खिलाफ दावों के मामलों पर लागू होते हैं, न कि अजनबियों के खिलाफ। विदेशियों के विरुद्ध दावे पर निर्णय देने का उचित मंच सिविल न्यायालय है। हमारे विचार में सिविल न्यायालय का क्षेत्राधिकार अधिनियम की धारा 110-एफ द्वारा वर्जित नहीं है।"

(24) भोला राम बनाम में हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय के एकल न्यायाधीश। हिमाचल प्रदेश राज्य (7), जिसने दावेदार के इस तर्क पर विचार किया कि उसे हिमाचल प्रदेश सरकार के खिलाफ मुआवजा दिया जाना चाहिए क्योंकि वह सड़क को बनाए रखने में विफल रही थी क्योंकि सड़क की शिथिलता के कारण दुर्घटना हुई थी। प्रतिवादी-हिमाचल प्रदेश राज्य, हालांकि सड़क का मालिक है और रखरखाव के लिए जिम्मेदार है, ऐसे दावे के लिए अपकृत्य में उत्तरदायी हो सकता है, लेकिन अधिनियम की योजना और उस संदर्भ पर विचार करने पर जिसमें धारा 110 दिखाई देती है, का अधिकार क्षेत्र अधिनियम की धारा 110 के तहत नियुक्त दावा न्यायाधिकरण, केवल दुर्घटनाओं में शामिल वाहनों के बीमाकर्ताओं, मालिकों और ड्राइवरों के खिलाफ दावों पर विचार करने और पुरस्कार देने तक ही सीमित है, किसी अन्य व्यक्ति के खिलाफ नहीं और धारा 110 के प्रावधानों की बारीकी से जांच करता है। ऐसा प्रतीत होता है कि 110-बी उस दृष्टिकोण को पर्याप्त समर्थन देता है।

(25) मदन लाल जैन बनाम में दिल्ली उच्च न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश। दिल्ली नगर निगम (सुप्रा) को भी इसी तरह के विवाद से निपटना पड़ा। उनके सामने आए मामले में, स्कूटर सड़क पर एक गड्ढे में गिर गया था, जिसके परिणामस्वरूप दावेदार घायल हो गया था, उसने दावा न्यायाधिकरण के समक्ष अन्य बातों के अलावा, दिल्ली नगर निगम से मुआवजे की मांग की, जिसका कर्तव्य रखरखाव करना था।

(7) 1982 ए.सी.जे. 99.

सड़कें। विद्वान न्यायाधीश ने माना कि धारा 110-बी के प्रावधानों के मद्देनजर, उत्तरदाताओं के खिलाफ मालिक का उपाय, यदि कोई हो, सिविल कोर्ट के समक्ष होगा, न कि ट्रिब्यूनल के समक्ष। विद्वान न्यायाधीश ने स्वर्णलता मामले (सुप्रा) में गुहाटी उच्च न्यायालय और ओ. एच. एंड जी इंश्योरेंस कंपनी के मामले (सुप्रा) में आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को मंजूरी दे दी।

(26) भारत संघ में इलाहाबाद उच्च न्यायालय बनाम. हालांकि, भगवती प्रसाद (सुप्रा) ने इस मामले पर एक अलग दृष्टिकोण रखा। भगवती प्रसाद के मामले (सुप्रा) में डिवीजन बेंच के विचार के लिए जो प्रश्न उठा, वह यह था कि क्या मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के पास रेलवे के खिलाफ दावे पर विचार करने का अधिकार क्षेत्र था। उस मामले के तथ्य यह थे कि विभिन्न दावेदार एक टैंपो-टैक्सी से यात्रा कर रहे थे जो सराय गोपाल रेलवे क्रॉसिंग पर इलाहाबाद-सहारनपुर पैसेंजर से टकरा गई। परिणामस्वरूप, दावेदारों को शारीरिक चोटें आईं। दावेदारों ने टेम्पो-टैक्सी के मालिक के साथ-साथ आवेदक, अर्थात् भारत संघ, जिसका प्रतिनिधित्व महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे ने किया, दोनों के खिलाफ ट्रिब्यूनल के समक्ष दावा याचिका दायर की। दावा याचिका में आरोप लगाया गया कि उक्त रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे स्टाफ के कर्मचारियों की लापरवाही के कारण यह दुर्घटना हुई है। कर्मचारियों ने राजमार्ग यातायात के लिए लेवल क्रॉसिंग को गलत तरीके से उस समय खुला रखा था जब उक्त ट्रेन उस बिंदु से गुजर रही थी।

(27) भारत संघ की ओर से यह दावा किया गया कि रेलवे के खिलाफ दावा केवल सिविल न्यायालय के समक्ष ही विचारणीय था। वर्मा, जे., जिन्होंने बेंच के लिए राय दी, ने माना कि मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के पास मामले में रेलवे के खिलाफ मुआवजे के दावों पर निर्णय लेने का अधिकार क्षेत्र था और अधिनियम की धारा 110-बी के प्रावधान ऐसा करते थे। ट्रिब्यूनल के अधिकार क्षेत्र को उक्त धारा में उल्लिखित व्यक्तियों के अलावा अन्य व्यक्तियों के खिलाफ मुआवजा देने तक सीमित न करें। इस संबंध में वर्मा, जे. की निम्नलिखित टिप्पणियों को लाभ के साथ देखा जा सकता है। -

"फिर धारा 110-बी है जिस पर आवेदक मुख्य रूप से भरोसा करता है। यह पढ़ता है कि: -

"110-बी. दावा न्यायाधिकरण का पुरस्कार - धारा 110-ए के तहत मुआवजे के लिए आवेदन प्राप्त होने पर, दावा न्यायाधिकरण, पक्षों को सुनवाई का अवसर देने के बाद, एक जांच करेगा। दावे में और कोई भी पुरस्कार दे सकता है ■ मुआवजे की राशि का निर्धारण करना जो उसे उचित प्रतीत हो और उस व्यक्ति या व्यक्तियों को निर्दिष्ट करना जिसे मुआवजा दिया जाएगा; और पुरस्कार देने में दावा न्यायाधिकरण उस राशि को निर्दिष्ट करेगा जिसका भुगतान बीमाकर्ता या दुर्घटना में शामिल वाहन के मालिक या चालक या उनमें से सभी या किसी एक द्वारा किया जाएगा।

उपरोक्त वैधानिक प्रावधानों और इन प्रावधानों द्वारा प्रस्तावित अधिनियम की योजना की जांच करने पर हमारी स्पष्ट राय है कि अधिनियम के तहत गठित दावा न्यायाधिकरण को दुर्घटना के संबंध में मुआवजे के सभी दावों पर निर्णय लेने का अधिकार है। मोटर वाहन के उपयोग से दुर्घटना होने पर व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोट, और ऐसी दुर्घटना के संबंध में मुआवजा देने में दावा न्यायाधिकरण को न केवल बीमाकर्ता और मालिक और चालक के खिलाफ मुआवजा देने का अधिकार है। मोटर वाहन के साथ-साथ उन लोगों के खिलाफ भी, जिनकी लापरवाही के कारण दुर्घटना हुई होगी। धारा 110(1) में आने वाले शब्द "मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटनाओं के संबंध में" यथासंभव व्यापक आयाम के शब्द हैं। हमें धारा 110 की स्पष्ट भाषा में या किसी अन्य संबद्ध प्रावधान या प्रासंगिक प्रावधानों द्वारा प्रकट अधिनियम की योजना में कोई कारण नहीं दिखता है, जो मुआवजे के लिए आवेदन पर विचार करने के लिए दावा न्यायाधिकरण के अधिकार क्षेत्र को बाधित या प्रतिबंधित कर सकता है। तीसरे पक्ष के संबंध में:

वर्तमान मामले, रेलवे।

जैसा कि ऊपर बताया गया है, मोटर वाहन अधिनियम एक व्यापक संहिता है। हमारी राय में मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटनाओं के संबंध में सभी दावों पर विचार करने के लिए दावा न्यायाधिकरण का गठन किया गया है। इस बात पर विवाद नहीं किया जा सकता है कि जहां मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना में दावेदार की मृत्यु या शारीरिक चोट मोटर वाहन के मालिक या चालक के साथ-साथ किसी तीसरे की लापरवाही के परिणामस्वरूप होती है। पक्ष, जहां तक मोटर वाहन के मालिक या बीमाकर्ता या चालक का संबंध है, दावा अधिनियम की धारा 110 के तहत दावा न्यायाधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। सिविल न्यायालय निर्विवाद रूप से

धारा 110-एफ द्वारा लगाए गए एक्सप्रेस बार के मद्देनजर बीमाकर्ता या मालिक या ड्राइवर के खिलाफ दावे पर विचार करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है। इसलिए, यदि हमें आवेदक की दलील को स्वीकार करना है, तो यह एक आवश्यक परिणाम के रूप में पालन किया जाना चाहिए कि तीसरे पक्ष के खिलाफ उसी दुर्घटना के संबंध में, दावा कहीं और, अर्थात् सिविल कोर्ट में होगा। उस स्थिति में यह देखना मुश्किल नहीं होगा कि दो परस्पर विरोधी निर्णय अस्तित्व में आने की संभावना है। ट्रिब्यूनल मोटर वाहन के चालक को पूरी तरह से दोषी ठहरा सकता है और दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ठहरा सकता है और उस आधार पर मोटर वाहन के मालिक या चालक या बीमाकर्ता के खिलाफ मुआवजा दे सकता है। दूसरी ओर, सिविल कोर्ट उसी दुर्घटना के संबंध में तीसरे पक्ष के खिलाफ मामले को जब्त कर सकता है, बिल्कुल विपरीत निष्कर्ष पर आ सकता है और दुर्घटना और दावेदार को शारीरिक चोटों के लिए किसी और को जिम्मेदार ठहरा सकता है।

विधायिका द्वारा ऐसे परिणाम का इरादा नहीं किया जा सकता है। इसलिए, धारा 110 की स्पष्ट भाषा में, हमें इस निष्कर्ष पर पहुंचने में कोई झिझक नहीं है कि विचाराधीन दावे रेलवे के खिलाफ चलने योग्य थे। हमारी राय में मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटना के संबंध में मुआवजे के सभी दावों का पूर्ण न्यायनिर्णय अधिनियम के तहत प्रदान किया जाना था और इसके परिणामस्वरूप जब तक कि दुर्घटना में शामिल सभी पक्षों को विपरीत पक्षों के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाता है। एक ही फोरम के समक्ष लापरवाही के सवाल पर सुनवाई होने पर मामले का उचित एवं प्रभावी ढंग से निस्तारण नहीं हो पाता है। अन्यथा, यदि दावेदार को ट्रिब्यूनल के समक्ष अपना दावा केवल वाहन के मालिक और चालक और बीमाकर्ता के खिलाफ शुरू करने के लिए मजबूर किया जाता है और दुर्घटना के लिए जिम्मेदार शेष व्यक्तियों पर मुकदमा चलाने के लिए छोड़ दिया जाता है तो निर्णय को पूर्ण और अंतिम नहीं कहा जा सकता है।

इन परिस्थितियों में, एकमात्र उचित व्याख्या जो हमें पसंद आई, वह है दावेदारों के विद्वान वकील द्वारा सुझाई गई, अर्थात्, दावे रेलवे के खिलाफ भी विचारणीय थे।

अब हम यह देखने के लिए धारा 110-बी की ओर मुड़ते हैं कि क्या इसमें कुछ ऐसा है जिसे धारा 110 के दायरे को सीमित करने वाला माना जा सकता है। धारा 110-बी का पहला भाग सामान्य शब्दों में व्यक्त किया गया है। यदि यह प्रावधान है कि दावा न्यायाधिकरण पक्षों को सुनवाई का अवसर देने के बाद दावे पर सुनवाई करेगा और निर्णय निर्धारित करने वाला निर्णय दे सकता है, मुआवजे की वह राशि जो उसे उचित प्रतीत हो और उस व्यक्ति या व्यक्तियों को निर्दिष्ट करें जिन्हें मुआवजा दिया जाएगा। पहले भाग में, जो कि मूल भाग है, इस बात का कोई संकेत नहीं है कि ट्रिब्यूनल बीमाकर्ता या मोटर वाहन के चालक के मालिक के अलावा किसी अन्य व्यक्ति के खिलाफ कोई मुआवजा नहीं दे सकता है। हालाँकि, धारा 110-बी के दूसरे भाग पर जोर दिया गया था, जो यह प्रावधान करता है कि दावा करते समय न्यायाधिकरण उस राशि को निर्दिष्ट करेगा जिसका भुगतान बीमाकर्ता या संबंधित वाहन के मालिक या चालक द्वारा किया जाएगा। यह प्रस्तुत किया गया कि यह दावा न्यायाधिकरण की शक्ति को केवल इन तीन वर्गों के व्यक्तियों तक सीमित करता है।

हम उपरोक्त तर्क को स्वीकार करने में असमर्थ हैं। -

"धारा 110 का दूसरा भाग लागू होता है और केवल इसलिए लागू होता है क्योंकि बीमाकर्ता की देनदारी की सीमाओं को निर्दिष्ट करने वाले अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार बीमाकर्ता या मालिक के बीच दायित्व को विभाजित करना आवश्यक है। हमारी राय में, यह किसी भी तरह से किसी तीसरे पक्ष के खिलाफ मुआवजा देने की दावा न्यायाधिकरण की शक्ति को कम या प्रतिबंधित नहीं करता है, जो दुर्घटना में योगदान देने वाले व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोटों में योगदान देने वाला पाया जा सकता है। मोटर वाहन. हमारी राय में, धारा 110-बी का दूसरा भाग ट्रिब्यूनल को बीमाकर्ता और वाहन के मालिक के बीच दायित्व को बांटने का आदेश देता है, जहां ट्रिब्यूनल दावेदार को हुई चोट के लिए मालिक या ड्राइवर को जिम्मेदार मानता है।"

सम्मान के साथ, मैं वेपना, जे. द्वारा लिए गए विचार और उनके द्वारा अपनाए गए तर्क से पूरी तरह सहमत हूँ और इसके अलावा गौहाटी, आंध्र प्रदेश, हिमाचल और दिल्ली उच्च न्यायालयों द्वारा लिए गए विचार से सहमत होने में खुद को असमर्थ पाता हूँ। ऊपर उल्लिखित मामले।

(28) धारा 110-ए उस व्यक्ति या व्यक्तियों को इंगित करती है जो ट्रिब्यूनल के अधिकार क्षेत्र का आह्वान कर सकते हैं। हालाँकि, धारा 110-बी, मेरी राय में विधानमंडल द्वारा उन व्यक्तियों को इंगित करने के लिए अधिनियमित नहीं की गई है जिनके खिलाफ मुआवजे का दावा किया जा सकता है। उक्त प्रावधान में केवल यह परिकल्पना की गई है कि यदि यह पाया जाता है कि वाहन का मालिक या चालक मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, तो यह बीमाकर्ता, यदि कोई हो, और मालिक और चालक को भुगतान की जाने वाली राशि का निर्धारण कर सकता है। किसी दिए गए मामले में वाहन का बीमाकर्ता

हो सकता है कि वह संपूर्ण मुआवजा राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी न हो, वाहन के चालक की लापरवाही के परिणामस्वरूप देय संपूर्ण मुआवजे की राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हो सकता है और इसलिए ट्रिब्यूनल को अतिरिक्त रूप से निर्दिष्ट करना होगा कि मालिक को कितनी राशि का भुगतान करना होगा और कितनी राशि का भुगतान करना होगा ड्राइवर को भुगतान करना होगा. साथ ही किसी दिए गए मामले में, केवल ड्राइवर और बीमा कंपनी के खिलाफ ही पुरस्कार दिया जा सकता है (देखें 1967 ए.सी.जे. 312)। ऐसे मामले में ड्राइवर और बीमाकर्ता के दायित्व की सीमा भी ट्रिब्यूनल द्वारा तय की जानी पड़ सकती है, यदि कानून ने बीमाकर्ता के दायित्व की बाहरी सीमा तय की हो।

(29) मुझे इस बात का कोई कारण नजर नहीं आता कि अगर दुर्घटना पेड़ के गिरने से हुई है तो दावा न्यायाधिकरण पेड़ के मालिक के खिलाफ या इमारत के मालिक के खिलाफ मुआवजा क्यों नहीं दे सकता, अगर दुर्घटना इमारत के गिरने से हुई है। कार और सड़क के मालिक से, यदि दुर्घटना सड़क के उचित स्थिति में रखरखाव न करने के परिणामस्वरूप हुई, यदि याचिका में आरोप है कि दुर्घटना पेड़ के मालिक की लापरवाही के परिणामस्वरूप हुई

या भवन का मालिक या सड़क का मालिक या वह व्यक्ति जिसका दायित्व सड़क को उचित स्थिति में बनाए रखना था।

(30) मौजूदा मामले में, इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता कि दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग के परिणामस्वरूप उत्पन्न हुई, अर्थात्, दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग के परिणामस्वरूप उत्पन्न हुई।

(31) मौजूदा मामले में, ट्रिब्यूनल के पास संबंधित पक्षों की गलती की पहचान करने का अधिकार क्षेत्र था। यदि यह पता चलता है कि रेलवे के कर्मचारियों की गलती थी और दुर्घटना उनकी लापरवाही के परिणामस्वरूप हुई थी, तो ट्रिब्यूनल उत्तरदाताओं के खिलाफ दावेदारों को मुआवजा देने का हकदार है। दूसरी ओर, यदि यह मानता है कि दुर्घटना मोटर वाहन के चालक की लापरवाही के परिणामस्वरूप हुई थी, तो यह अधिनियम की धारा 110-बी के संदर्भ में देय राशि को निर्दिष्ट करेगा। .

(32) उपर्युक्त कारणों से, मेरा मानना है कि यदि यह आरोप लगाया जाता है कि मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न किसी दुर्घटना के संबंध में मुआवजे का दावा किया गया है, तो दावा न्यायाधिकरण के पास दावे पर निर्णय लेने और पुरस्कार देने का अधिकार क्षेत्र होगा। जिस पक्ष को वह दुर्घटना के लिए जिम्मेदार पाता है, उसके खिलाफ मुआवजा और आगे धारा 110-बी के संदर्भ में मुआवजे की राशि निर्दिष्ट करें, यदि उक्त प्रावधान दिए गए मामले के तथ्यों के अनुरूप पाया जाता है।

(33) परिणामस्वरूप, मैंने ट्रिब्यूनल द्वारा दिए गए आदेश और निष्कर्ष को रद्द कर दिया और मामले को कानून और इस निर्णय में की गई टिप्पणियों के अनुसार आगे बढ़ाने के लिए ट्रिब्यूनल को भेज दिया। कोई लागत नहीं।

पी. सी. जैन, सी. जे.

(34) मुझे डी. एस. तेवतिया और एस. पी. गोयल, जे.जे. द्वारा तैयार किए गए निर्णयों को अलग से पढ़ने का सौभाग्य मिला है। विचारपूर्वक विचार करने पर, मैं एस. पी. गोयल, जे. द्वारा अपनाए गए विचार से सहमत हूँ।

न्यायालय का आदेश:

(35) बहुमत के फैसले के मद्देनजर, अपील विफल हो जाती है और तदनुसार खारिज कर दी जाती है। कोई लागत नहीं।

अस्वीकरण : स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

रेणू बाला

प्रशिक्षु न्यायिक पदाधिकारी

कुरुक्षेत्र