

आई. एल. आर. पंजाब और हरियाणा

2017(2)

राजबीर सेहरावत से पहले, जे.

अनिल कुमार-अपीलार्थी

बनाम

रूप कुमार शर्मा और एक और-प्रतिवादी

2017 का एफ. ए. ओ. सं. 152

13 नवंबर, 2017

मोटर वाहन अधिनियम, 1988, धारा 146, 147 और 149-मोटर वाहन अधिनियम का अतिरिक्त क्षेत्रीय प्रभाव-दुर्घटना भारत के बाहर हुई-भारत में बीमित वाहन-दावा याचिका भारत में दायर की जा सकती है-भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बीमा कंपनी-"वाहन" से जुड़ी बीमा पॉलिसी, भौगोलिक क्षेत्रों की परवाह किए बिना जहां वाहन चल रहा है-अधिनियम क्षेत्रीय सीमाओं के बावजूद अधिनियम के तहत उत्पन्न होने वाले नागरिकों और भारत के विषयों के अधिकारों और देनदारियों को नियंत्रित करता है।

यह अभिनिर्धारित किया गया कि अधिनियम की धारा 146 और 147 के केवल अवलोकन से यह स्पष्ट होता है कि बीमा पॉलिसी विचाराधीन 'वाहन' से जुड़ी है न कि विचाराधीन वाहन के संचालन के क्षेत्र के भौगोलिक व्यय से।

(पैरा 12)

मोटर वाहन अधिनियम, 1988, धारा 139 और 149-भारत में अन्य देशों में पंजीकृत वाहनों की यात्रा-बीमा कंपनी जो भारत के बाहर होने वाली दुर्घटनाओं के लिए डिफ्री या पुरस्कार को पूरा करने के लिए उत्तरदायी है, भले ही विदेशी न्यायालय द्वारा पारित किया गया हो-बीमा कंपनी के दायित्व को इस आधार पर बाहर नहीं किया जा सकता है कि दुर्घटना भारत के बाहर हुई थी।

यह अभिनिर्धारित किया गया कि पॉलिसी के केवल अवलोकन से पता चलता है कि पॉलिसी और अपीलकर्ता द्वारा रिकॉर्ड पर प्रस्तुत अनुसूची बीमाकर्ता की देयता के बहिष्करण के संदर्भ में भौगोलिक क्षेत्र का कोई प्रतिबंध नहीं दिखाती है। अपीलकर्ता द्वारा रिकॉर्ड पर प्रस्तुत से पता चलता है कि इस में भारत के बाहर वाहन चलाने के लिए कोई प्रतिबंध नहीं है।

(पैरा 16)

अपीलकर्ता के लिए।

ब्रिगेडियर B.S. Tanque, अधिवक्ता

प्रतिवादी No.2- बीमा कंपनी के लिए।

अनिल कुमार बनाम रूप कुमार शर्मा और एक अन्य

927

(राजबीर सेहरावत, जे.)

राजबीर सहरावत, जे। (मौखिक)

(1) यह वाहन के मालिक द्वारा दायर एक अपील है जिसमें मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण, कुरुक्षेत्र द्वारा पारित दिनांक 01.12.2016 के फैसले को चुनौती दी गई है, जहां तक कि यह बीमा कंपनी को मुआवजे के भुगतान के दायित्व से मुक्त करता है।

(2) इस मामले के संक्षिप्त तथ्य यह हैं कि 14.04.1995 को कमल शर्मा 54 अन्य तीर्थयात्रियों के साथ सुबह लगभग 8 बजे कुरुक्षेत्र से रवाना हुए। उन्हें हरिद्वार, अयोध्या, नेपाल और जगन्नाथ पुरी आदि जाना पड़ा। वे पंजीकरण No.UP-10B-0939 वाली बस में थे, जिसे दिल्ली निवासी राजू कार्की चला रहा था। दावा याचिका में दावा किया गया है कि बस को क्षेत्रीय परिवहन नियंत्रक, हरिद्वार के साथ-साथ प्रबंध निदेशक, गढ़वाल विकास निगम, हरिद्वार से अनुमति लेने के बाद यात्रा के लिए ले जाया गया था। 17/18.06.1995 की दरम्यानी रात को, विचाराधीन बस सोनाली होते हुए काठमांडू जा रही थी। लगभग 2 बजे सुबह, जब उक्त बस, जिसमें मृतक-कमल शर्मा अन्य तीर्थयात्रियों के साथ यात्रा कर रहे थे, नारायणगढ़ से दो किलोमीटर की दूरी पर पुल संख्या 2 के पास पारेवर भीर में स्थित चितवान, जिला चंडी भजन, ग्राम विकास समिति, वार्ड संख्या 5 के क्षेत्र में पहुंची, तो बस के चालक ने नियंत्रण खो दिया और बस त्रिशुली नदी में गिर गई। दुर्घटना में सभी 54 लोगों की मौत हो गई। किसी भी तीर्थयात्री के शव का पता नहीं चल सका क्योंकि उक्त नदी लगभग 30 मीटर गहरी थी। इन व्यक्तियों की मृत्यु के कारण, कई दावा याचिकाएं दायर की गईं, जिनमें से एक सोना देवी और अन्य की थी। वर्तमान याचिका रूप कुमार शर्मा द्वारा कमल शर्मा की मृत्यु के कारण दायर की गई थी।

(3) पक्षों ने अपने साक्ष्य का नेतृत्व किया। बस के मालिक ने सबूत के रूप में, पॉलिसी की अनुसूची के साथ वाहन के बीमा का कवर नोट दें प्रस्तुत किया। बीमा कंपनी ने बीमा पॉलिसी की कथित प्रति भी प्रस्तुत की। एग्जिबिट आर-4 के रूप में

(4) पार्टियों के वकील सुनने और रि कॉर्ड को देखने के बाद, न्यायाधिकरण ने मुआवजे की राशि 4,34,500/- रुपये निर्धारित की।

(5) हालांकि, पूर्व नीति पर भरोसा करते हुए। आर -4, न्यायाधिकरण ने बीमा कंपनी को इस आधार पर मुआवजे का भुगतान करने से मुक्त कर दिया कि पॉलिसी में नेपाल में बस के

संचालन को शामिल नहीं किया गया था। चूंकि दुर्घटना नेपाल में हुई है इसलिए बीमा कंपनी उत्तरदायी नहीं है।

(6) मामले में बहस करते हुए, अपीलकर्ता के वकील ने प्रस्तुत किया कि वाहन के उपयोग के लिए कोई सीमा नहीं थी।

आई. एल. आर. पंजाब और हरियाणा

2017(2)

भौगोलिक क्षेत्र; इस वाहन के लिए जारी नीति के अनुसार, जिसकी अनुसूची भी एग्जिबिट आर-3 के रूप में कवर नोट दें के साथ रिकॉर्ड पर प्रस्तुत की जाती है।³

(7) अपीलकर्ता के लिए माननीय अधिवक्ता का अगला तर्क यह है कि एग्जिबिट पी-12 उक्त बस का परमिट है, जिसने बस को नेपाल के क्षेत्र में यात्रा करने के लिए अधिकृत किया। यह आगे प्रस्तुत किया जाता है कि यह मुद्दा, कि क्या दावा याचिका भारत में दायर की जा सकती है; यदि दुर्घटना नेपाल में हुई है, तो इस न्यायालय द्वारा एफ. ए. ओ. NO.429 में ऑफ 1998 में 30.11.2010 को।

सोना देवी बनाम अमित कुमार और अन्य से पहले ही विचार किया जा चुका है।

अपीलकर्ता के वकील ने प्रस्तुत किया कि उस मामले में, न्यायाधिकरण ने अभिनिर्धारित किया कि दावा याचिका भारत में बनाए रखने योग्य नहीं है, यदि दुर्घटना भारत से बाहर हुई थी। हालाँकि, इस न्यायालय ने मामले को गुण-दोष के आधार पर निर्णय के लिए न्यायाधिकरण को भेज दिया, यह अभिनिर्धारित करने के बाद कि दावा याचिका भारत में दायर की जा सकती है।

(8) वकील आगे प्रस्तुत करता है कि चूंकि भारत के भौगोलिक क्षेत्र के बाहर वाहन के उपयोग के संबंध में पॉलिसी में कोई प्रतिबंध नहीं है, इसलिए बीमा कंपनी भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।

(9) दूसरी ओर, प्रतिवादी माननीय के विद्वान अधिवक्ता-बीमा कंपनी ने प्रस्तुत किया है कि चूंकि पॉलिसी एग्जिबिट आर-4 में रिकॉर्ड पर प्रस्तुत की गई है। केवल भारत के भौगोलिक क्षेत्र में उपयोग किए जाने वाले वाहन को कवर करने तक सीमित है, इसलिए, बीमा कंपनी भारत के बाहर होने वाली किसी भी दुर्घटना के कारण मुआवजे के भुगतान के लिए उत्तरदायी नहीं है।

(10) पक्षों के माननीय अधिवक्ता को सुनने और अभिलेखों को देखने के बाद, इस न्यायालय की यह सुविचारित राय है कि अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता द्वारा की गई दलीलें स्वीकार किए जाने के योग्य हैं। (11) मोटर वाहन अधिनियम ने किसी भी सार्वजनिक स्थान पर बीमित वाहन से जुड़ी किसी भी दुर्घटना में तीसरे पक्ष को वाहन के नुकसान के अनिवार्य बीमा के संबंध में विस्तृत प्रावधान किए हैं। इसी तरह, बीमित व्यक्ति को क्षतिपूर्ति देने के लिए बीमा कंपनी के दायित्व को भी अधिनियम द्वारा अनिवार्य कर दिया गया है। अधिनियम की खंड 146 सड़क पर ले जाने से पहले वाहन के बीमा की आवश्यकता का प्रावधान करती है। अधिनियम की खंड 147 बीमा कंपनी

के दायित्व की सीमा निर्धारित करती है। अधिनियम की खंड 147 का अवलोकन बीमा कंपनी के दायित्व की सीमाओं और बीमा पॉलिसी की आवश्यकताओं को स्पष्ट करता है।

(12) अधिनियम की धारा 146 और 147 के अवलोकन से यह स्पष्ट होता है कि बीमा पॉलिसी 'वाहन' से जुड़ी हुई है।

929

(राजबीर सेहरावत, जे.)

और वाहन के संचालन के क्षेत्र के भौगोलिक व्यय के लिए नहीं। पॉलिसी देयता के संचालन में आने के लिए एकमात्र आवश्यकता है; किसी भी सार्वजनिक स्थान पर वाहन का उपयोग। इसलिए, बीमा कंपनी केवल इस आधार पर मुआवजे का भुगतान करने के अपने दायित्व से बच नहीं सकती है कि वाहन का उपयोग किसी विशेष शहर, राज्य या किसी विशेष भौगोलिक क्षेत्र में किया गया था। एक बार जब किसी वाहन का बीमा तीसरे पक्ष द्वारा किया जाता है तो अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार सभी भौगोलिक क्षेत्रों के लिए इसका बीमा किया जाता है। तीसरे पक्ष के लिए बीमा कंपनी अपने दायित्व से बचने के लिए केवल यह अनुरोध कर सकती है कि वाहन को उस उद्देश्य के लिए निर्धारित अधिनियम के प्रावधानों, यदि कोई हो, के अनुसार किसी विशेष भौगोलिक क्षेत्र में नहीं चलाया जा रहा था। देयता की हर सीमा जो तीसरे पक्ष के लिए है, केवल तीसरे पक्ष के लिए बीमा के लिए भुगतान की जाने वाली प्रीमियम की समेकित राशि द्वारा कवर की जाती है। इसलिए किसी विशेष भौगोलिक क्षेत्र में तीसरे पक्ष की देयता को कवर करने के लिए बीमित व्यक्ति को अधिनियम के प्रावधानों के तहत कोई अतिरिक्त प्रीमियम का भुगतान करने के लिए भी नहीं कहा जा सकता है। इसलिए बीमा कंपनी किसी तीसरे पक्ष की देनदारी से इस आधार पर भी नहीं बच सकती कि वह किसी विशेष भौगोलिक क्षेत्र को कवर करने के लिए अतिरिक्त प्रीमियम ले सकती है और बीमित व्यक्ति ने उस विशेष भौगोलिक क्षेत्र को कवर करने के लिए उस अतिरिक्त प्रीमियम का भुगतान नहीं किया है। एक बार बीमित होने के बाद, वाहन का बीमा सभी भौगोलिक क्षेत्रों को कवर करने के लिए किया जाता है; जहां वाहन को अधिकारियों द्वारा यात्रा करने के लिए अधिकृत किया जाता है।

(13) किसी के मन में विचार आ सकता है कि मोटर वाहन अधिनियम अपनी खंड 1 के अनुसार केवल 'पूरे भारत' तक फैला हुआ है, इसलिए यह भारत के बाहर के क्षेत्र को शामिल नहीं करता है। हालाँकि, यह तर्कसंगत भी बीमा कंपनी को भारत संघ के भौगोलिक क्षेत्र के बाहर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाले दायित्व से छूट नहीं देता है। इस खंड का यह भी तात्पर्य है कि यह अधिनियम भारत में मोटर वाहनों के सभी पहलुओं के साथ भारत के सभी नागरिकों और विषयों पर लागू होगा। यह भारत के एक नागरिक या इकाई की देयता को भारत के दूसरे नागरिक के रूप में बाहर नहीं करता है, भले ही यह भारत संघ के भौगोलिक क्षेत्र के बाहर किया गया हो, विशेष रूप से जब देयता भारत में पंजीकृत और बीमित वाहन के उपयोग से उत्पन्न हो रही हो। अपने नागरिक और उनके अधिकारों और देनदारियों पर एक संप्रभु राष्ट्र राज्य का अतिरिक्त-क्षेत्रीय

अधिकार क्षेत्र न्यायशास्त्र की अच्छी तरह से मान्यता प्राप्त अवधारणा है।संप्रभु राष्ट्र राज्य के पास अपने नागरिकों और विषयों के संबंध में कानून बनाने की पूर्ण शक्तियां हैं; क्षेत्रीय सीमाओं की परवाह किए बिना, किसी अन्य देश में इस तरह के कानून को लागू करने के लिए पारस्परिकता की आवश्यकता हो सकती है।किसी राष्ट्र राज्य का अतिरिक्त-क्षेत्रीय अधिकार क्षेत्र, किसी राष्ट्र राज्य के क्षेत्र, नागरिकों, विषयों और उद्देश्यों के 'कारणों और प्रभावों' के आधार पर न्यायशास्त्र की दृष्टि से मान्य है।भारतीय संसद के पास भी अतिरिक्त-क्षेत्रीय कारणों और प्रभावों के लिए कानून बनाने की यह शक्ति है, जैसा कि अनुच्छेद 245 द्वारा स्पष्ट किया गया है।

आई. एल. आर. पंजाब और हरियाणा

2017(2)

भारत का संविधान।इसलिए मोटर वाहन अधिनियम क्षेत्रीय सीमाओं की परवाह किए बिना , मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों से उत्पन्न होने वाले भारत के नागरिकों और विषयों के अधिकारों और देनदारियों को भी नियंत्रित करेगा। (14) अधिनियम के इस पहलू के प्रावधानों को अतिरिक्त - क्षेत्रीय प्रभाव देने का संसद का यह इरादा मोटर वाहन अधिनियम की खंड 139 और 149 में निहित प्रावधानों द्वारा और स्पष्ट किया गया है। खंड 139 भारत सरकार को भारत में पंजीकृत वाहनों की अन्य देशों में यात्रा के संबंध में नियम बनाने की शक्ति देती है।खंड 149 (3) बीमा कंपनी को भारत के बाहर होने वाली दुर्घटनाओं के लिए डिक्री या पुरस्कार को पूरा करने के लिए उत्तरदायी बनाती है, भले ही वह किसी विदेशी न्यायालय द्वारा पारित किया गया हो , लेकिन खंड 149 के प्रावधान के अनुसार।यदि अधिनियम की खंड 149 के प्रावधानों के अनुसार पारित विदेशी न्यायालय का निर्णय भारत में किसी बीमा कंपनी के खिलाफ लागू करने योग्य है, तो बीमा कंपनी के दायित्व को भारत में अदालतों में इस आधार पर बाहर रखने का कोई सवाल ही नहीं है कि दुर्घटना भारत के बाहर हुई थी।

(15) प्रतिवादी के माननीय अधिवक्ता द्वारा यह भी विवादित नहीं है कि विचाराधीन बस को नेपाल के क्षेत्र में चलने के लिए आवश्यक अनुमति थी।इसलिए, इसकी बीमा पॉलिसी को बस की यात्रा के क्षेत्र में यात्रा करने के लिए वैध रूप से अनुमत माना जाएगा।इसलिए, नेपाल में चलने के हकदार वाहन से जुड़ी दुर्घटना से उत्पन्न होने वाले दायित्व के लिए, वाहन का बीमाकर्ता भुगतान करने के लिए बहुत अधिक उत्तरदायी होगा।

(16) इसके अलावा, पॉलिसी के केवल अवलोकन से पता चलता है कि पॉलिसी और अपीलकर्ता द्वारा रिकॉर्ड पर प्रस्तुत अनुसूची बीमाकर्ता की देयता के बहिष्करण के संदर्भ में भौगोलिक क्षेत्र का कोई प्रतिबंध नहीं दिखाती है।अपीलकर्ता द्वारा अभिलेख पर प्रस्तुत नीति से पता चलता है कि इस नीति में भारत के बाहर वाहन चलाने के लिए कोई प्रतिबंध नहीं है।उपयोग की सीमा के नाम पर, केवल संगठित दौड़, विश्वसनीयता परीक्षण और गति परीक्षण को मोटर वाहन अधिनियम के

संदर्भ में बाहर रखा गया है। भारत के बाहर होने वाली दुर्घटना के लिए बीमा कंपनी की देयता को छोड़कर ऐसा कोई खंड उल्लिखित नहीं है।

(17) हालांकि, बीमा कंपनी द्वारा एग्जिबिट आर-4 के रूप में रिकॉर्ड पर प्रस्तुत बीमा पॉलिसी की प्रति। में एक अस्पष्ट लेखन है, जो "भौगोलिक क्षेत्र/क्षेत्र भारत" लिखा है। हालांकि, नीतियों की तुलना में एग्जिबिट आर-3 और आर-4 प्रदर्शित करता है कि इन दोनों नीतियों पर नीति संख्या अलग-अलग है। नीति एग्जिबिट आर-4 में बिमित वाहन की पॉलिसी भुगतान किए गए प्रीमियम के बारे में और यहां तक कि विवरण के बारे में भी अलग-अलग विवरण हैं।

931

(राजबीर सेहरावत, जे.)

इसलिए, यह स्पष्ट है कि बीमा कंपनी ने अपने दायित्व से बचने के लिए उस बीमा पॉलिसी को रिकॉर्ड में रखने की कोशिश की है जो बस से संबंधित नहीं है। बीमा कंपनी द्वारा यह प्रयास केवल एक कारण से किया गया है कि इस पॉलिसी में 'भौगोलिक क्षेत्र/क्षेत्र' के संबंध में शर्त है जिसमें 'भारत' का उल्लेख दें है, जबकि अपीलकर्ता द्वारा प्रस्तुत मूल पॉलिसी /कवर नोट में ऐसा कोई प्रतिबंध नहीं दिखाया गया है। इसलिए, इस नीति के आधार पर एग्जिबिट आर-4, जो कि सम्बन्धित बस की नीति भी साबित नहीं हुई है, बीमा कंपनी वाहन से जुड़ी दुर्घटना के कारण दिए गए मुआवजे का भुगतान करने के अपने दायित्व से बच नहीं सकती है।

(18) इस स्थिति का सामना करते हुए, प्रत्यर्थी-बीमा कंपनी के माननीय अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया कि भारत के बाहर संचालन के बीमा क्षेत्र के दायित्व की सीमा को 'इंडिया मोटर टैरिफ' द्वारा परिभाषित किया गया है और इसलिए, बीमा कंपनी को भारत संघ की क्षेत्रीय सीमाओं के बाहर हुई किसी भी दुर्घटना के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है।

(19) उस उद्देश्य के लिए, वकील दस्तावेज़ एग्जिबिट आर-7 पर निर्भर करता है। जिसमें नीति में शामिल किए जाने की सलाह दी गई समर्थन का एक नमूना है। हालांकि, यह दस्तावेज़ स्वयं बीमा कंपनी के वैधानिक दायित्व को बाहर करने के लिए एक कानूनी दस्तावेज़ नहीं है। यह केवल सलाहकार समिति का एक सुझाव है। इसे व्यक्तिगत बीमा कंपनी द्वारा किसी वाहन का बीमा करते समय पॉलिसी में शामिल करने की आवश्यकता थी, यदि उसे उचित और वांछनीय माना जाता है। यह दस्तावेज़ अपने आप में भारत के क्षेत्रीय अधिकार क्षेत्र के बाहर हुई दुर्घटना में बीमा कंपनी के दायित्व को बाहर करने के लिए पर्याप्त नहीं है।

(20) जैसा कि ऊपर कहा गया है, बीमा कंपनी द्वारा यह दिखाने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं रखा गया है कि इस विशेष वाहन के संबंध में बीमा पॉलिसी में 'इंडिया मोटर टैरिफ' की सलाह के अनुसार यह शर्त और समर्थन शामिल है। इसके अलावा, यह रिकॉर्ड में नहीं है; जब से प्रतिवादी-

बीमा कंपनी ने इस 'इंडिया मोटर टैरिफ' परामर्श का पालन करना शुरू किया, यदि किया तो, तो यह उसी का पालन करता है।

(21) इसके अलावा, भौगोलिक क्षेत्र के संदर्भ में बीमा कंपनी के दायित्व को सीमित करने के लिए इस तरह के निर्देश जारी करने के लिए 'इंडिया मोटर टैरिफ' की क्षमता बीमा कंपनी द्वारा नहीं दिखाई गई है। ऐसा कोई निर्देश नहीं; जो अधिनियम की धारा 146 से 149 के तहत परिभाषित बीमा कंपनी के दायित्व के विपरीत या कमजोर करता है, अदालत द्वारा स्वीकार किया जा सकता है।

932

आई. एल. आर. पंजाब और हरियाणा

2017(2)

(22) अभिलेख के अवलोकन से यह भी पता चलता है कि इन सभी आपत्तियों को बीमा कंपनी द्वारा लिखित विवरण दाखिल करते समय भी नहीं उठाया गया था। इसके विपरीत, लिखित विवरण में, बीमा कंपनी ने यह रुख अपनाया है कि उनकी देनदारी केवल Rs.50,000/- की सीमा तक सीमित है। इसलिए, बीमा कंपनी के लिए माननीय अधिवक्ता का तर्क, अन्यथा भी, दलीलों से परे है। अतः इस न्यायालय द्वारा इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

(23) उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, न्यायाधिकरण के निष्कर्ष, बीमा कंपनी की देयता के अपवर्जन की सीमा तक, और उस सीमा तक परिणामी पुरस्कार को अलग कर दिया जाता है। यह आदेश दिया जाता है कि प्रदत्त राशि का भुगतान करने की देयता बीमा कंपनी की होगी।

(24) इसलिए, अपील की अनुमति दी जाती है।

एंजेल शर्मा

अस्वीकरण— स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सिमित 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 निर्णयों का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निस्पादन और उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

वन्दना रानी

