

समक्ष - के कन्नन, माननीय न्यायधीश

सुदेश शर्मा और अन्य - अपीलकर्ता

बनाम

प्रहलाद कुमार गर्ग और अन्य - प्रतिवादी

FAO संख्या 2492 ऑफ़ 2002

24 जुलाई 2014

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 - धारा 147, 163-A और 166 - सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 - आदेश 6 नियम 17 - दुर्घटना में मृत्यु - दावा याचिका में संशोधन - जब चालक ने पेड़ के खिलाफ कार चलाई तो यात्री की मौत हो गई - दावा याचिका दायर की गई - इसके बाद, एक आवेदन दायर किया गया उक्त दावा याचिका में संशोधन की मांग करते हुए दायर की गई - बीमाकर्ता ने इस आधार पर आपत्ति जताई कि संशोधन आवेदन मूल दावा याचिका दायर करने की तारीख से 12 साल से अधिक की समाप्ति के बाद दायर किया गया था - अभिनिर्णित - अधिनियम, 1988 की धारा 163-A एक वैधानिक नवाचार है जो की सख्त दायित्व के आधार पर मुआवजे के दावे की अनुमति देने के लिए लाया गया - संशोधन के लिए आवेदन का विरोध केवल देरी के कारण किया जा सकता है जहां सीमा की बाधा है - देरी से बीमाकर्ता को अपनी देनदारी कम करने में मदद नहीं मिलेगी - बीमा कंपनी में व्यवसाय केवल भुगतान करने के लिए है, लाभ कमाने के लिए नहीं - आवश्यकता मोटर वाहन के उपयोग से मृत्यु या चोट की है; किसी और सबूत की आवश्यकता नहीं है - इस संबंध में कोई विवाद नहीं था - वाहन का मालिक उसी तरह उत्तरदायी होगा जैसे ड्राइवर है और इसे बीमाकर्ता के दायित्व के रूप में देखा जाएगा जो बीमाधारक को क्षतिपूर्ति देने के लिए बाध्य है।

अभिनिर्णित - मोटर दुर्घटना मामले , जो कि कल्याणकारी कानून है , में संशोधन के लिए एक आवेदन, का विरोध किया जा सकता है जहां सीमा की बाधा है या कुछ अधिकारों की छूट है। धारा 163-A जो की एक वैधानिक नवाचार है वर्ष 1994 में संशोधन के माध्यम से लाया गया, जो घायल/या मृतक के प्रतिनिधि को शामिल करने वाले किसी अन्य व्यक्ति की लापरवाही और लापरवाही को साबित किए बिना सख्त दायित्व के आधार पर मुआवजे के दावे की अनुमति देता है। इसका उद्देश्य उन व्यक्तियों के एक वर्ग को लाभ पहुंचाना है जो आर्थिक रूप से निचले तबके में हैं और कल्याण के एक उपाय के रूप में यह देखना है कि उतावलेपन और लापरवाही को साबित करने में असमर्थता के कारण मुआवजा पूरी तरह से वंचित नहीं है। बस यह आवश्यक है कि मृत्यु या चोट मोटर वाहन के उपयोग के कारण हुई हो और यदि कोई बीमाकर्ता था जो पॉलिसी की शर्तों के तहत ऐसी चोट के लिए उत्तरदायी था, तो अनुसूची- II के तहत बीमाकर्ता द्वारा आवश्यक न्यूनतम राशि का भुगतान किया जाएगा।

(पैरा 1)

इसके अलावा निर्धारित किया गया- कि बीमा कंपनी केवल भुगतान करने के लिए व्यवसाय में है न कि लाभ कमाने के लिए। यदि देनदारी में वृद्धि होगी, तो यह अधिनियम की योजना के तहत होगी। इसलिए, मैं बीमाकर्ता की ओर से इस दलील को खारिज करता हूं कि रूपांतरण नहीं किया जाएगा। आपत्ति इस आधार पर भी है कि याचिका देर से दायर की गई है। हमें भारत के लगभग हर उच्च न्यायालय में किसी भी उचित समय के भीतर मामलों को निपटाने में असमर्थता का खेदजनक तमाशा देखने को मिला है। यदि देरी होती है तो यह उतनी ही संस्थागत देरी है जितना कोई पार्टी इसमें योगदान नहीं देती। इसलिए, मैं बीमाकर्ता को उसकी देनदारी कम करने में मदद करने के लिए मौजूदा स्थिति में भी देरी नहीं होने दूंगा। धारा 163-A से 166 के तहत याचिका को परिवर्तित करने के लिए 2014 के CM नंबर 6203- CII में आवेदन की अनुमति है।

(पैरा 3)

इसके अलावा निर्धारित किया गया- कि एक ड्राइवर का एक पेड़ से टकराना, जो चीजों की प्रकृति के अनुसार, खुद को एक जगह से स्थानांतरित नहीं कर सकता है, का मतलब यह होना चाहिए कि केवल ड्राइवर की ओर से लापरवाही की गई थी। ऐसे उदाहरण जहां कोई ड्राइवर ऐसी जिम्मेदारी से मुक्त होने का अनुरोध कर सकता है, वह तब होगा जब कोई यांत्रिक विफलता हो लेकिन मालिक की देनदारी फिर भी सामने आ जाएगी। एक वाहन को मरम्मत की स्थिति में रखा जाना अनिवार्य है और यदि कोई यांत्रिक दोष था जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटना हुई, तो इसे अभी भी मालिक द्वारा देखभाल की कमी के रूप में देखा जाना चाहिए जो उसे उत्तरदायी बना देगा और परिणामस्वरूप, बीमाकर्ता दुर्घटना से उत्पन्न कोई भी दावे के लिए उत्तरदायी होगा। न्यूनतम आवश्यकता यह है कि मृत्यु या चोट मोटर वाहन के उपयोग से हो। इस संबंध में कोई विवाद नहीं है। मुझे लगता है कि परिणामस्वरूप हुई मृत्यु रेस इप्सा लोकिटुर स्थिति का एक विशिष्ट उदाहरण है और लापरवाही के लिए केवल मृत्यु या चोट के तथ्य के बयान के अलावा कोई और सबूत आवश्यक नहीं है। यह वाहन के ड्राइवर या मालिक का दावा नहीं है, जिसे अकेले ही प्रतिबंधित कर दिया जाएगा। दावा उस मामले में यात्री द्वारा किया जाता है जहां यात्री के जोखिम के लिए व्यापक बीमा कवर होता है। इसलिए, मैं वाहन के मालिक को चालक के समान ही उत्तरदायी मानता हूं और इसे एक व्यक्ति के रूप में बीमाकर्ता के दायित्व में जोड़ा जाएगा जो बीमाधारक को क्षतिपूर्ति देने के लिए बाध्य है।

(पैरा 4)

नीरज खन्ना - अपीलकर्ताओं की ओर से अधिवक्ता

दीपक ग्रेवाल अधिवक्ता- संजीव कोडन, प्रतिवादी नंबर 1, की ओर से

रोहित गोस्वामी अधिवक्ता - विनोद चौधरी प्रतिवादी नंबर 2, की ओर से

के. कन्नन, जे. (मौखिक)

- (1) अपील मोटर वाहन अधिनियम की धारा 163-A के तहत दायर याचिका में मुआवजे के दावे को बढ़ाने के लिए है। यह एक मृतक का मामला था जो एक कार में यात्री था जब चालक ने

एक पेड़ से टकराकर यात्री को मार डाला। याचिका MV अधिनियम की धारा 163-A के तहत दायर की गई थी और सबूत यह था कि मृतक की आय `40,000/- प्रति वर्ष से अधिक थी। MV अधिनियम की धारा 166 के तहत दावा याचिका में संशोधन की मांग करते हुए इस अदालत के समक्ष एक आवेदन दायर किया गया है। बीमाकर्ता की आपत्ति यह है कि आवेदन याचिका दायर करने की तारीख से 12 साल से अधिक समय पहले दायर किया गया है और इसलिए, इसे स्वीकार नहीं किया जाना चाहिए। मोटर दुर्घटना मामले में संशोधन के लिए एक आवेदन, जो एक कल्याणकारी कानून है, का विरोध किया जा सकता है जहां सीमा की बाधा है या कुछ अधिकारों की छूट है। धारा 163A वर्ष 1994 में एक संशोधन के माध्यम से लाया गया एक वैधानिक नवाचार है, जो घायल/या मृतक के प्रतिनिधि से जुड़े किसी अन्य व्यक्ति की लापरवाही और लापरवाही को साबित किए बिना सख्त दायित्व के आधार पर मुआवजे के दावे की अनुमति देता है। इसका उद्देश्य उन व्यक्तियों के एक वर्ग को लाभ पहुंचाना है जो आर्थिक रूप से निचले तबके में हैं और कल्याण के एक उपाय के रूप में यह देखना है कि उतावलेपन और लापरवाही को साबित करने में असमर्थता के कारण मुआवजा पूरी तरह से वंचित नहीं है। बस यह आवश्यक है कि मृत्यु या चोट मोटर वाहन के उपयोग के कारण हुई हो और यदि कोई बीमाकर्ता था जो पॉलिसी की शर्तों के तहत ऐसी चोट के लिए उत्तरदायी था, तो अनुसूची- II के तहत आवश्यक न्यूनतम राशि का भुगतान बीमाकर्ता द्वारा किया जाएगा।

(2) यह निर्धारित किया गया है कि यह उस व्यक्ति के लिए अस्वीकार्य होगा जिसकी आय `40,000/- से अधिक है, लेकिन जानबूझकर आय को `40,000/- से कम कर दिया गया है ताकि इसे धारा 163 के चार कोनों के भीतर लाया जा सके। इस तरह की याचिका **दीपल गिरीश भाई सोनी और अन्य बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड**¹ के मामले में कानून में वर्जित है। इस मामले में यदि दावा धारा 163-A के तहत किया जाता है और धारा 166 के तहत फिर से एक स्वतंत्र दावा किया जाता है, तो यह कहा जा सकता है कि ऐसी याचिका वर्जित होगी। दूसरी ओर, यदि कोई दावा धारा 163-A के तहत किया जाता है जो कानून के अनुसार गलत पाया जाता है तो उचित दावा केवल धारा 166 के तहत होगा, तो दावेदार वास्तव में उस चीज़ का अतिरिक्त बोझ उठाता है जो धारा 163-A के तहत मौजूद नहीं है। यह कहने का एक और तरीका है कि याचिकाकर्ता लापरवाही के मुद्दे के संबंध में खुद को अधिक कठोर मूल्यांकन के अधीन रखता है और लापरवाही के सबूत के अभाव में अपने दावे को अस्वीकार करने के लिए खुला रखता है। इसलिए वह स्थिति में सुधार नहीं करता है, सिवाय इसके कि जब वह ड्राइवर की लापरवाही को साबित करने में सक्षम हो, उस स्थिति में मुआवजे के पैमाने अलग-अलग हो जाते हैं जो उदाहरणों के माध्यम से संचालित होते हैं। मुआवजे के दावों के कई प्रमुख मोटर दुर्घटना दावा नियमों के तहत निर्धारित प्रपत्र

¹ 2004 ACJ 934

में निर्धारित किए गए हैं और मुआवजे के मूल्यांकन की विधि कई घोषणाओं के माध्यम से और विशेष रूप से सरला वर्मा बनाम दिल्ली परिवहन निगम और अन्य² में सुप्रीम कोर्ट के फैसले द्वारा खींची गई रेखाओं पर निर्धारित की गई है जो की बाद में राजेश बनाम राजबीर सिंह³ के फैसले में सुझाए गए तरीके से कंसोर्टियम के नुकसान और प्यार और स्नेह की हानि से संबंधित मुद्दों के संदर्भ में संशोधित किया गया। वृद्धि की संभावना के संबंध में कुछ स्पष्टीकरण भी दिए गए हैं जो मूल रूप से थे इसे केवल स्थायी रोजगारों के संबंध में ही संभव समझा जाता है, लेकिन सरला वर्मा (supra) के बाद के अन्य निर्णयों ने बताया है कि इस संभावना को स्व-रोजगारों और निजी संस्थानों में रोजगारों के लिए भी लागू किया जा सकता है।

- (3) इस मामले में एक संशोधन द्वारा, बीमा कंपनी को पूर्वाग्रहग्रस्त नहीं कहा जा सकता है, क्योंकि, जहां तक बीमा कंपनी का संबंध है, अनुमेय बचाव हमेशा मोटर वाहन अधिनियम की धारा 149 के तहत निर्धारित तक ही सीमित रहेंगे। धारा 149 के तहत उपलब्ध बचाव के अलावा याचिकाओं की रखरखाव या वाहनों की गैर-भागीदारी के संबंध में क्षेत्राधिकार संबंधी मुद्दों की पैरवी करना भी संभव हो जाएगा। इसके अलावा, कोई अन्य आपत्ति नहीं होगी जिसके बारे में बीमा कंपनी को सुना जा सके। धारा 163-A से 166 के तहत किसी आवेदन के रूपांतरण का बीमाकर्ता द्वारा इस दलील के साथ विरोध नहीं किया जा सकता है कि लापरवाही स्थापित होने पर इस तरह के रूपांतरण के परिणामस्वरूप दायित्व का एक बड़ा हिस्सा लेना होगा। बीमा कंपनी केवल भुगतान करने के लिए व्यवसाय करती है, लाभ कमाने के लिए नहीं। यदि देनदारी में वृद्धि होगी, तो यह अधिनियम की योजना के तहत होगी। इसलिए, मैं बीमाकर्ता की ओर से इस दलील को खारिज करता हूं कि रूपांतरण नहीं किया जाएगा। आपत्ति इस आधार पर भी है कि याचिका देर से दायर की गई है। हमें भारत के लगभग हर उच्च न्यायालय में किसी भी उचित समय के भीतर मामलों को निपटाने में असमर्थता का खेदजनक तमाशा देखने को मिला है। यदि देरी होती है तो यह उतनी ही संस्थागत देरी है जितना कोई पार्टी इसमें योगदान नहीं देती। इसलिए, मैं बीमाकर्ता को उसकी देनदारी कम करने में मदद करने के लिए मौजूदा स्थिति में भी देरी नहीं होने दूंगा। धारा 163-A से 166 के तहत याचिका को परिवर्तित करने के लिए CM नंबर 6203-CII ऑफ 2014 में आवेदन की अनुमति दी जाती है।
- (4) जहां तक लापरवाही के सबूत की बात है, जिसे इस मामले में स्थापित करने की आवश्यकता होगी, इस मामले में ड्राइवर एक पेड़ से टकरा गया और एक यात्री की मौत हो गई। एक ड्राइवर द्वारा किसी पेड़ से टकराने का कृत्य, जो कि चीजों की प्रकृति के कारण, खुद को एक स्थान से स्थानांतरित नहीं कर सकता है, का मतलब यह होना चाहिए कि केवल ड्राइवर की ओर से

² (2009) 6 SCC 121

³ (2013) 9 SCC 54

लापरवाही बरती गई है। ऐसे उदाहरण जहां कोई ड्राइवर ऐसी जिम्मेदारी से छूट की गुहार तब लगा सकता है, जब कोई यांत्रिक विफलता हो, लेकिन फिर भी मालिक की देनदारी सामने आ जाएगी। एक वाहन को मरम्मत की स्थिति में रखा जाना अनिवार्य है और यदि कोई यांत्रिक दोष था जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटना हुई, तो इसे अभी भी मालिक द्वारा देखभाल की कमी के रूप में देखा जाना चाहिए जो उसे उत्तरदायी बना देगा और परिणामस्वरूप, बीमाकर्ता किसी भी चीज़ जो दुर्घटना से उत्पन्न उसके लिए उत्तरदायी है। न्यूनतम आवश्यकता यह है कि मृत्यु या चोट मोटर वाहन के उपयोग से हो। इस संबंध में कोई विवाद नहीं है। मुझे लगता है कि परिणामस्वरूप हुई मृत्यु रेस इप्सा लोकिटुर स्थिति का एक विशिष्ट उदाहरण है और लापरवाही के लिए केवल मृत्यु या चोट के तथ्य के बयान के अलावा कोई और सबूत आवश्यक नहीं है। यह वाहन के ड्राइवर या मालिक का दावा नहीं है, जिसे अकेले ही प्रतिबंधित कर दिया जाएगा। दावा उस मामले में यात्री द्वारा किया जाता है जहां यात्री के जोखिम के लिए व्यापक बीमा कवर होता है। इसलिए, मैं वाहन के मालिक को उसी तरह उत्तरदायी मानता हूँ जिस तरह चालक है और यह बीमाकर्ता के दायित्व से जुड़ा होगा जो एक व्यक्ति के रूप में बीमाधारक को क्षतिपूर्ति देने के लिए बाध्य है।

- (5) मृतक प्रोविडेंट फंड कार्यालय में प्रवर्तन अधिकारी था और ₹ 7,320/- की आय प्राप्त कर रहा है। प्रासंगिक समय पर उन्हें आयकर निर्धारिती भी निर्धारित किया गया था। सरकारी उपक्रम में संभावित वृद्धि की संभावना को ध्यान में रखते हुए, मैं 30% वृद्धि प्रदान करूंगा, लेकिन कर के लिए 10% कटौती के अधीन रहूंगा और ट्रिब्यूनल द्वारा लिए गए 7 के मुकाबले 13 का गुणक लागू करूंगा। मैं राजेश (supra) में सुझाए गए पैमाने पर पत्नी और अविवाहित बेटी को कंसोर्टियम के नुकसान का भी प्रावधान करूंगा। मैं दावों के विभिन्न शीर्षकों को निम्नानुसार सारणीबद्ध करूंगा:-

दुर्घटना	18.07.1998
उम्र	49 साल
व्यवसाय	प्रवर्तन अधिकारी
दावेदार की	पत्नी, 2 बड़े बेटे और 1 बेटी

	दावे के प्रमुख	अधिकरण	उच्च न्यायालय
सी. नम्बर		मात्रा (रु.)	मात्रा (रु.)
1.	आय		7,320
2.	जोड़ें, वृद्धि का % 30%/50%		9,516 कम 10% कर = 8,564.40

3.	कटौती 1/2, 1/3, 1/4,1/5		6,423.30
4.	गुणक		77,079.60
5.	गुणक		13
6.	निर्भरता का नुकसान		10,02,035
7.	चिकित्सा व्यय		
8.	कंसोर्टियम का नुकसान		1,00,000
9.	प्यार और स्नेह की हानि		1,00,000
10.	संपत्ति का नुकसान		2,500
11.	अंत्येष्टि व्यय		10,000
	कुल		12,14,535

`12,14,535/- रु. का अवार्ड होगा और यह राशि विधवा और बच्चों के बीच समान रूप से वितरित की जाएगी। दायित्व बीमा कंपनी पर होगा।

(6) अवार्ड संशोधित किया जाता है और उपरोक्त सीमा तक अपील की अनुमति दी जाती है।

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।

अवंतिका

प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी

(Trainee Judicial Officer)

करनाल, हरियाणा