

राजबीर सहरावत, जे. के समक्ष
टाटा एआईजी जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

- अपीलकर्ता

बनाम

सुरजीत कौर और अन्य

- प्रतिवादी

2016 का एफएओ नंबर 2558

07 मार्च, 2022

मोटर वाहन अधिनियम, 1988- एसएस.134ए, 146, 147, 151, 161, 164, 165, 166, 170, 178- सड़क यातायात अधिनियम 1930 और 1988 (ब्रिटिश)- अत्याचारपूर्ण दायित्व- वैधानिक दायित्व- 1988 अधिनियम के तहत मुआवजे के प्रकार - (1) 'हिट-एंड-रन मामलों' में निश्चित राशि का मुआवजा - 'वाहन तटस्थ' - यह तब दिया जाता है जब अपराधी वाहन बिना पहचान छोड़े भाग गया हो - (2) धारा 164 - वाहन की पहचान होने पर मालिक और बीमाकर्ता के खिलाफ मुआवजा ज्ञात है, लेकिन उनके वाहन की गलती का कोई सबूत नहीं होने के बावजूद - 'दोष तटस्थ' - सख्त दायित्व के नियम का वैधानिक कार्यान्वयन - पूर्व निर्धारित राशियाँ - (3) शेष मामले 'दोष दायित्व' हैं - दावेदारों ने मुआवजे की निश्चित मात्रा नहीं पाने का विकल्प चुना - उल्लंघन करने वाले वाहन की गलती स्थापित करें - मुआवजा देने का दायित्व - सार्वजनिक स्थान पर 'वाहन का उपयोग' के लिए टैग किया गया - धारा 146 - अनिवार्य बीमा - बीमाकर्ता द्वारा मुआवजे के वैधानिक अनिवार्य भुगतान का तात्पर्य है - सामान्य नियम - दोनों तरफ से लापरवाही का कोई सबूत नहीं - प्रत्येक बीमा कंपनी की 50%

देनदारी - वर्तमान मामले में, दावेदारों के पास पर्याप्त साक्ष्य हैं - उल्लंघन करने वाले टैंकर की लापरवाही और चूक, इनोवा कार के चालक की लापरवाही या 'उचित देखभाल' की कमी का कोई सबूत नहीं, लेकिन उसका वाहन भी चूक गया कुछ हद तक - इसलिए, इसके बीमाकर्ता को भी कुछ जिम्मेदारी साझा करनी होगी, उल्लंघन करने वाले टैंकर की बीमा कंपनी - 70% उत्तरदायी, जबकि इनोवा कार की बीमा कंपनी - उत्तरदायी 30% - इनोवा कार की बीमा कंपनी की अपील आंशिक रूप से स्वीकार्य है।

यह माना गया कि, बीमा कंपनी की देनदारी का नियम और देनदारी की सीमा:

पहले के अनेक निर्णय हैं; जिसमें सर्वोच्च न्यायालय के ये कथन भी शामिल हैं कि मोटर वाहन दुर्घटना के लिए मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व एक कष्टपूर्ण दायित्व है और इस तरह के दायित्व को आमंत्रित करने का आधार चालक की लापरवाही है। यदि ड्राइवर मालिक के अलावा कोई और हो तो मालिक का दायित्व; और इस प्रकार बीमाकर्ता का, प्रकृति में प्रतिवर्ती है। लापरवाही और दायित्व की परिवर्तनशीलता पर आधारित दायित्व का नियम सामान्य कानून अवधारणा है जैसा कि 1930 और 1988 के सड़क यातायात अधिनियमों के उस पहलू पर पूरी तरह से चुप होने के कारण ब्रिटिश व्यवहार में तैयार किया गया था। हालाँकि भारत में कानूनी स्थिति; जैसा कि मोटर वाहन अधिनियम 1988 के तहत प्रचलित है और वर्ष 2019 तक संशोधित है; एक बड़ा बदलाव आया है. अधिनियम के प्रावधानों ने नियम और दायित्व की प्रकृति में एक आदर्श बदलाव किया है। अधिनियम के प्रावधानों के तहत दायित्व तेजी से एक कष्टपूर्ण दायित्व से वैधानिक दायित्व में और लापरवाही आधारित दायित्व से वाहन डिफॉल्ट आधारित सख्त दायित्व में बदल गया है। दायित्व की अवधारणा ड्राइवर की 'लापरवाही' पर आधारित है

और वही प्रतिगामी है, दोनों को मोटर वाहन अधिनियम द्वारा इस हद तक कम कर दिया गया है कि अधिनियम के तहत मुआवजे पर निर्णय के प्रयोजनों के लिए इसे लगभग अप्रासंगिक बना दिया गया है। वैधानिक प्रावधानों ने थीसिस अवधारणा के लिए बहुत सीमित दायरा बरकरार रखा है। वास्तव में, अधिनियम के प्रावधानों का संक्षिप्त दृष्टिकोण यह स्पष्ट करता है कि भारत में विधायिका ने जानबूझकर 'लापरवाही' अपनाने से परहेज किया है; दायित्व का स्थान तय करने के लिए एक निर्धारक के रूप में। विधायिका ने अधिनियम के अध्याय XI और XII में 'लापरवाही' शब्द का भी उपयोग नहीं किया है जो मुआवजे से संबंधित प्रावधान करता है। अदालत यह नहीं मान सकती कि भारतीय संसद को 'लापरवाही' शब्द या उसके अर्थ और दायरे की जानकारी नहीं थी। इसके विपरीत विधायिका ने 'लापरवाही' शब्द या इसके व्युत्पन्न जैसे 'लापरवाह' या 'लापरवाही से' का उपयोग एक ही अधिनियम में किया है, लेकिन अलग-अलग अध्याय में और दायित्व के नियम को परिभाषित करने के अलावा अन्य उद्देश्यों के लिए किया है। इन शब्दों का प्रयोग दुर्घटनाओं में घायलों की मदद के लिए आगे आने वाले अच्छे लोगों की सुरक्षा से संबंधित धारा 134ए में किया गया है; और धारा 178 में बिना टिकट यात्रा करने पर सजा से संबंधित है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि दावेदार और तीसरे पक्ष के लिए दायित्व के नियम को परिभाषित करने वाले प्रावधानों में जानबूझकर 'लापरवाही' शब्द या इसके व्युत्पन्न शब्द का उपयोग नहीं किया गया है। हालाँकि, जैसा कि दायित्व के स्थान के लिए निर्धारण आधार के रूप में कार्य करने का इरादा है; विधायिका ने 'उपेक्षा' शब्द और कुछ अन्य शब्दों का इरादा और उपयोग किया है, जो आवश्यक रूप से ड्राइवर से संबंधित नहीं हैं, और जो ड्राइवर की किसी भी लापरवाही से पूरी तरह से स्वतंत्र और तटस्थ हो सकते हैं। चालक की 'लापरवाही' के प्रतिबंधित नियम की तुलना में निर्धारकों को जानबूझकर बहुत व्यापक बना दिया

गया है। इसलिए दायित्व को केवल 'लापरवाही' तक सीमित करना उचित नहीं होगा; हालाँकि दुर्घटनाओं की कुछ स्थितियों में और कुछ उद्देश्यों के लिए यह अभी भी एक प्रासंगिक कारक हो सकता है।

इसके अलावा, यह माना गया कि मोटर वाहन अधिनियम पीड़ित या दुर्घटना के मृत शिकार के कानूनी प्रतिनिधियों को विभिन्न प्रकार के मुआवजे पर विचार करता है। अधिनियम की धारा 161 'हिट-एंड-रन मामलों' की दुर्घटनाओं में निश्चित राशि के मुआवजे का प्रावधान करती है। यह मुआवज़ा 'वाहन तटस्थ' है और तब दिया जाता है जब अपराधी वाहन अपनी पहचान छोड़े बिना भागने में सफल हो जाता है। धारा 164 मालिक और बीमाकर्ता के खिलाफ मुआवजे का प्रावधान करती है यदि उनके वाहन की पहचान ज्ञात हो; लेकिन उनके वाहन की ओर से गलती का कोई सबूत नहीं होने के बावजूद। इसलिए, यह मुआवज़ा 'दोष तटस्थ' है। यह सख्त दायित्व के नियम का वैधानिक कार्यान्वयन है। हालाँकि, ऐसे मामलों में राशियाँ भी पूर्व निर्धारित राशियाँ होती हैं। शेष मामले 'दोष दायित्व' मामले हैं जहाँ दावेदार मुआवजे की निश्चित मात्रा नहीं पाने का विकल्प चुनते हैं और वे अपराधी वाहन के डिफ़ॉल्ट को स्थापित करने की स्थिति में होते हैं; आवश्यकतानुसार और जैसा कि अधिनियम की धारा 165 और 166 के प्रावधानों द्वारा सहायता प्राप्त धारा 164 की भाषा से रिवर्स तार्किक कटौती द्वारा एकत्र किया जा सकता है।

इसके अलावा, यह माना गया है कि यदि उक्त वाहन दुर्घटना का कारण बनता है तो मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व सार्वजनिक स्थान पर 'वाहन के उपयोग' के साथ जोड़ा गया है। इससे पता चलता है कि मुआवज़ा देने का दायित्व किसी भी अन्य चीज़ की तुलना में वाहन से अधिक जुड़ा हुआ है। इस सीमा तक, और अनिवार्य बीमा के लिए, ब्रिटिश 'सड़क यातायात अधिनियम 1988' और 2019 तक संशोधित भारतीय 'मोटर

वाहन अधिनियम 1988' में प्रावधान समान हैं। हालाँकि, समानता यहीं समाप्त हो जाती है। जबकि ब्रिटेन का सड़क यातायात अधिनियम दायित्व के नियम को निर्धारित करने के लिए कोई और मानदंड प्रदान नहीं करता है; इसलिए वहाँ न्यायनिर्णयन कपटपूर्ण दायित्व के नियमों के रूप में 'लापरवाही' पर आगे बढ़ता है, भारत में मोटर वाहन अधिनियम एक सकारात्मक 'दोष तटस्थ' दायित्व प्रदान करता है और निर्धारित करता है कि बिना किसी दोष दायित्व प्रावधानों के तहत मुआवजे का दावा करते समय; दावेदार को इन प्रावधानों में उल्लिखित कुछ कारकों की पैरवी करने या उन्हें साबित करने की आवश्यकता नहीं होगी। इसलिए यह स्पष्ट है कि यदि कोई दावेदार 'कोई गलती नहीं' दायित्व नियम के अलावा अन्य नियम के तहत मुआवजे का दावा करने का विकल्प चुनता है; तो उसे उन कारकों को पैरवी करने और साबित करने से छूट नहीं दी जाएगी जिन्हें 'नो फॉल्ट' दायित्व के नियम के तहत दलील देने और साबित करने से छूट दी गई थी। इसलिए, भारत में मोटर वाहन अधिनियम इन कारकों के रूप में दायित्व के वैधानिक नियम को स्पष्ट रूप से बताता है। इसलिए, भारतीय मोटर वाहन अधिनियम के तहत मुआवजे के दावों के निर्णय के लिए; ब्रिटेन में लागू कानून कई वैधानिक रूप से निर्धारित शर्तों में एकमात्र, विशिष्ट या यहां तक कि प्रासंगिक कानून नहीं हो सकता है, और भारत में कानून का दायरा बहुत व्यापक है।

आगे माना गया, कि 'गलती दायित्व' मामलों में भी दायित्व 'वाहन के उपयोग' और उसके 'डिफॉल्ट' से जुड़ा हुआ है; जो मानवीय उपेक्षा या त्रुटि के कारण या मनुष्य के किसी भी हस्तक्षेप के बिना भी उत्पन्न हो सकता है। इसलिए दायित्व किसी व्यक्ति की गलती से परेशान नहीं होता; इस प्रकार, बल्कि, यह मानक अपेक्षा के अनुसार प्रदर्शन करने के लिए वाहन के 'डिफॉल्ट' को पकड़ लेता है; किसी भी कारण से. इस

प्रकार दायित्व सख्त है; और दायित्व का नियम 'सख्त दायित्व के नियम' है।

इसके अलावा, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 146 मोटर दुर्घटना दावा कवर के लिए अनिवार्य बीमा निर्धारित करती है। वैधानिक रूप से अनिवार्य बीमा का तात्पर्य बीमाकर्ता द्वारा मुआवजे के वैधानिक अनिवार्य भुगतान से है। बीमाकर्ता का दायित्व इतना दृढ़ है कि अधिनियम की धारा 151 कुछ परिस्थितियों में तीसरे पक्ष और बीमाकर्ता के बीच अनुबंध की वैधानिक गोपनीयता भी बनाती है। इसलिए अधिनियम की धारा 147(6) वैधानिक नीति के तहत कवर किए गए मुआवजे का भुगतान करने के लिए बीमाकर्ता पर कर्तव्य डालती है, चाहे वह लागू किसी भी कानून में निहित हो। धारा 150 बीमाकर्ता के लिए इस तथ्य के बावजूद भुगतान करना अनिवार्य बनाती है कि बीमाकर्ता पॉलिसी से बचने या रद्द करने का हकदार था या उसने वास्तव में पॉलिसी से परहेज किया था या रद्द कर दिया था, सिवाय उस मामले में जहां पॉलिसी भौतिक तथ्यों का खुलासा न करके या गलत तरीके से प्रस्तुत करके प्राप्त की गई थी। इसके अलावा, बीमाकर्ता के पास भुगतान की देनदारी से बचने के लिए बहुत सीमित आधार हैं, जैसे ऐसे व्यक्ति द्वारा गाड़ी चलाना जो गाड़ी चलाने के लिए योग्य नहीं है, किराए और इनाम के लिए वाहन का उपयोग करना जब ऐसा वाहन उस उद्देश्य के लिए अधिकृत नहीं है या इस उद्देश्य के लिए परिवहन वाहन का उपयोग करना। अनुमति के अलावा या रेसिंग और वाहन परीक्षण के लिए ड्राइविंग। यद्यपि बीमाकर्ता को अधिनियम की धारा 170 द्वारा यह अधिकार दिया गया है कि यदि मालिक विरोध करने में विफल रहता है या विपरीत पक्ष के साथ मिलीभगत करता है तो योग्यता के आधार पर याचिका का मुकाबला कर सकता है, तथापि इससे भुगतान करने के लिए बीमाकर्ता के दायित्व की प्रतिरक्षा में वृद्धि नहीं होती है। बल्कि, यह बीमाकर्ता को केवल उन पहलुओं पर साक्ष्य देने में सक्षम बनाता है जिन पर मालिक

या बीमाधारक ने स्वयं नेतृत्व किया होगा। एक पक्ष के रूप में साक्ष्य प्रस्तुत करने का अधिकार; दावे को विफल करना और बीमाकर्ता के रूप में दायित्व से बचना एक ही बात नहीं है। बीमाधारक के स्थान पर कदम रखने वाली पार्टी के रूप में; बीमाकर्ता स्थापित करने का हकदार और बाध्य होगा; सकारात्मक साक्ष्य प्रस्तुत करके; कि प्रश्नगत वाहन में चूक नहीं हुई है और दावेदार द्वारा दावा की गई राशि उचित नहीं थी। हालाँकि, यदि बीमाकर्ता उस बोझ का निर्वहन करने में विफल रहता है तो बीमाकर्ता को अधिनियम की धारा 150 द्वारा प्रदान की गई प्रतिरक्षा के किसी भी आधार का आनंद नहीं मिलेगा।

आगे यह माना गया कि किसी मामले में, दोनों तरफ से लापरवाही का कोई सबूत नहीं होने पर, यह प्रत्येक बीमा कंपनी का 50% का दायित्व होगा। हालाँकि, वर्तमान मामले में, दावेदारों के पास यह दिखाने के लिए पर्याप्त सबूत हैं कि अपराधी वाहन की ओर से बहुत लापरवाही और चूक हुई थी और ड्राइवर की ओर से लापरवाही या 'उचित देखभाल' की कमी का कोई सबूत नहीं है। इनोवा कार की, लेकिन उनकी गाड़ी भी कुछ हद तक डिफॉल्ट हो चुकी है। इसलिए, इसके बीमाकर्ता को भी कुछ जिम्मेदारी साझा करनी होगी। इसलिए, टैंकर की बीमा कंपनी को 70% की सीमा तक उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिए, जबकि इनोवा कार की बीमा कंपनी को 30% की सीमा तक उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिए। हालाँकि, बीमा कंपनियों के बीच देनदारियों के इस बंटवारे का इनोवा कार के चालक के कानूनी प्रतिनिधियों को दिए गए मुआवजे पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। यहां तक कि ट्रिब्यूनल ने इनोवा कार के मृत चालक के एलआर को मुआवजा देने का फैसला किया है, और यह सही भी है। ऐसा दो साधारण कारणों से है. सबसे पहले, यह इनोवा कार के ड्राइवर की लापरवाही या 'उचित देखभाल' की कमी नहीं है जो इनोवा कार की बीमा कंपनी पर कुछ दायित्व लाती है, बल्कि यह वाहन का डिफॉल्ट है। जैसा कि पिछले पैराग्राफ में चर्चा की

गई है, ऐसे मामले हो सकते हैं जहां वाहन के चालक ने उचित सावधानी बरती है और गाड़ी चलाने में लापरवाही नहीं बरती है लेकिन फिर भी दुर्घटना के लिए उसका वाहन दोषी है। इसलिए, मोटर वाहन अधिनियम दुर्घटना के लिए उत्तरदायित्व तय करने के लिए वाहन की चूक को परीक्षण बनाता है, न कि चालक की 'लापरवाही' को। अधिनियम में कहीं भी 'लापरवाही' शब्द का प्रयोग नहीं किया गया है। 'लापरवाही' की अवधारणा एक न्यायिक रचना है जिसका उपयोग केवल उन मामलों में किया जाता है जहां इसका परिणाम सीधे वाहन के डिफ़ॉल्ट के रूप में होता है। अन्य सभी मामलों में जहां चालक ने लापरवाही नहीं की है और वाहन को उचित या उचित देखभाल के साथ चलाया है, लेकिन वाहन दुर्घटना का कारण बना है या उचित यांत्रिक रखरखाव की कमी के कारण दुर्घटना हुई है, वाहन; और तदनुसार, मालिक उत्तरदायी होगा लेकिन ड्राइवर नहीं हो सकता है। उस स्थिति में, दुर्घटना निश्चित रूप से बीमा अनुबंध के लिए परिणाम उत्पन्न करेगी। बीमा कंपनी, जिसकी अपनी क्षमता में अधिनियम के तहत बहुत सीमित सुरक्षा है, निश्चित रूप से उत्तरदायी होगी। दूसरी बात यह कि ड्राइवर अमरजीत सिंह ने खुद दावा याचिका दायर नहीं की है। यह केवल उनके दुर्भाग्यपूर्ण एलआर हैं जिन्होंने दावा याचिका दायर की है। मुआवजे के कानून के तहत, मृतक की कोई गलती नहीं होने या मृतक चालक द्वारा वाहन चलाने में बहुत सावधानी बरतने के कारण एलआर को किसी भी पुरस्कार के रूप में मुआवजा नहीं दिया जाता है। जैसा कि पिछले पैराग्राफ में चर्चा की गई है, दावेदार किसी भी व्यक्ति की लापरवाही के बारे में कम से कम चिंतित हैं। बल्कि, उन्हें परिवार के कमाऊ सदस्य को खोने के कारण मुआवजा दिया जाता है। इसलिए, मुआवजे की पात्रता और राशि का निर्धारण करने वाला कारक उनके द्वारा उठाया गया नुकसान है। चूँकि मोटर वाहन अधिनियम भी किसी व्यक्ति की मृत्यु की स्थिति में मुआवजे की देनदारी के लिए वाहन की ओर से केवल 'डिफ़ॉल्ट' पर विचार करता है, इसलिए देनदारियों के लिए योगदान केवल

प्रतिस्पर्धी बीमा कंपनियों के बीच ही हो सकता है, जो कि हैं मालिकों को इस प्रकार प्रतिपूर्ति करें। दावेदार बीमाकर्ताओं के बीच देनदारियों के पारस्परिक बंटवारे के बारे में चिंतित नहीं हैं। उन्हें केवल इस बात की चिंता है कि परिवार के सदस्य की मृत्यु के कारण उन्हें जो नुकसान हुआ है, उसकी भरपाई की जाए।

इसके अलावा, यह माना गया कि तदनुसार, प्रतिवादी बीमा कंपनी को 70% के लिए उत्तरदायी ठहराया जाता है, जबकि अपीलकर्ता बीमा कंपनी पर दावेदारों को प्रतिपूर्ति करने के लिए 30% दायित्व छोड़ा जाता है।

अपीलकर्ता(ओं) के लिए राकेश नेहरा, वरिष्ठ अधिवक्ता, राजेश के. शर्मा, अधिवक्ता, संजीव कोडन, अधिवक्ता

बीमा कंपनी के लिए अश्वनी तलवार, वकील और सहज महाजन, वकील और वरुण शर्मा, वकील।

के.एस. धनोरा, अधिवक्ता, दावेदारों/प्रतिआक्षेपकर्ताओं के लिए

राजबीर सहरावत, जे. (मौखिक)

(1) यह बीमा कंपनी द्वारा दायर उपरोक्त पांच अपीलों और दावेदारों द्वारा दायर प्रति आपत्तियों का निपटान करेगा, क्योंकि ये अपील और प्रति आपत्तियां एक ही दुर्घटना से उत्पन्न हुई हैं, हालांकि कानूनी प्रतिनिधियों द्वारा अलग से दायर दावा याचिकाओं से चार की मौत और एक घायल। तथ्य 2016 के एफएओ नंबर 2558 से लिए जा रहे हैं।

(2) यहां पार्टियों को दावेदार और उत्तरदाताओं के रूप में संदर्भित किया गया है जैसा कि उन्हें मूल दावा याचिकाओं में संदर्भित किया गया है।

(3) वर्तमान अपीलों को जन्म देने वाले संक्षिप्त तथ्य हैं; कि दिनांक 6.2.2014 को जितेंद्र सिंह, अमरजीत

सिंह, नरेंद्र पाल सिंह, रमिंदर सिंह, कुलदीप सिंह और हरभजन सिंह इनोवा कार पंजीकरण संख्या DL-10-CE-2458 में दिल्ली से अमृतसर जा रहे थे। कुलदीप सिंह और हरभजन सिंह पीछे की सीट पर बैठे थे, जबकि कार अमरजीत सिंह चला रहा था। जब वे राष्ट्रीय राजमार्ग पर पिपली और शाहबाद के बीच क्षेत्र में पहुंचे, तो ट्रक/टैंकर क्रमांक एमपी-09-एचजी-9347, जो इनोवा कार के आगे जा रहा था, ने अचानक ब्रेक लगा दिए। नतीजा यह हुआ कि हादसा हो गया। हादसे के कारण इनोवा कार में सवार लोगों को गंभीर चोटें आईं। जितेंद्र सिंह, रमिंदर सिंह और नरिंदर पाल सिंह ने घटनास्थल पर ही दम तोड़ दिया, जबकि अमरजीत सिंह की एलएनजेपी अस्पताल, कुरुक्षेत्र में मौत हो गई। हरभजन सिंह घायल होते-होते बचे। दुर्घटना के कारण, पुलिस स्टेशन सदर, थानेसर में एफआईआर संख्या 46 दिनांक 6.2.2014 का एक आपराधिक मामला भी दर्ज किया गया था। उक्त मामले में कथित अपमानजनक टैंकर के चालक, प्रतिवादी नंबर 1 के खिलाफ चालान दायर किया गया था। उपरोक्त तथ्यों के संदर्भ में, चार दावा याचिकाएँ मृतक के कानूनी प्रतिनिधियों द्वारा दायर की गईं और 5वीं दुर्घटना में लगी चोटों के लिए घायल द्वारा स्वयं दायर की गई थी।

(4) नोटिस दिए जाने पर, प्रतिवादी बीमा कंपनी और अपराधी वाहन के चालक ने दावा याचिकाओं में उल्लिखित तरीके से दुर्घटना होने से इनकार किया। इसके विपरीत, यह दावा किया गया था; कि इनोवा कार के ड्राइवर की लापरवाही से ऐसा हुआ है। प्रतिवादी बीमा कंपनी ने तो दुर्घटना होने से ही इनकार कर दिया।

(5) दावेदारों ने घायल चश्मदीद गवाह हरभजन सिंह की जांच पीडब्लू-3 के रूप में की; अन्य प्रासंगिक गवाहों के

अलावा। साक्ष्य के तौर पर इनोवा कार के चालक अमरजीत सिंह का ड्राइविंग लाइसेंस भी पेश किया गया. हालाँकि, हमलावर टैंकर के ड्राइवर और मालिक या प्रतिवादी बीमा कंपनी द्वारा कोई सबूत नहीं दिया गया।

(6) सबूतों की सराहना करने के बाद, ट्रिब्यूनल ने निम्नानुसार मुआवजा दिया:

1. सीआईएस (एमएसीपी) केस नंबर 156, 2014 में रु. 34,99,300/-,
2. सीआईएस (एमएसी) केस नंबर 175, 2015 में 64,82,552/- रु.
3. रु. 5,91,220/- सीआईएस (एमएसीपी) केस नंबर 176, 2014 में,
4. रु. 2014 के सीआईएस (एमएसीपी) केस नंबर 300 में 5,91,120/-,
5. रु. 2014 के सीआईएस (एमएसीपी) केस नंबर 320 में 19,74,153/-।

हालाँकि, प्रतिवादी बीमा कंपनी, टैंकर के बीमाकर्ता को ट्रिब्यूनल ने इस आधार पर दोषमुक्त कर दिया था कि इनोवा कार के चालक को सुरक्षित दूरी बनाए रखने की आवश्यकता थी, जिसमें वह विफल रहा। इसलिए, इनोवा कार के मालिक, और परिणामस्वरूप, अपीलकर्ता बीमा कंपनी, उक्त इनोवा कार की बीमाकर्ता, को भुगतान करने के लिए उत्तरदायी ठहराया गया था। उक्त फैसले को चुनौती देते हुए इनोवा कार की बीमा कंपनी द्वारा वर्तमान अपील दायर की गई है। इनहांसमेंट का दावा करने के लिए दावेदारों ने क्रॉस आपत्तियां दाखिल की हैं।

(7) मामले पर बहस करते समय, अपीलकर्ता के वकील द्वारा उठाया गया एकमात्र तर्क यह है कि ट्रिब्यूनल ने प्रतिवादी बीमा

कंपनी को दोषमुक्त करने में कानूनी गलती की है। फ़ाइल में दिए गए साक्ष्य स्पष्ट रूप से साबित करते हैं कि यह हमलावर टैंकर का चालक था जिसने इसे चलाने में लापरवाही बरती थी। दावेदारों के दावे को साबित करने के लिए चश्मदीद गवाह की विधिवत जांच की गई है। ट्रिब्यूनल ने प्रत्यक्षदर्शी के बयान को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया है और केवल इस धारणा पर आगे बढ़े हैं कि इनोवा कार के चालक द्वारा कोई सुरक्षित दूरी बनाए नहीं रखी गई थी। यह इस तथ्य के बावजूद है कि प्रतिवादियों की ओर से फ़ाइल में इस तथ्य को दिखाने के लिए भी कोई सबूत नहीं है कि इनोवा कार का चालक सुरक्षित दूरी बनाए नहीं रख रहा था। वकील ने आगे कहा कि अपीलकर्ता बीमा कंपनी की देनदारी ट्रिब्यूनल द्वारा तय किए गए मुद्दों के अनुसार भी नहीं थी। टैंकर की प्रतिवादी बीमा कंपनी ने कभी भी अपीलकर्ता बीमा कंपनी की देनदारी का दावा नहीं किया है; इस प्रकार। इसलिए, ट्रिब्यूनल द्वारा पारित मुआवजा रद्द किए जाने योग्य है। संपूर्ण राशि का दायित्व प्रतिवादी बीमा कंपनी, उल्लंघनकारी टैंकर के बीमाकर्ता, पर थोपे जाने योग्य है।

(8) दूसरी ओर, प्रतिवादी बीमा कंपनी के वकील ने प्रस्तुत किया है कि सड़क विनियम, 1989 (संक्षेप में '1989 के विनियम') के विनियम 23 के अनुसार, इनोवा कार के चालक की आवश्यकता थी 'सुरक्षित दूरी' बनाए रखने के लिए. यह सुनिश्चित करना उसका एकमात्र दायित्व था कि वह पर्याप्त दूरी बनाए रखे ताकि वह ब्रेक लगाने और अपनी कार रोकने में सक्षम हो सके; यदि उसके सामने वाले टैंकर ने अचानक ब्रेक लगा दिया। वकील ने इस संबंध में निशान सिंह बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड¹ में दिए गए माननीय सर्वोच्च न्यायालय के फैसले पर भरोसा किया है। फिर भी आगे के वकील ने 2015 के एफएओ नंबर 5158 में इस न्यायालय की एक डिवीजन बेंच द्वारा पारित फैसले पर भरोसा किया है, जिसका शीर्षक राकेश गुलाटी (मृतक) एलआर बनाम संजीव कुमार और अन्य के माध्यम से के

रूप में 2.12.2019 को निर्णय लिया गया है। प्रश्न में दुर्घटना से संबंधित सामग्री के बारे में, प्रतिवादी बीमा कंपनी के वकील ने यांत्रिक रिपोर्ट, साथ ही, नक्शा मौका का उल्लेख करने का प्रयास किया है, जो आपराधिक मामले में पुलिस द्वारा तैयार की गई थी, यह दिखाने के लिए कि टैंकर जा रहा था इसके दाहिनी ओर और वास्तव में, दुर्घटना का प्रभाव इतना जबरदस्त था कि इनोवा कार पूरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गई। इसलिए, वकील ने तर्क दिया कि कार को हुए नुकसान की सीमा से पता चलता है कि इसे तेज गति से चलाया जा रहा था और इस तथ्य की उचित देखभाल किए बिना कि टैंकर उसके सामने जा रहा था। वकील ने यह भी कहा कि तथ्य यह है कि टैंकर का चेसिस भी चालक की ओर से मुड़ा हुआ था, टैंकर पर कार के प्रभाव को दर्शाता है, जिससे स्पष्ट रूप से पता चलता है कि इसे तेज गति से चलाया जा रहा था।

बीमा कंपनी की देनदारी का नियम और देनदारी की सीमा:

(9) पहले के अनेक निर्णय हैं; जिसमें सर्वोच्च न्यायालय के ये कथन भी शामिल हैं कि मोटर वाहन दुर्घटना के लिए मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व एक कपटपूर्ण दायित्व है और इस तरह के दायित्व को आमंत्रित करने का आधार चालक की लापरवाही है। यदि ड्राइवर मालिक के अलावा कोई और हो तो मालिक का दायित्व; और इस प्रकार बीमाकर्ता का, प्रकृति में प्रतिवर्ती है। लापरवाही और दायित्व की परिवर्तनशीलता पर आधारित दायित्व का नियम सामान्य कानून अवधारणा है जैसा कि 1930 और 1988 के सड़क यातायात अधिनियमों के उस पहलू पर पूरी तरह से चुप होने के कारण ब्रिटिश व्यवहार में तैयार किया गया था। हालाँकि भारत में कानूनी स्थिति; जैसा कि मोटर वाहन अधिनियम 1988 के तहत प्रचलित है और वर्ष 2019 तक संशोधित है; एक बड़ा बदलाव आया है. अधिनियम के प्रावधानों ने नियम और दायित्व की प्रकृति में एक आदर्श बदलाव किया है। अधिनियम के प्रावधानों के तहत दायित्व तेजी से एक कपटपूर्ण

दायित्व से वैधानिक दायित्व में और लापरवाही आधारित दायित्व से वाहन डिफॉल्ट आधारित सख्त दायित्व में बदल गया है। दायित्व की अवधारणा ड्राइवर की 'लापरवाही' पर आधारित है और वही प्रतिगामी है, दोनों को मोटर वाहन अधिनियम द्वारा इस हद तक कम कर दिया गया है कि अधिनियम के तहत मुआवजे पर निर्णय के प्रयोजनों के लिए इसे लगभग अप्रासंगिक बना दिया गया है। वैधानिक प्रावधानों ने थीसिस अवधारणा के लिए बहुत सीमित दायरा बरकरार रखा है। वास्तव में, अधिनियम के प्रावधानों का संक्षिप्त दृष्टिकोण यह स्पष्ट करता है कि भारत में विधायिका ने जानबूझकर 'लापरवाही' अपनाने से परहेज किया है; दायित्व का स्थान तय करने के लिए एक निर्धारक के रूप में। विधायिका ने अधिनियम के अध्याय XI और XII में 'लापरवाही' शब्द का भी उपयोग नहीं किया है जो मुआवजे से संबंधित प्रावधान करता है। अदालत यह नहीं मान सकती कि भारतीय संसद को 'लापरवाही' शब्द या उसके अर्थ और दायरे की जानकारी नहीं थी। इसके विपरीत विधायिका ने 'लापरवाही' शब्द या इसके व्युत्पन्न जैसे 'लापरवाह' या 'लापरवाही से' का उपयोग एक ही अधिनियम में किया है, लेकिन अलग-अलग अध्याय में और दायित्व के नियम को परिभाषित करने के अलावा अन्य उद्देश्यों के लिए किया है। इन शब्दों का प्रयोग दुर्घटनाओं में घायलों की मदद के लिए आगे आने वाले अच्छे लोगों की सुरक्षा से संबंधित धारा 134ए में किया गया है; और बिना टिकट यात्रा करने पर दंड से संबंधित धारा 178। इसलिए, यह स्पष्ट है कि दावेदार और तीसरे पक्ष के लिए दायित्व के नियम को परिभाषित करने वाले प्रावधानों में जानबूझकर 'लापरवाही' शब्द या इसके व्युत्पन्न शब्द का उपयोग नहीं किया गया है। हालाँकि, जैसा कि दायित्व के स्थान के लिए निर्धारण आधार के रूप में कार्य करने का इरादा है; विधायिका ने 'उपेक्षा' शब्द और कुछ अन्य शब्दों का इरादा और उपयोग किया है, जो आवश्यक रूप से ड्राइवर से संबंधित नहीं हैं, और जो ड्राइवर की किसी भी लापरवाही से पूरी तरह से स्वतंत्र और तटस्थ हो सकते हैं। चालक की

'लापरवाही' के प्रतिबंधित नियम की तुलना में निर्धारकों को जानबूझकर बहुत व्यापक बना दिया गया है। इसलिए दायित्व को केवल 'लापरवाही' तक सीमित करना उचित नहीं होगा; हालाँकि दुर्घटनाओं की कुछ स्थितियों में और कुछ उद्देश्यों के लिए यह अभी भी एक प्रासंगिक कारक हो सकता है।

(10) मोटर वाहन अधिनियम दुर्घटना के शिकार व्यक्ति या मृतक के कानूनी प्रतिनिधियों को विभिन्न प्रकार के मुआवजे पर विचार करता है। अधिनियम की धारा 161 'हिट-एंड-रन मामलों' की दुर्घटनाओं में निश्चित राशि के मुआवजे का प्रावधान करती है। यह मुआवजा 'वाहन तटस्थ' है और तब दिया जाता है जब अपराधी वाहन अपनी पहचान छोड़े बिना भागने में सफल हो जाता है। धारा 164 मालिक और बीमाकर्ता के खिलाफ मुआवजे का प्रावधान करती है यदि उनके वाहन की पहचान ज्ञात हो; लेकिन उनके वाहन की ओर से गलती का कोई सबूत नहीं होने के बावजूद। इसलिए, यह मुआवजा 'दोष तटस्थ' है। यह सख्त दायित्व के नियम का वैधानिक कार्यान्वयन है। हालाँकि, ऐसे मामलों में राशियाँ भी पूर्व निर्धारित राशियाँ होती हैं। शेष मामले 'दोष दायित्व' मामले हैं जहाँ दावेदार मुआवजे की निश्चित मात्रा नहीं पाने का विकल्प चुनते हैं और वे अपराधी वाहन के डिफ़ॉल्ट को स्थापित करने की स्थिति में होते हैं; आवश्यकतानुसार और जैसा कि अधिनियम की धारा 165 और 166 के प्रावधानों द्वारा सहायता प्राप्त धारा 164 की भाषा से रिवर्स तार्किक कटौती द्वारा एकत्र किया जा सकता है। इसलिए इन धाराओं के प्रावधानों का संदर्भ देना उचित है जैसा कि यहां नीचे दिया गया है:

164. मृत्यु या गंभीर चोट आदि के मामले में मुआवजे का भुगतान - (1) इस अधिनियम में या उस समय लागू किसी अन्य कानून या कानून के बल वाले उपकरण में किसी बात के होते हुए भी, मोटर वाहन का मालिक या प्राधिकृत बीमाकर्ता मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न किसी भी दुर्घटना के कारण मृत्यु या गंभीर चोट के

मामले में, पांच लाख रुपये की राशि का मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी होगा, या मृत्यु के मामले में ढाई लाख रुपये का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। कानूनी उत्तराधिकारियों या पीड़ित को गंभीर चोट लगने की स्थिति में, जैसा भी मामला हो।

(2) उप-धारा (1) के तहत मुआवजे के किसी भी दावे में, दावेदार को यह दलील देने या स्थापित करने की आवश्यकता नहीं होगी कि जिस मृत्यु या गंभीर चोट के संबंध में दावा किया गया है वह किसी गलत कार्य या उपेक्षा के कारण थी या वाहन के मालिक या संबंधित वाहन या किसी अन्य व्यक्ति की चूक।

(3) जहां, मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना के कारण मृत्यु या गंभीर चोट के संबंध में, उस समय लागू किसी अन्य कानून के तहत मुआवजे का भुगतान किया गया है, मुआवजें की ऐसी राशि को उस धारा के तहत देय मुआवजें की राशि से कम कर दिया जाएगा।

165. दावा न्यायाधिकरण. -

(1) एक राज्य सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, ऐसे क्षेत्र के लिए एक या एक से अधिक मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण (इसके बाद इस अध्याय में दावा न्यायाधिकरण के रूप में संदर्भित) का गठन कर सकती है, जो निर्णय लेने के उद्देश्य से अधिसूचना में निर्दिष्ट किया जा सकता है। मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली व्यक्तियों की मृत्यु, या शारीरिक चोट, या किसी तीसरे पक्ष की किसी भी संपत्ति को होने वाली क्षति, या दोनों से संबंधित दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावे। स्पष्टीकरण. - शंकाओं को दूर करने के लिए, यह घोषित किया जाता है कि अभिव्यक्ति "मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न

व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक चोट से संबंधित दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावे" में धारा 164 के तहत मुआवजे के दावे शामिल हैं।

(2) दावा न्यायाधिकरण में उतने सदस्य शामिल होंगे जितने राज्य सरकार नियुक्त करना उचित समझे और जहां इसमें दो या दो से अधिक सदस्य हों, उनमें से एक को उसके अध्यक्ष के रूप में नियुक्त किया जाएगा।

(3) कोई व्यक्ति दावा न्यायाधिकरण के सदस्य के रूप में नियुक्ति के लिए तब तक योग्य नहीं होगा जब तक कि वह-

(ए) किसी उच्च न्यायालय का न्यायाधीश है, या रहा है

(बी) जिला न्यायाधीश है, या रहा है, या

(सी) उच्च न्यायालय के न्यायाधीश या जिला न्यायाधीश के रूप में नियुक्ति के लिए योग्य है।

(4) जहां किसी क्षेत्र के लिए दो या दो से अधिक दावा न्यायाधिकरण गठित किए जाते हैं, राज्य सरकार, सामान्य या विशेष आदेश द्वारा, उनके बीच व्यापार के वितरण को विनियमित कर सकती है।

166. मुआवजे के लिए आवेदन-(1) धारा 165 की उपधारा (1) में निर्दिष्ट प्रकृति की दुर्घटना से उत्पन्न मुआवजे के लिए आवेदन किया जा सकता है-

(ए) उस व्यक्ति द्वारा जिसे चोट लगी है; या

(बी) संपत्ति के मालिक द्वारा; या

(सी) जहां दुर्घटना के परिणामस्वरूप मृत्यु हुई है, वहां मृतक के सभी या किसी कानूनी प्रतिनिधि द्वारा; या

(डी) घायल व्यक्ति या मृतक के सभी या किसी कानूनी प्रतिनिधि द्वारा विधिवत अधिकृत किसी एजेंट द्वारा, जैसा भी मामला हो:

बशर्ते कि जहां मृतक के सभी कानूनी प्रतिनिधि मुआवजे के लिए ऐसे किसी आवेदन में शामिल नहीं हुए हैं, तो आवेदन मृतक के सभी कानूनी प्रतिनिधियों और उन कानूनी प्रतिनिधियों की ओर से या उनके लाभ के लिए किया जाएगा जो इस तरह शामिल नहीं हुए हैं, आवेदन के प्रतिवादी के रूप में शामिल किया जाएगा।

बशर्ते कि जहां कोई व्यक्ति धारा 149 के तहत प्रदान की गई प्रक्रिया के अनुसार धारा 164 के तहत मुआवजा स्वीकार करता है, दावा न्यायाधिकरण के समक्ष उसकी दावा याचिका समाप्त हो जाएगी।

(2) उप-धारा (1) के तहत प्रत्येक आवेदन, दावेदार के विकल्प पर, या तो उस दावा न्यायाधिकरण को किया जाएगा, जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना हुई है, या उस दावा न्यायाधिकरण को, जिसकी स्थानीय सीमा के भीतर अधिकार क्षेत्र में दावेदार निवास करता है या व्यवसाय करता है या उस स्थानीय सीमा के भीतर जिसके अधिकार क्षेत्र में प्रतिवादी रहता है, और ऐसे रूप में होगा और इसमें ऐसे विवरण शामिल होंगे जो निर्धारित किए जा सकते हैं:

(3) मुआवजे के लिए किसी भी आवेदन पर तब तक विचार नहीं किया जाएगा जब तक कि यह दुर्घटना घटित होने के छह महीने के भीतर न किया गया हो।

(4) दावा न्यायाधिकरण [धारा 159] के तहत उसे भेजी गई दुर्घटनाओं की किसी भी रिपोर्ट को इस

अधिनियम के तहत मुआवजे के लिए एक आवेदन के रूप में मानेगा।]

(5) इस अधिनियम या तत्समय लागू किसी अन्य कानून में किसी बात के बावजूद, किसी दुर्घटना में चोट के लिए मुआवजे का दावा करने का अधिकार, घायल व्यक्ति की मृत्यु पर, उसके कानूनी प्रतिनिधियों के पास रहेगा, भले ही वह कुछ भी हो। क्या मृत्यु का कारण चोट से संबंधित है या उसका चोट से कोई संबंध है या नहीं।]

(11) ऊपर उल्लिखित अनुभागों की भाषा के अवलोकन से पता चलता है कि यदि उक्त वाहन दुर्घटना का कारण बनता है तो मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व सार्वजनिक स्थान पर 'वाहन के उपयोग' के साथ जोड़ा गया है। इससे पता चलता है कि मुआवजा देने का दायित्व किसी भी अन्य चीज़ की तुलना में वाहन से अधिक जुड़ा हुआ है। इस सीमा तक, और अनिवार्य बीमा के लिए, ब्रिटिश 'सड़क यातायात अधिनियम 1988' और 2019 तक संशोधित भारतीय 'मोटर वाहन अधिनियम 1988' में प्रावधान समान हैं। हालाँकि, समानता यहीं समाप्त हो जाती है। जबकि ब्रिटेन का सड़क यातायात अधिनियम दायित्व के नियम को निर्धारित करने के लिए कोई और मानदंड प्रदान नहीं करता है; इसलिए वहां न्यायनिर्णयन कपटपूर्ण दायित्व के नियमों के रूप में 'लापरवाही' पर आगे बढ़ता है, भारत में मोटर वाहन अधिनियम एक सकारात्मक 'दोष तटस्थ' दायित्व प्रदान करता है और निर्धारित करता है कि बिना किसी दोष दायित्व प्रावधानों के तहत मुआवजे का दावा करते समय; दावेदार को इन प्रावधानों में उल्लिखित कुछ कारकों की पैरवी करने या उन्हें साबित करने की आवश्यकता नहीं होगी। इसलिए यह स्पष्ट है कि यदि कोई दावेदार 'कोई गलती नहीं' दायित्व नियम के अलावा अन्य नियम के तहत मुआवजे का दावा करने का विकल्प चुनता है; तो उसे उन कारकों को पैरवी करने और साबित करने से छूट नहीं दी जाएगी जिन्हें

'नो फॉल्ट' दायित्व के नियम के तहत दलील देने और साबित करने से छूट दी गई थी। इसलिए, भारत में मोटर वाहन अधिनियम इन कारकों के रूप में दायित्व के वैधानिक नियम को स्पष्ट रूप से बताता है। इसलिए, भारतीय मोटर वाहन अधिनियम के तहत मुआवजे के दावों के निर्णय के लिए; ब्रिटेन में लागू कानून कई वैधानिक रूप से निर्धारित शर्तों में एकमात्र, विशिष्ट या यहां तक कि प्रासंगिक कानून नहीं हो सकता है, और भारत में कानून का दायरा बहुत व्यापक है; जैसा कि आने वाले पैराग्राफ में देखा जाएगा।

(12) धारा 165 के तहत 'वाहन के उपयोग' से उत्पन्न होने वाले मुआवजे के दावों के न्यायनिर्णयन के लिए न्यायाधिकरणों का गठन किया जाना आवश्यक है और जरूरी नहीं कि यह ऐसे वाहन के चालक की लापरवाही से उत्पन्न हो। धारा 166 भी धारा 165 के तहत आने वाली दुर्घटनाओं के मामले में दावा दायर करने में सक्षम बनाती है, यानी जरूरी नहीं कि वाहन के चालक की लापरवाही से उत्पन्न हुई हो। इसलिए यह सड़क पर 'वाहन का उपयोग' है, जो स्वयं वाहन के मालिक के लिए दायित्व को आमंत्रित करता है; और इस प्रकार बीमाकर्ता के लिए; मुआवजा देना; यदि वाहन दुर्घटना ग्रस्त हो। ड्राइवर की लापरवाही, ऐसे वाहन द्वारा दायित्व को आमंत्रित करने का कारण नहीं है। इसलिए यह वाहन से जुड़ा सख्त दायित्व है। ऐसा केवल तभी होता है जब दावेदार मुआवजे के रूप में अधिक राशि का दावा करना चाहता है, जिसके लिए उसे अधिनियम के तहत निर्धारित कारकों की वकालत करने और साबित करने की आवश्यकता होती है, हालांकि, ये कारक भी नहीं हैं; अनिवार्य रूप से; कथित आपत्तिजनक वाहन के चालक की किसी भी लापरवाही से जुड़ा हुआ। ऐसे कारक कथित अपराधी वाहन के चालक की ओर से किसी भी लापरवाही से तटस्थ या स्वतंत्र भी हो सकते हैं।

(13) जैसा कि धारा 164 की भाषा से स्पष्ट है, दावेदार को 'नो फॉल्ट लायबिलिटी' के तहत किए गए दावों में जिन कारकों

को पैरवी करने और साबित करने से छूट दी गई है, और इसके विपरीत, दावेदारों को मामले में पैरवी करने और साबित करने की आवश्यकता होगी वह 'दोष दायित्व' के तहत अधिक राशि का दावा करने का विकल्प चुनता है:

यह दावा किया गया है कि मृत्यु या वैधानिक विकलांगता इनमें किस कारण से हुई थी

(ए) कोई गलत कार्य,

(बी) अदृश्य या

(सी) शब्दावली

(i) वाहन के मालिक या स्वामी के या

(ii) संबंधित वाहनों का या

(iii) किसी अन्य व्यक्ति का.

उपरोक्त कारकों में से कोई भी वाहन के चालक की ओर से लापरवाही से स्वाभाविक रूप से जुड़ा नहीं है। हालाँकि ड्राइवर की लापरवाही कुछ मामलों में प्रासंगिक हो सकती है जब ड्राइवर; जैसा कि वैधानिक रूप से 'कोई अन्य व्यक्ति' कोई गलत कार्य करता है या एक उचित व्यक्ति के रूप में उससे अपेक्षित कुछ करने में उपेक्षा करता है, हालांकि, दुर्घटना मालिक के गलत कार्य का परिणाम भी हो सकती है; तब भी जब वह ड्राइवर न हो. दुर्घटना 'किसी अन्य व्यक्ति' की उपेक्षा के कारण हो सकती है, भले ही ऐसा 'कोई अन्य व्यक्ति' चालक न हो। इसके अलावा, दुर्घटना 'संबंधित वाहन' की 'डिफॉल्ट' के कारण भी हो सकती है; मालिक या ड्राइवर या किसी अन्य व्यक्ति की ओर से कोई गलत कार्य या उपेक्षा किए बिना। कहने की आवश्यकता नहीं है, कि 'डिफॉल्ट' का अर्थ अपने आप में मानक अपेक्षा के अनुसार या कानूनी दायित्व के अनुसार प्रदर्शन या व्यवहार करने में

विफलता है; या जैसा कि दायित्व परिभाषित ढांचे द्वारा अनिवार्य है। यह जानते हुए भी कि वाहन सड़क पर चलने लायक अच्छी स्थिति में नहीं है, मालिक अपने कर्मचारी-चालक से वाहन चलाने को कहकर गलत कार्य कर सकता है। ऐसी स्थिति में चालक की सावधानी के बावजूद भी दुर्घटना हो सकती है। हो सकता है कि सर्विस इंजीनियर ने सर्विस की प्रक्रिया के दौरान पहिए के स्कू ठीक से कसने में लापरवाही की हो और मालिक या ड्राइवर को इस तथ्य की जानकारी भी न हो। ड्राइवर की सावधानी के बावजूद भी दुर्घटना हो सकती है। मालिक ने वाहन को सही चालू स्थिति में रखने के लिए हर संभव देखभाल की होगी और ड्राइवर ने वाहन को हर संभव या यहां तक कि विशेष और अतिरिक्त देखभाल के साथ चलाया होगा, लेकिन दुर्घटना ब्रेकिंग सिस्टम की अचानक और अप्रत्याशित यांत्रिक चूक के कारण हो सकती है। वाहन का. इन सभी स्थितियों में दुर्घटना ड्राइवर के अलावा किसी और की गलती से उत्पन्न 'वाहन की चूक' के कारण या किसी जीवित प्राणी की गलती के कारण नहीं बल्कि वाहन की मशीन की चूक के कारण हुई थी। इसलिए वाहन के अलावा चालक उत्तरदायी नहीं होगा; और इस प्रकार इसका स्वामी; और इस प्रकार बीमाकर्ता उत्तरदायी होगा। इसलिए, 'गलती दायित्व' मामलों में भी दायित्व 'वाहन के उपयोग' और उसके 'डिफॉल्ट' से जुड़ा होता है; जो मानवीय उपेक्षा या त्रुटि के कारण या मनुष्य के किसी भी हस्तक्षेप के बिना भी उत्पन्न हो सकता है। इसलिए दायित्व किसी व्यक्ति की गलती से परेशान नहीं होता; इस प्रकार, बल्कि, यह मानक अपेक्षा के अनुसार प्रदर्शन करने के लिए वाहन के 'डिफॉल्ट' को पकड़ लेता है; किसी भी कारण से. इस प्रकार दायित्व सख्त है; और दायित्व का नियम 'सख्त दायित्व के नियम' है।

(14) जैसा कि ऊपर से स्पष्ट है; मालिक का दायित्व; और इस प्रकार बीमाकर्ता का; 'वाहन के उपयोग' और उसके डिफ़ॉल्ट से उत्पन्न होता है, जरूरी नहीं कि वाहन के चालक की लापरवाही से, इसलिए, दावेदार 'दोष दायित्व' के तहत भी दावा कर रहा है; वाहन के चालक की लापरवाही साबित करने की आवश्यकता नहीं है। उसे केवल उस तरीके से व्यवहार करने में वाहन की चूक को साबित करना होगा जैसा कि उस वाहन से अपेक्षित था। दावेदार को किसी भी इंसान की लापरवाही से कोई सरोकार नहीं है। वह केवल उन तथ्यों को स्थापित करके अपना मामला स्थापित कर सकता है जो दर्शाते हैं कि संबंधित समय पर वाहन ने वैसा व्यवहार नहीं किया जैसा उससे अपेक्षित था। ऐसे डिफ़ॉल्ट का कारण दावेदार की चिंता नहीं है। इसलिए दावेदारों, जो अन्यथा मृत चालक के कानूनी प्रतिनिधि हैं, को मुआवजे के लाभ से केवल इसलिए इनकार नहीं किया जा सकता क्योंकि दुर्घटना के समय वह स्वयं वाहन चला रहा था। ऐसे कुछ मामलों में किसी भी व्यक्ति की लापरवाही केवल मालिक और बीमाकर्ता के बीच परस्पर संविदात्मक दायित्व के निर्धारण या एक से अधिक वाहनों के दो या दो से अधिक बीमाकर्ताओं की परस्पर समग्र देनदारियों के निर्धारण के लिए प्रासंगिक हो सकती है। ऐसे मामलों में, यदि बीमाकर्ता स्वयं को दायित्व से मुक्त करना चाहता है, यदि वैधानिक प्रावधानों के तहत अन्यथा इसकी अनुमति है, तो वह ऐसी लापरवाही के लिए साक्ष्य प्रस्तुत कर सकता है और कानून के अनुसार इसे साबित कर सकता है। इसलिए, दावेदार द्वारा किसी भी लापरवाही का सबूत उसके दावे को कायम रखने और उसकी सफलता के लिए अनिवार्य नहीं है। यह बीमाकर्ता के लिए मालिक के विरुद्ध केवल एक आधार हो सकता है, यदि बीमाकर्ता द्वारा साबित किया गया हो और अन्यथा वैधानिक रूप से निर्धारित शर्तों द्वारा अनुमति दी गई हो।

(15) ड्राइवर की लापरवाही को भी बिना सोचे-समझे नहीं माना जाना चाहिए। बल्कि बरती जाने वाली देखभाल के मानक को भी मोटर वाहन अधिनियम द्वारा वैधानिक रूप से परिभाषित किया गया है, जबकि धारा 183 से 185 के तहत जगह के लिए निर्धारित से अधिक गति से गाड़ी चलाने या शराब के प्रभाव में गाड़ी चलाने या खतरनाक ड्राइविंग के लिए दंड निर्धारित किया गया है। खतरनाक ड्राइविंग के आरोप से बचें, ड्राइवर को उस गति से गाड़ी चलानी चाहिए जो स्थान की प्रकृति, स्थितियों और उपयोग के साथ-साथ उस स्थान पर यातायात की मात्रा को ध्यान में रखते हुए उससे उचित रूप से अपेक्षित हो। तो मानक वाहन चलाने के लिए योग्य सामान्य विवेक वाले एक सामान्य व्यक्ति से अपेक्षित उचित देखभाल है। अगर उसने इतनी सावधानी बरती तो दुर्घटना होने पर भी चालक को लापरवाही नहीं माना जा सकता। ऐसी स्थिति में संबंधित वाहन को 'डिफॉल्ट' माना जाएगा और इस प्रकार मालिक और बीमाकर्ता उत्तरदायी होंगे; लेकिन ड्राइवर को लापरवाह नहीं ठहराया जा सकता. ड्राइवर को केवल इसलिए दोषी नहीं माना जा सकता क्योंकि उसने 'फॉर्मूला रेसिंग' ड्राइवर के कौशल को लागू करके कुछ विशेष और असाधारण देखभाल की होती तो दुर्घटना से बचा जा सकता था। इसलिए, ऐसे ड्राइवर के कानूनी प्रतिनिधियों को भी मुआवजे से केवल इसलिए इनकार नहीं किया जा सकता क्योंकि ऐसे ड्राइवर द्वारा दुर्घटना को टाला जा सकता था, जब तक कि ऐसा ड्राइवर खुद मालिक न हो।

(16) मोटर वाहन अधिनियम की धारा 146 मोटर दुर्घटना दावा कवर के लिए एक अनिवार्य बीमा निर्धारित करती है। वैधानिक रूप से अनिवार्य बीमा का तात्पर्य बीमाकर्ता द्वारा मुआवजे के वैधानिक अनिवार्य भुगतान से है। बीमाकर्ता का दायित्व इतना दृढ़ है कि अधिनियम की धारा

151 कुछ परिस्थितियों में तीसरे पक्ष और बीमाकर्ता के बीच अनुबंध की वैधानिक गोपनीयता भी बनाती है। इसलिए अधिनियम की धारा 147(6) वैधानिक नीति के तहत कवर किए गए मुआवजे का भुगतान करने के लिए बीमाकर्ता पर कर्तव्य डालती है, चाहे वह लागू किसी भी कानून में निहित हो। धारा 150 बीमाकर्ता के लिए इस तथ्य के बावजूद भुगतान करना अनिवार्य बनाती है कि बीमाकर्ता पॉलिसी से बचने या रद्द करने का हकदार था या उसने वास्तव में पॉलिसी से परहेज किया था या रद्द कर दिया था, सिवाय उस मामले में जहां पॉलिसी भौतिक तथ्यों का खुलासा न करके या गलत तरीके से प्रस्तुत करके प्राप्त की गई थी। इसके अलावा, बीमाकर्ता के पास भुगतान की देनदारी से बचने के लिए बहुत सीमित आधार हैं, जैसे ऐसे व्यक्ति द्वारा गाड़ी चलाना जो गाड़ी चलाने के लिए योग्य नहीं है, किराए और इनाम के लिए वाहन का उपयोग करना जब ऐसा वाहन उस उद्देश्य के लिए अधिकृत नहीं है या इस उद्देश्य के लिए परिवहन वाहन का उपयोग करना। अनुमति के अलावा या रेसिंग और वाहन परीक्षण के लिए ड्राइविंग। यद्यपि बीमाकर्ता को अधिनियम की धारा 170 द्वारा यह अधिकार दिया गया है कि यदि मालिक विरोध करने में विफल रहता है या विपरीत पक्ष के साथ मिलीभगत करता है तो योग्यता के आधार पर याचिका का मुकाबला कर सकता है, तथापि इससे भुगतान करने के लिए बीमाकर्ता के दायित्व की प्रतिरक्षा में वृद्धि नहीं होती है। बल्कि, यह बीमाकर्ता को केवल उन पहलुओं पर साक्ष्य देने में सक्षम बनाता है जिन पर मालिक या बीमाधारक ने स्वयं नेतृत्व किया होगा। एक पक्ष के रूप में साक्ष्य प्रस्तुत करने का अधिकार; दावे को विफल करना और बीमाकर्ता के रूप में दायित्व से बचना एक ही बात नहीं है। बीमाधारक के स्थान पर कदम रखने वाली पार्टी के रूप में; बीमाकर्ता स्थापित करने का हकदार और बाध्य होगा; सकारात्मक साक्ष्य प्रस्तुत करके; कि प्रश्रुत

वाहन में चूक नहीं हुई है और दावेदार द्वारा दावा की गई राशि उचित नहीं थी। हालाँकि, यदि बीमाकर्ता उस बोझ का निर्वहन करने में विफल रहता है तो बीमाकर्ता को अधिनियम की धारा 150 द्वारा प्रदान की गई प्रतिरक्षा के किसी भी आधार का आनंद नहीं मिलेगा।

वर्तमान मामले में दायित्व

(17) पक्षों के वकीलों को सुनने के बाद, और कानूनी परिदृश्य की उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह न्यायालय अपीलकर्ता बीमा कंपनी के वकील के तर्कों में महत्वपूर्ण तथ्य पाता है। दावेदारों ने मामले में एकमात्र जीवित घायल गवाह की विधिवत जांच की है। वह सर्वश्रेष्ठ व्यक्ति हैं जो उन तथ्यों पर कुछ प्रकाश डाल सकते थे जो वास्तव में प्रासंगिक समय पर घटित हुए थे। वह पीडब्लू-3 के रूप में ट्रिब्यूनल के सामने पेश हुए और उन्होंने विवरण दिया कि कैसे हमलावर टैंकर के चालक की लापरवाही के कारण दुर्घटना हुई थी। उन्होंने स्पष्ट रूप से कहा है कि हमलावर टैंकर को तेज गति और लापरवाही से और सड़क के नियमों का उल्लंघन करते हुए चलाया जा रहा था। इतना ही नहीं, टैंकर के ड्राइवर ने अचानक ब्रेक भी लगा दिया; इसलिए बिना कोई कारण बताए. पीडब्लू-3 के घायल गवाह हरभजन सिंह की यह गवाही; उत्तरदाताओं द्वारा कड़ी जिरह की गई। हालाँकि, उसकी गवाही से ऐसा कुछ भी महत्वपूर्ण सामने नहीं लाया जा सका जिससे उसके साक्ष्य मूल्य पर सवाल उठाया जा सके। इसलिए काफी हद तक दावेदार यह साबित करने में सफल हो गए हैं कि टैंकर के ड्राइवर की लापरवाही के कारण यह हादसा हुआ।

(18) इतना ही नहीं, यह भी रिकॉर्ड में आया है कि टैंकर के ड्राइवर को पहली बार में पकड़ लिया गया था, लेकिन फिर वह मौके से भाग गया. हालाँकि, आपत्तिजनक

टैंकर के ड्राइवर ने अपीलकर्ताओं द्वारा किए गए दावों का खंडन करने के लिए लिखित बयान दायर किया है, हालाँकि, उसने जिरह का सामना करने के लिए ट्रिब्यूनल के सामने गवाह के रूप में पेश होने की हिम्मत भी नहीं की है। इसलिए, दावेदारों द्वारा किए गए दावे, जिन्हें उनके साक्ष्य द्वारा विधिवत समर्थित किया गया है, उत्तरदाताओं की ओर से पूरी तरह से अस्वीकार्य हो गए हैं। यहां तक कि प्रतिवादी बीमा कंपनी ने भी दावेदारों के इस दावे का खंडन करने के लिए किसी भी प्रकार का कोई सबूत नहीं दिया है कि दुर्घटना टैंकर के चालक की लापरवाही के कारण हुई थी। एक बार; एक प्रतिवादी होने के नाते, उन्होंने इनोवा कार के चालक की लापरवाही की दलील दी थी, फिर सकारात्मक साक्ष्य पेश करके इस तरह के दावे को साबित करना उनके लिए अनिवार्य था। हालाँकि, उत्तरदाता-बीमा कंपनी अपने लिखित बयानों में किए गए दावों को साबित करने में विफल रहे हैं। इतना ही नहीं अपीलकर्ता बीमा कंपनी द्वारा बीमित वाहन का डिफॉल्ट ट्रिब्यूनल द्वारा तय किए गए मुद्दों के अनुसार भी नहीं था।

सुरक्षित दूरी:

(19) प्रतिवादी बीमा कंपनी के विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया है कि इनोवा कार के चालक को सुरक्षित दूरी बनाए रखनी चाहिए थी। चूँकि उसने सुरक्षित दूरी नहीं बनाई थी इसलिए दुर्घटना के लिए वह जिम्मेदार है। वकील ने 1989 के विनियमों के विनियम संख्या 23 पर भरोसा किया है, जिसे यहां पुनः प्रस्तुत किया गया है:

“23. सामने वाले वाहनों से दूरी. - किसी अन्य वाहन के पीछे चलने वाले मोटर वाहन के चालक को उस अन्य वाहन से पर्याप्त दूरी बनाए रखनी होगी ताकि सामने

वाला वाहन अचानक धीमा या रुक जाए तो टकराव से बचा जा सके।

हालाँकि, इस न्यायालय को इस तर्क में ज्यादा दम नजर नहीं आता। इसमें कोई संदेह नहीं है, विनियम 23 यह निर्धारित करता है कि पीछे चल रहे वाहन को सुरक्षित दूरी बनाए रखनी चाहिए, हालाँकि, यह सड़क का एक नियम है जिसे सड़कों पर वाहन चलाते समय ड्राइवरों द्वारा पालन करने की सलाह दी जाती है; और इसे मुआवजे का आकलन करने या दायित्व का दायरा निर्धारित करने के लिए शायद ही कोई मानदंड बनाया जा सकता है। 'सुरक्षित दूरी' के माप में बहुत सारे अंतर्निहित कारक होते हैं और जब तक सुरक्षित दूरी की कमी दिखाने के लिए आवश्यक सभी सामग्रियों को रिकॉर्ड में नहीं लाया जाता है, तब तक इसे मुआवजे के मुद्दे के लिए किसी कानूनी साधन के रूप में उपयोग नहीं किया जा सकता है। कहने की जरूरत नहीं है कि 'सुरक्षित दूरी' को कानून में कहीं भी परिभाषित नहीं किया गया है। वैज्ञानिक दृष्टि से कहें तो 'सुरक्षित दूरी' एक सापेक्ष अवधारणा है जो वाहनों की अंतर गति पर निर्भर करती है संबंधित द्रव्यमान/भार, ब्रेकिंग सिस्टम और ब्रेकिंग सिस्टम की तकनीकी प्रभावकारिता, सड़क की सतह द्वारा प्रदान किया गया घर्षण भागफल, साथ ही, गति के प्रति चालक की योग्यता, इसके अलावा व्यक्तिगत मानव की प्राकृतिक प्रतिवर्त प्रतिक्रिया समय। इन कारकों के बीच उचित संतुलन को देखते हुए, एक फुट की दूरी भी 'सुरक्षित दूरी' हो सकती है। इसलिए, सड़क पर वाहनों को आमने-सामने चलते हुए देखना कोई असामान्य बात नहीं है। यदि इन कारकों के बीच कोई उचित संतुलन नहीं है तो दृश्यता में कोई भी दूरी सुरक्षित दूरी नहीं है। जैसा कि ऊपर से स्पष्ट है, गति के प्रति योग्यता को छोड़कर; 'सुरक्षित दूरी' की अवधारणा को बनाने वाले अन्य सभी कारक पूरी तरह से

बाहरी हैं या ड्राइवरों के व्यक्तित्व के नियंत्रण से परे हैं। फ़ाइल में इस बात का कोई सबूत नहीं है कि अपीलकर्ता द्वारा बीमा कराया गया वाहन अत्यधिक या असामान्य गति से चलाया जा रहा था। यदि किसी को कानूनी दायित्व से बचने के लिए 'सुरक्षित दूरी' की अवधारणा को एक आधार के रूप में अपनाना है तो उसे 'सुरक्षित दूरी' की अवधारणा में अंतर्निहित उपरोक्त कारकों को उनके कानूनी तथ्यों के संदर्भ में स्थापित करना होगा। इनमें से किसी भी तथ्य की प्रतिवादी बीमा कंपनी द्वारा दूर-दूर तक पुष्टि या पुष्टि नहीं की गई है। ऐसे पहलुओं के किसी भी सबूत के अभाव में, 'सुरक्षित दूरी' की अवधारणा मनमाने अनुमान से भी बदतर एक धारणा बन कर रह जाती है। इसलिए, ट्रिब्यूनल यह मानने में गलत हो गया है कि इनोवा कार के ड्राइवर की गलती थी। इतना ही नहीं, 1989 के रेगुलेशन के रेगुलेशन नंबर 24 में यह भी निर्धारित किया गया है कि आगे जाने वाला वाहन पर्याप्त कारण के अलावा अचानक ब्रेक नहीं लगाएगा। उक्त विनियम नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

"24. अचानक ब्रेक - किसी भी वाहन का चालक अचानक ब्रेक नहीं लगाएगा जब तक कि सुरक्षा कारणों से ऐसा करना आवश्यक न हो।

(20) वर्तमान मामले में, हमलावर टैंकर के ड्राइवर द्वारा इस बात का कोई कारण भी नहीं बताया गया है कि उसने ब्रेक क्यों लगाया, उस पहलू पर कोई सबूत पेश करने की तो बात ही दूर है। इसके अलावा, यद्यपि आपराधिक मामले का कोई भी रिकॉर्ड दावा याचिकाओं के निर्णय के उद्देश्य से पूरी तरह से अप्रासंगिक है, हालांकि, पुलिस द्वारा तैयार की गई साइट योजना के अनुसार भी; और प्रतिवादी बीमा कंपनी के वकील द्वारा संदर्भित; जिस स्थान पर दुर्घटना हुई है वहां टैंकर के सामने किसी वाहन या किसी चीज के आने की संभावना नहीं है। यह एक तरफ़ा राष्ट्रीय राजमार्ग है और उक्त स्थान पर कोई प्रवेश या निकास बिंदु नहीं

है। इसलिए, अचानक ब्रेक लगाने के लिए कोई पर्याप्त कारण होने की संभावना, अन्यथा भी, बहुत कमजोर है।

(21) हालांकि प्रतिवादी के वकील ने निशान सिंह के मामले (सुप्रा) में सुप्रीम कोर्ट द्वारा और राकेश गुलाटी के मामले (सुप्रा) में इस न्यायालय की डिवीजन बेंच द्वारा दिए गए निर्णयों पर भरोसा किया है, हालांकि, यह न्यायालय भी ऐसा ही पाता है। पूरी तरह से अलग होना. सुप्रीम कोर्ट के समक्ष मामले में, यह दलील नहीं दी गई कि हमलावर कार का चालक लापरवाह था या उसने अचानक ब्रेक लगाया था। जबकि, ऊपर उल्लिखित उच्च न्यायालय के फैसले में; वाहन एक टोल प्लाजा पर था, जिसके कारण सभी को धीमी गति से रुकना पड़ता है। इसलिए, इन मामलों के तथ्य वर्तमान मामले की तुलना में पूरी तरह से अलग हैं, जहां इस बात के सकारात्मक सबूत हैं कि हमलावर टैंकर का चालक लापरवाही से गाड़ी चला रहा था और हमलावर वाहन के चालक द्वारा अचानक ब्रेक लगाए गए थे; बिना किसी कारण के, जिसके परिणामस्वरूप टैंकर की चूक हो गई। इसलिए, इस न्यायालय ने पाया कि उपरोक्त निर्णय किसी भी तरह से प्रतिवादी बीमा कंपनी के मामले का समर्थन नहीं करते हैं।

(22) हालाँकि, कोई भी इस तथ्य से नज़र नहीं हटा सकता है कि इनोवा कार ने पीछे से टक्कर मारी है। यह बात भी सामने आई है कि इनोवा कार करीब 3-4 किलोमीटर तक टैंकर का पीछा करती रही थी. इसलिए इनोवा कार के ड्राइवर ने काफी देर तक टैंकर के ड्राइवर की लापरवाही देखी थी. भले ही हमलावर टैंकर का चालक उतनी ही लापरवाही से गाड़ी चला रहा था और उसने बिना किसी पर्याप्त कारण के ब्रेक लगाया था, अगर इनोवा कार के चालक ने दुर्घटना से बचने के लिए विशेष और अतिरिक्त सावधानी बरती होती तो दुर्घटना को टाला जा सकता था। हालाँकि, जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है, विशेष और अतिरिक्त देखभाल 'उचित देखभाल' के समान नहीं है, जो किसी दुर्घटना में चालक के दायित्व से बचने के लिए आवश्यक है। सड़क

पर ड्राइविंग के संबंध में 1989 के नियम, जिन्हें आमतौर पर 'सड़क के नियम' के रूप में जाना जाता है, कुछ अंतर्निहित धारणाओं को जन्म देते हैं। उदाहरण के लिए, भारतीय ड्राइविंग परिदृश्य में 'बाईं ओर चलें' एक धारणा बनाता है कि, आमतौर पर, सड़क पर प्रत्येक चालक अपने वाहन को सड़क के बाईं ओर चलाएगा। इसी तरह, ड्राइविंग में अन्य धारणाएँ भी हैं। जब कोई व्यक्ति उचित सावधानी बरतता है और उन धारणाओं के आधार पर अपनी ड्राइविंग में उचित परिश्रम का पालन करता है तो यह कहा जा सकता है कि वह उचित सावधानी के साथ गाड़ी चला रहा है। ऐसी स्थिति में दुर्घटना की स्थिति में ऐसे ड्राइवर को ऐसी दुर्घटना के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है। लेकिन यह बहुत अच्छी तरह से हो सकता है कि किसी अन्य मोटर वाहन के चालक द्वारा ऐसी सभी या कुछ धारणाओं को तोड़ दिया जाए। ऐसी स्थिति में, एक ड्राइवर जिसने दूसरे ड्राइवर द्वारा धारणाओं को टूटते देखा है, दुर्घटना से बचने के लिए विशेष सावधानी बरत सकता है; किसी भी कीमत पर। ऐसी विशेष देखभाल को अतिरिक्त देखभाल के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। दोनों को अलग करने वाली एक बहुत पतली रेखा है। लेकिन बाद में ड्राइवर द्वारा अतिरिक्त सावधानी बरतने के बावजूद दुर्घटना, दुर्घटना होते हुए भी कुछ अन्य कारणों से घटित हो सकती है। सड़क पर वाहन चलाते समय इनोवा कार का चालक भी, संभवतः, टैंकर के चालक की लापरवाही या असावधानी की भरपाई करने के लिए अतिरिक्त सतर्क हो सकता है, इस तथ्य से अवगत होकर कि सड़क के नियमों की अंतर्निहित धारणा का उल्लंघन हो रहा है किसी भी समय हो सकता है; या तो सामने जा रहे वाहन के नियंत्रण से परे किसी कारण से या उस वाहन के चालक की लापरवाही के कारण। वर्तमान मामले में, हालांकि इनोवा कार के ड्राइवर द्वारा किसी भी तरह की लापरवाही या उचित देखभाल की कमी दिखाने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं है, तथापि, तथ्य यह है कि इनोवा कार ने अपेक्षित प्रदर्शन करने

में चूक की; अज्ञात कारणों से. इसलिए कुछ देनदारी इनोवा कार की बीमा कंपनी को भी साझा करनी होगी।

(23) किसी मामले में, दोनों ओर से लापरवाही का कोई सबूत न होने पर, यह प्रत्येक बीमा कंपनी का 50% दायित्व होता। हालाँकि, वर्तमान मामले में, दावेदारों के पास यह दिखाने के लिए पर्याप्त सबूत हैं कि अपराधी वाहन की ओर से बहुत लापरवाही और चूक हुई थी और ड्राइवर की ओर से लापरवाही या 'उचित देखभाल' की कमी का कोई सबूत नहीं है। इनोवा कार की, लेकिन उनकी गाड़ी भी कुछ हद तक डिफॉल्ट हो चुकी है। इसलिए, इसके बीमाकर्ता को भी कुछ जिम्मेदारी साझा करनी होगी। इसलिए, टैंकर की बीमा कंपनी को 70% की सीमा तक उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिए, जबकि इनोवा कार की बीमा कंपनी को 30% की सीमा तक उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिए। हालाँकि, बीमा कंपनियों के बीच देनदारियों के इस बंटवारे का इनोवा कार के चालक के कानूनी प्रतिनिधियों को दिए गए मुआवजे पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। यहां तक कि ट्रिब्यूनल ने इनोवा कार के मृत चालक के एलआर को मुआवजा देने का फैसला किया है, और यह सही भी है। ऐसा दो साधारण कारणों से है. सबसे पहले, यह इनोवा कार के ड्राइवर की लापरवाही या 'उचित देखभाल' की कमी नहीं है जो इनोवा कार की बीमा कंपनी पर कुछ दायित्व लाती है, बल्कि यह वाहन का डिफॉल्ट है। जैसा कि पिछले पैराग्राफ में चर्चा की गई है, ऐसे मामले हो सकते हैं जहां वाहन के चालक ने उचित सावधानी बरती है और गाड़ी चलाने में लापरवाही नहीं बरती है लेकिन फिर भी दुर्घटना के लिए उसका वाहन दोषी है। इसलिए, मोटर वाहन अधिनियम दुर्घटना के लिए उत्तरदायित्व तय करने के लिए वाहन की चूक को परीक्षण बनाता है, न कि चालक की 'लापरवाही' को। अधिनियम में कहीं भी 'लापरवाही' शब्द का प्रयोग नहीं किया गया है। 'लापरवाही' की अवधारणा एक न्यायिक रचना है जिसका उपयोग केवल उन मामलों में किया जाता है जहां इसका

परिणाम सीधे वाहन के डिफ़ॉल्ट के रूप में होता है। अन्य सभी मामलों में जहां चालक ने लापरवाही नहीं की है और वाहन को उचित या उचित देखभाल के साथ चलाया है, लेकिन वाहन दुर्घटना का कारण बना है या उचित यांत्रिक रखरखाव की कमी के कारण दुर्घटना हुई है, वाहन; और तदनुसार, मालिक उत्तरदायी होगा लेकिन ड्राइवर नहीं हो सकता है। उस स्थिति में, दुर्घटना निश्चित रूप से बीमा अनुबंध के लिए परिणाम उत्पन्न करेगी। बीमा कंपनी, जिसकी अपनी क्षमता में अधिनियम के तहत बहुत सीमित सुरक्षा है, निश्चित रूप से उत्तरदायी होगी। दूसरी बात यह कि ड्राइवर अमरजीत सिंह ने खुद दावा याचिका दायर नहीं की है। यह केवल उनके दुर्भाग्यपूर्ण एलआर हैं जिन्होंने दावा याचिका दायर की है। मुआवजे के कानून के तहत, मृतक की कोई गलती नहीं होने या मृतक चालक द्वारा वाहन चलाने में बहुत सावधानी बरतने के कारण एलआर को किसी भी पुरस्कार के रूप में मुआवजा नहीं दिया जाता है। जैसा कि पिछले पैराग्राफ में चर्चा की गई है, दावेदार किसी भी व्यक्ति की लापरवाही के बारे में कम से कम चिंतित हैं। बल्कि, उन्हें परिवार के कमाऊ सदस्य को खोने के कारण मुआवजा दिया जाता है। इसलिए, मुआवजे की पात्रता और राशि का निर्धारण करने वाला कारक उनके द्वारा उठाया गया नुकसान है। चूँकि मोटर वाहन अधिनियम भी किसी व्यक्ति की मृत्यु की स्थिति में मुआवजे की देनदारी के लिए वाहन की ओर से केवल 'डिफ़ॉल्ट' पर विचार करता है, इसलिए देनदारियों के लिए योगदान केवल प्रतिस्पर्धी बीमा कंपनियों के बीच ही हो सकता है, जो कि हैं मालिकों को इस प्रकार प्रतिपूर्ति करें। दावेदार बीमाकर्ताओं के बीच देनदारियों के पारस्परिक बंटवारे के बारे में चिंतित नहीं हैं। उन्हें केवल इस बात की चिंता है कि परिवार के सदस्य की मृत्यु के कारण उन्हें जो नुकसान हुआ है, उसकी भरपाई की जाए।

(24) तदनुसार, प्रतिवादी बीमा कंपनी को 70% के लिए उत्तरदायी ठहराया जाता है, जबकि अपीलकर्ता बीमा कंपनी को

दावेदारों को प्रतिपूर्ति करने के लिए 30% दायित्व के साथ छोड़ दिया जाता है।

(25) कोई अन्य तर्क नहीं उठाया गया।

(26) चूंकि बीमा कंपनी द्वारा दायर अपीलों का निपटारा किया जा रहा है, इसलिए, दावेदारों के वकील ने प्रस्तुत किया है कि वह प्रति आपत्तियों पर जोर नहीं देना चाहते हैं।

(27) उपरोक्त के मद्देनजर, इनोवा कार की बीमा कंपनी द्वारा दायर अपील आंशिक रूप से स्वीकार की जाती है। अपीलकर्ता बीमा कंपनी द्वारा दिए गए दावे यहां ऊपर उल्लिखित सीमा तक स्वीकार किए जाते हैं और पुरस्कार को उपरोक्त शर्तों में संशोधित करने का आदेश दिया जाता है। प्रति आपत्तियों को वापस लिया गया मानकर खारिज कर दिया जाता है।

शुब्रीत कौर

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 व अधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

संगीता, अनुवादक, सोनीपत।