

## अपीलीय सिविल

बिशन नारायण और एस.बी. कपूर, जे.जे के समक्ष

वैनगार्ड फायर एंड जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, - अपीलकर्ता।

बनाम

सरला देवी और अन्य, - प्रतिवादी

नियमित प्रथम अपील संख्या 8जी-डी'1955।

मोटर वाहन अधिनियम (1939 का चतुर्थ) - धारा 96 - बीमाकर्ता ने मुकदमे में एक पक्ष बनाया - क्या धारा 96(2) में उल्लिखित आधारों के अलावा 27 नवंबर को मुकदमा लड़ सकता है - धारा 96 - उद्देश्य और प्रयोजन - क्या यह प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों और संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन करता है - बीमा का अनुबंध - दुर्घटना बीमा की प्रकृति - तीसरे पक्ष का जोखिम - बीमाकर्ता का दायित्व और उसके लिए आश्वासन - टोर्ट - मालिक का दायित्व उसके नौकर के कृत्य - संयुक्त अत्याचारकर्ता - क्या उनमें से किसी एक के खिलाफ कार्रवाई हो सकती है - दुर्घटना में मृत्यु के परिणामस्वरूप होने वाली क्षति - कैसे निर्धारित किया जाए - सबूत का बोझ - किस पर है - अपीलीय न्यायालय - क्या ट्रायल कोर्ट द्वारा अनुमत क्षति की मात्रा में हस्तक्षेप करना चाहिए - धारा 95(2) - बीमाकर्ता का दायित्व - सीमा - क्या वाहन जारीकर्ता द्वारा प्रभावित किया जाना चाहिए.

माना गया कि मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 96(2) में कहा गया है कि बीमाकर्ता उसमें निर्दिष्ट आधारों पर मुकदमा लड़ सकते हैं। यह सच है कि इस उपधारा में कोई विशेष आदेश या निषेध नहीं है इस वैधानिक प्रो विज़न में कुछ बचावों का उल्लेख आवश्यक रूप से अन्य बचावों को बाहर कर देता है, अन्यथा विधायिका को बचाव के किसी विशेष आधार का उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है। इसे उप-धारा (6) द्वारा बिल्कुल स्पष्ट कर दिया गया है जो प्रक्रिया से संबंधित नहीं है बल्कि उन आधारों से संबंधित है जिनके आधार पर बीमाकर्ता अपनी देनदारी से बच सकता है।

इस प्रावधान से यह स्पष्ट है कि बीमाकर्ता केवल धारा 96 के उप-खंड (2) में उल्लिखित आधारों पर ही मुकदमे का विरोध कर सकते हैं जब यह घायल व्यक्ति द्वारा बीमित व्यक्ति के विरुद्ध दायर किए गए मुकदमे में न्यायालय से नोटिस प्राप्त होने पर एक पक्ष के रूप में शामिल होने के अपने अधिकार का प्रयोग करता है। यह किसी अन्य आधार पर मुकदमे या अपील का बचाव नहीं कर सकता है और न ही इसे बीमित व्यक्ति के नाम पर मुकदमे या अपील का बचाव करने की अनुमति इस आधार पर दी जा सकती है कि धारा 96(2) और (6) के तहत यह इसके लिए खुला नहीं है। रक्षा करना।

माना गया कि धारा 96 का उद्देश्य और उद्देश्य केवल चल रही दुर्घटना में पार्टियों के अधिकारों को निर्धारित करने की प्रक्रिया को सरल बनाना है। सामान्य कानून के तहत घायल व्यक्ति बीमाधारक के खिलाफ मुकदमा दायर कर सकता है और बीमाकर्ताओं पर मुकदमा नहीं कर सकता है। इस मुकदमे के निर्णय के बाद बीमाधारक बीमाकर्ताओं पर मुकदमा करने का हकदार हो गया। एक ही दुर्घटना से उत्पन्न इन दो स्वतंत्र मुकदमों में काफी मात्रा में समय और धन की बर्बादी हुई। धारा 96 के तहत घायल व्यक्ति और बीमाकर्ताओं के संबंधित अधिकारों को किसी भी तरह से प्रभावित किए बिना दोनों मुकदमों को एक में जोड़ दिया जाता है। इस संदर्भ में यह नहीं माना जा सकता कि धारा 96 प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का उल्लंघन करती है।

माना गया कि संविधान के अनुच्छेद 14 का इस मामले से कोई लेना-देना नहीं है। बीमा कंपनियों के खिलाफ किसी भी प्रकार का भेदभाव नहीं है और न ही ऐसे मामले में कानून के समक्ष समानता से इनकार किया जाता है जहां तीसरे पक्ष का जोखिम शामिल है। धारा 96 सहित अध्याय VIII में सुरक्षित दुर्घटना में घायल पक्ष को सुविधा देने का उद्देश्य बीमाकर्ताओं के अधिकारों पर प्रतिबंध नहीं है, जिन्हें घायल व्यक्ति द्वारा बीमित व्यक्ति के खिलाफ दायर मुकदमे में हस्तक्षेप करने का अधिकार दिया गया है। सामान्य कानून के तहत उनके पास कौन सा अधिकार नहीं था और उन्हें धारा में उल्लिखित कुछ आधारों पर दायित्व से बचने का अधिकार दिया गया।

माना जाता है कि किसी भी अन्य अनुबंध की तरह सामान्य कानून में बीमा का अनुबंध एक समझौता है जिसके द्वारा विचार के लिए एक पक्ष दूसरे को सुरक्षा प्रदान करता है कि समझौते में निर्दिष्ट खतरों के घटित होने से उसे हानि या क्षति नहीं होगी। दुर्घटना बीमा में अनुबंध में निर्दिष्ट किसी भी घटना के घटित होने पर बीमाधारक को राशि देय हो जाती है। ऐसे बीमा को (ए) व्यक्तिगत दुर्घटना बीमा, (बी) संपत्ति दुर्घटना बीमा और (सी) देयता बीमा में विभाजित किया जा सकता है। मोटर कार बीमा की पॉलिसी इन तीनों उद्देश्यों को पूरा करती है। केवल बीमा के पक्षकार ही इसकी शर्तों को लागू कर सकते हैं। बीमा कंपनी का प्राथमिक उद्देश्य बीमाधारक को क्षतिपूर्ति देना है, न कि तीसरे पक्ष को, जो दुर्घटना का शिकार है। ऐसा पीड़ित कानूनन या कानून की किसी कल्पना से बीमा अनुबंध का पक्षकार या निजी व्यक्ति नहीं बनता है। बीमाकर्ता द्वारा बीमित व्यक्ति को भुगतान किए जाने से पहले या बाद में बीमा राशि में तीसरे पक्ष की कोई रुचि नहीं होती है। दुर्घटना के शिकार व्यक्ति का उपचार केवल उस आश्वासन वाले व्यक्ति के विरुद्ध लागू करना है जो चोट के लिए प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से जिम्मेदार है। तीसरे व्यक्ति को केवल इसलिए बीमित व्यक्ति नहीं माना जा सकता क्योंकि बीमाकर्ता ने बीमा अनुबंध के तहत बीमाधारक को क्षतिपूर्ति देने का कार्य किया था:

बीमा का अनुबंध बीमाकर्ता और बीमाधारक के बीच होने के कारण यह किसी तीसरे व्यक्ति के खिलाफ अनुबंध में किसी भी पक्ष के अधिकारों को जोड़ या हटा नहीं सकता है। इससे तीसरे पक्ष को कंपनी पर मुकदमा करने का अधिकार नहीं होगा और न ही कंपनी बीमा अनुबंध को लागू करने के लिए तीसरे पक्ष पर मुकदमा कर सकती है। घायल व्यक्ति को नुकसान के लिए बीमाधारक के

खिलाफ कार्यवाही करने का अधिकार था और ऐसे मुकदमे में बीमाकर्ता हस्तक्षेप नहीं कर सकते थे और न ही वादी इस आधार पर बीमाकर्ताओं को प्रतिवादी के रूप में फंसा सकता था। वे अंततः घायल और बीमित व्यक्ति के बीच अनुबंध के आधार पर तय मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे। घायल व्यक्ति के पास बीमाकर्ताओं के खिलाफ कोई निवारण नहीं था और पॉलिसी के तहत बीमित व्यक्ति को भुगतान किए गए धन के संबंध में उसका कोई अधिकार नहीं था। बीमाकर्ता बीमित व्यक्ति के खिलाफ घायल द्वारा दायर मुकदमे में हस्तक्षेप करके अपने हितों की रक्षा नहीं कर सके।

यह माना गया कि स्वामी, नौकर के कृत्यों से बंधा हुआ है, भले ही वह कार्य अनधिकृत या निषिद्ध हो, बशर्ते कि कार्य रोजगार की सेवा के दायरे में हो। सिद्धांत यह है कि जब कोई नौकर कोई ऐसा कार्य करता है जिसे करने के लिए वह अपने रोजगार द्वारा कुछ परिस्थितियों और शर्तों के तहत अधिकृत है और इसे ऐसे तरीके से करता है जो अनधिकृत और अनुचित है तब भी नियोक्ता अपने नौकर के गलत कार्य के लिए उत्तरदायी होता है। इस सिद्धांत पर यह इस प्रकार है कि भले ही ईश्वर दास को केवल रात 9 बजे तक वाहन चलाने के लिए अधिकृत किया गया था, लेकिन मालिक अपने गलत कार्य के लिए उत्तरदायी है यदि उसने इसे रात 11 बजे चलाया जो कि इस मामले में स्वीकार किया गया है।

यह माना गया कि जहां दो या दो से अधिक गलत काम करने वालों द्वारा एक ही व्यक्ति को समान क्षति पहुंचाई जाती है, वे गलत काम करने वाले या तो संयुक्त या स्वतंत्र अपकृत्यक हो सकते हैं। इस नियम के अर्थ के तहत व्यक्तियों को संयुक्त यातना देने वाला माना जाता है, जब भी वे एक ही अपकृत्य के लिए जिम्मेदार होते हैं - कहने का तात्पर्य यह है कि जब भी कानून किसी भी कारण से एक ही समय में दो या दो से अधिक व्यक्तियों पर एक ही गलत कार्य करने का आरोप लगाता है। ऐसा मामलों के तीनों वर्गों में होता है- अर्थात् एजेंसी, परोक्ष दायित्व और सामान्य कार्रवाई। संयुक्त अत्याचारी होने के लिए उन्हें वास्तव में या कानूनन, वही गलत कार्य करना होगा। चोट और धिक्कार एक ही होना चाहिए। संयुक्त गलत काम करने वाले पूरी क्षति के लिए संयुक्त रूप से और अलग-अलग जिम्मेदार हैं। कहने का तात्पर्य यह है कि, घायल व्यक्ति हानि की पूरी राशि के लिए उनमें से किसी एक पर अलग से मुकदमा कर सकता है या वह एक ही कार्रवाई में उन सभी पर संयुक्त रूप से मुकदमा कर सकता है, और इस बाद के मामले में भी उन सभी के विरुद्ध प्राप्त निर्णय को उनमें से किसी एक के विरुद्ध पूर्ण रूप से क्रियान्वित किया जा सकता है।

माना गया कि मृत्यु से होने वाले नुकसान के लिए मुआवजे की गणना का कोई मात्रात्मक पैमाना नहीं है और कानून की अदालतों को प्रत्येक मामले की परिस्थितियों में उचित और उचित आंकड़े पर पहुंचने के लिए अपने विवेक का उपयोग करना चाहिए। न्यायालय का यह कार्य सर्वोत्तम संभव पूंजी राशि का अनुमान लगाना है जो वास्तविक आर्थिक लाभ के नुकसान के लिए उचित मुआवजे का प्रतिनिधित्व करेगा, जिसका आश्रितों ने उचित रूप से आनंद लेने की उम्मीद की होगी यदि मृतक की हत्या नहीं हुई थी। इस पूंजी का अनुमान लगाने की सामान्य विधि यह निर्धारित करना है कि मृतक

कितना वेतन कमा रहा था, जिसका पता लगाना कुछ हद तक उसके रोजगार की नियमितता पर निर्भर हो सकता है। फिर इस बात का अनुमान लगाया जाता है कि उसके अपने व्यक्तिगत और जीवन-यापन के खर्चों के लिए कितनी राशि की आवश्यकता थी या खर्च किया गया था। शेष राशि एक डेटाम या मूल आंकड़ा देगी जिसे आम तौर पर एक निश्चित संख्या में वर्षों की खरीदारी के आधार पर एकमुश्त राशि में बदल दिया जाएगा। वह रकम. हालाँकि, अनिश्चितताओं को ध्यान में रखते हुए कर को कम किया जाना चाहिए, उदाहरण के लिए, कि विधवा ने फिर से शादी कर ली है और इस तरह आश्रित रहना बंद कर दिया है, और अटकलें और संदेह के अन्य मामले भी। ऐसा कोई पैमाना नहीं है जिससे वर्षों की खरीद को मापा जा सके। इस आंकड़े से मृतक की मृत्यु के परिणामस्वरूप आश्रितों को मिलने वाले आर्थिक लाभों के लिए कटौती की जानी है; अन्य कानूनों आदि के तहत प्राप्त पिछला मुआवजा। यह प्रतिवादी का काम है कि वह ऐसे आर्थिक लाभों को साबित करे जो मृतक की मृत्यु के परिणामस्वरूप उसके आश्रितों को मिलेंगे और कटौती की ऐसी किसी भी वस्तु के अस्तित्व को साबित करना वादी का काम नहीं है।

माना गया कि जब बीमा एक निजी यात्री वाहन के रूप में होता है, तो बीमा कंपनी की देनदारी की सीमा मोटर वाहन अधिनियम की धारा 95(2)(सी) में निर्धारित की जाती है, चाहे उसका उपयोगकर्ता कोई भी हो और यह इसके साथ सुसंगत है। घायल (व्यक्ति) के प्रति बीमित व्यक्ति का दायित्व। किसी भी स्थिति में दुर्घटना के समय वाहन जारीकर्ता बीमा की पॉलिसी को अधिनियम की धारा 95(2)(सी) के दायरे से बाहर नहीं करेगा। श्री प्रीतपाल सिंह, उप-न्यायाधीश, प्रथम श्रेणी, दिल्ली की अदालत के 9 मई, 1955 के डिक्री से नियमित प्रथम अपील, जिसमें प्रतिवादियों के खिलाफ वादी के पक्ष में लागत के साथ 50,000 रुपये का डिक्री पारित किया गया।

अपीलकर्ता के लिए आर. एस. नरूला, एन. डी. बाली और पी. सी. खन्ना।

उत्तरदाताओं के लिए ए. आर. व्हिग और केशव दयाल।

### निर्णय

बिशन नारायण, बिशन नारायण, जे.-आत्मा राम की एक दुर्घटना के परिणामस्वरूप मृत्यु हो गई जे- और उनकी विधवा और नाबालिग बच्चे (4 साल का एक बेटा और 51 साल की एक बेटा)

संबंधित स्टेशन वैगन के मालिक मलिक चंद और वैनगार्ड फायर जनरल इंश्योरेंस कंपनी, लिमिटेड, जिसके साथ वाहन का बीमा किया गया था, के खिलाफ घातक दुर्घटना अधिनियम के तहत मुआवजे के रूप में 50,000 रुपये की वसूली के लिए मुकदमा दायर किया। ट्रायल कोर्ट ने दोनों प्रतिवादियों के खिलाफ दावे का पूरा फैसला सुनाया। मलिक चंद ने इस डिक्री के खिलाफ कोई अपील दायर नहीं की लेकिन बीमा कंपनी ने यह अपील दायर की है। वादी का मामला अल्मा काम है जिसकी उम्र लगभग 29 वर्ष है जब वह 30 अगस्त 1950 को साइकिल से जा रही थी। रात 10 से 11 बजे के बीच किसी समय एक स्टेशन वैगन डीएलए: 1952, ली फैक्ट्री, चौक सब्जी मंडी, दिल्ली के पास दुर्घटनाग्रस्त हो

गई। हादसे में जिन्हें गंभीर चोटें आईं। उन्हें तुरंत इरविन अस्पताल ले जाया गया जहां 4 और 5 सितंबर, 1950 की रात को चोटों के कारण उनकी मृत्यु हो गई।

दुर्घटना मलिक चंद के वाहन के चालक ईश्वर दास की तेज और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण हुई, प्रतिवादी जिसके यहां ईश्वर दास कार्यरत था। वाहन का बीमा अपीलकर्ता कंपनी से कराया गया था। वादपत्र में कहा गया है कि पुलिस ने ईश्वर दास के खिलाफ भारतीय दंड संहिता की धारा 279/338 के तहत मामला दर्ज किया था, लेकिन वह फरार था। वादपत्र के पैरा 13 में यह प्रार्थना की गई है कि बीमा कंपनी को एक नोटिस जारी किया जाए जिसके लिए वह कानून के तहत हकदार थी क्योंकि मुकदमे में पारित डिक्री उसके खिलाफ निष्पादन योग्य है जैसे कि वह निर्णय देनदार थी। दोनों प्रतिवादियों ने मुकदमा लड़ा। उन्होंने अलग-अलग लिखित बयान दाखिल किए। दोनों ने समान आधार पर वादी के मामले को काफी हद तक विवादित कर दिया। मलिक चंद ने स्वीकार किया कि दुर्घटना के समय ईश्वर दास अपने रोजगार में थे, लेकिन उन्होंने दलील दी कि वह उस समय अपने रोजगार के दायरे में काम नहीं कर रहे थे और किसी भी मामले में चोट ईश्वर की लापरवाही और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण नहीं हुई थी। दास. वैकल्पिक रूप से यह दलील दी गई कि मृतक अंशदायी लापरवाही का दोषी था। उन्होंने यह भी दलील दी कि दावा किया गया मुआवजा अत्यधिक बढ़ा-चढ़ाकर बताया गया है और किसी भी स्थिति में बीमा कंपनी इसका भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है। बीमा कंपनी ने बीमा को स्वीकार किया लेकिन दलील दी कि दुर्घटना के समय वाहन का उपयोग सामान ले जाने के लिए किया जा रहा था और इसलिए कंपनी को दायित्व से मुक्त कर दिया गया। इसमें मृतक की लापरवाही की दलील देते हुए ड्राइवर द्वारा लापरवाही और लापरवाही से गाड़ी चलाने से इनकार किया गया। दावा किया गया मुआवजे की राशि अत्यधिक थी। इन दलीलों पर ट्रायल कोर्ट ने निम्नलिखित मुद्दे तय किए: -

- (1) क्या वादीगण मृतक श्री आत्मा राम के एकमात्र उत्तराधिकारी हैं?
- (2) क्या श्री आत्मा राम को चोटें ईश्वर दास द्वारा तेज गति और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण लगीं? और यदि नहीं तो इसका प्रभाव क्या है?
- (3) क्या चोटों के समय उक्त ईश्वर दास अपने रोजगार के दौरान प्रतिवादी नंबर 1 के साथ काम कर रहा था या अपने कर्तव्य के दायरे में था और क्या प्रतिवादी नंबर 1 उस कारण से उत्तरदायी है?
- (4) क्या मृतक की मृत्यु दुर्घटना के कारण लगी चोटों का प्रत्यक्ष परिणाम थी और यदि नहीं, तो इसका क्या प्रभाव पड़ा?
- (5) क्या नुकसान हुआ, यदि कोई हो। क्या वादी इसके हकदार हैं?
- (6) क्या मृतक अंशदायी लापरवाही का दोषी था?
- (7) क्या वाहन डी.एल.ए. था? 1952, निजी 7 सीटर वाहन के रूप में प्रतिवादी क्रमांक 2 से बीमाकृत?

(8) क्या दुर्घटना के समय वाहन का उपयोग सार्वजनिक या निजी वाहक के रूप में माल ले जाने के लिए किया जा रहा था? यदि हां, तो क्या प्रतिवादी संख्या 2 उस कारण से उत्तरदायी नहीं है?

(9) राहत.

मुद्दे संख्या 1 से 6 वादी से संबंधित हैं जबकि मुद्दे संख्या 7 और 8 प्रतिवादियों के बीच प्रासंगिक हैं। ट्रायल कोर्ट ने अंक 1 से 6 तक वादी के पक्ष में और अंक संख्या 7 और 8 का निर्णय बीमा कंपनी के विरुद्ध दिया। तदनुसार, दोनों प्रतिवादियों के विरुद्ध 50,000 रुपये की क्षतिपूर्ति की डिक्री पारित की गई। जैसा कि मैंने पहले ही कहा है कि कंपनी ने अकेले ही यह अपील दायर की है। हालाँकि, मैं प्रतिवादी संख्या 4 के रूप में मलिक चंद से खुश हूँ। इससे पहले कि अपीलकर्ता के वकील ने मामले पर बहस की, उन्होंने प्रतिवादी नंबर 4 के वकील ने प्रार्थना की कि उनके मुवक्किल को मामले में अपीलकर्ता के रूप में स्थानांतरित किया जा सकता है। इस प्रार्थना को एक अलग आदेश में दिये गये आधारों पर खारिज कर दिया गया। इसके बाद अपीलकर्ता कंपनी के विद्वान वकील ने उन बिंदुओं को बताना शुरू किया जिन पर वह ट्रायल कोर्ट के निष्कर्षों को चुनौती देना चाहते थे। प्रतिवादियों (वादी) की ओर से उपस्थित श्री ए.आर. व्हिग ने तर्क दिया कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96(2) में उल्लिखित आधारों के अलावा अन्य आधारों पर मुकदमा लड़ना बीमा कंपनी के लिए खुला नहीं था। अपीलार्थी को यह स्थिति स्वीकार नहीं है। इसलिए, इस बात पर विचार करना शुरू करना आवश्यक है कि क्या कंपनी अधिनियम की धारा 96(2) में उल्लिखित आधारों के अलावा अन्य आधारों पर भरोसा करने के लिए तैयार है। अब धारा 96 जहां तक यह वर्तमान उद्देश्यों के लिए प्रासंगिक है और मुकदमे के समय जैसी थी, उसमें लिखा है: -

“96. (1) यदि धारा 95 की उपधारा (4) के तहत उस व्यक्ति के पक्ष में बीमा प्रमाणपत्र या कवर नोट जारी किया गया है जिसके द्वारा पॉलिसी बनाई गई है,

धारा 95 की उपधारा (1) के खंड (बी) के तहत पॉलिसी द्वारा कवर किए जाने के लिए आवश्यक किसी भी ऐसी देनदारी के संबंध में निर्णय (पॉलिसी की शर्तों के तहत कवर की गई देनदारी होने के नाते) पॉलिसी द्वारा बीमित किसी भी व्यक्ति के खिलाफ प्राप्त किया जाता है। , फिर, इसके बावजूद, उदाहरण के लिए, कि बीमाकर्ता पॉलिसी से बचने या रद्द करने का हकदार हो सकता है या पॉलिसी से बच सकता है या रद्द कर सकता है, बीमाकर्ता, इस धारा के प्रावधानों के अधीन, डिक्री के लाभ के हकदार व्यक्ति को कोई भी भुगतान करेगा राशि उसके अधीन देय बीमा राशि से अधिक नहीं होनी चाहिए, जैसे कि वह दायित्व के संबंध में निर्णायक देनदार हो, लागत के संबंध में देय किसी भी राशि और संबंधित किसी भी अधिनियम के आधार पर उस राशि पर ब्याज के संबंध में देय किसी भी राशि के साथ। निर्णयों पर ब्याज। (2) किसी भी निर्णय के संबंध में उप-धारा (1) के तहत बीमाकर्ता द्वारा कोई राशि तब तक देय नहीं होगी जब तक कि कार्यवाही शुरू होने से पहले या बाद में जिसमें निर्णय दिया जाता है, बीमाकर्ता को न्यायालय के माध्यम से नोटिस नहीं मिला हो। कार्यवाही शुरू करना, या किसी निर्णय के संबंध में जब तक अपील लंबित रहने तक निष्पादन रुका हुआ है; और

जिस बीमाकर्ता को ऐसी कोई कार्यवाही लाने का नोटिस दिया गया है, वह उसमें एक पक्ष बनने और निम्नलिखित में से किसी भी आधार पर कार्रवाई का बचाव करने का हकदार होगा, अर्थात्: -

(ए) \* \* ♦ ♦ \* \* ♦

(बी) \* \* \* \* \* ♦.

\* ♦ ♦ ♦ \* ♦

♦ ♦ ♦ ♦ ♦ \*

96(6) कोई भी बीमाकर्ता जिसे उप-धारा (3) में संदर्भित नोटिस दिया गया है, वह उप-धारा (3) में निर्दिष्ट ऐसे किसी भी निर्णय के लाभ के हकदार किसी भी व्यक्ति के प्रति अपने दायित्व से बचने का हकदार नहीं होगा। धारा (1) उपधारा (2) में दिए गए तरीके से अन्यथा, कंपनी की ओर से विद्वान वकील ने तर्क दिया कि वादी ने ट्रायल कोर्ट में यह याचिका नहीं उठाई थी और उन्हें इस स्तर पर ऐसा करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। उन्होंने यह भी आग्रह किया कि धारा 96(2) में ऐसा कुछ भी नहीं है जो कंपनी को बचाव के ऐसे आधार जुटाने से रोकता है जिनका उसमें विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया है। उनका तर्क था कि संदेह की स्थिति में इस प्रावधान पर एक ऐसा निर्माण किया जाना चाहिए जो प्राकृतिक न्याय के सिद्धांत के अनुरूप हो और यह सिद्धांत प्रतिवादी को मुकदमे का बचाव करने और कानून में उसके लिए खुले सभी आधारों पर दायित्व से बचने का पूरा अवसर देने का समर्थन करता है। इसलिए, कंपनी के वकील ने कहा, धारा 96(2) का अर्थ इतना नहीं लगाया जाना चाहिए कि उन आधारों पर बचाव पर रोक लगा दी जाए जो मामले के निपटान के लिए बहुत महत्वपूर्ण हैं। उन्होंने यह भी तर्क दिया कि यदि इस वैधानिक प्रावधान को प्रतिबंधित अर्थ दिया जाना चाहिए तो यह बीमा कंपनी को नागरिक मुकदमे में किसी भी अन्य प्रतिवादी की तरह मुकदमे का बचाव करने का अवसर देने से इनकार करके संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन करता है। अंत में यह आग्रह किया गया कि यह न्यायालय कंपनी को मलिक चंद के नाम पर और उनकी ओर से अपील का बचाव करने की अनुमति दे सकता है।

इन विवादों से निपटने से पहले 1939 में इन प्रावधानों के लागू होने से पहले पार्टियों के कानूनी अधिकारों और देनदारियों को तय करना सुविधाजनक होगा। सामान्य कानून में बीमा का अनुबंध किसी भी अन्य अनुबंध की तरह एक समझौता है जिसके द्वारा एक पक्ष विचार के लिए सुरक्षा प्रदान करता है। अन्य यह कि समझौते में निर्दिष्ट खतरों के घटित होने से उसे हानि या क्षति नहीं होगी। दुर्घटना बीमा में अनुबंध में निर्दिष्ट किसी भी घटना के घटित होने पर बीमाधारक को देय हो जाता है। ऐसे बीमा को (ए) व्यक्तिगत दुर्घटना बीमा, (बी) संपत्ति दुर्घटना बीमा और (सी) देयता बीमा में विभाजित किया जा सकता है। मोटर कार बीमा की पॉलिसी इन तीनों उद्देश्यों को पूरा करती है। वर्तमान मामले में हमारा संबंध केवल देयता बीमा से है। केवल बीमा के पक्ष ही इसकी शर्तों को लागू कर सकते हैं [वैंडेपिट्टे बनाम प्रेफर्ड इंश्योरेंस कॉरपोरेशन ऑफ न्यूयॉर्क (1)]। जाहिर तौर पर बीमा कंपनी का प्राथमिक उद्देश्य बीमाधारक को क्षतिपूर्ति देना है, न कि तीसरे पक्ष को, जो दुर्घटना का शिकार है। ऐसा पीड़ित कानून या कानून की किसी कल्पना के अनुसार बीमा अनुबंध का पक्षकार या

निजी व्यक्ति नहीं बनता है। बीमाकर्ता द्वारा बीमाधारक को भुगतान किए जाने से पहले या बाद में तीसरे पक्ष को बीमा राशि में कोई दिलचस्पी नहीं है [वाइड इन री हैरिंगटन मोटर कंपनी, लिमिटेड (2)]। दुर्घटना के शिकार व्यक्ति का उपचार केवल उस आश्वासन वाले व्यक्ति के विरुद्ध लागू करना है जो चोट के लिए प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से जिम्मेदार है। तीसरे व्यक्ति को केवल इसलिए बीमित व्यक्ति नहीं माना जा सकता क्योंकि बीमाकर्ता ने बीमा अनुबंध के तहत बीमाधारक को क्षतिपूर्ति देने का कार्य किया था। कानूनी स्थिति का वर्णन हेल्सबरी के इंग्लैंड के कानून, द्वितीय संस्करण, खंड 16, पैरा 879 में इन शब्दों में किया गया है: -

“वह व्यक्ति जिसने चोट या क्षति का सामना किया है जिसके लिए बीमित व्यक्ति उत्तरदायी है अनुबंध में कोई पार्टी या निजी व्यक्ति नहीं है बीमा का अगुआ और नहीं था। या तो आम कानून में या इक्विटी में, पॉलिसी के तहत देय धन का कोई भी अधिकार जिसे वह बीमाकर्ताओं या बीमित व्यक्ति के खिलाफ सीधे लागू कर सकता है। बीमा का अनुबंध बीमाकर्ता और बीमाधारक के बीच होने के कारण वह किसी तीसरे व्यक्ति के खिलाफ अनुबंध में किसी भी पक्ष के अधिकारों को नहीं जोड़ सकता है। इससे तीसरे पक्ष को कंपनी पर मुकदमा चलाने का अधिकार मिल जाएगा और न ही कंपनी बीमा के अनुबंध को लागू करने के लिए तीसरे पक्ष पर मुकदमा कर सकती है। घायल व्यक्ति को नुकसान के लिए बीमाधारक के खिलाफ कार्रवाई करने का अधिकार था और ऐसे मुकदमे में बीमाकर्ता हस्तक्षेप नहीं कर सकते थे और न ही वादी बीमाकर्ताओं को इस आधार पर प्रतिवादी के रूप में फंसा सकता था कि वे अंततः घायल और के बीच तय मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे।

उनके बीच अनुबंध के आधार पर आश्वस्त व्यक्ति। घायल व्यक्ति के पास बीमाकर्ताओं के खिलाफ कोई निवारण नहीं था और पॉलिसी के तहत बीमित व्यक्ति को भुगतान किए गए धन के संबंध में उसका कोई अधिकार नहीं था। बीमाकर्ता बीमाकर्ता के खिलाफ घायल द्वारा दायर मुकदमे में हस्तक्षेप करके अपने हितों की रक्षा नहीं कर सके [क्लोवर क्लेटन एंड कंपनी लिमिटेड बनाम, हेसलर एंड कंपनी (1), और गोवर बनाम हेल्स (2)] के माध्यम से। इसलिए, बीमाकर्ताओं को ऐसी कार्यवाहियों में हस्तक्षेप करने का कोई अधिकार नहीं है, हालांकि उन्हें अंततः बिल का भुगतान करना पड़ा, उन्होंने नीति में एक शर्त शामिल करना शुरू कर दिया जिससे वे ऐसी कार्यवाहियों का संचालन और नियंत्रण अपने हाथ में ले सकें। इस तरह के मुकदमे में अजनबियों के बावजूद और उन्हें पक्षकार नहीं बनाया गया। इंग्लैंड में तीसरे पक्ष की प्रक्रिया के तहत भी जैसा कि अंग्रेजी अदालतों के नियमों में प्रावधान किया गया है। एनआरएच नो प्लीड इंग्लैंड में तीसरे पक्ष की प्रक्रिया के तहत भी बीमाकर्ताओं को घायल और बीमाधारक के बीच मुकदमे में पक्षकार नहीं बनाया गया था [गोवर बनाम हेल्स (1) देखें]। इस कानूनी स्थिति का परिणाम यह हुआ कि जब कोई दुर्घटना घटी तो पीड़ित को बीमित व्यक्ति के कपटपूर्ण कृत्यों के लिए मुआवजे के लिए उस पर मुकदमा करना पड़ा। इस मुकदमे में आश्वस्त व्यक्ति के लिए यह खुला होगा कि वह कानून के तहत उसके लिए खुले सभी आधारों पर दायित्व से बच सके। इस प्रकार बीमाधारक की देनदारी तय हो जाने के बाद बीमित व्यक्ति अपने द्वारा हुए नुकसान के लिए क्षतिपूर्ति का दावा करके बीमा के अनुबंध को लागू करने का हकदार हो जाता है।



इस कानूनी स्थिति को ध्यान में रखते हुए कभी-कभी न्यायालय बीमा अनुबंध के तहत क्षतिपूर्ति के लिए बीमाकर्ताओं के खिलाफ बीमाधारक द्वारा दायर मुकदमे के लंबित रहने के दौरान बीमित व्यक्ति के खिलाफ पारित डिक्री के निष्पादन पर रोक लगा देते हैं।

बीमित व्यक्ति और बीमाकर्ताओं के बीच एक मुकदमे में, बीमा अनुबंध के तहत कानून में उनके लिए खुले सभी बचाव किए जा सकते हैं, लेकिन बीमाधारक और बीमाकर्ताओं के बीच विवाद से संबंधित कोई भी बचाव हो सकता है। घायल व्यक्ति बीमित व्यक्ति और बीमाकर्ताओं के बीच मुकदमेबाजी में प्रासंगिक नहीं होगा और हो भी नहीं सकता। इस मामले में यह तय करना आवश्यक नहीं है कि क्या बीमाकर्ता बीमित व्यक्ति और घायल व्यक्ति के बीच मिलीभगत के आधार पर बीमा अनुबंध के तहत दायित्व से बच सकते हैं क्योंकि यह मुद्दा यहां नहीं उठता है और न ही इस पर तर्क दिया गया है क्योंकि दोनों बीमित व्यक्ति और बीमाकर्ता की गतिविधि ने वादी के मुकदमे का विरोध किया।

इस कानूनी स्थिति से बीमाकर्ताओं और घायल व्यक्तियों दोनों को कठिनाई हुई और सामान्य कानून की कठोरता को कम करने के लिए विधायिका ने इंग्लैंड और भारत दोनों में कदम उठाया। अंग्रेजी कानून के दायरे का पालन करना आवश्यक नहीं है क्योंकि हम भारत में 1939 में अधिनियमित और समय-समय पर संशोधित मोटर वाहन अधिनियम द्वारा शासित होते हैं। अध्याय VIII तीसरे पक्ष के जोखिमों से संबंधित है। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 94 तीसरे पक्ष के जोखिम के खिलाफ बीमा-सुरक्षा को अनिवार्य बनाती है और धारा-लिमिटेड 95 पॉलिसियों की आवश्यकताओं और दायित्व की सीमाओं को निर्धारित करती है जिनका बीमा की पॉलिसी को पालन करना चाहिए और उनका अनुपालन करना चाहिए।

धारा 97 में कहा गया है कि जब बीमाधारक दिवालिया या दिवालिया हो जाता है तो बीमाकर्ताओं को तीसरे पक्ष के प्रति उसी दायित्व के तहत होना चाहिए जो बीमाधारक के लिए होता है। धारा 96 में कहा गया है कि कुछ परिस्थितियों में बीमाकर्ता तीसरे पक्ष के जोखिमों के संबंध में बीमाधारक के खिलाफ तय की गई राशि का भुगतान करने के लिए बाध्य हैं। यह इस प्रावधान के साथ है कि हम अब चिंतित हैं और इसके प्रासंगिक हिस्से को ऊपर पुनः प्रस्तुत किया गया है। जैसा कि मैंने धारा 96 पढ़ी है, यह किसी दुर्घटना से उत्पन्न मुकदमे में रुचि रखने वाले तीन पक्षों को एक मुकदमे में पक्षकार बनाने में सक्षम बनाता है। हालाँकि, यह तीसरे पक्ष के जोखिमों के संबंध में अनिवार्य बीमा में शामिल सिद्धांतों के अधीन एक दूसरे के संबंधित अधिकारों और देनदारियों को बनाए रखता है। धारा 96(1) बीमाकर्ताओं को डिक्री के लाभ के हकदार व्यक्ति को डिक्री की गई राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बनाती है, बशर्ते कि बीमाकर्ताओं को न्यायालय के माध्यम से एक नोटिस मिला हो कि एक मुकदमा लाया गया है। [धारा 96(2)]: ऐसी सूचना प्राप्त होने पर बीमाकर्ता इस धारा की उपधारा 2(ए), 2(बी) और 2(सी) में दिए गए "किसी भी आधार पर" मुकदमे का बचाव कर सकते हैं।

उप-खंड (6) में कहा गया है कि इस तरह के नोटिस की प्राप्ति पर बीमाकर्ता डिक्री के लाभ के हकदार किसी भी व्यक्ति के प्रति दायित्व से बचने के हकदार नहीं हैं, अन्यथा उप-धारा (2) में दिए गए तरीके

के अलावा )” अब बीमाकर्ताओं की ओर से उठाए गए श्री रणजीत सिंह नरूला के विभिन्न तर्कों पर चर्चा करने का आधार स्पष्ट है।

उठाया गया पहला मुद्दा यह है कि वादी ने ट्रायल कोर्ट में मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 पर भरोसा नहीं किया और उन्हें अब इस बिंदु को उठाने से रोक दिया गया है। विद्वान वकील का आग्रह है कि यदि ट्रायल कोर्ट में कानून के इस प्रावधान पर भरोसा किया गया होता तो बीमाकर्ताओं ने मलिक चंद के नाम पर मुकदमे का बचाव करने के लिए ट्रायल कोर्ट से अनुमति मांगी होती। विवाद पूरी तरह से किसी भी तथ्य से रहित है। वादी ने आचरण या अन्यथा से कभी कोई प्रतिनिधित्व नहीं किया कि मामले में धारा 96 का कोई उपयोग नहीं है। वास्तव में वादपत्र के पैरा 13 में धारा 96(2) के शब्दों को पुनः प्रस्तुत किया गया है। इसके अलावा, इस प्रावधान के बिना बीमाकर्ताओं को मुकदमे के लिए एक आवश्यक या यहां तक कि उचित पक्ष नहीं माना जा सकता था और यदि धारा 96 बीमाकर्ताओं के दिमाग में मौजूद नहीं थी, तो उन्होंने बिना किसी संदेह के यह दलील दी होगी कि मुकदमे में कपटपूर्ण को ठीक करने के लिए मलिक चंद पर देयता में बीमाकर्ताओं का कोई हित नहीं था और उनके विरुद्ध कोई डिक्री पारित नहीं की जा सकती थी। मेरे लिए यह स्पष्ट है कि बीमाकर्ताओं को पता था कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 के आधार पर उन्हें मुकदमे में पक्षकार बनाया गया था। किसी भी मामले में मैं यह देखने में असमर्थ हूं कि किसी वैधानिक प्रावधान पर विशेष रूप से भरोसा करने में वादी की विफलता कैसे अपीलकर्ता को रोक के सिद्धांत को लागू करने में सक्षम कर सकती है। यह अच्छी तरह से स्थापित है कि किसी कानून के खिलाफ कोई रोक नहीं हो सकती। एक कानून के तहत प्रतिवादियों के लिए खुली याचिका विबंधन के सिद्धांतों के तहत उनके लिए उपलब्ध नहीं हो सकती है। स्पष्टतः कानून द्वारा अधिनियमित निषेधों के खिलाफ कोई रोक नहीं लगाई जा सकती। वास्तव में धारा 96 के प्रावधानों पर भरोसा करने का चरण ट्रायल कोर्ट में कभी नहीं पहुंचा था क्योंकि बीमाकर्ताओं के लिए खुली दलीलें नहीं थीं और अब अपील में उनके द्वारा भरोसा किया गया था जो कि मलिक चंद के लिए खुला था जो उस चरण में सक्रिय रूप से चुनाव लड़ रहे थे। मुकदमा और मुआवजा देने के अपने दायित्व से इनकार कर रहा था।

इसके अलावा बीमाकर्ताओं को सभी मामलों पर वादी के गवाहों से जिरह करने की अनुमति दी गई थी, और यह स्पष्ट नहीं है कि उन्होंने विशिष्ट विश्वसनीयता के अभाव में अपने नुकसान के लिए अपनी स्थिति लिमिटेड को कैसे बदल दिया-■ इस वैधानिक प्रावधान पर मुँहासे। यह प्रावधान तभी महत्वपूर्ण हो गया है जब वाहन का मालिक डिक्री से संतुष्ट है और उसने इसके खिलाफ कोई अपील दायर नहीं की है। यह परिस्थिति अकेले वादी और बीमाकर्ता के बीच विबंधन के सिद्धांत को लागू नहीं कर सकती है। इसलिए, मुझे इस विवाद को खारिज करने में कोई हिचकिचाहट नहीं है।

दूसरा विवाद भी समान रूप से किसी भी तथ्य से रहित है। यह आग्रह किया जाता है कि वादी ने बीमाकर्ताओं को प्रतिवादी के रूप में शामिल किया था और इसलिए। सिविल प्रक्रिया संहिता के प्रावधानों के तहत प्रतिवादी के लिए सभी दलीलें खुली हैं। वादपत्र के पैरा 13 में लिखा है:-

“उस वाहन नंबर डीएलए 1952 का बीमा प्रतिवादी नंबर 1 द्वारा संबंधित अवधि में तीसरे पक्ष के जोखिम के खिलाफ प्रतिवादी नंबर 2 के साथ किया गया था, इसलिए प्रतिवादी नंबर 2 को इन कार्यवाहियों के संबंध में नोटिस जारी किया जाए जिसके तहत वे हकदार हैं। मुकदमे में पारित डिक्री प्रतिवादी नंबर 2 के खिलाफ निष्पादन योग्य है, जैसे कि वे मुकदमे में निर्णय-देनदार थे और वे मुकदमे की लागत और संयुक्त रूप से डिक्री की गई राशि पर होने वाले ब्याज के लिए बीमाकर्ता के रूप में भी उत्तरदायी हैं। प्रतिवादी नंबर 1।”

जवाब में बीमाकर्ताओं ने बीमा की बात तो स्वीकार की लेकिन असल में अपनी देनदारी से इनकार कर दिया। वादी की इस दलील पर, भले ही बीमाकर्ताओं ने इसे लागू नहीं किया होता, फिर भी इसे लागू करने के लिए आवेदन करना उनके लिए खुला होता। यदि बीमाकर्ताओं को मुकदमे का बचाव करना था तो ट्रायल कोर्ट में ऐसा कहने का अधिकार उनके लिए खुला था। उन्होंने मुकदमे का बचाव करना चुना और सक्रिय रूप से इसका मुकाबला किया। इसलिए, यह तथ्य कि वादी ने मूल रूप से बीमा कंपनी को पक्षकार बनाया था, संभवतः स्थिति को प्रभावित नहीं कर सकता है और मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 के प्रावधानों को नकारात्मक नहीं कर सकता है। वाद दायर करने के समय वादी द्वारा बीमाकर्ताओं को पक्षकार बनाना धारा 96 के प्रभाव को नकारात्मक नहीं कर सकता है और तीसरे पक्ष के लिए बीमाकर्ता के अधिकारों में वृद्धि नहीं कर सकता है। इसलिए, मैं इस तर्क को अस्वीकार करता हूँ। अगला विवाद मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 में निहित प्रावधानों के निर्माण से संबंधित है। यह तर्क दिया जाता है कि धारा 96(2) प्रतिवादी के रूप में सामान्य कानून के तहत बीमाकर्ताओं के लिए खुले किसी भी बचाव पर रोक नहीं लगाती है, हालांकि इसमें उनमें से कुछ को उदाहरण के रूप में उल्लेख किया गया है और उपधारा (6) "तरीके" या प्रक्रिया से संबंधित है औ मुकदमे में पक्षकार बनाए जाने के बाद बीमाकर्ताओं के लिए खुले बचाव पर कोई प्रतिबंध नहीं लगाता है। मुझे इस विवाद में कोई ताकत नजर नहीं आती. उप-खंड (2) में कहा गया है कि बीमाकर्ता उसमें निर्दिष्ट आधारों पर मुकदमा लड़ सकते हैं। यह सच है कि इस उपधारा में कोई विशिष्ट आदेश या निषेध नहीं है, लेकिन मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि इस कानून में कुछ बचावों का उल्लेख है- \* टोरी प्रावधान आवश्यक रूप से अन्य बचावों को बाहर करता है, अन्यथा विधायिका को किसी विशेष आधार का उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है बिल्कुल बचाव. इसे उप-खंड (6) द्वारा बिल्कुल स्पष्ट कर दिया गया है जो प्रक्रिया से संबंधित नहीं है बल्कि उन आधारों से संबंधित है जिनके आधार पर बीमाकर्ता अपनी देनदारी से बच सकता है। मेरी राय में इस प्रावधान से यह स्पष्ट है कि बीमाकर्ता धारा 96 के उप-खंड (2) में उल्लिखित आधारों पर ही मुकदमे का विरोध कर सकते हैं, जब वह नोटिस प्राप्त होने पर एक पक्ष के रूप में शामिल होने के अपने अधिकारों का प्रयोग करता है। अदालत ने आश्वासन दिए गए व्यक्ति के खिलाफ घायल व्यक्ति के खिलाफ एक मुकदमा दायर किया। सरूप सिंह मंगत सिंह बनाम नीलकंठ भास्कर (1), रॉयल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अब्दुल महोमद मेहरअली (2) में भी यही दृष्टिकोण अपनाया गया है; मुस्तफा बदफिया और अन्य बनाम मद्रास मोटर इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, मद्रास (3), और इकबाल सिंह बनाम पी.एस. गिल और अन्य (4), जिसके साथ मैं सम्मानजनक सहमत हूँ। इसलिए, अपीलकर्ता का यह तर्क विफल हो

जाता है और खारिज कर दिया जाता है। अपीलकर्ता कंपनी के विद्वान वकील ने तब आग्रह किया कि यदि बीमा कंपनियों को धारा 96 के तहत बीमाधारक के लिए खुले बचाव के आधार जुटाने से रोका जाए, जब कंपनी को अंततः ऐसा करना पड़े। विधेयक पेश करें तो यह प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों और संविधान के अनुच्छेद 14 में निर्धारित सिद्धांतों का भी उल्लंघन करता है और इसलिए, इसे संविधान का उल्लंघन घोषित किया जाना चाहिए।

अब धारा 96 का उद्देश्य और प्रयोजन केवल किसी दुर्घटना में पक्षों के अधिकारों के निर्धारण की प्रक्रिया को सरल बनाना है। सामान्य कानून के तहत घायल व्यक्ति बीमाधारक के खिलाफ मुकदमा दायर कर सकता है और बीमाकर्ताओं को पक्षकार नहीं बना सकता है। इस मुकदमे के फैसले के बाद बीमित व्यक्ति बीमाकर्ताओं पर मुकदमा करने का हकदार हो गया। एक ही दुर्घटना से उत्पन्न इन दो स्वतंत्र मुकदमों में समय और धन की काफी बर्बादी हुई। सीधी धारा 96 में दोनों मुकदमों को घायल व्यक्ति और बीमाकर्ताओं के एक-दूसरे के संबंधित अधिकारों पर किसी भी तरह से प्रभाव डाले बिना एक में जोड़ दिया जाता है। इस संदर्भ में मैं यह नहीं देख पा रहा हूँ कि धारा 96 किस प्रकार प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का उल्लंघन करती है।

मेरी राय में, अनुच्छेद '14 का इस मामले से कोई लेना-देना नहीं है, बीमा कंपनियों के खिलाफ किसी भी प्रकार का भेदभाव नहीं है और न ही ऐसे मामले में कानून के समक्ष समानता से इनकार है जहां तीसरे पक्ष का जोखिम है। दुर्घटनाओं में वृद्धि को देखते हुए विधायिका ने ऐसी दुर्घटनाओं में घायल होने वाले बीमित व्यक्ति के अलावा अन्य व्यक्तियों को सुरक्षा प्रदान करने के उद्देश्य से तीसरे पक्ष के जोखिमों का बीमा अनिवार्य कर दिया है। इस उद्देश्य और आपत्ति को आगे बढ़ाने के लिए विधायिका ने एक प्रक्रिया निर्धारित की जिसके द्वारा घायल व्यक्ति द्वारा बीमित व्यक्ति के खिलाफ किए गए मुआवजे के दावे और क्षतिपूर्ति के लिए बीमाकर्ताओं के खिलाफ बीमाधारक के संविदात्मक दावे को एक मुकदमे में तय किया जा सकता है। विधायिका ने इस त्वरित उपाय का प्रावधान करते समय संबंधित पक्षों के बीच कानूनी संबंधों को बदलने का विकल्प नहीं चुना। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 के लागू होने से पहले बीमाकर्ता घायल व्यक्ति और बीमित व्यक्ति के बीच मुकदमेबाजी में हस्तक्षेप नहीं कर सकता था और 1939 के अधिनियमन के बाद भी वह ऐसा नहीं कर सकता है और ऐसी कोई दलील नहीं दे सकता है जो केवल घायल व्यक्ति के बीच प्रासंगिक हो। व्यक्ति और आश्वासन दिया. धारा 96 के तहत बीमाकर्ताओं के लिए यह खुला है कि वे कुछ विशिष्ट आधारों पर अपनी देनदारी को चुनौती दे सकते हैं। यदि वे आधार स्थापित हो जाते हैं तो घायल व्यक्ति बीमाकर्ताओं को निर्णय-देनदार के रूप में उत्तरदायी नहीं ठहरा सकता है, भले ही बीमित व्यक्ति मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हो, क्योंकि इनमें से किसी भी आधार के सबूत से बीमाकर्ता दायित्व से बच सकते हैं और बच सकते हैं। यदि उन आधारों को स्थापित नहीं किया जाता है तो बीमाकर्ता बीमित व्यक्ति के विरुद्ध निर्धारित मुआवजे का भुगतान करने के अपने दायित्व से बच नहीं सकते हैं। यह इस प्रकार है कि बीमाकर्ता अनुभाग में उल्लिखित कुछ आधारों पर देनदारों के निर्णय के रूप में घायल व्यक्ति को मुआवजा देने के दायित्व से बच सकते हैं।

96. विधायिका बीमाकर्ताओं को निर्णय-देनदार के रूप में उत्तरदायी बनाते हुए उन्हें सीमित आधार पर ही सही, मुकदमे का बचाव करने की अनुमति देती है। यदि बीमाकर्ता अन्य आधारों पर दायित्व से बचना चाहते हैं धारा 96 में निर्दिष्ट की तुलना में वे बीमाधारक के खिलाफ कानून के अनुसार अन्य कार्यवाही कर सकते हैं लेकिन घायल पक्ष को भुगतान करने का उनका दायित्व बरकरार रहेगा। मोटर वाहन अधिनियम का अध्याय VIII एक घायल व्यक्ति को आवश्यक सुरक्षा प्रदान करता है, जिसमें कहा गया है कि बीमाधारक की किसी चूक के कारण उसे मुआवजे से वंचित नहीं किया जाना चाहिए, जब तक कि यह अधिनियम की धारा 96(2) में उल्लिखित चूक न हो। यदि ऐसा प्रदान नहीं किया गया तो तीसरे पक्ष के जोखिम के खिलाफ अनिवार्य बीमा का उद्देश्य पूरी तरह से विफल हो जाएगा। इस संदर्भ में मैं यह देखने में असमर्थ हूँ कि बीमा कंपनी को समान सुरक्षा के सिद्धांत से कैसे वंचित किया गया है। धारा 96 सहित अध्याय VIII में सुरक्षित दुर्घटना में घायल पक्ष को सुविधा देने का उद्देश्य बीमाकर्ताओं के अधिकारों पर प्रतिबंध नहीं है, जिन्हें घायल व्यक्ति द्वारा बीमित व्यक्ति के खिलाफ दायर मुकदमे में हस्तक्षेप करने का अधिकार दिया गया है। सामान्य कानून के तहत उनके पास कौन सा अधिकार नहीं था और उन्हें धारा में उल्लिखित कुछ आधारों पर दायित्व से बचने का अधिकार दिया गया। इसलिए, मुझे बीमा कंपनी की ओर से उठाए गए इस विवाद को खारिज करने में कोई हिचकिचाहट नहीं है। अंत में यह तर्क दिया गया कि यह न्यायालय अपने विवेक का प्रयोग करते हुए अपील को मलिक चंद के नाम पर भी बहस करने की अनुमति दे सकता है। ऐसा नहीं हो सकता। वकील चाहता है कि हम सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 151 के तहत इस विवेक का प्रयोग करें। सिविल प्रक्रिया संहिता या किसी अन्य अधिनियम में कोई विशेष प्रावधान मेरे संज्ञान में नहीं लाया गया है जिसके तहत ऐसा आदेश दिया जा सके। तीसरा, पक्ष प्रक्रिया अंग्रेजी अदालतों को नियंत्रित करने वाले नियमों में निर्धारित है लेकिन इस न्यायालय में प्रचलित नहीं है। यहां तक कि इंग्लैंड में भी ऐसे मामले में बीमाकर्ता ऐसा नहीं कर सके

1930 और 1934 के अधिनियमन से पहले आश्वासन दिए गए व्यक्ति के नाम पर मुकदमे का बचाव करने की अनुमति दी जाए, लिमिटेड कानून [व्यापक गोवेन बनाम हेल्स (1)]<sup>1</sup>- यहां तक कि इंग्लैंड में भी अभ्यास और सम्मेलन द्वारा यह अच्छी तरह से तय किया गया था कि जूरी मुकदमे के दौरान यह सूचित नहीं किया जाना चाहिए कि टोर-इसके अलावा, तीसरे पक्ष की प्रक्रिया के तहत उस पक्ष की सहमति लेना आवश्यक था जिसके नाम पर मुकदमे का बचाव किया जाना था। वर्तमान मामले में ऐसी कोई सहमति नहीं है। वर्तमान मामले में पॉलिसी और न ही उसका कोई नमूना प्रस्तुत किया गया है और इसलिए, इस बात का कोई सबूत नहीं है कि बीमित व्यक्ति और बीमाकर्ताओं के बीच अनुबंध के तहत, बीमाकर्ताओं को बीमाकर्ता के नाम पर और उसकी ओर से मुकदमे का बचाव करने का अधिकार था। प्रतिवादी. किसी भी मामले में, मोटर वाहन अधिनियम के लागू होने के बाद बीमाकर्ताओं को उन आधारों पर मुकदमे या अपील का बचाव करने की अनुमति देना संभव नहीं है, जो धारा 96(2) और 96(6) के तहत बचाव के लिए उनके लिए खुला नहीं है। धारा 151, सिविल प्रक्रिया संहिता, का उपयोग इस प्रकृति के वैधानिक प्रावधान को रद्द करने या नकारने के लिए नहीं किया जा सकता है। अतः यह विवाद भी विफल हो जाता है।

एक चरण में यह तर्क दिया गया था, हालांकि बहुत गंभीरता से नहीं, कि धारा 96(2) का इस मामले में कोई अनुप्रयोग नहीं है क्योंकि वादी ने यह साबित नहीं किया है कि बीमा प्रमाणपत्र कभी भी बीमाधारक को जारी किया गया था। अब इस तर्क में तथ्य का प्रश्न शामिल है कि क्या ऐसा प्रमाणपत्र जारी किया गया था या नहीं। • यह याचिका ट्रायल कोर्ट में कभी नहीं उठाई गई और इसे अपील्य चरण में उठाने की अनुमति नहीं दी जा सकती। इसके अलावा, यह सामान्य बात है कि नियमित बीमा पॉलिसी जारी होने से पहले बीमा प्रमाणपत्र जारी किया जाता है। यह बात कंपनी के शाखा प्रबंधक ने तब कही जब वह इस अदालत में गवाह के रूप में उपस्थित हुए। कंपनी ने लिखित बयान में स्वीकार किया कि बीमाधारक को दुर्घटना के समय तीसरे पक्ष के जोखिम के खिलाफ बीमा कराया गया था। इसलिए, लिमिटेड का मानना है कि बीमा प्रमाणपत्र, वर्तमान मामले के साथ जारी किया जाना चाहिए यह तर्क भी विफल होना चाहिए। इन सभी कारणों से मेरा मानना है कि अपीलकर्ता कंपनी मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 96(2) में उल्लिखित किसी भी आधार पर मुकदमे या अपील का बचाव नहीं कर सकती है। यह मेरे सामने स्वीकार किया गया है और सही भी है ताकि अगर कंपनी बहस कर सके अपील केवल धारा 96(2) में उल्लिखित आधारों पर है तो अपील विफल होनी चाहिए क्योंकि वर्तमान मामले में ऐसा कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया गया है या मौजूद नहीं है। ऐसा होने पर, मैं इसे केवल इसी आधार पर लागत के साथ खारिज कर दूंगा। मामले में बड़ी रकम शामिल है और बीमा कंपनी द्वारा उच्चतम न्यायालय में अपील करने की संभावना है। उन तर्कों से निपटना उचित होगा जिन्हें मैंने बीमाकर्ताओं के लिए खुला नहीं माना है।

श्री आर.एस. नरुला ने सात आधारों पर तर्क दिया, जिन पर उन्होंने आग्रह किया कि वादी 50,000 रुपये की डिक्री के हकदार नहीं हैं। ये आधार हैं:-

- (1) चालक की पहचान स्थापित नहीं की गई है।
- (2) स्टेशन वैगन की पहचान स्थापित नहीं की गई है।
- (3) ड्राइवर की लापरवाही साबित नहीं हुई है।
- (4) इस बात का कोई सबूत नहीं है कि दुर्घटना चालक के रोजगार के दौरान हुई थी।
- (5) मुकदमा चलने योग्य नहीं है क्योंकि ए-<sup>1</sup> ड्राइवर जो दुर्घटना के लिए मुख्य रूप से उत्तरदायी है, उस पर अमल नहीं किया गया है।
- (6) वादी उस मुआवजे की राशि को साबित करने में विफल रहे हैं जिसके वे हकदार हैं।
- (7) किसी भी स्थिति में बीमा कंपनी की अधिकतम देनदारी 20,000 रुपये से अधिक नहीं होनी चाहिए।

ग्राउंड 1, 2, 5 और 7 को ट्रायल कोर्ट में नहीं उठाया गया था और इस कोर्ट में पहली बार उठाया गया था। ये आधार किसी भी मुद्दे में विशेष रूप से शामिल नहीं हैं। मैदान संख्या 3, 4 और 6 क्रमशः अंक संख्या 2, 3 और 5 के अंतर्गत आते हैं। हमारे सामने किसी अन्य मुद्दे पर बहस नहीं की गई

और विद्वान वकील ने मुद्दे संख्या 1, 4, 6, 7 और 8 पर ट्रायल कोर्ट के निष्कर्षों को स्वीकार कर लिया। ग्रांड नंबर 1 और 2 दुर्घटना में शामिल ड्राइवर और वाहन की पहचान से संबंधित हैं। ट्रायल कोर्ट में इन आधारों को नहीं उठाया गया। मलिक चंद ने जय भगवान डी.डब्ल्यू. का निर्माण किया। 1) और पी. डी. ; शर्मा (D.W. 2) को यह दिखाने के लिए कि एक संत सिंह की एक स्टेशन वैगन थी, जिसके पास सोडा फाउंटेन का परमिट था और उसका नंबर DLH 1437 था। यह तर्क दिया गया है कि जिन लोगों ने आरोप लगाया है कि उन्होंने दुर्घटना देखी थी, उन्होंने कहा कि जो वाहन दुर्घटनाग्रस्त हुआ उसमें सोडा फाउंटेन लगा हुआ था। इसलिए, यह तर्क दिया गया है कि डीएलएच 1437 दुर्घटना के लिए ज़िम्मेदार हो सकता है और उस संभावना को ध्यान में रखते हुए वाहन और चालक की पहचान को उचित संदेह से परे स्थापित नहीं किया जाना चाहिए। इस तर्क को इस संक्षिप्त आधार पर खारिज किया जाना चाहिए कि इसमें तथ्यात्मक प्रश्न शामिल हैं जो ट्रायल कोर्ट में नहीं उठाए गए थे। वादी पक्ष को वाहन और चालक की पहचान स्थापित करने के लिए कभी नहीं बुलाया गया। जब वादी ने ऐसे साक्ष्य पेश करने पर आपत्ति जताई जय भगवान (D.W. 1) की जांच की गई। भारत में न्यायालयों द्वारा बार-बार यह माना गया है कि दलील या मुद्दे के अभाव में किसी भी सबूत को मामले में प्रासंगिक नहीं माना जा सकता है और मुकदमे का फैसला करते समय उस पर विचार नहीं किया जा सकता है। किसी भी मामले में इस रिकॉर्ड पर यह निर्णायक रूप से साबित हो चुका है कि प्रतिवादी का वाहन विचाराधीन दुर्घटना में शामिल था और उस समय मलिक चंद का कर्मचारी ईश्वर दास उसे चला रहा था। ऐसा प्रतीत होता है कि 8 सितंबर, 1951 को मलिक चंद ने बीमा कंपनी को दुर्घटना की लिखित सूचना दी। यह दस्तावेज़ कंपनी द्वारा तैयार किया गया था और मलिक चंद द्वारा इसे सही माना गया था। इसे एक्ज़िबिट डी. 2/4 के रूप में चिह्नित किया गया है। वादीगण ने इसे स्वीकार नहीं किया क्योंकि स्पष्टतः उन्हें इसके बारे में पता नहीं था। 19वें तर्क-वितर्क के चरण में उन्होंने इसे स्वीकार किया और इस पर भरोसा किया। यह। इसके बाद कंपनी के वकील ने संभवतः इस दस्तावेज़ में किए गए कथनों की सत्यता पर विवाद करने के लिए अतिरिक्त साक्ष्य प्रस्तुत करने की अनुमति के लिए आवेदन किया। इस अनुमति को अस्वीकार कर दिया गया और कंपनी के वकील ने हमारे सामने आग्रह किया कि वादी इन परिस्थितियों में इस दस्तावेज़ का उपयोग नहीं कर सकते। मैं इस विवाद को स्वीकार करने में असमर्थ हूँ। यह बीमा कंपनी द्वारा विश्वसनीय दस्तावेज़ है और इसकी सामग्री को सही माना जाता है। मलिक चंद जिन्होंने दस्तावेज़ को निष्पादित किया। इसलिए, उनके बीच दस्तावेज़ साबित हो गया है और मैं यह नहीं समझ पा रहा हूँ कि वादी यह दिखाने के लिए इस दस्तावेज़ पर भरोसा क्यों नहीं कर सकते कि प्रतिवादियों द्वारा दिए गए तर्कों में कोई दम नहीं है। इस दस्तावेज़ से पता चलता है कि DLA 1952 30 अगस्त, 1950 को लगभग 11 बजे रात में दुर्घटनाग्रस्त हो गया। प्राग आइस फैक्ट्री के पास और घायल व्यक्ति को इरविन अस्पताल ले जाया गया जहां उसकी मृत्यु हो गई। इस दस्तावेज़ में यह भी कहा गया है कि वाहन क्षतिग्रस्त स्थिति में है और चालक ईश्वर दास उपलब्ध नहीं है और इसलिए, दुर्घटना का कारण ज्ञात नहीं है। ये कथन चश्मदीदों के बयानों के अनुरूप हैं कि आत्मा राम को चोटें वाहन संख्या डीएलए 1952 के साथ हुई दुर्घटना में लगी थीं। इसका समर्थन बिशन नमिन ने भी किया है। (अब्दुल हामिद, पी.डब्ल्यू. 2 द्वारा बनाई गई यातायात दुर्घटना रिपोर्ट जिसमें ड्राइवर का नाम और साथ ही

दुर्घटना में शामिल स्टेशन वैगन की संख्या दी गई है (उदा. पी. 5 देखें)। प्रदर्शनी पी में विवरण की शुद्धता 5 को न तो ट्रायल कोर्ट में चुनौती दी गई और न ही हमारे सामने। इन कारणों से मुझे यह मानने में कोई हिचकिचाहट नहीं है कि डी.एल.ए. 1952 जो मलिक चंद की थी और उसके कर्मचारी ईश्वर दास द्वारा संचालित थी, उस दुर्घटना में शामिल थी जिसमें आत्मा राम घायल हो गया था और उसने अपनी जान गंवा दी थी।

यह मुझे मामले में मुख्य दलील पर लाता है कि यह साबित नहीं हुआ है कि दुर्घटना ड्राइवर ईश्वर दास की तेज और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण हुई थी। इस मामले पर वादी पक्ष का मामला यह है. 30 अगस्त 1950 को रात्रि लगभग 10/11 बजे। आत्मा राम पुल मिठाई की तरफ से आ रहा था। संबंधित वाहन विपरीत दिशा से, यानी क्लॉक टॉवर की ओर से आया था। सब्जी मंडी. हादसा दिल्ली के चौक सब्जी मंडी स्थित आइस फैक्ट्री के पास हुआ। उनके मुताबिक गाड़ी तांगे से टकराने ही वाली थी कि ड्राइवर इसमें सफल हो गया इससे बचते हुए सामने से आ रहे साइकिल सवार आत्मा राम से टकरा गया। आत्मराम घायल होकर गिर पड़ा। ड्राइवर नहीं रुका और गाड़ी भगा ले गया। काके शाह (पी.डब्लू. 5), पूरन दास (पी.डब्लू. 6) और मंगई सिंह (पी.डब्लू. 8), के अलावा बनारसी दास और अन्य लोगों ने इस घटना को देखा। काके शाह और पूरन दास पुलिस स्टेशन गए और घटना के तुरंत बाद प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज कराई (पूर्व पी 1) श्री शिव दल। सब-इंस्पेक्टर, पी.डब्लू. मामले के आईओ तुरंत गए और साइट के लिए एक योजना तैयार की। (उदा. पृ. 2)। आत्मा राम को इरविन अस्पताल ले जाया गया जहां 4/5 सितंबर, 1950 को चोटों के कारण उनकी मृत्यु हो गई। श्री अब्दुल हामिद, सहायक उप-निरीक्षक, ने एक योजना के साथ 31 अगस्त, 1950 को आई रैफल दुर्घटना रिपोर्ट बनाई (उदाहरण: पी. 5)।

विद्वान वकील ने यातायात दुर्घटना रिपोर्ट की सत्यता को चुनौती नहीं दी। प्रदर्शन पी. 5, न तो ट्रायल कोर्ट में और न ही हमारे सामने। इस रिपोर्ट से पता चलता है कि जिस सड़क पर हादसा हुआ वह पक्की है और उस वक्त सूखी थी. यह 30 फीट चौड़ा है और इसके दोनों तरफ 3 फीट चौड़ा फुटपाथ है। रिकॉर्ड पर कोई सबूत नहीं है और न ही ऐसा कोई सुझाव है कि दुर्घटना के समय इस सड़क पर कोई अन्य यातायात था। कंपनी के विद्वान वकील ने तर्क दिया कि चश्मदीद गवाहों पर विश्वास नहीं किया जाना चाहिए और योजना प्रदर्शनी पी. 2 को खारिज कर दिया जाना चाहिए क्योंकि अधिक से अधिक यह सुनी-सुनाई बातों पर आधारित है। चश्मदीद गवाहों की सत्यता को इस आधार पर चुनौती दी गई है कि (1) कि उन्होंने असंगत बयान दिए हैं और (2) कि उनके बयान असंगत थे। पहला मैदान यह है. 25 अगस्त, 1952 को काके शाह (पी.डब्लू. 5) और मंगई सिंह (पी.डब्लू. 8) ने बीमा कंपनी के कहने पर हलफनामे पर हस्ताक्षर किए (उदा: डी. 1 और डी. 2/3) जिसमें ऐसे तथ्य बताए गए थे जो साबित करते हैं कि साइकिल चालक था। गलती हुई और दुर्घटना उसकी लापरवाही के कारण हुई। इसमें कोई संदेह नहीं है कि यदि इन शपथपत्रों को दुर्घटना का सही विवरण देने वाला मान लिया जाए तो वादीगण प्रतिवादियों से मुआवजा पाने के हकदार नहीं होंगे। हालाँकि, जब ये गवाह गवाह बॉक्स में थे, तो इन बयानों से मुकर गए। इसलिए, उन परिस्थितियों की जांच करना आवश्यक है जिनमें



कंपनी ने ये शपथपत्र सुरक्षित कर लिए. मुकदमा 19 मार्च, 1952 को था और गवाहों को एक सप्ताह के भीतर बुलाने का आदेश दिया गया था। वादी की गवाही 25 अगस्त, 1952 को दर्ज की जानी थी। तीन चश्मदीद गवाह जून, 1952 में किसी समय दर्ज किए जाने थे। और 25 अगस्त, 1952 को अदालत में उनसे पूछताछ की जानी थी (रिकॉर्ड के आइटम नंबर 17 के अनुसार) )। उस दिन चश्मदीद गवाहों के अलावा वादी पक्ष के चार गवाहों से पूछताछ की गई और मामले को आगे के साक्ष्य के लिए 22 दिसंबर, 1952 तक के लिए स्थगित कर दिया गया। जब काके शाह और मंगई सिंह 25 अगस्त, 1952 को न्यायालय के परिसर में जांच की प्रतीक्षा कर रहे थे, तो बीमा कंपनी ने उनसे संपर्क किया और उनसे ये शपथ पत्र प्राप्त किए। 22 दिसंबर 1952 को सबसे पहले काके शाह की जांच की गई. कंपनी की ओर से पेश वकील ने उनसे जिरह की। उन्होंने 'उनके द्वारा दर्ज की गई प्रथम सूचना रिपोर्ट के अनुरूप एक बयान दिया।' और अगस्त, 1952 के उनके हलफनामे का खंडन किया। बाद में कंपनी के लिए एक अन्य वकील उपस्थित हुए और अदालत की अनुमति से हलफनामे को साबित कर दिया। फिर तुरंत कंपनी के वकील ने अदालत में झूठी गवाही के लिए काके शाह के खिलाफ मुकदमा चलाने के लिए आवेदन किया। उस दिन काके शाह और पूरन दास की जांच के बाद मामले को स्थगित कर दिया गया था। 12 अगस्त, 1953 को न्यायालय ने आदेश दिया कि मुकदमा निपटाने के बाद अभियोजन के आवेदन पर निर्णय लिया जायेगा। 3 दिसंबर, 1953 को मंगई सिंह की जांच की गई। उन्होंने प्रथम सूचना रिपोर्ट के अनुरूप एक बयान भी दिया और हलफनामे को खारिज कर दिया। इसी सामग्री के आधार पर कंपनी चाहती है कि यह न्यायालय यह माने कि ये गवाह विरोधाभासी बयान देने में सक्षम हैं और/इसलिए, उन पर विश्वास नहीं किया जाना चाहिए। मैं सहमत नहीं हूँ। बीमा कंपनी ने वादी के गवाहों से उसी दिन संपर्क किया जब वे साक्ष्य देने के लिए अदालत आए थे। कंपनी क्रॉस- पर निर्भर नहीं थी उनकी जांच की जा रही है लेकिन अदालत के बाहर उन तक पहुंचने के लिए। जब काके शाह अपने पहले बयान पर अड़े रहे तो कंपनी ने तुरंत उनके खिलाफ मुकदमा चलाने के लिए एक आवेदन करवाया और इस तरह धमकी देकर तीसरे चश्मदीद को प्रभावित करने की कोशिश की, जिसकी अभी तक जांच नहीं हुई थी। मैं कंपनी के इस आचरण को अत्यंत निंदनीय मानता हूँ। मैं हलफनामे में शामिल बयानों को खारिज कर दूंगा क्योंकि वे गुप्त रूप से प्राप्त किए गए थे, न कि खुली अदालत में, खासकर तब जब उन्हें अदालत में खारिज कर दिया गया हो। कम से कम यह कहा जा सकता है कि इस आचरण से गवाहों को भ्रमित करने का प्रभाव पड़ा। मैं केवल इसी आधार पर इन गवाहों पर अविश्वास करने से इनकार करता हूँ।

यह सच है कि चश्मदीदों के बयानों में थोड़ी विसंगतियां हैं लेकिन वे मामले के लिए महत्वपूर्ण नहीं हैं। दुर्घटना के तुरंत बाद गवाहों ने स्पष्ट बयान दिए जिन्हें उन्होंने अदालत में भी दोहराया है। वे स्वतंत्र और स्वाभाविक गवाह हैं। उन्हें मलिक चंद या कंपनी से कोई दुश्मनी नहीं है। वे न तो मृतक को जानते थे और न ही वादी को जानते थे। कम से कम इस आशय का कोई सबूत नहीं है। विसंगतियों को समय बीतने और कंपनी के आचरण से उनके मन में पैदा हुए भ्रम के आधार पर समझाया जा सकता है। मैंने उनके बयानों को ध्यानपूर्वक पढ़ा है और मेरी राय है कि इन गवाहों ने दुर्घटना का सही विवरण दिया है। उनके बयान दुर्घटना के तुरंत बाद की गई प्रथम सूचना रिपोर्ट और

जांच अधिकारी द्वारा तैयार की गई प्रदर्शनी पी. 2. योजना से पूरी तरह पुष्ट होते हैं। योजना प्रदर्शनी पी. 2 को इस आधार पर खारिज करने की मांग की गई थी कि जांच अधिकारी ने इसे केवल उस समय प्रत्यक्षदर्शियों द्वारा दिए गए बयानों के अनुसार बनाया था। हालाँकि, यह योजना को अस्वीकार करने का आधार है। मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि यह उन व्यक्तियों द्वारा दिए गए दुर्घटना के संस्करण के रूप में एक महत्वपूर्ण दस्तावेज़ है, जिन्हें अपराधी या पीड़ित में किसी भी तरह से कोई दिलचस्पी नहीं थी। ऐसा कोई कारण नहीं है कि वहां मौजूद व्यक्ति उस जांच अधिकारी को गलत जानकारी दें जो उस समय अपने आधिकारिक कर्तव्यों का पालन कर रहा था। प्रतिवादियों ने वादी के 5 साक्ष्यों का खंडन करने के लिए कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। चश्मदीदों के साक्ष्य, प्रथम सूचना रिपोर्ट, योजना प्रदर्शनी पी. 2 और यातायात दुर्घटना रिपोर्ट (उदाहरण: पी. 2) से यह स्पष्ट है कि आत्मा राम को चोटें ईश्वर द्वारा तेज गति और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण लगीं। दास. इसलिए, मैं इस मुद्दे पर ट्रायल कोर्ट के फैसले की पुष्टि करता हूँ।

अगला प्रश्न जिसके लिए दृढ़ संकल्प की आवश्यकता है वह यह है कि क्या दुर्घटना के समय चालक अपने रोजगार के दौरान वाहन चला रहा था। मलिक चंद ने स्वीकार किया है कि इस वाहन को चलाने के लिए ईश्वर दास को नियुक्त किया गया था। उन्होंने गवाह-बॉक्स में आने से इनकार कर दिया, लेकिन वादी पक्ष को अपने गवाह के रूप में उनसे पूछताछ करने के लिए मजबूर किया। इससे पता चलता है कि मलिक चंद वादीगण द्वारा जिरह करने को तैयार नहीं था। कंपनी द्वारा जिरह करने पर उन्होंने बताया कि सिमी गाड़ी 1950 में काम पूरा होने के बाद शाम को लगभग 9 बजे वापस आती थी। मैंने कभी भी ड्राइवर को उस समय के बाद गाड़ी निकालने की अनुमति नहीं दी। उस घंटे के बाद मेरे पास करने के लिए कोई काम नहीं था। 31 अगस्त 1950 को जब मैंने गाड़ी देखी तो उसमें सोडा फाउंटेन नहीं लगा था। मुझे नहीं पता कि सोडा फाउंटेन कब हटाया गया। 30 अगस्त, 1950 को मैंने कभी भी ड्राइवर को शाम के समय गाड़ी निकालने का निर्देश नहीं दिया। वह गाड़ी रात 9.30 बजे के बाद मेरे किसी भी काम के लिए बाहर नहीं गई। 30 अगस्त 1950 को: इस बयान के आधार पर यह तर्क दिया गया कि रात करीब 11 बजे ड्राइवर गाड़ी नहीं चला रहा था। अपने रोजगार के दौरान. मलिक चंद के बयान को स्वीकार करना मुश्किल है जब वह कहते हैं कि ड्राइवर को रात 9 बजे के बाद वाहन चलाने के लिए नियुक्त नहीं किया गया था। विशेषकर तब जब उसने डी. 2/3 में स्वीकार किया था कि उस समय वाहन का उपयोग उसकी जानकारी और सहमति से किया जा रहा था। इसके अलावा, मलिक चंद ने समय की सीमा के संबंध में अदालत में अपने दावे के समर्थन में कोई सबूत पेश नहीं किया है, जबकि वह आसानी से ऐसे सबूत पेश कर सकते थे। मैं ट्रायल कोर्ट से सहमत हूँ कि ड्राइवर के रोजगार के दायरे से संबंधित मलिक चंद की सीमा को सही नहीं माना जा सकता है। भले ही इस सीमा को सही मान लिया जाए, लेकिन यह मलिक चंद को दायित्व से मुक्त नहीं करता है। यह अच्छी तरह से स्थापित है कि मालिक नौकर के कृत्यों से बंधा हुआ है, भले ही वह कार्य अनधिकृत या निषिद्ध हो, बशर्ते कि वह कार्य रोजगार की सेवा के दायरे में हो। सिद्धांत यह है कि जब एक नौकर कोई ऐसा कार्य करता है जिसे करने के लिए वह अपने रोजगार द्वारा कुछ परिस्थितियों और शर्तों के तहत अधिकृत है और इसे ऐसे तरीके से करता है जो

अनधिकृत और अनुचित है तब भी नियोक्ता अपने नौकर के गलत कार्य के लिए उत्तरदायी होता है। इस सिद्धांत पर यह निष्कर्ष निकलता है कि भले ही ईश्वर दास को केवल रात 9 बजे तक ही वाहन चलाने के लिए अधिकृत किया गया हो। यदि मालिक रात 11 बजे गाड़ी चलाता है तो वह अपने गलत कार्य के लिए उत्तरदायी है। जिसे इस मामले में स्वीकार किया गया है: केली सी: बी: बेले बनाम मैनचेस्टर रेलवे कंपनी (1) में, ने देखा है-

“जहां एक नौकर अपने रोजगार के दायरे में कार्य कर रहा है, और इस प्रकार कार्य कर रहा है कुछ लापरवाही या गलत करता है, तो नियोक्ता उत्तरदायी होता है, भले ही किया गया कार्य उस कार्य से बिल्कुल विपरीत हो जिसे करने के लिए नौकर को वास्तव में निर्देशित किया गया था।”

गोह चून सेंग बनाम ली किम सू (1) में यह कहा गया है कि जहां नौकर कुछ काम कर रहा है जिसे करने के लिए उसे नियुक्त किया गया है, लेकिन वह इसे ऐसे तरीके से करता है जिसे उसके मालिक ने अधिकृत नहीं किया था और न ही अधिकृत किया होगा। यदि उसे इसकी जानकारी थी, तो भी स्वामी जिम्मेदार है। यह मैकिन बनाम रेनोर ब्रदर्स, लिमिटेड नॉटिंगम में आयोजित किया गया है।

(2). जब कोई नौकर अपने रोजगार के दायरे में काम करते हुए गलत तरीके से या लापरवाही से काम करता है तो नियोक्ता परोक्ष रूप से उत्तरदायी होता है, भले ही किया गया कार्य उसके बिल्कुल विपरीत हो सकता है जिसे करने के लिए नौकर को वास्तव में निर्देशित किया गया था। लंदन काउंटी काउंसिल बनाम कैटरमोल्स (गैरेज) लिमिटेड (3) में भी यही दृष्टिकोण अपनाया गया है। इस सिद्धांत से यह पता चलता है कि मलिक चंद ने एक निश्चित समय के भीतर ईश्वर दास को वाहन चलाने के लिए नियुक्त किया है, लेकिन वह अपने गलत कार्य के लिए जिम्मेदार है यदि वह कार्य उन घंटों के बाहर किया जाता है। इस मामले को देखते हुए यह मानना होगा कि यह विवाद भी विफल हो जाता है। यह मुझे विद्वान वकील के अगले तर्क पर लाता है कि ड्राइवर अपने आचरण के लिए मुख्य रूप से जिम्मेदार था और उसकी अनुपस्थिति में क्षतिपूर्ति का मुकदमा कायम नहीं था, यह मुद्रा ट्रायल कोर्ट में नहीं उठाया गया था और इससे पहले कोई मामला या कोई सिद्धांत उद्धृत नहीं किया गया था। हम इसके समर्थन में इस साधारण कारण से हैं कि कोई भी अस्तित्व में नहीं है। कानूनी स्थिति अच्छी तरह से स्थापित है और इसे कभी चुनौती नहीं दी गई है। मैं इसका वर्णन किया गया है

"सैल्मंड ऑन वर्ड्स: - टॉर्ट्स (11वां संस्करण)" इन शब्दों में जहां दो या दो से अधिक गलती करने वालों द्वारा एक ही क्षति पहुंचाई जाती है, वे गलती करने वाले या तो संयुक्त या स्वतंत्र टॉर्टफेसर हो सकते हैं। इस नियम के अर्थ के अंतर्गत व्यक्तियों को संयुक्त यातना देने वाला माना जाना चाहिए, जब भी वे एक ही अपकृत्य के लिए जिम्मेदार हों - कहने का तात्पर्य यह है। जब भी कानून किसी भी कारण से एक ही समय में दो या दो से अधिक बेटों पर एक ही गलत कार्य करने का आरोप लगाता है। ऐसा मामलों के कम से कम तीन वर्गों में होता है- अर्थात्, एजेंसी, प्रतिवर्ती दायित्व और सामान्य कार्रवाई, \* \* \* \* \*। संयुक्त अत्याचारी होने के लिए उन्हें वास्तव में या कानूनन, वही गलत कार्य करना होगा। \* \* \* \* \*। चोट और धिक्कार एक ही होना चाहिए।

संयुक्त गलत काम करने वाले पूरी क्षति के लिए संयुक्त रूप से और अलग-अलग जिम्मेदार हैं। कहने का तात्पर्य यह है कि, घायल व्यक्ति हानि की पूरी राशि के लिए उनमें से किसी एक पर अलग से मुकदमा कर सकता है; या वह सभी पर मुकदमा कर सकता है

- उन्हें एक ही कार्रवाई में संयुक्त रूप से, और

- इस बाद के मामले में भी उन सभी के खिलाफ प्राप्त फैसले को उनमें से किसी एक के खिलाफ पूर्ण रूप से निष्पादित किया जा सकता है। उसी टिप्पणी की धारा 30 में यह कहा गया है: - "एक मालिक अपने नौकर द्वारा अपने रोजगार के दौरान किए गए किसी भी अपकृत्य के लिए संयुक्त रूप से और अलग-अलग उत्तरदायी होता है। यह उन विभिन्न मामलों में अब तक का सबसे महत्वपूर्ण मामला है जिनमें कानून द्वारा प्रतिवर्ती जिम्मेदारी को मान्यता दी गई है। नियम का औचित्य सार्वजनिक नीति है। यदि मालिक अपने नौकर के अत्याचारों के लिए उत्तरदायी नहीं होता तो बड़ी संख्या में घायल व्यक्ति प्रभावी उपचार के बिना होते।"

यह कानूनी स्थिति "शॉक्रॉस ऑन मोटर इंश्योरेंस (द्वितीय संस्करण)" में इस प्रकार बताई गई है: -

'संयुक्त यातना देने वाले, यानी, वे व्यक्ति जो एक ही गलत कार्य के संबंध में एक साथ जिम्मेदारी लेते हैं, चाहे वह पारस्परिक जिम्मेदारी के माध्यम से हो या किसी गलत गतिविधि में सामान्य कार्रवाई के माध्यम से, सामान्य कानून में संयुक्त रूप से और अलग-अलग पूरे के लिए जिम्मेदार थे। घायल पक्ष को हुई क्षति। कॉमन लॉ में, इससे बाद वाले को यह चुनने का अधिकार मिल गया कि क्या उसे किसी कार्रवाई में संयुक्त गलत काम करने वालों में से एक या सभी को उत्तरदायी बनाना चाहिए, लेकिन एक बार जब उसने मुकदमा दायर करने वालों के खिलाफ फैसला प्राप्त कर लिया तो वह दूसरों के खिलाफ आगे नहीं बढ़ सकता था \* \* \* \* \*

\* \* \* \* \* एन

ब्रुक बनाम बूल (1) में। और जॉनसन बनाम हिल (2) में, जो व्यक्ति क्षति के लिए सीधे और मुख्य रूप से जिम्मेदार था, उसे पक्षकार नहीं बनाया गया था और घायल व्यक्ति द्वारा केवल उस व्यक्ति के खिलाफ मुकदमा दायर किया गया था, जिसे परोक्ष रूप से उत्तरदायी माना गया था। इन मामलों में मुआवज़ा दिया गया और नुकसान के लिए मुख्य रूप से जिम्मेदार व्यक्ति को दोषी न ठहराए जाने के कारण मुकदमा विफल नहीं हुआ। पूर्व मामले में रे द कौर्स्क (3) में स्कूटन, एल.जे. की टिप्पणियों को अनुमोदन के साथ उद्धृत किया गया था। ये अवलोकन पढ़ते हैं: -

"वर्तमान मामले में महत्वपूर्ण सवाल यह है कि "संयुक्त यातना देने वालों" का क्या मतलब है? और इसका उत्तर देने का एक तरीका यह है: "क्या उनके खिलाफ कार्रवाई का कारण वही है?" व्यक्तियों के कुछ वर्ग स्पष्ट रूप से 'संयुक्त अत्याचारी' प्रतीत होते हैं। लिमिटेड एजेंट जो अपने प्रधान और प्रधान के लिए अपने रोजगार के दायरे के भीतर अपकृत्य करता है; वह नौकर जो अपनी नौकरी के दौरान अपकृत्य करता है, और उसका स्वामी; दो व्यक्ति जो आम कार्रवाई पर सहमत होते हैं, के दौरान, और जिसे आगे बढ़ाने के लिए, एक

उनमें से एक अपकृत्य करता है। ये लगते हैं स्पष्ट रूप से संयुक्त अत्याचारी; उनमें से किसी एक द्वारा दूसरे की ओर से या उसके साथ मिलकर एक अपकृत्य किया गया है।"

इसलिए, वर्तमान मामले में ईश्वर दास वी की अनुपस्थिति में मलिक चंद के खिलाफ पारित डिक्री कानून के अनुसार है। एकमात्र प्रश्न जो निर्धारित होना बाकी है वह नुकसान की मात्रा है। कंपनी का मामला यह है कि दी गई राशि अत्यधिक है और किसी भी स्थिति में कंपनी केवल 20,000 रुपये तक का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।

"घातक दुर्घटना अधिनियम (1855 का XIII) के तहत क्षति की वसूली तब की जाती है जब किसी व्यक्ति की मृत्यु किसी गलत कार्य या उपेक्षा के कारण होती है। ऐसे मामले में क्षति का आकलन पार्टियों को ऐसी मृत्यु से होने वाले नुकसान के अनुपात में किया जाता है। जो इसे पुनर्प्राप्त करना चाहते हैं (धारा 1)। ऐसे मुकदमे में गलत कार्य के कारण मृतक की संपत्ति को आर्थिक नुकसान (धारा 2) के लिए दावा डाला जा सकता है। वर्तमान मामले में हम नुकसान से चिंतित नहीं हैं मृतक की संपत्ति के लिए अब, मृत्यु से होने वाले नुकसान के लिए मुआवजे की गणना करने का कोई मात्रात्मक पैमाना नहीं है और कानून की अदालतों को प्रत्येक मामले की परिस्थितियों में उचित और उचित आंकड़े पर पहुंचने के लिए अपने विवेक का उपयोग करना चाहिए। न्यायालय और निष्पक्ष आंकड़े का यह कार्य यथासंभव पूंजीगत राशि का अनुमान लगाना है जो वास्तविक आर्थिक लाभ के नुकसान के लिए उचित मुआवजे का प्रतिनिधित्व करेगा, जिसका आश्रितों ने उचित रूप से आनंद लेने की उम्मीद की होगी यदि वे मारे नहीं गए थे। इस पूंजी का अनुमान लगाने की सामान्य विधि का वर्णन लॉर्ड राइट द्वारा डेविस बनाम फोवेल डफ्रिन एसोसिएटेड कोलियरीज, लिमिटेड (1) में इस प्रकार किया गया है: -

"यहाँ इस बात का कोई सवाल नहीं है कि भावनात्मक क्षति, शोक या दर्द और पीड़ा क्या कहा जा सकता है। यह पाउंड, शिलिंग और पेंस का एक कठिन मामला है, जो उचित भविष्य की संभावनाओं के तत्व के अधीन है। प्रारंभिक बिंदु वह मजदूरी की राशि है जो मृतक कमा रहा था, जिसका पता लगाना कुछ हद तक उसके रोजगार की नियमितता पर निर्भर हो सकता है। फिर कितनी आवश्यकता थी या इसका अनुमान लगाया जाता है। अपने निजी और जीवन-यापन के खर्चों के लिए खर्च किया। शेष राशि एक डेटाम या मूल आंकड़ा देगी जिसे आम तौर पर एक निश्चित संख्या में वर्षों की खरीदारी के आधार पर एकमुश्त राशि में बदल दिया जाएगा। हालाँकि, उस राशि पर अनिश्चितताओं को ध्यान में रखते हुए कर लगाया जाना चाहिए, उदाहरण के लिए कि / विधवा ने फिर से शादी कर ली हो और इस तरह आश्रित रहना बंद कर दिया हो, और अटकलें और संदेह जैसे अन्य मामले।

स्पष्ट रूप से ऐसा कोई पैमाना नहीं है जिसके द्वारा वर्षों की खरीद को मापा जा सके। बीर सिंह और अन्य बनाम सिन में। हाशी हाशी बनर्जी और अन्य (आई), न्यायाधीशों ने नुकसान को भुनाने के लिए 16 साल की खरीद-फरोख्त को अपनाया। इस आंकड़े से, मृतक की मृत्यु के परिणामस्वरूप आश्रितों को मिलने वाले आर्थिक लाभों के लिए कटौती की जानी चाहिए, उदाहरण के लिए, अन्य कानूनों के तहत प्राप्त पिछला मुआवजा, आदि। मेरे विचार में यह प्रतिवादियों पर है कि वे ऐसे

आर्थिक लाभों को साबित करें जो मृतक की मृत्यु के परिणामस्वरूप आश्रितों को प्रोद्भूत होता है और कटौती की ऐसी किसी भी वस्तु के अस्तित्व को साबित करना वादी का काम नहीं है। यह सिद्धांत विवाद में नहीं है और ट्रायल कोर्ट ने नुकसान की गणना में इस सिद्धांत को अपनाया है। वर्तमान मामले में ऐसे किसी लाभ का कोई सबूत नहीं है अब, आत्मा राम पंजाब विश्वविद्यालय से एम.ए. की डिग्री प्राप्त एक शिक्षित व्यक्ति थे। उनकी मृत्यु के समय वह कुल मिलाकर 29 वर्ष के थे। सरला देवी, उनकी विधवा हा, गवाह बॉक्स में आती हैं। उसने कहा है कि उसकी मृत्यु के समय वह मजबूत स्वास्थ्य में था। वह लाहौर में अपने दो भाइयों के साथ पुस्तक विक्रेता और दंडक का व्यवसाय कर रहे थे, फिर विभाजन के बाद उन्होंने दिल्ली में दो और जुलुंदुर में एक दुकान रखकर इस व्यवसाय को जारी रखा। विधवा के अनुसार, लाहौर में उनकी आय प्रति माह चार से पांच हजार रुपये थी, और दिल्ली की दुकानों से उनकी आय प्रति माह 3,000 रुपये थी। ट्रायल कोर्ट ने दिल्ली के कारोबार को तीनों भाइयों का मानते हुए आत्मा राम की आय 1,000 रुपये प्रति माह मानी है। इसलिए, आत्मा राम, अपनी मृत्यु से पहले ही एक अनुभवी और सफल व्यवसायी बन चुके थे। वह जिस व्यापार में लगा हुआ था, उसे किसी भी तरह से सट्टा नहीं माना जा सकता

वर्तमान में, आत्मा राम के इस देश में पुस्तक-विक्रेताओं और प्रकाशकों के व्यापार का उज्ज्वल भविष्य है, समय के साथ कम होने के बजाय बढ़ने की संभावना थी। इसलिए, आने वाले कुछ समय में उनकी कमाई वाले शहर में सुधार होने की संभावना थी। इसलिए, आर एस 1,000 प्रति मीटर एनसेम को सुरक्षित रूप से मूल आंकड़ा माना जा सकता है। उनकी मृत्यु से पहले उनकी बेटी प्रेजेंटेशन कॉन्वेंट स्कूल में पढ़ रही थी और उनका बेटा स्कूल जाने के लिए बहुत छोटा था। उनकी मौत के बाद बेटी को स्कूल से निकालना पड़ा सरला देवी ने आगे कहा है कि एटीएम राम के भाई उनकी देखभाल नहीं कर रहे हैं और वह अपने भाई के साथ रह रही हैं। इस कथन की सत्यता को न तो उसकी जिरह में चुनौती दी गई और न ही हमारे सामने। मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि इस आय में से ए.टी.एम. राम अपने ऊपर प्रति माह 250 रुपये, यदि कम नहीं तो अवश्य ही खर्च करता होगा। इसलिए, परिवार को प्रति माह लगभग 750 रुपये की आय का नुकसान हुआ है। यह प्रति वर्ष 9,000 रुपये बैठता है और 16 साल की खरीद पर इसका पूंजीकरण करने पर नुकसान लगभग 1,44,000 रुपये होगा। इन कारणों से। मेरा मानना है कि 50,000 रुपये का दावा बहुत कम है। इस संबंध में यह नहीं भूलना चाहिए कि मृतक अपने दो बहुत छोटे बच्चे छोड़ गया है जिनकी शिक्षा अभी बाकी है और छह प्रतिशत ब्याज पर 50,000 रुपये पर प्रति माह केवल 250 रुपये का रिटर्न मिलेगा। प्रतिवादियों ने प्रति माह 1,000 रुपये के मूल आंकड़े से कटौती की कोई भी बात साबित करने का सुझाव भी नहीं दिया है। कंपनी की ओर से उठाया गया एकमात्र तर्क यह था कि वादी को एटीएम ए राम की मृत्यु से लाभ हुआ था क्योंकि उन्हें उसका व्यवसाय विरासत में मिला था जिससे काफी आय होती थी। अब मृतक की विधवा सरला देवी ने कहा है कि उनके पति की मृत्यु के बाद से उनके भाइयों ने उनकी या उनके बच्चों की देखभाल नहीं की थी और वह अपने भाई के साथ रह रही थीं। इस कथन को चुनौती देने के लिए जिरह में कोई प्रयास नहीं किया गया और इसलिए, यह माना जाना चाहिए कि इसे सही माना गया था। इस कथन से यह पता चलता है कि उनके भाइयों ने वादी

का भरण-पोषण करने के अपने दायित्व को स्वीकार नहीं किया। यह मानते हुए कि व्यवसाय संयुक्त परिवार की संपत्ति है, और इस रिकॉर्ड पर ऐसा कोई सबूत नहीं है, यह नहीं कहा जा सकता है कि आत्मा राम की असामयिक मृत्यु से इसकी कमाई की क्षमता काफी कम हो गई होगी। यहां बता दें कि विधवा ने अपने पति की स्थिति स्थापित करने के उद्देश्य से अपने बयान में कहा था कि पाकिस्तान में छोड़ी गई संपत्ति के लिए उनके पास एक लाख रुपये का सत्यापित दावा है। कंपनी के विद्वान वकील ने यह तर्क नहीं दिया कि मुआवजे का आकलन करते समय इस परिस्थिति को ध्यान में रखा जाना चाहिए। किसी भी मामले में इस दावे से किसी भी राशि की प्राप्ति की संभावना काफी कम है और इससे वादी को अपने पिछले जीवन स्तर को बनाए रखने और बच्चों को शिक्षित करने में मदद नहीं मिलेगी।

इसके अलावा, अपीलीय अदालतों को ऐसे मामलों में ट्रायल कोर्ट द्वारा मूल्यांकन की गई क्षति की राशि में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए, जब तक कि वह संतुष्ट न हो कि ट्रायल कोर्ट ने कानून के गलत सिद्धांत पर काम किया था या दी गई राशि इतनी अवास्तविक रूप से अधिक थी कि इसे होना ही चाहिए। यह मान लिया गया कि न्यायालय कानून के किसी गलत सिद्धांत से प्रभावित हो गया है। (ओवेन बनाम साइक्स (1) देखें)। वर्तमान मामले में ऐसा कोई मामला नहीं बनाया गया है। इसलिए, मैं मानता हूँ कि वर्तमान मामले में वादी को दी गई 50,000 रुपये की राशि एक उचित मुआवजा है।

अंतिम बिंदु जिस पर विचार करने की आवश्यकता है वह यह है कि क्या कंपनी की देनदारी बीमित व्यक्ति द्वारा देय राशि के बावजूद 20,000 रुपये तक सीमित है। जैसा कि मैंने पहले ही कहा है कि तीसरे पक्ष के जोखिम से संबंधित प्रावधान मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय VIII में दिए गए हैं। धारा 95(2) दायित्व की सीमा निर्धारित करती है जिसे बीमा की पॉलिसी द्वारा कवर किया जाना चाहिए। मैं निर्धारित सीमा मालवाहक वाहनों और उन वाहनों के बीमा के मामले जिनमें यात्रियों को किराए पर ले जाया जाता है, 20,000 रुपये है और अन्य मामलों में धारा 95(2)(सी) के तहत "जहां वाहन किसी अन्य श्रेणी का वाहन है, वहां देय दायित्व की राशि" 'हद है'। वर्तमान मामले में देनदारी 50,000 रुपये है। अतः \*बीमा कंपनी की सीमा भी उतनी ही राशि की होती है। वर्तमान वाहन (7 सीटर स्टेशन वैगन) का बीमा एक निजी यात्री वाहन के रूप में किया गया था। जाहिर तौर पर ऐसे वाहन पर धारा 95 (2) (सी) में निहित अवशिष्ट प्रावधान लागू होता है। हालाँकि, कंपनी का मामला यह है कि दुर्घटना के समय वाहन का उपयोग "सोडा वॉटर फाउंटेन" के रूप में किया जा रहा था और इसलिए यह मामला धारा 95 (2) (सी) के अंतर्गत आता है।

इस तर्क में कोई दम नहीं है। धारा 95(2) बीमा पॉलिसी से संबंधित है। इसका वाहन के उपयोगकर्ता से कोई लेना-देना नहीं है।

जब बीमा एक निजी यात्री वाहन के रूप में होता है तो कंपनी की देनदारी की सीमा उसके उपयोगकर्ता की परवाह किए बिना धारा 95(2)(सी) में निर्धारित की जाती है। यह जय भगवान, डी.डब्लू. के साक्ष्य में है। 1 कि मलिक चंद ने वाहन को "सोडा फाउंटेन लॉरी" के रूप में उपयोग करने

की अनुमति के लिए आवेदन किया था। यह अनुमति 28 जून 1950 को दी गई थी, लेकिन चूंकि उन्होंने लॉरी को परिवर्तित नहीं किया था, इसलिए उन्हें समय विस्तार दिया गया था और यह अक्टूबर/दिसंबर अवधि के लिए था कि मलिक चंद ने राज्य की मंजूरी के साथ परिवहन वाहन के लिए कर का भुगतान किया था। परिवहन प्राधिकरण इससे पता चलता है कि इस लॉरी में सोडा फाउंटेन 1 अक्टूबर 1950 को या उसके बाद लगाया गया था, क्योंकि यह स्पष्ट है कि इस परमिट के बिना "सोडा फाउंटेन लॉरी" के रूप में वाहन का उपयोगकर्ता कानून के खिलाफ होगा। मलिक चंद ने इस बात से इनकार किया है कि 30 अगस्त 1950 को उनकी गाड़ी पर कोई हमला हुआ था

**अस्वीकरण :** स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णयण 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 निर्णयण का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा ।

**Checked By:**

**Deepak yadav**

**Trainee Judicial Officer**

**Chandigarh Judicial Academy**

**Chandigarh**