

एम. जयापॉल जे. के समक्ष।
बलबीर सिंह और अन्य - अपीलकर्ता
बनाम
रल्ला सिंह और अन्य-प्रतिवादी
2011 का एफएओ नंबर 7138
जनवरी 2013

मोटर वाहन अधिनियम 1988 - एस. 149(2)-एस.2(21) - दुर्घटना के समय ड्राइवर के पास वैध लाइसेंस नहीं था - ट्रिब्यूनल ने ड्राइवर और मालिक को मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी ठहराया -

चालक के पास एलएमवी लाइसेंस है - धारा 2(21) के तहत 7500 किलोग्राम तक भार ले जाने वाले ट्रैक्टर-ट्रेलर को चलाने के लिए अधिकृत - ट्रेलर लोड होने का कोई सबूत नहीं - माना गया, डीएल वैध है - बीमा पॉलिसी का कोई उल्लंघन नहीं - बीमा कंपनी मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है - अपील की अनुमति.

माना गया कि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(21) के तहत परिभाषा के अनुसार, यह पाया गया है कि हल्के मोटर वाहन को एक परिवहन वाहन के रूप में परिभाषित किया गया है, जिसका सकल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। एक ट्रैक्टर भी एक हल्का मोटर वाहन है यदि यह एक ट्रेलर के साथ जुड़ा हुआ है और इसका कुल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है या यदि इसे बिना किसी ट्रेलर के ट्रैक्टर का उपयोग किया जाता है, तो इसका भार रहित वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है।

(पैरा 10)

आगे कहा गया कि यह एक घिसा-पिटा कानून है कि यह स्थापित करने का दायित्व बीमा कंपनी पर है कि ड्राइवर के पास आपत्तिजनक वाहन चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था। नतीजतन, बीमा कंपनी यह स्थापित करने के लिए उत्तरदायी है कि 7500 किलोग्राम से अधिक सकल वाहन वजन वाले ट्रेलर के साथ जुड़े ट्रैक्टर को ड्राइवर द्वारा दिए गए लाइसेंस की शर्तों के खिलाफ और पॉलिसी के नियमों और शर्तों की भावना के खिलाफ भी चलाया गया था।

(पैरा 11)

इसके अलावा, यह माना गया कि इस मामले में यह स्थापित किया गया था कि अपराधी वाहन के चालक के पास हल्के मोटर वाहन चलाने का लाइसेंस था, जिसका कुल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं था, यह माना जाता है कि विषय ड्राइविंग लाइसेंस वैध और प्रभावी है। और इसलिए, बीमा पॉलिसी की शर्तों का कोई उल्लंघन नहीं हुआ। मेरे विचार में, ट्रिब्यूनल ने गलती से मालिक और ड्राइवर पर अंतिम दायित्व तय कर दिया है और बीमा कंपनी को वसूली का अधिकार दे दिया है।

(पैरा 17)

इसके अलावा, यह माना जाता है कि बीमा कंपनी अंततः उस वाहन के मालिक के स्थान पर मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी है, जिसे उस ड्राइवर ने चलाया था जिसके पास उसे चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस था।

(पैरा 18)

अपीलकर्ताओं की ओर से वकील गोपाल मित्तल।
प्रतिवादी नंबर 1 के लिए अश्वनी अरोड़ा, वकील
विनोद चौधरी, प्रतिवादी संख्या 2 के वकील

एम. जयापॉल, जे.

(1) आपत्तिजनक वाहन, अर्थात् ट्रैक्टर-ट्रेलर के मालिक और चालक ने बीमा कंपनी को इस आधार पर दिए गए वसूली के अधिकार से व्यथित होकर वर्तमान अपील को प्राथमिकता दी है कि चालक के पास उक्त वाहन चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था। .

(2) दावेदार जो मृतक चरणजीत सिंह के पिता हैं, ने दावा याचिका में तर्क दिया है कि उनका बेटा मुनीष कुमार को पीछे बैठाकर मोटरसाइकिल पर डेरा बस्सी से गांव नटवाल की ओर चला। जगतार सिंह उर्फ जग्गास और बलजिंदर सिंह उर्फ गुड्डा अलग-अलग मोटरसाइकिल से उनके पीछे चल रहे थे। जब वे बरवाला रोड पर चंडीगढ़ अपार्टमेंट के पास पहुंचे, तो एक ट्रैक्टर-ट्रेलर जिसका पंजीकरण नंबर पीबी-42-6684 था, विपरीत दिशा से आया, जिसका चालक बलवंत सिंह तेजी और लापरवाही से चला रहा था और चरणजीत सिंह की मोटरसाइकिल को टक्कर मार दी।

जिससे चरणजीत सिंह और मुनीष कुमार गंभीर रूप से घायल होकर सड़क पर गिर गए। चरणजीत सिंह की मौके पर ही मौत हो गई जबकि मुनीष कुमार की डेरा बस्सी ले जाते

समय रास्ते में मौत हो गई। यह आरोप लगाया गया है कि दुर्घटना प्रथम प्रतिवादी द्वारा लापरवाही से वाहन चलाने के कारण हुई।

(3) दूसरे प्रतिवादी-बीमा कंपनी ने लिखित बयान दायर किया जिसमें आरोप लगाया गया कि पंजीकरण संख्या पीबी-42-6684 वाले ट्रैक्टर का उपयोग बीमा पॉलिसी के नियमों और शर्तों के खिलाफ किया गया था। कथित दुर्घटना के समय उक्त वाहन के चालक के पास वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था। आगे यह आरोप लगाते हुए कि सियाड वाहन की संलिप्तता को जोरदार ढंग से नकार दिया गया था और दावा की गई राशि अत्यधिक और अतिरंजित थी, बीमा कंपनी ने दावा याचिका को खारिज करने की मांग की।

(4) ट्रिब्यूनल ने माना कि अपराधी वाहन, अर्थात् ट्रैक्टर-ट्रेलर, के चालक के पास वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था। इसने अवलोकन किया कि यद्यपि उसके पास हल्के मोटर वाहन चलाने का ड्राइविंग लाइसेंस था, लेकिन ट्रैक्टर-ट्रेलर चलाने के लिए उसके पास कोई ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था क्योंकि यह भारी मोटर वाहन की श्रेणी में आता था। ट्रिब्यूनल ने अंततः ड्राइवर और वाहन के मालिक को मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी ठहराया, लेकिन बीमा कंपनी को वसूली का अधिकार प्रदान करते हुए बीमा कंपनी को समय पर पहले मुआवजा देने का निर्देश दिया।

(5) वर्तमान अपील में विचार के लिए जो संक्षिप्त बिंदु उठता है वह यह है कि क्या ट्रैक्टर-ट्रेलर का ड्राइवर जिसके पास हल्के मोटर वाहन चलाने का ड्राइविंग लाइसेंस था, उसे ट्रैक्टर-ट्रेलर चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस मिला है।

(6) अपीलकर्ताओं के लिए विद्वान वकील, अर्थात्, आपत्तिजनक वाहन के चालक और मालिक, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(21) में पाई गई परिभाषा की ओर इस न्यायालय का ध्यान आकर्षित करेंगे।

हल्के मोटर वाहन चलाने का लाइसेंस रखने वाले वाहन चालक को परिवहन वाहन होने के कारण ट्रैक्टर-ट्रेलर चलाने के लिए अधिकृत किया गया था, जिसका सकल वजन 7500 किलोग्राम से कम था। उनका यह भी कहना है कि यह तथ्य कि लाइसेंस केवल तीन साल की अवधि के लिए दिया गया था और उसे तीन साल की अवधि के लिए नवीनीकृत किया गया था, और

इसे दुर्घटना की तारीख को कवर करते हुए तीन साल की अवधि के लिए नवीनीकृत किया गया था, इससे यह स्थापित हो जाएगा कि लाइसेंस केवल परिवहन वाहन चलाने के लिए

दिया गया था। इसलिए, उनका कहना है कि ट्रिब्यूनल ने गलत टिप्पणी की है कि ट्रैक्टर-ट्रेलर "हल्के मोटर वाहन" की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आता है।

(7) इसके विपरीत, प्रतिवादी-बीमा कंपनी की ओर से उपस्थित विद्वान वकील उसी प्रावधान, अर्थात् मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(21) का संदर्भ देते हुए प्रस्तुत करेंगे।

कि आपत्तिजनक वाहन, अर्थात्, ट्रैक्टर-ट्रेलर का उपयोग परिवहन वाहन के रूप में किया गया था और वाहन का कुल वजन निश्चित रूप से 7500 किलोग्राम से अधिक रहा होगा। और इसलिए, यह उक्त अधिनियम की धारा 2(16) में परिभाषित भारी माल वाहन की श्रेणी में आएगा। चूँकि अपराधी वाहन के चालक के पास किसी भी भारी माल वाहन को चलाने के लिए कोई ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, उसके पास जो लाइसेंस था वह ऐसे वाहन को चलाने के लिए वैध नहीं था। उनका यह भी कहना है कि जिस समय दुर्घटना हुई, उस समय ड्राइवर और हमलावर वाहन का मालिक ट्रैक्टर-ट्रेलर का कुल वजन स्थापित करने में विफल रहे। ऐसी परिस्थितियों में, यह अनुमान लगाया जाना चाहिए कि जो ट्रैक्टर ट्रेलर के साथ जुड़ा हुआ था उसका कुल वजन 7500 किलोग्राम से अधिक था। उनका यह भी कहना है कि ट्रिब्यूनल ने वाहन के चालक और मालिक पर सही दायित्व तय किया है क्योंकि बीमा पॉलिसी के नियमों और शर्तों का उल्लंघन हुआ था।

(8) यह दिखाने के लिए सबूत हैं कि जिस समय दुर्घटना हुई उस समय अपराधी वाहन के चालक ने हल्के मोटर वाहन चलाने का वैध लाइसेंस रखते हुए ट्रैक्टर-ट्रेलर चलाया था।

(9) ट्रैक्टर एक मोटर वाहन है जिसका निर्माण कोई भार उठाने के लिए नहीं किया जाता है। लेकिन एक ट्रैक्टर एक माल ढुलाई या परिवहन वाहन बन जाता है जब इसे एक ट्रेलर के साथ जोड़ा जाता है जिसे आमतौर पर एक मोटर वाहन द्वारा खींचने का इरादा होता है।

(10) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(21) के तहत परिभाषा के अनुसार, यह पाया गया है कि हल्के मोटर वाहन को एक परिवहन वाहन के रूप में परिभाषित किया गया है, जिसका सकल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। एक ट्रैक्टर भी एक हल्का मोटर वाहन है यदि यह एक ट्रेलर के साथ जुड़ा हुआ है और इसका कुल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है या यदि इसे किसी भी ट्रेलर के बिना ट्रैक्टर का उपयोग किया जाता है, तो इसका अनलदान वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है।

(11) यह एक घिसा-पिटा कानून है कि यह स्थापित करने का दायित्व बीमा कंपनी पर है कि ड्राइवर के पास आपत्तिजनक वाहन चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था। नतीजतन, बीमा कंपनी यह स्थापित करने के लिए उत्तरदायी है कि 7500 किलोग्राम से अधिक सकल वाहन वजन वाले ट्रेलर के साथ जुड़े ट्रैक्टर को ड्राइवर द्वारा दिए गए लाइसेंस की शर्तों के खिलाफ और पॉलिसी के नियमों और शर्तों की भावना के खिलाफ भी चलाया गया था। .

(12) मौजूदा मामले में, इस बात का वस्तुतः कोई सबूत नहीं है कि ट्रेलर में कोई सामान लदा हुआ था। वाहन के मालिक को जारी की गई आरसी बुक, एक्विबिट आर-3 के अनुसार, ट्रैक्टर का बिना लदे वजन 1880 किलोग्राम पाया गया। ट्रैक्टर-ट्रेलर के कुल वाहन वजन को इंगित करने के लिए किसी सबूत के अभाव में, न्यायालय को इस मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में यह मानना होगा कि ट्रैक्टर-ट्रेलर का सकल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से कम था।

(13) एक मालवाहक वाहन भारी मालवाहक वाहन तभी बनता है जब वाहन का सकल वजन 12000 किलोग्राम से अधिक हो। मेरे विचार में, ट्रिब्यूनल ने भारी माल वाहन से संबंधित मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(16) और हल्के मोटर वाहन से संबंधित धारा 2(21) की परिभाषा को उचित रूप से विज्ञापित नहीं किया है। चूंकि रिकॉर्ड पर उपलब्ध साक्ष्य यह स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि उक्त वाहन के चालक द्वारा संचालित ट्रैक्टर-ट्रेलर का सकल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं था, यह सुरक्षित रूप से निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि चालक द्वारा चलाया गया ट्रैक्टर-ट्रेलर केवल एक हल्का मोटर वाहन था और इस प्रकार, हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए दुर्घटना की तारीख को कवर करने के लिए दिया गया और नवीनीकृत किया गया लाइसेंस एक वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस है।

(14) नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम परवीन कुमार और अन्य,¹ में इस न्यायालय की पूर्ण 1 पीठ ने इस प्रकार फैसला सुनाया है: -

“10. यह मुद्दा अधिक समग्र होने के कारण, अधिक विस्तार की आवश्यकता नहीं है। हालाँकि, हम यह जोड़ने में जल्दबाजी कर सकते हैं कि बीमा कंपनी को केवल यह दलील देकर मुआवजा देने के अपने दायित्व से मुक्त नहीं किया जा सकता है कि ड्राइवर को दिया गया लाइसेंस वाहन के एक वर्ग या विवरण के लिए था, लेकिन दुर्घटना में शामिल वाहन विवरण

¹ (टी) 2005 (एल) आरसीआर (सिविल) 485

के विभिन्न वर्ग का था। , जब तक यह साबित न हो जाए कि दुर्घटना का कारण ड्राइवर को दिया गया लाइसेंस एक श्रेणी या विवरण के वाहन के लिए था, लेकिन दुर्घटना में शामिल वाहन अलग श्रेणी या विवरण का था। सुप्रीम कोर्ट द्वारा की गई टिप्पणियों में यह माना गया है कि यदि ड्राइवर एक ऐसा वाहन चला रहा था जिसका उसके पास लाइसेंस नहीं हो सकता है, लेकिन उसके पास वाहन के एक अलग विवरण और दोनों वाहनों की ड्राइविंग विधि का ड्राइविंग लाइसेंस है। जिसके लिए लाइसेंस प्राप्त किया गया था और जिसे चलाया जा रहा था, वह एक ही था और जब वाहन का तंत्र भी एक ही है, तो ड्राइवर के पास अपेक्षित प्रकार का लाइसेंस न होने के संबंध में बीमा कंपनी द्वारा पेश किया गया बचाव कोई लाभ नहीं हो सकता है।

(11) इस प्रकार हम नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (सुप्रा) में डिवीजन बेंच द्वारा लिए गए दृष्टिकोण को खारिज कर देते हैं और मानते हैं कि यदि तथ्यों पर, यह पाया जाता है कि दुर्घटना पूरी तरह से कुछ अन्य अप्रत्याशित या यांत्रिक विफलताओं जैसे हस्तक्षेपकारी कारणों के कारण हुई थी और इसी तरह के अन्य कारणों से ड्राइवर के साथ अपेक्षित प्रकार का लाइसेंस नहीं होने के कारण, बीमाकर्ता को केवल ड्राइविंग लाइसेंस से संबंधित शर्तों के तकनीकी उल्लंघन के लिए अपने दायित्व से बचने की अनुमति नहीं दी जाएगी। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 149(2)(ए) (ii) और उप-धारा (4) और (5) से जुड़े परंतुक के संदर्भ में बीमा कंपनी द्वारा प्रस्तावित बचाव तभी सफल हो सकता है जब यह साबित हो कि दुर्घटना केवल इसलिए हुई क्योंकि ड्राइवर के पास अपेक्षित प्रकार का लाइसेंस नहीं था।

(15) यहां तक कि तर्कों के लिए यह मान भी लिया जाए कि अपराधी वाहन के चालक के पास अलग-अलग प्रकार के वाहन चलाने का ड्राइविंग लाइसेंस था, जबकि यह दिखाने के लिए कोई सबूत नहीं है कि दुर्घटना इस तथ्य के कारण हुई थी ड्राइवर के पास अपेक्षित प्रकार का वाहन नहीं था, परवीन कुमार के मामले (सुप्रा) में इस न्यायालय की पूर्ण पीठ के उपरोक्त निर्णय के अनुसार बीमा कंपनी को मुआवजा देने के अपने दायित्व से मुक्त नहीं किया जा सकता है।

(16) प्रतिवादी-बीमा कंपनी की ओर से उपस्थित विद्वान वकील ने नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम सुशीला और अन्य,² में बॉम्बे हाई कोर्ट के एक फैसले का हवाला दिया, जिसमें इसे इस प्रकार रखा गया है: -

² (2) 2010 एसीजे2671

“29. ऊपर चर्चा किए गए केस-कानून और इस मामले के तथ्यों को ध्यान में रखते हुए यह स्पष्ट है कि दुर्घटना ट्रैक्टर की तेज और लापरवाही से ड्राइविंग के कारण हुई थी जो ट्रॉली खींच रहा था और यह पूरी तरह से खाद से भरा हुआ था और परिस्थितियों पर आवश्यक ध्यान दिए बिना ढलान पर तेज गति से चलाया जा रहा था। अतः यह सिद्ध नहीं होता कि दुर्घटना यांत्रिक दोष के कारण हुई। एक पल के लिए मान भी लिया जाए कि टाईपिन टूट गया था, फिर भी यह कोई ऐसी चीज़ नहीं थी जिसका पता मालिक या ड्राइवर को आसानी से नहीं चल पाता। यह साबित करने के लिए कोई सबूत नहीं दिया गया है कि कोई गुप्त दोष था जिसके कारण दुर्घटना हुई। किसी साक्ष्य के अभाव में यह नहीं कहा जा सकता कि दुर्घटना यांत्रिक दोष के कारण हुई है। प्रतिवादी संख्या 6 का ड्राइविंग लाइसेंस, जिसकी प्रति प्रतिवादी संख्या 7 द्वारा प्रस्तुत की गई है, स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि प्रतिवादी संख्या 6 को हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए अधिकृत किया गया था, लेकिन चूंकि ट्रैक्टर-ट्रॉली का उपयोग माल दुलाई वाहन के रूप में किया जाता था, इसलिए, पॉलिसी के नियमों और शर्तों का उल्लंघन है। प्रतिवादी नंबर 6 ड्राइवर खाद परिवहन के लिए इस्तेमाल किए गए ट्रैक्टर-ट्रेलर को चलाने के लिए अधिकृत नहीं था, हालांकि वह केवल ट्रैक्टर चलाने के लिए अधिकृत था। शर्त का उल्लंघन भी है क्योंकि ट्रॉली में खाद के ढेर पर व्यक्तियों को ले जाया गया था जो माल परिवहन वाहन था। इसलिए, नीति का उल्लंघन हुआ और इसलिए अपीलकर्ता मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है। ऐसे में, यह अपील स्वीकार किये जाने योग्य है।”

थिएटर एक ऐसा मामला था जहां खाद के परिवहन के लिए ट्रैक्टर-ट्रेलर का उपयोग किया गया था। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(21) में दी गई परिभाषा "हल्के मोटर वाहन" की प्रयोज्यता को बाहर करने के लिए उपरोक्त निर्णय में माल दुलाई के सकल वाहन वजन या ट्रैक्टर के अनलदान वजन का कोई संदर्भ नहीं है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, मेरे सुविचारित विचार में, उपरोक्त निर्णय वर्तमान मामले के तथ्यों पर सख्ती से लागू नहीं होगा। (17) जैसा कि इस मामले में स्थापित किया गया था कि उल्लंघन करने वाले वाहन के चालक के पास हल्के मोटर वाहन चलाने का लाइसेंस था, जिसका सकल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं था, यह माना जाता है कि विषय ड्राइविंग लाइसेंस वैध और प्रभावी है और इसलिए, बीमा पॉलिसी की शर्तों का कोई उल्लंघन नहीं हुआ। मेरे विचार में,

ट्रिब्यूनल ने मालिक और ड्राइवर पर अंतिम दायित्व को गलत ठहराया है और बीमा कंपनी को वसूली का अधिकार दिया है।

(18) यह माना जाता है कि बीमा कंपनी अंततः उस अपराधी वाहन के मालिक के स्थान पर मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है जिसे वह ड्राइवर चला रहा था जिसके पास उसे चलाने के लिए वैध और प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस था।

(19) उपरोक्त के मद्देनजर, बीमा कंपनी को वसूली के किसी भी अधिकार के बिना ट्रिब्यूनल द्वारा दिए गए मुआवजे का भुगतान करने का निर्देश देते हुए, अपील स्वीकार की जाती है।

अग्रवाल

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

सिद्धार्थ कपूर

प्रशिक्षु न्यायिक पदाधिकारी

(Trainee Judicial Officer)

फरीदाबाद, हरियाणा