

माननीय न्यायमूर्ति के० कन्नन के समक्ष

**बजाज अलाइयन्स जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड
- याचिकाकर्ता**

बनाम

कंचन, सुरेश सेठी की विधवा और अन्य

-उत्तरदाता

2012 की FAO संख्या 172

18 मार्च 2013

मोटर वाहन अधिनियम, 1988- धारा 140, 163, 163-A - मृतक ने मोटरसाइकिल उधार ली, सड़क पर गिर गया और घातक चोटें लगीं- ट्रिब्यूनल इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि दावा अधिनियम की धारा 163-ए के तहत किया गया था और मृतक के कानूनी उत्तराधिकारियों को मुआवजा दिया गया - अपील में यह यह माना गया कि चूंकि मृतक की मृत्यु किसी मानवीय एजेंसी के कारण नहीं हुई थी, बल्कि पूरी तरह से मृतक ही जिम्मेदार था, इसलिए धारा 163-ए के तहत दावे का भुगतान अनुचित है - मृतक के कानूनी उत्तराधिकारी केवल अधिनियम की धारा 140 के तहत मुआवजे के हकदार हैं।

अभिनिर्धारित किया गया कि 25.03.1977 से पहले की व्यापक नीति स्पष्ट रूप से वाहन में सवार लोगों को कवर नहीं करती थी। सर्कुलर बाद में 1978 के सर्कुलर एमवी नंबर 1 द्वारा जारी किया गया था जिसमें सभी बीमा कंपनियों को एक व्यापक नीति के तहत निजी कार में ले जाने वाले अनावश्यक यात्रियों के जोखिम को भी कवर करने का निर्देश दिया गया था। इसलिए, बीमा कंपनी ने हर समय पॉलिसी धारकों को यह विश्वास दिलाया था कि एक व्यापक पॉलिसी में, एक यात्री भी पूर्ण कवर का हकदार था। बीमा का अनुबंध निश्चित रूप से एक अनुबंध है जो पार्टियों के बीच सहमति को लागू करता है और जहां एक वैधानिक निकाय ने अनावश्यक यात्रियों के साथ-साथ व्यापक नीति के तहत दावों को लागू करने की अनुमति देने के लिए हस्तक्षेप किया है, यह संभव हो गया है निःशुल्क यात्रियों के अनुरोध पर दावे को लागू करने के लिए जैसे कि वे बीमा कंपनी के खिलाफ तीसरे पक्ष थे। मोटर साइकिल में पीछे बैठा कोई व्यक्ति, जो मोटर साइकिल चलाने वाले की लापरवाही के कारण मृत्यु या चोट का शिकार होता है, किसी भी तरह से दुर्घटना में योगदान देने वाला नहीं माना जा सकता है और उस सीमा तक एक व्यापक पॉलिसी लागू करने योग्य सुरक्षा के लिए लाभ प्राप्त करेगी और बीमा कंपनी के खिलाफ उसी तरह दावा करें, जैसे चार पहिया वाहन में मुफ्त यात्री के लिए किया जाता है। हालाँकि, उसी सिद्धांत को मोटर साइकिल के सवार के लिए लागू नहीं किया जा सकता है, जो स्वयं ही दुर्घटना का कारण बना है। ऐसा दावा तभी संभव होगा जब वाहन चालक व्यक्ति के लिए कोई

विशेष व्यक्तिगत दुर्घटना कवर उपलब्ध हो। एक व्यक्तिगत दुर्घटना कवर फिर से बीमाकर्ता और बीमाधारक के बीच व्यक्तिगत अनुबंध है और यह एक हस्तांतरणीय अधिकार नहीं है। यदि इस मामले में पीड़ित स्वयं नामित व्यक्ति नहीं था, जिसके लिए इस तरह के व्यक्तिगत कवर का लाभ उपलब्ध था, तो वह खुद को मालिक के समान नहीं मान सकता है, जिसके पास बीमाकर्ता के खिलाफ व्यक्तिगत दुर्घटना कवर हो सकता है। यहां तक कि इस अवधारणा को भी आयात करने का प्रयास किया गया कि एक ड्राइवर, जो वाहन उधार लेता है, उसे केवल बीमा कंपनी से क्षतिपूर्ति के अधिकार के संदर्भ में मालिक के समान माना जाएगा। क्षतिपूर्ति का अधिकार उस दावे के लिए पूर्ण क्षतिपूर्ति प्राप्त करने का अधिकार है जिसके प्रति वह व्यक्ति जवाबदेह था। दूसरे शब्दों में, यदि मालिक किसी तीसरे पक्ष के दावे के लिए उत्तरदायी था, तो क्षतिपूर्ति का अधिकार बीमा कंपनी को मालिक को होने वाले अच्छे नुकसान की भरपाई करने के लिए प्रदान करेगा। क्षतिपूर्ति का अधिकार उस व्यक्ति की मृत्यु या चोट के लिए बीमा कंपनी के खिलाफ मुआवजे के किसी भी अधिकार की नीति के तहत उत्पन्न होने वाले दावे को लागू करने का अधिकार नहीं है, जिसके कहने पर दावा किया गया है। इसलिए, इस मामले में, कानूनी प्रतिनिधियों के कहने पर पीड़ित द्वारा दावे का कोई निशान छोड़ने का कोई सवाल ही नहीं है।

(पैरा6)

इसके अलावा, यह माना गया कि एकमात्र लाभ जो कानूनी प्रतिनिधि सुरक्षित कर सकते हैं वह मोटर वाहन अधिनियम की धारा 140 के तहत प्रदान की गई पात्रता है। ईश्वरप्पा @ महेश्वरप्पा और अन्य बनाम सी.एस. गुरुशंथप्पा और अन्य 2010 (8) SCALE 263 मामले में सुप्रीम कोर्ट के फैसले में इस पर विचार किया गया है। यह कानून के सिद्धांत को निर्धारित करता है कि यदि मोटर साइकिल के उपयोग से कोई दुर्घटना होती है जिसके परिणामस्वरूप मृत्यु या चोट लगती है तो एक व्यक्ति जो न्यूनतम प्राप्त कर सकता है वह वैधानिक रूप से प्रदान किया गया होगा और उस मामले में 50,000/- रुपये के मुआवजे का प्रावधान किया गया है। यही लाभ मृतक के कानूनी प्रतिनिधियों को भी दिया जाएगा।

(पैरा7)

नितिन मित्तल, अधिवक्ता सुभाष गोयल के लिए, अधिवक्ता, अपीलकर्ताओं की ओर से।

अश्वनी अरोड़ा, प्रतिवादी नंबर 1 और 2 के वकील- क्रॉस आपत्तिकर्ता।

के.एस. बँयना, अपीलकर्ताओं की ओर से, अधिवक्ता।

आर.सी. कपूर, अधिवक्ता, प्रतिवादी संख्या 2 के लिए।

के. कन्नन जे. (मौखिक)

(1) 2012 के FAO नंबर 172 में अपील बीमा कंपनी के द्वारा ट्रिब्यूनल द्वारा पारित फैसले को चुनौती दे रही है जिसमें बीमा कंपनी द्वारा देय मोटर वाहन अधिनियम की धारा 163-ए के तहत मुआवजे का आकलन किया गया है। वर्तमान मामला, मृतक के कानूनी प्रतिनिधि के कहने पर दर्ज हुआ है, जो मोटर साइकिल चला रहा था, सड़क पर गिर गया और उसे घातक चोटें आईं। ट्रिब्यूनल ने पाया कि चूंकि दावा धारा 163-ए के तहत किया गया था, इसलिए मृतक के प्रतिनिधि बीमा कंपनी के खिलाफ मुआवजा सुरक्षित करने के हकदार होंगे क्योंकि हकदारी को वैधानिक रूप से सख्त दायित्व के आधार पर मान्यता दी गई है।

(2) उत्तरदाताओं की ओर से उपस्थित विद्वान वकील के पास देने के लिए दो महत्वपूर्ण तर्क हैं। एक, **दीपल गिरीशभाई सोनी और अन्य बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (2004 ACJ 934)** में सुप्रीम कोर्ट का फैसला, जहां पैराग्राफ 66 में माननीय सुप्रीम कोर्ट ने उन मामलों में भी नुकसान की वसूली के अधिकार को मान्यता दी है, जहां मृतक खुद लापरवाह था। फैसले में प्रासंगिक भाग नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

"...धारा 163-ए में, अभिव्यक्ति "इस अधिनियम या उस समय लागू किसी अन्य कानून में किसी भी बात के बावजूद" का उपयोग किया गया है, जो यह दर्शाता है कि संसद का इरादा व्यापक प्रकृति का एक गैर-अस्थिर खंड डालने का था जिसका अर्थ यह होगा कि धारा 163-ए के प्रावधान उक्त अधिनियम या उस समय लागू किसी अन्य कानून में मौजूद विपरीत प्रावधानों के बावजूद लागू होंगे। अधिनियम की धारा 163-ए ऐसे मामलों को शामिल करती है जहां पीड़ित की ओर से भी लापरवाही की जाती है। यह धारा 166 के अपवाद के रूप में है और इसमें सामाजिक न्याय की अवधारणा का उचित ध्यान रखा गया है।"

इसलिए, तर्क यह है कि कानून उन मामलों में भी मुआवजे का दावा करने के लिए पूर्ण दायित्व को मान्यता देता है जहां मृतक स्वयं दुर्घटना के लिए जिम्मेदार था। मुझे यह तर्क अस्वीकार्य लगेगा, क्योंकि माननीय सुप्रीम कोर्ट धारा 163-ए के तहत और सभी प्रकार की स्थितियों में सभी संभावित दावों से संबंधित दायित्व निर्धारित नहीं कर रहा था। धारा 163-ए के आयात को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 140 के आकलन से अलग देखा जाएगा। संरचित सूत्र पर धारा 163-ए के तहत सख्त दायित्व मोटर वाहन अधिनियम की धारा 140 के तहत अपील के समान नहीं है।

(3) फिर से जब **दीपल गिरीशभाई सोनी के मामले (सुप्रा)** के मामले में, माननीय सुप्रीम कोर्ट, सुप्रीम कोर्ट की दो सदस्यीय बेंच द्वारा किए गए एक संदर्भ पर विचार कर रहा था, जहां धारा 163-ए के तहत दावेदार बनाए गए व्यक्तियों को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 166 के तहत मामला बनाने से रोक दिया गया था। यदि दावा धारा 163-ए के तहत किया जाता है, तो किसी व्यक्ति के लिए धारा 166 के तहत भी क्लैम की नकल करना संभव नहीं होगा। इसलिए, संदर्भ का बिंदु केवल धारा 166 और 163-ए की परस्पर क्रिया के संदर्भ में था और क्या धारा 166 के तहत

कंचन, सुरेश सेठी की विधवा और अन्य(के कन्नन जे०)

स्वतंत्र रूप से किया गया दावा धारा 163-ए के तहत दावे पर विचार करने के बाद किया जा सकता है। ऐसे संदर्भ में, न्यायालय ने कहा कि यहां तक कि जिन स्थितियों में पीड़ित स्वयं जिम्मेदार था, वहां भी मुआवजे का दावा करने की गुंजाइश थी। दुर्घटना में योगदान देने वाला व्यक्ति एक प्रमुख टोर्ट फीजर के समान नहीं है। मैं ऐसी स्थिति की जांच नहीं कर रहा हूं कि लापरवाही साबित की जाए या नहीं। मैं इस स्थिति पर विचार कर रहा हूं कि क्या कोई व्यक्ति, जो अपने स्वयं के आचरण से घातक चोट से पीड़ित है, एक प्रतिनिधि को आगे बढ़ाने के लिए दावे का निशान छोड़ देता है। यह सब दावे की प्रकृति और उस व्यक्ति पर निर्भर करता है जिसके खिलाफ दावा मांगा गया है। इस मामले में, यदि मोटर साइकिल किसी व्यक्ति द्वारा उधार ली गई थी और वह दुर्घटना से पीड़ित होता है, तो उसके पास सही दावा होगा यदि उसके मालिक के खिलाफ एक कामगार के लिए मुआवजे का कोई सिद्धांत उपलब्ध है। वाहन का मालिक केवल इस तथ्य से व्यक्ति का स्वामी नहीं बनता है कि वह व्यक्ति, जो अपने उपयोग के लिए वाहन उधार लेता है, घातक चोट से आता है। पुन प्रत्यावर्तित दायित्व की अवधारणा को केवल दायित्व के मुद्दे के रूप में देखा जाता है न कि पात्रता के मुद्दे के रूप में।

(4)अन्य परिस्थिति जहां धारा 163-ए को लागू किया जा सकता है, वह एक ऐसा मामला हो सकता है जहां किसी अन्य व्यक्ति की लापरवाही साबित करने की आवश्यकता होती है, जिसकी आवश्यकता धारा 163-ए के तहत नियोजित भाषा द्वारा निर्वहन की जाती है। दूसरे शब्दों में, यदि केवल एक और एजेंसी है,

जो दुर्घटना के लिए जिम्मेदार थी, दायित्व उसे यह दिखाने के लिए अपने कर्तव्य से मुक्त कर देगा कि ऐसी एजेंसी दुर्घटना के लिए जिम्मेदार थी। यह अनिवार्य रूप से एक मानवीय एजेंसी होनी चाहिए और एक पेड़ की तरह निर्जीव नहीं हो सकती है जिसके खिलाफ एक व्यक्ति ड्राइव करता है और एक घातक दुर्घटना का सामना करता है। सख्त दायित्व के लिए वैधानिक आधार का उपयोग ऐसी स्थिति में नहीं किया जा सकता है जहां पीड़ित किसी अन्य मानव एजेंसी के संदर्भ के बिना घातक चोटों से आया था, जिसके खिलाफ लापरवाही दिखाई जा सकती थी। इसलिए, **दीपल गिरीशभाई सोनी** के मामले में माननीय सुप्रीम कोर्ट द्वारा की गई टिप्पणियों को उन विशिष्ट स्थितियों तक सीमित रखा जाना चाहिए, जिन पर माननीय सर्वोच्च न्यायालय विचार कर रही थी और यह टिप्पणी कि एक पीड़ित भी लापरवाही कर सकता है, वर्तमान मामले में प्रस्तावित तरीके से व्याख्या की अनुमति देने के लिए पर्याप्त नहीं है।

(5) दावेदार की ओर से उपस्थित विद्वान वकील द्वारा दिया गया दूसरा तर्क यह है कि जब बीमा कंपनी ने पैकेज पॉलिसी जारी की है, तो बीमा कंपनी वाहन का उपयोग करने वाले व्यक्ति के कहने पर उत्पन्न होने वाले सभी दावों के लिए उत्तरदायी हो जाएगी। पैकेज पॉलिसी तीसरे पक्ष के साथ-साथ वाहन को स्वयं के नुकसान के लिए दावे की अनुमति देती है। तर्क यह है कि, यदि समिति के निर्देशों के तहत एक पैकेज पॉलिसी पीछे की सीट के राइडर के जोखिम को कवर करने की अनुमति देगी, तो राइडर के लिए दायित्व को बाहर करने का कोई औचित्य नहीं है। विद्वान वकील ने तर्क दिया कि पैकेज पॉलिसी एक पिलियन राइडर को स्पष्ट रूप से कवर प्रदान नहीं करते हैं, लेकिन फिर भी जोखिम को कवर करने के लिए टैरिफ समिति द्वारा निर्देश दिए गए हैं और तर्क के विस्तार से, यह राइडर को जोखिम को कवर करने के लिए भी होना चाहिए। मेरे विचार से यह तर्क फिर से पूरी तरह से अस्थिर है। टैरिफ समिति की सिफारिशें **पुष्पबाई पुरुषोत्तम उदेश बनाम रंजीत जिनिंग एंड प्रेसिंग कंपनी प्राइवेट लिमिटेड (2)** (AIR 1977 SC

1735) में माननीय सुप्रीम कोर्ट के फैसले के बाद आई। पुराने मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 95 की व्याख्या करने में इसपर विचार किया जा रहा था। निजी वाहन में यात्रियों को जोखिम के कवरेज के लिए विशेष रूप से प्रदान करने वाली नीति के अभाव में, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने कहा कि निजी कार में सवार करने वालों को जोखिम के लिए बीमा कंपनी पर कोई दायित्व नहीं था। उस समय, 25.03.1977 से पहले जारी एक व्यापक पॉलिसी के तहत एक तृतीय पक्ष कवर, जिस दिन निर्णय सुनाया गया था, एक खंड के लिए प्रदान किया गया था कि बीमा कंपनी बीमित व्यक्ति को क्षतिपूर्ति करेगी दावेदार की लागत और खर्चों सहित सभी रकम के खिलाफ मोटर वाहन के उपयोग के कारण या उत्पन्न होने वाले, जो बीमित व्यक्ति कानूनी रूप से निम्नलिखित के संबंध में भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा:

"किसी भी व्यक्ति की मृत्यु या शारीरिक चोट लेकिन जहां तक मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 95 की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक है, कंपनी उत्तरदायी नहीं होगी जहां ऐसी मृत्यु या चोट ऐसे व्यक्ति को बीमित व्यक्ति द्वारा दिए गये रोजगार के दौरान उत्पन्न होती है।

(6) दिनांक 25-03-1977 से पहले की व्यापक नीति में वाहन में ले जाए गए यात्रियों को स्पष्ट रूप से कवर नहीं किया गया था। यह परिपत्र बाद में 1978 के परिपत्र एमवी नंबर 1 द्वारा जारी किया गया था जिसमें सभी बीमा कंपनियों को एक व्यापक पॉलिसी के तहत निजी कार में ले जाने वाले यात्रियों के जोखिम को भी कवर करने का निर्देश दिया गया था। इसलिए, बीमा कंपनी ने हमेशा पॉलिसी धारकों को यह विश्वास दिलाया था कि एक व्यापक पॉलिसी में, एक यात्री भी पूर्ण कवर का हकदार था। बीमा का अनुबंध निरपवाद रूप से एक अनुबंध है जो पार्टियों के बीच हुई सहमति को लागू करता है और जहां एक वैधानिक निकाय ने ऐच्छिक यात्रियों के साथ-साथ व्यापक नीति के तहत दावों के लिए दावों को लागू करने की अनुमति देने के लिए हस्तक्षेप किया है, ऐच्छिक यात्रियों के उदाहरण पर दावे का प्रवर्तन संभव हो गया जैसे कि वे बीमा कंपनी के खिलाफ तीसरे पक्ष थे। मोटर साइकिल में पीछे बैठा कोई सवार, जो मोटर साइकिल सवार की लापरवाही से वाहन चलाने के कारण मृत्यु या चोट लगने से आता है, उसे किसी भी तरह से दुर्घटना में योगदान करना नहीं कहा जा सकता है और उस सीमा तक एक व्यापक पॉलिसी बीमा कंपनी के खिलाफ प्रवर्तनीय दावे को सुरक्षित करने के लिए उसी तरह लाभ प्राप्त करेगी जैसे चार पहिया वाहन में निःशुल्क यात्री। हालांकि, मोटर साइकिल के लिए सवार के लिए एक ही सिद्धांत का आयात नहीं किया जा सकता है, जो अपने स्वयं के कृत्य से दुर्घटना का कारण बना है। ऐसा दावा केवल तभी संभव होगा जब किसी व्यक्ति के लिए कोई विशेष व्यक्तिगत दुर्घटना कवर उपलब्ध हो, जो वाहन का चालक है। एक व्यक्तिगत दुर्घटना कवर फिर से बीमाकर्ता और बीमाधारक के बीच व्यक्तिगत अनुबंध है और यह एक हस्तांतरणीय अधिकार नहीं है। यदि इस मामले में पीड़ित व्यक्ति कोई नामित व्यक्ति नहीं था जिसे इस तरह के व्यक्तिगत कवर का लाभ उपलब्ध था, तो वह खुद को मालिक के जूते में कदम रखने के रूप में नहीं मान सकता है, जिसके पास बीमाकर्ता के खिलाफ व्यक्तिगत दुर्घटना कवर हो सकता है। यहां तक कि इस अवधारणा को भी आयात करने का प्रयास किया गया कि एक ड्राइवर, जो वाहन उधार लेता है, वह मालिक के समान माना जाएगा, केवल बीमा कंपनी से क्षतिपूर्ति के अधिकार के संदर्भ में समझा जाना चाहिए। क्षतिपूर्ति का

अधिकार उस दावे के लिए पूर्ण क्षतिपूर्ति प्राप्त करने का अधिकार है जिसके प्रति वह व्यक्ति जवाबदेह था। दूसरे शब्दों में, यदि मालिक किसी तीसरे पक्ष के दावे के लिए उत्तरदायी था, तो क्षतिपूर्ति का अधिकार बीमा कंपनी को मालिक को होने वाले अच्छे नुकसान की भरपाई करने के लिए प्रदान करेगा। क्षतिपूर्ति का अधिकार उस व्यक्ति की मृत्यु या चोट के लिए बीमा कंपनी के खिलाफ मुआवजे के किसी भी अधिकार की नीति के तहत उत्पन्न होने वाले दावे को लागू करने का अधिकार नहीं है, जिसके कहने पर दावा किया गया है। इसलिए, इस मामले में, कानूनी प्रतिनिधियों के कहने पर पीड़ित द्वारा दावे का कोई निशान छोड़ने का कोई सवाल ही नहीं है।

(7) एकमात्र लाभ जो कानूनी प्रतिनिधि सुरक्षित कर सकते हैं, वह मोटर वाहन अधिनियम की धारा 140 के तहत प्रदान किए गए तरीके से पात्रता है। इस पर **ईश्वरप्पा @ महेश्वरप्पा और अन्य बनाम सी०एस० गुरुशांतप्पा और अन्य(3) (2010(8) SCALE 263)** में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा विचार किया गया था। यह कानून के सिद्धांत को निर्धारित करता है कि यदि कोई दुर्घटना होती है जिसके परिणामस्वरूप मोटर साइकिल के उपयोग से मृत्यु या चोट होती है, तो न्यूनतम जो एक व्यक्ति प्राप्त कर सकता है वह वैधानिक रूप से प्रदान किया जाएगा और उस मामले में 50,000/- रुपये के मुआवजे का प्रावधान किया गया है। मृतक के कानूनी प्रतिनिधियों को भी यही लाभ दिया जाएगा।

(8) तथापि, बीमा कंपनी की देयता को 50,000/- रुपये तक सीमित करते हुए उपर्युक्त सीमा तक अपील की अनुमति दी जाती है। दावेदारों द्वारा दायर क्रॉस ऑब्जेक्शन को खारिज किया जाता है।

(9) 2010 की FAO संख्या 5994 में अपील मृतक के कानूनी प्रतिनिधियों के लिए व्यक्तिगत दुर्घटना कवर के तहत दिए गए 1 लाख रुपये के मुआवजे के फैसले के खिलाफ है, जो मोटर साइकिल चलाते समय स्पीड ब्रेकर से गुजरते समय मोटर साइकिल से नीचे गिर गए और घातक चोटों का सामना करना पड़ा। अधिकरण ने बीमित व्यक्ति के पास बीमा पॉलिसी के अंतर्गत प्राप्त व्यक्तिगत दुर्घटना के आधार पर 1 लाख रुपये की क्षतिपूर्ति का आकलन किया था। वह स्वयं बीमाधारक नहीं था, लेकिन फिर भी, ट्रिब्यूनल ने इस सिद्धांत को लागू किया कि वाहन का उधारकर्ता बीमित व्यक्ति के जूते में कदम रखेगा और बीमित व्यक्ति के पास जो भी पात्रता हो सकती थी, वह उधारकर्ता द्वारा भी दावा किया जाना संभव था। ऐसा प्रतीत होता है कि बीमा कंपनी ने 2010 के एफएओ नंबर 1862 में बीमाकर्ता पर उत्पन्न देनदारी के खिलाफ अपील दायर की थी लेकिन उसे खारिज कर दिया गया था। दावेदार मुआवजे में वृद्धि की मांग करते हुए अपील में हैं।

(10) मेरे विचार में, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 163-ए के तहत दावा स्वयं मान्य नहीं है। दावेदारों को जो मुआवजा मिल सकता था, वह केवल मोटर वाहन अधिनियम की धारा 140 के तहत बिना किसी गलती के दावे के तहत वैधानिक रूप से स्वीकार्य राशि को सुरक्षित करने के लिए था। यहां तक कि उधारकर्ता द्वारा बीमाधारक के जूते में कदम रखने के सिद्धांत को केवल मालिक द्वारा सहन किए गए दायित्व के संदर्भ में समझा जाना चाहिए, बीमा कंपनी द्वारा क्षतिपूर्ति की जाएगी और उस सिद्धांत को बीमाधारक के अलावा किसी अन्य व्यक्ति द्वारा अपनी स्वयं की चोटों के लिए या प्रतिनिधियों द्वारा मृत्यु के लिए प्रवर्तन के अधिकार तक नहीं बढ़ाया जा सकता है। 1 लाख रुपये का

मुआवजे का लाभ व्यक्तिगत दुर्घटना कवर के लिए बीमाधारक को केवल व्यक्तिगत रूप से लगी चोटों के लिए उपलब्ध है। यह पात्रता वाहन उधार लेने पर किसी तीसरे पक्ष को उपलब्ध नहीं है। हालाँकि, 1 लाख रुपये का मुआवजा पहले ही दिया जा चुका है और चूँकि बीमा कंपनी द्वारा दायर अपील खारिज कर दी गई है, यह बीमाधारक के खिलाफ न्यायिक अधिकार के रूप में काम करेगा। इसलिए, मैं कोई संशोधन नहीं करूँगा लेकिन मुझे पता चलेगा कि कानूनी प्रतिनिधियों के कहने पर दावा किए गए मुआवजे में वृद्धि पर विचार करने की कोई गुंजाइश नहीं है।

(11) इसलिए 2010 के FAO नंबर 5994 में अपील खारिज की जाती है।

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

बेनिका

प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी

हरियाणा।