निर्मल भूटानी और अन्य बनाम हरियाणा राज्य और अन्य
(एस. एस. सोधी, न्यायाधीश)

एस. एस. सोधी, न्यायाधीश के समक्ष।

निर्मल भूटानी और अन्य,—अपीलकर्ता।

बनाम

हरियाणा राज्य और एक अन्य– प्रतिवादी।

1976 के आदेश संख्या 200 से पहली अपील।

31 अगस्त, 1982

मोटर वाहन अधिनियम (IV का 1939)— धाराएँ 2(18), 81 और 110-ए– सड़क पर कोई संकेत या सूचना के बिना पार्क किया गया रोड-रोलर– मोटर कार द्वारा रोड-रोलर से टकराने से एक यात्री की मृत्यु– धारा 110-ए के तहत मुआवजे का दावा– रोड-रोलर–क्या एक 'मोटर वाहन' है और दावा बनाए रखने योग्य है– क्या कार चालक द्वारा दुर्घटना से बचा जा सकता था, इसका सबूत देने का भार–क्या दुर्घटना से उत्पन्न दायित्व से बचने की कोशिश कर रहे पक्ष पर है।

यह निर्णय दिया गया कि 'मोटर वाहन' शब्द को मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 2(18) में ऐसे यांत्रिक रूप से संचालित वाहन के रूप में परिभाषित किया गया है जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे उसकी प्रेरणा शक्ति बाहरी या आंतरिक स्रोत से संचारित की गई हो, और इसमें ऐसी चेसिस शामिल है जिससे शरीर नहीं जोड़ा गया है और एक ट्रेलर, लेकिन इसमें निश्चित रेलों पर चलने वाला वाहन या केवल किसी कारखाने या किसी अन्य बंद परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है। 'बंद परिसर' शब्द को अधिनियम में परिभाषित नहीं किया गया है। ऐसी परिभाषा के अभाव में, हम उस अभिव्यक्ति के शब्दकोश अर्थ को अपना सकते हैं जिसका अर्थ है 'मुक्त प्रवेश या निकास को रोकने के लिए (दीवारों, बाड़ों या अन्य बाधाओं से) घेरना' | रोड-रोलर के मामले में निपटारे में यह ध्यान रखना चाहिए कि एक रोड-रोलर अपनी शक्ति से एक कार्यस्थल से दूसरे स्थान पर चलता है, और यह मामले का एक महत्वपूर्ण पहलू है क्योंकि यदि एक वाहन सड़क पर उपयोग के लिए उपयुक्त और फिट है तो यह महत्वपूर्ण नहीं है कि यह एक निजी सड़क पर चले या एक सार्वजनिक सड़क पर, जब तक यह दिखाया न जाए कि यह विशेष प्रकार का वाहन है जो केवल कारखानों या बंद परिसरों में उपयोग के लिए अनुकूलित है और किसी अन्य प्रकार की सड़कों या सार्वजनिक सड़कों पर चलने में असमर्थ है। एक रोड-रोलर स्पष्ट रूप से ऐसा वाहन नहीं है जिसे सड़कों पर चलने में असमर्थ कहा जा सकता है, चाहे वह सार्वजनिक हो या निजी। केवल ड्रमों को सड़क के एक भाग को घेरने के लिए रखना और उस पर रोड-

रोलर का काम करना, इस भाग को 'बंद परिसर' शब्द के अर्थ और दायरे के भीतर नहीं ला सकता। अधिनियम के अन्य प्रावधानों का संदर्भ यह स्पष्ट कर देता है कि एक रोड-रोलर उस अधिनियम में दिए गए 'मोटर वाहन' की परिभाषा के भीतर आता है। यह धारणा है, निस्संदेह खंडनीय, कि जहां एक ही अधिनियम में एक शब्द दोहराया गया है, वहां यह उसी अर्थ को धारण करता है जब भी इसे वहां उपयोग किया जाता है, जब तक कि संदर्भ स्पष्ट न करे कि शब्द का विभिन्न निर्माण होना चाहिए। इस प्रकार, इस निष्कर्ष से बचने का कोई रास्ता नहीं है कि एक रोड-रोलर अधिनियम में परिभाषित 'मोटर वाहन' है और, नतीजतन, धारा 110-ए के तहत रोड-रोलर के साथ हुई दुर्घटना से उत्पन्न एक आवेदन योग्य है।

(पैराग्राफ 7, 9, 10, 11 और 12)

यह निर्णय दिया गया कि जब कोई मोटर वाहन एक राजमार्ग पर इस प्रकार पार्क किया जाता है कि यह सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए एक खतरा या जोखिम बनता है, तो जो व्यक्ति ऐसे वाहन के साथ हुई दुर्घटना से उत्पन्न दायित्व से बचने का प्रयास करता है, उस पर यह साबित करने का भार होना चाहिए कि इस प्रकार मोटर वाहन को पार्क करने के बावजूद, दुर्घटना दूसरे पक्ष की गलती या लापरवाही के कारण हुई थी या कि दूसरे पक्ष ने सावधानी और उचित देखभाल से दुर्घटना को टाल सकता था।

(पैराग्राफ 16)

प्रथम अपील, श्री वेद प्रकाश अग्रवाल, मोटर दुर्घटना दावा ट्रिब्यूनल, हिसार की अदालत के 8 अप्रैल, 1976 के आदेश से, जिसमें याचिकाकर्ताओं के पक्ष में कुल 1,05,000 रुपये की दावा राशि स्वीकृत की गई थी, जिसे दोनों प्रतिवादियों से संयुक्त रूप से और पृथक-पृथक वसूल किया जाना था, और याचिकाकर्ताओं का हिस्सा एक-तिहाई प्रत्येक होगा, और बतौर मुआवजे की राशि पर किसी ब्याज को न देने के आदेश के अनुसार, एकमुश्त राशि के लिए कोई कटौती नहीं की गई थी, और अन्यथा भी, याचिकाकर्ता जो राशि प्राप्त करने के हकदार थे, वह जो दी गई है उससे कहीं अधिक थी।

एल. एम. सूरी, अधिवक्ता, अपीलकर्ता के लिए।

हरभगवान सिंह, ए. जी. हरियाणा, प्रतिवादियों के लिए।

निर्णय

एस. एस. सोधी, न्यायाधीश

1. यह निर्णय ऊपर उल्लिखित अपील का निपटान करेगा, साथ ही साथ क्रॉस अपील F.A.O. नंबर 207/1976 (हरियाणा राज्य बनाम श्रीमती निर्मल भूटानी और अन्य) का भी।

2. 26 और 27 सितंबर, 1972 की रात के दौरान, एक फिएट कार नंबर DHA 5651 ने फतेहाबाद-हिसार सड़क पर पार्क किए गए एक रोड रोलर में टक्कर मार दी, जिससे उस कार के दोनों यात्रियों की मृत्यु हो गई। इस दुर्घटना में मारे गए व्यक्तियों में से एक ईश कुमार भूटानी थे, जो उस कार के मालिक और चालक थे।

3. श्रीमती निर्मल भूटानी, ईश कुमार भूटानी की विधवा, और उनकी दो नाबालिग बेटियां संजना भूटानी और तनिषा भूटानी ने मोटर वाहन अधिनियम की धारा 110-ए के तहत एक आवेदन दायर किया, जिसमें ईश कुमार भूटानी की इस दुर्घटना में मृत्यु के कारण उन्हें हुई हानि के लिए 3 लाख रुपये के मुआवजे की मांग की गई थी।

4. ट्रिब्यूनल ने यह निष्कर्ष निकाला कि इस मामले में दुर्घटना रोड-रोलर के चालक के लापरवाहीपूर्ण कृत्य के कारण हुई थी, क्योंकि उसने इसे सड़क पर बिना किसी संकेत या सूचना के अनदेखा छोड़ दिया था, जिससे सड़क उपयोगकर्ताओं को इसके वहां होने की चेतावनी मिल सके। नतीजतन, दावेदारों को 1,05,000 रुपये का मुआवजा प्रदान किया गया।

5. अपील में दावेदारों ने अधिक मुआवजे की मांग की, जबकि हरियाणा राज्य की ओर से इस मामले में कई आधारों पर दायित्व से इनकार किया गया।

6. श्री हरभगवान सिंह, महाधिवक्ता, हरियाणा ने शुरुआत में ही यह दलील देने की कोशिश की कि एक रोड-रोलर मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत 'मोटर वाहन' की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आता है और नतीजतन, वर्तमान मामले में हुई दुर्घटना से संबंधित मुआवजे के लिए धारा 110-ए के तहत कोई आवेदन नहीं किया जा सकता है।

7. मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 2(18) द्वारा 'मोटर वाहन' को इस प्रकार परिभाषित किया गया है: "कोई भी यांत्रिक रूप से प्रेरित वाहन जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे प्रेरणा शक्ति उसमें बाहरी या आंतरिक स्रोत से प्रेषित हो, और इसमें एक चेसिस शामिल है जिससे शरीर नहीं जोड़ा गया है और एक ट्रेलर, लेकिन इसमें निश्चित रेलों पर चलने वाला वाहन या केवल किसी कारखाने या किसी अन्य बंद परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है।"

8. महाधिवक्ता की दलील यह थी कि एक रोड-रोलर उपरोक्त परिभाषा के अंतर्गत नहीं आता है क्योंकि यह बंद परिसरों में उपयोग के लिए अनुकूलित एक विशेष प्रकार का वाहन है। इस संदर्भ में उन्होंने RW-2 श्री ए. सी. गुप्ता, सहायक इंजीनियर की गवाही का हवाला दिया, जिन्होंने गवाही दी थी कि जब किसी सड़क के हिस्से को टार किया जाना है, तो उस हिस्से को खाली ड्रमों से घेरा जाता है। महाधिवक्ता ने यह तर्क देने की कोशिश की कि चूंकि एक रोड-रोलर का कार्य क्षेत्र हमेशा एक बंद क्षेत्र के भीतर होता है, इसलिए यह "एक विशेष प्रकार" के वाहन की परिभाषा को पूरा करता है जो "बंद परिसरों" में उपयोग के लिए अनुकूलित है।

9. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 21(18) में आने वाले "बंद परिसर" शब्द का अर्थ **मेसर्स बोलानी ओरेस लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य** [1]मामले में विचार किया गया था। इसमें कहा गया था:

> " 'बंद परिसर' को अधिनियम में परिभाषित नहीं किया गया है। ऐसी परिभाषा के अभाव में, हम उस अभिव्यक्ति के शब्दकोश अर्थ को अपना सकते हैं। ऑक्सफोर्ड इंग्लिश डिक्शनरी, खंड III में 'इनक्लोज' शब्द का अर्थ दिया गया है 'दीवारों, बाड़ों, या अन्य बाधाओं से घेरना ताकि मुक्त प्रवेश या निकास को रोका जा सके'।"

इस प्रकार, "बंद परिसर" अभिव्यक्ति का यही अर्थ लिया गया था।

10. रोड-रोलर के मामले में निपटारे में यह ध्यान रखना चाहिए कि एक रोड रोलर अपनी शक्ति से एक कार्यस्थल से दूसरे स्थान पर चलता है। यह मामले का एक महत्वपूर्ण पहलू है, जैसा कि बोलानी ओरेस लिमिटेड के मामले (उपरोक्त) में भी माना गया था कि यदि एक वाहन सड़क पर उपयोग के लिए उपयुक्त और फिट है तो यह महत्वपूर्ण नहीं है कि यह एक निजी सड़क पर चले या एक सार्वजनिक सड़क पर, जब तक यह दिखाया न जाए कि यह विशेष प्रकार का वाहन है जो केवल कारखानों या बंद परिसरों में उपयोग के लिए अनुकूलित है और किसी अन्य प्रकार की सड़कों या सार्वजनिक सड़कों पर चलने में असमर्थ है। एक रोड रोलर स्पष्ट रूप से ऐसा वाहन नहीं है जिसे सड़कों पर चलने में असमर्थ कहा जा सकता है, चाहे वह सार्वजनिक हो या निजी। केवल ड्रमों को सड़क के एक भाग को घेरने के लिए रखना और उस पर रोड रोलर का काम करना, इस भाग को 'बंद परिसर' अभिव्यक्ति के अर्थ और दायरे के भीतर नहीं ला सकता।

---

[1] AIR 1968 Orissa 1.

11. मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के अन्य प्रावधानों का संदर्भ यह स्पष्ट कर देता है कि एक रोड-रोलर उस अधिनियम में दिए गए 'मोटर वाहन' की परिभाषा के भीतर आता है। उदाहरण के लिए, धारा 8(2) जो ड्राइविंग लाइसेंस के धारक द्वारा चलाए जाने योग्य मोटर वाहनों का विवरण देती है, उसमें रोड-रोलर को एक ऐसे वाहन के रूप में सूचीबद्ध किया गया है। फिर मोटर वाहन अधिनियम के प्रथम अनुसूची के फॉर्म ए में मोटर वाहन चलाने के लिए लाइसेंस के आवेदन का प्रारूप निर्धारित है, जिसमें रोड-रोलर्स को भी उन मोटर वाहनों में से एक के रूप में शामिल किया गया है जिनके लिए लाइसेंस के लिए आवेदन किया जा सकता है।

12. यह धारणा है, जिसे निस्संदेह खंडित किया जा सकता है, कि जब एक ही अधिनियम में एक शब्द दोहराया जाता है तो इसे उसका वही अर्थ दिया जाता है जब भी वह वहां उपयोग किया जाता है, जब तक कि संदर्भ स्पष्ट न कर दे कि शब्द का एक अलग निर्माण होना चाहिए। यह मैक्सवेल के विधि निर्माण की व्याख्या पर आधारित है:

> "यह हर हाल में उचित है कि एक अधिनियम के प्रत्येक भाग में एक ही अभिव्यक्ति के उपयोग से उसी अर्थ को अपनाया जाता है।"

इस प्रकार, यह निष्कर्ष से बचने का कोई रास्ता नहीं है कि एक रोड-रोलर मोटर वाहन अधिनियम में परिभाषित 'मोटर वाहन' है और, नतीजतन, धारा 110-ए के तहत मोटर वाहन अधिनियम से रोड-रोलर के साथ हुई दुर्घटना से उत्पन्न एक आवेदन योग्य है।

13. महाधिवक्ता ने अगला चुनौती दी कि ट्रिब्यूनल के पुरस्कार को सीमा संबंधी दावे के खिलाफ उठाए गए तर्क के आधार पर चुनौती दी गई थी, जिसे ट्रिब्यूनल ने इस संबंध में किसी मुद्दे के गठन के बिना ही निर्धारित किया था। यह एक ऐसा तर्क है जिसमें कोई योग्यता नहीं है। महाधिवक्ता यह दिखाने में विफल रहे कि इस मामले में कोई मुद्दा नहीं बनाए जाने से किसी प्रकार की हानि, यदि कोई हो, हुई थी। मामले के रिकॉर्ड से पता चलता है कि किसी भी चरण में सीमा संबंधी मुद्दे पर मुद्दा बनाने के लिए कोई अनुरोध नहीं किया गया था। इस मामले में दोनों पक्षों को पूरा अवसर दिया गया था और उन्होंने इसका लाभ उठाया था। इन परिस्थितियों में, इस तर्क को पहली बार अपील में उठाया जाना स्वीकार्य नहीं हो सकता है और नतीजतन, इसे नकार दिया जाना चाहिए। इस संबंध में यह ध्यान देने योग्य है कि गुणों के आधार पर, ट्रिब्यूनल द्वारा देरी को माफ करने पर किसी भी तरह से सवाल नहीं उठाया गया था।

14. इसके बाद, एक और तकनीकी आपत्ति उठाई गई, इस बार मुद्दा संख्या 1 के संबंध में, जो नीचे दिए गए अनुसार पढ़ता है:

> "क्या दुर्घटना हरियाणा सरकार के PWD (B & R) के रोड रोलर नंबर 61 की लापरवाह चालन के कारण हुई थी, जो सड़क के बीच में पार्क किया गया था?"

महाधिवक्ता ने इस मुद्दे के फ्रेम को लेकर आपत्ति जताने की कोशिश की यह दावा करते हुए कि मुद्दे की शब्दावली इस प्रकार थी कि यह मान लिया गया था कि रोड-रोलर सड़क के बीच में पार्क किया गया था, जबकि यह एक प्रश्न था जो निर्णय के बाद तय किया जाना था। यहां फिर से देखा जाएगा कि यह पहली बार अपील में ही ऐसी आपत्ति उठाई गई थी। यहाँ मुद्दे दोनों पक्षों की उपस्थिति में तैयार किए गए थे और उसके बाद दोनों पक्षों ने साक्ष्य प्रस्तुत किए। किसी भी चरण में ट्रिब्यूनल के सामने मुद्दे के फ्रेम को लेकर कोई आपत्ति नहीं उठाई गई थी। यहाँ यह भी प्रासंगिक होगा कि ड्राइवर द्वारा दायर लिखित वक्तव्य का संदर्भ लेना, जहाँ यह स्वीकार किया गया था कि रोड-रोलर सड़क में खड़ा था। इस प्रकार, यह ट्रिब्यूनल के आदेश को प्रश्नांकित करने का कोई आधार नहीं है।

15. ट्रिब्यूनल की लापरवाही से संबंधित निष्कर्ष की ओर रुख करते हुए, महाधिवक्ता ने इस बिंदु पर जोर दिया कि यहां तक कि रोड-रोलर सड़क पर पार्क होने के बावजूद, कार के लिए उसके पास से बिना टकराए गुजरने के लिए पर्याप्त जगह उपलब्ध थी और जब तक यह दिखाया न जाए कि मोटर वाहन के चालक को ऐसा करने से रोका गया था, रोड-रोलर से टकराव उसकी अपनी लापरवाही के कारण माना जाना चाहिए न कि रोड-रोलर के चालक की लापरवाही के कारण।

16. महाधिवक्ता की दलील में एक मूलभूत त्रुटि है। जब कोई मोटर वाहन एक राजमार्ग पर इस प्रकार पार्क किया जाता है कि यह सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए एक खतरा या जोखिम बनता है, तो जो व्यक्ति ऐसे वाहन के साथ हुई दुर्घटना से उत्पन्न दायित्व से बचने का प्रयास करता है, उस पर यह साबित करने का भार होना चाहिए कि इस प्रकार मोटर वाहन को पार्क करने के बावजूद, दुर्घटना दूसरे पक्ष की गलती या लापरवाही के कारण हुई थी या कि दूसरे पक्ष ने सावधानी और उचित देखभाल से दुर्घटना को टाल सकता था। वर्तमान मामले में ऐसा कोई साक्ष्य या परिस्थितियाँ नहीं हैं।

17. वर्तमान मामले में वास्तविक घटना का कोई आंखों देखा गवाह नहीं है। इस मामले में परीक्षित सभी आंखों देखे गवाह, चाहे वे दावेदारों की ओर से हों या प्रतिवादियों की ओर से, दुर्घटना के संबंध में वे हैं जो सुबह में, अर्थात् दुर्घटना के बाद, घटनास्थल पर आए थे।

18. इसके अलावा, राजमार्ग पर यात्रा करने वाले लोगों को तेज गति से चलने का अधिकार है, जब तक कि सड़क पर कोई ट्रैफिक या अन्य बाधा न हो जो गति को धीमा करे। यहां पर साक्ष्य में आया है और इसे विवादित नहीं किया गया है कि रोड-रोलर को सड़क पर बिना किसी संकेत या सूचना के खड़ा किया गया था। इसके अलावा, जहां यह खड़ा था वह एक विशेष रूप से अंधेरा क्षेत्र था, पेड़ों और शाखाओं के पास होने के कारण। इसलिए, यह कार चालक के लिए तभी दिखाई दे सकता था जब कार की हेडलाइट्स उस पर पड़ती थीं। यदि यह मान लिया जाए कि कार 60 किमी/घंटा (या 40 मील प्रति घंटे) की गति से चल रही थी, जिसे ड्राइवर द्वारा पूरी तरह से उचित माना जा सकता है, क्योंकि यह एक मुख्य राजमार्ग था और सड़क साफ थी, तो कार चालक के लिए कार को रोकने या रोड-रोलर से बचने के लिए उपलब्ध दूरी को स्पष्ट रूप से किसी भी उद्देश्य के लिए अपर्याप्त माना जाना चाहिए। जैसा कि ज्ञात है, जब अचानक खतरा उभरता है तो उचित कार्रवाई के बारे में सोचने में कुछ समय लगता है और फिर मोटर वाहन की वास्तविक ब्रेकिंग दूरी होती है। इस मामले में जैसी स्थिति उत्पन्न होने की संभावना थी, इस निष्कर्ष से बचने का कोई रास्ता नहीं है कि सड़क पर इस तरह से खड़ा रोड-रोलर सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए एक गंभीर और अनपेक्षित खतरा था और यह रोड-रोलर के चालक द्वारा अन्य सड़क उपयोगकर्ताओं के प्रति देखभाल की ड्यूटी का उल्लंघन था। यहां मोटर वाहन अधिनियम की धारा 81 के प्रावधानों का भी उल्लंघन है, जिन्हें यहां नीचे पुनर्प्रकाशित किया गया है: —

> "81. वाहन को खतरनाक स्थिति में छोड़ना।
>
> किसी भी सड़क पर ऐसी स्थिति में या ऐसी परिस्थितियों में किसी मोटर वाहन के प्रभारी व्यक्ति को वाहन या कोई ट्रेलर विश्राम पर रहने देने की अनुमति नहीं है जिससे अन्य सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए खतरा, बाधा या अनुचित असुविधा का कारण बन सकता है या होने की संभावना है।"

19. यूनाइटेड किंगडम सरकार द्वारा प्रकाशित राजमार्ग संहिता के अनुसार, अच्छे मौसम में 40 मील प्रति घंटे की गति से यात्रा कर रहे मोटर वाहन को विचार करने के लिए 40 फीट और ब्रेक लगाने

के लिए 30 फीट की दूरी की आवश्यकता होगी, अर्थात कुल रुकने की दूरी 120 फीट होगी। हमारी कारों की हेडलाइट्स इससे कहीं कम दूरी को कवर करती हैं। इस कुल दूरी का विशेष रूप से अंधेरे क्षेत्रों में, जैसा कि वर्तमान मामले में वर्णित है, अधिक होने की संभावना है। यहां दिल्ली उच्च न्यायालय में आए एक समान मामले को देखना प्रासंगिक होगा, **पुष्पा रानी चोपड़ा बनाम अनोखा सिंह [2],** जहां एक मोटर साइकिल चालक ने सड़क पर खड़े एक स्थिर ट्रक से टक्कर मारी थी। यह देखा गया कि इस तरह से पार्क किया गया ट्रक अन्य सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए खतरा और बाधा का कारण बनना निश्चित था, और यह आगे माना गया कि मृतक मोटर साइकिल चालक की ओर से इस तरह पार्क किए गए ट्रक से टकराने में कोई सहायक लापरवाही नहीं थी।

20. इश कुमार स्वर्गीय के शराब के प्रभाव में होने का आधा-अधूरा प्रयास किया गया था, और इस संबंध में मुख्य भरोसा RW-4 शंकर लाल की गवाही पर किया गया था, जिन्होंने बताया कि वे पांच से छह साल तक स्वर्गीय के साथ मुंशी के रूप में काम कर चुके थे। उनकी गवाही के अनुसार, इश कुमार प्रत्येक सुबह और शाम को शराब पीते थे और दुर्घटना के दिन भी उन्होंने और उनके दो साथियों ने शराब की 1J बोतलें खरीदी और पी थीं, जिसमें यह गवाह भी शामिल था। इस गवाह की गवाही स्क्रूटनी में नहीं टिक सकती और इसलिए इस पर भरोसा नहीं किया गया। यह प्रतीत होता है कि शंकर लाल दावेदारों के खिलाफ गवाही देने के लिए आगे आए, क्योंकि वे स्वर्गीय के असंतुष्ट कर्मचारी थे, जैसा कि उन्होंने कहा कि उन्हें स्वर्गीय से पंद्रह दिनों का वेतन बकाया था। उन्होंने स्वीकार किया कि वे स्वयं हर दिन शराब पीते थे और महत्वपूर्ण बात यह है कि उन्होंने कहा कि उन्होंने कभी किसी से यह नहीं कहा था कि स्वर्गीय पीते थे या दुर्घटना के दिन उन्होंने शराब पी थी। स्पष्ट रूप से, इसलिए, ऐसे गवाह की गवाही पर कोई भरोसा नहीं किया जा सकता है। इस संबंध में यह ध्यान देना महत्वपूर्ण है कि श्रीमती निर्मल भूटानी के अनुसार, उनके पति इश कुमार स्वर्गीय कभी शराब नहीं पीते थे। इस कथन को किसी भी तरह से चुनौती नहीं दी गई थी।

21. RW-3 श्री गणपत राय, हिसार क्लब के मैनेजर की गवाही का भी उल्लेख किया गया था, लेकिन महाधिवक्ता यह दिखाने में विफल रहे कि उनकी गवाही को किसी भी तरह से यह दर्शाने के लिए पढ़ा जा सकता है कि स्वर्गीय ने शराब पी थी क्योंकि श्री गणपत राय ने गवाही दी थी कि क्लब में कभी भी शराब नहीं बेची गई थी क्योंकि क्लब के पास शराब लाइसेंस नहीं था और न ही कोई

[2] 1975 A.C.J. 396.

व्यक्ति क्लब में शराब ला सकता था और वहां पी सकता था। प्रतिवादियों की ओर से यह भी साक्ष्य प्रस्तुत करने की कोशिश की गई थी कि दुर्घटना स्थल के पास एक खाली व्हिस्की की बोतल पाई गई थी, लेकिन इसे जांच अधिकारी की गवाही से कोई सहमति नहीं मिलती है, जो इसके विपरीत बिलकुल स्पष्ट थे कि कार में कोई शराब की बोतल, चाहे भरी हो या खाली, नहीं पाई गई थी।

22. इस प्रकार, ट्रिब्यूनल यह मानने में सही और पूरी तरह से उचित था कि यह दुर्घटना रोड रोलर के चालक की लापरवाही के कारण हुई थी क्योंकि उसने इसे मुख्य राजमार्ग पर बिना चिह्नित किए पार्क किया था।

23. इस मामले में मुआवजे की राशि पर ध्यान देने से पता चलता है कि इश कुमार स्वर्गीय की मृत्यु के समय उनकी आयु 34 वर्ष थी। उनकी मृत्यु के समय उनके पीछे 30 वर्षीय उनकी विधवा और दो नाबालिग बेटियां छोड़ी थीं, जिनमें से एक 9 वर्ष की और दूसरी 4 वर्ष की थी। दावेदार श्रीमती निर्मल भूटानी के अनुसार, जो AW-7 के रूप में गवाही देने वाले बॉक्स में उपस्थित हुईं, इश कुमार भूटानी एक सरकारी ठेकेदार थे और उनकी आय प्रति माह 5,000 से 6,000 रुपये थी। उनका अपना घर हिसार के मॉडल टाउन में था और उनके पास एक कार और एक स्कूटर था और उन्होंने एक पुरुष सेवक, एक नौकरानी और एक आया भी रखा था। उनके पति द्वारा घरेलू खर्च के लिए प्रति माह 3,000 से 4,000 रुपये उन्हें दिए जाते थे। उनके पति की आय या उन्हें हर महीने दी जाने वाली राशि के बारे में उनके बयान को क्रॉस-परीक्षण में चुनौती नहीं दी गई थी। AW-4 हेम राज, इश कुमार स्वर्गीय के बड़े भाई, ने श्रीमती निर्मल भूटानी की गवाही की पुष्टि करते हुए बताया कि स्वर्गीय की आय प्रति माह 6,000 रुपये थी। इसी तरह का बयान लोक नाथ, स्वर्गीय के पिता ने दिया, जिन्होंने कहा कि स्वर्गीय की आय प्रति वर्ष 60,000 से 65,000 रुपये थी।

24. रिकॉर्ड पर आयकर मूल्यांकन आदेश Ex. P-2 भी है, जो वर्ष 1971-72 के लिए स्वर्गीय की आय को 78,900 रुपये दर्शाता है और Ex. P-1 जो 1 अप्रैल, 1972 से 26 सितंबर, 1972 की अवधि के लिए 50,220 रुपये की आय दिखाता है। इसके अलावा, रिकॉर्ड पर यह है कि पिछले चार वर्षों में प्रत्येक वर्ष लगभग 24,000 रुपये आयकर के रूप में अदा किए गए थे। ट्रिब्यूनल ने स्वर्गीय की शुद्ध आय को प्रति माह 3,000 रुपये माना और उस राशि के लिए एक भत्ता बनाया जो स्वर्गीय स्वयं पर खर्च कर रहे होंगे, और इस आधार पर दावेदारों द्वारा उठाई गई हानि को प्रति माह 2,000 रुपये माना गया और इसी आधार पर मुआवजे की राशि की गणना की गई थी।

25. दावेदारों के वकील ने तर्क दिया कि यद्यपि रिकॉर्ड पर साक्ष्य के अनुसार स्वर्गीय की आय प्रति माह 3,000 रुपये से अधिक थी, यहां तक कि यदि मान लिया जाए कि दावेदारों को स्वर्गीय की मृत्यु के कारण हुई हानि @ 2,000 रुपये प्रति माह थी, तो उन्हें स्पष्ट रूप से उस हद तक मुआवजा प्राप्त करने का अधिकार था जितना कि दावा किया गया था, अर्थात 3 लाख रुपये। उन्होंने इस संबंध में स्वर्गीय और दावेदारों की कम उम्र पर भी जोर दिया।

26. यह अब अच्छी तरह से स्थापित है, जैसा कि **लच्छमन सिंह बनाम गुरमीत कौर** [3]में निर्धारित किया गया था, कि मूल्यांकन किया जाने वाला मुआवजा आश्रितों को संबंधित व्यक्ति की मृत्यु के कारण हुई आर्थिक हानि होगी और उचित मुआवजे की गणना के लिए, आश्रितों की वार्षिक निर्भरता का निर्धारण उन्हें हुई वार्षिक हानि के अनुसार किया जाना चाहिए, जो जीवन के अचानक समाप्ति के कारण उन्हें हुई। इसके लिए, दुर्घटना के समय स्वर्गीय की वार्षिक आय और उसी में से उन्होंने आश्रितों के रखरखाव के लिए जो राशि खर्च की थी, वह निर्णायक कारक होगी। इस मूल आंकड़े को फिर एक उपयुक्त गुणक से गुणा करना होगा। उपयुक्त गुणक का निर्धारण विभिन्न आश्रितों की निर्भरता की संख्या, स्वर्गीय के जीवन के वर्षों में कटौती, और विभिन्न अनुमानित कारकों, जैसे स्वर्गीय की प्राकृतिक मृत्यु, उनकी बीमारी या किसी अन्य प्राकृतिक बाधा या आपदा के कारण आश्रितों का समर्थन करने में असमर्थ होना, विधवा के पुनर्विवाह की संभावनाएं, आश्रितों की उम्र आने और उनके स्वतंत्र आय के स्रोतों का विकास, साथ ही संबंधित व्यक्ति की मृत्यु के कारण आश्रितों को होने वाले आर्थिक लाभों को भी ध्यान में रखकर किया जाएगा।

27. हमारे उच्च न्यायालय की एक डिवीजन बेंच ने **आशा रानी बनाम भारतीय संघ**[4] में यह माना था कि ऐसे मामलों में सामान्य गुणक सोलह होना चाहिए। यह लच्छमन सिंह के मामले (उपरोक्त) को ध्यान में रखते हुए कहा गया था।

28. उपरोक्त पूर्ण पीठ निर्णय में निर्धारित सिद्धांतों को देखते हुए और इस मामले की सामान्य परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, यह मानना उचित और न्यायसंगत होगा कि दावेदारों द्वारा स्वर्गीय की मृत्यु के कारण उठाई गई हानि प्रति माह 2,000 रुपये की थी और उपयुक्त गुणक स्पष्ट रूप से सोलह होना चाहिए। इस आधार पर गणना करते हुए दावेदारों को 3,84,000 रुपये (2,000

[3] 1979 P.L.R. 1.
[4] 1982 P.L.R.486

x 12 x 16) का मुआवजा मिलने का हकदार माना जाना चाहिए। इस मामले में मांगी गई राशि केवल 3 लाख रुपये थी। इसलिए, इससे अधिक का पुरस्कार नहीं दिया जा सकता है। तदनुसार, दावेदारों को प्रदान की गई राशि को 3 लाख रुपये तक बढ़ाया जाता है। दावेदारों को इसके अतिरिक्त, आवेदन की तारीख से भुगतान की तारीख तक प्रतिवर्ष 10% ब्याज भी प्राप्त होगा। परिणामस्वरूप, दावेदारों द्वारा दायर की गई अपील, अर्थात F.A.O. 200/1976 यहाँ स्वीकृत की जाती है वकील शुल्क 500 रुपये के साथ; जबकि हरियाणा राज्य द्वारा दायर की गई अपील खारिज की जाती है। उस अपील में कोई आदेश नहीं होगा।

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 उद्देश्यो के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा ।

निशा
प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी
(Trainee Judicial Officer)
रेवाड़ी, हरियाणा