

न्यायमूर्ति के. कन्नन के समक्ष,

न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी - अपीलकर्ता

बनाम

सोहन लाल और अन्य-प्रतिवादी

1994 का आईएओ नंबर 72

दिसंबर 10, 2012

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 - धारा 2, 39, 61 और 147 - जीप और ट्रेलर/ट्रॉली से जुड़े ट्रैक्टर के बीच दुर्घटना - ट्रिब्यूनल ने ट्रैक्टर के चालक की लापरवाही पाई और ट्रैक्टर के बीमाकर्ता को मुआवजा देने का आदेश दिया - बीमा कंपनी और दावेदारों ने अपील दायर की - अदालत ने दोनों ड्राइवर्स को 50% की सीमा तक उत्तरदायी माना - बीमा कंपनी ने तर्क दिया कि पॉलिसी केवल ट्रैक्टर को कवर करती है और ट्रॉली का बीमा नहीं किया जाता है - चूंकि ट्रॉली के साथ दुर्घटना हुई है, इसलिए बीमा कंपनी जिम्मेदार नहीं है।

यह निर्धारित किया गया कि जिस मामले ने स्पष्ट रूप से इस मुद्दे को उठाया और ट्रेलर के लिए बीमा की आवश्यकता का उत्तर स्वतंत्र रूप से द ओरिएंटल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम एन. चंद्रशक्करन और अन्य 1997 एसी जे 512 में सामने आया। अदालत ने परिभाषा को आगे बढ़ाने के बाद यह फैसला सुनाया। ट्रैक्टर और ट्रेलर का "यदि ट्रैक्टर ट्रेलर खींचता है और दुर्घटना ऐसे ट्रैक्टर-ट्रेलर के कारण होती है तो दुर्घटना का कारण बनने वाला वाहन ट्रैक्टर नहीं बल्कि मालवाहक वाहन होगा। बीमाकर्ता केवल तभी ऐसा करेगा जब ट्रैक्टर और ट्रेलर दोनों का बीमा किया गया हो। ट्रैक्टर और ट्रेलर के उपयोग से उत्पन्न होने वाले दावों के खिलाफ मालिक को क्षतिपूर्ति देने के लिए उत्तरदायी होगा। यह दृष्टिकोण अन्य वैधानिक प्रावधानों के अनुरूप होगा जिसके लिए ट्रेलर का भी बीमा कराने की आवश्यकता होती है।"

(पैरा 10)

आगे माना गया कि 'भुगतान करो और वसूल करो' के सिद्धांत को भी लागू नहीं किया जा सकता है। देनदारी तभी उत्पन्न होगी जब पहले स्थान पर बीमा हो, लेकिन बीमाकर्ता के पास बीमाधारक के खिलाफ वसूली के अधिकार का दावा करने के लिए पॉलिसी के संदर्भ में उल्लंघन की रक्षा का अधिकार है। यह इस दलील के समान नहीं है कि इसे तीसरे पक्ष के प्रति उत्तरदायी बनाने के लिए कोई बीमा नहीं है। इसलिए दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ट्रेलर के तथ्यात्मक विचार पर मैं पाता हूं कि बीमाकर्ता को उत्तरदायी बनाने की कोई गुंजाइश नहीं है और दावे को लागू करने का अधिकार केवल ट्रैक्टर के मालिक के खिलाफ उस सीमा तक उपलब्ध है, जिस हद तक दुर्घटना के लिए ड्राइवर को जिम्मेदार पाया गया है।

(पैरा 11)

एल.एम.सूरी, वरिष्ठ अधिवक्ता, अपीलकर्ता के वकील नीरज खन्ना के साथ।

सुधीर अग्रवाल, प्रतिवादियों के वकील।

न्यायमूर्ति के. कन्नन, (मौखिक)

I. दुर्घटना में शामिल वाहन ट्रैक्टर और ट्रेलर था

1. सभी अपीलें जुड़ी हुई हैं क्योंकि वे एक जीप में एक चालक और एक यात्री की मृत्यु के मुआवजे के दावे से उत्पन्न हुई हैं। दावे मृत व्यक्तियों के संबंधित प्रतिनिधियों के कहने पर थे। यह दुर्घटना जीप और ट्रेलर से जुड़े ट्रैक्टर के बीच टक्कर के कारण हुई। ट्रिब्यूनल ने ट्रैक्टर के चालक की लापरवाही को प्रमाणित पाया और ट्रैक्टर के बीमाकर्ता को मुआवजा देने का आदेश दिया। न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी की अपीलें 1994 की एफएओ संख्या 135 और 72 हैं और 1993 की एफएओ संख्या 1677 दावेदारों द्वारा की गई क्रॉस अपील है।

II. तथ्यों पर: दोनों वाहनों के चालकों की समग्र लापरवाही का मामला

2. बीमा कंपनी के विद्वान वरिष्ठ वकील साक्ष्यों के आधार पर बताते हैं कि यदि दुर्घटना विपरीत दिशाओं से आ रहे दो वाहनों के बीच टक्कर का परिणाम थी, तो जिस तरह से दुर्घटना के बारे में प्रत्यक्षदर्शी पीडब्लू-5 ने बताया है, इससे पता चला कि टक्कर ट्रैक्टर से नहीं बल्कि ट्रॉली से ही हुई थी। पीडब्लू-5 ने कहा था कि दुर्घटना के बाद जीप सड़क के बाईं ओर धकेल दी गई थी और खाई में गिर गई थी और ट्रॉली का बाईं ओर का अगला हिस्सा जीप से टकरा गया था। विद्वान वकील का तर्क होगा कि यदि ट्रॉली का बाईं ओर का अगला हिस्सा विपरीत दिशा से आ रहे प्रभाव का बिंदु था, तो इसका मतलब है कि टक्कर का कारण बनने के लिए जीप चालक ने सड़क के दाईं ओर खुद को चलाया था। ट्रॉली का बायाँ अगला भाग। उत्तरदाताओं के वकील ने बताया कि वाहन ट्रैक्टर को ज़िगज़ैग तरीके से चलाया जा रहा था और इसलिए, जीप के साथ टक्कर के बिंदु के लिए ट्रॉली का बायाँ अगला हिस्सा खुला था। यहां तक कि अगर मैं "ज़िगज़ैग" शब्द पर जोर दूं, तो इसका मतलब है कि ट्रैक्टर दाहिनी ओर से पूरी तरह दाहिनी ओर मुड़ जाएगा, लेकिन इसके परिणामस्वरूप ट्रैक्टर के बाईं ओर से टक्कर नहीं हो सकती, जब तक कि जीप चालक खुद दाहिनी ओर मुड़कर न आ जाए। यह भी सबूत की बात थी (यह वास्तव में सामान्य ज्ञान की बात भी थी) कि ट्रैक्टर की गति जीप की गति से कम थी। मैं अकेले ट्रैक्टर के ड्राइवर को ज़िम्मेदार नहीं मान सकता, लेकिन ट्रैक्टर के किसी अगले हिस्से पर नहीं बल्कि ट्रॉली पर लगे प्रभाव के आधार पर मैं यह मानूंगा कि जीप के ड्राइवर की ओर से भी निर्णय लेने में कुछ त्रुटि हुई है। मैं दायित्व को समान रूप से बांटूंगा और जीप के चालक को 50% की सीमा तक दुर्घटना में योगदान देने वाला मानूंगा और ट्रैक्टर के चालक का दायित्व 50% मानूंगा।

III. बीमाकर्ता का दायित्व: प्रतिद्वंद्वी विवादों के बिंदु

3. बीमा कंपनी के विद्वान वकील द्वारा आग्रह किया गया दूसरा बिंदु यह है कि यह साक्ष्य के रूप में सामने लाया गया था कि बीमा पॉलिसी में केवल ट्रैक्टर से जुड़ी दुर्घटना के लिए कवर था और ट्रॉली जो ट्रैक्टर से जुड़ी हुई थी, उसे कवर नहीं किया गया था। बीमाकर्ता की ओर से दलीलें थीं: चूंकि दुर्घटना स्वयं ट्रॉली के साथ टक्कर के परिणामस्वरूप हुई थी, इसलिए बीमा कंपनी को ट्रॉली से जुड़े दुर्घटना के परिणामों

के लिए जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता था; ट्रैक्टर अपने आप में एक यांत्रिक उपकरण है जो ट्रॉली जुड़े बिना व्यक्तियों या सामान को नहीं ले जा सकता है। ट्रैक्टर और ट्रॉली के उपयोग से जुड़ी किसी भी दुर्घटना के लिए बीमाकर्ता के लिए दायित्व उचित रूप से केवल उन स्थितियों में उत्पन्न होगा जहां ट्रैक्टर और ट्रॉली दोनों का बीमा किया गया है और आईएमटी के अनुसार प्रीमियम का भुगतान किया गया है। इस मामले में यह रिकॉर्ड में लाया गया है कि प्रीमियम का भुगतान नहीं किया गया था और ट्रैक्टर से जुड़ी ट्रॉली के लिए बीमा नहीं लिया गया था। यह, उत्तरदाताओं के लिए विद्वान वकील द्वारा प्रचारित तरीके से, दायित्व के मुद्दे पर विचार करने के लिए विशेष रूप से बीमाधारक को क्षतिपूर्ति करने के सिद्धांत के आवेदन पर असर डालेगा। दावेदारों के विद्वान वकील ने तर्क दिया कि जहां तक दावा किसी तीसरे पक्ष से आता है जो बीमा कंपनी के खिलाफ हर उस स्थिति में आगे बढ़ने का हकदार है जहां बीमाधारक का वाहन शामिल है, बीमा कंपनी जो लाभ प्राप्त कर सकती है वह केवल इनकार करने के लिए होगा बीमाधारक को क्षतिपूर्ति का अधिकार और बीमाधारक से दावे की वसूली की अनुमति देना। जहां तक तीसरे पक्षों का सवाल है, उत्तरदाताओं के वकील तर्क देंगे कि वे बीमाकर्ता के खिलाफ दावा लागू करने के हकदार होंगे और बदले में बीमाकर्ता को उस सीमा तक राशि की वसूली प्राप्त करने का अधिकार होगा जिस हद तक यह क्षतिपूर्ति है।

IV. ट्रैक्टर और ट्रेलर/ट्रॉली के संबंध में एमवी अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधान

4. यह पहचानने के लिए मोटर वाहन अधिनियम के कुछ प्रावधानों की जांच की जानी आवश्यक है कि क्या ट्रैक्टर से जुड़े ट्रेलर को एक अलग पंजीकरण संख्या सुरक्षित करने के लिए अधिनियम के तहत अधिकारियों के साथ पंजीकृत होना वैधानिक रूप से आवश्यक है और क्या कोई है ट्रेलर से जुड़े ट्रैक्टर के लिए बीमा पॉलिसी की आवश्यकता। जैसा कि अधिनियम में विचार किया गया है, उपयोग के विवरण जानने के लिए "ट्रैक्टर" और "ट्रेलर" की परिभाषा भी आवश्यक है। "ट्रैक्टर" को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(44) के तहत परिभाषित किया गया है जिसे निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया गया है: -

"ट्रैक्टर" का अर्थ एक मोटर वाहन है जो स्वयं किसी भी भार को ले जाने के लिए नहीं बनाया गया है (प्रणोदन के प्रयोजन के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरण के अलावा); लेकिन इसमें रोड-रोलर शामिल नहीं है।"

इससे स्पष्ट हो जाएगा कि इसे भार उठाने के लिए नहीं बनाया गया है। इसलिए ट्रैक्टर अपने आप में मालवाहक वाहन नहीं हो सकता। कई मामलों में यह संभव है कि कृषि क्षेत्रों में कृषि कार्य करने के लिए ट्रैक्टर में हार्वेस्टर कंबाइन लगाया गया हो। ऐसी परिस्थिति में ट्रैक्टर का उपयोग सामान ढोने के उद्देश्य से नहीं बल्कि केवल कृषि प्रयोजन के लिए किया जाता है। ऐसी स्थितियों में, ट्रैक्टर का उपयोग कृषि भूमि में किया जा सकता है और जहां तक वाहन को सार्वजनिक स्थान पर उपयोग में लाया जाता है, धारा 147 के तहत वैधानिक रूप से अनिवार्य बीमा पॉलिसी ली जानी चाहिए। "ट्रेलर" को धारा 2(46) के तहत एक अलग परिभाषा के माध्यम से लाया गया है जिसे निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया गया है: -

"ट्रेलर" का अर्थ सेमी-ट्रेलर और साइड-कार के अलावा कोई भी वाहन है, जो मोटर वाहन द्वारा खींचा जाता है या खींचने का इरादा रखता है।"

ट्रेलर खुद को आगे नहीं बढ़ा सकता है और यह हमेशा यंत्रवत् संचालित यंत्र से जुड़ा होता है। ट्रैक्टर से जुड़े ट्रेलर के संदर्भ में, यह सामान ले जाने में सक्षम हो जाता है। "माल ढुलाई" को धारा 2(14) के तहत परिभाषित किया गया है और इसे निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया जाना आवश्यक है: -

"माल ढुलाई" का अर्थ है केवल माल की ढुलाई के लिए उपयोग के लिए निर्मित या अनुकूलित कोई मोटर वाहन, या कोई भी मोटर वाहन जो माल की ढुलाई के लिए उपयोग किए जाने पर इस प्रकार निर्मित या अनुकूलित नहीं किया गया है।"

चूंकि परिभाषा निर्माण या अनुकूलन की प्रकृति के बावजूद, माल की ढुलाई के उद्देश्य से उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन पर विचार करती है, एक ट्रैक्टर जो अपनी परिभाषा के अनुसार माल ले जाने में असमर्थ है, केवल तभी माल ढुलाई बन सकता है जब एक ट्रैक्टर एक ट्रैलर से जुड़ा हो जो इसे सामान ले जाने के लिए भी डिज़ाइन किया गया है। यदि ट्रैलर के साथ जुड़कर ट्रैक्टर एक मालवाहक वाहन बन जाता है, तो यह एक परिवहन वाहन भी बन जाता है, जैसा कि धारा 2(47) के तहत परिभाषा के माध्यम से सामने आया है जिसे इस प्रकार परिभाषित किया गया है: -

"परिवहन वाहन" का अर्थ सार्वजनिक सेवा वाहन, माल ढुलाई वाहन, शैक्षणिक संस्थान बस या निजी सेवा वाहन है।

क्योंकि एक परिवहन वाहन में एक मालवाहक गाड़ी शामिल होती है, ट्रैलर वाला ट्रैक्टर एक मालवाहक गाड़ी बन जाता है। किसी वाहन के उपचार के तरीके का चार पहलुओं पर तत्काल प्रभाव पड़ता है: (i) लाइसेंस के प्रयोजन के लिए जो उस व्यक्ति के लिए आवश्यक है, जो धारा 3 के तहत उक्त वाहन को चलाने में सक्षम है; (ii) प्रत्येक मोटर वाहन के पंजीकरण की प्रक्रिया निर्धारित करने वाले अधिनियम के अध्याय IV के तहत आवश्यकता को समझने के लिए। ट्रैक्टर निस्संदेह एक मोटर वाहन है जैसा कि धारा 2(28) के तहत परिभाषित किया गया है, क्योंकि यह सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित एक यांत्रिक चालित वाहन है; (iii) माल की ढुलाई के लिए परमिट प्राप्त करने की आवश्यकता वाले परिवहन वाहनों के नियंत्रण से संबंधित अध्याय V के प्रयोजन के लिए; और (iv) बीमा की प्रकृति के संबंध में जो ट्रैक्टर के मालिक के लिए ट्रैक्टर से जुड़ी दुर्घटना के कारण उत्पन्न होने वाले जोखिम को कवर करने के लिए खरीदना संभव है।

5. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 39 के अनुसार कोई भी व्यक्ति किसी भी मोटर वाहन को तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि वह अध्याय के अनुसार पंजीकृत न हो। कई मामलों में जो धारणा बनाई गई है वह यह है कि चूंकि धारा 39 केवल मोटर वाहन के पंजीकरण के बारे में बात करती है, एक ट्रैलर जो यांत्रिक रूप से स्वयं संचालित नहीं होता है उसे पंजीकरण की आवश्यकता नहीं होती है। यह सही नहीं है, जैसा कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 61 के माध्यम से लाए गए विशिष्ट प्रावधान की आवश्यकता से स्पष्ट होगा, जो इस प्रकार है: -

"61. ट्रैलर पर अध्याय का लागू होना.- (1) इस अध्याय के प्रावधान ट्रैलरों के पंजीकरण पर उसी तरह लागू होंगे जैसे वे किसी अन्य मोटर वाहन के पंजीकरण पर लागू होते हैं।

(2) ट्रैलर को सौंपा गया पंजीकरण चिह्न खींच रहे वाहन के किनारे पर ऐसे तरीके से प्रदर्शित किया जाएगा जैसा कि केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

(3) कोई भी व्यक्ति उस मोटर वाहन को नहीं चलाएगा जिसमें ट्रैलर है या ट्रैलर जुड़े हुए हैं जब तक कि इस प्रकार चलाए गए मोटर वाहन का पंजीकरण चिह्न ट्रैलर पर या ट्रेन में अंतिम ट्रैलर पर, जैसा भी मामला हो, प्रदर्शित नहीं किया जाता है। ऐसी रीति जो केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित की जाए।"

यह धारा यह स्पष्ट कर देगी कि यह धारा 39 के तहत विचारित मोटर वाहन के पंजीकरण की आवश्यकता के रूप में स्वतंत्र है। यह धारा 61 के माध्यम से ही स्पष्ट हो जाएगा कि एक ट्रैलर को अलग पंजीकरण चिह्न

सौंपा गया है और किस हद तक धारा 61 ही पढ़ता है कि अध्याय के प्रावधान ट्रेलर पर भी लागू होते हैं, किसी भी व्यक्ति के लिए ट्रेलर का उपयोग करना और उसे पंजीकरण के बिना ट्रैक्टर से जोड़ना भी अनुमत नहीं होगा। अधिनियम के तहत लाए गए केंद्र सरकार के नियम, जिन्हें 'केंद्रीय मोटर वाहन नियम' कहा जाता है, ट्रेलर के लिए कुछ विशेष ब्रेक और सुरक्षा आवश्यकताओं को भी निर्धारित करते हैं। केंद्रीय मोटर वाहन नियम 1989 का नियम 97 ब्रेक के लिए विशिष्ट नियम निर्धारित करता है जिन्हें ट्रेलर से जोड़ने की आवश्यकता होगी। 500 किलोग्राम से कम वजन वाले ट्रैक्टर से चलने वाले ट्रेलर को ब्रेक लगाने के प्रावधानों की आवश्यकता नहीं होगी, लेकिन 500 किलोग्राम से अधिक वजन वाले हर दूसरे ट्रेलर में एक कुशल ब्रेकिंग सिस्टम होना चाहिए। नियम 104 में ट्रेलरों और अर्ध-ट्रेलरों के रिफ्लेक्टरों को फिट करने की आवश्यकता है।

V. ट्रेलर के लिए बीमा की अनिवार्यता, यदि दुर्घटना ट्रेलर का परिणाम है

6. अनिवार्य बीमा से संबंधित प्रावधान धारा 147 के अंतर्गत निहित हैं और धारा 147 की भाषा में विभिन्न प्रकार के वाहनों पर विचार किया गया है। धारा 147(1)(बी)(i) एवं (ii) सार्वजनिक स्थान पर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाले दायित्व का संदर्भ ले। प्रावधान उन श्रमिकों की श्रेणियों को निर्धारित करता है जिन्हें श्रमिक मुआवजा अधिनियम के तहत कवर किया जाना आवश्यक है, अर्थात्, खंड (ए) में वाहन चलाने में लगे हुए; (बी) सार्वजनिक सेवा वाहन में कंडक्टर के रूप में कार्यरत है; (सी) माल ढुलाई के रूप में ले जाया गया (जहाँ तक यह ट्रेलर वाले ट्रैक्टर के लिए प्रासंगिक है, जिसकी हम इस मामले में जांच कर रहे हैं)। कानून की आवश्यकता है कि ट्रेलर में ले जाए जाने वाले लोड मैन को श्रमिक मुआवजा अधिनियम के तहत जोखिम के लिए कवर किया जाना आवश्यक है क्योंकि एक श्रमिक इस तरह के कवर के लिए उत्तरदायी है। धारा 147 के तहत 'वाहन' का 'उपयोग' को 'मोटर वाहन' के उपयोग के समानार्थी रूप से भी इस्तेमाल किया जाना है, क्योंकि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(28) के तहत परिभाषा मोटर वाहन या वाहन अभिव्यक्ति का पर्यायवाची रूप से उपयोग करती है। धारा 2(28) के तहत निहित परिभाषा का एकमात्र अपवाद निश्चित रेल पर चलने वाला वाहन है और कारखानों या अन्य संलग्न परिसरों में उपयोग किए जाने वाले उपकरण या 25 घन सेंटीमीटर से अधिक की इंजन क्षमता वाले चार पहियों से कम वाले वाहन हैं। एक ट्रेलर जो एक ट्रैक्टर से जुड़ा होता है जो अपने जुड़ाव से यांत्रिक रूप से संचालित होने में सक्षम होता है, इसलिए अधिनियम के तहत एक मोटर वाहन या वाहन बन जाता है। माल ढुलाई से संबंधित प्रावधानों के साथ, बीमा कंपनी किसी तीसरे पक्ष के लिए उत्तरदायी हो जाएगी, यदि उस वाहन के संबंध में कोई बीमा कराया गया हो। केवल इसलिए कि बीमा अनिवार्य है, एक बीमा कंपनी उत्तरदायी नहीं बनती है। यह ऐसे वाहन के उपयोगकर्ता द्वारा किसी तीसरे पक्ष, ड्राइवर या कामगार को संभावित जोखिम के जोखिम के लिए वाहन के मालिक पर कुछ दायित्व बनाता है। इसलिए बीमा कंपनी की देनदारी से संबंधित प्रावधानों को इस संदर्भ में समझा जाना चाहिए कि सबसे पहले उस वाहन के लिए एक बीमा बीमा कंपनी बनाने के लिए मौजूद है। उत्तरदायी। यदि ट्रैक्टर किसी ट्रेलर से जुड़ा हुआ है और ट्रैक्टर किसी दुर्घटना में शामिल होता है जिससे किसी तीसरे पक्ष की मृत्यु या चोट लगती है, तो ट्रैक्टर का मालिक उत्तरदायी होगा, लेकिन उसे उस दायित्व को अपने बीमाकर्ता पर स्थानांतरित करने का लाभ होगा यदि उसका वाहन का विधिवत बीमा कराया गया था। जिस बीमा पर कोई ध्यान दे रहा है वह यह है कि क्या ट्रैक्टर का बीमा किया गया था या नहीं, यदि दुर्घटना उस ट्रैक्टर को चलाने से हुई थी। ऐसा उदाहरण जहां ट्रेलर का बीमा न कराने से कोई फर्क नहीं पड़ेगा, वह तब होगा जब ट्रैक्टर चलाने से मुख्य रूप से क्षति या चोट लगती है। हालाँकि, यदि दुर्घटना में ट्रैक्टर का कोई हिस्सा शामिल नहीं था, लेकिन ट्रेलर दुर्घटना में शामिल था, जैसे कि जब ट्रेलर पलट जाता है और ट्रेलर में ले जाए जा रहे किसी कर्मचारी के साथ दुर्घटना हो जाती है या जब ट्रेलर खुद को

ट्रैक्टर से अलग कर लेता है। दुर्घटनावश खींचे जाने से किसी व्यक्ति को चोट पहुँचती है या किसी वाहन को क्षति पहुँचती है, तो बीमाकर्ता के दायित्व का प्रश्न तभी उठेगा जब ट्रैलर का भी बीमा किया गया हो, इसका मतलब यह होगा कि जिस ट्रैलर का बीमा किया गया था, उसके कारण होने वाला जोखिम एक अधिकार को संभव बनाता है। ट्रैक्टर के मालिक को क्षतिपूर्ति, जिसने ट्रैक्टर से जुड़े ट्रैलर के लिए बीमा कवर का भी लाभ उठाया था।

7. इन विशिष्ट प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, टैरिफ समिति की सिफारिशों के आधार पर गणना की जाने वाली बीमा मोटर टैरिफ की जांच की जानी है। बीमा मोटर टैरिफ सलाहकार समिति (आईएमटी, जैसा कि इसे कहा जाता है), भाग 2 बी के तहत बीमा अधिनियम के तहत स्थापित एक वैधानिक निकाय ट्रैक्टर या मोटर वाहन के बीमा के लिए टैरिफ से स्वतंत्र रूप से ट्रैलरों के लिए बीमा के लिए टैरिफ के लिए अलग-अलग शर्तें बनाता है। प्रासंगिक आईएमटी प्रावधानों को पुनः प्रस्तुत किया गया है:

आईएमटी 30 ट्रैलर. (केवल निजी कारों पर लागू) अतिरिक्त प्रीमियम के भुगतान पर विचार करते हुए यह समझा जाता है और सहमति व्यक्त की जाती है कि इस पॉलिसी द्वारा दी गई क्षतिपूर्ति ट्रैलर (पंजीकरण संख्या.....) पर लागू होगी।

बशर्ते कि सदैव -

1. ऐसे ट्रैलर की आईडीवी से अधिक नहीं मानी जाएगी *
2. "ट्रैलर" शब्द में इसकी सामग्री या उसमें निहित कोई भी चीज़ शामिल नहीं होगी।
3. ऐसी क्षतिपूर्ति रोजगार अनुबंध के कारण या अनुसरण के अलावा उक्त ट्रैलर द्वारा पहुंचाई गई किसी भी व्यक्ति की मृत्यु या शारीरिक चोट के संबंध में लागू नहीं होगी।
अन्यथा इस नीति के नियमों, शर्तों, सीमाओं और अपवादों के अधीन।
* जनता के प्रति दायित्व के मामले में केवल जोखिम वाली नीतियों को हटा दें।
** बीमा या उसके किसी नवीनीकरण के आरंभ में घोषित ट्रैलर का मूल्य डालें

आईएमटी .48 कृषि और वानिकी वाहन और ट्रैलरों के साथ अन्य विविध वाहन -

विस्तारित कवर इसके द्वारा घोषित किया गया है और सहमति व्यक्त की गई है कि रुपये के अतिरिक्त प्रीमियम पर विचार करते हुए, इस पॉलिसी द्वारा प्रदान की गई क्षतिपूर्ति किसी के संबंध में लागू होगी। ट्रैलर (हल, हैरो और इसी तरह के कृषि उपकरणों सहित) को ट्रैलरों की नीचे दी गई अनुसूची में वर्णित किया गया है, जैसे कि यह अनुसूची में वर्णित एक वाहन था और उसने अनुसूची में इसके खिलाफ नीचे दी गई अनुसूची में इसके खिलाफ निर्धारित मूल्य निर्धारित किया था। ट्रैलरों का. बशर्ते कि जमीन की रुकावटों के कारण कृषि ट्रैलर या उपकरण के किसी भी हिस्से के टूटने के संबंध में बीमाकर्ता पॉलिसी की धारा I के तहत किसी भी दायित्व के तहत नहीं होगा।

ट्रैलरों की अनुसूची

----- *

विवरण बीमाधारक का घोषित मूल्य (आईडीवी)

----- *

मेक, नंबर या पहचान का कोई अन्य साधन डालें। थ्रेशिंग मशीन, ड्रम, बेलिंग मशीन, ट्रस और टीयर की पहचान इस प्रकार की जानी चाहिए।

अन्यथा इस नीति के नियमों, अपवादों, शर्तों और सीमाओं के अधीन।

टिप्पणी :

केवल दायित्व वाली नीतियों के मामले में, अनुमोदन में उचित संशोधन किया जाना चाहिए।

आईएमटी

आईएमटी.53. निर्दिष्ट अनुलग्नक (विशेष प्रकार के वाहन)

यह घोषित और सहमत है कि नीचे उल्लिखित "अनुलग्नक की अनुसूची" में कोई भी अनुलग्नक मोटर वाहन से जुड़ा हुआ है या अलग है और उपयोग से बाहर है, इस नीति द्वारा प्रदान की गई क्षतिपूर्ति इसके संबंध में लागू होगी ऐसा कोई भी अनुलग्नक मानो वह मोटर वाहन हो और उसने अनुसूची में इसके विरुद्ध "अटैचमेंट की अनुसूची, ट्रेलरों की अनुसूची" में इसके विरुद्ध निर्धारित मूल्य निर्धारित कर दिया हो।

----- *

विवरण बीमाधारक का घोषित मूल्य (आईडीवी)

----- *

मेक, नंबर या पहचान का कोई अन्य साधन डालें। टिप्पणी :

पैदल यात्री नियंत्रित ट्रैक्टरों के मामले में अनुलग्नकों की अनुसूची में "विवरण" में "निर्माताओं द्वारा आपूर्ति किए गए ... ट्रैक्टर का कोई भी मानक अनुलग्नक" डालें।

आईएमटी.56. ट्रेलर (केवल सड़क पारगमन) अतिरिक्त प्रीमियम के भुगतान पर विचार करते हुए यह समझा और सहमत है कि इस पॉलिसी की धारा I और II द्वारा बीमा मोटर वाहन से जुड़े मोटर वाहन (यांत्रिक रूप से चालित या अन्यथा) तक बढ़ाया जाएगा। खींचे जाने का उद्देश्य हमेशा वही प्रदान किया जाता है

1. खींचे गए वाहन द्वारा पहुंचाई गई संपत्ति की क्षति के संबंध में बीमाकर्ता इस पॉलिसी के तहत उत्तरदायी नहीं होगा।
2. बीमाकर्ता इस पॉलिसी के तहत दुर्घटना में हुई क्षति और/या देयता के संबंध में उत्तरदायी नहीं होगा, जब बीमाकृत वाहन कानून द्वारा अनुमति से अधिक संख्या में वाहनों को खींच रहा हो।

ये प्रावधान अलग-अलग प्रकार के ट्रेलरों की पहचान करते हैं जिनका उपयोग किया जा सकता है, कुछ पूरी तरह से माल ढुलाई के रूप में, कुछ कृषि कार्यों के लिए और कुछ को केवल विशेष अनुलग्नक के रूप में घोषित किया गया है। हमारे लिए एक विशेष प्रासंगिकता आईएमटी 53 और आईएमटी 56 है जो अलग-अलग उद्देश्यों के लिए ट्रेलरों के उपयोग से संबंधित है। ट्रेलरों में ले जाए जाने वाले व्यक्तियों या ट्रेलर के उपयोग से मृत्यु या चोट लगने वाले व्यक्तियों के जोखिम को कवर करने के लिए प्रीमियम के रूप में देय वास्तविक टैरिफ स्वतंत्र प्रावधानों के माध्यम से अधिसूचित किए जाते हैं, जिन्हें यहां पुनः प्रस्तुत नहीं किया गया है क्योंकि वे समय-समय पर समय-समय पर परिवर्तन से गुजरते हैं। . आईएमटी 56 एक अतिरिक्त प्रीमियम के भुगतान पर विचार करता है क्योंकि यह पॉलिसी के अनुभाग I और II से समझा जाता है जो क्रमशः तीसरे पक्ष और स्वयं के नुकसान के प्रति दायित्व से संबंधित है और इन अनुलग्नकों पर भी लागू होगा। आईएमटी 56 के तहत प्रावधान दो स्थितियों पर विचार करता है: (i) कि ट्रेलर को नुकसान होने की स्थिति में बीमाकर्ता की देनदारी उत्पन्न नहीं हो सकती; (ii) जब कोई वाहन, जैसे ट्रैक्टर, कानून द्वारा अनुमति से अधिक संख्या में वाहनों को खींच रहा हो। ट्रैक्टर से जुड़े ट्रेलर के उपयोगकर्ता से संबंधित सभी

प्रासंगिक प्रावधानों को निर्धारित करने के बाद, हमारे लिए कुछ ऐसे मामलों की जांच करना भी प्रासंगिक हो जाता है, जो ट्रेलर से जुड़ी दुर्घटनाओं से निपटते हैं।

VI. ट्रैक्टर और ट्रेलर से जुड़ी दुर्घटनाओं से संबंधित मिसालें

8. न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अनसूया और अन्य -1989 एसीजे 400 में, कंपनी के बीमा अनुबंध के तहत बीमित ट्रेलर में यात्रा करने वाले कुछ व्यक्तियों की मृत्यु के लिए मुआवजे की मांग की गई थी। दरअसल ट्रेलर मालिक के खेत में रेत ले जा रहा था और मृतक ट्रेलर में सवार एक मजदूर था, जो गिरकर मर गया। मुद्दा यह था कि क्या वह ट्रेलर में यात्रा करने के लिए सक्षम था और इसलिए, बीमाकर्ता श्रमिक मुआवजा अधिनियम के तहत मुआवजे के लिए उत्तरदायी होगा। मामले को 1939 के मोटर वाहन अधिनियम के तहत निपटाया गया था और ट्रैक्टर के लिए पुराने अधिनियम के तहत प्रासंगिक परिभाषाएँ धारा 2(30); ट्रेलर के लिए धारा 2(32) और माल ढुलाई के लिए धारा 2(8) थीं। नियमों में ट्रेलरों के उपयोग के तरीके और यात्रियों को ले जाने की अनुमति की सीमा निर्धारित की गई है। कर्नाटक उच्च न्यायालय ने माना कि जब ट्रैक्टर के चालक की तेज गति और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण मजदूर/कुली माल उतारने या उतारने के काम में लगे थे, तो ऐसे व्यक्तियों को ऐसे व्यक्तियों के रूप में लिया जाना चाहिए, जो कृषि से संबंधित उद्देश्यों के लिए यात्रा करते हैं। ऑपरेशन जो उपयोग का उद्देश्य था जो बीमा की उस विशेष पॉलिसी में निर्धारित किया गया था। उस संदर्भ में, न्यायालय ने माना कि बीमा कंपनी श्रमिक मुआवजा अधिनियम के तहत उत्तरदायी होगी। इस निर्णय का उपयोग केवल यह देखने के उद्देश्य से किया जा सकता है कि ट्रेलर में अनुमत व्यक्ति एक लोडमैन हो सकता है और ऐसे व्यक्ति पर किसी भी शारीरिक चोट के लिए श्रमिक मुआवजा अधिनियम के तहत बीमाकर्ता के खिलाफ दावा किया जा सकता है। पारसोत्तमबाई इयानभाई और अन्य बनाम पंचबिबेन उर्फ रतनबेन और अन्य -1977 एसीजे 441 में, गुजरात उच्च न्यायालय की डिवीजन बेंच वास्तव में ट्रेलर के लिए भी बीमा की पॉलिसी लेने की आवश्यकता के मुद्दे पर विचार कर रही थी। उक्त निर्णय का प्रासंगिक भाग निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया गया है: -

"10. चूंकि कानून मोटर वाहन के संबंध में तीसरे पक्ष के जोखिमों के खिलाफ बीमा लेने की बाध्यता लगाता है, इसलिए ट्रैक्टर और ट्रेलर के संबंध में बीमा लेना आवश्यक हो गया है। श्री छत्रपति ने जो अजीब तर्क विकसित किया है, वह इस बात से उत्पन्न होता है तथ्य यह है कि ट्रैक्टर और ट्रेलर का मालिक एक ही व्यक्ति है, फिर भी उसने ट्रैक्टर के संबंध में एक बीमा कंपनी से और ट्रेलर के संबंध में दूसरी बीमा कंपनी से बीमा लेना चुना। यदि यह तर्क ट्रिब्यूनल के समक्ष रखा गया था, एक बहुत ही दिलचस्प प्रश्न दोनों बीमा कंपनियों या एक के दूसरे के विरुद्ध पारस्परिक दायित्व के बारे में तर्क दिया गया होगा। लेकिन हमें हमारे सामने रखे गए तथ्यों पर इस प्रश्न की जांच करने के लिए कहा जाता है। मुआवजे का दायित्व उपयोग से उत्पन्न होता है मोटर वाहन का। बीमा का अनुबंध क्षतिपूर्ति का अनुबंध है। जब इस मामले में, संलग्न ट्रेलर के साथ दोनों ट्रैक्टर सड़क पर चल रहे थे, तो दोनों वाहनों का उपयोग सार्वजनिक स्थान पर किया गया था। दुर्घटना एक सार्वजनिक स्थान पर हुई। उस समय ट्रेलर ट्रैक्टर से जुड़ा हुआ था, जैसा कि वर्तमान में लापरवाही के सवाल पर श्री छत्रपति के तर्क की जांच करते समय बताया जाएगा। दावा न्यायाधिकरण के निष्कर्ष को ध्यान में रखना उचित होगा कि यह ट्रेलर था जिसने मृतक को नीचे गिराया (यह मेरे द्वारा रेखांकित किया गया है)। यदि ट्रेलर संभवतः न जुड़ा होता तो भीषण हादसा टल जाता। यह तब स्पष्ट हो जाएगा जब हम अगले विवाद की जांच करेंगे। यहां यह कहना पर्याप्त है कि बीमाधारक के मुआवजे का दायित्व ट्रैक्टर और ट्रेलर दोनों के उपयोग से उत्पन्न हुआ है और इस मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में दोनों बीमा कंपनियों दावेदारों के दावे को पूरा करने के लिए उत्तरदायी होंगी। जिस बात की जांच की जा

रही है वह श्री छत्रपति का तर्क है कि ट्रेलर प्राइम-मूवर नहीं है, इसमें गति नहीं है, ट्रेलर की बीमा कंपनी उत्तरदायी नहीं होगी क्योंकि दुर्घटना तब हुई जब ट्रेलर को ट्रैक्टर द्वारा खींचा जा रहा था और ट्रैक्टर के चालक की लापरवाही सामने आई है। इस कारण से यह एक बहुत ही दिलचस्प तर्क है कि, यदि श्री छत्रपति पूरी तरह से सही हैं, तो ट्रेलर का बीमा कराने की बिल्कुल भी आवश्यकता नहीं है। ट्रेलर कभी भी अपने आप नहीं चल सकता। इसकी कोई गति नहीं है। इसे ट्रैक्टर से जोड़ा जा सकता है। इसे किसी ऐसी चीज़ से जोड़ा जा सकता है जो इसे खींच सके। ड्राइवर हमेशा वाहन के उस हिस्से पर रहेगा जो ट्रेलर को गति प्रदान करता है। इसलिए, ट्रेलर का उपयोग सार्वजनिक स्थान पर नहीं किया जा सकता है और इसके उपयोग से कोई दुर्घटना नहीं हो सकती है और यदि कोई दुर्घटना होती है, तो यह ड्राइवर की गलती के कारण नहीं होगी क्योंकि ट्रेलर के पास अपना कोई ड्राइवर नहीं होगा। हम अनुसरण करने में विफल रहते हैं और कहां जाना है। इसलिए, श्री छत्रपति के तर्क को स्वीकार करना संभव नहीं है और इसे अस्वीकार किया जाना चाहिए।"

उस मामले में, दावा उस दुर्घटना से उत्पन्न हुआ जब एक मोटरसाइकिल सवार एक ट्रैक्टर से टकरा गया जब ट्रेलर का चालक अचानक ट्रेलर के दाहिने हिस्से को बाईं ओर घुमाने लगा जिससे मोटरसाइकिल सवार नीचे गिर गया। ट्रिब्यूनल के सभी सबूतों के विश्लेषण से यह निष्कर्ष निकला कि दुर्घटना ट्रैक्टर (और इसलिए ट्रेलर) के चालक की लापरवाही का परिणाम थी जिसने मृतक को कुचल दिया। यदि ट्रेलर नहीं होता तो संभवतया ट्रैक्टर दूर चला जाता और हादसा भी नहीं होता। न्यायालय ने तर्क दिया कि चूंकि ट्रेलर सीधे तौर पर दुर्घटना में शामिल था, इसलिए ट्रैक्टर के चालक को भी वास्तव में ट्रेलर के चालक के रूप में लिया जाना चाहिए। उस मामले में, ट्रैक्टर का बीमा हिंदुस्तान आइंडियल इश्योरेंस कंपनी से कराया गया था, जबकि ट्रेलर का बीमा स्कैंडिया इश्योरेंस कंपनी से कराया गया था। ट्रिब्यूनल ने ट्रेलर के लिए बीमा कंपनी के खिलाफ फैसला सुनाया था और ट्रैक्टर की बीमा कंपनी को बरी कर दिया था। बीमाधारक द्वारा ट्रेलर के बीमाकर्ता के साथ मिलकर अपील दायर की गई थी और न्यायालय को यह पता चल रहा था कि ट्रेलर का बीमाकर्ता उत्तरदायी था। इस निर्णय का हवाला केवल ट्रेलर के लिए बीमा की पॉलिसी लेने की आवश्यकता और ट्रेलर के बीमाकर्ता पर लगाए जाने वाले दायित्व के लिए कानूनी और न्यायिक दृष्टिकोण लाने के लिए दिया गया है, हालांकि दुर्घटना चालक के कारण हो सकती है। ट्रैक्टर, क्योंकि, ट्रैक्टर के चालक और ट्रेलर के चालक के बीच वास्तव में कोई अंतर नहीं है।

9. ओरिएंटल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम हनुमंतप्पा और अन्य -1992 एसीजे 1083 में, कर्नाटक उच्च न्यायालय की खंडपीठ ने मोटर वाहन अधिनियम 1939 के तहत इस मुद्दे को निपटाया। मृतक व्यक्ति ट्रेलर में यात्रा करने वाले लोडमैन थे और ट्रैक्टर और ट्रेलर दोनों का बीमा था। बीमा कंपनी को उत्तरदायी ठहराने के लिए ट्रेलर वाले ट्रैक्टर को मोटर वाहन माना गया। यह मामला वास्तव में हमारी मदद नहीं करता है, क्योंकि यह एक ऐसा मामला था जहां बीमा था और इसके उपयोग से उत्पन्न होने वाले जोखिम के लिए ट्रेलर को बीमा के लिए कवर करने की आवश्यकता थी या नहीं, इसके निर्णय की कोई आवश्यकता नहीं थी। गुंती देवैया और अन्य बनाम वाका पेड्डी रेड्डी और अन्य (2004) एसीजे 1881 मामले में एपी उच्च न्यायालय के फैसले में यह मुद्दा सीधे तौर पर उठा, जहां दावेदारों ने कुली के रूप में एक ट्रेलर में यात्रा की और ट्रैक्टर के चालक की लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण, ट्रेलर पलट गया और सभी कुली घायल हो गए। केवल ट्रैक्टर के लिए बीमा था और ट्रेलर के लिए कोई बीमा नहीं था। न्यायालय ने माना कि बीमा कंपनी अभी भी उत्तरदायी होगी। कोर्ट नागासेट्टी बनाम यूनाइटेड इंडिया कंपनी 2001(4) आरसीआर (सिविल) 597(एससी) मामले में सुप्रीम कोर्ट के फैसले पर निर्भर था, जिसमें कहा गया था कि ट्रेलर वाला ट्रैक्टर मालवाहक वाहन नहीं है और इसलिए ड्राइवर को परिवहन की आवश्यकता नहीं है। उसके लाइसेंस में वाहन के पृष्ठांकन में यह माना गया है कि ट्रेलर के संलग्न होने से ट्रैक्टर को दुर्घटना के लिए जिम्मेदार मानने में कोई

फर्क नहीं पड़ता है और इसलिए ट्रेलर में यात्रा करने वाले व्यक्तियों को चोट को केवल उसके द्वारा खींचे जाने के परिणाम के रूप में देखा जाना चाहिए। ट्रैक्टर और ट्रैक्टर के लिए बीमा बीमाकर्ता के खिलाफ दावेदारों के लिए दिन बचाएगा। नागासेट्टी ट्रेलर वाले ट्रैक्टर के प्रभाव पर एकमुश्त निर्णय है और भविष्य के निर्णय लाइसेंस की प्रकृति पर अधिक निर्णायक रूप से निर्णय लेंगे जो ट्रेलर के साथ ट्रैक्टर चलाने के लिए आवश्यक है। यह कहना कानून पर थोड़ा अधिक दबाव डाल रहा है कि नागासेट्टी में सुप्रीम कोर्ट का निर्णय इस स्थिति का समर्थन करेगा कि ट्रेलर के लिए बीमा की कोई आवश्यकता नहीं है। सुप्रीम कोर्ट पहले स्थान पर इस मुद्दे पर विचार नहीं कर रहा था कि ट्रेलर के लिए बीमा आवश्यक था या नहीं। परिणामस्वरूप ट्रेलर के संबंध में एमवी अधिनियम के प्रावधानों या ऊपर लाए गए ट्रेलर के लिए टैरिफ व्यवस्था पर कोई विचार नहीं किया गया। मैं गुनीत देवैया मामले में एपी उच्च न्यायालय के दृष्टिकोण से सहमत होने और निर्णय में दिए गए तर्कों से अपनी सम्मानजनक असहमति जताने में खुद को असमर्थ पाता हूं। मेरा मानना है कि जब ट्रेलर को सीधे दुर्घटना में शामिल देखा गया तो ट्रेलर के लिए बीमा कवर का अभाव बीमाकर्ता को उत्तरदायी नहीं बना सकता।

10. जिस मामले ने स्पष्ट रूप से इस मुद्दे को उठाया और ट्रेलर के लिए बीमा की आवश्यकता का उत्तर स्वतंत्र रूप से द ओरिएंटल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम एन.चंद्रशेखरन और अन्य 1997एसीजे 512 में सामने आया। अदालत ने ट्रैक्टर और ट्रेलर की परिभाषा के विज्ञापन के बाद यह फैसला सुनाया।

यदि ट्रैक्टर ट्रेलर खींचता है और दुर्घटना ऐसे ट्रैक्टर-ट्रेलर के कारण होती है तो दुर्घटना का कारण बनने वाला वाहन ट्रैक्टर नहीं बल्कि मालवाहक वाहन होगा। ऐसा केवल तभी होता है जब ट्रैक्टर और ट्रेलर दोनों का बीमा किया जाता है, बीमाकर्ता ट्रैक्टर और ट्रेलर के उपयोग से उत्पन्न होने वाले दावों के खिलाफ मालिक को क्षतिपूर्ति देने के लिए उत्तरदायी होगा। यह दृश्य अन्य वैधानिक प्रावधानों के अनुरूप होगा जिसके लिए एक ट्रेलर का भी बीमा कराना आवश्यक है।

VII. भुगतान और वसूली का सिद्धांत केवल तभी लागू हो सकता है जब दुर्घटना का कारण बनने वाले वाहन विशेष के लिए बीमा पॉलिसी में मौजूद हो

11. 'भुगतान करो और वसूल करो' का सिद्धांत भी लागू नहीं किया जा सकता। देनदारी तभी उत्पन्न होगी जब पहले स्थान पर बीमा हो, लेकिन बीमाकर्ता के पास बीमाधारक के खिलाफ वसूली के अधिकार का दावा करने के लिए पॉलिसी के संदर्भ में उल्लंघन की रक्षा का अधिकार है। यह इस दलील के समान नहीं है कि इसे तीसरे पक्ष के प्रति उत्तरदायी बनाने के लिए कोई बीमा नहीं है। इसलिए दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ट्रेलर के तथ्यात्मक विचार पर मैं पाता हूं कि बीमाकर्ता को उत्तरदायी बनाने की कोई गुंजाइश नहीं है और दावे को लागू करने का अधिकार केवल ट्रैक्टर के मालिक के खिलाफ उस सीमा तक उपलब्ध है, जिस हद तक दुर्घटना के लिए ड्राइवर को जिम्मेदार पाया गया है। आठवीं. मुआवजे की मात्रा और उपचार के लिए उत्तरदायी पक्ष

12. मुआवजे के दावे के संबंध में, ट्रिब्यूनल ने 1/3 कटौती के लिए आय को `1,000/- पर लिया और दावेदारों को देय `1,60,000/- पर मुआवजे का आकलन करने के लिए 20 का गुणक लागू किया। दुर्घटना वर्ष 1991 में हुई थी और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि मृतक की आयु 27 वर्ष थी, मैं वेतन में वृद्धि की संभावना प्रदान करूंगा और औसत आय `2,000/- मानूंगा। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि मृतक विधवा, 5 नाबालिग बच्चों और माता-पिता के एक बड़े परिवार का भरण-पोषण कर रहा था, मैं व्यक्तिगत खर्चों के लिए कटौती `250/- और परिवार के लिए योगदान `1,750/- लूंगा। मैं 17 का गुणक अपनाऊंगा और

निर्भरता का नुकसान 3,57,000/- पाऊंगा। मैं दावे के पारंपरिक मदों जैसे कंसोर्टियम की हानि और नाबालिग बच्चों के लिए प्यार और स्नेह की हानि के लिए `20,000/- जोड़ंगा और संपत्ति और अंतिम संस्कार के खर्चों के नुकसान के लिए `5,000/- की अतिरिक्त राशि जोड़ंगा। कुल मिलाकर मुआवजे की कुल राशि ₹ 3,82,000/- होगी। चूंकि मुझे पहले ही पता चल गया है कि जीप के ड्राइवर ने दुर्घटना में 50% तक योगदान दिया था, मैं 50% की कटौती की अनुमति दूंगा और प्रतिनिधियों को देय राशि 1,91,000/ होगी। - ट्रिब्यूनल द्वारा पहले ही दिए गए फैसले से अधिक की राशि पर याचिका की तारीख से भुगतान की तारीख तक 7.5% ब्याज लगेगा। इस राशि का दावा केवल मालिक/बीमाधारक के खिलाफ किया जा सकता है, बीमाकर्ता के खिलाफ नहीं।

13. एक स्नातक की मृत्यु के लिए मुआवजे के आकलन के संबंध में, जहां दावा माता-पिता के कहने पर है, ट्रिब्यूनल ने आय `1,000/- ली थी और मुआवजा `1,28,000/- निर्धारित किया था। दावा माता-पिता के कहने पर था और आय का मूल्यांकन 1/3 कटौती प्रदान करके और 16 का गुणक लागू करके किया गया था, मैं औसत आय `2,000/- प्रति माह लूंगा और यदि 1/3 कटौती होती है लागू किया जाना था और माता-पिता की उम्र के लिए उपयुक्त गुणक लिया जाना था, निर्भरता के नुकसान की राशि `2,56,000/- होगी। मुआवजे का कोई भी हिस्सा कम नहीं होगा, क्योंकि, उनके दृष्टिकोण से, यह समग्र लापरवाही का मामला था और प्रतिनिधि किसी भी अपकृत्यकर्ता के खिलाफ दावा लागू करने के हकदार हैं, लेकिन प्रतिवादी के लिए यह अभी भी एक प्रासंगिकता होगी। जीप के मालिक/बीमाधारक से पहले से निर्धारित राशि का 50% अंशदान का अधिकार। बीमाकर्ता और जीप का मालिक न्यायालय के समक्ष पक्षकार नहीं हैं और यदि ट्रैक्टर के मालिक ने सलाह दी है तो ऐसे अधिकार का प्रयोग स्वतंत्र कार्यवाही के लिए किया जा सकता है। इसलिए, दोनों मामलों में, इस निर्णय के माध्यम से भुगतान का दायित्व केवल बीमाधारक/ट्रैक्टर के मालिक पर है, न कि बीमाकर्ता पर।

14. पुरस्कार संशोधित है और बीमाकर्ता के अनुरोध पर अपील उपरोक्त सीमा तक स्वीकार 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।

स्मृति

प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी
कुरूक्षेत्र, हरियाणा