

विनय मित्तल जे. के समक्ष
सरबती - याचिकर्ता
बनाम
अनिल कुमार और अन्य - उत्तरदाताओ
एफ ए ओ 1998 का संख्या 810
4 जनवरी, 2006

मोटर वाहन अधिनियम, 1988-धारा 168ए-मोटर वाहन (भारत और सन्निहित देशों के बीच वाणिज्यिक यातायात का संचालन) नियम, 1963-नियम 4- नदी में गिरी बस में यात्रा कर रहे 54 यात्रियों की डूबने से मौत - नेपाल के क्षेत्र के भीतर दुर्घटना - न्यायाधिकरणों द्वारा दावा याचिकाओं को सुनवाई योग्य नहीं मानते हुए खारिज करना - धारा 163ए के प्रावधान संरचनात्मक सूत्र के आधार पर मुआवजा देने का प्रावधान करते हैं और यह केवल भारतीय क्षेत्र के भीतर दुर्घटनाओं के दावों पर लागू होता है - 1963 के नियम 4 के प्रावधान ऐसी मौतों पर लागू नहीं होते हैं - दावेदारों को मांग करने की स्वतंत्रता देते हुए अपील खारिज कर दी जाती है कानून के अनुसार उनके लिए कोई अन्य उपाय उपलब्ध है।

अभिनिर्णित, यह विवाद में नहीं है कि विचाराधीन दुर्घटना भारत के क्षेत्र के बाहर बल्कि नेपाल के क्षेत्र में हुई थी। मोटर वाहन (भारत और सन्निहित देशों के बीच वाणिज्यिक यातायात का संचालन) नियम, 1963 के नियम 4 के प्रावधान भारत के क्षेत्र के बाहर और ऐसे देशों में मोटर वाहनों को चलाने के लिए एक प्रक्रिया और कानूनी आवश्यकताओं का प्रावधान करते हैं जो सन्निहित हैं और जो हैं भारत के साथ पारस्परिक व्यवस्था। इसी प्रकार मोटर वाहन अधिनियम की धारा 163ए संरचनात्मक सूत्र के आधार पर मुआवजा देने के लिए विशेष प्रावधानों से संबंधित है। चूँकि अधिनियम के प्रावधान केवल देश के भीतर ही लागू होते हैं, उससे परे नहीं, इसलिए, यह आवश्यक रूप से पालन किया जाना चाहिए कि उपरोक्त प्रावधान भारतीय क्षेत्र के भीतर दुर्घटनाओं के दावों पर भी लागू होंगे। इसके अलावा, नियमों के नियम 4 से जो एकमात्र निष्कर्ष निकल सकता है, वह यह है कि यदि कोई दावेदार देश के सक्षम क्षेत्राधिकार वाले न्यायालय में अपने उपचार का प्रयास करता है, जहां कार्रवाई का कारण उत्पन्न हुआ है और उसे मुआवजा दिया गया है, तो बीमा कंपनी खुद को दोषमुक्त नहीं कर सकती है। इसकी देनदारी और मुआवजे के भुगतान के संबंध में बीमाधारक प्रतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी होगा। किसी भी तरह की कल्पना से यह अनुमान नहीं लगाया जा सकता कि उपरोक्त प्रावधान वर्तमान मामले पर लागू होंगे।

(पैरा 9 और 10)

आर एस मामली, दीपक गुप्ता, कीर्ति कुआर, ए एस वर्क, गोपाल मित्तल, योगेश गोयल, मुकेश मित्तल, मनोज बजाज, सुमित गोयल, अधिवक्ता याचिकर्ता के लिये परदीप बेदी, नवीन दरयाल, पॉल एस सेनी और आर कि बाशंबू, अधिवक्ता उत्तरदाताओ के लिये

निर्णय

विनय मित्तल, जे.

- (1) ये अठारह अपीलें दावेदारों द्वारा दायर की गई हैं और एक सामान्य दुर्घटना से उत्पन्न हुई हैं जो 17/18 जून, 1995 की मध्यरात्रि को नेपाल में जिला चंडी भजन के पुलिस स्टेशन मुगलिंग के क्षेत्र में पारेया भीर के पुल के पास हुई थी। . चूंकि मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरणों ने सभी दावा याचिकाओं में माना है कि दावा याचिकाएं भारत में न्यायाधिकरणों के समक्ष विचारणीय नहीं थीं और परिणामस्वरूप दावा याचिकाएं खारिज कर दी गईं, इसलिए, दावेदारों ने वर्तमान अपीलों के माध्यम से इस न्यायालय से संपर्क किया है।
- (2) तथ्य विवादों में नहीं हैं। पक्षों के बीच स्वीकृत स्थिति यह है कि एक बस संख्या यूपी-10-बी-0939 विभिन्न व्यक्तियों को तीर्थयात्रा के लिए दिल्ली से काठमांडू (नेपाल) ले गई। उस दुर्भाग्यपूर्ण दिन, लगभग 2.00 बजे, जब उपरोक्त बस नेपाल के क्षेत्र में परेवा भीर के पुल के पास पहुंची, तो बस चालक ने कथित तौर पर बस पर अपना नियंत्रण खो दिया और उसी के कारण बस नदी में गिर गई, जिसे 'त्रिशूली-नाड़ी' कहा जाता है। उक्त बस में सवार सभी 54 यात्री नदी में गिर गये और उनकी मौत हो गयी। मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण, पानीपत, करनाल और कुरुक्षेत्र के समक्ष मृतक के कानूनी प्रतिनिधियों द्वारा विभिन्न दावा याचिकाएं दायर की गईं। सभी न्यायाधिकरणों ने एक सुसंगत दृष्टिकोण अपनाया कि इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि विचाराधीन दुर्घटना भारत के क्षेत्र के बाहर हुई थी, इसलिए, दावा याचिकाएँ सुनवाई योग्य नहीं थीं। नतीजतन, दावा याचिकाएं खारिज कर दी गईं।
- (3) मैंने पक्षों के विद्वान वकीलों को सुना है और उनकी सहायता से मामले के रिकॉर्ड का भी अध्ययन किया है।
- (4) अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील ने मोटर वाहन अधिनियम की धारा 163-ए के प्रावधानों और मोटर वाहन (भारत और सन्निहित देशों के बीच वाणिज्यिक यातायात का संचालन) नियम, 1963 के प्रावधानों पर दृढ़ता से भरोसा किया है। उपरोक्त प्रावधानों के आधार पर, विद्वान वकील द्वारा यह तर्क दिया गया है कि चूंकि विचाराधीन बस भारत में पंजीकृत थी और इसका

स्वामित्व उन व्यक्तियों के पास था जो भारतीय नागरिक थे, और दावेदार और प्रतिवादी भी भारतीय नागरिक थे, इसलिए, भारत में न्यायाधिकरणों के समक्ष दावेदारों द्वारा दायर दावा याचिकाएं सुनवाई योग्य थीं। उपरोक्त तर्क का समर्थन करने के लिए मेरा विशेष ध्यान नियमों के नियम 4 की ओर आकर्षित किया गया है।

- (5) दूसरी ओर, प्रतिवादियों के विद्वान वकील ने तर्क दिया है कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 1 में ही यह निर्धारित किया गया है कि अधिनियम के प्रावधान पूरे भारत में लागू हैं। उस आधार पर, यह तर्क दिया गया है कि चूंकि विचाराधीन दुर्घटना भारत के क्षेत्र के बाहर हुई थी, इसलिए, अधिनियम के प्रावधान विचाराधीन दुर्घटना और न्यायाधिकरण के समक्ष दावेदारों द्वारा दायर दावा याचिकाओं पर लागू नहीं होते थे। भारत में रखरखाव योग्य नहीं थे। प्रतिवादी के विद्वान वकील ने आगे तर्क दिया कि अपीलकर्ताओं द्वारा जिन नियमों पर भरोसा किया गया था वे केवल देश के बाहर वाहनों को चलाने के लिए परमिट की मंजूरी और वैधता प्रदान करने के प्रयोजनों के लिए लागू थे, लेकिन इससे उत्पन्न होने वाले दावों के लिए लागू नहीं थे। भारत के क्षेत्र के बाहर दुर्घटनाओं की, यदि कोई हो। आगे यह तर्क दिया गया है कि अधिनियम के प्रावधान भी विशेष संरचनात्मक सूत्र के आधार पर मुआवजा देने के लिए केवल विशेष प्रावधान थे, लेकिन केवल भारतीय क्षेत्र में होने वाली दुर्घटनाओं से उत्पन्न होने वाले दावों के लिए आकर्षित थे।
- (6) मैंने पक्षों के विद्वान वकील की प्रतिद्वंद्वी दलीलों पर गहन विचार किया है और पाया है कि वर्तमान अपीलें योग्यता से रहित हैं।
- (7) जैसा कि ऊपर देखा गया है, इसमें कोई विवाद नहीं है कि विचाराधीन दुर्घटना भारत के क्षेत्र के बाहर बल्कि नेपाल के क्षेत्र में हुई थी। अधिनियम की धारा 163-ए के प्रावधान जिन पर अपीलकर्ताओं के लिए विद्वान वकील ने भरोसा किया है, नीचे दिए गए हैं:

“163-ए. संरचित सूत्र के आधार पर मुआवजे के भुगतान के संबंध में विशेष प्रावधान -

(1) इस अधिनियम में या किसी अन्य कानून या कानून के बल वाले उपकरण में निहित किसी भी बात के बावजूद, मोटर वाहन का मालिक या अधिकृत बीमाकर्ता मृत्यु या स्थायी के मामले में भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना के कारण विकलांगता, कानूनी उत्तराधिकारियों या पीड़ित को, जैसा भी मामला हो, दूसरी अनुसूची में बताए अनुसार मुआवजा दिया जाएगा।

(2) उप-धारा (1) के तहत मुआवजे के किसी भी दावे में, दावेदार को यह दलील देने या स्थापित करने की आवश्यकता नहीं होगी कि जिस मृत्यु या स्थायी विकलांगता के संबंध में दावा किया गया है वह किसी गलत कार्य या उपेक्षा के कारण थी या संबंधित वाहन या वाहनों के मालिक या किसी अन्य व्यक्ति की चूक।

(3) केंद्र सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा जीवनयापन की लागत को ध्यान में रखते हुए, समय-समय पर दूसरी अनुसूची में संशोधन कर सकती है।”

(8) अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील द्वारा भरोसा किए गए नियमों के नियम 4 को भी निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया गया है:

“4. सन्निहित देश में प्रवेश करने वाले भारत के परिवहन वाहनों पर लागू शर्तें-

(1) सन्निहित देश में प्रवेश के समय भारत में पंजीकृत एक परिवहन वाहन का निर्माण और रखरखाव इस प्रकार किया जाएगा कि वह हर समय वाहन चलाने वाले व्यक्तियों के प्रभावी नियंत्रण में रहे।

(2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट परिवहन वाहन के संबंध में यह लागू होगा -

(i) पंजीकरण प्रमाणपत्र;

(ii) फिटनेस का प्रमाण पत्र;

(iii) एक बीमा पॉलिसी; और

(iv) परमिट.

(3) वाहन चलाने वाले व्यक्ति के पास वैध वर्तमान ड्राइविंग प्राधिकरण और नियम 13 के तहत जारी ड्राइवर का बैज भी होना चाहिए।

(4) सार्वजनिक सेवा वाहन के कंडक्टर के पास वैध वर्तमान कंडक्टर का प्रमाण पत्र और नियम 13 के तहत जारी कंडक्टर का बैज भी होना चाहिए।

(5) सन्निहित देश में अपने पूरे प्रवास के दौरान कंडक्टर या ड्राइवर को अपना बैज अपनी बायीं छाती पर प्रदर्शित करना होगा।”

(9) नियम 4 के प्रावधान जिन पर अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील ने दृढ़ता से भरोसा किया है, भारत के क्षेत्र के बाहर और ऐसे देशों में मोटर वाहनों को चलाने के लिए एक प्रक्रिया और कानूनी आवश्यकताओं का प्रावधान करते हैं जो सन्निहित हैं और जिनकी भारत के साथ पारस्परिक व्यवस्था है। इसी प्रकार, अधिनियम की धारा 163-ए संरचनात्मक सूत्र के आधार पर मुआवजा देने के लिए विशेष प्रावधानों से संबंधित है। चूंकि अधिनियम के प्रावधान केवल देश के भीतर ही लागू होते हैं, उससे परे नहीं, इसलिए, यह आवश्यक रूप से पालन किया

जाना चाहिए कि उपरोक्त प्रावधान भारतीय क्षेत्र के भीतर दुर्घटनाओं के दावों पर भी लागू होंगे।

- (10) इसके अलावा, नियमों के नियम 4 से जो एकमात्र निष्कर्ष निकल सकता है, वह यह है कि यदि कोई दावेदार किसी ऐसे देश में सक्षम क्षेत्राधिकार वाले न्यायालय में अपने उपचार का प्रयास करता है, जहां कार्रवाई का कारण उत्पन्न हुआ है और उसे मुआवजा दिया गया है, तो बीमा कंपनी खुद को इससे मुक्त नहीं कर सकती है। इसकी देनदारी और मुआवजे के भुगतान के संबंध में बीमाधारक प्रतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी होगा। किसी भी तरह की कल्पना से यह अनुमान नहीं लगाया जा सकता कि उपरोक्त प्रावधान वर्तमान मामले पर लागू होंगे।
- (11) उपरोक्त चर्चा के मद्देनजर, मुझे वर्तमान अपीलों में कोई योग्यता नहीं दिखती है और तदनुसार उन्हें खारिज कर दिया जाता है।
- (12) हालाँकि, दावेदार कानून के अनुसार उनके लिए उपलब्ध किसी अन्य उपाय की तलाश करने के लिए स्वतंत्र होंगे।

अस्वीकरण:

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 लिये निर्णय का अंग्रेज़ी सस्करण प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

सागर शर्मा
प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी
नूँह, हरियाणा