निर्मलजीत कौर जे.के सम्मुख

यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड।— अपीलार्थी

बनाम

वनीता और अन्य प्रतिवादीगण

एफ. ए. ओ. No.8307, 2014 का

23 अक्टूबर, 2019

मोटर वाहन अधिनियम, 1988-कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948-धारा एस 53-मोटर दुर्घटना-कारखाना परिसर में पलटते समय ट्रक ने मृतक को टक्कर मार दी-बीमाकर्ता दायित्व से इनकार करता है-क्या दावेदार जिन्हें पहले ही ई. एस. आई. अधिनियम के तहत लाभ मिल चुके हैं, वे धारा एस 53 के तहत बार की दृष्टि से किसी अन्य कानून के तहत मुआवजे के हकदार हैं-धारा एस 53 के तहत बार के बावजूद मुआवजे का दावा किया जा सकता है यदि (ए) दुर्घटना सार्वजनिक स्थान पर होती है, (बी) चोट रोजगार की चोट नहीं है, (सी) तीसरे पक्ष के खिलाफ है-तथ्यों पर, उचित रूप से दावा किया गया, मुआवजे का दावा किया गया, क्योंकि (i) कारखाना परिसर जहां दुर्घटना हुई थी, एक सार्वजनिक स्थान था, क्योंकि जनता के सदस्यों को अनुमति के साथ इसका उपयोग करने की अनुमति थी-ट्रक को इस बात का अधिकार था कि

यह अभिनिर्धारित किया गया है कि, इसलिए उपरोक्त चर्चाओं से यह निष्कर्ष निकाला गया है कि ई. एस. आई. अधिनियम की धारा **53** के तहत प्रतिबंध के बावजूद दावा केवल इस मामले में शुरू किया जा सकता हैः-

एः दुर्घटना सार्वजनिक स्थान पर होती है;

बीः चोट रोजगार की चोट नहीं है, हालांकि यह कार्यस्थल पर है और

सीः यह तीसरे पक्ष के खिलाफ है। (पैरा 12)

ने आगे अभिनिर्धारित किया कि, इसलिए इस न्यायालय को यह देखने की आवश्यकता है कि क्या वर्तमान मामले में शर्तें संतुष्ट हैं।

(क) पहला सवाल यह होगा कि जो कारखाना कार्यस्थल था, उसे निजी स्थान माना जा सकता है या सार्वजनिक स्थान। (पैरा 13)

आगे कहा कि, यह एक कारखाना था लेकिन कारखाने को जनता के सदस्यों द्वारा अनुमति से उपयोग करने की अनुमति दी जा रही थी। इस बात से कोई इनकार नहीं है कि ट्रक को उक्त परिसर में प्रवेश करने की अनुमति थी और उसे प्रवेश करने का अधिकार था। इस प्रकार, इस न्यायालय को यह निर्णय देने में कोई संकोच नहीं है कि कारखाना एक सार्वजनिक स्थान था।

(पैरा 17)

आगे कहा कि (बी) दूसरा मुद्दा यह है कि क्या यह नौकरी की चोट थी

(पैरा 17)

आगे कहा कि, स्वीकार्य रूप से, दुर्घटना के परिणामस्वरूप ट्रक **नम्बर– यु ए–08ई–9577** के कारण हुई चोट, जो उक्त ट्रक के चालक की लापरवाही के कारण हुई, जिसने उसे पलटते समय मृतक को टक्कर मार दी थी। चालक की लापरवाही को संदेह से परे बरकरार रखा गया है। प्रत्यर्थी का कर्तव्य ट्रक या ट्रक के साथ नहीं था। उसका ट्रक से कोई लेना-देना नहीं था। एकमात्र बात यह थी कि जब घटना हुई तब वह कार्यस्थल पर ड्यूटी पर था। इसलिए, इसे रोजगार क्षति नहीं कहा जा सकता है, हालांकि ई. एस. आई. के दायित्व को भी केवल इसलिए कम नहीं किया जा सकता है क्योंकि यह रोजगार क्षति का परिणाम नहीं है जब तक कि यह उस कार्य स्थल पर था जहां घायल एक कर्मचारी के रूप में अपनी क्षमता में मौजूद था।

(पैरा 18)

आगे कहा कि (सी) यह तथ्य कि मोटर वाहन अधिनियम के तहत दावा तीसरे पक्ष के खिलाफ दावा करने के बराबर होगा और इसलिए, ईएसआई अधिनियम की धारा 53 के तहत प्रतिबंध के बावजूद बनाए रखने योग्य है, केरल उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा K.P.Kuriakose बनाम **जी सन्तोष कुमार** और अन्य के मामले में दिए गए फैसले में जवाब दिया गया है।

(पैरा 18)

R.K.Bashamboo, अधिवक्ता

एफ. ए. ओ-8307-2014 में अपीलार्थी के लिए और

एफ. ए. ओ.-794-2016 में प्रतिवादी संख्या 3 के लिए।

रविंदर सिंह, अधिवक्ता एफ. ए. ओ.-794-2016

एफ. ए. ओ.-8307-2014 में प्रतिवादी संख्या 1 के लिए।

सतबीर राठौर, अधिवक्ता

दोनों मामलों में प्रतिवादीगण संख्या 4 और 5 के लिए।अश्विनी अरोड़ा, अधिवक्ता

चालक और मालिक के लिए।

निर्मलजीत कौर, जे।

(1) उपर्युक्त दोनों अपीलों का निपटारा इस सामान्य आदेश द्वारा किया जाएगा क्योंकि वे एक ही दुर्घटना और पुरस्कार से उत्पन्न होती हैं।

एफ. ए. ओ.-8307-2014

(2) बीमा कंपनी द्वारा दिनांक 31.3.2014 के खिलाफ अपील दायर की गई है, जिसमें कहा गया है कि 27.7.2011 पर फैक्ट्री परिसर में हुई एक दुर्घटना के अनुसरण में Rs.28,56,152/- का आदेश दिया गया था, जहां उक्त वाहन के चालक द्वारा No.UA08-E-9577 वाले एक ट्रक **नम्बर– यु ए–08ई–9577** को उतावलेपन और लापरवाही से पलट दिया गया था और कुलनरेश सिंह के खिलाफ मृतक के बाद से हमला किया गया था, जिसकी मृत्यु उन्हें लगी चोटों के कारण हुई थी।

(3) उक्त पुरस्कार को रद्द करने के लिए प्रार्थना करते हुए, अपीलकर्ता-बीमा कंपनी के विद्वान वकील इस तर्क के साथ आगे आए कि मृतक गुणवत्ता नियंत्रण अभियंता के रूप में काम कर रहा था। दुर्घटना उस कारखाने में हुई जहां मृतक एम्बर एंटरप्राइजेज (i) प्राइवेट लिमिटेड के गेट पर मौजूद था और ट्रक पलटते समय मृतक से टकरा गया। इस प्रकार, घटना का स्थान कार्य स्थल है। उसे पहले ही ई. एस. आई. अधिनियम के तहत लाभ मिल चुका है और उसे प्राप्त करने के बाद, दावेदार ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 53 के तहत प्रतिबंध को देखते हुए किसी अन्य कानून के तहत मुआवजे का हकदार नहीं था। रिलायंस के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए फैसले पर रखा गया था। **मंगलम्मा और अन्य बनाम एक्सप्रेस न्यूजपेपर्स लिमिटेड और** अन्य इस तर्क का समर्थन करने के लिए कि कारखाना एक निजी स्थान था और इसलिए, दुर्घटना एक निजी स्थान पर हुई थी, बीमाकर्ता पर दायित्व नहीं लगाया जा सकता है।

(4) इस तर्क की पुष्टि करने के लिए कि किसी अन्य अधिनियम के तहत मुआवजे को ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 53 द्वारा एक बार मुआवजा प्राप्त होने के बाद प्रतिबंधित कर दिया गया था, निर्णय पर भरोसा किया गया था।

1982 **ए आई आर** (मद्रास) 223

ए. त्रेहन बनाम के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा प्रस्तुत

मेसर्स एसोसिएटेड इलेक्ट्रिकल एजेंसीज

(5) मामले पर आगे बढ़ने से पहले, यह न्यायालय इस बात पर ध्यान दे सकता है कि अपीलकर्ता-बीमा कंपनी द्वारा दावा-याचिका में दायर जवाब में ऐसी कोई याचिका या आपत्ति नहीं उठाई गई थी। तदानुसार, उक्त प्रभाव के लिए कोई मुद्दा नहीं बनाया गया था कि क्या दुर्घटना सार्वजनिक स्थान पर हुई थी या क्या मृतक को ई. एस. आई. अधिनियम के तहत कोई राशि मिली थी और यदि प्राप्त हुई थी, तो क्या दावेदार मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के तहत बिल्कुल भी हकदार था और क्या ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 53 के तहत प्रतिबंध मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के तहत दावे में लागू था।

(6) वास्तव में, न्यायाधिकरण के समक्ष दावा-याचिका में उल्लेख का एक अंश भी नहीं है। हालाँकि, कानूनी मुद्दे को ध्यान में रखते हुए, यह न्यायालय उसी पर निर्णय लेने के लिए आगे बढ़ता है।उचित निर्णय के लिए ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 53 को पुनः प्रस्तुत करना उचित होगा। वही नीचे पढ़ा गया हैः-

"धारा 53-किसी अन्य कानून के तहत नुकसान के मुआवजे की प्राप्ति या वसूली के खिलाफ रोकः- एक बीमित व्यक्ति या उसके आश्रित इस अधिनियम के तहत एक कर्मचारी के रूप में बीमित व्यक्ति को लगी नौकरी की चोट के संबंध में, श्रमिक मुआवजा अधिनियम, 923 (1923 का 8) या किसी अन्य कानून के तहत किसी भी मुआवजे या नुकसान को किसी अन्य व्यक्ति से प्राप्त करने या वसूल करने के हकदार नहीं होंगे।

(7) इसमें कोई संदेह नहीं है कि मंगलम्मा (उपरोक्त) के मामले में मद्रास उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा दिए गए फैसले में कहा गया है कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 110ए के तहत मुआवजे का कोई दावा नहीं किया जा सकता है, अगर दावेदार को ईएसआई अधिनियम के तहत लाभ मिलता है, लेकिन उसी फैसले में यह भी कहा गया है कि ईएसआई अधिनियम की उक्त धारा 53 का उद्देश्य यह देखना था कि नियोक्ता को एक ही दुर्घटना के संबंध में एक से अधिक दावों का सामना नहीं करना पड़ता है। यद्यपि यह अवलोकन कि पूर्ण प्रतिबंध था, माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा ए. त्रेहन (ऊपर) के मामले में बरकरार रखा गया था, लेकिन ए. त्रेहन (ऊपर) ने एम. ए. सी. टी. के तहत दावे पर विचार नहीं किया, बल्कि ई. एस. आई. और कामगार मुआवजा अधिनियम के तहत किया, जो एक ही नियोक्ता के बीच था।फैसले का पैरा 10 इस प्रकार हैः-

2 1996(2) Mh.LJ 555

"इस पृष्ठभूमि और संदर्भ में हमें ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 53 द्वारा बनाए गए प्रतिबंध के प्रभाव पर विचार करना होगा। बार कर्मचारी क्षतिपूर्ति अधिनियम या किसी अन्य कानून के तहत किसी भी मुआवजे या

नुकसान को प्राप्त करने या वसूल करने के खिलाफ है जो वर्तमान में लागू है या अन्यथा किसी रोजगार की चोट के संबंध में है। प्रतिबंध पूर्ण है जैसा कि शब्दों के उपयोग से देखा जा सकता है कि "बीमित व्यक्ति के नियोक्ता से या किसी अन्य व्यक्ति से", "कोई मुआवजा या नुकसान"और "श्रमिक मुआवजा अधिनियम, 1923 (1923 का 8), या उस समय लागू किसी अन्य कानून के तहत या अन्यथा"प्राप्त करने या वसूल करने का हकदार नहीं होगा।"विधायिका द्वारा प्रयुक्त"शब्द स्पष्ट हैं। जब इस तरह के प्रतिबंध को स्पष्ट शब्दों में बनाया जाता है तो कानून के पिछले इतिहास का उल्लेख करके किसी अलग इरादे का अनुमान लगाना न तो अनुमेय होगा और न ही उचित होगा।यह प्रतिबंध को पारित करने और प्रावधान के उद्देश्य को विफल करने के बराबर होगा।धारा की स्पष्ट भाषा को ध्यान में रखते हुए हम इसकी व्याख्या करने या इसका अर्थ लगाने में कोई औचित्य नहीं पाते हैं कि यह कर्मचारी, जो एक बीमित व्यक्ति है और ई. एस. आई. अधिनियम के तहत एक कर्मचारी है, के श्रमिक क्षतिपूर्ति अधिनियम के तहत मुआवजे का दावा करने के अधिकार को नहीं छीनता है। हमारी राय है कि उच्च न्यायालय का यह अभिनिर्णय सही था कि धारा 53 द्वारा बनाए गए प्रतिबंध को देखते हुए अपीलार्थी द्वारा श्रमिक क्षतिपूर्ति अधिनियम के तहत मुआवजे के लिए दायर आवेदन विचारणीय नहीं था।”

(8) मंगलम्मा (उपरोक्त) के मामले में दिए गए फैसले में, जैसा कि ऊपर कहा गया है, मद्रास उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने अनिश्चित शब्दों में कहा कि "उक्त अधिनियम का उद्देश्य यह देखना था कि नियोक्ता को एक ही दुर्घटना के संबंध में एक से अधिक दावे का सामना नहीं करना पड़ा था", जबकि, इसमें कोई विवाद नहीं है कि दावा उस बीमा कंपनी के खिलाफ है जिसके साथ उक्त वाहन का बीमा किया गया था और इसलिए, यह ऐसा मामला नहीं है जहां नियोक्ता पर दो बार बोझ डाला जा रहा था।इसके अलावा, मोटर वाहन अधिनियम मूल कानून यानी अपकृत्य के कानून से उत्पन्न होता है जो मोटर वाहन के चालक की लापरवाही के कारण व्यक्तियों की मृत्यु या चोट से जुड़ी दुर्घटना के संबंध में मुआवजे के दावे पर निर्णय का प्रावधान करता है।जैसा कि ऊपर कहा गया है, ए. त्रेहन (ऊपर) के मामले में दिए गए फैसले में विवाद श्रमिक मुआवजा अधिनियम के तहत मुआवजा प्राप्त करने का था, जब ई. एस. आई. अधिनियम के तहत मुआवजा पहले ही प्राप्त हो चुका था, जिसमें कर्मचारी सामान्य है। इन दोनों निर्णयों पर

माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा चर्चा की गई थी।

वेस्टर्न इंडिया प्लाईवुड लिमिटेड बनाम पी अशोकन का मामला माननीय

यद्यपि सर्वोच्च न्यायालय ए. त्रेहन के मामले में निर्णय से सहमत था, लेकिन तीसरे पक्ष के खिलाफ दावे की मात्रा को खुला छोड़ दिया गया था जैसा कि पैरा 13 और 14 से स्पष्ट हैः

“13. सुनवाई के दौरान, यह तर्क दिया गया था कि धारा 53 का इस तरह से अर्थ नहीं लगाया जाना चाहिए कि कोई बीमित व्यक्ति अपनी नौकरी में चोट लगने की स्थिति में किसी तीसरे पक्ष के खिलाफ दावा नहीं कर सकता है।यह प्रस्तुत किया गया था कि हालांकि नियोक्ता के लिए केवल एक ही उपाय उपलब्ध हो सकता

है, अर्थात् ई. एस. आई. अधिनियम के तहत, लेकिन जहां तक तीसरे व्यक्ति का संबंध है, धारा 53 को नुकसान के लिए किए जा रहे दावे में यातना में कार्रवाई के बचाव के रूप में नहीं लिया जा सकता है क्योंकि ई. एस. आई. अधिनियम नियोक्ता के रोजगार के परिणामस्वरूप कुछ अधिकार पैदा करता है और जहां तक तीसरे पक्ष का संबंध है, इसका कोई आवेदन नहीं है।इस संबंध में यह प्रस्तुत किया गया था कि धारा 53 में 'रोजगार क्षति'शब्दों का उपयोग एक ऐसे दावे से संबंधित है जो बीमित व्यक्ति के अपने नियोक्ता के साथ रोजगार से संबंधित है।

14. हमारी राय में, हालांकि उक्त निवेदन में काफी बल है, लेकिन वर्तमान मामले के निर्णय के लिए इस मुद्दे पर अंततः निर्णय लेना आवश्यक नहीं है क्योंकि तत्काल मामले में जो दावा किया जाना था वह तीसरे पक्ष के खिलाफ नहीं था, बल्कि स्वयं नियोक्ता के खिलाफ था।शायद इस प्रश्न पर एक उपयुक्त मामले में विचार करने की आवश्यकता हो सकती है।"

(9) उसी समय, वेस्टर्न इंडिया प्लाईवुड लिमिटेड (ऊपर) ने चेतावनी दी कि भले ही ई. एस. आई. एक लाभकारी कानून था, लेकिन विधानमंडल ने किसी बीमित व्यक्ति को किसी अन्य कानून के तहत मुआवजे या नुकसान की वसूली करने से प्रतिबंधित करना उचित समझा था, जिसमें उन मामलों में अपकृत्य भी शामिल थे जहां उसे चोट लगी थी जो एक नौकरी की चोट थी।इस प्रकार, यदि यह रोजगार क्षति थी, तो एम. ए. सी. टी. के तहत आने वाले यातना कानून के तहत भी कोई दावा नहीं किया जा सकता था।

(10) मामले में इस न्यायालय की विद्वान एकल पीठ टाटा ए. आई. जी. जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम राम अवतार और अन्य के मामले में दिए गए निर्णय पर विचार करते हुए

1997 (2) सी. एल. आर. 1064

4 2018(2) आर. सी. आर (सिविल) 701

क्षेत्रीय निदेशक ईएसआई निगम बनाम फ्रांसिस डी कोस्टा 5 गिरफ्तार

कि एम. ए. सी. टी. के तहत मुआवजे के दावे को अधिनियम की धारा 53 के प्रतिबंध से बाहर रखा गया है और उपरोक्त निर्णय के अवलोकन से पता चलता है कि अंतर उस स्थिति में है जब चोट रोजगार की चोट है। यही पैरा No.25 और 28 में नीचे लिखा हैः-

"अतः माननीय उच्चतम न्यायालय के उपरोक्त निर्णय के अवलोकन से यह स्पष्ट है कि प्रश्नगत क्षति रोजगार के परिसर में नौकरी की आवश्यकताओं के निष्पादन के दौरान हुई होनी चाहिए थी या यदि वे रोजगार के परिसर के बाहर कहीं भी हुई हैं, तो वही दुर्घटना में हुई होनी चाहिए थी जिसका रोजगार से उचित और आकस्मिक संबंध

है, तभी घायल/मृतक को हुई चोट को रोजगार की चोट के रूप में माना जा सकता है।अन्यथा भी, इस अधिनियम के तहत 'एक कर्मचारी के रूप में'शब्द; जैसा कि अधिनियम की धारा 53 की अंतिम पंक्ति में उल्लेख किया गया है, का भी कोई महत्व नहीं है।इन शब्दों से यह स्पष्ट हो जाएगा कि कहीं और से मुआवजे का दावा करने के खिलाफ प्रतिबंध केवल तभी माना जाता है जब घायल/मृतक को इस अधिनियम के तहत एक कर्मचारी के रूप में चोटें लगी हों। इससे पता चलेगा कि अधिनियम की धारा 53 द्वारा बनाया गया प्रतिबंध केवल किसी अन्य बाद के मुआवजे के संबंध में होगा, यदि घायल या आश्रितों द्वारा दावा किया जाता है; ई. एस. आई. अधिनियम के तहत एक कर्मचारी होने के नाते घायल/मृतक की क्षमता में। इसका मतलब यह होगा कि यह मोटर वाहन अधिनियम के तहत मुआवजे का दावा नहीं है जिसे अधिनियम की धारा 53 द्वारा बाहर रखा जाएगा, बल्कि यह कोई अन्य मुआवजा होगा, यदि दावा किया जाता है, तो किसी अन्य अधिनियम के तहत जिसमें ईएसआई अधिनियम के तहत परिभाषित कर्मचारियों के लिए समान मुआवजे के प्रावधान हैं। इसका मतलब है कि अधिनियम की धारा 53 केवल किसी अन्य श्रम कानून के तहत नियोक्ता या किसी अन्य व्यक्ति से मुआवजे की प्राप्ति पर रोक लगाती है जो कर्मचारियों/श्रमिकों को मुआवजा प्रदान कर सकता है।यह अधिनियम की धारा 61 के प्रावधान द्वारा भी स्पष्ट किया गया है; जो विशेष रूप से कहता है कि एक बार किसी व्यक्ति को ई. एस. आई. अधिनियम के तहत लाभ प्रदान किया जाता है, तो वह किसी अन्य अधिनियम के प्रावधानों के तहत स्वीकार्य किसी भी 'समान लाभ'को प्राप्त करने का हकदार नहीं होगा। धारा 53 के प्रावधानों की कोई अन्य अप्रतिबंधित व्याख्या देना।

5 1997 (1) एससीटी 41

यह अधिनियम अधिनियम की धारा 61 को अनावश्यक बना देगा और यह अच्छी तरह से तय किया गया है कि विधायिका को कानून की किसी भी धारा में व्यर्थ के शब्द नहीं माना जा सकता है, ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 61 की तरह कानून की पूरी धारा को बर्बाद करने की बात करना बहुत कम है। इसलिए अधिनियम की धारा 61 के साथ पढ़ें, धारा 53 की व्याख्या नियोक्ता से या ई. एस. आई. अधिनियम के तहत एक कर्मचारी के रूप में अपनी क्षमता में ऐसे घायल व्यक्ति/आश्रित को क्षतिपूर्ति करने के लिए आवश्यक किसी भी व्यक्ति से कर्मचारी के रूप में अपनी क्षमता में समान मुआवजे के केवल दूसरे दावे को प्रतिबंधित करने के लिए की जा सकती है। चूंकि इसके तहत उपलब्ध लाभों के बीच कोई समानता नहीं है।

मोटर वाहन अधिनियम और ई. एस. आई. अधिनियम के प्रावधानों के तहत, मोटर वाहन अधिनियम के तहत किसी व्यक्ति को मुआवजे से इनकार करने के लिए दो अधिनियमों के प्रावधानों को मिलाया नहीं जा सकता है। किसी मामले में, मोटर वाहन अधिनियम के तहत दी गई राशि पर अर्जित मासिक ब्याज भी ईएसआई

अधिनियम के प्रावधानों के तहत उपलब्ध लाभों की कुल राशि से कई गुना अधिक हो सकता है। इसलिए इन दोनों अधिनियमों के तहत उपलब्ध लाभ पूरी तरह से अलग और अलग हैं।"

(11) वर्तमान मामले में, दावेदार को ई. एस. आई. के तहत इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए मुआवजा मिला कि वह घटना के समय कार्यस्थल पर मौजूद था, लेकिन चोट नौकरी की चोट के कारण आकस्मिक नहीं थी। इसलिए, उसे मोटर वाहन अधिनियम के तहत दावा करने के अपने अधिकार से वंचित नहीं किया जा सकता है क्योंकि ऐसा ही उल्लंघन करने वाले वाहन के चालक की लापरवाही के कारण हुआ था।इसलिए, दोनों अधिनियमों के तहत लाभ और उनका दावा पूरी तरह से अलग और अलग है।

(12) इसलिए, उपरोक्त चर्चाओं से यह पता चलता है कि ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 53 के तहत प्रतिबंध के बावजूद दावा केवल इस मामले में शुरू किया जा सकता हैः-

क. दुर्घटना सार्वजनिक स्थान पर होती है;

ख. चोट नौकरी की चोट नहीं है, हालांकि यह कार्यस्थल पर है; और

ग. तीसरे पक्ष के खिलाफ है।

(13) इसलिए इस न्यायालय को यह देखने की आवश्यकता है कि क्या वर्तमान मामले में शर्तें पूरी होती हैं।

उ. पहला सवाल यह होगा कि जो कारखाना कार्यस्थल था, उसे निजी स्थान माना जा सकता है या सार्वजनिक स्थान।

(14) दिल्ली उच्च न्यायालय की विद्वान एकल पीठ ने रमेश कुमार मैनी बनाम यूनाइटेड इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड **अन्य** का मामला **में** बड़ी संख्या में निर्णयों पर ध्यान देने के बाद कहा कि सार्वजनिक स्थान में निजी स्थान शामिल होंगे जिन्हें जनता द्वारा एक्सेस किया जा सकता है और पैरा No.13 और 14 में निम्नानुसार आयोजित किया जा सकता हैः-

"चिन्ना गंगप्पा बनाम बी. संजीव रेड्डी, 1999 ए. सी. जे. 719 के मामले में आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय का निर्णय विशेष रूप से ऑटो गैरेज से संबंधित है जहां एक ट्रैक्टर को मरम्मत के लिए भेजा गया था और जब एक मजदूर घायल हो गया था तो उसे **उसकी ट्राली** की ओर मोड़ दिया **गया था** । बीमा कंपनी ने बचाव किया कि गैरेज सार्वजनिक स्थान नहीं था।1984 ए. सी. जे. 198 (ए. पी.) और 1988 ए. सी. जे. 674 (बॉम्बे) के बाद, आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय ने ऑटो गैरेज को एक सार्वजनिक स्थान माना और बीमा कंपनी को उत्तरदायी ठहराया।

मैं, पांडुरंग चिमाजी अगाले बनाम न्यू इंडिया लाइफ इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, पुणे, 1988 ए. सी. जे. 674 और उसके बाद पटना उच्च न्यायालय, मद्रास उच्च न्यायालय, गुजरात उच्च न्यायालय, आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय और उड़ीसा उच्च न्यायालय के मामले में बॉम्बे उच्च न्यायालय की पूर्ण पीठ द्वारा लिए गए विचार से सहमत हूं कि मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय **आठ** के प्रयोजनों के लिए, "सार्वजनिक स्थान"अभिव्यक्ति उन सभी स्थानों को शामिल करेगी जहां निजी स्वामित्व की पहुंच है, चाहे वह किसी भी तरह से मुफ्त हो या नियंत्रित। अतः इस संबंध में न्यायाधिकरण का निष्कर्ष गलत है।"

(15) इसी तरह, पूर्ण पीठ द्वारा दिया गया निर्णय मद्रास उच्च न्यायालय ने यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम पार्वती देवी और अन्य ने कहा कि निजी स्थान एक सार्वजनिक स्थान होगा यदि लोगों द्वारा अनुमति के साथ या बिना अनुमति के इसका उपयोग करने की अनुमति दी जाती है। पैरा No.16 और 17 के प्रासंगिक अवलोकन निम्नानुसार है।

2009(6) आई. एल. आर. (दिल्ली) 761

1999 एसीजे 1520

"'सार्वजनिक स्थान'की परिभाषा बहुत व्यापक है।उसी के अवलोकन से पता चलता है कि बड़े पैमाने पर जनता को पहुँच का अधिकार है, हालांकि वह अधिकार विनियमित या प्रतिबंधित है।यह भी देखा गया है कि यह अधिनियम लाभकारी विधान है, इसलिए व्याख्या के कानून को भी जनता के लाभ के लिए समझा जाना चाहिए। समग्र कानूनी स्थिति और इस तथ्य में कि यदि भाषा सरल और असंदिग्ध है, तो इसका अर्थ जनता के लाभ के लिए लगाया जाना चाहिए, हमारा विचार है कि 'सार्वजनिक'स्थान 'शब्द, जहां भी किसी भी तरह से अधिकार या नियंत्रित के रूप में उपयोग किया जाता है, अधिनियम की धारा 2 (24) को आकर्षित करेगा। इसे ध्यान में रखते हुए, जैसा कि कहा गया है, अनुमति के साथ या अनुमति के बिना उपयोग किया जाने वाला निजी स्थान एक 'सार्वजनिक स्थान'होगा।

हमने ऊपर जो चर्चा की है, उसे ध्यान में रखते हुए, हमारा मानना है कि मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के अध्याय **आठ** के उद्देश्य के लिए 'सार्वजनिक स्थान'अभिव्यक्ति उन सभी स्थानों को शामिल करेगी, जिनमें निजी स्वामित्व भी शामिल है, जहां जनता के सदस्यों को किसी भी तरह से स्वतंत्र या नियंत्रित पहुंच प्राप्त है।"

(16) पांडुरंग चिमाजी अगाले बनाम न्यू इंडिया लाइफ इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, पुणे पर भरोसा करते हुए, मद्रास उच्च न्यायालय ने पैरा No.15 में निम्नलिखित टिप्पणी की:- "उपरोक्त निर्णय के अवलोकन पर, यह देखा गया है कि यह विचार करते हुए कि कोई स्थान सार्वजनिक स्थान है या निजी स्थान, बॉम्बे उच्च न्यायालय की पूर्ण पीठ ने बताया कि,

"यह आवश्यक है कि यह स्थान जनता के सदस्यों के लिए सुलभ हो और उनके उपयोग, आनंद, व्यवसाय या अन्य उद्देश्यों के लिए उपलब्ध हो।"

उस निर्णय में, एक औद्योगिक प्रतिष्ठान के परिसर में एक निजी सड़क पर एक दुर्घटना हुई। प्रवेश को पास द्वारा विनियमित किया गया था।मामले की उन परिस्थितियों में, उपर्युक्त पूर्ण पीठ ने अभिनिर्धारित किया था किः

"अतः यह अभिनिर्धारित किया जाएगा कि वे सभी स्थान जहाँ जनता के सदस्यों की पहुंच है, चाहे वे किसी भी कारण से, चाहे वे किसी भी तरह से अधिकार के रूप में हों या नियंत्रित, अधिनियम की धारा 2 (24) में 'सार्वजनिक स्थान'की परिभाषा शामिल होगी।

1988 ए. सी. जे. 674

(17) वर्तमान मामले में, यह एक कारखाना था लेकिन कारखाने को जनता के सदस्यों द्वारा अनुमति से उपयोग करने की अनुमति दी जा रही थी।इस बात से कोई इनकार नहीं है कि ट्रक को उक्त परिसर में प्रवेश करने की अनुमति थी और उसे प्रवेश करने का अधिकार था।इस प्रकार, इस न्यायालय को यह निर्णय देने में कोई संकोच नहीं है कि कारखाना एक सार्वजनिक स्थान था।

ख. दूसरा मुद्दा यह है कि **क्या उसे कार्य करने के दौरान चोट लगी थी।**

(18) मान लीजिए, ट्रक **नम्बर– यु ए–08ई–9577** के कारण हुई दुर्घटना के परिणामस्वरूप हुई चोट, जो उक्त ट्रक के चालक की लापरवाही के कारण हुई थी, जिसने उसे पलटते समय मृतक को टक्कर मार दी थी। चालक की लापरवाही को संदेह से परे बरकरार रखा गया है। प्रत्यर्थी का कर्तव्य ट्रक या ट्रक के साथ नहीं था।

उसका ट्रक से कोई लेना-देना नहीं था। एकमात्र बात यह थी कि जब घटना हुई तब वह कार्यस्थल पर ड्यूटी पर थे।इसलिए, इसे रोजगार क्षति नहीं कहा जा सकता है, हालांकि ई. एस. आई. के दायित्व को भी केवल इसलिए कम नहीं किया जा सकता है क्योंकि यह रोजगार क्षति का परिणाम नहीं है जब तक कि यह उस कार्य स्थल पर था जहां घायल एक कर्मचारी के रूप में अपनी क्षमता में मौजूद था।

(ग) यह तथ्य कि मोटर वाहन अधिनियम के तहत दावा तीसरे पक्ष के खिलाफ दावा करने के बराबर होगा और इसलिए, ईएसआई अधिनियम की धारा 53 के तहत प्रतिबंध के बावजूद, केरल उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा दिए गए फैसले में जवाब दिया गया है। के. पी. कुरीकोस बनाम जी सन्तोष कुमार और अन्य 9 का मामला **क्षेत्रीय निदेशक ई. एस. आई. के मामले में दिए गए निर्णय के बाद** निगम बनाम फ्रांसिस डी कोस्टा निम्नानुसारः-

"हम इस बात से सहमत होने के लिए राजी हैं कि **क्षेत्रीय** निर्देशक, E.S.I.C., बनाम फ्रांसिस डे। कोस्टा (ऊपर) इस मामले में उठाए गए विशिष्ट मुद्दे को शामिल करता है। दुर्घटना के लिए लापरवाही के आधार पर मुआवजे के लिए रोजगार अनुबंध के लिए किसी अजनबी के खिलाफ दावा किया जाता है।दावा रोजगार क्षति के मुआवजे के लिए नहीं है और इन परिस्थितियों में विनियमन के पैरा 44 में टिप्पणियाँ हैं। निर्देशक E.S.I.C. वी. फ्रांसिस डी कोस्टा को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। उस उक्ति का पालन करते हुए ई. एस. आई. अधिनियम लाभ के तहत हम स्वीकार करते हैं कि एक अजनबी के खिलाफ यातना में मुआवजे का दावा एक दावे के साथ सह-अस्तित्व में हो सकता है।

2010 एसीजे 662

ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 53 में "कोई भी व्यक्ति"शब्दों का उपयोग, जिसे हम नीचे निकालते हैं, लापरवाही के कारण मोटर दुर्घटना में हुए नुकसान के मुआवजे के लिए एम. वी. अधिनियम की धारा 166 के तहत अजनबी/यातना से डरने वाले के खिलाफ उत्पीड़न के दावे को अपने दायरे में नहीं ले सकता है।

"किसी अन्य कानून के तहत मुआवजे या नुकसान की प्राप्ति या वसूली के खिलाफ रोक।- एक बीमित व्यक्ति या उसके आश्रित इस अधिनियम के तहत एक कर्मचारी के रूप में बीमित व्यक्ति को लगी नौकरी की चोट के संबंध में, चाहे बीमित व्यक्ति के नियोक्ता से या किसी अन्य व्यक्ति से, श्रमिक मुआवजा अधिनियम, 1923 (1923 का 8), या किसी अन्य कानून के तहत कोई मुआवजा या नुकसान प्राप्त करने या वसूल करने के हकदार नहीं होंगे। धारा 53 में "कोई अन्य व्यक्ति"अभिव्यक्ति अपने दायरे में केवल ऐसे अन्य व्यक्ति को ले सकती है जिसे कर्मचारी को हुई "रोजगार चोट" के लिए क्षतिपूर्ति करने के लिए, रोजगार अनुबंध के तहत या उसके आधार पर उत्तरदायी बनाया जाना चाहिए।यदि मोटर दुर्घटना के कारण कोई चोट लगी है और ऐसी चोट एक रोजगार की चोट भी है, तो धारा 53 एम. वी. अधिनियम की धारा 166 के तहत अजनबी यातना से डरने वाले के खिलाफ यातना के दावे को प्रतिबंधित नहीं करती है।लेकिन किसी अन्य कानून के तहत नियोक्ता के खिलाफ दावे को प्रतिबंधित करता है।जैसा कि फ्रांसिस डी कोस्टा मामले में उच्चतम न्यायालय द्वारा अभिनिर्धारित किया गया है कि अधिनियम के तहत बीमा कवरेज किसी अजनबी के खिलाफ अन्य उपायों के अतिरिक्त है और प्रतिस्थापन में नहीं है।"

(19) मंगलम्मा (उपरोक्त) के मामले में धारा 53 का उद्देश्य नियोक्ता पर दो बार बोझ डालना नहीं था, जबकि मोटर वाहन अधिनियम ई. एस. आई. से पूरी तरह अलग है और स्वतंत्र, एक अजनबी है।

(20) इस प्रकार, उपरोक्त शर्तों को पूरा करने के कारण, ई. एस. आई. अधिनियम की धारा 53 वर्तमान मामले के तथ्यों में मोटर वाहन अधिनियम के तहत मुआवजे का दावा करने के लिए उनके रास्ते में नहीं आएगी।

(21) अपीलार्थी-बीमा कंपनी के विद्वान वकील उस राशि के संबंध में दिए गए मुआवजे में किसी भी अवैधता को इंगित करने में सक्षम नहीं हुए हैं, जिसे संयुक्त भारत बीमा कंपनी लिमिटेड के अनुसार स्वीकृत किया गया है।

राष्ट्रीय बीमा कंपनी बनाम प्रणय सेठी और अन्य के मामले में फैसला दिया गया

(22) तदनुसार बर्खास्त किया गया।एफ. ए. ओ.-794-2016

(23) वर्तमान अपील दावेदार द्वारा दिनांक 31.3.2014 के पुरस्कार के माध्यम से दिए गए मुआवजे को बढ़ाने के लिए दायर की गई है।

(24) अपीलार्थी के विद्वान वकील यह दिखाने में सक्षम नहीं हुए हैं कि दावेदार किसी भी शीर्ष के तहत न्यायाधिकरण द्वारा दी गई वृद्धि से अधिक वृद्धि का हकदार कैसे है।

(25) तदनुसार, उपर्युक्त दोनों अपीलें खारिज कर दी जाती हैं।

सुनील चौपड़ा

स्पष्टीकरणः– स्थानीय भाषा मे अनुवादित निर्णय वादी के सिमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा मे इसे समझ सके किसी अन्य उददेष्य के लिए इसका उपयोग नही किया जा सकता हे। सभी व्यवहारिक और अधिकारीक उददेष्यो के लए निर्णय का अग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कायान्वयन के उददेष्य के लिए उपयुक्त रहेगा ।

2017, (एससी) 5157