न्यायमूर्ति राजबीर सेहरावत के समक्ष

राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड।— अपीलकर्ता

बनाम

नसीब कौर और अन्य प्रतिवादी

एफ. ए. ओ. संख्या न॰ 2275/1998

14 दिसंबर, 2017

मोटर वाहन अधिनियम, 1988-एस.147 (1) (बी) (i) और 149 बीमा कंपनी पीछे बैठने वाले की मृत्यु से उत्पन्न दावे में मुआवजा का भुगतान देने के लिए उत्तरदायी पीछे की सीट पर सवार की लापरवाही से ड्राइविंग के कारण के कारण चोटों के कारण मृत्यु हो गयी ट्रिब्यूनल द्वारा कंपनी के मुआवजे में 3,69,500/- रूपये दिए गए -बीमा कंपनी द्वारा चुनौती दी गई कि बीमा पॉलिसी पीछे के सवार के जोखिम को कवर नहीं करती है क्योंकि यह तीसरा पक्ष नहीं है-आयोजित, पॉलिसी के नियमों और शर्तों में पीछे के सवार को बाहर नहीं किया जा सकता है-पॉलिसी उन मामलों को छोड़कर दायित्व को भी बाहर नहीं कर सकती है जहां वाहन को किराए और ईनाम के लिए चलाया जा रहा था-अपील खारिज कर दी गई।

पक्षकारों के विद्वान वकील को सुनने के बाद और पक्षकारों के विद्वान वकील की सक्षम सहायता से रिकॉर्ड की सराहना करने के बाद, इस न्यायालय का यह मानना है कि ट्रिब्यूनलद्वारा पारित पुरस्कार में कोई अवैधता या विकृति नहीं है।अपीलार्थी के लिए विद्वान वकील का तर्क; कि बीमा कंपनी पिलियन सवार की मृत्यु से उत्पन्न दायित्व के

लिए उत्तरदायी नहीं है; बीमा कंपनी द्वारा रिकॉर्ड पर रखी गई पॉलिसी या अदालतों द्वारा व्याख्या किए गए अधिनियम के प्रावधानों द्वारा समर्थित नहीं है।नीति के एक मात्र अवलोकन से पता चलता है कि; विचाराधीन वाहन के उपयोग की सीमा का वर्णन करते हुए; केवल यह है कि नीति में किराए या इनाम के लिए स्कूटर का उपयोग, संगठित रेसिंग, शांति निर्माण, विश्वसनीयता परीक्षण और गति परीक्षण के लिए शामिल नहीं है।नीति में उल्लिखित सामान्य अपवादों के तहत, इतना ही कहा गया है कि नीति के तहत; कंपनी किसी भी व्यक्ति की मृत्यु या शारीरिक चोट (रोजगार के अनुबंध के कारण या उसके अनुसरण में ले जाए गए यात्री के अलावा) के संबंध में उत्तरदायी नहीं होगी, जिसे घटना के समय विचाराधीन वाहन में ले जाया जा रहा है या उसमें प्रवेश किया जा रहा है या उसमें चढ़ना या उतरना पड़ रहा है।हालाँकि, यह शर्त मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों की आवश्यकताओं के अधीन बनाई गई है। इसलिए यह स्पष्ट है कि नीति; अपने आप में; विचाराधीन स्कूटर पर पिलियन सवार के प्रति कंपनी के दायित्व को बाहर नहीं करती है; विशेष रूप से कंपनी पॉलिसी में शामिल शर्तों के तहत शरण नहीं ले सकती है ताकि पिलियन सवार की मृत्यु के प्रति दायित्व से बचा जा सके।

(पैरा 12)

यह भी अभिनिर्धारित किया कि जहां तक मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों का संबंध है, यह न्यायालय पहले ही पारित निर्णय में अभिनिर्धारित कर चुका है। 2005 के एफ. ए. ओ. No.4287 में शिव लोचन सिंह @भोला बनाम राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड और अन्य के रूप में शीर्षक दिया गया है जो नया मोटर वाहन अधिनियम मोटर वाहन अधिनियम के तहत दावा करने के उद्देश्य से 'तीसरे पक्ष' की परिभाषा में स्कूटर के पीछे के सवार को शामिल किया गया है। इस मामले में यह अभिनिर्धारित किया गया है कि पुराने अधिनियम की खंड 95 (1) (बी) (आई) के प्रावधान (2) को हटाने के साथ, नए

अधिनियम की खंड 147 (1) (बी) (आई) में इसे आगे नहीं बढ़ाते हुए, निजी यात्री कारों और मोटर साइकिलों में यात्रियों के संबंध में अनिवार्य बीमा के लिए बनाए गए अपवाद को नए अधिनियम में आगे नहीं बढ़ाया गया है। इसलिए निजी यात्री कार में यात्रा करने वाले यात्री और मोटर साइकिल स्कूटर पर पीछे बैठने वाले को नए मोटर वाहन अधिनियम के तहत दावा याचिका के उद्देश्य से तीसरे पक्ष की परिभाषा में शामिल किया जाएगा। इस निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए, इस न्यायालय ने एक ओर यात्री कार और मोटर साइकिल की परिभाषाओं और दूसरी ओर माल ले जाने की परिभाषा पर भरोसा किया है; और एक ओर माल ले जाने से उत्पन्न दायित्व और दूसरी ओर निजी यात्री कार और मोटर साइकिल से उत्पन्न दायित्व के मामले में अधिनियम की खंड 149 के तहत बीमा कंपनी को उपलब्ध बचाव के बीच विशाल अंतर पर भी भरोसा किया है।

(पैरा 13)

आगे कहा कि, सभी प्रावधानों को विस्तार से समझने के बाद, यह न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचा था कि परिभाषा के आधार पर, निजी यात्री कार और एक मोटर साइकिल यात्रियों को उस पर ले जाने का हकदार है।निजी यात्री कार के मामले में खंड 149 के तहत बीमा कंपनी के लिए उपलब्ध एकमात्र बचाव यह है कि यात्री को किराए या इनाम के लिए नहीं ले जाया जाना चाहिए।यदि यात्री निजी यात्री कार में निःशुल्क यात्री के रूप में यात्रा कर रहे हैं तो अधिनियम की खंड 149 द्वारा बीमा कंपनी को कोई बचाव प्रदान नहीं किया गया है। इसी तरह, स्कूटर/मोटर साइकिल के पिलियन सवार के मामले में बीमा कंपनी को उपलब्ध कराया गया एकमात्र बचाव यह है कि; यदि दोपहिया वाहन को एक साइड कार के रूप में पंजीकृत किया गया है, तो दोपहिया वाहन को बिना साइड कार को संलग्न किए नहीं चलाया जाना चाहिए था।नए अधिनियम की खंड 149 ने 322 तक बचाव के रूप में मोटर साइकिल पर केवल एक पिलियन सवार की यात्रा का प्रावधान नहीं किया

है। बीमा कंपनी द्वारा दायित्व से बचें; इस तरह के एक पिलियन सवार की मृत्यु से उत्पन्न।यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि मोटर वाहन अधिनियम के किसी भी प्रावधान के तहत मोटर साइकिल पर पीछे बैठने वाले को प्रतिबंधित नहीं किया गया है। इसलिए पीछे बैठने वाले के रूप में स्कूटर की सवारी करना किसी भी तरह से अवैध नहीं है।नतीजतन, बीमा कंपनी को एक पिलियन सवार की मृत्यु से उत्पन्न दावे में मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी माना गया था।माननीय उच्चतम न्यायालय के सभी निर्णयों पर इस न्यायालय द्वारा 2005 के उपरोक्त एफ. ए. ओ. सं. 4287 में दिए गए निर्णय में विधिवत विचार किया गया था। इस न्यायालय ने पाया कि वर्तमान मामला पूरी तरह से 2005 (ऊपर) के एफ. ए. ओ. No.4287 में इस न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय द्वारा कवर किया गया है।इसलिए बीमा कंपनी की यह याचिका खारिज किये जाने योग्य है ।

(पैरा 14)

आगे यह अभिनिर्धारित किया कि जहां तक ओरिएंटल बीमा कंपनी (सूप्रा) (उपरोक्त) के मामले में माननीय सर्वोचय न्यायालय के निर्णय पर अपीलकर्ता के लिए अर्जित वकील की निर्भरता का संबंध है, उक्त निर्णय के अवलोकन से पता चलता है कि इसने बीमा पॉलिसी के विशिष्ट नियमों और शर्तों का उल्लेख किया है और यह अभिनिर्धारित किया है कि चूंकि बीमा के अनुबंध में वाहन के मालिक और पिलियन सवार को शामिल नहीं किया गया है, इसलिए बीमा के अनुबंध की शर्तों को देखते हुए, बीमा कंपनी किसी पिलियन सवार की मृत्यु के कारण मुआवजे का कोई भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगी।जहां तक, अन्यथा, स्कूटर पर पिलियन सवार के 'तीसरे पक्ष' की परिभाषा के अंतर्गत आता है, यह स्वीकार किया जाता है कि नए अधिनियम की खंड 147 (I) (बी) (i) में पुराने अधिनियम की खंड 957 (1) (बी) (i) के प्रावधान को आगे नहीं

बढ़ाने के प्रभाव से सम्बंधित है, एक ओर माल ढुलाई की परिभाषा और दूसरी ओर मोटर साइकिल की परिभाषा में अंतर और आगे माल वहन और दूसरी ओर मोटर वाहन अधिनियम के तहत निर्धारित मोटर साइकिल के मामले में उपलब्ध बचाव के बीच का अंतर; उपरोक्त मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेश को विशेष रूप से लागू नहीं किया गया है।इस न्यायालय द्वारा 2005 के एफ. ए. ओ. सं. 4287 में दिए गए उपरोक्त निर्णय में विस्तृत विवरण में उक्त अंतर पर विधिवत ध्यान दिया गया है, चर्चा और विचार किया गया है।इस स्थिति में पढ़ें कि पॉलिसी के नियम और शर्तें वाहन के उपयोग को केवल किराए या इनाम के लिए उपयोग करने के लिए प्रतिबंधित कर सकती हैं।वर्तमान मामले में यह बीमा कंपनी का मामला भी नहीं है कि विचाराधीन स्कूटर का उपयोग किसी भी किराए या इनाम के लिए किया जा रहा था।इसलिए वकील द्वारा जिस निर्णय पर भरोसा किया गया है, उससे कोई मदद नहीं मिलती है।जब पॉलिसी के नियमों और शर्तों ने स्वयं पिलियन राइडर को बाहर नहीं किया है और पॉलिसी उन मामलों को छोड़कर देयता को भी बाहर नहीं कर सकती है जहां वाहन को किराए और इनाम के लिए चलाया जा रहा था; तो बीमा राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड v. कंपनी दायित्व से बच नहीं सकती है सिवाय इसके कि वह यह दिखाने में सफल रही है कि विचाराधीन वाहन को संबंधित समय पर किराए और पुरस्कार के लिए चलाया जा रहा था।

(पैरा 15)

नीरज खन्ना, अधिवक्ता

अपीलकर्ता के लिए।

दीवान एस अदलखा, अधिवक्ता प्रतिवादी संख्या 6 के लिए

राजबीर सहरावत, जे. (मौखिक)

सिविल मिस्लेनियस संख्या 25191/ 2017-सी. आई. आई.

प्रार्थना के अनुसार अनुमति दी गई।

1998 का एफ. ए. ओ. सं. 2275

(1) यह मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण, अंबाला द्वारा पारित निर्णय को चुनौती देने वाली बीमा कंपनी द्वारा दायर एक अपील है।

(2) इस मामले के संक्षिप्त तथ्य यह हैं कि 07.08.1996 पर मेहर सिंह पंजीकरण संख्या पी.बी.-39-6024 वाले स्कूटर पर गाँव ललन से अपने गाँव कुर्ली आ रहा था। वह उस पर एक पिलियन सवार था जिसे प्रतिवादी नंबर 1 (दावा याचिका में) द्वारा जल्दबाजी और लापरवाही से चलाया जा रहा था।लगभग दोपहर 1 बजे:30 जब वे अंबाला चंडीगढ़ रोड पर गाँव देहड़ के क्षेत्र में गैस फैक्ट्री के पास पहुंचे, तो स्कूटर तेजी और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण प्रतिवादी नंबर 1 के नियंत्रण से बाहर हो गया और वह फिसल गया।ड्राइवर और पीछे बैठे मेहर सिंह दोनों को चोटें आईं।मेहर सिंह को अंबाला शहर के सिविल अस्पताल ले जाया गया जहां उन्होंने चोटों के कारण दम तोड़ दिया।मेहर सिंह की मृत्यु के कारण, मेहर सिंह की विधवा, नाबालिग बेटों और बेटियों द्वारा दावा याचिका दायर की गई थी।दावा याचिका में दावा किया गया था कि मृतक मेहर सिंह की उम्र 42 वर्ष थी और वह एक मोची था जिसकी मासिक आय रु 3500/- उनके जूता बनाने के व्यवसाय से मासिक आय होती थी । यह भी दावा किया गया कि परिवार में जीवन की दीर्घायु का इतिहास रहा है।दावेदार पूरी तरह से असहाय रह गए हैं।आय का कोई स्रोत नहीं है और दावेदार पूरी तरह से मृतक की आय पर निर्भर थे।इसलिए, रुपये का दावा। 10 लाख का क्लेम बनाया गया किया गया।

(3) नोटिस मिलने पर, स्कूटर के चालक, प्रतिवादी नंबर 1 ने दुर्घटना को स्वीकार किया, लेकिन दलील दी कि सड़क पर एक गड्ढा था।मृतक ने स्कूटर से कूदने की कोशिश की और उसे चोटें आयीं । उन्होंने विवाद किया कि उनके द्वारा कोई लापरवाही या लापरवाही से गाड़ी चलाना था।दावा याचिका के अन्य कथनों को भी अस्वीकार कर दिया गया।स्कूटर के मालिक प्रतिवादी संख्या न० 2 ने भी प्रतिवादी संख्या न० 1 द्वारा लिए गए बचाव का पालन किया।इसके अतिरिक्त, यह दलील दी गई कि मृतक की आयु 42 वर्ष से अधिक थी।यह भी दावा किया गया कि विचाराधीन स्कूटर का प्रतिवादी संख्या 3 के साथ विधिवत बीमा किया गया था।

(4) प्रतिवादी संख्या न० 3, बीमा कंपनी ने हालांकि, एक विपरीत बचाव की स्थापना की।दावा याचिका की दलीलों को बीमा कंपनी द्वारा अस्वीकार कर दिया गया था।यह भी दलील दी गई कि मृतक के पीछे बैठा होने के कारण न तो पॉलिसी के तहत कवर किया गया था और न ही बीमा कंपनी कोई मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी थी।इसके अलावा यह दलील दी गई कि स्कूटर के चालक प्रतिवादी नंबर 1 के पास दुर्घटना की तारीख को वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था।

(5) दलों ने अपने-अपने साक्ष्य प्रस्तुत किये ।

(6) पक्षों को सुनने और साक्ष्य की सराहना करने के बाद, ट्रिब्यूनल ने प्रतिवादी संख्या न० 1 को स्कूटर चलाने में लापरवाही बरतने वाला माना ।मुआवजे की राशि के सवाल पर विचार करते हुए, ट्रिब्यूनलने कहा कि चूंकि मृतक की कोई निश्चित आय साहिब साक्ष्य से साबित नहीं हुई है, इसलिए ट्रिब्यूनल द्वारा कुछ अनुमान लगाने की आवश्यकता है । ट्रिब्यूनलने माना है कि मृतक अपने अलावा 5 सदस्यों के परिवार का पालन-पोषण कर रहा था।इसलिए, वह कम से कम रु. 3,000/- प्रति माह कमा रहा होगा। इसलिए, मृतक की आय रु 3,000/- प्रति माह आंकी गयी । ट्रिब्यूनल द्वारा मृतक के व्यक्तिगत

खर्चों के कारण उसी से एक तिहाई राशि की कटौती की गई थी।नतीजतन, मृतक की आय रु। 2, 000/- प्रति माह।तदनुसार, ट्रिब्यूनल द्वारा दावेदारों की निर्भरता के वार्षिक नुकसान का आकलन Rs.24,000/- किया गया था।मृतक की उम्र को ध्यान में रखते हुए, 15 का गुणक लागू किया गया था।इसलिए कुल रु। 3,60,000-दावेदारों को निर्भरता के नुकसान के कारण प्रदान किया गया था।इसके अलावा, दावेदार रुपये के हकदार थे। 5, 000/- संघ के नुकसान के लिए और रु। 2, 000/- अंतिम संस्कार के खर्च के लिए दिए गए थे।इसके अलावा रु। 2500/- का पुरस्कार संपत्ति के नुकसान के कारण भी दिया गया था।इसलिए कुल रु। 3,69,500-ट्रिब्यूनल द्वारा दावेदारों को मुआवजे के रूप में दिया गया था।

(7) हालांकि, मुआवजे का भुगतान करने की देयता पर विचार करते हुए, ट्रिब्यूनलने कहा कि दावेदारों ने स्कूटर की बीमा पॉलिसी के विवरण को विधिवत साबित कर दिया है।इसलिए, स्कूटर को प्रतिवादी-राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड के साथ बीमित किया गया था। बीमा कंपनी।बीमा कंपनी के दूसरे तर्क के बारे में कि पॉलिसी पिलियन राइडर के जोखिम को कवर नहीं करती है, ट्रिब्यूनलने माना कि बीमा कंपनी का तर्क स्वीकार करने योग्य नहीं था।ट्रिब्यूनलद्वारा यह अभिनिर्धारित किया गया था कि बीमा कंपनी इस बात की पुष्टि नहीं कर सकती कि पीछे बैठे व्यक्ति की मृत्यु के कारण हुए नुकसान की भरपाई करने का उसका कोई दायित्व नहीं था । यह आगे दावा किया गया कि इस बात का कोई सबूत नहीं है कि मृतक को किराए या इनाम के लिए स्कूटर पर पीछे की सवारी के रूप में ले जाया जा रहा था।फिर भी ट्रिब्यूनलद्वारा यह अभिनिर्धारित किया गया कि हालांकि पॉलिसी का कवर ध्यान दें रिकॉर्ड पर साबित हो गया है, फिर भी बीमा कंपनी ने यह दिखाने के लिए कोई सामग्री या सबूत प्रस्तुत नहीं किया है कि उसका दायित्व सीमित है और यह उक्त स्कूटर पर पीछे बैठे व्यक्ति तक नहीं फैला है।फिर भी मामले में दिए गए माननीय सर्वोच्च न्यायालय के फैसले पर भरोसा करना राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड

बनाम जुगल किशोर और अन्य ट्रिब्यूनलने अभिनिर्धारित किया कि बीमा कंपनी को प्रमाण के बोझ का निर्वहन करते समय संक्षिप्त सार सिद्धांतों पर भरोसा नहीं करना चाहिए और बीमा कंपनी का कर्तव्य है कि वह बीमा पॉलिसी की प्रति पेश करे ताकि पॉलिसी के नियमों और शर्तों के अनुसार किसी भी दायित्व से बचा जा सके।हालाँकि, बीमा कंपनी द्वारा ऐसे कोई नियम और शर्तें साबित नहीं की गई हैं जो उसे दायित्व से बचने का अधिकार देती हैं।नतीजतन, बीमा कंपनी को मुआवजे की राशि का भुगतान करने के लिए सक्षम माना गया है ।

(8) ट्रिब्यूनल द्वारा पारित निर्णय के खिलाफ पीड़ित बीमा कंपनी ने वर्तमान अपील दायर की है।

(9) मामले में बहस करते हुए, बीमा कंपनी के विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया है कि वह अपनी दलीलों को केवल एक बिंदु तक सीमित रखते हैं, यानी कि मृतक एक पिलियन सवार था और बीमा कंपनी मुआवजे का भुगतान करने के लिए सक्षम नहीं है क्योंकि पिलियन सवार कोई तीसरा पक्ष नहीं है और वर्तमान मामले में पॉलिसी केवल एक 'एक्ट पॉलिसी' थी।अतः बीमा कंपनी पर कोई दायित्व नहीं लगाया जा सकता है।अपने तर्क का समर्थन करने के लिए, विद्वान वकील ने माननीय सर्वोच्च न्यायालय के फैसले पर भरोसा किया है जिसका शीर्षक हैः ओरिएंटल बीमा कंपनी। लिमिटेड बनाम सुधाकरन के. वी. और अन्य |

(10) दूसरी ओर, प्रतिवादी के विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि बीमा कंपनी के दायित्व से पिलियन सवार को बाहर करने के लिए पॉलिसी में कोई शर्त नहीं थी।इसके अलावा विद्वान वकील द्वारा यह प्रस्तुत किया जाता है कि पीछे बैठने वाले को बीमा कंपनी की देनदारी से बाहर करने की कोई शर्त नहीं थी फिर भी विद्वान वकील द्वारा प्रस्तुत किया गया है कि इसका कोई पूर्ण प्रस्ताव नहीं है कानून है कि एक पिलियन सवार,

किसी भी मामले में; बीमा पॉलिसी के तहत कवर नहीं किया जाएगा, भले ही उसे बीमा कंपनी द्वारा 'एक्ट पॉलिसी' के रूप में वर्णित किया गया हो।

(11) वर्तमान अपील विचाराधीनता रहने के दौरान, बीमा कंपनी ने 2017 की सी. एम. संख्या 25191-सी. आई. आई. के साथ संलग्नक ए-1 के रूप में स्कूटर की बीमा पॉलिसी की प्रति को रिकॉर्ड पर रखा है।

(12) पक्षकारों के विद्वान वकील को सुनने के बाद और पक्षकारों के विद्वान वकील की समर्थ सहायता से रिकॉर्ड की सराहना करने के बाद, इस न्यायालय की यह सुविचारित राय है कि ट्रिब्यूनल द्वारा पारित पुरस्कार में कोई आरोप या विकृति नहीं है।अपीलार्थी के लिए विद्वान वकील का तर्क; कि बीमा कंपनी पिलियन सवार की मृत्यु से उत्पन्न दायित्व के लिए उत्तरदायी नहीं है; बीमा कंपनी द्वारा रिकॉर्ड पर रखी गई पॉलिसी या अदालतों द्वारा व्याख्या किए गए कानून के प्रावधानों द्वारा समर्थित नहीं है।नीति के एक मात्र अवलोकन से पता चलता है कि; विचाराधीन वाहन के उपयोग की सीमा का वर्णन करते हुए; केवल यह लिखा गया है कि नीति में किराए या इनाम के लिए स्कूटर का उपयोग, संगठित दौड़, शांति निर्माण, विश्वसनीयता परीक्षण और गति परीक्षण के लिए शामिल नहीं है।नीति में उल्लिखित सामान्य अपवादों के तहत, फिर से; केवल इतना ही कहा गया है कि नीति के तहत; कंपनी किसी भी व्यक्ति की मृत्यु या शारीरिक चोट (रोजगार के अनुबंध के कारण या उसके अनुसरण में ले जाए गए यात्री के अलावा) के संबंध में उत्तरदायी नहीं होगी, जिसे घटना के समय विचाराधीन वाहन में ले जाया जा रहा है या उसमें प्रवेश किया जा रहा है या उसमें चढ़ना या उतरना पड़ रहा है।हालाँकि, यह शर्त मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों की आवश्यकताओं के अधीन बनाई गई है। इसलिए यह स्पष्ट है कि नीति; अपने आप में; विचाराधीन स्कूटर पर पिलियन सवार के प्रति कंपनी के दायित्व को बाहर नहीं करती है; विशेष रूप से।इसलिए कंपनी पॉलिसी में शामिल शर्तों के

तहत आक्षय नहीं ले सकती है ताकि पिलियन सवार की मृत्यु के प्रति दायित्व से बचा जा सके।

(13) जहाँ तक मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों का संबंध है, यह न्यायालय पहले ही शीर्षक में पारित निर्णय में निर्णय दे चुका है। **शिव लोचन सिंह @भोला बनाम राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड** और अन्य 2005 के एफ. ए. ओ. सं. 4287 में कहा गया है कि नए मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों के तहत मोटर वाहन अधिनियम के तहत दावा करने के उद्देश्य से स्कूटर के पीछे बैठने वाले को 'तीसरे पक्ष' की परिभाषा में शामिल किया गया है। इस मामले में यह अभिनिर्धारित किया गया है कि पुराने अधिनियम की खंड 95 (1) (बी) (आई) के प्रावधान (बी) को हटाने के साथ, नए अधिनियम की खंड 147 (1) (बी) (आई) में इसे आगे नहीं बढ़ाते हुए, राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड v. निजी यात्री कारों में यात्रियों के संबंध में अनिवार्य बीमा बनाया गया है और मोटर साइकिलों को नए अधिनियम में आगे नहीं बढ़ाया गया है। इसलिए निजी यात्री कार में यात्रा करने वाले यात्री और मोटर साइकिल स्कूटर पर पीछे बैठने वाले को नए मोटर वाहन अधिनियम के तहत दावा याचिका के उद्देश्य से तीसरे पक्ष की परिभाषा में शामिल किया जाएगा। इस निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए, इस न्यायालय ने एक ओर यात्री कार और मोटर साइकिल की परिभाषाओं और दूसरी ओर माल ढुलाई की परिभाषा पर भरोसा किया है; और अधिनियम की खंड 149 के तहत बीमा कंपनी को मिलने वाली छूट के बीच विशाल अंतर पर भी आधार बनाया है; एक ओर माल वहन से उत्पन्न दायित्व और दूसरी ओर देयता के मामले में **निजी यात्री कार और मोटर साइकिल से उत्पन्न** |

(14) सभी प्रावधानों की विस्तार से सराहना करने के बाद, यह न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचा था कि परिभाषा के आधार पर, निजी यात्री कार और एक मोटर साइकिल

यात्रियों को उस पर ले जाने का हकदार है।निजी यात्री कार के मामले में खंड 149 के तहत बीमा कंपनी के लिए उपलब्ध एकमात्र बचाव यह है कि यात्री को किराए या इनाम के लिए नहीं ले जाया जाना चाहिए।यदि यात्री निजी यात्री कार में निःशुल्क यात्री के रूप में यात्रा कर रहे हैं तो अधिनियम की खंड 149 द्वारा बीमा कंपनी को कोई बचाव प्रदान नहीं किया गया है। इसी तरह, स्कूटर/मोटर साइकिल के पिलियन सवार के मामले में बीमा कंपनी को उपलब्ध कराया गया एकमात्र बचाव यह है कि; यदि दोपहिया वाहन को साइड कार के रूप में पंजीकृत किया गया है, तो दोपहिया वाहन को साइड कार के बिना नहीं चलाया जाना चाहिए था।नए अधिनियम की खंड 149 में बीमा कंपनी द्वारा देयता से बचने के लिए, प्रति प्रतिरक्षा के रूप में मोटर साइकिल पर पीछे वाले सवार की केवल यात्रा का प्रावधान नहीं है; जो ऐसे पीछे वाले सवार की मृत्यु से उत्पन्न होती है।यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि मोटर वाहन अधिनियम के किसी भी प्रावधान के तहत मोटर साइकिल पर पीछे बैठने वाले को प्रतिबंधित नहीं किया गया है। इसलिए पीछे बैठने वाले के रूप में स्कूटर की सवारी करना किसी भी कानून के तहत अवैध नहीं है।नतीजतन, बीमा कंपनी को एक पिलियन सवार की मृत्यु से उत्पन्न दावे में मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी माना गया था।माननीय सर्वोचय न्यायालय के सभी निर्णयों पर इस न्यायालय द्वारा 2005 के उपरोक्त एफ. ए. ओ. सं. 4287 में दिए गए निर्णय में विधिवत विचार किया गया था।इस न्यायालय ने पाया कि वर्तमान मामला पूरी तरह से 2005 (सूप्रा) के एफ. ए. ओ. No.4287 में इस न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय द्वारा कवर किया गया है।इसलिए बीमा कंपनी की यह याचिका खारिज की जा सकती है।

(15) जहां तक ओरिएंटल इंस्यूएंस कं. (सूप्रा) के मामले में माननीय सुप्रीम कोर्ट न्यायालय के फैसले पर अपीलकर्ता के लिए विद्वान वकील की निर्भरता का सवाल है, उक्त फैसले के अवलोकन से पता चलता है कि इसने बीमा पॉलिसी के विशिष्ट नियमों और शर्तों का उल्लेख किया है और यह अभिनिर्धारित किया है कि चूंकि बीमा के अनुबंध में

वाहन के मालिक और पिलियन सवार को शामिल नहीं किया गया है, इसलिए बीमा के अनुबंध की शर्तों को देखते हुए, बीमा कंपनी पिलियन सवार की मृत्यु के कारण मुआवजे का कोई भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगी।जहां तक, अन्यथा, स्कूटर पर पिलियन सवार के 'तीसरे पक्ष' की परिभाषा के भीतर होने का संबंध है, यह स्वीकार किया जाता है कि नए अधिनियम की खंड 147 (1) (बी) (आई) में पुराने अधिनियम की खंड 95 (1) (बी) (आई) के प्रावधान (आई) को आगे नहीं बढ़ाने का प्रभाव, एक ओर माल वहन की परिभाषा और दूसरी ओर मोटर साइकिल की परिभाषा का अंतर और एक ओर माल वहन और दूसरी ओर मोटर वाहन अधिनियम के तहत निर्धारित मोटर साइकिल के मामले में उपलब्ध बचाव के बीच का अंतर; उपरोक्त मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के ध्यान में विशेष रूप से नहीं लाया गया है।इस न्यायालय द्वारा 2005 के एफ. ए. ओ. सं. 4287 में दिए गए उपरोक्त निर्णय में विस्तृत विवरण में उक्त अंतर पर विधिवत ध्यान दिया गया है, चर्चा की गई है और विचार किया गया है।इस स्थिति में पढ़ें कि पॉलिसी के नियम और शर्तें वाहन के उपयोग को केवल किराए या इनाम के लिए उपयोग करने के लिए प्रतिबंधित कर सकती हैं।वर्तमान मामले में यह बीमा कंपनी का मामला भी नहीं है कि विचाराधीन स्कूटर का उपयोग किसी भी किराए या इनाम के लिए किया जा रहा था।इसलिए वकील द्वारा जिस फैसले पर भरोसा किया गया है, उससे कोई मदद नहीं नहीं करता है । जब पॉलिसी के नियमों और शर्तों ने स्वयं पिलियन राइडर को बाहर नहीं किया है और पॉलिसी उन मामलों को छोड़कर दायित्व को भी बाहर नहीं कर सकती है जहां वाहन को किराए और इनाम के लिए चलाया जा रहा था; तब बीमा कंपनी दायित्व से बच नहीं सकती है सिवाय उन मामलों के जहां वह यह दिखाने में सफल रही है कि सम्बंधित वाहन को प्रासंगिक समय पर किराए और इनाम के लिए चलाया जा रहा था।

(16) वर्तमान मामले में, बीमा कंपनी द्वारा यह दिखाने के लिए कोई सबूत नहीं दिया गया है कि मृतक को किराए या इनाम के लिए पीछे की सीट पर बैठाया जा रहा था या

अधिनियम के किसी अन्य प्रावधान का कोई अन्य उल्लंघन किया था। इसलिए बीमा कंपनी ट्रिब्यूनल द्वारा दी गई राशि का भुगतान करने के छमता से बच नहीं सकती है।

(17) पक्षकारसभक विद्वान वकील द्वारा कोई अन्य तर्क नहीं उठाया गया ।

(18) उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, ट्रिब्यूनल द्वारा पारित पुरस्कार के साथ कोई अस्पष्टता या व्यापकता नहीं पाई जाती है और इसे बरकरार रखा जाता है।बीमा कंपनी द्वारा दायर अपील खारिज कर दी जाती है।

डॉ. सुमती जुंद

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

सविता
4H16JG
ट्रांसलेटर