[2018] एस. सी. आर. 561

कलीम खान और अन्य बनाम।

एफ. आई. एम. डी. ए. बी. ई और अन्य

(2015 की सिविल अपील संख्या 8785–8786)

03 जुलाई, 2018

[दीपक मिश्रा, सीजेआई, ए. एम. खानविलकर और डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड़, जे. जे.]

मोटर वाहन अधिनियम, 1988–एस.165 और 166–दावा याचिका–रखरखाव–क्षतिपूर्ति–बीमाकर्ता की देयता–मालिक के खेत में किया गया विस्फोट संचालन, ट्रैक्टर की बैटरी का उपयोग करके कुएं की खुदाई के लिए–मृतक पर पत्थर गिर गया जिससे उसकी मृत्यु हो गई–न्यायाधिकरण ने यह अभिनिर्धारित किया कि दुर्घटना एक वाहन दुर्घटना थी और वाहन का उपयोग वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए किया जा रहा था, मालिक द्वारा बीमा पॉलिसी का उल्लंघन किया गया था, मालिक पर दायित्व को निर्धारित करते हुए मुआवजे का आदेश दिया गया था–उच्च न्यायालय ने कहा कि दावा याचिका बनाए रखने योग्य नहीं थी क्योंकि बैटरी को वाहन से अलग किया जा रहा था और इसका हिस्सा नहीं था, दुर्घटना वाहन के उपयोग से नहीं हुई थी–अपील पर कहा गया:इसका कुछ कारणात्मक संबंध होना चाहिए या घटना का इससे संबंध होना चाहिए–यह पूरी तरह से असंबद्ध नहीं होना चाहिए–अभिलेख पर साक्ष्य को ध्यान में रखते हुए, न्यायाधिकरण ने सही निर्णय दिया कि बैटरी ट्रैक्टर में स्थापित की गई थी और विस्फोटक बैटरी द्वारा चार्ज किए गए थे–उद्देश्य खेत में कुएं को खोदना था–वाहन का उपयोग निर्धारित यू/एस के अनुसार किया गया था।165–इस प्रकार, उच्च न्यायालय ने उक्त अंक पर गलती की–इसके अलावा, वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए उपयोग किया जा रहा वाहन, बीमा पॉलिसी का उल्लंघन था और इस प्रकार, बीमाकर्ता मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं था–हालांकि, बीमाकर्ता का मामला कि कृषि उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले खेत में कुएं की खुदाई का काम खेत की सिंचाई के लिए कृषि से जुड़ी गतिविधि को शामिल करेगा, स्वीकार किया जाता है, हालांकि, यह देयता को तेज करने में मदद नहीं करेगा क्योंकि उच्च न्यायालय द्वारा पॉलिसी के नियमों और शर्तों और गवाहों के साक्ष्य का कोई विश्लेषण नहीं किया गया था–बीमाकर्ता या मालिक पर देयता को तय करने के बारे में

निर्धारित करने के लिए पक्षों को उच्च न्यायालय में भेज दिया गया था–तब तक बीमा कंपनी न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित दावेदारों को मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थी जो कि **आंशिक रूप से अपीलों को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने**

पकड़ना:1. 1 न्यायाधिकरण ने दुर्घटना को वाहन दुर्घटना माना है और दावे पर विचार किया है।उच्च न्यायालय ने इस निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए रिकॉर्ड में लाए गए किसी भी साक्ष्य का विश्लेषण नहीं किया कि वाहन की बैटरी व्यावहारिक रूप से वाहन से अलग थी और वाहन का हिस्सा नहीं थी।इसके विपरीत, न्यायाधिकरण ने देखा कि ट्रैक्टर के पंचनामे से स्पष्ट रूप से पता चलता है कि ट्रैक्टर खेत में था और विस्फोट करने वाली मशीन ट्रैक्टर पर लिपटे हुए गैस पाइप और लकड़ी के आवरण के साथ ट्रैक्टर पर एक विस्फोटक बैटरी के साथ पाई गई थी।इसने साक्ष्य का उल्लेख किया, इस निष्कर्ष को दर्ज करने के लिए कि विस्फोटक मशीन को मालिक द्वारा लगाए गए चालक द्वारा चलाए जा रहे ट्रैक्टर पर रखा गया था और विस्फोटक मशीन के साथ कुएं को खोदने के लिए ट्रैक्टर का उपयोग किया गया था।बीमाकर्ता, जैसा कि स्पष्ट है, ने ट्रैक्टर के उपयोग के संबंध में केवल एक एकल याचिका दायर की थी, अर्थात्, 'वाणिज्यिक उद्देश्य' और उस आधार पर, उसने यह रुख आगे बढ़ाया था कि बीमा पॉलिसी का मौलिक उल्लंघन हुआ था।अभिलेख पर साक्ष्य को ध्यान में रखते हुए, न्यायाधिकरण द्वारा व्यक्त किया गया विचार कि वाहन पर अभी भी बैटरी लगाई गई थी और विस्फोटक उद्देश्यों के लिए बैटरी से बिजली खींची गई थी, स्वीकार किया जाता है।

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 165 यह स्पष्ट करती है कि न्यायाधिकरण मोटर वाहनों के उपयोग से होने वाली दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावों पर निर्णय ले सकता है।इस प्रकार, मूलभूत आवश्यकता यह है कि दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होनी चाहिए।यदि मोटर वाहन का कोई उपयोग नहीं होगा, तो वाहन दुर्घटना का सवाल ही नहीं उठेगा।धारा 2 (44) 'ट्रैक्टर' को एक मोटर वाहन के रूप में परिभाषित करती है जो स्वयं किसी भी भार (प्रणोदन के उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरण के अलावा) को ले जाने के लिए निर्मित नहीं है; लेकिन एक सड़क–रोलर को शामिल नहीं करता है।

यह अस्पष्ट है कि कुछ परिस्थितियों में 'वाहन का उपयोग' अभिव्यक्ति तब आकर्षित हो सकती है जब वाहन स्थिर या स्थिर हो।उल्लंघन और दुर्घटना के बीच कारण संबंध होना चाहिए।दुर्घटना के कारण संबंधित व्यक्ति द्वारा कुछ कार्य किया जाना चाहिए।कमीशन या चूक का दुर्घटना के साथ कुछ संबंध होना चाहिए।'उपयोग' शब्द का दुर्घटना के साथ अंतरंग और सीधा संबंध होने की आवश्यकता नहीं है।

अदालत को यह ध्यान रखना होगा कि विधायिका द्वारा उपयोग किया जाने वाला वाक्यांश "मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना" है।वाक्यांश के इस तरह के उपयोग से दायरा बढ़ा है और इस न्यायालय ने लाभकारी प्रावधान पर ध्यान देते हुए इसका व्यापक अर्थ रखा है।इसका कोई कारणात्मक संबंध होना चाहिए या घटना का इससे संबंध होना चाहिए।यह पूरी तरह से असंबद्ध नहीं होना चाहिए।इसलिए, प्रत्येक मामले में यह देखने की आवश्यकता है कि क्या कोई कारण संबंध रहा है या घटना अधिनियम से संबंधित है।

1. 4 जैसा कि अजेय है, बैटरी को ट्रैक्टर में लगाया गया था और विस्फोटकों को बैटरी द्वारा चार्ज किया गया था।इसका उद्देश्य खेत में कुएँ को खोदना था।इस तरह के प्राप्त करने वाले तथ्यात्मक मैट्रिक्स में, यह कहना एक गलत धारणा होगी कि वाहन धारा 165 के तहत निर्धारित उपयोग में नहीं था।इसलिए, डिवीजन बेंच ने उस मामले में गलती की।

बीमाकर्ता ने याचिका दायर की कि वाहन के मालिक द्वारा कृषि उद्देश्य के लिए "किसान पैकेज नीति" के तहत ट्रैक्टर का बीमा किया गया था।हालाँकि, इसका उपयोग वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए उस पर एक विस्फोटक मशीन लगाकर किया जाता था।वह उपयोग बीमा पॉलिसी के उल्लंघन में था और इसलिए, बीमाकर्ता मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं था।बीमाकर्ता ने इस तथ्य को स्थापित करने के लिए अपने कर्मचारी की भी जांच की कि वाहन के मालिक ने वाणिज्यिक उद्देश्य और विस्फोटक मशीन के परिवहन के लिए इसका उपयोग करके बीमा पॉलिसी का उल्लंघन किया था।

1. 6 यह देखा गया है कि ट्रैक्टर की बैटरी का उपयोग कृषि उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले खेत में कुएं की खुदाई के लिए किया गया था।बीमित व्यक्ति ने तर्क दिया था कि कृषि उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले खेत में कुएं की खुदाई के काम में खेत की सिंचाई के लिए कृषि से जुड़ी गतिविधि शामिल होगी और इसका जवाब हां में दिया जाता है।यह देयता को मजबूत करने में मदद नहीं करता है क्योंकि नीति के नियमों और शर्तों और इसके मौलिक चरित्र के संबंध में कोई विश्लेषण नहीं किया गया है।उच्च न्यायालय ने इनमें से किसी भी मामले पर विचार नहीं किया, जिसका निर्णय अब बीमाकर्ता, वाहन के मालिक (बीमित) या अन्यथा

द्वारा वहन किए जाने वाले दायित्व के बारे में मुद्दे का जवाब देने के लिए अपरिहार्य हो गया है।इस निर्णय के लिए प्रासंगिक सामग्री के विश्लेषण की आवश्यकता है।

बीमा पॉलिसी और संबंधित गवाहों के साक्ष्य सहित, पॉलिसी की प्रकृति और बीमाकर्ता के दायित्व की सीमा, यदि कोई हो, के संबंध में पॉलिसी के नियमों और शर्तों को समझने के लिए।चूँकि उच्च न्यायालय ने इस पहलू पर बिल्कुल भी विचार नहीं किया, इसलिए बीमाकर्ता या वाहन के मालिक पर देयता को निर्धारित करने के बारे में एकमात्र मुद्दे को निर्धारित करने के लिए पक्षों को उच्च न्यायालय में भेजना उचित समझा जाता है।इन परिस्थितियों में, जब तक उस मुद्दे पर अंतिम निर्णय नहीं हो जाता है, तब तक बीमा कंपनी को न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित मुआवजे की राशि का भुगतान करना होगा, जो भुगतान उच्च न्यायालय द्वारा तय की जाने वाली रिमांड अपीलों के परिणाम के अधीन होगा।दावेदारों को उच्च न्यायालय के समक्ष रिमांड कार्यवाही को चुनौती देने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह केवल बीमाकर्ता और वाहन के मालिक के बीच दायित्व निर्धारित करने के लिए सीमित उद्देश्य के लिए प्रेषित किया जाता है।

कन्हई राणा और एक अन्य बनाम गंगाधर स्वैन और अन्य ए. आई. आर. 1993 ओ. आर. आई. 89–

अनुमोदित।

शिवाजी दयानू पाटिल बनाम श्रीमती. वत्सला उत्तम मोरे

(1991) 3 एससीसी 530:[1991] 3 एससीआर 26; पुष्प रानी चोपड़ा बनाम अनोखा सिंह 1975 एसीजे

396 (दिल्ली उच्च न्यायालय);

महाप्रबंधक, K.S.R.T.C. v.एस. सतलिंगप्पा

1979 एसीजे 452 (कांत एचसी); ओरिएंटल फायर एंड जनरल

बीमा कंपनी लिमिटेड बनामसुमन नवनाथ राजगुरु 1985 एसीजे 243 (बॉम एचसी); यूनियन ऑफ इंडिया बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य (1997) 8 एससीसी

683:[1997] 4 पूरक।एस. सी. आर. 643; समीर चंदा बनाम

प्रबंध निदेशक, असम राज्य परिवहन निगम

(1998) 6 एससीसी 605:[1998] 1 पूरक।एससीआर 219; संघ

भारत बनाम भगवती प्रसाद (मृत) और अन्य (2002)

3 एससीसी 661:[2002] 2 एससीआर 290; महाप्रबंधक,

केरल राज्य सड़क परिवहन निगम, त्रिवेंद्रम बनाम सुसम्मा थॉमस और अन्य (1994) 2 एस. सी. सी. 176

–

संदर्भित किया गया।

हेमन बनाम डार्विन्स लिमिटेड [1942] एसी 356:[1942] 1 सभी

ईआर 337; भारत संघ बनाम ई. बी. आबिस रेडेरी ए/एस ए

[1975] एसी 797:[1974] 2 सभी ई. आर. 874; सामिक लाइन्स

कं. लिमिटेड बनाम।एंटोनिस पी. लेमोस [1985] 2 डब्ल्यूएलआर 468 के मालिक; न्यूबेरी बनाम सिमंड्स

[1961] 2 ऑल ईआर

318; स्मार्ट बनाम एलन [1962] 3 ऑल ईआर 893; इलियट बनाम ग्रे [1960] 1 क्यूबी 367:[1959]

3 सभी ई. आर. 733;

न्यू साउथ वेल्स का सरकारी बीमा कार्यालय बनाम आर. जे. ग्रीन एंड लॉयड पीटीवाई। लिमिटेड (1965)

114 सी. एल. आर. 437 –

संदर्भित किया गया।

मामला कानून संदर्भ

[1991] 3 एससीआर 26

संदर्भित किया गया है

पैरा 9

1975 ए. सी. जे. 396 (डेल एच. सी.) पैरा 13 1979 ए. सी. जे. 452 (कांत एच. सी.) पैरा 13 1985 ए. सी. जे. 243 (बम एच. सी.) पैरा 13 [1997] 4 सप्लीमेंट को संदर्भित किया गया है।एस. सी. आर. 643 पैरा 18 [1998] 1 सप्लीमेंट को संदर्भित करता है।एस. सी. आर. 219 पैरा 19 [2002] 2 एस. सी. आर. 290 पैरा 21 ए. आई. आर. 1993 ओ. आर. आई. 89 अनुमोदित

पैरा 23

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णय:2015 की सिविल अपील सं. 8785-8786।

2013 की पहली अपील संख्या 494 और 2008 की पहली अपील संख्या 437 में बॉम्बे, नागपुर पीठ, नागपुर में उच्च न्यायालय के न्यायिक निर्णय और आदेश से।

सुश्री अपर्णा झा, एम. डी. अदकर, रोहित गुप्ता, अमित भगत, सुश्री कीर्ति सोंधी, अभिषेक यादव, अधिवक्ता। अपीलार्थीगण के लिए।

सत्यजीत ए. देसाई, सुश्री अनघा एस. देसाई, वरुण माथुर, सुश्री ऐश्वर्या भाटी, अभिषेक कुमार, विरेश बी. सहारिया, अक्षत अग्रवाल, अधिवक्ता।प्रत्यर्थीगणओं के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

दीपक मिश्रा, सीजेआई 1.मृतक फिरोज के कानूनी प्रतिनिधियों ने मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 166 (संक्षिप्तता के लिए, "अधिनियम") के तहत अध्यक्ष, मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण (संक्षेप में, "न्यायाधिकरण"), वाशिम के समक्ष 2006 की एम. ए. सी. याचिका संख्या 64 के रूप में एक दावा याचिका दायर की। इस आधार पर 15 लाख कि मृतक जिला परिषद, येओतमाल द्वारा संचालित पुसद में उर्दू प्राथमिक विद्यालय में सहायक शिक्षक था और मासिक वेतन रु। 8, 123/- और वे मृतक की आय पर निर्भर थे।दावा याचिका में दावा किया गया था कि वाशिम जिले के गांव कजलेश्वर, तुक करंजा के सर्वेक्षण संख्या 136 में स्थित भूमि प्रत्यर्थी संख्या 1 की थी, जिसने उपरोक्त कृषि भूमि में कुएं की खुदाई का काम शुरू किया था। लगभग 4.15 बजे, जब मृतक किराने की दुकान से कुछ सामान खरीदकर अपने घर की ओर लौट रहा था, तो एक भारी पत्थर उड़कर आया और उसके सिर पर गिर गया, जिसके परिणामस्वरूप, उसे गंभीर चोटें आईं और उसे अस्पताल ले जाने के लिए एक जीप में ले जाया गया, जहाँ उसे मृत घोषित कर दिया गया। न्यायाधिकरण के समक्ष दावेदारों का मामला यह था कि प्रत्यर्थी संख्या 1 के खेत में कुएँ की खुदाई के लिए

किए गए विस्फोट अभियान के कारण मृतक पर पत्थर गिर गया था।यह आगे बताया गया है कि प्रथम प्रत्यर्थी से संबंधित और प्रत्यर्थी संख्या 4 के साथ बीमित ट्रैक्टर का उपयोग विस्फोट मशीन को रखते हुए कुआं खोदने के लिए किया गया था और इसलिए, ट्रैक्टर के उपयोग से मृत्यु का कारण साबित किया गया था।

2. न्यायाधिकरण ने अभिलेख पर लाई गई सामग्री की सराहना करते हुए कहा कि विस्फोटन मशीन के उपयोग से कुएं की खुदाई मालिक के खेत में की जाती थी और विस्फोटन मशीन से कुएं की खुदाई के लिए ट्रैक्टर का उपयोग किया जाता था।इसके बाद, यह दायित्व के निर्धारण और मुआवजे की मात्रा से निपटने के लिए आगे बढ़ा।पहले पहलू पर, इसने बीमाकर्ता की ओर से अग्रिम प्रस्तुतिकरण पर ध्यान दिया कि मालिक ने वाणिज्यिक उपयोग के लिए ट्रैक्टर का उपयोग करके नीति का उल्लंघन किया था।उक्त रुख को मजबूत करने के लिए, बीमाकर्ता ने जोर देकर कहा कि मालिक ने अपने खेत में विस्फोट का काम करने के लिए सक्षम प्राधिकारी से अनुमति नहीं ली थी और इसलिए, नीति का उल्लंघन किया गया था।मालिक की ओर से, यह रुख अपनाया गया कि ट्रैक्टर का उपयोग कृषि उद्देश्यों के लिए किया जाता था, कुएं की खुदाई के लिए फसलों की सिंचाई के लिए किया जाता था जो काम कृषि के लिए आकस्मिक था और इसलिए, नीति का कोई उल्लंघन नहीं था।

3. न्यायाधिकरण ने निर्णय दिया कि अभिलेख पर लाई गई सामग्री के आधार पर, वाहन का उपयोग वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए किया गया था और इसलिए, बीमा पॉलिसी का मौलिक उल्लंघन हुआ था।इसने आगे कहा कि मृतक की मौत का कारण वाहन दुर्घटना थी क्योंकि रिकॉर्ड में लाए गए सबूत थे।मालिक द्वारा बीमा पॉलिसी के मौलिक उल्लंघन पर जोर दिया गया और अंततः उस पर देयता तय कर दी गई और उसे और अन्य प्रत्यर्थी को रुपये का मुआवजा देने का निर्देश दिया गया। 9,30,000–याचिका की तारीख से वसूली तक 6 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज के साथ।

4. न्यायाधिकरण के फैसले को चुनौती देते हुए उच्च न्यायालय के समक्ष दो अपीलें दायर की गईं।उच्च न्यायालय ने नोट किया कि विस्फोटकों के ट्रिगर की शक्ति पास में खड़ी ट्रैक्टर की बैटरी से आई थी और जैसे ही विस्फोट हुआ, एक बड़ा पत्थर हवा में उड़ गया और मृतक के सिर पर गिर गया जो 300 फीट दूर एक दुकान के सामने खड़ा था।इसने 'मोटर वाहन के उपयोग' की अवधारणा को संबोधित किया और उस संदर्भ में कहा कि ट्रैक्टर, जब यह अतिरिक्त उपकरणों/मशीनों के साथ स्थिर होता है, तो कृषि उपज को काटने और काटने के लिए इसके इंजन द्वारा उत्पन्न शक्ति का उपयोग करके चलाया जा सकता है।इसने इस अवधारणा पर

भी जोर दिया कि जब किसी वाहन की भंडारण बैटरी को काट दिया जाता है और किसी अन्य उपयोग के लिए ले जाया जाता है, तो कभी–कभी इसका उपयोग वाहन से बैटरी को काट दिए बिना अन्य उद्देश्यों के लिए किया जाता है।तथ्यात्मक मुद्दे पर, उच्च न्यायालय ने राय दी कि वाहन की बैटरी अभी भी अंदर स्थापित थी और टर्मिनलों का उपयोग विस्फोटक के उपयोग को बिजली प्रदान करने के लिए किया जाता था।हालांकि, इसने आगे कहा कि बैटरी व्यावहारिक रूप से वाहन से अलग थी और वाहन का हिस्सा नहीं थी और उस आधार पर फैसला सुनाया कि विस्फोट करने के लिए बैटरी का उपयोग वाहन का उपयोग नहीं कहा जा सकता है, क्योंकि वाहन का उपयोग विस्फोट करने के लिए नहीं किया गया था।अंततः, इसने अभिनिर्धारित किया कि यह नहीं कहा जा सकता है कि जो दुर्घटना हुई थी वह अधिनियम की धारा 165 में परिभाषित मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न हुई थी और इसलिए, धारा 166 के तहत दावा याचिका विचारणीय नहीं थी। उपरोक्त विचार व्यक्त करते हुए, उच्च न्यायालय ने न्यायाधिकरण द्वारा पारित निर्णय को रद्द कर दिया।

5. हमने अपीलार्थीगण की विद्वान अधिवक्ता सुश्री अपर्णा झा, प्रत्यर्थी संख्या 2 की विद्वान अधिवक्ता सुश्री ऐश्वर्या भाटी और प्रत्यर्थी संख्या 4 के विद्वान अधिवक्ता श्री अभिषेक कुमार को सुना है।

6. जैसा कि ध्यान देने योग्य है, उच्च न्यायालय ने एक निष्कर्ष दर्ज किया है कि बैटरी व्यावहारिक रूप से वाहन से अलग थी।इस निष्कर्ष की शुद्धता को पहले निर्धारित करने की आवश्यकता है।यहाँ यह ध्यान रखना आवश्यक है कि न्यायाधिकरण ने दुर्घटना को एक वाहन दुर्घटना माना है और दावे पर विचार किया है।जैसा कि हम पाते हैं, उच्च न्यायालय ने इस निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए रिकॉर्ड में लाए गए किसी भी सबूत का विश्लेषण नहीं किया है कि वाहन की बैटरी व्यावहारिक रूप से वाहन से अलग थी और वाहन का हिस्सा नहीं थी।इसके विपरीत, न्यायाधिकरण ने देखा था कि ट्रैक्टर, एक्स–42 के पंचनामे में स्पष्ट रूप से दिखाया गया था कि ट्रैक्टर खेत में था और विस्फोटक मशीन ट्रैक्टर पर लिपटे हुए गैस पाइप और लकड़ी के आवरण के साथ ट्रैक्टर पर एक विस्फोटक बैटरी के साथ पाई गई थी।इसने इस निष्कर्ष को दर्ज करने के लिए एक्स–41 और अन्य मौखिक साक्ष्य का उल्लेख किया है कि विस्फोटक मशीन को मालिक द्वारा लगाए गए चालक द्वारा संचालित ट्रैक्टर पर रखा गया था और विस्फोटक मशीन के साथ कुएं को खोदने के लिए ट्रैक्टर का उपयोग किया गया था।बीमाकर्ता, जैसा कि स्पष्ट है, ने ट्रैक्टर के उपयोग के संबंध में केवल एक एकल याचिका दायर की थी, अर्थात्, 'वाणिज्यिक उद्देश्य' और उस आधार पर, उसने यह रुख आगे बढ़ाया था कि बीमा पॉलिसी का मौलिक उल्लंघन हुआ था।अभिलेख पर साक्ष्य को ध्यान में रखते हुए, हम न्यायाधिकरण द्वारा व्यक्त किए

गए इस विचार से सहमत हैं कि वाहन पर अभी भी बैटरी लगाई गई थी और विस्फोटक उद्देश्यों के लिए बैटरी से बिजली खींची गई थी।उपरोक्त निष्कर्ष पर पहुंचने के बाद, हम 'उपयोग' की अवधारणा से निपटने के लिए आगे बढ़ेंगे और यह निर्धारित करेंगे कि क्या दुर्घटना को वाहन दुर्घटना माना जा सकता है।

7. धारा 165 दावा न्यायाधिकरणों से संबंधित है।यह 'मोटर वाहनों का उपयोग' शब्द का उपयोग करता है। पूर्णता के लिए, हम उक्त प्रावधान के प्रासंगिक भाग को पुनः प्रस्तुत करते हैंः–

"धारा 165।दावा न्यायाधिकरण।–

(1) राज्य सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, ऐसे क्षेत्र के लिए एक या अधिक मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरणों (इसके बाद इस अध्याय में दावा न्यायाधिकरण के रूप में संदर्भित) का गठन कर सकती है जो मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावों पर निर्णय लेने के उद्देश्य से अधिसूचना में निर्दिष्ट किया जा सकता है।.."

उपरोक्त प्रावधान यह स्पष्ट करता है कि न्यायाधिकरण मोटर वाहनों के उपयोग से होने वाली दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजे के दावों पर निर्णय ले सकता है।इस प्रकार, मूलभूत आवश्यकता यह है कि दुर्घटना मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होनी चाहिए।यदि मोटर वाहन का कोई उपयोग नहीं होगा, तो वाहन दुर्घटना का सवाल ही नहीं उठेगा।

8. इस संदर्भ में, कुछ परिभाषाओं का संदर्भ, जैसा कि शब्दकोश खंड में कहा गया है, उपयुक्त होगा।धारा 2 (28) 'मोटर वाहन' या 'वाहन' को परिभाषित करती है।वह इस प्रकार हैः–

"(28)" "मोटर वाहन" "या" "वाहन" "से सड़क पर उपयोग के लिए अनुकूलित कोई यांत्रिक रूप से चालित वाहन अभिप्रेत है, चाहे प्रणोदन की शक्ति किसी बाहरी या आंतरिक स्रोत से वहां प्रेषित की गई हो और इसमें एक चेसिस शामिल है जिसमें एक निकाय संलग्न नहीं किया गया है और एक ट्रेलर शामिल है; लेकिन इसमें निश्चित रेल पर चलने वाला वाहन या केवल कारखाने या किसी अन्य संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित विशेष प्रकार का वाहन या पच्चीस घन सेंटीमीटर से अधिक की इंजन क्षमता वाले चार पहियों से कम वाला वाहन शामिल नहीं है।"

धारा 2 (44) 'ट्रैक्टर' को एक मोटर वाहन के रूप में परिभाषित करती है जो स्वयं किसी भी भार (प्रणोदन के उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरण के अलावा) को ले जाने के लिए निर्मित नहीं है; लेकिन एक सड़क–रोलर को शामिल नहीं करता है।

9. उपरोक्त परिभाषाओं को ध्यान में रखते हुए, हमें यह विश्लेषण करने की आवश्यकता है कि जिस तरह से वाहन का उपयोग किया जाता है, उसे वाहन दुर्घटना का कारण बनने के लिए वाहन का उपयोग माना जा सकता है या नहीं।यह शिवाजी दयानू पाटिल और एक अन्य बनाम श्रीमती। वत्सला उत्तम अधिक 1 मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (इसके बाद '1939 अधिनियम' के रूप में संदर्भित) की धारा 92–ए में निहित वाक्यांश "मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न" के वैचारिक अर्थ से संबंधित था।हम लाभ के साथ नोट कर सकते हैं कि धारा 92–ए (1) में "मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटना" शब्दों का उपयोग किया गया है और अधिनियम की धारा 165 जो यहाँ पुनः प्रस्तुत की गई है, उसमें "मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाले" शब्दों का भी उपयोग किया गया है।इस प्रकार, प्रावधान के इस भाग में कोई बदलाव नहीं किया गया है।

10. पाटिल के मामले में, राष्ट्रीय राजमार्ग पर एक पेट्रोल टैंकर और एक ट्रैक्टर के बीच टक्कर हो गई, जिसके परिणामस्वरूप, पेट्रोल पलटते हुए कछुए के परिणामस्वरूप टैंकर सड़क से उतर गया और अपनी बाईं ओर गिर गया, उसमें निहित पेट्रोल बाहर निकल गया और पास में जमा हो गया।दुर्घटना सुबह लगभग 3 बजे हुई और लगभग 7.15 बजे उक्त पेट्रोल टैंकर में विस्फोट हुआ जिसके परिणामस्वरूप आग लग गई और टैंकर के पास जमा हुए लोगों को चोटें आईं और उनमें से एक ने दम तोड़ दिया।एक दावा याचिका दायर किए जाने पर, न्यायाधिकरण ने इसे इस आधार पर खारिज कर दिया कि विस्फोट को पेट्रोल टैंकर के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना नहीं कहा जा सकता है और 1939 के अधिनियम की धारा 92–ए के प्रावधान को आकर्षित नहीं किया गया था।इसने यह विचार व्यक्त किया कि सुबह 7.15 बजे हुई दुर्घटना एक स्वतंत्र विस्फोट था।अपील पर, उच्च न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश ने निर्णय दिया कि हालांकि भौतिक समय पर टैंकर को राजमार्ग पर नहीं चलाया जा रहा था और राजमार्ग पर उसके किनारे कछुआ पड़ा हुआ था, लेकिन यह 1939 के अधिनियम की धारा 92–ए में 'उपयोग' अभिव्यक्ति द्वारा कवर किया जाएगा। लेटर्स पेटेंट अपील में, डिवीजन बेंच ने राय दी कि मोटर वाहन का 'उपयोग' अभिव्यक्ति एक बहुत व्यापक क्षेत्र को शामिल करती है, एक ऐसा क्षेत्र जो अधिक व्यापक है जिसे मोटर वाहन का यातायात उपयोग कहा जा सकता है और वाहन का

उपयोग उस अवधि तक सीमित नहीं है जब वह गति में था या चल रहा था और एक वाहन तब भी उपयोग में होगा जब वह स्थिर था।इसने यह भी विचार व्यक्त किया था कि यह अनुमान नहीं लगाया जा सकता है कि पहले की घटना और बाद में विस्फोट और आग की घटना के बीच कोई कारण संबंध नहीं था और आगे, यदि कारण नहीं तो पहले की टक्कर, कम से कम बाद के विस्फोट के लिए मुख्य योगदान कारक थी।इस दृष्टिकोण के कारण, खंड पीठ ने विद्वान एकल न्यायाधीश के फैसले की पुष्टि की।

11. इस न्यायालय ने मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 1982 की धारा 92–ई की धारा 92–ए को लागू करने के लिए उद्देश्यों और कारणों के विवरण का उल्लेख किया।1939 के अधिनियम के अध्याय VII–A, जिसे 1982 के अधिनियम 47 द्वारा संशोधित किया गया था, का विश्लेषण करते हुए, न्यायालय ने धारा 92–A की शरीर रचना, इसके पीछे के उद्देश्य, लाभकारी विधान की अवधारणा का उल्लेख किया और 'मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाले' शब्दों की व्याख्या करने के लिए आगे बढ़े।यह ध्यान दिया जाए कि उसमें याचिकाकर्ताओं की ओर से एक तर्क उठाया गया था कि टैंकर यांत्रिक रूप से चलने वाला वाहन नहीं रह गया था।न्यायालय ने न्यूबेरी बनाम सिमंड्स 2 के निर्णय पर भरोसा किया जिसमें यह अभिनिर्धारित किया गया था कि मोटर कार केवल इंजन को हटाने पर एक यांत्रिक रूप से संचालित वाहन नहीं रह जाती है यदि साक्ष्य संभावना को स्वीकार करता है। उस इंजन को जल्द ही बदल दिया जा सकता है और चलने की शक्ति बहाल हो सकती है।अदालत ने आगे स्मार्ट बनाम एलन 3 में प्राधिकरण का उल्लेख किया जहां प्रतिवादी 2 पाउंड में एक कार लाया था और बाद में इसे 30 सेंट में स्क्रैप के रूप में बेच दिया था।यह पाया गया कि इंजन जंग लगी हुई स्थिति में था और अधूरा था और यह काम नहीं कर रहा था, और कोई गियर–बॉक्स या इलेक्ट्रिक बैटरी नहीं थी; और कार अपनी शक्ति के तहत आगे बढ़ने में असमर्थ थी, जिसे एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया गया था और इसे केवल काफी संख्या में स्पेयर पार्ट्स की आपूर्ति करके और काफी मरम्मत करके फिर से चालू क्रम में रखा जा सकता था, जिसकी लागत इसके मूल्य के सभी अनुपात से बाहर होती।हाउस ऑफ लॉर्ड्स के समक्ष यह तर्क दिया गया था कि प्रत्येक वाहन जो यांत्रिक रूप से चलने वाले वाहन के रूप में अपना जीवन शुरू करता है, वह तब तक बना रहता है जब तक कि वह भौतिक रूप से नष्ट नहीं हो जाता।उक्त निवेदन को सी. जे. लॉर्ड पार्कर ने अस्वीकार कर दिया, जिन्होंने इस प्रकार टिप्पणी कीः– "....।"" "यह इतना स्थिर है कि यह एक यांत्रिक रूप से चलने वाला

वाहन नहीं रह गया है।"जहां, वर्तमान मामले की तरह, और न्यूबेरी बनाम सिमंड्स के विपरीत, वाहन को फिर से गतिशील बनाए जाने की कोई उचित संभावना नहीं है, मुझे ऐसा लगता है कि उस स्तर पर, किसी भी तरह से, एक वाहन यांत्रिक रूप से संचालित वाहन नहीं रह गया है।"

यह न्यायालय उपरोक्त सूत्रीकरण और तर्क से सहमत था और यह निर्णय लेने आया कि पेट्रोल टैंकर मोटर वाहन नहीं रह गया था।

12. इसके बाद दो–न्यायाधीशों की पीठ ने 'मोटर वाहन का उपयोग' अभिव्यक्ति की व्याख्या करने के लिए आगे बढ़े, क्योंकि यह आग्रह किया गया था कि वाहन दुर्घटना केवल तभी हो सकती है जब वाहन गतिशील हो।

13. उसमें याचिकाकर्ता के विद्वान अधिवक्ता ने 'उपयोग' शब्द पर एक संकीर्ण अर्थ रखने का आग्रह किया और इसे केवल उस स्थिति तक सीमित रखने का आग्रह किया जब वाहन गतिशील हो।प्रत्यर्थी की ओर से, यह सुझाव दिया गया था कि 'उपयोग' शब्द के लिए एक व्यापक अर्थ लिया जाना चाहिए ताकि उस अवधि को शामिल किया जा सके जब वाहन स्थिर हो।प्रत्यर्थीगणओं की ओर से, इलियट बनाम ग्रे 4, सरकार में की गई टिप्पणियाँ **न्यू साउथ वेल्स का बीमा कार्यालय बनाम आर. जे. ग्रीन एंड लॉयड पीटीवाई। लिमिटेड 5, पुष्प रानी चोपड़ा बनाम अनोखा सिंह 6, महाप्रबंधक, K.S.R.T.C. v.एस. सतलिंगप्पा 7 और ओरिएंटल फायर एंड जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनामसुमन नवनाथ राजगुरु 8 पर दबाव डाला गया।**

सेवा करते हैं।न्यायालय ने प्रत्यर्थी द्वारा उद्धृत निर्णयों और उच्च न्यायालय द्वारा किए गए विश्लेषण का उल्लेख करने के बाद राय दीः–

"26.In हमारी राय में," उपयोग "शब्द का उस अवधि को कवर करने के लिए एक व्यापक अर्थ है जब वाहन आगे नहीं बढ़ रहा है और स्थिर है और वाहन का उपयोग टूटने या यांत्रिक दोष या दुर्घटना के कारण वाहन के स्थिर होने के कारण बंद नहीं होता है।इन परिस्थितियों में, यह नहीं कहा जा सकता है कि पेट्रोल टैंकर उस समय उपयोग में नहीं था जब वह ट्रक से टकराने के बाद अपनी तरफ पड़ा हुआ था।"

14. ऐसा अभिनिर्धारित करने के बाद, न्यायालय इस बात पर विचार करने के लिए आगे बढ़ा कि क्या विस्फोट और आग, जिससे बीमित व्यक्ति को चोटें आईं और अंततः किसी की मृत्यु मोटर वाहन, यानी पेट्रोल टैंकर के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना के कारण हुई, कहा जा सकता है।उस संदर्भ में, मोटर वाहन के उपयोगकर्ता और दुर्घटना के बीच कारण संबंध का सवाल उठा, जिसके परिणामस्वरूप मृत्यु या अक्षमता हुई है।चाहे यह कहा जाए, याचिकाकर्ता का यह रुख कि मृतक और घायल व्यक्ति पेट्रोल की चोरी में लगे हुए थे और आग का विस्फोट गैरकानूनी गतिविधियों के कारण हुआ था, नकार दिया गया क्योंकि उक्त आधार पर न्यायाधिकरण द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष को विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पलट दिया गया था, जिनके विचार को उच्च न्यायालय की अपीलीय पीठ द्वारा अनुमोदित किया गया था।

15. न्यायालय ने हेमन बनाम डार्विन्स लिमिटेड 9, यूनियन ऑफ भारत बनाम ई. बी. एबी की रेडेरी ए/एस 10 और सैमिक लाइन्स कंपनी। लिमिटेड वी. एंटोनिस पी. लेमोस 11 के मालिकों और उसके बाद आर. जे. ग्रीन मामले में ऑस्ट्रेलिया के उच्च न्यायालय के फैसले को स्वीकार किया, जिसमें लॉर्ड बारविक, सी. जे. ने कहा हैः–

"अधिनियम के सामान्य उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए मुझे लगता है कि 'उत्पन्न होने वाली' अभिव्यक्ति को वाहन के प्रासंगिक उपयोग के साथ चोट के कम निकट संबंध की आवश्यकता के लिए लिया जाना चाहिए, जो 'के कारण' शब्दों को संतुष्ट करने के लिए आवश्यक है।यह हो सकता है कि वाहन के उपयोग के साथ चोट का संबंध हो, जबकि यह नहीं हो सकता है

यह कहा जा सकता है कि वह उपयोग कारणवश चोट से संबंधित था, फिर भी अधिनियम और नीति में उपयोग की गई अभिव्यक्ति 'उत्पन्न होने से' को संतुष्ट करने के लिए पर्याप्त हो सकता है।"

विंडेयर, जे. का अवलोकन जो न्यायालय द्वारा पुनः प्रस्तुत किया गया था, निम्नलिखित प्रभाव से हैः–

'वाहन के उपयोग के कारण या उससे उत्पन्न होने वाली चोट' शब्द वाहन के उपयोग और चोट के बीच एक कारण संबंध को प्रस्तुत करते हैं।'कारण' कारण और प्रभाव के 'प्रत्यक्ष' या 'निकटवर्ती' संबंध को दर्शाता है।'बाहर उठना' इसे एक ऐसे परिणाम तक विस्तारित करता है जो कम तात्कालिक है; लेकिन यह अभी भी परिणाम की भावना रखता है।"

16. दो–न्यायाधीशों की पीठ ने व्यापक अर्थ की सराहना करते हुए आगे कहाः–

"36. इससे पता चलता है कि "के कारण" अभिव्यक्ति की तुलना में, "से उत्पन्न" अभिव्यक्ति का व्यापक अर्थ है।अधिनियम की धारा 95 (1) (बी) (आई) और (ii) और 96 (2) (बी) (ii) में "के कारण" अभिव्यक्ति का उपयोग किया गया था। हालाँकि, धारा 92–ए में, संसद ने "उत्पन्न होने वाली" अभिव्यक्ति का उपयोग करने का विकल्प चुना, जो इंगित करता है कि धारा 92–ए के तहत मुआवजा देने के उद्देश्य से, मोटर वाहन के उपयोग और मृत्यु या स्थायी अक्षमता के परिणामस्वरूप होने वाली दुर्घटना के बीच कारण संबंध प्रत्यक्ष और निकट होने की आवश्यकता नहीं है और यह कम तत्काल हो सकता है।इसका मतलब यह होगा कि दुर्घटना को मोटर वाहन के उपयोग से जोड़ा जाना चाहिए लेकिन उक्त कनेक्शन सीधे और तत्काल होने की आवश्यकता नहीं है।धारा 92–ए में "मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न" अभिव्यक्ति का यह निर्माण दुर्घटना के पीड़ितों को उपलब्ध कराए गए सुरक्षा के क्षेत्र को बढ़ाता है और अधिनियम के अंतर्निहित लाभकारी उद्देश्य के अनुरूप है।"17. इसके बाद, डिवीजन बेंच ने सवाल उठाया कि क्या पेट्रोल टैंकर में विस्फोट और आग लगने से हुई दुर्घटना का संबंध मोटर वाहन के रूप में टैंकर के उपयोग से था।उच्च न्यायालय के दृष्टिकोण से सहमति जताते हुए इसने फैसला सुनाया किः–

"37. हमारे विचार में, वर्तमान मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में, इस प्रश्न का उत्तर सकारात्मक रूप से दिया जाना चाहिए।उच्च न्यायालय ने पाया है कि विचाराधीन टैंकर में पेट्रोल था जो एक अत्यधिक ज्वलनशील और अस्थिर सामग्री है। दूसरे मोटर वाहन के साथ टक्कर के कारण टैंकर ढलान वाली जमीन पर अपनी एक तरफ गिर गया था, जिसके परिणामस्वरूप अत्यधिक ज्वलनशील पेट्रोल बच गया था और टैंकर से निकलने वाले पेट्रोल से विस्फोट और आग लगने का गंभीर खतरा था।उपरोक्त परिस्थितियों के आलोक में उच्च न्यायालय के विद्वान न्यायाधीशों ने सही निष्कर्ष निकाला है कि टैंकर और अन्य वाहन के बीच टक्कर जो पहले हुई थी और टैंकर से पेट्रोल का भागना, जिसके परिणामस्वरूप अंततः विस्फोट और आग लगी थी, असंबद्ध नहीं थी, बल्कि संबंधित घटनाएं थीं और केवल इसलिए कि उक्त टक्कर और टैंकर में विस्फोट और आग के बीच लगभग चार से साढ़े चार घंटे का अंतराल था, यह आवश्यक रूप से अनुमान नहीं लगाया जा सकता है कि विस्फोट और आग के बीच कोई कारण संबंध नहीं था।इन परिस्थितियों में, यह माना जाना चाहिए कि

विस्फोट और आग के परिणामस्वरूप दीपक उत्तम मोरे की मौत मोटर वाहन अर्थात पेट्रोल टैंकर नं. एमकेएल 7461।"

उपरोक्त विश्लेषण "संबंधित घटनाओं" और "कारण संबंध" की अवधारणा को समझने के लिए अपार प्रकाश डालता है।उन्हें एक ऐसी घटना से अलग किया गया है जो जुड़ी नहीं है।कहने की आवश्यकता नहीं है कि प्रत्येक मामले में कारण संबंध की सराहना तथ्य का प्रश्न है और इसे अभिलेख पर लाई गई सामग्री के आधार पर तौला और सराहा जाना चाहिए।

18. भारत संघ बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य 12, दो–न्यायाधीशों की पीठ ने राय दी है कि 'मोटर वाहन का उपयोग' शब्दों का अर्थ व्यापक तरीके से लगाया जाना चाहिए।विद्वान न्यायाधीशों ने पाटिल के मामले में उस निर्णय का उल्लेख किया जिसमें आर. जे. ग्रीन (उपरोक्त) में ऑस्ट्रेलियाई मामले का संदर्भ दिया गया था और लॉर्ड बारविक, सी. जे. की टिप्पणियों का उल्लेख किया गया था कि उन शब्दों का व्यापक रूप से अर्थ लगाया जाना चाहिए।न्यायालय ने बाद के मामले में आर. जे. ग्रीन के मामले में न्यायमूर्ति विंडेयर की टिप्पणियों का उल्लेख किया जो इस प्रकार हैं:–

". 'मोटर वाहन का उपयोग' वाक्यांश को इस तरह से प्रतिबंधित करने का कोई ठोस कारण नहीं दिया गया था।इसकी एकमात्र सीमा. जो मैं देख सकता हूं वह यह है कि चोट किसी भी तरह से मोटर वाहन के रूप में वाहनों के उपयोग के परिणामस्वरूप होनी चाहिए।"

उपरोक्त परिच्छेद "उपयोग के परिणाम" पर जोर देता है।इसे एक "संबंधित घटना" के बराबर माना जाता है।

19. उपरोक्त दृष्टिकोण को समीर चंदा बनाम में दोहराया गया है। प्रबंध निदेशक, असम राज्य परिवहन निगम 13.में उक्त मामले में, बस के अंदर एक बम विस्फोट हुआ जिसके परिणामस्वरूप अपीलार्थी के पैरों में गंभीर चोटें आईं।न्यायाधिकरण ने दावेदार के पक्ष में एक निर्णय पारित किया।प्रत्यर्थी द्वारा दायर अपील में, उच्च न्यायालय ने तथ्यों पर न्यायाधिकरण के निष्कर्ष को बाधित नहीं करते हुए यह विचार व्यक्त किया कि वाहन के मालिक या चालक की ओर से कोई लापरवाही नहीं की गई थी और इसलिए, मुआवजे का भुगतान करने का सवाल ही नहीं उठा।इस न्यायालय ने पाटिल के मामले का उल्लेख किया और उसी पर भरोसा रखते हुए राय दी:–

"14. बस के अंदर हुआ विस्फोट एक स्वीकृत तथ्य है और सामान्य पुलिस अनुरक्षक वहाँ नहीं था।उच्च न्यायालय ने यह देखने के अलावा कि कोई लापरवाही नहीं की गई थी, न्यायाधिकरण के इस निष्कर्ष को परेशान नहीं किया है कि दुर्घटना की अवधि के दौरान वातावरण इतना प्रदूषित था कि कंडक्टर और बस के चालक की ओर से देखभाल की आवश्यकता थी।इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि दुर्घटना अपीलार्थी के दावे को उचित ठहराते हुए मोटर वाहन के उपयोग से हुई थी।"

20. यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (ऊपर) में निर्णय निर्णय दिया है कि यदि अंततः यह पाया जाता है कि वाहन के चालक की ओर से कोई लापरवाही नहीं की गई है या वाहन में कोई खराबी नहीं है, लेकिन दुर्घटना केवल अन्य पक्षों/एजेंसियों की एकमात्र लापरवाही के कारण हुई है, तो उस निष्कर्ष पर, दावा 1939 अधिनियम की धारा 110 (1) से बाहर हो जाएगा क्योंकि मामला तब रेलवे की अनन्य लापरवाही में से एक बन जाएगा।यदि दुर्घटना केवल मोटर वाहन के चालक/मालिक के अलावा अन्य व्यक्तियों की लापरवाही के कारण हुई थी, तो दावा न्यायाधिकरण के समक्ष बनाए रखने योग्य नहीं होगा।21. उक्त राय को तीन–न्यायाधीशों की पीठ ने खारिज कर दिया है।

भारत संघ बनाम भगवती प्रसाद (मृत) और अन्य 14 में निर्णय।

हमने डिवीजन बेंच के फैसले पर भरोसा किया है, क्योंकि हम वास्तव में खारिज किए गए हिस्से के बारे में चिंतित नहीं हैं।हालाँकि, हम लाभ के साथ नोट कर सकते हैं कि भगवती प्रसाद का मामला मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के अधिकार क्षेत्र का विस्तार करता है, जिसमें कहा गया है कि धारा 110 और 110–ए का एक संयुक्त अध्ययन, जो धारा 110 और 110–ए से संबंधित है।

एक या अधिक मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरणों का गठन और दुर्घटना से उत्पन्न मुआवजे के लिए आवेदन, जैसा कि धारा 110 की उप–धारा (1) में निर्दिष्ट किया गया है, स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि दावा न्यायाधिकरण के पास मोटर वाहन के उपयोग से दुर्घटना होने पर घायल व्यक्तियों या मृतक के कानूनी प्रतिनिधियों दोनों द्वारा मुआवजे के लिए आवेदन स्वीकार करने का अधिकार क्षेत्र होगा।मोटर वाहन अधिनियम के तहत गठित दावा न्यायाधिकरण को अधिकार क्षेत्र प्रदान करने वाली महत्वपूर्ण अभिव्यक्ति मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना है और इसलिए, यदि मोटर वाहन और रेलवे ट्रेन के बीच टक्कर हुई है तो वे सभी

घायल व्यक्ति या मृतक के कानूनी प्रतिनिधि न केवल मोटर वाहन के मालिक, चालक या बीमाकर्ता के खिलाफ बल्कि रेलवे प्रशासन के खिलाफ भी दावा न्यायाधिकरण के समक्ष मुआवजे के लिए आवेदन कर सकते हैं।एक बार जब इस तरह के आवेदन को विचारणीय माना जाता है और न्यायाधिकरण इस तरह के आवेदन पर विचार करता है, यदि जांच के दौरान न्यायाधिकरण इस निष्कर्ष पर पहुंचता है कि यह दुर्घटना से जुड़ा दूसरा संयुक्त अपराधकर्ता है जो जिम्मेदार था और मोटर वाहन का मालिक या चालक नहीं था, तो न्यायाधिकरण को अपने अधिकार क्षेत्र से वंचित नहीं किया जा सकता है जो शुरू में उसके पास था।दूसरे शब्दों में, ऐसे मामले में भी न्यायाधिकरण अन्य संयुक्त अपकृत्यकर्ता के खिलाफ मुआवजा देने का हकदार होगा।

22. उपरोक्त अधिकारियों की ओर से, यह स्पष्ट नहीं है कि कुछ परिस्थितियों में 'वाहन का उपयोग' अभिव्यक्ति तब आकर्षित हो सकती है जब वाहन स्थिर या स्थिर हो।उच्च न्यायालय की एक खंड पीठ

उड़ीसा में कन्हई राणा और एक अन्य बनाम गंगाधर स्वैन और अन्य 15

ऐसी स्थिति से निपटने के दौरान जब ट्रक में लट्ठ भरने के बाद मृतक मजदूर की जान चली गई।न्यायाधिकरण ने स्पष्ट रूप से पाया था कि मृत्यु एक लकड़ी के गिरने के कारण हुई थी, जब ट्रक को लकड़ी के लट्ठों से भरा जा रहा था।विद्वत एकल न्यायाधीश ने अपील में न्यायाधिकरण के दृष्टिकोण से सहमति व्यक्त करते हुए कहा था कि लट्ठ के गिरने का वाहन के उपयोग के साथ कोई संबंध नहीं था, और यह दिखाने के लिए कोई सामग्री नहीं थी कि लट्ठ का गिरना वाहन के उपयोग के कारण हुआ था।उन्होंने आगे कहा था कि किसी वाहन से सामान को लादे जाने या उतारे जाने की लापरवाही का वाहन से कोई संबंध नहीं है।विद्वान एकल न्यायाधीश के निष्कर्ष को उलटते हुए, खंड पीठ ने राय दी कि आंदोलन की अवधारणा आंतरिक रूप से या स्वाभाविक रूप से उपयोग और 'उपयोग' शब्द के साथ जुड़ी नहीं है। अर्थपूर्ण रूप से विस्तारित, इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि इसे 1939 के अधिनियम की धारा 110 के तहत किए गए दावे के क्षेत्र/क्षेत्र तक भी बढ़ाया जा सकता है। वाहन के उपयोग के दौरान लापरवाही से बचने के लिए चालक पर भारी बोझ डाला जाता है।यदि अपने वैचारिक स्वीप में 'उपयोग' शब्द किसी भी गति या कोई गति या स्थिरता को शामिल नहीं करता है, तो

तार्किक परिणाम से यह आवश्यक हो जाता है कि चालक या उस मामले के लिए मालिक के किसी भी एजेंट को सावधान और गैर–लापरवाही बरतनी चाहिए।गाड़ी चलाने में लापरवाही को एक तथ्य माना जाता है कि वाहन गति में है।लेकिन 'उपयोग' की परिभाषा को इसके व्यापक कैनवास में विस्तारित किया गया है, इसे लापरवाही की अन्य श्रेणियों को पहनना होगा।विस्तार से, जब कोई वाहन स्थिर रहता है, तो यह नहीं माना जा सकता है कि चालक अपने उतावलेपन और लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण लापरवाही कर रहा है। इसके विपरीत, इसमें कुछ अन्य विभिन्न प्रकार की लापरवाही शामिल होनी चाहिए।बेशक यह प्रत्येक मामले के तथ्यों और परिस्थितियों पर निर्भर करेगा।उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने आगे कहा कि पाटिल (उपरोक्त) मामले में शीर्ष न्यायालय जहां तक अधिनियम की धारा 92 से संबंधित है, लापरवाही से निपट रहा है, लेकिन पुराने अधिनियम की धारा 92–ए और धारा 110 की भाषा में एक ही वाक्यांश का उपयोग किया गया है और कोई व्युत्पत्ति संबंधी अंतर नहीं है, इसलिए पुराने अधिनियम की धारा 110 के तहत अभिव्यक्ति को वही अर्थ दिया जाना चाहिए। अपीलीय पीठ ने अभिनिर्धारित किया कि दुर्घटना के साथ कारण संबंध था जिसके परिणामस्वरूप दावेदार की मृत्यु हो गई थी।23. हम उपरोक्त विश्लेषण से पूरी तरह सहमत हैं, क्योंकि यह इस न्यायालय के निर्णयों के दृष्टिकोण के अनुरूप है।

24. यहां यह दोहराया जा सकता है कि उल्लंघन और दुर्घटना के बीच कारण संबंध होना चाहिए।दुर्घटना के कारण संबंधित व्यक्ति द्वारा कुछ कार्य किया जाना चाहिए।कमीशन या चूक का दुर्घटना के साथ कुछ संबंध होना चाहिए।जैसा कि इस न्यायालय के अधिकारियों द्वारा समझाया गया है कि 'उपयोग' शब्द का दुर्घटना के साथ अंतरंग और प्रत्यक्ष संबंध होने की आवश्यकता नहीं है।न्यायालय को यह ध्यान रखना होगा कि विधायिका द्वारा उपयोग किया जाने वाला वाक्यांश "मोटर वाहन के उपयोग से उत्पन्न दुर्घटना" है।वाक्यांश के इस तरह के उपयोग से दायरा बढ़ा है और इस न्यायालय ने लाभकारी प्रावधान पर ध्यान देते हुए इसका व्यापक अर्थ रखा है।इसका कोई कारणात्मक संबंध होना चाहिए या घटना का इससे संबंध होना चाहिए।यह पूरी तरह से असंबद्ध नहीं होना चाहिए।इसलिए, प्रत्येक मामले में यह देखने की आवश्यकता है कि क्या कोई कारण संबंध रहा है या घटना अधिनियम से संबंधित है।

25. वर्तमान में, हम मामले में तथ्यों की जांच करेंगे।जैसा कि अजेय है, बैटरी को ट्रैक्टर में लगाया गया था और विस्फोटकों को बैटरी द्वारा चार्ज किया गया था।इसका उद्देश्य खेत में कुएँ को खोदना था।इस तरह के

प्राप्त करने वाले तथ्यात्मक मैट्रिक्स में, यह कहना एक गलत धारणा होगी कि वाहन अधिनियम की धारा 165 के तहत निर्धारित उपयोग में नहीं था। इसलिए, हमें यह अभिनिर्धारित करने में कोई संकोच नहीं है कि खंड पीठ उक्त अंक में त्रुटि में पड़ गई है।

26. यह कहने के बाद, हमें वर्तमान में विश्लेषण करना होगा कि किसके दायित्व पर विचार किया जाना चाहिए।जैसा कि स्पष्ट है, बीमाकर्ता ने याचिका दायर की है कि वाहन के मालिक द्वारा कृषि उद्देश्य के लिए "किसान पैकेज नीति" के तहत ट्रैक्टर का बीमा किया गया था।हालाँकि, इसका उपयोग वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए उस पर एक विस्फोटक मशीन लगाकर किया जाता था।वह उपयोग बीमा पॉलिसी के उल्लंघन में था और इसलिए, बीमाकर्ता मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं था।बीमाकर्ता ने इस तथ्य को स्थापित करने के लिए अपने कर्मचारी श्री चरारकर से भी पूछताछ की कि वाहन के मालिक ने वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए और विस्फोटक मशीन के परिवहन के लिए इसका उपयोग करके बीमा पॉलिसी का उल्लंघन किया था। न्यायाधिकरण ने बीमित व्यक्ति की याचिका को स्वीकार किया है कि वाहन का उपयोग प्रत्यर्थी संख्या 1 (फिमीदाबी पुत्र अब्दुल गफ्फार) के खेत में कुएं की खुदाई के लिए किया गया था, जो स्पष्ट रूप से सिंचाई के लिए था और कृषि गतिविधि के लिए आनुषंगिक था और बीमा पॉलिसी का उल्लंघन नहीं था।न्यायाधिकरण ने इस संबंध में प्रतिद्वंद्वी विवाद पर निम्नलिखित शब्दों में विचार किया हैः–

"29. प्रत्यर्थी संख्या 2 ने इस तथ्य को स्वीकार किया है कि आपत्तिजनक ट्रैक्टर की बीमा पॉलिसी कृषि उद्देश्य के लिए थी।आपत्तिजनक ट्रैक्टर का बीमा जयपुर, राजस्थान में लिया गया था।इसे वाणिज्यिक गतिविधि अर्थात् विस्फोटन कार्य के लिए लाया गया था।ट्रैक्टर पर विस्फोटक मशीन पाई गई।विस्फोट के काम के लिए सक्षम प्राधिकरण से कोई अनुमति नहीं ली गई थी और इसलिए, प्रत्यर्थी संख्या 2 ने वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए ट्रैक्टर का उपयोग किया है और इसके परिणामस्वरूप बीमा पॉलिसी का मौलिक उल्लंघन हुआ है।प्रत्यर्थी संख्या 2 ने वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए ट्रैक्टर के उपयोग की अनुमति देने वाली बीमा पॉलिसी का मौलिक उल्लंघन किया और इसलिए, ऊपर उद्धृत निर्णय लागू नहीं होता है।"

और फिर पैराग्राफ 35,36 और 37 में न्यायाधिकरण ने कहा हैः– "35. प्रत्यर्थी संख्या 1 इस मामले के साथ आया है कि विस्फोटन संचालन के साथ खुदाई का काम प्रत्यर्थी संख्या 2 और 3 की एकमात्र जिम्मेदारी के साथ दिया गया था।प्रत्यर्थी संख्या 2 और 3 इस मामले के साथ आए हैं कि कुएँ की खुदाई के लिए विस्फोट का काम प्रत्यर्थी संख्या 1 से 3 के जोखिम पर किया गया था, यह दर्शाने वाले दस्तावेजी साक्ष्य

प्रस्तुत नहीं किए हैं कि विस्फोट के संचालन के साथ कुएँ की खुदाई का काम प्रत्यर्थी संख्या 1 या प्रत्यर्थी संख्या 2 और 3 की एकमात्र जिम्मेदारी पर किया जा रहा था।इस तरह के साक्ष्य के अभाव में, प्रत्यर्थी संख्या 1 से 3 संयुक्त रूप से और अलग–अलग रूप से मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं।

36. प्रत्यर्थी संख्या 4 की ओर से यह प्रस्तुत किया गया था कि प्रत्यर्थी संख्या 2 ने वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए ट्रैक्टर का उपयोग करके निर्देश नीति का मौलिक उल्लंघन किया है और इसलिए, प्रत्यर्थी संख्या 4 को याचिकाकर्ताओं को भुगतान करने और उल्लंघन करने वाले ट्रैक्टर के मालिक से उसी की वसूली करने का निर्देश नहीं दिया जा सकता है।

XXX

XXX

XXX

37. प्रत्यर्थी संख्या 2 ने विस्फोटक कार्य करने के लिए अपमानजनक ट्रैक्टर के उपयोग की अनुमति दी और इसलिए बीमा पॉलिसी का मौलिक उल्लंघन हुआ।चूँकि वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए उल्लंघन करने वाले ट्रैक्टर का उपयोग करने के लिए बीमा पॉलिसी का मौलिक उल्लंघन हुआ था और इसके परिणामस्वरूप, प्रत्यर्थी संख्या 4 मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है और उसी का भुगतान करने और उल्लंघन करने वाले ट्रैक्टर के प्रत्यर्थी संख्या 2 के मालिक से उसी की वसूली करने का निर्देश दिया गया है।

ई.

XXX

XXX

XXX "

हालाँकि, उच्च न्यायालय ने इस मुद्दे का बिल्कुल भी विश्लेषण नहीं किया है, क्योंकि उसने यह विचार रखा है कि चूंकि वाहन का उपयोग विस्फोट करने के लिए नहीं किया गया था, इसलिए यह नहीं कहा जा सकता है कि दुर्घटना अधिनियम की धारा 165 के तहत परिभाषित मोटर वाहन के उपयोग से हुई थी।

27. जैसा कि पहले ही विश्लेषण किया जा चुका है, तथ्यात्मक स्थिति से यह पता चलता है कि ट्रैक्टर की बैटरी का उपयोग कृषि उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले खेत में कुएं की खुदाई के लिए किया जाता था। बीमित व्यक्ति ने तर्क दिया था कि कृषि उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले खेत में कुएं की खुदाई के काम में एक खेत की सिंचाई के लिए कृषि से जुड़ी गतिविधि और हमने इसका सकारात्मक जवाब दिया है।हम तुरंत कह सकते हैं कि हमारा जवाब देयता को बढ़ाने में मदद नहीं करता है क्योंकि नीति के नियमों और शर्तों और इसके मौलिक चरित्र के संबंध में कोई विश्लेषण नहीं किया गया है।उच्च न्यायालय, जैसा कि हम देखते हैं, ने इनमें से किसी भी मामले पर विचार नहीं किया है, जिसका निर्णय अब बीमाकर्ता, वाहन के मालिक (बीमित) या अन्यथा द्वारा वहन किए जाने वाले दायित्व के बारे में मुद्दे का जवाब देने के लिए अपरिहार्य हो गया है।इस निर्णय के लिए बीमा पॉलिसी और संबंधित गवाहों के साक्ष्य सहित प्रासंगिक सामग्री के विश्लेषण की आवश्यकता होती है, ताकि पॉलिसी की प्रकृति और बीमाकर्ता के दायित्व की सीमा, यदि कोई हो, के संबंध में पॉलिसी के नियमों और शर्तों को समझा जा सके।चूँकि उच्च न्यायालय ने इस पहलू पर बिल्कुल भी विचार नहीं किया है, इसलिए हम बीमाकर्ता या वाहन के मालिक पर देयता को निर्धारित करने के बारे में एकमात्र मुद्दे को निर्धारित करने के लिए पक्षों को उच्च न्यायालय में भेजना उचित समझते हैं।इन परिस्थितियों में, हमारी यह सुविचारित राय है कि जब तक उस मुद्दे पर अंतिम निर्णय नहीं हो जाता, तब तक बीमा कंपनी को 5 जनवरी, 2008 के निर्णय के संदर्भ में न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित दावेदारों को देय मुआवजे की राशि का भुगतान करना होगा, जो भुगतान उच्च न्यायालय द्वारा तय की जाने वाली रिमांड अपीलों के परिणाम के अधीन होगा। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि दावेदारों को उच्च न्यायालय के समक्ष रिमांड कार्यवाही को चुनौती देने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह केवल बीमाकर्ता (यूनाइटेड इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड) और वाहन के मालिक कन्हैयालाल के बीच दायित्व निर्धारित करने के लिए सीमित उद्देश्य के लिए प्रेषित किया जाता है।

28. उपरोक्त विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए, हम दोनों अपीलों को आंशिक रूप से स्वीकार करते हैं, 2013 की पहली अपील संख्या 494 और 2008 की 437 में उच्च न्यायालय के 10 अक्टूबर, 2013 के फैसले को

दरकिनार करते हैं और उच्च न्यायालय की फाइल में दोनों पहली अपीलों को इस सवाल पर निर्णय लेने के लिए उनके मूल नंबरों पर पुनर्स्थापित करते हैं कि दावेदारों को भुगतान करने के लिए न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित मुआवजे की राशि का भुगतान करने के लिए किसे उत्तरदायी बनाया जाना चाहिए।हम उच्च न्यायालय से मुआवजे का भुगतान करने के दायित्व के सीमित मुद्दे के संदर्भ में पहली अपील पर शीघ्रता से निर्णय लेने का अनुरोध करते हैं।इस आदेश के संदर्भ में, बीमा कंपनी को आठ सप्ताह के भीतर न्यायाधिकरण के समक्ष मुआवजे की राशि जमा करने का निर्देश दिया जाता है, जो रिमांड फर्स्ट अपील्स में बीमा कंपनी के अधिकारों और दलीलों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना होगी।बीमा कंपनी के सफल होने की स्थिति में, उसे वाहन के मालिक से उपार्जित ब्याज के साथ उसी की वसूली करने का अधिकार होगा।राशि बीमा कंपनी द्वारा जमा किया गया धन न्यायाधिकरण द्वारा महाप्रबंधक, केरल राज्य में निर्धारित कानून को ध्यान में रखते हुए वितरित किया जाएगा।

सड़क परिवहन निगम, त्रिवेंद्रम बनाम सुसम्मा थॉमस और अन्य 16.

29. मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में, लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

अपीलों को आंशिक रूप से अनुमति दी गई।

1 (1991) 3 एससीसी 530

2 [1961] 2 सभी ईआर 318 ए

3 [1962] 3 सभी ईआर 893

4 [1960] 1 क्यूबी 367:[1959] 3 सभी ईआर 733

5 (1965) 114 सीएलआर 437

6 1975 ए. सी. जे. 396 (दिल्ली उच्च न्यायालय)

7 1979 एसीजे 452 (कांत एचसी)

8 1985 एसीजे 243 (बॉम एचसी)

9 [1942] एसी 356:[1942] 1 सभी ईआर 337

10 [1975] एसी 797:[1974] 2 सभी ईआर 874

11 [1985] 2 डब्ल्यूएलआर 468 ए

12 (1997) 8 एससीसी 683

13 (1998) 6 एससीसी 605

14 (2002) 3 एससीसी 661

15 एयर 1993 ओआरआई 89

16 (1994) 2 एससीसी 176