निशान सिंह

बनाम

ओरियंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, क्षेत्रीय प्रबंधक और अन्य

27 अप्रैल, 2018

मुख्य न्यायमूर्ति दीपक मिश्रा, न्यायमूर्ति ए. एम. खानविलकर और न्यायमूर्ति डी. वाई. चन्द्रचूड़

मोटर यान अधिनियम, 1988(1988 का 59) – धारा 166 और 118 सपठित रूल्स आफ दि रोड रेग्युलेशन्स, 1989, विनियम 23 – प्रतिकर – उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में यान चलाना – यानों के बीच दूरी – किसी मोटर यान के चालक द्वारा उससे ठीक आगे चलने वाले मोटर यान के बीच पर्याप्त दूरी न बनाए रखने के कारण हुई टक्कर के संबंध में यह उपदर्शित करने वाला कोई साक्ष्य न होने पर कि वह दुर्घटना आगे चलने वाले यान के चालक द्वारा सड़क के बीचों-बीच अचानक ब्रेक लगाने के कारण घटी थी, आगे चलने वाले यान के चालक को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति से यान चलाने का दोषी नहीं ठहराया जा सकता है ।

मोटर यान अधिनियम, 1988 – धारा 140 – त्रुटि के बिना दायित्व – प्रतिकर – ट्रक के चालक द्वारा अचानक ब्रेक लगाने के कारण उससे पीछे चलने वाली कार के दुर्घटनाग्रस्त होने के कारण एक व्यक्ति की मृत्यु – यद्यपि यह दुर्घटना कार के चालक द्वारा दोनों यानों के बीच पर्याप्त दूरी न बनाए रखने के कारण हुई थी तथापि, ट्रक का स्वामी और चालक, इस तथ्य को ध्यान में रखे बिना कि ट्रक को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति से नहीं चलाया जा रहा था, धारा 140 के अधीन प्रतिकर का संदाय संयुक्ततः और पृथक्तः करने के लिए दायी होंगे ।

प्रस्तुत मामले में, एक मारुति कार की ट्रक के साथ, जो कि उसके आगे चल रहा था, दुर्घटना हो गई जिसके कारण कार में यात्रा करने वाले व्यक्तियों को गंभीर क्षतियां कारित हुईं और अपीलार्थी सं. 1 की पत्नी की मृत्यु हो गई । अपीलार्थियों के अनुसार, ट्रक चालक ने, जब ट्रक सड़क के बीचों-बीच था, अचानक ब्रेक लगाई जिससे वह दाईं ओर आ गया जिसके परिणामस्वरूप मारुति कार की ट्रक के साथ पीछे से टक्कर हो गई ।

इसके पश्चात्, भारतीय दंड संहिता की धारा 304क, 337, 338 और 427 के अधीन दंडनीय अपराधों के लिए धारा 279 के अधीन प्रथम इत्तिला रिपोर्ट रजिस्ट्रीकृत की गई । अपीलार्थियों ने यह प्राख्यान किया कि मृतक लाभप्रद रूप से नियोजित थी और डेयरी के कारबार से प्रति मास 10,000/- रुपए कमा रही थी । इन प्राख्यानों के आधार पर मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण/अपर जिला न्यायाधीश के समक्ष एक दावा याचिका फाइल की गई थी । अपीलार्थी सं. 1 ने अधिकरण के समक्ष अभिसाक्ष्य दिया । अपीलार्थियों ने मारुति कार के चालक की परीक्षा की । अपीलार्थियों ने पुलिस द्वारा प्रत्यर्थी सं. 3, उल्लंघनकारी ट्रक के चालक के विरुद्ध फाइल किए गए आरोप पत्र का भी अवलंब लिया । प्रत्यर्थियों ने दावा याचिका का विरोध किया । प्रत्यर्थियों के अनुसार, घटना मारुति कार के चालक की उपेक्षा के कारण घटित हुई और ट्रक के चालक की ओर से कोई उपेक्षा नहीं बरती गई थी । इसके अलावा, अपीलार्थी मारुति कार के स्वामी और चालक को पक्षकार बनाने में असफल रहे थे, जो कि दुर्घटना के लिए उत्तरदायी थी और इसलिए, अपीलार्थियों को कोई अनुतोष अनुदत्त नहीं किया जा सकता था । अधिकरण ने अभिलेख पर विद्यमान संपूर्ण साक्ष्य का विश्लेषण किया और इस प्रश्न के संबंध में कि ट्रक को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाया जा रहा था अथवा नहीं, अपीलार्थियों के विरुद्ध उत्तर दिया । अधिकरण ने, इसके बजाय यह अभिनिर्धारित किया कि दुर्घटना मारुति कार के चालक द्वारा उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में कार चलाने के कारण घटी थी । अतः, अधिकरण ने यह निष्कर्ष निकाला कि ट्रक का चालक और ट्रक का बीमाकर्ता यथा दावाकृत प्रतिकर संदत्त करने के लिए दायी नहीं हैं । अधिकरण ने योगदायी उपेक्षा के प्रश्न का उल्लेख किया किन्तु प्रस्तुत मामले के तथ्यों को ध्यान में रखते हुए और विशेषकर इस कारण कि मारुति कार के स्वामी और चालक को पक्षकार नहीं बनाया गया था, उसने यह अभिनिर्धारित किया कि अपीलार्थी किसी भी अनुतोष के हकदार नहीं हैं । अधिकरण ने मामले को समग्र दृष्टि से देखते हुए दावा याचिका खारिज कर दी । अपीलार्थियों ने उच्च न्यायालय के समक्ष अपील फाइल की । उच्च न्यायालय ने अधिकरण द्वारा अभिलिखित इस निष्कर्ष को दोहराते हुए अपील संक्षिप्ततः खारिज कर दी कि साक्ष्य से स्पष्टतः यह उपदर्शित होता है कि स्वयं मारुति कार के चालक ने अपना यान चलाने में उपेक्षा बरती थी और वह एक ही दिशा में चलने वाले दो यानों के बीच पर्याप्त दूरी रखने में असफल रहा था । इसके अलावा, मारुति कार के चालक, स्वामी और संबंधित बीमा कंपनी को दावा याचिका में पक्षकार नहीं

बनाया गया था । अतः, उच्च न्यायालय ने प्रथम अपील में हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया । अपीलार्थियों ने ऊपर उल्लिखित विनिश्चयों को विशेष इजाजत लेकर इस अपील में चुनौती दी है । उच्चतम न्यायालय द्वारा अपील भागतः मंजूर करते हुए,

अभिनिर्धारित – अधिकरण द्वारा इस प्रकार अभिलिखित निष्कर्ष को उच्च न्यायालय द्वारा यह मत व्यक्त करते हुए अभिपुष्ट कर दिया गया है कि साक्ष्य स्पष्ट रूप से इस तथ्य का सूचक है कि मारुति कार को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाया जा रहा था, जो कि इस प्रकृति की दुर्घटना होने का कारण था और जिसके परिणामस्वरूप मारुति कार में के एक यात्री की मृत्यु हुई थी । मारुति कार को और कोई नहीं बल्कि अभि. सा.2 चला रहा था । उसने अपने साक्ष्य में यह स्वीकार किया है कि प्रश्नगत ट्रक लगभग एक किलोमाटर तक काफी समय तक मारुति कार से आगे चल रहा था और दुर्घटना के समय ट्रक और मारुति कार की दूरी केवल 10-15 फुट थी । उसने यह भी स्वीकार किया है कि विधि में यह आदिष्ट है कि एक ही दिशा में चलाए जाने वाले दो यानों के बीच पर्याप्त दूरी बनाए रखी जानी चाहिए । इस संबंध में भी कोई विवाद नहीं है कि उस सड़क की चौड़ाई, जिस पर दोनों यान चल रहे थे, लगभग केवल 14 फुट थी । यह अपरिमेय है कि ऐसी संकीर्ण सड़क पर प्रश्नगत ट्रक तेज़ गति से चल रहा होगा, जैसा कि अभिकथन किया गया है । हर हालत में मारुति कार से, जो ट्रक के पीछे चल रही थी, यह प्रत्याशित था कि वह सुरक्षित दूरी बनाए रखे, जैसा कि रूल्स आफ दि रोड रेग्युलेशन्स, 1989 के विनियम 23 द्वारा परिकल्पित है । विनियमों में या अन्यत्र कहीं भी "पर्याप्त दूरी" अभिव्यक्ति की परिभाषा नहीं दी गई है । पर्याप्त दूरी संबंधी सामान्य नियम यह है कि टक्कर होने से बचने के लिए और पीछे चलने वाले चालक को प्रतिक्रिया करने के लिए अनुज्ञात करने हेतु आदर्श स्थितियों में कम से कम दो से तीन सेकेंड अंतराल की सुरक्षित दूरी होनी चाहिए । ट्रक और मारुति कार के बीच 10-15 फुट की दूरी निश्चित रूप से सुरक्षित दूरी नहीं थी और इसके लिए मारुति कार के चालक को जिम्मेदारी लेनी चाहिए । इससे आवश्यक रूप से यह परिणाम निकलना चाहिए कि विचाराधीन विवाद्यक के संबंध में निष्कर्ष दावेदारों के विरुद्ध निकलना चाहिए । (पैरा 10)

यह उपदर्शित करने के लिए कोई साक्ष्य नहीं था कि ट्रक के चालक ने सड़क के बीचों-बीच अचानक ब्रेक लगाई थी । इसके अलावा, अधिकरण द्वारा विवाद्यक सं. 1 के संबंध में अभिलिखित निष्कर्ष यह है कि दुर्घटना

के घटित होने के वास्तविक स्थान के संबंध में और सर्वेक्षण कराए जाने के बारे में कोई साक्ष्य नहीं है । इसलिए, विचाराधीन विवाद्यक का उत्तर अपीलार्थियों (दावेदारों) के विरुद्ध दिया गया था, अर्थात्, यह कि प्रश्नगत ट्रक को ट्रक चालक द्वारा उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में नहीं चलाया जा रहा था और न ही वह ट्रक को सड़क के दाईं ओर से बीचों-बीच लाया था या अचानक ब्रेक लगाई थी, जो कि दुर्घटना का कारण बनी हो । चूंकि यह तथ्य संबंधी एक समवर्ती निष्कर्ष और एक संभावित दृष्टिकोण है, इसलिए इसमें हस्तक्षेप करने की आवश्यकता नहीं है । (पैरा 11)

अगला प्रश्न यह है कि क्या अधिकरण को कम के कम ट्रक चालक की योगदायी उपेक्षा संबंधी प्रश्न का उत्तर अपीलार्थियों (दावेदारों) के पक्ष में देना चाहिए था । योगदायी उपेक्षा का प्रश्न तब उद्भूत होगा जब दोनों पक्षकार उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में यान चलाने के कारण दुर्घटना में अंतर्वलित हों । ऐसे मामले में, जैसा कि प्रस्तुत मामला है, जब मारुति कार ट्रक के पीछे चल रही थी और ट्रक के चालक के ऊपर कोई दोष नहीं डाला जा सकता है तब यान को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाने के कारण मारुति कार के चालक को दोषी माना जाना चाहिए । उच्च न्यायालय ने इस तथ्य का उचित रूप से उल्लेख किया कि मारुति कार के चालक और स्वामी तथा उस यान के बीमाकर्ता को दावा याचिका में पक्षकारों के रूप में आलिप्त नहीं किया गया था । अधिकरण ने भी इस तथ्य का उल्लेख किया कि समस्त अधिसंभाव्यताओं में मारुति कार के चालक और स्वामी को इसलिए पक्षकार नहीं बनाया गया था क्योंकि वे अपीलार्थियों के निकट संबंधी थे । ऐसी स्थिति में, योगदायी उपेक्षा संबंधी प्रश्न पर कार्यवाही नहीं की जा सकती है । (पैरा 12)

यद्यपि, जहां तक अधिनियम की धारा 166 के अधीन दावा याचिका का संबंध है, अपील असफल होती है क्योंकि अपीलार्थी प्रश्नगत ट्रक के चालक द्वारा उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में यान चलाने संबंधी तथ्य को सिद्ध करने में असफल रहे हैं तथापि, अपीलार्थी इस अपील में अधिनियम की धारा 140 के अधीन अनुतोष की सीमित व्याप्ति तक सफल होने चाहिएं । ऊपर उल्लिखित कारणों से यह अपील भागतः मंजूर की जाती है । अपीलार्थियों को अधिनियम की धारा 140 के अधीन सीमित अनुतोष अनुदत्त किया जाता है । प्रत्यर्थी सं. 2 और प्रत्यर्थी सं. 3 को, उस दुर्घटना में हुई मृत्यु के कारण अधिनियम की धारा 140 के अधीन प्रतिकर मद्धे अपीलार्थियों को 50,000/- रुपए (केवल पचास हजार रुपए) की राशि का

दावा याचिका फाइल करने की तारीख से वसूली की तारीख तक 9 प्रतिशत की दर पर ब्याज सहित संदाय करने के लिए संयुक्ततः और पृथक्तः दायी ठहराया जाता है । (पैरा 14 और 15)

निर्दिष्ट निर्णय

पैरा

[2010] (2010) 13 एस. सी. सी. 249 :
इंद्रा देवी और अन्य बनाम **बागड़ा राम और एक अन्य** ; 13

[2010] (2010) 8 एस. सी. सी. 620 :
ईश्वरप्पा उर्फ **महेश्वरप्पा और एक अन्य** बनाम
सी. एस. गुरूशंथप्पा और एक अन्य । 13

सिविल अपीली अधिकारिता : 2016 की सिविल अपील सं. 10145.

2015 के अपीली आदेश सं. 125 में उत्तराखंड उच्च न्यायालय की नैनीताल न्यायपीठ के तारीख 5 मार्च, 2015 के निर्णय और आदेश के विरुद्ध अपील ।

अपीलार्थी की ओर से श्री विजय प्रकाश और सुश्री निधि

प्रत्यर्थियों की ओर से सर्वश्री के. के. भट्ट और रंजन कुमार पांडेय

न्यायालय का निर्णय न्यायमूर्ति ए. एम. खानविलकर ने दिया ।

न्या. खानविलकर – दावेदारों द्वारा विशेष इजाजत लेकर फाइल की गई इस अपील में 2015 के आदेश सं. 125 से उद्भूत अपील में उत्तराखंड उच्च न्यायालय की नैनीताल न्यायपीठ के तारीख 5 मार्च, 2015 के उस निर्णय और आदेश को चुनौती दी गई है जिसके द्वारा अपील खारिज कर दी गई थी और 2012 की मोटर दुर्घटना दावा याचिका सं. 147 में मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण/अपर जिला न्यायाधीश-III रुद्रपुर, ऊधम सिंह नगर द्वारा पारित तारीख 10 दिसम्बर, 2014 के उस आदेश को कायम रखा था जिसके द्वारा दावा याचिका इस निष्कर्ष के आधार पर खारिज कर दी गई थी कि प्रश्नगत दुर्घटना ट्रक नं. यूपी 32जैड 2397 को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में चलाने के कारण नहीं घटी थी बल्कि मारुति कार नं. यूपी 02डी 5292 को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में चलाने के कारण घटी थी जिसके परिणामस्वरूप बलविन्दर कौर की मृत्यु हो गई थी, जो कि मंजीत सिंह द्वारा चलाई जा रही कार में बैठी हुई थी ।

2. संक्षिप्त रूप से, अपीलार्थी सं. 1 ने यह प्राख्यान किया कि जब वह अपनी पत्नी बलविन्दर कौर के साथ, जो कि अपीलार्थी सं. 2 से 4 की माता थी, ग्राम कुआंखेड़ा, जिला बिजनौर स्थित अपने वैवाहिक गृह से अपने चचेरे भाई मंजीत सिंह और बिट्टू और उसके पुत्र करनजीत सिंह के साथ तारीख 28 नवम्बर, 2010 को एक मारुति कार नं. यूपी 02डी 5292 में, जिसे कश्मीर सिंह का पुत्र मंजीत सिंह चला रहा था, बिन्दुखेड़ा गांव में अपने घर वापस लौट रहा था तब उक्त कार दुर्घटनाग्रस्त हो गई जिसके कारण उसमें यात्रा करने वाले व्यक्तियों को गंभीर क्षतियां कारित हुईं और बलविन्दर कौर की मृत्यु हो गई । मारुति कार ट्रक नं. यूपी 32जैड 2397 के साथ, जो कि उसके आगे चल रहा था, टकरा गई । अपीलार्थियों के अनुसार, ट्रक चालक ने, जब ट्रक सड़क के बीचों-बीच था, अचानक ब्रेक लगाई जिससे वह दाईं ओर आ गया जिसके परिणामस्वरूप मारुति कार की ट्रक के साथ पीछे से टक्कर हो गई । बलविन्दर कौर की उसी दिन, अर्थात्, 28 नवम्बर, 2010 को, जब उसका सरकारी अस्पताल, काशीपुर में उपचार चल रहा था, उसे पहुंची क्षतियों के परिणामस्वरूप अंततः मृत्यु हो गई । इसके पश्चात्, तारीख 4 दिसम्बर, 2010 को पुलिस थाना कुंडा, जिला ऊधम सिंह नगर में भारतीय दंड संहिता की धारा 304क, 337, 338 और 427 के अधीन दंडनीय अपराधों के लिए धारा 279 के अधीन प्रथम इत्तिला रिपोर्ट सं. 93/10 रजिस्ट्रीकृत की गई । अपीलार्थियों ने यह प्राख्यान किया कि बलविन्दर कौर लाभप्रद रूप से नियोजित थी और डेयरी के कारबार से प्रति मास 10,000/- रुपए (केवल दस हजार रुपए) कमा रही थी ।

3. इन प्राख्यानों के आधार पर मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण/अपर जिला न्यायाधीश-III, रुद्रपुर, ऊधम सिंह नगर के समक्ष एक दावा याचिका फाइल की गई थी जो कि 2012 का मोटर दुर्घटना दावा सं. 147 है । अपीलार्थी सं. 1 ने, जो कि अपनी पत्नी के साथ कार में यात्रा कर रहा था, अधिकरण के समक्ष अभिसाक्ष्य दिया । अपीलार्थियों ने मंजीत सिंह की भी परीक्षा की, जो कि सुसंगत समय पर मारुति कार नं. यूपी 02डी 5292 चला रहा था । अपीलार्थियों ने पुलिस द्वारा प्रत्यर्थी सं. 3 (पारसनाथ), उल्लंघनकारी ट्रक के चालक के विरुद्ध फाइल किए गए आरोप पत्र का भी अवलंब लिया ।

4. प्रत्यर्थियों ने दावा याचिका का विरोध किया । प्रत्यर्थियों के अनुसार, घटना मारुति कार के चालक की उपेक्षा के कारण घटित हुई और ट्रक के चालक की ओर से कोई उपेक्षा नहीं बरती गई थी । प्रत्यर्थियों

द्वारा यह प्राख्यान किया गया था कि ट्रक के चालक के पास एक विधिमान्य चालन अनुज्ञप्ति थी । इसके अलावा, अपीलार्थी मारुति कार के स्वामी और चालक को पक्षकार बनाने में असफल रहे थे, जो कि दुर्घटना के लिए उत्तरदायी थी और इसलिए, अपीलार्थियों को कोई अनुतोष अनुदत्त नहीं किया जा सकता था ।

5. अधिकरण ने अभिलेख पर विद्यमान संपूर्ण साक्ष्य का विश्लेषण किया और इस प्रश्न के संबंध में कि ट्रक को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाया जा रहा था अथवा नहीं, अपीलार्थियों के विरुद्ध उत्तर दिया । अधिकरण ने, इसके बजाय यह अभिनिर्धारित किया कि दुर्घटना मारुति कार के चालक द्वारा उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में कार चलाने के कारण घटी थी । अतः, अधिकरण ने यह निष्कर्ष निकाला कि ट्रक का चालक और ट्रक का बीमाकर्ता यथा-दावाकृत प्रतिकर संदत्त करने के लिए दायी नहीं हैं । अधिकरण ने योगदायी उपेक्षा के प्रश्न का उल्लेख किया किन्तु प्रस्तुत मामले के तथ्यों को ध्यान में रखते हुए और विशेषकर इस कारण कि मारुति कार के स्वामी और चालक को पक्षकार नहीं बनाया गया था, उसने यह अभिनिर्धारित किया कि अपीलार्थी किसी भी अनुतोष के हकदार नहीं हैं । अधिकरण ने यह उल्लेख भी किया कि मारुति कार का क्रय मंजीत सिंह द्वारा दुर्घटना से लगभग एक-डेढ़ वर्ष पूर्व किया गया था किन्तु उसे उसके नाम में अंतरित नहीं कराया गया था और न ही वह बीमाकृत थी । अधिकरण ने मामले को समग्र दृष्टि से देखते हुए तारीख 10 दिसम्बर, 2014 के निर्णय द्वारा दावा याचिका खारिज कर दी ।

6. अपीलार्थियों ने उत्तराखंड उच्च न्यायालय की नैनीताल न्यायपीठ के समक्ष अपील फाइल की । उच्च न्यायालय ने अधिकरण द्वारा अभिलिखित इस निष्कर्ष को दौहराते हुए अपील संक्षिप्ततः खारिज कर दी कि साक्ष्य से स्पष्टतः यह उपदर्शित होता है कि स्वयं मारुति कार के चालक ने अपना यान चलाने में उपेक्षा बरती थी और वह एक ही दिशा में चलने वाले दो यानों के बीच पर्याप्त दूरी रखने में असफल रहा था । इसके अलावा, मारुति कार के चालक, स्वामी और संबंधित बीमा कंपनी को दावा याचिका में पक्षकार नहीं बनाया गया था । अतः, उच्च न्यायालय ने प्रथम अपील में हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया ।

7. अपीलार्थियों ने ऊपर उल्लिखित विनिश्चयों को इस अपील में चुनौती दी है । अपीलार्थियों के अनुसार, अधिकरण द्वारा अभिलिखित और उच्च न्यायालय द्वारा पुष्ट किया गया यह निष्कर्ष मान्य नहीं है कि मारुति

कार के चालक ने उसी दिशा में मारुति कार के आगे चलने वाले ट्रक से सुरक्षित दूरी नहीं बनाए रखी थी । अपीलार्थियों ने अधिकरण द्वारा अभिलिखित और उच्च न्यायालय द्वारा पुष्ट किए गए इस निष्कर्ष को भी चुनौती दी है कि मारुति कार को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाया जा रहा था । इस बात पर जोर दिया गया है कि इस तथ्य से कि मारुति कार मंजीत सिंह के नाम में रजिस्ट्रीकृत नहीं थी या यह कि मारुति कार से संबंधित दस्तावेज़ और मारुति कार के चालक की विधिमान्य चालन अनुज्ञप्ति को अभिलेख पर नहीं लाया गया था, ट्रक चालक की योगदायी उपेक्षा के कारण अपीलार्थियों को प्रतिकर प्राप्त करने से वंचित नहीं किया जा सकता है । इसके अलावा, अधिकरण ने योगदायी उपेक्षा के मुद्दे के संबंध में इस निमित्त कोई विवाद्यक विरचित किए बिना अपीलार्थियों के विरुद्ध निष्कर्ष अभिलिखित करके प्रत्यक्ष त्रुटि कारित की है । इस बात पर बल दिया गया है कि ट्रक चालक को इस आधार पर मुक्त करने के लिए ट्रक को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में नहीं चलाया जा रहा था, अधिकरण द्वारा अभिलिखित निष्कर्ष अनुचित और विधि की दृष्टि से अमान्य है । इसके अतिरिक्त, अधिकरण ने पुलिस द्वारा प्रत्यर्थी सं. 3, ट्रक चालक के विरुद्ध सम्यक् अन्वेषण के पश्चात् फाइल किए गए आरोपपत्र की प्रभावकारिता को पूर्णतः अल्पीकृत कर दिया । अपीलार्थियों ने इस प्राख्यान के आधार पर कि मृत बलविन्दर कौर प्रति मास लगभग 10,000/- रुपए (केवल दस हजार रुपए) कमा रही थी और उसकी मृत्यु के पश्चात् उसके कुटुम्ब को गंभीर परेशानी का सामना करना पड़ रहा था, प्रतिकर से संबंधित अपने दावे को भी दोहराया । अपीलार्थियों के अनुसार, अधिकरण तथा उच्च न्यायालय ने इस मामले में अति तकनीकी रीति में कार्यवाही की थी और साक्ष्य का मूल्यांकन अधिसंभाव्यताओं की प्रबलता के आधार पर नहीं किया था ।

8. दूसरी ओर, प्रत्यर्थियों ने अधिकरण द्वारा लेखबद्ध इस निष्कर्ष का समर्थन किया है कि दुर्घटना ट्रक को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में चलाने के कारण नहीं घटी थी बल्कि वह मारुति कार के चालक द्वारा उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में कार चलाने के लिए घटी थी । प्रत्यर्थियों के विद्वान् काउन्सेल ने यह दलील दी कि उस निष्कर्ष के आधार पर प्रत्यर्थियों पर कोई दायित्व नहीं डाला जा सकता है । उसने यह दलील दी कि अधिकरण द्वारा अभिलिखित और उच्च न्यायालय द्वारा पुष्ट किए गए साक्ष्य के विश्लेषण में कोई हस्तक्षेप करने की आवश्यकता नहीं है । प्रत्यर्थियों ने दावा याचिका को खारिज करने के लिए अधिकरण द्वारा

अभिलिखित और उच्च न्यायालय द्वारा अभिपुष्ट निष्कर्षों का समर्थन किया है ।

9. हमने अपीलार्थियों की ओर से उपस्थित होने वाले विद्वान् काउन्सेल श्री विजय प्रकाश और प्रत्यर्थियों की ओर से उपस्थित होने वाले विद्वान् काउन्सेल श्री के. के. भट्ट को सुना ।

10. विवादास्पद प्रश्न यह है कि क्या अधिकरण ने विवाद्यक सं. 1 का उत्तर अपीलार्थियों के विरुद्ध और प्रत्यर्थियों के पक्ष में देकर कोई त्रुटि कारित की है । अधिकरण ने, उक्त विवाद्यक सं. 1 का उत्तर देते समय मौखिक और दस्तावेज़ी दोनों प्रकार के साक्ष्य का, जिसके अंतर्गत अपीलार्थियों द्वारा फाइल किया गया आरोप पत्र भी है, विश्लेषण किया और निम्न प्रकार मत व्यक्त किया :–

> "20. स्थल रेखांक दस्तावेज़ सं. 6सी/6, जो कि अभिलेख पर फाइल किया गया है, प्रश्नगत सड़क की चौड़ाई 14 फुट प्रतीत होती है और सड़क के दोनों ओर 7 कदम का कच्चा लेख प्रतीत होता है । यह तथ्य विलक्षण है कि उक्त दुर्घटना आमने-सामने होने वाली दुर्घटना नहीं है बल्कि यह दुर्घटना मारुति कार की प्रश्नगत कार के चालक द्वारा प्रश्नगत ट्रक के पिछले भाग से हुई टक्कर के परिणामस्वरूप घटी और इसी तथ्य का याचियों के साक्ष्य में भी उल्लेख किया गया है । अभि. सा. 2 मंजीत सिंह, प्रश्नगत कार के चालक ने अपनी प्रतिपरीक्षा में यह कथन किया है कि वह कार को ट्रक के पीछे लगभग 10 से 15 फुट की दूरी पर चला रहा था । पक्की सड़क की चौड़ाई 14 फुट होने के बावजूद, प्रश्नगत कार के चालक ने अपने यान की ट्रक से दूरी 10-15 फुट ही रखी, जो कि यातायात नियमों के अनुसार प्रतीत नहीं होती है । उसे प्रत्येक परिस्थिति से बचने के लिए समुचित दूरी बनाए रखते हुए यान चलाना चाहिए था किन्तु उसने अभि. सा. 2 के रूप में अपनी प्रतिपरीक्षा में यह स्वीकार किया है कि वह यह जानता है कि 'उसे भारी यान से समुचित दूरी बनाए रखनी चाहिए' । इन परिस्थितियों में, उस यान को जो कि भारी यान के पीछे चल रहा है, समुचित दूरी बनाए रखनी चाहिए और यदि समुचित दूरी नहीं रखी जाती है तो प्रश्नगत दुर्घटना घटित होने के संबंध में संपूर्ण उपेक्षा का अवधारण पीछे चलने वाले यान के आधार पर किया जाएगा । इसके अतिरिक्त, घटनास्थल पर प्रश्नगत ट्रक को अभिगृहीत करने और यानों को घटनास्थल से

पुलिस अभिरक्षा में लिए जाने और उनका तकनीकी सर्वेक्षण कराए जाने के संबंध में घटनास्थल पर कोई साक्ष्य उपलब्ध नहीं है ।

21. याचिका में उल्लिखित तथ्यों और अभि. सा. 1 और अभि. सा. 2 के साक्ष्य द्वारा यह विश्वसनीय प्रतीत नहीं होता है कि प्रश्नगत दुर्घटना में प्रश्नगत ट्रक के चालक की ओर से उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में यान चलाया जा रहा था और इस प्रयोजनार्थ केवल उक्त दुर्घटना के संबंध में प्रथम इत्तिला रिपोर्ट रजिस्ट्रीकृत कराने और प्रश्नगत ट्रक के चालक के विरुद्ध आरोप पत्र प्रस्तुत करने से प्रश्नगत ट्रक के चालक को उक्त दुर्घटना के लिए दोषी नहीं ठहराया जा सकता है जबकि अभिलेख पर उपलब्ध याची के साक्ष्य से यह तथ्य सामने आया है कि दुर्घटना इसलिए घटी क्योंकि प्रश्नगत कार का चालक प्रश्नगत कार को यातायात नियमों के अनुसार नहीं चला रहा था, अर्थात्, दुर्घटना इसलिए घटी क्योंकि यान को ट्रक से समुचित दूरी बनाए रखते हुए नहीं चलाया जा रहा था और इससे स्पष्ट रूप से यह प्रतीत होता है कि कार की गति तेज़ रही होगी जिसके कारण प्रश्नगत कार अनियंत्रित होकर प्रश्नगत ट्रक के पिछले भाग से टकरा गई और उक्त दुर्घटना घटी । इन परिस्थितियों में, प्रश्नगत दुर्घटना के संबंध में ट्रक नं. यूपी 32जैड 2397 के चालक की ओर से कोई उतावलापन और उपेक्षा नहीं बरती गई थी किन्तु इसका अवधारण मारुति कार नं. यूपी 02डी 5292 के चालक मंजीत सिंह की भूमिका के आधार पर किया जाना है ।

22. उपर्युक्त निर्वचन के आधार पर यह प्रतीत होता है कि उक्त दुर्घटना पुलिस थाना कुंडा, जिला ऊधम सिंह नगर के क्षेत्र के अंतर्गत ग्राम कुंडा काशीपुर-जेशपुर मार्ग पर 28 नवम्बर, 2000 को लगभग 6.45 अपराह्न ट्रक नं. यूपी 32जैड 2397 के चालक द्वारा ट्रक को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रूप में चलाने के कारण और अचानक ब्रेक लगाने के कारण नहीं घटी थी बल्कि यह मंजीत सिंह, चालक द्वारा प्रश्नगत कार नं. यूपी 02डी 5292 को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाने के परिणामस्वरूप घटी थी जिसमें बलविन्दर कौर को, जो कि कार में बैठी हुई थी, गंभीर क्षतियां कारित हुईं और गंभीर क्षतियों के कारण उसके उपचार के दौरान उसकी मृत्यु हुई थी ।"

अधिकरण द्वारा इस प्रकार अभिलिखित निष्कर्ष को उच्च न्यायालय द्वारा

यह मत व्यक्त करते हुए अभिपुष्ट कर दिया गया है कि साक्ष्य स्पष्ट रूप से इस तथ्य का सूचक है कि मारुति कार को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाया जा रहा था, जो कि इस प्रकृति की दुर्घटना होने का कारण था और जिसके परिणामस्वरूप मारुति कार में के एक यात्री की मृत्यु हुई थी । मारुति कार को और कोई नहीं बल्कि अभि.सा.2 मंजीत सिंह चला रहा था । उसने अपने साक्ष्य में यह स्वीकार किया है कि प्रश्नगत ट्रक लगभग एक किलोमीटर तक काफी समय तक मारुति कार से आगे चल रहा था और दुर्घटना के समय ट्रक और मारुति कार की दूरी केवल 10-15 फुट थी । उसने यह भी स्वीकार किया है कि विधि में यह आदिष्ट है कि एक ही दिशा में चलाए जाने वाले दो यानों के बीच पर्याप्त दूरी बनाए रखी जानी चाहिए । इस संबंध में भी कोई विवाद नहीं है कि उस सड़क की चौड़ाई, जिस पर दोनों यान चल रहे थे, लगभग केवल 14 फुट थी । यह अपरिमेय है कि ऐसी संकीर्ण सड़क पर प्रश्नगत ट्रक तेज़ गति से चल रहा होगा, जैसा कि अभिकथन किया गया है । हर हालत में मारुति कार से, जो ट्रक के पीछे चल रही थी, यह प्रत्याशित था कि वह सुरक्षित दूरी बनाए रखे, जैसा कि रूल्स आफ दि रोड रेग्युलेशन्स, 1989 के विनियम 23 द्वारा परिकल्पित है, जो कि निम्नलिखित रूप में है :–

> "23. आगे चलने वाले यानों से दूरी – ऐसे किसी मोटर यान का चालक, जो किसी अन्य यान के पीछे चल रहा है, ऐसे अन्य यान से पर्याप्त दूरी बनाए रखेगा जिससे कि यदि आगे चलने वाले यान को अचानक यान धीरे करना या रोकना पड़े तो टक्कर होने से बचा जा सके ।"

विनियमों में या अन्यत्र कहीं भी "पर्याप्त दूरी" अभिव्यक्ति की परिभाषा नहीं दी गई है । पर्याप्त दूरी संबंधी सामान्य नियम यह है कि टक्कर होने से बचने के लिए और पीछे चलने वाले चालक को प्रतिक्रिया करने के लिए अनुज्ञात करने हेतु आदर्श स्थितियों में कम से कम दो से तीन सेकेंड अंतराल की सुरक्षित दूरी होनी चाहिए । ट्रक और मारुति कार के बीच 10-15 फुट की दूरी निश्चित रूप से सुरक्षित दूरी नहीं थी और इसके लिए मारुति कार के चालक को जिम्मेदारी लेनी चाहिए । इससे आवश्यक रूप से यह परिणाम निकलना चाहिए कि विचाराधीन विवाद्यक के संबंध में निष्कर्ष दावेदारों के विरुद्ध निकलना चाहिए ।

11. अधिकरण ने यह उल्लेख भी किया कि अभिलेख पर यह

उपदर्शित करने के लिए कोई साक्ष्य नहीं था कि ट्रक के चालक ने सड़क के बीचों-बीच अचानक ब्रेक लगाई थी । इसके अलावा, अधिकरण द्वारा विवाद्यक सं. 1 के संबंध में अभिलिखित निष्कर्ष यह है कि दुर्घटना के घटित होने के वास्तविक स्थान के संबंध में और सर्वेक्षण कराए जाने के बारे में कोई साक्ष्य नहीं है । इसलिए, विचाराधीन विवाद्यक का उत्तर अपीलार्थियों (दावेदारों) के विरुद्ध दिया गया था, अर्थात्, यह कि प्रश्नगत ट्रक को ट्रक चालक द्वारा उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में नहीं चलाया जा रहा था और न ही वह ट्रक को सड़क के दाईं ओर से बीचों-बीच लाया था या अचानक ब्रेक लगाई थी, जो कि दुर्घटना का कारण बनी हो । चूंकि यह तथ्य संबंधी एक समवर्ती निष्कर्ष और एक संभावित दृष्टिकोण है, इसलिए इसमें हस्तक्षेप करने की आवश्यकता नहीं है ।

12. अगला प्रश्न यह है कि क्या अधिकरण को कम के कम ट्रक चालक की योगदायी उपेक्षा संबंधी प्रश्न का उत्तर अपीलार्थियों (दावेदारों) के पक्ष में देना चाहिए था । योगदायी उपेक्षा का प्रश्न तब उद्भूत होगा जब दोनों पक्षकार उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में यान चलाने के कारण दुर्घटना में अंतर्वलित हों । ऐसे मामले में, जैसा कि प्रस्तुत मामला है, जब मारुति कार ट्रक के पीछे चल रही थी और ट्रक के चालक के ऊपर कोई दोष नहीं डाला जा सकता है तब यान को उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाने के कारण मारुति कार के चालक को दोषी माना जाना चाहिए । उच्च न्यायालय ने इस तथ्य का उचित रूप से उल्लेख किया कि मारुति कार के चालक और स्वामी तथा उस यान के बीमाकर्ता को दावा याचिका में पक्षकारों के रूप में आलिप्त नहीं किया गया था । अधिकरण ने भी इस तथ्य का उल्लेख किया कि समस्त अधिसंभाव्यताओं में मारुति कार के चालक और स्वामी को इसलिए पक्षकार नहीं बनाया गया था क्योंकि वे अपीलार्थियों के निकट संबंधी थे । ऐसी स्थिति में, योगदायी उपेक्षा संबंधी प्रश्न पर कार्यवाही नहीं की जा सकती है ।

13. तथापि, ऐसी दशा में भी, अधिकरण को मोटर यान अधिनियम, 1988 (जिसे संक्षेप में "अधिनियम" कहा गया है) की धारा 140 का अवलंब लेने की सलाह दी जा सकती थी, जिसमें दुर्घटना में अंतर्वलित यान (प्रश्नगत ट्रक) के स्वामी के दायित्व के लिए उपबंध किया गया है । यह एक सुस्थापित स्थिति है कि यान के स्वामी पर अधिनियम की धारा 140 के अधीन दायित्व डालने के लिए इस तथ्य पर ध्यान देना आवश्यक नहीं है कि प्रश्नगत यान उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में चलाया जा रहा

था । हम **इंद्रा देवी और अन्य** बनाम **बागड़ राम और एक अन्य**[1] तथा **ईश्वरप्पा** उर्फ **महेश्वरप्पा और एक अन्य** बनाम **सी. एस. गुरूशंथप्पा और एक अन्य**[2] वाले विनिश्चयों के प्रति लाभप्रद रूप में निर्देश कर सकते हैं, जो कि प्रत्यक्षतः इस मुद्दे के संबंध में हैं ।

14. तद्नुसार, यद्यपि, जहां तक अधिनियम की धारा 166 के अधीन दावा याचिका का संबंध है, अपील असफल होती है क्योंकि अपीलार्थी प्रश्नगत ट्रक के चालक द्वारा उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति में यान चलाने संबंधी तथ्य को सिद्ध करने में असफल रहे हैं तथापि, अपीलार्थी इस अपील में अधिनियम की धारा 140 के अधीन अनुतोष की सीमित व्याप्ति तक सफल होने चाहिएं । हमें उस आधार पर अनुतोष को गठित करने में कोई हिचकिचाहट नहीं है ।

15. ऊपर उल्लिखित कारणों से यह अपील भागतः मंजूर की जाती है । अपीलार्थियों को अधिनियम की धारा 140 के अधीन सीमित अनुतोष अनुदत्त किया जाता है । प्रत्यर्थी सं. 2 और प्रत्यर्थी सं. 3 को, उस दुर्घटना में, जो 28 नवम्बर, 2010 को घटी थी, बलविन्दर कौर की मृत्यु के कारण अधिनियम की धारा 140 के अधीन प्रतिकर मद्धे अपीलार्थियों को 50,000/- रुपए (केवल पचास हजार रुपए) की राशि का दावा याचिका फाइल करने की तारीख से वसूली की तारीख तक 9 प्रतिशत की दर पर ब्याज सहित संदाय करने के लिए संयुक्ततः और पृथक्तः दायी ठहराया जाता है ।

16. उपर्युक्त निबंधनानुसार, अपील भागतः मंजूर की जाती है और खर्चे के बारे में कोई आदेश नहीं किया जाता है ।

अपील भागतः मंजूर की गई ।

ग्रो.

---

[1] (2010) 13 एस. सी. सी. 249.

[2] (2010) 8 एस. सी. सी. 620.