उनकी दोषसिद्धि अपास्त की जाती है । तद्नुसार, अपीलार्थियों की दोषसिद्धि को उपांतरित करते हुए दस वर्ष की अवधि का कठोर कारावास भुगतने का दंडादेश दिया जाता है । तथापि, हमें सूचित किया गया है कि अपीलार्थियों ने पहले ही 11 वर्ष 6 महीने से अधिक की अवधि का कारावास भुगत लिया है, परिणामतः, यह निदेश दिया जाता है कि अपीलार्थियों को, यदि उनकी किसी अन्य मामले में आवश्यकता नहीं है, तुरंत रिहा कर दिया जाए ।

33. तद्नुसार, उपरोक्त निबंधनों के अनुसार इन अपीलों का निपटारा किया जाता है ।

अपीलों का निपटारा किया गया ।

जस.

[2018] 4 उम. नि. प. 267

अमृत पाल सिंह और एक अन्य

बनाम

टाटा ए.आई.जी. जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य

17 मई, 2018

मुख्य न्यायमूर्ति दीपक मिश्रा और न्यायमूर्ति ए. एम. खानविलकर

मोटर यान अधिनियम, 1988 (1988 का 59) – धारा 149(2) और 66 – पर-व्यक्ति जोखिम – परमिट की आवश्यकता – बीमाकर्ता का दायित्व – परिवहन यान को परमिट के बिना उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति से चलाने के कारण हुई दुर्घटना में मृत्यु कारित होना – चूंकि किसी परिवहन यान का परमिट के बिना सार्वजनिक स्थान पर उपयोग करना मूलभूत कानूनी अतिलंघन है और परमिट की आवश्यकता से संबंधित अपवादों का सहारा प्रतिकर के दायित्व से मुक्ति पाने के लिए नहीं लिया जा सकता है क्योंकि अपवादों का अभिवचन करके उसे साबित करना

आवश्यक होता है इसलिए बीमाकर्ता दावेदारों को प्रतिकर संदत्त करने के लिए दायी होगा किन्तु वह उसे यान के स्वामी और चालक से वसूल करने का भी हकदार होगा ।

प्रस्तुत मामले में, मृतक अपनी मोटर साइकिल पर जा रहा था और उस प्रक्रम पर अपीलार्थी सं. 2 के उल्लंघनकारी ट्रक ने, जिसका अस्थायी रजिस्ट्रीकरण नं. था और जिसे उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति से चलाया जा रहा था, मृतक की मोटर साइकिल को टक्कर मार दी जिसके परिणामस्वरूप उसे अनेक क्षतियां कारित हुईं और अंततोगत्वा जब उसे अस्पताल ले जाया जा रहा था, उसकी उन क्षतियों के कारण मृत्यु हो गई । मृतक के, जो कि द्वितीय प्रत्यर्थी का पति था, विधिक प्रतिनिधियों ने मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण के समक्ष मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 166 के अधीन 36,00,000/- रुपए की रकम के प्रतिकर का दावा करते हुए एक दावा याचिका फाइल की । बीमाकर्ता ने, जो कि प्रस्तुत मामले में प्रथम प्रत्यर्थी है, इस आधार पर इस दावे का विरोध किया कि प्रश्नगत यान बीमा पालिसी के निबंधनों का अतिक्रमण करते हुए चलाया गया था और इसके अलावा, चालक के पास कोई विधिमान्य और प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति नहीं थी और इसलिए वह बीमाकर्ता की क्षतिपूर्ति करने के लिए बाध्य नहीं था । इसके अतिरिक्त, यह आधार भी लिया गया था कि दुर्घटना की तारीख को यान के पास परमिट नहीं था । यान के स्वामी और चालक की ओर से ये प्राख्यान किए गए थे कि वह यान बीमा पालिसी के अनुसार प्रथम प्रत्यर्थी के पास बीमाकृत था, यह कि यान रजिस्ट्रीकृत था और चालक के पास अपेक्षित चालन अनुज्ञप्ति थी । इसके अलावा, उल्लंघनकारी ट्रक के मार्ग परमिट की प्रति अभिलेख पर प्रस्तुत की गई थी । अधिकरण ने यह अवेक्षा की कि यान का क्रय सितम्बर, 2012 में किया गया था और इसे 20 दिसम्बर, 2012 को बीमाकृत कराया गया था । इसका रजिस्ट्रीकरण 26 फरवरी, 2013 को हुआ था । यह दुर्घटना 19 फरवरी, 2013 को घटी । अधिकरण ने यह अभिनिर्धारित किया कि बीमाकर्ता दायी नहीं था और उसने प्रतिकर की रकम परिमाणित करने की कार्यवाही की और उसे 15,63,120/- रुपए अवधारित किया । अधिकरण ने यह निदेश दिया कि इस रकम का संदाय बीमाकर्ता द्वारा अधिनिर्णय की तारीख से उसकी वसूली की तारीख तक 9 प्रतिशत की दर पर ब्याज सहित किया जाएगा और इसकी वसूली यान के स्वामी और चालक से की जाए । इसके अलावा, अधिनिर्णय की तुष्टि होने तक प्रश्नगत ट्रक को कुर्क करने का निदेश दिया गया था । अधिकरण द्वारा पारित अधिनिर्णय को

उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती दी गई थी । अपील में यह दलील दी गई थी कि उल्लंघनकारी यान के स्वामी, अपीलार्थी सं. 2 ने मार्ग परमिट जारी करने के लिए आवेदन के साथ आवश्यक फीस तारीख 19 फरवरी, 2013 को जमा करी दी थी और वह परमिट तारीख 27 फरवरी, 2013 को जारी कर दिया गया था । इसके अलावा, यह दलील दी गई कि जब यान के स्वामी ने परमिट के अनुदान के लिए अपेक्षित फीस सहित दस्तावेज़ पहले ही परिवहन कार्यालय में जमा कर दिए थे तो अधिकरण का यह अभिनिर्धारित करना गलत था कि यान को विधिमान्य परमिट के बिना चलाया जा रहा था । उच्च न्यायालय ने उपाबंध क-1 की संवीक्षा की, जो इस पक्षकथन को न्यायोचित ठहराने के लिए फाइल किया गया था कि मार्ग परमिट जारी करने के लिए आवेदन सक्षम प्राधिकारी को किया गया था और उसकी संवीक्षा करने पर यह अभिनिर्धारित किया कि स्वामी यह स्थापित करने में समर्थ नहीं हुआ था कि उसने दुर्घटना से पूर्व परमिट जारी करने के लिए आवेदन प्रस्तुत कर दिया था । उच्च न्यायालय ने अधिनियम की धारा 66 के प्रतिनिर्देश करते हुए यह राय व्यक्त की कि यह मान लेने पर भी कि स्वामी ने दुर्घटना से पूर्व परमिट अनुदत्त करने के लिए आवेदन पहले ही कर दिया था तो भी इससे स्वामी यान को चलाने का हकदार नहीं हो जाएगा । एकल न्यायाधीश ने अधिकरण के अधिनिर्णय को अभिपुष्ट कर दिया । इसके विरुद्ध विशेष इजाजत लेकर उच्चतम न्यायालय में अपील फाइल की गई । उच्चतम न्यायालय द्वारा अपील खारिज करते हुए,

अभिनिर्धारित – वर्तमान मामले में, अधिकरण और उच्च न्यायालय के निष्कर्षों से यह दर्शित होगा कि अपीलार्थी सं. 2 के पास यान के लिए परमिट नहीं था । इस संबंध में कोई विवाद नहीं है कि प्रारंभ में यान का अस्थायी रजिस्ट्रीकरण था और अंततोगत्वा स्थायी रजिस्ट्रीकरण हुआ । अपीलार्थियों का यह पक्षकथन है कि अधिकरण और उच्च न्यायालय ने इस बात का मूल्यांकन नहीं किया था कि यान की चेसिस को बाडी में भेजा गया था जहां ट्रक की बाडी का निर्माण किया गया था और जब यान को कार्यशाला से बाहर लाया जा रहा है उस समय वह दुर्घटनाग्रस्त हुआ । यह दलील दी गई कि सुसंगत समय पर बीमा पालिसी प्रवृत्त थी और इसलिए बीमाकर्ता बीमाकृत व्यक्ति की क्षतिपूर्ति करने के लिए वैध रूप से बाध्य है । मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 149 के संदर्भ में मार्ग परमिट और परमिट के बीच विभेद करना होगा । धारा 149(2) में उन आधारों का उपबंध किया गया है जिनका बीमाकर्ता द्वारा प्रतिरक्षा के रूप में अवलंब

लिया जा सकता है । इसमें बीमाकर्ता को इस आधार पर प्रतिरक्षा करने में समर्थ बनाया गया है कि पालिसी की किसी विनिर्दिष्ट शर्त का भंग किया गया है, अर्थात्, (i) ऐसी शर्त, जो यान का निम्नलिखित दशाओं में उपयोग किया जाना अपवर्जित करती है, – (क) भाड़े या पारिश्रमिक के लिए, जब वह यान बीमा संविदा की तारीख को ऐसा यान है जो भाड़े या पारिश्रमिक पर चलाने के परमिट के अंतर्गत नहीं है, या (ख) आयोजित दौड़ और गति परीक्षा के लिए, या (ग) जिस परमिट के अधीन यान का उपयोग किया जाता है उसके द्वारा अनुज्ञात न किए गए प्रयोजन के लिए, जब वह यान परिवहन यान है, या (घ) साइड कार संलग्न किए बिना, जब यान मोटर साइकिल है । इसके अलावा, यह बीमाकर्ता को ऐसी शर्त से संबंधित विवाद्यक उठाने के लिए हकदार बनाता है जो नामित व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा या ऐसे किसी व्यक्ति द्वारा जो सम्यक् रूप से अनुज्ञप्त नहीं है या ऐसे किसी व्यक्ति द्वारा, जिसे चालन अनुज्ञप्ति धारण या अभिप्राप्त करने से निरर्हित कर दिया गया है, निरर्हता की अवधि के दौरान, यान का चलाया जाना अपवर्जित करती है या जो युद्ध, गृहयुद्ध, बल्वे या सिविल अशांति की स्थिति के कारण या उसके योगदान से हुई क्षति के लिए दायित्व अपवर्जित करती है । बीमाकर्ता द्वारा इस प्रतिरक्षा का लाभ भी उठाया जा सकता है कि पालिसी इस आधार पर शून्य है कि वह तात्विक तथ्य को प्रकट न करके या ऐसे कार्य के व्यपदेशन द्वारा अभिप्राप्त की गई है, जो कि विशिष्ट सामग्री के अनुसार मिथ्या है । (पैरा 10)

वर्तमान मामले में, अभिलेख पर प्रस्तुत की गई सामग्री से यह स्पष्ट रूप से प्रदर्शित होता है कि दुर्घटना के समय यान के लिए परमिट नहीं था । अपीलार्थियों ने यह आधार अपनाया था कि यान दुर्घटना में अंतर्वलित नहीं था । इसके अलावा, उन्होंने यह कथन नहीं किया था कि क्या यान का अस्थायी परमिट या किसी अन्य किस्म का परमिट था । इस बात पर जोर देने की आवश्यकता नहीं है कि मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 66 के अधीन जो अपवाद तैयार किए गए हैं, उनके संबंध में अभिवाक् किया जाना होगा और उन्हें साबित करना होगा । दायित्व से मुक्ति की ईप्सा करने के संबंध में दी गई दलीलों के अनुक्रम में इन अपवादों की सहायता नहीं ली जा सकती है । किसी यान का किसी सार्वजनिक स्थान में, परमिट के बिना प्रयोग करना एक मूलभूत कानूनी अतिलंघन है । न्यायालय धारा 66 में दिए गए अनेक अपवादों को ध्यान में रखते हुए ऐसा सोचने के लिए प्रवृत्त हुए हैं । उक्त स्थितियों की तुलना अनुज्ञप्ति के न होने या जाली अनुज्ञप्ति होने या भिन्न किस्म के यान की

अनुज्ञप्ति होने या उस संबंध में अधिक संख्या में यात्रियों का वहन करने की शर्त के अतिक्रमण से नहीं की जा सकती है । इसके अलावा, बीमाकर्ता ने यह अभिवाक् किया है कि प्रश्नगत यान के लिए कोई परमिट नहीं था । इस संबंध में त्रिपिटक की प्रज्ञा की आवश्यकता नहीं है कि किसी प्रकृति के परमिट की विद्यमानता दस्तावेज़ी साक्ष्य का विषय है । बीमाकृत व्यक्ति द्वारा यह साबित करने के लिए अभिलेख पर ऐसी कोई सामग्री प्रस्तुत नहीं की गई है कि उसके पास यान का परमिट था । ऐसी स्थिति में, बीमाकर्ता पर भार नहीं डाला जा सकता है । अतः, अधिकरण तथा उच्च न्यायालय ने यह निदेश दिया कि बीमाकर्ता को इस शर्त के साथ दावेदारों को ब्याज सहित प्रतिकर का संदाय करना होगा कि बीमाकर्ता उसकी वसूली स्वामी और चालक से करने का हकदार होगा । उक्त निदेश संदाय करने तथा वसूल करने संबंधी सिद्धांत से संबंधित अन्य मामलों में कथित सिद्धांतों के अनुकूल हैं । (पैरा 23)

निर्दिष्ट निर्णय

		पैरा
[2016]	(2016) 3 एस. सी. सी. 100 : **लक्ष्मी चन्द** बनाम **रिलायंस जनरल इंश्योरेंस** ;	18,23
[2015]	(2015) 3 एस. सी. सी. 679 : **एच.डी.एफ.सी. बैंक लिमिटेड** बनाम **रेशमा और अन्य** ;	19,21
[2015]	(2015) ए. सी. जे. 1793 : **मोती राम** बनाम **आई.सी.आई.सी.आई. लोम्बार्ड और अन्य** ;	4
[2014]	(2014) 14 एस. सी. सी. 142 : **पूर्णया कला देवी** बनाम **असम राज्य और अन्य** ;	19
[2014]	(2014) 3 आर. सी. आर. (सिविल) 1018 : **अशोक कुमार खेमका** बनाम **ओरियंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य** ;	4
[2007]	(2007) 5 एस. सी. सी. 428 : **ओरियंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **मीना वरियाल और अन्य** ;	18

[2006] (2006) 3 आर. सी. आर. (सिविल) 634 : **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **कमलेश कौर और अन्य** ; 4

[2004] (2004) 8 एस. सी. सी. 517 : **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **चल्ला भारथम्मा और अन्य** ; 3,5,17

[2004] [2004] 3 उम. नि. प. 24 = (2004) 3 एस. सी. सी. 297 : **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **स्वर्ण सिंह और अन्य** ; 12,23

[2003] (2003) 2 एस. सी. सी. 338 : **यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **लेहरू** । 15

सिविल अपीली अधिकारिता : 2018 की सिविल अपील सं. 2253.

2016 के प्रथम अपीली आदेश सं. 1702 में पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय की चंडीगढ़ न्यायपीठ के तारीख 10 अगस्त, 2016 के निर्णय और आदेश के विरुद्ध अपील ।

अपीलार्थियों की ओर से सर्वश्री सुधीर वालिया, सुश्री निहारिका अहलुवालिया और अभिषेक अत्रे

प्रत्यर्थियों की ओर से श्री अमित कुमार सिंह और श्रीमती के. एनातोली सेमा

न्यायालय का निर्णय मुख्य न्यायमूर्ति दीपक मिश्रा ने दिया ।

मु. न्या. मिश्रा – मृतक जागीर सिंह के, जो कि द्वितीय प्रत्यर्थी का पति था, विधिक प्रतिनिधियों ने मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, पठानकोट (जिसे संक्षेप में "अधिकरण" कहा गया है) के समक्ष मोटर यान अधिनियम, 1988 (जिसे संक्षेप में "अधिनियम" कहा गया है) की धारा 166 के अधीन 36,00,000/- रुपए की रकम के प्रतिकर का दावा करते हुए एक दावा याचिका, जो कि 2013 का मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण मामला सं. 70 है, फाइल की । यह दावा याचिका इस आधार पर फाइल की गई थी कि तारीख 19 फरवरी, 2013 को जागीर सिंह अपनी मोटर साइकिल पर पठानकोट जा रहा था और उस प्रक्रम पर अपीलार्थी सं. 2 के

उल्लंघनकारी ट्रक ने, जिसका अस्थायी रजिस्ट्रीकरण नं. पीबी 06 6894 था और जिसे उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण रीति से चलाया जा रहा था, मृतक की मोटर साइकिल को टक्कर मार दी जिसके परिणामस्वरूप उसे अनेक क्षतियां कारित हुईं और अंततोगत्वा जब उसे अस्पताल ले जाया जा रहा था, उसकी उन क्षतियों के कारण मृत्यु हो गई । जो दावा प्रस्तुत किया गया था । उसे अनेक आधारों पर कायम रखने की ईप्सा की गई, जिनका उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है ।

2. बीमाकर्ता ने, जो कि प्रस्तुत मामले में प्रथम प्रत्यर्थी है, इस आधार पर इस दावे का विरोध किया कि प्रश्नगत यान बीमा पालिसी के निबंधनों का अतिक्रमण करते हुए चलाया गया था और इसके अलावा, चालक के पास कोई विधिमान्य और प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति नहीं थी और इसलिए वह बीमाकर्ता की क्षतिपूर्ति करने के लिए बाध्य नहीं था । इसके अतिरिक्त, यह आधार भी लिया गया था कि दुर्घटना की तारीख को यान के पास परमिट नहीं था । यान के स्वामी और चालक की ओर से ये प्राख्यान किए गए थे कि वह यान बीमा पालिसी के अनुसार प्रथम प्रत्यर्थी के पास बीमाकृत था, यह कि यान रजिस्ट्रीकृत था और चालक के पास अपेक्षित चालन अनुज्ञप्ति थी । इसके अलावा, उल्लंघनकारी ट्रक के मार्ग परमिट की प्रति अभिलेख पर प्रस्तुत की गई थी ।

3. अधिकरण ने यह अवेक्षा की कि यान का क्रय सितम्बर, 2012 में किया गया था और इसे 20 दिसम्बर, 2012 को बीमाकृत कराया गया था । इसका रजिस्ट्रीकरण 26 फरवरी, 2013 को हुआ था । यह दुर्घटना, जैसा कि पूर्व में कथन किया गया है, 19 फरवरी, 2013 को घटी । अधिकरण ने, **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **चल्ला भारथम्मा और अन्य**[1] वाले मामले में इस न्यायालय द्वारा दिए गए विनिश्चय का अवलंब लेते हुए यह अभिनिर्धारित किया कि बीमाकर्ता दायी नहीं था और उसने प्रतिकर की रकम परिमाणित करने की कार्यवाही की और उसे 15,63,120/- रुपए अवधारित किया । अधिकरण ने यह निदेश दिया कि इस रकम का संदाय बीमाकर्ता द्वारा अधिनिर्णय की तारीख से उसकी वसूली की तारीख तक 9 प्रतिशत की दर पर ब्याज सहित किया जाएगा और इसकी वसूली यान के स्वामी और चालक से की जाए । इसके अलावा, अधिनिर्णय की तुष्टि होने तक प्रश्नगत ट्रक को कुर्क करने का निदेश दिया गया था ।

---

[1] (2004) 8 एस. सी. सी. 517.

4. अधिकरण द्वारा पारित तारीख 20 नवम्बर, 2014 के अधिनिर्णय को पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय की चंडीगढ़ न्यायपीठ के समक्ष 2016 के प्रथम अपीली आदेश सं. 1702 में चुनौती दी गई थी । अपील में यह दलील दी गई थी कि उल्लंघनकारी यान के स्वामी, अपीलार्थी सं. 2 ने मार्ग परमिट जारी करने के लिए आवेदन के साथ आवश्यक फीस तारीख 19 फरवरी, 2013 को जमा कर दी थी और वह परमिट तारीख 27 फरवरी, 2013 को जारी कर दिया गया था । इसके अलावा, यह दलील दी गई कि जब यान के स्वामी ने परमिट के अनुदान के लिए अपेक्षित फीस सहित दस्तावेज़ पहले ही परिवहन कार्यालय में जमा कर दिए थे तो अधिकरण का यह अभिनिर्धारित करना गलत था कि यान को विधिमान्य परमिट के बिना चलाया जा रहा था । इन निवेदनों के समर्थन में **अशोक कुमार खेमका** बनाम **ओरियंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य**[1], **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **कमलेश कौर और अन्य**[2] तथा **मोती राम** बनाम **आई.सी.आई.सी.आई. लोम्बार्ड और अन्य**[3] वाले मामले का अवलंब लिया गया था ।

5. उच्च न्यायालय ने उपाबंध क-1 की संवीक्षा की, जो इस पक्षकथन को न्यायोचित ठहराने के लिए फाइल किया गया था कि मार्ग परमिट जारी करने के लिए आवेदन सक्षम प्राधिकारी को किया गया था और उसकी संवीक्षा करने पर यह अभिनिर्धारित किया कि स्वामी यह स्थापित करने में समर्थ नहीं हुआ था कि उसने दुर्घटना से पूर्व परमिट जारी करने के लिए आवेदन प्रस्तुत कर दिया था । उच्च न्यायालय ने अधिनियम की धारा 66 के प्रतिनिर्देश करते हुए और **चल्ला भारथम्मा** (उपर्युक्त) वाले मामले का अवलंब लेते हुए यह राय व्यक्त की कि यह मान लेने पर भी कि स्वामी ने दुर्घटना से पूर्व परमिट अनुदत्त करने के लिए आवेदन पहले ही कर दिया था तो भी इससे स्वामी यान को चलाने का हकदार नहीं हो जाएगा । यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि विद्वान् एकल न्यायाधीश ने अपने समक्ष उद्धृत विनिश्चयों को प्रभेदित किया और परिणामस्वरूप, अधिकरण के अधिनिर्णय को अभिपुष्ट कर दिया ।

6. हमने अपीलार्थियों की ओर से विद्वान् काउन्सेल श्री सुधीर वालिया और प्रत्यर्थी-बीमाकर्ता की ओर से विद्वान् काउन्सेल श्री अमित कुमार सिंह

---

[1] (2014) 3 आर. सी. आर. (सिविल) 1018.

[2] (2006) 3 आर. सी. आर. (सिविल) 634.

[3] (2015) ए. सी. जे. 1793.

को सुना ।

7. अधिकरण द्वारा अभिलिखित और इसके बाद उच्च न्यायालय द्वारा अभिपुष्ट निष्कर्षों से स्पष्ट रूप से यह दर्शित होता है कि दुर्घटना तारीख 19 फरवरी, 2013 को घटी और सक्षम प्राधिकारी ने परमिट तारीख 27 फरवरी, 2013 को जारी किया था । इस संबंध में, अधिनियम की धारा 2(28) और 2(31) को, जिनमें "मोटर यान" या "यान" और "परमिट" को परिभाषित किया गया है, नीचे उद्धृत किया जाता है :–

> "(28) "मोटर यान" या "यान" से कोई ऐसा यंत्र नोदित यान अभिप्रेत है जो सड़कों पर उपयोग के अनुकूल बना लिया गया है चाहे उसमें नोदन शक्ति किसी बाहरी स्रोत से संचारित की जाती हो या आंतरिक स्रोत से और इसके अंतर्गत चैसिस, जिससे बाडी संलग्न नहीं है और ट्रेलर भी हैं किन्तु इसके अंतर्गत पटरियों पर चलने वाला यान अथवा केवल कारखाने में या अन्य किसी सीमाबद्ध परिसर में उपयोग किए जाने के अनुकूल बना लिया गया विशेष प्रकार का यान या चार से कम पहियों वाला यान जिसमें पच्चीस घन सेंटीमीटर से अनधिक क्षमता वाला इंजन लगाया गया है, नहीं है ;
>
> (31) "परमिट" से ऐसा परमिट अभिप्रेत है जो राज्य या प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण ने या इस अधिनियम के अधीन इस निमित्त विहित प्राधिकारी ने किसी मोटर यान का परिवहन यान के रूप में उपयोग करने के लिए प्राधिकृत करते हुए दिया है ।"

दोनों परिभाषाओं का परिशीलन करने पर यह पूर्णतः स्पष्ट हो जाता है कि अधिनियम के अधीन सक्षम प्राधिकारी द्वारा किसी मोटर यान का किसी परिवहन यान के रूप में उपयोग करने के लिए परमिट जारी किया जाना होता है । इसमें "उपयोग" तथा "परिवहन यान" शब्दों पर जोर दिया गया है ।

8. धारा 2(47) में यह कहा गया है कि "परिवहन यान" से कोई सार्वजनिक सेवा यान, माल वाहन, शिक्षा संस्था बस या प्राइवेट सेवा यान अभिप्रेत है । धारा 66 में परमिटों की आवश्यकता अनुबंधित की गई है । उसकी उपधारा (1) में यह उपबंध किया गया है कि किसी मोटर यान का स्वामी किसी सार्वजनिक स्थान में उस यान का परिवहन यान के रूप में उपयोग, चाहे उस यान से वास्तव में यात्रियों या माल का वहन किया जा रहा है या नहीं, उस परमिट की शर्तों के अनुसार ही करेगा या करने की

अनुज्ञा देगा जो प्रादेशिक या राज्य परिवहन प्राधिकरण या किसी विहित प्राधिकारी के द्वारा दिया गया है या प्रतिहस्ताक्षरित किया गया है । मुख्य उपबंध में यान के उपयोग और माल यान के वहन के प्रयोजन के लिए शर्तें अनुबंधित करते हुए अनेक परन्तुक जोड़े गए हैं । उपधारा (2) में यह कहा गया है कि किसी माल वाहन परमिट का धारक, यान का उपयोग किसी ट्रेलर या अर्ध-ट्रेलर के, जो उसके स्वामित्व के अधीन नहीं है, खींचने के लिए ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए कर सकेगा, जो विहित की जाएं । यहां यह उल्लेख करना आवश्यक है कि 1994 के अधिनियम सं. 54 द्वारा तारीख 14 नवम्बर, 1994 से इसमें एक परन्तुक जोड़ा गया है, जिसके द्वारा किसी संलग्न यान के परमिट धारक को उस संलग्न यान के मूल गति उत्पादक का उपयोग किसी अन्य अर्ध-ट्रेलर के लिए करने हेतु अनुज्ञात किया गया है । धारा 2(2) में "संलग्न यान" को परिभाषित किया गया है जिससे ऐसा मोटर यान अभिप्रेत है जिससे कोई अर्ध-ट्रेलर संलग्न है ।

9. यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि धारा 66 की उपधारा (3) में उपधारा (1) के कतिपय अपवाद निकाले गए हैं । उपधारा (3) का सुसंगत भाग नीचे उद्धृत किया जाता है :–

"(3) उपधारा (1) के उपबंध निम्नलिखित को लागू नहीं होंगे, अर्थात् :–

(क) कोई ऐसा परिवहन यान जो केन्द्रीय सरकार या किसी राज्य सरकार के स्वामित्वाधीन है और ऐसे सरकारी प्रयोजनों के लिए उपयोग में लाया जाता है जिनका किसी वाणिज्यिक उद्यम से कोई संबंध नहीं है ;

(ख) कोई ऐसा परिवहन यान जो किसी स्थानीय प्राधिकारी के अथवा स्थानीय प्राधिकारी से की गई संविदा के अधीन कार्य करने वाले किसी व्यक्ति के स्वामित्वाधीन है और केवल सड़क को साफ करने, सड़क पर जल छिड़कने या सफाई के प्रयोजनों के लिए ही उपयोग में लाया जाता है ;

(ग) कोई ऐसा परिवहन यान जो केवल पुलिस, दमकल या रोगी-वाहन कार्य के लिए ही उपयोग में लाया जाता है ;

(घ) कोई ऐसा परिवहन यान जो शवों और शवों के साथ जाने वाले व्यक्तियों के प्रवहण के लिए ही उपयोग में लाया जाता है ;

(ङ) कोई ऐसा परिवहन यान जो किसी बिगड़े हुए यान का अनुकर्षण करने के लिए या किसी बिगड़े हुए यान से माल को निरापद स्थान पर ले जाने के लिए उपयोग में लाया जाता है ;

(च) कोई ऐसा परिवहन यान जो किसी ऐसे अन्य सार्वजनिक प्रयोजन के लिए उपयोग में लाया जाता है जो राज्य सरकार इस निमित्त विहित करे ;

(छ) कोई ऐसा परिवहन यान जो मोटर यानों का विनिर्माण करने वाले या उनमें व्यवहार करने वाले या चेसिस से संलग्न किए जाने के लिए उनकी बाडी बनाने वाले किसी व्यक्ति द्वारा केवल ऐसे प्रयोजनों के लिए हो और ऐसी शर्तों के अनुसार उपयोग में लाया जाता है जो केन्द्रीय सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, इस निमित्त विनिर्दिष्ट करे ;

(ज) * * * * *

(झ) कोई ऐसा माल यान जिसका सकल यान भार 3000 किलोग्राम से अधिक नहीं है ;

(ञ) ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए जो केन्द्रीय सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, विनिर्दिष्ट करे, कोई ऐसा परिवहन यान जो एक राज्य में खरीदा गया है और किसी यात्री या माल का वहन किए बिना उस राज्य में या किसी अन्य राज्य में स्थित किसी स्थान को जा रहा है ;

(ट) कोई ऐसा परिवहन यान जो धारा 43 के अधीन अस्थायी तौर पर रजिस्ट्रीकृत है, उस समय जब वह यान के रजिस्ट्रीकरण के प्रयोजन से खाली ही किसी स्थान को जा रहा है ;

(ठ) * * * * *

(ड) कोई ऐसा परिवहन यान जिसे बाढ़, भूकंप या किसी अन्य प्राकृतिक विपत्ति, सड़क पर बाधा या अकल्पित परिस्थितियों के कारण अपने मार्ग के बदले किसी अन्य मार्ग से, भले ही वह राज्य के अंदर हो या बाहर, इस दृष्टि से भेजा जाना आवश्यक है कि वह अपने गंतव्य स्थान तक पहुंच सके ;

(ढ) कोई ऐसा परिवहन यान जो ऐसे प्रयोजनों के लिए प्रयोग में लाया जाता है, जिसे केन्द्रीय सरकार या राज्य सरकार, आदेश द्वारा, विनिर्दिष्ट करे ;

(ण) कोई ऐसा परिवहन यान जो अवक्रय, पट्टा या आडमान करार के अधीन है और जिसे स्वामी के व्यतिक्रम के कारण उस व्यक्ति द्वारा या उसकी ओर से, जिसके साथ स्वामी ने ऐसा करार किया है, कब्जे में ले लिया गया है, जिससे कि ऐसा मोटर यान अपने गंतव्य स्थान पर पहुंच सके ; या

(त) कोई परिवहन यान उस समय जब वह खाली ही मरम्मत के प्रयोजन के लिए किसी स्थान को जा रहा है ।"

10. वर्तमान मामले में, निष्कर्षों से यह दर्शित होगा कि अपीलार्थी सं. 2 के पास यान के लिए परमिट नहीं था । इस संबंध में कोई विवाद नहीं है कि प्रारंभ में यान का अस्थायी रजिस्ट्रीकरण था और अंततोगत्वा स्थायी रजिस्ट्रीकरण हुआ । अपीलार्थियों का यह पक्षकथन है कि अधिकरण और उच्च न्यायालय ने इस बात का मूल्यांकन नहीं किया था कि यान की चेसिस को बाडी में भेजा गया था जहां ट्रक की बाडी का निर्माण किया गया था और जब यान को कार्यशाला से बाहर लाया जा रहा है उस समय वह दुर्घटनाग्रस्त हुआ । यह दलील दी गई कि सुसंगत समय पर बीमा पालिसी प्रवृत्त थी और इसलिए बीमाकर्ता बीमाकृत व्यक्ति की क्षतिपूर्ति करने के लिए वैध रूप से बाध्य है । अधिनियम की धारा 149 के संदर्भ में मार्ग परमिट और परमिट के बीच विभेद करना होगा । धारा 149(2) में उन आधारों का उपबंध किया गया है जिनका बीमाकर्ता द्वारा प्रतिरक्षा के रूप में अवलंब लिया जा सकता है । इसमें बीमाकर्ता को इस आधार पर प्रतिरक्षा करने में समर्थ बनाया गया है कि पालिसी की किसी विनिर्दिष्ट शर्त का भंग किया गया है, अर्थात्, (i) ऐसी शर्त, जो यान का निम्नलिखित दशाओं में उपयोग किया जाना अपवर्जित करती है, – (क) भाड़े या पारिश्रमिक के लिए, जब वह यान बीमा संविदा की तारीख को ऐसा यान है जो भाड़े या पारिश्रमिक पर चलाने के परमिट के अंतर्गत नहीं है, या (ख) आयोजित दौड़ और गति परीक्षा के लिए, या (ग) जिस परमिट के अधीन यान का उपयोग किया जाता है उसके द्वारा अनुज्ञात न किए गए प्रयोजन के लिए, जब वह यान परिवहन यान है, या (घ) साइड कार संलग्न किए बिना, जब यान मोटर साइकिल है । इसके अलावा, यह बीमाकर्ता को ऐसी शर्त से संबंधित विवाद्यक उठाने के लिए हकदार बनाता है जो नामित व्यक्ति या

व्यक्तियों द्वारा या ऐसे किसी व्यक्ति द्वारा जो सम्यक् रूप से अनुज्ञप्त नहीं है या ऐसे किसी व्यक्ति द्वारा, जिसे चालन अनुज्ञप्ति धारण या अभिप्राप्त करने से निरर्हित कर दिया गया है, निरर्हता की अवधि के दौरान, यान का चलाया जाना अपवर्जित करती है या जो युद्ध, गृहयुद्ध, बल्वे या सिविल अशांति की स्थिति के कारण या उसके योगदान से हुई क्षति के लिए दायित्व अपवर्जित करती है । बीमाकर्ता द्वारा इस प्रतिरक्षा का लाभ भी उठाया जा सकता है कि पालिसी इस आधार पर शून्य है कि वह तात्विक तथ्य को प्रकट न करके या ऐसे कार्य के व्यपदेशन द्वारा अभिप्राप्त की गई है, जो कि विशिष्ट सामग्री के अनुसार मिथ्या है ।

11. स्वामी और चालक द्वारा फाइल किए गए लिखित कथन का परिशीलन करने पर यह स्पष्ट होता है कि प्रश्नगत यान द्वारा दुर्घटना कारित करने संबंधी तथ्य से इनकार किया गया था । इसके अलावा, उस दायित्व से भी प्रत्याख्यान किया गया है जिसका संबंध उस रीति से है जिसमें दावा याचिका में यथा-अभिकथित दुर्घटना घटी थी । अधिकरण के समक्ष बीमाकर्ता ने यह विनिर्दिष्ट प्राख्यान किया है कि यान को अधिनियम के उपबंधों का उल्लंघन करते हुए चलाया जा रहा था, क्योंकि उसके पास कोई मार्ग परमिट नहीं था । अधिकरण ने अभिलेख पर प्रस्तुत की गई इस आशय की सामग्री के आधार पर कि मार्ग परमिट तारीख 27 फरवरी, 2013 को जारी किया गया था और दुर्घटना तारीख 19 फरवरी, 2013 को घटी थी, यह निष्कर्ष निकाला कि प्रश्नगत यान के लिए कोई परमिट नहीं था । जैसा कि ऊपर कथन किया गया है, उच्च न्यायालय ने इसकी अभिपुष्टि कर दी ।

12. अपीलार्थियों के विद्वान् काउन्सेल ने यह दलील दी कि वर्तमान तथ्यात्मक पृष्ठभूमि में, बीमाकर्ता इस भंग के कारण अधिनियम की धारा 149 के निबंधनानुसार निर्णय और अधिनिर्णय की तुष्टि करने से वियुक्त नहीं होगा । उसे **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **स्वर्ण सिंह और अन्य**[1] वाले मामले में तीन न्यायाधीशों की न्यायपीठ के विनिश्चय से प्रेरणा मिली है । उक्त मामले में, न्यायालय ने अधिनियम की धारा 149(2)(क)(ii) तथा धारा 149 की उपधारा (4) और उपधारा (5) के साथ संलग्न परन्तुक का निर्वचन किया था । इसमें विवाद्यक का संबंध प्रमुख रूप से चालन अनुज्ञप्ति रखने की आवश्यकता से था । न्यायालय ने विभिन्न उपबंधों का उल्लेख करने के पश्चात्, पर-व्यक्ति अधिकार की मूलभूत

---

[1] [2004] 3 उम. नि. प. 24 = (2004) 3 एस. सी. सी. 297.

संकल्पना की भी परीक्षा की । न्यायालय ने, फायदाग्राही विधान की प्रकृति को ध्यान में रखने के पश्चात् निम्न प्रकार मत व्यक्त किया :–

> "39. यह प्रश्न कि क्या कोई बीमाकर्ता मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 96 की उपधारा (2) के तत्समान धारा 149 की उपधारा (2) में यथा परिकल्पित प्रतिरक्षा के द्वारा अपने दायित्व से बच सकता है, अनेकों मामलों के विनिश्चयों में उत्पन्न हुआ है ।"

13. न्यायालय ने यह प्रश्न उठाया कि क्या कोई बीमाकर्ता मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 96 की उपधारा (2) के तत्समान धारा 149 की उपधारा (2) में यथा परिकल्पित प्रतिरक्षा के द्वारा अपने दायित्व से बच सकता है । न्यायालय ने धारा 149 की उपधारा (2), विनिर्दिष्ट रूप से खंड (क) में प्रयुक्त भाषा का विश्लेषण किया और उसकी संवीक्षा करने और विभिन्न नज़ीरों के प्रति निर्देश करने के पश्चात्, इस प्रकार राय व्यक्त की :–

> "69. विधि की यह प्रतिपादना कि जो व्यक्ति भंग का अभिकथन करे उसे ही इसको साबित करना चाहिए, अब अनिर्णीत विषय नहीं है । अतः बीमा कम्पनी से यह अपेक्षित है कि वह उक्त भंग को तर्कपूर्ण साक्ष्य के द्वारा सिद्ध करे । यदि बीमा कम्पनी यह साबित करने में असफल रहती है कि बीमाकृत व्यक्ति द्वारा पालिसी की शर्तों का भंग हुआ है तो बीमा कम्पनी अपने दायित्व से मुक्त नहीं हो सकती है । [देखें सोहन लाल पासी **बनाम** पी. शेष रेड्डी और अन्य (1996) 5 एस. सी. सी. 21 वाला मामला देखिए] ।
>
> 70. उपर्युक्त के अतिरिक्त, हमारा आगे और कुछ अधिकथित करने का आशय नहीं है अर्थात् सबूत की मात्रा (डिग्री) जो पूर्वोक्त अपेक्षा को पूरा करे क्योंकि वह निर्विवाद रूप से प्रत्येक मामले के तथ्यों और परिस्थितियों पर निर्भर करेगा । यह बीमा की संविदा के निबंधनों पर भी निर्भर करेगा । प्रत्येक मामले में भिन्न समस्या हो सकती है जिसे सूचना देने के कर्तव्य, सही प्रकटन, जानकारी छिपाना, बीमाकर्ता के साथ कपट इत्यादि को सम्मिलित करते हुए मामले को शासित करने वाले अनेकों कारकों को ध्यान में रखते हुए हल किया जाना चाहिए । यह इस तथ्य कि यान का स्वामी कौन है और उन परिस्थितियों पर भी निर्भर करेगा जिनमें यान एक ऐसे व्यक्ति द्वारा चलाया जा रहा था जिसके पास विधिमान्य और प्रभावी अनुज्ञप्ति नहीं थी । अतः कोई पक्का नियम अधिकथित नहीं किया

जा सकता है । यदि किसी मामले में बीमाकर्ता या बीमाकृत व्यक्ति के विरुद्ध प्रतिकूल निष्कर्ष निकालने के लिए पर्याप्त सामग्री मौजूद है तो अधिकरण ऐसा कर सकता है । भंग का अभिकथन करने वाले पक्षकारों के बारे में यह माना जाना चाहिए कि वे बीमाकर्ता द्वारा अपने सबूत का भार निर्वहन करने के उपरांत बीमा की संविदा की शर्तों का भंग सिद्ध करने में सफल रहे । इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता कि अधिकरण को अभिलेख पर उपलब्ध सामग्री के आधार पर निष्कर्ष निकालना चाहिए ।

71. पूर्वोक्त पृष्ठभूमि में मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 149 की उपधारा (4) और (5) के उपबंधों के बारे में यह माना जा सकता है कि वे प्रथम बार ही डिक्री की तुष्टि करने का बीमाकर्ता का दायित्व ठहराते हैं ।

* * * * *

83. धारा 149 की उपधारा (5) जो बीमाकर्ता पर दायित्व अधिरोपित करती है, को भी पूर्ण रूप से प्रभावी बनाया जाना चाहिए । यह हो सकता है कि बीमा कम्पनी डिक्री की तुष्टि के लिए दायी न हो, इसलिए इसका दायित्व शून्य हो सकता है किंतु इसका अर्थ यह नहीं कि उसका बिल्कुल भी आरंभिक दायित्व नहीं था । इस प्रकार, यदि बीमा कम्पनी को किसी धनराशि का संदाय करने के लिए दायी बनाया जाता है, तो वह बीमाकृत व्यक्ति की ओर से पर-व्यक्ति को संदत्त संपूर्ण धनराशि वसूल कर सकती है । यदि अधिनियम के तात्पर्य और उद्देश्य को ध्यान में रखकर उसके हितप्रद उपबंधों का यह निर्वचन नहीं किया जाता है, तो हम हितकर उपबंधों को प्रभावी बनाने की स्थिति में नहीं होंगे । अधिनियम की धारा 149 की उपधारा (7), जिसकी ओर याची के विद्वान् काउंसेल द्वारा न्यायालय का ध्यान आकर्षित किया गया और जिसकी भाषा नकारात्मक है, की अब अवेक्षा की जा सकती है । उक्त उपबंध को उसकी उपधारा (1) के साथ पढ़ा जाना चाहिए । धारा 149 की उपधारा (2) के निबंधनों के अनुसार दायित्व टालने का अधिकार निर्बंधित है जैसाकि इसमें इसके पहले उल्लेख किया जा चुका है । यह कहना एक बात है कि बीमा कंपनियां प्रतिरक्षा का पक्षकथन करने की हकदार है किंतु यह कहना एक दूसरी बात है कि इस तथ्य के बावजूद कि मामले के तथ्यों और परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए उसका प्रतिरक्षा कथन स्वीकार

कर लिया गया, अधिकरण को प्रथम बार ही डिक्री की तुष्टि के लिए और तत्पश्चात् स्वामी से इसकी वसूली करने का निदेश करने की शक्ति प्राप्त है । ये दोनों मामले अलग-अलग हैं और इनका अनुशीलन इनके संदर्भ में किया जाना आवश्यक है ।" (जोर देने के लिए रेखांकन किया गया है)

14. हम लाभप्रद रूप से यह उल्लेख कर सकते हैं कि तीन न्यायाधीशों की न्यायपीठ ने ऐसी स्थितियों का उल्लेख किया है जहां चालक के पास कोई अनुज्ञप्ति नहीं है और यान के स्वामी द्वारा ऐसे व्यक्ति को यान चलाने के लिए अनुज्ञात किया गया है, वहां बीमाकर्ता प्रतिरक्षा में सफल होने और दायित्व से बचने का हकदार होगा किन्तु वहां स्थिति भिन्न होगी जहां इस संबंध में तथ्य संबंधी विवादग्रस्त प्रश्न उद्भूत होता है कि क्या चालक के पास विधिमान्य अनुज्ञप्ति थी और जहां यान के स्वामी ने जानबूझकर किसी ऐसे व्यक्ति को, जिसके पास कोई विधिमान्य चालन अनुज्ञप्ति नहीं थी, यान चलाने के लिए अनुज्ञात करके बीमा की संविदा के निबंधनों तथा अधिनियम के उपबंधों का भी भंग किया है ।

15. न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित किया कि यदि तथ्यों के आधार पर यह पाया जाता है कि दुर्घटना एकमात्र रूप से किन्हीं अन्य अकल्पित या अंतःस्थ कारणों, जैसे यांत्रिकी विफलता और ऐसे अन्य कारणों से कारित हुई थी जिनका चालक द्वारा अपेक्षित प्रकार की अनुज्ञप्ति धारण न करने से कोई संबंध नहीं है, वहां बीमाकर्ता को मात्र चालन अनुज्ञप्ति से संबंधित शर्तों के तकनीकी भंग के लिए दायित्व से बचने के लिए अनुज्ञात नहीं किया जाएगा । इसके अलावा, अनुज्ञप्ति की शर्तों से संबंधित ऐसे मामूली और नगण्य विचलनों के आधार पर पर-व्यक्तियों को बीमा के सुरक्षा संबंधी फायदे से वंचित नहीं किया जा सकता है । न्यायालय ने जिन अन्य प्रवर्गों के मामलों पर विचार किया उनमें ऐसे मामले शामिल थे जिनमें चालक की अनुज्ञप्ति जाली पाई जाती है । उस संदर्भ में, न्यायालय ने **यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **लेहरू**[1] वाले विनिश्चय से आमतौर पर सहमति अभिव्यक्त की और निम्न प्रकार कथन किया :–

"92. ...लेहरू वाले मामले में इस बाबत कुछ विस्तारपूर्वक विचार किया गया । हम न्यायपीठ के दृष्टिकोण से सामान्यतः सहमत हैं । तथापि, हम यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि उस मामले में व्यक्त

---

[1] (2003) 2 एस. सी. सी. 338.

किए गए विचारों को विधि की अपेक्षाओं के आलोक में समझा जाना चाहिए जिनके निबंधनों के अनुसार बीमाकर्ता को बीमाकृत व्यक्ति के द्वारा जानबूझ कर किए गए भंग को सिद्ध करना होता है और इन्हें किसी प्रकार की प्रतिरक्षा कथन करने के हक से वंचित करने या यान के स्वामियों को किसी प्रकार के दायित्व से मुक्त किए जाने के प्रयोजनार्थ किया गया नहीं समझा जाना चाहिए..... ।"

16. तीन न्यायाधीशों की न्यायपीठ ने अपने निष्कर्षों का संक्षिप्त विवरण दिया और हम उसके सुसंगत भाग को उद्धृत करना उपयुक्त समझते हैं :–

"110. (iii) बीमाकर्ता द्वारा दायित्व से बचने के लिए पालिसी की शर्त का भंग अर्थात् अधिनियम की धारा 149 की उपधारा 2(क)(ii) में यथा अंतर्विष्ट चालक अयोग्यता या चालक द्वारा अविधिमान्य चालन अनुज्ञप्ति को बीमाकृत व्यक्ति द्वारा किया गया साबित होना चाहिए । मात्र चालन अनुज्ञप्ति का न होना, उसका जाली या अविधिमान्य होना या सुसंगत समयबिंदु पर यान चालन के लिए चालक की अयोग्यता स्वयमेव ही बीमाकृत व्यक्ति या पर-व्यक्ति के विरुद्ध बीमाकर्ता को उपलब्ध प्रतिरक्षाएं नहीं है । बीमाकृत व्यक्ति के विरुद्ध अपने दायित्व से बचने के लिए बीमाकर्ता को यह साबित करना चाहिए कि बीमाकृत व्यक्ति उपेक्षा का दोषी था और वह सम्यक् रूप से अनुज्ञप्ति-प्राप्त चालक या ऐसे व्यक्ति द्वारा जो सुसंगत समय पर यान के चालन के लिए अयोग्य नहीं था, यानों के प्रयोग के संबंध में पालिसी की शर्तों को पूरा करने के मामले में युक्तियुक्त सावधानी बरतने में विफल रहा ।

* * * * *

(vi) यहां तक कि जहां बीमाकर्ता चालक द्वारा विधिमान्य अनुज्ञप्ति धारण करने या सुसंगत अवधि के दौरान यान चालन की अपनी अर्हता से संबंधित पालिसी की शर्त से संबंधित बीमाकृत व्यक्ति के भंग को साबित कर देता है तो उसे (बीमाकर्ता को) उस समय तक बीमाकृत व्यक्ति के प्रति अपने दायित्व को टालने के लिए अनुज्ञात नहीं किया जाएगा जब तक कि चालन अनुज्ञप्ति की शर्तों के उक्त भंग इतने मौलिक हैं कि उनसे वह दुर्घटना के संभावी हैं । पालिसी की शर्तों का निर्वचन करते समय अधिकरण अधिनियम की धारा 149(3) के अधीन बीमाकृत व्यक्ति को उपलब्ध प्रतिरक्षाओं को

अनुज्ञात करने से संबंधित "मूल भंग" की संकल्पना और "मुख्य प्रयोजन के नियम को लागू करेंगे ।"

(vii) यह प्रश्न कि क्या स्वामी ने यह पता लगाने के लिए युक्तियुक्त सावधानी बरती है कि चालक द्वारा प्रस्तुत चालन अनुज्ञप्ति (जाली अनुज्ञप्ति या अन्यथा) विधि की अपेक्षा को पूरा नहीं करती है या प्रत्येक मामले में अवधारित किया जाएगा ।"

17. अपीलार्थियों के विद्वान् काउन्सेल ने यह दलील दी कि पालिसी की शर्तों का कोई मूलभूत भंग नहीं हुआ है । इस संदर्भ में, हम **चल्ला भारथम्मा** (उपर्युक्त) वाले विनिश्चय के प्रति लाभप्रद रूप से निर्देश कर सकते हैं जिसमें दो न्यायाधीशों की न्यायपीठ ने परमिट न होने संबंधी प्रश्न पर विचार किया और यह निर्णय किया कि किसी यान को परमिट के बिना चलाना व्यतिक्रम है और बीमाकर्ता दायी नहीं है ।

18. **लक्ष्मी चन्द** बनाम **रिलायंस जनरल इंश्योरेंस**[1] वाले मामले में इस न्यायालय का सरोकार राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद प्रतितोष आयोग (एन.सी.डी.आर.सी.) द्वारा पारित उस आदेश से था जिसके द्वारा उस मामले में के याची को अनुतोष देने से इनकार कर दिया गया था । उक्त मामले में, बीमाकर्ता ने यह अभिवाक् किया था कि शिकायतकर्ता ने पालिसी के निबंधनों और शर्तों का अतिक्रमण किया था, क्योंकि दुर्घटना के समय माल वाहक यान में पांच यात्री यात्रा कर रहे थे जबकि अपीलार्थी के मोटर यान में बैठने की अनुज्ञात क्षमता केवल 1+1 थी । दो न्यायाधीशों की न्यायपीठ ने **ओरियंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **मीना वरियाल और अन्य**[2] वाले मामले के प्रति निर्देश किया और यह मत अभिव्यक्त किया कि बीमाकर्ता को दायित्व से बचने की दृष्टि से यह अवश्य साबित करना चाहिए कि बीमाकृत व्यक्ति की ओर से भंग किया गया था ।

19. वर्तमान तथ्यात्मक स्थिति की तुलना उक्त मामले के तथ्यों से करने की ईप्सा की गई है । इस संबंध में, **एच.डी.एफ.सी. बैंक लिमिटेड** बनाम **रेशमा और अन्य**[3] वाले मामले में न्यायपीठ के विनिश्चय के प्रति निर्देश करना उपयोगी है । उस मामले में, न्यायालय के समक्ष जो प्रश्न उद्भूत हुआ वह यह था कि क्या वित्तदाता प्रतिकर का संदाय करने के

---

[1] (2016) 3 एस. सी. सी. 100.
[2] (2007) 5 एस. सी. सी. 428.
[3] (2015) 3 एस. सी. सी. 679.

लिए दायी थी या यह दायित्व उधार लेने वाले का था । अधिकरण ने यह निष्कर्ष निकाला कि वित्तदाता का कर्तव्य यह देखना था कि उधार लेने वाला यान को बीमाकृत कराने में उपेक्षा न बरते और इसलिए वह स्वामी के साथ संयुक्ततः और पृथक्तः दायी था । उच्च न्यायालय ने उक्त निष्कर्ष से सहमति व्यक्त की । न्यायालय ने **पूर्णया कला देवी** बनाम **असम राज्य और अन्य**[1] वाले मामले के प्रति निर्देश किया, जिसमें अधिनियम की धारा 2(30) में दी गई "स्वामी" पद की परिभाषा पर विचार किया गया था । उक्त मामले में, प्रश्नगत यान विधि के उपबंधों के अधीन असम राज्य की अध्यपेक्षा के अधीन था । उस संदर्भ में, न्यायालय ने निम्न प्रकार मत व्यक्त किया :–

> "16. ....उच्च न्यायालय इस बात का मूल्यांकन करने में असफल रहा कि सुसंगत समय पर उल्लंघनकारी यान असम अधिनियम के उपबंधों के अधीन प्रत्यर्थी सं. 1 असम राज्य के अधिग्रहण के अधीन था । अतः, प्रत्यर्थी सं. 1 उचित रूप से 1988 के अधिनियम की धारा 2(30) में यथा-अंतर्विष्ट 'स्वामी' की परिभाषा के अंतर्गत आता था । उच्च न्यायालय, 'स्वामी' की परिभाषा में ऐसे व्यक्ति को, जिसका किसी यान पर पट्टा करार या आडमान के करार के अधीन या अवक्रय करार के अधीन कब्ज़ा है, सम्मिलित करते समय इस अंतर्निहित विधायी आशय का मूल्यांकन करने में असफल रहा कि ऐसे व्यक्ति का, जिसका यान पर नियंत्रण और कब्ज़ा है, न कि केवल रजिस्ट्रीकृत स्वामी का, 'स्वामी' के रूप में अर्थान्वयन किया जाना चाहिए । इसके अलावा, उच्च न्यायालय इस विधायी आशय का मूल्यांकन करने में असफल रहा कि यान के रजिस्ट्रीकृत स्वामी को तब दायी नहीं ठहराया जाना चाहिए यदि यान उसके कब्ज़े या नियंत्रण में नहीं है । उच्च न्यायालय इस बात का मूल्यांकन करने में भी असफल रहा कि 1988 के अधिनियम की धारा 146 में यह अपेक्षित है कि कोई व्यक्ति, ऐसी किसी बीमा पालिसी के बिना, जो 1988 के अधिनियम के अध्याय 11 की अपेक्षाओं को पूरा करती है, किसी मोटर यान का सार्वजनिक स्थान में उपयोग नहीं करेगा या किसी अन्य व्यक्ति से नहीं कराएगा या करने की अनुज्ञा नहीं देगा और राज्य सरकार ने 1988 के अधिनियम के कानूनी उपबंधों का अतिक्रमण किया है ।"

---

[1] (2014) 14 एस. सी. सी. 142.

20. यह उल्लेखनीय है कि उक्त मामले में, अधिनियम की धारा 146 के पीछे इस विधायी आशय को ध्यान में रखते हुए राज्य पर दायित्व नियत किया गया था कि कोई भी व्यक्ति सार्वजनिक स्थान में मोटर यान का उपयोग किसी बीमा पालिसी के बिना नहीं करेगा या कराएगा या किसी अन्य व्यक्ति को उपयोग करने के लिए अनुज्ञात नहीं करेगा क्योंकि यह अधिनियम के अधीन आज्ञापक कानूनी अपेक्षा है ·। यान के कब्ज़े और नियंत्रण पर जोर दिया गया था और तद्नुसार असम राज्य का दायित्व नियत किया गया था ।

21. **एच. डी. एफ. सी. लिमिटेड** (उपर्युक्त) वाले मामले में तीन न्यायाधीशों की न्यायपीठ ने यह राय व्यक्त की कि आडमान करार से यह घोषित नहीं होता था कि अपीलार्थी वित्तदाता स्वामी बन गया था और यान पर उसका नियंत्रण और कब्ज़ा था । यह पूर्णतः प्रत्यर्थी सं. 2 की गलती थी कि उसने बीमे का पूर्ण संदाय किए बिना व्यौहारी से यान लिया था, विशेषकर तब, जब अभिलेख पर ऐसी कोई बात नहीं लाई गई है कि उक्त तथ्य की अपीलार्थी वित्तदाता को जानकारी थी या ऐसा वित्तदाता से दुरभिसंधि करके किया गया था ।

22. न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित किया कि जब विधायिका का आशय इस संबंध में पूर्णतः स्पष्ट है कि किसी यान के रजिस्ट्रीकृत स्वामी को तब दायी नहीं ठहराया जाना चाहिए यदि वह यान उसके कब्ज़े और नियंत्रण में नहीं है और अभिलेख पर यह साक्ष्य विद्यमान है कि प्रत्यर्थी सं. 2 ने अधिनियम की धारा 146 में अंतर्विष्ट कानूनी उपबंध का अतिक्रमण करते हुए बीमा पालिसी के बिना यान चलाया था, तब उच्च न्यायालय वित्तदाता पर दायित्व नहीं थोप सकता था, इसलिए वित्तदाता को दायित्व से मुक्त कर दिया गया था ।

23. वर्तमान मामले में, अभिलेख पर प्रस्तुत की गई सामग्री से यह स्पष्ट रूप से प्रदर्शित होता है कि दुर्घटना के समय यान के लिए परमिट नहीं था । अपीलार्थियों ने यह आधार अपनाया था कि यान दुर्घटना में अंतर्वलित नहीं था । इसके अलावा, उन्होंने यह कथन नहीं किया था कि क्या यान का अस्थायी परमिट या किसी अन्य किस्म का परमिट था । इस बात पर जोर देने की आवश्यकता नहीं है कि अधिनियम की धारा 66 के अधीन जो अपवाद तैयार किए गए हैं, उनके संबंध में अभिवाक् किया जाना होगा और उन्हें साबित करना होगा । दायित्व से मुक्ति की ईप्सा करने के संबंध में दी गई दलीलों के अनुक्रम में इन अपवादों की सहायता

नहीं ली जा सकती है । किसी यान का किसी सार्वजनिक स्थान में, परमिट के बिना प्रयोग करना एक मूलभूत कानूनी अतिलंघन है । हम धारा 66 में दिए गए अनेक अपवादों को ध्यान में रखते हुए ऐसा सोचने के लिए प्रवृत्त हुए हैं । उक्त स्थितियों की तुलना अनुज्ञप्ति के न होने या जाली अनुज्ञप्ति होने या भिन्न किस्म के यान की अनुज्ञप्ति होने या उस संबंध में अधिक संख्या में यात्रियों का वहन करने की शर्त के अतिक्रमण से नहीं की जा सकती है । अतः, इस संबंध में **स्वर्ण सिंह** (उपर्युक्त) और **लक्ष्मी चन्द** (उपर्युक्त) वाले मामलों में अधिकथित सिद्धांत वर्तमान मामले को लागू नहीं होंगे । इसके अलावा, बीमाकर्ता ने यह अभिवाक् किया है कि प्रश्नगत यान के लिए कोई परमिट नहीं था । इस संबंध में त्रिपिटक की प्रज्ञा की आवश्यकता नहीं है कि किसी प्रकृति के परमिट की विद्यमानता दस्तावेजी साक्ष्य का विषय है । बीमाकृत व्यक्ति द्वारा यह साबित करने के लिए अभिलेख पर ऐसी कोई सामग्री प्रस्तुत नहीं की गई है कि उसके पास यान का परमिट था । ऐसी स्थिति में, बीमाकर्ता पर भार नहीं डाला जा सकता है । अतः, अधिकरण तथा उच्च न्यायालय ने यह निदेश दिया कि बीमाकर्ता को इस शर्त के साथ दावेदारों को ब्याज सहित प्रतिकर का संदाय करना होगा कि बीमाकर्ता उसकी वसूली स्वामी और चालक से करने का हकदार होगा । उक्त निदेश **स्वर्ण सिंह** (उपर्युक्त) वाले मामले और संदाय करने तथा वसूल करने संबंधी सिद्धांत से संबंधित अन्य मामलों में कथित सिद्धांतों के अनुकूल हैं ।

24. उपर्युक्त विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए, हमें इस अपील में कोई सार दिखाई नहीं देता और तद्नुसार, वह खारिज की जाती है और खर्चे के बारे में कोई आदेश नहीं किया जाता है ।

अपील खारिज की गई ।

ग्रो.