2020_11_31_45

നിരാകരണപത്രം

(Disclaimer)

പ്രാദേശികഭാഷയിൽ വിവർത്തനം ചെയ്ത വിധിന്യായം നിർമ്മിത ബുദ്ധ്യാധിഷ്ഠിത വിവർത്തന ഉപകരണത്തിന്റെ സഹായത്തോടെ കേരള ഹൈക്കോടതിയിലെ ഐ.റ്റി. ഡയറക്ടറേറ്റ് സാധൂകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നിരുന്നാലും, ഇതിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിൽ ആശയപരമായോ സാംഗത്യപരമായോ വ്യാകരണപരമായോ ആഖ്യാനപരമായോ തെറ്റുകൾ കടന്നു കൂടാൻ സാധ്യതയുള്ളതാണ്. ഈ തർജ്ജമ കേവലം വ്യവഹാരകക്ഷികളുടെയും പൊതുജനങ്ങളുടെയും പൊതുവായ അറിവിലേക്ക് ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ വേണ്ടി മാത്രം ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. ഔദ്യോഗികവും പ്രായോഗികവുമായ എല്ലാ ആവശ്യങ്ങൾക്കും വിധി നിർവഹണ നടപ്പാക്കലുകൾക്കും പ്രസ്തുത വിധിന്യായത്തിന്റെ ഇംഗ്ലീഷ് പതിപ്പ് ആധികാരികവും അന്തിമവും ആയിരിക്കും.

[2020] 11 S.C.R. 31

ബേലി റാം

v.

രാജീന്ദർ കുമാറും മറ്റൊരാളും

(സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പറുകൾ. 2011-ലെ 7220-7221)

സെപ്റ്റംബർ 23, 2020

[ജസ്റ്റിസ് സഞ്ജയ് കിഷൻ കൗൾ, ജസ്റ്റിസ് അനിരുദ്ധ ബോസ്, ജസ്റ്റിസ് കൃഷ്ണ മുരാരി]

വർക്ക് മെൻസ് കോമ്പൻസേഷൻ നിയമം, 1923 - അപ്പീൽവാദിയുടെ ഡ്രൈവറായിരുന്ന ഒന്നാം എതിർകക്ഷി, ലൈസൻസ് പുതുക്കാതെ ഏകദേശം മൂന്ന് വർഷത്തോളം വാഹനം ഓടിച്ചിരുന്ന - ഒരു ട്രക്ക് ഓടിക്കുന്നതിനിടെ ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയായ ഡ്രൈവർക്ക് അപകടം സംഭവിക്കുകയും 20 ശതമാനം സ്ഥിരമായ വൈകല്യം ഉണ്ടാവുകയും ചെയ്തു - അദ്ദേഹം വർക്ക് മെൻസ് കോമ്പൻസേഷൻ നിയമം, 1923 പ്രകാരം നഷ്ടപരിഹാരം ആവശ്യപ്പെട്ടു - ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന് സാധുതയില്ല എന്ന ഘടകം ഹൈക്കോടതിക്ക് കനപ്പെട്ടതായി തോന്നുകയും, അപവദിത വിധി പുറപ്പെടുവിക്കുമ്പോൾ, ഇൻഷുറൻസ് പോളിസി വ്യവസ്ഥകളുടെ ലംഘനമുണ്ടായതിനാൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയെ ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കി അത് അപ്പീൽവാദിയായ ഉടമയുടെ മേൽ ചുമത്തുകയും ചെയ്തു - അപ്പീലിന്മേലുള്ള വിധി: ടാറ്റ എഐജി ജനറൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. ആകാംഷയും മറ്റുള്ളവരും *എന്ന കേസിൽ ഡൽഹി ഹൈക്കോടതിയും,* ഓറിയന്റൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. മനോജ് കുമാറും മറ്റുള്ളവരും *എന്ന കേസിൽ അലഹബാദ് ഹൈക്കോടതിയും,* നാഷണൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. ഹേം രാജും മറ്റുള്ളവരും *എന്ന കേസിൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് ഹൈക്കോടതിയും സ്വീകരിച്ച വീക്ഷണങ്ങളോട് ഈ കോടതി പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു; ഹേം രാജ് കേസിലെ വിധിന്യായത്തിൽ ശരിയായ നിയമ തത്വം വിശദീകരിച്ചതാണ് ഇതിന്റെ പാരമ്യം. ലൈസൻസ് പരിശോധിച്ചിരുന്നു എന്ന് ഉടമ തെളിയിക്കണമെന്ന് ഹേം രാജ് കേസിൽ നിരീക്ഷിച്ചിരുന്നു - തന്റെ ജീവനക്കാരൻ സമയബന്ധിതമായി ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കാൻ അദ്ദേഹം ന്യായമായ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തേണ്ടതുണ്ട് - തന്റെ ജീവനക്കാരന്റെ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പുതുക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന കാര്യം മറന്നുപോയി എന്ന് ഉടമ വാദിക്കുന്നത് ഒരു പ്രതിരോധമായി കണക്കാക്കാനാവില്ല - ഈ കേസിൽ, അപ്പീൽവാദിയായ ഉടമ, കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസ് ഉപയോഗിച്ച് ഏകദേശം മൂന്ന് വർഷത്തോളം ട്രക്ക് ഓടിക്കാൻ ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയായ ഡ്രൈവറെ അനുവദിച്ചു - ജീവനക്കാരൻ ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതിൽ ന്യായമായ ശ്രദ്ധയുടെ കുറവുണ്ടായ ഒരു കേസാണ്*

ഇത്. കൂടാതെ, യഥാർത്ഥ ലൈസൻസ് പരിശോധിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ, ലൈസൻസ് എപ്പോൾ അവസാനിക്കുമെന്ന് തൊഴിലുടമയ്ക്ക് തീർച്ചയായും അറിയാൻ കഴിയുമായിരുന്നു – അതിനാൽ, മൂന്ന് വർഷക്കാലം കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസുമായി വാഹനം ഓടിക്കാൻ ഡ്രൈവറെ അനുവദിച്ചതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തവും, തൽഫലമായുണ്ടാകുന്ന ബാധ്യതയും അപ്പീൽവാദി വഹിക്കേണ്ടതാണ് – ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പുതുക്കാത്തതിൽ ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള പ്രാഥമികമായ അശ്രദ്ധ നിലനിൽക്കുമ്പോൾ തന്നെ, തൊഴിലുടമ എന്ന നിലയിൽ അപ്പീൽവാദിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള അശ്രദ്ധയും ഉദിക്കുന്നു.

അപ്പീലുകൾ തള്ളിക്കൊണ്ട് ഈ കോടതി ഇപ്രകാരം

വിധിച്ചു: 1. ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പരിശോധിക്കുക എന്ന പ്രാഥമിക ശ്രദ്ധ തൊഴിലുടമ ചെലുത്തേണ്ടതുണ്ടെന്നും, ഇതിനായി വിശദമായ അന്വേഷണം ആവശ്യമില്ല എങ്കിലും, ലൈസൻസിൽ തന്നെ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതിനാൽ അതിന്റെ കാലാവധി വാഹന ഉടമയ്ക്ക് അറിയാൻ സാധിക്കുമെന്നും ഈ കോടതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. ഡ്രൈവർ ലൈസൻസ് പുതുക്കിയോ എന്ന് പരിശോധിക്കാത്തതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തത്തിൽ നിന്ന്, പിന്നീട് അദ്ദേഹത്തിന് കൈകഴുകാൻ സാധിക്കുമെന്ന് പറയാനാവില്ല. ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയുടെ മേൽ ബാധ്യത ചുമത്തിക്കൊണ്ട് മൂന്നാം കക്ഷിക്ക് ആനുകൂല്യം നൽകിയ സ്വരൺ സിംഗ് കേസിൽ പരിഗണിച്ചതുപോലെ, ചുരുങ്ങിയ കാലയളവിലേക്ക്, ഉദാഹരണത്തിന് ഒരു മാസത്തേക്ക്, ലൈസൻസ് പുതുക്കാതിരുന്ന ഒരു കേസല്ല ഇത്. നിലവിലെ കേസിൽ, ട്രക്ക് പോലൊരു വാണിജ്യ വാഹനമായിരുന്നിട്ടു കൂടി, മൂന്ന് വർഷക്കാലത്തേക്ക് ലൈസൻസ് പുതുക്കിയിരുന്നില്ല. അത് പരിശോധിക്കുന്നതിൽ അപ്പീൽവാദി ഗുരുതരമായ ഉപേക്ഷ കാണിച്ചു. [ഖണ്ഡിക 15][41–C–E]

2. *ടാറ്റ എഐജി ജനറൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. ആകാംക്ഷയും മറ്റുള്ളവരും* എന്ന കേസിൽ ഡൽഹി ഹൈക്കോടതി കണ്ടെത്തിയത്, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന്റെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞിരുന്നു എന്നത്, അപകടം നടന്ന ദിവസം സാധുവായ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല എന്ന സ്വാഭാവികമായ കണ്ടെത്തലിലേക്ക് നയിച്ചു എന്നാണ്. അപകടം നടന്ന ദിവസം ലൈസൻസിന് സാധുതയില്ലായിരുന്നതിനാൽ, ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി അവരുടെ പ്രാഥമികമായ ബാധ്യത നിറവേറ്റി. അതിനുശേഷം, ഇൻഷുറൻസ് പോളിസിയുടെ നിബന്ധനകളും വ്യവസ്ഥകളും ലംഘിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് ഉറപ്പാക്കാൻ താൻ മതിയായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരുന്നു എന്ന് തെളിയിക്കാനുള്ള ബാധ്യത ഉടമയിലേക്ക്/ഇൻഷുർ ചെയ്തയാളിലേക്ക് മാറി. ഇക്കാര്യത്തിൽ തെളിവുകളൊന്നും ഹാജരാക്കാത്തതിനാൽ, ഇൻഷുറൻസ് പോളിസിയുടെ നിബന്ധനകളും വ്യവസ്ഥകളും മനപ്പൂർവ്വവും ബോധപൂർവ്വവും ലംഘിച്ചു എന്നൊരു അനുമാനത്തിൽ എത്തിച്ചേർന്നു. [ഖണ്ഡിക 18][41–G–H; 42–A–B]

3. *ദ ഓറിയന്റൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. മനോജ് കുമാറും മറ്റുള്ളവരും* എന്ന കേസിൽ അലഹബാദ് ഹൈക്കോടതി വീണ്ടും കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന്റെ കേസ് കൈകാര്യം ചെയ്തു. വ്യാജ ലൈസൻസ് കേസുകളിൽ ബാധകമായ തത്വത്തെ ആശ്രയിക്കാനുള്ള ശ്രമം, കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസിന്റെ കാര്യത്തിൽ ബാധകമല്ലെന്ന് കോടതി വിധിച്ചു; കാരണം ഡ്രൈവറുടെ ലൈസൻസിന്റെ കാലാവധി അവസാനിച്ചു എന്ന കാര്യം ഉടമ അറിഞ്ഞിരിക്കേണ്ടതാണ്, അതിനാൽ ഡ്രൈവർ സമയബന്ധിതമായി ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടത് ഉടമയുടെ കടമയാണെന്നും വിധിച്ചു. സാധുവായ ഒരു ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഇല്ലാത്ത പക്ഷം, മുറപ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള ഒരാളായിരിക്കണം വാഹനം ഓടിക്കേണ്ടത് എന്ന പോളിസി വ്യവസ്ഥയുടെ ലംഘനമായാണ് വാഹനം ഓടിച്ചിരുന്നത്. അതിനാൽ, എം.വി. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 149(2)(a)(ii)-ന്റെ ലംഘനം ഉണ്ടാവുകയും, ഇതിന്റെ അനന്തരഫലമായി ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയെ ബാധ്യതയിൽപ്പെടുത്താൻ കഴിയില്ലെന്നും വന്നു. [ഖണ്ഡിക 19] [42-B-D]

4. അവസാനത്തെ വിധി *നാഷണൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. ഹേം രാജും മറ്റുള്ളവരും* എന്ന കേസിൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് ഹൈക്കോടതിയുടേതാണ്. തുടക്കത്തിൽ സാധുവായ ലൈസൻസ് ഉണ്ടാവുകയും പിന്നീട് കാലാവധി തീരുകയും ചെയ്ത ഒരു കേസായിരുന്നു ഇത്; ഇവിടെ വ്യാജ ലൈസൻസ് എന്ന ചോദ്യമേ ഉദിക്കുന്നില്ല. ഈ കോടതിയുടെ സ്വരൺ സിംഗ് കേസിലെ വിധിന്യായത്തിലെ നിരീക്ഷണങ്ങളിൽ നിന്ന് എത്തിച്ചേരാവുന്ന നിഗമനം, അപകടം നടന്ന ദിവസം ഡ്രൈവർക്ക് മുറപ്രകാരം ലൈസൻസ് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല എന്ന കാരണത്താൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിക്ക് കേസിനെ പ്രതിരോധിക്കാം എന്നാണെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. അതായത്, എം.വി. നിയമത്തിലെ വകുപ്പുകൾ 14, 15 എന്നിവയിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളത് പോലെ, ലൈസൻസ് കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് മുപ്പത് (30) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ പുതുക്കാതിരുന്ന സാഹചര്യം. മുപ്പത് (30) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ലൈസൻസ് പുതുക്കിയില്ലെങ്കിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ഭവിഷ്യത്തുകളെക്കുറിച്ച് സ്വരൺ സിംഗ് കേസ് പ്രതിപാദിച്ചിട്ടില്ല എന്ന് ഈ സാഹചര്യത്തിൽ നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടു. മുപ്പത് (30) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പുതുക്കിയില്ലെങ്കിൽ, ഡ്രൈവർക്ക് ഫലപ്രദമായ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഇല്ലെന്നും, അയാൾ മുറപ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള ആളാണെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്നും വിധിച്ചു. അതിനാൽ, ലൈസൻസ് കാലാവധി തീരാൻ അനുവദിക്കുകയും അപകടം നടക്കുന്നതുവരെ അത് പുതുക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഡ്രൈവർക്ക്, ലൈസൻസ് മുൻകാല പ്രാബല്യത്തോടെ പുതുക്കിയതായി കണക്കാക്കണമെന്ന് അവകാശപ്പെടാനാവില്ല എന്നതായിരുന്നു നിഗമനം [ഖണ്ഡിക 20][42-E-G]

5. മൂന്ന് വ്യത്യസ്ത ഹൈക്കോടതികളുടെ മൂന്ന് വിധിന്യായങ്ങളിലും സ്വീകരിച്ച വീക്ഷണങ്ങളോട് ഈ കോടതി പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു; *ഹേം രാജ്* കേസിലെ വിധിന്യായത്തിൽ ശരിയായ നിയമ തത്വം വിശദീകരിച്ചതാണ് ഇതിന്റെ പാരമ്യം. [ഖണ്ഡിക 22][43-G]

6. നിലവിലെ കേസിന്റെ വസ്തുതകളിലേക്ക് ഈ കോടതി തിരിയുമ്പോൾ, അപ്പീൽവാദി, ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയായ ഡ്രൈവറെ ഏകദേശം മൂന്ന് (3) വർഷത്തോളം കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസ് ഉപയോഗിച്ച് ട്രക്ക് ഓടിക്കാൻ അനുവദിച്ച സമാനമായ ഒരു സാഹചര്യമാണ് ഉള്ളത്. ജീവനക്കാരൻ തന്റെ ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതിൽ ന്യായമായ ശ്രദ്ധയുടെ കുറവുണ്ടായ കേസാണ് ഇതെന്ന് വ്യക്തമാണ്; മാത്രമല്ല, യഥാർത്ഥ ലൈസൻസ് പരിശോധിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ, ലൈസൻസ് എപ്പോൾ അവസാനിക്കുമെന്ന് തൊഴിലുടമയ്ക്ക് തീർച്ചയായും അറിയാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. ഇവിടെയാണെങ്കിൽ അതൊരു ട്രക്ക് അഥവാ വാണിജ്യ വാഹനമായിരുന്നു. അതിനാൽ, മൂന്ന് (3) വർഷക്കാലം കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസുമായി വാഹനം ഓടിക്കാൻ ഡ്രൈവറെ അനുവദിച്ചതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തവും, തൽഫലമായുണ്ടാകുന്ന ബാധ്യതയും അപ്പീൽവാദി വഹിക്കേണ്ടതാണ്. ഈ കോടതി ശ്രദ്ധിക്കുന്ന ഒരേയൊരു കാര്യം, ഭാഗ്യവശാൽ, ഒരു മൂന്നാം കക്ഷി അവകാശവാദിയുമായി അപകടമൊന്നും ഉണ്ടായില്ല എന്നതും, എന്നാൽ ദുരിതം ഉണ്ടാക്കിയ ആളും ദുരിതം അനുഭവിക്കുന്ന ആളും ഒരാൾ തന്നെയാണ് – അതായത് ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയായ ഡ്രൈവർ – എന്നതുമാണ്. എന്നിരുന്നാലും, നഷ്ടപരിഹാര നിയമത്തിന് കീഴിലുള്ള തീരുമാനമാണ് ഈ കോടതി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയെപ്പോലുള്ള തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമത്തിനായാണ് ആ വ്യവസ്ഥകൾ ഉള്ളത്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാഗത്ത് തെറ്റുണ്ടെങ്കിൽ പോലും, വലിയ വിഷയങ്ങൾ മറ്റ് നടപടിക്രമങ്ങളിൽ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുമ്പോൾ തന്നെ, പ്രസ്തുത ഘട്ടത്തിൽ ആശ്വാസം നൽകുന്നതിനായി ചെറിയൊരു തുക നിശ്ചയിച്ചു നൽകേണ്ടതുണ്ട്. [ഖണ്ഡിക 23][43-H; 44-A-C]

നാഷണൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. സ്വരൺ സിംഗും മറ്റുള്ളവരും (2004) 3 SCC 297 : [2004] 1 SCR 180; *നിർമ്മല കോത്താരി v. യുണൈറ്റഡ് ഇന്ത്യ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ്* (2020) 4 SCC 49 – **ആശ്രയിച്ചു.**

ടാറ്റ എഐജി ജനറൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. ആകാംഷയും മറ്റുള്ളവരും 2015 SCC OnLine 6758; *ദ ഓറിയന്റൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. മനോജ് കുമാറും മറ്റുള്ളവരും* (2015) 111 ALR 275; *നാഷണൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. ഹേം രാജും മറ്റുള്ളവരും* 2012 ACJ 1891 – **ശരിവെച്ചു.**

കേസ് നിയമ പരാമർശം

[2004] 1 SCR 180	ആശ്രയിച്ചു	ഖണ്ഡിക 7
(2020) 4 SCC 49	ആശ്രയിച്ചു	ഖണ്ഡിക 8

സിവിൽ അപ്പീൽ അധികാരിത: 2011-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പറുകൾ 7220-7221.

2020_11_31_45

ഷിംലയിലെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് ഹൈക്കോടതിയുടെ 2005-ലെ എഫ്.എ.ഒ. (ഡബ്ല്യു.സി.എ) നമ്പർ 45-ലെ 03.03.2009-ലെ വിധിന്യായത്തിൽ നിന്നും ഉത്തരവിൽ നിന്നും, 2009-ലെ സി. റിവ്യൂ നമ്പർ 26-ലെ 08.07.2009-ലെ ഉത്തരവിൽ നിന്നും.

ഹാജരായ കക്ഷികൾക്ക് വേണ്ടി: ഡോ. എസ്. ഗോപകുമാരൻ നായർ (മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ), നിർമൽ കുമാർ അംബസ്ഥ, മിസ്. അഷ്മിത ബിസാര്യ, മിസ്. പ്രീതി ഗുപ്ത, അഭയ് കുമാർ, വിനീത് കുമാർ സിംഗ്, സൗരഭ് മിശ്ര, വിശാൽ നൗട്ടിയാൽ, പരമാനന്ദ് ഗൗർ, ഏകാംശ് ബൻസാൽ (അഭിഭാഷകർ).

കോടതിയുടെ വിധിന്യായം പുറപ്പെടുവിച്ചത്:

ജസ്റ്റിസ് സഞ്ജയ് കിഷൻ കൗൾ

1. സാധുവായ ഒരു ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഉണ്ടായിരിക്കുകയും എന്നാൽ അതിന്റെ കാലാവധി കഴിയുകയും ചെയ്ത സാഹചര്യത്തിൽ, ഇൻഷുർ ചെയ്തയാൾ ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കപ്പെടുമോ എന്നതാണ് നിലവിലെ അപ്പീലുകളിൽ പരിഗണനയിലുള്ള ഏക നിയമപ്രശ്നം.

2. വസ്തുതകൾ വളരെ പരിമിതമാണ്. അപ്പീൽവാദിയുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളതും, പ്രതിഫലത്തോടുകൂടി ജോലി ചെയ്തിരുന്നതുമായ ട്രക്ക് ഓടിക്കുന്നതിനിടെ, 1999 മെയ് 20-ന് ഈ കേസിലെ ഒന്നാം എതിർകക്ഷിക്ക് അപകടം സംഭവിച്ചു. ഇതിന്റെ ഫലമായി ഒന്നാം എതിർകക്ഷിക്ക് 20 ശതമാനം സ്ഥിരമായ വൈകല്യം സംഭവിച്ചു. 5,00,000 രൂപ നഷ്ടപരിഹാരം ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട്, 1923-ലെ വർക്ക് മെൻസ് കോമ്പൻസേഷൻ നിയമം (ഇനിമുതൽ 'നഷ്ടപരിഹാര നിയമം' എന്ന് പരാമർശിക്കപ്പെടുന്നു) പ്രകാരം, സദർ ബിലാസ്പൂരിലെ കമ്മീഷണർ മുമ്പാകെ 1999 ഫെബ്രുവരി 17-ന് ഒന്നാം എതിർകക്ഷി ഹർജി സമർപ്പിച്ചു. ഇതിൽ അപ്പീൽവാദിയെയും, വാഹനം ഇൻഷുർ ചെയ്തിരുന്ന രണ്ടാം എതിർകക്ഷിയായ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയെയും കക്ഷികളാക്കിയിരുന്നു. ഈ നടപടികൾക്കൊടുവിൽ, 2004 ഡിസംബർ 8-ന് കമ്മീഷണർ വിധി പ്രസ്താവിച്ചു; പരിക്കുകൾക്ക് 94,464 രൂപയും, ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയുടെ ചികിത്സാ ചെലവുകൾക്കായി 67,313 രൂപയും അനുവദിച്ചു. അനുവദിച്ച തുകയ്ക്ക്, അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ച തീയതി മുതൽ പണം നൽകുന്ന തീയതി വരെ വർഷം തോറും 9 ശതമാനം പലിശ നൽകേണ്ടതാണ്. നഷ്ടപരിഹാര തുകയുടെ ബാധ്യത ഇൻഷുറർ എന്ന നിലയിൽ രണ്ടാം എതിർകക്ഷിയുടെ മേൽ ചുമത്തി, അതേസമയം പലിശ നൽകാനുള്ള നിർദ്ദേശം അപ്പീൽവാദിക്ക് നൽകി.

3. വിധിയുടെ വ്യത്യസ്ത വശങ്ങളിൽ ആക്ഷേപമുള്ളതിനാൽ, നടപടിക്രമങ്ങളിലെ എല്ലാ കക്ഷികളും അപ്പീലുകൾ ഫയൽ ചെയ്തു. അപകടസമയത്ത് ഒന്നാം എതിർകക്ഷിക്ക് ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന് സാധുതയുണ്ടായിരുന്നോ എന്ന് ഉന്നയിക്കപ്പെട്ട വിഷയം ഹൈക്കോടതിയുടെ പരിഗണനയുടെ ഒരു പ്രധാന ഭാഗമായിരുന്നു. ഉദയ്പൂരിലെ ആർ ആൻഡ് എൽ എ (R&LA) ഓഫീസ് സൂപ്രണ്ടാണ് ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തിയിരുന്നത്, എന്നാൽ 1996 സെപ്റ്റംബർ 6-ന്

ലൈസൻസിന്റെ കാലാവധി അവസാനിച്ചു; അതിനുശേഷം പുതുക്കിയതായി രേഖപ്പെടുത്തലുകൾ ഒന്നും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അങ്ങനെ, ലൈസൻസ് പുതുക്കാതെ ഏകദേശം മൂന്ന് വർഷത്തോളം അപ്പീൽവാദിയുടെ ഡ്രൈവറായി ഒന്നാം എതിർകക്ഷി വാഹനം ഓടിച്ചിരുന്നു.

4. ഇൻഷുറൻസ് പോളിസിയുടെ സാരമായ ലംഘനം നടന്നുവെന്ന കാരണത്താൽ, ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയെ ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുകയും അത് അപ്പീൽവാദിയുടെ മേൽ ചുമത്തുകയും ചെയ്തുകൊണ്ട് 2009 മാർച്ച് 3-ന് അപവദിത വിധി പുറപ്പെടുവിച്ചപ്പോൾ, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന് സാധുതയില്ല എന്ന മേൽപറഞ്ഞ ഘടകം ഹൈക്കോടതിക്ക് കനപ്പെട്ടതായി തോന്നി.

5. മേൽപ്പറഞ്ഞ കണ്ടെത്തലിന് ശേഷം, ഹൈക്കോടതി വകുപ്പ് 4 ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി:

"4. നഷ്ടപരിഹാര തുക

(1) ഈ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, നഷ്ടപരിഹാര തുക താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരം ആയിരിക്കും:-

(a) പരിക്കിനെത്തുടർന്ന് മരണം സംഭവിക്കുന്ന പക്ഷം:

മരണപ്പെട്ട തൊഴിലാളിയുടെ മാസശമ്പളത്തിന്റെ അമ്പത് ശതമാനത്തിന് തുല്യമായ തുകയെ ബാധകമായ ഘടകം കൊണ്ട് ഗുണിച്ചുകിട്ടുന്ന തുക;

അല്ലെങ്കിൽ

എൺപതിനായിരം രൂപ, ഇവയിൽ ഏതാണോ കൂടുതൽ അത്;

(b) പരിക്കിനെത്തുടർന്ന് സ്ഥിരമായ പൂർണ്ണ വൈകല്യം സംഭവിക്കുന്ന പക്ഷം:

പരിക്കേറ്റ തൊഴിലാളിയുടെ മാസശമ്പളത്തിന്റെ അറുപത് ശതമാനത്തിന് തുല്യമായ തുകയെ ബാധകമായ ഘടകം കൊണ്ട് ഗുണിച്ചുകിട്ടുന്ന തുക,

അല്ലെങ്കിൽ

തൊണ്ണൂറായിരം രൂപ, ഇവയിൽ ഏതാണോ കൂടുതൽ അത്.

വിശദീകരണം I.— ഖണ്ഡം (a), ഖണ്ഡം (b) എന്നിവയുടെ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി, ഒരു തൊഴിലാളിയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം "ബാധകമായ ഘടകം" എന്നാൽ, നാലാം പട്ടികയിലെ ഒന്നാം കോളത്തിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഉൾക്കുറിപ്പിന് നേരെ, രണ്ടാം കോളത്തിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള ഘടകമാണ്. നഷ്ടപരിഹാരം നൽകേണ്ട തീയതിക്ക് തൊട്ടുമുമ്പുള്ള അവസാനത്തെ ജന്മദിനത്തിൽ തൊഴിലാളി പൂർത്തിയാക്കിയ വയസ്സിന് തുല്യമായ വർഷങ്ങളുടെ എണ്ണമാണ് ഒന്നാം കോളത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്."

6. മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥ പരിഗണിച്ചപ്പോൾ, ചികിത്സയ്ക്കായി അവകാശവാദിക്ക് ഉണ്ടായ ചെലവുകൾ നൽകാൻ നഷ്ടപരിഹാര നിയമത്തിന് കീഴിൽ വ്യവസ്ഥയില്ലെന്ന് ഹൈക്കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. 1999-ലാണ് അപകടം നടന്നത് എന്നതിനാലും, മാസശമ്പളം 4,500 രൂപയാണെന്ന്

പ്രസ്താവിച്ചിരുന്നതിനാലും, നഷ്ടപരിഹാരം നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനായി നഷ്ടപരിഹാര നിയമപ്രകാരം പരിഗണിക്കാവുന്ന പരമാവധി മാസശമ്പളം 2,000 രൂപയാണെന്നും കണ്ടെത്തി. അപകടം നടന്ന് മുപ്പത് (30) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാൻ ബാധ്യതയുണ്ടായിരുന്നു; ഇൻഷുർ ചെയ്തയാൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകി സംരക്ഷിക്കാൻ ഇൻഷുറർക്ക് ബാധ്യതയുണ്ടെന്ന് ഒടുവിൽ തെളിയിക്കപ്പെടുകയാണെങ്കിൽ, ഉടമയ്ക്ക് ഇൻഷുററിൽ നിന്ന് ആ തുക തിരിച്ചുപിടിക്കാമായിരുന്നു. ഒരു ക്ഷേമ നിയമമായ നഷ്ടപരിഹാര നിയമത്തിലെ നിയമപരമായ കടമ അപ്പീൽവാദി ലംഘിച്ചതായി കണ്ടെത്തി, അതിനാൽ പലിശയും 50 ശതമാനം പരമാവധി പിഴയും അടയ്ക്കാൻ അപ്പീൽവാദിയെ ബാധ്യതപ്പെടുത്തി. അങ്ങനെ നഷ്ടപരിഹാര തുക താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരം തിട്ടപ്പെടുത്തി:

"1. നഷ്ടപരിഹാര തുക = 83,968 രൂപ

2. നഷ്ടപരിഹാര തുകയുടെ 50% പിഴ = 41,984 രൂപ

3. 20.6.1999 മുതൽ 3.3.2009 വരെ (9 വർഷവും 257 ദിവസവും) നഷ്ടപരിഹാര തുകയിന്മേലുള്ള പലിശ = 73,335 രൂപ"

7. ഇതിന്റെ ഫലമായി ഇൻഷുററുടെയും അവകാശവാദിയുടെയും അപ്പീലുകൾ അനുവദിച്ചു. ***നാഷണൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. സ്വരൺ സിംഗ് മറ്റുള്ളവരും*** [1] എന്ന കേസിലെ ഈ കോടതിയുടെ വിധിപ്രസ്താവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, വിധിന്യായത്തിൽ പുനഃപരിശോധന തേടാനുള്ള ശ്രമം പരാജയപ്പെടുകയും, 8.7.2009-ൽ അപേക്ഷ തള്ളുകയും ചെയ്തു.

8. ഈ കോടതിയുടെ മുമ്പാകെ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ട ഏക ചോദ്യം, വിധിന്യായത്തിന്റെ തുടക്കത്തിൽ വിവരിച്ചിട്ടുള്ളത് തന്നെയാണ്. ***നിർമ്മല കോത്താരി v. യുണൈറ്റഡ് ഇന്ത്യ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ്*** [2] എന്ന ഈ കോടതിയുടെ സമീപകാല വിധിന്യായത്തെ ആശ്രയിക്കാൻ അപ്പീൽവാദി ശ്രമിച്ചു. ഒരു ഡ്രൈവറെ നിയമിക്കുമ്പോൾ തൊഴിലുടമയിൽ/ഇൻഷുർ ചെയ്തയാളിൽ നിന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന ശ്രദ്ധയുടെ/ജാഗ്രതയുടെ വ്യാപ്തി എന്താണെന്ന നിയമപ്രശ്നമാണ് ഈ വിധിയിൽ പരിശോധിച്ചത്. അപകടമുണ്ടാക്കിയ വാഹനത്തിന്റെ ഡ്രൈവർക്ക് അസാധുവായ/വ്യാജമായ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഉള്ളപ്പോൾ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയുടെ ബാധ്യത സംബന്ധിച്ച നിയമപരമായ നിലപാട്, മുൻകാല കോടതി പ്രഖ്യാപനങ്ങളെ പരാമർശിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം നൽകുന്നതിനായി പരാമർശിക്കുകയും, അത് ഖണ്ഡിക 12-ൽ താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരം ക്രോഡീകരിക്കുകയും ചെയ്തു:

"12. ഒരു ഡ്രൈവറെ നിയമിക്കുമ്പോൾ, അയാൾക്ക് ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഉണ്ടോ എന്ന് തൊഴിലുടമ പരിശോധിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഡ്രൈവർ ഹാജരാക്കുന്ന ലൈസൻസ് ഒറ്റനോട്ടത്തിൽ യഥാർത്ഥമാണെന്ന് തോന്നുന്നുവെങ്കിൽ, മറിച്ചു വിശ്വസിക്കാൻ തക്കതായ

1 (2004) 3 SCC 297

2 (2020) 4 SCC 49 (ഞങ്ങളിൽ ഒരാളായ ജസ്റ്റിസ് കൃഷ്ണ മുരാരി രചിച്ചത്)

കാരണമില്ലാത്ത പക്ഷം, ലൈസൻസിന്റെ ആധികാരികതയെക്കുറിച്ച് തൊഴിലുടമ കൂടുതൽ അന്വേഷണം നടത്തുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നില്ല. ഡ്രൈവർക്ക് വാഹനം ഓടിക്കാൻ കഴിവുണ്ടെന്ന് തൊഴിലുടമ കണ്ടെത്തുകയും, ഡ്രൈവർക്ക് ലൈസൻസ് ഉണ്ടെന്ന് സ്വയം ബോധ്യപ്പെടുകയും ചെയ്താൽ, വകുപ്പ് 149(2)(a)(ii)-ന്റെ ലംഘനം ഉണ്ടാകില്ല, കൂടാതെ പോളിസി പ്രകാരം ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിക്ക് ബാധ്യതയുണ്ടായിരിക്കും. ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന്റെ സത്യനിഷ്ഠ ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി രാജ്യത്തുടനീളമുള്ള ആർ.ടി.ഒ.-കളുമായി അന്വേഷണം നടത്തുക എന്ന വലിയൊരു ബാധ്യത ഇൻഷുർ ചെയ്തയാളുടെ മേൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നത് യുക്തിരഹിതമായിരിക്കും. എന്നിരുന്നാലും, ലൈസൻസ് വ്യാജമാണെന്നോ അസാധുവാണെന്നോ ഉടമയ്ക്ക്/ഇൻഷുർ ചെയ്തയാൾക്ക് അറിയാമായിരുന്നുവെന്നോ അല്ലെങ്കിൽ അറിവ് ലഭിച്ചിരുന്നുവെന്നോ തെളിയിക്കാൻ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിക്ക് സാധിക്കുകയും, എന്നിട്ടും ആ വ്യക്തിയെ വാഹനം ഓടിക്കാൻ അനുവദിക്കുകയും ചെയ്തുവെങ്കിൽ, ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിക്ക് തുടർന്നും ബാധ്യതയുണ്ടായിരിക്കില്ല."

9. കക്ഷികൾക്ക് വേണ്ടി ഹാജരായ അഭിഭാഷകരെ ഈ കോടതി കേട്ടു. സാധുവായ ഒരു ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന്റെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞാൽ അതിന്റെ അനന്തരഫലം എന്തായിരിക്കും എന്ന ചോദ്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും അഭിപ്രായം സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്ന് ചോദിച്ചപ്പോൾ, ഈ വിഷയത്തിൽ നേരിട്ടുള്ള ഒരു അഭിപ്രായവും ഇല്ലെന്ന് അപ്പീൽവാദിയുടെ അഭിഭാഷകനും രണ്ടാം എതിർകക്ഷിയായ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയുടെ അഭിഭാഷകനും പ്രസ്താവിച്ചു. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഹൈക്കോടതികളുടെ ഏതെങ്കിലും നിയമപരമായ അഭിപ്രായം ഉണ്ടോ എന്ന് ഈ കോടതി ചോദിച്ചെങ്കിലും, അതിനുള്ള മറുപടിയും നിഷേധാത്മകമായിരുന്നു. ഈ വിഷയത്തിൽ സ്വയം ബോധ്യപ്പെടാൻ ആഗ്രഹിച്ചതിനാൽ ഈ കോടതി വിധി പറയാൻ മാറ്റി വെച്ചു.

10. ഈ വിഷയത്തിൽ ഈ കോടതിയുടെ വിധിന്യായങ്ങളൊന്നും കണ്ടെത്താൻ ഈ കോടതിക്ക് കഴിഞ്ഞില്ല, എന്നാൽ ഹൈക്കോടതികളുടെ നിയമപരമായ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ ഈ വിഷയം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

11. ***സ്വരൺ സിംഗ്***[3] കേസിൽ ഈ കോടതി സ്വീകരിച്ച അഭിപ്രായത്തിൽ നിന്ന് തുടങ്ങുന്നതാണ് ഉചിതം എന്ന് ഈ കോടതി കരുതുന്നു. 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ (ഇനിമുതൽ 'എം.വി. നിയമം' എന്ന് പരാമർശിക്കപ്പെടുന്നു) വകുപ്പ് 149(2)(a)(ii)-ൽ ഉപയോഗിച്ചിരിക്കുന്ന "മുറപ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള" എന്ന പ്രയോഗത്തിന്റെ അർത്ഥം ഈ കേസിൽ പരിശോധിച്ചു. ഒരു മൂന്നാം കക്ഷിയുടെ അവകാശവാദവുമായാണ് ഈ കേസിന്റെ വസ്തുതകൾ ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. പരിഗണിച്ച വ്യത്യസ്ത സാഹചര്യങ്ങൾ ഇവയായിരുന്നു: (a) ലൈസൻസ് ഇല്ലാത്ത സാഹചര്യം; (b) കൈവശമുള്ളത് വ്യാജ

3 ഉപരിസൂചിതം

ലൈസൻസ് ആയ സാഹചര്യം; (c) ലൈസൻസ് ഉണ്ട്, എന്നാൽ അതിന്റെ സാധുത അവസാനിച്ചു; (d) ഓടിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള വാഹനത്തിനുള്ള ലൈസൻസ് ഇല്ലാത്ത സാഹചര്യം; കൂടാതെ (e) ലേണേഴ്സ് ലൈസൻസ് ഉള്ള സാഹചര്യം. നിലവിലെ കേസിന്റെ വസ്തുതകൾ മുകളിൽ പറഞ്ഞ (c) എന്ന സാഹചര്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണെന്ന് ഈ കോടതി ഇവിടെ നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെട്ട നിയമനിർമ്മാണത്തിന്റെ ഉദ്ദേശ്യവും, ഇതൊരു മൂന്നാം കക്ഷിയുടെ അവകാശവാദം ആണെന്നതും പരിഗണിച്ച് ഉദാരമായ ഒരു അഭിപ്രായമാണ് സ്വീകരിച്ചത്. ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാകാനുള്ള ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയുടെ ശ്രമത്തിൽ, താഴെ പറയുന്ന നിരീക്ഷണങ്ങൾ നടത്തി:

> “41. എന്നിരുന്നാലും, ഖണ്ഡം (a) തുടങ്ങുന്നത് "പോളിസിയുടെ നിർദ്ദിഷ്ട വ്യവസ്ഥയുടെ ലംഘനം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്" എന്ന വാക്കുകളോടെയാണ്, ഇതിനർത്ഥം കേസിനെതിരെയുള്ള ഇൻഷുററുടെ പ്രതിരോധം പോളിസിയിലെ വ്യവസ്ഥകളെ ആശ്രയിച്ചിരിക്കും എന്നാണ്. പ്രസ്തുത ഉപഖണ്ഡത്തിൽ വിയോജക സ്വഭാവമുള്ള മൂന്ന് വ്യവസ്ഥകൾ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു, അതായത്, (a) പേരെടുത്തു പറഞ്ഞിട്ടുള്ള ഒരാൾ വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ; (b) മുറപ്രകാരം അനുവദിച്ച ലൈസൻസ് ഇല്ലാത്ത ഒരാൾ വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ; (c) ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് കൈവശം വയ്ക്കുന്നതിനോ നേടുന്നതിനോ അയോഗ്യനാക്കപ്പെട്ട ഒരാളാണ് ഡ്രൈവർ എങ്കിൽ; എന്നീ സാഹചര്യങ്ങളിൽ ഇൻഷുറർക്ക് ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാകാം.
>
> 42. വകുപ്പ് 3-ൽ ‘ഫലപ്രദമായ ലൈസൻസ്’ എന്ന വാക്കുകളാണ് ഉപയോഗിച്ചിരിക്കുന്നതെങ്കിൽ, വകുപ്പ് 149(2)-ൽ ‘മുറപ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള’ എന്നിങ്ങനെ വ്യത്യസ്തമായാണ് ഉപയോഗിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്ന കാര്യവും ഈ കോടതി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അപകടം നടക്കുന്ന ദിവസം ഒരാൾക്ക് ഫലപ്രദമായ ലൈസൻസ് ഇല്ലെങ്കിൽ, നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 141 പ്രകാരം അയാൾ പ്രോസിക്യൂഷൻ നടപടികൾക്ക് വിധേയനായേക്കാം, എന്നാൽ വകുപ്പ് 149 മൂന്നാം കക്ഷിപരമായ അപകടസാദ്ധ്യതകളെ സംബന്ധിച്ച ഇൻഷുറൻസുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്.
>
> 43.ശിക്ഷാനിയമ സ്വഭാവമുള്ള ഒരു നിയമവ്യവസ്ഥയും, മൂന്നാം കക്ഷിക്ക് ഗുണകരമായ ഒരു വ്യവസ്ഥയും വ്യത്യസ്തമായി വ്യാഖ്യാനിക്കപ്പെടണം. വ്യത്യസ്ത പ്രയോഗങ്ങളിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ സാധാരണയായി വ്യത്യസ്തമായാണ് വ്യാഖ്യാനിക്കപ്പെടുന്നത് എന്നത് സുപരിചിതമായ കാര്യമാണ്.
>
> 44. അതിനാൽ, വകുപ്പ് 3-ൽ ഉപയോഗിച്ചിരിക്കുന്ന “ഫലപ്രദമായ ലൈസൻസ്” എന്ന വാക്കുകൾ, മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 149-ന്റെ ഉപവകുപ്പ് (2)-ലേക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയില്ലെന്ന് ഈ കോടതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. വകുപ്പ് 149-ന്റെ ഉപവകുപ്പ് (2)-ൽ ഉപയോഗിച്ചിരിക്കുന്ന ‘മുറപ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള’ എന്ന വാക്കുകൾ ഭൂതകാലത്തിലാണ് ഉപയോഗിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്നും ഈ കോടതി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

45.അതിനാൽ, മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിനും അതിൻറെ കീഴിലുള്ള ചട്ടങ്ങൾക്കും വിധേയമായി സാധാരണയായി ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്ന ഒരാൾക്ക്, ഇടവേളയിൽ, അതായത് അപകടം നടന്ന സമയത്തിനും ലൈസൻസ് കാലാവധി അവസാനിച്ച തീയതിക്കും ഇടയിൽ, സാധുവായ ലൈസൻസ് ഇല്ലായിരുന്നു എന്ന വസ്തുത നിലനിൽക്കെത്തന്നെ, നിശ്ചിത കാലയളവിനുള്ളിൽ പുതുക്കലിനായി അപേക്ഷിക്കാനും, കൂടുതൽ പരിശോധനകൾക്ക് വിധേയനാകാതെയും അല്ലെങ്കിൽ അതിനായി യോഗ്യനല്ലെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെടാതെയും സ്വയമേവ അത് നേടാനും സാധിക്കും. വകുപ്പ് 14-ൽ കൂട്ടിച്ചേർത്ത പരിമിതവ്യവസ്ഥ, ലൈസൻസ് കാലാവധി അവസാനിച്ച ദിവസം മുതൽ മുപ്പത് ദിവസത്തേക്ക് അത് സാധുവായിരിക്കുമെന്ന് വ്യക്തമായി പ്രസ്താവിക്കുന്നു."

…. …. …. …. …. ….

"48. കൂടാതെ, ബാധ്യതകളിൽ നിന്ന് ഒഴിവാകുന്നതിനായി, ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി വകുപ്പ് 149(2)(a) അല്ലെങ്കിൽ (b) പ്രകാരമുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്ന് കാണിച്ചാൽ മാത്രം പോരാ, മറിച്ച് ഇൻഷുർ ചെയ്തയാളുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ലംഘനം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നും സ്ഥാപിക്കേണ്ടതുണ്ട്. 1988-ലെ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ കാരണം, വാഹനം ഉപയോഗിക്കുന്നയാൾക്കെതിരെ വിധി സമ്പാദിച്ചവർക്ക് കൂടുതൽ വിപുലമായ പരിഹാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. വകുപ്പ് 147(3) പ്രകാരം ഇൻഷുറൻസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് കൈമാറിക്കഴിഞ്ഞാൽ, വകുപ്പ് 145 പ്രകാരം പരിരക്ഷിക്കേണ്ട ബാധ്യതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പോളിസിയിൽ ഇൻഷുർ ചെയ്തിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിക്കെതിരെ ഒരു മൂന്നാം കക്ഷി വിധി സമ്പാദിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, പോളിസി ഒഴിവാക്കാനോ റദ്ദാക്കാനോ ഇൻഷുറർക്ക് അവകാശമുണ്ടായിരിക്കാം അല്ലെങ്കിൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ അങ്ങനെ ചെയ്തിട്ടുണ്ടാകാം എന്നതു വകവയ്ക്കാതെ, ഇൻഷുറർ അത് നിറവേറ്റേണ്ടതാണ്. മരണം അല്ലെങ്കിൽ ശാരീരിക പരിക്കുകൾക്കുള്ള ബാധ്യത ഒഴികെ, എല്ലാ വ്യക്തികളുടെയും ബാധ്യത പോളിസിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നെങ്കിൽ പരിരക്ഷ ലഭിക്കുമായിരുന്ന, എന്നാൽ പോളിസിയിൽ ഇൻഷുർ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത ഒരു വ്യക്തിക്കെതിരായ വിധിയുടെ കാര്യത്തിലും ഇതേ ബാധ്യത ബാധകമാണ്."

12. ***നിർമ്മല കോത്താരി***[4] കേസിലെ വിധിന്യായം ഈ കോടതിക്ക് അടുത്തതായി പരാമർശിക്കാം. അപ്പീൽവാദിയുടെ അഭിഭാഷകൻ മുന്നോട്ടുവെച്ച വാദത്തെ സാധൂകരിക്കുന്നതിനായി ഈ വിധിന്യായം ഉപയോഗിക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയുണ്ടായി; മുകളിൽ നൽകിയതിന് പുറമെ, അതിലെ പ്രസക്തമായ ഖണ്ഡികകൾ താഴെ നൽകുന്നു:

"10. അപകടസമയത്ത് കാർ ഡ്രൈവറുടെ ലൈസൻസ് അസാധുവാണെന്നോ/വ്യാജമാണെന്നോ ഉള്ള പ്രതിരോധം ഇൻഷുറർക്ക് തീർച്ചയായും സ്വീകരിക്കാമെങ്കിലും, ലൈസൻസിന്റെ യഥാർത്ഥാവസ്ഥ പരിശോധിക്കാൻ ഇൻഷുർ

4 (ഉപരിസൂചിതം)

ചെയ്തയാൾ മതിയായ ശ്രദ്ധയും ജാഗ്രതയും പാലിച്ചില്ലെന്നോ, അല്ലെങ്കിൽ ഇൻഷുറൻസ് പോളിസിയുടെയോ ഇൻഷുറൻസ് കരാറിന്റെയോ വ്യവസ്ഥകൾ മനപ്പൂർവ്വം ലംഘിച്ചുവെന്നോ തെളിയിക്കാനുള്ള ബാധ്യത ഇൻഷുറർക്കാണ്.

11. *പെപ്സു കേസി*ലെ സ്ഥാപിതമായ നിയമം, അതൊരു മൂന്നാം കക്ഷി അവകാശവാദവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതായതിനാൽ, നിലവിലെ വിഷയത്തിൽ ബാധകമല്ലെന്ന ദേശീയ കമ്മീഷന്റെ അഭിപ്രായം തെറ്റാണ്. *നാഷണൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. സ്വരൺ സിംഗ് മറ്റുള്ളവരും* എന്ന കേസിൽ (SCC പേജ് 341, ഖണ്ഡിക 110) ഇത് കൃത്യമായി പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുണ്ട്:

> "110. (iii)...പ്രസക്തമായ സമയത്ത് ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഇല്ലെന്നതോ, വ്യാജമാണെന്നതോ, അസാധുവാണെന്നതോ, അല്ലെങ്കിൽ വാഹനം ഓടിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് ഡ്രൈവർ അയോഗ്യനാക്കപ്പെട്ടു എന്നതോ മാത്രം *ഇൻഷുർ ചെയ്തയാൾക്കോ മൂന്നാം കക്ഷികൾക്കോ എതിരെ ഇൻഷുറർക്ക്* ലഭ്യമായ പ്രതിരോധങ്ങളല്ല. ഇൻഷുർ ചെയ്തയാളോടുള്ള ബാധ്യത ഒഴിവാക്കുന്നതിന്, ഇൻഷുർ ചെയ്തയാൾക്ക് അശ്രദ്ധയുണ്ടായെന്നും, മുറപ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള ഡ്രൈവറോ അല്ലെങ്കിൽ പ്രസ്തുത സമയത്ത് വാഹനം ഓടിക്കാൻ അയോഗ്യത ഇല്ലാത്തയാളോ വാഹനം ഉപയോഗിക്കണമെന്ന പോളിസി വ്യവസ്ഥ പാലിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ന്യായമായ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടുവെന്നും ഇൻഷുറർ തെളിയിക്കേണ്ടതുണ്ട്."

13. അതിനാൽ, ഇൻഷുർ ചെയ്തയാൾ എന്ന നിലയിൽ അപ്പീൽവാദി ജോലി നൽകുന്ന സമയത്ത് ഡ്രൈവറുടെ/ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയുടെ ലൈസൻസ് പരിശോധിച്ച് മതിയായ ശ്രദ്ധ സ്വീകരിച്ചിരുന്നു എന്നും, ലൈസൻസ് വ്യാജമാണെന്നോ അസാധുവാണെന്നോ അറിഞ്ഞിരിക്കുകയോ അറിവ് ലഭിക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടും വാഹനം ഓടിക്കാൻ അനുവദിച്ചാൽ മാത്രമേ അപ്പീൽവാദിയുടെ മേൽ ബാധ്യത ചുമത്താൻ കഴിയൂ എന്നുമായിരുന്നു വാദം. ലൈസൻസ് അനുവദിച്ചതിനെക്കുറിച്ച് സംശയമില്ലാത്തതിനാലും, മറിച്ച് പിന്നീട് അത് പുതുക്കിയില്ല എന്നത് ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയുടെ ഉത്തരവാദിത്തമാണെന്ന് വാദിച്ചതിനാലും, നിലവിലെ കേസിൽ വസ്തുതാപരമായ നിലപാട് അതല്ലെന്നും പ്രസ്താവിക്കപ്പെട്ടു.

14. ഇതൊരു വ്യാജ ലൈസൻസിന്റെയോ അസാധുവായ ലൈസൻസിന്റെയോ കേസ് അല്ലാത്തതിനാൽ, അപ്പീൽവാദിയുടെ കേസിൽ ഈ വിധിന്യായം എങ്ങനെ സഹായിക്കും എന്നൊരു ചോദ്യം ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് ആ ഘട്ടത്തിൽ തന്നെ ഈ കോടതി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിരുന്നു. തുടക്കത്തിൽ തന്നെ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പരിശോധിക്കാൻ അപ്പീൽവാദി മതിയായ ശ്രദ്ധയും ജാഗ്രതയും പാലിക്കേണ്ടതുണ്ടെങ്കിൽ, അതിനുശേഷം അത്തരം ശ്രദ്ധ സ്വീകരിച്ചില്ല എന്ന് തെളിയിക്കാനുള്ള ബാധ്യത ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയിലേക്ക് മാറും. എന്നാൽ, തുടക്കത്തിൽ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ്

പരിശോധിച്ചു എന്നതുകൊണ്ട്, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് പരിശോധിക്കാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തത്തിൽ നിന്ന് അപ്പീൽവാദി ഒഴിവാക്കപ്പെടുമോ?

15. ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പരിശോധിക്കുക എന്ന പ്രാഥമിക ശ്രദ്ധ തൊഴിലുടമ ചെലുത്തേണ്ടതുണ്ടെന്നും, ഇതിനായി വിശദമായ അന്വേഷണം ആവശ്യമില്ല എങ്കിലും, ലൈസൻസിൽ തന്നെ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതിനാൽ അതിന്റെ കാലാവധി വാഹന ഉടമയ്ക്ക് അറിയാൻ സാധിക്കുമെന്നും ഈ കോടതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. ഡ്രൈവർ ലൈസൻസ് പുതുക്കിയോ എന്ന് പരിശോധിക്കാത്തതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തത്തിൽ നിന്ന്, പിന്നീട് അദ്ദേഹത്തിന് കൈകഴുകാൻ സാധിക്കുമെന്ന് പറയാനാവില്ല. ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയുടെ മേൽ ബാധ്യത ചുമത്തിക്കൊണ്ട് മൂന്നാം കക്ഷിക്ക് ആനുകൂല്യം നൽകിയ ***സ്വരൺ സിംഗ്*** കേസിൽ പരിഗണിച്ചതുപോലെ, ചുരുങ്ങിയ കാലയളവിലേക്ക്, ഉദാഹരണത്തിന് ഒരു മാസത്തേക്ക്, ലൈസൻസ് പുതുക്കാതിരുന്ന ഒരു കേസല്ല ഇത്. നിലവിലെ കേസിൽ, ട്രക്ക് പോലൊരു വാണിജ്യ വാഹനമായിരുന്നിട്ടു കൂടി, മൂന്ന് വർഷക്കാലത്തേക്ക് ലൈസൻസ് പുതുക്കിയിരുന്നില്ല. അത് പരിശോധിക്കുന്നതിൽ അപ്പീൽവാദി ഗുരുതരമായ ഉപേക്ഷ കാണിച്ചു.[5]

16. അശ്രദ്ധ കാണിച്ച ഡ്രൈവർ തന്നെയാണ് ഈ കേസിലെ ഗുണഭോക്താവ് എന്ന വസ്തുതയെക്കുറിച്ച് ഈ കോടതിക്ക് ബോധ്യമുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ കോടതി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് എം.വി. നിയമപ്രകാരമുള്ള ഒരു അവകാശവാദമല്ല, മറിച്ച് നഷ്ടപരിഹാര നിയമ പ്രകാരമുള്ളതാണ്. അത് പെട്ടെന്നുള്ള ആശ്വാസം നൽകാൻ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു; നിശ്ചിതവും പരിമിതവുമായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിനാൽ, തെറ്റ് ആരുടേതാണ് എന്ന സിദ്ധാന്തത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളതല്ല ഇത്. അതിനാൽ, എം.വി. നിയമപ്രകാരമുള്ള നടപടികളിൽ സംഭവിക്കുന്നതുപോലെ, ഉടമ എന്ന നിലയിൽ അപ്പീൽവാദിയും ഡ്രൈവർ എന്ന നിലയിൽ ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയും തമ്മിലുള്ള ബാധ്യതയുടെ വിഹിതം തീരുമാനിക്കേണ്ട ആവശ്യം നിലവിലെ നടപടികളിൽ ഈ കോടതിക്കില്ല.

17. ഈ കോടതിയുടെ സ്വന്തം ഗവേഷണത്തിൽ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ട ചില ഹൈക്കോടതികളുടെ അഭിപ്രായങ്ങളിലേക്ക് ഈ കോടതി ഇപ്പോൾ കടക്കുന്നു!

18. ***ടാറ്റ എഐജി ജനറൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. ആകാംഷയും മറ്റുള്ളവരും*** [6] എന്ന കേസിൽ ഡൽഹി ഹൈക്കോടതി കണ്ടെത്തിയത്, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന്റെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞിരുന്നു എന്നത്, അപകടം നടന്ന ദിവസം സാധുവായ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല എന്ന സ്വാഭാവികമായ കണ്ടെത്തലിലേക്ക് നയിച്ചു എന്നാണ്. അപകടം നടന്ന ദിവസം ലൈസൻസിന് സാധുതയില്ലായിരുന്നതിനാൽ, ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി അവരുടെ പ്രാഥമികമായ ബാധ്യത നിറവേറ്റി. അതിനുശേഷം, ഇൻഷുറൻസ് പോളിസിയുടെ നിബന്ധനകളും വ്യവസ്ഥകളും

5 ഉപരിസൂചിതം

6 2015 SCC OnLine 6758 : (2015) 2 TAC 52

ലംഘിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് ഉറപ്പാക്കാൻ താൻ മതിയായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരുന്നു എന്ന് തെളിയിക്കാനുള്ള ബാധ്യത ഉടമയിലേക്ക്/ഇൻഷുർ ചെയ്തയാളിലേക്ക് മാറി. ഇക്കാര്യത്തിൽ തെളിവുകളൊന്നും ഹാജരാക്കാത്തതിനാൽ, ഇൻഷുറൻസ് പോളിസിയുടെ നിബന്ധനകളും വ്യവസ്ഥകളും മനപ്പൂർവ്വവും ബോധപൂർവ്വവും ലംഘിച്ചു എന്നൊരു അനുമാനത്തിൽ എത്തിച്ചേർന്നു.

19. ***ദ ഓറിയന്റൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. മനോജ് കുമാറും മറ്റുള്ളവരും*** [7] എന്ന കേസിൽ അലഹബാദ് ഹൈക്കോടതി വീണ്ടും കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന്റെ കേസ് കൈകാര്യം ചെയ്തു. വ്യാജ ലൈസൻസ് കേസുകളിൽ ബാധകമായ തത്വത്തെ ആശ്രയിക്കാനുള്ള ശ്രമം, കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസിന്റെ കാര്യത്തിൽ ബാധകമല്ലെന്ന് കോടതി വിധിച്ചു; കാരണം ഡ്രൈവറുടെ ലൈസൻസിന്റെ കാലാവധി അവസാനിച്ചു എന്ന കാര്യം ഉടമ അറിഞ്ഞിരിക്കേണ്ടതാണ്, അതിനാൽ ഡ്രൈവർ സമയബന്ധിതമായി ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടത് ഉടമയുടെ കടമയാണെന്നും വിധിച്ചു. സാധുവായ ഒരു ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഇല്ലാത്ത പക്ഷം, മുറപ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള ഒരാളായിരിക്കണം വാഹനം ഓടിക്കേണ്ടത് എന്ന പോളിസി വ്യവസ്ഥയുടെ ലംഘനമായാണ് വാഹനം ഓടിച്ചിരുന്നത്. അതിനാൽ, എം.വി. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 149(2)(a)(ii)-ന്റെ ലംഘനം ഉണ്ടാവുകയും, ഇതിന്റെ അനന്തരഫലമായി ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയെ ബാധ്യതയിൽപ്പെടുത്താൻ കഴിയില്ലെന്നും വന്നു.

20. അവസാനത്തെ വിധി ***നാഷണൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. ഹേം രാജും മറ്റുള്ളവരും*** [8] എന്ന കേസിൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് ഹൈക്കോടതിയുടേതാണ്. തുടക്കത്തിൽ സാധുവായ ലൈസൻസ് ഉണ്ടാവുകയും പിന്നീട് കാലാവധി തീരുകയും ചെയ്ത ഒരു കേസായിരുന്നു ഇത്; ഇവിടെ വ്യാജ ലൈസൻസ് എന്ന ചോദ്യമേ ഉദിക്കുന്നില്ല. ഈ കോടതിയുടെ ***സ്വരൺ സിംഗ്*** [9] കേസിലെ വിധിന്യായത്തിലെ നിരീക്ഷണങ്ങളിൽ നിന്ന് എത്തിച്ചേരാവുന്ന നിഗമനം, അപകടം നടന്ന ദിവസം ഡ്രൈവർക്ക് മുറപ്രകാരം ലൈസൻസ് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല എന്ന കാരണത്താൽ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിക്ക് കേസിനെ പ്രതിരോധിക്കാം എന്നാണെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. അതായത്, എം.വി. നിയമത്തിലെ വകുപ്പുകൾ 14, 15 എന്നിവയിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളത് പോലെ, ലൈസൻസ് കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് മുപ്പത് (30) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ പുതുക്കാതിരുന്ന സാഹചര്യം. മുപ്പത് (30) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ലൈസൻസ് പുതുക്കിയില്ലെങ്കിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ഭവിഷ്യത്തുകളെക്കുറിച്ച് ***സ്വരൺ സിംഗ്*** [10] കേസ് പ്രതിപാദിച്ചിട്ടില്ല എന്ന് ഈ സാഹചര്യത്തിൽ നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടു. മുപ്പത് (30) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ്

---

7 (2015) 111 ALR 275 (അന്ന് ആ പദവിയിലായിരുന്ന ജസ്റ്റിസ് കൃഷ്ണ മുരാരിയാണ് വിധിന്യായമെഴുതിയത്)

8 : 2012 ACJ 1891 (അന്ന് ആ പദവിയിലായിരുന്ന ജസ്റ്റിസ് ദീപക് ഗുപ്തയാണ് വിധിന്യായമെഴുതിയത്)

9 (ഉപരിസൂചിതം)

10 (ഉപരിസൂചിതം)

പുതുക്കിയില്ലെങ്കിൽ, ഡ്രൈവർക്ക് ഫലപ്രദമായ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഇല്ലെന്നും, അയാൾ മുറപ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള ആളാണെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്നും വിധിച്ചു. അതിനാൽ, ലൈസൻസ് കാലാവധി തീരാൻ അനുവദിക്കുകയും അപകടം നടക്കുന്നതുവരെ അത് പുതുക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഡ്രൈവർക്ക്, ലൈസൻസ് മുൻകാല പ്രാബല്യത്തോടെ പുതുക്കിയതായി കണക്കാക്കണമെന്ന് അവകാശപ്പെടാനാവില്ല എന്നതായിരുന്നു നിഗമനം.

21. എം.വി. നിയമം ഒരു ഗുണകരമായ നിയമനിർമ്മാണമായതിനാൽ ഉണ്ടാകുന്ന അനന്തരഫലങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള ചോദ്യം ബഹുമാന്യനായ ജഡ്ജി ചർച്ച ചെയ്തു. അതിനാൽ, രണ്ട് വ്യാഖ്യാനങ്ങൾ സാധ്യമാണെങ്കിൽ, അവകാശവാദികൾക്ക് അനുകൂലമായത് നൽകണമെന്നാണ് അഭിപ്രായപ്പെട്ടത്, എന്നാൽ നിയമത്തിന്റെ വ്യക്തവും ലളിതവുമായ ഭാഷയ്ക്ക് ഭംഗം വരുത്താൻ പാടില്ല. അതിനാൽ, തുക കെട്ടിവയ്ക്കാൻ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയോട് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് അവകാശവാദികളുടെ അവകാശങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുമ്പോൾ തന്നെ, ഇൻഷുർ ചെയ്തയാളിൽ നിന്ന് അത് തിരിച്ചുപിടിക്കുന്നത് തുടരും, കാരണം സഹതാപം അപകടത്തിനിരയായ വ്യക്തിയോട് മാത്രമേ ഉണ്ടാകാൻ പാടുള്ളൂ. സംരക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ട അവകാശം ഇരയുടേതാണ്, അല്ലാതെ വാഹന ഉടമയുടേതല്ല. അതിനാൽ, ഖണ്ഡിക 18-ൽ താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരം നിരീക്ഷിച്ചു:

> "18. ഒരു തൊഴിലുടമ ഡ്രൈവറെ നിയമിക്കുമ്പോൾ, വാഹനം ഓടിക്കാൻ ഡ്രൈവർക്ക് മുറപ്രകാരം ലൈസൻസ് ഉണ്ടെന്ന് പരിശോധിക്കേണ്ടത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ കടമയാണ്. മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3, 4 എന്നിവയിലെ നിബന്ധനകൾ പാലിക്കാത്ത ഒരു വ്യക്തിയെ വാഹനം ഓടിക്കാൻ ഉടമയോ അല്ലെങ്കിൽ മോട്ടോർ വാഹനത്തിന്റെ ചുമതലയുള്ള വ്യക്തിയോ പ്രേരിപ്പിക്കുകയോ അനുവദിക്കുകയോ ചെയ്യാൻ പാടില്ലെന്ന് മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 5 വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. താൻ ലൈസൻസ് പരിശോധിച്ചിരുന്നു എന്ന് ഉടമ തെളിയിക്കണം. തന്റെ ജീവനക്കാരൻ സമയബന്ധിതമായി ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കാൻ അദ്ദേഹം ന്യായമായ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഈ കോടതിയുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ, തന്റെ ജീവനക്കാരന്റെ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പുതുക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന കാര്യം മറന്നുപോയി എന്ന് ഉടമ വാദിക്കുന്നത് ഒരു പ്രതിരോധമായി കണക്കാക്കാനാവില്ല. ഒരാൾ തന്റെ മോട്ടോർ വാഹനം ഒരു ഡ്രൈവറെ ഏൽപ്പിക്കുമ്പോൾ, അയാൾക്ക് സമൂഹത്തോട് പൊതുവെ ചില ഉത്തരവാദിത്തങ്ങളുണ്ട്. മുറപ്രകാരം ലൈസൻസ് ഇല്ലാത്ത ഒരു വ്യക്തിക്ക് വാഹനം കൈമാറിയാൽ നിരപരാധികളായ ആളുകളുടെ ജീവൻ അപകടത്തിലാകും. അതിനാൽ, ഉടമ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പരിശോധിക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ കാലാവധി കഴിയുമ്പോൾ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പുതുക്കാൻ ഡ്രൈവർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകുകയോ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്ന് കാണിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും തെളിവ് ഉണ്ടായിരിക്കണം. നിലവിലെ കേസിൽ അത്തരം

തെളിവുകളൊന്നും ഹാജരാക്കിയിട്ടില്ല. മുകളിലെ ചർച്ചയുടെ വെളിച്ചത്തിൽ, പോളിസി വ്യവസ്ഥകളുടെ ലംഘനം നടന്നിട്ടുണ്ടെന്നും, അതിനാൽ അവകാശവാദം തീർപ്പാക്കാൻ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയെ ബാധ്യതപ്പെടുത്താനാവില്ലെന്നും ഈ കോടതിക്ക് വ്യക്തമായ അഭിപ്രായമുണ്ട്."

22. മേൽപ്പറഞ്ഞ നിരീക്ഷണങ്ങൾ ശരിയായ നിയമപരമായ നിലപാട് വ്യക്തമായി പ്രതിപാദിക്കുന്നു എന്ന് ഈ കോടതിക്ക് അഭിപ്രായമുള്ളതിനാൽ അവ ഇവിടെ ഉദ്ധരിക്കുന്നു; കൂടാതെ മൂന്ന് വ്യത്യസ്ത ഹൈക്കോടതികളുടെ മൂന്ന് വിധിന്യായങ്ങളിലും സ്വീകരിച്ച അഭിപ്രായങ്ങളോട് ഈ കോടതി പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു; ***ഹോം രാജ്***[11] കേസിലെ വിധിന്യായത്തിൽ ശരിയായ നിയമ തത്വം വിശദീകരിച്ചതാണ് ഇതിന്റെ പാരമ്യം.

23. നിലവിലെ കേസിന്റെ വസ്തുതകളിലേക്ക് ഈ കോടതി തിരിയുമ്പോൾ, അപ്പീൽവാദി, ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയായ ഡ്രൈവറെ ഏകദേശം മൂന്ന് (3) വർഷത്തോളം കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസ് ഉപയോഗിച്ച് ട്രക്ക് ഓടിക്കാൻ അനുവദിച്ച സമാനമായ ഒരു സാഹചര്യമാണ് ഉള്ളത്. ജീവനക്കാരൻ തന്റെ ലൈസൻസ് പുതുക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതിൽ ന്യായമായ ശ്രദ്ധയുടെ കുറവുണ്ടായ കേസാണ് ഇതെന്ന് വ്യക്തമാണ്; മാത്രമല്ല, യഥാർത്ഥ ലൈസൻസ് പരിശോധിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ, ലൈസൻസ് എപ്പോൾ അവസാനിക്കുമെന്ന് തൊഴിലുടമയ്ക്ക് തീർച്ചയായും അറിയാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. ഇവിടെയാണെങ്കിൽ അതൊരു ട്രക്ക് അഥവാ വാണിജ്യ വാഹനമായിരുന്നു. അതിനാൽ, മൂന്ന് (3) വർഷക്കാലം കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസുമായി വാഹനം ഓടിക്കാൻ ഡ്രൈവറെ അനുവദിച്ചതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തവും, തൽഫലമായുണ്ടാകുന്ന ബാധ്യതയും അപ്പീൽവാദി വഹിക്കേണ്ടതാണ്. ഈ കോടതി ശ്രദ്ധിക്കുന്ന ഒരേയൊരു കാര്യം, ഭാഗ്യവശാൽ, ഒരു മൂന്നാം കക്ഷി അവകാശവാദിയുമായി അപകടമൊന്നും ഉണ്ടായില്ല എന്നതും, എന്നാൽ ദുരിതം ഉണ്ടാക്കിയ ആളും ദുരിതം അനുഭവിക്കുന്ന ആളും ഒരാൾ തന്നെയാണ് – അതായത് ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയായ ഡ്രൈവർ – എന്നതുമാണ്. എന്നിരുന്നാലും, നഷ്ടപരിഹാര നിയമത്തിന് കീഴിലുള്ള തീരുമാനമാണ് ഈ കോടതി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയെപ്പോലുള്ള തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമത്തിനായാണ് ആ വ്യവസ്ഥകൾ ഉള്ളത്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാഗത്ത് തെറ്റുണ്ടെങ്കിൽ പോലും, വലിയ വിഷയങ്ങൾ മറ്റ് നടപടിക്രമങ്ങളിൽ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുമ്പോൾ തന്നെ, പ്രസ്തുത ഘട്ടത്തിൽ ആശ്വാസം നൽകുന്നതിനായി ചെറിയൊരു തുക നിശ്ചയിച്ചു നൽകേണ്ടതുണ്ട്.

ഇതിനുള്ള ഏക അപവാദം നഷ്ടപരിഹാര നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3-ലെ പരിമിതവ്യവസ്ഥകളിലാണ് ഉള്ളത്, എന്നാൽ നിലവിലെ കേസിലെ വസ്തുതാപരമായ സാഹചര്യം അതല്ല. പ്രസക്തമായ വ്യവസ്ഥ താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

11 (ഉപരിസൂചിതം)

"3. നഷ്ടപരിഹാരത്തിനായുള്ള തൊഴിലുടമയുടെ ബാധ്യത.

(1) തൊഴിലുടമയുടെ കീഴിലുള്ള ജോലിക്കിടയിലോ അതുമൂലമോ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടത്തിൽ ഒരു തൊഴിലാളിക്ക് ശാരീരിക പരിക്ക് പറ്റിയാൽ, ഈ അധ്യായത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്കനുസൃതമായി നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാൻ തൊഴിലുടമയ്ക്ക് ബാധ്യതയുണ്ട്:

എന്നിരുന്നാലും താഴെ പറയുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ തൊഴിലുടമയ്ക്ക് അപ്രകാരം ബാധ്യതയുണ്ടായിരിക്കില്ല—

(a) [നാല്] ദിവസത്തിൽ കൂടുതൽ കാലയളവിലേക്ക് തൊഴിലാളിക്ക് പൂർണ്ണമായോ ഭാഗികമായോ അവശത ഉണ്ടാക്കാത്ത ഏതെങ്കിലും പരിക്കിന്റെ കാര്യത്തിൽ;

(b) താഴെ പറയുന്ന കാരണങ്ങളാൽ നേരിട്ടുണ്ടായ അപകടം മൂലം സംഭവിക്കുന്ന [മരണത്തിന് കാരണമാകാത്ത പരിക്കിന്റെ] കാര്യത്തിൽ—

(i) അപകടസമയത്ത് തൊഴിലാളി മദ്യത്തിന്റെയോ ലഹരിമരുന്നിന്റെയോ സ്വാധീനത്തിലായിരുന്നുവെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ

(ii) തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനായി വ്യക്തമായി നൽകിയിട്ടുള്ള ഉത്തരവ്, അല്ലെങ്കിൽ വ്യക്തമായി രൂപീകരിച്ച ചട്ടം തൊഴിലാളി മനപ്പൂർവ്വം അനുസരിക്കാതിരുന്നാൽ, അല്ലെങ്കിൽ

(iii) തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനായി നൽകിയിട്ടുള്ളതാണെന്ന് അറിഞ്ഞിട്ടും, ഏതെങ്കിലും സുരക്ഷാ കവചമോ മറ്റ് ഉപകരണങ്ങളോ തൊഴിലാളി മനപ്പൂർവ്വം നീക്കം ചെയ്യുകയോ അവഗണിക്കുകയോ ചെയ്താൽ."

മറ്റേതെങ്കിലും നടപടിക്രമങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ ഇല്ലയോ എന്ന് ഈ കോടതിക്ക് അറിവില്ല, ചുരുങ്ങിയപക്ഷം, ഒന്നും തന്നെ ഈ കോടതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് പുതുക്കാത്തതിൽ ഒന്നാം എതിർകക്ഷിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള പ്രാഥമികമായ അശ്രദ്ധ എന്ന നേരത്തെ പറഞ്ഞ കണ്ടെത്തൽ നിലനിൽക്കുമ്പോൾ തന്നെ, തൊഴിലുടമ എന്ന നിലയിൽ അപ്പീൽവാദിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള അശ്രദ്ധയും ഉദിക്കുന്നു. എം.വി. നിയമപ്രകാരമുള്ള നടപടികളിൽ ഒരു മൂന്നാം കക്ഷി ഇതര അവകാശപ്പെടുമ്പോൾ ഇത്തരം സാഹചര്യം ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയുള്ളതിനാലാണ് ഈ കോടതി മേൽപ്പറഞ്ഞ അഭിപ്രായങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തിയത്. ഇവിടെയുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ നഷ്ടപരിഹാര നിയമത്തിന് കീഴിലായതിനാൽ, പ്രാഥമികമായി അശ്രദ്ധ കാണിച്ച വ്യക്തി എന്ന നിലയിൽ ഒന്നാം എതിർകക്ഷിക്ക് അനന്തരഫലങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നില്ല.

24. മേൽപ്പറഞ്ഞവയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, മേൽപ്പറഞ്ഞ നിയമപ്രശ്നം തീർപ്പുകൽപ്പിച്ചുകൊണ്ട് അപ്പീലുകൾ തള്ളുന്നു; കക്ഷികൾ അവരുടെ ചെലവുകൾ സ്വയം വഹിക്കേണ്ടതാണ്.

2020_11_31_45

അങ്കിത് ഗ്യാൻ അപ്പീലുകൾ തള്ളി.