

उत्तराखंड उच्च न्यायालय, नैनीताल

अपील द्वारा आदेश संख्या - 220/ 2008

विजय कुमार दास.....

याचिकाकर्ता।

बनाम

श्रीमती. सुवासिनी मंडल और अन्य.....प्रतिवादी।

उपस्थित: श्री एस0 के0 मंडल, अपीलकर्ता के अधिवक्ता।

श्री आर0 सी0 टमटा , अधिवक्ता प्रतिवादी सं. 1 से 5 तक।

श्री डी0 सी0एस0 रावत, प्रतिवादी नं. 6।

दिनांक: 24 अगस्त, 2021

निर्णय

माननीय शरद कुमार शर्मा जज

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 173 के अपील द्वारा आदेश के अनुसार अपीलकर्ता वाहन का एक पंजीकृत मालिक है, जो एक मिनी ट्रक था, जिसका पंजीकरण संख्या U.P - 04ए-0561 टाटा 407, जिसके बारे में कहा गया था कि वह 23.11.2005 को बरेली रोड पर रिठौरा पेट्रोल पंप के पास हुई दुर्घटना में शामिल था, जिसके परिणामस्वरूप मृतक विश्वनाथ मंडल की मृत्यु हो गई थी।

2. दावेदारों ने मोटर दुर्घटना दावा याचिका सं. 184/2006 , श्रीमती. सुवासिनी मंडल और अन्य बनाम विजय कुमार दास, मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण, जिला उधम सिंह नगर के समक्ष दिनांक 27.07.2006 पर, जिसमें मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण ने दावे को आंशिक रूप से स्वीकार कर लिया था और उसके बाद, 2 करोड़ रुपये के 21.02.2008 पर एक

59, 500/- के दावे का आदेश दिया था , जिसे वर्तमान अपीलकर्ता द्वारा इस आधार पर 7% की दर से ब्याज सहित भुगतान करने का निर्देश दिया गया है कि वाहन लाइसेंस की शर्तों के विपरीत चलाया जा रहा था, और वाहन के पक्ष में पंजीकरण दिया गया था। प्रश्न में, इसके अलावा यह भी कि ड्राइवर के पास वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, और जिस तारीख को दुर्घटना हुई, उस तारीख को वाहन का लाइसेंस नहीं था, और निर्धारण के निम्नलिखित बिंदु तय किए गए थे:-

“पक्षकारों के अभिवचनों के आधार पर निस्तारण हेतु निम्नलिखित वाद-बिन्दु विरचित किये गये:-

1- क्या प्रश्नगत दुर्घटना दिनांक 23/11/2005 को समय 10.00 बजे वहद रिठौरा पैट्रोल पम्प से आगे बरेली रोड थाना हाफिजगंज बरेली उ0प्र0 में जब मृतक विश्वनाथ मंडल उर्फ विशुमंडल ट्रक मिनी टाटा-407 रजि0 नं0 यू0पी0-04ए-0561 से सब्जी लादकर अपने घर को बरेली आ रहा था तो उक्त ट्रक के चालक की तेजी व लापरवाही से प्रश्नगत वाहन चलाने के कारण वाहन पलट गया जिससे मृतक को गंभीर चोटें आईं और ईलाज हेतु बरेली ले जाये जाने पर उसकी रास्ते में मौत हो गई, यदि हाँ तो प्रभाव ?

2- क्या प्रश्नगत दुर्घटना के दिनांक व समय पर प्रश्नगत मिनी ट्रक के चालक के पास वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था तथा प्रश्नगत वाहन बीमित नहीं था, यदि हाँ तो प्रभाव ?

3- याचीगण कोई प्रतिकर प्राप्त करने के अधिकारी है, यदि हाँ तो किस विपक्षी से और कितना ?

3. विचारणीय संक्षिप्त तथ्य यह हैं कि 23 नवम्बर 2005 को प्रातः लगभग 10 बजे AM, विचाराधीन ट्रक, जिसका विवरण ऊपर दिया गया है, चलाया जा रहा था और कहा जाता है कि मृतक भरी हुई सब्जियों के साथ उक्त ट्रक में यात्रा कर रहा था, और अपने आवास की ओर बढ़

रहा था, जब वह संतुलन खो बैठा और आगे बढ़ गया और उक्त दुर्घटना के कारण, मृतक को गंभीर चोटें आईं और बाद में जब उसे बरेली अस्पताल ले जाया गया, तो रास्ते में दुर्भाग्य से उसकी दुखद मृत्यु हो गई। मृतक का पोस्टमॉर्टम किया गया था और इसके परिणामस्वरूप, दावेदारों ने दावा याचिका दायर की है, जिसमें तर्क दिया गया है कि मृतक, जो एक मजदूर के रूप में काम कर रहा था, और सब्जियों को लोड करने और उतारने में लगा हुआ था, जिन्हें अक्सर उस पर ले जाया जाता था, और लगभग Rs.3, 000/- p.m इस्तेमाल किया जाता था और चूंकि उनकी मृत्यु के समय, वह 30 वर्ष का था और वह बहुत स्वस्थ शरीर का आनंद ले रहा था और उनकी जीवन प्रत्याशा भी काफी लंबी थी और इसलिए, उनके पक्ष में एक उचित मुआवजा निर्धारित किया जा सकता है, जो मृतक के उत्तराधिकारी थे और उन पर निर्भर थे।

4. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 166/140 के अंतर्गत दावा याचिका प्रतिवादियों नोटिस किया गया था। वाहन के मालिक ने लिखित बयान, पेपर नं. 14 खा दाखिल किया, जिसमें, हालांकि एक बहुत ही सीमित आधार लिया गया है, बीमा कंपनी पर मुआवजे का भुगतान करने के दायित्व के स्थानांतरण से संबंधित, इस बहाने कि मनहूस दिन पर वाहन का चालक, पूरी सावधानी और एहतियात के साथ वाहन चला रहा था, लेकिन अचानक मोड़ आने के कारण ट्रक का संतुलन बिगड़ गया और वह पलट गया। जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटना हुई, लेकिन दुर्घटना की तारीख से, याणी कि 23.11.2005 को, वाहन वैध लाइसेंस और पंजीकरण के तहत चलाया जा रहा था और वाहन का बीमा भी वैध था, यदि दायित्व तय करना ही था, तो इसे बीमा कंपनी पर तय किया जाना था।

5. दूसरी ओर, बीमा कंपनी ने अपने लिखित बयान, कागज संख्या 21 का में, अपना लिखित बयान दाखिल करते हुए यह रुख अपनाया है कि वाहन, दस्तावेजों के विपरीत और बीमा पॉलिसी की शर्तों के विपरीत चलाया जा रहा था। क्योंकि दुर्घटना के समय, चालक के पास वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था और इसलिए, यहाँ यदि कोई दायित्व तय किया जाना है, तो इसे वाहन के मालिक, यानी वर्तमान अपीलकर्ता पर थोपा जाना चाहिए।

6. नीचे दिए गए न्यायालय के समक्ष आयोजित कार्यवाही में, दावेदारों ने अपने तर्क के समर्थन में पी. डब्ल्यू. 1 श्रीमती सुवासिनी मंडल मृतक की पत्नी, पी. डब्ल्यू. 2, विपिन चंद्र, के मौखिक बयान दर्ज किए थे। इसके अलावा दस्तावेजी साक्ष्य, सूची पत्र संख्या 6-गा/ 2, पोस्टमार्टम रिपोर्ट यानी कागज संख्या 6-गा/ 3, राशन कार्ड और शिकायत, अन्य भी थे, जो वरिष्ठ पुलिस अधीक्षक के माध्यम से दायर किए गए ।

7. दूसरी ओर, अपीलकर्ता, इसमें, गवाह पेट्टी में उपस्थित हुआ है और उसने अपना बयान डी. डब्ल्यू. 1 के रूप में दर्ज किया है। इसके अलावा, उन्होंने डी0डब्ल्यू0 2- ताहिर अली की मौखिक गवाही भी दी है और डी0 डब्ल्यू0 डब्ल्यू0 श्री नेक राम ने अपने तर्क के समर्थन में अग्रतर कहा कि दुर्घटना की तिथि को चालक विजय कुमार के पास वाहन चलाने के लिए एक वैध ड्राइविंग लाइसेंस था और चूंकि वाहन वैध रूप से क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास पंजीकृत था, और उसके पास एक वैध फिटनेस प्रमाण पत्र भी था, जिसे कागज अभिलेख में कागज संख्या 12 Ga/2 के रूप में रखा गया था। वास्तव में, यदि कोई दायित्व तय किया जाना था तो चूंकि वाहन को बीमा पॉलिसी के अनुसार सख्ती से चलाया जा रहा था, इसलिए दायित्व बीमा कंपनी पर तय किया जाना चाहिए ।

8. रिकॉर्ड पर प्रतिद्वंद्वी साक्ष्य और उसके समर्थन में दस्तावेज पर विचार करने पर, मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण ने 21 फरवरी, 2008 को निर्णय सुनाया, जिसमें 59,500/- रुपये का मुआवजा और उस पर 7 % की दर से देय ब्याज दिया गया, जो आदेश की वर्तमान अपील में इस न्यायालय के समक्ष चुनौती के अधीन है।

9. अपीलकर्ता के विद्वान वकील ने मामले में इस दृष्टिकोण से तर्क दिया था कि, यदि दस्तावेज, जो उनके तर्क के समर्थन में नीचे के न्यायालय के समक्ष साक्ष्य के रूप में प्रस्तुत किए गए थे, यदि उन पर विचार किया जाता है, तो यह स्थापित होता है कि आपत्तिजनक वाहन को बीमा पॉलिसी की शर्तों के अनुसार सख्ती से चलाया जा रहा था। अपीलकर्ता के वकील ने प्रस्तुत किया है कि प्रश्न में वाहन, जो फॉर्म -23 में पंजीकृत था, जो कि नियम 48 के तहत जारी किए गए, इसे "हल्के माल वाहन" के रूप में वर्णित किया गया था और, विशेष रूप

से, अपीलकर्ता के वकील ने वाहन के पंजीकरण के दस्तावेजों से बिना लदे वजन का संदर्भ दिया था, जो दुर्घटना में शामिल था, जिसे 5850 किलोग्राम दिखाया गया था। उनका कहना है कि पंजीकरण के संदर्भ में, जो कि आपत्तिजनक वाहन के लिए दिया गया था, यह प्रदान की गई परिभाषा के अनुसार "हल्के मोटर वाहन" के रूप में, जो कि अधिनियम की धारा 2 की उप-धारा (21) के तहत है, जिसे यहां गया दर्शाया गया है:

"(21) "हल्के मोटर वाहन" "से एक परिवहन वाहन या सर्वव्यापी वाहन जिसका सकल वाहन वजन दोनों में से किसी एक का है या एक मोटर कार या ट्रैक्टर या सड़क रोलर जिसका भार रहित वजन किसी भी का 7,500 किलोग्राम से अधिक नहीं है;"

जो हल्के मोटर वाहन का वर्णन करता है, परिवहन वाहन या ओम्नी बस के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन के रूप में और जिसका भार 7500 किलोग्राम से कम है।

10. उनके तर्क को बेहतर ढंग से प्रमाणित करने और उनके रुख की बेहतर सराहना करने के लिए, अधिनियम की धारा 2 की उप-धारा (47) के तहत परिभाषित "परिवहन वाहन" के संदर्भ को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए, जिसमें, " परिवहन वाहन", में सार्वजनिक सेवा वाहन, यानी "माल ढुलाई" और निजी सेवा वाहनों के लिए शैक्षणिक संस्थान बस भी शामिल होगी। अधिनियम की धारा 2 की उप-धारा (47) के तहत "माल ढुलाई" कहे जाने वाले वाहनों को शामिल करने से, अधिनियम की धारा 2 (21) के तहत आने वाले हल्के माल वाहन परिभाषा के दायरे में आ जाएंगे। हल्के मोटर वाहन का, अधिनियम की धारा 2 की उपधारा (21) के तहत प्रावधान किया गया है, क्योंकि हल्के मोटर वाहन की उक्त परिभाषा में प्रयुक्त शब्द का अर्थ परिवहन वाहन और परिवहन वाहन भी होगा, क्योंकि इसमें माल भी शामिल है। मालवाहक वाहन, यह अधिनियम की धारा 2 की उपधारा (21) के तहत परिभाषित हल्के मोटर वाहन की परिभाषा के अंतर्गत कवर किया जाएगा। बेहतर स्पष्टीकरण और तुलनात्मक जांच के लिए, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 की उपधारा (47) के तहत प्रदान की गई परिवहन वाहन की परिभाषा यहां दी गई है:

"(47) " परिवहन वाहन" से एक सार्वजनिक सेवा वाहन, एक अच्छी गाड़ी, एक शैक्षणिक संस्थान की बस या एक निजी सेवा वाहन अभिप्रेत है।

11. जहां तक अपीलकर्ता के अधिवक्ता द्वारा दिए गए तर्क का सवाल है, वाहन के पंजीकृत होने और बिना लदे वजन को 5850 किलोग्राम के रूप में दिखाया जा रहा है, और यह अपने आप में उक्त धारा के तहत प्रदान किए गए कट-ऑफ की तुलना में वजन में बहुत कम है, इसे हल्के मोटर वाहन के रूप में माना जाएगा, इस तथ्य के बावजूद कि वाहन का उपयोग सामान ले जाने के लिए किया जा रहा था, जैसा कि तत्काल मामला है।

12. उपरोक्त चर्चा में, दुर्घटना में शामिल वाहन की प्रकृति से संबंधित है, और इसे एक हल्के मोटर वाहन के दायरे में लाने के लिए, जिसका उपयोग परिवहन और परिवहन के लिए किया गया था, वर्तमान अपील में, इस परिप्रेक्ष्य से निपटा जा रहा है कि वाहन के चालक, श्री विजय कुमार दास, जो उस समय वाहन चला रहे थे, जब 23.11.2005 को दुर्घटना हुई थी, उनके पास एलएमवी (एनटी) का वैध लाइसेंस था। इस प्रकार तर्क के लिए, ऊपर दिए गए, एलएमवी का मतलब यह होगा कि इसमें अधिनियम की धारा 2 की उप-धारा (21) के तहत प्रदान किए गए वाहन शामिल होंगे और चूंकि परिवहन की परिभाषा के निहितार्थ के आधार पर अधिनियम की धारा 2 (47) के तहत प्रदान किए गए वाहन, जैसा कि पहले से ही ऊपर बताया गया है, यह नहीं कहा जा सकता है कि वाहन चलाने के समय, मनहूस दिन दुर्घटना के समय वाहन चालक के पास वाहन चलाने का वैध लाइसेंस नहीं था। वाहन, जिसे अन्यथा हल्के माल वाहन के रूप में पंजीकृत किया गया था।

13. इसके अलावा, और अपने तर्क को प्रमाणित करने के लिए, अपीलकर्ता के विद्वान वकील ने आगे तर्क दिया है कि यदि मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्षों पर विचार किया जाता है, तो वास्तव में, वाहन की प्रकृति से संबंधित दर्ज किए गए निष्कर्ष, जो दुर्घटना में शामिल पाया गया था, है विकृत और अभिलेखों के विपरीत, इस परिप्रेक्ष्य से कि मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण इस आधार पर आगे बढ़ा है कि, मानो अपराधी वाहन, जिसे दुर्घटना में शामिल दिखाया गया था, एक भारी मोटर वाहन था, जो कि मामला भी नहीं

था निचली अदालत के समक्ष कार्यवाही के किसी भी पक्ष द्वारा अनुरोध किया गया था, इसलिए, उन्होंने प्रस्तुत किया कि उक्त निष्कर्ष जो मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण द्वारा दर्ज किया गया था, यह मानते हुए कि दुर्घटना में शामिल अपराधी वाहन भारी मोटर वाहन था, इसके विपरीत चलता है रिकॉर्ड पर मौजूद साक्ष्य, यानी पेपर नंबर 12 गा, जहां वाहन को हल्के मोटर वाहन/हल्के माल वाहन के रूप में परिभाषित किया गया था, और इसलिए, यह निर्णय को विकृत बनाता है।

14. अपीलकर्ता के अधिवक्ता ने आगे प्रस्तुत किया है कि परिभाषित धारा में प्रदान किए गए अनलेडेड वजन के कट-ऑफ के संबंध में, "हल्के मोटर वाहन" की परिभाषा की सटीक व्याख्या क्या होगी, इसके बारे में उपरोक्त पहलू, माननीय शीर्ष अदालत ने ए0आई0आर0 2017 एससी 3668, मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी में रिपोर्ट किए गए एक फैसले में कहा है कि उसके पास वाहन के वर्गीकरण के संबंध में उक्त पहलू से निपटने का अवसर था, जहां यह माना गया है कि यद्यपि इसे माल वाहन और माल वाहक के रूप में पंजीकृत किया गया हो सकता है, लेकिन निहितार्थों को ध्यान में रखते हुए मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 की उपधारा (47) को, अधिनियम की धारा 2 की उपधारा (48) के साथ पढ़ा जाए, इसके तहत दिए गए निर्णय के पैरा 45 और 46 में यह माना गया है यदि कोई हल्का मोटर वाहन माल ढोने के उद्देश्य से चलाया जा रहा है, तब भी, अधिनियम की धारा 2 की उपधारा (47) और धारा 2 की उपधारा (48) के निहितार्थ के माध्यम से, यह इसे "हल्के मोटर वाहन" के रूप में माना जाएगा, और परिणामस्वरूप, माल की समान ढुलाई के लिए उक्त वाहन का संचालन कट-ऑफ के दायरे में आएगा। वजन, जो अधिनियम की धारा 2 की उपधारा (21) पैरा 45 एवं 46 के तहत प्रदान की गई हल्के मोटर वाहन की परिभाषा के तहत प्रदान किया गया है।

उक्त निर्णय यहाँ नीचे निकाला गया है:-

*"45. परिवहन वाहन को अधिनियम धारा 2 (47) में परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ है एक सार्वजनिक सेवा वाहन, एक माल गाड़ी, एक शैक्षणिक संस्थान बस*

या एक निजी सेवा वाहन। धारा 2 (35) में लोक सेवा वाहन को किसी भी मोटर वाहन के रूप में परिभाषित किया गया है जिसका उपयोग किराए या पुरस्कार के लिए यात्रियों को ले जाने के लिए किया जाता है और इसमें एक मैक्सिकैब, एक मोटर कैब, अनुबंध गाड़ी और स्टेज गाड़ी शामिल हैं। माल गाड़ी, जो एक परिवहन वाहन भी है, को धारा 2 (14) में परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ है केवल माल खंड ढुलाई के लिए उपयोग के लिए निर्मित या अनुकूलित मोटर वाहन, या कोई भी मोटर वाहन जो माल खंड ढुलाई के लिए उपयोग किए जाने पर इस तरह से निर्मित या अनुकूलित नहीं है। यह सही ढंग से प्रस्तुत किया गया था कि निजी उपयोग के लिए पंजीकृत हल्के मोटर वाहन चलाने का लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति, जो किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाने के उद्देश्य से पंजीकृत या बीमाकृत समान वाहन चला रहा है, उसे परिवहन वाहन चलाने के लिए समर्थन की आवश्यकता नहीं होगी, क्योंकि अधिनियम के प्रावधानों में इस पर विचार नहीं किया गया है। यह भी सही तर्क दिया गया कि ऐसे कई वाहन हैं जिनका उपयोग निजी उपयोग के साथ-साथ किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाने के लिए भी किया जा सकता है। जब कोई चालक वाहन चलाने के लिए अधिकृत होता है, तो वह इसे इस तथ्य की परवाह किए बिना चला सकता है कि इसका उपयोग किसी निजी उद्देश्य के लिए या किराए या इनाम के उद्देश्य से या उक्त वाहन में माल ले जाने के लिए किया जाता है। अधिनियम और संशोधन अधिनियम 54/1994 के प्रावधानों का यही उद्देश्य है।

46. अधिनियम की धारा 10 एक चालक को वाहनों के वर्ग के संबंध में लाइसेंस रखने की अपेक्षा करती है न कि वाहनों के प्रकार के संबंध में। एक वर्ग के वाहनों में विभिन्न प्रकार के वाहन हो सकते हैं। यदि वे एक ही श्रेणी के वाहनों में आते हैं, तो ऐसे वाहनों को चलाने के लिए अलग से अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है। चूंकि हल्के मोटर वाहन में परिवहन वाहन शामिल है, इसलिए हल्के मोटर वाहन का लाइसेंस धारक परिवहन वाहनों सहित वर्ग के सभी वाहनों को चला सकता है। यह पूर्व-संशोधित स्थिति के साथ-साथ फॉर्म 4 की पोस्ट-संशोधित स्थिति थी जैसा कि 28.3.2001 पर संशोधित किया गया था। कोई भी अन्य व्याख्या धारा 2 (21) में "हल्के मोटर वाहन" खंड परिभाषा



और 1989 के नियमों खंड धारा 10 (2) (डी), नियम 8 के प्रावधानों, अन्य प्रावधानों और उन प्रपत्रों के भी प्रतिकूल होगी जो प्रावधानों के अनुरूप हैं। अन्यथा है। प्रपत्रों का इरादा कभी भी परिवहन वाहनों को 'हल्के मोटर वाहनों' की श्रेणी से बाहर करने का नहीं था और हल्के मोटर वाहनों के लिए, ऐसे लाइसेंस की वैधता अवधि अच्छी होती है और ऐसे वर्ग के परिवहन वाहनों के लिए भी लागू होती है और धारा 10 में अभिव्यक्ति ( 2) (ई) अधिनियम के "परिवहन वाहन" में मध्यम माल वाहन, मध्यम यात्री मोटर वाहन, भारी माल वाहन, भारी यात्री मोटर वाहन शामिल होंगे जो पहले धारा 10 (2) (ई) से (एच) में जगह पाते थे और हमारे निष्कर्ष उस पाठ्यक्रम और नियमों से पुष्ट होता है जिस पर हमने चर्चा की है। इस प्रकार हम उन प्रश्नों का उत्तर देते हैं जो हमें इस प्रकार संदर्भित किए जाते हैं:-

(i) अधिनियम धारा 2 (21) में परिभाषित 'हल्के मोटर वाहन' में धारा 2 (15) और 2 (48) के साथ पठित धारा 2 (21) में निर्धारित वजन के अनुसार एक परिवहन वाहन शामिल होगा। इस तरह के परिवहन वाहनों को संशोधन अधिनियम No.54/1994 के आधार पर हल्के मोटर वाहन की परिभाषा से बाहर नहीं किया गया है।

(ii) एक परिवहन वाहन और सर्वव्यापी बस, जिसमें से किसी एक का सकल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। यह एक हल्का मोटर वाहन होगा और मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड रोलर भी, जिसका भार रहित वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं होगा। और धारा 10 (2) (डी) में दिए गए "हल्के मोटर वाहन" के वर्ग को चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस धारक एक परिवहन वाहन या सर्वव्यापी वाहन चलाने के लिए सक्षम है, जिसका सकल वाहन वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। या एक मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड रोलर, जिसका "भार रहित वजन" 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। कहने का मतलब है, जैसा कि ऊपर बताया गया है, हल्के मोटर वाहन वर्ग के परिवहन वाहन को चलाने के लिए लाइसेंस पर किसी अलग अनुमोदन खंड आवश्यकता नहीं है।

(iii) धारा 10 (2) (डी) के तहत जारी किया गया लाइसेंस संशोधन अधिनियम 54/1994 और 28.3.2001 के बाद फॉर्म में वैध बना रहता है (iii) अधिनियम संख्या 54/1994 डब्ल्यू.ई.एफ. के आधार पर किए गए संशोधन का प्रभाव। 14.11.1994 धारा 10 (2) के खंड (ई) से (एच) को प्रतिस्थापित करते हुए जिसमें धारा 10 (2) (ई) में "मध्यम माल वाहन" शामिल था, धारा 10 (2) (एफ) में मध्यम यात्री मोटर वाहन, धारा 10 (2) (जी) में भारी माल वाहन और धारा 10 (2) (एच) में "भारी यात्री मोटर वाहन" धारा 10 (2) (ई) में प्रतिस्थापित अभिव्यक्ति 'परिवहन वाहन' के साथ केवल पूर्वोक्त से संबंधित है केवल प्रतिस्थापित कक्षाएं। यह अधिनियम धारा 10 (2) (डी) और धारा 2 (41) के दायरे से परिवहन वाहन को बाहर नहीं करता है। हल्का मोटर वाहन।

(iv) "परिवहन वाहन" को शामिल करके फॉर्म -4 में संशोधन का प्रभाव केवल उन श्रेणियों से संबंधित है जिन्हें वर्ष 1994 में प्रतिस्थापित किया गया था और "हल्के मोटर वाहन" वर्ग के परिवहन वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने की प्रक्रिया वही जारी रहेगी, जिसमें कोई बदलाव नहीं किया गया है और परिवहन वाहन चलाने के लिए अलग से समर्थन प्राप्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है, और यदि किसी चालक के पास हल्के मोटर वाहन चलाने का लाइसेंस है, तो वह उस प्रभाव के किसी भी समर्थन के बिना ऐसे वर्ग के परिवहन वाहन चला सकता है। "

15. माननीय शीर्ष न्यायालय द्वारा 2018 में सुनाए गए एक अन्य फैसले में भी इसी तरह का विचार व्यक्त किया गया था (1) यू.डी., 413, जगदीश कुमार सूद बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य, जिसमें (2017) 14 एससीसी 663, मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड में रिपोर्ट किए गए एक फैसले का संदर्भ देते हुए इस निष्कर्ष पर विचार किया है, जिसे उक्त निर्णय के पैरा 60.1 और 60.2 में पुनर्प्राप्त किया गया है और यह माना गया है कि भले ही एक मोटर वाहन, जिसे मोटर वाहन अधिनियम के तहत "हल्के मोटर वाहन" के रूप में पंजीकृत किया गया हो, यदि इसका उपयोग माल के परिवहन के लिए किया जाना पाया गया, यह अभी भी हल्के मोटर वाहन की परिभाषा के भीतर होगा, इस शर्त के अधीन कि इसका भार रहित वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है।

16. उस स्थिति में, माननीय नायमूर्ति द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष, जो उक्त निर्णय के पैरा 4 में दर्ज किया गया है, जैसा कि जगदीश कुमार सूद (सुप्रा) में बताया गया है, यहाँ नीचे निकाला गया है:-

"4 न्यायालय के समक्ष उत्पन्न होने वाला मुद्दा समग्र नहीं है और यह मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड मामले में इस न्यायालय के तीन न्यायाधीशों के फैसले के दायरे में आता है, अन्य बातों के साथ साथ बातों के साथ-साथ निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया गया है:

"60.1. यदि इसका उपयोग माल के परिवहन के लिए किया जाना पाया गया, इस तरह के परिवहन वाहनों को 1994 के संशोधन अधिनियम 54 के आधार पर हल्के मोटर वाहन की परिभाषा से बाहर नहीं किया गया है।"(पृष्ठ 709 पर आईडी)

"60.2. एक परिवहन वाहन और ऑम्निबस, जिसका सकल वाहन वजन 7500 किलोग्राम खंड अधिक नहीं है, एक हल्का मोटर वाहन और मोटर कार या ट्रैक्टर या एक रोडरोलर भी होगा, जिसका "बिना बोझ वाला वजन" 7500 किलोग्राम खंड अधिक नहीं है और धारा 10 (2) (डी) में दिए गए "हल्के मोटर वाहन" के वर्ग को चलाने के लिए ड्राइविंग लाइखंडंस धारक परिवहन वाहन या सर्वव्यापी वाहन चलाने में सक्षम है, सकल वाहन (2017) 14 एससीसी 663 जिसका वजन 7500 किलोग्राम खंड अधिक नहीं है या एक मोटर कार या ट्रैक्टर या रोडरोलर, जिसका "बिना बोझ वाला वजन" 7500 किलोग्राम खंड अधिक नहीं है। कहने का मतलब है, जैसा कि ऊपर बताया गया है, हल्के मोटर वाहन वर्ग के परिवहन वाहन को चलाने के लिए लाइखंडंस पर किसी अलग अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है। धारा 10 (2) (डी) के से जारी किया गया लाइसेंस 1994 के संशोधन अधिनियम 54 के पश्चात और "(पृष्ठ 710 पर आईडी)" के रूप में वैध बना हुआ है।

17. चूंकि, अभिलेख पर साक्ष्य के अनुसार, अपीलकर्ता न्यायालय के समक्ष साक्ष्य द्वारा यह स्थापित करने में सफल रहा है कि पत्र सं। 12 Ga/3 और 12 Ga/2, i.e। चालक विजय कुमार

दास के पंजीकरण प्रमाणपत्र और ड्राइविंग लाइसेंस के अनुसार, यह नहीं कहा जा सकता है कि दुर्घटना की तिथि को उल्लंघन करने वाले वाहन को बिना किसी प्रामाणिक दस्तावेज के चलाया जा रहा था और वाहन के चालक के पास वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था, क्योंकि उसे लाइसेंस के से हल्के मोटर वाहन चलाने का समर्थ था, क्योंकि पहले से ही ऊपर उल्लिखित निर्णय को देखते हुए, हल्के मोटर वाहन, जैसा कि उसमें परिभाषित किया गया है, अपने भीतर उस वाहन को भी शामिल करेगा जिसका उपयोग माल के परिवहन के लिए किया गया है। लेकिन फैसले के साथ-साथ विधायिका द्वारा ली गई एकमात्र सावधानी और सिद्धांत यह मात्र कि वाहन का भार रहित वजन और यदि इसका वजन 7500 किलोग्राम से कम मात्र। अधिनियम के प्रयोजनों के लिए और आदेश से इस अपील पर निर्णय लेने के उद्देश्यों के लिए इसे हल्का मोटर वाहन माना जाएगा।

18. मामले के उस दृष्टिकोण में और ऊपर दिए गए कारणों के आदेश, यह नहीं कहा जा सकता है कि उस समय जब वाहन चालक द्वारा चलाया जा रहा था, उसके पास बीमा कंपनी को छूट देने के आदेश वैध लाइसेंस नहीं था। मृतक/दावेदारों के उत्तराधिकारियों को मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व, उनके तर्क के आलोक में, जो उनके द्वारा उठाया गया था, कि चूंकि मोटर वाहन को दस्तावेजों और बीमा पॉलिसी की शर्तों के विपरीत चलाया जा रहा था, इसलिए उनका दायित्व बीमा कंपनी पर नहीं लगाया जा सकता है, क्योंकि धारा 149 (2) (8) के से निहित निहित निहितार्थ, इस न्यायालय द्वारा पहले खंड ही ऊपर दिए गए कारण के लिए स्वीकार्य नहीं है।

19. मामले के उस दृष्टिकोण में, आदेश से वर्तमान अपील की अनुमति होगी, जहां तक यह अपीलकर्ता पर मुआवजे के भुगतान के दायित्व को तेज करता है। लेकिन, यद्यपि निष्कर्ष को ध्यान में रखते हुए, जो ऊपर दर्ज किया गया है, क्योंकि मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के समक्ष बीमा कंपनी के तर्क और उनके द्वारा लिए गए बचाव को इस न्यायालय द्वारा खारिज कर दिया गया है, ऊपर चर्चा किए गए कारण के लिए, मुआवजे के प्रेषण का दायित्व बीमा कंपनी द्वारा पूरा किया जाएगा, जैसा कि उसने मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित किया था, क्योंकि दुर्घटना की तिथि पर, वाहन को बीमा पॉलिसी के संदर्भ में और

वैध ड्राइविंग लाइसेंस की शर्तों के से सख्ती से चलाया जा रहा था, जो चालक द्वारा आयोजित किया जा रहा था।

20. तदनुसार, के ए0ओ0 संख्या 220 /2008 के अपीलकर्ता के आधार पर, आदेश से अपील की अनुमति दी जाती है।

21. जहां तक ए0ओ0 संख्या- 359/ 2017 से जुड़ा है, जिसे मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण द्वारा दिए गए मुआवजे की वृद्धि के लिए दावेदारों द्वारा प्राथमिकता दी गई है, आदेश से अपील के लिए पार्टियों के सभी तर्क, सिवाय इसके कि यह वाहन के मालिक पर दायित्व को बांधने से संबंधित तर्क दिया है, बहस के लिए खुला छोड़ दिया जाएगा।

( शरद कुमार शर्मा, जे. )

24.08.2021

शिव