

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

ચુકાદો અનામત રાખ્યા તારીખ : ૨૯/૦૭/૨૦૨૬

ચુકાદો જાહેર કર્યા તારીખ : ૦૩/૦૮/૨૦૨૬

ગુજરાત હાઈકોર્ટ, અમદાવાદ ખાતે

આર/ફસ્ટ અપીલ નં. ૧૩૪૦/૨૦૨૦

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ.વાય. કોગજે

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી નિશા એમ. ઠાકોર

=====

રિપોર્ટિંગ માટે મંજૂર	હા	ના

=====

ફાલ્ગુનીબેન તે મુકેશ સોમૈયા ની પત્ની અને અન્ય

વિરુદ્ધ

અતુલ અરવિંદભાઈ ભાટ્ટી (વાણંદ) અને અન્ય

=====

ઉપસ્થિતિ:

અપીલકર્તા(ઓ) નં. ૧,૨ તરફે શ્રી પી. પી. મજુમદાર (૫૨૮૪)

અપીલકર્તા(ઓ) નં. ૨ તરફે શ્રી એચ. જે. કારઠિયા (૭૦૧૨)

પ્રતિવાદી(ઓ) નં. ૩ તરફે સુશ્રી કીર્તિ એસ. પાઠક (૯૯૬૬)

પ્રતિવાદી(ઓ) નં. ૧,૨ માટે નિયમ બજવાયેલ છે

=====

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ.વાય. કોગજે

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી નિશા એમ. ઠાકોર

સી.એ.વી. ચુકાદો

(દ્વારા : માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી નિશા એમ. ઠાકોર)

૧. મોટર એક્સિડન્ટ કલેઈમ્સ ટ્રિબ્યુનલ (ઓર્ડિઝ.), એડ-હોક, ગાંધીધામ-કચ્છ
દ્વારા મોટર એક્સિડન્ટ કલેઈમ પિટિશન નં. ૫૧૧/૨૦૦૭ માં પસાર કરવામાં
આવેલા તારીખ ૧૦/૦૩/૨૦૧૭ ના ચુકાદા અને હુકમ (ટૂંકમાં, “વાદગ્રસ્ત

ચુકાદો અને હુકમ”) ને પડકારતાં, મૃતક મુકેશભાઈ સોમૈયાભાઈના વારસદારો અને કાનૂની પ્રતિનિધિઓ એવા અપીલકર્તાઓ-મૂળ દાવાકર્તાઓ દ્વારા મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ (જે હવે પછી “૧૯૮૮ નો અધિનિયમ” તરીકે ઉલ્લેખિત છે) ની કલમ ૧૭૩ હેઠળ હાલની અપીલ દાખલ કરવામાં આવી છે.

૧.૧ સદર વાદગ્રસ્ત ચુકાદા અને હુકમ દ્વારા, વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૬૬ હેઠળ હાલના અપીલકર્તાઓ/મૂળ દાવાકર્તાઓ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી કલેઈમ પિટિશનને માત્ર એ આધાર પર ફગાવી દીધી છે કે મૃતક પોતે અપકૃત્ય કરનાર (ટોર્ટફીઝર) હતા, જેમણે અકસ્માતમાં ફાળો આપ્યો હતો, અને અપકૃત્ય કરનાર/અપકૃત્ય કરનારના વારસદારો પોતાના જ ખોટા કૃત્ય માટે પોતાના જ વીમાદાતા પાસેથી વળતરનો દાવો કરી શકે નહીં.

૨. અપીલ મેમોમાં રજૂ કરાયેલા કારણો અને અપીલકર્તાઓ તરફેના વિદ્વાન વકીલ દ્વારા કરવામાં આવેલી રજૂઆતોને ધ્યાનમાં રાખીને, આ અદાલતે, તારીખ ૧૨/૦૩/૨૦૨૦ ના મૌખિક હુકમ મારફતે, સામાવાળાઓ પર નોટિસ જારી કરવા મહેરબાની કરી હતી. તે દરમિયાન, રજિસ્ટ્રીને સંબંધિત ટ્રિબ્યુનલ પાસેથી રેકૉર્ડ અને પ્રોસીડિંગ્સ મંગાવવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હતો. ત્યારબાદ, તારીખ ૨૮/૦૮/૨૦૨૦ ના મૌખિક હુકમ મારફતે, આખરી નિકાલ માટેની નોટિસ જારી કરવામાં આવી હતી, અને સામાવાળા-વીમા કંપની તરફે રેકૉર્ડ પરના વિદ્વાન વકીલે નોટિસની બજવણી માફ કરી હતી. ત્યારબાદ, તારીખ ૧૭/૧૨/૨૦૨૦ ના મૌખિક હુકમ મારફતે, અપીલ દાખલ કરવામાં આવી હતી. અપીલ યોગ્ય

સમયે આખરી સુનાવણી માટે સૂચિબદ્ધ કરવામાં આવી હતી અને, સંબંધિત પક્ષકારો તરફે રેકૉર્ડ પરના વિદ્વાન વકીલોની સક્ષમ સહાય સાથે, બાબત આખરી રીતે સાંભળવામાં આવી હતી.

૩. અપીલકર્તાઓ તરફે રેકૉર્ડ પરના વિદ્વાન વકીલ શ્રી એચ. જે. કારઠિયા સાથે ઉપસ્થિત રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી પી. પી. મજુમદારે, વીમા પોલિસીમાં દર્શાવ્યા મુજબ વીમા કંપનીની જવાબદારી નક્કી કરતી સંબંધિત કલમોને ધ્યાનમાં લીધા વિના કલેઈમ પિટિશન ફગાવી દેવામાં ટ્રિબ્યુનલે ગંભીર ભૂલ કરી હોવાની રજૂઆત કરીને ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલા વાદગ્રસ્ત ચુકાદા અને હુકમ પર ભારપૂર્વક પ્રહાર કર્યા છે.

૩.૧ એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ટ્રિબ્યુનલ દાવાકર્તાઓના કેસની તપાસ કરવામાં નિષ્ફળ ગઈ છે, જેમણે પોતાની કલેઈમ પિટિશનમાં તેમજ આંક ૭૦ ની જુબાનીમાં સ્પષ્ટપણે એવી દલીલ કરી છે કે અકસ્માત નેશનલ હાઈવે પર સ્વરાજ મઝદા મેટાડોરના ચાલકના બેદરકારીભર્યા અને ગફલતભર્યા ડ્રાઈવિંગના કારણે થયો હતો. એવી ચોક્કસ દલીલ લેવામાં આવી હતી કે મઝદા કારનો ચાલક અચાનક સેન્ટ્રો કારના રસ્તામાં આવી ગયો હતો, જેને મૃતક ચલાવી રહ્યા હતા. સ્વરાજ મઝદા મેટાડોરની ટક્કરના કારણે સેન્ટ્રો કારને નુકસાન થયું હતું અને ડ્રાઈવિંગ સીટ પર બેઠેલા મૃતકને માથામાં અને શરીરના અન્ય ભાગોમાં ગંભીર ઈજાઓ થઈ હતી, જેના કારણે તેમનું ઘટનાસ્થળે જ મૃત્યુ નીપજ્યું હતું.

૩.૨ એવી વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે એવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચવા માટે કે મૃતક અકસ્માત સર્જવામાં ગફલતદાર હતા, ટ્રિબ્યુનલે એફઆઈઆર (આંક ૨૬) અને અકસ્માતના સ્થળના પંચનામા (આંક ૨૮) જેવા દસ્તાવેજો ધ્યાને લેવામાં ભૂલ કરી હતી.

૩.૩ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા આપવામાં આવેલા તારણો અને કારણો તરફ અમારું ધ્યાન દોરતાં, વિદ્વાન વકીલે નિર્દેશ કર્યો હતો કે માત્ર મઝદા કારના ચાલક દ્વારા મૃતક વિરુદ્ધ ફરિયાદ નોંધાવવામાં આવી હોવાના કારણે, તે મૃતક વાહન ચલાવવામાં બેદરકાર અને ગફલતદાર હતા તેવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચવા માટે સુસંગત માપદંડ બની શકે નહીં. અમારું ધ્યાન અકસ્માતના સ્થળના પંચનામા તરફ પણ દોરવામાં આવ્યું હતું. ઉપરોક્ત પંચનામાનો સંદર્ભ આપતાં, એવું દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે સેન્ટ્રો કાર રસ્તાની વચ્ચે પડી હતી. સદર વાહનનો આગળનો ભાગ સંપૂર્ણપણે ક્ષતિગ્રસ્ત થયો હતો.

૩.૪ એવી વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે તપાસ કરનાર એજન્સી એવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચી છે કે અકસ્માત સેન્ટ્રો કારના ચાલકના બેદરકારીભર્યા અને ગફલતભર્યા ડ્રાઇવિંગના કારણે થયો હતો, જે મુખ્યત્વે સેન્ટ્રો કારમાંથી દારૂની બોટલો મળી આવી હોવાના કારણે હતું. તેથી એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે સેન્ટ્રો કારના ચાલકે, એટલે કે મૃતકે, અકસ્માત સર્જવામાં ફાળો આપ્યો હતો તેવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચવા માટે રેકૉર્ડ પર કોઈ મૂલ્યવાન પુરાવો લાવવામાં આવ્યો નથી.

૩.૫ વિદ્વાન વકીલના મતે, રેકૉર્ડ પરના સમગ્ર પુરાવાનું નવેસરથી મૂલ્યાંકન કરવા માટે અને રેકૉર્ડ પર રજૂ કરાયેલા તપાસ કેસ પેપર્સથી પ્રભાવિત થયા વિના ગફલતના મુદ્દાની સ્વતંત્ર તપાસ કરવા માટે બાબત રીમાન્ડ કરવી જરૂરી છે. વિદ્વાન વકીલે વધુમાં રજૂઆત કરી હતી કે મૃતક સામે કોઈ ચાર્જશીટ દાખલ કરવામાં ન આવી હોવા છતાં, અથવા ઉપરોક્ત દસ્તાવેજોના કોઈ પંચ સાક્ષીની પણ સાક્ષી તરીકે તપાસ કરવામાં ન આવી હોવા છતાં, ગફલતના મુદ્દા વિશે આવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચવા માટે ટ્રિબ્યુનલ પાસે આવા દસ્તાવેજો પર ભરોસો મૂકવાનું કોઈ યોગ્ય કારણ નહોતું. એવી વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે, સામાવાળા દ્વારા તેમના એ બચાવને માનવા માટે કોઈ અન્ય પ્રત્યક્ષદર્શી સાક્ષીની તપાસ કરવામાં આવી નથી કે આ અકસ્માત સર્જવા માટે મૃતક પોતે જવાબદાર હતા.

૩.૬ એવી વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે રેકૉર્ડ પર રજૂ કરાયેલી પોલિસીની વિગતોનું સામાન્ય મૂલ્યાંકન દર્શાવે છે કે તે એક કોમ્પ્રિહેન્સિવ પોલિસી છે, કારણ કે સામાવાળા-વીમા કંપની દ્વારા રૂ. ૨ લાખની રકમ માટે માલિક-ચાલકના જોખમ કવરેજની જવાબદારી વિસ્તારવા માટે રૂ. ૬૦૦/- નું વધારાનું પ્રીમિયમ વસૂલવામાં આવ્યું છે. વિદ્વાન વકીલે સ્પષ્ટપણે નિર્દેશ કર્યો હતો કે જો કે ઉપરોક્ત જવાબદારી વીમાકૃત વાહનના આવા માલિક-ચાલકના વ્યક્તિગત અકસ્માત કવરેજના સંદર્ભમાં હતી, તેમ છતાં, વીમાકૃત વાહનનો ઉપયોગ કરતી વખતે મૃતકના વ્યક્તિગત અકસ્માતના કિસ્સામાં વીમા કંપની પોતાની જવાબદારી ટાળી શકે નહીં.

૩.૭ એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા આપવામાં આવેલા તારણો અને કારણો માત્ર ધારણા અને અનુમાન પર આધારિત છે કારણ કે તે મુખ્યત્વે એવા દસ્તાવેજો પર આધારિત છે જે અન્યથા સાબિત થયા નથી. તેથી વિદ્વાન વકીલે આ અદાલતને હાલની અપીલ મંજૂર કરવા અને નવેસરથી નિર્ણય માટે બાબત સંબંધિત ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ રીમાન્ડ કરવા અરજ કરી છે.

૩.૮ ઉપરોક્ત દલીલોના સમર્થનમાં, અપીલકર્તા તરફેના વિદ્વાન વકીલે સમજાવવાના હેતુઓ માટે ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૪૬૪૮/૨૦૨૫ માં તારીખ ૦૫/૦૧/૨૦૨૬ ના રોજ આપવામાં આવેલા આ અદાલતના વિદ્વાન સિંગલ જજના ધ ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. ગંભીરસિંહ ઈશ્વરસિંહ સિસોદિયા અને અન્ય ના કેસમાં બિન-અહેવાલિત નિર્ણય પર ભરોસો મૂક્યો છે. વીમા કંપનીએ દલીલ કરી હતી કે એકવાર ચાર્જશીટ દાખલ થયા પછી અને ગુનો કરનાર વાહનનો ચાલક આલ્કોહોલના નશામાં હોવાનું જણાયા પછી, તેને પોલિસીની શરતોનો મૂળભૂત ભંગ ગણી શકાય અને, તેથી, તે કોઈ વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર નથી. વિદ્વાન ન્યાયાધીશે (૨૦૧૨) ૧૦ એસ.સી.સી. ૫૧૨ માં અહેવાલ થયેલ જના બાઈ તે દિનકરરાવ ઘોરપડે ની વિધવા અને અન્ય વિ. આઈસીઆઈસીઆઈ લોમ્બાર્ડ ઇન્સ્યુરન્સ કંપની લિમિટેડ ના કેસમાં નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદામાં નિર્ધારિત સિદ્ધાંતોનું પાલન કર્યું હતું અને ઠરાવ્યું હતું કે ફોજદારી કેસ પેઝિંગ હોવાથી, માત્ર ચલણ/ચાર્જશીટની નકલ રજૂ કરવી તેને આખરી પુરાવો ગણી શકાય નહીં. અદાલતે વધુમાં અવલોકન કર્યું હતું કે કથિત દારૂના સેવનથી અકસ્માતમાં ફાળો મળ્યો હતો તેવી

હકીકત સ્થાપિત કરવા માટે કોઈ નક્કર પુરાવાના અભાવે, અદાલતે અપીલકર્તા વીમા કંપનીની અપીલ ગ્રાહ્ય રાખી નહોતી.

૩.૯ આ અદાલતના વિદ્વાન સિંગલ જજના ૨૦૨૪ (જ) જુનિયેએચસી ૬૭૫૨૫/(તારીખ ૦૨/૧૨/૨૦૨૪ ના રોજ નિર્ણિત ફર્ટ અપીલ નં. ૫૩૬૨/૨૦૦૮) માં અહેવાલ થયેલ બજાજ આલિયાન્ઝ જનરલ ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. બતુકસિંહ ફતેહસિંહ જાડેજા મૃતક તેમના વારસદારો મારફતે અને અન્ય ના કેસમાં આપવામાં આવેલા નિર્ણય પર પણ ભરોસો મૂકવામાં આવ્યો હતો. અમારું ધ્યાન ફરાર ૮ માં પુનઃઉત્પાદિત પ્રીમિયમના પરિશિષ્ટ તરફ દોરવામાં આવ્યું હતું, જે માલિક-ચાલક માટે વ્યક્તિગત અકસ્માત કવરેજ પેટે ચૂકવવામાં આવેલા વધારાના પ્રીમિયમનો નિર્દેશ કરે છે. એવી વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે વીમા કંપનીએ એવી દલીલ કરીને પોતાની જવાબદારીનો વિરોધ કર્યો હતો કે મૃતક, મારુતિ કાર (વીમાકૃત વાહન) ના માલિકના સગા ભાઈ હોવાના કારણે, માલિકના સ્થાને આવી ગયા હતા. એવી વધુમાં દલીલ કરવામાં આવી હતી કે પોલિસીના નિયમો અને શરતોને ધ્યાનમાં રાખીને મૃતકને પગારદાર ડ્રાઇવર તરીકે ગણી શકાય નહીં. વિદ્વાન સિંગલ જજે પોલિસીમાં રહેલા શબ્દો “વીમાકૃત સહિતની કોઈપણ વ્યક્તિ” ને ધ્યાનમાં લીધા હતા અને તેને સમાવિષ્ટ ગણ્યા હતા. વિદ્વાન ન્યાયાધીશે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨(૯) હેઠળ વ્યાખ્યાયિત “ડ્રાઇવર” શબ્દનો અર્થ પણ ધ્યાનમાં લીધો હતો. ૨૦૨૧ (જ) જી.એલ.એચ. ૭૭ માં અહેવાલ થયેલ વાલીબેન લક્ષ્મણભાઈ ઠાકોર (કોળી) તે સ્વ. લક્ષ્મણભાઈ રામસિંગભાઈ ઠાકોર (કોળી) ની વિધવા

અને અન્ય વિ. કંડલા ડોક લેબર બોર્ડ અને અન્ય ના કેસમાં આ અદાલતની કુલ બેંચ દ્વારા નિર્ધારિત સિદ્ધાંતને ધ્યાનમાં લીધા પછી, અદાલતે અપીલકર્તા વીમા કંપનીને વળતરની રકમ ચૂકવવા માટે જવાબદાર ઠેરવી હતી. તેથી એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે કેસની હકીકતોમાંથી અનુમાન તારવીને, પ્રીમિયમના પરિશિષ્ટને ધ્યાનમાં લઈને, સામાવાળા વીમા કંપનીને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર ઠેરવવામાં આવે.

જ. સામાવાળા-વીમા કંપની તરફે ઉપસ્થિત રહેલા વિદ્વાન વકીલ સુશ્રી કીર્તિ પાઠકે અપીલકર્તાઓ તરફેના વિદ્વાન વકીલની ઉપરોક્ત રજૂઆતો સામે ભારપૂર્વક વાંધો ઉઠાવ્યો છે. તેમણે એવી રજૂઆત કરી છે કે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નિર્ધારિત કરવામાં આવેલા તારણો અને કારણો રેકૉર્ડ પરના સુસંગત પુરાવાઓની મૂલવણી પર આધારિત છે અને તે અયોગ્ય (પરવર્સ) હોવાનું દર્શાવવામાં આવ્યું નથી. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે અપીલકર્તાઓ/મૂળ દાવાકર્તાઓ એફઆઈઆર (આંક ૨૬), ઇન્કવેસ્ટ પંચનામું (આંક ૨૭), અને અકસ્માતના સ્થળના પંચનામા (આંક ૨૮) ના સ્વરૂપના દસ્તાવેજો સામે વિવાદ કરી શકે નહીં, કારણ કે સદર દસ્તાવેજો દાવાકર્તાઓ દ્વારા પોતે રેકૉર્ડ પર રજૂ કરવામાં આવ્યા છે. અન્યથા પણ, સદર દસ્તાવેજો તપાસ એજન્સી દ્વારા સ્વતંત્ર રીતે હાથ ધરવામાં આવેલી તપાસનો ભાગ બને છે.

જ.૧ પંચનામા (આંક ૨૮) ની વિગતો તરફ અમારું ધ્યાન દોરવામાં આવ્યું હતું, જેમાં તપાસ એજન્સીએ પ્રથમદર્શી રીતે નોંધ્યું હતું કે સેન્ટ્રો કારના મૃતક ચાલક

વાહન ચલાવવામાં ગફલતદાર હતા અને તેમણે અકસ્માત સર્જવામાં ફાળો આપ્યો હતો. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે માત્ર તપાસ કરનાર અધિકારી અને પંચ સાક્ષીઓની તપાસ કરવામાં આવી ન હોવાના કારણે ઉપરોક્ત દસ્તાવેજો પુરાવામાં અગ્રાહ્ય બની જતા નથી. એ હકીકત નિર્વિવાદ છે કે મૃતક સામે એફઆઈઆર નોંધવામાં આવી હતી અને તપાસ દરમિયાન તપાસ એજન્સી દ્વારા પ ચનામું તૈયાર કરવામાં આવ્યું હતું. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે, વાસ્તવમાં અધિનિયમની યોજનાને ધ્યાનમાં લેતાં, શરૂઆતમાં જ પોતાનો કેસ સાબિત કરવાની પ્રથમદર્શી ફરજ દાવાકર્તાઓની છે. તેથી, તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે કલેઈમ પિટિશનમાં જે રીતે રજૂઆત કરવામાં આવી છે તે જ રીતે અકસ્માત થયો હતો તે સાબિત કરવાનો બોજ દાવાકર્તાઓ પર રહે છે. સ્વરાજ મઝદા મેટાડોરના ચાલકની સાક્ષી તરીકે તપાસ કરવાની જવાબદારી દાવાકર્તાઓની હતી, જેઓ અન્યથા ઉપલબ્ધ શ્રેષ્ઠ પ્રત્યક્ષદર્શી સાક્ષી હતા, જેથી રેકૉર્ડ પર સ્થાપિત કરી શકાય કે અકસ્માત માટે માત્ર મઝદા કારનો ચાલક જ સંપૂર્ણપણે જવાબદાર હતો.

૪.૨ જ્યાં સુધી વીમા કંપનીની જવાબદારીનો સંબંધ છે, તેમણે એવી રજૂઆત કરી છે કે સામાવાળા વીમા કંપની દ્વારા માલિક-ચાલકના અંગત અકસ્માતના જોખમને આવરી લેતું વધારાનું પ્રીમિયમ વસૂલ કરવામાં આવ્યું હોવા માત્રથી, મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની કલમ ૧૬૬ હેઠળ દાખલ કરાયેલી કલેઈમ પિટિશનમાં આવી જવાબદારી નક્કી કરવાનો પ્રશ્ન ઉપસ્થિત થતો નથી. તેમણે ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૪૮૭૧/૨૦૧૦ માં તારીખ ૦૪.૦૩.૨૦૨૫ ના રોજ ઈફ્કો-ટોકિયો જનરલ

ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ વિરુદ્ધ રાવલ બાબુલાલ ખોડીદાસ (મૃતકના પિતા) અને અન્ય ના કેસમાં આ અદાલતની ડિવિઝન બેંચ દ્વારા આપવામાં આવેલા ચુકાદા પર આધાર રાખ્યો છે.

૪.૩ કેસની હકીકતોનો સંદર્ભ આપતાં, તેમણે જણાવ્યું હતું કે મૃતક નેશનલ હાઇવે પર મોટરસાઇકલ પર મુસાફરી કરી રહ્યા હતા અને સામેથી આવતા વાહને તેમને ટક્કર મારી હતી. ટ્રિબ્યુનલે રેકૉર્ડ પરના પુરાવાની મૂલવણી કરીને મૃતકને અકસ્માત સર્જવામાં સમાન રીતે ગણતરવાર ઠેરવ્યા હતા. જો કે, મોટરસાઇકલ અપીલકર્તા વીમા કંપની પાસે વીમાકૃત હોવાની હકીકત ધ્યાને લઈને, એવોર્ડ કરાયેલ વળતરની કુલ રકમના ૫૦% ના પ્રમાણમાં મૃતકના વારસદારોને વળતર ચૂકવવાની જવાબદારી લાદી હતી. ટ્રિબ્યુનલના ઉપરોક્ત નિર્દેશથી વ્યથિત થઈને, અપીલકર્તા કંપનીએ આ અદાલત સમક્ષ અપીલમાં એવી દલીલ કરીને પોતાની જવાબદારીનો ઇનકાર કર્યો હતો કે મૃતકને પગારદાર ડ્રાઇવર ગણી શકાય નહીં અને વીમાધારકે ડ્રાઇવરના જોખમને આવરી લેતું કોઈ પ્રીમિયમ ચૂકવ્યું ન હતું. એવી પણ દલીલ કરવામાં આવી હતી કે મોટરસાઇકલનો ડ્રાઇવર અકસ્માતની તારીખે માન્ય અને અસરકારક ડ્રાઇવિંગ લાયસન્સ ધરાવતો ન હતો. આ અદાલતની માનનીય ડિવિઝન બેંચે મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની કલમ ૧૪૭ ની જોગવાઈઓ અને વીમા પોલિસીમાં દર્શાવેલ "ડ્રાઇવર કલોઝ" શબ્દની વિચારણા કરી હતી. અદાલતે ૨૦૦૮(૦)જીએલએચઇએલ-એસસીજરકકલ માં અહેવાલ થયેલ ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિ. સદાનંદ મુખી ના કેસમાં નિર્ધારિત માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતો ધ્યાનમાં લીધા હતા, અને ઠરાવ્યું હતું કે

મૃતક ત્રાહિત પક્ષકાર (થર્ડ પાર્ટી) ના અર્થમાં આવતા નથી, અને તેથી વીમા કંપનીને વળતરની કોઈ રકમ ચૂકવવા માટે જવાબદાર ઠેરવી શકાય નહીં.

૪.૪ તેમણે જનરલ રેગ્યુલેશન્સ - જી.આર. ૩૬ નો પણ સંદર્ભ આપ્યો છે, જે મોટર પોલિસી હેઠળ અંગત અકસ્માત (પીએ) કવરનું નિયમન કરે છે. ઉપરોક્ત જી.આર. ૩૬ નો સંદર્ભ આપતાં, તેમણે રજૂઆત કરી છે કે અંગત અકસ્માત કવર કલોઝ માત્ર નોંધાયેલા માલિકના કેસમાં જ લાગુ કરી શકાય છે જ્યાં તે અસરકારક ડ્રાઇવિંગ લાયસન્સ ધરાવતો હોય. વિદ્વાન વકીલે પોતાની દલીલો પૂર્ણ કર્યા પછી, પોતાની દલીલોના સમર્થનમાં આવા ચુકાદાઓની નકલો સાથે સાઈટેશન્સની યાદી પણ રેકૉર્ડ પર મૂકી છે. જેની વિગતો નીચે મુજબ પુનઃ રજૂ કરવામાં આવે છે:

વિગતો	સમાવિષ્ટ મુદ્દો	તારણ / સિદ્ધાંત
માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત [ડિવિઝન બેચ] સુનીતા અને અન્ય વિ. રાજસ્થાન રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ કોર્પોરેશન લિમિટેડ સાઈટેશન: ૨૦૧૯ એ.સી.જે. ૮૦૧ (એસ.સી.), સિવિલ અપીલ નં. ૧૬૬૫/૨૦૧૯	સર્વોચ્ચ અદાલતે તપાસ અહેવાલ પર આધાર રાખ્યો અને કસૂરવાર વાહનને જવાબદાર ઠરાવ્યું	સમાવિષ્ટ મુદ્દો: બસ અને મોટરસાઈકલ વચ્ચે અકસ્માત, મોટરસાઈકલના પાછળ બેસનાર (પિલિયન રાઈડર) ના મૃત્યુનો કેસ. માનનીય સર્વોચ્ચ

(એસ.એલ.પી. (સિવિલ) નં. ૩૩૭૫૭/૨૦૧૮ માંથી ઉદ્ભવતી) સંબંધિત ફકરા (૧૧, ૧૨ અને ૨૯) નિર્ણય તારીખ: ૧૪.૦૨.૨૦૧૯		અદાલતે પ્રથમ માહિતી અહેવાલ અને ચાર્જશીટ પર આધાર રાખ્યો હતો જે બસ સામે હતી અને કસૂવાર વાહનના ચાલક પર સંપૂર્ણ જવાબદારી લાદી હતી. એફઆઈઆર અને ચાર્જશીટ પર આધાર રાખ્યો હતો જે કસૂવાર વાહન સામે હતી. સંબંધિત પેરા (૧૧, ૧૨ અને ૨૯)
સ્ટેટ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ કોર્પોરેશન વિ. વિજયાબેન હીરજીભાઈ મોહાપરા અને અન્ય ૨૦૧૨ એ.સી.સી. ૧ ૮૧૭, ૨૦૧૧ એસ.સી.સી. ઓનલાઈન ગુજરાત ૭૫૪૬, ૨૦૧૩ એ.સી.જે. ૬૦.	મુદ્દા નં. ૧ નક્કી કરવા માટે ચાર્જશીટ અને એફઆઈઆર નિર્ણાયક છે.	મૃતક મોટરસાઈકલ ચલાવનાર હતો. મૃતક પોતાની મોટરસાઈકલ પર સામેની દિશામાંથી આવી રહ્યો હતો, અને ટૂકને ઓવરટેક કરી રહ્યો હતો, ત્યારે સદર મોટરસાઈકલ બસના

		જમણા હાથ તરફના આગળના ભાગ સાથે અથડાઈ હતી. મૃતક/મોટરસાઈકલ ચાલક સામે ચાર્જશીટ દાખલ કરવામાં આવી હતી. મૃતક ૬૦% ના પ્રમાણમાં બેદરકાર હતો અને બસ ચાલક ૪૦% ના પ્રમાણમાં બેદરકાર હતો. માનનીય હાઈકોર્ટે ઠરાવ્યું હતું કે મૃતક પોતે સંપૂર્ણપણે બેદરકાર હતો અને ટ્રિબ્યુનલના હુકમને રદ કર્યો હતો.
માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે માનનીય ડિવિઝન બેંચના સમાન મુદ્દાવાળા આદેશ તારીખ ૦૨.૦૭.૨૦૨૫ અન્વયે	મૃતક પોતે અપકૃત્ય કરનાર (ટોર્ટ ફીઝર) હોવાથી પોતાની જ વીમા કંપની સામે વળતરનો	મૃતક મધ્યસંદ્ર ગામથી અરાસીકેરે શહેર તરફ ફિયાટ લિનીયા કાર ચલાવી રહ્યો હતો ત્યારે કથિત ઉતાવળા અને

દાવાકર્તાઓની અપીલ ફગાવી દીધી હતી જી. નાગરત્ના વિ. જી. મંજુનાથ કાર્ણાટક હાઇકોર્ટ (૨૩ નવેમ્બર, ૨૦૨૪)	દાવો કરી શકે નહીં - સમાન મુદ્દો.	બેદરકારીભર્યા ડ્રાઇવિંગના કારણે માયલાનાહલ્લી ગેટ પાસે વાહન પલટી ગયું હતું. મૃતકને માથામાં જીવલેણ ઇજાઓ થઈ હતી અને તેનું મૃત્યુ નીપજ્યું હતું. પોલીસે પ્રથમ માહિતી અહેવાલ (એફઆઈઆર) નોંધ્યો હતો અને મૃતક સામે એબેટેડ સમરી દાખલ કરી હતી. હાલના કેસમાં, સ્વીકાર્યપણે અકસ્માત મૃતકની પોતાની બેદરકારીપૂર્વકની અને ગફલતભરી ડ્રાઇવિંગના કારણે થયો હતો અને તે પોતે ટોર્ટ-ફીઝર હોવાથી, કાયદેસરના વારસદારો તેના મૃત્યુ
--	---	--

		માટે કોઈ વળતરનો દાવો કરી શકે નહીં, અન્યથા તે ભંગ કરનાર વ્યક્તિને તેના પોતાના અન્યાય/દોષ માટે વળતર મેળવવા સમાન થશે. હાલના કેસમાં, મૃતકે સામાવાળા નં. ૧ પાસેથી પ્રશ્નવાળું વાહન ઉછીનું લીધું હતું, તેથી તે વાહનના માલિકના સ્થાને આવી ગયો હતો અને વાહનના માલિક અથવા વાહન ઉછીના લેનારની બેદરકારી માટે વીમા કંપનીને આવા દોષો માટે ક્ષતિપૂર્તિ કરવા માટે ફરજ પાડી શકાય નહીં. અમારા અભિપ્રાયને ઉપર ઉલ્લેખિત મીનુ બી. મહેતા અને
--	--	---

		અન્યના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદાથી સમર્થન મળે છે. વીમા કંપનીના વિદ્વાન વકીલ દ્વારા આધાર રાખવામાં આવેલ ઉપર ઉલ્લેખિત ચુકાદો પણ જ્યારે મૃતક પોતે ટોર્ટ-ફીઝર હોય ત્યારે મૃતકના વારસદારો દ્વારા વળતર મેળવવાની પાત્રતાના સંદર્ભમાં અમારા અભિપ્રાયને સમર્થન આપે છે. માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ પણ અપીલ દાખલ કરવામાં આવી હતી જે પ્રવેશ તબક્કે જ ફગાવી દેવામાં આવી હતી.
--	--	---

મેક. અપીલ નં. ૪૦૮/૨૦૦૯ સુરિન્દર કુમાર અરોરા અને અન્ય વિરુદ્ધ ડૉ. મનોજ બિસલા અને અન્ય માનનીય દિલ્લી હાઇકોર્ટ અપીલકર્તા દ્વારા સાક્ષીની અ- તપાસ	સાક્ષીઓની અ-તપાસ.	અપીલકર્તા એક સાથે સ્વીકાર કે અસ્વીકાર (એપ્રોબેટ અથવા રીપ્રોબેટ) કરી શકે નહીં. એ સ્પષ્ટ છે કે અપીલકર્તા એક તરફ સામાવાળા નં. ૧ પ્રત્યે ફૂણી લાગણી ધરાવે છે, તેમણે પોતાની એફિડેવિટમાં એવું પણ જણાવ્યું નહોતું કે સંજોગો દર્શાવે છે કે સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા કાર બેદરકારીપૂર્વક ચલાવવામાં આવી રહી હતી. અપીલકર્તા પાસે ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ સામાવાળા નં. ૧ ની બેદરકારી સાબિત કરવાની પૂરતી તક

		હતી. વાહનમાં સવાર કોઈપણ વ્યક્તિએ એવી જુબાની આપી નથી કે કાર ચલાવવામાં સામાવાળા નં. ૧ ની બેદરકારી હતી. સંબંધિત ફકરો ૫
જી.એસ.આર.ટી.સી. વિ. હનીફ મોહમ્મદ બિસ્મિલ્લાખાન અને અન્ય, ૧૯૯૭ એ.સી.જે., પાના નં. ૮૮૫.	દાવો કરવો અને સાબિત કરવું તે દાવાકર્તાઓની ફરજ છે	વળતર માટે અરજ કરનાર પક્ષકારે સંડોવાયેલા વાહનના ડ્રાઇવરની બેદરકારીનો માત્ર આરોપ જ મૂકવાનો નથી, પરંતુ જરૂરી પુરાવા રજૂ કરીને તેને સાબિત પણ કરવાની રહે છે, જેમાં નિષ્ફળ જતાં તે સફળ થઈ શકે નહીં. બેદરકારી સાબિત કરવા માટે પક્ષકારે દર્શાવવું પડે કે ડ્રાઇવરની શી

		ફરજ હતી, ડ્રાઇવરે તે ફરજનો ભંગ કર્યો અને તે ફરજના ભંગનું પરિણામ તેના શરીર અથવા મિલકતને થયેલી ઇજા હતી. સામાન્ય રીતે માનવીય બાબતોના આચરણનું નિયમન કરતી વિચારણાઓ દ્વારા માર્ગદર્શિત એક વાજબી માણસ જે કરે તે કરવામાં ચૂક કરવી અથવા સમજદાર અને વાજબી માણસ ન કરે તેવું કંઈક કરવું એ ફરજનો ભંગ છે.
સિવિલ અપીલ નં. ૨૫૨૬/૨૦૦૭ (એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૨૪૨૭/૨૦૦૬ માંથી ઉદ્ભવતી)	એકવાર દાવાકર્તાઓ દ્વારા પોતે એફઆઈઆર રજૂ કરવામાં આવી હોય પછી એફઆઈઆરની વિગતોને નકારી શકાય નહીં	જ્યારે દાવાકર્તાઓ દ્વારા પોતે એફઆઈઆર પર આધાર રાખવામાં આવ્યો હોય, ત્યારે આવા સંજોગોમાં

નિર્ણય તારીખ: ૧૫.૦૫.૨૦૦૭ ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. પ્રેમલતા શુક્લા અને અન્ય ડિવિઝન બેંચ, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત ન્યૂ ઇન્ડિયા વિ. જયસુખલાલ મગનલાલ દોશી અને અન્ય, ૨૦૧૩ જી.એલ.આર. પાના નં. ૨૨૮૩, ડિવિઝન બેંચ, ગુજરાત હાઇકોર્ટ		વિવાદના મુખ્ય મુદ્દાનો નિર્ણય કરવા માટે તેને ધ્યાનમાં લઈ શકાય તે અંગે કોઈપણ પ્રકારની શંકા હોઈ શકે નહીં.
નિંગમ્મા વિ. યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ, ૧૩ મે, ૨૦૦૯	અપકૃત્ય કરનાર (ટોર્ટ ફીઝર) પોતે પોતાની જ વીમા કંપની સામે વળતરનો દાવો કરી શકે નહીં	ટોર્ટફીઝર પોતે પોતાની જ વીમા કંપની સામે વળતરનો દાવો કરી શકે નહીં [સંબંધિત ફકરા ૧૮, ૧૯, ૨૬]
ઈફ્કો ટોકિયો જનરલ ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. રાવલ બાબુલાલ ખોડીદાસ અને અન્ય, ડિવિઝન બેંચનો નિર્ણય તારીખ	અપકૃત્ય કરનાર (ટોર્ટ ફીઝર) પોતે પોતાની જ વીમા કંપની સામે વળતરનો દાવો કરી શકે	સંબંધિત ફકરા ૪.૫, ૯ અને ૧૦

૦૪.૦૩.૨૦૨૫	નહીં	
મંજુબેન ઉર્ફે મંજુલાબેન શાંતિલાલ ગરાસિયા અને અન્ય વિરુદ્ધ સિરાજભાઈ ઈમામુદ્દીન લુહાર અને અન્ય, આર/ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૨૩/૨૦૨૨, તારીખ ૧૨.૦૧.૨૦૨૬	અપકૃત્ય કરનાર (ટોર્ટ ફીઝર) પોતે પોતાની જ વીમા કંપની સામે વળતરનો દાવો કરી શકે નહીં;	સંબંધિત ફકરા: ૨૯ અને ૩૦

જ.૫ ઉપરોક્ત ચુકાદાઓનો સંદર્ભ આપતાં, વિદ્વાન વકીલે અપીલ ફગાવી દેવા અને કલેઈમ પિટિશન ફગાવી દેતા ટ્રિબ્યુનલના સુવિચારિત હુકમમાં હસ્તક્ષેપ ન કરવા માટે અરજ કરેલ છે.

વિશ્લેષણ :

૫. અમે સંબંધિત પક્ષકારો તરફે ઉપસ્થિત રહેલા વિદ્વાન વકીલોને સાંભળ્યા છે અને ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નોંધવામાં આવેલા તારણો અને કારણોના પ્રકાશમાં તેમની દલીલોનું મૂલ્યાંકન પણ કર્યું છે. સંડોવાયેલા વિવાદનું યોગ્ય મૂલ્યાંકન કરવા માટે, અમે રેકૉર્ડ અને કાર્યવાહી (રેકૉર્ડ એન્ડ પ્રોસિડિંગ્સ) નો ભાગ બનતા સંબંધિત દસ્તાવેજોનું કાળજીપૂર્વક અવલોકન કર્યું છે.

૬. પરસ્પર વિરોધી દલીલોને ધ્યાનમાં લેતાં, અમારી વિચારણા માટે ઉદ્ભવતો એકમાત્ર મુદ્દો એ છે કે શું મૃતક અપકૃત્ય કરનાર (ટોર્ટફીઝર) હોવાથી પોતાના જ

દોષ માટે પોતાના જ વીમાદાતા પાસેથી કોઈ વળતરનો દાવો કરી શકે નહીં તેવા કારણોસર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૬૬ હેઠળ ક્લેઈમ પિટિશન ફગાવી દેવામાં ટ્રિબ્યુનલે કોઈ ભૂલ કરી છે.

ગફલતનો મુદ્દો :

૭. નિર્ણય માટેના ઉપરોક્ત મુદ્દાનો જવાબ આપતાં પહેલાં, અપીલકર્તાઓ - મૂળ દાવાકર્તાઓ દ્વારા વિરોધ કરવામાં આવેલા ગફલતના મુદ્દાની પ્રથમ તપાસ કરવી અમે યોગ્ય ગણીએ છીએ.

૭.૧ એ કાયદાની સુસ્થાપિત સ્થિતિ છે કે અધિનિયમની કલમ ૧૬૬ હેઠળ દાખલ કરાયેલી ક્લેઈમ પિટિશનમાં, સામેના વાહનનો ચાલક ઉતાવળો અને ગફલતદાર હતો તે સ્થાપિત કરવાનો પ્રારંભિક સાબિતીનો બોજ દાવાકર્તાઓ પર રહે છે. નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે (૨૦૨૧) ૧ એસ.સી.સી. ૧૭૧ માં અહેવાલ થયેલ અનિતા શર્મા વિ. ધ ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કો. લિમિટેડ ના કેસમાં, મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની કલમ ૧૬૮ અને ૧૭૩ સાથે વંચાણે લેતાં કલમ ૧૬૬ હેઠળ દાખલ કરાયેલી ક્લેઈમ પિટિશનની તપાસ કરતી વખતે ટ્રિબ્યુનલો અને અદાલતોના અભિગમ અંગે માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતો નિર્ધારિત કર્યા છે. ૨૦૧૧ (૧૧) એસ.સી.સી. ૬૩૫ માં અહેવાલ થયેલ પરમેશ્વરી વિ. અમીર ચંદ અને અન્ય ના કેસમાં અગાઉ નિર્ધારિત સિદ્ધાંતોનો પુનરોચ્ચાર કરતાં, નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે મોટર અકસ્માતના દાવાઓમાં, સાબિતીનું ધોરણ વાજબી શંકાથી પર હોવાને બદલે સંભાવનાઓની પ્રબળતાનું છે. વધુમાં એવું ઠરાવવામાં

આવ્યું છે કે અદાલતોએ, અકસ્માત દાવાના કેસોમાં પુરાવાનું પરીક્ષણ કરતી વખતે, કેટલાક પ્રત્યક્ષદર્શી સાક્ષીઓની તપાસ ન કરવા બદલ ખામી શોધવાને બદલે, જેનો અન્યથા ફોજદારી ટ્રાયલ દરમિયાન અદાલતો દ્વારા આગ્રહ રાખવામાં આવે છે, અદાલતે માત્ર પક્ષકારો દ્વારા રેકૉર્ડ પર રજૂ કરાયેલી સામગ્રીનું વિશ્લેષણ કરવું જોઈએ જેથી જાણી શકાય કે દાવાકર્તાઓનું કથન સાચું હોવાની સંભાવના વધુ છે કે નહીં. ગફલતના મુદ્દાની તપાસ કરતી વખતે નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે ભારતીય પુરાવા અધિનિયમ, ૧૮૭૨ ની કલમો ૧૦૧, ૧૦૨, અને ૧૧૪(જી) ની જોગવાઈઓ પણ ધ્યાનમાં લીધી છે.

૭.૨ કેસની હકીકતોમાં ઉપરોક્ત માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતોને ધ્યાનમાં લેતાં, જો કે અપીલકર્તાઓ તરફેના વિદ્વાન વકીલે એ બાબત દર્શાવવા માટે કોઈ સાક્ષીની તપાસ કરવામાં ન આવી હોવાથી, અકસ્માત સર્જવામાં મૃતકને ગફલતદાર ઠેરવવા માટે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા એફઆઈઆર (આંક ૨૬), ઇન્કવેસ્ટ પંચનામું (આંક ૨૭), અને અકસ્માતના સ્થળનું પંચનામું (આંક ૨૮) જેવા પુરાવાની ખોટી મૂલવણી કરીને પુરાવા તરીકે વંચાણે લેવા સામે વાંધો ઉઠાવ્યો છે, તેમ છતાં અમારો એવો અભિપ્રાય છે કે સાબિતીનું ધોરણ સંભાવનાઓની પ્રબળતાની કસોટી પર હતું. ગફલતના મુદ્દા પર નિષ્કર્ષ પર પહોંચવા માટે હળવા કરતા સંજોગો મેળવવા માટે રેકૉર્ડ પરની સુસંગત સામગ્રી જોવાની ટ્રિબ્યુનલની ફરજ હતી. જ્યાં સુધી સામેના વાહનના ચાલકની ગફલત અંગે લેવાયેલી દલીલનો સંબંધ છે, દાવાકર્તાઓ પુરાવા રજૂ કરીને ગફલત સાબિત કરવા બંધાયેલા હતા.

રેકૉર્ડ પર કોઈ પુરાવો લાવવામાં ન આવ્યો હોવાથી, ટ્રિબ્યુનલે યોગ્ય રીતે જ

ગફલતનો મુદ્દો દાવાકર્તાઓ વિરુદ્ધ નક્કી કર્યો છે.

૭.૩ એ નોંધવું જરૂરી છે કે એફઆઈઆર સ્વરાજ મઝદા મેટાડોરના ચાલક દ્વારા વીમાકૃત વાહન ચલાવી રહેલા મૃતક સામે નોંધાવવામાં આવી હતી. સદર એફઆઈઆરમાં, સંબંધિત પોલીસ સ્ટેશનમાં એવી જાણ કરવામાં આવી હતી કે અકસ્માત મૃતકના ઉતાવળા અને ગફલતભર્યા ડ્રાઈવિંગના કારણે થયો હતો. સામેના વાહનના ચાલકના ઉપરોક્ત કથનની સામે, દાવાકર્તાઓએ મૂળ કલેઈમ પિટિશનમાં દલીલ કરી છે કે સામેના વાહન સ્વરાજ મઝદા મેટાડોરનો ચાલક વાહન ચલાવવામાં ઉતાવળો અને ગફલતદાર હતો. રેકૉર્ડ પર રજૂ કરાયેલા અકસ્માતના સ્થળના પંચનામાની નોંધ લેતાં, એ બાબત જણાઈ આવી છે કે અકસ્માત રાજકોટ-જામનગર હાઈવે રોડ પર રાત્રે આશરે ૧૧:૩૦ વાગ્યે થયો હતો. એફઆઈઆરમાં એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે મૃતક મેટાડોરને ઓવરટેક કરવાની પ્રક્રિયામાં હતો અને મેટાડોરના આગળના ભાગ સાથે અથડાયો હતો. તેની સામે, પંચનામામાં એવું જણાય છે કે મેટાડોર રસ્તાની ડાબી બાજુએ ઊભો છે. મેટાડોરના કલીનર સાઈડનું પાછળનું પૈડું રસ્તાની બાજુથી નીચે લપસી ગયેલું જણાય છે, જ્યારે મેટાડોરની પાછળની બાજુના બંને પૈડાં રસ્તા પર સ્થિત છે. આગળનો ભાગ પડધરી તરફ છે, જ્યારે મેટાડોરનો પાછળનો ભાગ રાજકોટ તરફ છે. મેટાડોરના ડ્રાઈવર સાઈડનો આગળનો ભાગ વળી ગયેલો છે. મેટાડોરની ઉપરોક્ત પરિસ્થિતિ સામે, વીમાકૃત કાર રસ્તાની વચ્ચે ત્રણ ફૂટના અંતરે સ્થિત છે. ફરીથી, વીમાકૃત કારનો આગળનો ભાગ ક્ષતિગ્રસ્ત થયેલો

જણાય છે. કારમાંથી ક્ષતિગ્રસ્ત હાલતમાં દારૂની બોટલો પણ મળી આવી છે. એ નોંધવું જરૂરી છે કે સેન્ટ્રો કાર નોંધાયેલા નંબર પ્લેટ વિના ઉપયોગમાં લેવાતી હતી.

૭.૪ નોંધાયેલી એફઆઈઆરના પ્રકાશમાં સંબંધિત વાહનોની ઉપરોક્ત પરિસ્થિતિઓની નોંધ લેતાં, તપાસ કરનાર અધિકારીએ, સંબંધિત તબક્કે, પંચનામામાં એવી નોંધ કરી છે કે અકસ્માત સેન્ટ્રો કારના ચાલકના ઉતાવળા અને ગફલતભર્યા ડ્રાઈવિંગના કારણે થયો છે. એ નોંધવું જરૂરી છે કે દાવાકર્તાઓએ એવી રજૂઆત કરી છે કે, અકસ્માતની તારીખે, મૃતક પોતાની સેન્ટ્રો કાર ચલાવીને અમદાવાદથી રાજકોટ જવા નીકળ્યા હતા, અને જ્યારે તેઓ રાજકોટ-જામનગર હાઈવે પર પહોંચ્યા ત્યારે સામેના વાહન-સ્વરાજ મઝદા મેટાડોર સાથે અથડાતાં અકસ્માત નડ્યો હતો.

૭.૫ રેકૉર્ડ પરની ઉપરોક્ત સામગ્રીને ધ્યાનમાં લેતાં, એ બાબત સ્પષ્ટ છે કે મૃતક મોટર વાહન અકસ્માતના કારણે થયેલી જીવલેણ ઇજાઓથી મૃત્યુ પામ્યા હતા. જો કે, વિચારણા માટે વધુ પ્રશ્ન એ ઉપસ્થિત થાય છે કે શું સામેના વાહન-સ્વરાજ મઝદા મેટાડોરનો ચાલક વાહન ચલાવવામાં ઉતાવળો અને ગફલતદાર હતો, જેણે અકસ્માત સર્જવામાં ફાળો આપ્યો હતો.

૭.૬ ઉપરોક્ત મુદ્દાની તપાસ કરતાં પહેલાં, ગફલતના મુદ્દાની તપાસ કરવાના હેતુ માટે ઉપરોક્ત દસ્તાવેજોની ગ્રાહ્યતા સામે વાંધો ઉઠાવતી અપીલકર્તાઓ તરફેના વિદ્વાન વકીલની દલીલો પર અમે અમારો અભિપ્રાય આપવા માંગીએ

છીએ. અનિતા શર્મા (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે નિર્ધારિત કરેલા માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતોની નોંધ લીધા પછી, અમારો એવો અભિપ્રાય છે કે દાવાકર્તાઓના કેસની તપાસ સંભાવનાઓની પ્રબળતાની કસોટી પર કરવાની રહે છે અને પુરાવાની કડક સાબિતીના આધારે નહીં.

૭.૭ ઉપરોક્ત સિદ્ધાંતોને ધ્યાનમાં રાખતાં, પંચ સાક્ષીઓ અથવા તપાસ કરનાર અધિકારીની તપાસના અભાવે પણ, તપાસનો ભાગ બનતા ઉપરોક્ત દસ્તાવેજો, જે વાસ્તવમાં દાવાકર્તાઓ દ્વારા પોતે રેકૉર્ડ પર લાવવામાં આવ્યા છે અને સામેના પક્ષે તેની ગ્રાહ્યતા સામે કોઈ વાંધો ઉઠાવ્યો નથી, તેવા સંજોગોમાં પંચો અથવા તપાસ અધિકારીની સાક્ષી તરીકે તપાસ ન થઈ હોવા છતાં ગફલતના મુદ્દાની તપાસ કરવા માટે ઉપરોક્ત દસ્તાવેજોને નકારી કાઢવાનું અમને કોઈ યોગ્ય કારણ જણાતું નથી.

૭.૮ તેનાથી વિપરીત, દાવાકર્તાઓએ સામેના વાહનના ચાલક દ્વારા સર્જાયેલા અકસ્માતમાં મૃતક મૃત્યુ પામ્યા હોવાનો પોતાનો કેસ સાબિત કરવા માટે ઉપરોક્ત દસ્તાવેજો રેકૉર્ડ પર રજૂ કર્યા છે. મૂળ ક્લેઈમ પિટિશનમાંની દલીલો અને મૃતકના પત્ની કે જેઓ પ્રત્યક્ષદર્શી સાક્ષી નથી તેમની જુબાની સિવાય, તેમનો કેસ સ્થાપિત કરવા માટે રેકૉર્ડ પર કોઈ મૂલ્યવાન પુરાવો લાવવામાં આવ્યો નથી. તેની સામે, આસપાસના સંજોગો એટલે કે મૃતક રાજકોટ તરફ જઈ રહ્યા હતા અને સેન્ટ્રો કાર રસ્તાની વચ્ચે પડેલી મળી આવી હતી, જ્યારે સંબંધિત વાહનોને થયેલું તુકસાન આમને-સામનેની ટક્કરનો કેસ હોવાનું સૂચવે

છે. એ નોંધવું જરૂરી છે કે મેટાડોર એવી રીતે ઊભો હતો જ્યાં કલીનર સાઈડનું પાછળનું પૈડું રસ્તાની ડાબી ધારની નીચે લપસી ગયું હતું, અને ડ્રાઈવર સાઈડનો આગળનો ભાગ ક્ષતિગ્રસ્ત થઈને વળી ગયો હતો. એ પણ નોંધવું જરૂરી છે કે કાર રસ્તાની વચ્ચે માંડ ત્રણ ફૂટના અંતરે પડેલી હતી. અકસ્માત રાત્રિના સમયે આશરે ૧૧:૩૦ વાગ્યે થયો હતો તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને, સંભાવનાઓની પ્રબળતાના આધારે રેકૉર્ડ પરની ઉપરોક્ત સામગ્રીનું મૂલ્યાંકન કરતાં, તે સૂચવે છે કે ઓવરટેક કરવા માટે મૃતક રસ્તાની સામેની બાજુએ આવી ગયા હતા અને મેટાડોરના આગળના ભાગે અથડાયા હતા. પંચનામું એ પણ સૂચવે છે કે મૃતક પોતાની કારમાં ગેરકાયદેસર દારૂ લઈ જઈ રહ્યા હતા. તપાસ એજન્સીએ દારૂની લગભગ ૨૦૧ બોટલો કબજે કરી છે, જેમાંથી ઘણી બોટલો અકસ્માતના કારણે તૂટી ગઈ હતી. વધુમાં એવું જણાય છે કે કાર નોંધાયેલા નંબર પ્લેટ વગરની હતી.

ઉપરોક્ત સંજોગોની નોંધ લીધા પછી, અકસ્માત સર્જવામાં મૃતકે ફાળો આપ્યો હતો તેવું ઠરાવતા વિજ્ઞાન ન્યાયાધીશના તારણમાં અમને કોઈ ભૂલ જણાતી નથી.

અપકૃત્ય કરનાર (ટોર્ટફીઝર) ના કહેવાથી મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૬૬

હેઠળ ક્લેઈમ પિટિશનની ટકવાપાત્રતા:

૮. આ પ્રમાણે ઠરાવ્યા પછી, હવે અમે અપકૃત્ય કરનાર (ટોર્ટફીઝર) ના કહેવાથી મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૬૬ હેઠળ ક્લેઈમ પિટિશનની ટકવાપાત્રતા અને વળતર મેળવવાના તેના અધિકારના મુદ્દાની, વધુ વિશેષ કરીને વીમાકૃત

વાહનની વ્યાપક (કોમ્પ્રિહેન્સિવ) પોલિસીના પ્રકાશમાં, તપાસ કરવા આગળ વધીએ છીએ.

૮.૧ સદર મુદ્દાની તપાસ કરતાં પહેલાં, મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની સુસંગત જોગવાઈઓ તેમજ વિવિધ ચુકાદાઓ દ્વારા નિર્ધારિત કરાયેલા કાનૂની સિદ્ધાંતો ધ્યાનમાં લેવા યોગ્ય રહેશે. નિર્વિવાદપણે, હાલની કલેઈમ પિટિશન ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૬૬ હેઠળ દાખલ કરવામાં આવેલ છે.

૮.૨ ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૬૬, કલમ ૧૬૫ ની પેટા-કલમ (૧) માં નિર્દિષ્ટ પ્રકારના અકસ્માતના કિસ્સામાં વળતર મેળવવા માટે અરજી દાખલ કરવાની જોગવાઈ કરે છે. તે એવી જોગવાઈ કરે છે કે આવી દાવો અરજી જે વ્યક્તિને ઈજા થઈ હોય તેના દ્વારા, અથવા મિલકતના માલિક દ્વારા, અથવા જ્યાં અકસ્માતના પરિણામે મૃત્યુ થયું હોય ત્યાં મૃતકના તમામ અથવા કોઈપણ કાનૂની પ્રતિનિધિઓ દ્વારા, અથવા ઈજાગ્રસ્ત વ્યક્તિ દ્વારા અથવા મૃતકના તમામ કે કોઈપણ કાનૂની પ્રતિનિધિઓ દ્વારા યોગ્ય રીતે અધિકૃત કરાયેલા કોઈપણ એજન્ટ દ્વારા, જે તે સંજોગો અનુસાર, દાખલ કરી શકાય છે. કલેઈમ પિટિશન ટકવાપાત્ર ગણવા માટે, દાવાકર્તાએ એ મૂળભૂત જરૂરિયાત સંતોષવી આવશ્યક છે કે ઈજા અથવા મૃત્યુ “મોટર વાહનના ઉપયોગ” ના કારણે થયું હતું. કલમ ૧૬૬ ની બીજી મુખ્ય જરૂરિયાત કસૂરવાર વાહનનું ઉતાવળું અને ગફલતભર્યું ડ્રાઇવિંગ સાબિત કરવાની છે, જે કલમ ૧૬૩-એ થી વિપરીત છે જે દોષ રહિત જવાબદારી (નો ફોલ્ટ લાયબિલિટી) પર આધારિત છે. આમ, કલમ

૧૬૬ એ એક સક્ષમકારી જોગવાઈ છે જે ઉપરોક્ત જરૂરિયાતોની પરિપૂર્ણતાને આધીન ટ્રિબ્યુનલની હકૂમતને કાર્યરત કરે છે.

૮.૩ પ્રશ્નવાળા સ્વરૂપના અકસ્માતોના સંદર્ભમાં, કલમ ૧૬૫ ની પેટા-કલમ (૧) રાજ્ય સરકારને મોટર વાહનોના ઉપયોગથી ઉદ્ભવતા વ્યક્તિઓના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા, અથવા તે રીતે ઉદ્ભવતી ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાન, અથવા બંનેના સંદર્ભમાં વળતરના દાવાઓનું ન્યાયનિર્ણય કરવા માટે ખાસ કરીને મોટર અકસ્માત દાવા ટ્રિબ્યુનલની રચના કરવાની સત્તા આપે છે.

૮.૪ ઉપરોક્ત જોગવાઈ સામે, વીમા કંપનીઓને જવાબદાર ઠેરવવાની વૈધાનિક જરૂરિયાત કલમ ૧૪૭ હેઠળ પૂરી પાડવામાં આવી છે. અધિનિયમની કલમ ૧૪૭ જાહેર સ્થળોએ મોટર વાહનોના ઉપયોગ સામે ત્રાહિત પક્ષકારોના જોખમને ફરજિયાતપણે આવરી લેવાનો આદેશ આપે છે. આમ, વીમા કંપની સામે કલેઈમ પિટિશન જાળવી રાખવા માટે, તે ‘એક્ટ પોલિસી’ ના વૈધાનિક આદેશ હેઠળ ત્રાહિત પક્ષકારોના જોખમના સંદર્ભમાં હોવી જોઈએ.

૮.૫ છેલ્લે, કલમ ૧૪૮ વીમા કંપનીઓની અમલબજવણી જવાબદારીની જોગવાઈ કરે છે. મુખ્ય જરૂરિયાત એ છે કે દાવાકર્તા કાયદેસરના ત્રાહિત પક્ષકાર તરીકે લાયક ઠરવા જોઈએ. ઉપરાંત, દાવાકર્તાએ ‘મોટર વાહનના ઉપયોગ’ થી થયેલી ઈજા સ્થાપિત કરવી પડે છે. કલમ ૧૬૬ હેઠળની દાવો અરજી માત્ર ત્યારે જ ધ્યાને લઈ શકાય જ્યારે કલમ ૧૪૭ ની મુખ્ય જરૂરિયાત પૂર્ણ થતી હોય.

૮.૬ હાથ પરના મુદ્દાની તપાસ કરવા માટે મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૪૭, ૧૪૮ અને કલમ ૧૬૬ ની જોગવાઈઓની પરસ્પર આંતર-ક્રિયાની વ્યાપક મૂલવણી કરવા માટે, અમે માર્ગદર્શક પૂર્વ-નિર્ણયોનું પુનરાવલોકન કરવું યોગ્ય ગણીએ છીએ. (૨૦૦૭) ૫ એસ.સી.સી. ૪૨૮ માં અહેવાલ થયેલ ધી ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યુરન્સ કંપની લિમિટેડ વિ. મીના વરિયાલ ના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે જ્યાં મૃતક પોતે વાહન ચલાવી રહ્યા હતા અને તેમણે ગફલતપૂર્વક અકસ્માત સર્જવામાં ફાળો આપ્યો હતો, ત્યાં મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૬૬ હેઠળ દાખલ કરાયેલી ક્લેઈમ પિટિશનમાં વીમા કંપની વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર રહેશે નહીં. અદાલતે આ પ્રમાણે અવલોકન કર્યું હતું:

“૧૦. અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૧ નું શીર્ષક છે, "ત્રાહિત પક્ષકારના જોખમો સામે મોટર વાહનોનો વીમો". "ત્રાહિત પક્ષકાર" (થર્ડ પાર્ટી) ની વ્યાખ્યા સમાવેશી છે કારણ કે કલમ ૧૪૫(જી) માત્ર એટલું જ દર્શાવે છે કે "ત્રાહિત પક્ષકાર" માં સરકારનો સમાવેશ થાય છે. કલમ ૧૪૬ એ છે જે મોટર વાહનનો રસ્તા પર ઉપયોગ કરી શકાય તે પહેલાં વીમો લેવો ફરજિયાત બનાવે છે. તે કલમનું શીર્ષક પોતે "ત્રાહિત પક્ષકારના જોખમ સામે વીમાની આવશ્યકતા" છે. નિઃશંકપણે, હાંસિયાનું શીર્ષક નિર્ણાયક ન હોઈ શકે. કલમ ૧૪૭ એ છે જે પોલિસીઓની આવશ્યકતાઓ અને જવાબદારીની મર્યાદાઓ નિર્ધારિત કરે છે. તેમાં એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે

અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૧ ની જરૂરિયાતોનું પાલન કરવા માટે, વીમા પોલિસી એવી પોલિસી હોવી જોઈએ જે અધિકૃત વીમાદાતા દ્વારા જારી કરવામાં આવી હોય; અથવા જે પોલિસીમાં નિર્દિષ્ટ કરેલ વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓના વર્ગોનો પેટા-કલમ (૨) માં નિર્દિષ્ટ મર્યાદા સુધી જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી અથવા તેના કારણે થયેલા ત્રાહિત પક્ષકારના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઇજા અથવા કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં માલિક દ્વારા વહોરવામાં આવતી કોઈપણ જવાબદારી સામે વીમો લેતી હોય. ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ થી અમલી બને તે રીતે, વાહનમાં લઈ જવાતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિને થતી ઇજા પણ ઉમેરવામાં આવી હતી. પોલિસીએ જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી અથવા તેના ઉપયોગના પરિણામે જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઇજાને આવરી લેવાની હતી. ત્યારપછી, પરંતુક અનુસાર, પોલિસી દ્વારા વીમાકૃત વ્યક્તિના કર્મચારીના તેની નોકરી દરમિયાન અને તેના સંબંધમાં થયેલા મૃત્યુના સંદર્ભમાં અથવા આવા કર્મચારીને તેની નોકરી દરમિયાન અને તેના સંબંધમાં થયેલી શારીરિક ઇજાના સંદર્ભમાં જવાબદારીને આવરી લેવાની પોલિસી માટે આવશ્યકતા રહેશે નહીં, સિવાય કે તે વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલા કર્મચારી, અથવા જે કંડક્ટર હોય, જો તે જાહેર સેવા વાહન હોય અથવા માલવાહક વાહનમાં લઈ જવાતા કર્મચારી હોય તેના મૃત્યુ અથવા

શારીરિક ઇજાના સંદર્ભમાં વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉદ્ભવતી જવાબદારી હોય અથવા કોઈ કરાર આધારિત જવાબદારીને આવરી લેવાની જરૂર નથી. પેટા-કલમ (૨) માત્ર પોલિસીની મર્યાદાઓ નિર્ધારિત કરે છે. જેમ અમે અધિનિયમની કલમ ૧૪૭(૧) ને સમજીએ છીએ, તે હેઠળની વીમા પોલિસીમાં પોલિસી દ્વારા વીમાકૃત વ્યક્તિના કર્મચારીની તેની રોજગારી દરમિયાન અને તેના સંબંધમાં થયેલા મૃત્યુ અથવા ઇજાના સંદર્ભમાં જવાબદારી આવરી લેવાની જરૂર નથી, સિવાય કે તે ડ્રાઇવરના સંદર્ભમાં, જાહેર સેવા વાહનના કિસ્સામાં કંડક્ટરના સંદર્ભમાં, અને જો તે માલવાહક વાહન હોય તો માલના માલિક અથવા તેના પ્રતિનિધિ તરીકે વાહનમાં લઈ જવાતી વ્યક્તિના સંદર્ભમાં વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉદ્ભવતી જવાબદારી હોય. એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે પોલિસીએ કોઈ કરાર આધારિત જવાબદારીને પણ આવરી લેવાની જરૂર રહેશે નહીં. સત્તામંડળોના નિર્ણયોથી અપ્રભાવિત રહીને, અમને આ જોગવાઈને એવી જોગવાઈ તરીકે સમજવામાં કોઈ મુશ્કેલી જણાતી નથી કે પોલિસીએ જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી અથવા તેના પરિણામે ત્રાહિત પક્ષકાર પ્રત્યેની કોઈપણ જવાબદારી સામે, અને જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી અથવા તેના પરિણામે જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઇજા સામે માલિકનો વીમો લેવો આવશ્યક છે. પરંતુક સ્પષ્ટ કરે છે કે પોલિસીએ

વીમાધારકના કર્મચારીની તેની રોજગારી દરમિયાન અને તેના સંબંધમાં થયેલી શારીરિક ઇજા અથવા મૃત્યુના સંદર્ભમાં તેને આવરી લેવાની જરૂર રહેશે નહીં. ત્યારપછી, પૂર્વોક્ત છેલ્લી બાબતમાં એક અપવાદ આપવામાં આવ્યો છે કે પોલિસીએ વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલા કર્મચારી અથવા જાહેર સેવા વાહનમાં કંડક્ટર તરીકે સેવા આપતા કર્મચારી અથવા જો તે માલવાહક વાહન હોય તો માલ લઈ જતા માલિકના વાહનમાં મુસાફરી કરતા કર્મચારીના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઇજાના સંદર્ભમાં વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉદ્ભવતી જવાબદારીને આવરી લેવી આવશ્યક છે. કલમ ૧૪૯(૧), જે એવોર્ડ સંતોષવા માટે વીમાદાતા પર જવાબદારી લાદે છે, તે પણ કલમ ૧૪૭ ની પેટા-કલમ (૧) ના ખંડ (બી) હેઠળની પોલિસી દ્વારા આવરી લેવા માટે જરૂરી હોય તેવી જવાબદારીના સંદર્ભમાં જ એવોર્ડની વાત કરે છે (જે પોલિસીની શરતો દ્વારા આવરી લેવાયેલ જવાબદારી છે). તેથી જો અધિનિયમની કલમ ૧૪૭ ની શરતો અનુસાર જવાબદારી અસ્તિત્વમાં ન હોય તો આ જોગવાઈનો ઉપયોગ જવાબદારી વધારવા માટે થઈ શકે નહીં.

૧૧. આમ, અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૧ હેઠળ વીમાના આગ્રહનો હેતુ ત્રાહિત પક્ષકારોના શરીર અથવા મિલકત સંબંધિત જવાબદારીને અને વીમાકૃત નોકરીદાતાના કર્મચારીઓના સંદર્ભમાં ડ્રાઇવર, કંડક્ટર અને માલ લઈ જતા માલવાહક વાહનમાં સવાર વ્યક્તિના સંદર્ભમાં

વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉદ્ભવી શકે તેવી જવાબદારીને ફરજિયાતપણે આવરી લેવાનો જણાય છે. કલમ ૧૪૭ ની આ સાદી સમજ પર, અમને એવું ઠરાવવામાં મુશ્કેલી જણાય છે કે હાથ પરના કેસમાં વીમા કંપની તેના કર્મચારીઓ પૈકીના એકના મૃત્યુના સંદર્ભમાં માલિક, નોકરીદાતા કંપની, વીમાધારકને ક્ષતિપૂર્તિ કરવા માટે જવાબદાર હતી, જે દાવા અનુસાર ડ્રાઈવર ન હતો. એ નોંધવું જરૂરી છે કે જવાબદારી એવી નથી જે વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉદ્ભવતી હોય અને દાવાકર્તા દ્વારા રજૂ કરાયેલા કેસ પરથી એ શંકાસ્પદ છે કે શું મૃતકને વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ આવતા કામદાર તરીકે સમજી શકાય કે કેમ. તેથી, અધિનિયમની કલમ ૧૪૭ ના સાદા વાંચન પર, એ સ્પષ્ટ જણાય છે કે હાથ પરના કેસમાં વીમા કંપની વીમાધારકને ક્ષતિપૂર્તિ કરવા માટે જવાબદાર નથી. હાઈકોર્ટ/કમિશનોએ હવે ઉપર વર્ણવ્યા મુજબની કાયદાની સ્થિતિના પ્રકાશમાં આ બાબતની નવેસરથી વિચારણા કરવી જોઈએ.”

૮.૭ નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે આ મુદ્દા પર વિવિધ સત્તામંડળોના ચુકાદાઓનો સંદર્ભ આપીને વીમા કંપનીઓની વૈધાનિક જવાબદારીના મુકાબલે કલમ ૧૬૬ ના સંદર્ભમાં કલમ ૧૪૭ માં આવતા ‘કોઈપણ વ્યક્તિ’ અને ‘ત્રાહિત પક્ષકારો’ શબ્દપ્રયોગના અર્થઘટન અંગે વધુ વિચારણા કરી છે. અદાલતે નોંધ્યું છે:

“૧૫. ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. આશા રાણી અને અન્ય [(૨૦૦૩) ૨ એસ.સી.સી. ૨૨૩] ના કેસમાં આ અદાલતને અધિનિયમની કલમ ૧૪૭ માં આવતા "કોઈપણ વ્યક્તિ" શબ્દપ્રયોગના વ્યાપની વિચારણા કરવાની તક મળી હતી. આ અદાલતે ઠરાવ્યું હતું:

"કે "કોઈપણ વ્યક્તિ" શબ્દનો અર્થ જે સંદર્ભમાં તેઓ ઉપયોગમાં લેવાયા છે એટલે કે "એક ત્રાહિત પક્ષકાર" ને ધ્યાનમાં રાખીને પણ કરવો જોઈએ. ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની જોગવાઈઓને ધ્યાનમાં રાખતાં અમારો એવો અભિપ્રાય છે કે તેની જોગવાઈઓએ માલવાહક વાહનમાં મુસાફરી કરતા કોઈપણ મુસાફર માટે વાહનના માલિક પર તેનું વાહન વીમાકૃત કરાવવાની કોઈ વૈધાનિક જવાબદારી લાદી ન હોવાથી, વીમાદાતાઓ તેના માટે જવાબદાર રહેશે નહીં." બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, અદાલતે સ્પષ્ટપણે ઠરાવ્યું હતું કે દેખીતી રીતે વ્યાપક શબ્દો "કોઈપણ વ્યક્તિ" તે જે સંદર્ભમાં આવે છે તેના દ્વારા મર્યાદિત છે અને "કોઈપણ વ્યક્તિ" ને ત્રાહિત પક્ષકાર તરીકે સમજવાની રહે છે.

૧૬. યુનાઈટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ, શિમલા વિ. તિલક સિંહ અને અન્ય [(૨૦૦૬) ૪ એસ.સી.સી. ૪૦૪] માં, આ અદાલતે

અગાઉના નિર્ણયોનું સર્વેક્ષણ કર્યું હતું અને આશા રાણી (ઉપર મુજબ) ના સિદ્ધાંતને મર્યાદિત કરવાના પ્રયાસને અસ્વીકાર કર્યો હતો. આ અદાલતે જણાવ્યું હતું કે જો કે આશા રાણીમાં અવલોકનો માલવાહક વાહનમાં મુસાફરોને લઈ જવાના સંબંધમાં હતા, તેમ છતાં તે અન્ય કોઈપણ વાહનમાં મફત મુસાફરી કરતા મુસાફરોને પણ સમાન બળ સાથે લાગુ પડશે. આ અદાલતે એ પણ નોંધ્યું હતું કે ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કો. વિ. સતપાલ સિંહ [(૨૦૦૦) ૧ એસ.સી.સી. ૨૩૭] માં આનાથી વિપરીત નિર્ણયને આશા રાણીના કેસમાં સ્પષ્ટપણે રદબાતલ કરવામાં આવ્યો હતો. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, એ બાબત પર પુનઃ ભાર મૂકવામાં આવ્યો હતો કે અધિનિયમની કલમ ૧૪૭ ના સ દર્ભમાં પોલિસી ત્રાહિત પક્ષકારો સિવાયની વ્યક્તિઓને આવરી લેવાનો હેતુ ધરાવતી નથી.

૧૭. કૂપર વિ. મોટર ઇન્સ્યુરર્સ બ્યુરો (૧૯૮૫ (૧) ક્વીન્સ બેંચ ડિવિઝન ૫૭૫) માં કોર્ટ ઓફ અપીલે અધિનિયમની કલમ ૧૪૬ અને કલમ ૧૪૭ ને અનુરૂપ રોડ ટ્રાફિક એક્ટ, ૧૯૭૨ ની કલમ ૧૪૩ અને ૧૪૫ ના અર્થઘટનની વિચારણા કરી હતી. કોર્ટ ઓફ અપીલે ઠરાવ્યું હતું: "કે ૧૯૭૨ ના અધિનિયમની કલમ ૧૪૩(૧) એ રસ્તા પર તેના દ્વારા અથવા અન્ય કોઈ વ્યક્તિ દ્વારા તેના વાહનના ઉપયોગથી ત્રાહિત પક્ષકારોને થતી ઈજા અથવા મૃત્યુના જોખમ સામે વીમો લેવાની જવાબદારી માલિક પર લાદી છે; કે કલમ ૧૪૩(૧) માં

"ત્રાહિત પક્ષકારના જોખમો" માં સંબંધિત સમયે વાહનના ડ્રાઇવરના જોખમોનો સમાવેશ થતો નથી જેથી કલમ ૧૪૫(૩)(એ) માં "કોઈપણ વ્યક્તિ" તેથી વાહનના ડ્રાઇવર અને તેના માલિક સિવાયની વ્યક્તિઓ પૂરતી મર્યાદિત હતી; અને તેથી, તે મુજબ, વાદી પ્રત્યે માલિકની જવાબદારી એવી ન હતી કે જેને ૧૯૭૨ ના અધિનિયમ દ્વારા વીમા પોલિસી દ્વારા આવરી લેવાની જરૂર હોય, મોટર ઇન્સ્યુરર્સ બ્યુરો કરારની શરતો હેઠળ વાદીને અસંતોષાયેલા ચુકાદાની રકમમાં વળતર આપવા માટે જવાબદાર ન હતું."

૧૮. હેલ્સબરીઝ લોઝ ઓફ ઇંગ્લેન્ડ, યોથી આવૃત્તિ, ફરાર ૭૬૧ માં, 'કર્મચારીઓ' અંગેની સ્થિતિ નીચે મુજબ જણાવવામાં આવી છે: "જ્યાં મૃત્યુ અથવા ઇજા તે રોજગારી દરમિયાન અને તેના સંબંધમાં ઉદ્ભવે છે ત્યાં પોલિસી દ્વારા વીમાકૃત વ્યક્તિની રોજગારીમાં રહેલી વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા તેને થયેલી શારીરિક ઇજાના સંદર્ભમાં જવાબદારીને આવરી લેવાની પોલિસી માટે આવશ્યકતા નથી. આ બાકાત વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ્સની ભાષામાં ઘડવામાં આવી છે અને સંભવતઃ જાહેર જવાબદારીના જોખમો અને નોકરીદાતાની જવાબદારીના જોખમો વચ્ચે વીમા જગતમાં સુસ્થાપિત તફાવતને પ્રતિબિંબિત કરવાનો હેતુ ધરાવે છે. જે તફાવતો સંડોવાયેલા છે તે ખૂબ જ બારીકાઈથી દોરવામાં આવ્યા છે."

૧૯. ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. રુલા અને અન્ય [(૨૦૦૦) ૩ એસ.સી.સી. ૧૯૫] માં, આ અદાલતે પ્રતિપાદિત કર્યું હતું કે મોટર વાહનોના સંદર્ભમાં વીમા કરારનું અર્થઘટન મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમો ૧૪૬(૧), ૧૪૭(૫) અને ૧૪૮(૧) ના પ્રકાશમાં કરવાનું રહે છે. કલમ ૧૪૬(૧), જેમાં અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૧ અનુસાર વીમા પોલિસી લીધા વિના મોટર વાહનોના ઉપયોગ પર પ્રતિબંધ છે, તેનો સ્પષ્ટ હેતુ એ સુનિશ્ચિત કરવાનો છે કે મોટર વાહનના ઉપયોગના કારણે ઇજાઓ ભોગવનાર ત્રાહિત પક્ષકાર વાહનના માલિક પાસેથી નુકસાની મેળવી શકે અને નુકસાનીની વસૂલાત ઇજા પહોંચાડનાર વાહનના ડ્રાઇવરની નાણાકીય સ્થિતિ અથવા સધ્ધરતા પર નિર્ભર ન રહે. આમ, મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ના પ્રકરણ ૧૧ હેઠળનો કોઈપણ વીમા કરાર એવા ત્રાહિત પક્ષકારની કલ્પના કરે છે જે વીમા કરારમાં સહી કરનાર કે પક્ષકાર નથી પરંતુ તેમ છતાં આવા કરાર દ્વારા સુરક્ષિત છે. આ જ ઉદ્દેશ્ય હતો તેનો ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કો. શિમલા વિ. કમલા અને અન્ય [(૨૦૦૧) ૪ એસ.સી.સી. ૩૪૨] માં પુનરોચ્ચાર કરવામાં આવ્યો હતો, જેમાં એવું જણાવવામાં આવ્યું હતું કે વીમા પોલિસી દ્વારા ત્રાહિત પક્ષકારોના જોખમોને આવરી લીધા વિના જાહેર સ્થળોએ મોટર વાહનોના ઉપયોગને પ્રતિબંધિત બનાવવાનું ધારાસભાનું મૂળ કારણ સમુદાયના એવા સભ્યોનું રક્ષણ કરવાનું છે જેઓ મોટર

વાહનોના ઉપયોગથી ઉદ્ભવતા અકસ્માતોના કારણે ભોગ બનનારા બને છે. આમ પ્રકરણ ૧૧ નો ઉદ્દેશ્ય હંમેશાં અધિનિયમના સંદર્ભમાં સમજાય તે મુજબ ત્રાહિત પક્ષકારોનું રક્ષણ કરવાના હેતુવાળા તરીકે ઓળખાયો છે, સિવાય કે અલબત્ત અન્યોના રક્ષણના સંદર્ભમાં કોઈ વિશેષ કરાર હોય.”

૮.૮ નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે આમ, કેસની હકીકતોમાં નીચે મુજબ ઠરાવ્યું હતું:

“૨૬. આ કેસની હકીકતો પર, એવું કોઈ તારણ નથી કે માલિકનો અન્ય કર્મચારી મહમૂદ હસન વાહન ચલાવી રહ્યો હતો. જો તે ચલાવતો હોય તો પણ, તેની ગફલતનું કોઈ તારણ નથી. ભોગ બનનાર વ્યક્તિ કારની માલિકી ધરાવતી કંપનીના પ્રાદેશિક વ્યવસ્થાપક (રીજિયોનલ મેનેજર) હતા. તેઓ કંપની દ્વારા તેમને ઉપયોગ માટે આપવામાં આવેલી કારનો ઉપયોગ કરી રહ્યા હતા. ભલે તેમને વાહનના માલિક તરીકે ગણવામાં આવે કે કર્મચારી તરીકે, તેઓ અધિનિયમની શરતો અનુસાર લેવામાં આવેલી વીમા પોલિસી દ્વારા આવરી લેવાયા નથી --- કોઈ વિશેષ કરાર વિના --- કારણ કે વર્ડમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ હેઠળ એવો કોઈ એવોર્ડ નથી કે જેને વીમાદાતા દ્વારા સંતોષવાની જરૂર હોય. આ સંજોગોમાં, અમે ઠરાવીએ છીએ કે અપીલકર્તા વીમા કંપની વીમાધારકને ક્ષતિપૂર્તિ કરવા માટે

જવાબદાર નથી અને તે ટ્રિબ્યુનલ/કોર્ટના એવોર્ડને સંતોષવા અને ત્યારપછી વીમાધારક, વાહનના માલિક પાસેથી વસૂલ કરવા માટે પણ બંધાયેલી નથી. તે સંબંધમાં ટ્રિબ્યુનલના એવોર્ડમાં ફેરફાર કરવામાં હાઈકોર્ટ ભૂલમાં હતી.”

૮.૯ ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. ઝુમા સાહા, (૨૦૦૭) ૮ એસ.સી.સી. ૨૬૩ ના કેસમાં, વાહનના માલિક પોતે અકસ્માત માટે ગફલતદાર હતા અને અન્ય કોઈ વાહન સંડોવાયેલું ન હતું. વિચારણા માટે પ્રશ્ન એ ઉપસ્થિત થયો કે જ્યાં માલિક પોતે ગફલતદાર જણાયા હોય તેવા સંજોગોમાં શું મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૬૬ હેઠળની ક્લેઈમ પિટિશન ટકવાપાત્ર રહેશે? એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે; મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની કલમ ૧૬૬ હેઠળ, જ્યાં વીમાધારક પર પોતે કોઈ જવાબદારી લાદી શકાય નહીં ત્યાં વીમાદાતાને વીમાધારકને ક્ષતિપૂર્તિ કરવા માટે જવાબદાર ઠેરવી શકાય નહીં. અદાલતે ધનરાજ વિ. ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કો. લિમિટેડ અને અન્ય, (૨૦૦૪) ૮ એસ.સી.સી. ૫૫૩ ના કેસ પર આધાર રાખ્યો છે.

૮.૧૦ ધનરાજ (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં, અદાલતે મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની કલમ ૧૪૭ ની જોગવાઈઓની વિચારણા કરતાં નોંધ્યું હતું કે તે વીમા કંપનીને વાહનના માલિકના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઇજાના જોખમને સ્વીકારવાનો આદેશ આપતી નથી. જો કે હકીકતો સૂચવે છે કે પોતાની માલિકીના નુકસાન હેઠળ રૂ. ૪,૯૮૯/- નું પ્રીમિયમ ચૂકવીને તેમાં વ્યાપક (કોમ્પ્રિહેન્સિવ) પોલિસી લેવામાં

આવી હતી; તેમ છતાં અદાલત ઠરાવે છે કે તે માત્ર વાહન અને બિન-ઇલેક્ટ્રિકલ એસેસરીઝને થયેલા નુકસાનથી ઉદ્ભવતી જવાબદારીને આવરી લે છે અને માલિકને પોતે થયેલી ઇજાને નહીં. એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે વાહનના માલિક માત્ર ત્યારે જ કાયદેસર રીતે દાવો કરી શકે છે જો અંગત અકસ્માત વીમો લેવામાં આવ્યો હોય; જે સદર કેસમાં ઉપલબ્ધ ન હતો. અદાલતે આ પ્રમાણે અવલોકન કર્યું હતું:

“અમે પોલિસી જોઈ છે. તે વ્યાપક પોલિસી છે. પ્રશ્ન એ ઉપસ્થિત થાય છે કે શું વ્યાપક પોલિસી વાહનના માલિકને થતી ઇજાના જોખમને પણ આવરી લેશે. મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૪૭ નીચે મુજબ વંચાય છે:

"૧૪૭. પોલિસીઓની આવશ્યકતાઓ અને જવાબદારીની મર્યાદાઓ.-

(૧) આ પ્રકરણની આવશ્યકતાઓનું પાલન કરવા માટે, વીમા પોલિસી એવી પોલિસી હોવી જોઈએ જે -

(એ) અધિકૃત વીમાદાતા હોય તેવી વ્યક્તિ દ્વારા જારી કરવામાં આવી હોય; અથવા

(બી) પેટા-કલમ (૨) માં નિર્દિષ્ટ મર્યાદા સુધી પોલિસીમાં નિર્દિષ્ટ કરેલ વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓના વર્ગોનો -

(૧) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી અથવા તેના ઉપયોગના પરિણામે વાહનમાં લઈ જવાતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ સહિત કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં તેના દ્વારા વહોરવામાં આવતી કોઈપણ જવાબદારી સામે;

(૨) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી અથવા તેના પરિણામે જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા સામે વીમો લેતી હોય: પરંતુક એ છે કે પોલિસી માટે -

(૧) પોલિસી દ્વારા વીમાકૃત વ્યક્તિના કર્મચારીના તેની રોજગારી દરમિયાન અને તેના સંબંધમાં થયેલા મૃત્યુના સંદર્ભમાં અથવા આવા કર્મચારીને તેની રોજગારી દરમિયાન અને તેના સંબંધમાં થયેલી શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં, નીચે જણાવેલ કર્મચારીઓ પૈકીના કોઈપણ કર્મચારીના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ (૧૯૨૩ નો ૮) હેઠળ ઉદ્ભવતી જવાબદારી સિવાય, જવાબદારી આવરી લેવાની જરૂર રહેશે નહીં -

(એ) વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલ હોય, અથવા

(બી) જો તે જાહેર સેવા વાહન હોય તો વાહનના કંડક્ટર તરીકે અથવા વાહન પર ટિકિટ તપાસવામાં રોકાયેલ હોય, અથવા

(સી) જો તે માલવાહક વાહન હોય તો, વાહનમાં લઈ જવાતા હોય, અથવા

(ર) કોઈ કરાર આધારિત જવાબદારીને આવરી લેવાની જરૂર રહેશે નહીં. સ્પષ્ટીકરણ.- શંકાઓના નિવારણ માટે, આથી જાહેર કરવામાં આવે છે કે અકસ્માત સમયે મૃત્યુ પામનાર કે ઇજાગ્રસ્ત થનાર વ્યક્તિ અથવા ક્ષતિગ્રસ્ત થયેલ મિલકત જાહેર સ્થળે ન હતી તેમ છતાં, જો અકસ્માત તરફ દોરી જનાર કૃત્ય કે ચૂક જાહેર સ્થળે બની હોય તો કોઈપણ વ્યક્તિનું મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઇજા અથવા ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈ મિલકતને થયેલું નુકસાન જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી અથવા તેના પરિણામે થયેલું ગણાશે.

(ર) પેટા-કલમ (૧) ના પરંતુકને આધીન રહીને, પેટા-કલમ (૧) માં સંદર્ભિત વીમા પોલિસી કોઈપણ અકસ્માતના સંદર્ભમાં વહોરવામાં આવેલી કોઈપણ જવાબદારીને નીચેની મર્યાદાઓ સુધી આવરી લેશે, એટલે કે:-

(એ) ખંડ (બી) માં જોગવાઈ કરવામાં આવી છે તે સિવાય, વહોરવામાં આવેલી જવાબદારીની રકમ;

(બી) ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં, રૂપિયા છ હજારની મર્યાદા: પરંતુક એ છે કે આ

અધિનિયમના પ્રારંભ પહેલાં તરત જ કોઈપણ મર્યાદિત જવાબદારી સાથે જારી કરાયેલી અને અમલમાં રહેલી કોઈપણ વીમા પોલિસી, આવા પ્રારંભ પછી ચાર મહિનાના સમયગાળા માટે અથવા આવી પોલિસીની મુદત પૂરી થવાની તારીખ સુધી, બેમાંથી જે વહેલું હોય ત્યાં સુધી, અસરકારક રહેશે."

આમ, વીમા પોલિસી જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી અથવા તેના પરિણામે વાહનમાં લઈ જવાતા કોઈપણ વ્યક્તિ (માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ સહિત) ના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં વીમાધારક દ્વારા વહોરવામાં આવેલી જવાબદારીને આવરી લે છે. કલમ ૧૪૭ વીમા કંપની માટે વાહનના માલિકના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા માટે જોખમ સ્વીકારવાનું જરૂરી બનાવતી નથી. આ કેસમાં, એવું દર્શાવવામાં આવ્યું નથી કે પોલિસી માલિકને પોતે થયેલી ઈજા માટેનું કોઈ જોખમ આવરી લેતી હતી. અમે એ દલીલ સ્વીકારવામાં અસમર્થ છીએ કે "ઓન ડેમેજ" શીર્ષક હેઠળ ચૂકવવામાં આવેલ રૂ. ૪,૯૮૯/- નું પ્રીમિયમ અંગત ઈજા પ્રત્યેની જવાબદારી આવરી લેવા માટે છે. "ઓન ડેમેજ" શીર્ષક હેઠળ, "વાહન અને બિન-ઇલેક્ટ્રિકલ એસેસરીઝ પર પ્રીમિયમ" શબ્દો દેખાય છે. આમ એ સ્પષ્ટ છે કે આ પ્રીમિયમ વાહનને થયેલા નુકસાન પેટે છે અને માલિકના શરીરને થયેલી ઈજા માટે નથી. વાહનના માલિક માત્ર ત્યારે

જ દાવો કરી શકે છે જો અંગત અકસ્માત વીમો લેવામાં આવ્યો હોય.
આ કેસમાં, આવો કોઈ વીમો નથી.”

૮.૧૧ નેશનલ ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. લક્ષ્મી નારાયણ ધીત, (૨૦૦૭) ૩ એસ.સી.સી. ૭૦૦ માં, અદાલતે કલમ ૧૪૯ ને પ્રકરણ ૧૧ નો ભાગ ગણી છે જેનું શીર્ષક "ત્રાહિત પક્ષકારો સામે મોટર વાહનોનો વીમો" છે. અદાલતે એ મહત્વપૂર્ણ પરિબલની નોંધ લીધી કે વીમા કંપની અને ત્રાહિત પક્ષકાર વચ્ચે કોઈ કરાર આધારિત સંબંધ નથી અને વધુમાં અવલોકન કર્યું કે ત્રાહિત પક્ષકારોને સંબંધિત જવાબદારીઓ અને બંધનો અધિનિયમની કલમો ૧૪૭ અને ૧૪૮ ની કલ્પના દ્વારા જ સર્જાય છે. તેથી અદાલતે અધિકૃત રીતે ઠરાવ્યું કે પોતાની માલિકીના નુકસાનના દાવાનું ન્યાયનિર્ણય માત્ર ગ્રાહક સુરક્ષા અધિનિયમ હેઠળના ફોરમ દ્વારા જ શક્ય હતું, જેમાં દાવાકર્તાઓના જોડાણ વિના વીમાધારક, વાહનના માલિક દ્વારા વીમાદાતા સામે વિવાદનો નિર્ણય કરી શકાય. અદાલતે કમ્પ્લીટ ઇન્સ્યુલેશન્સ (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં પોતાના ચુકાદા પર આધાર રાખીને નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું:

“કમ્પ્લીટ ઇન્સ્યુલેશન્સ (પી) લિમિટેડ વિ. ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કો. લિમિટેડ (૧૯૯૬ (૧) એસ.સી.સી. ૨૨૧) માં જે જણાવવામાં આવ્યું હતું તેની નોંધ લેવી યોગ્ય રહેશે. ફક્ત ૯ અને ૧૦ માં નીચે મુજબ અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું: "૯. કલમ ૧૫૭ પ્રકરણ ૧૧ માં આવે છે જેનું શીર્ષક "ત્રાહિત પક્ષકારના જોખમો સામે મોટર

વાહનોનો વીમો" છે અને તેમાં કલમો ૧૪૫ થી ૧૬૪ નો સમાવેશ થાય છે. કલમ ૧૪૫ તે પ્રકરણની વિવિધ જોગવાઈઓમાં વપરાયેલા અમુક શબ્દપ્રયોગોની વ્યાખ્યા આપે છે. "વીમા પ્રમાણપત્ર" શબ્દપ્રયોગનો અર્થ કલમ ૧૪૭(૩) હેઠળ અધિકૃત વીમાદાતા દ્વારા જારી કરાયેલ પ્રમાણપત્ર થાય છે. "વીમા પોલિસી" માં વીમા પ્રમાણપત્રનો સમાવેશ થાય છે. કલમ ૧૪૬(૧) જણાવે છે કે "કોઈપણ વ્યક્તિ મુસાફર તરીકે સિવાય જાહેર સ્થળે મોટર વાહનનો ઉપયોગ કરશે નહીં, અથવા અન્ય કોઈ વ્યક્તિને તેનો ઉપયોગ કરવા દેશે નહીં અથવા પરવાનગી આપશે નહીં, સિવાય કે તે વ્યક્તિ દ્વારા અથવા તે અન્ય વ્યક્તિ દ્વારા વાહનના ઉપયોગના સંદર્ભમાં આ પ્રકરણની આવશ્યકતાઓનું પાલન કરતી વીમા પોલિસી અમલમાં હોય". અલબત્ત આ જોગવાઈ કેન્દ્ર અથવા રાજ્ય સરકારની માલિકીના અને કોઈપણ વ્યાપારી સાહસ સાથે જોડાયેલા ન હોય તેવા સરકારી હેતુઓ માટે વપરાતા વાહનોને લાગુ પડતી નથી. આ જોગવાઈ જૂના અધિનિયમની કલમ ૮૪ ને અનુરૂપ છે. કલમ ૧૪૭ જોગવાઈ કરે છે કે અધિકૃત વીમાદાતા દ્વારા જારી કરવામાં આવનારી વીમા પોલિસીએ નિર્દિષ્ટ વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓના વર્ગોનો કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં વહોરવામાં આવેલી કોઈપણ જવાબદારી સામે તેમજ જાહેર સ્થળે વાહનના

ઉપયોગથી અથવા તેના ઉપયોગના પરિણામે જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઇજા સામે વીમો લેવો આવશ્યક છે. આ જોગવાઈ જૂના અધિનિયમની કલમ ૮૫ જેવી છે. એ જોઈ શકાશે કે જવાબદારી ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતના ગુકસાન સુધી વિસ્તરે છે અને વાહનના માલિક એટલે કે વીમાધારકની મિલકતના ગુકસાન સુધી નહીં. પેટા-કલમ (૨) જવાબદારીની મર્યાદા નિર્ધારિત કરે છે અને ત્રાહિત પક્ષકારની મિલકતના કિસ્સામાં જવાબદારીની મર્યાદા માત્ર રૂપિયા છ હજાર છે. તે પેટા-કલમનો પરંતુક પોલિસી હેઠળ નક્કી કરાયેલી જવાબદારીને ચાર મહિના માટે અથવા તેની વાસ્તવિક મુદત પૂરી થવાની તારીખ સુધી, નેમાંથી જે વહેલું હોય ત્યાં સુધી, ચાલુ રાખે છે. પેટા-કલમ (૩) આગળ જોગવાઈ કરે છે કે જ્યાં સુધી વીમાદાતાએ નિયત નમૂનામાં વીમા પ્રમાણપત્ર જારી ન કર્યું હોય ત્યાં સુધી વીમા પોલિસીની કોઈ અસર રહેશે નહીં. આગળની મહત્વપૂર્ણ જોગવાઈ જે આપણે જોઈ શકીએ છીએ તે કલમ ૧૫૬ છે જે વીમા પ્રમાણપત્રની અસર દર્શાવે છે. તે કહે છે કે જ્યારે વીમાદાતા વીમા પ્રમાણપત્ર જારી કરે છે, ત્યારે વીમા પોલિસી હજુ સુધી જારી કરવામાં ન આવી હોય તો પણ વીમાદાતા પોતાની અને વીમાધારક સિવાયની અન્ય કોઈ વ્યક્તિ વચ્ચે પ્રમાણપત્રમાં દર્શાવેલ વર્ણન અને વિગતો સાથે તમામ બાબતોમાં સુસંગત હોય તેવી વીમા પોલિસી વીમાધારકને જારી કરેલ

હોવાનું માનવામાં આવશે. આ જોગવાઈના સાદા વાંચન પરથી એ સ્પષ્ટ થાય છે કે ધારાસભા ત્રાહિત પક્ષકારના હિતનું રક્ષણ કરવા માટે ઉત્સુક હતી. ત્યારપછી કલમ ૧૫૭ આવે છે જે આપણે અગાઉ ટાંકી છે. આ જોગવાઈ ઠરાવે છે કે જ્યારે વાહનના માલિક જેના સંદર્ભમાં વીમા પ્રમાણપત્ર જારી કરવામાં આવ્યું હોય તે મોટર વાહનની માલિકી અન્ય વ્યક્તિને ટ્રાન્સફર કરે છે, ત્યારે વીમા પ્રમાણપત્ર તેમાં વર્ણવેલ પોલિસી સાથે ટ્રાન્સફરની તારીખથી વાહનના નવા માલિકની તરફેણમાં ટ્રાન્સફર થયેલ હોવાનું માનવામાં આવશે. પેટા-કલમ (૨) માં ટ્રાન્સફર મેળવનારે પોતાની તરફેણમાં વીમા પ્રમાણપત્ર અને તેમાં વર્ણવેલ પોલિસીમાં જરૂરી ફેરફારો કરવા માટે ટ્રાન્સફરની તારીખથી ચૌદ દિવસની અંદર વીમાદાતાને અરજી કરવાની આવશ્યકતા છે. આ પ્રકરણ ૧૧ ની સુસંગત જોગવાઈઓ છે જે વર્તમાન કેસમાં વીમાદાતાની જવાબદારીના પ્રશ્ન સાથે સંબંધ ધરાવે છે.

૧૦. એ બાબતમાં કોઈ શંકા હોઈ શકે નહીં કે સદર પ્રકરણ ત્રાહિત પક્ષકારોના જોખમોને આવરી લેવા માટે વાહનોના ફરજિયાત વીમાની જોગવાઈ કરે છે. જ્યાં સુધી તે વાહનના ઉપયોગના સંદર્ભમાં તે પ્રકરણની જરૂરિયાતોનું પાલન કરતી વીમા પોલિસી અમલમાં ન હોય ત્યાં સુધી કલમ ૧૪૬ જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગ પર પ્રતિબંધ મૂકે છે. આ જોગવાઈનો કોઈપણ ભંગ દંડાત્મક કાર્યવાહીને આકર્ષી

શકે છે. મિલકતના કિસ્સામાં, કવરેજ ત્રાહિત પક્ષકારની એટલે કે વીમાધારક સિવાયની વ્યક્તિની મિલકત સુધી વિસ્તરે છે. આ બાબત કલમ ૧૪૭(૧)(બી)(૧) પરથી સ્પષ્ટ થાય છે જે સ્પષ્ટપણે "ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલું નુકસાન" દર્શાવે છે અને 'વીમાધારક' ની પોતાની મિલકતને થયેલું નુકસાન નહીં. અને ત્રાહિત પક્ષકારની મિલકતના નુકસાન માટે નક્કી કરાયેલી જવાબદારીની મર્યાદા અગાઉ દર્શાવ્યા મુજબ માત્ર રૂપિયા છ હજાર છે. એટલા માટે જ કલમ ૧૬૫ હેઠળ રચાયેલ દાવા ટ્રિબ્યુનલને પણ મોટર વાહનોના ઉપયોગથી ઉદ્ભવતા વ્યક્તિઓના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઇજા, અથવા તે રીતે ઉદ્ભવતી ત્રાહિત પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાન, અથવા બંનેના સંદર્ભમાં અકસ્માતો માટે વળતરના દાવાઓ પર ન્યાયનિર્ણય કરવાની હકૂમત આપવામાં આવી છે. અહીં પણ તે ત્રાહિત પક્ષકારની મિલકતના નુકસાન પૂરતું મર્યાદિત છે અને વીમાધારકની મિલકત પૂરતું નહીં." કલમ ૧૭૩(૨) ના સંદર્ભમાં અપીલ સંબંધિત નિયંત્રણો પોતાના નુકસાનના કેસોને લાગુ પડતા નથી."

૮.૧૨ (૨૦૦૯) ૨ એસ.સી.સી. ૪૧૭ માં અહેવાલ થયેલ ન્યૂ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિ. સદાનંદ મુખી ના કેસમાં નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું હતું કે:

“૧૩. મોટર વાહનનો વીમા કરાર વીમા અધિનિયમની જોગવાઈઓ દ્વારા સંચાલિત થાય છે. પોલિસીની શરતો તેમજ પ્રશ્નવાળા વાહનનો વીમો લેવા માટે ચૂકવવાપાત્ર પ્રીમિયમનું પ્રમાણ માત્ર વાહનની વહન ક્ષમતા પર જ નહીં પરંતુ તેનો ઉપયોગ કયા હેતુ માટે કરવામાં આવી રહ્યો હતો અને તેના દ્વારા કેટલા પ્રમાણમાં જોખમ આવરી લેવામાં આવ્યું હતું તેના પર પણ નિર્ભર કરે છે. ‘એક્ટ પોલિસી’ લઈને, વાહનના માલિક અધિનિયમની કલમ ૧૪૭ માં સમાવિષ્ટ પોતાની વૈધાનિક જવાબદારી પૂર્ણ કરે છે. વીમાદાતાની જવાબદારી કાં તો વૈધાનિક અથવા કરાર આધારિત હોય છે. જો તે કરાર આધારિત હોય તો તેની જવાબદારી વીમા પોલિસી દ્વારા આવરી લેવાયેલા જોખમ સુધી વિસ્તરે છે. જો વધારાના જોખમો આવરી લેવા માંગતા હોય, તો વધારાનું પ્રીમિયમ ચૂકવવું પડે છે. જો વિદ્વાન વકીલની દલીલ સ્વીકારવામાં આવે, તો મોટા અંશે, વીમા અધિનિયમની જોગવાઈઓ નિરર્થક બની જાય. આવા અર્થઘટનના કારણે વીમાદાતા માત્ર ત્રાહિત પક્ષકારના જોખમને જ નહીં પરંતુ અન્ય લોકોના જોખમોને પણ આવરી લેવા માટે જવાબદાર બનશે જેઓ અન્યથા તેના કાર્યક્ષેત્રમાં આવતા નથી. જીવન અનિશ્ચિત છે અને તેને આવરી લેવું જરૂરી છે તે કહેવું એક વાત છે, પરંતુ અધિનિયમ દ્વારા જે વ્યક્તિની કલ્પના કરવામાં આવી નથી તેને રાહત આપવા માટે આપણે કાયદાનું અર્થઘટન કરવું જોઈએ તે કહેવું બીજી વાત છે. જ્યાં સુધી કાયદો

ગેરબંધારણીય ન જણાય ત્યાં સુધી તેની તર્કસંગતતાની વિચારણા કરવાનું અદાલતનું કામ નથી. અન્યથા પણ અધિનિયમની જોગવાઈઓ વીમા અધિનિયમની જોગવાઈઓ સાથે વંચાણે લેતાં સંપૂર્ણપણે તર્કસંગત જણાય છે.

૧૪. માત્ર એટલા માટે કે મોટર વાહન ચલાવવાથી અકસ્માત સર્જાઈ શકે છે જેમાં માત્ર ત્રાહિત પક્ષકાર જ નહીં પરંતુ વાહનના માલિક અને વીમાકૃત વાહનને પણ જાન-માલનું નુકસાન થઈ શકે છે, વીમા અધિનિયમ તેમજ અધિનિયમમાં વિવિધ પ્રકારની વીમા પોલિસીઓ નિર્ધારિત કરતી વિવિધ જોગવાઈઓ કરવામાં આવી છે. દરેક પોલિસી માટે ચૂકવવા જરૂરી પ્રીમિયમની રકમ વીમા અધિનિયમ દ્વારા સંચાલિત થાય છે. એક વૈધાનિક નિયમનકારી સત્તામંડળ ધોરણો અને માર્ગદર્શિકાઓ નક્કી કરે છે.”

૮.૧૩ નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે યુનાઈટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યુરન્સ કો. લિમિટેડ વિ. દિવિન્દર સિંહ [(૨૦૦૭) ૮ એસ.સી.સી. ૬૯૮] ના કેસમાં પુનરોચ્ચાર કરાવેલા સિદ્ધાંતની ફરીથી સમીક્ષા કરી હતી, જેના દ્વારા ગ્રાહક ફોરમ સમક્ષ ન્યાયનિર્ણય થવાપાત્ર કરાર આધારિત જવાબદારી સામે ત્રાહિત પક્ષકારના દાવાઓ પર ન્યાયનિર્ણય કરવા માટેની ટ્રિબ્યુનલની હકૂમત અને વૈધાનિક જવાબદારી વચ્ચે સ્પષ્ટ ભેદરેખા દોરવામાં આવી હતી. અદાલતે નીચે મુજબ ઠરાવીને અવલોકન કર્યું હતું:

“૧૦. આમ, એ સ્વયંસિદ્ધ છે કે જ્યારે મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની જોગવાઈઓના ઉદ્દેશ્ય અને હેતુને પરિપૂર્ણ કરવાના હેતુ માટે માલિકને ક્ષતિપૂર્તિ કરવા માટે વીમા કંપનીને જવાબદાર ઠેરવી શકાય છે, ત્યારે તેવા કેસમાં તે જરૂરી ન હોઈ શકે જ્યાં વીમા કંપની વાહનના માલિકને તેના પોતાના નુકસાન પેટે વળતર આપવાનો ઇનકાર કરી શકે. મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ હેઠળ રચાયેલા ફોરમ સમક્ષ લાભકારી કાયદા દ્વારા પ્રાપ્ત કરવા માંગતા હેતુ અને ઉદ્દેશ્યના મુકાબલે વીમાદાતાની વૈધાનિક જવાબદારી અને કન્ઝ્યુમર ફોરમ સમક્ષ કરાર આધારિત કરારના અમલના સંદર્ભમાં એક ભેદરેખા ધ્યાનમાં રાખવી આવશ્યક છે.”

૯. અમારા મતે, માર્ગદર્શક પૂર્વઉદાહરણોના પ્રકાશમાં, અધિનિયમની કલમ ૧૬૬ સાથે કલમ ૧૪૭ અને ૧૪૮ ના પરસ્પર સંબંધની સંચયી અસર પરથી, માત્ર એવો જ નિષ્કર્ષ તારવી શકાય છે કે કલમ ૧૪૭(બી) ત્રાહિત પક્ષકારના જોખમમાં આકર્ષિત થશે અને વીમાકૃત વાહનના માલિકના જોખમને આવરી લેવા માટે વધારાનું પ્રીમિયમ સ્વીકારીને વીમા કંપની દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી કરાર આધારિત જવાબદારીનો મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની જોગવાઈઓ હેઠળ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નિકાલ કરી શકાતો નથી. એ નોંધવું જોઈએ કે અધિનિયમની કલમ ૧૬૬ હેઠળ કલેઈમ્સ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા અને અધિનિયમની કલમ ૧૭૩ હેઠળ તેની અપીલીય હકૂમતમાં હાઈકોર્ટ દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાતી સત્તાઓ વૈધાનિક સત્તાઓ છે જે કાયદા દ્વારા સંચાલિત અને મર્યાદિત છે. તેથી, વળતર

ચૂકવવા માટે વીમા કંપનીને અપાતો કોઈપણ નિર્દેશ કાયદા દ્વારા પ્રદાન કરાયેલી કોઈ સત્તામાં શોધી શકાય તેવો હોવો જોઈએ. કલમ ૧૬૬ હેઠળની કલેઈમ્સ ટ્રિબ્યુનલ અને અધિનિયમની કલમ ૧૭૩ હેઠળની હાઈકોર્ટને ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ હાઈકોર્ટમાં નિહિત અસાધારણ સત્તાઓ અથવા ભારતના બંધારણની કલમ ૧૪૨ હેઠળ સર્વોચ્ચ અદાલત પાસે રહેલી વિશાળ સત્તાઓ આપવામાં આવી નથી.

૧૦. ઉપરોક્ત માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતોની નોંધ લીધા પછી, અમે રેકૉર્ડ પર રજૂ કરાયેલી પોલિસીના નિયમો અને શરતોનો સંદર્ભ લેવા માંગીએ છીએ. પોલિસીની વિગતોના સામાન્ય અવલોકન પરથી, નિર્વિવાદપણે તે સામાવાળા વીમા કંપની દ્વારા જારી કરાયેલ કોમ્પ્રિહેન્સિવ પોલિસી - પ્રાઇવેટ કાર પેકેજ પોલિસી છે. એ નોંધવું જરૂરી છે કે વીમા કંપની દ્વારા આંક ૨૪ ની યાદી મારફતે સમગ્ર પોલિસી સેટ રેકૉર્ડ પર રજૂ કરવામાં આવ્યો છે. પ્રીમિયમના પરિશિષ્ટ પરથી સ્પષ્ટ થતી જવાબદારીની મર્યાદાઓ વ્યાખ્યાયિત કરતી વખતે, તે તારીખ ૧૬/૧૦/૨૦૦૬ (૦૦:૦૦ કલાકે) થી ૧૫/૧૦/૨૦૦૭ (મધ્યરાત્રિ) સુધીના વીમા સમયગાળાનો નિર્દેશ કરે છે.

૧૧. રેકૉર્ડ પર રજૂ કરાયેલી પ્રાઇવેટ કાર પેકેજ પોલિસી માટેની દરખાસ્તના ટ્રાન્સક્રિપ્ટમાં, “પસંદ કરેલ કવરેજ” વિષય હેઠળ, ક્રમ નં. ૬ પર, માલિક-ચાલક માટે પસંદ કરેલ અંગત અકસ્માત કવરના પ્રશ્ન સામે, તેનો હકારાત્મક જવાબ આપવામાં આવ્યો છે. વળી, ક્રમ નં. ૧૦ પર માલિક-ચાલક સિવાયના પગારદાર

ડ્રાઇવર માટે અંગત અકસ્માત કવર પસંદ કરવામાં આવ્યું છે કે કેમ, પગારદાર ડ્રાઇવર માટે વીમાકૃત રકમ અંગે, તેનો નકારાત્મક જવાબ આપવામાં આવ્યો છે. પોલિસીના પરિશિષ્ટ સાથે વીમા કંપની દ્વારા રજૂ કરાયેલા નિયમો અને શરતોમાં, અમે નોંધીએ છીએ કે વિભાગ ૨ “ત્રાહિત પક્ષકારો પ્રત્યેની જવાબદારી” ના વિષય સાથે અને વીમા કંપનીની જવાબદારીના વ્યાપ સાથે સંબંધિત છે, જે નીચે મુજબ વંચાય છે:

“વિભાગ ૨- ત્રાહિત પક્ષકારો પ્રત્યેની જવાબદારી

૧. આ સાથેના પરિશિષ્ટમાં નિર્ધારિત જવાબદારીની મર્યાદાઓને આધીન, કંપની, વાહન દ્વારા અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવતા અકસ્માતના કિસ્સામાં, વીમાકૃત જે તમામ રકમો ચૂકવવા માટે કાયદેસર રીતે જવાબદાર બનશે તેની સામે વીમાકૃતને નુકસાનભરપાઈ કરશે:

(૧) વાહનમાં મુસાફરી કરતા મુસાફરો સહિત કોઈપણ વ્યક્તિનું મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા (શરત એ કે આવા મુસાફરો ભાડા અથવા ઈનામ માટે લઈ જવાતા ન હોવા જોઈએ) પરંતુ મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની જરૂરિયાતો પૂર્ણ કરવા માટે જરૂરી હોય તે સિવાય કંપની જવાબદાર રહેશે નહીં જ્યાં આવું મૃત્યુ અથવા ઈજા વીમાકૃત દ્વારા આવી વ્યક્તિની નોકરીમાંથી અને તે દરમિયાન ઉદ્ભવતી હોય.

(૨) વીમાકૃતની પોતાની માલિકીની અથવા ટ્રસ્ટમાં રાખેલી અથવા વીમાકૃતના કબ્જા કે નિયંત્રણ હેઠળની મિલકત સિવાયની મિલકતને

ગુકસાન.

૨. કંપની તેની લેખિત સંમતિથી થયેલા તમામ ખર્ચાઓ અને ચૂકવણીઓ ચૂકવશે.

૩. આ વિભાગ દ્વારા વીમાકૃતને મંજૂર કરાયેલ ગુકસાનભરપાઈની શરતો અને મર્યાદાઓને આધીન કંપની એવા કોઈપણ ચાલકને ગુકસાનભરપાઈ કરશે જે વીમાકૃતના આદેશ પર અથવા વીમાકૃતની પરવાનગી સાથે વાહન ચલાવી રહ્યો હોય, શરત એ કે આવો ચાલક જાણે કે તે પોતે વીમાકૃત હોય તેમ આ પોલિસીના નિયમો, અપેક્ષાઓ અને શરતોનું પાલન કરશે અને તેને આધીન રહેશે જ્યાં સુધી તે લાગુ થઈ શકે.

૪. આ પોલિસી હેઠળ ગુકસાનભરપાઈ મેળવવા માટે હકદાર કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુના કિસ્સામાં કંપની આવી વ્યક્તિ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી જવાબદારીના સંદર્ભમાં તેના અંગત પ્રતિનિધિઓને આ પોલિસીની શરતો અને મર્યાદાઓને આધીન ગુકસાનભરપાઈ કરશે શરત એ કે આવા અંગત પ્રતિનિધિ જાણે કે તે પોતે વીમાકૃત હોય તેમ આ પોલિસીના નિયમો, અપેક્ષાઓ અને શરતોનું પાલન કરશે અને તેને આધીન રહેશે જ્યાં સુધી તે લાગુ થઈ શકે.

૫. કંપની પોતાની મુનસફી મુજબ (એ) કોઈપણ મૃત્યુના સંદર્ભમાં કે

જે આ પોલિસી હેઠળ નુકસાનભરપાઈનો વિષય હોઈ શકે તેવા કોઈપણ ઇન્કવેસ્ટ અથવા ઘાતક તપાસમાં પ્રતિનિધિત્વની વ્યવસ્થા કરી શકે છે અને (બી) આ વિભાગ હેઠળ નુકસાનભરપાઈને આધીન હોઈ શકે તેવી કોઈ ઘટનાનું કારણ બનતા અથવા તેને લગતા કથિત ગુનાના કોઈ કૃત્યના સંદર્ભમાં કોઈપણ કાયદાની અદાલતમાં કાર્યવાહીના બચાવની જવાબદારી લઈ શકે છે.”

૧૨. પોલિસીના નિયમો અને શરતોમાં સમજાવાયેલી ત્રાહિત પક્ષકારો પ્રત્યેની જવાબદારી અંગેની ઉપરોક્ત જોગવાઈ સામે, માલિક-ચાલકના કિસ્સામાં વ્યક્તિગત અકસ્માત કવરેજ માટે “વિભાગ ૩ - માલિક-ચાલક માટે વ્યક્તિગત અકસ્માત કવર” હેઠળ અલગથી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે. તે નીચે મુજબ વંચાય છે:

“વિભાગ ૩- માલિક-ચાલક માટે વ્યક્તિગત અકસ્માત કવર

૧. વીમાકૃત વાહનના સીધા સંબંધમાં અથવા વીમાકૃત વાહન ચલાવતી વખતે અથવા તેમાં ચઢતી વખતે/તેમાંથી ઊતરતી વખતે અથવા સહ-ચાલક તરીકે તેમાં મુસાફરી કરતી વખતે, હિંસક આકસ્મિક બાહ્ય અને દૃશ્યમાન માધ્યમો દ્વારા વાહનના માલિક-ચાલકને થયેલી શારીરિક ઈજા/મૃત્યુ માટે, જે અન્ય કોઈ કારણથી સ્વતંત્ર રીતે આવી ઈજાના છ કેલેન્ડર મહિનાની અંદર નીચે મુજબ પરિણમે તે માટે નીચેના સ્કેલ મુજબ વળતર ચૂકવવાની કંપની બાંધધરી આપે છે:

ઈજાનું સ્વરૂપ

વળતરનું સ્કેલ

(૧) મૃત્યુ.....	૧૦૦%
(૨) બે અંગો અથવા બંને આંખોની દ્રષ્ટિ ગુમાવવી અથવા એક અંગ અને એક આંખની દ્રષ્ટિ ગુમાવવી	૧૦૦%
(૩) એક અંગ અથવા એક આંખની દ્રષ્ટિ ગુમાવવી	૫૦%
(૪) ઉપર જણાવેલ સિવાયની ઈજાઓથી કાયમી સંપૂર્ણ અસમર્થતા	૧૦૦%

હંમેશા શરત એ કે

(એ) કોઈપણ એક ઘટનામાંથી ઉદ્ભવતા માલિક-ચાલકના સંદર્ભમાં ઉપરોક્ત બાબતો (૧) થી (૪) પૈકી માત્ર એક જ હેઠળ વળતર ચૂકવવાપાત્ર રહેશે અને વીમાદાતાની કુલ જવાબદારી વીમાના કોઈપણ એક સમયગાળા દરમિયાન કુલ રૂ. ૨ લાખની રકમથી વધુ રહેશે નહીં.

(બી) પ્રત્યક્ષ કે પરોક્ષ રીતે સંપૂર્ણ કે આંશિક રીતે (૧) ઈરાદાપૂર્વકની સ્વ-ઈજા, આત્મહત્યા કે આત્મહત્યાનો પ્રયાસ, શારીરિક ખામી કે

અશક્તિ અથવા (ર) આવી વ્યક્તિ નશાકારક દારૂ અથવા દવાઓના પ્રભાવ હેઠળ હોય તે દરમિયાન બનેલા અકસ્માતમાંથી ઉદ્ભવતી કે તેના કારણે થતી મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં કોઈ વળતર ચૂકવવાપાત્ર રહેશે નહીં.

(સી) આવું વળતર સીધું જ વીમાકૃતને અથવા તેના/તેણીના કાનૂની પ્રતિનિધિઓને ચૂકવવાપાત્ર રહેશે જેઓની પહોંચ વીમાકૃતને થયેલી ઈજાના સંદર્ભમાં સંપૂર્ણ મુક્તિ સમાન રહેશે.

૨) આ કવર નીચેની બાબતોને આધીન છે:

(એ) માલિક-ચાલક અહીં વીમાકૃત વાહનના નોંધાયેલા માલિક છે;

(બી) માલિક-ચાલક આ પોલિસીમાં નામ દર્શાવેલ વીમાકૃત છે;

(સી) અકસ્માતના સમયે માલિક-ચાલક સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૯ ના નિયમ ૩ ની જોગવાઈઓ અનુસાર અસરકારક ડ્રાઇવિંગ લાયસન્સ ધરાવે છે.”

૧૩. આમ, પોલિસી પોતે જ વીમા કંપની દ્વારા નુકસાનભરપાઈ કરવા માટે સંમત થયેલી જવાબદારીના બે સેટ વચ્ચે સ્પષ્ટ તફાવત કરે છે; એક મોટર વ્હીકલ એક્ટની જોગવાઈઓ અનુસારની વૈધાનિક જવાબદારી છે અને બીજી કરાર આધારિત જવાબદારી છે. કાનૂની જોગવાઈઓ અને સંદર્ભ લેવાયેલા પૂર્વઉદાહરણોને ધ્યાનમાં લેતાં, અમને એ ઠરાવવામાં સહેજ પણ સંકોચ નથી કે

વીમા કંપની મોટર વ્હીકલ એક્ટની જોગવાઈઓ હેઠળ વીમાકૃત વાહનના મૃતક માલિકોના વારસદારો અને કાનૂની પ્રતિનિધિઓને કોઈ વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર રહેશે નહીં. પોતાની કારના નુકસાન અથવા વીમાકૃત વાહનના માલિક-ચાલકના કવરેજ પેટે કોઈ વધારાનું પ્રીમિયમ સ્વીકારીને, વીમા કંપની માલિકને કરાર આધારિત જવાબદારી સામે નુકસાનભરપાઈ કરવા સંમત થઈ છે જે ટ્રિબ્યુનલની હકૂમતના દાયરાની બહાર છે કારણ કે તે ત્રાહિત પક્ષકારોના નુકસાન પૂરતી મર્યાદિત છે.

૧૪. અપીલકર્તા તરફેના વિદ્વાન વકીલે ભરોસો મૂકેલા ચુકાદા અંગે, એ નોંધવું જરૂરી છે કે બતુકસિંહ ફતેહસિંહ જાડેજા (ઉપર મુજબ) ના કેસની હકીકતો સૂચવે છે કે મૃતક કારના વીમાકૃત-નોંધાયેલા માલિકના સગા ભાઈ હતા, અને તેથી, મૃતક માલિકના સ્થાને આવી ગયા હોવાના સિદ્ધાંતો લાગુ કરીને, વીમા કંપની દ્વારા એવો વાંધો ઉઠાવવામાં આવ્યો હતો કે તેમને ત્રાહિત પક્ષકાર તરીકે ગણી શકાય નહીં અને, તેથી, જવાબદારી ખોટી રીતે લાદવામાં આવી હતી. ઉપરોક્ત દલીલ સામે, વિદ્વાન સિંગલ જજે આ અદાલતની કુલ બેંચ દ્વારા વાલીબેન લક્ષ્મણભાઈ ઠાકોર (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં નિર્ધારિત સિદ્ધાંતોની નોંધ લીધી હતી, જે વીમા પોલિસી હેઠળ આવરી લેવાયેલા પગારદાર ડ્રાઈવરના જોખમ સાથે સંબંધિત છે, વધારાનું પ્રીમિયમ સ્વીકારવાની હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને, અદાલતનો એવો અભિપ્રાય હતો કે, પોલિસીમાં માલિક-ચાલકને આપવામાં આવેલા અંગત અકસ્માત કવરેજને ધ્યાનમાં લઈને, વીમા કંપનીને જવાબદાર ઠેરવવામાં આવી હતી. જો કે, એ નોંધવું જરૂરી છે કે વાલીબેન (ઉપર મુજબ) ના

કેસમાં કુલ બેંચનો ચુકાદો પગારદાર ડ્રાઇવરના કેસ સાથે સંબંધિત છે, જેને ત્રાહિત પક્ષકાર ગણી શકાય અને વીમાકૃત વાહનના માલિક તરીકે નહીં.

૧૫. ઉપરોક્ત ચર્ચાઓને ધ્યાનમાં લેતાં, હાલની અપીલ કોઈપણ ગુણદોષ વગરની હોવાથી નિષ્ફળ જાય છે અને આથી ફગાવી દેવામાં આવે છે. પરિણામે, મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેઇમ્સ ટ્રિબ્યુનલ (ઓડિઝ.), એડ-હોક, ગાંધીધામ-કચ્છ દ્વારા મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેઇમ પિટિશન નં. ૫૧૧/૨૦૦૭ માં પસાર કરવામાં આવેલો તારીખ ૧૦/૦૩/૨૦૧૭ નો વાદગ્રસ્ત ચુકાદો અને એવોર્ડ પુષ્ટિ કરવામાં આવે છે.

૧૬. જો કે, હાલની અપીલની બરતરફી દાવાકર્તાઓને યોગ્ય મંચ સમક્ષ વ્યક્તિગત અકસ્માત કવરેજ કલમ અનુસાર વીમા કંપની સામે વળતર માટેના પોતાના દાવાને આગળ વધારવામાં અવરોધરૂપ બનશે નહીં. વધુમાં એ સ્પષ્ટ કરવામાં આવે છે કે આ હુકમમાં કરવામાં આવેલા કોઈપણ અવલોકનો સંબંધિત પક્ષકારના માર્ગમાં આવશે નહીં અને સદર મંચ માટે બાબતનો તેના પોતાના ગુણદોષ પર નિર્ણય કરવા માટે ખુલ્લું રહેશે.

૧૭. રેકૉર્ડ અને પ્રોસીડિંગ્સ સંબંધિત ટ્રિબ્યુનલને પરત મોકલવામાં આવે.

૧૮. આ અવલોકનો સાથે, અપીલનો નિકાલ કરવામાં આવે છે.

(એ.વાય. કોગજે, ન્યાયમૂર્તિ)

(નિશા એમ. ઠાકોર, ન્યાયમૂર્તિ)

This judgment has been translated using an AI-assisted translation tool.

=====

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====