

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 judgment 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 judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

અમદાવાદ ખાતે ગુજરાત હાઈકોર્ટમાં

ફર્સ્ટ અપીલ નંબર ૩૨૮૯/૨૦૧૩

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી હર્ષા દેવાની

=====

૧	શું સ્થાનિક અખબારોના રીપોર્ટર્સને ચુકાદો જોવાની મંજૂરી છે?
૨	રીપોર્ટરને મોકલવામાં આવે કે નહીં?
૩	શું ન્યાયમૂર્તિઓ ચુકાદાની આખરી નકલ જોવા માંગે છે?
૪	શું આ કેસમાં ભારતીય બંધારણ, ૧૯૫૦ અથવા તે હેઠળ કરવામાં આવેલા કોઈ હુકમના અર્થઘટન અંગે કાયદાનો કોઈ નોંધપાત્ર પ્રશ્ન સમાયેલ છે?

૫	શું સિવિલ જજને પરિપત્રિત કરવામાં આવે કે કેમ?
---	--

=====

યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ....અપીલકર્તા(ઓ)

વિરુદ્ધ

ભીખુભાઈ અમરસિંહભાઈ પરમાર અને ૧.... પ્રતિવાદી(ઓ)

=====

ઉપસ્થિતિ:

અપીલકર્તા તરફે એડવોકેટ શ્રી મૌલિક જે. શેલત

પ્રતિવાદી નંબર ૧.૧ – ૧.૨ તરફે એડવોકેટ શ્રી હેમલ શાહ

=====

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી હર્ષા દેવાની

તારીખ: ૦૮/૦૫/૨૦૧૪

મૌખિક ચુકાદો

૧. અપીલકર્તા – યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડે મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮ (ત્યારબાદ "એક્ટ" તરીકે ઉલ્લેખિત છે) ની કલમ ૧૭૩ હેઠળની આ અપીલમાં મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેમ્સ ટ્રિબ્યુનલ, રાજકોટ દ્વારા એમ.એ.સી.

પિટિશન નંબર ૩૨૦/૨૦૦૯ માં પસાર કરવામાં આવેલા તારીખ ૧૬/૦૮/૨૦૧૩ ના ચુકાદા અને એવોર્ડને પડકાર્યો છે, જેના દ્વારા ટ્રિબ્યુનલે પ્રતિવાદી નંબર ૧ ૧/૧ અને ૧/૨ કલેમન્ટ્સને કલેમ પિટિશન દાખલ કરવાની તારીખથી તેની વસૂલાત સુધી વાર્ષિક ૮% ના દરે વ્યાજ સાથે રૂ. ૬,૩૭,૦૦૦/- નું વળતર મંજૂર કર્યું છે, અને અપીલકર્તા ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને ટ્રક નંબર જીજે-૩-વાય-૬૮૭૧ ના માલિકની સાથે સંયુક્ત રીતે અને વ્યક્તિગત રીતે તે ચૂકવવા માટે જવાબદાર ઠેરવી છે.

૨. હાલની અપીલ તરફ દોરી જતા તથ્યો એવા છે કે પ્રતિવાદી નંબર ૧ ૧/૧ અને ૧/૨ એ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ કલેમ પિટિશન દાખલ કરીને જણાવ્યું હતું કે ૦૪/૦૧/૨૦૦૯ ના રોજ, મૃતક ભીખુભાઈ અમરશીભાઈ માર્કેટિંગ ચાર્ડ પાસે રોડ પર ચાલી રહ્યા હતા, ત્યારે ટ્રક નંબર જીજે-૩-વાય-૬૮૭૧ ના ડ્રાઈવરે તેમને ટક્કર મારી હતી, જેના પરિણામે તેમનું મૃત્યુ થયું હતું. મૃતકના મૃત્યુના સંબંધમાં, પ્રતિવાદી નંબર ૧ ૧/૧ અને ૧/૨ એ વિવિધ શીર્ષકો હેઠળ રૂ. ૮,૦૦,૦૦૦/- (રૂપિયા આઠ લાખ) નું વળતર મેળવવા માટે કલેમ પિટિશન દાખલ કરી હતી.

૩. ટ્રિબ્યુનલે રેકૉર્ડ પરના પુરાવાઓના મૂલ્યાંકન પરથી જણાવ્યું હતું કે અકસ્માત વાહનના ડ્રાઈવરની બેદરકારીને કારણે થયો હતો અને ત્યારબાદ, મૃતકની માસિક આવક રૂ. ૩,૦૦૦/- અને માસિક સંભવિત આવક રૂ. ૪,૫૦૦/- અંદાજવામાં આવી હતી. ટ્રિબ્યુનલે મૃતકના વ્યક્તિગત ખર્ચ માટે ત્રીજા ભાગની

કપાત કરી અને માસિક નિર્ભરતા ગુકસાન રૂ. ૩,૦૦૦/- અને વાર્ષિક નિર્ભરતા ગુકસાન રૂ. ૩૬,૦૦૦/- ગણ્યું. મૃતકની ઉંમર ૩૩ વર્ષ હોવાનું ધ્યાનમાં રાખીને, ટ્રિબ્યુનલે ૧૭ નો ગુણક લાગુ કર્યો અને કુલ રૂ. ૬,૧૨,૦૦૦/- નું નિર્ભરતા ગુકસાન મંજૂર કર્યું. ટ્રિબ્યુનલે એસ્ટેટના ગુકસાન પેટે રૂ. ૧૦,૦૦૦/-, કોન્સોર્ટિયમના ગુકસાન પેટે રૂ. ૧૦,૦૦૦/- અને અંતિમ સંસ્કારના ખર્ચ પેટે રૂ. ૫,૦૦૦/- પણ મંજૂર કર્યા. કુલ મળીને, ટ્રિબ્યુનલે પ્રતિવાદી નંબર ૧ ૧/૧ અને ૧/૨ કલેમન્ટ્સને રૂ. ૬,૩૭,૦૦૦/- નું વળતર મંજૂર કર્યું.

જ. જવાબદારીના પ્રશ્ન પર, ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ અપીલકર્તા - ઈન્સ્યોરન્સ કંપની વતી એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવર પાસે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું માન્ય ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ નહોતું અને તેથી પોલિસીની શરતોનો ભંગ થયો હતો. અપીલકર્તાનો કેસ એવો હતો કે અકસ્માત કરનાર વાહનનો ડ્રાઈવર માત્ર 'લાઈટ મોટર વ્હીકલ' ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હતો અને તેથી, તેની પાસે 'હેવી મોટર વ્હીકલ' ચલાવવાનું લાયસન્સ નહોતું અને તેથી તે અકસ્માત કરનાર વાહન ચલાવવા માટે લાયક નહોતો. ટ્રિબ્યુનલે **એસ. અય્યપ્પન વિરુદ્ધ યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ અને અન્ય, (૨૦૧૩) ૭ એસસીસી ૬૨ ના** કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર આધાર રાખવામાં આવેલ અને ઠેરવ્યું કે ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સના પ્રશ્ન પર, ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પોલિસીની શરતોનો ભંગ સ્થાપિત કરવામાં સક્ષમ રહી

નથી અને ડ્રાઈવરના લાયસન્સનું પ્રમાણપત્ર માત્ર રજૂ કરવું એ પોલિસીની શરતોનો ભંગ સ્થાપિત કરવા માટે પૂરતું નથી. ટ્રિબ્યુનલે અવલોકન કર્યું કે અકસ્માતના સમયે વીમા પોલિસી અસ્તિત્વમાં હતી અને વીમાધારકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને જવાબદાર ઠેરવી. તેનાથી નારાજ થઈને ઈન્સ્યોરન્સ કંપની અપીલમાં છે.

૫. અપીલકર્તા તરફે વિદ્વાન એડવોકેટ શ્રી મૌલિક શેલતે રજૂઆત કરી હતી કે પ્રશ્ન હેઠળનો અકસ્માત ૦૪/૦૧/૨૦૦૯ ના રોજ થયો છે અને પ્રશ્ન હેઠળનું વાહન એક ટ્રક હતું જે લાઈટ મોટર વ્હીકલના પ્રકારનું હતું. અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવરના ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સના ઉતારાનો સંદર્ભ આપતા, એવું દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે આપું લાયસન્સ નોન-ટ્રાન્સપોર્ટ લાઈટ મોટર વ્હીકલ માટે હતું અને તે ૨૮/૦૫/૨૦૦૧ થી ૨૭/૦૫/૨૦૨૧ સુધી માન્ય હતું અને લાયસન્સમાં એવી કોઈ નોંધ નહોતી કે ડ્રાઈવર ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવા માટે અધિકૃત હતો. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ડ્રાઈવર માન્ય લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો તે હકીકત આંક-૩૭ પર રિજનલ ટ્રાન્સપોર્ટ ઓફિસરની તપાસ કરીને સાબિત કરવામાં આવી છે. કોર્ટનું ધ્યાન એક્ટની કલમ ૩ ની જોગવાઈઓ તરફ દોરવામાં આવ્યું હતું, જે દર્શાવે છે કે કોઈપણ વ્યક્તિને મોટર કેબ અથવા મોટરસાઈકલ કે જે તેના પોતાના ઉપયોગ માટે ભાડે લીધેલી હોય અથવા કલમ ૭૫ ની પેટા-કલમ (૨) હેઠળ બનેલી કોઈ યોજના હેઠળ ભાડે આપેલી હોય તે સિવાયનું ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાની મનાઈ છે, સિવાય કે તેનું ડ્રાઈવિંગ

લાયસન્સ તેને તેમ કરવા માટે ખાસ હકદાર બનાવતું હોય. એક્ટની કલમ ૫ નો સંદર્ભ આપવામાં આવ્યો હતો કે મોટર વાહનના માલિક અથવા તેના પ્રભારી વ્યક્તિ સામે એવી કોઈપણ વ્યક્તિ કે જે કલમ ૩ અથવા કલમ ૪ ની જોગવાઈઓ સંતોષતી ન હોય તેને વાહન ચલાવવા દેવા માટે મનાઈ છે. એક્ટની કલમ ૧૦ નો સંદર્ભ આપતા, જે "ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સના ફોર્મ અને વિષયવસ્તુ" માટેની જોગવાઈ કરે છે, એવું દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે લાયસન્સના વર્ગો ત્યાં ગણાવ્યા છે જેમાંનું એક "(ઈ) ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ" છે. આમ, એક્ટ હેઠળ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ વાહનોનો એક અલગ વર્ગ બનાવે છે. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે વ્યક્તિ માત્ર ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સમાં ઉલ્લેખિત વર્ગનું જ મોટર વાહન ચલાવવા માટે હકદાર છે. કોર્ટનું ધ્યાન એક્ટની કલમ ૧૪ તરફ દોરવામાં આવ્યું હતું, જે "મોટર વાહનો ચલાવવા માટેના લાયસન્સની મુદત" શીર્ષક ધરાવે છે, તે દર્શાવવા માટે કે તેની પેટા-કલમ (૧) હેઠળ, એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે એક્ટ હેઠળ જારી કરાયેલ લર્નર્સ લાયસન્સ, એક્ટની અન્ય જોગવાઈઓને આધીન રહીને, લાયસન્સ જારી થયાની તારીખથી છ મહિનાના સમયગાળા માટે અસરકારક રહેશે. એક્ટની કલમ ૧૪ ની પેટા-કલમ (૨) ના ખંડ (એ) હેઠળ, એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે એક્ટ હેઠળ જારી કરાયેલ અથવા રિન્યુ કરાયેલ ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાના લાયસન્સના કિસ્સામાં, ત્રણ વર્ષના સમયગાળા માટે અસરકારક રહેશે, અને અન્ય લાયસન્સના કિસ્સામાં, જો લાયસન્સ મેળવનાર વ્યક્તિએ,

મૂળ રીતે અથવા તેના રિન્યુઅલ પર, ઇશ્યુની તારીખે અથવા રિન્યુઅલની તારીખે પચાસ વર્ષની ઉંમર પ્રાપ્ત કરી ન હોય, તો તેવા ઇશ્યુ અથવા રિન્યુઅલની તારીખથી વીસ વર્ષના સમયગાળા માટે અસરકારક રહેશે. તદનુસાર, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે લાયસન્સ વીસ વર્ષના સમયગાળા માટે જારી કરવામાં આવ્યું હતું તે હકીકત જ સ્પષ્ટ કરે છે કે લાયસન્સ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ સિવાયના વાહન માટે હતું, કારણ કે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ માત્ર ત્રણ વર્ષના સમયગાળા માટે જ અસરકારક હોય. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા જે **એસ. અય્યપ્પન વિરુદ્ધ યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ.** (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર આધાર રાખવામાં આવેલ છે તે વર્ષ ૨૦૦૧ પહેલા થયેલા અકસ્માત સંબંધિત હતો અને તેથી, તે નિર્ણય હાલના કેસના તથ્યોને લાગુ પડશે નહીં જ્યાં અકસ્માત ૦૪/૦૧/૨૦૦૯ ના રોજ થયો હતો, એટલે કે, મોટર વ્હીકલ રૂલ્સમાં સુધારા પછી.

૫.૧ કોર્ટનું ધ્યાન સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ રૂલ્સ, ૧૯૮૯ (ત્યારબાદ "રૂલ્સ" તરીકે ઉલ્લેખિત છે) ના નિયમ ૮ ની જોગવાઈઓ તરફ દોરવામાં આવ્યું હતું, જે દર્શાવે છે કે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવા માટેનું લાયસન્સ મેળવવા માટેના અરજદારના કિસ્સામાં લઘુત્તમ શૈક્ષણિક લાયકાત આઠમું ધોરણ પાસ હોવી જોઈએ. રૂલ્સના નિયમ ૧૪(૧) હેઠળ નિર્ધારિત ફોર્મ જ, જે "મોટર વાહન ચલાવવા માટેના લાયસન્સ માટેના અરજદારનું ફોર્મ" છે, તેનો સંદર્ભ આપતા એવું દર્શાવવામાં

આવ્યું હતું કે લાયસન્સ માટે અરજી કરનાર વ્યક્તિએ વાહનના વર્ગનું વર્ણન કરવું જરૂરી છે જેના સંબંધમાં તે લાયસન્સ મેળવવા ઈચ્છે છે અને 'ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ' તે હેઠળ ગણાવેલ એક અલગ શ્રેણી છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે વર્ષ ૨૦૦૧ પહેલા, ફોર્મ ૪ માં પૂરી પાડવામાં આવેલ વાહનોની શ્રેણીઓ અલગ હતી. જોકે, ત્યારબાદ, વર્ષ ૨૦૦૧ માં 'ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ' ની શ્રેણી દાખલ કરવામાં આવી છે. રૂલ્સના નિયમ ૧૬(૧) હેઠળ નિર્ધારિત ફોર્મ ૬ હેઠળ આપેલ ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સના ફોર્મનો સંદર્ભ આપતા, એવું દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે લાયસન્સ તે હેઠળ વર્ણવેલ કોઈપણ વાહનોના સંબંધમાં જારી કરવામાં આવે છે અને 'ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ' તેમાં વર્ણવેલ એક વિશિષ્ટ શ્રેણી છે. તેથી, જો ડ્રાઈવર પાસે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ હોય તો તે લાયસન્સમાં જ ઉલ્લેખિત હશે.

પ.૨ એક્ટની કલમ ૨ ની પેટા-કલમ (૧૦) હેઠળ "ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ" ની વ્યાખ્યાનો સંદર્ભ આપતા, એવું દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ એટલે પ્રકરણ II હેઠળ સક્ષમ સત્તાધિકારી દ્વારા જારી કરાયેલ લાયસન્સ જે તેમાં નિર્દિષ્ટ વ્યક્તિને શીખનાર સિવાય, મોટર વાહન અથવા કોઈપણ વિશિષ્ટ વર્ગ અથવા વર્ણનના મોટર વાહનને ચલાવવા માટે અધિકૃત કરે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે, તેથી, લાયસન્સ પોતે જ મોટર વાહનના વર્ગ અથવા વર્ણનનો ઉલ્લેખ કરશે જેના માટે વાહનનો ધારક વિધિવત લાયસન્સ ધરાવે છે. એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે જ્યારે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલનો માલિક તે

ડ્રાઈવરને સોંપે છે, ત્યારે તેણે ચકાસવું જરૂરી છે કે તેની પાસે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું માન્ય લાયસન્સ છે કે નહીં. જે વ્યક્તિ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવે છે તેણે તેના લાયસન્સમાં આવી નોંધ કરાવવી જરૂરી છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે હાલના કેસમાં, જે અકસ્માત કરનાર વાહન એક ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ હતું, તેના ડ્રાઈવર પાસે તેના લાયસન્સમાં આવી કોઈ નોંધ નહોતી કે તે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવા માટે જારી કરવામાં આવ્યું છે, તેથી ડ્રાઈવર અને માલિક બંનેએ પોલિસીની શરતોનો મૂળભૂત ભંગ કર્યો છે.

પ.૩ નેશનલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ અન્નાપ્પા ઇરપ્પા નેસારિયા ઉર્ફે નેસારગી અને અન્ય, (૨૦૦૮) ૩ એસસીસી ૪૬૪ ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયનો સંદર્ભ આપવામાં આવ્યો હતો, જેમાં કોર્ટે લાયસન્સ જારી કરવા સંબંધિત જોગવાઈઓ પર વિચાર કર્યો છે અને નિર્ણયના પેરા ૨૦ માં અવલોકન કર્યું છે કે "ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ" ને હવે "મીડિયમ ગુડ્સ વ્હીકલ" અને "હેવી ગુડ્સ વ્હીકલ" ના સ્થાને બદલવામાં આવ્યું છે. લાઈટ મોટર વ્હીકલ સંબંધિત સમયે "લાઈટ પેસેન્જર કેરેજ વ્હીકલ" અને "લાઈટ ગુડ્સ કેરેજ વ્હીકલ" બંનેને આવરી લેવાનું ચાલુ રાખતું હતું. જે ડ્રાઈવર પાસે લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું માન્ય લાયસન્સ હતું, તે તેથી લાઈટ ગુડ્સ વ્હીકલ ચલાવવા માટે પણ અધિકૃત હતો. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે ખંડ (ઈ) જે "ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ" માટેની જોગવાઈ કરે છે તે ૨૮/૦૩/૨૦૦૧ થી જીએસઆર ૨૨૧(ઈ) દ્વારા બદલવામાં આવ્યું હતું અને ૨૦૦૧ ના સુધારા પહેલા, "મીડિયમ ગુડ્સ વ્હીકલ" અને "હેવી ગુડ્સ

વ્હીકલ" ની એન્ટ્રીઓ અસ્તિત્વમાં હતી જે "ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ" દ્વારા બદલવામાં આવી છે. ઉક્ત કેસના તથ્યોમાં, અકસ્માત ૦૮/૧૨/૧૯૯૯ ના રોજ થયો હોવાથી, કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે રૂલ્સમાં કરવામાં આવેલા સુધારાઓ ભવિષ્યલક્ષી હોવાથી, પ્રશ્ન હેઠળના વાહનના ડ્રાઈવર દ્વારા રાખવામાં આવેલ લાયસન્સ કાયદામાં અમાન્ય કહી શકાય નહીં.

૫.૪ ન્યુ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિરુદ્ધ રોશનબેન રહેમાનશા ફકીર અને અન્ય, (૨૦૦૮) ૮ એસસીસી ૨૫૩ ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર આધાર રાખવામાં આવેલ છે, જેમાં ડ્રાઈવર થ્રી-વ્હીલરના લાયસન્સનો ધારક હતો અને લાયસન્સ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવા માટે નહોતું. વાહનના વર્ગનું વર્ણન, એટલે કે અકસ્માત કરનાર વાહન ઓટો-રિક્ષા ડિલિવરી વાન હતી. વાહન ખાનગી હેતુ માટે ઉપયોગમાં લેવાતું નહોતું, પરંતુ તે વ્યાપારી વાહન હતું. ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે વાહનના ડ્રાઈવર પાસે કાયદેસર, માન્ય અને અસરકારક ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ નહોતું અને તેથી, ઇન્સ્યોરન્સ કંપની ક્લેમન્ટ્સના ક્લેમની ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર નહોતી. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવરની તરફેણમાં જારી કરાયેલ લાયસન્સ ૧૩/૦૫/૨૦૦૪ થી ૧૨/૦૫/૨૦૨૪ સુધી માન્ય હતું. કલમ ૧૪ (૨) (એ) જોગવાઈ કરે છે કે એક્ટ હેઠળ જારી કરાયેલ અથવા રિન્યુ કરાયેલ ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાના લાયસન્સના કિસ્સામાં, ત્રણ વર્ષના સમયગાળા માટે અસરકારક રહેશે, જ્યારે અન્ય કોઈપણ

વાહનના કિસ્સામાં, તે ઇશ્યુ અથવા રિન્યુઅલની તારીખથી વીસ વર્ષના સમયગાળા માટે જારી અથવા રિન્યુ કરી શકાય છે. લાયસન્સ વીસ વર્ષના સમયગાળા માટે મંજૂર કરવામાં આવ્યું હતું તે હકીકત આમ સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે વાહનના ડ્રાઈવરને ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવા માટે માન્ય ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ આપવામાં આવ્યું નહોતું. કોર્ટે તદનુસાર ઠેરવ્યું કે વાહનનો ડ્રાઈવર અસરકારક લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો અને મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૦ મુજબ અસરકારક લાયસન્સ હોવું જરૂરી છે. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે **નેશનલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ અન્નાપ્પા ઇરિપ્પા નેસારિયા ઉર્ફે નેસારગી** (ઉપર મુજબ) માં, અકસ્માત કઈ તારીખે થયો હતો તે ધ્યાનમાં રાખીને, કોર્ટે ઠેરવ્યું હતું કે ડ્રાઈવર માન્ય લાયસન્સ ધરાવતો હતો. કોર્ટે તદનુસાર ઠેરવ્યું કે ઇન્સ્યોરન્સ કંપની જવાબદાર નથી કારણ કે વાહનનો ડ્રાઈવર અસરકારક લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો.

૫.૫ **નેશનલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ કુસુમ રાય અને અન્ય, (૨૦૦૬)**
જ એસસીસી ૨૫૦ ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર પણ આધાર રાખવામાં આવેલ છે, જેમાં કોર્ટે ઠેરવ્યું છે કે અકસ્માત કરનાર વાહનનો ડ્રાઈવર માત્ર લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાના લાયસન્સનો ધારક હતો. તેની પાસે કોમર્શિયલ વ્હીકલ ચલાવવાનું કોઈ લાયસન્સ નહોતું. દેખીતી રીતે, તેથી, વીમાના કરારની શરતોનો ભંગ થયો હતો અને તેથી, ઇન્સ્યોરન્સ કંપની માટે ઉક્ત બચાવ લેવાનું ખુલ્લું હતું. કોર્ટે, જોકે, ભોગ બનનારની ઉંમર માત્ર ૧૨ વર્ષ હતી અને કલેમન્ટ્સ

ગરીબ પૃષ્ઠભૂમિના હતા તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને, **ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ નંજપ્પન**, (૨૦૦૪) ૧૩ એસસીસી ૨૨૪ ના તેના અગાઉના નિર્ણયનો સંદર્ભ આપ્યો, જેમાં સુપ્રીમ કોર્ટે ઇન્સ્યોરન્સ કંપનીને એવોર્ડ સંતોષવા અને પછી વીમાધારક પાસેથી એવોર્ડની રકમ વસૂલવાનો આદેશ આપ્યો હતો, પરંતુ તે જ સમયે, એવો નિર્દેશ આપ્યો હતો કે અમલીકરણ કોર્ટ કાયદા અનુસાર યોગ્ય આદેશો પસાર કરશે કે વીમાધારક, વાહનનો માલિક વીમાદાતાને કઈ રીતે ચૂકવણી કરશે. એવું ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે જો કોઈ કસૂર થાય, તો અમલીકરણ કોર્ટ માટે રજૂ કરવાના જામીનગીરીના નિકાલ દ્વારા અથવા વાહનના માલિક, વીમાધારકની અન્ય કોઈપણ મિલકત અથવા મિલકતોમાંથી વસૂલાત કરવાનો નિર્દેશ આપવાનું ખુલ્લું રહેશે. **એસ. અચ્યપ્પન વિરુદ્ધ યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ.**, ૨૦૧૩ એસીજે ૧૯૪૪, (ઉપર મુજબ) ના સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયનો સંદર્ભ આપતા, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ઉક્ત કેસના તથ્યોમાં, અકસ્માત ૨૩ મે, ૧૯૯૮ ના રોજ થયો હતો અને તેથી, ઉક્ત નિર્ણય હાલના કેસના તથ્યોને લાગુ પડશે નહીં.

૫.૬ **ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ અંગદ કોલ અને અન્ય**, (૨૦૦૯) ૧૧ એસસીસી ૩૫૬ ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર પણ આધાર રાખવામાં આવેલ છે, જેમાં સુપ્રીમ કોર્ટે **નેશનલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ અન્નાપ્પા ઇરિપ્પા નેસારિયા**, (૨૦૦૮) ૩ એસસીસી ૪૬૪ ના કેસમાં અને **અશોક ગંગાધર મરાઠા વિરુદ્ધ ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ.**,

(૧૯૯૯) ૬ એસસીસી ૬૨૦ ના કેસમાં તેના અગાઉના નિર્ણયોનો સંદર્ભ આપ્યા પછી ઠેરવ્યું કે ઉક્ત કેસના તથ્યોમાં, ડ્રાઈવર પાસે વાહન ચલાવવા માટે માન્ય અને અસરકારક ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ નહોતું અને વીમા પોલિસીની શરતોનો ભંગ તેથી રેકૉર્ડ પર સ્પષ્ટ હતો. **યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ સુજાતા અરોરા અને અન્ય**, ૨૦૧૩ એસીજે ૨૧૨૯ ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર મજબૂત આધાર રાખવામાં આવ્યો હતો, જેમાં કોર્ટે ઠેરવ્યું હતું કે લાયસન્સ વિના અથવા નકલી લાયસન્સ સાથે વાહન ચલાવવું અને બેદરકારીથી વાહન ચલાવવું એ મેટર ના બે અલગ અલગ પાસાઓ છે. માન્ય ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ રાખવું એ કાયદાની જરૂરિયાત છે. જો વાહન માન્ય લાયસન્સ ધરાવતી વ્યક્તિ દ્વારા ચલાવવામાં આવતું હોય, પરંતુ ઉતાવળમાં અને બેદરકારીથી, તો તે પુરાવાનો વિષય છે. જે હકીકત સ્થાપિત થઈ છે કે ડ્રાઈવરનું લાયસન્સ નકલી હતું, તે ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને સંપૂર્ણપણે મુક્ત કરશે. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે **નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ લક્ષ્મી નારાયણ ધુત**, ૨૦૦૭ એસીજે ૭૨૧ (એસસી) અને **જવાહર સિંહ વિરુદ્ધ બાલા જૈન**, ૨૦૧૧ એસીજે ૧૬૭૭ (એસસી) માં સુપ્રીમ કોર્ટના બે ચુકાદાઓના પ્રકાશમાં તેના અભિપ્રાયમાં તે મક્કમ છે, જેમાં એવું ઠેરવવામાં આવ્યું છે કે જો એવું જણાય કે અકસ્માત કરનાર વાહન એવા ડ્રાઈવર દ્વારા ચલાવવામાં આવ્યું હતું જે કાં તો કોઈ લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો અથવા નકલી લાયસન્સ ધરાવતો હતો,

તો તે પોલિસીની શરતો અને નિયમોનું ઉલ્લંઘન ગણાય છે અને તે સંજોગોમાં, ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પર કોઈ જવાબદારી લાદી શકાય નહીં.

પ.૭ **રામ કુમાર વિરુદ્ધ મંગલ ચંદ અને અન્ય**ના કેસમાં એસ. બી. સિવિલ મિસેલેનિયસ અપીલ નંબર ૮૪૨/૨૦૦૯ અને અન્ય સંબંધિત મેટર્સ માં ૨૮ નવેમ્બર, ૨૦૧૩ ના રોજ આપવામાં આવેલા રાજસ્થાન હાઈકોર્ટના એક બિન-રિપોર્ટેડ નિર્ણય પર આધાર રાખવામાં આવ્યો હતો, જેમાં કોર્ટે ઠેરવ્યું હતું કે લાયસન્સ સંબંધિત જોગવાઈઓ 'લાઈટ મોટર વ્હીકલ' અને 'ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ' વચ્ચે સ્પષ્ટ તફાવત પાડે છે. કોર્ટે ઠેરવ્યું કે **રોશનબેન રહેમાનશા ફકીર** (ઉપર મુજબ), **અંગદ કોલ** (ઉપર મુજબ) અને **પ્રભુ લાલ** (ઉપર મુજબ) ના કેસોમાં સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા ઠેરવવામાં આવેલા કાયદાને ધ્યાનમાં લેતા, 'લાઈટ મોટર વ્હીકલ' ચલાવવાનું ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ ધરાવતી વ્યક્તિ 'ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ' ચલાવવા માટે હકદાર નથી ભલે તેનું ગ્રોસ વ્હીકલ વેઈટ ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી ઓછું હોય.

પ.૮ નિષ્કર્ષમાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે અકસ્માત કરનાર વાહનના માલિક દ્વારા એવા ડ્રાઈવરને અકસ્માત કરનાર વાહન ચલાવવાની પરવાનગી આપીને પોલિસીનો મૂળભૂત ભંગ કરવામાં આવ્યો છે જેની પાસે એક્ટની કલમ ૩ અને ૫ ના ઉલ્લંઘનમાં માન્ય લાયસન્સ નહોતું. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીએ પુરાવા રજૂ કરીને વિધિવત સાબિત કર્યું હોવા છતાં કે અકસ્માત કરનાર વાહનનો ડ્રાઈવર માન્ય લાયસન્સ ધરાવતો

નહોતો, ટ્રિબ્યુનલે એવું ઠેરવવામાં ભૂલ કરી છે કે ઈન્સ્યોરન્સ કંપની તેનો બચાવ સાબિત કરવામાં નિષ્ફળ રહી છે, વધુમાં તો કલેમન્ટ્સ વતી કોઈ વળતા પુરાવા રજૂ કરવામાં આવ્યા ન હોવા છતાં. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે કલેમન્ટ્સનો કે માલિકનો કે અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવરનો એવો કેસ નથી કે અકસ્માત કોઈ યાંત્રિક ખામી અથવા કુદરતી આફતને કારણે થયો હતો. ટ્રિબ્યુનલે સ્પષ્ટપણે ઠેરવ્યું છે કે અકસ્માત વાહનના ડ્રાઈવરની ઉતાવળ અને બેદરકારીથી વાહન ચલાવવાને કારણે થયો હતો જે સ્પષ્ટપણે એ હકીકત સાથે સંબંધિત છે કે તેની પાસે માન્ય લાયસન્સ નહોતું. એવી વિનંતી કરવામાં આવી હતી કે મોટર વ્હીકલ એક્ટ ડ્રાઈવર પર તે જે વર્ગનું વાહન ચલાવવા માંગે છે તેના માટે લાયસન્સ મેળવવાની ફરજ લાદે છે. જો તે આવું લાયસન્સ ધરાવતો ન હોય, તો તેનામાં આવું વાહન ચલાવવાની સક્ષમતાનો અભાવ છે. આ સંજોગોમાં, પોલિસીની શરતોનો ભંગ હોવાથી, ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને મુક્ત કરવી જરૂરી છે.

૫.૯ નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ સ્વાર્ણ સિંહ અને અન્ય, (૨૦૦૪)
૩ એસસીસી ૨૯૭ ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયનો સંદર્ભ આપવામાં આવ્યો હતો કે એકવાર એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૨) હેઠળના બચાવો સાબિત થઈ જાય, પછી ઈન્સ્યોરન્સ કંપની એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૭) હેઠળ તેની જવાબદારી ટાળી શકે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે હાલના કેસના તથ્યોમાં, ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીએ સફળતાપૂર્વક સાબિત કર્યું છે કે

મૃતક ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલમાં મુસાફરી કરી રહ્યો હતો અને ડ્રાઈવર પાસે કોઈ માન્ય લાયસન્સ નહોતું અને તેથી, ઈન્સ્યોરન્સ કંપની એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૭) હેઠળ જવાબદારી ટાળવા માટે હકદાર છે. તદનુસાર એવી વિનંતી કરવામાં આવી હતી કે અપીલ મંજૂર થવાને પાત્ર છે અને જે હદ સુધી ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને એવોર્ડ સંતોષવા માટે સંયુક્ત રીતે અને વ્યક્તિગત રીતે જવાબદાર ઠેરવવામાં આવી છે તે હદ સુધી પડકારવામાં આવેલ એવોર્ડ રદ થવાને પાત્ર છે.

૬. બીજી તરફ, પ્રતિવાદી નંબર ૧/૧ અને ૧/૨ કલેમન્ટ્સ તરફે વિદ્વાન એડવોકેટ શ્રી હેમલ શાહે રજૂઆત કરી હતી કે ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીએ પોલિસીની શરતોનો મૂળભૂત ભંગ થયો હોવાનું સાબિત કરવા માટે કોઈ પુરાવા રજૂ કર્યા નથી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે માત્ર ડ્રાઈવર માન્ય લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો તે હકીકત ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને મુક્ત કરવા માટે પૂરતી નથી સિવાય કે ઈન્સ્યોરન્સ કંપની દ્વારા એવું સ્થાપિત કરવામાં આવે કે અકસ્માત માલિક અને અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવર તરફથી કોઈ મૂળભૂત ભંગને કારણે થયો હતો.

૬.૧ એસ. અય્યપ્પન વિરુદ્ધ યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર આધાર રાખવામાં આવ્યો હતો, એ રજૂઆત કરવા માટે કે તે હાલના કેસના તથ્યોને પણ લાગુ પડશે, કારણ કે કોર્ટે નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ કુસુમ રાય (ઉપર મુજબ) અને નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ અન્નાપ્પા ઇરેપ્પા નેસારિયા ઉર્ફે નેસારગી (ઉપર

મુજબ) ના તેના અગાઉના નિર્ણયોનો સંદર્ભ આપ્યા પછી ઠેરવ્યું છે કે વીમાદાતા તેની જવાબદારીનો એવા આધારે અસ્વીકાર કરી શકે નહીં કે ભલે ડ્રાઈવર લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હતો પરંતુ વ્યાપારી વાહન તરીકે ઉપયોગમાં લેવાતું લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવતા પહેલા, ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સમાં વ્યાપારી વાહન ચલાવવાની કોઈ નોંધ મેળવવામાં આવી નહોતી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે કોર્ટે ઠેરવ્યું હતું કે કોઈપણ સંજોગોમાં, વીમાદાતા પાસેથી મંજૂર કરાયેલ વળતરની રકમ વસૂલવી એ ત્રીજા પક્ષકારનો વૈધાનિક અધિકાર છે. જો વીમા પોલિસીની કોઈ શરતનું ઉલ્લંઘન થયું હોય તો રકમની વસૂલાત માટે વીમાધારક સામે કાર્યવાહી કરવી તે વીમાદાતા માટે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે, તેથી, જો આ કોર્ટે એવું ઠેરવવા માટે પ્રેરાય કે વાહનનો ડ્રાઈવર માન્ય લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો, તો પણ ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને એવોર્ડ સંતોષવા માટે જવાબદાર ઠેરવવી જોઈએ અને ત્યારબાદ, વીમાધારક પાસેથી તે વસૂલ કરવી જોઈએ. તેની રજૂઆતોના સમર્થનમાં, વિદ્વાન કાઉન્સલે **ફ્યુચર જનરલ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ મોહમ્મદ ઇબ્રાહિમ અને અન્યના** કેસમાં એમ.એ.સી. અપીલ ૮૩૭/૨૦૧૧ માં ૯ ઓક્ટોબર, ૨૦૧૨ ના રોજ આપવામાં આવેલા દિલ્હી હાઈકોર્ટના એક બિન-રિપોર્ટેડ નિર્ણય પર આધાર રાખ્યો હતો, જેમાં કોર્ટે મોટર વ્હીકલ એક્ટની વિવિધ જોગવાઈઓ અને એક્ટની યોજનાનો સંદર્ભ આપ્યા પછી ઠેરવ્યું છે કે જે ડ્રાઈવર લાઈટ મોટર વ્હીકલ (એનટી) ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હતો તે અકસ્માતમાં સામેલ ડિલિવરી

વાન ચલાવવા માટે સક્ષમ નહોતો અને તદનુસાર ઠેરવ્યું કે વીમાદાતા આમ જવાબદારી ટાળવા માટે હકદાર છે. કોર્ટે, આ સંબંધમાં સુપ્રીમ કોર્ટના વિવિધ નિર્ણયોનો સંદર્ભ આપ્યા પછી ઠેરવ્યું કે જો ઈન્સ્યોરન્સ કંપની સફળતાપૂર્વક પોલિસીની શરતોનો સભાન ભંગ સાબિત કરે છે, તો તે માલિક અથવા ડ્રાઈવર સામે, જે કિસ્સો હોય તે મુજબ, વસૂલાતના અધિકારો માટે હકદાર રહેશે. જોકે, ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પ્રથમ તબક્કે એવોર્ડ સંતોષવા અને સ્વતંત્ર સિવિલ કાર્યવાહીનો આશરો લીધા વિના તે જ ચુકાદાના અમલીકરણમાં ડ્રાઈવર અને અકસ્માત કરનાર વાહનના માલિક પાસેથી વળતરની રકમ વસૂલવા માટે બંધાયેલી છે. *ન્યુ ઈન્ડિયા એશ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ મુખ્તિયારબીબી વિધવા સીતાબખા ઉર્ફે કાલુભાઈ અને અન્યના* કેસમાં ફર્સ્ટ અપીલ નંબર ૧૫૪૯/૨૦૧૨ અને અન્ય સંબંધિત મેટર્સ માં ૦૬/૧૨/૨૦૧૨ ના રોજ આપવામાં આવેલા આ કોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચના અન્ય એક બિન-રિપોર્ટેડ નિર્ણય પર પણ આધાર રાખવામાં આવ્યો હતો, જેમાં કોર્ટે ઠેરવ્યું હતું કે ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીએ એ સ્થાપિત કરવું જરૂરી છે કે ભંગ અથવા ભંગો એટલા મૂળભૂત હતા કે જેણે અકસ્માતના કારણમાં ફાળો આપ્યો હતો. કે માત્ર લાયસન્સ ન હોવું, તે પોતે જ, વીમાદાતાને વાહનના ડ્રાઈવર દ્વારા બેદરકારીથી વાહન ચલાવવાથી ઉદ્ભવતી તેની જવાબદારીનો અસ્વીકાર કરવાની મંજૂરી આપશે નહીં. *ઈક્કો-ટોકિયો જનરલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ લલિતાબેન ઉર્ફે લહરકીબાઈ વિધવા જગદીશભાઈ રામુભાઈ પટેલ અને અન્યના* કેસમાં ફર્સ્ટ

અપીલ નંબર ૧૬૫૭/૨૦૧૩ માં ૦૫/૦૨/૨૦૧૪ ના રોજ આપવામાં આવેલા આ કોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચના અન્ય એક બિન-રિપોર્ટેડ નિર્ણય પર આધાર રાખવામાં આવ્યો હતો, જેમાં કોર્ટે **એસ. અચ્યપ્પન વિરુદ્ધ યુનાઇટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ.** (ઉપર મુજબ) અને **નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ અન્નાપ્પા ઇરપ્પા નેસારિયા ઉર્ફે નેસારગી** (ઉપર મુજબ) ના સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયોનો સંદર્ભ આપ્યા પછી નીચે મુજબ ઠેરવ્યું છે:

"૪.૦૧. તે મુજબ ઉપરોક્ત મુદ્દો/વિવાદ હવે **એસ. અચ્યપ્પન** (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના તાજેતરના નિર્ણયને જોતા રેસ ઈન્ટીગ્રા નથી અને આ મુદ્દા પરના અન્ય તમામ અગાઉના નિર્ણયોને ધ્યાનમાં લેતા, સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા ઉક્ત નિર્ણયમાં એવું ઠેરવવામાં આવ્યું છે કે જો ડ્રાઈવર પાસે લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ હતું, તે મેક્સીકેબ ચલાવી રહ્યો હતો જે લાઈટ મોટર વ્હીકલ છે, પરંતુ તેનો ઉપયોગ વ્યાપારી વાહન તરીકે કરવામાં આવતો હતો, તો ઈન્સ્યોરન્સ કંપની એવા આધારે તેની જવાબદારીનો અસ્વીકાર કરી શકે નહીં કે ડ્રાઈવર ભલે લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવા માટે વિધિવત લાયસન્સ ધરાવતો હતો પરંતુ વ્યાપારી વાહન તરીકે ઉપયોગમાં લેવાતા લાઈટ મોટર

વ્હીકલને ચલાવવા માટે લાયસન્સમાં કોઈ નોંધ નહોતી.
માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં
આવ્યું છે અને ઠેરવવામાં આવ્યું છે કે જો વીમા પોલિસીની
કોઈ શરતનું ઉલ્લંઘન થયું હોય તો ઈન્સ્યોરન્સ કંપની
રકમની વસૂલાત માટે વીમાધારક સામે કાર્યવાહી કરી શકે
છે.

માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના ઉપરોક્ત તાજેતરના બંધનકર્તા
નિર્ણયને ધ્યાનમાં લેતા, અપીલકર્તા વતી લેવામાં આવેલી
દલીલ કે પ્રશ્ન હેઠળના અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવર
પાસે લાઈટ મોટર વ્હીકલ (નોન-ટ્રાન્સપોર્ટ) ચલાવવાનું
લાયસન્સ હતું અને લાઈટ મોટર વ્હીકલ (ટ્રાન્સપોર્ટ)
ચલાવવા માટે લાયસન્સમાં કોઈ નોંધ નહોતી અને તેથી,
અપીલકર્તા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની વળતર ચૂકવવા માટે
જવાબદાર નથી, તે સ્વીકારી શકાય નહીં."

૬.૨ તદનુસાર એવી વિનંતી કરવામાં આવી હતી કે પ્રથમ તો, ઈન્સ્યોરન્સ
કંપનીએ વીમા પોલિસીની કોઈ શરતનો ભંગ સ્થાપિત કર્યો નથી; અને બીજું, જો
કોર્ટ એવું ઠેરવવા માટે પ્રેરાય કે શરતોનો ભંગ સ્થાપિત થયો છે, તો પણ **નેશનલ
ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ સ્વર્ણ સિંહ** (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સુપ્રીમ
કોર્ટના નિર્ણય તેમજ દિલ્લી હાઈકોર્ટના ઉપર ઉલ્લેખિત નિર્ણયના પ્રકાશમાં,

ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને પ્રથમ એવોર્ડ સંતોષવા અને અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવર અને/અથવા માલિક પાસેથી તે વસૂલવા માટે નિર્દેશ આપવો જોઈએ.

૭. પ્રત્યુત્તરમાં, અપીલકર્તા તરફે વિદ્વાન કાઉન્સિલે શ્રી મૌલિક શેલતે રજૂઆત કરી છે કે જો કોર્ટ એવા નિષ્કર્ષ પર આવે કે ઈન્સ્યોરન્સ કંપની, શરતોનો ભંગ સ્થાપિત થયો હોવા છતાં, પ્રથમ એવોર્ડ સંતોષવા અને પછી વીમાધારક પાસેથી તે વસૂલવા માટે જવાબદાર છે, તો **ઓરિએન્ટલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ નંજપ્પન** (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા અપનાવવામાં આવેલી પ્રક્રિયા અપનાવી શકાય છે.

૮. ઉપરોક્ત તથ્યો અને દલીલોની પૃષ્ઠભૂમિમાં, આ કોર્ટ દ્વારા નિર્ધારણ માટે બે મુદ્દાઓ ઉદ્ભવે છે. પ્રથમ તો, એ હકીકતને ધ્યાનમાં લેતા કે અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવર પાસે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ નહોતું, શું ઈન્સ્યોરન્સ કંપની તેની જવાબદારી ટાળવા માટે હકદાર છે. બીજું, જો પ્રથમ પ્રશ્નનો ઉત્તર હકારાત્મકમાં હોય, તો શું ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને એવોર્ડ સંતોષવામાંથી સંપૂર્ણપણે મુક્ત કરવાની જરૂર છે અથવા તેને પ્રથમ એવોર્ડ સંતોષવા અને પછી, અકસ્માત કરનાર વાહનના માલિક અને/અથવા ડ્રાઈવર પાસેથી તે વસૂલવા માટે નિર્દેશ આપવાની જરૂર છે.

૯. પ્રથમ મુદ્દા પર વિચાર કરતા, રિજનલ ટ્રાન્સપોર્ટ ઓફિસ, રાજકોટ (આંક-૩૯) દ્વારા જારી કરાયેલ અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવરના ડ્રાઈવિંગ

લાયસન્સના ઉતારાનું નિરીક્ષણ દર્શાવે છે કે જે વાહનના વર્ગ માટે આવું લાયસન્સ જારી કરવામાં આવ્યું છે તે 'લાઈટ મોટર વ્હીકલ' (નોન-ટ્રાન્સપોર્ટ)' છે અને તે ૨૮/૦૫/૨૦૦૧ થી ૨૭/૦૫/૨૦૨૧ સુધી માન્ય છે. અપીલકર્તા - ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીએ રિજનલ ટ્રાન્સપોર્ટ ઓફિસ, રાજકોટના એક અધિકારી પ્રતાપભાઈ રવજીભાઈ ડોડિયાની તપાસ કરી છે, જેમણે જુબાની આપી છે કે અકસ્માત કરનાર વાહનનો ડ્રાઈવર લાઈટ મોટર વ્હીકલ (એન.ટી.) ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હતો, જે ૨૮/૦૫/૨૦૦૧ થી ૨૭/૦૫/૨૦૨૧ સુધી માન્ય હતું અને તેવા લાયસન્સના આધારે, ડ્રાઈવર ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ સિવાયના લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવા માટે અધિકૃત હતો. સાક્ષીએ વધુમાં જુબાની આપી છે કે ડ્રાઈવર લાઈટ કેરેજ પ્રકારનું વાહન ચલાવી શકે નહીં. જો ડ્રાઈવર ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવા માંગતો હોય, તો તેણે રિજનલ ટ્રાન્સપોર્ટ ઓફિસમાં આવા લાયસન્સ જારી કરવા માટે અરજી કરવી પડે છે. હાલના કેસમાં, અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવરે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલના સંબંધમાં તેના લાયસન્સમાં આવી કોઈ નોંધ કરાવવા માટે કોઈ પગલાં લીધા નથી. આમ, અપીલકર્તા ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીએ તે સંબંધમાં પુરાવા રજૂ કરીને વિધિવત રીતે સ્થાપિત કર્યું છે કે અકસ્માત કરનાર વાહનનો ડ્રાઈવર નોન-ટ્રાન્સપોર્ટ શ્રેણીના લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હતો. ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ નોન-ટ્રાન્સપોર્ટ શ્રેણીનું હતું તે હકીકત એ બાબત પરથી પણ સ્પષ્ટ થાય છે કે લાયસન્સ ૨૮/૦૫/૨૦૦૧ થી ૨૭/૦૫/૨૦૨૧ સુધીના સમયગાળા માટે

માન્ય છે, જ્યારે એક્ટની કલમ ૧૪ ની પેટા-કલમ (૧) ની જોગવાઈઓને જોતા, ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ માત્ર ત્રણ વર્ષના સમયગાળા માટે જ અસરકારક રહેશે.

૧૦. **નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ સ્વર્ણ સિંહ અને અન્ય** (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયના પ્રકાશમાં હવે પછીનો જે પ્રશ્ન વિચારણા માટે ઉદ્ભવે છે તે એ છે કે શું અકસ્માત ડ્રાઈવરની કોઈ પણ ભૂલ વિના થયો છે. તેવા સંજોગોમાં, ડ્રાઈવર માન્ય લાયસન્સ ધરાવતો હતો કે નહીં તે પ્રશ્ન અપ્રસ્તુત બની જશે.

૧૧. ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરાયેલા પડકારવામાં આવેલ ચુકાદા અને એવોર્ડ પરથી જોઈ શકાય છે કે, બેદરકારીના પ્રશ્ન પર, ટ્રિબ્યુનલે સ્પષ્ટપણે ઠેરવ્યું છે કે અકસ્માત અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવરની સંપૂર્ણ બેદરકારીને કારણે થયો હતો. તેથી, દેખીતી રીતે જ, તે સ્પષ્ટ છે કે અકસ્માત ડ્રાઈવરની ઉતાવળ અને બેદરકારીથી વાહન ચલાવવાને કારણે થયો હતો જે તે જે વર્ગનું વાહન ચલાવી રહ્યો હતો તે ચલાવવા માટેનું માન્ય ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો.

૧૨. **નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ અન્નાપ્પા ઈરપ્પા નેસારિયા ઉર્ફે નેસારગી** (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટ એવા કેસ સાથે કામ કરી રહી હતી જ્યાં અકસ્માત ૦૯/૧૨/૧૯૯૯ ના રોજ થયો હતો. કોર્ટે નીચે મુજબ ઠેરવ્યું:

"૧૧. મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮, જે મોટર વાહનો સંબંધિત કાયદાને એકીકૃત અને સુધારવા માટે બનાવવામાં આવ્યો હતો, તે એક સંપૂર્ણ સંહિતા છે.

૧૨. એક્ટની કલમ ૨ તેમાં સમાવિષ્ટ શબ્દોના અર્થઘટન માટેની જોગવાઈ કરે છે. તે "સિવાય કે સંદર્ભમાં અન્યથા જરૂરી હોય" શબ્દોનો પ્રયોગ કરે છે. એક્ટની કલમ ૨(૧૬) "હેવી ગુડ્સ વ્હીકલ" ને વ્યાખ્યાયિત કરે છે જેનો અર્થ એવું કોઈપણ માલવાહક વાહન જેનું ગ્રોસ વ્હીકલ વેઈટ, અથવા ટ્રેક્ટર અથવા રોડ રોલર કે જેમાંથી કોઈ એકનું અનલેડન વેઈટ, ૧૨,૦૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ હોય.

૧૩. કલમ ૨(૨૧) "લાઈટ મોટર વ્હીકલ" ને વ્યાખ્યાયિત કરે છે અને કલમ ૨(૨૩) "મીડિયમ ગુડ્સ વ્હીકલ" ને નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરે છે:

"૨. (૨૧) 'લાઈટ મોટર વ્હીકલ' એટલે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ અથવા ઓમ્નિબસ જેમાંથી કોઈ એકનું ગ્રોસ વ્હીકલ વેઈટ અથવા મોટર કાર અથવા ટ્રેક્ટર અથવા રોડ રોલર જેમાંથી કોઈ પણનું અનલેડન વેઈટ, ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ ન હોય;

* * *

(૨૩) 'મીડિયમ ગુડ્સ વ્હીકલ' એટલે લાઈટ મોટર વ્હીકલ અથવા હેવી ગુડ્સ વ્હીકલ સિવાયનું કોઈપણ માલવાહક વાહન;"

૧૪. એક્ટની કલમ ૩ નીચેની શરતોમાં છે:

"૩. ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સની આવશ્યકતા.-(૧) કોઈ પણ વ્યક્તિ કોઈ પણ જાહેર સ્થળે મોટર વાહન ચલાવશે નહીં સિવાય કે તે વાહન ચલાવવા માટે તેને અધિકૃત કરતું અસરકારક ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ ધરાવતો હોય; અને કોઈ પણ વ્યક્તિ તેના પોતાના ઉપયોગ માટે ભાડે રાખેલ અથવા કલમ ૭૫ ની પેટા-કલમ (૨) હેઠળ બનેલી કોઈ યોજના હેઠળ ભાડે આપેલી મોટર કેબ અથવા મોટરસાઈકલ સિવાયનું ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવશે નહીં સિવાય કે તેનું ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ તેને તેમ કરવા માટે ખાસ હકદાર બનાવતું હોય."

૧૫. કેન્દ્ર સરકારે સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ રૂલ્સ, ૧૯૮૯ તરીકે ઓળખાતા નિયમો બનાવ્યા છે.

૧૬. નિયમ ૨(૯) માં શબ્દ "ફોર્મ" ને રૂલ્સ સાથે જોડાયેલ
ફોર્મ તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે:

"ફોર્મ જ

* * *

હું નીચેના વર્ણનના વાહનો ચલાવવા માટે સક્ષમ બનવા
માટે લાયસન્સ માટે અરજી કરું છું:

* * *

(ડી) લાઈટ મોટર વ્હીકલ

(ઈ) મીડિયમ ગુડ્સ વ્હીકલ

* * *

(જી) હેવી ગુડ્સ વ્હીકલ

* * *

(જે) નીચેના વર્ણનનું મોટર વાહન."

સુધારા પછી ફોર્મ જ નો સંબંધિત ભાગ નીચે મુજબ વંચાય
છે:

"ફોર્મ જ

* * *

હું નીચેના વર્ણનના વાહનો ચલાવવા માટે સક્ષમ બનવા
માટે લાયસન્સ માટે અરજી કરું છું:

* * *

(ડી) લાઈટ મોટર વ્હીકલ

(ઈ) ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ

* * *

(જે) નીચેના વર્ણનનું મોટર વાહન."

૧૭. નિયમ ૧૪ મોટર વાહન ચલાવવા માટેના લાયસન્સ
માટે ફોર્મ જ માં અરજી દાખલ કરવાનું સૂચવે છે, તેને નવ
પ્રકારના વાહનોમાં વર્ગીકૃત કરે છે.

૧૮. ખંડ (ઈ) "ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ" માટેની જોગવાઈ કરે છે
જે ૨૮-૩-૨૦૦૧ થી જીએસઆર ૨૨૧(ઈ) દ્વારા
બદલવામાં આવ્યું છે. ૨૦૦૧ ના સુધારા પહેલા, "મીડિયમ
ગુડ્સ વ્હીકલ" અને "હેવી ગુડ્સ વ્હીકલ" ની એન્ટ્રીઓ

અસ્તિત્વમાં હતી જે "ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ" દ્વારા બદલવામાં આવી છે. જેમ અગાઉ નોંધ્યું છે તેમ, "લાઈટ મોટર વ્હીકલ" ને પણ તેમાં સ્થાન મળ્યું હતું.

૧૯. "લાઈટ મોટર વ્હીકલ" કલમ ૨(૨૧) માં વ્યાખ્યાયિત થયેલ છે અને તેથી, તે સમયે અસ્તિત્વમાં રહેલી જોગવાઈને જોતા, તેમાં લાઈટ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલનો સમાવેશ થતો હતો. ફોર્મ ૬ લાયસન્સ કઈ રીતે મંજૂર કરવામાં આવે છે તેની પ્રક્રિયા પૂરી પાડે છે, જેનો સંબંધિત ભાગ નીચે મુજબ છે:

"ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાની સત્તા નંબર...

તારીખ.....

..... થી ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવા માટે અધિકૃત.

બેજ નંબર

સહી

લાયસન્સિંગ સત્તાધિકારીનો હોદ્દો.

જે સત્તાધિકારીએ ડ્રાઈવિંગ ટેસ્ટ લીધી હોય તેનું નામ અને હોદ્દો."

૨૦. જે અગાઉ નોંધવામાં આવ્યું છે તે પરથી, તે સ્પષ્ટ છે કે "ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ" ને હવે "મીડિયમ ગુડ્સ વ્હીકલ" અને "હેવી ગુડ્સ વ્હીકલ" ના સ્થાને બદલવામાં આવ્યું છે. લાઈટ મોટર વ્હીકલ સંબંધિત સમયે "લાઈટ પેસેન્જર કેરેજ વ્હીકલ" અને "લાઈટ ગુડ્સ કેરેજ વ્હીકલ" બંનેને આવરી લેવાનું ચાલુ રાખતું હતું. જે ડ્રાઈવર પાસે લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું માન્ય લાયસન્સ હતું, તે તેથી લાઈટ ગુડ્સ વ્હીકલ ચલાવવા માટે પણ અધિકૃત હતો.

૨૧. રૂલ્સમાં કરવામાં આવેલા સુધારાઓ ભવિષ્યલક્ષી હોવાથી, પ્રશ્ન હેઠળના વાહનના ડ્રાઈવર દ્વારા રાખવામાં આવેલ લાયસન્સ કાયદામાં અમાન્ય કહી શકાય નહીં."

૧૩. ઉપરોક્ત નિર્ણય પરથી, તે તેથી સ્પષ્ટ છે કે ૨૮.૦૩.૨૦૦૧ થી રૂલ્સમાં સુધારા પછી ઉદ્ભવતા કેસોમાં, અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવર પાસે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલની શ્રેણી માટેનું લાયસન્સ હોવું જરૂરી હતું.

૧૪. એસ. અચ્યપ્પન વિરુદ્ધ યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં, જેના પર ટ્રિબ્યુનલે ઈન્સ્યોરન્સ કંપની એવોર્ડ સંતોષવા માટે

જવાબદાર છે તે ઠેરવવાના હેતુ માટે આધાર રાખ્યો છે, કોર્ટ એવા કેસ સાથે કામ કરી રહી હતી જેમાં અકસ્માત ૨૩.૦૫.૧૯૯૮ ના રોજ થયો હતો. દેખીતી રીતે, તેથી, ઉક્ત કેસ રૂલ્સમાં સુધારાની તારીખ પહેલા બનેલી ઘટના સાથે સંબંધિત હતો. કોર્ટે ઠેરવ્યું કે વીમાદાતા તેની જવાબદારીનો એવા આધારે અસ્વીકાર કરી શકે નહીં કે ભલે ડ્રાઈવર લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હતો પરંતુ વ્યાપારી વાહન તરીકે ઉપયોગમાં લેવાતું લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવતા પહેલા, ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સમાં વ્યાપારી વાહન ચલાવવાની કોઈ નોંધ મેળવવામાં આવી નહોતી. અગાઉ નોંધ્યું તેમ, ઉક્ત નિર્ણય રૂલ્સમાં સુધારા પહેલા થયેલા અકસ્માતના સંબંધમાં આપવામાં આવ્યો હતો અને તેથી, તે હાલના કેસના તથ્યોને લાગુ પડશે નહીં.

૧૫. **ન્યુ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિરુદ્ધ રોશનબેન રહેમાનશા ફકીર** (ઉપર મુજબ) માં, સુપ્રીમ કોર્ટે એક્ટની કલમ ૧૦, કલમ ૨(૪૭), કલમ ૧૪(૨)(એ) અને અન્ય સંબંધિત જોગવાઈઓનો સંદર્ભ આપ્યો. ઉક્ત કેસના તથ્યોમાં, અકસ્માત વર્ષ ૨૦૦૫ માં કોઈક સમયે થયો હતો. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવરની તરફેણમાં જે લાયસન્સ આપવામાં આવ્યું હતું તે દર્શાવે છે કે તે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ સિવાયના વાહન માટે આપવામાં આવ્યું હતું. તે ૧૩.૦૫.૨૦૦૪ થી ૧૨.૦૫.૨૦૨૪ સુધી માન્ય હતું. કોર્ટે નોંધ્યું કે કલમ ૧૪(૨)(એ) જોગવાઈ કરે છે કે એક્ટ હેઠળ જારી કરાયેલ અથવા રિન્યુ કરાયેલ ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાના લાયસન્સના

કિસ્સામાં, ત્રણ વર્ષના સમયગાળા માટે અસરકારક રહેશે, જ્યારે અન્ય કોઈપણ વાહનના કિસ્સામાં, તે ઈશ્યુ અથવા રિન્યુઅલની તારીખથી વીસ વર્ષના સમયગાળા માટે જારી અથવા રિન્યુ કરી શકાય છે. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે લાયસન્સ વીસ વર્ષના સમયગાળા માટે આપવામાં આવ્યું હતું તે હકીકત આમ સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે વાહનના ડ્રાઈવરને ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવા માટે માન્ય ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ આપવામાં આવ્યું નહોતું. કોર્ટે તદ્દનુસાર ઠેરવ્યું કે તે સ્પષ્ટ હતું કે વાહનનો ડ્રાઈવર અસરકારક લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો અને મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૦ મુજબ અસરકારક લાયસન્સ હોવું જરૂરી છે.

૧૬. નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ કુસુમ રાય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં, સુપ્રીમ કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે જે વાહનનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હતો તે એક ટેક્સી હતી અને તેથી તે વ્યાપારી વાહન હતું. ઉક્ત વાહનના ડ્રાઈવરે તેથી તેના માટે યોગ્ય લાયસન્સ રાખવું જરૂરી હતું. ઉક્ત વાહનનો ડ્રાઈવર સંબંધિત સમયે માત્ર લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હતો. તેની પાસે કોમર્શિયલ વ્હીકલ ચલાવવાનું કોઈ લાયસન્સ નહોતું. કોર્ટનો અભિપ્રાય હતો કે દેખીતી રીતે તેથી, વીમાના કરારની શરતોનો ભંગ થયો હતો અને અપીલકર્તા – ઈન્સ્યોરન્સ કંપની માટે ઉક્ત બચાવ લેવો સ્વીકાર્ય હતો. **યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ સુજાતા અરોરા અને અન્ય** (ઉપર મુજબ) માં, સુપ્રીમ કોર્ટે ઠેરવ્યું કે લાયસન્સ વિના અથવા નકલી લાયસન્સ સાથે વાહન ચલાવવું અને બેદરકારીથી વાહન ચલાવવું એ મેટર ના બે અલગ અલગ પાસાઓ

છે. માન્ય ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ રાખવું એ કાયદાની જરૂરિયાત છે. જો વાહન માન્ય લાયસન્સ ધરાવતી વ્યક્તિ દ્વારા ચલાવવામાં આવતું હોય, પરંતુ ઉતાવળમાં અને બેદરકારીથી, તો તે પુરાવાનો વિષય છે. જે હકીકત સ્થાપિત થઈ છે કે ડ્રાઈવરનું લાયસન્સ નકલી હતું, તે ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને સંપૂર્ણપણે મુક્ત કરશે. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે તેનો ઉપરોક્ત અભિપ્રાય **નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ લક્ષ્મી નારાયણ ધુત, ૨૦૦૭ એસીજે ૭૨૧** (એસસી) અને **જવાહર સિંહ વિરુદ્ધ બાલા જૈન, ૨૦૧૧ એસીજે ૧૬૭૭** (એસસી) ના તેના અગાઉના બે નિર્ણયો દ્વારા મજબૂત બન્યો હતો, જેમાં એવું ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે જો એવું જણાય કે અકસ્માત કરનાર વાહન એવા ડ્રાઈવર દ્વારા ચલાવવામાં આવ્યું હતું જે કાં તો કોઈ લાયસન્સ ધરાવતો નહોતો અથવા નકલી લાયસન્સ ધરાવતો હતો, તો તે પોલિસીની શરતો અને નિયમોનું ઉલ્લંઘન ગણાય છે અને તે સંજોગોમાં, ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પર કોઈ જવાબદારી લાદી શકાય નહીં.

૧૭. દિલ્લી હાઈકોર્ટે **ફ્યુચર જનરલ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ મોહમ્મદ ઈબ્રાહિમ** (ઉપર મુજબ) માં એક્ટ અને રૂલ્સની સંબંધિત જોગવાઈઓનો વ્યાપક સંદર્ભ આપ્યો છે અને ઠેરવ્યું છે કે એક્ટની કલમ ૧૦, ૧૧ અને ૧૪ ના સંયુક્ત વાંચન પરથી જણાશે કે વાહન ચલાવતી વ્યક્તિ પાસે તે વર્ગનું વાહન ચલાવવાનું લાયસન્સ હોવું જોઈએ જે તે ચલાવવા માંગે છે. જો તે તેની પાસે રહેલા અસરકારક ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ સિવાયના અન્ય કોઈ વાહનને ચલાવવાનું સૂચિત કરે છે, તો તેણે તેના ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સમાં ઉમેરો કરાવવો

પડશે. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, જો કોઈ વ્યક્તિ માત્ર એવી મોટર કાર ચલાવવા માંગે છે જેનું અનલેડન વેઈટ ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ ન હોય, તો તેની પાસે માત્ર લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ હોવું જરૂરી છે. તે જ સમયે, જો કોઈ વ્યક્તિ ભાડા અથવા વળતર માટે મોટર કાર ચલાવવા માંગે છે, તો તે લાઈટ મોટર વ્હીકલ પબ્લિક સર્વિસ વ્હીકલ પણ બની જશે અને ધારક ભાડા અને વળતર માટે મોટર કાર, એટલે કે, મેક્સીકેન અથવા મોટરકેન અથવા ટેક્સી ચલાવવા માટે સક્ષમ રહેશે નહીં સિવાય કે તે લાઈટ મોટર વ્હીકલ માટે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હોય. એ જ રીતે, દરેક ગુડ્સ કેરેજ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલની વ્યાખ્યામાં સમાવિષ્ટ છે. આમ, લાયસન્સ ધારક પાસે તે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલની શ્રેણીનું વાહન ચલાવવાનું લાયસન્સ હોવું જોઈએ જે માલવાહક વાહનનું ગ્રોસ વ્હીકલ વેઈટ ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ ન હોય, તો તેણે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલની શ્રેણીનું લાઈટ મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવવું જોઈએ. જો તે એવું માલવાહક વાહન ચલાવવા માંગતો હોય જેનું ગ્રોસ વ્હીકલ વેઈટ ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ અથવા ૧૨,૦૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ હોય, તો તેણે અનુક્રમે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલની શ્રેણીનું મીડિયમ મોટર વ્હીકલ અને ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલની શ્રેણીનું હેવી મોટર વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવવું જોઈએ. ઉક્ત કેસના તથ્યોમાં, પ્રતિવાદી-ડ્રાઈવર લાઈટ મોટર વ્હીકલ (નોન-ટ્રાન્સપોર્ટ) ચલાવવાનું લાયસન્સ ધરાવતો હોવાથી, કોર્ટે ઠેરવ્યું કે તે ડિલિવરી વાન ચલાવવા માટે સક્ષમ નહોતો. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે પ્રતિવાદીઓનો એવો

કોઈ કેસ નહોતો કે અકસ્માત કોઈ યાંત્રિક નિષ્ફળતા અથવા અન્ય કોઈ સમાન કારણોસર થયો હતો, જેનો ડ્રાઈવર પાસે જરૂરી પ્રકારનું લાયસન્સ ન હોવા સાથે કોઈ સંબંધ નથી. આમ, વીમાદાતા જવાબદારી ટાળવા માટે હકદાર છે.

૧૮. ઉપર ઉલ્લેખિત નિર્ણયોમાં નિર્ધારિત સિદ્ધાંતોના પ્રકાશમાં હાલના કેસના તથ્યોની તપાસ કરતા, અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવર પાસે દેખીતી રીતે જ ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ નહોતું. અકસ્માત કરનાર વાહન એક ટ્રક હતું જે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલના પ્રકારનું હતું. બેદરકારીના પ્રશ્ન પર, ટ્રિબ્યુનલે ઠેરવ્યું છે કે અકસ્માત અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવરની સંપૂર્ણ બેદરકારીને કારણે થયો હતો. ક્લેમન્ટ્સ અથવા અકસ્માત કરનાર વાહનના માલિક અને ડ્રાઈવરનો એવો કોઈ કેસ નથી કે અકસ્માત કોઈ યાંત્રિક નિષ્ફળતા અથવા અન્ય કોઈ સમાન કારણોસર થયો હતો, જેનો ડ્રાઈવર પાસે જરૂરી પ્રકારનું લાયસન્સ ન હોવા સાથે કોઈ સંબંધ નથી. તેથી સ્પષ્ટ છે કે અકસ્માત થવા અને ડ્રાઈવર પાસે ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ ન હોવા વચ્ચે સીધો સંબંધ છે. તેથી, એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૨) ની જોગવાઈઓને તેની પેટા-કલમ (૭) સાથે વાંચતા, અપીલકર્તા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પોલિસી હેઠળ તેની જવાબદારી ટાળવા માટે હકદાર છે.

૧૯. હવે પછીનો જે પ્રશ્ન વિચારણા માટે ઉદ્ભવે છે તે એ છે કે એકવાર અપીલકર્તા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની વીમા પોલિસી હેઠળ તેની જવાબદારી ટાળવા માટે હકદાર છે તેવું ઠેરવ્યા પછી, ક્લેમન્ટ્સના વિદ્વાન એડવોકેટ દ્વારા વિનંતી

કર્ચા મુજબ, શું ચૂકવણી કરવા અને વસૂલવા માટે કોઈ નિર્દેશ આપવાની જરૂર છે.

૨૦. આ સંબંધમાં, *નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ સ્વાર્ણ સિંહ* (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયનો સંદર્ભ આપી શકાય છે, જેમાં એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૪) એવી પરિસ્થિતિ સાથે વ્યવહાર કરે છે જ્યાં વીમાદાતા પોલિસીમાં કલમ ૧૪૯(૨) (બી) માં દર્શાવેલ શરતો સિવાયની અન્ય કોઈ શરતના સંદર્ભમાં વીમો ઉતારેલી વ્યક્તિઓના વીમાને મર્યાદિત કરવાનો આશય ધરાવે છે, અને તે બાબતને ધ્યાનમાં લેતા, લાયસન્સ વિના અથવા નકલી લાયસન્સ સાથે વાહન ચલાવવા માટે કોઈ જવાબદારી આવરી લેવામાં આવતી નથી. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે ઉક્ત રજૂઆત કલમ ૧૪૯(૨) માં વપરાયેલ સ્પષ્ટ અને અસ્પષ્ટ અભિવ્યક્તિ તેમજ તેની સાથે જોડાયેલા પરંતુકની અવગણના કરે છે. કે કાયદાના અર્થઘટન માટે એક્ટની યોજનાને ધ્યાનમાં લેવી પડે છે. તે હેતુ માટે, સમગ્ર એક્ટને એક આખા તરીકે અને પછી પ્રકરણ દ્વારા પ્રકરણ, કલમ દ્વારા કલમ અને શબ્દ દ્વારા શબ્દ વાંચવો જોઈએ. કોર્ટે ઠેરવ્યું કે કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૪) સાથે જોડાયેલ પરંતુક માત્ર એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૨) ને જ લાગુ પડે છે. તે એક સ્વતંત્ર જોગવાઈ છે અને તેને મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૯૬(૪) ના સંદર્ભમાં વાંચવી જોઈએ. વધુમાં, વીમાના કરારની શરતોના ભંગને કારણે વીમાદાતા તેની જવાબદારી ટાળવા માટે હકદાર રહેશે તેમ કહેવું એક બાબત છે,

પરંતુ વાહનનો વીમો જ લીધેલ નથી તેમ કહેવું બીજી બાબત છે. કોર્ટનો અભિપ્રાય હતો કે જો ત્યાંના વિદ્વાન કાઉન્સલની રજૂઆત સ્વીકારવામાં આવે, તો તે કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૪) ના પરંતુક તેમજ પેટા-કલમ (૫) ને નિર્રથક બનાવી દેશે; તેમજ કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૧) માં સમાવિષ્ટ ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીની જવાબદારીની કલમમાં કોઈ અસરકારક અર્થારોપણ કરી શકાશે નહીં. કોર્ટે ઠેરવ્યું કે કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૫) જે વીમાદાતા પર જવાબદારી લાદે છે તેને પણ તેની પૂર્ણ અસર આપવી જોઈએ. ઈન્સ્યોરન્સ કંપની ડિકી સંતોષવા માટે જવાબદાર ન હોઈ શકે અને તેથી તેની જવાબદારી શૂન્ય હોઈ શકે પરંતુ તેનો અર્થ એ નથી કે તેની પાસે શરૂઆતની કોઈ જવાબદારી જ નહોતી. આમ, જો ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીને કોઈ પણ રકમ ચૂકવવા માટે જવાબદાર બનાવવામાં આવે, તો તે વીમાધારક વતી ત્રીજા પક્ષકારને ચૂકવેલી સંપૂર્ણ રકમ વસૂલ કરી શકે છે. કોર્ટે એવો અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યો કે જો એકટના હેતુ અને ઉદ્દેશ્યને ધ્યાનમાં રાખીને તેની હિતકારી જોગવાઈઓને આ અર્થઘટન આપવામાં ન આવે, તો તે એવી પરિસ્થિતિ જોવામાં નિષ્ફળ રહી છે જ્યાં હિતકારી જોગવાઈઓને અસર આપી શકાય. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે એકટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૭) ને તેની પેટા-કલમ (૧) સાથે વાંચવી જોઈએ. કોર્ટનો અભિપ્રાય હતો કે કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૨) ના સંદર્ભમાં જવાબદારી ટાળવાનો અધિકાર પ્રતિબંધિત છે. ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીઓ બચાવ લેવા માટે હકદાર છે તેમ કહેવું એક બાબત છે પરંતુ કેસના તથ્યો અને સંજોગોને

ધ્યાનમાં રાખીને તેનો બચાવ સ્વીકારવામાં આવ્યો હોવા છતાં, ટ્રિબ્યુનલ પાસે તેમને પ્રથમ તબક્કે ડિકી સંતોષવા માટે નિર્દેશ આપવાની અને પછી માલિક પાસેથી તેની વસૂલાત કરવાનો નિર્દેશ આપવાની સત્તા છે તેમ કહેવું બીજી બાબત છે. આ બે બાબતો અલગ છે અને તેને સંદર્ભગત વાંચનની જરૂર છે.

૨૧. આ કોર્ટે *યુનાઇટેડ ઈન્ડિયા ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ માઈનોર મહેશ કનુભાઈ અને અન્ય*ના કેસમાં ફર્સ્ટ અપીલ નંબર ૭૧૦/૨૦૦૭ અને અન્ય સંબંધિત મેટર્સ માં ૦૭/૦૪/૨૦૧૪ ના રોજ આપવામાં આવેલા નિર્ણયમાં, એવા કેસમાં જ્યાં ભોગ બનનાર માલવાહક અને અન્ય વાહનોમાં મુસાફરી કરતા નિઃશુલ્ક મુસાફરો હતા, કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૬) ના સંદર્ભમાં જે "મટીરીયલ ફેક્ટ", "મટીરીયલ પર્ટીક્યુલર" અને "પોલિસીની શરતો દ્વારા આવરી લેવાયેલ જવાબદારી" શબ્દોને વ્યાખ્યાયિત કરે છે, ઠેરવ્યું છે કે "પોલિસીની શરતો દ્વારા આવરી લેવાયેલ જવાબદારી" શબ્દનો અર્થ એવી જવાબદારી કે જે પોલિસી દ્વારા આવરી લેવામાં આવી છે અથવા જે તેમ આવરી લેવામાં આવી હોત જો વીમાદાતા તેને ટાળવા અથવા રદ કરવા માટે હકદાર ન હોત અથવા તેણે તેને ટાળી અથવા રદ ન કરી હોત તો પણ તે ઉક્ત કલમમાં પરિકલ્પિત કર્યા મુજબ ઉક્ત શબ્દના અર્થમાં "પોલિસીની શરતોમાં જવાબદારી" રહેશે. કોર્ટે એ હકીકતની નોંધ લીધી કે "પોલિસીની શરતોમાં જવાબદારી" શબ્દ માત્ર એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૧) માં દેખાય છે અને ઠેરવ્યું કે આમ, એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૬) તેની પેટા-કલમ (૧) માં

સમાવિષ્ટ "પોલિસીની શરતોમાં જવાબદારી" શબ્દના વ્યાપને રેખાંકિત કરે છે. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો જ્યારે એક્ટની કલમ ૧૪૮ ની પેટા-કલમ (૧) કહે છે કે જ્યારે કોઈ વ્યક્તિ કે જેની તરફેણમાં વીમાનું પ્રમાણપત્ર એવી જવાબદારીના સંબંધમાં જારી કરવામાં આવ્યું હોય જે કલમ ૧૪૭ ની પેટા-કલમ (૧) ના ખંડ (બી) હેઠળ પોલિસી દ્વારા આવરી લેવી જરૂરી હોય, તેવી વ્યક્તિ સામે જ્યારે ચુકાદો અથવા એવોર્ડ મેળવવામાં આવે ત્યારે "પોલિસીની શરતો દ્વારા આવરી લેવાયેલ જવાબદારી" હોવાથી વીમાદાતા ડિકીના લાભ માટે હકદાર વ્યક્તિને તે હેઠળ ચૂકવવાપાત્ર વીમાની રકમથી વધુ ન હોય તેવી કોઈ પણ રકમ ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે, જાણે કે તે ઉક્ત જવાબદારીના સંબંધમાં જજમેન્ટ ડેટર હોય, તેનો અર્થ એ છે કે આવી પોલિસી વીમાદાતા ટાળવા અથવા રદ કરવા માટે હકદાર હોઈ શકે અથવા તેણે ટાળી અથવા રદ કરી હોય તે હોવા છતાં, તેમ છતાં તે પોલિસીની શરતોમાં જવાબદારી રહેશે અને વીમાદાતા ડિકીના લાભ માટે હકદાર વ્યક્તિને વીમાની રકમ ચૂકવવા માટે જવાબદાર રહેશે જાણે કે તે જજમેન્ટ ડેટર હોય. કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે **નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ નિકોલેટ્ટા રોહતગી** (૨૦૦૨ એસીજે ૧૮૫૦) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટે ઠેરવ્યા મુજબ, ઈન્સ્યોરન્સ કંપની એક્ટની પેટા-કલમ (૨) માં પૂરી પાડવામાં આવેલી રીત સિવાય પેટા-કલમ (૧) માં ઉલ્લેખિત કોઈપણ ચુકાદા અથવા એવોર્ડના લાભ માટે હકદાર કોઈપણ વ્યક્તિ પ્રત્યે તેની જવાબદારી ટાળી શકે નહીં. તેથી, જો વીમાદાતા કોઈ પણ વ્યક્તિ કે જે ચુકાદો અથવા એવોર્ડના લાભ માટે હકદાર

છે, તેના પ્રત્યેની તેની જવાબદારી ટાળવા માંગતો હોય, તો તે કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૨) હેઠળ પૂરો પાડવામાં આવેલ બચાવ લઈને જ તેમ કરી શકે છે. જો તે તેના બચાવમાં સફળ ન થાય, તો તેણે ડિક્કી સંતોષવી પડશે. જો તે તેના બચાવમાં સફળ થાય છે, તો પણ, કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૧) ની જોગવાઈઓને જોતા, તે હજી પણ જજમેન્ટ ડેટર રહેશે અને કલેમન્ટને રકમ ચૂકવવા અને કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૪) અને પેટા-કલમ (૫) માં પરિકલ્પિત કર્યા મુજબ માલિક પાસેથી રકમ વસૂલવા માટે જવાબદાર રહેશે.

૨૨. હાલના કેસના તથ્યોમાં, એવું નથી કે વીમા પોલિસી હેઠળ ત્રીજા પક્ષકારનું જોખમ આવરી લેવામાં આવ્યું નથી. અપીલકર્તા ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીનો કેસ એવો છે કે પોલિસીની શરતોનો ભંગ થયો છે, કારણ કે અકસ્માત કરનાર વાહનના ડ્રાઈવર પાસે તે જે વર્ગનું વાહન ચલાવી રહ્યો હતો તે ચલાવવાનું માન્ય ડ્રાઈવિંગ લાયસન્સ નહોતું, એટલે કે એલસીવી-ટ્રાન્સપોર્ટ વ્હીકલ ચલાવવાનું લાયસન્સ. તેથી, હાલનો કેસ એક્ટની કલમ ૧૪૯ ની પેટા-કલમ (૪) ના કાર્યક્ષેત્રમાં આવશે અને તેથી, ઈન્સ્યોરન્સ કંપની ભલે વીમાધારક સામે તેની જવાબદારી ટાળવા માટે હકદાર હોય, પરંતુ તે પ્રથમ એવોર્ડ સંતોષવા અને ત્યારબાદ, અકસ્માત કરનાર વાહનના માલિક અને ડ્રાઈવર પાસેથી તે વસૂલવા માટે જવાબદાર રહેશે.

૨૩. આ તબક્કે ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિ. વિરુદ્ધ નંજપ્પન (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયનો સંદર્ભ આપવો યોગ્ય રહેશે, જેમાં નીચે મુજબ ઠેરવવામાં આવ્યું છે:

"૮. તેથી, હાઈકોર્ટના ચુકાદાને રદ કરતી વખતે, અમે બલજીત કૌરના કેસમાં જે જણાવવામાં આવ્યું છે તે મુજબ નિર્દેશ આપીએ છીએ કે વીમાદાતા ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નિર્ધારિત વળતરની રકમ, જેના વિશે કોઈ વિવાદ ઉભો કરવામાં આવ્યો નહોતો, તે આજથી ત્રણ મહિનાની અંદર પ્રતિવાદી કલેમન્ટ્સને ચૂકવશે. વીમાધારક પાસેથી તે વસૂલવાના હેતુ માટે, વીમાદાતાએ દાવો (suit) દાખલ કરવાની જરૂર રહેશે નહીં. તે અમલીકરણ કોર્ટ સમક્ષ એવી રીતે કાર્યવાહી શરૂ કરી શકે છે જાણે કે વીમાદાતા અને માલિક વચ્ચેનો વિવાદ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ નિર્ધારણનો વિષય હતો અને મુદ્દો માલિકની વિરુદ્ધ અને વીમાદાતાની તરફેણમાં નક્કી થયો હોય. કલેમન્ટ્સને રકમ મુક્ત કરતા પહેલા, વાહનના માલિકને નોટિસ આપવામાં આવશે અને તેણે વીમાદાતા કલેમન્ટ્સને જે સંપૂર્ણ રકમ ચૂકવશે તેના માટે જામીનગીરી પૂરી પાડવી પડશે. અકસ્માત કરનાર વાહનને જામીનગીરીના ભાગ રૂપે જપ્ત કરવામાં આવશે. જો

જરૂરિયાત ઉભી થાય, તો અમલીકરણ કોર્ટ સંબંધિત રિજનલ ટ્રાન્સપોર્ટ ઓફિસની મદદ લેશે. અમલીકરણ કોર્ટ કાયદા અનુસાર યોગ્ય આદેશો પસાર કરશે કે વીમાધારક, વાહનનો માલિક વીમાદાતાને કઈ રીતે ચૂકવણી કરશે. જો કોઈ કસૂર થાય, તો અમલીકરણ કોર્ટ માટે રજૂ કરવાના જામીનગીરીના નિકાલ દ્વારા અથવા વાહનના માલિક, વીમાધારકની અન્ય કોઈપણ મિલકત અથવા મિલકતોમાંથી વસૂલાત કરવાનો નિર્દેશ આપવાનું પુરુષું રહેશે."

૨૪. આ કોર્ટના અભિપ્રાય મુજબ, ઈન્સ્યોરન્સ કંપની પ્રથમ એવોર્ડ સંતોષવા માટે જવાબદાર છે અને પછી માલિક પાસેથી તે વસૂલવા માટે જવાબદાર છે તેવું ઠેરવતી વખતે, અપીલકર્તા ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીના હિતોને સુરક્ષિત કરવા માટે સુપ્રીમ કોર્ટના ઉપરોક્ત નિર્ણયમાં અપનાવવામાં આવેલી પ્રક્રિયાને અનુસરવી જરૂરી છે. તદનુસાર, વીમાધારક પાસેથી વળતરની રકમ વસૂલવાના હેતુ માટે, વીમાદાતાએ દાવો દાખલ કરવાની જરૂર રહેશે નહીં. તે સંબંધિત અમલીકરણ કોર્ટ સમક્ષ એવી રીતે કાર્યવાહી શરૂ કરી શકે છે જાણે કે વીમાદાતા અને માલિક વચ્ચેનો વિવાદ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ નિર્ધારણનો વિષય હતો અને મુદ્દો માલિકની વિરુદ્ધ અને વીમાદાતાની તરફેણમાં નક્કી થયો હોય. પડકારવામાં આવેલ એવોર્ડ પર સ્ટે મેળવવા માટે દાખલ કરવામાં આવેલી સિવિલ એપિલકેશન નંબર

૧૩૫૩૫/૨૦૧૩ માં આ કોર્ટ દ્વારા કરવામાં આવેલા તારીખ ૦૭.૦૧.૨૦૧૪ ના આદેશના અનુસંધાને, અપીલકર્તા ઈન્સ્યોરન્સ કંપનીએ ટ્રિબ્યુનલમાં સંપૂર્ણ ડિકીની રકમ જમા કરાવી છે. કલેમન્ટ્સને રકમ મુક્ત કરતા પહેલા, વાહનના માલિકને નોટિસ આપવામાં આવશે અને તેણે વીમાદાતા કલેમન્ટ્સને જે સંપૂર્ણ રકમ ચૂકવશે તેના માટે જામીનગીરી પૂરી પાડવી પડશે. અકસ્માત કરનાર વાહનને જામીનગીરીના ભાગ રૂપે જપ્ત કરવામાં આવશે. જો જરૂરિયાત ઉભી થાય, તો અમલીકરણ કોર્ટ સંબંધિત રિજનલ ટ્રાન્સપોર્ટ ઓફિસની મદદ લેશે. અમલીકરણ કોર્ટ કાયદા અનુસાર યોગ્ય આદેશો પસાર કરશે કે વીમાધારક, વાહનનો માલિક વીમાદાતાને કઈ રીતે ચૂકવણી કરશે. જો કોઈ કસૂર થાય, તો અમલીકરણ કોર્ટ માટે રજૂ કરવાના જામીનગીરીના નિકાલ દ્વારા અથવા વાહનના માલિક, વીમાધારકની અન્ય કોઈપણ મિલકત અથવા મિલકતોમાંથી વસૂલાત કરવાનો નિર્દેશ આપવાનું ખુલ્લું રહેશે.

૨૫. અપીલ, તદનુસાર, ઉપરોક્ત શરતોમાં મંજૂર કરવામાં આવે છે. રજિસ્ટ્રી તાત્કાલિક રેકૉર્ડ અને કાર્યવાહી પરત મોકલશે.

(હર્ષા દેવાની, ન્યાયમૂર્તિ)

This judgment has been translated using AI Tool – SUVAS.

=====

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 judgment 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 judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.