

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.

=====

ગુજરાત હાઈકોર્ટ, અમદાવાદ

આર/ફર્સ્ટ અપીલ નંબર ૩૮૪/૨૦૧૬

[આર/એફએ/૩૮૪/૨૦૧૬ માં તારીખ ૦૩/૧૦/૨૦૧૮ ના આદેશની

સ્પીકિંગ ટુ મિનિટ્સ માટેની નોંધ પર]

=====

હેમેન્દ્રસિંહ માનસિંહ જાદવ

વિરુદ્ધ

સંજયભાઈ ગોવિંદભાઈ ડાભી

=====

ઉપસ્થિતિ:

અરજદાર(ઓ) નં. ૧ માટે શ્રી હેમલ શાહ (૬૯૬૦)

પ્રતિવાદી(ઓ) નં. ૪ માટે સુશ્રી કરુણા વી. રહેવર (૩૮૧૮)

પ્રતિવાદી(ઓ) નં. ૧, ૩.૧, ૩.૨ માટે રૂલ સર્વિસ (૬૪)

પ્રતિવાદી(ઓ) નં. ૨ માટે શર્મિષ્ઠા એ. દવે (૮૭૩૫)

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તી શ્રી એસ. જી. શાહ

તારીખ: ૧૨/૧૦/૨૦૧૮

મૌખિક આદેશ

અપીલકર્તા માટે વિજ્ઞાન વકીલ શ્રી હેમલ શાહને સાંભળ્યા. સ્પીકિંગ ટુ મિનિટ્સનું અવલોકન કર્યું.

તે સ્પષ્ટ થાય છે કે ફકરા નં. ૬૫ ની છેલ્લી લાઈનમાં ટાઈપોગ્રાફિકલ/કલેરિકલ ભૂલ છે જેમાં "કારના ધારક " અને "તેઓના ત્રીજા પક્ષકાર" શબ્દો વચ્ચે "નહિ" શબ્દ ઉમેરવાનો છે.

તે હદ સુધી સ્પીકિંગ ટુ મિનિટ્સ મંજૂર કરવામાં આવે છે.

રજિસ્ટ્રીએ સુધારો કરવાનો રહેશે અને પ્રમાણિત નકલો મેળવનાર તમામ પક્ષકારોને તેની જાણ કરવાની રહેશે.

(એસ. જી. શાહ, જે)

વર્ષા દેસાઈ

ગુજરાત હાઈકોર્ટ, અમદાવાદ

આર/ફર્સ્ટ અપીલ નંબર ૩૮૪/૨૦૧૬

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એસ. જી. શાહ

સહી/—

=====

૧	શું સ્થાનિક અખબારોના રીપોર્ટ્સને ચુકાદો જોવાની મંજૂરી છે?	હા
૨	રીપોર્ટરને મોકલવામાં આવે કે નહીં?	હા
૩	શું ન્યાયમૂર્તિઓ ચુકાદાની શુદ્ધ નકલ જોવા માંગે છે?	ના
૪	શું આ કેસમાં ભારતીય બંધારણ અથવા તે હેઠળ કરવામાં આવેલા કોઈ હુકમના અર્થઘટન અંગે કાયદાનો કોઈ	ના

	નોંધપાત્ર પ્રશ્ન સમાયેલ છે?	
--	-----------------------------	--

હેમેન્દ્રસિંહ માનસિંહ જાદવ

વિરુદ્ધ

સંજયભાઈ ગોવિંદભાઈ ડાભી

ઉપસ્થિતિ:

અરજદાર(ઓ) નં. ૧ માટે શ્રી હેમલ શાહ (૬૯૬૦)

પ્રતિવાદી(ઓ) નં. ૪ માટે સુશ્રી કરુણા વી. રહેવર (૩૮૧૮)

પ્રતિવાદી(ઓ) નં. ૧, ૩.૧, ૩.૨ માટે રૂલ સર્વિસ (૬૪)

પ્રતિવાદી(ઓ) નં. ૨ માટે શર્મિષ્ઠા એ. દવે (૮૭૩૫)

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તી શ્રી એસ. જી. શાહ

તારીખ: ૦૩/૧૦/૨૦૧૮

મૌખિક આદેશ

૧. અપીલકર્તા માટે વિદ્વાન વકીલ શ્રી શાહ અને સંબંધિત પ્રતિવાદી/પ્રતિવાદીઓ માટે વિદ્વાન વકીલો સુશ્રી રહેવર તેમજ સુશ્રી દવેને સાંભળ્યા. રેકૉર્ડનું અવલોકન કર્યું.
૨. અહીંના અપીલકર્તા રાજકોટના મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેમ્સ ટ્રિબ્યુનલ (ઓક્સિલરી) સમક્ષ મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેમ્સ પિટિશન નં. ૫૩૩/૨૦૦૧ માં મૂળ દાવેદાર છે. ૭.૧૦.૨૦૦૦ ના રોજ મેટાડોર નં. જીબીક્યુ-૨૨૫૭ અને ટ્રક નં. જીજે-૧૧-ટી-૯૯૨૪ નામના ૨ વાહનો વચ્ચે થયેલા વાહન અકસ્માતમાં તેમને થયેલી ઈજાઓ માટે વળતર પેટે રૂ. ૮,૦૦,૦૦૦/- નો દાવો કરતી આવી અરજી અપીલકર્તા દ્વારા કરવામાં આવી હતી.
૩. એ નિર્વિવાદ હકીકત છે કે માર્ગ અકસ્માતનો ભોગ બનનાર દાવેદાર આવી મેટાડોરમાં મુસાફર હતો અને તે કોઈ પણ વાહન ચલાવતો ન હતો અને, તેથી, તમામ રીતે, આ ૧ કરતા વધુ ટોર્ટ ફીઝર , અહીં ૨ ટોર્ટ-ફીઝર, સંદર્ભ હેઠળના બંને વાહનોના ડ્રાઇવરો વચ્ચે સંયુક્ત બેદરકારી નો કિસ્સો છે અને, તેથી, એ કાયદાકીય સ્થિતિ સુસ્થાપિત છે કે દાવેદાર, ઘટના અને બંને વાહનોના વીમા માટે ત્રીજો પક્ષકાર હોવાથી, બંને ટોર્ટ

ફીઝર એટલે કે બંને વાહનોના ડ્રાઇવરોની બેદરકારીની ટકાવારીના આધારે તેમની આંતરિક જવાબદારીને ધ્યાનમાં લીધા વિના, કોઈપણ ટોર્ટ ફીઝર પાસેથી વળતરની સંપૂર્ણ રકમ વસૂલવા માટે હકદાર છે.

૪. એ પણ નિર્ધારિત હકીકત છે કે દાવેદારે એવો દાવો કરીને વળતર માંગ્યું છે કે બંને ડ્રાઇવરો બેદરકાર હતા અને તેથી, બંને વાહનોના માલિક અને વીમા કંપનીને ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ પ્રતિવાદીઓ તરીકે જોડવામાં આવ્યા હતા. ટ્રિબ્યુનલે, બંને પક્ષોને તેમના પુરાવા રજૂ કરવાની મંજૂરી આપ્યા પછી એવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચ્યું છે કે તેની સમક્ષ ઉપલબ્ધ પુરાવા જોતાં ટ્રકનો ડ્રાઇવર ૨૦% ની હદ સુધી બેદરકાર હતો જ્યારે મેટાડોરનો ડ્રાઇવર ૮૦% ની હદ સુધી બેદરકાર હતો. જોકે, અગાઉ જણાવ્યા મુજબ, વિવિધ વાહનોના વિવિધ ડ્રાઇવરોની બેદરકારીની આવી અલગ ટકાવારી નક્કી કરવા છતાં, દાવેદાર કોઈપણ ટોર્ટ ફીઝર પાસેથી વળતરની સંપૂર્ણ રકમ વસૂલવા માટે હકદાર છે કારણ કે અગાઉ જણાવ્યા મુજબ, તે બંને માટે ઝોન પક્ષકાર છે; ઘટના માટે અને બંને વાહનોના વીમા માટે.

૫. જોકે, કમનસીબે, ટ્રિબ્યુનલે તારીખ ૧.૩.૨૦૧૪ ના આક્ષેપિત ચુકાદા અને એવોર્ડના ફક્ત ૫ માં અવલોકન કર્યું છે કે જોકે દાવેદાર વળતર

તરીકે કુલ રૂ. ૪,૬૦,૦૦૦/- ની રકમ મેળવવા હકદાર છે, પરંતુ મેટાડોરના માલિક અને વીમાદાતાએ આવી રકમના ૮૦% એટલે કે રૂ. ૩,૬૮,૦૦૦/- ચૂકવવાના રહેશે અને ટ્રકના માલિક અને વીમાદાતાએ રકમના ૨૦% એટલે કે માત્ર રૂ. ૯૨,૦૦૦/- ચૂકવવાના રહેશે. ટ્રિબ્યુનલે બંને વાહનોના ડ્રાઇવરો અને માલિકોને ઓપરેટિવ ઓર્ડરમાં તેમના હિસ્સાની રકમ જમા કરવાનો નિર્દેશ પણ આપ્યો છે. તેથી, વ્યવહારિક રીતે, બંને વાહનોની વીમા કંપનીઓએ દાવેદારને વળતર ચૂકવવું પડશે જેથી વાહનોના તેમના વીમાધારક માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરી શકાય.

૬. એવું લાગે છે કે આવા એવોર્ડ પછી, મૂળ પ્રતિવાદી નં. ૨ - યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ જે અહીં પ્રતિવાદી નં. ૨ છે જે મેટાડોરનો વીમાદાતા છે તેણે ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેમ્સ (રિવ્યૂ) એપ્લિકેશન નં. ૫/૨૦૧૪ દાખલ કરી છે જેમાં એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે તેમના દ્વારા વીમો ઉતારવામાં આવેલ વાહન માત્ર 'એક્ટ પોલિસી' દ્વારા હતું જેના દ્વારા વાહનના માલિકે ત્રીજા પક્ષકારને વળતર ચૂકવવાની તેની જવાબદારી માટે જ પોતાનો વીમો ઉતાર્યો છે અને વાહનના મુસાફર સહિત તમામ પ્રકારના પીડિતો માટે નહીં. પ્રતિવાદી વીમા કંપનીએ વિવિધ અદાલતોના કેટલાક ચુકાદાઓનો પણ સંદર્ભ

આપ્યો છે જેથી એ વાતની પુષ્ટિ કરી શકાય કે 'એક્ટ ઓન્લી પોલિસી' ના કિસ્સામાં, વાહનના મુસાફર તરીકે પીડિત દ્વારા ભોગવવી પડેલી ઈજાઓ માટે વીમા કંપનીની જવાબદારી નક્કી કરી શકાતી નથી. કમનસીબે, તારીખ ૨૬.૧૧.૨૦૧૪ ના આદેશ દ્વારા આવી અરજી મંજૂર કરતી વખતે, ટ્રિબ્યુનલે અવલોકન કર્યું છે અને નીચે મુજબ ઠરાવ્યું છે: –

"વીમા કંપનીના વિદ્વાન વકીલ શ્રી મોઢા દ્વારા ટાંકવામાં આવેલા ચુકાદા પરથી, એવું જણાય છે કે 'એક્ટ ઓન્લી પોલિસી' ના કિસ્સામાં અને ટ્રિબ્યુનલની ભૂલના કિસ્સામાં, રેકૉર્ડની હકીકત પર દેખાતી ભૂલ જાળવવાપાત્ર છે. 'એક્ટ ઓન્લી પોલિસી' ના કિસ્સામાં, વીમા કંપનીને જવાબદાર ઠેરવી શકાય નહીં. તેથી, વિદ્વાન વકીલ શ્રી મોઢા દ્વારા ટાંકવામાં આવેલ ચુકાદો વર્તમાન કેસની હકીકતોને લાગુ પડે છે.

૪. જ્યાં સુધી મૂળ દાવેદારની દલીલનો સંબંધ છે, આ કોર્ટનો એવો મત છે કે વીમા કંપનીને સંયુક્ત રીતે અને અલગ અલગ રીતે જવાબદાર ઠેરવવી એ ચુકાદા અને એવોર્ડમાં ભૌતિક ફેરફાર થશે અને ચુકાદામાં આવા ભૌતિક ફેરફાર આ કોર્ટના મતે માન્ય નથી.

૫. તેથી, મૂળ દાવેદાર દ્વારા કરવામાં આવેલી દલીલો સ્વીકાર્ય નથી. તેથી, ઉપરોક્ત ચર્ચાને ધ્યાનમાં રાખીને, નીચેનો આદેશ ન્યાયના હેતુઓને પૂર્ણ કરશે.

આદેશ

૧. રિવ્યૂ એપ્લિકેશન આથી મંજૂર કરવામાં આવે છે.
૨. જ્યાં સુધી 'એક્ટ ઓનલી પોલિસી' નો સંબંધ છે ત્યાં સુધી દેખાતી ચુકાદામાંની ભૂલ, આથી સુધારવાનો આદેશ કરવામાં આવે છે. એવું આથી ઠરાવવામાં આવે છે કે અરજદાર – વીમા કંપનીને વળતર ચૂકવવાની જવાબદારીમાંથી મુક્ત કરવામાં આવે છે."
૭. તેથી, અહીના અપીલકર્તાએ આવા આદેશને પડકાર્યો છે; તેમજ મૂળ એવોર્ડને એવો દાવો કરીને કે બંને વાહનોના વીમાધારક અને વીમાદાતા વચ્ચેના આંતરિક વિવાદને ધ્યાનમાં લીધા વિના; તેમજ ઈજાગ્રસ્ત દાવેદારને ચૂકવણી કરવાની આંતરિક જવાબદારીને ધ્યાનમાં લીધા વિના, જ્યારે દાવેદાર કોઈપણ ટોર્ટ ફીઝર પાસેથી વળતરનો સંપૂર્ણ સેટ મેળવવા માટે હકદાર હોય, ત્યારે મૂળ એવોર્ડમાં ટ્રિબ્યુનલના અવલોકન અને નિર્દેશ કે જેથી બંને વાહનોના માલિક અને વીમાદાતાની જવાબદારી તેમના ડ્રાઇવરની બેદરકારીની ટકાવારી સુધી મર્યાદિત થાય, દાવેદાર મૂળ એવોર્ડના ફળ મેળવવામાં અસમર્થ છે કારણ કે હવે તારીખ ૨૬.૧૧.૨૦૧૪ ના આવા આદેશ દ્વારા, ટ્રિબ્યુનલે વીમા કંપની એટલે કે

મેટાડોરની વીમા કંપનીની જવાબદારીમાંથી મુક્તિ આપી છે જે અન્યથા વળતરની ૮૦% રકમ એટલે કે રૂ. ૩,૬૮,૦૦૦/- ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે.

૮. પોતાની રજૂઆતના સમર્થનમાં, અપીલકર્તાના વિદ્વાન વકીલ પવન કુમાર વિ. હરકિશન દાસ મોહન લાલ (૨૦૧૪ એસીજે ૭૦૪) ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર આધાર રાખે છે, જેમાં, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે ખાસ ઠરાવ્યું છે કે બે વાહનોના ડ્રાઇવરો / માલિકો વચ્ચે અકસ્માત માટે જવાબદારી વહેંચવામાં હાઇકોર્ટ યોગ્ય ન હતી અને, આથી, એવું ઠરાવવામાં આવે છે કે બંને વાહનોના ડ્રાઇવરો / માલિકો વળતર ચૂકવવા માટે સંયુક્ત અને વ્યક્તિગત રીતે જવાબદાર છે અને દાવેદારો માટે બંને અથવા તેમાંથી કોઈપણ સામે એવોર્ડનો અમલ કરવો ખુલ્લું છે. આ કેસ વર્તમાન કેસ જેવો જ હતો જેમાં જીપમાં મુસાફરો ઘાયલ થયા હતા અને મૃત્યુ પામ્યા હતા અને જોકે ટ્રિબ્યુનલે બંને વાહનોની જવાબદારી સંયુક્ત અને વ્યક્તિગત રીતે નક્કી કરી હતી, પરંતુ અપીલમાં હાઇકોર્ટે એવા નિર્દેશ સાથે જવાબદારી વહેંચી હતી કે દાવેદારે આવી વહેંચણી મુજબ જ વળતર વસૂલવાનું રહેશે. જોકે, હાઇકોર્ટના આવા નિર્ણયને માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા ઉલટાવી દેવામાં આવ્યો હતો.

૯. ઉપરોક્ત હકીકતો અને સંજોગોને ધ્યાનમાં રાખીને અને જ્યારે તે સુસ્થાપિત કાનૂની સ્થિતિ છે કે વિવિધ ટોર્ટ ફીઝરોની આંતરિક બેદરકારીને ધ્યાનમાં લીધા વિના, દાવેદાર કે જે અન્યથા ૩ જો પક્ષકાર છે તે કોઈપણ ટોર્ટ ફીઝર પાસેથી વળતરનો સંપૂર્ણ સેટ વસૂલવા માટે હકદાર છે અને, આથી, વાહનનો માલિક અને તે કિસ્સામાં, આવા વાહનની વીમા કંપની આવા ડ્રાઇવરની બેદરકારીની ટકાવારીને ધ્યાનમાં લીધા વિના માર્ગ અકસ્માતનો ભોગ બનનારને વળતરની સંપૂર્ણ ચુકવણી કરીને માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે બંધાયેલ છે, જે ૧ ટકા જેટલી પણ ઓછી હોઈ શકે છે. તેથી, આક્ષેપિત એવોર્ડમાં સુધારો થવો જોઈએ જેથી એ પુષ્ટિ થાય કે દાવેદાર કોઈપણ ટોર્ટ-ફીઝર પાસેથી અને તેના બદલામાં તેના વીમાદાતા પાસેથી ઘટનામાં તેના યોગદાનની ટકાવારીને ધ્યાનમાં લીધા વિના સંપૂર્ણ વળતર વસૂલવા માટે હકદાર છે.

૧૦. આગળનો પ્રશ્ન પોલિસીની પ્રકૃતિના સંદર્ભમાં વીમા કંપનીની જવાબદારી અંગેનો છે, જેમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે તેમના દ્વારા જારી કરાયેલ વિવિધ પ્રકારની પોલિસીના કિસ્સામાં વીમા કંપનીની જવાબદારી અલગ હશે. જોકે તે નિશ્ચિત છે કે વીમા કંપનીની જવાબદારી એમ.વી.

એક્ટ હેઠળ ઊભી થાય છે અને, તેથી, તે વૈધાનિક જવાબદારી છે અને જોકે વીમાદાતા દ્વારા દાવો કરવામાં આવેલ વિવિધ પ્રકારની પોલિસીઓની અલગ ઓળખ કે વિશિષ્ટ લક્ષણો નથી, છતાં, વીમા કંપનીઓ દરરોજ એવો અલગ દાવો કરીને આગળ આવે છે કે કાં તો તેઓ કોઈ ચોક્કસ પ્રકારની પોલિસીને ધ્યાનમાં રાખીને જવાબદાર નથી અથવા તેમની જવાબદારી ચોક્કસ રીતે મર્યાદિત છે. આ કિસ્સામાં પણ આવું જ એક ઉદાહરણ રજૂ કરવામાં આવ્યું છે અને સાબિત કરવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો છે જ્યારે એક વીમા કંપનીએ દલીલ કરી છે કે તેમની પોલિસી 'એક્ટ ઓન્લી પોલિસી' છે અને, તેથી તેઓ ખાનગી કારમાં વાહનના મુસાફરને વળતરની ચુકવણી કરીને માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર નથી, હકીકત એ રહે છે કે વ્યવહારિક રીતે વીમાદાતા દ્વારા જારી કરવામાં આવતી પોલિસી એમ.વી. એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૪૭ માં પ્રદાન કર્યા મુજબની હશે જેમાં વીમાદાતા દ્વારા દાવો કરાયેલ વિવિધ પ્રકારની પોલિસીઓની કોઈ વ્યાખ્યા નથી. કલમ ૧૪૭ નીચે મુજબ પુનઃઉત્પાદિત કરવામાં આવી છે:

—

"૧૪૭. પોલિસીઓની આવશ્યકતાઓ અને જવાબદારીની મર્યાદાઓ: —

(૧) આ પ્રકરણની આવશ્યકતાઓનું પાલન કરવા માટે, વીમાની પોલિસી એવી પોલિસી હોવી જોઈએ જે—

(એ) અધિકૃત વીમાદાતા હોય તેવી વ્યક્તિ દ્વારા જારી કરવામાં આવે છે; અને

(બી) પેટા-કલમ (૨) માં નિર્દિષ્ટ હદ સુધી પોલિસીમાં નિર્દિષ્ટ વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓના વર્ગોનો વીમો ઉતારે છે—

(i) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગને કારણે અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવતી કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં, જેમાં વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિનો સમાવેશ થાય છે, અથવા ત્રીજા પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં તેના દ્વારા ઉઠાવવામાં આવતી કોઈપણ જવાબદારી સામે;

(ii) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગને કારણે અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવતી જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા સામે;

પરંતુ પોલિસીની જરૂર રહેશે નહીં—

(૧) પોલિસી દ્વારા વીમો ઉતારનાર વ્યક્તિના કર્મચારીના મૃત્યુના સંદર્ભમાં, જે તેની રોજગારીમાંથી અને તે દરમિયાન ઉદ્ભવે છે, અથવા

આવા કર્મચારી દ્વારા તેની રોજગારીમાંથી અને તે દરમિયાન ભોગવવી પડેલી શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં, વર્કમેન કમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉદ્ભવતી જવાબદારી સિવાય, આવા કોઈપણ કર્મચારીના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં—

(એ) વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલ, અથવા

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

(સી) જો તે માલસામાનનું વાહન હોય, જે વાહનમાં લઈ જવામાં આવતું હોય, અથવા (ii) કોઈપણ કરાર આધારિત જવાબદારીને આવરી લેવા માટે.

સમજૂતી.—શંકાઓને દૂર કરવા માટે, આથી જાહેર કરવામાં આવે છે કે કોઈપણ વ્યક્તિનું મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રીજા પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલું નુકસાન જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગને કારણે અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવ્યું હોવાનું માનવામાં આવશે, ભલે તે વ્યક્તિ જે મૃત્યુ પામી હોય અથવા ઘાયલ થઈ હોય અથવા જે મિલકતને નુકસાન થયું હોય તે અકસ્માત સમયે જાહેર સ્થળે ન હોય, જો અકસ્માત તરફ દોરી જતું કાર્ય અથવા ચૂક જાહેર સ્થળે થઈ હોય.

(૨) પેટા-કલમ (૧) ની જોગવાઈને આધીન, પેટા-કલમ (૧) માં ઉલ્લેખિત વીમાની પોલિસી કોઈપણ અકસ્માતના સંદર્ભમાં ઉઠાવવામાં આવેલી કોઈપણ જવાબદારીને નીચેની મર્યાદાઓ સુધી આવરી લેશે, એટલે કે :-

(એ) ખંડ (બી) માં પ્રદાન કર્યા સિવાય ઉઠાવવામાં આવેલ જવાબદારીની રકમ;

(બી) ત્રીજા પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં, છ હજાર રૂપિયાની મર્યાદા :

પરંતુ આ અધિનિયમની શરૂઆત પહેલાં તરત જ કોઈપણ મર્યાદિત જવાબદારી સાથે જારી કરાયેલ અને અમલમાં રહેલી વીમાની કોઈપણ પોલિસી, આવી શરૂઆત પછી ચાર મહિનાના સમયગાળા માટે અથવા આવી પોલિસીની સમાપ્તિની તારીખ સુધી, બેમાંથી જે વહેલું હોય ત્યાં સુધી અસરકારક રહેવાનું ચાલુ રાખશે.

(૩) આ પ્રકરણના હેતુઓ માટે પોલિસીની કોઈ અસર થશે નહીં જ્યાં સુધી અને જ્યાં સુધી વીમાદાતા દ્વારા તે વ્યક્તિની તરફેણમાં નિર્ધારિત ફોર્મમાં વીમાનું પ્રમાણપત્ર જારી કરવામાં ન આવે કે જેના દ્વારા પોલિસી પ્રભાવિત થાય છે અને જેમાં નિર્ધારિત વિગતો શામેલ હોય છે, કોઈપણ શરતને આધીન રહીને કે જેના માટે પોલિસી જારી કરવામાં આવી છે અને

અન્ય કોઈપણ નિર્ધારિત રીતની; અને વિવિધ કેસોમાં વિવિધ ફોર્મ, વિગતો અને બાબતો નિર્ધારિત કરવામાં આવી શકે છે.

(૪) જ્યાં આ પ્રકરણ અથવા તે હેઠળ બનાવેલા નિયમોની જોગવાઈઓ હેઠળ વીમાદાતા દ્વારા જારી કરાયેલ કવર નોટ નિર્ધારિત સમયની અંદર વીમા પોલિસી દ્વારા અનુસરવામાં આવતી નથી, ત્યાં વીમાદાતા, કવર નોટની માન્યતા અવધિ પૂરી થયાના સાત દિવસની અંદર, તે હકીકતની નોંધણી સત્તાધિકારીને જાણ કરશે કે જેના રેકૉર્ડ્સમાં કવર નોટ જે વાહન સાથે સંબંધિત છે તે નોંધાયેલ છે અથવા રાજ્ય સરકાર દ્વારા નિર્ધારિત અન્ય સત્તાધિકારીને જાણ કરશે.

(૫) તે સમયે અમલમાં રહેલા કોઈપણ કાયદામાં કંઈપણ સમાવિષ્ટ હોવા છતાં, આ કલમ હેઠળ વીમા પોલિસી જારી કરનાર વીમાદાતા પોલિસીમાં નિર્દિષ્ટ વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓના વર્ગોને કોઈપણ જવાબદારીના સંદર્ભમાં નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર રહેશે જે પોલિસી તે વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓના તે વર્ગોના કિસ્સામાં આવરી લેવાનો હેતુ ધરાવે છે.

[એ] મોટર વ્હીકલ્સ (સુધારા) એક્ટ (૧૯૯૪ નો ૫૪), કલમ ૪૬ (૧૪-૧૧-૧૯૯૪) દ્વારા "કોઈપણ વ્યક્તિને ઈજા" શબ્દો માટે અપેક્ષામાં મૂકવામાં આવ્યું છે.

ઉદ્દેશ્યો અને કારણો:

કલમ ૧૪૭ પોલિસીઓની આવશ્યકતાઓ અને પેસેન્જર વાહનો અને માલસામાનના વાહનોના સંબંધમાં મુસાફરો અને મુસાફરો સિવાયના અન્ય વ્યક્તિઓના સંદર્ભમાં જવાબદારીની મર્યાદા નિર્ધારિત કરે છે. – એસ.ઓ.આર. "

૧૧. કલમનું સાદું વાંચન સ્પષ્ટ કરે છે કે વીમા પોલિસીએ વ્યક્તિ એટલે કે વાહનના માલિક(માલિકો) નો (i) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગને કારણે અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવતી કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં, જેમાં વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિનો સમાવેશ થાય છે અથવા ત્રીજા પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં તેના દ્વારા ઉઠાવવામાં આવતી કોઈપણ જવાબદારી સામે અને (ii) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગને કારણે અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવતી જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા સામે વીમો ઉતારવો જોઈએ.

૧૨. આવી જોગવાઈ પર વિચાર કરતી વખતે, એ યાદ રાખવું જોઈએ કે સુધારા અધિનિયમ ૫૪ ઓફ ૧૯૯૪ (૧૪.૧૧.૧૯૯૪ થી અમલમાં) દ્વારા આવી જોગવાઈમાં સુધારો કરીને, "વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ સહિત" શબ્દો દાખલ કરવામાં આવ્યા હતા. આવી પરિસ્થિતિ ઊભી થાય છે કારણ કે આવા સુધારા સુધી, આવી સ્પષ્ટતાના અભાવે, વીમા કંપનીઓ એવું વલણ અપનાવતી હતી કે તેમની પોલિસીઓ માલના માલિક અથવા માલસામાનના વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા તેના પ્રતિનિધિને વળતર ચૂકવવાની જવાબદારીને આવરી લેતી નથી. જ્યાં સુધી જવાબદારીની મર્યાદાનો સંબંધ છે ત્યાં સુધી પેટા-કલમ (૨) સ્પષ્ટ કરે છે કે પેટા-કલમ (૧) ની જોગવાઈઓને આધીન, વીમા પોલિસી ૩જા પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં રૂ. ૬,૦૦૦/- ની મર્યાદા સિવાય કોઈપણ અકસ્માતના સંદર્ભમાં ઉઠાવવામાં આવેલી કોઈપણ જવાબદારીને આવરી લેશે, જ્યારે, પેટા-કલમ (૧) ની જોગવાઈ પુષ્ટિ કરે છે કે પોલિસી દ્વારા વીમો ઉતારનાર વ્યક્તિ એટલે કે પોલિસીના માલિકના કર્મચારીના મૃત્યુના સંદર્ભમાં, જે રોજગારીમાંથી અને તે દરમિયાન ઉદ્ભવે છે, અથવા આવા કર્મચારી દ્વારા તેની રોજગારીમાંથી અને તે દરમિયાન ભોગવવી પડેલી શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં, વર્કમેન કમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉદ્ભવતી જવાબદારી સિવાય અથવા

કોઈપણ કરાર આધારિત જવાબદારીને આવરી લેવા માટે પોલિસીની જરૂર રહેશે નહીં.

૧૩. તેથી, જ્યારે પેટા-કલમ (૨) માં ઉલ્લેખિત કર્યા મુજબ પેટા-કલમ (૧) ની જોગવાઈમાં ચોક્કસ બાકાત કલમ હોય, ત્યારે વીમા પોલિસી એવી પોલિસી હોવી જોઈએ જે કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં જોખમને આવરી લે છે, જેમાં માલના માલિક અથવા વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિનો સમાવેશ થાય છે. આથી, જ્યારે ડ્રાઈવર અથવા કદાચ કંડક્ટર કે જેના માટે પોલિસીની જોગવાઈ મુજબ જોખમ આવરી શકાતું નથી તેના સિવાયના વાહનના મુસાફરને આવરી લેવા પર કોઈ પ્રતિબંધ અથવા બાકાત ન હોય, ત્યારે વીમાના કરારના પક્ષકાર એવા માલિકને બાકાત રાખીને બાકીની વ્યક્તિઓ માટે વ્યવહારિક રીતે વીમા કંપની માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે. આવું અર્થઘટન તદ્દન સ્પષ્ટ અને સ્વાભાવિક છે જ્યારે વાહનના મુસાફર અથવા બિન-મુસાફર વચ્ચે કોઈ ભેદ પાડ્યા વિના કલમમાં "કોઈપણ વ્યક્તિને ઈજા" શબ્દપ્રયોગનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હોય, તેનાથી વિપરીત સ્પષ્ટ કરે છે કે માલસામાનના વાહનમાં પણ જો કોઈ વ્યક્તિ માલ સાથે મુસાફરી

કરી રહી હોય, તો વીમા કંપની વીમાધારક/માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર છે.

૧૪. પરંતુ કમનસીબે એમ.વી. એક્ટ, ૧૯૮૮ માં પણ "વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ સહિત" શબ્દો ગેરહાજર હોવાથી; તેમજ એમ.વી. એક્ટ, ૧૯૩૯ માં અને જ્યારે વીમા કંપનીઓ આવા પીડિતોને વળતરની ચુકવણીની તેમની જવાબદારીમાંથી મુક્ત થવા અને તેના દ્વારા માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે વલણ અપનાવી રહી હતી, ત્યારે ધારાસભાએ ઉપરોક્ત શબ્દોમાં સુધારો કર્યો છે જેથી માલસામાનના વાહનમાં મુસાફરી કરતા માલના માલિકનો પણ સમાવેશ થાય જોકે અધિનિયમ હેઠળના નિયમો અંગેની વીમા પોલિસી સામાન્ય રીતે માલસામાનના વાહનમાં વ્યક્તિની મુસાફરી પર પ્રતિબંધ મૂકે છે. આથી, જ્યારે "કોઈપણ વ્યક્તિ" શબ્દપ્રયોગના કોઈ વિશિષ્ટ લક્ષણો ન હતા ત્યારે ધારાસભાએ વીમા કંપનીના અલગ વલણને કારણે તેમની જવાબદારીનો વ્યાપ વિસ્તારવો પડ્યો હતો.

૧૫. પરંતુ કમનસીબે ખાનગી વાહન માટે સમાન પરિસ્થિતિમાં, સમાન સુધારાની ગેરહાજરીમાં, વીમા કંપનીઓ આવી ખોટી અને નકારાત્મક

દલીલ કરી રહી છે કે તેમની પોલિસી વાહનના મુસાફરનું જોખમ આવરી લેતી નથી જોકે કાયદામાં આવી કોઈ વિશિષ્ટ જોગવાઈ નથી.

૧૬. મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૪૭ ની જોગવાઈઓ અનુસાર વીમા પોલિસી એવી પોલિસી હોવી જોઈએ જે વ્યક્તિનો કોઈપણ જવાબદારી સામે વીમો ઉતારે જે તેના દ્વારા કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં ઉઠાવવામાં આવી શકે, જેમાં વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિનો સમાવેશ થાય છે અથવા ત્રીજા પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલા નુકસાનના સંદર્ભમાં જે જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગને કારણે અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવી હોય. પોલિસી જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગને કારણે અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવતા જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા સામેના કોઈપણ અકસ્માતના સંદર્ભમાં ઉઠાવવામાં આવેલી કોઈપણ જવાબદારીને પણ આવરી લેશે. જોકે પોલિસી દ્વારા વીમો ઉતારનાર વ્યક્તિના કર્મચારીના મૃત્યુના સંદર્ભમાં, જે તેની રોજગારીમાંથી અને તે દરમિયાન ઉદ્ભવે છે, અથવા આવા કર્મચારી દ્વારા તેની રોજગારીમાંથી અને તે દરમિયાન ભોગવવી પડેલી શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં, વર્કમેન કમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉદ્ભવતી જવાબદારી સિવાય, આવા કોઈપણ કર્મચારીના મૃત્યુ અથવા શારીરિક

ઈજાના સંદર્ભમાં જવાબદારીને આવરી લેવાની જરૂર ન પાડા હોય જેઓ કાં તો (એ) વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલ હોય, અથવા (બી) જો તે જાહેર સેવા વાહન હોય અને વાહનના કંડક્ટર તરીકે અથવા વાહન પર ટિકિટ તપાસવામાં રોકાયેલ હોય, અથવા (સી) જો તે માલસામાનનું વાહન હોય, જે વાહનમાં લઈ જવામાં આવતું હોય, અથવા (ડી) કોઈપણ કરાર આધારિત જવાબદારીને આવરી લેવા માટે. પેટા-કલમ (૧) ની સમજૂતી, શંકાઓને દૂર કરવા માટે, જાહેર કરે છે કે કોઈપણ વ્યક્તિનું મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રીજા પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને થયેલું નુકસાન જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગને કારણે અથવા તેમાંથી ઉદ્ભવ્યું હોવાનું માનવામાં આવશે, ભલે તે વ્યક્તિ જે મૃત્યુ પામી હોય અથવા ઘાયલ થઈ હોય અથવા જે મિલકતને નુકસાન થયું હોય તે અકસ્માત સમયે જાહેર સ્થળે ન હોય, જો અકસ્માત તરફ દોરી જતું કાર્ય અથવા ચૂક જાહેર સ્થળે થઈ હોય.

૧૭. કાયદો પુષ્ટિ કરે છે કે વળતર ચૂકવવાની જવાબદારી 'કોઈપણ વ્યક્તિ' ના સંદર્ભમાં છે અને ૩ જા વ્યક્તિનું કોઈ અલગ અર્થઘટન નથી, કારણ કે 'કોઈપણ વ્યક્તિ' ચોક્કસપણે ૩ જા વ્યક્તિનો સમાવેશ કરે છે. તેવી જ રીતે, જ્યારે કાયદો બાકાત કલમ પ્રદાન કરે છે કે કોના માટે જવાબદારી શામેલ કરવાની નથી, ત્યારે આવા બાકાતમાં "૩જો પક્ષકાર અથવા

ખાનગી કારના મુસાફર" નો કોઈ ઉલ્લેખ નથી અને, તેથી પણ, તે સ્પષ્ટ છે કે 'કોઈપણ વ્યક્તિ' માં ડજા પક્ષકાર સહિત તમામ વ્યક્તિઓનો સમાવેશ થાય છે પરંતુ કાયદા હેઠળ ખાસ કરીને બાકાત રાખવામાં આવેલ વ્યક્તિઓના વર્ગને સ્વીકારવામાં આવે છે. જોગવાઈનું એકંદર વાંચન એ સ્પષ્ટ કરે છે કે જો આપણે વીમા કંપનીઓની રજૂઆત પર વિશ્વાસ કરીએ કે કારના મુસાફરનો પોલિસીમાં વીમો ઉતારવામાં આવ્યો નથી જે ફરજિયાત છે, તો વ્યવહારિક રીતે, તેઓ લોકોનો એકમાત્ર એવો વર્ગ છે જેમને વીમા કંપનીઓ દ્વારા વીમા કવરેજમાંથી બાકાત રાખવામાં આવ્યા છે, જે ચોક્કસપણે કાયદાનો વ્યાપ નથી.

૧૮. ડો. એસ. જયરામ શેટ્ટી વિરુદ્ધ નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કું. લિ., ૨૦૦૨

એસીજે ૨૦૫૪ માં, સ્ટ્રાઉડના ન્યાયિક શબ્દકોશમાં આપવામાં આવેલા અર્થની તર્જ પર થર્ડ પાર્ટીનો અર્થ રાખવામાં આવ્યો છે. સ્ટ્રાઉડના જ્યુડિશિયલ ડિક્શનરીમાં થર્ડ પાર્ટીનો અર્થ નીચે મુજબ આપવામાં આવ્યો છે:

"થર્ડ પાર્ટી રિસ્ક: રોડ ટ્રાફિક એક્ટ, ૧૯૩૦ (૨૦ અને ૨૧, જીઓ. ૫, જસી, પસી. ૪૩-એસ.૩૫) સૂચવે છે કે વીમાદાતા એ કરારનો એક પક્ષકાર છે, પોલિસી ધારક બીજો પક્ષકાર છે, અને કારના બેદરકારીપૂર્વક

ઉપયોગના સંબંધમાં અન્ય લોકો દ્વારા કરવામાં આવેલા દાવાઓને સ્વાભાવિક રીતે થર્ડ પાર્ટી દ્વારા દાવાઓ તરીકે વર્ણવી શકાય છે."

૧૯. ઉપરોક્ત વ્યાખ્યાને ધ્યાનમાં રાખીને, વીમા કંપનીઓના વિદ્વાન વકીલની દલીલો ટકી શકે તેમ નથી. નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિરુદ્ધ ફકીર ચંદ, એ.આઈ.આર. ૧૯૯૫ જે એન્ડ કે ૯૧ માં, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે એમ.વી. એક્ટ, ૧૯૮૮ ના સંદર્ભમાં, થર્ડ પાર્ટી શબ્દપ્રયોગ જે વીમા પોલિસીના કરાર કરનારા પક્ષકારો સિવાયનો છે, તેમાં દરેકનો સમાવેશ થવો જોઈએ, પછી ભલે તે અન્ય વાહનમાં મુસાફરી કરતી વ્યક્તિ હોય, રસ્તા પર ચાલતી વ્યક્તિ હોય કે વાહનમાં જ મુસાફર હોય, જે વીમા પોલિસીનો વિષય છે. દરેક વીમાધારક થર્ડ પાર્ટી રિસ્ક સામે વીમા પોલિસી લે છે, અને વીમાદાતા સાથે કરાર કરે છે, માત્ર થર્ડ પાર્ટી દ્વારા તેની સામે નોંધાયેલા દાવાઓના સંબંધમાં ઉદ્ભવતા જોખમોને આવરી લેવાના હેતુ, ઈરાદા અને ઉદ્દેશ્યથી.

૨૦. નેશનલ ઈન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિરુદ્ધ નિર્મલા બાઈ અને અન્ય, ૨૦૦૦ એસીજે ૯૩૨ માં, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે 'થર્ડ પાર્ટી' શબ્દપ્રયોગ સ્પષ્ટપણે સૂચવે છે કે તે એવા પક્ષકારનો સંદર્ભ આપે છે જે

વીમાના કરારનો પ્રથમ પક્ષકાર નથી કે બીજો પક્ષકાર નથી અને તેમાં દરેકનો સમાવેશ થાય છે, પછી ભલે તે વાહનમાં જ મુસાફરી કરતી વ્યક્તિ હોય કે અન્ય કોઈ વાહન અથવા રસ્તા પર ચાલતી વ્યક્તિ હોય.

૨૧. યુનાઈટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. વિરુદ્ધ સિદ્ધા નિમ્બાજી જવલી અને અન્ય, ૨૦૦૧ એપ્રિલ ૧૭૭૪ માં, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે 'થર્ડ પાર્ટી' શબ્દપ્રયોગના દાયરામાંથી જે બાકાત છે તે વાહનનો માલિક છે. જ્યાં વાહનના માલિકને તેના પોતાના ડ્રાઇવરની બેદરકારીને કારણે સર્જાયેલા અકસ્માતમાં ઈજા થઈ હોય, ત્યાં તે વાહનના વીમાદાતા સામે વળતરનો દાવો જાળવી શકે નહીં.

૨૨. ઉપરોક્ત ચુકાદાઓના આદેશને ધ્યાનમાં રાખીને, જે માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ સમક્ષ ક્યારેય રદ કરવામાં આવ્યા નથી અથવા સંદર્ભિત કરવામાં આવ્યા નથી, મને એ અવલોકન કરવામાં કોઈ સંકોચ નથી કે અકસ્માતમાં સામેલ વાહનોમાંથી એક મેટાડોરમાં મુસાફર હોવાને કારણે ઈજાગ્રસ્ત દાવેદાર બંને વાહનોની વીમા પોલિસીઓના સંદર્ભમાં ત્રીજો પક્ષકાર હતો અને તેથી બંને વાહનોની વીમા કંપનીઓ તેને વળતરની ચુકવણી કરીને તેમના વીમાધારકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર છે.

૨૩. વીમો એ એક એવો કરાર છે જેના દ્વારા એક પક્ષકાર, વીમાદાતા, પ્રીમિયમના અવેજના બદલામાં, બીજા વીમાધારકને ચૂકવવાનું બાંધધરી આપે છે, જેથી વીમાકૃત વાહનના ઉપયોગ દ્વારા કોઈપણ વ્યક્તિને થયેલી ઈજાઓની ઘટનામાં, આવી ઘટનાના પીડિતને ચૂકવવાપાત્ર નાણાંની રકમ, જેમાં "કોઈપણ વ્યક્તિ" શબ્દપ્રયોગ આવા કરારમાં ત્રીજા પક્ષકારને બાકાત રાખી શકે નહીં, કારણ કે વીમા કંપની દ્વારા એવા આધારે દલીલ કરવામાં આવી હતી કે તેમની પોલિસી પ્રકૃતિમાં અલગ છે અને વિવિધ જોખમોને આવરી લે છે પરંતુ કાયદા દ્વારા વીમાધારક પર નિર્ધારિત કાનૂની જવાબદારીને આવરી લેતી નથી, જેથી આવા વીમાધારકને નુકસાન ભરપાઈ કરી શકાય.

૨૪. મોટર થર્ડ-પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ અથવા થર્ડ પાર્ટી લાયબિલિટી કવર, જેને વીમા કંપનીઓ દ્વારા 'એક્ટ ઓન્ટી' કવર તરીકે પણ ઓળખવામાં આવે છે, તે કાયદા હેઠળ વૈધાનિક આવશ્યકતા છે. તેને 'થર્ડ-પાર્ટી' કવર તરીકે ઓળખવામાં આવે છે કારણ કે પોલિસીનો લાભાર્થી કરારમાં સામેલ બે પક્ષકારો એટલે કે વીમાધારક અને વીમા કંપની સિવાયની વ્યક્તિ છે. પોલિસી વીમાધારકને કોઈ લાભ આપતી નથી; જોકે, તે ત્રીજા પક્ષકારના

મૃત્યુ/વિકલાંગતાના નુકસાન અથવા ત્રીજા પક્ષકારની મિલકતને થયેલા નુકસાન માટે વીમાધારકની કાનૂની જવાબદારીને આવરી લે છે.

૨૫. આમ પ્રશ્નો ઉભા થશે કે થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ શું છે? થર્ડ પાર્ટી કોણ છે?

મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ હેઠળ તમામ વાહનો માટે થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ શા માટે ફરજિયાત છે? થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સના મુખ્ય લક્ષણો શું છે?

૨૬. ડેમેજીસ સિસ્ટમમાં માત્ર બે અલગ-અલગ પ્રકારના વીમા સામેલ હોઈ શકે છે. એક છે થર્ડ પાર્ટી લાયબિલિટી ઇન્સ્યોરન્સ, જેને વીમા કંપનીઓ દ્વારા લાયબિલિટી ઇન્સ્યોરન્સ અથવા એક્ટ પોલિસી કહેવામાં આવે છે અને બીજો છે ફર્સ્ટ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ, જેને કોમ્પ્રીહેન્સિવ અથવા પેકેજ પોલિસી કહેવામાં આવે છે. જોકે, એમવી એક્ટમાં પોલિસીઓને આવી રીતે અલગ પાડવા અથવા તફાવત કરવા માટે કંઈ જ નથી.

૨૭. થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ પોલિસી એવી પોલિસી છે કે જેના હેઠળ વીમા કંપની વીમાધારક વ્યક્તિને નુકસાન ભરપાઈ કરવા સંમત થાય છે, જો તેની

સામે દાવો કરવામાં આવે અથવા ત્રીજા પક્ષકારને થયેલી ઈજાઓ અથવા ગુકસાન માટે તેને કાયદેસર રીતે જવાબદાર ઠેરવવામાં આવે. વીમાધારક એક પક્ષકાર છે, વીમા કંપની બીજો પક્ષકાર છે, અને જે વ્યક્તિ વાહનના ઉપયોગથી થયેલી ઈજાઓને કારણે વીમાધારક સામે ગુકસાનીનો દાવો કરે છે તે ત્રીજો પક્ષકાર છે, જેમાં વાહન પરના ડ્રાઇવર અને કર્મચારીઓનો સમાવેશ થતો નથી, જેઓ વાહનની કામગીરીના સંદર્ભમાં વાહનના માલિક સાથે અમુક જોડાણ ધરાવે છે.

૨૮. તમામ મોટર વાહનો માટે થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ ફરજિયાત છે. ૭.

ગોવિંદન વિરુદ્ધ ન્યૂ ઈન્ડિયા એશ્યોરન્સ કું. લિ. માં, કાયદા હેઠળ થર્ડ પાર્ટી રિસ્ક ઇન્સ્યોરન્સ ફરજિયાત છે. વીમા પોલિસીની કોઈપણ કલમ દ્વારા આ જોગવાઈને ઓવરરાઈડ કરી શકાતી નથી. થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ વીમાધારકને થયેલી ઈજાઓને આવરી લેતો નથી પરંતુ બાકીની દુનિયાની વ્યક્તિઓને આવરી લે છે જેઓ વીમાધારક દ્વારા ઘાયલ થાય છે. થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સનો લાભાર્થી ઘાયલ ત્રીજો પક્ષકાર છે, વીમાધારક અથવા પોલિસીધારક માત્ર પોલિસીનો નામમાત્રનો લાભાર્થી છે. થર્ડ પાર્ટી પોલિસીઓમાં પ્રીમિયમ જેનો વીમો ઉતારવામાં આવી રહ્યો છે તેના મૂલ્ય સાથે બદલાતું નથી કારણ કે જેનો વીમો ઉતારવામાં આવે છે તે 'કાનૂની જવાબદારી' છે અને તે જવાબદારી શું હશે તે અગાઉથી જાણવું

શક્ય નથી. થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ લગભગ સંપૂર્ણપણે ભૂલ આધારિત છે જેનાથી કોઈએ પહેલા વીમાધારકની ભૂલ સાબિત કરવી પડે છે અને તે ઈજા વીમાધારકની ભૂલથી થઈ છે જેથી તેની પાસેથી નુકસાનીનો દાવો કરી શકાય પરંતુ હવે કલમ ૧૬૩એ ની સુધારણા જોગવાઈ સાથે જો દાવેદારે કલમ ૧૬૩એ હેઠળ દાવો દાખલ કરવાનું પસંદ કર્યું હોય તો વીમાધારકની ભૂલ પણ મહત્વની નથી. ફર્સ્ટ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સની સરખામણીમાં થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ વીમા કંપનીઓમાં અપ્રિય છે, કારણ કે તેઓ ક્યારેય જાણતા નથી કે તેઓએ થર્ડ પાર્ટી પોલિસી હેઠળ કેટલી મહત્તમ રકમ ચૂકવવી પડશે, જે તેઓ વૈધાનિક પોલિસી હોવાને કારણે ટાળી શકતા નથી, અને કદાચ આવી સ્થિતિને કારણે વીમા કંપનીઓ હંમેશા અદાલતોને તેમની આકર્ષક રજૂઆતો દ્વારા ગેરમાર્ગે દોરવાનો પ્રયાસ કરે છે પરંતુ કોઈ પણ સમર્થન આપતા પુરાવા વિના એવું ઠરાવવા માટે કે ત્રીજા પક્ષકાર પ્રત્યે પણ તેમની જવાબદારી મર્યાદિત છે, જે કાયદાની સાચી સ્થિતિ અને તેનો ઈરાદો નથી.

૨૯. મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ જે ૧ જુલાઈ ૧૯૮૮ ના રોજ અમલમાં આવ્યો અને જે XIV પ્રકરણો, ૨૧૭ કલમો અને ૨ અનુસૂચિઓમાં વહેંચાયેલો છે, તે દરેક મોટર વાહનનો વીમો લેવો ફરજિયાત બનાવે છે. ૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ X, XI અને XII વળતરની જોગવાઈઓ

સાથે કામ કરે છે. કલમ ૧૪૦ થી ૧૪૪ (પ્રકરણ X) અમુક કિસ્સાઓમાં ભૂલ વિનાની જવાબદારી સાથે વ્યવહાર કરે છે. પ્રકરણ XI (કલમ ૧૪૫ થી ૧૬૪) ત્રીજા પક્ષકારના જોખમો સામે મોટર વાહનોના વીમા સાથે વ્યવહાર કરે છે.

૩૦. ૧૯૩૯ ના અધિનિયમનું પ્રકરણ VIII અને ૧૯૮૮ ના અધિનિયમનું પ્રકરણ XI ઘણા અંગ્રેજી કાયદાઓની તર્જ પર ઘડવામાં આવ્યા છે. ૧૯૩૯ ના અધિનિયમની કલમ ૯૬ ઘડવા પાછળનો વાસ્તવિક હેતુ શોધવા માટે, જે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૪૯ ને અનુરૂપ છે, ઇંગ્લેન્ડમાં ફરજિયાત થર્ડ-પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ માટેના કાયદાના ઐતિહાસિક વિકાસને શોધવો પ્રસ્તુત છે. ૧૯૩૦ પહેલાં, ઇંગ્લેન્ડમાં ત્રીજા પક્ષકારના અધિકારોના સંદર્ભમાં ફરજિયાત વીમાનો કોઈ કાયદો ન હતો. જ્યારે પણ અકસ્માત થતો ત્યારે ઇજાગ્રસ્ત વ્યક્તિ નુકસાની વસૂલવા માટે મોટરચાલક સામે કેસ કરતો હતો.

૩૧. જોકે, ઘણા કિસ્સાઓમાં એવું જોવા મળ્યું હતું કે અપરાધી વાહનના માલિક પાસે ઇજાગ્રસ્ત અથવા મૃતકના આશ્રિતને ચૂકવવા માટે કોઈ સાધન ન હતું અને આવી સ્થિતિમાં, દાવેદારો નુકસાની વસૂલવામાં અસમર્થ હતા.

આવા સંજોગોમાં જ વિવિધ કાયદાઓ ઘડવામાં આવ્યા હતા. આ પરિસ્થિતિને પહોંચી વળવા માટે પ્રથમ વખત ઇંગ્લેન્ડમાં 'થર્ડ પાર્ટીઝ રાઈટ્સ અગેન્સ્ટ ઇન્સ્યોરન્સ એક્ટ, ૧૯૩૦' ઘડવામાં આવ્યો હતો. આ અધિનિયમની જોગવાઈએ ૧૯૩૯ ના અધિનિયમની કલમ ૯૭ માં સ્થાન મેળવ્યું, જેણે ત્રીજા પક્ષકારને સીધા વીમાદાતા સામે કેસ કરવાનો અધિકાર આપ્યો. ત્યારબાદ, 'રોડ ટ્રાફિક એક્ટ, ૧૯૩૦' ઘડવામાં આવ્યો જેણે મોટર વાહનો માટે ફરજિયાત વીમાની જોગવાઈ કરી. આ અધિનિયમની જોગવાઈઓ ૧૯૩૯ ના અધિનિયમની કલમ ૯૫ અને ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૪૬ માં દાખલ કરવામાં આવી હતી. એ નોંધવું પ્રસ્તુત છે કે ૧૯૩૦ ના અંગ્રેજી અધિનિયમની કલમ ૩૮ હેઠળ, વીમા પોલિસીની કેટલીક શરતો બિનઅસરકારક બનાવવામાં આવી હતી જ્યાં સુધી ત્રીજા પક્ષકારોનો સંબંધ હતો. આ જોગવાઈ પાછળનો ઉદ્દેશ્ય એ હતો કે વીમાધારક દ્વારા વીમા પોલિસીની શરતોનું પાલન કરવામાં નિષ્ફળતાને કારણે ત્રીજા પક્ષકારને નુકસાન ન થવું જોઈએ.

૩૨. ત્યારબાદ ૧૯૩૪ માં, બીજો રોડ ટ્રાફિક એક્ટ ઘડવામાં આવ્યો. આ કાયદાનો ઉદ્દેશ્ય વીમાધારકની જવાબદારી પૂરી કરવાનો હતો. આ કાયદા હેઠળ, ત્રણ કાર્યવાહીઓ પૂરી પાડવામાં આવી હતી. પ્રથમ વીમાધારક સામે પસાર કરાયેલા એવોર્ડને સંતોષવા માટે હતી. બીજી એ હતી કે, જો

વીમાદાતા તેની જવાબદારીમાંથી મુક્ત ન થાય તો દાવેદારને વીમાદાતા સામે ડિકીનો અમલ કરવાનો અધિકાર હતો. જોકે, અમુક ઘટનાઓમાં, એટલે કે કલમ ૯૬ (૨) (એ) માં જે જોગવાઈ કરવામાં આવી હતી જે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૪૯ (૨) (એ) ને અનુરૂપ છે, વીમાદાતા તેની જવાબદારીનો બચાવ કરી શકે છે.

૩૩. ત્રીજી કાર્યવાહી રોડ ટ્રાફિક એક્ટની કલમ ૧૦ (૩) માં સમાવિષ્ટ હતી. આ જોગવાઈ હેઠળ, વીમાદાતા ડિકીને સંતોષવાની તેની જવાબદારીનો બચાવ એ આધારે કરી શકે છે કે વીમા પોલિસી ગેરરજૂઆત અથવા છેતરપિંડીથી મેળવવામાં આવી હતી. આ જોગવાઈએ ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૪૯ (૨) (બી) માં પણ સ્થાન મેળવ્યું. ૧૯૩૯ નો અધિનિયમ અને ૧૯૮૮ નો અધિનિયમ ઘડતી વખતે, ત્રણેય કાર્યવાહીઓ ૧૯૩૯ ના અધિનિયમની કલમ ૯૬ અને ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૪૯ માં દાખલ કરવામાં આવી હતી. જોકે, ૧૯૩૯ ના અધિનિયમ કે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમમાંથી કોઈએ પણ વીમાદાતાને અંગ્રેજી કાયદામાં જે અધિકારો આપવામાં આવ્યા હતા તેના કરતાં વધુ અધિકારો આપ્યા ન હતા. આમ, સામાન્ય કાયદામાં, વીમાદાતાને ગુણદોષના આધારે દાવેદારના દાવા સામે લડવાની મંજૂરી ન હતી, એટલે કે ગુનાહિત વાહન બેદરકાર ન હતું અથવા યોગદાન આપતી બેદરકારી

હતી. વીમાદાતા કાયદામાં નિર્દિષ્ટ વૈધાનિક બચાવ પર જ દાવા સામે લડી શકે છે. આમ, ૧૯૩૯ ના અધિનિયમનું પ્રકરણ VIII અથવા ૧૯૮૮ ના અધિનિયમનું પ્રકરણ XI ઘડતી વખતે, ધારાસભાનો ઇરાદો ત્રીજા પક્ષકારના અધિકારોનું રક્ષણ કરવાનો હતો અને વીમાદાતાઓના અધિકારોનું નહીં, ભલે તેઓ રાષ્ટ્રીયકૃત કંપનીઓ હોય.

૩૪. વૈધાનિક વીમા પોલિસી વિના મોટર વાહનોના ઉપયોગ પર પ્રતિબંધનો ઉદ્દેશ્ય એ છે કે મોટર વાહનના ઉપયોગથી ઈજાઓ ભોગવનાર ત્રીજા પક્ષકારને ડ્રાઇવર અથવા માલિકની નાણાકીય ક્ષમતા અથવા સદ્ધરતાને ધ્યાનમાં લીધા વિના નુકસાની મળે.

૩૫. પ્રકરણ ૧૧ (કલમ ૧૪૫ થી ૧૬૪) ફરજિયાત થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ પૂરો પાડે છે, જે દરેક વાહન માલિક દ્વારા લેવો જરૂરી છે. કલમ ૧૪૬(૧) માં એવું નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવ્યું છે કે કોઈ પણ વ્યક્તિ જાહેર સ્થળે મોટર વાહનનો ઉપયોગ કરશે નહીં અથવા તેનો ઉપયોગ કરવા દેશે નહીં જ્યાં સુધી આ પ્રકરણની જરૂરિયાતોનું પાલન કરતી વીમા પોલિસી અમલમાં ન હોય. કલમ ૧૪૬ ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન એ એક ગુનો છે અને તે ત્રણ મહિના સુધીની જેલની સજા અથવા એક હજાર રૂપિયા સુધીના દંડ અથવા

બંને સાથે શિક્ષાપાત્ર છે (કલમ ૧૯૬). કલમ ૧૪૭ પોલિસીની જરૂરિયાત અને જવાબદારીની મર્યાદા પૂરી પાડે છે. દરેક વાહન માલિકે એવી પોલિસી લેવી જરૂરી છે જે કોઈપણ જવાબદારી સામે રક્ષણ આપે, જે માલસામાનના માલિક અથવા વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ સહિત કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રીજા પક્ષકારની મિલકતને નુકસાન અને જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં તેના દ્વારા ઉઠાવવામાં આવી શકે. આ કલમ મુજબ, વર્કમેન કમ્પેન્સેશન એક્ટ હેઠળની જવાબદારીની હદ સિવાય રોજગારી દરમિયાન કર્મચારીઓના મૃત્યુ અથવા ઈજાઓની જવાબદારીને આવરી લેવા માટે પોલિસીની જરૂર ન પડે હોય. કલમ ૧૪૮ હેઠળ વીમાદાતા ત્રીજા પક્ષકારના જોખમના સંદર્ભમાં વીમાધારક વ્યક્તિ સામેના ચુકાદા અને એવોર્ડને સંતોષવા માટે વૈધાનિક રીતે જવાબદાર છે.

૩૬. વીમા કંપનીઓને નીચેના સિવાય અન્ય કોઈ બચાવની મંજૂરી આપવામાં આવી નથી: (૧) ભાડા અને વળતર માટે વાહનનો ઉપયોગ આવા વાહનને ચલાવવાની પરવાનગી ન હોય; (૨) રેસિંગ અને સ્પીડ ટેસ્ટિંગનું આયોજન કરવા માટે; (૩) પરમિટ દ્વારા પરવાનગી ન હોય તેવા પરિવહન વાહનનો ઉપયોગ; (૪) ડ્રાઇવર પાસે માન્ય ડ્રાઇવિંગ

લાઈસન્સ ન હોય અથવા આપું લાઈસન્સ ધરાવવા માટે ગેરલાયક ઠેરવવામાં આવ્યો હોય અને (પ) લેવાયેલ પોલિસી રદબાતલ છે કારણ કે તે ભૌતિક હકીકત જાહેર ન કરીને મેળવવામાં આવી છે.

૩૭. વીમા કંપની જવાબદારી ટાળી શકતી નથી સિવાય કે કલમ ૧૪૯(૨) માં પૂરા પાડવામાં આવેલા આધારો અને અન્ય કોઈપણ આધાર પર. માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે, મોટર વ્હીકલ એક્ટની જોગવાઈઓ સાથે વ્યવહાર કરતી વખતે, એવું ઠરાવ્યું છે કે જો વીમા કંપની દ્વારા બચાવ રજૂ કરવામાં આવ્યો હોય અને સાબિત થયો હોય, તો પણ તેઓ ત્રીજા પક્ષકારને ચુકવણી કરવાની જવાબદારીમાંથી મુક્ત થતા નથી પરંતુ માલિક-વીમાધારક પાસેથી આવી રકમ મેળવી શકે છે. અદાલતોએ એક પછી એક એવું ઠરાવ્યું છે કે બચાવની ઉપલબ્ધતા સાબિત કરવાનો બોજ વીમા કંપની પર છે અને વીમા કંપનીએ માત્ર પોલિસીની શરતના ભંગ અથવા કલમ ૧૪૯(૨) ની જોગવાઈઓના ઉલ્લંઘન અંગેના પુરાવા જ આપવાના નથી પરંતુ એ પણ સાબિત કરવું પડશે કે આપું કૃત્ય માલિકની મિલીભગત અથવા જાણકારીથી થયું છે. જો જ્ઞાન અથવા મિલીભગત સાબિત થઈ ન હોય, તો બચાવ ઉપલબ્ધ હોય તો પણ વીમા કંપની જવાબદાર રહેશે.

૩૮. આ કલમની જોગવાઈઓ અનુસાર, વીમાની પોલિસી અધિકૃત વીમાદાતા દ્વારા જારી કરવામાં આવવી જોઈએ. તે પેટાકલમ (૨) માં નિર્દિષ્ટ કર્યા મુજબની આવશ્યકતાઓ મુજબ હોવી જોઈએ. તે ત્રીજા પક્ષકારના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા મિલકતના નુકસાનના સંદર્ભમાં જવાબદારી સામે વીમો ઉતારવો જોઈએ. "ત્રીજા પક્ષકાર" માં માલસામાનના માલિક અથવા વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ અને જાહેર સેવા વાહનના કોઈપણ મુસાફરનો સમાવેશ થાય છે.

૩૯. વીમાની પોલિસીએ નીચે મુજબ આવરી લેવું જોઈએ:

૧. વર્કમેન કમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ આવા કોઈપણ કર્મચારીના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં જવાબદારી: –

(એ) વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલ હોય, અથવા

(બી) જો તે જાહેર સેવા વાહન હોય તો કંડક્ટર અથવા ટિકિટ તપાસનાર, અથવા

૨. કોઈપણ કરાર આધારિત જવાબદારી.

૪૦. કલમ ૧૪૭ ને વ્યાપક, અસરકારક અને વ્યવહારુ અર્થ આપવો પડશે જેથી તે વિવિધ વર્ગના લોકોને વીમાદાતા અથવા વીમાધારક અથવા બંને પાસેથી વળતરનો દાવો કરવા માટે હકદાર બનાવી શકે. વીમા કરાર અમલમાં આવતાની સાથે જ વીમાદાતાની જવાબદારી શરૂ થાય છે. પોલિસીની કામગીરી દરમિયાન જવાબદારી અસ્તિત્વમાં રહે છે. જો વીમાદાતા છેતરપિંડીનો ભોગ બન્યો હોય, તો તે વીમાધારક સામે અલગ કાર્યવાહી કરીને તેની પાસેથી રકમ વસૂલ કરી શકે છે.

૪૧. થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ ત્રીજા પક્ષકારના હિતનું રક્ષણ કરે છે જે અકસ્માતનો ભોગ બને છે અથવા વીમાધારકની ભૂલને કારણે ઇજા પામે છે. તેથી ત્રીજા પક્ષકાર દ્વારા વીમાધારક પર ઊભી થતી કોઈપણ જવાબદારી વીમા કંપની દ્વારા ઓછી કરવામાં આવે છે. મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ હેઠળ થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ ફરજિયાત છે. થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ ફરજિયાત હોવાથી તેને વીમા પોલિસીની કોઈપણ કલમ દ્વારા રદ કરી શકાતો નથી.

૪૨. ત્રીજા પક્ષકારના જોખમોના સંદર્ભમાં વીમાધારક વ્યક્તિઓ સામેના ચુકાદાઓ અને એવોર્ડને સંતોષવાની જવાબદારી વીમાદાતાઓની છે.

૪૩. એવું લાગે છે કે કમનસીબે વીમા કંપનીઓ કાં તો ઉપરોક્ત સ્થિતિને સમજવામાં નિષ્ફળ રહી છે અથવા પસંદગીયુક્ત રીતે રજૂઆત કરે છે કે જોકે તેઓ ૩જા પક્ષકારને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે, પરંતુ વાહનનો મુસાફર "વાહનનો મુસાફર છે અને ૩જો પક્ષકાર નથી". હું એ સમજવામાં નિષ્ફળ રહ્યો છું કે જ્યારે એક્ટમાં '૩જા પક્ષકાર' ની કોઈ વ્યાખ્યા નથી અને, તેથી જ્યારે આપણે ૩જા પક્ષકાર વિશે વાત કરી રહ્યા છીએ ત્યારે આપણે ૧ લા પક્ષકાર અને ૨ જા પક્ષકારને ઓળખવા પડશે જે ચોક્કસપણે વીમા પોલિસીના સ્વરૂપમાં કરારના સંદર્ભમાં છે જેમાં વીમાધારક અને વીમાદાતા ૧ લા અને ૨ જા પક્ષકાર છે એટલે કે વાહનનો વીમાધારક માલિક અને વીમા કંપની જે કરારમાં પ્રવેશે છે જેના દ્વારા વીમા કંપની માલિક વીમાધારકને કોઈપણ જવાબદારી સામે નુકસાન ભરપાઈ કરવાની જવાબદારી સ્વીકારે છે જેમાં "કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંદર્ભમાં તેના દ્વારા ઉઠાવવામાં આવી શકે તેવી કોઈપણ જવાબદારી, જેમાં વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ અથવા જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગથી થતા અથવા ઉદ્ભવતા ત્રીજા પક્ષકારની કોઈપણ મિલકતને નુકસાનનો સમાવેશ થાય છે". એ પણ સ્પષ્ટ અને દેખીતું છે કે "વાહનમાં લઈ જવામાં આવતા માલના માલિક અથવા તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ સહિત" ઉપરોક્ત શબ્દો એમ.વી. એક્ટ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૯૫ માં ગેરહાજર હતા, અન્યથા કલમ ૧૪૭ સાથે સમાન છે જે દર્શાવે છે કે જોકે એમ.વી. એક્ટ,

૧૯૮૮ માં ઘણા સુધારા થયા છે, પરંતુ કાયદાના મૂળભૂત સિદ્ધાંતમાં કોઈ ફેરફાર કરવામાં આવ્યો નથી જેથી તે સમયે એમ.વી. એક્ટ, ૧૯૩૯ ની જોગવાઈ પર આધારિત ન્યાયિક ચુકાદાના મૂળભૂત સિદ્ધાંતને નાબૂદ કરી શકાય.

૪૪. આ સંદર્ભમાં જો આપણે યાદ કરીએ કે જોકે ૧૯૩૯ ના અધિનિયમમાં, ધારાસભાએ 'કોઈપણ વ્યક્તિ' અંગેની સ્પષ્ટતા જાહેર કરી નથી અને જોકે વિવિધ બાબતોમાં વિવિધ અદાલતો સમક્ષ વીમા કંપનીઓના અલગ-અલગ વલણને કારણે, હવે, ૧૯૯૭ માં મોડા-મોડા, ધારાસભાએ 'કોઈપણ વ્યક્તિ' શબ્દપ્રયોગમાં સમાવેશની કલમમાં સુધારો કર્યો છે જેથી માલસામાનના વાહનમાં મુસાફરી કરતા માલના માલિકનો સમાવેશ થાય; હકીકતમાં, વર્ષ ૧૯૭૮ માં આવી જ સ્થિતિ હતી જ્યારે ટેરિફ એડવાઈઝરી કમિટીએ એક પરિપત્ર બહાર પાડવો પડ્યો હતો જે નીચે મુજબ છે: -

ટેરિફ એડવાઈઝરી કમિટી

બોમ્બે રિજનલ કમિટી

"પરિપત્ર એમ.વી. નં. ૧ ઓફ ૧૯૭૮ બોમ્બે, ૧૭મી માર્ચ ૧૯૭૮.

ખાનગી કારના વ્યાપક પોલિસી માટેના પ્રમાણભૂત ફોર્મમાં એકત્ર થયેલા બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફરોના સંદર્ભમાં વીમા કંપનીની જવાબદારી--વિભાગ //

ત્રીજા પક્ષકારો પ્રત્યેની જવાબદારી

મને વીમાદાતાઓને જાણ કરવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો છે કે ટેરિફ એડવાઈઝરી કમિટી પાસેથી એવી સલાહ મળી છે કે ઉદ્યોગ આટલા વર્ષોથી એવો મત ધરાવે છે કે ખાનગી કારની વ્યાપક પોલિસી પેસેન્જર જવાબદારીને આવરી લે છે તેથી તે જ પ્રથા ચાલુ રહેવી જોઈએ.

આ ઈરાદાને સ્પષ્ટ કરવા માટે, વીમાદાતાઓને વિનંતી કરવામાં આવે છે કે તેઓ પ્રમાણભૂત ખાનગી કાર પોલિસીના વિભાગ // ની કલમ 1(એ) માં સુધારો કરીને તેમાં દેખાતા "કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા" શબ્દો પછી નીચેના શબ્દો સામેલ કરે:-

"મોટર કારમાં લઈ જવામાં આવતા મુસાફરો સહિત શરતે કે આવા મુસાફરોને ભાડા અથવા વળતર માટે લઈ જવામાં આવતા ન હોય".

તે મુજબ હું વીમાદાતાઓને સંબંધિત શીટ રજૂ ન થાય ત્યાં સુધી ભારતીય મોટર ટેરિફની શીટ ૩૮ પર જરૂરી સુધારો કરવા વિનંતી કરું છું.

તમામ વર્તમાન પોલિસીઓ ઉપરોક્ત સુધારાને આપમેળે સામેલ કરતી ગણવામાં આવશે કારણ કે ઉપરોક્ત નિર્ણય રપમી માર્ચ ૧૯૭૭ થી અમલમાં મૂકવામાં આવી રહ્યો છે.

સહી/-

પ્રાદેશિક સચિવ"

જપ. ઉપરોક્ત પરિપત્રને હર્ષવર્ધતિયા રૂદ્રાદિત્ય વિ. જ્યોતિન્દ્ર ચીમનલાલ પારેખના કેસમાં ૧૯૮૧ જુએલઆર ૫૫૫ માં નોંધાયેલ આ કોર્ટની ડિવિઝન બેંચના ચુકાદામાં ટાંકવામાં આવ્યો છે.

૪૬. તેથી, પરિપત્રની ભાષાને ધ્યાનમાં લેતા એ સ્પષ્ટ થાય છે કે જોકે ટેરિફ એડવાઈઝરી કમિટીએ જાહેર કર્યું છે કે આટલા વર્ષોથી વીમા કંપની આ મત ધરાવતી હતી અને તે જ ચાલુ રાખવાનું છે પરંતુ આવા ઈરાદાને સ્પષ્ટ કરવા માટે વીમાદાતા વીમા કંપનીઓને તેમની પોલિસીઓમાં જવાબદારી અંગેની કલમમાં સુધારો કરવાની વિનંતી કરવામાં આવી હતી જેથી તેને એ રીતે વાંચી શકાય કે જાણે કે પોલિસીમાં અમુક શબ્દો હોય ભલે તે છાપેલા ન હોય એટલે કે મોટર કારમાં લઈ જવામાં આવતા મુસાફરો સહિત જો શરતે કે આવા મુસાફરોને ભાડા અથવા વળતર માટે લઈ જવામાં આવતા ન હોય.

૪૭. જોકે, કમનસીબે, જ્યારે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમમાં આવી સ્પષ્ટતાને કલમનો ભાગ બનાવવામાં આવ્યો નથી જોકે ૧૯૯૪ ના વર્ષમાં સુધારા દ્વારા વ્યાપક કવરેજની પુષ્ટિ કરવામાં આવી છે જેથી માલસામાનના વાહનના કિસ્સામાં માલસામાન સાથે માલસામાનના વાહનમાં મુસાફરી કરતી વ્યક્તિ માટેની જવાબદારીનો પણ સમાવેશ થાય, કમનસીબે, વીમા કંપનીઓ વારંવાર એ જ વલણ અપનાવી રહી છે જે વર્ષ ૧૯૭૮ માં સ્પષ્ટ હતું કે "મોટર કારમાં લઈ જવામાં આવતા મુસાફરો સહિત શરતે કે આવા મુસાફરોને ભાડા અથવા વળતર માટે લઈ જવામાં આવતા ન હોય" શબ્દોના સમાવેશના અભાવમાં, તેઓ ખાનગી

કારના મુસાફરને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર નથી જેથી માલિકને આવી જવાબદારી સામે નુકસાન ભરપાઈ કરી શકાય, જે અન્યથા વૈધાનિક જવાબદારી છે અને વીમા કંપની પોતાને આવી જવાબદારીમાંથી બચાવી શકે નહીં. આવી અરજીને અસરકારક બનાવવા માટે, વીમા કંપનીઓ પોલિસીઓની અલગ ઓળખ સાથે આગળ આવી છે અને તેને 'એક્ટ ઓનલી પોલિસી' અને 'કોમ્પ્રીહેન્સિવ / પેકેજ પોલિસી' વગેરે તરીકે નામ આપ્યું છે.

૪૮. અગાઉ જણાવ્યા મુજબ, એમ.વી. એક્ટમાં વીમા પોલિસીનું કોઈ વિભાજન / વિશિષ્ટ લક્ષણો ન હોવા છતાં, જો વીમા કંપનીઓ તેમના જોખમના કવરેજના આધારે તેમના પોલિસી દસ્તાવેજોમાં તફાવત કરી રહી હોય તો પણ, હકીકત એ રહે છે કે માર્ગ અકસ્માતનો ભોગ બનેલા વ્યક્તિને વળતરની ચુકવણી કરીને માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરવાની તેમની જવાબદારી જાહેર સ્થળે મોટર વાહનના ઉપયોગમાંથી ઉદ્ભવે છે જ્યારે કોઈ પણ પ્રકારની માન્ય વીમા પોલિસી હોય કારણ કે કાયદો કોઈ પણ આવા વર્ગના લોકો એટલે કે કારના મુસાફર માટે જવાબદારીને ઓળખતો નથી અથવા વિચર્લિત કરતો નથી અથવા મચાદિત કરતો નથી.

૪૯. એ નોંધવું આશ્ચર્યજનક છે કે જ્યારે વીમા કંપની ૩જા પક્ષકારને માત્ર વાહનની બહારની વ્યક્તિ તરીકે જ ઓળખાવી રહી છે ત્યારે કદાચ તેઓ એ સમજવામાં નિષ્ફળ રહ્યા છે કે ૩જો પક્ષકાર શબ્દ કારના સંદર્ભમાં નથી પરંતુ વીમા પોલિસીના રૂપમાં કરારના સંદર્ભમાં છે જેમાં વીમાધારક અને વીમાદાતા ૧ લા અને ૨ જા પક્ષકાર છે અને બાકીની વ્યક્તિઓ આવી વીમા પોલિસી માટે ૩ જો પક્ષકાર બને છે જેમાં અધિનિયમની કલમ ૧૪૭ અને અધિનિયમની અન્ય જોગવાઈઓમાં દેખાતા 'કોઈપણ વ્યક્તિ' ની કલમનો સમાવેશ થાય છે જ્યારે તે કારના મુસાફરના સંદર્ભમાં જવાબદારીને કોઈપણ રીતે મર્યાદિત કરતું નથી સિવાય કે ભાડા અને વળતર માટે જે ૧૭.૩.૧૯૭૮ ના પરિપત્રમાં જાહેર કરવામાં આવ્યું છે જે અહીં ઉપર પુનઃઉત્પાદિત કરવામાં આવ્યું છે.

૫૦. મારી પાસે ઉપર જણાવેલ તમામ ઐતિહાસિક વિકાસની ચર્ચા કરવા સિવાય કોઈ વિકલ્પ નથી તેના સરળ કારણસર કે કમનસીબે વીમા કંપનીઓ તેમની સ્થિતિનો ગેરલાભ લઈ રહી છે જે ઉપર દર્શાવેલ હર્ષવર્ધતિયા (સુપ્રા) પરથી જોઈ શકાય છે જેમાં તે સ્પષ્ટ છે કે ૨૫.૩.૧૯૭૭ સુધી, વીમા કંપનીઓ અદાલતો સમક્ષ દલીલ કરી રહી હતી કે તેઓ ખાનગી કારના મુસાફરને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર નથી પરંતુ જ્યારે ટેરિફ એડવાઈઝરી કમિટીએ એક પરિપત્ર બહાર પાડીને

જાણાવ્યું છે કે "....ઉદ્યોગ આટલા વર્ષોથી એવો મત ધરાવે છે કે ખાનગી કારની વ્યાપક પોલિસી પેસેન્જર જવાબદારીને આવરી લે છે તેથી તે જ પ્રથા ચાલુ રહેવી જોઈએ" અને "....આ ઇરાદાને સ્પષ્ટ કરવા માટે..."

૫૧. હર્ષવર્ધતિયા (સુપ્રા) ના કેસમાં નિર્ણય વાંચવાથી ખ્યાલ આવે છે કે વાસ્તવમાં પુષ્પાબાઈ પરષોત્તમ ઉદેશી વિ. મેસર્સ રણજીત જીનિંગ એન્ડ પ્રેસિંગ કું. પ્રા. લિ. ના એઆઈઆર ૧૯૭૭ એસસી ૧૭૩૫ માં નોંધાયેલ કેસ સહિત અનેક કેસોમાં; તેમજ હર્ષવર્ધતિયા (સુપ્રા) ના કેસમાં, શરૂઆતમાં, વીમા કંપનીઓએ એવું વલણ અપનાવ્યું હતું કે વીમા કંપની ખાનગી કારના બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફરને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર રહેશે નહીં. જોકે, પરિપત્રની ભાષા દર્શાવે છે કે વાસ્તવમાં વીમા ઉદ્યોગે આવી જવાબદારી સ્વીકારી હતી અને પરિપત્ર માત્ર આ ઇરાદાને સ્પષ્ટ કરવા માટે જ જારી કરવામાં આવ્યો હતો. તેથી, વ્યવહારિક રીતે કોઈ ફેરફાર અથવા અલગ ન્યાયિક નિર્ણયની કોઈ શક્યતા નથી જ્યારે વીમા કંપનીનો ઇરાદો ખાનગી કારના બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફરની જવાબદારીને આવરી લેવાનો સ્પષ્ટ હતો.

પર. પરંતુ કમનસીબે, બે દાયકા પછી પણ, તમામ વીમા કંપનીઓ વિવિધ અદાલતો સમક્ષ વિવિધ બાબતોમાં નિયમિતપણે એ જ બચાવ લઈ રહી છે અને આવી બાબતો લાંબા સમયથી માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ સુધી ખેંચાઈ છે જોકે તે સ્પષ્ટ છે કે (૧) 'કોઈપણ વ્યક્તિ' શબ્દોમાં બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફરનો સમાવેશ થશે, (૨) કલમ ૮૫ માં એવી પોલિસીની જરૂર છે જે ભાડા અથવા વળતર માટે મુસાફરી કરતા ન હોય તેવા મુસાફરોનું જોખમ આવરી લે અને (૩) વીમા પોલિસીમાં 'કોઈપણ વ્યક્તિ' શબ્દપ્રયોગમાં કારના મુસાફરનો સમાવેશ થશે જે કારમાં મફત મુસાફરી કરી રહ્યો છે. આવા કેટલાક કેસો નીચે મુજબ છે:-

* અમૃત લાલ સૂદ વિ. કૌશલ્યા દેવી થાપર ૧૯૯૮(૩)

એસસીસી ૭૪૪ માં નોંધાયેલ

* પ્રભુદયાલ અગ્રવાલ વિ. સરસ્વતી બાઈ ૧૯૭૫ એસી ૩૫૫ માં

નોંધાયેલ

* પ્રીમિયર ઈન્સ્યોરન્સ કું. લિ. વિ. ગંભીરસિંહ ગુલાબસિંહ

એઆઈઆર ૧૯૭૫ ગુજ ૧૩૩ માં નોંધાયેલ

* મદ્રાસ મોટર એન્ડ જનરલ ઈન્સ્યોરન્સ કું. લિ. વિ. કાટનરેડ્ડી

સુબ્બારેડ્ડી ૧૯૭૫ એસી ૮૫ માં નોંધાયેલ

* ન્યૂ એશિયાટિક ઈન્સ્યોરન્સ કું. લિ. વિ. પેસુમલ ધનમલ
અસવાણી એઆઈઆર ૧૯૬૪ એસસી ૧૭૩૬ માં નોંધાયેલ

૫૩. કમનસીબે, સંબંધિત સમયે વીમા કંપનીઓ દ્વારા આવી તમામ કબૂલાતો પછી પણ એ ધ્યાનમાં લેવા માટે કે ખાનગી કારમાં બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફરની જવાબદારી આવરી લેવાનો તેમનો ઇરાદો હતો, તે જ મુદ્દો માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ સુધીની અનેક બાબતોમાં વારંવાર ઉઠાવવામાં આવ્યો છે અને, તેથી, આ મુદ્દે અલગ-અલગ ચુકાદાઓ છે. જોકે, અહીં ચર્ચા કરાયેલા કેટલાક ચુકાદાઓની હકીકતલક્ષી વિગતો ચોક્કસપણે એ બતાવશે કે વીમા કંપનીઓ તેમની સ્થિતિનો અયોગ્ય લાભ લઈ રહી છે.

૫૪. એ અવગણી શકાય નહીં કે પુષ્પાબાઈ (સુપ્રા) ના કિસ્સામાં પણ, વીમા કંપનીના વકીલે માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ સમક્ષ ચોક્કસપણે દલીલ કરી હતી અને રજૂઆત કરી હતી કે વૈધાનિક વીમાનો વ્યાપ મુસાફરોને થતી ઈજાઓને આવરી લેતો નથી. એ કમનસીબ છે કે તે દિવસો દરમિયાન, જોકે વીમા કંપનીનું વલણ ટેરિફ એડવાઈઝરી કમિટી દ્વારા તેના તારીખ ૧૭.૩.૧૯૭૮ ના પરિપત્રમાં આવા ઇરાદાને સ્પષ્ટ કરવાના નામે પણ ઇરાદાની જાહેરાત મુજબ હોવું જોઈએ અને, તે મુજબ, જોકે વીમા

કંપનીઓ વાહનના મુસાફરને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર હતી, વીમા કંપનીઓ મૂળભૂત પ્રીમિયમ ઉપરાંત આવી જવાબદારી માટે પ્રીમિયમ વસૂલતી હતી અને કમનસીબે, તે વલણને માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા મંજૂરી આપવામાં આવી હતી પરંતુ તે પછી પણ એટલે કે માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના તારીખ ૨૫.૩.૧૯૭૭ ના ચુકાદા પછી, ૧૭.૩.૧૯૯૮ જેટલા મોડા એટલે કે એક વર્ષ પછી, ટેરિફ એડવાઇઝરી કમિટીએ તેને ૨૫.૩.૧૯૭૭ થી એટલે કે માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના ચુકાદાની તારીખથી પણ અમલમાં મૂકતો પરિપત્ર બહાર પાડ્યો, કદાચ માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના ચુકાદાને માન આપવા અને તેને રદબાતલ ન કરવા માટે. જોકે, તે તેમના પરિપત્ર અને તેમાંના શબ્દો દ્વારા પુષ્ટિ કરવાના તેમના વલણને બદલશે નહીં કે તેઓ તેમના ઇરાદાને સ્પષ્ટ કરવા માટે આવો પરિપત્ર બહાર પાડી રહ્યા છે કે તેઓ ખાનગી કારના મુસાફર માટે જવાબદારી ધરાવે છે અને, તેથી, આવા પરિપત્રમાં જણાવવામાં આવ્યું હતું કે પોલિસીમાં કોઈપણ શબ્દપ્રયોગ હોવા છતાં, નીચેના શબ્દપ્રયોગોને એવા વધુ નિર્દેશ સાથે સામેલ કરવામાં આવશે કે વર્તમાન પોલિસી ઉપરોક્ત સુધારાને આપમેળે સામેલ કરેલ માનવામાં આવશે કારણ કે ઉપરોક્ત નિર્ણય ૨૫.૩.૧૯૭૭ થી અમલમાં લાવવામાં આવી રહ્યો છે.

"મોટર કારમાં લઈ જવામાં આવતા મુસાફરો સહિત શરતે કે આવા મુસાફરોને ભાડા અથવા વળતર માટે લઈ જવામાં આવતા ન હોય".

૫૫. ભાગ્યલક્ષ્મી વિ. યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. સિવિલ એપિલિકેશન નં. ૩૩૩૫/૨૦૦૯ ના કેસમાંથી જે ઉભરી રહ્યું છે તેની શરૂઆત કરીએ. કમનસીબે, જોકે તેનો તારીખ ૬.૫.૨૦૦૯ નો આદેશ ૨૦૦૯(૭) એસસીસી ૧૪૮ સહિત અનેક કાયદાના જર્નલોમાં નોંધાયેલ છે, તેનો અંતિમ આદેશ તારીખ ૨૨.૧.૨૦૧૪ આજ દિન સુધી એટલે કે લગભગ ૫ વર્ષ સુધી કોઈપણ કાયદાના જર્નલમાં ક્યારેય પ્રકાશિત થયો નથી.

૫૬. ભાગ્યલક્ષ્મી (સુપ્રા) ના કેસમાં માત્ર નોંધાયેલ આદેશ તારીખ ૬.૫.૨૦૦૯ નો છે જે ૨૦૦૯(૭) એસસીસી ૧૪૮ અને અન્ય કેટલાક કાયદાના જર્નલોમાં પ્રકાશિત થયો છે. આવા ચુકાદાનું અવલોકન દર્શાવે છે કે માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે ખાનગી કારના મુસાફર એટલે કે ખાનગી વાહનના બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફર માટે વીમા કંપનીની જવાબદારી અંગેના સંદર્ભ હેઠળના વિષય પરના અનેક નિર્ણયો પર વિચાર કર્યો છે. અગાઉના અનેક નિર્ણયોનો સંદર્ભ લીધા પછી, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટનો અભિપ્રાય છે કે વિરોધાભાસી નિર્ણયો છે અને બે મુદ્દાઓ છે એટલે કે 'એક્ટ ઓનલી પોલિસી' અને 'પેકેજ / કોમ્પ્રીહેન્સિવ પોલિસી' માટે ખાનગી વાહનમાં

બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફર માટે જવાબદારી. તેથી, તેના તારીખ ૬.૫.૨૦૦૯ ના આદેશ દ્વારા આ મામલો મોટી બેંચને મોકલવામાં આવ્યો હતો.

૫૭. જ્યારે, ભાગ્યલક્ષ્મી (સુપ્રા) ના કેસમાં સિવિલ અપીલ નં. ૩૩૩૫/૨૦૦૯ માં અંતિમ આદેશ તારીખ ૨૨.૧.૨૦૧૪ ના રોજ, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના ત્રણ ન્યાયાધીશોએ નીચેનો આદેશ પસાર કર્યો છે: –

મામલામાં વિવિધ કાનૂની મુદ્દાઓ સામેલ છે અને આમ, આ મામલો ત્રણ ન્યાયાધીશોની બેંચને મોકલવામાં આવ્યો છે. જોકે, યશપાલ લુથરા વિ. યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. ના ૨૦૧૧ એસીજે ૧૪૧૫ માં નોંધાયેલા કેસની હાઈકોર્ટ સમક્ષ સુનાવણી દરમિયાન, અહીં સંકળાયેલી વીમા કંપનીના જનરલ મેનેજર ૩૫૩ હાજર થયા હતા અને એવું નિવેદન આપ્યું હતું કે તેઓ આ અપીલમાં આ કોર્ટ સમક્ષ નીચે મુજબની અસર માટે નિવેદન આપશે:

"યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. એ અપીલ નં. ૩૩૩૫/૨૦૦૯ ધરાવતા કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ આ દલીલ ઉઠાવી છે. કંપની ઓન રેકૉર્ડ એડવોકેટને આ

સૂચનાઓ રેકૉર્ડ પર મૂકવા અને કોર્ટને જાણ કરવા માટે જણાવશે કે પેકેજ / કોમ્પ્રીહેન્સિવ પોલિસી હેઠળ ખાનગી કારમાં બેસનારાઓ અને ટુ-વ્હીલર પર પાછળ બેસનારાઓના સંબંધમાં જવાબદારી ઉઠાવવાની કંપનીની નીતિ છે. હું સ્વીકારું છું કે યુનાઈટેડ ઈન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. ના મેનેજર બી.એસ. બાલિયાને ૯.૯.૨૦૦૯ અને ૨૬.૧૦.૨૦૦૯ ના રોજ આ કોર્ટ સમક્ષ ભૂલભરેલું નિવેદન આપ્યું છે."

ઉપરોક્ત બાબતોને ધ્યાનમાં રાખીને અને અપીલકર્તાઓ વતી વિદ્વાન વકીલ શ્રી રાજેશ મહાલે અને પ્રતિવાદી-વીમા કંપની વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી પી.આર. સિક્કાને સાંભળ્યા પછી, અમે આ અપીલનો એવું અવલોકન કરીને નિકાલ કરીએ છીએ કે હાઈકોર્ટ સમક્ષ જનરલ મેનેજર દ્વારા કરવામાં આવેલા નિવેદનને ધ્યાનમાં રાખીને, અહીંના અપીલકર્તાઓ તમામ પરિણામલક્ષી લાભો માટે હકદાર રહેશે. તેથી, પ્રતિવાદી-કંપનીને અપીલકર્તાની પાત્રતાની પુનઃગણતરી કરવા અને આજથી આઠ અઠવાડિયાના સમયગાળામાં ચૂકવણી કરવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવે છે.

ઉપરોક્ત બાબતોને ધ્યાનમાં રાખીને, અપીલ મંજૂર કરવામાં આવે છે અને હાઈકોર્ટનો આક્ષેપિત ચુકાદો રદ કરવામાં આવે છે."

૫૮. ઉપરોક્ત ચુકાદાનું સાદું વાંચન સ્પષ્ટ કરે છે કે જોકે યશપાલ લુથરા વિ.

યુનાઈટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. ૨૦૧૧ એસીજે ૧૪૧૫ ના કેસમાં

૨૦૧૧ માં મોડા-મોડા વિવાદ ઉકેલાઈ ગયો છે અને તે પણ વીમા કંપની દ્વારા સ્વીકૃતિ સાથે, વીમા કંપનીઓ વિવિધ બાબતોમાં વારંવાર સમાન આધાર લઈ રહી છે કે તેઓ ખાનગી કારમાં બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફર માટે માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર નથી.

૫૯. અગાઉ જણાવ્યા મુજબ, એક્ટ પોલિસી અથવા કોમ્પ્રીહેન્સિવ પોલિસી

તરીકે વીમાના કરાર વચ્ચે કોઈ ભેદ હોઈ શકે નહીં જેમાં વીમા કંપનીઓ કદાચ વાહનના મુસાફર માટેની જવાબદારીને આવરી લેવા માટે વધારાનું પ્રીમિયમ વસૂલતી હોય જ્યારે આવી જવાબદારી વીમા કંપનીઓ દ્વારા સ્વીકારવામાં આવી હોય, છેક ૧૭.૩.૧૯૭૮ ના રોજ, જેની ચર્ચા અહીં ઉપર કરવામાં આવી છે. એ નિર્ણય હકીકત છે કે જોકે એમ.વી. એક્ટમાં અનેક સુધારા થયા છે, પરંતુ વાહનના ફરજિયાત વીમા અને એમ.વી. એક્ટના ઉપયોગથી ઈજાઓ મેળવનાર 'કોઈપણ વ્યક્તિ' ને વળતર ચૂકવવાની વીમા કંપનીની જવાબદારીના મૂળભૂત સિદ્ધાંતમાં કોઈ ફેરફાર થયો નથી. ભાગ્યલક્ષ્મી (સુપ્રા) ના કેસમાં ૨૦.૧.૨૦૧૪ ના આદેશને યશપાલ લુથરા (સુપ્રા) ના ચુકાદા સાથે વાંચવાથી સ્પષ્ટ થાય છે કે યુનાઈટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. (જે આપણી સમક્ષ પણ પક્ષકાર

છે) ના મેનેજર શ્રી બી.એસ. બાલિયાને ૯.૯.૨૦૦૯ અને ૨૬.૧૦.૨૦૦૯ ના રોજ કોર્ટ સમક્ષ ભૂલભરેલું નિવેદન આપ્યું છે. એ પણ સ્પષ્ટ થાય છે કે આથી, તે જ કંપનીના જનરલ મેનેજર યશપાલ લુથરા (સુપ્રા) ના કેસમાં દિલ્લી હાઈકોર્ટ સમક્ષ રૂબરૂ હાજર થયા હતા અને એવું નિવેદન આપ્યું હતું કે તેઓ તેમની જવાબદારી સ્વીકારતા ભાગ્યલક્ષ્મી (સુપ્રા) ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ સમક્ષ પણ એવું જ નિવેદન આપશે. જોકે, ભાગ્યલક્ષ્મી (સુપ્રા) ના કેસમાં આવું નિવેદન વર્ષ ૨૦૧૪ સુધી એટલે કે ૩ વર્ષથી વધુ સમય સુધી કરવામાં આવ્યું ન હતું.

૬૦. ઉપરોક્ત બે ચુકાદાઓનું સાદું વાંચન સ્પષ્ટ કરે છે કે એક સમયે, વીમા કંપનીના અધિકારીમાંથી એકે કોર્ટ સમક્ષ ખોટું નિવેદન આપ્યું હતું અને જ્યારે કોર્ટે ભારતીય પુરાવા અધિનિયમની કલમ ૧૬૫ હેઠળ તેની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને વીમા કંપની અને ઈન્સ્યોરન્સ રેગ્યુલેટરી એન્ડ ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી (હવે પછી ટૂંકમાં 'આઈઆરડીએ' તરીકે ઓળખવામાં આવે છે) ના કેટલાક સાક્ષીઓને બોલાવ્યા હતા જેથી હકીકતલક્ષી સ્થિતિ ચકાસી શકાય તો સાક્ષી પાસે સત્ય જાહેર કરવા સિવાય કોઈ વિકલ્પ નથી. આ હકીકત દિલ્લી હાઈકોર્ટના રેકૉર્ડ પર છે અને યશપાલ લુથરા (સુપ્રા) ના કેસમાં દિલ્લી હાઈકોર્ટના ચુકાદાનો ભાગ બને છે. ચુકાદાનો સંબંધિત ભાગ ફકરા નં. ૧૪ થી શરૂ થઈને ૨૮ સુધી

છે જે ટેરિફ એડવાઈઝરી કમિટીના તારીખ ૧૭.૩.૧૯૭૮ ના પરિપત્ર અને ખાનગી કારના મુસાફર પ્રત્યે વીમા કંપનીની જવાબદારીના સંદર્ભમાં અહીં ઉપર ચર્ચા કર્યા મુજબ ઉપરોક્ત સ્થિતિને સ્પષ્ટ કરે છે.

૬૧. જોકે, કમનસીબે, આવી સ્પષ્ટતા પછી પણ દિલ્લી હાઈકોર્ટ સમક્ષ ખોટું નિવેદન હતું અને એક્ટ પોલિસી અને પેકેજ પોલિસી તરીકે પોલિસીની પ્રકૃતિનો અલગ-અલગ ઉલ્લેખ કરીને વિવિધ અદાલતો સમક્ષ વારંવાર આવું જ ખોટું વલણ અપનાવવામાં આવી રહ્યું છે અને, તેથી, જ્યારે આપેલા કેસમાં, પોલિસી કદાચ પેકેજ પોલિસી હતી, ત્યારે તમામ ચુકાદાઓ એવું સંદર્ભ આપે છે કે પેકેજ પોલિસીના કિસ્સામાં, ખાનગી કારમાં બિન-ચૂકવણીપાત્ર મુસાફરની જવાબદારી આવરી લેવામાં આવે છે.

૬૨. જોકે, તારીખ ૧૭.૩.૧૯૭૮ ના પરિપત્રમાંથી ઉભરી આવતી ઉપરોક્ત ચર્ચા અને વાસ્તવિક સ્થિતિ એ સ્પષ્ટ કરે છે કે યોગ્ય જાહેરાતને ધ્યાનમાં લીધા વિના, ખાનગી કારના માલિક માટે વીમા કંપનીની જવાબદારીમાં "કોઈપણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા માટેની જવાબદારીનો સમાવેશ થાય છે જેમાં મોટર કારમાં લઈ જવામાં આવતા મુસાફરોનો

સમાવેશ થાય છે જો શરતે કે આવા મુસાફરોને ભાડા અથવા વળતર માટે લઈ જવામાં આવતા ન હોય." પોલિસીમાં આવી કલમના બિન-પ્રગટીકરણને ધ્યાનમાં લીધા વિના કારણ કે પરિપત્ર સ્પષ્ટ કરે છે કે આવો સુધારો આપમેળે સામેલ થયો હોવાનું માનવામાં આવે છે ઓછામાં ઓછું રૂ.૩.૧૯૭૭ થી કારણ કે વીમા કંપનીનો હેતુ તમામ વર્ષો માટે આવી જવાબદારી ઉઠાવવાનો છે.

૬૩. તેથી, યશપાલ લુથરા (સુપ્રા) ના કેસમાં દિલ્લી હાઈકોર્ટ સમક્ષ અથવા અન્ય કોઈપણ રીતે વિવિધ કંપનીઓના વિવિધ અધિકારીઓ દ્વારા અલગ-અલગ જાહેરાતને ધ્યાનમાં લીધા વિના, હકીકત એ રહે છે કે વીમા કંપનીને આવી જવાબદારીમાંથી મુક્ત કરી શકાય નહીં.

૬૪. એ કમનસીબ છે કે વીમા કંપનીઓ વિવિધ અદાલતો દ્વારા વારંવાર આવા મુદ્દાને નક્કી કરવામાં અદાલતના મૂલ્યવાન કલાકો બગાડી રહી છે, જે અલગ-અલગ સમયે અલગ-અલગ નિર્ણયોમાં પરિણમે છે.

૬૫. તેથી, વર્તમાન કિસ્સામાં, જોકે શરૂઆતમાં દિલ્લી હાઈકોર્ટે યશપાલ લુથરા

(સુપ્રા) ના કેસમાં કર્યા મુજબ ભારતીય પુરાવા અધિનિયમની કલમ ૧૬૫ હેઠળ આદેશ પસાર કરવા માટે બાબત રાખવામાં આવી હતી અને જોકે ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૫૩૫૫/૨૦૦૮ માં મિસેલેનિયસ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧/૨૦૧૮ માં આવો ટૂંકો આદેશ પહેલેથી જ પસાર કરવામાં આવ્યો છે અને તે દ્વારા જોકે રાષ્ટ્રીયકૃત વીમા કંપનીની ફરજ છે; તેમજ આઈઆરડીએ ની પણ કોર્ટ સમક્ષ પરિસ્થિતિ સ્પષ્ટ કરવાની ફરજ છે, હકીકત એ રહે છે કે આવી સંસ્થાઓના અધિકારીઓ દ્વારા પસંદગીયુક્ત જાહેરાતને કારણે, અલગ-અલગ આદેશો છે અને, તેથી, મારો સ્પષ્ટ મત છે કે આવા તમામ મુદ્દાઓને પડતર રાખવાને બદલે અથવા તો રેકૉર્ડ પર સાચી સ્થિતિ જાહેર કરવા માટે ભારતીય પુરાવા અધિનિયમની કલમ ૧૬૫ હેઠળ આવા કોઈ અધિકારીને બોલાવવાને બદલે, પોલિસીની પ્રકૃતિને ધ્યાનમાં લીધા વિના ખાનગી વાહનમાં મુસાફર માટે વીમા કંપનીની જવાબદારી નક્કી કરવી યોગ્ય રહેશે જ્યારે થર્ડ પાર્ટી ઇન્સ્યોરન્સ ફરજિયાત હોય અને જ્યારે એવું ક્યારેય કહી શકાય નહીં કે કારનો મુસાફર વીમાના કરાર માટે ત્રીજો પક્ષકાર નથી.

૬૬. જોકે વીમા કંપનીઓના વિદ્વાન વકીલો ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ.

વિ. સુરેન્દ્ર નાથ લૂમ્બા ૨૦૧૨ લોસ્યુટ(એસસી) ૭૫૬ અને નેશનલ

ઈન્સ્યોરન્સ કું. લિ. વિ. બાલક્રિષ્ણન ૨૦૧૨ લોસ્યુટ(એસસી) ૭૫૭ માં

નોંધાયેલા નિર્ણયો પર આધાર રાખે છે, હકીકત એ રહે છે કે વ્યવહારિક રીતે આવા તમામ કેસોમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે મેટરને હાઈકોર્ટમાં રિમાન્ડ કરી છે અને સંભવતઃ ચશપાલ લુથરા (સુપ્રા) ના કેસમાં નિર્ણય કોઈપણ આવા કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના ધ્યાન પર લાવવામાં આવ્યો ન હતો.

૬૭. તેથી, ઉપરોક્ત ચર્ચાને ધ્યાનમાં લેતા, હું ઠરાવું છું કે વીમા કંપની પોલિસીની પ્રકૃતિને ધ્યાનમાં લીધા વિના ખાનગી વાહનના મુસાફરને વળતર આપવા માટે ચોક્કસપણે જવાબદાર છે કારણ કે કાયદામાં વિવિધ પ્રકારની પોલિસી જેવું કંઈ નથી અને વીમા કંપનીની જવાબદારી ચોક્કસપણે વૈધાનિક છે અને, તેથી, તેઓ આવી જવાબદારીમાંથી બચી શકે નહીં.

૬૮. તેથી, હવે, ફર્સ્ટ અપીલ બંને મુદ્દાઓ પર મંજૂર કરવાની જરૂર છે. જોકે, મેટર પૂરી કરતા પહેલા, એ નોંધવું જોઈએ કે વર્તમાન કેસમાં પણ, રેકૉર્ડ પર એક વિચિત્ર પરિસ્થિતિ ઉભરી રહી છે જ્યારે એક તરફ, સંયુક્ત અને વ્યક્તિગત જવાબદારીને કારણે, દાવેદાર કોઈપણ ટોર્ટ ફીઝર પાસેથી

વળતરનો સંપૂર્ણ સેટ વસૂલવા માટે હકદાર છે અને, તે દ્વારા જ્યારે રિવ્યૂ એપ્લિકેશન નીચેના તારીખ ૨૬.૧૧.૨૦૧૪ ના આદેશને કારણે, ટ્રિબ્યુનલે વીમા કંપનીઓમાંથી એક એટલે કે યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. ની જવાબદારીમાંથી મુક્તિ આપી છે, ત્યારે બીજી વીમા કંપની એટલે કે ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. ઉપરોક્ત ચર્ચા, નિર્ધારણ અને ખાનગી વાહનમાં મુસાફર માટે વીમા કંપનીની જવાબદારી અંગેના નિષ્કર્ષને સમર્થન આપી રહી છે, જ્યારે, બીજી તરફ, યુનાઇટેડ ઇન્ડિયા ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ., જેણે રિવ્યૂ એપ્લિકેશન નીચેના સમાન આદેશ તારીખ ૨૬.૧૧.૨૦૧૪ દ્વારા પોતાને મુક્ત કરી છે, તે સોગંદ પર યોગ્ય જાહેરાત સાથે આગળ આવવા માંગતી નથી, જે તેમને ખાનગી વાહનના માલિક માટેની અનેક મુશ્કેલીઓમાં બંધનકર્તા રહેશે; તેમજ ટેરિફ એડવાઇઝરી કમિટી અથવા આઈઆરડીએ (આઈઆરડીએ) જેવા સક્ષમ સત્તાવાળાઓ દ્વારા અને કાયદાની અદાલત દ્વારા પણ. પરંતુ આશ્ચર્યજનક રીતે, જોકે ઓરિએન્ટલ ઇન્સ્યોરન્સ કું. લિ. ઉપરોક્ત ચર્ચા અને નિર્ધારણને સમર્થન આપે છે, સંભવતઃ, તેઓ પણ અલગ-અલગ કેસોમાં થોડો ગેરલાભ લઈ રહ્યા છે અને, તેથી, તેઓ પણ એ વાતની પુષ્ટિ કરવા માટે દસ્તાવેજી અને/અથવા મૌખિક પુરાવા સાથે આગળ આવ્યા નથી કે વીમા કંપનીઓ પીડિતોને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે જેઓ ખાનગી કારમાં મુસાફર હતા.

૬૯. આવી જ પરંતુ કમનસીબ પરિસ્થિતિ રિવ્યૂ એપ્લિકેશન નીચેના ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા તારીખ ૨૬.૧૧.૨૦૧૪ ના આદેશના સંદર્ભમાં છે જ્યારે ટ્રિબ્યુનલે વીમા કંપનીઓમાંથી એકની જવાબદારીમાંથી મુક્ત કરવા માટે રિવ્યૂ એપ્લિકેશન મંજૂર કરી હોવા છતાં એ વાતની પુષ્ટિ કરવા સંમત ન હતી કે તમામ પ્રતિવાદીઓની જવાબદારી સંયુક્ત અને વ્યક્તિગત છે એવા બહાના હેઠળ કે તે ચુકાદામાં ભૌતિક ફેરફાર હશે. ટ્રિબ્યુનલ એ સમજવામાં નિષ્ફળ રહી છે કે ટ્રિબ્યુનલના એવોર્ડ દ્વારા એકવાર નક્કી કરાયેલી વીમા કંપનીની જવાબદારીમાંથી મુક્તિ આપવી એ પણ ચુકાદામાં ભૌતિક ફેરફાર છે. ટ્રિબ્યુનલની આવી પ્રથાને વખોડી કાઢવાની જરૂર છે.

૭૦. ઉપરોક્ત હકીકતો અને સંજોગોને ધ્યાનમાં રાખીને, અપીલ મંજૂર કરવામાં આવે છે જેના દ્વારા મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેમ્સ (રિવ્યૂ) એપ્લિકેશન નં. ૫/૨૦૧૪ નીચેના ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા તારીખ ૨૬.૧૧.૨૦૧૪ ના આદેશને આથી રદ કરવામાં આવે છે અને તમામ પ્રતિવાદીઓને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર ઠેરવવામાં આવે છે. એવોર્ડમાં એ હદ સુધી પણ સુધારો કરવામાં આવ્યો છે કે એવોર્ડના ચર્ચાના ભાગમાં ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા આંતરિક

બેદરકારી અને જવાબદારી નક્કી કરવા છતાં, એવોર્ડના ઓપરેટિવ ભાગમાં, એ સ્પષ્ટ કરવામાં આવે છે કે તમામ પ્રતિવાદીઓ દાવેદારને વળતરની સંપૂર્ણ રકમ ચૂકવવા માટે સંયુક્ત અને વ્યક્તિગત રીતે જવાબદાર છે. વધુમાં વધુ, જો કોઈ ટોર્ટ ફીઝરે અન્ય ટોર્ટ ફીઝરની જવાબદારી માટે વળતરની રકમ ચૂકવવી પડે, તો તેઓ કાયદા અનુસાર તે વસૂલ કરી શકે છે.

૭૧. તેથી, અપીલ મંજૂર કરવામાં આવે છે જેના દ્વારા આક્ષેપિત એવોર્ડ ઉપર દર્શાવેલ હદ સુધી સુધારવામાં આવે છે. રેકૉર્ડ અને કાર્યવાહી, જો કોઈ હોય તો, વહેલી તકે સંબંધિત કોર્ટમાં પરત મોકલવામાં આવે.

સહી/–

(એસ. જી. શાહ, ન્યાયમૂર્તી શ્રી)

** કોટેચા

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.