

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

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

=====

અમદાવાદ ખાતે ગુજરાત ઉચ્ચ ન્યાયાલયમાં

આર/ફર્સ્ટ અપીલ નંબર ૪૫૪૫/૨૦૨૪

સાથે

સિવિલ એપિલિકેશન (ઇન્ટરિમ રિલીફ માટે) નંબર ૧/૨૦૨૪

આર/ફર્સ્ટ એપિલિકેશન નંબર ૪૫૪૫/૨૦૨૪ માં

સાથે

આર/ફર્સ્ટ અપીલ નંબર ૪૫૪૮/૨૦૨૪

સાથે

સિવિલ અરજી (મોકૂફ) નંબર ૧/૨૦૨૪

આર/ફર્સ્ટ અપીલ અરજી નંબર ૪૫૪૮/૨૦૨૪ માં

મંજૂરી અને સહી માટે :

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી જે. સી. દોશી

=====

રિપોર્ટિંગ માટે મંજૂર	હા.	ના.

=====

ગુજરાત સ્ટેટ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ કોર્પોરેશન

વિરુદ્ધ

પરસિંગભાઈ ભારતીભાઈ વાસવા અને અન્ય

=====

ઉપસ્થિતિ:

અપીલકર્તા (ઓ) નંબર ૧ માટે શ્રી એચ. એસ. મુનશો (જલપ)

=====

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી જે. સી. દોશી

તારીખ:૨૧/૦૧/૨૦૨૫

મૌખિક ચુકાદો

૧ મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૭૩ હેઠળની પ્રસ્તુત પ્રથમ અપીલો, મોટર અકસ્માત દાવા ટ્રિબ્યુનલ, સુરત દ્વારા મોટર અકસ્માત દાવા

અરજી નંબર ૭૩૦/૨૦૧૫ અને ૭૨૯/૨૦૧૫ માં પસાર કરવામાં આવેલા તા. ૧૦/૧૦/૨૦૨૪ ના ચુકાદા અને એવોર્ડથી નારાજ અને અસંતુષ્ટ થઈને અપીલકર્તા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી છે.

૨ અપીલકર્તાનો એવો કેસ છે કે તા. ૨૭/૦૯/૨૦૧૦ ના રોજ ગુજરાતના વસંતભાઈ કાઠુડીયાભાઈ વસાવા તેમના મોટરસાઈકલ નંબર જી.જે.--૧૫-એમ-૬૯૯૫ પર પાછળ બેસનાર (પીલિયન રાઈડર્સ) જેરામભાઈ અને પારસિંગભાઈ સાથે જામકુઈ ખાતેના તેમના ઘરેથી તડકેશ્વર ગામ તરફ રસ્તાની ડાબી બાજુએ ધીમેથી, કાળજીપૂર્વક અને ટ્રાફિકના નિયમોનું પાલન કરીને નોકરી પર જઈ રહ્યા હતા અને જ્યારે તેઓ અકસ્માતના સ્થળે એટલે કે મોસાલી-ઝંખવાવ રોડ પર, સેલારપુર ગામની સીમમાં, તાલુકો માંગરોળ, જિલ્લો સુરત ખાતે પહોંચ્યા, ત્યારે સામાવાળા નંબર ૨ ની માલિકીની અને સામાવાળા નંબર ૧ દ્વારા અત્યંત બેફિકરાઈથી, બેદરકારીપૂર્વક અને માનવ જિંદગી જોખમાય તે રીતે ચલાવાતી એસ.ટી. બસ નંબર જી.જે.--૧૮-વી-૯૮૮૮ આવી અને ગુજરાતના મોટરસાઈકલ સાથે અથડાઈ હતી. જેના પરિણામે ગુજરાતને ગંભીર ઈજાઓ થઈ હતી અને તેના પરિણામે તેઓ ઘટનાસ્થળે જ ઈજાઓથી મૃત્યુ પામ્યા હતા. એમ.એ.સી.પી. નંબર ૭૩૦/૨૦૧૫ અને ૭૩૧/૨૦૧૫ ના અપીલકર્તા પણ સદરહુ અકસ્માતમાં ઈજાગ્રસ્ત થયા હતા અને સામાવાળાઓ

સામે અનુક્રમે રૂ. ૭,૮૦,૦૦૦/- અને રૂ. ૨,૦૦,૦૦૦/- ના વળતર માટે ૧૮% ના વ્યાજ અને ખર્ચ સહિત પ્રાર્થના કરી હતી.

૩ પ્રથમ અપીલની પ્રવેશપાત્રતા (એડમિશન) માટે, મેં અપીલકર્તા તરફથી વિદ્વાન અધિવક્તા શ્રી એચ.એસ. મુનશાને સાંભળ્યા છે. તેમણે એકમાત્ર રજૂઆતનો સંદર્ભ આપ્યો હતો કે માર્ગ અકસ્માત સમયે મોટરસાઈકલચાલક ત્રણ સવારીમાં (ટ્રિપલ રાઈડિંગ) વાહન ચલાવી રહ્યો હતો. વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે આ મુદ્દાને યોગ્ય રીતે ધ્યાને લીધા વિના માત્ર ૨૦% બેદરકારી આંકી હતી, જે ઓછી છે અને તેથી, તેઓ રજૂઆત કરે છે કે વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે માર્ગ અકસ્માત સર્જવા બદલ મોટરસાઈકલચાલકને ૫૦% બેદરકાર ઠરાવવો જોઈતો હતો. તેઓ વધુમાં એવી રજૂઆત કરે છે કે રેકર્ડ પરના પંચનામા પરથી ત્રણ સવારી હોવાની બાબત પોતે જ સાબિત થાય છે અને તેથી, સદરહુ હકીકત સાબિત કરવાની અન્ય કોઈ જરૂર રહેતી નથી. વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે સદરહુ પાસાને માન્ય રાખ્યું ન હતું અને મોટરસાઈકલચાલકના ફાળે માત્ર ૨૦% બેદરકારી આંકી હતી.

૪ હું વિવાદાસ્પદ ચુકાદા અને એવોર્ડના ફક્ત ૧૨ નો સંદર્ભ લઈ શકું છું, જેના દ્વારા વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે કસૂરવાર વાહનના ચાલકની જવાબદારી / સહભાગી બેદરકારી (કોન્ટ્રિબ્યુટરી નેગ્લિજન્સ) ના મુદ્દાની ચર્ચા કરી છે.

“ફરિયાદ અને પંચનામા સહિતના ઉપરોક્ત પુરાવાઓનું અવલોકન કરતાં, એ બાબત નિર્વિવાદ છે કે અકસ્માતની તારીખે મોટરસાઈકલ પર ત્રણ વ્યક્તિઓ સવાર હતી. વધુમાં એવું જણાય છે કે સામાવાળા નંબર ૧ દ્વારા તેમના પુરાવામાં જણાવેલી હકીકતો કે આગળની બાજુએથી અત્યંત પૂરઝડપે એક ટ્રક આવી હતી અને મોટરસાઈકલચાલક ટ્રકની પાછળની બાજુએથી આવ્યો હતો અને બસ સાથે અથડાયો હતો, તે ફરિયાદમાં યોગ્ય રીતે ઉલ્લેખિત છે, જે અકસ્માતની તારીખે સામાવાળા નંબર ૧ દ્વારા આપવામાં આવી હતી. વધુમાં એવું જણાય છે કે સામાવાળા નંબર ૧ એ મોટરસાઈકલચાલકને બચાવવા માટે પોતાની બસને છેક ડાબી બાજુએ લઈ જવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો, તેમ છતાં, તે બસ સાથે અથડાયો હતો. ઉપરોક્ત હકીકતો જોતાં એવું જણાય છે કે અકસ્માત બસચાલક તેમજ મોટરસાઈકલચાલક બંનેની બેદરકારીના કારણે સર્જાયો હતો. જોકે, સામાવાળા નંબર ૧ મોટું વાહન ચલાવી રહ્યા હોવાથી તેઓ વધુ સતર્ક રહી શક્યા હોત અને તદનુસાર હું સામાવાળા નંબર ૧ – બસચાલકને ૮૦% ના પ્રમાણમાં અને ગુજરનાર મોટરસાઈકલચાલક જેવા કે વસંતભાઈ કાઠુડીયાભાઈ વસાવાને ૨૦% ના પ્રમાણમાં બેદરકાર ઠરાવું છું.”

૫ વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે ફરિયાદ પંચનામાનો સંદર્ભ લઈને અને ‘રેસ ઇપ્સા લોકિવટર’ (હકીકત પોતે બોલે છે) ના સિદ્ધાંતનો સંદર્ભ લઈને એવા નિષ્કર્ષ પર આવ્યા કે મોટરસાઈકલ પર ત્રણ વ્યક્તિઓ સવાર હતી અને તેમાંથી એક વ્યક્તિ મોટરસાઈકલ ચલાવી રહી હતી. સામાવાળા નંબર ૧ ના મૌખિક પુરાવા પરથી, વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા એ મૂલ્યાંકન કરવામાં આવ્યું હતું કે સંબંધિત સમયે સામેની બાજુએથી અત્યંત પૂરઝડપે એક ટ્રક આવી હતી અને

મોટરસાઈકલચાલક ટ્રકની પાછળની બાજુએથી આવ્યો હતો તથા બસ સાથે અથડાયો હતો, જે બાબત ફરિયાદમાં પણ ઉલ્લેખિત છે. વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે અવલોકન કર્યું હતું કે બસચાલકે મોટરસાઈકલચાલકને બચાવવા માટે બસને ડાબી બાજુએ લઈ જવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો, પરંતુ તે મોટરસાઈકલચાલક સાથે અથડાઈ હતી અને મોટા વાહનના ચાલક પાસેથી વધુ સતર્કતાની અપેક્ષા રખાય છે તે પાસાની પૃષ્ઠભૂમિમાં આ મુદ્દાને ધ્યાને લઈને, વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે બસચાલક અને ગુજરનાર વચ્ચે ૮૦% - ૨૦% ના ગુણોત્તરમાં સહભાગી બેદરકારી (કોન્ટ્રિબ્યુટરી નેગ્લિજન્સ) આંકી હતી. એ વાત સાચી છે કે મોટરસાઈકલ પર ત્રણ વ્યક્તિઓ સવાર હોવી એ ફોજદારી કાયદાનું ઉલ્લંઘન હોઈ શકે છે, પરંતુ કોઈપણ સંજોગોમાં (બાય નો સ્ટ્રેચ ઓફ ઇમેજિનેશન), તેને સહભાગી બેદરકારી ગણી શકાય નહીં. એસ.ટી. નિગમ, જે અદાલત સમક્ષ એવી રજૂઆત કરી રહ્યું છે કે ત્રણ સવારીનું કૃત્ય પોતે જ માર્ગ અકસ્માત સર્જવામાં સહભાગી બેદરકારી છે, તેણે એ બાબત સ્થાપિત કરવી જરૂરી છે કે ત્રણ સવારીના કૃત્યે પોતે અકસ્માતમાં ફાળો આપ્યો હતો. એસ.ટી. નિગમે મોટર વાહન અધિનિયમની જોગવાઈઓના ઉલ્લંઘનને અકસ્માતના અંતિમ પરિણામ તરીકે અથવા ઉલ્લંઘન અને ભોગ બનનાર પર અકસ્માતની અસર વચ્ચેના કાર્ય-કારણ સંબંધ (કેઝ્યુઅલ કનેક્શન) ને સાંકળતો પુરાવો રજૂ કરવાની જરૂર હતી. એ બાબત નોંધનીય છે કે સંબંધિત સમયે મોટરસાઈકલ પર ત્રણ વ્યક્તિઓ મુસાફરી કરી રહી હતી તેવી દલીલ ઉપસ્થિત કરનાર એસ.ટી. નિગમે

મોટરસાઈકલચાલકને વધુ બેદરકાર ઠરાવવા માટે વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ આ મુદ્દો ઉપસ્થિત કર્યો ન હતો. એટલું જ નહીં, રેકર્ડ પર એવો કોઈ પુરાવો નથી, જે ત્રણ સવારીના કૃત્યને માર્ગ અકસ્માત સર્જવા સાથે કાર્ય-કારણ સંબંધથી જોડતો હોય. વધુમાં એ બાબત પણ નોંધનીય છે કે આવાં તારણોના અભાવ છતાં પણ, વિદ્વાન ટ્રિબ્યુનલે ગુજરનાર, જે મોટરસાઈકલચાલક હતા, તેમના ફાળે ૨૦% બેદરકારી આંકી છે. આ બાબતને ધ્યાને લેતાં, મને રેકર્ડ પર એવું કંઈ જ મળતું નથી, જેને વિવાદાસ્પદ ચુકાદા અને એવોર્ડમાં ભૂલ તરીકે ગણાવી શકાય.

૬ મોહમ્મદ સિદ્દીકી અને અન્ય વિરુદ્ધ નેશનલ ઇન્સ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ, રિપોર્ટેડ ઇન ૨૦૨૦ (૩) એસ.સી.સી. ૫૭ ના કેસમાં નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા ત્રણ સવારીના મુદ્દાની વિસ્તૃત ચર્ચા કરવામાં આવી છે, જેમાં ફકરા ૧૩ માં નામદાર સર્વોચ્ચ અદાલતે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું છે:-

“૧૩ પરંતુ ઉપરોક્ત કારણ, અમારા મતે, ક્ષતિપૂર્ણ છે. ગુજરનાર ચાલક અને અન્ય એક વ્યક્તિ સાથે મોટરસાઈકલ પર સવાર હતો તે હકીકત, તેનાથી વિશેષ અન્ય કંઈપણ વિના, તેને પોતાની મેળે સહભાગી બેદરકારી (કોન્ટ્રિબ્યુટરી નેગ્લિજન્સ) માટે દોષિત ઠરાવી શકે નહીં. વધુમાં વધુ તે તેને કાયદાના ઉદ્દેશ્યમાં પક્ષકાર બનવા માટે દોષિત ઠરાવી શકે છે. મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૨૮, ટુ-વ્હીલર મોટરસાઈકલના ચાલક પર મોટરસાઈકલ પર એક કરતાં વધુ

વ્યક્તિને ન બેસાડવાનો પ્રતિબંધ લાદે છે. સુધારા અધિનિયમ ૩૨/૨૦૧૯ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી કલમ ૧૯૪-સી, મોટરસાઈકલચાલકો અને પાછળ બેસનારાઓ માટેના સુરક્ષા પગલાંના ઉદ્ધંધન બદલ દંડ નિર્ધારિત કરે છે. તેથી, કોઈ વ્યક્તિ ચાલક અને પાછળ અન્ય એક વ્યક્તિ સાથે મોટરસાઈકલ પર પાછળ બેસનાર (પીલિયન રાઈડર) હતી તે હકીકત કાયદાનું ઉદ્ધંધન હોઈ શકે છે. પરંતુ આવું ઉદ્ધંધન પોતે, તેનાથી વિશેષ અન્ય કંઈપણ વિના, સહભાગી બેદરકારીના તારણ તરફ દોરી શકે નહીં, સિવાય કે એ બાબત સ્થાપિત કરવામાં આવે કે અન્ય બે વ્યક્તિઓ સાથે સવારી કરવાના તેના કૃત્યે પોતે કાં તો અકસ્માતમાં અથવા ભોગ બનનાર પર અકસ્માતની અસરમાં ફાળો આપ્યો હતો. કાયદાના ઉદ્ધંધન અને અકસ્માત વચ્ચે અથવા ઉદ્ધંધન અને ભોગ બનનાર પર અકસ્માતની અસર વચ્ચે કાર્ય-કારણ સંબંધ (કોઝલ કનેક્શન) હોવો જ જોઈએ. ક્યારેક એવું બની શકે છે કે જો ભોગ બનનાર દ્વારા કાયદાનું કોઈ ઉદ્ધંધન ન થયું હોત, તો અકસ્માત ટાળી શકાયો હોત અથવા થયેલી ઈજાઓની ગંભીરતા ઓછી હોત. જે અન્યથા સામાન્ય ઈજામાં પરિણમી શક્યું હોત, તે ભોગ બનનાર દ્વારા કાયદાના ઉદ્ધંધનને કારણે ગંભીર ઈજા અથવા મૃત્યુમાં પણ પરિણમ્યું હોઈ શકે છે. આવા કેસોમાં, જ્યાં કાયદાના ઉદ્ધંધન સિવાય અન્યથા કાં તો અકસ્માત ટાળી શકાયો હોત અથવા તેની અસર ઘટાડી શકાઈ હોત, ત્યાં સહભાગી બેદરકારીના સિદ્ધાંતનો આશરો લઈ શકાય. વીમા કંપનીનો એવો કેસ નથી કે અકસ્માત પોતે જ મોટરસાઈકલ પર ત્રણ વ્યક્તિઓ સવાર હોવાના પરિણામે સર્જાયો હતો. વીમા કંપનીનો એવો કેસ પણ નથી કે જો મોટરસાઈકલ પર ત્રણ વ્યક્તિઓ સવાર ન હોત તો અકસ્માત ટાળી શકાયો હોત. મોટરસાઈકલને પાછળથી કાર દ્વારા ટક્કર મારવામાં આવી હતી તે હકીકત સ્વીકૃત છે. રસપ્રદ વાત એ છે કે, ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નોંધવામાં આવેલું એ તારણ કે ગુજરનારે હેલ્મેટ પહેરેલું હતું અને કારે

પાછળથી મોટરસાઈકલને ટક્કર માર્યા બાદ ગુજરનાર નીચે પટકાયા હતા, તે તમામ બાબતોને પડકારવામાં આવી નથી. તેથી, હાઈકોર્ટનું એ તારણ કે મોટરસાઈકલ પર પાછળ બેઠેલી ર વ્યક્તિઓએ અસંતુલનમાં વધારો કર્યો હોઈ શકે છે, તે ધારણા આધારિત સિવાય અન્ય કંઈ નથી અને તે પ્લીડિંગ કે રેકર્ડ પરના પુરાવા પર આધારિત નથી. પી.ડબ્લ્યુ.-૩ પાસેથી એવું કશું જ બહાર લાવી શકાયું નથી કે પાછળ બેઠેલી ર વ્યક્તિઓએ અસંતુલનમાં વધારો કર્યો હતો.”

૭. જ્યાં સુધી ફર્સ્ટ અપીલ નંબર ૪૫૪૫/૨૦૨૪ નો સંબંધ છે, તે સંયુક્ત બેદરકારી(કમ્પોઝિટ નેગિલિજન્સ) નો કેસ છે, જેમાં દાવેદાર ગુનેગાર છે. દાવાની રકમ રૂ. ૨,૭૭,૨૩૦ છે—અને તેથી, અન્યથા પણ, આ ફર્સ્ટ અપીલને રકમની અલ્પતા (સ્મોલનેસ ઓફ એમાઉન્ટ) ના કારણે ફગાવી દેવી જોઈએ.

૮. ઉપરોક્ત બાબતોને ધ્યાને લેતાં, જી.એસ.આર.ટી.સી. ફર્સ્ટ અપીલની પ્રવેશપાત્રતા (એડમિશન) માટેના આધારો સંતોષવામાં નિષ્ફળ રહેલ હોવાથી, સી.પી.સી. ના ઓર્ડર ૪૧ રૂલ ૧૧ હેઠળના અધિકારક્ષેત્રની રૂએ આ અપીલો સરસરી રીતે (સમરીલી) ફગાવી દેવામાં આવે છે.

૯. પરિણામે સંબંધિત સિવિલ અરજીઓનો પણ નિકાલ કરવામાં આવે છે.

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