

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

ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૯૫૮/૧૯૯૮

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ જે.એન. ભટ્ટ

અને

ન્યાયમૂર્તિ એ.એમ. કાપડિયા

=====

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 અથવા તે હેઠળ કરવામાં	

આવેલ કોઈ હુકમના અર્થઘટન અંગે કાયદાનો કોઈ નોંધપાત્ર પ્રશ્ન સમાયેલ છે?	
પ. શું સિવિલ જજને પરિપત્રિત કરવામાં આવે કે કેમ?	

=====

પ્રહલાદભાઈ જોઈતારામ પમાર

વિરુદ્ધ

અમદાવાદ મ્યુનિસિપલ ટ્રાન્સપોર્ટ સર્વિસ

=====

ઉપસ્થિતિ:

અપીલકર્તાઓ તરફે મિ. એ.આર. ઠાકર

સામાવાળા નં. ૧ તરફે મિ. એચ.એસ. મુનશા

=====

કોરમ : ન્યાયમૂર્તિ જે.એન. ભટ્ટ અને

ન્યાયમૂર્તિ એ.એમ. કાપડિયા

ચુકાદાની તારીખ: ૧૦/૦૫/૧૯૯૯

મૌખિક ચુકાદો : (જે.એન. ભટ્ટ, ન્યાયમૂર્તિ દ્વારા)

દાખલ કરવામાં આવે છે. સામાવાળા નં. ૧, મૂળ સામાવાળા નં. ૧ તરફે વિદ્વાન વકીલ શ્રી એચ.એસ. મુનશા દ્વારા નોટિસની બજવણી જતી કરવામાં આવે છે.

૨. અપીલકર્તાઓ તરફે વિદ્વાન વકીલ શ્રી એ.આર. ઠાકરને બસના ડ્રાઈવર સામાવાળા નં. ૨ ને રદ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવે છે. વિદ્વાન વકીલોની વિનંતી પર, કેસના વિશિષ્ટ તથ્યો અને સંજોગોને ધ્યાનમાં રાખીને અને અમારી સમક્ષ ઉઠાવવામાં આવેલી નો ફોલ્ટ લાચેબિલિટી પર આધારિત એકમાત્ર દલીલના સંદર્ભમાં, સર્વસંમતિ પર, આ અપીલને આજે આખરી સુનાવણી માટે હાથ પર લેવામાં આવે છે.

૩. ધ મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ (૧૯૮૮ નો એક્ટ નં. ૫૯) (ટૂંકમાં "સદર અધિનિયમ") ની કલમ ૧૭૩ હેઠળની આ અપીલમાં, અપીલકર્તાઓ જેઓ મૂળ દાવેદારો છે તેમણે મોટર એક્સિડન્ટ્સ ક્લેમ ટ્રિબ્યુનલ, અમદાવાદ દ્વારા મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેમ પિટિશન નં. ૩૬૦/૧૯૯૫ માં તારીખ ૨૬.૯.૧૯૯૭ ના રોજ નોંધાયેલ ચુકાદા અને એવોર્ડને પડકાર્યો છે, જેના દ્વારા સામાવાળાઓ, મૂળ સામાવાળાઓ સામે વાહન અકસ્માતના કારણે વળતર માટેની ક્લેમ પિટિશન અન્ય બાબતોની સાથે એવું ઠરાવીને ફગાવી દેવામાં આવી હતી કે અમદાવાદ શહેરમાં અમદાવાદ મ્યુનિસિપલ ટ્રાન્સપોર્ટ સર્વિસ (ટૂંકમાં "એ.એમ.ટી.એસ.") ની માલિકીની રૂટ નં. ૧૪૧ ની બસમાંથી ઉતરતી વખતે જે કમનસીબ અકસ્માતમાં મૃતક કંકુબેન જોઈતારામ પરમારે પોતાનો જીવ

ગુમાવ્યો હતો તે બનવા માટે આક્ષેપિત બસનો ડ્રાઈવર જવાબદાર વ્યક્તિ હોવાનું સાબિત થયું ન હતું. આમ, ટ્રિબ્યુનલ એવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચી હતી કે મૃતક પોતે જ તેમના આકસ્મિક મૃત્યુ માટે જવાબદાર હતા કારણ કે જ્યારે બસ આગળના ટ્રાફિકના કારણે ડ્રાઈવર દ્વારા ધીમી કરવામાં આવી હતી ત્યારે જ્યાં કોઈ નિર્ધારિત બસ સ્ટોપ ન હતો તેવા સ્થળે તેમણે ચાલુ બસે નીચે ઉતરવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો. ટ્રિબ્યુનલે, તેથી, એવો નિષ્કર્ષ કાઢ્યો હતો કે બસના ડ્રાઈવર તરફથી અપકૃત્યની જવાબદારીનો આક્ષેપ દાવેદારો દ્વારા સ્થાપિત કરવામાં આવ્યો હોવાનું કહી શકાય નહીં.

૪. અકસ્માત માટે કોણ જવાબદાર હતું તે ક્ષેત્રમાં પ્રવેશ્યા વિના, રેકૉર્ડ પરથી એ સ્પષ્ટ છે કે અકસ્માત ૨૩.૧૦.૧૯૯૩ ના રોજ થયો હતો. અકસ્માતની તારીખે સદર અધિનિયમની કલમ ૧૪૦ ની જોગવાઈઓ દ્વારા, વાહનના ઉપયોગથી ઉદ્ભવતા અકસ્માતમાં મૃત્યુના કિસ્સામાં નિર્ધારિત નો ફોલ્ટ લાએબિલિટીની રકમ રૂ. ૨૫,૦૦૦/- હતી. મોટર વાહનના ઉપયોગના કારણે મૃત્યુ અથવા કાયમી અસમર્થતાના કિસ્સામાં ચોક્કસ કેસોમાં નો ફોલ્ટ લાએબિલિટી આપવા માટે ધ મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૪૦ માં કાયદાકીય જોગવાઈ કરવામાં આવી છે.

૫. ચોક્કસ કેસોમાં દોષ વિનાની જવાબદારી (લાએબિલિટી વિધાઉટ ફોલ્ટ) સદર અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૦, કલમ ૧૪૦ માં કાયદાકીય રીતે ફરજિયાત બનાવવામાં આવી છે. આ તબક્કે, આ બાબતમાં, ઐતિહાસિક,

દાર્શનિક અથવા સામાજિક પરિમાણો પર જવાની જરૂર નથી કે જેના પર નો ફોલ્ટ લાયબેલિટીના સિદ્ધાંતનું ક્રાંતિકારી રીતે મૂલ્યાંકન કરવામાં આવે છે, પરંતુ એટલું કહેવું પૂરતું છે કે આ સિદ્ધાંત અપકૃત્યના ન્યાયશાસ્ત્રનું ખૂબ જ મહત્વપૂર્ણ પાસું છે અને તેની પાછળ એક હેતુ અને નીતિ રહેલી છે.

૬. ગમે તે હોય, આ તબક્કે અમારી વિચારણા માટે જે પ્રશ્ન ઉપસ્થિત થયો છે તે એ છે કે શું મૃત્યુમાં પરિણમેલા વાહન અકસ્માતમાંથી ઉદ્ભવતી અપકૃત્યની જવાબદારી પર આધારિત વળતરના દાવાને ફગાવી દેતી વખતે ટ્રિબ્યુનલ નો ફોલ્ટ લાયબેલિટીના સિદ્ધાંતને ધ્યાનમાં લઈ શકી હોત કે જે હવે ધારાસભા દ્વારા તેની શાણપણમાં કલમ ૧૪૦ અને ૧૬૩એ માં કાયદાકીય રીતે નિર્ધારિત અને પ્રદાન કરવામાં આવ્યો છે. અપીલકર્તાઓ, મૂળ દાવેદારોના વિદ્વાન વકીલે અકસ્માતની તારીખે કલમ ૧૬૩એ ની ગેરહાજરીમાં પણ સદર અધિનિયમની કલમ ૧૪૦ ની જોગવાઈઓના પ્રકાશમાં નો ફોલ્ટ લાયબેલિટી, વળતરની રકમ ધ્યાનમાં લેવાની વિનંતી કરી હોવાથી, તેથી અમે સદર અધિનિયમની કલમ ૧૬૩એ ની જોગવાઈઓનો સંબંધ છે ત્યાં સુધી વિગતવાર વિગતોમાં જઈશું નહીં.

૭. રોડ અકસ્માત અને વાહનના ઉપયોગથી ઉદ્ભવતી ઘાતક ઈજાના કિસ્સામાં રૂ. ૨૫,૦૦૦/- ની રકમની હદ સુધી તે સમયે નિર્ધારિત કરવામાં આવેલ નો ફોલ્ટ લાયબેલિટીની રકમ મંજૂર કરવા માટે સદર અધિનિયમની કલમ ૧૪૦ ની જોગવાઈઓનું સાદું અને પ્રથમદર્શી અવલોકન કરતાં અમને હવે

વધુ અટકાવશે નહીં. ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા લેવાયેલ એવો અભિપ્રાય માની લઈએ કે આક્ષેપિત બસના ડ્રાઈવર તરફથી કોઈ બેદરકારી અથવા અપકૃત્યની જવાબદારી સંકળાયેલી ન હતી, તો પણ અમારા મતે, ટ્રિબ્યુનલે અકસ્માતની તારીખે અસ્તિત્વમાં રહેલી સંબંધિત જોગવાઈઓને ધ્યાનમાં લેવી જોઈતી હતી અને નો ફોલ્ટ લાએબિલિટીના સિદ્ધાંત પર પ્રમાણસર ખર્ચ અને વ્યાજ સાથે ઓછામાં ઓછી રૂ. ૨૫,૦૦૦/- ની રકમ આપવી જોઈતી હતી, જે માત્ર અપકૃત્યના ભોગ બનનારાઓની તરફેણમાં એક લાભદાયી જોગવાઈ નથી, પરંતુ જ્યારે અકસ્માતની હકીકત અને પરિણામી ઈજા પર કોઈ પ્રશ્ન ઉઠાવવામાં આવ્યો ન હોય ત્યારે રોડ અકસ્માતના ભોગ બનનારાઓને અથવા તો રોડ અકસ્માતના ભોગ બનનારના વારસદારોને આપેલ કેસમાં વિચારવા, લાગુ કરવા અને મંજૂર કરવા માટે નિર્ણય લેનાર તંત્ર માટે ફરજિયાત છે.

૮. નીચેના પાસાઓ પ્રશ્નાતીત અને નિર્વિવાદ રહ્યા છે. તારીખ ૨૩.૧૦.૧૯૯૩ ના રોજ, બપોરે આશરે ૧૨.૨૦ વાગ્યે એક અકસ્માત થયો હતો, જ્યારે મૃતક કંકુબેન, અહીંના દાવેદારો, અપીલકર્તાઓની માતા, એ.એમ.ટી.એસ. બસ, રૂટ નં. ૧૪૧ દ્વારા મુસાફરી કરી રહ્યા હતા, ત્યારે તેઓ બસમાંથી બહાર ફેંકાઈ ગયા હતા જેની અસરથી તેમને ગંભીર ઈજાઓ થઈ હતી અને પરિણામે તેઓ તેનું ભોગ બન્યા હતા. આમ, અકસ્માતની હકીકત હવે વિવાદમાં નથી. વિવાદ દોષિતતાની આસપાસ ફરે છે જે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા દાવેદારોની વિરુદ્ધ અને સામાવાળાઓની તરફેણમાં નક્કી કરવામાં આવી હતી. અમે, તે ક્ષેત્રમાં પ્રવેશ્યા વિના, માત્ર નો ફોલ્ટ લાએબિલિટી પર ધ્યાન કેન્દ્રિત

કર્ચું છે. આમ, અકસ્માતની હકીકત અને કંકુબેનના પરિણામી મૃત્યુ અથવા પ્રશ્નવાળી એ.એમ.ટી.એસ. બસની સંડોવણી વિશે કોઈ વિવાદ ન હતો.

૯. સામાન્ય રીતે કલમ ૧૬૬ અને ખાસ કરીને તેની પેટાકલમ (જ) ની જોગવાઈઓ, તેમજ કલમ ૧૪૦ ની જોગવાઈઓ અને સદર અધિનિયમની કલમ ૧૬૩એ ની ભાવના સાથે વિવિધ જાણીતા ચુકાદાઓને ધ્યાનમાં લીધા પછી, એ ભારપૂર્વક જણાવવાની જરૂર નથી કે મોટર અકસ્માતોમાંથી ઉદ્ભવતા આવા વળતરના કેસોમાં ભોગ બનનારાઓને અથવા તેમના આશ્રિતો અથવા કાનૂની વારસદારોને, ટ્રિબ્યુનલની ભૂમિકા તદ્દન અલગ છે અને તકનીકી સિદ્ધાંતો અથવા દાવેદારોની અજ્ઞાનતા કે અભણતા કે જેઓ નિમ્ન અને લાચાર છે; હતાશ અને ઉપેક્ષિત છે; રોડ અકસ્માતના ગરીબ, દલિત, અજ્ઞાન અને અભણ ભોગ બનનારાઓ અથવા આશ્રિતો અથવા કાનૂની પ્રતિનિધિઓને સદર અધિનિયમમાં સમાવિષ્ટ કલ્યાણકારી જોગવાઈઓના ફળો ભોગવવાથી વંચિત રહેવા દેવા જોઈએ નહીં. તકનીકી બાબતો અથવા પુરાવાના નિયમો અથવા પ્રક્રિયાગત અનિયમિતતાઓ સહાયક છે. આ સંદર્ભમાં સદર અધિનિયમની કલમ ૧૬૬(જ) સંસદ દ્વારા તેની શાણપણમાં પૂરી પાડવામાં આવી છે, જે નિર્ધારિત કરે છે કે કલમ ૧૫૮ ની પેટાકલમ ૬ હેઠળ તેને મોકલવામાં આવેલ અકસ્માતના અહેવાલ પર આ અધિનિયમ હેઠળ વળતર માટેની અરજી તરીકે હકદાર દાવાની નોંધ લઈ શકાય છે અથવા ધ્યાનમાં લઈ શકાય છે. આ કોઈ દાવો નથી, એવો કેસ નથી કે જ્યાં કડક પ્લીડિંગ્સની જરૂર હોય, પરંતુ વળતર માટેની અરજી દાખલ કરવા માટે કલ્યાણકારી જોગવાઈ અને સરળ પ્રક્રિયાના આધારે છે. આ

એવા મહત્વપૂર્ણ પાસાઓ છે જે નિઃશંકપણે સૂચવે છે કે પ્રતિકૂળ કાર્યવાહીમાં દીવાની અદાલતની ભૂમિકા અને દરજ્જો એ સદર અધિનિયમ હેઠળ રોડ અકસ્માતના ભોગ બનનારાઓને ચૂકવવાપાત્ર વળતર માટેની કલ્યાણકારી જોગવાઈમાં ટ્રિબ્યુનલની ભૂમિકા અને દરજ્જા કરતાં અલગ છે, જ્યાં ટ્રિબ્યુનલ તરીકે કામ કરતી અદાલત તે અર્થમાં પોતાની ફરજો બજાવતી નથી, કોઈ મધ્યસ્થી કે રેફરી કે અમ્પાયર નથી, પરંતુ સંરક્ષક તરીકે અથવા લોકો-પેરેન્ટિસના રૂપમાં કામ કરવા બંધાયેલી છે. ટૂંકમાં, હકદાર દાવાની વિચારણા કરતી વખતે, નિર્ણય કરતી વખતે અને નિર્ધારિત કરતી વખતે ટ્રિબ્યુનલની ભૂમિકા અને દરજ્જો ઉચ્ચ સ્થાને છે અને અમે આશા અને વિશ્વાસ રાખીએ છીએ કે ટ્રિબ્યુનલો હવે પછી કાનૂની આદેશથી અજાણ રહેશે નહીં કે જેની પાછળ ઐતિહાસિક પૃષ્ઠભૂમિ અને નોંધપાત્ર હેતુ અને નીતિ તથા દર્શન છે.

૧૦. આ સંજોગોમાં, વાદગ્રસ્ત એવોર્ડ, જેમ તે આજે છે તેમ, રદબાતલ અને બાતલ ઠરાવવો જરૂરી છે અને નો ફોલ્ટ લાયબિલિટીના સુસ્થાપિત ખ્યાલના પાયા પર, અકસ્માતની તારીખે અસ્તિત્વમાં રહેલી સદર અધિનિયમની કલમ ૧૪૦ માં સમાવિષ્ટ સિદ્ધાંત અને નિયમ મુજબ, સામાવાળાની એ.એમ.ટી.એસ. બસના ઉપયોગથી થયેલા મૃતક કુંકુબેનના મૃત્યુ માટે વળતર તરીકે રૂ. ૨૫,૦૦૦/- ની રકમ દ્વારા બદલવો જરૂરી છે. પરિણામે, અપીલકર્તાઓ, મૂળ દાવેદારો સામાવાળા, મૂળ સામાવાળા પાસેથી પ્રમાણસર ખર્ચ સાથે અરજીની તારીખથી وصولી સુધી વાર્ષિક ૧૫ ટકાના દરે વ્યાજ સાથે રૂ. ૨૫,૦૦૦/- (રૂપિયા પચીસ હજાર પૂરા) ની રકમ મેળવવા માટે

હકદાર ઠરે છે. તે હદ સુધી અપીલ મંજૂર કરવામાં આવે છે. વાદગ્રસ્ત એવોર્ડ અને ચુકાદો તે હદ સુધી સંશોધિત ગણાશે. આ નિર્દેશની શરતો અનુસાર એવોર્ડ તૈયાર કરવામાં આવશે. સામાવાળા, એ.એમ.ટી.એસ. ને આજથી છ અઠવાડિયાના સમયગાળામાં ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ ઉપરોક્ત મુજબ રકમ જમા કરાવવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવે છે, જેમાં નિષ્ફળ ગયે દાવેદારો કાયદા અનુસાર એવોર્ડનો અમલ કરવા માટે મુક્ત રહેશે. રકમ જમા થયા પછી, ત્રણ મૂળ દાવેદારો વચ્ચે વહેંચણી કર્યા પછી, જેમાંથી કમાતો પુખ્ત પુત્ર અલગ થયો હતો અને બે પુત્રીઓ, જેમાંથી એક પ્રસૂતિ પ્રસંગે તેની માતાની મદદ માંગી હોવાથી સંબંધિત સમયે મૃતક સાથે હતી, તે તથ્યો અને સંજોગોના પ્રકાશમાં વહેંચણી અને જમા કરવા માટે યોગ્ય હુકમો અને નિર્દેશો પસાર કરવા ટ્રિબ્યુનલ માટે મુક્ત રહેશે. તેથી, મૂળ દાવેદારો વચ્ચે વહેંચણી સમાન અને સંબંધિત ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નિર્ભરતાના પ્રમાણના સિદ્ધાંત પર રહેશે.

૧૧. અપીલ આંશિક રીતે મંજૂર કરવામાં આવે છે. ઉપરોક્ત હદ સુધી રૂલ પૂર્ણ કરવામાં આવે છે.

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

=====

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

DISCLAIMER: The translated 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.