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.

==========

શ્રીમતી મલ્લવ્વા વગેરે

વિરુદ્ધ

ધ ઓરિએન્ટલ ઇન્શ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ અને અન્ય(ઓ)

૨૭ નવેમ્બર, ૧૯૯૮

[એમ. કે. મુખર્જી, જી. ટી. નાણાવટી અને બી. એન. કિરપાલ, ન્યાયમૂર્તિઓ]

મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૩૯.

કલમ ૯૫(૧)(બી), પરંતુક (૨)—માલવાહક વાહનો—માલના માલિકો, ભાડે રાખનારાઓ અથવા વિના મૂલ્યે મુસાફરી કરતા મુસાફરો જેવી વ્યક્તિઓને લઈ જવા—અકસ્માત—મુસાફરનું મૃત્યુ—વીમા કંપનીની જવાબદારી—ઠેરવેલ કે, એક વખતના ઉપયોગ અથવા કોઈ છૂટાછવાયા પ્રસંગોએ થયેલા ઉપયોગના આધારે માલવાહક વાહનને મુસાફર વાહન તરીકે ગણી શકાય નહીં—પરંતુક (૨)

નું અર્થઘટન કરવાના હેતુ માટે મુસાફરને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવતો હતો કે કેમ તે નક્કી કરવાની સાચી કસોટી એ રહેશે કે શું મુસાફરોને નિયમિત કે પદ્ધતિસર રીતે લઈ જવામાં આવતા હતા કે કેમ—એવી રીતે ઉપયોગમાં લેવાતા વાહનને જ એવું વાહન કહી શકાય કે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવે છે.

માલવાહક વાહનોમાં મુસાફરી કરતી વ્યક્તિઓના મૃત્યુને લગતા, મોટર અકસ્માત દાવાઓમાંથી ઉપસ્થિત થતા બે જુદા-જુદા કેસોમાં, કર્ણાટક હાઇકોર્ટે ઠેરવેલ કે માલવાહક વાહનમાં ભાડે રાખનાર તરીકે કે અન્યથા મુસાફર તરીકે મુસાફરી કરતી કોઈ પણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં વળતર ચૂકવવા માટે વીમા કંપની જવાબદાર નથી. તેણે એવું પણ ઠેરવેલ કે વીમા પોલિસી હેઠળ, વાહનમાં મુસાફરી કરતા માલિક અથવા ભાડે રાખનાર અથવા વિના મૂલ્યે મુસાફરી કરતા મુસાફર જેવા મુસાફરના સંબંધમાં કોઈ વધારાનું કવરેજ ન હોવાથી, વીમા કંપની ફોલ્ટ લાયેબિલિટી (દોષિત જવાબદારી) ના કારણોસર અથવા નો ફોલ્ટ લાયેબિલિટી (બિન-દોષિત જવાબદારી) ના કારણોસર દાવેદારોને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર નથી. બીજી તરફ, રાજસ્થાન હાઇકોર્ટની કુલ બેન્ચે ઠેરવેલ કે કોઈ પણ વાહનમાં રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવતા મુસાફરોના કિસ્સામાં, વીમા કંપની જવાબદાર હતી, આમાં માલના માલિક તેમજ તેના કર્મચારીનો સમાવેશ થશે. અન્ય કેટલાક કેસોમાં સંબંધિત હાઇકોર્ટોએ

ઠેરવેલ કે માલવાહક વાહનમાં મુસાફરી કરતો મુસાફર મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૯૫(૧) ના પરંતુક (૨) ના અર્થમાં ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવતો મુસાફર ગણાશે અને, તેથી, નિર્દિષ્ટ શરતોના ભંગના કિસ્સાઓ સિવાય વીમા કંપની વીમાધારકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર રહેશે. હાલની અપીલો સંબંધિત હાઇકોર્ટોના ચુકાદાઓ વિરુદ્ધ દાવેદારો, વાહનોના માલિકો અને વીમા કંપની દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ હતી.

અપીલો બે ન્યાયમૂર્તિઓની બેન્ચ સમક્ષ મૂકવામાં આવેલ હતી જેણે સદર અધિનિયમની કલમ ૯૫ ના અર્થઘટન પર હાઇકોર્ટોના ભિન્ન-ભિન્ન મંતવ્યો નોંધ્યા હતા. બેન્ચનું એવું મંતવ્ય હતું કે પુષ્પાબાઈ પરશોત્તમ ઉદેશી વિરુદ્ધ મેસર્સ રણજીત જિનિંગ એન્ડ પ્રેસિંગ કંપની પ્રા. લિ., એ.આઈ.આર. (૧૯૭૭) એસ.સી. ૧૭૩૫ માં આ કોર્ટના ચુકાદા પર પણ પુનઃવિચારણા કરવાની જરૂર પડશે, અને આ બાબતની સુનાવણી ત્રણ ન્યાયમૂર્તિઓની બેન્ચ દ્વારા કરવામાં આવે. તે મુજબ, આ બાબતની સુનાવણી ત્રણ ન્યાયમૂર્તિઓની બેન્ચ દ્વારા કરવામાં આવેલ.

વીમા કંપનીની અપીલો મંજૂર કરતાં અને દાવેદારો તથા વાહન માલિકોની અપીલો કાઢી નાખતાં, આ કોર્ટે

ઠેરવ્યું: ૧.૧. મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૩૯ દ્વારા વાહનોનું વર્ગીકરણ, વાહન કયા વર્ગનું છે તે સહિતની વિગતો સાથે નોંધણી કરાવવાની આવશ્યકતા,

જુદા-જુદા હેતુઓ માટે વાહનનો ઉપયોગ કરવા માટે પરમિટ મેળવવાની આવશ્યકતા અને વીમા જોખમના ફરજિયાત કવરેજને ધ્યાનમાં રાખતાં, મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવા સારુ તે વાહનના એક વખતના ઉપયોગ અથવા કોઈ છૂટાછવાયા પ્રસંગોએ થયેલા ઉપયોગના આધારે માલવાહક વાહનને મુસાફર વાહન તરીકે ગણવું યોગ્ય ગણાશે નહીં. [૧૬૧-જી-એચ; ૧૬૨-એ]

૧.૨. સદર અધિનિયમની કલમ ૯૫(૧)(બી) ના પરંતુક (૨) જેવી જોગવાઈનું અર્થઘટન કરવાના હેતુ માટે, મુસાફરને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવતો હતો કે કેમ તે નક્કી કરવાની સાચી કસોટી એ રહેશે કે શું મુસાફરોને નિયમિત કે પદ્ધતિસર રીતે લઈ જવામાં આવતા હતા કે કેમ. જો વાહનનો એવી રીતે ઉપયોગ કરવામાં આવતો હોય તો જ તે વાહનને એવું વાહન કહી શકાય કે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવે છે.

[૧૬૨-એ-બી]

૧.૩. ધારાસભાએ, કલમ ૯૫ ની પેટા-કલમ (૧) ના ખંડ (બી) માં 'કોઈ પણ વ્યક્તિ' અને દરેક મોટર 'વાહન' ને પોતાના વ્યાપમાં સમાવી લેવા માટે વ્યાપક શબ્દોમાં સામાન્ય જોગવાઈ કર્યા પછી, તે ખંડમાં પરંતુક ઉમેરીને અમુક અપવાદો અલગ તારવ્યા હતા. પરંતુક (૨) એ સ્પષ્ટ શબ્દોમાં મુખ્ય જોગવાઈના

લાગુ પડવાને એવા વાહન પૂરતું મર્યાદિત કરીને તેનું કાર્યક્ષેત્ર સીમિત કર્યું છે કે જે 'એવું વાહન છે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવે છે'. પ્રથમ કિસ્સામાં, વાહન એવા વર્ગનું વાહન હોવું જોઈતું હતું કે જેમાં મુસાફરોને લઈ જવામાં આવતા હોય. વધુમાં, ફરજિયાત કવરેજ તમામ મુસાફરો માટે અભિપ્રેત ન હતું અને, તેથી, એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી હતી કે "મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવે છે". આમ મુખ્ય જોગવાઈના અમલની મર્યાદા વાહનો અને મુસાફરો બંનેના સંબંધમાં હતી. પુષ્પાબાઈ* ના કેસમાંનો ચુકાદો ૧૯૬૯ ના અધિનિયમ ૫૬ દ્વારા તેના સુધારા પહેલાં અને પછી જે રીતે કલમ ૯૫ અસ્તિત્વમાં હતી તેના ઉપરોક્ત અર્થઘટન સાથે સુસંગત છે. [૧૫૭-એફ-જી-એચ; ૧૫૮-એ-બી]

ન્યુ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ **વિરુદ્ધ** *કંચન બેવા અને બીજા*, **(૧૯૯૪) એ.સી.જે. ૧૩૮, માન્ય રાખવામાં આવેલ.**

*****પુષ્પાબાઈ પરશોત્તમ ઉદેશી અને બીજા વિરુદ્ધ મેસર્સ રણજીત જિનિંગ એન્ડ પ્રેસિંગ કંપની પ્રા. લિ. અને બીજા, **એ.આઇ.આર. (૧૯૭૭) એસ.સી. ૧૭૩૫, કાયમ રાખવામાં આવેલ.**

સિવિલ અપીલ હુકુમત : સિવિલ અપીલ નં. ૩૬૫૯/૧૯૯૩ વગેરે.

એમ.એફ.એ. નં. ૧૮૬૭/૧૯૯૧ માં કર્ણાટક હાઈકોર્ટના તારીખ ૩.૩.૯૨ ના ચુકાદા અને હુકમમાંથી.

હાજર રહેનાર પક્ષકારો તરફે એસ. સી. ધાંડા, એચ. કે. પુરી, ઉજ્જલ બેનર્જી, રાજેશ શ્રીવાસ્તવ, બી. આર. સભરવાલ, સુનીલ કપૂર, એમ. કે. દુઆ, એસ. કે. પોલ, સલિલ પોલ, અતુલ ચિતાલે, રવિકેશ સિંહા, અભિજીત પી. મેહદ, બી. વી. દેસાઈ, એન. જી. જે. આર. લુવાંગ, સુશ્રી શશી સોહરી, પી. આઈ. મહેતા, (એસ. કે. જૈન) (આરઆર-૮), (બી. ડી. શર્મા) (આરઆર-૬, ૧, ૫), પી. કે. સેઠ, એસ. કે. ગુપ્તા, કે. કે. ગુપ્તા, એસ. સી. બિરલા, સુશ્રી સુષ્મા સુરી, સુધીર કુમાર ગુપ્તા, સુશ્રી સુચિત્રા અતુલ ચિતાલે, કે. આર. નાગરાજા, સુશ્રી ઈન્દ્રા સાહની અને સુશ્રી મીનાક્ષી અરોરા.

કોર્ટનો ચુકાદો **ન્યાયમૂર્તિ નાણાવટી** દ્વારા આપવામાં આવેલ.

આ અપીલો અગાઉ તારીખ ૨૦.૨.૧૯૯૬ ના રોજ અમારા વિદ્વાન ભાઈઓ ન્યાયમૂર્તિઓ ભરૂચા અને મજમુદારની બનેલી ડિવિઝન બેન્ચ સમક્ષ સુનાવણી માટે મૂકવામાં આવેલ હતી. કાઉન્સેલને સાંભળ્યા બાદ, ડિવિઝન બેન્ચે નીચે મુજબનો હુકમ પસાર કરેલ :

> “આ બાબતોમાં જેની સાથે અમારે નિસબત છે તે મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૯૫ નું સાચું અર્થઘટન છે. આ પ્રશ્ન, ખાસ કરીને, માલવાહક વાહનમાં લઈ જવામાં આવી રહેલા માલના માલિકના મૃત્યુના

સંદર્ભમાં ઉપસ્થિત થાય છે, અને પ્રશ્ન એ છે કે શું માલવાહક વાહનની વીમા કંપની તેના કાયદેસરના વારસદારોને એવોર્ડ કરાયેલ વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે. અમે નોંધીએ છીએ કે હાઇકોર્ટો દ્વારા ભિન્ન-ભિન્ન મંતવ્યો વ્યક્ત કરવામાં આવ્યા છે. તે ઉપરાંત, અમારા મંતવ્ય મુજબ, પુષ્પાબાઈ પરશોત્તમ ઉદેશી અને બીજા વિરુદ્ધ મેસર્સ રણજીત જિનિંગ એન્ડ પ્રેસિંગ કંપની પ્રા. લિ. અને બીજા, એ.આઇ.આર. (૧૯૭૭) એસ.સી. ૧૭૩૫ માં બે વિદ્વાન ન્યાયમૂર્તિઓની બેન્ચના ચુકાદા પર વધુ વિગતવાર પુનઃવિચારણા કરવાની જરૂર છે. આ સંજોગોમાં, એ યોગ્ય છે કે આ બાબતોની સુનાવણી અને નિકાલ ત્રણ વિદ્વાન ન્યાયમૂર્તિઓની બેન્ચ દ્વારા કરવામાં આવે."

તે મુજબ, તે અમારી સમક્ષ આખરી નિકાલ માટે મૂકવામાં આવેલ છે. સિવિલ અપીલ નં. ૩૬૫૯/૧૯૯૩ અને ૮૮૦/૮૬ માં, મૃતકો માલના માલિકો હતા અને તે નાતે તેઓ માલવાહક વાહનોમાં મુસાફરી કરી રહ્યા હતા જેને અકસ્માત નડ્યો હતો. સિવિલ અપીલ નં. ૧૪૭૮/૮૭, ૬૦૦૧/૯૦, ૬૦૦૨/૯૦, ૨૦૯૮/૯૬, ૫૮૭૨/૯૪, એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૧૦૭૪૫, ૧૦૭૪૭ અને ૧૦૭૪૮/૧૯૯૫ માં મૃતકો ભાડાની ચુકવણી કરીને મુસાફરો તરીકે માલવાહક વાહનોમાં મુસાફરી કરી રહ્યા હતા. એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૯૭૨૭/૧૯૮૯ માં મૃતક વિના મૂલ્યે મુસાફરી કરનાર મુસાફર હતા.

સિવિલ અપીલ નં. ૩૬૫૯/૧૯૯૩ માં હકીકતો એવી છે કે તારીખ ૬.૧૧.૯૦ ના રોજ જ્યારે સુરેશ બેલગામથી બાગેવાડી તરફ માલવાહક વાહનમાં મુસાફરી કરી રહ્યો હતો, ત્યારે તે વાહનને અકસ્માત નડતાં તેનું મૃત્યુ થયું હતું. તેથી, તેની વિધવા મલ્લવ્વાએ વળતરનો દાવો કરતી ક્લેઇમ પિટિશન દાખલ કરેલ. દાવેદારે વચગાળાના વળતર માટે મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૪૦ હેઠળ અરજી પણ કરેલ. મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેઇમ્સ ટ્રિબ્યુનલ, બેલગામે કલમ ૧૪૦ હેઠળ રૂ. ૨૫,૦૦૦ નો એવોર્ડ આપેલ અને વીમા કંપનીને તે રકમ ચૂકવવાનો નિર્દેશ આપેલ. વીમા કંપનીએ તે વચગાળાના એવોર્ડ વિરુદ્ધ કર્ણાટક હાઇકોર્ટ સમક્ષ અપીલ દાખલ કરેલ. હાઇકોર્ટે એવું ઠેરવીને હુકમ રદ કરેલ કે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૪૭ ને અનુરૂપ વીમા કંપની દ્વારા જારી કરવામાં આવેલ મોટર વાહન વીમા પોલિસી હેઠળ, માલવાહક વાહનમાં ભાડે રાખનાર તરીકે કે અન્યથા મુસાફર તરીકે મુસાફરી કરતી કોઈ પણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં વળતર ચૂકવવા માટે વીમા કંપની જવાબદાર નથી. તેણે એવું પણ ઠેરવેલ કે વીમા પોલિસી હેઠળ વાહનમાં મુસાફરી કરતા માલિક અથવા ભાડે રાખનાર જેવા મુસાફરના સંબંધમાં કોઈ વધારાનું કવરેજ નથી અને, તેથી પણ, વીમા કંપની ફોલ્ટ લાયેબિલિટી (દોષિત જવાબદારી) ના કારણોસર અથવા નો ફોલ્ટ લાયેબિલિટી (બિન-દોષિત જવાબદારી) ના કારણોસર દાવેદારોને વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર નથી. હાઇકોર્ટના ચુકાદાથી નારાજ થઈને, દાવેદારે આ અપીલ દાખલ કરેલ છે. સિવિલ અપીલ નં. ૮૮૦/૧૯૮૬ માં, પૂનમ ચંદ નામની વ્યક્તિ જ્યારે વાહનમાં પોતાના

માલ સાથે મુસાફરી કરી રહી હતી ત્યારે તે વાહનને અકસ્માત નડતાં તેનું મૃત્યુ થયું હતું. મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેઇમ ટ્રિબ્યુનલ, કોટાએ એ કારણોસર ક્લેઇમ પિટિશન કાઢી નાખેલ કે અકસ્માત વાહનના ડ્રાઇવર દ્વારા બેદરકારીપૂર્વક અને ગફલતભરી રીતે વાહન ચલાવવાના પરિણામે થયો ન હતો. તેણે એવું પણ ઠેરવેલ કે મૃતક મોટર વ્હીકલ રુલ્સની વિરુદ્ધ માલવાહક વાહનમાં મુસાફરી કરી રહ્યો હોવાથી વીમા કંપનીને કોઈ પણ જવાબદારીમાંથી મુક્તિ મળેલ હતી. તે હુકમથી નારાજ થઈને, દાવેદારોએ રાજસ્થાન હાઇકોર્ટમાં અપીલ દાખલ કરેલ. તેની સુનાવણી પ્રથમ સિંગલ જજ દ્વારા કરવામાં આવી હતી જેમણે માલ સાથે કે માલ વિના અને માલિકના વાહન સાથે સેવાના કરારના અનુસંધાનમાં કે અન્યથા માલવાહક વાહનમાં મુસાફરી કરતી વ્યક્તિઓને પહોંચેલી શારીરિક ઈજા કે મૃત્યુના સંબંધમાં સદર અધિનિયમની કલમો ૯૫ અને ૯૬ હેઠળ વીમા કંપનીની જવાબદારીનો પ્રશ્ન નક્કી કરવા માટે અન્ય સંલગ્ન અપીલો સાથે તેને લાર્જર બેન્ચને રિફર કરેલ. ફુલ બેન્ચે ઠેરવેલ કે (૧) આનંદ-પ્રમોદની સવારી (જોય-રાઇડ) પર અથવા પોતાની જવાબદારી પર જતા વિના મૂલ્યે મુસાફરી કરતા મુસાફરના કિસ્સામાં, વીમા કંપની જવાબદાર નથી; (૨) કોઈ પણ વાહનમાં ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવતા મુસાફરોના કિસ્સામાં, વીમા કંપની જવાબદાર છે (આમાં માલના માલિક તેમજ તેના કર્મચારીઓનો સમાવેશ થશે); (૩) વીમાધારકના કર્મચારીઓના રોજગારમાંથી અને તે દરમિયાન નીપજેલા મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ હેઠળ ઉપસ્થિત થતી

જવાબદારી સિવાયની જવાબદારી આવરી લેવા માટે વીમા કંપની જવાબદાર રહેશે નહીં, જો આવો કર્મચારી (એ) આવું વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલો હોય અથવા (બી) જો તે જાહેર સેવાનું વાહન હોય, તો વાહનના કંડક્ટર તરીકે રોકાયેલો હોય અથવા (સી) જો તે માલવાહક વાહન હોય, તો વાહનમાં લઈ જવામાં આવતો હોય; અને (૪) વીમા કંપની કોઈ પણ કરાર આધારિત જવાબદારી આવરી લેવા માટે જવાબદાર રહેશે નહીં. ત્યારબાદ, વિદ્વાન સિંગલ જજે એવું ઠેરવીને અપીલ મંજૂર કરેલ કે વાહનનો ડ્રાઇવર તેને ચલાવવામાં બેદરકાર હતો, વળતરની યોગ્ય રકમ રૂ. ૯૬,૦૦૦ થશે અને વીમા કંપની રૂ. ૫૦,૦૦૦ ની હદ સુધી જવાબદાર છે. હાઇકોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલ ચુકાદા અને હુકમથી નારાજ થઈને વીમા કંપનીએ આ અપીલ દાખલ કરેલ છે.

સિવિલ અપીલ નં. ૧૪૭૮/૮૭, ૬૦૦૧/૯૦, ૬૦૦૨/૯૦, ૨૦૯૮/૯૬, ૫૮૭૨/૯૪, એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૧૦૭૪૫, ૧૦૭૪૭ અને ૧૦૭૪૮/૧૯૯૫ ન્યુ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કંપની દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ છે કારણ કે તે તમામ કેસોમાં સંબંધિત હાઇકોર્ટો દ્વારા એવું ઠેરવવામાં આવેલ છે કે માલવાહક વાહનમાં મુસાફરી કરતો મુસાફર એ સદર અધિનિયમની કલમ ૯૫(૧) ના પરંતુક (૨) ના અર્થમાં ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવતી વ્યક્તિ છે અને, તેથી, નિર્દિષ્ટ શરતોના ભંગના કિસ્સાઓ સિવાય વીમા કંપની વીમાધારકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર છે.

એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૯૭૨૭/૮૯ માં, મૃતક માલવાહક વાહનમાં વિના મૂલ્યે મુસાફરી કરતો મુસાફર હતો જેને તારીખ ૫.૫.૮૪ ના રોજ અકસ્માત નડ્યો હતો. ટ્રિબ્યુનલે ઠેરવેલ કે માત્ર વાહનના માલિક જ વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે. વીમા કંપનીને તે ચૂકવવા માટે જવાબદાર ઠેરવવામાં આવી ન હતી. ચુકાદા અને હુકમના તે ભાગથી નારાજ થઈને વાહનના માલિકે કર્ણાટક હાઇકોર્ટ સમક્ષ અપીલ દાખલ કરેલ. હાઇકોર્ટે વીમા કંપનીને જવાબદાર ન ઠેરવી કારણ કે મૃતક વિના મૂલ્યે મુસાફરી કરતો મુસાફર હતો અને આવા મુસાફરનું જોખમ આવરી લેવા માટે વાહનના માલિક દ્વારા કોઈ વધારાનું પ્રીમિયમ ચૂકવવામાં આવ્યું ન હતું. તેમની અપીલ સમરી રીતે કાઢી નાખવામાં આવેલ હોવાથી તેમણે આ અપીલ દાખલ કરેલ છે.

આ તમામ કેસોમાં, અકસ્માતો ૧૯૭૧ અને ૧૯૮૫ ની વચ્ચે બન્યા હતા અને તેથી આપણે તે સમયે કાયદાની જે સ્થિતિ હતી તેને ધ્યાનમાં લેવાની રહે છે. ૧૯૬૯ ના અધિનિયમ ૫૬ દ્વારા સુધારો કરવામાં આવ્યો તે પહેલાં ૧૯૩૯ ના અધિનિયમની કલમ ૯૫ નીચે મુજબ હતી:

> “૯૫. પોલિસીઓની આવશ્યકતાઓ અને જવાબદારીની મર્યાદાઓ-(૧) આ પ્રકરણની આવશ્યકતાઓનું પાલન કરવા માટે, વીમાની પોલિસી એવી પોલિસી હોવી જોઈએ જે-

(એ) અધિકૃત વીમા કંપની હોય તેવી વ્યક્તિ દ્વારા અથવા વીમા કંપનીનો વ્યવસાય ચલાવવા માટે કલમ ૧૦૮ હેઠળ પરવાનગી આપવામાં આવેલ સહકારી મંડળી દ્વારા જારી કરવામાં આવી હોય; અને

(બી) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગના કારણે અથવા તેમાંથી ઉપસ્થિત થતી કોઈ પણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં પોલિસીમાં નિર્દિષ્ટ કરેલ વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓના વર્ગો દ્વારા વહોરવામાં આવે તેવી કોઈ પણ જવાબદારી સામે પેટા-કલમ (૨) માં નિર્દિષ્ટ કરેલ હદ સુધી તેમને વીમા રક્ષણ આપે છે :

પરંતુ પેટા-કલમ (૩) હેઠળ અન્યથા જોગવાઈ કરવામાં આવી હોય તે સિવાય પોલિસીમાં નીચેની બાબતો જરૂરી રહેશે નહીં-

(૧) પોલિસી દ્વારા વીમો ઉતરાવનાર વ્યક્તિના કર્મચારીના રોજગારમાંથી અને તે દરમિયાન નીપજેલા મૃત્યુના સંબંધમાં અથવા આવા કર્મચારીને તેના રોજગારમાંથી અને તે દરમિયાન પહોંચેલી શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં, નીચે મુજબના આવા કોઈ પણ કર્મચારીના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ (૧૯૨૩ નો ૮) હેઠળ ઉપસ્થિત થતી જવાબદારી સિવાયની જવાબદારી આવરી લેવી -

(એ) વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલ હોય, અથવા

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

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

(૨) જ્યાં વાહન એવું વાહન હોય કે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવતા હોય તે સિવાય, જે ઘટનામાંથી દાવો ઉપસ્થિત થાય છે તે ઘટના બનતી વખતે વાહનમાં અથવા તેની ઉપર લઈ જવામાં આવતી અથવા તેમાં પ્રવેશતી અથવા તેના પર ચઢતી કે તેમાંથી ઉતરતી વ્યક્તિઓના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં જવાબદારી આવરી લેવી, અથવા

(૩) કોઈ પણ કરાર આધારિત જવાબદારી આવરી લેવી.

અહીં નોંધવું મહત્વનું છે કે ધારાસભાએ, પેટા-કલમ (૧) ના ખંડ (બી) માં ‘કોઈ પણ વ્યક્તિ’ અને દરેક મોટર ‘વાહન’ ને પોતાના વ્યાપમાં સમાવી લેવા માટે વ્યાપક શબ્દોમાં સામાન્ય જોગવાઈ કર્યા પછી, તે ખંડમાં પરંતુક ઉમેરીને અમુક અપવાદ અલગ તારવ્યા હતા. પરંતુક (૨) દ્વારા, તેણે આવશ્યકતાને એવા કિસ્સાઓ પૂરતી મર્યાદિત કરીને મુખ્ય જોગવાઈની સામાન્યતાને સીમિત કરી જ્યાં “વાહન એવું વાહન હોય કે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવે છે”.

પરંતુકની ગેરહાજરીમાં મુખ્ય જોગવાઈમાં માલવાહક વાહનો સહિત તમામ વર્ગોના વાહનો અને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં કે અન્યથા લઈ જવામાં આવતા તમામ મુસાફરોનો સમાવેશ થઈ ગયો હોત. તે જ કારણ છે કે પરંતુક (૧) માં જુદા-જુદા વર્ગોના વાહનોનો ઉલ્લેખ છે. તે "વાહન", "જાહેર સેવાનું વાહન" અને "માલવાહક વાહન" નો સંદર્ભ આપે છે. મુખ્ય જોગવાઈમાં "કોઈ પણ વ્યક્તિ" શબ્દોમાં વીમાધારક વ્યક્તિના કર્મચારીનો સમાવેશ થઈ ગયો હોત, અને તેથી તેના કર્મચારીઓના સંબંધમાં વીમા કંપનીની જવાબદારી મર્યાદિત કરવા માટે પરંતુક (૧) ઘડીને અપવાદ કરવામાં આવ્યો હતો. તે બંને અપવાદો એટલા માટે કરવામાં આવ્યા હતા કારણ કે ધારાસભા અંગ્રેજી અધિનિયમ, કે જેના પર કલમ ૯૫ આધારિત હતી, તેમાં જે જવાબદારી હતી તેના કરતાં વીમા કંપની અને વીમાધારકની જવાબદારી વધારીને તેને વધુ વિસ્તૃત કરવા માંગતી ન હતી. પુષ્પાબાઈ પરશોત્તમ ઉદેશી અને બીજા વિરુદ્ધ મેસર્સ રણજીત જિનિંગ એન્ડ પ્રેસિંગ કંપની અને બીજા, એ.આઇ.આર. (૧૯૭૭) એસ.સી. ૧૭૩૫ માં આ કોર્ટ દ્વારા યોગ્ય રીતે જ ધ્યાન દોરવામાં આવ્યું હતું તેમ, ત્યારે ફરજિયાત કવરેજની આવશ્યકતા મર્યાદિત હતી. આ કોર્ટે તે સંબંધમાં જે જણાવ્યું છે તે અમે નીચે ટાંકીએ છીએ :

> "૧૯. ૧૯૬૯ ના અધિનિયમ ૫૬ દ્વારા સુધારવામાં આવેલ મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૯૫ અંગ્રેજી અધિનિયમ પર આધારિત

હોવાથી તેનો સંદર્ભ લેવો ઉપયોગી છે. રોડ ટ્રાફિક એક્ટ, ૧૯૬૦ અથવા અગાઉના ૧૯૩૦ ના અધિનિયમ પૈકી કોઈ પણ હેઠળ, જે વાહનમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવતા હોય તેવા વાહન સિવાય ઉપયોગમાં લેવાતા વાહનમાંના મુસાફરોના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા બદલની જવાબદારીના સંબંધમાં મોટર વાહનોના વપરાશકર્તાઓએ વીમો ઉતરાવવો જરૂરી ન હતો. હકીકતમાં ૧૯૬૦ ના અધિનિયમની પેટા-કલમ ૨૦૩(૪) માં એવી જોગવાઈ હતી કે જે ઘટનામાંથી દાવાઓ ઉપસ્થિત થાય છે તે ઘટના બનતી વખતે વાહનમાં અથવા તેની ઉપર લઈ જવામાં આવતી, અથવા તેમાં પ્રવેશતી અથવા તેના પર ચઢતી કે તેમાંથી ઉતરતી વ્યક્તિઓના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં જવાબદારી આવરી લેવી પોલિસી માટે જરૂરી રહેશે નહીં. અંગ્રેજી અધિનિયમની જોગવાઈઓ સ્પષ્ટ હોવાથી મુસાફરોનું જોખમ વીમા પોલિસી દ્વારા આવરી લેવામાં આવતું નથી. અંગ્રેજી રોડ ટ્રાફિક એક્ટ, ૧૯૬૦ હેઠળની જોગવાઈઓ ભારતીય મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની કલમ ૯૫ ના સુધારા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી હતી. મુસાફરોની સામાન્ય બાકાત અંગેનો કાયદો હાલ્સબરીઝ લોઝ ઓફ ઇંગ્લેન્ડ, ત્રીજી આવૃત્તિ, ગ્રંથ ૨૨, પૃષ્ઠ ૩૬૮ ફકરા ૭૬૫ પર નીચે મુજબ જણાવવામાં આવેલ છે :-

“અમુક અપવાદોને આધીન રહીને, જે ઘટનામાંથી દાવો ઉપસ્થિત થાય છે તે ઘટના બનતી વખતે વાહનમાં અથવા તેની ઉપર લઈ જવામાં આવતી, અથવા તેમાં પ્રવેશતી અથવા તેના પર ચઢતી કે તેમાંથી ઉતરતી વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં જવાબદારી આવરી લેવી પોલિસી માટે જરૂરી નથી.”

૨૦. અંગ્રેજી કાયદાના ત્યારપછીના વિકાસનો સંદર્ભ લેવો બિનજરૂરી છે કારણ કે ત્યારપછીના ફેરફારો ભારતીય કાયદામાં અપનાવવામાં આવ્યા નથી. એટલું કહેવું પૂરતું છે કે મોટર વ્હીકલ્સ (પેસેન્જર ઇન્શ્યોરન્સ) એક્ટ, ૧૯૭૧ એ પેટા-કલમ ૨૦૩(૪) નો ફકરો (એ) અને પરંતુક રદ કરીને મુસાફરની જવાબદારી માટે વીમા કવરેજ ફરજિયાત બનાવ્યું હતું. પરંતુ આ અધિનિયમ રોડ ટ્રાફિક એક્ટ, ૧૯૭૨ દ્વારા રદ કરવામાં આવ્યો હતો જોકે ૧૯૭૨ ના અધિનિયમની કલમ ૧૪૫ હેઠળ મુસાફરની જવાબદારીને આવરી લેતી ૧૯૭૧ ના અધિનિયમની જોગવાઈઓનો અમલ ૧ ડિસેમ્બર, ૧૯૭૨ સુધી મોકૂફ રાખવામાં આવ્યો હતો, (જુઓ બિંગહામ્સ મોટર ક્લેઇમ્સ કેસીસ, ૭મી આવૃત્તિ, પૃષ્ઠ ૭૦૪).

૨૧. મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની કલમ ૯૫(એ) અને ૯૫(બી)(૧) એ અંગ્રેજી રોડ ટ્રાફિક એક્ટ, ૧૯૬૦ ની જોગવાઈઓ અપનાવી હતી અને મુસાફરોના જોખમ અંગે વીમા કંપનીની જવાબદારીને બાકાત રાખી હતી. કલમ ૯૫ જોગવાઈ કરે છે કે વીમાની પોલિસી એવી પોલિસી હોવી જોઈએ જે જાહેર

સ્થળે વાહનના ઉપયોગના કારણે અથવા તેમાંથી ઉપસ્થિત થતી કોઈ પણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રાહિત પક્ષની કોઈ પણ મિલકતને થયેલ નુકસાનના સંબંધમાં વ્યક્તિઓ દ્વારા વહોરવામાં આવે તેવી કોઈ પણ જવાબદારી સામે તેમને વીમા રક્ષણ આપે. "ત્રાહિત પક્ષ" શબ્દો વીમાધારક વ્યક્તિ અને વીમા કંપની સિવાયની તમામ વ્યક્તિઓને આવરી લેવા માટે પૂરતા વ્યાપક છે એવી દલીલ નકારી કાઢવામાં આવે છે કારણ કે મુસાફરોને વીમા કવરેજ ઉપલબ્ધ નથી તે બાબત પેટા-કલમના પરંતુક દ્વારા સ્પષ્ટ કરવામાં આવી છે જે જોગવાઈ કરે છે કે પોલિસી માટે નીચેની બાબત જરૂરી રહેશે નહીં :

"(૨) જ્યાં વાહન એવું વાહન હોય કે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવતા હોય તે સિવાય, જે ઘટનામાંથી દાવો ઉપસ્થિત થાય છે તે ઘટના બનતી વખતે વાહનમાં અથવા તેની ઉપર લઈ જવામાં આવતી અથવા તેમાં પ્રવેશતી અથવા તેના પર ચઢતી કે તેમાંથી ઉતરતી વ્યક્તિઓના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં જવાબદારી આવરી લેવી."

ફરીથી પરંતુક (૨) તરફ પાછા વળતાં, અમને જણાય છે કે તેણે સ્પષ્ટ શબ્દોમાં મુખ્ય જોગવાઈના લાગુ પડવાને એવા વાહન પૂરતું મર્યાદિત કરીને તેનું કાર્યક્ષેત્ર સીમિત કર્યું છે કે જે 'એવું વાહન છે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં

આવે છે'. પ્રથમ કિસ્સામાં, વાહન એવા વર્ગનું વાહન હોવું જોઈતું હતું કે જેમાં મુસાફરોને લઈ જવામાં આવતા હોય. જો ધારાસભાનો તેવો ઈરાદો ન હોત, તો તેણે "વાહન એ 'એવું વાહન છે જેમાં મુસાફરોને લઈ જવામાં આવે છે'" એવી શબ્દાવલિનો ઉપયોગ કર્યો ન હોત અને સાદી રીતે એવી જોગવાઈ કરી હોત કે "જ્યાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવે છે તે સિવાય.." તે જ રીતે ફરજિયાત કવરેજ તમામ મુસાફરો માટે અભિપ્રેત ન હતું અને, તેથી, એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી હતી કે "મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવે છે". આમ, મુખ્ય જોગવાઈના અમલની મર્યાદા વાહનો અને મુસાફરો બંનેના સંબંધમાં હતી. અને તે અંગ્રેજી કાયદા સાથે સુસંગત હતું જેના પર કલમ ૯૫ આધારિત હતી.

અગાઉ જણાવ્યા મુજબ, ૧૯૬૯ ના અધિનિયમ ૫૬ દ્વારા કલમ ૯૫ માં સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો. ખંડ (બી) ના સ્થાને નવો ખંડ મૂકવામાં આવ્યો હતો. સુસંગત ભાગ નીચે મુજબ વંચાય છે :

> "(બી) પોલિસીમાં નિર્દિષ્ટ કરેલ વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓના વર્ગોને પેટા-કલમ (૨) માં નિર્દિષ્ટ કરેલ હદ સુધી વીમા રક્ષણ આપે છે-
>
> (૧) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગના કારણે અથવા તેમાંથી ઉપસ્થિત થતી કોઈ પણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રાહિત

પક્ષની કોઈ પણ મિલકતને થયેલ નુકસાનના સંબંધમાં તેના દ્વારા વહોરવામાં આવે તેવી કોઈ પણ જવાબદારી સામે

(૨) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગના કારણે અથવા તેમાંથી ઉપસ્થિત થતી જાહેર સેવાના વાહનના કોઈ પણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા સામે;"

પરંતુક જેમ હતું તેમ જ રહ્યું. તે સુધારો કરવામાં ધારાસભાનો ઉદ્દેશ જાહેર સેવાના વાહનોના મુસાફરોના સંબંધમાં જોખમ આવરી લેવાનો હતો. તેથી, ધારાસભાએ પરંતુક સહિત બાકીની પેટા-કલમ (૧) ને યથાવત્ રાખીને, ખંડ (બી) ના પેટા-ખંડ (૨) માં ખાસ જોગવાઈ કરી. જો આ પશ્ચાદભૂમિકાને ધ્યાનમાં રાખવામાં આવે, તો તે સ્પષ્ટ થાય છે કે ધારાસભા જાહેર સેવાના વાહનોના મુસાફરોના જોખમને આવરી લેવા માટે ખાસ જોગવાઈ કરવા સિવાય કાયદાની સ્થિતિમાં કોઈ ફેરફાર કરવા માંગતી ન હતી. સરળ સંદર્ભ માટે અમે સુધારેલા ખંડ (બી) ને નીચે ટાંકીએ છીએ :

"(બી) પોલિસીમાં નિર્દિષ્ટ કરેલ વ્યક્તિઓ અથવા વ્યક્તિઓના વર્ગોને પેટા-કલમ (૨) માં નિર્દિષ્ટ કરેલ હદ સુધી વીમા રક્ષણ આપે છે-

(૧) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગના કારણે અથવા તેમાંથી ઉપસ્થિત થતી કોઈ પણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રાહિત

પક્ષની કોઈ પણ મિલકતને થયેલ નુકસાનના સંબંધમાં તેના દ્વારા વહોરવામાં આવે તેવી કોઈ પણ જવાબદારી સામે;

(૨) જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગના કારણે અથવા તેમાંથી ઉપસ્થિત થતી જાહેર સેવાના વાહનના કોઈ પણ મુસાફરના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા સામે;

પરંતુ પોલિસી માટે નીચેની બાબતો જરૂરી રહેશે નહીં-

(૧) પોલિસી દ્વારા વીમો ઉતરાવનાર વ્યક્તિના કર્મચારીના રોજગારમાંથી અને તે દરમિયાન નીપજેલા મૃત્યુના સંબંધમાં અથવા આવા કર્મચારીને તેના રોજગારમાંથી અને તે દરમિયાન પહોંચેલી શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં, નીચે મુજબના આવા કોઈ પણ કર્મચારીના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં વર્કમેન્સ કોમ્પેન્સેશન એક્ટ, ૧૯૨૩ (૧૯૨૩ નો ૮) હેઠળ ઉપસ્થિત થતી જવાબદારી સિવાયની જવાબદારી આવરી લેવી-

(એ) વાહન ચલાવવામાં રોકાયેલ હોય, અથવા

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

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

(૨) જ્યાં વાહન એવું વાહન હોય કે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવતા હોય તે સિવાય, જે ઘટનામાંથી દાવો ઉપસ્થિત થાય છે તે ઘટના બનતી વખતે વાહનમાં અથવા તેની ઉપર લઈ જવામાં આવતી અથવા તેમાં પ્રવેશતી અથવા તેના પર ચઢતી કે તેમાંથી ઉતરતી વ્યક્તિઓના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં જવાબદારી આવરી લેવી, અથવા

(૩) કોઈ પણ કરાર આધારિત જવાબદારી આવરી લેવી.

સ્પષ્ટતા. - શંકાઓ દૂર કરવા માટે, આથી જાહેર કરવામાં આવે છે કે જો અકસ્માત તરફ દોરી જનાર કૃત્ય અથવા ચૂક જાહેર સ્થળે બનેલ હોય, તો અકસ્માતના સમયે મૃત્યુ પામનાર કે ઈજા પામનાર વ્યક્તિ અથવા નુકસાન પામેલ મિલકત જાહેર સ્થળે ન હતી તે હકીકત હોવા છતાં, કોઈ પણ વ્યક્તિનું મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા અથવા ત્રાહિત પક્ષની કોઈ પણ મિલકતને થયેલ નુકસાન જાહેર સ્થળે વાહનના ઉપયોગના કારણે થયેલ છે અથવા તેમાંથી ઉપસ્થિત થયેલ છે તેમ માનવામાં આવશે.”

જોકે દેખીતી રીતે, એવું લાગતું હતું કે જાણે ધારાસભાએ ખંડ (બી) માં બે પેટા-ખંડો દાખલ કરીને મુસાફરો અને બિન-મુસાફરો વચ્ચે ભેદ પાડવાનો

પ્રયાસ કર્યો હતો, પરંતુ ખરેખર તેવું ન હતું. જોકે પરંતુક ખંડ (બી) ના પેટા-ખંડ (૨) પછી આવતું હતું, તેમ છતાં તે ખરેખર અગાઉના ખંડ (બી) નું પરંતુક જ રહ્યું હતું જે સુધારા પછી ખંડ (બી)(૧) બન્યો હતો. ખંડ (બી) માં પેટા-ખંડ (૨) દાખલ કરવાનો ઉદ્દેશ કે પરંતુકની ભાષા એવું સૂચવતા નથી કે પરંતુક પેટા-ખંડ (૨) ના પરંતુક તરીકે પણ કામ કરવાનું હતું. અગાઉ પણ, જાહેર સેવાના વાહનના મુસાફરોને ફરજિયાતપણે આવરી લેવા જરૂરી હતા કારણ કે તેઓ ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવતા મુસાફરોના વર્ણનમાં બંધબેસતા હતા. જાહેર સેવાના વાહનના મુસાફરો માટે ખાસ જોગવાઈઓ કરવાની એકમાત્ર અસર એ થઈ કે ત્યારબાદ પરંતુક (૨) જાહેર સેવાના વાહનો સિવાયના વાહનોને લાગુ પડતું રહ્યું.

કલમ ૯૫ ના હેતુઓ માટે, સામાન્ય રીતે જો વાહન તે વર્ગનું હોય તો જ તે વાહનને એવું વાહન ગણી શકાયું હોત કે જેમાં મુસાફરોને લઈ જવામાં આવે છે. સદર અધિનિયમ દ્વારા વાહનોનું વર્ગીકરણ, વાહન કયા વર્ગનું છે તે સહિતની વિગતો સાથે નોંધણી કરાવવાની આવશ્યકતા, જુદા-જુદા હેતુઓ માટે વાહનનો ઉપયોગ કરવા માટે પરમિટ મેળવવાની આવશ્યકતા અને વીમા જોખમના ફરજિયાત કવરેજને ધ્યાનમાં રાખતાં, મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવા સારુ તે વાહનના એક વખતના ઉપયોગ અથવા કોઈ છૂટાછવાયા પ્રસંગોએ થયેલા ઉપયોગના આધારે માલવાહક વાહનને મુસાફર વાહન તરીકે ગણવું યોગ્ય ગણાશે નહીં. કલમ ૯૫(૧)(બી) ના પરંતુક (૨) જેવી જોગવાઈનું અર્થઘટન

કરવાના હેતુ માટે, મુસાફરને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવતો હતો કે કેમ તે નક્કી કરવાની સાચી કસોટી એ રહેશે કે શું મુસાફરોને નિયમિત કે પદ્ધતિસર રીતે લઈ જવામાં આવતા હતા કે કેમ. જો વાહનનો એવી રીતે ઉપયોગ કરવામાં આવતો હોય તો જ તે વાહનને એવું વાહન કહી શકાય કે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવે છે. જ્યારે મુસાફર ભાડાની ચુકવણી કરીને અથવા પોતાના માલની સાથે માલવાહક વાહનમાં મુસાફરી કરે છે ત્યારે તેને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવ્યો છે તેમ કહી શકાય કે કેમ તે પ્રશ્ન પર હાઇકોર્ટોએ ભિન્ન-ભિન્ન મંતવ્યો વ્યક્ત કર્યા છે. બારમાં જે ચુકાદાઓ ટાંકવામાં આવ્યા હતા તેનો સંદર્ભ લેવો જરૂરી નથી કારણ કે અમને જણાય છે કે એક યા બીજું મંતવ્ય વ્યક્ત કરતી વખતે તમામ સુસંગત પાસાઓને ધ્યાનમાં લેવામાં આવ્યા ન હતા. અમે માત્ર ન્યુ ઇન્ડિયા એશ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ વિરુદ્ધ કંચન બેવા અને બીજા, (૧૯૯૪) એ.સી.જે. ૧૩૮ માં ઓરિસ્સા હાઇકોર્ટના ચુકાદાનો સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ જ્યાં ફુલ બેન્ચ વતી બોલતાં ન્યાયમૂર્તિ હંસારિયાએ નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું :-

> “૧૮. માલવાહક વાહન પરંતુક (૨), કે જેની સાથે આપણને નિસબત છે, તેના દાયરામાં આવી શકે કે નહીં તે અંગે કોઈ પણ મંતવ્ય લેવા માટે ઉપરોક્ત બાબત પૂરતી નથી. રાજસ્થાન ફુલ બેન્ચ સાથે, આદરપૂર્વક, અસંમત થવાનું અમારું પ્રાથમિક કારણ એ છે કે માલવાહક વાહનને પરંતુક (૨) ના દાયરામાં લેવાની મંજૂરી આપવાથી કાયદામાં

અનિશ્ચિતતાઓ પ્રવેશશે કારણ કે તે વિવિધ પરિબળો પર આધાર રાખશે જેનો અમે ઉલ્લેખ કરીશું; પરિણામ એ આવશે કે કાયદો નિશ્ચિત રહેશે નહીં જે ઓછામાં ઓછું હાલના સ્વરૂપના કેસમાં હોવો જોઈએ. અમે આવું એટલા માટે કહ્યું છે કારણ કે માલવાહક વાહનની વ્યાખ્યાનો સંદર્ભ દર્શાવે છે કે તેનો પ્રથમ ભાગ મુસાફરોને લઈ જવા સાથે સંબંધિત નથી. તે બીજો ભાગ છે જે તેના વિશે વાત કરે છે અને તે પણ જ્યારે વાહનનો આવા હેતુ માટે ઉપયોગ કરવામાં આવે ત્યારે. 'ઉપયોગ' (use) શબ્દની વ્યાખ્યા ચેમ્બર્સ ઇંગ્લિશ ડિક્શનરીમાં તેના અકર્મક અર્થમાં 'ટેવાયેલા હોવું; (મોટાભાગે ભૂતકાળમાં વપરાય છે);' 'તેમ કરવાની ટેવ હોવી'; 'આશરો લેવો' એવી કરવામાં આવી છે. બ્લેક્સ લો ડિક્શનરી, પમી આવૃત્તિમાં આપવામાં આવેલ આ શબ્દના અર્થનો સંદર્ભ દર્શાવે છે કે એક વખતનો વપરાશ પણ 'ઉપયોગ' ગણાઈ શકે છે અથવા એવું પણ બની શકે કે કોઈ વસ્તુ 'ઉપયોગમાં લેવાયેલ' છે તેમ કહેવા માટે, તે 'નિયમિતપણે કામે લગાડેલ' હોવી જોઈએ.

૧૯. હાથ પરના કાયદા જેવા કલ્યાણકારી કાયદા સાથે નિસબત હોવાથી, અમે સામાન્ય રીતે ઉદાર અર્થઘટન પસંદ કર્યું હોત, પરંતુ પ્રશ્ન એ છે કે શું, કોઈ પણ વધારાનું પ્રીમિયમ ચૂકવ્યા વિના, માલવાહક વાહનનો માલિક માત્ર એટલા માટે વીમા કંપની પાસેથી નુકસાન ભરપાઈનો દાવો કરી શકે કે વર્ષમાં એક વખત માલવાહક વાહને માલની સાથે ભાડા કે બદલા માટે

મુસાફરને લીધો હતો. આ બાબત કદાચ કરાર આધારિત જવાબદારીના કવરેજ સાથે કામ પાર પાડતા ત્રીજા પરંતુકને પાંગળું બનાવી દેશે...

xxx xxx xxx

૨૨. આમ, હાલના સ્વરૂપના કેસમાં વીમા કંપની માલવાહક વાહનના માલિકને નુકસાન ભરપાઈ કરવા માટે જવાબદાર રહેશે કે કેમ તે શોધી કાઢવા માટે, મુસાફરને ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં આવ્યો હતો તેટલી માત્ર હકીકત પૂરતી ગણાશે નહીં; એ શોધી કાઢવું પડશે કે શું તે માલનો માલિક હતો, કે આવા માલિકનો કર્મચારી હતો, અને ત્યારબાદ શું માલવાહક વાહનમાં કુલ મળીને છ કરતાં વધુ વ્યક્તિઓ હતી અને શું માલવાહક વાહનનો ઉપયોગ નિયમિતપણે મુસાફરોને લઈ જવા માટે કરવામાં આવતો હતો. આમ સ્થિતિ ખૂબ જ અનિશ્ચિત બની જશે અને દરેક કેસમાં બદલાશે. આવા પરિણામની નિષ્પત્તિ ફરજિયાત વીમા પોલિસીની આવશ્યકતા રાખીને સિદ્ધ કરવા ધારેલા ઉદ્દેશને આગળ વધારવા માટે અનુકૂળ રહેશે નહીં.

૨૩. આ બાબતનું બીજું એક પાસું છે જેણે અમને રાજસ્થાન હાઇકોર્ટના કુલ બેન્ચના ચુકાદાથી અસંમત થવા તરફ દોર્યા હતા. તે બાબત કલમ ૯૫ ની પેટા-કલમ (૨) માં સ્થાન પામે છે. તે પેટા-કલમ જવાબદારીની મર્યાદાઓ નિર્દિષ્ટ કરે છે અને ખંડ (એ) માલવાહક વાહન સાથે સંબંધિત

છે; અને જ્યાં સુધી માલવાહક વાહનોમાં મુસાફરી કરતી વ્યક્તિનો સંબંધ છે, ત્યાં સુધી તેણે જવાબદારી માત્ર કર્મચારીઓ પૂરતી જ મર્યાદિત રાખી છે. આ એ હકીકતનો નિર્દેશક છે, અને લગભગ એક ચોક્કસ નિર્દેશક છે કે ધારાસભાના મનમાં માલવાહક વાહનમાં વાહન ભાડે રાખનાર અથવા તેના કર્મચારી પૈકી કોઈને પણ લઈ જવાની બાબત ન હતી, અન્યથા, ખંડ (એ) એ આવી વ્યક્તિઓ અંગે પણ જવાબદારીની મર્યાદાની જોગવાઈ કરી હોત."

જોકે, ઓરિસ્સા મોટર વ્હીકલ રુલ્સને ધ્યાનમાં લીધા પછી તે તારણ પર આવવામાં આવ્યું હતું, તેમ છતાં અમારા મંતવ્ય મુજબ સદર મંતવ્ય અન્યથા પણ સાચું છે. અમે જે કહ્યું છે તેને ધ્યાનમાં લેતાં, અન્ય હાઈકોર્ટો દ્વારા વ્યક્ત કરવામાં આવેલ વિપરીત મંતવ્યને ખોટું ગણવું રહ્યું.

હવે અમે એ બાબત પર વિચારણા કરીશું કે શું પુષ્પાબાઈના કેસ (ઉપર મુજબ) માં આ કોર્ટના ચુકાદા પર પુનઃવિચારણા કરવાની જરૂર છે. તે મોટર કારમાં મુસાફરી કરતા મુસાફરનો કેસ હતો. તે ભાડા કે બદલા માટે મુસાફરી કરી રહ્યો ન હતો. વાહન જાહેર સેવાનું વાહન કે માલવાહક વાહન ન હતું, પરંતુ તે અલગ વર્ગનું વાહન હતું. તે સંદર્ભમાં આ કોર્ટે ફકરા ૨૧ અને ૨૨ માં નીચે મુજબનું અવલોકન કર્યું હતું :

"... "ત્રાહિત પક્ષ" શબ્દો વીમાધારક વ્યક્તિ અને વીમા કંપની સિવાયની તમામ વ્યક્તિઓને આવરી લેવા માટે પૂરતા વ્યાપક છે એવી દલીલ નકારી કાઢવામાં આવે છે કારણ કે મુસાફરોને વીમા કવરેજ ઉપલબ્ધ નથી તે બાબત પેટા-કલમના પરંતુક દ્વારા સ્પષ્ટ કરવામાં આવી છે જે જોગવાઈ કરે છે કે પોલિસી માટે નીચેની બાબત જરૂરી રહેશે નહીં :

"(૨) જ્યાં વાહન એવું વાહન હોય કે જેમાં મુસાફરોને ભાડા કે બદલા માટે અથવા રોજગારના કરારના કારણે અથવા તેના અનુસંધાનમાં લઈ જવામાં આવતા હોય તે સિવાય, જે ઘટનામાંથી દાવો ઉપસ્થિત થાય છે તે ઘટના બનતી વખતે વાહનમાં અથવા તેની ઉપર લઈ જવામાં આવતી અથવા તેમાં પ્રવેશતી અથવા તેના પર ચઢતી કે તેમાંથી ઉતરતી વ્યક્તિઓના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજાના સંબંધમાં જવાબદારી આવરી લેવી.

(૨૨). તેથી વીમાની પોલિસીએ ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં ન આવતા હોય તેવા મુસાફરોના જોખમને આવરી લેવું જરૂરી નથી. કલમ ૯૫ હેઠળ વાહનમાં ભાડા કે બદલા માટે લઈ જવામાં ન આવતા હોય તેવા મુસાફરના જોખમનો વીમો ઉતરાવવો જરૂરી ન હોવાથી વીમા કંપનીના કાઉન્સેલની દલીલ સ્વીકારવી પડશે અને મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટની આવશ્યકતાઓ હેઠળ વીમા કંપનીને જવાબદાર ન ઠેરવી શકાય."

તે કેસમાં જે ઠેરવવામાં આવ્યું હતું, તે આદરપૂર્વક ૧૯૬૯ ના અધિનિયમ ૫૬ દ્વારા તેના સુધારા પહેલાં અને પછી જે રીતે કલમ ૯૫ અસ્તિત્વમાં હતી તેના અમારા અર્થઘટન સાથે સુસંગત છે.

૧૯૩૯ ના અધિનિયમના સ્થાને હવે ૧૯૮૮ નો અધિનિયમ આવેલ છે. જૂની કલમ ૯૫ ને અનુરૂપ કલમ ૧૪૭ માં ધારાસભા દ્વારા નોંધપાત્ર ફેરફાર કરવામાં આવેલ છે. તેથી, ૧૯૩૯ ના અધિનિયમની કલમ ૯૫ નું ઉપરોક્ત અર્થઘટન ૧૯૩૯ ના અધિનિયમ હેઠળ ઉપસ્થિત થયેલા કેસોને લાગુ પડશે. કલમ ૯૫(૧)(બી)(૧) અને પરંતુકના અમારા અર્થઘટન મુજબ, વીમા કંપની દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ અપીલો મંજૂર કરવામાં આવે છે. વીમા કંપની દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ એસ.એલ.પી.(સી) નં. ૧૦૭૪૫, ૧૦૭૪૭ અને ૧૦૭૪૮/૧૯૯૫ માં, 'લીવ' મંજૂર કરવામાં આવે છે અને તે અપીલો પણ મંજૂર કરવામાં આવે છે. દાવેદારો/વાહનોના માલિકો દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ અપીલો કાઢી નાખવામાં આવે છે. વાહનના માલિક દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૯૭૨૭/૧૯૮૯ પણ કાઢી નાખવામાં આવે છે.

આર.પી. અપીલો મંજૂર કરવામાં આવી / કાઢી નાખવામાં આવી. પિટિશન કાઢી નાખવામાં આવી.

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.