

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.

=====

ધ ન્યૂ ઇન્ડિયા એસ્યુરન્સ કંપની લિમીટેડ

વિરુદ્ધ

સી. પક્ષ અને અન્ય

૧૨ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૦૩

[એસ. એન. પરિચાવા અને એચ. કે. સેમા, ન્યાયમુર્તિઓ.]

મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮-કલમ ૧૬૬ (૩) ને ૧૯૯૪ના સુધારા અધિનિયમ ૫૪ દ્વારા બાકાત રાખવામાં આવ્યો હતો, જેમાં ૧૯૮૯માં અકસ્માતની મર્યાદાનો સમયગાળો હટાવાયો હતો-૧૯૯૫માં વળતર માટે દાવો દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો-સંસદના હેતુથી કાયદામાં સુધારો કરીને કલમ ૧૬૬ (૩) ને બાકાત રાખવામાં આવી હતી-આ કાયદો એક ફાયદાકારક કાયદો છે-સંસદ કલમ ૧૬૬ (૩) ને બાકાત રાખીને મર્યાદાને દૂર કરવાનો ઇરાદો ધરાવે છે-તેથી દાવો મર્યાદા દ્વારા પ્રતિબંધિત નથી-મોટર વાહન અધિનિયમ,

૧૯૩૯, કલમ ૧૧૦-એ-મર્યાદા અધિનિયમ, ૧૯૬૩, કલમ ૧૩૭-સામાન્ય કલમો અધિનિયમ, ૧૮૯૭, કલમ ૬એ.

૧૮.૨.૧૯૮૯ પર થયેલા મોટર અકસ્માતમાં ઉત્તરદાતાઓને શારીરિક ઈજાઓ થઈ હતી.તેઓએ ૨.૧૧.૧૯૯૫ પર કલેમ્સ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ દાવો અરજી દાખલ કરી હતી જેમાં રૂ. ૧ લાખ આપ્યા હતા.ટ્રિબ્યુનલે અપીલકર્તા દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી મર્યાદાની અરજીને નકારી કાઢી હતી અને રૂ. ૪૫, ૦૦૦ ઉત્તરદાતાઓને.અપીલકર્તા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી પુનરીક્ષણ અરજી હાઈકોર્ટ દ્વારા ફગાવી દેવામાં આવી હતી.

આ અદાલતમાં અપીલમાં, અપીલકર્તાએ દલીલ કરી હતી કે પ્રતિવાદીઓ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી દાવો અરજી મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ની કલમ ૧૬૬ (૩) હેઠળ મર્યાદા દ્વારા પ્રતિબંધિત છે, જેને મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૩૯ની કલમ ૧૧૦-એ સાથે વાંચી શકાય છે (ત્યારથી રદ કરવામાં આવી છે) અને દાવો અરજીને મોટર વાહન (સુધારા) અધિનિયમ, ૧૯૯૪ હેઠળ પુનર્જીવિત કરી શકાતી નથી; સામાન્ય કલમ અધિનિયમ, ૧૮૯૭ની કલમ ૬એ એવી જોગવાઈ કરે છે કે એક જોગવાઈને રદ કરવાથી આ રીતે રદ કરવામાં આવેલા કાયદાના ચાલુ રહેવાને અસર થશે નહીં; અને તે કે સુધારા અધિનિયમ, કલમ ૧૩૭ પછી વિધાનસભા દ્વારા કોઈ મર્યાદા

સૂચવવામાં આવી નથી. મર્યાદા અધિનિયમ, ૧૯૬૩ નો ઉપયોગ જૂના દાવાઓને નિરુત્સાહિત કરવા માટે થઈ શકે છે, જે મર્યાદાના સમયગાળાને નિર્ધારિત ન કરવા માટે મુકદ્દમાની સંખ્યા વધારવા તરફ દોરી જાય છે.

અરજી નામંજૂર કરતાં કોર્ટે

ઠેરવ્યું કે :૧. જ્યારે પ્રતિવાદીઓએ દાવો ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ ૨.૧૧.૧૯૯૫ પર દાવો અરજી દાખલ કરી, ત્યારે મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ની કલમ ૧૬૬ની પેટા કલમ (૩) ને મોટર વાહન (સુધારા) અધિનિયમ, ૧૯૯૪ દ્વારા દૂર કરવામાં આવી હતી, જે ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ થી અમલમાં આવી હતી.સુધારાની અસર એ છે કે ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ થી અમલમાં આવતા કોઈપણ અકસ્માતના સંદર્ભમાં ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ દાવો અરજીઓ દાખલ કરવા માટે કોઈ મર્યાદા નથી.આથી, ટ્રિબ્યુનલ જે તારીખે અકસ્માત થયો તેની નોંધ લીધા વિના દાવાની અરજી પર વિચાર કરવા માટે બંધાયેલો હતો.[૬૮૦-E, ૬૮૩-G, H]

૨. સામાન્ય કલમ અધિનિયમ, ૧૮૯૭ની કલમ ૬એ નિઃશંકપણે એવી જોગવાઈ કરે છે કે જોગવાઈને રદ કરવાથી આ રીતે રદ કરાયેલા અને રદ કરતી વખતે અમલમાં રહેલા કાયદાના ચાલુ રહેવાને અસર થશે નહીં.જો કે, આ 'જ્યાં સુધી કોઈ અલગ હેતુ દેખાતો નથી' તેને આધીન છે.ધનલાલના કેસમાં કલમ ૧૬૬ની પેટા કલમ (૩) ને હટાવવાનું કારણ દર્શાવવામાં આવ્યું છે.આમ

'અલગ હેતુ' સ્પષ્ટ રીતે દેખાય છે અને સામાન્ય કલમ અધિનિયમની કલમ ૬એ લાગુ થશે નહીં.[૬૮૪-એ, બી] ધનલાલ વિરુદ્ધ ડી. પી. વિજયવર્ગીય, [૧૯૯૬જે ૪ એસસીસી ૬૫૨, પર આધાર રાખ્યો હતો.

વિનોદ ગુરુદાસ રાયકર વિ. નેશનલ ઇન્શ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ, વિશિષ્ટ.

૩. મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ એ એક ફાયદાકારક કાયદો છે જેનો હેતુ પીડિતો અથવા તેમના પરિવારોને રાહત આપવાનો છે, જો અન્યથા દાવો સાચો હોવાનું જણાય તો.તે એક સ્વ-સમાવિષ્ટ કાયદો છે જે અરજી દાખલ કરવાની રીત, અનુસરવાની પ્રક્રિયા અને એવોર્ડ આપવાનું સૂચવે છે.સંસદે તેના વિવેકબુદ્ધિથી, શારીરિક ઇજાઓ ભોગવનારા/અકસ્માતોમાં મૃત્યુ પામેલા પીડિતોના વારસદારો અને કાનૂની પ્રતિનિધિઓ પર થઈ રહેલા ગંભીર અન્યાય અને ઇજાઓને સમજીને, મર્યાદાના આધારે શ્રેશોલ્ડ પર તેમની દાવા અરજીને નકારી કાઢી હતી અને કલમ ૧૬૬ની પેટા કલમ (૩) ને જાણીજોઈને કાઢી નાખી હતી, જેમાં દાવા અરજીઓ દાખલ કરવા માટે સમયમર્યાદા પૂરી પાડવામાં આવી હતી અને આ વિધાયિકાનો ઇરાદો પીડિતો અને મોટર અકસ્માતોના પરિવારોને અસરકારક રાહત આપવાનો હતો, જે મર્યાદાની તકનિકીતાઓ દ્વારા અવરોધિત ન હતો, અને મર્યાદા અધિનિયમ, ૧૯૬૩ની કલમ ૧૩૭નો ઉપયોગ હેતુને નિષ્ફળ બનાવશે. વિધાનસભાનું ગઠન.[૬૮૪-જી-એચ, એ, બીજે

સિવિલ અપીલેટ જ્યુરિસડીક્શન:
સિવિલ અપીલ નંબર ૫૭૬૪/૧૯૯૭.

૧૯૯૬ ના સી. આર. પી. નંબર ૩૦૨૧ માં મદ્રાસ હાઈકોર્ટના ૫.૧૨.૯૬ ના ચુકાદા અને આદેશમાંથી.

અપીલકર્તા માટે એમ. કે. દુઆ માટે સુનીલ કપૂર.

કોર્ટનો ચુકાદો આના દ્વારા આપવામાં આવ્યો હતો

સેમા, ન્યાયમુર્તિ.: આ અપીલ હાઈકોર્ટ દ્વારા પસાર કરાયેલા તારીખ ૫.૧૨.૧૯૯૬ ના ચુકાદા અને આદેશ સામે નિર્દેશિત છે.

સંક્ષિપ્તમાં જણાવેલી વર્તમાન અપીલ દાખલ કરવા તરફ દોરી જતી હકીકતો નીચેના સંજોગોમાંથી ઉદ્ભવે છે.૧૮.૨.૧૯૮૯ પર થયેલા મોટર અકસ્માતમાં, ઉત્તરદાતાઓને શારીરિક ઈજાઓ થઈ હતી.૨.૧૧.૧૯૯૫ પર દાવો અરજી દાખલ કરવામાં આવી હતી, જેમાં રૂ.એક લાખના વળતરનો દાવો કરવામાં આવ્યો હતો.દાવા ટ્રિબ્યુનલે અહીં અપીલકર્તા દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલી મર્યાદાની અરજીને નકારી કાઢી હતી અને રૂ. ૪૫, ૦૦૦/-.અપીલકર્તા દ્વારા દાખલ

કરવામાં આવેલી પુનરીક્ષણ અરજીને પણ હાઈકોર્ટ દ્વારા ૫.૧૨.૧૯૯૬ પર ફગાવી દેવામાં આવી હતી.

અમે અપીલકર્તાના વિદ્વાન વકીલ શ્રી સુનીલ કપૂરને સાંભળ્યા છે. સામાવાળા નંબર ૧ અને ૨ ને નોટિસ આપવામાં આવી હતી. ૨૪.૭.૨૦૦૩ તારીખના કાર્યાલય અહેવાલમાં ખુલાસો થયો હતો કે સામાવાળા નંબર ૧ પર ૧૪ ઓક્ટોબર, ૧૯૯૭ના રોજ સામાવાળા નંબર ૧ના ઘરના દરવાજા પર નોટિસ ચોંટાડીને નોટિસ આપવામાં આવી હતી. ૨૪ તારીખે હાઈકોર્ટનું પ્રમાણપત્ર! ઓક્ટોબર, ૧૯૯૭ સૂચવે છે કે સામાવાળા નંબર ૨ એ નોટિસ સ્વીકારવાનો ઇનકાર કયો હતો અને તે તેના આપેલા સરનામાના દરવાજા પર ચોંટાડવામાં આવી હતી.તેથી, પ્રતિવાદીઓ અમારી સમક્ષ પ્રતિનિધિત્વ કરતા નથી.

એકમાત્ર દલીલ, જેને અપીલકર્તાના વકીલ દ્વારા સખત વિનંતી કરવામાં આવી છે, તે છે કે અકસ્માત ૧૮.૨.૧૯૮૯ પર થયો હતો અને દાવો અરજી ૨.૧૧.૧૯૯૫ પર દાખલ કરવામાં આવી હતી; જ્યારે જૂના અધિનિયમ હેઠળ દાવો પર પ્રતિબંધ મૂકવામાં આવ્યો હતો, ત્યારે તેને નવા અધિનિયમ હેઠળ પુનર્જીવિત કરી શકાયો ન હોત. તે તેમની દલીલ છે કે માત્ર આ મુદ્દા પર જ દાવાની અરજી રદ થવી જોઈએ.આ દલીલનો જવાબ આપવા માટે કાયદામાં

થયેલા ફેરફારોનું ઝડપી સર્વેક્ષણ કરવું ઉપયોગી થશે. ૧૯૩૯નો જૂનો કાયદો રદ કરવામાં આવ્યો છે અને ત્યારથી આ કાયદામાં ઘણા ફેરફારો થઈ રહ્યા છે. જૂના મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૩૯ (ત્યારબાદ 'અધિનિયમ' તરીકે ઓળખવામાં આવે છે) માં કલમ ૧૧૦-A ની પેટા-કલમ (૩) પૂરી પાડવામાં આવી છે:

"૧૧૦-એ. (૩) અકસ્માત થયાના છ મહિનાની અંદર કરવામાં ન આવે ત્યાં સુધી આવા વળતર માટેની કોઈ અરજી સ્વીકારવામાં આવશે નહિ.

જો તે સંતુષ્ટ હોય કે અરજદારને પૂરતા કારણોસર સમયસર અરજી કરવાથી અટકાવવામાં આવ્યો હતો, તો દાવો ટ્રિબ્યુનલ છ મહિનાના ઉપરોક્ત સમયગાળાની સમાપ્તિ પછી અરજીને ધ્યાનમાં લઈ શકે છે. ૧૯૩૯નો કાયદો ૧.૭.૧૯૮૯ થી રદ કરવામાં આવ્યો હતો.નવા કાયદામાં નિર્ધારિત મર્યાદાનો સમયગાળો કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) હેઠળ આપવામાં આવ્યો છે.તેમાં લખ્યું છે: _

"૧૬૬.(૩) અકસ્માત થયાના છ મહિનાની અંદર ન કરવામાં આવે ત્યાં સુધી આવા વળતર માટેની કોઈ અરજી સ્વીકારવામાં આવશે નહીં.

જો તે સંતુષ્ટ હોય કે અરજદારને પૂરતા કારણોસર સમયસર અરજી કરવાથી અટકાવવામાં આવ્યો હતો, તો દાવો ટ્રિબ્યુનલ છ મહિનાના ઉપરોક્ત સમયગાળાની સમાપ્તિ પછી અરજીને ધ્યાનમાં લઈ શકે છે, પરંતુ બાર મહિના પછી નહીં.

જૂના કાયદા અને નવા કાયદા વચ્ચે જે તફાવત લાવવામાં આવ્યો છે તે એ છે કે ટ્રિબ્યુનલ છ મહિનાના સમયગાળાની સમાપ્તિ પછી અરજીને ધ્યાનમાં લઈ શકે છે પરંતુ બાર મહિના પછી નહીં.

તાત્કાલિક કેસમાં, તે સમયે, જ્યારે પ્રતિવાદીઓએ ૨.૧૧.૧૯૯૫ પર દાવો અરજી દાખલ કરી હતી, ત્યારે પરિસ્થિતિ સંપૂર્ણપણે અલગ હતી. કાયદાની કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) ને ૧૯૯૪ના W. E. F. ના અધિનિયમ ૫૩ દ્વારા બાકાત રાખવામાં આવી હતી. મોટર વાહન (સુધારા) અધિનિયમ, ૧૯૯૪ના અધિનિયમ ૫૩નું પરિણામ એ છે કે કોઈપણ અકસ્માત W. E. F. ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ ના સંદર્ભમાં ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ દાવો અરજીઓ દાખલ કરવા માટે કોઈ મર્યાદા નિર્ધારિત નથી. એવું નોંધવામાં આવે છે કે ઉચ્ચ અદાલતે અપીલકર્તા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી પુનરીક્ષણ અરજીને રદ કરતી વખતે ધનલાલ વિરુદ્ધ ડી. પી. વિજયવર્ગીય, [૧૯૯૬] ૪ એસ. સી. સી. ૬૫૨ માં આ અદાલત દ્વારા આપવામાં આવેલા નિર્ણયને *અનુસર્યો હતો. તે કેસની હકીકતો*

આવી હતી.૪-૧૨-૧૯૯૦ પર થયેલા મોટર અકસ્માતમાં અપીલકર્તા ઘાયલ થયો હતો.પળતર માટેની દાવો અરજી ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ ૭.૧૨.૧૯૯૧ પર વિલંબની માફી માટેની અરજી સાથે દાખલ કરવામાં આવી હતી, જેને ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા તેના તારીખ ૧૮.૧૧.૧૯૯૩ ના આદેશ દ્વારા મંજૂરી આપવામાં આવી હતી.ટ્રિબ્યુનલના આદેશની માન્યતાને હાઈકોર્ટ અને હાઈકોર્ટ સમક્ષ તેના ૩૧.૭ના આદેશ દ્વારા પડકારવામાં આવ્યો હતો.૧૯૯૫ મોટર વાહન અધિનિયમ ૧૯૮૮ની કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) હેઠળ વિલંબને માફ કરવાની ટ્રિબ્યુનલની સત્તા પાછી ખેંચી લેવામાં આવી છે અને તેથી દાવો અરજી તેમાં નિર્ધારિત સમયગાળાની અંદર દાખલ કરવી આવશ્યક છે તેવા ટ્રિબ્યુનલના આદેશને બાજુએ મૂકવો.આ કોર્ટે હાઈકોર્ટના આદેશને રદ કર્યો હતો.

ધન્નાલાલના કેસમાં (ઉપરોક્ત) આ અદાલતે કાયદામાં લાવવામાં આવેલા વિવિધ સુધારાઓની અસરની તપાસ કર્યા પછી, ફકરા ૬ અને ૭માં બી નીચે મુજબ જણાવ્યું હતું: _

૬."કાયદાની કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) ના અવકાશની તપાસ કરવામાં આવે તે પહેલાં, એ તરફ ધ્યાન દોરવામાં આવી શકે છે કે કાયદાની કલમ ૧૬૬ની ઉપરોક્ત પેટા-કલમ (૩) ને મોટર વાહન (સુધારા) અધિનિયમ, ૧૯૯૪ના અધિનિયમ ૫૩

દ્વારા બાકાત રાખવામાં આવી છે, જે C. W. E. F. ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ અમલમાં આવી હતી.સુધારા કાયદાની અસર એ છે કે W. E. F. ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ કોઈપણ અકસ્માતના સંદર્ભમાં ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ દાવા દાખલ કરવા માટે કોઈ મર્યાદા નથી.એવું કહી શકાય કે સંસદને અકસ્માતમાં મૃત્યુ પામેલા પીડિતોના વારસદારો અને કાનૂની પ્રતિનિધિઓને થતા ગંભીર અન્યાય અને નુકસાનનો અહેસાસ થયો હતો અને માત્ર મર્યાદાના આધારે તેમની દાવા અરજીઓને નકારી કાઢી હતી.તે સામાન્ય જ્ઞાનની બાબત છે કે આવા વળતર માટેના મોટાભાગના દાવેદારો તે સમયગાળા વિશે અજાણ છે કે જે દરમિયાન આવા દાવાઓને પ્રાધાન્ય આપવું જોઈએ.પરિવારના બ્રીડેમરના અકસ્માતને કારણે મૃત્યુ થયા પછી, ઘણા કિસ્સાઓમાં આવા દાવેદારો વર્ચ્યુઅલ રીતે શેરીઓમાં હોય છે.એવા કિસ્સાઓમાં પણ કે જ્યાં પીડિતો મૃત્યુથી બચી જાય છે, આવા કેટલાક પીડિતોને વર્ષો સુધી નહીં તો મહિનાઓ સુધી હોસ્પિટલમાં દાખલ કરવામાં આવે છે.વર્તમાન કેસમાં જ અરજદાર દાવો કરે છે કે તે ૪.૧૨.૧૯૯૦ પર અકસ્માતનો ભોગ બન્યો હતો અને ૨૭.૯.૧૯૯૧ સુધી તેને અંદરના દર્દી તરીકે સારવાર આપવામાં આવી રહી હતી.અમારા મતે, તેના વિવેકમાં, સંસદે યોગ્ય રીતે વિચાર્યું હતું કે અકસ્માતની તારીખથી બાર મહિનાના

સમયગાળા પછી કોઈ પણ દાવા અરજીને ધ્યાનમાં લેવા માટે મર્યાદાનો સમયગાળો નિર્ધારિત કરવો અને ટ્રિબ્યુનલની શક્તિને મર્યાદિત કરવી એ કઠોર, અસમાન અને ઘણા કિસ્સાઓમાં દાવેદારો સાથે અન્યાય થવાની સંભાવના છે.વર્તમાન કેસ એ G નું સ્પષ્ટ ઉદાહરણ છે જ્યાં અપીલકર્તાને હાઈકોર્ટના આદેશ દ્વારા વળતરનો દાવો કરવાથી વંચિત રાખવામાં આવ્યો છે કારણ કે દાવો અરજીને પ્રાધાન્ય આપવામાં માત્ર ચાર દિવસનો વિલંબ થયો છે.

૭. "આ પૃષ્ઠભૂમિમાં, હવે કાયદાની કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) ને બાકાત રાખવાની અસર શું છે તેની તપાસ કરવાની છે. સુધારેલા અધિનિયમમાંથી એવું લાગતું નથી કે ઉપરોક્ત પેટા-કલમ (૩) પાછલી અસરથી દૂર કરવામાં આવી છે.પરંતુ તે જ સમયે, સુધારણા અધિનિયમમાં એવું કંઈ નથી કે જે દર્શાવે છે કે કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) ને હટાવવાનો લાભ બાકી દાવાની અરજીઓ સુધી લંબાવવો જોઈએ નહીં જ્યાં મર્યાદાની અરજી કરવામાં આવી હોય.કાયદાની કલમ ૧૬૬માંથી પેટા-કલમ (૩) ને દૂર કરવાની અસરનું ઉદાહરણ દ્વારા પરીક્ષણ કરી શકાય છે.ધારો કે ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ ના બે વર્ષ પહેલાં અકસ્માત થયો હતો

જ્યારે કલમ ૧૬૬ માંથી પેટા-કલમ (૩) ને બાકાત રાખવામાં આવી હતી.એક અથવા બીજા કારણોસર પીડિત અથવા પીડિતના વારસદારો દ્વારા ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ સુધી કોઈ દાવો અરજી દાખલ કરવામાં આવી ન હતી.શું આવા અકસ્માતના સંદર્ભમાં ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ પછી દાવો અરજી દાખલ કરી શકાતી નથી?શું ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ પછી દાખલ કરવામાં આવેલી દાવો અરજીને ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા મર્યાદાના આધારે નકારી શકાય છે કે કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) અમલમાં હતી ત્યારે નિર્ધારિત બાર મહિનાનો સમયગાળો દાવો અરજીને પસંદ કરવાનો અધિકાર સમાપ્ત થઈ ગયો હતો અને કલમ ૧૬૬ W. E. F. ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ ની પેટા-કલમ (૩) ને દૂર કર્યા પછી તેને પુનર્જીવિત કરવામાં આવશે નહીં?અમારા મતે, જવાબ નકારાત્મક હોવો જોઈએ.જ્યારે કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) અવગણવામાં આવી હોય, ત્યારે ટ્રિબ્યુનલે જે તારીખે આવો અકસ્માત થયો હતો તેની નોંધ લીધા વિના દાવાની અરજી પર વિચાર કરવો પડે છે.દાવો અરજીઓને એ આધાર પર ફગાવી શકાતી નથી કે આવી દાવો અરજીઓ કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) અમલમાં હતી તે સમય સુધી પ્રતિબંધિત હતી.આ વાતથી પ્રભાવિત થવાની જરૂર નથી કે સંસદે સમયાંતરે જૂના કાયદા તેમજ નવા કાયદામાં સુધારા

રજૂ કર્યા છે જેથી અકસ્માતનો ભોગ બનેલા લોકો અને જો પીડિત મૃત્યુ પામે તો તેમના વારસદારોના હિતોનું રક્ષણ કરી શકાય.આવો જ એક સુધારો અધિનિયમમાં ૧૯૯૪ના ઉપરોક્ત સુધારા અધિનિયમ ૫૪ દ્વારા કલમ ૧૫૮ની પેટા-કલમ (૬) ને બદલીને રજૂ કરવામાં આવ્યો છે જે પૂરી પાડે છે:

"૧૫૮.(૬) આ કલમ હેઠળ કોઈ પણ વ્યક્તિના મૃત્યુ અથવા શારીરિક ઈજા સંબંધિત કોઈ પણ અકસ્માત સંબંધિત માહિતી પોલીસ અધિકારી દ્વારા નોંધવામાં આવે અથવા અહેવાલ પૂર્ણ કરવામાં આવે તે જલદી, પોલીસ સ્ટેશનનો હવાલો ધરાવતો અધિકારી માહિતી નોંધવાની તારીખથી ત્રીસ દિવસની અંદર અથવા, કેસ હોય તે પ્રમાણે, આવા અહેવાલ પૂર્ણ થયા પછી, અધિકારક્ષેત્ર ધરાવતા દાવા ટ્રિબ્યુનલને અને તેની એક નકલ સંબંધિત વીમાદાતાને મોકલશે, અને જ્યાં માલિકને એક નકલ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવે છે, ત્યાં તે એ પણ આવા અહેવાલની પ્રાપ્તિના ત્રીસ દિવસની અંદર તે દાવા ટ્રિબ્યુનલ અને વીમાદાતાને મોકલશે.

કાયદાની કલમ ૧૫૮ની પેટા-કલમ (૬) ને ધ્યાનમાં રાખીને પોલીસ સ્ટેશનના પ્રભારી અધિકારીને અકસ્માત સંબંધિત માહિતી/અહેવાલની નકલ અધિકારક્ષેત્ર ધરાવતા ટ્રિબ્યુનલને મોકલવાનો આદેશ આપવામાં આવ્યો છે.તેની એક નકલ સંબંધિત વીમાદાતાને પણ મોકલવી પડશે.તેમાં એ પણ જરૂરી છે કે જ્યાં વાહનના માલિકને નકલ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવે, ત્યારે તે આવી નકલ મળ્યાના ત્રીસ દિવસની અંદર તેને દાવા ટ્રિબ્યુનલ અને વીમાદાતાને મોકલશે.આ પૃષ્ઠભૂમિમાં, કલમ ૧૬૬માંથી પેટા-કલમ (૩) સી ને દૂર કરવાની સંપૂર્ણ અસર થવી જોઈએ જેથી સંસદ દ્વારા ઉપરોક્ત કલમને દૂર કરવાનો ઉદ્દેશ નિષ્ફળ ન જાય.જો અકસ્માતનો ભોગ બનનાર અથવા મૃતક પીડિતના વારસદારો વળતર માટે દાવો કરવાનું પસંદ કરી શકે છે, જો કે નિર્ધારિત સમયમર્યાદાની મુદત પૂરી થવાને કારણે અગાઉ પસંદ કરવામાં ન આવ્યો હોય, તો પીડિત અથવા મૃતકના વારસદારો વધુ ખરાબ સ્થિતિમાં કેવી રીતે રહેશે જો દાવો અરજી દાખલ કરવામાં વિલંબની માફીનો પ્રશ્ન ટ્રિબ્યુનલ, હાઈકોર્ટ અથવા સુપ્રીમ કોર્ટ સમક્ષ બાકી છે.હાલની અપીલ આવો જ એક કેસ છે.અપીલકર્તા ટ્રિબ્યુનલથી આ અદાલતમાં અરજી કરી રહ્યો છે.અકસ્માતના સંબંધમાં વળતર મેળવવાના તેના અધિકારનો

પ્રતિવાદીઓ દ્વારા તેને દાખલ કરવામાં વિલંબના આધારે વિરોધ કરવામાં આવી રહ્યો છે.જો તેણે ૪.૧૨.૧૯૯૦ પર થયેલા અકસ્માતના સંદર્ભમાં ૧૪.૧૧.૧૯૯૪ સુધી દાવો કરવા માટે કોઈ અરજી દાખલ કરી ન હોય, તો સુધારેલા કાયદાને ધ્યાનમાં રાખીને તે આવી દાવો અરજી દાખલ કરવા માટે હકદાર બન્યો, મર્યાદાનો સમયગાળો કાઢી નાખવામાં આવ્યો છે, જે દાવો અરજી દાખલ કરવામાં આવી છે અને આ અદાલત સુધી આગળ ધપાવવામાં આવી રહી છે તેને મર્યાદાના આધારે બહાર કાઢી શકાતી નથી. (ભાર આપવામાં આવ્યો છે)

ધનાલા/ના કેસમાં (ઉપરોક્ત) નિર્ધારિત ગુણોત્તર વર્તમાન કેસની હકીકતોને સંપૂર્ણ બળ સાથે લાગુ પડે છે.જ્યારે દાવો અરજી દાખલ કરવામાં આવી ત્યારે કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) ને બાકાત રાખવામાં આવી હતી.આમ, ટ્રિબ્યુનલ જે તારીખે અકસ્માત થયો તેની નોંધ લીધા વિના દાવાની અરજીને ધ્યાનમાં લેવા માટે બંધાયેલો હતો.આ પરિસ્થિતિનો સામનો કરતા શ્રી કપૂરે રજૂઆત કરી હતી કે ધનાલાનો કેસ સામાન્ય કલમ અધિનિયમની કલમ ૬એને ધ્યાનમાં લેતો નથી અને તેથી તેના પર પુનર્વિચાર કરવાની જરૂર છે.અમે રજૂઆત સ્વીકારી શકતા નથી.સામાન્ય કલમોની કલમ ૬એ નિઃશંકપણે જોગવાઈ કરે છે કે જોગવાઈને રદ કરવાથી આ રીતે રદ કરાયેલા અને રદ કરતી

વખતે અમલમાં રહેલા કાયદાના ચાલુ રહેવાને અસર થશે નહીં.જો કે, આ "જ્યાં સુધી કોઈ અલગ હેતુ દેખાતો નથી" તેને આધીન છે.ધનલાલના કેસમાં કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) ને હટાવવાનું કારણ દર્શાવવામાં આવ્યું છે.એ નોંધવામાં આવે છે કે જો દાવાની અરજી માત્ર મર્યાદાના આધારે નકારી કાઢવામાં આવે તો સંસદને અકસ્માતનો ભોગ બનેલા લોકોના વારસદારો અને કાનૂની પ્રતિનિધિઓને થયેલા ગંભીર અન્યાય અને નુકસાનનો અહેસાસ થયો હતો.આમ "અલગ હેતુ" સ્પષ્ટ રીતે દેખાય છે અને સામાન્ય કલમ અધિનિયમની કલમ ૬એ લાગુ થશે નહીં.

અપીલકર્તાના વિદ્વાન વકીલ શ્રી કપૂરે વિનોદ ગુરુદાસ રાયકર વિરુદ્ધ રાષ્ટ્રીય વીમા કંપની લિમિટેડ, AIR (૧૯૯૧) SC ૨૧૫૬ કેસમાં આ અદાલત દ્વારા આપવામાં આવેલા નિર્ણય પર આધાર રાખ્યો છે.તે કેસની હકીકતો એ હતી કે અપીલકર્તા એક અકસ્માતમાં ઘાયલ થયો હતો, જે ૨૨.૧.૧૯૮૯ પર થયો હતો.અપીલકર્તાની દાવો અરજી ૧૫.૩ ના રોજ દાખલ કરવામાં આવી હતી.૧૯૯૦ વિલંબની માફી માટેની પ્રાર્થના સાથે.ટ્રિબ્યુનલે જણાવ્યું હતું કે નવા મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) ને ધ્યાનમાં રાખીને, જે ૧.૭.૧૯૮૯ પર અમલમાં આવી હતી, છ મહિનાથી વધુ વિલંબને માફ કરી શકાતો નથી.તે કેસની હકીકતો અને સંજોગોમાં આ અદાલતે એવું માન્યું હતું કે અપીલકર્તાનો કેસ નવા કાયદા દ્વારા આવરી લેવામાં આવ્યો છે અને છ મહિના

કરતાં વધુ સમય માટે વિલંબને માફ કરી શકાતો નથી.અમારા મતે, વિનોદ ગુરુદાસ (ઉપરોક્ત) માં કેસની હકીકતો ઉપર નોંધ્યા મુજબ વર્તમાન કેસની હકીકતોથી અલગ છે.

અપીલકર્તાના વિદ્વાન વકીલે આગળ દલીલ કરી હતી કે વિધાનસભા દ્વારા કોઈ મર્યાદાનો સમયગાળો નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યો નથી, તેથી મર્યાદા અધિનિયમની કલમ ૧૩૭ લાગુ કરી શકાય છે, અન્યથા, તેમના જણાવ્યા અનુસાર, જૂના દાવાઓને પ્રોત્સાહન આપવામાં આવશે જે મર્યાદાનો સમયગાળો નિર્ધારિત ન કરવા માટે બહુવિધ મુકદ્દમા તરફ દોરી જશે.અમે એક કરતાં વધુ કારણોસર અપીલકર્તાની દલીલને સ્વીકારવામાં અસમર્થ છીએ.પ્રથમ, મોટર વાહન અધિનિયમ જેવા આવા કાયદા પીડિતો અથવા તેમના પરિવારોને રાહત આપવાનો હેતુ ધરાવતો એક ફાયદાકારક કાયદો છે, જો અન્યથા દાવો સાચો હોવાનું જણાય તો.બીજું, તે એક સ્વ-સમાવિષ્ટ કાયદો છે જે અરજી દાખલ કરવાની રીત, અનુસરવાની પ્રક્રિયા અને એવોર્ડ આપવાનું સૂચવે છે.સંસદે તેના વિવેકબુદ્ધિથી, શારીરિક ઇજાઓ ભોગવનારા/અકસ્માતોમાં મૃત્યુ પામેલા પીડિતોના વારસદારો અને કાનૂની પ્રતિનિધિઓ પર થઈ રહેલા ગંભીર અન્યાય અને ઇજાને સમજીને, મર્યાદાના આધારે શ્રેશોલ્ડ પર તેમની દાવા અરજીઓને નકારી કાઢી હતી અને કલમ ૧૬૬ની પેટા-કલમ (૩) ને જાણીજોઈને દૂર કરી હતી, જેમાં દાવા અરજીઓ દાખલ કરવા માટે મર્યાદાનો સમયગાળો આપવામાં

આવ્યો હતો અને આનો હેતુ પીડિતો અને મોટર અકસ્માતોના પરિવારોને અસરકારક રાહત આપવાનો હતો. વિધાનસભાના.

પરિણામે, અમને પડકાર હેઠળના ક્રમમાં કોઈ નબળાઈ દેખાતી નથી, જે અમારી દખલગીરીને સમર્થન આપે છે.આ અપીલ, ગુણદોષ વિનાની હોવાથી, તે મુજબ ખર્ચ અંગે કોઈ આદેશ વિના રદ કરવામાં આવે છે.

અપીલ ફગાવી દેવામાં 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.