न्यायमूर्ति बी एस ढिल्लों के समक्ष

भारत संघ, - अपीलकर्ता।

बनाम

बख्तावर सिंह और एक अन्य, - उत्तरदाता।

1972 के आदेश संख्या 279 से पहली अपील।

४ मई, 1978

मोटर वाहन अधिनियम (1939 का IV) - *धारा* 110-ए - *दुर्घटना की तारीख पर ट्रिब्यूनल में निहित संपत्ति के नुकसान के दावों पर विचार करने का* अधिकार क्षेत्र *या दावा आवेदन दायर करना - मुकदमे के दौरान प्रदत्त ऐसा अधिकार क्षेत्र* - ट्रिब्यूनल - क्या संपत्ति को नुकसान के लिए मुआवजा दे सकता है।

यह माना गया कि जहां ट्रिब्यूनल के पास कार्रवाई का कारण उत्पन्न होने पर संपत्ति को हुए नुकसान के कारण मुआवजे के दावे पर विचार करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था, फिर भी, यदि सिविल कोर्ट के समक्ष ऐसे किसी दावे को प्राथमिकता नहीं दी गई है और बाद में अधिकार क्षेत्र ट्रिब्यूनल में निहित था, तो उसके पास दावे की सुनवाई करने का अधिकार क्षेत्र था, भले ही कार्रवाई का कारण तब उत्पन्न हुआ जब ट्रिब्यूनल के पास इसका प्रयास करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था।

(पैरा 7)

(एक) एए.आई.आर.एल. 1968 एस.सी. 772.

मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण, संघ राज्य क्षेत्र, चंडीगढ़ के श्री एसएस सोढ़ी के न्यायालय के आदेश से प्रथम अपील में दावेदारों को 10,000 करोड़ रुपये की राशि प्रदान की गई। दुर्घटना के परिणामस्वरूप उन्हें लगी चोटों और संपत्ति के नुकसान के लिए मुआवजे के रूप में 4,100 रुपये *और यह राशि उन्हें समान शेयरों में देय होगी और आपराधिक न्यायालय से मुआवजे के रूप में उनके द्वारा प्राप्त किसी*

भी राशि के अतिरिक्त होगी, जिसने इस दुर्घटना से उत्पन्न आपराधिक मामले की सुनवाई की थी। लागत के लिए।

अपीलकर्ता की ओर से अधिवक्ता यू.एस.साहनी।

एस. सोढ़ी, वकील, प्रतिवादी के लिए ।

निर्णय

न्यायमूर्ति एस ढिल्लों - (1) यह निर्णय 1972 के एफएओ संख्या 279 और 280 का निपटारा करेगा क्योंकि दोनों अपील मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के एक और एक ही आदेश से उत्पन्न होती हैं।

(दो) बख्तावर सिंह और प्रेम सिंह दावेदार 7 जुलाई, 1969 को रात लगभग 1030 बजे खरड़-चंडीगढ़ रोड पर जा रहे थे। सीएचडब्ल्यू 80 पीछे से आया और दावेदारों के गद्दा में घुस गया। गड्डा पर पाइप और अन्य ट्यूबवेल उपकरण ले जाए जा रहे थे। इस दुर्घटना के परिणामस्वरूप, दोनों दावेदारों को चोटों का सामना करना पड़ा। ट्यूबवेल के उपकरणों को भी कुछ नुकसान पहुंचा है। दावेदारों के अनुसार, उनका गड्डा सड़क के बाईं ओर यात्रा कर रहा था, जब बस बिना रोशनी के बहुत तेज गति से पीछे से आई और गद्दा में टकरा गई। इस प्रकार उन्होंने कहा कि दुर्घटना बस के चालक की लापरवाही से ड्राइविंग के कारण हुई। दावेदारों ने चोटों, मानसिक और शारीरिक पीड़ा के लिए 15,000 रुपये के मुआवजे और उनकी संपत्ति को हुए नुकसान के लिए 4,500 रुपये के मुआवजे का दावा किया।

(तीन) दूसरी ओर, दावा याचिका में प्रतिवादी अपीलकर्ता ने दलील दी कि गड्डा लंबे पाइप ले जा रहा था जो उस पर खो गए थे और यह सड़क के बीच में यात्रा कर रहा था। जब बस गड्डा पार करने वाली थी, बैल डर गए और अचानक बाईं ओर मुड़ गए और इस तरह

सड़क को अवरुद्ध कर दिया। उभरे हुए पाइप बस के सामने आ गए और उस पर

भारत संघ *बनाम* बख्तावर सिंह और एक अन्य (बीएस ढिल्लों, जे)

प्रहार किया। इस प्रकार दुर्घटना बिना किसी गलती के होने का आरोप बस चालक का लगाया गया था। पक्षकारों की दलीलों पर निम्नलिखित मुद्दे तय किए गए थे -

(एक) क्या हादसा बस ड्राइवर की लापरवाही की वजह से हुआ?

(दो) दावेदार को मुआवजे, यदि कोई हो, की कितनी राशि का हक है?

(तीन) क्या इस अधिकरण के पास संपत्ति के संबंध में मुआवजा देने का अधिकार है?

(चार) मदद।

(चार) मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण ने मुद्दा संख्या 1 के तहत कहा कि दुर्घटना बस चालक की लापरवाही के कारण हुई। मुद्दा संख्या 3 के तहत, ट्रिब्यूनल ने कहा कि संपत्ति के संबंध में मुआवजा देने का अधिकार उसके पास है। मुद्दा संख्या 2 के तहत, ट्रिब्यूनल ने दावेदारों को चोटों और संपत्ति के नुकसान के लिए मुआवजे के रूप में 4,100 रुपये की राशि की अनुमति दी।

(पाँच) अपीलकर्ता की ओर से पेश हुए विद्वान वकील ने मुद्दे संख्या 1 पर ट्रिब्यूनल के निष्कर्ष को चुनौती नहीं दी है और यह सही है। सबूतों की सराहना करने के बाद ट्रिब्यूनल इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि दुर्घटना के समय बस बिना रोशनी के चलाई जा रही थी। ट्रिब्यूनल ने दोनों दावेदारों के बयान पर भरोसा किया, जिनकी गवाही घटना के एक अन्य चश्मदीद गवाह चरण सिंह के बयान से पुष्टि करती है। ट्रिब्यूनल इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि प्रतिवादियों की ओर से पेश किए गए मैकेनिक आर डब्ल्यू 1 चरणजीत सिंह और जनक राज मौके पर मौजूद नहीं थे और इसलिए उनके बयानों पर भरोसा नहीं

किया जा सकता है। ऐसा कुछ भी नहीं बताया जा सकता जिससे पता चले कि मुद्दे संख्या 1 पर अधिकरण के निष्कर्ष को गलत तरीके से दर्ज किया गया है। ऐसा होने के कारण, मुद्दा संख्या 1 पर निष्कर्ष की पुष्टि की जाती है।

(छः) जहां तक मुद्दा संख्या 2 का संबंध है, ऐसा कुछ भी नहीं बताया जा सकता है जिससे पता चले कि बैल की मृत्यु के कारण 2,000 रुपये का मुआवजा, गड्डा को हुए नुकसान के लिए 100 रुपये का मुआवजा और दुर्घटना में उन्हें लगी चोटों के संबंध में प्रत्येक दावेदार को 1,000 रुपये का मुआवजा अत्यधिक है। तदनुसार, मुद्दा संख्या 2 पर ट्रिब्यूनल के निष्कर्षों की भी पुष्टि की जाती है।

(सात) मुद्दा संख्या 3 के संबंध में, विद्वान वकील का तर्क है कि दुर्घटना की तारीख पर और इसलिए ट्रिब्यूनल के समक्ष दावा आवेदन दायर करने की तारीख पर, ट्रिब्यूनल के पास नुकसान के कारण मुआवजे के लिए दावे पर विचार करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था। संपत्ति के लिए और इस प्रकार ट्रिब्यूनल के पास बैल को नुकसान के संबंध में मुआवजा देने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था। ऊपरी तौर पर यह विवाद आकर्षक प्रतीत होता है लेकिन जब गहराई से विश्लेषण किया जाता है, तो यह बिना किसी योग्यता के होता है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि दुर्घटना 7 जुलाई, 1969 को हुई थी और दावा याचिका 2 सितंबर, 1969 को दायर की गई थी और उस समय ट्रिब्यूनल को संपत्ति को हुए नुकसान के संबंध में मुआवजे के बारे में निर्णय लेने का अधिकार नहीं था। 2 मार्च, 1970 को मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 11क्यू-ए में संशोधन करके ट्रिब्यूनल में अधिकार क्षेत्र निहित किया गया था। लेकिन तथ्य यह है कि ट्रिब्यूनल ने संपत्ति के नुकसान के बारे में दावे को संसाधित किया जो आवेदन में दावा किया गया था और जब उक्त दावे का प्रयास किया गया था, तो ट्रिब्यूनल के पास ऐसा करने का अधिकार क्षेत्र था। मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण ने *यूनिक मोटर एंड जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, बॉम्बे बनाम करतार सिंह और एक अन्य (1),* मेसर्स

वी सी के, बस सर्विस *(पी) लिमिटेड, कोयम्बटूर और एक अन्य* वी एच बी *सेठना और अन्य (*2), *जोशी*

रतनसी गोपाजी बनाम *गुजरात राज्य सड़क परिवहन निगम और एक अन्य* (3) में इस अदालत के खंडपीठ के फैसले पर भरोसा किया है *और पलानी अम्मल* बनाम *द सेफ सर्विस लिमिटेड और एक अन्य* (4)। उपर्युक्त निर्णयों में यह माना गया है कि दावे का परीक्षण सबसे अधिक एक प्रक्रियात्मक मामला है। भले ही कार्रवाई का कारण होने पर ट्रिब्यूनल के पास कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था, फिर भी अगर सिविल कोर्ट के समक्ष ऐसे किसी दावे को प्राथमिकता नहीं दी गई है और बाद में अधिकार क्षेत्र ट्रिब्यूनल में निहित था, तो उसके पास दावे की सुनवाई करने का अधिकार क्षेत्र था, भले ही कार्रवाई का कारण तब उत्पन्न हुआ जब ट्रिब्यूनल के पास इसका प्रयास करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था। *मुलक राज भोला शाह* बनाम उत्तरी भारत माल परिवहन निगम लिमिटेड और *अन्य (5) मामले में इस न्यायालय की एकल पीठ के फैसले को इस न्यायालय की खंडपीठ ने* यूनिक मोटर एंड जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड *बनाम* करतार सिंह और अन्य (1) सुप्रा में पलट दिया था। यह तर्क कि ट्रिब्यूनल के समक्ष दावा दायर करने के लिए सीमा की अवधि साठ दिन थी, जबकि सिविल कोर्ट के समक्ष दावा दायर करने की सीमा एक वर्ष थी और इसलिए वह दुर्घटना जो सुनिश्चित क्षेत्र वाले न्यायालय के प्राधिकृत्य के साथ हुई थी, उसे केवल सिविल कोर्ट ही सुना जा सकता था, ऐसा तर्क नकारात्मक रूप से देखा गया, क्योंकि यह देखा गया था कि ट्रिब्यूनल को सीमित परिस्थितियों में समय सीमा को बढ़ाने का अधिकार था।

(1) ए.आई.आर. 1965 पीबी 102.

(2) ए.आई.आर. 1965 मद्रास 149.

(3) 1968 ए.सी.जे.

(4) 1968 ए.सी.जे.

(5) ए.आई.आर. 1962 पी.बी. 307.

साधु सिंह बनाम संत नारायण सिंह और अन्य (न्यायमूर्ति जे एम टंडन)

इस प्रकार यह देखा जाएगा कि अपीलकर्ता के विद्वान वकील की इस दलील में कोई दम नहीं है कि ट्रिब्यूनल के पास संपत्ति के नुकसान के संबंध में दावे की सुनवाई करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है। मुद्दा संख्या 3 पर ट्रिब्यूनल के निष्कर्षों की भी पुष्टि की जाती है।

(8) ऊपर दर्ज कारणों के लिए, दोनों अपीलों में कोई दम नहीं है और उन्हें लागत के साथ खारिज कर दिया जाता है।

एच.एस.बी.

अस्वीकरण : स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है । सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यो के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा ।

कोमल दहिया

प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी

फ़रीदाबाद, हरियाणा