



भारत का विधि आयोग

पचासीवीं रिपोर्ट

(८५)

मोटर यान अधिनियम, 1939 के
अध्याय 8 के अधीन प्रतिकर के लिए दावों
के सम्बन्ध में रिपोर्ट

मई, 1980

47.54
M.O. 2

विषय-सूची

विषय	पृष्ठ
1. प्रस्तावना	1
2. वर्तमान विधि और अध्याय 8 के बारे में साधारण सिफारिश	7
3. बिना कसूर दायित्व : धारा 92 (नई)	9
4. अनिवार्य बीमा के हिताधिकारी : धारा 95 (1)	34
5. बीमाकर्ता के दायित्व की सीमा : धारा 95 (2)	138
6. बीमा और दुर्घटना की विशिष्टियाँ देने का कर्तव्य : धारा 109 और धारा 109 क और धारा 109 ख (नई)	41 44
7. दावा अधिकरण : धारा 110	47
8. प्रतिकर के लिए आवेदन : धारा 110 क	48
9. मृत्यु का प्रभाव और "विधिक प्रतिनिधि" का अर्थ : धारा 110 क (1) ख और धारा 2 (11) (प्रस्तावित)	51
10. प्रतिकर के लिए दावे के बारे में विकल्प	52
11. पक्षकार : धारा 110 ख	55
12. पक्षकारों की हाजरी : धारा 110 ख ख (प्रस्तावित)	56
13. साक्ष्य और प्रक्रिया : धारा 110ग	57
14. ब्याज : धारा 110गग	60
15. अपील और निष्पादन : धारा 110ब और धारा 110ड़ तथा नई धारा 110ड़ड़	62
16. परिसीमा : धारा 110क (3)	65
17. नियम : धारा 111 और धारा 111क	66
18. सिफारिशों का संक्षिप्त विवरण	

परिशिष्ट

पृष्ठ

परिशिष्ट

1.	भारतीय रेल अधिनियम, 1890 से उद्भरण	69
2.	कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 से उद्भरण	70
3.	विमानवहन अधिनियम, 1972	71
4.	चयन किए गए देशों में मोटर यात्रों से हुई दुर्घटनाओं के लिए प्रतिकर के बारे में स्थिति	74

अध्याय 1

प्रस्तावना

1.1 यह रिपोर्ट एक ऐसे महत्वपूर्ण विषय के सम्बन्ध में है जिसकी चर्चा मोटर यान अधिनियम, 1939 के अध्याय 8 में की गई है—मोटर यानों का उपयोग करते समय व्यक्तियों की मृत्यु होने या उनकी शारीरिक क्षति होने या पर-व्यक्ति की सम्पत्ति का इस प्रकार नुकसान होने के बारे में अधिनिर्णीत किया जाने वाला प्रतिकर।¹ विधि आयोग ने इस विषय पर विचार करने का विनियोग इस कारण किया है कि यह विषय सामाजिक न्याय के लिए अत्यन्त सुसंगत और महत्वपूर्ण है तथा न्याय प्रशासन में विलम्ब होता है।

स्पोर्ट का विस्तार।

उक्त अधिनियम के क्रियान्वयन में कुछ कठ और व्यावहारिक कठिनाइयां अनुभव की गई हैं जिससे यह वांछनीय हो गया है कि विधि का पुनरीक्षण किया जाना चाहिए। ये कठ और कठिनाइयां मोटे तौर पर उन सिद्धान्तों के सम्बन्ध में हैं जिनसे विभिन्न पक्षकारों के दायित्व उत्पन्न होते हैं, और इस अधिनियम के अधीन गठित अधिकरणों की अधिकारिता तथा इन अधिकरणों के सुगम कार्यकरण के संबंध में हैं क्योंकि ये अधिकरण उपर्युक्त रूप में होने वाली मृत्यु या शारीरिक के सुगम कार्यकरण के संबंध में हैं क्योंकि ये अधिकरण उपर्युक्त रूप में होने वाली मृत्यु या शारीरिक क्षति के लिए अधिनिर्णीत किए जाने वाले प्रतिकर की रकम का अवधारण करते के लिए इस अधिनियम के अधीन सृजित तंत्र हैं।

1.2. अभी हाल में ही एक विधवा के दावे के मामले में,² जो एक ट्रक द्वारा उसके पति के कुचल जाने से मृत्यु के प्रतिकर के लिए था, उच्चतम न्यायालय ने यह विचार प्रकट किया है कि इस मामले से मोटर यान अधिनियम के अधीन वर्तमान विधि की सभी त्रुटियां प्रकट हो गई हैं।³ ⁴

उच्चतम न्यायालय के विचार।

(1) आज विधि जिस रूप में विद्यमान है उसमें प्रतिकर के दावेदार से यह अपेक्षा की जाती है कि वह यह साबित करे कि यान का ड्राइवर उतावलेपन से और उपेक्षापूर्वक गाड़ी चलाने का दोषी था। यह साबित करना असंभव ही जाता है क्योंकि दुर्घटना दावा अधिकरण को पुलिस अन्वेषण के अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए जाते और दुर्घटना का अवेषण करने वाले अधिकारी साक्ष्य देने के लिए कदाचित ही मिलते हैं।

(2) वह कंपनी, जिसने यान का बीमा किया है और जो इसलिए प्रतिकर का संदाय करने के लिए दायी है, अमान्य दलीलें पेश करती हैं और दावेदारों को वर्षों तक दौड़ाती रहती है। (यह मामला 18 वर्षों तक चलता रहा)

लंबी मुकदमेबाजी ऐसे दावेदारों के आर्थिक सामर्थ्य के बाहर है जिन्हें मुकदमा लड़ने के लिए धन उधार लेना पड़ता है। अंत में होता यह है कि प्रतिकर का धन दुर्घटनाप्रस्त व्यक्ति के आश्रितों को भित्ति के बजाए उन लोगों के हाथ में चला जाता है जो मुकदमे में सहायता करते रहे हैं।

इस मामले में बीमा कंपनी ने अधिकरण के समक्ष यह लिखित कथन फाइल किया था कि जिस ट्रक से दुर्घटना हुई थी वह दुर्घटना से पहले चुरा लिया गया था इसलिए न तो उसका स्वामी और न बीमा कंपनी ही दोषी हैं। उसके बाद स्वामी ने यह लिखित कथन फाइल किया कि उस ट्रक से कोई दुर्घटना नहीं हुई थी। अधिकरण (और अपील में उच्च न्यायालय) ने बीमा कंपनी की इस कहानी को स्वीकार कर लिया कि विधवा ड्राइवर की पहचान सिद्ध नहीं कर सकी है इसलिए वह किसी प्रतिकर के लिए दावा नहीं कर सकती है। उच्चतम न्यायालय ने उच्च न्यायालय के निर्णय को इस आधार पर कि बीमा कंपनी और स्वामी के लिखित कथनों में विरोध है और अन्य साक्ष्य के आधार पर उलट दिया।

1. मोटर यान अधिनियम, 1939 के प्रध्याय 8 में धारा 93 से धारा 97 तक और धारा 110 से धारा 111 क तक।

2. विश्व देवी बनाम श्री ब्रह्मसिंह, एम्साईड्सार 1979 एस० सी० 1862 (नवम्बर); (1980) 2 एस० सी० धारा 273 (फरवरी 1, 1980)

3. आगे पैरा 3.29 भी देखिए।

4. और आगे पैरा 3.2 भी देखिए।

(3) उच्चतम न्यायालय ने यह विचार प्रकट किया कि बीमा कर्ताओं और यानों के स्वामियों के विरुद्ध "मोटर दुर्घटनाओं के लिए विना कासूर दायित्व" के सिद्धांत को विधि में अवश्य सम्मिलित किया जाए। ऐसा कर दिए जाने पर दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति को आश्रित यह साबित किए जिन ही कि ड्राइवर उतावलेपन और उपेक्षापूर्वक गाड़ी चला रहा था संपूर्ण न्यूनतम प्रतिकर के लिए दावा कर सकते हैं। इस विषय पर निम्नलिखित सुझाव दिए गए हैं :

(क) दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति के आश्रितों की संख्या और उनके आश्रित रहने की अवधि के अनुसार न्यूनतम संदाय में घट-बढ़ हो सकती है। ये संदाय राष्ट्रीयकृत बैंकों में से ऐसे किसी एक बैंक की मार्फत प्रतिमास किए जा सकते हैं जो आश्रितों के निवास स्थान से निकटतम हो।

(ख) प्रतिमास संदाय किए जाने से (एक मुश्त राशि के बजाए, जैसा कि वर्तमान विधि के अधीन है) बीमाकर्ता पर पड़ने वाला भार काफी कम हो जाएगा और इसके परिणामस्वरूप बीमाकृत व्यक्ति पर भी भार कम हो जाएगा।

(ग) यदि आश्रित व्यक्ति न्यूनतम संदाय से असंतुष्ट हैं तो उन्हें अधिकरण के समक्ष अपना उपचार करने की अनुमति दी जा सकेगी।

हम इस निर्णय में निम्निट बातों की जांच सम्यक् अनुक्रम में करेंगे।

1.3. हम यह स्पष्ट कर देना चाहते हैं कि इस रिपोर्ट में संपूर्ण मोटर यान अधिनियम की चर्चा नहीं की गई है। इसका मुख्य रूप से संबंधित दुर्घटनाओं के लिए प्रतिकर से और ऐसे प्रतिकर के दावों के न्याय-निर्णयन के तंत्र के कुछ प्रश्नों से है।

1.4. मोटर यानों से हुई दुर्घटनाओं के लिए प्रतिकर के दावों से संबंधित कानूनी स्कीम¹ के महत्व को समझने के लिए इस विषय के विधायी इतिहास को जान लेना आवश्यक है।

कामन ला में, जब मोटर यान से हुई दुर्घटना को बाबत किए गए बीमे की दशा में भी क्षतिग्रस्त व्यक्ति बीमाकर्ता के विरुद्ध (प्रत्यक्षतः या अप्रत्यक्षतः) कोई बाद बीमाकृत व्यक्ति के नाम में इस बात के लिए नहीं ला सकता था कि उसे बीमा धन का संदाय किए जाने के लिए बीमाकर्ता को बाध्य किया जाए। इसका कारण यह था कि कामन ला के अधीन पर-व्यक्ति अर्थात् ऐसा व्यक्ति जो संविदा में सम्मिलित है, उस संविदा के आधार पर बाद नहीं ला सकता था। इगलैंड में थंड पार्टीज (राईट्स अगेस्ट इन्स्यारेस) एकट, 1890 का अधिनियमन पर-व्यक्ति को किसी बीमाकृत व्यक्ति के दिवालिया हो जाने के पर या कुछ अन्य घटनाओं से पर-व्यक्ति के जो खिलाफ़ को बीमाकर्ता के विरुद्ध अधिकार प्रदान करने के लिए किया गया था। किन्तु यह अधिनियम ऐसे व्यक्ति की कोई सहायता नहीं कर सका जिसकी अधिकारी द्वारा हुई हो जिसके यान का बीमा नहीं किया गया था। तब रोड ट्रैफिक एक्ट, 1930 अधिनियमित किया गया जो सड़क पर मोटर यान का उपयोग किया जाना तब तक के लिए प्रतिषिद्ध करता है जब तक कि उस यान का स्वामी या उसका उपयोग करने वाला अन्य व्यक्ति पर-व्यक्ति के दायित्व के लिए प्रतिभति न करे। फिर भी इस विधायी स्कीम से एक और कमी रह जाने के बारे में बाद पता चला। बीमाकर्ता और बीमाकृत व्यक्ति अनिवार्य बीमा की अपेक्षाओं को पूरा करते हुए भी पालिसी में ऐसे अनुबंध रख सकते थे जिनके भंग किए जाने से वह शून्य हो जाती और इस युक्ति से बीमाकर्ता पर-व्यक्तियों के प्रति अपने दायित्व से बच निकलता। अतः रोड ट्रैफिक एक्ट, 1934 भी इस उद्देश्य से पारित किया गया कि बीमाकृत व्यक्ति के विरुद्ध जो निर्णय प्राप्त किया गया हो उसकी पूर्ति करने के लिए बीमाकर्ता को बाध्य करके और पालिसी के ऐसे कुछ खंडों को प्रभावहीन करके जो उस पालिसी के अधीन दायित्व से बच निकलने की दृष्टि से रखे गए हों, बीमाकर्ता को बीमा पालिसी के अधीन दायित्व से बच निकलने से रोका जाये। 1939 तक इगलैंड में यही स्थिति थी।

1.5. भारत में मोटर यान अधिनियम, 1939 के अध्याय 8 के उपबंध, विशेषकर धारा 94 से लेकर धारा 96 तक के उपबंध उस समय इगलैंड में प्रवृत्त कानूनों को आदर्श भानकर उन्हीं से समान बनाए गए थे। इस अध्याय के उद्देश्य थे—(1) दावेदार को इस बात के लिए समर्थ किया

प्रध्याय 8 के उद्देश्य।

1. गांग के परा 2.3 से 2.5 तक देखिए।

जाए कि वह उस रकम को बमूल कर सके जो वह विधि के अनुसार पाने का हकदार है, भले ही स्वामी या ड्राइवर उसका संदाय करने में असमर्थ हों (2), बीमाकर्ता को इस आधार पर दायित्व से बच निकलने से रोका जाए कि बीमाकृत व्यक्ति ने संविदा के किसी निवंधन को भंग किया है, और (3) दायेदार को बीमाकर्ता से सीधे प्रतिकर बमूल करने का हकदार बनाया जाए।

(3) दायेदार को बीमाकर्ता से सीधे प्रतिकर बमूल करने का हकदार बनाया जाए।

अभी तक मोटर यानों के हुई दुर्घटनाओं में मृत्यु या झंडि के प्रतिकर के विषय पर विद्यान मुख्यतः दो तरीके से बनाया गया है।

(i) बीमा की संविदा भले ही स्वामी और बीमाकर्ता के बीच रही हो किंतु उसमें बीमाकर्ता पर-व्यक्ति के प्रति दायित्व पूरा करने के उपबन्ध अंतःस्थापित किए जाएं और इस प्रकार संविदा-विधि के इस साधारण नियम का उपांतरण किया जाए कि पर-व्यक्ति संविदा के आधार पर बाद नहीं ला सकता। (यह परिवर्तन 1939 में किया गया और यह 1946 में प्रवृत्त हुआ)।

(ii) प्रतिकर के दावों के विचारण के लिए एक विशेष फोरम का सूचन इस प्रकार से न्यायालयों के साधारण अधिक्रम के अन्तर्गत न्यायालयों की अधिकारता उपान्तरण करना।

1.6 पर-व्यक्ति के प्रति उपगत दायित्व के लिए बीमा इस अधिनियम के पूर्व भी किया जा सकता था। किन्तु इस अधिनियम के पूर्व पर-व्यक्ति को, अर्थात् दुर्घटना में अतिग्रस्त व्यक्ति को, बीमाकर्ता से मोटर बीमा का फायदा उठाने का कोई अधिकार नहीं आ बप्रेकि पर-व्यक्ति और बीमाकर्ता के बीच संविदा का सम्बन्ध नहीं था। इस अधिनियम ने पहली बार यह फायदा प्रदान किया। पर-व्यक्ति जो विद्यम के विशेष मोटर यानों के बीचे के लिए उपबन्ध 1966 में वास्तविक रूप से प्रवृत्त हुए।

1.7 किन्तु 1956 तक ऐसी दुर्घटनाओं में प्रतिकर के दावों के न्यायनिर्णयन के लिए कोई पर्याप्त तंत्र नहीं था। 1956 में ही इस अधिनियम में कुछ महत्वपूर्ण संशोधन किए गए जिनसे ऐसी कार्यवाहियों का स्वरूप ही पूर्जतया बदल गया जो अधिनियम के अधीन की जा सकती थीं।

1.8 1955 के संशोधन विधेयक¹ को पुरस्थापित करते हुए उस समय के परिवहन मंत्री ने विधेयक के उद्देश्य² को इस प्रकार स्पष्ट किया था—

“राज्य सरकारों को ऐसे अधिकरणों की स्थापता करने के लिए सशक्त किया जा रहा है जो मोटर यान के उपयोग से व्यक्तियों की मृत्यु होने या उनकी शारीरिक झंडि होने वाले मामलों में नुकसानी का अधिनिर्णय करें और अधिनिर्णीत, नुकसानी के संदाय की बाबत बीमाकर्ता के दायित्व का भी न्यायनिर्णयन करें। इस समय दावों की प्रति करने के लिए बीमा कम्पनी के दायित्व को प्रवर्तित कराने के पूर्व न्यायालय से छिकी लेनी पड़ती है। यह संशोधन इस विद्यमान कठिनाई को हुर करने के लिए है जो सीमित साधन वाले व्यक्ति मोटर यानों से हुई झंडि पा मृत्यु के लिए दावे करने में अनुभव करते हैं।”

1.9 उपर्युक्त उद्देश्य को क्रियान्वित करने के लिए 1956 के संशोधन द्वारा धारा 110क और धारा 110च अन्तःस्थापित की गई। इस संशोधन के पूर्व दायेदार को प्रत्येक मामले में बीमाकृत व्यक्ति पर सिविल न्यायालय में दावा करना पड़ता था और यदि दायेदार धारा 96 का फायदा उठाना चाहता था तो बीमाकर्ता को सूचना देनी पड़ती थी। इस संशोधन के द्वारा विधान मण्डल ने सिविल बाद के साधारण उपचार के स्थान पर एक विशेष उपचार प्रतिस्थापित किया जो संक्षेप प्रकृति का है।

संशोधित अधिनियम में दावा अधिकरण के गठन का उपबन्ध है और मोटर यानों के उपयोग से होने वाली उन दुर्घटनाओं की बाबत, जिनमें व्यक्ति की मृत्यु या झंडि हो जाती है, दावा अधिकरण को अधिकारिता प्रदान की गई है।³ धारा 110क में प्रतिकर के लिए दावा करने की प्रक्रिया का उपबन्ध है। धारा 110च में दावा अधिकरण के अधिनिर्णय के लिए उपबन्ध है जो पक्षकारों को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् और दावे की जांच करने के पश्चात् दिया जाएगा।

न्यायनिर्णय की लिए फोरम।

1955 के संशोधन विधेयक का उद्देश्य।

1956 का संशोधन।

1. 1955 का लोक सभा विधेयक सं. 57 जो मोटर यान (संशोधन) अधिनियम (1956 का 100) बन गया।
2. उद्देश्यों और कारणों का कथन, भारत का राजपत्र असाधारण भाग 2, अनुभाग 2 सं. 47, 12 नवम्बर, 1955

पृष्ठ 555, 626।

3. उपर्युक्त पंरा 1.7।

4. आगे पंरा 2.4 सीधे देखिए।

इस निमित्त बनाए जाने वाले नियमों के अधीन रहते हुए अधिकरण धारा 110 ग के अधीन ऐसी संक्षिप्त प्रक्रिया का अनुसरण कर सकता है जो वह ठीक समझे। धारा 110व में दावा अधिकरण द्वारा दिए गए अधिनिर्णय की अपील के लिए उपबन्ध है। अधिकरण द्वारा अधिनिर्णीत प्रतिकर की व्यापारिकता से धारा 110ड के अधीन भू-राजस्व की बकाया के रूप में वसूल किया जा सकता है। धारा 110व में यह उपबन्ध है कि जिस किसी क्षेत्र के लिए अधिकरण का गठन किया गया है उस क्षेत्र पर सिविल न्यायालय की यह अधिकारिता नहीं होगी कि वह प्रतिकर के लिए दिसी दावे के प्रश्न पर विचार करे जिसका न्यायनिर्णय उस क्षेत्र के दावा अधिकरण से भी वर्जित है जो प्रतिकर के दावे की बाबत व्यादेश जारी करने द्वारा किया जा सकता है। सिविल न्यायालय ऐसी किसी कार्रवाई की बाबत व्यादेश जारी करने से भी वर्जित है जो प्रतिकर के दावे की बाबत दावा अधिकरण द्वारा या उसके समक्ष की गई हो या की जाने वाली हो।

इन उपबन्धों से यह प्रकट होता है कि विधान-मण्डल ने दायित्व से सम्बन्धित मूल विधि के सिद्धान्तों को अछूता छोड़ कर ऐसे दावों का तुरन्त निपटारा किए जाने की आवश्यकता को कितना अधिक महत्व दिया है।

1969 का संशोधन।

1.10 1969 के संशोधन अधिनियम द्वारा मोटर यान अधिनियम की धारा 110 में एक परन्तुक जोड़ा गया जो उस धारा के मुख्य पैरा में मूल संशोधन के अतिरिक्त था। आरम्भ में धारा 110 में इस बात की अनुमति दी गई थी कि दुर्घटना से होने वाली मृत्यु, या शारीरिक क्षति के लिए ही अधिकरण के समक्ष अर्जियां दी जा सकती थीं। 1969 के संशोधन के पश्चात् पर-व्यक्ति भी दुर्घटना से हुई सम्पत्ति के नुकसान के लिए दावा कर सकता है। न्यूनतम कानूनी दायित्व भी दुर्घटना से हुई सम्पत्ति के नुकसान के लिए दावा कर सकता है। न्यूनतम कानूनी दायित्व भी संशोधन इस प्रकार से किया गया है कि संजित करनेवाला मूल उपबन्ध धारा 95 का भी संशोधन इस प्रकार से किया गया है कि पर-व्यक्ति की सम्पत्ति के नुकसान के लिए अधिक से अधिक दो हजार रुपए तक की रकम बीमा कम्पनी से वसूल करने का उपबन्ध किया जा सके।

ऐसी संशोधन अधिनियम द्वारा वह रकम भी बढ़ा दी गई थी जिसके लिए बीमाकर्ता दायी होता। उसमें यह भी उपबन्ध किया गया था कि जहां किसी व्यक्ति की मृत्यु या शारीरिक क्षति होने से मोटर यान अधिनियम, 1939 के अधीन और कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 के भी अधीन प्रतिकर का दावा उत्पन्न होता है वहां प्रतिकर का हकदार व्यक्ति इन दोनों अधिनियमोंमें से किसी एक के अधीन प्रतिकर का दावा कर सकता है किन्तु वह इन दोनों अधिनियमों के अधीन दावा नहीं कर सकता। 1978 में भी कुछ और संशोधन किए गए।

मोटर यानों के कारण भीड़ भाड़।

1.11 ये संशोधन जिन प्रयोजनों के लिए किए गए थे वे सब काफी हद तक पूरे हो गए हैं किन्तु अब समय आ गया है कि इस विधि पर फिर से विचार किया जाए। मोटर यानों की संख्या में इतनी तेजी से वृद्धि हुई है कि उससे कुछ समस्याएं उत्पन्न हो गई हैं और उन्हें हल करने के जो उपाय किए जाते हैं उनसे अधिक समस्याएं हैं। मोटर यानों से न केवल सड़कों पर बल्कि न्यायालयों में भी ढेर लग गया है इसी कारण लगभग सभी देशों में न्यायालयों द्वारा ऐसे मामलों के निपटाए जाने के तरीके से गहरा असन्तोष है जिनमें मोटर यानों की दुर्घटनाओंमें होने वाली मृत्यु या शारीरिक क्षति के लिए प्रतिकर के दावे किए जाते हैं। ऐसा विष्वास किया जाता है कि कामन ला में दायित्व के नियम को, जो कसूर और अपकृत्य करने वाले व्यक्ति द्वारा ही (ऐसे व्यक्ति द्वारा, जो अपने व्यतिक्रम के लिए दायी है) प्रतिकर का संदाय किए जाने के सिद्धान्त पर आधारित है, लागू करने से अन्यथा हो रहा है।

अनेक वैयक्तिक उपायों का भवनाया जाना।

1.12 कामन ला में दायित्व के नियम का उपान्तरण करने के लिए और मोटर यानों से हुई दुर्घटनाओंमें प्रतिकर का अवधारण करने वाले तंत्र का सुधार करने के लिए विभिन्न देशोंमें अनेक उपाय सुझाए गए हैं।¹ इनमें से कई उपायों को विधान द्वारा लागू किया गया है। उदाहरण के लिए, कुछ देशोंमें ऐसा विधान बनाया गया है जिसके अधीन ऐसी दुर्घटनाओं की दशा में कसूर साबित करने की आवश्यकता नहीं है। ऐसे विधान को "विना कसूर" दायित्व का उपबन्ध करने वाला विधान कहा जाता है।²

1. आगे अध्याय 3 तथा आगे परिशिष्ट 4 देखिए।
2. क्र. आगे पैरा 1.4 और 3.14 भी देखिए।

कुछ देशों में ऐसी स्कीमें अधिनियमित की गई हैं जिनके अधीन राज्य ऐसे प्रतिकर के दायित्व का भार उठाता है जो इस बात का ध्यान रखे बिना अधिनियमित किया जाता है कि कसूर हुआ है या नहीं, किन्तु इस दायित्व की आर्थिक सीमा होती है। ऐसी स्कीमों में राज्य को आवश्यक वित्त प्रदान किए जाने के लिए कुछ पारिणामिक उपायों की भी ध्यान में रखा गया है।

अब सबूत के भार के नियम में भी परिवर्तन करने के लिए प्रयत्न किए गए हैं। कसूर की अपेक्षा की जाने का नियम कायम रहने दिया जाना चाहिए किन्तु सबूत का भार अर्थात् यह सांवित करने का भार कि कसूर नहीं हुआ है, मोटर यान के स्वामी पर डाल देना चाहिए। कुछ देशों में ऐसे कानून बनाए गए हैं जिनसे दुर्घटनाप्रस्त व्यक्ति को बीमाकर्ता के विरुद्ध (न कि केवल दोषकर्ता के विरुद्ध) प्रत्यक्ष उपचार प्रदान किए गए हैं। वास्तव में यह काम न ला के नियम का उपान्तरण ही है जिसके अधीन दायित्व सूचित करने के लिए संसर्गित अपेक्षित है।

1.13 इस विषय में सुधार करने के लिए अपनाई गई युक्तियां भी कई देशों में भिन्न-भिन्न हैं। कुछ देशों में ऐसा सुधार न्यायिक विनियमों द्वारा किया गया है²। इसके विपरीत कुछ देशों में इसके लिए विधान बनाया गया है। इंग्लैण्ड में यह भागतः विधान द्वारा और भागतः कुछ प्रशासनिक प्रबन्ध द्वारा, विशेषकर मोटर इन्ड्योरेन्स व्यूरो का गठन करके, किया गया है।

विभिन्न देशों में यह सुधार कहां तक किया गया वह भी भिन्न-भिन्न है। यह उस विस्तृत अध्ययन से प्रकट होता है जिसे हम परिशिष्ट में दे रहे हैं³।

1.14 यह बात अधीकार नहीं पड़ेगी कि मोटर यानों से हुई मृत्यु या शारीरिक क्षति के लिए कड़ा इण्डिव अधिकारियत नहीं तामन ला के आधारण दुष्टिकोण को छोड़ देना है। इसमें कोई सन्देह नहीं कि तामन ला में ऐसे विवेचनियों के उदाहरण हैं जो विशेष परिवर्तियों में कड़ा (पूर्ण) दायित्व सूचित करते हैं—जैसे जाग (यथापि बाद में कानून द्वारा इसमें परिवर्तन किया गया है)⁴। दायित्व सूचित करते हैं—जैसे जाग (यथापि बाद में कानून द्वारा इसमें परिवर्तन किया गया है)। इसके अतिरिक्त सम्बन्ध सम्बन्धी कामन ला का नियम सम्पाद ही जाता है। किन्तु कामन ला में मोटर इसी प्रकार के अन्य नियमों से मन्दव्यवहार कानूनों द्वारा महत्वपूर्ण संशोधन किए गए हैं जिनसे कसूर यानों से हुई दुष्टिकालों के बारे में कभी इतने विस्तार तक नियम नहीं था। इसका कारण यह है कि आंग्ल-अमरीकी क्रिया में मोटर यान चलाना “संकटपूर्ण क्रियाकलाप” के बग में नहीं आता है। खराब यान चलाना ऐसा कोई आवधारण संकटपूर्ण क्रियाकलाप नहीं है जिस पर कड़े दायित्व का नियम लागू किया जाए⁵।

1.15 भारत के वर्तमान विधिक ढांचे में प्रतिकर के प्रश्न के साथ वैयक्तिक दायित्व की मात्रा का भी प्रश्न जुड़ा हुआ है। यह इसलिए कि अन्धाधुन्धी और असावधानी से यान चलाने पर रोक लगाई जा सके और डर पैदा किया जा सके। सभी सम्बूद्ध व्यक्ति यह बात आसानी से मान लेंगे कि विद्यमान विधिक विचारधारा के अन्तर्गत अपकृत्य की विधि का जो महत्व है, उस पर फिर से विचार करके इस समस्या का कोई हल निकालना चाहिए। किन्तु इससे भी अधिक महत्वपूर्ण और मौलिक सुधार—अर्थात् कसूर सम्बन्धी धारणा को निकाल देने के लिए सुधार—की बात छोड़ देना आवश्यक नहीं है⁶। तदनुसार हम दायित्व के तत्वों में से कसूर को निकाल दिए जाने के प्रश्न पर इस रिपोर्ट में⁷ विस्तार से विचार करना चाहते हैं।

सुधार करने के लिए अनेक देशों में अपनाई गई युक्तियां।

कड़ा दायित्व अधीकार मान ला।

कसूर को हल विषय जाने का प्रश्न।

1. उदाहरण के लिए न्यूजीलैण्ड प्रिंसिपलिट कम्पनीजेन पेटेट, 1972 (आगे परिशिष्ट 4 देखिए)।

2. उदाहरण के लिए, फ्रांस (विषिए परिशिष्ट 4)।

3. परिशिष्ट 4।

4. फ्रांस प्रिवेन्चन (मेट्रोपोलिज) एक्ट, 1774।

5. फिलिप बनाम फ्रिटिनिया हाइक्रिनिक आयल, (1923) 2 के ० बी० 832, इसके अतिरिक्त आगे का पैर।

3. 14 भी देखिए।

6. आगे ग्रन्थाच 3 देखिए।

2-367 LAD./N.D./81

राज्य द्वारा प्रतिकर
देने के प्रश्न पर
विचार नहीं ।

1-16 किन्तु हम मोटर यानों से दुर्घटनाप्रस्त सभी व्यक्तियों को राज्य द्वारा प्रतिकर दिए जाने के प्रज्ञन पर विचार करना नहीं चाहते। विधि आयोग ने अपनी एक पिछली रिपोर्ट में “टक्कर मार कर भाग जाने” वाले मामलों में कुछ प्रतिकर दिए जाने के लिए जो कुछ भी सीमित किसिफारिश वाली थी वह अभी तक लाभ नहीं की गई है। ऐसी स्थिति में हम ऐसा सोचते हैं कि राज्य द्वारा प्रतिकर देने की किसी और व्यापक स्तरीय को निकट भविष्य में स्वीकार कर लिए जाने की सम्भावना नहीं है।

इस वर्तमान रिपोर्ट में मोटर यान अधिनियम के अध्याय 8 की वहाँ तक विस्तृत जांच करने का हमारा विचार है जहाँ तक कि उसका सम्बन्ध मोटर यानों के उपयोग से हुई दुर्घटनाओं से मृत्यु या प्रारंभिक अति होमें पर प्रतिकर के दावों से है। हमारा मुख्य उद्देश्य दायरित्व सम्बन्धी उपबन्धों के सुव्यवस्थीकरण, प्रतिकर के न्यायिनियन के लिए तंत्र में सुधार और सुसंगत उपबन्धों को व्यवस्थित करने के आशय से अन्य सुधारों के लिए सुझाव देना होगा।

अधिकरणों प्रीर
प्रक्रिया से संबंधित
सुधार।

1.17 भारत में विधान-बंडल ने यह वांछनीय समझा कि मोटरकार के उपयोग से उत्पन्न होने वाले मामलों से मुकदमों के निपटाए जाने की साधारण प्रणाली में रुकावट नहीं पड़नी चाहिए। इसीलिए उसने ऐसे मुकदमों के शीघ्र निपटारे के लिए मोटरयान अधिनियम में पहले ही विशेष अधिकरणों की व्यवस्था की है। किन्तु इस उद्देश्य को कारगर रूप से पूरा करते के लिए यह आवश्यक है कि अधिनियम में जिन अधिकरणों की बात कही गई है वे पर्याप्त संख्या में गठित किए जाने चाहिए और उनकी प्रक्रिया भी सुव्यवस्थित होनी चाहिए तथा न्याय की मांग के अनुसार इस बात को ध्यान में रखें।

विधि आयोग की
अंतिम रिपोर्ट ।

1.18 इस विषय के विभिन्न पहलुओं पर विस्तार से विचार प्रारम्भ करने से पहले हम संक्षेप में आयोग की पिछली कुछ ऐसी रिपोर्ट का उद्देश्य कर दें जो मोटर यानों के उपयोग से हुई दुर्घटनाओं के लिए प्रतिकर के विषय से सुन्दर हैं। जैसा कि पहले कहा गया है²। मोटरयानों से हुई क्षति के एसे मामलों के विषय में जो "टक्कर मारकर भाग जाने वाले" मामले होते हैं, विधि आयोग ने कई वर्ष पूर्व एक रिपोर्ट भेजी थी¹। विधि आयोग ने विचारण न्यायालयों³ और उच्च न्यायालयों तथा अन्य अपील न्यायालयों⁴ में बकाया मामलों से संबंधित अपनी रिपोर्ट में मोटरयान अधिनियम, 1939 के अधीन गठित अधिकरणों के समक्ष संस्थित दावों का शीघ्र विचारण और निपटारा किए जाने की आवश्यकता पर जोर डाला था।

1. भारत का विधि आयोग, इकावनवीं रिपोर्ट (टक्कर मार कर भाग जाने वाले) मामलों में मोटर यानों से हुई क्षति के लिए प्रतिकर (सितम्बर 1972) ।
 2. उपर्युक्तपैरा 1.16 ।
 3. भारत का विधि आयोग, सतंहतरवीं रिपोर्ट (विचारण न्यायालयों में विलम्ब और वकाया) पृष्ठ 37, पैरा 10.3 और 10.4 ।
 4. भारत का विधि आयोग, उन्नासवीं रिपोर्ट (उच्च न्यायालयों और अन्य अपील न्यायालयों में विलम्ब और वकाया) पैरा 7.10 III (ब) आगे पैरा 7.9 भी देखिए ।

अध्याय 2

वर्तमान विधि और अध्याय 8 के सम्बन्ध में साधारण सिफारिशें

अध्याय 8 का
विश्लेषण।

2.1 इस अधिनियम के अध्याय 8 में, जिसका शीर्षक "मोटरयानों का पर-व्यक्ति जोखिम वीमा" है, त केवल इन जोखिमों के विरुद्ध वीमा की चर्चा की गई है, वर्तिक मोटरयान के उपयोग से हुई दुर्घटना के परिणामस्वरूप मृत्यु या शारीरिक क्षति की बावत दायित्व की भी चर्चा की गई है। इस अध्याय के उपबन्ध मूल प्रकृति के हैं और इसमें प्रक्रिया विधयक उपबन्ध भी हैं। महत्वपूर्ण मूल उपबन्धों में से बीमाकर्ता के दायित्व और उस दायित्व के परिणाम से सम्बन्धित उपबन्धों का उल्लेख कर देना चाहिए। प्रक्रिया विधयक उपबन्धों में से केवल उन्हीं उपबन्धों का उल्लेख करना चाहिए, जिनका सम्बन्ध दावा अधिकरणों से है।

2.2 इस अध्याय के मूल उपबन्ध कुछ विशेष प्रकार के हैं और उनमें कुछ रोचक बातें हैं। विधान-मण्डल ने उन सिद्धान्तों को संहिताबद्ध करने का प्रयत्न नहीं किया है, जिनके आधार पर दायित्व निश्चित किया जा सकता है। यह विषय उन नियमों के लिए छोड़ दिया गया है, जो अन्यथा लागू हैं, अर्थात् अपकृत्य की विधि। साधारणतया अपकृत्य की विधि में पूर्ण दायित्व सृजित करने वाले विशेष नियमों के न होने से दोषकर्ता केवल साशय या उपेक्षापूर्वक दोषपूर्ण कार्य करने के लिए दायी हैं। अध्याय 8 का इस स्थिति पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। अध्याय 8 का प्रभाव यह है कि ऐसा दायित्व दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति की प्रेरणा पर न केवल अन्यथा रूप से दायी व्यक्तियों के विरुद्ध (व्यक्ति-क्रमी मोटरयानों के यथा स्थिति स्वामी या उसके सेवक या अभिकर्ता के विरुद्ध) लागू है, वर्तिक मूल उपबन्धों के विरुद्ध भी लागू है। (दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति की मृत्यु की दशा में यह दायित्व कुछ बीमाकर्ता की प्रेरणा पर भी लागू होता है)। मोटरयान का स्वामी विधि द्वारा इस बात के अन्य व्यक्तियों की प्रेरणा पर भी लागू होता है। मोटरयान का स्वामी विधि के जोखिम के विरुद्ध कराए, जो पर-व्यक्ति को उपगत हो सकता है और बीमाकर्ता उस अध्याय में अधिकथित परिसीमाओं के अन्तर्गत, पर-व्यक्ति के प्रति भी दायी है, भले ही उन दोनों के बीच कोई संविदा नहीं है।

2.3 अध्याय 8 के उपबन्धों का समूहीकरण निम्नलिखित रूप में किया जा सकता है:—

मूल उपबन्ध।

उपबन्धों का समूहीकरण।

विषय

धारा 93 से धारा 95 तक पर-व्यक्ति जोखिम के विरुद्ध मोटरयानों का वीमा करने की अपेक्षा।

धारा 96 से धारा 102 तक बीमाकर्ता का ऐसे व्यक्ति के प्रति दायित्व, जिसके बारे में यह अभिकथन है कि उसकी मृत्यु या शारीरिक क्षति बीमाकृत मोटरयानों के उपयोग से हुई है।

धारा 103 से धारा 107 तक बीमा के प्रभावपूर्व, उसके प्रभाव, उसे पेश करने और अधिक सूचना से संबंधित उपबन्ध।

धारा 108 सहकारी बीमा

धारा 109 दुर्घटनाग्रस्त धानों की विशिष्टियों वैने के लिए (कुछ प्राविकारियों का) कर्तव्य।

धारा 110 से 110c तक दावा अधिकरण

धारा 111 से 111c तक नियम

2.4 इस रिपोर्ट की विषय-वस्तु से वर्तमान उपबन्धों की स्कीम जहां तक सुसंगत है वहां तक का उसका संक्षेप में उल्लेख कर देना चाहिए। धारा 93 में कुछ परिमाणाएं दी गई हैं। धारा 94 में यह अनिवार्य कर दिया गया है कि सार्वजनिक स्थान में मोटरयान का उपयोग कर सकने या उपयोग करने की अनुमति दी जा सकने के पूर्व उस मोटरयान के संबंध में ऐसी बीमा-पालिसी अवध्य

धारा 94 से धारा 111 तक की स्कीम।

1. बागे पैरा 3, 4 भी देखिए।

हीनी चाहिए, जिसमें पर-व्यक्ति जोखिम सम्मिलित हो। धारा 95 में बीमा-पालिसी की अपेक्षाओं की चर्चा है। इसमें बीमाकर्ता के दायित्व की सीमाओं का भी अधिकथन है। धारा 96 बीमाकर्ता पर यह वाध्यता अधिरोपित करती है कि वह उस निर्णय की पूर्ति करे जो पर-व्यक्ति की जोखिम की बाबत बीमाकृत व्यक्ति के विरुद्ध किया गया हो। इसमें प्रतिरक्षा के बे आद्धार भी प्रणाली हैं, जो बीमाकर्ता को अपनी ओर से पेश करने के लिए उपयोग हैं।

धारा 97 में बीमाकृत व्यक्ति के दिवालिया होने पर बीमाकर्ता के विरुद्ध पर-व्यक्ति के अधिकारों की चर्चा है। धारा 98 उस व्यक्ति पर, जिसके विरुद्ध एसा दावा किया जाता है, यह कर्तव्य अधिरोपित करती है कि वह बीमाकर्ता के बारे में जानकारी दे। धारा 99 का सम्बन्ध बीमाकर्ता और बीमाकृत व्यक्ति के बीच होने वाले समझौते से है। धारा 100 में “पर-व्यक्ति के प्रति दायित्व” पदावलि का अर्थ दिया गया है। धारा 101 का सम्बन्ध बीमाकर्ता के दिवालियापन से है। धारा 102 में मृत्यु के प्रभाव की चर्चा है।

धारा 103 से धारा 108 तक में बीमा से सम्बन्धित कुछ बांधे की बातें हैं। धारा 109 रजिस्टरी-कर्ता अधिकारी पर या ऐसे अधिकारी पर, जो पुलिस आने का भारताधिक है, यह कर्तव्य अधिरोपित करती है कि वह दुर्घटनाग्रस्त आनों की विशिष्टियां दे।

इसके बाद अनेक उपबन्ध हैं। (धारा 110 से धारा 110 तक), जिनका सम्बन्ध दावा अधिकरणों, उनके गठन, उनके समक्ष आवेदनों, उनके अधिनियमों, उनकी अपीलों, शिवितयों और प्रक्रिया से हैं। यदि दावा अधिकरण का गठन किया जाता है तो तिवित न्यायालय की अधिकारिता वर्दित है। (धारा 110 त्र।)

धारा 111 और धारा 111क में नियमों की चर्चा है।

2.5 यहां यह बता देना चाहिए कि इस अध्याय के उपबन्धों के परिणामस्वरूप बीमा का संव्यवहार, त्रिवलीय स्वरूप का हो जाता है। साधारणतया, बीमा किसी अन्य संविदा की तरह, केवल संव्यवहार के पक्षकारों के बीच विधिक सम्बन्ध सृजित करता है। पर-व्यक्ति के अधिकार केवल बीमाकृत व्यक्ति के विरुद्ध होते हैं, क्योंकि बीमाकर्ता के विरुद्ध पर-व्यक्तियों के पक्ष में कोई प्रत्यक्ष वादहेतुक नहीं होता है। अध्याय 8 द्वारा इसके लिए एक अपवाह किया गया है। इस सम्बन्ध में जो मुख्य उपबन्ध महत्वपूर्ण हैं, वह धारा 96 (1) है, जिसमें बीमाकर्ता के इस कर्तव्य की चर्चा है कि वह पर-व्यक्ति जोखिम है, वह धारा 96 (2) है, जिसमें बीमाकर्ता के अधीन रहते हुए पढ़ी जानी है, जो धारा 95 (2) में अधिरोपित है और दायित्व की उन सीमाओं के अधीन रहते हुए पढ़ी जानी है, जो धारा 2 में दी गई है, जो वर्तमान प्रभोजनों के लिए आवश्यक नहीं है।

2.6 साधारणतया लागू होने वाली परिभाषा अध्याय 8 में नहीं है। मुख्य पद “मोटर-न्याय” की परिभाषा धारा 2 (18) में दी गई है। कुछ अन्य पदों की भी परिभाषा धारा 2 में दी गई है, जो वर्तमान प्रभोजनों के लिए आवश्यक नहीं है।

2.7 अधिनियम के अध्याय 8 का वर्तमान शीर्षक “मोटरयानों का पर-व्यक्ति जोखिम बीमा” अपरिष्ट है और इसका समुचित पुनरीक्षण किया जाना चाहिए। इस अध्याय की धाराओं में केवल बीमा की चर्चा नहीं है (जैसी कि वर्तमान शीर्षक से प्रकट होता है) बल्कि उनमें कई अन्य विषयों की भी चर्चा है। इनमें से कुछ का विधिक और सामाजिक दृष्टि से बड़ा महत्व है।² अतः हम यह सिफारिश करते हैं कि इस शीर्षक का इस प्रकार से पुनरीक्षण किया जाना चाहिए, जिससे कि वह ऐसे पढ़ा जाए “मोटर-यानों का बीमा और मोटर-यानों से हुई दुर्घटनाओं की बाबत प्रतिकर के दावों का न्यायनिर्णयन”।

1. उपर्युक्त पैरा 1.9 भी देखिए।
2. उपर्युक्त पैरा 2.1 भी देखिए।

त्रिवलीय स्वरूप

परिभाषा 1

धारा 8—शीर्षक की पुनरीक्षण करने की सिफारिश।

अध्याय 3

बिना कसूर दायित्व—धारा 92-क (वई)

1. द विव की शर्त के रूप में कसूर

3.1 हम इस अध्याय में इस प्रश्न पर विचार करना चाहते हैं कि क्या मोटर यानों से हुई दुर्घटनाओं में क्षति के दायित्व के लिए कसूर के परम्परागत मिदान्त को लागू किया जाना चाहिए (यही वर्तमान विधि है),¹ या क्या इस सिद्धान्त को समाप्त करने या बदलने की आवश्यकता है? (यही वर्तमान विधि है),² या क्या इस सिद्धान्त को समाप्त करने या बदलने की आवश्यकता है? उन्हें ध्यान में रखते हुए इसकी जांच कर वर्तमान पद्धति में जो व्यावहारिक कठिनाइयां अनुभव की गई हैं, उन्हें ध्यान में रखते हुए इसकी जांच कर लेना बांछनीय है।³ मोटर यानों के बड़ते हुए उपयोग से दुर्घटनाओं में भी बढ़ि हो रही है, फिर भी अनुभव से यह पता चलता है कि अनुयोज्य तत्व का सबूत, जो अपकृत्य सम्बन्धी दायित्व सृजित करने के लिए अपेक्षित है, सड़क पर हुई दुर्घटना की असामान्य परिस्थितियों के कारण और भी कठिन हो जाता है।

सिद्धान्तों से हुई दुर्घटनाओं की विशिष्टताएं।

3.2 यह प्रश्न महत्वपूर्ण है क्योंकि जो व्यक्ति साधारणतया मोटर-दुर्घटनाओं के शिकार होते हैं, वे पैदल चलने वाले, निरक्षर व्यक्ति, बालक या महिलाएं होती हैं। इनमें से कुछ तो इतने निर्धन होते हैं कि वे दावों के मामलों में उपेक्षा सिद्ध करने के लिए सक्षम बच्चों की सहायता नहीं ले सकते।⁴ बीमा कंपनियां ऐसे मामलों का कड़ा विरोध करती हैं और अपना दायित्व कम करने के लिए अनेक प्रकार की तकनीकी आपत्तियां उठाती हैं। इसका परिणाम यह होता है कि दावा अधिकारण के समक्ष कार्यवाहियां कोई अधिनिर्णय दिए जाने के पूर्व बहुत लम्बे समय तक चलती रहती हैं। कभी-कभी तो इतना अधिक समय लग जाता है और मुकदमा इतना अधिक खर्चिला हो रहती है। जाता है कि जब प्रतिकर के लिए अधिनिर्णय दिया जाता है तब वह वास्तव में निरर्थक हो जाता है। दावा अधिकरणों का गठन मोटर यान से सम्बन्धित दावों के शीघ्र निपटारे के लिए किया जाता है, किन्तु वास्तव में शीघ्र निपटारे नहीं होता है। इन दावों के निपटारे में अत्यधिक विलम्ब मुख्यतया यान के उपयोग में उपेक्षा के विवादों में लगने वाले समय और कठिनाइयों के कारण होता है।

उपेक्षा के बहुत में लगने वाला समय।

3.3 यातायात दुर्घटनाओं से आजकल की एक बहुत बड़ी आर्थिक और सामाजिक समस्या उत्पन्न हो गई है। उत्तरजीवी व्यक्तियों और निःशक्त व्यक्तियों को व्यक्तिगत कष्ट और आर्थिक हानि बहुत होती है और उत्पादन की हानि, सामाजिक-व्यय में बढ़ि तथा अस्पतालों और अन्य संस्थाओं की क्षमता पर दबाव पड़ने से समाज की भी आर्थिक हानि तथा असुविधा होती है। अनेक देशों में इन सब दावों से मोटर-यानों की दुर्घटनाओं के दायित्व पर लागू होने वाले विशेष नियमों का विकास हुआ।

यातायात-दुर्घटनाएं।

3.4 दुर्घटना से हुई क्षति के मामले में अपकृत्य का दायित्व सिद्ध करने के लिए इस समय कुछ विशेष परिस्थितियों को छोड़कर यह शर्त है कि कसूर का सबूत दिया जाए। ऐसी कुछ विशेष परिस्थितियों में “कामन-ला” के नियम लागू होते हैं, जिनसे अपकृत्य विधि के विवारणी परिचित है।

अध्याय 2 का प्रविष्ट।

कुछ परिस्थितियों में विशेष कानूनी उपकृत्य लागू होते हैं⁴।

3.5 उदाहरण के लिए, यह बात ध्यान देने योग्य है कि ऐसी कार्यवाही में, जिसे विमान वाहन अधिनियम लागू होता है, वादी को उपेक्षा साक्षित करने की आवश्यकता नहीं है। विमान वाहक को इसे नासाक्षित करना पड़ता है और वह यह दर्शित करके नासाक्षित कर सकता है कि उसने दुर्घटना से छँचने के लिए सभी उपाय किए थे या ऐसे उपाय करने असम्भव थे⁵।

कसूर के सिद्धांत के कानूनी अपवाह।

1. गंगोराम बनाम कमल बाई, ए.आई.आर०। 1976, कनटिक 106।
2. अधिनियम की वर्तमान स्थिति के लिए यूनाइटेड इंडिया बनाम भारत संघ० (1979)। एम.एल.जे. 487

देखिए।

3. उपर्युक्त परा 1, 2 देखिए।

4. (क) भारतीय रेल अधिनियम, 1890 की धारा 82।

- (ख) कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 की धारा 3।

- (ग) विमान वाहन अधिनियम, 1972, प्रथम अनुसूची, (परिस्थितियों देखिए)।

5. विमान वाहन अधिनियम, 1972 (1972 का 69) धारा 5(i) की अनुसूची, अध्याय 8 पैरा 56 के साथ पड़ते हैं।

ऐसा प्रतीत होता है कि "मान्द्रियल प्रोटोकॉल्स" नं० 3-4, 1975 में, जो इस विषय से सम्बन्धित वारसा कन्वेशन का संशोधन करता है, कुछ अन्य बातों के बारे में विस्तृत उपबन्ध हैं। किन्तु कड़े दायित्व के सिद्धांत में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है।

वास्तव में, दायित्व से विमुक्ति तभी मिलती है, जब मृत्यु या क्षति मुख्यतया याती के स्वास्थ्य की दशा के कारण हुई हो या जब वाहक योगदायी उपेक्षा सावित कर देता है। पण्डात्वर्ती मामलों में वाहक के पक्ष में कुछ हील दी जाती है।

विशेष मामलों में सबूत का भार।

वर्तमान स्थिति।

मुकदमेबाजी कम करने के लिए किए गए उपाय।

3.6 यह बात भी ध्यान देने योग्य है कि यद्यपि दायित्व का अवधारण अपवृत्त्य की विधि के अधीन किया जाता है, तथापि विशेष मामलों में इसका भार ड्राइवर पर डाला जा सकता है। उदाहरण के लिए, किसी टैक्सी का ऐसी परिस्थितियों में गलत और उलट जाना, जिससे वह निष्कर्ष निकाला जा सके कि वह अनुचित तेज रफ़्तार से जा रही थी²।

3.7 किन्तु इन विशेष नियमों या कानूनी उपबन्धों के अलावा और विशेष परिस्थितियों पर ध्यान न देने पर भी तथा आजकल की स्थिति के बारे में जैसा साधारणतया समझा जाता है, उसके अनुसार, दायित्व सिद्ध करने के पूर्व कसूर का होना अपेक्षित है, 3.⁰ चाहे यह दायित्व उस यान चलाने वाले व्यक्ति के विरुद्ध हो, जिस यान से दुर्घटना हुई है या किसी ऐसे अन्य व्यक्ति के विरुद्ध हो, जिसके बारे में दूसरे के बदले में दायी होने का अभिकथन किया गया है। यह सिद्धांत उस कानूनी उपबन्ध द्वारा समाप्त नहीं किया गया है जो पर-व्यक्ति के प्रति बीमा-कर्ता को दायी बनाता है, जैसा किसी ड्राइवर यान अधिनियम में अधिनियमित है।³

3.8 बहुत से लोग इस स्थिति को असंतोषजनक मानते हैं। कई देशों में विधान-मण्डलों ने ऐसे समुचित उपाय निकालने की चेष्टा की है, जो मुकदमेबाजी को कम कर सके और विलम्ब तथा मामलों के ब्रकार्यों की खराबियों को भी दूर कर सके। यह महसूस किया जाता है कि मोटरयान से दुर्घटना अकस्मात् हो जाती है, कभी-कभी तो एक सेकण्ड का अन्तर पड़ने से ही हो जाती है। प्रायः घटना का कोई साक्षी नहीं होता है और यदि साक्षी छोटे भी हैं तो वे दुर्घटना के ब्यौरे को इस तरह ठीक-ठीक याद नहीं कर पाते जिससे किन्धायालय कामन-ला के सिद्धांतों के आधार पर दायित्व निश्चित कर सके। अतः यह प्रस्तुत अवधारित करने के लिए कि यान चलाने वाले व्यक्ति का कसूर था या नहीं, आवश्यक तथ्यों को सिद्ध करना कठिन हो जाता है।

सबूत की कठिनाईयों।

3.9 इसमें कोई सन्देह नहीं कि सबूत की कठिनाईयों के कारण प्रत्येक मामले में दायित्व के अनु-स्थान की कठिनाईयों। किन्तु अनेक व्यक्तियों का यह योज्य तत्वों के बारे में नियमों को शिखिल करना न्यायोचित नहीं है। किन्तु अनेक व्यक्तियों का यह विचार है कि इन कठिनाईयों⁴ के कारण, जो आनुनिक राजमार्ग पर यातायात के लिए विशेष प्रकार विचार हैं, न्याय नहीं हो पाता व्यक्ति जो व्यक्ति प्रतिकर वसूल कर सकता था वह उसे वसूल करने में असमर्थ होता है, वह भी इस कारण नहीं कि कसूर का सबूत विद्यमान नहीं था, बल्कि इस कारण कि कसूर सावित नहीं किया जा सका।

इस सब बातों के साथ-साथ न्यायालयों और अधिकारियों में विलम्ब तथा बकाया मामलों की भी लात है। धृतिग्रस्त व्यक्ति या यदि उसकी मत्य हो गई है तो उसके विधिक प्रतिनिधि जिसने समय भी प्रतिकर वसूल कर सकता है उतने समय में उसे बहुत खर्च करना पड़ता है। अन्त में जो एकदम वसूल की जाती है वह पर्याप्त नहीं होती और उतने समय के भीतर मुद्राएँकीती के कारण वह एकदम तिरछक हो जाती है।

1. कैरियन बाई एयर पण्ड रोड एक्ट, 1979 (सौ 28, प्रथम अनुसूची श्राव्याय 3, अनुच्छेद 17 और 26 से लेना।

को जिए।

2. गगीराम बनाम कमलाबाई, प० आई० आर०, 1979 कमिक्स 106।

3. बाबूलाल बनाम चन्दा देवी ए० आई० आर० 1979 इलाहाबाद 90, 92।

4. जगजोतीसह बनाम हेमचन्द्र ए० आई० आर० 1969 दिल्ली, 183।

5. कमला देवी बनाम किशनचन्द्र ए० आई० आर० 1971 मध्यप्रदेश 113।

6. पंजाब राज्य बनाम नालिया ए० आई० आर० 1969 पंजाब 172।

7. धारा 95।

8. मार्गे पंरा 3-43 भी देखिए।

2. कड़ा दायित्व

3.10 इस संदर्भ में समाज्याहत करने के लिए जो उपाय किए गए हैं उनमें से कई उपाय मुकदमों में विलम्ब और वकाया के दुष्प्रभाव की कम करने की जावश्यकता से प्रेरित हैं। विधान-मण्डल ऐसे परम्परागत प्रकार के विवाद के मूल कारण को इस आसान तरीके से दूर कर सकता है कि अधिकार पूर्ण अधिकार प्रदान करती है, यह तर्क अनावश्यक हो जाता है कि ड्राइवर या किसी अन्य व्यक्ति ने क्षति करते समय उपेक्षा की थी या नहीं। इस प्रकार से इस विशेष श्वेत में विलम्ब का एक महत्वपूर्ण कारण दूर हो जाता है।

कम्युनिटी के विवादों से बचने के लिए विधायी पुस्ति।

3.11 इस आधार पर अपकृत्य के क्षेत्र में कड़े दायित्व का नियम बनाया गया है:—इसके कुछ उदाहरण नीचे दिए जाते हैं—

कड़ा दायित्व।

(1) उत्पादन में असफलताएं

(2) मोटर दुर्घटनाएं

कुम्भ विधि में यह—

(3) दाम्पत्य जीवन के टूट जाने की दशा में लागू होता है।

दाइडक विधि में भी कड़े दायित्व का नियम कुछ अपराधों के बारे में लागू होता है—यह एक ऐसा विषय है, जिस पर भारत के विधि आयोग ने कुछ वर्ष पूर्व विस्तार से विचार किया है।¹

3.12 कड़ा दायित्व इस कारण अधिरोपित किया जाता है कि विवादी विवरणों में से एक ऐसे विषय की, जो अन्यथा उत्पन्न हो सकता है, निकाल करके न्यायालय का समय बनाया जाए। इसी प्रकार का दृष्टिकोण इस दलेचर को समाप्त करने के लिए अपनाया जा सकता है कि दुर्घटना-ग्रस्त व्यक्ति की किन्तु हानि हुई है। यह निम्नलिखित रूप से किया जा सकता है—

हानी की मात्रा के बारे में विवादों से बचने के लिए विधायी पुस्ति।

(क) प्रत्येक क्षति-ग्रस्त व्यक्ति के लिए एक समान राशि विहित कर दी जाए (चाहे उसकी

किन्तु भी हानि क्यों न हुई हो), या

(ख) एक ऐसी स्कीम लागू कर दी जाए, जिसमें प्रत्येक विशिष्ट प्रकार की हुई क्षति के लिए

कायदा दिए जाने का आर्थिक मूल्य निर्धारित हो—जैसा कि कर्मकार प्रतिकर अधिनियम में है।

कायदा।

3.13 दायित्व के प्रश्न की फिर से चर्चा कर देनी चाहिए। कामन-ला में कड़ा दायित्व कुछ विशेष मामलों में ही लागू होता था, उदाहरण के लिए, खतरनाक पशुओं के पोषण के बारे में, मान-हानि के लिए और रेलेंड्रेस बनाम फ्लैचर³ में लागू नियम के अधीन।

इसके अतिरिक्त इस उपधारणा को भी जिसका खण्डन किया जा सकता है और जो [रेलिप्स लोकप्रृत्यर (स्वयं प्रमाण) के सिद्धांत के नाम से जात है] लागू किया जा सकता है। यह की गई बात या किए गए कार्य की प्रकृति से कसूर या उपेक्षा का निष्कर्ष निकालने का सिद्धांत है, जैसे कि त्रुटिपूर्ण सन्ति-समाप्ति या उपेक्षा पूर्वक उपयोग।

मोटर यानों के लिए दायित्व।

3.14 किन्तु एंग्लो-अमेरिकी विधि ने विधिक विकास की निणीयिक अवधि में यह अवसर खो दिया कि वह कार चलाने को ऐसे असाधारण खतरनाक क्रियाकलापों के वर्ग में रख दे जिन पर कड़े दायित्व का नियम लागू होता है⁴⁻⁵।

1. देविए (जूनाई 10, 1977) इकानीमिस्ट।

2. भारत का विधि आयोग,—
(क) 29 वीं रिपोर्ट (भारतीय दण्ड संहिता में कुछ सामाजिक और आर्थिक अपराधों को सम्मिलित करने का प्रस्ताव)।

(ख) 47वीं रिपोर्ट (सामाजिक और आर्थिक अपराधों का विचारण और दण्ड)।

3. रेलेंड्रेस बनाम फ्लैचर (1868) एल० आर० 3, पृष्ठ०३०।

4. फिलिप्स बनाम विट्टैनिया हाईकोर्ट लोड्री (1923) 1 के०बी० 539, (1923) 2 के०बी० 832।

5. उपर्युक्त पैरा 1.14 से तुलना कीजिए।

3. बिना कसूर की पद्धति

“बिना कसूर” दायित्व के आधार पर सुधार का विस्तार।

“बिना कसूर” की पद्धति।

छपहानि के लिए प्रतिकर की विभिन्न पद्धतियाँ।

3.15 ऐसे सुधार करने के लिए प्रश्नत किए गए हैं, जो उपेक्षा पर आधारित मामूली दावों का, विशेषकर मोटरयार्नों की अत्यधिक दुर्घटनाओं की बावजूद दावों का अधिक न्यायोचित हल ढूँकने के लिए हैं। ये सुधार अपकृत्य की विधि में कसूर के सिद्धांत को समाप्त करने के लिए तथा कसूर के सबूत के बिना “बिना कसूर” प्रतिकर का अधिनिर्णय करने के लिए हैं।

कुछ और अन्य सुधार सम्बन्धी आन्दोलन भी हैं किन्तु वे अभी प्रारम्भिक अवस्था में हैं और वे “बिना कसूर” के सिद्धांत को लगभग सभी दावों में—विशेषकर उत्पादन के दायित्व पर ही नहीं बल्कि चिकित्सीय दुर्घटनाएँ पर भी लागू करना चाहते हैं।

3.16 “बिना कसूर” की पद्धति में कुछ क्षतियों के लिए कसूर के सबूत बिना भी प्रतिकर प्रदान किया जाता है। इस संदर्भ में “प्रतिकर” का अर्थ वास्तविक हानि के लिए प्रतिकर है, किन्तु नगण्य नुकसान के लिए नहीं। क्षतिग्रस्त व्यक्ति “बिना कसूर” की पद्धति के अधीन उस व्यक्ति से अच्छी स्थिति में है जो परम्परागत अपकृत्य विधि का सहारा लेता है, वर्णोंकि वह अपनी वास्तविक हानि (खच्ची, लाभ या मजदूरी की हानि) के लिए लम्बी मुकदमेबाजी या कसूर के सबूत के बिना तुरन्त प्रतिकर पाने का हकदार होगा।

4. प्रतिकर की पद्धति—उसके विभिन्न प्रकार

3.17 अब हम दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों को फायदा दिए जाने के लिए इस समय प्रवृत्त प्रतिकर की विभिन्न पद्धतियों पर विस्तार से विचार करेंगे। किन्तु यह बात ध्यान में रखना महत्वपूर्ण है कि हानि के लिए प्रतिकर की अनेक पद्धतियाँ विद्यमान हैं। उनके विद्यमान होने से ही यह दर्शित होता है कि विधि में विशेष दृष्टिकोण अपनाने में, जहां कहीं भी विशेष कारणों से ऐसा करना न्यायोचित है, कोई हिचकिचाहट नहीं है। निसंदेह, इन विशेष कारणों के अन्तर्गत सामाजिक न्याय और परिस्थिति की व्यवहारिक आवश्यकताओं से संबंधित बातें भी हैं।

3.18 विभिन्न प्रकार की पद्धतियों के बारे में ये बातें हो सकती हैं¹ :—

- (1) उपेक्षा-विधि का अभिश्वित सिद्धांत (यह परम्परागत “कामन-ला” का नियम है), या
- (2) उपेक्षा-विधि की पद्धति, जो दायित्व के बीमे से अनुपूरित हो। (अर्थात् वह स्थिति, जो भारत में वर्तमान मोटरयान अधिनियम के अधीन है) ² और
- (3) कड़े दायित्व की पद्धति (किन्तु जिसमें दायित्व का बीमा नहीं किया गया हो) या
- (4) कड़ा दायित्व जो दायित्व के बीमे से अनुपूरित हो³।
इन मामलों में अपकृत्यकर्ता दायी बना रहता है और उसका दायित्व ही अनुशोध्य कार्यवाही के लिए आरम्भिक आधार होता है यद्यपि बीमाकर्ता पर इस दायित्व का भार ढाला जा सकता है या विधि द्वारा भी इस प्रकार भार ढालने की अपेक्षा की जा सकती है।
- (5) इन पद्धतियों के अतिरिक्त “हानि-बीमा” की पद्धति हो सकती है, जैसा कि कर्मकार प्रतिकर विधि है।

अभी जिन पद्धतियों के प्रति निर्देश किया गया है, उनमें दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति भविष्य के लिए स्वयं व्यवस्था करता है (या ऐसी व्यवस्था करने के लिए विवरण किया जाता है)

(6) अन्तर्रोगत्वा, सामाजिक सुरक्षा की एक पद्धति हो सकती है। ऐसी स्कीम में प्राथमिक दायित्व राज्य पर या ऐसी दूसरी एजेंसी (अभिकरण) पर होता है जो शासकीय रूप से बनाई गई हो।

1. कीटोन एण्ड कीटोन, केसेज एण्ड मैटीरियल्स आन टार्ट (1977), पृष्ठ 776 के प्रत्यक्ष ल बनाया गया।

2. इनिश विधि के लिए आगे पैरा 5.4 देखिए।

3. धारा 9.5 के साथ पढ़ते हुए आगे पैरा 3.62 में की गई विफारण से तुलना कीजिए।

5. बीमे की प्रगति

3.19 विधि विश्वद्वयानि के विभाग दायित्व की व्यापारात्मा विधि साधारणतया कम्पूर के सिद्धान्त पर आधारित है। डोलर्स¹ (कम्पन या दुर्भावना) और लक्ष्य² (कम्पन या उपेक्षा) की धारणाएं, जो रोमन-विधि से विरासत में मिली हैं, शारात्तियों से वनी आ रही हैं और आधुनिक विधि का आधार बनी हुई है—यद्यपि हाल में ही उनका वास्तविक प्रभाव उपेक्षा की विधि की प्रगति³ के कारण, "कामन ला" और "सिविल ला"⁴ दोनों में, बहुत व्यापक हो गया है।

कम्पूर पर आधारित विधित्व।

3.20 विधिवास की महत्वात्मा विधि पद्धतियों में कम्पूर का तिछान्त किसी न किसी रूप में विशेषित किया गया है और वह प्रतिवादी द्वारा उत्पन्न खतरों की आवात पूर्ण दायित्व के सिद्धान्त को उससे अधिक व्यापक रूप में लागू करके किया गया है, जिस रूप में वह रोमन विधि⁵ में ज्ञात था।

कम्पूर के सिद्धान्त की विशेषता।

3.21 इंगितश विधि में रेलेष्टेशन बनाम लेलेर⁶ का नियम है, और अमरीकी विधि में अत्यन्त जोखिम वाले क्रिपाकालापों के लिए दायित्व का सिद्धान्त है। फ्रेंच विधि⁷ थोरों डू रेस्क्यू फ्री (खतरे के उत्तरदायित्व का सिद्धान्त) है तथा जर्मन विधि में जोखिमों के लिए उत्तरदायित्व का सिद्धान्त है।⁸⁻⁹

इंगितश और अमरीकी विधि।

किन्तु कुछ पद्धतियों में इन्हें बहुत ही कम अवसरों पर स्वीकार किया गया है उदाहरण के लिए, रोमन-डच विधि में, जिस रूप में वह दक्षिणी अफिका में लागू है—यद्यपि प्रकट रूप में रोमन-डच विधि में यह उत्तरे विस्तार तक नहीं है, जिस विस्तार तक श्री लंका में लागू है।¹⁰

बीमे पर जोर दिया जाना।

3.22 दायित्व को सीमित करने वाले नियम में इस प्रकार की ढीलें दी जाने से अब पहले से कहीं अधिक इस बात पर जोर दिया जानेलगा है कि उस नुकसान के बारे में क्या किया जाए, जो पक्षकारों के बीच इस रूप में माना जाता है कि "जिसे नुकसान हुआ है, उसी पर उसकी पूर्ति करने का भार पड़े।" इसका स्पष्ट उत्तर यही है कि इसका बीमा किया जाना चाहिए, चाहे वह स्वेच्छा हो या अनिवार्य रूप में या सरकारी रूप में हो—सम्बद्ध राज्य की नीति के अनुसार हो।

सुधार की जावशकता।

6. भारतीय विधि-सुधार की आवश्यकता

3.23 यहां तक तो हमने बोटर यानों से हुई दुर्बंधनाओं के लिए दायित्व के विषय में साधारण प्रवृत्तियों की चर्चा की है। अब हम भारतीय विधि के सुधार की आवश्यकता के सम्बन्ध में विशिष्ट रूप से ध्यान देंगे।

उच्च न्यायालयों द्वारा अभिव्यक्त मत।

3.24 1969 से कुछ उच्च न्यायालयों ने इस अधिनियम के अधीन प्रतिकर के दावों का दावा¹¹ अधिकरणों द्वारा शीघ्र निपटारा किए जाने में कठिनाईयों और बाधाओं की ओर ध्यान दिया है। पटना उच्च न्यायालय¹² ने तो यहां तक एक विनिर्णय किया है कि दावों के मामले में बीमाकम्पनी को प्रतिकर के संशय के लिए दायी बनाने के लिए उपेक्षा का अधिकथन करना और उसे सिद्ध करना आवश्यक नहीं है और बीमा कम्पनी का दायित्व पूर्ण था, भले ही यह दायित्व पालिसी में उपबन्धित विस्तार तक ही सीमित क्यों न हो। इस दृष्टिकोण के विश्वद्वय के अन्य न्यायालयों ने यह अभिनिर्धारित किया है कि प्रतिकर का दायित्व उपेक्षा का निष्कर्ष निकाले जाने पर ही उत्पन्न होता है। उच्चतम न्यायालय¹³ ने इस पश्चात्वर्ती विचार का अनुमोदन किया है, किन्तु केसबन नायर बनाम स्टेट इंश्योरेंस आफिसर¹⁴ में

1. निकोलस, इन्ड्रोडक्षन टू रोमन ला (1975), पृ० 170।
2. निकोलस, हार्डोडक्षन टू रोमन ला (1975), पृ० 170 और 226।
3. पी०एच०विनफिल्ड, "दी हिस्ट्री आफ नेग्लीजेंस इन दी ला आफ टार्ड स (1926) 42 ला बाईरली रिप्पू, पृ० 184-201।
4. जैक्स, कामन ला आफ मैनकाइण्ड (1958), पृ० 160।
5. बूकलैण्ड एण्ड मैकेनेयर, रोमन ला (1936), पृ० 313-314 से तुलना कीजिए।
6. रेलेष्टेशन बनाम फ्लेचर, (1868) एल० आर० 3 एच० एल० 330।
7. प्लानिंगिन, ट्रोटप्लानिंगिन इन द्वायर सिविल (प्रिपोर्ट हारा तृतीय संस्करण, 1949), खण्ड 2, पृ० 315-317।
8. जैक्स, कामन ला आफ मैनकाइण्ड (1958), पृ० 160।
9. यू० कै० फारेट आफिस, मेनुग्राम आफ जर्मन ला (1950), खण्ड 1, पृ० 108, 110।
10. आर० डब्ल्यू० ली, इन्ड्रोडक्षन टू रोमन-डच ला (तृतीय संस्करण 1931), पृ० 333-334।
11. लासन, नेग्लीजेंस इन दी सिविल ला (1950), पृ० 64।
12. न्यू इंडिया इंश्योरेंस काप्चनी लिंच बनाम सुमिता देवी, (1971) ए० सी० जै० 58 (पटना)।
13. मीनू बी० मेहता, यामे रे० 3-27।
14. केसबन नायर बनाम स्टेट इंश्योरेंस आफिसर, (1971) ए०सी०जै० 219 (केरल)।

मुद्धार की आवश्यकता पर ध्यान दिया गया है। न्यायमूर्ति श्री कुण्डा अच्यर, (केरल उच्च-न्यायालय के न्यायाधीश के द्वारा) यह अधिनिर्धारित करते हुए कि बीमाकर्ता संदाय करने के लिए तभी दायी है, जब बीमाकृत व्यक्ति संदाय करने के लिए दायी है, निष्ठलिखित भत्त व्यक्त किया था :—

“पानवीय भावना के आधार पर और यान चालक की उपेक्षा सिद्ध करने में दुर्घटनाग्रस्त अनभिज्ञ व्यक्ति को कठिनाई को ध्यान में रखते हुए बीमाकर्ता पर पूरे दायित्व का भार अवश्य ही डाल देना चाहिए, व्याय इसके कि यह केवल उन्हीं मामलों तक सीमित किया जाए, जिनमें यह दर्पित किया गया हो कि यान चालक ने उपेक्षा की है। यह बात विधान मण्डल के लिए है, न कि न्यायालयों के लिए। किन्तु, विधि में यह एक कमी है, जिसे ठीक करना मेरे विचार में, न्यायों की वित्त होगा।” ।

पटना के विनिर्णय
में लिखा है।

3.25 विधि के मुद्धार के लिए इस दलील से ही यह दर्पित होता है कि वर्तमान स्थिति भिन्न रूप में है। पटना उच्च न्यायालय के उपर्युक्त विनिश्चय¹ में, (जिसमें कसूर के सबूत को अनावश्यक बताया गया है), यह त्रुटिपूर्ण उपधारणा की मई है कि कार की बीमा पालिसी, जिसमें पर-व्यक्ति जोखिम का बीमा भी है, अतिपूर्ति की संविदा है, जो बीमाकर्ता और पर-व्यक्ति के बीच भी है। किन्तु ऐसी बात नहीं बीमा भी है, अतिपूर्ति की संविदा है। पर-व्यक्ति के बीच अतिपूर्ति की संविदा है। पर-व्यक्ति है। पालिसी केवल यान के स्वामी और बीमाकर्ता के बीच अतिपूर्ति की संविदा है। पर-व्यक्ति की मृत्यु या उसकी शारीरिक क्षति के लिए प्रतिकर संदाय करने के लिए बीमाकृत व्यक्ति के किसी दायित्व—और इस प्रकार बीमाकर्ता के विरुद्ध पर-व्यक्ति का अधिकार—बीमाकृत व्यक्ति के किसी अपकूल्य कार्य से ही उत्पन्न हो सकता है। अतः जैसी विधि इस समय है उसके अनुसार बीमा कम्पनी पर प्रतिकर संदाय करने का कोई कड़ा दायित्व नहीं है।

उच्चतम न्यायालय का
विविज्ञय।

3.26 इस प्रश्न पर और अधिक विचार करने की आवश्यकता नहीं है कि क्या मोटर यान अधिकार के विद्यवान उपबन्धों के अधीन उपेक्षा का सबूत प्रतिकर के अधिनिर्णय के लिए आवश्यक है, नियम के विद्यवान उपबन्धों के अधीन उपेक्षा का सबूत प्रतिकर के अधिनिर्णय के लिए आवश्यक है, क्योंकि उच्च न्यायालय के विनिश्चय से यह प्रश्न समाप्त हो गया है।²

उच्चतम न्यायालय
के विचार।

3.27 उच्चतम न्यायालय के अनुसार³—

“स्वामी का दायित्व उस कर्तव्य के निर्वहन में उसकी असफलता से उत्पन्न होता है जो उस पर विधि द्वारा अधिरोपित है। प्रतिकर प्राप्त करने का अधिकार केवल उस व्यक्ति के विरुद्ध हो सकता है, जो किसी विधिक बाध्यता का पालन करने की विफलता के कारण प्रतिकर देने के लिए उपेक्षा कर सकता है, जो किसी विधिक बाध्यता का पालन करने की विफलता के कारण प्रतिकर देने के लिए अवश्य है। यदि कोई व्यक्ति विधिक रूप से दायी नहीं है तो उसका किसी भी अन्य व्यक्ति आवश्य है। यदि कोई व्यक्ति विधिक रूप से दायी नहीं होता है। दावा अधिकरण ऐसा अधिकरण है, जिसे राज्य सरकार ने मोटर दावों के शीघ्र निपटारे के लिए गठित किया है। लागू होने वाली साधारण विधि केवल कामने ला और अपकृत्य विधि है। यदि कोई व्यक्ति विधि के अधीन विधिक रूप से दायी हो जाता है, तो वह व्यक्ति, जिसे क्षति पहुँचती है, प्रतिकर का हकदार है और अधिकरण द्वारा अधिरोपित होता है। यदि यह दलील स्वीकार कर लो जाती है कि दावा अधिकरण ऐसा प्रतिकर अपेक्षा के सबूत के बिना अधिनिर्णीत कर सकता है, जो उसे उस दशा में न्यायोचित प्रतीत होता है, जब कि पर-व्यक्ति को सार्वजनिक स्वान में यान के प्रवोग द्वारा हुई क्षति के सबूत के आधार पर उसका समाधान हो जाता है, तो इसके बहुत आश्चर्यजनक परिणाम होंगे।” ।

1. न्यू इंडिया एंशोब्रेस कम्पनी लि० बनाम सुमित्रा देवी, (1971) ४० सी०जे०५८ (पटना) (उपर्युक्त पैरा 3.24)।

2. भीनू बी० मेहता बनाम बालकृष्ण रामचन्द्र नायर, (1977) २ एस० सी० आर० ८८६, ४० आई० आर० १९७७ एस० सी० १२४८।

3. भीनू बी० मेहता बनाम बालकृष्ण रामचन्द्र नायर ए० आई० आर० १९७७ एस० सी० १२४८, १२५७, १२५९ (1977) २ एस० सी० आर० ८८६।

3.28 मीनूबी० भेहता¹⁻² के मामले में उच्चतम न्यायालय के विनिश्चय से लेकर अब तक उच्चतम न्यायालय ने मोटर यान अधिनियम का इस प्रकार संशोधन करने के लिए बार-बार और डिक्टा है कि उसमें सङ्केत दुर्घटनाओं के संबन्ध में "बिना कसूर दायित्व" का सिद्धान्त समिक्षित कर दिया जाए। पश्चात् वर्ती मामले में³ न्यायमूर्ति कृष्ण अध्यर ने निम्नलिखित विचार घटाया है :—

उच्चतम न्यायालय विनिश्चय के लिए बार-बार डिक्टा है कि उसमें सङ्केत दुर्घटनाओं के संबन्ध में "बिना कसूर दायित्व" का सिद्धान्त समिक्षित कर दिया जाए।

"मोटर दुर्घटनाओं में जैसी विस्कोटक वृद्धि हो रही है उससे मृत्यु की बढ़नाएं अत्यन्त भयानक रोगों से होने वाली मृत्यु से कहीं अधिक है और ऐसी दुर्घटनाएँ भारत की जड़ों पर सर्वत्र एक धातक बोमारी है। हमारे विधान मण्डलों, न्यायालयों और वानून और भू करने वाली एजेन्सियों पर इस दुखद घटनाओं का न्यायिक प्रभाव अपराप्त है जिसके परिणामस्वरूप निर्धन व्यक्ति, जो मुख्यतया इन दुर्घटनाओं के शिकार होते हैं, अपना जीवन या कोई अंग खो देते हैं और उचित मात्रा में तुरन्त प्रतिकर पाने के लिए श्राद्ध विधिक उपचार करने से बंचित हो जाते हैं—और यह अनिवार्य मोटर बीमा तथा बीमा कारबार के राष्ट्रीयकरण के हो जाने पर भी होता है।... मध्यप्रग की जैसी पुरानी सड़कें, उनकी खतरनाक हालत जिसकी कभी भरमत न हुई हो, भारी यानों की संख्या में तीव्र गति से बृद्धि, जो बुरी तरह ठसाठस भर दिए जाते हैं, और जिनमें चेतावनी के कोई संकेत नहीं रहते, तेज गति से अन्धाधुन्ध चलाने के लिए उतावले ड्राइवर जो शराब के नशे में डूबे रहते हैं, सुरक्षा के लिए बनाए यातायात विनियमों का उतावले ड्राइवर जो शराब के नशे में डूबे रहते हैं, सुरक्षा के लिए बनाए यातायात विनियमों का लागून किया जाना बल्कि नियमित रूप से भ्रष्टाचार का अवसर प्रदान किया जाना और ऐसी बहुत सी बातें हैं जिनका सब मिजाकर यह प्रभाव पड़ रहा है कि सङ्केत दुर्घटनाएं दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही हैं। इन सब बातों से अपकृत्य की विधि को अधिक व्यापक बनाने की मांग आवश्यक हो जाती है जो दावों के मामलों में बिना कसूर दायित्व के सिद्धान्त को अपनाकर और प्रक्रिया को सरल तथा स्पष्ट बनाकर पूरी की जा सकती है। सामाजिक न्याय का, जो संविधान का एक समादेश है, उत्तर्वन स्वयं राज्य कर रहा है और वह यह सङ्केतों की मरम्मतकी अपेक्षा करके मोटर यानों में खतरनाक छंग से यात्रियों को ठसाठस भरने की अनदेखी करके और अधिकांश क्षेत्रों पर कुछ विस्तार से ध्यान दिया गया है जो वर्तमान पद्धति में अनुभव की गई है।⁴

विद्वान न्यायाधीश ने अपने इस विचारको पश्चात् वर्ती अनेक मामलों के विनिश्चयों में दुहराया है।

3.29 उच्चतम न्यायालय के एक निर्णय⁴ में से उद्भृत करना समुचित होगा जिसमें उन कठिनाईयों पर कुछ विस्तार से ध्यान दिया गया है जो वर्तमान पद्धति में अनुभव की गई है।⁵

उच्चतम न्यायालय का निर्णय—प्राय निर्णय में प्रगति कठिनाईयों।

"14. प्रस्तुत मामले से आश्रितों द्वारा अनुभव की गई उन कठिनाईयों पर प्रकाश पड़ता है जो उन्होंने मोटर दुर्घटना दावा अधिकारण के समक्ष अनुतोष प्राप्त करने के लिए उठाई थी। इस मामले में दुर्घटनाप्रस्त व्यक्ति भगवानदास अपने पीछे अपनी पत्नी, बिशन देवी और चार छोटे बालकों को छोड़ कर चल बसा। उसकी मृत्यु 8 और 9 जुलाई, 1961 के बीच राति को एक मोटर यान के नीचे दब जाने से हुई थी। मोटर यान के उतावले और उपेक्षापूर्ण चलाने के कारण उसके आश्रित व्यक्ति अपने अन्नदाता की मृत्यु के लिए कुछ प्रतिकर की मांग न्यायालयों के समक्ष अठारह वर्षों तक करते रहे।

- मीनू बी० भेहता बनाम बालकृष्ण रामचन्द्र नाथर (1977) 2 एस०सी०आर० 886 ए० आई० आर० 1977
एस० सी० 1248, 1257।
- उपर्युक्त पैरा 3. 2ब।
- कानकर्ड इंशोरन्स कम्पनी बनाम निर्मला देवी (1979) 3 एस० सी० आर० 694; ए० आई० आर० 1979
एस०सी० 1666, 1667 पैरा 1 और 3 (ग्रन्तवर)।
- विशन देवी बनाम शरबकश सिंह, प०आई०आर० 1979 एस० सी० 1862, 1866, 1867 (नवम्बर)
न्यायमूर्ति कैलासम।
- उपर्युक्त पैरा 1, 2 सी देखिए।

“यह कहा जा सकता है कि यदि उन्होंने न्यायालय से अनुरौद्ध प्राप्त करने की आशा न की होती तो उनकी स्थिति अच्छी रहती। उन्हें न्यायालय में न केवल अपना समय बिताना पड़ा, बल्कि अपने अधिकारों के लिए लड़ने के लिए ज़दार भी जाना पड़ा। इस बात का ज्ञान सभी को है कि ऐसी असहाय और दमनीय स्थिति से उन्हें निर्दिष्ट व्यक्तियों न पायदा उठाया है जो यदि कभी दावेदार प्रतिकर प्राप्त करने में सफल हों भी जाने तो उसका अधिकांश भाग नहीं देते।” ।

“15. इस सम्बन्ध जो विविध है, वह यह भवेता करती है कि दावेदार को यह सामान्यता करना चाहिए कि यान का ड्राइवर उत्तमतेपन से और ड्रोप्पर्स और चलाने का दोषी था। अतः इस प्रकार डाला गया यह भार बहुत बजानी है और दावेदार द्वारा उसका निर्वहन करना कठिन है पुलिस-अन्वेषण के अभिलेख अधिकरण को उपलब्ध नहीं किए गए हैं। वे अधिकारी, जिन्होंने दुर्घटना की जांच की थी, दावा अधिकरण के समझ साक्ष्य देने के लिए और किसी समुचित निष्कर्ष पर पहुंचने में सहायता देने के लिए बहुत कम उपलब्ध होते हैं। वीमाकम्पनों कुछ ही मामलों में, जैसा कि प्रस्तुत मामला है, अनुचित दृष्टिकोण अपनाती है और आश्रितों के अनुतोष को रोकने के लिए सभी प्रकार की अस्वीकार्य दलीलें पेश करती हैं। कई दावों में दावेदार के लिए न्यायालय में अपना दावा बनाए रखना सामर्थ्य के बाहर हो जाता है।

“ 16. मोटर दावा अधिकरण के समक्ष दावा अर्जियों के निपटारे में अत्यधिक देरी के कारण दावेदारों द्वारा मांगा गया अनुतोष, जिसकी उत्तरे अत्यधिक आवश्यकता होती है, अधिक वर्षों तक उपलब्ध नहीं होता है। इसके अतिरिक्त अपीलों में समय लगता है। इसके साथ-साथ आश्रितों को बिना किसी अनुतोष के अपना काम चलाना पड़ता है। न्यायालयों ने बार-बार इस बात पर जोर डाला है कि उतावलेपन और उपेक्षापूर्वक यान चलाना साबित करने में दावेदारों को काफ़ी कठिनाई होती है।” ।

“ 17. हम इस बात की ओर भी संकेत करेंगे कि इस न्यायालय और उच्च न्यायालयों ने यह इच्छा व्यक्त करते हुए वार-बार सुझाव दिया गया है कि एक ऐसा सामाजिक बीमा लागू किया जाए, जो दुरुदंताप्रस्ता व्यक्तियों के अश्रित व्यक्तियों को सीधा संदाय करने का उपबन्ध करे। इस न्यायालय ने भी नू. बी० मेहता और अन्य बनाम बालकृष्ण रामचन्द्र नाथर और अन्ध१ में केंज-वन नाथर बनाम स्टेट इन्डियन आफिसर२ का उल्लेख किया है जिसमें केरल उच्च न्यायालय के निर्णय के प्रति निर्देश किया गया है। इसमें उच्च न्यायालय ने अपना मत इस प्रकार प्रकट किया था—

“मानवता की भावना से और दुर्घटनाग्रस्त निर्दोष व्यक्ति की यात्रा के परिचालन की उपेक्षा सिद्ध करने में कठिनाई को ध्यान में रखते हुए बीमाकर्ता पर एक प्रत्यक्ष द्वायित्व डाला जाना चाहिए।”

मैसर्ट रुबी इन्होरेन्स कम्पनी द्वारा बनाया गया गोविन्दराम और अन्य (ए० ए० ओ० न० 1973 का 607 और 1974 का 296 जिसका विनिश्चय 13-12-1976 को हुआ) में मद्रास उच्च न्यायालय ने साधारित दीमा लागू करने की आवश्यकता का सुझाव दिया है, जिसमें थोड़ी सीमा तक अर्थात् “250-00 से 300-00 रुपये प्रतिमास तक के लिए उपेक्षा के साथ न किए जाने के बावजूद दावेदारों के लिए संहाय करने की व्यवस्था हो ।”।

3:30 उच्चतम न्यायालय न जगा है। इसके अन्तर्गत एक एक डाइवर्स दो ही हैं।

“विशेष इजाजत के लिए अनुच्छेद 136 के अधीन यह अर्जा एक ट्रूक ड्राइवर न दा ह, जिसके घाटक हाथ ने एक भारी मोटर वाहन चलाते समय एक स्कूटर चालक का जीवन ले लिया । यह एक ऐसा भयावक दृश्य है, जो इन दिनों हमारे कर्सर्वों और याहरों में सामान्य रूप से हो रहा है । यह एक ऐसा मामला है, जो घटना न होकर एक अपशंकन है और यह दुखात्म

1. श्रीनृ० शेहता बनाम बालकृष्ण रामवन्न नायर (1977) ५० स० ५० ११९, ५० श्राद्ध श्राद्ध १९७७
प्रम० सी० १२४८, १२६९ ।

एस० सी० १२४६, १२५० इन्शोरेन्स आफिस० (१९७१) ए० सी० जे० २१९।

२. कैशवन नायर बताम १८८ फ्लॉरिन्स नो. १००० एस० सी० डॉगू आर० खण्ड ३५ भाग १ पृष्ठ २९, ३१।
 ३. रतन सिंह बताम पंजाब राज्य (१०. १. १९८०) एस० सी० डॉगू आर० खण्ड ३५ भाग १ पृष्ठ २९, ३१।

उत्तम नदी पालय
का अभी हाल का
तिर्णय ।

यातायात की विगड़ती हुई हावर और चावेजनिक प्रातायात व्यवस्था की संकटापन्न अमुरक्षा का प्रतीक है। यह ऐसे पाप का जाल है, जो इन्हीं सड़कों पर बिछा हुआ है और यह संचालन का साधन न होकर चतुर युविवालों के साधन है। जिसे विभिन्न वीवारिशों ने मर्तों हैं, उससे कहीं अधिक सड़क दुर्घटना ले मरते हैं और यहाँ तक कि भारतीय सड़कों इस देश में सबसे अधिक जीवन नष्ट करती है। इसके बारे में कहा कहा जाये कि राज्य द्वारा सड़कों को अच्छों दशा में न रखने, लोक हित सम्बन्धी मुकदमेवाली का आवाव जिससे कि राज्य परिवहन व्यवस्थित रह सके और नागरिकों की अपशुल्य के सम्बन्ध में चेतना और बहुत तक कि विवान-बण्डल द्वारा इस अत्र अविद्या का द्वारा कम्पुर के दायित्व के सम्बन्ध में विवान लनावे की उपेक्षा और सड़कों की व्यवस्था में भारी बाहनों का उनकी सीमा में अधिक प्रयोग से भारतीय यातायात को इतना कलंकित कर दिया है कि वे यात्रा को मृत्यु से भिन्न बना देते हैं।

3.3.1 यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि इस रिपोर्ट में विभिन्न विषयों पर अपनी सिफारिशें करते समय हमने इन सब बारों को ध्यान में रखा है।

7. कसूर के सिद्धान्त के संबंधित सुधार की आवश्यकता

3.3.2 जिन विषयों पर सबसे पहले विचार किया जाना चाहिए, उनमें से सबसे महत्वपूर्ण प्रणय दायित्व के सिद्धान्त के संबंध में है। हमारी राष्ट्र में न्याय के हित में पह अत्यन्त आवश्यक है कि एक संशोधन द्वारा मोटरयान अधिनियम में बिना कसूर दायित्व के सिद्धान्त को सम्मिलित कर लिया जाए क्योंकि जो व्यक्ति खतरा उत्पन्न करता है, उसे ही उसके परिणाम भुगतने चाहिए।

3.3.3 बिना कसूर दायित्व के सिद्धान्त को लागू करने के पक्ष में तर्कों को विस्तार से बताना सम्भवतः आवश्यक नहीं है। अन्यत्र इस स्थिति के सम्बन्ध में जो चर्चा की गई है, उसमें हमने इस विषय से सुसंगत अधिकांश तर्कों का उल्लेख पहले ही कर दिया है। हमने भारत में उन निर्णयों के प्रति भी निर्देश कर दिया है, जिनमें इस विषय से संबंधित विधि का सुधार करने के लिए जोरदार समर्थन किया गया है। किन्तु सुविधा के लिए यह बता दिया जाए कि इस विशेष क्षेत्र में बिना कसूर दायित्व के सिद्धान्त को लागू करने को न्यायोचित ठहराने के लिए दो प्रमुख बारे हैं, अर्थात् सामाजिक न्याय और व्यावहारिक आवश्यकता।

एक अर्थ में तो सामाजिक न्याय ऐसे सभी विधान के सिद्धान्त के लिए प्रेरणा का स्रोत है, किन्तु यहाँ इस बात का विशेष महत्व हो जाता है क्योंकि मोटर कार से मृत्यु या शारीरिक क्षति अन्य कार्य-कलापों की अपेक्षा ज्यादातर और अधिक हुँखदायी होता है। मोटर कार के चलाए जाने से होने वाली अपहानि बड़े पैमाने पर और अवसर होती है जो असाधारण प्रकृति की होती है। इस विषय के तर्क में यह कह सकते हैं कि "कसूर" मोटरयान के प्रयोग से ही होता है और कसूर के अस्तित्व को हर एक घटना में, जब कि वह मोटरयान के उपयोग से हुई है, अलग से सावित करना आवश्यक नहीं है।

इंगलैण्ड में प्रवर-समिति को, जिसमें बिना कसूर दायित्व के सिद्धान्त की प्रस्थापना की गई थी, निर्दिष्ट किया गया था। उसने यह विचार व्यक्त किया कि सड़क पर मोटर कार के बारे में यह समुचित रूप से मान सकते हैं कि वह राइलैण्डस बनाम एलैचर के नियम 1-2 के अन्तर्गत आता है और पैदल चलने वाले अन्याचित व्यक्तियों को प्रतिकर देने के दायित्व के बारे में यह मान लेना चाहिए कि ऐसा प्रतिकर देना मोटर चलाने वाले पूरे समुदाय का कर्तव्य है, न कि केवल उस अकेले मोटर चलाने वाले का, जिसने नुकसान किया है।

ये सब सामाजिक न्याय के विभिन्न पहलू हैं। इनके अतिरिक्त व्यावहारिक पहलू भी हैं। बिना कसूर के सिद्धान्त को लागू करने की आवश्यकता की व्यावहारिक आवश्यकता इस बात में है कि मोटर यान से होने वाली दुर्घटना के शिकार प्रत्येक व्यक्ति को सबूत पेश करने में असाध्य कठिनाईयों का उस समय सामना करना पड़ता है जब उससे यह मांग की जाती है कि वह ऐसे दायित्व की पूर्व शर्त के रूप में कसूर सावित करे।

न्यायोचित।

बिना बसूर दायित्व को न्यायोचित ठहराने वाली दो प्रमुख बातें।

1. 88 एच० एल० डिवेट 5वीं सीरिज, कालम 1046।

2. यह ध्यान देने की बात है कि विचाराचण सैनी और लाई बक्सास्टर ने इस विधेयक का समर्थन किया था 88 एच०एल० डिवेट, कालम 551, 562।

3. डगलस पैने, "कर्मन्सेटिंग वी एक्सीडेंट विकटिय" (1960) 13 सी० एच० पी० 95, 93, 94 से तुलना कीजिए।

विलम्ब में कमी।

3.34 "बिना कसूर दायित्व" के सिद्धान्त को सम्मिलित कर लेने से दावा अधिकारी द्वारा दावों के निपटारे में होने वाला विलम्ब बहुत कम हो जाएगा, जिससे धारा 110(1) में विनिर्दिष्ट प्रकृति की दुर्घटना में क्षति-प्रस्त व्यक्ति के लिए (या ऐसी दुर्घटना में मृत व्यक्ति के दारिसों के लिए) यह आसान हो जाएगा कि वे लम्बी मुकदमेबाजी के बिना प्रतिकर प्राप्त कर सकते हैं। मुकदमा करने वालों की कठिनाईयों की ओर न्यायालय¹ ने ध्यान दिया है और हमने इस विषय के निर्णयों का पहले ही उल्लेख कर दिया है। अभी हाल में, मई, 1980 में, उच्चतम न्यायालय के रिपोर्ट किए गए एक निर्णय² में इन सब बातों का उल्लेख किया गया है और जिस तरह से प्रब्लिक ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन ने उस विषेष मामले में अपनी प्रतिरक्षा की थी, उसकी आलोचना की गई थी (जो शोभनीय नहीं थी)।

अभी हाल के एक अंग्रेजी लेख में सवूत की इस कठिनाई का उल्लेख बहुत अच्छे ढंग से किया गया है³

"तथों को अभिनिश्चित करने में, विषेष कर बहुत समय बीत जाने पर जो कठिनाई होती है उसकी बुराई सर्वविदित है, ऐसी घटनाओं के, जो क्षण भर में घटित होती हैं, साक्ष के सम्बन्ध में (यदि वे उपलब्ध हैं तो) अविश्वसनीयता का भी प्रश्न है और इस संदर्भ में उपेक्षा करने वाले व्यक्ति और उपेक्षा न करने वाले व्यक्ति के आचरण में भेद स्पष्ट करने में कठिनाई भी होती है। इसके परिणामस्वरूप अनिश्चितता बनी रही है, क्योंकि हमें बताया गया है कि एक अच्छा ड्राइवर भी (अच्छे का जो भी अर्थ हो) औसतन हर दो मील पर गलती करता है या एक अन्य अध्ययन के अनुसार प्रत्येक पांच मिनट में 9 गलतियां करता है। इन सब तथों से मोटरयान से होने वाली क्षति के लिए अपशुल्य की कार्रवाई करना खतरनाक हो जाता है, विषेषकर उस वारी के लिए जो कानूनी सहायता के लिए दावा नहीं कर सकता है।"

बिना कसूर के द्वारे में अन्यत्र स्थिति।

3.35 इपर सुझाये गए तरीके पर विधि का सुधार करने में इन सब मुख्य बातों की ओर ध्यान देना है। कई अन्य देशों में "बिना कसूर दायित्व" के सिद्धान्त की ओर ध्यान आकृष्ट हुआ है।⁴ और इसके लिए पूर्ववर्ती पैरों में जो मुख्य कारण बताए गए हैं, वे सारतः स्वीकार कर लिए गए हैं।

यह प्रगति उत्तरी हाल की नहीं है, जितनी कि वह पहली बार देखने में प्रतीत होती है। इंगलैण्ड में एक विधेयक का तत्तीय वाचन हाइकोर्ट आफ लार्ड से ने 1934 में किया था, जो मोटर चालकों पर पैदल चलने वालों के प्रति कसूर के सबूत बिना कड़े दायित्व का नियम लागू करने के लिए था, किन्तु हाइकोर्ट आफ कामना में उस पर विचार नहीं किया गया।

हाउस ऑफ लार्ड्स में भाषण।

3.36 1934 के विधेयक⁵ पर हाइकोर्ट के दौरान जो भाषण किए गए थे, उनमें से कुछ का उद्धरण देना रोचक होगा। लार्ड डेसफोर्ड ने कहा था कि—

"इस विधेयक का उद्देश्य सड़क पर मोटर का उपयोग न करने वाले व्यक्तियों को, जैसे कि पैदल चलने वाले और पैर से साइकिल चलाने वाले व्यक्तियों को, जब वे मोटर यान से सड़क पर क्षति-प्रस्त हो जाते हैं, प्रतिकर प्राप्त करने के लिए समर्थ बनाना है और इस प्रकार जब किसी पैदल चलने वाले की मृत्यु हो जाती है तब इसी प्रकार उसे भी प्रतिकर प्राप्त करने के लिए समर्थ बनाना है। मेरे विधेयक में यह प्रस्ताव है कि जिस व्यक्ति ने दुर्घटना की है उसकी उपेक्षा साक्षित बनाना है। किसी आवश्यकता के बिना प्रतिकर प्राप्त करना चाहिए, परन्तु इसके लिए शर्त यह है कि यह अत्यन्त आवश्यक परन्तु कृपा है, कि जिस व्यक्ति की मृत्यु या क्षति हुई है, उसकी उपेक्षा के कारण वह मृत्यु या क्षति नहीं हुई थी। यदि यह दर्शात कर दिया जाता है कि दुर्घटना में जिस व्यक्ति की मृत्यु या क्षति हुई है उसकी उपेक्षा के कारण वह दुर्घटना हुई थी, तो विधेयक के अधीन प्रतिकर के लिए कोई दावा नहीं किया जा सकता है।"

1. उपर्युक्त पैरा—3.28 से 3.30 तक देखिए।

2. राजस्थान स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन बनाम नारायण शंकर, ए०प्रा०१०मार० 1980 ए०स०पी० 695, 696 पैरा 3 (मई)।

3. नारंग एस० माश, "दी पीओसीन रिपोर्ट" (प्रक्तुकर 1979) 95, ए०ल०व्य०मार०, 513, 524।

4. विस्तृत व्योरे के लिए देखिए परिषिष्ट 4।

5. खण्ड 84, एच०एल० डिवेट्स, कालम 543, 544, 584।

“यह बात माननी पड़ेगी कि इससे विद्यमान विद्यि में परिवर्तन करना है। किन्तु मैं आशा करता हूं कि मैं लार्डशिप को यह दर्शित करूंगा कि ऐसा परिवर्तन न्यायोद्धित और आवश्यक है। क्या मैं थोड़े से शब्दों में आजकल के सङ्केत के खतरों के बारे में वता लकता हूं? नस्तव में स्थिति अस्था है। सङ्कों पर क्षति होने की घटनाओं की संख्या इतनी अधिक हो गयी है कि पैदल चलने वाले लाखों व्यक्तियों और उनके नातेदारों को अस्फूर्य कष्ट होता है और जो आंकड़े मिले हैं, उनसे राष्ट्र की चेतना तिलमिला गई है।”

* * * * *

“सङ्कों पर पैदल चलने वाले व्यक्तियों की दर्दनाक घातक घटनाओं की हालत को देखते हुए मैं संक्षेप में लार्डशिप का ध्यान विद्यमान विद्यि के अधीन कठिनाईयों की ओर दिलाना चाहूंगा कि पैदल चलने वाले व्यक्ति कैसे प्रतिकर प्राप्त करते हैं। “पैदल चलने वाले” व्यक्तियों के अन्तर्गत मैं पैर से साइकिल चलाने वालों को भी सम्मिलित करता हूं। पहली नूल कठिनाई इस तथ्य से उत्पन्न होती है कि मोटर चलाने वाले का हमेशा बीमा किया जाता है। वह पालियमेंट के एकट से ऐसा करने के लिए आवश्यक है। पैदल चलने वाले व्यक्ति का शायद ही कभी बीमा किया जाता है और इसका परिणाम यह है कि पैदल चलने वाले व्यक्ति अपने खर्च पर शक्ति-शाली बीमा कम्पनियों का मुकाबला करते हैं, जो मृत्यु या गम्भीर निःशक्तता के मामलों में सभी तरह की प्रतिरक्षाएं प्रस्तुत करते हैं। मैं इसके लिए उन्हें दोष देना नहीं चाहता। मेरा विष्वास है कि ठोड़े मामलों में वह बात सब है कि बीमा कम्पनियां उदारतापूर्वक व्यवहार करती हैं और प्रतिकर का संदाय करती हैं, भले ही वह अपर्याप्त हो सकता है और इसके लिए क्षति-ग्रस्त व्यक्ति को न्यायालय में पेश नहीं किया जाता, किन्तु अधिक गम्भीर मामलों में कम्पनियां अपने हितों के लिए मुकदमा लड़ती हैं और सभी प्रकार की विधिक प्रतिरक्षाएं प्रस्तुत करती हैं, जो उन्हें उपलब्ध हैं।”

“अब हम यह देखें कि ये विधिक प्रतिरक्षाएं क्या हैं? पैदल चलने वाला व्यक्ति न्यायालय में प्रतिकर का दावा करता है। उसे पहले इस बाधा का सामना करना पड़ता है कि उसका यह कर्तव्य हो जाता है कि वह यह साबित करे कि ड्राइवर ने उपेक्षा की थी। यह आसान काम नहीं है। यदि पैदल चलने वाले व्यक्ति की मृत्यु हो जाती है तो इसमें कोई सन्देह नहीं है कि दावे का समर्थन करने के लिए मुख्य साक्षी उपलब्ध नहीं होते। इसके विपरीत यदि पैदल चलने वाले व्यक्ति को गम्भीर क्षति होती है तो उसकी स्मरण-शक्ति डांवाडोल हो जाती है और वह ठीक नहीं रहती और वह मोटर चलाने वाले की उपेक्षा के आधार पर अपने दावे का स्मरण करने के लिए बाहरी साक्षियों को प्राप्त करने की कोशिश करता है। बाहर से साक्षी उपलब्ध करना बहुत ही कठिन और खर्चली काम है और पैदल चलने वाले के लिए, जो अपना मुकदमा स्वयं लड़ना चाहता है, उसना अधिक खर्च करके उन्हें उपलब्ध करना बहुत ही कठिन है। इसका परिणाम यह होता है कि बहुत से मामलों में पैदल चलने वाला व्यक्ति उस प्रतिकर को स्वीकार करने पर विवश हो जाता है, जो बीमा कम्पनी उसे देना चाहती है, बजाए इसके कि वह खर्चली मुकदमेबाजी में फंस जाए, जो उनके साधनों से परे होता है। मेरा विचार है कि यह अतिशयोक्ति नहीं होगी कि पैदल चलने वाला व्यक्ति प्रतिकर प्राप्त करना चाहता है तो उसके लिए पासा उलटा पड़ता है और उसे बहुत सी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है।”

“किन्तु मैं यह उपधारणा कर भी लूं कि पैदल चलने वाला व्यक्ति न्यायालयों में इस पहली कठिनाई का सामना कर लेता है और मोटर चलाने वाले की उपेक्षा को सफलतापूर्वक सिद्ध कर देता है, तो भी उसके बाद क्या होता है? बीमा कम्पनियों के लिए यह कहने की छूट है कि “यह सब है कि ड्राइवर ने उपेक्षा की थी, किन्तु तुमने भी उपेक्षा की थी।” अन्य मामलों में ये कम्पनियां एक तर्क पेश करती हैं, जिन्हें विधि में योगदायी उपेक्षा कहा जाता है, जैसे कि लार्डशिप को मालूम है। दावेदार को इस प्रतिरक्षा का खण्डन करना पड़ता है। यदि वह ऐसा करने में सफल हो जाता है तो बहुत ही अच्छी बात है, किन्तु यदि वह असफल हो जाता है तो

वह दावा पूर्णतः विफल हो जाता है। मुझे इस बात में सार्वदेह है कि शायद ही विधि को ऐसी अन्य शाखाएँ हैं, जिनमें इससे अधिक मुकदमेबाजी होती हो और उतनी अधिक खर्चीली हो, जितनी कि योगदानी उपेक्षा के मामले में होती है।

“इस विधेयक का न्यायोचित्य केवल दुर्घटना-ग्रस्त व्यक्तियों के कष्ट और उनकी लाचारी पर ही निर्भर नहीं है। इस विधेयक के न्यायोचित्य के लिए एक अधिक व्यापक आधार है, वह यह है कि पालियामेंट ने इस दृष्टि से बदल दिया है कि मोटर चालक एसी गति से और ऐसी शर्तों पर यात्रा करने में समर्थ हैं जो वे ऐसी विधि के न बनाए जाने पर कभी भी नहीं कर पाते। विधि में इस परिवर्तन का परिणाम यह है कि पैदल चलने वाले वालों के लिए अत्यधिक खतरा हो गया है। हमारी सङ्केत ऐसी है कि वे पैदल चलने वाले व्यक्तियों के लिए उचित सुरक्षा का स्थान होने की वजाय देश की सबसे खतरनाक जगहें हो गई हैं। रेल के मुकाबले वे भी अधिक खतरनाक हैं। मैं लार्ड शिप्स का ध्यान इस और दिलाना आवश्यक नहीं समझता हूँ कि पैदल चलने वाले व्यक्ति को सड़क का उपयोग करने के लिए कामन ला का अधिकार प्राप्त है। हिज मेजेस्टी की समस्त प्रजा को समान रूप से कामन चित रीति से उपयोग करे, किन्तु यदि वह अनुलाका का यह अधिकार प्राप्त है कि वह सड़कों का उचित रीति से उपयोग करे, किन्तु यदि वह अनुचित रूप से सड़क का उपयोग करता है तो उसकी मृत्यु हो जाती है। क्या यह सच नहीं है कि विधान द्वारा मोटर चालकों के पक्ष में सड़क यात्रा यात्रा के बारे में एक प्रस्ताव लागू किया गया था। मैं लार्ड शिप्स से यह पूछना चाहता हूँ कि क्या यह उचित नहीं है कि विधि को पैदल चलने वाले व्यक्ति के पक्ष में उस विस्तार तक परिवर्तित कर दिया जाए, जहां तक से प्रस्ताव है, और मेरे विचार में यह विस्तार मामूली है।

प्रस्ताव है, और मेरे विचार में वह व्यक्ति को ड्राइवर
“मैंने परिवर्तन के पक्ष में जिस सिद्धान्त का प्रस्ताव रखा है, अर्थात् क्षति-प्रस्ता व्यक्ति को ड्राइवर
की उपेक्षा साबित किए बिना प्रतिकर मिलना चाहिए—वह कोई क्रान्तिकारी प्रस्ताव नहीं है।
इसमें एक सिद्धान्त निहित है, जो महत्वपूर्ण विधिक और विधायी सावृप्यता पर आधारित है।

“जहाँ तक विधायी साइर्प की बात है, मैं केवल कर्मकार प्रतिकर अधिनियम के प्रति निर्देश करूँगा, जिसमें नियोजक अपने उन कर्मकारों को, जो क्षतिग्रस्त हो जाते हैं, प्रतिकर का सदाय करने के लिए विधि द्वारा आवद्ध है, भले ही नियोजक की ओर से कोई उपेक्षा न की गई हो और इसका एकमात्र अपवाद यह है कि यदि कर्मकार गम्भीर और जानबूझकर किए गए अवचार का दोषी है तो उसे प्रतिकर नहीं मिलेगा।”

* "अब मैं विधेयक के उपबन्धों का बहुत संक्षेप में उल्लेख करूँगा :

अपने १ से यह उपबन्ध है कि :

“जब शारीरिक क्षति सड़क पर मोटर यान के उपयोग से होती है या उससे उत्पन्न होती है तो ऐसी क्षति की बाबत न करानी। उस व्यक्ति से वसूल की जाएगी, जो उस मोटर यान का उपयोग कर रहा था। या उस व्यक्ति से वसूल की जाएगी, जिसको उसने मोटर यान का उपयोग करने दिया था या करने की अनुमति दी थी। किन्तु, ऐसा तब नहीं किया जाएगा, जब क्षति-प्रस्त व्यक्ति की उपेक्षा के कारण क्षति हुई हो।”

जाएगा, जब यह
 "यह एक ऐसा अपवाद है, जिसे मैं समुक्ति समझता हूँ और सभवतः एक और अपवाद
 के लिए भी समिति में सिफारिश की जानी चाहिए, जैसा कि विदेशों में विद्यमान है। वह
 यह है कि ऐसी वृद्धिता, जो फोर्स चेजरे (प्रधान मंत्रित) के कारण होती है, उसका भी
 अपवाद होता चाहिए। इसके पश्चात् विधेयक में निम्नलिखित उपचान्द्र हैं:—

“परन्तु यद्य प्रारंभ करने की शारीरिक क्षति की लागू नहीं होगी, जो उस घटना के होने के समय, जिसमें शारीरिक क्षति हुई है, मोटर यान का उपयोग कर रहा था या मोटर यान में था उस पर ले जाया जा रहा था।”

“इसका प्रभाव यह है कि यह विधेयक ऐसी दुर्घटना की लागू नहीं होता है जो एक मोटर चालक द्वारा दूसरे मोटर चालक को की गई है। ऐसे सामने को छोड़ देने का कारण यह है कि यह विधेयक को सख्त बना देता है और यह एक मोटर चालक दूसरे मोटर चालक की क्षति करता है तो यह सामता उस यानसे से मिल हो जाता है, जिसमें एक मोटर चालक पैदल चलने वाले व्यक्ति की क्षति करता है। जब एक मोटर-चालक दूसरे मोटर चालक की क्षति करता है, तो दोनों व्यक्तियों का बीमा किया जाया रहता है और प्रतिकर की क्षारताई में बीमा कम्पनियां प्रतिरोध करती हैं और उस तरह की कोई कठिनाई उत्पन्न नहीं होती है, जिस तरह की कठिनाई पैदल चलने वाले व्यक्ति के मामले में होती है।

“विधेयक के खण्ड 2 में यह उपनिधि है कि :

“इस अधिनियम द्वारा अधिरोपित दायित्व रोड ट्रैफिक एक्ट, 1930 के भाग 2 के अर्थ के अन्तर्गत दायित्व होगा।”

“इस खण्ड का प्रभाव यह है कि एक मोटर चालक को इस विधेयक द्वारा उस पर अधिरोपित दायित्व के विरुद्ध बीमा कराना पड़ेगा। इसमें कोई सन्देह नहीं कि प्रीमियम में कुछ बढ़िया का संदाय कराना पड़ेगा, किन्तु यह अत्यधिक नहीं होना चाहिए। मुश्किलों को देना पड़े, किन्तु विद्यमान विधि यही है। क्षणीक अन्य मोटर चालक अंधाधूंध मोटर चलाते हैं। किन्तु विद्यमान विधि यही है। सावधान मोटर चालक के मामले में बीमा की कोई छुट नहीं है। गत्येक मोटर चालक को, चाहे वह सावधान हो या नहीं, बीमा कराना पड़ता है और यह ठीक भी है और ऐसा इस विधेयक के अधीन होना भी चाहिए।

“खण्ड 3 के बाल पारिभाषिक खण्ड है, जिसमें यह कहा गया है कि :

“इस अधिनियम में “मोटर यान” और “सड़क” के वही अर्थ हैं, जो मूल अधिनियम में हैं और “शारीरिक क्षति” पद के अन्तर्गत घातक क्षति भी हैं।”

“तथा अन्य उपचारों के सम्बन्ध में निम्नलिखित एक आवृत्ति-खण्ड भी है—

“इस अधिनियम द्वारा अधिव्यक्त रूप से जैसा उपचारित है उसके सिवाय, इस अधिनियम की किसी बात के बारे में यह नहीं समझा जाएगा कि वह कार्रवाई करने या अन्य उपचारों के उन अधिकारों को प्रभावित करती है, जो किसी व्यक्ति को उस दशा में प्राप्त होते जब कि यह अधिनियम पारित नहीं किया गया होता।”

चदाहरण के लिए, यह उपचार लार्ड कैम्पबेल के एकट के अधीन अधिकारों का परिवर्णन करता है। इस एकट के अधीन कुछ मामलों में उस व्यक्ति के आश्रित को जिसकी मृत्यु हो गई है, उस व्यक्ति के विरुद्ध कार्रवाई करने का अधिकार होता है, जिसके अवचार के कारण मृत्यु हुई थी।

3.37 लार्ड चांसलर (विस्काउन्ट सैकी) ने डिवेट के दौरान निम्नलिखित विचार प्रकट किए थे¹ :

“मार्ड लार्डस, आपकी अनुमति से मैं इस विधेयक के विधिक विवादों के बारे में कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। विधेयक के द्वितीय वाचन का कड़ा विरोध करना कठिन है। इसके विपरीत बात यह है कि इस विधेयक के कुछ प्रस्ताव आकर्षक हैं। मैं तो यह भी कहूँगा कि इनमें से कुछ अनुचित नहीं हैं और उनके लिए अधिक सहयोग मिलना चाहिए। इस समय विधि की जो स्थिति है, उसके अनुसार पैदल चलने वाले ऐसे व्यक्ति को, जिसकी क्षति सड़क पर मोटर यान से हुई है, नुकसानी प्राप्त करने के लिए यह सिद्ध करना पड़ता है कि कार चलाने वाला व्यक्ति उस उपेक्षा का दोषी है, जिसके कारण दुर्घटना और क्षति हुई थी।

विस्काउन्ट सैकी का आपण।

1. खण्ड 84, एच० एल० डिवेट्स, स्टम्भ 554।

4-367 L.A.D./N.D./81

“इस विधेयक का प्रयोग, जैसा कि प्रथम खण्ड में अधिव्यवस्था है, सबूत के भार को सरे पर ढालना है और कुछ नामों के बारे में व्यापिक के भार को बदलना है और प्रतिरक्षा के इस तर्क को सीमित करना है कि पैदल चलने वाले व्यक्ति की उपेक्षा के कारण दुर्घटना हुई थी। इंग्लिश विधि का यह सामान्य सिद्धांत है कि ऐसे मामले में वादी को वह सिद्ध करना पड़ता है कि प्रतिवादी ने उपेक्षा की थी और हम लोगों में से किनको ऐसे मामलों का विवारण करने का अनुभव है, वे समझते वह कहेंगे कि वर्ती अधिकांश नामों में जल हो जाता है। किन्तु विधि में एक से समझते वह कहेंगे कि वर्ती अधिकांश नामों से कम जाता है। परिणाम निकलता है। कुछ अधिक सिद्धांत हैं और इन सिद्धांतों को जलने से कम जाता है। परिणाम निकलता है। कुछ सिद्धांत, जो कम उपयोगी या कम स्वीकीय पाए जाते हैं, उन्हें छोड़ दिया गया है। हमारी विधि सिद्धांत, जो जग उपयोगी या कम स्वीकीय पाए जाते हैं, उन्हें छोड़ दिया गया है। हमारी विधि में एक दूसरा सिद्धांत है, जिसके अनुसार वह व्यक्ति, जो जंगली पशु रखता है, जैसे कि चीता या शेर, अपने ही जोखियां पर ऐसा करता है और यदि वह ऐसे पशु को सड़क पर लाता है और यदि शेर, अपने ही जोखियां पर ऐसा करता है और यदि वह ऐसे पशु को सड़क पर लाता है, तो वह व्यक्ति उसके वह पशु भाग जाता है या अपने ल्याशी के नियन्त्रण से बाहर हो जाता है, तो वह व्यक्ति उसके परिणाम के लिए दायी होता है, चाहे उसकी ओर से कोई उपेक्षा हुई हो या नहीं।

“यह कोई नया सिद्धांत नहीं है, बल्कि एक ऐसा सिद्धांत है, जो हमारी विधि में पीढ़ियों से चला आ रहा है और इसे मोटर यान जैसी खतरनाक मशीन पर लागू करने में कोई नड़ा आश्वर्य-जनक या क्रांतिकारी परिवर्तन प्रतीत नहीं होता है। इतनी बात तो है ही कि यह कहना अनुचित नहीं होगा कि जब मोटर कार से पैदल चलने वाले किसी व्यक्ति की क्षति हुई है तब यदि उसका ड्राइवर नुकसानी देने से बचना जाहता है तो दूसरी विधिक प्रतिरक्षा सिद्ध करने का भार उस ड्राइवर पर होता चाहिए। उसे कौन-सी प्रतिरक्षा एस्प्रेस ट्रेन के लिए निश्चित रेल लाइने होती है और विराहुआ ट्रैक होता है, सिनल होता है, जबकि सड़क पर चलने वाली मोटर कार के लिए ऐसी कोई बात नहीं होती है और अक्सर मोटर एस्प्रेस ट्रेन की गति से चलायी जाती है।

हम में से जिन्होंने ऐसे मामलों का विचारण किया है, वे अनुभव सिद्ध सिद्धांत से भलीभांति परिचित हैं और यह बहुत कुछ सही भी है। वह यह है कि प्रति घण्टा मील की संख्या का आधा प्रति सैकण्ड गज की संख्या के बराबर है, जिससे कि प्रति घण्टा पचास मील की रफ्तार प्रति सैकण्ड पचचीस गज के बराबर है, अर्थात् जब तक ऐक-दो की गिनती करता हूँ, तब तक पचास मील की प्रति घण्टा की रफ्तार से चलने वाली मोटर पचास गज चल जायी होगी और इसमें पैदल चलने वाले व्यक्ति के लिए इतना समय नहीं है कि वह सड़क उस समय पार कर सके, जब मोटर पचास गज प्रति सैकण्ड की गति से आ रही हो। मोटर चालक पर सबूत का भार ढालने का प्रश्न कठिन नहीं है, बल्कि यह निश्चित करना कठिन प्रश्न है कि उस कौन-सी प्रतिरक्षा उपलब्ध करेगी है और इस बात में यह विधेयक विधिक व्यापक है। इस विधेयक अधीन के प्रतिवादी के लिए केवल इस प्रतिरक्षा की अनुमति दी गई है कि वह न्यायालय का यह समाधान करे कि दुर्घटना पैदल चलने वाले व्यक्ति की उपेक्षा के कारण मात्र से हुई थी।

“यदि यह विधेयक पारित हो जाता है तो इससे बीमा पालिसीयों में काफी अन्तर हो जाएगा। यह एक ऐसा विषय है, जिस पर मैं लार्ड शिल्प की सहायता करने में असमर्थ हूँ, किन्तु मुझे जो जानकारी दी गई है, वह यह है कि इस विधेयक के पारित हो जाने से जो संभावित प्रभाव पड़ेगा, उसके बारे में अनेक चारिक रूप से जांच दी जाएगी है और यह पता चला है कि इस विधेयक का प्रभाव उन बारों में अनेक चारिक रूप से जांच दी जाएगी। किन्तु इससे सबैह प्रतीत होता है कि कंपनियां इसके बारे में निश्चित अनुपासन में ली जाएंगी। किन्तु इससे सबैह प्रतीत होता है कि कंपनियां इसके बारे में निश्चित आंकड़े दें सकेंगी। इसमें कोई संदेह नहीं कि इन दरों से काफी बृद्धि होनी आवश्यक है। पहली आंकड़े दें सकेंगी। इसमें कोई संदेह नहीं कि इन दरों से काफी बृद्धि होनी आवश्यक है। अर्थात् जब नात तो यह है कि बिल्लुल एक नये प्रकार की दुर्घटना के लिए प्रतिकर देना पड़ेगा, अर्थात् जब मोटर चालक की ओर से कोई उपेक्षा न हुई हो या उपेक्षा सावित न हुई हो, तब भी प्रतिकर देना

होता । दुर्घटी जात जह है तो विद्युत वाली की संपर्क में जड़ी रुकी हो जाती, जिसने दुर्घटी करने वाले व्यक्तिक व्यक्तिसंबंधी अवधिका उनमें देने वाली व्यवस्था को बेताये और यह एक ऐसी गुराई है जिसके लिए दोस्ता हांगिले बहुत ज़िन्दगी है ।

3.38 लाड़ वक्तव्यालय के उद्देश्य ने जो विद्युत व्यवस्था को बदला है वह क्या है ?

लाड़ वक्तव्यालय का उद्देश्य ।

“मुझे ऐसा वलिल होता है कि दूर्घटी की वजह से वह जाता है कि वह उद्देश्य की गई है । मैं दूर्घटी का विवरण करता हूँ तो वह यह बताता है कि वह उद्देश्य की वजह से व्यक्तियों से अग्रेक पत्र विनाहृत रहता है और उसका उपयोग नहीं होता है । इसमें से कुछ तो बहुत ही कम्पटेटर है किन्तु इनमें ही उद्देश्य नहीं होता है कि विवरण व्यक्तियों के पात्र हैं । उनका कहना है कि वे कहिए उपयोग नहीं होता है क्योंकि वह उद्देश्य का विवरण व्यक्तियों का सामना करना पड़ा और उनके पात्र मुकाबला लड़ने के लिए उद्देश्य नहीं होता है कि वह जाते के लिए इन व्यक्तियों के बारे में कुछ भी जानता है कि वह उद्देश्य की वजह से वह उद्देश्य की वजह से वह उद्देश्य के लिए वाद करने की हजाजत नहीं जाता तब तक वह उद्देश्य के लिए वाद करने की वजाजत नहीं होती है और उद्देश्य की वजह से वह उद्देश्य का विवरण का सुकाबना एक धनाद्य विरोधी पक्षकार रो है वह वीसा कुछ नहीं पा सकता जो युद्धदबार लड़ने की ताकत रखने वाला व्यक्ति पा सकता है । यदि वह ऐसा कर शारीरकता है जैसा कि वह गया है तो, साक्षियों को उपलब्ध करने में बहुत खँच करना पड़ेगा । वह भी दात है कि ऐसी बोट लगाने के कारण जिससे उसकी मृत्यु भी हो सकती थी वह दुर्घटना के बारे में स्पष्ट वीर विविच्चत साक्ष्य देने में असमर्थ है । मैंने जाननीय अर्थ का शाब्दण सुना है । इसमें कोहि सादेह नहीं कि मैं असाक्षात्ती से भास्यहीन मोटर चालक के प्रति निर्देश किया है किन्तु जब वह किसी पैदल चलने वाले व्यक्ति को कुचल देता है तब उसे कोई आश्रात नहीं लगता है ।

*

*

*

*

“हम एक ऐसे मामले की धर्ची कर रहे हैं जिसमें सोटरकार से एक व्यक्ति को कुचल देता है । मैं कहता हूँ कि ऐसे मामले में जो व्यक्ति कुचला गया है वह इतना निःशक्त हो जाता है कि वह दुर्घटना का स्पष्ट विवरण देने में असमर्थ है और मोटर चालक की स्थिति ऐसी नहीं है । यदि ऐसी कुछ दुर्घटनाएं होती हैं जिनमें सोटर चालक भी असमर्थ हो जाता है वे इतनी कम हैं कि कानून को उन पर विचार नहीं करना चाहिए । मेरा विश्वास है कि इसका सही हल्ला यही है कि मोटर यान चलाने वाले व्यक्ति हारा होने वाली ऐसी प्रत्येक दुर्घटना का बीमा किया जाना चाहिया जिसमें पैदल चलने वाले व्यक्ति की क्षति हुई हो । मुझे ऐसा प्रतीत होता है इस समय जो बीमा किया जाता है वह अत्यन्त अनिष्टकारक है क्योंकि किसी व्यक्ति के दोषपूर्ण कार्य के परिणामों के विरुद्ध उसका बीमा किया जाता है । यह उसे दोषपूर्ण कार्य करने में निष्टाहित करने की बजाए प्रोत्साहित करना है । ऐसे अन्धाधुन्ध मोटर चालकों को क्यों आश्रम दिया जाए ? यदि वे किसी को क्षति पहुँचाते हैं तो उन्हें न तो कोई कष्ट होता है और न उनकी जेव पर असर पड़ता है । अब वह समय आ गया है जब विधि में परिवर्तन कर देना चाहिए ।

“पहले एक अवसर पर माननीय अर्ल लार्ड होवे ने इसके बारे में बहुमूल्य सुझाव दिए थे कि क्या करना चाहिए किन्तु मैं समझता हूँ कि वे इस विधेयक से सुराजत नहीं हैं । इस विधेयक का प्रभाव केवल सिविल दायित्व के प्रश्न पर पड़ता है । मोटर चलाने वाले व्यक्तियों को जनता से बहुत सी रियायतें मिली हैं । उन्हें सड़कों और पैदल चलने वाले व्यक्तियों का प्रभुत्व प्राप्त है । ऐसे व्यक्तियों को पहले सड़कों के उपयोग करने का समान हक प्राप्त था किन्तु अब उन्हें सड़कों का उपयोग करने देने की हजाजत देकर उन पर कृपा की जा रही है और मोटर चलाने वालों को कानून से यह छूट मिली हुई है वे देश की सड़कों पर मनमानी रफ्तार से मोटर चलाएं । हां, अन्धाधुन्ध और खतरनाक ढंग से मोटर चलाने पर कुछ प्रतिबन्ध हैं जो निष्प्रभावी हैं । जब

उन्हें ऐसा अधिकार प्राप्त है तब यह उचित ही है कि उन पर और अधिक दायित्व अधिरोपित किया जाए। यह कहने से कोई विवाद नहीं है कि दुर्घटनाओं के जो आँकड़े दिए जा रहे हैं वे भावना-तमक आवार पर हैं। ये आँकड़े ऐसे अवशिष्ट व्यक्तियों के बारे में हैं जिनकी सम्मान के राजमार्गों पर नृत्य हो गई और जो धारा यहीं हो गए हैं। इन आँकड़ों से शोधने खड़े हो जाते हैं। मेरा यह कहना है कि यह विधेयक पारित किया जाया चाहिए औन ऐसे उपर्युक्त वीधि ही तथा कड़ाई के साथ लागू किए जाने चाहिए जिससे योगों को इस देश की सड़कों का उपयोग करने में, जो उनका उचित विरासती अधिकार है, एक बार फिर सुरक्षा प्रदान की जा सके।”

लार्ड डिनिसफोर्ड का भाषण।

3.39 लार्ड डिनिसफोर्ड ने डिवेल के दौरान बाद में खण्ड 1 उद्धृत किया।¹

“शारीरिक क्षति के मामले में वस्तुत की जाने योग्य नुकसानी।

(1) जब किसी व्यक्ति को किसी ऐसी सड़क पर ऐसे घायल पर, जहां जनता को आने-जाने का अधिकार प्राप्त है, किसी मोटर यान के उपयोग से शारीरिक क्षति होती है या उत्पन्न होती है तो मोटर यान के स्वामी ये उपेक्षा या अन्य वाइन-तुक के स्वतंत्र के बिना उस क्षति की बाबत नुकसानी इस प्रकार वसूलनीय होगी मानो वह क्षति उसके व्यतिक्रम के कारण हुई थी, किन्तु तब नहीं जब क्षतिग्रस्त व्यक्ति की उपेक्षा के कारण से ही क्षति हुई हो।

परन्तु—

(क) जहां क्षति किसी योगदायी कारण से हुई है किन्तु वह क्षतिग्रस्त व्यक्ति की उपेक्षा से नहीं हुई है वहां नुकसानी की संगणना करने में यह बात ध्यान में रखी जाएगी कि दुर्घटना में ऐसे व्यक्ति की उपेक्षा का किस मात्रा तक योगदान है; और

(ख) जहां शारीरिक क्षति निम्नलिखित परिस्थितियों में उपर्युक्त रूप में की जाती है या उत्पन्न होती है, वहां—

(i) उक्त क्षति की बाबत नुकसानी स्वामी से केवल इस धारा के पूर्ववर्ती उपबन्धों के आवार पर वसूलनीय होती है; और

(ii) स्वामी से मिल किसी व्यक्ति पर यह विधिक दायित्व अधिरोपित किया जाता है कि वह उक्त क्षति की बाबत नुकसानी का संदाय करे; और

(ग) यह उपधारा ऐसी शारीरिक क्षति को लागू नहीं होगी जो किसी व्यक्ति को दुर्घटना होने के समय तब हुई हो जब वह मोटर यान चला रहा था या उसमें या उस पर ले जाया जा रहा था।

(2) जहां तक शारीरिक क्षति पूर्वक्ति रूप में की जाती है वहां इस तथ्य से कि क्षति-ग्रस्त व्यक्ति को मोटर यान के स्वामी द्वारा या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा कोई वित्तीय संदाय किया जाता है या उसकी पेशकश की जाती है या कोई अन्य सहायता दी जाती है या देने की पेशकश की जाती है, स्वतः यह विवक्षित नहीं माना जाएगा कि मोटर यान के चलाने में या उसके प्रबन्ध में उपेक्षा स्वीकार कर ली गई है।”

प्रध्यायित धाराचा।

3.40 लार्ड डिनिसफोर्ड ने विधेयक के एक वाचन के दौरान निम्नलिखित एक धाराति की प्रत्याशा की थी²—

“यह कहा जा सकता है—यह कहा भी गया है और सम्भवतः यह फिर कहा जाएगा कि मोटर चलाने वाले के लिए यह कष्टदायक है कि वह इस विधेयक के अधीन दायित्व के विशद अपना वीमा कराने के लिए कुछ बड़े हुए प्रीमिशन का संदाय करे क्योंकि उसे निःसंदेह ऐसा करना पड़ेगा। मूल्य इस बात में संदेह है कि प्रीमिशन अत्यधिक होगा, किन्तु मैं लार्डशिंप्स से इस पर विचार करने का अनुरोध करूंगा। विद्यमान विधि का परिवर्तन मोटर चालक के पक्ष में कर दिया गया है और ऐसी विधि के अधीन मोटर चालक को यह अधिकार है कि वह जितनी गति से सड़क पर मोटर चलाना चाहे, उसे चला सकता और इस कारण इतना सब कष्ट और नुकसान होता है। मैं यह पुछना चाहता हूँ कि कौन सा सामला अधिक कष्टदायक होगा—व्या मोटर चालकों से हन परिस्थितियों में ऐसी सभी रियायतों की बाबत, जो उसे विधि द्वारा दी गई हैं,

1. खण्ड 86, एच०एल० डिवेल, कालम 1035।

2. खण्ड 86, एच०एल० डिवेल, कालम 1046-1047।

अपने दायित्व का बीमा करने के लिए कुछ अधिक प्राप्तियां देने की मांग करना या प्रति वर्ष लगभग 3 हजार पैदल चलने वाले व्यक्तियों को, जिनकी मृत्यु हो जाती है और लगभग 60 हजार या 70 हजार पैदल चलने वालों को, जिनकी क्षति होती है, ऐसी मृत्यु या क्षति की वावत अपने या अपने आशितों के लिए पर्याप्त प्रतिकर प्राप्त करने के अधिकार दे व्यक्ति कर देना उचित है, जैसा कि इस वर्ष विधि में उन्हें वर्चित कर दिया गया है।'

3.41 तृतीय वाचन के दोरान लाई डेनिसफोर्ट ने प्रवर-समिति की रिपोर्ट का निम्नलिखित तृतीय वाचन।

उद्धरण देते हुए इस सिद्धांत को समष्टि किया¹:-

"प्रवर-समिति ने पैरा 10 में यह कहा है कि—संभवतः लाईशिप्स मुझे इस पैरे को पढ़ने के लिए ज्ञान करेंगे, क्योंकि मैं विधेयक के सिद्धांत को जिस तरह से कह सकता हूं उससे अच्छी तरह इसमें संक्षेप करके कहा गया है।"

"उपर निर्दिष्ट दृष्टान्तों के कारण समिति ने इस प्रश्न पर केवल मूण्डाणुण के आधार पर विचार करने में अपने को स्वतंत्र माना है कि यह जिन मामलों की चर्चा इस पर विधेयक में की गई है, उनके लिए उपेक्षा की विधि के साधारण सिद्धांतों से और विधेयक होने के लिए अच्छे कारण दर्शित किए गए हैं? समिति ने यह निष्कर्ष अधिक विलग होने के लिए अच्छे कारण दर्शित किए गए हैं? समिति का विचार है कि एक निकाला है कि ऐसा विलग होना न्यायोचित है। समिति का विचार है कि एक और तो लगातार बढ़ते हुए मोटर यातायात की दृष्टि से सड़क पर मोटरकार के बारे में कुछ हद तक यह माना जा सकता है कि वह रेलेड्स बनाय फ्लैटर में परिभ्राह्मित दायित्व के सिद्धान्त के अन्तर्गत आता है। इसके विपरीत वात यह है कि कि पैदल चलने वाले व्यक्तियों के दृष्टिकोण से समिति को यह प्रतीत होता है कि इस देश की सड़क—कुछ स्थानों पर और कुछ यौसरों में मोटरयानों के उपयोग से इस देश की सड़क—कुछ स्थानों पर और कुछ यौसरों में मोटरयानों के उपयोग से इसके लिए उपेक्षा की जाए जाना चाहिए।"

"मैं जिस अंतिम पैरे के प्रति निर्देश करना आवश्यक समझता हूं, वह पैरा 11 है:-

"इसके विषद् यह कहा जा सकता है कि ऐसी दुर्घटना के लिए, जो मोटरचालक के कसूर के कारण नहीं हुई है, मोटर चालक द्वारा नुकसानी का संदाय पर गलत तरीके से विचार किया गया है और पैदल चलने वाले अनभिज्ञ व्यक्ति को, जिसकी क्षति हुई है, प्रतिकर का संदाय किया जाना केवल उस मोटरचालक का कर्तव्य नहीं है, जिसने नुकसान किया है, बल्कि मोटर चलाने वाले समस्त समुदाय का यह कर्तव्य है और मोटरचालक के दायित्व में जो वृद्धि हुई है, उसके लिए का यह कर्तव्य है और मोटरचालक के विरुद्ध बीमा कराया जाना चाहिए, जैसा कि विधेयक में उपबन्धित है।"

3.42 इस संदर्भ में "टक्कर मार कर भाग जाने वाले मामलों में मोटर यानों से हुई क्षति के लिए प्रतिकर" के विषय में भारत के विधि आयोग की रिपोर्ट का उल्लेख करना उचित होगा। इस रिपोर्ट में इस स्थिति के बारे में यह कहा गया है कि²:-

"मोटर-यानों द्वारा हुई दुर्घटनाओं के लिए प्रतिकर की पद्धतियों के संक्षिप्त सर्वेक्षण से यह दर्शित होता है कि ये पद्धतियों निम्नलिखित प्रवर्गों में से किसी एक के अन्तर्गत हैं:

भारत के विधि आयोग की इका-वनवीं रिपोर्ट में अभिव्यक्त विचार।

1. खण्ड 93 एच०एल० डिजेट्स, कालम 148 (तृतीय वाचन)।

2. भारत का विधि आयोग, इकावनवीं रिपोर्ट (टक्कर मार कर भाग जाने वाले मामलों में मोटर यानों से हुई क्षति के लिए प्रतिकर) पृष्ठ 2, पैरा 6 (सितम्बर 1972)।

- (क) (1) ऐसे व्यक्ति द्वारा अतिवार, जो अपने चतुर के कारण दुर्बलता करता है (मुख व्यक्ति को संदेश में "दुर्बलता के लिए उत्तरदार्यी व्यक्ति" कहा जा सकता है) ।
- (2) ऐसे व्यक्ति द्वारा दर्शित, जो अपने लिए उत्तरदारी है, नाहें कसूर हुआ हो या नहीं ।
- (ब) दुर्बलता के लिए उत्तरदारी व्यक्ति के बीचारी द्वारा अधिकर का संदेश ।
- (ग) राज्य द्वारा या ऐसे अधिकरण (जैकर्डी) द्वारा, जिसे राज्य संकाय में स्थापित किया है या सामूहिक प्रदान की है, अधिकर का संदेश ।
- (ब) दुर्बलताप्रस्त व्यक्ति के बीचारी द्वारा अधिकर का संदेश ।"

10. प्रबंध (ख) का दृष्टान्त मोटर यात्रा अधिनिधय के उपवर्त्तों में दिया गया है जो अतिप्रस्त व्यक्ति को दुर्बलता के लिए उत्तरदारी व्यक्ति के बीचारी से अतिकर वसूल करने में समर्थ बनाता है । इस नियमित कुछ बातें और निर्वन्धन भी जीविरोपित किए गए हैं जो नियमित व्यक्ति के लिए हैं ।"

किन्तु आयोग न उपेक्षा सिद्ध करने की उस कठिनाई पर भी ध्यान दिया है जो केसवन नायर वनाम स्टेट इंशोरेन्स अफिसर¹ के मामले में बतायी गई है ।

विना कसूर दायित्व के नियम के समर्थन में तर्क ।

3.43 कड़े दायित्व का नियम अधिरोपित करने का जोरदार समर्थन उन नियमों से होता है जो कुछ समान परिस्थितियों में लागू होते हैं । एक अध्ययन² में यह बताया गया है कि कामन ला में कड़े दायित्व का नियम फ्लैजर वनाम रेलोडल के मामले से पहले ही अधिरोपित किया गया था । इस अध्ययन में यह भी दर्शित किया गया है कि अनेक मामलों में कड़े दायित्व का नियम लागू किया गया है, उदाहरण के लिए, पशुओं पर मामलों से हुई अपहानि के लिए, चुराए गए माल के सद्भावी क्रेता पर ऐसे माल अतिवार करने से हुई अपहानि के लिए, उपनिहित (जधानत रखी गई) सम्पत्ति का गलत परिदान के वास्तविक स्वामी के ग्रति, उपनिहित (जधानत रखी गई) सम्पत्ति का गलत परिदान करने के लिए, उपनिहिती पर चाहे उसकी सद्भावना आ उपेक्षा हो या न हो और कामन ला में सराय चलाने वालों और होटलों पर ।

कड़े दायित्व के कुछ अन्य उदाहरण भी हैं । उदाहरणार्थ, भिन्नोंटा के सुप्रीम कोर्ट ने³ ऐसे जहाज द्वारा जो तूफान के दौरान गोदी (डाक) से खड़ा है, गोदी को पहुंचाए गए नुकसान के लिए विना कसूर दायित्व ।

कड़े दायित्व का नियम केवल इस उद्देश्य पर आधारित नहीं है कि दोष ठीक कर दिया जाए और जिस व्यक्ति पर ऐसे दायित्व का भार कोरे त्याय की दृष्टि से पड़ना चाहिए उस व्यक्ति पर अर्थात् दो अनभिज्ञ पक्षकारों में से वह पक्षकार जिसके कार्यों से अपहानि करने की प्रेरणा मिली है या जिससे अपहानि होने की सम्भावना है, वह भार अल दिया जाए बल्कि यह नियम सबूत की समस्याओं पर भी आधारित है⁴ ।

कड़े दायित्व सम्बन्धी इन सब सामान्य वारों में से एक सामान्य बात यह है कि यदि दायित्व के सम्बन्ध में कोई अन्य मानदंड लागू किया जाता है तो जिस व्यक्ति की अपहानि हुई है उसे सबूत के बारे में एक कठिन समस्या का सामना करना पड़ेगा⁵ ।

1. केसवन नायर वनाम स्टेट इंशोरेन्स अफिसर (1971) ए०सी०ज० 219 (केरल)।

2. पैक "नेगलिजेन्स एण्ड लाइबिलिटी विद्युउट फाल्ट इन टार्ट ला" (1971 46 वांग्स० एल० रिचू 225 जिसके प्रति निर्वेश कीटान एण्ड कीटान, टार्टस (1972, पृष्ठ 592) में किया गया है ।

3. विस्टेट वनाम लेक एरी टार्सपोर्ट कंपनी (1910) 109 फिने : 456, 124 एन० डब्ल्यू० 221, कीटान एण्ड कीटान टार्टस (1977) पृष्ठ 592 ।

4. कीटान एण्ड कीटान, टार्टस (1977) पृष्ठ 592 ।

5. उपर्युक्त पैरा 3.9 परी देखिए ।

माल भेजने वालों, असामत्त लेने वालों या होटलों और परायों के अतिथियों को सबत की जिन समस्याओं का जामता करना पड़ता है उनके कारण याहुकों, उन्निहितियों और सराय चलाने वालों के लिए कड़े दायित्व का नियम बनाना पड़ा। दृष्टिपूर्ण उत्ताद से हुई अम्भानि के लिए विनियोगिताओं के विषय वालों में सबुत को समस्या और भी कठिन हो गई है क्योंकि उत्ताद की संरक्षण और डिस्ट्रिब्युशन तकनीक के बारे में लोगों को बहुत कम जानकारी रहती थी और इसी तथ्य के कारण कड़े दायित्व का मानदंड अपनाया थया।

3.44 के लोग, जो "कम्बुर" के साधारण पर दायित्व की पद्धति चालू रखना चाहते हैं इसके पक्ष में कई सम्भवपूर्ण तर्क प्रस्तुत करते हैं जो विनियोगिता के विरुद्ध तर्क हैं :—

(i) पहला—यह कहा जाता है कि उपेक्षा की पद्धति इसलिए नहीं बनायी गई है कि सभी प्रकार की हानियों के लिए प्रतिकर प्रदान किया जाए और यह नहीं मान लेना चाहिए कि वह यह पद्धति के बल इस कारण अपूर्ण है यह कुछ दुर्बलताओं में हीने वाली हानियों के लिए प्रतिकर प्रदान नहीं करती है। दूसरे जबड़ों में, ऐसे दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों के बीच जो प्रतिकर पाने के लिए अधिक योग्य हैं और जो प्रतिकर पाने के लिए कम योग्य हैं, अन्तर करना चाहिए। उपेक्षा का ऐसा ही मानदंड होना चाहिए (ऐसा कहा जाता है) जो न्याय के ग्रन्ति सार्वजनिक धारणा के लम्बाग अनुकूल हो।

इसके बारे में कोई सन्देह नहीं कि यह दृष्टिकोण ठोस और सही है किन्तु जो विषय विचाराधीन है उसमें कुछ ऐसी विशेष बातें हैं जिनमें इस साधारण दृष्टिकोण में परिवर्तन करना न्यायोचित प्रतीत होता है।

(ii) दूसरा—यह कहा जाता है कि नैतिक उत्तरदायित्व को, जो कामन ला पद्धति का एक मूल सिद्धांत है, परिस्थितियों की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए बदला नहीं चाहिए। इसके उत्तर में यह कहा जा सकता है कि जो दृष्टिकोण अपनाया जाना है वह केवल नैतिक उत्तरदायित्व का नहीं होना चाहिए बल्कि सामाजिक न्याय का भी होना चाहिए जिसके अन्तर्भृत यह तर्क भी है कि जो व्यक्ति जोखिम पैदा करता है उस पर हानि का प्रतिकर देने का दायित्व भी लागू किया जाना चाहिए—भले ही इसकी कोई आर्थिक सीमा हो।¹

(iii) तीसरा—न्याय: यह कहा जाता है कि उपेक्षा का सिद्धांत असावधानी से असावधानी करने में डर पैदा करता है और इस सिद्धांत को हटा देने से असावधानी से मोटर चलाने तथा दुर्घटनाओं में बढ़ि हो जाएगी। किन्तु इन्हें भी जो अनुभव हुआ हैं उससे यह बात सिद्ध नहीं होती है—जैसे कि कर्मकार प्रतिकर या रेल—जहां दायित्व या तो पूर्ण समझा जाता है या विनिर्दिष्ट रूप से ऐसा अभिनिर्धारित है।

(iv) चौथा—यह कहा जाता है कि यदि सामाजिक न्याय आधारभूत दृष्टिकोण है तो सभी योग्य व्यक्तियों के लिए लागू की जाने वाली सामाजिक कल्याण की पद्धति होनी चाहिए, और मोटर दुर्घटनाओं में क्षतिग्रस्त व्यक्तियों के लिए ही नहीं होनी चाहिए। इसी दृष्टिकोण पर बहुत कुछ आधारित यह दलील भी अक्सर पेश की जाती है कि न्यायालयों और अधिकरणों में विलम्ब की समस्या को व्यापक ढंग से हल किया जाना चाहिए, और मोटर यानों से हुई दुर्घटनाओं में दावों पर ही ध्यान केन्द्रित नहीं किया जाना चाहिए।

1. आगे पैरा 3, 62(क) भी देखिए।

यह एक आकर्षक तर्क है और कुछ हद तक सही भी है। किन्तु वह वता देना चाहिए कि इस विचाराधीन क्षेत्र में जिस गलत अनुपात में खर्ची और असम्यक् विलम्ब होता है उससे बचने के लिए चयन करने का दृष्टिकोण अपनाना आयोचित है।

विना कसूर दायित्व
लागू करने की सिफारिश ।

अन्य देश में स्थिति

विभिन्न प्रकार की स्किमें ।

3.45 इस अध्याय में बताई गई बातों को ध्यान में रखने पर वह समुचित प्रतीत होता है कि मोटर यानों से हुई दुर्घटनाओं में मृत्यु या शारीरिक शक्ति के बारे में विना कानून दायित्व के लिए उपबन्ध करना चाहिए। ऐसा दायित्व मोटर यान के उपयोग से उत्पन्न जोखिम पर निर्भर करेगा, न कि कानून पर।

3.4.6 इस विषय से सम्बन्धित विभिन्न बातों के बारे में ठोस सिफारिशें करने के पूर्व हम इस बात को ध्यान में रखें कि इस क्षेत्र में काफी प्रगति हुई है। इस रिपोर्ट में उसके ब्यौरे देना कठिन है किन्तु हम इस रिपोर्ट के साथ चुने हुए कुछ अन्य देशों की स्थिति का सारांश¹ दे रहे हैं।

3.47 ये स्कीमें इस समय विभिन्न प्रकार की हैं। इनमें से कुछ स्कीमों में यह परिकल्पना की गई है कि ऐसी निधि स्थापित की जाए जिसका प्रशासन राज्य करे और जिसमें से नुकसानी का संदाय किया जाए और एक प्रकार का सामाजिक बीमा की स्कीम चाल की जाए।

भारत में इतने विस्तार तक ऐसा करना अभी सम्भव नहीं है। किन्तु अभी कुछ विनिर्दिष्ट दिशा में विधि का सुधार करने पर विचार करना व्यावहारिक है। सुधार के व्यापक उद्देश्य ये होने चाहिए—(i) मोटर चालकों पर बिना कसूर दायित्व अधिरोपित करना, (ii) इसके साथ दायित्व का बीमा भी।

मोटर यान अधिनियम के अधीन पर व्यवित के प्रति दायित्व के विरुद्ध बीमा पहले से ही अनिवार्य है। इस रिपोर्ट में जिन मुद्धारों के लिए सिफारिश की गई है उसका मुख्य प्रभाव यह होगा कि दायित्व का भेत्र बढ़ जाएगा और इसके परिणामस्वरूप बीमा-कर्ता द्वारा किए जाने वाले संदायों का भेत्र भी बढ़ जाएगा।¹²

8. जिना कसर वायित्व की सीमा एं

बिना कसूर दायित्व के मामलों के लिए सिफारिश की गई सीमाएं।

अस्य देशों में सीमा एं

नार्दिक वेणो
स्थिति ।

3.18 ऊपर बताए गए कारणों से हमारी यह राय है कि “बिना कसूर” दायित्व के नियम में दायित्व की मात्रा को उस दण में सीमित करने का भी उपबन्ध होना आवश्यक है, जब कसूर पर ध्यान नहीं दिया जाए (अर्थात् यदि दायित्व केवल जोखिम पर निर्भर है, जब कसूर पर ध्यान नहीं दिया जाए (अर्थात् यदि दायित्व केवल जोखिम पर निर्भर है तो)। प्रीमियम में अत्यधिक वृद्धि रोकने की दृष्टि से यह वांछनीय है और प्रस्तावित सुधार के अनुसार किस प्रकार कार्य हो रहा है इसकी देखभाल करने के लिए भी कुछ गुजाइश होनी चाहिए। यह ध्यान देने की बात है कि उच्चतम न्यायालय^३ ने इस विषय पर अपने एक निर्णय में^४ जो सुझाव सुधार के लिए दिए हैं उनमें से सीमा निश्चित करने का भी सुझाव है।

3.49 कुछ अन्य देशों में ऐसा क्षतिग्रस्त व्यक्ति, जो दायित्व के विभिन्न नियमों के अधीन प्रतिकर का हकदार है, बीमा कम्पनी के विरुद्ध अपना दावा सीधे प्रवर्तित तो करा सकता है किन्तु वह केवल कुछ आंशिक सीमाओं के अधीन रहते हुए ही ऐसा कर सकता है।

3.50 उदाहरण के लिए, अनेक नाड़िक देशों में मोटररायान दुष्टना पालसो के अधीन कम्पनी को शारीरिक धर्ति पा सम्पत्ति या दोनों के बारे में संदाय करने का जो दायित्व है उसकी अधिकतम रकम निर्धारित है। ये सीमाए भी मुद्रास्फीत और जीवन-निर्वाह के

1. परिशिष्ट 4।

2. इंग्लिश विधि के लिए देखिए आगे का परा 5.5
परा 1858 परा सी 1862, 1866, 1877 परा 21।

3. खिरात देवी डनाम सरबलग्न सिंह, ए० ज्ञाई० 1979, एस० सा० 1802, 1803, 1804,

उपर्युक्त पैरा 3. 29।

५) मार्ग "कर्मन्योशन फार आटोमोबाइल एक्सीडेंस" (1970) १३ ए० ज० सा० ५८० ८० ११८-११९

स्तर में साधारण वृद्धि के अनुसार कमशः बढ़ा दी गई है। दृष्टान्त के रूप में, कुछ न्याड़िफ देशों में जैवी सीधाएं मजबूती जाती हैं, उनका विवरण हम नीचे दे रहे हैं :

क्षतिप्रस्त ग्रत्येक व्यक्ति के लिए			उसी दुर्घटना में संपत्ति के सभी नुकसान के लिए		
	राष्ट्रीय मुद्रा	अमेरीकी डालर (लगभग)		राष्ट्रीय मुद्रा	अमेरीकी डालर (लगभग)
फिनलैण्ड	.	(कोई सीमा नहीं)	(कोई सीमा नहीं)	250,000	59,500
नार्वे	.	200,000	28,000	100,000	14,000
स्वीडन	.	1000,000	193,500	1000,000	193,500
(1 जनवरी, 1970 के पूर्व)	.	स्वीडन में, 1970 के पश्चात्, शारीरिक क्षति के लिए ग्रात्येक की कोई सीमा नहीं है।			
डेनमार्क	.	150,000	20,000	120,000	16,000

3.51 संयुक्त राज्य अमेरिका के ऐसे अनेक राज्यों में, जिन्होंने “बिना कसूर” के कानूनों का अधिनियमन किया है, इस स्कीम के अधीन दावा किए जाने वाले फायदे की आंधिक सीमा भी अधिरोपित की है — (i) चिकित्सीय फायदा शर्तीक के अधीन नुकसानी के लिए, और (ii) उपर्जन की हानि के लिए नुकसानी की वावत अलभ-अलग सीमाएं हैं। इनसे संबंधित आंकड़े एक राज्य से दूसरे राज्य में भिन्न-भिन्न हैं और राज्य की आंधिक दशा तथा अन्य तथ्यों पर निर्भर हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि कन्नेवटीकट, पलोरिडा, जार्जिया, हवाई, कन्सास, केनटुकी, मेसुआचुसेट्स, नवादा, नार्थ डेकोटा और ऊटा “कम फायदा” वाले राज्यों के अन्तर्गत हैं। इनमें से अनेक राज्यों ने वैयक्तिक क्षति-संरक्षण (बिना कसूर) के लिए और चिकित्सीय तथा मजबूरी की हानि को पूरा करने के लिए उपबन्ध किया है जो कल मिला कर 15 हजार डालर से कम होती है।

हमारे विचार में जो सीमाएं (अधिकतम) होनी चाहिए, वे हमारी व्यारेवार सिफारिशों से प्रकट हो जाएंगी, जो आगे बताई जाएंगी ।

3.5.2 "बिना कसूर" दायित्व के आधार पर कितनी अधिकतम रकम वसूल करने की अनुज्ञा दी जानी चाहिए, इसके बारे में हमने इस प्रश्न पर विचार किया है कि क्या कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 की दौरी अनुसूची को कुछ परिवर्तनों और संशोधनों के साथ आदर्श के रूप में अपनाया जा सकता है? किन्तु हम वर्तमान प्रयोजन के लिए इसे अपनाना ठीक नहीं समझते हैं। उस अनुसूची में स्कीम का जैसा उपबन्ध किया गया है, उसके अनुसार विशेषज्ञों की सहायता से प्रतिकर का विस्तारपूर्वक अवधारण करना अपेक्षित है और किसी भी दशा में वह इस सिद्धान्त पर आधारित है कि दुर्घटना-ग्रस्त व्यक्ति मजदूरी उपार्जित करने वाला व्यक्ति है। इस रिपोर्ट में जिन दावों की हम चर्चा कर रहे हैं, उनके सम्बन्ध में ये सब बातें सदैव विद्यमान नहीं होंगी।

3.53 हम मामूली सीमा को अच्छा समझते हैं। रेल अधिनियम² में इसके समान जो उपबन्ध हैं उनमें (आर्थिक सीमा) 50 हजार रुपए निर्धारित है। हमारा आशय यह है कि मोटर यान अधिनियम के अधीन दावों के लिए प्रत्येक दावेदारों को एक लाख रुपये का उपबन्ध किया जाए।³

अमरीका में इतिहास ।

अधिकतम एकम—
संलग्न की जाने वाली
सारणी।

रेल अधिनियम खेल
उपबन्ध ।

1. अपागे पैरा 3.62 और पैरा 3.63 देखिए ।

2. शासन ४२का(३), भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (परिशिष्ट 1)।

2. व्यापार 824 (2), भारताद रा. 1000
3. निवेद के लिए शार्गे पैसा 3.63 देखिए ।

इसमें सिद्धान्त यह है कि जिन व्यवितयों की क्षति हुई है, उनमें धन का वितरण इस प्रकार किया जाना चाहिए कि वह उनके लिए अत्यधिक लाभप्रद हो और यह अच्छी बात होगी कि प्रत्येक क्षति-प्रस्त व्यक्ति को उचित प्रतिकर मिले, बजाय इसके कि क्षति-प्रस्त कुछ व्यवितयों को पूर्ण क्षतिपूर्ति मिले और क्षतिप्रस्त अन्य व्यवितयों को कुछ भी नहीं। मोटर यातायात के कारण होने वाली क्षति के लिए प्रतिकर की सीमित रकम का समर्थन इस आधार पर किया जा सकता है।¹

सीमाएं—संकीर्ण
विचार।

3.54 यह सदैव एक विवाद का विषय बना रहेगा कि विधान-मण्डल को इस निमित्त ठीक-ठीक कितनी सीमा निश्चित करनी चाहिए। इसके बारे में अलग-अलग राय अवश्य ही होगी। जिन व्यवितयों की ज्ञारीक क्षति हुई है, उनकी आय की हानि या (मृत्यु की दशा में) उसके परिणामस्वरूप उन व्यवितयों को हुई हानि, जो मृत्यु पर प्रतिकर के लिए दावा कर सकते हैं, इन सब की सीमाओं में बहुत अन्तर है विधि के बीच मध्यम मार्ग अपना सकती है, फिर भी जो सीमा किसी विशिष्ट समय पर अभिनिर्धारित की जाती है, उसका समय-समय पर पुनरीक्षण मुद्रा-स्फिति की दृष्टि से करना आवश्यक है।

योगदायी उपेक्षा।

अधिकांश उच्च
न्यायालयों के विचार।

इंग्लैंड में धृति।

3.55 अभी तक हमने प्रस्तावित संशोधन की स्कीम और साधारण मामलों पर उसके प्रभाव की चर्चा की है। अब इस स्थिति पर ध्यान देना आवश्यक है जो हम एक विशेष प्रकार की प्रतिरक्षा की सम्भावना के बारे में सोचते हैं। वह योगदायी उपेक्षा और सदृश उपेक्षा है। इस प्रश्न पर विस्तार से विचार करने की आवश्यकता नहीं है कि क्या भारत में अपकृत्य के साधारण दायित्व के मामलों में योगदायी उपेक्षा पूर्ण प्रतिरक्षा है?

3.56 ऐसा प्रतीत होता है कि अधिकांश उच्च न्यायालयों का यह विचार² है कि यद्यपि भारत में इस विषय पर इंग्लिश ऐक्ट के समान कोई विधान नहीं है³ तथापि हमारे न्यायालय सदृश उपेक्षा का नियम लागू करने के लिए स्वतंत्र है। इस दृष्टिकोण के आधार पर योगदायी उपेक्षा के कारण प्रतिकर की रकम वसूल करना वर्जित नहीं है, भले ही इसके कारण एसे व्यवित द्वारा वसूल की जाने वाली रकम कम हो जाए जिसने दुर्घटना में योगदान दिया है।

3.57 इंग्लैंड में अपकृत्य के सम्पूर्ण क्षेत्र में योगदायी उपेक्षा की प्रतिरक्षा प्रस्तुत करना 1945 में बन्द कर दिया गया था। इंग्लैंड में योगदायी उपेक्षा के आधार पर कोई दावा अब पूर्णतया विफल नहीं हो सकता है किन्तु वादी द्वारा वसूल की जाने वाली नुकसानी की रकम कम की जा सकती है। विधि का यह सुधार (विशिष्ट कानूनी अपवादी के अधीन रहने हए) अपकृत्य सम्बन्धी दायित्व के सम्पूर्ण क्षेत्र पर लागू होता है।

इंग्लैंड के महत्वपूर्ण कानूनी उपबन्ध उद्भूत करना पर्याप्त होगा, जो निम्नलिखित रूप में है⁴—

“जहाँ किसी व्यक्ति को नुकसान भागतः उसके अपने कसूर और भागतः किसी अन्य व्यक्ति या व्यवितयों के कसूर के परिणामस्वरूप होता है वहाँ उस नुकसान की बाबत दावा नुकसान उठाने वाले व्यक्ति के कसूर के कारण विफल नहीं होगा किन्तु उसकी बाबत नुकसानी उतने विस्तार तक कम कर दी जाएगी जो न्यायालय नुकसान के उत्तरदायित्व में दावेदार के अश को ध्यान में रखते हुए न्यायोचित और साम्य समझे।”

गोरीप के कुछ देशों में योगदायी उपेक्षा के नियम में परिवर्तन।

3.58 कुछ अन्य देशों में भी—जैसे स्वीडन में—यातायात दुर्घटना वीमा इस समय भी अपकृत्य की साधारण विधि के “योगदायी उपेक्षा” के नियम पर निर्भार है। न्यायालय को यह विवेकाधिकार प्राप्त है कि वह अधिनिर्णय रकम को उस दशा में कम कर दे जब कि दुर्घटनाप्रस्त व्यक्ति ने दुर्घटना में उपेक्षा पूर्वक योगदान किया है किन्तु दोनों पक्षकारों का कितना कसूर था इस पर सम्यक ध्यान

1. एहल, “टार्ट लाइब्रिलरी और इंश्योरेंस” (1959) खण्ड-3, एक्सेंडिनियर स्टीज इन. ला, 199, 222 से तुलना कीजिए।

2. रुरल इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड वेतनों लोनों, प्र०आई०जा० १९८० कलकत्ता, १६९ (इन विलोक्त के मामलों में)।

3. आगे पैरा 3.57 देखिए।

4. घारा १(१), ला रिफार्म (कानूनी विवरी नेगलिजेंस) ऐक्ट, १९४५ (८ और ९ जिया० ६ सी० २८)।

देना पड़ेगा । यह नियम उस व्यक्तिके आश्रितोंके लिये हानिकारक होने पर भी लाभ किया जाता है जिसको मृत्यु यातायात की ऐसी वृद्धिटना में हुई है जिसमें उसने अपनी उपेक्षा के कारण योगदान किया है ।¹ अपनी विधि के साधारण नियम के बल एक वाद के बारें परिवर्तित किए जाते हैं : दुर्विट प्रश्ना अंकित करना या लूप उपेक्षा पर ध्यान नहीं दिया जाता है ("जल कि दुर्विट प्रश्ना प्रसरत व्यक्ति का बहुत ही कम दृष्टि होता है") । ऐसे देखों व योग यामोंने, अब तुकमान उठाने के लिये व्यक्ति का बहुत ही कम दृष्टि होता है । ऐसा नियम के बल उस देवता ने स्वयं उपेक्षा करके अपनी हानि में योगदान किया है तब अपनी विधि के अधीन उस देवता नुकसानी प्रभाजित की जाती है । ऐसा नियम के बल नहीं है ।² वह अपनी गुरुकर्मणी पाता उसका केवल कुछ भाग ही पाएगा ।

3.59 किन्तु हमारे विचार में विशेष प्रकार की जिन दुर्बिनताओं से हमारा सम्बन्ध है उनके बारे में केवल सदृश उपेक्षा का नियम प्रतिश्थापित कर देने से बे कठिनाइयों कम नहीं हो सकती हैं जो इस समय अनुभव की जा रही हैं। इससे सरल एक ऐसे नियम का सुझाव देना उचित होगा जो सुधारता से लाग किया जा सके।

सदृश उपेक्षा की पद्धति में भी सदूत की कठिनाइयाँ ।

सदृश उपेक्षा पर आधारित पद्धति में भी मोटर यान के मामलों में यह निर्धारित करना एक जटिल समस्या हो सकती है कि उपेक्षा की मात्रा में किसी विशिष्ट पक्षकार ने किस विनिर्दिष्ट प्रतिशत तक उपेक्षा की थी।

सिफारिश—योगदायी
उपेक्षा पर ध्यान
न दिया जाना ।

3.60 अतः हम प्रतिरक्षा के लिए दी जाने वाली दलीलों में से योगदायी उपेक्षा या सदृश उपेक्षा⁸ को निकाल देना चाहते हैं। निःसंदेह हमारी सिफारिश उस हानि के विषय तक सीमित है जो मोटर यानों के उपयोग से होने वाली दुर्घटनाओं में हुई हो।

3.61 दुर्घटनाप्रस्त व्यक्ति के कसूर के विषय में यह उल्लेख कर देना चाहिए कि बीमा कम्पनियों द्वारा—और कुछ न्यायाधीशों द्वारा भी—“बिना कसूर दायित्व” के विरुद्ध साधारणतया यह तर्क दिया जाता है कि यदि कोई व्यक्ति आत्महत्या करने के आशय से किसी यान के आगे वास्तव में अपने आप को ला देता है और इसके परिणामस्वरूप उसकी मृत्यु हो जाती है या वह क्षतिप्रस्त हो जाता है तो उस व्यक्ति को या उसके वारिसों को कुछ भी प्रतिकर संदाय करने के लिए कोई न्यायोचित नहीं हो सकता । इसका संक्षिप्त उत्तर यह है कि प्रतिकर केवल उसी दशा में संदेय है जब कि मोटर यान अधिनियम की धारा 110(1) में विनिर्दिष्ट प्रकृति की दुर्घटना हुई हो । किसी घटना को तभी “दुर्घटना” कहा जा सकता है जब वह कि किसी युक्ति के कारण नहीं की गई हो । यदि कार्य साशय किया गया है तो वह स्पष्टतः कोई दुर्घटना नहीं है ।

18. चिना कमर द्वायित्व के बारे में बताई गई बातों का संक्षय और उनकी उस्तुति

3.62 इस अध्याय में जिन मुद्दों पर विचार किया गया है, उनके बारे में हम ठोस सिफारिशों करने के पूर्व, “बिना कसूर” दायित्व की कुछ महत्वपूर्ण बातों को संक्षेप में बताना चाहेंगे, जिनकी परिकल्पना हमारी स्कीम में की गई है और “बिना कसूर” के मामलों में दायित्व की आर्थिक सीमाएं अधिकैपित करने की तर्कसंगति भी बताना चाहते हैं क्योंकि ये सीमाएं हमारी स्कीम के अधिन्न भाग हैं—

प्रस्तावित स्कीम की
मुख्य बातें शीर्षक
उनके लिए तर्क के
आधार ।

(क) आर्थिक सीमा के अधीन रहते हुए ऐसा आर्थिक हानि के लिए, जितना सनना कर सकतो है, संरक्षण प्रदान करने के स्तर को मोटर चलाने की जोखिम मानना पड़ेगा।⁴ यह

उपधारणा की जाती है कि ऐसा मोटर चालक जो क्षति या मृत्यु का जाखिम उत्पन्न करता यह उस क्षति या मृत्यु के लिए, कस्तूर पर ध्यान दिए बिना, अवश्य संदाय करे । किन्तु यह अधिनियम के अधीन गठित अधिकरणों के समक्ष दावों तक ही सीमित रहेगा ।

हमने जिस रूप में "बिना कंसूर" दायित्व की परिकल्पना की है, वह अधिकरण की समक्ष दावों तक ही सीमित रहेगा। साधारण न्यायालयों के समक्ष दावों का विनियन व केवल कंसूर के अधार पर किया जाना चाहिए। किन्तु ऐसी स्थिति केवल वहीं पर होगी, जहाँ सम्बद्ध द्वेष के लिए किसी दावे अधिकरण का बिल्कुल ही गठन नहीं किया गया है।

1. सेलमेर, "हान्टरएवेशन विटवीन हस्त्योऐस एप्ड टार्ट थिरुर्ज" (1970) 18 पृज्ञोर्ज्ञोएल०, 145, 162।
2. सेलमेर, "हान्टरएवेशन विटवीन हस्त्योऐस एप्ड टार्ट थिरुर्ज" (1970) 18 पृज्ञोर्ज्ञोएल०, 145, 162।

1. संलग्न, हैरानी की विविधता एवं लाइब्रिलटी इंश्योरेन्स" (1962) 6 स्कॉन्डनेरियन इन स्टडीज जा., 131, 159।
 2. हेलनर, "टार्ट लाइब्रिलटी एण्ड लाइब्रिलटी इंश्योरेन्स" (1962) 6 स्कॉन्डनेरियन इन स्टडीज जा., 131, 159।

3. आगे का पैरा 3.63 भी देखिए ।

4. उपर्युक्त पंरा 3.44 (ii) से तुलना कीजिए।

3.64 हम इस संदर्भ में यह उल्लेख कर दें कि “बिना कसूर” द्वायित्व के प्रधन पर विचार करते समय हमें ऐसी स्थिति से निपटने के लिए, जिसमें दावेदार कसूर सावित करने की स्थिति में है, अनेक विकल्पों पर विचार करने का अवसर प्राप्त हुआ था। दावेदार को प्रतिकर की उस अधिकतम रकम से अधिक के लिए मांग करनी चाहेगा, जिसके लिए हमने “बिना कसूर” के आधार पर उपबन्ध किया है।¹ हमने जिस एक विकल्प पर विचार किया था वह यह उपबन्ध करना था कि (दावा अधिकरण की अनन्य अधिकारिता बनाये रखते हुए) दावेदार अपने विकल्प पर अधिकरण के समक्ष प्रतिकर की उच्चतर रकम के लिए कसूर के आधार पर दावा कर सकता है। दूसरा विकल्प, जिस पर हमने विचार किया था, वह यह है कि दावेदार को फोरम के सम्बन्ध में विकल्प की अनुज्ञा दी जाए, अर्थात् अधिकरण के समक्ष बिना कसूर के आधार पर कार्यवाहियां अनन्य रूप से की जा सकेंगी और विहित रकम की अधिकतम सीमा से अधिक के लिए मांग नहीं की जा सकेगी, किन्तु साधारण सिविल न्यायालय के समक्ष कार्यवाहियां कसूर के आधार पर की जा सकेंगी और उनके लिए अधिकतम रकम की सीमा नहीं होगी।

निःसन्देह, इस विकल्प में यह बात उपलक्षित है कि दावा अधिकरण की अधिकारिता का अनन्य स्वरूप इस अर्थ में परिवर्तित हो जाएगा कि भले ही किसी क्षेत्र के लिए पहले से ही अधिकरण का गठन किया गया हो तो भी कसूर के आधार पर उच्चतर रकम के लिए दावा करने वाले दावेदार को साधारण सिविल न्यायालय के समक्ष दावा करने की अनुज्ञा देनी पड़ेगी।

3.65 सतर्कता से विचार करने पर हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि उपर्युक्त दोनों विकल्पों में से किसी को भी अपनाना आवश्यक नहीं है और सर्वोत्तम तरीका यही होगा कि कसूर के आधार पर द्वायित्व तथा बिना कसूर के आधार पर द्वायित्व के बीच भेद को एकदम हटा दिया जाए। अधिकरण के समक्ष सभी मामलों का विचारण एक ही आधार पर होना चाहिए, अर्थात् “बिना कसूर” के आधार पर किन्तु इसकी एक विनिर्दिष्ट अधिकतम सीमा होनी चाहिए। दावेदार को न तो कोई विकल्प प्रदान किया जाएगा और न उसको स्वयं या अन्य व्यक्तियों की सलाह पर कसूर का अभिकथन करके उच्चतर प्रतिकर के लिए दावा करने की कोई लालच होगी।

दावेदार को यह विकल्प प्रदान करने से कि वह “बिना कसूर पद्धति” के अधीन जितनी नुकसानी पाएगा उससे अधिक नुकसानी का दावा करने के लिए वह सिविल न्यायालय के समक्ष जाए दावा अधिकरणों के अस्तित्व और उनके कार्य के लिए संकट उत्पन्न हो जाएगा। वह संकट वास्तविक है कि वकील इस प्रयोजन के लिए दावेदारों को सिविल न्यायालय में कार्यवाहियां संस्थित करने के लिए सलाह देंगे।

3.66 विचार करने के लिए एक प्रश्न शेष रह जाता है, अर्थात् कब दावेदार को साधारण सिविल न्यायालय के समक्ष अवश्य जाना चाहिए। यदि किसी विशिष्ट क्षेत्र के लिए दावा अधिकरण का गठन नहीं किया गया है तो ऐसी स्थिति उत्पन्न हो सकती है। क्या ऐसी स्थिति में कसूर का सिद्धान्त लागू रहना चाहिए। प्रत्यक्षतः विधान-मण्डल का आशय यह है कि पूरे देश में अधिकरण पर्याप्त संघर्ष में गठित किए जाने चाहिए। हमारा यह विचार है कि ऐसे बहुत ही कम मामलों में वर्तमान विधि लागू रह सकती है। तदनुसार, हम ऐसे दावों में, जिनका विचारण दावा अधिकरणों के न होने पर साधारण सिविल न्यायालयों द्वारा किया जाता है, “बिना कसूर” का सिद्धान्त लागू करने के लिए कोई विनिर्दिष्ट उपबन्ध नहीं कर रहे हैं।

1. उपर्युक्त पैरा 3.63।

कसूर के आधार पर अधिक वसूल किए जाने के लिए अन्य विकल्पों पर विचार।

अधिकरण के समक्ष मामलों का बिना कसूर के आधार पर विनियोग किया जाता।

साधारण न्यायालयों के समक्ष दावों में कसूर का सिद्धान्त लागू किया जाता।

अध्याय 4

अनिवार्य बीमे के हिताधिकारी—धारा 95(1)

अध्याय का विस्तार ।

4.1 दायित्व के मूल सिद्धान्तों के प्रश्न पर विचार किया जा चुका है और अब जो दूसरा प्रश्न विचारणीय है, वह उन व्यक्तियों के सम्बन्ध में है, जो बीमाकर्ता के विरुद्ध प्रवर्तनीय दावों से सम्बन्धित अधिनियम के उपबन्धों का फायदा उठाने के लिए दावा कर सकते हैं। धारा 95(1) के परन्तुके के अधीन बीमाकर्ता के विरुद्ध अधिनियम के द्वारा प्रदान किए गए उपचार¹ का फायदा कुछ प्रवर्ग के व्यक्तियों² तक ही सीमित है।

किन्तु सुसंगत उपबन्धों द्वारा कुछ मामूली सीमाएं सूचित की गई हैं। उनकी जांच करते से पता चलता है कि सुसंगत उपबन्धों की अन्तर्वस्तुओं और उस रीति से, जिसमें ये सीमाएं अभिव्यक्त की गई हैं, कुछ व्यावहारिक समस्याएं उत्पन्न होती हैं। यह मूल प्रश्न विचारणीय है कि क्या यह सामाजिक न्याय की प्रचलित धारणाओं के अनुकूल होगा कि इस धारा को अनेक मामूली सीमाओं से धेर दिया जाए और उन प्रवर्गों के व्यक्तियों तक सीमित कर दिया जाए, जो पर-व्यक्ति को बीमाकर्ता के विरुद्ध प्रदान किए गए सीधे उपचार का फायदा उठा सकते हैं?

धारा 94 पर-व्यक्ति जोखिम के विरुद्ध बीमा कराने की बाधता अधिरोपित करती है। धारा 95(1) में यह उपबन्ध है कि किसी प्राधिकृत बीमाकर्ता द्वारा या बीमे का कारोबार करने के लिए अनुज्ञात सहकारी सोसायटी द्वारा ही पालिसी दी जाएगी और उसमें विनिर्दिष्ट व्यक्ति या किन्हीं वर्गों के व्यक्तियों का (विशेषतः आधिक सीमा के अधीन रहते हुए) विनिर्दिष्ट दायित्व के विरुद्ध अवश्य बीमा होना चाहिए।

4.2 धारा 95(1) का परन्तुक इस प्रकार है—

“परन्तु किसी पालिसी से यह अपेक्षित न होगा कि वह—

(i) उस पालिसी द्वारा बीमाकृत किसी व्यक्ति के कर्मचारी की उसके नियोजन से और उसके दौरान हुई मृत्यु के सम्बन्ध में अथवा ऐसे कर्मचारी की उसके नियोजन से और उसके दौरान हुई शारीरिक क्षति के सम्बन्ध में ऐसे दायित्व को पूरा करे, जो किसी ऐसे कर्मचारी की मृत्यु का उसकी शारीरिक क्षति की बाबत कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 के अधीन होने वाले दायित्व से भिन्न है जो,—

(क) यान चलाने में नियोजित है, या

(ख) सार्वजनिक सेवा यान की दशा में उस यान के कण्डक्टर के रूप में, अथवा उस यान पर टिकटों की जांच करने में नियोजित है, या

(ग) माल यान होने की दशा में उस यान में वहन किया जा रहा है, या

(ii) उस दशा को छोड़ कर जहां यान ऐसा यान है कि उसमें यात्रियों का वहन भाड़ या पारिश्रमिक पर, अथवा तियोजन की सविदा के कारण या उसके अनुसारण में किया जाता है, ऐसे व्यक्तियों की मृत्यु अथवा शारीरिक क्षति की बाबत ऐसे दायित्व को पूरा करे, जो उस घटना के होने के समय, जिससे दावा पैदा होता है, यान में या उस पर वहन किए जा रहे हैं या उसमें प्रवेश कर रहे हैं, या उस पर चढ़ रहे हैं या उससे उत्तर रखे हैं, या

(iii) किसी संविदात्मक दायित्व को पूरा करे।”

4.3 इस बात पर विचार करने से सहायता मिलेगी कि कौन से व्यक्ति हैं जो फायदा उठाने से अपवर्जित हैं। निम्नलिखित व्यक्ति इस प्रकार से अपवर्जित व्यक्तियों के मुख्य उदाहरण स्वरूप हैं:

परन्तुके खण्ड (1) के आधार पर पालिसी से यह अपेक्षित नहीं होगा कि वह कर्मचारी के नियोजन के दौरान हुई शारीरिक क्षति के सम्बन्ध में, कुछ विनिर्दिष्ट मामलों के सिवाय, वायित्व को पूरा करे:

1. आगे पेरा 4 देखें।

2. आगे पेरा 5.5 में हांगलश विधि से अन्तर देखिए।

धारा 95(1) के परन्तुके आधार पर अपवर्जित व्यक्ति।

परन्तुक के खण्ड (ii) के आधार पर निम्नलिखित व्यक्तियों से अपने से सम्बन्धित दायित्व को पुरा करने की अपेक्षा नहीं की जाती है :—

(i) प्राइवेट कार का यात्री, जो निःशुल्क वहन किया ला रहा है¹

इसके अन्तर्गत ऐसा निःशुल्क यात्री नहीं है जिसकी क्षति दुर्घटना में हुई है क्योंकि वह धारा 95(1) के परन्तुक (ii) द्वारा अपवृंजित है, किन्तु तब तक नहीं जब वह संविदा के अनुसरण में यात्रा कर रहा है²

किन्तु कुछ विनिश्चयों 3-4 के अनुसार जब पालिसी इस प्रकार ली जाती है कि उसके अन्तर्गत निःशुल्क यात्री भी हैं, तब बीमाकर्ता निःशुल्क यात्री को की गई शारीरिक क्षति या उसकी मृत्यु के लिए भी दायी होगा ।⁵

(ii) बिना टिकट यात्रा

उच्चतम न्यायालय के समक्ष एक मामले⁶ में यह प्रश्न उठाया गया था कि क्या कोई बिना टिकट यात्री इस अधिनियम के उपबन्धों के अन्तर्गत फायदे का हकदार है? किन्तु मामले के तथ्यों और परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए इसकी जांच करना आवश्यक नहीं था।

(iii) ट्रक को भाड़े पर लेने वाला व्यक्ति

ट्रक को भाड़े पर लेने वाला व्यक्ति इसके अन्तर्गत⁷ नहीं है, क्योंकि वह धारा 95(1) के परन्तुक (ii) द्वारा अपवृंजित है। इस निष्कर्ष पर पहुंचने में कलकत्ता उच्च न्यायालय ने इस स्थिति की "दुर्भाग्यपूर्ण"⁸ बताया है।

(iv) माल का स्वामी जो माल के साथ यात्रा करता है

दो उच्च न्यायालयों का यह विचार है कि किसी माल का ऐसा स्वामी जो माल यान में अपने माल के साथ यात्रा करता है, मृत्यु या शारीरिक क्षति⁹⁻¹⁰ के लिए प्रतिकर बीमाकर्ता से वसूल नहीं कर सकता है। यह मत धारा 95(1) के परन्तुक (ii) के अर्थान्वयन के आधार पर अपनाया गया है।

इसके विपरीत कर्नाटक के एक मामले¹⁰ के अनुसार अपने माल के साथ यात्रा करने वाला स्वामी वास्तव में अपने वहन के लिए भी संदाय करता है और वह इसके अन्तर्गत है।

1. के० गोपालकृष्णन बनाम शंकरामण ए०आई०आर० 1968 मद्रास 436।

2. (क) पृष्ठावाई बनाम रंजीत जी०ए०पी० कं०, ए० आई० आर० 1977 एस०सी० 1735, 1746, पैरा 20।

(ख) हीरादेवी बनाम सावा कान्त, ए०आई०आर० 1977 गोहाटी 31, 38 पैरा 19, 20 (पूर्ण न्यायपीठ)।

(ग) जाम श्री सतजी दिव्यजयसिंह जी बनाम दाउद तैयबजी, ए०आई०आर० 1978 गुजरात 153, 154 पैरा 26, 27।

(घ) सुमात्र चन्द्र बनाम हरियाणा राज्य, ए०आई०आर० पंजाब और हरियाणा 54, 56 पैरा 9 (पुनर्विलोकन के मामले)।

3. न्यु इंडियन इंश्योरेंस कं० लिं० बनाम सोहिंदर लाल (1978) एक्सिडेण्ट क्लैम्स जनरल 10।

4. आसाम कार्पोरेशन बनाम बीनू रानी ए० आई० आर० 1975 गोहाटी 3, जिसके प्रति निर्देश हीरा देवी बनाम सावा कान्त के सन्दर्भ में भी किया गया है, ए० आई० आर० 1977 गोहाटी 31, 38, पैरा 19, 20 (पूर्ण न्यायपीठ)।

5. प्रीमियर इंश्योरेंस कं० बनाम परमेश्वरबाई, ए० आई०आर० 1976 पट्टा 187।

6. मध्य प्रदेश स्टेट बैंक द्राम्पोर्ट कार्पोरेशन बनाम जेनीमाई, ए०आई० आर० 1977 एस० सी० 2206।

7. इंडियन स्पुन्चबल जनरल इंश्योरेंस कं० बनाम संजूर अशान ए० आई० आर० 1977 कलकत्ता 34, 37, पैरा 17।

8. साउथ इंडियन इंश्योरेंस कं० बनाम सुब्रह्मण्यम, एस०आई०आर० 1972, मद्रास 49, 52, पैरा 5 से 6।

9. ओरिएंड कापर एण्ड जनरल इंश्योरेंस कं० बनाम गुरेक कौर, ए० आई० आर० 1967, पंजाब 486, 490 (पूर्ण न्यायपीठ)।

10. चन्नापा बनाम लक्ष्मण, ए०आई०आर० 1979 कर्नाटक 93, 103 (मई)। टी० एम० रेनकप्पा बनाम कहमीदा, ए०आई०आर० 1980 कर्नाटक 25 (फरवरी) भी देखिए।

माल के स्वामी के सम्बन्ध में वर्तमान स्थिति द्वारा उपर्युक्त विपरीता।

4.4 हमारा यह विचार है कि वर्तमान उपबन्ध में सुधार करने की आवश्यकता है। माल के स्वामी¹ के सम्बन्ध में यह ध्यान देंगे की बात है कि माल के स्वामी का कर्मचारी अपवर्जित नहीं है और वह बीमा कम्पनी पर वाद लाने का हकदार होगा।² यदि स्थिति ऐसी है तो यह तर्कहीन बात है कि माल का स्वामी स्वयं वाद नहीं ला सकता।³

इस धारा की वर्तमान भाषा का चाहे जो भी सही अधिनियम हो किन्तु इस बात में विषमता प्रतीत होती है कि जो व्यक्ति अपने माल की देवभाल करने के लिए उस माल के साथ विधि सम्मत रूप से यात्रा करता है वह अधिनियम के फायदा देने वाले उपबन्धों का स्वयं लाभ नहीं उठा सकता। हमारी राय में यह तथ्य कि उसने यात्री के रूप में अपने वहन के लिए संदाय नहीं किया है—भले ही किसी विशिष्ट मामले में ऐसी वास्तविक स्थिति हो, — एक ऐसे अधिनियम के लिए महत्वपूर्ण नहीं माना जाना चाहिए जो सामाजिक न्याय के सिद्धान्त को लागू करने के लिए अधिनियमित किया गया है। सामाजिक न्याय की दृष्टि से स्थिति एक जैसी होनी चाहिए जो दावेदार माल का स्वामी हो या माल के स्वामी का कर्मचारी हो।

परिवर्तन की आवश्यकता।

सामाजिक न्याय और सुधार के लिए सुझाव देने वाले न्यायिक विचार।

4.5 इस प्रश्न पर विचार करने का अब समय आ गया है कि क्या वर्तमान स्थिति को बदलना आवश्यक है? साधारणतया मोटर यान अधिनियम के अध्याय 8 में अन्तर्निहित विधि की नीति यह है कि तत्प्रतित (दूसरी वस्तु के समान दी या ली गई कोई वस्तु) के आधार पर या संविदा के आधार पर नहीं बल्कि सामाजिक न्याय के उपाय के रूप में प्रतिकर के लिए उपबन्ध किया जाए।⁴ केवल यह तथ्य कि पर-व्यक्ति के प्रति दायित्व का बीमा कराना अपेक्षित है और पर-व्यक्ति को बीमाकर्ता के विरुद्ध उपचार (अधिनियम में अधिकथित सीमाओं के भीतर) प्रदान किया गया है, यह दर्शित करता है कि वास्तविक सिद्धान्त सामाजिक न्याय है।

4.6 यह बता देना चाहिए कि पंजाब के एक मामले में⁵ माल के स्वामी द्वारा, जो माल के साथ यात्रा कर रहा था, प्रतिकर के लिए किए गए दावे को नामंजूर करते हुए निम्नलिखित विचार प्रकट किए गए थे:—

“निःसन्देह यह एक कठब्राद मामला है, किन्तु यह कानूनी लोप का मामला है⁶—⁷ क्योंकि देश के इस भाग में छोटे व्यवसायी अपने माल के संरक्षण के लिए और अपना कारोबार स्वयं करने के लिए माल वाहक-न्याय पर स्वयं यात्रा करते हैं और सम्भवतः इसी कारण नियम 4, 60 (1) में यह कहा गया है कि स्वामी के वास्तविक कर्मचारी से यान को भाड़े पर लेने वाले व्यक्ति से भिन्न किसी व्यक्ति का वहन इस नियम के अनुसरण के शिवाय, नहीं किया जाएगा।”

“यह उपनियम इस बात को मान्यता देता है कि यान को भाड़े पर लेने वाला व्यक्ति मालवाहक यान पर यात्रा कर सकता है किन्तु इस नियम के उपनियम (2) में ऐसे व्यक्तियों की अधिकतम संख्या छह तक सीमित है। प्रत्यर्थी के विद्वान काउंसिल ने यह बात बतायी है कि इस मामले में प्रश्नगत मालवाहक यान पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों की संख्या उस संख्या से (छह से) अधिक थी किन्तु इसमें बीमाकर्ता के दायित्व का प्रश्न नहीं उठता है। और यह एक ऐसा तथ्य हो सकता है जो इस उपनियम की अवज्ञा करने के लिए स्वामी या ड्राइवर के विरुद्ध प्रभावी हो। किन्तु कानून में इस लोप को न्यायालय कानूनी उपबन्ध द्वारा खींचखांच कर या गलत निर्वाचन करके ठीक नहीं कर सकता है। यह केवल विधायी संक्षेप द्वारा ठीक किया जा सकता है।”

- उपर्युक्त पैरा 4.3(V), 1
- बैनगाड़ इंश्योरेस कंपनी बनाम चिन्नाप्पल, ए०आई०आर०, 1970, मद्रास, 236।
- उपर्युक्त पैरा 4.2।
- आगे पैरा 4.7 देखिए।
- ओरियन्टल फायर एण्ड जनरल इंश्योरेंस कम्पनी लिं बनाम भुखदेव कौर, ए०आई०आर० 1967, पंजाब 486, 490, पैरा 8 (पूर्ण न्यायपीठ)।
- जोरु डालने के लिए नीचे रेखांकित।
- उपर्युक्त पैरा 4.3 भी देखिए।

4.7 हमें यह प्रतीत होता है कि यही तर्क धारा 95(1) में परन्तुक(ii) में अन्य निर्बन्धनों को भी लागू होता है। निःशुल्क यात्रियों¹ के बारे में भी उन्हें सीधे उपचार का फायदा उठाने से अपवर्जित करते का वर्तमान उपबन्ध न्यायोचित प्रतीत नहीं होता है। इस संदर्भ में हम इस बात पर ध्यान दे सकते हैं कि इंग्लैंड में ऐसा अपवर्जन रोड ट्रैफिक एक्ट, 1960 की धारा 203 में पहले था किन्तु कोई आफ अपील² द्वारा विधि के सुधार के लिए दिए गए सुझाव के फलस्वरूप इसे तुरन्त निकाल दिया गया।

4.8 हमारी सिफारिश है कि धारा 95(1) के परन्तुक के खण्ड(ii) को निकाल दिया जाए। खण्ड (i) को, जो कर्मचारियों को अपवर्जित करता है, रखा जा सकता है। कर्मचारियों को कर्मचारी प्रतिकर अधिनियम लागू होगा और इसलिए वर्तमान निर्बन्धन से कोई कष्ट नहीं होना चाहिए। खण्ड (iii) को भी रहने दिया जा सकता है।

वर्तमान स्थिति न्यायोचित नहीं।

धारा 95(1) के परन्तुक के बारे में सिफारिश।

1. उपर्युक्त पैरा 4.3(ii)।
2. कोनेल बनाम मोटर इंश्योरेंस एव्यूरो (1969) 3 डब्ल्यूएलआर० 231, 237।

अध्याय-५

खीमाकर्ता के दायित्व की सीमाएं-धारा 95 (2)

विषय का विचार ।

5.1 अब एक बड़े प्रश्न पर ध्यान देना चाहिए जिसका सम्बन्ध बीमाकर्ता के दायित्व के विभिन्न आधिक उन सीमाओं से है जिनका अधिकार धारा 95 (2) में किया गया है। यह धारा नीचे उद्दृत की जा रही है:-

"(2) उपचारा (1) के परन्तु के अधीन रहते हुए कोई बीम। पालिसी ऐसे किस दायित्व की, जो किसी एक घटना की बाबत उपगत हुआ है, निम्नलिखित सीमाओं तक पूर्ण करे, अर्थात्:-"

(क) जहां यान भाल यान है वहां कुल पचास हजार रुपए जिसमें (ड्राइवर से भिन्न) अधिक से अधिक छह कर्मचारियों की, जो यान में ले जाए जा रहे हैं, मृत्यु या शारीरिक क्षति सम्बन्ध में कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 के अधीन होने वाली दायित्व, यदि कहों, सम्मिलित हैं;

(ख) जहां यान ऐसा यान है जिसमें यात्रियों का वहन भाड़े या पारिश्रमिक पर अथवा नियोजित संविदा के कारण या अनुसरण में किया जाता है वहां:-

(i) भाड़े या पारिश्रमिक पर वहन किए जाने वाले यात्रियों से भिन्न व्यवित्रियों द्वाबत कुल पचास हजार रुपए;

(ii) यात्रियों की बाबत-

(1) जहां यान अधिक से अधिक तीस यात्रियों का वहन करने के लिए रजिस्ट्रीकूत है वहां कुल पचास हजार रुपए;

(2) जहां यान तीस से अधिक, किन्तु साठ से कम यात्रियों का वहन के लिए रजिस्ट्रीकूत है वहां कुल पचहत्तर हजार रुपए,

(3) जहां यान साठ से अधिक यात्रियों का वहन करने के लिए रजिस्ट्रीकूत है वहां कुल एक लाख रुपए, और

(4) पूर्वोक्त सीमाओं के अधीन रहते हुए, जहां यान मोटर कैब है या प्रति यात्री दस हजार रुपए तथा किसी अन्य दशा में प्रति यात्री दो हजार रुपए;

(ग) खण्ड (घ) में जैसा उपलब्धित है उसके सिवाय जहां यान किसी अन्य वर्ग का है, उपगत दायित्व की रकम;

(घ) यान के वर्ग का विचार किए बिना पर-व्यक्ति की किसी सम्पत्ति को नुकसान सम्बन्ध में कुल दो हजार रुपए ।"

सीमाएं विकाल देने की व्यवस्थाकर्ता ।

5.2 ये सीमाएं उस समय अन्तःस्थापित की गई थीं जब सामाजिक न्याय की धारणा का रूप देविकास नहीं हुआ था। ये सीमाएं केवल बीमाकर्ता के विरुद्ध लागू होती हैं। इस द्वारा पर गम्भीरता से विचार करना है कि क्या वर्तमान समय में केवल बीमाकर्ता के दायित्व की ऐसी आधिक सीमाहोनी चाहिए। ये आधिक सीमाएं, जो यान की प्रकृति और उसके आकार के आधार कुछ मनमाने ढंग से नियत की गई थीं और केवल बीमाकर्ता के विरुद्ध लागू होती हैं, समयान् प्रतीत नहीं होती हैं। जब बीमाकूत व्यक्ति के दायित्व की ऐसी कोई सीमा नहीं है तब बीमा के दायित्व की आधिक सीमा अधिरोपित करने के लिए कोई न्यायोद्यत्य प्रतीत नहीं होता है।

धारा 95 (2) के अधीन सीमा हटाने के लिए उच्चतम व्यापार लय द्वारा दिया गया सुझाव।

5.3 यह उल्लेख कर दिया जाए कि लगभग तीन वर्ष पूर्व भारत के उच्चतम न्यायालय भी दायित्व की वर्तमान सीमा हटाने के लिए सुझाव दिया था।¹ धारा 95 में जो विभेदकारी पाया गया है उसके प्रति निर्देश करते हुए उच्चतम न्यायालय ने निम्नलिखित विचार प्रकट किए।

1. मंजुषी नाम बी० एल० गुल्त, ए०आई०आर० १९७७ एस०सी० १८५८, १८६३, पैरा १०।

“ऐसा द्वेषकारी अन्तर करने से न्यायिक या सामाजिक बनना को गहरा आधार लगता है और फिर भी मोटर यान अधिनियम की धारा 95(2) (ब) से ऐसा अन्तर करने का सुझाव दिया जाना प्रतीत होता है। हम आशा करते हैं और हमें विज्ञान द्वारा अधिनियम की धारा 95(2) में बड़ी भारी कमी को दूर करें। हम यह भी सुझाव देते चाहते हैं कि अन्यायिकों का मानव जीवन के प्रति दायित्व को एक विनियिष्ट धरातली तक संभित करने को बजाए न्यायालय के विवेक पर छोड़ देना चाहिए जो प्रत्येक मामले को विशेष परिस्थितियों के अनुसार धनराशि अवधारित करेगा। हम यह भी आशा करते हैं हमारे सुझाव सम्बन्धीय संकाय के अधीन जाएंगे और देश के सबसे ऊंचे न्यायालय द्वारा प्रकट किए गए विचार के बल परिवर्त शुभ कामनाएं नहीं बन जाएंगी।”

5.4 कुछ उच्च न्यायालयों के निर्णयों में दायित्व की सीमा हटाने का सुझाव पहले ही दिया गया था उदाहरण के लिए, बम्बई उच्च न्यायालय।¹

5.5 इस संबंध में यह ध्यान देने की बात है कि इंग्लिश एकट में एक बड़ा व्यापक उपबन्ध है। वह इस प्रकार है:—

“145. बीमा पालिसियों की बाबत अपेक्षाएँ:—

- (1) इस एकट के इस भाग की अपेक्षायों का अनुपालन करने के लिए बीमा पालि और निम्नलिखित शर्तों को अवश्य पूरा करना चाहिए।
- (2) किसी प्राधिकृत बीमाकर्ता द्वारा ही, अर्थात् ग्रेट ब्रिटेन में मोटर यान बीमा का कारबार करने वाले व्यक्ति द्वारा या व्यक्तियों के निकाय द्वारा ही, पालिसी जारी की जानी चाहिए।
- (3) नीचे दी गई उपधारा (4) के अधीन रहते हुए पालिसी में,
 - (क) ऐसे व्यक्ति या व्यक्तियों का या व्यक्तियों के बर्गों का ही बीमा किया जाना चाहिए जो किसी ऐसे दायित्व की अखत व्यक्ति पालिसी में विनियिष्ट किए जाएं जिसे व्यक्ति ने या उन व्यक्तियों ने संख्यक पर यान के उपयोग से हुई या होने वाली किसी व्यक्ति की भूत्यु या शारीरिक क्षति की जाबत उपगत किया है, और
 - (ख) उसका या उनका बीमा किसी ऐसे दायित्व की बाबत भी अवश्य होना चाहिए जो उसके या उनके द्वारा इस एकट में इस भाग के उन उपबन्धों के अधीन उपगत किया जाए जो आपात-चिकित्सा के लिए संदाय से सम्बन्धित हैं।
- (4) उपर्युक्त उपधारा (3) (क) के आधार पर पालिसी से यह अपेक्षित नहीं होगा कि उसमें निम्नलिखित दायित्व भी सम्मिलित हों—
 - (क) ऐसे व्यक्ति की मृत्यु की बाबत दायित्व जो पालिसी द्वारा बीमाकृत व्यक्ति के नियोजन में हो और उसकी मृत्यु ऐसे नियोजन से और उसके दौरान हुई हो, या ऐसी शारीरिक क्षति की बाबत दायित्व जो पालिसी द्वारा बीमाकृत ऐसे व्यक्ति ने उठाई हो या ऐसी शारीरिक क्षति की बाबत दायित्व जो ऐसे व्यक्ति ने अपने नियोजन से और उसके दौरान उठाई हो; या
 - (ख) कोई संविदात्मक दायित्व।”²

5.6 (क) पहले बताए गए कारणों² से हमारा विचार है कि इस समय धारा 95(2) में जौ सीमा अधिकथित है उसे हटा देने के लिए पर्याप्त न्यायोचित्य है और तदनुसार हम इसे निकाल देने की सिफारिश करते हैं।

1. मैरीन एण्ड जनरल इस्टर्न एस्ट कॉम्पनी बनाम वालकृष्ण रामचन्द्र नायन ए. ओर्साई. 1977 बम्बई, 53, 59, 60 परा 33 और केशवन नायर बनाम राज्य (1971) में केरल उच्च न्यायालय के निर्णय के प्रति निर्देश, प्रतीकृद्देश बलेम्स जनरल 219(1971) केरल ला टाइम्स 380।

2. उपर्युक्त पर्याप्त 5.2 और 5.3 देखिए।

सीमा हटाने के लिए
उच्च न्यायालयों
द्वारा दिए गए सुझाव।
इंग्लिश पैनल।

धारा 95(2)-सीमा
निकाल देने की
सिफारिश।

(ख) निःसन्देह यह उस विषय से भिन्न है जिसकी चर्चा हमने "बिना कसूर" दायित्व का नियम लागू करने की सिफारिश¹ करते समय की है। बिना कसूर दायित्व के संदर्भ में हमने आर्थिक लागू करने की सिफारिश करते समय की है। ऐसी सिफारिश की गई सीमा बीमा कर्ता पर ही सीमा अधिरोपित करने की सिफारिज की है। ऐसी सिफारिश की गई सीमा बीमा कर्ता पर ही लागू नहीं होगी बल्कि यह स्वामी, ड्राइवर या किसी अन्य दायी व्यक्ति पर भी लागू होगी। सुसंगत अध्याय में ऐसी सीमा के न्यायोचित्य की चर्चा विस्तृतर से² की गई है और उन्हीं तर्कों को दुहराना आवश्यक नहीं है।

धारा 95(2) में दो लाख रुपए की एक सीमा रख देने की वैकल्पिक सिफारिश।

5.7 किन्तु यदि धारा 95(2) में सीमा निकाल देने की हमारी सिफारिश³ स्वीकार नहीं की जाती है और धारा 95(2) में कोई आर्थिक सीमा नहीं का सिद्धान्त कायम रखा जाता है तो हम उस उपधारा में वर्तमान सीमा के स्थान पर प्रत्येक दायेदार के लिए दो लाख रुपए की एक समान सीमा रखने की सिफारिश करना चाहते हैं।

सामाजिक न्याय की बातों को ध्यान में रखते हुए हमारा यह विचार है कि यदि सीमाएं समाप्त नहीं की जा सकती हैं तो उपर्युक्त रूप में उनका पुनरीक्षण कर देना चाहिए। यह सिफारिश "कसूर" के दायित्व वाले ऐसे मामलों के लिए लागू होगी जिनमें साधारण न्यायालयों के समक्ष अधिकरण के समक्ष फाइल किए गए दावों के लिए, अर्थात् बिना कसूर के आधार पर दावे फाइल किए जाते हैं। "बिना कसूर" के मामलों के लिए, अर्थात् बिना कसूर के आधार पर दावे फाइल किए गए दावों के लिए सीमाएं हमारी उस सिफारिश के अनुसार नियत की जाएंगी, जो हमने इसके बारे में अलग से की है।⁴

पुनरीक्षित धारा 95(2)।

5.8 यदि यह वैकल्पिक स्कीम (आर्थिक सीमा को समाप्त न करके उसमें वृद्धि करना) अपना ली जाती है तो धारा 95(2) का निम्नलिखित रूप में पुनरीक्षण करना चाहिए:—

"(2) उपधारा (1) के परन्तु के अधीन रहते हुए बीमा पालिसी किसी एक दुर्घटना की बाबत उपगत दायित्व को निम्नलिखित सीमा तक पूरा करेगी, अर्थात्:—

(क) शारीरिक क्षति की दशा में, ऐसे प्रत्येक व्यक्ति के लिए जो प्रतिकर के लिए दावा करता है, दो लाख रुपए;

(ख) मर्त्यु की दशा में, ऐसे प्रत्येक व्यक्ति के लिए, जिसके फायदे के लिए दावा किया जाता है दो लाख रुपए :

परन्तु इस उपधारा की किसी बात का प्रभाव इस अधिनियम के किसी ऐसे उपकरण पर नहीं पड़ेगा जिसमें दावा अधिकारण के समक्ष दावों में संदेश प्रतिकार की मात्रा के संबंध में सीमाएं अधिकथित हैं।"

1. उपर्युक्त पैर 3.52 और 3.53 देखिए।

2. उपर्युक्त पैर 3.52 और 3.53 देखिए।

3. उपर्युक्त पैरा 3.6 (क) देखिए।

4. उपर्युक्त पैरा 3.52।

अध्याय 6

बीमा और दुर्घटना की विशिष्टियां देने का कर्तव्य—धारा 109 श्रौर (नई) धाराएं 109क तथा 109ख।

6.1 दावे के मामलों के निपटारे में अधिक विलम्ब इस तथ्य के कारण भी होता है कि क्षतिग्रस्त व्यक्ति—और दावा अधिकरण भी—उस बीमा कम्पनी की विशिष्टियों का पता लगाने में बड़ी कठिनाई का सामना करते हैं जिस कम्पनी ने दुर्घटनाग्रस्त यान का बीमा किया है। यह ध्यान में रखना चाहिए कि अधिकरण के समक्ष कार्यवाहियों का प्रभाव बीमा कम्पनी पर तब ध्यान में रखना चाहिए कि अधिकरण के समक्ष कार्यवाहियों में पक्षकारन बनाया जाए और ऐसा तभी तक नहीं पड़ सकता जब तक कि उसे उन कार्यवाहियों में पक्षकारन बनाया जाए और ऐसा तभी किया जा सकता है जब कि पुलिसी की विशिष्टियां दें जाएं। अतः एक ऐसा उपयुक्त उपचार करना चाहिए जो रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारियों या पुलिस प्राधिकारियों पर यह बाध्यता अधिरोपित करे कि वे ऐसी विशिष्टियां अधिकरण या क्षतिग्रस्त व्यक्ति को दें।

6.2 इस अधिनियम के अधीन दावा फाइल करने के लिए कुछ विशिष्टियों की अपेक्षा की जाती है और धारा 109 में इस विषय की कुछ चर्चा है। किन्तु व्यवहार में यह पाया गया है कि दावेदार को अपेक्षित विशिष्टियां आसानी से उपलब्ध नहीं होती हैं इस कट के उपचार के लिए पुलिस पर इसके लिए कुछ बाध्यताएं अधिरोपित की जानी चाहिए कि वह दावा फाइल किए जाने के लिए अपेक्षित जानकारी दे।

6.3 कुछ समय पहले भारत सरकार (विधि मंत्रालय) ने समुदाय के कमजोर वर्गों को कानूनी सहायता और सलाह दिए जाने के लिए एक समिति गठित की थी।¹ इस समिति को इस प्रश्न पर विचार करने का अवसर प्राप्त हुआ था कि क्यों मोटर यानों के उपयोग से होने वाली दुर्घटनाओं में क्षतिग्रस्त अधिकांश व्यक्ति उपचारों का लाभ नहीं उठाते हैं? समिति ने यह सुझाव दिया था कि लोगों को प्रतिकर के लिए दावा करने और इस प्रयोजन के लिए दावा अधिकरण के समक्ष उसे फाइल करने के अधिकार से अवगत करा देना चाहिए।

समिति ने यह विचार प्रकट किया है कि “कानूनी अनभिज्ञता से उत्पन्न होने वाली कठिनाई को दूर करने के प्रयोजन के लिए एक दूसरी मौलिक और प्रगतिशील किन्तु सरल उपाय—अपनाना चाहिए।” समिति ने जम्मू-कश्मीर राज्य में अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया के प्रति निर्देश करते हुए यह सिफारिश की है कि पुलिस और डाक्टर पर यह कर्तव्य अधिरोपित करना चाहिए कि वे दावा अधिकरण को दुर्घटना के ब्यौरे दें। हम समिति की रिपोर्ट के सुसंगत अंश का उद्धरण नीचे दे रहे हैं:—

“7.04 जब कभी मोटरयान के उपयोग से कोई दुर्घटना हो तो इसकी रिपोर्ट पुलिस को साधारणतया सदैव करनी चाहिए और जब किसी व्यक्ति की क्षति हुई हो तो उसे साधारणतया अस्पताल ले जाया जाना चाहिए किन्तु तब नहीं जब क्षति मामूली हो। अतः यह उपचार किया जा सकता है कि जब कभी पुलिस को किसी दुर्घटना की रिपोर्ट की जाए तब कानून द्वारा या प्रशासनिक अनुदेशों द्वारा पुलिस से यह अपेक्षा की जाती चाहिए कि वह उस मुद्रित निर्देशनपत्र (प्रोफार्मा) में, जो राज्य सरकार या राज्य बोर्ड द्वारा पुलिस थाने को विद्या गया है, दुर्घटना के बारे में विभिन्न विशिष्टियां नोट करे, जैसे कि क्षतिग्रस्त व्यक्ति का नाम और पता और क्या क्षति के परिणामस्वरूप मूल्य हुई है, मूल्य का नाम और पता तथा उसके आश्रितों का नाम और पते, ड्राइवर का नाम, यदि भालूम हो सके तो, दुर्घटना का स्थान और समय तथा दुर्घटना किस तरह से हुई है उसके ब्यौरे। पुलिस को रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के अभिलेखों से मोटर यान के स्वामी का नाम और पता तथा उस बीमा कम्पनी का नाम, जिसमें मोटरयान का बीमा हुआ है पता लगाने के लिए सुरक्षा कदम लगाने चाहिए और मुद्रित प्रोफार्मा में इन विशिष्टियों को लिखना चाहिए।

“तब पुलिस को वह मुद्रित प्रोफार्मा उस दावा अधिकरण के पास भेजना चाहिए जिसकी अधिकारिता के क्षेत्र में दुर्घटना हुई थी। जब क्षतिग्रस्त व्यक्ति या मूल्यकांश के बारे में अधिवाप्त विवरण देता है तब उसके

रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी ने पुलिस द्वारा अधिकरण की प्रस्तुत व्यक्ति को विशिष्टियों का दिया जाना।

धारा 109—जानकारी की प्रतियों का दिया जाना।

जानकारी देने का कर्तव्य।

1. राष्ट्रीय व्याय प्रणाली, समाज व्याय-सामाजिक व्याय पर रिपोर्ट (प्रगत 1977), अध्याय 7, पृष्ठ 44, 45, पैरा 7.04।

भारसाधक अधिकारी को भी ऐसा ही मुद्रित प्रोफार्मा क्षतिग्रस्त व्यक्ति से या मृतक के शव के साथ आने वाले उसके नातेदारों से विशिष्टियां मालूम करके अवश्य भरना चाहिए और उस दावा अधिकरण को भेजना चाहिए। तब दावा अधिकरण के रजिस्ट्रार को उस पुलिस थाने से सम्पर्क करना चाहिए जिसकी अधिकारिता के क्षेत्र में दुर्घटनास्थल है और पुलिस से यह अपेक्षा करनी चाहिए कि वह मोटररायत के स्वामी का नाम और पता तथा वीमा कम्पनी का नाम मालूम करे और भेजे। हम यह सुझाव देंगे कि पुलिस और अस्पताल के प्राधिकारियों पर वह सहायता अधिरोपित की जानी चाहिए वे न केवल अपेक्षित विशिष्टियां मालूम करें और मुद्रित प्रोफार्मा में भरें तथा उसे दावा अधिकरण को भेजें बल्कि क्षतिग्रस्त व्यक्ति को या मृतक के उन नातेदारों को भी, जो किसी विशिष्ट दावा अधिकरण के समक्ष प्रतिकर का दावा फाइल करने के हकदार हैं, जानकारी दे और उन्हें इस आशय की लिखित सूचना भी दें।

“मुद्रित प्रोफार्मा प्राप्त कर लेने पर दावा अधिकरण को उसे दावा अधिकरण से संलग्न कानूनी सेवा समिति के पास भेजना चाहिए और जब क्षतिग्रस्त व्यक्ति या मृतक के आश्रित प्रतिकर के लिए दावा अधिकरण के समक्ष सीधे दावा करते हैं तब उन्हें भी कानूनी सेवा समिति के यहां जाने के लिए निर्देशित करना चाहिए।”

6.4 कानूनी सहायता और सलाह समिति^१ इस विषय के बारे में जो सुझाव दिया है उसे हम मूलतः ठीक समझते हैं और यह सिफारिश करते हैं कि अद्याय में समूचित स्थान पर उपर्युक्त उपबन्धों को^२ अन्तःस्थापित करके इसे कार्यान्वित किया जाना चाहिए।

दुर्घटना के बारे में
कुछ जानकारी देने
के लिए पुलिस पर
और अस्पताल के
प्राधिकारी पर
सहायता अधिरोपित
करने के लिए नई
सारांश अन्तःस्थापित
करने की सिफारिश।

तामिलनाडु में
स्थिति।

तामिलनाडु में ज्ञियम।

6.5 हम यह उल्लेख कर देना चाहते हैं कि तामिलनाडु में कानूनी सहायता बोर्ड ने मोटर दुर्घटना में ऐसे क्षतिग्रस्त व्यक्तियों की सहायता के लिए, जो वकील रखने में समर्थ नहीं हैं, एक कार्यक्रम प्रारम्भ किया है^३ तामिलनाडु सरकार ने ज्ञियम बनाने की शक्ति के अधीन समय-समय पर प्रशासनिक आदेशों द्वारा आदेश जारी किए हैं और ज्ञियम भी बनाए हैं। ऐसे दुर्भाग्यपूर्ण व्यक्तियों के शोषण की बार-बार जिकायतें मिली हैं। प्रारम्भ से ही यह महसूस किया गया था कि यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसमें बोर्ड सहायता कर सकता है।

6.6 अगस्त, 1976 में तामिलनाडु सरकार ने एक ज्ञियम^४ लागू किया जिसमें अन्वेषक पुलिस अधिकारी से यह अपेक्षित है कि वह प्रतिकर के लिए दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति द्वारा (या दुर्घटनाग्रस्त मृतक के विधिक प्रतिनिधियों द्वारा) हस्ताक्षरित आवेदन-प्राप्त करे और दुर्घटना के अन्वेषण के परिणाम की प्रतीक्षा किए बिना उसे दावा अधिकरण को भेज दे।

किन्तु हम प्राकार आवश्यक नहीं समझते हैं। हमारी राय में यदि उपर्युक्त रूप में जानकारी देने का कर्तव्य अधिरोपित कर दिया जाता है तो वह पर्याप्त है।

6.7 उपर्युक्त विचार-विमर्श की दृष्टि से हम यह सिफारिश करते हैं कि दो नई धाराएँ—धारा 109क और धारा 109ब—ज्ञियमलिखित रूप में अन्तःस्थापित की जानी चाहिए:—

धारा 109क प्रौढ़ धारा 109ब प्राप्त: 109क और धारा 109ब—ज्ञियमलिखित

संविधान करने की
सिफारिश।

“109क. (1) जब मोटार यान के उपयोग के कारण कोई दुर्घटना हुई है और जिसमें किसी व्यक्ति की मृत्यु या गारीरिक मृत्यु हुई है और धारा 109 के अधीन उसकी रिपोर्ट पुलिस थाने के भारसाधक अधिकारी को को मई है तब ऐसा अधिकारी दुर्घटना की सार्वान्व विशिष्टियां धारा 110 के अधीन गठित और खेत्र पर अधिकारिता रखनेवाल दावा अधिकरण को ऐसे प्रलूप में भेजेगा जो विहित किया जाए।

1. उपर्युक्त परा 6, 3।

2. आगे परा 6, 7।

3. पी. बी. पट्टनारी: “सागा आफ यूनिक एटसेट्रा जस्टिस” (3 मंगेल, 1980) एम.एल.जे. 39-40, 41।

4. तामिलनाडु मोटर विहिकार सेवानिवारन वल्मीकि द्रिघ्नरत्न रूप, रूप 3 ए (प्राप्त 1976)।

पी. बी. पट्टनारी: “सागा आफ यूनिक एटसेट्रा जस्टिस” (3 मंगेल, 1980) एम.एल.जे. 39, 41।

(2) ऐसा दावा अधिकरण, जिसे दुर्घटना की सार्वान् विशिष्टियां उपधारा (1) के अधीन भेजी गई हैं, पुलिस थाने के भारताधक अधिकारी को यह आवेदन द्वे सकेगा कि वह दुर्घटना से संबंधित ऐसी और विशिष्टियां दें जो अधिकरण आवश्यक समझे और ऐसा अधिकारी आदेश का तुरन्त पालन करेगा ।

(3) पुलिस थाने का भारताधक अधिकारी दुर्घटना की उन विशिष्टियों की, जो उपधारा एं (1) और (2) के अधीन भेजी गई हैं, एक प्रतिलिपि भत्तिग्रस्त व्यक्ति को और वह दुर्घटना से मृत्यु हुई हो तो नृत व्यक्ति के लिए व्यक्तिगति को भी भेजेगा और उन्हें मृत्यु या दुर्घटना से मृत्यु हुई हो तो नृत व्यक्ति के लिए व्यक्तिगति को भी भेजेगा और उन्हें मृत्यु या शारीरिक क्षति की बाबत प्रतिकर के लिए दावा अधिकरण के समक्ष आवेदन फाइल करने के उनके अधिकारी की जानकारी देगा और ऐसी जानकारी संसूचित किए जाने की लिखित अभिस्वीकृति अभिप्राप्त करेगा ।

109ब. (1) जब धारा 109क में विनिर्दिष्ट ग्रजार की कोई दुर्घटना हुई है और दुर्घटना के परिणाम स्वरूप भत्तिग्रस्त व्यक्ति या मृत व्यक्ति अस्पताल में¹ लाया जाता है तब अस्पताल का भारताधक व्यक्ति उस क्षेत्र पर अधिकारिता रखने वाले दावा अधिकरण को दुर्घटना की ऐसी विशिष्टियां पेसे प्रलेप में देगा, जो विहित की जाएं ।

(2) दावा अधिकरण अस्पताल के भारताधक व्यक्ति को यह आदेश द्वे सकेगा कि वह दुर्घटना से संबंधित ऐसी और विशिष्टियां दें जो अधिकरण आवश्यक समझे और ऐसा व्यक्ति आदेश का तुरन्त पालन करेगा ।

1. यदि आवश्यक है तो "अस्पताल का भारताधक व्यक्ति" पदावलि की उपयुक्त परिभाषा दी जा सकती है ।

दुर्घटना के बारे में कुछ जानकारी संसूचित करने के लिए अस्पताल के प्राधिकारियों की जाव्यता ।

अध्याय 7

दावा अधिकरण—धारा 110

विस्तार ।

अधिकरण के सदस्यों की नियुक्ति ।

धारा 110(1) का परन्तुक- सम्पत्ति के नुकसान के लिए दावे ।

धारा 110(1) के परन्तुक स उत्पन्न कठिनाईयों ।

7.1 हम इस अध्याय में प्रक्रिया सम्बन्धी कुछ बातों की चर्चा करता चाहते हैं किन्तु हम केवल उन्हीं उपबन्धों की चर्चा करेंगे जिन्हें बदलना आवश्यक प्रतीत होता है या जिनकी कुछ बातों पर विचार करना अपेक्षित है ।

7.2 धारा 110 (1) राज्य सरकार को इस बात के लिए सशक्त करती है कि वह विनिर्दिष्ट प्रश्नों के न्यायनिर्णयन के लिए दावा अधिकरणों का गठन करे । अधिसूचना द्वारा दावा अधिकरणों का गठन ऐसे क्षेत्र के लिए किया जाना है जो अधिसूचना में विनिर्दिष्ट किया जाए । उपधारा का एक परन्तुक है जिस पर बाद में ध्यान देंगे ।¹ उपधारा (2) और (3) में अधिकरण² की संरचना और अंतर्गत आर्यों की ओर उपधारा (4) में अधिकरणों के बीच कार्य के विवरण की चर्चा है ।³

भारत के विधि आयोग ने विचारण न्यायालयों में विलम्ब और बकाया के विषय पर अपनी रिपोर्ट में ऐसे प्राधिकारियों के बारे में कुछ सिफारिश की हैं जिनके द्वारा अधिकरणों के सदस्यों की नियुक्ति की जानी चाहिए और इसके अंतर्गत कार्य-विवरण की व्यवस्था भी है । हम इस विषय पर बाद में विचार करेंगे ।⁴

7.3 अब हम (1969 में यथासंशोधित)धारा 110 (1) के परन्तुक पर विचार करेंगे । धारा 110(1) का मुख्य पैरा अधिकरण को इस बात के लिए सशक्त करता है कि वह न केवल मृत्यु या शारीरिक क्षति के प्रतिकर के लिए दावों का न्यायनिर्णयन करे बल्कि पर-व्यक्ति की सम्पत्ति के नुकसान की बाबत दावों का भी या दोनों का न्यायनिर्णयन करे । किन्तु इस उपधारा के परन्तुक में यह अधिनियमित किया गया है कि “जहां ऐसे दावे के अन्तर्गत सम्पत्ति को दो हजार स्पेष्ट से अधिक नुकसान की बाबत प्रतिकर का दावा है वहां दावेदार अपने विकल्प पर उस दावे⁵ को सिविल न्यायालय को लिए निर्दिष्ट कर सकेगा और जहां ऐसा निर्देश किया गया है वहां दावा अधिकरण न्यायनिर्णयन के लिए निर्दिष्ट कर सकता है कि विचार के लिए ग्रहण करने की अधिकारित न होगी ।”

7.4 ऊपर उद्धृत धारा 110(1) के परन्तुक से वहां कठिनाई⁶ उत्पन्न होती है जहां दावा दी हजार स्पेष्ट से अधिक के लिए है । ऐसे मामलों में दावेदार वर्तमान परन्तुक के अधीन “दावे को सिविल न्यायालय को न्यायनिर्णयन के लिए निर्दिष्ट कर सकेगा ।” इस विशिष्ट मामले में ऐसी प्रक्रिया से ज्ञावहारिक कठिनाईयां और समस्याएं उत्पन्न होती हैं । ये व्यावहारिक कठिनाईयां और समस्याएं इस नियम से उत्पन्न होती हैं कि यदि दावेदार “दावे को सिविल न्यायालय को निर्दिष्ट करने” का विनियम से उत्पन्न होती है कि यदि दावेदार “दावे को भिन्न-भिन्न न्यायालयों में दो समानान्तर कार्यवाहियों द्वारा विनियम से उत्पन्न होती है कि यदि दावेदार अपनाने से परस्पर विरोधी विनियमों की सम्भावना है तो दावेदार पर यह बात यदि ऐसा तरीका अपनाने से परस्पर विरोधी विनियमों की सम्भावना है तो दावेदार पर यह बात नहीं छोड़ देनी चाहिए कि वह यह विनियम करे कि किस प्रकार के अधिकरण के समक्ष वह अपनी नियम में—कर्मकार को यह छूट दी गई है कि वह अपना दावा या तो साधारण न्यायालय में या आयुक्त के समक्ष पेश करे । किन्तु उस अधिनियम में यह अनुच्छान नहीं है कि भिन्न-भिन्न अधिकरणों में ऐसी समानान्तर कार्यवाहियों की जाएंगी जिनके कारण परस्पर विरोधी विनियमों की सम्भावना हो । केवल एक कार्यवाही की जा सकती है । इसके विपरित मोटर यान अधिनियम के अधीन यदि

1. आगे पैरा 7.3 ।

2. भारत का विधि आयोग, सततरवी, रिपोर्ट (विचारण न्यायालयों में विलम्ब और बकाया), पैरा 10.3 और

10.4 से तुलना की जा सकती है ।

3. उपर्युक्त पैरा 1.8 भी देखिए ।

4. आगे पैरा 7.10 ।

5. उपर्युक्त पैरा 7.3 ।

दावेदार सिविल न्यायालय के समक्ष जाना पसंद करता है तो शारीरिक क्षति के दावे का न्यायनिर्णयन दावा अधिकरण में किया जाएगा और सम्पत्ति के नुकसान की बाबत दावा (दो हजार स्पेष्ट से अधिक का दावा) सिविल न्यायालय के समक्ष किया जाएगा। इससे परस्पर विरोधी न्यायनिर्णयन होने की सम्भावना स्पष्ट है ऐसा परस्पर विरोध (साधारण न्यायालय और दावा अधिकरण के बीच) से अवश्य ही भ्रम उत्पन्न होगा।

7.5 इससे यह दर्शात होता है कि इस प्रेषण पर अधिक विस्तार से विचार करने की आवश्यकता है कि व्या दावा अधिकरणों की क्षमता पर निर्वन्धन लगाने वाला वर्तमान उपबन्ध सन्तोषप्रद है हमें यह अवश्य बता देना चाहिए कि इस विशिष्ट मामले में अधिकरणों की क्षमता पर निर्वन्धन का प्रेषण केवल शैक्षणिक हित का प्रेषण नहीं है। अभिवचनों (दलीलों), न्यायालय फीस और परिसीमा के सम्बन्ध में साधारण न्यायालय और मोटर यान अधिनियम के अधीन गठित दावा अधिकरण के बीच महत्वपूर्ण अन्तर है। उदाहरण के लिए, मोटरयान अधिनियम के अधीन कार्यवाहीयों में विस्तार से अभिवचनों को प्रस्तुत करना अपेक्षित नहीं है। इस अधिनियम के अधीन, मूल्यानुसार न्यायालय फीस नहीं है जैसा कि सिविल वादों में है। मोटर यान अधिनियम के अधीन दावे के लिए परिसीमा-काल छह मास है। इसके विपरित, सिविल वादों में परिसीमा-काल इससे अधिक है।¹

परन्तु का
वास्तविक
प्रभाव।

7.6 अतः उपर्युक्त बातों को ध्यान में रखने पर धारा 110 के परन्तु को निकाल देने का आधार है। हम इसके पक्ष में ऐसी कोई बात नहीं सोच सकते हैं जिससे कि इसे रखे रहना न्यायोचित हो। यदि आशय यह है कि उच्ची रकम के लिए, अर्थात् किसी विशिष्ट रकम से अधिक के लिए, दावों का विचारण केवल साधारण न्यायालयों द्वारा किया जाना चाहिए तो यही तर्क शारीरिक क्षति के ऐसे दावों के लिए भी लागू होना चाहिए जो उस विशिष्ट रकम से अधिक के लिए किए जाते हैं, किन्तु शारीरिक क्षति के प्रतिकरक के लिए दावों की बाबत अधिकरण की क्षमता की ऐसी कोई आर्थिक सीमा नहीं है।

धारा 110 के परन्तु की आवश्यकता पर विचार-विमर्श इसे निकाल देने की सिफारिश।

यह परन्तु क बीमा कम्पनी के हितों के संरक्षण के लिए भी आवश्यक नहीं है। इस समय विधि जिस रूप में है उसके अनुसार बीमा कम्पनी के कानूनी दायित्व में, चाहे कार्यवाहियां मोटर यान अधिनियम के अधीन या साधारण विधि के अधीन की जाएं, कोई अन्तर नहीं है।

7.7 जो कुछ उपर कहा गया है उसे ध्यान में रखते हुए हम यह सिफारिश करते हैं कि धारा 110 (1) के परन्तु को निकाल देना चाहिए।

सिफारिश।

7.8 धारा 110 (2) की सभी क्षमता की आवश्यकता नहीं है।

धारा 110 (2)।

7.9 धारा 110 (3) में उस सदस्य की अहंताएं विहित हैं जो वुर्डटार-दावा-अधिकरण की अध्यक्षता करने के लिए नियुक्त किया जाता है और इसमें यह अपेक्षित है कि कोई व्यक्तिदावा अधिकरण के सदस्य के रूप में नियुक्त के लिए तब तक अहं न होगा जब तक कि वह—

धारा 110 (3)।

(क) उच्च न्यायालय का न्यायाधीश न हो या न रहा हो, या

(ख) जिला न्यायाधीश न हो या न रहा हो,

(ग) उच्च न्यायालय के न्यायाधीश के रूप में नियुक्त के लिए अहं न हो।

इस धारा में किसी परिवर्तन की आवश्यकता नहीं है।

7.10 धारा 110 (4) में उपबन्ध है कि जहां किसी क्षेत्र के लिए दो या उससे अधिक दावा अधिकरणों का गठन किया जाता है वहां राज्य सरकार उनके बीच कार्य का वितरण साधारण या विशेष आदेश द्वारा कर सकेगी।

धारा 110 (4)।

कार्य का वितरण करने की शक्ति समुचित रूप से उच्च न्यायालय में निहित होनी चाहिए।²

तदनुसार इस उपधारा में “राज्य सरकार” शब्दों के स्थान पर “उच्च न्यायालय” शब्द रखे जाने चाहिए।

1. परिसीमा अधिनियम, 1963 के अनुच्छेद 81, 82 और 113।

2. उपर्युक्त पंरा 7.2

वाद-भाषीले और
ग्रन्थ कार्यवाहियों
अन्तरित करने की
शक्ति ।

7.11 धारा 110 के सम्बन्ध में उस विवाद का उल्लेख कर देना समुचित है जो इस प्रश्न के बारे में उठा था कि क्या सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 24 के उपबन्ध (वादों और कार्यवाहियों का अन्तरण से सम्बन्धित उपबन्ध) इस रूप में लागू होते हैं कि वे उच्च न्यायालय को इस बात के लिए सशक्त करते हैं कि वह एक दावा अधिकरण से दूसरे दावा अधिकरण को मामले अन्तरित करे ।

एक मत यह है कि धारा 24 अधिकरण के समक्ष कार्यवाहियों के बारे में लागू नहीं होती है ।
पहले मत इस तर्क पर आधारित है कि धारा 110 के अधीन गठित "दावा अधिकरण" के बाले "अधिकरण" है और वह न्यायालय नहीं है ।

कुछ अन्य मामलों में अधिकरण की हैसियत के बारे में २-३ इसके विपरीत मत अपनाया गया है भले ही उनमें यह विनिर्दिष्ट प्रश्न विवाद्यक के रूप में नहीं था ।

धारा 110(5)
अन्तःस्थापित करने की
सिफारिश ।

सिविल प्रक्रिया संहिता
की धारा 24 से तुलना
कीजिए ।

7.12 हमारी राय में मामलों को अन्तरित करने की शक्ति उच्च न्यायालयों में निहित होनी चाहिए । हम यह सिफारिश करते हैं कि उपर्युक्त उद्देश्य की पूर्ति के लिए धारा 110 में नई उप-धारा एं निम्नलिखित रूप में अन्तःस्थापित की जानी चाहिए :—

"110(5) उच्च न्यायालय किसी पक्षकार के आवेदन पर तथा पक्षकारों को सूचना दी जाने के पश्चात् और उनमें से ऐसे पक्षकारों की सुनवाई करने के पश्चात् जो सुने जाने की आंखों करने या स्वप्रेरणा से किसी भी प्रक्रम में कोई कार्यवाही किसी राज्य में एक दावा अधिकरण से उसी राज्य में दूसरे दावा अधिकरण को अन्तरित किए जाने का निवेश उस दशा में दें सकेगा जब कि उसका यह समाधान हो जाता है कि इस धारा अधीन आवेदन देना न्याय के उद्देश्य की पूर्ति के लिए समीचीन है ।

110(6) इस धारा के अधीन प्रत्येक आवेदन आवेदन के लिए प्रार्थना सहित विया जाएगा जिसके समर्थन में शपथपत्र देना होगा ।

"110(7) वह अधिकरण, जिसे ऐसी कार्यवाही अन्तरित की जाती है, अन्तरण के आवेदन वें दिए गए किन्हीं विशेष निवेशों के अधीन रहते हुए या तो उसका पुनःविचारण करना या जिस प्रक्रम पर वह कार्यवाही अन्तरित की गई थी उस प्रक्रम पर से विचार करेगा ।

"110(8) इस धारा के अधीन किसी आवेदन को खारिज करने में यदि उच्च न्यायालय की यह राय है कि आवेदन तुच्छ या परेशान करने वाला था तो वह आवेदक को आवेदन कर सकेगा कि आवेदक ऐसे किसी व्यक्ति को, जिसने आवेदन का विरोध किया है, प्रतिकर के रूप में अधिक से अधिक एक हजार रुपए तक की ऐसी राशि का सदाय करे जो उच्च न्यायालय मामले की परिस्थितियों में सम्भवता है ।"

1. लक्ष्मीनारायण मिश्र बनाम कैलाश नारायण गुटा ए०आर० 1974 राजस्थान 155 ।

2. कृष्ण गोपाल बनाम दल्लोले ए०आई०आर० 1972 मध्यप्रदेश, 125 ।

3. शारदा बेन बनाम एम० आई० पात्थ्या ए०आई०आर० 1971 गुजरात 151 ।

अंधार्याय 8

प्रतिकर के लिए आवेदन-धारा 110 क

8.1 इस अधिनियम के अधीन प्रतिकर के लिए आवेदन को धारा 110क लागू होती है। धारा 110(1)क
इस धारा की उपधारा (1) में उन व्यक्तियों की चर्चा है जो आवेदन फाइल कर सकते हैं।

8.2 आवेदन (दावा) कहां फाइल किया जाएगा इसकी चर्चा धारा 110क (2) में इस प्रकार धारा 110क (2)
से की गई है:—

“(2) उपधारा (1) के अधीन प्रत्येक आवेदन उस दावा अधिकरण को किया जाएगा
जिसकी उस क्षेत्र पर अधिकारिता है जिसमें दुर्घटना हुई थी और वह ऐसे प्रृष्ठ में होगा
और उसमें ऐसी विशिष्टियां होंगी जो विहित की जाएं।”।

इस उपधारा में “ऐसे प्रृष्ठ में” शब्दों के स्थान पर “ऐसे प्रृष्ठ के अनुसार” शब्द रखे जाने
चाहिए जिससे कि केवल तकनीकी आधार पर आपत्तियों को दूर कर दिया जाए।

8.3 धारा 110क की उपधारा (3) में आवेदन (दावा) के लिए परिसीमा-काल इस
प्रकार है:—

(3) इस धारा के अधीन प्रतिकर के लिए कोई आवेदन तभी ग्रहण किया जाएगा
जब वह दुर्घटना होने के छह मास¹ के अन्दर किया गया हो, अन्यथा नहीं।

परन्तु दावा अधिकरण छह मास की उक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात् भी आवेदन को उस
दशा में ग्रहण कर सकेगा जब उसका समाधान हो जाता है कि आवेदक समय पर आवेदन करने से पर्याप्त
कारण से निवारित हो गया था।”।

8.4 इस उपधारा में कुछ भी बदलने की आवश्यकता नहीं है। प्रारंभ में इसमें इस निमित्त साठ
दिन की अवधि विहित थी। इससे कुछ कठोर हो रहा था तब बाद में यह अवधि बढ़ा दी गई।

8.5 हम अलग से एक दूसरे प्रश्न पर विचार करना चाहते हैं, जो (यद्यपि धारा 110क से भी
सुरक्षित है किन्तु) उसका व्यापक महत्व है अर्थात् उन मामलों के बारे में परिसीमा-काल का प्रश्न जिसमें
किसी विशिष्ट क्षेत्र के लिए दावा अधिकरण गठित किए जाने के पूर्व दावा उत्पन्न होता है।

1. 1969 के अधिनियम 56 धारा संशोधन देखिए।

2. मासे बैंदा 16 देखिए।

धारा 110क (3)
परिसीमा-काल।

कोई परिवर्तन नहीं।

एक दूसरे प्रश्न पर
बाद में विचार किया
जाना।

मृत्यु का प्रभाव और "विधिक प्रतिनिधि" का अर्थ—धारा 110क (1) (ख)

मृत्यु का प्रभाव—
दीपकर्ता की मृत्यु ।

अपकृत्यकर्ता की मृत्यु
के पश्चात् वाद-हेतुक
का बना रहना ।

दावे के लम्बित रहने
के दौरान दावेदार
की मृत्यु ।

धारा 110 क (1)
(ख)—"विधिक
प्रतिनिधि"

विधिक प्रतिनिधि का
अर्थ ।

9.1 हम इस अध्याय में यह विचार करना चाहते हैं कि अधिकरण के समक्ष दावों में कार्यवाहियों के पक्षकार की मृत्यु का क्या प्रभाव पड़ता है? मोटे तौर पर यह कह सकते हैं कि सिविल न्यायालय के समक्ष वाद में दो प्रश्न—एक मूल और दूसरा प्रक्रिया संबंधी—विचार किए जाने के लिए उस समय उठता है, जब पक्षकार की मृत्यु हो जाती है—(1) क्या मृत्यु के पश्चात् वाद-हेतुक बना रहता है? (2) यह उपधारणा कर लेने पर कि वाद हेतुक उसी प्रकार बना रहता है—क्या मृत्युक पक्षकार के विधिक प्रतिनिधि को अभिलेख में रखने के लिए कोई विशिष्ट औपचारिक कार्रवाई की जानी है?

9.2 भारतीय उत्तराधिकार अधिनियम¹ की धारा 306 में उक्त मूल प्रश्न की चर्चा की गई है। ऐसी वैयक्तिक क्षति के लिए, जिससे मृत्यु न हुई हो, वाद-हेतुक दोषकर्ता के विधिक प्रतिनिधि के पक्ष में या उसके विरुद्ध इस धारा के अधीन नहीं बना रहता। कुछ मामलों के बारे में विधिक प्रतिनिधि वाद अधिनियम, 1855 भी सुसंगत है।

अतः जब दोषकर्ता की मृत्यु हो जाती है, तब उसके द्वारा की गई शारीरिक क्षति के लिए भुक्तानी की कार्यवाहियां उत्तराधिकार अधिनियम के अधीन चालू नहीं रहती हैं और सिविल वादों में उसके विधिक प्रतिनिधि को प्रतिस्थापित करने का प्रश्न नहीं उठता है।²

किन्तु मोटर-यान अधिनियम के अधीन कार्यवाही की बाबत मोटरयान विधिनियम से उत्तराधिकार अधिनियम की धारा 306 का अभिव्यक्त रूप से अध्यारोहण किया गया है³ और उसमें यह उपचार के लिए वैयक्तिक के पक्ष में बीमा का प्रभाण-पत्र जारी किया गया है, उसकी मृत्यु से उसी सम्पदा के विरुद्ध या बीमाकर्ता के विरुद्ध कोई वाद-हेतुक (जो उस घटना से उत्पन्न हुआ हो, जिससे दावा उद्भूत हुआ है) वर्जित नहीं होगा। अतः जब दोषकर्ता वाद के प्रभाणपत्र का धारक है तब वाद-हेतुक मोटर यान अधिनियम के अधीन बना रहता है।

इसके अतिरिक्त, व्यवहार में मोटरयान अधिनियम के अधीन अधिकांश दावे दीपकर्ता के विरुद्ध होते हैं और दोषकर्ता की मृत्यु का ऐसा कोई व्यवहारिक महाव नहीं है।

9.3 जिन मामलों में कार्यवाहियों के लम्बित रहने के दौरान दावेदार की मृत्यु हो जाती है उनके लिए मोटरयान अधिनियम में कोई विशेष उपचार नहीं है। अतः वाद-हेतुक पर मृत्यु के प्रभाव से सम्बन्धित मूल प्रश्न को भारतीय उत्तराधिकार अधिनियम की धारा 306 के अनुसार विचार किए जाने के लिए छोड़ दिया गया है।⁴ यदि मृत्यु प्रश्नगत शारीरिक क्षति के परिणामस्वरूप हुई थी तो वाद-हेतुक उस धारा के अधीन बना रहता है।

9.4 ऐसे मामलों की स्थिति की जांच करना आवश्यक है, जिनमें (प्रत्याशी) दावेदार की मृत्यु द्वारा फाइल करने के पूर्व हो जाती है। यहां भी यदि मृत्यु शारीरिक क्षति के परिणामस्वरूप हुई है⁵ तो वाद-हेतुक धारा 306 के अधीन बना रहेगा।

9.5 किन्तु ऐसे व्यक्तियों के सम्बन्ध में कुछ विवाद है, जो मोटर यान अधिनियम की धारा 110क (1) (ख) के अधीन "विधिक प्रतिनिधि" के रूप में कार्यवाही कर सकते हैं। धारा 110क (1) (ख) के अधीन मोटर यान के उपयोग से हुई किसी व्यक्ति की मृत्यु वाली दुर्घटना से उत्पन्न होने वाले प्रतिकर के लिए आवेदन मूतक के "विधिक प्रतिनिधि" द्वारा किया जा सकता है।

किन्तु "विधिक प्रतिनिधि" पद की परिभाषा इस अधिनियम में नहीं दी गई है। सिविल प्रक्रिया संहिता⁶ में इस पद की परिभाषा दी गई है, जिसके अनुसार इसको अर्थ है—ऐसा व्यक्ति जो मृत व्यक्ति की सम्पदा का प्रतिनिधित्व विधि की दृष्टि से करता है और इसके अन्तर्गत ऐसा व्यक्ति भी है, जो

1. भारतीय उत्तराधिकार अधिनियम, 1925 की धारा 306।

2. सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 के आदेश 22 का नियम।

3. मोटरयान अधिनियम, 1939 की धारा 102।

4. उपर्युक्त ऐसा 9.2।

5. सम्पत्ति की क्षति के लिए आगेर्वारा 9.5 और विधिक प्रतिनिधि वाद अधिनियम, 1855 देखिए।

6. सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 की धारा 2(11)।

मृतक की सम्पदा में दब्खलन्दाजी करता है और जब कोई पक्षकार प्रतिनिधित्व की हैसियत में बाद लाता है या उसके विरुद्ध बाद लाया जाता है तो वह व्यक्ति भी इसके अन्तर्गत है, जिसको इस प्रकार बाद लाने वाले पक्षकार की या जिसके विरुद्ध बाद लाया गया है उस पक्षकार की मृत्यु पर सम्पदान्यायित होती है।

9.6 घातक दुर्घटना अधिनियम¹ में शब्दावली कुछ भिन्न है। उस अधिनियम में यह उपबन्ध है कि किसी दूसरे व्यक्ति के दोषपूर्ण कार्य, उंचाई या व्यक्तिक्रम के कारण हुई किसी व्यक्ति की मृत्यु का बाबत नुकसानी के लिए कार्रवाई या बाद जिस व्यक्ति की मृत्यु ऐसे की गई है, उसकी पत्ती, उनके उपर्युक्त उसके माता-पिता और सन्तान के, यदि कोई हैं, फायदे के लिए होगा और मृत व्यक्ति के निष्पादन, उपर्युक्त प्रशासक या "प्रतिनिधि" द्वारा या उसके नाम में बाद लाया जाएगा। उस अधिनियम² में यह भी उपर्युक्त है कि परिवाद (कम्पलेन्ट) की एक ही विषयवस्तु के लिए और उसकी बाबत एक से अधिक बाद नहीं लाए जाएंगे या एक से अधिक कार्रवाई नहीं की जाएगी।

9.7 घातक दुर्घटना अधिनियम द्वारा प्रदत्त अधिकार के ठीक-ठीक स्वरूप पर एक से 3 अधिक बाद विचार किया जा चुका है³। उस अधिनियम में "प्रतिनिधि" शब्द "वारिस" शब्द का पथरियाचर्च है किसी विद्युत के विरुद्ध बाद अधिनियम द्वारा, जो उसी दिन पारित किया गया था, दोनों तरीके व्यक्तियों के विरुद्ध बाद लाने का अधिकार प्रदान किया गया है। "प्रतिनिधि" मृतक के वारिसों या प्रतिनिधियों के विरुद्ध बाद लाने का अधिकार प्रदान किया गया है। "प्रतिनिधि" शब्द के अर्थ में और इस संदर्भ में इस शब्द के अन्तर्गत जो व्यक्ति आते हैं वे ऐसे सभी व्यक्तियों हैं यां ऐसा कोई एक व्यक्ति है⁴ जिसके फायदे के लिए बाद घातक दुर्घटना अधिनियम के अधीन यां ऐसा जासकता है। ये वे व्यक्ति हैं जो किए गए दोषपूर्ण कार्य के कारण हुई हानि की खींच लाया जा सकता है। ये वे व्यक्ति हैं जो किए गए दोषपूर्ण कार्य के अधिकार प्रदान के लिए अनिच्छुक हैं तथा गृह केवल एक व्यक्ति है और वह बाद लाने में असफल रहता है या लाने के लिए अनिच्छुक है तथा गृह व्यक्ति के प्रतिनिधि द्वारा और उसके नाम में बाद लाया जा सकता है किन्तु फायदे के हकदार सभी व्यक्तियों के दावों को प्रवृत्त करने के लिए केवल एक बाद लाना अनुज्ञात है। प्रत्येक हिताधिकारी को अपने मृत नातेदार की मृत्यु से जितनी हानि हुई है वह केवल उसी के अनुपात से प्रतिकर प्राप्त करेगा।

अतः घातक दुर्घटना अधिनियम में "प्रतिनिधि" पद का ठीक-ठीक अर्थ विधिक प्रतिनिधि नहीं है बल्कि मृतक की पत्ती, उसका पति, उसके माता-पिता और उसकी सन्तान है और इनमें से कोई भी एक दूसरे के फायदे के लिए बाद ला सकता है।⁵

9.8 यहां तक तो विधायी दृष्टान्तों की चर्चा हुई। जहां तक मोटर यान अधिनियम का उपबन्ध है स्वतः इस अधिनियम में "विधिक प्रतिनिधि" की कोई परिभाषा नहीं है और इस पद के ठीक-ठीक विस्तार के बारे में नियमों तथा न्यायिक विनियोगों में एक रूपता का अभाव है। उदारहण के लिए— हम पहले नियमों को ले लें— कुछ राज्यों में⁶ "विधिक प्रतिनिधि" की परिभाषा उसी अर्थ में की गई है जो सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 में⁷ है।

किन्तु मैसूर उच्च न्यायालय⁸ ने ऐसे नियम को इस आधार पर विवेचित कर दिया है कि धारा 111 के अधीन नियम बनाने की शक्ति धारा 110 के उपबन्धों को केवल क्रियान्वित करने के लिए है और नियम उस अधिकार को निर्विधित नहीं कर सकते जो उस धारा द्वारा अनुध्यात केवल कुछ व्यक्तियों को दिया गया है।

1. घातक दुर्घटना अधिनियम, 1855 (1855 का 13) की धारा 1 के।

2. घातक दुर्घटना अधिनियम, 1855 (1855 का 13) की धारा 2 और परन्तुक।

3. जानसंन बनाम मद्रास रेलवे कंपनी (1905) आई०एल०आर० 29 कलकत्ता 479 से तुलना कीजिए।

4. पति या पत्ती, माता-पिता या सन्तान।

5. जीत कुमारी बनाम विटाव इन्डियरिंग एंड इलेक्ट्रिक सलाई कंपनी, ए०आई०आर० 1947 कलकत्ता, 195, 198, 199, पैरा 19-17।

6. बिहार, ब्रह्मपुर, पश्चिमी बंगाल, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश और दिल्ली संघ राज्यक्षेत्र।

7. उपर्युक्त पैरा 9-4 देखिए।

8. एम० वास्तविक्याया बनाम टी० पी० पपज्जा, ए० आई० आर० 1972, मैसूर 63।

घातक दुर्घटना अधिनियम के अधीन स्थिति।

घातक दुर्घटना द्वारा प्रदत्त अधिकार का स्वरूप।

मौटर यान अधिनियम में "विधिक प्रतिनिधि" के अर्थ के बारे में विवाद।

विचारणीय प्रश्न ।

प्रत्येक प्रकार के मत-
पहला मत

दूसरा मत

तीसरा मत

“विधिक प्रतिनिधि”
की परिभाषा करने
की सिफारिश ।

धारा 2(11) प्रत्येक
स्थापित करने की
सिफारिश ।

9. 9 उच्च न्यायालय के बीच मतभेद है ।

9. 10 एक मत के अनुसार¹⁻⁵ मोटर यान अधिनियम के अधीन दावे को घातक दुर्घटना अधिनियम के मूल उपबन्ध लाभ होगे ।

9. 11 दूसरे मत के अनुसार यह विषय घातक दुर्घटना अधिनियम के नियन्त्रण के अधीन नहीं है । इस आधार पर मृतक की बहन को दावा फाइल करने का हकदार अभिनिर्धारित किया गया था यद्यपि घातक दुर्घटना अधिनियम ऐ उसका उल्लेख नहीं है ।⁶

9. 12 तीसरे मत के अनुसार⁷ प्रतिकार का अधिकार उन्हीं व्यक्तियों तक सीमित है जिनका उल्लेख घातक दुर्घटना अधिनियम की धारा 1क में किया गया है किन्तु प्रतिनिधि भी दावा कर सकते हैं । प्रह पद उन व्यक्तियों तक सीमित नहीं है जो घातक दुर्घटना अधिनियम के फायदों के हकदार हैं । अतः मद्रास के एक मामले में⁸ मृतक (जो कुंवारा मर गया था) की विवाहित बहन को दावा फाइल की अनुशा दी गई थी । इस मामले में यह अभिनिर्धारित किया गया था कि “विधिक प्रतिनिधि” द्वारा आवेदन किया जा सकता है और मोटर यान अधिनियम में घातक दुर्घटना अधिनियम के प्रति कोई निर्देश नहीं किया गया है । प्रकटतः इस तर्क के आधार पर पिता मह और पिता मोटर यान अधिनियम के प्रयोजनों के लिए विधिक प्रतिनिधि अभिनिर्धारित किए गए थे, यद्यपि घातक दुर्घटना अधिनियम में उनका उल्लेख नहीं है ।⁹

9. 13 इस विषय पर ध्यानपूर्वक विचार करने के पश्चात् हमारा यह मत है कि इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर विधि निश्चित होनी चाहिए और इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए अधिनियम में “विधिक प्रतिनिधि” पद को ठीक-ठीक परिभाषा अन्तःस्थापित की जानी चाहिए ।

9. 14 हमारी यह भी राय है कि “विधिक प्रतिनिधि” का वही अर्थ देना समुचित होगा जो घातक दुर्घटना अधिनियम के प्रयोजनों के लिए “प्रतिनिधि” पद का दिया गया है ।¹⁰ ऐसा करने से मोटर यान अधिनियम के अध्याय 8 में अन्तिमिहित सामाजिक न्याय का प्रयोजन प्रभावी रूप से पूरा होगा । घातक दुर्घटना अधिनियम का इसी से निकटतम सादृश्य है ।

हम यह भी पसंद करेंगे कि इस विषय पर अन्तःस्थापित किए जाने वाले उपबन्ध को ऐसा बनाया जाए कि उसमें सभी बातें आ जाएं ।

9. 15 तदनुसार हम यह सिफारिश करते हैं कि अधिनियम की धारा 2 में, जिसमें परिभाषा
दी गई है, खण्ड (11) निम्नलिखित रूप में अन्तःस्थापित किया जाना चाहिए :—

“(11) इस अधिनियम के अध्याय 8 के अधीन दावों के सम्बन्ध में “विधिक प्रतिनिधि” से
मृतक की पत्नी या उसका पति, उसके माता-पिता और उसकी सन्तान अभिनेत है ।”

- पैरा 9-10 (चारपूर्ति अस्तारी) ।
 - धीरोदीप कादर बनाम धलचंद्रमा, ए०आई०आर० 1970 कैर० 24 ।
 - कमला देवी बनाम किशन चौहान, ए०आई०आर० 1970 नृप्र ।
 - (क) एम० धातयालिगइला बनाम धीरोदीप पप्पा, ए०आई०आर० 1972 मैसूर 63, 66 पैरा 23-24।

(ख) एम० अद्यपन बनाम मुलतार रित्तु, ए०आई०आर० 1970 मैसूर 66, 70 पैरा 10 (माता-पिता) ।
 - नार्वन इंडिया ट्रांसपोर्ड इंश्योरेन्स कम्पनी लिंग बनाम अमराधली, ए०आई०आर० 1966 पैरा 238, 298।
- पैरा 14 (खण्डीठ) ।
 - धीरोदीप कोहली बनाम धीरोदीप रोडवेज (1987) एक्सीडेंट्स ब्लेस जर्मनी 297 (पैरा 2) (बहल) ।
 - धीरोदीप कम्पनी बनाम चेन्नू हनुमतराव (1975) एक्सीडेंट्स ब्लेस जर्मनी 182 (आन्ध्र प्रदेश) ।
 - सोहम्मद हवीबुल्ला बनाम सेयाम्बल, ए०आई०आर० मद्रास, 123, 124, परा 3-4।
 - इरेट आफ उडीसा बनाम कपिल विश्वास (1976) एक्सीडेंट्स ब्लेस जर्मनी 395 (उडीसा) ।
- उपर्युक्त पैरा 9. 12 ।

अध्याय 10

प्रतिकर के लिए दावों के बारे में विकल्प-धारा 110 कक्ष

10.1 अब हम धारा 110 कक्ष पर विवार करेंगे। इस धारा में तकारात्मक उपबन्ध हैं और धारा 110कक्ष।

यह इस प्रकार है :—

“110कक्ष कतिपय सामलों में प्रतिकर के लिए दावों के बारे में विकल्प। जहाँ किसी व्यक्ति को मृत्यु या उसे हुई जारीरिक ज्ञाति से इस अधिनियम के अधीन तथा कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 के अधीन भी प्रतिकर के लिए दावा उद्भूत होता है वहाँ प्रतिकर पाने का हकदार व्यक्ति कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 में किसी बात के होते हुए भी ऐसे प्रतिकर के लिए दावा उन दोनों अधिनियमों में से किसी एक के अधीन कर सकेगा, न कि दोनों के।”

10.2 इस धारा में एक विशेष प्रकार के सामले की चर्चा है और इसमें कोई परिवर्तन आवश्यक नहीं है।

अध्याय 11

पक्षकार-धारा 110ख

11.1 यह अध्याय प्रतिकर के लिए दावों के रूप में की जाने वाली कार्यवाहियों के पक्षकारों के सम्बन्ध में है।

11.2 धारा 110ख के प्रथम भाग में उन व्यक्तियों की चर्चा की गई है जो प्रतिकर के लिए दावा कर सकते हैं। यह इस प्रकार है:-

“110ख. दावा अधिकरण का अधिनिर्णयः—धारा 110क के अधीन किए गए प्रतिकर के लिए आवेदन को प्राप्ति पर दावा अधिकरण पक्षकारों को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् दावे को जांच करेगा तथा अधिनिर्णय देगा जिसमें प्रतिकर की इतनी रकम अवधारित होगी, जितनों उसे न्यायसमत प्राप्त होती है तथा वह व्यक्ति या वे व्यक्ति विनिर्दिष्ट होंगे जिन्हे प्रतिकर स्थिति, बीमाकर्ता द्वारा या उस यान के स्वामी या ड्राइवर द्वारा, जो दुर्घटना प्रस्त है, अथवा उन सब या उनमें से किसी के द्वारा दी जाएगी।”

इसके सम्बन्ध में जो विवाद उठा है वह गुरुत्यतया इस प्रश्न के बारे में है कि क्या मृत्यु की दशा में प्रतिकर के हकदार व्यक्ति वही व्यक्ति है जो धातक दुर्घटना अधिनियम के अधीन हकदार है या क्या इस बात का विनिश्चय उस अधिनियम से स्वतंत्र होकर किया जाना है?

11.3 उदाहरण के लिए, कर्नाटक उच्च न्यायालय का यह मत है कि मृतक का भाई और उसकी बहन “विधिक प्रतिनिधि”¹ के रूप में प्रतिकर के तभी हकदार² हैं, जब वे यह साबित कर सकते हैं कि वे नृतक पर आश्रित थे। धारा 110ख में “वे व्यक्ति” शब्दों का अर्थ इसमें “वे व्यक्ति जो विधिक प्रतिनिधि हैं” लगाया गया है और इस प्रकार इसके अन्तर्गत भाइयों और बहनों को भी माना गया है।

किन्तु दिल्ली³ और केरल उच्च न्यायालय⁴ ने इसके विपरीत मत अपनाया है जिसके अनुसार भाईयों और बहनों को ऐसे अधिकार से वंचित कर दिया गया है।

11.4 दिल्ली उच्च न्यायालय ने यह अभिव्यक्त रूप से अभिनिर्धारित⁵ किया है कि मोटर यान अधिनियम के अधीन मृतक के भाई प्रतिकर के हकदार नहीं हैं और केवल वे व्यक्ति हकदार हैं जिनका उल्लेख धातक दुर्घटना अधिनियम की धारा 1क में किया गया है।

11.5 केरल उच्च न्यायालय ने भी एक मामले में, जो मोटर दुर्घटना के कारण हुई मृत्यु का गान्धा था, यह अधिनिर्धारित किया है⁶ भाई और बहन धातक दुर्घटना अधिनियम के अधीन आश्रितों के रूप में हकदार नहीं हैं। यद्यपि इस निर्णय में मोटर यान अधिनियम के अधिनियम के प्रश्न पर प्रत्यक्षतः विवार-विमर्श नहीं किया गया है तथापि इस निर्णय से ऐसा प्रतीत होता है कि धातक दुर्घटना अधिनियम का प्रतिकर के अधिकार के बारे में लागू होना विवक्षित है।

11.6 यह विवाद इस बात के बारे में है कि धारा 110ख किन व्यक्तियों के पक्ष में लागू हो सकती है; अतः हमने इस प्रश्न पर विचार किया है कि क्या इस बारे में इस धारा का विस्तार परिनिश्चित करने के लिए कोई स्पष्टीकरण देने की आवश्यकता है? किन्तु हम इस निष्कर्ष पर पहुँचे हैं कि यह करने के लिए कोई स्पष्टीकरण देने की आवश्यकता है? किन्तु हम इस निष्कर्ष पर पहुँचे हैं कि यह संशोधन की सिफारिश की गयी है। हमने “विधिक प्रतिनिधि” की परिभाषा देने के लिए एक संशोधन की सिफारिश की है।⁷ यह संशोधन धारा 110क को ही लागू नहीं होगा बल्कि इससे धारा 110ख का विस्तार संभित करने का प्रयोजन भी अप्रत्यक्षतः पूरा हो जाएगा। अतः अभी जिस मुद्दे पर विचार-विमर्श किया गया है उसके बारे में हम धारा 110ख का अलग से संशोधन करना आवश्यक नहीं समझते हैं।

1. संघजीभाई बनाम चतुरमाई, ए०ग्राई०ग्रार० 1977 गुजरात 195 से तुलना कीजिए।

2. जनरल मैनेजर, कर्नाटक स्टेट रोड ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशन, बंगलोर बनाम पीरवत्या वारसअद्या संगोली, ए०ग्राई०ग्रार० 1979 कर्नाटक 154, 157-159 पैरा 12-14 (श्रगस्त-सितम्बर शंक)।

3. दीवान हरीचन्द बनाम दिल्ली स्थुनिसिपालटी, ए०ग्राई०ग्रार० 1973, दिल्ली 62, 70 पैरा 10 (व्यायमूर्ति अन्वारी)।

4. पी०बी० काहर बनाम थल चम्मा, ए०ग्राई०ग्रार० 1970 केरल 241।

5. पी०बी० काहर बनाम थलचम्मा, ए०ग्राई०ग्रार० 1970 केरल 241।

6. उपर्युक्त पैरा 9, 15 में धारा 2(11) के बारे में सिफारिश देखिए।

11.7 ऊपर जो विचार-विमर्श किया गया है वह उन व्यक्तियों के सम्बन्ध में है जिन्हें प्रतिकर देने का अधिनियम किया जा सकता है। उन व्यक्तियों के बारे में विधि में कुछ कमी है जिनके विरुद्ध दुर्घटना में उत्पन्न दायित्व लागू किया जा सकता है।

गमी दायी अधिनियमों
को सम्मिलित करने
के लिए धारा 110 व
का संशोधन किया
जाना।

यह ध्यान देने को बात है कि यान के स्वामी का दायित्व या मोटर यान के उपयोग के कारण हुई मृत्यु या शारीरिक शर्ति के लिए किसी दूसरे व्यक्ति का दायित्व मोटर यान अधिनियम के अधीन उत्पन्न नहीं होता है बल्कि वातक दुर्घटना अधिनियम¹ द्वारा (जहां यह लागू होते योग्य है) उपात्तिरित आकृत्य की विधि के साधारण नियम या अन्य कानूनी उपबन्धों के अधीन उत्पन्न होती है। केवल आकृत्य की विधि के साधारण नियम या अन्य कानूनी उपबन्धों के अधीन उत्पन्न होती है। एसे अन्य व्यक्ति भी हो सकते हैं स्वामी और ड्राइवर एसे व्यक्ति नहीं हैं जो दायी हो जाते हैं² एसे अन्य व्यक्ति भी हो सकते हैं जो दायी हो जाएं, विशिष्टतया उस दण्डा में जब कि दुर्घटना के समय वे कार का कब्जा या नियंत्रण जो दायी हो जाएं, विशिष्टतया उस दण्डा में जब कि दुर्घटना के समय वे कार का कब्जा या नियंत्रण वैयक्तिक रूप से रखते थे जब वे अपने नियोजन के अनुक्रम में कार्य कर रहे हैं।

11.8 हमें ऐसा प्रतीत होता है कि इस विध्य के लिए धारा 110 वा विस्तार करना आवश्यक है। इस बात को ध्यान में रखना चाहिए यह अधिनियम विशेष प्रवर्ग के व्यक्तियों के विरुद्ध जैसे, वीमाकर्ता, ड्राइवर या स्वामी के विरुद्ध दावे तक ही सीमित नहीं है। इस सम्बन्ध में दावा अधिकरण परिस्थितियों को, जिनमें वाद-हेतुक उत्पन्न हो सकते हैं, ध्यान में नहीं रखा जाएगा तो धारा 110 वा परिस्थितियों को वीमाकर्ता पर भी धारा 110 के अधीन कोई निर्बन्धन नहीं है। यदि धारा 110 वा में ऐसी सभी को अधिकारिता पर भी धारा 110 के अधीन कोई निर्बन्धन नहीं है। यदि धारा 110 वा में ऐसी सभी को अधिकारिता पर भी धारा 110 के अन्तर्गत पूरी तरह से कुछ कमी रह जाएगी। धारा 110 के अधीन सभी दावे धारा 110 वा के अन्तर्गत पूरी तरह से नहीं आते हैं और किर भी धारा 110 वा के कारण सिविल न्यायालयों की अधिकारिता वर्जित होगी। यह सन्तोषप्रद स्थिति नहीं होगी। धारा 110 वा से उत्पन्न होने वाली इस कठिनाई को दूर करने की विशेष रूप से आवश्यकता है।

विधि की जोन।

ऐसी अनेक परिस्थितियों हो सकती हैं जिनमें कोई व्यक्ति, जो न तो मोटर यान का स्वामी है और न ड्राइवर, कामत ला के सिद्धांतों के अधीन ऐसी दुर्घटना के लिए दायी हो सकता है जो मोटर यान के उपयोग के कारण हुई है। ऐसे मामले में प्रतिकर के लिए दावा धारा 110(1) के अन्तर्गत आएगा वर्गों की प्रतिकर के लिए ऐसा दावा "उन दुर्घटनाओं की बाबत है जिनमें मोटर यानों के उपयोग से व्यक्तियों की मृत्यु या उन्हें शारीरिक शर्ति हुई है "। किन्तु धारा 110 वा में अर्थात् उस उपबन्ध में जिसमें अधिकरण से यह उपेक्षा की जाती है कि वह स्वामी ड्राइवर या वीमाकर्ता के विरुद्ध प्रतिकर की माला के बारे में आदेश करे, ऐसे मामले के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। दृष्टांत के रूप में ऐसी कुछ परिस्थितियां निम्नलिखित हैं:—

- एक भावी क्रेता को एक कार दी जाती है, जिसका ड्राइवर कार चलाता है और दुर्घटना कर देता है। ऐसे मामले में ड्राइवर के अतिरिक्त भावी क्रेता भी दायी होगा।
- कार गैराज में भेजी गई है³ कार की मरम्मत करने वाला और उसका ड्राइवर जिसने दुर्घटना की थी।
- रजिस्ट्रीकृत स्वामी एक व्यक्ति "अ" को कार उधार देता है जो अपने ड्राइवर को कार चलाने की अनुज्ञा देता है और दुर्घटनाप्रस्त व्यक्ति की क्षति हो जाती है।
- रजिस्ट्रीकृत स्वामी एक यात्री से कार का दरवाजा बन्द करने के लिए कहता है। वह यात्री दरवाजा बन्द करता है किन्तु ऐसा करने में वह उपेक्षा पूर्वक दरवाजे को क्षतिप्रस्त व्यक्ति की अंगुलियां पर जोर से दबा देता है।

यह भी ध्यान देने योग्य बात है कि धारा 110 (जो धारा 95(1)(ब) से और धारा 94(1) से भी भिन्न है) सार्वजनिक स्थान पर मोटर यान के उपयोग के बारे में ही लागू नहीं होती है। इसके उपबन्ध इतने व्यापक हैं कि यह उन दुर्घटनाओं के बारे में भी लागू होती है जो प्राइवेट स्थान पर होती है।⁴

- विधायक सभा में नरसिंहभड़ावा, ए०आई०आर० 1972 मैसूर, 73,75।
- ब्रान्च सेनेजर, हिन्दुस्तान जनरल इंश्योरेन्स कंपनी बनाम सरस्मा, ए०आई०आर० 1969 प्राप्त प्रेषण 390।
- गोविंद राजनु बनाम गोविंद राजा, ए० आई० आर० 1966 मुद्रास 332।
- एल०आई०सी० बनाम कल्याणी, ए०आई०आर० 1976 उडीमा 21, 24 पृष्ठा 13 (व्या० एस० मालाय०)।

ऐसे मामलों को, जिनमें धारा 110 लागू होंगी, अन्तर्विष्ट करने के लिए धारा 110ख का विस्तार किया जाना चाहिए।

धारा 110ख का संशोधन करने के लिए सिफारिश।

सिफारिश की गई प्रतिकर की मात्रा सीमाएं रखने के लिए धारा 110ख का संशोधन।

11.9. इस उद्देश्य की पूति के लिए हम सिफारिश करते हैं कि धारा 110ख में "—सीमाकर्ता द्वारा या उस वात के स्वाभीय या ड्राइवर द्वारा जो दुर्घटनाग्रस्त है" शब्दों के पश्चात् "या किसी ऐसे अन्य व्यक्ति द्वारा जिसके कारण या निष्क्रियते या प्राप्त दुर्घटना के समय था।" शब्द अन्तःस्थापित किए जाने चाहिए। इस संशोधन से बहुत विवाद उत्पात हो जाएगा जो "स्वाभीय" पद के स्पष्ट न होने से उत्पन्न हुआ है जैसा कि निर्णयज विधि से प्रकट है¹⁻⁴ और इससे पहले धारा व्यापक हो जाएगी।⁵

11.10. इस संशोधन से अधिकारण की अवित का विस्तार व्यापक हो जाने के कारण एक दूसरी बात के लिए इस धारा का संशोधन करने की भी आवश्यकता है। यह इस वात पर ध्यान दिलाने के लिए है कि किन सीमाओं तक प्रतिकर अधिकारित किया जा सकता है। ऐसा विचार प्रकट करते समय हम धारा 95(2) में अधिकारित प्रतिकर की वर्तमान संस्थाओं को ध्यान में नहीं रख रहे हैं। समय हम धारा 95(2) में अधिकारित प्रतिकर की वर्तमान संस्थाओं को ध्यान में नहीं रख रहे हैं। यदि उन्हें रखा भी जाता है तो हमारी सिफारिश के अनुसार⁶ ये सीमाएं सुमाप्त दार देने चाहिए। यदि उन्हें रखा भी जाता है तो हमारी सिफारिश है कि उन्हें बुद्धि की जाए और ये सीमाएं केवल सिविल न्यायालयों के मामलों को लागू होंगी।

यहां हमारा मुख्यतया सम्बन्ध उन सीमाओं से है जो इस रिपोर्ट⁷ में हमारी सिफारिशों के अनुसार उस प्रतिकर की मात्रा के बारे में लागू होंगी जो "बिना कसूर" के आधार पर (अर्थात् इस आधार पर दावा अधिकरणों द्वारा विचारण किए जाने वाले दावों में) अधिनिर्णय की जा सकती है।

हमारी राय में यह सुनिश्चित करना बाल्कनीय है कि धारा 110ख की व्यापक भाषा ऐसी नहीं होनी चाहिए कि जिसमें दृष्टिदोष होने के कारण मुकदमा लड़ने वाले तथा अन्य अवित प्रतिकर की सीमाओं को ध्यान में रखना भूल जाएं। अतः हम यह सिफारिश अवित प्रतिकर की सीमाओं को ध्यान में रखना भूल जाएं। अतः हम यह सिफारिश करते हैं कि जिस विषय पर ऊपर विचार-विमर्श किया गया है उसके बारे में धारा 110ख में एक नई उपधारा अन्तःस्थापित की जानी चाहिए जिसे वर्तमान धारा को उपधारा (1) के रूप में संख्यांकित करने के पश्चात् रखा जाना चाहिए।

हमने इसका मोटे तौर पर जो प्रारूप सोचा है वह निम्नलिखित रूप में है:—

"इस धारा कि किसी जात का प्रभाव इस अधिकारित के किसी ऐसे उपबन्ध पर नहीं पड़ेगा जिसमें उस प्रतिकर की रकम की अधिकतम सीमा अधिरोपित है जिसके कोई व्यक्ति किसी दुर्घटना की वाक्त अधिकरण के समक्ष दावा दर सकता है।"

1. मूलबाई बनाम ऐस्टनजी, ए०आई०आर० 1935 वन्डै, 333।
2. भगवन्त गोपाल वा मामला, ए०आई०आर० 1943 नागपुर 22।
3. किंग बनाम बा बा सोयन, ए०आई०आर० 1938, रैम 400।
4. स्टेट बनाम प्रेसादाई, ए०आई०आर० 1979, मैल प्रेषण 85, 87।
5. उपर्युक्त पैरा 11.7 भी देखिए।
6. उपर्युक्त पैरा 5.6 से 5.8 तक देखिए।
7. उपर्युक्त पैरा 3.63।

अध्याय 12

पक्षकारों की हाजिरी-धारा 110खल (प्रस्तावित)

12.1 अब इसके बाद जिस प्रश्न पर विचार करना है वह दावा अधिकरण के समक्ष विधि-व्यवसायियों की मार्फत पक्षकारों की हाजिरी के सम्बन्ध में है। अधिनियम में इस विषय पर कोई स्पष्ट उपबन्ध नहीं है। प्रक्रिया के अन्य विषयों की भाँति यह तियाँ पर छोड़ दिया गया है। किन्तु इस सम्बन्ध में कुछ कठिनाई उस रूपत के कारण उत्पन्न होती है जिस रैति से कुछ राज्यों में नियम बनाए जाते हैं। इन तियाँ में सारतः यह होती है कि अधिकरण स्वविवकान्तु सार किसी पक्षकार को विधि व्यवसायों की मार्फत उपबन्ध है कि अधिकरण को ध्यान में रखने पर, हाजिर होने की अनुमति दे सकता है।

विविध व्यवसायियों
की सार्वतो हाजिरी ।

हाजिर होने की अनुज्ञा द सकता है । हमारी राय में अधिकरण के समक्ष कार्यवाहियों की प्रकृति को ध्यान में रखने पर, जो यद्यपि संक्षिप्त स्वरूप की होती है किन्तु उनमें बहुधा तथ्य और विधि के जटिल प्रश्न रहते हैं, यह समचित है कि अधिनियम में विधि व्यवस्थायी को मार्फत हाजिर होने के अधिकार का उपबन्ध होना चाहिए¹ । तब इसमें कोई सन्देह नहीं कि इस विधि के सम्बन्ध में राज्य के नियम अप्रवर्तनीय हो जाते हैं² ।

मध्य प्रदेश की नियम ।

में राज्य के नियम अविवतनाय हो गत है।

12.2 हम इस सम्बन्ध में, मध्य प्रदेश के नियम³ के प्रति निर्देश करना चाहंगे जिसमें वह उपबन्ध है कि जब किसी व्यक्ति से दावा अधिकरण के समक्ष हाजिर होने, कोई अवेदन या कार्य करने की अपेक्षा की जाती है तब उस व्यक्ति की ओर से ऐसी हाजिरी, अवेदन या कार्य (पक्षकार की उस हाजिरी से भिन्न जो साक्षी के रूप में उसकी परोक्षा के प्रयोजन के लिए अपेक्षित है) किसी विधि व्यवसायी द्वारा या बीमा कम्पनी के अधिकारी द्वारा या दावा अधिकरण की अनुमति से किसी ऐसे अन्य व्यक्ति द्वारा दो जा सकेगी या किया जा सकेगा, जो ऐसा करने के लिए प्राधिकृत हो। इस अधिनियम के अधीन प्रति-कर के लिए दावों से सम्बन्धित कार्यवाहियों में पक्षकार को विधि व्यवसायी द्वारा या किसी अन्य प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा हाजिर होने की अनुमति देने के लिए ऐसा ही उपबन्ध अन्त स्थापित करना चाहनीय है।

धारा 110 खर का
ग्रन्ति स्थापित किया
जाने।

12.3 उपर्युक्त विचार-विमर्श को दृष्टि से हम यह सिफारिश करते हैं कि निम्नान्त बताए गए नहीं धारा अन्तःस्थापित की जाए :—

द्वारा अन्त स्थापित की जाए :—
 “ 110 लख. ऐसी कोई हाजिरी, आवेदन या कार्य, जो दावा अधिकारण के समक्ष किसी व्यक्ति द्वारा दी जाने या किए जाने के लिए अपेक्षित है (पक्षाकार की उस हाजिरी से भिन्न जो साक्षी के रूप में उसकी परीक्षा के प्रयोजन के लिए अपेक्षित है) उस व्यक्ति द्वारा दी जा सकेगी या किया जा सकेगा अथवा उसकी ओर से

“(क) विधि व्यावसायी द्वारा, या

(ब) बीमा कम्पनी की दशा में, कम्पनी के अधिकारी द्वारा, या

(ग) दावा अधिकरण की अनुमति से ऐसे किसी अन्य व्यक्ति द्वारा, जो इसके लिए प्राप्त किया गया है।

ही जा सकेगी या किया जा सकेगा । ”

सन्तान 1961 की धारा 30 (ii) से तुलना कीजिए।

1. अधिकवता अधिनियम, 1961 की घारा 30 (ii) से तुलना कीजिए।
 2. आनन्द प्रदेश, नियम 520 असम, नियम 9; दिल्ली, नियम 8, 11 महाराष्ट्र, नियम 308, तमिलनाडु, नियम 9
 और इसी प्रकार से अन्य राज्यों के नियम ।
 3. सध्य प्रदेश मोटर द्रुपेंटना दावा अधिकरण नियम, 1959 का नियम 18।

अध्याय 13

साक्ष्य और प्रक्रिया-धारा 110ग

साक्ष्य अभिलिखित
करने का है ।

13.1 अब हम दावा अधिकरण के समक्ष कार्यवाहियों में साक्ष्य और प्रक्रिया के प्रश्न पर विचार करेंगे ।

अधिकरण को शपथपत्र पर साक्ष्य लेने की शक्ति प्राप्त है ।¹ अधिनियम में साक्ष्य अभिलिखित करने के ढंग का विस्तार से अधिकथन नहीं किया गया है । यह विषय राज्य सरकारों द्वारा बनाए जाने वाले नियमों के लिए छोड़ दिया गया है ।² साधारणतया इन नियमों द्वारा अधिकरण से यह अपेक्षा की जाती है कि वह प्रत्येक साक्षी के साक्ष्य के सार का संक्षिप्त ज्ञापन बनाए । यद्यपि अधिकरण का अधिनिर्णय कुछ आर्थिक सीमाओं के सार का संक्षिप्त ज्ञापन बनाए । यद्यपि अधिकरण का अधिनिर्णय कुछ आर्थिक सीमाओं के सार का संक्षिप्त ज्ञापन बनाए । किन्तु कभी-अधीन है³ तथापि साक्ष्य का शब्दः अभिलेख नियम के रूप में अपेक्षित नहीं है, किन्तु कभी-कभी चिकित्सीय साक्ष्य को शब्दः अभिलिखित करने की अपेक्षा की जाती है ।

इस स्थिति में कोई परिवर्तन करने की आवश्यकता नहीं है ।

अधिनियम में प्रक्रिया ।

13.2 अधिनियम में⁴ प्रक्रिया के बारे में यह उपबन्ध है कि अधिकरण जांच करने में नियमों के अधीन रहते हुए ऐसी संक्षिप्त प्रक्रिया का अनुसरण कर सकता है जो वह नियमों को अपना लिया है या उनकी नकल कर ली है जो विनिर्दिष्ट विषयों के बारे में सिविल प्रक्रिया संहिता में है । किन्तु प्रायः यह पाया गया है कि ये नियम व्यापक नहीं हैं और इनमें ऐसी महत्वपूर्ण बातों को छोड़ दिया है जो व्यवहार में बार बार उत्पन्न होती है ।

विनिर्दिष्ट नियमों के न होने के कारण बहुत से मामलों में अधिकरणों को अधिनियम में⁵ प्रक्रिया की छोटी-छोटी बातों पर चर्चाएँ दी जाती हैं जिससे परिहार्य अपील में⁶ प्रक्रिया की छोटी-छोटी बातों पर चर्चाएँ दी जाती हैं जिससे परिहार्य विलम्ब और अन्याय होता है । इसका एक उदाहरण दे दिया जाए । यह प्रश्न उठा है कि क्या अधिकरण के समक्ष दावेदार निर्धन व्यक्ति के विरुद्ध बाद ली सकता है ? सौभाग्य से इस प्रश्न का उत्तर सकारात्मक रूप से दिया गया है ।⁷

प्रक्रिया सम्बन्धी ऐसी अनेक बातें हैं जिनकी यदि नियमों में चर्चा कर दी जाए तो विवादों से बचा जा सकता है और शीघ्र निपटारा हो सकता है ।

नियमों में उप-
बन्ध किया जाना ।

13.3 इन सब बातों से यह दर्शित है कि प्रक्रिया से सम्बन्धित विषयों के बारे में भली भांति प्राप्तिपूर्ति और व्यापक नियम बनाना आवश्यक है । हम उपर्युक्त प्रयोजन के लिए अधिनियम का संशोधन करने की सिफारिश करता आवश्यक नहीं समझते हैं, किन्तु हम राज्य सरकारों का ध्यान प्रक्रिया के विषय में व्यापक नियम बनाने की आवश्यकता की ओर आकृष्ट करना चाहते हैं जिससे कि मामलों का शीघ्र निपटारा हो सके और व्यारे की बातों पर विवादों से बचा जा सके ।

1. धारा 110ग (2) ।

2. धारा 111क का भूत्य पंच ।

3. धारा 110प ।

4. धारा 110ग (1) ।

5. धारा 111क(ख) ।

6. कलकत्ता स्टेट हायसोर्ट कारपोरेशन बनाम लक्ष्मी राजी पाल एंड्राइंग्सर० कचकत्ता 249, 250 पैरा 5 (साक्षियों की पुस्तक: परीका) ।

7. एम० कुल्लान बनाम पंकज जेटालाल शाह एंड्राइंग्सर० 1970 मद्रास 210 जिसका अनुग्रहन थी० सम्बुद्धम बनाम मद्रास पोटार बनारें इन्वेंटरी कम्पनी लिं० किया गया है । एंड्राइंग्सर० 1974 मद्रास 363, 366 पैरा 10, 11 (शायेग) ।

8. बर्मां बचो बनाम शेर तिह एंड्राइंग्सर० 1978 पंजाब प्रोट हरियाणा, 265, 267, पैरे 2-3 ।

अध्याय 14

ब्याज-धारा 110ग्र

14.1 धारा 110 में अधिनियम रकम पर ब्याज से सम्बन्धित विधय की चर्चा धारा 110ग्र की गई है। यह धारा निम्नलिखित रूप में है:—

“जहां कोई न्यायालय या दावा अधिकरण इस अध्याय के अधीन किए गए प्रतिकर के दावे को मंजूर करता है वहां ऐसा न्यायालय या अधिकरण यह निदेश दें सकेगा कि प्रतिकर की रकम के अतिरिक्त इतनी दर पर तथा दावा करने की तारीख से पहले की न होने वाली उस तारीख से, जो वह इस निमित्त विनिर्दिष्ट करे, ताधारण ब्याज भी दिया जाए।”

इस सम्बन्ध में यह ध्यान में रखना चाहिए कि विधान मण्डल ने ब्याज सम्बन्धी साधारण विधी में व्यापक संशोधन किया है जिनमें से अनेक संशोधन विधि आयोग¹ की सिफारिश पर किए गए हैं। उन पर ध्यान देना² और यह जांच करना समुचित है कि उन संशोधनों की दृष्टि से धारा 110ग्र में कहां तक सुधार करना आवश्यक है।

14.2 यह सुविधाजनक होगा कि पहले हम दावा करने से पहले वाली अवधि के लिए दिनाएं जाने वाले ब्याज की चर्चा करें और तब दावा करने के बाद वाली अवधि के लिए दिनाएं जाने वाले ब्याज की चर्चा करें।

14.3 वर्तमान विधि का जो रूप इस अधिनियम में है उसके अधीन दावा करने से पहले ब्याज दुर्घटना की तारीख से नहीं बल्कि दावा करने की तारीख से मंजूर किया जाता है। ऐसा ही न्यायिक अवधीन्यन³ किया गया है। धारा 110ग्र में अभिव्यक्त शब्दों द्वारा भी ऐसे ब्याज के लिए उपबन्ध नहीं है।

14.4 ऐसी ही स्थिति सन् 1978 से पहले सिविल न्यायालयों में नुकसानी पर ब्याज के सम्बन्ध में विद्यमान थी। अभी हाल तक सिविल न्यायालयों में ऐसी नुकसानी पर, जिसका परिनिर्धारण नहीं किया गया हो, ब्याज दिलाया जा सकता था। केवल परिनिर्धारित राशि पर, जिसे प्रायः “ऋण या निश्चित राशि” कहा जाता है, ब्याज दिलाया जा सकता था।

14.5 किन्तु ब्याज दिलाने की उस व्यापक शक्ति को⁴ भी ध्यान में रखना चाहिए जो सभी न्यायालयों को, जिनके अन्तर्गत अधिकरण भी हैं, पुनरोक्ति कानून अर्थात् ब्याज अधिनियम, 1978 द्वारा प्रदान की गई है। वह अधिनियम नुकसानी पर ब्याज दिलाने के लिए न्यायालयों को विनिर्दिष्ट रूप से सशक्त करता है और (इस अधिनियम में न्यायालय की जो परिमाण दी गई है उसके अनुसार)⁵ “न्यायालय” के अन्तर्गत अधिकरण और मध्यस्थ भी हैं। जो परिमाण दी गई है उसके अनुसार⁶ भी है।

यहां ब्याज अधिनियम की धारा 3(1) और 3(2) को उद्धृत कर देना पर्याप्त होगा। ये दोनों धाराएं निम्नलिखित रूप में हैं।⁷

1. भारत के विधि आयोग की—

- (क) चौड़न्हीं रिपोर्ट (सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908)।
(ख) तिरसठवीं रिपोर्ट (ब्याज अधिनियम, 1839)।

2. ग्रामे पैरा 14.3।

3. जिस संशोधन के लिए सुझाव दिया गया है उसके लिए ग्रामे पैरा 14.6 देखिए।

4. (क) उडीसा माइर्स कारपोरेशन बनाम कोपुला, ए०आई०ग्रार० (1975) कटक, 1072।

(ख) न्यू इंडिया इंश्पोरेस कम्पनी बनाम सूर्यमणि ए०आई०ग्रार० 1980, उडीसा 17, 19 पैरा 12।

5. भारत का विधि आयोग, तिरसठवीं रिपोर्ट (ब्याज अधिनियम, 1839) पृष्ठ 21 पैरा, 5 देखिए।

6. ब्याज अधिनियम, 1978 की धारा 3।

7. ब्याज अधिनियम, 1978 की धारा 2(1)।

8. ब्याज अधिनियम, 1978 की धारा 3(1) और 3(2)।

दो अवधियों की चर्चा।

दावा करने से पहले ब्याज।

ब्याज अधिनियम, 1978 के अधीन स्थित।

परिवर्ती अधिनियम।

"3.(1) यदि न्यायालय किसी ऋण या नुकसानी की वसूली के लिए किन्हीं कार्यवाहियों में या किन्हीं ऐसी कार्यवाहियों में, जिनमें किसी ऐसे ऋण या नुकसानी को बावत, जिसका संदाय पहले ही किया जा चुका है, व्याज के लिए कोई दावा किया जाता है, ठीक समझता है तो वह, यथास्थिति, ऋण या नुकसानी के लिए हकदार व्यक्ति या ऐसा दावा करने वाले व्यक्ति को व्याज की चालू अधिक से अधिक दर पर निम्नलिखित संपूर्ण अवधि या उसके किसी भाग के लिए अर्थात् :—

(क) यदि कार्यवाहियां किसी ऐसे ऋण के सम्बन्ध में हैं जो किसी लिखित के अधार पर किसी निश्चित समय पर संदेय है तो जिस तारीख को ऋण संदेय है, उस तारीख से कार्यवाहियों के संस्थित किए जाने की तारीख तक;

(ख) यदि कार्यवाहियां ऐसे किसी ऋण के सम्बन्ध में नहीं हैं तो उस तारीख से, जो हकदार व्यक्ति या दावा करने वाले व्यक्ति द्वारा दायी व्यक्ति को दी गई उस लिखित सूचना में उल्लिखित हो जिसमें वह सूचित किया गया हो कि व्याज का दावा किया जाएगा, कार्यवाहियों के संस्थित किए जाने की तारीख तक;

व्याज अनुज्ञात कर सकेगा :

परन्तु जहां ऋण या नुकसानी की रकम कार्यवाहियों के संस्थित किए जाने के पूर्व वापस कर दी गई है वहां ऐसे वापस कर देने के पश्चात् की अवधि के लिए व्याज इस धारा के अधीन अनुज्ञात नहीं किया जाएगा।

(2) यदि उपधारा (1) में वर्णित किन्हीं कार्यवाहियों में,—

(क) ऐसी राशि के लिए कोई निषेध या अधिनिर्णय दिया जाता है जो नुकसानी पर व्याज के अलावा चार हजार रुपए से अधिक है, और

(ख) वह राशि किसी अन्य व्यक्ति को हुई व्यवसितक भति के संबंध में या किसी व्यवसित को मत्तृ के संबंध में नुकसानी को दर्शात करती है या उस राशि वे ऐसी नुकसानी सम्मिलित हैं, तो उस उपधारा द्वारा प्रदत्त शक्ति का प्रयोग ऐसे किया जाएगा कि उस राशि में वह व्याज सम्मिलित किया जा सके जो उसके नुकसानी या उसके ऐसे भाग पर न्यायालय सूचना में उल्लिखित तारीख से कार्यवाहियों के संस्थित किए जाने की तारीख तक की संपूर्ण अवधि या उसके किसी भाग के लिए उचित समझे किन्तु ऐसी शक्ति का प्रयोग तब नहीं किया जाएगा जब न्यायालय का यह समाधान हो जाता है कि इस बात के विशेष कारण है कि उस नुकसानी की बाबत कोई व्याज नहीं दिया जाना चाहिए।"

दावा करने से पहले की अवधि के बारे में समानता की आवश्यकता ।

14.6 हमारी शय में न्याय के लिए यह अपेक्षित है कि मोटर यान अधिनियम के अध्याय 8 के अधीन दावे का न्यायनिर्णयन करने वाले न्यायालय या अधिकरण को इस विशिष्ट अवधि में वही शक्ति प्राप्त होनी चाहिए जो सिविल वाद का विचारण करने वाले न्यायालय को प्राप्त है। अतः ऐसी शक्ति प्रदान करने के लिए धारा 110ग्र का पुनर्नीकरण करना समुचित होगा।

दावा करने के बाद की अवधि—समानता की आवश्यकता ।

14.7 दावा करने के बाद की अवधि के बारे में (सिविल न्यायालयों में) सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 34 लागू होती है। ऐसी ही स्थिति अध्याय 8 के अधीन न्यायालय या अधिकरण की शक्ति की चर्चा में परिलक्षित होनी चाहिए। हमारी शय है कि न्यायालय या अधिकरण को ऐसी स्थिति में वही शक्ति प्राप्त होनी चाहिए जो सिविल न्यायालय को प्राप्त है।

धारा 110ग्र-
व्याज दिलाया जाना
अनिवार्य कर दन
की सिफारिश ।

14.8 जहां तक व्याज को दर का प्रभव है पहले इस अधिनियम के अधीन साधारण-
तरा छह प्रतिशत को दर मंजूर की गई है। उक्त तुलु भागों में चार प्रतिशत व्याज
मंजूर किया जाता था। हमारी राय है कि इस धारा में व्याज की दर का विनियिष्ट
कूप से उल्लेख कर देना चाहिए और साधारणतया वारह प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर होनी
चाहिए। इस दर से व्याज दिलाये जाने से अधिनियमित रकम की वसूली शीघ्र होगी।
यह धारा दर की बात है कि सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 की वथासंशोधित धारा
34 ने 30 "वागिनियक संव्यवहारों" के लिए बारह प्रतिशत व्याज मंजूर करने का उपबन्ध
है। भोटर धारा अधिनियम के अधीन अधिनियमित प्रतिकर पर व्याज की उचित ऊंची दर
होने के लिए और भी अधिक दृढ़ आधार है।

इसके प्रतिशत हमारी राय में यह वांछनीय है कि इसके विपरीत विधियों को अध्या-
रीकृत कर दिया जाए और व्याज दिलाया जाना अनिवार्य कर दिया जाए।

14.9 उपर्युक्त विवाद-विमर्श की दृष्टि से हम यह सिफारिश करते हैं कि धारा

धारा 110ग्र का
पुनरीक्षण करने की
सिफारिश ।

110ग्र का निनियित रूप में पुनरीक्षण करना चाहिए।

"110ग्र. जहां कोई न्यायालय या दावा अधिकरण इस अध्याय के अधीन किए
गए प्रतिकर के दावे को मंजूर करता है वहां अधिनियमित राशि पर व्याज का संदर्भ
करने का निवेश देने के लिए ऐसे न्यायालय या अधिकरण की वही सवित होगी जो सिविल
न्यायालय की विविल वाद का विवरण खारते समय रत्समय प्रवृत्ति विधि के अधीन जिसके
अन्तर्गत व्याज अधिनियम, 1973 और लिखित प्रक्रिया संहिता, 1908 की धारा 34 भी है,
होती है, और जहां तक नहीं जब न्यायालय या अधिकरण, ऐसे कारणों से, जो लेखबद्ध किए
हुए भी देवा किन्तु तब नहीं जब न्यायालय या अधिकरण, ऐसे कारणों से, जो लेखबद्ध किए
जाएंगे, ऐसे निवेश को अन्यायपूर्ण समझता है :

परन्तु जब तक न्यायालय या अधिकरण, ऐसे कारणों से, जो लेखबद्ध किए जाएंगे, अन्यथा
निवेश नहीं देता है तब तक व्याज की दर दावा करने की सारीख से प्रारम्भ होने वाली अवधि
के लिए बारह प्रतिशत प्रतिवर्ष से कम नहीं होगी।"

1. (क) हनुमान दास बनाम उषा रासी ए०आई०आर० 1978 पंजाब और हरियाणा 177-180 पैरा 14।
- (ख) सुशील कुमार बनाम विनोदनी रथ ए०आई०आर० 1977 उड़ीसा 112।
2. कैलाशदत्ती बनाम स्टेट ए०आई०आर० 1975 हिमाचल प्रदेश 35।
3. सिविल प्रक्रिया संहिता, 1976 में यथा संशोधित धारा 34।

अध्याय 15

अपील और निष्पादन—धारा 110व और धारा 110ड तथा
नई धारा 110डड

धारा 110४ (१)---
अपील ।

धारा 110ध (1)
का संशोधन करने
की सिफारिश।

15.1 धारा 110ध में दावा अधिकरण के विविध अपील के लिए उपबन्ध किया गया है। उपधारा (1) में यह उपबन्ध है कि ऐसे किसी व्यक्तिकी प्रेरणा से, जो दावा अधिकरण के निर्णय से व्यक्ति है, उच्च न्यायालय में अपील की जाएगी। इसके लिए परिसीमा-काल नव्वे दिन है जिसे उच्च न्यायालय पर्याप्त कारण से शिथित कर सकता है।

15.2 प्रायः यह देखा गया है कि बीमार्कर्ता अले ही बकार का बात पर गहरा असारवान् बातों पर अपीले फाइले करते हैं और इससे ऐसे दावेदार को, जिसने बहुत परिश्रम और खर्च करके अपने दावे में सफलता प्राप्त की है, ऐसा कष्ट होता है जिससे बचा जा सकता है। हमारा मत यह है कि यह अपेक्षा करना आवश्यक है कि अपील फाइल करते के पूर्व अधिकरण द्वारा अधिनिर्णीत रकम जमा कर दी जाए। ध्यान देने की बात यह है कि कर्मकार प्रतिकर अधिनियम¹ के अधीन कुल रकम उस अधिनियम के अधीन आयुक्त के विनियोग के विरुद्ध अपील करते के पूर्व जमा करनी पड़ती है। कर्मकार प्रतिकर अधिनियम की धारा 30(1) का तीसरा परन्तुक तिम्नलिखित रूप में है:—

में है :—
 “परन्तु वह और कि जब तक कि अपील के ज्ञापन के साथ आयुक्त द्वारा दिया गया इस भाव का प्रमाणपत्र न हो कि अपीलार्थी ने उसके पास वह रकम निक्षिप्त कर दी है जो उस आदेश के अधीन संदेश है जिसके विरुद्ध अपील की गई है, नियोजक द्वारा खण्ड (क) के अधीन कोई भी अपील नहीं होगी ।”
 मोटर यान अधिनियम में एक ऐसा ही उपबन्ध रखना चाहिए जिसमें यह अपेक्षित हो कि अधिनियम कुल रकम अपील करने के पूर्व जमा की जाएगी ।
 यहाँ तक कि आयुक्त द्वारा अधिकरण

धारा 110घ (2) —
छोट मामलों में
अपील।

धारा 1103—
अधिनिर्णय की रकम
जमा करने की
सिफारिश।

15.3 अब दूसरी बात उपधारा (2) के बारे में है। इस समय दावा अधिकरण के अधिनियम के खिलाफ कोई अपील धारा 110व (2) के अधीन उस दशा में नहीं होगी जब कि विवादग्रस्त रकम दो हजार रुपए से अधिक नहीं है। यह संख्या 1956 में अन्तर्स्थापित की गई थी। उस समय से अब रुपये की क्रम शक्ति में बड़ी गिरावट आ गई है। इसे देखते हुए हम यह सिफारिश करते हैं कि धारा 110व की उपधारा (2) का पुनरीक्षण इस प्रकार किया जाना चाहिए कि “दो हजार रुपए” शब्दों के स्थान पर “पांच हजार रुपये” शब्द रखे जाएं।

‘पांच हजार रुपये’ शब्द रखे जाए ।

15.4 धारा 110^व में यह उपबन्ध है कि जहां किसी अधिनिर्णय के अधीन किसी अधिकारण द्वारा अधिकारण उस धनराशि के हकदार व्यक्ति द्वारा उससे आवेदन किए जाने पर उस रकम का प्रमाणपत्र कलेक्टर को भेज सकता है तथा कलेक्टर उसे ऐसी रीत से वसूल करेगा मानो वह भू-राजस्व का बकाया हो । प्रत्येक व्यक्ति यह जानता है कि भू-राजस्व के बकाए के रूप में रकम की वसूली की प्रक्रिया कितनी जटिल तथा समय लेने वाली होती है और उसमें कितना अधिक विलम्ब होता है । इससे प्रतिकर की रकम के हकदार व्यक्ति को उस रकम का संदाय किए जाने में अत्यधिक विलम्ब होता है । अतः अधिनियम में एक विनिर्दिष्ट उपबन्ध रखता वांछनीय है जिसमें यह अधिकथित हो कि जब धारा 110^व के अधीन अधिनिर्णय दिया जाता है तब वह व्यक्ति, जिसे ऐसा संदाय करने का निवेश दिया गया है और जो दुर्घटनाग्रस्त है, दावा अधिकारण में वह रकम अधिनिर्णय दिए जाने की तारीख से तीस दिन के अन्दर जमा करेगा । यह रकम या तो नकदरूप में या किसी अनुसूचित बैंक के चेक द्वारा जमा की जा सकती है ।

कांगड़ा द पतिकर अधिनियम, 1923 की धारा 30(1) का तीसरा परत्तुक।

१. कम्कार प्रतिकर साधानयन 1920 ।
२. पांगे परा 15.6 देखिए जिसमें 60 प्रस्तावित धारा 110इकड़ है।

दावा अधिकरण में जमा की गई रकम उस दशा में, जब कि वीमाकृत व्यक्ति द्वारा या ऐसे व्यक्ति द्वारा, जिसके विरुद्ध अधिनिर्णय दिया जाता है, अपील फाइल की जाती है, उस व्यक्ति को, जो उसका हकदार है, तभी संदेश होनी चाहिए जब वह उस रकम की वापसी के लिए वह बैंक आरंडी है कि यदि उच्च न्यायालय उस अधिनिर्णय को अपास्त कर देता है या अपील में प्रतिकर की रकम कम कर देता है तो वह उस रकम को वापस कर देगा ।

15.5 प्रतिकर की रकम जमा करने के बारे में अभी जो प्रक्रिया बतायी गई है वही प्रक्रिया उच्च न्यायालय में भी उस समय लागू की जाती चाहिए जब उच्च न्यायालय प्रतिक्रिया उच्च न्यायालय में भी उस समय लागू की जाती चाहिए जब उच्च न्यायालय अपील का नियमारा करते हुए वहाँ बार प्रतिकर दिलाने का अधिनिर्णय देता है या दावा अधिकरण द्वारा अधिनिर्णीत रकम में वृद्धि करता है ।

15.6 उपर्युक्त विचार-विग्रह की दृष्टि से हम निम्नलिखित नई धारा को अधिनियम में अन्तर्स्थापित करने की सिफारिश करते हैं :—

“110डॉ. (1) जब धारा 110(ब) के अधीन अधिनिर्णय दिया जाता है तब वह व्यक्ति, जिसके विरुद्ध यह दिया जाता है, अधिनिर्णय दिए जाने की तारीख से तीस दिन के अन्दर दावा अधिकरण में या तो नकद रूप में या किसी अनुसूचित बैंक के चेक द्वारा उस अधिनिर्णीत कुल रकम को जमा करेगा ।

(2) जहाँ उच्च न्यायालय में ऐसे अधिनिर्णय के विरुद्ध अपील उस व्यक्ति द्वारा की जाती है, जो अधिनिर्णय से व्यक्ति है, वहाँ दावा अधिकरण में जमा की गई रकम का संदाय उसके हकदार व्यक्ति को तभी किया जाएगा जब वह अनुसूचित बैंक को प्रतिभू बनाकर इस आवश्यक का बन्धपत्र दे कि यदि उच्च न्यायालय अपील बैंक में अधिनिर्णय को अपास्त कर देता है या प्रतिकर की रकम कम कर देता है तो वह रकम या उसका उतना भाग जितना कि उच्च न्यायालय के विनिश्चय का अनु-वह रकम या उसका उतना भाग जितना कि उच्च न्यायालय के विनिश्चय का अनु-पालन करने के लिए आवश्यक हो, वापस करेगा, अन्यथा उस रकम का संदाय ऐसे व्यक्ति को नहीं किया जाएगा ।

(3) जहाँ अपील फाइल करने के लिए अनुज्ञात समय के अन्दर ऐसी कोई अपील फाइल नहीं की जाती है या यदि फाइल की जाती है तो वह उच्च न्यायालय द्वारा स्थारिज कर दी जाती है वहाँ दावा अधिकरण में जमा की गई रकम का संदाय, यदि उपधारा (2) के अधीन पहले ही नहीं कर दिया गया है, तो उसके हकदार व्यक्ति को किया जाएगा ।

(4) जहाँ अधिनिर्णय के विरुद्ध अपील फाइल की जाती है और उच्च न्यायालय पहली बार प्रतिकर दिए जाने का अधिनिर्णय देता है या दावा अधिकरण द्वारा अधिनिर्णीत रकम को कम कर देता है वहाँ उपधाराओं (1), (2) और (3) के उपबन्ध ऐसे उपान्तरणों सहित, जो आवश्यक हों, यथास्थिति, उच्च न्यायालय द्वारा अधिनिर्णीत रकम को या उच्च न्यायालय के आदेश द्वारा उसमें जितनी वृद्धि की गई हो उतनी रकम को उच्च न्यायालय में जमा किए जाने के बारे में उसी प्रकार लागू होंगे जिस प्रकार वे अधिकरण द्वारा अधिनिर्णीत रकम के जमा किए जाने के बारे में लागू होते हैं ।” ।

1. यदि “अनुसूचित बैंक” की उचित परिभाषा दी जा सकती है ।

उच्च न्यायालय में भी जमा किया जाना ।

नई धारा 110 छ छ के लिए सिफारिश ।

अधिनिर्णीत रकम का जमा किया जाना ।

अध्याय 16

अधिकारिता और सीमा—धारा 110च और 110क (3)

1. अधिकारिता की सीमाएं

अधिकारिता की सीमाएं।

16.1 हम इस अध्याय में कुछ ऐसी बातों की चर्चा करेंगे, जिनका सम्बन्ध अधिनियम के अधीन गठित दावा अधिकरणों की अधिकारिता से है। हमें मुख्यतया धारा 110क और 110च से मतलब है। इस विषय पर अधिकारिता की सीमाओं के कुछ संभाव्य शीर्षकों के अधीन सुविधा-जनक रूप से विचार किया जा सकता है, अर्थात् राज्यक्षेत्रीय सीमाएं, आर्थिक सीमाएं, —पहले से विद्यमान वाद-हेतुक और इसी प्रकार के अन्य शीर्षक।

अधिकारिता की सीमाएं—राज्यक्षेत्रीय।

16.2 राज्यक्षेत्रीय अधिकारिता के सम्बन्ध में धारा 110क (2) में यह उपबन्ध है कि जिस अधिकरण की अधिकारिता की स्थानीय सीमाओं के अन्दर दुर्घटना हुई है उस अधिकरण के समक्ष आवेदन फाइल किया जाएगा। इस उपधारा से अभी तक कोई समस्या उत्पन्न नहीं हुई है।

आर्थिक सीमाएं।

धारा 110च धारा 110(1) के परन्तुक (सम्पत्ति का नुकसान) से अत्यरि।

16.3 दावा अधिकरणों की साधारण आर्थिक अधिकारिता के सम्बन्ध में ऐसा कोई उपबन्ध नहीं है, जिसमें इसकी सीमाएं अधिकथित हों।

16.4 सम्पत्ति के नक्सान के लिए पर-व्यक्तियों द्वारा किए गए दावे के सम्बन्ध में कुछ कठिनाई विद्यमान है। धारा 110(1) के परन्तुक के अधीन (जिस रूप में वह इस समय है) यदि पर-व्यक्ति को दो हजार रुपये से अधिक का नुकसान हुआ है तो इसका दावा दावेदारों के विकल्प पर सिविल न्यायालय को निर्दिष्ट किया जा सकता है, किन्तु धारा 110च के अधीन जहां किसी क्षेत्र के लिए दावा अधिकरण गठित किया गया है, वहां किसी भी सिविल न्यायालय को यह अधिकारिता नहीं होगी कि वह प्रतिकर के किसी ऐसे दावे से सम्बन्धित किसी प्रश्न को ग्रहण करे, जिसका न्यायनिर्णय उस क्षेत्र के दावा अधिकरण द्वारा किया जा सकता है (धारा का शब्द भाग सारवान नहीं है, क्योंकि वह व्यादेश दिए जाने के सम्बन्ध में है)।

पहले हमने जैसी सिफारिश की है¹ उसके अनुसार यदि धारा 110(1) का परन्तुक निकाल दिया जाता है तो यह प्रश्न फिर नहीं उठेगा।

2. अधिकरण गठित किए जाने के पूर्व उत्पन्न होने वाले वाद-हेतुक

धारा 110च—
अधिकरण गठित किए जाने के पूर्व उत्पन्न होने वाले वाद-हेतुक।

16.5 यह स्पष्ट है कि दावा अधिकरण की अधिकारिता का प्रयोग भावी वाद-हेतुकों के बारे में किया जा सकेगा। ऐसा लगता है कि दावा अधिकरण गठित किए जाने के पूर्व उत्पन्न वाद हेतुक के बारे में कुछ समय तक भ्रम था। अधिकांश उच्च न्यायालयों का यह मत था कि जब एक बार अधिकरण गठित कर दिया जाता है, तब उसके गठन के पश्चात् किए जाने वाले सभी दावों की बाबत सिविल न्यायालय की अधिकारिता वर्जित है—भले ही दुर्घटना ऐसे गठन के पूर्व हुई हो।²⁻⁴ किन्तु मध्य प्रदेश उच्च न्यायालय ने⁵ यह अभिनिर्वारित किया है कि जहां दावा अधिकरण गठित किए जाने के पूर्व वाद-हेतुक उत्पन्न हुआ था वहां साधारण सिविल न्यायालय में नुकसानी के लिए वाद वर्जित नहीं है।

1. उपर्युक्त परा 7.11 में धारा 110(1) के परन्तुक पर विचार-विमर्श देखिए।

2. (क) देवेन्द्र कुमार बनाम पिलोखरी ड्रिक बिलन, ए०आई०आर० 1972 इलाहाबाद, 6।

(ख) बी०सी०के० वस तर्किस बनाम एच०बी० सेठना, ए०आई०आर० 1965 मद्रास 149, जिसमें जन्मदाता बनाम नारायणसुन्दरम् (1963) 76 एम०एल०डब्ल्यू० (एस०एन०) 44 से वास्तव में विसमति प्रकट की गई है।

3. युनाइटेड मोटर एंड जनरल इंश्योरेंस बनाम करताररसह, ए०आई०आर० 1965 पंजाब 102, 105, 106, परे 7, 10 (इसमें लम्बित कार्यवाहीयों के प्रश्न पर विचार विमर्श किया गया है)।

4. ए०आई०आर० बनाम सुखितार सिंह, ए०आई०आर० 1970, सैसूर 67।

5. सुधमा सेहता बनाम सी०पी० फॉसपोर्ट लिं, ए० आई० आर० 1964, मध्य प्रदेश 183।

16.6 उच्चतम न्यायालय ने अब यह अभिनिर्धारित किया¹ कि ज्यों ही दावा अधिकरण गठित किया जाता है त्यों ही साधारण सिविल न्यायालय की अधिकारिता समाप्त हो जाती है। अतिप्रस्त व्यक्ति को कार्रवाई करने का निहित अधिकार होगा किन्तु उसे फोरम का (किस न्यायालय में कार्रवाई करे) निहित अधिकार नहीं होगा और धारा 110क तथा 110च के अधीन फोरम बदलने के उपबन्ध को अवश्य प्रभावी किया जाना चाहिए। विधान-मण्डल ने लम्बित मामलों पर बदलने के उपबन्ध को अवश्य प्रभावी किया जाना चाहिए। विधान-मण्डल ने लम्बित मामलों पर बदलना आवश्यक नहीं समझा बल्कि उसकी इच्छा यह थी कि ज्यों ही राज्य सरकार हारा अधिप्रभाव डालना आवश्यक नहीं समझा बल्कि उसकी इच्छा यह थी कि ज्यों ही शेष मामलों में इस बात पर ध्यान दिए जिनकि दुर्घटना किस तारीख को हुई थी सस्ता उपचार उपलब्ध हो, परन्तु तब जब कि न्यायालय के समक्ष जाने का उपचार अधिकरण के गठन की तारीख को वर्जित नहीं किया गया हो।

उच्चतम न्यायालय का नियम ।

16.7 उच्चतम न्यायालय ने यह मानते हुए कि ऐसे अर्थान्वयन से परिसीमा काल के बारे में कुछ कठिनाइयां उत्पन्न हो सकती हैं, यह भी अभिनिर्धारित किया कि धारा 110क के अधीन आवेदन काइल करने के प्रयोजन के लिए परिसीमा-काल अधिकरण के गठन के यूर्ब से प्रारम्भ नहीं होता है। उच्चतम न्यायालय के समक्ष जो मामले थे, उसमें वाद वर्जित करने के लिए परिसीमा-काल प्रारम्भ हो गया था, किन्तु उसके समाप्त होने के पूर्व फोरम बदल गया था और बदले गए फोरम के प्रयोजन के लिए परिसीमा-काल के बारे में यह नहीं समझा जा सकता था कि वह नये फोरम के समक्ष जाने का उपचार उपलब्ध होने के पूर्व प्रारम्भ हो गया था।² उच्चतम न्यायालय के निर्णय का निम्नलिखित अंश उस सिद्धान्त को प्रकट करता है, जिसे उच्चतम न्यायालय ने परिसीमा-काल के प्रश्न पर प्रतिपादित किया है³:

“धारा 110क (3) में उपबन्धित परिसीमा-काल के वर्जन के सम्बन्ध में कोई व्यक्ति उपर्युक्त प्रमाणों के आधार पर यह कह सकता है कि यह वर्जन किसी ऐसे आवेदन के बारे वें लागू नहीं होता है, जो दावा अधिकरण के गठन के पूर्व हुई दुर्घटना की बाबत प्रतिकर के लिए किया जाए। किन्तु उपर्युक्त मामले में फोरम बदल गया था अतः ऐसे मामलों से भिन्न मामलों में यह मत अपनाना उचित होगा कि ऐसा आवेदन अधिकरण का गठन किए जाने पर उचित समय के अन्दर फाइल किया जा सकता है। यह समय मामूली तौर पर और साधारणतया उपचार समय के लिए जितना अतिरिक्त समय अभिनिर्धारित किया जा सकता है या अधिकरण के गठन पर आवेदन करने के लिए उचित समय अभिनिर्धारित किया जा सकता है या अधिकरण के गठन की तारीख से उस समय के भीतर नहीं किया जा सकता था तो आवेदन अधिकरण के गठन की तारीख से उस परिसीमा-काल के अवसान के पश्चात्, जो उपधारा (3) में उपबन्धित है, जितना समय विलम्ब करने में लगा है वह उस उपधारा के परन्तुके अधीन माफ किया जा सकता है। हमारी राय यह है कि इस प्रश्न पर चाहे किसी भी दृष्टि से विचार करें, सिविल न्यायालय की अधिकारिता दावा अधिकरण का गठन होते ही समाप्त हो जाती है और दावेदार को केवल यही उपचार उपलब्ध है कि वह अधिकरण के समक्ष आवेदन फाइल करें और चूंकि इस विषय में विधि बहुत स्पष्ट था कि वे दावा अधिकरण के समक्ष आवेदन फाइल करें और चूंकि इस विषय में विधि बहुत स्पष्ट था कि वह अधिकरण के गठन के पश्चात् उसके समक्ष आवेदन करने में लगभग चार मास का जो समय लगाया गया है वह उचित समय अभिनिर्धारित किया जा सकता है या दो मास से कम का विलम्ब धारा 110क की उपधारा (3) के परन्तुके अधीन माफ किया जा सकता है।”

16.8 परिसीमा-काल के बारे में हम आगे जो कहना चाहते हैं⁴ उसके अधीन रहते हुए हमें यह चाहेंगे कि उच्चतम न्यायालय⁵ द्वारा अधिकरित प्रतिस्थापना को ऐसे उचित संशोधन द्वारा

परिसीमा-काल के बारे में कठिनाइयां।

धारा 110क की संशोधन करने की आवश्यकता।

1. न्यू इंडियन इंशोरेंस कॉम बोर्ड शास्त्रीय मिशन, ए०आई०आर० 1976, सुप्रीम कोर्ट 237।

2. ए०आई०आर० 1976, सुप्रीम कोर्ट, 237 (पृष्ठ 241, पैरा 7)।

3. ए०आई०आर० 1976, सुप्रीम कोर्ट, 237 (पृष्ठ 242, पैरा 10)।

4. आगे पैरा 16.9।

5. उपर्युक्त 16.7।

सम्मिलित कर लिया जाए, जिसमें दावा अधिकारण के गठन के पूर्व हुई दुर्घटना के बारे में अधिकारिता की चर्चा हो। अतः हम यह सिफारिश करते हैं कि धारा 110क में एक स्पष्टीकरण निम्नलिखित रूप में जोड़ना चाहिए :—

“स्पष्टीकरण—चाहे दुर्घटना दावा अधिकारण के गठन के पूर्व हुई हो या उसके पश्चात् हुई हो, दावा अधिकारण की अधिकारिता होगी, किन्तु इस दावा की किसी भास का प्रभाव पेरी किन्हीं कार्यवाहियों पर नहीं पड़ेगा जिनमें दावा अधिकारण के गठन के पूर्व हुई किसी दुर्घटना की बाबत प्रतिकर के द्वारे से सम्बन्धित कोई प्रक्रिया नहीं है।”

3. दावे के लिए परिसीमा-काल

धारा 110क(3)—
संशोधन के लिए सिफारिश।

16.9 इसके साथ यह भी बात है कि अधिकारण¹ के गठन के पूर्व उद्भूत वाद-हेतुक के जाधार पर दावे के लिए परिसीमा काल के प्रारम्भ होने के समय को धारा 110क(3) का समुचित रूप से संशोधन करके बदल देना चाहिए।

प्रतिकर के लिए आवेदन करने के लिए छह मास के समय की परिसीमा धारा 110क(3) द्वारा विहित है। इस समय की परिसीमा की संगणना उस तारीख से की जाती है जिस तारीख को दुर्घटना हुई थी किन्तु यह एक ऐसे परन्तुक के अधीन है जो वर्तमान प्रयोजन के लिए महत्वपूर्ण नहीं है। हमारी हुई थी किन्तु यह एक ऐसे परन्तुक के अधीन है जो वर्तमान प्रयोजन के लिए महत्वपूर्ण नहीं है। हमारी राय में जब अधिकारण का गठन दुर्घटना होने के पश्चात् किया जाता है तब अधिकारण के गठन की तारीख से परिसीमा-काल (छह मास) की संगणना की जाती चाहिए। यदि समय की परिसीमा की तारीख से परिसीमा-काल (छह मास) की संगणना की जाती है तो उस वाद-हेतुक के बारे में, जो अधिकारण के गठन संगणना दुर्घटना होने की तारीख से की जाती है तो उस वाद-हेतुक के बारे में, जो अधिकारण के गठन के पूर्व उद्भूत हुआ था, कुछ व्यावहारिक कठिनाइयां पैदा हो सकती हैं। यदि ऐसा संशोधन कर दिया जाता है जैसा कि सुनाया गया है तो इन व्यावहारिक कठिनाइयों से बचा जा सकता है।

इसका कारण यह है कि “दावेदार से यह अपेक्षा करना कि वह दुर्घटना होने के समय से साठ दिन² के अन्दर अधिकारण को आवेदन करे, जब कि उस अवधि में उस अधिकारण का कोई अस्तित्व ही नहीं है, उससे असम्भव कार्य करने की अपेक्षा करता है।”³

धारा 110क(3)
का संशोधन करके
की सिफारिश।

16.10 अतः हम यह सिफारिश करते हैं कि धारा 110क(3) के नीचे एक और परन्तुक निम्नलिखित रूप में अन्तःस्थापित करना चाहिए :—

“परन्तु जहां दुर्घटना दावा अधिकारण के गठन की तारीख के पूर्व हुई है वहां इस उपधारा में विनियिष्ट छह मास की अवधि की संगणना दावा अधिकारण के गठन की तारीख से उस दशा में की जाएगी किन्तु तब नहीं जब कि उस तारीख को दुर्घटना की बाबत नुकसानी या प्रतिकर के लिए वाद तत्समय प्रवृत्त परिसीमा-काल की विधि के अधीन वर्जित नहीं था।”

1. उपर्युक्त पैरा 16.7 से तुलना कीजिए।
2. पहले परिसीमा-काल साठ दिन था। जब यह छह मास है।
3. इकावाल प्रकाश बनाम स्टेट आफ मध्य प्रदेश (1962) एम०पी०एल०ज० 465 जिसे सुषमा मेहतां बनाम सी०पी० दी०, ए०प्रा० 1964 सम्प्रदेश, 183, 135 पैरा 12 में उच्चत किया गया दै।

अध्याय 17

नियम : धारा 111 और धारा 111क

17.1 अब अधिनियम के अध्याय 8 में नियमों से सम्बन्धित उपबन्धों पर संक्षेप में विचार करना शेष रह गया है। धारा 111 में केन्द्रीय सरकार को नियम बनाने की शक्ति प्रदान की गई है और धारा 111क में (जो 1956 में अन्तःस्थापित की गई थीं) राज्य सरकार को नियम बनाने को शक्ति प्रदान की गई है। केन्द्रीय सरकार की शक्ति इस अध्याय के उपबन्धों को कार्यान्वित करने के प्रयोजन के लिए नियम बनाने की है और राज्य सरकार की शक्ति धारा 110 से लेकर 110ड तक की धाराओं के उपबन्धों को कार्यान्वित करने के प्रयोजन के लिए नियम बनाने की है जिनके बारे में मोटे तौर पर यह कह सकते हैं कि ये धाराएँ दावा अधिकरण से सम्बन्धित हैं। दोनों दशाओं में, वही सामान्य उपबन्ध हैं जिनके अधीन सम्बद्ध सरकार उसे प्रदत्त शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना ऐसी कुछ बातों के बारे में नियम बना सकती है जो सुसंगत धारा में विनिर्दिष्ट रूप से प्रगणित हैं।

हम पहले ही इस विषय के बारे में व्यापक नियम बनाने की आवश्यकता की ओर ध्यान आकृष्ट कर चुके हैं।¹ हमें इसके बारे में कुछ और नहीं कहना है।

वर्तमान स्थिति ।

1. उपर्युक्त पृष्ठ 13.3।

अध्याय 18

सिफारिशों का संक्षिप्त विवरण

अध्याय 1—

इस रिपोर्ट में की गई सिफारिशों का संक्षिप्त विवरण हम नीचे दे रहे हैं:—

अध्याय 2—वर्तमान विधि और अध्याय 8 के बारे में साधारण सिफारिश

(1) मोटर यान अधिनियम, 1939 के वर्तमान शीर्षक का इस प्रकार पुनरीक्षण करना चाहिए कि उसे "मोटर यानों का बीमा और मोटर यानों से हुई दुर्घटनाओं की बाबत प्रतिकर के दावों का न्यायनिर्णयन" पढ़ा जाए।¹

अध्याय 3—बिना कसूर दायित्व

(2) नई धारा 92 क अन्तःस्थापित करके (जो एक नए अध्याय 7 के रखी जानी है) अधिनियम में बिना कसूर दायित्व के सिद्धान्त को रखना चाहिए और धारा 110(1) में विनिर्दिष्ट प्रकार की दुर्घटना के कारण हुई मृत्यु या शारीरिक क्षति की बाबत कड़ा दायित्व अधिरोपित करना चाहिए। यह ऐसी दुर्घटनाओं की बाबत प्रतिकर के सभी दावों को लागू होनी जिनका विचारण दावा अधिकरण के समक्ष होता है।²

(3) ऐसे दायित्व का सिद्धान्त लागू किए जाने पर उसकी आर्थिक सीमा भी होनी चाहिए जिसमें प्रतिकर की वह अधिकतम रकम विहित की जाए जो दावा अधिकरण मृत्यु या शारीरिक क्षति के लिए अधिनिर्णीत कर सकता है। अधिनिर्णीत की जाने वाली अधिकतम रकम ("बिना कसूर दायित्व") को अन्तःस्थापित करने के पश्चात्) एक लाख रुपया होनी चाहिए।³

अध्याय 4—अनिवार्य बीमा के हिताधिकारी—धारा 95(1)

(4) धारा 95(1) के परन्तुक (ii) को निकाल देना चाहिए जो कुछ व्यक्तियों को बीमाकर्ता के विरुद्ध उस सीधे उपचार का फायदा उठाने से अपवृज्जित करता है जो प्रतिकर के दावेदार को अन्यथा उपलब्ध है।⁴

अध्याय 5—बीमाकर्ता के दायित्व की आर्थिक सीमा—धारा 95(2)

(5) धारा 95(2) में बीमाकर्ता के दायित्व की जो आर्थिक सीमा यान के वर्ग और धारा में विनिर्दिष्ट अन्य बातों के आधार पर अधिरोपित की गई है, उस सीमा को इस धारा में से निकाल देना चाहिए या उसे प्रत्येक दावेदार के लिए (साधारण न्यायालयों के समक्ष दावों की बाबत) दो लाख तक बढ़ा देना चाहिए।⁵

[यह ऐसे साधारण न्यायालयों के समक्ष दावों की बाबत है जिनकी अधिकारता तभी होती जाती कि किसी अधिकरण का गठन नहीं किया गया है। दावा अधिकरणों के समक्ष दावों की बाबत एक अलग सिफारिश है जो मृत्यु या शारीरिक क्षति के प्रतिकर को आर्थिक सीमा के बारे में है।]⁶

अध्याय 6—बीमा और दुर्घटना की विधिविधाया हेतु का कलंदंश: (प्रस्तावित) धारा 109क और 109ख

(6) दो नई धाराएँ—धारा 109क और धारा 109ख—अन्तःस्थापित की जानी चाहिए जो पुलिस पर और अस्पताल के प्राधिकारियों पर ये बाध्यताएँ अधिरोपित करें कि वे दुर्घटना तथा अप्य विनिर्दिष्ट बातों से सम्बन्धित जानकारी दावा अधिकरण को और क्षतिग्रस्त व्यक्ति या उसके विधिक प्रतिनिधि को सम्पूर्चित करें।⁷

1. पैरा 2.7।

2. पैरा 0.63।

3. पैरा 3.83।

4. पैरा 4.8।

5. पैरा 5.6, 5.7 और 5.8।

6. विधिविधाया (3) विधिय।

7. पैरा 6.7।

अध्याय 7—दावा अधिकरण—धारा 110

(7) धारा 110(1) के उपबन्ध को निकाल देना चाहिए जो पर-व्यक्ति को यह विकल्प प्रदान करता है कि वह सम्पत्ति के दो हजार रुपए से अधिक के नुकसान के लिए सिविल न्यायालय में दावा कर सकता है।¹

(8) धारा 110(4) का संशोधन इस तरह से किया जाना चाहिए कि दावा अधिकरणों के बीच कार्य का वितरण करने की शक्ति उच्च न्यायालयों में निहित हो, न कि राज्य सरकार में (जसा कि इस समय है)।²

(9) धारा 110 में एक उपबन्ध अन्तःस्थापित किया जाना चाहिए जो उच्च न्यायालय को इस बात के लिए सशक्त करे कि वह कार्यवाहियों को एक दावा अधिकरण से दूसरे दावा अधिकरण में न्याय के उद्देश्य की पूर्ति के लिए अन्तरित कर सके।³

अध्याय 8—प्रतिकर के लिए आवेदन—धारा 110क

(10) धारा 110क(2) का संशोधन रिपोर्ट में की गई सिफारिश के अनुसार किया जाना चाहिए। (केवल मामूली शाब्दिक परिवर्तन करना है)।⁴

अध्याय 9—मृत्यु का प्रभाव और “विधिक प्रतिनिधि” का अर्थ—(प्रस्तावित) धारा 110क(1)

(व) और धारा 2(11)

(11) धारा 2 में खंड (ii) अन्तःस्थापित किया जाना चाहिए जिसमें “विधिक प्रतिनिधि” की ऐसी परिभाषा दी जाए कि उसका अर्थ (मृतक का) पति या उसकी पत्नी, उसके भाता-पिता और उसकी सन्तान हो।⁵

अध्याय 11—पक्षकार—धारा 110ख

(12) धारा 110ख में “एक उपबन्ध अन्तःस्थापित किया जाना चाहिए जो अधिकरण को इस बात के लिए सशक्त करे” कि वह ऐसे व्यक्ति द्वारा, जो दुर्घटना के समय यान का कब्जा या नियंत्रण रखता था, (भले ही वह स्वामी या ड्राइवर न हो) प्रतिकर का संदाय किए जाने का आवेदन कर सके।⁶

इसके साथ ही एक व्यावृत्ति भी इसमें अन्तःस्थापित की जानी चाहिए जो प्रतिकर की अधिकतम सीमा⁷ को, जिसे अधिनिर्णीत किया जा सकता है, निश्चित करने वाले उपबन्धों के बारे में हो।

अध्याय 12—हाजिरी—(प्रस्तावित) धारा 110ख

(13) एक नई धारा 110ख अन्तःस्थापित की जानी चाहिए जो विधि व्यवसायी या अन्य प्राधिकृत व्यक्ति की मार्फत दावा अधिकरण के समक्ष हाजिरी का उपबन्ध करने के लिए हो।⁸

अध्याय 13—साक्ष्य और प्रक्रिया—धारा 110ग

(14) राज्य सरकारों का ध्यान प्रक्रिया के व्यापक नियम बनाने की आवश्यकता की ओर आकृष्ट करना चाहिए।⁹

अध्याय 14—ब्याज—(प्रस्तावित) धारा 110गग

(15) एक नई धारा 110गग यह उपबन्ध करने के लिए अन्तःस्थापित की जानी चाहिए कि प्रतिकर के दावे की कार्यवाहियों में न्यायालय या अधिकरण को अधिनिर्णीत राशि पर ब्याज के संदाय के बारे में निरेश देने की वही शक्ति होगी जो सिविल न्यायालय को विधि के अधीन (जिसके अन्तर्गत ब्याज अधिनियम, 1978 और सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 34 भी है) है। किसी अन्य विधि में किसी प्रतिकूल बात के होते हुए भी यह उपबन्ध प्रभावी होगा और ब्याज का संदाय करने के लिए निरेश देना अनिवार्य होगा, जब तक कि ऐसा निरेश देने के प्रतिकूल कारण न हों।

1. पैरा 7.7।

2. पैरा 7.10।

3. पैरा 7.12।

4. पैरा 8.2।

5. पैरा 8.15।

6. पैरा 11.9।

7. पैरा 11.10।

8. पैरा 12.3।

9. पैरा 13.3।

ब्याज तज की दर साधारणतया बारह प्रतिशत होनी चाहिए और दावा करने की तारीख से ब्याज दिलाया जाना चाहिए¹।

अध्याय 15—अपील और निष्पादन—धारा 110च और धारा 110क तथा प्रस्तावित धारा

110डॉ

(16) अधिनियम में ऐसे उपबन्ध रखने चाहिए जिनमें ऐसे व्यवित से, जिसके विरुद्ध दावा अधिकरण द्वारा अधिनिर्णय दिया जाता है, यह अपेक्षा की जाए कि वह अधिनिर्णीत कुल रकम जमा करे। जहां अपील में पहली बार अधिनिर्णय दिया जाता है (या अपील में रकम अधिनिर्णीत की जाती है) वहां रकम जमा किए जाने के बारे में और पहले ही जमा की गई रकम पर अपील के प्रभाव के बारे में विस्तृत उपबन्धों के लिए भी सिफारिश की गई है²।

अध्याय 16—अधिकारिता और परिसीमा काल—धारा 110च और धारा 110क (3)

(17) धारा 110च में एक स्पष्टीकरण यह उपबन्ध करने के लिए जोड़ना चाहिए कि दावा अधिकरण का जब एक बार गठन हो जाता है तब उसी की अधिकारिता होगी, भले ही दुर्घटना उसके गठन के पूर्व हुई हो। किन्तु इसका प्रभाव लम्बित कार्यवाहियों पर नहीं पड़ेगा³।

(18) धारा 110क (3) में एक और उपबन्ध यह उपबन्ध करने के लिए अन्तःस्थापित किया जाना चाहिए कि जहां दुर्घटना दावा अधिकरण के गठन के पूर्व हुई है वहां इस उपधारा में विनिर्दिष्ट परिसीमा काल (छह मास) की समर्णना दावा अधिकरण के गठन की तारीख से की जाएगी किन्तु तब नहीं जबकि दुर्घटना की बाबत नुकसानी या प्रतिकर के लिए बाद तत्समय प्रवृत्त परिसीमा काल⁴ की विधि के अधीन पहले ही वर्जित हो गया था।

पी० वी० दीक्षित

एस० एन० शंकर

गणेश्वर प्रसाद

पी० एम० नर्खी

मई, 1980

अध्यक्ष

सदस्य

सदस्य

सदस्य-सचिव

1. पैरा 14.9।

2. पैरा 15.6।

3. पैरा 16.8।

4. पैरा 16.10।

परिशिष्ट 1

भारतीय रेल अधिनियम, 1890 से उद्धरण

82क. यात्रियों को बहन करने वाली रेल गाड़ियों की दुर्घटनाओं के बारे में रेल प्रशासन का दायित्व—

(1) जब रेल कार्यचालन के अनुक्रम में कोई दुर्घटना होती है, चाहे वह ऐसी दो रेल गाड़ियों के बीच टक्कर हो जिनमें से एक यात्रियों को बहन करने वाली रेलगाड़ी है या यात्रियों को बहन करने वाली रेलगाड़ी या उसके किसी भाग का पटरी से उतरवा हो या उसकी कोई अन्य दुर्घटना हो “तब चाहे रेल प्रशासन की ओर से ऐसा कोई द्वेष पूर्ण कार्य, उपेक्षा या व्यतिक्रम हुआ हो, या न हुआ हो; जिससे वह व्यक्ति जो क्षत हुआ है या जिसने हानि उठाई है उसके बारे में अनु लोजन करने के लिए और नुकसानी बसूल करने के लिए हकदार होतो, रेल प्रशासन विधि के किसी अन्य तत्प्रतिकल उपबन्ध के होते हुए भी, ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप मरने वाले यात्री की मृत्यु द्वारा पहुंची हानि के लिए और शारीरिक क्षति के लिए तथा यात्री के स्वामित्व के ऐसे जीवजन्तुओं या माल को जो उस यात्री के साथ उसके कक्ष में या उस रेलगाड़ी में हों, ऐसी दुर्घटना के परिणाम स्वरूप हुई हानि, नाश या क्षय के लिए प्रतिकर देने के लिए उस विस्तार तक, और केवल उसी विस्तार तक, जो उपधारा

(2) में उपर्युक्त है, दायित्व के अधीन होगा।

(2) इस धारा के अधीन रेल प्रशासन का दायित्व किसी एक व्यक्ति के बारे में किसी भी दशा में पचास हजार रुपए से अधिक न होगा¹।

1. 1973 का संशोधन अधिनियम 45 देखिए।

परिशिष्ट 2

कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 से उद्धरण

3. प्रतिकार के लिए नियोजक का दायित्व— (1) यदि कर्मकार को अपने नियोजन से और उसके अनुक्रम में उद्भूत दुर्बलता द्वारा वैयक्तिक क्षति कारित होती है तो उसका नियोजक इस अध्याय के उपबन्धों के अनुसार प्रतिकर का देतदार होगा :

परन्तु नियोजक—

- (क) किसी ऐसी क्षति के बारे में जिसके परिणामस्वरूप कर्मकार को तीन दिन से अधिक की कालावधि के लिए पूर्ण या आंशिक निःशक्तता नहीं रहती;
- (ख) दुर्बलता द्वारा हुई किसी क्षति के बारे में, जिसके परिणामस्वरूप मृत्यु नहीं हुई है, और जो प्रत्यक्षतः इस कारण से हुई मानी जा सकती हो कि—
- (i) उसके होने के समय कर्मकार पर मदिरा या औषधियों का असर था, अथवा
 - (ii) कर्मकारों का क्षेम सुनिश्चित करने के प्रयोजन के लिए अभिव्यक्त रूप से दिए गए किसी नियम की अवश्य कर्मकार द्वारा जानबूझकर की गई थी; अथवा
 - (iii) कोई ऐसा रक्षोपाय या अन्य युक्ति, जिसके बारे में वह जानता था कि वह कर्मकार का क्षेम सुनिश्चित करने के प्रयोजन के लिए उपबन्धित की गई है, कर्मकार द्वारा जानबूझकर हटाई गई थी या उसकी अवहेलना की गई थी।

परिशिष्ट 3

विमान वहन अधिनियम, 1972 से उद्धरण

प्रथम अनुसूचो, अध्याय 3, नियम 17-21

अध्याय 3—वाहक का वायित्व

17. यदि वह घटना, जिसके कारण ऐसा नुकसान हुआ है, वायुयान पर अथवा उड़ने या उतरने की किसी क्रिया के दौरान हुई है तो वाहक किसी यात्री की मृत्यु या उसके आहत होने या यात्री को हुई किसी अन्य शारीरिक क्षति की दशा में हुए नुकसान के लिए जिम्मेदार होगा।

18. (1) यदि वह घटना, जिसके कारण ऐसा नुकसान हुआ है, विमानवहन के दौरान हुई है तो वाहक किसी रजिस्ट्रीकृत सामान या किसी माल के नाश या खो जाने या उसे हुए नुकसान की दशा में नक्सान के लिए जिम्मेदार है।

(2) उपनियम (1) के अर्थान्तर्गत विमानवहन में ऐसी अवधि भी सम्मिलित है जिसके दौरान सामान या माल, चाहे किसी विमानक्षेत्र में या वायुयान पर या विमानक्षेत्र के बाहर उतरने की दशा में किसी भी स्थान पर, वाहक के भारसाधन में है।

(3) विमानवहन की अवधि में विमानक्षेत्र के बाहर भूमि, समुद्र या नदी मार्ग द्वारा किए गए किसी वहन की अवधि सम्मिलित नहीं है, किन्तु यदि ऐसा वहन विमानवहन की संविदा के पालन में लदान, परिदान या यानान्तरण के प्रयोजन के लिए होता है तो, जब तक प्रतिकूल साबित न हो, यह उपधारणा की जाती है कि विमानवहन के दौरान हुई घटना के परिणामस्वरूप नुकसान हुआ है।

19. यात्रियों या सामान या माल को विमानवहन में विलम्ब के कारण हुए नुकसान के लिए वाहक जिम्मेदार है।

20. (1) यदि वाहक यह साबित कर देता है कि उसने और उसके अधिकर्ताओं ने नुकसान से बचने के लिए सब आवश्यक उपाय किए हैं या उसके या उनके लिए ऐसे उपाय करना असंभव था तो वह जिम्मेदार नहीं है।

(2) यदि वाहक यह साबित कर देता है कि नुकसान उपेक्षापूर्वक विमानचालन से अथवा वायुयान के उपयोग में या दिक्कचालन में उपेक्षा के कारण हुआ है और अन्य सब बातों में उसने और उसके अधिकर्ताओं ने नुकसान से बचने के समस्त आवश्यक उपाय किए हैं तो माल और सामान के वहन में वाहक जिम्मेदार नहीं है।

21. यदि वाहक यह साबित कर देता है कि नुकसान क्षतिप्रस्त व्यक्ति की उपेक्षा के कारण या योगदान से हुआ है, तो न्यायालय वाहक को उसकी जिम्मेदारी से पूर्णतः या भागतः ब्रिसूक्त कर सकेगा।

कुछ नुने गए देशों में मोटर गाड़ियों की दुर्घटनाओं के लिए
प्रतिकर के बारे स्थिति

प्रस्तावना

राष्ट्रमण्डल (कामनवेत्त) के कुछ देशों में “बिना कसूर के आधार पर मोटरगाड़ियों की दुर्घटनाओं के लिए प्रतिकर” का उपबन्ध करने की कहाँ स्थिति अधिनियमित की गई है। विभिन्न देशों में प्रवृत्त अधिनियमों के ब्यौरे देना तो बहुत श्रमसाध्य होगा। इस विषय में सामग्री बहुत विस्तृत है।¹ कुछ नुने गए देशों में इसकी स्थिति का संक्षिप्त विवरण निम्नलिखित रूप में है।²

यह उल्लेख कर देना चाहिए कि ऐसी अधिकांश स्कीमों में कसूर के सबूत के बिना प्रतिकर का संदाय करना अनुद्यात है। ऐसे मामलों में प्रायः संदाय विधि द्वारा गठित निगम द्वारा या राज्य द्वारा स्थापित निधि में से किया जाता है और साधारणतया इसकी कुछ आर्थिक सीमाएँ हैं। किन्तु उस सीमा से अधिक प्रतिकर के लिए दावा साधारण प्रक्रिया के अधीन किया जा सकता है। जिस निधि में से संदाय किया जाता है, उसका वित्तपोषण बीमाकर्ता से उद्गृहीत अंशदानों द्वारा किया जाता है।

कुछ देशों में³ बीमाकृत व्यक्ति द्वारा या बीमाकर्ता द्वारा संदाय किया जाता है, किन्तु यदि कोई बीमा नहीं हुआ है या यदि स्वामी की पहचान नहीं हुई है तो राज्य दायित्व का भार उठाता है।

कुछ अन्य देशों में कसूर का नियम समाप्त नहीं किया गया है, किन्तु कसूर के सबूत का भार उलट दिया गया है।

चुने गए देशों में स्थिति के सम्बन्ध में संक्षिप्त विचार-विमर्श निम्नलिखित रूप में है :

आस्ट्रिया ।

आस्ट्रिया के विधान में⁴ उपलब्ध प्रतिरक्षाओं को कम कर दिया गया है और इसके परिणाम-स्वरूप दायित्व का विस्तार कर दिया गया है। उस देश में सड़क यातायात दुर्घटना से संबंधित विधि के अधीन⁵ केवल वह प्रतिरक्षा अनुज्ञात है कि दुर्घटना ऐसी घटना के कारण हुई थी जिससे बचा नहीं जा सकता था और वह यात में किसी खराबी या उसके यन्त्रचालन में किसी गड़बड़ी के कारण नहीं हुई थी।

कनाडा-संसकेचवान।

कनाडा के एक प्रदेश में प्रतिकर देने का व्यापक विधान है। संसकेचवान प्रदेश बिना कसूर प्रतिकर के विषय में विधान बनाने वाला प्रथम प्रदेश था। 1946 में एक अधिनियम पारित किया गया था, जो (संशोधित रूप में) आटोमोबाइल एक्सीडेन्ट इंश्योरेंस एक्ट, 1963-64⁶ है।

इस कानून के अधीन ड्राइवरों से यह अपेक्षित है कि वे सरकारी बीमा कार्यालय से बीमा क्रय करें जो दुर्घटना ग्रस्त व्यक्तियों को, जिनके अन्तर्गत ड्राइवर भी हैं, इसके बदले में निश्चित मापमान एकमात्र तरीका नहीं है और दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति साधारण कामन ला के सिद्धांत के आधार पर अतिरिक्त प्रतिकर पाने के लिए वाद कर सकता है। इस स्कीम के अधीन संदर्भ रकम उस रकम में से घटा दी जाती है, जो कामन ला के आधार पर दिए गए निर्णय से प्राप्त हों। मत्त व्यक्ति या ऐसा व्यक्ति, जिसका बीमा नहीं किया गया है, या आत्महत्या करने की प्रवृत्ति वाला ड्राइवर इन फायदों से अपवर्जित है। संसकेचवान की योजना का उद्देश्य न्यायालय में कार्य के आधिकार को कम करना नहीं था अथवा न्यायाधीश या जूरी द्वारा मोटर गाड़ियों के मामलों का विचारण किए जाने की आलोचना आओं का जबाब देना नहीं था।

1. वे देश, जिनकी चर्ची की गई है—आस्ट्रिया, कनाडा, डेनमार्क, इंग्लैंड, फिनलैंड, फ्रांस, (पश्चिम) जर्मनी, जापान, ईज्यूलैंड, नर्वे, स्वीडन, स्विटजरलैंड तथा संयुक्त राज्य अमरीका। (ह्लीनास, मैसाच्यूरेट्स, मिशिगन और न्यूयार्क)।

2. उदाहरण के लिए, जापान।

3. (1975) ए०जे०सी० ए८० में प्रेसिंग द्वारा समीक्षा, ५१३, ५१८ एफ-एन ३०।

4. आस्ट्रियन रेल एण्ड मोटर व्हीकल लाइब्रेटी एक्ट, (ई० के० एच० जी०) १९५९, धारा ९:१।

5. मि० जसटिस हैरोने पण्डि मि० जसटिस एसडे, पैपर ग्रान “मोटर कार एण्ड दी सा”, पेज १२ (कामनवेत्त ला

कानून, १९६५)।

मोटर दुर्घटनाएं बहुधा होने के कारण संस्केचवान के विधान में उपेक्षा पर ध्वान दिए विना क्षतिग्रस्त पक्षकार की प्रतिक्रिया की निश्चित और सीमित रकम का संदाय किए जाने का उपबन्ध है। इसका स्वतः विज्ञापित मुख्य उद्देश्य मोटर दुर्घटनाओं से क्षतिग्रस्त व्यक्तियों की दुर्दशा होने से रोकना था जो यह गारण्टी देकर किया गया था कि क्षतिग्रस्त व्यक्ति कुछ रकम वसूल कर सकता है। निःशक्तता के दौरान कानिक संदायों के लिए इसमें उपबन्ध है। फायदे का मापमान भी विधि द्वारा निश्चित कर दिया गया है। उदाहरण के लिए, मृत्यु की दशा में मुख्य प्रतिवादी के लिए पांच हजार डॉलर।

संस्केचवान स्कीम के अधीन यान के रजिस्ट्रीकरण या चालन-अनुज्ञाप्ति (ड्राइविंग लाइसेन्स) के लिए आवेदक के साथ दुर्घटनाबीमा का प्रमाणपत्र अवश्य देना पड़ता है क्योंकि बीमाकर्ता प्रादेशिक सरकार बीमा अधिकारी होता है। मोटर यानों के चलाए जाने से क्षतिग्रस्त व्यक्ति इस बीमा के निर्वन्धनों के अधीन कसूर के सबूत के बिना विनिर्दिष्ट कायदा वसूल कर सकते हैं। जैसा कि पहले कहा गया है, यह स्कीम एक साधारण नियम के रूप में (मत्र व्यक्ति द्वारा यान चलाने, अनुज्ञाप्ति के बिना यान चलाने और कुछ अन्य विशेष परिस्थितियों के बारे में अपदादों के साथ) स्वामी या मोटर चलाने वालों के सम्बन्ध में सबूत पर आधारित दायित्व को कम कर देती है। उपेक्षा के आधार पर दावों को इस स्कीम से नहीं निकाला गया है। वे इसके अन्तर्गत हैं।³

संस्केचवान आटोमोबाइल इन्स्योरेन्स एक्ट⁴ में यह उपबन्ध है कि "इसके द्वारा प्रत्येक व्यक्ति का बीमा उस हानि के विहृद किया जाता है" जो संस्केचवान में गतिशील मोटर यान चलाते समय या उसमें चढ़कर चलते समय दुर्घटना में शारीरिक क्षति के परिणामस्वरूप हुई हो अथवा मोटर यान से टक्कर जाने या उससे कुचल जाने के परिणामस्वरूप हुई हो। और इसमें कसूर पर ध्वान नहीं दिया जाता है।⁵ संस्केचवान में बीमा प्रमाणपत्र के बल उसी व्यक्ति का संरक्षण नहीं करता है जिसका नाम उसमें दिया गया है बल्कि किसी ऐसे व्यक्ति का भी संरक्षण करता है जो समुचित रूप से अनुज्ञाप्त (लाइसेन्सप्राप्त) व्यक्ति द्वारा चलाए जा रहे यान पर चढ़कर जाता है। ऐसे प्रमाणपत्र में जिस व्यक्ति का नाम बीमाकृत व्यक्ति के रूप में नहीं दिया गया है उसके बारे में भी "यह समझा जाता है कि वह संविदा का पक्षकार है और उसने इसके लिए प्रतिफल दे दिया है" और उसका संरक्षण किया जाता है। यह प्रमाणपत्र ऐसे व्यक्तियों का संरक्षण स्वतः करता है जो संस्केचवान में अधिवासी हैं और संस्केचवान से बाहर उत्तरी अमरीका महाद्वीप में कहीं भी यान चलाते समय या यान पर चढ़कर चलते समय क्षतिग्रस्त हो जाते हैं।⁶

संस्केचवान का विधान ।

संस्केचवान में यान के अनुज्ञापन (लाइसेन्स) और ड्राइवर को अनुज्ञाप्त दिए जाने के साथ ही संरक्षण मिलने लगता है। अनुज्ञाप्त दिए जाने के समय श्रीमियम का संदाय करना पड़ता है। इस प्रदेश का निवासी ऐक्ट के अधीन संरक्षण पाने से तभी वंचित होगा जब—

- (1) उस पर उन्मत्त करने वाली मदिरा या मादक औषधि का इतना असर हो कि वह यान या समुचित नियंत्रण करने में असमर्थ हो;
- (2) वह अनुज्ञाप्त के बिना यान चलाता है या ऐसा यान चला रहा है जो समुचित रूप से रजिस्ट्रीकृत नहीं है, और
- (3) वह ऐसे यान के किसी भाग पर चढ़कर जा रहा है जो यात्रियों को बैठने या किसी भार का वहन करने के लिए नहीं बनाया गया है।⁷

1. (1952, 66 हार्ड एल० मार० 191) ।

2. व्यायमूलि हेरान और व्यायमूलि एसेंट्रे का "मोटर कार एण्ड डि ला" पर निबन्ध, पृ० 12 (कोमिनेल्ट्य ला काम्फेन्स 1965) ।

3. (1961) 39, कनाडा बार रिप्पू में टिप्पण, 107, 110 ।

4. पृ०पृ० 1946, सी० 11, एस० 12, भव आर०एस०एस० 1953, सी० 371, एस० 19(1) ।

5. आर०एस०एस० 1953, सी० 371, एस० 19(2) ।

6. आर०एस०एस० 1953, सी० 371, एस० 28-30 ।

द्वारा स्कीम के खिलाफ के लिए निधि।

ऐसा संरक्षण (संसकेचवान में) अनन्य रूप से स्थापित प्रादेशिक बीमा निधि के अधीन सुनिश्चित है। सभी ड्राइवरों और कार स्वामियों को अपनी अनुज्ञाप्तियों के नवीकरण और रजिस्ट्रीकरण के आवेदनों के साथ ही सरकारी बीमा के लिए संदाय प्रतिवर्ष करना पड़ता है। बीमा-संविदा के निबन्धन कानून में दिए गए हैं और ड्राइवर की अनुज्ञाप्ति (लाइसेन्स) के रजिस्ट्रीकरण-प्रमाणपत्र को कानून के साथ जोड़ देने पर एकमात्र "बीमा पालिसी" बन जाती है। अनुज्ञाप्ति और रजिस्ट्रीकरण की समाप्ति पर यह बीमा पालिसी भी समाप्त हो जाती है।¹

संसकेचवान सरकार का बीमा कार्यालय, जो एक क्राउन कारपोरेशन है, इस विधि को लागू करता है। इसे प्रथम बार विधान-मण्डल के एक अधिनियम द्वारा निगमित किया गया था और इसे बीमा के कारबार में प्राइवेट बीमा कम्पनियों का मुकाबला करने के लिए स्थापित किया गया था।² किन्तु यह आटोमोबाइल इन्स्योरेन्स एकट के अधीन अपने कार्यों के बारे में एक कानूनी निकाय है। और इसकी प्रक्रिया कर्मकार प्रतिकर विधान के अधीन प्रशासनिक बोर्ड की प्रक्रिया के समान है।

संसकेचवान में इस स्कीम का कई बार संशोधन किया गया है और अब यह आटोमोबाइल एक्सीडेन्ट इन्स्योरेन्स एकट आफ 1963, 5 रेव० स्टै० संसकेचवान, अध्याय 409 (1965) के रूप में है। इसके पूरे कानूनी पाठ में लगभग साठ पृष्ठ लगेंगे।³ इसके उपबन्धों का संक्षिप्त वर्णन निम्नलिखित रूप में है⁴ :—

- (i) सभी ड्राइवरों से यात्र चलाने की शर्त के रूप में यह अवैधित है कि वे मूल प्रीमियम का संदाय करके बीमा प्रमाणपत्र प्राप्त करें, पैरा 3(1) और 3(5)।
- (ii) संसकेचवान सरकारी बीमा कार्यालय द्वारा सभी बीमा प्रदान किया जाता है। पैरा 2 (पी)।
- (iii) ड्राइवर अपने प्रीमियम के बदले में वास्तव में तीन प्रकार का संरक्षण कर करता है: दुर्घटना का संरक्षण (भाग 2), सम्पत्ति की हानि (टक्कर, चोरी, आक्रमिक दुर्घटना) का संरक्षण (भाग 3), और दायित्व का बीमा (भाग 4)।
- (iv) दुर्घटना-बीमा ही प्रतिकर की योजना का मूल आधार है। यह ऐसे "प्रत्येक व्यक्ति" के लिए दुर्घटना का संरक्षण प्रदान करता है जिसे मोटर यान के उपयोग से या उसके परिचालन से शारीरिक धृति पहुंचती है। पैरा 20।
- (v) इसमें फायदों की विस्तृत अनुसूची है। पूर्ण निःशक्तता के लिए अधिकतम फायदा पञ्चीस डालर प्रति सप्ताह की दर से 104 सप्ताह की अधिकतम अवधि के लिए है, पैरा 22(2); आंशिक निःशक्तता के लिए साढ़े बारह डालर प्रति सप्ताह की रकम है, पैरा 22(3)। मृत्यु की दशा में सुख्य प्रतिवादी के लिए पांच हजार डालर और प्रत्येक गोण प्रतिवादी के लिए एक हजार डालर और यदि मृत व्यक्ति गृहणी थी तो अधिनियम की रकम दो हजार डालर है और यदि सन्तान है तो यह रकम में सन्तान की आयु के अनुसार एक सौ डालर से एक डालर के बीच घटबढ़ है। पैरा 24।
- (vi) इस ऐकट से उपेक्षा के लिए कामन ला की कार्रवाईयों के बारे में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है किन्तु ऐकट के अधीन यदि कोई दुर्घटना-बीमा का फायदा दिया गया है तो उसे काट लिया जाता है। पैरा 77।
- (vii) इस प्रदेश में स्वास्थ्य बीमा की स्वतंत्र स्कीम हौने के कारण इस ऐकट के अन्तर्गत ऐसे जिक्र तसीय व्यय के लिए, जो यात्र की दुर्घटनाओं के परिणामस्वरूप हुआ है, कोई उपबन्ध करने की आवश्यकता नहीं है।

1. भारत-एप्स० 1953, सी० 371, एस० 19(2)।

2. भारत-एप्स० 1953, सी० 371, एस० 3, 4 और 5।

3. जैयरी एण्ड कॉलेज, केसेन एण्ड जैयरी इंडियन आन लाइसेन्स (1969) पृष्ठ 898।

4. विस्तार के लिए देखिए कोडोन एण्ड ओकानेत, वेसिक प्रोटेक्शन कार ड्रैफ्ट विकिट्स (1965) १०४।

कनाडा के कई अन्य प्रदेशों में उपेक्षा के आधार पर दायित्व का निर्धारण हो रहा है किन्तु "दुर्घटना-ग्रस्त व्यक्ति द्वारा नुकसानी वसूल करने की सम्भावना" "गुरक्षा-उत्तरदायित्व" विधान का अधिनियम मन हो जाते से बढ़ गई है। "परिवद्वकारी अधिनियम" (इम्पाउन्डिंग एक्ट्स) भी अधिनियमित किए गए हैं। इन अधिनियमों में यह उपबन्ध है कि दुर्घटना के पश्चात् उस यान को, जो दुर्घटना में अन्तर्गत है, लोक पदचारी (पब्लिक आफिशियल) को प्रेरणा पर परिवद्ध किया जाएगा किन्तु तब नहीं जबकि वित्तीय उत्तरदायित्व का सबूत दे दिया जाता है। परिवद्ध यान तब तक छोड़ा नहीं जाता है जब तक कि सभी दावों का निष्पटारा नहीं हो जाता है या सांदर्य के लिए प्रतिभूति नहीं देती जाती है और जब तक कि भविष्य के लिए वित्तीय उत्तरदायित्व के लिए सबूत नहीं दें दिया जाता है।

कनाडा—ग्रन्च प्रयोग।

डेनमार्क में विद्यमान (डैनिश) रोड ट्रैफिक एक्ट¹ पर-व्यक्ति मोटर बीमा प्राप्त करने का कर्तव्य अधिरोपित करता है। इसमें बीमा के विस्तार की परिभाषा इस रूप में की गई है कि इसके अन्तर्गत वे दावे भी हैं जो एकट के विशेष प्रतिकर नियम के अधीन किए जाते हैं। यह नियम मोटर यान के स्वामी या उपयोगकर्ता पर कसूर सम्बन्धी नियम के अधीन दायित्व अधिरोपित करता है जिसमें उल्टे गए सबूत के भार के लिए उपबन्ध किया गया है (अर्थात् दायित्व की उपधारणा की जाती है)²।

डेनमार्क।

डेनमार्क ने अभी कसूर के दायित्व के सबूत का भार प्रतिवादी पर डाल देना कायम रखा है। वर्तमान पद्धतियों को छोड़ देने में कुछ हिचकिचाहट इस बात को ध्यान में रखकर प्रकट की गई है कि इन पद्धतियों से बहुत लड़ी संख्या में क्षतिग्रस्त व्यक्तियों को प्रतिकर दिया जाता है और न्यायालयों तथा बीमा कम्पनियों की कार्यप्रणाली से ही इन पद्धतियों का विकास हुआ है। अतः इन्हें कायम रखना चाहिए।³

इंग्लैंड में रोड ट्रैफिक एक्ट, 1972 द्वारा⁴ पूर्ववर्ती अधिनियम को फिर से अधिनियमित किया गया है। इसमें सड़क पर यान का उपयोग करने वाले प्रत्येक व्यक्ति से यह अपेक्षा की जाती है कि वह ऐसी बीमा पालिसी लेगा जो वह उस दायित्व को पूरा करे जिसे उसने किसी व्यक्ति की (जिसके अन्तर्गत याती भी है) ऐसी मूल्य या शारीरिक क्षति की बाबत उपगत किया है जो सड़क पर यान के उपयोग से हुई है या उससे उद्भूत हुई है। इसके साथ ही ऐसे व्यक्ति को, जिसकी शारीरिक क्षति बीमाकृत व्यक्ति के अपकृत्य के परिणामस्वरूप हुई है, बीमाकर्ताओं के विश्व कार्रवाई करने का सीधा अधिकार प्रदान किया गया है, परन्तु ऐसा तब तक कि बीमाकृत व्यक्ति का दायित्व पहले सिद्ध कर दिया जाए।⁵

इंग्लैंड—कमीनी उपबन्ध।

ये उपबन्ध पहली बार 1930 में पारित किए गए थे। इनमें एक कमी रह गई थी। वह यह थी कि मोटर चलाने वालों का कोई बीमा नहीं होता था या यदि होता भी था तो वह प्रभावी नहीं था। कानून से अलग एक मशीनरी द्वारा इस कमी को दूर किया गया जिसका वर्णन नीचे किया जा रहा है—

कानूनी उपबन्ध—रोड ट्रैफिक एक्ट, 1972 की धारा 145 इस प्रकार है—

"14.5 (1) इस अधिनियम के इस भाग द्वारा अपेक्षित बातों को पूरा करने के लिए निम्न-लिखित शर्तों का पालन अवश्य किया जाए।

(2) केवल प्राधिकृत बीमाकर्ता अर्थात् केवल ऐसा व्यक्ति या व्यक्तियों का निकाय, जो प्रेट्रिटेन में मोटर यान के बीमे का कारबाहर कर रहा हो, पालिसी देगा।

(3) नीचे दी गई उपधारा (4) के अधीन रहते हुए पालिसी द्वारा—

(क) केवल ऐसे व्यक्ति या व्यक्तियों या ऐसे वर्ग के व्यक्तियों का, जो पालिसी में विनिष्टिकृत किए जाएं, ऐसे दायित्व की बाबत बीमा किया जाएगा जिसे वह या वे व्यक्ति किसी व्यक्ति की ऐसी मूल्य या शारीरिक क्षति की बाबत उपगत करें जो सड़क पर यान के उपयोग से हुई है या उससे उद्भूत हुई है; और

(ख) उसका या उनका बीमा किसी ऐसे दायित्व की बाबत अवग्य किया जाएगा जो वह या वे आपात चिकित्सा से सम्बन्धित इस अधिनियम के इस भाग के उपनिवेशों के अधीन उपगत करे।

1. गोमांड, "कम्पनीजेन्ट फार शाई एक्ट एवं एक्ट्स" (1970) 18 ए०ज०सी०एल० 80, 82।

2. साचवकांडजारिलिसी (कम्पनीजेन्ट एक्ट) नं० 231, 27 जून 1961, धारा 66(1) प्रोर धारा 65 द्वारा संशोधित रूप में।

3. गोमांड "कम्पनीजेन्ट फार शाई एक्ट्स" (1970) 18 ए०ज०सी०एल० 80, 84।

4. रोड ट्रैफिक एक्ट, 1972 की धारा 143 और धारा 145।

5. पोस्ट आफिश बन्धम नारविच यूनियन फारम इन्डियोरन्स सोसाइटी लिं (1967), 2 बीन्स बेन्ज, 663।

योरोप के कुछ अन्य देशों में दायित्व परम्परागत रूप से कसूर पर आधारित है किन्तु इसके साथ-साथ व्यापक दायित्व का नियम मोटर यानों के मामलों में न्यायिक निर्वचन द्वारा विकसित किया गया था। इस दृष्टिकोण का एक उदाहरण फांस में जो स्थिति है उससे मिलता है, जहां फैंच सिविल कोड के उपबन्ध के निर्वचन के परिणामस्वरूप ऐसा हुआ है।¹

फांस में कानून-भंग के दायित्व से सम्बन्धित विधायी ढांचा अपेक्षाकृत स्पष्ट है और इसका व्यौरा सिविल कोड के केवल पांच अनुच्छेदों में किया गया है।² दायित्व का परम्परागत आधार कसूर है, जो साथय किया गया कार्य या अंदाधुर या उपेक्षापूर्ण कार्य समझा जाता है।³ इसके अतिरिक्त ऐसे कुछ विशेष मामले भी हैं, जिनमें वादी को दायित्व सिद्ध करने के लिए कसूर साबित करने की आवश्यकता नहीं होती है।⁴ या जिनमें प्रतिवादी कुछ वर्गों के व्यक्तियों के कार्यों के लिए उत्तरदायी होता है (उदाहरण के लिए, माता-पिता अपनी सन्तान के कार्यों के लिए, स्वामी अपने सेवकों के कार्यों के लिए) या जिनमें प्रतिवादी किसी पशु का उपयोग, निवेशन और नियंत्रण करता है तथा, जिनमें प्रतिवादी किसी भवन का स्वामी है और उसकी संरचनात्मक त्रुटियों या उसकी मरम्मत की कमी के कारण उसके गिर जाने से नुकसान हुआ है।

इन मामलों में सबूत का भार प्रतिवादी पर डाल दिया जाता है—कसूर के सबूत के बिना उत्तर-दायित्व की उपधारणा की जाती है और प्रतिवादी के इस सबूत द्वारा ही इसका खण्डन किया जा सकता है कि प्रश्नगत कार्य और वादी के नुकसान के बीच कोई नैमित्तिक सम्बन्ध नहीं था या कुछ मामलों में अन्य विशिष्ट तथ्य थे।

संहिता का अनुच्छेद 1384 अधिक महत्वपूर्ण है। प्रश्नगत उपबन्ध के एक अनुवाद⁵ के अनुसार—

“कोई व्यक्ति अपने कार्य के द्वारा हुए नुकसान के लिए ही उत्तरदायी नहीं है बल्कि . . . की चीजों के, जो उसकी देख-रेख में हैं, कार्यों के द्वारा हुए नुकसान के लिए भी उत्तरदायी है।”
(यहां मूल उपबन्ध फैंच भाषा में उद्धृत है)।⁶

फैंच विधि की एक दूसरी पुस्तक में इसी उपबन्ध का अनुवाद इस प्रकार है:—⁷

“कोई व्यक्ति उस नुकसान के लिए ही दायी नहीं है जो वह अपने कार्य के द्वारा करता है बल्कि उस नुकसान के लिए भी दायी है जो चीजों के कार्यों के द्वारा किया गया है जो उसकी देखरेख में है।”

इस उपबन्ध का रोचक इतिहास है। 19 वीं शताब्दी के अधिकांश भाग में फांस के न्यायालयों ने इस खण्ड को केवल अनुच्छेद 1385 और अनुच्छेद 1386 में चर्चित विशेष मामलों (पशुओं और गिरने वाले निर्माणों से हुए नुकसान के मामलों) की केवल प्रस्तावना के रूप में पढ़ा था। किन्तु समाज में बढ़ते हुए औद्योगीकरण और यंत्रीकरण के कारण तथा इसके परिणामस्वरूप ऐसी दुर्घटनाएं होने की जोखिमों से वृद्धि से, जो प्रायः इस तरह की होती हैं कि उनका कोई नाम नहीं होता है (अबतिएसे मामले जिनमें किसी विशिष्ट व्यक्ति का कसूर सिद्ध करना कठिन था) और बहुती हुई इस भावना के कारण कि नियम भंग से सम्बन्धित विधि प्रतिकर दिलाने के उद्देश्य की पूर्ति उसी रूप में करे जिस रूप में दोषकर्ता को दण्डित करके की जाती है, अनुच्छेद 1384(1) का निर्वचन और अधिक व्यापक रूप में किया गया।

“चीज़” का निर्वचन किसी निर्जीव पदार्थ या ऐसी चीज़ के रूप में भी किया गया था जो बिजली या गैस⁸ का प्रसार करती है और ऐसी चीजों से (जो साधारणतया खतरनाक थीं, जैसे कि मोटर या

फैंच विधि और व्यौर अपबन्ध के विविध लाभों से विशाली ढांचा।

पृष्ठांश्च 1384 अधिक अधर्म लक्ष्य ।

1. फैंच सिविल कोड, अनुच्छेद 384, पैरा 1।

2. हार्डिंग, “फौलंट इन फैंच ला आफ विलिकट” (जुलाई, 1979) वाल्यूम 28, पार्ट 3, आई०सी०एल०व्हू० 525, 526।

3. सिविल कोड के अनुच्छेद 1382 और 1383 देखिए।

4. सिविल कोड के अनुच्छेद 1384 से अनुच्छेद 1386 तक।

5. सार्टिकल 1384, पैरा 1, फैंच सिविल कोड।

6. हार्डिंग, “फैंच ला आफ वेलिकट्स” (1979, जुलाई) वाल्यूम 28, भाग 8 आई०सी०एल०व्हू० 525।

7. एमोस एण्ड वाल्टन, इण्ट्रोडक्शन टू फैंच ला (हितीय संस्करण), (1903), पृष्ठ 226, 227 (पृष्ठ 1284)।

8. इन्साइक्लोपीडिया डेलोज़, 4, सं 139, 141 देखिए।

का आवेदन है। (बी०जी०एच० VI जैड०आर० 195/59) सङ्क पर दुर्घटना स्थल से कम से कम 50 से 80 मीटर की दूरी पर चेतावनी देने वाले तिकोण चिह्न भी लगाने चाहिए और रात में इन पर रोशनी भी करनी चाहिए (बी० एच० एच० वर्स आर० 69,668)। सङ्क का उपयोग करने वाले अन्य व्यक्ति यदि यह देख लेते हैं कि दुर्घटना हुई है या ऐसे चिह्न लगे हैं जिनसे यह पता चलता है कि दुर्घटना हुई है, जैसे किसी पुलिस यान का रुका रहना और चेतावनी देने वाली नीली रोशनी चमकाना, तो उन्हें सम्पूर्ण सावधानी अवश्य बरतनी चाहिए।

जो व्यक्ति दुर्घटनाग्रस्त हो जाता है और यह जान जाता है कि दुर्घटना हो गई है उसका यह कर्तव्य है कि वह वहां रुक जाए। 1976 में दण्ड संहिता (पेनल कोड—स्टै० बी० बी०) के पैरा 142 का युनरीक्षण किया गया था। पहले इसका नाम वर्कहॉटसनफेलफ्लूचट ("टक्कर भार कर भाग जाने की" यातायात दुर्घटना) था और अब इसका नाम अन्डरलावरस इनटफरनेन ब्राय अनफा लार्ट (दुर्घटनास्थल से अवैध रूप से स्थान छोड़कर चले जाना) है। कुछ परिस्थितियों में दण्ड देने का उपबन्ध जिस पैरा में है उसका मुख्यतया सम्बन्ध उस प्रक्रिया से है जिसका अनुसरण दुर्घटना हो जाने पर किया जाना है जिससे कि सिविल विधि के उपचार के लिए आसानी से कार्रवाई की जा सके और बीमा के दावों का निपटारा किया जाना सुगम बनाया जाए। इस पैरा में अन्य जातों के साथ-साथ, यह कहा गया है कि किन्हीं विषेष परिस्थितियों में यदि किसी व्यक्ति के आचरण से दुर्घटना में योगदान हुआ है तो उस व्यक्ति को दुर्घटनास्थल पर अवश्य रहना चाहिए। "किसी व्यक्ति" के अन्तर्गत सङ्क का उपयोग करने वाले अन्य व्यक्ति, याक्ति और पैदल चलने वाले व्यक्ति भी तब हैं जबकि यह सम्भावना हो कि उन्होंने दुर्घटना की थी या उनके द्वारा वह भागतः की गई थी। ऐसे सभी व्यक्तियों को यह घोषित करना चाहिए कि वे दुर्घटनाग्रस्त थे किन्तु उनमें से किसी को यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि वह किस रूप में दुर्घटनाग्रस्त था। साक्ष्य को निकाल देना, छिपा लेना या हटा देना या किसी व्यक्ति के रखत की जांच को विफल करने के लिए शराब का असर कम करने के लिए कोई पेय पदार्थ पीना पैरा 142 के अधीन वस्तुतः दंडनीय नहीं है। (किन्तु कोई व्यक्ति ऐसे आचरण से स्ट्रारेनर्कहर्सरडनग (रोड ट्रैफिक एक्ट) के पैरा 34 के अधीन जुर्माना के लिए दायी हो जाता है)। फेडरल कोर्ट आफ जस्टिस ने भी यह विनियोग किया है (बी० जी० एच० II जैड० आर० 53/65) कि ऐसे कार्य के परिणामस्वरूप कोई व्यक्ति अपनी बीमा-क्षतिपूति खो देता है वर्तोंकि उपर्युक्त पैरा 7 का अनुपालन नहीं किया जा सकेगा। यदि कोई व्यक्ति स्वयं दुर्घटनाग्रस्त होने के बारे में गलत कथन भी करता है तो वह पैरा 142 के अधीन दंडनीय नहीं होगा। इसी प्रकार यदि दुर्घटना के पश्चात् कोई पक्षकार, जो दुर्घटना ग्रस्त है, दुर्घटनास्थल पर कोई शब्द बोले बिना भी खड़ा रहता है तो पैरा 142 के अधीन उसके विरुद्ध अभियोजन किया जा सकता है किन्तु जो व्यक्ति दुर्घटनाग्रस्त है वह यदि स्वयं दुर्घटना ग्रस्त होने के बारे में मिथ्या वर्णन करता है, तो उसके विरुद्ध अभियोजन नहीं किया जा सकता है। किन्तु दोनों ही उदाहरणों में उसने उपर्युक्त पैरा 7 की अपेक्षाओं का उल्लंघन किया है।

"पैरा 142 में यह बात स्वीकार की गई है कि ऐसी परिस्थितियां हो सकती हैं जिनमें किसी व्यक्ति को दुर्घटनास्थल से तुरन्त चला जाना पड़े। उदाहरणार्थ, किसी क्षतिग्रस्त व्यक्ति को अस्पताल पहुंचाने के लिए या अपनी चिकित्सा कराने के लिए (भले ही बाद में पता चले कि मामूली क्षति हुई थी), या दूसरे पक्ष द्वारा हिस्सा करने की दी गई धमकी से सम्भवतः बचने के लिए ऐसे मामलों में दुर्घटनास्थल से चले जाने के बाद जब वह वापस आए तो उसे पैरा 142 द्वारा अपेक्षित औपचारिकताओं को यथासंभव शीघ्र पुलिस के पास जाकर अवश्य पूरा करना चाहिए। (अनवर्जगलिचनलागालिच—जर्मन भाषा में)।

"यदि दुर्घटना हो जाती है और दुर्घटनास्थल पर कोई अन्य व्यक्ति उपस्थित नहीं है तो समस्या उत्पन्न होती है। उदाहरण के लिए, कोई व्यक्ति पार्क की हुई खाली कार में टक्कर मार देता है या गांव की सुनसान सङ्क पर किसी बाड़े को नुकसान पहुंचाता है। इससे दुर्घटना तो हुई है और वहां इके रहने का कर्तव्य भी है किन्तु प्रश्न यह है कि वहां कितनी देर तक रुका जाए? पहले चूदाहरण में आज्ञे घंटे तक रुका जा सकता है और खिड़की के पार्दे की पीछे अपना नाम, पता, लिखकर छोड़ दिया जा सकता है और तब निकटतम पुलिस थाने को उस कार का रजिस्ट्रीकरन संख्या

जापान-सिविल कोड
के अधीन दायित्व—
सिविल व्यवित की
गते ।

जापान में अपकृत्य सम्बन्धी दायित्व का विनियमन करने वाले जापानी सिविल कोड का मूल उपबन्ध आटिकल (अनुच्छेद) 709 है। इसमें निम्नलिखित उपबन्ध किया गया है:—

“कोई व्यवित, जिसने जानवृक्ष कर या उपेक्षापूर्वक किसी दूसरे व्यवित के अधिकार को क्षति पहुंचायी है, वह उससे होने वाले नुकसान की प्रतिपूर्ति करने के लिए आवद्ध है।”¹
जापान के सिविल कोड के अनुच्छेद 722 (2) में वादी द्वारा की जाने वाली उपेक्षा की चर्चा है। इसमें निम्नलिखित उपबन्ध किया गया है²:

“यदि क्षतिग्रस्त पक्षकार की ओर से कम्पुर किया गया है तो न्यायालय नुकसानी को रकम अवधारित करने में इस बात को ध्यान में रखेगा।” सादृश्य उपेक्षा की सिविल विधि का यह नियम है कि क्षतिग्रस्त पक्षकार की ओर से कम्पुर होने के कारण ही दोषकर्ता का दायित्व समाप्त नहीं हो जाता बल्कि केवल उस नुकसानी की रकम कम हो जाती है जिसका संदाय उसे अवश्य करना है। अतः यदि पैदल चलने वाले व्यवित या साइकिल चलाने वाले व्यवित ने, जो किसी मोटर गाड़ी द्वारा क्षतिग्रस्त हुआ था, स्वयं कम्पुर किया है तो नुकसानी की रकम पक्षकारों के कम्पुर की मात्रा के अनुसार और न्यायालय के विवेकानुसार कम करदी जाती है। जब दो मोटरकारों में टक्कर होती है तो पारस्परिक दायित्व साधारणतया उत्पन्न होता है।”

तब न्यायालय सादृश्य अपेक्षा के सिद्धान्त के अधीन प्रत्येक पक्षकार को देय नुकसानी की रकम कर देता है और जो अन्तर होता है उस रकम का संदाय वह पक्षकार करता है जिसकी ज्यादा रकम देय है। ऐसी संगणना करना प्रायः कठिन होता है और कुछ मामलों में न्यायालय के बाहर समझौता होने में इससे बाधा पड़ती है या समझौता नहीं हो पाता।

जब किसी टैक्सी-कम्पनी, ट्रक चलाने वाली कम्पनी या व्यष्टि द्वारा कोई ड्राइवर नियोजित किया जाता है तब नियोजक ऐसी क्षति के लिए, जो उस कर्मचारी द्वारा की जाती है, इस उपधारणा के अधीर पर साधारणतया दायी होता है कि कर्मचारी अनुच्छेद 709 के अधीन दायी अभिनिर्धारित किया जाएगा। जापानी सिविल कोड के अनुच्छेद 715 (1) में नियोजक का दायित्व³ निम्नलिखित शब्दों में विवित किया गया है:—

“कोई व्यवित, जो किसी दूसरे व्यवित को किसी उपक्रम के प्रयोजन के लिए नियोजित करता है, ऐसी नुकसानी की प्रतिपूर्ति करने के लिए आवद्ध है जो उसके उस कर्मचारी ने इस उपक्रम के निष्पादन में परव्यवित को पहुंचायी है। परन्तु यदि नियोजक ने कर्मचारी का चयन करने में और उपक्रम का अधीक्षण करने में पर्याप्त सावधानी बरती है या यदि पर्याप्त सावधानी बरते जाने पर भी नुकसान हुआ होता तो यह नियम लागू नहीं होता है।”

यह उपबन्ध शाब्दिक दृष्टि से तो नियोजक को दायित्व से उस दशा में छूट देता है जब वह यह सावित कर सकता है कि ड्राइवर का चयन और अधीक्षण करने में उसका कोई कम्पुर नहीं था किन्तु न्यायालयों ने ऐसा सबूत पेश करने की इजाजत बहुत समय से नहीं दी है। किन्तु, जिस नियोजक ने ऐसे प्रतिकर का संदाय कर दिया है वह कर्मचारी से अनुच्छेद 715 (3) के अधीन प्रतिपूर्ति की मांग कर सकता है। वैसे नियोजक प्रायः ऐसी मांग नहीं करता है।

जापानी आटोमोबाइल डैमेज कम्पन्सेशन सिक्योरिटी एकट मुख्य रूप से इस बात के लिए विवरण करता है निपिच्चत रकम के लिए दायित्व-बीमा कराना पड़ेगा⁴ किन्तु सरकार इसके खर्चों के लिए अंशदान करती है और “अनन्तिम संदाय” की पूर्णतया एक नई पद्धति भी है।.....किसी मोटरगाड़ी के चलाए जाने के कारण हुई मृत्यु या क्षति का, एकमात्र तथ्य दुर्घटनाग्रस्त व्यवित को बीमाकर्ता से ऐसी रकम की मांग करने का हकदार बना देता है जो अनिवार्य बीमा पालिसी की रकम की सीमा के लगभग एक तिहाई के बराबर हो। अतः दायित्व के अभाव में “अनन्तिम रूप से” सदत्त रकम की प्रतिपूर्ति बीमाकर्ता द्वारा सरकार के विरुद्ध दावे की रकम तक सीमित है जिसे सरकार दुर्घटनाग्रस्त व्यवित से प्राप्त कर सकती है किन्तु वह ऐसा कभी नहीं करेगी।”

1. बान मेहरेन (सम्पा०) ला इन जापान (1963) पृष्ठ 401-1

2. बान मेहरेन (सम्पा०) ला इन जापान (1963) पृष्ठ 401, 402।

3. बान मेहरेन (सम्पा०) ला इन जापान (1963) पृ० 402।

4. (1956) 5 प्रमेरिकन जर्नल द्याक कम्पेरेटिव ला में एहरेंजेंग 273।

अन्तिम उपबन्ध में क्षूर के बिना प्रतिकर दिलाने का दृष्टिकोण कुछ हद तक स्वीकार कर लिया गया है।¹

डैमेज ला (नुकसान-विधि) पर भलीभांति विचार-विमर्श तीन विषयों में विभाजित करके किया जा सकता है:—दायित्व, अनिवार्य-दायित्व वीमा और ऐसे क्षतिग्रस्त व्यक्ति को प्रतिकर दिया जाना जिसकी प्रतिपूर्ति वीमा से नहीं हुई हो।²

डैमेज ला (नुकसान-विधि)³ के अनुच्छेद 3 में दायित्व के सम्बन्ध में निम्नलिखित उपबन्ध हैं:— जापान में शायित्व।

“यदि कोई ऐसा व्यक्ति, जो अपने फायदे के लिए मोटर गाड़ी को चलाकर उसका उपयोग करता है, किसी दूसरे व्यक्ति की मृत्यु या उसकी शारीरिक क्षति करेगा तो वह उससे हुए नुकसान के लिए उस व्यक्ति की प्रतिपूर्ति करवे के लिए आबद्ध होगा। परन्तु यह नियम तब लागू नहीं होगा जब वह यह साधित कर देता है कि उसने और ड्राइवर ने मोटरगाड़ी के चलाने में सावधानी बरतने में कोई उपेक्षा नहीं की थी, और क्षतिग्रस्त पक्षकार या ड्राइवर से भिन्न पर-व्यक्ति की ओर से जानबूझकर ऐसा किया गया था या उपेक्षा की गई थी और मोटर गाड़ी में कोई संरचनात्मक खराबी या उसके काम करने में कोई गड़बड़ी नहीं थी”।

आटोमोबाइल डैमेज ला के अनुच्छेद 3 में कुछ विचार धाराओं का प्रयोग विशेष अर्थ में किया गया है।⁴ रोडट्रैफिक एकेट के अनुच्छेद 2(2) में “आटोमोबाइल” (मोटरगाड़ी) शब्द की जो परिभाषा दी गई है उसके अन्तर्गत मोटर-वाइक को छोड़कर सभी प्रकार की मोटरगाड़ियां, अर्थात् यात्री-कार, ट्रकें, बसें, मोटर साइकिलें और मोटर स्कूटर भी हैं।

विचार धाराओं का प्रयोग।

“मोटरगाड़ी का स्वामी या येसा व्यक्ति, जिसे मोटरगाड़ी का उपयोग करने का अधिकार अन्यथा रूप में प्राप्त है, अपने फायदे के लिए मोटरगाड़ी को चलाकर उसका उपयोग करता है” उसकी परिभाषा मोटर यान के “धारक” के रूप में की गई है। इस शब्द के अन्तर्गत उसे अप्राधिकृत रूप से चलाने वाला व्यक्ति जैसे कि पक्के चोर, नहीं है। किन्तु अनुच्छेद 3 की व्यापक भाषा में निर्वन्धन कम है और इसके अन्तर्गत अप्राधिकृत रूप से चलाने वाला व्यक्ति भी है। किन्तु केवल “ड्राइवर”, जो स्वामी द्वारा काम पर लगाया गया है, इसके अन्तर्गत नहीं है क्योंकि वह “अपने फायदे के लिए” यान को नहीं चलाता है और इसलिए वह अनुच्छेद 3 के अधीन दायी नहीं है बल्कि केवल सिविल कोड के अधीन दायी है।

डैमेज ला (नुकसान-विधि) के अनुच्छेद 2(2) में “आपरेशन (चलाया जाना)” की परिभाषा मोटर यान का साधारण उपयोग, चाहे उसका उपयोग व्यवितरण या गाल के परिवहन के लिए किया जा रहा हो, दी गई है। इस परिभाषा को कुछ मनमाने ढंग से लागू किया जाता है, किन्तु ऐसा मोटर यान जिसके अन्दर कोई व्यक्ति न हो, इस कारण चलने लगे कि उसे टीक तरह से पार्क नहीं किया गया था या यदि पैदल चलने वाला कोई व्यक्ति पार्क किए गए यान का दरवाजा खोले जाने के कारण क्षतिग्रस्त हो जाता है तो इस प्रकार की क्षति यान के “चलाए जाने” के परिणामस्वरूप होती है। किन्तु जब कोई ड्राइवर किसी सर्विस स्टेशन पर अपने यान पर काम करते समय चिनगारी गिराकर आग जलाता है और ऐसा करते समय वह चिनगारी किसी गैसोलिन के डिब्बे पर गिर पड़ती है जिससे सर्विस स्टेशन के सहायक की क्षति होती है तो ऐसे क्षतिग्रस्त सहायक के बारे में यह अभिनिर्धारित किया गया था कि उस विधि के अधीन कोई अधिकार प्राप्त नहीं था क्योंकि यह दुर्घटना मोटर यान के चलाए जाने से नहीं हुई थी।

अनुच्छेद 3 के अन्तर्गत टैक्सी के यात्री की क्षति भी है क्योंकि ऐसे क्षतिग्रस्त व्यक्ति विनिर्दिष्ट नहीं है जो यसूली के लिए दावा कर सकते हैं। किन्तु जैसा आगे बताया गया है यह प्रश्न विवादग्रस्त है कि क्या अनुच्छेद 3 ऐसे यात्रियों की क्षति को भी लागू होता है जो मोटर यान के धारक के मेहमान हैं या उसके परिवार के सदस्य हैं?

1. देखिए सर जॉन बैरी, “कम्पन्सेशन विदाउट लिटिगेशन” (1964) 37 आस्ट० एल ०जे० 339, 349।

2. वान मेहरेन (सम्पा०) ला इन जापान (1963) पृ० 406।

3. आटोमोबाइल डैमेज कम्पन्सेशन तिक्ष्णीरिटी ला (जापान) (1955 का सं० 97)।

4. वान मेहरेन (सम्पा०) ला इन जापान (1963), पृ० 406-411।

अनुच्छेद 3 मूल्य या आर्थिक भवित्व से होने वाली नुकसानी के बारे में लागू होने तक सीमित है। तदनुसार सिविल कोड के उपवन्ध सम्पत्ति के नुकसान के दावों को लागू होते हैं। इस विधि को सम्पत्ति के नुकसान के बारे में इस कारण लागू नहीं किया जाता कि मोटर यान के धारकों पर कड़े दायित्व और सम्पत्ति के नुकसान के निए अनिवार्य बीमा के परिणामस्वरूप अत्यधिक आर्थिक भार पड़ेगा।

मोटर यान के धारक को दायित्व का भार अनुच्छेद 3 के अधीन उठाना पड़ता है। अतः यदि कोई नियोजक मोटर यान धारक है तो उसे वह अवश्य साबित करना चाहिए कि उसके कर्मचारी का कोई कसूर नहीं था और अतिप्रस्त व्यक्ति का कसूर होने की जैसी अन्य बातें भी साबित करनी चाहिए। यदि नियोजक यह सिद्ध कर सकता है कि उसके कर्मचारी का कसूर था तो ड्राइवर का अपने नियोजक के प्रति दायित्व सिविल कोड के अनुच्छेद 715 (3) के अधीन बना रहता है।

किन्तु क्षतिपूर्ति कराने का यह अधिकार तभी होता है जब कुल नुकसान की रकम अनिवार्य बीमा की रकम से अधिक हो क्योंकि धारक और ड्राइवर दोनों के लिए बीमा है। अनुच्छेद 3 में जिन बातों की विनिर्दिष्ट रूप से चर्चा नहीं की गई है, जैसे कि नुकसानी की मात्रा और सदृश्य उपेक्षा, उनके बारे में सिविल कोड (जापान) के उपवन्ध अभी लागू होते हैं।

जापान में अनिवार्य दायित्व का बीमा।

कोई भी व्यक्ति किसी मोटर यान को तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसका बीमा विधि के अनुच्छेद 5 द्वारा उपेक्षित रूप में न किया गया हो। जब दायित्व के बीमे की संविदा कर दी जाती है तब बीमा कम्पनी बीमाकृत व्यक्ति को एक प्रमाणपत्र देती है। इस दस्तावेज को मोटर यान चलाते समय मोटर यान में अवश्य रखना चाहिए और उसे समुचित प्रणालीनिक अधिकारियों के समक्ष उस समय अवश्य पेश करना चाहिए जब उसके लिए मांग की जाए और जब यान से सम्बन्धित किसी हित का अन्तरण किया जाए। बीमा कम्पनी दायित्व के बीमे की संविदा लिखने से इन्कार नहीं कर सकती है। इन उपवन्धों को प्रभावी करने के लिए इनमें से किसी उपवन्ध का अतिक्रमण जुर्माने या कारावास से दण्डनीय कर दिया गया है। उदाहरण के लिए, ऐसे यान को चलाना, जिसका बीमा नहीं किया गया है, ऐसे जुर्माने से, जो तीस हजार येन से, अधिक नहो या ऐसे कारावास से, जो तीन मास से अधिक का न हो, दण्डनीय हो सकता है।

विधि में यह उपवन्ध नहीं है कि कौन व्यक्ति दायित्व का बीमा कराएगा किन्तु व्यवहार में धारक साधारणतया बीमा करता है।

दायित्व-बीमा की पद्धति के अधीन बीमाकर्ता को धारक के उस दायित्व की क्षतिपूर्ति अवश्य करना है जिसके धारक अनुच्छेद तीन के अधीन उत्तरदायी हैं किन्तु उसकी कुछ सीमाएं हैं। बीमे के संदाय की रकमें इन्फर्सेमेन्ट आर्डर प्रवर्तन (आदेश) के अनुच्छेद 2 द्वारा विवित हैं जो विधि के अनुच्छेद 13 को लागू करने के लिए हैं। यह इस प्रकार है—मूल्य के लिए 5 लाख येन, गम्भीर क्षति के लिए एक लाख येन, मामूली क्षति के लिए 30 हजार येन। ये सब अनिवार्य बीमा के अधीन संदाय अधिकतम फायदे हैं। जब वास्तविक नुकसान इन रकमों से कम है तब वास्तविक नुकसान के बराबर का संदाय किया जाना है।

अनिवार्य बीमा के सम्बन्धित उपवन्ध राज्य, पब्लिक कारपोरेशनों (लोक निगमों), प्रिफेक्ट्रु प्रणाली वाले शासनों और जापान के पांच बड़े शहरों द्वारा चलाए जा रहे मोटर यानों को लागू नहीं होते हैं। ऐसी उपधारणा की जाती है कि इन धारकों के पास नुकसानी का संदाय करने के लिए साधन हैं और वे ऐसा संदाय करने लिए राजी हैं। कई यानों के बड़े बैड़ों के धारकों के लिए विधि में दायित्व के बीमे के बजाए स्वयं-बीमा की पद्धति का उपवन्ध है। ऐसे धारकों को परिवहन-मंत्री का अनुमोदन अवश्य प्राप्त करना पड़ता है। अनुमोदन प्रदान करने के लिए मानदण्ड यह है कि धारक दो सौ से अधिक यानों का स्वामित्व रखता है, (एक बस को दो यान माना जाता है), और वह नुकसानी का संदाय करने का सामर्थ्य रखता हो और बारबार दुर्घटनाएं होने का खतरा न हो। विनियमों में यह उपवन्ध है कि स्वयं बीमाकर्ता एक रिजर्व (आरक्षित) विधि बनाए रखे और मोटर यान से सम्बन्धित ऐसे दायित्व को जिसे वह पूरा करने के लिए उपयोग करे, उस विधि की आस्तियों का प्रबन्ध अवश्य करे।

जापान में सामान्य मामले में क्षतिग्रस्त व्यक्ति को अपनी क्षति के लिए उस सीमा तक प्रतिकर पाने में कोई कठिनाई नहीं होती है जिस बीमा तक दायित्व का बीमा किया गया है। ऐसे मामले में सरकार क्षतिग्रस्त व्यक्ति को प्रतिकर का संदाय उसी प्रकार करती है जिस प्रकार कि बीमा कम्पनियों क्षतिग्रस्त व्यक्तियों को प्रायः सीधे संदाय करती है। ऐसा संदाय किए जाने पर सरकार क्षतिग्रस्त व्यक्ति के अधिकारों में प्रत्यासिन हो जाती है और अतिकर्ता से, जो मुख्यतया दोषी बना रहता है, प्रतिपूर्ति की मांग कर सकती है।

जापान के सरकारी प्रतिकर ।

अतः क्षतिग्रस्त व्यक्ति को किसी तरह किसी प्रकार से दायित्व के बीमा का फायदा नहीं मिलता है। सरकारें प्राइवेट व्यक्तियों के बीच दुर्घटना से हुई क्षति के लिए प्रतिकर का संदाय साधारणतया नहीं करती है—जापान में केवल एक उदाहरण परमाणु ऊर्जा से होने वाले नुकसान का है—और ऐसा आपवादिक तथा प्रगतीशोल उपबन्ध यह दर्शित करता है कि मोटर यान की दुर्घटनाओं में क्षतिग्रस्त व्यक्तियों को अनुतोष प्रदान करना अत्यन्त महत्वपूर्ण समस्या समझी जाती है।

सरकार क्षतिग्रस्त व्यक्तियों को मोटर यान के चलाए जाने से होने वाली मृत्यु या वैयक्तिक क्षति के लिए दो प्रकार के मामलों में प्रतिकर प्रदान करती है। पहला वह मामला है जिसमें क्षतिग्रस्त व्यक्ति अनुच्छेद 3 के अधीन नुकसानी की मांग इस कारण नहीं कर सकता है कि यान का धारक अज्ञात है; अर्थात् टक्कर मार कर भाग जाने वाला ड्राइवर है। यद्यपि मोटर गाड़ी के ड्राइवर या धारक के दायित्व का बीमा हुआ हो तो भी क्षतिग्रस्त व्यक्ति उस बीमे का फायदा नहीं उठा सकता है। दूसरा वह मामला है जिसमें अपेक्षित विस्तार तक बीमा नहीं कराया गया था। ऐसा बीमा न कराने का कारण यह तो यह हो सकता है कि धारक ने दायित्व का बीमा भूल या उपेक्षा से या साशय नहीं कराया था। अथवा किसी चोर या अग्राधिकृत अन्य ड्राइवर द्वारा दुर्घटना की गई श्री जिसका अनिवार्य बीमा नहीं होता है।

न्यूजीलैण्ड ने दुर्घटना से होने वाली सभी क्षति के लिए, चाहे वह किसी भी तरह से की गई हो, एक व्यापक योजना अपनाई है।

न्यूजीलैण्ड ।

न्यूजीलैण्ड के विधान ने शारीरिक क्षति या मृत्यु के लिए अपकृत्य सम्बन्धी कार्रवाई करने के सभी अधिकारों¹ को समाप्त कर दिया है और इसके बजाए ऐसे सभी व्यक्तियों के लिए राज्य द्वारा स्थापित निधि में से प्रतिकर देने का उपबन्ध किया है जिनकी शारीरिक क्षति या मृत्यु दुर्घटना के कारण हो जाती है, चाहे वह किसी दूसरे व्यक्ति के कार्य या व्यतिक्रम से हुई हो या न हुई हो।

अपकृत्य संबंधी कार्रवाई का समाप्त किया जाना ।

न्यूजीलैण्ड एकट को “कामन ला में अपकृत्य विधि का अत्यन्त महत्वाकांक्षी सुधार” कहा जाता है।² इसमें निम्नलिखित व्यक्तियों को प्रतिकर देने के लिए उपबन्ध किया गया है:

न्यूजीलैण्ड ।

- उपार्जन करने वाले ऐसे व्यक्तियों को जिनकी वैयक्तिक क्षति दुर्घटना से होती है, चाहे दुर्घटना किसी भी स्थान या समय पर या किसी भी कारण से हुई हो,
- न्यूजीलैण्ड में ऐसे सभी व्यक्तियों को, जिनकी वैयक्तिक क्षति मोटर यान की दुर्घटना से होती है,
- उपार्जन करने वाले ऐसे व्यक्तियों के और मोटर यान से दुर्घटना ग्रस्त ऐसे व्यक्तियों के, जिनकी मृत्यु क्षति के परिणामस्वरूप हुई है, आश्रितों को

अब कसूर का सिद्धान्त केवल इस रूप में (बहुत ही सीमित रूप में) विद्यमान है कि जो व्यक्ति अपनी क्षति जानबूझकर स्वयं करता है वह दावा नहीं कर सकता है किन्तु तब भी यदि उसके आश्रित व्यक्तियों को विशेष आवश्यकता है तो उन्हें प्रतिकार दिया जा सकता है।

उपार्जकों के लिए इस एकट³ द्वारा एक स्कीम (उपार्जक स्कीम) और दूसरी मोटर या दुर्घटना स्कीम बनाई गई है। पहली स्कीम उपार्जन करने वाले व्यक्तियों की वैयक्तिक क्षति के सम्बन्ध में है

1. दि.एक्सीडेन्ट्स कम्पनीजेन्स एकट, 1972 (न्यूजीलैण्ड) ।

2. ग्रौफ्रै डब्लू. पालमर, “कम्पनीजेन्स फार पर्सनल इन्जरी ए रिक्वीयम फार दि कामत ला इन न्यूजीलैण्ड,” (1973) 21 अम. जर्न. काम. ला. 1. ।

3. एक्सीडेन्ट्स कम्पनीजेन्स एकट, 1972। न्यूजीलैण्ड स्टेचूट्स, 1972, खण्ड 1 सं. 43।

(किन्तु यह नियोजन से होने वाली क्षति तक ही सीमित नहीं है) और दूसरी स्कीम वहां की समस्त जनता को मोटर यानों से होने वाली क्षति के बारे में हैं जहां ये रुकीज़े लागू हैं, वहां अपकृत्य सम्बन्धी कार्रवाई समाप्त कर दी गई हैं।

प्रतिकर - न्यूजीलैंड में इसका विस्तार ।

न्यूजीलैंड की स्कीम में प्रतिकार के अन्तर्गत विकितसीय और इससे सम्बन्धित फायदे भी हैं। उपार्जन सामर्थ्य की हानि के लिए प्रतिकर उपार्जन की असी प्रतिभ्रत दर पर रकम दी जाती है जो दो सौ डालर प्रति सप्ताह तक की हो सकती है। आरीरिक कार्य करने की क्षमता की स्थायी हानि या हास के मामलों में दो सौ हानि के लिए, जो आर्थिक हानि के रूप में न हो, एक मुक्त संदाय अधिक से अधिक पांच हजार डालर तक है तथा पीड़ा और कष्ट और सुखसुविधाओं की हानि के मामलों में प्रतिकर अधिक से अधिक सात हजार डालर तक है। मृत्यु की दशा में दिए जाने वाले फायदों के अन्तर्गत अस्ट्रेटिक व्यय और आश्रित, विधवा या विद्युर के लिए उस रकम का, जो मृतक को उपार्जन-सामर्थ्य की हानि के लिए संदेय होती, पचास प्रतिशत भरता भी है।

जहां अन्य आश्रित व्यक्ति होते हैं वहां आश्रितों के भरते की रकम अधिक होती है।

न्यूजीलैंड की स्कीम के अन्तर्गत आने वाली क्षतियां ।

जहां तक कि क्षतियों के लिए प्रतिकर देने का प्राज्ञ है, न्यूजीलैंड की स्कीम में दुर्घटना से हुई वैयक्तिक क्षति और मृत्यु के लिए भी प्रतिकर का उपबन्ध है। ध्यान देने की यह बात है कि यह स्कीम दुर्घटना प्रतिकर के लिए समन्वित और व्यापक स्कीम तात्पर्यत है व्योंकि यह मोटर यान की दुर्घटनाओं से होने वाली क्षति के लिए ही सीमित नहीं है। इस स्कीम के अधीन अधिनिर्णीत प्रतिकर के लिए कम्पुर पर विचार नहीं किया जाता। इसके परिणामस्वरूप अपकृत्य की विधि के क्षेत्र में से दुर्घटना से होने वाली वैयक्तिक क्षति को निकाल दिया गया है।

कानूनी आयोग ।

इस एकट के अधीन इस प्रयोजन के लिए गठित कमीशन (आयोग) द्वारा प्रतिकर का अधिनिर्णय दिया जाता है। यह आयोग एक नियमित निकाय होता है। इसके तीन सदस्य होते हैं जो श्रम मंत्री की सिफारिश पर तीन वर्ष की अवधि के लिए नियुक्त किए जाते हैं।

प्रक्रिया १ प्रक्रियिक आवेदन ।

इसकी प्रक्रिया संक्षेप में इस प्रकार है।¹ प्रतिकर के लिए आवेदक आयोग के समक्ष एक प्रूफिक आवेदन प्रस्तुत करता है और बहुत से मामलों में आयोग के कर्मचारीवृन्द विनिश्चय करते हैं जिनके पुनरीक्षण (सुनवाई सहित) के लिए आयोग से आवेदन करने की गुंजाइश रहती है। एक स्वतंत्र अपील-प्राधिकरण के समक्ष अपील करने का और (इजाजत लेकर) सुप्रीम कोर्ट (उच्चतम न्यायालय) में उसकी भी अपील करने का उपबन्ध है। कोर्ट आफ अपील (अपील न्यायालय) में सुप्रीम कोर्ट के विनिश्चय की अपील इजाजत लेकर की जा सकती है। उपार्जन निर्धारित करने के लिए इस एकट में विस्तृत उपबन्ध है।

न्यूजीलैंड में उपार्जकों के लिए स्कीम ।

न्यूजीलैंड एकट के भाग 3 में उपार्जकों के लिए स्कीम बनाने का उपबन्ध है जिसके अधीन (क) निरंतर संरक्षण या (ख) कार्य-दुर्घटना-संरक्षण प्रदान किया जाता है।²

(क) निरंतर संरक्षण

इस स्कीम के अन्तर्गत उपार्जक वैयक्तिक क्षति के लिए पुनर्वास सहायतां का हकदार तब होता है जब संरक्षण के दौरान किसी भी समय दुर्घटना होती है चाहे वह उस व्यक्ति के नियोजन या उसके दौरान हुई हो।³

एकट के भाग 4 में यह उपबन्ध है कि "मोटर यान दुर्घटना स्कीम के अधीन सभी व्यक्तियों को ऐसी वैयक्तिक क्षति की बाबत, जो न्यूजीलैंड में मोटर यान दुर्घटना से हुई हो और उसके परिणामस्वरूप होने वाली मृत्यु की बाबत" संरक्षण उस दृश्या में मिलेगा जबकि यान रजिस्ट्री-क्रूत या अनुज्ञाप्त (रजिस्टर्ड एण्ड लाइसेंस्ड) हो अथवा उसे रजिस्ट्री-क्रूत या अनुज्ञाप्त

1. हेपेल, टार्ट (1979, परिषिल्ट, 5 पृ० 715-722 और अनुप्रूप, पृ० 732 देखिए)।

2. धारा 6 आनुकरित रूप से, एक सदस्य को अवश्य ही ग्रहित होता चाहिए।

3. धारा 7।

कराना अपेक्षित हो।¹ यह संरक्षण ऐसी दुर्घटनाओं की बाबत भी दिया जाता है जिनमें ऐसे यान अन्तर्राष्ट्रीय हों जो न्यूजीलैण्ड में आने वाले परिदर्शकों या अतिथियों के हों² या जो किसी यान³ से बन्धे हों चाहे वे रजिस्ट्रीकृत हों या न हो, क्रिक्टेलर⁴ और अशक्त लोगों को ले जाने वाली गाड़ी हो।⁵

न्यूजीलैण्ड एक्ट में दो मुख्य नियिकाएँ स्थापित करने का उपबन्ध है जिनमें से प्रतिकर का संदाय किया जाता है : एक उपार्जक प्रतिकर नियिक और दूसरों मोटर यान दुर्घटना प्रतिकर नियिक।⁶ उशस्त्र जैनाओं में दुर्घटनाओं की बाबत एक संक्रिय-संवाद-प्रतिकर-नियिक और दूसरी साधारण नियिक है जिन पर अधिकांश प्राप्तास्तिक व्यय भारित है और इनकी आय अन्य नियिकों में से आनुपातिक दर पर होती है।⁷

मोटर यानियिकों को दो स्रोतों से धन प्राप्त होता है :—

- (क) अनुज्ञाप्त और रजिस्ट्रीकृत प्रत्येक मोटर यान पर प्रभारित उद्ग्रहण (लेवी) से (इसके लिए संदेय रकम उसी ब्रोमियमों के अनुरूप है जो पूर्ववर्ती पर-व्यक्ति-दायित्व-पद्धति के अधीन संदेय होते हैं, जैसे प्राइवेट मोटर कारों पर 11.35 डालर, मोटर साइकिलों पर 7.90 डालर),⁸
- (ख) प्रत्येक ड्राइवर की अनुज्ञित (लाइसेन्स) के लिए 2 डालर की वार्षिक समान दर पर उद्ग्रहण (लेवी)।⁹ विभिन्न वर्ग के ड्राइवरों के लिए लेवी की विभिन्न दर विहित करने¹⁰ और खराब रेकार्ड वाले ड्राइवरों पर शास्ति की दरें अधिरोपित करने की शक्ति है।¹¹

न्यूजीलैण्ड में उपार्जकों को देय प्रतिकर का संदाय उपार्जक-नियिक में से किया जाता है और इसके अन्तर्गत ऐसा देय प्रतिकर भी है जो नियोजन से उत्पन्न होने वाली और नियोजन के अनुक्रम, में होने वाली दुर्घटनाओं की बाबत संदेय हो। इस नियिक को कर्मचारियों के उपार्जन की बाबत नियोजकों पर उद्ग्रहणों से और स्वयं नियोजित व्यक्तियों पर उद्ग्रहणों से धन प्राप्त होता है।¹² सपरिषद् आदेश द्वारा विहित दरों पर उद्ग्रहण संदेय है¹³ और ए०सी०सी० लिखित सूचना देकर ऐसे नियोजक या स्वयं-नियोजित व्यक्ति पर उद्ग्रहण की शास्ति की दर अधिरोपित कर सकता है जिसका दुर्घटना सम्बन्धी रेकार्ड “उसी वर्ग के अन्य व्यक्तियों द्वारा प्रायिक रूप से स्थापित रिकार्ड के मुकाबले में काफी खराब है”।¹⁴ जहां दुर्घटना की दर “उसी वर्ग के अन्य व्यक्तियों द्वारा प्रायिक रूप से स्थापित रिकार्ड से काफी अच्छा है” वहां ए०सी०सी० उद्ग्रहण की रिबेट दर भी निर्धारित कर सकता है।¹⁵

ये उद्ग्रहण पहली अनुसूची में विनिर्दिष्ट सीमाओं के अन्दर होने चाहिए। (प्रति 100 डालर पर 0.25 और प्रति 100 डालर पर 5 डालर के बीच)।¹⁶ और यह उपार्जन की उस अधिकतम रकम तक ही होनी चाहिए जिस पर इस समय उद्ग्रहण (लेवी) संदेह है (जो इस समय 10,400 डालर है)।¹⁷

1. धारा 92।
2. धारा 13।
3. धारा 94।
4. धारा 95।
5. धारा 96।
6. धारा 31।
7. धारा 32(3)।
8. पहली अनुसूची, भाग 2।
9. पहली अनुसूची, भाग 3।
10. धारा 100।
11. धारा 100 (ब)।
12. धारा 71।
13. धारा 72।
14. धारा 73(1) (क)। उस वर्ग के लिए जो प्रायिक दर है उससे यह दर एक सौ प्रतिशत से ग्रधिक नहीं हो सकती है।
15. धारा 73 (1) (क)।
16. पहली अनुसूची - भाग 1।
17. धारा 74।

न्यूजीलैण्ड में स्थापित नियिकाएँ।

नार्वे ।

नार्वे में सङ्क यातायात दुर्घटनाओं की बाबत कड़ दायित्व का नियम बहुत पहले, 1912 में ही लागू किया गया था। नार्वे जियन मोटर ट्रैफिक एक्ट (1912) में मोटर यान से हुई हानि या नुकसान के लिए कड़ा दायित्व (केवल योगदायी उपेक्षा के मामले को छोड़कर) लागू किया गया था। अभी हाल में किए गए संशोधनों के परिणामस्वरूप मोटर कार के स्वामियों का साधारण दायित्व मुख्य कानून में समाप्त कर दिया गया है। परम्परागत वैयक्तिक दायित्व (चाहे वह उल्टे गए कसूर के नियम अर्थात् प्रतिवादी पर कसूर का भार डालने के नियम या कड़े दायित्व के नियम पर आधारित हो) गौण हो गया है और इसके स्थान पर मुख्य कानून में प्रथम पक्षकार का अनिवार्य मोटर बीमा की पद्धति लागू की गई है।¹⁻²

(स्वामी और उपयोगकर्ता का) वैयक्तिक दायित्व हानि या नुकसान के बीमा की बाबत समाप्त कर दिया गया है।³ उनके दायित्व के स्थान पर बीमा पद्धति चलाई गई है जो क्षतिग्रस्त व्यक्ति के सीधे कायदे के लिए है।⁴ यदि हानि या नुकसान बीमा पालिसी की सीमाओं से अधिक है तो दायित्व जना रहता है।

मोटर यानों के लिए नार्वे जियन यातायात दुर्घटना अनिवार्य बीमा (नार्वे जियन कम्प्लेन्सरी ट्रैफिक एक्सीडेन्ट्स इन्सोरेन्स) का बड़ा महत्व है। किन्तु हम वर्तमान पद्धति की कुछ मुख्य बातों का ही उल्लेख करेंगे।⁵

नार्वे में दुर्घटना-बीमा ।

नार्वे में रजिस्ट्रीकृत प्रत्येक मोटर यान को ऐसे सभी व्यक्तियों के फायदे के लिए, जिनकी बाबत दुर्घटना होने की सम्भावना है और जिनके अन्तर्गत केवल ड्राइवर को छोड़कर अन्य यात्री भी हैं, यातायात दुर्घटना बीमा कराना पड़ता है। दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति को बीमा कर्ता के विरुद्ध सीधे दावा करने का हक प्राप्त है। जब तक दावे की रकम अनिवार्य बीमा की सीमा से अधिक नहीं होती है तब तक यान के स्वामी या ड्राइवर की ओर से की गई उपेक्षा विसंगत बात है अर्थात् उस पर ध्यान नहीं दिया जाता। अनिवार्य बीमा की सीमा क्षतिग्रस्त या मूल प्रत्येक व्यक्ति के लिए दो लाख नार्वे जियन क्र० (जग्भग अट्टाइस हजार डालर) है। अपेक्षित बातें केवल ये हैं कि प्रश्नगत नुकसान यान से हुआ था, यान का उपयोग परिवहन के साधन के प्रयोजन से भिन्न किसी अन्य प्रयोजन के लिए नहीं किया गया था और वह यान ऐसे स्थान पर पार्क (खड़ा) नहीं किया गया था जहां जनता नहीं पहुंच सकती थी। दो लाख नार्वे जियन क्र० से अधिक के दावे की बाबत अपकृत्य विधि के परस्परागत नियम लागू होते हैं और उपेक्षा या यांत्रिक खराबी अवश्य साबित की जानी चाहिए। यदि अपकृत्यकर्ता पर पूर्ण दायित्व का भार अत्यधिक समझा जाता है तो ऐसे दावों की रकम साम्याप्त रकम तक कम की जा सकती है।⁶

यह ध्यान देने की बात है कि नार्वे जियन मोटर विहिकल्स लाइबिल्टी एक्ट (धारा 10) के अधीन बीमा कम्पनियां ऐसी मोटर गाड़ियों से, जो बीमाकृत नहीं हैं, दुर्घटना ग्रस्त व्यक्तियों के लिए भी प्रतिकर का संदाय करने के लिए दायी हैं। इसी एक्ट की धारा 13 के अधीन जो कम्पनी ऐसा संदाय करती है वह उस व्यक्ति के विरुद्ध, जिसे बीमा कराना चाहिए था, और ड्राइवर के विरुद्ध भी कार्रवाई कर सकती है।

स्वीडन — साधारण स्थिति ।

स्वीडन में सङ्क यातायात दुर्घटनाओं की बाबत "बिना कसूर" दायित्व का नियम अभी हाल ही में लागू किया गया है। किन्तु इसकी प्रक्रिया का ऋमिक विकास हो रहा है और इसे ध्यान में रखना हितकर होगा।

अभी हाल तक स्वीडन में (सङ्क दुर्घटनाओं की बाबत) कसूर के दायित्व का नियम कायम था किन्तु वह प्रतिवादी पर सबूत का भार डालने के आधार पर था।

1. जोमार्ड, "कम्पन्सेशन फार आटो एक्सीडेन्ट्स" (1970) 18 ए०जे०सी०एल० 80, 82, 83।
2. (1972) 16 स्कैन्डिनेवियन स्टडीज इन ला० में पृष्ठ 187 पर हेलेनर के विचार भी देखिए।
3. मोटर विहिकल्स लाइबिल्टी एक्ट, 3 फरवरी 1961 (नार्वे)।
4. जोमार्ड "कम्पन्सेशन फार आटो एक्सीडेन्ट्स" (1970) 18 ए०जे०सी० एल० 80, 85, 86।
5. सेल्पर "इंटरएक्शन बिट्वीन इंश्योरेन्स एण्ड टार्ट फियोरीज" (1970) 18 ए०जे०सी०एल० 145, 149।
6. जोमार्ड "कम्पन्सेशन फार आटोबोबाइल एक्सीडेन्ट्स" (1970) 18 अमेरिकन जर्नल आफ कम्पोरेटिव ला०, 80, 97।

स्वीडन में वैयक्तिक क्षति के साधारण दायित्व को 1972 का टार्ट लाइबिलिटी एक्ट लागू होता है। इसमें उस व्यक्ति से, जो सामय या उपेक्षा से वैयक्तिक क्षति करता है, यह अपेक्षित है कि वह अतिग्रस्त व्यक्ति की प्रतिपूर्ति करें। क्षतिग्रस्त व्यक्ति की ओर से किए गए सामय कार्य या घोर उपेक्षापूर्वक कार्य से संदेय नुकसानी कम हो सकती है और यदि प्रतिवादी पर दायित्व का अत्यधिक भार पड़ता है तो उसकी आर्थिक दशा को ध्यान में रखते हुए उससे भी संदेय नुकसानी में कमी हो सकती है, किन्तु यह सिद्धान्त क्षतिग्रस्त व्यक्ति के हित के प्रतिकूल लागू नहीं किया जाना चाहिए।

किन्तु साधारण अपकृत्य-दायित्व से सम्बन्धित स्वीडिंश विधि सङ्क दुर्घटना में हुई क्षति को लागू नहीं होती है।

सङ्क दुर्घटनाओं के लिए कानूनी दायित्व² दो मुद्द्य सिद्धान्तों पर आधारित था—

- (1) कसूर की उपधारणा, जिसका खंडन किया जा सकता है, और
- (2) ड्राइवर के कसूर के लिए, जिसकी उपधारणा की गई है, कार के स्वामी का दायित्व।

प्रथम सिद्धान्त के बारे में यहत्वपूर्ण स्वीडिंश विधान के प्रति निर्देश किया जा सकता है।

इस विधान द्वारा ऐसे किसी व्यक्ति पर दायित्व³ अधिरोपित किया गया है, जो सार्वजनिक सङ्कों पर यातायात के लिए मोटर यान का उपयोग करता है या उपयोग किए जाने की अनुज्ञा देता है, किन्तु तब नहीं जब वह यह सांवित कर देता है कि क्षतिग्रस्त व्यक्ति ने क्षति में स्वयं योगदान किया है या परिस्थितियों से यह प्रकट होता है कि यदि ड्राइवर ने सभी प्रकार की अपेक्षित सतर्कता और सावधानी बरती होती तो ऐसी क्षति से बचा जा सकता था⁴।

अतः सबूत का भार स्वामी या उपयोगकर्ता पर इस दृष्टि से अधिरोपत किया गया था कि वह यह दर्शाते करें की उपेक्षापूर्ण कार्य नहीं किया गया था। यह कानूनी नियम मोटर गाड़ी के धारक पर दायित्व अधिरोपित करता है किन्तु तब नहीं जब यह सांवित कर देता है कि यान के चलाने में और उसे अच्छी दशा में रखने में उपेक्षा नहीं हुई थी। यह नियम अंग्रेजीमेरिकन कानून में स्वयं प्रभान के सिद्धान्त का प्रयोग किए जाने से इस बात में भिन्न है कि सबूत के भार का उल्टा जाना (प्रतिवादी पर सबूत की भार डालना) कानून के अन्तर्गत आने वाले सभी मामलों में लागू होता है न कि केवल उन्हीं मामलों में जिनमें इन सिद्धान्त को लागू करने के लिए परिस्थितियां विद्यमान हैं।

दूसरा सिद्धान्त (सेवक के लिए स्वामी का दायित्व) कोई अजीब बात नहीं है और इस पर विचार-विमर्श करना आवश्यक नहीं है।

इन विशेष नियमों के अधीन रहते हुए कसूर का साधारण सिद्धान्त स्वीडन में 1975 तक सङ्क दुर्घटनाओं के दायित्व को लागू था।

अपकृत्य सम्बन्धी पद्धति को छोड़ देने के बारे में कुछ हिचकिचाहट ब्रकट की गई थी और इस बात को ध्यान में रखा गया था कि ऐसे बहुसंख्यक व्यक्तियों को, जिसकी क्षति होती है, इन सिद्धान्तों के आधार पर प्रतिकर दिया जाता है और ये पद्धतियां न्यायालय तथा बीमा कम्पनियों की पद्धतियों पर बनी हैं⁵।

यह स्थिति 1975 तक बनी रही।

1975 के पश्चात् स्वीडन में सङ्क दुर्घटनाओं से सम्बन्धित वैयक्तिक क्षति के दावों को 1975 का (स्वीडिंश) ट्रैफिक डैमेज एक्ट लागू होने लगा था⁶। इस अधिनियम में अनिवार्य बीमा के आधार पर “बिना कसूर” प्रतिकर की स्कीम बनाई गयी थी। इस स्कीम के अधिन बीमाकर्ता के विरुद्ध सौधे दावे किए जा सकते थे। यदि योगदायी

अपकृत्य की स्वीडिंश विधि ।

पोटर्यानों से संबंधित 1916 का स्वीडिंश एक्ट ।

यातायात मुकासात के बारे में 1975 का स्वीडिंश एक्ट ।

1. हेलमर, “न्यू स्वीडिंश टार्ट लाइबिलिटी एक्ट” (1974), 22 अमेरिकान ला० पृष्ठ 1।

2. दि मोटरिस्ट्स लाइबिलिटी एक्ट, 1916 (स्वीडन)।

3. डेनमार्क में कड़े दायित्व का नियम 1903 में प्रारम्भ किया गया था। डेनमार्क में दायित्व का बीमा 1918 में और स्वीडन में 1929 में प्रारम्भ किया गया था (ट्रैफिक इंजीनियर्स एक्ट, 1929)।

4. गोमार्ड “कम्पन्सेशन फार आटो एक्सीडेन्ट्स” (1970) 18 ए०ज० सी० एल० 80, 83।

5. गोमार्ड “कम्पन्सेशन फार आटो एक्सीडेन्ट्स” (1970) 18 ए०ज० सी० एल० 80, 84।

6. ट्रैफिक डैमेज एक्ट 1975 (स्वीडन)।

उपेक्षा से घोर उपेक्षा या जानबूझकर दुराचरण हुआ हो तो योगदायी उपेक्षा के आधार पर नुकसानी कम दिलाई जा सकती है या नुकसानी दिलाना वर्जित किया जा सकता है। (उदाहरण के लिए ज्ञान आप की गई क्षति या जब ड्राइवर शराब के नशे में हो और उपेक्षा कर रहा हो। यद्यपि अपकृत्य के कानून में कार्रवाई करना वर्जित नहीं है, किन्तु इस तथ्य से कि (बिना कम्युनियों के आधार पर भी) प्रतिकर का निर्धारण उन्हीं सिद्धान्तों पर किया जाता है, जिन पर कि अपकृत्य की नुकसानी का निर्धारण किया जाता है, अधिष्ठित नहीं हो पाती है। बीमाकर्ता को किसी दूसरे यान के लिए बीमाकर्ता के विश्व, जो दुर्घटना के लिए उत्तरदायी था, और किसी ऐसे व्यक्ति के विरुद्ध भी, जिसने जानबूझकर या घोर उपेक्षा से दुर्घटना की थी, कार्यवाही करने का अधिकार है।

स्वीडन में वैयक्तिक क्षति बोर्ड ।

मृत्यु और वैयक्तिक क्षति के अपकृत्य के प्रतिकर के मामलों को लागू होने वाली स्वीडिंग विधि की एक विशेष बात यह है कि अधिनिर्णीत रकम के निर्धारण बहुत ही केन्द्रीकृत है। बीमा कम्युनियों क्षतियस्त पक्षकार से समझौता करने के पहले केन्द्रीय “वैयक्तिक क्षति बोर्ड” से परामर्श करने के लिए बाध्य है। (वातायात-बीमा के मामलों और दायित्व के बीमा के अन्य मामलों के लिए अलग-अलग बोर्ड हैं) ।

स्वीडन में कानूनी ट्रैफिक बोर्ड ऐसे सभी विवादग्रस्त दावों का, जो दस प्रतिशत या उससे अधिक की निःशक्तता के बारे में होते हैं, और घातक दुर्घटनाओं की बाबत दावों का निपटारा करता है। बोर्ड सिफारिशें करता है, जो आवधकर नहीं होती हैं, किन्तु बीमाकर्ता उनका सामान्यतः पालन करते हैं। अधिकांश मामलों में न्यायालय बोर्ड द्वारा सुझाई गई रकम को मान लेता है।

स्वीडिंग बोर्ड ऐसे चार वकीलों से, जो न्यायालयिक रूप में न्यायालिंग हैं या न्यायाधीश रह चुके हैं (जिन्हें इसमें “न्यायिक सदस्य” कहा गया है) और ऐसे सोलह बीमा कम्पनी पदाधिकारियों से, जिनमें से अधिकांश वकील होते हैं, (जिन्हें इसमें “बीमा सदस्य” कहा गया है) मिलकर बनता है। अध्यक्ष की नियुक्ति सरकार द्वारा की जाती है और उसे न्यायिक सदस्य अवश्य होना चाहिए तथा अन्य सदस्यों की नियुक्ति स्वीडिंग एसोसिएशन आफ ट्रैफिक इंश्योरेंस कम्पनीज द्वारा की जाती है। किन्तु ये नियुक्तियां इंश्योरेंस इंस्पैक्टरेट का अनुमोदन प्राप्त कर लेने पर की जाती हैं। जब बोर्ड विशिष्ट दावों पर विचार करता है, तब उसकी बैठक में केवल चार सदस्यों का पैनल होता है (दो न्यायिक सदस्य और दो बीमा सदस्य) यदि सदस्यों का मत बराबर-बराबर होता है तो अध्यक्ष का मत निर्णयिक होता है। लाइबिलिटी बोर्ड (दायित्व बोर्ड) दो न्यायिक सदस्यों और आठ बीमा सदस्यों से मिलकर होता है। इन सभी सदस्यों की नियुक्ति एसोसिएशन आफ स्वीडिंग इंश्योरेंस कम्पनीज द्वारा की जाती है। बोर्ड की गठरूपि (कौरम) के लिए एक न्यायिक सदस्य और तीन बीमा सदस्यों की उपस्थिति अपेक्षित है²।

प्रत्येक बोर्ड के लिए एक पूर्ण-कानूनिक कार्य-सचिव होता है (ट्रैफिक बोर्ड में एक वकील होता है) ट्रैफिक बोर्ड के समस्त क्रियाकलापों का वार्षिक व्यय (जिसके अन्तर्गत तीन अन्य कर्मचारियों का वेतन भी है) तीन लाख स्वीडिंग क्रोनर (लगभग 60 हजार डालर) से कम है। लाइबिलिटी बोर्ड का वार्षिक व्यय इस रकम के लगभग आधे के बराबर संगणित किया जा सकता है। इन मामूली साधनों के होते हुए भी बोर्ड के क्रियाकलापों का वार्षिक परिणाम प्रभावशाली है। आजकल ट्रैफिक बोर्ड प्रतिवर्ष 1800 से अधिक दावों पर विचार कर रहा है। (1967 में 1871 दावे और 1968 में 1885 दावे थे)। लाइबिलिटी बोर्ड प्रति वर्ष 300 से 400 दावों के मामलों में राय देता है (1967 में 372 मामलों में और 1968 में 300 मामलों में राय दी गई) ³।

1. सेवमर “पर्सनल इंजरी ली इन नाइक कस्ट्रीज” (1970)। ए०जे०सी०एल० 54, 56।

2. बेनाटसन “पर्सनल इंजरी बोर्ड्स इन स्वीडन” (1970)। ए०जे०सी०एल० 108, 110।

3. बेनाटसन, “पर्सनल इंजरी बोर्ड इन स्वीडन” (1970)। ए०जे०सी०एल० 108, 111।

ट्रैफिक और लाइब्रिलटी बोर्डों की प्रक्रिया की कुछ विशेष बातें रोचक हो सकती हैं। दोनों बोर्डों में मामलों पर विचार एक ही तरह से किया जाता है। बोर्ड को नुकसानों का प्रश्न गिरेंशित करते वाला बीमाकर्ता मामले की दस्तावेजों बोर्ड से पेश करता है और जिस समझौते के लिए वह प्रस्ताव करता है उस समझौते का विवरण बेता है और उसके लिए कारणों का कथन करता है। यह प्रस्ताव के लिए प्रारम्भिक होता है और बीमाकर्ता बाद में रकम को बढ़ाया बटा सकते हैं। इसके साथ ही बीमाकर्ता एक संक्षिप्त ज्ञापन प्रस्तुत करता है, जिसमें मामले के सभी आवश्यक तथ्य दिए जाते हैं जिनके अन्तर्गत चिकित्सीय परिस्थिति और दावेदार की आर्थिक तथा सामाजिक परिस्थितियों के बारे में बीमा कम्पनियों के कुछ कर्वचारियों द्वारा दी गई रिपोर्ट भी होती है। बैठक होने के काफी समय पहले बोर्ड के सदस्यों को ज्ञापन और प्रस्ताव दिए जाते हैं। यदि दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति का उन्नेल द्वारा अपने मामले का ज्ञानावेदन करता है तो बीमाकर्ता का उन्नेल की व्यवस्था साधारणात्मा करेगा और उसे सभी सुसंगत जानकारी देगा। काउन्सेल को ज्ञापन दी देखने की अनुमति दी जाती है। यद्यपि उन्हें इसकी सूसंचना नियमित रूप से दी जाती है। बीमाकर्ता का प्रस्ताव जोनीय समझा जाता है। ऐसे दावेदार के बारे में जिसका कोई बकील नहीं है यह सबै उचित नहीं समझा जाता कि वह सभी चिकित्सीय परिस्थिति और अपने जीवन की परिस्थितियों के बारे में रिपोर्ट पढ़े। अन्य सब बातों के बारे में उसके साथ उसी रूप में बताव किया जाता, जिस रूप में उसके विधिक सलाहकार के साथ किया जाता।

बोर्ड की प्रक्रिया ।

स्विटजरलैंड में¹ स्वीस रोड ट्रैफिक ला (स्वीस सड़क यातायत विधि) के अधीन केवल यह प्रतिरक्षा अनुज्ञात है कि दुर्घटना ऐसी घटना के कारण हुई थी, जिससे बचा नहीं जा सकता था और जो न तो यान की हालत में किसी खराबी के कारण और न किसी यांत्रिक गड़वड़ी के कारण हुई थी।²

स्वीटजरलैंड ।

ऐसा ग्रन्ति होता है³ कि स्वीस ऐकट⁴ सम्पत्ति के नुकसान तथा मृत्यु और शारिरिक क्षति से होने वाली हानि के बारे में भी लागू है। क्षतिग्रस्त व्यक्ति प्रतिकर पाने का हकदार है किन्तु तब नहीं जब प्रतिवादी यह साबित कर देता है कि दुर्घटना अनायास अथवा क्षतिग्रस्त व्यक्ति या किसी पर-व्यक्ति के “गम्भीर कसूर” के कारण हुई थी और न तो वह और न कोई ऐसा व्यक्ति, जिसके लिए वह उत्तदायी था, कसूर के लिए दोषी था और संबंध यान खराब हालत में नहीं था। यदि दोनों पक्षकर भागतः दोषी थे तो दायित्व का प्रभाजन हो जाता है और ऐसे प्रभाजन में केवल इसीबात को ध्यान में नहीं रखा जाता है कि प्रत्येक पक्षकार का कितना कसूर था बल्कि “यान के चलाए जाने की जोखिमों को” भी ध्यान में रखा जाता है। ऐसे कई देशों में जहां “जोखिम” पद्धति लागू है इस उपबन्ध का परिणाम अनेक मामलों में यह होता है कि भले ही प्रत्येक पक्षकार का कसूर बराबर बराबर हो फिर भी यान के उपयोगकर्ता पर अधिक अनुपात में दोष इस आधार पर डाला जाता है कि वह ऐसी चीज का उपयोग कर रहा है जो स्वतः खतरनाक है।

संयुक्त राज्य अमरीका ।

संयुक्त राज्य अमरीका में “बिना कसूर” दायित्व पर अधिकतम ध्यान दिया गया है। इस विषय पर प्रचुर साहित्य उपलब्ध है। यद्यपि कानूनी विकास अपेक्षाकृत अभी हाल में ही हुए हैं किन्तु “बिना कसूर” विषय का शैक्षणिक अध्ययन बहुत पहले प्रारम्भ हो गया था और अभी तक इस पर वाद-विवाद में कोई कमी नहीं हुई है।

वस्तुतः काफी पहले 1925 में, एक न्यायाधीश⁵ ने कुछ सुधारों के लिए प्रस्ताव किया था जिनके अन्तर्गत इस विषय में बीमा का भी सुधार था।

1. स्वीस रोड ट्रैफिक ला (1958) का अनुच्छेद 59।

2. (1975) 23 ए०जे०सी०ए० में फ्लैटिंग की समीक्षा 513, 518 और पाद टिप्पण 90।

3. सोसाइटी ऑफ कल्जरीटिव लाइफ इयोर राइट्स इयोर कोटेंस, इयोर इन्जरीज (1970), पृष्ठ 8।

4. हाफक्लाइंचट एण्ड वर्सिचरग इनक्रोफ्टरेटेन 1.1.1960 (खण्ड 20, 11, 1959), अनुच्छेद 58, 59, 60, 61, 65, 75 और 76।

5. रार्बट एस० मार्स सिनसिनाती में सुपीरियर कोर्ट के न्यायाधीश, “कम्पलसरी प्राईमोवाइल इंश्योरेन्स” (1925) अम० बार एस० जर्नल, पृष्ठ 731 जिसके प्रति बामवाह “यूनिफार्म मोटर विहिक्ट्स, एसीडेन्ट्स रिपरेजन ऐकट” (1973), 59 अम० बार० एस० जर्नल 45 में निर्देश किया गया है।

संयुक्त राज्य अमरीका में कुछ अन्य न्यायाधीषों ने भी "विना कसूर" व्यायिक के सिद्धान्त को लागू किए जाने का जोरदार समर्थन किया था। उदाहरण के लिए, न्यायाधीश फेन्डली ने कुछ वर्ष पूर्व यह लिखा था कि वे इस बात के पक्ष में हैं कि मोटरगाड़ियों की दुर्घटनाओं के सभी मामलों को परिसंघ (फेडरल) और राज्य की सभी न्यायिक पद्धतियों में से निकाल देना चाहिए।¹ उन्होंने यह सुझाव दिया था कि यदि राज्य अपनी ओर से ऐसा करने के लिए तुरन्त कदम नहीं उठाते हैं तो वह कार्य "विना कसूर" बीमा की एक राष्ट्रीय विधि बनाकर भी किया जा सकता है। अनेक व्यक्तियों का यह विचार था कि "विना कसूर" बीमा की कोई पद्धति अवश्य प्रारम्भ की जानी चाहिए क्योंकि वर्तमान पद्धति मोटरगाड़ियों की दुर्घटनाओं के परिणामस्वरूप मामूली दोषों के लिए प्रतिकर दिए जाने में सर्वथा अक्षम है।² इन प्रयत्नों का अच्छा परिणाम हुआ है।

संयुक्त राज्य अमरीका में स्कीमें।

संयुक्त राज्य अमरीका के अनेक राज्यों में मोटरयान दुर्घटनाओं में दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों को प्रतिकर देने के लिए कानूनी स्कीमें प्रारम्भ की गई हैं। इन स्कीमों को मोटे तौर पर वर्गीकरण इस प्रकार किया जा सकता है—(i) वे स्कीमें जिनमें सरकारी अधिकरण (एजन्सी) द्वारा स्थापित और प्रशासित निधि में से कायदे दिए जाते हैं और (ii) वे स्कीमें जिनमें प्राइवेट उद्योग वाले बीमाकर्त्ताओं के जरिए कायदे दिए जाते हैं।

कुछ स्कीमें निश्चित होती हैं जिन्हें "भागत: अपकृत्य की छूट" वाली स्कीमें कहा जाता है।³ ऐसी छूट के लिए कम गम्भीर क्षतिवाले मामलों में पीड़ा और कष्ट के दबावे वर्जित हैं। कुछ अन्य स्कीमों का विस्तार बढ़ा दिया गया है किन्तु उपेक्षा की विधि और दायित्व के बीमे की मूल पद्धति में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।⁴

दृष्टान्त के रूप में, कुछ राज्यों में स्थिति का संक्षिप्त वर्णन नीचे दिया जा रहा है:—

(i) इलिनोय।

इलिनोय में अनिवार्य विना कसूर स्कीम 1 जनवरी, 1972 से प्रभावी है।⁵ इस स्कीम में चिकित्सा, अस्पताल और अंत्येष्टि के ऐसे व्यय के लिए संदाय किया जाता है, जो उस दुर्घटना के, जिससे क्षति हुई है, होने के समय से लेकर एक वर्ष के अन्दर उपगत किया गया हो और ऐसे संदाय की अधिकतम सीमा केवल दो हजार डालर है। इस प्रकार दिए जाने वाले कायदे से होने वाली आय की अधिकतम सीमा डेढ़ सी डालर प्रति सप्ताह है और इसकी अवधि की सीमा बावजून सप्ताह है। यदि दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति मजदूरी उपर्जित करने वाला व्यक्ति नहीं है तो उसे सेवा-हानि के लिए एक वर्ष तक बारह डालर प्रति दिन की दर से रकम संदर्भ की जाती है।

इलिनोय योजना की एक रोचक विशेषता यह है कि उसमें ऐसे वैकल्पिक अतिरिक्त संरक्षण का उपबन्ध है जिसके अन्तर्गत चिकित्सा, अस्पताल, और अंत्येष्टि के सब व्यय का संदाय किया जाता है जिसके लिए समय की कोई सीमा नहीं है। किन्तु अंत्येष्टि व्यय की अधिकतम सीमा दो हजार डालर है और प्रत्येक व्यक्ति के लिए पचास हजार डालर तथा प्रत्येक दुर्घटना के लिए एक लाख डालर की सीमा है। इस वैकल्पिक संरक्षण के अन्तर्गत मजदूरी की हानि के लिए पांच वर्ष तक कायदे दिए जाते हैं और यह उत्तर-जीवियों को भी पांच वर्ष तक दिया जाता है। इस योजना की, जिसमें उपेक्षा के लिए कार्रवाई करने का अधिकार कायम रखा गया है, एक महत्वपूर्ण बात यह है कि पीड़ा और कष्ट के लिए वसूली करने के दावे की सीमा अधिरोपित की गई है। ऐसी वसूली केवल अंग-भंग और कुस्पता के मामलों में की जा सकती है और इसकी सीमा प्रथम पांच सौ डालर की रकम का पचास प्रतिशत और उससे अधिक की रकम का शत प्रतिशत है।

1. हैनरी जे० फेन्डली० "फेडरल जुरिसिडिक्शन" (1973) पृष्ठ 133-138 बुक रिभू, (1973-1975) में न्यूयॉर्क हेनरी जे० फेन्डली० 87 यैल० एल० जे० 1082-1085-1086 देखिए।

2. बलीमेंट हेस्टर्स, बुक रिभू (1973-1974) 87 यैल० एल० जे० 1082, 1085, 1088।

3. कीटन एण्ड कीटन - "कैरोल पैट बिटीलर्स: इन टार्ट्स" (1977) पृ० 796, 800, 801।

4. पी० ए० 77-1430, जो 1937 के इरियास इंश्योरेस कोड का संशोधन करता है।

अमरीका में मोटर यानों से होने वाली दुर्घटनाओं के लिए प्रतिकर देने की सब से पहली योजना। “पर्सनल इंजरी प्रोटेक्शन प्लान (वैयक्तिक क्षति संरक्षण योजना)” में मैसेचूरैट्स में अधिनियमित की गई थी।¹ इसमें “बिना कम्प्रेसर” की सीमाएं कम हैं—प्रति व्यक्ति दो हजार डालर।² अपकृत्य के लिए कार्रवाई करने का अधिकार कायम रखा गया है और जो रकम अधिनिर्णीत की जाती है उसमें से वैयक्तिक क्षति संरक्षण योजना द्वारा संदर्भ रकम बटा दी जाती है। केवल गम्भीर क्षति के मामलों में पीड़ा और कष्ट के लिए नुकसानी मिलती है।

निसंदेह यह ध्यान देने की बात है कि मोटरगाड़ी दुर्घटना से होने वाली क्षति के बहुसंख्यक मामले मैसेचूरैट्स योजना की सीमा के अन्तर्गत आ जाते हैं।

संयुक्त राज्य अमेरिका में सम्भवतः सबसे अधिक पूर्ण और उदार योजना वह है जिसका अधिनियमन मिशिगन राज्य में 1972 में हुआ और जिसे यह 1973 की शरत वृत्तु में प्रवृत्त किया गया।³ मिशिगन स्कीम के अधीन अनिवार्य वैयक्तिक संरक्षण बीमा का आशय चिकित्सा और अस्पताल के सब व्यय तथा वसूली और पुनर्वासि के सब लागत का संदाय करना है। आय की हानि की पूर्ति पद्धति प्रतिशत की कटौती करके की जाती है। (यह कटौती इस आधार पर की जाती है कि फायदे कर मुक्त होते हैं)। इस हानि-पूर्ति की अधिकतम सीमा एक हजार डालर प्रति मास है और यह तीन वर्ष की अवधि तक दी जाती है। इस तरह से मजदूरी के लिए सीमा छत्तीस हजार डालर हो जाती है। चिकित्सीय व्यय के लिए कोई सीमा नहीं है।⁴

निर्वाह-व्यय में होने वाले परिवर्तनों के अनुसार समय-समय पर सम्पाद्योजन करने का उपबन्ध मिशिगन विधि में किया गया है। इसके अतिरिक्त अन्य व्यय का दावा बीस डालर प्रतिदिन के हिसाब से तीन वर्ष तक के लिए किया जा सकता है। मृत्यु की दशा में दिए जाने वाले फायदों के अन्तर्गत अन्येष्टि व्यय के लिए एक हजार डालर और आश्रितों को आर्थिक सहायता प्रतिदिन बीस डालर प्रति व्यक्ति के हिसाब से दी जाती है और इसकी अधिकतम सीमा एक हजार डालर प्रति मास है जो तीन वर्ष तक के लिए दिया जा सकता है। संपादिक स्रोतों से प्राप्त फायदों की कटौती उस रकम में से की जाती है जो वैयक्तिक संरक्षण बीमा के अधीन संदेय है।

मिशिगन में क्षतिग्रस्त पक्षकार अभी भी उपेक्षा के लिए कार्रवाई करने का हकदार है किन्तु वैयक्तिक संरक्षण-बीमाकर्ता पालिसी के अधीन संदर्भ किसी रकम की कटौती उस नुकसानी की रकम में से, जो अधिनिर्णीत की गई है, कर सकता है या मिलने वाले फायदे में से वसूल की कटौती कर सकता है। ऐसी हानियों के लिए, जो आर्थिक नहीं हैं, वसूली के बाल मृत्यु या गम्भीर निःशक्तता या कुरुपता के मामलों तक ही सीमित है।

मिशिगन विधान की अनोखी बात यह है कि इसके अनुसार अनिवार्य “सम्पत्ति संरक्षण बीमा” के अधीन सम्पत्ति की हानि के लिए क्षतिपूर्ति कसूर पर ध्यान दिए बिना की जाती है जिसकी अधिकतम सीमा दस लाख डालर तक है।

न्यूयार्क में राज्य विधान मण्डल द्वारा जनवरी, 1973 में कम्प्रेहेन्सिव आटोमोबाइल इन्स्योरेस रिप्रेशेन्स एक्ट⁵ पारित किया गया था। यह अधिनियम मिशिगन की योजना की ही तरह है किन्तु इसमें न तो मृत्यु की क्षतिपूर्ति के लिए फायदे और न सम्पत्ति की हानि के लिए नुकसानी दिए जाने का उपबन्ध है। इसके अनुसार चिकित्सा, अस्पताल और अन्य सुसंगत व्यय, मानसिक चिकित्सा का व्यय और शारीरिक तथा उपजीविकाजन्य रोगों की चिकित्सा का और पुनर्वासि का व्यय का भी संदाय किया जाता है। उपार्जन की हानि में बीस प्रतिशत की कटौती की जाती है। प्रत्येक दावेदार को अधिक से अधिक पचास हजार डालर तक दिया जाता है।⁶ न्यूयार्क की योजना में अन्य आवश्यक

(ii) मैसेचूरैट्स

(iii) मिशिगन

मिशिगन विधि की अद्वितीय बात।

(i) न्यूयार्क

1. पर्सनल इंजरी प्रोटेक्शन एक्ट, मैसेचूरैट्स, जन० लाज एन०सी० 90 सेक० 34ए, डी, एम०एन०प्र०० (सप० 1972) सी० 17-सेक० 22ई-एच 113 वी-सी० (1972; सी० 231, सेक० 6 डी (सप० 1972)।

2. हेपेल, टार्ट (1979) -परिशिष्ट जी - पृ० 725-726।

3. मिशिगन कम्पाइल्ड लाज एनोटेड, एस० 500, 3103 और उसके आगे भी।

4. कीटन ए०ट कीटन, टार्ट (1977) पृ० 802 (चार्ट)।

5. मैकिन की इंश्योरेस ला, अनुच्छेद 18, धारा 670 तथा इससे ग्राही भी (1 जनवरी, 1974 से प्रभावी)।

6. हेपेल, टार्ट (1979) पृ० 726 पाद टिप्पण।

व्यय के लिए प्रतिदिन पच्चीस डाल्डर तक के हिसाब से अधिक एक वर्ष की अवधि तक संदाय दिया जाता है। ऐसी हानि के लिए, जो आर्थिक नहीं है, नुकसानी के बल गम्भीर क्षति के मामलों में ही दी जाती है। उपेक्षा की बाबत कार्रवाई करने का अधिकार बना रहता है किन्तु वैयक्तिक क्षति के बीमे के अन्तर्गत होने वाली किसी हानि के लिए कोई वसूली नहीं की जा सकती।

न्यूयार्क में अधिकरण 1

न्यूयार्क में विधि का संशोधन अभी हाल ही में 1977 में किया गया है।¹ 1970 में किए गए संशोधन की एक महत्वपूर्ण बात यह स्कीम है जिसमें दो अधिकरण हैं। ये अधिकरण दो प्रकार के प्रश्नों का अवधारण करने के लिए और चिकित्सीय फीस के निर्धारण के मार्गदर्शन खिड़ान्तों की ताग करने के लिए हैं।

न्यूयार्क की संशोधित विधि के अधीन दो मूल अधिकरण हैं—एक तो चिकित्सीय प्रकार के प्रश्नों का अवधारण करने के लिए और दूसरा अचिकित्सीय प्रश्नों का अवधारण करने के लिए। “अचिकित्सीय” प्रश्नों के अन्तर्गत ऐसे प्रश्न हैं जो मजदूरी की हानि, प्रकीर्ण व्यय और पारिसी की व्यापकता से सम्बन्धित हों।

न्यूयार्क में चिकित्सा अधिकरण चिकित्सा विषेषज्ञों से मिल कर बनता है किन्तु उसे प्रतिकर के दबेदार से यह अपेक्षा करने की शक्ति भी प्राप्त है कि वह चिकित्सा अधिकरण द्वारा नियुक्त डाक्टर से अपनी चिकित्सीय परीक्षा कराए।

न्यूयार्क में एक दूसरे अधिकरण द्वारा अचिकित्सीय प्रश्नों का विनिश्चय किया जाता है। अमेरिकन आरबिट्रेशन एसोसिएशन (अमरीकी माध्यस्थम संगम) साधारणतया इस दूसरे अधिकरण का गठन करता है। इसे न्यूयार्क की विधि में भान्यता प्राप्त विधिक है सियत प्रदान की गई है।

1977 के संशोधन के अनुसार चिकित्सीय व्यय के वास्तविक निर्धारण के बारे में फीस की वही अनुसूची मार्गदर्शक के रूप में विहित है जो कर्मकार प्रतिकर विधि में विद्यमान है। ऐसे मामलों का विचार करने में माध्यस्थों को जो व्यावहारिक अनुभव पहले हुआ था उसके आधार पर यह संशोधन किया गया था। विधायकों का यह विचार था कि ऐसे प्रश्नों का निर्णय माध्यस्थों के विवेकाधिकार पर नहीं छोड़ देना चाहिए।

ऐसा प्रतीत होता है कि बीमा कम्पनियां चिकित्सीय फायदों के लिए वसूल की जाने वाली रकम की सीमा बहुत कम रखना चाहती थीं।²

संयुक्त राज्य अमरीका में अन्य राज्यों में “बिना कसूर” से सम्बन्धित कानून है उनमें “बिना कसूर” दायित्व की धारणा सफल हुई है।³

संयुक्त राज्य अमरीका में एक समान विधि तैयार की गई है जिसका नाम “यूनिफार्म मोटर विहिकिल्स एक्सीडेन्ट रिपैरेशन एक्ट” है किन्तु अभी तक किसी राज्य ने इसे अधिनियमित नहीं किया है।⁴

यूनिफार्म एक्ट में हानिपूर्ति की एक पद्धति है जिसके अनुसार प्रत्येक व्यक्ति मोटरयान चलाने में होने वाली हानि के लिए अपना बीमा करता है। इस सिद्धान्त को मोटर यान से होने वाली हानि के पूरे और कारगर प्रतिकर के लिए और उसके परिणामस्वरूप खर्चों के तर्कसंगत आवंटन के लिए आवश्यक माना गया है।⁵

मोटरगाड़ी दुर्घटना के लिए बीमाकृत सभी व्यक्तियों को अपनी क्षति के लिए कसूर पर ध्यान दिए बिना फायदे प्राप्त करना सुनिश्चित है।

1. ट्रिक्स नायरार्म, “नो फॉल्ट इंश्योरेस इन न्यूयार्क स्टेट” (सितम्बर, 1978) खण्ड 33, सं० 3, आरबिट्रेशन जर्नल पृष्ठ 37-40।

2. ग्रांन्ट्सास, कोलोरेडो, कनेक्टिकर, डिलावेअर, फेलेलार्डा, जार्जिया, हावाई, काल्फास, केन्टीकी, मेरीलैंड, मिसेसिपी, मिशिगन, मिलिपोर्ट निवादा, न्यू जर्सी, नार्थ डेकेटा, ओरेगन, पेनसिल्वानिया, साउथ कैरोलिना, साउथ डेकेटा और यूटा।

3. कामसं बलीयरिंग हाउस, आटोमोवाइल ला एपोर्टर (इंडियानेस) पृष्ठ 1935 और उसके आगे भी।

4. यूनिफार्म मोटर विहित एक्सीडेन्ट रिपैरेशन एक्ट।

5. वामवाल “यूनिफार्म मोटर विहिकल्स एक्सीडेन्ट्स रिपैरेशन एक्ट” (1973) 59 अमरीकन बार एसोसिएशन जर्नल 45।

यूनिफार्म एकट द्वारा कुछ अनिवार्य न्यूनतम फायदे यूनिषिच्त हैं जिन्हें "बेसिक रिप्रेशन ब्रेनिफिट्स" (मूल हानि पूर्ति के फायदे) " कहा जाता है। ये फायदे बायूर पर ध्यान दिए विता ऐसे व्यक्तियों को दिए जाते हैं जो मोटरयान के रखाकाव या उपयोग में उद्भूत अति के कारण हानि उठाते हैं। केवल निम्नलिखित व्यक्ति इन फायदों से अपवर्जित हैं :—

- (1) अपनी या दूसरों की साथ्य क्षति करने वाले व्यक्ति (और उनके उत्तरजीवी);
- (2) मोटरयान को "कल्वर्ट" (संपरिवर्तित) करने वाले व्यक्ति—किन्तु वे अपने बीमा के अधीन या यदि वे पन्द्रह वर्ष से कम आयु के हैं तो दावा कर सकते हैं।¹

ऐसा प्रतीत होता है कि काम की हानि, उत्तरजीवियों की आर्थिक हानि और मोटरयान के खरात हो गए पुर्जे बदलने के लिए दिए जाने वाले फायदों के बारे में डाक्टर या समय की कोई सम्पूर्ण सीमा नहीं है।

मूल हानिपूर्ति के लिए बीमाकृत व्यक्ति को उसकी बीमा कम्पनी द्वारा मूल हानिपूर्ति के फायदे के बल दो अपवादों को छोड़कर सदैव दिए जाते हैं।² यूल हानिपूर्ति के लिए बीमाकृत व्यक्ति वह व्यक्ति होता है जिसकी पहचान उस नाम से कों जाती है जिस नाम से वह मूल हानिपूर्ति बीमा की संविदा में बीमाकृत है और इसके अन्तर्गत उसका पति या उसकी पत्नी या एक ही घर में निवास करने वाले अन्य नातेदार और उसके संरक्षण में अवयस्क या जिसके नाम में बीमा कराया गया है उसके साथ निवास करने वाले नातेदार के संरक्षण में अवयस्क भी हैं। इस साधारण नियम का एक अपवाद ऐसी क्षति के बारे में है जो यान के ड्राइवर या उसमें बैठे हुए किसी अन्य व्यक्ति को उस समय होती है जब यान का उपयोग व्यक्तियों या सम्पत्ति के परिवहन के कारबाह के लिए किया जा रहा हो। दूसरा अपवाद ऐसी क्षति के बारे में है जो किसी कर्मचारी को, उसके पति या उसकी पत्नी को या उसके साथ निवास करने वाले अन्य नातेदार को तब हुई हो जब वह दुर्घटना, जिससे क्षति हुई है, उस समय हो जिस समय दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति नियोजक द्वारा दिए गए यान को चला रहा हो या उसमें बैठा हो। इन दोनों मामलों में यान का बीमाकर्ता फायदे देने के लिए उत्तरदायी है।

ऐसा क्षतिग्रस्त व्यक्ति, जो मूल हानिपूर्ति के लिए बीमाकृत नहीं है, उस यान के, जिसमें वह दुर्घटना के समय या, बीमाकर्ता से या यदि वह पैदल चल रहा था तो दुर्घटनाग्रस्त किसी यान के बीमाकर्ता से मूल हानिपूर्ति के फायदे वसूल करता है। ऐसा बीमाकर्ता, जो पैदल चलने वाले किसी ऐसे व्यक्ति को, जिसका बीमा नहीं किया गया था, मूल हानिपूर्ति के फायदे देता है, दुर्घटनाग्रस्त सभी यानों के बीमाकर्तों से अंशदान पाने का हकदार है। ऐसा पार्क (खड़ा) किया हुआ यान, जिसमें कोई भी न हो, तब तक दुर्घटनाग्रस्त यान नहीं है जब तक कि वह इस तरह से पार्क (खड़ा) न किया गया हो कि उससे क्षति होने का अनुचित जोखिम हो।

1. "बामबाउ यूनिफार्म मोटर विहिकल्स ऐसीडेंट्स रिप्रेशन एकट," (1973) 59 ग्रमरीकन बार ऐसोसिएशन जन्मल 45।

2. "बामबाउ, यूनिफार्म मोटर विहिकल्स ऐसीडेंट्स रिप्रेशन एकट" (1975) 59 ग्रमरीकन बार ऐसोसिएशन जन्मल 45, 47।

यूनिफार्म एकट द्वारा यूनिफार्म एकट के अधीन फायदे के संदर्भ।

यूनिफार्म एकट के अधीन फायदे का संदर्भ।