

5 न्यायालय:-सदस्य द्वितीय मोटरयान दुर्घटना, दावा अधिकरण, गोहद
(समक्ष: पी0सी0आर्य)

क्लेम प्रकरण क्रमांक: 29 / 2014

संस्थित दिनांक-29.06.2012

फाइलिंग नं-230303001072012

1. सखावत खॉ पुत्र बसारत खॉ आयु 32 साल
2. सायरा पत्नी सखावत खॉ आयु 27 साल
जाति मुसलमान निवासी वार्ड नंबर-5 नूरगंज
गोहद जिला भिण्ड म0प्र0आवेदकगण
वि रू द्द
- 1- मुसब्बर खॉ पुत्र मेहराव खॉ जाति मुसलमान
निवासी इस्लामपुरा गोहद जिला भिण्ड
.....वाहन मालिक
- 2- इरशाद खॉ पुत्र इब्राहीम खॉ आयु 35 साल
जाति मुसलमान निवासी मस्जिद के पास
पोरसा जिला मुरैना म0प्र0वाहन चालक
- 3- न्यू इण्डिया इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड
जयेन्द्रगंज ग्वालियर म0प्र0बीमा कंपनी
4. रामदास पुत्र कालीचरण निवासी खटीक
मुहल्ला गोहद
.....पूर्व पंजीकृत स्वामी
.....अनावेदकगण

आवेदक द्वारा श्री राजीव शुक्ला अधिवक्ता ।
अनावेदक क्रमांक-1 व 2 द्वारा श्री प्रवीण गुप्ता अधिवक्ता ।
अनावेदक क्रमांक-3 द्वारा श्री आर0के0 वाजपेयी अधिवक्ता ।
अनावेदक क्रमांक-4 द्वारा श्री जी0एस0 गुर्जर अधिवक्ता ।

--- अधि-निर्णय ---

(आज दिनांक 28.01.2016 को खुले न्यायालय में घोषित)

1. आवेदकगण की ओर से उक्त आवेदनपत्र अंतर्गत धारा-166 मोटर दुर्घटना अधिनियम 1988 के अंतर्गत वाहन दुर्घटना में उनके पुत्र नाबालिग अरमान को आयी गंभीर चोटों के फलस्वरूप हुई मृत्यु पर से मानसिक पीडा एवं दाह संस्कार आदि लगे व्यय की क्षतिपूर्ति हेतु प्रस्तुत करते हुए आवेदकगण को कुल 06,30,000/-रुपये अनावेदकगण से संयुक्ततः एवं पृथक्कतः मय साढे 12 प्रतिशत मासिक ब्याज सहित मय खर्च के दिलाये जाने हेतु प्रस्तुत किया है ।

2. प्रकरण में यह निर्विवादित तथ्य है कि आवेदकगण मृतक अरमान के माता पिता होकर उसके वैध वारिस हैं।
3. आवेदकगण का आवेदन सार संक्षेप में इस प्रकार है कि दिनांक 01.05.12 को दिनके 2.30 बजे आवेदक सखावत का पुत्र अरमानखॉ आवेदक के मकान के सामने वपर्ड नंबर-5 नूरगंज गौहद में खेल रहा था कि एक छोटा हाथी लोडिंग वाहन जिसका रजिस्ट्रेशन नंबर-एम0पी0-एल0ए0-0203 था का चालक अनावेदक क०-2 तेजी व लापरवाही से चलाकर लाया और उसके पुत्र को टक्कर मार दी जिससे उसे जगह जगह चोटें शरीर में आईं और वह घायल होगया। तथा उसके अधिक चोटें होने से उसे ग्वालियर इलाज हेतु ले जाते समय उसकी मृत्यु हो गई। तब मृतक का दाह संस्कार किया गया। जिसके दाह संस्कार के खर्च एवं स्नेह से वंचित होने आदि के कारण आवेदकगण ने कुल 6,30,000 रुपये मय साढे बारह प्रतिशत वार्षिक ब्याज की दर से दिलाये जाने की प्रार्थना की है। समर्थन में आवेदक सखावत ने स्वयं का शपथ पत्र पेश किया है।
4. अनावेदकगण क०-1 व 2 की ओर से संयुक्त रूप से जवाब दावा प्रस्तुत करते हुए यह अभिवचन किया है कि कथित वाहन से कोई दुर्घटना नहीं हुई है। न ही अनावेदक क०-2 द्वारा उक्त वाहन को चलाकर कोई दुर्घटना कारित की गई है। तथा आवेदक ने अनावेदक के विरुद्ध झूठा आपराधिक प्रकरण पंजीबद्ध कराया है। न ही आवेदकगण उनसे कोई क्षतिपूर्ति प्राप्त करने के अधिकारी हैं। तथा उनका वाहन बीमित है। अतः क्लेम प्रकरण सव्यय निरस्त किये जाने की प्रार्थना की है।
5. अनावेदक क०-3 की ओर से भी जवाब दावा प्रस्तुत करते हुए यह अभिवचन किया गया है कि आवेदकगण द्वारा मृतक की आयु गलत बताई गई है। मृतक नाबालिग था जिसकी कोई आय नहीं थी तथा मृतक पर आवेदकगण आश्रित नहीं थे। तथाकथित वाहन से कोई दुर्घटना नहीं हुई है। वाहन का प्रमाणित रजिस्ट्रेशन पेश नहीं किया गया है। कथित वाहन के चालक की तेजी व लापरवाही के कारण ही उक्त दुर्घटना घटित हुई है। तथा आवेदकगण कोई राशि प्राप्त करने के अधिकारी नहीं है। वाहन क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0-0203 का बीमा कथित दिनांक 01.05.12 को रामदास के नाम से था बीमित रामदास को पक्षकार बनाया जाना आवश्यक है। मुसव्वर के नाम से कोई बीमा कथित दिनांक को नहीं था। इसलिये बीमा कंपनी उत्तरदायी नहीं है। घटना के दूसरे दिन षडयंत्र कर वाहन का नंबर लिखाया गया है।
6. अतिरिक्त आपत्ति में यह व्यक्त किया है कि वाहन चालक के पास मालयान चलाने का कौं वैध एवं प्रभावी ड्रायविंग लायसेन्स रूट परमिट व फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं था जो कि पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन है। इसलिये कोई उत्तरदायित्व उनका नहीं बनता है। तथा बीमा की पॉलिसी की शर्तों के विपरीत वाहनका उपयोग यात्रीयों को ले जाने में किया जा रहा था। तथा आवेदकगण को अपना पैन नंबर पेश करना चाहिए था। तथा अनावेदक क०-1 व 2 ने आपस में दुरभि संधि कर ली है। अतः उक्त आधारों पर दावा सव्यय निरस्त किये जाने की प्रार्थना की है।
7. अनावेदक क०-4 की ओर से जवाब दावा प्रस्तुत करते हुए यह व्यक्त किया गया है कि कथित वाहन का वह रजिस्टर्ड स्वामी था जो उसने 2,27,000/- रुपये में मुसव्वर पुत्र मेहराव खॉ मुसलमान निवासी इस्लामपुरा

गोहद को दिनांक 10.03.11 को विक्रय कर दिया था जिसका लिखतम विक्रय पत्र लिखाकर नोटरी अभिभाषक श्री विनोद श्रीवास्तव गोहद से प्रमाणित कराया गया है। तथा क्रय दिनांक से उक्त वाहनका स्वामी व आधिपत्यधारी मुसव्वर है क्रय दिनांक के बाद सारी जिम्मेदारी मुसव्वर की हो गयी है। घटना दिनांक 01.05.2012 की है तथा दिनांक 10.03.11 के पूर्व उपरोक्त वाहन का बीमा उसके नाम से हुआ था। तथा मुसव्वर के द्वारा ही उक्त वाहन को सुपुर्दगी में लिया गया है। तथा मुसव्वर का नाम आरटीओ ऑफिस में दर्ज हो चुका है। उक्त क्लेम प्रकरण में मुख्य परीक्षण के शपथ पत्र में मुसव्वर खों ने अपने आपको वाहन का स्वामी होना स्वीकार किया है। अतः आवेदकगण उससे किसी भी प्रकार की क्षतिपूर्ति प्राप्त करने के अधिकारी नहीं हैं अतः क्लेम आवेदन सव्यय निरस्त किये जाने की प्रार्थना की है।

8. उभय पक्ष के अभिवचनों के आधार पर प्रकरण में पूर्वाधिकारी द्वारा निम्नवाद प्रश्न विरचित किये गये जिन पर निकाले गये निष्कर्ष उनके समक्ष अंकित है ।

वाद प्रश्न	निष्कर्ष
1 क्या, दि.-01.05.2012 को 2.30 बजे गोहद में अनावेदक क्र0-2 के द्वारा अनावेदक क्र0-1 या 4 के स्वामित्व के वाहन छोटा हाथी लोडिंग वाहन क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0 0203 को तेजी एवं लापरवाही से चलाकर आवेदकगण के पुत्र अरमान खों को टक्कर मारकर चोटें पहुंचाई?	
2 क्या, उक्त दुर्घटना के कारण आहत की मृत्युकारित हुई?	
3 क्या, घटना दिनांक को उपरोक्त प्रश्नाधीन वाहन वैध एवं प्रभावी ड्रायविंग लायसेन्स, परमिट एवं फिटनेस के बिना बीमा कंपनी की शर्तों का उल्लंघन कर चलाया जा रहा था? यदि हाँ तो प्रभाव-	
4 क्या, आवेदकगण क्षतिपूर्ति की राशि प्राप्त करने के अधिकारी हैं? यदि हाँ तो किससे व कितना कितना?	
5 सहायता एवं व्यय?	

— निष्कर्ष के आधार —

9. नोट:- प्रकरण में बीमा कंपनी अनावेदक क्र0-3 की साक्ष्य पहले हुई है शेष अनावेदकों की साक्ष्य उनके बाद हुई है। जिस क्रम में अनावेदकगण के साक्षी परीक्षित हुए हैं उसी क्रम में उन्हें आगे विश्लेषण में लिया जा रहा है। अनावेदक साक्षी गोविन्द अना0सा0-1, ललित इक्का अना0सा0-2, अनवरखों अना0सा0-3, मुसव्वर खों अना0सा0-4, इरशाद अना0सा0-5 एवं रामदास अना0सा0-6 के रूप में आगे पढा जा रहा है।

—:— वा द प्र श न क मां क—1 एवं 02—:—

10. दोनों वाद प्रश्न दुर्घटना के संबंध में हैं इसलिये उनका सर्वप्रथम और एक साथ मूल्यांकन व निराकरण किया जा रहा है।
11. इस संबंध में आवेदक की ओरसे आवेदक क्र0-1 सखावत आ0सा0-1 ने अपने अभिसाक्ष्य में यह बताया है कि उसके पुत्र अरमान खॉ पढता था व अवयस्क था। दिनांक 01.05.12 को दिन के करीब ढाई बजे घर के सामने खेल रहा था। तब अनावेदक क्र0-1 के स्वामित्व का वाहन छोटा हाथी लोडिंग जिसे अनावेदक क्र0-2 चला रहा था। उसने तेजी व लापरवाही से चलाकर उसके पुत्र अरमानखॉ को टक्कर मार दी थी जिससे उसके शरीर में जगह जगह चोटें आईं और घायल हो गया था जिससे उसके पुत्र की मृत्यु हो गई। इसी आशय की साक्ष्य अनावेदक क्र0-2 श्रीमती जहूरनबाई आ0सा0-2 ने अपने साक्ष्य में दी है।
12. अ0सा0-1 ने अपनी साक्ष्य के दौरान दुर्घटना के संबंध में दर्ज कराई गई एफ0आई0आर0 की प्रमाणित प्रतिलिपि पुलिस द्वारा किये गये अनुसंधान में घटनास्थल का नजरी नक्शा, मृतक अरमान की शव परीक्षण रिपोर्ट, अभियोग पत्र की प्रति एवं मृत्यु प्रमाण पत्र प्र0पी0-1 लगायत 5के रूप में प्रस्तुत कर दुर्घटना कारी वाहन की बीमा पॉलिसी, रजिस्ट्रेशन, प्रदूषण बोर्ड के प्रमाण पत्र की फोटोप्रतियाँ पेशकरना भी बताया है। और इस बात से इन्कार किया है कि वह घटनास्थल पर नहीं था और उसने कोई दुर्घटना नहीं देखी। तथा अपने पुत्र की मृत्यु का झूठा क्लेम प्रकरण में प्रस्तुत किया है। पैरा-6 में उसने यह स्वीकार किया है कि वह मजदूरी करता है। सुबह आठ बजे मजदूरी के लिये जाता है और शाम को पांच बजे वापिस आता है और ढलाई का काम करता है। वर्ष 2012 में जब दुर्घटना हुई थी उस समय वह कल्लू ठेकेदार के यहाँ ढलाई का काम करता था। लेकिन दुर्घटना दिनांक को उसने काम पर न जाना बताते हुए यह कहा है कि घर के दरवाजे पर घटनास्थल पर चार पांच बच्चे खेल रहे थे। एक्सीडेंट होने पर आवाज सुनकर वह पहुंचा था और जब पहुंचा तब दुर्घटना कारी वाहन चला गया था। पैरा-8 में उसने यह कहा है कि घटना के दूसरे दिन उसने रिपोर्ट की थी। इस बात से इन्कार किया है कि जिस वाहन से वह दुर्घटना बता रहा है उससे कोई दुर्घटना नहीं हुई और उसने घटना के पश्चात रात्रि में सलाह मशिवरा करके दूसरे दिन झूठी रिपोर्ट लिखाई।
13. जहूरन बाई आ0सा0-2 जो कि मृतक अरमान की दादी होकर सखावत की माँ है, ने पैरा-5 में यह कहा है कि दुर्घटना दरवाजे के कोने पर हुई थी और मकान से 10-12 कदम की दूरी पर सामने हुई थी। यह स्वीकार किया है कि पुलिस के अभियोग पत्र की साक्ष्य सूची में उसका नाम नहीं है। लेकिन वह इस बात से इन्कार करती है कि उसने दुर्घटना नहीं देखी और अनावेदक क्र0-2 के द्वारा दुर्घटना नहीं की गई। उसने अपने पुत्र के संबंध में यह बताया है कि उसका पुत्र मजदूरी करता है। सुबह दस बजे जाता है और शाम को 6-7 बजे लौटता है। लेकिन घटना दिनांक का वह घर पर ही नहीं था। उसका यह भी कहना है कि घटना के समय सखावत भी मौजूद था और उसने जाकर उसे बताया था कि देखो देखो मम्मी क्या हो गया। मृतक नाती की उम्र उसने नौ साल होना बताई है। और यह बताया है कि वह कक्षा-3 में आंगनबाड़ी में पढता

था। उसने यह भी कहा है कि चार साल से कम उम्र के बच्चे पढ़ते हैं लेकिन वह वैसे ही बच्चे को पहुंचा देती थी। यह भी स्वीकार किया है कि मुसब्बर उसका रिश्तेदार है। पैरा-8 में उसने यह कहा है कि वह घर के अंदर थी और उसके सामने दुर्घटना घटित नहीं हुई।

14. इस संबंध में अनावेदक क्र०-1 व 2 की ओर से जो साक्ष्य पेश की गई है उसमें मुसब्बरखॉ अ०सा०-4 ने अपने अभिसाक्ष्य में यह कहा है कि वह वाहन क्रमांक-एम०पी०-30एल०ए०-0203 का स्वामी है। उसके वाहन से कोई दुर्घटना नहीं हुई है और आवेदक ने पुलिस से मिलकर झूठा प्रकरण पंजीबद्ध कराया है। उसे यह जानकारी नहीं है कि अनावेदक इरशाद के विरुद्ध जे०एम०एफ०सी० गोहद के न्यायालय में एक्सीडेंट का प्रकरण चल रहा है या नहीं। लेकिन उसने यह स्वीकार किया है कि उसने वाहन सुपुर्दगी में लिया है और उस समय उसे यह जानकारी हुई थी कि इस प्रकरण में इरशाद ड्रायवर है। दुर्घटना दिनांक को इरशाद ड्रायवर था या नहीं था, यह उसे याद नहीं है। उसने भी यह स्वीकार किया है कि आवेदक सखावत उसका दूर का रिश्तेदार है। शादी व्याह में आना जाना है और घटना दिनांक को वाहन मालिक रामदास था। इस बात से इन्कार किया है कि आवेदकगण से मिलकर झूठा क्लेम प्रकरण पेश कराया गया है।

15. अनावेदकगण रामदास की ओर से उक्त साक्षी पर किये गये प्रतिपरीक्षण में यह स्वीकृति आई है कि उसने उक्त वाहन क्रमांक-एम०पी०-30एल०ए०-0203 को दो लाख सत्ताईस हजार रुपये में रामदास से खरीदा था जिसकी प्र०डी०-6 की लिखापट्टी हुई थी जिसमें दिनांक 10.03.11 लिखी हुई है। प्र०डी०-6 पर उसने अपने हस्ताक्षर भी स्वीकार करते हुए यह भी स्वीकार किया है कि प्र०डी०-6 में यह शर्त लिखी गई थी कि विक्रय दिनांक के बाद विक्रेता रामदास का कोई संबंध नहीं रहेगा और संपूर्ण जिम्मेदारी उसीकी अर्थात् क्रेता की रहेगी। लेकिन उसका कहना है कि उसके वाहन से कोई दुर्घटना नहीं हुई है। पुलिस वालों ने जप्त कर थाने पर रख लिया था। जो उसने सुपुर्दगी पर प्राप्त किया था। पैरा-7 में उसने यह भी स्वीकार किया है कि वाहन खरीदने के 4-6 महीने बाद पुलिस ने वाहन जप्त किया था और उसने वाहन खरीदने के 4-5 महीने बाद आर०टी०ओ० कार्यालय में अपना नाम चढ़वाने का आवेदन दिया था। असल लिखापट्टी आर०टी०ओ० कार्यालय में जमा कर दी थी और क्रय दिनांक से वही वाहन का मालिक है। रामदास नहीं है। इसी आशय की साक्ष्य रामदास अना०सा०-6 ने भी दी है।

16. रामदास अना०सा०-4 ने यह भी स्वीकार किया है कि आर०टी०ओ० कार्यालय में वाहन उसके नाम किस दिनांक तक दर्ज रहा, किस दिनांक से मुसब्बर के नाम दर्ज हुआ इस बारे में उसे जानकारी नहीं है। वर्तमान में मुसब्बर के नाम दर्ज हो चुका है। प्र०डी०-6 का दस्तावेज फर्जी तौर पर बनाये जाने से उसने इन्कार किया है। यह स्वीकार किया है कि जब गाड़ी विक्रय की गई थी उस समय रजिस्ट्रेशन और बीमा उसके नाम ही था। जो मूलतः उसने मुसब्बर को सौंप दिये थे। बीमा और आर०टी०ओ० कार्यालय को बीमा कंपनी को विक्रय की सूचना नहीं दी थी।

17. चालक इरशाद खॉ अना०सा०-5 ने अपने अभिसाक्ष्य में यह कहा है कि वह मजदूरी करता है। उसके पास वाहन चलाने का वैध एवं प्रभावी लायसेन्स है जो उसने मुरैना आर०टी०ओ० कार्यालय से प्राप्त किया था। जो ट्रान्स्पोर्ट और गैर

ट्रान्सपोर्ट वाहन चलाने के लिये जारी किया गया था। दिनांक 23.08.14 तक वैध था। उसने इस बात से इन्कार किया है कि दिनांक 01.05.12 को दिन में करीब ढाई बजे वाहन क्रमांक- एम0पी0-30एल0ए0-0203 को चला रहा था और उसने वाहन का उपेक्षा व उतावलेपन से चलाकर दुर्घटना कारित की। बल्कि उसका कहना है कि उसके विरुद्ध आवेदक ने पुलिस से मिलकर झूठी रिपोर्ट दर्ज कराई थी और झूठा प्रकरण पंजीबद्ध कराया है। उसने प्र0डी0-5 का ड्रायविंग लायसेन्स प्रस्तुत करते हुए यह कहा है कि घटना दिनांक को वह वैध था। और रामदास का जो वाहन वह वह हल्का मालयान है। पैरा-6 में उसने यह स्वीकार किया है कि उपरोक्त वाहन को उसने करीब एक साल चलाया था जो दुर्घटना दिनांक से बहुत पहले वह चलाना बताता है निश्चित समय बताने में असमर्थता व्यक्त की है। उसका यह भी कहना है कि दिनांक 01.05.12 के बहुत पहले से ही मुसव्वर उक्त वाहन का मालिक था और वह ड्रायवर था तथा वह मुसव्वर के आदेश से उसे चलाता था। यह स्वीकार किया है कि दुर्घटना का प्रकरण पुलिस ने उस पर चलाया था जिसमें उसकी जमानत भी हुई और प्रकरण न्यायालय में विचाराधीन है। तथा न्यायालय से ही मुसव्वर ने वाहन को सुपुर्दगी में लिया है। इस संबंध में बीमा कंपनी की ओर से ललित इक्का अना0सा0-2 ने इस आशय की साक्ष्य दी है कि वाहन क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0-0203 कथित दुर्घटना दिनांक को रामदास के नाम बीमित था जो हल्के मालयान (Transport vehicle) है।

18. उक्त वाद प्रश्नों के संबंध में आवेदक के विद्वान अधिवक्ता का यह तर्क है कि दुर्घटना अनावेदक क्र0-2 द्वारा लोडिंग वाहन क्रमांक- एम0पी0-30एल0ए0-0203 को उपेक्षा व लापरवाही से चलाकर कारित की गई। जिसमें आवेदकगण के नाबालिग पुत्र की दुर्घटना में आई चोटों के कारण मृत्यु हुई थी। जिसके संबंध में आपराधिक प्रकरण भी संचालित है। इसलिये दोनों वाद प्रश्न आवेदकगण के पक्ष में निर्णीत किये जावें। जबकि अनावेदकगण के विद्वान अधिवक्ताओं का यह तर्क है कि प्रकरण में आवेदकगण की ओर से दुर्घटना का कोई चक्षुदर्शी साक्षी पेश नहीं किया गया है। दोनों साक्षी मृतक के पिता व दादी हैं और उन्होंने दुर्घटना होते हुए नहीं देखी। दुर्घटना का कोई चक्षुदर्शी साक्षी आवेदकगण की ओर से पेश नहीं हुआ है तथा एफ0आई0आर0 विलंबित है। तत्काल अनावेदक क्र0-2 जिसे चालक बताया गया है उसके नाम से रिपोर्ट नहीं की गई है जबकि उसे वह पहले से जानते थे। क्योंकि मुसव्वर आवेदकगण का रिश्तेदार भी कहा गया है। एफ0आई0आर0 में ड्रायवर का नाम न होने के कारण यह संदिग्ध है कि दुर्घटना छोटा हाथी क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0-0203 के द्वारा ही घटित की गई और वह अनावेदक क्र0-2 द्वारा दुर्घटना के समय चलाया जा रहा था। इसलिये दोनों वाद प्रश्न आवेदकगण के विरुद्ध निर्णीत किये जावें क्योंकि आवेदकगण ने बाद में सोच विचार करके बीमित वाहन का सहारा लेकर दुर्घटना का मुआवजा प्राप्त करने का कु-प्रयास किया है और इसी आधार पर क्लेम याचिका निरस्ती योग्य है जबकि आवेदकगण के विद्वान अधिवक्ता ने खण्डन तर्कों में यह व्यक्त किया है कि दुर्घटना होने पर सर्वप्रथम कोई भी माता पिता अपने बच्चे का जीवन बचाने का प्रयास करते हैं इसलिये पहले इलाज के लिये ले जाया गया इस कारण रिपोर्ट में विलंब हुआ है। और रिपोर्ट में वाहन का स्पष्ट उल्लेख है अतः दोनों वाद प्रश्न प्रमाणित होते हैं।

19. दोनों वाद प्रश्नों के संबंध में अभिलेख पर प्रस्तुत की गई मौखिक व दस्तावेजी साक्ष्य का अध्ययन करने पर आवेदकगण के द्वारा जो दो साक्षी आवेदक सखावत और उसकी माँ जहूरन बाई का पेश किया गया है। दोनों ने ही दुर्घटना होते हुए नहीं देखी है बल्कि दुर्घटना के तत्काल पश्चात वे मौके पर पहुंचे हैं। तथा दोनों की साक्ष्य में यह आया है कि जब वे आये तो वाहन चला गया था। जहूरन बाई ने चक्षुदर्शी साक्षी की हैसियत से दुर्घटना देखने बाबत अभिसाक्ष्य दिया है और उसके बारे में यह स्वीकारोक्ति आई है कि वह दुर्घटना के आपराधिक प्रकरण में पुलिस द्वारा साक्षी ही नहीं बनाई गई है ऐसे में उसे चक्षुदर्शी साक्षी की संज्ञा नहीं दी जा सकती है। जो कि मृतक की दादी भी होकर हितबद्ध है किन्तु अभिलेख पर जो दस्तावेज हैं तथा जो साक्ष्य पेश हुई है, उसमें एफ0आई0आर0 प्र0पी0-1 जिसके मुताबिक दुर्घटना दिनांक 01.05.12 का दोपहर 2.30 बजे हुई जिसकी रिपोर्ट अलग दिन दिनांक 02.05.12 को सुबह 10.30 बजे दर्ज कराई गई। उसमें छोटा हाथी लोडिंग वाहन क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0-0203 के चालक द्वारा दुर्घटना कारित करना बताया गया है। रिपोर्ट में विलंब का कारण परिवार वालों के आने की प्रतीक्षा करना बताई गई है किन्तु उसके आधार पर ऐसा निष्कर्षित नहीं किया जा सकता है कि सलाह मशिवरा करके बीमित वाहन को अभियोजित किया गया है। क्योंकि एफ0आई0आर0 के वृत्तांत में इस बात का भी उल्लेख है कि दुर्घटना के पश्चात अरमान जिसका कि पैर टूट गया था और पेट के उपर से पहिया निकल गया था। उसे गाड़ी का ड्रायवर व मालिक मुसव्वर खॉ दूसरी गाड़ी में रखकर इलाज के लिये ग्वालियर ले जा रहे थे और रास्ते में ही उसका लड़के की मृत्यु हो गई। फिर रात होने से और परिवार के लोग मौजूद न होने के कारण दूसरे दिन सुबह मृतक को गाड़ी में रखकर थाने रिपोर्ट को लाया गया। इससे यह स्पष्ट होता है कि वाहन जिससे दुर्घटना होना बताई गई उसके मालिक ड्रायवर के द्वारा मृतक के उपचार का प्रयास किया गया।
20. प्र0पी0-2 के नजरी नक्शा मुताबिक घटना आम रास्ते के पास सखावत के मकान के सामने ही बताई गई है। अनावेदक क0-2 इरशाद खॉ के विरुद्ध धारा-304 ए भा0द0वि0 का अपराध पंजीबद्ध किया जाकर अनुसंधान पश्चात उसका जे0एम0एफ0सी0 न्यायालय में विचारण हेतु अभियोग पत्र प्रस्तुत किया जाना प्र0पी0-3 से प्रमाणित होता है जिसका समर्थन मुसव्वर अना0सा-4 और इरशाद अना0सा0-5 के अभिसाक्ष्य से भी होता है। उक्त दुर्घटना में ही नाबालिग अरमान की मृत्यु होना प्र0पी0-4 के शव परीक्षण प्रतिवेदन से एवं मौखिक साक्ष्य से प्रमाणित होती है। जिसका मृत्यु प्रमाण पत्र भी प्र0पी0-5 के रूप में पेश किया गया है। उसमें भी दुर्घटना में मृत्यु का स्थान घर के पास बताया गया है जिसका खण्डन नहीं है। इसलिये ऐसा नहीं माना जा सकता है कि केवल क्षतिपूर्ति पाने के लिये झूठी पुलिस कार्यवाही की गई है। यह इससे भी और स्पष्ट हो जाता है कि मुसव्वर खॉ प्र0सा0-4 वाहन का स्वामी अपने आपको बताता है और रामदास प्र0सा0-6 उसे बेचना कहता है। जो लेखी प्रमाण मुताबिक दुर्घटना दिनांक को रामदास पंजीकृत स्वामी था। इरशाद अना0सा0-5 के अभिसाक्ष्य से इस बात की पुष्टि पूर्णतः हो जाती है कि वह दुर्घटनाकारी वाहन छोटा हाथी लोडिंग क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0-0203 का घटना के पूर्व से चालक था जैसा कि उसने स्वयं पैरा-6 में स्वीकार भी किया है और आपराधिक प्रकरण उस पर

संचालित होना भी वह स्वीकार कर रहा है। इरशाद की ओरसे या मुसब्बर या रामदास की ओर से ऐसी कोई अन्य कार्यवाही नहीं की गई है कि उन्हें या उनके वाहन को पुलिस द्वारा झूठे अपराध में संलग्न किया गया है। ऐसे में यही माना जा सकता है कि दिनांक 01.05.12 को दोपहर करीब 2.30 बजे अनावेदक क्र0-2 के द्वारा छोटा हाथी लोडिंग वाहन क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0-0203 को उपेक्षापूर्वक या उतावलेपन से चलाकर प्र0पी0-2 के नजरी नक्शे में दर्शाई गई दुर्घटना घटनास्थल पर कारित की गई जिससे आवेदक सखावत के नाबालिग पुत्र अरमान खॉ की दुर्घटना में आई चोटों के फलस्वरूप उसके इलाज के लिये ले जाते समय मृत्यु हो गई। जिससे वाद प्रश्न क्रमांक-1 दुर्घटना के बिन्दु पर प्रमाणित निर्णीत किया जाता है। तथा वाहन स्वामी के संबंध में वाद प्रश्न क्रमांक-4 के संबंध में निराकरण किया जावेगा। वाद प्रश्न क्रमांक-2 भी उक्त अनुसार प्रमाणित हो जाता है और आवेदकगण के पक्ष में निर्णीत किये जाते हैं।

--- वा द प्र श न क मां क-3 ---

21. उक्त वादप्रश्न अनावेदक क्र0-3 के अभिवचनों में उठाये गये बिन्दुओं के आधार पर निर्मित किया गया है जिसका प्रमाण भार अनावेदक क्र0-3 बीमा कंपनी पर है। जिसके संबंध में अभिलेख पर अनावेदक क्र0-3 की ओरसे जो साक्ष्य पेश की गई है उसमें आर0टी0ओ0 कार्यालय भिण्ड की फिटनेस शाखा के कर्मचारी सहायक ग्रेड-3 गोविन्दसिंह चौहान को अना0सा0-1 के रूप में परीक्षित कराया गया है जिसने अपने अभिसाक्ष्य में फिटनेस संबंधी अभिलेख साथ लेकर आना बताते हुए यह कहा है कि वाहन क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0-0203 टाटा लोडिंग वाहन की फिटनेस के संबंध में प्र0डी0-1 का प्रमाण पत्र मांगे जाने पर जारी किया गया था। जो तत्काली आर0टी0ओ0 एम0पी0सिंह द्वारा हस्ताक्षरित है। उनके कार्यालय के अभिलेख मुताबिक दिनांक 01.05.12 को उक्त वाहन का फिटनेस प्रमाण पत्र जारी किया गया था। उनके कार्यालय के रिकॉर्ड मुताबिक उक्त वाहन का दिनांक 01.05.12 को फिटनेस प्रमाण पत्र जारी नहीं किया गया था। जो लोक मार्ग पर वाहन चलाने हेतु आवश्यक दस्तावेज है।
22. इस साक्षी ने पैरा-2 में यह स्वीकार किया है कि जिस समय नवीन वाहन का पंजीकरण होता है तब फिटनेस व बीमा के दस्तावेज भी एक साथ बनवाये जाते हैं। फिटनेस का प्रतिवर्ष नवीनीकरण कराया जाता है। इस बात से इन्कार किया है कि दिनांक 01.05.12 का उक्त वाहन का फिटनेस प्रमाण पत्र था। पैरा-3 में उसने यह स्वीकार किया है कि तीन हजार किलोग्राम से अधिक के माल के वाहन के लिये परमिट की आवश्यक पड़ती है। इससे कम भार के लिये परमिट की आवश्यकता नहीं होती है। लेकिन उसने फिटनेस सभी वाहनों के लिये आवश्यक होना बताते हुए यह कहा है कि उससे भार का कोई लेना देना नहीं है। यह स्वीकार किया है कि रिकॉर्ड अनुसार उक्त वाहन के रजिस्ट्रेशन में उसका भार 815 किलोग्राम अनलोड लिखा है और उसके लिये परमिट की आवश्यकता नहीं थी किन्तु फिटनेस की थी। पैरा-5 में भी उसने इस बात से इन्कार किया है कि छोटा हाथी वाहन के लिये फिटनेस की आवश्यकता नहीं है। छोटा हाथी माल परिवहन वाला वाहन है।
23. इस तरह से उक्त साक्षी के अभिसाक्ष्य मुताबिक बताई गई दुर्घटना दिनांक को प्रकरण में बताये गये दुर्घटनाकारी वाहन का फिटनेस प्रमाण पत्र जारी नहीं था जैसाकि प्र0डी0-1 के प्रमाणीकरण में टीप लगाई गई है।

आवेदकगण या अन्य अनावेदकगण की ओरसे जो साक्ष्य दी गई है उसमें फिटनेस के बारे में अन्य कोई दस्तावेज पेश नहीं किया गया है। आवेदक के दोनों साक्षी सखावत खॉ और श्रीमती जहूरन बाई को परमिट, फिटनेस व ड्रायविंग लायसेन्स के संबंध में जानकारी का अभाव है और उनके लिये यह संभव भी नहीं है क्योंकि उक्त दस्तावेजों के संबंध में वाहन स्वामी, चालक और बीमा कंपनी पर ही साक्ष्य का प्रमाण भार होता है।

24. फिटनेस के संबंध में दूसरे साक्षी ललित इक्का अना0सा0-2 ने भी अपने अभिसाक्ष्य में यही बताया है कि कथित दुर्घटना दिनांक का उक्त वाहन का वैध एवं प्रभावी परमिट नहीं था जो बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन है और उसके आधार पर बीमा कंपनी उत्तरदायी नहीं है। उसके पैरा-4 में वाहन क्रमांक-एम0पी0-30एल0ए0-0203छोटा हाथी बीमित था किन्तु पैरा-5 में उसने यह बताया है कि बीमित वाहन का सकल भार 2523 किलोग्राम है। रजिस्ट्रेशन में सकल भार 1517 किलोग्राम जोड़ने पर वह बनता है। सकल भार का उल्लेख रजिस्ट्रेशन में नहीं है। उसे इस बात की जानकारी नहीं है कि तीन हजार किलोग्राम तक के वाहन के लिये परमिट की आवश्यकता नहीं होती है। मुसव्वर खॉ प्र0सा0-4 ने अपने अभिसाक्ष्य में बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन करने से तो इन्कार किया है किन्तु फिटनेस प्रमाण पत्र के संबंध में उसने कोई साक्ष्य नहीं दी है। इरशादखॉ अना0सा0-5 के अभिसाक्ष्य में भी फिटनेस प्रमाण पत्र के संबंध में कोई साक्ष्य नहीं दी गई है।

25. फिटनेस के संबंध में मोटरयान अधिनियम 1988 की धारा-56 में स्पष्ट प्रावधान किया गया है जिसके अनुसार-

26. **परिवहन यानों के ठीक हालत में होने का प्रमाण पत्र-** (1) धारा-59 और धारा-60 के उपबंधों के अधीन रहते हुए किसी परिवहन यान को धारा-39 के प्रयोजनों के लिये तभी विधिमान्यतः रजिस्ट्रीकृत समझा जायेगा तब उसके पास ऐसे प्ररूप में जिसमें ऐसी विशिष्टियाँ और जानकारी दी गई है, जो केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित की जाये ठीक हालत में होने का विहित प्राधिकारी द्वारा या उपधारा (2) में वर्णित किसी प्राधिकृत परीक्षण केन्द्र द्वारा दिया गया इस आशय का प्रमाण पत्र हो कि वह यान इस अधिनियम और उसके अधीन बनाये गये नियमों की उस समय की सभी अपेक्षाओं की पूर्ति करता है:

27. परन्तु जहाँ विहित प्राधिकारी या प्राधिकृत परीक्षण केन्द्र ऐसा प्रमाण पत्र देने से इन्कार करता है वहाँ वह यान के स्वामी को ऐसे इन्कार के लिय अपने कारण लिखित रूप में देगा

28. मोटरयान अधिनियम 1988 की धारा-2 में मोटरयान संबंधी बिन्दुओं को परिभाषित किया गया है जिसमें किसी यान के सकल भार के संबंध में धारा-2 (15) के अनुसार- किसी यान की बाबत 'सकल यान भार' से यान का कुल भार और उस यान के लिये रजिस्ट्रीकरण प्राधिकारी द्वारा अनुज्ञेय रूप में प्रमाणित और रजिस्ट्रीकृत भार अभिप्रेत है।

29. हल्का मोटरयान को धारा-2 (21) में परिभाषित किया गया है जिसके अनुसार- 'हल्का मोटर यान' से अभिप्रेत है, ऐसा कोई परिवहन यान या बस जिसमें सेकिसी का सकल यान भार, ऐसी मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड रोलर जिसमें से किसी का लदान रहित भार (7,500) किलोग्राम से अधिक नहीं है।

30. मोटरयान अधिनियम की धारा-149 के अनुसार- पर व्यक्ति जोखिमों की बाबत बीमाकृत व्यक्तियों के विरुद्ध हुए निर्णयों और अधिनिर्णयों की तुष्टि

करने का बीमाकर्ताओं का कर्तव्य— (1) यदि किसी व्यक्ति के पक्ष में जिसने पॉलिसी कराई है, धारा-147 की उपधारा (3) के अधीन बीमा प्रमाण पत्र दे दिये जाने के पश्चात धारा-147 की उपधारा (1) के खण्ड (ख) के अधीन (या धारा-163 के उपबंधों के अधीन) पॉलिसी द्वारा पूरा करने के लिये अपेक्षित दायित्व के संबंध में (जो दायित्व पॉलिसी के निबंधनों के अंतर्गत है) ऐसे किसी व्यक्ति के विरुद्ध निर्णय या अधिनिर्णय अभिप्राप्त कर लिया जाता है जिसका पॉलिसी द्वारा बीमा किया हुआ है तो इस बात के होते हुए भी कि बीमाकर्ता पॉलिसी को शून्य करने या रद्द करने का हकदार है, अथवा उसने पॉलिसी शून्य या रद्द कर दी है, बीमाकर्ता इस धारा के उपबंधों के अधीन रहते हुए डिकी का फायदा उठाने के हकदार व्यक्ति को, उस दायित्व के संबंध में उसके अधीन देय राशि जो बीमाकृत-राशि से अधिक न होगी, खर्चों की बाबत देय किसी रकम तथा निर्णयों पर ब्याज संबंधी किसी अधिनियमिति के आधार पर उस राशि पर ब्याज की बाबत देय राशि किसी धनराशि सहित इसप्रकार देगा मानो वह निर्णीत ऋणी हो।

31. फिटनेस के संबंध में मोटरयान अधिनियम 1988 की धारा-84 के अनुसार— **सभी परमिटों से संलग्न साधारण शर्तें**— प्रत्येक परमिट की निम्नलिखित शर्तें होंगी—

(क) परमिट से संबंधित यान के पास धारा-56 के अधीन दिया गया ठीक हालत में होने का विधिमान्य प्रमाण पत्र है और उन्हें सर्वदा ऐसी हालत में बनाये रखा जाता है जिससे इस अधिनियम और उसके अधीन बनाये गये नियमों की अपेक्षाओं की पूर्ति होती है।

32. उभयपक्ष की मौखिक साक्ष्य में छोटा हाथी वाहन क्रमांक—एम0पी0—30एल0ए0—0203 हल्का माल वाहक यान होने और उसका व्यावसायिक उपयोग होना बताया गया है। प्र0डी0—1 के प्रमाणीकरण के अलावा अभिलेख पर फिटनेस के संबंध में अन्य कोई दस्तावेज पेश नहीं है। प्र0डी0—1 में इस आशय की जिला परिवहन अधिकारी भिण्ड की स्पष्ट टीप अंकित है कि दिनांक 01.05.12 को उक्त वाहन का फिटनेस प्रमाण पत्र अंकित नहीं है तथा फिटनेस प्रमाण पत्र दुर्घटना दिनांक को नहीं था। अनावेदक क्र0—3 की साक्ष्य में यह स्पष्ट आया है कि फिटनेस प्रमाण पत्र से वाहन के भार का कोई लेना देना नहीं होता है। और तीन हजार किलोग्राम सकल भार के वाहनों के लिये परमिट की आवश्यकता नहीं है। इससे अधिक के लिये परमिट की आवश्यकता पड़ती है। इस आधार पर उक्त वाहन के लिये परमिट की आवश्यकता न होना अनावेदक क्र0—1 व 2, एवं 4 की साक्ष्य में बताया गया है। उनके विद्वान अधिवक्ताओं ने भी अपने तर्कों में वाहन के लिये परमिट की आवश्यकता न होने के आधार पर फिटनेस प्रमाण पत्र न होने का कोई दुष्प्रभाव न होने का तर्क किया गया है जिसके संबंध में अनावेदक क्र0—3 की ओरसे ही आपत्ति आई है। परमिट के संबंध में मोटरयान अधिनियम की धारा-66 में प्रावधान किया गया है जिसके अनुसार—

परमिटों की आवश्यकता— (1) किसी मोटरयान का स्वामी किसी सार्वजनिक स्थान में उस यान का परिवहन यान के रूपमें उपयोग, चाहे उस यान से वास्तव में यात्री या माल का वहन किया जा रहा है या नहीं, उस परमिट की शर्तों के अनुसार ही करेगा, या करने की अनुज्ञा देगा जो उस स्थान में उस रीति से, जिससे उस यान का उपयोग किया जा रहा है, उस यान का उपयोग प्राधिकृत करते हुए प्रादेशिक या राज्य परिवहन प्राधिकरण या किसी विहित प्राधिकारी के द्वारा दिया गया है या प्रतिहस्ताक्षरित किया गया है,

परन्तु मंजिली गाडी परमिट ऐसी किन्हीं शर्तों के अधीन रहते हुए, जो परमिट में विनिर्दिष्ट की जावें उस यान का उपयोग ठेका गाडी के रूप में करने के लिये प्राधिकृत करेगा। धारा-66 की धारा-3 (3)(झ)में यह प्रावधान किया गया है कि कोई ऐसा माल यान जैसा कि सकल यान भार तीन हजार किलोग्राम से अधिक नहीं है उसके परमिट की आवश्यकता नहीं बताई गई है। इसी आधार पर फिटनेस की आवश्यकता न होने के तर्क

अनावेदक क्र०-1, 2 व 6 की ओरसे किया गया है।

33. उपर वर्णित मोटरयान अधिनियम की धारा-56 और धारा-66 के अध्ययन से परमिट और फिटनेस दोनों अलग अलग दस्तावेज हैं। कोई भी वाहन का वगैर फिटनेस के मार्ग पर परिचालन विधिसम्मत नहीं माना जा सकता है। परमिट के संबंध में अवश्य यह प्रावधान है कि सकल भार यदि तीन हजार किलोग्राम से कम है तो परमिट की आवश्यकता नहीं होगी। इस संबंध में न्याय दृष्टांत **बजाज एलायंस जनरल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड विरुद्ध मोहन यादव आदि विवादित अपील (सी) क्रमांक-1301/2011 आदेश दिनांक 21.02.2012** में माननीय छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय की युगलपीठ के द्वारा यह सिद्धान्त प्रतिपादित किया गया है कि यदि वाहन फिटनेस के बिना चलाया जा रहा हो तो बीमा कंपनी प्रतिकर के लिये उत्तरदायी नहीं होती है। धारा-84(1) मोटरयान अधिनियम 1988 के अनुसार परमिट के लिये एक शर्त यह होती है कि संबंधित वाहन के स्वामी के पास उक्त अधिनियम की धारा-56 के अधीन वाहन ठीक हालत में होने का विधिमान्य प्रमाण पत्र अर्थात् फिटनेस होना चाहिए और यदि किसी वाहन के संबंध में फिटनेस नहीं है तो यह धारा-84 (ए) के प्रावधान का उल्लंघन माना जा सकता है। इसी संबंध में न्याय दृष्टांत **2005 (III) एम०पी० 193 इलाहाबाद चन्द्रेश विरुद्ध योगेन्द्र कुमार** में भी सिद्धान्त प्रतिपादित किया गया है। इस तरह विचाराधीन मामले में उक्त न्याय दृष्टांत लागू होंगे क्योंकि जिस वाहन से दुर्घटना बताई गई है उसका कोई फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं था। जो कि धारा-56 मोटरयान अधिनियम के तहत आवश्यक था। उसे केवल इस आधार पर अनदेखा नहीं किया जा सकता है कि धारा-66 की धारा-3 (3)(झ) के अनुसार तीन हजार किलोग्राम से कम भार का वाहन है जिसे परमिट की छूट प्राप्त है। क्योंकि फिटनेस प्रत्येक भार वाहन के लिये आवश्यक है। जैसा कि गोविन्दसिंह चौहान प्र०सा०-1 की साक्ष्य में स्पष्ट रूप से आया है और उसका खण्डन नहीं है जिससे यह प्रमाणित होता है कि दुर्घटनाकारी वाहन वगैर फिटनेस के दुर्घटना दिनांक को चलाया गया।

34. जहाँ तक परमिट का प्रश्न है, परमिट के संबंध में अनावेदक क्र०-3 की ओर से ललित इक्का अना०सा०-2 ने इस आशय की साक्ष्य दी है कि वाहन बिना वैध रोड परमिट के चलाया गया था। लेकिन उक्त साक्षी को मोटरयान अधिनियम की धारा-66 के संदर्भ में इस आशय की जानकारी नहीं है कि उक्त वाहन के लिये परमिट की आवश्यकता थी या नहीं थी। जैसा कि उपर स्पष्ट किया जा चुका है कि तीन किलोग्राम के सकल भार से कम भार का है और उसके लिये परमिट की आवश्यकता नहीं है इसलिये परमिट न होने का कोई दुष्प्रभाव नहीं माना जा सकता है।

35. बीमा कंपनी की ओर से वाहन चालक पर वैध एवं प्रभावी ड्रायविंग लायसेन्स भी दुर्घटना दिनांक को दुर्घटना कर वाहन को चलाने के संबंध में अभिवचन किया गया है और उसके संबंध में मौखिक साक्ष्य में ललित इक्का प्र०सा०-2 ने यह कहा है कि दुर्घटना दिनांक को चालक के पास उक्त वाहन को चलाने का वैध और प्रभावी ड्रायविंग लायसेन्स नहीं था जिसके आधार पर वह बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन बताता है। वैध और प्रभावी ड्रायविंग लायसेन्स होने के संबंध में अनावेदक क्र०-1 व 2 की ओर से दिये गये सुझाव में उक्त साक्षी ने पैरा-6 में यह अस्वीकार किया है और प्र०डी०-3 की उक्त साक्षी के द्वारा तैयार की गई ड्रायविंग लायसेन्स हिस्ट्री को पैरा-6 में मनमाने तरीके से बनवाने के सुझाव को भी इन्कार किया है।

36. ड्रायविंग लायसेन्स के संबंध में मुसव्वर खॉ प्र०सा०-4 ने अपने अभिसाक्ष्य में पैरा-5 में यह बताया है कि दुर्घटना दिनांक को वाहन रामदास के नाम पर दर्ज था। उसके नाम दिनांक 03.05.12 को हुआ था। इरशाद के पास ड्रायविंग लायसेन्स न होने के

सुझाव को भी उसने इन्कार किया है। इरशादखॉ अनावेदक क्र०-2 को अना०सा०-5 के रूप में परीक्षित कराया गया है। उसने अपने अभिसाक्ष्य में ट्रान्स्पोर्ट वाहन और गैर ट्रान्स्पोर्ट वाहन चलाने के लिये वैध ड्रायविंग लायसेन्स होना तथा दिनांक 23.08.14 तक वैध होने की भी साक्ष्य दी है। तथा इस बात से इन्कार किया है कि उसके पास वैध ड्रायविंग लायसेन्स नहीं था।

37. इस संबंध में बीमा कंपनी की ओर से आर०टी०ओ० कार्यालय मुरैना के लायसेन्स शाखा के कर्मचारी अनवर खॉ सहायक ग्रेड-3 का अनावेदक साक्षीक्र०-3 के रूप में अभिसाक्ष्य कराया गया है जिसने अपने अभिसाक्ष्य में यह बताया है कि ड्रायविंग लायसेन्स क्रमांक-एम पी 06 आर-2011-0015565 एवं लायसेन्स क्रमांक-एम पी 07 डी-2011-0015563 का लायसेन्स इरशाद खॉ के नाम उनके कार्यालय से जारी किये गये हैं। उक्त लायसेन्स मोटरसाईकिल विथ गियर हल्के मोटरयान नॉन ट्रान्स्पोर्ट एवं भारी मालयान- भारी यात्री वाहनों को चलाने के लिये अधिकृत किये गये हैं। हल्का माल यान चलाने के लिये पृष्ठांकित नहीं है जिसके संबंध में मूल अभिलेख साथ लाते हुए प्र०डी०-3 का विवरण आर०टी०ओ० कार्यालय मुरैना से जारी होना और उसके ए से ए भाग पर वह अपने हस्ताक्षर भी बताता है। हल्का मोटरयान 750 किलोग्राम सकल भाग तक माने जाते हैं ऐसा उसने पैरा-2 में स्वीकार किया है। भारी माल यान के लायसेन्सधारी द्वारा हल्के वाहन को चलाया जा सकता है या नहीं चलाया जा सकता है इसकी उसे जानकारी नहीं है किन्तु उसका ऐसा कहना है कि व्यावसायिक लायसेन्स अलग होते हैं और गैर व्यावसायिक अलग होते हैं और अनावेदक क्र०-2 का जो ड्रायविंग लायसेन्स दिनांक 23.08.14 तक के लिये वैध और प्रभावी किया गया था वह भारी ट्रान्स्पोर्ट वाहन के लिये था जो दिनांक 07.02.11 को जारी किया गया था। जिसकी वैधता दिनांक 24.08.11 से 23.08.14 तक की थी। हल्का मोटरयान चलाने का लायसेन्स जारी होने के एक साल बाद भारी वाहन चलाने का लायसेन्स जारी किया जाता है। ड्रायविंग लायसेन्स के संबंध में रामदास अनावेदक क्र०-4 जो कि अना०सा०-6 के रूप में परीक्षित हुआ है उसे कोई जानकारी नहीं है कि घटना दिनांक को चालक के पास ड्रायविंग लायसेन्स था या नहीं था और परमिट था या नहीं था। इस तरह से ड्रायविंग लायसेन्स के संबंध में अनावेदक क्र०-2 के द्वारा प्र०पी०-5 का ड्रायविंग लायसेन्स पेश किया गया है जो कि मोटरसाईकिल विथ गियर हल्के मोटरयान नॉन ट्रान्स्पोर्ट एवं भारी मालयान और भारी यात्री वाहनों के लिये अधिकृत है जबकि दुर्घटनाकारी वाहन तीन हजार किलोग्राम से कम सकल भार का होकर हल्के मोटरयान जिनके परमिट की आवश्यकता नहीं होती है उस श्रेणी का है। इस संबंध में यह सुस्थापित विधि है कि वाहन चालक पर यह दायित्व नहीं होता है कि वह यह प्रमाणित करे कि उसके पास ड्रायविंग लायसेन्स था बल्कि यह बीमा कंपनी का दायित्व है कि वह यह प्रमाणित करे कि चालक के पास वैध ड्रायविंग लायसेन्स नहीं था। इस संबंध में न्याय दृष्टांत **अखिलेश गुप्ता विरुद्ध रविन्द्र कुमार 2006 (3) एम०पी०जे०आर० पेज-38** अवलोकनीय है।

38. अनावेदक क्र०-3 बीमा कंपनी की ओर से इस संबंध में न्याय दृष्टांत **नेशनल इश्योरेंस कंपनी विरुद्ध बतुल एवं अन्य 2015 (1) ए०सी०सी०डी० 446(राजस्थान)** पेश किया है जिसमें यह निर्धारित किया गया है कि यदि चालक के पास दुर्घटना के समय वैध चालन अनुज्ञप्ति न हो तो बीमा कंपनी प्रतिकर के दायित्व से मुक्त होगी। इस संबंध में बीमा कंपनी के द्वारा अपने दायित्व का निर्वहन करते हुए अनवर खॉ अना०सा०-3 को परीक्षित कराया गया है। जिसने यह स्पष्ट रूप से बताया है कि हल्के माल यान चलाने के लिये अनावेदक क्र०-2 का ड्रायविंग लायसेन्स पृष्ठांकित नहीं था और उसका यह भी कहना रहा है कि हल्के व्यावसायिक लायसेन्स एवं भारी

व्यावसायिक लायसेन्स अलग-अलग बनते हैं और अनावेदक क्र०-2 का लायसेन्स हैव्ही ट्रान्स्पोर्ट के लिये वैध था। उसकी साक्ष्य का खण्डन नहीं होता है। चालक के पास वैध व प्रभावी चालन अनुज्ञप्ति नहीं थी। ऐसे में बीमा कंपनी को उत्तरदायी नहीं माना जा सकता है। इस संबंध में न्याय दृष्टांत **ओरियेन्टल इन्श्योरेंस कंपनी लिमिटेड विरुद्ध पृथ्वीराज ए०आई०आर० 2008 एस०सी० 1408** अवलोकनीय है जिससे प्रकरण में चालन अनुज्ञप्ति के संबंध में शर्तों का उल्लंघन प्रमाणित होता है क्योंकि अनवर खॉ प्र०सा०-3 की साक्ष्य का खण्डन नहीं है।

39. इस प्रकार से उक्त वाद प्रश्न के संबंध में उपर किये गये विश्लेषण अनुसार दुर्घटना दिनांक को प्रश्नाधीन वाहन के लिये फिटनेस प्रमाण पत्र जारी नहीं था और अनावेदक क्र०-2 चालक पर प्रश्नाधीन वाहन को चलाने की वैध और प्रभावी ड्रायविंग लायसेन्स न होना पाया जाता है। परमिट की आवश्यकता नहीं है। फलतः वाद प्रश्न क्रमांक-3 ड्रायविंग लायसेन्स और फिटनेस के संबंध में अनावेदक क्र०-3 बीमा कंपनी प्रमाणित करने में सफल रही है जिसका यह प्रभाव होगा कि बीमा कंपनी क्षतिपूर्ति के लिये उत्तरदायी नहीं ठहराई जा सकती है। उक्त अनुसार वाद प्रश्न क्रमांक-3 अनावेदक क्र०-3 बीमा कंपनी के पक्ष में प्रमाणित निर्णीत किया जाता है।

— वा द प्र श न क मां क-4 —

40. इस संबंध में आवेदक सखावत अना०सा०-1 के द्वारा अपने मृतक पुत्र के संबंध में यह साक्ष्य दी गई है कि दुर्घटना होने पर उसे इलाज के लिये ग्वालियर ले जाया गया जिसे ले जाने में दस हजार रुपये खर्च हुए थे। दाह संस्कार में बीस हजार रुपये खर्च हुए थे। और कुल छः लाख तीस हजार रुपये प्रतिकर की मांग की गई है कि वे पुत्र की मृत्यु से पुत्र स्नेह से वंचित हो गये हैं। जिसके अनुरूप समर्थित साक्ष्य मृतक की दादी जहूरन बाई आ०सा०-2 द्वारा भी अपने अभिसाक्ष्य में दी गई है। दोनों ही मृतक को आठ नौ वर्ष का बालक बताकर आये हैं। अनावेदकगण की ओर से जो साक्ष्य पेश की गई है उसमें अनावेदक क्र०-1 मुसव्वरखॉ अना०सा०-4 ने अपने अभिसाक्ष्य में वाहन क्रमांक-एम०पी०-30एल०ए०-0203 का स्वामी स्वयं को होना बताते हुए उसे रामदास से क्रय करना बताया है और दुर्घटना दिनांक को रामदास पंजीकृत स्वामी था। उसके नाम वाहन दिनांक 03.05.12 को पंजीकृत हुआ था। जिसने पैरा-6 व 7 में यह स्वीकार किया है कि रामदास से वाहन खरीदने की लिखापट्टी 10.03.11 को ही हो गयी थी। और जिसका प्र०डी०-6 का दस्तावेज लिखा गया था तथा विक्रय दिनांक से सारी जिम्मेदारी उसकी हो गयी थी, रामदास की नहीं रही थी ऐसा उसने स्वीकार किया है। इरशाद खॉ अनावेदक क्रमांक-2 जो कि अना०सा०-5 के रूप में परीक्षित हुआ है उसने दुर्घटना दिनांक के पहले से ही मुसव्वर के उक्त वाहन पर ड्रायवर होना अपने अभिसाक्ष्य में स्वीकार किया है जिससे यह प्रमाणित होता है कि वाहन दुर्घटना दिनांक को मुसव्वर खॉ के आधिपत्य में था।

41. रामदास अनावेदक क्रमांक-4 ने अना०सा०-6 के रूप में अपने अभिसाक्ष्य में भी यही बताया है कि उसने मुसव्वर खॉ को उक्त वाहन दो लाख सत्ताईस हजार रुपये में दिनांक 10.03.11 को विक्रय कर दिया था और उसकी प्र०डी०-6 की लिखापट्टी हुई थी। मूल कागजात भी मुसव्वर को उसी समय दे दिये गये थे। उसने बीमा कंपनी और आर०टी०ओ० कार्यालय को वाहन विक्रय की कोई सूचना न देना पैरा-6 में स्वीकार किया है।

42. इस संबंध में आवेदक के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि वाहन से दुर्घटना हुई है और उन्हें चाही गई राशि की क्षतिपूर्ति अनावेदकगण से मय ब्याज के दिलाई जावे जबकि बीमा कंपनी ने अपने उत्तरदायित्व से मुक्त होने का तर्क किया है। अनावेदक

क्र०-1 व 2 की ओरसे उनके विद्वान अधिवक्ता द्वारा यह तर्क किया गया है कि वाहन दुर्घटना दिनांक को रामदास के नाम आर०टी०ओ० कार्यालय में पंजीकृत था इसलिये वे उत्तराधिकारी नहीं हैं और रामदास की ओर से उनके विद्वान अधिवक्ता द्वारा यह तर्क किया गया है कि वाहन दुर्घटना दिनांक के पहले ही मुसव्वर को विक्रय किया जा चुका था। मुसव्वर का ही उस पर वास्तविक आधिपत्य था और मुसव्वर ने प्र०डी०-6 को स्वीकार भी किया है। इसलिये रामदास उत्तराधिकारी नहीं है या तो बीमा कंपनी उत्तरदायी है या अनावेदक क्र०-1 व 2 ही उत्तरदायी ठहराये जा सकते हैं।

43. अनावेदक क्र०-6 की ओर से उनके विद्वान अधिवक्ता द्वारा अपने तर्कों के समर्थन में न्याय दृष्टांत **नानी बाई एवं अन्य विरुद्ध ईशाक खॉ एवं अन्य 1994 जे०एल०जे० पेज-296** को प्रस्तुत करते हुए यह तर्क किया है कि बीमा वाहन का होता है व्यक्ति का नहीं होता है इसलिये बीमा कंपनी अपने उत्तरदायित्व से बच नहीं सकती है। क्योंकि वाहन बीमित था। उक्त न्याय दृष्टांत में भी ऐसा प्रतिपादित किया गया है कि बीमा वाहन का किया जाता है स्वामी का नहीं होता है। इसलिये बीमा कंपनी उत्तरदायित्व से मुक्त नहीं हो सकती है। न्याय दृष्टांत के मामले में करतारसिंह का वाहन था उसकी मृत्यु सन् 1975 में हो चुकी थी उसके बाद भी वाहन का बीमा होता रहा और प्रीमियम बीमा कंपनी स्वीकार करती रही थी। दुर्घटना सन् 1981 में हुई थी। ऐसे में बीमा कंपनी के द्वारा स्वामित्व के द्वारा स्वामी के संबंध में जांच पड़ताल और सत्यापन के लिये पर्याप्त समय व अधिकारी कर्मचारी उपलब्ध होते हुए भी चूक किये जाने से बीमा कंपनी को उत्तरदायी ठहराया गया था। इस प्रकरण में इस प्रकार की परिस्थिति नहीं है और रामदास के द्वारा जो अपने अभिसाक्ष्यमें यह स्वीकार किया गया है कि उसने वाहन विक्रय के संबंध में न तो बीमा कंपनी को कोई सूचना दी न ही आर०टी०ओ० कार्यालय का सूचना दी। जबकि उसका यह दायित्व था कि वाहन विक्रय करने की सूचना वह देता। प्र०डी०-6 के आधार पर मुसव्वर और रामदास की साक्ष्य से यह तो स्पष्ट होता है कि रामदास ने वाहन मुसव्वर को विक्रय किया था और उसका प्र०डी०-6 का लिखतम विक्रय पत्र अनुबंध के रूप में लिखाया था। किन्तु वाहनों के विक्रय के लिये निर्धारित प्रारूप में कार्यवाही करनी चाहिए ताकि आर०टी०ओ० कार्यालय में वह केता के नाम हस्तांतरित हो जाये। जिसकी कार्यवाही न तो मुसव्वर खॉ अनावेदक क्रमांक-1 द्वारा की गई न ही रामदास अनावेदक क्र०-4 के द्वारा की गई है। ऐसे में वाहन स्वामी के संबंध में मोटरयान अधिनियम 1988 के प्रावधानों का ही अनुसरण करना होगा।

44. अनावेदक क्र०-4 रामदास की ओर से उनके विद्वान अधिवक्ता द्वारा एक अन्य न्याय दृष्टांत **पुरनिया कलादेवी विरुद्ध आसाम राज्य एवं अन्य 2014(4) एस०सी०सी०डी० (एस०सी०) पेज-1895** को प्रस्तुत किया है जिसमें माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा कब्जे के आधार पर आसाम राज्य को क्षतिपूर्ति के लिये उत्तरदायी ठहराया था। न्याय दृष्टांत के मामले में दुर्घटनाकारी वाहन बस राज्य सरकार द्वारा अधिग्रहीत की गई थी जो कि बीमित नहीं थी और उसका परिवहन किया गया था जिसके दौरान दुर्घटना घटित हुई थी और एक व्यक्ति की मृत्यु हो गई थी जिसकी क्षतिपूर्ति के लिये दावा किया गया था जिसमें माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पूर्व मोटरयान अधिनियम 1939 की धारा-2(19) और वर्तमान मोटरयान अधिनियम की धारा-2(30) में स्वामी की परिभाषा को विवेचित किया गया है। लेकिन न्याय दृष्टांत के मामले में राज्य सरकार को इस आधार पर उत्तरदायी ठहराया गया था कि असम यान अध्यापेक्षा एवं नियंत्रण अधिनियम 1968 की धारा-5(1) के तहत ऐसे वाहन जिनका अधिग्रहण किया जाता है उनकी निर्मुक्ति के लिये स्वामी को नोटिस देना आवश्यक है और न्याय दृष्टांत के मामले में बस के स्वामी को वाहन निर्मुक्त किये जाने का कोई

लिखित नोटिस दिये जाने की साक्ष्य पेश नहीं की गई थी। इस तरह की परिस्थिति अभिलेख पर नहीं है और प्रस्तुत न्याय दृष्टांत के आधार पर कोई निष्कर्ष प्राप्त नहीं किया जा सकता है।

45. मोटरयान अधिनियम 1988 की धारा 2(30) के मुताबिक— **स्वामी**— से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिसके नाम में मोटरयान रजिस्टर है और जहाँ ऐसा व्यक्ति अवयस्क है, वहाँ उस अवयस्क का संरक्षक अभिप्रेत है और उस मोटरयान के संबंध में जो अवक्य करार या पट्टे के करार या आडमान के करार पर लिया गया है उस व्यक्ति अभिप्रेत है जिसका उस यान पर उस करार के अधीन कब्जा है। उक्त परिभाषा में अपक्य करार (High purchase agreement), पट्टे के करार (agreement of league) आडमान के करार (agreement of hypothication) के मामलों में करार के अधीन यान पर कब्जा रखने वाले व्यक्ति को स्वामी माना जा सकता है। एवं विचाराधीन मामले में इस तरह का कोई करार नहीं है इसलिये पंजीकृत स्वामी ही जिसके नाम वाहन रजिस्ट्रेशन अथॉर्टी में पंजीकृत है वही स्वामी माना जावेगा। अवयस्क की दशा में उसका संरक्षक स्वामी माना जाता है। इस दृष्टि से प्रकरण में दुर्घटना दिनांक को निर्विवादित रूप से अनावेदक क०-4 रामदास पंजीकृत स्वामी था। अतः बीमा कंपनी जो कि अपनी क्षतिपूर्ति के दायित्व से मुक्त मानी गई है इसलिये वाहन स्वामी के रूप में रामदास और चालक के रूप में इरशाद को क्षतिपूर्ति के लिये उत्तरदायी माना जायेगा। इस संबंध में न्याय दृष्टांत पुष्पा उर्फ लीला विरुद्ध शकुंतला ए०आई०आर० 2011 एस०सी० पेज-682 में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिया गया मार्गदर्शन अवलोकनीय है। जिसमें यह बतलाया गया है कि दुर्घटना के पहले वाहन के स्वामित्व का अंतरण हो गया था लेकिन न तो अंतरित ने न ही अंतरक ने पंजीकृत प्रमाण पत्र में वाहन स्वामी के नाम का परिवर्तन कराने के लिये कोई कदम उठाया। उस चूक को देखते हुए अंतरक को अधिनियम के उद्देश्यों से वाहन स्वामी माना जायेगा।

46. यद्यपि व्यवहार विधि में वाहन के विक्रय के बाद उसे स्वामी नहीं माना जावेगा और प्रतिकर अदा करने के लिये दायित्व अंतरक पर ही रहेगा। इस प्रकरण में भी ऐसी ही स्थिति है कि दुर्घटना के पहले प्र०डी०-6 मुताबिक रामदास ने मुसव्वर को वाहन विक्रय किया किन्तु दोनों ने ही आर०टी०ओ० कार्यालय में नाम परिवर्तन के लिये कार्यवाही नहीं की इसलिये वास्तविकता में भले ही मुसव्वर ही मालिक है क्योंकि उसने वाहन सुपुर्दगी में भी अपराधिक न्यायालय से प्राप्त किया है जो व्यवहार विधि में वाहन के विक्रय के बाद उसे स्वामी नहीं माना जायेगा। प्रतिकर अदा करने का दायित्व अंतरक पर ही रहेगा।

47. उपरोक्त परिस्थितियों में आवेदकगण मृतक नाबालिग अरमान की दुर्घटना में हुई मृत्यु के लिये क्षतिपूर्ति के लिये राशि प्राप्त करने के अधिकारी होना निर्णीत किये जाते हैं और वह क्षतिपूर्ति राशि अनावेदक क०-2 एवं 4 से प्राप्त करने के अधिकारी हैं। जहाँ तक क्षतिपूर्ति की राशि की मात्रा का प्रश्न है कि किससे कितनी कितनी राशि आवेदकगण को दिलाई जा सकती है, इस संबंध में वैधानिक स्थिति को देखा जाये तो नाबालिग मृतक अरमान जिसकी उम्र मौखिक साक्ष्य में 8-9 वर्ष बताई गई है, अभिलेख पर उसका शव परीक्षण प्रतिवेदन प्र०पी०-4 के रूप में पेश है जिसमें उसकी उम्र आठ वर्ष आंकी गई है जिसे विद्या अध्ययन रत होना बताया गया है। किन्तु कोई प्रमाण पेश नहीं है। गुणांक के बारे में नवीनतम वैधानिक स्थिति को देखा जाये तो न्याय दृष्टांत रेशमाकुमारी विरुद्ध मदनमोहन 2013 एस०सी०जे० पेज-1253 में यह प्रतिपादित किया गया है कि जहाँ

मृतक पन्द्रह वर्ष तक की उम्र का है वहाँ न्याय दृष्टांत सरला वर्मा विरुद्ध देहली ट्रान्सपोर्ट कार्पोरेशन 2009 ए0सी0जे0 पेज-1298 एस0सी0 में तैयार की गई चालक के कॉलम नंबर-6 में किये गये सुधार अनुसार गुणांक लागू करना चाहिए। चाहे दावा धारा-166 या 163(ए) मोटरयान अधिनियम 1988 में से किसी के तहत पेश किया गया हो। रेशमा कुमारी वाले न्याय दृष्टांत में 15 वर्ष तक की उम्र में मृतक के मामले में 20 का गुणांक निर्धारित किया गया है जो इस प्रकरण में लागू होगा। मृतक की स्वयं की कोई आय नहीं थी और अवयस्क के मामले में माता पिता की आयु भी देखी जाती है किन्तु अवयस्क के मामले में यह माना जाता है कि वह वयस्क होकर धनोपार्जन करता और अपने परिवार पर अर्जित आय का अधिकांश भार व्यय करता। ऐसी स्थिति में माता पिता की आश्रितता का निर्धारण सुरक्षित रूप से मृतक की आय की 1/3 भाग पर ही किया जा सकता है।

48. न्याय दृष्टांत मंजूदेवी विरुद्ध मुसाफिर 2005 ए0सी0जे0 पेज-99 एस0सी0 के मामले में तेरह वर्षीय बच्चे के मामले में उसकी प्रतीकारात्मक आय(notional income) पन्द्रह हजार रुपये वार्षिक मानकर प्रतिकर दिलाया गया था। गोविन्दसिंह एवं अन्य विरुद्ध अमरजीतसिंह एवं अन्य 2006 भाग-1 दुर्घटना मुआवजा प्रकाशिका 433 (एम0पी0) के मामले में भी 13 वर्षीय मृतक के मामले में पन्द्रह हजार रुपये वार्षिक प्रतीकारात्मक आय निश्चित कर 1/3 भाग आश्रितता को निर्धारित करते हुए पन्द्रह का गुणक लगाया जाकर क्षतिपूर्ति राशि दिलाई गई थी जिसमें अन्य पारंपरिक विभिन्न शीर्षों यथा संपदा की क्षति, अंतिम संस्कार के खर्चे आदि के मद में पच्चीस हजार रुपये दिलाये गये थे जो इस मामले में भी दिलाई जा सकती है। पन्द्रह हजार रुपये वर्तमान प्रतीकारात्मक आय में आश्रितता का 1/3 भाग पांच हजार रुपये होता है जिसमें 20 का गुणक लगाये जाने पर राशि एक लाख बनती है। तथा दुर्घटना के बाद मृतक को उपचार हेतु लाने और अंतिम संस्कार आदि तथा संपदा हानि के मामले में एकमुश्त पच्चीस हजार रुपये की राशि दिलाई जाना उचित होगा। इस तरह से कुल क्षतिपूर्ति राशि 1,25,000/-रुपये और उस पर पांच प्रतिशत वार्षिक ब्याज की दर दिलाई जाना उचित होगा। जो अनावेदक क्र0-2 एवं 4 वहन करने के लिये उत्तरदायी निर्धारित करते हुए उक्त अनुसार वाद प्रश्न क्रमांक-4 का आवेदकगण के पक्ष में निराकरण किया जाता है।

—:: वा द प्र श न क मां क-5 ::—

49. उपरोक्त समग्र विश्लेषण के आधार पर आवेदकगण का आवेदन पत्र आंशिक रूप से प्रमाणित होता है। आवेदकगण अनावेदक क्र0-2 एवं 4 से अपने नाबालिग पुत्र अरमान की दुर्घटना में मृत्यु के फलस्वरूप क्षतिपूर्ति प्राप्त करने के पात्र माने गये हैं। अतः उनके पक्ष में और अनावेदक क्र0-2 एवं 4 के विरुद्ध निम्न आशय का अधिनिर्णय पारित किया जाता है :-

1. आवेदकगण अनावेदक क्र0-2 एवं 4 से कुल क्षतिपूर्ति राशि 1,25,000/- (एक लाख पच्चीस हजार रुपये) एवं उस पर अधिनिर्णय दिनांक से पांच प्रतिशत वार्षिक साधारण ब्याज प्राप्त करने के अधिकारी हैं जो अनावेदक क्र0-2 एवं 4 संयुक्त रूप से और समान रूप से वहन करेंगे।
2. अनावेदक क्र0-2 एवं 4 द्वारा क्षतिपूर्ति राशि जमा करने पर उसमें से 25,000/- रुपये (पच्चीस हजार रुपये) की राशि आवेदकगण को बैंक खाते के माध्यम से नगद भुगतान की जावे। शेष राशि छः वर्ष के लिये सावधि जमा खाते में राष्ट्रीयकृत बैंक में जमा की जावे। जो परिपक्वता पर आवेदकगण प्राप्त कर सकेंगे।
3. आवेदकगण का प्रकरण व्यय भी अनावेदक क्र0-2 व 4 अपने प्रकरण व्यय के

साथ वहन करेंगे जिसमें अभिभाषक शुल्क प्रमाणित होने पर या राशि मुताबिक जो कम हो, वह जोड़ा जावे।

तदनुसार व्यय तालिका निर्मित की जावे।

दिनांक: **28 जनवरी 2016**

अधिनिर्णय हस्ताक्षरित एवं दिनांकित कर
खुले न्यायालय में घोषित किया गया।

मेरे बोलने पर टंकित किया

(पी.सी. आर्य)

सदस्य द्वितीय मोटरयान दावा
दुर्घटना अधिकरण, गोहद
जिला भिण्ड

(पी.सी. आर्य)

सदस्य द्वितीय मोटरयान दावा
दुर्घटना अधिकरण, गोहद
जिला भिण्ड

सामान्य जानकारी हेतु प्रतिलिपि
(शासकीय / विधिक उपयोग हेतु अमान्य)

सामान्य जानकारी हेतु प्रतिलिपि
(शासकीय / विधिक उपयोग हेतु अमान्य)