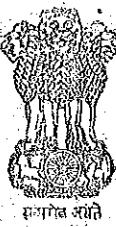


106



भारत का विधि आयोग

एक-सौ छठी रिपोर्ट

सोटर यान अधिनियम, 1939 की
धारा 103क—सोटर यान के
अन्तरण का बीमा पर प्रभाव

नवाम्बर, 1984

३६९.५६१
५६३

न्यायमूर्ति के० के० सैथ्यू

अर्द्ध शा० एफ० 2(7)/84 एल० सी०

नई दिल्ली,
तारीख 30 नवम्बर, 1984

प्रिय मंत्री महोदय,

मैं इसके साथ विधि आयोग की एक-सौ छठी रिपोर्ट भेज रहा हूँ जो "मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 103क—मोटर यान के अन्तरण का बीमा पर प्रभाव" के विषय में है। विधि आयोग ने इस विषय पर स्वप्रेरणा से विचार किया है।

इस रिपोर्ट को तैयार करने में श्री पी० एम० बखणी, अंशकालिक सदस्य और श्री ए० के० श्रोनिवासमूर्ति, सदस्यसचिव, ने जो मूल्यवान सहयोग दिया है उसके लिए आयोग उनका ऋणी है।

सादर,

भवदीय,
हस्ता०
(के० के० सैथ्यू)

श्री जगन्नाथ कौशल,
विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री,
नई दिल्ली।

संलग्न : एक-सौ छठी रिपोर्ट।

विषय-सूची

		पृष्ठ
अध्याय 1	प्रस्तावना	1
अध्याय 2	वर्तमान विधि	2
अध्याय 3	सुधार की आवश्यकता	6
अध्याय 4	कार्य संचालन प्रक्रिया के बारे में प्राप्त आलोचनाएं	8
अध्याय 5	सिफारिश	10

अध्याय 1

प्रस्तावना

1.1 इस रिपोर्ट में एक ऐसे विषय को चर्चा है जिसका प्रत्यक्ष सम्बन्ध सामाजिक न्याय के हित से है। जिस प्रश्न को चर्चा की जानी है वह संक्षेप में यह है कि जब मोटर यान का स्वामित्व अन्तरित किया जाता है तब वह अन्तरित भी मोटरयान से सम्बन्धित बीमा पालिसी के अधीन फायदों के स्वामित्व में जिहित हित प्राप्त कर लेता है यदि वह नहीं प्राप्त करता है तो क्या इसके लिए विधि में सुधार करने की आवश्यकता है?

विचारणीय प्रश्न ।

1.2 यह विषय कुछ व्यावहारिक महत्व का है और इस विषय पर कुछ विस्तार से विचार करना आवश्यक है क्योंकि वर्तमान विधि से पूर्ण न्याय को प्राप्त नहीं होती है। यह विवाद किन्हीं कारणों से उलझ गया है और यदि किसीको इस विषय से सम्बन्धित विधि को स्पष्ट रूप से समझना है तो उसे मोटर यान के अन्तरण से सुसंगत कई पहलुओं को ध्यान में रखना होगा।¹ विधिक स्थिति की जटिल प्रकृति के कारण सामाजिक न्याय के हितों की गम्भीर हानि² मोटर यानों द्वारा हुई दुर्घटनाओं के लिए प्रतिकर की कारगर वसूली के मामले में हुई है।³

विषय का महत्व ।

1.3 विधि आयोग ने इस विषय के महत्व को देखकर इस विषय पर स्वप्रेरणा से विचार किया है। विधि आयोग ने हृतबद्ध व्यक्तियों और निकायों की राय जानने के बारे में एक कार्य-संचालन पत्र तैयार किया था और उसे परिचालित किया था।⁴ कार्य-संचालन पत्र की आलोचनाओं में उठायी गई बातों की चर्चा आगे सम्बन्ध अनुक्रम में की जाएगी। यहां पर्यंत यह उल्लेख कर देता चाहिए कि निम्नलिखित सरकारों, न्यायालयों आदि से आलोचनाएं प्राप्त हुई हैं:

आयोग द्वारा जारी किया गया कार्य-संचालन पत्र ।

- (क) भारत सरकार का समुचित मंत्रालय,⁵
 - (ख) बीमा-नियंत्रक, भारत सरकार, बीमा विभाग,⁶
 - (ग) तीन राज्य सरकारें,
 - (घ) पांच उच्च न्यायालयों⁸, और
 - (ङ) एक वकील-संघ⁹
- (इनकारपोरेटेड ला सोसाइटी आफ कलकत्ता)

प्राप्त आलोचनाओं की चर्चा बाद में की जाएगी।¹⁰

1. आयोग अध्याय 2।

2. आगे अध्याय 3।

3. आयोग पैरा 2.14।

4. भारत का विधि आयोग, मोटरयान अधिनियम, 1939 की धारा 103क (मोटर यान के अन्तरण का बीमा पर ब्रावो) के बारे में कार्य-संचालन पत्र (21 मई, 1984)।

5. इस रिपोर्ट पर हस्ताक्षर किए जाने के समय तक आप्त सभी आलोचनाओं पर विचार कर लिया गया है।

6. विधि आयोग की फाइल सं० एफ 2(7)/84-एल०सी०, क्रम सं० 3 (जहाजरानी और परिवहन मंत्रालय, परिवहन खात)।

7. विधि आयोग की फाइल सं० एफ 2(7)/84-एल०सी०, बीमा-नियंत्रक का पत्र (तारीख 20 अगस्त, 1984)।

8. विधि आयोग की फाइल सं० 2(7)/84-एल०सी०, क्रम सं० 6, 8 और 9।

9. विधि आयोग की फाइल सं० 2(7)/84-एल०सी०, क्रम सं० 3, 4, 10 और 11 तथा विधि आयोग की फाइल सं० एफ 2(1)/84-एल०सी०, क्रम सं० 14।

10. विधि आयोग की फाइल सं० एफ 3(7)/84-एल०सी०, क्रम सं० 5।

अध्याय २

वर्तमान विधि

तीन चरण ।

2.1 इस समय जिस प्रश्न पर विचार किया जा रहा है उससे सुसंगत तीन महत्वपूर्ण चरण कालक्रम के अनुसार हैं। इन तीनों चरणों में से प्रत्येक चरण के संदर्भ में वर्तमानविधि का कथन कर देना इसे समझने के लिए सबसे सुविधाजनक तरीका होगा।

**पहला चरण—
स्वामित्व का अन्तरण ।**

2.2 पहला चरण मोटर यान के स्वामित्व का अन्तरण है जो मोटर यान के पूर्ववर्ती स्वामी से उसके पश्चात् वर्ती स्वामी को किया जाता है। इस चरण को मुख्य रूप से माल विक्रय अधिनियम लागू होता है। माल विक्रय को लागू होने वाली विधि के अनुसार मोटरयान का स्वामित्व क्रेता को विलिंगिट समय पर भिल सकता। किन्तु केवल यह तथ्य कि अन्तरण को साधारण विधि के प्रयोजनों के लिए कारगर रूप से प्राप्त करलिया गया है, इस समय विचारणीय प्रश्न को, जिसका सम्बन्ध बीमा के अन्तरण से है, हल नहीं करता है।^१ यान में सम्पत्ति के अन्तरण से यान के क्रेता के पक्ष में बीमा का अन्तरण अपने आप नहीं हो जाता।

**दूसरा चरण—
रजिस्ट्रीकरण का अन्तरण ।**

2.3 दूसरा चरण अन्तरिती के पक्ष में यान के रजिस्ट्रीकरण—प्रमाणपद का अन्तरण है। यह चरण मोटरयान अधिनियम के प्रशासनिक उपचर्त्वों की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। किन्तु इसमें भी रजिस्ट्रीकरण के अन्तरण से यान के बीमा के फायदे का अन्तरण के ताको अपने आप नहीं हो जाता। केवल यह तथ्य कि यान का रजिस्ट्रीकरण अन्तरिती को अन्तरित किया गया था यह निष्कर्ष निकालने को अपने आप न्यायोचित नहीं ठहरा सकता कि बीमा पालिसी भी अन्तरिती को अन्तरित हो गई थी। मध्य प्रदेश^२ और राजस्थान उच्च न्यायालय^३ का यही दृष्टिकोण है जो इस विषय पर कलकत्ता उच्च न्यायालय के दृष्टिकोण से भिन्न है।^४

रजिस्ट्रीकरण के अन्तरण का प्रभाव (धारा 31)।

2.4 उड़ीसा उच्च न्यायालय ने^५ मोटर यान अधिनियम को धारा 31 का अर्थात् अन्तरण करते हुए निम्नलिखित अधिनिर्धारित किया है :

- (क) अधिनियम के उपचर्त्वों का मोटरयान के स्वामित्व से कोई सरोकार नहीं है। वै सार्वजनिक स्थानों में मोटरयान के उपयोग के केवल विनियमन के लिए उपचर्त्व करते हैं।
- (ख) रजिस्ट्रीकरण का प्रमाणपद हक्क को दस्तावेज नहीं है बल्कि यह यान के उस स्वामी को दर्शित करने वाले साध्य का एक अंश है, जो अधिनियम के अधीन करों को देने के लिए और कर्तव्यों तथा बाध्यताओं का पालन करने के लिए जिम्मेदार है। अधिनियम में यह संकेत करने के लिए ऐसी कोई बात नहीं है कि रजिस्ट्रीकृत स्वामी प्रतिकर देने के लिए जिम्मेदार होगा।

स्वामित्व के अन्तरण के लिए रजिस्ट्रीकरण में परिवर्तन आवश्यक नहीं।

2.5 इसके विपरीत बात यह है कि मोटरयान अधिनियम की धारा 31 के अधीन रजिस्ट्रीकरण में परिवर्तन यान के स्वामित्व के अन्तरण के लिए पूर्ववर्ती शर्त नहीं है। धारा 31 अन्तरक और अन्तरिती पर अन्तरण अधिसूचित करने की केवल बाध्यता अधिसूचित करती है। किन्तु इस बाध्यता का पालन न किया जाना ऐसे अन्तरण को, जो पहले हो चुका है, अविधिमात्र नहीं कर देता।

1. निष्काला पैरा 1.1।
2. यारसोलाल बनाम पंडित सीताचरण दुबे, ए आई आर, 1963, म० प० 164।
3. मोटर ओनस इस्प्रोरेस कॉम्पनी बनाम खेतपाल सिंह, ए आई आर, 1983 याजस्थान 83 (मई)।
4. बीरसिंह बनाम हशि राशि बनर्जी, ए आई आर, 1956, कलकत्ता, 555।
5. पंडा बनाम श्रेष्ठलता धीरधी, ए आई आर 1980, उड़ीसा, 102, ए आई आर 1973, उड़ीसा 166 के अनुसरण में।

2.6 विच के फायदे व का अन्तरिती जो अन्तरिती दुर्घटना के का अन्तरण कर

2.7 यह उत्तम हुई है और इसके विभिन्न विधि में यही दृष्टि गया है। 1.7

2.8 आ भिन्न दृष्टिव 2.9 ऐस गई हो। 1.9 अन्तःस्थापित अनुसरित की इस धारा के

(i) मै के

(ii) प य

(iii) य है क

1. शोरियन्दा ।

2. सुनाइड दंडि

3. चेतल इश्व

4. यारसोलाल

5. (क) एम०

(ख) हेम० २ जै०

(ग) नेस०

(घ) साद०

6. पी० के० प०

7. (क) आट०

(ख) एठ० तहीं

(ग) थोट० मात०

8. छामी शक्ता०

हृत्वपूर्ण चरण
विधि का कथन

पूर्ववर्ती स्वामी
तथा अधिनियम
स्वामित्व क्रेता
चरण विधि के
को, जिसका
गान के क्रेता के

अन्तरण है।
नन्तु इसमें भी
ही हो जाता।
यह निष्कर्ष
को अन्तरित
जो इस विधि

नियन्त करते

नहीं है। वै
धि करते हैं।
उस स्वामी
कर्तों को देने
में दार है।
रजिस्ट्री कृत

। न रजिस्ट्री-
31 अन्तरक
। किन्तु हस
त्य नहीं कर

के अनुसरण में।

2.6 विचारणीय प्रश्न से सुसंगत कालक्रम के अनुसार तीसरा चरण अन्तरिती को बीमा के फायदे का औपचारिक अन्तरण है। जब ऐसा अन्तरण कर दिया जाता है तभी मोटर यान का अन्तरिती बीमा का फायदा प्राप्त करता है। इसके परिणामस्वरूप, ऐसी क्षति के लिए, जो अन्तरिती या उसके सेवक द्वारा यान चलाने के दौरान किसी दुर्घटना के कारण हुई है, अतिप्रस्तु व्यक्ति उपर्युक्त रूप में बीमा पालिसी का औपचारिक रूप से अन्तरण कर दिए जाने से पहले बीमाकर्ता के विश्वद्वंद्व कोई दावा नहीं कर सकता।

तीसरा चरण—
बीमा पालिसी का
अन्तरण।

2.7 यह स्थिति बहुसंख्यक उच्च न्यायालयों द्वारा यह दृष्टिकोण अपनाएँ जाने के कारण उत्पन्न हुई है कि यान के स्वामित्व का अन्तरण हो जाने पर बीमा पालिसी समाप्त हो जाती है और इसके विपरीत अनुबन्ध के त होने पर पालिसी का फायदा अन्तरिती को बीमा कम्पनी के साथ अधिव्यक्त रूप से करार किए बिना उपलब्ध नहीं होता है। ऐसे बहुत से विनिर्णयों (रूलिन्स) में यही दृष्टिकोण अपनाया गया है। उनमें से कुछ विनिर्णयों के प्रति निर्देश पादटिप्पणी में किया गया है। 17

स्वामित्व के अन्तरण
के प्रधान के बारे
निर्णयन विधि।

2.8 आन्ध्र प्रदेश उच्च न्यायालय केवल एसा न्यायालय है जिसने इस विधि पर इससे भिन्न दृष्टिकोण अपनाया है। 18

2.9 ऐसी भी बात है कि मोटर यान अधिनियम में इस विधि को एकदम चर्चा ही नहीं की गई हो। 1969 में इस अधिनियम का संशोधन किया गया था और इसमें धारा 103क अन्तर्धापित की गई थी जिससे बीमा प्रमाणपत्र और बीमा पालिसी के अन्तरण के लिए अनुसरित को जाने वाली प्रक्रिया की चर्चा है।

1969 में वथा
अन्तर्धापित धारा
103क।

इस धारा के सारांश का कथन निम्नलिखित रूप में किया जा सकता है:—

- (i) मोटरयान के अन्तरक को अन्तरिती के पक्ष में बीमा-प्रमाणपत्र और पालिसी के अन्तरण के लिए बीमाकर्ता से विहित प्रपत्र में आवेदन अवश्य करना होगा।
- (ii) पन्द्रह दिनों के अन्दर बीमाकर्ता प्रमाणपत्र और पालिसी के अन्तरण के इंकारकी, यदि इंकार करना हो तो, इत्तिला अन्तरक और अन्तरिती को अवश्य देगा।
- (iii) यदि पन्द्रह दिनों के अन्दर इंकार को ऐसी इत्तिला ऐसे दोनों व्यक्तियों को नहीं दी जाती है तो प्रमाणपत्र में वर्णित बीमा-प्रमाणपत्र और पालिसी उस व्यक्ति के पक्ष में अन्तरण की तारीख से अन्तरित समझी जाएगी जिसे मोटर यान अन्तरित किया जाता है।

1. ओस्ट्रेलियन फायर एण्ड जनरल इन्श्योरेंस क० बनाम बिमल राय, ए०आ०ई०आर० 1975, दिल्ली 115।
2. युनाइटेड इंडिया फायर एण्ड जनरल इन्श्योरेंस क० बनाम चेस्टम्याए०आ०ई०आर० 1982, केरल, 1।
3. नेशनल इन्श्योरेंस क० बनाम पेक्केविल राजन ए०आ०ई०आर० 1982, केरल, 354,357,358।
4. राजसीलाल बनाम पण्डित सीता चरण दुबे ए०आ०ई०आर० 1963, म०ग्र० 164।
5. (क) एम० मूर्ति बनाम एम० बी० विजयलक्ष्मी, ए०आ०ई०आर० 1966, मद्रास 244।
(ख) हेमा रामलक्ष्मी बनाम क० एम०बी० पनजानी ए० आ०ई०आर० 1981 मद्रास 174 (1981 एम० एल० जे० 182)।
- (ग) नेशनल इन्श्योरेंस क० बनाम थीरुमलाई श्रम्पाल ए० आ०ई०आर० 1982, म०ग्र० 83।
(घ) साउथ इंडिया इन्श्योरेंस क० बनाम लक्ष्मी ए० आ०ई०आर० 1971, मद्रास 347।
6. पी० क० ए० पंडा बनाम प्रेमलता चौधरी ए०आ०ई०आर० 1980, झज्जीसा 102।
7. (क) आटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) प्रा० लि० बनाम देव लाल ए०आ०ई०आर० 1977, राजस्थान 121।
(ख) पद्मा देवी बनाम गृह बख्त सिंह ए०आ०ई०आर० 1973 राजस्थान 317। प्रकट रूप से यह अन्तर्धा विधि नहीं है।
(ग) मोटर श्रोतर इन्श्योरेंस क० बनाम खेतपाल सिंह ए०आ०ई०आर० 1983, रा० 83 (म०) (पुनर्थिलोकण मामले) आमे पैरा 2.9 से देरा 2.13 तक भी देखिये।
8. छाती जलारिया बनाम नीशेश काला ए०आ०ई०आर० 1926 आंड्री प्रदेश, 121।

(iv) बीमाकर्ता द्वारा इकार किए जाने पर बीमाकर्ता अन्तरिती को वह रकम, यदि कोई हो, जो पालिसी के निवन्धन के अन्तर्गत बीमाकर्ता बीमाकृत को अर्थात् अन्तरक को पालिसी की असमाप्त अवधितक के लिए वापस करता/वापस करने के लिए आवश्यक है।

धारा 103क के परिणाम से हीने बाली विषयमा ।

2.10 किन्तु मोटरयान अधिनियम की धारा 103क का जो सारांश उपर दिया गया है¹ वह यात्र के अन्तरण का पालिसी पर पड़ने वाले प्रभाव के विषय के बारे में पर्याप्त रूप से व्यापक नहीं है। उदाहरण के लिए, इस धारा में ऐसे मामले को छोड़ दिया है जिनमें बीमाकर्ता को अन्तरण की कोई इक्तिना नहीं दो जाती है। विधि की वर्तमान स्थिति के परिणामस्वरूप होने वाली बाठिनाईयां निर्णयजनिका को स्थिति से प्रकट होती हैं।² केरल के मामले में इसे विनिर्दिष्ट रूप से बताया गया है,³ जिसका फिर से उल्लेख करने का अवसर हमें बाद में मिलेगा।⁴

पालिसी के कायम रहने के बारे में बीमाकर्ता द्वारा आपत्ति ।

2.11 कार्टिक में यह विनिर्दिष्ट रूप से अभिनिर्वाचित किया गया है कि बीमाकर्ता यह आपत्ति उठा सकता है कि जब बीमाकर्ता को मोटरयान अधिनियमकी धारा 103क के अधीन विहित प्रलूप में अधिसूचित किए बिना यान का अन्तरण किया जाता है तब यान के अन्तरण पर बीमा पालिसी समाप्त हो जाती है।⁵

2.12 इससे यह दर्शित होता है कि अधिकाँश उच्च न्यायालयों के दृष्टिकोण के अनुसार मोटरयान के अन्तरिती को बीमापालिसी कारबार रूप से तभी अन्तरित होती है जब मोटरयान अधिनियम की धारा 103क द्वारा विहित औपचारिकताओं का पालन किया जाए।⁶

2.13 इंग्लिशविधि भी यही है जैसा कि न्यायमूर्ति गोद्रार्ड ने कथन किया है और कोर्ट आफ अपील ने इसकी पुष्टि की है।⁷ वस्तुतः हाउस आफ लार्ड्स के एक विनिश्चय में, जो 1931 में रिपोर्ट किया गया है, लार्ड-बक-मास्टर ने अपना विचार निम्नलिखित रूप में प्रकट किया है:⁸

मुझे लगता है कि यह पालिसी इस परिकल्पना पर निर्भर करती है कि वह कार वास्तव में बीमाकृत कार (मोटर कार) थो। जब एक बार कार, जो इस पालिसी की विषय-वस्तु है, विकल्य को जातो है तब स्वामी का उसके सम्बन्ध में अधिकारों का अन्त हो जाता है और जहां पालिसी का कार से सम्बन्ध है वह समाप्त हो जाती है।

अन्तरिती के व्रति किया गया अन्याय ।

2.14 उपर्युक्त स्थिति विधि में तकनीकी दृष्टि से सही हो सकती है किन्तु इससे गतिरेव व्यवहारिक विषयमात्राएँ और अन्याय भी होते हैं। मोटरयान के अन्तरिती के मामले की ही लेतिजिए। जब तक कि मोटर यान अधिनियम की धारा 103क द्वारा विहित औपचारिकताएँ पूरी नहीं कर दी जाती⁹ तब तक अन्तरिती को बीमा के रूप में कोई संरक्षण प्राप्त नहीं है। अन्तरक द्वारा (मुसंगत अवधि के लिए) पालिसी का प्रीमियम पूर्ण रूप में दे दिया गया होगा किन्तु उसका कायदा अन्तरिती को नहीं मिलता। अन्तरिती को यान का स्वामित्व निहित हो जाने पर और उसके द्वारा यान का उपयोग और यान का नियंत्रण प्राप्त कर लेने पर भी अन्तरिती उन सभी खतरों को उठाने के लिए वाध्य हो जाता है जो ऐसे स्वामित्व, उपयोग और नियंत्रण से समान्य रूप में

1. पिल्ला पैरा 2.9।

2. आगे इसी अध्याय का पैरा 2.14 और 2.15।

3. नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लि० वनाम थेकेबिल राजन।

4. आगे पैरा 3.4।

5. युनाइटेड इंडिया फायर एण्ड जनरल इंश्योरेंस कं० लि० वनाम चैम्पनी ए०आई०आ०० कर्टिक।

6. धारा 103क के सारांश के लिए पिल्ला पैरा 2.9 देखिए।

7. पिल्ला वनाम जनरल एक्सेंड एण्ड लाइफ इंश्योरेंस कारपोरेशन लि० (1958) 2 आल० इ० आ०० 257,158 ला० आइस 476(सी० इ०)।

8. रोस्टरसन वनाम स्कॉटिश आटोमोबाइक इंडस्ट्री इंश्योरेंस कं० लि० (1931) 48 सी० एल० आ०० 1% 140 एल० शी० 26(एच०एल०) 1931 आल० इ० आ०० 60८ (एच०एल०)

9. पिल्ला पैरा 2.9।

उत्पन्न होते होने के लिए अन्तरिती दायित्व के

2.15 स्थिति के से दिखाई देता था, के अन्तरण

2.4 जनवर में यह अन्तरिती नहीं था।

यह वह व्याधि ने) प्रीमियम को ध्यान

2.1 के कायदा दुर्घटना वल्किं उत्तर के लिए जब कि द्वारा विचार मामले में

1. शोरिय

2. आगे देख

हरकम, गदि
अधिकृत अन्तरक
ए आवद्ध है।
दिया गया है।
रूप से व्यापक
बीमाकर्ता को
उमस्वल्प होने
से विनिर्दिष्ट
मलेगा।⁴

‘मावता’ यह
3 के अधीन
न के अन्तरण

के अनुसार
जब मोटरयान
ए।⁵

। र कोर्ट आफ
, जो 1931
त रूप में

। र वास्तव में
है, विक्रय की
नसी का कार

गम्भीर व्यव-
। ले लिजिए।
पूरी तर्ही कर
अन्तरक द्वारा
राका कायदा
र और उसके
1 सभी खतरों
मात्र रूप में

उत्पन्न होते हैं। इनके अन्तर्गत दुर्घटना का खतरा भी है जिसके लिए अन्तरिती उस दशा में प्रतिकर
देने के लिए बाध्य है जब किसी व्यक्तिकी ज्ञाति या मृत्यु हो जाती है। और इतना सब होने पर भी
अन्तरिती बीमाकर्ता से कुछ भी बगूल नहीं कर सकता भले ही पालिसी पर व्यक्ति (थर्ड पार्टी) के
दायित्व के लिए भी होती है और कायम रहती है। यह विषमता है।

2.15 पालिसी के अन्तरण के बिना मोटरयान के अन्तरण के प्रभाव के सम्बन्ध में वर्तमान स्थिति के कारण जो विषमताएं उत्पन्न हुई हैं वे वास्तविक गमलों पर धिचार करते समय स्पष्ट रूप से दिखाई पड़ते हैं। पंजाब के एक मामले में¹, एक अन्तरक ने, जो मोटरयान अन्तरित कर चुका था, बीमा प्रमाणपत्र के अन्तरण के लिए कोई आवेदन नहीं किया था। अन्तरिती ने प्रमाणपत्र के अन्तरण के लिए 31 जनवरी, 1970 को आवेदन किया किन्तु इस तारीख से पहले ही उसी वर्ष की 24 जनवरी को एक दुर्घटना हो गई। स्वामित्व के अन्तरण से पहले यह दुर्घटना हुई। इस मामले में यह अभिनिधारित हो गया कि अन्तरिती दुर्घटना के सम्बन्ध में बीमा कम्पनी से क्षतिपूर्ति का हकदार नहीं था। अतः अन्तरितों भले ही पर व्यक्तियों के प्रति दायित्व का भार उठाए किन्तु वह पालिसी का कायदा नहीं पाता।

निर्णयज विधि—
विषगत का दृष्टान्त।

यह बहुत ही विषम स्थिति है। यह सच है कि अन्तरिती ने प्रीमियम नहीं दिया है और इसलिए वह व्यक्ति अनुभव नहीं कर सकता। किन्तु यह याद रखने की बात है कि किसी व्यक्ति ने (अन्तरिती ने) प्रीमियम दिया है। किन्तु यह भी सम्भव है कि पक्षकारों ने प्रतिफल नियत करने में प्रीमियम को ध्यान में रखा हो।

2.16 मोटरयान द्वारा हुई दुर्घटना में क्षतिग्रस्त व्यक्ति के दृष्टिकोण से भी वर्तमान स्थिति के कारण गम्भीर कठिनाई उत्पन्न होती है। मोटरयान अधिनियम के अधीन क्षतिग्रस्त व्यक्ति ऐसी दुर्घटना से उत्पन्न दायित्व को न केवल यान के चालक (ड्राइवर) के विरुद्ध प्रवर्तित करा सकता है बल्कि उस बीमाकर्ता के विरुद्ध भी प्रवर्तित कर सकता है जिसने पर व्यक्ति (थर्ड पार्टी) के खतरे के लिए जिम्मेदारी स्वीकार की है। किन्तु यह फायदाप्रद स्फोर उस दशा में निर्धारित सिद्ध हो जाएगी जब कि दुर्घटना यान के स्वामित्व के अन्तरण के पश्चात् किन्तु मोटरयान अधिनियम की धारा 103क द्वारा विवित औपचारिकताओं के पूरा किए जाने से पहले घटित होती है। इस पर राजस्थान के एक मामले में ध्यान दिया गया था जिसका उल्लेख हम बाद में करेंगे²।

क्षतिग्रस्त व्यक्ति के प्रति किया गया अन्याय।

1. ओरियनल फायर एण्ड जनरल इल्यूरेस कंपनी लिमिटेड शंत शाल एंड आई एंड एस 1981 पीएलएड एन 143।
2. आगे पैरा 3.2 और 3.3।

ॐ द्याम

संधार की आवश्यकता

मुद्रार की आवश्यकता ।

3.1 पिछले अध्याय में बतायी गई बातों को देखते हुए वर्तमान स्थिति सन्तोषजनक प्रकट नहीं होती है। इससे अन्तर्क और अन्तरिक्ति के प्रति भी अन्याय होता है और उन्हें धर्म हो जाता है¹ और उनमें से सबसे अधिक अन्याय और धर्म ऐसे व्यक्ति को होता है जो मोरखान् दुर्घटना में क्षति-प्रस्त हो जाता है और दोमाकर्ता से प्रतिकर की मांग करता है²

उच्च व्यायालयों के निर्णयों में वर्तमान स्थिति की समालोचना।

न्यायिक प्राधिकारियों की लगभग सर्वसम्मत प्रवृत्ति⁴ को देखते हुए उच्च न्यायालय ने यही निष्कर्ष निकाला है। किन्तु यह निष्कर्ष बड़ी अनिच्छा से निकाला गया है।

राजस्थान के निर्णय
में प्रकट किए गए
विचार ।

3.3 ऊपर निर्दिष्ट राजस्थान के भागों में कार्यकारी मुख्य स्थायमूर्ति श्री 'स्थायमूर्ति द्वारिका प्रसाद ने अपने निर्णय में जो निम्नलिखित विचार प्रकट किए हैं वे विधि में सुधार की आवश्यकता के लिए उपयुक्त हैं :—

"क्षतिप्रस्त व्यक्ति द्वारा बीमा कम्पनी के विरुद्ध किया गया दावा असफल है और इसलिए वह बीमा कम्पनी के विरुद्ध खारिज किया जाता है। यह अवश्य कह देना चाहिए कि मृत्यु बहुत अफसोस के साथ उपर्युक्त निष्कर्ष निकालना पड़ा है क्योंकि अनिवार्य बीमा के लिए कानूनी उपबन्ध के विद्यमान होते हुए भी, मोटरयान दुर्घटना में क्षतिप्रस्त व्यक्तियों को अपनी विस्तै गलती के बिना प्रतिकर प्राप्त करने की सम्भावना बहुत कम रहती है। अधिकांश लोक यह विवास करते हैं और इसके लिए कारण भी है कि मोटरयान अविनियम उनके लिए यह सुविधिगत करता है कि यदि वे चालक (द्राइवर) को उपेक्षा के कारण दुष्प्रियवश अतिप्रस्त हो गए तो उन्हें जो क्षति हुई है उसके

1. પિલ્લાથે વૈરા 2.14 એવી 2.15 ।

२. पिछला पैरा २.१६।

३. प्लाटर शोर्स इन्डियारेस कंपनी लिंग वामा खेतपाल सिंह ५० शाही ०१९८३, राजस्थान, ८३,९० ४३ २५ (१५)

४ पितृला अध्याय २ ।

५. सोटर ओर्गर्स इलेक्शन्स के ० लि० वराम खेतपाल सिंह, ए०आई०आ० १९८३, राजस्थान, ४३, ९० (मृ)।

लिए वे प्रतिकर तो पाएंगे ही या उनके आश्चित व्यक्ति उचित प्रतिकर उस दशा में पाएंगे ही जब कि ऐसी दुर्घटना में व्यक्ति की मृत्यु ही जाती है लेकिन उन्हें अनजान अड़्यारों को जानकारी नहीं होती।”

3.4. इससे पहले केरल उच्च न्यायालय ने यह अधिनिधारित करते हुए कि मोटरयान अधिनियम, 1939 की धारा 103क बोमा पालिसी का अन्तरण यान के अन्तरिती को अपने आप नहीं कर देती, विधि में सुधार करने के लिए निम्नलिखित विचार प्रकट किए थे¹ :—

केरल के निर्णय में प्रकट किए गए विचार।

“यह बता देना शेष रह गया है कि धारा 103क इस समस्या को पूरी तरह हल नहीं करता है। इसमें कोई संदेह नहीं कि इस धारा के अधीन उस बीमा के प्रमाणपत्र का और प्रमाणपत्र में वर्णित पालिसी का, जिसे यान के अन्तरक ने लिया है, काल्पनिक अन्तरण इस धारा में यह उपबन्ध किए जाने से अन्तरिती को हो जाता है कि यदि बोमाकर्ता अन्तरिती के पक्ष से अन्तरण के लिए आवेदन प्राप्त करने के बाद पन्द्रह दिन के अन्दर बीमा के प्रमाणपत्र और उसमें वर्णित पालिसी के अन्तरण किए जाने के इन्कार को इत्तिवा अन्तरिती को नहीं दे देता तो उसके बारे में यह समझा जाएगा कि मोटर यान के अन्तरण को तारीख से वह अन्तरिती को अन्तरित हो गया है। किन्तु कानून यह उपबन्ध नहीं करता है कि यदि अन्तरक बीमा पालिसी और प्रमाणपत्र का अन्तरण करने के लिए आवेदन नहीं करता है तो क्या होगा? कानून बोमाकर्ता द्वारा या पर व्यक्ति द्वारा उस खतरे की क्षतिपूर्ति करने के लिए भी उपबन्ध नहीं करता है जो इस धारा में कथित पन्द्रह दिन के अन्दर होने वाले दुर्घटना से उत्पन्न हो—बोमाकर्ता ऐसी दशा में बीमा के प्रमाणपत्र और पालिसी को अन्तरित करने से इन्कार कर सकता है और जिम्मेदारी से बच सकता है।”

केरल के निर्णय में आगे निम्नलिखित विचार भी प्रकट किए गए हैं :—

“सङ्क पर मोटर यानों के अत्यधिक उपयोग को देखते हुए हमें यह प्रतीत होता है कि विधान-मण्डल के लिए इन पहलूओं पर ध्यान देना और उपर्युक्त सम्भाव्य घटनाओं के लिए उपबन्ध करना आवश्यक है। सम्भवतः इस उद्देश्य की पूर्ति यह उपबन्ध किए जाने से हो जाए कि यान का अन्तरण करने पर बीमा के प्रमाणपत्र का और उसमें वर्णित पालिसी का कानूनी रूप से काल्पनिक अन्तरण अपने आप हो हो जाएगा और इसके साथ यह भी उपबन्ध हों को जब तक बोमाकर्ता बोमा को निराकृत (नामंजूर) और उसे रद्द नहीं कर देता और इसकी सूचना मोटर यान अधिनियम के अधीन सम्बद्ध प्राधिकारियों को नहीं दे देता तब तक पालिसी प्रवृत्त रहेगी और वह उस यान के, जिसके बारे में ऐसी पालिसी ली गई थी, केवल अन्तरण किए जाने से समाप्त नहीं होगी।”

1. नेशनल इन्फोरेंस क० लि० बनाम ठेके विल राज्य, ए०आई०आ० 1982 केरल, 354, पृष्ठ 13 (दिसम्बर)।

क प्रकट नहीं
तो जाता है।
ना में क्षति-

सुधार करने
ता पर अभी
र इस सुधार
किया गया था।
द पर व्यक्ति
त मोटरयान
र बीमा की
पर्याप्त नहीं
कारी बीमा
के बीमा की
किसी दूसरे
दिवा लिया
कम्पनी के

या ने यही

ति द्वारिका
आवश्यकता

इसलिए वह
मुझे बहुत
तो उपबन्ध
ती के बिना
करते हैं और
कि यदि वे
हुई है उसके

अध्याय ४

कार्य संचालन पत्र के बारे में प्राप्त आलोचनाएँ

कार्य संचालन पत्र
में प्रस्ताव ।

4.1. इस विषय से सम्बन्धित विधि में सुधार करने की आवश्यकता प्रत्यक्षतः प्रतीत होती है अतः विधि आयोग^१ ने इस विषय के बारे में एक कार्य संचालन पत्र परिचालित किया था जिसमें विधि में सुधार के लिए निम्नलिखित दो विकल्प दिए गए थे :—

(क) पहले विकल्प के अनुसार यह प्रस्ताव किया गया था कि जब अन्तरिती के पक्ष में मोटर यान का अन्तरण सक्षम प्राधिकारी द्वारा रजिस्ट्रीकरण-प्रमाणपत्र में अभिलिखित किया जाता है तब वीमा पालिसी (या यदि एक पालिसी से अधिक होंतो पालिसीया) वीमाकर्ता के साथ नया करार करने की या पूछांकन या अन्य औपचारिकता की आवश्यकता के बिना वह अन्तरित हो जाएगी । इस बात के लिए भी अभिव्यवत रूप से उपबन्ध किया जा सकता है कि यान के अन्तरण के कारण पालिसी समाप्त नहीं हो जाती । इसमें कोई सन्देह नहीं कि इस प्रयोजन के लिए मोटरयान अधिनियम की धारा 103 के उपबन्धों में समुचित संशोधन की आवश्यकता है ।

(ख) दूसरे विकल्प के अनुसार यह प्रस्ताव था कि मोटर यान के स्वामित्व के अन्तरण के साथ ही वीमा पालिसी अन्तरिती को अन्तरित हो जाएगी । इसका अर्थ यह होगा कि रजिस्ट्रीकरण के अन्तरण की आवश्यकता नहीं है । कार्य संचालन पत्र में यह कथन किया गया था कि इसके लिए सम्भवतः सबूत के कुछ प्रश्न उत्पन्न हों । किन्तु यह उपर्युक्त (क) को अपेक्षा अधिक आसान तरीका हो ।

4.2. आयोग ने इस विषय के बारे में विचार जाने के लिए अनुरोध किया था, विषेषकर इस प्रयोजन के बारे में कि क्या मोटर यान अधिनियम, 1939 का संशोधन उपर बताए गए तरीके पर करना आवश्यक है और यदि ऐसा संशोधन करना आवश्यक है तो उपर बताए गए दोनों विकल्पों में से किस को अपनाना चाहिए ?

कार्य संचालन पत्र के बारे में प्राप्त आलोचनाओं का सारांश हम नीचे दे रहे हैं^२ :—

4.3. ग्राम्यमें ही यह कथन कर दिया जाए कि एक उच्च न्यायालय के ग्राम्य न्यायाधीशों को कोई आलोचना नहीं करनी है^३ एक दूसरे उच्च न्यायालय के कुछ न्यायाधीशों को भी कोई आलोचना नहीं करनी है^४ ।

4.4. कार्य संचालन पत्र में दिए गए विकल्प (क)^५ को सिक्किम सरकार ने प्रसन्न किया है (यद्यपि सिक्किम में मोटर यान अधिनियम लागू नहीं है)^६ । इनकारपोरेटेड ला सोसाइटी आफ कलकत्ता ने भी इसे प्रशंसन किया है^७ और उसने यह भी सुन्नाव दिया है कि इस उपबन्ध को निम्नलिखित शब्दों में व्यक्त किया जाना चाहिए :—

“मोटर यान के स्वामित्व के अन्तरण का रजिस्ट्रीकरण हो जाने पर उसके सम्बन्ध में विद्यमान वीमा पालिसी के बारे में यह समझा जाएगा कि वह मोटर यान के अन्तरिती को या उसके पक्ष में उस तारीख से अन्तरित हो गई है जिस तारीख को मोटर यान का अन्तरण हुआ था ।”

१. कार्य संचालन पत्र दिनांक 21 मई 1984 को परिचालित किया गया था ।

२. 31 अक्टूबर 1984 तक ग्राम्य सभी आलोचनाओं पर विचार किया गया है ।

३. विधि आयोग की फाइल सं० एफ 2 (7) 184 एल०सी०क० सं० ३ ।

४. विधि आयोग की फाइल सं० २ (7) 184 एल०सी०क० सं० १४ ।

५. पिछला पैरा 4.1 (क) ।

६. विधि आयोग की फाइल सं० २ (7) 184 एल०सी०क० सं० ६ ।

७. विधि आयोग की फाइल सं० २ (7) 184 एल०सी०क० सं० ५ ।

भारत सरकार (बीमा विभाग) का बीमा नियंत्रक¹ भी पहले विकल्प के पक्ष में है। उसने यह बात उठायी है कि पुलिस केवल रजिस्ट्रीकृत स्वामी को समन जारी करेगी और इसलिए विकल्प (क) अधिक अच्छा है।²

4.5. विधि आयोग के कार्य संचालन पत्र में बताए गए विकल्प (ख)³ के पक्ष में भारत सरकार (जहाजरानी और परिवहन मंत्रालय)⁴ भी है, और दो राज्य सरकारें भी हैं।⁵ तीन उच्च न्यायालय भी इसके पक्ष में हैं।⁶ एक उच्च न्यायालय के उन न्यायाधीशोंने, जो विकल्प (ख) के पक्ष में हैं, यह विवार प्रकट किया है⁷ कि यह विकल्प अधिक व्यावहारिक होगा। उन्होंने यह भी सुझाव दिया है कि मोटर यान के स्वामित्व के प्रत्येक अन्तरण के लिए आवश्यकता के रूप में यह भी उपबन्ध किया जाना चाहिए कि "अन्तरक और अन्तरितीकों ऐसे अन्तरण के बारे में यह भी उपबन्ध किया जाना चाहिए कि धारा 31 में है और इस इतिलाके बारे में यह समझा जाएगा कि ऐसी इतिलाक बीमा के अन्तरण के लिए आवेदन है।" उन्होंने यह राय प्रकट की है कि यदि ये उपबन्ध अधिनियमित किए जाते हैं तो केवल केरल के विनियवय⁸ में बतायी गई कमी सम्भवतः कारगर रूप से पूरी हो जाएगी।

विकल्प (ख) के पक्ष में आलोचनाएं।

तीत होती लित किया

ी के पक्ष में (भिलिखित पालिसीय) रिक्ता की यवत रूप से अप्त नहीं हो म की धारा

रण के साथ आकि रजिकथन किया यह उपर्युक्त

वमेष्टकर इस एतरीके पर नीं विकल्पों

न्यायाधीशों को भी कोई

पसन्द किया जा सोसाइटी उपबन्धको

। मंविद्यमान को या उसके आ आ।"

4.6. महाराष्ट्र को राज्य सरकार ने⁹ मार्ग संचालन पत्र के बारे में अपनी आलोचना में यह सुझाव दिया है कि अन्तरक को बीमा के प्रमाणपत्र और पालिसी के अन्तरण के लिए आवेदन में यह सुझाव दिया है कि बीमा के प्रमाणपत्र और पालिसी के अन्तरण के लिए आवेदन करने में असफल होने पर दंड दिया जाना चाहिए और उसने मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 125 का संशोधन करके न्यूनतम दंडादेश का भी सुझाव दिया है। हम इस सुझाव से सहमत होने में अपने को असमर्थ पाते हैं। इससे सामाजिक न्याय की मांगों की पूर्ति नहीं होगी और कार्य संचालन पत्र में सुधार के लिए जो प्रस्ताव किए गए हैं उनमें अन्तर्निहित उद्देश्योंकी भी पूर्ति नहीं होगी। इस आलोचना में जैसी कठोर प्रक्रिया की परिकल्पना की गई है उससे तो स्थिति लगभग बैसी हो बनी रहेगी जैसी कि वह इस समय है। व्यवहार में ऐसी प्रक्रिया से जनेक तथ्य सम्बन्धीय विवाद अवश्य उत्पन्न हो जाएंगे जैसे कि अब अन्तरण के लिए अवैदन (जैसी कि परिकल्पना की गई है) किया गया था, कब उसे इन्कार किया गया था, अन्तरिती ने कब इन्कार किए जाने का पत्र प्राप्त किया था। हम विधि को ऐसे विवादों से बोझिल बनाने की कोई आवश्यकता नहीं समझते हैं।

महाराष्ट्र सरकार द्वारा आलोचना।

- विधि आयोग की फाइल सं० 2(7)84-एल०सी०, बीमा नियंत्रक की तारीख 30 अगस्त, 1984 वाली आलोचना।
- आपै पैरा 5.4 भी देखिए।
- पिछला पैरा 4.1 (ख)।
- विधि आयोग की फाइल सं० एक 2(7)184-एल०सी०क०सं० 7।
- विधि आयोग की फाइल सं० एक 2(7) 184-एल०सी०क०सं० 9 और 10।
- विधि आयोग की फाइल सं० एक 2(7) 184-एल०सी०क०सं० 3,4, 11।
- विधि आयोग की फाइल सं० एक 2(7) 184-एल०सी०क० सं० 4।
- ऐसा घटीत होता है कि यह नैशनल हेल्थयरिन्स कम्पनी के मामले ए०ग्राई०ग्रा०० 1982 केरल 354 के छति निर्देश है।
- विधि आयोग की फाइल सं० एक 2(7)84-एल० सी० महाराष्ट्र सरकार के विधि और न्यायपालिका विभाग के सचिव का पत्र, सं० एल० ए० सी० 1084/626(72) तारीख 21 सितम्बर, 1984।

अध्याय 5

सिफारिश

स्वामित्व के अन्तरण को बीमा के अन्तरण के बराबर मान लिए जाने के लिए संशोधन का प्रसन्न किया जाना।

5.1. विधि आयोग ने विधि की वर्तमान स्थिति को¹ और उसके कारण होने वाली कठिनाइयों² को ध्यान में रखकर तथा कार्य संचालन पद्धति के बारे में प्राप्त आलोचनाओं³ में प्रकट किए गए विभिन्न प्रकार के विचारों पर विचार करके निम्नलिखित निष्कर्ष निकाला हैः—

(क) विधि का संशोधन अत्यन्त आवश्यक है, और

(ख) संशोधन इस आधार पर किया जाना चाहिए कि भोटर यान के स्वामित्व के अन्तरण पर बीमा पालिसी अन्तरिती को स्वामित्व के अन्तरण की तारीख से अन्तरित हो जाएगी। दूसरे शब्दों में यह कह सकते हैं कि आयोग दो विकल्पों (क) और

(ख) में से दूसरे विकल्प के पक्ष में हैं।⁴ सूचना से सम्बन्धित मुद्रे की चर्चा विस्तृत सिफारिश में की जाएगी।⁵

स्वतः अन्तरण की सिफारिश करने के लिए कारण।

5.2. हम जिस विकल्प के पक्ष में हैं⁶ वह अर्थात् यान के अन्तरण पर बीमा के फायदे का स्वतः अन्तरण हो जाना इसलिए अत्यन्त आवश्यक प्रतीत होता है कि वर्तमान विधि के अधीन जो गम्भीर विषयभत्ता उत्पन्न होती हैं उनको दूर किया जा सके। यदि अन्य विकल्प, अर्थात् रजिस्ट्री-करण के अन्तरण के लिए प्रतीक्षा करता अपनाया जाता है तो इसका परिणाम यह होगा कि बीमा के फायदों के कारण रूप से अन्तरण होने में बहुत विलम्ब हो जाएगा। इसका अर्थ यह होगा कि भूद्यावधि के दौरान (अर्थात् स्वामित्व के अन्तरण और रजिस्ट्रीकरण के अंतरण के बीच की अवधि के दौरान) निम्नलिखित बातें हो सकती हैं :

(क) यान उस अन्तरिती को, जो यान को चलाता रहता हो (या उसके कर्मचारियों द्वारा चलाया जाता रहता हो) वस्तुगत और वैध रूप से अन्तरित हो जाएगा;

(ख) और ऐसा अन्तरण हो जाने पर भी अन्तरिती द्वारा यान के चलाए जाने के कारण हुई दुर्घटना में ध्यतिग्रस्त और विधि के अनुसार प्रतिकरणपाने का हकदार व्यक्ति बोगाकर्ता को जिम्मेदारी निभाने के लिए मजबूर नहीं कर सकता क्योंकि बीमाकर्ता यह दलील पेश कर सकता है कि यान का अन्तरिती बीमा के फायदे के लिए अपने आप ही हकदार नहीं हो जाता।

(ग) यान के अन्तरिती का बीमा उन खतरों के लिए नहीं हुआ होगा जिन खतरों के लिए मोटर यानों का बीमा पालिसियों से सामान्यतया बीमा किया गया रहता है;

(घ) अन्तरक बीमा के फायदे के लिए सिद्धांत रूप से तो हकदार हो सकता है किन्तु जहाँ तक उसका संबंध है केवल बौद्धिक शृष्टि से एक अधिकार है क्योंकि यान का स्वामित्व छोड़ देने के बाद उसे किसी संरक्षण की आवश्यकता नहीं है।

अधिक आसान स्कीम का प्रसन्न किया जाना।

5.3. इन सब कारणों से हमें यान के स्वामित्व के अन्तरण पर आपने आप ही बीमा अधिकारों का अन्तरण हो जाने की अधिक आसान स्कीम को प्रसन्न करते हैं। जैसाकि पहले कहा गया है, सूचना

1. पिछला अध्याय 2।
2. पिछला अध्याय 3।
3. पिछला अध्याय 4।
4. पिछला पृष्ठा 4.1 (ख)।
5. आगे पृष्ठा 5.8।
6. पिछला पृष्ठा 5.1।

से संबंधित
जाएगी।¹

5.4 बी-
गया है कि²
क्योंकि पुलिस
फायदा रजिस्ट्री-
ऐसा नहीं
को अपनाने
जाना दांडिया
या मोटरयान
अन्तरित कर
होती है तो इ-
दायित्व से को
सुसंगति दाँड़ि-

स्वामित्व
प्रतिकर देने
स्वयं (या
के लिए व

5.5 इ-
प्रश्न पर ध्या-
निर्देश किय
ऐसा निर्देश
विकल्प को
इसमें कोई ये
इस विकल्प
भी स्वयं सब
निष्कर्ष निक
अन्तरिती या

5.6 य
है) तो व्य-
बीमाकर्ता के
करने के स
(i)
(ii)
(iii)

1. आगे पैरा
2. पिछला पैरा
3. पिछला पैरा
4. पिछला पैरा
5. पिछला पैरा
6. पिछला पैरा
7. पिछला अध्याय
8. पिछला अध्याय
9. आरतीय

से संबंधित मुद्दे की चर्चा विस्तृत सिफारिश में की जाएगी, जो आगे सम्यक् अनुक्रम में पेश की जाएगी।¹

ने बाली कठिन
में प्रकट किए
हैः—

व के अन्तरण
से अन्तरित हो
पाँ (क) और
है की चर्चा

ए के फायदे का
के अधीन जो
अर्थात् रजिस्ट्री-
होगा कि बीमा
अर्थ यह होगा
तरण के बीच

विचारियों द्वारा
एगा);

जाने के कारण
कदार व्यक्ति
कि बीमाकर्ता
के लिए अपने

खतरों के लिए
है;

किन्तु जहाँ तक
के यान का
है।

बीमा अधिकारों
गया है, सूचना

5.4 बीमा-नियंत्रक से कार्य संचालन पत्र के बारे में प्राप्त आलोचना में यह मुद्दा उठाया गया है कि कार्य संचालन पत्र में बताए गए विकल्प (क) को² प्रसन्न किया जाना चाहिए विभिन्नों के पुलिस यान के रजिस्ट्रीकृत स्वामी को समन हमेशा जारी करेंगी और इसलिए बीमा का फायदा रजिस्ट्रीकरण की तारीख से केवल अंतरितों को अंतरित किया जाना चाहिए। किन्तु हम ऐसा नहीं सोचते कि इससे दूसरे विकल्प (स्वामित्व के अन्तरण पर बीमा के फायदे का अंतरण) को अपनाने में अपने आप कोई गंभीर अपरित होगी। पुलिस की प्रेरणा³ से समन का जारी किया जाना दांडिक कार्यवाहियों से संबंध रखता है और यह प्रश्न तभी उठेगा जब कि साधारण विधि या मोटरयान अधिनियम के अधीन अपराध का आरोप हो। यदि कोई व्यक्ति यान का स्वामित्व अन्तरित कर देने के पश्चात् यान को फिर भी चलाता रहता है और ऐसी दुर्घटना में अन्तर्ग्रस्त लागू होती है तो उसको लिए वह स्वयं दोषी है। किसी भी दशा में, बीमा पालिसी का उसके अपराधिक दायित्व से कोई सम्बन्ध नहीं है और उसके अन्तरण की प्रभावी तारीख से संबंधित प्रश्नों का कोई सुसंगत दांडिक कार्यवाहियों या अपराधों के अचेषण से नहीं है।

समन जारी किए
जाने का प्रश्न।

स्वामित्व और स्वामी के नियंत्रण के अंतरण के पश्चात् दुर्घटना के कारण हुई हानि के लिए प्रतिकर देने के विविल दायित्व (जिमीदारी) का जहाँ तक संबंध है यदि वह यान चलाते समय स्वयं (या उसका कर्मचारी) यान को नहीं चला रहा था तो कार (यान) के कारण हुई दुर्घटना के लिए वह जिमीदार नहीं ठहराया जा सकता।

सबूत के प्रश्न।

5.5 इस विषय के संबंध में उपर्युक्त रूप में⁴ दृढ़ विकार्ष निकालने से पहले हमने सबूत के प्रश्न पर ध्यान दिया है। वस्तुतः हमने कार्य संचालन पत्र⁵ में इस पहलू के बारे में विनिर्दिष्ट रूप से निर्देश किया है—इसमें कोई संदेह नहीं कि हमने इस मुद्दे पर कोई अंतिम राय प्रकट किए बिना ऐसा निर्देश किया है। किन्तु कार्य संचालन पत्र के⁶ बारे में प्राप्त आलोचनाओं में इस विशिष्ट विकल्प को अपनाने के पक्ष में जो उत्ताह दर्शित किया गया है उसे देखते हुए हम यह सोचते हैं कि इसमें कोई गंभीर व्यावहारिक कठिनाई उत्पन्न नहीं होती चाहिए। आलोचनाओं में जो विचार इस विकल्प के बारे में प्रकट किए गए हैं वे अधिक व्यावहारिक हैं।⁷ हमने आलोचनाओं के अलावा भी स्वयं सबूत के बारे में प्रभावित कठिनाइयों का पता लगाने की कोशिश की है और हमने यह निर्वाचन निकाला है कि कोई कठिनाई नहीं होती चाहिए। इसके आनुषंगिक रूप में, स्वामित्व का अंतरिती यान का कब्जा सामान्यतया रहेगा और यही बात अपने आप प्रथमदृष्टिया साक्ष्य है।⁸

निराधार दार्थों की
कोई गम्भीर संभावना
नहीं।

5.6 यदि केवल स्वामित्व के अन्तरण का प्रभाव फायदे का अन्तरण हो (जैसा कि प्रस्तावित है) तो बीमा के फायदे के लिए थनेक निराधार दावे किए जाएंगे? हम ऐसा नहीं सोचते। बीमाकर्ता के विरुद्ध सामान्य व्यवहार में अधिकांश दावे निम्नलिखित हानि या नुकसान की विप्रतीर्ति करने के संबंध में किए जाते हैं:—

- (i) यान की समूर्ण हानि (जैसे चोरी या आग से); या
- (ii) किसी दूसरे यान द्वारा हुई दुर्घटना से यान को जो नुकसान हुआ हो; या
- (iii) परव्यक्ति (धर्ड पार्टी) के दावे।

1. आगे पेरा 5.8 देखिय।

2. पिछला पेरा 4.4 (बीमा नियंत्रक)।

3. पिछला पेरा 4.1 (क)।

4. पिछला पेरा 5.3।

5. पिछला पेरा 4.1 (ख)।

6. पिछला अध्याय 4।

7. विधि आयोग की फाइल सं० एफ 2(7)/84 एल०सी० कम सं० 4।

8. भारतीय साक्ष्य अधिनियम, 1872 की धारा 110।

ऐसा कोई व्यक्ति, जिसने अन्तरिती के रूप में यान का वस्तुतः कब्जा अंजित नहीं किया है, ऐसा दावा शायद ही कभी करेगा। साधारणतया वह यान की संपूर्ण हानि या आंशिक नुकसान के लिए तभी दावा करेगा जब कि वह यान का कब्जा रखता हो। इसी प्रकार से उसको परव्यक्ति के दावों की प्रतिपूर्ति के लिए दावा करने से पहले यह साक्षित करना पड़ेगा कि वह (या उसका कर्मचारी) यान को वास्तव में चला रहा था। ये बातें निराधार दावे न किए जाने के लिए पर्याप्त होनी चाहिए।

अधिकारों के अन्तरण के लिए अन्तरण की सूचना का पूर्ववर्ती शर्त न होना।

5.7 हम यह भी नहीं सोचते हैं कि बीमाकर्ता की अंतरण की इतिलादेना एक पूर्ववर्ती शर्त होनी चाहिए। आमात्य व्यवहार में, ऐसी इतिलाद अधिकांश मामलों में दी जाएगी। क्योंकि अंतरिती यह सुनिश्चित करना चाहेगा कि पालिसी के नवीकरण की सूचना उसी के पते पर आए। किन्तु हम ऐसा नहीं सोचते हैं कि अन्तरिती को बीमा के फायदे अंतरिती किए जाने के लिए ऐसी इतिलाद को पूर्ववर्ती शर्त बना देना चाहिए। हम इस पहलू की चर्चा फिर से इसलिए कर रहे हैं क्योंकि हमारे द्वारा जारी किए गए काय संचालन पक्ष के बारे में प्राप्त एक आलोचना में ऐसा सूझाव दिया गया है।¹

हम केमल इतनी ही सिफारिश करेंगे कि यदि बीमा पालिसी के आधार पर वाद संस्थित करने से पहले अन्तरक या अन्तरिती द्वारा यान के अन्तरण की सूचना नहीं दी गई है तो न्यायालय ऐसे वाद में खर्च दिलवाने में उपर्युक्त तथ्य को ध्यान में रख सकता है।

मोटरयान प्रधिनियम की धारा 103क का पुनरोक्षण करने और पारिणामिक परिवर्तनों के लिए सिफारिश।

5.8 हमने उपर जो कुछ कहा है उसको ध्यान में रखते हुए हम यह सिफारिश करते हैं कि मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 103क का पुनरोक्षण इस अध्याय में बताए गए तरीके पर किया जाना चाहिए।² हमारे ध्यान में धारा 103क के सम्बन्ध में जो बातें हैं उनका दारांश निम्नलिखित रूप में है³ : —

(क) मोटर यान के स्वामित्व के अन्तरण पर अन्तरिती को उस यान से संबंधित वीना पालिसी का अन्तरण स्वामित्व के ऐसे अन्तरण की तारीख से हो जाएगा।

ऐसे पारिणामिक परिवर्तन भी किए जाने चाहिए जो अधिनियम के अन्य उपबन्धों में और अधिनियम के अधीन जारी किए गए नियमों में आवश्यक हो।

(ख) यदि अन्तरिती द्वारा बीमाकर्ता के विरुद्ध बीमा पालिसी के आधार पर वाद संरिथित किए जाने सेपहले अन्तरक या अन्तरिती द्वारा मोटर यान के अन्तरण की सूचना नहीं दी गई है तो न्यायालय ऐसे वाद में खर्च दिलवाने में उपर्युक्त तथ्य को ध्यान में रख सकता है।

1. विछला पैरा 4.5।

2. विछला पैरा 5.1 (ii) और पैरा 5.2।

3. यह संशोधन का शारू नहीं है।

ही किया है, ऐसा
शक तुकसान के
इसको परव्यक्ति
या उसका कर्म
ए पर्याप्त होने

ग एक पूर्ववर्ती
जाएगी क्योंकि
पते पर आए
उए जाने के लिए
हर से इसलिए
क आलोचना में

द संस्थित करने
तो न्यायालय ऐसे

फारिश करते हैं
बताए गए तरीके
हैं उनका लारांश

त बीना पालिसी
नियम के अन्य
ग्रावश्यक हो।
पर वाद संस्थित
की सूचना नहीं
हो ध्यान में रख

(क० क०० भैथू)

अध्यक्ष

(ज० प०० चतुर्वेदी)

सदस्य

(डॉ० एम० बी० राव)

सदस्य

(पी० एम० बक्षी)

अंशकालिक सदस्य

(वेपा पी० सारथी)

अंशकालिक सदस्य

(ए० क० श्रीनिवासमूर्ति)

सदस्य-सचिव

तारीख 30 नवम्बर, 1984

शुद्धिदप्ति

पृष्ठ	पंक्ति	की जगह	पद्धति
2	शोषण	1 २	2 है
"	2.2	6 है	दूषित
"	2.3	2 दूषित	दूषिकोण
"	"	6 दूषिकोण	— " —
"	"	7 — " —	— " —
"	टिप्पणी 2	1 अन्त की डण्डी निकालिय	दूषिकोण
3	2.7	1 दूषिकोण	— " —
"	"	5 — " —	वारे में
"	हाशिया-शोषण	2 वारे	को
"	2.9 (ii)	2 फो	नेशनल
"	टिप्पणी 3	1 नेशनल	— " —
"	— " — 5 (ग)	1 अन्त में डण्डी पढ़िय	दूषिकोण
4	2.12	1 दूषिकोण	नेशनल
"	टिप्पणी 3.	1 नेशनल	— " —
"	" 4.	1 अन्त में डण्डी पढ़िय	कं०
"	" 8.	1 क०	अले
"	" 8.	2 अन्त में डण्डी पढ़िय	दुर्घटना
5	2.14	3 अले	पार्टी
"	2.15	7 दुर्घटना	3
"	2.16	4 पार्टी	मोटरयान
6	शोषण।	1 ३	— " —
"	3.1	3 मोटरयान्	मृत्यु
"	3.2	6 — " —	दिवालिया
"	"	12 मृत्यु	प्रसृति
"	"	— " — दिवालिया	लोग
"	"	15 प्रवत्ति	धारा
"	3.3	8 लोक	मोटरयान
7	3.4	4 धारा	बीमाकर्ता
"	"	10 मोटर यान	बीमाकर्ता
"	"	12 बीमाकर्ता	क०
"	टिप्पणी 1	1 क०	बीमाकर्ता
8	4.1 (क)	4 बीमाकर्ता	— " —
"	टिप्पणी 1	1 मई के बाद स्वतंत्रिम पड़िए	अक्सर,
"	— " — 2	1 अक्सर	बीमाकर्ता
9	4.5	7 बीमाकर्ता	सम्बन्धी
"	4.6	11 सम्बन्धी	— ;
10	5.2 (क)	2 जाएगा के बाद कंस निकाले	नहीं
"	— " — (ख)	5 नहीं	प्रथमदृष्ट्या
11	5.5	9 केवल	केवल
"	"	10 प्रथमदृष्ट्या	ऐसा
12	5.6	1 केवल	कार्य
"	5.7	4 ऐसा	केवल
"	"	6 कार्य	उपर
"	"	8 केवल	बातें
"	5.8	1 उपर	विस्तृ
"	"	3 बाते	से पहले
"	5.8 (ख)	1 विस्तृ	दी
"	"	2 सेप्हले	(क० क० खंड्यु)
"	"	3 औ	
13	--	1 (क० क० खंड्यु)	