प्रबंध निदेशक, K.S.R.T.C

बनाम

न्यू इंडिया बीमा कंपनी लिमिटेड और अन्य

(सिविल अपील सं. 5293/ 2010 आदि)

27 अक्टूबर, 2015

[एच. एल. दत्तू, सीजेआई और अरुण मिश्रा, जे.]

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की उप-धारा 2 (30), 147 का दूसरा प्रावधान और धारा 157-परिवहन निगम को उसके पंजीकृत मालिक द्वारा पट्टे के समझौते के तहत दी गई बस द्वारा दुर्घटना-मुआवजे का भुगतान करने की देयता-चाहे वह पंजीकृत मालिक, निगम या बीमाकर्ता पर हो-उप-धारा 2 (30), 147 और 157 के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए बीमाकर्ता मुआवजे का भुगतान करने के दायित्व से बच नहीं सकता है-वाहन के हस्तांतरण के अनुबंध के बावजूद बीमाकर्ता का दायित्व जारी है-इस तरह के संविदात्मक दायित्व को धारा 147 (1) के दूसरे प्रावधान के आधार पर बाहर नहीं कहा जा सकता है-निगम वाहन के वास्तविक नियंत्रण में होने के कारण मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी होगा-भले ही निगम को धारा 2 (30) के तहत मालिक के रूप में माना जाता है, पंजीकृत मालिक पट्टे समझौते के नियमों और शर्तों के अनुसार उत्तरदायी बना रहता है-इसलिए, पंजीकृत मालिक, बीमाकर्ता के साथ-साथ निगम

संयुक्त रूप से और अलग-अलग मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा-समझौते की शर्तों को देखते हुए, निगम पंजीकृत मालिक या बीमाकर्ता से राशि की वसूली कर सकता है।

बीमा-बीमा पॉलिसी की प्रकृतिः बीमा पॉलिसी बीमित व्यक्ति और बीमाकर्ता के बीच संविदात्मक दायित्व है।

अपीलों को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने कहाः

1. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 147 में दिए गए प्रावधान के अनुसार किसी भी वाहन को बीमा के बिना नहीं चलाया जा सकता है। बीमा पॉलिसी बीमित व्यक्ति और बीमाकर्ता के बीच संविदात्मक दायित्व है। अपीलार्थी-निगम और मालिक के बीच पट्टा समझौते के खंड 14 में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि यात्रियों,अन्य व्यक्तियों/संपत्ति को सभी प्रकार के आकस्मिक जोखिमों के लिए व्यापक बीमा कवर प्रदान करना मालिक का दायित्व होगा। इस समझौते को किसी भी तरह से अवैध नहीं दिखाया गया है और न ही सार्वजनिक नीति के खिलाफ दिखाया गया है। यह नहीं दिखाया गया है कि बसों को किराए पर लेने के लिए पट्टे के उपरोक्त समझौते में प्रवेश करते समय, बीमा पॉलिसी में निहित किसी भी प्रावधान का उल्लंघन किया गया है। यह भी नहीं दिखाया गया है कि नीति के किसी भी प्रावधान के अनुसार मालिक किराए पर बस नहीं दे सकता था। यह पंजीकृत मालिक का दायित्व था कि वह नियमित रूप से बस प्रदान करे, एक चालक को नियुक्त करे, चालक को वेतन का भुगतान करे

और चालक को विधिवत लाइसेंस प्राप्त होना आवश्यक था और जैसा कि समझौते में प्रदान किया गया था, अयोग्य नहीं होना चाहिए, हालांकि बसों को अपीलकर्ता-निगम द्वारा निर्दिष्ट मार्गों पर चलाया जाना था और पंजीकृत मालिक को किराए पर लेने के शुल्क का भुगतान करना आवश्यक था। बीमा पॉलिसी में ऐसी व्यवस्था को प्रतिबंधित करने वाली किसी भी शर्त के अभाव में, पट्टे के समझौते को देखते हुए, पंजीकृत मालिक के पास भुगतान करने का दायित्व है। बीमाकर्ता भी दायित्व से बच नहीं सकता है। [पैरा 23 और 24] [757-बी-डी, एफ-एच; 758-ए]

2. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 157 में कहा गया है कि बीमा प्रमाण पत्र और प्रमाण पत्र में वर्णित पॉलिसी उस व्यक्ति के पक्ष में हस्तांतरित की गई मानी जाएगी जिसे मोटर वाहन हस्तांतरित किया गया है। यहां तक कि अगर बिक्री द्वारा वाहन का हस्तांतरण होता है, तो बीमाकर्ता दायित्व से बच नहीं सकता है क्योंकि बीमा प्रमाण पत्र का हस्तांतरण माना जाता है। वर्तमान मामले में यह वाहन का पूर्ण हस्तांतरण नहीं है, यह किराए पर दिया गया है जिसके लिए कोई निषेध नहीं है और बीमा की कोई शर्त/ पॉलिसी नहीं है जैसा कि किराए पर वाहन चलाने पर प्रतिबंध लगाने के लिए दिखाया गया है। वाहन का उपयोग असंगत उद्देश्य के लिए नहीं किया गया था। इस प्रकार, किसी भी कानूनी निषेध के अभाव में और पॉलिसी के नियमों और शर्तों के किसी भी उल्लंघन में, विशेष रूप से, 1988 के अधिनियम की धारा 157 के प्रावधानों को देखते

हुए, बीमाकर्ता दायित्व से बच नहीं सकता है। [पैरा 25] [758-बी-ई]

4. जब धारा 147 और धारा 157 के प्रावधानों को एक साथ पढ़ा जाता है, तो इसमें कोई संदेह नहीं रहता है कि वाहन के हस्तांतरण के मामले में पॉलिसी का हस्तांतरण माना जाता है। इसलिए, बीमाकर्ता का दायित्व वाहन के हस्तांतरण के अनुबंध के बावजूद जारी रहता है, इस तरह के संविदात्मक दायित्व को 1988 अधिनियम की धारा 147 (1) के दूसरे प्रावधान के आधार पर बाहर नहीं कहा जा सकता है। किराए पर पट्टे के लिए एक समझौते को 1988 के अधिनियम की धारा 147 (1) के दूसरे परंतुक में संविदात्मक दायित्व के तहत बहिष्करण के लिए परिकल्पित अनुबंध नहीं कहा जा सकता है। उच्च न्यायालय ने अन्यथा ठहराने में गलती की है। [पैरा 26] [758-एफ-एच] [759-ए]

5. अपीलार्थी-निगम को पट्टा समझौते के तहत बसों को चलाने वाले 1988 के अधिनियम की धारा 2 (30) के प्रयोजनों के लिए भी मालिक माना जा सकता है। बीमा कंपनी ने स्वीकार किया है कि वाहन का बीमा किया है और आवश्यक प्रीमियम लिया है और यह बीमाकर्ता द्वारा स्थापित मामला नहीं है कि बीमा कंपनी को भर्ती व्यवस्था की सूचना नहीं दी गई थी। भले ही सूचना नहीं दी गई हो, बीमाकर्ता क्षतिपूर्ति के दायित्व से बच नहीं सकता है क्योंकि वाहन को किराए पर लेने के मामले में सूचना देने की आवश्यकता नहीं है। यह केवल वाहन के पूर्ण हस्तांतरण के मामले में है जब अधिनियम की धारा 157 के तहत पंजीकरण विवरण में

परिवर्तन की आवश्यकता होती है, तो पॉलिसी में आवश्यक परिवर्तन करने के लिए हस्तांतरणकर्ता द्वारा एक सूचना दी जानी चाहिए। अन्यथा भी, यह एक मंत्रिस्तरीय कार्य होगा और बीमाकर्ता उस कारण से दायित्व से बच नहीं सकता है। जब अपीलार्थी-निगम 1988 के अधिनियम की धारा 2 (30) के प्रयोजन के लिए 1988 के अधिनियम की धारा 157 में निहित प्रावधानों के आधार पर किराए पर ली गई अवधि के दौरान वाहन का मालिक बन जाता है, तो बीमा पॉलिसी को हस्तांतरित माना जाएगा। इस प्रकार, बीमाकर्ता क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी है और अपीलार्थी-निगम द्वारा इस प्रकार किए गए दायित्व से बच नहीं सकता है। [पैरा 27] [759-बी-एफ]

6. तत्काल मामलों में कुछ खंड हैं जो इंगित करते हैं कि यदि अपीलार्थी-निगम को भुगतान करना है, तो वह मालिक से उसके द्वारा देय राशि में से या बीमाकर्ता द्वारा मालिक को देय राशि में से उसी की वसूली कर सकता है। अपीलार्थी-निगम, जो वाहन के वास्तविक नियंत्रण में है, क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी होगा, हालाँकि, वह पंजीकृत मालिक या बीमाकर्ता से राशि की वसूली कर सकता है, जैसा भी मामला हो [पैरा 28] [764-बी-सी]

7. भले ही, अपीलार्थी-निगम को मालिक माना जाता है. 1988 के अधिनियम की धारा 2 (30) के तहत, पंजीकृत मालिक अपीलार्थी-निगम के

साथ कानूनी रूप से किए गए पट्टा समझौते के नियमों और शर्तों के अनुसार उत्तरदायी बना रहता है [पैरा 33] [770-सी]

8. इसलिए, पंजीयक का स्वामी, बीमाकर्ता के साथ-साथ अपीलकर्ता-निगम दावेदारों को संयुक्त रूप से और अलग-अलग मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा और अपीलकर्ता-निगम पंजीकृत मालिक के साथ किए गए पट्टा समझौते के संदर्भ में दावेदारों को भुगतान की गई राशि की वसूली करने का हकदार होगा जैसा कि समझौते में निर्धारित किया गया है या बीमाकर्ता से [पैरा 34] [770-डी-ई]

राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी और अन्य 1997 (3) पूरक। एस. सी. आर. 724: (1997) 7 एस. सी. सी. 481; गोदावरी फाइनेंस कंपनी बनाम डेगाला सत्यनारायणम्मा और अन्य 2008 (6) एस. सी. आर. 239: (2008) 5 धारा 101; उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम बी. कुलसुम और अन्य 2011 (15) एससीआर 618: (2011) 8 एससीसी 142; एचडीएफसी बैंक लिमिटेड बनाम रेशमा और अन्य (2015) 3 सेक 679-पर निर्भर। राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम दीपा देवी और अन्य सी 2001 (13) एस. सी. आर. 134: (2008) 1 धारा 414-विशिष्ट पुष्पा उर्फ लीला और अन्य बनाम शकुंतला और अन्य 2011 (1) एस. सी. आर. 334: (2011) 2 एस. सी. सी. 240-संदर्भित।

मामला कानून संदर्भ

2011 (15) एस. सी. आर. 618 पर भरोसा किया गया, पैरा 5

1997 (3) पूरक एस. सी. आर. 724 पर भरोसा किया, पैरा 6

2007 (13) एस. सी. आर. 134 विशिष्ट, पैरा 23

2008 (6) एस. सी. आर. 331 पर निर्भर था, पैरा 30

(2015) 3 धारा 679 पर निर्भर था, पैरा 32

2011 (1) एस. सी. आर. 334 निर्दिष्ट है, पैरा 32

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार:2010 की सिविल अपील सं. 5293

कर्नाटक उच्च न्यायालय, बैंगलोर के 2007 के एम. एफ. ए. संख्या 11440 के साथ 2010 की सी. ए. सं. 6641 में पारित के निर्णय और आदेश दिनांकित 20.02.2009 से:-

अपीलार्थी के लिए एस. एन. भट्ट।

उत्तरदाताओं के लिए विष्णु मेहरा, साक्षी मित्तल, प्रमोद दयाल, शांतकुमार वी. महाले, अमित जे., राजेश महाले।

न्यायालय का निर्णय अरुण मिश्रा, जे. द्वारा दिया गया था।

1. अपीलों में शामिल प्रश्न यह हैं कि क्या कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम (इसके बाद 'केएसआरटीसी' के रूप में संदर्भित) के साथ पंजीकृत मालिक द्वारा किए गए पट्टा समझौते के मद्देनजर, केएसआरटीसी के साथ पंजीकृत मालिक और बीमाकर्ता को दावेदारों को भुगतान करने की देयता के साथ जोड़ा जा सकता है और क्या केएसआरटीसी पंजीकृत मालिक से राशि की वसूली कर सकता है और बीमाकर्ता से क्षतिपूर्ति प्राप्त करने का अधिकार प्राप्त कर सकता है?

2. 2010 की सिविल अपील No.5293 को जन्म देने वाले तथ्यों से पता चलता है कि दुर्घटना केएसआरटीसी के नियंत्रण में चलने वाली बस के कारण हुई थी। बस का स्वामित्व प्रतिवादी नंबर 2, टी. एम. गणेशन के पास था, जिसका बीमा न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लि. द्वारा किया गया था। मान लीजिए, के. एस. आर. टी. सी. और मालिक प्रत्यर्थी संख्या 2 के बीच दिनांक 28.2.2002 का एक समझौता किया गया था। एम.ए.सी.टी., तुमकुर, कर्नाटक ने 25.6.2007 पर दावेदारों द्वारा प्रस्तुत दावा याचिका को मंजूरी दी और 6 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज के साथ रु. 4,09,000 की राशि प्रदान की।

3. के. एस. आर. टी. सी. और बस के मालिक के बीच समझौते को देखते हुए, मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व वाहन के मालिक और बीमाकर्ता पर संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से लगाया गया था, न कि के. एस. आर. टी. सी. पर। इससे व्यथित होकर, बीमाकर्ता ने कर्नाटक

उच्च न्यायालय के समक्ष एक अपील को प्राथमिकता दी। विवादित निर्णय और दिनांक 20.2.2009 के आदेश द्वारा इसकी अनुमति दी गई है। उच्च न्यायालय ने बीमाकर्ता द्वारा दायर अपील को स्वीकार कर लिया है और कहा है कि मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व केवल केएसआरटीसी का है। इससे आहत होकर के. एस. आर. टी. सी. ने हमारे समक्ष अपील की है।

4. 2010 की सिविल अपील No.6641 में, केएसआरटीसी द्वारा किराए के समझौते पर बस को इसी तरह चलाया गया था। दावा न्यायाधिकरण ने के. एस. आर. टी. सी. और आंतरिक सुरक्षा कोष पर संयुक्त रूप से और अलग-अलग दायित्व निर्धारित किया है, जिससे उच्च न्यायालय में अपील दायर की गई और इसे खारिज कर दिया गया है। इसलिए, इस न्यायालय में 2010 की सिविल अपील No.6641 दायर की गई है।

5. अपीलार्थी के विद्वान वकील श्री एस. एन. भट ने प्रस्तुत किया कि उच्च न्यायालय ने के. एस. आर. टी. सी. पर दायित्व तय करने में गलती की है। के. एस. आर. टी. सी. और मालिक के बीच किराए के लिए किए गए पट्टा समझौते को देखते हुए, मालिक मुआवजे का भुगतान करने के दायित्व से बच नहीं सका। इस प्रकार, बीमाकर्ता मालिक को क्षतिपूर्ति देने और मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। के. एस. आर. टी. सी. पर दायित्व नहीं लगाया जा सकता था। विद्वान वकील ने उत्तर प्रदेश राज्य सड़क

परिवहन निगम बनाम कुलसुम और अन्य, (2011) 8 एस. सी. सी. 142 में इस न्यायालय के निर्णय पर भरोसा किया है।

6. श्री विष्णु मेहरा, न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड की ओर से उपस्थित विद्वान वकील ने तर्क दिया कि इस तथ्य को देखते हुए कि वाहन को केएसआरटीसी के पूर्ण नियंत्रण और पर्यवेक्षण के तहत चलाया गया था, यह मुआवजे का भुगतान करने के दायित्व से बच नहीं सकता है। उन्होंने राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी और अन्य, (1997) 7 एस. सी. सी. 481 में इस न्यायालय के फैसले और मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (इसके बाद 'अधिनियम' के रूप में संदर्भित) की धारा 2 (30) के तहत मालिक की परिभाषा पर भरोसा किया है। परिणामस्वरूप उन्होंने प्रस्तुत किया है कि मालिक और बीमाकर्ता को उच्च न्यायालय द्वारा उचित रूप से दोषमुक्त कर दिया गया है।

7. दावेदारों की ओर से यह प्रस्तुत किया गया था कि वे केएसआरटीसी, मालिक और बीमाकर्ता से संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से मुआवजे की वसूली कर सकते हैं।

8. मालिक को मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (इसके बाद अधिनियम 1988 के रूप में संदर्भित) की धारा 2 (30) के तहत परिभाषित किया गया है। 1988 के अधिनियम में परिभाषा यहाँ नीचे निकाली गई हैः "2 (30)" मालिक "का अर्थ है एक व्यक्ति जिसके नाम पर एक मोटर वाहन पंजीकृत है, और जहाँ ऐसा व्यक्ति नाबालिग है, ऐसे

नाबालिग का अभिभावक, और एक मोटर वाहन के संबंध में जो एक किराया-खरीद समझौते, या पट्टे के समझौते या काल्पनिक समझौते का विषय है, उस समझौते के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति;"

9. मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 2 (19) के तहत मालिक की परिभाषा निम्नानुसार हैः-"2 (19)" मालिक "का अर्थ है, जहां मोटर वाहन रखने वाला व्यक्ति नाबालिग है, ऐसे नाबालिग का अभिभावक, और एक मोटर वाहन के संबंध में जो किराया खरीद समझौते का विषय है, उस समझौते के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति।

10. 1988 के अधिनियम के तहत, मालिक का अर्थ है एक पंजीकृत मालिक और जहां किराया-खरीद पर समझौता या पट्टा समझौता किया गया है, वाहन के कब्जे वाले व्यक्ति को मालिक माना जाता है।

11. 1988 के अधिनियम की धारा 146 में तीसरे पक्ष के जोखिम के खिलाफ बीमा की आवश्यकता निर्धारित की गई है। अध्याय XI की आवश्यकता का पालन करने वाली बीमा पॉलिसी के बिना सार्वजनिक स्थान पर मोटर वाहन का उपयोग नहीं किया जा सकता है। केंद्र या राज्य सरकारों के स्वामित्व वाले और सरकारी उद्देश्यों के लिए उपयोग किए जाने वाले वाहनों को छूट दी गई है। धारा 146 की उप-धारा (3) के तहत, केंद्र या राज्य सरकारों के स्वामित्व वाले वाहन को छूट देना उपयुक्त सरकार के लिए खुला है, अगर इसका उपयोग सरकारी उद्देश्यों या किसी

स्थानीय प्राधिकरण या किसी राज्य परिवहन उपक्रम के लिए किया जाता है।

12. 1988 के अधिनियम की धारा 147 नीति की आवश्यकताओं और दायित्व की सीमाओं से संबंधित है। धारा 147 के तहत वैधानिक आवश्यकता यह है कि बीमा पॉलिसी एक ऐसी पॉलिसी होनी चाहिए जो अधिकृत बीमाकर्ता द्वारा जारी की जाती है और पॉलिसी में निर्दिष्ट व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्ग को उप-धारा (2) (i) में निर्दिष्ट सीमा तक किसी भी दायित्व के खिलाफ बीमा करती है जो किसी भी व्यक्ति की मृत्यु या शारीरिक चोट के संबंध में उसके द्वारा किया जा सकता है, जिसमें माल का मालिक या वाहन में ले जाया गया उसका अधिकृत प्रतिनिधि या सार्वजनिक स्थान पर वाहन के उपयोग के कारण या उससे उत्पन्न किसी तीसरे पक्ष की संपत्ति को नुकसान; और (ii) सार्वजनिक स्थान पर वाहन के उपयोग के कारण या उससे उत्पन्न किसी भी सार्वजनिक सेवा वाहन के यात्री की मृत्यु या शारीरिक चोट

13. धारा 147 की उप-धारा (1) के परंतुक में कुछ अपवाद बनाए गए हैं। यह परंतुक (ii) में निहित है कि पॉलिसी को किसी भी संविदात्मक दायित्व को कवर करने की आवश्यकता नहीं होगी। दायित्व की सीमाएँ धारा 147 (2) में प्रदान की गई हैं। धारा 147 (2) (1) (बी) के तहत देयता दायित्व की राशि है और किसी तीसरे पक्ष की किसी भी संपत्ति को किसी भी नुकसान के संबंध में, 6,000/- रुपये की सीमा धारा 147 (5) में

प्रावधान है कि किसी भी कानून में कुछ भी निहित होने के बावजूद, एक बीमाकर्ता किसी भी दायित्व के संबंध में पॉलिसी में निर्दिष्ट व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्गों को क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी होगा, जिसे पॉलिसी उस व्यक्ति या उन वर्गों के व्यक्तियों के मामले में कवर करने का इरादा रखती है।

14. अधिनियम 1988 की धारा 157 बीमा प्रमाण पत्र के मानित हस्तांतरण से संबंधित है। धारा 157 के प्रावधान इस प्रकार हैं: "157 बीमा प्रमाण पत्र का हस्तांतरण-(1) जहां कोई व्यक्ति जिसके पक्ष में इस अध्याय के प्रावधानों के अनुसार बीमा प्रमाण पत्र जारी किया गया है, उस मोटर वाहन का स्वामित्व किसी अन्य व्यक्ति को हस्तांतरित करता है जिसके संबंध में ऐसा बीमा उससे संबंधित बीमा पॉलिसी के साथ लिया गया था, तो बीमा प्रमाण पत्र और प्रमाण पत्र में वर्णित पॉलिसी उस व्यक्ति के पक्ष में हस्तांतरित की गई मानी जाएगी जिसे मोटर वाहन हस्तांतरण की तारीख से प्रभावी रूप से हस्तांतरित किया गया है। (2) हस्तांतरणकर्ता बीमाकर्ता को निर्धारित प्रपत्र में हस्तांतरण की तारीख से चौदह दिनों के भीतर बीमाकर्ता के प्रमाण पत्र में हस्तांतरण के तथ्य और उसके पक्ष में प्रमाण पत्र में वर्णित पॉलिसी के संबंध में आवश्यक परिवर्तन करने के लिए आवेदन करेगा और बीमाकर्ता बीमा हस्तांतरण के संबंध में प्रमाण पत्र और बीमा पॉलिसी में आवश्यक परिवर्तन करेगा। 1988 के अधिनियम की धारा 157 (1) से यह स्पष्ट है कि प्रमाण पत्र को उस

व्यक्ति के पक्ष में हस्तांतरित किया गया माना जाएगा जिसे मोटर वाहन हस्तांतरित किया गया है। अधिनियम की धारा 157 (2) में प्रावधान है कि हस्तांतरणकर्ता को बीमा प्रमाण पत्र में आवश्यक परिवर्तन करने के लिए निर्धारित प्रपत्र में हस्तांतरण की तारीख से 14 दिनों के भीतर आवेदन करना होगा।

15. आगे विस्तार करने से पहले, हम पट्टा समझौते के कुछ खंडों का विज्ञापन करना उचित समझते हैं, जिनके आधार पर केएसआरटीसी द्वारा किराए पर वाहन चलाए जाते हैं। निजी बस के मालिक को किराए के उद्देश्य से केएसआरटीसी को नई बस प्रदान करनी होती है।

16. खंड 6 के अनुसार, निजी बस के मालिक को वैधानिक दायित्व का निर्वहन करना होगा। पट्टा समझौते के खंड 6 (i) और (ii) नीचे उद्धृत किए गए हैंः"

> 6(i) यदि निजी बस का मालिक अपने किसी भी वैधानिक दायित्व के निर्वहन में चूक करता है, तो के. एस. आर. टी. सी. मालिक को देय राशि में से ऐसी राशि की कटौती करने का अधिकार सुरक्षित रखता है क्योंकि यह दायित्व का निर्वहन करने के लिए पर्याप्त है, और यदि दायित्व के. एस. आर. टी. सी. द्वारा मालिक को देय राशि से अधिक है, तो अकेले मालिक दायित्व का निर्वहन करने और/या के. एस. आर. टी. सी. को राशि चुकाने के लिए उत्तरदायी होगा, यदि के. एस. आर. टी. सी. द्वारा निर्वहन किया जाता है।

> 6 (ii) यदि बस मालिक या उसके चालकों/अन्य कर्मचारियों, एजेंट प्रतिनिधि द्वारा किसी भी चूक के कारण, के एसआरटीसी पर कोई दायित्व आता है, तो केएसआरटीसी को देय बिलों या प्रतिभूति जमा से राशि की वसूली करने और किसी भी वैध माध्यम से निजी मालिक से शेष राशि की वसूली के लिए आगे कदम उठाने का अधिकार है। कंडक्टर को के. एस. आर. टी. सी. द्वारा खंड 7(iv) के तहत प्रदान किया जाना था और वह के. एस. टी. आर. सी. के लिए और उसकी ओर से किराया और सामान शुल्क आदि एकत्र करने का हकदार था।

18. खंड 8 के अनुसार, चालकों को मालिक द्वारा नियुक्त और प्रदान किया जाना था। वेतन आदि का भुगतान भी मालिक द्वारा किया जाना था और यह अन्य शर्तों के अधीन है जैसे कि उन्हें केंद्र सरकार आदि की सेवाओं से बर्खास्त नहीं किया जाना चाहिए था और उनके पास आवश्यक लाइसेंस होना चाहिए था।

19. बीमा कवरेज के संबंध में पट्टा समझौते का खंड 14 भी प्रासंगिक है जिसे निम्नानुसार निकाला गया हैः

> "14. निजी बस का मालिक किराए पर ली गई बस का मोटर वाहन व्यापक बीमा पुलिस के तहत सभी जोखिमों को कवर करते हुए विधिवत बीमा कराएगा और ऐसी सभी

लागतें निजी बस के मालिक द्वारा वहन की जाएंगी। वैध व्यापक बीमा पॉलिसी न होने की स्थिति में बस का उपयोग के. एस. आर. टी. सी. के संचालन के लिए नहीं किया जाएगा और यह माना जाएगा कि बस को के. एस. आर. टी. सी. को निर्धारित संचालन के लिए उपलब्ध नहीं कराया गया है, जिसके सभी परिणाम होंगे। यह बीमा 61 यात्रियों को कवर करेगा।"

20. दुर्घटनाओं के दायित्व से संबंधित खंड 16 भी मामले के निर्णय के उद्देश्य के लिए महत्वपूर्ण है। खंड 16 (ए) (बी) और (सी) को निम्नानुसार निकाला गया हैः - (क) बस के संचालन के दौरान हुई किसी भी दुर्घटना, क्षति या हानि या चोट से उत्पन्न होने वाले किसी भी दावे के लिए अकेले बस का मालिक ही उत्तरदायी होगा। केएसआरटीसी बसों के उपयोग से उत्पन्न होने वाले किसी भी दावे के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, जिसमें यात्रियों, बस चालक दल या किसी अन्य सड़क उपयोगकर्ता या किसी संपत्ति/व्यक्ति द्वारा की गई अशुद्धियों या जीवन की हानि के संबंध में किए गए दावे शामिल हैं। इसके अलावा, सभी कष्टप्रद दायित्व, यदि कोई हो, वाहन के मालिक या बीमाकर्ता द्वारा स्वयं वहन किए जाएंगे। हालांकि दुर्घटनाओं की सूचना के. एस. आर. टी. सी. कार्यालय/डिपो को दी जानी चाहिए। (बी) के. एस. आर. टी. सी. के प्रचलित मानदंडों के अनुसार के. एस. आर. टी. सी. के संचालन के दौरान ऐसी निजी किराए की बसों

की दुर्घटना की स्थिति में पीड़ितों को अनुग्रह राशि का भुगतान कर सकता है जो ऐसी निजी बसों के मालिक को देय किसी भी राशि या सुरक्षा जमा आदि से वसूल की जाएगी। इसके अलावा, ऐसी निजी बस के मालिक को ऐसी दुर्घटना पीड़ितों के लिए कानून के तहत 'नो फॉल्ट लायबिलिटी' या किसी अन्य दावे का शीघ्र भुगतान करना चाहिए। यदि के. एस. आर. टी. सी. को निजी बसों के मालिक की ओर से ऐसा भुगतान करने के लिए मजबूर किया जाता है, तो इसे के. एस. आर. टी. द्वारा मालिक को देय किसी भी राशि से वसूल किया जाएगा या बीमा कंपनी या अन्य देनदारों आदि से उसे प्राप्य। के. एस. आर. टी. सी. द्वारा 15 दिनों के भीतर ऐसी राशि की वसूली न होने पर 15 प्रतिशत वार्षिक ब्याज भी वसूल किया जाएगा। 30 दिनों से अधिक की देरी के लिए के. एस. आर. टी. सी. देय किराया शुल्क के लिए राशि या समायोजन कर सकता है। (सी) यह निजी बस के मालिक की जिम्मेदारी होगी कि वह दुर्घटना या किसी अन्य आकस्मिकता के मामले में या न्यायिक या कार्यकारी अधिकारियों के आदेश या निर्देश पर अपने खर्च पर चालक/बस को अदालत के समक्ष और पुलिस अधिकारियों के समक्ष पेश करे। ऐसे मामलों में के. एस. आर. टी. सी. द्वारा शुल्क का भुगतान किया जाएगा।

खंड 16 (ए) से यह स्पष्ट है कि दुर्घटना के दावे के मामले में, केएसआरटीसी बसों के उपयोग से उत्पन्न होने वाले किसी भी दावे के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, जिसमें यात्रियों या किसी अन्य उपयोगकर्ता या किसी

संपत्ति/व्यक्ति की जान का नुकसान शामिल है। यदि के. एस. आर. टी. सी. दुर्घटना के मामले में कोई अनुग्रह राशि का भुगतान करता है, तो उसी राशि को मालिक को देय किसी भी राशि से वसूल किया जाएगा, यदि के. एस. आर. टी. सी. को निजी बसों की ओर से मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बनाया जाता है, तो इसे के. एस. आर. टी. सी. द्वारा मालिक को देय किसी भी राशि से या बीमा कंपनी आदि से उसे प्राप्य किसी भी राशि से वसूल किया जाएगा।

21. खंड 17,18,19 और 20 भी प्रासंगिक हैं जिन्हें नीचे निकाला गया हैः

"17. केएसआरटीसी आंदोलनों, हड़तालों, दुर्घटनाओं, प्राकृतिक आपदाओं आदि की अवधि सहित किसी भी समय किराए पर ली गई बसों को हुए किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

18. निजी बस का मालिक अकेले ही अपने चालकों या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा की गई चूक या कमीशन के लिए लागू यातायात नियमों और विनियमों, क़ानूनों, अधिनियमों, नियमों और विनियमों आदि के उल्लंघन से उत्पन्न जुर्माने और दंड सहित सभी दावों का निर्वहन या उन्हें पूरा करने के लिए उत्तरदायी होगा जो गाड़ी चलाने के लिए अधिकृत नहीं है। निजी बस का मालिक उत्तरदायी होगा और कष्टप्रद दायित्व के कारण मुआवजे या नुकसान के किसी भी दावे को पूरा करेगा और उसका निर्वहन करेगा।

19 (क) निजी बस का मालिक के. एस. आर. टी. सी. को अनुबंध के अनुसार सभी दिनों या प्रस्थान समय के अनुसार समय पर संचालन के लिए बस/बसें उपलब्ध कराएगा और उपलब्ध कराएगा ताकि पूरे निर्धारित किलोमीटर की दूरी तय की जा सके। शुल्क. (बी) निजी बस का मालिक 24 घंटे से पहले अग्रिम सूचना और केएसआरटीसी के संबंधित डिपो प्रबंधक की पूर्व लिखित सहमति के अलावा संचालन से किसी भी बस को वापस नहीं लेगा। इस खंड के किसी भी उल्लंघन के मामले में, मालिक केएसआरटीसी द्वारा जुर्माना लगाने के लिए उत्तरदायी होगा।

20 (1) (ए) के. एस. आर. टी. सी. अपनी ओर से अनुबंध के नियमों, नियमों और शर्तों के अधीन, अनुलग्नक ए 1 और ए 2 पर किराया दर चार्ट में शामिल दरों पर मालिक को किराया शुल्क का भुगतान करने के लिए सहमत है। लागू किराया दर किराए पर ली गई बस को आवंटित मार्ग की अनुसूची किलोमीटर पर आधारित होगी, सिवाय इसके कि इसमें अन्यथा प्रावधान किया गया है। विचार के लिए मुख्य प्रश्न यह है कि क्या पंजीकृत मालिक और बीमाकर्ता अधिनियम में निहित प्रावधानों और पट्टा समझौते के उपरोक्त नियमों और शर्तों को देखते हुए दायित्व से बच सकते हैं। सवाल यह भी उठता है कि क्या दावेदार केएसआरटीसी से भी राशि की वसूली कर सकते हैं।

23. उच्च न्यायालय ने माना है कि बस का वास्तविक नियंत्रण केएसआरटीसी के पास था और चालक के नियंत्रण में बस चला रहा था।

राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम दीपा देवी और अन्य, (2008) 1 एस. सी. सी. 414 और राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी और अन्य, (1997) 7 एस. सी. सी. 481, में निर्णयों पर भरोसाकरते हुए यह माना गया कि के. एस. आर. टी. सी. अधिनियम की धारा 2 (30) के तहत मालिक होगा। पंजीकृत मालिक का कोई दायित्व नहीं है क्योंकि ऐसे बीमाकर्ता को क्षतिपूर्ति करने का दायित्व नहीं दिया जा सकता है। इसलिए, पंजीकृत मालिक और बीमाकर्ता को दोषमुक्त कर दिया गया है। के. एस. आर. टी. सी. का दायित्व बढ़ा दिया गया है। हमारी राय में, उच्च न्यायालय का निर्णय टिकाऊ नहीं है। अधिनियम में निहित प्रावधान स्पष्ट हैं कि धारा 147 में दिए गए प्रावधान के अनुसार किसी भी वाहन को बीमा के बिना नहीं चलाया जा सकता है, जबकि केएसआरटीसी और मालिक के बीच पट्टा समझौते के खंड 14 में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि यात्रियों, अन्य व्यक्तियों/संपत्ति को सभी प्रकार के आकस्मिक जोखिमों के लिए व्यापक बीमा कवर प्रदान करना मालिक का दायित्व होगा। समझौते के उक्त खंड के प्रावधानों को अनुबंध अधिनियम या 1988 के अधिनियम के तहत निहित किसी भी प्रावधान के खिलाफ नहीं दिखाया गया है। उपरोक्त कानूनों के किसी भी प्रावधान के तहत सार्वजनिक सेवा वाहनों को किराए पर लेना निषिद्ध नहीं है। केएसआरटीसी द्वारा इसे असंगत उपयोगकर्ता नहीं कहा जा सकता है। इस समझौते को किसी भी तरह से अवैध नहीं दिखाया गया है और न ही सार्वजनिक नीति के खिलाफ दिखाया गया है।

24. बीमा पॉलिसी बीमित व्यक्ति और बीमाकर्ता के बीच संविदात्मक दायित्व है। यह नहीं दिखाया गया है कि बसों को किराए पर लेने के लिए पट्टे के उपरोक्त समझौते में प्रवेश करते समय, बीमा पॉलिसी में निहित किसी भी प्रावधान का उल्लंघन किया गया है। यह नहीं दिखाया गया है कि मालिक पॉलिसी के किसी भी प्रावधान के अनुसार किराए पर बस नहीं दे सकता था। यह पंजीकृत मालिक का दायित्व था कि वह नियमित रूप से बस प्रदान करे, एक चालक को नियुक्त करे, चालक को वेतन का भुगतान करे और चालक को विधिवत लाइसेंस दिया जाना चाहिए और अयोग्य नहीं ठहराया जाना चाहिए जैसा कि समझौते में प्रदान किया गया है, हालांकि बसों को केएसआरटीसी द्वारा निर्दिष्ट मार्गों पर चलाया जाना था और पंजीकृत मालिक को किराए पर लेने के शुल्क का भुगतान करना आवश्यक था। बीमा पॉलिसी में ऐसी व्यवस्था को प्रतिबंधित करने वाली किसी भी शर्त के अभाव में, हम पाते हैं कि पट्टे के समझौते को देखते हुए पंजीकृत मालिक के पास भुगतान करने का दायित्व है। बीमाकर्ता भी दायित्व से बच नहीं सकता है।

25. इसके अलावा 1988 के अधिनियम की धारा 157 के तहत जो प्रावधान किया गया है वह यह है कि बीमा प्रमाण पत्र और प्रमाण पत्र में वर्णित पॉलिसी उस व्यक्ति के पक्ष में हस्तांतरित की गई मानी जाएगी जिसे मोटर वाहन हस्तांतरित किया गया है। यहां तक कि अगर बिक्री द्वारा वाहन का हस्तांतरण होता है, तो बीमाकर्ता दायित्व से बच नहीं

सकता है क्योंकि बीमा प्रमाण पत्र का हस्तांतरण माना जाता है। तत्काल मामले में यह उस वाहन का पूर्ण हस्तांतरण नहीं है जिसे किराए पर दिया गया है जिसके लिए कोई निषेध नहीं है और बीमा की कोई शर्त/नीति नहीं है जैसा कि किराए पर वाहन चलाने को प्रतिबंधित करने के लिए दिखाया गया है। वाहन का उपयोग असंगत उद्देश्य के लिए नहीं किया गया था। इस प्रकार, किसी भी कानूनी निषेध के अभाव में और पॉलिसी के नियमों और शर्तों के किसी भी उल्लंघन में, विशेष रूप से, 1988 के अधिनियम की धारा 157 के प्रावधानों को देखते हुए, हमारी राय है कि बीमाकर्ता दायित्व से बच नहीं सकता है।

26. अब, हम धारा 147 (1) के दूसरे परंतुक के तहत संविदात्मक दायित्व के बहिष्करण के प्रश्न पर आते हैं। जब हम धारा 157 के साथ धारा 147 के प्रावधानों को एक साथ पढ़ते हैं, तो इसमें किसी भी संदेह के लिए कोई जगह नहीं छोड़ती है कि वाहन के हस्तांतरण के मामले में पॉलिसी का हस्तांतरण माना जाता है। इसलिए, बीमाकर्ता का दायित्व एफ वाहन के हस्तांतरण के अनुबंध के बावजूद जारी रहता है, इस तरह के संविदात्मक दायित्व को 1988 के अधिनियम की धारा 147(1) के दूसरे प्रावधान के आधार पर बाहर नहीं कहा जा सकता है। उच्च खरीद समझौता, पट्टे के लिए एक समझौता या परिकल्पना के लिए एक समझौता 1988 के अधिनियम की धारा 2(30) के तहत शामिल हैं। ऐसे समझौतों के तहत कब्जे वाले व्यक्ति को वाहन का मालिक माना जाता है।

यदि इस तरह के संविदात्मक दायित्व को बाहर रखा जाता है तो विसंगत परिणाम सामने आएंगे और उच्च खरीद समझौते के तहत वित्तपोषक को उत्तरदायी ठहराया जाएगा। हमारे विचार में, किराए पर पट्टे के लिए एक समझौते को 1988 के अधिनियम की धारा 14 7 (1) ए के दूसरे परंतुक में संविदात्मक दायित्व के तहत बहिष्करण के लिए परिकल्पित अनुबंध नहीं कहा जा सकता है। उच्च न्यायालय ने अन्यथा ठहराने में गलती की है।

27. के. एस. आर. टी. सी. को पट्टा समझौते के तहत बसों को चलाने वाले 1988 के अधिनियम की धारा 2 (30) के उद्देश्यों के लिए भी मालिक माना जा सकता है। बीमा कंपनी ने स्वीकार किया है कि वाहन का बीमा किया है और आवश्यक प्रीमियम लिया है और यह बीमाकर्ता द्वारा स्थापित मामला नहीं है कि बीमा कंपनी को भर्ती व्यवस्था की सूचना नहीं दी गई थी। भले ही सूचना नहीं दी गई हो, हमारी राय में, बीमाकर्ता क्षतिपूर्ति के दायित्व से बच नहीं सकता है क्योंकि वाहन को किराए पर लेने के मामले में सूचना देने की आवश्यकता नहीं है। यह केवल वाहन के पूर्ण हस्तांतरण के मामले में है जब अधिनियम की धारा 157 के तहत पंजीकरण विवरण में परिवर्तन की आवश्यकता होती है, तो पॉलिसी में आवश्यक परिवर्तन करने के लिए हस्तांतरणकर्ता द्वारा एक सूचना दी जानी चाहिए। अन्यथा भी, यह एक मंत्रिस्तरीय कार्य होगा और बीमाकर्ता उस कारण से दायित्व से बच नहीं सकता है। जब के. एस. आर. टी. सी. उस अवधि के दौरान वाहन का मालिक बन जाता है जब वह अधिनियम की धारा 2 (30) के उद्देश्य के लिए अधिनियम की धारा 157 में निहित प्रावधानों के आधार पर किराए पर लिया गया था, तो बीमा पॉलिसी को हस्तांतरित माना जाएगा। इस प्रकार, बीमाकर्ता क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी है और के. एस. आर. टी. सी. दायित्व से बच नहीं सकता है

28.आर. एस. आर. टी. सी. बनाम कैलाश नाथ कोठारी (ऊपर) में बीमा कंपनी के दायित्व का सवाल विचार के लिए नहीं आया। वाहन आर. एस. आर. टी. सी. द्वारा इसके मालिक संजय कुमार से लिया गया था और इसे आर. एस. आर. टी. सी. द्वारा मार्ग पर चलाया जा रहा था। मामला 1939 के अधिनियम के तहत दुर्घटना की तारीख 17.7.1981 से उत्पन्न हुआ। 1939 के अधिनियम की धारा 2 (19) के तहत दूसरे मालिक की परिभाषा इस न्यायालय के समक्ष विचार के लिए आई, और आर. एस. आर. टी. सी. और मालिक के बीच समझौते की 4 से 7 और 15 शर्तों पर, इस न्यायालय ने माना कि विचाराधीन वाहन आर. एस. आर. टी. सी. के कब्जे में था और वास्तविक नियंत्रण में था क्योंकि यह दायित्व से बच नहीं सकता है। निर्णय का प्रासंगिक हिस्सा नीचे दिया गया हैः -

"15. आर. एस. आर. टी. सी. और मालिक के बीच निष्पादित समझौते की 4 से 7 और 15 शर्तों में लिखा हैः

"4. निगम दूसरे पक्ष द्वारा अनुबंध पर दी गई बस के संचालन के लिए कंडक्टर की नियुक्ति करेगा और निगम का कंडक्टर यात्रियों को टिकट जारी करने, किराया प्राप्त करने, सभी यात्रियों को बस में प्रवेश करने और बाहर निकलने देने, यात्रियों को स्टॉप तक पहुंचने और अपना सामान उतारने में मदद करने, निगम द्वारा निर्धारित स्टॉप पर बस रोकने और समय-सारणी के अनुसार बस चलाने का काम करेगा।

5. निगम द्वारा निगम के उक्त संचालक को टिकट, वे बिल और अन्य लेखन सामग्री की आपूर्ति की जाएगी।

6. बस के चालक को कंडक्टर के ऐसे सभी निर्देश देने होंगे, जो बस के संचालन के लिए नियमों के तहत आवश्यक होंगे।

7. बस का चालक निगम या निगम द्वारा नियुक्त अधिकारियों के सभी आदेशों का पालन करेगा।

15. बस की दुर्घटना होने पर बस का मालिक नुकसान, क्षति और यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित देनदारियों के लिए उत्तरदायी होगा। निगम किसी भी दुर्घटना के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। यदि निगम को किसी अदालत के माध्यम से या किसी पारस्परिक समझौते के तहत कोई भुगतान करने या कोई खर्च करने की आवश्यकता होती है, तो निगम बस के मालिक से उसे देय राशि में से कटौती करने के बाद ऐसी राशि की वसूली करने में सक्षम होगा।

16. स्वीकार किए गए तथ्यों से स्पष्ट रूप से पता चलता है कि विचाराधीन वाहन अपने कब्जे में था और निर्दिष्ट मार्ग पर चलने के उद्देश्य से आर. एस. आर. टी. सी. के वास्तविक नियंत्रण में था और इसका उपयोग आर. एस. आर. टी. सी. द्वारा किराए पर यात्रियों को ले जाने के लिए किया जा रहा था। चालक को आर. एस. आर. टी. सी. द्वारा निर्दिष्ट मार्ग पर बस के संचालन के लिए कंडक्टर और आर. एस. आर. टी. सी. के अन्य अधिकारियों के निर्देशों, आदेशों और निर्देशों का पालन करना था।

17. अधिनियम की धारा 2 (19) के तहत मालिक की परिभाषा पूरी नहीं है। इसलिए, इसका व्यापक अर्थ में, किसी दिए गए मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में अर्थ लगाया जाना चाहिए। अभिव्यक्ति के मालिक को, किसी दिए गए मामले में, उस व्यक्ति को शामिल करना चाहिए जिसके पास वाहन का वास्तविक अधिकार और नियंत्रण है और जिसके निर्देश और आदेशों के तहत चालक बस चलाने के लिए बाध्य है। "मालिक" के अर्थ को पंजीकृत मालिक तक सीमित रखना केवल उस मामले में होगा जहां वाहन वास्तविक कब्जे में है और किराएदार का नियंत्रण दुर्घटना के मामले में दायित्व को तय करने के उद्देश्य से उचित नहीं होगा। "मालिक" का दायित्व उसके कर्मचारी द्वारा उसके रोजगार के दौरान किए गए अपकृत्य ई के लिए प्रत्यावर्ती है और यह प्रत्येक मामले में तथ्य का प्रश्न होगा कि दुर्घटना के मामले में प्रत्यावर्ती दायित्व किस पर लगाया जा सकता है। इस मामले में, बस के मालिक श्री संजय कुमार उस विशेष मार्ग पर बस नहीं चला सके, जिसके लिए उनके पास कोई परमिट नहीं था और वे वास्तव में उस मार्ग पर बस नहीं चला रहे थे। चालक की सेवाओं को आर. एस. आर. टी. सी. को पूर्ण "नियंत्रण" के साथ स्थानांतरित कर दिया गया था, जिसके निर्देशों, निर्देशों और आदेश के तहत जी चालक को दुर्भाग्यपूर्ण दिन पर दुर्भाग्यपूर्ण बस को चलाना या न चलाना था। आर. एस. आर. टी. सी. द्वारा उनसे किराया लेने पर यात्रियों को ले जाया जा रहा था। इसलिए श्री संजय कुमार आर. एस. आर. टी. सी. के किराए के भुगतान पर विशेष मार्ग पर उस बस में यात्रा करने वाले यात्रियों के बारे में

चिंतित नहीं थे। बस का चालक, भले ही मालिक का एक कर्मचारी हो, बस के संचालन के लिए आर. एस. आर. टी. सी. के संचालक के आदेश और आदेश के तहत प्रासंगिक समय पर अपने कर्तव्यों का पालन कर रहा था। जहाँ तक दुर्भाग्यपूर्ण बस के यात्रियों का संबंध है, अनुबंध की उनकी गोपनीयता केवल आर. एस. आर. टी. सी. के पास थी जिसे उन्होंने उस बस में यात्रा करने के लिए किराया दिया था और इसलिए बस में यात्रा करते समय उनकी सुरक्षा आर. एस. आर. टी. सी. की जिम्मेदारी बन गई। बस के मालिक श्री संजय कुमार के साथ उनका कोई अनुबंध नहीं था। अगर यह केवल चालक की सेवाओं के हस्तांतरण का मामला होता और चालक के नियंत्रण को मालिक से आर. एस. आर. टी. सी. को हस्तांतरित करने का मामला नहीं होता, तो मामला कुछ अलग होता। लेकिन इस मामले में तथ्यों पर और समझौते (उपरोक्त) की शर्तों 4 से 7 को देखते हुए, आर. एस. आर. टी. सी. को आर. एस. आर. टी. सी. के अनुबंध के तहत बस चलाते समय चालक द्वारा किए गए अत्याचार के लिए प्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी माना जाना चाहिए। कानून का सामान्य प्रस्ताव और उससे उत्पन्न होने वाली धारणा कि एक नियोक्ता, यानी वह व्यक्ति जिसे कर्मचारी को काम पर रखने और निकालने का अधिकार है, आम तौर पर अपने रोजगार के दौरान और अपने अधिकार के दायरे में संबंधित कर्मचारी द्वारा किए गए अत्याचार के लिए प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार है, एक खंडन योग्य धारणा है। यदि मूल नियोक्ता यह स्थापित करने में सक्षम है कि जब नौकर को उधार दिया गया था, तो उस पर प्रभावी नियंत्रण भी

अवक्रेता को हस्तांतरित कर दिया गया था, तो मूल मालिक अपने दायित्व से बच सकता है और अस्थायी नियोक्ता या अवक्रेता, जैसा भी मामला हो, को अवक्रेता की कमान और नियंत्रण में रहते हुए संबंधित कर्मचारी द्वारा अपने रोजगार के दौरान किए गए अत्याचार के लिए प्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिए, इस तथ्य के बावजूद कि चालक मूल मालिक के वेतन पर बना रहेगा। जैसा कि ऊपर देखा गया है, सामान्य सिद्धांत पर आधारित प्रस्ताव का इस मामले में न केवल पक्षों के नेतृत्व में साक्ष्य के आधार पर बल्कि शर्तों 6 और 7 (उपरोक्त) के आधार पर भी पर्याप्त रूप से खंडन किया जाता है, जो यह दर्शाते हैं कि मालिक ने न केवल चालक की सेवाओं को आर. एस. आर. टी. सी. को हस्तांतरित किया था, बल्कि वास्तविक नियंत्रण और चालक को आर. एस. आर. टी. सी. के संचालक और अन्य अधिकारियों के निर्देशों, नियंत्रण और आदेश के तहत कार्य करना था। 18. हमारे विचार में समझौते (ऊपर) की शर्त संख्या 15 पर अपीलार्थी के लिए विद्वान वकील द्वारा रखी गई निर्भरता गलत है। इस तथ्य के अलावा कि मालिक और आर. एस. आर. टी. सी. के बीच समझौते में यह खंड, जिस हद तक यह दुर्घटना के लिए दायित्व को आर. एस. आर. टी. सी. से मालिक को स्थानांतरित करता है, उच्च न्यायालय की राय के अनुसार सार्वजनिक नीति के खिलाफ हो सकता है, हालांकि हम कानून के उस प्रस्ताव की शुद्धता का परीक्षण करने के लिए इच्छुक नहीं हैं क्योंकि तथ्यों पर, हम पाते हैं कि आर. एस. आर. टी. सी. मुआवजे का भुगतान करने के अपने दायित्व से बच नहीं सकता है। शर्त संख्या 15 के

दूसरे भाग में यह स्पष्ट किया गया है कि आर. एस. आर. टी. सी. ने बस के मालिक के दायित्व को पूरी तरह से स्थानांतरित नहीं किया क्योंकि उसने दुर्घटना से उत्पन्न मुआवजे का भुगतान करने की स्थिति में उसे प्रतिपूर्ति का प्रावधान किया था। शर्त संख्या 15 के बाद के भाग में शब्द "यदि निगम को किसी अदालत के माध्यम से या किसी पारस्परिक समझौते के तहत कोई भुगतान करने या कोई खर्च करने की आवश्यकता है, तो निगम बस के मालिक से उसे देय राशि में से कटौती करने के बाद ऐसी राशि की वसूली करने में सक्षम होगा" उस ओर से कोई अस्पष्टता नहीं छोड़ता है और स्पष्ट रूप से पक्षों के इरादे को दर्शाता है। इस प्रकार, आर. एस. आर. टी. सी. समझौते की शर्त संख्या 15 के तहत भी अपने दायित्व से बच नहीं सकता है। इस प्रकार, तथ्यों और कानून दोनों के आधार पर दुर्घटना के लिए मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व आरएसआरटीसी पर पड़ता है।

यह स्पष्ट है कि बीमाकर्ता के दायित्व का प्रश्न और उपरोक्त निर्णय में उससे संबंधित प्रासंगिक वैधानिक प्रावधानों पर भी विचार नहीं किया गया था। आर. एस. आर. टी. सी. और मालिक द्वारा किए गए समझौते के खंड 16 पर विचार करते हुए इस न्यायालय ने कहा कि आर. एस. आर. टी. सी. ने दुर्घटना से उत्पन्न मुआवजे का भुगतान करने की स्थिति में बस के मालिक को पूरी तरह से दायित्व नहीं दिया। तत्काल मामलों में भी ऊपर निर्दिष्ट कुछ खंड हैं जो इंगित करते हैं कि यदि केएसआरटीसी

को भुगतान करना है, तो वह मालिक से उसके द्वारा देय राशि में से या बीमाकर्ता द्वारा मालिक को देय राशि में से उसी की वसूली कर सकता है। आर. एस. आर. टी. सी. बनाम कैलाश नाथ कोठारी (उपरोक्त) में निर्णय के बल पर, के. एस. आर. टी. सी. वाहन के वास्तविक नियंत्रण में होने के कारण भी मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी होगा, हालांकि, हमारी राय में यह पंजीकृत मालिक या बीमाकर्ता से राशि की वसूली कर सकता है, जैसा भी मामला हो। वास्तव में मामले की तुलना में, दावेदारों का दायित्व संयुक्त होगा और कई केएसआरटीसी, पंजीकृत मालिक और बीमाकर्ता पर होंगे।

29. राष्ट्रीय बीमा निगम बनाम दीपा देवी (उपरोक्त) में, वाहन राज्य सरकार द्वारा मांग के अधीन था और मांग पर कब्जा 1988 के अधिनियम या 1939 के अधिनियम की धारा 2 (30) के तहत मालिक की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आता था। इस न्यायालय द्वारा यह अभिनिर्धारित किया गया था कि मोटर वाहन अधिनियम में ऐसी स्थिति की परिकल्पना नहीं की गई थी। ऐसे मामले में मालिक को सामान्य ज्ञान के दृष्टिकोण से समझना होगा। इस प्रकार, राज्य को मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी ठहराया गया। उपरोक्त मामले में सवाल पूरी तरह से अलग था।

30. गोदावरी फाइनेंस कंपनी बनाम डेगाला सत्यनारायणम्मा एंड अदर्स, (2008) 5 एस. सी. सी. 107 में, मालिक की परिभाषा विचार के लिए आई। यह अभिनिर्धारित किया गया कि वित्तपोषक का नाम स्वामी के

रूप में पंजीकरण पुस्तिका में शामिल किया गया था। प्रत्यर्थी को उस वाहन का मालिक माना गया था जिसे उसने गोदावरी फाइनेंस कंपनी द्वारा वित्तपोषित किए जाने पर खरीदा था। वित्तपोषक को मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है क्योंकि 1939 के अधिनियम में मालिक की परिभाषा एक व्यापक वाहन के रूप में है जो किराया खरीद समझौते का विषय है, उस समझौते के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति मालिक होगा। इस प्रकार, प्रमाण पत्र में वित्तपोषक का नाम यह निर्धारित करने के लिए निर्णायक नहीं होगा कि वाहन का मालिक कौन था। किराया खरीद समझौते के मामले में, फाइनेंसर को आम तौर पर मालिक नहीं माना जा सकता है और कब्जे वाला व्यक्ति मोटर दुर्घटना के लिए हर्जाने का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है। इस न्यायालय ने इस प्रकार निर्णय दिया हैः "15. अधिनियम की धारा 165 के तहत गठित न्यायाधिकरण के समक्ष मुआवजे के भुगतान के लिए एक आवेदन दायर किया जाता है, जिसमें मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न होने वाली दुर्घटना, या किसी तीसरे पक्ष की किसी संपत्ति को नुकसान, या दोनों के संबंध में मुआवजे के दावे पर निर्णय लिया जाता है। मुआवजे के दावे को स्वीकार करने के लिए मोटर वाहन का उपयोग अनिवार्य है। आम तौर पर यदि वाहन का चालक उसी का उपयोग करता है, तो वह उसके कब्जे या नियंत्रण में रहता है। वाहन के मालिक का, हालांकि दुर्घटना के समय वाहन के उपयोग से कोई लेना-देना नहीं हो सकता है, वास्तव में उसे चालक के नियोक्ता के रूप में रचनात्मक रूप से

उत्तरदायी माना जा सकता है। इसलिए, एक पुरस्कार पारित करने के लिए जो आवश्यक है, वह है वाहन के उपयोग में शामिल व्यक्तियों या अप्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी व्यक्तियों की देनदारियों का पता लगाना। बीमा कंपनी ऐसे दावों के लिए एक आवश्यक पक्ष बन जाती है क्योंकि यदि वाहन का मालिक उत्तरदायी पाया जाता है, तो उसे मालिक को प्रतिपूर्ति करनी होगी क्योंकि जहां तक किसी तीसरे पक्ष का संबंध है, वाहन अनिवार्य रूप से बीमाकृत है, जैसा कि इसकी धारा 147 के तहत विचार किया गया है, इसलिए इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि वाहन का कब्जा या नियंत्रण एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

31. उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कुलसुम और अन्य, (2011) 8 एस. सी. सी. 142 में, इस न्यायालय ने वाहन के मालिक द्वारा यू. पी. एस. आर. टी. सी. को उसकी मौजूदा और चल रही बीमा पॉलिसी के साथ किराए पर दिए गए वाहन के सवाल पर विचार किया है। यह अभिनिर्धारित किया गया कि यू. पी. एस. आर. टी. सी. निर्दिष्ट अवधि के दौरान वाहन का मालिक बन गया है और मूल मालिक के कहने पर वाहन का बीमा किया गया है, यह माना जाएगा कि वाहन को बीमा पॉलिसी के साथ यू. पी. एस. आर. टी. सी. को हस्तांतरित किया गया था। बीमाकर्ता मुआवजे का भुगतान करने के दायित्व से बच नहीं सकता है। यूपीएसआरटीसी द्वारा की गई अपील को स्वीकार कर लिया गया। तत्काल मामले कमोबेश समान हैं और यू. पी. एस. आर. टी. सी.

बनाम कुलसुम (ऊपर) में इस न्यायालय का निर्णय भी के. एस. आर. टी. सी. द्वारा उठाए गए निवेदन को पुष्ट करता है। इस न्यायालय ने निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया हैः

"30. इस प्रकार, सभी व्यावहारिक उद्देश्यों के लिए, प्रासंगिक अवधि के लिए, निगम विशिष्ट अवधि के लिए वाहन का मालिक बन गया था। यदि निगम कभी भी विशिष्ट अवधि के लिए मालिक बन गया था और वाहन का मूल मालिक के कहने पर बीमा किया गया था, तो यह माना जाएगा कि वाहन को मालिक की सहमति से वाहन में बीमा पॉलिसी के साथ स्थानांतरित किया गया था। अधिनियम की धारा 146 में यह प्रावधान नहीं है कि कोई भी व्यक्ति जो स्वतंत्र रूप से वाहन का उपयोग करता है, उसे एक अलग बीमा पॉलिसी लेनी चाहिए। अधिनियम में अनिवार्य बीमा का उद्देश्य सामाजिक न्याय को आगे बढ़ाने के उद्देश्य से अधिनियमित किया गया है। एच. डी. एफ. सी. बैंक लिमिटेड बनाम रेशमा और अन्य, (2015) 3 एस. सी. सी. 679 में, 1988 के अधिनियम की धारा 2 (30) के प्रावधानों के तहत मालिक की परिभाषा इस न्यायालय के 3 न्यायाधीशों की पीठ के समक्ष विचार के लिए आई। इस न्यायालय ने गोदावरी वित्त कंपनी (उपरोक्त) और पुष्प उर्फ लीला और अन्य बनाम शकुंतला और अन्य (2011) 2 एस. सी. सी. 240 आदि के निर्णयों का उल्लेख किया, जिसमें यह सवाल उठाया गया कि क्या न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित

मुआवजे की राशि का भुगतान करने का दायित्व अकेले वाहन के खरीदार का था या क्या वाहन के अभिलिखित मालिक का दायित्व सह-व्यापक था।

32. एच. डी. एफ. सी. बैंक लिमिटेड बनाम रेशमा एंड अन्य (ऊपर) में इस न्यायालय ने इस प्रकार अभिनिर्धारित कियाः "22. वर्तमान मामले में, जैसा कि तथ्यों को उजागर किया गया है, अपीलकर्ता बैंक ने वाहन की खरीद के लिए मालिक को वित्तपोषित किया था और मालिक ने बैंक के साथ एक काल्पनिक समझौता किया था। उधारकर्ता का वाहन का बीमा कराने का प्रारंभिक दायित्व था, लेकिन बिना बीमा के उसने वाहन को सड़क पर चलाया और दुर्घटना हो गई। यदि वाहन का बीमा किया जाता, तो बीमा कंपनी उत्तरदायी होती, न कि मालिक। इस तथ्य पर कोई संदेह नहीं है कि वाहन परिकल्पना के समझौते का विषय था और प्रतिवादी 2 के कब्जे और नियंत्रण में था। उच्च न्यायालय मुख्य निर्णय के साथ-साथ समीक्षा दोनों में आगे बढ़ा है कि फाइनेंसर मालिक के स्थान पर कदम रखता है। रिलायंस को मोहन बेनिफिट (पी) लिमिटेड पर रखा गया है। बनाम कचराजी रायमलजी (1997) 9 एस. ई. सी. 103, हमारी सुविचारित राय में, अनुचित था क्योंकि तत्काल मामले में सभी दस्तावेज बैंक द्वारा दाखिल किए गए थे। उक्त मामले में, इस न्यायालय की दो-न्यायाधीशों की पीठ ने किराया-खरीद समझौते से अपीलार्थी और प्रतिवादी के बीच संबंधों पर संदेह किया था। जो भी हो, उक्त मामला अपने स्वयं के तथ्यों पर आधारित था। राजस्थान एस. आर. टी. सी. बनाम कैलाश नाथ कोठारी, (1997) 7 एस. सी. सी. 481 के निर्णय में न्यायालय ने निगम पर दायित्व को "मालिक" की परिभाषा के संबंध में निर्धारित किया जो वाहन के नियंत्रण और कब्जे में था। प्रभाव के समान राष्ट्रीय बीमा कंपनी

लिमिटेड बनाम दीपा देवी, (2008) 1 एस. सी. सी. 414 में निर्णय है। यह कहा जाए, उक्त मामले में न्यायालय ने फैसला सुनाया कि मुआवजे की राशि का भुगतान करने के लिए राज्य दावेदार को उत्तरदायी होगा, न कि वाहन के पंजीकृत मालिक और बीमा कंपनी को। पुष्प बनाम शकुंतला मामले (2011) 2 एस. ई. सी. 240 में विद्वान न्यायाधीशों ने दीपा देवी में अनुपात को इस आधार पर अलग किया कि यह अपने विशेष तथ्यों पर निर्भर करता है और बीमाकर्ता पर दायित्व निर्धारित करता है। यू. पी. एस. आर. टी. सी. बनाम कुलसुम, (2011) 8 एस. सी. सी. 142 में, कैलाश नाथ कोठारी में बताए गए सिद्धांत को अलग किया गया था और इस तथ्य पर ध्यान दिया गया था कि प्रासंगिक समय पर, विचाराधीन वाहन का बीमा किया गया था और पॉलिसी बहुत अधिक लागू थी और इसलिए, बीमाकर्ता मालिक को क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी था।

23. पूर्वगामी मामलों में बताए गए सिद्धांतों के सावधानीपूर्वक विश्लेषण पर, यह पाया गया है कि एक सामान्य धागा है कि परिकल्पना समझौते के तहत वाहन के कब्जे वाले व्यक्ति को मालिक माना गया है। इस बात पर जोर देने की आवश्यकता नहीं है कि यदि वाहन का बीमा किया गया है, तो बीमाकर्ता तब तक क्षतिपूर्ति करने के लिए बाध्य है जब तक कि पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन नहीं होता है जिसके तहत बीमाकर्ता दोषमुक्ति की मांग कर सकता है। 24. पम्या कला देवी बनाम असम राज्य, (2014) 14 एस. सी. सी. 142 में, तीन-न्यायाधीशों की पीठ ने

स्पष्ट रूप से कहा है कि परिकल्पना के समझौते के तहत वाहन के नियंत्रण और कब्जे वाले व्यक्ति को मालिक के रूप में माना जाना चाहिए और न कि केवल पंजीकृत मालिक और उसके बाद अदालत ने विधायी इरादे को स्वीकार किया है, और फैसला सुनाया है कि वाहन के पंजीकृत मालिक को उत्तरदायी नहीं ठहराया जाना चाहिए यदि वाहन उसके कब्जे और नियंत्रण में नहीं है। अधिनियम की धारा 146 का संदर्भ है कि कोई भी व्यक्ति बिना बीमा के सार्वजनिक स्थान पर किसी अन्य व्यक्ति को मोटर वाहन का उपयोग करने या करने या उपयोग करने की अनुमति नहीं देगा क्योंकि यह 1988 के अधिनियम के तहत अनिवार्य वैधानिक आवश्यकता है। तत्काल मामले में, अपीलार्थी का पूर्ववर्ती, सेंचुरियन बैंक, प्रतिवादी 2 के साथ पंजीकृत मालिक था। प्रतिवादी 2 वाहन के नियंत्रण और कब्जे में था। उसने बीमा कंपनी को पूरा प्रीमियम दिए बिना डीलर से वाहन ले लिया था और इस तरह वाहन का बीमा कराया था। उच्च न्यायालय ने गलती से यह राय दी है कि यदि उधारकर्ता वाहन का बीमा कराने में विफल रहता है तो वाहन का बीमा कराने की जिम्मेदारी वित्तपोषक की है। परिकल्पना समझौते में उक्त शब्द यह नहीं बताता है कि अपीलार्थी वित्तपोषक वाहन का मालिक बन गया था और वाहन के नियंत्रण और कब्जे में था। बीमे के पूर्ण भुगतान के बिना विक्रेता से वाहन लेना प्रतिवादी 2 की पूर्ण गलती थी। अभिलेख पर ऐसा कुछ भी नहीं लाया गया है कि इस तथ्य के बारे में अपीलार्थी वित्तपोषक को पता था या यह वित्तपोषक के साथ मिलीभगत से किया गया था। जब विधायिका का इरादा

इस प्रभाव के लिए बिल्कुल स्पष्ट है, तो वाहन के एक पंजीकृत मालिक को उत्तरदायी नहीं ठहराया जाना चाहिए यदि वाहन उसके कब्जे और नियंत्रण में नहीं है और रिकॉर्ड पर सबूत है कि प्रतिवादी 2 ने बीमा के बिना 1988 अधिनियम की धारा 146 में निहित वैधानिक प्रावधान का उल्लंघन करते हुए वाहन चलाया, तो उच्च न्यायालय वित्तपोषक पर दायित्व पर विचार नहीं कर सकता था। अपील में विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा प्रशंसा, वास्तव में और कानून दोनों में, पूरी तरह से अस्थिर है। "इस न्यायालय ने कहा है कि जब भी एक समझौता था और वाहन का बीमा किया गया है और समझौता धारक को एक मालिक माना जाता है, तो बीमाकर्ता क्षतिपूर्ति करने के दायित्व से बच नहीं सकता है।

33. एच. डी. एफ. सी. बैंक लिमिटेड बनाम रेशमा एंड बैंक लिमिटेड बनाम रेशमा एंड अन्य (ऊपर) में निर्णय को देखते हुए, बीमाकर्ता देयता से बच नहीं सकता है, जब परिकल्पना समझौते के कारण स्वामित्व बदल जाता है। किराया देने के मामले में भी, यह दायित्व से बच नहीं सकता है, भले ही स्वामित्व बदल जाए। भले ही, के. एस. आर. टी. सी. को 1988 के अधिनियम की धारा 2 (30) के तहत मालिक माना जाता है, पंजीकृत मालिक के. एस. आर. टी. सी. के साथ कानूनी रूप से किए गए पट्टा समझौते के नियमों और शर्तों के अनुसार उत्तरदायी बना रहता है।

34. उपरोक्त चर्चा को ध्यान में रखते हुए, हमारा मानना है कि पंजीकृत मालिक, बीमाकर्ता के साथ-साथ केएसआरटीसी दावेदारों को संयुक्त रूप से और अलग-अलग मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा और केएसआरटीसी पंजीकृत मालिक के साथ किए गए पट्टा समझौते के संदर्भ में दावेदारों या बीमाकर्ता को भुगतान की गई राशि की वसूली करने का हकदार होगा जैसा कि समझौते में निर्धारित किया गया है ।

35. तदनुसार, अपीलों की अनुमति दी जाती है। पक्षकार अपना खर्च स्वयं वहन करें।

कल्पना के. त्रिपाठी

अपील स्वीकार की गई।

यह अनुवाद आर्टिफ़िशयल इंटेलिजेंस टूल "सुवास" के जरिये अनुवादक सुनील कुमार की सहायता से किया गया है ।

अस्वीकरण - इस निर्णय का अनुवाद स्थानीय भाषा में किया जा रहा है, एवं इसका प्रयोग केवल पक्षकार इसको समझने के लिए उनकी भाषा में कर सकेंगे एवं यह किसी अन्य प्रयोजन में काम नहीं ली जायेगी। सभी आधिकारिक एवं व्यवहारिक उद्देश्यों के लिए उक्त निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही विश्वसनीय माना जायेगा एवं निष्पादन एवं क्रियान्वयन में भी उसी को उपयोग में लिया जायेगा।