

एचडीएफसी बैंक लिमिटेड

बनाम

कुमारी रेशमा और अन्य

(सिविल अपील संख्या 10608-10609/2014)

1 दिसंबर, 2014

[दीपक मिश्रा, रोहिंटन फाली नरीमन और उदय उमेश ललित, जे. जे.]

मोटर वाहन अधिनियम, 1988- धारा 2(30) और 146- बीमाकृत मोटर वाहन द्वारा मोटर दुर्घटना जिसे किराया- खरीद समझौते के तहत कल्पित किया गया था- फाइनेंसर की देयता- तीसरे पक्ष को मुआवजा देने के लिए- आयोजित:जहां मोटर वाहन किराया- खरीद समझौते का विषय है, समझौते के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति मालिक होगा- तत्काल मामले में, वाहन फाइनेंसर के कब्जे में नहीं था और धारा- 146 का उल्लंघन करते हुए सड़क पर चलाया गया था। वित्तपोषक की जानकारी के बिना- इसलिए वित्तपोषक को क्षतिपूर्ति का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है।

अपीलों को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया:

1. परिभाषा 'मालिक' के एक सादे पठन पर, जैसा कि उपखंड 2(30) की परिकल्पना की गई है। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अनुसार, यह स्पष्ट है कि कोई व्यक्ति जिसके नाम पर हो। एक मोटर वाहन स्टैंड पंजीकृत वाहन का मालिक होता है और जहां मोटर वाहन किराया- खरीद समझौते या परिकल्पना के समझौते का विषय होता है, उस समझौते के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति मालिक होता है। विधायिका ने जानबूझकर पंजीकृत मालिकों से अपवाद निकाला है जिससे

शब्दकोश खंड में उल्लिखित समझौतों के तहत वाहन के कब्जे वाले व्यक्ति को इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए मालिक बनाया गया है। [पैरा 10] [1013- एफ- एच; 1014- ए- सी]

2. वर्तमान मामले में, वाहन परिकल्पना के एक समझौते के अधीन था और प्रतिवादी संख्या 2 के तहत कब्जे और नियंत्रण में था। उसने बीमा कंपनी को पूरा प्रीमियम दिए बिना डीलर से वाहन ले लिया था और इस तरह वाहन का बीमा करवाया 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 अपीलकर्ता वित्तपोषक वाहन का मालिक बन गया था और वाहन के नियंत्रण और कब्जे में था। यह प्रतिवादी संख्या 2 की आत्यन्तिक गलती थी कि वह बिना आत्यन्तिक रूप से विक्रेता से वाहन ले गया। बीमा का भुगतान: अभिलेख पर ऐसा कुछ भी नहीं लाया गया है कि यह तथ्य अपीलकर्ता वित्तपोषक को ज्ञात था या यह वित्तपोषक के साथ मिलीभगत से किया गया था। [पैरा 23 और 253 [1026- ए; 1027- सी- एफ]

3. 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 संख्या 2 ने बीमा के बिना वाहन चलाया मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की खंड 146 में निहित वैधानिक प्रावधान का उल्लंघन करते हुए, उच्च न्यायालय वित्तपोषक पर दायित्व पर विचार नहीं कर सकता था। इस प्रकार, पुरस्कार को संतुष्ट करने का दायित्व मालिक, प्रत्यर्थी संख्या 2 का है और वित्तपोषक का नहीं। [पारस 25 और 26] [1027- एफ- एच; 1028- ए- बी]

राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम दीपा देवी अन्य अन्य 2007 (13) एससीआर 134: 2008 (1) एस. सी. सी. 414; गोदावरी फाइनेंस कंपनी अन्य डेगाला सत्यनारायणम्मा और अन्य 2008 (6) एस. सी. आर. 331:2008 (5) एससीसी 107; पुष्प उपनाम लीला और अन्य. बनाम शकुंतला और अन्य 2011 (1) एससीआर 334:2011 (2) एस. सी. सी. 240; उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम अन्य कुलसुम और अन्य 2011 (15) एससीआर 618: 2011 (8) एस. सी. सी. बनाम असम राज्य और अन्य पर भरोसा किया।

142; पूर्ण कला देवी 2014 (4) स्केल 586 मोहन बेनिफिट प्राइवेट लिमिटेड बनाम कचराजी रायमलजी और अन्य: (1997) 9 एस. सी. सी. 103; राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम अन्य कैलाश नाथ कोठारी और अन्य 1997 (3) पूरक एससीआर 724: 1997 (7) एससीसी 481- प्रतिष्ठित।

मुकेश के. त्रिपाठी बनाम वरिष्ठ मंडल प्रबंधक एल. आई. सी. 2004 (4) सप्लीमेंट एससीआर 127:2004 (8) एस. सी. सी. 387; रमेश मेहता बनाम सांवल चंद सिंघवी 2004 (1) पूरक एस. सी. आर. 418: 2004 (5) एस. सी. सी. 409; महाराष्ट्र राज्य बनाम भारतीय चिकित्सा संघ 2001 (5) पूरक एससीआर 474:2002 (1) एस. सी. सी. 589; पांडे एंड कंपनी बिल्डर्स (पी) लिमिटेड, बनाम बिहार राज्य 2006 (8) पूरक एससीआर 997:2007 (1) एस. सी. सी. 467; राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड बनामदुरदादाहया कुमार सामल (1988) 2 टीएसी 25 (ओरी); मुख्य अधिकारी, भावनगर नगरपालिका बनाम बच्चूभाई अफानभाई ए. आई. आर. 1996 गुजरात। 51; टीवी। जोस (डॉ.) वी. चाको पीएम 2001 (3) पूरक एससीआर 366: 2001 (8) एस. सी. सी. 748- संदर्भित।

केस लॉ रेफरेन्स

(1997) 9 एस. सी. सी. 103 विशिष्ट पैरा 11

1997 (3) पूरक एस. सी. आर. 724 विशिष्ट पैरा 13

2007 (13) एस. सी. आर. 134 पर भरोसा किया पैरा 15

2004 (4) पूरक एस. सी. आर. 127 संदर्भित है पैरा 16

2004 (1) पूरक एस. सी. आर. 418 संदर्भित है पैरा 16

2001 (5) पूरक एस. सी. आर. 474 संदर्भित है पैरा 16

2006 (8) पूरक एस. सी. आर. 997 में निर्दिष्ट पैरा 16

(1988) 2 टीएसी 25 (ओरी) को संदर्भित पैरा 16

ए. आई. आर. 1996 गुजरात 51 को संदर्भित किया गया पैरा 16

2008 (6) एस.सी.आर. 331 पर भरोसा किया पैरा 17

2011 (1) एस.सी.आर. 334 पर निर्भर पैरा 18

2001 (3) पूरक एस. सी. आर. 366 संदर्भित है पैरा 18

2011 (15) एस. सी. आर. 618 पर विश्वास किया पैरा 19

2014 (4) स्केल 586 पर विश्वास किया गया पैरा 22

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णय: दीवानी याचिका सं. 10608-10609/2014

मध्य प्रदेश उच्च न्यायालय, इंदौर के विविध अपील संख्या 2261/2005 और समीक्षा याचिका संख्या 619/2013 की विविध अपील संख्या 2261/2005 में दिनांकित 22-10-2013 से 13-05-2014 तक निर्णय और आदेश से।

गोपाल सुब्रमण्यम, वरिष्ठ अधिवक्ता, रजत कत्याल, दिनकर कालरा, अधिवक्ता अपीलकर्ता के लिए।

न्यायालय का निर्णय दीपक मिश्रा, जे. द्वारा दिया गया।

1. विशेष अवकाश याचिकाओं दोनों में अवकाश अनुदत्त दी गई।

2. इन अपीलों में, विशेष अनुमति द्वारा, हमलावर विभिन्न क्षेत्रों में इंदौर में मध्य प्रदेश उच्च न्यायालय की न्यायपीठ के विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पारित 22.10.2013 के निर्णय और आदेश के लिए है। सेंचुरियन बैंक लिमिटेड द्वारा 2005 की अपील संख्या 2261, इसमें अपीलकर्ता के पूर्ववर्ती हित में, और विविध 2005 की अपील सं. 3243 दावेदारों द्वारा प्रस्तुत की गई, जिसमें प्रतिवादी, जिसके द्वारा उच्च न्यायालय ने अपीलकर्ता द्वारा प्रस्तुत अपील को खारिज कर दिया है। प्रदान की गई राशि को बढ़ाकर 3 लाख रुपये करके दावेदारों की अपील की अनुमति दी गई। राय है कि उक्त राशि उसके द्वारा की गई चोटों के लिए न्यायसंगत और न्यायसंगत मुआवजा होगी। उच्च न्यायालय ने समीक्षा याचिका सं. 619/2013 अपीलकर्ता द्वारा दिनांकित 13.05.2014 आदेश के माध्यम से यहाँ वरीयता दी गई है। उल्लेखनीय है कि अतिरिक्त सदस्य, मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण सं. 181/2003, रुपये 1,75,000-दावे के मामले में इंदौर ने फैसला सुनाया था।

3. अनावश्यक विवरणों को छानते हुए, जिन तथ्यों का उल्लेख किया जाना आवश्यक है, वे यह हैं कि 20.12.2002 को लगभग 12.30 शाम को दावेदार पंजीकरण संख्या वाले स्कूटर पर जा रहा था। शास्त्री ब्रिज से यशवंत स्कवायर तक एक एमपी09क्यू92 और उस समय उत्तरदाता 2 से संबंधित और उत्तरदाता संख्या 3 द्वारा संचालित मोटर साइकिल जल्दबाजी और लापरवाही से स्कूटर से टकरा गई, जिसके परिणामस्वरूप उसे दाहिने हाथ के सुपरकॉन्डिलर फ्रैक्चर और ह्यूमरस हड्डी फ्रैक्चर और कुछ अन्य चोटें आईं। उन्होंने विभिन्न अस्पतालों में इलाज का लाभ उठाया क्योंकि उन्हें एक ऑपरेशन से गुजरना पड़ा और उसके बाद नियमित रूप से

फिजियोथेरेपी लेने की सलाह दी। चोटों और उपचार का लाभ उठाने में खर्च की गई राशि को ध्यान में रखते हुए, उसने रुपये का दावा करते हुए एक दावा याचिका दायर की। न्यायाधिकरण ने, जैसा कि पहले कहा गया था, 6 प्रतिशत ब्याज के साथ 1 करोड़ रुपये की राशि का आदेश दिया और राय दी कि दावा याचिका के सभी गैर-आवेदक संयुक्त रूप से और अलग-अलग मुआवजे की राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे। यहाँ पूर्ववर्ती अपीलकर्ता बैंक द्वारा प्रस्तुत किए गए रुख और रुख को बताना उपयुक्त है कि उसने केवल एक ऋण आगे बढ़ाया था और उसके द्वारा 1.11.2002 पर परिकल्पना समझौते को निष्पादित किया गया था। समझौते की शर्तों के अनुसार, वाहन का मालिक अपने खर्च पर वाहन का बीमा कराने के लिए जिम्मेदार था। रिलायंस को ऋण समझौते के खंड 16 और 17 पर रखा गया था जिसमें कहा गया था कि यदि उधारकर्ता वाहन का बीमा कराने में विफल रहता है या वाहन का बीमा कराने में लापरवाही करता है तो बैंक को वाहन का बीमा कराना आवश्यक है। जैसा कि पहले बताया गया है कि दुर्घटना 20.12.2002 पर हुई थी और वाहन का बीमा मालिक द्वारा 16.1.2003 पर किया गया था। बैंक द्वारा आगे कहा गया कि मालिक ने मोटर साइकिल के डीलर यानी पटवा अभियान प्राइवेट लिमिटेड के पास 6,444/- रुपये जमा किए, जबकि उसे 9,444/- रुपये का भुगतान करना था। इसके बावजूद उन्हें सफलता मिली। उसी दिन वाहन का कब्जा जो अनुज्ञेय नहीं था।

4. न्यायाधिकरण के समक्ष यह आग्रह किया गया था कि वित्तदाता मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं था और यह उधारकर्ता का अनन्य दायित्व था। खंडों की जांच पर न्यायाधिकरण ने राय दी कि चूंकि वित्तदाता का कर्तव्य था कि वह यह देखे कि उधारकर्ता वाहन का बीमा कराने में लापरवाही नहीं करता है, इसलिए वह मालिक के साथ-साथ उत्तरदायी भी था और तदनुसार संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से दायित्व को निर्धारित किया।

5. अपील में, यह तर्क दिया गया था कि वित्तपोषक को मुआवजे का भुगतान करने के दायित्व के साथ नहीं लगाया जा सकता था। उच्च न्यायालय ने मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की खंड 2 (30) में परिभाषा खंड (संक्षिप्तता के लिए "अधिनियम") का उल्लेख किया, समझौते के खंड 16 में प्रयुक्त भाषा पर ध्यान दें कि यदि मालिक वाहन का बीमा कराने में लापरवाही करता है तो बैंक को इसका बीमा कराना आवश्यक था, और यह तथ्य कि वित्तपोषक और उधारकर्ता पंजीकृत मालिक थे और तदनुसार राय दी कि बैंक भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। इस दृष्टिकोण के कारण विद्वान न्यायाधीश ने बैंक द्वारा की गई अपील को खारिज कर दिया और दावेदारों द्वारा की गई अपील को आंशिक रूप से स्वीकार कर लिया। यदि कहा जाए, तो बैंक द्वारा दायर समीक्षा के लिए आवेदन सफल नहीं हुआ।

6. हमने अपीलकर्ता विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री गोपाल सुब्रमण्यम को सुना है। नोटिस दिए जाने के बावजूद कोई भी प्रतिवादी की ओर से पेश नहीं हुआ है।

7. हम यहां यह उल्लेख करने के लिए बाध्य हैं कि नोटिस जारी करते समय हमने निर्देश दिया था कि अपीलकर्ता- बैंक न्यायाधिकरण के समक्ष सम्मानित राशि जमा करेगा जो दावेदार के पक्ष में वितरित करने के लिए स्वतंत्र होगा। श्री सुब्रमण्यम ने कहा कि बैंक दावेदार से कुछ भी वसूल करने का इरादा नहीं रखता है, लेकिन कानूनी स्थिति स्पष्ट की जानी चाहिए ताकि बैंक, जो कि वित्तदाता है, को अनावश्यक रूप से इस तरह की मुकदमेबाजी में नहीं घसीटा जाए।

8. विवादित पुरस्कार और अपील में पारित आदेश की आलोचना करते हुए, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता प्रस्तुत किया है कि अधिनियम की खंड 2 (30) के तहत 'मालिक' की परिभाषा एक ऐसे फाइनेंसर को शामिल नहीं करेगी जिसने वाहन के कब्जे और नियंत्रण में उधारकर्ता के साथ एक काल्पनिक समझौता किया है। विद्वान वरिष्ठ

अधिवक्ता यह तर्क देंगे कि समझौते के खंड 16 और 17 का फाइनेंसर के दायित्व से कोई लेना- देना नहीं है, क्योंकि अधिनियम की खंड 146 के तहत मालिक को सड़क पर चलने से पहले वाहन का बीमा करना आवश्यक है और मामले में उधारकर्ता, जो वाहन के कब्जे और नियंत्रण में था, बीमित राशि का भुगतान किए बिना गुप्त तरीके से और वाहन का बीमा कराने के लिए उसी दिन डीलर से वाहन लिया था और बाद में उसका बीमा कराया था। उनके द्वारा यह आग्रह किया जाता है कि बैंक की भूमिका तब आएगी जब वाहन का बीमा करने में विफलता होगी और किसी भी मामले में, जो तीसरे पक्ष को मुआवजे का भुगतान करने के लिए फाइनेंसर पर एक वैधानिक दायित्व नहीं लगाएगा, क्योंकि वाहन फाइनेंसर द्वारा या उदाहरण के लिए सड़क पर नहीं है। आगे विस्तार से बताते हुए, उसके द्वारा यह प्रस्तुत किया जाता है कि यदि मालिक भुगतान नहीं करता है, तो बैंक बीमा कंपनी को भुगतान करेगा और उधारकर्ता से इसकी वसूली करेगा और इसलिए, वित्तपोषक पर देयता को बढ़ाने के लिए अनुबंध की अलग तरीके से व्याख्या करना अनुचित होगा। उनके द्वारा यह दावा किया जाता है कि समझौते में कोई शर्त नहीं है कि वित्तदाता दुर्घटना की स्थिति में तीसरे पक्ष के खिलाफ उधारकर्ता को क्षतिपूर्ति देगा और इस तरह के अभिधारणा की अनुपस्थिति में उच्च न्यायालय द्वारा दी गई व्याख्या आत्यन्तिक रूप गलत है।

9. उक्त निवेदन की सराहना करने के लिए, अधिनियम की खंड 2 (30) का उल्लेख करना उचित है जो निम्नानुसार है:-

“(30). "स्वामी" से ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसके नाम पर मोटर वाहन पंजीकृत है, और जहां ऐसा व्यक्ति नाबालिग है, ऐसे नाबालिग का संरक्षक, और एक मोटर वाहन के संबंध में जो किराया- खरीद समझौते, या पट्टे के समझौते या परिकल्पना के समझौते का विषय है, उस समझौते के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति।”



10. उपरोक्त परिभाषा को सीधे पढ़ने पर, यह प्रदर्शित किया जा सकता है कि एक व्यक्ति जिसके नाम पर एक मोटर वाहन पंजीकृत है, वह वाहन का मालिक है और जहां मोटर वाहन किराया- खरीद समझौते या परिकल्पना के समझौते का विषय है, उस समझौते के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति मालिक है। इसमें यह भी निर्धारित किया गया है कि नाबालिग के मामले में, ऐसे नाबालिग के अभिभावक को मालिक माना जाएगा। इस प्रकार, नाबालिग के मामले में विधायिका का इरादा ऐसे नाबालिग के अभिभावक के साथ 'मालिक' के रूप में व्यवहार करना अनिवार्य है। यह 'मालिक' शब्द की परिभाषा का पहला अपवाद है। दूसरा अपवाद जो बनाया गया है वह यह है कि एक मोटर वाहन के संबंध में, जो किराया- खरीद समझौते या पट्टे के समझौते या परिकल्पना के समझौते का विषय है, उस समझौते के तहत वाहन के कब्जे वाला व्यक्ति मालिक है। यह ध्यान दिया जाए कि विधायिका ने जानबूझकर पंजीकृत मालिकों से इन अपवादों को अलग कर दिया है, जिससे एक नाबालिग के अभिभावक को उत्तरदायी बनाया गया है, और शब्दकोश खंड में उल्लिखित समझौतों के तहत वाहन के कब्जे वाले व्यक्ति को इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए मालिक बनाया गया है।

11. जैसा कि हम उच्च न्यायालय के फैसले से पाते हैं, इसने मोहन बेनिफिट प्राइवेट लिमिटेड पर निर्भरता रखी है। वी. कचराजी रायमैजी अन्य अन्य. उक्त मामले में, 2 प्रतिवादी ट्रक के पंजीकृत मालिक थे अन्य अपीलकर्ता "किराया- खरीद समझौते के अनुसार वाहन का कानूनी मालिक" था। दावा याचिका में कहा गया है कि दुर्घटना के समय, प्रतिवादी 2 "4" प्रतिवादी और अपीलकर्ता के स्वामित्व वाले ट्रक को चला रहा था और वे दावा किए गए नुकसान का भुगतान करने के लिए संयुक्त रूप से और अलग- अलग रूप से उत्तरदायी हो गए थे। न्यायाधिकरण, इस निष्कर्ष पर पहुंचने से पहले दिए गए साक्ष्य के आधार पर कि किराया- खरीद समझौता अपीलकर्ता और दूसरे

प्रत्यर्थी के बीच निष्पादित एकमात्र दस्तावेज नहीं था। इसने अपीलकर्ता और दूसरे प्रतिवादी के खिलाफ हर्जाना का आदेश दिया था। न्यायाधिकरण द्वारा पारित निर्णय की पुष्टि उच्च न्यायालय द्वारा की गई थी जिसमें कहा गया था कि कथित ऋण के समय पक्षों के बीच निष्पादित वास्तविक दस्तावेजों को अदालत से गलत उद्देश्यों के साथ वापस रखा गया था और उस स्थिति में, अपीलकर्ता के खिलाफ सभी संभावित प्रतिकूल निष्कर्ष निकाले जाने चाहिए और जो किराया खरीद समझौता प्रस्तुत किया गया था उसे आधार नहीं बनाया जा सकता था- पार्टियों के बीच संबंध तय करने के लिए और न ही इसे यह साबित करने के लिए सेवा में लगाया जा सकता था कि लेनदेन केवल किराया खरीद समझौते की आड़ में काल्पनिक था। उच्च न्यायालय द्वारा व्यक्त विचार की पुष्टि करते हुए, इस न्यायालय ने कहा

“वकील और मामले में प्रस्तुत किए गए साक्ष्य को सुनने के बाद, हमने इस बात में कोई संदेह नहीं पढ़ा है कि अपीलकर्ता द्वारा प्रस्तुत किराया- खरीद समझौता अपीलकर्ता और दूसरे प्रतिवादी के बीच सच्चे संबंध को स्पष्ट नहीं करता है। इसलिए, उच्च न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचने में सही था कि यदि उनके बीच वास्तविक संबंध को दर्शाने वाले दस्तावेज प्रस्तुत किए जाते, तो वे अपीलकर्ता के मामले को "विस्फोट" कर देते। नतीजतन, उच्च न्यायालय द्वारा तैयार किया गया प्रतिकूल निष्कर्ष उचित था।”

12. इस तरह के निर्णय के बाद, अदालत ने अपीलकर्ता के वकील की इस दलील को खारिज कर दिया कि यह दिखाने के लिए कोई सबूत नहीं है कि अपीलकर्ता को ट्रक के चालक को नियंत्रित करने का कोई अधिकार था। न्यायालय ने राय दी कि मामले की परिस्थितियों में, तार्किक निष्कर्ष यह होना चाहिए कि यदि वे दस्तावेज जो अपीलकर्ता और दूसरे प्रतिवादी के बीच सच्चे संबंध को निर्धारित करते हैं, तो उन्हें अपीलकर्ता को ट्रक चलाने और उसके चालक के मामले में नियंत्रण का प्रयोग करने का

अधिकार होगा।

13. इस संदर्भ में, हम राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी और अन्य में दो- न्यायाधीशों की पीठ के फैसले का उल्लेख कर सकते हैं। उक्त मामले में, राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम (आर. एस. आर. टी. सी.) द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष याचिका दायर की गई थी कि चूंकि यह केवल एक किरायेदार था और बस का मालिक नहीं था, इसलिए इसे मुआवजे के भुगतान के लिए किसी भी दायित्व के साथ नहीं लगाया जा सकता था, लेकिन उक्त रुख को स्वीकार नहीं किया गया था। {इस न्यायालय के समक्ष यह तर्क दिया गया था कि निगम बस का मालिक नहीं होने के नाते दुर्घटना से उत्पन्न होने वाले किसी भी मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं था क्योंकि जो चालक संबंधित समय पर बस चला रहा था, वह बस के मालिक के रोजगार में नहीं था और निगम का नहीं था और इसलिए, उसे चालक के जल्दबाजी और लापरवाही के कार्य के लिए प्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता था। न्यायालय ने खंड 2 (3) में परिभाषा का उल्लेख किया, जो "अनुबंध वाहन" को परिभाषित करती है, खंड 2 (19), जो "मालिक" को परिभाषित करती है, खंड 2 (29), जो "मंच वाहन" को परिभाषित करती है और खंड 42 जो "परमिट की आवश्यकता" से संबंधित है। न्यायालय द्वारा पुनः प्रस्तुत किए गए ये प्रावधान मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (संक्षेप में, '1939 अधिनियम') से संबंधित थे। 1939 के अधिनियम के तहत मालिक को निम्नानुसार परिभाषित किया गया था:

"2. (19) "स्वामी" से तात्पर्य है, जहां मोटर वाहन का कब्जा 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।"

न्यायालय ने समझौते की 4 से 7 और 15 शर्तों का उल्लेख किया और उस संदर्भ में इस प्रकार अभिनिर्धारित किया:

“स्वीकार किए गए तथ्यों से स्पष्ट रूप से पता चलता है कि विचाराधीन वाहन कब्जे में था और वास्तविक नियंत्रण में था। आर. एस. आर. टी. सी. द्वारा निर्दिष्ट मार्ग पर चलने के उद्देश्य से और आर. एस. आर. टी. सी. द्वारा किराए पर यात्रियों को ले जाने के लिए उपयोग 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।”

इसके तहत मालिक की परिभाषा पर विचार करते हुए: 1939 अधिनियम, न्यायालय ने फैसला सुनाया कि अधिनियम की खंड 2 (19) के तहत मालिक की परिभाषा संपूर्ण 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 निर्देशों और आदेशों के तहत चालक बस को संचालित करने के लिए बाध्य है। के अर्थ को सीमित करने के लिए: “पंजीकृत मालिक के लिए "मालिक" केवल उस मामले में होगा जहां "वाहन वास्तविक कब्जे में है और दुर्घटना के मामले में दायित्व को निर्धारित करने के उद्देश्य से अवक्रेता का नियंत्रण उचित नहीं होगा। "मालिक" का दायित्व उसके कर्मचारी द्वारा उसके "रोजगार" के दौरान किए गए अत्याचार 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।

14. ऐसा कहने के बाद, न्यायालय समझौते की शर्तों, विशेष रूप से 6 और 7 की शर्तों का विश्लेषण करने के लिए आगे बढ़ा, जिससे उस मामले में पता चला कि

मालिक ने न केवल चालक की सेवाओं को निगम को हस्तांतरित किया था, बल्कि वास्तविक नियंत्रण और चालक को आर. एस. आर. टी. सी. के कंडक्टर और अन्य अधिकारियों के निर्देशों, नियंत्रण और आदेश के तहत कार्य करना था। इस दृष्टिकोण के होने के कारण, इसने उच्च न्यायालय द्वारा व्यक्त किए गए विचार की पुष्टि की और अपील को खारिज कर दिया।

15. इस संदर्भ में, राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम दीपा देवी अन्य अन्य में दो- न्यायाधीशों की पीठ के फैसले का उल्लेख करना लाभदायक है। उक्त मामले में यह सवाल उठाया गया कि क्या चुनाव ड्यूटी में तैनात करने के उद्देश्य से किसी कार की मांग की जाती है, तो 1988 के अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार दुर्घटना के पीड़ित को मुआवजे के भुगतान के लिए कौन उत्तरदायी होगा। न्यायालय ने 1939 के अधिनियम की खंड 2 (30) अन्य 1988 के अधिनियम में 'स्वामी' की परिभाषा का उल्लेख किया। उस संदर्भ में, न्यायालय ने कहा कि विधायिका ने या तो 1939 के अधिनियम के तहत या 1988 के अधिनियम के तहत इस तरह की स्थिति की कल्पना की थी। न्यायालय ने इस तथ्य पर ध्यान दें कि प्रत्यर्थी संख्या 3 और 4 इस तथ्य के बावजूद वाहन के पंजीकृत मालिक बने रहे कि जन प्रतिनिधि अधिनियम, 1951 के तहत उन्हें प्रदान की गई शक्ति का उपयोग करते हुए जिला कलेक्टर द्वारा इसकी मांग की गई थी और वाहन का मालिक जिला कलेक्टर द्वारा वाहन की मांग के आदेश का पालन करना करने से इनकार नहीं कर सकता है। आगे बढ़ते हुए, न्यायालय ने इस प्रकार निर्णय दिया:

"जबकि वाहन माँग के अधीन रहता है, मालिक उस पर कोई नियंत्रण नहीं रखता है। चालक अभी भी वाहन के मालिक का कर्मचारी हो सकता है, लेकिन उसे राज्य के अधिकारी के निर्देश के अनुसार इसे चलाना होता है, जिसे इसका प्रभारी बनाया जाता है। कानूनी स्वामित्व को छोड़कर, सभी इरादे और उद्देश्य के लिए, वाहन का पंजीकृत

मालिक उस पर पूरा नियंत्रण खो देता है। उनके पास इस बारे में कुछ नहीं है कि वाहन को एक निश्चित समय पर चलाया जाना चाहिए या नहीं। वह चालक को खराब सड़क पर वाहन नहीं चलाने के लिए नहीं कह सकता है। वह या चालक संभवतः यह नहीं कह सकते थे कि रात में वाहन नहीं चलाया जाएगा। माँग का उद्देश्य वाहन का उपयोग करना है। जिस अवधि के लिए वाहन राज्य और/या उसके अधिकारियों के नियंत्रण में रहता है, मालिक केवल अधिनियम के संदर्भ में उसके लिए मुआवजे के भुगतान का हकदार है, लेकिन वह उस पर कोई नियंत्रण नहीं रख सकता है। इस प्रकार की स्थिति में, इस न्यायालय को इस धारणा पर आगे बढ़ना चाहिए कि संसद ने 1988 के अधिनियम को लागू करते समय ऐसी स्थिति की परिकल्पना नहीं की थी। यदि किसी दी गई स्थिति में, 1988 के अधिनियम में निहित वैधानिक परिभाषाओं को अक्षर और भावना से प्रभावी नहीं किया जा सकता है, तो इसे सामान्य ज्ञान के दृष्टिकोण से समझा जाना चाहिए।"

16. अवधारणा को विस्तार से बताते हुए, अदालत ने मुकेश के. त्रिपाठी बनाम वरिष्ठ मंडल प्रबंधक एल. आई. सी., रमेश मेहता बनाम सांवल चंद सिंघवी, महाराष्ट्र राज्य बनाम भारतीय चिकित्सा संघ को संदर्भित किया। पांडे एंड कंपनी बिल्डर्स (पी) लिमिटेड, बनाम बिहार राज्य और कैलाश नाथ कोठारी (उपरोक्त), राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड, बनाम दुरदादाहया कुमार सामल और मुख्य अधिकारी, भावनगर नगर पालिका, बनाम बचूभाई अर्जन्भा पर निर्भरता रखी और अंत में यह राय दी गई कि राज्य मुआवजे की राशि का भुगतान दावेदार को करने के लिए उत्तरदायी होगा, न कि वाहन के पंजीकृत मालिक को और परिणामस्वरूप उसमें अपीलकर्ता, बीमा कंपनी को।

17. गोदावरी वित्त कंपनी वी. डेगाला सत्यनारायणम्मा और अन्य में, मुख्य प्रश्न जो विचार के लिए उत्पन्न हुआ कि क्या 1988 के अधिनियम की खंड 2 (30) के अर्थ के भीतर एक वित्तपोषक वाहन का मालिक होगा। इस न्यायालय के समक्ष यह

तर्क दिया गया कि अधिनियम की खंड 168 के संदर्भ में, एक वित्तपोषक को मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है क्योंकि 1988 के अधिनियम की खंड 2 (30) में निहित 'मालिक' की परिभाषा का अर्थ केवल एक 'पंजीकृत मालिक' होगा; कि यह दावेदारों का मामला नहीं था कि दुर्घटना के समय वाहन पर अपीलकर्ता का कब्जा या नियंत्रण था और निचली अदालत और उच्च न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष कि एक पंजीकृत मालिक के रूप में अपीलकर्ता मुआवजे के भुगतान के लिए उत्तरदायी था, पूरी तरह से अस्थिर था। न्यायालय ने इस तथ्य पर ध्यान दें कि अपीलकर्ता एक वित्तपोषक था; कि वाहन किराया- खरीद समझौते का विषय था; और कि अपीलकर्ता का नाम पंजीकृत पुस्तक में उल्लिखित था। 'मालिक' की परिभाषा पर विचार करते हुए, न्यायालय ने राय दी कि 'मालिक' की परिभाषा एक व्यापक है और शब्दकोश खंड में ही कहा गया है कि वाहन जो किराया- खरीद समझौते का विषय है, उस समझौते के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति मालिक होगा, और पंजीकरण में वित्तपोषक का नाम होगा। प्रमाण पत्र यह निर्धारित करने के लिए निर्णायक नहीं होगा कि वाहन का मालिक कौन था। अदालत ने आगे कहा कि आम तौर पर जिस व्यक्ति के नाम पर पंजीकरण प्रमाण पत्र है, उसे मालिक माना जाना चाहिए, लेकिन इस तरह की धारणा केवल रिकॉर्ड पर लाई गई किसी अन्य सामग्री की अनुपस्थिति में या जब तक कि संदर्भ में अन्यथा आवश्यकता न हो, तब तक की जा सकती है। न्यायालय ने राय दी कि एक मोटर वाहन के मामले में जो एक किराया- खरीद समझौते के अधीन है, वित्तपोषक को आम तौर पर मालिक नहीं माना जा सकता है। वह व्यक्ति जिसके पास वाहन है, न कि वित्त प्रदाता जो मालिक है, मोटर दुर्घटना के लिए हर्जाने का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। उस संदर्भ में न्यायालय ने कहा कि 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 खंड 147 के तहत विचार किया गया है। इसके बाद, न्यायालय ने कैलाश नाथ कोठारी (ऊपर) और दीपा देवी (ऊपर) के फैसलों पर भरोसा किया और यह अभिनिर्धारित किया कि अपीलकर्ता दावेदारों को कोई मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी नहीं था।

18. पुष्प उपनाम लीला और अन्य बनाम शकुंतला और अन्य के मामले में, "यह सवाल उठा कि क्या प्राप्त करने वाले तथ्यात्मक मैट्रिक्स में 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 और अभिलिखित मालिक से यह वाहन के बीमाकर्ता पर जाएगा। वाहन के पंजीकृत मालिक जितेंद्र गुप्ता थे जिन्होंने ट्रक को सालिग राम को बेच दिया था और स्थानांतरितकर्ता को कब्जा सौंप दिया था और बिक्री की तारीख पर, ट्रक जितेंद्र गुप्ता द्वारा ली गई बीमा पॉलिसी द्वारा कवर किया गया था। इस बात पर कोई विवाद नहीं था कि दुर्घटना की तारीख को पॉलिसी जितेंद्र गुप्ता के नाम पर थी, जो अब ट्रक के मालिक नहीं थे क्योंकि उन्होंने वाहन को सालिग राम को स्थानांतरित कर दिया था। न्यायाधिकरण ने फैसला सुनाया था कि अकेले सालिग राम मुआवजे के भुगतान के लिए उत्तरदायी थे। एक अपील दायर किए जाने पर, उच्च न्यायालय ने दावेदारों की अपीलों को खारिज कर दिया। इस न्यायालय ने 1988 के अधिनियम की खंड 2 (30) के तहत 'मालिक'



की परिभाषा का उल्लेख किया है जो मालिक को परिभाषित करती है और 1988 के अधिनियम की खंड 50 जो स्वामित्व के हस्तांतरण से संबंधित है। इसके अलावा, अदालत ने इस तथ्य पर भी ध्यान दें कि वाहन की बिक्री को बर्दाश्त नहीं करते हुए, न तो स्थानांतरण या जितेंद्र गुप्ता और न ही स्थानांतरितकर्ता सालिग राम ने वाहन के पंजीकरण प्रमाण पत्र में मालिक का नाम बदलने के लिए कदम उठाए। अदालत ने जितेंद्र गुप्ता को 1988 के अधिनियम के प्रयोजनों के लिए वाहन के मालिक के रूप में बने रहने के लिए माना, भले ही सिविल के तहत वह इसकी बिक्री के बाद इसके मालिक नहीं रह गए थे। दायित्व के पहलू पर विचार करते हुए, न्यायालय ने टी. वी. जोस (डॉ.) वी. चाको पी. एम. मामले में प्राधिकरण को संदर्भित किया। जिसमें यह इस प्रकार आयोजित किया गया है:

“कार पर विचार और डिलीवरी का भुगतान करके स्वामित्व का हस्तांतरण किया जा सकता है। अभिलेख पर साक्ष्य से पता चलता है कि कार का स्वामित्व हस्तांतरित कर दिया गया था। हालाँकि, अपीलकर्ता अभी भी तीसरे पक्ष के प्रति उत्तरदायी बना रहा क्योंकि उसका नाम मालिक के रूप में आरटीओ के रिकॉर्ड में बना रहा।”

इसके बाद, न्यायालय ने इस प्रकार निर्णय दिया:

“टी. वी. जोस (डॉ.) में निर्णय मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत दिया गया था। लेकिन अधिनियम की खंड 2 (30) और खंड 50 के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, निर्णय का अनुपात 1988 के अधिनियम के तहत उत्पन्न होने वाले मामले के तथ्यों पर समान बल के साथ लागू होगा। इन निर्णयों के आधार पर, अपरिहार्य निष्कर्ष यह है कि जितेंद्र गुप्ता, जिनका नाम पंजीकरण प्राधिकरण के रिकॉर्ड में ट्रक के मालिक के रूप में जारी रहा, मुआवजे की राशि के भुगतान के लिए समान रूप से उत्तरदायी थे। इसके अलावा, चूंकि ट्रक के संबंध में एक

बीमा पॉलिसी उसके नाम से निकाली गई थी, इसलिए उसे क्षतिपूर्ति दी गई और दावा बीमाकर्ता, ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड को स्थानांतरित कर दिया जाएगा।"

यह ध्यान दिया जाए कि उक्त मामले में, दीपा देवी (उपरोक्त) में इस आधार पर दिया गया निर्णय कि यह उस मामले के विशेष तथ्यों पर दिया गया था और इसका हाथ में मामले के तथ्यों पर कोई अनुप्रयोग नहीं है। इस दृष्टिकोण के कारण, इसने बीमाकर्ता पर दायित्व को बढ़ा दिया।

19. इस संदर्भ में एक और निर्णय पर ध्यान दें जाना उचित है। उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम वी. कुलसुम और अन्य में, "सवाल यह उठा कि क्या कोई बीमित वाहन निगम के साथ एक समझौते या अनुबंध के तहत चल रहा है, निगम के पक्ष में दिए गए परमिट के अनुसार, दुर्घटना की स्थिति में, क्या बीमा कंपनी मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगी या यह निगम या मालिक की जिम्मेदारी होगी। न्यायालय ने 1988 के अधिनियम (1993 का उत्तर प्रदेश संशोधन अधिनियम) की खंड 103 का उल्लेख किया जिसमें निगम को अनुबंध के अनुसार किराए पर वाहन लेने और उसे दी गई अनुमति के अनुसार सड़कों पर वाहन चलाने का अधिकार दिया गया है। उक्त मामले में, समझौते के नियमों और शर्तों के अनुसार, क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी द्वारा उनके पक्ष में जारी परमिट के अनुसार निगम द्वारा मार्गों पर मिनी-बस चलाई जानी थी। चालक की सेवाओं को छोड़कर जो मालिक द्वारा प्रदान की जानी थीं, मालिक के अन्य सभी अधिकारों का प्रयोग केवल निगम द्वारा किया जाना था। संचालक को निगम का एक कर्मचारी होना था और वह यात्रियों को टिकट जारी करने के बाद धन एकत्र करने के लिए अधिकृत और हकदार था और निगम की ओर से एक संचालक के रूप में सभी आनुषंगिक और संबंधित गतिविधियों को करने का कर्तव्य था। जब न्यायाधिकरण के समक्ष एक दावा दायर किया गया था, तो उसने कैलाश नाथ सेठी के मामले पर भरोसा करते हुए दावा याचिका को स्वीकार कर लिया। व्यथित होने

के कारण निगम ने अपील की और बस के मालिक ने भी न्यायाधिकरण द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष के खिलाफ एक प्रति- आपत्ति दायर की जिसमें कहा गया था कि बीमा कंपनी भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं थी और उसने बीमा पॉलिसी के कथित भंग के कारण मालिक पर दायित्व तय कर दिया था। न्यायालय ने 1988 के अधिनियम की खंड 2 (30), खंड 103 (1- ए) के तहत परिभाषा का विश्लेषण किया, जिसे 1993 के उत्तर प्रदेश संशोधन अधिनियम 5, 1988 के अधिनियमों की खंड 146 और 149 द्वारा जोड़ा गया है और उसके बाद कैलाश नाथ कोठारी (ऊपर) में प्राधिकरण को संदर्भित किया गया है और इस प्रकार अभिनिर्धारित करके उसी बी को अलग किया है:-

“हमारी सुविचारित राय में, पुराने अधिनियम और वर्तमान अधिनियम में "स्वामी" की परिभाषा में शामिल कठोर और विशिष्ट परिवर्तनों के आलोक में, कैलाश नाथ का मामला इस मामले के तथ्यों पर लागू नहीं होता है। हम इस और संबंधित अपीलों में उत्पन्न विशिष्ट प्रश्न के साथ खुद को राजी करने में असमर्थ थे क्योंकि इन अपीलों में प्रस्तुत प्रश्न न तो प्रत्यक्ष रूप से था और न ही कैलाश नाथ मामले में महत्वपूर्ण रूप से मुद्दा था। इस प्रकार, उसी का संदर्भ बहुत मददगार नहीं हो सकता है। मान लीजिए कि उक्त मामले में, यह न्यायालय पुराने अधिनियम की खंड 2 (19) में पाई गई "स्वामी" की पूर्व परिभाषा के संबंध में विचार कर रहा था।

XXXXX

"स्वामी" की दोनों परिभाषाओं की आलोचनात्मक जांच से पता चलता है कि इसमें 1988 के अधिनियम में भारी बदलाव आया है, जिसे पहले ही यहाँ पुनः प्रस्तुत किया जा चुका है। हमारी सुविचारित राय में, पुराने अधिनियम और वर्तमान अधिनियम में "स्वामी" की परिभाषा में शामिल विशिष्ट परिवर्तनों के आलोक में, कैलाश नाथ कोठारी

मामले का इस मामले के तथ्यों पर कोई अनुप्रयोग नहीं होगा।"

20. इसके बाद, न्यायालय ने समझौते में प्रासंगिक खंडों का उल्लेख किया और राय दी कि:

"इसकी गंभीर जांच से पता चलेगा कि अपीलकर्ता और मालिक ने विशेष रूप से सहमति व्यक्त की थी कि वाहन का बीमा किया जाएगा और एक चालक वाहन के मालिक द्वारा प्रदान किया जाएगा, लेकिन समग्र नियंत्रण, न केवल वाहन पर बल्कि चालक पर भी, निगम का होगा। इस प्रकार, वाहन के मालिक द्वारा वाहन को उसकी मौजूदा और चल रही बीमा पॉलिसी के साथ किराए पर दिया गया था। उपरोक्त नियमों और शर्तों को ध्यान में रखते हुए, बीमा कंपनी मुआवजे की राशि का भुगतान करने के अपने दायित्व से बच नहीं सकती है। बीमा कंपनी द्वारा इस तथ्य से कोई इनकार नहीं किया गया है कि संबंधित समय पर वाहन का बीमा किया गया था और पॉलिसी बहुत अधिक लागू थी और अस्तित्व में थी। बीमा के मामले में भी ऐसा नहीं है। कंपनी ने कहा कि वाहन के चालक के पास वाहन चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था। न्यायाधिकरण ने यह भी माना है कि दुर्घटना के समय चालक के पास वैध ड्राइविंग लाइसेंस था। इसने यह भी तर्क नहीं दिया है कि नीति के नियमों और शर्तों का उल्लंघन किया गया है या चालक उक्त वाहन चलाने का हकदार नहीं था। "

21. ऐसा कहने के बाद, न्यायालय ने इस तथ्य पर ध्यान दें कि बीमा कंपनी को प्रीमियम की राशि स्वीकार की गई थी; कि बीमित वाहनों के संबंध में प्रीमियम के शुल्क में कोई अंतर नहीं था। मालिक या उस वाहन के लिए जिसे निगम के साथ संलग्न किया जा रहा है कि निगम के साथ वाहन को संलग्न कराने के लिए बीमाकर्ता से अनुमति लेने के लिए अधिनियम के तहत या किसी भी नियम के तहत मालिक पर कोई वैधानिक कर्तव्य नहीं डाला गया है। उपरोक्त तर्क पर, न्यायालय ने बीमाकर्ता को

उत्तरदायी ठहराया।

22. हाल ही में पूर्ण कला देवी बनाम असम राज्य और अन्न में एक तीन-न्यायाधीशों की पीठ इस मुद्दे पर विचार कर रही थी, जब एक अपमानजनक वाहन यह है कि असम अनुरोध और नियंत्रण के तहत राज्य सरकार की मांग के तहत: वाहन अधिनियम, 1968 ('असम अधिनियम', संक्षेप में) पंजीकृत मालिक या राज्य सरकार उत्तरदायी होगी जिसने वाहन की मांग की है। न्यायालय ने 1939 के अधिनियम के साथ- साथ 1988 के अधिनियम के तहत 'मालिक' शब्द की परिभाषा का उल्लेख किया। जैसा कि उक्त मामले में आवश्यक था, न्यायालय ने असम अधिनियम के तहत मांग से रिहाई से संबंधित प्रासंगिक प्रावधानों का उल्लेख किया। प्रावधानों का विश्लेषण करने के बाद, तीन- न्यायाधीशों की पीठ ने उच्च न्यायालय द्वारा पारित उस निर्णय को रद्द कर दिया जिसमें कहा गया था कि मालिक पूरी तरह से 1988 के अधिनियम की खंड 2 (30) में निहित 'मालिक' शब्द की परिभाषा के आधार पर उत्तरदायी था। उक्त मामले में निर्धारित उक्ति इस प्रकार है:

“उच्च न्यायालय यह समझने में विफल रहा कि प्रासंगिक समय पर उल्लंघन करने वाला वाहन असम अधिनियम के प्रावधानों के तहत प्रतिवादी संख्या 4- 'असम राज्य' की मांग के तहत था। इसलिए, प्रतिवादी संख्या 1 को 1988 के अधिनियम की खंड 2 (30) में निहित "मालिक" की परिभाषा के तहत पूरी तरह से शामिल किया गया था। उच्च न्यायालय "मालिक" की परिभाषा में वाहन के कब्जे वाले व्यक्ति को या तो काल्पनिक पट्टे के समझौते के तहत या किराया- खरीद समझौते के तहत शामिल करने में अंतर्निहित विधायी इरादे की सराहना करने में विफल रहा, इस प्रभाव के लिए कि वाहन के नियंत्रण और कब्जे वाले व्यक्ति को "मालिक" के रूप में माना जाना चाहिए, न कि अकेले पंजीकृत मालिक के रूप में। उच्च न्यायालय आगे इस विधायी इरादे की सराहना करने में विफल रहा कि वाहन के पंजीकृत मालिक को उत्तरदायी नहीं

ठहराया जाना चाहिए यदि वाहन उसके कब्जे और नियंत्रण में नहीं था। उच्च न्यायालय यह समझने में भी विफल रहा कि 1988 के अधिनियम की खंड 146 में यह अपेक्षा की गई है कि कोई भी व्यक्ति 1988 के अधिनियम के अध्याय 11 की आवश्यकताओं को पूरा करने वाली बीमा पॉलिसी के बिना सार्वजनिक स्थान पर किसी अन्य व्यक्ति को मोटर वाहन का उपयोग नहीं कराएगा या अनुमति नहीं देगा और राज्य सरकार ने 1988 के अधिनियम के वैधानिक प्रावधानों का उल्लंघन किया है।"

23. 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 के अधीन था और प्रत्यर्थी सं 2 उच्च न्यायालय मुख्य निर्णय के साथ- साथ समीक्षा दोनों में आगे बढ़ा है कि फाइनेंसर मालिक के स्थान पर कदम रखता है। हमारी सुविचारित राय में, कचराजी रायमलजी (उपरोक्त) पर दिया गया भरोसा 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 अपीलकर्ता और प्रतिवादी के बीच संबंधों पर संदेह किया था। जो भी हो, उक्त मामला अपने स्वयं के तथ्यों पर आधारित था। कैलाश नाथ कोठारी (उपरोक्त) मामले में न्यायालय ने निगम के दायित्व को उस 'मालिक' की परिभाषा के अनुरूप कर दिया जो वाहन के नियंत्रण और कब्जे में था। प्रभाव के समान दीपा देवी (उपरोक्त) 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। देगला सत्यनारायणम्मा (ऊपर) के मामले में, विद्वान न्यायाधीशों ने दीपा देवी (ऊपर) में अनुपात को इस आधार पर अलग किया कि यह अपने विशेष तथ्यों पर निर्भर करता है और बीमाकर्ता पर दायित्व निर्धारित करता है। कुलसुम (ऊपर) में, कैलाश नाथ कोठारी (ऊपर) में बताए गए सिद्धांत को अलग किया गया था और इस तथ्य पर ध्यान दे 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।

24. 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।

25. पूर्ण कला देवी (उपरोक्त) मामले 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, न कि केवल पंजीकृत मालिक के रूप में 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 खंड 146 का संदर्भ है कि कोई भी व्यक्ति बिना बीमा के सार्वजनिक स्थान पर मोटर वाहन का उपयोग या कारण या किसी अन्य व्यक्ति को उपयोग करने की अनुमति नहीं देगा क्योंकि यह 1988 के अधिनियम के तहत अनिवार्य वैधानिक आवश्यकता है। तत्काल मामले में, अपीलकर्ता का पूर्ववर्ती, सेंचुरियन बैंक, प्रत्यर्थी संख्या के साथ पंजीकृत मालिक था। प्रत्यर्थी नं 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 अपीलकर्ता वित्तपोषक वाहन का मालिक बन गया था और वाहन के नियंत्रण और कब्जे में था। यह प्रतिवादी सं. 2 की आत्यन्तिक गलती थी। बीमे के पूर्ण भुगतान के बिना विक्रेता से वाहन लेना। अभिलेख पर ऐसा कुछ भी नहीं लाया गया है कि यह तथ्य अपीलकर्ता वित्तपोषक को ज्ञात 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 नहीं है। बीमा के बिना 1988 के अधिनियम की खंड 146 में निहित वैधानिक प्रावधान का उल्लंघन करते हुए वाहन चलाया गया, उच्च न्यायालय वित्तपोषक पर दायित्व पर विचार नहीं कर सकता था। विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा अपील में सराहना, वास्तव में और कानून दोनों में, पूरी तरह से अस्थिर है।

26. उपरोक्त परिसर को ध्यान में रखते हुए, हम अपीलों की अनुमति देते हैं और मानते हैं कि पुरस्कार को संतुष्ट करने का दायित्व मालिक का है, प्रत्यर्थी नं 2 इसमें और न कि वित्तपोषक का और तदनुसार पुरस्कार में निर्देश के उस हिस्से को अलग रखा गया है। हालाँकि, जैसा कि अपीलकर्ता विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता द्वारा स्वीकार किया गया है, राशि की वसूली के लिए कोई कदम नहीं उठाया जाएगा। लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

कल्पना के. त्रिपाठी

अपीलों को अनुमति दी।



यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिवक्ता मयंक चौधरी द्वारा किया गया है।

अस्वीकरण: यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।