



प्रकाशन हेतु अनुमोदित

छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर

विविध अपील (प्रतिकर) सं. 354/2018

आदेश सुरक्षित रखा गया : 04/07/2025

आदेश पारित किया गया : 10/09/2025

1 - शाखा प्रबंधक, श्रीराम जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड निर्गम कार्यालय 10003, E-8, रीको औद्योगिक क्षेत्र, सीतापुरा, जयपुर, राजस्थान, द्वारा- शाखा प्रबंधक, श्रीराम जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड, मारुति हाईट्स, चौथी मंजिल, आर. के. मॉल के बगल में, आमनाका, रायपुर, जिला रायपुर, छत्तीसगढ़ (बीमाकर्ता/प्रत्यर्थी सं. 4), जिला : रायपुर, छत्तीसगढ़

..... अपीलार्थी (ओं)

बनाम

1 - मोहन कन्हाई, पिता- नारायण कन्हाई, आयु- लगभग 29 वर्ष, निवासी- मकान सं. 119, अटल आवास, शिवाजी नगर, खुर्सीपार, वार्ड सं.28, भिलाई, तहसील व जिला- दुर्ग, छत्तीसगढ़ (दावाकर्ता सं. 1), जिला : दुर्ग, छत्तीसगढ़

2 - जेम्स गाड़ा, पिता- सिबो गाड़ा, आयु- लगभग 32 वर्ष, निवासी- राम मंदिर के पास, बालाजी नगर जोन- 2, सेक्टर- 11, भिलाई, दुर्ग, छत्तीसगढ़, द्वारा- निदेशक और कार्यालय, संजय अग्रवाल, एन. आर. वायर्स प्राइवेट लिमिटेड, परिवहन क्षेत्र, भिलाई, दुर्ग, छत्तीसगढ़ (चालक/अनावेदक सं. 1), जिला- दुर्ग, छत्तीसगढ़



3 - निदेशक और कार्यालय, संजय अग्रवाल, एन. आर. वायर्स प्राइवेट लिमिटेड, परिवहन क्षेत्र, भिलाई, दुर्ग, छत्तीसगढ़ (वर्तमान स्वामी/अनावेदक सं. 2), जिला- दुर्ग, छत्तीसगढ़

4 - रमेश कुमार शिर्का, पिता- जुंबल शिर्का, निवासी- मकान सं. 456, वार्ड सं.- 02, राताखर, कोरबा, जिला- कोरबा, छत्तीसगढ़ (पंजीकृत स्वामी/अनावेदक सं. 3), जिला : कोरबा, छत्तीसगढ़

..... प्रत्यर्थी

अपीलार्थी की ओर से

: श्री टेसी अब्राहम, अधिवक्ता

प्रत्यर्थी सं. 2 & 3 की ओर से

: श्री अंकित सिंघल और श्री आशीष मित्तल, अधिवक्ता

प्रत्यर्थी सं. 4 की ओर से

: श्री टी. आर. पटेल, अधिवक्ता

प्रत्यर्थी सं. 1 की ओर से

: कोई नहीं

एकल पीठ - माननीय न्यायमूर्ति श्री अमितेन्द्र किशोर प्रसाद

सी. ए. व्ही. आदेश

1. सुना गया।

2. यह अपील अपीलार्थी/बीमा कंपनी द्वारा दावा प्रकरण सं. 56/2016, मोहन कन्हाई बनाम जेम्स गाडा व अन्य में 8 वें अतिरिक्त मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण, दुर्ग (छ. ग.) के पीठासीन अधिकारी श्री दीपक के. गुप्ता द्वारा पारित 06.10.2017 दिनांकित अधिनिर्णय से व्यथित होकर की जा रही है।



3. प्रकरण के तथ्यों का संक्षिप्त विवरण यह है कि 14.12.2011 को संध्या लगभग 5:30 बजे, ट्रांसपोर्ट नगर, हथखोज में नहर के किनारे स्थित मीत टायर की दुकान के पास, पंजीकरण सं. **CG-12/C-1279** वाले डंपर (जिसे यहाँ 'दुर्घटना कारित करने वाला वाहन' के रूप में संदर्भित किया गया है) का चालक/प्रत्यर्थी सं. 2, एक हाइड्रॉलिक जैक का उपयोग कर पुराने टायरों को डंपर पर लोड करने में लगा हुआ था। प्रत्यर्थी सं. 1, जो एक सहायक के रूप में कार्य कर रहा था, डंपर के सहायक-पक्ष के दरवाजे को पकड़कर नीचे से देख रहा था और चालक को डंपर के हाइड्रॉलिक जैक को बहुत ऊँचा नहीं उठाने का निर्देश दे रहा था। यद्यपि, उक्त वाहन के चालक, प्रत्यर्थी सं. 2 ने अचानक लापरवाहीपूर्वक व विचारहीन कृत्य के कारण हाइड्रॉलिक जैक को अचानक अत्यधिक ऊँचाई तक उठा दिया। परिणामस्वरूप, डंपर का हाइड्रॉलिक जैक एक ऊपरी बिजली के तार के संपर्क में आ गया, जिससे डंपर और हाइड्रॉलिक जैक के माध्यम से एक विद्युत प्रवाह बहने लगा। परिणामस्वरूप प्रत्यर्थी सं. 1, सहायक को गंभीर रूप से बिजली से जलने का सामना करना पड़ा। दुर्घटना के बाद, उसे सेक्टर-9 बी. एस. पी. अस्पताल में भर्ती कराया गया, जहाँ वह 27 दिसंबर, 2011 तक भर्ती रहा। तत्पश्चात् उसे धनवंतरी अस्पताल में स्थानांतरित कर 31.12.2011 से 19.01.2012 तक भर्ती कराया गया। इसलिए यह अपील की गई है।

4. यह एक स्वीकृत तथ्य है कि दुर्घटना का कारित करने वाले वाहन, डंपर सं. **CG-12/C-1279** का चालक, प्रत्यर्थी सं. 2 (जेम्स गाडा) था और वाहन का पंजीकृत स्वामी प्रत्यर्थी सं. 4 (रमेश कुमार शिर्का) था और वर्तमान स्वामी प्रत्यर्थी सं. 3 (निदेशक और कार्यालय, संजय अग्रवाल) है और उक्त वाहन का घटना के दिनांक को वर्तमान अपीलकर्ता-बीमा कंपनी के से बीमा था।



5. अपीलार्थी-बीमा कंपनी की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता सम्मानपूर्वक निवेदन करते हैं कि दुर्घटना की प्रथम सूचना प्रतिवेदन (प्र. सू. प्र.) लगभग 78 दिनों की अत्यधिक विलंब के साथ दर्ज की गई थी। इस तरह का विलंब प्रतिवेदन की सत्यता पर यह सुझाव देते हुए गंभीर संदेह उत्पन्न करता है कि प्रकरण केवल दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के विरुद्ध प्रतिकर को सुरक्षित करने के लिए दर्ज किया गया था। दुर्घटना स्वयं प्रत्यर्थी सं. 2/चालक की लापरवाही के कारण हुई थी अतः अपीलार्थी-बीमा कंपनी को दायी नहीं ठहराया जा सकता है।

6. आगे यह निवेदन किया गया है कि मोटर यान अधिनियम, 1988 (जिसे आगे '1988 का अधिनियम' कहा जाएगा) की धारा 166 के अंतर्गत प्रस्तुत दावा याचिका विधि में पोषणीय नहीं है। अपीलार्थी का यह भी तर्क है कि दुर्घटना कारित करने वाले वाहन का चालक लापरवाही से वाहन चला रहा था; घटना के समय वाहन के पास वैध अनुज्ञप्ति (परमिट) नहीं थी तथा बीमा पॉलिसी प्रत्यर्थी सं. 4 (दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के पंजीकृत स्वामी) के नाम पर थी, जिसने बाद में वाहन को प्रत्यर्थी सं. 2 और 3 (क्रमशः दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के चालक और वर्तमान स्वामी) को हस्तांतरित कर दिया था।

7. इसके अलावा, यह निवेदन किया गया है कि चालक के पास हल्के मोटर वाहनों (एल. एम. व्ही.) का लाइसेंस था, जबकि दुर्घटना कारित करने वाले वाहन भारी मोटर वाहनों (एच. एम. व्ही.) की श्रेणी में आता है, जो अस्वीकार्य और अवैध है। चालक वाहन चलाते समय उचित सावधानी बरतने में विफल रहा। पूर्वगामी के आलोक में, दायित्व अपीलार्थी-बीमा कंपनी पर अधिरोपित नहीं किया जा सकता है।



8. प्रत्यर्थी सं. 2 और 3 की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता तर्क करते हैं कि चूंकि वाहन प्रत्यर्थी सं. 4 के नाम पर पंजीकृत था, और वह दुर्घटना वाहन की विक्रय के बारे में क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय (आर. टी. ओ.) को सूचित करने में विफल रहा था, न्यायाधिकरण द्वारा दिए गए प्रतिकर का भुगतान करने का दायित्व वाहन के पंजीकृत स्वामी, अर्थात् प्रत्यर्थी सं. 4 पर है।

9. इस तर्क को मजबूत करने हेतु नवीन कुमार बनाम विजय कुमार व अन्य, पुष्पा उर्फ लीला व अन्य बनाम शकुंतला व अन्य, तथा सुरेंद्र कुमार भिलावे बनाम न्यू इंडिया एस्योरेंस कंपनी लिमिटेड में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों का अवलंब लिया गया।

10. वर्तमान प्रकरण में, चूंकि वाहन के पंजीकरण को चुनौती नहीं दी गई थी और प्रत्यर्थी सं. 4 ने स्वामित्व के हस्तांतरण और बाद के क्रेता के नाम पर पंजीकरण को अद्यतन करने के लिए आवश्यक आवेदन दायर करने हेतु उचित प्रयास नहीं किया था, इसलिए न्यायाधिकरण ने बीमा कंपनी पर दायित्व को उचित रूप से अधिरोपित किया है।

11. प्रत्यर्थी सं. 4 ने विशेष रूप से कहा है कि पंजीकरण सं. CG-12/C-1279 वाले डंपर वाहन को श्री राम ट्रांसपोर्ट फाइनेंस कंपनी लिमिटेड, कोरबा से ऋण पर किराया खरीद ('हायर- परचेस') के माध्यम से खरीदा गया था। यद्यपि, डंपर वाहन के चालू नहीं होने के कारण, निर्धारित समय के भीतर बकाया भुगतान नहीं किया जा सका। परिणामस्वरूप, वित्त कंपनी ने 27.07.2011 को प्रत्यर्थी सं. 4 को एक अंतिम नोटिस जारी किया, उक्त वाहन पर फिर से कब्जा कर लिया और उसे नीलाम कर दिया। तत्पश्चात् वाहन को एन. आर. वायर्स प्राइवेट लिमिटेड, औद्योगिक क्षेत्र, भिलाई के निदेशक संजय अग्रवाल को सौंप दिया गया।



12. उक्त वाहन का स्वामित्व प्रत्यर्थी सं. 3 के पास था, जिसने प्रत्यर्थी सं. 2 को वाहन के चालक के रूप में नियुक्त किया था। दुर्घटना अनावेदक सं. 1 और सं. 2 की लापरवाही के कारण हुई, जिसमें प्रत्यर्थी सं. 1 की भी गलती थी।

13. दुर्घटना 24.03.2011 से 23.03.2012 की अवधि के दौरान 14.12.2011 को हुई, जब वाहन का बीमा वर्तमान अपीलार्थी- श्री राम जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड से था। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, आवेदक के विरुद्ध प्रस्तुत आवेदन खारिज किए जाने योग्य है।

14. मैंने पक्षकारों की ओर से उपस्थित होने वाले सम्मानित अधिवक्ता को सुना है और सर्वोच्च स्तर की परिश्रम के साथ अभिलेख पर प्रस्तुत दस्तावेजों की जांच की है।

15. इस न्यायालय के समक्ष प्रश्न यह है कि क्या अपीलकर्ता- बीमा कंपनी, जिसने दुर्घटना कारित करने वाले वाहन का बीमा किया था, अधीनस्थ न्यायालय द्वारा अधिनिर्णित प्रतिकर की राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है क्योंकि उक्त वाहन प्रत्यर्थी सं. 4 (दुर्घटना कारित करने वाले वाहन के पंजीकृत स्वामी) के नाम पर पंजीकृत है।

16. यह एक स्वीकृत तथ्य है कि दुर्घटना के दिनांक को पॉलिसी प्र.D-1 के अनुसार वाहन का बीमा रमेश कुमार शिर्का के नाम पर था। प्र.D-1 के अनुसार, पॉलिसी के अपने नुकसान और दायित्व दोनों वर्गों के तहत कवरेज के लिए प्रीमियम का भुगतान किया गया था।

17. अपीलार्थी- बीमा कंपनी के विधिक अधिकारी पुनीत राठौर के साक्ष्य से यह पता चलता है कि वाहन 'किराया खरीद योजना' के तहत खरीदा गया था। ऋण राशि के पुनर्भुगतान में चूक के कारण, श्रीराम ट्रांसपोर्ट फाइनेंस कंपनी लिमिटेड, कोरबा (फाइनेंसर (वित्तपोषक)) ने दुर्घटना कारित करने वाले वाहन को अपने कब्जे में ले लिया और उसे नीलाम कर दिया और



उसे प्रत्यर्थी सं. 2 और 3 को बेच दिया। यद्यपि, पंजीकरण प्रमाण पत्र कभी भी उनके नाम पर स्थानांतरित नहीं किया गया था। यह उल्लेखनीय है कि श्रीराम जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और श्रीराम ट्रांसपोर्ट फाइनेंस कंपनी लिमिटेड अलग-अलग विधिक पहचान वाली सहयोगी कंपनियां हैं। बीमा पॉलिसी के अनुसार, प्रत्यर्थी सं. 4 वाहन का पंजीकृत स्वामी है। यद्यपि, स्वामित्व श्रीराम ट्रांसपोर्ट फाइनेंस कंपनी लिमिटेड के पास था, और वाहन का बीमा श्रीराम जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड द्वारा किया गया था।

18. पूर्वगामी साक्ष्य से यह स्पष्ट है कि वाहन का पंजीकरण प्रत्यर्थी सं. 2 और 3 के नाम पर नहीं बदला गया था और प्रत्यर्थी सं. 4 के नाम से पंजीकृत रहा। यद्यपि, वाहन का नियंत्रण और कब्जा श्रीराम ट्रांसपोर्ट फाइनेंस कंपनी लिमिटेड को सौंप दिया गया था।

19. चूंकि वाहन को किराया खरीद योजना के तहत बेचा गया था और बाद में प्रत्यर्थी सं. 2 और 3 को नीलाम किया गया था, इसलिए अपीलकर्ता, श्रीराम जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और उसकी सहयोगी कंपनी, श्रीराम ट्रांसपोर्ट फाइनेंस कंपनी लिमिटेड पर यह दायित्व था कि वे प्रत्यर्थी सं. 4 को दुर्घटना कारित करने वाले वाहन की विक्रय के बारे में सूचित करते।

20. न्यायाधिकरण ने ठीक ही अभिनिर्धारित किया कि चूंकि पंजीकरण हस्तांतरित नहीं किया गया था, इसलिए जिस बीमा कंपनी के नाम पर पॉलिसी जारी की गई है, वह प्रतिकर के लिए उत्तरदायी है। यह निष्कर्ष नवीन कुमार (पूर्वोक्त) के प्रकरण में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय के अनुरूप है तथा सुलभ संदर्भ हेतु सुसंगत कण्डिका निम्नानुसार है :-

“13. उपरोक्त निर्णयों से जो सुसंगत तर्क निकलता है, वह यह है कि धारा 2



(30) में "स्वामी" की परिभाषा को देखते हुए, यह वह व्यक्ति है जिसके नाम पर मोटर वाहन पंजीकृत है, जिसे अधिनियम के प्रयोजनों के लिए "स्वामी" माना जाएगा। यद्यपि, जहाँ कोई व्यक्ति अप्राप्तवय है, वहाँ अप्राप्तवय के अभिभावक को स्वामी माना जाएगा। जहाँ एक मोटर वाहन किराया क्रय, पट्टे या आडमान के करार के अधीन है, उस करार के तहत वाहन के कब्जे वाले व्यक्ति को स्वामी माना जाता है। वर्तमान जैसी स्थिति में जहाँ पंजीकृत स्वामी ने वाहन को स्थानांतरित करने का इरादा किया है, परन्तु उसका पंजीयन प्राधिकरण के अभिलेख में परिलक्षित होना जारी रहता है, वह दायित्व से मुक्त नहीं होगा। संसद ने पहले के 1939 के अधिनियम में धारा 2 (19) के प्रावधानों से हटकर, धारा 2 (30) में "स्वामी" की परिभाषा को सावधानी से प्रस्तुत किया है। धारा 2 (30) के प्रावधानों में अंतर्निहित सिद्धांत यह है कि मोटर दुर्घटना के पीड़ित या मृत्यु के प्रकरण में, मृतक पीड़ित के विधिक उत्तराधिकारियों को अनिश्चितता की स्थिति में नहीं छोड़ा जाना चाहिए। प्रतिकर के किसी दावाकर्ता पर लगातार उन हस्तांतरणों का अनुसरण करते रहने का बोझ नहीं होना चाहिए, जो पंजीकरण प्राधिकरण के साथ पंजीकृत नहीं हैं। अन्यथा अभिनिर्धारित करना अधिनियम के हितकारी उद्देश्य और लक्ष्य को विफल करना होगा। इसलिए, दी जाने वाली व्याख्या से विधि के उद्देश्य की पूर्ति में सुविधा होनी चाहिए। वर्तमान प्रकरण में, पहला प्रत्यर्थी धारा 2 (30) के अर्थ के भीतर दुर्घटना में शामिल वाहन का "स्वामी" था। प्रतिकर का भुगतान करने का दायित्व उसका है। स्वीकृत रूप से, वाहन का बीमा नहीं था। उच्च न्यायालय ने रेशमा और पूर्ण कला देवी के प्रकरण में इस न्यायालय के निर्णयों के गलत व्याख्या पर कार्रवाई



की है।

14. याचिकाकर्ता का निवेदन है कि हस्तांतरण की सूचना देने में विफलता के परिणामस्वरूप केवल धारा 50 (3) के तहत जुर्माना लगेगा परन्तु यह वाहन के हस्तांतरण को अमान्य नहीं करेगा। टी. व्ही. जोस (2001) 8 एस.सी.सी. 748 के प्रकरण में इस न्यायालय ने यह टिप्पणी कि कार के प्रतिफल और वितरण के भुगतान द्वारा स्वामित्व का हस्तांतरण किया जा सकता है। परन्तु अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, वह व्यक्ति जिसका नाम पंजीकरण प्राधिकरण के अभिलेखों में परिलक्षित होता है, वह स्वामी है। धारा 2 (30) के अर्थ के भीतर स्वामी क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी है। विधि के आदेश को पूरा करना होगा।

21. इसी प्रकार, पुष्पा उर्फ लीला (पूर्वोक्त) के प्रकरण में निर्णय की सुसंगत कण्डिका 14 को यहाँ उद्धरित करना आवश्यक है :-

“14. टी. व्ही. जोस (डॉ.) में निर्णय मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत दिया गया था। परन्तु अधिनियम की धारा 2 (30) और धारा 50 के उपबंधों को ध्यान में रखते हुए, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, निर्णय का अनुपात 1988 के अधिनियम के तहत उत्पन्न होने वाले प्रकरण के तथ्यों पर समान बल के साथ लागू होगा। इन निर्णयों के आधार पर, अपरिहार्य निष्कर्ष यह है कि जितेंद्र गुसा, जिसका नाम पंजीकरण प्राधिकरण के अभिलेख में ट्रक के स्वामी के रूप में जारी रहा, प्रतिकर की राशि के भुगतान के लिए समान रूप से उत्तरदायी था। 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।”

22. इसके अतिरिक्त, सुरेन्द्र कुमार भिलावे (पूर्वोक्त) के प्रकरण में निर्णय की कण्डिका 52 और 53 सुसंगत हैं और यहाँ नीचे दोहराए गए हैं:

“52. हमारी सुविचारित मत में, राष्ट्रीय आयोग ने उपरोक्त महत्वपूर्ण स्वीकृत तथ्यों, जिसमें कथित हस्तांतरण के तीन वर्ष बाद भी, दुर्घटना की दिनांक को भी, अपीलार्थी के नाम पर उक्त ट्रक का पंजीकरण, बीमा पॉलिसी के लिए प्रीमियम का अपीलार्थी द्वारा भुगतान, अपीलार्थी के नाम पर बीमा पॉलिसी जारी किया जाना, तीन वर्ष और सात माह के बाद भी अपीलार्थी के नाम पर परमिट, फाइनैंसर (वित्तपोषक) बैंक से "अनापत्ति" का अभाव आदि सम्मिलित हैं, तथा मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (30) में "स्वामी" की परिभाषा के साथ-साथ मोटर वाहन अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों के अन्य सुसंगत उपबंधों, जिनमें विशेष रूप से धारा 157 के तहत बीमा पॉलिसी की हस्तांतरणीयता सम्मिलित है की भी अनदेखी करते हुए जिला फोरम और राज्य आयोग के समवर्ती तथ्यात्मक निष्कर्षों को उलटकर विधिक रूप से गलती की।

53. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (30) में "स्वामी" की परिभाषा को देखते हुए, अपीलकर्ता दुर्घटना के दिनांक को उक्त ट्रक का स्वामी बना रहा और बीमाकर्ता मोहम्मद इलियास अंसारी को स्वामित्व हस्तांतरण के आधार पर स्वामी को हुए नुकसान के लिए अपने दायित्व से बच नहीं सकता था।”



23. अंत में, फिरदौस (पूर्वोक्त) के प्रकरण में माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने दोहराया है कि बीमाकर्ता को हस्तांतरण की सूचना न दिए जाने पर भी बीमाकर्ता का तीसरे पक्ष को प्रतिकर का भुगतान करने का दायित्व समाप्त नहीं होगा। कंडिका 12 इस प्रकार है:-

“12. यदि तर्क हेतु यह मान भी लिया जाए कि वाहन को प्रतिवादी सं. 1 से प्रतिवादी सं. 4 को हस्तांतरित कर दिया गया था, इसका कोई प्रभाव प्रतिकर का भुगतान करने के ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड के दायित्व पर नहीं पड़ेगा। इस मुद्दे का जवाब रिखी राम प्रकरण (पूर्वोक्त) में भी दिया गया है। उपरोक्त प्रकरण में दुर्घटना में शामिल वाहन का बीमा एक अन्य स्वामी, मेसर्स भगवान राय अमृत लाल द्वारा किया गया था, जिसे बाद में दो अन्य व्यक्तियों द्वारा खरीदा गया था। ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड को हस्तांतरण की कोई सूचना नहीं दी गई थी। उपरोक्त प्रकरण में यह प्रश्न उठा था कि क्या बीमाकर्ता को हस्तांतरण की सूचना के अभाव में तीसरे पक्ष को प्रतिकर का भुगतान करने का दायित्व समाप्त हो जाएगा। इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि यदि वाहन का हस्तांतरण किसी अन्य व्यक्ति के नाम पर भी हुआ हो तो भी तीसरे पक्ष को प्रतिकर का भुगतान करने का बीमाकर्ता का दायित्व समाप्त नहीं होगा।”

24. **प्रभावती व अन्य बनाम प्रबंध निदेशक, बेंगलूर महानगर परिवहन** निगम के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा हाल ही में पारित एक निर्णय में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा इसी तरह के मुद्दे पर विचार किया गया है और यह अभिनिर्धारित किया गया है कि वह व्यक्ति जिसके कब्जे और नियंत्रण में वाहन हो उस पर अपकृत्य का दायित्व अधिरोपित करने के उद्देश्य से उसका स्वामी माना जा सकता है।

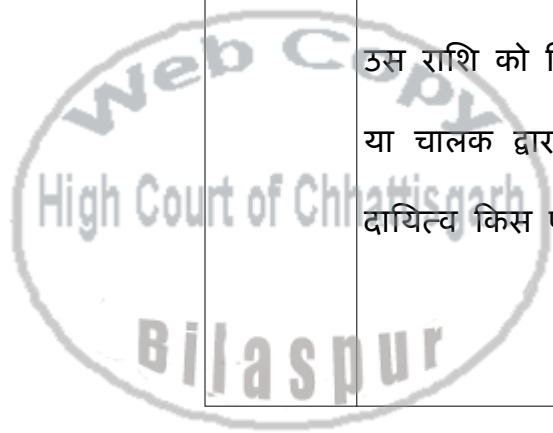


25. इसी तरह, वैभव जैन बनाम हिंदुस्तान मोटर्स प्राइवेट लिमिटेड के मामले में इस मुद्दे पर निर्णय लेते समय माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा उक्त विचार व्यक्त किया गया है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया है :-

	12. तर्क- वितर्कों पर ध्यान देने के बाद, हमारे विचार में, निम्नलिखित विवाद्यक हमारे विचारार्थ सामने आते हैं:- (i) क्या, मैसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के केवल डीलर के रूप में, अपीलार्थी को वाहन का स्वामी माना जा सकता है और इस तरह मैसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के साथ संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से न्यायाधिकरण/उच्च न्यायालय के निर्देश के अनुसार प्रतिकर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हो सकता है? (ii) क्या डीलरशिप करारनामे के खंड 3 (ख) और 4 ने मैसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को एक स्वामी के रूप में प्रतिकर का भुगतान करने के अपने दायित्व से मुक्त कर दिया है? (iii) क्या मैसर्स हिंदुस्तान मोटर्स, न्यायाधिकरण के अधिनिर्णय के विरुद्ध अपील दायर किए बिना भी, सिविल प्रक्रिया संहिता के आदेश 41 नियम 33 के उपबंधों का अवलंब लेकर अधिनिर्णय के तहत अपने दायित्व पर प्रश्न उठा सकती है? विवाद्यक सं. (i) 13. इससे पहले कि हम उपरोक्त विवाद्यक पर गौर करें, हमें प्रतिकर के संबंध में दायित्व तय करने के लिए मोटर यान अधिनियम के तहत प्राप्त वाहन के 'स्वामित्व' की अवधारणा पर एक नज़र डालनी चाहिए। मोटर यान अधिनियम
--	---



की धारा 166 उन व्यक्तियों की गणना करती है जो दावा न्यायाधिकरण के समक्ष प्रतिकर के लिए आवेदन दायर कर सकते हैं जबकि मोटर यान अधिनियम की धारा 168 (1) न्यायाधिकरण के अधिनिर्णय के बारे में बताती है। दिलचस्प है कि धारा 166, यद्यपि उन व्यक्तियों को निर्दिष्ट करती है जो प्रतिकर के लिए आवेदन दायर कर सकते हैं, लेकिन उस व्यक्ति (व्यक्तियों) को निर्दिष्ट करने से बचती है जिसके विरुद्ध आवेदन प्रस्तुत किया जाना है। यद्यपि, धारा 168 की उप-धारा (1) में यह उपबंधित किया गया है कि दावा न्यायाधिकरण उस राशि को निर्दिष्ट करेगा जो दुर्घटना में शामिल वाहन के बीमाकर्ता या स्वामी या चालक द्वारा भुगतान की जाएगी, यह पर्याप्त संकेत देता है कि प्रतिकर का दायित्व किस पर पड़ेगा।





14. गोदावरी फासनेंस बनाम सत्यनारायणम्मा व अन्य के प्रकरण में एक प्रश्न उठा था कि क्या मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 2 (30) के अर्थ के भीतर कोई कंपनी डेगाला फाइनैसर (वित्तपोषक) मोटर यान अधिनियम की धारा 2 (30) के अर्थ के अधीन किसी मोटर वाहन का स्वामी होगा। उस प्रकरण में, दुर्घटना 29.5.1995 को घटित हुई थी और स्वीकृत रूप से, वाहन फाइनैसर (वित्तपोषक) के नियंत्रण में नहीं था, यद्यपि उसका नाम वाहन की पंजीकरण पुस्तिका में दर्ज किया गया था। यद्यपि, पंजीकरण पुस्तिका के उद्धरण से पता चला कि वाहन चौथे प्रत्यर्थी (अर्थात् फाइनैसर नहीं) के नाम पर पंजीकृत था। उसमें और यह कि वित्तपोषक के साथ किराया-खरीद करारनामा भी 10.11.1995 को रद्द कर दिया गया था। उस संदर्भ में, 'स्वामी' की परिभाषा की व्याख्या करते हुए, जैसा कि धारा 2 (30) में उपबध्ति है, इस न्यायालय ने कहा:

"12. अधिनियम की धारा 2 उसमें उल्लिखित विभिन्न शब्दों की व्याख्या का प्रावधान करती है। यह वाक्यांश के साथ शुरू होता है जब तक कि संदर्भ अन्यथा आवश्यक न हो। स्वामी की परिभाषा व्यापक है। व्याख्या खंड स्वयं बताता है कि वाहन जो एक किराया खरीद करार का विषय है। उस करार के तहत वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति स्वामी होगा। इस प्रकार, पंजीकरण प्रमाणपत्र में फाइनैसर (वित्तपोषक) का नाम यह निर्धारित करने के लिए निर्णायक नहीं होगा कि वाहन का स्वामी कौन था। हम इस तथ्य से बेखबर नहीं हैं कि आम तौर पर जिस व्यक्ति के नाम पर पंजीकरण प्रमाण पत्र है, उसे स्वामी माना जाना चाहिए, परन्तु ऐसा अनुमान केवल अभिलेख पर लाई गई किसी अन्य सामग्री के अभाव में या जब तक कि संदर्भ में अन्यथा आवश्यकता



न हो, लगाया जा सकता है।

13. किसी मोटर वाहन के प्रकरण में जो एक किराया खरीद करार के अधीन है, फाइनेंसर (वित्तपोषक) को आम तौर पर स्वामी नहीं माना जा सकता है। वह व्यक्ति जिसके पास वाहन है, न कि फाइनेंसर (वित्तपोषक) जो स्वामी है, मोटर दुर्घटना के लिए हर्जाने का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।

15. मोटर वाहनों के उपयोग से उत्पन्न व्यक्तियों की मृत्यु या शारीरिक क्षति से जुड़ी दुर्घटना या इस प्रकार उत्पन्न होने वाली किसी तीसरे पक्ष की संपत्ति को नुकसान, या दोनों के संबंध में प्रतिकरके दावे पर निर्णय लेने के लिए अधिनियम की धारा 165 के तहत गठित न्यायाधिकरण के समक्ष प्रतिकर के भुगतान के लिए आवेदन प्रस्तुत किया जाता है। प्रतिकर 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 स्वामी का, यद्यपि 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 अभिनिर्धारित किया जाता है जा सकता है। अतः एक अधिनिर्णय 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 स्वामी उत्तरदायी पाया जाता है, तो उसे स्वामी को उतना ही प्रतिपूर्ति करनी होगी जितना कि वाहन अनिवार्य रूप से बीमाकृत है, जहां तक



तीसरे पक्ष का संबंध है, जैसा कि धारा 147 के तहत विचार किया गया है। अतः इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि वाहन का कब्जा या नियंत्रण एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। इस न्यायालय द्वारा प्रतिफल के लिए जो मुद्दा उठाया गया था, वह यह था कि क्या आर. एस. आर. टी. सी., जिसने वाहन के पंजीकृत स्वामी से चालक की सेवाओं के साथ वाहन को छीन अभिनिर्धारित किया जाता है था, को उस वाहन के उपयोग के कारण हुई दुर्घटना के लिए प्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी ठहराया जा सकता है। प्रश्न का सकारात्मक उत्तर देते हुए, इस न्यायालय ने अपने नियंत्रण और कमान के तहत किसी व्यक्ति द्वारा किए गए अत्याचार के लिए आर. एस. आर. टी. सी. के प्रत्यावर्ती दायित्व के सिद्धांत पर अभिनिर्धारित किया:

17. विधि का सामान्य प्रस्ताव और उससे उत्पन्न होने वाली धारणा कि एक नियोक्ता, यानी वह व्यक्ति जिसे कर्मचारी को काम पर रखने 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। यह 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 स्वामी अपने दायित्व से बच सकता है और अस्थायी नियोक्ता या अवक्रेता, जैसा भी प्रकरण हो। इस तथ्य के बावजूद कि चालक मूल स्वामी के वेतन पर बना रहेगा, किराएदार की कमान और नियंत्रण में रहते अभिनिर्धारित किया जाता है संबंधित कर्मचारी द्वारा अपने



रोजगार के दौरान किए गए अत्याचार के लिए प्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिए।

16. उस पृष्ठभूमि में, इस न्यायालय ने पुराने मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 2 (19) में प्रदान की गई "स्वामी" की परिभाषा का अर्थ लगाते हुए अभिनिर्धारित किया है कि (क) अधिनियम की धारा 2 (19) के तहत "स्वामी" की परिभाषा संपूर्ण नहीं है; (ख) इसे किसी दिए गए प्रकरण के कृत्यों और परिस्थितियों के आधार पर व्यापक अर्थों में समझा जाना चाहिए; और (ग) इसमें किसी दिए गए प्रकरण में, वह व्यक्ति शामिल होना चाहिए जिसके पास वाहन का वास्तविक कब्जा और नियंत्रण है और जिसके निर्देश और आदेश के तहत चालक उसे संचालित करने के लिए बाध्य है। यह भी कहा गया कि केवल पंजीकृत स्वामी के लिए स्वामी के अर्थ को सीमित करना उचित नहीं होगा जहां वाहन दुर्घटना के समय किराएदार के वास्तविक कब्जे और नियंत्रण में हो।

17. राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम दीपा देवी व अन्य, प्रश्न यह था कि यदि दुर्घटना के समय दुर्घटना कारित करने वाले वाहन चुनाव के लिए मांग के अधीन है तो प्रतिकर का भुगतान करने के लिए कौन उत्तरदायी होगा। दावाकर्ता की ओर से, गुरु गोवेकर बनाम फिलोमिना एफ. लोबो में इस न्यायालय के निर्णय पर भरोसा करते हुए, यह तर्क दिया गया था कि वाहन किसी अन्य व्यक्ति के कब्जे में होने की परवाह किए बिना, स्वामी उत्तरदायी होगा। इस तर्क को नकारते हुए, इस न्यायालय ने कहा कि जब किसी वाहन को राज्य शुल्क के लिए अधिग्रहित किया जाता है, तो वाहन के स्वामी के पास वैधानिक प्राधिकरण को कब्जा



सौंपने के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं होता है अतः मामला उस प्रकरण से अलग होगा जहां स्वामी अपनी मर्जी से किसी परन्तु को वाहन देता है। ऐसा मानते हुए, यह कहा गया:

"10. जब वाहन माँग के अधीन रहता है, स्वामी उस पर कोई नियंत्रण नहीं रखता है। चालक अभी भी वाहन के स्वामी का कर्मचारी हो सकता है, परन्तु उसे राज्य के अधिकारी के निर्देश के अनुसार इसे चलाना होता है, जिसे जिम्मेदारी दी जाती है। विधिक स्वामित्व को छोड़कर, सभी आशय और उद्देश्य के लिए, वाहन का पंजीकृत स्वामी उस पर पूरा नियंत्रण खो देता है। उनके पास इस बारे में कहने को 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 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, स्वामी केवल अधिनियम के संदर्भ में उसके लिए प्रतिकर के भुगतान का हकदार है परन्तु 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 में प्रभावी नहीं किया जा सकता है, इसे सामान्य ज्ञान के



दृष्टिकोण से समझा जाना चाहिए।

18. ऊपरोक्त टिप्पणी करते हुए, इस न्यायालय ने पाया कि "स्वामी" को परिभाषित करने वाले खंड को "जब तक कि संदर्भ में अन्यथा आवश्यकता न हो" अभिव्यक्ति के साथ प्रस्तुत किया गया है अतः रमेश मेहता बनाम सांवल चंद सिंघवी व अन्य के प्रकरण में इस न्यायालय के पहले के निर्णय के आलोक में यह अभिनिर्धारित किया जाता है कि जहां संदर्भ व्याख्या खंड में दी गई परिभाषा को लागू नहीं करता है वहाँ यह अर्थ नहीं लगाया जा सकता है।

19. ऊपर देखे गए निर्णयों से जो बात स्पष्ट है, वह यह है कि वाहन का 'स्वामी' मोटर यान अधिनियम की धारा 2 (30) में निर्दिष्ट श्रेणियों तक सीमित नहीं है यदि संदर्भ की आवश्यकता है। यहां तक कि एक व्यक्ति जिसके आदेश या नियंत्रण में वाहन है, उसे प्रतिकर के भुगतान के लिए यातनापूर्ण दायित्व तय करने के उद्देश्यों के लिए इसके स्वामी के रूप में माना जा सकता है। इसके आलोक में अब हम जाँच करेंगे कि क्या दुर्घटना के समय प्रश्नाधीन वाहन अपीलार्थी (1. विक्रेता) के निर्देशाधीन और नियंत्रण में था।

26. ऊपरोक्त निवेदन और माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा प्रतिपादित विधि को ध्यान में रखते हुए, न्यायाधिकरण ने अपीलकर्ता-बीमा कंपनी पर अधिनिर्णित राशि का भुगतान करने का दायित्व सही ढंग से निर्धारित किया, और इस तरह के निष्कर्ष को गलत या विकृत नहीं कहा जा सकता है। अपीलार्थी-बीमा कंपनी पर न्यायाधिकरण द्वारा दायित्व अधिरोपित किए जाने को गलत नहीं ठहराया जा सकता है क्योंकि वाहन का बीमा कंपनी से विधिवत बीमा कराया गया था और बीमा पॉलिसी की किसी भी शर्त का कोई उल्लंघन नहीं हुआ था।



27. तदनुसार, निवेदनों और प्रकरण के सुसंगत तथ्यों पर विचार करने के बाद, यह अभिनिर्धारित किया जाता है कि बीमा कंपनी द्वारा प्रस्तुत अपील सारहीन है अतः खारिज किए जाने योग्य है। उपरोक्त दृष्टि से, अपील को एतद्वारा पूरी तरह खारिज किया जाता है। इसके अलावा बीमा कंपनी प्रतिकर का भुगतान करने के लिए बाध्य है जैसा कि दावा न्यायाधिकरण द्वारा विधिवत निर्धारित और अधिनिर्णित किया गया है।

वाद-व्यय के बारे में कोई आदेश नहीं।



सही/-

(अमितेन्द्र किशोर प्रसाद)

न्यायाधीश

शीर्ष टिप्पण

“यदि किसी वाहन का विधिवत बीमा किया गया है और बीमा पॉलिसी का कोई उल्लंघन नहीं हुआ है, तो बीमाकर्ता प्रतिकर का भुगतान करने हेतु उत्तरदायी रहता है, भले ही पंजीयन बाद के खरीदार को हस्तांतरित नहीं किया गया हो, जिसका दुर्घटना कारित करने वाले वाहन पर कब्जा और नियंत्रण था।”

(Translation has been done through AI Tool: SUVAS)



अस्वीकरण: हिन्दी भाषा में निर्णय का अनुवाद पक्षकारों के सीमित प्रयोग हेतु किया गया है ताकि वो अपनी भाषा में इसे समझ सकें एवं यह किसी अन्य प्रयोजन हेतु प्रयोग नहीं किया जाएगा। समस्त कार्यालयी एवं व्यावहारिक प्रयोजनों हेतु निर्णय का अंग्रेजी स्वरूप ही अभिप्रमाणित माना जाएगा और कार्यान्वयन तथा लागू किए जाने हेतु उसे ही वरीयता दी जाएगी।

