44. मामले को समाप्त करने से पूर्व, हम यह स्पष्ट कर देना उचित समझते हैं कि इस आदेश का अर्थान्वयन इस प्रकार नहीं किया जाना चाहिए कि इसमें किसी मुद्दे को गुणागुण के आधार पर किसी भी रूप में विनिश्चित किया गया है । अतः, अन्वेषण प्राधिकारी मामले का अन्वेषण करते समय निचले न्यायालयों और उच्च न्यायालय द्वारा अपने-अपने आदेशों में की गई किसी भी मताभिव्यक्ति से किसी भी रीति में प्रभावित नहीं होंगे ।

अपीलों का तद्नुसार निपटारा किया गया ।

ग्रो.

---

**[2018] 3 उम. नि. प. 180**

## नवीन कुमार

बनाम

## विजय कुमार और अन्य

6 फरवरी, 2018

**मुख्य न्यायमूर्ति दीपक मिश्रा, न्यायमूर्ति ए. एम. खानविलकर और न्यायमूर्ति डी. वाई. चन्द्रचूड़**

**मोटर यान अधिनियम, 1988 (1988 का 59) – धारा 2(30) और धारा 50 – मोटर यान दुर्घटना में उल्लंघनकारी यान के स्वामी का दायित्व – यान का स्वामी – जहां यान का रजिस्ट्रीकृत स्वामी अपने यान का विक्रय/अंतरण करने के बावजूद रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के अभिलेख में उसका नाम उस यान के स्वामी के रूप में प्रतिबिंबित होता है वहां वह इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए यान का स्वामी माना जाएगा और स्वामी के रूप में अपने दायित्व से मुक्त नहीं होगा ।**

प्रस्तुत मामले में, 27 मई, 2009 को घटी एक मोटर यान दुर्घटना की बाबत दो दावा याचिकाएं फाइल की गई थीं । दुर्घटना में अंतर्वलित यान बीमाकृत नहीं था और वह प्रस्तुत मामले में के प्रत्यर्थी सं. 1 के नाम में रजिस्ट्रीकृत था । प्रथम प्रत्यर्थी के अनुसार, उसने उस यान का विक्रय दुर्घटना से पूर्व तारीख 12 जुलाई, 2007 को द्वितीय प्रत्यर्थी को कर दिया

था तथा सुसंगत कागजपत्रों सहित, जिसमें रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र और यान के अंतरण के लिए प्ररूप 29 और प्ररूप 30 भी है, यान का कब्ज़ा सौंप दिया था । द्वितीय प्रत्यर्थी ने अधिकरण के समक्ष यह कथन किया कि उसने उस यान का विक्रय तारीख 18 सितम्बर, 2008 को तृतीय प्रत्यर्थी को कर दिया था । इसके बाद, तृतीय प्रत्यर्थी ने अधिकरण के समक्ष यान का विक्रय याची को किए जाने का दावा किया । याची ने लिखित कथन के अनुक्रम में यह दावा किया कि उसने उस यान का विक्रय एक अन्य व्यक्ति को कर दिया था । दावे की प्रतिरक्षा के रूप में उत्तरोत्तर अंतरण की दलील पेश की गई । अधिकरण ने यह उल्लेख किया कि उल्लंघनकारी यान का रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र प्रथम प्रत्यर्थी के नाम में बना रहा । अधिकरण ने प्रथम प्रत्यर्थी को यान के चालक सहित संयुक्त रूप से और पृथक्तः दायी ठहराया । अधिकरण के अधिनिर्णय को प्रथम प्रत्यर्थी द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष अपील में चुनौती दी गई थी । उच्च न्यायालय के विद्वान् एकल न्यायाधीश ने इस आधार पर अपील मंजूर कर ली कि अधिकरण के पास रजिस्ट्रीकृत स्वामी के विरुद्ध अधिनिर्णय पारित करने का कोई न्यायौचित्य नहीं था जबकि इस संबंध में साक्ष्य मौजूद था कि उसने यान का अंतरण कर दिया था और अंतिम स्वीकृत स्वामी इस मामले में अपीलार्थी था । उच्च न्यायालय की राय में, अधिकरण को स्वामी के रूप में केवल अपीलार्थी के विरुद्ध अधिनिर्णय पारित करना चाहिए था । उच्च न्यायालय के निर्णय के विरुद्ध उच्चतम न्यायालय में अपील फाइल की गई । उच्चतम न्यायालय द्वारा अपील मंजूर करते हुए,

**अभिनिर्धारित** – मोटर यान अधिनियम, 1988 के प्रयोजनों के लिए वह व्यक्ति, जिसके नाम में कोई मोटर यान रजिस्ट्रीकृत है, यान का स्वामी है । धारा 2(30) में "अभिप्रेत" अभिव्यक्ति का प्रयोग करना इस स्थिति का स्पष्ट द्योतक है कि संसद् द्वारा रजिस्ट्रीकृत स्वामी को ही यान का स्वामी समझा गया है । 1988 के अधिनियम की धारा 2(30) के प्रथम भाग में यह उपबंध किया गया है कि स्वामी वह व्यक्ति होगा जिसके नाम पर मोटर यान रजिस्टर है । जहां ऐसा व्यक्ति अवयस्क है वहां उस अवयस्क का संरक्षक स्वामी होगा । ऐसे किसी मोटर यान के संबंध में, जो अवक्रय करार या पट्टे पर या आडमान के करार के अध्यधीन है, वह व्यक्ति स्वामी होगा, जिसका उस यान पर उस करार के अधीन कब्ज़ा है । परिभाषा का पश्चात्वर्ती भाग एक अपवाद की प्रकृति का है जो वहां लागू होता है जहां मोटर यान अवक्रय करार या किसी पट्टे या आडमान के करार के

अध्यधीन है । अन्यथा परिभाषा में यह अनुबद्ध है कि इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, उस व्यक्ति को, जिसके नाम में मोटर यान रजिस्टर है, स्वामी के रूप में माना गया है । (पैरा 6)

धारा 2(30) में "स्वामी" अभिव्यक्ति की परिभाषा को ध्यान में रखते हुए, वही व्यक्ति, जिसके नाम में मोटर यान रजिस्ट्रीकृत बना हुआ है, अधिनियम के प्रयोजनों के लिए स्वामी माना जाएगा । तथापि, जहां वह व्यक्ति अवयस्क है वहां उस अवयस्क के संरक्षक को स्वामी माना जाएगा । जहां कोई मोटर यान अवक्रय, पट्टे या आडमान के किसी करार के अधीन है वहां वह व्यक्ति, जिसका उस करार के अधीन यान पर कब्ज़ा है, स्वामी माना जाता है । ऐसी स्थिति में, जैसी कि वर्तमान में है, जहां रजिस्ट्रीकृत स्वामी का तात्पर्य यान का अंतरण करना है किन्तु वह रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के अभिलेख में यान के स्वामी के रूप में प्रतिबिंबित बना हुआ है वहां वह दायित्व से मुक्त नहीं हो जाएगा । संसद् ने सोचसमझकर 1939 के पूर्ववर्ती अधिनियम में धारा 2(19) के उपबंधों से विचलन करते हुए, धारा 2(30) में "स्वामी" अभिव्यक्ति की परिभाषा पुरःस्थापित की है । धारा 2(30) के उपबंधों में अंतर्निहित सिद्धांत यह है कि मोटर दुर्घटना का शिकार व्यक्ति या मृत्यु की दशा में मृत आहत व्यक्ति के विधिक वारिसों को अनिश्चितता की अवस्था में नहीं छोड़ा जाना चाहिए । प्रतिकर के दावेदार को ऐसे उत्तरवर्ती अंतरणों का, जो रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के पास रजिस्ट्रीकृत नहीं हैं, पीछा करने का भार नहीं डाला जाना चाहिए । इससे भिन्न अभिनिर्धारित करना इस अधिनियम के हितकारी उद्देश्य और प्रयोजन को विफल करना होगा । अतः, जो निर्वचन किया जाए उससे विधि के उद्देश्य की पूर्ति सुकर होनी चाहिए । प्रस्तुत मामले में, प्रथम प्रत्यर्थी धारा 2(30) के अर्थान्तर्गत दुर्घटना में अंतर्वलित यान का स्वामी था । प्रतिकर संदत्त करने का दायित्व उसके ऊपर डाला जाता है । स्वीकृततः, यान बीमाकृत नहीं था । उच्च न्यायालय ने इस न्यायालय के निर्णयों के गलत अर्थान्वयन के आधार पर कार्यवाही की है । (पैरा 12)

याची की दलील यह है कि अंतरण की सूचना देने में असफल रहने के परिणामस्वरूप धारा 50(3) के अधीन केवल जुर्माना लगाया जा सकता है किन्तु इससे यान का अंतरण अविधिमान्य नहीं हो जाएगा । प्रतिफल का संदाय करके और कार का परिदान करके हक का अंतरण हो सकता है । किन्तु अधिनियम के प्रयोजनों के लिए वह व्यक्ति, जिसका नाम

रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के अभिलेख में प्रतिबिंबित होता है, स्वामी है । धारा 2(30) के अर्थान्तर्गत स्वामी प्रतिकर के लिए दायी है । विधि की आज्ञा का पालन अवश्य ही किया जाना चाहिए । (पैरा 13)

निर्दिष्ट निर्णय

| | | पैरा |
|---|---|---|
| [2015] | (2015) 3 एस. सी. सी. 679 : **एच.डी.एफ.सी. बैंक लिमिटेड** बनाम **रेशमा** ; | 3,4,5, 11,12 |
| [2014] | (2014) 14 एस. सी. सी. 142 = (2015) 1 एस. सी. सी. (क्रि.) 304 = (2015) एस. सी. सी. (सि.) 251 **पूर्णया कला देवी** बनाम **असम राज्य** ; | 3,4,5,9, 10,11,12 |
| [2011] | (2011) 8 एस. सी. सी. 142 = (2011) 4 एस. सी. सी. (सि.) 66 = (2011) 3 एस. सी. सी. (क्रि.) 376 : **उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम **कुलसुम** ; | 11 |
| [2011] | (2011) 2 एस. सी. सी. 240 = (2011) 1 एस. सी. सी. (सि.) 399 = (2011) 1 एस. सी. सी. (क्रि.) 682 : **पुष्पा** उर्फ **लीला** बनाम **शकुन्तला** ; | 4,8,11 |
| [2008] | (2008) 17 एस. सी. सी. 624 : **पी. पी. मोहम्मद** बनाम **के. राजाप्पन** ; | 8 |
| [2008] | (2008) 5 एस. सी. सी. 107 = (2008) 2 एस. सी. सी. (क्रि.) 531 : **गोदावरी फाइनेंस कंपनी** बनाम **डेगला सत्यनारायणम्मा** ; | 11 |
| [2008] | (2008) 1 एस. सी. सी. 414 = (2008) 1 एस. सी. सी.(सि.) 270 = (2008) 1 एस. सी. सी. (क्रि.) 209 : **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम **दीपा देवी** ; | 11 |

[2007] (2007) 1 एस. सी. सी. 467 :
**पांडेय एंड कंपनी बिल्डर्स (प्रा.) लिमिटेड** बनाम
**बिहार राज्य** ; 11

[2004] (2004) 8 एस. सी. सी. 387 =
(2004) एस. सी. सी. (एल. एंड एस.) 1128 :
**मुकेश कुमार त्रिपाठी** बनाम **भारतीय जीवन**
**बीमा निगम** ; 11

[2004] (2004) 5 एस. सी. सी. 409 :
**रमेश मेहता** बनाम **सांवल चन्द सिंघवी** ; 11

[2002] (2002) 1 एस. सी. सी. 589 =
5 एस. सी. ई. सी. 217 :
**महाराष्ट्र राज्य** बनाम **इंडियन मेडिकल एसोसिएशन** ; 11

[2001] (2001) 8 एस. सी. सी. 748 =
(2002) एस. सी. सी. (क्रि.) 94 :
**डा. टी. वी. जोज़** बनाम **चाको पी. एम.** ; 8,11,13

[1997] (1997) 9 एस. सी. सी. 103 =
(1997) एस. सी. सी. (क्रि.) 610 :
**मोहन बेनेफिट (प्रा.) लिमिटेड** बनाम **कचराजी**
**रेमलजी** ; 11

[1997] (1997) 7 एस. सी. सी. 481 :
**राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम
**कैलाश नाथ कोठारी** ; 11

[1995] (1995) एस. सी. सी. आनलाइन गुजरात 167 =
ए. आई. आर. 1996 गुजरात 51 :
**भावनगर नगरपालिका** बनाम **बचूभाई अर्जनभाई** ; 11

[1988] (1988) 1 ए. सी. सी. 204 =
(1988) 2 टी. ए. सी. 25 (उड़ीसा) :
**नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड** बनाम
**दुरदादहया कुमार सामल** । 11

सिविल अपीली अधिकारिता : 2018 की सिविल अपील सं. 1427.

2013 के प्रथम अपीली आदेश सं. 5310 (ओ. एंड एम.) में पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय की चंडीगढ़ न्यायपीठ के तारीख 25 जनवरी, 2016 के निर्णय और आदेश के विरुद्ध अपील ।

**अपीलार्थी की ओर से** श्री ऋषि मल्होत्रा

**प्रत्यर्थियों की ओर से** सर्वश्री सुधीर नन्द्राजोग, ज्येष्ठ अधिवक्ता, अभिषेक विकास, परितोष बुधिराजा, विमल दूबे, (सुश्री) सुरभि महेश्वरी, अश्विनी आहूजा, उदय प्रताप सिंह, फनीश जैन, डा. (श्रीमती) विपिन गुप्ता, नंदनी गुप्ता, कृष्ण कुमार, धर्मेन्द्र कुमार सिन्हा, सव्यसाची भादुरी और पल्लव मोंगिया

न्यायालय का निर्णय न्यायमूर्ति डी. वाई. चन्द्रचूड़ ने दिया ।

**न्या. चन्द्रचूड़** – तारीख 27 मई, 2009 को लगभग 7.30 बजे अपराह्न में एक दुर्घटना घटी जब श्रीमती जय देवी और उसका भतीजा नितिन अपने गांव में एक गली में पैदल जा रहे थे । राकेश द्वारा रिवर्स गियर में चलाए जा रहे एक मोटरयान ने उन्हें टक्कर मारी । नितिन कार के पिछले पहिए के नीचे आ गया और उसकी दुर्घटना-स्थल पर ही मृत्यु हो गई । श्रीमती जय देवी को अनेक क्षतियां कारित हुईं । मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण (संक्षेप में "अधिकरण") के समक्ष दो दावा याचिकाएं फाइल की गई थीं । उनमें से एक श्रीमती जय देवी द्वारा फाइल की गई थी । दूसरी याचिका नितिन के माता-पिता सोमवीर और श्रीमती सरोज द्वारा फाइल की गई थी । उस दुर्घटना में अंतर्वलित यान (मारूति-800, जिसका रजिस्ट्रीकरण नं. डी एल 3सीसी 3684 था) प्रथम प्रत्यर्थी, विजय कुमार के नाम में रजिस्ट्रीकृत था । प्रथम प्रत्यर्थी के अनुसार, उसने उस यान का विक्रय दुर्घटना से पूर्व तारीख 12 जुलाई, 2007 को द्वितीय प्रत्यर्थी को कर दिया था तथा सुसंगत कागजपत्रों सहित, जिसमें रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र और यान के अंतरण के लिए प्ररूप 29 और प्ररूप 30 भी है, यान का कब्ज़ा सौंप दिया था । द्वितीय प्रत्यर्थी ने अधिकरण के समक्ष यह कथन किया कि उसने उस यान का विक्रय तारीख 18 सितम्बर, 2008 को तृतीय प्रत्यर्थी को कर दिया था । इसके बाद, तृतीय प्रत्यर्थी ने अधिकरण के समक्ष यान का विक्रय याची को किए जाने का दावा किया ।

याची ने लिखित कथन के अनुक्रम में यह दावा किया कि उसने उस यान का विक्रय मीर सिंह को कर दिया था । इस दावे की प्रतिरक्षा के रूप में उत्तरोत्तर अंतरण संबंधी दलील पेश की गई ।

2. अधिकरण ने तारीख 6 अक्तूबर, 2012 के अपने अधिनिर्णय द्वारा श्रीमती जय देवी को 10,000/- रुपए की रकम का और नितिन की मृत्यु होने के कारण उसके माता-पिता को 3,75,000/- रुपए की रकम का प्रतिकर अनुदत्त किया । अधिकरण ने यह उल्लेख किया कि उल्लंघनकारी यान का रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र प्रथम प्रत्यर्थी के नाम में बना रहा । अधिकरण ने प्रथम प्रत्यर्थी को यान के चालक सहित संयुक्त रूप से और पृथक्तः दायी ठहराया । वह यान दुर्घटना की तारीख को बीमाकृत नहीं था ।

3. अधिकरण के अधिनिर्णय को प्रथम प्रत्यर्थी द्वारा पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय के समक्ष अपील में चुनौती दी गई थी । उच्च न्यायालय के विद्वान् एकल न्यायाधीश ने तारीख 25 जनवरी, 2016 को इस आधार पर अपील मंजूर कर ली कि अधिकरण के पास रजिस्ट्रीकृत स्वामी के विरुद्ध अधिनिर्णय पारित करने के लिए कोई न्यायौचित्य नहीं था जबकि इस संबंध में साक्ष्य मौजूद था कि उसने यान का अंतरण कर दिया था और अंतिम स्वीकृत स्वामी इस मामले में अपीलार्थी था । उच्च न्यायालय की राय में, अधिकरण को स्वामी के रूप में केवल अपीलार्थी के विरुद्ध अधिनिर्णय पारित करना चाहिए था । उच्च न्यायालय ने यह निष्कर्ष निकालने के लिए इस न्यायालय के दो विनिश्चयों का अवलंब लिया **एच.डी.एफ.सी. बैंक लिमिटेड** बनाम **रेशमा**[1] और **पूर्णया कला देवी** बनाम **असम राज्य**[2] ।

4. अपीलार्थी की ओर से यह दलील दी गई है कि उच्च न्यायालय ने स्पष्ट रूप से विधिक स्थिति के गलत अर्थान्वयन के आधार पर कार्यवाही की है । यह दलील दी गई है कि मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 2(30) से यह उपदर्शित होता है कि वही व्यक्ति, जिसके नाम में कोई मोटर यान रजिस्ट्रीकृत है, स्वामी है और उस सिद्धांत के केवल ये दो अपवाद है, कि जहां ऐसा व्यक्ति अवयस्क है या वादगत यान अवक्रय करार के अधीन है । यह दलील दी गई है कि **पूर्णया कला देवी** (उपर्युक्त) वाले मामले में इस न्यायालय का विनिश्चय ऐसी स्थिति के संबंध में है

---

[1] (2015) 3 एस. सी. सी. 679.

[2] (2014) 14 एस. सी. सी. 142.

जहां उल्लंघनकारी यान की अध्यपेक्षा एक राज्य सरकार द्वारा की गई थी । इसी प्रकार, **रेशमा** (उपर्युक्त) वाला विनिश्चय ऐसी स्थिति के संबंध में था जहां यान का एक आडमान करार के अधीन वित्तपोषण किया गया था । इस न्यायालय ने इसी पृष्ठभूमि में यह अभिनिर्धारित किया कि किसी आडमान करार के अधीन यान का कब्ज़ा रखने वाले व्यक्ति को स्वामी माना जाना था । धारा 2(30) में अंतर्विष्ट परिभाषा को ध्यान में रखते हुए, यह दलील दी गई थी कि उच्च न्यायालय ने अपीलार्थी पर दायित्व डालकर गलती की थी, जो कि यान का रजिस्ट्रीकृत स्वामी नहीं है । अपीलार्थी की ओर से उपस्थित होने वाले विद्वान् काउन्सेल ने यह दलील दी कि **पुष्पा** उर्फ **लीला** बनाम **शकुन्तला**[1] वाले मामले में यह अभिनिर्धारित करते हुए स्थिति को स्पष्ट किया गया है कि जहां, यान का विक्रय किए जाने के बावजूद, न तो अंतरक और न ही अंतरिती ने रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र में स्वामी के नाम में परिवर्तन कराने के लिए कोई कदम उठाया है वहां उस व्यक्ति के बारे में, जिसके नाम में रजिस्ट्रीकरण विद्यमान है, यह समझा जाना चाहिए कि वह अधिनियम के प्रयोजनों के लिए यान का स्वामी है ।

5. दूसरी ओर, प्रथम प्रत्यर्थी की ओर से उपस्थित होने वाले विद्वान् काउन्सेल ने यह दलील देते हुए अधिकरण के निर्णय का समर्थन किया कि अपीलार्थी, यान का भौतिक कब्ज़ा और नियंत्रण रखने वाले व्यक्ति के रूप में दायी था । प्रथम प्रत्यर्थी की ओर से उपस्थित होने वाले विद्वान् काउन्सेल ने **पूर्णया कला देवी** (उपर्युक्त) और **रेशमा** (उपर्युक्त) वाले मामलों में इस न्यायालय के विनिश्चयों का भी अवलंब लिया । विद्वान् काउन्सेल ने यह निवेदन किया :–

> "(i) किसी यान के विक्रय के परिणामस्वरूप यान के विक्रेता की ओर से यान के भौतिक कब्जे और नियंत्रण का संभावित परिवर्तन भी होता है । यान के विक्रय के पश्चात् रजिस्ट्रीकृत स्वामी को अधिक से अधिक यान के दृश्यमान स्वामी न कि वास्तविक स्वामी के रूप में समझा जा सकता है भले ही यान के रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र में उसका नाम मौजूद हो ;
>
> (ii) अधिनियम की धारा 2(30) में स्वामी की परिभाषा एक पूर्ण संहिता नहीं है और उसमें अंतर्विष्ट अपवाद निःशेष नहीं हैं ;
>
> (iii) न्यायालय/अधिकरण को यह कसौटी लागू करनी चाहिए

[1] (2011) 2 एस. सी. सी. 240.

कि रजिस्ट्रीकृत स्वामी ने विधिसम्मत माध्यमों से यान पर अपने कब्ज़े और नियंत्रण का पूर्ण रूप से त्याग कर दिया है अथवा नहीं । यदि इसका उत्तर सकारात्मक है तो उसे दायी नहीं ठहराया जा सकता और उस व्यक्ति को, जिसके पास यान का भौतिक कब्ज़ा और नियंत्रण है, दायी ठहराया जाना चाहिए ; और

(iv) धारा 50 में रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र में नाम में परिवर्तन कराने का भार अंतरक तथा अंतरिती दोनों पर डाला गया है और इसलिए अंतरक (रजिस्ट्रीकृत स्वामी) को दायी नहीं ठहराया जा सकता और अंतरिती, जिसका यान के प्रयोग पर नियंत्रण है, दायी ठहराया जाना चाहिए ।"

6. 1988 के अधिनियम की धारा 2(30) में "स्वामी" अभिव्यक्ति की परिभाषा निम्नलिखित रूप में दी गई है :–

"2(30) 'स्वामी' से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिसके नाम में मोटर यान रजिस्टर है और जहां ऐसा व्यक्ति अवयस्क है, वहां उस अवयस्क का संरक्षक अभिप्रेत है और उस मोटर यान के संबंध में जो अवक्रय करार या पट्टे पर या आडमान के करार पर लिया गया है, वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिसका उस यान पर उस करार के अधीन कब्ज़ा है ।"

अधिनियम के प्रयोजनों के लिए वह व्यक्ति, जिसके नाम में कोई मोटर यान रजिस्ट्रीकृत है, यान का स्वामी है । "अभिप्रेत" अभिव्यक्ति का प्रयोग करना इस स्थिति का स्पष्ट द्योतक है कि रजिस्ट्रीकृत स्वामी को ही संसद् द्वारा यान का स्वामी समझा गया है । 1939 के पूर्ववर्ती अधिनियम में, 'स्वामी' अभिव्यक्ति की परिभाषा धारा 2(19) में निम्नलिखित रूप में दी गई थी :–

"....2(19) 'स्वामी' से, जहां वह व्यक्ति जिसका मोटर यान पर कब्ज़ा है, अवयस्क है, वहां उस अवयस्क का संरक्षक अभिप्रेत है और उस मोटर यान के संबंध में, जो अवक्रय करार के अध्यधीन है, वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिसका उस करार के अधीन कब्ज़ा है ।"

स्पष्ट रूप से संसद् ने, मोटर यान अधिनियम, 1988 अधिनियमित करते समय पूर्ववर्ती परिभाषा को नया रूप देकर विनिर्दिष्ट परिवर्तन किए । पूर्ववर्ती अधिनियम की धारा 2(19) में यह अनुबद्ध था कि जहां वह व्यक्ति

जिसका किसी मोटर यान पर कब्ज़ा है, अवयस्क है वहां अवयस्क का संरक्षक स्वामी होगा और जहां मोटर यान किसी अवक्रय करार के अध्यधीन था वहां वह व्यक्ति स्वामी होगा, जिसका उस करार के अधीन यान पर कब्ज़ा है । 1988 के अधिनियम की धारा 2(30) के प्रथम भाग में यह उपबंध किया गया है कि स्वामी वह व्यक्ति होगा जिसके नाम में मोटर यान रजिस्टर है । जहां ऐसा व्यक्ति अवयस्क है वहां उस अवयस्क का संरक्षक स्वामी होगा । ऐसे किसी मोटर यान के संबंध में, जो अवक्रय करार या पट्टे पर या आडमान के करार के अध्यधीन है, वह व्यक्ति स्वामी होगा, जिसका उस यान पर उस करार के अधीन कब्ज़ा है । परिभाषा का पश्चात्वर्ती भाग एक अपवाद की प्रकृति का है जो वहां लागू होता है जहां मोटर यान अवक्रय करार या किसी पट्टे या आडमान के करार के अध्यधीन है । अन्यथा परिभाषा में यह अनुबद्ध है कि इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, उस व्यक्ति को, जिसके नाम में मोटर यान रजिस्टर है, स्वामी के रूप में माना गया है ।

7. धारा 50 स्वामित्व के अंतरण की प्रक्रिया के संबंध में है और उसमें निम्नलिखित रूप में उपबंधित है :–

> "50. स्वामित्व का अंतरण – (1) जब इस अध्याय के अधीन रजिस्ट्रीकृत किसी मोटर यान का स्वामित्व अंतरित किया जाता है तब, –
>
> (क) अंतरक –
>
> (i) उसी राज्य के भीतर रजिस्ट्रीकृत यान की दशा में, अंतरण के चौदह दिन के भीतर अंतरण के तथ्य की रिपोर्ट ऐसे प्ररूप में और ऐसे दस्तावेज़ों सहित और ऐसी रीति से, जो केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित की जाए, उस रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी को देगा जिसकी अधिकारिता के भीतर वह अंतरण किया जाने वाला है और उसी समय उक्त रिपोर्ट की एक प्रति अंतरिती को भेजेगा; और
>
> (ii) राज्य के बाहर रजिस्ट्रीकृत यान की दशा में, अंतरण के पैंतालीस दिन के भीतर, उपखंड (i) में निर्दिष्ट रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी को –
>
> (अ) धारा 48 के अधीन प्राप्त आक्षेप न होने का प्रमाणपत्र भेजेगा ; या

(आ) ऐसे मामले में, जहां ऐसा प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं किया गया है, –

(1) धारा 48 की उपधारा (2) के अधीन प्राप्त रसीद, या

(2) यदि उसने धारा 48 में निर्दिष्ट रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी को इस निमित्त आवेदन रसीदी रजिस्ट्री-डाक द्वारा भेजा है तो अंतरक द्वारा प्राप्त डाक रसीद, भेजेगा जिसके साथ यह घोषणा होगी कि उसे ऐसे प्राधिकारी से ऐसी कोई संसूचना प्राप्त नहीं हुई है जिसमें ऐसा प्रमाणपत्र दिए जाने से इनकार किया गया है या ऐसे किसी निदेश का पालन करने की उससे अपेक्षा की गई है जिसके अधीन ऐसा प्रमाणपत्र दिया जा सकेगा ;

(ख) अंतरिती उस अंतरण की रिपोर्ट अंतरण के तीस दिन के अंदर उस रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी को देगा जिसकी अधिकारिता के भीतर, यथास्थिति, उसका निवास-स्थान या कारबार का स्थान है जहां यान सामान्यतया रखा जाता है, और रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र विहित फीस तथा उसके द्वारा अंतरक से प्राप्त रिपोर्ट की एक प्रति के साथ उस रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी को भेजेगा जिससे स्वामित्व के अंतरण की विशिष्टियां रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र में प्रविष्ट की जा सकें ।

(2) जहां –

(क) उस व्यक्ति की जिसके नाम में मोटर यान रजिस्ट्रीकृत है, मृत्यु हो जाती है, या

(ख) मोटर यान सरकार द्वारा या उसकी ओर से की गई किसी सार्वजनिक नीलामी में क्रय या अर्जित किया गया है,

वहां यान के कब्ज़े को उत्तराधिकार में प्राप्त करने वाला व्यक्ति या, यथास्थिति, वह व्यक्ति जिसने मोटर यान क्रय या अर्जित किया है, अपने नाम में यान के स्वामित्व का अंतरण कराने के प्रयोजन के लिए उस रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी को, जिसकी अधिकारिता में, यथास्थिति, उसका निवास स्थान या कारबार का स्थान है, जहां यान सामान्यतया

रखा जाता है, ऐसी रीति में ऐसी विहित फीस सहित और ऐसी अवधि के भीतर, जो केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित की जाए, आवेदन करेगा ।

(3) यदि अंतरक या अंतरिती रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी को अंतरण के तथ्य की रिपोर्ट, यथास्थिति, उपधारा (1) के खंड (क) या खंड (ख) में विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर करने में असफल रहता है, या यदि वह व्यक्ति जिससे उपधारा (2) के अधीन आवेदन करने की अपेक्षा की जाती है (जिसे इस धारा में इसके पश्चात् अन्य व्यक्ति कहा गया है) विहित अवधि के भीतर ऐसा आवेदन करने में असफल रहता है तो रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी मामले की परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, यथास्थिति, अंतरक या अंतरिती या अन्य व्यक्ति से ऐसी कार्रवाई के बदले में जो धारा 177 के अधीन उसके विरुद्ध की जाए, एक सौ रुपए से अनधिक उतनी रकम का, जो उपधारा (5) के अधीन विहित की जाए, संदाय करने की अपेक्षा कर सकेगा :

परन्तु धारा 177 के अधीन कोई कार्रवाई, यथास्थिति, अंतरक या अंतरिती या अन्य व्यक्ति के विरुद्ध वहां की जाएगी जहां वह उक्त रकम का संदाय करने में असफल रहता है ।

(4) जहां किसी व्यक्ति ने उपधारा (3) के अधीन रकम का संदाय कर दिया है, वहां उसके विरुद्ध धारा 177 के अधीन कोई कार्रवाई नहीं की जाएगी ।

(5) उपधारा (3) के प्रयोजनों के लिए, राज्य सरकार, मोटर यान के स्वामित्व के अंतरण के तथ्य की रिपोर्ट देने में अंतरक या अंतरिती या उपधारा (2) के अधीन आवेदन करने में अन्य व्यक्ति की ओर से किए गए विलंब की अवधि को ध्यान में रखते हुए भिन्न-भिन्न रकमें विहित कर सकेंगी ।

(6) उपधारा (1) के अधीन रिपोर्ट की या उपधारा (2) के अधीन आवेदन की प्राप्ति पर रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी स्वामित्व के अंतरण को रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र में प्रविष्ट करा सकेगा ।

(7) रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी, जो ऐसी कोई प्रविष्टि करता है, स्वामित्व के अंतरण की संसूचना अंतरक को और यदि वह मूल रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी नहीं है तो मूल रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी को देगा ।"

8. **पुष्पा** उर्फ **लीला** (उपर्युक्त) वाले मामले में इस न्यायालय के दो न्यायाधीशों की न्यायपीठ का विनिश्चय ऐसे मामले में किया गया था जहां उल्लंघनकारी यान "जे" नामक व्यक्ति के नाम में रजिस्ट्रीकृत था, जिसने उसका विक्रय तारीख 2 फरवरी, 1993 को 'एस' नामक व्यक्ति को कर दिया था और अंतरिती को कब्ज़ा दे दिया था । अंतरण की तारीख को ट्रक एक विधिमान्य बीमा पालिसी के अंतर्गत आता था । यान के विक्रय के बावजूद रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र में स्वामित्व में परिवर्तन प्रतिबिंबित नहीं किया गया था । बीमा पालिसी का अवसान 24 फरवरी, 1993 को हो गया । इसके पश्चात् 'एस' ने रजिस्ट्रीकृत स्वामी के नाम में बीमा पालिसी ली और जब तारीख 7 मई, 1994 को दुर्घटना घटी तब वह पालिसी विधिमान्य थी और अस्तित्व में थी । अधिकरण ने यह अभिनिर्धारित किया कि प्रतिकर संदत्त करने का कोई भी दायित्व 'जे' का नहीं था चूंकि यान का 2 फरवरी, 1993 को विक्रय कर दिए जाने के पश्चात् वह उसका स्वामी नहीं रहा था । दावेदारों को प्रतिकर का संदाय करने के लिए केवल 'एस' को दायी ठहराया गया था । इन तथ्यों के आधार पर, इस न्यायालय के दो न्यायाधीशों की न्यायपीठ ने निम्नलिखित रूप में अभिनिर्धारित किया :–

> "11. इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता है कि यान का विक्रय हो जाने के बावजूद, न तो अंतरक जितेन्द्र गुप्ता और न ही अंतरिती सालिग राम ने यान के रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र में स्वामी के नाम में परिवर्तन कराने के लिए कोई कदम उठाया । इस लोप के कारण जितेन्द्र गुप्ता के बारे में यह समझा जाना चाहिए कि वह इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए यान का स्वामी बना रहा हालांकि सिविल विधि के अधीन वह तारीख 2 फरवरी, 1993 को उसके विक्रय के पश्चात् उसका स्वामी नहीं रहा था ।" (पृष्ठ 244)

दो न्यायाधीशों की न्यायपीठ ने अपने विनिश्चय के अनुक्रम में, **डा. टी. वी. जोज़** बनाम **चाको पी. एम.**[1] वाले पूर्ववर्ती विनिश्चय के प्रति निर्देश किया जो कि मोटर यान अधिनियम, 1939 के अधीन उद्भूत हुआ था । इस न्यायालय ने उस संदर्भ में इस प्रकार अभिनिर्धारित किया था :–

> "12.... कार के प्रतिफल का संदाय करने और उसका परिदान करने पर हक का अंतरण किया जा सकता है । अभिलेख पर मौजूद साक्ष्य से यह दर्शित होता है कि कार के स्वामित्व का अंतरण हो गया

---

[1] (2001) 8 एस. सी. सी. 748.

था । तथापि, अपीलार्थी अब भी पर-व्यक्तियों के लिए दायी बना रहा क्योंकि क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय के अभिलेख में उसका नाम स्वामी के रूप में बना रहा । अपीलार्थी इन अपीलों में श्री राय थॉमस से मिलने मात्र से उस दायित्व से बच नहीं सकता था ।" (पृष्ठ 244)

**डा. टी. वी. जोज़** (उपर्युक्त) वाले विनिश्चय का **पी. पी. मोहम्मद** बनाम **के. राजाप्पन**[1] वाले मामले में अनुसरण किया गया था । इस न्यायालय ने यह अवेक्षा करने पर कि **डा. टी. वी. जोज़** (उपर्युक्त) वाले मामले में का विनिश्चय मोटर यान अधिनियम, 1939 के अधीन दिया गया था, **पुष्पा** (उपर्युक्त) वाले मामले में यह अभिनिर्धारित किया कि धारा 2(30) और धारा 50 के उपबंधों को ध्यान में रखते हुए यह विनिश्चयाधार, "1988 के अधिनियम के अंतर्गत उद्भूत होने वाले मामलों के तथ्यों पर भी समान बल से लागू होगा" । परिणामस्वरूप, इस न्यायालय का मत यह था कि वह व्यक्ति, जिसका नाम रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के अभिलेख में यान के स्वामी के रूप में बना हुआ है, बीमाकर्ता के साथ समान रूप से दायी है ।

9. **पूर्णया कला देवी** (उपर्युक्त) वाले मामले में इस न्यायालय के तीन न्यायाधीशों की न्यायपीठ के विनिश्चय में ऐसी स्थिति अंतर्वलित थी जहां एक दुर्घटना में अंतर्ग्रस्त यान के रजिस्ट्रीकृत स्वामी ने मृत आहत व्यक्ति के विधिक वारिसों को प्रतिकर देने के अपने दायित्व से इस आधार पर इनकार कर दिया कि राज्य सरकार ने यान का अधिग्रहण कर लिया था । दुर्घटना की तारीख को वह यान असम यान अधिग्रहण और नियंत्रण अधिनियम, 1968 के अधीन अधिग्रहण में था । राज्य यह स्थापित करने में असफल रहा था कि स्वामी को राज्य अधिनियम की धारा 5(1) की अपेक्षानुसार यान का परिदान लेने संबंधी लिखित सूचना की तामील के पश्चात् यान को अधिग्रहण से निर्मुक्त कर दिया गया था । असम अधिनियम के अधीन, उस आशय की सूचना की तामील करने के पश्चात् ही अधिग्रहण प्राधिकारी का प्रतिकर के लिए दायित्व उद्भूत नहीं होगा । उच्च न्यायालय ने मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 2(30) में "स्वामी" अभिव्यक्ति की परिभाषा के आधार पर राज्य सरकार को दायित्व से मुक्त कर दिया । इस न्यायालय ने उस निर्णय को उलटते हुए इस प्रकार अभिनिर्धारित किया :–

"16. उच्च न्यायालय ने असम अधिनियम की धारा 5 का

---

[1] (2008) 17 एस. सी. सी. 624.

उल्लेख किए बिना मात्र 1988 के अधिनियम की धारा 2(30) में अंतर्विष्ट "स्वामी" की परिभाषा के आधार पर यान के स्वामी द्वारा संदेय अधिनिर्णय का अपकर्तन किया । उच्च न्यायालय इस बात का मूल्यांकन करने में असफल रहा कि सुसंगत समय पर उल्लंघनकारी यान असम अधिनियम के उपबंधों के अधीन प्रत्यर्थी सं. 1 असम राज्य के अधिग्रहण के अधीन था । अतः, प्रत्यर्थी सं. 1 उचित रूप से 1988 के अधिनियम की धारा 2(30) में यथा-अंतर्विष्ट "स्वामी" की परिभाषा के अंतर्गत आता था । उच्च न्यायालय, "स्वामी" की परिभाषा में ऐसे व्यक्ति को, जिसका किसी यान पर पट्टा करार या आडमान के करार के अधीन या अवक्रय करार के अधीन कब्ज़ा है, सम्मिलित करते समय इस अंतर्निहित विधायी आशय का मूल्यांकन करने में असफल रहा कि ऐसे व्यक्ति का, जिसका यान पर नियंत्रण और कब्ज़ा है, न कि केवल रजिस्ट्रीकृत स्वामी का, "स्वामी" के रूप में अर्थान्वयन किया जाना चाहिए । इसके अलावा, उच्च न्यायालय इस विधायी आशय का मूल्यांकन करने में असफल रहा कि यान के रजिस्ट्रीकृत स्वामी को तब दायी नहीं ठहराया जाना चाहिए यदि यान उसके कब्ज़े या नियंत्रण में नहीं है । उच्च न्यायालय इस बात का मूल्यांकन करने में भी असफल रहा कि 1988 के अधिनियम की धारा 146 में यह अपेक्षित है कि कोई व्यक्ति, ऐसी किसी बीमा पालिसी के बिना, जो 1988 के अधिनियम के अध्याय 11 की अपेक्षाओं को पूरा करती है, किसी मोटर यान का सार्वजनिक स्थान में उपयोग नहीं करेगा या किसी अन्य व्यक्ति से नहीं कराएगा या करने की अनुज्ञा नहीं देगा और राज्य सरकार ने 1988 के अधिनियम के कानूनी उपबंधों का अतिक्रमण किया है । अधिकरण ने प्रत्यर्थी सं. 2 के इस अभिकथन को किसी साक्ष्य के बिना स्वीकार करके भी गलती की है कि यान को दुर्घटना की तारीख को 10.30 बजे पूर्वाह्न में निर्मुक्त किया गया था और दुर्घटना 10.30 बजे पूर्वाह्न में घटित हुई थी यद्यपि दावा याचिका में यह कथन किया गया था कि दुर्घटना 10.15 बजे पूर्वाह्न में घटित हुई थी ।" (पृष्ठ 147)

10. उपर्युक्त मताभिव्यक्तियों से यह उपदर्शित होगा कि इस न्यायालय ने संचयी रूप से कई परिस्थितियों के संयोजन को महत्व दिया । महत्वपूर्ण रूप से, प्रस्तुत विचार-विमर्श के प्रयोजनों के लिए उपर्युक्त निर्णय से जो कुछ उद्भूत होता है वह यह परिस्थिति है कि दुर्घटना की

तारीख को मोटर यान राज्य सरकार द्वारा अधिग्रहण कर लिया गया था । जहां तक उस व्यक्ति का संबंध है जिसकी संपत्ति का अधिग्रहण किया जाता है, अधिग्रहण अपने स्वरूप में ही अस्वैच्छिक है । इस न्यायालय ने यह मत व्यक्त किया कि ऐसे व्यक्ति का, जिसका ऐसे किसी यान पर नियंत्रण और कब्ज़ा है जो कि पट्टे, आडमान या अवक्रय के करार के अधीन है, न कि रजिस्ट्रीकृत स्वामी का अर्थान्वयन स्वामी के रूप में किया जाता है । यही समरूपता यह अभिनिर्धारित करने के लिए अपनाई गई थी कि जहां यान का अधिग्रहण कर लिया गया था वहां राज्य न कि रजिस्ट्रीकृत स्वामी के पास कब्ज़ा और नियंत्रण था और इसलिए वह प्रतिकर के लिए दायी ठहराया जाएगा । **पूर्णया कला देवी** (उपर्युक्त) वाले मामले में यह अभिनिर्धारित नहीं किया गया है कि ऐसे व्यक्ति को, जो यान का किसी अन्य व्यक्ति को अंतरण करता है किन्तु रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के अभिलेख में धारा 2(30) के अधीन रजिस्ट्रीकृत स्वामी बना रहता है, दायित्व से मुक्त किया जाता है । उस मामले में न्यायालय के समक्ष जो स्थिति उद्भूत हुई, उसे ध्यान में रखा जाना चाहिए क्योंकि राज्य द्वारा अधिग्रहण करने की अनिवार्य कार्रवाई के संदर्भ में ही इस न्यायालय ने, तर्काधार की सादृश्यता में यह अभिनिर्धारित किया कि रजिस्ट्रीकृत स्वामी दायी नहीं था ।

11. **एच. डी. एफ. सी. बैंक लिमिटेड** बनाम **रेशमा** (उपर्युक्त) वाले मामले में इस न्यायालय के तीन न्यायाधीशों की न्यायपीठ के पश्चात्वर्ती विनिश्चय में आडमान का करार अंतर्वलित था । अधिकरण ने यान के स्वामी के साथ-साथ उसके वित्तदाता को इस आधार पर उचित रूप से दायी ठहराया कि वह यह सुनिश्चित करने के लिए बाध्यताधीन था कि उधार लेने वाले ने यान का बीमा कराने में उपेक्षा नहीं बरती थी । उच्च न्यायालय ने बैंक द्वारा अधिकरण के आदेश के विरुद्ध फाइल की गई अपील यह अभिनिर्धारित करते हुए खारिज कर दी थी कि स्वामी के साथ-साथ वह भी दायी है । इस न्यायालय के समक्ष अपील में, न्यायमूर्ति दीपक मिश्रा (जैसे कि विद्वान् मुख्य न्यायमूर्ति तब थे) ने निर्णय के अनुक्रम में. इस न्यायालय द्वारा अनेक पूर्ववर्ती विनिश्चयों द्वारा, जिनमें इस न्यायालय के निर्णय भी आते हैं, अधिकथित सिद्धांतों का उल्लेख किया । [**मोहन बेनेफिट (प्रा.) लिमिटेड** बनाम **कचराजी रेमलजी**[1], **राजस्थान राज्य सड़क**

[1] (1997) 9 एस. सी. सी. 103 = (1997) एस. सी. सी. (क्रि.) 610.

परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी[1], नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम दीपा देवी[2], मुकेश कुमार त्रिपाठी बनाम भारतीय जीवन बीमा निगम[3], रमेश मेहता बनाम सांवल चन्द सिंघवी[4], महाराष्ट्र राज्य बनाम इंडियन मेडिकल एसोसिएशन[5], पांडेय एंड कंपनी बिल्डर्स (प्रा.) लिमिटेड बनाम बिहार राज्य[6], नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम दुरदादहया कुमार सामल[7], भावनगर नगरपालिका बनाम बचूभाई अर्जनभाई[8], गोदावरी फाइनेंस कंपनी बनाम डेगला सत्यनारायणम्मा[9], पुष्पा बनाम शकुन्तला[10], टी. वी. जोज़[11], उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कुलसुम[12], पूर्णया कला देवी बनाम असम राज्य[13] वाले मामले देखिए]

इस न्यायालय ने यह अवेक्षा करते हुए कि न्यायालय के समक्ष जो मामला है उसमें आडमान का करार अंतर्वलित है, निम्न प्रकार अभिनिर्धारित किया :–

> "22. प्रस्तुत मामले में, जैसा कि तथ्यों को उजागर किया गया है, अपीलार्थी बैंक ने यान का क्रय करने के लिए स्वामी का वित्तपोषण किया था और स्वामी ने बैंक के साथ आडमान करार किया था । उधार लेने वाले की यह आरंभिक बाध्यता थी कि वह यान का बीमा कराए किन्तु उसने बीमे के बिना वह यान सड़क पर

---

[1] (1997) 7 एस. सी. सी. 481.
[2] (2008) 1 एस. सी. सी. 414 = (2008) 1 एस. सी. सी. (सि.) 270 = (2008) 1 एस. सी. सी. (क्रि.) 209.
[3] (2004) 8 एस. सी. सी. 387 = (2004) एस. सी. सी. (एल. एंड एस.) 1128.
[4] (2004) 5 एस. सी. सी. 409.
[5] (2002) 1 एस. सी. सी. 589 = 5 एस. सी. ई. सी. 217.
[6] (2007) 1 एस. सी. सी. 467.
[7] (1988) 1 ए. सी. सी. 204 = (1988) 2 टी. ए. सी. 25 (उड़ीसा).
[8] (1995) एस. सी. सी. आनलाइन गुजरात 167= ए. आई. आर. 1996 गुजरात 51.
[9] (2008) 5 एस. सी. सी. 107 = (2008) 2 एस. सी. सी. (क्रि.) 531.
[10] (2011) 2 एस. सी. सी. 240 = (2011) 1 एस. सी. सी. (सि.) 399 = (2011) 1 एस. सी. सी. (क्रि.) 682.
[11] (2001) 8 एस. सी. सी. 748 = (2002) एस. सी. सी. (क्रि.) 94.
[12] (2011) 8 एस. सी. सी. 142 = (2011) 4 एस. सी. सी. (सि.) 66 = (2011) 3 एस. सी. सी. (क्रि.) 376.
[13] (2014)14 एस. सी. सी. 142 = (2015) 1 एस. सी. सी. (क्रि.) 304 = (2015) 1 एस. सी. सी. (सि.) 251.

> चलाया और दुर्घटना घटी । यदि यान का बीमा कराया गया होता तो बीमा कंपनी दायी होती न कि स्वामी । इस तथ्य की बाबत कोई आपत्ति नहीं है कि यान आडमान के करार के अधीन था और वह प्रत्यर्थी सं. 2 के कब्ज़े और नियंत्रण में था ।" (पृष्ठ 693)

चूंकि यान का नियंत्रण और कब्ज़ा द्वितीय प्रत्यर्थी के पास था इसलिए इस न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित किया कि उच्च न्यायालय ने वित्तदाता पर दायित्व डालकर गलती की थी । बीमा कवर प्राप्त करने के लिए पूर्ण संदाय करने में द्वितीय प्रत्यर्थी की असफलता के बारे में न तो वित्तदाता को जानकारी थी और न ही उसकी ओर से कोई दुरभिसंधि की गई थी । परिणामस्वरूप, उच्च न्यायालय के बारे में यह अभिनिर्धारित किया गया कि उसने वित्तदाता पर दायित्व डालकर गलती की थी ।

12. उपर्युक्त विनिश्चयों से तर्काधार की जो संगत कड़ी उद्भूत होती है वह यह है कि धारा 2(30) में "स्वामी" अभिव्यक्ति की परिभाषा को ध्यान में रखते हुए, वही व्यक्ति, जिसके नाम में मोटर यान रजिस्ट्रीकृत बना हुआ है, अधिनियम के प्रयोजनों के लिए "स्वामी" माना जाएगा । तथापि, जहां वह व्यक्ति अवयस्क है वहां उस अवयस्क के संरक्षक को स्वामी माना जाएगा । जहां कोई मोटर यान अवक्रय, पट्टे या आडमान के किसी करार के अधीन है वहां वह व्यक्ति, जिसका उस करार के अधीन यान पर कब्ज़ा है, स्वामी माना जाता है । ऐसी स्थिति में, जैसी कि वर्तमान में है, जहां रजिस्ट्रीकृत स्वामी का तात्पर्य यान का अंतरण करना है किन्तु वह रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के अभिलेख में यान के स्वामी के रूप में प्रतिबिंबित बना हुआ है वहां वह दायित्व से मुक्त नहीं हो जाएगा । संसद् ने सोच समझकर 1939 के पूर्ववर्ती अधिनियम में धारा 2(19) के उपबंधों से विचलन करते हुए, धारा 2(30) में "स्वामी" अभिव्यक्ति की परिभाषा पुरःस्थापित की है । धारा 2(30) के उपबंधों में अंतर्निहित सिद्धांत यह है कि मोटर दुर्घटना का शिकार व्यक्ति या मृत्यु की दशा में मृत आहत व्यक्ति के विधिक वारिसों को अनिश्चितता की अवस्था में नहीं छोड़ा जाना चाहिए । प्रतिकर के दावेदार को ऐसे उत्तरवर्ती अंतरणों का, जो रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के पास रजिस्ट्रीकृत नहीं हैं, पीछा करने का भार नहीं डाला जाना चाहिए । इससे भिन्न अभिनिर्धारित करना इस अधिनियम के हितकारी उद्देश्य और प्रयोजन को विफल करना होगा । अतः, जो

निर्वचन किया जाए उससे विधि के उद्देश्य की पूर्ति सुकर होनी चाहिए । प्रस्तुत मामले में, प्रथम प्रत्यर्थी धारा 2(30) के अर्थान्तर्गत दुर्घटना में अंतर्वलित यान का "स्वामी" था । प्रतिकर संदत्त करने का दायित्व उसके ऊपर डाला जाता है । स्वीकृततः, यान बीमाकृत नहीं था । उच्च न्यायालय ने **रेशमा** (उपर्युक्त) और **पूर्णया कला देवी** (उपर्युक्त) वाले मामलों में इस न्यायालय के निर्णयों के गलत अर्थान्वयन के आधार पर कार्यवाही की है ।

13. याची की दलील यह है कि अंतरण की सूचना देने में असफल रहने के परिणामस्वरूप धारा 50(3) के अधीन केवल जुर्माना लगाया जा सकता किन्तु इससे यान का अंतरण अविधिमान्य नहीं हो जाएगा । **डा. टी. वी. जोज़** (उपर्युक्त) वाले मामले में, इस न्यायालय ने यह मत व्यक्त किया कि प्रतिफल का संदाय करके और कार का परिदान करके हक का अंतरण हो सकता है । किन्तु अधिनियम के प्रयोजनों के लिए वह व्यक्ति, जिसका नाम रजिस्ट्रीकर्ता प्राधिकारी के अभिलेख में प्रतिबिंबित होता है, स्वामी है । धारा 2(30) के अर्थान्तर्गत स्वामी प्रतिकर के लिए दायी है । विधि की आज्ञा का पालन अवश्य ही किया जाना चाहिए ।

14. उपर्युक्त कारणों से, हम अपील मंजूर करते हैं और यह निदेश देते हैं कि अधिकरण के निर्णय के निबंधनानुसार दावेदारों को प्रतिकर देने का दायित्व प्रथम प्रत्यर्थी पर आ जाएगा । उच्च न्यायालय का निर्णय अपास्त किया जाता है । मामले की परिस्थितियों में, खर्चे के बारे में कोई आदेश नहीं किया जाता है ।

अपील मंजूर की गई ।

ग्रो.