

वैभव जैन

बनाम

हिंदुस्तान मोटर्स प्राइवेट लिमिटेड

सिविल अपील सं. 10192/2024

03 सितंबर 2024

[जे. बी. पारदीवाला , न्यायाधीश तथा मनोज मिश्रा<sup>1</sup>, न्यायाधीश]

विचार हेतु विवाद्यक

क्या मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के मात्र डीलर के रूप में अपीलकर्ता को वाहन का मालिक माना जा सकता है और इस तरह वह अधिकरण/उच्च न्यायालय के निर्देशानुसार, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के साथ संयुक्त रूप से और पृथक रूप से क्षतिपूर्ति देने के लिए उत्तरदायी है; क्या डीलरशिप करार के खंड 3 (बी) और 4 मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को मालिक के रूप में क्षतिपूर्ति देने के दायित्व से मुक्त करते हैं; क्या मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स, अधिकरण के निर्णय के विरुद्ध अपील दायर किए बिना भी, सिविल प्रक्रिया संहिता. के आदेश 41, नियम 33 के प्रावधानों पर भरोसा करके निर्णय के तहत अपने दायित्व पर प्रश्न उठाया है।

हेडनोट्स :---

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 - क्षतिपूर्ति-- -विक्रेता की देयता,, यदि कोई हो - वाहन का "स्वामित्व/मालिक" - मेसर्स वैभव मोटर्स-अपीलकर्ता, डीलर और मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स, वाहन के निर्माता के बीच डीलरशिप करार - दुर्घटना में मृत्यु जब वाहन को मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के कर्मचारियों द्वारा अपीलकर्ता की डीलरशिप से टेस्ट-ड्राइव के लिए निकाला गया था - दुर्घटना से पहले, यदि मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ने आक्षेपित वाहन अपीलकर्ता को बेचा था - यदि नहीं, तो क्या डीलर, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के साथ संयुक्त रूप से और अलग-अलग क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी होगा:---

अभिनिर्धारित किया गया:--वाहन का 'स्वामी' धारा में निर्दिष्ट श्रेणियों तक सीमित नहीं है। 1988 अधिनियम की धारा 2(30) - यदि संदर्भ की आवश्यकता हो, तो यहां तक कि जिस व्यक्ति के आदेश या नियंत्रण में वाहन है, उसे भी क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए अपकृत्य दायित्व तय करने के प्रयोजनों के लिए उसका मालिक माना जा सकता है। - इस बात का कोई सबूत नहीं है कि वाहन अपीलकर्ता-डीलर को बेचा गया था। - दुर्घटना के समय वाहन में केवल दो व्यक्ति (चालक और मृतक) मौजूद थे, दोनों मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के कर्मचारी थे और उन्होंने टेस्ट ड्राइव के लिए अपीलकर्ता-डीलर से वाहन लिया था। - डीलर के पास उन्हें टेस्ट ड्राइव के लिए वाहन ले जाने की अनुमति देने से इनकार करने का कोई अधिकार नहीं था, विशेषकर तब, जब वे वाहन के मालिक, यानी मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के प्रतिनिधि थे।

1 Author

– दुर्घटना के समय वाहन न केवल मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के स्वामित्व में था, बल्कि उसके कर्मचारियों के माध्यम से उसके नियंत्रण और आदेश में भी था। – इसलिए, अपीलकर्ता, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स का सिर्फ एक डीलर होने के नाते वाहन के मालिक के रूप में क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी नहीं था। इस प्रकार, चालक के अलावा, केवल मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ही क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी था।[कंडिका 19, 20, 23]

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 – क्षतिपूर्ति – मेसर्स वैभव मोटर्स-अपीलकर्ता, डीलर और मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स, वाहन के निर्माता के बीच डीलरशिप करार – मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को क्षतिपूर्ति का भुगतान करने के लिए संयुक्त रूप से और व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी ठहराया गया – यह तर्क दिया गया कि करार के खंड 3 (बी) और 4 ने अपीलकर्ता-डीलर पर अपकार दायित्व को स्थानांतरित कर दिया और यह क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए उत्तरदायी नहीं था:

**अभिनिर्धारित किया गया:---**अस्वीकृत – करार में खंड 3(बी) और 4 ने मोटर वाहन में किसी भी दोष के संबंध में कंपनी के दायित्व को वारंटी खंड के तहत कंपनी के दायित्वों तक सीमित कर दिया – "और कंपनी का कोई अन्य दायित्व नहीं होगा और वारंटी के तहत एक के अलावा अन्य सभी दायित्व डीलर के खाते में होंगे" शब्दों का उपयोग, ऐसे वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाले अपकृत्य दायित्व के विशिष्ट बहिष्कार के अभाव में, मोटर वाहन अधिनियम के तहत मोटर वाहन के मालिक को उसके दायित्व से मुक्त नहीं कर सकता है और इसे डीलर पर स्थानांतरित नहीं कर सकता है जब दुर्घटना के समय वाहन मालिक के नियंत्रण और कमान में था अर्थात्- मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स अपने कर्मचारियों के माध्यम से।[कंडिका 27]

सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 – आदेश 41, नियम 33 – न्यायाधिकरण ने मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को क्षतिपूर्ति देने के लिए संयुक्त रूप से और अलग-अलग उत्तरदायी माना गया है – हालांकि, न्यायाधिकरण के निर्णय के विरुद्ध मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स द्वारा कोई अपील दायर नहीं की गई है— इसने निर्णय के उस हिस्से को चुनौती देने के लिए आदेश 41, नियम 33 पर भरोसा किया जिसने इसे संयुक्त रूप से और अलग-अलग उत्तरदायी बनाया है:

**अभिनिर्धारित किया गया:---**आदेश 41 के नियम 33 के तहत शक्ति के प्रयोग के लिए सर्वोपरि विचार न्याय के उद्देश्यों को प्राप्त करना है – शक्ति के प्रयोग की सीमाओं में से एक डिग्री का वह हिस्सा है जिसके विरुद्ध अनिवार्य रूप से किसी पक्ष द्वारा अपील की जानी चाहिए थी, या उस पर आपत्ति की जानी चाहिए थी और जिसे उस पक्ष ने अंतिम रूप प्राप्त करने की अनुमति दी है, उसे ऐसे पक्ष के लाभ के लिए उलट नहीं किया जा सकता है – वर्तमान मामले में, न्यायाधिकरण ने यह निष्कर्ष निकाला कि मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ने यह दर्शाने हेतु कोई साक्ष्य नहीं दिया था कि उसके द्वारा निर्मित और स्वामित्व वाला वाहन उसके द्वारा डीलर को बेचा गया था – यह स्वीकार किया जाता है, दुर्घटना के समय वाहन पर उसके अपने कर्मचारी/अधिकारी का नियंत्रण था और इसलिए, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को दिए गए क्षतिपूर्ति के लिए संयुक्त रूप से और अलग-अलग उत्तरदायी ठहराया गया था –अधिनिर्णय का यह हिस्सा उसके खिलाफ संचालित हुआ और स्वामित्व के निष्कर्ष द्वारा समर्थित था – मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ने अपील या प्रति-आपत्ति के माध्यम से इसे चुनौती न देकर इसे अंतिम रूप प्राप्त करने की अनुमति दी – इसलिए, इसे अब इस पर प्रश्न उठाने की अनुमति नहीं दी जा सकती है।[कंडिका 32]

न्यायिक दृष्टांत उद्धृत किया गया

मेसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड बनाम एंटोनियो पाउलो वाज तथा एनर। [2021] 1 एससीआर 625:(2021) 18 एस. सी. सी. 545; बिहार आपूर्ति सिंडिकेट बनाम एशियाई नौवहन और अन्य। [1993] 2 एससीआर 425:(1993) 2 एस. सी. सी. 639; श्रीचंद्रे प्रभुजी जैन मंदिर और अन्य बनामहरिकृष्णा और अन्न। [1974]1 एससीआर 442:(1973) 2 एस. सी. सी. 665–संदर्भित।राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी तथा ओआरएस। [1997] पूरक।3 एससीआर 724:(1997) 7 एससीसी 481; गोदावरी फाइनेंस कंपनी बनाम डेगाला सत्यनारायणम्मा और अन्य। [2008] 6 एस. सी. आर. 331: (2008) 5 एस. सी. सी. 107; राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड बनाम दीपा देवी और अन्य। [2007] 13 एससीआर 134:(2008) 1 एस. सी. सी. 414; गुरु गोवेकर बनाम फिलोमिना एफ. लोबो [1988] पूरक।1 एससीआर 170:(1988) 3 एस. सी. सी. 1; रमेश मेहता बनाम सांवल चंद सिंघवी और अन्य। [2004] पूरक।1 एस. सी. आर. 418:(2004) 5 एससीसी 409; बनारसी और ओआरएस. वी.राम फाल [2003] 2 एससीआर 22:(2003) 9 एस. सी. सी. 606–पर निर्भर।

अधिनियमों की सूची

मोटर वाहन अधिनियम, 1988; सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908

मुख्य शब्दों की सूची

दुर्घटना में मृत्यु; आक्षेपित वाहन; क्षतिपूर्ति; क्षतिपूर्ति देने का दायित्व; डीलर का दायित्व; क्षतिपूर्ति देने के लिए संयुक्त रूप से और पृथक रूप से उत्तरदायी; वाहन का "मालिक"; दुर्घटना के समय; डीलरशिप करार; डीलर; डीलरशिप; वाहन का निर्माता; टेस्ट ड्राइव; टेस्ट ड्राइव के दौरान मृत्यु; वाहन के नियंत्रण या कमांड में; वाहन के रचनात्मक कब्जे में; वाहन के मालिक के कर्मचारी; अपकृत्य दायित्व; निष्कर्ष की अंतिम प्राप्ति; अपील; प्रति आपत्ति।

प्रकरण उत्पन्न हुआ --

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार:सिविल अपील संख्या 10192/2024 छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय बिलासपुर के एम.ए. संख्या 1306/2007 के दिनांक 15.11.2017 के निर्णय एवं आदेश से

पक्षकारों की उपस्थिति

अपीलकर्ता हेतु : --अरुण बनर्जी, अमित पोद्दार, प्रियांशु राज, आर. के. डे, राजीव अग्निहोत्री, संजीव शर्मा, अधिवक्ता।

उत्तरवादी हेतु : --सुश्री पूर्ति गुप्ता, सुश्री हिना जॉर्ज, अधिवक्ता

सर्वोच्च न्यायालय का निर्णय/आदेश

निर्णय:

मनोज मिश्रा, न्यायाधीश के अनुसार,

1. अनुमति स्वीकृत की गई ।
2. यह अपील छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर<sup>2</sup> के दिनांक 15.11.2017 के निर्णय और आदेश को चुनौती देती है, जिसके तहत अपीलकर्ता द्वारा दायर विविध अपील (सिविल) संख्या 1306/2007 को खारिज कर दिया गया था और दावेदार(ओं) द्वारा दायर विविध अपील (सिविल) संख्या 1147/2017 को अनुमति दी गई थी, जिससे उन्हें पहले से दिए गए क्षतिपूर्ति में वृद्धि हुई थी।
3. सर्वप्रथम, हम अभिलेख में रखना चाहते हैं कि आक्षेपित आदेश के विरुद्ध विशेष अनुमति याचिका (एसएलपी) छह उत्तरवादीगण को शामिल करके दायर की गई थी। उत्तरवादी 1 से 4 (आर-1 से आर-4) मृतक प्रणय कुमार गोस्वामी के उत्तराधिकारी और विधिक प्रतिनिधि थे, जिनकी आकस्मिक मृत्यु पर दावा उत्पन्न हुआ था। उत्तरवादी संख्या 5 (आर-5), अर्थात् शुभाशीष पाल, वह व्यक्ति था जिसने दुर्घटना के समय वाहन चलाया था; और उत्तरवादी संख्या 6 (आर-6), अर्थात् मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स, वाहन का निर्माता था। हालाँकि, 23.10.2018 को, इस न्यायालय ने केवल निर्माता (आर-6) (यानी मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स) को नोटिस जारी किया और एसएलपी को आर-1 से आर-5 के आधार पर यह देखते हुए खारिज कर दिया गया कि मामले में उठाया गया प्रश्न डीलर (अर्थात् अपीलकर्ता) की देयता के बारे में है। इसलिए, हमारे विचार में, जहां तक दावेदार-उत्तरवादीगण के अधिकारों का प्रश्न है, आक्षेपित निर्णय अंतिम हो गया है। परिणामस्वरूप, ऐसा प्रतीत होता है कि रजिस्ट्री ने मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को एकमात्र उत्तरवादी के रूप में दिखाया है, हालांकि, शुरू में छह उत्तरवादी थे। जैसा कि मामले की स्पष्ट समझ के लिए, हम पक्षों का वर्णन उसी तरह करेंगे, जैसा कि एसएलपी में प्रस्तुत किए जाने के समय उनका वर्णन किया गया था।

तथ्यात्मक मैट्रिक्स:---

4. मोटर वाहन अधिनियम, 1988<sup>3</sup> की धारा 166 के अंतर्गत दावेदार-उत्तरवादी (आर-1 से आर-4) (अर्थात् दुर्घटना में मरने वाले मृतक के विधिक उत्तराधिकारी) द्वारा न्यायाधिकरण के समक्ष मृत्यु क्षतिपूर्ति के लिए एक दावा याचिका दायर की गई थी, 2 आक्षेपित वाहन के चालक (आर-5); मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स प्राइवेट लिमिटेड (आर-6) (अर्थात् वाहन का निर्माता); और वैभव जैन (अर्थात् मेसर्स वैभव मोटर्स के मालिक - आर-6 के डीलर) (यहां अपीलकर्ता) के विरुद्ध मृतक आर-6 का प्रादेशिक प्रबंधक था जबकि वाहन का चालक आर-6 का सर्विस इंजीनियर था। इस प्रकार, चालक और मृतक आर-6 ( अर्थात् मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स) के कर्मचारी थे। दुर्घटना तब हुई जब वाहन को अपीलकर्ता की डीलरशिप से टेस्ट ड्राइव के लिए निकाला गया था।

2 High Court

3 M.V.Act

5. पक्षों की तर्कों पर, न्यायाधिकरण द्वारा पाँच विवादक निर्धारित किए गए। उन पाँच में से, इस अपील के प्रयोजनों के लिए सुसंगत विवादक यह है:--

“क्या दुर्घटना से पहले मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ने आक्षेपित वाहन मेसर्स वैभव मोटर्स (अर्थात् डीलर) को बेचा था? यदि नहीं, तो क्या डीलर को मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के साथ संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सकता है?”

6. वाहन के स्वामित्व के विवादक के संबंध में, न्यायाधिकरण ने यह अभिनिर्धारित किया गया कि दुर्घटना दिनांक, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स वाहन का मालिक था, हालांकि वैभव मोटर्स के पास डीलर के रूप में वाहन का कब्जा था। इसके आधार पर, न्यायाधिकरण ने मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के साथ-साथ मेसर्स वैभव मोटर्स (अपीलकर्ता) को संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से दिए गए क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी ठहराया गया।

7. दिए गए क्षतिपूर्ति की मात्रा से व्यथित होकर, दावेदारों (आर-1 से आर-4) ने उच्च न्यायालय के समक्ष विविध अपील (सिविल) संख्या 1147/2017 पेश की; जबकि विविध अपील (सिविल) संख्या 1306/2007 के तहत, डीलर (अर्थात्, यहाँ अपीलकर्ता) ने इस अधिनिर्णय पर प्रश्न उठाया कि इसने उसे क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए संयुक्त रूप से और व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी बनाया है।

8. उपरोक्त दोनों अपीलों पर एक साथ सुनवाई की गई और आपत्तिजनक आदेश द्वारा उनका निराकरण किया गया। दावेदारों की अपील को स्वीकार कर लिया गया और क्षतिपूर्ति में वृद्धि की गई। हालाँकि, अपीलकर्ता की अपील को खारिज कर दिया गया।

9. हमने अपीलकर्ता की ओर से श्री अरुण बनर्जी और मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स की ओर से सुश्री पूर्ति गुप्ता की तर्कों को सुना गया है; तथा अभिलेख पर मौजूद सामग्री का भी अवलोकन किया है।

#### **अपीलकर्ता की ओर से प्रस्तुतियाँ :--**

10. अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया:--

(i) दुर्घटना की तिथि पर, आक्षेपित वाहन का मालिक उसका निर्माता मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स (आर-6) था, जिसके नाम पर वाहन अस्थायी रूप से पंजीकृत था और इस बात का कोई साक्ष्य नहीं था कि वाहन अपीलकर्ता को हस्तांतरित किया गया था।

(ii) वाहन का चालक और मृतक दोनों मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के कर्मचारी थे और उन्होंने वाहन को टेस्ट ड्राइव के लिए डीलरशिप से लिया था, इसलिए, दुर्घटना के समय वाहन, अपने कर्मचारियों के माध्यम से मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के नियंत्रण और कब्जे में था।

(iii) क्षतिपूर्ति का दायित्व चालक सहित वाहन के मालिक का है। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(30) के अनुसार "स्वामी" वह व्यक्ति है जिसके नाम पर मोटर वाहन पंजीकृत है, तथा जहाँ ऐसा व्यक्ति नाबालिग है, वहाँ ऐसे नाबालिग का अभिभावक, तथा ऐसे मोटर वाहन के संबंध में जो कि भाड़ा क्रय करार, या पट्टे के करार या दृष्टिबंधक के करार का विषय है, उस करार के तहत वाहन के कब्जे में रहने वाला व्यक्ति।

(iv) अपीलकर्ता और मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के बीच डीलरशिप करार न तो भाड़ा क्रय करार है, न ही पट्टे या दृष्टिबंधक का, इसलिए, भले ही डीलर को वाहन का रचनात्मक कब्जा माना जाता है, लेकिन डीलर मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(30) के अर्थ में उसका मालिक नहीं होगा।

(v) डीलरशिप करार के खंड 3 (बी) और 4, अपीलकर्ता पर देयता को मजबूत करने के लिए, वाहन में दोषों के संबंध में हैं और वाहन से जुड़ी किसी दुर्घटना से उत्पन्न होने वाले क्षतिपूर्ति के किसी भी दावे के संबंध में नहीं हैं। मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 2(19) 3 के तहत कब्जेदार मालिक की अवधारणा अब एम.वी. अधिनियम, 1988 के तहत उपलब्ध नहीं है क्योंकि मालिक की परिभाषा में भारी बदलाव आया है।

(vi) “राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम कैलाश नाथ कोठारी और अन्य”<sup>4</sup> में इस न्यायालय का निर्णय पुराने अधिनियम के तहत मालिक की परिभाषा पर आधारित था, इसलिए नए एम.वी. अधिनियम, 1988 के तहत वाहन के स्वामित्व का फैसला करने में कोई सहायता नहीं होगी।<sup>5</sup>

(vii) एक बार यह स्थापित हो जाने पर कि अपीलकर्ता न तो वाहन का मालिक है और न ही चालक, उसे क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है।

### मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स (आर-6) की ओर से प्रस्तुतियाँ –

11. इसके विपरीत, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के विद्वान अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया है कि :---

(i) मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ने चालान सह चालान संख्या 20302564 के तहत अपीलकर्ता को 7,73,475/- रुपए की राशि में वाहन बेचा था। इसके अनुसार, अस्थायी पंजीकरण संख्या CG04RPRTC-0478 वाली कार को अपीलकर्ता को मूलधन के आधार पर सौंप दिया गया था। चूंकि विक्रय समस्त मामलों में पूरी हो चुकी थी, इसलिए दुर्घटना दिनांक पर अपीलकर्ता वाहन का मालिक था। (उपर्युक्त तर्क को पुष्ट करने के लिए, इस न्यायालय द्वारा मेसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड बनाम एंटोनियो पाउलो वाज और अन्य<sup>6</sup> के मामले में दिए गए निर्णय पर भरोसा किया गया था।)

(ii) यह मानते हुए कि मृतक और चालक मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के कर्मचारी थे, एक बार जब वाहन को बेच दिया गया और डीलर को सौंप दिया गया, तो चालक और केवल डीलर ही क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी होंगे। और भी अधिक, क्योंकि डीलरशिप करार के खंड 3(बी) ने मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को निम्नलिखित प्रावधान करके अपने दायित्व से मुक्त कर दिया:--

4 मालिक" का अर्थ है, जहां मोटर वाहन के कब्जे में व्यक्ति नाबालिग है, ऐसे नाबालिग का अभिभावक, और मोटर वाहन के संबंध में जो किराया खरीद समझौते का विषय है, उस समझौते के तहत वाहन के कब्जे में व्यक्ति।

5 4 [1997] पूरक।3 एससीआर 724:(1997) 7 एससीसी 481

6 5 [2021] 1 एससीआर 625:(2021) 18 एससीसी 545 [2024] 9 एससीआर आर.

“3(ख) मोटर वाहन के भेजे जाने/वितरित होने के पश्चात मोटर वाहन में किसी भी प्रकार का दोष के संबंध में कम्पनी का दायित्व वारंटी खण्ड के अन्तर्गत कम्पनी के दायित्वों तक सीमित होगा तथा कम्पनी का कोई अन्य दायित्व नहीं होगा तथा पूर्वोक्त वारंटी के अन्तर्गत दायित्व के अतिरिक्त अन्य सभी दायित्व डीलर के खाते में होंगे।”(जोर दिया गया)

(iii) डीलर को कब्जेदार स्वामी होने के कारण राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम (सुप्रा) में इस न्यायालय के निर्णय के आलोक में उचित रूप से उत्तरदायी ठहराया गया था।

(iv) भले ही मेसर्स. हिंदुस्तान मोटर्स ने आक्षेपित अधिनिर्णय के विरुद्ध अपील दायर नहीं किया गया, यह न्यायालय सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 (संक्षेप में सीपीसी) के आदेश 41 नियम 33 के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग करते हुए अधिनिर्णय को संशोधित करके मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को उसके दायित्व से मुक्त कर सकता है, जैसा कि इस न्यायालय ने “बिहार सप्लाई सिंडिकेट बनाम एशियाटिक नेविगेशन एवं अन्य”<sup>7</sup> और “श्री चंद्र प्रभुजी जैन मंदिर एवं अन्य बनाम हरिकृष्ण एवं अन्य”<sup>8</sup> में व्याख्या की है।

#### विवाद्यक :--

12. प्रतिद्वंद्वी प्रस्तुतियों पर ध्यान देने के बाद, हमारे विचार में, निम्नलिखित विवाद्यक हमारे विचारार्थ आते हैं: —

(i) क्या मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के मात्र डीलर के रूप में अपीलकर्ता को वाहन का मालिक माना जा सकता है और इस तरह वह न्यायाधिकरण /उच्च न्यायालय के निर्देशानुसार, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के साथ संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से क्षतिपूर्ति देने के लिए उत्तरदायी है?

(ii) क्या डीलरशिप करार के खंड 3(बी) और 4 मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को एक मालिक के रूप में क्षतिपूर्ति देने के दायित्व से मुक्त करते हैं?

(iii) क्या मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स न्यायाधिकरण के निर्णय के विरुद्ध अपील दायर किए बिना भी, सी.पी.सी. के आदेश 41 नियम 33 के प्रावधानों पर भरोसा करके निर्णय के तहत अपने दायित्व पर प्रश्न उठा सकता है?

#### विवाद्यक सं. (i)

13. उपर्युक्त विवाद्यको पर गहराई से विचार करने से पहले, हमें क्षतिपूर्ति के संबंध में दायित्व निर्धारित करने के लिए एम.वी. अधिनियम के तहत वाहन के 'स्वामित्व' की अवधारणा पर एक दृष्टि डालनी चाहिए। एम.वी. अधिनियम की धारा 166<sup>9</sup> उन व्यक्तियों को सूचीबद्ध करती है जो दावा न्यायाधिकरण के समक्ष

7 1993]2SCR 425:(1993)2 SCC 639

8 [1974]1SCR 442 : (1973) 2SCC 665

9 धारा 166 क्षतिपूर्ति हेतु आवेदन :----- (1) धारा 165 की उपधारा (1) में विनिर्दिष्ट प्रकृति की दुर्घटना से उत्पन्न प्रतिकर के लिए आवेदन निम्नलिखित द्वारा किया जा सकेगा —

(क) वह व्यक्ति जिसने क्षति पहुँचाई है; या

(ख) संपत्ति के स्वामी द्वारा; या

क्षतिपूर्ति के लिए आवेदन दायर कर सकते हैं, जबकि एम.वी. अधिनियम की धारा 168 (1)<sup>10</sup> न्यायाधिकरण के अधिनिर्णय के बारे में बताता है। दिलचस्प तथ्य यह है कि धारा 166, हालांकि उन व्यक्तियों को निर्दिष्ट करती है जो क्षतिपूर्ति के लिए आवेदन दायर कर सकते हैं, लेकिन उन व्यक्तियों को निर्दिष्ट नहीं करती है जिनके विरुद्ध आवेदन दायर किया जाना है। हालांकि, धारा 168 की उप-धारा (1) यह प्रावधान करके कि दावा न्यायाधिकरण उस राशि को निर्दिष्ट करेगा जो दुर्घटना में शामिल वाहन के बीमाकर्ता या मालिक या चालक द्वारा भुगतान की जाएगी, इस बात का पर्याप्त संकेत देती है कि क्षतिपूर्ति का दायित्व किस पर पड़ेगा।

---

(ग) जहां दुर्घटना के कारण मृत्यु हुई है, वहां मृतक के सभी या किसी विधिक प्रतिनिधि द्वारा; या

(घ) घायल व्यक्ति या मृतक के सभी या किसी विधिक प्रतिनिधि द्वारा, जैसा भी मामला हो, विधिक रूप से प्राधिकृत किसी अभिकर्ता द्वारा, परंतु कि जहां मृतक के सभी विधिक प्रतिनिधि क्षतिपूर्ति के लिए किसी ऐसे आवेदन में शामिल नहीं हुए हैं, वहां आवेदन मृतक के सभी विधिक प्रतिनिधियों की ओर से या उनके लाभ के लिए किया जाएगा और जो विधिक प्रतिनिधि इस प्रकार शामिल नहीं हुए हैं, उन्हें आवेदन में प्रत्यर्थी के रूप में पक्षकार बनाया जाएगा। आगे यह भी प्रावधान है कि जहां कोई व्यक्ति धारा 149 के अधीन उपबंधित प्रक्रिया के अनुसार धारा 164 के अधीन प्रतिकर स्वीकार करता है, वहां दावा अधिकरण के समक्ष उसकी दावा याचिका समाप्त हो जाएगी।

(2) उपधारा (1) के अधीन प्रत्येक आवेदन, दावेदार के विकल्प पर, या तो उस दावा अधिकरण को किया जाएगा जिसका उस क्षेत्र पर अधिकार क्षेत्र है जिसमें दुर्घटना घटी है, या उस दावा अधिकरण को किया जाएगा जिसके अधिकार क्षेत्र की स्थानीय सीमाओं के भीतर दावेदार निवास करता है या कारोबार करता है या जिसके अधिकार क्षेत्र की स्थानीय सीमाओं के भीतर प्रतिवादी निवास करता है, और वह ऐसे प्ररूप में होगा तथा उसमें ऐसे विवरण होंगे जो विहित किए जाएं।

(3) क्षतिपूर्ति के लिए कोई आवेदन तब तक स्वीकार नहीं किया जाएगा जब तक कि वह दुर्घटना होने के छह महीने के भीतर न किया गया हो।

(4) दावा अधिकरण धारा 159 के अधीन उसे भेजी गई दुर्घटना की किसी रिपोर्ट को इस अधिनियम के अधीन क्षतिपूर्ति के लिए आवेदन के रूप में मानेगा।

(5) इस अधिनियम या तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य विधि में किसी बात के होते हुए भी, दुर्घटना में चोट के लिए प्रतिकर का दावा करने का किसी व्यक्ति का अधिकार, घायल व्यक्ति की मृत्यु होने पर, उसके विधिक प्रतिनिधियों को प्राप्त रहेगा, भले ही मृत्यु का कारण चोट से संबंधित हो या उसका उससे कोई संबंध हो या न हो।

10 धारा 168:— दावा न्यायाधिकरण का अधिनिर्णय।— (1) धारा 166 के अधीन प्रतिकर के लिए किए गए आवेदन की प्राप्ति पर दावा अधिकरण, बीमाकर्ता को आवेदन की सूचना देने के पश्चात और बीमाकर्ता सहित पक्षकारों को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात, दावे की या, यथास्थिति, प्रत्येक दावे की जांच करेगा और धारा 162 के उपबंधों के अधीन रहते हुए प्रतिकर की वह रकम अवधारित करते हुए, जो उसे न्यायसंगत

**14. गोदावरी फाइनेंस कंपनी बनाम डेगला सत्यनारायणम्मा एवं अन्य<sup>11</sup>** में यह प्रश्न उठा था कि क्या वित्तपोषक मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(30)<sup>12</sup> के अर्थ में मोटर वाहन का स्वामी होगा। उस मामले में दुर्घटना 29.5.1995 को हुई थी और, यह स्वीकार किया जाता है कि वाहन वित्तपोषक के नियंत्रण में नहीं था, हालांकि उसका नाम वाहन की पंजीकरण पुस्तिका में दर्ज था। हालांकि, पंजीकरण पुस्तिका के अंश से पता चलता है कि वाहन चौथे उत्तरवादी (अर्थात् वित्तपोषक नहीं) के नाम पर पंजीकृत था और वित्तपोषक के साथ भाड़ा क्रय करार भी 10.11.1995 को रद्द कर दिया गया था। उस संदर्भ में, यह मानते हुए कि वित्तपोषक उत्तरदायी नहीं है, धारा 2(30) में दिए गए 'मालिक' की परिभाषा की व्याख्या करते हुए, इस न्यायालय ने टिप्पणी की:--

“12. अधिनियम की धारा 2 में इसमें उल्लिखित विभिन्न शब्दों की व्याख्या का प्रावधान है। यह वाक्यांश से शुरू होता है जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो। मालिक की परिभाषा व्यापक है। व्याख्या खंड में ही कहा गया है कि वाहन जो कि किराया खरीद समझौते का विषय है, उस करार के तहत वाहन के कब्जे में रहने वाला व्यक्ति ही मालिक होगा। इस प्रकार, पंजीकरण प्रमाणपत्र में वित्तपोषक का नाम यह निर्धारित करने के लिए निर्णायक नहीं होगा कि वाहन का मालिक कौन था। हम इस तथ्य से अनभिज्ञ नहीं हैं कि आमतौर पर जिस व्यक्ति के नाम पर पंजीकरण प्रमाणपत्र है, उसे मालिक माना जाना चाहिए, लेकिन ऐसा अनुमान केवल रिकॉर्ड पर लाई गई किसी अन्य सामग्री की अनुपस्थिति में या जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, तब तक लगाया जा सकता है।

13. ऐसे मोटर वाहन के मामले में जो कि किराया खरीद समझौते के अधीन है, वित्तपोषक को सामान्यतः मालिक नहीं माना जा सकता है। वाहन के मालिक होने के नाते वित्तपोषक नहीं, बल्कि वाहन का कब्जा रखने वाला व्यक्ति मोटर दुर्घटना के लिए क्षतिपूर्ति का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।

15. मोटर वाहनों के उपयोग से होने वाली दुर्घटना में मृत्यु या शारीरिक चोट लगने, या किसी तीसरे पक्ष की संपत्ति को होने वाले नुकसान, या दोनों के संबंध में क्षतिपूर्ति के दावे पर निर्णय लेने के लिए अधिनियम की धारा 165 के तहत गठित न्यायाधिकरण के समक्ष क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए आवेदन दायर किया जाता है। क्षतिपूर्ति के लिए दावा स्वीकार करने के लिए मोटर वाहन का उपयोग एक अनिवार्य शर्त है। आमतौर पर अगर

---

प्रतीत हो, अधिनिर्णय दे सकेगा और उस व्यक्ति या व्यक्तियों को विनिर्दिष्ट कर सकेगा, जिन्हें प्रतिकर दिया जाएगा और अधिनिर्णय देते समय दावा अधिकरण वह रकम विनिर्दिष्ट करेगा, जो बीमाकर्ता या दुर्घटना में सम्मिलित वाहन के स्वामी या चालक या उनमें से सभी या किसी, जैसी भी स्थिति हो, द्वारा दी जाएगी:.....

<sup>11</sup> 10 [2008] 6 एस. सी. आर. 231: (2008) 5 एस. सी. सी. 107

<sup>12</sup> धारा 2. इस अधिनियम में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, - (30) "स्वामी" का तात्पर्य उस व्यक्ति से है जिसके नाम पर मोटर यान पंजीकृत है, और जब ऐसा व्यक्ति अवयस्क है, तो ऐसे अवयस्क का संरक्षक, और ऐसे मोटर यान के संबंध में जो किसी किराया-क्रय करार, या पट्टे के करार या दृष्टिबंधन के करार का विषय है, उस करार के अधीन उस वाहन पर कब्जा रखने वाला व्यक्ति।

वाहन का चालक इसका उपयोग करता है, तो वह उस पर कब्जा या नियंत्रण रखता 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, किसी निर्णय को पारित करने के लिए यह आवश्यक है कि वाहन के उपयोग में शामिल व्यक्तियों या परोक्ष रूप से उत्तरदायी व्यक्तियों की देनदारियों का पता लगाया जाए। 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 उस राशि की प्रतिपूर्ति करनी होगी, जितनी कि तीसरे पक्ष के संबंध में वाहन अनिवार्य रूप से बीमा योग्य है, जैसा कि धारा 147 के तहत परिकल्पित है। इसलिए, इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि वाहन का कब्जा या नियंत्रण एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।” (जोर दिया गया)

#### 15. राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम (संक्षेप में आरएसआरटीसी)

(सुप्रा) में, वाहन तथा चालक की सेवाएं आरएसआरटीसी द्वारा उसके पंजीकृत स्वामी से किराये पर ली गई थीं। इस न्यायालय के समक्ष विचारणीय विवादक यह था कि क्या आरएसआरटीसी, जिसने वाहन के पंजीकृत स्वामी से चालक की सेवाओं सहित वाहन किराये पर लिया था, उस वाहन के उपयोग से हुई दुर्घटना के लिए प्रतिरूपी रूप से उत्तरदायी ठहराया जा सकता है।

प्रश्न का सकारात्मक उत्तर देते हुए, इस न्यायालय ने, अपने नियंत्रण तथा आदेश के अधीन किसी व्यक्ति द्वारा किए गए अपकृत्य के लिए आरएसआरटीसी के प्रतिरूपी दायित्व के सिद्धांत पर, यह अभिनिर्धारित किया गया: --

“17. ... ..विधि का सामान्य प्रस्ताव और उससे उत्पन्न होने वाली धारणा कि नियोक्ता, अर्थात् वह व्यक्ति जिसके पास कर्मचारी को कार्य पर रखने और निकालने का अधिकार है, आम तौर पर संबंधित कर्मचारी द्वारा उसके रोजगार के दौरान किए गए अपकृत्य के लिए उत्तरदायी होता है [2024] 9 एस.सी.आर. और उसके अधिकार के दायरे में, एक खंडनीय धारणा है। यदि मूल नियोक्ता यह साबित करने में सक्षम है कि जब नौकर को उधार दिया गया था, तो उस पर प्रभावी नियंत्रण भी किराएदार को हस्तांतरित कर दिया गया था, तो मूल मालिक अपने दायित्व से बच सकता है और अस्थायी नियोक्ता या किराएदार, जैसा भी मामला हो, को संबंधित कर्मचारी द्वारा उसके रोजगार के दौरान किराएदार के आदेश और नियंत्रण में किए गए अपकृत्य के लिए परोक्ष रूप से उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिए, भले ही चालक मूल मालिक के वेतन पर बना रहे ... ..”

16. इस पृष्ठभूमि में, इस न्यायालय ने पुराने <sup>13</sup>मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 2(19) में प्रदत्त "मालिक" की परिभाषा की व्याख्या करते हुए, यह अभिनिर्धारित किया है कि (क) अधिनियम की धारा 2(19) के तहत "मालिक" की परिभाषा संपूर्ण नहीं है; (ख) इसे किसी दिए गए मामले के तथ्यों और परिस्थितियों के आधार पर व्यापक अर्थ में समझा जाना चाहिए; और (ग) इसमें किसी दिए गए मामले में वह व्यक्ति शामिल होना चाहिए जिसके पास वाहन का वास्तविक कब्जा और नियंत्रण है और जिसके निर्देश और आदेश के तहत चालक इसे चलाने के लिए बाध्य है। यह भी देखा गया कि मालिक के अर्थ को केवल पंजीकृत

13 See Foot note 3

मालिक तक सीमित करना उचित नहीं होगा, जहां दुर्घटना के समय वाहन वास्तव में किराएदार के कब्जे और नियंत्रण में है।

**17. नेशनल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम दीपा देवी एवं अन्य<sup>14</sup> में प्रश्न** यह था कि यदि दुर्घटना के समय आक्षेपित वाहन चुनाव के लिए अधिग्रहण के अधीन है तो क्षतिपूर्ति देने के लिए कौन उत्तरदायी होगा। दावेदार की ओर से, **गुरु गोवेकर बनाम फिलोमेना एफ लोबो<sup>15</sup>** में इस न्यायालय के निर्णय पर भरोसा करते हुए, यह तर्क दिया गया कि वाहन किसी अन्य व्यक्ति के कब्जे में होने के बावजूद, मालिक उत्तरदायी होगा। इस तर्क को नकारते हुए, इस न्यायालय ने माना कि जब किसी वाहन को राज्य शुल्क के लिए अधिग्रहित किया जाता है, तो वाहन के मालिक के पास वैधानिक प्राधिकारी को कब्जा सौंपने के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं होता है और इसलिए, यह मामला उस मामले से अलग होगा जहाँ मालिक अपनी मर्जी से वाहन किसी और को देता है। ऐसा मानते हुए, यह टिप्पणी की गई: --

"10. ... जब तक वाहन अधिग्रहण के अधीन रहता है, तब तक 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 निर्देशानुसार वाहन चलाना होता है, जिसे उसका प्रभारी बनाया जाता है। विधिक स्वामित्व को छोड़कर, सभी आशय और अभिप्राय के लिए, वाहन का पंजीकृत मालिक उस पर पूरा नियंत्रण खो देता है। उसे यह कहने का अधिकार नहीं है कि वाहन को किसी निश्चित समय पर चलाया जाना चाहिए या नहीं। वह चालक से यह नहीं कह सकता कि वह खराब सड़क पर वाहन न चलाए। वह या चालक यह नहीं कह सकते कि रात में वाहन नहीं चलाया जाएगा। अधिग्रहण का उद्देश्य वाहन का उपयोग करना है। जब तक वाहन राज्य और/या उसके अधिकारियों के नियंत्रण में रहता है, तब तक मालिक केवल अधिनियम के अनुसार उसके लिए क्षतिपूर्ति के भुगतान का हकदार होता है, लेकिन वह उस पर कोई नियंत्रण नहीं रख सकता है। इस तरह की स्थिति में, इस न्यायालय को यह मानकर आगे बढ़ना चाहिए कि संसद ने 1988 के अधिनियम को अधिनियमित करते समय ऐसी स्थिति की परिकल्पना नहीं की थी। यदि किसी स्थिति में, 1988 के अधिनियम में निहित वैधानिक परिभाषाओं को अक्षरशः लागू नहीं किया जा सकता है, तो उसे सामान्य ज्ञान के दृष्टिकोण से समझा जाना चाहिए।" (जोर दिया गया)

**18.** जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, इस न्यायालय ने देखा कि "स्वामी" को परिभाषित करने वाले खंड के पहले "जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो" अभिव्यक्ति दी गई है और इसलिए, रमेश मेहता बनाम सांवल चंद सिंघवी एवं अन्य,<sup>16</sup> में इस न्यायालय के पहले के निर्णय के आलोक में यह अभिनिर्धारित किया गया कि जहां संदर्भ व्याख्या खंड में दी गई परिभाषा को अनुपयुक्त बनाता है, वहीं वही अर्थ नहीं दिया जा सकता है।

**19.** ऊपर उल्लेखित निर्णयों से यह स्पष्ट है कि वाहन का "स्वामी" मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(30) में निर्दिष्ट श्रेणियों तक सीमित नहीं है। यदि संदर्भ की आवश्यकता हो, तो यहां तक कि जिस व्यक्ति के आदेश

14 [2007] 13SCR 134 : (2008) 1SCC 414

15 [1988] SUPPL 1SCR 170 : (1988) 3 SCC 1

16 [2004] SUPPL 1 SCR 418 : (2004) 5 SCC 409, PARAGRAPH 27

या नियंत्रण में वाहन है, उसे भी क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए अपकृत्य दायित्व तय करने के प्रयोजनों के लिए उसका स्वामी माना जा सकता है। इस प्रकाश में, अब हम यह जांच करते हैं कि दुर्घटना के समय विचाराधीन वाहन अपीलकर्ता (अर्थात् डीलर) के आदेश और नियंत्रण में था या नहीं।

20. न्यायाधिकरण के अनुसार, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स निस्संदेह वाहन का निर्माता था और इस बात का कोई साक्ष्य नहीं था कि वाहन डीलर को बेचा गया था। निष्कर्ष यह है कि उनकी ओर से कोई विक्रय पत्र प्रस्तुत नहीं किया गया, जिससे पता चले कि कार मेसर्स वैभव मोटर्स को बेची गई थी। दुर्घटना के समय वाहन में केवल दो व्यक्ति मौजूद थे, और वे कोई और नहीं बल्कि मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के कर्मचारी थे, अर्थात् प्रणव कुमार गोस्वामी (मृतक) और शुभाशीष पाल (चालक)। उसके आधार पर, न्यायाधिकरण ने कहा: ---

"... .. इसलिए, यह अनुमान लगाया जाता है कि हिंदुस्तान मोटर्स ने लांसर कार को बेचने के उद्देश्य से वैभव मोटर्स को दिया था। और संपूर्ण पर्यवेक्षण हिंदुस्तान मोटर्स के प्रणव कुमार और शुभाशीष पाल का था। यह साबित नहीं हुआ है कि हिंदुस्तान मोटर्स ने उक्त लांसर कार वैभव मोटर्स को बेची थी। तदनुसार, विवाद्यक संख्या 3 साबित नहीं हुआ है।"

21. हालांकि, न्यायाधिकरण ने सभी अनावेदकगण अर्थात् शुभाशीष पाल (अर्थात् , वाहन का चालक); मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स (वाहन का मालिक); और मेसर्स वैभव मोटर्स (डीलर), को मुआवजे के लिए संयुक्त रूप से और अलग-अलग उत्तरदायी माना गया है।

22. अधिनिर्णय के विरुद्ध , अपीलकर्ता (अर्थात् , डीलर) ने अपील दायर की लेकिन मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स द्वारा कोई अपील पेश नहीं की गई, भले ही न्यायाधिकरण द्वारा एक स्पष्ट निष्कर्ष दिया गया था कि मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स द्वारा डीलर को वाहन की विक्रय का कोई साक्ष्य पेश नहीं किया गया था। इसके तहत, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के मुंह से यह कहना उचित नहीं है कि वह वाहन का मालिक नहीं था। इसलिए, हमें इस बात पर विचार करना है कि क्या मेसर्स वैभव मोटर्स (अपीलकर्ता) को, डीलर के रूप में वाहन के रचनात्मक कब्जे में होने के कारण, उत्तरदायी ठहराया जा सकता है, खासकर जब मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स इसका मालिक था और दुर्घटना के समय, वाहन को मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के एक कर्मचारी द्वारा चलाया जा रहा था।

23. न्यायाधिकरण के निष्कर्ष के अनुसार, जो अप्रभावित रहा, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के उपरोक्त दो कर्मचारियों ने टेस्ट ड्राइव के लिए मेसर्स वैभव मोटर्स (अपीलकर्ता) से वाहन लिया। डीलर का कोई भी कर्मचारी वाहन में मौजूद नहीं था। बल्कि, दुर्घटना के समय, उस वाहन का चालक और सह-यात्री मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के कर्मचारी थे। अभिलेख में ऐसा कुछ भी नहीं है जो यह सुझाव दे कि डीलर के पास उन दो व्यक्तियों को वाहन को टेस्ट ड्राइव के लिए ले जाने की अनुमति देने से इनकार करने का अधिकार था। विशेषकर तब, जब वे वाहन के मालिक के प्रतिनिधि थे। इन परिस्थितियों में, हम सुरक्षित रूप से यह निष्कर्ष निकाल सकते हैं कि दुर्घटना के समय वाहन न केवल मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के स्वामित्व में था, बल्कि उसके कर्मचारियों के माध्यम से उसके नियंत्रण और आदेश के अधीन भी था। इसलिए, हमारे विचार में,

अपीलकर्ता, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स का सिर्फ एक डीलर होने के नाते, वाहन के मालिक के रूप में क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी नहीं था।

24. विवाद्यक संख्या (i) का निर्णय उपरोक्त शर्तों के अनुसार किया जाता है।

#### विवाद्यक संख्या (ii)

25. अब हम इस बात पर विचार करते हैं कि डीलरशिप करार के खंड 3 (बी) और 4 के आधार पर मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को उसके अपकृत्य दायित्व से मुक्त कर दिया गया था, यानी क्या अपकृत्य दायित्व डीलर (अर्थात् अपीलकर्ता) पर स्थानांतरित हो गया था।

26. डीलरशिप करार के खंड 3 (बी) और 4 को उच्च न्यायालय के निर्णय के कंडिका 14 में उद्धृत किया गया है। वे इस प्रकार हैं:---

"3 (बी) मोटर वाहनों के भेजे जाने/वितरित किए जाने के बाद मोटर वाहन में किसी भी दोष के संबंध में कंपनी का दायित्व वारंटी खंड के तहत कंपनी के दायित्वों तक सीमित होगा और कंपनी का कोई अन्य दायित्व नहीं होगा और पूर्वोक्त वारंटी के तहत दायित्व के अलावा अन्य सभी दायित्व डीलर के खाते में होंगे।

4. मोटर वाहन की डिलीवरी के बाद, मोटर वाहन में किसी भी दोष के संबंध में कंपनी की देयता वारंटी खंड के तहत कंपनी के दायित्व तक सीमित होगी और कंपनी का कोई अन्य दायित्व नहीं होगा। पूर्वोक्त वारंटी के तहत देयताओं के अलावा अन्य सभी देयताएँ डीलर के खाते में होंगी।"

27. उपर्युक्त खंडों को ध्यानपूर्वक पढ़ने से पता चलता है कि वे मोटर वाहन में किसी भी दोष के संबंध में कंपनी (मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स) की देयता से निराकरण करते हैं। वे मोटर वाहन में किसी भी दोष के संबंध में कंपनी की देयता को वारंटी खंड के तहत कंपनी के [2024] 9 एससीआर दायित्वों तक सीमित करते हैं। शब्दों का प्रयोग "और कंपनी का कोई अन्य दायित्व नहीं होगा और पूर्वोक्त वारंटी के अंतर्गत एक के अलावा अन्य सभी दायित्व डीलर के खाते में होंगे", ऐसे वाहन के उपयोग से उत्पन्न होने वाले अपकृत्य दायित्व के विशिष्ट बहिष्कार के अभाव में, मोटर वाहन अधिनियम के तहत मोटर वाहन के मालिक को उसके दायित्व से मुक्त नहीं किया जा सकता है और इसे डीलर पर स्थानांतरित नहीं किया जा सकता है, जब दुर्घटना के समय वाहन मालिक (अर्थात् मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स) के नियंत्रण और कमान में अपने स्वयं के कर्मचारियों के माध्यम से था, जैसा कि ऊपर पाया गया है। इसलिए, हम मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स के विद्वान अधिवक्ता की इस तर्क को खारिज करते हैं कि डीलरशिप करार के खंड 3 (बी) और 4 के तहत इसे क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए उत्तरदायित्व से नहीं जोड़ा जा सकता है।

28. विवाद्यक सं (ii) उपरोक्त शर्तों में निर्धारित किया जाता है।

#### विवाद्यक सं (iii)

29. विवाद्यक यह है कि क्या मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स, अलग से अपील या प्रति-आपत्ति दायर किए बिना, सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 16 के आदेश 41 नियम 33 के प्रावधानों का सहारा लेकर, अधिनिर्णय के

उस हिस्से को चुनौती दे सकता है, जिसने उसे दिए गए क्षतिपूर्ति के लिए संयुक्त रूप से और अलग-अलग उत्तरदायी बनाया है, विवादको (i) और (ii) पर हमारे निष्कर्षों के तहत अकादमिक हो जाता है। हालाँकि, हम उक्त विवादक को हल करने का प्रस्ताव करते हैं।

30. बनारसी एवं अन्य बनाम राम फल<sup>17</sup> में इस न्यायालय ने आदेश 41 नियम 22 18 सीपीसी (1976 के संशोधन के बाद) के दायरे और <sup>18</sup>आदेश 41 नियम 22 सी.पी.सी. – सुनवाई के समय प्रत्यर्थी डिक्री पर इस प्रकार आपत्ति कर सकेगा मानो उसने पृथक अपील की हो। (1) कोई प्रत्यर्थी, यद्यपि उसने डिक्री के किसी भाग के विरुद्ध अपील न की हो, आदेश 41 नियम 33 सीपीसी के तहत अपीलीय न्यायालय की शक्ति पर विचार किया। <sup>19</sup>आदेश 41 के नियम 22 के दायरे पर विचार करते हुए न्यायालय ने टिप्पणी की:

17आदेश 41 नियम 33।सी. पी. सी.–अपील न्यायालय की शक्ति–अपीलीय न्यायालय को कोई भी डिक्री पारित करने तथा कोई भी आज्ञा दे देने की शक्ति होगी जिसे पारित या बनाया जाना चाहिए था तथा ऐसा आगे या अन्य डिक्री या आज्ञा पारित करने या बनाने की शक्ति होगी जिसकी मामले में आवश्यकता हो, तथा इस शक्ति का उपयोग न्यायालय द्वारा किया जा सकता है, इसके बावजूद कि अपील केवल डिक्री के हिस्से के रूप में है तथा इसका उपयोग समस्त या किसी भी प्रतिवादी या पक्षकार के पक्ष में किया जा सकता है, हालाँकि ऐसे प्रतिवादी या पक्षकारों ने कोई अपील या आपत्ति दायर नहीं की हो सकती है तथा जहाँ एक मुकदमे में दो या दो से अधिक कमी पारित की गई हैं, समस्त या किसी भी फरमान के संबंध में प्रयोग किया गया, हालाँकि ऐसी फरमानों के विरुद्ध कोई अपील दायर नहीं की गई होगी:

परंतु कि अपीलीय न्यायालय किसी भी आपत्ति के अनुसरण में धारा 35 ए के तहत कोई आज्ञा नहीं देगा, जिस पर उस न्यायालय ने, जिसकी डिक्री से अपील को प्राथमिकता दी गई है, ऐसा आज्ञा देने से इनकार कर दिया है।

### दृष्टान्त

ए, एक्स या वार्ड से उसके देय धन राशि का दावा करता है, तथा दोनों के विरुद्ध एक वाद में एक्स के विरुद्ध एक आज्ञा प्राप्त करता है। अपीलीय न्यायालय एक्स के पक्ष में फैसला करती है। उसके पास वार्ड के विरुद्ध आज्ञा पारित करने की शक्ति है।

18 [2003] 2 SCR 22 : (2003 ) 9SCC 606

19 Order 41 Rule 22 CPC :--Upon hearing respondent may object to decree as if he had preferred a separate appeal :-- (1) Any respondent, though he may not have appealed from any part of the decree, may not only support the decree but may also state that the finding against him in the Court below in respect of any issue ought to have been in his favour; and may also take any cross-objection to the decree which he could have taken by way of appeal provided he has filed such objection in the Appellant Court within one month from the date of service on him or his pleader of notice of the day fixed for hearing the appeal, or within such further time as the Appellate Court may see fit to allow.

### Explanation-

A respondent aggrieved by a finding of the Court in the judgment on which the decree appealed against is based may, under this rule, file cross-objection in respect of the decree in so far as it is

“10. ... .तीन स्थितियाँ हो सकती हैं:----

(i) आक्षेपित डिक्री आंशिक रूप से अपीलकर्ता के पक्ष में तथा आंशिक रूप से प्रतिवादी के पक्ष में है।

(ii) डिक्री पूरी तरह से प्रतिवादी के पक्ष में है, यद्यपि एक विवादक प्रतिवादी के विरुद्ध निर्धारित किया गया है।

(iii) डिक्री पूरी तरह से प्रतिवादी के पक्ष में है तथा सभी विवादकों का उत्तर भी प्रतिवादी के पक्ष में दिया गया है, परन्तु निर्णय में एक निष्कर्ष ऐसा है जो प्रतिवादी के विरुद्ध जाता है।

11. (i) इस प्रकार के मामले में प्रतिवादी के लिए यह आवश्यक है कि वह डिक्री के उस भाग के विरुद्ध अपील दायर करे या प्रति-आपत्ति ले, जो उसके विरुद्ध है, यदि वह उससे छुटकारा पाना चाहता है, यद्यपि डिक्री का वह भाग, जो उसके पक्ष में है, उसका वह प्रति-आपत्ति लिए बिना समर्थन करने का हकदार है। संशोधन के बाद भी कानून ऐसा ही बना हुआ है। संशोधन से पहले (ii) और (iii) प्रकार के मामलों में सीपीसी ने प्रतिवादी को कोई आपत्ति लेने का अधिकार नहीं दिया और न ही उसे इसकी अनुमति दी क्योंकि वह डिक्री से पीड़ित व्यक्ति नहीं था। स्पष्टीकरण के प्रकाश में पढ़े जाने पर संशोधित सीपीसी के तहत, हालांकि प्रतिवादी के लिए अभी भी किसी भी प्रतिकूल निष्कर्ष को चुनौती देने के लिए कोई आपत्ति लेना आवश्यक नहीं है।

न केवल डिक्री का समर्थन कर सकेगा, बल्कि यह भी कह सकेगा कि किसी विवादक के संबंध में उसके विरुद्ध अधीनस्थ न्यायालय में दिया गया निष्कर्ष उसके पक्ष में होना चाहिए था; और डिक्री के विरुद्ध कोई प्रति-आपत्ति भी ले सकेगा, जो वह अपील के माध्यम से ले सकता था, बशर्ते कि उसने ऐसी आपत्ति

---

based on that finding, notwithstanding that by reason of the decision of the Court on any other finding which is sufficient for the decision of the suit, the decree, is, wholly or in part, in favour of that respondent.

**(2)** Form of objection and provisions applicable thereto- Such cross-objection shall be in the form of a memorandum, and the provisions of rule 1, so far as they relate to the form and contents of the memorandum of appeal, shall apply thereto.

**(3)** Unless the respondent files with the objection a written acknowledgement from the party who may be affected by such objection or his pleader of having received a copy thereof, the Appellate Court shall cause a copy to be served, as soon as may be after the filing of the objection, on such party or his pleader at the expense of the respondent.

**(4)** Where, in any case in which any respondent has under this rule filed a memorandum of objection, the original appeal is withdrawn or is dismissed for default, the objection so filed may nevertheless be heard and determined after such notice to the other parties as the Court thinks fit.

**(5)** The provisions-relating to appeal by indigent persons shall, so far as they can be made applicable apply to an objection under this rule.

अपील न्यायालय में अपील की सुनवाई के लिए नियत दिन की सूचना की उस पर या उसके वकील पर तामील की तारीख से एक मास के भीतर, या ऐसे अतिरिक्त समय के भीतर, जिसे अपील न्यायालय अनुज्ञात करना ठीक समझे, दाखिल कर दी हो।

क्योंकि डिक्री पूरी तरह से उसके पक्ष में है और वह बिना किसी आपत्ति के डिक्री का समर्थन कर सकता है; उप-नियम (1) के पाठ में किए गए संशोधन को नए सिरे से डाले गए स्पष्टीकरण के साथ पढ़ा जाए तो उसे किसी मुद्दे का जवाब देते समय या किसी विवादक से निराकरण समय उसके खिलाफ दर्ज किए गए निष्कर्ष पर आपत्ति लेने का अधिकार देता है। इस तरह की आपत्ति प्रस्तुत करने का लाभ उप-नियम (4) में बताया गया है। मूल अपील को वापस ले लिए जाने या चूक के कारण खारिज कर दिए जाने के बावजूद, प्रतिवादी द्वारा किसी भी निष्कर्ष पर की गई आपत्ति अभी भी गुण-दोष के आधार पर निर्णय के लिए उपलब्ध होगी, जो उपाय असंशोधित सीपीसी के तहत प्रतिवादी के लिए उपलब्ध नहीं था। संशोधन-पूर्व युग में, मूल अपील को चूक के कारण वापस लेने या खारिज करने से प्रतिवादी प्रतिवादी के खिलाफ दर्ज किसी भी निष्कर्ष की सत्यता या अन्यथा पर सवाल उठाने में असमर्थ हो जाता था। 12. तथ्य यह है कि जिस सीमा तक डिक्री प्रतिवादी के खिलाफ है और वह इससे छुटकारा पाना चाहता है, उसे या तो अपनी अपील दायर करनी चाहिए या आपत्ति उठानी चाहिए, जिसके बिना प्रतिवादी द्वारा उस सीमा तक डिक्री पर हस्तक्षेप करने, उसे अलग रखने या अपने लाभ के लिए संशोधित करने पर जोर नहीं दिया जा सकता है... आदेश 41 नियम 33 सीपीसी के तहत अपीलीय अदालत की शक्ति के संबंध में, न्यायालय ने यह देखने के बाद कि शक्ति का वास्तविक दायरा सबसे अच्छी तरह से तब समझा जा सकता है जब आदेश 41 के नियम 4<sup>20</sup> के साथ पढ़ा जाए, जिसमें यह अभिनिर्धारित किया गया है :--

"15. नियम 4, नियम 33 द्वारा प्राप्त किए जाने वाले कई उद्देश्यों में से एक को प्राप्त करना चाहता है, अर्थात् एक ही मुकदमे में परस्पर विरोधी डिक्री के अस्तित्व में आने की स्थिति से बचना। उपर्युक्त प्रावधान अपीलीय न्यायालय को पक्षों के बीच पूर्ण न्याय करने के लिए व्यापकतम आयाम की शक्ति प्रदान करते हैं और ऐसी शक्ति इस तथ्य पर विचार करने से अप्रभावित होती है कि अपील का विषय क्या है, अपील किसने दायर की है और क्या अपील को खारिज किया जा रहा है, अनुमति दी जा रही है या अपील के विरुद्ध निर्णय को संशोधित करके निराकरण किया जा रहा है। अपील को खारिज करते समय तथा आक्षेपित डिक्री की पुष्टि करते हुए भी अपीलीय न्यायालय ऐसी डिक्री पारित करने या ऐसा आदेश देने का निर्देश दे सकता है, जिसे निचली अदालत द्वारा तथ्य और विधि के निष्कर्षों के अनुसार विचारण न्यायालय द्वारा पारित किया जाना चाहिए था और जिसे उसने तब किया होता यदि उसे अपने द्वारा की गई गलती का पता होता और अपीलीय न्यायालय द्वारा देखा जाता है। अपील को स्वीकार करते समय या जिस डिक्री या आदेश के विरुद्ध अपील की

---

20 आदेश 41 नियम 4 सीपीसी - कई वादी या प्रतिवादियों में से कोई एक संपूर्ण डिक्री को उलट सकता है, जहां यह सभी के लिए समान आधार पर आगे बढ़ता है। - जहां किसी वाद में एक से अधिक वादी या प्रतिवादी हैं, और जिस डिक्री के विरुद्ध अपील की गई है, वह सभी वादियों या सभी प्रतिवादियों के लिए समान आधार पर आगे बढ़ती है, वादियों या प्रतिवादियों में से कोई भी पूरी डिक्री से अपील कर सकता है, और उसके बाद अपीलीय न्यायालय सभी वादियों या प्रतिवादियों के पक्ष में डिक्री को उलट या बदल सकता है, जैसा भी मामला हो।

गई है, उसमें अन्यथा हस्तक्षेप करते समय अपीलीय न्यायालय ऐसी अतिरिक्त या अन्य डिक्री या आदेश पारित कर सकती है या बना सकती है, जैसा कि मामले में अपेक्षित हो, जो अपीलीय अदालत द्वारा निकाले गए निष्कर्षों के अनुरूप हो। अपीलीय न्यायालय को ऐसी शक्ति प्रदान करने का उद्देश्य असंगतता, असमानता, समान रूप से स्थित पक्षों को दी गए अनुतोष में असमानता और अव्यवहारिक डिक्री या आदेश के अस्तित्व में आने से बचना है। सर्वोच्च विचार न्याय के उद्देश्यों को प्राप्त करना है।

शक्ति जितनी व्यापक होगी, शक्ति का प्रयोग करते समय सावधानी और देखभाल की आवश्यकता उतनी ही अधिक होगी। आमतौर पर, नियम 33 के तहत शक्ति का प्रयोग तब किया जाता है जब डिक्री के जिस हिस्से के विरुद्ध अपील की जाती है या डिक्री के जिस हिस्से को अपीलीय न्यायालय द्वारा रद्द या हस्तक्षेप करने योग्य माना जाता है, वह उस हिस्से से इतना अभिन्न रूप से जुड़ा होता है जिसके खिलाफ अपील नहीं की गई है या जिसे छुआ नहीं गया है और बाद वाले हिस्से को अछूता छोड़ दिए जाने के कारण या तो अन्याय होगा या असंगत डिक्री का पालन किया जाएगा। यह शक्ति कम से कम तीन सीमाओं के अधीन है: पहली, इस शक्ति का प्रयोग किसी ऐसे व्यक्ति के प्रति प्रतिकूल या अहितकर नहीं किया जा सकता जो न्यायालय के समक्ष पक्षकार नहीं है; दूसरी बात, त्यागे गए या खोए गए दावे को पुनर्जीवित नहीं किया जा सकता है; और तीसरी बात, डिक्री का ऐसा भाग जिसके विरुद्ध अनिवार्यतः किसी पक्षकार द्वारा अपील की जानी चाहिए थी या जिस पर आपत्ति की जानी चाहिए थी और जिसे उस पक्षकार ने अंतिम रूप प्राप्त करने की अनुमति दी है, ऐसे पक्षकार के लाभ के लिए उलटा नहीं किया जा सकता है। ऐसा मामला जहां दो अनुतोष के लिए प्रार्थना की गई है और एक को अस्वीकार कर दिया गया है जबकि दूसरी को प्रदान किया गया है और पहला अविभाज्य रूप से दूसरे से जुड़ा नहीं है या आवश्यक रूप से दूसरे पर निर्भर नहीं है, दूसरे के विरुद्ध अपील में, पूर्व राहत को अपीलीय न्यायालय द्वारा आदेश 41 के नियम 33 के तहत शक्ति का प्रयोग करके प्रतिवादी के पक्ष में प्रदान नहीं किया जा सकता है।" (जोर दिया गया)

31. उपरोक्त निर्णय से, जिसका लगातार पालन किया गया है, यह स्पष्ट है कि सीपीसी के आदेश 41 नियम 33 के तहत शक्ति का प्रयोग करने के लिए सर्वोपरि विचार न्याय के उद्देश्यों को प्राप्त करना है; और शक्ति के प्रयोग की सीमाओं में से एक यह है कि डिक्री का वह हिस्सा जिसके विरुद्ध अनिवार्य रूप से किसी पक्ष द्वारा अपील की जानी चाहिए थी, या जिस पर आपत्ति की जानी चाहिए थी और जिसे उस पक्ष ने अंतिम रूप प्राप्त करने की अनुमति दी है, उस पक्ष के लाभ के लिए उलट नहीं किया जा सकता है।

32. वर्तमान मामले में, न्यायाधिकरण ने विवाद्यक संख्या 3 पर एक निष्कर्ष लौटाया था कि मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ने यह दिखाने के लिए कोई साक्ष्य नहीं दिया था कि उसके द्वारा निर्मित और स्वामित्व वाला वाहन उसके द्वारा डीलर को बेचा गया था। यह स्वीकार किया जाता है, दुर्घटना के समय वाहन का नियंत्रण उसके अपने कर्मचारियों/अधिकारियों के हाथ में था, इसलिए, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को दिए गए क्षतिपूर्ति के लिए संयुक्त रूप से और अलग-अलग रूप से उत्तरदायी ठहराया गया था। अधिनिर्णय का यह हिस्सा उसके विरुद्ध था और स्वामित्व के निष्कर्ष द्वारा समर्थित था। अपील या प्रति-आपत्ति के माध्यम से इसे चुनौती न देकर, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ने इसे अंतिम रूप से प्राप्त करने की अनुमति दी है। इसलिए,

हमारे विचार में, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स को अब इस पर प्रश्न उठाने की अनुमति नहीं दी जा सकती है। विवाद्यक संख्या (iii) उपरोक्त शर्तों के अनुसार निर्धारित किया जाता है।

**निष्कर्ष :--**

33. हमारे इस निष्कर्ष के तहत क्षतिपूर्ति कि अपीलकर्ता दुर्घटना के समय न तो वाहन का मालिक था और न ही वाहन पर उसका नियंत्रण था, तथा वाहन को मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स का कर्मचारी चला रहा था, हमारा विचार है कि चालक के अलावा, मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स ही क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी है। इस प्रकार, अपीलकर्ता पर क्षतिपूर्ति देने का दायित्व नहीं डाला जाना चाहिए था। इस प्रकार, अपीलार्थी पर क्षतिपूर्ति का भुगतान करने का भार नहीं होना चाहिए था।

**अनुतोष ---**

34. हालाँकि, दिनांक 23.10.2018 के आदेश के अनुसार दावेदार-उत्तरवादीगण के पक्ष में एसएलपी खारिज कर दी गई थी, हम इस हद तक अधिनिर्णय को रद्द करने में असमर्थ हैं कि यह दावेदार-उत्तरवादीगण को वाहन के मालिक, डीलर और चालक से संयुक्त रूप से या अलग-अलग, दिए गए क्षतिपूर्ति को वसूलने में सक्षम बनाता है। परंतु हम यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि यदि अपीलकर्ता द्वारा अधिनिर्णित राशि या उसका कोई भाग चुका दिया गया है या चुकाया जाता है, तो अपीलकर्ता उसे मेसर्स हिंदुस्तान मोटर्स से 6% प्रति वर्ष की दर से ब्याज सहित वसूलने का हकदार होगा, जो भुगतान की तिथि से वसूली की तिथि तक प्रभावी होगा।

35. अपील को उपरोक्त सीमा तक अनुमति दी जाती है।

36. लंबित आवेदन, यदि कोई हों, का निराकरण कर दिया जाएगा।

प्रकरण का परिणाम:----अपील को अनुमति दी जाती है।

(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।