सीताराम मोतीलाल कलाल

बनाम

शांतनुप्रसाद जयशंकर भट्ट

8 फरवरी, 1966

[के. सुब्बा राव, एम. हिदायतुल्ला और आर. एस. बचावत, जे. जे.,]

अपकृत्य-प्रत्यावर्ती दायित्व।

एक वाहन के मालिक ने इसे ए को टैक्सी के रूप में चलाने के लिए सौंपा। ए ने टैक्सी चलाई, किराया एकत्र किया, खर्च को पूरा किया और खाते के साथ शेष राशि मालिक को सौंप दी। बी जो टैक्सी को साफ करता था, या तो मालिक द्वारा या उसकी ओर से ए द्वारा नियुक्त किया गया था। संभवतः क्योंकि ए टैक्सी चलाने में उसकी सहायता करने के लिए दूसरा चाहता था, उसने बी को वाहन चलाने के लिए प्रशिक्षित किया और बी को ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए ले गया। परीक्षा देते समय बी से उत्तरदाता को शारीरिक चोट लगी। दुर्घटना के समय ए वाहन में मौजूद नहीं था। इस सवाल पर कि क्या मालिक उत्तरदायी था, निर्धारित किया गया कि:- (हिदायतुल्ला और बचावत जे. जे. के अनुसार,) मालिक उतरदायी नहीं था।

यह एक उपधारणा है कि एक वाहन स्वामी के व्यवसाय पर उसके अधिकृत एजेंट या नौकर द्वारा चलाया जाता है, लेकिन इस उपधारणा को पूरा किया जा सकता है। इस मामले में इसे नकार दिया गया था। अलग-अलग या सामूहिक रूप से देखे जाने वाले ए और बी के कार्य उनके संबंधित या संयुक्त रोजगार के दायरे में नहीं थे। साक्ष्य से यह खुलासा नहीं हुआ कि मालिक ने टैक्सी चलाने के लिए बी को नियुक्त किया था या उसे टैक्सी चलाने की अनुमति दी थी या उसे ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए परीक्षा देने के लिए कहा था न ही यह खुलासा किया कि मालिक ने ए को टैक्सी चलाने या ड्राईविंग टेस्ट लेने के लिए अजनबियों को नियुक्त करने का कोई अधिकार दिया था। ए वाहन में मौजूद नहीं था ताकि यह कहा जा सके कि वाहन चलाते समय नियोक्ता की ओर से उसका नियंत्रण था। (537 एच 540 डी, 542 एफ)

स्वामी के दायित्व को उत्पन्न होने के लिए, कार्य स्वामी द्वारा अधिकृत एक गलत कार्य होना चाहिए या स्वामी द्वारा अधिकृत कुछ कार्य करने का गलत और अनधिकृत तरीका होना चाहिए। एक कार का चालक मालिक के व्यवसाय पर कार ले जा कर कोई दुर्घटना कर देता है तो वह उसे अप्रत्यक्ष रूप से उत्तरदायी बनाता है। लेकिन यह भी समान रूप से तय है कि यदि दुर्घटना के समय नौकर अपनी नौकरी के दायरे में काम

नहीं कर रहा है, लेकिन अपने लिए कुछ कर रहा है, तो स्वामी उत्तरदायी नहीं है। (537 जी,)

संदर्भित कानून।

एक अभिकर्ता प्रधान को केवल अभिकर्ता के अधिकार के दायरे में या प्रधान के वास्तविक नियंत्रण में किए गए कार्यों के लिए उत्तरदायी बना सकता है। इस सिद्धांत का विस्तार कि सेवक या प्रतिनिधि का कार्य स्वामी के लाभ के लिए होना चाहिए, सही नहीं है। यह संदेहपूर्ण है कि निहित अधिकार के सिद्धांत की शुरुआत से इस सिद्धांत का विस्तार किया जा सकता है या नहीं। (540 जी,)

ए केवल वाहन का चालक नहीं था, बल्कि उनकी टैक्सी चलाने का व्यवसाय जारी रखने के लिए मालिक का प्रबंधक था। अतः ए को वह सभी चीजें करने का अधिकार दिया गया जो टैक्सी को एक अच्छी स्थिति में रखने के लिए और इसे प्रभावी ढंग से चलाने के लिए आवश्यक है और अगर पूरे दिन व रात में टैक्सी चलाने के लिए और ए की अनुपस्थिति में गाड़ी चलाने के लिए एक सहायक की आवश्यकता थी तो ए एक को नियोजित कर सकता है। ए ने वाहन को अच्छी स्थिति में रखने के लिए मालिक की मंजूरी के साथ बी को नियोजित किया। ए ने किसी तीसरे पक्ष को नियुक्त करने के बजाय नियोक्ता के हित में एक सहायक चालक के रूप में बी को प्रशिक्षित कर और उसके लिए एक लाइसेंस प्राप्त करने की मांग

की। इसलिए, ए ने बी को नौकर के रूप में नियुक्त करने में और ड्राईवर के रूप में उसकी सहायता करने के लिए लाईसेंस प्राप्त करने के लिए उसे वाहन चलाने की अनुमति देने में मालिक द्वारा उसे दिए गए अधिकार का उल्लंघन नहीं किया। (533 ई-एच,)

संदर्भित कानून।

सीताराम मोतीलाल कलाल, जिन्हें इसके बाद पहला प्रतिवादी कहा गया है, वह कृषक है जिसके पास कठवाड़ा गाँव में जमीन है। उनके पास एक मोटर-कार थी जिसका पंजीकरण सं. बीवाईडी 316 था उन्होंने उक्त कार को अहमदाबाद में टैक्सी रूप में चलाने के लिए मोहम्मद याकूब हाजी को सौंपी, जिसको इसके बाद दूसरा प्रतिवादी कहा गया है। दूसरे प्रतिवादी ने टैक्सी चलाई, किराया एकत्र किया, उक्त सेवा के संबंध में किए गए खर्च को पूरा किया, पहले प्रतिवादी को हिसाब दिया और शेष राशि उसे भेज दी। संक्षेप में, दूसरा प्रतिवादी न केवल टैक्सी का चालक था, बल्कि वह अहमदाबाद में टैक्सी चलाने का पूरा प्रभारी भी था। दूसरे प्रतिवादी ने तीसरे प्रतिवादी को टैक्सी के लिए क्लीनर के रूप में नियुक्त किया। संभवतः क्योंकि दूसरा प्रतिवादी चाहता था कि शहर से अपनी अनुपस्थिति के दौरान कार चलाने में कोई अन्य उसकी सहायता करें, उसने तीसरे प्रतिवादी को कार चलाने के लिए प्रशिक्षित किया और 11 अप्रैल, 1940 को दूसरा प्रतिवादी तीसरे प्रतिवादी को उसके लिए लाइसेंस प्राप्त करने के लिए

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास ले गया। उस तारीख को क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी द्वारा तीसरे प्रतिवादी को ड्राईविंग के लिए स्थायी लाईसेंस जारी करने के उद्देश्य से कार चलाने की क्षमता पर एक परीक्षण किया जा रहा था। उस दिन शाम करीब 5 बजे, वादी, जो अहमदाबाद जिले की अदालतों में वकालत करता है, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के कार्यालय के परिसर से बाहर जा रहा था। उस समय, तीसरा प्रतिवादी कार को लाल दरवाजा की ओर चला रहा था बिना कोई संकेत देते हुए, उसने अचानक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के कार्यालय के द्वार की ओर मोड़ लिया, गति तेज की और उक्त कार्यालय के द्वार के खम्भें पर जोरदार कार को टक्कर मार दी। उस प्रक्रिया में, वादी का पैर परिसर की दीवार और द्वार के बीच फंस गया था, जिसके परिणामस्वरूप वह कुचल दिया गया था और बाद में काट दिया गया था। एक लंबी बीमारी से उबरने के बाद, वादी ने 80,000 रूपये की क्षति वसूली के लिए प्रतिवादी सं. 1, 2 और 3 और चैथे प्रतिवादी इंडियन ग्लोबल इंश्योरेन्स कम्पनी लिमिटेड जिससे उक्त कार का बीमा किया गया था के विरूद्ध सिविल जज, अहमदाबाद के न्यायालय में 1950 का विशेष मुकदमा संख्या 66 के रूप में एक मुकदमा दायर किया। सभी प्रतिवादियों ने अपनी जिम्मेदारी से इनकार किया।

विद्वान सिविल न्यायाधीश ने अभिनिर्धारित किया कि तीसरे प्रतिवादी ने टैक्सी चलाने में लापरवाही बरती थी, वह दूसरे प्रतिवादी का नौकर था,

पहले प्रतिवादी का नहीं, और भले ही वह कार के क्लीनर के रूप में पहले प्रतिवादी का नौकर था पर जब उसने कार चलाई और दुर्घटना का कारण बना तो उसने अपने अधिकार के दायरे में कार्य नहीं किया। परिणाम स्वरूप, उन्होंने प्रतिवादी 2 और 3 के खिलाफ 20,000 रूपये की राशि बाबत् डिक्री दी। और पहले प्रतिवादी के खिलाफ मुकदमा खारिज कर दिया, उन्होंने चैथे प्रतिवादी के खिलाफ मुकदमें को भी खारिज कर दिया, क्योंकि पहले प्रतिवादी, जिसने कार का बीमा किया था, को दायित्व से मुक्त कर दिया गया था। उक्त निर्णय और डिक्री के खिलाफ जहां तक डिक्री उसके खिलाफ गई, वादी ने बाम्बे उच्च न्यायालय में अपील की। उक्त उच्च न्यायालय की खंडपीठ इस निष्कर्ष पर पहुंची कि कार का पूरा प्रबंधन दूसरे प्रतिवादी को दिया गया था, ऐसे प्रबंधक के रूप में अपने कर्तव्य का निर्वहन करते हुए उसने पहले प्रतिवादी की सहमति से तीसरे प्रतिवादी को नियुक्त किया और उसके द्वारा स्पष्ट निहितार्थ यह है कि मामले की परिस्थितियों में पहले प्रतिवादी को, तीसरे प्रतिवादी को कार-चालक के रूप में प्रशिक्षित करने के लिए दूसरे प्रतिवादी के कार्य को अधिकृत करने वाला माना जाना चाहिए और इसलिए वह दूसरे और तीसरे प्रतिवादियों की उनके रोजगार के दौरान लापरवाही के कारण हुई दुर्घटना की क्षति के लिए उतरदायी होगा इसलिए, जहां तक चैथे प्रतिवादी का सवाल है, उच्च न्यायालय ने मोटरवाहन के अधिनियम, 1939 की धारा 96(1) के मद्देनजर

यह अभिनिर्धारित किया कि सीधे तौर पर इसके खिलाफ कोई डिक्री पारित नहीं की जा सकती है, लेकिन प्रथम प्रतिवादी के खिलाफ डिक्री को उक्त धारा के तहत् निष्पादित किया जा सकता है। इसने क्षति की मात्रा 20,000 से 25,000 रूपये बढा दी। मुकदमें का फैसला वादी के पक्ष में प्रतिवादी 1, 2 और 3 के विरूद्ध खर्चें सहित सुनाया गया। प्रथम प्रतिवादी ने, प्रमाण पत्र द्वारा, वर्तमान अपील को प्राथमिकता दी हैं।

प्रथम प्रतिवादी-अपीलकर्ता के विद्वान वकील श्री एमवी गोस्वामी ने तर्क दिया कि उच्च न्यायालय का यह निष्कर्ष कि तीसरा प्रतिवादी, सफाईकर्मी, पहले प्रतिवादी का नौकर था और दूसरे प्रतिवादी को कार चलाने के लिए क्लीनर को लाईसेंस प्राप्त करने के लिए अधिकृत किया गया था, यह मामला अस्वीकार्य सबूतों के दो भागों पर निर्भरता से खराब हो गया था, अर्थात् तीसरे प्रतिवादी के जवाबदावें में पाई गई कथित स्वीकारोक्ति और वादी की ओर से उसे जारी किये गये नोटिस के जवाब द्वारा, उन्होंने आगे तर्क दिया कि पहले प्रतिवादी को दूसरे प्रतिवादी या तीसरे प्रतिवादी द्वारा उनके रोजगार के दायरे से बाहर किये गये कृत्यों के लिए उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता है।

प्रतिवादी के विद्वान वकील श्री परशाद ने हालांकि पहले तो साक्ष्य के उक्त दो भागों की स्वीकार्यता को बनाए रखने का प्रयास किया, लेकिन बाद में स्पष्ट रूप से स्वीकार किया कि पहले प्रतिवादी के खिलाफ उन पर

भरोसा नहीं किया जा सकता है। लेकिन, उन्होंने तर्क दिया कि साक्ष्य के उक्त दो भागों को बाहर करने के बाद भी, शेष साक्ष्यों, स्थापित परिस्थितियों और उनसे उत्पन्न होने वाली संभावनाओं के आधार पर यह माना जा सकता है, जैसा कि उच्च न्यायालय ने किया था कि तीसरा प्रतिवादी पहले प्रतिवादी का नौकर था कि दूसरे प्रतिवादी को पहले प्रतिवादी द्वारा तीसरे प्रतिवादी को ड्राईवर के रूप में प्रशिक्षित करने और उसके लिए लाईसेंस प्राप्त करने के लिए अधिकृत किया गया था ताकि वह उसकी अनुपस्थिति के दौरान कार चलाने में उसकी सहायता कर सकें, पहले प्रतिवादी द्वारा तीसरे प्रतिवादी के नियोजन के दौरान दुर्घटना हुई थी और इसलिए, पहला प्रतिवादी दुर्घटना के लिए क्षतिपूर्ति के लिए उतरदायी था। इसके अलावा, उन्होंने आगे तर्क दिया कि दूसरे प्रतिवादी ने अपने रोजगार के दौरान अपने कर्तव्य के निर्वहन में लापरवाही से तीसरे प्रतिवादी को अपने कर्तव्य के निर्वहन में सहायता करने के उद्देश्य से कार सौंपी और इसलिए, पहला प्रतिवादी दुर्घटना के लिए उत्तरदायी होगा।

इससे पहले कि हम हमारे सामने प्रस्तुत समस्या पर विचार करें अपने चालक के कृत्यों के लिए कार के मालिक के दायित्व के सम्बन्ध में अपकृत्य कानुन के प्रासंगिक पहलुओं पर संक्षेप में ध्यान देना उपयोगी होगा।

रचनात्मक दायित्व का सिद्धांत विकास की प्रक्रिया में है। यह सामाजिक न्याय का एक महान सिद्धांत हैं किसी अदालत को अब इस विषय पर मौलिक रूप से भिन्न परिस्थितियों मंे दिये गये पुराने फैसलों पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि अब भारत मंे कार के मालिक पर अप्रत्याशित दायित्व का बोझ नहीं है क्योंकि उस पर अपनी कार का तीसरे पक्ष के दायित्व के खिलाफ बीमा कराने की वैधानिक बाध्यता हैं। मोटर वाहन अधिनियम के ढांचे के भीतर उसका बोझ अब बीमाकर्ता को स्थानांतरित कर दिया गया है। सामान्य सिद्धांत अच्छी तरह से तय किया गया है और इसे नाॅर्टन बनाम कैनेडियन पैसिफिक स्टीमशिप्स लिमिटेड (1) में पियर्सन, एलजे द्वारा बडे करीने से इस प्रकार दिया गया है किः-

> "एक कार का मालिक, जब वह इसे अपने उद्देश्यों के लिए यात्रा पर ले जाता है या भेजता है, तो अन्य सडक उपयोगकर्ताओं की देखभाल का कर्तव्य होता है, और यदि उनमंे से किसी को कार की लापरवाही से चलाने से नुकसान होता है, चाहे मालिक द्वारा स्वंय या किसी एजेंट द्वारा जिसे उसने चलाने के लिए सौंपी थी, मालिक उत्तरदायी है।"

इस सिद्धांत पर सीमा को स्टोरी बनाम एश्टन (2) में कॉकबर्न, सीजे द्वारा इस प्रकार संक्षेप में बताया गया है कि वास्तविक नियम यह है कि मालिक तभी एक जिम्मेदार है जब तक नौकर, नौकर के रूप में अपनी नियुक्ति के दौरान ऐसा कार्य करने के लिए कहा जा सकता है, जिसे करने में वह लापरवाही का दोषी है।

यह पता लगाने के लिए कि नौकर लापरवाह था या नहीं, एक मुल्यवान परीक्षण रिकेटिस बनाम थोस टिलिंग, लिमिटेड(1) में पाया जाता है। वहां तथ्य थे- प्रतिवादी के एक ओम्नीबस के कंडक्टर, ने ड्राईवर की उपस्थिति में, जो अगली यात्रा के लिए ओम्नीबस को सही दिशा में मोडने के उद्देश्य से उसके बगल में बैठा था। इसे कुछ गलियों में इतनी लापरवाही से चलाया कि यह फुटपाथ पर चढ गया और वादी को नीचे गिराकर गम्भीर रूप से घायल कर दिया। अपीलीय न्यायालय ने माना कि कंडक्टर द्वारा ओम्नीबस को लापरवाही से चलाने की अनुमति देने में ड्राईवर की ओर से लापरवाही का सबूत था। इस प्रकार निर्धारित करते हुए, बकले, एल.जे. ने निम्नलिखित परीक्षण निर्धारित किया-

"यह जूरी के लिए एक प्रश्न है कि क्या दुर्घटना का प्रभावी कारण यह था कि चालक ने अपने कर्तव्य का उल्लंघन किया था (जो या तो किसी अन्य व्यक्ति को गाडी चलाने से रोकना था या, यदि उसने उसे गाडी चलाने

की अनुमति दी थी, तो यह देखना था कि वह ठीक से गाडी चला रहा है), या क्या ड्राईवर ने उस कर्तव्य का निर्वहन किया था।"

पिकफोर्ड, एल.जे., ने इसी प्रभाव के बारे में बहुत कुछ कहा, "मुझे ऐसा लगता है कि तथ्य यह है कि उसने किसी और को गाडी चलाने की अनुमति दी है, यह उसे अपने मालिकों के प्रति उस जिम्मेदारी और कर्तव्य से वंचित नहीं करता है जो यह देखना है कि सर्वव्यापी सावधानी से चलाई जाए न कि लापरवाही से।"

यह निर्णय एंगलहार्ट बनाम फारंट(2) के निर्णय के बाद आया। वहां, तथ्य यह थे- प्रतिवादियों द्वारा एक व्यक्ति को गाडी चलाने के लिए नियुक्त किया गया था जिसके द्वारा पार्सल की डिलीवरी की जानी थी। गाडी पर एक आदमी और एक लडका सवार थे। आदमी का कर्तव्य गाडी चलाना था, लडकें का कर्तव्य पार्सल पहुंचाना था। लडके का घोडों से कोई लेना-देना नहीं था। उस आदमी का निर्देश था कि गाडी न छोडें। वास्तव में ड्राईवर ने गाडी छोड दी, और जब वह अनुपस्थित था तो लडका आगे बढ गया और वादी की गाडी से टकरा गया और उसे घायल कर दिया। प्रश्न यह था कि क्या प्रतिवादी उत्तरदायी था। लार्ॅड एशर, एमआर, ने अपने फैसले में इस प्रकार निर्णय लेने के लिए प्रश्न रखा, "अब, प्रतिवादी किसके लिए उतरदायी है?" और इसका उतर इस प्रकार दिया "वह मियर्स (वह ड्राईवर था) की

लापरवाही के लिए उतरदायी है यदि वह लापरवाही वादी को बाद में होने वाली क्षति का "प्रभावी कारण" थी।"

फिर विद्वान न्यायाधीश ने कहा, "यदि कोई अजनबी हस्तक्षेप करता है (ड्राईविंग में) तो इसका मतलब यह नहीं है कि प्रतिवादी उतरदायी है, लेकिन इसी तरह यह नहीं माना जा सकता है कि-क्यांेकि एक अजनबी हस्तक्षेप करता है, तो प्रतिवादी उतरदायी नहीं है, यदि उसके नौकर की लापरवाही दुर्घटना का एक प्रभावी कारण है।"

उक्त निर्णयों में निम्नलिखित दो प्रस्ताव दिए गए है- (1) कार का मालिक अपने नौकर के रोजगार के दौरान हुई दुर्घटना के लिए नुकसान के लिए उतरदायी होगा, और (2) यदि दुर्घटना का प्रभावी कारण यह था कि चालक ने अपने रोजगार के दौरान किसी अन्य व्यक्ति को कार चलाने से नहीं रोका या उक्त व्यक्ति को देखने की उपेक्षा की की वह व्यक्ति गाडी को ठीक से चलाये इस प्रकार अपने कर्तव्य का उल्लंघन किया तो वह भी उतरदायी होगा। हम इस मामलें में रोजगार के दायरे से बाहर ड्राईवर या तीसरे पक्ष के कारण होने वाली दुर्घटनाओं से चिंतित नहीं है, क्योंकि इस मामलें में क्या तीसरे प्रतिवादी को पहले प्रतिवादी द्वारा कार चलाने के लिए अधिकृत किया गया था या नहीं, दुर्घटना तब हुई थी जब कार को किराए पर टैक्सी को कुशलतापूर्वक चलाने के उद्देश्य से चलाया जा रहा था,

जिसके लिए दूसरे प्रतिवादी को पहले प्रतिवादी द्वारा नियोजित किया गया था।

इस मामलें में सबूतों पर विचार करने से पहले, शुरूआत में कुछ विवादास्पद आधार साफ किये जा सकते है। उच्च न्यायालय ने तीसरे प्रतिवादी द्वारा अपने जवाबदावे में की गई स्वीकारोक्ति और उसके द्वारा वादी को दिये गये उतर को पहले प्रतिवादी के खिलाफ सबूत के रूप में भरोसा किया। जैसा कि मैंने पहले संकेत दिया है, प्रतिवादी के विद्वान वकील ने निष्पक्ष रूप से स्वीकार किया कि साक्ष्य के उन भागों पर पहले प्रतिवादी के खिलाफ स्वीकारोक्ति के रूप में भरोसा नहीं किया जा सकता है। वास्तव में, उच्च न्यायालय ने, हालांकि साक्ष्य के उक्त दो भागोें को स्वीकार कर लिया, वैकल्पिक रूप से उन्हें साक्ष्य से बाहर करने के बाद उसी निष्कर्ष पर आया। इस निर्णय के प्रयोजन के लिए मैं यह मान रहा हूं कि उक्त साक्ष्य प्रथम प्रतिवादी के खिलाफ प्रासंगिक नहीं है। इसलिए मैं इसे अपने विचार से बाहर कर दूंगा।

अब मैं तीसरे प्रतिवादी का मामला लेता हूं और पहले प्रतिवादी के साथ उसके कानूनी संबंध का पता लगाता हूं। पहले प्रतिवादी को डीडब्ल्यू 1 के रूप में परीक्षित किया गया। उसने इस प्रकार गवाही दी- उसके पास कठवाडा में कृषि भूमि थी जिस पर वह व्यक्तिगत रूप से खेती कर रहा था और वह कठवा में 11 अप्रैल, 1949 से डेढ साल पहले रहता था। उसने

अपनी कार दूसरे प्रतिवादी को टैक्सी के समान चलाने के लिए दे दी थी, दुसरे प्रतिवादी को इसका प्रबंधन करना था और उसका इस पर पूरा नियंत्रण था, दूसरे प्रतिवादीने कार के लिए कार का भुगतान किया, पेट्रोल के लिए खर्च किया, उक्त कार को हमेशा रेलवे स्टेशन स्टेण्ड पर खडा रखा, जब भी पहला प्रतिवादी कठवाडा से अहमदाबाद गया और उससे मिला तो उसने उक्त टैक्सी चलाने से प्राप्त आय का हिसाब दिया, दूसरे प्रतिवादी को 90 रूपये वेतन का भुगतान किया गया। उन्होंने जिरह में स्वीकार किया कि दूसरा प्रतिवादी एक सीधा और ईमानदार आदमी था, कि उसने अपनी ओर से टैक्सी का प्रबंधन किया, कि मई 1949 तक वह उनके निर्देशों से आगे नहीं बढा, कार दिन व रात के दौरान किराये पर चलती थी और सर्विस के कोई निश्चित घंटें नहीं थे। उन्होंने आगे कहा कि उन्होंने दूसरे प्रतिवादी को बाॅम्बे से सामग्री खरीदने का कर्तव्य सौंपा था। इस गवाह ने निस्संदेह इस बात से इनकार किया कि उसने दूसरे प्रतिवादी को तीसरे प्रतिवादी को शामिल करने के लिए अधिकृत किया था या दूसरे प्रतिवादी को तीसरे प्रतिवादी को कार सिखाने की शिक्षा देने की अनुमति दी थी। उन्होंने दूसरे प्रतिवादी द्वारा उसे सौंपे गये खातों में तीसरे प्रतिवादी के वेतन के रूप में 30 रूपये डेबिट होने की बात से इंकार किया लेकिन खाते प्रस्तुत नहीं किये गये, और इसलिए उनके खिलाफ इस आशय का निष्कर्ष निकाला जाना चाहिए कि यदि उन्हें पेश किया गया तो वे दिखाएंगे कि

तीसरे प्रतिवादी को 30 रूपये वेतन का भुगतान किया गया था और वह पहले प्रतिवादी का नौकर था।

वादी पीडब्ल्यू 1 के रूप् में परीक्षित हुआ। उसने गवाही दी कि तीसरा प्रतिवादी कार का क्लीनर था ओर उसने व्यक्तिगत रूप से तीसरे प्रतिवादी को कार की सफाई करते देखा था। इस गवाह के साक्ष्य जहां तक उसने कहा कि उसने तीसरे प्रतिवादी को कार साफ करते देखा था, विशेष रूप से तब स्वीकार किया जा सकता है जब यह मामलें की संभावनाओं के अनुरूप हो।

उक्त तथ्यों से यह उचित रूप से माना जा सकता है कि दूसरे प्रतिवादी ने तीसरे प्रतिवादी को कार के क्लीनर के रूप में नियुक्त किया, उसे ड्राईवर के रूप में प्रशिक्षित किया और दुर्घटना के दिन उसे क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के कार्यालय में ले गया और उसे स्थायी लाईसेंस प्राप्त करने के लिए कार चलाने की अनुमति दी।

उक्त साक्ष्य और उससे उत्पन्न होने वाली संभावनाओं के आधार पर निम्नलिखित निष्कर्ष उचित रूप से निकाला जा सकता है, पहले प्रतिवादी ने, टैक्सी के रूप में इस्तेमाल की गई कार का अनुपस्थित मालिक होने के नाते, उक्त कार को टैक्सी के रूप में चलाने का पूरा प्रबंधन दूसरे प्रतिवादी को सौंपा। दूसरा प्रतिवादी केवल पहले प्रतिवादी की कार ड्राईवर नहीं था, बल्कि उसकी टैक्सी चलाने के व्यवसाय का चलाने के लिए उसका प्रबंधक

था। इसलिए, दूसरे प्रतिवादी को टैक्सी को अच्छी स्थिति में रखने और लाभ कमाने के लिए इसे प्रभावी ढंग से चलाने के लिए सभी आवश्यक चीजें करने का अधिकार दिया गया था। उक्त व्यवस्था मंे यह भी निहित है कि यदि पूरे दिन और रात में टैक्सी चलाने के लिए और शहर से दूसरे प्रतिवादी की अनुपस्थिति के दौरान कार चलाने के लिए एक सहायक आवश्यक था तो दूसरा प्रतिवादी उसे नियुक्त कर सकता था। दूसरे प्रतिवादी ने कार की अच्छी स्थिति मंे रखने के लिए पहले प्रतिवादी की सहमति से तीसरे प्रतिवादी को क्लीनर के रूप् में नियुक्त किया। उस संदर्भ में, यदि दूसरे प्रतिवादी ने नियोक्ता के हित में किसी तीसरे पक्ष को सहायक चालक के रूप में नियुक्त करने के बजाय तीसरे प्रतिवादी को प्रशिक्षित किया और उसके लिए लाईसेंस प्राप्त करने की मांग की, तो यह सुझाव देना संभव नहीं है कि दूसरे प्रतिवादी द्वारा ऐसा करने से प्रथम प्रतिवादी द्वारा उसे प्रदत्त अधिकार का उल्लंघन हुआ हो। इसलिए मैंने यह पाया गया कि दूसरे प्रतिवादी ने तीसरे प्रतिवादी को नौकर के रूप में नियुक्त करने और ड्राईवर के रूप में उसकी सहायता करने के लिए लाईसेंस प्राप्त करने के लिए उसे कार चलाने की अनुमति देने में पहले प्रतिवादी द्वारा उसे दिये गये अधिकार से अधिक नहीं किया। यदि ऐसा है, तो यह इस प्रकार है कि तीसरा प्रतिवादी ड्राईवर के सहायक के रूप में पहले प्रतिवादी का कर्मचारी था।

इसमें पहला प्रतिवादी भी अपने रोजगार के दौरान तीसरे प्रतिवादी की लापरवाही के कारण हुई दुर्घटना के लिए निश्चित रूप से उतरदायी होगा।

हालांकि मैं प्रथम दृष्टया दूसरे प्रस्ताव को भी सही मानने को इच्छूक हूं और यह भी उतना ही सही है कि तीसरे प्रतिवादी को कार चलाने की अनुमति देने में दूसरे प्रतिवादी की लापरवाही दुर्घटना का प्रभावी कारण थी, कि मैं मेरे पहले निष्कर्ष को देखते हुए उस पर मेरी अंतिम राय व्यक्त करना आवश्यक नहीं है।

अब मैं बार में उद्धृत अन्य निर्णयों को देखता हूं। डोनोवन बनाम लैंग में अपील न्यायालय का निर्णय। व्हार्टन, और डाउन कंस्ट्रक्शन सिंडिकेट, लिमिटेड (1) एक ऐसे मामलें से निपटते है जहां जिस क्रेन के संचालन में दुर्घटना हुई थी उसका प्रभारी व्यक्ति प्रतिवादियों का सामान्य सेवक था, उन्होंने नियंत्रण की शक्ति से नाता तोड लिया था उस मामलें के सम्बन्ध में जिस पर वह लगे हुए थे। उन्होंने एक फर्म को उधार दिया था जो अपने घाट पर क्रेन से जहाज लोड करने का काम करती थी और उसका प्रभारी एक व्यक्ति था। इसलिए यह एक ऐसा मामला है जहां जब दुर्घटना हुई तो जो व्यक्ति क्रेन चला रहा था, वह प्रतिवादियों का नौकर नहीं था।

ब्रिट बनाम गैल्मोय और नेविल (2) में पहला प्रतिवादी, जिसके पास वैन ड्राईवर के रूप में दूसरा प्रतिवादी था, ने दिन का काम खत्म होने के

बाद दोस्तों को थिएटर ले जाने के लिए अपनी निजी कार उधार दी थी और दूसरे प्रतिवादी ने अपनी लापरवाही से वाहन चलाने से वादी घायल हो गया। यह माना गया कि यात्रा मालिक के व्यवसाय पर नहीं थी और मालिक नियंत्रण में नहीं था और इसलिए वह नौकर के कृत्य के लिए उतरदायी नहीं था। इस निर्णय का सिद्वांत यह है कि कार का मालिक अपने कर्मचारी के कारण हुई दुर्घटना के लिए उतरदायी नहीं होगा यदि यह दुर्घटना मालिक के रोजगार के बाहर हुई हो।

गिरिजाशंकर दयाशंकर वैद्य बनाम बीबी और सीआई रेलवे (3) में निर्णय भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा 108 के निर्माण पर आधारित था। रेल्वे के कर्मचारियों ने संचार श्रृंखला खींचने पर वादी के साथ मारपीट की। न्यायालय ने माना कि रेलवे उतरदायी नहीं था क्योंकि संचार श्रृंखला खींचने के लिए वादी को गिरफतार करने के लिए नौकरों को कानून के तहत् अधिकृत नहीं किया गया था और इसलिए वे अपने नौकरों द्वारा किये गये हमलों के लिए उतरदायी नहीं थे।

नलिनी रंजन सेन गुप्ता बनाम कार्पोरेशन आॅफ कलकता (4) में जब एक ड्राईवर, जो अपने मालिक की कार को मरम्मत के लिए एक दुकान में ले जा रहा था, उसे अपनी ओर जाने वाली लेन दुर्गम लगी, उसने कार को क्लीनर के जिम्मे छोड दिया, जिसकी ड्युटी केवल कार को साफ करने के लिए थी और जिसे इसे चलाने से मना किया गया था, और

वर्कशाॅप से चला गया और उसकी अनुपस्थिति के दौरान क्लीनर ने वह गाडी चलाई और नगर निगम के लैंप-पोस्ट को तोड दिया, मामलें के तथ्यों पर यह माना गया है कि ड्राईवर लापरवाह नहीं था और क्लीनर ने अपने रोजगार के दायरे से बाहर जाकर दुर्घटना को अंजाम दिया और इसलिए, मालिक उतरदायी नहीं था।

सम्राट बनाम शांताराम वाडकर (1) के निर्णय में मोटर वाहन अधिनियम 1914 की धारा 6 के "अनुमति" शब्द के अर्थ को बदल दिया और वह वर्तमान मामलें को तय करने में कोई मदद नहीं करती है। प्रबंध निदेशक, आरयूएमएस लिमिटेड, रासीपुरम बनाम रामास्वामी गौडन (2) में निर्णय रिकेटस बनाम थोस टिलिंग, लिमिटेड, (3) का अनुसरण किया और माना गया जहां जिस नौकर पर बस चलाने का कर्तव्य लगाया गया था, वह कंडक्टर को गाडी चलाने की अनुमति देने के लिए जिम्मेदार था और यदि वह इतना जिम्मेदार था तो उसे उस व्यक्ति द्वारा लापरवाही से गाडी चलाने के लिए भी उतना ही जिम्मेदार होना चाहिए जिसे गाडी चलाने की अनुमति थी। अंतिम निर्णय ने दूसरे प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया और इसे अदालत के समक्ष मामलें के तथ्यों पर लागू किया। उक्त निर्णय किसी भी तरह से मेरे द्वारा व्यक्ति किये गये विचार से अलग नहीं होते।

नीचे दिये गये दोनों न्यायालयों ने साक्ष्य के आधार पर एक साथ पाया कि तीसरा प्रतिवादी दुर्घटना कारित करने में लापरवाही का दोषी था।

हमने अपीलकर्ता के विद्वान वकील को उक्त निष्कर्ष की सत्यता पर सवाल उठाने की अनुमति नहीं दी। मैंने स्वीकार किया। क्षति की मात्रा के प्रश्न पर कोई तर्क नहीं दिया गया।

परिणामस्वरूप, उच्च न्यायालय से सहमत होकर, मैं मानता हूं कि पहला प्रतिवादी तीसरे प्रतिवादी के कारण हुई दुर्घटना के लिए वादी को हुए नुकसान के लिए उतरदायी है। अपील विफल हो जाती है और खर्चे के साथ खारिज कर दी जाती है।

हिदायतुल्ला, जे. तथ्यों को विस्तुत रूप् से बताने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि उनके बारे में बहुत कम विवाद है। इसलिए हम अपने आप को ऐसे तथ्यों से संतुष्ट करेंगे जो हमारे विपरित निष्कर्षांे के कारणों का परिचय देंगे।

प्रतिवादी ने व्यक्तिगत चोटों के लिए क्षतिपूर्ति के लिए तीन व्यक्तियों पर मुकदमा दायर किया, जिसके कारण एक मोटरकार दुर्घटना में उसका एक पैर कट गया। वाहन अपीलकर्ता (प्रथम प्रतिवादी) का था, जिसने इसे टैक्सी के रूप में चलाने के लिए दूसरे प्रतिवादी को सौंपा था। हम अपीलकर्ता को वाहन के मालिक या, संक्षेप में, मालिक के रूप में संदर्भित करेंगे। दुर्घटना के समय इसे तीसरे प्रतिवादी द्वारा चलाया जा रहा था, जिसे ड्राईवर का लाईसेंस प्राप्त करने के लिए ड्राईविंग परीक्षण देने के उद्देश्य से इसे दूसरे प्रतिवादी द्वारा सौंपा गया था। वास्तव में परीक्षण ले रहा मोटर

इंस्पेक्टर जब तीसरा प्रतिवादी गाडी चला रहा था तो वह उसके बगल में था। दूसरा प्रतिवादी कार में मौजुद नहीं था, लेकिन जब तीसरा प्रतिवादी कार ले गया और अनुमति दी थी तब वह मौजुद था। मुकदमें का बचाव वाहन के मालिक ने स्वंय किया, दूसरा प्रतिवादी मुकदमें में अनुपस्थित रहा। तीसरे प्रतिवादी ने जवाब पेश किया लेकिन आगे कोई दिलचस्पी नहीं ली, ट्रायल जज ने दूसरे और तीसरे प्रतिवादियों के खिलाफ दावे के एक हिस्से पर फैसला सुनाया, लेकिन यह माना कि वाहन का मालिक उतरदायी नहीं था। बंबई उच्च न्यायालय में अपील करने पर वाहन के मालिक को भी जिम्मेदार ठहराया गया और निचली अदालत के फैसले को भी बढाया गया। वर्तमान अपील वाहन के मालिक द्वारा उच्च न्यायालय द्वारा दिये गये फिटनेस प्रमाण पत्र पर है।

हम नुकसान की मात्रा से चितिंत नहीं हैं और इसलिए उपरोक्त तथ्य हमारे निर्णय के लिए पर्याप्त हैं। चूंकि वाहन के मालिक की जिम्मेदारी परोक्ष है, इसलिए उसके और अन्य दो प्रतिवादियों के बीच सम्बन्ध उचित रूप् से निर्धारित किया जाना चाहिए और अब उस रिश्ते के बारे में कुछ कहा जा सकता है। माना जाता है कि वाहन के मालिक ने इसे अहमदाबाद में टैक्सी के रूप में किराए पर चलाने के लिए दूसरे प्रतिवादी को सौंप दिया था। दूसरे प्रतिवादी ने टैक्सी चलाई, किराया एकत्र किया, खर्च वहन किया और शेष राशि मालिक कौ सौंप दी। बेशक, दुसरे प्रतिवादी ने यह

काम मुफ्त में नहीं किया। या तो वह नौकर था या एजेंट। एक नौकर और एक एजेंट के बीच अंतर यह है कि प्रिंसिपल को यह आदेश देने का अधिकार है कि क्या किया जाना चाहिए, लेकिन मालिक के पास यह कहने का अतिरिक्त अधिकार है कि यह कैसे किया जाना चाहिए। साक्ष्य यह स्थापित नहीं करता है कि मालिक ने निर्देश दिया था कि टैक्सी कैसे चलायी जानी चाहिए और सम्बन्ध प्रिंसिपल और एजेंट का होगा। हालांकि मालिक ने कहा कि उसने दूसरे प्रतिवादी को 90 रूपये प्रति माह का भुगतान किया और इससे पता चलेगा कि दूसरा प्रतिवादी उसका नौकर था। हम दोनांे शीर्षकों के अंतर्गत मामलें पर विचार करेंगे। तीसरे प्रतिवादी (जो दुर्घटना के समय गाडी चला रहा था) और एक ओर मालिक तथा दूसरी ओर दुसरे प्रतिवादी के बीच संबंध विवाद में है। हालांकि, ऐसे सबुत हैं जिनसे माना जाता है कि तीसरा प्रतिवादी टैक्सी साफ करता था। संभवतः उसे मालिक द्वारा या उसकी ओर से दूसरे प्रतिवादी द्वारा नियोजित किया गया था। इसके अलावा, ऐसा प्रतीत होता है कि संभवतः टैक्सी चलाने मंे हिस्सा लेने के विचार से, उसे ड्राईवर का लाईसेंस लेने के लिए प्रशिक्षित किया जा रहा था। यह दिखाने के लिए कुछ भी नहीं है कि इस व्यवस्था में मालिक ने कोई हिस्सा लिया था। ट्रायल न्यायाधीश ने माना कि तीसरा प्रतिवादी दूसरे प्रतिवादी का नौकर था और इस उद्देश्य के लिए दूसरे प्रतिवादी द्वारा पुलिस को दिये गये एक बयान (प्रदर्श पी-97) पर

भरोसा किया जो जब लापरवाही से चोट पहुंचाने के लिए ड्राईवर के खिलाफ कार्यवाही की गई थी तब दिये गये थे। प्रतिवादी ट्रायल जज ने आगे कहा कि तीसरे प्रतिवादी को मालिक द्वारा नियोजित नहीं किया गया था और मालिक उतरदायी नहीं था। वैकल्पिक रूप से, उन्होंने माना कि भले ही तीसरे प्रतिवादी को मालिक द्वारा नियोजित किया गया था, तीसरे प्रतिवादी को मालिक द्वारा नियोजित किया गया था, तीसरे प्रतिवादी का कर्तव्य कार को साफ करना था न कि उसे चलाना, और मालिक फिर से उतरदायी नहीं था क्योंकि क्लीनर अपने रोजगार के दायरे में काम नहीं कर रहा था। उच्च न्यायालय ने तीसरे प्रतिवादी द्वारा प्रत्यर्थी के नोटिस जवाब (प्रदर्श पी 87) पर भरोसा करते हुए और मुकदमें में उसके द्वारा पेश जवाबदावा (प्रदर्श 16) पर यह माना गया कि तीसरा प्रतिवादी स्वयं संभवतः एक नौकर था और किसी भी स्थिति में, टैक्सी के प्रबंधक के रूप में दूसरा प्रतिवादी स्पष्ट रूप से तीसरे प्रतिवादी को इसे चलाने के लिए अनुमति देने के लिए अधिकृत था। उच्च न्यायालय ने मालिक के खिलाफ भी दावे का फैसला सुनाया और विचारण न्यायालय द्वारा दिये गये नुकसान की राशि को बढा दिया।

पहला सवाल यह है कि क्या प्रदर्श 97, 87 और 16 अपीलकर्ता के विरूद्ध स्वीकार्य हैं या नहीं। दस्तावेजों को स्वीकार करने का अर्थ है दस्तावेजों में निहित तथ्यों को स्वीकार करना। तथ्य किसी के सामने नहीं

रखे गये और इन बयानों की सच्चाई का किसी भी तरह से परीक्षण नहीं किया गया। उन्हें स्वीकार करना अपीलकर्ता के लिए प्रतिकुल होगा और सख्ती से कहंे तो कानुन का कोई भी प्रावधान स्वीकारोक्ति को स्वीकार करने वाले व्यक्ति के अलावा किसी अन्य व्यक्ति के खिलाफ स्वीकार्य नहीं बनाता है, जब तक कि ऐसे व्यक्ति को स्वीकारोक्ति से बाध्य नहीं कहा गया हो। यह स्थिति यहां नहीं मिलती प्रतिवादी के विद्वान वकील ने, हालांकि पहले तो ऐसा करने का प्रयास किया, लेकिन बाद में उस पर निर्भर नहीं रहा। हमारी राय है कि ये दस्तावेज मालिक के विरूद्ध अस्वीकार्य थे। इस साक्ष्य को बाहर करने से यह दिखाने के लिए कुछ भी नहीं है कि मालिक ने प्रतिवादी को टैक्सी चलाने के लिए नियुक्त किया था या उसे टैक्सी चलाने की अनुमति दी थी या उसे ड्राईवर का लाईसेंस प्राप्त करने के लिए परीक्षण देने के लिए कहा था। यह दिखाने के लिए भी कुछ नहीं है कि उसने दूसरे प्रतिवादी को टैक्सी चलाने के लिए अजनबियों को नियुक्त करने या ड्राईवर परीक्षण लेने का कोई अधिकार दिया था। इस प्रकार परिणाम यह है कि दूसरा प्रतिवादी मालिक का नौकर था और तीसरा प्रतिवादी दूसरे प्रतिवादी का नौकर था या अधिक से अधिक टैक्सी का क्लीनर था। हालांकि यह दिखाने के लिए सबूत है कि दूसरा प्रतिवादी उस समय मौजुद था जब परीक्षण के लिए वाहन उधार लिया गया था और उसने स्वैच्छा से

तीसरे प्रतिवादी को वाहन चलाने की अनुमति दी थी। इनत थ्यों पर सवाल यह है कि क्या वाहन मालिक को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है?

कानुन यह तय करता है कि मालिक अपने रोजगार के दौरान अपने नौकरों के कृत्यों के लिए परोक्ष रूप से उतरदायी है। जब तक कार्य रोजगार के दौरान नहीं किया जाता है, नौकर का कार्य नियोक्ता को उतरदायी नहीं बनाता है। दूसरे शब्दों में, मास्टर का दायित्च उत्पन्न होने के लिए, कार्य मास्टर द्वारा अधिकृत एक गलत कार्य होना चाहिए या मास्टर द्वारा अधिकृत कुछ कार्य करने का एक गलत और अनाधिकृत तरीका होना चाहिए। मास्टर के कार्य पर कार ले जाने वाला कार चालक दुर्घटना होने पर उसेष् परोक्ष रूप से उतरदायी बनाता है। लेकिन यह भी समान रूप से स्थापित है कि यदि दुर्घटना के समय नौकर, अपने रोजगार के दौरान कार्य नहीं कर रहा है, बल्कि अपने लिए कुछ कर रहा है, तो मालिक उतरदायी नहीं है। यह एक उपधारणा है कि एक वाहन स्वामी के व्यवसाय के लिए उसके अधिकृत एजेंट या नौकर द्वारा चलाया जाता है लेकिन इस उपधारणा को पूरा किया जा सकता है। इस मामलें में इसे अस्वीकार कर दिया गया, क्योंकि यह साबित हुआ कि वाहन एक अनाधिकृत व्यक्ति द्वारा और अपने व्यवसाय से चलाया जा रहा था। वास्तविक ड्राईवर मालिक का ड्राईवर या एजेंट नहीं था बल्कि वह व्यक्ति था जिसने अपने व्यवसाय के लिए कार मालिक से नहीं बल्कि मालिक के

नौकर से प्राप्त की थी। प्रथम दृष्टया, ऐसी परिस्थितियों में मालिक उतरदायी नहीं होगा। रिकेट्स (1) मामला, जिस पर प्रतिवादी ने भरोसा किया था, एक ऐसा मामला है, जिसमें एक ओम्नीबस के ड्राईवर ने कंडक्टर से ओम्नीबस को चलाने और अगली यात्रा के लिए इसे सही दिशा में मोडने के लिए कहा। मास्टर को परोक्ष रूप से उतरदायी ठहराया गया, क्योंकि ड्राईवर ने मास्टर के कार्य के निष्पादन में लापरवाही बरती थी। जिस समय आॅम्निबस को घूमाया गया, उस समय ड्राईवर वास्तव में कंडक्टर के बगल में बैठा था। दूसरे शब्दों में, वाहन को मोडना नियोक्ता के व्यवसाय के भीतर का कार्य था, न कि उसके बाहर का कुछ। जब ड्राईवर ने कंडक्टर से अपने मालिक के काम के लिए ओम्नीबस चलाने के लिए कहा, तो उसने लापरवाही से मालिक का काम किया। इसलिए मालिक को उचित ही जिम्मेदार ठहराया गया। रिकेट्स(1) मामलें में तीनों न्यायाधीशों ने राय व्यक्त की कि नया विचारण होना चाहिए। चूंकि यह एक जूरी ट्रायल था और ड्राईवर कंडक्टर के बगल में बैठा था और उसके पास नियंत्रण था, सवाल यह था कि क्या यह पता नहीं लगाया जाना चाहिए था कि दुर्घटना का "प्रभावी कारण" क्या था, यानी, यह कार्य एक बिल्कुल अजनबी का था या अपने रोजगार के दौरान लापरवाही से काम करने वाला नौकर का। यह महत्वपूर्ण है कि ट्रस्ट कंपनी लिमिटेड, बनाम डी सिल्वा, (2) मंे रिकेट्स के मामलें का हवाला दिया गया था, लेकिन न्यायिक समिति की ओर से

निर्णय सुनाते समय लार्ॅड टकर द्वारा इसका उल्लेख नहीं किया गया था। इसका कारण यह था कि प्रिवी काउंसिल के समक्ष मामला उस नियम के अंतर्गत आता था जिसके बारे में लार्ड टकर ने कहा था, "अब यह अच्छी तरह से तय हो गया है कि गाडी या मोटर वाहन का नियंत्रण रखने वाला व्यक्ति.....हालांकि वह वास्तव में गाडी नहीं चला रहा है.....ड्राईवर की लापरवाही के लिए उतरदायी है, जिस पर उसे नियंत्रण रखने का अधिकार है।"

उपरोक्त सिद्धांत तब लागू होता है जब वाहन का मालिक व्यक्ति मौजूद हो। रिकेट्स(1) मामलें में ड्राईवर मौजूद था और उसने कंडक्टर से वह काम करने के लिए कहा जिसके लिए उसे नियुक्त किया गया था और इस लापरवाही ने आॅम्निबस कंपनी को उतरदायी बना दिया। बियर्ड बनाम लंदन जनरल ओम्नीबस कंपनी(3) में कंडक्टर ने अपनी पहल से ओम्नीबस को मोडने का प्रयास किया और दुर्घटना कारण बना। कंपनी को उतरदायी नहीं ठहराया गया, क्योंकि ओम्नीबस को चलाना कंडक्टर के कर्तव्य का हिस्सा नहीं था। नियोजन के दौरान कोई लापरवाही नहीं हुई। इसी प्रकार, एंगेलहार्ट(4) के मामलें में, दो नौकर अपने मालिक के व्यवसाय में लगे हुए थे। एक का काम था गाडी चलाना और घोडों का ध्यान रखना और दूसरे एक लडकें को गाडी में सवार होकर पार्सल पहुंचाना था। ड्राईवर ने गाडी को लावारिस छोड दिया और लडकें ने पार्सल पहुंचाने

के लिए उसे चलाया और दुर्घटना का कारण बना। मालिक को जिम्मेदार ठहराया गया। ड्राईवर को पता होना चाहिए था कि यदि वह गाडी छोड देगा तो मालिक के कार्य को पूरा करने के लिए लडका उसे चलाएगा। जब ड्राईवर ने गाडी लडकें के जिम्मे छोड दी तो उसने अपने मालिक के काम में लापरवाही बरती। निस्संदेह, "प्रभावी कारण" नौकर की लापरवाही थी जिसने मालिक को जिम्मेदार बना दिया लेकिन यह पूरा मामला नहीं है।

रिकेट्स(1) और एंगेलहार्ट(2) मामलों में प्रत्येक नौकर उस समय मालिक के व्यवसाय पर काम कर रहा था। यदि एंगेलहार्ट के मामलें(2) में दो नौकर पिकनिक के लिए गए थे और लडकें ने अपने दोस्तों को आनंद की सवारी देने के लिए गाडी उधार ली थी, तो मालिक उतरदायी नहीं होगा, हालांकि प्रभावी कारण अभी भी बडें नौकर की लापरवाही होगी। अंतर इसमें है कि दोनों मामलों में मालिक व्यवसाय के निष्पादन में लापरवाही बरती गई और हमारे द्वारा सुझाए गए उदाहरणों मंे, मालिक के व्यवसाय या नौकर या एजेंट के नियोजन के दायरे का कोई सवाल ही नहीं उठता क्योंकि कृत्य स्पष्ट रूप से हैं इस दायरे से बाहर है पिकनिक के लिए जाना या गाडी उधार देना ताकि सह-नौकर के दोस्त बाहर घूमने जा सकें, यह मालिक के नियोजन के क्रम में नहीं है। जब बियर्ड के मामलें(3)की तुलना रिकेट्स के मामले (1) से की जाती है तो अंतर सामने आता है। ब्रिट बनाम गोलमोये और नेविल(4) में मालिक ने स्वंय नौकर को उसके निजी

काम के लिए कार उधार दी थी और नौकर को चोट पहुंचाने में हुई लापरवाही के लिए मालिक को जिम्मेदार नहीं ठहराया गया था क्योंकि न तो यात्रा मालिक के खातें में थी और न ही उस समय स्वामी का नियंत्रण था। सर जॉन सैल्मंड (13 वां संस्करण, पृ.124) ने कानुन का सारांश इस प्रकार दिया हैः

> ".....एक मालिक अपने नौकर की लापरवाही या अन्य गलत कार्य के लिए केवल इसलिए जिम्मेदार नहीं है क्योंकि यह उस समय किया गया है जब नौकर अपने मालिक के व्यवसाय में लगा हुआ है। इसका एक हिस्सा बनने के लिए वह काम उस व्यवसाय के दौरान किया जाना चाहिए, और इसके साथ केवल समय का संयोग नहीं होना चाहिए।"

एक नौकर के रोजगार के दायरे को निश्चित रूप से संकीर्ण रूप से नहीं देखा जाना चाहिए, लेकिन आवश्यक तत्व यह है कि नौकर द्वारा नौकरी के दौरान गलत काम किया जाना चाहिए, यानि मास्टर का व्यवसाय करने में हमेशा उपस्थित रहना चाहिए। सेंचुरी इंश्योरेंस कम्पनी बनाम नॉदर्न आयरलेण्ड रोड ट्रांसपोर्ट बोर्ड, (5) में एक पेट्रोल लॉरी के ड्राईवर ने लॉरी से एक भूमिगत टैंक में पेट्रोल स्थानांतरित करते समय सिगरेट जलाने के लिए माचिस जलाई और उसे फर्श पर फेंक दी, जिससे आग लग गई और विस्फोट हुआ जिससे बहुत नुकसान हुआ। मालिकों को

उतरदायी ठहराया गया क्योंकि नौकर ने कर्तव्य के निर्वहन में लापरवाही की थी। हालांकि सिगरेट जलाने का काम कुछ ऐसा था जो ड्राईवर ने अपने लिए किया था और यह अपने आप में काफी हानिरहित था, इसे अमूर्त रूप में नहीं माना जा सकता था और यह मास्टर के काम को संचालित करने एक लापरवाही भरा तरीका था। इसी तरह, स्मिथ बनाम मार्टिन (1) में एक स्कुल प्राधिकारी को उतरदायी ठहराया गया था जब एक शिक्षक ने स्कुल के घंटों के दौरान 14 साल की एक लडकी को आग बुझाने और शिक्षकों के कॉमन रूम की जाली में लगे स्पंज को बाहर निकालने के लिए प्रिंट पिनाफोर पहनाकर भेजा था और बच्चा जल गया। यह माना गया कि शिक्षक का कर्तव्य व्यापक अर्थों में शिक्षा प्रदान करना था और इसमें विद्यार्थियों से आज्ञाकारित की अपेक्षा करना शामिल था और यह ऐसे कर्तव्य के निर्वहन में लापरवाही का कार्य था।

हम अपने रोजगार के दौरान अपने नौकरों के कार्यो के लिए स्वामी के दायित्व के सिद्धांत के किसी और विस्तार के बारे में नहीं जानते हैं जो इस मामलें को कवर करेगा। आज संभवतः यह नहीं कहा जा सकता कि मालिक अपने नौकर के काम के लिए जिम्मेदार है, जो रोजगार के दौरान नहीं, बल्कि उसके बाहर किया गया हो। वर्तमान मामलें में, तीसरा प्रतिवादी मालिक का काम नहीं कर रहा था और न ही दूसरा प्रतिवादी अपने रोजगार के दायरे में काम कर रहा था जब उसने टैक्सी उधार ली थी

और दूसरे प्रतिवादी ने इसे उधार देकर मालिक के व्यवसाय में काम नहीं किया था। दूसरा प्रतिवादी टैक्सी में मौजूद नहीं था ताकि यह कहा जा सके कि टैक्सी चलाते समय उसके नियोक्ता की ओर से नियंत्रण की ओर से उसका नियंत्रण था।

एजेंटों के संबंध में कानून समान है। जैसा कि सैमसन बनाम एचिसन(2) में लार्ड एटकिंसन ने अवलोकन किया था, यह उदासीनता का विषय है कि किसी व्यक्ति को नौकर या एजेंट कहा जाए क्योंकि यह नियंत्रण का प्रतिधारणा है जो मालिक या प्रिंसिपल को जिम्मेदार बनाता है। जिस प्रकार अपकृत्य एक नौकर द्वारा या तो अपने स्वामी के वास्तविक नियंत्रण में या अपने रोजगार के दौरान कार्य करते समय किया जाना चाहिए, उसी तरह एजेंट का कार्य केवल प्रधान को तभी उतरदायी बनाएगा यदि यह उसके अधिकार के दायरे में किया गया हो। अनुपात निर्धारण की प्रक्रिया द्वारा, अदालतों ने मालिक के दायित्व के आधार के रूप में "नियंत्रण के अधिकार" को खोजने का प्रयास करके थोडा अंतर किया है और दोनों मामलों को एक साथ लाने सरल एजेंसी के मामलों में इसे "नियंत्रण के अधिकार" से अलग किया है। हमें यह कानून बताना आसान लगता है कि एक एजेंट प्रिंसिपल को तब तक जिम्मेदार ठहराएगा जब तक एजेंट अपने अधिकार के दायरे में कार्य करता है या प्रिंसिपल के वास्तविक नियंत्रण में ऐसा करता है। हम इस सिद्धांत के विस्तार से सहमत नहीं है

कि नौकर या एजेंट का कार्य स्वामी के लाभ के लिए होना चाहिए। यह विस्तार विल्स जे. द्वारा बारविक बनाम इंग्लिश ज्वाइंट स्टॉक बैंक(3) में किया गया था। "लाभ" शब्द अस्पष्ट है और "रोजगार के अनुक्रम या अधिकार के दायरे" शब्दों का पालन करना बेहतर है। इस तरह के विस्तार की बहुत अधिक संस्थागत आलोचना होती है। इसी तरह, हमें संदेह है कि निहित अधिकार के सिद्धांत की शुरूवात से सिद्धान्त का विस्तार होगा। जिस पर उपर उल्लिखित स्कुल मास्टर के मामलें में भरोसा किया गया था, काफी सही था। यदि इस उक्ति को स्वीकार कर लिया जाता है, तो न केवल स्वामी उस काम के लिए उतरदायी होगा जिसके बारे में यह माना जा सकता है कि उसने नौकर को ऐसा करने के लिए "संभावित रूप से अधिकृत" किया है(चाहे वह अवैध हो), बल्कि नौकर द्वारा अपना कर्तव्य निभाने में नहीं, बल्कि अपने काम में कुछ करने में की गई सभी लापरवाही के लिए भी उतरदायी होगा जब उसे मालिक के लिए उचित रूप से कार्य करना चाहिए था। ऐसे मामलों में सच्चा नियम वह है जो स्टोरी बनाम एश्टन(1) में काॅकबर्न सीजे द्वारा कहा गया है ".....कि मालिक केवल तभी तक जिम्मेदार है जब तक नौकर के बारे में कहा जा सकता है कि वह नौकर के रूप में अपने नियोजन के दौरान वह कार्य कर रहा है, जिसे करने में वह लापरवाही का दोषी है।"

या जैसा कि लश जे. ने कहा, "वर्तमान जैसे सभी मामलों में सवाल यह है कि क्या नौकर वह कर रहा था जिसे करने के लिए मालिक ने उसे नियुक्त किया था।"

हाल के वर्षों में किसी एजेंट के कृत्य के लिए प्रिंसिपल की जिम्मेदारी का एक और विस्तार हुआ है। आॅर्मरोड और एक अन्य बनाम क्राॅसविले मोटर सर्विसेज लिमिटेड में, और एक अन्य(2) में मालिक मोंटे कार्लो मोटर कार रैली में भाग ले रहे थे। उन्होंने एक दोस्त से बीरकेनहेड से मोंटे कार्लो तक कार चलाने के लिए कहा। दोस्त मालिक का एक सुटकेस ले जा रहा था। बाद में उन्हें कार में एक साथ छुट्टियां मनाने जाना था। जब मोटरकार चलाई जा रही थी तो वह एक मोटर आॅम्निबस से टकरा गई और क्षति के लिए कार के मालिक को जिम्मेदार ठहराया गया। सिंगलटन, एलजे ने कहा किः-

> "यह एक से अधिक बार कहा गया है कि मोटर कार के चालक को मालिक का एजेंट बनने के लिए कार के मालिक के लिए कुछ करना होगा। संपत्ति के उपयोग के लिए मालिक की सहमति का तथ्य मात्र एजेंसी का प्रमाण नहीं है, लेकिन दुर्घटना की सुबह जिस उद्देश्य से इस कार को सडक पर ले जाया जा रहा था वह यह था कि या तो इसका उपयोग मालिक या तीसरे पक्ष द्वारा किया जाना

चाहिए, या यह कि इसका उपयोग मोटे कार्लों पहुंचने पर संयुक्त उद्देश्यों के लिए पुरूष वादी और तीसरे पक्ष द्वारा किया जाना चाहिए।"

लार्ॅड डेनिंग (तत्कालीन लार्ॅड जस्टिस) ने कहाः "अक्सर यह माना जाता है कि वाहन का मालिक केवल ड्राईवर की लापरवाही के लिए उतरदायी होता है यदि वह ड्राईवर उसके रोजगार के दौरान काम करने वाला नौकर हो।" यह सही नहीं है। यदि ड्राईवर, मालिक की सहमति से, मालिक के व्यवसाय के लिए या मालिक के उद्देश्यों के लिए कार चला रहा है, तो मालिक भी उतरदायी है।

.....कानून किसी वाहन के मालिक पर एक विशेष जिम्मेदारी डालता है जो उसे किसी और के प्रभारी के रूप में सडक पर चलने की अनुमति देता है-चाहे वह उसका नौकर हो, उसका दोस्त हो, या कोई और। इसका उपयोग पूरी तरह या आंशिक रूप से मालिक के व्यवसाय पर या मालिक के उद्देश्य के लिए किया जा रहा है तो चालक की ओर से किसी भी लापरवाही के लिए मालिक उतरदायी है। मालिक केवल तभी दायित्व से बचता है जब वह इसे उधार देता है या किसी तीसरे व्यक्ति को किराये पर देता है, जिसका उपयोग इन उद्देश्यों के लिए किया जाता है जिनमें मालिक की कोई रूचि या चिंता नहीं होती है।"

यहां तक कि ये आदेश भी, जो वाहन चलाने पर मालिक या प्रिंसिपल को आंशिक रूप से उनके कार्य के लिए और आंशिक रूप से ड्राईवर के व्यवसाय के लिए जिम्मेदार बनाते है, मामलें को ज्यादा आगे नहीं ले जाते है। विद्वान न्यायाधीशों ने एजेंसी को मालिक की इच्छा से पाया कि मित्र को अपना सूटकेस ले जाना चाहिए और छुट्टियों के लिए मोंटे कार्लों में कार तैयार रखनी चाहिए।

उपरोक्त परीक्षणों को इस मामलें के तथ्यों पर लागू करने पर, हम पाते हैं कि इस बात का कोई सबूत नहीं है कि दूसरे प्रतिवादी को क्लीनर को प्रशिक्षित करने के लिए अधिकृत किया गया था ताकि क्लीनर ड्राईवर बन सकंे और टैक्सी चला सके। ऐसा अधिक संभव प्रतीत होता है कि दूसरा प्रतिवादी चाहता था कि कुछ समय के लिए टैक्सी चलाने में उसकी सहायता के लिए कोई व्यक्ति हो और वह तीसरे प्रतिवादी को ड्राईविंग के कार्य को साझा करने के लिए प्रशिक्षित कर रहा था। मालिक ने शपथ लेकर कहा कि उसने दूसरे प्रतिवादी को ऐसा कोई अधिकार नहीं दिया है। विचारण न्यायाधीश ने उस साक्ष्य को स्वीकार कर लिया। उच्च न्यायालय ने अस्वीकार्य साक्ष्यों पर भरोसा करते हुए ट्रायल जज से भिन्न मत दिया। एक बार जब अस्वीकार्य साक्ष्य को सही तरीके से बाहर कर दिया जाता है, तो यह बिल्कुल स्पष्ट हो जाता है कि यह मालिक के व्यवसाय पर नहीं बल्कि तीसरे प्रतिवादी के व्यवसाय पर या तीसरे और दूसरे प्रतिवादियों के

व्यवसाय पर एक साथ किया गया कार्य था। यह साबित नहीं हुआ है कि इसे मालिक द्वारा निहित रूप से अधिकृत किया गया है या यह रोजगार के दायरे के सिद्धांत के किसी भी विस्तार के अंतर्गत आता है जिसे हमने उपर देखा है। उच्च न्यायालय ने शायद मालिक के खिलाफ डिक्री पारित नहीं की होती अगर उसे साक्ष्य के तीन भागों को स्वीकार्य और प्रासंगिक मानने के लिए राजी नहीं किया गया होता। उस साक्ष्य के अभाव में दूसरे और तीसरे प्रतिवादियों के कृत्यों को अलग-अलग या सामूहिक रूप से देखें जाने पर उनके संबंधित या यहां तक कि संयुक्त रोजगार के दायरे में नहीं थे और इसलिए मालिक जिम्मेदार नहीं था। जहां तक अपीलकर्ता का संबंध है, हम तद्नुसार अपील की अनुमति देंगे, लेकिन मामले की परिस्थितियों में निर्देश देंगे कि खर्चे के संबंध में कोई आदेश नहीं होना चाहिए।

बहुमत की राय के आदेश अनुसार अपीलकर्ता के संबंध में अपील स्वीकार की जाती है। मामलें की परिस्थितियों में खर्चें के संबंध में कोई आदेश नहीं होगा।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल "सुवास" की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी श्रीमति इन्दु उज्ज्वल (आर.जे.एस.) अपर जिला एंव सेशन न्यायाधीश बिलाडा द्वारा किया गया है।

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