

एच. आर. सोधी, जे. के समक्ष

हिमाचल सरकार परिवहन शिमला और एक अन्य अपील सिविल-अपीलार्थी,

बनाम

जोगिन्दर सिंह और एक अन्य-उत्तरदाता।

आदेश सं. से पहली अपील 1966 का 194,  
27 नवंबर, 1969.

मोटर वाहन अधिनियम (1939 का IV)-धारा 100-ख और 110-घ-स्वामी और सेवक का कानून-"रोजगार के क्रम में कार्य करना"-का अर्थ और दायरा-कहा गया है-परमिट में निर्धारित नहीं किए गए मार्ग पर इसे ले जाने वाले वाहन का चालक-ऐसा चालक-चाहे वह रोजगार के क्रम में कार्य कर रहा हो-वाहन का मालिक-क्या चालक के गलत कार्य के लिए उत्तरदायी है।

अभिनिर्धारित किया गया कि यह कानून का एक निश्चित प्रस्ताव है कि एक स्वामी अपने नौकर द्वारा रोजगार के दौरान और अपने अधिकार के दायरे में किए गए अत्याचारों के लिए तीसरे व्यक्ति के लिए उत्तरदायी है। कोई अमूर्त नियम निर्धारित नहीं किया जा सकता है कि रोजगार के पाठ्यक्रम के भीतर कार्य करने के लिए क्या राशि है और प्रत्येक मामले को अपने विशिष्ट तथ्यों और परिस्थितियों पर तय किया जाना है। मोटे तौर पर, मालिक किसी तीसरे पक्ष के प्रति उत्तरदायी नहीं होगा यदि कोई नौकर जो करने के लिए नियोजित है वह करने के बजाय कुछ ऐसा करता है जिसे करने के लिए वह बिल्कुल भी नियोजित नहीं है। साथ ही कर्तव्य के नियत निष्पादन या निर्देशों की अवहेलना से सेवक के प्रत्येक विचलन को रोजगार के क्रम में ऐसी बाधा के रूप में नहीं कहा जा सकता है जिससे स्वामी को उसकी जिम्मेदारी से मुक्त किया जा सके। ताकि एक मास्टर कर सके। अपने दायित्व से बचने के लिए, व्यवसाय के पाठ्यक्रम से प्रस्थान कुल होना चाहिए और केवल विचलन नहीं होना चाहिए।

पैरा 8

अभिनिर्धारित किया गया कि स्वामी के स्वामित्व वाले वाहन के चालक को अपने स्वामी के व्यवसाय में नहीं माना जा सकता है और बाद वाले को अपने नौकर के कार्यों के नियंत्रण में नहीं रखा जा सकता है क्योंकि नौकर ने सामान्य रूप से अपेक्षित मार्ग से अलग मार्ग चुना है और जो भारतीय मोटर वाहन अधिनियम के तहत परमिट के रूप में वर्णित दस्तावेज़ में निर्धारित नहीं है। परमिट केवल एक विशेष मार्ग पर चलाए जा रहे वाहन के लिए एक अधिकार देता है और वाहन को किसी अन्य मार्ग पर ले जाना परमिट की शर्त का उल्लंघन होगा जो उपयुक्त प्राधिकरण द्वारा निलंबित या रद्द किए जाने का हकदार है। यह परमिट केवल सड़क पर यातायात को विनियमित करने के उद्देश्य से है और हर मामले में अपने नौकर द्वारा किए गए अत्याचारों के मामले में स्वामी के दायित्व को निर्धारित करने के लिए एक मार्गदर्शक के रूप में नहीं लिया जा सकता है। यह नहीं माना जा सकता है कि जब भी कोई वाहन सामान्य मार्ग से भटकता है, तो मालिक अपने नौकर, जो वाहन का चालक है, के गलत कार्य के लिए उत्तरदायी नहीं है। यदि ऐसा था, तो मार्ग से विचलन चाहे कितना भी छोटा हो, तीसरे पक्ष को नौकर द्वारा किए गए गलत कार्य के लिए नियोक्ता के खिलाफ हर्जाने का दावा करने से वंचित कर देगा। प्रत्येक मामले में यह निर्धारित किया जाना है कि दुर्घटना होने पर नौकर अपने नियोक्ता के प्रति अपने कर्तव्यों का निर्वहन कर रहा है या नहीं। एक मालिक को इस आधार पर दोषमुक्त नहीं किया जा सकता है कि उसका नौकर वाहन चलाते हुए निर्धारित मार्ग से भटक गया था। उसे यह स्थापित करना होगा कि सबूत का बोझ उस पर है, विचलन की सीमा और वे परिस्थितियाँ जिनके तहत यह हुआ ताकि यह कहा जा सके कि नौकर ने अपने रोजगार के दायरे से बाहर काम किया।

श्री जी. एस. बाजवा की अदालत के आदेश से पहली अपील, मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण, पंजाब, चंडीगढ़, दिनांक 26 जुलाई, 1966, आवेदक को रु9,600 हिमाचल प्रदेश सरकार के खिलाफ मोटर वाहन अधिनियम की धारा 110-बी के तहत मुआवजे के रूप में आवेदन की लागत के साथ ।

अपीलार्थियों के लिए एल. एम. सूरी, आर. एम. सम, और पी. एन. गार्ग, अधिवक्ता।

ए. एस. अम्बाल्वी, अधिवक्ता, उत्तरदाताओं के लिए।

### निर्णय

H.R. सोधी, जे. -यह मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण, पंजाब के एक फैसले के खिलाफ एक अपील है, जिसने 26 जुलाई, 1966 को मुआवजे के रूप में रुपये 9,600 की अनुमति दी थी। अपीलकर्ताओं के खिलाफ प्रतिवादी जोगिंदर सिंह को भारतीय मोटर वाहन अधिनियम की धारा 110-बी के तहत अपील के निर्णय के लिए आवश्यक तथ्यों को निम्नानुसार बताया जा सकता है।

(2) 11 दिसंबर, 1959 को ट्रक नं. एच. आई. एम.-1015 के चालक दौल राम, जिसकी मृत्यु अधिकरण के समक्ष कार्यवाही लंबित रहने के दौरान हुई थी, कुछ सीमेंट लेने के लिए रामपुर-बुशहर से सूरजपुर आया था। ट्रक को लोड करने के बाद, मृतक चालक सीधे रामपुर-बुशहर वापस जाने के बजाय आगे आया मुख्य अंबाला-कालका रोड से चंडीगढ़ की ओर जब ट्रक ने लगभग 16 साल के काका सिंह और 7 साल के एक अन्य लड़के साधु सिंह को टक्कर मार दी, जो दोनों एक ही दिशा में साइकिल पर मणिमाजरा की ओर जा रहे थे। दौला राम तेज गति से वाहन चला रहा था और दुर्घटना के बाद भी नहीं रुका। वाहन फिर से एक अन्य ट्रक नं. मणिमाजरा में पीएनई 8096। ट्रक की पहचान इसलिए की गई क्योंकि मणिमाजरा के सामने आए कुछ अन्य ट्रकों के सवारों ने पूछताछ में बताया कि दुर्घटना सीमेंट से भरे ट्रक के साथ हुई थी। घायल लड़कों को चंडीगढ़ के जनरल अस्पताल ले जाया गया, जहां काका सिंह ने दम तोड़ दिया, जबकि साधु सिंह 3-4 दिनों के बाद ठीक हो गए। मृतक काका सिंह के पिता जोगिंदर सिंह प्रत्यर्थी ने 9 फरवरी, 1960 को न्यायाधिकरण के समक्ष एक दावा आवेदन दायर किया और रु30,000 अपने बेटे की मृत्यु के कारण हुए नुकसान के लिए मुआवजे के रूप में । हिमाचल प्रदेश सरकार के खिलाफ दावा किया गया था जो कि दौला राम द्वारा चलाए जा रहे ट्रक का मालिक था और दुर्घटना में शामिल था। सरकार ने एक लिखित बयान दायर किया जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह अनुरोध किया गया कि वह चालक की कथित लापरवाही के लिए उत्तरदायी नहीं है क्योंकि चालक ने ऐसा किया था। चंडीगढ़ की ओर जाने का कोई अधिकार नहीं था और इसलिए दुर्घटना तब नहीं हुई जब कहा जा सकता था कि वह अपने नियोक्ता के लिए और उसकी ओर से काम कर रहा था। आगे यह दलील दी गई कि चालक की ओर से कोई लापरवाही नहीं की गई। प्रत्यर्थी द्वारा दावा किए गए मुआवजे की मात्रा को भी चुनौती दी गई थी। पक्षों की दलीलों पर, निम्नलिखित मुद्दे तैयार किए गए थे: -

1. क्या दुर्घटना वाहन क्र. सं. के चालक की जल्दबाजी और लापरवाही के कारण हुई थी। एचआईएम-1015 और, यदि ऐसा है, तो इसका प्रभाव?
2. क्या हिमाचल सरकार परिवहन प्रत्यर्थी द्वारा दायर लिखित कथन के पैरा 1 में की गई आपत्ति को देखते हुए उत्तरदायी है, यदि उसमें बताए गए तथ्य साबित हो जाते हैं?
3. मुआवजे की राशि क्या है, यदि कोई है, और किससे?
4. राहत मिलती है।

(3) अधिकरण ने आदेश सं. 3 के दावे और प्रथम अपील को खारिज कर दिया। जोगिंदर सिंह द्वारा 1962 के 121 को 18 जनवरी, 1966 को न्यायमूर्ति हरबंस सिंह द्वारा अनुमोदित किया गया था। न्यायाधिकरण के आदेश को यह मानते हुए दरकिनार कर दिया गया था कि दुर्घटना ट्रक के साथ चालक की लापरवाही और लापरवाही के कारण हुई थी। विद्वान न्यायाधीश द्वारा निम्नलिखित दो अतिरिक्त मुद्दे तैयार किए गए और मामले को न्यायाधिकरण को भेज दिया गया: -

1. क्या मामले की परिस्थितियों में हिमाचल प्रदेश सरकार नुकसान का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है? और

2. यदि हां, तो नुकसान की मात्रा क्या है?

(4) प्रतिप्रेषण के बाद अधिकरण इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि हिमाचल प्रदेश सरकार उत्तरदायी है और प्रत्यर्थी 9, 600 रुपये के मुआवजे का हकदार है। इसलिए वर्तमान अपील।

(5) अपीलार्थियों के विद्वान वकील सूरी ने निम्नलिखित तर्क प्रस्तुत किए हैं:-

(1) कि हिमाचल प्रदेश सरकार को एक पक्षकार के रूप में शामिल नहीं किया गया था और इसलिए इसके खिलाफ कोई निर्णय नहीं दिया जा सकता था।

(2) वह दावा केवल पिता की ओर से किया गया है और मृतक की मां को हुए नुकसान के संबंध में कोई राशि नहीं दी जा सकती है, और दावा उन दोनों की ओर से दायर किया जाना चाहिए था।

(3) तत्काल मामले की परिस्थितियों में नियोक्ता का कोई दायित्व नहीं है क्योंकि चालक ने भरे हुए वाहन को निर्धारित मार्ग से बाहर ले जाने में अपने अधिकार के दायरे से परे काम किया जो रामपुर-बुशहर से सूरजपुर और वापस था।

(4) कि दिए गए मुआवजे की राशि अत्यधिक है और कम से कम कटौती की जानी चाहिए थी क्योंकि राशि को एकमुश्त भुगतान करने का आदेश दिया गया था।

(6) विद्वान वकील का पहला तर्क पूरी तरह से गलत है। न्यायाधिकरण के समक्ष पक्षकारों की भागीदारी के बारे में कोई आपत्ति नहीं थी और केवल आपत्ति यह थी कि कार्यवाही का नोटिस हिमाचल सरकार के परिवहन विभाग के सचिव को जाना चाहिए और हिमाचल सरकार के परिवहन के महाप्रबंधक के माध्यम से उक्त सरकार का प्रतिनिधित्व पर्याप्त नहीं था। हिमाचल प्रशासन के परिवहन सचिव ने उक्त सरकार का प्रतिनिधित्व करते हुए पक्षों के संयुक्त अनुरोध पर 22 मार्च, 1960 को एक आदेश जारी किया था। उनके बयान को ध्यान में रखते हुए, अपीलार्थियों को यह आंदोलन करने से रोक दिया गया है कि हिमाचल प्रदेश सरकार का प्रतिनिधित्व नहीं किया गया था, और विद्वान वकील का तर्क आधारहीन है।

(7) फिर दूसरा; मृतक के पिता जोगिंदर सिंह के साक्ष्य के अनुसार विवाद निराधार है कि लड़का दोनों माता-पिता की देखभाल कर रहा था। न्यायाधिकरण के समक्ष ऐसी कोई आपत्ति नहीं की गई थी कि दावा उचित पक्षों के गैर-याचिकाकर्ता के लिए बुरा था। जो भी हो, अधिकरण ने प्रत्यर्थी, जो मृतक का पिता है और निश्चित रूप से उस परिवार के सदस्य के रूप में घातक दुर्घटना अधिनियम के तहत मुआवजे का हकदार था, जिसे मृतक की मृत्यु से नुकसान हुआ था, को मुआवजा देने का आदेश दिया है। यह मानते हुए कि मुआवजे के हकदार दावेदारों में से एक ने अपना दावा नहीं किया था, यह अन्य दावेदारों को मुआवजे के उनके अधिकार से वंचित नहीं कर सकता है यदि वे घातक दुर्घटना अधिनियम के तहत उसी के हकदार हैं। न्यायाधिकरण ने पिता के दावे पर विचार किया है, जो उसके अनुसार दुर्घटना के समय 44 वर्ष के थे और उनके 60 वर्ष की आयु तक जीवित रहने की यथोचित अपेक्षा की जा सकती थी। यह वही है, जो अधिकरण की राय में, दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना के कारण अपने पुत्र की सेवाओं से वंचित रहा है और तदनुसार राशि की गणना की गई है। परिवार के उन सभी सदस्यों के लिए मुआवजा उपलब्ध है जो दुर्घटना के कारण किसी व्यक्ति की मृत्यु के परिणामस्वरूप मौद्रिक नुकसान का सामना करते हैं और यह आवश्यक नहीं है कि सभी को दावेदार के रूप में शामिल होना चाहिए, इससे पहले कि उनमें से किसी को भी अपने अधिकार में मुआवजे का हकदार ठहराया जा सके।

(8) श्री सूरी ने बहुत बलपूर्वक और दृढ़ता से तर्क दिया है कि नियोक्ता, अर्थात् हिमाचल प्रशासन, उत्तरदायी नहीं है क्योंकि दुर्घटना चालक के अवैध कार्य के परिणामस्वरूप हुई थी जिसने वाहन को निर्धारित मार्ग से बाहर ले गया था और ऐसा अवैध कार्य उसके अधिकार के दायरे में नहीं कहा जा सकता था जिसके लिए स्वामी को उत्तरदायी बनाया जा सकता था। मुझे डर है कि विवाद में कोई दम नहीं है। यह कानून का एक तय प्रस्ताव है

कि एक स्वामी अपने नौकर द्वारा रोजगार के दौरान और अपने अधिकार के दायरे में किए गए अत्याचारों के लिए तीसरे व्यक्ति के लिए उत्तरदायी है। इस प्रकार निर्धारण के लिए एकमात्र प्रश्न यह है कि क्या वर्तमान मामले की परिस्थितियों में, दौला राम, जो वाहन को सीमेंट से लोड करने के बाद मणिमाजरा ले गया था, ने अपीलार्थी को उत्तरदायी बनाने के लिए अपने रोजगार के दौरान कार्यवाई की। कोई अमूर्त नियम निर्धारित नहीं किया जा सकता है कि रोजगार के पाठ्यक्रम के भीतर कार्य करने के लिए क्या राशि है और प्रत्येक मामले को अपने विशिष्ट तथ्यों और परिस्थितियों पर तय किया जाना है। मोटे तौर पर, स्वामी किसी तीसरे पक्ष के प्रति उत्तरदायी नहीं होगा यदि कोई नौकर जो करने के लिए नियोजित है वह करने के बजाय कुछ ऐसा करता है जिसे करने के लिए वह बिल्कुल भी नियोजित नहीं है। साथ ही कर्तव्य के नियत निष्पादन या निर्देशों की अवहेलना से सेवक के प्रत्येक विचलन को रोजगार के क्रम में ऐसी बाधा के रूप में नहीं कहा जा सकता है जिससे स्वामी को उसकी जिम्मेदारी से मुक्त किया जा सके। ताकि एक स्वामी अपने दायित्व से बच सके, व्यवसाय के पाठ्यक्रम से प्रस्थान कुल होना चाहिए न कि केवल विचलन। एक मालिक के स्वामित्व वाले वाहन के चालक को अपने मालिक के व्यवसाय में नहीं माना जा सकता है और बाद वाले को अपने नौकर के कार्यों के नियंत्रण में नहीं रखा जा सकता है क्योंकि नौकर ने एक मार्ग चुना है, जो सामान्य रूप से उससे अपेक्षित मार्ग से अलग है। भारतीय मोटर वाहन अधिनियम के तहत परमिट के रूप में वर्णित दस्तावेज केवल एक विशेष मार्ग पर चलाए जा रहे वाहन के लिए एक अधिकार देता है और वाहन को किसी अन्य मार्ग पर ले जाना परमिट की शर्त का उल्लंघन होगा जो उसे उपयुक्त प्राधिकरण द्वारा निलंबित या रद्द करने का हकदार बनाता है। यह परमिट केवल सड़क पर यातायात को विनियमित करने के उद्देश्य से है और हर मामले में अपने नौकर द्वारा किए गए अत्याचारों के मामले में स्वामी के दायित्व को निर्धारित करने के लिए एक मार्गदर्शक के रूप में नहीं लिया जा सकता है। यह नहीं माना जा सकता है कि जब भी कोई वाहन सामान्य मार्ग से भटकता है, तो मालिक अपने नौकर, जो वाहन का चालक है, के गलत कार्य के लिए उत्तरदायी नहीं है। यदि विद्वान वकील के तर्क को मार्ग से विचलन स्वीकार किया गया था, चाहे वह कितना भी छोटा हो, तीसरे पक्ष को नौकर द्वारा किए गए गलत कार्य के लिए नियोक्ता के खिलाफ हर्जाने का दावा करने से वंचित कर देगा, लेकिन प्रत्येक मामले में क्या निर्धारित किया जाना है कि दुर्घटना होने पर नौकर अपने नियोक्ता के प्रति अपने कर्तव्यों का निर्वहन कर रहा था या नहीं। एक मालिक को केवल इस आधार पर दोषमुक्त नहीं किया जा सकता है कि वाहन चलाने वाला उसका नौकर निर्धारित मार्ग से भटक गया था, लेकिन उसे यह स्थापित करना होगा कि सबूत का बोझ उस पर है, विचलन की सीमा और वे परिस्थितियाँ जिनके तहत यह हुआ ताकि यह कहा जा सके कि नौकर ने अपने रोजगार के दायरे से बाहर काम किया। अपीलार्थियों के विद्वान वकील ने हिल्टन बनाम थॉमस बर्टन (रोड्स) लिमिटेड और दूसरे की ओर मेरा ध्यान आकर्षित किया है, उस मामले के तथ्य स्पष्ट रूप से अलग हैं। नियोक्ता द्वारा एक वैन रखी गई थी जो विभिन्न स्थानों पर विध्वंस कार्य में लगा हुआ था। इस वैन का उद्देश्य कर्मचारियों को उन साइटों पर ले जाना था जहां वे काम कर रहे थे और ड्राइविंग लाइसेंस रखने वाले किसी भी कर्मचारी को 7-30 a.m. से 5-30 p.m. के बीच वैन चलाने के लिए अधिकृत किया गया था। दुर्भाग्यपूर्ण दिन, मृतक और एक अन्य व्यक्ति वैन में चढ़ गए और पीने के लिए साइट के पास एक सार्वजनिक घर में गए, लगभग एक घंटे तक वहां रहे, और साइट पर लौटने पर, एक कैफे में जाने का फैसला किया, जो लगभग सात मील दूर था। जब वे घटनास्थल पर लौट रहे थे, तो एक एच की लापरवाही से गाड़ी चलाने के कारण वैन एक मोड़ पर पलट गई, और मृतक की मौत हो गई। मृतक की विधवा द्वारा मुआवजे के दावे में, यह अभिनिर्धारित किया गया था कि उस मामले के तथ्यों पर नियोक्ता उत्तरदायी नहीं था क्योंकि एच उस समय कुछ भी ऐसा नहीं कर रहा था जिसे करने के लिए उसे नियुक्त किया गया था। वाहन निश्चित रूप से उस उद्देश्य के लिए नहीं रखा गया था और यह सिर्फ इतना था कि कर्मचारी इसे अपने मनोरंजन के लिए ले गए थे।

(9) श्री सूरी द्वारा भरोसा किया गया दूसरा मामला स्टोरी बनाम एश्टन है। पुनः, यह मामला अपीलार्थियों को कोई सहायता नहीं दे सकता है। इस मामले में प्रतिवादी, जो एक शराब व्यापारी था, ने अपने कारमैन और क्लर्क को कुछ शराब देने और कुछ खाली बोतलें वापस लाने के लिए एक घोड़ा और गाड़ी सौंपी थी। ऐसा प्रतीत होता है कि कर्मचारी, अपने कर्तव्यों का पालन करने और व्यावसायिक घंटों के दौरान प्रतिवादी के कार्यालयों में वापस आने के बजाय, स्वयं क्लर्क के व्यवसाय पर बिल्कुल दूसरी दिशा में चले गए और यह उस यात्रा में था कि

कारमैन की लापरवाही के कारण वादी को कुचल दिया गया था। प्रतिवादी ठेकेदार को इस आधार पर उत्तरदायी नहीं ठहराया गया था कि कारमैन नौकर के रूप में अपने रोजगार के दौरान यह कार्य नहीं कर रहा था। यह ध्यान दिया जाएगा कि मामले में इस बात पर जोर दिया गया था कि कार्य कार्य के घंटों के बाद किया गया था। यह भी Cockburn, C.J. द्वारा देखा गया था कि यह आयोजित नहीं किया जाना चाहिए कि जब भी एक नौकर कुछ हद तक एक लंबा मार्ग लिया, वह विचलन के कारण मास्टर के रोजगार में होने के लिए ताकि सभी दायित्व के बाद के divest करने के लिए बंद हो जाएगा, और इस तरह के मामलों में यह डिग्री का सवाल था कि विचलन को कितनी दूर तक एक अलग यात्रा माना जा सकता है।

(10) अपीलार्थियों की ओर से स्टेन्स मोटर्स लिमिटेड बनाम विंसेंट पीटर को भी संदर्भ दिया गया है, जहां स्टोरी का मामला है।

यह देखा गया था, और सीताराम मोतीलाल कलाल बनाम संतनुप्रसाद जयशंकर भट्ट और अन्य मामलों में उच्चतम न्यायालय के एक निर्णय के लिए भी, इन दोनों मामलों के तथ्य अलग-अलग हैं और इसलिए इनमें से कोई भी अपीलार्थियों के लिए कोई मदद नहीं कर सकता है। स्टेन्स मोटर्स लिमिटेड के मामले में; कंपनी के चालक द्वारा प्रबंधक के निर्देशों के साथ एक ग्राहक के पास एक कार ले जाया गया था कि ग्राहक द्वारा कार के साथ समाप्त होने के बाद चालक को कार को एक निश्चित बंगले में वापस लाना चाहिए। ग्राहक ने अपना काम पूरा करने के बाद चालक से 8 बजे कार वापस लाने को कहा। चालक फिर से कार को ग्राहक के पास ले गया, जिसने अगले दिन देर शाम को इसे खत्म कर दिया और इसे वापस कंपनी के गैराज में ले गया जो उस समय बंद था। इसके बाद चालक उस कार के साथ घर चला गया जहाँ वह रात भर रुका था। अगले दिन, वह फिर से सुबह रवाना हुआ, लेकिन कंपनी के प्रबंधक के निर्देश के अनुसार कार को वापस बंगले तक ले जाने के लिए अपनाया गया सामान्य मार्ग से लगभग एक मील दूर एक मार्ग पर। वह उसी रात वापस नहीं गया जिस रात उसे जाना चाहिए था, हो सकता है कि ग्राहक द्वारा दिए गए बाद के निर्देशों के कारण हो, जिसे एक और दिन के लिए कार की आवश्यकता थी। इन तथ्यों पर, मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा यह अभिनिर्धारित किया गया था कि कार चालक द्वारा अपनी नौकरी के दौरान कार वापस ले ली गई थी और इससे कोई फर्क नहीं पड़ता कि चालक, अपनी सुविधा के लिए और अपने स्वामी के आदेशों की अवहेलना करते हुए, बंगले के लिए रवाना होने के बजाय घर के लिए रवाना हुआ या कि वह अनुमति से अधिक समय तक रहा। बल्कि यह मामला अपीलार्थियों के खिलाफ जाता है। सीताराम मोतीलाल कलाल के मामले में, अपीलार्थी ने अपनी कार दूसरे प्रतिवादी को टैक्सी के रूप में इस्तेमाल करने के लिए सौंपी थी, लेकिन दुर्घटना के समय इसे तीसरे प्रतिवादी द्वारा चलाया गया था, जिसे दूसरा प्रतिवादी क्लीनर के रूप में नियुक्त करता था और ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए ड्राइविंग टेस्ट देने के लिए वाहन को सौंप दिया। कार के मालिक के खिलाफ हर्जाने के मुकदमे में, उक्त मालिक के तीसरे प्रतिवादी के साथ संबंधों को लेकर विवाद पैदा हुआ, जो वास्तव में दुर्घटना के समय गाड़ी चला रहा था। साक्ष्य में जाने पर, सुप्रीम कोर्ट के उनके लॉर्डशिप्स ने पाया कि यह दिखाने के लिए कुछ भी नहीं था कि मालिक ने दूसरे प्रतिवादी को टैक्सी चलाने और ड्राइविंग टेस्ट देने के लिए अजनबियों को नियुक्त करने का कोई अधिकार दिया था। इन तथ्यों पर, यह माना गया कि वाहन के मालिक को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है। यह देखा गया कि यह धारणा कि वाहन मालिक के व्यवसाय पर और उसके अधिकृत एजेंट या नौकर द्वारा चलाया गया था, उस मामले में नकार दिया गया था क्योंकि वाहन एक अनधिकृत व्यक्ति द्वारा और उसके अपने व्यवसाय पर चलाया गया था। इसलिए, तीसरे प्रत्यर्थी, जो एक वास्तविक चालक था, को मालिक का अभिकर्ता नहीं माना गया था और बाद वाले को उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता था। अपने नौकर के कार्यों के लिए मालिक के कई मामलों पर ध्यान दिया गया है और प्रत्यावर्ती दायित्व की चर्चा की गई है, लेकिन यह देखा गया है कि "एक नौकर के रोजगार के दायरे" की अभिव्यक्ति को संकीर्ण रूप से देखने की आवश्यकता नहीं है, और यह कि आवश्यक तत्व कि नौकर द्वारा गलत किया जाना चाहिए रोजगार के दौरान, यानी, मालिक का व्यवसाय करने में हमेशा मौजूद होना चाहिए।

(11) तत्काल मामले में, ट्रक सूरजपुर से सीमेंट की डिलीवरी लेने के बाद राम बुशहर लौट रहे थे। इस बात पर कोई विवाद नहीं हो सकता कि दुर्घटना के समय मृतक दौला राम ट्रक को मणिमाजरा की ओर ले गया था। दौला राम को 4 नवंबर, 1960 के लिए गवाह के रूप में तलब किया गया था, लेकिन वह पेश नहीं हुए। श्री के. एल. मल्होत्रा, आर. डब्ल्यू. 1, तकनीकी विशेषज्ञ और यातायात नियंत्रक, हिमाचल सरकार परिवहन ने बताया कि दौला राम ने उन्हें बताया था कि वह अपने दोस्त से मिलने के लिए ट्रक से मनीमाजरा गए थे, जबकि R.W. 2, हिमाचल सरकार के परिवहन अधीक्षक, मनोहर लाई सूद ने कहा कि दौला राम ने उन्हें कभी नहीं बताया कि वह मणिमाजरा क्यों गए थे, और न ही उन्होंने उनसे कारण पूछा था। ट्रक के क्लीनर शिव दास को R.W4 के रूप में बनाया गया था। 1 मई, 1961 को, और इस समय तक दौला राम की मृत्यु हो चुकी थी। इस गवाह ने कहा कि उसे दौला राम ने बताया था कि दौला राम एक दोस्त से मिलने के लिए ट्रक से मनीमाजरा गया था। यह समझ में नहीं आता है कि दौला राम को पहले क्यों पेश नहीं किया गया था, और न ही क्लीनर ने दौला रेन की मृत्यु से पहले ऐसा बयान दिया था। अपीलार्थी द्वारा अभिलेख पर यह दिखाने के लिए कोई सबूत नहीं लाया गया है कि दौला राम किस बात से भटक गया! सामान्य मार्ग मणिमाजरा तक जाता है। विचारकों के विद्वान वकील श्री ए. एस. अम्बलवी ने कहा कि रोपड़ की ओर से भी रामपुर-बुशहर जाने का एक मार्ग है, लेकिन इस संबंध में कोई प्रमाण नहीं है। जो भी हो, कोई सकारात्मक निष्कर्ष नहीं दिया जा सकता है कि दौला राम मृतक ट्रक को मणिमाजरा क्यों ले गया क्योंकि ऐसा कोई विश्वसनीय सबूत नहीं है जिसके आधार पर निष्कर्ष निकाला जा सके। ट्रक निश्चित रूप से रामपुर-बुशहर की यात्रा पर था और इसलिए यह नहीं कहा जा सकता कि चालक अपनी नौकरी के दौरान काम नहीं कर रहा था। जैसा कि सर्वोच्च न्यायालय के उनके अधिपतियों द्वारा देखा गया है, एक नौकर के रोजगार के दायरे को संकीर्ण रूप से नहीं देखा जाना चाहिए। यह सच हो सकता है कि चालक ने परमिट की शर्तों का उल्लंघन किया और वाहन के लिए निर्धारित सामान्य मार्ग से भटक गया, लेकिन, जैसा कि पहले ही देखा गया है, केवल यह तथ्य कि परमिट की शर्तों का उल्लंघन हुआ है और वाहन इसके लिए निर्धारित मार्ग से विचलित है, आवश्यक रूप से इस निष्कर्ष पर नहीं पहुंच सकता है कि चालक अपने रोजगार के दायरे में काम नहीं कर रहा था। ट्रक सीमेंट से भरा हुआ था और दौला राम को रामपुर-बुशहर के लिए अपने कर्तव्यों के निर्वहन में इसे वापस लेना पड़ा। मेरी राय में, चालक अपने रोजगार के दायरे में काम कर रहा था और अपीलार्थी रोजगार के दौरान अपने नौकर द्वारा किए गए अत्याचार के लिए हर्जाने के लिए उत्तरदायी हैं।

(12) उनका एकमात्र विवाद जो विचार के लिए जीवित रहता है वह मुआवजे की मात्रा के बारे में है। न्यायाधिकरण द्वारा दी गई राशि को किसी भी कारण से अत्यधिक नहीं ठहराया जा सकता है और वास्तव में इस प्रश्न पर कोई गंभीर तर्क नहीं दिए गए थे। हालाँकि, अपीलार्थियों के विद्वान वकील ने दृढ़ता से प्रस्तुत किया कि ट्रिब्यूनल ने जीवन की अनिश्चितताओं के लिए 20 प्रतिशत की कटौती की अनुमति नहीं देने में गलती की थी, जब राशि का एकमुश्त भुगतान किया जाना था। मुआवजे की राशि का अनुमान लगाने में, अधिकरण ने प्रत्यर्थी दावेदार के मामले में जीवन की सामान्य अवधि को 60 वर्ष माना है जो, मेरी राय में, निचले पक्ष में है। प्रतिवादी काफी स्वस्थ है और 44 वर्ष का था जब वर्तमान दुर्घटना में उसके बेटे काका सिंह की मृत्यु हो गई। प्रत्यर्थी को हुए वित्तीय नुकसान की राशि की गणना रु। 50 प्रति माह जो ज्यादा नहीं है। आज एक मजदूर को भी रुपये से अधिक मिलता है और यह उम्मीद नहीं की जा सकती थी कि मृतक जो 16 वर्ष का युवक था, उसने कभी भी रुपये से अधिक का योगदान नहीं किया होगा। परिवार के भरण-पोषण के लिए उसके पिता को 50 रुपये प्रति वर्ष। हालाँकि, ट्रिब्यूनल ने दिलचस्प रूप से दैनिक मजदूरी का आधार रु 3,3 प्रति दिन ऐसी स्थिति में, दिए गए मुआवजे की राशि को वास्तव में कोई चुनौती नहीं दी जा सकती थी और यह तर्क कि जीवन की अनिश्चितताओं के लिए 20 प्रतिशत की कटौती की जानी चाहिए, वर्तमान संदर्भ में भी गंभीर नोटिस के योग्य नहीं है। ऐसा कोई पूर्ण नियम नहीं है कि प्रत्येक मामले में मुआवजे का आकलन करते समय, जीवन की अनिश्चितताओं के कारण कुल राशि में 10 से 20 प्रतिशत की कटौती की जानी चाहिए। यह सच है कि इस तरह की कटौती घातक दुर्घटना अधिनियम के तहत आने वाले मामलों में की जाती है और आमतौर पर भारतीय मोटर वाहन अधिनियम के तहत मोटर दुर्घटनाओं के मामलों में इसी प्रथा का पालन किया जाता है, और कुल राशि पर 10 से 20 प्रतिशत के बीच के अनुपात से कर लगाया जाता है। प्रत्येक मामले की परिस्थितियाँ अद्वितीय और विशिष्ट होती

हैं। कटौती का नियम इक्किटी पर आधारित है और प्रत्येक मामले में इक्किटी समान नहीं हो सकती है। ऐसा मामला हो सकता है जहां न्यायालय, पक्षकारों के आचरण, मुकदमे में बिताए गए समय, अपराधी द्वारा किए गए बचाव, किसी अन्य संबद्ध मामले को ध्यान में रखते हुए, पूरे मामले की समग्र तस्वीर लेते हुए, इस निष्कर्ष पर पहुंचता है कि यह एक उपयुक्त मामला है, जहां अपने विवेकाधिकार का प्रयोग करते हुए, किसी भी कटौती की अनुमति नहीं दी जाएगी। कटौती के संबंध में निर्णय लेने के लिए बार में कोई गणितीय सूत्र नहीं बताया गया है। कृष्णाम्मा बनाम एलिस वेगास और अन्य में, कोई कारण नहीं दिया गया है, लेकिन कटौती का आदेश दिया गया था। दिल्ली उच्च न्यायालय के विद्वत न्यायाधीशों ने ईश्वरी देवी और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य में यह मत व्यक्त किया है कि उक्त कटौती के कारण पक्षों के बीच न्याय और निष्पक्षता पर आधारित हैं और उस मामले की परिस्थितियों में 15 प्रतिशत की कटौती को उचित और न्यायपूर्ण माना गया था। इस न्यायालय की एक खंड पीठ ने भी डॉ. राम सरन और एक अन्य बनाम श्रीमती शकुंतला राय में इसी तरह की प्रथा का पालन किया और कटौती की अनुमति दी। विद्वान वकील द्वारा उद्धृत किसी भी अधिकारी में यह नहीं देखा गया है कि कटौती का नियम अनिवार्य है और प्रत्येक मामले में इसका पालन किया जाना चाहिए। हम वर्तमान मामले में देखते हैं कि दुर्घटना 1959 में हुई थी और मुकदमा लगभग 10 वर्षों से चल रहा है। अपीलार्थियों का आचरण भी परीक्षात्मक नहीं रहा है और मुकदमेबाजी किसी न किसी कारण से लंबी हो गई है, जिसके परिणामस्वरूप मुआवजे के भुगतान से बचा गया था। इसलिए, मुझे तत्काल मामले की परिस्थितियों में किसी भी कटौती की अनुमति देने का कोई औचित्य नहीं लगता है।

(13) पूर्वगामी कारणों से, आवेदन में कोई योग्यता नहीं है जो लागत के साथ खारिज हो जाता है।

अस्वीकरण : स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

*आकांक्षा सैनी*

*प्रशिक्षु न्यायिक पदाधिकारी*

*सोनीपत(हरियाणा)*