भारत का संघ

बनाम

अमर सिंह

(न्यायाधीश पी.बी. गजेन्द्रगढ़कर, के. सुब्बा राव और जे.सी. शाह)

अनुबंध-जमानत का निहित अनुबंध-भारत में वितरण के लिए पाकिस्तान रेलवे को सौंपे गए सामान-पाकिस्तान रेलवे भारतीय रेलवे को सामान सौंपना-माल का नुकसान-माल भेजने वाले को भारतीय रेलवे की देयता-नुकसान के मुआवजे के लिए मुकदमे की सीमा भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 (1872 का IX), एस. एस. 148 और 194-भारतीय सीमा अधिनियम, 1908 (1908 का IX) अनुसूची I, अनुच्छेद 30 और 31।

प्रत्यर्थी ने 4 सितंबर, 1947 को पाकिस्तान के क्वेटा में एन. डब्ल्यू. रेलवे से नई दिल्ली के लिए कुछ सामान बुक किया। माल वाली वैगन 1 नवंबर, 1947 को भारतीय सीमा स्टेशन खेम करण पर प्राप्त हुई थी, जिसे विधिवत सील कर दिया गया था और नई दिल्ली के रूप में अपने गंतव्य का संकेत देते हुए लेबल किया गया था। यह 13 फरवरी, 1948 को नई दिल्ली पहुंची और 20 फरवरी, 1948 को उसे उतार दिया गया, लेकिन प्रतिवादी को तत्काल कोई जानकारी नहीं भेजी गई। 7 जून, 1948 को प्रत्यर्थी को ई. पी. रेलवे द्वारा नई दिल्ली स्टेशन पर पड़े माल की डिलीवरी लेने के लिए कहा गया था, लेकिन जब प्रत्यर्थी वहां गया तो माल का पता नहीं चल सका। 24 जुलाई, 1948 को फिर से, प्रत्यर्थी को माल की डिलीवरी लेने के लिए कहा गया, जब माल का केवल एक छोटा सा हिस्सा उसे माल ढुलाई के रूप में रुपये 1067-8-0 के भुगतान के अधीन पेश किया गया था, लेकिन प्रत्यर्थी ने डिलीवरी लेने से इनकार कर दिया। 4 अगस्त, 1949 को प्रतिवादी ने एक करोड़ रुपये का मुकदमा दायर किया। भारत डोमिनियन के खिलाफ माल की डिलीवरी न करने के लिए मुआवजे के रूप में

ब्याज के साथ 1,62,123। निचली अदालत ने पाया कि ई.पी. रेलवे माल को संभालने में लापरवाही का दोषी था और उसने 80,000 रूपये के मुकदमे का फैसला सुनायाऔर अपील पर उच्च न्यायालय ने डिक्री की पुष्टि की। अपीलार्थी ने तर्क दिया कि प्रत्यर्थी और ई.पी. रेलवे के बीच अनुबंध की कोई गोपनीयता नहीं थी और वह केवल पाकिस्तान में उत्तर पश्चिम रेलवे के खिलाफ दावा कर सकता था, और यह कि मुकदमा सीमा द्वारा वर्जित था।

अभिनिर्धारित किया कि प्रत्यर्थी और ई.पी. रेलवे के बीच जमानत का एक निहित अनुबंध था और यह कि रेलवे नुकसान के लिए उत्तरदायी था। पक्षों के आचरण ने संकेत दिया कि प्रत्यर्थी ने माल को उत्तर पश्चिम रेलवे को ई. पी. रेलवे बनाने के अधिकार के साथ उस बिंदु से तत्काल बेली के रूप में वितरित किया जहां से वैगन को उसकी रेल पर रखा गया था। यह माना जाना चाहिए कि उत्तर पश्चिम रेलवे के पास ई.पी. रेलवे द्वारा माल की यात्रा के दौरान प्रेषक के लिए कार्य करने के लिए ई.पी. रेलवे को नियुक्त करने का निहित अधिकार था और भारतीय अनुबंध अधिनियम की धारा 194 के बल पर ई.पी. रेलवे प्रेषक का प्रतिनिधि बन गया। एन. डब्ल्यू. रेलवे ने वैगन को ई. पी. रेलवे के पास छोड़ दिया और बाद वाले ने जानबूझकर बेली की जिम्मेदारी संभाली, वैगन को नई दिल्ली ले गए और प्रत्यर्थी को सामान देने की पेशकश की। प्रत्यर्थी ने भी इस संबंध को स्वीकार किया। इन तथ्यों से, भले ही किसी एजेंसी को निहित नहीं किया जा सकता था, दोनों रेलवे के बीच उत्तरदाताओं के सामान को नई दिल्ली ले जाने के लिए एक मौन समझौता निहित हो सकता है जिसके परिणामस्वरूप ई.पी. रेलवे और उत्तरदाता के बीच जमानत का अनुबंध हो सकता है।

कुल्लू राम मैगराज बनाम मद्रास रेलवे कंपनी, आई.एल.आर. 3 मद्रास 240, जी.आई.पी. रेलवे कंपनी बनाम राधाकिशन कुशलदास, आई.एल.आर. 5 बॉम्बे 371, ब्रिस्टल और एक्सेटर रेलवे बनाम कॉलिन्स, VII एच.एल.सी. 194 और डी बुस्क बनाम ऑल्ट, (1878) एल.आर. 8 च। डी. 386, संदर्भित।

यह भी अभिनिर्धारित किया गया कि मुकदमा परिसीमा द्वारा वर्जित नहीं था। भले ही भारतीय परिसीमा अधिनियम का अनुच्छेद 30 लागू हो, जैसा कि अपीलार्थी द्वारा तर्क दिया गया था, भार अपीलार्थी पर था, जिसने प्रतिवादी पर मुकदमा न करने की मांग की थी, यह स्थापित करने के लिए कि नुकसान मुकदमे की तारीख से एक वर्ष से अधिक समय में हुआ था। इस प्रकार अपीलार्थी किसी भी स्पष्ट साक्ष्य द्वारा स्थापित करने में विफल रहा था।

सिविल अपीलीय अधिकारिता : सिविल अपील संख्या 478/1957।

उप-न्यायाधीश, प्रथम श्रेणी, दिल्ली की अदालत के 1950 **के** 1949/409 **के सूट नंबर** 169 **में** 15 **दिसंबर**, 1951 **के फैसले और डिक्री से उत्पन्न होने वाली नियमित पहली अपील संख्या** 76,1952 **में पंजाब उच्च न्यायालय, दिल्ली की सर्किट बेंच के** 17 **अगस्त**, 1954 **के फैसले और डिक्री से अपील।**

अपीलार्थी की ओर से गणपति अय्यर और डी. गुप्ता।

प्रतिवादी की ओर से गुरबचन सिंह और हरबंस सिंह।

1959, 28 **अक्टूबर को न्यायालय का निर्णय न्यायाधीश सुब्बा राव द्वारा सुनाया गया था।**

चंडीगढ़ में पंजाब के लिए उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए प्रमाण पत्र पर यह अपील, नई दिल्ली को पारगमन के लिए प्रत्यर्थी द्वारा सौंपे गए माल की गैर-डिलीवरी के संबंध में मुआवजे की वसूली के लिए प्रत्यर्थी द्वारा दायर एक मुकदमे में अधीनस्थ न्यायाधीश, प्रथम श्रेणी, दिल्ली की पुष्टि करने वाले उसके फैसले के खिलाफ निर्देशित है।

15 **अगस्त**, 1947 **को भारत को दो उपनिवेशों, भारत और पाकिस्तान में विभाजित किया गया था और इसके तुरंत बाद दोनों उपनिवेशों में नागरिक अशांति फैल गई। प्रतिवादी और अन्य, जो क्वेटा में सरकारी नौकरी में थे, ने खुद को गड़बड़ी में**

फंसते हुए पाया और एक सरकारी शिविर में अपने घरेलू प्रभावों के साथ शरण ली। प्रत्यर्थी ने अपना और सोलह अन्य अधिकारियों का सामान एकत्र किया, और 4 सितंबर, 1947 को उन्हें क्वेटा रेलवे स्टेशन से नई दिल्ली के लिए एक यात्री ट्रेन से पार्सल मार्ग बिल संख्या के अनुसार बुक किया। 317909। उक्त विधेयक के तहत प्रत्यर्थी प्रेषक और प्रेषक दोनों था। उत्तर पश्चिम रेलवे (जिसे इसके बाद रिसीविंग रेलवे कहा जाता है) पाकिस्तान सीमा पर समाप्त होती है और ई. पी. रेलवे (जिसे इसके बाद फॉरवर्डिंग रेलवे कहा जाता है) उस बिंदु से शुरू होती है जहां दूसरी लाइन समाप्त होती है और भारतीय क्षेत्र के अंदर सीमा पर पहला रेलवे स्टेशन खेम करण है। प्रतिवादी और अन्य लोगों के सामान वाली वैगन, जिसे विधिवत सील कर दिया गया था और नई दिल्ली के रूप में अपने गंतव्य का संकेत देते हुए लेबल किया गया था, 1 नवंबर, 1947 से पहले पाकिस्तान के कसूर से खेम करण पहुंची थी और उक्त वैगन बरकरार था और "आंतरिक सारांश"में प्रविष्टियों को लेबल पर प्रविष्टियों के साथ मिलान किया गया था। इसके बाद यह अमृतसर की ओर आगे बढ़ा और 1 नवंबर, 1947 को उस स्थान पर पहुंचा। वहाँ भी वैगन अक्षत पाया गया और लेबल से पता चला कि यह क्वेटा से नई दिल्ली के लिए बाध्य था। 2 नवंबर, 1947 को यह लुधियाना पहुंची और 2 नवंबर, 1947 और 14 जनवरी, 1948 के बीच वहीं रही और "वाहन सारांश"से पता चला कि वैगन पर एक लेबल था जो दिखाता था कि यह लाहौर से किसी अज्ञात गंतव्य की ओर जा रहा था। ऐसा कहा जाता है कि उक्त वैगन 13 फरवरी, 1948 को नई दिल्ली के अनलोडिंग शेड में आया था और इसे 20 फरवरी, 1948 को उतारा गया था; लेकिन प्रतिवादी को उक्त तथ्य की तत्काल कोई जानकारी नहीं दी गई थी। वास्तव में, जब प्रत्यर्थी ने 23 फरवरी, 1948 के अपने पत्र द्वारा एक चिंतित जांच की, तो मुख्य प्रशासनिक अधिकारी ने उन्हें सूचित किया कि आवश्यक कार्रवाई की जाएगी और उन्हें इस विषय पर फिर से संबोधित किया जाएगा। आगे के पत्राचार के बाद, 7 जून, 1949 को मुख्य प्रशासनिक अधिकारी ने प्रतिवादी को नई दिल्ली स्टेशन पर पड़े पैकेजों

की डिलीवरी लेने की व्यवस्था करने के लिए लिखा, लेकिन जब प्रतिवादी माल की डिलीवरी लेने के लिए वहां गया, तो उसे बताया गया कि माल का पता नहीं चल रहा था। 24 जुलाई, 1948 को प्रतिवादी को सहायक दावा निरीक्षक श्री कृष्ण लाल से संपर्क करने और माल की डिलीवरी लेने के लिए कहा गया था। माल ढुलाई के कारण रुपये 1,067-8 0 के भुगतान की शर्त के अधीन, केवल कुछ वस्तुओं, जिनकी संख्या पंद्रह थी और जिनका वजन लगभग साढ़े छह टन था, की पेशकश की गई थी, और प्रतिवादी ने उनकी डिलीवरी लेने से इनकार कर दिया। आगे के पत्राचार के बाद, प्रत्यर्थी ने अग्रेषण रेलवे के खिलाफ उक्त रेलवे को सौंपे गए माल की डिलीवरी न करने के लिए मुआवजे के रूप में ब्याज के साथ रुपये की राशि में दावा किया, और चूंकि मांग का पालन नहीं किया गया था, इसलिए उसने उक्त राशि की वसूली के लिए वरिष्ठ अधीनस्थ न्यायाधीश, दिल्ली के न्यायालय में भारत डोमिनियन के खिलाफ मुकदमा दायर किया। प्रतिवादी ने वादी पर मुकदमा न करने के लिए तकनीकी और ठोस दोनों तरह की याचिकाएं दायर कीं। विद्वत अधीनस्थ न्यायाधीश ने अभिवचनों पर कम से कम 15 मुद्दे उठाए और अभिनिर्धारित किया कि वाद समय के भीतर था, कि जारी किया गया नोटिस संबंधित कानूनों के प्रावधानों का अनुपालन करता था, कि प्रतिवादी को मुकदमा दायर करने का अधिकार था और प्रतिवादी ने केवल 80,000 रुपये की सीमा तक अपना दावा किया था। परिणामस्वरूप, आनुपातिक लागत के साथ 80,000 रुपये की राशि के लिए मुकदमा तय किया गया था।

अपीलार्थी ने पंजाब उच्च न्यायालय में अपील पर मामले को उठाया, जिसने व्यावहारिक रूप से विद्वान अधीनस्थ न्यायाधीश द्वारा प्राप्त सभी निष्कर्षों को स्वीकार कर लिया और अपील को खारिज कर दिया।

इस न्यायालय में अपीलार्थी उक्त डिक्री की शुद्धता पर सवाल उठाता है। अपीलार्थी के विद्वान वकील ने हमारे सामने निम्नलिखित मुद्दे उठाएः (1) प्रत्यर्थी और अग्रेषक रेलवे के बीच अनुबंध की कोई गोपनीयता नहीं थी, और यदि उसका कोई दावा

था तो वह केवल प्राप्तकर्ता रेलवे के खिलाफ था; (2) भारतीय सीमा अधिनियम के अनुच्छेद 30 और अनुच्छेद 31 दोनों के तहत मुकदमे को सीमा द्वारा वर्जित किया गया था और इसे सीमा अधिनियम की धारा 19 के भीतर किए गए दावे की किसी भी स्वीकृति या स्वीकृति से नहीं बचाया गया था; और (3) भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 की धारा *77* के तहत प्रत्यर्थी द्वारा दी गई सूचना, उक्त धारा के प्रावधानों का पालन नहीं करती थी क्योंकि इसके तहत किए गए मुआवजे के दावे को भुगतान की तारीख से छह महीने के भीतर प्राथमिकता नहीं दी गई थी।

तीसरे बिंदु को पहले लिया जा सकता है और जल्द ही निपटाया जा सकता है। विद्वत अधीनस्थ न्यायाधीश के समक्ष प्रतिवादी के विद्वत वकील द्वारा यह स्वीकार किया गया था कि नोटिस, पूर्व। पी-32 ने भारतीय रेल अधिनियम की धारा *77* की आवश्यकताओं को पूरी तरह से पूरा किया और उस रियायत पर यह अभिनिर्धारित किया गया कि प्रतिवादी द्वारा उक्त अधिनियम की धारा *77* के तहत एक वैध सूचना दी गई थी। उच्च न्यायालय में इस रियायत के तथ्य पर सवाल उठाने का कोई प्रयास नहीं किया गया था और न ही अपीलार्थी द्वारा विशेष अनुमति के लिए अपने आवेदन में इस पर सवाल उठाया गया था। चूँकि सवाल तथ्य और कानून का एक मिश्रित सवाल था, इसलिए हम अपीलार्थी को इस बहुत देर से चरण में बंद मामले को फिर से खोलने की अनुमति देना उचित नहीं होगा। इसलिए हम इस तर्क को खारिज करते हैं।

अपीलार्थी के विद्वान वकील ने अपना पहला बिंदु इस प्रकार स्पष्ट किया हैः प्राप्तकर्ता रेलवे, तर्क, आगे बढ़ता है, प्रत्यर्थी के साथ माल को उनके गंतव्य यानी नई दिल्ली तक विचार के लिए ले जाने के लिए एक समझौता किया, और अनुबंध की शर्तों को पूरा करने में उसने अग्रेषण रेलवे की एजेंसी को नियुक्त किया होगा, लेकिन प्रेषक किसी भी तरह से इससे संबंधित नहीं था और यदि उसे प्राप्तकर्ता रेलवे की चूक या अयोग्यता के कारण नुकसान हुआ था, तो वह केवल मुआवजे के लिए उसे देख सकता था और उसके पास अग्रेषण रेलवे के खिलाफ कार्रवाई का कोई कारण नहीं था।

यह तर्क कोई नया नहीं है, बल्कि पहले उठाया गया है और अदालतों ने प्रत्येक मामले के विशिष्ट तथ्यों के आधार पर अलग-अलग समाधान पेश किए हैं। निर्णय लिए गए मामले निम्नलिखित सिद्धांतों में से एक या दूसरे पर आधारित थेः (i) रिसीविंग रेलवे फॉरवर्डिंग रेलवे का एजेंट है; (ii) दोनों रेलवे एक साझेदारी का गठन करते हैं और प्रत्येक दूसरे के एजेंट के रूप में कार्य करता है; (iii) रिसीविंग रेलवे फॉरवर्डिंग रेलवे को माल सौंपने में प्रेषक का एजेंट हैः कुल्लू राम मैगराज बनाम मद्रास रेलवे कंपनी [(1)] (आई.एल.आर. 3 मेड 240,) जी.आई.पी. रेलवे कंपनी बनाम राधाकिसन खुशालदास [(2)] (आई.एल.आर. बॉम 371,) और ब्रिस्टल एंड एक्सेटर रेलवे बनाम कॉलिन्स [(3)] (VII एच.एल.सी. 194) में विभिन्न स्थितियों में उनके अनुप्रयोग में उक्त तीन सिद्धांतों पर एक निर्देशात्मक और विस्तृत चर्चा पाई जाती है। उपरोक्त कुछ सिद्धांतों को स्पष्ट रूप से वर्तमान मामले में लागू नहीं किया जा सकता है। भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा 80 के तहत वैधानिक दायित्व को लागू नहीं किया जा सकता है, क्योंकि वह धारा केवल भारत में दो या दो से अधिक रेलवे प्रशासन से जुड़े बुक किए गए यातायात के मामले में लागू होती है; जबकि वर्तमान मामले में रिसीविंग रेलवे पाकिस्तान में और फॉरवर्डिंग रेलवे भारतीय क्षेत्र में स्थित है। भारत और पाकिस्तान दो स्वतंत्र संप्रभु शक्तियां हैं, और लेक्स लोकी कॉन्ट्रैक्टस के सिद्धांत के अनुसार, धारा 80, भारत के क्षेत्रों से परे लागू नहीं हो सकती है और न ही प्रतिवादी पहले दो सिद्धांतों पर भरोसा कर सकता है। कोई आरोप नहीं है, बहुत कम सबूत है, कि इन दोनों राज्यों के बीच बुक किए गए यातायात के मामले में अधिकारों को नियंत्रित करने वाली कोई संधि व्यवस्था थी।

उन्मूलन की यह प्रक्रिया हमें वर्तमान मामले के तथ्यों पर सिद्धांतों (iii) और (iv) की प्रयोज्यता पर विचार करने की ओर ले जाती है। प्रस्तुत समस्या का समाधान केवल पाए गए तथ्यों के आधार पर राहत को ढालने के लिए कानून के सही सिद्धांत का उपयोग करके किया जा सकता है।

हम सबसे पहले चौथे सिद्धांत के दायरे और इस मामले के तथ्यों पर इसकी प्रयोज्यता पर विचार करेंगे। भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा 72 में कहा गया है कि रेलवे द्वारा ले जाने के लिए प्रशासन को दिए गए जानवरों या सामान के नुकसान, विनाश या बिगड़ने के लिए रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी, अधिनियम के अन्य प्रावधानों के अधीन, भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 151, 152 और 161 के तहत जमानती की होगी। भारतीय अनुबंध अधिनियम की धारा 148 "जमानत"को इस प्रकार परिभाषित करती हैः

"एक 'जमानत'एक व्यक्ति द्वारा किसी अन्य उद्देश्य के लिए माल की डिलीवरी है, एक अनुबंध पर कि उद्देश्य पूरा होने पर, उन्हें वापस किया जाएगा या अन्यथा निपटाया जाएगा।

जी.डब्ल्यू. पैटसन अपनी पुस्तक "बैलमेंट इन द कॉमन लॉ"में पृष्ठ 42 पर इस प्रकार कहते हैं:

> "यदि किसी रेस का कोई जमानतदार प्राधिकार द्वारा इसे उप-जमानत देता है, तो पार्टियों के इरादे के अनुसार, तीसरा व्यक्ति मालिक का तत्काल जमानतदार बन सकता है, या वह मूल जमानतदार का उप-जमानती बन सकता है।"

पृष्ठ 44 पर विद्वान लेखक एक उदाहरण के रूप में माल के एक वाहक को यात्रा के हिस्से के लिए दूसरे वाहक को सौंपकर इस सिद्धांत को स्पष्ट करता है। ब्रिस्टल एंड एक्सेटर रेलवे बनाम कॉलिन्स [(1)] (VII एच.एल.सी. 194, 212) में जे. बाइल्स द्वारा दिए गए चित्रों में से एक काफी शिक्षाप्रद है और यह एक ऐसी स्थिति की कल्पना करता है जिसे वर्तमान के लिए अनुमानित किया जा सकता है और यह इस प्रकार हैः

> "इसलिए माल प्राप्त करने वाला वाहक जनता या अपने ग्राहकों की सुविधा के लिए अनुबंध की तीसरी प्रजाति को अपना सकता है। वह

कह सकता है, हम लापरवाही और दुर्घटनाओं के लिए अपनी गाड़ी की सीमा से परे जिम्मेदारियों को निभाने का विकल्प नहीं चुनते हैं, जहां हमारे पास ऐसी लापरवाही या दुर्घटना को रोकने का कोई साधन नहीं है; और इसलिए हम ए से बी तक आपके माल की ढुलाई नहीं करेंगे, लेकिन हम अपनी लाइन के विस्तार तक वाहक रहेंगे, या हमारे वाहन जाते हैं, और हम आगे वाहक नहीं होंगे; लेकिन उन असुविधाओं और परेशानियों से आपको बचाने के लिए जो आपको उजागर हो सकती हैं यदि हम केवल अपनी गाड़ी की लाइन के अंत तक ले जाने का बीड़ा उठाते हैं, तो हम अगले वाहक द्वारा माल को आगे बढ़ाने का बीड़ा उठाएंगे, और ऐसा करने पर हमारा दायित्व समाप्त हो जाएगा, और वाहक का चरित्र समाप्त हो जाएगा; और इस तरह से आगे बढ़ने और दो भुगतानों की परेशानी को बचाने के उद्देश्य से।"

हम इस उदाहरण में यह तथ्य भी जोड़ सकते हैं कि फॉरवर्डिंग रेलवे भारत में है, जो उस देश के संबंध में एक विदेशी देश है जिसमें रिसीविंग रेलवे स्थित है।

उक्त परिच्छेदों पर भरोसा करते हुए, एक तर्क इस प्रभाव के लिए आगे बढ़ाया जाता है कि प्रेषक यानी प्रतिवादी ने अपनी बेली, अर्थात् रिसीविंग रेलवे को भारत के माध्यम से उनके गंतव्य तक माल के पारगमन के दौरान अग्रेषण रेलवे को माल सौंपने के लिए अधिकृत किया और मामले में प्रकट किए गए तथ्य उक्त याचिका में कायम हैं। प्रत्यर्थी और प्राप्तकर्ता रेलवे के बीच कोई दस्तावेज निष्पादित नहीं किया गया है, जहां प्राप्तकर्ता रेलवे के तहत माल के मालिक की तत्काल नियुक्ति के लिए अग्रेषण रेलवे बनाने के लिए स्पष्ट रूप से अधिकृत किया गया था। एक्स पी-50, 4 सितंबर, 1947 की रेलवे रसीद, स्पष्ट रूप से ऐसी किसी भी शक्ति को प्रदान करती है। लेकिन मामले में पाए गए तथ्य इस निष्कर्ष पर पहुंचते हैं कि दोनों देशों के बीच बुक किए गए यातायात के मामले में कोई संधि नहीं थी; किसी भी तरह से, कोई भी हमारे सामने

नहीं रखा गया है। हम जो पाते हैं वह केवल यह है कि प्राप्तकर्ता रेलवे ने प्रत्यर्थी का माल प्राप्त किया और उक्त माल वाले वैगन को अग्रेषण रेलवे की देखभाल के लिए वितरित किया, और बाद वाले ने वैगन का प्रभार संभाला, इसे नई दिल्ली ले गए और रेलवे माल ढुलाई के भुगतान पर प्रत्यर्थी को खोए हुए माल को वितरित करने की पेशकश की। दोनों सरकारों या रेलवे के बीच किसी भी अनुबंध के अभाव में, जिस कानूनी आधार पर प्रत्यर्थी और रेलवे के आचरण को बनाए रखा जा सकता है, वह यह है कि प्रत्यर्थी ने माल को प्राप्त करने वाले रेलवे को अग्रेषण रेलवे बनाने के लिए एक प्राधिकरण के साथ वितरित किया।

भारतीय अनुबंध अधिनियम की धारा 194 में कहा गया है कि एक अलग दृष्टिकोण से मामले का रुख करके एक ही परिणाम प्राप्त किया जा सकता हैः

> "जहां एक एजेंट, जिसके पास टायर एजेंसी के व्यवसाय में प्रिंसिपल के लिए कार्य करने के लिए किसी अन्य व्यक्ति का नाम रखने का स्पष्ट या निहित अधिकार है, ने तदनुसार किसी अन्य व्यक्ति का नाम लिया है, तो ऐसा व्यक्ति उप-एजेंट नहीं है, बल्कि एजेंसी के व्यवसाय के ऐसे हिस्से के लिए प्रिंसिपल का एजेंट है जो उसे सौंपा गया है।"

इस खंड में सन्निहित सिद्धांत को थेसिगर एल.जे. ने पृष्ठ 310 पर डी. बुआशे बनाम ऑल्ट [(1)] (1878) एल.आर. 8 सीएच.डी. 286, 310) में स्पष्ट रूप से कहा हैः

> "लेकिन व्यवसाय की आवश्यकताएं समय-समय पर इस उद्देश्य के लिए मूल रूप से निर्देशित अभिकर्ता के अलावा किसी अन्य व्यक्ति द्वारा मूलधन के निर्देशों का पालन करना आवश्यक बनाती हैं, और जहां ऐसा मामला है, तो बात के कारण के लिए नियम में ढील की आवश्यकता होती है, ताकि एक ओर, एजेंट को "उप-अभिकर्ता"या

"विकल्प"नियुक्त करने में सक्षम बनाया जा सके; और दूसरी ओर, हितों में और "मूलधन की सुरक्षा के लिए, उसके और ऐसे प्रतिस्थापन के बीच अनुबंध की प्रत्यक्ष गोपनीयता"का गठन किया जा सके।"

उपरोक्त तथ्य स्पष्ट रूप से इंगित करते हैं कि प्रत्यर्थी ने रिसीविंग रेलवे को अपने एजेंट के रूप में नियुक्त किया ताकि वह रेलवे पर अपने सामान को भारत में एक ऐसी जगह तक ले जा सके, जिसके साथ पाकिस्तान की बुक किए गए यातायात के मामले में कोई संधि व्यवस्था नहीं थी। उस स्थिति में अभिकर्ता का अधिकार अनिवार्य रूप से भारतीय रेलवे द्वारा माल की यात्रा के उस हिस्से के दौरान प्रेषक के लिए कार्य करने के लिए प्रेषक रेलवे को नियुक्त करने के लिए निहित होना चाहिए; और, यदि ऐसा है, तो उक्त खंड के बल पर, प्रेषक रेलवे प्रेषक का एक प्रतिनिधि होगा।

यदि ऐसी कोई एजेंसी निहित नहीं की जा सकती है, तो हमारे विचार में, प्राप्तकर्ता रेलवे और अग्रेषक रेलवे के बीच प्रत्यर्थी के सामान को उनके गंतव्य तक ले जाने के लिए एक मौन समझौता पाया गया तथ्यों और सभी संबंधित पक्षों के आचरण से निहित हो सकता है। यदि प्राप्तकर्ता रेलवे अग्रेषण रेलवे का अभिकर्ता नहीं था, और यदि दोनों सरकारों के बीच कोई व्यवस्था नहीं थी, तो कानूनी स्थिति यह होगी कि विदेशी रेलवे प्रशासन, उन महत्वपूर्ण दिनों के दौरान प्राप्त होने वाली स्थिति की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, प्रत्यर्थी के सामान वाले वैगन को लाया और इसे अग्रेषण रेलवे के पास छोड़ दिया, और उत्तरार्द्ध ने सचेत रूप से बेली की जिम्मेदारी संभाली, वैगन को नई दिल्ली ले गया और प्रत्यर्थी को सामान देने की पेशकश की। प्रत्यर्थी ने उस संबंध को भी स्वीकार किया और नुकसान के लिए अग्रेषण रेलवे को अपनी बेली के रूप में जिम्मेदार बनाने की मांग की। इन तथ्यों पर और पक्षों के आचरण के आधार पर भी, हमें प्रत्यर्थी और अग्रेषण रेलवे के बीच जमानत के अनुबंध को लागू करने में कोई कठिनाई नहीं है।

हम यह भी कह सकते हैं कि भारतीय अनुबंध अधिनियम की धारा 71 उन परिस्थितियों में कानून द्वारा निहित जमानत के अनुबंध को मान्यता देने की अनुमति देती है जो इस मामले में मौजूद परिस्थितियों की तुलना में कम महत्वपूर्ण हैं। उक्त खंड में लिखा हैः

> "एक व्यक्ति जो दूसरे का सामान ढूंढता है और उसे अपनी हिरासत में लेता है, वह जमानतदार के समान ही ज़िम्मेदारी के अधीन है।"

इसलिए, यदि सामान खोजने वाला व्यक्ति सामान की ज़िम्मेदारी स्वीकार करता है, तो उसे सामान के मालिक के साथ-साथ जमानतदार के समान स्थिति में रखा जाता है। यदि यह अभिनिर्धारित किया जाता है कि पाकिस्तान में रेलवे प्रशासन ने नीतिगत कारणों से या अन्यथा माल वाली वैगन को भारत की सीमाओं के भीतर छोड़ दिया और अग्रेषक रेलवे प्रशासन ने उन्हें अपने कब्जे में ले लिया, तो इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता है कि उक्त माल के संबंध में उनकी जिम्मेदारी एक बेली की होगी। यह सच है कि पक्षों के आचरण से स्थापित अनुबंध और कानून द्वारा निहित एक अर्ध-अनुबंध के बीच एक आवश्यक अंतर है; पहला, हालांकि शब्दों में व्यक्त नहीं किया गया है, आचरण और विशेष तथ्यों से निहित है और दूसरा केवल कानून द्वारा निहित है, कानून द्वारा मान्यता प्राप्त एक वैधानिक कल्पना है। कल्पना को सादृश्य या अन्यथा विस्तारित नहीं किया जा सकता है। जैसा कि हमने माना है कि प्राप्तकर्ता रेलवे को प्रत्यर्थी द्वारा अग्रेषण रेलवे को अपने एजेंट के रूप में या अपने जमानती के रूप में नियुक्त करने के लिए अधिकृत किया गया था, इस खंड को लागू करने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन हमें इस पर भरोसा करने में कोई कठिनाई नहीं होती अगर अग्रेषण रेलवे को खंड के अर्थ के भीतर वस्तुओं के खोजकर्ता के बराबर माना जाता।

यदि ऐसा है, तो अगला प्रश्न यह उठता है कि नई दिल्ली में पारगमन के लिए प्रत्यर्थी को सौंपे गए माल के संबंध में अपीलार्थी के दायित्व की सीमा क्या है। हमने

अभिनिर्धारित किया है कि, वर्तमान मामले की परिस्थितियों में, भारतीय रेल अधिनियम की धारा 80 के प्रावधानों को लागू करने से बाहर रखा गया है। यदि ऐसा है, तो अग्रेषण करने वाले रेलवे का दायित्व उक्त अधिनियम की धारा 72 द्वारा शासित है, उस धारा के तहत रेलवे द्वारा प्रशासन को दिए जाने वाले जानवरों या सामान के नुकसान, विनाश या क्षरण के लिए रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी, अधिनियम के अन्य प्रावधानों के अधीन, भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 151,152 और 161 के तहत बेली की होगी। भारतीय अनुबंध अधिनियम की धारा 151 के तहत, बेली उसे जमानत पर दिए गए माल की ऐसी देखभाल करने के लिए बाध्य है जैसे कि एक सामान्य विवेक वाला व्यक्ति इसी तरह की परिस्थितियों में जमानत पर दिए गए माल के समान थोक, गुणवत्ता और मूल्य का अपना सामान ले लेगा; और इसकी धारा 152 के तहत, किसी विशेष अनुबंध के अभाव में, वह जमानत पर दिए गए सामान के नुकसान, विनाश या गिरावट के लिए जिम्मेदार नहीं है, अगर उसने धारा 151 में वर्णित राशि की देखभाल की है। दूसरे शब्दों में, इन धाराओं के तहत दायित्व केवल एक विशेष अनुबंध के अभाव में लापरवाही के लिए है। आम तौर पर माल को एक जोखिम नोट के तहत भेजा जाता है जिसके तहत रेलवे कंपनी को सभी दायित्वों से मुक्त कर दिया जाता है या उसके दायित्व को संशोधित किया जाता है। वर्तमान मामले में ऐसा कोई जोखिम नोट सामने नहीं आ रहा है। इसलिए, यह सवाल खुद को एक जांच तक सीमित कर देता है कि क्या तथ्यों के आधार पर, अग्रेषण रेलवे ने एक औसत विवेकपूर्ण व्यक्ति के लिए आवश्यक परिश्रम के मानक का पालन किया। उच्च न्यायालय के साथ-साथ अधीनस्थ न्यायाधीश द्वारा पाए गए तथ्यों में इस बात पर संदेह करने की कोई गुंजाइश नहीं है कि अग्रेषण रेलवे अपनी देखभाल के लिए सौंपे गए सामान को संभालने में लापरवाही का दोषी था। वैगन अक्षत अवस्था में खेम करण पहुँच गया। डी. डब्ल्यू. 4 ने अपदस्थ किया कि उन्हें वैगन को स्टेशन पर लाने वाली ट्रेन के गार्ड से आंतरिक सारांश प्राप्त हुआ और उस सारांश की सहायता से ट्रेन की जांच

करने पर उन्होंने पाया कि सारांश के अनुसार वैगन बरकरार था। उन्होंने यह भी पाया कि वैगन की मुहरें और लेबल बरकरार हैं और 'आंतरिक सारांश'लेबल पर प्रविष्टियों के साथ मेल खाता है। इसलिए, यह माना जा सकता है कि जब अग्रेषक रेलवे ने माल का प्रभार संभाला तो वे अक्षुण्ण थे। पी. डब्ल्यू. 1, ठाकर दास के साक्ष्य से यह स्थापित होता है कि अमृतसर में भी वैगन अक्षुण्ण था। लेकिन, इसके बाद नई दिल्ली की ओर आगे बढ़ने में यह सबूत नहीं मिलता है कि रेलवे अधिकारियों द्वारा उक्त वैगन के संबंध में आवश्यक देखभाल की गई थी। उक्त वैगन 2 नवंबर, 1947 और 14 जनवरी, 1948 के बीच लुधियाना स्टेशन के प्रांगण में रहा और सबूतों से यह भी पता चलता है कि जब यह उस स्थान पर पहुंचा तो लेबल से पता चला कि इसका गंतव्य अज्ञात था। इन महीनों के दौरान क्या हुआ यह रहस्य से घिरा हुआ है। ऐसा कहा जाता है कि उक्त वैगन 13 फरवरी, 1948 को नई दिल्ली पहुंचा और गुड्स क्लर्क, राम चंदर ने हेड वॉचमैन, रामजी लाल और हेड कांस्टेबल, निरंजन सिंह की उपस्थिति में सामान उतारा, जब यह पता चला कि वैगन में केवल 15 पैकेट थे और बाकी खो गए थे। गुड्स क्लर्क, राम चंदर (डी. डब्ल्यू., 4), हेड वॉचमैन, रामजी लाल (डी. डब्ल्यू. 7), सहायक ट्रेन क्लर्क, कृष्ण लाल (डी. डब्ल्यू. 8), और हेड कांस्टेबल, निरंजन सिंह (डी. डब्ल्यू. 16), उक्त तथ्यों से बात करते हैं, लेकिन दिलचस्प बात यह है कि वर्तमान मामले में उक्त तथ्यों का खुलासा करने वाला कोई समकालीन प्रासंगिक रिकॉर्ड दायर नहीं किया गया था। हम ऐसे अभिलेख के अभाव में इन इच्छुक गवाहों के मौखिक साक्ष्य पर कार्रवाई नहीं कर सकते। उक्त वैगन के नई दिल्ली पहुंचने के बारे में प्रतिवादी को कोई जानकारी नहीं दी गई थी। केवल 7 जून, 1948 को, यानी वैगन के कथित आगमन के लगभग चार महीने बाद, प्रतिवादी को मुख्य प्रशासनिक अधिकारी से एक पत्र मिला जिसमें उसे नई दिल्ली स्टेशन में पड़े पैकेजों की डिलीवरी करने के लिए कहा गया था; लेकिन उसे आश्चर्य हुआ कि जब प्रतिवादी डिलीवरी लेने गया तो वहां कोई सामान नहीं मिला। केवल 18 अगस्त, 1948 को अपीलार्थी ने प्रत्यर्थी को रेलवे माल ढुलाई के

भुगतान के अधीन क्षतिग्रस्त स्थिति में माल के एक नगण्य हिस्से की पेशकश की, और प्रत्यर्थी उसी की डिलीवरी लेने से इनकार कर देता है। उक्त तथ्यों से यह कहना संभव नहीं है कि रेलवे प्रशासन ने सामानों पर ऐसी देखभाल की जो एक औसत विवेकशील व्यक्ति से अपेक्षित है। इसलिए हम मानते हैं कि अग्रेषण रेलवे लापरवाही का दोषी था।

फिर सीमा का सवाल बना रहता है। प्रासंगिक अनुच्छेद भारतीय सीमा अधिनियम के अनुच्छेद 30 **और** 31 **हैं। वे पढ़ते हैं:**

वाद का विवरण	सीमा की अवधि	वह समय जब से यह अवधि शुरू होती है
30. माल खोने या क्षतिग्रस्त होने के लिए मुआवजे के लिए एक वाहक के खिलाफ।	1 साल	जब हानि या चोट होती है।
31. माल की डिलीवरी न करने या डिलीवरी में देरी के लिए मुआवजे के लिए एक वाहक के खिलाफ।	1 साल	माल कब पहुँचाया जाना चाहिए।

अनुच्छेद 30 **रेलवे द्वारा अपने माल को खोने या घायल करने के लिए मुआवजे का दावा करने वाले व्यक्ति के मुकदमे पर लागू होता है; और अनुच्छेद** 31 **माल की डिलीवरी न करने या देरी के लिए मुआवजे के लिए लागू होता है।**

अपीलार्थी के विद्वान वकील ने तर्क दिया कि अनुच्छेद 30 वाद दावे पर लागू होगा, जबकि प्रत्यर्थी के विद्वान वकील ने तर्क दिया कि अनुच्छेद 31 वाद दावे के लिए अधिक उपयुक्त होगा। हम यह मान लेंगे कि अनुच्छेद 30 वाद दावे को नियंत्रित करता है और उस आधार पर प्रश्न पर विचार करने के लिए आगे बढ़ते हैं।

अब सवाल यह है कि अनुच्छेद 30 के तहत सीमा की अवधि दावेदार के खिलाफ कब शुरू होती है? अनुच्छेद 30 के खिलाफ तीसरे कॉलम में उल्लेख किया गया है कि उक्त दावा उस तारीख से एक साल के भीतर किया जाना चाहिए जब नुकसान या चोट होती है। भार प्रतिवादी पर है जो यह स्थापित करने के लिए सीमा के आधार पर वादी पर मुकदमा नहीं करना चाहता है कि नुकसान मुकदमे की तारीख से एक वर्ष से अधिक समय में हुआ है। प्रस्ताव स्वयं स्पष्ट है और कोई उद्धरण की आवश्यकता नहीं है।

क्या प्रतिवादी, जिस पर यह साबित करने का बोझ है कि नुकसान निर्धारित अवधि से परे हुआ है, ने इस मामले में उस तथ्य को स्थापित किया है? 4 अगस्त, 1949 को मुकदमा दायर किया गया था, वादी ने कहा है कि प्रतिवादी-रेलवे पर माल को नुकसान हुआ है, और इसलिए, डिलीवरी प्रभावित नहीं हुई है। हालांकि लिखित बयान में इस तथ्य का अस्पष्ट खंडन किया गया था कि हमारे द्वारा पहले से ही देखे गए साक्ष्य ने किसी भी उचित संदेह से परे स्थापित किया कि माल अग्रेषण रेलवे द्वारा खो दिया गया था जब वे अपनी हिरासत में थे। लेकिन यह साबित करने के लिए कि माल कब खो गया था, प्रतिवादी द्वारा प्रस्तुत कोई स्पष्ट सबूत नहीं है। यह तर्क दिया जाता है कि 20 फरवरी, 1948 को उक्त रेलवे द्वारा माल खो दिया गया होगा, जब माल को नई दिल्ली स्टेशन पर वैगन से उतारने का आरोप लगाया गया है; लेकिन हमने पहले ही उस प्रश्न पर प्रासंगिक साक्ष्य पर चर्चा की है और हमने माना है कि प्रतिवादी ने अदालत के समक्ष यह साबित करने के लिए कोई समकालीन रिकॉर्ड नहीं रखा है कि माल को वैगन से कब बाहर निकाला गया था। वास्तव में, विद्वान अधीनस्थ न्यायाधीश

ने एक सुविचारित निर्णय में कहा कि अग्रेषण रेलवे द्वारा यह स्थापित नहीं किया गया था कि माल सीमा की अवधि से अधिक खो गया था। इस निष्कर्ष की शुद्धता का उच्च न्यायालय में प्रचार नहीं किया गया था, और पहले से उल्लिखित कारणों के लिए, प्रस्तुत की गई इस सामग्री पर, निष्कर्षों के लिए हर औचित्य था। यदि ऐसा है, तो यह पता चलता है कि सूट समय के भीतर ठीक हो गया था। इस दृष्टिकोण से इस प्रश्न पर हमारी राय व्यक्त करना आवश्यक नहीं है कि क्या भारतीय सीमा अधिनियम के अनुच्छेद 19 के अर्थ के भीतर अपीलार्थी के दायित्व की बाद में स्वीकृति थी।

नतीजतन, अपील विफल हो जाती है और लागत के साथ खारिज कर दी जाती है।

याचिका खारिज कर दी गई।

यह अनुवाद आर्टिफ़िश्यल इंटेलिजेंस टूल "सुवास"की सहायता से अनुवादक हेमन्त सोनी द्वारा किया गया है ।

अस्वीकरण- इस निर्णय का अनुवाद स्थानीय भाषा में किया जा रहा है, एवं इसका प्रयोग केवल पक्षकार इसको समझने के लिए उनकी भाषा में कर सकेंगे एवं यह किसी अन्य प्रयोजन में काम नहीं ली जायेगी। सभी आधिकारिक एवं व्यवहारिक उद्देश्यों के लिए उक्त निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही विश्वसनीय माना जायेगा एवं निष्पादन एवं क्रियान्वयन में भी उसी को उपयोग में लिया जायेगा।