

भारत संघ

बनाम

महादेवलाल प्रभूदयाल

23 फ़रवरी 1965.

[के. एन. वांचू, जे. आर. मुधोलकर और एस.एम. सीकरी, जेजे.]

भारतीय रेलवे अधिनियम (1890 का 9), धारा 72 और 77-फॉर्म जेड में जोखिम-नोट-रेलवे प्रशासन के दायित्व के प्रमाण का तरीका- धारा 77 के तहत सूचना-जब आवश्यक हो।

जोखिम-नोट फॉर्म जेड के तहत, रेलवे द्वारा भेजे गए टुकड़े के सामान की 60 गांठों की एक खेप में से, केवल 29 गांठें प्रत्यर्थी को वितरित की गईं जो कंसाइनी था। इस प्रकार खेप भेजने से, माल भेजने वाले को विशेष रूप से कम दर मिलती थी, लेकिन माल की हानि होने पर रेलवे या उसके कर्मचारियों की ओर से कदाचार साबित करने का बोझ उस पर डाल दिया जाता था। जोखिम-नोट ने रेलवे पर यह खुलासा करने का दायित्व भी डाला कि जब खेप उसके कब्जे या नियंत्रण में थी, तब उसने खेप का निपटान कैसे किया गया। प्रत्यर्थी ने रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक को एक पत्र लिखा जिसमें कहा गया कि 60 गांठें बुक की गई थीं। लेकिन केवल 29 गांठें वितरित की गईं, और नुकसान के लिए मुकदमा दायर किया जाएगा। पत्र खेप की बुकिंग के 6 महीने के भीतर भेजा गया

था और इसमें यह विवरण था कि क्षति की मात्रा कैसे तय की गई थी। बाद में सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 की धारा 80 के तहत नोटिस दिया गया। और हर्जाने के लिए मुकदमा दायर किया गया। लेकिन, मुकदमा दायर करने से पहले, कंसाइनर द्वारा यह खुलासा करने की कोई मांग नहीं की गई थी कि रेलवे द्वारा उस अवधि के दौरान कंसाइनमेंट का निपटान कैसे किया गया जब वह उसके कब्जे या नियंत्रण में था। हालाँकि, रेलवे ने अपने लिखित कथन में यह खुलासा किया कि उस अवधि के दौरान खेप का निपटान कैसे किया गया था। इसका बचाव यह था कि, चलती ट्रेन में चोरी हुई थी और इस तरह माल का कुछ हिस्सा खो गया था, न कि रेलवे या उसके कर्मचारियों के किसी कदाचार के कारण। मुकदमा दायर होने और मुकदमे में रेलवे द्वारा सबूत दिए जाने के बाद भी, किसी भी स्तर पर प्रत्यर्थी की ओर से कोई कथन नहीं किया गया कि रेलवे द्वारा लिखित कथन या साक्ष्य में किया गया खुलासा किसी भी तरह से अपर्याप्त था। रेलवे की गवाही पूरी होने के बाद प्रत्यर्थी ने न्यायालय को कभी नहीं बताया कि वह खुलासे से संतुष्ट नहीं है और रेलवे को और खुलासा करने के लिए कहा जाना चाहिए। मुकदमे को विचारण न्यायालय द्वारा खारिज कर दिया गया लेकिन उच्च न्यायालय द्वारा अपील में डिक्री किया गया।

सुप्रीम कोर्ट में अपील में यह तर्क दिया गया कि, (i) मुकदमा भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 की धारा 77 द्वारा वर्जित था क्योंकि

प्रत्यर्थी द्वारा आवश्यक नोटिस नहीं दिया गया था, और (ii) जोखिम-नोट की शर्तों के तहत रेलवे को भेजे गए माल के किसी भी कारण से हुए नुकसान के लिए सभी जिम्मेदारियों से मुक्त कर दिया गया था। केवल रेलवे या उसके कर्मचारियों के कदाचार के सबूत के सिवाय, इस कदाचार को साबित करने का भार प्रत्यर्थी पर था और प्रत्यर्थी इस भार का निर्वहन करने में विफल रहा था।

अभिनिर्धारित किया गया: (i) माल की हानि के कारण माल अपरिदत्त रह जाने के मामले में अधिनियम की धारा 77 के तहत एक नोटिस आवश्यक है। हालाँकि प्रत्यर्थी द्वारा मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक को लिखे गए पत्र को विशेष रूप से उक्त धारा के तहत नोटिस होना नहीं बताया गया था, लेकिन इसमें ऐसे नोटिस के लिए आवश्यक सभी विवरण दिए गए थे और यह निर्धारित समय के भीतर भी दिया गया था। इसलिए, यह पत्र अधिनियम के प्रयोजन के लिए पर्याप्त सूचना थी। [149 डी-एफ]

काउंसिल में गवर्नर जनरल बनाम मुसद्दिलाल [1961] 3 एस.सी.आर. 647 और जटमुल्ल भोजराज बनाम दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे कंपनी लिमिटेड [1963] 2 एससीआर 832, का अनुसरण किया गया।

(ii) उच्च न्यायालय का विचार, कि पूर्ण प्रकटीकरण से संबंधित शर्त का उल्लंघन किया गया था, और इस तरह के उल्लंघन पर जोखिम-नोट को पूरी तरह से नजरअंदाज किया जा सकता है और रेलवे की जिम्मेदारी

पूरी तरह से अधिनियम की धारा 72(1) के आधार पर तय गई, जैसे कि माल रेलवे के जोखिम पर सामान्य दरों पर भेजा गया था, सही नहीं था।

[154 एच]

जोखिम-नोट के तहत रेलवे प्रशासन की कंसाइनर को यह बताने कि जिम्मेदारी कि कंसाइनमेंट को उसके कब्जे या नियंत्रण में रहने के दौरान कैसे निपटाया गया था, उसमें निर्दिष्ट किसी भी मामले में, तुरंत उत्पन्न होती है और यह मुकदमेबाजी के प्रक्रम तक ही सीमित नहीं होती है लेकिन ऐसा खुलासा तभी आवश्यक है जब कोई कंसाइनर विशेष रूप से रेलवे से खुलासा करने के लिए कहता है। यदि ऐसा कोई खुलासा नहीं मांगा गया है, तो प्रशासन को मुकदमेबाजी से पहले इसे बताने की जरूरत नहीं है। इसलिए, यदि रेलवे ने मुकदमा दायर करने से पहले खुलासा नहीं किया, तो यह नहीं कहा जा सकता है कि उसने संविदा की शर्त का उल्लंघन किया है [153 ए-डी]

प्रकटीकरण में एक सटीक कथन परिकल्पित है कि रेलवे या उसके कर्मचारियों द्वारा खेप का निपटान कैसे किया गया। यदि मुकदमेबाजी शुरू होने से पहले खुलासा करने के लिए कहा गया है और नहीं दिया गया है, या खुलासा दे दिया गया है लेकिन प्रेषक द्वारा इसे पर्याप्त नहीं माना जाता है, तो विवाद का न्यायिक निर्णय होना चाहिए और यदि कोई मुकदमा दायर किया गया है, तो यह बताना न्यायालय का काम है कि क्या शर्त का

उल्लंघन हुआ है। उस स्तर पर, सबसे पहले रेलवे को उस खुलासे को प्रमाणित करने के लिए साक्ष्य का नेतृत्व करना होगा जो मुकदमेबाजी से पहले, कंसाइनर को किया गया हो, या जो लिखित कथन में किया गया हो। जब प्रशासन ने खुलासे के प्रमाण में अपना साक्ष्य दे दिया है, यदि वादी साक्ष्य में किए गए खुलासे से संतुष्ट नहीं है, तो वह न्यायालय से रेलवे को संविदा के तहत अपने दायित्व को पूरा करने के लिए कहने के लिए निवेदन करने का हकदार है, और फिर रेलवे को वादी की मांगों को पूरा करने का अवसर मिलना चाहिए। फिर यह न्यायालय को तय करना है कि वादी द्वारा वांछित आगे का खुलासा रेलवे द्वारा किया जाना चाहिए या नहीं, और यदि न्यायालय निर्णय लेती है कि यह किया जाना चाहिए, तो रेलवे को न्यायालय के आदेश के अनुसार आगे का खुलासा करना होगा। यदि रेलवे न्यायालय द्वारा समर्थित वादी की मांगों को पूरा करने के लिए उस अवसर का लाभ उठाने में विफल रहता है तो, रेलवे, उस स्तर पर, प्रकटीकरण के अपने संविदात्मक दायित्व का उल्लंघनकारी होगा। [153 ई-154 बी]

हालाँकि, उल्लंघन का प्रभाव संविदा को समाप्त करना और रेलवे पर ऐसे जिम्मेदारी डालना नहीं है, जैसे कि मामला धारा 72(1) के तहत जिम्मेदारी का एक साधारण मामला था। जोखिम-नोट निरंतर लागू रहेगा और न्यायालय को यह तय करना होगा कि क्या रेलवे के साक्ष्य से

कदाचार का उचित अनुमान लगाया जा सकता है, इस अंतर के साथ कि, जहां रेलवे पूर्ण प्रकटीकरण करने के अपने दायित्व का उल्लंघन कर रहा है, कदाचार का अधिक आसानी से अनुमान लगाया जा सकता है और साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 अधिक आसानी से लागू की जा सकती है। लेकिन जोखिम-नोट की शर्तों को पूरी तरह से नजरअंदाज नहीं किया जा सकता है, सिर्फ इसलिए कि पूर्ण प्रकटीकरण की शर्त का उल्लंघन हुआ है।

[154 डी-जी]

न्यायालय का निर्णय वांचू.जे. द्वारा सुनाया गया।

यह पटना उच्च न्यायालय द्वारा प्रदान गए प्रमाणपत्र पर अपील है। प्रत्यर्थी ने वाडीबंदर से बैद्यनाथधाम को भेजी गई 60 गांठों में से 31 गांठों के टुकड़ों की डिलीवरी न होने के कारण हुए नुकसान की वसूली के लिए जीआईपी रेलवे, बॉम्बे और ई.आई.आर. कलकत्ता के प्रतिनिधि के रूप में भारत संघ पर मुकदमा दायर किया। यह खेप 1 दिसंबर, 1947 को वैगन नंबर 9643 में लोड की गई थी। इसमें कोई विवाद नहीं है कि यह खेप 9 दिसंबर, 1947 की सुबह 192 डाउन मालगाड़ी से मुगलसराय पहुंची थी। मुगलसराय पहुंचने के बाद, वैगन को 12 दिसंबर 1947 तक मार्शलिंग यार्ड में रखा गया। इसे 12 दिसंबर, 1947 को शाम 6:40 बजे मुगलसराय से 214 डाउन मालगाड़ी द्वारा बैद्यनाथधाम भेजा गया और अंततः 21 दिसंबर, 1947 को बैद्यनाथधाम पहुंची। प्रत्यर्थी, जो कंसाइनी था, ने कंसाइनमेंट के

वितरण के लिए उसी दिन रेलवे रसीद प्रस्तुत की। इसके बाद रेलवे ने प्रत्यर्थी को केवल 29 गांठें वितरित कीं और शेष 31 गांठें गायब बताई गईं और कभी वितरित नहीं की गईं। फलस्वरूप 31 अगस्त, 1948 को सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 80 के तहत नोटिस दिया गया और इसके बाद मुकदमा दायर किया गया, जिस से वर्तमान अपील 20 नवंबर, 1948 को की गई। खेप को जोखिम नोट फॉर्म जेड के तहत बुक किया गया था, जो सभी व्यावहारिक उद्देश्यों के लिए जोखिम नोट फॉर्म बी की समान शर्तों में है। प्रत्यर्थी ने गैर-डिलीवरी के लिए नुकसान का दावा इस आधार पर किया कि गैर-डिलीवरी रेलवे के कर्मचारियों के कदाचार के कारण थी, और दावा 36,461/12/- रुपये की राशि के लिए था।

अपीलकर्ता द्वारा वाद का विरोध किया गया और कई बचाव लिए गये। वर्तमान अपील में हमें केवल दो बचावों पर ध्यान देना है। प्रथम यह तर्क दिया गया कि मुकदमा रेलवे अधिनियम, 1890 की संख्या IX (जिसे इसके बाद से अधिनियम के रूप में संदर्भित किया गया है) की धारा 77 द्वारा वर्जित था। क्योंकि उसमें वांछित सूचना प्रत्यर्थी द्वारा नहीं दी गई थी। दूसरा, यह तर्क दिया गया कि खेप को जोखिम नोट फॉर्म जेड के तहत भेजा गया था और उस जोखिम नोट की शर्तों के तहत रेलवे या उसके कर्मचारियों के कदाचार के सबूत को छोड़कर किसी भी कारण से वहां भेजे गए माल के नुकसान, विनाश या गिरावट के लिए सभी जिम्मेदारी से रेलवे

को मुक्त कर दिया गया था। और यह कि कुछ अपवादों के अधीन इस तरह के कदाचार को साबित करने का भार प्रत्यर्थी पर था और प्रत्यर्थी उस भार का निर्वहन करने में विफल रहा था। आगे जोखिम नोट की शर्तों के अनुपालन में, रेलवे ने लिखित कथन में यह खुलासा किया कि उसके कब्जे या नियंत्रण में रहने की अवधि के दौरान खेप का निपटान कैसे किया गया। इस संबंध में रेलवे का मामला यह था कि 12 दिसंबर, 1947 को मुगलसराय और बक्सर के बीच चलती ट्रेन में चोरी हो गई थी और इस तरह खेप का एक हिस्सा खो गया था। चूंकि नुकसान रेलवे या उसके कर्मचारियों के किसी भी कदाचार के कारण नहीं हुआ था और चूंकि प्रत्यर्थी ने उस भार का निर्वहन नहीं किया था जो रेलवे द्वारा इस बात का सबूत देने के बाद कि खेप का निपटान कैसे किया गया उस पर आया था, इसलिए रेलवे पर कोई दायित्व नहीं था।

पहले बिंदु पर, विचारण न्यायालय ने पटना उच्च न्यायालय के कुछ निर्णयों के आधार पर माना कि नुकसानी से भिन्न गैर डिलीवरी के मामले में धारा 77 के तहत कोई नोटिस दिया जाना आवश्यक नहीं था। जोखिम नोट फॉर्म जेड के आधार पर रेलवे की जिम्मेदारी से संबंधित दूसरे बिंदु पर, विचारण न्यायालय ने माना कि यह साबित नहीं हुआ है कि नुकसान रेलवे या उसके कर्मचारियों के कदाचार के कारण हुआ था। इसलिए इसने वाद को खारिज कर दिया।

इसके बाद प्रत्यर्थी ने उच्च न्यायालय में अपील की। उच्च न्यायालय ने स्पष्ट रूप से धारा 77 के तहत नोटिस के प्रश्न पर विचारण न्यायालय के निष्कर्ष को बरकरार रखा। लेकिन दूसरे बिंदु पर उच्च न्यायालय की राय थी कि जोखिम नोट Z जिसके तहत खेप बुक की गई थी, में दी गई प्रकटीकरण की शर्त का उल्लंघन हुआ था और इसलिए अपीलकर्ता जोखिम नोट का बिल्कुल भी लाभ नहीं उठा सका और रेलवे के दायित्व का आकलन एक साधारण उपनीहिती के आधार पर किया जाना चाहिए। इसलिए इसने रेलवे के दायित्व को एक साधारण उपनीहिती के रूप में माना और साक्ष्य के आधार पर यह अभिनिर्धारित किया कि रेलवे ने मुगलसराय में वैगन की उचित देखभाल नहीं की थी और सभी संभावनाओं में वैगन की सील और रिवेट्स को तोड़फोड़ के लिए छोड़ दिया गया था और जब ट्रेन उस स्टेशन से रवाना होगी तो वैगन से सामान कैसे निकाला जाएगा, इसकी सभी व्यवस्थाएं पूरी कर ली गई थीं और यह केवल मुगलसराय में रेलवे के कर्मचारियों द्वारा या उनकी मिलीभगत से ही किया जा सकता था। मामले के इस दृष्टिकोण से उच्च न्यायालय ने अपील की अनुमति दी और लागत सहित वाद डिक्री कर दिया। क्योंकि निर्णय उलटा गया था और इसमें शामिल राशि बीस हजार रुपये से अधिक थी, उच्च न्यायालय ने एक प्रमाण पत्र जारी किया। और इस तरह ये मामला हमारे सामने आया है।

हम पहले नोटिस के प्रश्न से निपटेंगे। हम इस मामले में अधिनियम से संबंधित हैं जैसा कि यह 1947 में 1949 के केंद्रीय अधिनियम 56 और 1961 के केंद्रीय अधिनियम संख्या 39 द्वारा इसके संशोधन से पहले था और इस निर्णय में सभी संदर्भों को इस अधिनियम पर लागू होने के रूप में पढ़ा जाना चाहिए जैसा कि यह 1947 में था। अब धारा 77 में अन्य बातों के साथ-साथ प्रावधान है कि कोई व्यक्ति रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए परिदत्त जानवरों या सामान की हानि, विनाश या गिरावट के लिए प्रतिकर का हकदार नहीं होगा, जब तक कि प्रतिकर का दावा उसके द्वारा या उसकी ओर से रेलवे द्वारा परिवहन के लिए जानवरों या सामान को परिदत्त किये जाने की तारीख से छह महीने के भीतर रेलवे प्रशासन को लिखित रूप में नहीं किया गया हो। इस प्रश्न पर उच्च न्यायालयों के बीच मतभेद था कि क्या रेलवे द्वारा ले जाए गए माल का परिदान न करना धारा 77 के अर्थ में नुकसान है। कुछ उच्च न्यायालयों (पटना उच्च न्यायालय सहित) ने माना कि अपरिदान का मामला नुकसान के मामले से अलग है और परिदान न किये जाने की स्थिति में धारा 77 तहत नोटिस देना आवश्यक नहीं था। हालाँकि, अन्य उच्च न्यायालयों ने इसके विपरीत दृष्टिकोण अपनाया और माना कि गैर-डिलीवरी का मामला भी नुकसान का मामला था। इस न्यायालय के गवर्नर-जनरल इन काउंसिल बनाम मुसद्दीलाल⁽¹⁾ मामले में फैसले से इस विवाद का अब समाधान हो गया है और पटना उच्च न्यायालय द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण खारिज कर दिया

गया है। इस न्यायालय ने यह माना है कि माल वितरित करने में विफलता हानि या विनाश का परिणाम ही है और इसके लिए वादकारण हानि या विनाश के लिए वादकारण से अलग नहीं है, और इसलिए माल के नुकसान से उत्पन्न गैर-डिलीवरी के मामले में धारा 77 के तहत नोटिस आवश्यक है। इसलिए धारा 77 के तहत नोटिस वर्तमान मामले में धारा 77 के तहत नोटिस आवश्यक था। यह सत्य है कि प्रत्यर्थी ने बिहार में प्रचलित पटना उच्च न्यायालय के दृष्टिकोण के अनुरूप वादपत्र में कहा कि धारा 77 के तहत कोई नोटिस आवश्यक नहीं था क्योंकि यह गैर-डिलीवरी का मामला था। लेकिन वास्तविक तथ्य में हम यह पाते हैं कि प्रत्यर्थी द्वारा 10 अप्रैल, 1948 को रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक, ई.आई.आर. को एक नोटिस दिया गया था जिसमें यह कहा गया था कि प्रत्यर्थी के लिए कपड़े की 60 गांठें बुक की गई थीं लेकिन केवल 29 गांठें वितरित की गईं और शेष 31 गांठें वितरित नहीं की गईं। इसलिए प्रत्यर्थी ने नोटिस दिया कि यदि एक पखवाड़े के भीतर उसे गांठें नहीं दी गईं, तो वह 36,461/12/- रुपये की वसूली के लिए वाद दायर करेगा और राशि कैसे आकलित की गई, इसका विवरण इस नोटिस में दिया गया था। यह सच है कि नोटिस को विशेष रूप से अधिनियम की धारा 77 के तहत नोटिस नहीं कहा गया था। लेकिन इसमें उस धारा के तहत एक नोटिस में आवश्यक सभी विवरण दिए गए थे। यह नोटिस या पत्र खेप की बुकिंग के छह महीने के भीतर भेजा गया था। इसी तरह का एक मामला जेटमुल

भोजराज बनाम दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे कंपनी लिमिटेड⁽²⁾ में इस न्यायालय के समक्ष आया था और इस न्यायालय ने माना था कि उस मामले में रेलवे को लिखा गया पत्र अधिनियम की धारा 77 के उद्देश्य के लिए पर्याप्त नोटिस था। उस निर्णय के अनुसरण हम मानते हैं कि वर्तमान मामले में पत्र जो और भी अधिक स्पष्ट है, अधिनियम की धारा 77 के प्रयोजन के लिए पर्याप्त सूचना है। हम यह भी जोड़ते हैं कि विद्वान अतिरिक्त सॉलिसिटर जनरल नेजेटमुल भोजराज के मामले में ⁽²⁾ निर्णय के दृष्टिकोण में इसे चुनौती नहीं दी ।

यह हमें अपील में उठाए गए दूसरे प्रश्न पर लाता है। हमने पहले ही इंगित किया है कि उच्च न्यायालय ने माना था कि चूंकि रेलवे पर जो प्रकटीकरण का भार था उसका निर्वहन नहीं किया गया था, इसलिए जोखिम नोट जेड की शर्तों में से एक का उल्लंघन हुआ था और इसलिए जोखिम नोट बिल्कुल भी लागू नहीं होता था और रेलवे की जिम्मेदारी का मूल्यांकन अधिनियम की धारा 72(1) के तहत किया जाना था। अपीलकर्ता की ओर से कानून के इस दृष्टिकोण का विरोध किया गया है और आग्रह किया गया है कि जोखिम नोट को फॉर्म जेड या फॉर्म बी में निष्पादित करने के बाद, रेलवे की जिम्मेदारी को जोखिम नोट के अनुसार तय किया जाना चाहिए, भले ही प्रकटीकरण के संबंध में शर्तों का कुछ उल्लंघन हुआ है। यहां उल्लेखनीय है कि जोखिम नोट फॉर्म Z और जोखिम नोट फॉर्म B

अपनी शर्तों में बिल्कुल समान हैं- जहां तक जोखिम नोट के लिए रेलवे की जिम्मेदारी का संबंध है। फॉर्म बी व्यक्तिगत खेप पर लागू होता है जबकि फॉर्म जेड उस पक्षकार द्वारा निष्पादित किया जाता है जिसे आमतौर पर बड़ी संख्या में रेलवे द्वारा माल भेजना होता है। जोखिम नोट फॉर्म Z अपनी प्रकृति में सामान्य है और उन सभी खेपों पर लागू होता है जो एक पक्षकार इसके निष्पादन के बाद भेज सकती है। यह साबित हो गया है कि इस मामले में खेप जोखिम नोट फॉर्म जेड द्वारा कवर की गई थी। फॉर्म जेड या फॉर्म बी के तहत खेप भेजकर कंसाइनर को जो मुख्य लाभ मिलता है, वह सामान्य दर की तुलना में विशेष रूप से कम दर है, जिस पर रेलवे द्वारा सामान ले जाया जाता है और इस विशेष रूप से कम की गई दर के कारण ही नुकसानी के वाद में माल के नुकसान इत्यादि की स्थिति मामले में एक अपवाद के अध्यधीन रेलवे या उसके कर्मचारियों के कदाचार को साबित करने का भार प्रेषक पर डाला जाता है।

दूसरी ओर प्रत्यर्थी की ओर से तर्क दिया गया कि पटना उच्च न्यायालय द्वारा लिया गया दृष्टिकोण सही है और जोखिम नोट के तहत जैसे ही नॉन-डिलीवरी होती है और मुआवजे के लिए रेलवे पर दावा किया जाता है, यह खुलासा करने का कर्तव्य रेलवे प्रशासन का है कि खेप को उसके कब्जे या नियंत्रण में रहते हुए कैसे निपटाया गया था और ऐसा करने में विफलता का परिणाम तुरंत संविदा का उल्लंघन होता है, जिसके

परिणामस्वरूप जोखिम नोट को पूरी तरह से नजरअंदाज करते हुए रेलवे की जिम्मेदारी केवल अधिनियम की धारा 72 (1) के आधार पर आंकी जानी चाहिए।

धारा 72 (1) प्रशासन को रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए सौंपे गए जानवरों या सामानों की हानि, विनाश या गिरावट के लिए रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी को भारतीय संविदा अधिनियम, 1872 के अन्य प्रावधानों के अधीन रहते हुए अधिनियम की धारा 152 और 161 के तहत उपनीहिती के समान ही परिभाषित करती है। धारा 72 की उपधारा (2) में यह प्रावधान है कि धारा 72(1) के तहत जिम्मेदारी को सीमित करने के लिए समझौता दो शर्तों के अधीन किया जा सकता है, अर्थात्, (i) कि यह रेलवे प्रशासन को जानवरों या सामानों को भेजने या वितरित करने वाले व्यक्ति द्वारा या उसकी ओर से लिखित रूप में हस्ताक्षरित हो, और (ii) यह गवर्नर-जनरल द्वारा अनुमोदित प्रपत्र में धारा 72 की उपधारा (3) में प्रावधान है कि इंग्लैंड के सामान्य कानून या वाहक अधिनियम 1865 में जानवरों या माल की दुलाई के संबंध में सामान्य वाहकों की जिम्मेदारी के संबंध में कुछ भी होते हुए रेलवे प्रशासन की इस धारा के अनुसार परिभाषित जिम्मेदारी को प्रभावित नहीं करेगा। इसलिए नुकसान आदि के लिए रेलवे की जिम्मेदारी वही है जो भारतीय संविदा अधिनियम के तहत उपनीहिती की होती है।

लेकिन इस जिम्मेदारी को धारा 72(2) में दिए अनुसार सीमित किया जा सकता है।

इस जिम्मेदारी को सीमित करने के उद्देश्य से जोखिम नोट फॉर्म बी और फॉर्म जेड को गवर्नर-जनरल द्वारा अनुमोदित किया गया है और जहां इन जोखिम नोटों के तहत माल बुक किया जाता है, वहां देयता इसके तहत प्रदान किए गए तरीके से सीमित है। इसलिए जोखिम नोट की सुसंगत शर्तों को निर्धारित करना आवश्यक है, क्योंकि इस मामले का निर्णय जोखिम नोट के प्रावधानों को आरंभ कर देगा।

जोखिम नोट, चाहे वह फॉर्म बी में हो या फॉर्म जेड में, यह प्रावधान करता है कि जहां माल को विशेष रूप से कम दरों पर मालिक के जोखिम पर ले जाया जाता है, वहां मालिक रेलवे प्रशासन को किसी भी कारण से ऐसी सभी या किसी भी खेप के किसी भी नुकसान, गिरावट या विनाश या क्षति के लिए सभी जिम्मेदारी से "हानिरहित और मुक्त रहने का वचन देता है या सहमत होता है। सिवाय इस सबूत के कि इस तरह की हानि, विनाश, गिरावट या क्षति रेलवे प्रशासन या उसके सेवकों की आरे से कदाचार से उत्पन्न हुई है।" इस प्रकार जोखिम नोट बी और जेड कदाचार के सबूत को छोड़कर रेलवे को पूर्ण प्रतिरक्षा प्रदान करते हैं। लेकिन इस प्रतिरक्षा के लिए एक परंतुक है और इस परंतुक का अर्थान्वयन वर्तमान अपील में उत्पन्न होता है।

परंतु इन शर्तों में है:-

"परंतु यह कि निम्नलिखित मामलों में:-

(ए) टैरिफ में निर्धारित निर्देशों के अनुसार पैक की गई पूरी खेप की डिलीवरी न होना या जहां कोई निर्देश नहीं है कागज या हाथ से आसानी से हटाने योग्य अन्य पैकिंग के अलावा अन्यथा संरक्षित और पूरी तरह से संबोधित, जहां ऐसी गैर-डिलीवरी रेल की दुर्घटनाओं या आग के कारण नहीं है।

(बी) "रेलवे प्रशासन कंसाइनर को यह बताने के लिए बाध्य होगा कि कंसाइनमेंट को उसके कब्जे या नियंत्रण में रहने के दौरान कैसे निपटाया गया था, और यदि आवश्यक हो, तो कंसाइनर को कदाचार साबित करने के लिए बुलाए जाने से पहले इसका सबूत देने के लिए बाध्य होगा। लेकिन, यदि रेलवे प्रशासन या उसके कर्मचारियों की ओर से कदाचार का ऐसे साक्ष्य से उचित अनुमान नहीं लगाया जा सकता है, तो ऐसे कदाचार को साबित करने का भार प्रेषक पर होगा।

इसमें कोई विवाद नहीं है कि वर्तमान मामला जोखिम नोट के उपखंड(ए) के अंतर्गत आता है। जोखिम नोट फॉर्म बी में एक बिल्कुल

समान प्रावधान सूरत कॉटन स्पिनिंग एंड वीविंग मिल्स बनाम काउंसिल में भारत के राज्य सचिव, (1) में प्रिवी काउंसिल के समक्ष विचार के लिए आया था और इस विषय पर कानून पृ. 181-182: पर इस प्रकार निर्धारित किया गया था।

"परंतुक के पहले भाग में यह प्रावधान है कि रेलवे प्रशासन कंसाइनर को यह बताने के लिए" कि जब तक खेप उसके कब्जे या नियंत्रण में था, तब तक उसका निपटान कैसे किया गया, और, यदि आवश्यक हो तो प्रेषक को कदाचार साबित करने के लिए बुलाये जाने से पहले इसका सबूत देने के लिए बाध्य होगा। माननीय न्यायधिपति की राय में, यह दायित्व किसी भी मामले (ए) या (बी) के घटित होने पर तुरंत उत्पन्न होता है, और मुकदमेबाजी के चरण तक ही सीमित नहीं है। स्पष्ट रूप से प्रावधान का एक उद्देश्य, यदि संभव हो तो मुकदमेबाजी की आवश्यकता को समाप्त करना है। दूसरी ओर, दायित्व के अंतिम शब्द स्पष्ट रूप से मुकदमेबाजी चरण पर लागू होते हैं। प्रकटीकरण की सीमा के संबंध में, यह उस अवधि तक ही सीमित है जिसके दौरान खेप रेलवे प्रशासन के कब्जे या नियंत्रण में थी; उदाहरण के लिए, इसका संबंध परिसर से सामान को

चोरी से हटा ले जाने के बाद की अवधि से नहीं है। दूसरी ओर, यह एक सटीक विवरण की परिकल्पना करता है कि प्रशासन या उसके सेवकों द्वारा खेप का निपटान कैसे किया गया था। उक्त अपेक्षा की प्रकृति अलग-अलग मामलों की परिस्थितियों के अनुसार भिन्न हो सकती है, लेकिन, यदि प्रेषक संतुष्ट नहीं है कि प्रकटीकरण पर्याप्त है, तो विवाद का निर्णय न्यायिक रूप से किया जाना चाहिए। दी गई जानकारी की सटीकता या सत्यता के संबंध में, यदि प्रेषक संदिग्ध या असंतुष्ट है, और मानता है कि इन्हें साक्ष्य द्वारा स्थापित किया जाना चाहिए, तो माननीय न्यायाधिपति की राय है कि न्यायालय के समक्ष साक्ष्य पर विचार किया जाता है, और जैसा कि वर्तमान मुकदमे में उचित रूप से किया गया था, रेलवे प्रशासन को विचारण में पहले अपना साक्ष्य प्रस्तुत करना चाहिए।

"प्रशासन के लिए साक्ष्य के समापन पर दो प्रश्न उठे कहे जा सकते हैं, जिन्हें पृथक रखना महत्वपूर्ण है। प्रथम प्रश्न केवल प्रक्रिया का प्रश्न नहीं है, बल्कि यह है कि क्या उन्होंने प्रकटीकरण के अपने दायित्व का निर्वहन किया है, और, इस संबंध में, माननीय न्यायाधिपति की राय है कि जोखिम

नोट की शर्तों के लिए प्रक्रिया में एक कदम की आवश्यकता है, जिसे न्यायालय के अभ्यास में अनभिज्ञ कहा जा सकता है; यदि प्रेषक किए गए प्रकटीकरण से संतुष्ट नहीं है, माननीय न्यायाधिपति की स्पष्ट राय है कि उन्हें ऐसा बताना होगा, और संविदा के तहत अपने दायित्व को पूरा करने के लिए प्रशासन को बुलाना होगा, और प्रशासन को उनके मामले के समापन से पहले प्रेषक की मांगों को पूरा करने का अवसर मिलना चाहिए; तब कोई भी प्रश्न कि क्या प्रेषक की मांगें दायित्व से परे हैं, न्यायालय द्वारा निर्धारित किया जाना चाहिए। यदि प्रशासन न्यायालय द्वारा समर्थित प्रेषक की मांगों को पूरा करने का अवसर लेने में विफल रहता है, तो यह प्रकटीकरण के उनके संविदात्मक दायित्व का उल्लंघनकारी होगा।

"दूसरा प्रश्न जो इस स्तर पर उठा हुआ कहा जा सकता है, वह यह है कि क्या प्रशासन के साक्ष्य से कदाचार का उचित अनुमान लगाया जा सकता है; यदि ऐसा है, तो प्रेषक अपने सबूत के मूल भार से मुक्त होता है। लेकिन, इस मामले में, न्यायालय का निर्णय तब दिया जा सकता है जब दोनों पक्षों के साक्ष्य पूरे हो गए हों। स्पष्ट रूप से प्रशासन को यह

स्वयं के लिए तय करना है कि क्या उन्होंने ऐसे सभी साक्ष्य पेश किए हैं जिन्हें वे ऐसे निष्पक्ष "कदाचार के अनुमान" से बचने के लिए वांछनीय मानते हैं। वे निःसंदेह भारतीय साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 के प्रावधानों को ध्यान में रखेंगे।"

हमारी विनम्र राय में कि जोखिम नोट बी से संबंधित कानून की यह व्याख्या जोखिम नोट जेड पर भी लागू होती है और हम इसे सही स्वीकार करते हैं। इस प्रकार कंसाइनर को यह बताने का रेलवे प्रशासन का दायित्व कि जब तक कंसाइनमेंट उसके कब्जे या नियंत्रण में रहा, उसके साथ कैसे व्यवहार किया गया, दोनों मामलों (ए) या (बी) में समझौते के तहत तुरंत उत्पन्न होता है और यह मुकदमेंबाजी के चरण तक सीमित नहीं है। लेकिन हम प्रत्यर्थी की ओर से इस तर्क को स्वीकार करने के लिए तैयार नहीं हैं कि पूर्ण प्रकटीकरण करने की यह जिम्मेदारी प्रेषक द्वारा दावा किये जाने पर तुरंत उत्पन्न होती है, और यदि ऐसा दावा किए जाने पर रेलवे तुरंत प्रेषक को सभी तथ्यों का खुलासा नहीं करता है, तो यह जोखिम नोट में निहित संविदा की इस शर्त का तुरंत उल्लंघन है। यह सच है कि कोई भी वाद शुरू होने से पहले ही रेलवे कंसाइनर को यह बताने के लिए बाध्य है कि उस पूरे समय के दौरान जब वह खेप उसके कब्जे में थी, तब तक उसका निपटान कैसे किया गया था। लेकिन हमारी राय में ऐसा खुलासा

केवल तभी आवश्यक है जहां माल भेजने वाला विशेष रूप से रेलवे से खुलासा करने के लिए कहता है। यदि ऐसा कोई खुलासा नहीं मांगा गया है, तो प्रशासन को मुकदमे से पहले इसे बताने की जरूरत नहीं है। वर्तमान मामले में इस बात का कोई सबूत नहीं है कि मुकदमा दायर करने से पहले किसी भी समय कंसाइनर द्वारा इस संबंध में कोई खुलासा करने के लिए कहा गया था। इसलिए यदि रेलवे ने मुकदमा दायर होने से पहले यह खुलासा नहीं किया कि खेप का निपटान कैसे किया गया, तो यह नहीं कहा जा सकता कि उसने संविदा की इस शर्त का उल्लंघन किया है। खुलासे में एक सटीक कथन की परिकल्पना की गई है कि रेलवे या उसके कर्मचारियों द्वारा खेप का निपटान कैसे किया गया। यदि मुकदमेबाजी शुरू होने से पहले प्रकटीकरण मांगा गया है और नहीं दिया गया है या प्रकटीकरण दिया गया है लेकिन प्रेषक द्वारा इसे पर्याप्त नहीं माना जाता है, तो विवाद का न्यायिक निर्णय होना चाहिए और फिर यदि कोई मुकदमा लाया जाता है तो यह न्यायालय को बताना है, कि क्या संविदा की इस शर्त का उल्लंघन हुआ है।

इसके बाद, वह चरण आता है जहां कंसाइनर या कंसाइनी असंतुष्ट होने पर मुआवजे के लिए मुकदमा लाता है। उस स्तर पर रेलवे को सबसे पहले उस खुलासे को प्रमाणित करने के लिए सबूत पेश करना होगा जो कि कंसाइनर को मुकदमेबाजी से पहले किया गया हो या जो दावे के जवाब

में लिखित कथन में किया गया हो। जब रेलवे प्रशासन ने खुलासे के सबूत में अपना साक्ष्य दिया है और वादी साक्ष्य में किए गए खुलासे से संतुष्ट नहीं है तो वादी न्यायालय से रेलवे को संविदा के तहत अपने दायित्व को पूरा करने को कहने के लिए निवेदन करने का हकदार है और रेलवे को वादी का मामला बंद होने से पहले उसकी मांगों को पूरा करने का अवसर मिलना चाहिए। इस प्रकार साक्ष्य जो रेलवे स्वयं प्रस्तुत कर सकता है और ऐसा करते समय रेलवे को आवश्यक रूप से भारतीय साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 के प्रावधानों को ध्यान में रखना होगा के अलावा वादी न्यायालय का ध्यान आकर्षित कर सकता है और करना चाहिए यदि उसे लगता है कि पूर्ण खुलासा नहीं किया गया है। उस स्थिति में वह न्यायालय से कह सकता है कि रेलवे को और खुलासा करने के लिए कहा जाए और उसे न्यायालय को बताना चाहिए कि वह और क्या खुलासा चाहता है। फिर यह न्यायालय को तय करना है कि क्या वादी द्वारा वांछित आगे का खुलासा रेलवे द्वारा किया जाना चाहिए, और यदि न्यायालय यह तय करती है कि इस तरह का और खुलासा किया जाना चाहिए तो रेलवे को ऐसा और खुलासा करना होगा जैसा कि न्यायालय वादी के अनुरोध पर करने का आदेश देती है। यदि रेलवे न्यायालय द्वारा समर्थित वादी की मांगों को पूरा करने के लिए दिए गए अवसर का लाभ उठाने में विफल रहता है, तो रेलवे प्रकटीकरण के अपने संविदात्मक दायित्व का उल्लंघन करेगा। इसलिए इस स्तर पर यह कहा जा सकता है कि रेलवे ने वास्तव में प्रकटीकरण के

अपने संविदात्मक दायित्व का उल्लंघन किया है, और यह उल्लंघन इसलिए उत्पन्न होता है क्योंकि रेलवे उन मामलों का खुलासा करने में विफल रहा है जिन्हें न्यायालय ने वादी के अनुरोध पर खुलासा करने के लिए कहा था तो फिर सवाल यह है कि इस उल्लंघन का प्रभाव क्या होगा।

यह उल्लेखनीय है कि प्रिवी काउंसिल ने यह निर्धारित नहीं किया कि जैसे ही उपरोक्त उल्लंघन किया जाता है, जोखिम नोट समाप्त हो जाता है और रेलवे की जिम्मेदारी अधिनियम की धारा 72 (1) के तहत एक उपनीहिती की होती है। पहले से ही उद्धृत टिप्पणियों में, प्रिवी काउंसिल ने कहा है कि इस चरण के समाप्त होने के बाद, यह सवाल उठ सकता है कि क्या रेलवे के साक्ष्य से कदाचार का उचित अनुमान लगाया जा सकता है। इसलिए हमें ऐसा लगता है कि पूर्ण प्रकटीकरण की शर्तों का उल्लंघन होने पर भी यह संविदा को समाप्त नहीं करता है और रेलवे पर इस तरह जिम्मेदारी नहीं डालता है, जैसे यह मामला अधिनियम की धारा 72 (1) के तहत जिम्मेदारी का एक साधारण मामला था। इस प्रकार यह मामला उस मामले से मेल नहीं खाता है जहां सामान रेलवे की जोखिम पर सामान्य दरों पर ले जाया जाता है। इसका कारण यह प्रतीत होता है कि माल पहले ही कम दरों पर ले जाया जा चुका है और कंसाइनर ने संविदा में उस शर्त का लाभ उठाया है। इसलिए, भले ही रेलवे द्वारा पूर्ण प्रकटीकरण की शर्त का उल्लंघन हो, लेकिन कंसाइनर अधिनियम की धारा 72 (1) के तहत

रेलवे की सामान्य जिम्मेदारी पर वापस नहीं आ सकता है जैसे एक माल को सामान्य दरों पर रेलवे के जोखिम पर ले जाया गया हो, क्योंकि उसने माल को विशेष रूप से कम दरों पर ले जाने का लाभ प्राप्त किया है। हमारी राय में जोखिम नोट निरंतर लागू रहेगा और न्यायालय को अभी भी यह तय करना होगा कि क्या रेलवे के साक्ष्य से कदाचार का उचित अनुमान लगाया जा सकता है, इस अंतर के साथ कि जहां रेलवे पूर्ण प्रकटीकरण करने के अपने दायित्व का उल्लंघन कर रहा है कदाचार का अधिक आसानी से अनुमान लगाया जा सकता है और भारतीय साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 अधिक आसानी से लागू की जा सकती है। लेकिन हमें नहीं लगता कि जोखिम नोट की शर्तों को केवल इसलिए पूरी तरह से नजरअंदाज किया जा सकता है क्योंकि पूर्ण प्रकटीकरण की शर्त का उल्लंघन हुआ है। पटना उच्च न्यायालय का यह विचार कि जैसे ही पूर्ण प्रकटीकरण से संबंधित शर्त का उल्लंघन होता है, जोखिम नोट को पूरी तरह से नजरअंदाज किया जा सकता है और रेलवे की जिम्मेदारी को पूरी तरह से धारा 72 (1) के आधार पर आंका जा सकता है जैसे कि माल को रेलवे के जोखिम पर सामान्य दरों पर ले जाया गया था, सही होना स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

हम ध्यान देते हैं कि सूरत कॉटन स्पिनिंग एंड वीविंग मिल्स लिमिटेड के मामले में, (1) वादी चाहते थे कि ट्रेन के गार्ड को परीक्षित

किया जाए और वह निस्संदेह एक महत्वपूर्ण गवाह था। यहां तक की रेलवे द्वारा गवाह परीक्षित नहीं किया गया। अंततः प्रिवी काउंसिल ने पृष्ठ 189 पर इन टिप्पणियों के साथ अपील की अनुमति दे दी:-

"हालांकि माननीय न्यायाधिपति यह मानने के लिए प्रवृत्त होंगे कि प्रत्यर्थी रोहेड की साक्ष्य प्रस्तुत करने में निष्फलता से खेप के साथ कैसे व्यवहार किया गया था, इसका खुलासा करने के लिए आवश्यक साक्ष्य देने के लिए अपने संविदात्मक दायित्व का उल्लंघनकारी था। उनकी स्पष्ट रूप से हैं राय है कि इस मामले की परिस्थितियों में, रोहेड के साक्ष्य प्रस्तुत करने में विफलता, न्यायालय को साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 (जी) के संदर्भ में यह उपधारित करने का अधिकार देती है, कि "यदि रोहेड की साक्ष्य प्रस्तुत की जाती, तो प्रत्यर्थी के प्रतिकूल होती, और इसके परिणामस्वरूप, प्रत्यर्थी के कुछ कर्मचारी या कर्मचारियों की चोरी में मिलीभगत से कदाचार का प्रत्यर्थी की साक्ष्य से काफी अनुमान लगाया जा सकता है।"

इन टिप्पणियों से पता चलता है कि भले ही पूर्ण प्रकटीकरण देने के दायित्व का उल्लंघन हुआ है, इसका मतलब यह नहीं है कि जोखिम नोट फॉर्म जेड या फॉर्म बी को नजरअंदाज किया जा सकता है और धारा 72(1)

के आधार पर रेलवे की जिम्मेदारी एक साधारण उपनीहिती के रूप में तय की जा सकती है। यदि यह उल्लंघन का प्रभाव होता, तो प्रिवी काउंसिल रोहेड के मामले में साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 (जी) लागू करने के बाद

इस निष्कर्ष पर नहीं पहुंचती कि रेलवे के कुछ कर्मचारी या कर्मचारियों की चोरी में मिलीभगत द्वारा कदाचार का रेलवे के साक्ष्य से काफी अनुमान लगाया जा सकता है। प्रिवी काउंसिल ने इस निष्कर्ष पर पहुंचने के बाद अपील की अनुमति दी थी कि साक्ष्य से रेलवे के कर्मचारी या कर्मचारियों द्वारा किए गए कदाचार का साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 (जी) की उपधारणा सहित काफी हद तक अनुमान लगाया जा सकता है। इसलिए हमें यह स्पष्ट प्रतीत होता है कि भले ही पूर्ण प्रकटीकरण करने के दायित्व का उल्लंघन हुआ हो इस अर्थ में कि रेलवे मुकदमे में वादी द्वारा वांछित साक्ष्य प्रस्तुत नहीं करता है, भले ही वादी के अनुरोध का समर्थन न्यायालय द्वारा किया जाता है। इस तरह के उल्लंघन का प्रभाव यह नहीं है कि जोखिम नोट पूरी तरह से रास्ते से हट गया है, इसका कारण जैसा कि हमने पहले ही इंगित किया है कि कंसाइनर ने पहले ही कम दरों का लाभ ले लिया है और इसलिए उसे रिस्क नोट की पूरी तरह से उपेक्षा करने की अनुमति नहीं दी जा सकती है। लेकिन जहां रेलवे द्वारा पूर्ण प्रकटीकरण करने के दायित्व का उल्लंघन होता है, न्यायालय अधिक आसानी से रेलवे

या उसके कर्मचारियों की ओर से कदाचार का अनुमान लगा सकती है या रेलवे के विरुद्ध साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 (जी) के तहत अधिक आसानी से उपधारित कर सकती है। हमारी राय में यह सूरत कॉटन स्पिनिंग एंड वीविंग मिल्स लिमिटेड के मामले में⁽¹⁾ प्रिवी काउंसिल के निर्णय का प्रभाव है जैसा कि हम पहले ही कह चुके हैं कि हम वहां निर्धारित कानून से ससम्मान सहमत हैं।

जहां तक वर्तमान अपील का सवाल है, मुकदमे से पहले प्रेषक द्वारा प्रकटीकरण की कोई मांग नहीं की गई थी। यहां तक कि मुकदमा दायर होने के बाद भी प्रत्यर्थी की ओर से किसी भी स्तर पर ऐसा कोई कथन नहीं आया कि साक्ष्य में अपीलकर्ता द्वारा किया गया खुलासा किसी भी तरह से अपर्याप्त था। रेलवे की साक्ष्य खत्म होने के बाद प्रत्यर्थी ने न्यायालय को कभी नहीं बताया कि वह खुलासे से संतुष्ट नहीं है और रेलवे को ऐसे और सबूत पेश करके और खुलासा करने के लिए कहा जाए जैसा कि प्रत्यर्थी चाहता था। इन परिस्थितियों में वर्तमान मामले में यह नहीं कहा जा सकता है कि रेलवे द्वारा पूर्ण खुलासा करने की अपनी जिम्मेदारी का कोई उल्लंघन किया गया था। इन परिस्थितियों में हमारी राय है कि जोखिम नोट अभी भी लागू होगा और न्यायालय को यह तय करना होगा कि क्या रेलवे की ओर से कदाचार का उसके द्वारा प्रस्तुत साक्ष्यों से उचित अनुमान लगाया जा सकता है। यदि न्यायालय रेलवे द्वारा प्रस्तुत साक्ष्यों से

कदाचार का उचित अनुमान नहीं लगा पाती है, तो कदाचार साबित करने का भार प्रत्यर्थी पर होगा। वह भार, यदि उठता है, स्पष्ट रूप से उन्मोचित नहीं किया गया है क्योंकि प्रत्यर्थी ने भार को उन्मोचित करने के लिए अपनी ओर से कोई साक्ष्य नहीं दी है। इसलिए हम यह देखने के लिए साक्ष्य की ओर रुख करते हैं कि क्या रेलवे द्वारा प्रस्तुत साक्ष्य से इस मामले के तथ्यों पर रेलवे या उसके कर्मचारियों के कदाचार का उचित अनुमान लगाया जा सकता है।

इस मामले में यह विवादित नहीं है कि माल से भरा वैगन 9 दिसंबर, 1947 को सही सलामत मुगलसराय पहुंचा था। इसके अलावा, दामोदर प्रसाद शर्मा, सहायक ट्रेन क्लर्क, मुगलसराय, पी.डब्ल्यू. 14 जिसके पास प्रासंगिक समय पर ट्रेनों को रिसीव करने का कर्तव्यथा, की भी साक्ष्य है कि 192 डाउन मालगाड़ी को उसने लाइन नंबर 4 पर रिसीव किया था और मालगाड़ी की जांच के लिए उस लाइन पर दो चौकीदार इयूटी पर थे और वे उसका नोट भी रखते थे। उन्होंने ट्रेन के आगमन से संबंधित प्रविष्टि भी प्रस्तुत की और प्रविष्टि में ऐसा कुछ भी नहीं है जिससे यह दर्शाया जा सके कि ट्रेन के मुगलसराय पहुंचने पर इस वैगन के साथ कोई अप्रिय घटना हुई थी। उनके साक्ष्य से यह भी पता चलता है कि ट्रेन को 11 दिसंबर, 1947 को मार्शलिंग यार्ड में भेजा गया था। अंत में चटर्जी(पी.डब्ल्यू.8) जो सहायक ट्रेन क्लर्क भी हैं की साक्ष्य है, की

मुगलसराय से चलने वाली मालगाड़ियों के संबंध में नोट्स बनाना उनका कर्तव्य था। उन्होंने बताया कि यह वैगन 12 दिसंबर 1947 को शाम को ट्रेन नंबर 214 से भेजा गया था. उन्होंने यह भी कहा कि वैगन अच्छी स्थिति में था और इस वैगन से संबंधित प्रविष्टि प्रस्तुत की। हालाँकि, उनके साक्ष्य से ऐसा प्रतीत होता है कि रिवेट्स और सील्स की जांच वाँच और वार्ड कर्मचारियों द्वारा की जाती है और वे इसका रिकॉर्ड रखते हैं। जाहिरा तौर पर इसलिए उसने रवाना होने से पहले वैगन का वास्तव में निरीक्षण नहीं किया, हालाँकि उनका कहना है कि यह अच्छी स्थिति में था। हालाँकि उनके साक्ष्य की प्रासंगिकता केवल इतनी है कि ट्रेनों की जावक दिखाने वाले उनके रजिस्टर में इस आशय की कोई प्रविष्टि नहीं है कि जब इस वैगन को रवाना किया गया था तो इसमें कुछ भी गलत था।

हालाँकि सबसे महत्वपूर्ण साक्ष्य ट्रेन के गार्ड राम प्रसाद राम(पी.डब्ल्यू. 2) का है। उन्होंने कहा कि मुगलसराय से ट्रेन चलने से पहले उन्होंने इसके दोनों तरफ गश्त की और जिस स्थान से ट्रेन चली थी, वहां अच्छी रोशनी थी और वाँच एंड वार्ड स्टाफ ने भी उस क्षेत्र में गश्त की थी। उन्होंने यह भी कहा कि मुगलसराय में ट्रेन के सभी वैगनों की रिवेट्स और सील की जाँच की गई और जाहिर तौर पर उनमें कुछ भी गलत नहीं था। अब अगर गार्ड के साक्ष्य पर विश्वास किया जाये तो प्रकट होता है कि माल वाला वैगन मुगलसराय में उस समय तक सही सलामत

था, जब तक इस वैगन सहित 214 मालगाड़ी मुगलसराय से रवाना नहीं हो गई थी। यदि ऐसा है तो यह मानने का कोई कारण नहीं होगा कि ट्रेन के मुगलसराय से रवाना होने से पहले वैगन के साथ कुछ किया गया था। यह उल्लेख किया जा सकता है कि विचारण न्यायालय ने गार्ड के साक्ष्य को स्वीकार कर लिया, जबकि उच्च न्यायालय इसे मानने के लिए तैयार नहीं था। गार्ड की साक्ष्य पर ध्यानपूर्वक विचार करने पर हमें कोई कारण नहीं दिखता कि उसके साक्ष्य पर विश्वास क्यों नहीं किया जाना चाहिए। जाहिरा तौर पर यह गार्ड का कर्तव्य है कि जब वह ट्रेन का कार्यभार संभाले तो यह देखे कि वह पूर्णतया ठीक है। ऐसा प्रतीत होता है कि गार्ड ने अपने कर्तव्य के निर्वहन में ट्रेन के दोनों तरफ गश्त की और रिवेट्स और सीलों को देखा कि वे सही सलामत थे। हालाँकि, यह निवेदन किया गया है कि गार्ड के साक्ष्य से यह नहीं पता चलता है कि जो मुहरें उसे सही सलामत मिलीं, वे वाडीबंदर की मूल मुहरें थीं और इस संभावना से इंकार नहीं किया गया है कि मूल मुहरों के साथ छेड़छाड़ की गई होगी और नई मुहरें लगाई गई होंगी जब ट्रेन दो दिनों तक मुगलसराय के मार्शलिंग यार्ड में थी, क्योंकि वॉच और वार्ड स्टाफ का साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया था। यदि वॉच एवं वार्ड स्टाफ की साक्ष्य रेलवे द्वारा प्रस्तुत की जाती तो यह शायद बेहतर होता, लेकिन अगर गार्ड के साक्ष्य पर विश्वास किया जाए कि जब ट्रेन मुगलसराय से छूटी तो सील और रिवेट्स सही सलामत थे, तो वॉच और वार्ड स्टाफ का साक्ष्य आवश्यक नहीं है। यह सत्य है कि गार्ड यह

नहीं कहता कि मुहरें वाडीबंदर की मूल मुहरें थीं, लेकिन दिलदारनगर के सहायक स्टेशन-मास्टर जगन्नाथ प्रसाद पी डब्ल्यू 9 की साक्ष्य से ऐसा प्रकट होता है कि जब ट्रेन वहां पहुंची तो उसने पाया कि वैगन के उत्तरी फ्लैपडोर खुले थे जबकि दक्षिणी फ्लैपडोर मूल मुहरों के साथ सही सलामत थे। इस साक्ष्य से पता चलता है कि जब ट्रेन मुगलसराय से रवाना हुई तो मूल मुहरों के साथ छेड़छाड़ नहीं की जा सकती थी और गार्ड की साक्ष्य कि सील और रिवेट्स सही सलामत थे, यह दर्शाता है कि जब वैगन मुगलसराय में था तो उसे कुछ नहीं हुआ था। इसके अलावा यह भी साक्ष्य है कि मुगलसराय में मार्शलिंग यार्ड में पर्याप्त रोशनी है और वाँच और यार्ड कर्मचारी भी वहां तैनात हैं। इसलिए इन परिस्थितियों में मार्शलिंग यार्ड में सील और रिवेट्स के साथ छेड़छाड़ की संभावना बहुत कम है। इस प्रकार, गार्ड की साक्ष्य कि 12 दिसंबर की शाम को ट्रेन से अलग होने से पहले सील तथा रिवेट्स सही सलामत थी स्पष्ट रूप से इस संभावना को खारिज कर देंगे कि मुगल-सराय छोड़ने से पहले वैगन के साथ कोई छेड़छाड़ की गई थी। यह सच है कि आखिरी दिन जब रेलवे की साक्ष्य दर्ज की जा रही थी और गार्ड को आगे की जिरह के लिए बुलाया गया था तो उसे यह सुझाव दिया गया था कि रेलवे कर्मचारी ने गांठें हटाई थी तथा चोरी के लिए जिम्मेदार थे। हालांकि उसने इससे इनकार किया. लेकिन यह उल्लेखनीय है कि यदि प्रत्यर्थी गार्ड के साक्ष्य से असंतुष्ट था, जिसका प्रभाव यह था कि जब वह 12 दिसंबर को ट्रेन के साथ मुगलसराय से

रवाना हुआ तो वैगन बिल्कुल ठीक था, तो उसने न्यायालय से इस वैगन के संबंध में वॉच और वार्ड कर्मचारियों के साक्ष्य प्रस्तुत करने के लिए रेलवे को आदेश देने के लिए नहीं कहा जब यह मुगलसराय में मार्शलिंग यार्ड में था। प्रत्यर्थी इस तरह के खुलासे की मांग कर सकता है। यदि न्यायालय द्वारा अनुरोध स्वीकार कर लिया जाता और रेलवे वॉच और वार्ड स्टाफ का साक्ष्य प्रस्तुत करने में विफल रहता तो, साक्ष्य अधिनियम की धारा 114 का उपयोग करना संभव हो सकता था और यह माना जाता कि वॉच और वार्ड स्टाफ द्वारा अपना साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया, यदि प्रस्तुत किया जाता, तो वह रेलवे के विरुद्ध जाता। लेकिन प्रत्यर्थी द्वारा वॉच और वार्ड स्टाफ को पेश करने के लिए किसी भी मांग के अभाव में, जिसे वह मांग सकता था, हमें कोई कारण नहीं दिखता कि गार्ड का इस प्रभाव का यह कथन कि जब उससे ट्रेन लेकर मुगलसराय छोड़ दिया, वैगन की सील और रिवेट्स सही सलामत थे, को क्यों स्वीकार नहीं किया जाना चाहिए। प्रत्यर्थी द्वारा वॉच और वार्ड स्टाफ को पेश करने की कोई मांग न किए जाने के कारण उसका केवल यह सुझाव कि मुगलसराय में रेलवे कर्मचारियों ने चोरी की होगी, स्वीकार नहीं किया जा सकता।

मुगलसराय और बक्सर के बीच क्या हुआ था इसकी गार्ड के और भी साक्ष्य है। ऐसा प्रकट होता है कि इन दोनों स्टेशनों के बीच ट्रेन केवल दिलदारनगर में ही रुकती है। हालांकि गार्ड की साक्ष्य यह है कि ट्रेन

दिलदारनगर पहुंचने से पहले ही वॉर्नर और होम सिग्नल के बीच अचानक रुक गयी। इसलिए वह यह पता लगाने के लिए नीचे उतरे कि परेशानी क्या थी। उन्होंने पाया कि दो वैगनों के बीच का नली-पाइप टूट गया था और इसके परिणामस्वरूप ट्रेन रुक गई। इसके अलावा साक्ष्य यह है कि जब ट्रेन मुगलसराय से चली थी तो नली-पाइप सही सलामत थी। उन्होंने इसे अपनी रफ मेमो बुक में नोट कर लिया, जिसे प्रस्तुत किया गया। उन्होंने नोट किया कि इस वैगन का उत्तरी फ़्लैपडोर खुला था। उसने नलीपाइप दोबारा जोड़ा और दिलदारनगर तक गया। वहां उन्होंने मामले की जानकारी स्टेशन स्टाफ को दी। उनका आगे साक्ष्य यह है कि ट्रेन के साथ तीन एस्कॉर्ट थे और जब ट्रेन दिलदारनगर पहुंचने से पहले वॉर्नर और होम सिग्नल के बीच खड़ी थी तब वे ट्रेन की सुरक्षा कर रहे थे। इन एस्कॉर्ट्स द्वारा उन्हें कुछ भी अप्रिय सूचना नहीं दी गई। दोनों सिग्नलों के बीच इसी स्टॉप पर गार्ड ने देखा कि इस वैगन के एक तरफ के रिवेट्स और सील टूट गए हैं। रेलवे का मामला यह है कि मुगलसराय और बक्सर के बीच चलती ट्रेन में चोरी हुई और इस तरह माल का कुछ हिस्सा खो गया। गार्ड के साक्ष्य से पता चलता है कि मुगलसराय और दिलदारनगर के बीच और फिर दिलदारनगर और बक्सर के बीच कुछ हुआ था। इसके अलावा दिलदारनगर स्टेशन स्टाफ की साक्ष्य यह है कि जब ट्रेन दिलदारनगर पहुंची तो इस वैगन के फ़्लैपडोर खुले पाए गए। दिलदारनगर स्टेशन पर जांच की कोई व्यवस्था नहीं होने के कारण सामग्री की जांच नहीं की गयी.

दिलदारनगर में वैगन को फिर से सील कर दिया गया और इस तथ्य को स्टेशन मास्टर की डायरी में नोट कर लिया गया। बता दें कि स्टेशन स्टाफ की गवाही थी कि वैगन को दोबारा सील किया गया था, हालांकि गार्ड का कहना है कि उसे दिलदारनगर में भी सील किया गया था। गार्ड के रफ मेमो में एंट्री, हालाँकि, केवल इतनी है कि वैगन को फिर से सील रिबेट किया गया था। गार्ड का यह कहना जरूर है कि दिलदारनगर में भी इसे रिबेट किया गया था, लेकिन स्टेशन स्टाफ और गार्ड के रफ मीमो में दर्ज प्रविष्टि इसका समर्थन नहीं करती है। ऐसा लगता है कि गार्ड के बयान के पीछे उसकी कोई गलती हो सकती है। इससे यह भी पता चलता है कि ट्रेन जब बक्सर पहुंची तब फ्लैपडोर क्यों फिर से खुला पाया गया, क्योंकि दिलदारनगर में इसकी मरम्मत नहीं की गई थी। फिर, बक्सर स्टेशन के कर्मचारियों की साक्ष्य यह है कि जब ट्रेन बक्सर पहुंची तो इस वैगन का उत्तरी फ्लैपडोर खुला था। इसके बाद इसे दोबारा सील कर दिया गया और जांच के लिए अलग कर दिया गया। 14 दिसंबर को बक्सर में चेकिंग हुई थी। तब यह पाया गया कि एक तरफ वाडीदबंदर की मूल मुहरें थीं जबकि दूसरी तरफ बक्सर की मुहरें थीं। वैगन की जाँच करने पर 27 गांठे यथावत पाई गईं, एक गांठ का आवरण फटा हुआ था तथा एक गठरी ढीली एवं शिथिल पाई गई। इस प्रकार मुगलसराय और बक्सर के बीच जो कुछ हुआ उसका साक्ष्य इस बात को संभावित बनाता है कि मुगलसराय और

बक्सर के बीच चलती ट्रेन में चोरी हुई थी और इसके कारण माल के कुछ हिस्से का नुकसान हो सकता है।

हालाँकि, प्रत्यर्थी की ओर से यह तर्क दिया गया कि मुगलसराय से इस बात का कोई सबूत पेश नहीं किया गया कि जब वैगन मार्शलिंग यार्ड में था तब क्या हुआ था और सील बुक जो हर रेलवे स्टेशन पर रखी जाती है जिसमें वैगन को दोबारा सील करने पर दोबारा सील करने की प्रविष्टियाँ होती हैं मुगलसराय से प्रस्तुत नहीं की गई थी और इस अप्रस्तुतीकरण से एक प्रतिकूल निष्कर्ष निकाला जाना चाहिए। तथापि हमारी राय यह है कि गार्ड का यह साक्ष्य कि जब वह मुगलसराय से ट्रेन लेकर निकला था तो सीलें सही सलामत थीं, यह दिखाने के लिए पर्याप्त है कि जब वैगन मुगलसराय से रवाना हुआ तो वैगन मूल सीलों के साथ सही सलामत था और इसलिए इस मामले की परिस्थितियों में वॉच एंड वार्ड स्टाफ या मुगलसराय की सील बुक के अप्रस्तुतीकरण से कोई प्रतिकूल निष्कर्ष निकालना संभव नहीं है। यह अलग बात होती अगर प्रत्यर्थी ने सील बुक के साथ-साथ वॉच और वार्ड स्टाफ के साक्ष्य भी मांगे होते। लेकिन प्रत्यर्थी ने केवल इस सुझाव से ही संतोष कर लिया कि मुगलसराय में चोरी हुई होगी, जिसे गार्ड ने नकार दिया और न्यायालय से रेलवे को यह सबूत पेश करने का आदेश देने के लिए नहीं कहा। इन परिस्थितियों में गार्ड के साक्ष्य और इस तथ्य से कि दरवाजे के दक्षिणी तरफ की एक सील

मूल स्टेशन की थी, हमें नहीं लगता कि इस आधार पर कि मुगलसराय में वॉच एंड वार्ड स्टाफ और सील बुक के साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किए गए रेलवे के खिलाफ कोई प्रतिकूल निष्कर्ष निकालना संभव है। सील बुक का महत्व केवल तभी होता जब वैगन को मुगलसराय में फिर से सील किया गया होता, लेकिन हमारी राय में गार्ड की साक्ष्य के बाद कि उसने सील और रिवेट्स को सही सलामत पाया था जब वह ट्रेन लेकर मुगलसराय से चला गया। यह सोचने का कोई कारण नहीं है कि वैगन को मुगलसराय में फिर से सील कर दिया गया था। साक्ष्यों पर सावधानीपूर्वक विचार करने पर हमारी राय यह है कि रेलवे के साक्ष्यों से यह उचित अनुमान नहीं निकाला जा सकता है कि जिस समय वैगन वहां था, उस दौरान मुगलसराय में रेलवे या उसके कर्मचारियों द्वारा कदाचार किया गया था। यदि गार्ड के साक्ष्य को स्वीकार कर लिया जाए, और हम इसे स्वीकार भी करते हैं, तो इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता कि माल का नुकसान मुगलसराय और बक्सर के बीच चलती ट्रेन में चोरी के कारण हुआ है।

कदाचार को साबित करने के लिए प्रत्यर्थी की ओर से कोई साक्ष्य नहीं है और चूंकि रेलवे की ओर से पेश किए गए साक्ष्यों से कदाचार का उचित अनुमान नहीं लगाया जा सकता है, इसलिए मुकदमा विफल हो जाना चाहिए।

इसलिए हम अपील की अनुमति देते हैं, उच्च न्यायालय के फैसले और डिक्री को रद्द करते हैं और अतिरिक्त अधीनस्थ न्यायाधीश के फैसले को बहाल करते हैं। इस मामले की परिस्थितियों में हम पक्षकारों को उनकी पूरी लागत स्वयं वहन करने का आदेश देते हैं।

अपील अनुमत की गई।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी सुश्री भानुप्रिया जैन आर.जे.एस. द्वारा किया गया है।

अस्वीकरण: 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 प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।