लक्ष्मी बैंग्लस स्टोर

बनाम

भारत संघ एवं अन्य

6 दिसंबर, 1990

[कुलदीप सिंह और के. रामास्वामी, न्यायाधिपतिगण]

भारतीय रेलवे अधिनियमः धारा 77-बी-माल के नुकसान के लिए हर्जाने के लिए मुकदमा-सीमा अवधि-प्रारंभ बिंदु–क्या प्रेषक भेजे गए माल के मूल्य में परिवर्तन का पात्र है।

अपीलार्थी ने 3 जून, 1964 को फिरोजाबाद से श्रीकाकुलम तक चूडियो की खेप के लिए एक रेल-वैगन बुक किया था। उन्होंने भेजे गये माल का मूल्य रूपये 25 हजार घोषित किया था। कांच की चूडियो से भरा वैगन 22 जून 1964 को दुर्घटनाग्रस्त हो गया। माल की एक खुली मूल्यांकन डिलीवरी 4 सितंबर, 1964 को गंतव्य पर अपीलार्थी को की गई थी। अपीलार्थी ने पाया कि आधी से अधिक चूड़ियाँ क्षतिग्रस्त हो गई थीं।

अपीलार्थी ने इस आधार पर 32869.87 रूपये के नुकसान का दावा किया कि चूडियो का वास्तविक मूल्य रूपये 56,837.04 था। प्रतिवादीगणो ने अन्य बातो के साथ साथ इस आधार पर दावे का विरोध किया कि अपीलकर्ता माल के मूल्य को बढाकरनुकसान का दावा नहीं कर सकता। यह भी तर्क दिया गया कि मुकदमा दुर्घटना की तारीख से 3 साल की अवधि के बाद दायर किया गया था, जब संपत्ति को नुकसान हुआ था, जो कि सीमा अधिनियम के अनुच्छेद 10 के तहत सीमा द्वारा वर्जित था।

विचारण न्यायालय ने माना कि 4 सितंबर, 1964 से परिसीमा की अवधि की गणना करते हुये, जब माल के नुकसान की सीमा ज्ञात थी, मुकदमा परिसीमा के भीतर

था। हालांकि अदालत ने यह कहते हुये मुकदमा खारिज कर दिया कि प्रतिवादी को यह तर्क देने से से रोक दिया गया था कि सामान का मूल्य घोषित राशि रूपये 25 हजार से अधिक था।

उच्च न्यायालय ने अपील में, परिसीमा के बिंदु के साथ साथ मूल्यांकन पर भी विचारण न्यायालय के निष्कर्षों को उलट दिया। उच्च न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि अपीलकर्ता भेजे गए माल के मूल्य रूपये 56,837.04 का दावा करने का हकदार था और खेप की बुकिंग के समय मूल्य के संबंध में घोषणा का कोई महत्व नहीं था। हालांकि, उच्च न्यायालय ने अपील खारिज कर दी इस आधार पर कि मुकदमा परिसीमा द्वारा वर्जित था।

अपीलार्थी की ओर से इस न्यायालय के समक्ष यह तर्क दिया गया था कि सीमा प्रयोजनों के लिए गिनती-बिंदु 4 सितंबर, 1964 होना चाहिए। दूसरी ओर, प्रत्यर्थियों द्वारा यह तर्क दिया गया कि अपीलार्थी को माल के मूल्यांकन से वापस जाने की अनुमति नहीं दी जा सकती है जिसे उसने खेप की बुकिंग के समय घोषित किया था।

अपील को खारिज करते हुए, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया:

(1) यह स्थापित करने के लिये रेलवे प्रशासन को अपने दायित्व से राहत देना उच्च न्यायालय के लिये उचित नहीं था कि माल की क्षति मुकदमे की तारीख से तीन साल से अधिक समय के बाद हुई। [460 जी]

भारत संघ बनाम अमर सिंह, [1960] 2 एस.सी.आर. 75 और जेटमुल भोजराज बनाम दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे कंपनी लिमिटेड, [1963] 2 एस.सी.आर. 832, - संदर्भित।

(2) दुर्घटना की जानकारी ने इस धारणा को जन्म दिया होगा कि दुर्घटना में माल क्षतिग्रस्त हो गया था, लेकिन यह साबित करने का भार रेलवे को उठाना होगा

कि क्षतिमुकदमे की तारीख से 3 साल बाद हुई है। यह दिखाने के लिये रिकॉर्ड पर कोई सामग्री नहीं है कि प्रतिवादीगणो ने ऐसा किया है। उच्च न्यायालय द्वारा रेलवे प्रशासन को उसके भार से मुक्त करना उचित नहीं था। इसलिए, इस मुद्दे पर उच्च न्यायालय के आदेश को अपास्त किया जाता है। [462 बी-सी]

(3) अपीलार्थी को अपनी सुविधानुसार और अपने लाभ के लिये भेजे गये माल के मॅलय को बदलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये। माल के मूल्य को प्रमाणित करने के लिये विचारण न्यायालय के समक्ष अपीलकर्ता द्वारा प्रस्तुत बिल, खेप की बुकिंग के समय मौजूद होना चाहिये, को उसकी सुविधा और उसके लाभ के लिए भेजा जाता था। इस बात का कोई स्पष्टीकरण नहीं है कि उन्होंने विचारण के दौरान अपने दावे रूपये 56,837.04 रूपये के मुकाबले बुकिंग के समय माल का मूल्य 25 हजाररूपये क्यों घोषित किया। अपीलकर्ता के रूख में कोई समानता नहीं है। 'कार्रवाई में निष्पक्षता' के नियम की मांग है कि अपीलार्थी को उसके द्वारा स्वेच्छा से भेजे हुये माल के घोषित किये गये मूल्यांकन पर निर्भर किया जाये। [463 ई-जी]

चुनीलाल बनाम गवर्नर जनरल, ए.आई.आर. 1949 मैक 754, स्वीकृत किया।

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील सं. 517/1976।

आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय के अपील संख्या 552/1970 में पारित निर्णय और डिक्री दिनांक 24.7.1974 से।

ए. सुब्बा राव, अपीलार्थी के लिए।

आर.बी. दातार, राजेंद्र सिंघवी, बी.के. प्रसाद और सी.वी.एस. राव, प्रतिवादीगणों के लिए।

न्यायालय का निर्णय कुलदिप सिंह, न्यायाधिपति द्वारा दिया गया था।

मैसर्स लक्ष्मी बैंग्ल्स स्टोर्स ने भारत संघ के जरिये पूर्वी रेलवे और दक्षिण-पूर्वी रेलवे के खिलाफ हर्जाने के लिए दावा दायर किया। निचली अदालत ने मुकदमा खारिज कर दिया। अपील पर उच्च न्यायालय की एक खंड पीठ ने निचली अदालत के निष्कर्षों को गुण-दोष के आधार पर खारिज कर दिया, लेकिन इस आधार पर अपील को खारिज कर दिया कि मुकदमा परिसीमा द्वारा वर्जित था। विशेष अनुमति याचिका के माध्यम से यह अपील उच्च न्यायालय के फैसले के खिलाफ है।

हम आवश्यक तथ्य बता सकते हैं। अपीलार्थी ने 3 जून, 1964 को फिरोजाबाद से श्रीकाकुलम तक चूडियो की खेप के लिये एक रेल वैगन बुक किया, उन्होने भेजे गये माल का मूल्य रूपये 25 हजार घोषित किया। कांच की चूड़ियों से भरा वैगन 22 जून, 1964 को गंगूटी रेलवे स्टेशन पर दुर्घटनाग्रस्त हो गया और क्षतिग्रस्त हो गया था। इसके बाद, रेलवे अधिकारियों द्वारा चूडी के डिब्बों को दूसरे वैगन में स्थानांतरित कर दिया गया। खेप 25 जुलाई, 1964 को श्रीकाकुलम पहुंची और 4 सितंबर, 1964 को अपीलार्थी को माल की खुली मूल्यांकन डिलीवरी की गई। अपीलार्थी ने पाया कि आधी से अधिक चूड़ियाँ क्षतिग्रस्त हो गई थीं। अपीलार्थी के अनुसार चूड़ियों का वास्तविक मूल्य रूपये 56,837.04 था और उसे वापस सौंपे गये क्षतिग्रस्त स्टॉक का मूल्य 27,752.87 रूपये था। इस प्रकार अपीलकर्ता ने रूपये 32,869.87 रूपये की क्षति का दावा किया। प्रतिवादीगणो ने अपीलार्थी के दावे का विरोध किया। यह दलील दी गई कि अपीलार्थी ने पूरी खेप का मूल्य रुपये 25,000 घोषित किया है, वह मूल्य को रूपये 56,837.04 रूपये तक बढ़ाकर नुकसान का दावा नहीं कर सकता। यह भी कहा गया कि भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा 77-बी के प्रावधानों को देखते हुए अपीलार्थी क्षतिपूर्ति का हकदार नहीं था। आगे यह भी तर्क दिया गया कि मुकदमा दुर्घटना की तारीख से 3 साल की अवधि के बाद दायर किया गया है, जब संपत्ति को नुकसान हुआ,

तो उसे परिसीमा अधिनियम के अनुच्छेद 10 के तहत परिसीमा द्वारा वर्जित किया गया था।

विचारण अदालत ने 7 फरवरी, 1970 के अपने फैसले में निम्नलिखित निष्कर्ष निकालेः

1. 20 जून, 1964 को हुई दुर्घटना घटी वह रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही और असावधानी के कारण हुई थी और संभावित नहीं थी।

2. क्षतिग्रस्त चूडियां 4 सितंबर, 1964 को अपीलकर्ता-वादी को सौंप दी गई, जब माल के नुकसान की सीमा ज्ञात हुई। 4 सितंबर, 1964 से परिसीमा की अवधि की गणना करते हुये, मुकदमा परिसीमा के भीतर था।

3. भारतीय रेल अधिनियम की धारा 77-बी को मामले के तथ्यो पर लागू नहीं किया गया था।

4. अपीलकर्ता-वादी ने माल का मूल्य 25 हजार रूपये घोषित किया है, उसे यह तर्क देने से रोक दिया गया कि उक्त मूल्य उस राशि से अधिक था।

उपरोक्त निष्कर्षों को ध्यान में रखते हुए, अपीलार्थी को रेलवे से 27,754.87 रूपये मूल्य का क्षतिग्रस्त माल वापस मिल गया, जिसका मूल्य घोषित मूल्य से अधिक था। उसके मुकदमें को विचारण न्यायालय ने खारिज कर दिया था।

उच्च न्यायालय ने विचारण अदालत के निष्कर्षों को इस आशय से मंजूरी दी कि दुर्घटना रेवले कर्मचारियो की लापरवाही के कारण हुई थी और भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा 77-बी लागू नहीं थी। हालांकि, उच्च न्यायालय ने परिसीमा के बिंदु और मूल्यांकन पर भी विचारण न्यायालय के निष्कर्षो को उलट दिया। उच्च न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि अपीलकर्ता भेजे गए माल के मूल्य रूपये

56,837.04 का दावा करने का हकदार था और खेप की बुकिंग के समय मूल्य के संबंध में घोषणा का कोई महत्व नहीं था। उच्च न्यायालय ने अंततः इस आधार पर अपील को खारिज कर दिया कि मुकदमा परिसीमा द्वारा वर्जित था।

अपीलकर्ता की ओर से उपस्थित विद्वान वकील श्री ए. सुब्बा राव ने तर्क दिया है कि उच्च न्यायालय ने दुर्घटना की तारीख से सीमा की अवधि की गणना करने में गलती की है। उनके अनुसार भेजने वाले को निश्चित रूप से पता नहीं चलेगा। जब तक उसे माल की खुली डिलीवरी नहीं हो जाती, तब तक पता चल जाता है कि हादसे में सामान को कितना नुकसान हुआ है और और किस हद तक। इसलिए, उनका तर्क है कि सीमा के उद्देश्य के लिए गणना-बिंदु 4 सितंबर, 1964 होना चाहिए जब क्षतिग्रस्त माल अपीलार्थी को वितरित किया गया था। हम इस तर्क की जांच नहीं करना चाहते हैं क्योंकि हमारा विचार है कि उच्च न्यायालय को यह स्थापित करने के लिए रेलवे प्रशासन को उसके दायित्व से मुक्त करना उचित नहीं था कि माल की क्षति मुकदमे की तारीखसे तीन साल से अधिक समय के बाद हुई थी। इस न्यायालय द्वारा भारत संघ बनाम अमर सिंह, [1960] 2 एस.सी.आर. 75 में निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया:

> "अब सवाल यह है कि परिसीमा की अवधि अनुच्छेद 30 के तहत दावेदार के विरूद्व कब शुरू कब होती है? अनुच्छेद 30 के सामने तीसरे कॉलम में उल्लेख किया गया है कि उक्त दावा हानि या चोट होने की तारीख से एक वर्ष के भीतर किया जाना चाहिए। इसका भार प्रतिवादी पर है जो कि वादी पर दावा नहीं करना चाहता है यह स्थापित करने के लिए कि नुकसान दावा की तारीख से एक वर्ष से अधिक समय में हुआ है। यह प्रस्ताव स्वयंसिद्ध है और इसका कोई उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है। (पुराने अधिनियम के तहत अनुच्छेद 30, नए

अधिनियम के तहत अनुच्छेद 10 है और सीमा की अवधि 3 साल है।)"

फिर जेटमुल भोजराज बनाम दार्जिलिंग हिमालय रेलवे कंपनी लिमिटेड, [1963] 2 एस.सी.आर. 832 इस अदालत ने कानूनी स्थिति को निम्नानुसार दोहराया :

"कॉलम 3 के अनुसार प्रारंभिक बिंदु माल के नुकसान या क्षति की तारीख होगी। अब जब माल भेजने वाले द्वारा माल भेजा जाता है तो वह उस सटीक तारीख को जानने की स्थितिमें नहीं होगा जिस दिन नुकसान या क्षति हुई है। भारत संघ बनाम अमर सिंह, [1960] 2 एस. सी. आर. 75 इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया है कि इसका भार रेलवे प्रशासन पर होगा जो वादी को यह यह स्थापित करने के लिए कि नुकसान या क्षति दावा शुरू होने से एक साल पहले हुई थी।"

प्रतिवादी रेलवे प्रशासन द्वारा यह दिखाने के लिये कोई सबूत पेश नहीं किया गया कि माल की क्षति मुकदमा शुरू होने से 3 साल से अधिक पहले हुई थी। नीचे दी गई किसी भी अदालत द्वारा इस संबंध में कोई निष्कर्ष नहीं निकाला गया है। उच्च न्यायालय ने अपीलकर्ता के विरूद्व मामले का निर्णय निम्नलिखित शब्दो में किया:

"वर्तमान मामले में, वादी ने बताया है कि खुली डिलीवरी लेने के बाद उसने पूछताछ की और पता चला कि क्षति टक्कर और परिवहन के कारण हुआ था। यह जानते हुए कि टक्कर और परिवहन कब हुआ था, वादी स्वयं दोषी था यदि उसने परिसीमा की निर्धारित अवधि के भीतर दावा दायर नहीं किया था।

"हमारे समक्ष आये मामले में, वादी का मामला ही यह था कि टक्कर की तारीख और परिवहन की तारीख पर माल क्षतिग्रस्त हो गया था।

इस प्रकार रेलवे प्रशासन को स्थापित करने के स्थापित करने के दायित्व से राहत मिली थी जब नुकसान हुआ था। दावा परिसीमा अधिनियम के अनुच्छेद 10 सपठित परिसीमा अधिनियम की धारा 15 में निर्धारित अवधि के बाद दायर किया गया था।"

हम उच्च न्यायालय से सहमत नहीं हैं। एक तथ्य बयान करने के लिये वादी ने दुर्घटना की तारीख का उल्लेख किया था। यह भी कहा गया कि वादी को नुकसान के बारे में 4 सितंबर, 1964 को पता चला जब उसे सामान की खुली डिलीवरी मिली। दुघर्टना की जानकारी से यह धारणा उत्पन्न हो सकती है कि दुर्घटना में माल क्षतिग्रस्त हो गया था, लेकिन यह साबित करने का भार रेलवे को उठाना होगा कि क्षतिमुकदमे की तारीखसे तीन साल बाद हुई है। यह दिखाने के लिये रिकॉर्ड पर कोई सामग्री नहीं है कि प्रतिवादीगणो ने ऐसा किया है। उच्च न्यायालय द्वारा रेलवे प्रशासन को उसके दायित्व से मुक्त करना उचित नहीं था। इसलिए, हम इस मुद्दे पर उच्च न्यायालय के निष्कर्षों को अपास्त करते हैं।

चूंकि हमने रेलवे के खिलाफ सीमा- मुद्दे का फैसला कर लिया हे, इसलिये अन्य मुद्दे पर प्रतिवादीगणो की ओर से उपस्थिति विक्षन वरिष्ठ वकील श्री आर.बी. दातार के तर्क से निपटना आवश्यक हो गया है। उन्होंने तर्क दिया है कि उच्च न्यायालय ने माल के मूल्यांकन के मुद्दे पर निचली अदालत के निष्कर्ष को गलत तरीके से अपास्त कर दिया है। उनके अनुसार, अपीलार्थी को माल के मूल्यांकन से पीछे हटने की अनुमति नहीं दी जा सकती है, जो उसने माल की बुकिंग के समय घोष्ज्ञित की थी। अपीलार्थी ने भेजे गये माल का मूल्य रूपये 25,000 घोषित किया है, अब वह इसके लिए रूपये 56,837.04 का दावा नहीं कर सकता है।

हमारे विचार के लिए सवाल यह है कि क्या रेलवे प्रशासन अपीलार्थी को उस मूल्यांकन से अधिक मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है जो उसने माल की बुकिंग के समय घोषित किया था, हालांकि उसके द्वारा ऐसी घोषणा किये जाने का कोई कानूनी दायित्व नहीं था।

श्री दातार ने चुनी लाल बनाम गर्वनर जनरल, ए.आई.आर. 1949 मद्रास 754 मैक, न्यायाधीश, जिन्होंने निर्णय दिया, ने निम्नलिखित टिप्पणी कीः

> "निर्धारण के लिए एक दिलचस्प बिंदु यह है कि यदि वादी, हालांकि बॉक्स की सामग्री का मूल्य निर्धारण करने के लिये कोई कानूनी बाध्यता नहीं है, अपनी मर्जी से ऐसा करता है, तो रेलवे कंपनी उसे अपने मूल्यांकन से अधिक मुआवजा देने के लिय कानूनी रूप से उत्तरदायी है....मेरी राय यह है कि जहां एक प्रेषक रेल द्वारा भेजे गये एक बॉक्स और उसकी सामग्री का विशेष रूप से मूल्य निर्धारण करने की जिम्मेदारी लेता है, तो उसके लिये रेलवे कंपनी से उस मूल्यांकन से अधिक कुछ भी दावा करने और इस सामग्री के लिये खुला नहीं है कि बॉक्स में अधिक मूल्यवान वस्तुये है, एक ऐसा कथन, जिसका खंडन करने में रलेवे कंपनी को बडी कठिनाई हो सकती है।"

चूनी लाल के मामले (उपरोक्त) पर उच्च न्यायालय ने ध्यान दिया, लेकिन उच्च न्यायालय मैक, न्यायाधीश द्वारा निम्नलिखित शब्दो में लिये गये विचार से असहमत था : एलएम 20

> "विद्वान न्यायाधीश ने उस सिद्धांत को नहीं बताया जिस पर उन्होंने अपना निष्कर्ष आधारित किया है। यदि यह उनका विचार था कि प्रेषक को घोषण में उल्लिखित मूल्य से अधिक का दावा करने से रोक दिया

गया था, तो हम यह नहीं देखते कि कोई रोक कैसे हो सकती है जब तक कि रेलवे प्रशासन ने घोषणा में निहित प्रतिनिधित्व को आगे बढाने में कुछ किया था। विद्वान न्यायाधीश ने माल के वास्तविक मूल्य के बारे में दावे का खंडन करने में रेलवे प्रशासन की कठिनाई का उल्लेख किया। यह केवल साक्ष्य और सबूत का मामला है और हम सोचेंगे कि भेजने वाले को यह साबित करने में अधिक कठिनाई होगी कि माल का वास्तविक मूल्य उस मूल्य से अधिक था जो उसने स्वयं स्वेच्छा से घोषित किया था। इसलिए हम मानते हैं कि अग्रेषण नोट में उल्लिखित मूल्यांकन वादी पर बाध्यकारी नहीं है।"

हमने इस मुद्दे पर सोच-समझकर विचार किया है। हमारा विचार है कि अपीलकर्ता को अपनी सुविधानुसार और अपने लाभ के लिये भेजे गये माल के मूल्य को बदलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये। माल के मूल्य को प्रमाणित करने के लिये अपीलकर्ता द्वारा विचार न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत किये गये बिल माल की बुकिंग के समय अस्तित्व में होने चाहिये। इस बात का कोई स्पष्टीकरण नहीं है कि उसने दावे में रूपये 56,837.04 के अपने दावेके मुकाबले बुकिंग के समय माल के मूल्य के रूप में 25 हजार रूपये क्यों घोषित किये। हम अपीलकर्ता के रूख में कोई समानता नहीं देखते है। 'कार्रवाई में निष्पक्षता' के नियम की माँग है कि अपीलकर्ता को उसके द्वारा स्वेच्छा से घोषित किये गये माल के मूल्यांकन पर निर्भर किया जाये। हम चुनीलाल के प्रकरण (उपरोक्त) में मैक द्वारा व्यक्त विचार का अनुमोदन करते है। हम उच्च न्यायालय द्वारा दिये गये निष्कर्षो को इस संबंध में अपास्त करते है और और विचारण न्यायालय के निष्कर्षो को बहाल करते है।

मुद्दों पर टेढे-मेढे निष्कर्षो के बावजूद, अपीलकर्ता के लिये शुद्व परिणाम वही रहता है। लागत के संबंध में कोई आदेश दिये बिना अपील खारिज की जाती है।

याचिका खारिज की गई।

आर.एस.एस.

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल '**सुवास**' के जरिए अनुवादक की सहायता से 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।