

शिपिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

बनाम

एम/एस. भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड और अन्य

5 दिसंबर 2007

न्यायाधिपति एसबी सिन्हा और न्यायाधिपति जीएस सिंघवी

समुद्री कानून-समुद्र द्वारा माल की ढुलाई का अनुबंध- जापान से भारत- 16 मामलों की खेप-खेप को नुकसान हर्जाने का दावा करने वाला मुकदमा- भारत में केवल 2 मामलों के संबंध में दायर किया गया-अदालतें यह अभिनिर्धारित करते हुए कि भारतीय कानून मामले में लागू था और जापानी कानून नहीं और वह दावेदार इससे अधिक नुकसान का हकदार था उसी की गणना करने के बाद अधिकतम देयता सभी 16 मामलों पर विचार करें-अपील पर- अभिनिर्धारित किया गया: जापानी कानून लागू होता है और भारतीय कानून नहीं- उत्तरदाता की देयता सीमित थी 2 प्रकरण में- मामला पुनः से विचार के लिए भेजा गया- समुद्री मार्ग से माल की ढुलाई अधिनियम ,1925-एस। 2-समुद्र द्वारा जापानी माल ढुलाई अधिनियम,1992-अनुच्छेद 1, 2 और 13-विधेयकों से संबंधित कानून के

कुछ नियमों के एकीकरण के लिए अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन ओ फ्लेडिंग (हेग नियम)-खंड 5 और 6।

अपीलकर्ता जहाजों के एक बेड़े का मालिक था। जापान से भारत तक ले जाने के लिए 16 पैकेजों वाली एक खेप उत्तरदाता नंबर 1 द्वारा अपीलकर्ता को सौंपी गई थी। भारत में बंदरगाह पर खेप के पहुंचने पर, इसके पांच मामले क्षतिग्रस्त हालत में पाए गए। उत्तरदाता ने केवल दो मामलों के संबंध में अपीलकर्ता के खिलाफ क्षतिपूर्ति के लिए मुकदमा दायर किया। ट्रायल कोर्ट ने अपीलकर्ता को इस आधार पर नुकसान के भुगतान के लिए उत्तरदायी ठहराया कि वह खेप को नुकसान पहुंचाने के लिए जिम्मेदार था क्योंकि ऐसा तब हुआ था जब कार्गो उसके प्रभार में था। यह आयोजित हुआ उत्तरदाता अधिकतम देयता से अधिक क्षति का हकदार था क्योंकि क्षति की मात्रा की गणना सभी 16 मामलों के वजन को ध्यान में रखते हुए की जानी थी न कि केवल 2 मामलों को ध्यान में रखते हुए। यह अभिनिर्धारित किया गया कि अनुबंध भारतीय माल की दुलाई अधिनियम 1925 द्वारा शासित ना की जापानी माल दुलाई अधिनियम 1992 द्वारा। अंतर-न्यायालय अपील में, खंड पीठ ने उच्च न्यायालय ने विचारण न्यायालय के आदेश की पुष्टि की।

इस न्यायालय में अपील में, अपीलार्थी ने तर्क दिया कि लेडिंग बिल में कार्गो का खुलासा नहीं किया गया है, जिसका दायित्व अपीलार्थी केवल

उसमें निर्दिष्ट राशि तक ही सीमित था और कि मामले में भारतीय कानून को गलत तरीके से लागू किया गया था।

आंशिक रूप से अपील की अनुमति देना और मामले को पुनः विचारण अदालत को भेजा, अदालत ने अभिकथित किया कि:-

1.1 भारतीय कैरिज माल अधिनियम 1925 की धारा 2 के अवलोकन द्वारा स्पष्ट रूप से प्रदर्शित है कि भारत के किसी भी बंदरगाह से भारत के अंदर या बाहर किसी अन्य बंदरगाह तक माल ले जाने वाले जहाजों में समुद्र के माध्यम से माल की ढुलाई पर भारतीय कैरिज माल अधिनियम 1925 लागू होता है। इसका मतलब यह होगा कि भारतीय अधिनियम केवल तभी लागू होगा जब जहाजों में समुद्र के माध्यम से माल की ढुलाई भारत के भीतर स्थित बंदरगाह से होती है और भारत के बाहर कोई बंदरगाह से नहीं। चूंकि मूल बंदरगाह भारत के बाहर है, इसलिए भारतीय अधिनियम की धारा 2 का कोई उपयोग नहीं होगा। दूसरी ओर, जापानी समुद्र द्वारा माल का वहन अधिनियम, 1992 में ऐसी स्थिति पर लागू होता है जहाँ जहाज द्वारा माल की ढुलाई या तो लोडिंग बंदरगाह से या निर्वहन बंदरगाह से होती है, जिसमें से कोई भी जापान से बाहर स्थित है। इसलिए, तत्काल मामला में जापानी अधिनियम स्पष्ट रूप से लागू होगा।

1.2 उच्च न्यायालय ने भारतीय कानून के प्रावधानों को लागू किया। बिल ऑफ लेडिंग का खंड 6 केवल एक कानूनी कल्पना को बढ़ावा

देता है। यह ऐसे मामले में लागू होता है जहां नुकसान या क्षति की घटना का स्थान पता नहीं है। यह केवल प्रदान करता है कि ऐसी स्थिति में नुकसान की मात्रा किसी भी अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन या राष्ट्रीय कानून में प्रदान की गई मौद्रिक सीमा से अधिक नहीं होगी। उच्च न्यायालय द्वारा उसके निष्कर्ष के समर्थन में कोई कारण नहीं दिया गया है। अंतर्राष्ट्रीय वाचा का खंड 7 बिल ऑफ लेडिंग (हेग नियम) से संबंधित कानून के कुछ नियमों के एकीकरण के लिए भी इसके खंड 6 के साथ पढ़ा जाना चाहिए।

2.1 उच्च न्यायालय का दृष्टिकोण है कि वादी- उत्तरदाता अधिकतम से अधिक क्षति का हकदार था, क्योंकि इसमें प्रदान की गई देयता, क्योंकि क्षति की मात्रा की गणना सभी 16 मामलों के वजन को ध्यान में रखते हुए की जानी थी, न कि केवल दो मामलों के गलत से है। यदि वादी- उत्तरदाता ने क्षति के अपने दावे को केवल दो मामलों तक ही सीमित रखा, तो यह अवलोकन करने की कोई गुंजाइश नहीं थी कि देनदारी की गणना को 16 मामलों के भार को ध्यान में रखकर की जानी चाहिए। उक्त निष्कर्ष के समर्थन में भी कोई कारण नहीं बताया गया है। उच्च न्यायालय की चर्चा उक्त निष्कर्ष के साथ समाप्त होती है जो स्पष्ट रूप से वैधानिक प्रावधानों के विपरीत है।

2.2 यह नहीं कहा जा सकता कि माल का मूल्य लदान बिल में घोषित किया गया था। यह इस आधार पर आधारित है कि बिल ऑफ

लैंडिंग चालान को संदर्भित करता है। चालान बिल ऑफ लैंडिंग का हिस्सा नहीं है। माल का मूल्य लदान बिल पर बताया जाना आवश्यक है ताकि शिपिंग कंपनी को माल ढुलाई की मात्रा की गणना करने में सक्षम बनाया जा सके। किसी वैधानिक प्रावधान के अभाव में इसे रोका नहीं जा सकता आवश्यक निहितार्थ द्वारा या अन्यथा उसमें शामिल किया जाए। इसके अलावा, यह विवाद पहली बार इस न्यायालय के समक्ष उठाया गया है। अपीलकर्ता का दायित्व सीमित है और वह भी दो मामलों के संबंध में मामले पर नए सिरे से विचार किया जाना चाहिए।

3. मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्टेशन ऑफ गुड्स एक्ट, 1993 के प्रावधान ए जिनका संदर्भ पार्टियों द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष दिया गया है, लागू नहीं होते हैं क्योंकि माना जाता है कि परिवहन का तरीका केवल समुद्र के द्वारा था और इसमें धारा 2 (के) में परिभाषित कोई भी मल्टीमॉडल परिवहन शामिल नहीं था।

सिविल अपीलीय न्याय निर्णय: सिविल अपील सं 5638/ 2007

मद्रास उच्च न्यायालय के ओ. एस.ए. सं 247/2000 में निर्णय और अंतिम आदेश दिनांक 2.12.2004 से

अपीलार्थी के लिए:-.सी. ए. सुंदरम,पी. बी. सुरेश और विपिन नायर
(मंदिर विधि फर्म के लिए)

उत्तरदाताओं के लिए:- पी.आर.सिक्का और चंद्र शेखर अशरी।

न्यायालय का निर्णय न्यायाधिपति एस. बी. सिन्हा द्वारा दिया गया।

1. अनुमति दी गई।

2. समुद्री माल द्वारा भारतीय माल दुलाई अधिनियम, 1925 (संक्षेप में भारतीय अधिनियम) का जापानी माल दुलाई अधिनियम 1992 ;संक्षेप में (जापानी अधिनियम) की तुलना में लागू होना प्रश्न में है।

3. इस अपील में, जो 2000 के ओएसए नंबर 247 में मद्रास उच्च न्यायालय की एक डिवीजन बेंच द्वारा 2.12.2004 को पारित एक निर्णय और आदेश से उत्पन्न हुई है जिसमें एक विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पारित निर्णय और डिक्री दिनांक 7.03.2000 की पुष्टि की गई है। 1996 के सीएस नंबर 75 में। जहाजों के बेड़े का मालिक है। पीसी 650 एचई के लिए सब असेंबली के छह सेटों की एक खेप कोबे जापान से मद्रास तक ले जाने के लिए उत्तरदाता नंबर 1 द्वारा सौंपी गई थी। इसमें 16 पैकेज थे। यह 17.12.1994 को मद्रास बंदरगाह पर पहुंचा।

4. खेप का एक हिस्सा क्षतिग्रस्त हालत में मिला। इसके लिए निरीक्षण किया गया। पाँच मामलों में कुछ क्षति देखी गई। इस आधार पर कि अपीलकर्ता के कर्मचारियों की ओर से लापरवाही के कारण कम डिलीवरी का नुकसान हुआ था। मद्रास उच्च न्यायालय के मूल पक्ष में एक

मुकदमा दायर किया गया था। हालाँकि क्षति का दावा केवल दो मामलों तक ही सीमित था। अर्थात् मामला संख्या 00002 और 0013। उक्त मुकदमे में, निम्नलिखित राहत की प्रार्थना की गई थी:-

(ए) 16,72,143.87 रुपये की राशि जिसमें शिकायत की तारीख से लेकर वसूली की तारीख तक ब्याज (18 प्रतिशत का ब्याज) 18 प्रतिशत प्रति वर्ष है, क्योंकि लेनदेन धारा 34 सीपीसी के तहत वाणिज्यिक है।

5. लिखित बयान में, उत्तरदाताओं ने अन्य बातों के साथ-साथ अपनी ओर से सीमित दायित्व का अनुरोध किया।

उक्त न्यायालय के एक विद्वान एकल न्यायाधीश ने अपीलकर्ता को माल की क्षति और हानि के लिए जिम्मेदार होने के कारण हर्जाने के भुगतान के लिए उत्तरदायी ठहराया, जो उस समय हुआ था जब कार्गो उसके प्रभार में था।

6. अपीलकर्ता के इस तर्क के संबंध में कि गाड़ी का अनुबंध जापान में संपन्न हुआ है जापानी अधिनियम लागू होगा और भारतीय अधिनियम नहीं, यह राय दी गई थी:

उत्तरदाता की ओर से एक और तर्क उठाया गया है कि भारतीय समुद्री माल परिवहन अधिनियम 1993 के मल्टी मॉडल गुड्स ट्रांसपोर्टेशन एक्ट द्वारा संशोधित किया गया है और प्रति पैकेज वाहक की अधिकतम

देनदारी 100/- नहीं है, जैसा कि वादी ने तर्क दिया है और अधिकतम देनदारी 666.67 विशेष आहरण अधिकार प्रति पैकेज या दो विशेष आहरण अधिकार प्रति किलोग्राम है। क्षतिग्रस्त माल का सकल वजन, जो भी अधिक हो, इस प्रकार गणना करने पर, उत्तरदाता के अनुसार उत्तरदाता का अधिकतम दायित्व केवल रु. होगा। 1,31,471.11/- यह मानते हुए भी कि उत्तरदाता की देनदारी की गणना इस प्रकार की जानी है देनदारी की गणना 16 मामलों को ध्यान में रखकर की जानी चाहिए जो कि Ex. A-3 बिल ऑफ लैंडिंग द्वारा शासित होते हैं और इस मामले में देनदारी दावा किए गए से अधिक होगी। वादपत्र में, इसलिए समुद्री अधिनियम, इसलिए अंक संख्या 6 और पर 7 मेरा मानना है कि अनुबंध भारतीय समुद्री माल दुलाई अधिनियम द्वारा शासित है और उत्तरदाता वादी के दावे की सीमा तक उत्तरदायी है और इसलिए इन दो मुद्दों का उत्तर उत्तरदाता के खिलाफ दिया जाता है।

7. अपीलकर्ता द्वारा दायर एक इंटर-कोर्ट अपील में उच्च न्यायालय की डिवीजन बेंच ने बिल ऑफ लैंडिंग के क्लॉज 6 के आधार पर या उसके आधार पर उक्त निष्कर्ष की पुष्टि करते हुए कहा:

"उपरोक्त खंड 6 के आधार पर अपीलकर्ता/उत्तरदाता के लिए विद्वान वकील की दलील, कि समुद्री माल द्वारा जापानी

परिवहन अधिनियम मामले के तथ्यों पर लागू होता है, को स्वीकार नहीं किया जा सकता है।"

8. इस न्यायालय द्वारा एक नोटिस इस प्रश्न तक ही सीमित रखा गया था कि क्या अपीलकर्ता का उत्तरदाताओं के दावे के प्रति सीमित दायित्व है।

9. अपीलकर्ता की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ वकील श्री सीए सुंदरम ने हमारे समक्ष भारतीय अधिनियम, जापानी अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के साथ-साथ बिल ऑफ लैंडिंग (हेग नियम) से संबंधित कानून के कुछ नियमों के एकीकरण के लिए अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन को रखा। यह तर्क देने के लिए कि चूंकि माल की कीमत का खुलासा बिल ऑफ लैंडिंग में नहीं किया गया था। अपीलकर्ता की देनदारी को केवल उसमें निर्दिष्ट राशि तक ही सीमित माना जाना चाहिए। यह आग्रह किया गया कि उच्च न्यायालय ने यह मानकर गंभीर त्रुटि की है कि भारतीय कानून लागू होगा।

10. हालांकि] उत्तरदाताओं की ओर से उपस्थित विद्वान वकील श्री पीआर सिक्का ने आक्षेपित निर्णय का समर्थन किया।

11. हमारे सामने उठाए गए प्रश्नों पर विचार करने से पहले, हम शुरुआत में यह देख सकते हैं कि मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्टेशन ऑफ गुड्स एक्ट, 1993 के प्रावधान, जिसका संदर्भ पार्टियों द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष दिया गया

है, परिवहन के स्वीकृत साधन के रूप में लागू नहीं हैं। केवल समुद्र के द्वारा था और इसमें धारा 2(के) में परिभाषित कोई भी मल्टीमॉडल परिवहन शामिल नहीं था।

12. जापानी अधिनियम का दायरा उसके अनुच्छेद 1 में बताया गया है:-

"इस अधिनियम का प्रावधान (अनुच्छेद 20 बीआईएस को छोड़कर) एक लोडिंग पोर्ट से या एक डिस्चार्जिंग पोर्ट तक जहाज द्वारा माल की ढुलाई पर लागू होगा। जिनमें से कोई भी जापान के बाहर स्थित है, और अनुच्छेद 20 बीआईएस वाहक और उसके नौकर के दायित्व पर लागू होगा उनके अपकृत्य के कारण माल को हुए नुकसान के लिए।

अनुच्छेद 2 के पद संख्या 4 "खाते की एक इका" परिभाषित करता है जिसका अर्थ है, अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष समझौते के अनुच्छेद 3 के पद संख्या 1 में परिभाषित एक विशेष आहरण अधिकार के बराबर राशि। अनुच्छेद 4 वाहक पर एक दायित्व प्रदान करता है जिसमें कहा गया है कि जब तक उक्त अनुच्छेद के तहत उचित परिश्रम का प्रयोग साबित नहीं हो जाता तब तक उसे इससे राहत नहीं मिलेगी।

सीमित दायित्व से संबंधित प्रावधान जापानी अधिनियम के अनुच्छेद 13 में निहित है, जो इस प्रकार है:-

(1) माल के पैकेज या इकाई के लिए वाहक का दायित्व निम्नलिखित में से अधिक होगा:

(1) खाते की 666.67 इकाइयों के बराबर राशि;

(2) खोए, क्षतिग्रस्त या विलंबित माल के सकल वजन के प्रति किलो 2 इकाइयों के बराबर राशि।

(2) पूर्ववर्ती पद संख्या के प्रत्येक आइटम में उपयोग की गई खाते की इकाई उस तारीख को अंतिम रूप से प्रचारित की जाएगी जिस दिन वाहक माल के संबंध में नुकसान का भुगतान करता है।

(3) जहां माल के परिवहन के लिए एक कंटेनर फूस या परिवहन का समान लेख (जिसे इस पद संख्या में "कंटेनर और आदि" कहा गया है) का उपयोग माल के परिवहन के लिए किया जाता है, कंटेनर और आदि या इकाइयों की संख्या मानी जाएगी पूर्ववर्ती पद संख्या के प्रयोजन के लिए माल के पैकेजों या इकाइयों की संख्या होना, जब तक कि

माल की संख्या या मात्रा या वजन लदान के बिल में शामिल न हो।"

13. हालाँकि, भारतीय अधिनियम की धारा 2 में निम्नलिखित शर्तों में नियमों को लागू करने का प्रावधान है;

"इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन अनुसूची में निर्धारित नियम ;(बाद में "नियम" के रूप में संदर्भित) किसी भी बंदरगाह से माल ले जाने वाले जहाजों में समुद्र के द्वारा माल की ढुलाई के संबंध में और उसके संबंध में प्रभावी होंगे। (भारत से किसी अन्य बंदरगाह तकए चाहे वह (भारत)अंदर या बाहर हो।"

14. इसके साथ संलग्न अनुसूची में बिल ऑफ लैंडिंग से संबंधित नियमों का प्रावधान है। अनुच्छेद IV अधिकारों और उन्मुक्तियों का प्रावधान करता है, जिसका प्रासंगिक भाग इस प्रकार है;

1. न तो वाहक और न ही जहाज समुद्र में अयोग्यता से उत्पन्न होने वाली या उसके परिणामस्वरूप होने वाली हानि या क्षति के लिए उत्तरदायी होगा, जब तक कि जहाज को समुद्र में चलने योग्य बनाने के लिए वाहक की ओर से उचित परिश्रम की कमी के कारण, और यह सुनिश्चित करने के लिए कि जहाज ठीक से संचालित हो, सुसज्जित और आपूर्ति, और जहाज के हहोल्ड,रेफ्रिजरेटिंग और कूल चैंबर और जहाज के अन्य सभी हिस्सों को, जिसमें माल ले जाया जाता है,अनुच्छेद III के पद संख्या 1 के प्रावधानों के

अनुसार उनके स्वागत परिवहन और संरक्षण के लिए फिट और सुरक्षित बनाना।

जब भी समुद्र में अयोग्यता के कारण हानि या क्षति हुई है तो उचित परिश्रम के अभ्यास को साबित करने का भार इस धारा के तहत छूट का दावा करने वाले वाहक या अन्य व्यक्ति पर होगा।

अनुच्छेद IV का पद संख्या 5 इस प्रकार है:

5. न तो वाहक और न ही जहाज किसी भी स्थिति में प्रति पैकेज या यूनिट 1001 से अधिक की राशि या अन्य मुद्रा में उस राशि के बराबर की राशि में माल के संबंध में किसी भी हानि या क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, जब तक कि ऐसे माल की प्रकृति और मूल्य को शिपमेंट से पहले शिपर द्वारा घोषित किया गया है और लदान के बिल में डाला गया है।

15. हम यह भी देख सकते हैं कि अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष में निहित विशेष आहरण अधिकारों के तहत विशेष आहरण अधिकारों का अर्थ 64.0948 INR के बराबर 1.00XDR और 42,730.20 INR के बराबर 666.67XDR होगा।

16. हेग नियमों का खंड 5, जिसमें भारत और जापान दोनों पक्षकार हैं, इस प्रकार है;

"5. न तो वाहक और न ही जहाज किसी भी स्थिति में प्रति पैकेज या यूनिट 100 पाउंड स्टर्लिंग से अधिक की राशि या अन्य मुद्रा में उस राशि के बराबर माल के संबंध में किसी भी हानि या क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, जब तक कि ऐसे माल की प्रकृति और मूल्य को शिपमेंट से पहले शिपर द्वारा घोषित किया गया है और लदान के बिल में डाला गया है। यदि यह घोषणा लदान के बिल में सन्निहित है तो यह प्रथम दृष्टया साक्ष्य होगा, लेकिन वाहक पर बाध्यकारी या निर्णायक नहीं होगा।"

17. प्रासंगिक वैधानिक प्रावधानों पर ध्यान देने के बाद हम बिल ऑफ लैडिंग के प्रासंगिक नियमों और शर्तों पर भी गौर कर सकते हैं जो निम्नानुसार हैं:

"खंड 6 हानि या क्षति के लिए दायित्व जहां चरण ज्ञात नहीं है; जब इसकी शर्त 4 के अनुसार सीटीओ माल के नुकसान या क्षति के संबंध में मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है और परिवहन का वह चरण जहां नुकसान या क्षति हुई है, ज्ञात नहीं है, तो ऐसे नुकसान के संबंध में सीटीओ का दायित्व है या क्षति इस संबंध में निर्दिष्ट मौद्रिक सीमा से अधिक नहीं होगी, किसी भी अंतरराष्ट्रीय सम्मेलन या राष्ट्रीय कानून में, जो लागू होता, यदि अनुबंध भारत में एक बंदरगाह से माल की दुलाई के लिए

था और समुद्री लदान बिल द्वारा कवर किया गया था। हालाँकि सीटीओ किसी भी मामले में दावा करने के हकदार व्यक्ति को वास्तविक नुकसान से अधिक राशि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा खंड 7 नुकसान या क्षति के लिए दायित्व जहां चरण ज्ञात है:

(ए) जब इसकी शर्त 4 के अनुसार सीटीओ माल के नुकसान या क्षति के संबंध में मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी है और परिवहन का वह चरण जहां नुकसान या क्षति हुई है, ज्ञात है, तो सीटीओ का दायित्व है इस तरह की हानि या क्षति किसी भी अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन या राष्ट्रीय कानून में निहित प्रावधानों द्वारा निर्धारित की जाएगी, जो प्रावधान लागू होते यदि दावेदार ने परिवहन के विशेष चरण के संबंध में सीटीओ के साथ एक अलग और प्रत्यक्ष अनुबंध किया होता जहां हानि या क्षति होती घटित हुआ और उसके साक्ष्य के रूप में कोई विशेष दस्तावेज प्राप्त हुआ जो ऐसे अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन या राष्ट्रीय कानून को लागू करने के लिए जारी किया जा सकता है।

भारतीय अधिनियम की धारा 2 का एक मात्र अवलोकन स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करेगा कि यह भारत के किसी भी बंदरगाह से किसी अन्य बंदरगाह तक माल ले जाने वाले जहाजों में समुद्र के माध्यम से माल की दुलाई पर लागू होता है, चाहे वह भारत के अंदर या बाहर हो, जिसका अर्थ यह होगा कि भारतीय अधिनियम यह केवल तभी लागू होता है जब जहाजों

द्वारा समुद्र के रास्ते माल की ढुलाई भारत के किसी बंदरगाह से होती है, न कि भारत के बाहर के बंदरगाह से। दूसरी ओर, जापानी अधिनियम उस स्थिति में लागू होता है जहां जहाज द्वारा माल की ढुलाई या तो लोडिंग पोर्ट से या डिस्चार्जिंग पोर्ट से होती है, जिनमें से कोई भी जापान के बाहर स्थित है। इसलिए, जापानी अधिनियम स्पष्ट रूप से तत्काल मामले में लागू होगा।

जैसा कि यहां पहले देखा गया, उच्च न्यायालय ने भारतीय कानून के प्रावधानों को लागू किया। हम देख सकते हैं कि बिल ऑफ लैंडिंग का खंड 6 केवल एक कानूनी कल्पना को जन्म देता है। यह उस मामले पर लागू होता है जहां हानि या क्षति की घटना का स्थान ज्ञात नहीं है। यह केवल यह प्रावधान करता है कि ऐसी स्थिति में हानि की मात्रा किसी भी अंतरराष्ट्रीय सम्मेलन या राष्ट्रीय कानून में प्रदान की गई मौद्रिक सीमा से अधिक नहीं होगी।

उच्च न्यायालय द्वारा अपने निष्कर्षों के समर्थन में कोई कारण नहीं बताया गया है। बिल ऑफ लैंडिंग के खंड 7 को भी उसके खंड 6 के साथ पढ़ा जाना चाहिए। इस मामले में जहाज जापान से रवाना हुआ इसका गंतव्य चेन्नई है।

चूंकि मूल बंदरगाह भारत के बाहर है, इसलिए भारतीय अधिनियम की धारा 2 जैसा कि यहां पहले देखा गया है, लागू नहीं होगी। हमारी राय में, उच्च न्यायालय ने उक्त प्रावधान को गलत पढ़ा।

18. यहां पहले देखे गए प्रावधान, चाहे जापानी अधिनियम या भारतीय अधिनियम या हेग नियम सीमित दायित्व प्रदान करते हैं। अपीलकर्ता के तर्क को उच्च न्यायालय ने अन्य बातों के साथ-साथ इस आधार पर खारिज कर दिया था कि वादी-उत्तरदाता उसके लिए प्रदान की गई अधिकतम देयता से अधिक क्षति का हकदार था क्योंकि क्षति की मात्रा की गणना सभी 16 मामले के वजन को ध्यान में रखकर की जानी थी ना की और ना की सिर्फ दो मामले में।

सम्मान सहित हाई कोर्ट का रुख गलत है. यदि वादी- उत्तरदाता ने नुकसान के अपने दावे को केवल दो मामलों तक ही सीमित रखा यह टिप्पणी करने की कोई गुंजाइश नहीं थी कि दायित्व की गणना 16 मामलों के भार को ध्यान में रखते हुए की जानी चाहिए। उक्त निष्कर्ष के समर्थन में भी कोई कारण नहीं बताया गया है। उच्च न्यायालय की चर्चा उक्त निष्कर्ष के साथ समाप्त होती है जो स्पष्ट रूप से वैधानिक प्रावधानों के विपरीत है।

19. हमारे सामने पहली बार यह विवाद उठाया गया है कि माल का मूल्य लदान के बिल में घोषित किया गया था। यह इस आधार पर

आधारित है कि बिल ऑफ लैंडिंग चालान को संदर्भित करता है। हम उक्त तर्क को स्वीकार नहीं कर सकते। चालान बिल ऑफ लैंडिंग का हिस्सा नहीं है। माल का मूल्य लदान बिल पर बताया जाना आवश्यक है ताकि शिपिंग कंपनी माल ढुलाई की मात्रा की गणना करने में सक्षम हो सके। किसी वैधानिक प्रावधान के अभाव में, इसे आवश्यक निहितार्थ या अन्यथा इसमें शामिल नहीं माना जा सकता है।

20. इसलिए, न्यायालय की राय है कि अपीलकर्ता का दायित्व सीमित है और वह भी दो मामलों के संबंध में, इस मामले पर विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पहले की गई टिप्पणियों के आलोक में नए सिरे से विचार किया जाना चाहिए। उपरोक्त सीमा तक, उच्च न्यायालय के निर्णयों और आदेशों को रद्द किया जाता है।

21. उपरोक्त सीमा तक अपील स्वीकार की जाती है। हालाँकि, लागत के संबंध में कोई आदेश नहीं होगा।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी डेनिश बिश्रोई (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।