

शिपिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

बनाम

मैसर्स भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड एवं एक अन्य

दिसंबर 5, 2007

[एस.बी. सिन्हा एवं जी.एस. सिंघवी, न्यायमूर्तिगण]

समुद्री कानून - समुद्र द्वारा माल के वहन का अनुबंध - जापान से भारत तक - 16 पेटियों का कन्साइनमेंट - कन्साइनमेंट को नुकसान - नुकसान के दावे का वाद, भारत में केवल 2 पेटियों के संबंध में दायर किया गया - अधीनस्थ न्यायालयों का यह मानना कि इस मामले में भारतीय कानून लागू था न कि जापानी कानून; और यह कि दावेदार सभी 16 पेटियों को ध्यान में रखते हुए गणना करने के बाद अधिकतम दायित्व से अधिक नुकसान पाने का हकदार था - अपील पर, अभिनिर्धारित: जापानी कानून लागू था न कि भारतीय कानून - प्रतिवादी का दायित्व केवल दो पेटियों के संबंध में सीमित था - मामले को नए सिरे से विचार के लिए प्रतिप्रेषित किया गया - कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट (समुद्र द्वारा माल वहन अधिनियम), 1925 - धारा 2 - जापानी कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट, 1992 - अनुच्छेद 1, 2 और 13 - इंटरनेशनल कन्वेंशन फॉर द यूनिफिकेशन ऑफ सर्टेन रूल्स ऑफ लॉ रिलेटिंग टू बिल्स ऑफ लैंडिंग (हेग रूल्स) - खंड 5 और 6।

अपीलकर्ता जहाजों के एक बेड़े का मालिक था। उत्तरदाता संख्या 1 द्वारा अपीलकर्ता को जापान से भारत तक वहन के लिए 16 पैकेजों वाला एक कन्साइनमेंट सौंपा गया था। भारत में बंदरगाह पर कन्साइनमेंट के पहुंचने पर, उसकी पांच पेटियां क्षतिग्रस्त स्थिति में पाई गईं। उत्तरदाता ने अपीलकर्ता के खिलाफ केवल दो पेटियों के संबंध में नुकसान के लिए एक वाद दायर किया। विचारण न्यायालय ने अपीलकर्ता को नुकसान के भुगतान के लिए इस आधार पर

उत्तरदायी ठहराया कि वह कन्साइनमेंट को नुकसान पहुँचाने के लिए जिम्मेदार था क्योंकि यह नुकसान तब हुआ था जब कार्गो उसके प्रभार में था। इसने यह माना कि उत्तरदाता इसमें प्रदान किए गए अधिकतम दायित्व से अधिक नुकसान पाने का हकदार था क्योंकि नुकसान की मात्रा की गणना अकेले 2 पेटियों के बजाय सभी 16 पेटियों के वजन को ध्यान में रखकर की जानी थी। इसने आगे यह माना कि यह अनुबंध भारतीय कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट, 1925 द्वारा शासित था न कि जापानी कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट, 1992 द्वारा। अंतः-न्यायालय अपील में, उच्च न्यायालय की खंडपीठ ने विचारण न्यायालय के आदेश की पुष्टि की।

इस न्यायालय के समक्ष अपील में, अपीलकर्ता ने तर्क दिया कि बिल ऑफ लैडिंग में कार्गो की कीमत का खुलासा नहीं होने के कारण, अपीलकर्ता का दायित्व केवल उसमें निर्दिष्ट राशि तक ही सीमित था; और इस मामले में भारतीय कानून गलत तरीके से लागू किया गया था।

अपील को आंशिक रूप से स्वीकार करते हुए और मामले को विचारण न्यायालय को प्रतिप्रेषित करते हुए, न्यायालय ने

अभिनिर्धारित किया : 1.1. भारतीय कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट, 1925 की धारा 2 के अवलोकन से यह स्पष्ट रूप से प्रदर्शित होता है कि यह कानून भारत के किसी भी बंदरगाह से भारत के भीतर या बाहर किसी अन्य बंदरगाह पर माल ले जाने वाले जहाजों द्वारा समुद्र के माध्यम से माल के वहन पर लागू होता है, जिसका अर्थ यह होगा कि भारतीय अधिनियम केवल तभी लागू होगा जब समुद्र द्वारा माल का वहन भारत के भीतर स्थित बंदरगाह से होता है न कि भारत के बाहर के किसी बंदरगाह से। चूंकि मूल बंदरगाह भारत से बाहर है, इसलिए भारतीय अधिनियम की धारा 2 लागू नहीं होगी। दूसरी ओर, जापानी कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट, 1992 ऐसी स्थिति में लागू होता है जहाँ जहाज द्वारा माल का वहन या तो लोडिंग

बंदरगाह से या डिस्चार्जिंग बंदरगाह तक होता है, जिनमें से कोई भी एक जापान के बाहर स्थित हो। इसलिए, वर्तमान मामले में जापानी अधिनियम स्पष्ट रूप से लागू होगा। [कंडिका 17] [931-डी-ई]

1.2. उच्च न्यायालय ने भारतीय कानून के प्रावधानों को लागू किया। बिल ऑफ लैंडिंग का खंड 6 केवल एक कानूनी कल्पना उत्पन्न करता है। यह ऐसे मामले में लागू होता है जहाँ नुकसान या क्षति घटित होने का स्थान ज्ञात न हो। यह केवल यह प्रावधान 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 अपने निष्कर्षों के समर्थन में कोई कारण नहीं बताया गया है। इंटरनेशनल कन्वेंशन फॉर द यूनिफिकेशन ऑफ सर्टेन रूल्स ऑफ लॉ रिलेटिंग टू बिल्स ऑफ लैंडिंग (हेग रूल्स) के खंड 7 को भी इसके खंड 6 के साथ पढ़ा जाना चाहिए। [कंडिका 17] [931- एफ-एच]

2.1. उच्च न्यायालय का यह दृष्टिकोण कि वादी-उत्तरदाता इसमें प्रदान किए गए अधिकतम दायित्व से अधिक नुकसान पाने का हकदार था क्योंकि नुकसान की मात्रा की गणना अकेले दो पेटियों के बजाय सभी 16 पेटियों के वजन को ध्यान में रखकर की जानी थी, गलत है। यदि वादी-प्रत्यर्थी ने नुकसान का अपना दावा केवल दो पेटियों तक ही सीमित रखा था, तो यह टिप्पणी करने की कोई गुंजाइश नहीं थी कि दायित्व की गणना 16 पेटियों के वजन को ध्यान में रखकर की जानी चाहिए। यहाँ तक कि उक्त निष्कर्ष के समर्थन में भी कोई कारण नहीं बताया गया है। उच्च न्यायालय की चर्चा उक्त निष्कर्ष के साथ समाप्त हो जाती है जो स्पष्ट रूप से वैधानिक प्रावधानों के विपरीत है। [कंडिका 18] [932-बी-डी]

2.2. यह नहीं कहा जा सकता कि माल का मूल्य बिल ऑफ लैंडिंग में घोषित किया गया था। यह इस धारणा पर आधारित है कि बिल ऑफ लैंडिंग चालान का संदर्भ देता है।

चालान बिल ऑफ लैंडिंग का हिस्सा नहीं है। माल के मूल्य का उल्लेख बिल ऑफ लैंडिंग पर किया जाना आवश्यक है ताकि शिपिंग कंपनी माल-भाड़े की मात्रा की गणना कर सके। किसी भी वैधानिक प्रावधान की अनुपस्थिति में, इसे आवश्यक निहितार्थ या अन्यथा इसके भीतर शामिल नहीं माना जा सकता है। इसके अलावा, यह तर्क इस न्यायालय के समक्ष पहली बार उठाया गया है। चूंकि अपीलकर्ता का दायित्व सीमित है और वह भी केवल दो पेटियों के संबंध में, इसलिए इस मामले पर नए सिरे से विचार किया जाना चाहिए। [कंडिका 19 और 20] [932-ई-जी]

3. मल्टीमोडल ट्रांसपोर्टेशन ऑफ गुड्स एक्ट (माल का बहुविध परिवहन अधिनियम), 1993 के प्रावधान, जिसका संदर्भ पक्षों द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष दिया गया है, लागू नहीं होते हैं क्योंकि सर्वसम्मति से परिवहन का माध्यम केवल समुद्र द्वारा था और इसमें इसकी धारा 2(के) में परिभाषित कोई बहुविध परिवहन शामिल नहीं था। [कंडिका 11] [928-बी-सी]

दीवानी अपीलीय क्षेत्राधिकार: 2007 की दीवानी अपील संख्या 5638।

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

अपीलकर्ता की ओर से सी.ए. सुंदरम, पी.बी. सुरेश और विपिन नायर (टेम्पल लॉ फर्म के लिए)।

उत्तरदाता की ओर से पी.आर. सिक्का और चंदर शेखर आशरी।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा सुनाया गया:

एस.बी. सिन्हा, न्यायमूर्ति। 1. अनुमति प्रदान की गई।

2. इस अपील में जापानी कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट (जापानी समुद्र द्वारा माल वहन अधिनियम), 1992 (संक्षेप में "जापानी अधिनियम") के मुकाबले इंडियन कैरिज ऑफ

गुड्स बाई सी एक्ट (भारतीय समुद्र द्वारा माल वहन अधिनियम), 1925 (संक्षेप में "भारतीय अधिनियम") का लागू होना विचाराधीन है, जो मद्रास स्थित उच्च न्यायालय की एक खंडपीठ द्वारा ओ.एस.ए. संख्या 247/2000 में पारित दिनांक 2.12.2004 के एक निर्णय और आदेश से उत्पन्न हुआ है, जिसने उसके एक एकल न्यायाधीश द्वारा सी.एस. संख्या 75/1996 में पारित दिनांक 7.03.2000 के निर्णय और डिक्री की पुष्टि की थी।

3. अपीलकर्ता जहाजों के एक बेड़े का मालिक है। उत्तरदाता संख्या 1 द्वारा पीसी 650 एच.ई. के लिए सब असेंबलीज के छह समूह का एक कन्साइनमेंट कोबे, जापान से मद्रास तक वहन करने के लिए सौंपा गया था। इसमें 16 पैकेज शामिल थे। यह 17.12.1994 को मद्रास के बंदरगाह पर पहुंचा।

4. कन्साइनमेंट का एक हिस्सा क्षतिग्रस्त स्थिति में पाया गया। इसके लिए एक निरीक्षण किया गया। पांच पेटियों में कुछ क्षति देखी गई। इस आधार पर कि कम सुपुर्दगी का नुकसान अपीलकर्ता के कर्मचारियों की लापरवाही के कारण हुआ था, मद्रास उच्च न्यायालय के मूल पक्ष में एक वाद दायर किया गया। हालांकि, उसमें नुकसान का दावा केवल दो पेटियों तक ही सीमित था, अर्थात् पेटि संख्या 00002 और 0013। उक्त वाद में निम्नलिखित राहत की प्रार्थना की गई थी:

"(ए) वाद की तारीख से वसूली की तारीख तक (18% का ब्याज) 18% प्रति वर्ष की दर से ब्याज के साथ ₹16,72,143.87 की राशि, क्योंकि दीवानी प्रक्रिया संहिता की धारा 34 के तहत यह लेन-देन व्यावसायिक प्रकृति का है।"

5. लिखित बयान में, उत्तरदाता ने *अन्य बातों के साथ-साथ* अपनी ओर से 'सीमित दायित्व' का तर्क दिया।

उक्त न्यायालय के एक विद्वान एकल न्यायाधीश ने अपीलकर्ता को नुकसान के भुगतान के लिए उत्तरदायी ठहराया, क्योंकि वह कन्साइनमेंट को नुकसान और क्षति पहुँचाने के लिए ज़िम्मेदार था, जो उस समय घटित हुआ था जब कार्गो उसके प्रभार में था।

6. अपीलकर्ता के इस तर्क के संबंध में कि चूंकि वहन का अनुबंध जापान में संपन्न हुआ था, इसलिए जापानी अधिनियम लागू होगा न कि भारतीय अधिनियम, यह राय व्यक्त की गई:

"प्रतिवादी की ओर से एक और तर्क उठाया गया है कि इंडियन कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट को 1993 के मल्टी मॉडल गुड्स ट्रांसपोर्टेशन अधिनियम द्वारा संशोधित किया गया है और प्रति पैकेज वाहक का अधिकतम दायित्व ₹100/- नहीं है जैसा कि वादी द्वारा तर्क दिया गया है, बल्कि अधिकतम दायित्व 666.67 स्पेशल ड्रॉइंग राइट्स प्रति पैकेज या नष्ट या क्षतिग्रस्त माल के कुल वजन का दो स्पेशल ड्रॉइंग राइट्स प्रति किलोग्राम, जो भी अधिक हो, है। प्रतिवादी के अनुसार, इस प्रकार गणना करने पर प्रतिवादी का अधिकतम दायित्व केवल ₹1,31,471.11/- होगा। यदि यह मान भी लिया जाए कि प्रतिवादी के दायित्व की गणना इस प्रकार की जानी है, तो दायित्व की गणना उन 16 पेटियों के वजन को ध्यान में रखकर की जानी चाहिए जो प्रदर्श ए-3 बिल ऑफ लैडिंग द्वारा शासित हैं और इस मामले में दायित्व वाद-पत्र में किए गए दावे से अधिक होगा। इसलिए, प्रतिवादी इस आधार पर वादी के दावे का विरोध नहीं कर सकता है और यह अनुबंध केवल इंडियन कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट द्वारा शासित है। इसलिए, विवादक संख्या 6 और 7 पर, मैं यह मानता हूँ कि अनुबंध इंडियन कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट द्वारा शासित है और प्रतिवादी वादी के दावे की सीमा तक उत्तरदायी है और इसलिए इन दोनों विवादकों का उत्तर प्रतिवादी के विरुद्ध दिया जाता है।"

7. अपीलकर्ता द्वारा दायर एक अंतः-न्यायालय अपील में उच्च न्यायालय की खंडपीठ ने बिल ऑफ लैंडिंग के खंड 6 पर भरोसा करते हुए या उसके आधार पर उक्त निष्कर्ष की पुष्टि की, जिसमें कहा गया:

"उपरोक्त खंड 6 के आधार पर, अपीलकर्ता/प्रतिवादी के विद्वान अधिवक्ता की इस दलील को स्वीकार नहीं किया जा सकता कि इस मामले के तथ्यों पर जापानी कैरिज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट (जापानी समुद्र द्वारा माल वहन अधिनियम) लागू होता है।"

8. इस न्यायालय द्वारा एक नोटिस जारी किया गया था जो केवल इस प्रश्न तक सीमित था कि क्या उत्तरदाता के दावे के प्रति अपीलकर्ता का दायित्व सीमित है।

9. अपीलकर्ता की ओर से पेश वरिष्ठ विद्वान अधिवक्ता श्री सी.ए. सुंदरम ने हमारे समक्ष भारतीय अधिनियम, जापानी अधिनियम और साथ ही इंटरनेशनल कन्वेंशन फॉर द यूनिफिकेशन ऑफ सर्टेन रूल्स ऑफ लॉ रिलेटिंग टू बिल्स ऑफ लैंडिंग (हेग रूल्स) के प्रासंगिक प्रावधानों को यह तर्क देने के लिए रखा कि चूंकि बिल ऑफ लैंडिंग में कार्गो की कीमत का खुलासा नहीं किया गया था, इसलिए अपीलकर्ता का दायित्व केवल उसमें निर्दिष्ट राशि तक ही सीमित माना जाना चाहिए। यह आग्रह किया गया कि उच्च न्यायालय ने यह मानने में गंभीर त्रुटि की है कि भारतीय कानून लागू होगा।

10. हालांकि, उत्तरदाताओं की ओर से पेश विद्वान अधिवक्ता श्री पी.आर. सिक्का ने आक्षेपित निर्णय का समर्थन किया।

11. हमारे समक्ष उठाए गए प्रश्नों पर विचार करने से पहले, हम शुरुआत में ही यह देख सकते हैं कि मल्टीमोडल ट्रांसपोर्टेशन ऑफ गुड्स एक्ट (माल का बहुविध परिवहन अधिनियम),

1993 के प्रावधान, जिसका संदर्भ पक्षों द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष दिया गया है, लागू नहीं होते हैं क्योंकि सर्वसम्मति से परिवहन का माध्यम केवल समुद्र द्वारा था और इसमें इसकी धारा 2(के) में परिभाषित कोई बहुविध परिवहन शामिल नहीं था।

12. जापानी अधिनियम का दायरा उसके अनुच्छेद 1 में बताया गया है, जिसमें कहा गया है:

"इस अधिनियम के प्रावधान (अनुच्छेद 20 बीआइएस को छोड़कर) किसी निकास बंदरगाह से या किसी निर्वसन बंदरगाह तक जहाज द्वारा माल के वहन पर लागू होंगे, जिनमें से कोई भी एक जापान के बाहर स्थित हो, और अनुच्छेद 20 बीआइएस वाहक और उसके कर्मचारियों के अपकृत्य के कारण माल को हुए नुकसान के दायित्व पर लागू होगा।"

अनुच्छेद 2 की कंडिका 4 "एक खाता इकाई" को परिभाषित करता है जिसका अर्थ है "अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष समझौते के अनुच्छेद 3 की कंडिका (1) में परिभाषित एक स्पेशल ड्रॉइंग राइट के समतुल्य राशि"। अनुच्छेद 4 वाहक पर एक दायित्व डालता है जिसमें कहा गया है कि उसे इससे तब तक राहत नहीं दी जाएगी जब तक कि उक्त अनुच्छेद के तहत उचित तत्परता का प्रयोग सिद्ध न हो जाए।

सीमित दायित्व के संबंध में प्रावधान जापानी अधिनियम के अनुच्छेद 13 में शामिल है, जो इस प्रकार है:

"(1) माल के एक पैकेज या इकाई के लिए वाहक का दायित्व निम्नलिखित में से जो भी अधिक हो, वह होगा:

1. खाता इकाई के 666.67 इकाइयों के समतुल्य राशि।

2. नष्ट, क्षतिग्रस्त या विलंबित माल के कुल वजन के प्रति किलोग्राम खाता इकाई के 2 इकाइयों के समतुल्य राशि।

(2) पूर्ववर्ती कंडिका के प्रत्येक सामग्री में उपयोग की जाने वाली खाता इकाई उस तारीख को अंतिम रूप से प्रचारित की गई इकाई होगी जिस तारीख को वाहक माल के संबंध में नुकसान का भुगतान करता है।

(3) जहाँ माल के परिवहन के लिए एक कंटेनर, पैलेट या परिवहन की इसी तरह की अन्य वस्तु (जिसे इस कंडिका में "कंटेनर्स आदि" कहा गया है) का उपयोग किया जाता है, तो पूर्ववर्ती कंडिका के उद्देश्य के लिए कंटेनर्स आदि या इकाइयों की संख्या को माल के पैकेजों या इकाइयों की संख्या माना जाएगा, जब तक कि माल की संख्या या मात्रा या वजन बिल ऑफ लैडिंग में सूचीबद्ध न हो..."

13. हालांकि, भारतीय अधिनियम की धारा 2 में नियमों के लागू होने का प्रावधान निम्नलिखित शब्दों में किया गया है:

"इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन, अनुसूची में दिए गए नियम (इसके बाद "नियम" के रूप में संदर्भित) भारत के किसी भी बंदरगाह से (भारत के भीतर या बाहर) किसी भी अन्य बंदरगाह पर माल ले जाने वाले जहाजों द्वारा समुद्र के माध्यम से माल के वहन के संबंध में और उसके संदर्भ में प्रभावी होंगे।"

14. इसके साथ संलग्न अनुसूची बिल ऑफ लैडिंग से संबंधित नियमों का प्रावधान करती है। अनुच्छेद IV अधिकारों और उन्मुक्तियों का प्रावधान करता है, जिसका प्रासंगिक हिस्सा इस प्रकार है:

"1. न तो वाहक और न ही जहाज अपात्रता से उत्पन्न होने वाले या उसके परिणामस्वरूप होने वाले नुकसान या क्षति के लिए उत्तरदायी होंगे, जब तक कि यह

जहाज को यात्रा के अनुकूल बनाने, और जहाज में उचित रूप से कर्मियों, उपकरणों और आपूर्तियों को सुनिश्चित करने, तथा होल्ड्स, प्रशीतन और ठंडे कक्षों एवं जहाज के अन्य सभी हिस्सों, जिनमें माल ले जाया जाता है, को माल की प्राप्ति, वहन और संरक्षण के लिए अनुच्छेद III की कंडिका 1 के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त और सुरक्षित बनाने में वाहक की ओर से उचित तत्परता की कमी के कारण न हुआ हो। जब भी नुकसान या क्षति अपात्रता के परिणामस्वरूप हुई हो, तो उचित तत्परता का प्रयोग करने को सिद्ध करने का भार वाहक या इस धारा के तहत छूट का दावा करने वाले अन्य व्यक्ति पर होगा।"

अनुच्छेद IV की कंडिका 5 इस प्रकार है:

"5. न तो वाहक और न ही जहाज किसी भी स्थिति में माल के संबंध में या उससे जुड़े किसी भी नुकसान या क्षति के लिए प्रति पैकेज या इकाई 100 पाउंड से अधिक की राशि, या अन्य मुद्रा में उस राशि के समतुल्य के लिए उत्तरदायी नहीं होंगे या बनेंगे, जब तक कि ऐसे माल की प्रकृति और मूल्य की घोषणा लदान से पहले नौभार परेषक द्वारा न की गई हो और उसे बिल ऑफ लैंडिंग में दर्ज न किया गया हो..."

15. हम यह भी देख सकते हैं कि अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष विशेष आहरण अधिकार के तहत स्पेशल ड्रॉइंग राइट्स के अनुसार 1.00 एक्स डी आर का अर्थ 64.0948 आइ एन आर के समतुल्य और 666.67 एक्स डी आर का अर्थ 42,730.20 आइ एन आर के समतुल्य होगा।

16. हेग रूल्स 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 माल के संबंध में या उससे जुड़े किसी भी नुकसान या क्षति के लिए प्रति पैकेज या इकाई 100 पाउंड स्टर्लिंग से

अधिक की राशि, या अन्य मुद्रा में उस राशि के समतुल्य के लिए उत्तरदायी नहीं होंगे या बनेंगे, जब तक कि ऐसे माल की प्रकृति और मूल्य की घोषणा लदान से पहले नौभार परेषक द्वारा न की गई हो और उसे बिल ऑफ लैंडिंग में दर्ज न किया गया हो।

यह घोषणा यदि बिल ऑफ लैंडिंग में शामिल की जाती है, तो यह *प्रथम दृष्टया* साक्ष्य होगी, लेकिन वाहक पर बाध्यकारी या निर्णायक नहीं होगी।"

17. प्रासंगिक वैधानिक प्रावधानों को देखने के बाद, हम बिल ऑफ लैंडिंग के प्रासंगिक नियमों और शर्तों को भी देख सकते हैं जो इस प्रकार हैं:

"खंड 6: नुकसान या क्षति के लिए दायित्व जहाँ चरण ज्ञात न हो:

जब इसके नियम 4 के अनुसार, सीटीओ माल के नुकसान या क्षति के संबंध में मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी है और परिवहन का वह चरण जहाँ नुकसान या क्षति हुई थी, ज्ञात नहीं है, तो ऐसे नुकसान या क्षति के संबंध में सीटीओ का दायित्व किसी भी अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन या राष्ट्रीय कानून में इस संबंध में संकेतित मौद्रिक सीमा से अधिक नहीं होगा, जो तब लागू होता यदि अनुबंध भारत के किसी समुद्री बंदरगाह से माल के वहन के लिए होता और महासागरीय बिल ऑफ लैंडिंग द्वारा आच्छादित किया गया होता। हालांकि, सीटीओ किसी भी मामले में दावा करने के हकदार व्यक्ति के वास्तविक नुकसान से अधिक राशि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा...

खंड 7: नुकसान या क्षति के लिए दायित्व जहाँ चरण ज्ञात हो:

(ए) जब इसके नियम 4 के अनुसार, सीटीओ माल के नुकसान या क्षति के संबंध में मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी है और परिवहन का वह चरण जहाँ

नुकसान या क्षति हुई थी, ज्ञात है, तो ऐसे नुकसान या क्षति के संबंध में सीटीओ का दायित्व किसी भी अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन या राष्ट्रीय कानून में निहित प्रावधानों द्वारा निर्धारित किया जाएगा, जो प्रावधान तब लागू होते यदि दावेदार ने परिवहन के उस विशेष चरण के संबंध में सीटीओ के साथ एक अलग और प्रत्यक्ष अनुबंध किया होता जहाँ नुकसान या क्षति हुई थी और उसके साक्ष्य के रूप में कोई विशेष दस्तावेज प्राप्त किया होता जो ऐसे अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन या राष्ट्रीय कानून को लागू करने के लिए जारी किया जा सकता है..."

भारतीय अधिनियम की धारा 2 के अवलोकन से यह स्पष्ट रूप से प्रदर्शित होता है कि यह कानून भारत के किसी भी बंदरगाह से भारत के भीतर या बाहर किसी अन्य बंदरगाह पर माल ले जाने वाले जहाजों द्वारा समुद्र के माध्यम से माल के वहन पर लागू होता है, जिसका अर्थ यह होगा कि भारतीय अधिनियम केवल तभी लागू होगा जब समुद्र द्वारा माल का वहन भारत के भीतर स्थित बंदरगाह से होता है न कि भारत के बाहर के किसी बंदरगाह से। दूसरी ओर, जापानी अधिनियम ऐसी स्थिति में लागू होता है जहाँ जहाज द्वारा माल का वहन या तो निकास बंदरगाह से या गंतव्य बंदरगाह तक होता है, जिनमें से कोई भी एक जापान के बाहर स्थित हो। इसलिए, वर्तमान मामले में जापानी अधिनियम स्पष्ट रूप से लागू होगा।

उच्च न्यायालय ने, जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, भारतीय कानून के प्रावधानों को लागू किया। हम देख सकते हैं कि बिल ऑफ लैंडिंग का खंड 6 केवल एक कानूनी कल्पना उत्पन्न करता है। यह ऐसे मामले में लागू होता है जहाँ नुकसान या क्षति घटित होने का स्थान ज्ञात न हो। यह केवल यह प्रावधान 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 अपने निष्कर्षों के समर्थन में कोई कारण नहीं बताया गया है। बिल ऑफ लैंडिंग के खंड 7 को भी इसके खंड 6 के साथ पढ़ा जाना चाहिए। इस मामले में, जहाज जापान से रवाना हुआ; इसका गंतव्य चेन्नई था। चूंकि मूल बंदरगाह भारत से बाहर है, इसलिए भारतीय अधिनियम की धारा 2, जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, लागू नहीं होगी। हमारी राय में, उच्च न्यायालय ने उक्त प्रावधान को गलत समझा।

18. पहले उल्लेख किए गए प्रावधान, चाहे वे जापानी अधिनियम के हों या भारतीय अधिनियम के या हेग रूल्स के, सीमित दायित्व का प्रावधान करते हैं। अपीलकर्ता के तर्क को उच्च न्यायालय द्वारा *अन्य बातों के साथ-साथ* इस आधार पर खारिज कर दिया गया था कि वादी- उत्तरदाता इसमें प्रदान किए गए अधिकतम दायित्व से अधिक नुकसान पाने का हकदार था क्योंकि नुकसान की मात्रा की गणना अकेले दो पेटियों के बजाय सभी 16 पेटियों के वजन को ध्यान में रखकर की जानी थी।

आदर सहित, उच्च न्यायालय का यह दृष्टिकोण गलत है। यदि वादी-उत्तरदाता ने नुकसान का अपना दावा केवल दो पेटियों तक ही सीमित रखा था, तो यह टिप्पणी करने की कोई गुंजाइश नहीं थी कि दायित्व की गणना 16 पेटियों के वजन को ध्यान में रखकर की जानी चाहिए। यहाँ तक कि उक्त निष्कर्ष के समर्थन में भी कोई कारण नहीं बताया गया है। उच्च न्यायालय की चर्चा उक्त निष्कर्ष के साथ समाप्त हो जाती है जो स्पष्ट रूप से वैधानिक प्रावधानों के विपरीत है।

19. हमारे समक्ष पहली बार एक तर्क उठाया गया है कि माल का मूल्य बिल ऑफ लैंडिंग में घोषित किया गया था। यह इस धारणा पर आधारित है कि बिल ऑफ लैंडिंग चालान का संदर्भ देता है। हम उक्त तर्क को स्वीकार नहीं कर सकते। चालान बिल ऑफ लैंडिंग का हिस्सा नहीं है। माल के मूल्य का उल्लेख बिल ऑफ लैंडिंग पर किया जाना आवश्यक है ताकि

नौपरिवहन कंपनी माल-भाड़े की मात्रा की गणना कर सके। किसी भी वैधानिक प्रावधान की अनुपस्थिति में, इसे आवश्यक निहितार्थ या अन्यथा इसके भीतर शामिल नहीं माना जा सकता है।

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

21. अपील को उपर्युक्त सीमा तक स्वीकार किया जाता है। हालांकि, लागत के संबंध में कोई आदेश नहीं होगा।

के.के.टी.

अपील आंशिक रूप से स्वीकार की गई।

खंडन (डिस्क्लेमर)- स्थानीय भाषा में निर्णय के अनुवाद का आशय, पक्षकारों को इसे अपनी भाषा में समझने के उपयोग तक ही सीमित है और अन्य प्रयोजनार्थ इसका उपयोग नहीं किया जा सकता। समस्त व्यवहारिक, कार्यालयी, न्यायिक एवं सरकारी प्रयोजनार्थ, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रमाणिक होगा साथ ही निष्पादन तथा कार्यान्वयन के प्रयोजनार्थ अनुमान्य होगा।