

एसटी.जोसेफ टेक्सटाइल्स

बनाम

भारत का संघ और एक अन्य

दिसंबर 17, 1992

[कुलदिप सिंह और पी.बी. सावंत, न्यायमूर्तिगण]

*भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890: धारा 77 और 78- — माल की सुपुर्दगी के संबंध में रेल प्रशासन की जिम्मेदारी — क्षतिपूर्ति (हर्जाने) का दावा — कब संधार्य है।*

अपीलकर्ता व्यवसाय-प्रतिष्ठान ने अपने ग्राहक के लिए माल को रेलमार्ग से परिवहन हेतु बुक कराया तथा ग्राहक द्वारा दिए गए पार्सल वे-बिल और मांग मसौदा को वसूली के लिए बैंक को भेज दिया। तथापि, बैंक ने यह कहते हुए मांग मसौदा और पार्सल वे-बिल अपीलकर्ता को लौटा दिए कि भुगतान प्राप्त नहीं हुआ है। इसके तुरंत बाद, अपीलकर्ता ने गंतव्य रेलवे स्टेशन के स्टेशन मास्टर को पत्र लिखकर उक्त माल को पुनः उसके नाम बुक करने का अनुरोध किया। बार-बार अनुरोध करने के बावजूद माल वापस प्राप्त न होने पर अपीलकर्ता ने क्षतिपूर्ति प्राप्त करने हेतु वाद दायर किया। इससे पूर्व अपीलकर्ता ने भारतीय रेल अधिनियम की धारा 78 के अंतर्गत एक नोटिस भी दिया था, जिसमें क्षतिपूर्ति का दावा करते हुए यह आरोप लगाया गया था कि रेल प्रशासन घोर लापरवाही का दोषी था, उसने अपने कर्तव्यों का समुचित निर्वहन नहीं किया, माल के रख-रखाव एवं प्रबंधन में असावधानी बरती तथा माल को पुनः बुक कर अपीलकर्ता को वापस सुपुर्द करने में विफल रहा।

रेलवे ने इस वाद का प्रतिवाद करते हुए यह अभिकथन किया कि पार्सलों तथा पार्सल वे-बिल का परिवहन रेलवे द्वारा समुचित सावधानी एवं सतर्कता के साथ किया गया था कि, पार्सलों की सुपुर्दगी पार्सल वे-बिल प्रस्तुत किए जाने तथा रेलवे को देय समस्त प्रभारों का भुगतान किए जाने के पश्चात, उनके गंतव्य पर पहुँचने के 20 दिन बाद दे दी गई थी, यह भी कहा गया कि पार्सलों को पुनः बुक करने संबंधी अपीलकर्ता का अनुरोध माल के पारगमन

की समाप्ति के लगभग दो माह बाद प्राप्त हुआ था, और अतः पार्सलों की कथित अप्रदायगी, जो पारगमन की समाप्ति के सात दिन बाद हुई, के लिए प्रतिवादी उत्तरदायी नहीं थे, क्योंकि अधिनियम की धारा 77(2) के प्रावधानों के अंतर्गत उन्हें ऐसी अप्रदायगी के संबंध में संरक्षण प्राप्त था। यह भी तर्क दिया गया कि उनके कर्मचारियों की ओर से कोई लापरवाही, कदाचार अथवा असावधानी नहीं बरती गई थी, साथ ही, यह भी कहा गया कि यदि यह मान भी लिया जाए कि जिस रेलवे रसीद के आधार पर सुपुर्दगी दी गई थी वह वास्तविक नहीं थी, तब भी रेलवे उस हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगी, जो माल के गंतव्य स्थान पर पारगमन की समाप्ति के सात दिन पश्चात हुई थी।

विचारण न्यायालय ने वाद को डिफ्री कर दिया। इसके विरुद्ध प्रतिवादी-रेलवे द्वारा दायर अपील में उच्च न्यायालय ने अधिनियम की धारा 77(2) के प्रावधानों पर भरोसा करते हुए अपील स्वीकार कर ली।

इस प्रश्न पर: क्या प्रतिवादी रेलवे अधिनियम की धारा 77(2) के अंतर्गत संरक्षण का दावा कर सकती है, जबकि माल की डिलीवरी एक गैर-वास्तविक रेलवे रसीद के आधार पर किसी गलत व्यक्ति को दे दी गई थी, और माल की वैध डिलीवरी पारगमन की समाप्ति के सात दिनों से अधिक समय तक नहीं ली गई थी तथा उक्त गलत डिलीवरी भी उस सात-दिवसीय अवधि की समाप्ति के पश्चात हुई थी।

अपील को खारिज करते हुए, यह न्यायालय

अभिनिर्धारित: 1.1. भारतीय रेल अधिनियम की धारा 77 की उप-धारा (1) कहा गया है कि रेलवे प्रशासन भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 151, 152 और 161 के तहत रेलवे द्वारा ले जाए गए माल के नुकसान, विनाश, क्षति, गिरावट या गैर-वितरण; यदि ऐसा नुकसान आदि माल के पारगमन की समाप्ति के बाद सात दिनों की अवधि के भीतर हुआ है के लिए निक्षेपी के रूप में जिम्मेदार होगा। अतः किसी दावेदार को दावा प्रस्तुत करने का अधिकार प्राप्त होने के लिए यह आवश्यक है कि हानि, क्षति आदि के कारण

उत्पन्न दायित्व पारगमन की समाप्ति के पश्चात सात दिनों की अवधि के भीतर उत्पन्न हुआ हो। धारा 77(2) के प्रावधानों से स्पष्ट है कि सात दिनों की उक्त अवधि उस निःशुल्क अवधि की समाप्ति से प्रारम्भ होती है, जिसके दौरान रेलवे परिसर से माल को भंडारण शुल्क का भुगतान किए बिना हटाने की अनुमति होती है। अधिनियम के अंतर्गत बनाए गए माल के भंडारण एवं रोके रखने संबंधी नियमों के अनुसार यह निःशुल्क अवधि माल के आगमन के दिन सहित तीन दिनों की थी। [687-जी, एच; 688-ए; 687-ई]

1.2 .तत्काल मामले में, माल 1.7.1973 को गंतव्य तक पहुँच गया। कथित गलत सुपुर्दगी 21.7.1973 को यानी, माल के गंतव्य तक पहुंचने के 20 दिन बाद और माल के पारगमन की समाप्ति के सात दिन बाद की समाप्ति से 11 दिन बाद की गई थी। चूँकि यह निर्विवाद रूप से सिद्ध है कि माल रेलवे द्वारा की गई गलत सुपुर्दगी के कारण, जबकि वह रेलवे के परिसर में ही था, अपीलकर्ता के हाथ से चला गया, इसलिए ऐसी स्थिति में रेलवे की जिम्मेदारी एक निक्षेपी के समान मानी जा सकती थी। विधायिका ने रेलवे की इस जिम्मेदारी की अवधि को सीमित करने का विशेष प्रावधान किया है। उसने स्पष्ट रूप से यह उपबंध किया है कि भारतीय संविदा अधिनियम की धाराओं 151, 152 तथा 161 में निहित किसी भी बात के होते हुए भी, निक्षेपी के रूप में रेलवे की जिम्मेदारी पारगमन की समाप्ति के पश्चात सात दिनों की अवधि से आगे नहीं बढ़ेगी। विवादित माल को हटाने के लिए अनुमत निःशुल्क अवधि को ध्यान में रखते हुए, रेलवे का दायित्व केवल 10 जुलाई, 1973 तक ही विस्तारित था। चूँकि माल की गलत सुपुर्दगी अथवा गैर-वास्तविक रसीद के आधार पर सुपुर्दगी 21.7.1973 को की गई थी, इसलिए रेलवे के विरुद्ध सृजित पूर्ण निषेध 10 जुलाई, 1973 की समाप्ति पर ही प्रभावी हो चुका था। अपीलकर्ता ने माल पर अपना स्वामित्व बनाए रखा था, क्योंकि यह निर्धारित था कि पार्सल वे-बिल प्रस्तुत किए बिना तथा बैंक के मांग मसौदा का भुगतान किए बिना माल की सुपुर्दगी नहीं की जानी थी। अतः यह अपेक्षित था कि अपीलकर्ता को यह जानकारी हो कि माल गंतव्य रेलवे स्टेशन पर कब

पहुँचेगा, वह उसके आगमन के समय के संबंध में स्वयं को अवगत रखे तथा यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक सावधानी बरते कि उक्त अवधि के भीतर माल उसके द्वारा, उसके अभिकर्ताओं द्वारा अथवा उसके परेषितियों द्वारा उठा लिया जाए। किसी भी स्थिति में, उक्त अवधि समाप्त होने के पश्चात जब अपीलकर्ता को यह ज्ञात हो जाता कि परेषिती द्वारा माल नहीं उठाया गया है, तब उसका यह कर्तव्य था कि वह स्वयं अथवा अपने अभिकर्ताओं के माध्यम से माल को हटाने के लिए तत्काल आवश्यक कदम उठाए। अपीलकर्ता ने रेलवे के दायित्व की अवधि समाप्त होने के लगभग दो माह बाद ही इस मामले में कार्रवाई की। अतः प्रतिवादी अपीलकर्ता को किसी प्रकार की क्षतिपूर्ति का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं। [689-बी; 688-डी, जी]

1.3. चूँकि माल की गलत सुपुर्दगी या हानि माल का पारगमन के दौरान नहीं हुई थी, अधिनियम की धारा 72 और 73 के प्रावधान तत्काल मामले के तथ्यों पर लागू नहीं होंगे। यह धारा 77(2) के तहत आता है जो स्वयं दायित्व की सीमित अवधि के लिए प्रावधान करता है।[689 - सी, डी]

*भारत संघ बनाम डब्ल्यू.पी. फैक्टरीज, ए.आई.आर., 1966 एस.सी. 395, लागू नहीं।*

दीवानी अपीलीय क्षेत्राधिकार 1984 की दीवानी अपील सं. 4694

1978 के अपील वाद सं. 399 में मद्रास उच्च न्यायालय के दिनांक 9.8.84 के निर्णय और आदेश से।

अपीलकर्ता के लिए वी. कृष्णमूर्ति, वी. बालचंद्रन और ए. के. सिन्हा।

उत्तरदाताओं के लिए वी.सी. महाजन, सी.वी. सुभा राव, वी.के. वर्मा और सुश्री अमीका सिंह।

न्यायालय का निर्णय दिया गया

सावंत, न्यायमूर्ति अपीलार्थी करूर में वस्त्र का व्यवसाय करने वाली एक व्यवसाय-प्रतिष्ठान है। पश्चिम बंगाल के अजीम गंज के एक गणेश चंदर दास ने करूर का दौरा किया

था और रुपये 53441.93 मूल्य के हथकरघा कपड़े का चयन किया था, जिसे अपीलकर्ता व्यवसाय-प्रतिष्ठान द्वारा आजिमगंज सिटी रेलवे स्टेशन तक भेजने के लिए कहा गया। उन्होंने रुपये 52,672.93 की राशि का एक बैंक मांग मसौदा, जो आपूर्ति किए गए माल के मूल्य में से रुपये 769/- रेल भाड़ा घटाने के बाद की राशि थी, पार्सल वे-बिल के साथ जियागंज स्थित भारतीय स्टेट बैंक को भेज दिया। उसने यह दायित्व लिया था कि वह बैंक को भुगतान करके मांग मसौदा का भुगतान कराएगा और बैंक से पार्सल वे-बिल प्राप्त करेगा। अपीलकर्ता ने उक्त कपड़े को 11.06.1973 को करूर रेलवे स्टेशन से आजिमगंज तक रेलमार्ग द्वारा परिवहन हेतु उसी दिनांक के पार्सल वे-बिल संख्या 835434 के अंतर्गत बुक कराया। इसके पश्चात अपीलकर्ता ने उक्त पार्सल वे-बिल तथा मांग मसौदा को भारतीय स्टेट बैंक, जियागंज को प्रेषित कर दिया। भारतीय स्टेट बैंक ने मांग मसौदा और पार्सल वे बिल को 12.9.1973 को अपीलार्थी को वापस भेज दिया क्योंकि भुगतान आने वाला नहीं था। इसलिए, 12.9.1973 को, अपीलार्थी ने स्टेशन मास्टर, अजीम गंज को एक पत्र संबोधित किया जिसमें उनसे करूर को माल फिर से बुक करने का अनुरोध किया गया। अनुरोध के साथ, अपीलकर्ता ने अपने पक्ष में विधिवत् पृष्ठांकित मूल पार्सल वे-बिल तथा सम्यक रूप से हस्ताक्षरित सामान्य प्रेषण-पत्र संलग्न किया, ताकि स्टेशन मास्टर उक्त माल को पुनः करूर के लिए बुक कर सके। इस पत्र को स्टेशन मास्टर अजीम गंज ने 18.9.1973 को स्वीकार किया था। लेकिन, उन्होंने अपीलकर्ता को जवाब नहीं दिया। तत्पश्चात्, अपीलकर्ता ने दिनांक 04.10.1973 को एक एक्सप्रेस तार भेजा, जिसके पश्चात उसी दिनांक का एक पत्र पंजीकृत डाक द्वारा भी प्रेषित किया गया। ऐसा प्रतीत होता है कि जवाब में, स्टेशन मास्टर, अजीम गंज सिटी रेलवे स्टेशन ने 15.10.1973 को अपीलार्थी को सूचित किया कि उसने पहले ही दिनांक 27.9.1973 का एक पत्र अपीलार्थी को भेज दिया था जिसमें उसने कहा था कि अपीलार्थी का पत्र मंडल वाणिज्यिक अधीक्षक, पूर्वी रेलवे, हावड़ा और मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक, पूर्वी रेलवे, कलकत्ता को भेज दिया गया था और उसे उक्त अधिकारियों से कोई जवाब नहीं मिला था। पत्राचार में

यह भी कहा गया है कि उक्त अधिकारियों से आदेश मिलते ही मामले का निपटारा कर दिया जाएगा। इसके पश्चात अपीलकर्ता ने 06.10.1973 को मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक तथा पूर्वी रेलवे के महाप्रबंधक को तार-संदेश भेजे। 08.10.1973 को अपीलकर्ता ने स्मरण-पत्र के रूप में स्टेशन मास्टर, आजिमगंज; पूर्वी रेलवे के महाप्रबंधक; तथा पूर्वी रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक को पुनः पत्र प्रेषित किए। 09.10.1973 को उसने भारतीय रेल अधिनियम की धारा 78 (जिसे आगे 'अधिनियम' कहा गया है) के अंतर्गत रु.53,441.93 की राशि के दावे संबंधी नोटिस भी पूर्वी रेलवे, कलकत्ता के महाप्रबंधक (दावा) तथा दक्षिण रेलवे, मद्रास के महाप्रबंधक (दावा) को दिया। उक्त नोटिस में यह आरोप लगाया गया था कि रेलवे प्रशासन घोर लापरवाही का दोषी था, उसने अपने कर्तव्यों के निर्वहन में कदाचार किया था तथा माल के प्रबंधन और उसे पुनः बुक कर अपीलकर्ता को वापस सुपुर्द न करने में असावधानी बरती थी। मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक ने दिनांक 07.11.1973 को उक्त नोटिस की प्राप्ति की पुष्टि की। इस बीच, अपीलकर्ता ने 31.10.1973 को पूर्वी रेलवे, हावड़ा के मंडलीय अधीक्षक को एक और पत्र भेजकर उस पार्सल वे-बिल को वापस करने का अनुरोध किया, जिसे उसने स्टेशन मास्टर, आजिमगंज को भेजा था और जिसे स्टेशन मास्टर ने आवश्यक कार्रवाई हेतु उक्त अधिकारी को अग्रेषित कर दिया था। इस पत्र का भी उक्त अधिकारी की ओर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ। इसके पश्चात अपीलकर्ता ने रेलवे के विरुद्ध रु.53,441.93 की क्षतिपूर्ति की वसूली हेतु वर्तमान वाद दायर किया।

2. वाद का प्रतिवाद करते हुए यह कहा गया कि पार्सलों तथा पार्सल वे-बिल का परिवहन रेलवे द्वारा समुचित सावधानी और सतर्कता के साथ किया गया था, वे 01.07.1973 को अच्छी स्थिति में आजिमगंज सिटी रेलवे स्टेशन पहुँच गए थे और उनकी डिलीवरी सात दिनों से अधिक अवधि तक उपलब्ध रही। 20.07.1973 तक कोई भी व्यक्ति माल की डिलीवरी प्राप्त करने के लिए उपस्थित नहीं हुआ। 21.07.1973 को एक व्यक्ति, सुनील दत्त, द्वारा पार्सल वे-बिल प्रस्तुत करने तथा रेलवे को देय समस्त शुल्कों का भुगतान करने पर

पार्सलों की डिलीवरी प्राप्त कर ली गई। पार्सलों को करूर के लिए पुनः बुक करने संबंधी अपीलकर्ता का अनुरोध 12.09.1973 को प्राप्त हुआ, अर्थात् माल के पारगमन की समाप्ति के लगभग दो माह बाद। अतः प्रतिवादी विधि के अनुसार पार्सलों की कथित अप्रदायगी के लिए उत्तरदायी नहीं थे, क्योंकि यह घटना पारगमन की समाप्ति के सात दिनों के बाद हुई थी और अधिनियम की धारा 77(2) के प्रावधानों के अंतर्गत रेलवे को ऐसी अप्रदायगी के संबंध में संरक्षण प्राप्त था। यह भी तर्क दिया गया कि कर्मचारी द्वारा कोई लापरवाही, कदाचार अथवा असावधानी नहीं बरती गई थी। इसके अतिरिक्त, प्रेषक अथवा परेषिती या उनके अभिकर्ताओं द्वारा किए गए किसी कपट के लिए भी प्रतिवादी उत्तरदायी नहीं थे। आगे यह भी कहा गया कि यदि यह मान भी लिया जाए कि जिस रेलवे रसीद के आधार पर उक्त सुनील दत्त को डिलीवरी दी गई थी, वह वास्तविक नहीं थी, तब भी रेलवे उस हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगी, जो माल के गंतव्य स्थान पर पारगमन की समाप्ति के सात दिन बाद उत्पन्न हुई थी।

विचारण न्यायालय ने वाद को डिक्री कर दिया। इसके विरुद्ध रेलवे द्वारा दायर अपील में उच्च न्यायालय ने अधिनियम की धारा 77(2) के उन प्रावधानों पर भरोसा किया, जो पारगमन की समाप्ति के सात दिनों के पश्चात होने वाली किसी भी हानि आदि के संबंध में रेलवे को दायित्व से मुक्त करते हैं। फलस्वरूप, उच्च न्यायालय ने अपील स्वीकार कर ली तथा वाद को खारिज कर दिया।

3. उच्च न्यायालय के निर्णय के खिलाफ इस अपील में, केवल एक ही सवाल का जवाब दिया जाना है कि क्या उत्तरदाता-रेलवे एक गैर-वास्तविक रेलवे रसीद के खिलाफ गलत व्यक्ति को माल की सुपुर्दगी के लिए अधिनियम की धारा 77 (2) के संरक्षण का दावा कर सकता है क्योंकि पारगमन की समाप्ति के बाद सात दिनों से अधिक समय तक माल की सुपुर्दगी नहीं ली गई थी और माल की गलत सुपुर्दगी उक्त अवधि की समाप्ति के बाद हुई थी। अधिनियम की धारा 77 इस प्रकार है:

"77. पारगमन की समाप्ति के पश्चात रेलवे प्रशासन का दायित्व — (1) रेलवे प्रशासन, भारतीय संविदा अधिनियम, 1872 की धाराओं 151, 152 एवं 161 के अधीन एक निक्षेपी के रूप में, रेल द्वारा परिवाहित माल की हानि, विनाश, क्षति, गुणवत्ता में गिरावट अथवा अप्रदायगी के लिए पारगमन की समाप्ति के पश्चात सात दिनों की अवधि तक उत्तरदायी रहेगा।

बशर्ते कि जहां माल स्वामी के जोखिम दर पर ले जाया जाता है, वहां रेलवे प्रशासन रेलवे प्रशासन या उसके किसी भी सेवक की ओर से लापरवाही या कदाचार के प्रमाण के अलावा इस तरह के नुकसान, विनाश, क्षति, गिरावट या वितरण न होने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

(2) पारगमन की अवधि के बाद (सात दिन) की अवधि समाप्त होने के बाद रेलवे द्वारा ले जाए जाने वाले माल के नुकसान, विनाश, क्षति, गिरावट या वितरण न होने के लिए रेलवे प्रशासन किसी भी मामले में जिम्मेदार नहीं होगा।

(3) इस धारा के पूर्ववर्ती उपबंधों में निहित किसी बात के होते हुए भी, रेलवे प्रशासन द्वितीय अनुसूची में उल्लिखित माल, पशुओं, विस्फोटकों तथा रेल द्वारा परिवाहित अन्य खतरनाक वस्तुओं की हानि, विनाश, क्षति, अवनति अथवा अप्रदायगी के लिए पारगमन की समाप्ति के पश्चात उत्तरदायी नहीं होगा।

(4) इस धारा के पूर्ववर्ती प्रावधानों में निहित कोई भी बात पशुओं अथवा माल के स्वामी को डेमरेज अथवा व्हार्फेज शुल्क के भुगतान के दायित्व से मुक्त नहीं करेगी, जब तक कि वे पशु या माल रेलवे के डिब्बों से उतार नहीं लिए जाते अथवा रेलवे परिसर से हटा नहीं लिए जाते।



(5) इस अध्याय के प्रयोजनों के लिए -

(ए) जब तक पूर्व में अन्यथा निर्धारित न किया गया हो, पारगमन उस निःशुल्क अवधि की समाप्ति पर समाप्त माना जाएगा, (गंतव्य स्थान पर पशुओं अथवा माल के पहुँचने के पश्चात) उन्हें रेलवे वैगनों से डेमेरेज शुल्क का भुगतान किए बिना उतारने के लिए अनुमत होती है और जहाँ ऐसा उतारना उक्त अनुमत निःशुल्क अवधि के भीतर पूरा कर लिया गया हो, वहाँ पारगमन उस निःशुल्क अवधि की समाप्ति पर समाप्त माना जाएगा, जो पशुओं अथवा माल को रेलवे परिसर से व्हार्फेज शुल्क का भुगतान किए बिना हटाने के लिए अनुमत होती है।

(ख) धारा 46-सी के खंड (डी) और खंड (एच) में क्रमशः

'डेमेरेज' और 'व्हार्फेज' के अर्थ दिए गए हैं।

4. धारा 77(2) के प्रावधानों से यह स्पष्ट है कि सात दिनों की अवधि उस निःशुल्क अवधि की समाप्ति से प्रारम्भ होती है, जो माल को रेलवे परिसर से व्हार्फेज शुल्क का भुगतान किए बिना हटाने के लिए अनुमत होती है। वर्तमान मामले में, अधिनियम के अंतर्गत बनाए गए माल के भंडारण एवं प्रतिधारण नियमों के अनुसार, उक्त निःशुल्क अवधि माल के आगमन के दिन सहित तीन दिनों की थी। माल 01.07.1973 को आजिमगंज रेलवे स्टेशन पहुँचा था। कथित गलत सुपुर्दगी 21.07.1973 को की गई थी, अर्थात् माल के गंतव्य पर पहुँचने के 20 दिन बाद तथा माल के पारगमन की समाप्ति के पश्चात सात दिनों की अवधि समाप्त होने के 11 दिन बाद। चूँकि यह निर्विवाद है कि माल रेलवे परिसर में रहते हुए रेलवे द्वारा की गई गलत सुपुर्दगी के कारण अपीलकर्ता के हाथ से चला गया था, इसलिए रेलवे का दायित्व निस्संदेह एक निक्षेपी के दायित्व के समान था। यही कारण है कि धारा 77 में निक्षेपी के रूप में रेलवे के उक्त दायित्व की अवधि को सीमित करने का प्रावधान किया गया है।

5. अधिनियम की धारा 77 की उप-धारा (1) में कहा गया है कि रेलवे प्रशासन, भारतीय संविदा अधिनियम, 1872 ('संविदा अधिनियम') की धाराओं 151, 152 तथा 161 के अधीन एक निक्षेपी के रूप में, रेल द्वारा परिवहित माल की हानि, विनाश, क्षति, अवनति अथवा अप्रदायगी के लिए उत्तरदायी होगा, यदि ऐसी हानि आदि माल के पारगमन की समाप्ति के पश्चात सात दिनों की अवधि के भीतर हुई हो। अतः इस प्रावधान के अनुसार, किसी दावेदार को दावा प्रस्तुत करने का अधिकार प्राप्त होने के लिए यह आवश्यक है कि हानि आदि के कारण उत्पन्न दायित्व पारगमन की समाप्ति के पश्चात निर्धारित सात दिनों की अवधि के भीतर उत्पन्न हुआ हो। तथापि, यह अधिकार भी उक्त धारा के परन्तुक द्वारा सीमित किया गया है, जिसमें यह उपबंध है कि यदि माल स्वामी के जोखिम दर पर परिवहित किया गया हो, तो रेलवे प्रशासन ऐसी हानि आदि के लिए भी उत्तरदायी नहीं होगा, जब तक कि रेलवे प्रशासन अथवा उसके किसी कर्मचारी की लापरवाही या कदाचार सिद्ध न कर दिया जाए।

हालांकि, धारा 77 की उप-धारा (2) में कहा गया है कि जहां माल को स्वामी के जोखिम दर पर अथवा अन्य किसी प्रकार से परिवहित किया गया हो, वहाँ किसी भी स्थिति में रेलवे प्रशासन माल के पारगमन की समाप्ति के पश्चात सात दिनों की अवधि समाप्त होने के बाद होने वाली हानि आदि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

अनुबंध अधिनियम की धारा 151 में कहा गया है कि निक्षेप के सभी मामलों में, निक्षेपी उस माल की उतनी ही देखभाल करने के लिए बाध्य होता है, जितनी एक सामान्य विवेकशील व्यक्ति समान परिस्थितियों में अपने समान प्रकृति, गुणवत्ता एवं मूल्य के माल की करता है। धारा 152 यह उपबंध करती है कि, किसी विशेष अनुबंध के अभाव में, यदि निक्षेपी ने धारा 151 में वर्णित मात्रा की देखभाल कर ली है, तो वह निक्षिपित वस्तु की हानि, विनाश या क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। अधिनियम की धारा 161 यह प्रावधान करती है कि यदि निक्षेपी की चूक के कारण माल नियत समय पर वापस नहीं किया जाता,

सुपुर्द नहीं किया जाता या प्रस्तुत नहीं किया जाता, तो वह उस समय से माल की किसी भी हानि, विनाश या क्षति के लिए निक्षेपकर्ता के प्रति उत्तरदायी होगा। इसी कारण विधायिका ने रेलवे के दायित्व की अवधि को सीमित करने का विशेष प्रावधान किया है, जिसके अनुसार यह स्पष्ट किया गया है कि संविदा अधिनियम की धाराओं 151, 152 एवं 161 में निहित किसी भी बात के होते हुए भी, निक्षेपी के रूप में रेलवे का दायित्व पारगमन की समाप्ति के पश्चात सात दिनों की अवधि से आगे विस्तारित नहीं होगा।

6. हम पहले ही ऊपर इंगित कर चुके हैं कि विवादित माल को हटाने के लिए अनुमत निःशुल्क अवधि को ध्यान में रखते हुए, रेलवे का दायित्व केवल 10 जुलाई, 1973 तक ही माना जाएगा। चूँकि निर्विवाद रूप से यह पाया गया कि माल की गलत सुपुर्दगी अथवा गैर-वास्तविक रसीद के आधार पर सुपुर्दगी 21.07.1973 को की गई थी, इसलिए धारा 77(2) के अंतर्गत रेलवे के विरुद्ध क्षतिपूर्ति के दावे पर लगाया गया पूर्ण प्रतिबंध 10 जुलाई, 1973 की समाप्ति पर ही प्रभावी हो गया था।

7. वर्तमान मामले में, अपीलकर्ता ने माल पर अपना स्वामित्व बनाए रखा था, क्योंकि यह निर्धारित था कि पार्सल वे-बिल प्रस्तुत किए जाने तथा बैंक के मांग मसौदा का भुगतान किए बिना माल का हस्तांतरण नहीं किया जाएगा। अपीलकर्ता से यह अपेक्षित था कि उसे यह जानकारी रहे कि माल आजिमगंज रेलवे स्टेशन, अर्थात् गंतव्य रेलवे स्टेशन, पर कब पहुँचेगा। किसी भी स्थिति में उससे यह अपेक्षा थी कि वह माल के उक्त गंतव्य पर पहुँचने के समय के संबंध में स्वयं को अवगत रखे। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, माल 01.07.1973 को गंतव्य रेलवे स्टेशन पर पहुँच गया था। अतः उसे यह सावधानी बरतनी चाहिए थी कि उक्त अवधि के भीतर माल उसके द्वारा, उसके अभिकर्ताओं द्वारा अथवा उसके परेषितियों द्वारा प्राप्त कर लिया जाए। किसी भी स्थिति में, उक्त अवधि समाप्त होने के पश्चात, जब अपीलकर्ता को यह ज्ञात हो सकता था कि परेषिती द्वारा माल नहीं उठाया गया है, तब उसका यह कर्तव्य था कि वह स्वयं अथवा अपने अभिकर्ताओं के माध्यम से माल को

हटाने हेतु त्वरित कदम उठाए। जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, अपीलकर्ता व्यवसाय-प्रतिष्ठान ने इस मामले में केवल 12.09.1973 को कार्रवाई की, अर्थात् रेलवे के दायित्व की अवधि समाप्त होने के लगभग दो माह बाद।

8. चूँकि वर्तमान मामले में निर्विवाद रूप से यह पाया गया है कि माल की गलत सुपुर्दगी अथवा हानि माल के पारगमन के दौरान नहीं हुई थी, इसलिए अधिनियम की धाराएँ 72 एवं 73 वर्तमान मामले के तथ्यों पर लागू नहीं होतीं। अतः इस न्यायालय का निर्णय *भारत संघ बनाम डब्ल्यू.पी. फैक्टरीज*, (ए.आई.आर., 1966 एस.सी. 395) वर्तमान मामले में लागू नहीं होगा। यह, तथापि, उल्लेखनीय है कि उक्त मामले में अधिनियम की धारा 72 के अंतर्गत रेलवे की जिम्मेदारी पर विचार किया गया था और यह निर्णय दिया गया था कि उस जिम्मेदारी को किसी भी नियम द्वारा सीमित नहीं किया जा सकता। जैसा कि ऊपर स्पष्ट किया गया है, वर्तमान मामला धारा 77(2) के अंतर्गत आता है, जो स्वयं निक्षेपी के रूप में रेलवे की दायित्व की अवधि को सीमित करता है।

9. इन परिस्थितियों में, हम उच्च न्यायालय के निष्कर्षों से सहमत हैं और अपीलार्थी के मुकदमे को खारिज करने के आदेश की पुष्टि करते हैं। इसलिए याचिका खारिज की जाती है। हालाँकि, मामले की परिस्थितियों में, लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

याचिका खारिज कर दी गई।

एन.पी.वी

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।