సుప్రీం కోర్టు రిపోర్టులు

గవర్నర్ జనరల్ ఇన్ కౌన్సిల్

1961

వర్సెస్

జనవరి 31

ముసద్దీ లాల్

(జె. ఎల్. కపూర్ మరియుజె. సి. షా, న్యాయమూర్తులు.)

రైల్వే – సరుకులను పంపిణీ చేయకపోవడం – కోల్పోయిన , విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు పరిహారం కంటే భిన్నమైనదా డెలివరీ చేయనందుకు పరిహారం కోసం దావా – నష్టపరిహారం కోసం క్లెయిమ్ నోటీసు , పూర్వ షరతా – కాలపరిమితి ఎప్పటి నుండి అమలు – భారతీయ రైల్వే చట్టం , 1890 (IX/1890), సెక్షన్లు. 72 మరియు 77 – భారతీయ కాలపరిమితి చట్టం, 1908, ఆర్టికల్స్ 30, 31.

ప్రతివాది భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 77 మరియు కోడ్ ఆఫ్ సివిల్ ప్రొసీజర్ యొక్క సెక్షన్ 80 కింద రైల్వే యంత్రాంగానికి మిశ్రమ నోటీసును ఇచ్చారు మరియు వస్తువుల ధర మరియు పంపిణీ చేయకపోవడం వల్ల కలిగే నష్టం కోసం దావా వేశాడు. ఇతర అభ్యర్థనలతో పాటు రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 77 కింద సమర్థవంతమైన నోటీసు లేకుండా ఈ దావాను నిర్వహించడం సాధ్యం కాదని మరియు భారతీయ కాలపరిమితి చట్టంలోని ఆర్టికల్ 31 నిర్దేశించిన కాలపరిమితి గడువు ముగిసినందున దావా నిషేధించబడింది అని రైల్వే యంత్రాంగం ఈ దావాను ప్రతిఘటించింది.

వస్తువులను పంపిణీ చేయనందుకు పరిహారం కోసం క్లెయిమ్ చేయడం వస్తువులు కోల్పోయిన, విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు పరిహారం కోసం క్లెయిమ్కు భిన్నమైన క్లెయిమ్ అని మరియు సెక్షన్ 77 కింద కోర్టులో చర్య ద్వారా మునుపటి రకానికి చెందిన క్లెయిమ్ను అమలు చేయడానికి ఒక పూర్వ షరతు కాదని పేర్కొంటూ అలహాబాద్ హైకోర్టు ఫుల్ బెంచ్ ట్రయల్ కోర్టు డిక్రీని సమర్థించింది.

నిర్ణయించారు, భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 77 ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 72 ద్వారా ప్రకటించిన బాధ్యత అమలుపై పరిమితిని విధించింది మరియు రైల్వే యంత్రాంగం , వారు నిక్షేపగ్రాహితులు మరియు వస్తువుల బీమా చేయువారు కాదు , యొక్క అదుపులో ఉన్నప్పుడు కోల్పోయిన, విధ్వంసం చేయబడిన లేదా క్షీణించిన వస్తువుల నష్టపరిహారం కోసం క్లెయిమ్ యొక్క

నిర్వహణకు పూర్వ షరతును సూచిస్తుంది. రైల్వే యంత్రాంగం విచారణలు జరపడానికి మరియు వీలైతే వస్తువులను రికవరీ చేయడానికి మరియు వస్తువుల రవాణాదారుకు వాటిని పంపిణీ చేయడానికి మరియు పాత క్లెయిమ్లను నివారించడానికి   ఈ సెక్షన్ రూపొందించబడింది.   వస్తువులను పంపిణీ చేయడంలో విఫలం కావడం అనేది కోల్పోయిన లేదా విధ్వంసం యొక్క పర్యవసానం మరియు దాని వాజ్య కారణము కోల్పోయిన లేదా వినాశనానికి వాజ్య కారణము నుండి వేరుగా ఉండదు.

భారతీయ కాలపరిమితి చట్టంలోని ఆర్టికల్స్   30 మరియు 31 వాహకాలపై దావాల కోసం కాలపరిమితిని అమలు చేయడానికి వేర్వేరు సమయాలను సూచిస్తున్నందున   , రెండు ఆర్టికల్స్ పరిధిలోకి వచ్చే క్లెయిమ్ వస్తువుల కోల్పోయిన   , విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు పరిహారం కోసం కాదని ఊహించలేము; మరియు వస్తువులను పంపిణీ చేయనందుకు నష్టపరిహారం కోసం దావా సెక్షన్   77 పరిధిలోకి రాదని చెప్పలేము మరియు భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్   72 మరియు 77 లపై పేర్కొన్న ఆర్టికల్ 30 మరియు 31 లను ప్రొజెక్ట్ చేయలేము అని కూడా నిర్ణయించారు.

ది మద్రాస్ అండ్ సదరన్ మహరాతా రైల్వే కం. లిమిటెడ్ v. *హరిదాస్ బన్మాలిదోస్*, (1918) ఐ. ఎల్. ఆర్. 41 మద్. 871, *హిల్ సాయర్స్ అండ్ కో.* v. *సెక్రటరీ ఆఫ్ స్టేట్*, (1921) ఐ. ఎల్. ఆర్. 2 లాహ్. 133, *మార్తాబ్ అలీ* v. *యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా*, [1954] 56 బోమ్. ఎల్. ఆర్. 150, *యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా* v. *మిత్యగిరి పుల్లప్ప*, ఐ. ఎల్. ఆర్. [1958] ఎ. పి.323, *అస్సాం బెంగాల్ రైల్వే కంపెనీ లిమిటెడ్* v. *రాధికా మోహన్ నాథ్ అండ్ అదర్స్* , ఎ. ఐ. ఆర్. (1923) కాల్. 397 మరియు *బెంగాల్ నాగ్పూర్ రైల్వే కంపెనీ లిమిటెడ్* v. *హమీర్ ముల్ చగన్ ముల్ అండ్ అనదర్* (1926) ఐ. ఎల్. ఆర్ 5 పట్. 106, ఆమోదించారు.

గవర్నర్ జనరల్ ఇన్ కౌన్సిల్ అండ్ అదర్స్ v. *మహాబీర్ రామ్ అండ్ అనదర్* , (1953) ఐ. ఎల్. ఆర్. I అల్. 64 మరియు *జైన్ ర్యామేఖా దాస్* v. జి. ఐ. పి. రైల్వే అండ్ *అనదర్* (1929) ఐ. ఎల్. ఆర్. 8 పట్ 545, తోసిపుచ్చారు.

సివిల్ అప్పీల్ అధికార పరిధి: సివిల్ అప్పీల్ నెంబరు 313/1956.

రెండవ అప్పీలు నెంబరు 2547 ఆఫ్ 1946 లో 1952 జూలై 25 నాటి అలహాబాద్ హైకోర్టు తీర్పు మరియు డిక్రీ నుండి అప్పీలు.

ఆర్. గణపతి అయ్యర్ మరియు *టి. ఎం. సేన్*, అప్పీలుదారు తరపున.

కె. పి. గుప్తా, ప్రతివాది తరఫున.

1961. జనవరి 31. కోర్టు ఇచ్చిన తీర్పును వెలువరించినది

షా, జె. – జనవరి 30, 1943 న, ప్రతివాది ఎల్. ముసద్దిలాల్ యొక్క ఏజెంట్ గా భోలా నాథ్ శంభు రామ్ ఆగ్రా రైల్వే స్టేషను వద్ద రైల్వే యంత్రాంగం ఈ. ఐ. రైల్వే కి ఒక వస్త్రం కట్టను అందించాడు ఈ. ఐ. రైల్వేలోని చోళ స్టేషన్కు రైల్వే ద్వారా రవాణా చేయడానికి . ఈ రవాణాసరుకును రైల్వే యంత్రాంగం ఆమోదించింది మరియు రవాణాదారు భోలా నాథ్ శంభు రామ్ పేరిట రైల్వే రసీదు జారీ చేయబడింది. భోలా నాథ్ శంభు రామ్ ప్రతివాదికి అనుకూలంగా రైల్వే రసీదును ఆమోదించి ప్రతివాదికి పోస్ట్ ద్వారా పంపారు. వస్త్రం కట్ట చోళకి చేరలేదు , మరియు రైల్వే యంత్రాంగం దాన్ని కనుగొనటానికి ప్రయత్నించినప్పటికీ సాధ్యం కాలేదు. రవాణాసరుకుకు సంబంధించి రైల్వే యంత్రాంగానికి, ప్రతివాదికి మధ్య ఉత్తరప్రత్యుత్తరాలు జరిగాయి. తనకు కలిగిన నష్టానికి సంతృప్తిని పొందడంలో విఫలమైన ప్రతివాది 1943 డిసెంబర్ 7 న భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 77 మరియు సివిల్ ప్రొసీజర్ కోడ్ లోని సెక్షన్ 80 కింద మిశ్రమ నోటీసును ఇచ్చారు , ఆ తర్వాత 1944 మే 18న బులంద్ షహర్ లోని II మున్సిఫ్ కోర్టులో "వస్త్రం కట్ట ధర" రూ.782-3-6 గా మరియు రూ. 200 "పంపిణీ చేయకపోవడం వల్ల కలిగిన నష్టానికి" డిక్రీ కోసం దావా నం. 283 ఆఫ్ 1944 వేసారు. ఇతర అభ్యర్థనలతో పాటు రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 77 కింద సమర్థవంతమైన నోటీసు లేకుండా ఈ దావాను నిర్వహించడం సాధ్యం కాదని మరియు దావా వేసిన తేదీ నాటికి భారతీయ కాలపరిమితి చట్టంలోని ఆర్టికల్ 31 నిర్దేశించిన కాలపరిమితి గడువు ముగిసినందున దావా నిషేధించబడింది అని రైల్వే యంత్రాంగం ఈ దావాను ప్రతిఘటించింది. ట్రయల్ కోర్టు డిక్రీని జారీ చేసింది. అప్పీలులో, బులంద్ షహర్, అదనపు సివిల్ జడ్జి, ట్రయల్ కోర్టు జారీ చేసిన డిక్రీని రద్దు చేసి, దావాను కొట్టివేశారు. అలహాబాద్ హైకోర్టు ఫుల్ బెంచ్ మొదటి అప్పీలేట్ కోర్టు జారీ చేసిన డిక్రీని రద్దు చేసి ట్రయల్ కోర్టు డిక్రీని పునరుద్ధరించింది. రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 133(1) (సి) ప్రకారం సమర్థత సర్టిఫికెట్ తో ఈ అప్పీలుకు యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా ప్రాధాన్యం ఇచ్చింది.

రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 77 సంబంధిత ముఖ్య అంశాల ప్రకారం:

"ఒక వ్యక్తికి హక్కు ఉండదు .... పంపిణీ చేయవలసిన వస్తువుల కోల్పోయిన , విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు పరిహారం .... రవాణా చేయబడ్డ , రైల్వే ద్వారా రవాణా చేయడానికి వస్తువులను అందించిన తేదీ నుండి ఆరు నెలల లోపల అతను లేదా అతని తరఫున రైల్వే

యంత్రాంగానికి నష్టపరిహారం కోసం తన క్లెయిమ్ ను వ్రాతపూర్వకంగా సమర్పించినట్లయితే తప్ప."

సెక్షన్ 77 రైల్వే యంత్రాంగం అధీనంలో ఉన్నప్పుడు కోల్పోయిన , విధ్వంసం చేసిన లేదా క్షీణించిన వస్తువులకు పరిహారం కోసం క్లెయిమ్ నిర్వహించడానికి ఒక పూర్వ షరతును స్పష్టంగా నిర్దేశిస్తుంది. ప్రతివాది సూచించిన నోటీసును రవాణా కోసం సరుకులను అందించిన తేదీ నుండి ఆరు నెలల్లోగా రైల్వే యంత్రాంగానికి ఇవ్వలేదు మరియు చట్టబద్ధమైన పూర్వ షరతును పాటించనందుకు దావా ప్రధమ ధృష్ట్యా నిషేధించబడుతుంది. తాను దాఖలు చేసిన దావా నష్టపరిహారం కోసం కాదని , వస్తువుల నష్టం , విధ్వంసం లేదా క్షీణించినందుకు కాదని , వస్తువులను డెలివరీ చేయనందుకు అని మరియు వాదనను హైకోర్టు సమర్ధించింది అని ప్రతివాది వాదించారు. హైకోర్టు అభిప్రాయం ప్రకారం, వస్తువులను పంపిణీ చేయనందుకు నష్టపరిహారం కోసం క్లెయిమ్ అనేది వస్తువుల కోల్పోయిన, విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు పరిహారం కోసం క్లెయిమ్ కంటే భిన్నమైన క్లెయిమ్ మరియు కోర్టులో చర్య ద్వారా మునుపటి రకానికి చెందిన క్లెయిమ్ను అమలు చేయడం కొరకు ఒక పూర్వ షరతు కాదు.

భారతదేశంలో రైల్వే యంత్రాంగం వస్తువుల బీమా చేయువారు కాదు: అది కేవలం రవాణా కోసం అప్పగించిన వస్తువుల నిక్షేపగ్రాహితులు మాత్రమే. రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 72, వస్తువుల వాహకంగా రైల్వే యంత్రాంగం యొక్క సాధారణ బాధ్యతను సూచిస్తుంది. ఆ సెక్షన్ ప్రకారం, రైల్వే ద్వారా డెలివరీ చేయబడే వస్తువుల కోల్పోయిన, విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు రైల్వే యంత్రాంగం యొక్క బాధ్యత భారతీయ కాంట్రాక్ట్ చట్టం , 1872 లోని సెక్షన్ 152 మరియు సెక్షన్ 161 ప్రకారం నిక్షేపగ్రాహితులు యొక్క ఇతర నిబంధనలకు లోబడి ఉంటుంది. ఇండియన్ కాంట్రాక్ట్ చట్టంలోని సెక్షన్లు 151 మరియు 152 నిక్షేపగ్రాహితుల విధులకు సంబంధించినవి. ఒక సాధారణ వివేకం కలిగిన వ్యక్తి తనకు అప్పగించిన వస్తువుల పట్ల , అదే పరిస్థితిలో తనకు అప్పగించిన వస్తువులకు సమానమైన పరిమాణము , నాణ్యత మరియు విలువ కలిగిన తన స్వంత వస్తువుల పట్ల ఎంత శ్రద్ధ వహిస్తాడో నిక్షేపగ్రాహిత అంత శ్రద్ధ వహిస్తే, ఒక ప్రత్యేక ఒప్పందం లేనప్పుడు, అప్పగించిన వస్తువుల కోల్పోయిన, విధ్వంసానికి లేదా క్షీణతకు అతను బాధ్యత వహించడు. ఇండియన్ కాంట్రాక్ట్ యాక్ట్ లోని సెక్షన్లు 160 మరియు 161 ప్రకారం, నిక్షేపదాత ఆదేశాల ప్రకారం అప్పగించబడ్డ వస్తువుల అప్పగింత సమయం ముగిసిన వెంటనే లేదా సరుకులు అప్పగించబడిన ఉద్దేశ్యం నెరవేరిన వెంటనే తిరిగి ఇవ్వడం లేదా పంపిణీ చేయాల్సిన బాధ్యత నిక్షేపగ్రాహితపై ఉంటుంది మరియు నిక్షేపగ్రాహిత

వైఫల్యం కారణంగా వస్తువుల సరైన సమయంలో తిరిగి ఇవ్వకపోతే , పంపిణీ చేయకపోతే లేదా సమర్పించకపోతే, వస్తువుల కోల్పోయిన, విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు అతను నిక్షేపదాత కు బాధ్యత వహిస్తాడు. రైల్వే యంత్రాంగం తనకు రవాణా కోసం అందచేసిన వస్తువుల నిక్షేపగ్రాహితగా ఉన్నందున, అందువల్ల వస్తువులను గమ్యస్థానానికి తీసుకువెళ్ళిన తరువాత పంపిణీ చేసే ఉద్దేశ్యం కోసం వస్తువులు తన ఆధీనంలో ఉన్న కాలంలో నిక్షేపగ్రాహితగా పరిగణించబడుతుంది. అయితే రైల్వే యంత్రాంగం ఎంత జాగ్రత్త తీసుకోవాలంటే , తన స్వంత సారూప్య వస్తువుల యొక్క పరిమాణము, నాణ్యత మరియు విలువను పరిగణనలోకి తీసుకొని అది తీసుకునే జాగ్రత్త అంత.

రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 77 రైల్వే యంత్రాంగం విచారణలు జరపడానికి మరియు వీలైతే వస్తువులను రికవరీ చేయడానికి మరియు వస్తువుల రవాణాదారుకు వాటిని పంపిణీ చేయడానికి మరియు పాత క్లెయిమ్లను నివారించడానికి వీలు కల్పిస్తుంది. సెక్షన్ 72 ద్వారా ప్రకటించిన బాధ్యతల అమలుపై పరిమితి విధించింది. సెక్షన్ 72 ద్వారా ప్రకటించిన బాధ్యత కోల్పోయిన, విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు సంబంధించినది. పంపిణీ చేయడంలో వైఫల్యం అనేది వస్తువుల కోల్పోయిన లేదా విధ్వంసం యొక్క పర్యవసానం; కోల్పోయిన లేదా విధ్వంసం కోసం చర్య తీసుకోవడానికి గల కారణానికి భిన్నంగా, రైల్వే యంత్రాంగంకు వ్యతిరేకంగా దావా వేయడానికి గల కారణాన్ని ఇది అందించదు. "కోల్పోయిన, వివిధ్వంసం లేదా క్షీణత" అనే వ్యక్తీకరణను ఉపయోగించడం ద్వారా , వస్తువుల కోల్పోయిన లేదా విధ్వంసం లేదా క్షీణత మరియు దాని ఫలితంగా యజమానికి కలిగే నష్టం గురించి ఆలోచించబడింది. రైల్వే యంత్రాంగం యొక్క ఉద్యోగుల నిర్లక్ష్యం లేదా అజాగ్రత్త లేదా తప్పుడు చర్య కారణంగా, రవాణాకి అప్పగించిన వస్తువులు కోల్పోయినప్పుడు, విధ్వంసం చేయబడినప్పుడు లేదా క్షీణించినట్లయితే, రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 72 ద్వారా సూచించబడిన స్థాయి సంరక్షణను తీసుకోవడంలో రైల్వే యంత్రాంగం విఫలమైనందుకు దోషిగా ఉంది.

నిస్సందేహంగా భారతీయ కాలపరిమితి చట్టం మొదటి షెడ్యూల్ లోని ఆర్టికల్స్ 30 మరియు 31 అనే రెండు విభిన్న ఆర్టికల్స్ ఉన్నాయి , వాహకాలపై నష్టపరిహారం కోసం దావాలకు పరిమితిని వ్యవహరిస్తాయి. వస్తువులకు కోల్పోయిన లేదా నష్టానికి పరిహారం కోసం వాహకాల పై దావాలకు కాలపరిమితి కాలాన్ని ఆర్టికల్ 30 నిర్దేశిస్తుంది మరియు ఆర్టికల్ 31 వస్తువులను పంపిణీ చేయనందుకు లేదా ఆలస్యం చేసినందుకు వాహకాలపై నష్టపరిహారం కోసం దావాలకు కాలపరిమితి కాలాన్ని నిర్దేశిస్తుంది. ఈ ప్రతి ఆర్టికల్ కింద కాలపరిమితి కాలం ఒక సంవత్సరం , కానీ ఆ కాలాన్ని లెక్కించాల్సిన సమయాలు భిన్నంగా ఉంటాయి. కానీ భారతీయ కాలపరిమితి చట్టం కాలపరిమితిని

అమలు చేయడానికి వేర్వేరు సమయాలను సూచిస్తున్నందున, రెండు ఆర్టికల్స్ పరిధిలోకి వచ్చే క్లెయిమ్ వస్తువుల కోల్పోయిన, విధ్వంసం లేదా క్షీణతకు పరిహారం కోసం కాదని అంచనా వేయడం సాధ్యం కాదు. రైల్వే చట్టంలోని 72, 77 సెక్షన్లపై కాలపరిమితి చట్టంలోని ఆర్టికల్ 30, 31లోని నిబంధనలను ప్రొజెక్ట్ చేయలేము మరియు వస్తువులను పంపిణీ చేయనందుకు నష్టపరిహారం కోసం దావా సెక్షన్ 77 పరిధిలోకి రాదని చెప్పలేము. మేము వ్యక్తం చేసిన అభిప్రాయానికి భారతదేశంలోని న్యాయస్థానాలలో పెద్ద మొత్తంలో ప్రమాణాలు మద్దతు ఇస్తున్నాయి , ఉదాహరణకు *ది మద్రాస్ అండ్ సదరన్ మహరాతా రైల్వే కం. లిమిటెడ్* v. *హరిదాస్ బన్మాలిదాస్* ((1918) I.L.R. 41 Mad. 871), *హిల్ సాయర్స్ అండ్ కో.* v. *సెక్రటరీ ఆఫ్ స్టేట్* ((1921) I.L.R. 2 Lah. 133), *మూర్తాబ్ అలీ* v. *యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా* ([1954] 56 Bom. L.R. 150), *యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా* v. *మిత్యగిరి పుల్లప్ప* (I.L.R. [1958] A.P. 323.), *అస్సాం బెంగాల్ రైల్వే కంపెనీ లిమిటెడ్* v. *రాధికా మోహన్ నాథ్ అండ్ అదర్స్* (A.LR. 1923 Cal. 397), మరియు *బెంగాల్ నాగ్పూర్ రైల్వే కంపెనీ లిమిటెడ్* v. *హమీర్ ముల్ చగన్ ముల్* ((1926) I.L.R. 5 Pat. 106).

గవర్నర్ జనరల్ ఇన్ కౌన్సిల్ అండ్ అదర్స్ v. *మహాబీర్ రామ్* ((1953) I.L.R. 1 All. 64) కేసులో అలహాబాద్ హైకోర్టు మరియు *జైస్ రామ్ మేఖా దాస్* v. జి. ఐ. పి. రైల్వే ((1929) I.L.R. 8 Pat. 545) కేసులో పాట్నా హైకోర్టు దీనికి విరుద్ధంగా వ్యక్తం చేసిన అభిప్రాయం , మా తీర్పులో తప్పు.

అందువల్ల ఈ అప్పీల్ అనుమతించబడుతుంది మరియు ప్రతివాది దావా కొట్టివేయబడుతుంది. దీనికి సంబంధించిన మొత్తం చిన్నదే అయినప్పటికీ , అభిప్రాయ భేదాలను పరిష్కరించే ఈ కోర్టు తీర్పు కోసం అప్పీలు చేసుకునేందుకు యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియాకు అనుమతి లభించినందున, అంతటా ఖర్చులకు సంబంధించి ఎటువంటి ఆర్డర్ ఉండకూడదు అనేది న్యాయమైన మరియు సరైనదని మేము భావిస్తున్నాము.

అప్పీల్ అనుమతించబడింది.