(इंग्रजीत टंकलिखित न्यायनिर्णयाचा मराठी अनुवाद)

(१९७६) ३ एस. सी. आर. ५०४

युनियन ऑफ इंडिया

- विरुद्ध -

स्टील स्टॉक होल्डर्स सिंडिकेट, पूना

१ मार्च, १९७६

[पी. के. गोस्वामी आणि एस. मुर्तझा फजल अली, न्यायमूर्ति]

रेल्वे अधिनियम, १८९० (१९६१ मध्ये सुधारणा केल्याप्रमाणे) - कलमे ७२, ७३, ७६, ७८(डी) - ची व्याप्ती - माल सुपूर्द करण्यास विलंब - भांडवलावरील व्याजाचे नुकसान - जर, नुकसानीचे मोजमाप असू शकते - जर रेल्वे अधिनियम संविदा अधिनियमाला अधिभावी ठरतो.

१५ डिसेंबर, १९६१ रोजी उत्तरवादी ने लोह मालाची एक खेप रेल्वेने पाठविण्यासाठी बुक केली होती. संविदा अंतर्गत किंवा रेल्वेच्या परिपाठाअंतर्गत माल सुपूर्द करण्याची नियत दिनांक २५ डिसेंबर, १९६१ होती. माल इतरत्र वळवण्यात आल्याने, तो प्रत्यक्षात २१ जुलै, १९६१ रोजी सुपूर्द करण्यात आला. उत्तरवादी ने नुकसान भरपाईसाठी दावा दाखल केला, ज्यामध्ये त्याने रेल्वेने निष्काळजीपणा केल्याचा आरोप केला, कारण माल वळवण्यात आल्याने, माल सूपूर्द करण्यास अवास्तव विलंब झाला ज्यामुळे भांडवलाच्या व्याजाच्या रूपात त्याचे नुकसान झाले. न्यायचौकशी न्यायालयाने दाव्यात हुकूमनामा दिला. परंतु व्याजाच्या तोट्यात झालेल्या नुकसानीच्या बाबतीत उत्तरवादीला त्याने दावा केलेल्या १२% ऐवजी ६% प्रतिवर्ष नुकसानभरपाई देण्याचा हुकूमनामा दिला. जिल्हा न्यायालयाने अपीलकर्त्याची अपील खारीज केली आणि उच्च न्यायालयाने दुसरे अपील सुरुवातीलाच खारीज केले.

या न्यायालयात अपील दाखल केल्यावर अपीलकर्त्यासाठी असा युक्तिवाद करण्यात आला की (i) वादकारण हे विलंबित करण्यात आलेल्या सूपूर्दगीवर आधारित असल्याने, १९६१ मध्ये सुधारित केल्याप्रमाणे हे प्रकरण रेल्वे अधिनियमात मोडते,, त्याला कलम ७६ लागू होते आणि असे की त्यात नमूद केलेल्या अटींची पूर्तता न झाल्यामुळे, उत्तरवादी ला हुकूमनामा मिळण्याचा हक्क नव्हताः(ii) लाभ गमावल्याबद्दल किंवा बाजारातील तोट्याबद्दल उत्तरवादी दावा करू शकतो, कारण ते नवीन अधिनियमाच्या कलम ७८(डी) प्रमाणे स्पष्टपणे अवरुद्ध करण्यात आले होते; आणि (iii)

नुकसानभरपाईचे मोजमाप म्हणून भांडवलावर व्याज देणाऱ्या कोणत्याही कराराच्या अनुपस्थितीत नुकसानभरपाईसाठी उत्तरवादीचा दावा कारवाई करण्यायोग्य नव्हता. उत्तरवादीसाठी असा युक्तिवाद करण्यात आला की जरी कलम ७६ प्रमाणे उपाय अवरुद्ध करण्यात आले असले तरी, विलंबित सूपूर्दगीमुळे नफा किंवा बाजारपेठेचे नुकसान होणे म्हणजे कलम ७६ मध्ये म्हटल्याप्रमाणे ऱ्हास होणे असे म्हणता येईल.

या न्यायालयातील अपील खारीज करतांना, असा **निर्णय देण्यात आला की :**

खालच्या न्यायालयांनी काढलेल्या तथ्याचा निष्कर्ष लक्षात घेता, उत्तरवादी नुकसान भरपाईसाठी पात्र आहे .[५१५ ब]

१. (अ) हे प्रकरण नवीन अधिनियमात समाविष्ट आहे आणि उत्तरवादीने म्हटल्याप्रमाणे जुन्या अधिनियमात नाही. जेव्हा माल आरक्षित केला गेला आणि उत्तरवादी आणि रेल्वे यांच्यात करार झाला तेव्हा उद्भवणाऱ्या दायित्वाचा प्रश्नच उद्भवू शकत नाही, कारण कराराचा भंग होईल असे कोणतेही गृहीतक नव्हते. [५१२ बी-सी]

प्रस्तुत प्रकरणात, वाद कारण हे जेव्हा २१ जुलै १९६२ ला उत्तरवादी कडे माल पाठवला गेला म्हणजे नवीन अधिनियम लागू झाल्यानंतर निर्माण झाले. वाजवी संक्रमण कालावधी १ जानेवारी १९६२ रोजी संपला आणि नवीन अधिनियम लागू झाल्यानंतर त्याचे उल्लंघन झाले.

ब) अधिनियमाच्या कलम ७६ ची व्याप्ती अतिशय मर्यादित आहे : ती स्पष्टपणे त्या प्रकरणांचा विचार करते जी त्याने विचारात घेतलेल्या संभाव्य घटनांमध्ये येतात. या संभाव्य घटना काही भौतिक घटकांचा संदर्भ देतात, म्हणजे : प्रत्यक्ष आणि भौतिक तोटा, वस्तूंचा नाश, नुकसान किंवा मालाचा ऱ्हास. जेथे रेल्वेच्या विलंबामुळे मालाचे मूल्य भौतिकरीत्या घसरते किंवा कमी होते, तेथे वादी नफा गमावल्यामुळे किंवा बाजारपेठेचे नुकसान आणि वस्तूचे वास्तविक नुकसान किंवा घसरण झाल्यामुळे झालेल्या नुकसानीद्वारे नुकसान भरपाईचा दावा करू शकत नाही. अशा परिस्थितीत वादी फक्त तोटा, नुकसान किंवा ऱ्हासामुळे झालेल्या मालाच्या मूल्यातील वास्तविक नुकसानीचा दावा करू शकतो पण नफा गामावल्याचा करू शकत नाही. [५१२ एफ-एच]

(क) ' ऱ्हास ' हा शब्द त्याच्या सामान्य भाषेत वापरला जावा तसा वापरला गेला आहे, जेणेकरून त्याच्या कक्षेत ऱ्हासाची वास्तविक भौतिक कृती समाविष्ट केली जाऊ शकते, म्हणजे, त्या गोष्टीतील सर्वात वाईट बदल. [५१४ ई-एफ]

बी. आय. रेल्वे कंपनी लिमिटेड - विरुद्ध - पियाना मल गुलाब सिंग, ए. आय. आर., १९२५ लाह. २५५, मंजूर करण्यात आले.

जी. आय. पी. रेल्वे कंपनी आणि इतर - विरुद्ध - जुगल किशोर मुक्त लाल, ए. आय. आर., १९३० ऑल १३२ आणि *युनियन ऑफ इंडिया आणि इतर -विरुद्ध - मेसर्स. शेओबक्स सत्यनारायन*, ए. आय. आर. १९६३ ओरिसा ६८, मंजूर झाले नाही

(ड) कलम ७६ मध्ये 'तोटा, विनाश, नुकसान किंवा ऱ्हास ' हे शब्द येतात. ते त्या कलमाद्वारे विचारात घेतलेल्या वस्तूंमधील वास्तविक आणि भौतिक नुकसान किंवा बदल दर्शविण्यासाठी सारख्या स्वरूपाने वाचणे आवश्यक आहे. प्रस्तुत प्रकरणात, माल ज्या स्थितीत बुक करण्यात आला होता त्याच स्थितीत तो सुपूर्द करण्यात आलेला होता आणि मालाची कोणतीही भौतिक घसरण मुळीच झाली नसल्यामुळे, उत्तरवादी चे प्रकरण ह्या कलमाच्या व्याप्ती मध्ये येत नाही. तसेच उत्तरवादी खालच्या न्यायालयांनी नोंदवलेल्या निष्काळजीपणाच्या निष्कर्षामुळे ' ऱ्हास ' या शब्दावर अवलंबून राहून कलम ७६ चा फायदा घेऊ शकत नाही. [५१४ जी]

जर कलम ७६ लागू होत नाही तर, कलम ७८ सुद्धा लागू होणार नाही कारण ते कलम अबाधित कलमाने सुरू होतो. [५१३ ई-एफ].

(२) कलम ७८(डी), जे कलम ७६ मधून बाहेर पडते, त्यात अशी तरतूद आहे की कोणत्याही अप्रत्यक्ष किंवा परिणामी झालेल्या नुकसानीसाठी किंवा विशिष्ट बाजारपेठेच्या नुकसानीसाठी रेल्वे प्रशासन जबाबदार राहणार नाही. त्यात केवळ कलम ७३ द्वारे विचार केल्याप्रमाणे नुकसानीचे मोजमाप समाविष्ट केले जाते. [५१३ बी]

प्रस्तुत प्रकरणात उत्तरवादी ने बाजारातील नुकसान किंवा दूरस्थ नुकसान झाल्याचा दावा केला नव्हता म्हणून कलम ७८(ड) लागू होण्याचा प्रश्नच उद्भवत नाही.

३(अ) उत्तरवादी चे प्रकरण स्पष्टपणे कलम ७६ आणि ७८ च्या कक्षेतून बाहेर काढले जाते. त्यामुळे नुकसानभरपाईसाठीचा त्याचा दावा, कलम ७६ आणि ७८ यांच्या कक्षेतून अवरुद्ध आहे या आधारावर फेटाळला जाऊ शकला नाही. [५१५ ए-बी]

(ब) कलम ७२ आणि ७३ मुळे, अपीलकर्त्याचा असा युक्तिवाद स्वीकारणे कठीण आहे की, ज्यात पक्ष आणि रेल्वेचे दायित्व यांच्यात झालेला कोणताही करार पूर्णपणे रेल्वे अधिनियमाच्या तरतुदींद्वारे नियंत्रित केला जात असे, पक्षांमधील कराराच्या अटींद्वारे नाही. [५१० जी]

भारतीय संविदा अधिनियम बंधनकारक करारासाठी काही प्राथमिक अटी प्रदान करतो परंतु कराराचा कोणताही विशिष्ट प्रकार प्रदान करत नाही. बाब अशी की जेथे सरकार कराराचा पक्ष आहे, तेथे कराराची अंमलबजावणी करण्याच्या विशिष्ट स्वरूपाची तरतूद राज्यघटनेने केली आहे, याचा अर्थ असा नाही की भारतीय संविदा अधिनियमाच्या तरतुदी किंवा या प्रकरणात रेल्वे कायद्याच्या तरतुदी संविधानाने अधिक्रमित केल्या आहेत. कलम ७२ मध्ये करार अंमलात आणण्याच्या विशिष्ट प्रपत्राची तरतूद करण्याव्यतिरिक्त काहीही नाही आणि असे व्यादिष्ट करते की असा प्रपत्र रेल्वे प्रशासनाद्वारे विहित केला जाईल आणि केंद्र सरकारद्वारे मंजूर केला जाईल.[५१० एच - ५११ -ए]

(सी) कलम ७३ मध्ये असे विहित केले आहे की रेल्वे प्रशासन हानी, नाश, नुकसान, ऱ्हास किंवा सुपूर्द न होण्यासाठी जबाबदार असेल काही विशिष्ट प्रकरणे वगळता ज्यात दैवी आपत्ती असेल त्या बाबतीतही हा अधिनियम, जर रेल्वेने मालवाहतूक करताना वाजवी दूरदृष्टी आणि काळजी घेतली होती हे सिद्ध केले नाही तर, रेल्वेवर जबाबदारी टाकतो. या कलमाने रेल्वे प्रशासनाची जबाबदारी वाहकाकडून विमा कंपनीत बदलून रेल्वे प्रशासनावर मोठी जबाबदारी लादली आहे. [५११ एफ-जी]

४(अ) भारतीय संविदा अधिनियमाचे कलम ७३ हे व्याज अधिनियमाच्या तरतुदींना अधिभावी ठरण्याचा प्रश्नच उद्भवत नाही कारण प्रस्तुत प्रकरणाला व्याज अधिनियम लागूच होत नाही कारण वादीने कुठल्याही प्रकारचे व्याज मागितलेले नाही परंतु व्याजाचा उपयोग नुकसानभरपाई ठरवण्यासाठी एक साधन म्हणून केला आहे जे उत्तरवादी अपीलकर्त्याकडून मालाच्या सूपूर्दगीस त्याच्या निष्काळजीपणामुळे झालेल्या अवास्तव विलंबामुळे वसूल करू शकतो. सूपूर्दगीस विलंब झाल्यामुळे उत्तरवादीचे पैसे सहा महिन्यांपेक्षा जास्त काळ अडकून पडल्यामुळे उत्तरवादीने झालेल्या नुकसानीसाठी नाममात्र नुकसानीचा दावा केला होता. [५१७ बी]

(ब) खालील न्यायालयांना योग्यरित्या आढळून आले की रेल्वे गंभीर निष्काळजीपणासाठी दोषी आहे. एक सामान्य वाहक म्हणून रेल्वे कराराच्या उल्लंघनास जबाबदार आहे. रेल्वेने माल अशा ठिकाणी वळवण्याचे कोणतेही कारण नव्हते जे मार्गावर अजिबात पडले नाही. [५१७ डी]

(क) न्यायचौकशी न्यायालयाला व्याजाची रक्कम १२% वरून ६% पर्यंत कमी करण्याचा पूर्ण अधिकार होता. [५१७ एफ]

युनियन ऑफ इंडिया - विरुद्ध - वॉटकिन्स मेयोर अँड कंपनी, ए. आय. आर. १९६६ एस. सी. २७५. उल्लेखनीय.

दिग्विजय नाथ विरुद्ध तिरबेनी नाथ तिवारी, ए. आय. आर. १९४६ ऑल. १२ आणि *दि ऑफिसिअल रिसिव्हर, कलकत्ता हायकोर्ट अँड अन्य - विरुद्ध - बानेश्वर प्रसाद सिंग आणि अन्य*, ए. आय. आर. १९६२ पट. १५५, मंजूर झाले.

५. प्रस्तुत अपिलाचा निष्कर्ष वस्तुस्थितीच्या निष्कर्षांवर आधारित होता. परंतु सिद्ध झालेल्या तथ्यांवर निर्णयासाठीअधिनियमाचे काही स्पष्ट प्रश्न उपस्थित झाले आणि सबब, हे असे प्रकरण नव्हते की ज्यामध्ये उच्च न्यायालयाने अपील सुरुवातीलाच खारीज करावयाला हवे होते. [५०७ एफ]

दिवाणी अपीलीय अधिकारिता : दिवाणी अपील क्र. १९६८ चा १२३७.

दुसरे अपील क्रमांक ७९८/१९६७ मध्ये मुंबई उच्च न्यायालयाने दिनांक २४ ऑगस्ट, १९६७ रोजी दिलेल्या न्यायनिर्णयावरून आणि आदेशावरून.

अपीलकर्त्याची बाजू भारताचे महान्यायअभिकर्ता *लाल नारायण सिन्हा, एस. एन. प्रसाद आणि गिरीश* चंदर (उपस्थित नाहीत) यांनी मांडली.

उत्तरवादी कडून *एम. एन. फडके, पी. सी. भर्तारी, जे. बी. दादाचंजी, ओ. सी. माथूर आणि रविंदर नारायण* (उपस्थित नाहीत).

न्यायालयाचा न्यायनिर्णय न्यायमूर्ति फजल अली यांनी दिला. -- मुंबई उच्च न्यायालयाने दिनांक २४ ऑगस्ट १९६७ रोजी त्यांच्या आदेशाद्वारे सुरुवातीलाच प्रतिवादीचे दुसरे अपिले खारीज केले त्या न्यायनिर्णय आणि आदेशाविरुद्ध विशेष अनुमतीने प्रतिवादीने केलेले हे अपील आहे.

कराराच्या उल्लंघनासाठी रेल्वेच्या दायित्वाशी संबंधित भारतीय रेल्वे अधिनियमाच्या काही तरतुदींच्या व्याख्येशी संबंधित अधिनियमाचे महत्त्वाचे आणि हितसंबंधित प्रश्न हे अपील उपस्थित करते.

वादी/उत्तरवादीने पूना येथे पाठविलेल्या मालाची सुपूर्दगी देण्यास प्रतिवादी रेल्वेने विलंब केल्यामुळे झालेल्या कराराच्या उल्लंघनासाठी नुकसानभरपाईसाठी वादी/उत्तरवादीने रुपये २,३७८.६५ न. पै. च्या वसुलीसाठी दावा दाखल केला. वादी जी कंपनी लोखंडी वस्तूंचा व्यवसाय करत आहे, त्याने प्रतिवादीकडे दिनांक १५ डिसेंबर १९६१ रोजी भिलाई येथे एक माल पूना येथे नेण्यासाठी आणि तिथे मालप्रेषितीपर्यंत तो माल सुरक्षितपणे आणि चांगल्या स्थितीत पोहोचवण्यासाठी एक मालप्रेष बुक केला. प्रतिवादी रेल्वेने १५ डिसेंबर १९६१ रोजी रेल्वे पावती अंतर्गत हा प्रस्ताव स्वीकारला. पूना येथे मालाची सूपूर्दगी देण्यात काहीसा विलंब झाल्याचे दिसून येते आणि वादीने केलेल्या चौकशीवरून असे दिसून आले की ९ मे १९६२ पर्यंत माल अजिबात देण्यात आलेला नव्हता. त्यानंतर दिनांक ९ मे १९६२ रोजी वादीने रेल्वे प्रशासनावर वसुली आणि दावा नोटीस बजावला. नोटीस बजावल्यानंतर लगेचच २१ जुलै १९६२ रोजी मालप्रेष पाठवण्यात आला. वादीच्या मते, संविदा अंतर्गत किंवा रेल्वेच्या परिपाठाअंतर्गत माल सुपूर्द करण्याचा सामान्य कालावधी दहा दिवसांचा होता आणि प्रतिवादीने माल सुपूर्द करण्यास अवास्तव विलंब केल्यामुळे तो वादीला नुकसान भरपाई देण्यास जबाबदार होता. तथापि, वादीने अडकून पडलेल्या १२ कोटी रुपयांच्या भांडवलावर वार्षिक १२ टक्के दराने व्याज पकडून नुकसान भरपाईची गणना केली, जी किंमती वाढल्यामुळे रु. ३५,४७६-२७न. पै. इतकी वाढली. वादीने पुढे असा आरोप केला की प्रतिवादी रेल्वेच्या गंभीर निष्काळजीपणामुळे सूपूर्दगी देण्यात उशीर झाला ज्याने माल थेट भिलाईहून पूना येथे पाठवण्याऐवजी औरंगाबादला वळवला जिथे मालप्रेष मीटर-माप रेल्वे मध्ये भरावा लागला आणि नंतर एका रुंदमापी मार्गावर भरावा लागला आणि प्रतिवादीला वादीकडून नोटीस मिळाल्यानंतरच त्याने मालाची डिलिव्हरी जलद केली. प्रतिवादी रेल्वेने या आधारावर प्रतिवाद केला की कोणताही विलंब झालेला नाही किंवा दहा दिवसांत माल पोहोचवायचा असा कोणताही करार नव्हता. नफ्याचे नुकसान झाले आहे किंवा बाजार किंमतीत वाढ झाली आहे हे दाखवण्यासाठी वादीने कोणताही पुरावा सादर केला नाही, असेही प्रकथन केलेले आहे. प्रतिवादीने पुढे असा आरोप केला की वादीला नुकसान भरपाई म्हणून व्याजाचा दावा करण्याचा अधिकार नाही. न्यायचौकशी न्यायालयाने वादीचा दावा पूर्णपणे स्वीकारला आणि असे आढळले की -

(१) पूना येथे वादीच्या मालकीच्या मालाची सूपूर्दगी देण्यास प्रचंड विलंब झाला;

(२) जरी भिलाई ते पूना हा मार्ग नागपूरमार्गे जात असला, तरी माल प्रथम औरंगाबादकडे वळवण्यात आला आणि औरंगाबाद या मार्गावर अजिबात येत नाही; आणि

(३) प्रतिवादी घोर निष्काळजीपणाचा दोषी होता आणि त्यामुळे माल वाहून नेण्यात विलंब किंवा विचलनाच्या नुकसानीसाठी तो जबाबदार होता.

तथापि, न्यायचौकशी न्यायालयाला असे आढळले की वादीने मालाच्या मोबदल्यात बँकेत जमा केलेली मूळ रक्कम रु. २७,३३२-४४ नुकसानीच्या गणनेसाठी आधार म्हणून घेतली पाहिजे आणि वार्षिक ६ टक्के दराने व्याजाची गणना केल्यानंतर वादीला रु. १२५०/- नोटीस शुल्कासह प्रदान करण्याचा दिला आणि वादीच्या बाजूने या रकमेसाठी हुकूमनामा पारित केला.

त्यानंतर प्रतिवादीने जिल्हा न्यायाधीश पूना यांच्याकडे अपील दाखल केले ज्याने विद्वान मुन्सिफचा निकाल कायम ठेवला आणि अपील खारीज केले. प्रतिवादीने मुंबई उच्च न्यायालयात दाखल केलेले दुसरे अपील सुद्धा सुरुवातीलाच खारीज करण्यात आले, आणि म्हणूनच विशेष अनुमतीने ही अपील दाखल करण्यात आली आहे.

सामान्यतः असे दिसते की अपील तथ्याच्या निष्कर्षांद्वारे निकाली काढण्यात आले होते परंतु आम्हाला असे आढळून येते की सिद्ध झालेल्या तथ्यांच्या आधारावरून निर्णयासाठी अधिनियमाचे काही स्पष्ट प्रश्न उद्भवतात आणि म्हणूनच हे असे प्रकरण नव्हते ज्यामध्ये उच्च न्यायालयाने अपील सुरुवातीलाच खारीज करावयास हवे होते.

अपिलाच्या समर्थनार्थ विद्वान सॉलिसिटर जनरलने आमच्यासमोर तीन मुद्दे सादर केले :

(१) वादी चे दाव्यास वाद कारण हे १ जानेवारी १९६२ रोजी विलंबाने करण्यात आलेल्या सूपूर्दगीवर आधारित असल्याने, वादीचे प्रकरण १९६१ च्या ३९ व्या अधिनियमाने सुधारित केलेल्या नवीन रेल्वे अधिनियमाच्या तरतुदींद्वारे समाविष्ट आहे, जी रेल्वेचे दायित्व निश्चित करण्यासाठी स्वयं-समाविष्ट यंत्रणा प्रदान करणारी एक संपूर्ण संहिता आहे आणि रेल्वे अधिनियमाच्या कलम ७६ मध्ये नमूद केलेल्या अटींची पूर्तता न केल्यामुळे वादी कोणत्याही हुकूमनाम्यास पात्र नाही;

(२) कोणत्याही दराने वादीने नुकसान म्हणून व्याजाचा दावा केल्यामुळे, अशा व्याजाची तरतूद करणाऱ्या कोणत्याही कराराच्या अनुपस्थितीत, वादीचा दावा अधिनियमाने कारवाई करण्यायोग्य नाही; आणि

(३) नवीन रेल्वे अधिनियमाच्या कलम ७८(डी) द्वारे स्पष्टपणे अवरुद्ध असल्याने वादी नफा किंवा बाजारातील तोटा यासाठी दावा करू शकत नाही.

पर्यायी युक्तिवाद म्हणून असाही युक्तिवाद केल्या गेला की वादीने आपल्या अपिलात असे ठासून म्हटले नाही की किंमतींमध्ये कोणतीही वाढ झाली आहे कारण वादीच्या मालकीची वस्तु नियंत्रित विक्रेय वस्तु होती आणि परवान्याशिवाय विकली जाऊ शकत नव्हती. नफा गमावण्याचा दावा करण्यापूर्वी, त्याला माल विकण्याची परवानगी देण्यात आली होती असे सांगणे हे वादीचे बंधनकारक कर्तव्य होते.

नवीन रेल्वे अधिनियम कराराच्या उल्लंघनासाठी रेल्वे प्रशासनाचे दायित्व कमी करत नाही, परंतु प्रत्यक्षात हा अधिनियम दायित्व वाढवण्याचा प्रयत्न करतो, या आधारावर उत्तरवादी ची बाजू मांडणारे श्री. फडके यांनी अपीलकर्त्याच्या युक्तिवादाचे प्रतिसारण केले आहे. दुसरे म्हणजे, जरी वादीचे प्रकरण नवीन रेल्वे अधिनियमाच्या कलम ७६ च्या व्याप्ती मध्ये येत नसले तरी असे सादर केले गेले की अपीलकर्त्याविरुद्ध नुकसान भरपाईचा दावा करण्याचा वादीचा सामान्य कायदेशीर अधिकार अधिनियमाने अवरुद्ध केलेला नाही. शेवटी असे सादर केले गेले की वादीने कोणत्याही विनिर्दिष्ट रकमेवर व्याजाचा दावा केलेला नाही परंतु त्याने केवळ कराराचा भंग केल्यामुळे आणि रेल्वेच्या गंभीर निष्काळजीपणामुळे झालेल्या नुकसानीच्या मोजमापाची मोजणी केली आहे, जे खालील न्यायालयांना आढळून आले आहे. शेवटी असा युक्तिवाद करण्यात आला की १५ डिसेंबर १९६१ रोजी पक्षकारांमध्ये करार करण्यात आला होता, जेव्हा भिलाई येथे माल बुक केला गेला होता, त्या दिवशी नुकसानीची जबाबदारी उद्भवली आणि १९६१ च्या अधिनियम- ३९ द्वारे सुधारणा होण्यापूर्वी वादीचे प्रकरण रेल्वे अधिनियमाच्या तरतुदींद्वारे समाविष्ट केले जाईल.

पक्षकारांनी उपस्थित केलेल्या युक्तिवादांचे उत्तर देण्यासाठी, १८९० च्या रेल्वे अधिनियमात १९६१ च्या अधिनियम ३९ द्वारे ज्या परिस्थितीत सुधारणा करण्यात आली होती, त्या परिस्थितीचा थोडक्यात इतिहास शोधणे आपल्यासाठी आवश्यक असू शकते. थोडक्यात, आम्ही १८९० च्या रेल्वे अधिनियमाला 'जुना अधिनियम' आणि १९६१ च्या अधिनियम -३९ द्वारे सुधारित केलेल्या अधिनियमाला 'नवीन अधिनियम' असे संबोधतो. असे दिसून येईल की जुन्या अधिनियमाच्या कलम ७२ अंतर्गत प्राणी

आणि वस्तूंचे वाहक म्हणून रेल्वे प्रशासनाची जबाबदारी भारतीय संविदा अधिनियमाच्या कलम १५१, १५२ आणि १६१ अन्वये स्पष्टपणे निक्षेपग्राहीची होती. दुसऱ्या शब्दांत सांगायचे झाले तर, रेल्वे प्रशासन त्याच काळजी आणि सावधगिरीने माल वाहून नेण्याच्या कर्तव्याने प्रभावित झाले होते, जे त्याच्या स्वतःच्या मालाच्या बाबतीत एक सुज्ञ मालक लागू करेल, जर रेल्वेकडून अपेक्षित असलेल्या या काळजी आणि सावधगिरीचे कोणतेही भंग किंवा उल्लंघन झाले असते तर ते नुकसानास पात्र ठरले असते. जुन्या अधिनियमाचे कलम ७२(१) असे होतेः

> " (१) रेल्वेद्वारे वाहून नेण्यासाठी प्रशासनाला देण्यात आलेली प्राण्यांचे किंवा मालाचे नुकसान, नाश किंवा ऱ्हास होण्याची जबाबदारी रेल्वे प्रशासनाची असेल, या अधिनियमाच्या इतर तरतुदींच्या अधीन राहून, भारतीय संविदा अधिनियम, १८७२ (१८७२ चा ९ वा अधिनियम) च्या कलम १५१,१५२ आणि १६१ अंतर्गत निक्षेपग्राहीची असेल."

हे लक्षात घेणे योग्य ठरेल की जुन्या अधिनियमाच्या कलम ७२ च्या उपकलम (३) ने स्पष्टपणे इंग्लंडच्या सामान्य अधिनियमाची तत्त्वे किंवा १८६५ च्या वाहक अधिनियमातील सामान्य वाहकांच्या जबाबदारीसंबंधीची तत्त्वे वगळली आहेत. आपला देश स्वतंत्र झाल्यानंतर आणि रेल्वेने सरकारचा एक महत्त्वाचा विभाग म्हणून व्यावसायिक क्षेत्रात प्रवेश केल्यानंतर, रेल्वे प्रशासनाला एक सार्वजनिक संस्था म्हणून स्वतंत्र नागरिकांचे हक्क समाविष्ट असलेल्या अधिक कठीण जबाबदाऱ्या स्वतःवर घेण्याची सार्वजनिक मागणी करणे होत असल्याचे दिसते. ब्रिटिश सरकारच्या काळात बहुतांश रेल्वे खाजगी कंपन्यांच्या मालकीची होती, ज्यांची मालकी एका विशिष्ट कालावधीनंतर संपवायची होती. स्वातंत्र्यानंतर लगेचच सर्व रेल्वे केंद्र सरकारने ताब्यात घेतली आणि त्याद्वारे चालवली गेली. सरकारला भेडसावणाऱ्या नवीन समस्या आणि अधिनियमात बदल करण्याची जनतेची मागणी करणे लक्षात घेता, सरकारने रेल्वेची जबाबदारी वाहकाकडून विमेकार कंपनीकडे वळवण्याचा निर्णय घेतल्याचे दिसते. परंतु हे करण्यापूर्वी, सरकारने रेल्वे मालवाहतूक संरचना चौकशी समिती (१९५६-५७) नावाची एक समिती नियुक्त केली ज्याने शिफारस केली की भारतातील रेल्वेची जबाबदारी निक्षेपग्राहीऐवजी सामान्य वाहक म्हणून बदलली पाहिजे. सामान्य वाहक म्हणून रेल्वेच्या जबाबदारीशी संबंधित वैधानिक तरतुदींचे परीक्षण करण्यास ज्या समितीला सांगण्यात आले होते, त्या समितीचे असे मत होते की निक्षेपग्राहीच्या जबाबदारीपासून सामान्य वाहक होण्यापर्यंतच्या आमूलाग्र बदलामुळे जनतेला बरेच समाधान मिळेल आणि हा बदल वाहतुकीचे नुकसान प्रभावीपणे रोखण्याच्या संदर्भात रेल्वेच्या प्रशासकीय यंत्रणेला बळकटी देईल. सदर समितीच्या सदर शिफारशी लक्षात घेऊन सरकारने सदर शिफारशी लागू

करण्यासाठी रेल्वे अधिनियमाच्या काही तरतुदींमद्धे सुधारणा करण्यासाठी लोकसभेत एक विधेयक सादर केले. जेव्हा हे विधेयक मांडण्यात आले तेव्हा लोकसभेत झालेल्या चर्चेचा आढावा घेतल्यावर असे दिसते की रेल्वेच्या उपमंत्र्यांनी विधेयकाची उद्दिष्टे स्पष्ट करताना खालीलप्रमाणे विचार व्यक्त केले :

"समस्येचे सर्व पैलू लक्षात घेऊन, रेल्वेने निक्षेपग्राहीऐवजी सामान्य वाहकाची जबाबदारी स्वीकारावी, असा प्रस्ताव मांडला. निक्षेपग्राही म्हणून, रेल्वेने त्यांना वाहनासाठी सोपवलेल्या मालाची तितकीच काळजी घेणे आवश्यक आहे जेवढी सामान्य विवेकबुद्धी असलेला माणूस, अशाच परिस्थितीत, त्याच मोठ्या प्रमाणात, स्वतःच्या समान गुणवत्ता आणि मूल्य असलेल्या मालाची काळजी घेतो.

तथापि, युनायटेड किंगडममधील कायदेशीर स्थितीचे बारकाईने पालन करून, प्रस्तावित कलम ७३ मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे प्राणी किंवा मालाचे नुकसान, नाश किंवा ऱ्हास इत्यादींसाठी आपल्या रेल्वेची मूलभूत जबाबदारी असावी असे प्रस्तावित केले आहे.

जेव्हा रेल्वे ही जबाबदारी स्वीकारते, व्यापकपणे सांगायचे तर, रेल्वेने प्रवास करताना कोणत्याही कारणास्तव झालेल्या मालाच्या नुकसानासाठी किंवा दुखापतीसाठी ते जबाबदार असतील, जोपर्यंत रेल्वेने असे नुकसान किंवा इजा दैवी कृतीमुळे किंवा युद्धाच्या कृतीमुळे किंवा सार्वजनिक शत्रूंच्या कृतीमुळे झाल्याचे सिद्ध केले नाही किंवा वाहून नेण्यात आलेल्या मालामध्ये अंतर्भूत वाईटतेचा परिणाम असल्याचे सिद्ध केले नाही किंवा मालप्रेषिताच्या स्वतःच्या चुकीमुळे कारणीभूत असल्याचे सिद्ध केले नाही.

ज्याचा उल्लेख मी नुकताच केला आहे, त्या नमूद केलेल्या अपवादात्मक धोक्यांमुळे नुकसान झाल्याचे जरी रेल्वेने सिद्ध केले असले तरी, त्यांनी प्राणी किंवा वस्तूंच्या वाहनात वाजवी पूर्वकल्पना आणि काळजी घेतली होती हे पुढे सिद्ध केल्याशिवाय रेल्वे त्यांच्या जबाबदारीपासून मुक्त होणार नाही.

प्रस्तावित बदलांचा परिणाम असा होईल की रेल्वे अनेक प्रकरणांमध्ये नुकसानभरपाई साठी दाखल केलेल्या दाव्यामध्ये पैसे भरतील जेथे सध्या त्यांनी पैसे दिले नाहीत, उदाहरणार्थ, धावत्या रेल्वेमध्ये चोरीमुळे होणारे नुकसान, निक्षेपग्राहीची काळजी घेतली गेली असली तरी वाहतुकीदरम्यान ओले झाल्यामुळे होणारे नुकसान इत्यादी".

हीच स्पष्ट पार्श्वभूमी होती ज्याच्या विरोधात नवीन अधिनियम मंजूर झाला. अगदी उद्देश आणि कारणांचे विधान, ज्याचे संबंधित भाग खालीलप्रमाणे काढले जाऊ शकतात, नवीन अधिनियमाचे मुख्य उद्दिष्ट दर्शविते :

> "रेल्वे मालवाहतूक संरचना चौकशी समितीने (१९५६-५७) शिफारस केली आहे की प्राणी आणि मालांचे वाहक म्हणून भारतातील रेल्वेची जबाबदारी, जी सध्या निक्षेपग्राहीची आहे, ती बदलून सामायिक वाहक केली जावी. अशा बदलाची सार्वजनिक मागणीही आहे. या प्रश्नाचे काळजीपूर्वक आणि तपशीलवार परीक्षण केल्यानंतर सरकारने समितीची शिफारस स्वीकारण्याचा निर्णय घेतला आहे.
>
> X X X X
>
> (अ) भारतीय रेल्वे आणि परदेशी रेल्वेच्या माध्यमातून मालवाहतुकीच्या आरक्षणाच्या बाबतीत, एक सामान्य वाहक म्हणून भारतीय रेल्वेची जबाबदारी मात्र भारतीय रेल्वेच्या वाहनाच्या त्या भागावर असेल, हे या विधेयकात स्पष्ट करण्याचा प्रयत्न आहे.
>
> X X X X
>
> (क) विधेयकात समाविष्ट केलेल्या इतर सुधारणांचा उद्देश अधिनियमाच्या सध्याच्या तरतुदींमधील काही दोष किंवा संदिग्धता दूर करणे हा आहे, जे त्याच्या कामकाजाच्या अनुभवातून उघड झाले आहेत".

असे दिसते के कलम ७२ त्याच्या उप कलम (३) सह पूर्णपणे हटवले गेले ज्याने सामान्य वाहक म्हणून रेल्वेचे दायित्व निश्चित करण्यासाठी इंग्लंडच्या सामान्य अधिनियमाच्या तत्त्वांना स्पष्टपणे प्रतिबंधित केले. त्याऐवजी नवीन कलम ७२ ने असे प्रपत्र विहित केले की ज्यामध्ये मालप्रेषिती आणि रेल्वे यांच्यात करार करावयाचा होता आणि कलम (ब) द्वारे जोखमी पत्र देण्यात आली होती. या मुद्द्यावर विद्वान सॉलिसिटर-जनरल यांनी मांडलेला युक्तिवाद लक्षात घेणे आवश्यक आहे. नवीन अधिनियमाच्या कलम ७२ आणि ७३ मधील तरतुदींच्या आधारे या संविधीने पक्षांमध्ये झालेल्या कोणत्याही कराराला अधिक्रमित केले आहे आणि रेल्वेचे दायित्व पूर्णपणे रेल्वे अधिनियमाच्या तरतुदींनुसार नियंत्रित केले गेले होते आणि मालप्रेषिती आणि रेल्वे यांच्यात जो केलेला असू शकेल अशा कराराच्या अटींनुसार नाही. मात्र, हा युक्तिवाद आम्ही मान्य करू शकत नाही. भारतीय संविदा अधिनियम केवळ काही प्राथमिक अटींची

तरतूद करतो ज्या अंतर्गत करार पक्षांवर बंधनकारक होतो, परंतु त्यात कराराचे कोणतेही विशिष्ट स्वरूप किंवा अट प्रदान केलेली नाही. त्यामुळे हे स्पष्ट आहे की कराराचे पक्ष एखाद्या विशिष्ट स्वरूपाशी किंवा अटीशी किंवा ज्या पद्धतीने करार अंमलात आणायचा आहे त्या पद्धतीशी सहमत होऊ शकतात. एखाद्या प्रकरणात सरकारने एखाद्या व्यक्तीशी करार केला असेल किंवा त्याउलट एखाद्या विशिष्ट प्रपत्रात ज्या कराराची अंमलबजावणी करावयाची आहे, त्याची तरतूदही घटनेने केली आहे आणि करार त्या प्रपत्रामध्ये असणे आवश्यक आहे. याचा अर्थ असा नाही की संविदा अधिनियमाच्या तरतुदी एकतर संविधानाद्वारे किंवा रेल्वे अधिनियमाद्वारे अधिक्रमित करण्यात आल्या आहेत ज्यात एखाद्या विशिष्ट पद्धतीचा किंवा करार करावा लागेल अशा प्रपत्राची तरतूद आहे. त्यामुळे कलम ७२ करार अंमलात आणण्याच्या विशिष्ट प्रपत्रासाठी तरतूद करण्यापेक्षा जास्त किंवा कमी काहीही करत नाही आणि असे व्यादिष्ट करते की असे प्रपत्र रेल्वे प्रशासनाद्वारे विहित केला जाईल आणि केंद्र सरकारद्वारे मंजूर केला जाईल. नवीन अधिनियमाच्या कलम ७२ च्या तरतुदी मध्ये असे म्हटले आहेः

"७२. रेल्वेद्वारे वाहून नेण्यासाठी कोणतेही प्राणी किंवा माल रेल्वे प्रशासनापर्यंत पोहोचवणारी कोणतीही व्यक्ती -

(अ) जर प्राणी किंवा वस्तू केवळ मालवाहतुकीसाठी चालवलेल्या रेल्वेगाडीने वाहून आणायच्या असतील, किंवा

(ब) जर माल इतर कोणत्याही रेल्वेगाडीने वाहून नेणार असेल आणि त्यात खालीलपैकी कोणत्याही श्रेणीतील वस्तू असतील, म्हणजे :

(i) मालकाची जोखीम दराने आणलेल्या वस्तू.

(ii) नाशवंत स्वरूपाच्या वस्तू.

(iii) दुसऱ्या अनुसूचीमध्ये नमूद केलेल्या वस्तु.

(iv) सदोष स्थितीत आवेष्टित केलेल्या किंवा सदोष वस्तू.

(v) स्फोटके आणि इतर धोकादायक वस्तू.

रेल्वे प्रशासनाद्वारे विहित केलेल्या आणि केंद्र सरकारने मंजूर केलेल्या प्रपत्रामध्ये (या अधिनियमात अग्रेषण नोंद म्हणून संदर्भित) अंमलात आणा, ज्यामध्ये प्रेषक किंवा त्याचा

प्रतिनिधी अशा प्रकारे सुपूर्द केलेल्या प्राण्यांच्या किंवा मालांच्या संदर्भात आवश्यकतेनुसार तपशील देईल".

कलम ७२ च्या तरतुदींवरून हे तत्त्व स्पष्ट करणे शक्य नाही की नवीन अधिनियम अटी आणि दायित्व या दोन्ही बाबतीत संविदा अधिनियम तरतुदींना पूर्णपणे अधिक्रमित करतो. नवीन अधिनियमाच्या कलम ७३ मध्ये असे नमूद केले आहे की काही दैवी आपत्ती सारखे विशिष्ट प्रकरणे वगळता रेल्वे प्रशासन हानी, नाश, नुकसान, ऱ्हास किंवा सुपूर्द न होण्यासाठी जबाबदार असेल. परंतु, रेल्वे प्रशासनाने माल वाहून नेताना वाजवी दूरदृष्टी आणि काळजी घेतली आहे हे सिद्ध न केल्यास, या तरतुदीने तोटा वगैरेची जबाबदारी रेल्वेला दिली जाते.

सॉलिसिटर जनरलने असा युक्तिवाद केला की नवीन अधिनियमाचे कलम ७६ ही अशी तरतूद आहे जी सुपूर्द करण्यास विलंब करण्याशी संबंधित आहे आणि वादी केवळ तेव्हाच यशस्वी होऊ शकतो जेव्हा त्याचे प्रकरण या कलमाच्या व्याप्तीमध्ये येते. या प्रश्नाचे उत्तर देण्यापूर्वी, पक्षांच्या वकिलांनी ज्या मुद्द्यावर सहमती दर्शवली आहे तो मुद्दा मांडणे आवश्यक असू शकते. सॉलिसिटर जनरलच्या मते, नवीन अधिनियम लागू झाल्यानंतर वाद कारण उद्भवल्यामुळे रेल्वेचे दायित्व नवीन अधिनियमाद्वारे नियंत्रित केले जाईल. उत्तरवादी चे वकील, तथापि, सादर करतात की हे प्रकरण जुन्या अधिनियमाप्रमाणे नियंत्रित केले जाईल, कारण डिसेंबर १९६१ मध्ये जेव्हा माल बुक करण्यात आला तेव्हा रेल्वेचे दायित्व निर्माण झाले. आमच्या मते, या प्रश्नाचे उत्तर खूप लहान आहे. वादीने वादपत्राच्या परिच्छेद-२ मध्ये स्पष्टपणे आणि ठामपणे बाजू मांडली आहे की वादकारण पूना येथे जेव्हा २१ जुलै १९६२ रोजी वादीला संपूर्ण माल सुपूर्द केला तेव्हा म्हणजे नवीन अधिनियम आधीच लागू झाल्यानंतर, उद्भवले. याव्यतिरिक्त, असे कथित केले की वाजवी आणि सामान्य संक्रमण कालावधी १ जानेवारी १९६२ रोजी संपला. अशा परिस्थितीत, वादीच्या म्हणण्यानुसार, नवीन अधिनियम अंमलात आल्यानंतरच भंग झाला - मग तो १ जानेवारी १९६२ किंवा त्यानंतरचा असो. जेव्हा माल बुक केला गेला आणि वादी आणि रेल्वे यांच्यात करार झाला तेव्हा उद्भवणाऱ्या दायित्वाचा प्रश्नच उद्भवू शकत नाही, कारण कराराचा भंग होईल असे कोणतेही गृहीतक नाही. कराराचा भंग झाला तर मात्र वादी नुकसानभरपाईचा हक्कदार असेल आणि जरी वादीच्या म्हणण्यानुसार, उक्त उल्लंघन १ जानेवारी १९६२ रोजी किंवा त्यानंतर झाले असेल, तर हे स्पष्ट होते की हे प्रकरण जुन्या अधिनियमात नव्हे तर नवीन अधिनियमात समाविष्ट केले जाईल.

सॉलिसिटर जनरलने मांडलेला पहिला युक्तिवाद असा होता की वादीचे प्रकरण विचार केलेल्या कोणत्याही आकस्मिकतेखाली येत नाही. नवीन अधिनियमाचे कलम ७६ खालीलप्रमाणे आहेः

"७६. रेल्वे प्रशासनाच्या किंवा त्याच्या कोणत्याही कर्मचाऱ्याच्या दुर्लक्ष किंवा गैरवर्तनाशिवाय त्यांच्या वाहनास विलंब झाला किंवा अडवणूक करण्यात आली हे रेल्वे प्रशासन जोपर्यंत सिद्ध करत नाही तोपर्यंत त्यांच्या वाहनातील विलंबामुळे किंवा अडवणुकीमुळे मालकाचे प्राणी किंवा मालांचे नुकसान, नाश, हानी किंवा ऱ्हास यासाठी रेल्वे प्रशासन जबाबदार असेल".

असे सादर केले जाते की जरी रेल्वे प्रशासनाच्या बाजूने माल सुपूर्द करण्यास विलंब झाला असला, तरी विलंबामुळे मालांचे नुकसान, नाश, किंवा ऱ्हास झाला आहे हे वादीने पुढे सिद्ध केले तर मात्र रेल्वे प्रशासन जबाबदार असेल. हे खरे आहे की वादीने असा आरोप केलेला नाही की मालांची कोणतेही भौतिक हानी, विनाश, नुकसान किंवा ऱ्हास झालेला आहे, परंतु आमच्या मते, हे, वादीला न्यायालयाबाहेर ठेवत नाही. कलम ७६ ची व्याप्ती अतिशय मर्यादित असल्याचे दिसते : कलम ७६ द्वारे विचारात घेतलेल्या आकस्मिकतेमध्ये येणाऱ्या प्रकरणांचा त्यात स्पष्टपणे विचार केला जातो. या आकस्मिक घटना काही भौतिक घटकांचा संदर्भ देतात, उदा., वास्तविक आणि भौतिक नुकसान, नाश, हानी किंवा वस्तूंचा ऱ्हास. उदाहरणार्थ, जेथे मालाची किंमत रु. १०,०००/- मध्ये विलंबित सूपूर्दगीमुळे सतत घसरण होत आहे ज्याचा परिणाम म्हणून त्यांचे मूल्य रु. ५,०००/- झाले नंतर ही वस्तुस्थिती सिद्ध झाल्यावर रेल्वे प्रशासन अशा नुकसानीसाठी किंवा अशा घसरणीच्या मूल्यासाठी जबाबदार असेल. आमचे असे मत आहे की नवीन अधिनियमाच्या कलम ७३ ने रेल्वे प्रशासनाचे दायित्व वाहकाकडून विमेकार कंपनीकडे रूपांतरित करताना रेल्वे प्रशासनावर मोठी जबाबदारी लादली आहे.

इतिहास आणि ज्या उद्देशाने नवीन अधिनियमातील मूलगामी तरतुदी सादर करण्यात आल्या त्या रेल्वे प्रशासनाच्या जबाबदारी स्वरूपातील बदलाची साक्ष देतात. परंतु दुहेरी नुकसान भरपाई टाळण्यासाठी, कलमे ७६ आणि ७८ समाविष्ट करण्यात आले आहेत. दुसऱ्या शब्दांत सांगायचे तर, जर रेल्वेच्या विलंबामुळे मालाचे मूल्य भौतिकरीत्या घसरले किंवा कमी झाले असेल, तर वादी नफा गमावल्यामुळे किंवा बाजारपेठेतील तोटा आणि वस्तूचे वास्तविक नुकसान किंवा ऱ्हासामुळे झालेल्या नुकसानीद्वारे नुकसान भरपाईचा दावा करू शकत नाही. अशा परिस्थितीत वादी फक्त नाश, नुकसान किंवा ऱ्हासामुळे झालेल्या मालाच्या मूल्यातील वास्तविक नुकसानीचा दावा करू शकतो पण नफा नुकसानीचा नाही. कलम ७८(डी) जे कलम ७६ मधून बाहेर पडते त्यात कोणत्याही अप्रत्यक्ष किंवा परिणामी झालेल्या नुकसानीसाठी किंवा बाजारातील नुकसानासाठी रेल्वे प्रशासन जबाबदार राहणार नाही, अशी स्पष्टपणे तरतूद करण्यात आली आहे. सबब सॉलिसिटर जनरलने योग्यरित्या असा युक्तिवाद

केला की कलम ७६ च्या व्याप्तीमध्ये येणाऱ्या प्रकरणांमध्ये नवीन अधिनियमाचे कलम ७८(डी) लागू होईल. खरे तर कलम ७८(डी) मध्ये केवळ कलम ७३ द्वारे विचार केल्याप्रमाणे नुकसानीचे मोजमाप समाविष्ट केले आहे. अगदी इंग्रजी सामान्य अधिनियमातही सामान्य वाहकाचे दायित्व अप्रत्यक्ष किंवा दूरस्थ नुकसानापर्यंत विस्तारत नाही, हे सर्वमान्य आहे. नफ्याचे नुकसान किंवा एखाद्या विशिष्ट बाजारपेठेतील नुकसान हे अनेक निर्णयांद्वारे दूरस्थ नुकसान मानले गेले आहे आणि उल्लंघन केल्याबद्दल दोषी असलेल्या पक्षाला असे नुकसान होईल याची जाणीव होती किंवा माहिती होती हे सिद्ध झाले तर मात्र त्याला नुकसान भरपाई दिली जाऊ शकते. कलम ७८(डी), तथापि, अशा प्रकारच्या नुकसानीच्या उपायाला प्रतिबंधित करण्याचा प्रयत्न करते. तथापि, प्रस्तुत प्रकरणात, वादीने स्वतः बाजारातील नुकसान किंवा दूरस्थ नुकसानीचा दावा केलेला नसल्यामुळे, कलम ७८(डी) लागू करण्याचा प्रश्नच उद्भवत नाही. शिवाय, प्रस्तुत प्रकरणात, हे मान्य केले जाते की वादीने भिलाई येथून ज्या स्थितीत माल बुक केला होता तो मालप्रेषितीला देण्यात आलेला माल त्याच स्थितीत होता, कोणतीही भौतिक घसरण झाली नाही. या परिस्थितीत, वादीचे प्रकरण कलम ७६ च्या व्याप्तीमध्ये येत नाही किंवा त्यात नमूद केलेल्या कोणत्याही श्रेणीची पूर्तता करत नाही. जर कलम ७६ हे प्रस्तुतच्या दाव्यातील तथ्यांना लागू होत नसेल, तर कलम ७८ देखील लागू होणार नाही, कारण कलम ७८ हे 'या अध्यायाच्या पूर्वगामी तरतुदींमध्ये काहीही समाविष्ट असले तरी, रेल्वे प्रशासन जबाबदार राहणार नाही' या अबाधित खंडाने सुरू होते. त्यामुळे, आम्ही उत्तरवादीच्या विद्वान वकिलाशी सहमत आहोत की नवीन अधिनियमांतर्गत रेल्वेचे दायित्व वाढवण्यात आले आहे जेणेकरून एका सामान्य वाहकाची जबाबदारी स्वतःवर घेतली जाईल.

उत्तरवादीच्या वकिलाने सादर केले की जरी कलम ७६ वादीच्या उपायाला अवरुद्ध करत असले, तरी सुपूर्द करण्यास विलंब झाल्यामुळे नफा कमी झाला किंवा बाजारातील तोटा झाला, ही वस्तुस्थिती नवीन अधिनियमाच्या कलम ७६ द्वारे विचार केल्याप्रमाणे 'ऱ्हास' ठरेल. या युक्तिवादाच्या समर्थनार्थ, विद्वान वकिलाने ***जी. आय. पी. रेल्वे कंपनी आणि इतर - विरुद्ध - जुगुल किशोर मुकत लाल***[(१)] मधील अलाहाबाद उच्च न्यायालयाच्या न्यायनिर्णयावर भर दिला ज्यात तेव्हाचे हंगामी मुख्य न्यायमूर्ति सुलेमान, यांनी खालीलप्रमाणे विचार व्यक्त केले होते :

---

(१) ए. आय. आर. १९३० ऑल १३२

"आमच्यासाठी हे स्पष्ट आहे की कलम १६१ मधील "ऱ्हास" या शब्दाचा अर्थ जो रेल्वे कंपनीवर दायित्व लादतो तो जोखीम-नोट प्रपत्र बी प्रमाणेच असणे आवश्यक आहे ज्यात रेल्वे कंपनी संरक्षित आहे अशा विशेष परिस्थितींचा उल्लेख करते." या दोन्हीमध्ये, माल देण्यास उशीर झाल्यामुळे होणाऱ्या "ऱ्हासाचा" विचार केला जातो. x x x म्हणून आम्ही, न्यायमूर्ति मुखर्जी यांनी नोंद न केलेल्या प्रकरणात व्यक्त केलेले मत स्वीकारतो आणि असे मानतो की "ऱ्हास" हा शब्द वस्तूंच्या किंमतीतील घसरणीमुळे मूल्यातील घसरणीचा समावेश करण्यासाठी पुरेसा व्यापक आहे".

हाच दृष्टिकोन ओरिसा उच्च न्यायालयाने ***युनिअन ऑफ इंडिया - विरुद्ध - मेसर्स शेओबक्स सत्यनारायन***[१]या प्रकरणात घेतला असल्याचे दिसते ज्यात त्यावेळेचे न्यायमूर्ति मिसरा यांनी खालीलप्रमाणे विचार व्यक्त केलेः

" भारतीय रेल्वे अधिनियमाच्या कलम ७२ मध्ये आणि भारतीय संविदा अधिनियम च्या कलम १६१ मध्ये वापरल्या गेलेल्या 'ऱ्हास' या शब्दाच्या अर्थाबद्दल काही मतभेद असले तरी, आता ही स्थिती सर्वमान्य आहे की वस्तूंच्या किंमतीतील घसरणीमुळे मूल्यातील घसरणीचा समावेश करणे पुरेसे व्यापक आहे".

याविरुद्ध ***आर. आय. रेल्वे कंपनी लिमिटेड - विरुद्ध - डायना मल गुलाब सिंग***[२]) मधील प्रकरणात लाहोर उच्च न्यायालयाच्या द्विसदस्सीय खंडपीठाने खालीलप्रमाणे विचार व्यक्त केले :

"एखाद्या वस्तूची 'घसरण', मग ती गुणवत्तेची असो किंवा मूल्याची, सामान्य बोलण्यात त्या वस्तूमध्येच वाईट बदल सूचित करते. जर एखाद्या वस्तूचे मूल्य पूर्वीपेक्षा कमी असेल तर केवळ बाजारभाव कमी झाल्यामुळे त्याचे मूल्य कमी झाले आहे असे म्हणणे योग्य ठरेल, परंतु ते घसरले आहे असे नाही".

---

(१) ए. आय. आर. १९६३ ओरिसा ६० (२) ए. आय. आर. १९२५ लाह. २५५

पार्श्वभूमी आणि मांडणीचा विचार करता ज्यामध्ये नवीन अधिनियमाच्या कलम ७६ मध्ये 'ऱ्हास' हा शब्द येतो, त्यात आम्हाला असे दिसते की संसदेचा असा हेतू होता की हा शब्द सामान्य बोलण्यात आणि मर्यादित अर्थाने वापरला जावा जेणेकरून त्याच्या कक्षेत वास्तविक भौतिक अधोगतीची कृती, म्हणजे त्याचा भौतिक भाग, म्हणजे, वर नमूद केलेल्या लाहोर उच्च न्यायालयाच्या निकालात न्यायमूर्ति मार्टीनो, यांनी अगदी योग्यरित्या नमूद केल्याप्रमाणे, त्या गोष्टीतील सर्वात वाईट बदल समाविष्ट केला जाईल. एखाद्या वस्तूची भौतिक घसरण आणि बाजार किंमतीनुसार त्याच्या मूल्यातील घसरण यात आपण स्पष्ट फरक करण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे. या दोन वेगळ्या संकल्पना आहेत ज्यात वेगवेगळे घटक आहेत. नवीन अधिनियमाच्या कलम ७६ मध्ये वापरलेले शब्द, म्हणजे, "नुकसान, विनाश, हानी किंवा ऱ्हास" हे सामान्य न्याय म्हणून वाचले जाणे आवश्यक आहे जेणेकरून कलम ७६ द्वारे विचारात घेतलेल्या वस्तूंमधील वास्तविक आणि भौतिक नुकसान किंवा बदल सूचित करता येईल. त्यामुळे या परिस्थितीत, वर उल्लेख केलेल्या प्रकरणांमध्ये अलाहाबाद उच्च न्यायालयाने आणि त्यानंतर ओरिसा उच्च न्यायालयाने घेतलेल्या काहीशा व्यापक दृष्टिकोनाशी आम्ही योग्य आदराने सहमत होऊ शकत नाही. दुसरीकडे, आम्ही वर नमूद केलेल्या प्रकरणात लाहोर उच्च न्यायालयाने घेतलेला दृष्टिकोन स्वीकारण्यास प्राधान्य देतो. ही बाब लक्षात घेता, हे स्पष्ट आहे की कलम ७६ मध्ये वापरलेला 'ऱ्हास' हा शब्द प्रस्तुत प्रकरणात मान्य न झालेल्या वस्तूंच्या भौतिक आणि वास्तविक ऱ्हासाचा संदर्भ देतो. खालील न्यायालयांनी नोंदवलेल्या निष्काळजीपणाच्या निष्कर्षामुळे वादी "ऱ्हास" या शब्दावर विसंबून राहून कलम ७६ चा फायदा घेऊ शकत नाही. वादीचे प्रकरण स्पष्टपणे कलम ७६ आणि ७८ च्या कक्षेतून बाहेर काढले आहे आणि नुकसानासाठीचा त्याचा दावा देखील अवरुद्ध आहे या आधारावर खारीज केला जाऊ शकत नाही. म्हणून आमचे असे मत आहे की, खालील न्यायालयांद्वारे काढण्यात आलेले तथ्य लक्षात घेता वादी निःसंशयपणे नुकसान भरपाईसाठी पात्र आहे.

हे आपल्याला महान्यायअभिकर्ता ने उपस्थित केलेल्या दुसऱ्या युक्तिवादाकडे आणते, म्हणजे, वादी कराराचे उल्लंघन केल्याबद्दल नुकसान म्हणून व्याज मिळण्याचा हक्कदार नाही.

सहा महिन्यांहून अधिक काळ बंद असलेल्या बँकेत त्याने ठेवलेली रक्कम १२ टक्के दराने व्याज मोजणे आणि नुकसानभरपाई म्हणून त्याच रकमेचा दावा करणे हे वादीने केलेले काम आहे, असे सादर करण्यात आले. असा युक्तिवाद करण्यात आला होता की व्याज अधिनियमाच्या दृष्टीने वादी स्पष्टपणे असे करू शकत नाही, ज्या अंतर्गत कराराच्या पक्षांनी असे नमूद केले असेल तरच दाव्यापूर्वी व्याज आकारले जाऊ शकते. हे सामान्य कारण आहे की प्रस्तुत प्रकरणात पक्षांमधील करारामध्ये कराराच्या उल्लंघनासाठी कोणतेही व्याज आकारण्याची तरतूद नाही. सॉलिसिटर जनरलने ***युनियन ऑफ इंडिया विरुद्ध - वॉटकिन्स मेयोर अँड कंपनी***[१] मधील या न्यायालयाच्या न्यायनिर्णयावर भर दिला, ज्यामध्ये या न्यायालयाने खालीलप्रमाणे विचार व्यक्त केले.

> "व्याज अधिनियम, १८३९ अंतर्गत, दावा केलेली रक्कम लेखी दस्तऐवजाच्या आधारे विशिष्ट वेळी देय असलेली निश्चित रक्कम असल्यास न्यायालय वादीच्या व्याजाची परवानगी देऊ शकते. परंतु हे मान्य केले जाते की या प्रकरणात दावा केलेली रक्कम निश्चित रक्कम नाही तर अनिश्चित तारखेच्या रकमेसाठी नुकसान भरपाई आहे. श्री. अग्रवाल यांनी उत्तरवादी च्या वतीने सादर केले होते की व्याज अधिनियमांतर्गत व्याज दिले जाऊ शकते ज्यामध्ये अशी तरतूद आहे की ज्या प्रकरणांमध्ये ते आता अधिनियमाद्वारे देय आहे त्या सर्व प्रकरणांमध्ये व्याज देय असेल".
>
> परंतु ही तरतूद मात्र अशा प्रकरणांना लागू होते ज्यात कोर्ट ऑफ इक्विटी व्याजाची परवानगी देण्यासाठी अधिकारक्षेत्राचा वापर करते.

वरील प्रकरणात वादीने विशिष्ट कालावधीसाठी ६०० टन पेक्षा जास्त लोखंडी पत्रके साठवण्यासाठी भरपाई म्हणून नुकसानभरपाईसाठी विशिष्ट परिमाणित रक्कम रु. १,०७,७००/- चा दावा दाखल केला होता. या परिमाणित रकमेमध्ये वादीने नुकसानभरपाई म्हणून दावा केलेल्या विविध रकमांवर व्याज म्हणून रुपये २,९७४/२/- म्हणजे गोदाम भाडे, चौकीदारचा

---

(१) ए. आय. आर. १९६६ एस. सी. २७५.

पगार, रेल्वे स्थानकापासून गोदामापर्यंतची कार्टेज इ. समाविष्ट आहे . तथापि, उच्च न्यायालयानेवादीने दावा केल्याप्रमाणे मात्र रु. २७, ५२५/५/ चा व्याजाच्या रकमेसह हुकूमनामा दिला. अशा प्रकारे त्या प्रकरणात हे न्यायालय वादीने दावा केलेल्या व्याजावर नुकसानभरपाईचे मूल्यांकन करण्यासाठीचे मापदंड म्हणून नव्हे तर वादीने दावा केलेल्या नुकसानभरपाईच्या किंवा नुकसानभरपाईच्या परिमाणित रकमेवर केवल आणि सरळ व्याज म्हणून हाताळत होते. या न्यायालयाने असे म्हटले आहे की वादीने दावा केल्याप्रमाणे रुपये २,९७४/२/- अशा व्याजाच्या आकारणीचे समर्थन करणारा कोणताही करार नसल्यामुळे त्याला परवानगी दिली जाऊ शकत नाही. हे न्यायालय प्रस्तुतच्या प्रकरणासारख्या प्रकरणाशी अजिबात संबंधित नव्हते जेथे वादीने केवळ निव्वळ आणि साध्या नुकसानीचा दावा केला आहे आणि त्याचे मूल्यांकन करण्यासाठी बंदिस्त भांडवलावर सहा महिन्यांपेक्षा जास्त कालावधीसाठी विशिष्ट दराने व्याज आकारण्याचे निकष लागू केले होते. अशा परिस्थितीत, वॉटकिन्स मेयोर अँड कंपनी (वर नमूद केलेल्या) मधील उपरोक्त निर्णयाचे गुणोत्तर प्रतुतच्या प्रकरणातील तथ्यांना लागू होत नाही.

त्याचप्रमाणे ***बंगाल नागपूर रेल्वे कंपनी लिमिटेड - विरुद्ध - रत्तनजी रामजी***[१] प्रकरणामध्ये ज्यावर या न्यायालयाने वॉटकिन्स मेयोर अँड कंपनी (वर नमूद केलेल्या) प्रकरणात भरवसा ठेवला होता, वादीने दावा केलेली रक्कम ही एक विनिर्दिष्ट रक्कम होती, ज्याच्या आधारे व्याज आकारले गेले होते, ज्याचा परिणाम मागितलेल्या नुकसानभरपाईत वाढ होण्यावर झाला. हे एका कंत्राटदाराचे प्रकरण होते, ज्याने सरकारी विभागाकडून देय रकमेच्या वसुलीसाठी दावा दाखल केला होता आणि वादीने केलेल्या एकूण दाव्यात व्याज जोडले होते. प्रिवी कौन्सिलने निदर्शनास आणून दिले की वादीला नुकसानीच्या परिमाणित रकमेवर व्याज आकारण्यास

---

(१) ए. आय. आर. १९३८ पी. सी. ६७

अधिकृत करणारी कोणतीही अट नसल्यामुळे वादीला कोणत्याही व्याजाचा हक्क नाही. अशा प्रकारे, दुसऱ्या शब्दांत सांगायचे तर, रुतांजी रामजी यांच्या प्रकरणातील आणि ***वॉटकिन्स मेयोर अँड कंपनी (वर उल्लेखित)*** मधील न्यायनिर्णयाचे गुणोत्तर मात्र अशा प्रकरणांना लागू होईल जेथे कर्जाच्या चुकीच्या ताब्यात ठेवल्याबद्दल नुकसानभरपाईच्या स्वरूपात व्याजाचा दावा केला जातो किंवा जेथे व्याज देय असलेल्या विशिष्ट रकमेवर दावा केला जातो किंवा कोणत्याही ऋणकोविरुद्ध दावा केला जातो. वर नमूद केलेल्या दोन प्रकरणांमध्ये संमिश्रित केलेले तत्त्व अशा प्रकरणांना लागू होणार नाही जेथे वादी परिमाणित रकमेवर किंवा नुकसानभरपाईवर व्याजाचा दावा करत नाही, परंतु जेथे वादी केवळ त्याला पात्र असलेल्या नुकसानभरपाईचे मूल्यांकन करण्यासाठी एक मापदंड किंवा उपाय म्हणून व्याजाची गणनाकरतो, तेथे लागू होईल. प्रस्तुत प्रकरणात खालील न्यायालयांना स्पष्टपणे आढळले आहे की वादीने रेल्वे प्रशासनाकडे माल बुक केल्यानंतर लगेचच रुपये २७,३३२-४४ बँकेत जमा केले होते. वादी स्टॉकिस्ट (संग्रही) होता आणि रेल्वेने त्यांच्या निष्काळजीपणामुळे केलेल्या विलंबित केलेल्या सूपूर्दगीमुळे बँकेतील पैसा सहा महिन्यांहून अधिक काळ निष्क्रिय राहिल्याने, वादीने केवळ या विलंबित करण्यात आलेल्या सूपूर्दगीमुळे नुकसानभरपाईचा दावा केला की जर रक्कम अडकली गेली नसती तर त्याने काही व्याज मिळवले असते ज्यामुळे वादीला काही नफा झाला असता. त्यामुळे हे स्पष्ट आहे की प्रस्तुत प्रकरणात वादीने कोणत्याही परिमाणित रकमेवर व्याजाचा दावा केला नाही किंवा बाजारातील तोट्यामुळे त्याने नफ्याचा दावा केला नाही.

दिग्बिजय नाथ - विरुद्ध - तिरबेनी नाथ तिवारी [२] मध्ये अलाहाबाद उच्च न्यायालयाच्या

---

(२) ए. आय. आर. १९४६ ऑल १२.

द्विसदस्यीस खंडपिठाने वर उल्लेख केलेल्या प्रिवी कौन्सिलच्या निर्णयाचा अर्थ लावताना खालीलप्रमाणे विचार व्यक्त केले :

> "संविदा अधिनियम, कलम ७३ अंतर्गत कराराच्या उल्लंघनासाठी नुकसानभरपाईच्या स्वरूपात व्याजाचा दावा केला जाऊ शकत नाही या प्रस्तावासाठी हे प्रकरण अधिकृत आहे असे आम्ही मानत नाही. त्यात फक्त एवढेच होते की, कर्ज चुकीच्या पद्धतीने रोखल्यास नुकसानभरपाई म्हणून व्याज दिले जाऊ शकत नाही. * * जिथे कराराच्या उल्लंघनासाठी झालेल्या नुकसानीचा भाग म्हणून व्याजाचा दावा केला जातो तिथे स्थिती वेगळी असते.

अशाच प्रकारचा दृष्टिकोन पाटणा उच्च न्यायालयाच्या द्विसदस्यीय खंडपीठाने ***दि ऑफिसिअल रिसिव्हर, कलकत्ता हायकोर्ट आणि अन्य -विरुद्ध - बानेश्वर प्रसाद सिंग आणि अन्य***[१] मधील निर्णयात घेतला होता. अशा प्रकरणांमध्ये मांडलेल्या तत्त्वांशी आम्ही पूर्णपणे सहमत आहोत.

म्हणूनच, या कारणांमुळे, आमचे असे मत आहे की ***वॉटकिन्स मेयोर अँड कंपनी*** (वरील) मधील या न्यायालयाचा निर्णय, प्रस्तुतच्या प्रकरणातील तथ्यांचा विचार करता, अपीलकर्त्याला कोणतीही मदत करत असल्याचे दिसत नाही. अशा प्रकारे हे स्पष्ट आहे की व्याज अधिनियमाच्या तरतुदींना अधिभावी करणाऱ्या संविदा अधिनियमाच्या कलम ७३ चा प्रश्नच उद्भवत नाही, कारण प्रस्तुत प्रकरणात व्याज अधिनियमाला काहीही लागू होत नाही, कारण वादीने कोणत्याही व्याजाचा दावा केला नाही, परंतु व्याजाचा वापर नुकसानभरपाई निश्चित करण्यासाठी एक उपाय म्हणून केला गेला आहे, जो वादी अपीलकर्त्याविरुद्ध माल सुपूर्द करण्यात अत्याधिक विलंब घडवून आणण्यात केलेल्या निष्काळजीपणासाठी मागू शकतो. त्यामुळे या मुद्द्यावर विद्वान सॉलिसिटर जनरलने उपस्थित केलेला युक्तिवाद अमान्य केला जातो. वादी व्याजाच्या स्वरूपात

(१) ए. आय. आर. १९६२ पाट. १५५

निश्चित केलेल्या रकमेचा दावा करत नाही, तर तो विशिष्ट आधारावर मोजलेल्या नुकसानीचा दावा करत आहे. एक सामान्य वाहक म्हणून कराराच्या उल्लंघनासाठी रेल्वे निःसंशयपणे जबाबदार आहे. प्रस्तुत प्रकरणात रेल्वेच्या पावतीवरून असे दिसून येते की, नागपूर मार्गावर असलेल्या भिलाई ते पूनापर्यंत नेण्यासाठी माल आरक्षित करण्यात आला होता. रेल्वेकडे माल वेगळ्या मार्गावर वळवण्याचे आणि तो वेगळ्या मार्गावर नेण्याचे आणि तो पुण्याच्या मार्गावर नसलेल्या औरंगाबादला नेण्याचे कोणतेही कारण नव्हते किंवा कोणताही प्रसंग नव्हता. त्यामुळे, खालील न्यायालयांना योग्यरित्या आढळले की रेल्वे घोर निष्काळजीपणासाठी दोषी होती.

विद्वान सॉलिसिटर जनरलने सादर केलेला शेवटचा प्रश्न असा होता की वादीला नफा गमावण्याचा किंवा बाजारपेठेतील तोटा होण्याचा हक्क नाही, कारण वादीने कुठेही अशी विनंती केलेली नाही की त्याने विक्रेय वस्तू आणि बाजारपेठेतील निरंतर तोटा असलेल्या वस्तुंसाठी कोणताही परवाना मिळवला होता. हे खरे आहे की वादीने ही वस्तुस्थिती मांडली नाही, परंतु वादीने बाजारातील तोटा किंवा नफा गमावल्याच्या आधारावर कोणत्याही नुकसानीसाठी अजिबात विनंती केलेली नाही. वादीने बँकेत जमा केलेल्या रकमेमुळे आणि सुपूर्द करण्यास उशीर झाल्यामुळे सहा महिन्यांहून अधिक काळ रक्कम अडकून पडल्यामुळे झालेल्या नुकसानीसाठी नाममात्र नुकसानीचा दावा केला आहे. न्यायचौकशी न्यायालयाने यापूर्वीच ही रक्कम रु. २,३७८-६५ वरून रु. १, २५०/- इतकी कमी केली आणि आम्हाला असे वाटते की न्यायचौकशी न्यायालयाला तसे करण्याचा पूर्ण अधिकार होता.

अशा परिस्थितीत, महान्यायअभिकर्ता ने उपस्थित केलेले सर्व युक्तिवाद निष्फळ ठरतात आणि आम्हाला अपीलात कोणतीही गुणवत्ता आढळत नाही, जी खर्चाच्या आदेशासह खारीज करण्यात येते.

अपिल खारीज करण्यात आले.

<u>अस्वीकरण</u>

"या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याचा/तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरिता वापर करता येणार. तसेच, इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरिता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबजावणीकरिता वैध मानला जाईल".