[1963] 2 ఎస్. సి. ఆర్. 702

1962, మే,1

యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా

v.

మె/ఎస్. ఉద్దో రామ్ & కుమారులు

(జె. ఎల్. కపూర్, కె. సి. దాస్ గుప్తా)

మరియు రాహుబర్ దయాళ్, జెజె.)

రైల్వే-రవాణాలో వస్తువుల నష్టం-రైల్వే ఉద్యోగుల నిర్లక్ష్యం - బాధ్యత - భారతీయ రైల్వే చట్టం 1890 (తొమ్మిదవ భాగం 1890) ఎస్.72 -ఇండియన్ కాంట్రాక్ట్ యాక్ట్, 1872 (9 ఆఫ్ 1872), సెక్షన్ 151.

ప్రతిస్పందకుడికి వ్యాపారి ద్వారా పంపబడ్డ కొన్ని వస్తువులు. రవాణాలో కొన్ని సరుకులు పోయాయి. రైల్వే అధికారుల నిర్లక్ష్యం కారణంగానే నష్టం వాటిల్లిందని, నష్టపరిహారం చెల్లించాలని రైల్వే అధికారులపై ఫిర్యాదు చేశారు. రైల్వే అధికారుల నియంత్రణకు అతీతమైన కారణాల వల్లనే నష్టం జరిగిందన్న వాదన వినిపిస్తోంది. ఈ వ్యాజ్యాన్ని ట్రయల్ కోర్టు కొట్టివేసింది. అప్పీలుపై హైకోర్టు ట్రయల్ కోర్టు ఇచ్చిన తీర్పును తిప్పికొట్టి రైల్వే అధికారుల నిర్లక్ష్యం, దుష్ప్రవర్తన వల్ల నష్టం వాటిల్లిందని, సరుకుల విషయంలో ఎవరూ జోక్యం చేసుకోకుండా రైల్వే పోలీసులు జాగ్రత్తలు తీసుకోవడంలో విఫలమయ్యారని తేల్చింది.

హైకోర్టు ఇచ్చిన సర్టిఫికేట్ ద్వారా కేంద్ర ప్రభుత్వం సుప్రీంకోర్టును ఆశ్రయించింది. భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 72 ప్రకారం రైల్వే బాధ్యత భారత కాంట్రాక్ట్ చట్టంలోని సెక్షన్ 151 నిబంధనలకు లోబడి ఉంటుందని, బెయిలీగా రైల్వే ఇలాంటి పరిస్థితుల్లో గూడ్స్ బ్యాట్ విషయంలో ఎంత శ్రద్ధ తీసుకుంటుందో, అంత శ్రద్ధ వహించాల్సి ఉంటుందని పేర్కొంది. రైల్వే ఉద్యోగుల నిర్లక్ష్యం వల్ల జరిగిన నష్టానికి రైల్వే బాధ్యత వహిస్తుంది.

సివిల్. అప్పీలేట్ పరిధి: సివిల్ అప్పీల్ నెంబరు 581 ఆఫ్ 60.

1953 సివిల్ రెగ్యులర్ ఫస్ట్ అప్పీల్ నెంబరు 32-డిలో ఢిల్లీ పంజాబ్ హైకోర్టు (సర్క్యూట్ బెంచ్) 1958 ఏప్రిల్ 23 నాటి తీర్పు మరియు డిక్రీ నుండి అప్పీల్.

పిటిషనర్ తరపున నౌనిత్ లాల్, డి.

ప్రతివాది తరపున గురుబచన్ సింగ్, హైబానా సింగ్.

1962. మే 1. కోర్టు ఇచ్చిన తీర్పులో..

రఘుబర్ దయాళ్, జె.- పంజాబ్ హైకోర్టు మంజూరు చేసిన ధృవీకరణ పత్రంపై అప్పీలు ఈ క్రింది పరిస్థితులలో తలెత్తుతుంది.

కలకత్తాకు చెందిన రాధా రామ్ సోహన్ లాల్ కొన్ని వస్తువులను ఢిల్లీకి పంపించాడు. సరుకులో కొన్ని వస్తువులు డెలివరీ కాలేదు. మెస్సర్స్ ఉధో రామ్ అండ్ సన్స్ కు, పిటిషనర్లకు, రైల్వే రసీదును కన్ సైన్ మెంట్దారు ఎవరికి అనుకూలంగా ఆమోదించాడు. వస్తువులను అందజేయకపోవడం వల్ల జరిగిన నష్టానికి పరిహారం పొందడంలో విఫలం కావడంతో, ఈ అప్పీలుకు దారితీస్తూ దావా వేశారు. పిటిషనర్లు అనుభవించినట్లుగా కోర్టు నిర్ణయించిన నష్టంపై ఇప్పుడు ఎటువంటి వివాదం లేదు.

కలకత్తా మరియు ఢిల్లీ మధ్య రవాణాలో సరుకు నష్టం రైల్వేల దుష్ప్రవర్తన మరియు నిర్లక్ష్యం వల్ల జరిగిందా లేదా అనేది పార్టీల మధ్య ఏకైక వివాదం. రైల్వే యంత్రాంగం నియంత్రణకు అతీతమైన పరిస్థితుల వల్లనే ఈ నష్టం జరిగిందని

ప్రతివాది అయిన యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా వాదించింది.

సరుకును లోడ్ చేసిన రైల్వే వ్యాగన్ ను హౌరా వద్ద సక్రమంగా మూసివేసి సీల్ చేశారని, 1949 అక్టోబర్ 1 న వేకువజామున 1.30 గంటలకు హౌరా నుంచి బయలుదేరిన రైలు 3.15 గంటలకు చందన్ పూర్ స్టేషన్ కు చేరుకున్నప్పుడు వ్యాగన్ యొక్క ఒక డోర్ యొక్క సీల్స్, రివిట్ తెరిచి ఉన్నాయని ట్రయల్ కోర్టు గుర్తించింది. అదే రోజు రాత్రి హౌరా - బుర్ద్వాన్ లింక్ వద్ద రైలు 2 గంటలకు హోమ్ సిగ్నల్ కోసం 14 నిమిషాలు ఆగింది. ఉదయం 05 గంటలకు రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులు రైలుకు రక్షణ కల్పించారు. హైకోర్టు ఈ విషయాలను అంగీకరించింది మరియు వాటిని ప్రశ్నించలేదు.

హౌరా- చందన్ పూర్ ల మధ్య నడిచే రైళ్లలో తరచూ దొంగతనాలు జరుగుతున్న దృష్ట్యా రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులను మంచి రైలులో నియమించడంలో తీసుకున్న జాగ్రత్తలు, విమానయాన సంస్థలుగా వారికి అందించే ఆహార పదార్థాలపై రైల్వే శాఖ సరైన జాగ్రత్త తీసుకున్నదని, అందువల్ల రైల్వేలు ఎటువంటి నిర్లక్ష్యం, దుష్ప్రవర్తనకు పాల్పడలేదని ట్రయల్ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. సాధారణంగా గార్డుల వ్యాన్ లో ప్రయాణించే రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులకు ప్రయాణ సమయంలో అవతలి వైపు ఉన్న వ్యాగన్లలో, రైలు మధ్యలో ఏం జరుగుతోందో తెలిసే అవకాశం లేదని అభిప్రాయపడింది. అందువల్ల దావాను కొట్టివేసింది.

హౌరా-బుర్ద్వాన్ లింక్ వద్ద రాత్రి 15 నిమిషాల పాటు రైలు నిలిచిపోయినప్పుడు ఎవరూ జోక్యం చేసుకోకుండా రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులు ఎలాంటి జాగ్రత్తలు తీసుకున్నట్లు రికార్డుల్లో ఆధారాలు లేనందున జోస్ కు రైల్వే బాధ్యత వహించాలని హైకోర్టు అభిప్రాయపడింది. లింక్ వద్ద వాచ్ అండ్ వార్డుకు వేరే ఏర్పాట్లు లేవు. రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసుల బలం ఏమిటనే దానిపై గానీ, బోగీల్లో జోక్యం చేసుకోకుండా రైలు నుంచి బయటకు వచ్చినట్లు గానీ ఆధారాలు లేవు. అందువల్ల రైల్వే ఉద్యోగులు నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించారని, దొంగతనాలకు అవకాశాలు లేకుండా చూడటానికి ఏమీ చేయలేదని తేల్చింది. సాధ్యమైనంత వరకు, రైల్వే యంత్రాంగం తన ఉద్యోగుల ద్వారా చర్య తీసుకోగలిగినందున దాని ఉద్యోగుల నిర్లక్ష్యానికి బాధ్యత వహిస్తుంది మరియు అందువల్ల రైల్వేల దుష్ప్రవర్తన మరియు నిర్లక్ష్యం కారణంగా వస్తువుల నష్టం జరిగింది. అందువల్ల ట్రయల్ కోర్టు డిక్రీని తిప్పికొట్టి, పిటిషనర్లు అనుభవించిన నష్టానికి పిటిషనర్ దావాను నిర్దేశించింది. ఈ డిక్రీనే కేంద్ర ప్రభుత్వం పంజాబ్ హైకోర్టు నుంచి అప్పీల్ కు ఫిట్ నెస్ సర్టిఫికేట్ పొంది ఈ అప్పీల్ కు మొగ్గు చూపింది.

రైలుకు ఎస్కార్ట్ చేసిన రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులు సరుకు రవాణాలో అంతరాయం కలగకుండా చూసేందుకు తగినంత బలంతో పనిచేశారనడానికి ఎటువంటి ఆధారాలు లేవు. వాస్తవానికి రైలుకు రక్షణగా పోలీసులు ఏ రైల్ వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులు వ్యవహరించారని నిందితులు తమ లిఖితపూర్వక వాంగ్మూలంలో ఆరోపించలేదు. రైలుతో రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసుల ఉనికిని చందన్పూర్ రైల్వే స్టేషన్లో అప్పటి అసిస్టెంట్ స్టేషన్ మాస్టర్ ఛటర్జీ, డి.డబ్ల్యు(10) సాక్ష్యం చెప్పారు. బండిని తిరిగి సీల్ చేసే సమయంలో రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసుల ఉనికిని మాత్రమే ఆయన తన సందేశాలు లేదా మెమోరాండంలో ప్రస్తావించలేదు. ఆమె జ్ఞాపకశక్తి నుంచి బయటపడలేదని క్రాస్ ఎగ్జామినేషన్ లో పేర్కొన్నాడు. 1949 అక్టోబరు 1 న చందన్ పూర్ స్టేషన్ లో జరిగిన సంఘటనల ఆధారంగా ఆయన తన ప్రకటన చేశారు. తన ముందున్న రికార్డు.. అయితే, రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులు రైలుకు ఎస్కార్ట్ చేశారని కింది రెండు కోర్టులు గుర్తించాయి. రైలు లింక్ వద్ద ఆగినప్పుడు పోలీసు బలగాలు బోగీలను ఎందుకు అడ్డుకోలేదో ఆధారాలు లేవు, దిగువ కోర్టుల ప్రకారం, దొంగలు బహుశా బండి వద్దకు వచ్చి దాని ముద్ర మరియు రివిట్లను తారుమారు చేస్తారు. రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసుల బలానికి సంబంధించి ఎలాంటి సాక్ష్యాధారాలు లేనందున, బలగాలు సరిపోతాయన్న పిటిషనర్ వాదనను అంగీకరించలేం.

దొంగతనం కారణంగా రవాణాలో నష్టం జరగకుండా ఎటువంటి జాగ్రత్తలు తీసుకున్నా ఎల్లప్పుడూ విజయవంతం కాకపోవచ్చు, కానీ ప్రస్తుత కేసులో తీసుకున్న జాగ్రత్తలకు సంబంధించి మరియు రైలు ఆగాల్సిన ప్రదేశంలో రైల్వే

ప్రొటెక్షన్ పోలీసులే ఏమి చేశారనే దానికి సంబంధించి ఎటువంటి ఆధారాలు లేవు. సిగ్నల్ వద్ద రైలు ఆగిపోవడంతో రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులు గార్డుల వ్యాన్ నుంచి బయటకు వెళ్లలేకపోయారనే వాదనను అంగీకరించలేం. రైలులోని ప్రతి స్టాప్ లో దిగడం, వివిధ బోగీలపై వీలైనంత వరకు నిఘా ఉంచడం దాని సభ్యుల పని. అకస్మాత్తుగా రైలు వారిని అక్కడికక్కడే వదిలివేసే ప్రమాదం లేకపోలేదు. రైలు కదలాల్సి వచ్చినప్పుడు వారు పైకి ఎక్కగలిగారు. పిటిషనర్ సరుకులు ఉన్న బండి రైలు మధ్యలో ఉంది. అవతలి వైపు నుంచి వచ్చిన 29 వ బండి అది. రైలు ఆగినప్పుడల్లా, రైల్వే ప్లాట్ ఫాం వద్ద లేదా మరేదైనా ప్రదేశంలో గార్డు వ్యాన్ నుంచి బయటకు రావడాన్ని రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసుల కర్తవ్యంగా తీసుకోవాలి. వాస్తవానికి, రైలు స్టేషనులో ఆగినప్పుడు కాకుండా వేరే ప్రదేశంలో రైలు ఆగినప్పుడు దిగి చూడవలసిన అవసరం ఎక్కువగా ఉంటుంది, ఇక్కడ కనీసం స్టేషన్ వైపు అయినా దుండగులు ఎటువంటి బండితో కోపగించుకునే సాహసం చేయరు మరియు స్టేషన్లో ఎటువంటి టెంపరింగ్ చేయాల్సిన అవసరం ఆఫ్ సైడ్లో ఉండే అవకాశం ఉంది.

భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 72 ప్రకారం రైల్వేల బాధ్యత భారతీయ కాంట్రాక్ట్ చట్టంలోని ఇ.151 నిబంధనలకు లోబడి ఉంటుంది. సెక్షన్ 151 ప్రకారం, బెయిలు మంజూరు చేసిన అన్ని సందర్భాల్లో, బెయిలుదారుడు తనకు బెయిల్ మంజూరు చేసిన వస్తువుల విషయంలో సాధారణ వివేకవంతుడు ఎంత శ్రద్ధ వహిస్తాడో, అదే పరిస్థితిలో, బెయిలు పొందిన వస్తువులతో సమానమైన, నాణ్యత మరియు విలువ కలిగిన తన స్వంత వస్తువులను తీసుకోండి. రైలులో ప్రయాణించే ఒక సాధారణ వ్యక్తి ముఖ్యంగా రైలు ఆగినప్పుడు తన వస్తువులపై ఒక కన్నేసి ఉంచుతాడని ప్రత్యేకంగా చెప్పనవసరం లేదు. కాబట్టి సరుకులకు ఎలాంటి నష్టం జరగకుండా చూసేందుకు ప్రత్యేకంగా నియమించిన రైల్వే ప్రొటెక్షన్ పోలీసులు వ్యాగన్ దిగి రైలులోని వ్యాగన్ పై ఓ కన్నేసి ఉంచాలని, అనధికారిక వ్యక్తులెవరూ సరుకుల వద్దకు రాకుండా చూడాలని చెబుతున్నప్పుడు రైల్వే యంత్రాంగంపై ఉన్నత స్థాయి సంరక్షణను విధించడం లేదు.

అందువల్ల రైల్వే ఉద్యోగుల నిర్లక్ష్యం, తత్ఫలితంగా రైల్వే యంత్రాంగం నిర్లక్ష్యం వల్లే నష్టం జరిగిందని హైకోర్టు తేల్చడం సమంజసమేనని అభిప్రాయపడుతున్నారు.

అందువల్ల ఖర్చులతో అప్పీల్ ను కొట్టివేస్తున్నాం.

అప్పీల్ కొట్టివేయబడింది.