

یونین آف انڈیا

بنام

میسرز ادھو رام اینڈ سنز

1 مئی 1962

جے۔ ایل۔ کپور، کے۔ سی۔ داس گپتا اور رگھوبر دیال، جسٹسز۔
ریلوے۔ منتقلی میں سامان کا نقصان۔ ریلوے ملازمین کی غفلت۔ ذمہ داری۔ انڈین ریلوے
ایکٹ، 1890 (IX آف 1890)، دفعہ 72۔ انڈین کنٹریکٹ ایکٹ، 1872 (IX
آف 1872)، دفعہ 151۔

ایک تاجر کے ذریعہ وصول کردہ کچھ سامان جو اب دہندہ کو بھیج دیا جاتا ہے۔ کچھ سامان منتقلی میں گم ہو
گیا تھا۔ مدعا علیہ نے ریلوے حکام پر اس بنیاد پر نقصان کے لئے ہر جانے کے لئے مقدمہ دائر کیا کہ یہ
نقصان ریلوے حکام کی لاپرواہی کی وجہ سے ہوا تھا۔ دفاع یہ تھا کہ ریلوے حکام کے قابو سے باہر کے عوامل کی
وجہ سے نقصان ہوا۔ ٹرائل کورٹ نے اس مقدمے کو خارج کر دیا تھا۔ اپیل پر ہائی کورٹ نے ٹرائل کورٹ کے
فیصلے کو پلٹ دیا اور پایا کہ نقصان ریلوے حکام کی لاپرواہی اور غلط عمل کی وجہ سے ہوا ہے کیونکہ ریلوے پولیس
یہ دیکھنے میں احتیاط کرنے میں ناکام رہی کہ کسی نے بھی سامان میں مداخلت نہ کی ہو۔

یونین آف انڈیا نے ہائی کورٹ کے ذریعہ منظور کردہ شوق کیٹ کے ذریعہ سپریم کورٹ میں اپیل کی۔
انہوں نے کہا کہ انڈین ریلوے ایکٹ کی دفعہ 72 کے تحت ریلوے کی ذمہ داری انڈین کنٹریکٹ
ایکٹ کی دفعہ 151 کی دفعات کے تابع ہے اور ایک ضمانتی کی حیثیت سے ریلوے اس کو ضمانت پر دیئے گئے
سامان کی اتنی ہی دیکھ بھال کرنے کا پابند ہے جتنا ایک عام عقلمند شخص اسی طرح کے حالات میں کرے گا۔
ریلوے ملازمین کی لاپرواہی کی وجہ سے ہونے والا نقصان ریلوے مدعا علیہ کے ذریعہ ہونے والے نقصان کا
ذمہ دار ہے۔

دیوانی ایپیلیٹ دائرہ اختیار: دیوانی اپیل نمبر 581 آف 60۔

پنجاب ہائی کورٹ (سرکٹ بنج) دہلی کے 23 اپریل 1958ء کے فیصلے اور فرمان کے خلاف دیوانی

ریگولر فرسٹ اپیل نمبر 32 ڈی میں اپیل۔

نونیت لال اور ڈی۔ گپتا، اپیل کنندہ کی طرف سے،

مدعا علیہ کی طرف سے گریجن سنگھ اور ہربنس سنگھ۔

1 مئی 1962ء عدالت کا فیصلہ اس نے سنایا

رگھوبر دیال، جسٹس۔ پنجاب ہائی کورٹ کی جانب سے منظور کردہ ٹیٹولیکٹ پر یہ اپیل درج ذیل

حالات میں پیدا ہوتی ہے۔

کلکتہ کے محترم رادھارام سوہن لال نے دہلی میں کچھ سامان اپنے سپرد کر دیا۔ اس مستعمل اشیاء میں سے کچھ چیزیں مدعی ادھورام اینڈ سنز کو نہیں پہنچائی گئیں، جن کے حق میں ریلوے کی رسید کی تصدیق کنسائزر نے کی تھی۔ مضامین فراہم نہ کرنے کی وجہ سے ہونے والے نقصان کا معاوضہ وصول کرنے میں ناکام ہونے کے بعد، اس اپیل کو جنم دینے والا مقدمہ قائم کیا گیا تھا۔ اب عدالت کی طرف سے طے کردہ نقصان کی رقم کے بارے میں کوئی تنازعہ نہیں ہے، جیسا کہ مدعی کو برداشت کرنا پڑا ہے۔

فریقین کے درمیان واحد تنازعہ یہ ہے کہ کلکتہ اور دہلی کے درمیان منتقلی میں سامان کا نقصان ریلوے کی بدانتظامی اور لاپرواہی کی وجہ سے ہوا تھا یا نہیں۔ مدعا علیہ یونین آف انڈیا نے دلیل دی کہ یہ نقصان ریلوے انتظامیہ کے کنٹرول سے باہر کے حالات کی وجہ سے ہوا ہے۔

ٹرائل کورٹ نے پایا کہ جس ریلوے ویگن میں مستعمل اشیاء کو خراب طریقے سے لوڈ کیا گیا تھا، اس کے بعد ہاؤڑہ میں مناسب طریقے سے جھوڑ کر کے سیل کر دیا گیا، ویگن کے ایک دروازے کی مہریں اور ریویٹ اس وقت کھلی پائی گئیں جب ریل گاڑی 1:30am ہاؤڑہ سے روانہ ہوئی تھی۔ یکم اکتوبر 1949ء کو صبح 3:15 بجے چندن پورا اسٹیشن پر پہنچی، اسی رات صبح 2:05 بجے ہوم سگنل کے لیے ریل گاڑی ہاؤڑہ۔ بردوان لنک پر 14 منٹ کے لیے رکی، اور ریلوے پروٹیکشن پولیس نے ریل گاڑی کی حفاظت کی۔ ہائی کورٹ نے ان نتائج کو قبول کیا اور ان پر سوال نہیں اٹھایا گیا۔

تاہم ٹرائل کورٹ نے پایا کہ ہاؤڑہ اور چندن پور کے درمیان چلنے والی ریل گاڑیوں میں بار بار چوری کے پیش نظر مال گاڑی میں ریلوے پروٹیکشن پولیس کی تعیناتی کی احتیاط یہ ہے کہ ریلوے ان کو بطور کیریئر فراہم کیے جانے والے سامان کی مناسب دیکھ بھال کرتی ہے اور اس لئے ریلوے کسی بھی لاپرواہی اور بدسلوکی کا قصور وار نہیں ہے۔ اس کا خیال تھا کہ ریلوے پروٹیکشن پولیس جو عام طور پر گاڑی کی وین میں سفر کرتی تھی، ممکنہ طور پر یہ نہیں جان سکتی تھی کہ سفر کے دوران ویگنوں میں یا ریل گاڑیوں کے درمیان میں کیا ہو رہا ہے۔ لہذا اس نے مقدمہ خارج کر دیا۔

اپیل پر ہائی کورٹ نے ریلوے کو نقصان کا ذمہ دار ٹھہرایا جو اس کی لاپرواہی اور بدسلوکی کی وجہ سے ہوا کیونکہ ریکارڈ پر اس بات کا کوئی ثبوت نہیں ہے کہ ریلوے پروٹیکشن پولیس نے یہ دیکھنے کے لئے کوئی احتیاطی تدابیر اختیار کیں کہ رات میں ہاوڑہ - بردوان لنک پر 15 منٹ تک رکنے والی ریل گاڑی میں کسی نے مداخلت نہ کی ہو۔ لنک پروانچ اینڈ وارڈ کا کوئی دوسرا انتظام نہیں تھا۔ اس بات کا کوئی ثبوت نہیں تھا کہ ریلوے پروٹیکشن پولیس کی طاقت کیا تھی یا یہ ظاہر کرنے کے لئے کہ اس نے ٹرین سے باہر ہلچل مچائی تھی یہ دیکھ کر کہ ویکٹوں میں مداخلت نہیں کی گئی تھی۔ لہذا یہ نتیجہ اخذ کیا گیا کہ ریلوے وے کے ملازمین نے لاپرواہی کا مظاہرہ کیا اور یہ دیکھنے کے لئے کچھ نہیں کیا کہ جہاں تک ممکن ہو چوری کے مواقع کو ختم کیا جائے، ریلوے انتظامیہ اپنے ملازمین کی غفلت کی ذمہ دار ہے کیونکہ وہ اپنے ملازمین کے ذریعے کام کر سکتی ہے اور اس کی وجہ ریلوے کی بدانتظامی اور لاپرواہی ہے۔ لہذا اس نے ٹرائل کورٹ کے حکم کو تبدیل کر دیا اور مدعی کو ہونے والے نقصان کی رقم کے لئے مدعی کے مقدمے کا حکم دیا۔ یہی وہ فرمان ہے جس کے خلاف یونین آف انڈیانے پنجاب ہائی کورٹ سے اپیل کے لیے فٹنس کا سٹوفکیٹ حاصل کیا ہے اور اس اپیل کو ترجیح دی ہے۔

ریکارڈ پر اس بات کا کوئی ثبوت نہیں ہے کہ ریل گاڑی کی حفاظت کرنے والی ریلوے پروٹیکشن پولیس اس مقصد کے لئے کافی تھی کہ منتقلی میں سامان میں مداخلت نہ کی جائے۔ دراصل، مدعا علیہان نے اپنے تحریری بیان میں یہ الزام نہیں لگایا کہ ریلوے کی حفاظت کرنے والی کسی پولیس نے ریل گاڑی کی حفاظت کی۔ ریل گاڑی کے ساتھ ریلوے پروٹیکشن پولیس کی موجودگی کا ثبوت چندن پور ریلوے اسٹیشن کے اس وقت کے اسٹنٹ اسٹیشن ماسٹر، چٹرجی، ڈی ڈبلیو 10 نے دیا تھا۔ انہوں نے اپنے کسی بھی پیغام یا میمورنڈم میں اس حقیقت کا ذکر نہیں کیا جس میں انہوں نے ویگن کو دوبارہ سیل کرنے کے وقت ریلوے پروٹیکشن پولیس کی موجودگی کا ذکر کیا تھا۔ انہوں نے جرح میں کہا کہ انہیں یکم اکتوبر 1949 کو چندن پور اسٹیشن پر پیش آنے والے واقعہ کے واقعات یاد نہیں ہیں اور وہ اپنے سامنے موجود ریکارڈ کی بنیاد پر اپنا بیان دے رہے ہیں۔ تاہم، نیچے دی گئی دونوں عدالتوں نے یہ نتیجہ درج کیا ہے کہ ریلوے پروٹیکشن پولیس نے ریل گاڑی کی حفاظت کی تھی۔ اس بات کا کوئی ثبوت نہیں ہے کہ جب ریل گاڑی لنک پرر کی تو پولیس فورس ویکٹوں میں عدم مداخلت کیوں نہیں دیکھ سکی، جہاں، نیچے دی گئی عدالتوں کے مطابق، چور شاید ویگن پر پہنچ جاتے ہیں اور اس کی مہر اور ریوٹس کے ساتھ چھیڑ چھاڑ کرتے ہیں۔ ریلوے پروٹیکشن پولیس کی طاقت کے بارے میں کسی ثبوت کی عدم موجودگی میں، اپیل کنندہ کی یہ دلیل قبول نہیں کی جاسکتی ہے کہ فورس کافی تھی۔

یہ سچ ہو سکتا ہے کہ چوری کی وجہ سے ٹرانزٹ میں ہونے والے نقصان کے خلاف کوئی بھی احتیاطی

تدابیر ہمیشہ کامیاب نہیں ہو سکتی ہیں، لیکن موجودہ معاملے میں احتیاطی تدابیر کی حد اور ریلوے پروٹیکشن پولیس نے خود اس جگہ پر کیا کیا اس کے بارے میں کوئی ثبوت نہیں ہے جہاں ریل گاڑی کو روکنا تھا۔ ہم اس دلیل کو قبول نہیں کر سکتے کہ ریلوے پروٹیکشن پولیس سگنل پر ٹرین کے رکنے کی غیر یقینی صورتحال کی وجہ سے گاڑی کی وین سے باہر نہیں نکل سکتی تھی۔ اس کے ارکان کا کام ریل گاڑی کے ہر اسٹاپ پر اترنا اور مختلف ویکنوں پر نظر رکھنا تھا، جہاں تک ممکن ہو سکے۔ ریل گاڑی کے انہیں اچانک موقع پر چھوڑنے کا کوئی خطرہ نہیں ہو سکتا تھا۔ جب ریل گاڑی کو چلنا تھا تو وہ اوپر چڑھ سکتے تھے۔ جس ویکن میں مدعی کا سامان تھا، وہ ریل گاڑی کے وسط میں تھی۔ دوسرے سرے سے آنے والی یہ 29 ویں گاڑی تھی۔ جب بھی ریل گاڑی رکتی ہے، چاہے وہ ریلوے پلیٹ فارم پر ہو یا کسی اور جگہ پر، گاڑی کی وین سے باہر نکلنا ریلوے پروٹیکشن پولیس کی ذمہ داری سمجھی جانی چاہیے۔ درحقیقت جب ٹرین اسٹیشن کے علاوہ کسی دوسری جگہ رکتی ہے تو اس کے نیچے اترنے اور دیکھنے کی ضرورت اس وقت سے زیادہ ہوتی ہے جب ریل گاڑی اسٹیشن پر رکتی ہے، جہاں کم از کم اسٹیشن کی طرف کچھ ایسے افراد ہوں گے جن کی موجودگی میں شرپسند کسی ویکن کے ساتھ غصہ کرنے کی ہمت نہیں کریں گے اور اسٹیشن پر کی جانے والی کوئی بھی ٹیمپنگ آف سائیڈ پر ہونے کا امکان ہے۔

انڈین ریلوے ایکٹ کی دفعہ 72 کے تحت ریلوے کی ذمہ داری انڈین کنٹریکٹ ایکٹ کی دفعہ 151 کی دفعات کے تابع ہے۔ دفعہ 151 میں کہا گیا ہے کہ ضمانت کے تمام معاملوں میں، ضمانت دہندہ اپنے پاس دیے گئے سامان کی اتنی ہی دیکھ بھال کرنے کا پابند ہے جتنا عام عقل مند آدمی کرے گا، اسی طرح کے حالات میں، اپنے سامان کو اسی بڑے پیمانے پر، معیار اور قیمت کے طور پر لیں جو ضمانت شدہ سامان ہے۔ یہ کہنے کی ضرورت نہیں ہے کہ ریل گاڑی میں سفر کرنے والا ایک عام شخص خاص طور پر اپنے سامان پر نظر رکھتا ہے خاص طور پر جب ٹرین رکتی ہے۔ لہذا یہ ریلوے انتظامیہ پر اعلیٰ معیار کی دیکھ بھال مسلط نہیں کر رہا ہے جب یہ کہا جاتا ہے کہ اس کا عملہ اور خاص طور پر ریلوے پروٹیکشن پولیس جو خاص طور پر اس مقصد کے لیے تعینات کی گئی ہے کہ سامان کو کوئی نقصان نہ پہنچے، ویکن سے اتر کر ریل گاڑی میں موجود ویکنوں پر نظر رکھیں تاکہ یہ دیکھا جاسکے کہ کوئی غیر مجاز شخص سامان پر نہ پہنچے۔

لہذا ہماری رائے ہے کہ ہائی کورٹ کا یہ فیصلہ کہ یہ نقصان ریلوے ملازمین اور اس کے نتیجے میں ریلوے انتظامیہ کی لاپرواہی کی وجہ سے ہوا، جائز ہے۔

لہذا ہم اخراجات کے ساتھ اپیل کو مسترد کرتے ہیں۔

اپیل خارج کر دی گئی۔

