

1 ایس سی آر

سپریم کورٹ رپورٹس

653

29 مارچ 1961

از عدالت الاعظمیٰ

میسرز مرلی دھر چرن جی لال

بنام

میسرز ہریش چندر ادوار کاداس ودیگر

(پی۔ بی۔ گجیندر گڈ کر اور کے۔ این۔ وانچو، جسٹسز)

نقصانات۔ معاہدے کی خلاف ورزی۔ سامان کی فروخت۔ نقصانات کی پیمائش۔ خلاف ورزی کا متوقع نتیجہ۔ فریقین کا علم۔ انڈین کنٹریکٹ ایکٹ، 1872 (9 آف 1872)، دفعہ 73۔

درخواست گزار نے مدعا علیہ کے ساتھ ایک روپے فی گز کے حساب سے کچھ کینوس فروخت کرنے کا معاہدہ کیا تھا جس کے تحت کلکتہ ایف او آر کانپور کے لئے ریلوے رسید کے ذریعہ ترسیل کی جانی تھی۔ کانپور سے کلکتہ تک نقل و حمل کا خرچ اور اس سلسلے میں لیبر چارجز مدعا علیہ کو برداشت کرنے تھے اور اس بات پر اتفاق کیا گیا تھا کہ ریلوے رسید 5 اگست 1947 کو پہنچائی جائے گی۔ درخواست گزار مقررہ تاریخ پر ریلوے رسید فراہم کرنے میں ناکام رہا کیونکہ کانپور سے کلکتہ کے لئے بکنگ بند تھی، لہذا اس نے معاہدہ منسوخ کر دیا۔ مدعا علیہ نے معاہدے کی خلاف ورزی پر ہرجانے کی وصولی کے لئے ایک مقدمہ قائم کیا اور دعویٰ کیا کہ چونکہ بیچنے والے کو معلوم تھا کہ سامان کلکتہ بھیجا جانا ہے اور لہذا یہ سمجھا جانا چاہئے کہ سامان کلکتہ میں فروخت کیا جائے گا، خلاف ورزی کی تاریخ پر کلکتہ میں قیمت اور معاہدے کی شرح کے درمیان فرق کے نتیجے میں خریدار کو کوئی بھی نقصان ہوگا۔ نقصانات کی پیمائش۔

منعقد: (1) یہ بات اچھی طرح طے شدہ ہے کہ انڈین کنٹریکٹ ایکٹ 1872 کی دفعہ 73 میں طے شدہ معاہدے کی خلاف ورزی یا نقصان کے معاوضے سے متعلق دو اصول یہ ہیں کہ (1) جہاں تک ممکن

ہو، جس نے معاہدہ کیا تھا اس کی فراہمی کے سودے بازی کی خلاف ورزی ثابت کی ہے، جہاں تک پیسہ یہ کام کر سکتا ہے، اتنی اچھی حالت میں جیسے معاہدہ انجام دیا گیا ہو، لیکن (ii) اس کی ذمہ داری ہے کہ وہ خلاف ورزی کے نتیجے میں ہونے والے نقصان کو کم کرنے کے لئے تمام معقول اقدامات کرے اور اسے نقصان کے کسی بھی حصے کا دعویٰ کرنے سے روکتا ہے جو اس طرح کے اقدامات کرنے میں اس کی غفلت کی وجہ سے ہے۔

برٹش ویسلنگ ہاؤس الیکٹرک اینڈ مینوفیکچرنگ کمپنی، لمیٹڈ بنام انڈرگراؤنڈ الیکٹرک ریلوے کمپنی آف لندن، (1912) اے سی 673 پر انحصار کیا۔

(2) کہ موجودہ معاملے میں معاہدہ ایف او آر کی فراہمی کے لئے تھا۔ کانپور جس میں خریدار کو اپنی پسند کا سامان فروخت کرنے کے لئے کھلا تھا، اور محض اس حقیقت سے کوئی نتیجہ اخذ نہیں کیا جاسکتا تھا کہ کلکتہ کے لئے سامان بک کیا جانا تھا کہ بیچنے والے کو معلوم تھا کہ سامان صرف کلکتہ میں ہی دوبارہ فروخت کے لئے ہے۔ لہذا یہ معاہدہ اس خاص قسم کا نہیں تھا جس کے بارے میں انڈین کنٹریکٹ ایکٹ 1872 کی دفعہ 73 میں درج الفاظ کا اطلاق ہوتا ہے جس کے بارے میں فریقین جانتے تھے کہ وہ معاہدہ کرتے وقت اس کی خلاف ورزی کا نتیجہ ہو سکتے ہیں۔ لیکن ایک عام معاہدہ، جس کے لئے نقصانات کی پیمائش اس طرح ہوگی کہ ”قدرتی طور پر اس طرح کی خلاف ورزی سے چیزوں کے معمول کے دوران پیدا ہوا۔“ اس سیکشن کے معنی میں نقصانات خلاف ورزی کی تاریخ پر کانپور میں بازار کی قیمت اور معاہدے کی قیمت کے درمیان فرق ہوں گے۔ لیکن چونکہ مدعا علیہ خلاف ورزی کی تاریخ کو کانپور میں اسی طرح کے کیونس کی شرح ثابت کرنے میں ناکام رہا تھا، لہذا وہ کسی نقصان کا حقدار نہیں تھا کیونکہ مقدار تک پہنچنے کے لئے کوئی پیمائش نہیں تھی۔

چاؤ اور دیگران بنام برٹش ٹریڈرز اینڈ شپرز لمیٹڈ، (1954) 1 آل ای آر 779، پر انحصار کرتے

تھے۔

ری۔ آر اینڈ ایچ۔ ہال لمیٹڈ اور ڈبلیو پی ایم (جونیر) اینڈ کوز کی ٹالشی، (1928) آل ای آر 769 اور

وکتوریہ لانڈری (ونسور) لمیٹڈ بنام نیوین انڈسٹریز لمیٹڈ، (1949) 1 آل ای آر، 997، ممتاز ہیں۔

دیوانی اپیل کا دائرہ اختیار: دیوانی اپیل نمبر 193 آف 1958۔

مدھیہ بھارت، اندور ہائی کورٹ کے 3 اکتوبر 1955 کے فیصلے اور فرمان سے خصوصی اجازت کے ذریعے 1952 کی سول فرسٹ اپیل نمبر 58 میں اپیل کی گئی۔

درخواست گزار کی طرف سے سی بی اگروال اور بھگوان داس جین۔

مدعا علیہ نمبر 1 کی طرف سے رادھے لال اگروال اور اے جی رتنا پارہی۔

29 مارچ 1961 عدالت کا فیصلہ بذریعہ سنایا گیا۔

جسٹس وانچو - یہ مدھیہ پردیش ہائی کورٹ کے فیصلے سے خصوصی اجازت کی اپیل ہے۔ فرم میسرز ہریش چندر دووار کا داس (جسے بعد میں مدعا علیہ کہا جاتا ہے) نے اپیل کنندہ فرم میسرز مرلی دھر چرنجی لال اور بابولال کے خلاف مقدمہ دائر کیا تھا۔ مدعا علیہ کا معاملہ یہ تھا کہ درخواست گزار اور مدعا علیہ کے درمیان بابولال کے ذریعے ایک روپے فی گز کے حساب سے کچھ کینوس فروخت کرنے کا معاہدہ کیا گیا تھا۔ یہ ترسیل ریلوے رسید کے ذریعے کلکتہ ایف او آر کانپور کے لئے کی جانی تھی۔ کانپور سے کلکتہ تک نقل و حمل کا خرچ اور اس سلسلے میں مزدوری کے اخراجات مدعا علیہ کو برداشت کرنے تھے۔ اس بات پر بھی اتفاق کیا گیا کہ ریلوے رسید 5 اگست 1947 کو پہنچائی جائے گی، لیکن اپیل کنندہ ریلوے رسید فراہم کرنے میں ناکام رہا اور 8 اگست 1947 کو مدعا علیہ کو مطلع کیا کہ کانپور سے کلکتہ تک بکنگ بند ہونے کی وجہ سے معاہدے کی کارکردگی ناممکن ہوگئی ہے۔ نتیجتاً اپیل کنندہ نے معاہدہ منسوخ کر دیا اور جو پیشگی رقم وصول کی گئی تھی اسے واپس کر دیا۔ مدعا علیہ نے یہ قبول نہیں کیا کہ معاہدے کی کارکردگی ناممکن ہوگئی ہے اور اپیل کنندہ کو مطلع کیا کہ اس نے معاہدے کی خلاف ورزی کی ہے اور اس طرح وہ ہر جانے کا ذمہ دار ہے۔ فریقین کے درمیان مزید نوٹسوں کے تبادلے کے بعد، موجودہ مقدمہ نومبر، 1947 میں دائر کیا گیا تھا۔

درخواست گزار اور بابولال دونوں کی طرف سے تحریری بیانات داخل کیے گئے تھے۔ بابولال کی دلیل یہ تھی کہ معاہدہ کارکردگی دکھانے سے قاصر ہو گیا تھا اور اس لئے اسے صحیح طور پر منسوخ کر دیا گیا تھا۔

مزید بابولال نے دلیل دی کہ وہ کسی بھی صورت میں ہرجانہ ادا کرنے کے ذمہ دار نہیں ہیں۔ دوسری جانب اپیل گزار نے معاہدے کے بارے میں تمام معلومات سے انکار کیا اور یہ تسلیم نہیں کیا کہ وہ کسی بھی نقصان کی ادائیگی کا ذمہ دار ہے۔ اپیل کنندہ کی طرف سے کچھ دیگر درخواستیں بھی اٹھائی گئی تھیں جن سے ہمیں موجودہ اپیل میں کوئی سروکار نہیں ہے۔

فریقین کی درخواستوں پر فیصلہ کرنے کے لئے تین اہم سوالات پیدا ہوئے۔ پہلا سوال یہ تھا کہ کیا بابولال نے اس معاہدے کے معاملے میں اپیل کنندہ کے ایجنٹ کے طور پر کام کیا تھا۔ دوسرا سوال یہ تھا کہ کیا کانپور سے کلکتہ تک سامان کی بکنگ بند ہونے کی وجہ سے معاہدے کی کارکردگی ناممکن ہو گئی تھی۔ اور آخری سوال یہ تھا کہ آیا مدعا علیہ اس شرح پر ہرجانے کا حقدار تھا جس کا اس نے دعویٰ کیا تھا۔

نچلی عدالت نے کہا کہ بابولال نے معاہدے کے معاملے میں اپیل کنندہ کے ایجنٹ کے طور پر کام کیا تھا اور اس لئے اپیل کنندہ اس کا پابند تھا۔ اس میں مزید کہا گیا کہ معاہدے کی کارکردگی ناممکن ہو گئی ہے۔ آخر میں اس نے کہا کہ یہ مدعا علیہ کی ذمہ داری تھی جب اپیل کنندہ کانپور میں سامان خریدنے کا ٹھیکہ پورا کرنے میں ناکام رہا تھا اور مدعا علیہ خلاف ورزی کی تاریخ (یعنی 5 اگست 1947) کو کانپور میں رائج شرح کو ثابت کرنے میں ناکام رہا تھا اور اس لئے وہ کسی نقصان کا حقدار نہیں تھا۔ اس نقطہ نظر سے مقدمہ خارج کر دیا گیا۔

مدعا علیہ نے ہائی کورٹ میں اپیل کی اور وہاں پیدا ہونے والے دو اہم سوالات معاہدے کی کارکردگی کے ناممکن ہونے اور ہرجانے کے لئے اپیل کنندہ کی ذمہ داری کے بارے میں تھے۔ ہائی کورٹ نے کہا کہ معاہدے کی کارکردگی ناممکن ہوئی ہے کیونکہ یہ ثابت نہیں ہوا ہے کہ کانپور اور کلکتہ کے درمیان بکنگ متعلقہ وقت پر بند تھی۔ اس نے مزید کہا کہ مدعا علیہ خلاف ورزی کی تاریخ پر کلکتہ میں رائج شرح کی بنیاد پر ہرجانے کا حقدار تھا اور کچھ کٹوتی کرنے کے بعد 16,946 روپے کا مقدمہ درج کیا۔ اس کے بعد اپیل کنندہ کی جانب سے اس عدالت میں اپیل کرنے کے سرٹیفکیٹ کے لیے درخواست دی گئی جسے مسترد کر دیا گیا۔ اس کے بعد اس عدالت میں خصوصی اجازت کے لئے درخواست دی گئی جسے منظور کر لیا گیا۔ اور اس طرح یہ معاملہ ہمارے سامنے آیا ہے۔

وہی دو سوالات جو ہائی کورٹ کے سامنے متنازعہ تھے اپیل کنندہ کی جانب سے ہمارے سامنے اٹھائے گئے ہیں۔ ہمارے خیال میں یہ فیصلہ کرنا غیر ضروری ہے کہ آیا معاہدہ کی کارکردگی ناممکن ہو گئی تھی، کیونکہ ہم اس نتیجے پر پہنچے ہیں کہ اپیل کنندہ کی جانب سے اٹھائے گئے دوسرے نکتے پر اپیل کا کامیاب ہونا ضروری ہے۔ اس سلسلے میں ضروری حقائق یہ ہیں: معاہدہ 5 اگست 1947 کو اپیل کنندہ کے ذریعہ کانپور سے ریلوے رسید کی فراہمی کے ذریعہ انجام دیا جانا تھا، ایسا نہیں کیا گیا اور اس وجہ سے اس تاریخ کو بلاشبہ معاہدے کی خلاف ورزی ہوئی تھی۔ اس لیے سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ کیا جواب دہندہ نے ان نقصانات کو ثابت کیا ہے جس کا دعویٰ اس نے خلاف ورزی کے لیے کیا ہے۔ اس نکتے پر مدعا علیہ کا ثبوت یہ تھا کہ اس نے خلاف ورزی کی تاریخ کو یا اس کے بارے میں کلکتہ میں رنگین کینوس کی شرح کو ثابت کیا۔ یہ شرح 3-8-1 روپے فی گز تھی اور مدعا علیہ نے دعویٰ کیا کہ اس لیے وہ روپے کی شرح سے ہر جانے کا حقدار ہے 3-8-0 فی گز، جیسا کہ فریقین کے درمیان طے شدہ معاہدہ کی شرح 1 روپے فی گز تھی۔

اس طرح کے معاملے میں نقصانات کی مقدار کا تعین 1872 کے کنٹریکٹ ایکٹ نمبر 9 کی دفعہ 73

کے تحت کیا جانا چاہئے۔ اس کا متعلقہ حصہ درج ذیل ہے:

”جب کوئی معاہدہ توڑا جاتا ہے، تو اس طرح کی خلاف ورزی کا شکار ہونے والا فریق معاہدہ توڑنے والے فریق سے، اس کے نتیجے میں ہونے والے کسی بھی نقصان یا نقصان کا معاوضہ حاصل کرنے کا حقدار ہوتا ہے، جو فطری طور پر اس طرح کی خلاف ورزی سے پیدا ہوتا ہے، یا جس کے بارے میں فریقین جانتے ہیں، جب انہوں نے معاہدہ کیا تھا، اس کی خلاف ورزی کے نتیجے میں ہونے کا امکان

.....

وضاحت: معاہدے کی خلاف ورزی سے ہونے والے نقصان یا نقصان کا تخمینہ لگانے میں، معاہدے کی عدم کارکردگی کی وجہ سے ہونے والی تکلیف کو دور کرنے کے لئے موجود ذرائع کو مدنظر رکھنا چاہئے۔

اپیل کنندہ کی جانب سے دلیل یہ ہے کہ یہ معاہدہ ایف او آر کی فراہمی کے لئے تھا۔ اس لئے کانپور اور مدعا علیہ کو یہ ثابت کرنا تھا کہ کانپور میں سادہ (رنگین نہیں) کینوس کی شرح یا خلاف ورزی کی تاریخ کے بارے میں کسی بھی نقصان کا حقدار ہے۔ مدعا علیہ نے تسلیم کیا ہے کہ کانپور میں خلاف ورزی کی تاریخ پر یا اس کے آس پاس اس طرح کے کینوس کی شرح کو ثابت نہیں کیا ہے اور اس لئے وہ کسی بھی نقصان کا حقدار نہیں تھا،

کیونکہ اس معاملے میں ریکارڈ پر نقصانات کی مقدار تک پہنچنے کے لئے کوئی پیمانہ نہیں ہے۔ جہاں بازار میں سامان دستیاب ہوتا ہے، یہ خلاف ورزی کی تاریخ پر مارکیٹ کی قیمت اور معاہدے کی قیمت کے درمیان فرق ہے جو نقصانات کی پیمائش ہے۔ اس لئے درخواست گزار کا کہنا ہے کہ چونکہ مدعا علیہ کا معاملہ یہ نہیں ہے کہ کانپور کے بازار میں اس طرح کا کینوس چوری کی تاریخ کے وقت یا اس کے آس پاس دستیاب نہیں تھا، لہذا یہ مدعا علیہ کی ذمہ داری ہے کہ وہ کانپور میں کینوس خریدے اور اسے کلکتہ کے لئے ریل کرے اور اگر اس کو ٹھیکہ کی قیمت سے زیادہ قیمت میں اضافے کی وجہ سے کوئی نقصان پہنچا ہے تو وہ اس طرح کا نقصان اٹھانے کا حقدار ہوگا۔ نقصانات لیکن یہ متعلقہ تاریخ پر کانپور میں اسی طرح کے کینوس کی شرح کو ثابت کرنے میں ناکام رہا ہے۔ اس طرح ایسا کوئی طریقہ نہیں ہے جس میں یہ پایا جاسکے کہ جواب دہندہ کو اس معاہدے کی خلاف ورزی سے کوئی نقصان پہنچا ہے۔

ایسے معاملات میں نقصانات کا حساب لگانے کے دو اصول اچھی طرح سے طے شدہ ہیں۔ پہلی بات یہ ہے کہ جہاں تک ممکن ہو، جس شخص نے جو کچھ حاصل کرنے کا معاہدہ کیا تھا، اس کی فراہمی کے سودے بازی کی خلاف ورزی ثابت ہو، جہاں تک پیسہ دے سکتا ہے، اسے اس طرح رکھا جائے جیسے معاہدہ انجام دیا گیا ہو۔ لیکن یہ اصول ایک سیکنڈ سے اہل ہے، جو مدعی پر یہ ذمہ داری عائد کرتا ہے کہ وہ خلاف ورزی کے نتیجے میں ہونے والے نقصان کو کم کرنے کے لئے تمام معقول اقدامات کرے، اور اسے نقصان کے کسی بھی حصے کا دعویٰ کرنے سے روکتا ہے جو اس طرح کے اقدامات کرنے میں اس کی غفلت کی وجہ سے ہے: (برٹش ویسٹنگ ہاؤس الیکٹرک اینڈ مینوفیکچرنگ کمپنی لمیٹڈ بنام انڈر گراؤنڈ الیکٹرک ریلوے کمپنی آف لندن) (1912) اے سی 673، (689) یہ دونوں اصول بھی قانون سے مطابقت رکھتے ہیں جیسا کہ دفعہ 73 میں بیان کیا گیا ہے اور اس کی وضاحت کے ساتھ پڑھا جاتا ہے۔ لہذا اگر معاہدہ کانپور میں کیا جانا تھا تو یہ مدعا علیہ کی ذمہ داری تھی کہ وہ کانپور سے سامان خریدے اور اسے خلاف ورزی کی تاریخ پر کلکتہ لے جائے اور اگر معاہدے کی قیمت کے مقابلے میں خلاف ورزی کی تاریخ پر قیمت میں اضافے کی وجہ سے اسے کوئی نقصان پہنچا۔ یہ نقصان کی تلافی کا حقدار ہوگا۔ یہاں تک کہ اگر مدعا علیہ نے دراصل خلاف ورزی کی تاریخ کو کانپور کے بازار میں انہیں نہیں خریدتا تو وہ خلاف ورزی کی تاریخ کو کانپور میں رائج اسی طرح کے کینوس کی شرح کے ثبوت پر ہرجانے کا حقدار ہوگا، اگر یہ شرح معاہدے کی شرح سے زیادہ تھی جس کے نتیجے میں اسے نقصان ہوا تھا۔ لیکن مدعا علیہ نے خلاف ورزی کی تاریخ پر کانپور میں رائج اسی طرح کے کینوس کی شرح کو ثابت کرنے کی کوئی



کوشش نہیں کی۔ لہذا ظاہر ہے کہ وہ کسی بھی نقصان کا حقدار نہیں ہوگا، کیونکہ ثبوت کی اس حالت پر یہ نہیں کہا جاسکتا ہے کہ کوئی نقصان قدرتی طور پر معمول کے عمل میں پیدا ہوا تھا۔

لیکن مدعا علیہ کے وکیل کا انحصار دفعہ 73 کے اس حصے پر ہے جس میں کہا گیا ہے کہ نقصانات کی پیمائش اس بات سے کی جاسکتی ہے کہ فریقین کو اس بات کا علم تھا کہ جب انہوں نے معاہدہ کیا تھا تو اس کی خلاف ورزی کا امکان ہے۔ یہ دلیل دی جاتی ہے کہ معاہدے میں واضح طور پر دکھایا گیا تھا کہ سامان کو کلکتہ میں لے جایا اور فروخت کیا جانا تھا اور اس لئے یہ کلکتہ میں قیمت تھی جس کو نقصان کی پیمائش تک پہنچنے میں دھیان میں رکھنا ہوگا کیونکہ فریقین کو اس بات کا علم تھا کہ جب انہوں نے معاہدہ کیا تھا کہ سامان کو کلکتہ میں فروخت کیا جانا ہے۔ اس سلسلے میں ریلیٹنس کو دو معاملوں پر رکھا گیا ہے، جن میں سے پہلاری آر اینڈ ایچ ہال لمیٹڈ اور ڈبلیو ایچ پی ایم (جونیر) اینڈ کمپنی کی ثالثی (1928) آل ای آر 763 ہے۔ اس صورت میں یہ کہا گیا تھا کہ خریداروں کی جانب سے وصول کیے جانے والے نقصانات صرف خلاف ورزی کی تاریخ پر معاہدے کی قیمت اور مارکیٹ کی قیمت کے درمیان فرق تک محدود نہیں ہونا چاہئے بلکہ اس میں دوبارہ فروخت پر خریداروں کے اپنے منافع کا نقصان اور وہ نقصان شامل ہونا چاہئے جس کے لئے وہ دوبارہ فروخت کے معاہدے کی خلاف ورزی کے ذمہ دار ہوں گے۔ کیونکہ اس طرح کے نقصانات کو معقول طور پر معاہدہ کیے جانے کے وقت فریقین کے غور و فکر میں ہونا چاہئے کیونکہ معاہدے میں ہی ترسیل سے پہلے دوبارہ فروخت کا واضح طور پر اہتمام کیا گیا تھا، اور کیونکہ فریقین جانتے تھے کہ اس طرح کی دوبارہ فروخت کا امکان نہیں ہے۔ یہ ایک ایسا معاملہ تھا جہاں بیچنے والے نے آسٹریلوی گندم کا غیر مخصوص سامان مقررہ قیمت پر فروخت کیا۔ معاہدے میں یہ شرط رکھی گئی تھی کہ کسی مخصوص جہاز میں مخصوص کارگو کے معاہدے پر تخصیص کا نوٹس ایک مقررہ وقت کے اندر دیا جانا چاہئے اور اس میں واضح شقیں بھی شامل ہیں کہ اگر سامان کو ترسیل سے پہلے ایک یا ایک سے زیادہ بار دوبارہ فروخت کیا جانا چاہئے تو مختلف طواف کے موقف میں کیا کیا جانا چاہئے۔ اس طرح یہ ایک خاص قسم کا معاملہ تھا جس میں خریدار اور فروخت کنندہ دونوں کو معاہدے کے وقت معلوم تھا کہ اس بات کا بھی امکان ہے کہ خریدار ڈبلیو سے پہلے کارگو کو دوبارہ فروخت کر سکتے ہیں اور اسے خود برقرار نہیں رکھ سکتے ہیں۔

دوسرا کیس جس پر انحصار کیا گیا تھا وہ وکٹوریہ لانڈری (ونڈسر) لمیٹڈ بنام نیومین انڈسٹریز لمیٹڈ (1949) آل ای آر 997 ہے۔ یہ ایک بوائلر کو کپڑے دھونے کے لئے فروخت کرنے کا معاملہ تھا

اور یہ خیال کیا گیا تھا کہ منافع کے نقصان کے لئے ہر جانہ وصول کیا جاسکتا ہے اگر مدعا علیہ کو معقول افراد کے طور پر یہ واضح ہو کہ ترسیل میں تاخیر مدعی کو اس طرح کے نقصان کا سبب بن سکتی ہے۔ یہ دونوں معاملات کنٹریکٹ ایکٹ کی دفعہ 73 کی اس شق کی مثال دیتے ہیں، جس میں کہا گیا ہے کہ بعض حالات میں نقصانات کی پیمائش وہی ہو سکتی ہے جو فریقین کو اس وقت معلوم تھی جب انہوں نے معاہدہ کیا تھا کہ اس کی خلاف ورزی کا نتیجہ ہو سکتا ہے۔ لیکن وہ ایک خاص قسم کے معاملے ہیں۔ ایک معاملے میں فریقین کو معلوم تھا کہ خریدی گئی اشیاء کو ترسیل سے پہلے دوبارہ فروخت کیے جانے کا امکان ہے اور لہذا معاہدے کی خلاف ورزی سے ہونے والے کسی بھی نقصان میں بالآخر وہ نقصان شامل ہو سکتا ہے جو خریداروں کو ان کے ذریعہ کیے گئے دوبارہ فروخت کے درمیانی معاہدے کا احترام کرنے میں ناکامی کی وجہ سے برداشت کرنا پڑ سکتا ہے۔ دوسرے میں سامان پارٹی کی طرف سے کسی خاص مقصد کے لئے اپنے کاروبار کے لئے خریدا جاتا تھا جس کے بارے میں بیچنے والوں کو معلوم ہونے کی توقع تھی اور اگر سپلائی میں تاخیر کی وجہ سے کوئی نقصان ہوتا ہے تو بیچنے والے اس نقصان کے لئے بھی ذمہ دار ہوں گے، اگر انہیں علم تھا کہ اس طرح کے نقصان کا امکان ہے۔

سوال یہ ہے کہ کیا موجودہ معاملہ ان دونوں معاملوں کی طرح کا ہے۔ مدعا علیہ کی طرف سے یہ درخواست کی جاتی ہے کہ بیچنے والے کو معلوم تھا کہ سامان کلکتہ بھیجا جانا ہے۔ لہذا یہ فرض کیا جانا چاہئے کہ سامان کلکتہ میں فروخت کیا جائے گا اور خلاف ورزی کی تاریخ پر کلکتہ میں قیمت اور معاہدے کی شرح کے درمیان فرق کے نتیجے میں خریدار کو ہونے والا کوئی بھی منافع نقصان کا پیمانہ ہوگا۔ اب اس بات میں کوئی اختلاف نہیں ہے کہ خریدار نے اس معاملے میں دوبارہ فروخت کے لئے کینوس خریدا تھا۔ لیکن ہم محض اس حقیقت سے اندازہ نہیں لگا سکتے کہ سامان کلکتہ کے لئے بک کیا جانا تھا کہ بیچنے والے کو معلوم تھا کہ سامان صرف کلکتہ میں دوبارہ فروخت کے لئے ہے۔ حقیقت یہ ہے کہ اس بات سے انکار نہیں کیا جاسکتا کہ اس معاملے میں خریدار کے لئے یہ کھلا تھا کہ وہ ریلوے رسید کو فروخت کر سکتا تھا اور اس حقیقت سے کوئی اندازہ نہیں لگایا جاسکتا ہے کہ سامان کلکتہ بھیجا جانا تھا کہ وہ صرف کلکتہ میں فروخت کے لئے تھے۔ یہ خریدار کے لئے کھلا تھا کہ وہ انہیں اپنی مرضی کے مطابق کہیں بھی فروخت کر سکتا ہے۔ لہذا یہ ایسا معاملہ نہیں ہے جہاں یہ کہا جاسکتا ہے کہ فریقین کو جب معاہدہ کیا گیا تھا تو وہ جانتے تھے کہ سامان صرف کلکتہ میں فروخت کے لئے ہے اور اس طرح خلاف ورزی کی تاریخ پر کلکتہ میں قیمت اور معاہدے کی قیمت کے درمیان فرق نقصانات کی پیمائش ہوگی کیونکہ ممکنہ خلاف ورزی کا نتیجہ ہے۔ معاہدہ ایف او آر کی ترسیل کے لئے تھا۔ کانپور اور یہ ایک عام



معادہ تھا جس میں خریدار کو اپنی پسند کا سامان فروخت کرنے کے لئے کھلا تھا۔

اس سلسلے میں ہم چاؤ اور دیگر بنام برٹش ٹریڈرز اینڈ شپرز لمیٹڈ ((1954) ای آر 779، 797)

میں درج ذیل مشاہدات کا حوالہ دے سکتے ہیں، جو موجودہ کیس کے حقائق سے مطابقت رکھتے ہیں:

”یہ سچ ہے کہ مدعا علیہان جانتے تھے کہ مدعی تاجر تھے اور اسی وجہ سے انہوں نے دوبارہ فروخت کے لئے خریداری کی تھی، لیکن ہر وہ شخص جو کسی تاجر کو فروخت کرتا ہے وہ جانتا ہے کہ اس نے دوبارہ فروخت کے لئے خریدا ہے، اور جیسا کہ میں سمجھتا ہوں، اس سے نقصانات کی عام پیمائش پر کوئی فرق نہیں پڑتا ہے جہاں بازار ہے۔ غور کرنے والی بات یہ ہے کہ تاجر دوبارہ فروخت کے لئے خریدتا ہے، لیکن، اگر سامان اس تک نہیں پہنچایا جاتا ہے تو، وہ بازار میں جائے گا اور اسی طرح کا سامان خریدے گا اور اس طرح اپنے معاہدے کی پاسداری کرے گا۔ اگر مارکیٹ گر گئی ہے تو اسے کوئی نقصان نہیں پہنچا ہے، اگر مارکیٹ میں اضافہ ہوا ہے تو نقصانات کا پیمانہ مارکیٹ کی قیمت میں فرق ہے۔

ان حالات میں یہ کوئی ایسا معاملہ نہیں ہے جہاں یہ کہا جاسکے کہ فریقین نے جب معاہدہ کیا تھا تو وہ جانتے تھے کہ خلاف ورزی کا ممکنہ نتیجہ یہ ہوگا کہ خریدار کلکتہ میں منافع نہیں کما سکے گا۔ یہ کہیں بھی دوبارہ فروخت کے لئے سامان کی خریداری کا ایک سادہ معاملہ ہے اور لہذا نقصانات کی پیمائش کا حساب لگانا ہوگا کیونکہ وہ قدرتی طور پر اس طرح کی خلاف ورزی سے چیزوں کے معمول کے دوران پیدا ہوں گے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ مدعا علیہ کو کانپور میں اسی طرح کے سامان کی خلاف ورزی کی تاریخ پر مارکیٹ ریٹ ثابت کرنا تھا اور اس سے ہر جانے کی رقم طے ہوگی، اگر وہ قیمت خلاف ورزی کی تاریخ پر معاہدے کی شرح سے زیادہ ہو گئی تھی۔ لہذا ہماری رائے یہ ہے کہ یہ اس خاص قسم کا معاملہ نہیں ہے جس پر کنٹریکٹ ایکٹ کی دفعہ 73 میں نظر آنے والے الفاظ "جس کے بارے میں فریقین جانتے تھے، جب انہوں نے معاہدہ کیا تھا، اس کی خلاف ورزی کا نتیجہ ہو سکتا ہے"۔ یہ تاجروں کے درمیان معاہدے کا ایک عام معاملہ ہے جس کا احاطہ ان الفاظ سے کیا جاتا ہے جو دفعہ 73 میں ظاہر ہوتے ہیں "جو قدرتی طور پر اس طرح کی خلاف ورزی سے پیدا ہوتے ہیں"۔ چونکہ مدعا علیہ خلاف ورزی کی تاریخ کو کانپور میں اسی طرح کے کینوس کی شرح ثابت کرنے میں ناکام رہا تھا لہذا وہ ان حالات میں کسی نقصان کا حقدار نہیں ہے۔ لہذا اپیل کی اجازت دی جاتی ہے، ہائی کورٹ کے حکم کو کالعدم قرار دیا جاتا ہے اور ٹریبل کورٹ کی جانب سے اپیل کنندہ کو اخراجات کے ساتھ بحال کیا جاتا ہے۔

اپیل کی اجازت ہے۔

