

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદીત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહીં. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

અમદાવાદ ખાતે ગુજરાતની વડી અદાલતમાં

આર/ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૫/૧૯૯૬

વીથ

આર/ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૫/૧૯૯૬

વીથ

આર/ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૭/૧૯૯૬

વીથ

આર/ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૯/૧૯૯૬

મંજુરી અને હસ્તાક્ષર માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તીશ્રી આર.એમ. છાયા એસ.ડી/-

અને

માનનીય સુન્યાયમૂર્તીશ્રી સંગીતા કે. વિશેન એસ.ડી/-

=====

૧ શું સ્થાનિક અખબારના પત્રકારોને આ ચુકાદો જોવા દેવામાં આવી શકે
? હા

૨ રિપોર્ટરને સંદર્ભ માટે મોકલવું કે નહીં ? હા

૩ શું માનનીય ન્યાયમૂર્તીશ્રી ચુકાદાની સ્પષ્ટ નકલ જોવા ઇચ્છે છે ? ના

૪ શું આ કેસમાં ભારતના સંવિધાનના અર્થઘટન અંગે અથવા તેના હેઠળ
કરવામાં આવેલા કોઈ આદેશ અંગે કાયદાનો કોઈ મહત્વપૂર્ણ પ્રશ્ન સામેલ
છે? ના

=====

કુડ કોર્પોરેશન ઓફ ઇન્ડિયા

વિરુદ્ધ

વેલજી પી એન્ડ સન્સ (એજન્સીઝ)

=====

હાજરી:

સુશ્રી તેજલ એ વશી(૨૭૦૪) અપીલકર્તા(ઓ) નં ૧ તરફથી

શ્રી પ્રેમલ એસ રાછ(૩૨૯૭) પ્રતિવાદી(ઓ) નં ૧ તરફથી

=====

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તીશ્રી આર.એમ. છાયા

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તીસુશ્રી સંગીતા કે. વિશેન

તારીખ : ૨૮/૦૮/૨૦૨૦

સામાન્ય સી.એ.વી. ચુકાદો

(પ્રતિ : માનનીય સુન્યાયમૂર્તીશ્રી સંગીતા કે. વિશેન)

૧. શીર્ષકવાળી અપીલો અપીલકર્તા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી છે, જેની

વિગતો નીચે મુજબ છે:-

૧.૧ ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૫/૧૯૯૬ની ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૮/૧૯૯૬ જામનગરના વેરાવળ બંદર સંબંધિત નિમિત્તિ-પત્રકને લગતી છે અને અપીલકર્તાએ તા. ૪.૫.૧૯૯૬ના સામાન્ય ચુકાદા અને હુકમનામાને પડકારીને દાખલ કરી છે, જેના દ્વારા જામનગરના દીવાની ન્યાયાધીશ (વરિષ્ઠ વિભાગ) એ પ્રતિવાદી - મૂળ વાદીની ખાસ દીવાની દાવો નં.૧૪૫/૧૯૯૬ મંજૂર કરી રૂ.૩૩,૮૪,૨૧૦/- વ્યાજ સાથે ફટકાર્યા હતા અને અનુક્રમે અપીલકર્તા - મૂળ વાદી દ્વારા રૂ.૫,૩૦,૯૬૪.૦૪ની વસૂલાત માટે દાખલ કરાયેલ ખાસ દીવાની દાવો નં.૧૧૧/૧૯૯૬ નામંજૂર કર્યો હતો.

૧.૨ ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૬ અને સન ૧૯૯૬ની ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૭ જામનગરના રોજી પોર્ટ સંબંધિત ટેન્ડર સાથે સંકળાયેલ છે અને અપીલકર્તા દ્વારા તા. ૪.૫.૧૯૯૬ના સામાન્ય ચુકાદા અને હુકમનામાને પડકારતા દાખલ કરવામાં આવી છે, જેના દ્વારા જામનગરના દીવાની ન્યાયાધીશ (સીનિયર ડિવિઝન)એ પ્રતિવાદી - મૂળ વાદી દ્વારા દાખલ કરાયેલ ખાસ દીવાની દાવો નં ૧૬૬/૧૯૯૦ મંજૂર કરી હતી અને રૂપિયા ૩૦,૪૩,૮૩૨.૦૦ વ્યાજ સહિત મંજૂર કર્યા હતા, તેમજ અપીલકર્તા - મૂળ વાદી દ્વારા રૂપિયા ૩૨,૧૧,૦૬૧.૬૫ની વસૂલાત માટે દાખલ કરાયેલ ખાસ દીવાની દાવો નં ૧૧૩/૧૯૯૧ અનુક્રમે ફગાવી હતી.

૨. સંબંધિત પક્ષકારોના વિદ્વાન વકીલોએ ઉપરોક્ત ઉદ્દેશિત તમામ અપીલો માટે સામાનાં રજૂઆતો કરી છે. ઉપરોક્ત ઉદ્દેશિત પ્રથમ અપીલોમાં સામેલ મુદ્દાઓ સામાન્ય હોવાને કારણે, તમામ અપીલોને એકસાથે સાંભળવામાં આવી રહી છે અને આ સામાન્ય ચુકાદા દ્વારા તેમનો નિકાલ કરવામાં આવી રહ્યો છે.

૩. જ્યાં સુધી ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૫/૧૯૯૬ અને ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૮/૧૯૯૬નો સંબંધ છે, તે બંને વેરાવળ બંદર સંબંધિત છે અને નોંધપોથીમાંથી અવલોકિત થઈ શકતા સંબંધિત તથ્યો નીચે મુજબ છે:—

૩.૧ અપીલકર્તા, એટલે કે, ફૂડ કોર્પોરેશન ઓફ ઇન્ડિયા (આ પછી “અપીલકર્તા નિગમ” તરીકે ઉદ્દેશિત) એ ફૂડ કોર્પોરેશન એક્ટ, ૧૯૬૪ ની કલમ ૩ ની જોગવાઈઓ હેઠળ સ્થાપિત એક નિગમિત સંસ્થા છે, જ્યારે પ્રતિવાદી સ્ટીવેડોરિંગ, કિલચરિંગ, હેન્ડલિંગ અને ટ્રાન્સપોર્ટ કોન્ટ્રાક્ટર્સ વગેરેનો વ્યવસાય કરતી ભાગીદારી પેઢી છે અને ઇન્ડિયન પાર્ટનરશિપ એક્ટ, ૧૯૩૨ ની જોગવાઈઓ હેઠળ નોંધાયેલ ભાગીદારી પેઢી છે (આ પછી “પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર” તરીકે ઉદ્દેશિત).

૩.૨ અપીલકર્તા નિગમે તા. ૧૩.૬.૧૯૮૮ના રોજ વેરાવળ બંદરે સ્ટીમરોમાંથી અન્નધાન્ય વગેરે ઉતારવા માટે એક વર્ષની અવધિ, એટલે કે તા. ૩૦.૮.૧૯૮૮થી તા. ૨૯.૮.૧૯૮૯ સુધી, સ્ટીવડોરિંગ, કિલચરિંગ,

હેન્ડલિંગ અને પરિવહન કોન્ટ્રાક્ટરોની નિમણૂક માટે ટેન્ડરની સૂચના જાહેર કરી હતી. ઉક્ત ટેન્ડર સૂચનાના અનુસંધાને, મેસર્સ વેલજી પી. એન્ડ સન્સ, એટલે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર – વિશેષ દીવાની દાવો નં. ૧૪૫/૧૯૯૦નો મૂળ વાદી, એ ટેન્ડર ફોર્મમાં નિર્ધારિત વિવિધ સેવાઓ હાથ ધરવાની ઓફર સાથે તા. ૧૬.૬.૧૯૮૮ના રોજ નિર્ધારિત નમૂનામાં પોતાનું ટેન્ડર રજૂ કર્યું હતું.

૩.૩ ત્યારબાદ, ૩૦.૮.૧૯૮૮ના રોજ, અપીલકર્તા નિગમે પ્રતિવાદી ઠેકેદારના પક્ષે કામનો આદેશ જારી કર્યો, જેણે વેરાવળ બંદરે કુલ પાંચ જહાજો/વેસલોમાંથી અન્નધાન્યના ચઢાણ અને પરિવહનનું કામ પૂર્ણ કર્યું હતું અને ૩૦.૮.૧૯૮૮થી ૨૯.૮.૧૯૮૯ દરમિયાનની અવધિ માટે અપીલકર્તા નિગમને અન્ય અનુસંગિક સેવાઓ પણ પૂરી પાડી હતી.

૩.૪ તા. ૧૨.૯.૧૯૮૮ના રોજ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે, અન્ય બાબતો ઉપરાંત, પોર્ટ ઓફિસર, વેરાવળને એક સંદેશો પાઠવી અપીલકર્તા નિગમને જાણ કરી હતી કે જહાજ એમ.વી. એન્ડ્યુરન્સ સી તા. ૧૫.૯.૧૯૮૮ના રોજ અથવા તેની આસપાસ બંદરે પહોંચવાનું છે અને તેથી, અપીલકર્તા નિગમ દરરોજ ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન માલ ઊતરાણ માટે પૂરતી બાર્જો, ટગો અને ટ્રાન્કિટ શેડોની વ્યવસ્થા કરી શકે અને ઉપરોક્ત આવશ્યકતા પૂર્ણ કરવા માટે, તેમાં દર્શાવેલી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવે.

૩.૫ પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના તા. ૧૨.૯.૧૯૮૮ના ઉક્ત પત્રવ્યવહારના પ્રતિસાદરૂપે, પોર્ટ ઓફિસર, ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ, વેરાવળે તા. ૧૨.૯.૧૯૮૮નો એક પત્રવ્યવહાર સંબોધ્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે જાણ કરવામાં આવી હતી કે વહાણોના કાફલાની સ્થિતિ અને અન્ય સુવિધાઓને ધ્યાનમાં લેતા, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના તા. ૧૨.૯.૧૯૮૮ના ઉક્ત પત્રવ્યવહારથી ઉઠાવવામાં આવેલી માંગણીને અન્ય પરિષ્ઠ વહાણોની માંગણી અને હકને દબાવીને માત્ર એક જ વહાણના સંદર્ભમાં સ્વીકારી શકાશે નહીં. વધુમાં, બંદર પરના અવરજવરની સમીક્ષા કર્યા બાદ, શક્ય હોય તેટલી હદ સુધી બંદર પરના અન્ય વહાણોની સરખામણીએ ખાદ્યઅનાજવાળા વહાણોને બંદરની સુવિધાઓમાં અગ્રતા અપાશે તેવી પણ જાણ કરવામાં આવી હતી.

૩.૬ ત્યારબાદ પ્રતિવાદી ઠેકેદારે અપીલકર્તા નિગમના સહાયક વ્યવસ્થાપકને તા. ૧૬.૯.૧૯૮૮ના રોજ વધુ એક પત્રવ્યવહાર મોકલી, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે આ જાણ કરવામાં આવી હતી કે વહાણ એમ.વી. એન્ડ્યોરન્સ સી દ્વારા ઉતારવાનું કામ શરૂ કરવામાં આવ્યું છે અને જણાવેલ કામ માટે ૨૨ બાર્જોની જરૂરિયાત હોવા છતાં તેને માત્ર ૮ બાર્જો ફાળવવામાં આવી હતી. આવી પરિસ્થિતિમાં ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવી રાખવો અત્યંત કઠિન હતો તેવી ચિંતા વ્યક્ત કરવામાં આવી હતી.

૩.૭ ઉપરોક્ત પત્રવ્યવહાર પછી, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા તા. ૧૭.૯.૧૯૮૮નો વધુ એક પત્ર પાઠવવામાં આવ્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો ઉપરાંત એવું જણાવવામાં આવ્યું હતું કે પૂરતી ખાલી બાર્જ ઉપલબ્ધ કરાવવા વિનંતી કરવામાં આવી હોવા છતાં, અનાજ ઉતારવા માટે તેને માત્ર ૮ બાર્જ ફાળવવામાં આવી હતી અને તેથી, જહાજ પર અથવા કાંઠા પર થયેલી અટકાયત માટે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને જવાબદાર ઠરાવવામાં ન આવે. ત્યારબાદ, તા. ૧૯.૯.૧૯૮૮ના રોજ પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે વધુ એક પત્ર પાઠવી પૂરતી સંખ્યામાં બાર્જ, ટગ અને કાંઠાકીય કેનો ઉપલબ્ધ કરાવવાની તેની વિનંતી પુનરોચ્ચાર કરી, જેથી તે ઇચ્છિત ઉતાર દર હાંસલ કરી શકે.

૩.૮ તદનુસાર, અપીલકર્તા નિગમના સહાયક વ્યવસ્થાપકે તા. ૨૦.૯.૧૯૮૮ના રોજ વેરાવળ બંદર, વેરાવળના પોર્ટ અધિકારીને એક પત્રવ્યવહાર સંબોધ્યો, જેમાં અન્ય બાબતો ઉપરાંત વિનંતી કરવામાં આવી હતી કે ઉતાર દર પૂરો કરવા માટે પોર્ટ અધિકારીએ તેના સ્ટીવેડોર્સને, અર્થાત્ પ્રતિવાદી ઠેકેદારને, નીચે દર્શાવેલ સુવિધાઓ પૂરી પાડે, એટલે કે, (૧) ૨૨ સંખ્યાની પોર્ટ બાર્જ, (૨) બાર્જોને ખેંચવા માટે ૩ સંખ્યાના ટગ્સ, (૩) ૭ સંખ્યાની શોર કેન્સ અને (૪) ૩૫૦૦/૪૫૦૦ મેટ્રિક ટન ક્ષમતા માટે બંદરો ખાતે ટ્રાન્ઝિટ શેડ્સ/વ્હાર્ફ વિસ્તાર. પોર્ટ અધિકારી, વેરાવળ બંદરે તા.૨૧.૯.૧૯૮૮ના રોજ

અપીલકર્તા નિગમના સહાયક મેનેજરને, અન્ય બાબતો ઉપરાંત, આથી જાણ કરવામાં આવી હતી કે અપીલકર્તા નિગમના સહાયક મેનેજરના તા. ૨૦.૯.૧૯૮૮ના પત્રવ્યવહાર મુજબ જરૂરી સુવિધાઓ બંદરે ઉપલબ્ધ છે; જોકે, તે એક જ જહાજને વ્યાપક પ્રમાણમાં આપી શકાતી નથી.

૩.૯ નીચલી અદાલત સમક્ષ પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર મુજબ, પ્રચલિત સુવિધાઓ હેઠળ ડ્રાય કાર્ગો વહાણોના કિસ્સામાં પ્રતિ દિવસ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને બલ્ક કેરિયર્સના કિસ્સામાં પ્રતિ દિવસ ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવી રાખવો અશક્ય છે, તે બાબતનો ઉલ્લેખ શરૂઆતથી જ અપીલકર્તા નિગમ સમક્ષ કરવામાં આવ્યો હતો. કારણ કે અપીલકર્તા નિગમે ન તો ફરિયાદનું નિવારણ કર્યું અને ન તો પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને ઉતાર દર જાળવી રાખવા જરૂરી આધારભૂત માળખું અને/અથવા સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવા કોઈ કાર્યવાહી કરી, અને એ આશંકાથી કે તે પોતાની જ ઉણપભર્યા કૃત્યો માટે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને આર્થિક રીતે જવાબદાર ઠેરવશે, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે અન્ય બાબતો ઉપરાંત અપીલકર્તા નિગમને દિશાનિર્દેશ આપવા માટે સ્પેશ્યલ સિવિલ એપ્લીકેશન નં ૬૭૬૫/૧૯૮૮ રૂપે રિટ અરજી દાખલ કરી હતી; જોકે, આ અદાલતે તે રિટ અરજીનો નિરાકરણ પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટર સમક્ષ પ્રતિનિધિત્વ કરવા દિશા આપી કરીને કર્યો હતો. આ અદાલતે અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ

ડિરેક્ટરને પણ કારણસભર આદેશ દ્વારા તે પ્રતિનિધિત્વનો નિર્ણય કરવા દિશા આપી હતી અને મેનેજિંગ ડિરેક્ટરના નિર્ણય સુધી વહાણને નિગમ દ્વારા વાસ્તવમાં ચૂકવવાપાત્ર હોય તે કરતાં વધુ, જો કંઈ હોય તો, કોઈપણ ડિમરેજ ચાર્જસ વસૂલવાથી અપીલકર્તા નિગમને અટકાવ્યું હતું. ઉપરોક્ત આ અદાલત દ્વારા ૧૧.૧૦.૧૯૮૮ના રોજ પસાર કરાયેલ આદેશના અનુસંધાનમાં, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે ૧૫.૧૦.૧૯૮૮ના રોજ મેનેજિંગ ડિરેક્ટર સમક્ષ વિગતવાર પ્રતિનિધિત્વ રજૂ કર્યું હતું.

૩.૧૦ નોંધપોથીમાંથી જે સ્પષ્ટ થાય છે તે મુજબ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડાયરેક્ટરને કરેલ ૧૫.૧૦.૧૯૮૮ તારીખની રજૂઆતનો નિર્ણય ૬.૩.૧૯૯૦ તારીખના આદેશ દ્વારા કરવામાં આવ્યો, જેના દ્વારા પ્રતિવાદી ઠેકેદારે કરેલ વિનંતી અને ઉઠાવેલ ફરિયાદ નામંજૂર કરવામાં આવી. સૂકા માલ માટે ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને જથ્થાબંધ માલ માટે ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનના ઉતાર દરને પૂર્ણ કરવાનું અશક્ય હોવાના મુદ્દા સંબંધે એવું ઠરાવવામાં આવ્યું કે ઘઉંના મેટ્રિક ટન ઉતારવાનું સાધ્ય નથી એવું કહી શકાય નહીં, કારણ કે ટેન્ડર નોટિસમાં સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યું હતું કે આયાતી ઘઉંને શક્ય તેટલી ઝડપથી ખાલી કરવાનું હતું અને પ્રતિવાદી ઠેકેદાર મોટો અને અનુભવી ઠેકેદાર હોવાને કારણે, જે પાસે ખાલી કરાવા માટે પૂરતા સાધનો ઉપલબ્ધ કરાવવાની ક્ષમતા

હતી, તેને આ કામ સોંપવામાં આવ્યું હતું. ૧૨.૯.૧૯૮૮ તારીખના સુવિધાઓની આવશ્યકતા અંગેના સંદેશા બાબતે એવું ઠરાવવામાં આવ્યું કે દર્શાવેલ આવશ્યકતા ભ્રામક હતી, કારણ કે તેમાં ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનના ઉતારની શરત દર્શાવવામાં આવી હતી, જે જથ્થાબંધ માલ વહન કરતી નૌકાઓને લાગુ પડે છે, અને પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તો માત્ર સૂકા માલ વહન કરતી નૌકાનું જ સંચાલન કરવાનું હતું અને તેથી નિર્ધારિત દર પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન હતો.

૩.૧૧ અપીલકર્તા નિગમના જિલ્લા વ્યવસ્થાપકે તા. ૬.૪.૧૯૯૦નો એક પત્રવ્યવહાર બહાર પાડીને, અન્ય બાબતો ઉપરાંત, જાણ કરી હતી કે કરાર મુજબ પ્રતિવાદી ઠેકેદારે રજાના દિવસો સહિત તમામ દિવસોમાં પ્રતિદિન ઓછામાં ઓછી ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન માલ ઉતારવાનો હતો, અને તેમ કરવામાં નિષ્ફળ રહેવા પર, ચાર્ટર પાર્ટી દરની પરવા કર્યા વિના ઉતારવાના નિર્ધારિત દરના આધારે ગણવામાં આવતી જહાજ ડિમરેજની સમગ્ર જવાબદારી પ્રતિવાદી ઠેકેદારના ખાતેથી રહેશે. વધુમાં એવું પણ જણાવાયું હતું કે વેરાવળ ખાતે પહોંચેલા પ્રથમ ચાર વહાણોના સંદર્ભમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો નિર્ધારિત દર જાળવી શક્યો નથી, જેના પરિણામે વહાણો પર ધારિત જહાજ ડિમરેજ લાગુ પડી

છે અને તેથી પ્રતિવાદી ઠેકેદારની નિષ્ફળતાને કારણે અપીલકર્તા નિગમને થયેલ રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ના નુકસાનની ભરપાઈ કરવાની તેની પાસે માંગ કરવામાં આવી હતી.

૩.૧૨ પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તેના તા. ૧૬.૫.૧૯૯૦ ના પત્રવ્યવહાર દ્વારા પોતાનો જવાબ રજૂ કર્યો અને અન્ય બાબતો ઉપરાંત જાણ કરી કે ટેન્ડર દસ્તાવેજની શરતો અને નિયમો મુજબ, સ્ટીવેડોરિંગ કામ વગેરે કરવા માટે જહાજના પાટિયા પર પૂરતી મજૂર ટુકડી ઉપલબ્ધ કરાવવાની જવાબદારી માત્ર ઠેકેદારની હતી અને વ્હાઈજ તથા લાઈટરેજ બાબતે સત્તાવાળાઓને ચુકવણી કરવાની ફરજમાંથી ઠેકેદારોને મુક્તિ આપવામાં આવી હતી; તેથી, પૂરતી સંખ્યામાં બાર્જિસ/ટગ્સ, શોર કેન્સ, પી.એલ.એસ.સી. મજૂર ટુકડીઓ, શિપ શેડ્સ/વ્હાર્ફ ઠેકેદારને ઉપલબ્ધ કરાવવાની, બંદર સત્તાવાળાઓને સીધી ચૂકવણી કરીને અથવા અન્ય કોઈ રીતે, અપીલકર્તા નિગમની જવાબદારી હતી. તેમાં વધુમાં એવું પણ જણાવાયું હતું કે નિર્ધારિત ઉતાર દર પ્રાપ્ત કરી શકાય તે માટે બંદર અધિકારીઓને સુવિધાઓ પૂરી પાડવા વિનંતી કરવામાં આવી હોવા છતાં, બંદર સત્તાવાળાઓ દ્વારા સ્પષ્ટપણે જણાવવામાં આવ્યું હતું કે જરૂરી સુવિધાઓ ફાળવી શકાશે નહીં. અંતે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે જણાવ્યું હતું કે બંદર સત્તાવાળાઓ દ્વારા

આવશ્યક સુવિધાઓ/આધારભૂત માળખું ઉપલબ્ધ ન કરાવવામાં આવતા, પોતાના નિયંત્રણની બહારની પરિસ્થિતિઓ તથા વિસ-મેજર સમકક્ષ પરિબલોને કારણે નિર્ધારિત ઉતાર દર હાંસલ કરી શકાયો નહોતો.

૩.૧૩ પ્રતિવાદી ઠેકેદારના તા. ૧૬.૫.૧૯૯૦ના ઉપરોક્ત પત્રવ્યવહારની પ્રાપ્તિ બાદ, અપીલકર્તા નિગમે તા. ૨૭.૭.૧૯૯૦ના પત્રવ્યવહાર દ્વારા અંતિમ માંગણી ઊભી કરી હતી, જેમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદારને ચાર વહાણોના સંદર્ભે લેય ટાઈમના ગુકસાન બદલ રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ની રકમ ચૂકવવાની માંગ કરવામાં આવી હતી. અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા ઊભી કરાયેલી કુલ માંગણી રૂ. ૪,૮૫,૯૦૫.૪૧ની હતી; જોકે, અપીલકર્તા નિગમે રૂ. ૧૩,૧૭૩.૮૭ની રકમ કપાત કર્યા પછી, એટલે કે વહાણ એમ.વી. સિલ્વર સી માટે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે મેળવેલી ડિસ્પેચ મનીમાંના ૫૦% હિસ્સાની કપાત કર્યા બાદ, ઉપરોક્ત મુજબ અંતિમ માંગણી ઊભી કરી હતી.

૩.૧૪ કરાર મુજબનું કામ પૂર્ણ કરવામાં આવ્યું હતું અને પૂર્ણતા પછી, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે વિવિધ પ્રસંગોએ કુલ રૂપિયા ૩૪,૨૬,૧૭૮.૭૩ ની ચુકવણીની માંગણી કરી હતી. અંતે, તા. ૧૪.૭.૧૯૯૦ ના તેના પત્રવ્યવહાર દ્વારા અને ત્યારબાદ તા. ૨૬.૮.૧૯૯૦ ની

નોંધાયેલ નોટિસ દ્વારા, તેણે અપીલકર્તા નિગમને ઉપરોક્ત રકમ ઉપર વાર્ષિક ૧૮% ના દરે વ્યાજ સાથે ચૂકવવા હાકલ કરી હતી, અને તે ન કરવામાં આવે તો એવું માનવામાં આવશે કે અપીલકર્તા નિગમે દર્શાવેલ માંગણીઓનું પાલન કરવામાં બેદરકારી દાખવી છે. ત્યારબાદ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તા. ૬.૯.૧૯૯૦ એ ૧૯૯૦ નો વિશેષ દીવાની દાવો નં ૧૪૫ દાખલ કર્યો હતો, જેમાં અરજપત્રમાં દર્શાવ્યા મુજબ કુલ રૂપિયા ૩૪,૨૬,૧૭૮.૭૩ ની માંગણી કરવામાં આવી હતી.

૩.૧૫ અનુસરમાં, અપીલકર્તા નિગમે ૧૮.૧.૧૯૯૧ તારીખની બે નોટિસો બહાર પાડી, જેમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદારને વિવિધ મથાળાઓ હેઠળની રકમ ચૂકવવા આવશ્યક કરવામાં આવ્યું, જેમ કે, (૧) ૫૧ થેલાં યુ.એસ.એ. લાલ ઘઉંને થયેલ નુકસાનને કારણે નિગમને થયેલ ખોટ માટે રૂ. ૯,૨૭૭/- ની રકમ, (૨) વિવિધ ગંતવ્ય સ્થળોએ ૨૮૦ થેલાં આચાતી ઘઉં ઓછી પ્રાપ્ત થતા થયેલ રૂ. ૪૮,૯૩૬.૬૦ ની ખોટ.

૩.૧૬ ત્યારબાદ અપીલકર્તા નિગમે, અન્ય બાબતો ઉપરાંત, લેઈ ટાઈમના નુકસાન બદલ રૂ.૪,૭૨,૭૩૧.૫૪, નુકસાનગ્રસ્ત હાલતમાં રહેલી ૫૧ થેલીઓ યુ.એસ.એ. લાલ ઘઉંના કારણે થયેલ નુકસાનની વસૂલાત માટે રૂ.૯,૨૭૭.૨૦ અને ગંતવ્યસ્થળે ૨૮૦

ઘઉંની થેલીઓની ઓટ બદલ રૂ.૪૮,૯૩૬.૬૦ મેળવવા પ્રાર્થના કરતા વિશેષ દીવાની દાવો નં ૧૧૨ સન ૧૯૯૧ દાખલ કર્યો હતો. અપીલકર્તા નિગમે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર સામે કુલ મળીને રૂ.૫,૩૦,૯૬૯.૦૪ની રકમ માટે પ્રાર્થના કરી હતી.

૩.૧૭ ઉપરોક્ત મુજબ નીચલી અદાલતે તા. ૪.૫.૧૯૯૬ના સંયુક્ત ચુકાદા દ્વારા ખાસ દીવાની દાવો નં ૧૪૫ સન ૧૯૯૦ મંજૂર કર્યો હતો અને એવું નિર્ધારિત કર્યું હતું કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર – મૂળ વાદી વિવિધ મથકો હેઠળ રૂ. ૩૩,૮૪,૨૦૧.૨૭ ની રકમ ૧૮%ના દરે વ્યાજ સહિત વસૂલવા હકદાર છે. નીચલી અદાલતે ઉક્ત સંયુક્ત ચુકાદા દ્વારા અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા રૂ. ૫,૩૦,૯૬૯.૦૪ ની વસૂલાત માટે દાખલ કરવામાં આવેલ ખાસ દીવાની દાવો નં ૧૧૨ સન ૧૯૯૧ પણ ફગાવી દીધો હતો. તેનાથી વ્યથિત થઈ અપીલકર્તા નિગમે વેરાવળ બંદર સંબંધિત કરાર અંગે તા. ૪.૫.૧૯૯૬ના ઉક્ત સંયુક્ત ચુકાદાને પડકારતાં ઉપરોક્ત ફર્ટ અપીલ નં ૪૧૦૫/૧૯૯૬અને ૪૧૦૯/૧૯૯૬ દાખલ કરી છે.

૪. અપીલકર્તા નિગમ તરફથી સુશ્રી તેજલ વશી, વિદ્વાન વકીલ સાથે હાજર રહેલા શ્રી જલ ઉનવાલા, વિદ્વાન પરિષ્ઠ વકીલે રજૂ કર્યું કે અપીલકર્તાએ તા. ૧૩.૬.૧૯૮૮ની ટેન્ડર સૂચના જાહેર કરી હતી અને

ટેન્ડર પ્રાપ્ત કરવાની છેલ્લી તારીખ તા. ૧૬.૬.૧૯૮૮ના બપોરે ૨ વાગ્યા સુધીની હતી. ત્યારબાદ તા. ૧૬.૬.૧૯૮૮ના રોજ ટેન્ડરો ખોલવામાં આવ્યા અને પ્રતિવાદી ઠેકેદાર સફળ બોલીદાર તરીકે સામે આવ્યો. ટેન્ડર નિગમના ખાદ્યઅનાજ, લોટ, ખાદ્ય ઉત્પાદનો, ખાંડ અને ખાતર વગેરે, જે જથ્થાબંધ અથવા બોરીઓમાં પહોંચે, તેના સંપૂર્ણ અથવા આંશિક સ્ટીવેડોરિંગ, કિલચરિંગ અને હેન્ડલિંગ માટે હતું. કરાર હેઠળ બજાવવાની આવશ્યક સેવાઓને આઠ ભાગોમાં વર્ગીકૃત કરવામાં આવી હતી, અર્થાત્, ભાગ-૧ વહાણોના હોલ્ડમાં સ્ટીવેડોરિંગ અને બેગિંગ માટે; ભાગ-૨ સમુદ્ર માર્ગે જથ્થાબંધ આવેલ ખાદ્યઅનાજનું કિલચરિંગ અને પરિવહન માટે; ભાગ-૩ સમુદ્ર માર્ગે બોરીઓમાં આવેલ ખાદ્યઅનાજનું કિલચરિંગ અને પરિવહન માટે; ભાગ-૪ સમુદ્ર માર્ગે ખાદ્યઅનાજ વગેરેની નિકાસ માટે; ભાગ-૫ પ્રાપ્ત થયેલ અને મોકલાયેલ ગણી/દ્વાર્ધન આધારિત ગાંઠોના કિલચરિંગ અને પરિવહન માટે; ભાગ-૬ કેઝ્યુઅલ મજૂરી પૂરું પાડવા માટે; ભાગ-૭ વિવિધ વસ્તુઓના હેન્ડલિંગ માટે; ભાગ-૮ સંગ્રહ ડેપો પર હેન્ડલિંગ અને પરિવહન કાર્ય માટે.

૪.૧ વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે, કરાર મુજબ “સેવાઓ” શબ્દની વ્યાખ્યા એવી કરવામાં આવી છે કે તેમાં સેવાઓની અનુસૂચીમાં ઉલ્લેખિત કામની કોઈપણ વસ્તુનું નિર્વહણ તથા કલમ ૨૦ માં વિગતવાર દર્શાવેલ તેમજ અહમદાબાદના પ્રાદેશિક વ્યવસ્થાપક દ્વારા સૂચિત કરવામાં આવે

તેવી સહાયક અને આનુષંગિક ફરજો, સેવાઓ અને કામગીરીનો સમાવેશ થાય છે. ત્યારબાદ રજૂ કરવામાં આવે છે કે ટેન્ડરની કલમ ૧૧ કરારની અવધિ માટે જોગવાઈ કરે છે કે તે નિયુક્તિની તારીખથી એક વર્ષ સુધી અમલમાં રહેશે અથવા પરિષ્ક્રા પ્રાદેશિક વ્યવસ્થાપક નક્કી કરે તેવી અગાઉની/પછીની તારીખ સુધી રહેશે. વર્તમાન મામલે, કરાર ૩૦.૮.૧૯૮૮ થી ૨૯.૮.૧૯૮૯ સુધીની અવધિ માટે હતો. ટેન્ડરની શરતની કલમ ૨૦ નો ઉલ્લેખ કરતાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત કલમ ઠેકેદારો દ્વારા બજાવવાનાં સેવાકાર્યો માટે જોગવાઈ કરે છે. ઉક્ત કલમ મુજબ, અપીલકર્તા નિગમના પરિષ્ક્રા પ્રાદેશિક વ્યવસ્થાપક દ્વારા સમયાંતરે સોંપવામાં આવેલ અથવા તેમની જિમ્મે સોંપાયેલ તમામ સેવાકાર્યોની વસ્તુઓ ઠેકેદારે કરવી પડશે અને અપીલકર્તા નિગમના અધિકારી દ્વારા સૂચિત કરવામાં આવે તેવી સહાયક અને આનુષંગિક ફરજો, સેવાઓ અને કામગીરી સાથે, પરિષ્ક્રા પ્રાદેશિક વ્યવસ્થાપકની સંતોષકારક રીતે સેવાઓ પૂરી પાડવી ઠેકેદાર માટે ફરજિયાત હતી. “વહાણોના હોલ્ડમાં સ્ટીવિડોરિંગ અને બેરિંગ માટે” એવા શીર્ષકવાળા કલમ ૨૦ ના ભાગ-૧ નો ઉલ્લેખ કરતાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઠેકેદારે જહાજમાંથી હળવી નૌકા અને/અથવા ઘાટ પર જથ્થાબંધ અનાજ/અનાજની બોરીઓ (જેમાં સ્પિલિંગ્સ અને સ્પિલિંગ્સનો સમાવેશ થાય છે) કાળજીપૂર્વક અને ઝડપથી ઉતારવાનું રહેશે અને શક્ય તેટલી ન્યૂનતમ અવધિમાં ઉતારકામ પૂર્ણ થાય તેવી વ્યવસ્થા કરવાની રહેશે.

જહાજ ડિમરેજ હેઠળ ન જાય તે માટે તથા ડિસ્પેચ રકમનું મહત્તમ પ્રમાણ પ્રાપ્ત થાય તે માટે જરૂરી તમામ પગલાં લેવા પડશે. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે કલમ ૨૦ ના ભાગ-૧ ની ઉપકલમ (૧) મુજબ, રજાના દિવસો તથા શનિવાર/રવિવાર સહિત તમામ દિવસોમાં, સૂકા માલસામાનના કિસ્સામાં દરરોજ ઓછામાં ઓછા ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને બલ્ક કેરિયર્સ/ટેન્કર્સના કિસ્સામાં દરરોજ ઓછામાં ઓછા ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારવાની વ્યવસ્થા કરવી ઠેકેદાર માટે ફરજિયાત હતી. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત કલમ મુજબ, ચાર્ટર પક્ષ દ્વારા નિર્ધારિત ઉતાર દરોને અવગણીને હવામાન મુજબના કામકાજના દિવસે નિર્ધારિત ઉતાર દરે ગણવામાં આવતી જહાજ ડિમરેજની સંપૂર્ણ જવાબદારી ઠેકેદાર પર રહેશે, જ્યારે ડિસ્પેચ રકમ નિગમ અને ઠેકેદાર વચ્ચે સમાન હિસ્સે વહેંચવાની હતી.

૪.૨ વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ભાગ-૧ ની કલમ (૩) માં વધુમાં એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે કોન્ટ્રાક્ટરો ખાદ્યઅનાજ ઉતારવા માટે આવશ્યક જહાજો અથવા બંદર સાધનો અને/અથવા જહાજની વિન્યોના ઉપયોગ માટે જરૂરી વ્યવસ્થા કરશે અને તે સાધનો ભાડે લેવા માટે થયેલા કોઈપણ ખર્ચની ચુકવણી કરશે. તેમાં વધુમાં એવું પણ જોગવ્યું છે કે, જો વિન્યોના આવા ઉપયોગ પર કસ્ટમ્સ તથા બંદરોના કાયદા દ્વારા પ્રતિબંધ મૂકવામાં આવ્યો ન હોય, તો કોન્ટ્રાક્ટર ઉતારકામને ઝડપી

બનાવવા માટે પોતાની મજૂરીથી જહાજની વિન્યોનો ઉપયોગ કરશે. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે કલમ ૨૦ ની ઉપકલમ (૭) મુજબ, કોન્ટ્રાક્ટરને નિગમ દ્વારા તે હેતુ માટે પૂરાં પાડવામાં આવેલ ખાલી થેલાઓમાં જથ્થાબંધ ખાદ્યઅનાજ ભરવા અને તેમને સીવવા માટે બાધ્ય રહેવું પડશે.

૪.૩ ત્યારબાદ રજૂ કરવામાં આવે છે કે “સમુદ્ર માર્ગે મોટા જથ્થામાં આવતાં અન્નધાન્યના કિલચરિંગ અને પરિવહન માટે” શીર્ષક ધરાવતી કલમ ૨૦ નો ભાગ-૨ એ ઠેકેદારના કર્તવ્યો માટે જોગવાઈ કરતી કલમ છે. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ભાગ-૨ મુજબ ઠેકેદારે તમામ કિલચરિંગ મેળવવાનું રહે છે અને જહાજોમાંથી સ્ટીવેડોરો દ્વારા અન્નધાન્ય ઉતારીને ક્વે પરથી લાઈટરો અને બાર્જોમાં મૂકવાની પ્રક્રિયા દરમિયાન, ક્વે પર પોર્ટના ઠેકેદારો દ્વારા મોટા જથ્થાના ધાન્યને થેલામાં ભરવાની પ્રક્રિયા દરમિયાન, તેમજ ક્વેથી ટ્રાન્કિટ શેડ્સ સુધી પોર્ટ મજૂરો દ્વારા થેલાઓના હેન્ડલિંગ દરમિયાન નિગમના હિત ઉપર નજર રાખવાની અને તેનું સંરક્ષણ કરવાની ફરજ પાડા મૂકવામાં આવી છે. રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉપકલમ (૯) માં પોર્ટ, કસ્ટમ્સ અને રેલવેના ખર્ચાઓ જેમ કે વ્હાર્ફેજ, લાઈટરેજ, કેનેજ, જહાજમાંથી કિનારે બાર્જોને ખેંચવા માટે લોન્ચ ભાડું, વેગન ભાડું, સર્વે ફી, ઓવરટાઈમ ફી વગેરેની ચુકવણી અંગે જોગવાઈ છે, જે પોર્ટ અને રેલવે સત્તાધિકારીઓને નિગમ દ્વારા સીધી ચૂકવવાની રહે છે.

૪.૪ ટેન્ડરની શરતોના ભાગ-૭ “વિવિધ વસ્તુઓના સંભાળ માટે” તથા ખાસ કરીને ઉપખંડ (૨) પર વધુ આધાર રાખતાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વસ્તુઓના કોઈપણ પુરવઠામાં નુકસાન થયેલું હોય અથવા ઓછી ડિલિવરી થયેલી હોય તેવા પ્રસંગે, કોન્ટ્રાક્ટરોએ આવશ્યક સર્વેની વ્યવસ્થા કરવી અને નિર્ધારિત સમયમાં દાવો દાખલ કરવો રહેશે, અને સમયસર દાવો દાખલ કરવામાં થયેલી પોતાની નિષ્ફળતાના પરિણામે નિગમને થયેલ કોઈપણ નુકસાનની ભરપાઈ કરવાની જવાબદારી કોન્ટ્રાક્ટરની રહેશે.

૪.૫ વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વર્તમાન હેતુ માટે સંબંધિત તથા “કોન્ટ્રાક્ટરોની ફરજો અને જવાબદારીઓ” શીર્ષક ધરાવતી ટેન્ડર દસ્તાવેજની કલમ-૨૧ સ્પષ્ટપણે જોગવાઈ કરે છે કે અપીલકર્તા નિગમના અધિકારી દ્વારા કોન્ટ્રાક્ટરોને સોંપવામાં આવેલા અથવા તેમના પર નિર્ભર કરાયેલા તમામ સેવા-કાર્યો કોન્ટ્રાક્ટરો દ્વારા અમલમાં મૂકવાના રહેશે. કલમ (૫) તરફ વિશેષ ધ્યાન દોરવામાં આવ્યું છે તે રજૂ કરવા માટે કે ઉક્ત કલમ મુજબ, કોન્ટ્રાક્ટર સ્ટીમરોમાંથી તાત્કાલિક ઉતારણી થાય અને કોઈપણ પ્રકારના ડિમેરેજનો ભાર ઉદ્ભવે નહિ તે માટે તેમજ જહાજોમાંથી માલસામાન દૂર કરવાની કામગીરી માટે જરૂરી તમામ પગલાં લેવા જવાબદાર રહેશે. તેમાં વધુમાં એવી જોગવાઈ છે કે તેમના તરફથી થયેલા વિલંબને કારણે રેલવે, બંદર અથવા કોઈ અન્ય

પક્ષને નિગમ દ્વારા ચુકવવાનો પ્રસંગ ઉપસ્થિત થાય તેવા કોઈપણ ડિમરેજ અથવા વ્હોર્ફેજ ચાર્જ માટે કોન્ટ્રાક્ટર જવાબદાર રહેશે, અને તે બાબતમાં અહમદાબાદના સિનિયર રીજનલ મેનેજર એકમાત્ર નિર્ણયકર્તા રહેશે તથા તેમનો નિર્ણય કોન્ટ્રાક્ટરો પર બાધ્યકર્તા રહેશે; તેમજ ફાળવાયેલા સમયમર્યાદામાં જ લોડિંગ વગેરે પૂર્ણ કરવા અથવા વેગનોના લોડિંગ કે અનલોડિંગ માટે પૂરતું મજૂરબળ ઉપલબ્ધ કરવામાં થયેલા વિલંબને કારણે થતી રકમ તેમની પાસેથી દરેક ચુકવણીમાંથી અથવા બાકી બિલોમાંથી સમાયોજન કરીને અથવા સુરક્ષા જમા રકમમાંથી વસૂલ કરવામાં આવશે. ત્યારબાદ એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે કલમ ૨૧ ની કલમ (૬) મુજબ, કોન્ટ્રાક્ટર અનાજ, ગણીબેગ, દોરી વગેરેના સંગ્રહ માટે જરૂરી વ્યવસ્થા કરવાની જવાબદારી વહન કરશે અને અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા આદેશ આપવામાં આવે તો ગોડાઉનો ભાડે લેશે.

૪.૬ એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે કરારની શરતો અને નિયમો સ્પષ્ટ અને નિર્વિવાદ હતા અને અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટર દ્વારા પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરની તા. ૬.૩.૧૯૯૦ના આદેશથી, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન/૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારણી દર હાંસલ કરવી અશક્ય હોવાનું ગારહાણું ઉઠાવવામાં આવ્યું હતું, તા. ૧૫.૧૦.૧૯૮૮ની તેની રજૂઆત નામંજૂર કરવામાં આવી હોવા છતાં, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે કરારને સંપૂર્ણ જાણ સાથે સ્વીકાર્યો હતો.

જ.૭ ત્યારબાદ એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અપીલકર્તા નિગમે તેના તા. ૨૭.૭.૧૯૯૦ના પત્ર દ્વારા (આંક ૪૦) તા. ૬.૪.૧૯૯૦ના કારણદર્શક પત્ર (આંક ૪૧)ના અનુસંધાને અંતિમ માંગણી ઊભી કરી હતી, જેમાં જહાજ ડિમરેજ બાબતે પ્રતિવાદી હેકેદારની રૂ. ૪,૮૫,૯૦૫.૪૧ની જવાબદારી નક્કી કરવામાં આવી હતી, કારણ કે કરારની કલમ ૨૦ (૧) મુજબ પ્રતિવાદી હેકેદારને રજાઓ/શનિવાર અને રવિવાર સહિતના તમામ દિવસોમાં સુકા માલવાહક જહાજના કિસ્સામાં ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો લઘુત્તમ ઉતાર દર જાળવવો આવશ્યક હતો. આગળ એવી પણ રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વેરાવળ બંદરે માળખાકીય સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ હોવા છતાં, પ્રતિવાદી હેકેદાર કરારમાં નિર્ધારિત મુજબ પ્રતિ હવામાન-કાર્યદિવસે ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો લઘુત્તમ ઉતાર દર જાળવવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો. ઉક્ત માંગણી નોટિસમાં દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે પ્રતિવાદી હેકેદાર દ્વારા ઉતાર દર જાળવવામાં થયેલી નિષ્ફળતાને કારણે, પ્રતિવાદી હેકેદારે સંભાળેલા પાંચમાંથી ચાર જહાજોમાં અપીલકર્તા નિગમને લેઈ ટાઈમમાં રૂ. ૪,૮૫,૯૦૫.૪૧ જેટલું નુકસાન થયું હતું. વધુમાં, કરારના નિયમો અને શરતો અનુસાર, જહાજોમાંથી એક, અર્થાત્ એમ.વી. સિલ્વર સી દ્વારા કમાયેલ ડિસ્પેચ રકમના ૫૦% હિસ્સાનો લાભ, એટલે કે રૂ. ૧૩,૧૭૩.૮૭, પ્રતિવાદી હેકેદારને મંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો.

જ.૮ વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર કરારની શરતો અને નિયમોનું પાલન કરી શક્યો ન હોવાથી, અપીલકર્તા નિગમે ૧૮.૧.૧૯૯૧ તારીખનું કારણ દર્શાવો પત્ર (આંક ૩૪) બહાર પાડ્યું હતું, જે ૪૫૯૦ મેટ્રિક ટન વજન ધરાવતા યુ.એસ.એ. લાલ ઘઉંની ૫૧ બોરીઓને થયેલ નુકસાનને કારણે તેને થયેલ નુકસાન સંદર્ભે હતું. ઉક્ત નોટિસ અનુસાર, પ્રતિવાદી ઠેકેદારની જવાબદારીનું મૂલ્યાંકન કરીને રૂપિયા ૯,૨૭૭.૨૦ જેટલા નુકસાન માટે નક્કી કરવામાં આવી હતી. વધુમાં એવી પણ રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે તે જ રીતે, ૧૮.૧.૧૯૯૧ તારીખનું બીજું કારણ દર્શાવો પત્ર (આંક ૩૫) પ્રતિવાદી ઠેકેદારને રૂપિયા ૪૮,૯૩૬.૬૦ ના નુકસાન બાબતે આપવામાં આવ્યું હતું, જે પ્રદેશની અંદરના વિવિધ ગંતવ્યસ્થળોએ ઓછી પ્રાપ્ત થયેલી આયાતી ઘઉંની ૧૮૦ બોરીઓની કિંમતરૂપ હતું અને જે નુકસાન અપીલકર્તા નિગમને સહન કરવું પડ્યું હતું. તેથી, કરારની શરતો અને નિયમો અનુસાર, રૂપિયા ૪૮,૯૩૬.૬૦ જેટલા નુકસાન માટે પ્રતિવાદી ઠેકેદારની જવાબદારી નક્કી કરવામાં આવી હતી.

જ.૯ તેનાથી વ્યથિત થયેલ પ્રતિવાદી ઠેકેદારે રૂપિયા ૩૫,૧૦,૦૦૦/- ની ડિકી તેમજ તે પર વાર્ષિક ૧૮% વ્યાજ મેળવવા માટે ખાસ દીવાની દાવો ાં નં ૧૪૫ ઓફ ૧૯૯૦ દાખલ કર્યો. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત ખાસ દીવાની દાવો ાં નં ૧૪૫ ઓફ ૧૯૯૦

દ્વારા, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે રૂપિયા ૩૪,૨૬,૧૭૮.૭૩ ની રકમનો દાવો કર્યો હતો, જેના વિગતો દાવાપત્રના પરિચ્છેદ ૧૧ માં વિવિધ મથકો હેઠળ આપવામાં આવી હતી, જેમ કે, (૧) ચાલુ બિલમાંથી રોકી રાખવામાં આવેલી રકમ બદલ રૂપિયા ૧૧,૭૨,૬૮૦.૩૫; (૨) સુરક્ષા જમા રકમ બદલ રૂપિયા ૪,૩૫,૦૦૦/-; (૩) રજૂ કરાયેલા બિલમાંથી કપાત કરવામાં આવેલી અને સુરક્ષા જમા તરીકે જમા કરાયેલ રકમ બદલ રૂપિયા ૪,૩૫,૦૦૦/-; (૪) ગંતવ્ય ખાતેની અછત તરીકે ખોટી રીતે કપાત કરાયેલી રકમ બદલ રૂપિયા ૨૦,૬૬૨.૧૫; (૫) અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા ખોટી રીતે નામંજૂર કરાયેલી રકમ બદલ રૂપિયા ૪,૫૧,૬૮૫.૭૦; (૬) પરિશિષ્ટ-ઈ સાથે જોડાયેલ હિસાબ મુજબ પૂરી પાડવામાં આવેલી સેવાઓ બદલ રૂપિયા ૬,૮૭,૧૩૬/-; અને (૭) પરિશિષ્ટ-એફ સાથે જોડાયેલ હિસાબ મુજબ પાંચ વહાણો પર નિગમ દ્વારા પ્રાપ્ત કરાયેલ ડિસ્પેચ મનીની ૫૦% રકમ બદલ રૂપિયા ૬,૧૪,૦૨૪.૫૩.

૪.૧૦ વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે માત્ર એક જ સાક્ષીની તપાસ કરી હતી, એટલે કે, આંક ૧૧૧ પર શ્રી યજ્ઞેશકુમાર બાબુલાલ વિઠલાણી, જે પક્ષકાર ન હતા અને જ્યારે કામ હાથ ધરવામાં આવ્યું ત્યારે હાજર પણ ન હતા. હકીકતમાં, ઉક્ત સાક્ષીએ પોતાની જુબાનીમાં જણાવ્યું છે કે દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનું ઉતારકામ જાળવી શકાય છે અને બલ્ક કાર્ગોના

કિસ્સામાં એક જહાજ માટે અંદાજે ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનું ઉતારકામનું દર જાળવવામાં આવ્યું હતું. ઉક્ત સાક્ષીએ પોતાની જિરહમાં સ્પષ્ટપણે જણાવ્યું છે કે તે બંદર પરની સુવિધાઓથી વાકેફ હતો અને હાલમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનું ઉતારકામનું દર જાળવી શકે છે. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે તેની સામે, અપીલકર્તા નિગમે આંક ૧૫૮ પર પોતાના સાક્ષી તરીકે ગિરજાશંકર ઉમાશંકર ભટ્ટની તપાસ કરી હતી, જે સ્વાભાવિક સાક્ષી હતા અને ઘણા વર્ષોથી વેરાવળ બંદરે કાર્યરત હતા. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત સાક્ષીએ સ્પષ્ટપણે જણાવ્યું છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે પાંચ સ્ટીમરો સાથે કામ કર્યું હતું; તેમ છતાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર એક સ્ટીમર, એટલે કે, એમ.વી. સિલ્વર સી સિવાય દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ડિસ્પેચ દર હાંસલ કરી શક્યો નહોતો. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત સાક્ષીએ પોતાની જુબાનીમાં જણાવ્યું છે કે દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનના ડિસ્પેચ દરનું પાલન ન કરીને, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે કરારભંગ કર્યો છે અને તેથી, પ્રાર્થના મુજબ કોઈ રકમનો દાવો કરી શકતો નથી.

૪.૧૧ ત્યારબાદ અપીલકર્તા નિગમના વિદ્વાન વકીલે અદાલત સમક્ષ નીચલી અદાલતની નોંધો અને નિષ્કર્ષો રજૂ કરીને દલીલ કરી કે,

નીચલી અદાલતે આ બાબતનો વિચાર કર્યો નહોતો કે પ્રતિવાદી
ઠેકેદાર પર કરારની જ શરતો મુજબ ઓછામાં ઓછા ૧૫૦૦ મેટ્રિક
ટન માલ ઉતારવાની ફરજ હતી અને પ્રતિવાદી ઠેકેદારે ઉક્ત
કરારમાં સંપૂર્ણ જાણકારી સાથે પ્રવેશ કર્યો હતો તથા તેના
પરિણામોથી પરિચિત હતો. વધુમાં એવો પ્રતિવાદ કરવામાં આવ્યો
છે કે હકીકતમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદારને અગાઉ આવા સ્ટીવેડોરિંગ
કારોનો અનુભવ હતો અને પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પ્રચલિત
પરિસ્થિતિઓથી સંપૂર્ણપણે વાકેફ હતો. વધુમાં એવો તકરાર
કરવામાં આવ્યો છે કે નીચલી અદાલતે મૂલવવું જોઈએ હતું કે તેને
કરારની શરતોને ફરીથી લખવાનો અધિકાર ખુલ્લો નહોતો અને
દાવો મંજૂર કરીને નીચલી અદાલતે હકીકતમાં કરારની શરતો
ફરીથી લખી નાખી છે, તથા હકીકતમાં આ બાબતનું મૂલવણી થવું
જોઈએ હતું કે પક્ષકારો વચ્ચે થયેલો કરાર સ્પષ્ટ અને બાંધધરીરૂપ
હતો અને તેમાં અદાલત દ્વારા હસ્તક્ષેપ કરવાની કોઈ અવકાશ
નહોતો.

૪.૧૨ વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અપીલકર્તા નિગમે
વહાણોના માલિકો સાથેના ચાર્ટર પાર્ટી કરારમાં વિવિધ
ઉતારદરનો સમાવેશ કર્યો હતો, જેમાં નિર્ધારિત ઉતારદર ૧૦૦૦
મેટ્રિક ટન હતો, એટલે કે, પક્ષકારો વચ્ચે કરાયેલ કરારમાં

નિર્ધારિત ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન પ્રતિ દિવસ કરતાં ઓછો હતો. નીચલી અદાલતે આ બાબતનું મૂલવવું જોઈએ હતું કે તે સંબંધિત પક્ષકારો વચ્ચેના કરારનો એક ભાગ હતો; તેમ છતાં, જ્યાં સુધી વર્તમાન કરારનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી એવો કરાર થયો હતો કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર હવામાન અનુરૂપ કાર્યદિવસ દીઠ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ડીસ્પેચ દર હાંસલ કરશે. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નીચલી અદાલત સમક્ષ અપીલકર્તા નિગમનો આ ચોક્કસ કેસ હતો કે એક સ્ટીમરમાં ઠેકેદારે વાસ્તવમાં હવામાન અનુરૂપ કાર્યદિવસ દીઠ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતાર કર્યું હતું અને આ હકીકત પોતે જ સાબિત કરે છે કે વેરાવળ બંદરે હવામાન અનુરૂપ કાર્યદિવસ દીઠ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતાર શક્ય હતો અને તે જ પ્રતિવાદી ઠેકેદારની અશક્યતા અંગેની દલીલને નષ્ટ કરે છે. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જો પ્રતિવાદી ઠેકેદારની આ દલીલ માન્ય રાખવામાં આવે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારને હવામાન અનુરૂપ કાર્યદિવસ દીઠ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ડીસ્પેચ દર હાંસલ કરી શકે તે માટે જરૂરી મૂળભૂત સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં આવી નહોતી, તો પ્રતિવાદી ઠેકેદાર માટે કરાર રદ કરવો સંપૂર્ણપણે ખુલ્લો અને ઉપલબ્ધ વિકલ્પ હતો; તેમ છતાં, તેણે એવું કર્યું નહોતું.

૪.૧૩ એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નીચલી અદાલતે આ બાબતનું મૂલવણું જોઈએ હતું કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારની ફરજ હતી કે તે બાર્જોની મહત્તમ ક્ષમતાનો ઉપયોગ કરે અને દર હવામાન-કાર્યદિવસે ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન હાંસલ કરવા પૂરતા મજૂરો ઉપલબ્ધ કરાવે, પરંતુ હાલના કેસમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરવામાં નિષ્ફળ ગયો છે અને પોતાની કરારગત જવાબદારી નિભાવવામાં પણ નિષ્ફળ રહ્યો છે અને તે બાબતને ધ્યાનમાં લેતાં સ્પષ્ટ થાય છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારની અસમર્થતા અને ઠેકેદારની નબળી કાર્યપરિસ્થિતિને કારણે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ થઈ શક્યો નહોતો. પરિણામે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તેનો ભોગવો જોઈએ અને સર્વોચ્ચ અદાલતે એ.ટી. બ્રીજ પોલ સિંહ અને અન્ય વિ. ગુજરાત રાજ્ય, એ.આઈ.આર. ૧૯૮૪ એસ.સી. ૧૭૦૩ માં અહેવાલિત કેસમાં પ્રતિપાદિત સિદ્ધાંત અનુસાર અપીલકર્તા નિગમને અપેક્ષિત નફાની પરતફેર કરવી જોઈએ. વધુમાં એવી પણ રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જો પ્રતિવાદી ઠેકેદારે ન્યૂનતમ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન/૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ડિસ્પેચ દર જાળવી રાખ્યો હોત, તો અપીલકર્તા નિગમને જે અપેક્ષિત નફો મળ્યો હોત તે સંબંધે તેને નુકસાન થયું હતું, કારણ કે પ્રાપ્ત થતી ડિસ્પેચ રકમ સીધી રીતે ડિસ્ચાર્જના દર સાથે સંબંધિત હતી.

૪.૧૪ વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે હકીકતમાં નીચલી અદાલત એ આ હકીકતથી પ્રભાવિત થઈ ગઈ હતી કે અપીલકર્તા નિગમે જહાજના માલિકોને વાસ્તવિક ડિમેન્ડ ચૂકવ્યો નહોતો. નીચલી અદાલત એ જે બાબત નજરઅંદાજ કરી છે તે એ છે કે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા રોકી રાખવામાં આવેલી રકમ તેના દ્વારા સહન કરાયેલ તે નાણાકીય નુકસાનનું પ્રતિનિધિત્વ કરે છે, જે તેને વહાણોની વહેલી મુક્તિ થવાના પરિણામે કમાઈ શકાત.

૪.૧૫ આગળ એમ રજૂ કરવામાં આવે છે કે નીચલી અદાલતે કરારના પાલનની અશક્યતાના સિદ્ધાંતનો ઉપયોગ કરીને પોતાને ખોટી દિશામાં દોર્યું, જ્યારે તે પ્રતિવાદી ઠેકેદારના દાવાનો આધાર હતો. નીચલી અદાલતે આ બાબતની મૂળવણી કરવી જોઈએ હતી કે કરારનું પાલન અશક્ય નહોતું, પ્રથમ તો એ આધારે કે એક જહાજના મામલે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે હકીકતમાં દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો આવશ્યક ઉતાર દર હાંસલ કર્યો હતો અને બીજું, પ્રતિવાદી ઠેકેદારની તરફેણી તપાસવામાં આવેલ સાક્ષીએ આ હકીકત સ્વીકારી હતી કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો દર હાંસલ કર્યો હતો અને તે હાલમાં પણ તે જ કરવા સક્ષમ હતો. એમ રજૂ કરવામાં આવે છે કે જો પ્રતિવાદી ઠેકેદારનું એવું માનવું હતું કે નિર્ધારિત દર કઠોર હતો, તો પ્રતિવાદી ઠેકેદારને પોતાની

પસંદગીથી કરાર રદ કરવાનો સંપૂર્ણ વિકલ્પ ઉપલબ્ધ હતો. હકીકતમાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે શરૂઆતથી જ કરારની ઉતાર દર સંબંધિત જોગવાઈઓમાંથી બચવાનો પ્રયત્ન કર્યો હતો. કરારના વાસ્તવિક અમલીકરણ પહેલાં પણ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે અન્ય બાબતો સાથે એવી રજૂઆત કરી હતી કે ઉતાર દર જાળવી રાખવામાં કહેવાતી મુશ્કેલી છે. આ વાત પોતે જ સૂચવે છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારને કહેવાતી મુશ્કેલીની જાણ શરૂઆતથી જ સારી રીતે હતી. પ્રતિવાદી ઠેકેદારને આ બાબતની જાણ હોવા છતાં હવે તેને એવું કહેવાની મંજૂરી આપી શકાય નહીં કે જે કરાર તેણે સંપૂર્ણ સમજ સાથે અને પોતાની સ્વેચ્છાથી કર્યો હતો, તેની શરતોથી તે બંધાયેલો રહી શકતો નહોતો. તેથી, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે પોતાના કરારના પાલન માટે મૌન સંમતિ દર્શાવી હતી.

જ.૧૬ વધુમાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ડિસ્પેચ મનીની ગણતરી તથા પ્રતિવાદી ઠેકેદારને કરવાનાં ચુકવણાં ટેન્ડર કરારમાં નિર્ધારિત ન્યૂનતમ ડિસ્ચાર્જ દર પર ઘણાં અંશે આધારિત હતાં. તેથી, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ટેન્ડર દસ્તાવેજની કલમ ૨૦ હેઠળ જોગવાઈ મુજબનો ન્યૂનતમ ડિસ્ચાર્જ દર જાળવવામાં નિષ્ફળ ગયો હોવાથી તેને ડિસ્પેચ મની મેળવવાનો હકદાર માનવો નહીં. તે જ અહીં પક્ષકારો વચ્ચેના કરારનો એક ભાગ હતો અને

અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા જે ડિસ્પેચ મની કમાઈ શકાય તે અપીલકર્તા નિગમ અને પ્રતિવાદી હેકેદાર વચ્ચે સમાન રીતે વહેંચવામાં આવવાની હતી. વધુમાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નીચલી અદાલત સમક્ષ અપીલકર્તા નિગમનો એવો કેસ હતો કે ડિસ્પેચ મનીની ગણતરી અને હેકેદારને કરવાનાં ચુકવણાં, ચાર્ટર પાર્ટી કરારમાં દર્શાવેલા ડિસ્ચાર્જ દરની પરવા કર્યા વિના, ટેન્ડરમાં નિર્ધારિત ન્યૂનતમ ડિસ્ચાર્જ દર પર આધારિત હતાં. વધુમાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નીચલી અદાલત એ બાબતની મૂલવણી કરવામાં નિષ્ફળ ગઈ કે બન્ને કરારો સ્વતંત્ર હતાં અને એક તરફ અપીલકર્તા નિગમ તથા બીજી તરફ જહાજના માલિક વચ્ચે અમલમાં મૂકાયેલ ચાર્ટર પાર્ટી કરારની શરતો અને નિયમો પર કોઈ આધાર રાખી શકાતો ન હતો. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નીચલી અદાલતે એ બાબતની પણ મૂલવણી કરવી જોઈએ હતી કે દાવો કરારનું કાર્ય પૂર્ણ થયા પછી અને વિલંબિત તબક્કે દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો અને તે આધાર પર પણ નીચલી અદાલતે આ દાવો સ્વીકારવો જોઈએ ન હતો.

૪.૧૭ અપીલકર્તા નિગમ તરફથી હાજર વિદ્વાન વકીલે (૨૦૧૧) ૮ એસ.સી.સી. ૧૬૧ માં અહેવાલિત ઇન્ડિયન કાઉન્સિલ ફોર એન્વિરો લીગલ એક્શન વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્યના

મામલામાં આપવામાં આવેલા ચુકાદા પર આધાર મૂક્યો છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે અપીલકર્તા નિગમે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર વિરુદ્ધ રૂપિયા ૫,૩૦,૯૬૯.૦૪ ની માન્ય માંગણી હતી, તેવો જે કેસ દાવો કરવામાં આવ્યો હતો અને પુરવાર કરવામાં આવ્યો હતો, તેને નીચલી અદાલતે સંપૂર્ણપણે અવગણ્યો હતો; એટલે કે, નુકસાનગ્રસ્ત હાલતમાં મળેલા ચુ.એસ. લાલ ઘઉંના ૫૧ થેલાંની વસૂલાત બાબતે રૂપિયા ૯,૨૭૭/-; ગંતવ્યસ્થાને ૨૮૦ ઘઉંના થેલાંની ઓછી પુરવઠા બાબતે રૂપિયા ૪૮,૯૩૬.૬૦; અને રવાના રકમની બિનપ્રાપ્તિ બાબતે રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે નીચલી અદાલતે એ બાબતની મૂળવણી કરવી જોત હતી કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે કરેલ કામના કોઈ બિલો અથવા બાકી તથા ચુકવાપાત્ર રકમના હિસાબો રજૂ કર્યા નહોતાં કે પુરવાર કર્યા નહોતાં અને તેથી નીચલી અદાલત માટે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના પક્ષમાં નિષ્કર્ષ આપવો શક્ય નહોતો. ત્યારબાદ એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે નીચલી અદાલતે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે પોતાનો કેસ પુરવાર કર્યો હતો એવો જે નિષ્કર્ષ કર્યો, તે ખોટો હતો, કારણ કે તે પુરાવાનો ભાર ઉતારવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો અને વાદપત્રમાં દાવો કરવામાં આવ્યો હતો તે મુજબ ડબલ સ્ટીચિંગ વગેરે માટે વધારાનો ખર્ચ થયો હોવા સંબંધે નામમાત્રનો

પણ કોઈ પુરાવો તેણે રજૂ કર્યો નહોતો. બીજી તરફ, અપીલકર્તા નિગમે પૂરતા પ્રમાણમાં દસ્તાવેજ પુરાવા રજૂ કર્યા હતા, જેથી એ દર્શાવાય કે કેટલીક વસ્તુઓ ઓછી પહોંચાડવામાં આવી હતી અને કેટલીક વસ્તુઓ ગુકસાનગ્રસ્ત હાલતમાં હતી.

૪.૧૮ ત્યારબાદ એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે અન્યથા પણ, આ અદાલતે પ્રતિવાદી ઠેકેદારને રિટ અરજી પાછી ખેંચવાની અને અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટરને રજૂઆત કરવાની દિશા સાથે પરવાનગી આપતો આદેશ કર્યો હતો તે હકીકતને ધ્યાનમાં લેતાં; છતાં, રિટ અરજીનો નિકાલ કરતાં સમયે તેની તરફેણમાં દાવો દાખલ કરવાની કોઈ છૂટ અનામત રાખવામાં આવી નહોતી અને તેથી, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દાવા સહિત અન્ય કોઈ પણ કાર્યવાહી માં કોઈ રાહત માગી શકે તેમ નહોતો. વધુમાં, અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટર દ્વારા તારીખ ૬.૩.૧૯૯૦ના રોજ કરાયેલ આદેશ કારણદર્શક આદેશ હતો અને પ્રતિવાદી ઠેકેદારે અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટર દ્વારા કરવામાં આવેલ ઉક્ત તારીખ ૬.૩.૧૯૯૦ના આદેશને પડકાર્યો નહોતો તથા કોઈ દાવો પણ માગવામાં આવ્યો નહોતો. ઉક્ત ચૂકને ધ્યાનમાં લેતાં, નીચલી અદાલતે દાવો ફગાવી દેવો જોઈએ હતો. વધુમાં એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે નીચલી અદાલત

અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટર દ્વારા કરવામાં આવેલ તારીખ ૬.૩.૧૯૯૦ના આદેશનો સાર સમજવામાં નિષ્ફળ ગઈ હતી અને દાવાના વાદપત્રમાં રહેલ મુદ્દાઓ જાણીતા હોવા છતાં, તેને અવગણીને નીચલી અદાલતે રાહત આપવી જોઈએ નહોતી. વધુમાં એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે નીચલી અદાલતે આ બાબતની મૂલવણી કરવી જોઈએ હતી કે તારીખ ૨૨.૭.૧૯૮૮ની રજૂઆત (આંક ૭૦) માં, અન્ય બાબતો સાથે, નિર્ધારિત ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરવો અથવા જાળવી રાખવો શક્ય નથી એવી ફરિયાદ ઉઠાવવામાં આવી હતી અને જ્યારે ફેરફાર કરવાની તે માંગ અપીલકર્તા નિગમે સ્વીકારી નહોતી; ત્યારબાદ ડિસ્ચાર્જ અમલમાં મૂકવાથી અપીલકર્તા નિગમને રોકવા માટે રિટ અરજી દાખલ કરવામાં આવી હતી અને પ્રતિવાદી હેકેદારને તે અરજી પાછી ખેંચવા માટે મજબૂર થવું પડ્યું હતું, ત્યારે પ્રતિવાદી હેકેદાર માટે દાવો દાખલ કરીને તે જ મુદ્દાને ફરીથી ઉઠાવવો માન્ય નહોતો. નીચલી અદાલતે આ આધાર પર પણ દાવો નામંજૂર કરવો જોઈએ હતો. ઉપરોક્ત રજૂઆતને ધ્યાનમાં લેતાં, જામનગરના માનનીય દીવાની ન્યાયાધીશ (વરિષ્ઠ વિભાગ) દ્વારા તારીખ ૪.૫.૧૯૯૦ના રોજ આપવામાં આવેલ ચુકાદો અને હુકમનામું રદ કરવામાં આવે તેવી પ્રાર્થના કરવામાં આવે છે.

પ. તેના વિરુદ્ધમાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર તરફથી ઉપસ્થિત વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી મેહુલ એસ. શાહએ, શ્રી પ્રેમલ રાછ, વકીલ સાથે, પ્રારંભે રજૂ કર્યું કે અપીલોના આ વર્તમાન સમૂહમાં સંકળાયેલા મુદ્દાઓનો નિર્ધારણ નીચેના પાસાઓના પ્રકાશમાં કરવો જરૂરી છે, યથાક્રમે, (૧) શું પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા કોઈ ભંગ કરવામાં આવ્યો છે; અને (૨) શું આક્ષેપિત ભંગને કારણે કોઈ નુકસાન થયું છે અને જો કોઈ નુકસાન થયું હોય તો પણ, કેસની હકીકતોમાં દાવાનો કોઈ હક્ક બને છે કે કેમ. વધુમાં એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું કે આવો કેસ સ્થાપિત કરવા માટે આવા પાસાઓ અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા સાબિત કરવાના જરૂરી છે. વિદ્વાન વકીલે રજૂ કર્યું કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે રૂ.૩૫,૧૦,૦૦૦/- વ્યાજ સહિતની ડિકી માગતી સ્પેશિયલ સિવિલ સુટ નં.૧૪૫/૧૯૯૦ દાખલ કરી હતી. એમ રજૂ કરવામાં આવ્યું કે અપીલકર્તા નિગમ પાસેથી પ્રતિવાદી ઠેકેદારને ચૂકવવાને પાત્ર કુલ રકમ રૂ.૩૪,૨૬,૧૭૮.૭૩ હતી અને તેની વધુ વિગતવાર વિભાજન અરજીફરિયાદના પરિષ્કેદ ૧૧માં દર્શાવવામાં આવ્યું છે. વધુમાં એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું કે રૂ.૧૧,૭૨,૬૮૦.૩૫ તેમજ રૂ.૮,૭૦,૦૦૦/- ની સુરક્ષા જમા રકમ, આક્ષેપિત નુકસાનના દાવા તરફ અને વિશેષ કરીને ડિમરેજ તરફ, રોકી રાખવામાં આવી હતી. વધુમાં એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું કે રૂ.૨૦,૬૬૨.૧૫ ગંતવ્યસ્થળની અછત તરીકે ગેરકાયદેસર રીતે કપાત કરવામાં આવી હતી અને રૂ.૫૧,૬૮૫.૭૦ અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા નામંજૂર કરવામાં આવ્યા હતા. વધુમાં એવું રજૂ

કરવામાં આવ્યું કે જ્યાં સુધી રૂ.૬,૯૭,૧૨૬/- ની રકમનો સંબંધ છે, તે આપવામાં આવેલી સેવાને લગતી હતી અને પ્રતિવાદી હેકેદાર વાસ્તવિક ચુકવણી મેળવવા હકદાર હતો. તેવી જ રીતે, પાંચ જહાજો પર નિગમને પ્રાપ્ત થયેલ ડિસ્પેચ મનીના ૫૦% હિસ્સા તરીકે રૂ.૬,૧૪,૦૨૪.૫૩ નો દાવો કરવામાં આવ્યો હતો. પડકારાધીન તા. ૪.૫.૧૯૯૦ ના ચુકાદાના પરિણેદ ૭૫નો ઉલ્લેખ કરતાં એમ રજૂ કરવામાં આવ્યું કે નીચલી અદાલતે રૂ.૩૪,૨૬,૧૭૮.૭૩ ના દાવા સામે રૂ.૩૩,૮૪,૨૦૧.૨૭ નો દાવો પ્રતિ વર્ષ ૧૮% વ્યાજ સાથે મંજૂર કર્યો છે.

૫.૧ વિદ્વાન વકીલે વિશેષ દીવાની દાવો નં. ૧૧૨/૧૯૯૧ ની પેપરબુકના પાનું નં. ૧૨૫ તરફ અદાલતનું ધ્યાન દોરી રજૂ કર્યું કે કરાર હેઠળ બજાવવાની આવશ્યક સેવાઓને આઠ ભાગોમાં વહેંચવામાં આવી છે. એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું કે તમામ શ્રેણીઓ સેવા કરારનો ભાગ છે અને તેના માટે દરો દર્શાવવાના હતા, જે દર્શાવવામાં આવ્યા હતા અને તે મુજબ ટેન્ડર મંજૂર કરવામાં આવ્યું હતું. આગળ એવું પણ રજૂ કરવામાં આવ્યું કે ખંડ (૫) મુજબ પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે સુરક્ષા થાપણ જમા કરાવ્યું હતું. સુરક્ષા થાપણને નિયમિત કરતી ખંડ ૧૧ તરફ અદાલતનું ધ્યાન દોરી એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું કે ઉપખંડ (ઈ) મુજબ, કરારની શરતો હેઠળ કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા તમામ જવાબદારીઓ પૂર્ણ થયા બાદ અને

“નો ડિમાન્ડ સર્ટિફિકેટ” સ્વીકારવામાં આવ્યા બાદ તથા સેવાઓ સાચી અને સંતોષકારક હોવાનું જણાય ત્યારે, કરાર સામે કોર્પોરેશનના દાવાને પૂર્ણ કરવા માટે જેટલી કપાત જરૂરી હોય તેટલી સુરક્ષા થાપણમાંથી કપાત કરવાની શરતે, સુરક્ષા થાપણ કોન્ટ્રાક્ટરને પરત કરવાની હતી. એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું કે સુરક્ષા થાપણમાંથી કપાત કોર્પોરેશન દ્વારા તેના દાવા સામે કરી શકાય તેવી હતી, પરંતુ કરાર મુજબ જ.

૫.૨ એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે કલમ ૧૨ હેઠળ નિગમને થયેલા નુકસાન માટે કોન્ટ્રાક્ટરની જવાબદારીનો પ્રાવધાન કરવામાં આવ્યો છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જો નિગમ એ બાબતે સંતોષ પામે કે તેને આપું નુકસાન થયું છે અને તે નુકસાનોમાં ડિમરેજ વગેરે જેવા ખર્ચનો સમાવેશ થતો હોય, તો તે એવી બાબત ગણાશે, જેની વસુલાત અપીલકર્તા નિગમ કરવા હકદાર રહેશે. ઉક્ત કલમ મુજબ, કરાર હેઠળની કોઈપણ સેવાઓ બજાવવામાં કોન્ટ્રાક્ટરની બેદરકારી, અકુશળતાપૂર્ણ કાર્યસંપાદન અથવા તેની કોઈપણ શરતના ભંગના કારણે નિગમને થયેલા અથવા નિગમ દ્વારા થયેલા તમામ ખર્ચ, નુકસાની, ડિમરેજ, વ્હોર્ફેજ શુલ્કો અને ખર્ચાઓ માટે કોન્ટ્રાક્ટર જવાબદાર હતો. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે “સેટ ઓફ” શીર્ષક ધરાવતી ઉપકલમ (એ) મુજબ, કરાર હેઠળ કોન્ટ્રાક્ટરને ચૂકવવાપાત્ર અને બાકી થતી કોઈપણ રકમ, જેમાં તેમને પરત કરવાપાત્ર સુરક્ષા જમા રકમનો પણ સમાવેશ

થાય છે, તેને નિગમ દ્વારા વિનિયોજિત કરી શકાય અને નિગમ સાથે કોન્ટ્રાક્ટરે કરેલા અન્ય કરારમાંથી ઉત્પન્ન થતી અથવા તે હેઠળની કોઈપણ રકમની ચૂકવણી અંગેના નિગમના દાવા સામે સેટ ઓફ કરી શકાય. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉપકલમ (બી) મુજબ, કોન્ટ્રાક્ટરની બેદરકારી, કરાર હેઠળની સેવાઓના અકુશળતાપૂર્ણ કાર્યસંપાદન અથવા તેની કોઈપણ શરતના ભંગને કારણે તેમને થયેલી કોઈપણ નુકસાની, હાનિ, શુલ્કો, ખર્ચ અથવા ખર્ચાઓની ભરપાઈ તેઓ પોતાને કરી લેવા માટે નિગમને સ્વતંત્રતા રહેશે. તેમાં આ પણ નિર્ધારિત છે કે દાવો કરાયેલ કુલ રકમ તે સમયે બાકી હોય તેવી અથવા પછી કોઈપણ સમયે નિગમ સાથેના કરાર હેઠળ કોન્ટ્રાક્ટરને બાકી થતી કોઈપણ રકમમાંથી કપાત કરવામાં આવશે. આ સંદર્ભમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત કલમ નિગમને સેટ ઓફ કરવાનો હક આપે છે; તેમ છતાં, તે અનિશ્ચિત દાવો અથવા અનિર્ણિત દાવો ન હોવો જોઈએ, પરંતુ તે નિર્ધારિત દાવો હોવો આવશ્યક છે. તેનો અનિવાર્ય અર્થ એવો થાય છે કે આવી રકમ ખરેખર બાકી અને ચૂકવવાપાત્ર હોવી જોઈએ; અન્યથા, તે અનિશ્ચિતતાના ક્ષેત્રમાં આવશે.

૫.૩ વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે, કરારની કલમ ૧૨ ની ઉપકલમ (બી) પરથી સ્પષ્ટ થાય છે તેમ, તેમાં જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે કોન્ટ્રાક્ટરની બેદરકારીને કારણે નિગમને થયેલ અથવા નિગમ દ્વારા

વહન કરાયેલ કોઈપણ હાનિ, નુકસાન, ખર્ચ અથવા વ્યયની રકમ નિગમ પોતે જ પરત મેળવી શકે તેવી સ્વતંત્રતા ધરાવશે. આથી, કરાર હેઠળની સેવાઓના નિર્વહમાં કોન્ટ્રાક્ટરની બેદરકારી અથવા અકુશળ કાર્યસમાન કામગીરીને કારણે અથવા તેની શરતોના ભંગને કારણે નિગમને કોઈ હાનિ અથવા નુકસાન વાસ્તવમાં થયેલું હોવું જોઈએ અને તે સંબંધે કોઈ ખર્ચ અથવા વ્યય નિગમ દ્વારા વેઠાયેલો હોવો જોઈએ. ચુકવણીઓના પાસાને આવરી લેતી કલમ ૧૭ નો ઉલ્લેખ કરતાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉપકલમ (જી) મુજબ એવી જોગવાઈ છે કે ચુકવણી માટે બાકી રહેલા કોઈપણ બિલો પર કોઈપણ વ્યાજની ચુકવણી માટે નિગમ જવાબદાર રહેશે નહીં. તેથી એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે માત્ર બાકી રહેલા બિલો પર સ્વતઃ કોઈ વ્યાજ લાદી શકાતું નથી. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરનો એવો મામલો નથી કે બિલો બાકી હતા. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જે બિલો રોકી રાખવામાં આવ્યા છે, તે હકીકતમાં ચૂકવવામાં આવ્યા નથી. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જો એવો નિષ્કર્ષ આવે કે કથિત દાવા સંદર્ભે રોકી રાખવાની અથવા ચુકવણી ન કરવાની કાર્યવાહી ગેરકાયદેસર છે અને કરાર હેઠળ સમર્થનીય નથી, તો કલમ ૧૭ ની ઉક્ત ઉપકલમ (જી) અમલમાં આવશે નહીં.

પ.૪ વધુમાં એવો પ્રસ્તાવ કરવામાં આવે છે કે કલમ ૨૦માં કરાર હેઠળ કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા બજાવવાની સેવાઓની જોગવાઈ કરવામાં આવી છે, જેના ભાગ- ૧માં જહાજોના હોલ્ડમાં સ્ટીવેડોરિંગ અને બેગિંગ અંગે જોગવાઈ કરવામાં આવી છે. એવો પ્રસ્તાવ કરવામાં આવે છે કે ભાગ- ૧ની કલમ (૧) મુજબ, જહાજ ડિમરેજ હેઠળ ન જાય તે માટે જરૂરી પગલાં લઈને શક્ય તેટલી લઘુત્તમ અવધિમાં ઉતારણી પૂર્ણ કરવાની કોન્ટ્રાક્ટર પાસેથી અપેક્ષા રાખવામાં આવે છે. ત્યારબાદ એવો પણ પ્રસ્તાવ કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત કલમ કોન્ટ્રાક્ટર ઉપર આ વધુ બાધ્યતા પણ મૂકે છે કે ડ્રાય કાર્ગો વેસેલના કિસ્સામાં પ્રતિદિન ઓછામાં ઓછી ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને બલ્ક કેરિયર્સ/ટેંકર્સના કિસ્સામાં પ્રતિદિન ઓછામાં ઓછી ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારણીની વ્યવસ્થા કરવી અને અપીલકર્તા નિગમ મુજબ, ચાર્ટર પાર્ટી કરારમાં શું ઉલ્લેખિત છે તેની પરવા કર્યા વિના, આ જ ઉતારણી દર ગણાય છે.

પ.૫ કલમ ૨૦ ના ભાગ-૧ ની ઉપકલમ (૩) નો વધુ ઉલ્લેખ કરતા રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત કલમ મુજબ, અન્નધાન્યના ઉતારકામ માટે જરૂરી જહાજ અથવા બંદરનાં સાધનો અને/અથવા જહાજની વિન્યોના ઉપયોગ માટે જરૂરી વ્યવસ્થા કરવી અને તે સાધનો ભાડે લેવા બદલ થયેલા ખર્ચની ચુકવણી કરવી, તે માટે ઠેકેદાર બંધાયેલો હતો. આમ, સ્પષ્ટ થાય છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે જે બાબતોની વ્યવસ્થા કરવી જરૂરી

હતી તે ઉક્ત કલમમાં દર્શાવવામાં આવી છે; જોકે, બાર્જ વગેરેની વ્યવસ્થા કરવી ક્યારેય પણ ઉક્ત કલમનો ભાગ નહોતી. કલમ ૨૦ ના ભાગ-૨ નો વધુ ઉલ્લેખ કરતા રજૂ કરવામાં આવે છે કે તેમાં સૂચિબદ્ધ વિવિધ ઉપકલમોમાં, દરિયાઈ માર્ગે જથ્થાબંધ આવેલ અન્નધાન્યના કિલયરિંગ અને પરિવહન માટે ઠેકેદાર દ્વારા બજાવવાની ફરજો નિર્ધારિત કરવામાં આવી છે. દઢતાપૂર્વક રજૂ કરવામાં આવે છે કે જ્યારે જ્યારે અને જે જે સેવાઓ ઠેકેદાર દ્વારા હાથ ધરવાની જરૂરી હતી, ત્યારે તે કસ્ટમમાં વિશેષરૂપે દર્શાવવામાં આવી હતી. ભાગ-૨ ની ઉપકલમ (૯) નો વધુ ઉલ્લેખ કરતા રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત કલમ અનુસાર, પોર્ટ, કસ્ટમ્સ અને રેલ્વે શુલ્ક, જેમ કે વ્હોર્ફજ, લાઇટરેજ, કેનેજ, જહાજથી કિનારે બાર્જને ખેંચવા માટે લોન્ચ ભાડું, વેગન ભાડું, સર્વે ફી, ઓવરટાઇમ ફી વગેરેની ચુકવણી નિગમ દ્વારા સીધી રીતે બંદર અને રેલ્વે સત્તાધિકારીઓને કરવાની જોગવાઈ કરવામાં આવી છે. રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત ઉપકલમ (૯) સ્પષ્ટપણે નિર્ધારિત કરે છે કે જરૂરી ચુકવણી કરવી એ નિગમની જવાબદારી હતી અને આવી જવાબદારીઓ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પર લાદી શકાતી નથી.

૫.૬ કલમ ૨૧ નો વધુ ઉલ્લેખ કરતાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે તે જ ઠેકેદારના કર્તવ્યો અને જવાબદારીઓ માટેની જોગવાઈ કરે છે અને તે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા બજાવવાની સેવાઓ સુનિશ્ચિત કરવાનો હેતુ ધરાવે

છે. રજૂ કરવામાં આવે છે કે કલમ ૨૧ ની ઉપકલમ (૧) અને (૨) માં ક્યાંય પણ બાર્જ, ટ્રસ વગેરેની વ્યવસ્થા કરવા બાબતે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર માટે જોગવાઈ કરવામાં આવેલ નથી અથવા તેને જવાબદાર બનાવવામાં આવેલ નથી. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉપકલમો (૫), (૬) અને (૭) સ્ટીમરોમાંથી તાત્કાલિક ઉતારણી થાય અને કોઈ નુકસાન કર્યા વિના શેડમાંથી માલ દૂર કરવામાં આવે તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે જરૂરી તમામ પગલાં લેવા બાબતે ઠેકેદારની જવાબદારી માટે જોગવાઈ કરે છે. તેમાં એ પણ જોગવાઈ છે કે ઠેકેદાર ખાદ્યઅનાજ, ગમ્મીઓ, દ્વાઈન્સ વગેરેના સંગ્રહ માટે જરૂરી વ્યવસ્થા કરવા જવાબદાર રહેશે. તેથી રજૂ કરવામાં આવે છે કે જવાબદારી એ હતી કે દરેક કાર્ય શક્ય તેટલું વહેલી તકે થાય તે માટે પગલાં લેવાં અને જો ઠેકેદાર તે કરવામાં નિષ્ફળ જાય, તો સમાયોજન થઈ શકે. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે તેમાં ડિમરેજના નુકસાનને ટાળવા માટે દૃઢ પગલાં લેવાં તે બાબતની પણ જોગવાઈ છે. ઉપરોક્તના સમર્થનમાં, તા. ૨૨.૭.૧૯૮૮ ના સંદેશવ્યવહાર (આંક ૭૦) પર આધાર મૂકવામાં આવ્યો છે, તે રજૂ કરવા માટે કે ઉક્ત સંદેશવ્યવહાર પ્રતિવાદી ઠેકેદારે ટેન્ડર બહાર પાડવામાં આવ્યા બાદ, પરંતુ તા. ૩૦.૮.૧૯૮૮ ના રોજ કરાર મંજૂર કરવામાં આવે તે પહેલાં સંબોધિત કર્યો હતો.

૫.૭ એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે કાર્ય આદેશ જારી થયા પછી, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તરત જ ૧૨.૯.૧૯૮૮ના રોજ એક પત્રવ્યવહાર (આંક ૧૧૩) મોકલી, અન્ય બાબતો સાથે, બંદર અધિકારીને વિનંતી કરી હતી કે વહાણ એમ.વી. એન્ડ્યુરન્સ સી ૧૫.૯.૧૯૮૮ની આસપાસ બંદરે પહોંચવાનું છે અને અપીલકર્તાએ પ્રતિ હવામાન-કાર્યદિવસે ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવવાની ઇચ્છા દર્શાવી હોવાથી, પ્રતિવાદી ઠેકેદારને ઉક્ત ઉતાર જાળવી રાખવામાં સક્ષમ બનાવે તે માટે પૂરતી બાર્જ, ટગ્સ અને ટ્રાન્ઝિટ શેડ્સની વ્યવસ્થા કરવામાં આવે. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે નિર્ધારિત ડિસ્પેચ દર પ્રાપ્ત કરી શકે તે માટે આવશ્યક સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવા વિનંતી કરી હતી. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત ૧૨.૯.૧૯૮૮ના પત્રવ્યવહાર (આંક ૧૧૩) અનુસંધાને, ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડના બંદર અધિકારીએ એ જ તારીખે, એટલે કે, ૧૨.૯.૧૯૮૮ના રોજ (આંક ૧૧૨) પ્રતિવાદી ઠેકેદારને પત્ર લખી, અન્ય બાબતો સાથે, જાણ કરી હતી કે વહાણવહિનીની વર્તમાન સ્થિતિને જોતા, પ્રતિવાદી ઠેકેદારની માંગ મુજબની વહાણવહિની અને અન્ય સુવિધાઓ, બંદરે પહેલેથી કાર્યરત અન્ય પરિષ્ઠ વહાણોની માંગ અને હક દબાવીને, ફક્ત એક જ વહાણને આપી શકાય તેમ નથી. ત્યારબાદ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે ૧૬.૯.૧૯૮૮, ૧૭.૯.૧૯૮૮ અને ૧૮.૯.૧૯૮૮ના વધુ પત્રો (અનુક્રમે આંક ૭૨, ૭૩ અને ૭૪) અપીલકર્તા નિગમને લખ્યા હતા, જેમાં દર્શાવ્યા મુજબની

સુવિધાઓ પૂરી પાડવા બાબતે અનુસરણ કર્યું હતું જેથી તે ઇચ્છિત ઉતાર દર પ્રાપ્ત કરી શકે. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત ૧૬.૯.૧૯૮૮ના પત્ર (આંક ૭૨), ૧૭.૯.૧૯૮૮ના પત્ર (આંક ૭૩) અને ૧૯.૯.૧૯૮૮ના પત્ર (આંક ૭૪)ના અનુસંધાને, અપીલકર્તા નિગમના સહાયક વ્યવસ્થાપકે ૨૦.૯.૧૯૮૮ના રોજ બંદર અધિકારીને લખેલો પત્ર (આંક ૭૫) મોકલ્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે, તેના સ્ટીવિડોર્સ, અર્થાત્ પ્રતિવાદી ઠેકેદારને, તેમાં દર્શાવ્યા મુજબની સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવા વિનંતી કરવામાં આવી હતી જેથી ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન અન્નધાન્ય ઉતારી શકાય.

૫.૮ એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે નિર્ધારિત ઉતારદર હાંસલ કરવાનો હેતુ સાધવા માટે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા નિષ્ઠાપૂર્વક પ્રયત્નો કરવામાં આવ્યા હતા. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર મુશ્કેલીનો સામનો કરી રહ્યો હતો અને તેને એવી આશંકા હતી કે તેના ઉપર અનાવશ્યક રીતે ડિમરેજના ખર્ચનો ભાર મૂકવામાં આવશે, તેથી પ્રતિવાદી ઠેકેદારે આ અદાલત સમક્ષ રિટ અરજી દાખલ કરી હતી, જેનો તા. ૧૧.૧૦.૧૯૮૮ ના આદેશ દ્વારા એવો નિસ્સાર કરવામાં આવ્યો કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટર સમક્ષ રજૂઆત કરે. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે તે મુજબ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તા. ૧૫.૧૦.૧૯૮૮ ની રજૂઆત કરી હતી અને તેમાં અન્ય બાબતો સાથે એવી ફરિયાદ ઉઠાવી

હતી કે કલમ ૨૦ માં ઉલ્લેખિત ઉતારદરની શરતનું પાલન કરવું અશક્ય રહેશે અને તેથી તેમાં સુધારો કરવાની વિનંતી કરવામાં આવી હતી. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ધ્યાન દોરવામાં આવ્યું હતું કે મોટા બંદરોની સરખામણીએ ઇચ્છિત ઉતારદર હાંસલ કરવા માટે જરૂરી પાયાભૂત સુવિધાઓ વેરાવળ બંદરે ઉપલબ્ધ નહોતી. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે એવી પણ પ્રાર્થના કરવામાં આવી હતી કે ટેન્ડર દસ્તાવેજની ઉક્ત કલમ ૨૦ ને એકલતામાં વાંચવી નહીં, પરંતુ કરારને તેની સમગ્રતા સાથે વાંચવો જોઈએ. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ત્યારબાદ અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટરે તા. ૬.૩.૧૯૯૦ ના આદેશથી પ્રતિવાદી ઠેકેદારની તા. ૧૫.૧૦.૧૯૮૮ ની રજૂઆત નામંજૂર કરી હતી.

૫.૯ એવો રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તા. ૧૪.૭.૧૯૯૦ના રોજ અપીલકર્તા નિગમના જિલ્લા મેનેજરને એક પત્રવ્યવહાર (આંક ૧૧૪) સંબોધ્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે એ દર્શાવ્યું હતું કે રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ની રકમ, જે કથિત શિપિંગ ડિમેરેજ તરીકે માગવામાં આવી છે, તેવી માંગ ઉઠાવવાના અપીલકર્તા નિગમના પક્ષે કોઈ ન્યાયસંગતતા નથી. હકીકતમાં, એ પણ દર્શાવાયું હતું કે નિગમે કોઈપણ ડિમેરેજ સહન જ કર્યું નથી. માલ ઉતારવા માટે જરૂરી માળખાકીય સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં અપીલકર્તા નિગમ નિષ્ફળ ગયું હોવા છતાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદારના નિષ્ઠાપૂર્વકના પ્રયત્નોને કારણે,

અપીલકર્તા નિગમે નોંધપાત્ર સંખ્યામાં જહાજોમાં ડીસ્પેચ મની મેળવી હતી. આંક ૯૫નો ઉલ્લેખ કરતાં, જે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા તૈયાર કરાયેલ હિસાબી નિવેદન છે, એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે “ચાર્ટર પાર્ટીની શરતો મુજબ/મુખ્ય કાર્યાલય મુજબ વાસ્તવિક નુકસાન તરીકે જહાજે વાસ્તવમાં સહન કરેલ ડિમરેજ” શીર્ષક હેઠળ દર્શાવાયેલ નોંધ ‘શૂન્ય’ છે. અન્ય શબ્દોમાં કહીએ તો, ઉક્ત નિવેદનના કહા કોલમથી સ્પષ્ટ થાય છે કે અપીલકર્તા નિગમે કોઈ ડિમરેજ સહન કર્યું ન હતું.

૫.૧૦ તા. ૨૧.૨.૧૯૮૯ના સંદેશવ્યવહાર (આંક ૧૧૫) નો ઉલ્લેખ કરતાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી હેકેદારે વેરાવળ બંદરે તેના દ્વારા સંભાળવામાં આવેલી સુવિધાઓ માટે તાજેતરની સૂચનાઓ મુજબ સમય-પત્રક પૂરું પાડ્યું હતું. પાંચ જહાજોના બદલામાં પ્રાપ્ત થયેલી ડિસ્પેચ રકમ રૂપિયા ૧૨,૨૮,૦૪૯.૦૬ જેટલી હતી અને કરાર મુજબ પ્રતિવાદી હેકેદારનો ૫૦% હિસ્સો રૂપિયા ૬,૧૪,૦૨૪.૫૩ થતો હતો. આ ગણતરી લંડન અદાલતના ચુકાદાના આધારે, સૌથી વધુ ભારવાળા હેયમાં રહેલા માલને ધ્યાનમાં લઈને, મુખ્યાલયની સૂચનાઓ મુજબ પ્રતિ હેય ઉતારકામના દરના આધારે કરવામાં આવી હતી. આગળ આંક ૧૨૨ પર આધાર રાખતાં, જે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા તૈયાર કરવામાં આવેલ ગણતરી પત્રક છે, રજૂ કરવામાં આવે છે કે વિવિધ

મથાળાઓ હેઠળ રૂપિયા ૧૩,૪૭,૧૦૧.૩૦ રોકી રાખવામાં આવ્યા હતા અને સુરક્ષા જમા રકમમાંથી રૂપિયા ૩,૬૦,૮૫૮.૨૮ રોકી રાખવામાં આવ્યા હતા. આમ, કુલ વસૂલાત રૂપિયા ૧૭,૦૭,૯૬૯.૫૬ (રૂ. ૧૩,૪૭,૧૦૧.૩૦ + ૩,૬૦,૮૫૮.૨૮) કરવામાં આવી હતી અને કુલ જવાબદારી રૂપિયા ૫,૩૦,૯૫૯.૦૪ જેટલી હતી, જ્યારે બાકી રહેલી રૂપિયા ૧૧,૭૬,૯૯૦.૫૪ ની રકમ રોઝી બંદરે હસ્તાંતરિત કરવામાં આવી હતી. અપીલકર્તા નિગમ અનુસાર રૂપિયા ૧૬.૮૭ લાખ જેટલી બાકી રકમ સ્વીકારવામાં આવી હતી. ઉક્ત રકમ માત્ર એટલી જ હતી જે રોકી રાખવામાં આવી હતી અને જો ડિસ્પેચની રકમ ઉમેરવામાં આવે, તો પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો દાવો તેથી વધુ રકમનો બનશે.

૫.૧૧ પ્રતિવાદીના વિદ્વાન વકીલે, આંક ૧૧૧, એટલે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના સાક્ષીના જુબાનીનો ઉલ્લેખ કરતાં રજૂ કર્યું કે, ઉક્ત જુબાનીમાં સાક્ષીએ સ્પષ્ટપણે જણાવ્યું છે કે કરાર સેવા કરારના સ્વરૂપનો હતો. તેની જુબાનીમાં જણાવાયું છે કે ઉક્ત કરાર મુજબ, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે મધ્ય સમુદ્રમાં જહાજમાંથી ખાદ્યઅનાજ બાર્જોમાં ઉતારવાનું હતું અને ત્યારબાદ ટગની મદદથી બાર્જોને ઘાટ સુધી લાવવામાં આવતી હતી અને તે પછી પોર્ટ

સત્તાધિકારીઓ દ્વારા ઉપલબ્ધ કરાયેલા કિનારાના કેનો દ્વારા બાર્જોમાંથી માલ ઉતારવામાં આવતો હતો. આગળ એવું પણ જણાવાયું છે કે કિનારાના કેનો અને અન્ય સુવિધાઓ પોર્ટ સત્તાધિકારીઓની માલિકીની હતી અને તેમ દ્વારા સંચાલિત હતી, જેના બદલામાં અપીલકર્તા પોર્ટ સત્તાધિકારીઓને વ્હાર્ફેજ અને લાઈટરેજ શુલ્ક જેવા જરૂરી શુલ્કો ચુકવતો હતો. સાક્ષીએ સ્પષ્ટપણે જણાવ્યું છે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે પોર્ટ સત્તાધિકારીઓ તેમજ અપીલકર્તા નિગમને વિનંતી કરી હતી; તેમજ અપીલકર્તા નિગમે તા. ૨૦.૯.૧૯૮૮નો સંદેશાવ્યવહાર પોર્ટ સત્તાધિકારીઓને મોકલ્યો હતો અને તેના પ્રત્યુત્તરમાં પોર્ટ સત્તાધિકારીઓએ તા. ૨૧.૯.૧૯૮૮ના સંદેશાવ્યવહારમાં પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે માંગેલી જરૂરી સંખ્યાની બાર્જો તથા અન્ય સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં પોતાની અસમર્થતા દર્શાવી હતી.

૫.૧૨ વિદ્વાન વકીલે વધુમાં રજૂ કર્યું કે સાક્ષીએ સ્પષ્ટપણે જણાવ્યું છે કે કુલ મળીને પાંચ સ્ટીમરો માટે કામ હાથ ધરવામાં આવ્યું હતું અને નીચલી બાજુએ ઉતારકામ કરવા બદલ કોઈપણ ડિમરેજ ખર્ચ ચૂકવવાની અપીલકર્તા નિગમને જરૂર નહોતી અને સ્ટીમર કંપની તથા અપીલકર્તા નિગમ વચ્ચેના ચાર્ટર પાર્ટી કરારની શરતો અને નિયમો મુજબ ઉતારકામનો દર ૮૦૦/૧૦૦૦ મેટ્રિક ટન હતો.

વધુમાં એવું પણ જણાવાયું છે કે જો પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને યોગ્ય સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવી હોત, તો તે સંમત મુજબનો ઉતારકામનો દર હાંસલ કરી શક્યો હોત.

પ.૧૩ જ્યાં સુધી ડબલ સ્ટીચિંગ સંબંધિત ખર્ચાના મુદ્દાનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે સાક્ષીએ પોતાના જુબાનીમાં જણાવ્યું છે કે અપીલકર્તા નિગમના અધિકારીઓના કહેવાથી અને તેમની મંજૂરી મળ્યા બાદ જ પ્રતિવાદી ઠેકેદારે ડબલ સ્ટીચિંગનું કામ હાથ ધર્યું હતું. એટલું જ નહીં, અપીલકર્તા નિગમે ડબલ સ્ટીચિંગના ઉક્ત કામ માટે વધારાના ખર્ચાની ચુકવણી કરવા પણ સંમતિ આપી હતી. આવી દલીલના સમર્થનમાં અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલ મંજૂરી આદેશ પર આધાર મૂકવામાં આવ્યો છે. સાક્ષીએ પોતાની જિરહમાં જણાવ્યું છે કે એકવાર માલ રેલવેમાં લાદી દેવામાં આવે ત્યારબાદ ઠેકેદાર, અર્થાત્ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર, જવાબદાર રહેતો નથી અને સમગ્ર પ્રક્રિયા અપીલકર્તા નિગમના અધિકારીઓની હાજરીમાં હાથ ધરાતી હોવાથી તેની જવાબદારી અપીલકર્તા નિગમના અધિકારીઓની છે.

પ.૧૪ વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત સોગંદી જુબાનીમાં જણાવવામાં આવ્યું છે કે વર્ષ ૧૯૯૦ માં કામ પૂર્ણ થયું હોવા

છતાં, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને તેણે આપેલી સેવાઓ બદલ કોઈપણ રકમ પ્રાપ્ત થઈ નથી. ઉક્ત સોગંદી જુબાનીમાં જણાવાયું છે કે પાંચ સ્ટીમરો અંગેનું કુલ કામ બિલોની રકમ મુજબ રૂપિયા ૮૨.૧૩ લાખ જેટલું હતું. ઉક્ત રકમ અપીલકર્તા નિગમ સમક્ષ રજૂ કરવામાં આવી હતી; જોકે, અપીલકર્તા નિગમે માત્ર રૂપિયા ૭૪ લાખ જ સ્વીકાર્યા હતા અને તેમાંથી અપીલકર્તા નિગમે રૂપિયા ૫૭ લાખની રકમ ચૂકવી હતી અને ઉક્ત રકમમાંથી રૂપિયા ૧૭ લાખ રોકી રાખવામાં આવ્યા હતા. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત રૂપિયા ૧૭ લાખમાંથી રૂપિયા ૫.૩૦ લાખ અંતિમ જવાબદારી તરીકે નક્કી કરવામાં આવ્યા હતા અને બાકીના રૂપિયા ૧૧.૭૬ લાખ રોકી બંદર માટે મંજૂર કરાયેલ ટેન્ડર સામે સરભર કરવામાં આવ્યા હતા, અને જેના પરિણામે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે દાવામાં રૂપિયા ૩૫.૧૦ લાખનો દાવો દર્શાવ્યો છે.

૫.૧૫ વિદ્વાન વકીલે વધુમાં રજૂ કર્યું કે ઉક્ત સાક્ષીની જિરહ (આંક ૧૧૧) અત્યંત મહત્વપૂર્ણ છે, કારણ કે તેમાં એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે પ્રતિવાદી હેકેદારે ૫ સ્ટીમરો સંબંધિત કામ હાથ ધર્યું હતું અને તે પૈકી પાંચમાંથી ચાર સ્ટીમરોમાં રૂ. ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરી શકાયો નહોતો, કારણ કે પોર્ટ ઓફિસર દ્વારા આવશ્યક અને જરૂરી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ

કરાવવામાં આવી નહોતી; પરંતુ, જ્યારે જ્યારે સેવા-સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં આવી હતી, એટલે કે સ્ટીમર સિલ્વર સી સંબંધે, ત્યારે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરી શક્યો હતો. અપીલકર્તા નિગમ સમક્ષ કરવામાં આવેલ રજૂઆત માત્ર ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનના ડિસ્ચાર્જ દરના જાળવણી સુધી મર્યાદિત હતી, તે નકારવામાં આવ્યું છે. વધુમાં એમ પણ જણાવવામાં આવ્યું છે કે અપીલકર્તા નિગમે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ઉપર લેઈ ટાઈમના નુકસાન બાબતે રૂ. ૪,૭૨,૭૩.૫૪ જેટલી જવાબદારી નાંખી છે; જોકે, તે કલ્પિત ડિમેન્ડ છે અને અપીલકર્તા નિગમે વાસ્તવિક ડિમેન્ડની કોઈ રકમ કોઈને ચૂકવી નથી. પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા કોઈપણ શરતો અને નિયમોનો ભંગ કરવામાં આવ્યો હતો, તે સ્પષ્ટપણે નકારવામાં આવ્યું છે.

૫.૧૬ વિવિધ દસ્તાવેજો, અર્થાત્ આંક ૧૩૬ થી ૧૪૪, એટલે કે ડિસ્ચાર્જ અહેવાલ, પર આધાર રાખીને એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે તમામ અહેવાલોમાં “વહાણની બાજુમાં માલ વિનાની ખાલી બાજો ઉપલબ્ધ નથી” એવી સ્પષ્ટ નોંધ છે. તેથી, એ સ્પષ્ટ થાય છે કે વહાણની નજીક બાજો ઉપલબ્ધ ન હોવાને કારણે જ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર કરારમાં સંમત થયેલ ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરી શક્યો નહોતો. આંક ૧૫૯ દસ્તાવેજનો ઉલ્લેખ કરતાં રજૂ કરવામાં

આવે છે કે ઉક્ત દસ્તાવેજમાં પણ ભારે વરસાદ અને ચક્રવાતને કારણે બાર્જોની પૂર્તિ કરવામાં આવી નહોતી એવી નોંધો સમાવેશ પામે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે માત્ર બાર્જો ઉપલબ્ધ નહોતી એટલું જ નહીં, પરંતુ તેમની પૂર્તિ પણ કરવામાં આવી નહોતી.

૫.૧૭ અપીલકર્તા નિગમના સાક્ષીની જબાની, એટલે કે, આંક ૧૫૮ અને વિશેષ કરીને તેની જિરહનો ઉલ્લેખ કરતાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે તેમાં સ્પષ્ટપણે સ્વીકાર કરવામાં આવ્યો છે કે અપીલકર્તા નિગમે પાંચ સ્ટીમરો અંગે ડિસ્પેચ મની પ્રાપ્ત કરી છે અને કોઈ વાસ્તવિક ડિમરેજ ચૂકવ્યો નથી. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે સાક્ષી અપીલકર્તા નિગમનો અધિકારી હતો; તેમ છતાં, પોતાની જબાનીમાં તેણે જણાવ્યું છે કે પોર્ટ ઓફિસર દ્વારા ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવેલી સવલતો અંગે તે અજાણ હતો. રજિસ્ટર જાળવવામાં આવ્યું હોવા છતાં, સાક્ષીએ રજિસ્ટર રજૂ કરવાનું પસંદ કર્યું નહોતું અને જણાવેલ વિગતો અપીલકર્તા નિગમના વિદ્વાન વકીલને આપવામાં આવી નહોતી અથવા પૂરી પાડવામાં આવી નહોતી. તેથી, રજૂ કરવામાં આવે છે કે આ સાક્ષીએ જે કંઈ સ્વીકાર્યું અને રજૂ કર્યું છે તેનો સાર એટલો જ છે કે તે સવલતો અંગે અજાણ છે; જો કે, સાક્ષીએ એ મુદ્દાનો ઇનકાર કર્યો નથી કે

અપીલકર્તા નિગમ ઉપર તેવી સવલતો ઉપલબ્ધ કરાવવાની કોઈ ફરજ નહોતી, જે એક મહત્વપૂર્ણ પાસું હોવાને કારણે સમગ્ર મામલાના મૂળ સુધી પહોંચે છે.

પ.૧૮ વિવાદિત ચુકાદાનો ઉલ્લેખ કરતાં વિદ્વાન વકીલે રજૂ કર્યું કે મુદ્દા નં. ૧, ૨, ૮, ૯ અને ૧૭ જેટલા સંબંધિત છે, તે અંગે નીચલી અદાલતે એવું ઠરાવ્યું છે કે આવશ્યક સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરવામાં આવી ન હોવાને ધ્યાનમાં લેતાં દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન જેટલી લઘુત્તમ માત્રા ઉતારવી અશક્ય હતી. નીચલી અદાલતે તમામ મુદ્દાઓ તથા કોન્ટ્રાક્ટ એક્ટની કલમ ૫૬ની જોગવાઈઓનો વિચાર કર્યા બાદ યોગ્ય રીતે આ નિષ્કર્ષ પર આવી છે કે અપીલકર્તા નિગમ ડિસ્પેચ મનીના નુકસાન અથવા ડિમરેજ ચાર્જીસ બાબતે કોઈ રકમનો દાવો કરવા હકદાર ન હતો અને પરિણામે રોઝી પોર્ટના કરારના બિલો માટે વેરાવળ કરારના બિલોમાંથી કોઈ રકમ અટકાવવા અને/અથવા સમાયોજિત કરવા પણ હકદાર ન હતો. નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે ઘોષણા કરી હતી કે અપીલકર્તા નિગમે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના બિલોમાંથી રૂપિયા ૧૧,૭૨,૬૮૦/-ની રકમ ગેરકાયદેસર રીતે અટકાવી હતી.

પ.૧૯ વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જ્યાં સુધી જામીન થાપણના પાસાનો સંબંધ છે, ત્યાં સુધી નીચલી અદાલતે આ અદાલત દ્વારા વેરાયટી બોડી બિલ્ડર્સ વિ. યુનિયન ઑફ ઇન્ડિયા, અહેવાલિત ૧૯૭૩ જીએલઆર ૯૯૮ ના મામલામાં પ્રસ્થાપિત કરાયેલ સિદ્ધાંત લાગુ કર્યો હતો. ઉક્ત ચુકાદામાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે કરારનો ભંગ થાય તે ક્ષણે જ કાયદો કાનૂની ઇજા અથવા નુકસાન અને હાનિ થયાનું અનુમાન કરતો નથી. વાસ્તવિક નુકસાન અથવા હાનિ સાબિત કરવામાં ન આવે ત્યાં સુધી, પક્ષકારને જામીન થાપણ જમ કરવાનો કોઈ અધિકાર નથી. નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે અવલોકન કર્યું અને ઠરાવ્યું છે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર તરફથી કોઈ ભંગ થયો નહોતો અને અપીલકર્તા કોર્પોરેશનને કોઈ નુકસાન થયું નહોતું, તેથી અપીલકર્તા કોર્પોરેશન તરફથી જામીન થાપણની કોઈપણ રકમ રોકી રાખવા અથવા જમ કરવા માટે કોઈ યોગ્ય કારણ નહોતું. નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે અપીલકર્તા કોર્પોરેશનને પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને જામીન થાપણ પેટે રૂ.૮,૭૦,૦૦૦/- ની સંપૂર્ણ રકમ પરત કરવાની દિશા આપી હતી.

પ.૨૦ મુદ્દા નં. ૫ નો ઉલ્લેખ કરતાં, વિદ્વાન વકીલ દ્વારા રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉક્ત દાવો પ્રતિવાદી ઠેકેદાર વિરુદ્ધ નક્કી કરવામાં

આવ્યો છે અને જેના વિરુદ્ધ કોઈ અપીલ દાખલ કરવામાં આવી નથી.

પ.૨૧ વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે ડબલ સ્ટીચિંગના ચાર્જસના મુદ્દા સંબંધે, નીચલી અદાલતે રેકૉર્ડ પર ઉપલબ્ધ સામગ્રીના આધારે એવો નિષ્કર્ષ કર્યો છે કે ટેન્ડરમાં થેલીઓના સિંગલ સ્ટીચિંગની જ જોગવાઈ હતી તે બાબતે કોઈ વિવાદ નથી, પરંતુ ડબલ સ્ટીચિંગ કરાવવા માટે કોન્ટ્રાક્ટરને સૂચના આપનાર પોતે અપીલકર્તા નિગમ જ હતું. જોકે, જ્યારે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે માંગણી ઉઠાવી, ત્યારે તે નક્કી કરાયેલા દરે નિરાકરાઈ નહોતી, પરંતુ ઓછો દર ઓફર કરવામાં આવ્યો હતો. નીચલી અદાલતે દસ્તાવેજો, એટલે કે, આંક ૧૧૯, ૧૨૦ અને ૧૨૧ પર આધાર રાખી એવો નિષ્કર્ષ કર્યો હતો કે જવાબદારી અપીલકર્તા નિગમે જ સ્વીકારી હતી. તદનુસાર, નીચલી અદાલતે એવું ઠરાવ્યું હતું કે જ્યારે સિંગલ સ્ટીચિંગ માટેના ચાર્જસ પ્રતિ થેલી ૧૦ પૈસા હતા અને ડબલ સ્ટીચિંગ અપીલકર્તા નિગમના કહેવા પર કરાવવામાં આવ્યું હતું, ત્યારે વધારાના કામ માટે સમકક્ષ રકમ ચૂકવવી જોઈએ.

પ.૨૨ વિદ્વાન વકીલે વધુમાં રજૂ કર્યું કે, ડિસ્પેચ મનીના મુદ્દા અંગે, નીચલી અદાલતે નોંધ પર ઉપલબ્ધ સામગ્રીના આધારે સ્પષ્ટપણે

એવો નિષ્કર્ષ નોંધ્યો છે કે અપીલકર્તા નિગમે તમામ પાંચ વહાણો માટે ડિસ્પેચ મની કમાઈ હતી અને માત્ર લેખિત જવાબમાં જ, પ્રથમ વખત, અપીલકર્તા નિગમે એવો બચાવ રજૂ કર્યો હતો કે, જો ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનું ઉતારકામ જાળવવામાં આવ્યું હોત, તો અપીલકર્તા નિગમ વધુ ડિસ્પેચ મની કમાયું હોત અને તે નુકસાન પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર પાસેથી વસૂલ કરવું જોઈએ. નીચલી અદાલતે નોંધ્યું છે કે ઉક્ત આધાર માત્ર પશ્ચાત્તિતન છે અને નામ પૂરતા પણ કોઈ પુરાવાથી સમર્થિત નહોતો. આ બાબતે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા કોઈ પુરાવો રજૂ ન કરાયેલ હોવાને કારણે નીચલી અદાલતે આંક ૮૨ પર આધાર મૂક્યો હતો, જેમાં એવું જણાવાયું છે કે ડિસ્પેચ મની અપીલકર્તા નિગમ અને પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર વચ્ચે સમાન હિસ્સામાં વહેંચવામાં આવશે અને ડિસ્પેચ મનીના વહેંચાણ માટે ચાર્ટર પાર્ટી કરારમાં નિર્ધારિત જથ્થા અંગે કોઈ ઉદ્દેખ કરવામાં આવ્યો નથી. રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે નીચલી અદાલતે આંક ૮૫ ખાતેના નિવેદનના આધારે એવો નિષ્કર્ષ કર્યો હતો કે કુલ કમાયેલી ડિસ્પેચ મની રૂપિયા ૧૦,૭૯,૮૨૧/- હતી અને તેના ૫૦% મુજબ તે રકમ રૂપિયા ૫,૩૯,૯૧૦/- થાય છે, અને તેણે અપીલકર્તા નિગમને ડિસ્પેચ મની પેટે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને ઉક્ત રકમ ચૂકવવાનો આદેશ કર્યો હતો.

પ.૨૩ વિદ્વાન વકીલે, અપીલકર્તા નિગમ તરફથી ઉઠાવવામાં આવેલી આ દલીલ તરફ ધ્યાન દોરતાં કે, એક વખત આ અદાલત સમક્ષ રિટ અરજી દાખલ કરી અને દાવો દાખલ કરવાની કોઈ સ્વતંત્રતા અનામત રાખ્યા વગર તે પાછી ખેંચી લેવાયા પછી, પ્રતિવાદી હેકેદારનો દાવો રેસ જુડિકેટા અને/અથવા રચનાત્મક રેસ જુડિકેટાના સિદ્ધાંતો દ્વારા અવરોધિત થાય છે; તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે, આ અદાલતે રિટ અરજીનો નિકાલ કરતી વખતે માત્ર પ્રતિવાદી હેકેદારને પ્રતિનિધિત્વ કરવા માટે નિર્દેશ આપ્યો હતો અને અરજીના ગુણદોષમાં પ્રવેશ કરવામાં આવ્યો ન હતો. વધુમાં એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે, કંઈક બાબતનો નિર્ણય થવો આવશ્યક છે, પરંતુ વર્તમાન મામલામાં ગુણદોષના આધારે કોઈ નિર્ણય કરવામાં આવ્યો ન હતો. વધુમાં, રિટ અરજીમાં કરવામાં આવેલ દાવો અને પ્રતિવાદી હેકેદાર દ્વારા દાખલ કરાયેલા દાવામાં કરવામાં આવેલ દાવો એકબીજાથી ભિન્ન હતા, કારણ કે અરજી શરૂઆતના તબક્કે દાખલ કરવામાં આવી હતી, જ્યારે દાવો તે સમયે દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો જ્યારે અપીલકર્તા નિગમે વિવિધ શીર્ષકો હેઠળ એવી રકમો રોકી રાખી હતી, જે માટે પ્રતિવાદી હેકેદાર અન્યથા કાયદેસર રીતે હકદાર હતો.

પ.૨૪ વધુમાં એમ રજૂ કરવામાં આવે છે કે જ્યાં સુધી વ્યાજદરના મુદ્દાનો સંબંધ છે, ત્યાં સુધી વિદ્વાન નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે ૧૮% વ્યાજ આપ્યું છે, કારણ કે વાણિજ્યિક હેતુ માટે બેંક દર ૨૧% હતો અને તેથી, દીવાની કાર્યવાહી સંહિતાની કલમ ૩૪ અદાલતના પક્ષે વ્યાજદર નક્કી કરવાની વિવેકસત્તા આપે છે.

પ.૨૫ પ્રતિવાદી તરફના વિદ્વાન વકીલે વધુમાં રજૂ કર્યું કે ત્રણ પાસાઓનો નોંધ લેવો આવશ્યક છે; પ્રથમ, વર્તમાન કેસની પરિસ્થિતિએ પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર તરફથી કામગીરી/બાધ્યતા નિભાવવી અશક્ય બનાવી દીધી હતી; બીજું, જો ક્યારેય અપીલકર્તા નિગમ નુકસાનભરપાઈ મેળવવા હકદાર હોય તો ઊભો થતો પ્રશ્ન એ છે કે તે કયા પ્રકારની નુકસાનભરપાઈ મેળવવા હકદાર છે અને તે સ્થિતિમાં કલમ ૭૩ લાગુ પડશે તથા ફક્ત વાસ્તવિક નુકસાનભરપાઈ જ મંજૂર થઈ શકે. રસપ્રદ રીતે, બીજી બાજુનો દાવો વાસ્તવિક નુકસાનભરપાઈ માટે નથી, પરંતુ કલ્પિત/દૂસ્વર્તી નુકસાનભરપાઈ માટે છે, જે કાયદામાં અનુમત્ય નથી અને છેલ્લે, આવી કાલ્પનિક નુકસાનભરપાઈનો દાવો કરવામાં આવ્યો હોય અને તે મંજૂર કરવામાં આવે તો તે અન્યાયી સમૃદ્ધિ સમાન બનશે, જે કાયદામાં અનુમત્ય નથી.

પ.૨૬ ઉપરોક્ત પ્રથમ પાસાને વધુ વિસ્તૃત કરતાં એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે કરારનું પાલન અશક્ય હોવાથી કરાર અધિનિયમની કલમ પૃથ્વી જોગવાઈ સીધી જ લાગુ પડે છે. કરાર અધિનિયમની કલમ પૃથ્વી એવી જોગવાઈ કરે છે કે જે કૃત્ય પોતાના સ્વરૂપે જ અશક્ય હોય તે કરવા માટેનો કરાર રદબાતલ છે; અર્થાત્, જે કોઈ કૃત્ય સ્વયં અશક્ય હોય તે પોતે જ રદબાતલ છે. કલમ પૃથ્વી બીજો ભાગ વધુમાં એવી જોગવાઈ કરે છે કે કોઈ કૃત્ય કરવા માટેનો કરાર, જે કરાર થયા પછી અશક્ય બની જાય, અથવા એવું કોઈ પ્રસંગ ઊભું થવાના કારણે, જેને વચનદાતા અટકાવી શકતો ન હોય, ગેરકાયદેસર બની જાય, તો તે કૃત્ય અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર બનતાં જ કરાર રદબાતલ બની જાય છે. ઉક્ત જોગવાઈ અનુવર્તી અશક્યતા માટે પણ ઉપબંધ કરે છે. કલમ પૃથ્વી અંતિમ ભાગનો વધુ ઉદ્દેશ કરતાં રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે તે, અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર હોવાનું જાણીતું હોવા છતાં કૃત્યનું પાલન ન થવાથી થયેલા નુકસાન માટે વળતર વિશે જોગવાઈ કરે છે. ઉક્ત જોગવાઈનો આશય એવો છે કે જ્યાં કોઈ વ્યક્તિએ એવું કંઈક કરવા વચન આપ્યું હોય, જેને તે જાણતો હતો અથવા યોગ્ય સતર્કતા રાખે તો જાણતો હોત, અને જે બાબત વચનગ્રાહકને જાણીતી ન હોય, કે તે અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર છે, ત્યાં એવો વચનદાતા, તે વચનના પાલન ન થવાને કારણે

વચનગ્રાહકને થયેલ કોઈપણ નુકસાન માટે એવા વચનગ્રાહકને વળતર ચૂકવવા બંધાયેલ હોય છે. રજૂ કરવામાં આવે છે કે વર્તમાન મામલામાં કરાર સ્વયં રદબાતલ નહોતો, પરંતુ અનુવર્તી રીતે વચનદાતા માટે તેનું પાલન કરવું અશક્ય બન્યું. વધુમાં એવું પણ રજૂ કરવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર વાસ્તવિક સ્થિતિ જાણવાની સ્થિતિમાં ન હતો, કારણ કે તે અનિશ્ચિતતાઓના ક્ષેત્રમાં આવતી બાબત હતી. કરારના અમલ સમયે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પર આ જ્ઞાન આક્ષેપિત કરવામાં આવ્યું છે, તેમ છતાં પરિસ્થિતિઓ ગમે તેવી હોય, કરાર હેઠળ જરૂરી તેવી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવાની વચનગ્રાહકની નિર્વિવાદ ફરજ હતી.

૫.૨૭ ઉપરોક્ત રજૂઆતના અનુસંધાનમાં, (૨૦૦૨) ૫ એસ.સી.સી.

૫૪ માં અહેવાલિત ઇન્ડસ્ટ્રીયલ ફાઇનાન્સ કોર્પોરેશન ઓફ ઇન્ડિયા લિ. વિ. ધ કેનાનોર સ્પિનિંગ એન્ડ વીવિંગ મિલ્સ લિ. એન્ડ અન્ય ના કેસના ચુકાદા પર આધાર મૂકવામાં આવ્યો છે. ઉક્ત કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતે કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ ની જોગવાઈ અંગે વિચારણા કરતાં એવો ઠરાવ કર્યો છે કે કાયદાએ પોતે જ નિરાશા-સિદ્ધાંતને માન્યતા આપી છે અને તેના વ્યાપમાં ફોર્સ મેજયોરનો સર્વગ્રાહી ક્ષેત્ર સમાવી લીધો છે, જેના હેઠળ નિયંત્રણની બહારના અવરોધના કારણે કરારનું પાલન ન થવું

ક્ષમ્ય ગણાય છે, અને એવો અવરોધ એવો હોય છે કે જે કરારમાં પ્રવેશ કરતી વેળાએ પૂર્વાનુમાન કરી શકાયો ન હોય તેમજ ત્યારબાદ બનેલી ઘટનાની અસર ટાળી અથવા દૂર કરી શકાય તેવી ન હોય.

પ.૨૮ વિદ્વાન વકીલે વધુમાં સુશીલા દેવી અને અન્ય વિ. હરિ સિંહ અને અન્યના મામલામાં આપેલા, (૧૯૭૧) ૨ એસ.સી.સી. ૨૮૮ માં અહેવાલિત ચુકાદા પર આધાર મૂક્યો હતો, જેમાં સર્વોચ્ચ અદાલતે સત્યવ્રત ઘોષ વિ. મુગનીરામ બંગુર એન્ડ કંપની અને અન્યના મામલામાં આપેલા, એ.આઈ.આર. ૧૯૫૪ એસ.સી. ૪૪ માં અહેવાલિત પોતાના ચુકાદા પર આધાર રાખ્યો છે. ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ સકારાત્મક કાનૂનનો નિયમ નિર્ધારિત કરે છે અને તે બાબતને પક્ષકારોના ઇરાદા અનુસાર નક્કી કરવા માટે ખુદી રાખતી નથી, તેમજ કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ દ્વારા અભિપ્રેત અશક્યતા માત્ર એવી બાબત સુધી મર્યાદિત નથી કે જે માનવસંભવ જ ન હોય. જો કરારનું પાલન, પક્ષકારોએ જે હેતુ અને ઉદ્દેશ ધ્યાનમાં રાખ્યો હતો તે દૃષ્ટિએ, અકાર્યક્ષમ અથવા નિષ્ફળકારક બની જાય, તો એમ માનવું ફરજિયાત બને કે કરારનું પાલન અશક્ય બની ગયું છે.

પ.૨૯ વધુમાં, વિદ્વાન વકીલ દ્વારા (૨૦૧૬) ૧૩ એસ.સી.સી. ૫૬૧ માં અહેવાલિત દિલ્હી ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી વિ. કેનેથ બિલ્ડર્સ એન્ડ ડેવલપર્સ લિ. ના મામલામાં સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદા પર આધાર મૂકવામાં આવ્યો છે. પરિચ્છેદ ૨૯ નો ઉલ્લેખ કરતાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે સર્વોચ્ચ અદાલતે તે કેસના તથ્યોનો વિચાર કરતાં નોંધ્યું હતું કે તેમાંનો પ્રતિવાદી ઠેકેદારે પ્રોજેક્ટની જમીન પર બાંધકામની પ્રવૃત્તિ શરૂ કરવા માટે જરૂરી તમામ પગલાં લીધાં હતા, પરંતુ સરકારી એજન્સીઓ દ્વારા ઊભી કરાયેલ અડચણને કારણે તે વિકાસ પ્રવૃત્તિ આગળ વધારી શક્યો નહોતો. સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું હતું કે આવી પરિસ્થિતિઓમાં કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ ની જોગવાઈઓ આકર્ષિત થશે.

પ.૩૦ વધુમાં એ.આઈ.આર. ૧૯૬૬ એમ.પી. ૧૪૫ માં અહેવાલિત ફર્મ બછરાજ અમોલકચંદ અને અન્ય વિ. ફર્મ નંદલાલ સીતારામ અને અન્યના કેસના ચુકાદા પર આધાર રાખવામાં આવ્યો છે. તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે માનનીય એમ.પી. વડી અદાલતે અનુચ્છેદ ૨૩ માં સિદ્ધાંત પ્રતિપાદિત કરીને નીચે મુજબ ત્રણ પ્રશ્નો પ્રતિપાદિત કર્યા છે, એટલે કે.

“૧. કેસની તમામ પરિસ્થિતિઓને ધ્યાનમાં લેતાં

કરારોનો આધાર શું હતો?

૨. શું કરારનું પાલન થતું અટકાવવામાં આવ્યું હતું;
અને ૩. શું જે ઘટનાએ કરારના પાલનને અટકાવ્યું હતું
તેવો તેનો સ્વભાવ હતો કે કરારની તારીખે તે
પક્ષકારોના ધ્યાનમાં હોવાનું યુક્તિસંગત રીતે કહી
શકાય તેમ ન હતું."

એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે જો આ તમામ પ્રશ્નોના જવાબ
હકારાત્મક રીતે આપી શકાય, તો બંને પક્ષો કરારના આગળના
પાલનમાંથી મુક્ત થઈ જાય છે. વર્તમાન કેસની હદ સુધી, બાર્જ,
ટર્સ વગેરેનો આધાર પક્ષકારોને જાણીતો હતો; જે જાણીતું ન હતું
તે બાર્જ, ટર્સ વગેરેની અનુપલબ્ધતા હતી. તેથી, એવી રજૂઆત
કરવામાં આવે છે કે વર્તમાન કેસ ભારતીય કરાર અધિનિયમની
કલમ ૫૬ની જોગવાઈઓના કાર્યક્ષેત્રમાં આવશે અને એકવાર તે
તેમાં આવે, તો પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર કરારના પાલનમાંથી મુક્ત
ગણાય છે. આ પરિસ્થિતિઓમાં, અપીલકર્તા નિગમ માટે
પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર પાસેથી રકમ અટકાવી રાખવી અને વસૂલ
કરવી અનુમત્ય ન હતી.

૫.૩૧ નુકસાનના સ્વરૂપ જેવા બીજા પાસા તરફ ધ્યાન દોરતાં, એવી
રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જો અપીલકર્તા નિગમને
નુકસાનભરપાઈ મેળવવાનો હક હોય જ, તો પ્રશ્ન એ ઊભો થાય છે

કે અપીલકર્તા નિગમ કયા પ્રકારની ગુકસાનભરપાઈ મેળવવા હકદાર છે, કારણ કે ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૩ માત્ર અને માત્ર વાસ્તવિક ગુકસાનભરપાઈ આપવાનો જ પ્રાવધાન કરે છે. વધુમાં, વર્તમાન કેસમાં અપીલકર્તા નિગમનો દાવો વાસ્તવિક ગુકસાનભરપાઈ માટે નથી, પરંતુ કલ્પિત/દૂરસ્થ ગુકસાન માટે છે, જે કાનૂનસર માન્ય નથી. અપીલકર્તા નિગમને રકમ અટકાવી રાખવા અને તેની વસૂલાત માગવા માટે ઉપલબ્ધ એકમાત્ર આધાર એ તેના દ્વારા ભોગવાયેલ કહેવાતું ગુકસાન છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારની તરફથી કરારની શરતો અને નિયમોનો ભંગ થયો હોવાનું માન્ય રાખીએ તો પણ (જોકે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર તે સ્વીકારતો નથી), પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પાસેથી કેટલી હદ સુધી ગુકસાનભરપાઈ વસૂલ કરી શકાય તે પ્રશ્ન છે. કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૩ની ભાષા જોતા, તે પક્ષકારોએ હકીકતમાં ભોગવેલ વાસ્તવિક ગુકસાનને ધ્યાનમાં લે છે અને તે કલ્પિત/પરોક્ષ ગુકસાનને ધ્યાનમાં લેતી નથી. કલમ ૭૩ સાથે સંલગ્ન દષ્ટાંતો, એટલે કે (ઓ), (ક્યૂ) અને (આર), વર્તમાન કેસમાં ઉદ્ભવેલ વિવાદનો સીધો જવાબ આપે છે.

પ.૩૨ ત્યારબાદ એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ભવિષ્યમાં થનારી હાનિનો વિચાર કરવો નહીં અને માત્ર વાસ્તવમાં ભોગવવામાં

આવેલી હાનિને જ ધ્યાનમાં લેવી. વધુમાં, અતિદૂરસ્થતા/અનપેક્ષિત સંભાવનાઓનો વિચાર કરી શકાતો નથી. જોવાનું એ છે કે હાનિ વાસ્તવિક છે કે નહીં અને કલ્પિત અથવા દૂરસ્થ હાનિ નથી, તેમજ ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૪ ને ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૩ નો અપવાદ માનવી શકાય કે નહીં. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નુકસાન સાબિત કર્યાના પ્રશ્નથી પરે, જો હાનિ થઈ હોય તો પક્ષકારને વળતર ચૂકવવાનું રહે છે; એ જ ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૪ નો વ્યાપ અને પરિઘ છે.

પ.૩૩ આ સંદર્ભે, એ.આઈ.આર. ૧૯૮૨ કેર ૨૮૧ માં અહેવાલિત સ્ટેટ ઓફ કેરળા અને અન્ય વિ. યુનાઈટેડ શિપર્સ એન્ડ ટ્રેજર્સ લિમિટેડ ના મામલાના ચુકાદા પર આધાર રાખવામાં આવ્યો છે. રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે માનનીય કેરળા વડી અદાલતે કલમ ૭૩ ની જોગવાઈઓ પર વિચાર કરતાં ફકરો ૭ માં એવું ઠરાવ્યું છે કે અધિનિયમના પ્રકરણ ૬ માં કલ્પાયેલ કરારભંગનું પરિણામ એ છે કે કરારનો ભંગ કરનાર વ્યક્તિ પર વળતર ચૂકવવાની જવાબદારી આવે છે અને આવા ભંગથી પીડિત થયેલ પક્ષકારને વળતર મેળવવાનો અધિકાર પ્રાપ્ત થાય છે. “વળતર” એ “એવું કંઈક છે જે સમકક્ષતા અથવા પ્રતિપૂર્તિનું નિર્માણ કરે; બાબતોને સમકક્ષ

બનાવવું; સંતોષ આપવો અથવા ભરપાઈ કરવી.” વધુમાં એવું પણ ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે “વળતર” નો અર્થ સ્થિતિની પુનઃસ્થાપના કરવી અથવા બાબતોને સમકક્ષ બનાવવી અથવા પ્રતિપૂર્તિ કરવી એવો થાય છે. અવશ્ય, કરારભંગના પરિણામે એવું કંઈક બન્યું હોવું જોઈએ કે જેને પ્રતિપૂર્તિ અથવા પુનઃસ્થાપનાની કાર્યવાહી જરૂરી બને. જો કરારભંગના પરિણામે બીજા પક્ષકારને કોઈ હાનિ, નુકસાન અથવા ક્ષતિ થઈ ન હોય, તો તેને પ્રતિપૂર્તિ આપવાનો અથવા તેણે જે કંઈ ગુમાવ્યું હોય તેની તેને પુનઃપ્રાપ્તિ કરાવવાનો પ્રશ્ન ઊભો થતો નથી. એ.આઈ.આર. ૧૯૬૩ એસ.સી. ૧૪૦૫ માં અહેવાલિત ફ્તેહ ચંદ વિ. બાલકિશન દાસ ના મામલામાં સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદા પર પણ આધાર રાખવામાં આવ્યો છે.

૫.૩૪ વધુમાં, કાંચન ઉદ્યોગ લિ. વિ. યુનાઈટેડ સ્પિરિટ્સ લિ. ના મામલામાં સર્વોચ્ચ અદાલતના, (૨૦૧૭) ૮ એસ.સી.સી. ૨૩૭ માં અહેવાલિત ચુકાદા પર નિર્ભરતા મૂકવામાં આવી છે. સર્વોચ્ચ અદાલતે ઉક્ત કેસમાં કલમ ૭૩ની જોગવાઈઓના વ્યાપની ચર્ચા કરતાં, તેમાંના અપીલકર્તા નુકસાનને ઘટાડવા માટે પગલાં લેવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો અને પોતાના બોટલિંગ પ્લાન્ટનો ઉપયોગ વ્યવસાયમાં સંકળાયેલા અન્ય લોકો સાથે વાટાઘાટો

કરીને કરવા માટે અપીલકર્તાએ કોઈ ચુકિતસંગત પગલાં લીધા હોવાનું દર્શાવ્યું ન હતું, તેવી દલીલ માટે પરિષેદ ૨૭, ૨૮ અને ૨૯ પર નિર્ભરતા મૂકવામાં આવી છે. સર્વોચ્ચ અદાલતે વધુમાં એમ પણ ઠરાવ્યું છે કે નિર્ભરતા આધારિત ગુકસાન અને અપેક્ષા આધારિત ગુકસાન બંનેને એકસાથે જાળવી શકાય અથવા તેઓ પરસ્પર અપવર્જક હતા. સર્વોચ્ચ અદાલતે પરિષેદ ૨૮ માં એમ ઠરાવ્યું છે કે અપેક્ષા હિતના સંરક્ષણનો મુખ્ય હેતુ નિર્દોષ પક્ષકારને એ સ્થિતિમાં મૂકવાનો છે, જેમાં કરારનું પાલન થયું હોત તો તે હોત. વધુમાં એમ પણ ઠરાવાયું છે કે કાયદાનો સામાન્ય હેતુ નિર્દોષ પક્ષકારની નિષ્ફળ ગયેલી આર્થિક અપેક્ષાનું સંરક્ષણ કરવાનો અને કારણસંપર્ક તથા દૂરત્વના નિયમોને આધીન રહી તેને તેના સોદામાં થયેલ ગુકસાન માટે વળતર આપવાનો છે. નિર્ભરતા હિતના સંરક્ષણનો હેતુ પક્ષકારને એ સ્થિતિમાં મૂકવાનો છે, જેમાં કરાર ક્યારેય કરવામાં આવ્યો ન હોત તો તે હોત. આવા ગુકસાનમાં નિર્દોષ પક્ષકાર દ્વારા પોતાની કામગીરીની તૈયારીમાં કરાયેલ ખર્ચ, ભંગ પછી થયેલ ખર્ચ, અથવા કરારપૂર્વ ખર્ચ પણ સામેલ હોઈ શકે, પરંતુ તે દૂરત્વના નિયમોને આધીન રહેશે.

પ.૩૫ રજૂઆતોના અંતિમ પાસા તરફ ધ્યાન દોરતા , એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અપીલકર્તા નિગમને દાવો કરવામાં આવ્યા

મુજબ કાલ્પનિક નુકસાનીના આધારે વળતર અપાવવાનું જરૂરી છે એવી ધારણા કરવામાં આવે તો; જો તે મંજૂર કરવામાં આવે, તો તે કાયદા હેઠળ અનુમતિપાત્ર ન હોય તેવો અન્યાયી સમૃદ્ધિકરણ ગણાશે. આ દલીલના સમર્થનમાં, વિદ્વાન વકીલશ્રીએ (૨૦૧૧) ૮ એસ.સી.સી. ૧૬૧ માં અહેવાલિત ઇન્ડિયન કાઉન્સિલ ફોર એન્વિરો લીગલ એક્શન વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્યના કેસમાં આપેલા ચુકાદા પર આધાર મૂક્યો છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે સર્વોચ્ચ અદાલતે “અન્યાયી સમૃદ્ધિકરણ” ના પાસા સાથે વ્યવહાર કરતાં કાયદાનું વિગતવાર વિશ્લેષણ કર્યું છે. વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જો અપીલકર્તા નિગમને હકીકતમાં કોઈ નુકસાન ભોગવાયું હોય અને તે સાબિત થયેલું હોય તેવા પુરાવા વિના જ રકમ રોકી રાખવા અથવા જાળવી રાખવાની મંજૂરી અપાય, તો તે અન્યાયી સમૃદ્ધિકરણ સમાન થશે.

૫.૩૬ વ્યાજના પાસા તરફ ધ્યાન દોરતાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે દીવાની કાર્યવાહી સંહિતાની કલમ ૩૪માં વ્યાજ મંજૂર કરતી વખતે અદાલતે વિવેકાધિકારનો ઉપયોગ કરવો જોઈએ તેવી સ્પષ્ટ જોગવાઈ છે. ત્યારબાદ રજૂ કરવામાં આવે છે કે બેંક દર લાગુ કરવો જોઈએ અને સંબંધિત સમયે બેંક દર ૧૮% હતો. આ અદાલતના મનોજ રામભાઈ ગઢવી અને અન્ય વિ. વાઘાસિયા બાલુભાઈ

ખોડાભાઈ અને અન્ય, અહેવાલિત ૨૦૦૦(૧) જીએલએચ
જી૦ના ચુકાદા પર આધાર રાખવામાં આવ્યો છે. રજૂ કરવામાં
આવે છે કે આ અદાલતે એવું ઠરાવ્યું છે કે અદાલત દ્વારા મંજૂર
કરાયેલ વ્યાજ ભલે વિવેકાધીન હોય, તેમ છતાં તેનો અર્થતંત્રમાં
સામાન્ય રીતે પ્રચલિત વ્યાજદર સાથે કંઈક સંબંધ હોવો આવશ્યક
છે; અને વ્યાજ મંજૂર કરવામાં આવેલા એવોર્ડો/હુકમનામાંઓમાં
એકરૂપતા, સુસંગતતા અને સ્થિરતાના હિતમાં એવું કરવું જોઈએ.
રજૂ કરવામાં આવે છે કે પરિષદે ૮માં, આ અદાલતે સંબંધિત
વર્ષોમાં પ્રચલિત રહેલા વ્યાજદર મુજબ તબક્કાવાર વ્યાજ મંજૂર
કર્યું હતું. અંતે રજૂ કરવામાં આવે છે કે અપીલ નામંજૂર થવા પાત્ર
છે, કારણ કે અપીલકર્તા નિગમ કોઈપણ પ્રકારનો કેસ સ્થાપિત
કરવામાં સમર્થ થયું નથી.

૬. સુશ્રી વશી, અપીલકર્તા નિગમ તરફથી હાજર વિધાવંત વકીલે રજૂ કર્યું
કે કરાર અધિનિયમની કલમ ૩૭ની જોગવાઈઓ મુજબ, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર
ઉપર ડિસ્ચાર્જ રેટનું પાલન કરવાની ફરજ હતી, કારણ કે ડિસ્પેચ રેટના
આવા અપાલન માટે કોઈ છૂટછાટ કરારમાં વિચારવામાં આવી નથી
અવીથજ અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડાયરેક્ટરના તા. ૬.૩.૧૯૯૦ના
આદેશને પ્રતિવાદી ઠેકેદારે પડકાર્યો પણ નથી. વધુમાં એવું પણ રજૂ
કરવામાં આવ્યું કે કરારની કલમ ૨૦ને જોતા, પ્રતિવાદી ઠેકેદારના

વિધાવંત વકીલે કરાર અધિનિયમની કલમ પકડની જોગવાઈઓ પર મૂકેલો આધાર ભ્રમિત છે અને તેને નામંજૂર કરવો યોગ્ય છે. તેથી એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું કે આ અપીલો મંજૂર થવા પાત્ર છે.

૭. સંબંધિત પક્ષકારોના વિદ્વાન વકીલો દ્વારા અન્ય કોઈ અથવા વધુ રજૂઆત કરવામાં આવી નથી.

૮. શ્રી જલ ઉનવાલા, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ, જેમને મદદરૂપ થયા હતા, તેમની દલીલો સાંભળવામાં આવી

સુશ્રી તેજલ વશી, અપીલકર્તા તરફથી વકીલ અને શ્રી.

મેહુલ એસ. શાહ, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ, શ્રી

પ્રેમલ રાછ, પ્રતિવાદી તરફથી વિદ્વાન વકીલ, તથા નોંધપાત્ર પર ઉપલબ્ધ સામગ્રી તેમજ પેપરબુક્કું પણ અવલોકન કરીને વિચારણા કરવામાં આવી છે.

૯. શીર્ષકિત અપીલોમાં નિર્ધારણ માટેના મુદ્દાઓ નીચે મુજબ છે:—

૧) શું પ્રતિવાદી ઠેકેદાર કરાર હેઠળની પોતાની જવાબદારીનું પાલન કરવામાં નિષ્ફળ ગયો છે, જેના પરિણામે અપીલકર્તા નિગમ ડિમરેજ ચાર્જિસ/લેઈ ટાઈમની ખોટ/આવકની ખોટ મેળવવા હકદાર છે?

૨) શું અપીલકર્તા નિગમ માટે ચલતા બિલોમાંથી તેમજ સુરક્ષા જમા રકમમાંથી રકમ રોકી રાખવી અને તે જ રકમને બીજા કરાર, એટલે કે રોઝી કરાર માટે સમાયોજિત કરવી અનુમત્ય હતી?

૩) શું અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા પ્રતિવાદી ઠેકેદારે અપીલકર્તા નિગમના કહેવા પર કરેલા ડબલ સિલાઈ માટેના વધારાના ખર્ચ બાબતે જરૂરી ચુકવણી ન કરવી ન્યાયસંગત હતી?

૪) અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા, પોતાને હકીકતમાં કોઈ વાસ્તવિક નુકસાન થયું ન હોવા છતાં, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર સામે અનુક્રમે સ્પેશિયલ સિવિલ સૂટ નં.૧૧૨ ઓફ ૧૯૯૧માં વેરાવળ કરાર અને સ્પેશિયલ સિવિલ સૂટ નં.૧૧૩/૧૯૯૧માં રોઝી કરાર સંબંધિત દાવાઓ ઉઠાવવાનું ન્યાયસંગત હતું કે કેમ?

૫) શું અપીલકર્તા નિગમે પોતાનો દાવો રજૂ કરતી વખતે એ સાબિત કર્યું છે કે તેને નુકસાન થયું છે, અર્થાત્ (૧) નુકસાનગ્રસ્ત હાલતમાં પહોંચાડવામાં આવેલ યુ.એસ. લાલ ઘઉંની ૫૧ થેલીઓ બાબતે રૂ. ૯,૨૭૭.૦૦ જેટલું નુકસાન અને (૨) ગંતવ્યસ્થળે ૨૮૦ થેલીઓની રૂ. ૪૮,૯૭૦/- જેટલી ઘટ?

ક) શું અપીલકર્તા નિગમ પ્રતિવાદી હેકેદાર સામે પોતાના વિવિધ દાવાઓ પુરાવા રજૂ કરીને તે જ સાબિત કર્યા વિના રજૂ કરવામાં યોગ્ય ઠરતું હતું?

ગ) શું નીચલી અદાલતે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા ગેરકાયદેસર રીતે રોકી રાખવામાં આવેલી રકમ પર ૧૮% ના દરે વ્યાજ ફાળવવા બાબતે તેનો વિવેકાધિકાર યોગ્ય રીતે વાપર્યો હતો?

ઘ) શું પ્રતિવાદી હેકેદાર દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ દાવો પૂર્વનિર્ણયના સિદ્ધાંતો દ્વારા અપરોધિત હતો?

૧૦. આગળ વધતાં પહેલાં, કારણ કે કરાર દાવાઓનો આધાર બને છે, તે જણાવવું જરૂરી છે કે ઉક્ત કરારની કેટલીક કલમો, જેના સંબંધિત ભાગો નીચે મુજબ છે:—

“૧) વ્યાખ્યાઓ :—

(પ) “સેવાઓ” – “સેવાઓ” શબ્દનો અર્થ સેવા— અનુસૂચીમાં ઉલ્લેખિત અને અત્રેની કલમ ૨૦ માં વિસ્તૃત રીતે વર્ણવેલ કાર્યોમાંથી કોઈપણ કાર્યનું નિર્વહણ એવો થશે, જેમાં શ્રી. પ્રાદેશિક મેનેજર, અમદાવાદ દ્વારા સૂચિત કરવામાં આવે તેવી અનુસંગિક

અને આડકતરી ફરજો, સેવાઓ અને કામગીરીનો પણ સમાવેશ થશે.”

૧૦) સંક્ષિપ્ત સમાપ્તિ :—ક્ષક્ષ

બી) વરિષ્ઠ પ્રાદેશિક વ્યવસ્થાપકને, અન્ય હકો અને ઉપાયોને અશુભ રાખીને, કરારની કોઈપણ શરતો અને નિયમોનો કોન્ટ્રાક્ટરો દ્વારા ભંગ થવા પામ્યે, કરારને તાત્કાલિક અસરથી સમાપ્ત કરવાનો તેમજ કરારની બાકીની અવધિ માટેનું કામ કોન્ટ્રાક્ટરોના જોખમ અને ખર્ચે કરાવવાનો અને/અથવા કોન્ટ્રાક્ટરની બેદરકારી અથવા કરાર હેઠળની કોઈપણ સેવાઓના અકુશળ કારગીરીસભર નિષ્પાદનને કારણે નિગમને જે કોઈ નુકસાન, ખોટ, વસૂલાત, ખર્ચાઓ અથવા ખર્ચ સહન કરવા પડ્યા હોય અથવા થયેલા હોય, તે માટે બાકી પડતી રકમ અથવા રકમો અંગે સુરક્ષા જમા રકમ જમ કરવાની અથવા તેનો કોઈ ભાગ જમ

કરવાની હકદારી પણ રહેશે. એક્સ એક્સ
એક્સ.

૧૧ સુરક્ષા થાપણ :-

ક) ઠેકેદારો તેમની ટેન્ડર સ્વીકારવામાં આવ્યા પછીના એક અઠવાડિયામાં, ટેન્ડર માટેના આમંત્રણમાં નિર્ધારિત મુજબની સુરક્ષા થાપણ રકમ જમા કરાવશે; તે કરવામાં નિષ્ફળ જાય તો, કરાર ઠેકેદારોના જોખમ અને ખર્ચે રદ કરવા પાત્ર રહેશે અને કરારની શરતો મુજબ સિનિયર રીજનલ મેનેજરને ઉપલબ્ધ હોય તેવી અન્ય ઉપચારાત્મક કાર્યવાહી પણ લાગુ પડશે. ઠેકેદારો, તેમની પસંદગી મુજબ, કરાર ફાળવણીના સમયે નિર્ધારિત સુરક્ષાની ૫૦% રકમ નિર્ધારિત સ્વરૂપોમાંથી કોઈ એક સ્વરૂપમાં જમા કરાવી શકશે, જ્યારે બાકી ૫૦% રકમ ઠેકેદારોના સ્વીકારેલ બિલમાંથી ૫% ના દરે કપાત કરીને ચૂકવવામાં આવી શકશે. xxx

ઈ) કરારની શરતો અનુસાર સેવાઓનું યોગ્ય અને સંતોષકારક નિર્વહન થવા પર અને કરાર

હેઠળના તમામ બાધ્યતાઓનું કોન્ટ્રાક્ટરો દ્વારા પૂર્ણ પાલન થવા પર તેમજ “નો ડિમાન્ડ સર્ટિફિકેટ” ની રજૂઆત અને સ્વીકૃતિ પર, કરાર વિરુદ્ધ કોર્પોરેશનના દાવાઓની વસૂલાત માટે જરૂરી હોય તેવી સુરક્ષા જમા રકમમાંથી કપાતને આધીન રહી, સુરક્ષા જમા રકમ કોન્ટ્રાક્ટરોને પરત કરવામાં આવશે. એક્સ એક્સ એક્સ

હ) જો વસૂલાતપાત્ર રકમની સંતોષકારક વસૂલાત માટે જામીન અપર્યાપ્ત હોય અથવા જામીન સંપૂર્ણપણે ઉપયોગમાં લઈ લેવામાં આવ્યા હોય, તો પરિસ્થિતિ મુજબ વસૂલાતપાત્ર કુલ રકમનો બાકી ભાગ, તે સમયે કોન્ટ્રાક્ટરોને નિગમ સાથેના આ અથવા અન્ય કોઈ કરાર હેઠળ ચૂકવવાપાત્ર હોય તેવી અથવા ત્યારબાદ કોઈપણ સમયે ચૂકવવાપાત્ર બનનાર કોઈપણ રકમમાંથી કપાત કરવામાં આવશે. જો તે રકમ પણ વસૂલાતપાત્ર સંપૂર્ણ રકમ આવરી લેવા માટે પૂરતી ન હોય, તો કોન્ટ્રાક્ટરો નિગમની

માંગણી થતાં બાકી રહેલ ચૂકવવાપાત્ર રકમ
નિગમને ચૂકવશે.

૧૨. કોર્પન. દ્વારા ભોગવાયેલા નુકસાન વગેરે માટે
કોન્ટ્રાક્ટરોની જવાબદારી :—xxx

સરભર

ક) આ કરાર હેઠળ કોન્ટ્રાક્ટરને બાકી અને
ચૂકવવાપાત્ર થતી કોઈપણ રકમ, જેમાં તેમને પરત
આપવાની સુરક્ષા જમા રકમનો સમાવેશ થાય
છે, કોર્પોરેશન દ્વારા પોતાના ખાતામાં
સમાયોજિત કરી શકાય છે અને કોર્પોરેશનને
કોન્ટ્રાક્ટરો દ્વારા કોર્પોરેશનનીથકરવામાં આવેલ
કોઈ અન્ય કરારમાંથી ઉત્પન્ન થતી અથવા તેના
હેઠળ ચૂકવવાની કોઈપણ રકમ સંબંધિત દાવા
સામે કપાત તરીકે રાખી શકાય છે. તે પછી દાવો
કરવામાં આવેલી કુલ રકમ આ કરાર હેઠળ
અથવા કોર્પોરેશન સાથેના કોઈ અન્ય કરાર
હેઠળ કોન્ટ્રાક્ટરોને બાકી થતી બની શકે છે.
ઉપરોક્ત મુજબ કોર્પોરેશન તરફથી બાકી થતી
રકમ અપૂરી પડે તેવી સ્થિતિમાં, ઉપરોક્ત

મુજબ કોન્ટ્રાક્ટરો પાસેથી વસૂલપાત્ર અને દાવો કરવામાં આવેલી કુલ રકમનું બાકી શેષ, કલમમાં નિર્ધારિત મુજબ કોન્ટ્રાક્ટરો દ્વારા આપવામાં આવેલી સુરક્ષા જમા રકમમાંથી કપાત કરવામાં આવશે. જો આ રકમ પણ કોર્પોરેશનના સંપૂર્ણ દાવાને આવરી લેવા માટે પર્યાપ્ત ન હોય, તો કોન્ટ્રાક્ટરો માગણી થતા એવો દાવાનો બાકી શેષ કોર્પોરેશનને ચૂકવશે.

ખ) નિગમને એ સ્વતંત્રતા રહેશે કે કરાર હેઠળ સેવાઓ બજાવતા કોન્ટ્રાક્ટરની બેદરકારી, અકુશળ કાર્યનિષ્પત્તિ અથવા તેની કોઈપણ શરતોના ભંગને કારણે તેમને થયેલ અથવા તેમની દ્વારા વહન કરાયેલ કોઈપણ નુકસાન, હાનિ, વસુલાત, ખર્ચ અથવા વ્યયની ભરપાઈ તેઓ પોતાના તરફે કરી શકે. માંગવામાં આવેલ કુલ રકમ તે સમયે બાકી હોય તેવી અથવા ત્યારબાદ કોઈપણ સમયે આ કરાર હેઠળ અથવા નિગમ સાથેના અન્ય કોઈપણ કરાર હેઠળ કોન્ટ્રાક્ટરને ચૂકવવાપાત્ર બને તેવી કોઈપણ

રકમમાંથી કપાત કરવામાં આવશે. ઉપરોક્ત મુજબ નિગમ તરફથી ચૂકવવાપાત્ર થતી રકમ અપૂરતી પડે તેવી સ્થિતિમાં, ઉપરોક્ત મુજબ કોન્ટ્રાક્ટર પાસેથી વસૂલપાત્ર અને માંગવામાં આવેલ કુલ રકમનો બાકી જથ્થો પરિચ્છેદ ૧૧ માં નિર્દિષ્ટ મુજબ કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા જમા કરાવવામાં આવેલ સુરક્ષા થાપણમાંથી કપાત કરવામાં આવશે; અને જો આ રકમ પણ નિગમ દ્વારા માંગવામાં આવેલ સંપૂર્ણ રકમ આવરી લેવા માટે પૂરતી ન થાય, તો કોન્ટ્રાક્ટર માંગ કરવામાં આવે ત્યારે ઉપરોક્ત માંગેલ રકમનો બાકી રહેલો જથ્થો નિગમને ચૂકવશે. એક્સ એક્સ એક્સ

૨૦. ઠેકેદારો દ્વારા કરવામાં આવનાર સેવાઓ :-ક્ષક્ષ

ભાગ - ૧ - જહાજના હોલ્ડિંગમાં માલ ચડાવવું-
ઉતારવાનું અને થેલીબંધ કરવાની બાબતમાં

(૧) કોન્ટ્રાક્ટરો જહાજમાંથી લાઈટરો
અને/અથવા ઘાટ પર જથ્થાબંધ

અનાજ/અનાજની બોરીઓ (ઝાડણી અને છૂટાછવાયા પડેલા અનાજ સહિત) સાવધાનીપૂર્વક અને ત્વરિત રીતે ઉતારશે અને શક્ય તેટલા ઓછા સમયમાં ઉતારકામ પૂર્ણ થાય તેવી વ્યવસ્થા કરશે તથા જહાજોને ડિમરેજ લાગુ ન પડે તે માટે અને મહત્તમ ડેસ્પેચ રકમ પ્રાપ્ત થાય તે માટે તમામ જરૂરી પગલાં લેશે. કોન્ટ્રાક્ટર સૂકા માલવાહક જહાજના કિસ્સામાં દરરોજ ઓછામાં ઓછી ૧૫૦૦ એમ.ટી. અને જથ્થાબંધ વહનકર્તા/ટેન્કરોના કિસ્સામાં દરરોજ ઓછામાં ઓછી ૨૫૦૦ એમ.ટી. ઉતારવાની વ્યવસ્થા કરશે, જેમાં રજાના દિવસો, શનિવાર અને રવિવારનો પણ સમાવેશ થશે. ઉપરોક્ત નિર્ધારિત હવામાન-કાર્યકારી દિવસદીઠ ઉતાર દરના આધારે ગણવામાં આવતી જહાજ ડિમરેજની સંપૂર્ણ જવાબદારી, ચાર્ટર પાર્ટીમાં નક્કી કરાયેલા ઉતાર દરને અવગણીને, કોન્ટ્રાક્ટર પર રહેશે, જ્યારે ડેસ્પેચની રકમ નિગમ અને

કોન્ટ્રાક્ટર વચ્ચે સમાન હિસ્સામાં વહેંચાશે.
કોન્ટ્રાક્ટરને ચૂકવવાની ડેસ્પેચ રકમની
ગણતરી, ચાર્ટર પાર્ટીમાં દર્શાવાયેલા ઉતાર
દરને અવગણીને, ઉપર નિર્ધારિત ન્યૂનતમ
હવામાન-કાર્યકારી દિવસદીઠ ઉતાર દરના
આધારે કરવામાં આવશે. ડેસ્પેચ/ડિમરેજના
હિસાબના સમાધાનના હેતુસર, સંબંધિત
જહાજની ચાર્ટર પાર્ટીમાં આપેલા નાણાકીય
દરો લાગુ પડશે. જો સંબંધિત જહાજની
ચાર્ટર પાર્ટીમાં ડેસ્પેચ/ડિમરેજના દરો
વિદેશી ચલણમાં દર્શાવવામાં આવ્યા હોય,
તો કોન્ટ્રાક્ટર સાથેનું સમાધાન તે જહાજનું
ઉતારકામ પૂર્ણ થયેલી તારીખે પ્રચલિત
સત્તાવાર વિનિમય દર મુજબ ભારતીય
રૂપિયામાં કરવામાં આવશે.” એક્સ એક્સ
એક્સ (૩) કોન્ટ્રાક્ટર ખાદ્યઅનાજ ઉતારવા
માટે જરૂરી જહાજના અથવા બંદરના
ઉપકરણો અને/અથવા જહાજના વિંચોના
ઉપયોગ માટે જરૂરી વ્યવસ્થા કરશે અને તે
ઉપકરણો ભાડે લેવા બદલ થયેલા કોઈપણ

ખર્ચની ચૂકવણી કરશે. જો વિંચોના આવા ઉપયોગને કસ્ટમ્સ તથા બંદરના કાયદા દ્વારા પ્રતિબંધિત ન કરવામાં આવ્યો હોય, તો કોન્ટ્રાક્ટરો ઉતારકામ ઝડપી બનાવવા માટે પોતાના મજૂરદળ સાથે જહાજના વિંચોનો ઉપયોગ કરશે.

ભાગ – ૨ – સમુદ્ર માર્ગે જથ્થાબંધ રીતે આવતાં અનાજના નિર્ગમન અને પરિવહન માટે

૧) વેરાવળ ખાતે નિગમના અન્નધાન્ય લઈને આવતી જહાજ/વાહનની આવક અથવા અનુમાનિત આવક અંગે બંદર સત્તાધિકારીઓ પાસેથી માહિતી મળતાં અથવા અમદાવાદના સિનિયર પ્રાદેશિક મેનેજર અથવા તેમના તરફથી કાર્યરત અધિકારી દ્વારા જાણ કરવામાં આવતાં, કોન્ટ્રાક્ટરોએ તરત જ બંદર સત્તાધિકારીઓ, કસ્ટમ્સ અને સંબંધિત સ્ટીમર એજન્ટો પાસેથી કિલચરન્સ દસ્તાવેજોની વ્યવસ્થા કરીને તે મેળવવા અને અન્નધાન્યનો કબજો

લેવાનો રહેશે. જો જહાજ/વાહન સંબંધિત દસ્તાવેજો, જેને કોન્ટ્રાક્ટરો કિલચર કરવાનું ધારતાં હોય, કોન્ટ્રાક્ટરોને મોકલવામાં આવ્યા ન હોય અથવા તેમને પ્રાપ્ત થયા ન હોય, તો તેઓ કાર્ગોના તાત્કાલિક કિલચરન્સ માટે જરૂરી વળતર બોન્ડો અને અન્ય દસ્તાવેજો તૈયાર કરશે. ૨) કોન્ટ્રાક્ટરો ચાર્ટર પાર્ટીની શરતો અને બંદરની પરંપરા અનુસાર તૈયારીની નોટિસ સ્વીકારશે અને ઉતારણી માટે લાગેલો સમય તથા વિવિધ પ્રક્રિયાઓને કારણે થયેલા વિરામો, જેમ કે અનાજ, ટેકલમાં બગાડ વગેરે અને/અથવા ઉતારણી પૂર્ણ થયાનો હિસાબ રાખશે તથા નિગમની તરફેથી સમયપત્રક પર સહી કરશે. કોન્ટ્રાક્ટરો વિશેષ કાળજી રાખશે કે તેમની દ્વારા સહી કરાયેલ સમયપત્રક ચાર્ટર પાર્ટીની શરતો તથા બંદરની પરંપરા અનુસાર તૈયાર કરાયેલ હોય. તૈયારીની નોટિસ સ્વીકારવામાં અને સમયપત્રક પર સહી કરવામાં કોન્ટ્રાક્ટરની બેદરકારીને કારણે થયેલ

કોઈપણ ગુક્સાન માટે, અમદાવાદના સિનિયર પ્રાદેશિક મેનેજરના મત મુજબ, જેનો નિર્ણય કોન્ટ્રાક્ટરો માટે અંતિમ અને બાધ્યકર્તા રહેશે, કોન્ટ્રાક્ટરો નિગમને વળતર આપવા જવાબદાર રહેશે. ૩) કોન્ટ્રાક્ટરો જહાજોમાંથી સ્ટિવેડોરો દ્વારા ક્વે સુધી (અથવા લાઈટરો અને બાર્જોમાં) અન્નધાન્યની ઉતારણી દરમિયાન, ક્વે પર બંદર કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા જથ્થાબંધ અનાજને ગોણીઓમાં ભરવાની કાર્યવાહી દરમિયાન અને ક્વેથી ટ્રાન્ઝિટ શેડ સુધી બંદર મજૂરો દ્વારા ગોણીઓના હેન્ડલિંગ દરમિયાન, નિગમના હિતો પર નજર રાખશે અને તેનું રક્ષણ કરશે. ટ્રકો/વેગનોમાં લોડિંગ કરતાં પહેલાં ટ્રાન્ઝિટ શેડ ખાતે પડેલી માનકીકૃત ગોણીઓની સલામતી માટે પણ કોન્ટ્રાક્ટર જવાબદાર રહેશે. ૪)(એ) કોન્ટ્રાક્ટરો ટ્રાન્ઝિટ શેડ ખાતે બંદર કોન્ટ્રાક્ટર પાસેથી ગોણીઓ સ્વીકારશે અને તરત જ ગોણીઓનું માનકીકરણ કરવાની વ્યવસ્થા કરશે,

અર્થાત્ તેને નિર્ધારિત વજન સુધી લાવશે, જે વજન સમયાંતરે અમદાવાદના સિનિયર પ્રાદેશિક મેનેજર અથવા તેમના તરફથી કાર્યરત અધિકારી દ્વારા સૂચિત કરવામાં આવશે. ત્યારબાદ, પરિસ્થિતિ મુજબ, ગોણીઓ ટ્રક/રેલ દ્વારા સંગ્રહ માટે વેરાવળ ખાતેના નિગમના ગોડાઉનમાં અથવા સીધા પ્રાપકને મોકલવામાં આવશે. અમદાવાદના સિનિયર પ્રાદેશિક મેનેજર અથવા તેમના તરફથી કાર્યરત કોઈપણ અધિકારી જે વ્યક્તિ અથવા વ્યક્તિઓને નિર્દેશ આપે, તેમને પણ કોન્ટ્રાક્ટર માનકીકૃત ગોણીઓ પહોંચાડશે. જરૂરી જણાય તો, કોન્ટ્રાક્ટરો પોતાની દેખરેખ હેઠળ પોતાના મજૂરો દ્વારા અન્નધાન્યની ગોણીઓ ટ્રકો/વેગનોમાં લોડ કરશે. જો ટ્રાન્કિટ શેડ ખાતે માનકીકરણ કરવું શક્ય ન હોય, તો આ કામ ગોડાઉનમાં કરવામાં આવશે. માનકીકરણમાં ગોણીઓને ત્રાજવે લઈ જવી, ગોણીઓનું મોઢું કાપીને ખોલવું, તેને ત્રાજવે મૂકવું, જરૂરી હોય તેટલું

અનાજ ઉમેરવું અથવા કાઢવું અને ગોણીઓનું ફરીથી ટાંકા મારીને સીવણ કરવું આવશ્યક રહેશે; શક્ય તેટલી હદ સુધી, આ કામગીરી ગોણીઓ પ્રાપ્ત થયાના એ જ દિવસે કરવામાં આવશે, પરંતુ કોઈપણ સ્થિતિમાં ૪૮ કલાકની અંદર પૂર્ણ કરવામાં આવશે.

૯) બંદર, કસ્ટમ્સ અને રેલવેના શુલ્કો જેમ કે વ્હાઈજ, લાઈટરેજ, કેનેજ, જહાજથી કિનારા સુધી બાર્જોને ખેંચવા માટે લોન્ચ ભાડું, વેગન ભાડું, સર્વે ફી, ઓવરટાઈમ ફી વગેરેનો ભુગતાન સામાન્ય રીતે નિગમ દ્વારા સીધો બંદર અને રેલવે સત્તાધિકારીઓને કરવામાં આવશે; પરંતુ અસાધારણ પરિસ્થિતિઓમાં, અમદાવાદના સિનિયર પ્રાદેશિક મેનેજર અથવા તેમના તરફથી કાર્યરત અધિકારી કોન્ટ્રાક્ટરોને વ્હાઈજ અને લાઈટરેજ સિવાયના આ શુલ્કો ચૂકવવા કહી શકે છે અને કરવામાં આવેલ ભુગતાનની પાવતીઓ આધારરૂપ રાખીને બિલો રજૂ કરીને નિગમ પાસેથી દાવો કરવાની રહેશે.

આ કરાર હેઠળની ફરજો બજાવતી વખતે
થયેલા કોઈપણ તાર અને ટપાલ ખર્ચ
કોન્ટ્રાક્ટરોને ચૂકવવામાં આવશે નહીં.”

૧૧. સંકળાયેલ વિવાદ તરફ વળતાં, નોંધવું જરૂરી છે કે અપીલકર્તા નિગમનો એવો કેસ છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર, કરાર મુજબ, ઓછામાં ઓછા ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન માલ ઉતારવાની ફરજ હેઠળ હતો અને તેણે તેનાં પરિણામોથી સંપૂર્ણપણે અવગત રહીને કરારમાં પ્રવેશ કર્યો હતો. ઉપરાંત, પ્રતિવાદી ઠેકેદારની ફરજ હતી કે તેણે બાર્જોની મહત્તમ ક્ષમતાનો ઉપયોગ કરવો અને સૂકા માલના કેસમાં દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારદર તથા બલ્ક કેરિયર્સના કેસમાં દરરોજ ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારદર હાંસલ કરવા પૂરતા મજૂરો ઉપલબ્ધ કરાવવા; તેમ છતાં, વર્તમાન કેસમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તે હાંસલ કર્યું નહોતું અને પોતાની કરારગત ફરજનું પાલન કરવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો. પરિણામે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે કરારની શરતો અને નિયમો મુજબ અપેક્ષિત નફો અપીલકર્તા નિગમને પરત ચૂકવવો પડે. આગળ અપીલકર્તા નિગમનો એવો પણ કેસ છે કે કરારની શરતો અને નિયમોનું પાલન ન થવાને કારણે, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ચાર્ટર પાર્ટી કરારની પરવા કર્યા વિના, ઉપર નિર્ધારિત ઉતારદરના આધારે ગણવામાં આવેલ શિપિંગ ડિમરેજ અપીલકર્તા નિગમને ચૂકવવા માટે જવાબદાર બન્યો હતો. જ્યાં સુધી ખાસ દીવાની દાવો ો નં.૧૧૨/૧૯૯૦નો

સંબંધ છે, ત્યાં અપીલકર્તા નિગમે ડિમરેજ ચાર્જસ, એટલે કે ડીસ્પેચ મનીની આવક ન થવી અને આવકના ગુકસાન બાબતે રૂ.૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ની રકમનો પોતાનો દાવો દાખલ કર્યો છે.

૧૨. તેના વિરુદ્ધમાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો એવો કેસ છે કે તેણે સમગ્ર સમયગાળા દરમિયાન પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન ની આવશ્યકતા હાંસલ કરવાની અશક્યતા અંગે વારંવાર ફરિયાદ ઉઠાવી હતી; છતાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદારની ઉક્ત ફરિયાદ બહેરા કાને પડી હતી. પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો વધુ એવો પણ કેસ છે કે કરારની શરતો અને નિયમોના ભાગ-૨ ની ઉપકલમ (૯) મુજબ, વ્હાઈજ, લાઈટરેજ, કેનેજ, જહાજમાંથી કિનારે બાર્જ ખેંચવા માટેની લોન્ચ ભાડા, વેગન ભાડા, સર્વે ફી, ઓવરટાઈમ ફી વગેરે જેવા ખર્ચાનો ચુકવણી કરવાનો બોજ અપીલકર્તા નિગમ પર હતો અને તેના બદલામાં બંદર સત્તાધિકારીઓએ પ્રતિવાદી ઠેકેદારને આ સુવિધાઓ પૂરી પાડવાની હતી. આ ખર્ચાઓની ચુકવણી સુવિધાઓના બદલે હતી અને કરારની શરતો મુજબ પ્રતિવાદી ઠેકેદારને આ ખર્ચાઓ ચૂકવવાથી મુક્ત રાખવામાં આવ્યો હતો. વધુમાં, કરાર સેવા કરારના સ્વરૂપનો હતો, જેની ખાસ રીતે કરારમાં વ્યાખ્યા કરવામાં આવી છે. પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો એવો પણ કેસ છે કે નોંધપોથી મુજબ, અર્થાત્ આંક ૭૫ અને ૭૬ અનુસાર, અપીલકર્તા નિગમ તેમજ બંદર સત્તાધિકારીઓ – ગુજરાત મેરિટાઈમ

બોર્ડ, પ્રતિદિન ૧૫૦૦/૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ના લઘુત્તમ ઉતાર દર હાંસલ કરવા માટે આવશ્યક સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં નિષ્ફળ ગયા હતા.

૧૩. આ મુદ્દાનું નિર્ધારણ કરવા માટે, કેટલાક પાસાઓનું પરીક્ષણ કરવું આવશ્યક છે. તા. ૧૩.૬.૧૯૮૮ ની ટેન્ડર સૂચના અનુસંધાને, પ્રતિવાદી ઠેકેદારને તા. ૧૬.૬.૧૯૮૮ ના રોજ ટેન્ડર મંજૂર કરવામાં આવ્યું અને ત્યારબાદ તા. ૩૧.૮.૧૯૮૮ ના રોજ કાર્યઆદેશ જારી કરવામાં આવ્યો. પક્ષકારો વચ્ચે અમલમાં આવેલો ઉક્ત કરાર મધ્ય સમુદ્રમાં જહાજમાંથી અનાજને બાર્જમાં ઉતારી, પછી ટગ્સની મદદથી તે બાર્જોને વ્હાઈ સુધી લાવવા અને ત્યારપછી બંદર સત્તાધિકારીઓ દ્વારા ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવેલી કિનારાકીય કેનો દ્વારા બાર્જમાંથી માલ ઉતારવા માટેનો હતો. આવી કિનારાકીય કેનો બંદર સત્તાધિકારીઓની માલિકીની અને તેમના દ્વારા સંચાલિત હતી, જેના માટે અપીલકર્તા નિગમને આવશ્યક શુલ્ક ચૂકવવાનું રહેતું હતું. વધુમાં, વ્હાઈજ ચાર્જેસ એટલે વ્હાઈના ઉપયોગ માટે વસૂલાતું શુલ્ક (અર્થાત્ કિનારા સાથે આવેલ બર્થ અથવા પિયરનો ઉપયોગ) અને લાઈટરેજ ચાર્જેસ એટલે જહાજમાંથી માલ બાર્જમાં ઉતારી તેને હળવો કરીને એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે ખસેડવા માટેનું શુલ્ક, જેથી બંદરથી જહાજ સુધી અને પાછો માલ ખસેડી શકાય; તેમજ બાર્જોને ખેંચવા માટેના ટગ્સ, બાર્જમાંથી માલ વ્હાઈ ઉપર ઉતારવા માટેની કિનારાકીય કેનો, વ્હાઈ ક્ષેત્રના ઉપયોગ માટે, તથા કિનારાકીય કેન

સંચાલકો, બાર્જના કર્મચારીઓ, ટગ-માસ્ટર અને અન્ય કૂ ઉપલબ્ધ કરાવવા માટેનું શુલ્ક પણ તેમાં આવતું હતું.

૧૪. કલમ ૨૦ ના ભાગ-૧ ના ઉપખંડ (૧) માં દર્શાવેલ શરત અનુસાર, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ઉપર જહાજના આગમન સમયે લઘુત્તમ ઉતાર દર હાંસલ કરવાની ફરજ હતી. કલમ ૨૦ ના ભાગ-૨ ના ઉપખંડ (૯) અનુસાર, ઉપરોક્ત સુવિધાઓ અને માળખાગત સગવડો માટેના શુલ્ક અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા બંદર સત્તાધિકારીઓને ચૂકવવાના હતા અને આ બાબતમાં બંદર સત્તાધિકારીઓને કરવામાં આવનારી ચુકવણીમાંથી પ્રતિવાદી ઠેકેદારને મુક્ત રાખવામાં આવ્યો હતો.

૧૫. નોંધપોથી મુજબ, જહાજ ૧૫.૯.૧૯૮૮ના રોજ પહોંચવાનું હતું અને પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે, તે તારીખથી ત્રણ દિવસ પહેલાં, પોર્ટ ઓફિસર – ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડને તા. ૧૨.૯.૧૯૮૮નું એક પત્રવ્યવહાર (આંક ૧૧૩) સંબોધીને, અન્ય બાબતો સાથે, એવી વિનંતી કરી હતી કે અપીલકર્તા નિગમે હવામાન મુજબના કાર્યકારી દિવસે ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતાર દર જાળવવાની ઈચ્છા દર્શાવી હોવાથી, પોર્ટ ઓફિસર – ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ પૂરતી સંખ્યામાં બાર્જ, ટગ્સ અને ટ્રાન્કિટ શેડ ઉપલબ્ધ કરાવે જેથી તે પ્રતિદિન ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવી શકે. પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે જરૂરીયાતો સ્પષ્ટ કરી હતી, તે મુજબ, (૧) પોર્ટ બાર્જની ૨૨ સંખ્યા; (૨) બાર્જોને ખેંચવા માટે ટગ્સની ૩ સંખ્યા; (૩)

કિનારાપર કેનોની ૭ સંખ્યા; (૪) બંદરે ૩૫૦૦/૪૦૦૦ મેટ્રિક ટન ક્ષમતાવાળું ટ્રાન્ઝિટ શેડ.

૧૬. ઉક્ત પત્રના પ્રતિસાદરૂપે, પોર્ટ ઓફિસર – ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડે તારીખવાળું સંપ્રેષણ સંબોધ્યું

૧૨.૯.૧૯૮૮ (આંક ૧૧૨), જેના સંબંધિત ઉતારાનો પાઠ આ પ્રમાણે છે:—

દિવસદીઠ ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો સરેરાશ ઉતારદર પ્રાપ્ત કરવા માટે આપના ઉપરોક્ત પત્રમાં દર્શાવેલ સુવિધાઓ આપને આવશ્યક રહેશે તે બાબતે સહમતિ છે, તેમ છતાં, હાલના વહાણબળની સ્થિતિને ધ્યાનમાં લેતાં જાણ કરવામાં આવે છે કે બંદરમાં અગાઉથી કાર્યરત અન્ય વરિષ્ઠ વહાણોની માંગ અને હકને દબાવીને માત્ર એક જ વહાણને આપની માંગ મુજબનું વહાણબળ તથા અન્ય સુવિધાઓ આપી શકાય તેમ નથી. તેમ છતાં, હું આપને ખાતરી આપું છું કે આ બંદર પરના વાહનવ્યવહારની સમીક્ષા કર્યા બાદ, શક્ય હોય તેટલી હદ સુધી, અનાજવાહક વહાણને બંદરમાં રહેલા અન્ય વહાણોની

સરખામણીએ પ્રાથમિકતા આપીને બંદર સુવિધાઓ
નિશ્ચિતપણે ફાળવવામાં આવશે.

૧૭. ત્યારબાદ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે અપીલકર્તા નિગમને તા.
૧૬.૯.૧૯૮૮નું અન્ય એક સંદેશાવ્યવહાર (આંક ૭૨) મોકલ્યું, જેમાં
જણાવાયું હતું કે જહાજમાંથી માલ ઉતારવાની પ્રક્રિયા શરૂ થઈ ગઈ હોવા
છતાં; ૨૨ બાર્જની આવશ્યકતાની સામે માત્ર ૮ બાર્જ જ ઉપલબ્ધ
કરાવવામાં આવ્યા છે અને તેથી દૈનિક ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતાર દર
જાળવી રાખવો મુશ્કેલ રહેશે. તેમાં વધુમાં એવું પણ જણાવાયું હતું કે
કરારમાં નિર્ધારિત મુજબ દૈનિક ઉતાર દર જાળવી ન શકાય તો તેના માટે
તે જવાબદાર રહેશે નહીં. તરત જ બીજા દિવસે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તા.
૧૭.૯.૧૯૮૮નું અન્ય એક સંદેશાવ્યવહાર (આંક ૭૩) મોકલી પોતાની
વિનંતિ પુનરોચ્ચારિત કરી અને એવી વ્યક્તતા દર્શાવી કે ઉપલબ્ધ
કરાવવામાં આવેલી સુવિધાઓના પ્રમાણને ધ્યાનમાં લેતાં, કરારમાં
નિર્ધારિત મુજબ દૈનિક ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતાર દર જાળવી રાખવો
મુશ્કેલ જ નહીં પરંતુ અસંભવ રહેશે. પત્રની સામગ્રી આ પ્રમાણે છે:—

“તા. આ મહિનાની ૧૬મી તારીખના અમારા પત્રના
અનુસંધાનમાં, અમારે આપને જાણ કરવી છે કે, તા.
૧૫મી સપ્ટે. ૧૯૮૮ના રોજ, નીચે દર્શાવેલ ગેંગો

જહાજ પર નિષ્ક્રિય રહી હતી, કારણ કે બાજુમાં કોઈ બાર્જિસ ઉપલબ્ધ નહોતી અને વિંચ ખરાબ હતી.

૨ કલાક માટે એચ.નં. ૩ ખાતે એક ટોળકી.

એચ. નં. ૫ અને ૬ પર ૪ કલાક માટે બે ટોળકીઓ. એચ. નં. ૩ પર ૩ કલાક માટે એક ટોળકી.

આગળ ૧૬મી તારીખે ખાલી બાર્જિસના અભાવે નીચે દર્શાવેલ ટોળીઓ જહાજ પર નિષ્ક્રિય રહી.

હેચ નં. ૫ અને ૬ પર ૨ કલાક માટે બે ટુકડીઓ. હેચ નં. ૧ અને ૩ પર ૧ કલાક માટે બે ટુકડીઓ. હેચ નં. ૫ અને ૩ પર ૩ કલાક માટે બે ટુકડીઓ. હેચ નં. ૧ પર ૨ કલાક માટે એક ટુકડી.

હેચ નં. ૫ પર ૩ કલાક માટે એક ટોળકી.

હેચ નંબર ૬ ખાતે ૨ કલાક માટે એક ટોળકી.

બધી ગેંગો (ચાર ગેંગો) ૨૩૦૦ કલાકથી નિષ્ક્રિય હતી, કારણ કે બાજુમાં કોઈ પણ બાર્જ ઉપલબ્ધ નહોતા. તેમજ ભરેલા અથવા ખાલી બાર્જોને ખેંચવા માટે માત્ર એક જ લોન્ચ ઉપલબ્ધ હતી, જેના કારણે

અમારી ઉતારણીની કામગીરીમાં પણ અડચણ ઊભી થઈ.

કૃપા કરીને નોંધ લો કે અમારી દ્વારા પૂરતી ખાલી બાજો ઉપલબ્ધ કરાવવા કરાયેલી વિનંતિ છતાં ઉતારકામ માટે અમને માત્ર ૮ બાજો ફાળવવામાં આવી હતી, અને તેથી ઉપરોક્ત કારણો/આવશ્યકતાઓને કારણે, જે અમારા નિયંત્રણની બહાર છે, જહાજ પર અથવા કિનારે થતી કોઈપણ અટકાયત માટે અમે જવાબદાર રહીશું નહીં. તેમજ કરારમાં નિર્ધારિત મુજબ દૈનિક ૨૫૦૦ એમ.ટન ઉતાર દર જાળવી ન શકવાના કોઈપણ પરિણામો માટે પણ અમે જવાબદાર રહીશું નહીં.”

૧૮. ઉપરોક્ત ૧૭.૯.૧૯૮૮ તારીખનો સંદેશાવ્યવહાર બાદમાં ૧૯.૯.૧૯૮૮ તારીખના અન્ય એક સંદેશાવ્યવહારથી અનુસરાયો હતો

(આંક ૭૪) દ્વારા અપીલકર્તા નિગમને મામલાની આગળની કાર્યવાહી અંગે સંબોધવામાં આવ્યું હતું. ત્યારબાદ અપીલકર્તા નિગમે વેરાવળ બંદરના પોર્ટ અધિકારીને તા. ૨૦.૯.૧૯૮૮નું એક પત્ર લખ્યું, જેના સંબંધિત અંશો આ મુજબ છે:—

“અમે આપનું સૌજન્યપૂર્ણ ધ્યાન આ તરફ દોરવા ઈચ્છીએ છીએ કે અમારી નિગમે વેરાવળ બંદરે ૦.૯૦ લાખ એમ ટન અન્નધાન્ય આયાત કરવાની યોજના બનાવી છે અને અમે પ્રતિ ડબલ્યુડબલ્યુડી ૨૫૦૦ એમ ટન ઉતારવાનો આશય રાખીએ છીએ.

ઉક્ત ઉતાર દરને પૂર્ણ કરવા માટે, અમે આપને હાર્દિક વિનંતી કરીએ છીએ કે અમારા સ્ટીવેડોર્સ, વેલજી પી. એન્ડ સન્સ (એજન્સીઝ) ને નીચે મુજબની સુવિધાઓ પ્રદાન કરો:-

૧) બંદરે ૨૨ સંખ્યાની પોર્ટ બાર્જિસ, ૨) બાર્જિસને ખેંચવા માટે ૩ સંખ્યાના ટગ્સ, ૩) ૭ સંખ્યાના શોર કેન્સ, ૪) ૩૫૦૦/૪૦૦૦ મેટ્રિક ટન ક્ષમતા માટે બંદરે ટ્રાન્કિટ શેડ્સ/વ્હાર્ફ ઉપલબ્ધ છે.

અમને વિશ્વાસ છે કે આપના બંદરે લંગરાયેલ અનાજવાહક જહાજોમાંથી આવશ્યક ઉતારકામ માટે આપ આપનો સર્વોત્તમ સહયોગ આપશો.”

૧૯. અપીલકર્તા નિગમના તા. ૨૦.૯.૧૯૮૮ના ઉક્ત સંદેશના પ્રતિસાદરૂપે, બંદર અધિકારી – ગુજરાત

મેરિટાઈમ બોર્ડ દ્વારા તા. ૨૧.૯.૧૯૮૮ના સંદેશા મુજબ

(આંક ૭૬), અન્યો બાબતો ઉપરાંત, એવો માહિતગાર કર્યો હતો કે માત્ર એક જ વહાણને વિશેષરૂપે સુવિધાઓ આપવી શક્ય રહેશે નહીં. તે આ પ્રમાણે જણાવવામાં આવ્યું છે:—

“હું ઉપરશીર્ષકવાળા તમારા પત્રની પ્રાપ્તિની કબૂલાત કરું છું, જેમાં ઉલ્લેખિત છે કે ૦.૯૦ લાખ એમ.ટન સુધીના અન્નધાન્યના આયાતને અન્ય નાના બંદરો પર આગમવીથપ્રાયોજિત કરવામાં આવેલ છે.

આ બંદરે ઉપલબ્ધ ટર્સ, બાર્જેસ, શોર કેન્સ, ટ્રાન્કિટ શેડ્સ, ખુલ્લા પ્લોટ્સ વગેરે જેવી સુવિધાઓ સામાન્ય રીતે આ બંદરે કામ કરતા ૩ આયાત/નિકાસ જહાજોને સમાન રીતે અને એકસાથે પ્રદાન કરવામાં આવે છે.

સુગમ અને કાર્યક્ષમ કામગીરી માટે પ્રાથમિકતા વહાણની વરિષ્ઠતા અનુસાર રહેશે.

તમારા ઉપરોક્ત પત્રમાં ઉલ્લેખિત સુવિધાઓ આ બંદરે
ઉપલબ્ધ છે, પરંતુ તે કોઈ એક જ જહાજને વિશિષ્ટ
રીતે આપી શકાતી નથી.

હાલમાં આ બંદરે નીચે મુજબની સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ છે:

૧) બાર્જિસની સંખ્યા : હાલમાં ૨૭૦૦ એમટસ વહન
ક્ષમતા ઉપલબ્ધ છે.

૧૦૦ એમ.ટનના ૨૪ બાર્જ.

૧૦૦ એમ ટનના ૩ બાર્જ
મરામત/જાળવણી હેઠળ
છે.

૨) ટગ્સની સંખ્યા : ૩) શોર કેન્સની સંખ્યા:

૪) બંદર દ્વારા સંભાળવામાં આવનાર બંદર સાથેના

જહાજોની કુલ સંખ્યાની ક્ષમતા

હાલમાં ૩ ટગ ઉપલબ્ધ છે. હાલમાં ૬ શોર કેનો ઉપલબ્ધ છે. એક ઇલેક્ટ્રિક
કેન મરામત હેઠળ છે અને બંદરની એક મોબાઇલ કેન નવલાખી પોર્ટમાંથી
પ્રાપ્ત થવાની છે. ફ્લીટ : બે આયાત અને એક નિકાસ વહાણો. ચાલુ...૨
એક્સએક્સએક્સ

અહીં ઉલ્લેખ કરવો અનાવશ્યક છે કે અન્નધાન્ય વહન કરનાર જહાજને સંપૂર્ણ સહકાર આપવામાં આવશે અને અન્ય કાર્યરત જહાજોના સંદર્ભમાં શક્ય તેટલી હદ સુધી બંદરની સુવિધા ફાળવવામાં આવશે. જોકે, જો આપના જહાજને ફાળવવામાં આવેલી મર્યાદિત પરિવહન જગ્યા પરથી પહેલેથી ઉતારવામાં આવેલ માલ તાત્કાલિક દૂર કરવામાં આવશે, તો અન્નધાન્યનું ત્વરિત અને ઝડપી ઉતારકામ વધુ કાર્યક્ષમ અને અસરકારક બનશે. તેથી અન્ય જહાજની અટકાયત પણ ટાળી શકાશે.

અમારો શ્રેષ્ઠ સહકાર રહેશે એવી પુનઃખાતરી આપીએ

છીએ.

૨૦. અપીલકર્તા નિગમ અને પ્રતિવાદી ઠેકેદાર વચ્ચે આપલે થયેલા પત્રવ્યવહારની સામગ્રીનું, તેમજ કરારની શરતો સાથે મળીને, નિર્વિવાદ અવલોકન કરતાં, કરાર હેઠળની પરસ્પર ફરજોનું નિર્વહન કરવા બાબતે પક્ષકારોની મનશા અને તે અનુસાર તેમની વચ્ચે થયેલી સમજ સ્પષ્ટપણે પ્રતિપાદિત થાય છે. ઉક્ત સમજ મુજબ, નિઃશંકપણે એવો નિષ્કર્ષ કાઢી શકાય કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે માગેલી અને જરૂરી એવી સુવિધાઓ પૂરી પાડવાની અથવા પૂરી પાડવાની વ્યવસ્થા કરવાની જવાબદારી

અપીલકર્તા નિગમની હતી. જો પરિસ્થિતિ તેનાથી વિપરીત હોત, તો અપીલકર્તા નિગમે વાંધો ઉઠાવ્યો હોત અને આવી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવા ઇનકાર કર્યો હોત; પરંતુ તેના વિરુદ્ધ, તેણે પ્રતિવાદી ઠેકેદારની વિનંતિને આગળ વધારવા પગલાં લીધાં અને બંદર સત્તાધિકારીઓ – ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડને ઉક્ત સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવા વિનંતી કરી. વધુમાં, અપીલકર્તા નિગમે આંક ૧૫૮ પર પોતાના સાક્ષીની પરીક્ષા કરાવી હતી અને ઉક્ત પુરાવા મુજબ, તે સાક્ષીએ ક્યાંય પણ એ નકાર્યું નથી કે સુવિધાઓ પૂરી પાડવી અપીલકર્તા નિગમની ફરજ ન હતી અથવા કરારમાં સંમત થયેલા મુજબ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરી શકે તે માટે પૂરતી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ હતી. ઉક્ત સાક્ષી આ હકીકતને પણ ખંડિત કરી શક્યો નથી કે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન માલ ઉતારવા માટે ઓછામાં ઓછા ૧૫/૧૬ બાર્જોની જરૂરિયાત હતી.

૨૧. ઉપરોક્ત ચર્ચામાંથી બે બાબતો સ્પષ્ટ થાય છે; પ્રથમ, પક્ષકારો વચ્ચે સ્પષ્ટ સમજણ હતી કે બાર્જ, ટગ, શોર કેન વગેરે જેવી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવાની જવાબદારી અપીલકર્તા નિગમની હતી, કારણ કે કલમ ૨૦ ના ભાગ-૨ માં “સમુદ્ર માર્ગે જથ્થાબંધ રીતે આવતાં ખાદ્યાન્નોના કિલચરન્સ અને પરિવહન માટે” શીર્ષક હેઠળના ઉપખંડ (૯) મુજબ સંબંધિત ખર્ચો તેને ચુકવવાનો હતો; અને બીજું, પ્રતિભાવક કોન્ટ્રાક્ટરે વિનંતી મુજબ પ્રતિદિન ૧૫૦૦/૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો લઘુત્તમ

ઉતાર દર હાંસલ કરી શકે તે માટે જરૂરી સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં પોર્ટ ઓફિસર – ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ તરફથી અસમર્થતા હતી.

૨૨. ઉપરોક્ત રીતે ઉદ્દેખિત કરારની જોગવાઈઓનું સમૂહરૂપે વાચન, અને તે સાથે પક્ષકારો વચ્ચે આપલે થયેલ ઉપરોક્ત પત્રવ્યવહારની વિગતોને જોડીને જોતા, સમગ્ર કરારના અમલીકરણ અંગે પક્ષકારોની શું સમજણ અભિપ્રેત હતી તે સ્પષ્ટ રીતે સૂચિત થાય છે. સરળ શબ્દોમાં કહીએ તો, ઉક્ત સમજણ અનુસાર, પ્રતિવાદી હેકેદારે કરાર હેઠળનો પોતાનો ભાગ નિભાવવો તે માટે વિવાદિત સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવાની અથવા ઉપલબ્ધ કરાવવાની વ્યવસ્થા કરવાની ફરજ અપીલકર્તા નિગમની હતી. નિર્વિવાદ રીતે, અપીલકર્તા નિગમ તે જ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં અથવા તેની વ્યવસ્થા કરવામાં નિષ્ફળ ગયું હતું. નોંધપરના પુરાવા ઉપરોક્ત સિવાય અન્ય કોઈ નિષ્કર્ષ તરફ દોરી જતા નથી.

૨૩. આથી, સ્પષ્ટ થાય છે કે પ્રતિવાદી હેકેદારને આવશ્યક સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ ન કરવાના કારણે તે કરાર મુજબ નિર્ધારિત નિસ્સરણ દર હાંસલ કરી શક્યો નહોતો. આ પરિસ્થિતિઓમાં, પ્રતિવાદી હેકેદાર માટે કરારનું પાલન કરવું શક્ય નહોતું અને હકીકતમાં તે અશક્ય હતું.

૨૪. આ તબક્કે, ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ નો ઉલ્લેખ કરવો યોગ્ય બને છે. ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ એ જોગવાઈ કરે છે કે સ્વરૂપતઃ અશક્ય એવા કાર્ય કરવા માટેનો કરાર રદબાતલ છે. કલમ ૫૬ આ મુજબ વાંચાય છે:—

૫૬. અશક્ય કાર્ય કરવા અંગેનો કરાર.— જે કાર્ય સ્વરૂપતઃ અશક્ય હોય તેવું કાર્ય કરવાની સંમતિ શૂન્ય છે. અનુસરેને અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર બની ગયેલ કાર્ય કરવા અંગેનો કરાર.— જે કાર્ય કરવા અંગેનો કરાર, કરાર કરવામાં આવ્યા પછી, અશક્ય બની જાય છે, અથવા વચનદાતા અટકાવી શક્યો ન હોય તેવી કોઈ ઘટનાના કારણે ગેરકાયદેસર બની જાય છે, એવો કરાર તે કાર્ય અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર બને ત્યારે શૂન્ય બને છે. અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર હોવાનું જાણીતા કાર્યના પાલન ન થવાથી થયેલ નુકસાન માટે વળતર.— જ્યાં કોઈ વ્યક્તિએ એવું કંઈક કરવા વચન આપ્યું હોય કે જે અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર હોવાનું તે જાણતો હતો, અથવા વાજબી કાળજી રાખી હોત તો જાણી શક્યો હોત, અને જે બાબત વચનગ્રાહકને જાણમાં ન હતી, ત્યાં એવો વચનદાતા, તે વચનના

પાલન ન થવાને કારણે વચનગ્રાહકને થયેલ કોઈપણ
નુકસાન માટે એવા વચનગ્રાહકને વળતર આપવા
બાધ્ય રહેશે.

૨૫. પ્રતિવાદી ઠેકેદાર તરફથી હાજર વિદ્વાન વકીલે કલમ પડની
જોગવાઈઓ સંદર્ભે પોતાના દલીલોને સમર્થન આપવા માટે વિવિધ
ચુકાદાઓ ઉપર નિર્ભરતા મૂકી છે; તેમ છતાં, વિદ્વાન વકીલ દ્વારા દિલ્હી
ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી વિ. કેનેથ બિલ્ડર્સ એન્ડ ડેવલપર્સ લિ.
(ઉપરોક્ત) ના કેસમાં જે ચુકાદા ઉપર નિર્ભરતા મૂકી છે, તે મુદ્દાનો
નિષ્કર્ષકારક નિવેડો કરે છે. સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષના તથ્યો એવા હતા
કે ત્યાંના પ્રતિવાદીએ વિકાસ કરારના અનુસંધાને યોજનાની જમીન ઉપર
પાયાભૂત સુવિધાઓ સ્થાપિત કરવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો, ત્યારે વન
વિભાગે આ આધારે આવી પ્રવૃત્તિઓ હાથ ધરવા સામે વાંધો ઉઠાવ્યો કે
યોજનાની જમીન રિજ વિસ્તારમાં આવે છે અને તમામ પ્રવૃત્તિઓ સ્થગિત
રાખવી આવશ્યક છે. યોજનાના અમલીકરણને આગળ ધપાવવા માટે
ત્યાંના પ્રતિવાદીએ તમામ પગલાં લીધાં હતા, તેમ છતાં તેને અવરોધનો
સામનો કરવો પડ્યો અને તે રિજની સીમા-નિર્ધારણ અહેવાલ
મેળવવામાં તથા તેથી “સ્થાપના માટેની સંમતિ” (ત્યાંના સત્તાધિકારીઓ
પાસેથી) મેળવવામાં અસમર્થ રહ્યો; પરિણામે, તેણે દિલ્હી વડી
અદાલતનો દરવાજો ખખડાવ્યો અને યોજનાનું અમલીકરણ અશક્ય
હોવાનું દર્શાવી ટેન્ડર/હરાજીની સૂચના તેમજ ફાળવણી પત્ર રદ કરવા

પ્રાર્થના કરી. વડી અદાલતે ત્યાંના સત્તાધિકારીઓને પ્રતિવાદીને ટેન્ડરની રકમ પરત કરવા દિશાનિર્દેશ આપ્યો હતો, કારણ કે સંબંધિત સત્તાધિકારી દ્વારા “સ્થાપના માટેની સંમતિ” તેમજ યોજના ચાલુ રાખવાની પરવાનગી આપવામાં આવી ન હતી. દિલ્લી ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટીઝે તે આદેશને સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ પડકાર્યો હતો અને સર્વોચ્ચ અદાલતે, અપીલનો નિકાલ કરતાં, અનુચ્છેદ ૩૨માં નોંધ્યું હતું કે ત્યાંના પ્રતિવાદી, એટલે કે કેનેથ બિલ્ડર્સે યોજનાની જમીન ઉપર બાંધકામ પ્રવૃત્તિ શરૂ કરવા માટે તમામ આવશ્યક પગલાં લીધાં હતાં, પરંતુ શાસકીય એજન્સીઓ દ્વારા સર્જાયેલા અવરોધને કારણે તે વિકાસ પ્રવૃત્તિ આગળ વધારી શક્યું નહોતું. આવી પરિસ્થિતિમાં કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ની જોગવાઈઓ આકર્ષિત થશે. સર્વોચ્ચ અદાલતે અનુચ્છેદ ૨૯, ૩૦, ૩૧ અને ૩૬માં નીચે મુજબ અવલોકન કરી નિર્ધારિત કર્યું છે:— “૨૯. જેવી પણ સ્થિતિ હોય, અમને એવું પ્રતિત થાય છે કે કેનેથ બિલ્ડર્સે યોજનાની જમીન ઉપર બાંધકામ પ્રવૃત્તિ શરૂ કરવા માટે તમામ આવશ્યક પગલાં લીધાં હતાં, પરંતુ શાસકીય એજન્સીઓ દ્વારા સર્જાયેલા અવરોધને કારણે તે વિકાસ પ્રવૃત્તિ આગળ વધારી શક્યું નહોતું. અમે કેનેથ બિલ્ડર્સ તરફથી હાજર વિદ્વાન વકીલની આ દલીલ સાથે સંમત છીએ કે આવી પરિસ્થિતિઓમાં ભારતીય

કરાર અધિનિયમ, ૧૮૭૨ (કરાર અધિનિયમ) આ મામલાની હકીકતો પર લાગુ પડશે. કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ આ મુજબ છે:

૫૬. અશક્ય કાર્ય કરવાના કરાર અંગે –
સ્વરૂપતઃ જ અશક્ય એવું કાર્ય કરવા માટેનો કરાર અમાન્ય છે. કરાર પછીથી અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર બનતા કાર્ય કરવા માટેનો કરાર – કોઈ કાર્ય કરવા માટેનો કરાર, જે કરાર કરવામાં આવ્યા પછી અશક્ય બની જાય, અથવા વચનદાતાએ જેને અટકાવી શક્યો ન હોય એવી કોઈ ઘટના કારણે ગેરકાયદેસર બની જાય, તો તે કાર્ય અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર બને ત્યારે એવો કરાર અમાન્ય બને છે. અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર હોવાનું જાણીતું હોવા છતાં કાર્યનું પાલન ન થવાને કારણે થયેલા નુકસાન માટે વળતર – જ્યાં કોઈ વ્યક્તિએ એવું કંઈક કરવાની પ્રતિજ્ઞા કરી હોય કે જે અશક્ય અથવા ગેરકાયદેસર છે તે બાબત તેને ખબર હતી, અથવા વાજબી કાળજી રાખતાં તેને ખબર પડી

શકી હોત, અને જે બાબતનું જ્ઞાન વચનગ્રાહકને
ન હતું, ત્યારે એવો વચનદાતા, પ્રતિજ્ઞાનું
પાલન ન થવાને કારણે એવા વચનગ્રાહકને
થયેલા કોઈપણ નુકસાન માટે તેને વળતર
આપવાનું બાધ્ય છે.

૩૦. કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ના અર્થઘટન અંગે
સત્યવ્રત ઘોષ વિ. મુન્નીરામ બંગુર એન્ડ કો. [૩]
મામલે વિચારણા માટે પ્રશ્ન ઉપસ્થિત થયો હતો. આ
અદાલતે એવું ઠરાવ્યું હતું કે કરાર અધિનિયમની કલમ
૫૬માં વપરાયેલ “અશક્ય” શબ્દનો ઉપયોગ ભૌતિક
અથવા શબ્દશઃ અશક્યતાના અર્થમાં કરવામાં આવ્યો
નથી. કરારમાં પક્ષકારોએ પ્રવેશ કર્યો ત્યારે તેમના
ધ્યાનમાં રહેલા ઉદ્દેશ અને હેતુના દૃષ્ટિકોણથી તેને
અપ્રયોગ્ય અને નિર્રર્થક તરીકે અર્થઘટિત કરવો
જોઈએ. આવી અપ્રયોગ્યતા અથવા નિર્રર્થકતા એવી
કોઈ વચ્ચે આવતી અથવા અનુપરિસ્થિતિને કારણે
ઊભી થઈ શકે છે, જેનો પક્ષકારોએ વિચાર કર્યો ન
હોય. તેમ છતાં, જો એવી વચ્ચે આવતી પરિસ્થિતિ
પક્ષકારોએ પૂર્વે વિચારેલી હોય, તો આવી પરિસ્થિતિ

સર્જાય છતાં કરાર યથાવત્ રહેશે. આવી સ્થિતિમાં,
“નિરાશ્રીકરણનો કોઈ પ્રશ્ન ઊભો થઈ શકે નહીં,
કારણ કે ચોક્કસ ઘટના બન્યા છતાં પાલનની માંગ
કરવાની જ કરારની આધારશિલા હોય, તો એવી ઘટના
બને ત્યારે તે આધારશિલા લુપ્ત થઈ શકતી નથી.” આ
સંદર્ભે આ અદાલતે નીચે મુજબ જણાવ્યું હતું:

“૯. આ કલમનો પ્રથમ પરિછેદ ઇંગ્લેન્ડમાં જે
રીતે કાયદો નિર્ધારિત છે તે જ રીતે કાયદો
નિર્ધારિત કરે છે. તેમાં એવી બાબતનો ઉલ્લેખ
કરવામાં આવ્યો છે, જે સ્વભાવથી જ અથવા
તેના મૂળ સ્વરૂપને કારણે અશક્ય હોય, અને
સ્પષ્ટ છે કે કોઈ વ્યક્તિને એવો કૃત્ય કરવા
માટે નિર્દેશિત કરી શકાય નહીં. બીજો પરિછેદ,
જે કૃત્ય કરવા માટે સંમતિ આપવામાં આવી
હોય તેની અનુવર્તી અશક્યતા અથવા
ગેરકાયદેસરતા થવાને કારણે કરારમુક્તિ
સંબંધિત કાયદો પ્રતિપાદિત કરે છે. આ
પરિછેદની શબ્દરચના અત્યંત સામાન્ય છે,
અને તેવીથજોડાયેલા દૃષ્ટાંતો સર્વથા

સંતોષકારક ન હોવા છતાં, તેઓ અધિનિયમમાં વપરાયેલા સામાન્ય શબ્દોના વ્યાપને ઘટાડવા સમર્થ નથી. એટલું તો સ્પષ્ટ છે કે અહીં “અશક્ય” શબ્દનો ઉપયોગ ભૌતિક અથવા શબ્દશઃ અશક્યતા ના અર્થમાં કરવામાં આવ્યો નથી. કોઈ કૃત્યનું પાલન શબ્દશઃ અશક્ય ન પણ હોય, તો પણ પક્ષકારોના ધ્યાનમાં રહેલા હેતુ અને ઉદ્દેશ્યની દૃષ્ટિએ તે અકાર્યકારી અને નિષ્ફળ સાબિત થઈ શકે; અને જો કોઈ અણધારી ઘટના અથવા પરિસ્થિતિમાં એવો ફેરફાર થાય કે જેના કારણે પક્ષકારોએ જેના આધારે પોતાનો સોદો આધારિત કર્યો હતો તે મૂળ આધાર જ સંપૂર્ણપણે ખલેલ પામે, તો એવું ચોક્કસ કહી શકાય કે વચનદાતા માટે તેણે જે કૃત્ય કરવાની ખાતરી આપી હતી તે કરવું અશક્ય બની જાય છે.

૧૦. કરારના વિફળતાના સિદ્ધાંતના ન્યાયશાસ્ત્રીય આધાર અંગે ઇંગ્લેન્ડમાં ન્યાયાધીશો અને કાનૂનવિદોએ વિવિધ

સિદ્ધાંતો પ્રતિપાદિત કર્યા છે, તેમ છતાં જે મૂળભૂત વિચાર પર આ સિદ્ધાંત આધારિત છે તે કરારના પાલનની અશક્યતા છે; હકીકતમાં, અશક્યતા અને વિફળતા આ શબ્દપ્રયોગો ઘણી વખત પરસ્પર વિનિમયપાત્ર રૂપે વપરાય છે. એવું કહેવાય છે કે બદલાયેલી પરિસ્થિતિઓ કરારનું પાલન અશક્ય બનાવી દે છે અને પક્ષકારો તેની આગળની અમલવારીમાંથી મુક્ત થાય છે, કારણ કે તેમણે અશક્ય બાબતનું પાલન કરવાની વચનબદ્ધતા આપી ન હતી. લોર્ડ લોરબર્નના શબ્દોમાં, “જો મુખ્યત્વે સમગ્ર કરારનું પાલન અશક્ય બની જાય અથવા અન્ય શબ્દોમાં કહીએ તો, એવા કોઈ કારણસર અકાર્યકારી બની જાય કે જેના માટે બંનેમાંથી કોઈપણ જવાબદાર ન હોય,” તો પક્ષકારોને મુક્તિ આપવામાં આવશે. ૧૭. અહીં એ નિર્દેશ કરવો આવશ્યક છે કે જો પક્ષકારો એવી વચ્ચે આવનારી પરિસ્થિતિની સંભાવના વિષે વિચારણા કરે છે, જે કરારના પાલનને અસર કરી શકે, પરંતુ સ્પષ્ટ રીતે એવી

શરત મૂકે છે કે આવી પરિસ્થિતિ હોવા છતાં
કરાર યથાવત્ રહેશે, તો વિફળતાનો પ્રશ્ન ઊભો
થઈ શકે નહીં, કારણ કે કરારનો આધાર જ કોઈ
નિશ્ચિત ઘટના બન્યા છતાં પાલનની માગ
કરવાનો હોય, તો એવી ઘટના બનતાં તે
આધાર લુપ્ત થઈ શકતો નથી. લોર્ડ એટકિન્સને
મૈથી વિ. કર્લિંગમાં કહ્યું હતું તેમ, “જે વ્યક્તિ
સ્વાભાવિક રીતે અશક્ત ન હોય તેવી કોઈ
બાબત કરવાનું સ્પષ્ટ અને નિર્વિવાદ રીતે
કરારબદ્ધ થાય છે, તેને ઈશ્વરીય આપત્તિ અથવા
રાજાના શત્રુઓના કૃત્ય ... અથવા વિશેષ
મેજરથી અટકાવવામાં આવ્યો હોવાના કારણે
અપાલન માટે મુક્તિ મળી શકતી નથી.” આ
કાનૂની સ્થિતિ હોવા પરથી, ઇંગ્લિશ કાયદામાં
સ્વીકારાયેલ વિફળતાનો સિદ્ધાંત ભારતીય
કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ના પરિધિમાં જ
આવતો નથી એવો અતિશય સ્વરૂપનો વાદ
સ્વીકારી શકાય તેમ નથી.”

૩૧. જ્યાં સુધી વર્તમાન કેસનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી ડી.ડી.એ.એ નિશ્ચિતરૂપે પ્રકલ્પની જમીન પર, જે રિજની અંદર આવતી હોય અથવા રિજ સાથે આકારાત્મક સમાનતા ધરાવતી હોય, બાંધકામ પ્રવૃત્તિ પર પ્રતિબંધ હોવાનો વિચાર કર્યો નહોતો. આ જ પરિસ્થિતિએ કરારના પાલનને, તે અર્થમાં કે તેનું પાલન કાર્યસાધ્ય ન રહ્યું, નિષ્ફળ બનાવ્યું.

૩૬. અમારી સમક્ષ રજૂ કરાયેલ તથ્યો અને કાયદાના સર્વાંગી અવલોકન પરથી અમે સંતોષ પામીએ છીએ કે કેટલીક પરિસ્થિતિઓ વચ્ચે આવી હતી, જેના કારણે કેનેથ બિલ્ડર્સ માટે પ્રોજેક્ટની જમીન પર બાંધકામની પ્રવૃત્તિ શરૂ કરવી વ્યવહારિક રીતે અશક્ય બની ગઈ હતી. કારણ કે આ મુદ્દા અંગે કંઈક સ્પષ્ટતા પ્રાપ્ત કરવામાં બે-એક વર્ષ લાગ્યા હતા અને અંતે તે સ્પષ્ટતા સી.ઈ.સી. ના અહેવાલ દ્વારા નિર્ધારિત અને સ્પષ્ટ રીતે પ્રદાન કરવામાં આવી હતી, તેથી નિશ્ચિતપણે એવું કહી શકાય કે ડી.ડી.એ. અને કેનેથ બિલ્ડર્સ વચ્ચેનો કરાર કરાર અધિનિયમની કલમ ૫૬ માં તે શબ્દના અર્થમાં અમલ માટે અશક્ય બની ગયો

હતો. તેથી, ડી.ડી.એ. દ્વારા કરવામાં આવેલ આ
દલીલ કે ડી.ડી.એ. અને કેનેથ બિલ્ડર્સ વચ્ચેનો કરાર
નિષ્ફળ થયો ન હતો, અમે નામંજૂર કરીએ છીએ.”

૨૬. નોંધ પર ઉપલબ્ધ સમગ્ર પુરાવાના આધારે, ખાસ કરીને આંક ૭૨,
૭૫, ૭૬, ૧૧૨ અને ૧૧૩ના આધારે, the

નીચલી અદાલત યોગ્ય રીતે આ નિષ્કર્ષ પર આવી છે કે
ઉતારવાની જથ્થાની ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન માત્રા જાળવી રાખવા માટે
૨૨ બાર્જેસ પૂરતી સંખ્યા તરીકે જરૂરી હતા અને ઉક્ત હકીકત
અપીલકર્તા નિગમના સાક્ષીએ આંક ૧૫૮ પર સ્વીકારી છે અને
વધુમાં તે એ બાબતનો ઇનકાર કરી શક્યો નથી કે ૧૫૦૦ મેટ્રિક
ટન માટે દરરોજ ઓછામાં ઓછા ૧૫/૧૬ બાર્જેસ જરૂરી હતા.
નીચલી અદાલતે આ પણ નોંધ્યું છે કે તેના વિરુદ્ધ, પ્રતિવાદી
ઠેકેદારના સાક્ષીએ શપથપૂર્વક આંક ૧૧૧ પર સ્પષ્ટપણે જણાવ્યું
હતું કે જરૂરી જથ્થો ચઢાવી અને ઉતારી શકાય તે સુનિશ્ચિત કરવા
માટે તેણે પૂરતી સંખ્યામાં મજૂરો તેમજ જહાજ પર અને કિનારે
અન્ય સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરી હતી. તેના વિરુદ્ધ કોઈ પુરાવો રજૂ
કરીને અપીલકર્તા નિગમ આ નિવેદનને ખંડિત કરવામાં સફળ થયું
નથી. તેથી, નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે નિષ્કર્ષ કાઢ્યો છે કે
ટ્રાયલ

અદાલતે નિર્ધારિત કર્યું કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર તરફથી કોઈ બેદરકારી અથવા ઉપેક્ષા નહોતી; તેના બદલે, અપીલકર્તા નિગમની તરફથી થયેલ નિષ્ફળતાએ એવી પરિસ્થિતિ સર્જી હતી કે જેના કારણે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારણી બાબતના કરારની શરતો પૂર્ણ કરી શકાઈ નહોતી. નીચલી અદાલતે પણ યોગ્ય રીતે ધારણ કર્યું હતું કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારને જરૂરી સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં અસમર્થતા અપીલકર્તા નિગમની પોતાની જ હતી અને તેથી તે પોતાના જ દોષનો લાભ લઈ શકતું નથી.

૨૭. પ્રતિઉત્તરમાં અપીલકર્તા નિગમ તરફથી એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે કરાર અધિનિયમની કલમ ૩૭ની જોગવાઈઓ મુજબ, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પર ડિસ્ચાર્જ દરનું પાલન કરવાની ફરજ હતી, કારણ કે કરારમાં આવા અપાલનથી મુક્તિ આપવાની કોઈ જોગવાઈ વિચારવામાં આવી નહોતી. નોંધનીય છે કે ઉપરોક્ત દલીલ ન તો નીચલી અદાલત સમક્ષ ઉઠાવવામાં આવી હતી, ન તો અપીલ નોંધમાં લેવામાં આવી છે અને ન જ પ્રારંભિક દલીલોના સમયે રજૂ કરવામાં આવી હતી; તે પ્રથમ વખત પ્રતિઉત્તરમાં ઉઠાવવામાં આવી છે. તેમ હોય તો પણ. કરાર અધિનિયમની કલમ ૩૭ મુજબ, તેમાં દર્શાવેલ અપવાદરૂપ મુક્તિને આધીન રહીને પક્ષકારો પર કરારનું પાલન કરવાની ફરજ હોય છે. માત્ર એટલું કે કરારમાં નિર્ધારિત દરની સરખામણીએ ઓછા દરે ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ થયો હતો,

અને તે પણ પાલન કરવામાં અશક્યતા હોવાને કારણે, એ આધારે એવું કહી શકાય નહીં કે ઠેકેદારે પોતાની ફરજનું પાલન કર્યું નથી. આ તબક્કે કરારના એક પાસાની તપાસ કરવી જરૂરી બને છે. ઉપર પુનઃઉત્પાદિત કરાયેલ કલમ ૧૦ મુજબ, ઠેકેદાર દ્વારા ભંગ થવા પર સંક્ષિપ્ત સમાપ્તિની જોગવાઈ છે. જો આ ખરેખર અપાલન અને તેના પરિણામે થયેલા ભંગનો કેસ હોત, તો અપીલકર્તા નિગમ માટે કરાર સમાપ્ત કરવો સંપૂર્ણપણે ખુલ્લો હતો અને બાકીનું કામ પ્રતિવાદી ઠેકેદારના જોખમ અને ખર્ચે બીજા ઠેકેદાર પાસેથી કરાવી શકાત. અપીલકર્તા નિગમે, તે માટે કલમ ૧૦ ઉપલબ્ધ હોવા છતાં, તેની અમલવારી માટે કોઈ પગલાં લીધા નહોતા. અપીલકર્તા નિગમે ઉપરોક્ત કલમનો આશરો લીધો ન હોવાથી, હવે અપીલકર્તા નિગમને એવું કહેવાનો અધિકાર રહેતો નથી કે ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૩૭ હેઠળ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પર પાલન કરવાની ફરજ હતી અને ડિસ્ચાર્જ દરના અપાલનથી મુક્તિ કરારમાં વિચારવામાં આવી નહોતી. તેથી, ઉપરોક્ત દલીલ સ્વીકારવા યોગ્ય નથી અને તે નકારી કાઢવામાં આવે છે.

૨૮. એવો પણ વાદ કરવામાં આવ્યો છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર બાર્જોની મહત્તમ ક્ષમતાનો ઉપયોગ કરવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો અને તેના પરિણામે નિસ્સરણ દર હાંસલ કરવામાં તેની તરફથી નિષ્ફળતા રહી હતી; તેમજ પ્રતિવાદી ઠેકેદારે ક્ષમતાનો અપૂરતો ઉપયોગ કર્યો હતો, કારણ કે તેને

પૂરાં પાડવામાં આવેલા બાર્જોમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદારે શ્રેષ્ઠ વહન ક્ષમતા સુધી માલ ભર્યો ન હતો. અપીલકર્તા નિગમનો ઉક્ત વાદ કોઈપણ પ્રામાણિકતા વિનાનો છે અને સ્વીકારને પાત્ર નથી. ઉપરોક્ત મુજબ, અપીલકર્તા નિગમને સંબોધીને પ્રતિવાદી ઠેકેદારે લખેલા તા. ૧૭.૯.૧૯૮૮ના પત્ર (આંક ૭૩) ના અવલોકનથી સ્પષ્ટ થાય છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા નિયોજિત ગેંગ ખાલી બાર્જોની અછતને કારણે બોર્ડ પર નિષ્ક્રિય રહી હતી. ઉપરાંત, તા. ૧૭.૯.૧૯૮૮ના એક પત્રમાં એવું પણ જણાવવામાં આવ્યું છે કે અન્નધાન્ય ઉતારવા માટે માત્ર ૮ બાર્જ જ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવ્યા હતા. અપીલકર્તા નિગમનો સાક્ષી પોતાની જિરહ દરમિયાન આ હકીકતને ખંડિત કરી શક્યો નથી કે ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન માટે આશરે ૧૫ થી ૧૬ બાર્જોની જરૂર પડતી. તેથી, અપીલકર્તા નિગમના આંક ૧૫૮ પરના પુરાવા મુજબ પણ, ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારવા માટે જરૂરી બાર્જોની સંખ્યા ૧૫-૧૬ બાર્જ જેટલી હોવી આવશ્યક હતી, તે સ્પષ્ટ થાય છે. જ્યારે ઉક્ત આવશ્યકતાની સરખામણીએ, પોર્ટ સત્તાધીશો દ્વારા પ્રતિવાદી ઠેકેદારને પૂરાં પાડવામાં આવેલા બાર્જોની સંખ્યા જરૂરી સંખ્યાથી ઓછી હતી.

૨૯. અપીલકર્તા નિગમ તરફથી વધુમાં એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે પાંચ જહાજોમાંથી એક જહાજમાં પ્રતિવાદી ઠેકેદારે ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ન્યૂનતમ ઉતાર દર હાંસલ કર્યો હતો. બંદરે ઉપલબ્ધ સુવિધાઓને

ધ્યાનમાં લેતાં પ્રતિવાદી ઠેકેદાર માટે ઉતાર દર હાંસલ કરવો અશક્ય હતો એવી પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા પ્રતિપાદિત થિયરી ભ્રાંત છે. આ દલીલ સ્વયં-પરાજયક છે, કારણ કે અગાઉના પરિચ્છેદોમાં ચર્ચા કરેલ મુજબ દસ્તાવેજી પુરાવા, એટલે કે, આંક ૭૫ અને આંક ૭૬, સ્પષ્ટ રીતે દર્શાવે છે કે આવશ્યક એવી સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં આવી નહોતી, જેના ઉપરનો નિયંત્રણ સંપૂર્ણપણે પોર્ટ સત્તાધિકારીઓના અધિકારક્ષેત્રમાં હતો. તેથી, આ હકીકત અવગણવામાં આવી શકતી નથી કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર હાંસલ કરવા ઈચ્છતો હોવા છતાં પણ, બંદર પોર્ટ સત્તાધિકારીઓના સીધા અને સંપૂર્ણ નિયંત્રણ હેઠળ હોવાના કારણે તે એમ કરી શક્યો હોત નહીં.

૩૦. દસ્તાવેજી પુરાવા, અર્થાત્ આંક ૧૩૬ થી ૧૫૭, એટલે કે સમય-પત્રકો, પર આધાર મૂકતા અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા એવો દાવો કરવામાં આવે છે કે સમય-પત્રકોમાં વિસંગતતાઓ છે અને એ જ બાજોનો ઉપયોગ કરીને જથ્થાની ઉતારણીમાં ફરક છે. આ સંદર્ભમાં ઉલ્લેખ કરવો યોગ્ય છે કે જ્યાં સુધી સમય-પત્રકો (આંક ૧૩૬ થી ૧૫૭) પર મૂકાયેલા આધારનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી તે ભ્રમિત છે, કારણ કે તેમાં વિસંગતતાઓ અને ફરક છે એવો દાવો કરવા સિવાય, ઉક્ત વિસંગતતાઓ તથા સમય-પત્રકોમાં રહેલા ફરકના પ્રભાવ વિશે કોઈપણ પુરાવાથી તેનો સમર્થન કરવામાં આવ્યું નથી. વધુમાં, તમામ સમય-પત્રકો, જહાજોના ચીફ

ઓફિસર દ્વારા યથાવત્ હસ્તાક્ષરિત — આંક ૧૩૬ થી ૧૫૭ — માં ટિપ્પણી કૉલમમાં અર્થાત્, (૧) જહાજની બાજુએ ખાલી માલ-વિહોણી બાજો ઉપલબ્ધ નથી, (૨) બાર્જ ઉપલબ્ધ નથી/નિષ્ક્રિય, (૩) જહાજની બાજુએ બાજો ઉપલબ્ધ નથી, એવા નોંધલેખો દર્શાવવામાં આવ્યા છે. તેથી, ટિપ્પણી કૉલમમાં કરાયેલા નોંધલેખો માત્ર એટલું જ દર્શાવે છે કે નિર્દિષ્ટ સમયગાળા દરમિયાન બાજો ઉપલબ્ધ ન હોવાને કારણે માલ ઉતારવાનું કામ થઈ શક્યું નહોતું. ઉપરાંત, સમય-પત્રકો, આંક ૧૩૬ થી ૧૫૭, પર એવો કોઈ નોંધલેખ નથી કે ગેંગ ઉપલબ્ધ નહોતો અથવા જહાજ પર ગેંગની અનુપલબ્ધતાને કારણે કામ અટકી ગયું હતું.

૩૧. ઉક્ત પરિસ્થિતિઓ હેઠળ નીચલી અદાલતે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના પક્ષમાં અને અપીલકર્તા નિગમના વિરોધમાં આ મુદ્દાનો નિર્ધાર કર્યો હતો કે બંદર સત્તાધિકારીઓ તરફથી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ ન હોવાને કારણે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનું લઘુત્તમ પ્રમાણ ઉતારવું અશક્ય હતું અને પરિણામે, કરારમાંની શરત અમલમાં મૂકી શકાય તેવી નહોતી.

૩૨. ઉપરોક્ત ચર્ચાને ધ્યાનમાં લેતા, અમારો એવો અભિપ્રાય છે કે, ઉપર અહીં ચર્ચા કરવામાં આવેલ સુવિધાઓની અનુપલબ્ધતાને કારણે, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર માટે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનું લઘુત્તમ પ્રમાણ ઉતારવાનું કાર્ય કરવું શક્ય ન હતું. તેથી, કરારમાં રહેલી શરત અમલમાં

મૂકી શકાય તેવી ન હતી અને એવું કહી શકાય નહીં કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે પોતાની જવાબદારીનું પાલન કરવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો, જેના પરિણામે અપીલકર્તા નિગમ વિલંબશુલ્ક ખર્ચ/લેઈ ટાઈમના નુકસાન/આવકના નુકસાન માટે હકદાર બને.

૩૩. પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર તરફથી દરરોજ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન જેટલી ન્યૂનતમ જથ્થાની કામગીરી બંદર સત્તાધિકારીઓ મારફતે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ ન કરાતા નિભાવવી અશક્ય હતી અને અપીલકર્તા નિગમ તરફથી પોતાની જવાબદારીનું ઉલ્લંઘન થયું હતું, એવો નિષ્કર્ષ નોંધ્યા પછી, હવે આ અદાલત સમક્ષ ઉદ્ભવતો પ્રશ્ન એ છે કે શું અપીલકર્તા નિગમ ડિમરેજ અથવા લેઈ ટાઈમના નુકસાન અથવા ડિસ્પેચ મની ન કમાઈ શકવાને લીધે થયેલા નુકસાન/કમાણીના નુકસાન બાબતે રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ની રકમનો દાવો કરી શક્યું હોત?

૩૪. અપીલકર્તા નિગમનો મામલો એવો છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે લઘુત્તમ ઉતાર જથ્થો અંગે વિશિષ્ટ રીતે સંમતિ આપી હોવા છતાં, તે પ્રત્યેક વહાણાદીઠ લઘુત્તમ ઉતાર દર જાળવી શક્યો નહોતો. તે મુજબ કારણ દર્શાવો નોટિસ જારી કરવામાં આવી હતી અને જવાબની વિચારણા કર્યા બાદ, લે-ટાઈમના નુકસાન/શિપિંગ ડિમરેજ ચાર્જની જવાબદારી, એટલે કે ડિસ્પેચ મનીની આવક ન થવી તથા આવકમાં થયેલ નુકસાન, રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ની રકમ દિનાંક ૨૭.૭.૧૯૯૦ના આદેશ દ્વારા નક્કી

કરવામાં આવી હતી. અપીલકર્તા નિગમનો આ પણ મામલો છે કે પ્રતિવાદી હેકેદારે નિર્ધારિત ડિસ્પેચ દર જાળવી ન રાખીને ભંગ કર્યો હોવાથી, ઉપરોક્ત રીતે અપીલકર્તા નિગમને ડિસ્પેચ મનીની આવક ન થવાને કારણે નુકસાન અને હાનિ ભોગવવી પડી છે, જે આવક તેને અન્યથા પ્રાપ્ત થાત, જો પ્રતિવાદી હેકેદારે સંમત મુજબ ઉતાર દર જાળવી રાખ્યો હોત. અપીલકર્તા નિગમનો વધુમાં એવો પણ મામલો છે કે અપીલકર્તા નિગમ અને શિપિંગ કંપની વચ્ચે થયેલ ચાર્ટર પાર્ટી કરારથી નિરપેક્ષ રીતે પ્રતિવાદી હેકેદાર સાથેનો કરાર કરવામાં આવ્યો હતો અને અપીલકર્તા નિગમ તથા શિપિંગ કંપની વચ્ચે થયેલી સમજૂતી સાથે પ્રતિવાદી હેકેદારનો કોઈ લેવાદેવા નહોતો. અપીલકર્તા નિગમનો મામલો એવો છે કે કરારમાંની કલમ સંપૂર્ણપણે સ્પષ્ટ છે કે ચાર્ટર પાર્ટી કરારને અવગણીને, ડ્રાય કાર્ગો માટે ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને બલ્ક કાર્ગો માટે ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવવો જરૂરી હતો. અપીલકર્તા નિગમનો આ પણ મામલો છે કે ટાઈમ-શીટ પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે હેકેદારના બિનકૌશલ્યપૂર્ણ કાર્યનિષ્પાદનને કારણે ઉતાર દર ધીમો રહ્યો હતો. અપીલકર્તા નિગમનો આ પણ મામલો છે કે જો હેકેદારે લઘુત્તમ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવ્યો હોત તો જે અપેક્ષિત નફો પ્રાપ્ત થયો હોત, તેની હાનિ થઈ છે, કારણ કે પ્રાપ્ત થનારી ડિસ્પેચ મની સીધી ઉતારના દર સાથે સંબંધિત હતી. ડિસ્પેચ મનીની ગણતરી અને પ્રતિવાદી હેકેદારને કરવાનાપાત્ર ચૂકવણી, કરારમાં

નિર્ધારિત લઘુત્તમ ઉતાર દર પર નિર્ભર હતી અને ઠેકેદાર લઘુત્તમ ઉતાર દર જાળવી રાખવામાં નિષ્ફળ ગયો હોવાથી, તે કોઈ પણ ડિસ્પેચ મની મેળવવા હકદાર નથી.

૩૫. આના વિરુદ્ધમાં, નોંધપોથીમાંથી પ્રતિપાદિત થતો પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો અભિપ્રાય એવો છે કે અપીલકર્તા નિગમને સંબંધિત જહાજ માટે ક્યારેય કોઈ ડિમરેજ ચૂકવવો પડ્યો નહોતો અને વાસ્તવમાં માલ ઉતારવાની ગતિ સંબંધિત વહાણો માટે લાગુ ચાર્ટર પાર્ટી કરારમાં નિર્ધારિત ગતિ કરતાં વધુ હતી. પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો કેસ એવો છે કે, કોઈપણ વહાણ માટે કરારમાં નિર્ધારિત મુજબ માલ ઉતારવાની ગતિ જાળવવામાં કોઈ ઘટ પડતી હોય તો તે એ કારણે હતી કે અપીલકર્તા નિગમ માલ ઉતારવાની ગતિ જાળવવા પૂરતી સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં નિષ્ફળ ગયું અને/અથવા બેદરકાર રહ્યું. પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો વધુમાં એવો અભિપ્રાય છે કે તેની તરફથી આક્ષેપિત થયેલ નિષ્ફળતા માત્ર અપીલકર્તા નિગમની વિવિધ ચૂક અને બેદરકારીને કારણે જ હતી અને તેથી તેને પોતાની જ ખામીનો લાભ લેવા દેવામાં આવી શકે નહીં, અને પરિણામે કાયદેસર રીતે તેને લેઈ ટાઈમના નુકસાનરૂપે કે ડિમરેજરૂપે કે નુકસાનભરપાઈરૂપે કે ડિસ્પેચ મની ન કમાઈ શકવાને કારણે થયેલા નુકસાનરૂપે કોઈપણ રકમનો દાવો કરવાનો અધિકાર નહોતો. પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો આ પણ કેસ છે કે અપીલકર્તા નિગમે પોતે અગાઉ રૂપિયા

૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ની રકમ “કલ્પિત શિપિંગ ડિમરેજ” તરીકે દાવો કરી
 હતી અને અપીલકર્તા નિગમના જણાવ્યા મુજબ તેની તરફથી કોઈ
 ડિમરેજ ખર્ચ થયો નહોતો અથવા ચૂકવવામાં આવ્યો નહોતો. હકીકતમાં,
 પાંચેય વહાણોમાંથી દરેક માટે અપીલકર્તા નિગમે ડિસ્પેચ મની કમાણી
 હતી. પ્રતિવાદી હેકેદારનો આ પણ અભિપ્રાય છે કે ડિમરેજનો અર્થ
 ડિસ્પેચ મની ન કમાવવો અથવા તેની કમાણીમાં નુકસાન થવો એવો
 થતો નથી અને તેનો અર્થ માત્ર માલ મોડું/વિલંબથી ઉતારવાને કારણે
 વાસ્તવમાં થયેલા ખર્ચ જેટલો જ થાય છે. પ્રતિવાદી હેકેદારનો આ પણ
 કેસ છે કે અપીલકર્તા નિગમે પોતાનો અભિપ્રાય બદલ્યો હતો; એટલું જ
 નહીં, તેણે અગાઉ રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ની રકમ કલ્પિત શિપિંગ
 ડિમરેજ ચાર્જ તરીકે દાવો કરી હતી અને ત્યારબાદ એ જ રકમ ચાર
 વહાણોમાં લેઈ ટાઈમના નુકસાનના મથાળે આ આધાર પર દાવો કરી કે તે
 ડિસ્પેચ મની કમાઈ શક્યું નહોતું. પ્રતિવાદી હેકેદારનો આ પણ અભિપ્રાય
 છે કે દલીલ માટે માન્ય ધરીએ કે અપીલકર્તા નિગમને ડિસ્પેચ મની ન
 કમાઈ શકવાને કારણે નુકસાન થયું હતું, તો પણ ડિસ્પેચ મનીની રકમ
 અપીલકર્તા નિગમ અને પ્રતિવાદી હેકેદાર વચ્ચે સમાન રીતે વહેંચવાની
 કરાર મુજબ આવશ્યકતા હોવાથી, રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ નો અડધો
 ભાગ રૂપિયા ૨,૩૬,૩૬૫.૭૭ થાય છે. તેથી, સમગ્ર રકમ, એટલે કે
 રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ માટે અપીલકર્તા નિગમનો દાવો નિરાધાર છે
 અને કાયદે ટકી શકે એવો નથી.

૩૬. વલણને ધ્યાનમાં રાખીને, નીચલી અદાલતે એવો ઠરાવ કર્યો છે કે અપીલકર્તા નિગમ પોતે જ પ્રતિવાદી હેકેદારને જરૂરી અવસ્થાપના સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં સમર્થ ન હતું અને જરૂરી સુવિધાઓના અભાવે પ્રતિવાદી હેકેદાર લઘુત્તમ ઉતાર દર હાંસલ કરી શક્યો ન હતો, તેથી કથિત ડિસ્પેચ મનીની આવકમાં થયેલા નુકસાન બાબતે રકમનો દાવો કરવા માટે તે પોતાના જ દોષનો લાભ લઈ શકે નહીં. નીચલી અદાલતે એવું પણ ઠરાવ્યું છે કે કરારની શરતો અને નિયમો મુજબ ડિસ્પેચ મની અપીલકર્તા નિગમ અને પ્રતિવાદી હેકેદાર વચ્ચે સમાન હિસ્સે વહેંચવાની હતી અને જો ડિસ્પેચ મનીના નુકસાન બાબતે કોઈ દાવો રજૂ કરવો હોય તો તે કુલ રકમના માત્ર અડધા ભાગનો જ થઈ શકે, પૂર્ણ રકમનો નહીં, એટલે કે રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ નો નહીં. નીચલી અદાલતે એ પણ ઠરાવ્યું છે કે બંદર સત્તાધિકારીઓ દ્વારા સુવિધાની અનુપલબ્ધતાને કારણે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો લઘુત્તમ જથ્થો ઉતારવો અશક્ય હતો અને પરિણામે, કરારમાંની તે શરત અમલમાં મૂકી શકાય તેવી નહોતી અને તેથી અપીલકર્તા નિગમ ડિસ્પેચ મનીના નુકસાન અથવા ડિમરેજ ચાર્જિસ તરફ કોઈ રકમનો દાવો કરવાનો હકદાર નથી અને તેથી પણ અપીલકર્તા નિગમ વેરાવળ કરાર બિલ માટે રોઝી પોર્ટ કરાર બિલમાંથી કોઈ રકમ અટકાવવાનો અને/અથવા સરભર કરવાનો હકદાર નથી.

૩૭. અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા ભંગ કરવામાં આવ્યો હતો અને તેના પરિણામે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર માટે ન્યૂનતમ ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરવાની જવાબદારીનું પાલન કરવું અશક્ય બની ગયું હતું, એવું નિર્ધારિત કર્યા પછી, હાનિપૂર્તિ આપવાના દાવા અંગેનો પ્રશ્ન ઊભો થતો નથી; તેમ છતાં, પૂર્ણતા હેતુસર, અમે ઉપરોક્ત દાવા, એટલે કે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા પરસ્પર બદલાવીને રજૂ કરાયેલા લે-ટાઈમના નુકસાન/ડિમરેજ શુલ્કના નુકસાન/ડિસ્પેચ મનીની આવકના નુકસાનના દાવા અંગે પણ વિચારણા કરવાનો પ્રયત્ન કરી શકીએ.

૩૮. આ તબક્કાએ, ભારતીય કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૩નો ઉલ્લેખ કરવો ઉપયુક્ત રહેશે, જે આ મુજબ વાંચાય છે:—

“૭૩. કરારના ભંગથી થનાર નુકસાન અથવા હાનિ માટે વળતર. જ્યારે કોઈ કરારનો ભંગ થયો હોય, ત્યારે એવા ભંગથી જેને નુકસાન થાય છે તે પક્ષકારને, કરારનો ભંગ કરનાર પક્ષકાર પાસેથી, તે કારણે તેને થયેલ કોઈપણ નુકસાન અથવા હાનિ માટે વળતર મેળવવાનો હક છે, જે એવો ભંગ થવાથી વસ્તુઓના સામાન્ય પ્રવાહમાં સ્વાભાવિક રીતે ઉદ્ભવે છે, અથવા જે વિશે પક્ષકારોને, જ્યારે તેમણે કરાર કર્યો હતો, ત્યારે જાણ હતી કે તે તેના ભંગનું સંભવિત પરિણામ બનશે.

આવો વળતર ભંગના કારણે થયેલ કોઈપણ દૂરસ્થ
અને પરોક્ષ નુકસાન અથવા હાનિ માટે આપવાનો
નથી.

કરાર દ્વારા સર્જાતા કર્તવ્યોને સમાન કર્તવ્ય
નિભાવવામાં નિષ્ફળતા બદલ વળતર.

જ્યારે કરાર દ્વારા સર્જાતી જવાબદારીઓ સમકક્ષ એવી
કોઈ જવાબદારી ઉપજી હોય અને તેનું નિર્વહન
કરવામાં આવ્યું ન હોય, ત્યારે તેના નિર્વહનમાં થયેલ
ચૂકના કારણે જે કોઈ વ્યક્તિને નુકસાન થયું હોય, તે
વ્યક્તિ એવી જ રીતે ચૂક કરનાર પક્ષકાર પાસેથી
વળતર મેળવવા હકદાર બને છે, જાણે કે તે પક્ષકારે
તેનું નિર્વહન કરવા કરાર કર્યો હતો અને પોતાના
કારણો ભંગ કર્યો હતો.”

તેમાં એવો અભિપ્રાય વ્યક્ત થાય છે કે જ્યારે કોઈ કરારનો
ભંગ થયો હોય, ત્યારે એવા ભંગથી જેને નુકસાન થયું હોય તે
પક્ષને, કરારનો ભંગ કરનાર પક્ષ પાસેથી, તે કારણે થયેલ
કોઈપણ નુકસાન અથવા હાનિ માટે વળતર મેળવવાનો અધિકાર
છે; બીજા પરિણેશમાં એવું કહેવામાં આવ્યું છે કે ભંગના કારણે
થયેલ કોઈ દૂરપર્તી અને પરોક્ષ નુકસાન અથવા હાનિ માટે આવું

વળતર આપવાનું નથી. આ રીતે, બીજો પરિણેદ સ્પષ્ટપણે જોગવાઈ કરે છે કે ભંગના કારણે થયેલ કોઈ દૂરવર્તી અને પરોક્ષ નુકસાન અથવા હાનિ માટે વળતર ફાળવી શકાય નહીં. વર્તમાન કેસમાં, નિર્ધિવાદ રીતે, અપીલકર્તા નિગમે શિપિંગ કંપનીને કોઈ વાસ્તવિક ડિમરેજ ભર્યું નહોતું, અને હકીકતમાં, ઉપરોક્ત અપીલોની નોંધ પર રજૂ કરાયેલા પુરાવાથી આ બાબત વધુ દઢ બને છે.

૩૯. અપીલકર્તા નિગમે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારને તા. ૬.૪.૧૯૯૦નો કારણ દર્શાવો નોટિસ (આંક ૪૧) જારી કર્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો ઉપરાંત, પ્રતિવાદી ઠેકેદારને એ પરિસ્થિતિઓ અંગે સ્પષ્ટીકરણ આપવા કહેવામાં આવ્યું હતું કે, કરારમાં સમાવાયેલ નિર્ધારિત ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરવામાં તે કેમ નિષ્ફળ ગયો અને રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ જેટલી “કલ્પિત શિપિંગ ડિમરેજ” માટે તેને જવાબદાર કેમ ઠેરવવામાં ન આવે તથા સુરક્ષા જમા/સ્વીકારાયેલ/બાકી બિલોમાંથી તે રકમ વસૂલ કેમ ન કરવામાં આવે. તા. ૬.૪.૧૯૯૦ના પત્રનો સંબંધિત અંશ આ મુજબ છે:—

“પ્રતિ, મેસર્સ વેલજીપી
એન્ડ સન્સ (એજન્સીઝ),
૧૦૩/૧૦૪ કંચન જુંઘા,

ક્રિકેટ બંગલાની સામે,

જામનગર-૩૬૧ ૦૦૧.

વિષય: વેરાવળ ખાતે ૮/૮૮ થી ૮/૮

સુધીનો સ્ટીવ. કિલયરન્સ એચ એન્ડ ટી

કરાર - જહાજ ડિમરેજ દાયિત્વ બાબતે.

.....

માનનીય મહાશયો,

તમારા ઉપરોક્ત કરારકાળ દરમિયાન ઇમ્પૂ. ઘઉં વહન કરતી પાંચ જહાજોનું વેરાવળ બંદરે સંચાલન કરવામાં આવ્યું.

તમને જાણ છે કે કરારની શરતો મુજબ ભાગ-૧(૧) પાનું નં ૨૨ પર, તમને રજાઓ, શનિવાર અને રવિવાર સહિત તમામ દિવસોમાં પ્રતિદિન ઓછામાં ઓછી ૧૫૦૦ એમ.ટી. જથ્થાનો ઉતાર ગોઠવવાનો હતો, અને તેમાં નિષ્ફળ રહેશે તો જહાજના ડિમરેજની સમગ્ર જવાબદારી, સી/પાર્ટી અને દરોને અવગણીને, ઉપરોક્ત ઉદ્દેશિત પ્રતિ ડબલ્યુ.ડબલ્યુ.ડી. નિર્ધારિત ઉતારના દરના આધારે ગણતરી મુજબ, તમારા હિસ્સે

રહેશે; જ્યારે ડિસ્પેચ મની કોર્પોરેશન અને ઠેકેદાર
(તમે) વચ્ચે સમાન રીતે વહેંચવામાં આવશે.

એવું નોંધાયું છે કે તમે વેરાવળ ખાતે આવેલા પ્રથમ
ચાર વહાણોના સંદર્ભમાં પ્રતિ ડબલ્યુડબલ્યુડી
૧૫૦૦ એમટીનો નિર્ધારિત દર જાળવી રાખ્યો નથી,
જેના પરિણામે વહાણોને ધારિત વહાણ વિલંબ-ભાડું
લાગુ પડ્યું છે. એસ.આર.એમ. અમદાવાદ પાસેથી
કરારની શરતો મુજબ પ્રાપ્ત થયેલ અંતિમ સમયપત્રકો
અનુસાર, ડેસ્પેચ/વિલંબ-ભાડાની સ્થિતિ નીચે
મુજબ છે:-

ક્રમ સં. જહાજ તથા તારીખ જહાજનું ડેમ. રૂ.માં
કુલ-----

-----૧. એમ/વિ. એન્ડ્યુરન્સ સી ૧૪-૯-૮૮ ૧,૨૫,૯૫૫-૩૬
૧,૧૩,૯૦૬-૦૦ ૨. " મેયોઝ ૪-૧૦-૮૮ ૩." આયોમન એમપ્રેસ ૨૫-

૧૦-૮૮ ૧,૯૪,૪૨૪-૫૭ રૂ." સનસેટ ૮-૧૨-૮૮ ૫૧,૬૧૯-૪૮
૪,૮૫,૯૦૫-૪૧ પ." સિલ્વર સી ૧૬-૧-૮૯ ડિસ્પ.

ક્રમાયેલ રકમ રૂ. ૨૬,૩૪૭-૭૫

૫૦% ૧૩,૧૭૩-૮૭

૪,૭૨,૭૩૧-૫૪

ઉપરોક્ત આંકડાઓ અનુસાર ચાર વહાણો
સંબંધે કલ્પિત વહાણ વિલંબશુલ્ક રૂપે કુલ રૂ.
૪,૮૫,૯૦૫-૪૧ થયેલ છે. ડીસ્પેચ રકમમાં ૫૦%
હિસ્સો રૂ. ૧૩,૧૭૩-૮૭ સમાયોજિત કર્યા બાદ કુલ
ગુકસાન રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ગણવામાં આવ્યું છે, જે
તમારાથી થયેલ નિષ્ફળતાને કારણે નિગમને સહન
કરવું પડ્યું છે.

આથી તમને વિનંતી કરવામાં આવે છે કે

કરારની શરતોમાં ઉદ્દેખિત નિર્ધારિત ઉતારણી દર

હાંસલ કરવામાં તમે કેમ નિષ્ફળ ગયા તે પરિસ્થિતિઓનું સ્પષ્ટીકરણ કરો અને રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧-૫૪ જેટલી ઉપરોક્ત કલ્પિત જહાજ વિલંબભાડા રકમ માટે તમને જવાબદાર કેમ ઠેરવવામાં ન આવો અને તે જ રકમ તમારી સુરક્ષા થાપણ/સ્વીકૃત/બાકી બિલોમાંથી વસૂલ કેમ ન કરવામાં આવે, તે દર્શાવો.

આ નોટિસ પ્રાપ્ત થયાની તારીખથી ૧૫ દિવસની અંદર આપના સ્પષ્ટીકરણો હસ્તાક્ષરકર્તા સુધી પહોંચવા જોઈએ; અન્યથા એવું અનુમાન કરવામાં આવશે કે આપે ઉપરોક્ત જવાબદારીઓ સ્વીકારી લીધી છે અને આ મામલે કહેવાનું કશું નથી, જે નોંધ લેવા વિનંતી.

આપનો વિશ્વાસુ, હસ્તાક્ષર/ – જિલ્લા વ્યવસ્થાપક એફ.સી.આઈ.: રાજકોટ

૪૦. ઉપરોક્ત તા. ૬.૪.૧૯૯૦ના કારણ દર્શાવો નોટિસના જવાબમાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તેના તા. ૧૬.૫.૧૯૯૦ના જવાબમાં તમામ આક્ષેપોને સ્પષ્ટપણે નકારી કાઢ્યા હતા અવીથસાથે એવું જણાવ્યું હતું કે અપીલકર્તા નિગમને રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ જેટલો શિપિંગ ડિમરેજ ભોગવવો પડ્યો નથી, કારણ કે શિપિંગ કંપની સાથેના ડિસ્ચાર્જ દરો,

અર્થાત્ ચાર્ટર પાર્ટી મુજબ, પ્રતિ હવામાન-કાર્યકારી દિવસે ૮૦૦ મેટ્રિક ટન અને ૧૦૦૦ મેટ્રિક ટન હતા. વધુમાં એવું પણ જણાવાયું હતું કે જો અપીલકર્તા નિગમે શિપિંગ કંપનીને વાસ્તવમાં કોઈ ડિમરેજ ચૂકવ્યો જ ન હોય, તો કલ્પિત શિપિંગ ડિમરેજ તરીકે દર્શાવેલ રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ની રકમનો દાવો કરવો તેની માટે કાયદેસર રીતે અનુમત્ય ન ગણાય. તા. ૧૬.૫.૧૯૯૦ના પત્રના સંબંધિત ઉત્તર આ પ્રમાણે છે:— એક્સ એક્સ એક્સ “અમને સંદર્ભ નં નં. આર.જે.ટી./વી.આર.એલ./વેલજી પી/૮-૮૮/૮-૮૯/લાયબિલિટી ૮૮ મુજબ તમારું તા. ૬.૪.૧૯૯૦નું કારણ દર્શાવો નોટિસ તથા ત્યારબાદનો તમારો તા. ૧૧.૫.૧૯૯૦નો પત્ર પ્રાપ્ત થયાની કૃતજ્ઞતાપૂર્વક કબૂલાત કરીએ છીએ.

અમે નીચે મુજબ વિનમ્રતાપૂર્વક રજૂ કરીએ છીએ:

૧. ઉપરોક્ત કલ્પિત જવાબદારી માટે તમે ટેન્ડર દસ્તાવેજના પાનું નં. ૨૨ પર દર્શાવાયેલ કલમ નં. ૨૦ — ભાગ ૧ પર આધાર રાખ્યો છે, જે આ પ્રમાણે વાંચાય છે — “પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર તમામ દિવસોમાં, જેમાં રજાના દિવસો/શનિવાર/રવિવારનો સમાવેશ થાય છે, પ્રાપ્ત થવો જોઈએ”. અમે આ તબક્કે ફરી એકવાર તમને વેરાવળ બંદર ખાતેની કાર્યપદ્ધતિ અંગે અવગત કરાવવા માંગીએ છીએ, જે

મુખ્ય બંદરોની કાર્યપદ્ધતિથી સંપૂર્ણપણે ભિન્ન છે, જ્યાં ભારે ક્ષમતા ધરાવતા વિદ્યુત કેનો અને અન્ય ચાંત્રિક સાધનો દ્વારા જહાજમાંથી સીધો જ માલ (બરથની બાજુથી) ઘાટ પર ઉતારવામાં આવે છે. જ્યારે વેરાવળ બંદરે માલ ઉતારવાની પ્રક્રિયા મધ્ય પ્રવાહમાં (કિનારેથી ૨/૩ માઈલ દૂર ખુલ્લા સમુદ્રમાં) જહાજમાંથી બાર્જોમાં કરવામાં આવે છે, અને ત્યારબાદ આ ભરેલા બાર્જોને ટગ્સ દ્વારા કિનારે લાવવામાં આવે છે, જ્યાં કેનોની મદદથી બાર્જોમાંથી ઘાટ ઉપર માલ ઉતારવામાં આવે છે. વેરાવળનું નાનું બંદર ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડના સીધા નિયંત્રણ હેઠળ છે અને સ્થાનિક બંદર અધિકારી બંદરના દૈનિક કાર્યો સંચાલિત કરવા માટે જવાબદાર છે, અર્થાત્ બાર્જો, ટગ્સ, કિનારાના કેનો, ટ્રાન્કિટ શેડ્સ/ઘાટ, બંદર ઉતારાણ તથા શિપિંગ કોન્ટ્રાક્ટરના મજૂર ટોળાં વગેરે જેવી બંદર સુવિધાઓનું વિતરણ/ફાળવણી કરવી. ઉપરોક્ત સુવિધાઓ બંદર સત્તાધિકારીઓ દ્વારા જરૂરી શુલ્ક, ચથા, વ્હોર્ફજ અને લાઈટરેજ શુલ્કની ચુકવણી સામે આપવામાં આવે છે. એક્સ એક્સ એક્સ જરૂરી સુવિધાઓ/મૂલભૂત માળખું પ્રદાન કરવામાં તમે

નિષ્ફળ ગયા હો અને તેથી ઇચ્છિત ઉતાર દર પ્રાપ્ત થયો નથી, તો તે માટે (કોન્ટ્રાક્ટરોને) કેવી રીતે દોષી ઠેરવી શકાય. એવું સત્ય નથી કે પ્રતિ કાર્યકારી હવામાન દિવસ દીઠ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવી ન રાખવાને કારણે નિગમને રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ જેટલું જહાજ ડિમરેજ સહન કરવું પડ્યું છે. હકીકતમાં, શિપિંગ કંપનીઓ સાથેના તમારા ઉતાર દરો (ચાર્ટર પાર્ટી) અનુક્રમે થેલીઓમાં રહેલા ચોખા માટે પ્રતિ કાર્યકારી હવામાન દિવસ દીઠ ૮૦૦ મેટ્રિક ટન અને જથ્થાબંધ ઘઉં માટે પ્રતિ કાર્યકારી હવામાન દિવસ દીઠ ૧૦૦૦ મેટ્રિક ટન છે. તેથી, ઉપરોક્ત ચાર જહાજો માટે સંબંધિત શિપિંગ કંપનીઓ સાથે તમે અંતિમ કરેલ સમયપત્રકો અમારી સમક્ષ ઉપલબ્ધ કરાવવા વિનંતી કરીએ છીએ, જેથી વાસ્તવમાં પ્રાપ્ત થયેલ ડેસ્પેચની અમારી ચકાસણી થઈ શકે. અમે ખૂબ જ સ્પષ્ટપણે દર્શાવવા માંગીએ છીએ કે કરાર અમારા દ્વારા કરાયેલ સેવાઓનો નિગમને લાભ મળે તે હેતુથી, કરારમાં નિર્ધારિત શુલ્કની ચુકવણી સામે માલ ઉતારવાના કામ માટે કરવામાં આવ્યો હતો. તે એવી વ્યવસ્થા નથી કે જેમાં નિગમએ અમારા ખર્ચે

કોઈ નફો મેળવવાનો હોય. સંબંધિત ચાર્ટર પાર્ટી કરારોમાં દર્શાવેલ દરો ડિમરેજ તથા ડેસ્પેચ રકમની ચુકવણી સંબંધિત શરતોને નિયંત્રિત કરે છે. જો નિગમ હકીકતમાં શિપિંગ કંપનીને કોઈ ડિમરેજ ચૂકવતું જ ન હોય, તો પછી અમે ઉતારના દર સંબંધિત શરતનું પાલન કર્યું નથી એવા આક્ષેપના આધારે નિગમ અમારી પાસેથી કોઈ રકમ કેવી રીતે વસૂલ કરી શકે. હવે સ્પષ્ટ છે કે નિગમ અમારી પાસેથી કલ્પિત ડિમરેજની રકમ વસૂલ કરીને નફો કમાવા માંગે છે અને તે જ સમયે ડેસ્પેચ રકમ શિપિંગ કંપનીઓ પાસેથી વસૂલ કરવાનો લાભ પણ અમારી સાથે વહેંચ્યા વગર મેળવવા માંગે છે. અને આવી અસમાન, અનૈતિક અને અંતઃકરણને ઝંઝોડનારી માંગણી ત્યારે ઉઠાવવામાં આવી રહી છે જ્યારે તમે પૂરતી સંખ્યામાં બાર્જો, ટગ્સ, કિનારાના કેનો વગેરે જેવી આવશ્યક પૂર્વશરતી સુવિધા/મૂલભૂત માળખું પૂરું પાડવામાં નિષ્ફળ રહ્યા છો. જો નિગમનું એવું કહેવું હોય કે આ પત્રમાં ઉપર દર્શાવેલ જરૂરી સુવિધાઓ/મૂલભૂત માળખું બંદર સત્તાધિકારીઓ દ્વારા પૂરું પાડવાનું છે, જેના ઉપર એક્સ એક્સ એક્સ તમારો કોઈ નિયંત્રણ નથી, તો તેનો સમાન અર્થ એ

પણ થાય છે કે ઉતારનો દર નિયંત્રણ બહારની પરિસ્થિતિઓ અને અપરિહાર્ય શક્તિ સમાન પરિબલોના કારણે પ્રાપ્ત થઈ શક્યો નથી. તેથી તમારી માંગણી પ્રત્યક્ષ રીતે ગેરકાયદેસર છે. અમે આ સાથે હિસાબી વિગત રજૂ કરીએ છીએ, જે દર્શાવે છે કે વેરાવળ બંદરે અમારા દ્વારા સંભાળવામાં આવેલ તમામ ચાર જહાજોના સંદર્ભમાં કોઈપણ સમયે જહાજ પર મજૂર ટોળાંની અછત અથવા અન્ય કોઈ કારણસર બાર્જોને જહાજોની બાજુએ અટકાવી રાખવામાં આવ્યા નહોતા. આપનો આભાર માની, અમે યથાવત રહીએ છીએ,”

૪૧. તે બાદ, અપીલકર્તા નિગમે તા. ૨૭.૭.૧૯૯૦નો આદેશ (આંક ૪૦) પસાર કરીને પ્રતિવાદી ઠેકેદારને લેઈ-ટાઈમના નુકસાન બદલ રૂ. ૪,૮૫,૯૦૫.૪૧ ની ચુકવણી માટે જવાબદાર ઠેરવ્યો અને પ્રતિવાદી ઠેકેદારને રૂ. ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ની ચુકવણીની વ્યવસ્થા કરવા કહ્યું

(રૂ. ૪,૮૫,૯૦૫.૫૪ (–) રૂ. ૧૩,૧૭૩.૮૭, અર્થાત્, પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો એક જહાજ માટેના ડિસ્પેચ નાણાંમાં ૫૦% હિસ્સો). સંબંધિત અવતરણો આ મુજબ વાંચાય છે:–

“કૃપા કરીને જિલ્લો જામનગર, એફ.સી.આઈ., રાજકોટ તરફથી તા. ૬-૪-૮૦ના શો કોઝ પત્ર નં આર.જે.ટી./વી.આર.એલ./વેલજી પી/૮-૮૮/૮-૮૮/લાયબિલિટી/૮૮નો સંદર્ભ લો, જેમાં જહાજ ડિમરેજ અંગે તમારી જવાબદારી રૂપિયા ૪,૮૫,૮૦૫.૪૧ જેટલી હોવાનું દર્શાવવામાં આવ્યું છે.

૨. કરારની કલમ ૨૦(૧) મુજબ, સૂકા માલવાહક જહાજના કિસ્સામાં રજાના દિવસો/શનિવાર અને રવિવાર સહિત તમામ દિવસોમાં ઓછામાં ઓછો ૧૫૦૦ એમ.ટી. ઉતાર દર જાળવવો આપ માટે આવશ્યક છે. વેરાવળ બંદરે આવશ્યક માળખાકીય સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ હોવા છતાં, તમે કરાર સંમતિમાં નિર્ધારિત મુજબ પ્રતિ ડબલ્યુ.ડબલ્યુ.ડી. ૧૫૦૦ એમ.ટી.નો ઓછામાં ઓછો ઉતાર દર જાળવવામાં નિષ્ફળ ગયા છો. વધુમાં, મેનેજિંગ ડિરેક્ટર, મુખ્ય મથક: નવી દિલ્હી દ્વારા પત્ર નં આઈ&ઈ.વી/૧(૧૫)/૮૮, તા. ૬-૩-૮૦ તરફ પણ તમારું ધ્યાન દોરવામાં આવે છે, જેમાં આપ

દ્વારા કરવામાં આવેલ રજૂઆતને કારણસભર વક્તવ્યાત્મક એવોર્ડ આપી નકારી કાઢવામાં આવી છે.

૩. કરારની જોગવાઈઓ મુજબ ઉતાર દર જાળવવામાં આપની નિષ્ફળતા કારણે, ઉપરોક્ત સંદર્ભિત કારણ દર્શાવો પત્રમાં દર્શાવેલ જહાજવાર વિગતો અનુસાર, આપ દ્વારા સંભાળવામાં આવેલ પાંચ જહાજોમાંથી ચાર જહાજોમાં એફ.સી.આઈ.ને રૂા. ૪,૮૫,૯૦૫.૪૧ જેટલા લેઈ ટાઈમનું નુકસાન થયું છે. જોકે, કરારના નિયમો અને શરતો અનુસાર, ૧૬-૧-૮૯ના જહાજ એમ/વી સિલ્વર સી માંથી પ્રાપ્ત થયેલ ડેસ્પેચ રકમના ૫૦% હિસ્સાનો લાભ, એટલે કે રૂા. ૧૩,૧૭૩.૮૭, પણ આપને મંજૂર કરવામાં આવે છે.

૪. તેથી, કરારની શરતો અને નિયમો હેઠળ ટેન્ડરની શરતો મુજબ લે-ટાઈમ ખર્ચ બાબતે રૂપિયા ૪,૮૫,૯૦૫.૪૧ (રૂપિયા ચાર લાખ પંચાસી હજાર નવસો પાંચ અને પૈસા એકતાલીસ માત્ર) ની ચુકવણી માટે હું તમને જવાબદાર ઠેરવું છું અને આ પત્રવ્યવહાર પ્રાપ્ત થયાની તારીખથી ૧૫ દિવસની

અંદર રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ (રૂપિયા ૪,૮૫,૯૦૫.૪૧ (-) રૂપિયા ૧૩,૧૭૪.૮૭, વહાણ એમ/વી સિલ્વર સી તારીખ ૧૬-૧-૮૯ માં પ્રાપ્ત થયેલ ડેસ્પેચ મનીના ૫૦% હિસ્સાની સમાયોજન બાદ) ની ચુકવણી કરવાની વ્યવસ્થા કરવા માટે તમને આહ્વાન કરું છું; તેમ ન કરાય તો, જો તે અગાઉથી કરવામાં આવ્યું ન હોય, તો તે જ રકમ તમારા બાકી બિલો/સિક્યુરિટી ડિપોઝિટમાંથી સમાયોજિત/વસૂલ કરવામાં આવશે, જેને લગતી જરૂરી સૂચના અમારા જિલ્લા વ્યવસ્થાપક, રાજકોટને પણ આપવામાં આવી રહી છે.

૫. આ કરાર કરારનામાની શરતો અને નિયમો હેઠળ નિગમને ઉપલબ્ધ અધિકારોને અસ્પર્શિત રાખીને છે અને તે અધિકારો સંપૂર્ણપણે અનામત રાખવામાં આવે છે."

૪૨. પુનરુક્તિના જોખમે નોંધવું યોગ્ય છે કે કાયદાનો આ સિદ્ધાંત સુસ્થાપિત છે કે પક્ષકારનો આશય કરારની શરતોથી અને/અથવા પક્ષકારો વચ્ચે વિનિમય થયેલ પત્રવ્યવહાર પરથી જાણી શકાય છે. જો પક્ષકારો વચ્ચે થયેલ સંચારને કરારની કલમ (૯) સાથે સરખામણીમાં

વાંચવામાં આવે અને તારીખ ૨૦.૯.૧૯૮૮ના અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડના પોર્ટ ઓફિસરને લખાયેલા પત્રની વિગતો સાથે સમજવામાં આવે, તો તે સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે આવશ્યક સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવાની જવાબદારી અપીલકર્તા નિગમની હતી. વધુમાં, અપીલકર્તા નિગમના સાક્ષી શ્રી ગિરિજાશંકર ઉમાશંકર ભટ્ટે પોતાના નિવેદનમાં (આંક ૧૫૮) એ વાતનું ખંડન કરી શક્યા નહોતા કે કરારમાં નિર્ધારિત ન્યૂનતમ ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરવા માટે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે માગેલી આવશ્યક સુવિધાઓ અપીલકર્તા નિગમે ઉપલબ્ધ કરાવી નહોતી.

૪૩. તે ઉપરાંત, તા. ૬.૪.૧૯૯૦ના કારણ દર્શાવો નોટિસમાં, અપીલકર્તા નિગમનો અભિપ્રાય એવો હતો કે તેણે કલ્પિત શિપિંગ ડિમેરેજ બાબતે રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ની રકમનો દાવો કર્યો હતો. જોકે, અપીલકર્તા નિગમના અભિપ્રાયમાં ફેરફાર થયો હતો અને પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે સંભાળેલા પાંચ જહાજોમાંથી ચાર જહાજોમાં લેઈ ટાઇમના ભુક્સાન બદલ રૂપિયા ૪,૮૫,૯૦૫.૪૧ ની હદ સુધી એ જ રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ની રકમનો દાવો કરવામાં આવ્યો હતો. વધુમાં, જેમ દેખાય છે તેમ, અપીલકર્તા નિગમ પોતે જ સ્પષ્ટ ન હતું કે રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ નો તેનો દાવો ક્યા મથાળા સામે હતો. નિર્વિવાદ રીતે, અપીલકર્તા નિગમે ચાર જહાજોને લગતા શિપિંગ ડિમેરેજ બદલ કોઈ રકમ ચૂકવી નથી. ઉક્ત હકીકતને અપીલકર્તા નિગમના સાક્ષી, અર્થાત્ શ્રી

ગિરિજાશંકર ઉમાશંકર ભટ્ટ (આંક ૧૫૮) ના પુરાવાથી બળ મળે છે, જેમાં તેમણે સ્પષ્ટપણે સ્વીકાર્યું છે કે અપીલકર્તા નિગમે જહાજ પાસેથી ડિસ્પેચ મની વસૂલ કરી છે અને શિપિંગ ડિમેન્ડ બદલ કોઈ વાસ્તવિક રકમ ચૂકવી નથી. તેથી, ઉપરોક્ત હકીકતને ધ્યાનમાં લેતાં એવું કહી શકાય નહીં કે અપીલકર્તા નિગમના રૂપિયા ૪,૭૨,૭૩૧.૫૪ ના દાવાને નામંજૂર કરવામાં નીચલી અદાલતે કોઈ ભૂલ કરી છે.

૪૪. અપીલકર્તા નિગમના તા. ૨૭.૭.૧૯૯૦ના આદેશના પરિચ્છેદ ૨ની સામગ્રી પરથી જણાય છે કે તેમાં નોંધવામાં આવ્યું છે કે “વેરાવળ બંદરે આધારીય સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ હોવા છતાં, કરાર કરારમાં નક્કી કરાયેલ મુજબ ડબલ્યુ.ડબલ્યુ.ડી. દીઠ ૧૫૦૦ એમ.ટી.નો લઘુત્તમ ઉતાર દર જાળવી રાખવામાં તમે નિષ્ફળ ગયા છો.” તા. ૨૭.૭.૧૯૯૦નો આદેશ જે આધારશિલા પર પસાર કરવામાં આવ્યો છે, તે પોતે જ ભૂલભર્યો છે, કારણ કે ઉપર અહીં ચર્ચા કરવામાં આવી છે તેમ, ઉતાર દર હાંસલ કરવા માટે આવશ્યક આધારીય સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં અપીલકર્તા નિગમ જ નિષ્ફળ ગયું હતું. તેથી, તા. ૨૭.૭.૧૯૯૦ના આદેશનો એ આધાર કે વેરાવળ બંદરે આધારીય સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ હોવા છતાં પ્રતિવાદી હેકેદાર ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવી રાખવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો, ગેરસમજ પર આધારિત અને કોઈપણ આધાર વિના છે.

૪૫. રૂપિયા ૧૧,૭૨,૬૮૦.૩૫ ની રકમ અંગે જેટલું સંબંધિત છે, તેટલી રકમ ચાલુ બિલોમાંથી રોકી રાખવામાં આવી હતી અને રોઝી કરાર સામે સમાયોજિત કરવામાં આવી હતી. વેરાવળ કરારના સંદર્ભમાં અમે જે દૃષ્ટિકોણ અપનાવ્યો છે કે અપીલકર્તા નિગમે જરૂરી સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં કરેલા અભાવને કારણે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ડિસ્ચાર્જ દર પ્રાપ્ત કરી શક્યો ન હતો અને પ્રતિવાદી ઠેકેદારે કોઈ ભંગ કર્યો છે એવું કહી શકાય નહિ, તથા રોઝી કરારના હકીકતી તેમજ કાનૂની પાસાઓનો વિચાર કરતી વખતે, જે દૃષ્ટિકોણ અમે અપનાવવા જઈ રહ્યા છીએ અને જેનું વિસ્તૃત વર્ણન આગળ કરવામાં આવ્યું છે, તેના અનિવાર્ય અનુસંગરૂપે એ અનુસરશે કે અપીલકર્તા નિગમે ચાલુ બિલમાંથી રૂપિયા ૧૧,૭૨,૬૮૦.૩૫ ની રકમ રોકી રાખી અને તેને રોઝી કરાર સામે સમાયોજિત કરવાની કાર્યવાહી ગેરકાયદેસર છે.

૪૬. સુરક્ષા થાપણના દાવા અંગે જ્યાં સુધી પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી એ ઉલ્લેખ કરવો યોગ્ય છે કે રૂ.૮,૭૦,૦૦૦/- ની રકમ સુરક્ષા થાપણરૂપે અપીલકર્તા નિગમ પાસે જમા હતી. જણાવેલ રૂ.૮,૭૦,૦૦૦/- ની રકમમાંથી અપીલકર્તા નિગમે રૂ.૩,૬૦,૮૫૮.૨૮ વસૂલ કર્યા હતા. જણાવેલ રૂ.૩,૬૦,૮૫૮.૨૮ ની રકમમાંથી રૂ.૧,૭૧,૧૭૦.૯૯ વિવિધ બાકીદારી સામે વસૂલ કરવામાં આવ્યા હતા, જ્યારે રૂ.૧,૮૯,૯૮૭.૨૯ ની રકમ કરાર હેઠળની સમાયોજન કલમનો આશ્રય લઈને રોઝી કરારમાં

સ્થાનાંતરિત કરવામાં આવી હતી. તેથી, હવે પ્રશ્ન એવો ઊભો થાય છે કે “સેટ ઓફ” શીર્ષક ધરાવતી કરારની કલમ ૧૨ (એ) ની જોગવાઈઓનો આશ્રય લેવો અપીલકર્તા નિગમ માટે અનુમત્ય હતો કે નહીં. જણાવેલ કલમમાં એ જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે કરાર હેઠળ કોન્ટ્રાક્ટરને ચૂકવવાની અને તેમને પરત આપવાની બંને તેવી સુરક્ષા થાપણ સહિતની કોઈપણ રકમ નિગમ દ્વારા વિનિયોજિત કરી શકાય અને જો કોન્ટ્રાક્ટરોએ નિગમ સાથે કરેલા કોઈ અન્ય કરારમાંથી અથવા તેના હેઠળ ઊભી થતી કોઈ રકમની ચૂકવણી બાબતે નિગમનો કોઈ દાવો હોય, તો તેની સામે સમાયોજિત કરી શકાય.

૪૭. નિર્વિવાદપણે, વર્તમાન કેસમાં, અપીલકર્તા નિગમને ડિમરેજના સ્વરૂપે કોઈ હાનિ થઈ નથી અને તેથી, કોઈ હાનિ ભોગવવામાં આવી નથી એવી સ્થિતિમાં, કરારની સમાયોજન-અધિકાર સંબંધિત કલમ ૧૨નો આશરો લઈને સુરક્ષા થાપણનું સમાયોજન કરવાનો કોઈ પ્રશ્ન ઊભો થતો નથી. નીચલી અદાલતે આ અદાલત દ્વારા વેરાયટી બોર્ડી મિલ્ડર્સ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા (ઉપરોક્ત) કેસમાં નિર્ધારિત સિદ્ધાંત લાગુ કરતાં એવો નિષ્કર્ષ કાઢ્યો હતો કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા કોઈ કરારભંગ થયો નહોતો અને અપીલકર્તા નિગમને કોઈ નુકસાન થયું નહોતું તથા અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા સુરક્ષા થાપણની કોઈ પણ રકમ અટકાવી રાખવા અથવા જમ કરવા કાયદેસર કોઈ ન્યાયસંગત કારણ નહોતું.

૪૮. આ અદાલતે વેરાયટી બોડી બિલ્ડર્સ વિ. યુનિયન ઓફ ઈન્ડિયા (સુપ્રા) ના મામલામાં એવો નિર્દેશ કર્યો છે કે સામાન્ય પરિસ્થિતિમાં, જો સુરક્ષા જમા રકમ પરત કરવાની હોય અને આવી રકમનો હેતુ માત્ર કરારનું યથાવિધિ પાલન સુનિશ્ચિત કરવાનો હોય, તો આવી રકમની જમી માત્ર ત્યારે જ અનુમત્ય છે જ્યારે કરારનો ભંગ થાય અને તેના પરિણામે ખરીદદારને કાનૂની ઈજા થાય. આ અદાલતે નોંધ્યું હતું કે જો ત્યાંની રેલવે વહીવટીતંત્ર આ રકમ અથવા તેના કોઈ ભાગને જમ્મ કરવા માગતું હોય, તો જમ્મી માટેની આવશ્યક શરતો અસ્તિત્વમાં છે તે દર્શાવવાનો ભાર તેના પર હતો. આ અદાલતે એવું નિષ્કર્ષ આપ્યું હતું કે ત્યાંની રેલવે વહીવટીતંત્રે માત્ર કરારના ભંગની સ્થિતિમાં જમ્મી બાબતની કરારગત શરતો પર આધાર રાખ્યો હતો અને કરારભંગના પરિણામે તેને કોઈ કાનૂની ઈજા કે કોઈ નુકસાન કે હાનિ થઈ છે કે નહીં તે અંગે કોઈ પુરાવો નહોતો. ત્યારબાદ આ અદાલતે વધુમાં એવો નિર્દેશ કર્યો કે કરાર તૂટે તે ક્ષણે જ કાનૂની ઈજા અથવા નુકસાન કે હાનિ થાય છે, એવી કાનૂન કોઈ પૂર્વધારણા રાખતું નથી. કરારના ભંગના પરિણામે પીડિત પક્ષને કાનૂની ઈજા અથવા વાસ્તવિક નુકસાન કે હાનિ થઈ છે કે નહીં, એ પ્રશ્ન મૂળભૂત રીતે અને સંપૂર્ણપણે હકીકતનો પ્રશ્ન છે. તેથી, જ્યાં સુધી આ મુદ્દાના આ પાસાને સાબિત કરવા જરૂરી હકીકતોનું વાદપત્રમાં પ્રતિપાદન કરવામાં ન આવ્યું હોય, અને જ્યાં સુધી પક્ષકારોને આ મુદ્દા પર પોતાના પોતાના મતો સાબિત કરવાની યોગ્ય તક મળતી ન હોય, ત્યાં સુધી અદાલત માટે

એવું ઠરાવવું શક્ય નહીં બને કે કાનૂની ઈજા અસ્તિત્વમાં છે અથવા પીડિત પક્ષને કોઈ નુકસાન કે હાનિ થઈ છે. ઉપરોક્ત ચુકાદાના સંબંધિત અનુચ્છેદ ૧૩ અને ૧૫ આ મુજબ છે:

“૧૩. સામાન્ય રીતે સુરક્ષા થાપણ પરત કરવામાં આવવાનું અભિપ્રેત હોય છે અને પ્રશ્નમાં આવેલ રકમ ફક્ત કરારનું સમ્યક પાલન સુનિશ્ચિત કરવા માટે જ થાપણરૂપે રાખવામાં આવે છે. ઉક્ત રકમ ફક્ત ત્યારે જ જમ કરવામાં આવે છે જ્યારે કરારનો ભંગ થાય અને તેના પરિણામે કાનૂની ઈજા સર્જાય. તેથી, જો રેલવે પ્રશાસન તે રકમ અથવા તેનો કોઈ ભાગ જમ કરવા માંગતું હોય, તો જમી માટેની આવશ્યક શરતો અસ્તિત્વમાં છે તે દર્શાવવાનો ભાર તેના પર છે. આ કેસમાં વાદી એ દલીલ સાથે આગળ આવ્યો છે કે પ્રતિવાદીને સુરક્ષા થાપણની રકમનો કોઈપણ ભાગ જમ કરવાનો હક નથી. વાદીની આ દલીલના જવાબમાં પ્રતિવાદીઓએ ફક્ત કરારભંગની સ્થિતિમાં જમી સંબંધિત કરારની શરતો પર જ આધાર રાખ્યો છે. પરિણામે, કરારભંગને કારણે રેલવે પ્રશાસનને કોઈ કાનૂની ઈજા અથવા કોઈ નુકસાન કે હાનિ થઈ છે કે

કેમ તે સાબિત કરવા માંગતો કોઈ મુદ્દો નથી. હવે કાયદો એવો અનુમાન કરતો નથી કે કરાર તૂટે તે જ ક્ષણે કાનૂની ઈજા અથવા નુકસાન અને હાનિ થાય છે. કરારભંગના પરિણામે પીડિત પક્ષને કાનૂની ઈજા અથવા વાસ્તવિક નુકસાન કે હાનિ થઈ છે કે કેમ, તે પ્રશ્ન મૂળભૂત રીતે અને સંપૂર્ણપણે હકીકતનો પ્રશ્ન છે. તેથી, જ્યાં સુધી મામલાના આ પાસાને સાબિત કરવા જરૂરી તથ્યોનું અભિવ્યક્ત કરવામાં ન આવે, અને જ્યાં સુધી પક્ષકારોને મામલાના આ પાસા અંગે પોતાની પોતાની દલીલો સાબિત કરવાની યોગ્ય તક ન મળે, ત્યાં સુધી અદાલત માટે એવું ઠરાવવું શક્ય નહીં બને કે કાનૂની ઈજા અસ્તિત્વમાં છે અથવા પીડિત પક્ષને કોઈ હાનિ કે નુકસાન થયું છે. તેખિત જવાબના સંદર્ભથી હું જોવા પામું છું કે તેના કોઈપણ ભાગમાં એવું દર્શાવતું કંઈ જ નથી કે વાદી દ્વારા વાદગ્રસ્ત કરારના ભંગથી કોઈ કાનૂની ઈજા સર્જાઈ છે. સ્પષ્ટ છે કે, તેથી, આ મુદ્દા પર કોઈ મુદ્દો નથી અને કેસમાં નોંધાયેલા પુરાવાનો ઉલ્લેખ કર્યા પછી હું જોવા પામું છું કે વાદી દ્વારા કરારભંગથી પ્રતિવાદીને કોઈ કાનૂની ઈજા થઈ છે તે સાબિત કરવા માટે પરોક્ષ

સ્વરૂપનો પણ કોઈ પુરાવો નથી. મેં ખાસ કરીને પ્રતિવાદીઓના વિદ્વાન વકીલ શ્રી ભટ્ટને વિનંતી કરી હતી કે તેઓ મને નોંધમાંથી એવો કોઈ ભાગ દર્શાવે જે કાનૂની ઇજાના અસ્તિત્વનો પરોક્ષ સંકેત પણ આપે. શ્રી ભટ્ટ એવો કોઈ પુરાવો બતાવવામાં સક્ષમ રહ્યા નહોતા. પરંતુ તેમની દલીલ એ હતી કે કારણ કે એવું નિર્ધારિત થયું છે કે કરારનો ભંગ વાદીએ કર્યો છે અને કારણ કે કરારનો અપૂર્ણ રહેલો ભાગ રેલવે દ્વારા અમલમાં મૂકવાનો હતો, તેથી અદાલતે કાનૂની ઇજાનું અનુમાન કરવું જ જોઈએ. હું આ દલીલ સાથે સહમત થઈ શકતો નથી, કારણ કે કાનૂની ઇજાનું અસ્તિત્વ એવું તથ્ય નથી કે જેને ઇચ્છામાત્રે દૂર કરી શકાય અથવા કલ્પી શકાય. દરેક કરારભંગના પરિણામે ગુકસાન, હાનિ અથવા ઇજા થતી નથી અને ખાસ કરીને વ્યાપારી કરારોના મામલામાં તો એવું વધુ પ્રમાણમાં હોઈ શકે, જ્યાં વિવિધ કારણોસર કરારભંગના પરિણામે નફો પણ થઈ શકે અથવા એવી પરિસ્થિતિ પણ ઊભી થઈ શકે જેમાં ન નફો હોય અને ન ગુકસાન. તેથી, ફક્ત એટલા તથ્યો પરથી કે કરારનો ભંગ બીજા પક્ષે કર્યો હતો અને કરારનો બાકી

રહેલો ભાગ વિભાગીય રીતે અથવા નવો કરાર આપીને પૂર્ણ કરવાનું હતું, અદાલત એવું ઠરાવી શકે નહીં કે કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૪ દ્વારા કલ્પિત કાનૂની ઇજા સર્જાઈ છે.

૧૫. ત્યારબાદ શ્રી ભટ્ટે દલીલ કરી કે, કારણ કે નીચલી અદાલતની કાર્યવાહી દરમિયાન પક્ષકારોને એવું જાણીતું હતું તેમ લાગતું નથી કે તેમણે કાનૂની ઇજાના અસ્તિત્વ અંગે પુરાવો રજૂ કરવો જોઈએ, તેથી યોગ્ય મુદ્દો ઘડીને મામલો નીચલી અદાલતમાં પરત મોકલવો જોઈએ. હું શ્રી ભટ્ટની આ દલીલ પણ સ્વીકારી શકતો નથી, કારણ કે લેખિત જવાબમાં એવો એક પણ આક્ષેપ નથી કે કરારભંગના પરિણામે રેલવે વહીવટીતંત્રને કોઈ કાનૂની ઇજા, નુકસાન કે ક્ષતિ થઈ છે. આ વિષયક કાનૂન સર્વોચ્ચ અદાલતે જાન્યુઆરી, ૧૯૬૩ માસમાં જ ફત્વો ચંદ્ર વિ. બલકિશન દાસ, જેનો અહેવાલ એ.આઈ.આર. ૧૯૬૩ એસ.સી. ૧૪૦૫ માં આવેલ છે, તેમાં નિર્ધારિત કર્યું હતું. કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૪ હેઠળ વાસ્તવિક નુકસાન કે ક્ષતિના પુરાવાની આવશ્યકતા નથી, એવી દલીલ પર

વિચાર કરતાં, સર્વોચ્ચ અદાલતના લોર્ડશીપ્સે આ કેસમાં સંક્ષિપ્ત રીતે દર્શાવ્યું છે કે કરાર અધિનિયમની કલમ ૭૪ માત્ર "વાસ્તવિક નુકસાન અથવા ક્ષતિ" ના પુરાવામાંથી મુક્તિ આપે છે; પરંતુ જ્યાં કરારભંગના પરિણામે કોઈ કાનૂની ઈજા જ સર્જાઈ નથી, ત્યાં વળતર આપવાનો તે કોઈ અધિકાર આપતું નથી, કારણ કે કરારભંગ માટેનું વળતર તે નુકસાન કે ક્ષતિની ભરપાઈ કરવા માટે આપી શકાય છે, જે સ્વાભાવિક રીતે સામાન્ય પ્રવાહમાં ઊભી થાય અથવા જે કરાર કરતી વેળાએ પક્ષકારોને ભંગથી થવાની સંભાવના હોવાનું જાણીતું હોય. જ્યાં સુધી સુરક્ષા જમા રકમનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી કાનૂન સર્વોચ્ચ અદાલતે મૌલા બક્ષ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા, એ.આઈ.આર. ૧૯૭૦ એસ.સી. ૧૯૫૫ ના તાજેતરના નિર્ણયમાં નિર્ધારિત કર્યું છે. તેમાં પણ એવું જણાવ્યા પછી કે કરારભંગના દરેક કેસમાં ભંગથી પીડિત વ્યક્તિએ હુકમનામું માંગતા પહેલાં તેને થયેલા વાસ્તવિક નુકસાન કે ક્ષતિનો પુરાવો આપવો આવશ્યક નથી અને તેથી, કરારભંગના પરિણામે કોઈ વાસ્તવિક ક્ષતિ થઈ હોવાનું સાબિત ન થયું હોય, તોય

અદાલત ભંગના કિસ્સામાં ચુકિતસંગત વળતર
આપવાની સક્ષમ છે, માનનીય ન્યાયમૂર્તીશ્રી નીચે
મુજબ નોંધ્યું છે:

પરંતુ, ‘તેના પરિણામે વાસ્તવિક નુકસાન
અથવા હાનિ થયાનું સાબિત થયું છે કે
નહીં’ એવો પ્રયોગ અદાલતો સમક્ષ
આવતાં કરારોના વિવિધ વર્ગોને આવરી
લેવા માટે કરાયેલો છે. કેટલાક કરારોના
ભંગના પ્રસંગોમાં, ભંગમાંથી ઉદ્ભવતા
વળતરનું મૂલવણ અદાલત માટે શક્ય
બની શકે છે, જ્યારે અન્ય પ્રસંગોમાં
વળતરનું ગણતર સ્થાપિત નિયમો
અનુસાર કરી શકાય છે. જ્યાં અદાલત
વળતરનું મૂલવણ કરવામાં અસક્ષમ હોય,
ત્યાં પક્ષકારોએ નિર્દિષ્ટ કરેલી રકમ જો
સાચા પૂર્વ-અંદાજ તરીકે માન્ય ગણાય
તો તેને ધ્યાનમાં લઈ શકાય, પરંતુ જો
નિર્દિષ્ટ રકમ દંડાત્મક સ્વરૂપની હોય તો
નહીં. જ્યાં નાણાંની દૃષ્ટિએ નુકસાન

નિર્ધારિત કરી શકાય છે, ત્યાં વળતર
માંગનાર પક્ષે તેને થયેલ નુકસાન સાબિત
કરવું આવશ્યક છે.

આ અવલોકનો દર્શાવે છે કે સુરક્ષા જમા રકમ અથવા
તેના કોઈ ભાગના જમીકરણને યોગ્ય ઠરાવવા માટે
જરૂરી તથ્યોનું દલીલપૂર્વક પ્રતિપાદન કરવું અને તેને
સાબિત કરવું રેલવે પ્રશાસનનું કર્તવ્ય હતું. આ વિષય
સંબંધિત કાયદો દાવો દાખલ કરવામાં આવ્યો તે
પહેલાં જ સ્પષ્ટ હતો અને તેથી, આ મામલો નીચલી
અદાલતમાં પરત મોકલવા માટે મને કોઈ ન્યાયસંગત
કારણ દેખાતું નથી.”

૪૯. ઉપરોક્ત વેરાયટી બોડી બિલ્ડર્સ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા
(ઉપરોક્ત) ના મામલામાં આ અદાલતે પ્રતિપાદિત કરેલો સિદ્ધાંત
વર્તમાન કેસના તથ્યો પર પૂર્ણરૂપે લાગુ પડે છે, કારણ કે અપીલકર્તા
નિગમે માત્ર કરારભંગ થવા પામે તે સ્થિતિમાં જમી સંબંધિત કરારની
શરત ઉપર આધાર રાખ્યો છે; છતાં, અપીલકર્તા નિગમ એ સાબિત
કરવામાં નિષ્ફળ ગયું છે કે તેને કોઈ કાનૂની ઈજા થઈ હતી, તો દૂર રહી
કોઈ નુકસાન કે હાનિ થઈ હતી. આ અદાલતે પ્રતિપાદિત કરેલા સિદ્ધાંત
મુજબ, કરારનો ભંગ થાય તે ક્ષણે જ હાનિ અથવા નુકસાનરૂપ કાનૂની

ઈજા થાય છે એવું કાયદો અનુમાન કરતો નથી. વર્તમાન કેસમાં, ઉપર જણાવ્યા મુજબ, આ અદાલતે એવો ઠરાવ કર્યો છે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા કોઈ કરારભંગ કરવામાં આવ્યો ન હતો. આ અદાલતના મતે, નોંધ પર એવું દર્શાવવા માટે સંપૂર્ણપણે કશું જ ઉપલબ્ધ નથી કે અપીલકર્તા નિગમે કોઈ કાનૂની ઈજા ભોગવી છે, જેથી તેને સુરક્ષા થાપણની રકમ સમાયોજિત કરવાની મંજૂરી મળે.

૫૦. ડબલ સ્ટીચિંગ બાબતે રૂ.૬,૮૭,૧૨૧.૦૦ ની માંગણી અંગે જ્યાં સુધી સંબંધ છે, ત્યાં સુધી અપીલકર્તા નિગમનો કેસ એવો છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પુરાવાનો ભાર ઉતારવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો અને ડબલ સ્ટીચિંગ માટે કોઈ પુરાવો રજૂ કર્યો નહોતો. તેના વિરોધે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો કેસ એવો છે કે કરાર મુજબ ઠેકેદારને સિંગલ સ્ટીચિંગ કરવાની જોગવાઈ કરવી ફરજિયાત હતી; તેમ છતાં, અપીલકર્તા નિગમના કહેવા પર તેણે ડબલ સ્ટીચિંગનું કામ હાથ ધર્યું હતું અને તે મુજબ બિલો રજૂ કર્યા હતા. નીચલી અદાલતે પુરાવાનો વિચાર કર્યા પછી એવું ઠરાવ્યું હતું કે અપીલકર્તા નિગમે અડધી પૈસા ઓછી ચૂકવણી કરવાની દરખાસ્ત શા માટે કરી હતી તે અંગે કોઈ યોગ્ય કારણ આપ્યું નહોતું. તેણે એવું પણ ઠરાવ્યું હતું કે સિંગલ સ્ટીચિંગ માટેનો ચાર્જ ૧૦ પૈસા હતો અને જ્યારે અપીલકર્તા નિગમના કહેવા પર ડબલ સ્ટીચિંગ કરવામાં આવે, ત્યારે વધારાના કામ માટે સમકક્ષ રકમ ચૂકવવી જોઈએ. આવું ઠરાવતાં, નીચલી અદાલતે

આંક ૧૧૯, ૧૨૦ અને ૧૨૧ પર આધાર મૂક્યો હતો. ઉક્ત આંકો અપીલકર્તા નિગમના ટેલેક્સ સંદેશા છે અને તેમાં પોતે જ ડબલ સ્ટીચિંગ માટે રૂ.૯.૫૦ ના ચાર્જને મંજૂરી આપેલી હતી, એટલે કે કરારમાં સિંગલ સ્ટીચિંગ માટે નિર્ધારિત રૂ.૧૦ ના ચાર્જ કરતાં અડધી પૈસા ઓછી. નોંધપાત્ર રીતે, પરિવહન દરમિયાન ગુક્સાન ટાળવા અને ૯૫ કિલોગ્રામના બેગોના વધારાના હેન્ડલિંગને સહન કરી શકે તે માટે અપીલકર્તા નિગમ માટે ડબલ સ્ટીચિંગ કરાવવું જરૂરી હતું અને તે મુજબ પરિવહન દરમિયાનનું ગુક્સાન ઓછું કરવા અપીલકર્તા નિગમે જાતે જ ઠેકેદારને ડબલ સ્ટીચિંગ કરવા નિર્દેશ આપ્યો હતો. પ્રતિવાદી ઠેકેદારે સૂચના મુજબ ઉક્ત કામ કર્યું નથી એવો વિવાદ પણ અપીલકર્તા નિગમે કર્યો નથી. પ્રતિવાદી ઠેકેદારે અપીલકર્તા નિગમના કહેવા પર ડબલ સ્ટીચિંગનું કામ કર્યું હોય અને અપીલકર્તા નિગમે આંક ૧૧૯, ૧૨૦ અને ૧૨૧ દ્વારા તેની ચુકવણી કરવા સંમતિ આપી હોય, ત્યારે ડબલ સ્ટીચિંગના ચાર્જ તરીકે રૂ.૬,૯૭,૧૨૧/- ની રકમ મંજૂર કરવામાં નીચલી અદાલતે કોઈ ભૂલ કરી છે એમ કહી શકાય નહીં, ખાસ કરીને ત્યારે જ્યારે અપીલકર્તા નિગમ વિરુદ્ધનું સાબિત કરવામાં નિષ્ફળ ગયું છે.

૫૧. પાંચ જહાજો માટે ડિસ્પેચ મનીના ૫૦% તરીકે રૂ.૬,૧૪,૦૨૪.૫૩ની રકમ અંગેના દાવા સુધી મર્યાદિત રીતે, નીચલી અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે આંક ૯૫ મુજબ, સંબંધિત પાંચ જહાજો માટેના

ચાર્ટર પાર્ટી કરાર અનુસાર અપીલકર્તા નિગમને ડિસ્પેચ મની તરીકે રૂ.૧૦,૭૯,૮૨૧.૭૦ની રકમ પ્રાપ્ત થયેલી છે અને પ્રતિવાદી હેકેદારને માત્ર ૫૦% જ મળી શકે, જે રૂ.૫,૩૯,૯૧૦/- થાય છે. પ્રતિવાદી હેકેદારનો અભિપ્રાય એવો હતો કે કલમ ૨૦ને સુસંગત અર્થઘટન આપવામાં આવે અને અપીલકર્તા નિગમને ડિસ્પેચ મની તરીકે જે કોઈ રકમ પ્રાપ્ત થઈ હોય તે પક્ષકારો વચ્ચે સમાન રીતે વહેંચાવવી જોઈએ. તેના વિરુદ્ધ, અપીલકર્તા નિગમ તરફથી એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે હેકેદારને ડિસ્પેચ મની માત્ર ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનથી વધુ જથ્થા માટે જ મળશે.

પર. નોંધનીય રીતે, નીચલી અદાલત સમક્ષનો મુદ્દો એવો હતો કે શું પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા પ્રાપ્ત કરાયેલ ડિસ્પેચ મની બાબતે રૂ.૬,૧૪,૦૨૪.૫૩ નો દાવો કરવા હકદાર હતો કે નહીં. ઉક્ત મુદ્દાનું નિર્ધારણ કરવા માટે નીચલી અદાલત સમક્ષ ઉપલબ્ધ મર્યાદિત તપાસ એવી હતી કે તેણે કલમ ૨૦ ના ભાગ-૧ ની ઉપકલમ (૧) પર આધાર રાખવો હતો, જે આ મુજબ છે:-

“૨૦. હેકેદારો દ્વારા કરવામાં આવનાર સેવાઓ:

XXX

ભાગ.૧: જહાજના હોલ્ડમાં માલ ઉતારવા-ચઢાવવાના

કામ અને બોરીમાં ભરવાના કામ માટે.

(૧) ઠેકેદારો જહાજમાંથી ખાદ્યઅનાજ જથ્થાબંધ રૂપે/ખાદ્યઅનાજની બોરીઓમાં (ઝાડણ અને છૂટું પડેલું અનાજ સહિત) લાઈટરોમાં અને/અથવા વ્હાર્ફ પર કાળજીપૂર્વક અને તાત્કાલિક રીતે ઉતારશે અને શક્ય તેટલા ઓછા સમયમાં ઉતારકામ પૂર્ણ થાય તે માટેની વ્યવસ્થા કરશે તથા જહાજો પર ડિમરેજ લાગુ ન પડે અને મહત્તમ ડેસ્પેચ રકમ પ્રાપ્ત થાય તે માટે તમામ આવશ્યક પગલાં લેશે. ઠેકેદાર સુકા માલવાહક જહાજના કિસ્સામાં પ્રતિદિન ઓછામાં ઓછી ૧૫૦૦ એમ.ટી. તથા બલ્ક કેરિયર્સ/ટેન્કરોના કિસ્સામાં પ્રતિદિન ૨૫૦૦ એમ.ટી. ઉતારવાની વ્યવસ્થા તમામ દિવસો, જેમાં રજાના દિવસો, શનિવાર/રવિવારનો સમાવેશ થાય છે, કરશે. ઉપરોક્ત નિર્ધારિત ઉતારદરના આધારે પ્રતિ હવામાન કાર્યદિન મુજબ ગણવામાં આવતી જહાજ ડિમરેજની સંપૂર્ણ જવાબદારી, ચાર્ટર પાર્ટીમાં દર્શાવાયેલ ઉતારદરને અવગણીને, ઠેકેદાર પર રહેશે, જ્યારે ડેસ્પેચ રકમ

નિગમ અને ઠેકેદાર વચ્ચે સમાન પ્રમાણમાં વહેંચવામાં આવશે. ઠેકેદારને ચૂકવવાની ડેસ્પેચ રકમની ગણતરી ઉપર નિર્ધારિત લઘુત્તમ ઉતારદરના આધારે પ્રતિ હવામાન કાર્યદિન મુજબ કરવામાં આવશે, ભલે ચાર્ટર પાર્ટીમાં કોઈ પણ ઉતારદર દર્શાવાયેલ હોય. ડેસ્પેચ/ડિમરેજના હિસાબના નિરાકરણ માટે સંબંધિત જહાજની ચાર્ટર પાર્ટીમાં નક્કી કરાયેલા નાણાકીય દરો લાગુ પડશે. જો સંબંધિત જહાજની ચાર્ટર પાર્ટીમાં ડેસ્પેચ/ડિમરેજના દરો વિદેશી ચલણમાં દર્શાવાયેલા હોય, તો ઠેકેદાર સાથેનું નિરાકરણ ઉક્ત જહાજનું ઉતારકામ પૂર્ણ થયેલી તારીખે પ્રચલિત સત્તાવાર વિનિમય દર પ્રમાણે ભારતીય રૂપિયામાં કરવામાં આવશે.” ઉપરોક્ત કલમનું સાદું વાચન કરતાં સ્પષ્ટ થાય છે કે ડેસ્પેચ રકમ નિગમ અને ઠેકેદાર વચ્ચે સમાન પ્રમાણમાં વહેંચવાની હતી. તે વધુમાં સ્પષ્ટ રીતે દર્શાવે છે કે ડેસ્પેચ રકમની ગણતરી નિર્ધારિત લઘુત્તમ ઉતારદરના આધારે થવાની હતી, એટલે કે, સુકા માલવાહક જહાજના કિસ્સામાં પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને બલ્ક કેરિયર/ટેન્કરના કિસ્સામાં પ્રતિદિન ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન, અને તે ચાર્ટર પાર્ટી કરારમાં

દર્શાવાયેલા ઉતારદરને અવગણીને. તેથી, ઠેકેદારને પ્રાપ્ત થનારી ડેસ્પેચ રકમ કરારમાં નિર્ધારિત ઉતારદર પર નિર્ભર હતી, એટલે કે, સુકા માલવાહક જહાજના કિસ્સામાં પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને બલ્ક કેરિયર/ટેન્કરના કિસ્સામાં પ્રતિદિન ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન, અને અપીલકર્તા નિગમ તથા જહાજના માલિક વચ્ચે કરવામાં આવેલા ચાર્ટર પાર્ટી કરારમાં નિર્ધારિત ઉતારદર પર નહીં. વર્તમાન પ્રકરણમાં, સ્પષ્ટ છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર લઘુત્તમ ઉતારદર હાંસલ કરી શક્યો નહોતો, કારણ કે જરૂરી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવી નહોતી; તેમ છતાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા આ બાધ્યતાનું પાલન ન થવાને કારણે માત્ર એટલા આધાર પર તેને ડેસ્પેચ રકમનો હકદાર ગણી શકાય નહીં, કારણ કે ડેસ્પેચ રકમનું વહેંચાણ પૂર્વશરત હતું અને તે ઉતારદર હાંસલ થવા પર જ મૂળભૂત રીતે નિર્ભર હતું. કારણ કે ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો દર જાળવી શકાયો નહોતો, કરારની શરતોને ધ્યાનમાં લેતાં પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ડેસ્પેચ રકમનો હકદાર બનતો નથી. આથી, કલમ ૨૦ ના ભાગ-૧ ની કલમ (૧) નું વાચન કરતાં, ૫૦% ડેસ્પેચ રકમનો દાવો પ્રતિવાદી

ઠેકેદારના પક્ષે ખોટી રીતે મંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો
અને તે હદ સુધી અપીલકર્તા નિગમની અપીલ મંજૂર
થવા પાત્ર છે અને તે મુજબ મંજૂર કરવામાં આવે છે.

૫૩. રેસ જ્યુડિકેટા સંબંધિત મુદ્દા તરફ આવતાં, નોંધવું આવશ્યક છે કે
પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે આ અદાલત સમક્ષ રિટ અરજી કરી હતી અને આ
અદાલતે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને રજૂઆત કરવા નિર્દેશ આપીને તેનો
નિકાલ કર્યો હતો; તેમજ અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટરને તે અંગે
નિર્ણય કરવા વધુ નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હતો. સ્પષ્ટ છે કે આ
અદાલતે મામલાના ગુણદોષ પર નિર્ણય કર્યો નથી અને અરજીઓનો
પ્રવેશ તબક્કે મર્યાદિત નિર્દેશ સાથે નિકાલ કરવામાં આવ્યો હતો.
વધુમાં, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા દાખલ કરાયેલા દાવામાં માગવામાં
આવેલી રાહતોનો વ્યાપ વધુ વિશાળ હતો. તેથી, એમ કહી શકાય નહીં કે
પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે માગેલી રાહતો માટે દાખલ કરેલો દાવો રેસ
જ્યુડિકેટાના સિદ્ધાંતો દ્વારા, અને તો વધુમાં કન્સ્ટ્રિક્ટિવ રેસ જ્યુડિકેટા
દ્વારા, પ્રતિબંધિત હતો. આ સંદર્ભમાં, (૧૯૯૯) ૩ એસ.સી.સી. ૪૩૩
માં અહેવાલિત પૂજારી બાઈ વિ. મદન ગોપાલના મામલામાં સર્વોચ્ચ
અદાલતનો ચુકાદો ઉલ્લેખનીય છે. સર્વોચ્ચ અદાલતે રેસ જ્યુડિકેટાના
મુદ્દા સાથે વ્યવહાર કરતાં નિર્ધારિત કર્યું હતું કે જ્યારે રિટ અરજીનો વિવાદ
બાદ કારણસભર આદેશ દ્વારા ગુણદોષના આધારે નિકાલ થાય છે, ત્યારે

તે અરજીમાં નક્કી કરાયેલ પ્રશ્ન રેસ જ્યુડિકેટા તરીકે કાર્ય કરે છે, પરંતુ પ્રારંભિક તબક્કે કરાયેલ નામંજૂરી અથવા વિલંબના આધાર પર કરાયેલ નામંજૂરી અથવા વૈકલ્પિક ઉપાય ઉપલબ્ધ હોવાના આધારે કરાયેલ નામંજૂરી એ રીતે કાર્ય કરતી નથી. પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા દાખલ કરાયેલી રિટ અરજીનો ગુણદોષ પર નિર્ણય કરવામાં આવ્યો નહોતો, પરંતુ સંબંધિત પક્ષોને રજૂઆત કરવા અને તે અંગે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા નિર્ણય કરવા નિર્દેશ સાથે તેનો નિકાલ કરવામાં આવ્યો હતો. આવા નિર્દેશ સાથે રિટ અરજીની નામંજૂરીને ધ્યાનમાં લેતાં, એમ કહી શકાય નહીં કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા દાખલ કરાયેલ દાવો રેસ જ્યુડિકેટાના સિદ્ધાંતથી પ્રતિબંધિત હતો. ઉપરોક્તને ધ્યાનમાં લેતાં, નીચલી અદાલતે રેસ જ્યુડિકેટાનો મુદ્દો પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના પક્ષમાં અને અપીલકર્તા નિગમ વિરુદ્ધ નક્કી કરતાં કોઈ ભૂલ કરી નહોતી.

૫૪. અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા ખાસ દીવાની દાવો નં ૧૧૨/૧૯૯૦ માં ઉઠાવવામાં આવેલ દાવા તરફ આવતાં, એ નોંધવું આવશ્યક છે કે અપીલકર્તા નિગમે ૫૦ બોરીઓના નુકસાન બાબતે રૂપિયા ૯,૨૭૭.૨૦ ની રકમનો દાવો કર્યો છે

ક્ષતિગ્રસ્ત હાલતમાં પહોંચાડવામાં આવેલ યુ.એસ. લાલ ઘઉં. સ્પષ્ટપણે, નીચલી અદાલતે આ મુદ્દો અપીલકર્તા નિગમ વિરુદ્ધ આ આધારે નક્કી કર્યો છે કે તેણે ડિમરેજની રકમ, હાલત,

હિસાબની પુસ્તકોમાં થયેલી નોંધો, વાઉચરો વગેરે અંગે કોઈ પુરાવો રજૂ કર્યો નહોતો અને પોતાની દાવાને સમર્થન આપે તેવો કોઈ સ્વતંત્ર પુરાવો પણ રજૂ કર્યો નહોતો. અપીલકર્તા નિગમે પોતાની દાવાને સમર્થન આપતો કોઈપણ પુરાવો રજૂ ન કર્યો હોવાને કારણે, નીચલી અદાલતે અપીલકર્તા નિગમનો દાવો યોગ્ય રીતે ફગાવી દીધો હતો. દલીલો દરમિયાન અથવા અપીલ મેમોમાં દર્શાવવામાં આવેલા કોઈ આધારનો ઉલ્લેખ કરીને પણ, નીચલી અદાલતે નોંધેલા નિષ્કર્ષોને ખંડિત કરી શકે તેવી કોઈ ભૂલ દર્શાવવામાં અપીલકર્તા નિગમ સ્પષ્ટપણે સમર્થ થયું નથી. તે જ રીતે, ઘઉંની ૨૮૦ ગોણીઓના ગંતવ્યસ્થળે થયેલી અછત બદલ રૂપિયા ૪૮,૯૭૬.૬૦ની અપીલકર્તા નિગમની માંગ અંગે, તા. ૧૮.૧.૧૯૯૧ના કારણ બતાવો પત્ર સિવાય, ઉક્ત માંગને સમર્થન આપે એવો લેશમાત્ર પણ કોઈ પુરાવો ઉપલબ્ધ નથી. આ પરિસ્થિતિઓમાં, નીચલી અદાલતે પોતાના નિષ્કર્ષો નોંધ્યા છે અને તેથી, અપીલકર્તા નિગમના ઉપરોક્ત બે દાવાઓ સંબંધિત નીચલી અદાલતના નિષ્કર્ષો બાબતે આ અદાલતનું મત છે કે તેમાં કોઈ ખામી શોધી શકાય તેમ નથી.

૫૫. જ્યાં સુધી વ્યાજના ભાગનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે કરારની કલમ ૧૭ના ઉપકલમ

(જી) મુજબ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર વ્યાજ મેળવવાનો હકદાર નથી અને તેને કોઈપણ વ્યાજ ચૂકવવાની તેની જવાબદારી નથી. વધુમાં એવી પણ દલીલ કરવામાં આવી છે કે, માત્ર દલીલના હેતુસર અને કોઈ સ્વીકાર કર્યા વિના, જો નાગરિક પ્રક્રિયા સંહિતાની કલમ ૩૪ની જોગવાઈઓ મુજબ નિગમ વ્યાજ ચૂકવવા જવાબદાર ગણાય, તો ૧૮%ના દરે વ્યાજ આપવાનું નિર્ધારિત કરી શકાય તેમ ન હતું. બીજી તરફ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે આ અદાલતના મનોજ રામભાઈ ગઢવી અને અન્ય વિ. વાઘાસિયા બાલુભાઈ ખોડાભાઈ અને અન્ય (ઉપરોક્ત) કેસના ચુકાદા પર આધાર મૂકતા રજૂ કર્યું છે કે અદાલત દ્વારા વ્યાજ આપવાનો પ્રશ્ન વિવેકાધીન છે અને તે વિવેકનો યોગ્ય રીતે ઉપયોગ નીચલી અદાલતે કર્યો છે, તથા નીચલી અદાલતે ૧૮%ના દરે આપેલું વ્યાજ મનસ્વી કેવી રીતે છે તે દર્શાવવામાં અપીલકર્તા નિગમ સફળ થયું નથી. જ્યાં સુધી કરારની કલમ ૧૭ના ઉપકલમ (જી)ની લાગુ પડતાનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી પ્રતિવાદી ઠેકેદાર તરફથી હાજર વિદ્વાન વકીલ એ દલીલ કરવામાં યોગ્ય છે કે જો બિલો બાકી હોય, તો માત્ર તે કારણસર વ્યાજ મળતું નથી. પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો દાવો બાકી બિલો પર વ્યાજ મેળવવાનો નથી; દાવો તો તે રકમનો છે જે અપીલકર્તા નિગમે ગેરકાયદેસર રીતે અટકાવી રાખી હતી અને ચૂકવી નહોતી. પ્રતિવાદી ઠેકેદાર તરફથી હાજર વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલની આ દલીલ પણ યોગ્ય છે કે જો એવું નિર્ધારિત થાય કે કથિત દાવાના આધારે રકમ અટકાવી રાખવાની અથવા ચુકવણી ન કરવાની

કાર્યવાહી ગેરકાયદેસર હતી અને કરાર હેઠળ માન્ય નહોતી, તો ઉક્ત ઉપકલમ અમલમાં આવશે નહીં. આ અદાલતનું મત છે કે કલમ ૧૭નો ઉપકલમ (જી) અહીં લાગુ પડતો નથી, કારણ કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ચુકવણી માટે બાકી બિલો પર કોઈ વ્યાજનો દાવો કરતો નથી, પરંતુ તે એવી રકમનો દાવો કરે છે જે, જેમ ઉપર નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યું છે, અપીલકર્તા નિગમે ગેરકાયદેસર રીતે અટકાવી રાખી હતી. તેથી, તે સમયના પ્રવર્તમાન બેંક દર મુજબ ૧૮%ના દરે વ્યાજ આપતાં નીચલી અદાલતે પોતાના વિવેકનો યોગ્ય ઉપયોગ કર્યો છે. અપીલકર્તા નિગમે, અપીલના મેમોમાં માત્ર એક આધાર ઉપસ્થિત કરવા સિવાય, ૧૮% વ્યાજ આપવાનું અયોગ્ય છે તે બાબતને કોઈ દલીલો દ્વારા કે કોઈ પુરાવો રજૂ કરીને સમર્થિત કરી શક્યું નથી. નોંધપાત્ર રીતે, અપીલકર્તા નિગમ પર આ બાધ્યતા હતી કે તે નોંધમાં એવો કોઈ પુરાવો મૂકે જે આ હકીકતને ખંડિત કરે કે ૧૮%ના દરે આપેલું વ્યાજ પ્રવર્તમાન બેંક દરને વિરુદ્ધ હતું અને નીચલી અદાલતે વિવેકનો ઉપયોગ મનસ્વી રીતે કર્યો હતો. હકીકતમાં, અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા અત્યંત અસ્પષ્ટ દલીલ સિવાય બીજું કંઈ પણ દર્શાવવામાં આવ્યું નથી. આ પરિસ્થિતિઓમાં, આ અદાલતનું મત છે કે નાગરિક પ્રક્રિયા સંહિતાની કલમ ૩૪ હેઠળ પ્રદાન કરાયેલા વિવેકનો ઉપયોગ કરવામાં નીચલી અદાલતે કોઈ ભૂલ કરી નથી.

૫૬. ફર્ટ અપીલ નં ૪૧૦૫/૧૯૯૬અને ફર્ટ અપીલ નં ૪૧૦૭/૧૯૯૬અંગે જેટલો પ્રશ્ન છે, તે બંને રોઝી પોર્ટ સંબંધિત છે અને નોંધપોથી પરથી પ્રગટ થતાં સંબંધિત તથ્યો નીચે મુજબ છે.

૫૭. અપીલકર્તા નિગમે રોઝી બંદરે સ્ટીમરોમાંથી અન્નધાન્ય વગેરે ઉતારવા માટે સ્ટીવેડોરિંગ, કિલચરિંગ, હેન્ડલિંગ અને પરિવહન કોન્ટ્રાક્ટરો તરીકે એક વર્ષની અવધિ માટે નિમણૂક કરવા ટેન્ડરો આમંત્રિત કર્યા હતા. ઉક્ત ટેન્ડર સૂચના સંદર્ભે, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે કરારમાં નિર્ધારિત વિવિધ સેવાઓ બજાવવાની ઓફર સાથે પોતાનું ટેન્ડર રજૂ કર્યું હતું. પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને કામનો આદેશ અપાયો હતો અને તેણે રોઝી બંદરે કુલ પાંચ જહાજો/વહાણોમાં સંબંધિત કામ પૂર્ણ કર્યું હતું તથા ૧.૮.૧૯૮૮ થી ૩૧.૭.૧૯૮૯ દરમિયાન અપીલકર્તા નિગમને અનુસંગિક સેવાઓ પણ આપી હતી. કરારમાં નિર્ધારિત સેવાઓના અમલીકરણને આગળ વધારવા માટે, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર, અપીલકર્તા નિગમ અને બેડી બંદરના બંદર અધિકારી વચ્ચે વિવિધ પત્રવ્યવહાર થયો હતો, જેથી પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર કરારમાં નિર્ધારિત લઘુત્તમ ઉતાર દર હાંસલ કરી શકે તે માટે સુવિધાઓ પૂરી પાડી શકાય, તથા પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને ઉતાર દરમાં ગતિ લાવવા માટે આવશ્યક એવી સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં અપીલકર્તા નિગમ તેમજ બંદર સત્તાધિકારીઓની અસમર્થતા દર્શાવવામાં આવી હતી. પક્ષકારો વચ્ચે થયેલા આ

પત્રવ્યવહારનો આગળ આવતા પરિણેદોમાં વિગતવાર ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે અને તેથી સંક્ષિપ્તતાના હિતાર્થે અહીં તેની વિગતવાર ચર્ચા કરવામાં આવતી નથી.

૫૮. પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે, અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા કાર્યવાહી થવાની આશંકાથી, આ અદાલત સમક્ષ રિટ અરજી, વિશેષ નાગરિક અરજી નં. ૫૯૭૭/૧૯૮૮, અન્ય બાબતો સાથે, દાખલ કરી હતી, જેમાં પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર સંબંધિત દિશા-નિર્દેશ માગવામાં આવ્યો હતો; તે અરજીનો આ અદાલતે એવો આદેશ કરીને નિકાલ કર્યો હતો કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટરને રજૂઆત કરે અને અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટરને વધુમાં એવો નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હતો કે તેઓ ઉક્ત રજૂઆતનો કારણદર્શક આદેશ દ્વારા નિકાલ કરે. આ અદાલતે તા. ૮.૯.૧૯૮૮ના પસાર કરેલા આદેશના અનુસંધાને, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે તા. ૧૧.૯.૧૯૮૮ની રજૂઆત અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટરને કરી હતી. અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટરે તા. ૧૫.૧૨.૧૯૮૮નો આદેશ (આંક ૩૭) પસાર કરીને પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરની તા. ૧૧.૯.૧૯૮૮ની રજૂઆત નામંજૂર કરી હતી.

૫૯. નોંધપત્રકમાંથી સ્પષ્ટ થાય છે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે પોતે આપેલી સેવાઓ બદલ તેના બિલો રજૂ કર્યા હતા. ૨૧.૪.૧૯૮૯ના રોજ અપીલકર્તા નિગમે કારણ દર્શાવો નોટિસ (આંક ૪૭) જારી કરીને

પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને એ પરિસ્થિતિઓ સમજાવવા કહ્યું હતું કે જેમાં તે નિર્ધારિત ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો અને તે નિષ્ફળ જાય તો અપીલકર્તા નિગમને થયેલા રૂ.૨૭,૦૯,૮૯૭.૪૪ જેટલા સમગ્ર જહાજ ડિમરેજ માટે તેને જવાબદાર કેમ ન ઠેરવવો. ત્યારબાદ અપીલકર્તા નિગમે વધુ એક કારણ દર્શાવો નોટિસ તા. ૧૩.૮.૧૯૯૦ની (આંક ૩૯) જારી કરી, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરને તેનો ખુલાસો રજૂ કરવા તથા રૂ.૩૦,૯૨,૫૨૯.૭૯ જેટલા જહાજ ડિમરેજ માટે તેને જવાબદાર કેમ ન ઠેરવવો તે બતાવવા જણાવ્યું. તા. ૨૧.૪.૧૯૮૯ની કારણ દર્શાવો નોટિસ (આંક ૪૭) માં દર્શાવેલ રૂ.૨૭,૦૯,૮૯૭.૪૪ની રકમમાં ફેરફાર કરીને તેને રૂ.૩૦,૯૨,૫૨૯.૭૯ કરવામાં આવી. ત્યારબાદ અપીલકર્તા નિગમે તા. ૩૧.૮.૧૯૯૦નો આદેશ (આંક ૪૦) પસાર કરીને, કરારની જોગવાઈઓ અનુસાર ડિસ્ચાર્જ દર જાળવી રાખવામાં થયેલી તેની નિષ્ફળતાને કારણે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર સામે માંગણી ઊભી કરી, કારણ કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા સંભાળવામાં આવેલા ચાર વહાણોમાં અપીલકર્તા નિગમને રૂ.૩૦,૯૨,૫૨૯.૭૯ જેટલો લે-ટાઈમનો નુકસાન થયો હતો.

૬૦. કામ પૂર્ણ થયા બાદ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે રૂ.૨૫,૨૬,૦૦૧.૬૫ ની રકમનો દાવો કર્યો હતો, જેને અપીલકર્તા નિગમે સ્વીકારી નહોતી, જેના પરિણામે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે જામનગર ખાતે દીવાની ન્યાયાધીશ (સિનિયર

ડિવિઝન) સમક્ષ વ્યાજ સાથે રૂ.૩૦,૪૩,૮૩૨/- ની ડિકી માગતા વિશેષ સિવિલ વાદ નં ૧૬૬/૧૯૯૦ દાખલ કર્યો હતો.

૬૧. ત્યારબાદ, અપીલકર્તા નિગમે પણ વિશેષ દીવાની દાવો નં ૧૧૩/૧૯૯૧ દાખલ કરીને એવી ઘોષણા માગી કે વેરાવળ કરારના કામ માટે પ્રતિવાદી હેકેદારને ચુકવવાપાત્ર રકમમાંથી રકમ રોકી રાખવાનો અપીલકર્તા નિગમને હક છે. તેમજ માર્ગ પરિવહન નુકસાન, ગંતવ્યસ્થળે ઘટ વગેરે વિવિધ મથાળાઓ હેઠળ રૂ. ૩૦,૯૨,૫૨૯.૭૯ ની રકમ માટે હુકમનામું પણ માગવામાં આવ્યું.

૬૨. ઉપરોક્ત મુજબ, નીચલી અદાલતે તા. ૪.૫.૧૯૯૬ના સંયુક્ત ચુકાદા દ્વારા ખાસ દીવાની દાવો નં. ૧૬૬/૧૯૯૦ મંજૂર કરતાં એવો નિષ્કર્ષ આપ્યો કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર – મૂળ વાદી વિવિધ મથાળાઓ હેઠળ રૂ. ૩૦,૪૩,૮૩૨.૦૦ની રકમ, ૧૮%ના દરે વ્યાજ સાથે, વસૂલ કરવા હકદાર છે. જ્યારે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા રૂ. ૩૦,૯૨,૫૨૯.૭૯ની રકમની વસુલાત માટે દાખલ કરાયેલ ખાસ દીવાની દાવો નં. ૧૧૩/૧૯૯૧ નામંજૂર કરવામાં આવ્યો. નીચલી અદાલતે એવું પણ ઠરાવ્યું કે અપીલકર્તા નિગમ પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના રનિંગ બિલ્સમાંથી અથવા સુરક્ષા જમા રકમમાંથી કોઈપણ રકમ કપાત કરવા અથવા અટકાવી રાખવા હકદાર નથી.

૬૩. વ્યથિત થઈને, અપીલકર્તા નિગમે રોજી કરાર સંબંધે તા. ૪.૫.૧૯૯૬ના ઉક્ત સામાન્ય ચુકાદાને પડકારતી ઉપરોક્ત ફર્ટ અપીલ નં ૪૧૦૬/૧૯૯૬ અને ૪૧૦૭/૧૯૯૬ દાખલ કરી છે.

૬૪. હાલના પ્રથમ અપીલોના આ સમૂહમાં અપીલકર્તા નિગમે એવો આધાર ઉઠાવ્યો છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર સૂકા માલના કિસ્સામાં દરરોજ ઓછામાં ઓછા ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન તથા બલ્ક કેરિયર્સના કિસ્સામાં ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારવાની ફરજ હેઠળ હતો. તેમ છતાં, તેણે તે હાંસલ કર્યું નહોતું અને પોતાની કરારગત ફરજ બજાવવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો. પરિણામે, કરારની શરતો અને નિયમો મુજબ શિપિંગ ડિમેરજ/લેઈ ટાઈમની ખોટ/આવકની ખોટ માટે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પર પરત ચૂકવણી કરવાની ફરજ આવશ્યક બને છે.

આના વિરોધે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો એવો મામલો છે કે કલમ ૨૦ ના ભાગ-૧ ના ઉપખંડ (૯) મુજબ, ઘાટશુલ્ક, લાઈટરેજ, કેનેજ, જહાજમાંથી કિનારે બાર્જને ખેંચવા માટેની લોન્ચ ભાડા સેવા, વેગન ભાડા સેવાઓ, વધારાના સમયની ફી વગેરેના ખર્ચની ચુકવણી બંદર અને રેલવે સત્તાધિકારીઓને કરવાની ફરજ અપીલકર્તા નિગમની હતી, જેના બદલે બંદર સત્તાધિકારીઓએ આ સુવિધાઓ પ્રતિવાદી ઠેકેદારને પૂરી પાડવાની હતી. ખર્ચની ચુકવણી આ સુવિધાઓના બદલામાં હતી

અને કરારની શરતો મુજબ પ્રતિવાદી ઠેકેદારને આ ખર્ચ ચૂકવવાથી મુક્ત રાખવામાં આવ્યો હતો. પ્રતિવાદી ઠેકેદારનો એવો પણ મામલો છે કે નોંધપોથી પરથી, અર્થાત્ આંક ૩૪, ૮૮ અને ૯૦ પરથી, સ્પષ્ટ થાય છે કે અપીલકર્તા નિગમ તેમજ બંદર સત્તાધિકારીઓ પ્રતિવાદી ઠેકેદારને પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનના લઘુત્તમ ઉતાર દરને હાંસલ કરવા સક્ષમ બને તેવી આવશ્યક સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં નિષ્ફળ રહ્યા હતા. નોંધવું જરૂરી છે કે કલમ ૨૦ ના ભાગ-૧ ના ઉપખંડ (૧) માં ઉલ્લેખિત શરતો મુજબ, જહાજના આગમન સમયે લઘુત્તમ ઉતાર દર હાંસલ કરવાની ફરજ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પર હતી.

નીચલી અદાલતે પુરાવાની મૂલવણી કર્યા બાદ નોંધ્યું છે કે કરારના નિયમો અને શરતો મુજબ અને વિશેષ કરીને કલમ (૯) અનુસાર, અપીલકર્તા નિગમ વ્હાર્ફેજ, લાઈટરેજ, ટગ્સ વગેરેના શુલ્કો ચૂકવવા બાધ્ય હતું અને તેથી એવો અનુસંધાન નીકળે છે કે અપીલકર્તા નિગમે આ સુવિધાઓ પૂરી પાડવાની હતી.

૬૫. આ મુદ્દાનો નિર્ણય કરતા પહેલાં, અપીલકર્તા નિગમ, પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર અને બંદર સત્તાધિકારીઓ – ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ વચ્ચે થયેલા કેટલાક પત્રવ્યવહારનો ઉલ્લેખ કરવો યોગ્ય રહેશે.

૬૬. વર્તમાન કેસમાં, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે અપીલકર્તા નિગમને તા. ૧૮.૮.૧૯૮૮ના રોજ એક પત્રવ્યવહાર સંબોધ્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો ઉપરાંત આ જાણ કરવામાં આવી હતી કે નિર્ધારિત ઉતારદર હાંસલ કરવા માટે બંદરે ઉપલબ્ધ વર્તમાન સુવિધાઓ અપૂરતી છે. તે અનુસંધાને, અપીલકર્તા નિગમે તા. ૨૨.૮.૧૯૮૮ના રોજ બંદર સત્તાવાળાઓને એક પત્રવ્યવહાર સંબોધ્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો ઉપરાંત વધુમાં વધુ બાર્જ ઉપલબ્ધ કરાવવા વિનંતી કરવામાં આવી હતી જેથી રોડી બંદરે લંગરબદ્ધ અન્નધાન્ય વહાણમાંથી ઉતારકાર્ય ઝડપી બનાવી શકાય. અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા બંદર અધિકારીને સંબોધાયેલ તા. ૨૨.૮.૧૯૮૮ના ઉક્ત પત્રવ્યવહારનો સંબંધિત અંશ (આંક ૩૪) આ પ્રમાણે છે:—

“પોર્ટ

અધિકારી

બેડી/રોજી

બંદર, રોજી,

જિલ્લો

જામનગર

વિષય : ભારત સરકારની તરફથી વિદેશથી ઘઉં અને

ચોખાની આયાત, જે બેડી/રોજી બંદરે પહોંચે છે.

માનનીયશ્રી,

શક્ય છે કે તમે માહિતગાર હોવ કે બેડી/રોજી બંદરે આવનારી આયાતોનો જથ્થો રૂ.૫૫ લાખ એમટી સુધીનો છે, જે અન્ય નાના બંદરો પર આવનારી આવકો સાથે રજૂ કરવામાં આવ્યો છે. આ સંદર્ભમાં, ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ, જેમનો અમે અગાઉ સંપર્ક કર્યો હતો, તેમણે તમારા બંદરે તેમજ અન્ય બંદરો પર ઉપલબ્ધ હાલની સુવિધાઓની વિગતો પ્રદાન કરી હતી. ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવેલી આવશ્યક વિગતો દર્શાવતું નિવેદન તમારા તાત્કાલિક સંદર્ભ માટે સંલગ્ન છે.

આથી, રોજી બંદરે લંગર બાંધેલા અન્નધાન્યવાહક જહાજોમાંથી માલનું ઉતારકામ ઝડપી બનાવી શકીએ તે માટે શક્ય તેટલી વધુ બાર્જ ઉપલબ્ધ કરાવવા વિનંતી કરવામાં આવે છે.

આ બાબતમાં આપનો સહકાર તથા રોજી બંદરે અનાજ વહન કરનાર જહાજોના ઝડપી ફેરફારને નિરીક્ષણમાં રાખવા અને સુનિશ્ચિત કરવા માટે

ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવેલી સુવિધાઓ અંગેની
પુષ્ટિની એક પંક્તિ પ્રદાન કરશો.

આપનો વિશ્વાસુ,

એસડી/- વરિષ્ઠ

પ્રાદેશિક

વ્યવસ્થાપક માટે”

૬૭. ત્યારબાદ, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તા. ૨૩.૮.૧૯૮૮ના રોજ પોર્ટ અધિકારી – બેડી પોર્ટને સંબોધી એક પત્રવ્યવહાર (આંક ૮૯) કર્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે વિનંતી કરવામાં આવી હતી કે ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ઉતાર દર જાળવી રાખવા માટે, વહાણની પૂર્ણતા સુધી તેમાં દર્શાવેલી સુવિધાઓ જરૂરી રહેશે, અર્થાત્ (૧) પોર્ટ બાર્જસની ૨૨ સંખ્યા, (૨) બાર્જસ ખેંચવા માટે ટગ્સની ૩ સંખ્યા, (૩) શોર કેન્સની ૭ સંખ્યા અને (૪) રોઝી પોર્ટ ખાતે ટ્રાન્ઝિટ શેડ્સની ૩ સંખ્યા. તેની આગળના દિવસે, અપીલકર્તા નિગમે તા. ૨૪.૮.૧૯૮૮નો ટેલિગ્રામ સંદેશ (આંક ૫૧) બેડી પોર્ટ, જામનગરના પોર્ટ અધિકારીને ચોક્કસ માહિતી સાથે મોકલ્યો હતો, જેમાં જણાવાયું હતું કે “થાઇલેન્ડથી ૨૨૫૦૦ એમ.ટી. ચોખા લઈને આવેલું વહાણ સ્ટુરિયા સંપૂર્ણ જથ્થો ઉતારવા માટે તા. ૨૬.૮.૧૯૮૮ના રોજ અથવા તેની આસપાસ રોઝી

પહોંચવાની અપેક્ષા છે. તેથી, વહાણને ઝડપથી મુક્ત કરવા અને શિપિંગ ડિમરેજ ટાળવા માટે, અમારા સ્ટીવેડોર્સ દ્વારા માંગવામાં આવેલી પૂરતી સંખ્યામાં બાર્જસ/ટગ્સ/ટી.શેડ્સ વગેરે ઉપલબ્ધ કરાવવા આપને વિનંતી કરવામાં આવે છે.”

૬૮. તા. ૨૯.૮.૧૯૮૮ના રોજ, બેડી પોર્ટના પોર્ટ અધિકારીએ એક પત્રવ્યવહાર (આંક ૯૦) દ્વારા પ્રતિવાદી ઠેકેદારને જાણ કરી હતી કે, વહાણબેડાની સ્થિતિ તથા અન્ય સુવિધાઓને ધ્યાનમાં લેતા, અન્ય વરિષ્ઠ વહાણોની માંગણી અને હકને દબાવીને માત્ર એક જ વહાણને ઇચ્છિત સુવિધા આપી શકાશે નહીં. પોર્ટ સત્તાધિકારીએ તે જ તારીખના અન્ય પત્રવ્યવહારથી (આંક ૮૮) અપીલકર્તા નિગમને અન્ય બાબતો સાથે આ પણ જાણ કરી હતી કે, પોર્ટ પર ઉપલબ્ધ ટગ્સ, બાર્જ, કેન્સ અને ટ્રાન્ઝિટ શેડ્સની સુવિધાઓ પોર્ટનું સુચારુ અને અસરકારક કાર્યચાલન રહે તે માટે પ્રાથમિકતાના આધારે સમાન રીતે અને એકસાથે પૂરી પાડવાની રહે છે.

૬૯. આ રીતે, અપીલકર્તા નિગમ, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર અને બંદર અધિકારી – બેડી બંદર વચ્ચે થયેલ પત્રવ્યવહારની શ્રેણીનું સર્વાંગી વાંચન કરતાં, એ સ્પષ્ટ થાય છે કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તેને પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન/૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનના લઘુત્તમ ઉતાર દર હાંસલ કરવા સક્ષમ બને તે માટે આવશ્યક સુવિધાઓ પૂરી પાડવાની વિનંતી કરી હતી. જોકે, બંદર

અધિકારીએ, બધી સુવિધાઓ એક જ વહાણને અનન્ય રીતે આપી શકાતી નથી તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને, પ્રતિવાદી ઠેકેદારને તેવી સેવાઓ પૂરી પાડવામાં પોતાની અસમર્થતા વ્યક્ત કરી હતી.

૭૦. ઉપરોક્ત પરિણેદોમાં ચર્ચા કરવામાં આવ્યા મુજબ, અપીલકર્તા નિગમે પ્રતિવાદી ઠેકેદારને પૂરી પાડી આપવાની સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ ન કરાવવાને કારણે; જેથી તે સૂકા માલના કિસ્સામાં ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન અને બલ્ક માલના કિસ્સામાં ૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો નિર્ધારિત ઉતાર દર પ્રાપ્ત કરી શકે, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર માટે નિર્ધારિત ઉતાર દર પ્રાપ્ત કરવો શક્ય નહોતો અને પરિણામે કરારનું પાલન અશક્ય બન્યું હતું. વાસ્તવમાં, અપીલકર્તા નિગમ તરફથી થયેલી ચૂકને કારણે જ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર હવામાન અનુરૂપ કાર્યદિવસ દીઠ ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન/૨૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો નિર્ધારિત ઉતાર દર પ્રાપ્ત કરી શક્યો નહોતો. તેથી, એવું કહી શકાય નહિ કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે કરારની શરતોનો કોઈ ભંગ કર્યો હતો.

૭૧. આથી અલગ, નોંધપોથી પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરે અપીલકર્તા નિગમના મેનેજિંગ ડિરેક્ટરને સંબોધીને તા. ૧૧.૯.૧૯૮૮નું એક પ્રતિનિધિત્વ (આંક ૩૬) રજૂ કર્યું હતું, જેમાં અન્ય બાબતો ઉપરાંત વિવિધ ગિલા-શિકવાઓ ઉઠાવવામાં આવ્યા હતા, જેમાં આ ગિલો પણ સમાવાયેલો હતો કે જરૂરીયાતની સરખામણીએ જહાજોને ફાળવવામાં આવેલી સુવિધાઓ અત્યંત ઓછી છે અને તેથી કરારમાં

નિર્ધારિત મુજબનો ઉતાર દર હાંસલ કરવો મુશ્કેલ બનશે. ઉક્ત તા. ૧૧.૯.૧૯૮૮ના પ્રતિનિધિત્વના સંબંધમાં અપીલકર્તા નિગમે એક અહેવાલ તૈયાર કર્યો હતો, જેમાં અપીલકર્તા નિગમે પોતે જ આ હકીકત સ્વીકારી છે કે બંદર દ્વારા પૂરતી સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં આવે તો જ નિર્ધારિત ઉતાર દર હાંસલ કરી શકાય, જે હાલ બંદર પર વધેલા ટ્રાફિકને કારણે કરવામાં આવ્યું નથી. તા. ૨૧.૯.૧૯૮૮ના અહેવાલનો સંબંધિત અંશ (આંક ૮૪) આ પ્રમાણે છે:— “કારણ કે બંદર અધિકારી, બેડી બંદર, જામનગરે, તેમના પત્ર દ્વારા.”

નં.પી.ઓ.ટી/૮૪૦ તા. ૨૯.૮.૮૮, કોન્ટ્રાક્ટરના

પત્ર નં.

વી.પી.એસ.એ/એફ.સી.આઈ/સ્ટુરિયા/૮૭-૮૮

તા. ૨૩.૮.૮૮ના જવાબમાં, એ બાબતની પુષ્ટિ કરવામાં આવી છે કે આ બંદરે કાર્યરત પાંચ સ્ટીમરોને બંદરની સુવિધાઓ સમાન રીતે પ્રદાન કરવી આવશ્યક છે અને તે મુજબ અમારા જહાજને બંદર પાસે ઉપલબ્ધ જહાજબેડામાંથી સમાન હિસ્સો આપવામાં આવશે. તેનો અર્થ એ થાય છે કે, જ્યાં સુધી અને જ્યારે સુધી બંદર દ્વારા કોન્ટ્રાક્ટરને કરાર મુજબની ઉતારણીની ગતિ હાંસલ કરવા માટે પૂરતી બંદર સુવિધાઓ પ્રદાન કરવામાં ન આવે, ત્યાં સુધી

કોન્ટ્રાક્ટર કરારની શરતો મુજબ ઉતારણીની ગતિ આપી શકતો નથી.

અમારા ઠેકેદારે માંગવામાં આવેલ ઉતાર દરને પહોંચી વળવા માટે ૨૨ સંખ્યાની બાર્જિસ, ૩ સંખ્યાના ટગ્સ, ૭ સંખ્યાના કિનારાપરનાં કેન્સ અને ૩ ટ્રાન્કિટ શેડ્સની માંગણી કરી હતી. ઉપરોક્ત બાબતે, અમારા ઠેકેદારની આવશ્યકતા સામે, પોર્ટ સત્તાવાળાઓએ ૯.૯.૮૮ની સ્થિતિએ ૭૫૦ એમ.ટી. ક્ષમતા ધરાવતી ૪ બાર્જિસ, ૨ કિનારાપરનાં કેન્સ અને ૧ ટી.શેડ ઉપલબ્ધ કરાવ્યું હતું. ઉપરોક્ત રીતે પૂરી પાડવામાં આવેલી સુવિધાઓ કરાર મુજબ ઠેકેદાર દ્વારા હાંસલ કરવાનાં ઉતાર દરને પ્રાપ્ત કરવા માટે સ્પષ્ટપણે અપર્યાપ્ત છે. પોર્ટ

અધિકારી, બેડી બંદર, જામનગરએ પોતાના પત્ર નં પી.ઓ.ટી./૧૮૯ તા. ૨૯.૮.૮૮ દ્વારા, પ્રાદેશિક કાર્યાલય, અમદાવાદના પત્ર નં એસ એન્ડ સી/૧૬(૨)/૮૮ તા. ૨૨.૮.૮૮ ના જવાબમાં, બંદર પાસે ઉપલબ્ધ સુવિધાઓ અને તેના વિતરણ

અંગે વિગતવાર સમજાવ્યું છે, જેને કૃપા કરીને સંલગ્ન માનશો.

પાનું નં ૧૦. (ફકરો-૬)

ઠેકેદાર દ્વારા રજૂ કરવામાં આવેલી દલીલ સાચી છે, તેથી કોઈ ટિપ્પણીઓ નથી.

પાનું નં ૧૧. નિર્ધારિત ઉતાર દર માત્ર પૂરતી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ હોય તો જ હાંસલ કરી શકાય, જો તે બંદર દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવે; પરંતુ હાલ બંદરે વધેલા વાહનવ્યવહારને કારણે અને ઉપલબ્ધ બંદરીય સુવિધાઓ, જેમ કે કેન્સ, બાર્જેસ, ટગ્સ અને ટ્રાન્કિટ શેડ્સ વગેરે, ઘણી કામગીરીરત નૌકાઓમાં વહેંચવામાં આવતી હોવાથી, એવું હાલમાં કરવામાં આવતું નથી. ઉદાહરણ તરીકે, બાર્જેસ/કેન્સ/ટગ્સ વગેરેની વ્યવસ્થા કરવામાં આવે તો પણ ટ્રાન્કિટ શેડ્સ અને પોર્ટ લેવિંગ લેબની સુવિધાઓ ઉપરનો નિયંત્રણ માત્ર બંદરનો જ રહે છે.”

૭૨. તેથી, સ્પષ્ટ થાય છે કે અપીલકર્તા નિગમ પોતે જ એવો અભિપ્રાય ધરાવતું હતું કે બંદર દ્વારા ઠેકેદારને પૂરતી બંદર સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ

કરાવવામાં ન આવે ત્યાં સુધી, ઠેકેદાર કરારની શરતો અનુસાર અપેક્ષિત ઉતાર દર આપી શકતો નથી. વધુમાં, ઠેકેદાર દ્વારા ૨૨ સંખ્યાની બાર્જો વગેરેની માંગ કરવામાં આવી હતી અને ઉક્ત માંગની સામે બંદર સત્તાધિકારીઓ દ્વારા ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવેલી સુવિધાઓ ઓછી હતી. અપીલકર્તા નિગમે પોતે જ નિરીક્ષણ કર્યું હતું કે “ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવેલી સુવિધાઓ, કરાર મુજબ ઠેકેદાર દ્વારા ઉતાર દર હાંસલ કરવા માટે અત્યંત અપર્યાપ્ત છે”.

૭૩. વધુમાં, અપીલકર્તા નિગમના આંક ૧૧૭ પર તપાસવામાં આવેલા સાક્ષીએ સ્પષ્ટ રીતે સ્વીકાર્યું છે કે દૈનિક ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારકામ માટે ઓછામાં ઓછી ૧૦ બાર્જની આવશ્યકતા રહે. વધુમાં એવું પણ જણાવાયું છે કે બાર્જ વિવિધ ક્ષમતાવાળી ઉપલબ્ધ છે અને જો બાર્જોની ક્ષમતા ૧૦૦ ટન હોય, તો દરેક બાર્જ બે ફેરી કરે તો દૈનિક ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન ઉતારકામ કરી શકાય. ઉક્ત સાક્ષીએ પોતાના જિરહમાં સ્વીકાર્યું છે કે કોન્ટ્રાક્ટરને જરૂરી સંખ્યામાં બાર્જ પૂરી પાડવામાં પોર્ટ સત્તાધિકારીઓ અસમર્થ રહ્યા હતા, તે સાચું છે. વધુમાં એવું પણ સ્વીકારવામાં આવ્યું છે કે જરૂરી સંખ્યામાં બાર્જ પૂરી પાડવા માટે પોર્ટ સત્તાધિકારીઓને એક જ વાર નહીં પરંતુ વિવિધ પ્રસંગોએ વિનંતી કરવામાં આવી હતી. ઉક્ત સાક્ષીએ પોતાના જિરહમાં વધુમાં એ પણ સ્વીકાર્યું છે કે અપીલકર્તા નિગમે કોઈપણ જહાજ માટે વાસ્તવિક ડિમરેજ બાબતે કોઈ રકમ ચૂકવી

નથી. તા. ૨૨.૮.૧૯૮૮ના પત્રવ્યવહાર (આંક ૩૪) અને તા. ૨૧.૯.૧૯૮૮ના અહેવાલ (આંક ૮૪)ને ધ્યાનમાં લેતાં, નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે એ નિષ્કર્ષ પર પહોંચ્યું હતું કે પોર્ટ સત્તાધિકારીઓ તરફથી સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ ન હોવાને કારણે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર માટે દૈનિક ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનની લઘુત્તમ જથ્થાની ઉતારણી કરવી અશક્ય હતી અને પરિણામે, કરારમાંની તે શરત અમલપાત્ર નહોતી. તે મુજબ, અપીલકર્તા નિગમને ડિસ્પેચ મનીના નુકસાન અથવા ડિમરેજ ચાર્જિસ બાબતે કોઈ રકમનો દાવો કરવાનો હકદાર માનવામાં આવ્યો નહોતો અને તેથી અપીલકર્તા નિગમ કોઈ રકમ રોકી રાખવા અથવા તેની સમાયોજન કરવા હકદાર નહોતો.

૭૪. નોંધ પર ઉપલબ્ધ સમગ્ર પુરાવાના આધારે અને વિશેષ કરીને આંક ૩૩, ૩૪, ૫૦, ૫૧, ૮૮, ૮૯ અને ૯૦ના આધારે, નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે આ નિષ્કર્ષ પર પહોંચી છે કે તમામ ખર્ચ નિગમ દ્વારા વહન કરવાના હતા અને કરારના પાલન માટેની આવશ્યક શરતોમાંથી એક પૂરતી સંખ્યામાં બાર્જિસ, ટગ્સ વગેરેની ઉપલબ્ધતા હતી, જેના વિના કામ પૂર્ણ થવું શક્ય ન હતું. નીચલી અદાલતે વધુમાં એવું પણ ઠરાવ્યું છે કે અપીલકર્તા નિગમે જરૂરી સંખ્યામાં સુવિધાઓ પૂરી પાડી શક્યું ન હોવાથી તેણે પોતે જ કરારનો ભંગ કર્યો હતો અને તેથી, ઉક્ત જવાબદારી પ્રતિવાદી ઠેકેદાર સામે અમલમાં મૂકી શકાય તેવી નથી. તેથી, એવું કહી

શકાય નહીં કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર ડિસ્ચાર્જ દર હાંસલ કરવાની પોતાની ફરજમાં નિષ્ફળ ગયો હતો. ઉક્ત પરિસ્થિતિઓમાં નીચલી અદાલતે પ્રશ્નનો નિર્ણય પ્રતિવાદી ઠેકેદારના પક્ષમાં અને અપીલકર્તા નિગમ વિરુદ્ધ એવો આપ્યો હતો કે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ ન કરાવવામાં આવવાને કારણે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટનનો ન્યૂનતમ દરે ડિસ્ચાર્જ કરવું અશક્ય હતું અને પરિણામે, કરારમાંની શરત અમલમાં મૂકી શકાય તેવી નહોતી. ઉપરોક્ત ચર્ચાને ધ્યાનમાં લેતાં, અમે એ મત પર છીએ કે નોંધ પર ઉપલબ્ધ પુરાવાના આધારે, અપીલકર્તા નિગમ તરફથી સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં ચૂક રહી હતી એવા નિષ્કર્ષે પહોંચવામાં નીચલી અદાલતે કોઈ ભૂલ કરી નથી.

૭૫. કારણ કે આ અદાલતે પણ એવું ઠરાવ્યું છે અને સહમતિ વ્યક્ત કરી છે કે બંદર સત્તાધિકારીઓ મારફતે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ ન કરવામાં આવતા, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર માટે પ્રતિદિન ૧૫૦૦ મેટ્રિક ટન જેટલી ન્યૂનતમ માત્રાની ઉતારણીની ફરજ નિભાવવી અશક્ય હતી અને તે સંદર્ભે અપીલકર્તા તરફથી પોતાની ફરજનો ભંગ થયો હતો, તેથી આ અદાલતના વિચારાર્થે ઊભો થતો પ્રશ્ન એ છે કે શું અપીલકર્તા નિગમ શીપિંગ ડિમરેજ/લે ટાઈમના નુકસાન/ડિસ્પેચ મની ન કમાઈ શકવાના નુકસાન તરીકે રૂ.૩૦,૯૨,૫૨૯/- ની રકમનો દાવો કરી શક્યું હોત.

૭૬. અપીલકર્તા નિગમનો એવો કેસ છે કે, પ્રતિવાદી ઠેકેદારે લઘુત્તમ ઉતાર જથ્થા અંગે ખાસ કરીને સંમતિ આપી હોવા છતાં, તે દરેક વહાણ દીઠ લઘુત્તમ ઉતાર દર જાળવી શક્યો નહોતો અને તે મુજબ, નિર્ધારિત ઉતાર દરના આધારે ગણવામાં આવેલ ડિમરેજ વસૂલ કરવા હેતુસર તારીખ ૨૧.૪.૧૯૮૮ની કારણદર્શક નોટિસ (આંક ૪૭) જારી કરવામાં આવી હતી. એમ જણાવવામાં આવ્યું છે કે અપીલકર્તા નિગમને કુલ રૂ. ૨૭,૦૯,૮૯૭.૪૪ જેટલી રકમનું શિપિંગ ડિમરેજ સહન કરવું પડ્યું છે અને પ્રતિવાદી ઠેકેદારને એ પરિસ્થિતિ સમજાવવા કહેવામાં આવ્યું હતું કે તે નિર્ધારિત દર હાંસલ કરવામાં શા માટે નિષ્ફળ ગયો અને સમગ્ર શિપિંગ ડિમરેજ માટે તેને જવાબદાર કેમ ઠેરવવામાં ન આવે. ઉક્ત નોટિસનો જવાબ પ્રતિવાદી ઠેકેદારે તારીખ ૧૧.૫.૧૯૮૮ના રોજ (આંક ૪૯) આક્ષેપોને નકારીને અને નીચે મુજબ મુદ્દાઓ દર્શાવી આપ્યો હતો; પ્રથમ, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર વિવિધ ચાર્જસના ભરણાથી મુક્ત હતો, બીજું, અપીલકર્તા નિગમ પર સુવિધાઓ પૂરી પાડવાની ફરજ હતી અને ત્રીજું, જરૂરી સુવિધાઓ પોર્ટ અધિકારીએ પૂરી પાડી નહોતી અને એ જ કારણસર પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પોતાની ફરજનું પાલન કરી શક્યો નહોતો, જેના પરિણામે ઉક્ત પાલન અશક્ય બની ગયું હતું.

૭૭. ત્યારબાદ અપીલકર્તા નિગમે તા. ૧૩.૮.૧૯૯૦નો અન્ય એક નોટિસ (આંક ૩૯) બહાર પાડ્યો, જેમાં જણાવ્યું ડિમરેજ બાબતની રકમ સિવાયની વિગતો સમાન હતી. રૂપિયા ૨૭,૦૯,૮૯૭.૪૪ના બદલે તે

રકમમાં સુધારો કરીને રૂપિયા ૩૦,૯૨,૫૨૯.૭૯ કરવામાં આવી હતી. નોંધપોથી પરથી એવું પ્રગટ થાય છે કે ત્યારબાદ તા. ૩૧.૮.૧૯૯૦ના આદેશ દ્વારા અપીલકર્તા નિગમે અંતિમ માંગણી ઊભી કરી હતી અને અન્યો ઉપરાંત એવું જણાવ્યું હતું કે પ્રતિવાદી ઠેકેદારે કરારની જોગવાઈઓ મુજબ ડિસ્ચાર્જ દર જાળવી રાખવામાં નિષ્ફળ જવાથી, તેને ચાર વહાણોમાં લેઈ-ટાઈમનું નુકસાન રૂપિયા ૩૦,૯૨,૫૨૯.૭૯ જેટલું થયું હતું.

૭૮. ઉપર અહીં વિશદ રીતે પહેલેથી જ ચર્ચા કરવામાં આવી છે કે, સુવિધાઓ પૂરી પાડવામાં અપીલકર્તા નિગમ તરફથી ચૂક રહી હતી અને પરિણામે, પ્રતિવાદી ઠેકેદાર પોતાની ફરજ બજાવી શક્યો નહોતો, જેના કારણે કરારની શરતોનું પાલન કરવું અશક્ય બન્યું હતું. અપીલકર્તા નિગમ તરફથી કરારની શરતો અને નિયમોનું ઉલ્લંઘન થયેલ હોવાથી, શિપિંગ ડિમરેજ/લેઈ ટાઈમના નુકસાન બાબતે તેની દ્વારા કરવામાં આવેલ દાવો નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે નકારી કાઢ્યો છે. તેથી, નીચલી અદાલતે લીધેલા આ અભિપ્રાય સાથે અમે સંપૂર્ણ સહમત છીએ કે અપીલકર્તા નિગમને શિપિંગ ડિમરેજ/લેઈ ટાઈમના નુકસાન બાબતે કોઈપણ રકમ મેળવવાનો હક નથી.

૭૯. નીચલી અદાલતે આ નિષ્કર્ષ પર આવી હતી કે પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા કોઈ ભંગ કરવામાં આવ્યો નહોતો અને અપીલકર્તા નિગમને કોઈ

નુકસાન થયું નથી, અને તેથી અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા સુરક્ષા જમા રકમમાંથી કોઈપણ રકમ રોકી રાખવા અથવા જપ્ત કરવા માટે કાયદામાં કોઈ ચુકિતપૂર્ણ આધાર નહોતો. વેરાયટી બોડી બિલ્ડર્સ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા (પૂર્વોક્ત) ના કેસમાં પ્રતિપાદિત સિદ્ધાંત લાગુ કરતાં, નીચલી અદાલત યોગ્ય રીતે આ નિષ્કર્ષ પર આવી છે કે વ્યવસાયના સામાન્ય પ્રવાહમાં સુરક્ષા જમા રકમ પરત કરવાની મનશા હોય છે અને વિવાદિત રકમ કરારના યોગ્ય પાલનની સુરક્ષા માટે જમા તરીકે રાખવામાં આવે છે, અને પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા કોઈ ભંગ ન હોવાથી, પરિણામે અપીલકર્તા નિગમને કોઈ નુકસાન થયું નથી, અને તેથી અપીલકર્તા નિગમને સુરક્ષા જમા રકમમાંથી કોઈપણ રકમ રોકી રાખવા અથવા જપ્ત કરવા માટે કોઈ ચુકિતપૂર્ણ આધાર ઉપલબ્ધ નહોતો. તેથી, આ અદાલતનું મત છે કે અપીલકર્તા નિગમ પ્રતિવાદી ઠેકેદારની કોઈ કથિત જવાબદારી સામે સુરક્ષા જમા રકમનું સમાયોજન કરવામાં ન્યાયસંગત નહોતું.

૮૦. જ્યાં સુધી દાવાઓ, અર્થાત્ ગંતવ્ય અછત અને ડબલ સિલાર્દનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી નીચલી અદાલતે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના દાવાઓ મંજૂર કર્યા છે. ગંતવ્ય અછતના દાવા અંગે ધ્યાન દોરતાં, નીચલી અદાલત આ નિષ્કર્ષે આવી છે કે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરની ફરજ રેલવે સત્તાધિકારીઓને થેલાઓ સોંપે તે જ ક્ષણે સમાપ્ત થઈ ગઈ હતી. વધુમાં, અપીલકર્તા નિગમે તેને નુકસાન થયું હતું અથવા નુકસાન ઘટાડવા માટે

તેણે જરૂરી પગલાં લીધાં હતાં તે અસરનો કોઈ પુરાવો રજૂ કર્યો ન હતો. પરિણામે, ગંતવ્ય અછત બાબતે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના બિલોમાંથી કોઈ રકમ કપાત કરવા માટે અપીલકર્તા નિગમની તરફથી કોઈ ચુકિતપૂર્ણ કારણ નહોતું. તેથી, નોંધ પર ઉપલબ્ધ સામગ્રીના આધારે, નીચલી અદાલતે ગંતવ્ય અછત બાબતે રૂ.૩૪,૮૧૫/- નો દાવો મંજૂર કર્યો છે. નીચલી અદાલતે નોંધેલા તારણો તર્કવિરુદ્ધ છે અને કોઈ પુરાવા પર આધારિત નથી અથવા જે પુરાવો ઉપલબ્ધ હતો તેની નીચલી અદાલતે વિચારણા કરી નથી, એમ દર્શાવીને અપીલકર્તા નિગમ ઉપરોક્ત તારણોને ખંડિત કરવામાં સમર્થ થયું નથી. આ બાબતમાં અપીલના મેમોરેન્ડમમાં સ્પષ્ટ મૌન છે.

૮૧. ડબલ સ્ટિચિંગના અન્ય દાવા તરફ વળીએ તો, નિર્ધિષ્ટ રીતે, ડબલ સ્ટિચિંગનું કામ પ્રતિવાદી ઠેકેદાર દ્વારા અપીલકર્તા નિગમના કહ્યા મુજબ કરવામાં આવ્યું હતું અને અપીલકર્તા નિગમે પણ ડબલ સ્ટિચિંગ માટે ૦.૮૫ પૈસા મંજૂર કર્યા હતા. જોકે, અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા ૧૦ પૈસા કેમ મંજૂર કરવામાં આવ્યા નહોતા તે બાબતે કોઈ યોગ્ય કારણ રજૂ કરવામાં આવ્યું નહોતું. નીચલી અદાલતે યોગ્ય રીતે નોંધ્યું છે કે નોંધપોથી પરથી એવું પ્રગટ થાય છે કે ૦.૮૫ પૈસા ઓફર કરવામાં આવ્યા હતા, જે મંજૂર કરવામાં આવ્યા, અને જ્યારે સિંગલ સ્ટિચિંગના દર પ્રતિ બેગ ૧૦ પૈસા હતા ત્યારે અડધો પૈસો ઓછો ચૂકવવાનો પ્રસ્તાવ શા

માટે કરવામાં આવ્યો તે અંગે અપીલકર્તા નિગમ દ્વારા કોઈ આધાર રજૂ કરવામાં આવ્યો નહોતો. તે મુજબ, નીચલી અદાલતે એવો નિષ્કર્ષ કર્યો હતો કે જ્યારે ડબલ સ્ટિચિંગનું કામ પ્રતિવાદી હેકેદાર દ્વારા અપીલકર્તા નિગમના કહ્યા મુજબ કરવામાં આવ્યું હતું અને કોઈ યોગ્ય કારણના અભાવે, વધારાના કામ માટે સમાન રકમ, એટલે કે ૧૦ પૈસા, ચૂકવવા જોઈએ. નીચલી અદાલતે ડબલ સ્ટિચિંગ માટે પ્રતિવાદી હેકેદાર દ્વારા કરવામાં આવેલા વધારાના કામ બાબતે રૂ.૩,૦૧,૫૦૩.૨૦ નો દાવો યોગ્ય રીતે મંજૂર કર્યો છે. આ અદાલતનું માનવું છે કે ડબલ સ્ટિચિંગ બાબતે રૂ.૩,૦૧,૫૦૩.૨૦ ના ઉક્ત દાવાને મંજૂર કરવામાં નીચલી અદાલતે કોઈ ભૂલ કરી નથી.

૮૨. અપીલકર્તા નિગમના વિવિધ દાવાઓ તરફ ધ્યાન દોરતાં, નામે કે, (૧) રૂ. ૩૯,૩૬૨.૭૨ માટે માર્ગ પરિવહન નુકસાન, (૨) રૂ. ૫૪,૨૦૬.૪૦ની રકમ માટે ૧૩૯ બોરીઓની ગંતવ્ય અછત, (૩) રૂ. ૧,૬૭૧.૨૨ માટે છ બોરીઓની ગંતવ્ય અછત, (૪) રૂ. ૩,૬૧૪.૨૬ની રકમ માટે સફાઈ બાબતનો દાવો, (૫) રૂ. ૪,૮૩૦.૭૬ માટે તેલથી પ્રભાવિત ચોખા બાબતનો દાવો, (૬) ખાતરથી પ્રદૂષિત લાલ ઘઉં બાબતનો દાવો

રૂ.૬,૭૦૦/- અને (૭) રૂ.૮,૫૮૩.૦૦ ની ગણી બેગ્સ બાબતનો દાવો, અંગે નોંધવું આવશ્યક છે કે, નીચલી અદાલતે

સ્પષ્ટ રીતે અવલોકન કરીને એવો નિષ્કર્ષ નોંધ્યો છે કે અપીલકર્તા નિગમે જણાવેલ નુકસાન અથવા હાનિ સાબિત કરવા માટે કોઈ સ્વતંત્ર પુરાવો રજૂ કર્યો નહોતો. તેના પર ખાતાની ચોપડાઓમાં નોંધો, વાઉચરો વગેરે દ્વારા દાવાઓના સમર્થનમાં કંઈક પુરાવો રજૂ કરવાની ફરજ હતી; તેમ છતાં, અપીલકર્તા નિગમે પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટર પર જણાવેલ જવાબદારી નિશ્ચિત કરી શકાય તેવો પૂરતો પુરાવો રજૂ કર્યો નથી અને તેથી, નીચલી અદાલતે તે દાવાઓ નામંજૂર કર્યા હતા. અપીલકર્તા નિગમ દલીલો દરમિયાન અથવા અપીલ મેમોમાં પણ નીચલી અદાલતે કરેલી કોઈ ભૂલ દર્શાવી શક્યું નથી અને તેથી, અપીલકર્તા નિગમે ઉઠાવેલા દાવાઓ સુધી, આ અદાલત નીચલી અદાલતે નોંધેલા નિષ્કર્ષો સાથે સહમત છે.

૮૩. વેરાવળ કરાર તેમજ રોઝી કરારમાં પ્રસ્તુત થયેલા તથ્યો એકસરખા છે. વ્યાજ તથા પૂર્વનિર્ણિતતા સંબંધિત મુદ્દાઓનો પહેલાના પરિચ્છેદોમાં અગાઉથી જ વિચાર અને વિગતવાર ચર્ચા કરવામાં આવી ચૂકી છે અને તેથી, તથ્યો એકસરખા હોવાથી, ઉપરોક્ત નિષ્કર્ષો વ્યાજ તથા પૂર્વનિર્ણિતતા એમ બંને પાસાઓને, જ્યાં સુધી રોઝી કરારનો સંબંધ છે, નિયંત્રિત કરશે.

૮૪. ઉપરોક્ત ચર્ચાને ધ્યાનમાં રાખીને, ડિસ્પેચ રકમના ૫૦%ના દાવાને પ્રતિવાદી કોન્ટ્રાક્ટરના પક્ષમાં ખોટી રીતે મંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો અને

તે હદ સુધી, ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૫/૧૯૯૬આંશિક રીતે મંજૂર કરવામાં આવે છે; જ્યારે, ફર્સ્ટ અપીલ નં ૪૧૦૬ સન ૧૯૯૬, ૪૧૦૭/૧૯૯૬અને ૪૧૦૮/૧૯૯૬ એથી નામંજૂર કરવામાં આવે છે. ખર્ચ બાબતે કોઈ આદેશ નહીં.

૮૫. રજિસ્ટ્રીને આદેશ આપવામાં આવે છે કે સ્પેશિયલ સિવિલ સૂટ નં.૧૪૫ ઓફ ૧૯૯૦ અને ૧૧૨ ઓફ ૧૯૯૧ ના રેકૉર્ડ અને કાર્યવાહી તેમજ સ્પેશિયલ સિવિલ સૂટ નં.૧૬૬/૧૯૯૦ અને ૧૧૩/૧૯૯૧ ના રેકૉર્ડ અને કાર્યવાહી સંબંધિત અદાલતમાં પરત મોકલે.

હસ્તાક્ષર/ –

(આર.એમ. છાયા, ન્યાયાધીશ)

એસડી/ –

(સંગીતા કે. વિશેન, ન્યાયાધીશ)

રવિ પી. પટેલ

Translation of this Judgement has been provided by

M/S Hyperlink E-Solutions Pvt. Ltd.

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદીત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહીં. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====