

=====

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

DISCLAIMER: The translated judgment 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 judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

મેસર્સ લક્ષ્મી બેંગલ સ્ટોર્સ

વિરુદ્ધ

યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય

૬ ડિસેમ્બર, ૧૯૯૦

[કુલદીપ સિંહ અને કે. રામાસ્વામી, ન્યાયમૂર્તિઓ]

ઇન્ડિયન રેલવેઝ એક્ટ : કલમ ૭૭-બી--માલના ગુકસાન માટે
વળતરનો દાવો--મુદત--શરૂઆતનો મુદ્દો--શું કન્સાઈનર કન્સાઈન કરેલા
માલનું મૂલ્ય બદલવા માટે હકદાર છે.

અપીલકર્તાએ ૩ જૂન, ૧૯૬૪ ના રોજ ફિરોઝાબાદથી શ્રીકાકુલમ સુધી
બંગડીઓના કન્સાઈનમેન્ટ માટે રેલ-વેગન બુક કરાવી હતી. તેણે કન્સાઈન
કરેલા માલનું મૂલ્ય રૂ. ૨૫,૦૦૦ જાહેર કર્યું હતું. કાયની બંગડીઓથી ભરેલી

વેગન ૨૨ જૂન, ૧૯૬૪ ના રોજ અકસ્માતનો ભોગ બની હતી અને તેને નુકસાન થયું હતું. ગંતવ્ય સ્થાને ૪ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૬૪ ના રોજ અપીલકર્તાને માલની ઓપન એસેસમેન્ટ ડિલિવરી (ખુદી આકારણી ડિલિવરી) આપવામાં આવી હતી. અપીલકર્તાએ જોયું કે અડધાથી વધુ બંગડીઓ ક્ષતિગ્રસ્ત થઈ ગઈ હતી.

અપીલકર્તાએ એવા આધારે રૂ. ૩૨,૮૬૯.૮૭ ના વળતરનો દાવો કર્યો હતો કે બંગડીઓનું વાસ્તવિક મૂલ્ય રૂ. ૫૬,૮૩૭.૦૪ હતું. સામાવાળાઓએ અન્ય બાબતોની સાથે સાથે એવા આધારે દાવાનો વિરોધ કર્યો હતો કે અપીલકર્તા માલનું મૂલ્ય વધારીને વળતરનો દાવો કરી શકે નહીં. એવો પણ બચાવ લેવામાં આવ્યો હતો કે અકસ્માતની તારીખથી, જ્યારે મિલકતને નુકસાન થયું હતું, ૩ વર્ષની મુદત વીતી ગયા પછી દાવો દાખલ કરવામાં આવ્યો હોવાથી, તે ધ લિમિટેશન એક્ટના અનુચ્છેદ ૧૦ હેઠળ મુદત બહાર (બાર બાય લિમિટેશન) છે.

ટ્રાયલ કોર્ટે ઠેરવ્યું કે ૪ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૬૪ થી મુદતની ગણતરી કરતાં, જ્યારે માલના નુકસાનની માત્રા જાણીતી થઈ હતી, દાવો મુદતમાં હતો. જોકે, કોર્ટે એવું ઠેરવીને દાવો રદ કર્યો કે સામાવાળા એવો તર્ક કરવા માટે પ્રતિબંધિત (એસ્ટોપ્ડ) હતા કે માલનું મૂલ્ય રૂ. ૨૫,૦૦૦ ની જાહેર કરેલી રકમ કરતાં વધુ હતું.

હાઈકોર્ટે, અપીલમાં, મુદતના મુદ્દે તેમજ મૂલ્યાંકન પર ટ્રાયલ કોર્ટના તારણો ઉલટાવી દીધા હતા. હાઈકોર્ટે એવા નિષ્કર્ષ પર આવી હતી કે અપીલકર્તા

કન્સાઈન કરેલા માલનું મૂલ્ય રૂ. ૫૬,૮૩૭.૦૪ તરીકે કલેમ કરવા માટે હકદાર હતો અને કન્સાઈનમેન્ટ બુક કરાવતી વખતે મૂલ્ય અંગેની ઘોષણાનું કોઈ મહત્વ નહોતું. જોકે, હાઈકોર્ટે એવા આધારે અપીલ રદ કરી હતી કે દાવો મુદત બહાર હતો.

આ કોર્ટ સમક્ષ અપીલકર્તા વતી એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે મુદતના હેતુઓ માટે ગણતરીનો મુદ્દો ૪ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૬૪ હોવો જોઈએ. બીજી તરફ, સામાવાળાઓ દ્વારા એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે અપીલકર્તાને માલના તે મૂલ્યાંકનથી પાછા હટવાની મંજૂરી આપી શકાય નહીં જે તેણે કન્સાઈનમેન્ટ બુક કરાવતી વખતે જાહેર કર્યું હતું.

અપીલ રદ કરતા, આ કોર્ટે,

ઠેરવ્યું: (૧) દાવાની તારીખથી ત્રણ વર્ષ કરતાં વધુ સમય પહેલાં માલને નુકસાન થયું હતું તે સ્થાપિત કરવાના રેલવે પ્રશાસનના બોજમાંથી તેને મુક્ત કરવામાં હાઈકોર્ટ ન્યાયી ન હતી. [૪૬૦-૭]

યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિરુદ્ધ અમરસિંહ, [૧૯૬૦] ૨ એસ.સી.આર. ૭૫ અને જેટમલ ભોજરાજ વિરુદ્ધ દાર્જિલિંગ હિમાલયન રેલ્વે કંપની લિમિટેડ, [૧૯૬૩] ૨ એસ.સી.આર. ૮૩૨, નો સંદર્ભ લેવામાં આવ્યો.

(૨) અકસ્માતની જાણકારીથી કદાચ એવી ધારણા ઊભી થઈ હશે કે અકસ્માતમાં માલને નુકસાન થયું હતું પરંતુ દાવાની તારીખથી ૩ વર્ષ પહેલાં

નુકસાન થયું હતું તે સાબિત કરવાનો બોજ રેલવે દ્વારા પૂરો કરવો પડશે. સામાવાળાઓએ તેમ કર્યું છે તે દર્શાવવા માટે રેકૉર્ડ પર કોઈ સામગ્રી નથી. રેલવે પ્રશાસનને તેના બોજમાંથી મુક્ત કરવામાં હાઈકોર્ટ ન્યાયી ન હતી. તેથી, આ મુદ્દા પર હાઈકોર્ટનું તારણ રદ કરવામાં આવે છે. [૪૬૨-બી-સી]

(૩) અપીલકર્તાને તેની અનુકૂળતા મુજબ અને તેના લાભ માટે કન્સાઈન કરેલા માલનું મૂલ્ય બદલવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં. માલના મૂલ્યને સાબિત કરવા માટે અપીલકર્તા દ્વારા ટ્રાયલ કોર્ટ સમક્ષ રજૂ કરાયેલા બિલો કન્સાઈનમેન્ટ બુક કરાવતી વખતે અસ્તિત્વમાં હોવા જોઈએ. ટ્રાયલ વખતે રૂ. ૫૬,૮૩૭.૦૪ ના તેના દાવા સામે તેણે બુકિંગ વખતે માલનું મૂલ્ય રૂ. ૨૫,૦૦૦ કેમ જાહેર કર્યું તેનું કોઈ સ્પષ્ટીકરણ આપવામાં આવ્યું નથી. અપીલકર્તાના વલણમાં કોઈ ન્યાયીપણું (ઈક્વિટી) નથી. ‘વ્યવહારમાં વાજબીપણું’ (ફેરપ્લે ઇન એક્શન) નો નિયમ માંગ કરે છે કે અપીલકર્તાને તેણે સ્વેચ્છાએ જાહેર કરેલા કન્સાઈન કરેલા માલના મૂલ્યાંકન પર કાયમ રાખવામાં આવે. [૪૬૩-ઈ-જી]

યુની લાલ વિરુદ્ધ ગવર્નર જનરલ, એ.આઈ.એર. ૧૯૪૯ મદ્રાસ ૭૫૪, ને માન્ય રાખવામાં આવ્યો.

સિવિલ અપીલ અધિકારક્ષેત્ર : સિવિલ અપીલ નં. ૫૧૭ / ૧૯૭૬.

અપીલ નં. ૫૫૨ / ૧૯૭૦ માં આંધ્રપ્રદેશ હાઈકોર્ટના તારીખ ૨૪.૭.૧૯૭૪ ના ચુકાદા અને હુકમનામામાંથી.

અપીલકર્તા માટે એ. સુબ્બા રાવ.

સામાવાળાઓ માટે આર.બી. દાતાર, રાજેન્દ્ર સિંઘવી, બી.કે. પ્રસાદ અને સી.વી.એસ. રાવ.

કોર્ટનો ચુકાદો ન્યાયમૂર્તિ કુલદીપ સિંહ દ્વારા આપવામાં આવેલ.

મેસર્સ લક્ષ્મી બેંગલ સ્ટોર્સે યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા મારફત ઇસ્ટર્ન રેલ્વે અને સાઉથ-ઈસ્ટર્ન રેલ્વે સામે વળતર માટે દાવો દાખલ કર્યો હતો. ટ્રાયલ કોર્ટે દાવો રદ કર્યો હતો. અપીલમાં હાઈકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચે ગુણદોષના આધારે ટ્રાયલ કોર્ટના તારણો ઉલટાવી દીધા હતા પરંતુ દાવો મુદત બહાર હોવાના આધારે અપીલ રદ કરી હતી. સ્પેશિયલ લીવ પિટિશન દ્વારા આ અપીલ હાઈકોર્ટના ચુકાદા સામે દાખલ કરવામાં આવી છે.

અમે જરૂરી હકીકતો જણાવી શકીએ છીએ. અપીલકર્તાએ ૩ જૂન, ૧૯૬૪ ના રોજ ફિરોઝાબાદથી શ્રીકાકુલમ સુધી બંગડીઓના કન્સાઈનમેન્ટ માટે રેલ-વેગન બુક કરાવી હતી. તેણે કન્સાઈન કરેલા માલનું મૂલ્ય રૂ. ૨૫,૦૦૦ જાહેર કર્યું હતું. કાયની બંગડીઓથી ભરેલી વેગન ૨૨ જૂન, ૧૯૬૪ ના રોજ ગાંગુલી રેલ્વે સ્ટેશને અકસ્માતનો ભોગ બની હતી અને તેને નુકસાન થયું હતું. ત્યારબાદ, રેલવે સત્તાવાળાઓ દ્વારા બંગડીઓના કેસોને બીજી વેગનમાં સ્થાનાંતરિત કરવામાં આવ્યા હતા. આ કન્સાઈનમેન્ટ ૨૫ જુલાઈ, ૧૯૬૪ ના રોજ શ્રીકાકુલમ પહોંચ્યું હતું અને ૪ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૬૪ ના રોજ અપીલકર્તાને માલની ઓપન એસેસમેન્ટ ડિલિવરી આપવામાં આવી હતી. અપીલકર્તાએ જોયું

કે અડધાથી વધુ બંગડીઓ ક્ષતિગ્રસ્ત થઈ ગઈ હતી. અપીલકર્તાના જણાવ્યા મુજબ બંગડીઓનું વાસ્તવિક મૂલ્ય રૂ. ૫૬,૮૩૭.૦૪ હતું અને તેને પરત કરવામાં આવેલ બિન-ક્ષતિગ્રસ્ત માલનો જથ્થો રૂ. ૨૭,૭૫૨.૮૭ નો હતો. આથી અપીલકર્તાએ રૂ. ૩૨,૮૬૮.૮૭ ના વળતરનો દાવો કર્યો હતો. સામાવાળાઓએ અપીલકર્તાના દાવાનો વિરોધ કર્યો હતો. એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે સમગ્ર કન્સાઈનમેન્ટનું મૂલ્ય રૂ. ૨૫,૦૦૦ તરીકે જાહેર કર્યા પછી, અપીલકર્તા તેનું મૂલ્ય વધારીને રૂ. ૫૬,૮૩૭.૦૪ કરીને વળતરનો દાવો કરી શકે નહીં. એવું પણ જણાવવામાં આવ્યું હતું કે ઈન્ડિયન રેલ્વેઝ એક્ટની કલમ ૭૭-બી ની જોગવાઈઓને ધ્યાનમાં રાખીને અપીલકર્તા વળતર મેળવવા હકદાર નથી. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે અકસ્માતની તારીખથી ૩ વર્ષની મુદત વીતી ગયા પછી દાવો દાખલ કરવામાં આવ્યો હોવાથી, જ્યારે મિલકતને ગુકસાન થયું હતું, તે ધ લિમિટેશન એક્ટના અનુચ્છેદ ૧૦ હેઠળ મુદત બહાર છે.

ટ્રાયલ કોર્ટે તેના તારીખ ૭ ફેબ્રુઆરી, ૧૯૭૦ ના ચુકાદામાં નીચે મુજબના તારણો કાઢ્યા હતા:

૧. ૨૦ જૂન, ૧૯૬૪ ના રોજ થયેલો અકસ્માત રેલવે કર્મચારીઓની બેદરકારી અને અસાવધાનીને કારણે થયો હતો અને તે કુદરતી આફત નહોતો.

૨. ક્ષતિગ્રસ્ત બંગડીઓ ૪ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૬૪ ના રોજ અપીલકર્તા-વાદીને સોંપવામાં આવી હતી, જ્યારે માલના ગુકસાનની માત્રા

જાણીતી થઈ હતી. ૪ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૬૪ થી મુદતની ગણતરી કરતાં, દાવો મુદતની અંદર હતો.

૩. કેસની હકીકતોને ઇન્ડિયન રેલ્વેઝ એક્ટની કલમ ૭૭-બી લાગુ પડતી નથી.

૪. અપીલકર્તા-વાદીએ માલનું મૂલ્ય રૂ. ૨૫,૦૦૦ જાહેર કર્યું હોવાથી, તે સદરહુ મૂલ્ય તે રકમ કરતાં વધુ હતું તેવી દલીલ કરવા માટે પ્રતિબંધિત (એસ્ટોપ્ડ) હતો.

ઉપરોક્ત તારણોને ધ્યાનમાં રાખીને, અપીલકર્તાને રેલવે પાસેથી રૂ. ૨૭,૭૫૪.૮૭ ના મૂલ્યનો ક્ષતિરહિત માલ પરત મળ્યો હોવાથી, જે મૂલ્ય જાહેર કરાયેલા મૂલ્ય કરતાં વધુ હતું, ટ્રાયલ કોર્ટ દ્વારા તેનો દાવો રદ કરવામાં આવ્યો હતો.

હાઈકોર્ટે ટ્રાયલ કોર્ટના એ તારણોને માન્ય રાખ્યા હતા કે અકસ્માત રેલવે કર્મચારીઓની બેદરકારીને કારણે થયો હતો અને ઇન્ડિયન રેલ્વેઝ એક્ટની કલમ ૭૭-બી લાગુ પડતી નથી. જોકે, હાઈકોર્ટે મુદતના મુદ્દે તેમજ મૂલ્યાંકન પર ટ્રાયલ કોર્ટના તારણો ઉલટાવી દીધા હતા. હાઈકોર્ટે એવા નિષ્કર્ષ પર આવી હતી કે અપીલકર્તા કન્સાઈન કરેલા માલનું મૂલ્ય રૂ. ૫૬,૮૩૭.૦૪ તરીકે કલેમ કરવા હકદાર હતો અને કન્સાઈનમેન્ટ બુક કરાવતી વખતે મૂલ્ય અંગેની ઘોષણાનું કોઈ મહત્ત્વ નહોતું. હાઈકોર્ટે છેવટે એવા આધારે અપીલ રદ કરી હતી કે દાવો મુદત બહાર હતો.

અપીલકર્તા વતી ઉપસ્થિત રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી એ. સુબ્બા રાવે એવી રજૂઆત કરી છે કે હાઇકોર્ટે અકસ્માતની તારીખથી મુદતની ગણતરી કરવામાં ભૂલ કરી છે. તેમના મતે જ્યાં સુધી માલની ખુદી ડિલિવરી આપવામાં ન આવે ત્યાં સુધી માલ મોકલનાર ચોક્કસપણે જાણી શકતો નથી કે અકસ્માતમાં માલને નુકસાન થયું છે કે નહીં અને કઈ હદ સુધી નુકસાન થયું છે. તેથી, તેઓ એવી દલીલ કરે છે કે મુદતના હેતુ માટે ગણતરીનો મુદ્દો ૪ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૬૪ હોવો જોઈએ જ્યારે ક્ષતિગ્રસ્ત માલ અપીલકર્તાને સોંપવામાં આવ્યો હતો. અમે આ દલીલની ચકાસણી કરવા માંગતા નથી કારણ કે અમારો એવો અભિપ્રાય છે કે દાવાની તારીખથી ત્રણ વર્ષ કરતાં વધુ સમય પહેલાં માલને નુકસાન થયું હતું તે સાબિત કરવાના બોજમાંથી રેલવે વહીવટીતંત્રને મુક્ત કરવામાં હાઇકોર્ટ વાજબી ન હતી. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિરુદ્ધ અમરસિંહ, [૧૯૬૦] ૨ એસ.સી.આર. ૭૫ માં આ કોર્ટે નીચે મુજબ ઠેરવ્યું હતું:

“હવે પ્રશ્ન એ છે કે, દાવેદાર સામે અનુચ્છેદ ૩૦ હેઠળ મુદતનો સમયગાળો ક્યારે શરૂ થાય છે? અનુચ્છેદ ૩૦ સામેનો ત્રીજો સ્તંભ ઉલ્લેખ કરે છે કે સદરહુ દાવો નુકસાન અથવા ક્ષતિ થયાની તારીખથી એક વર્ષની અંદર કરવામાં આવવો જોઈએ. મુદતના આધારે વાદીને દાવોમાંથી બાકાત કરવા માંગતા પ્રતિવાદી પર એ સાબિત કરવાનો બોજ છે કે દાવાની તારીખથી એક વર્ષ કરતાં વધુ સમય પહેલાં નુકસાન થયું હતું. આ સિદ્ધાંત સ્વયં-સ્પષ્ટ છે અને કોઈ ટાંકણાની જરૂર નથી.” (જૂના કાયદા હેઠળનો અનુચ્છેદ ૩૦ એ નવા કાયદા હેઠળનો અનુચ્છેદ ૧૦ છે અને મુદતનો

સમયગાળો ૩ વર્ષ છે)”.

ફરીથી જેટમલ ભોજરાજ વિરુદ્ધ દાર્જિલિંગ હિમાલયન રેલ્વે કંપની લિમિટેડ, [૧૯૬૩] ૨ એસ.સી.આર. ૮૩૨ માં આ કોર્ટે કાનૂની સ્થિતિનો પુનરોચ્ચાર નીચે મુજબ કર્યો હતો:

“સ્તંભ ૩ મુજબ શરૂઆતનો મુદ્દો માલને થયેલા નુકસાન અથવા ક્ષતિની તારીખ હશે. હવે જ્યારે કોઈ કન્સાઈનર દ્વારા માલ કન્સાઈન કરવામાં આવે છે ત્યારે તે ચોક્કસ તારીખ જાણી શકવાની સ્થિતિમાં હોતો નથી કે જેના પર નુકસાન અથવા ક્ષતિ થઈ હોય. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિરુદ્ધ અમરસિંહ, [૧૯૬૦] ૨ એસ.સી.આર. ૭૫ માં આ કોર્ટે ઠેરવ્યું છે કે મુદતના આધારે વાદીને અટકાવવા માંગતા રેલવે વહીવટીતંત્ર પર એ સાબિત કરવાનો બોજ રહેશે કે દાવો દાખલ કરવાના એક વર્ષ કરતાં વધુ સમય પહેલાં નુકસાન અથવા ક્ષતિ થઈ હતી.”

દાવો દાખલ કરવામાં આવ્યો તે પહેલાં ૩ વર્ષ કરતાં વધુ સમય પહેલાં માલને નુકસાન થયું હતું તે દર્શાવવા માટે સામાવાળા રેલવે વહીવટીતંત્ર દ્વારા કોઈ પુરાવા રજૂ કરવામાં આવ્યા ન હતા. નીચેની કોઈપણ અદાલતો દ્વારા આ બાબતે કોઈ તારણ આપવામાં આવ્યું નથી. હાઈકોર્ટે નીચે મુજબના શબ્દોમાં અપીલકર્તા વિરુદ્ધ આ મુદ્દાનો નિર્ણય કર્યો હતો:

“હાલના કેસમાં, વાદીએ જુબાની આપી હતી કે ખુફી ડિલિવરી લીધા પછી તેણે પૂછપરછ કરી હતી અને તેને જાણવા મળ્યું હતું કે અથડામણ

અને ટ્રાન્સશિપમેન્ટને કારણે ગુકસાન થયું હતું. અથડામણ અને ટ્રાન્સશિપમેન્ટ ક્યારે થયું હતું તે જાણ્યા પછી જો વાદીએ મુદતના નિર્ધારિત સમયગાળામાં દાવો દાખલ ન કર્યો હોય તો તે પોતે જ દોષિત હતો.”

“અમારી સમક્ષના કેસમાં, વાદીનો ખુદનો કેસ એવો હતો કે અથડામણની તારીખે અને ટ્રાન્સશિપમેન્ટની તારીખે માલને ગુકસાન થયું હતું. આથી ગુકસાન ક્યારે થયું હતું તે સાબિત કરવાના બોજમાંથી રેલવે વહીવટીતંત્ર મુક્ત થઈ ગયું હતું. ધ લિમિટેશન એક્ટની કલમ ૧૫ સાથે વાંચતા ધ લિમિટેશન એક્ટના અનુચ્છેદ ૧૦ દ્વારા નિર્ધારિત મુદત કરતાં વધુ સમય પછી દાવો દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો.”

અમે હાઈકોર્ટ સાથે સંમત નથી. હકીકતનું વર્ણન કરવા માટે દાવામાં અકસ્માતની તારીખનો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો. એવો પણ દાવો કરવામાં આવ્યો હતો કે વાદીને ૪ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૬૪ ના રોજ ગુકસાન વિશે જાણ થઈ જ્યારે તેને માલની ખુદી ડિલિવરી મળી. અકસ્માતની જાણકારીથી કદાચ એવી ધારણા ઊભી થઈ હશે કે અકસ્માતમાં માલને ગુકસાન થયું હતું પરંતુ દાવાની તારીખથી ૩ વર્ષ પહેલાં ગુકસાન થયું હતું તે સાબિત કરવાનો બોજ રેલવે દ્વારા પૂરો કરવો પડશે. સામાવાળાઓએ તેમ કહ્યું છે તે દર્શાવવા માટે રેકૉર્ડ પર કોઈ સામગ્રી નથી. રેલવે વહીવટીતંત્રને તેના બોજમાંથી મુક્ત કરવામાં હાઈકોર્ટ ન્યાયી ન હતી. તેથી, અમે આ મુદ્દા પર હાઈકોર્ટના તારણોને રદ કરીએ છીએ.

અમે રેલવે વિરુદ્ધ મુદતનો મુદ્દો નક્કી કર્યો હોવાથી સામાવાળાઓ વતી ઉપસ્થિત રહેલા વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી આર.બી. દાતારની અન્ય મુદ્દા પરની દલીલ સાથે વ્યવહાર કરવો જરૂરી બન્યો છે. તેમણે એવી રજૂઆત કરી છે કે હાઈકોર્ટે માલના મૂલ્યાંકનના મુદ્દે ટ્રાયલ કોર્ટના તારણને ખોટી રીતે બાજુ પર રાખ્યું હતું. તેમના જણાવ્યા મુજબ, અપીલકર્તાને માલના તે મૂલ્યાંકનથી પાછા હટવાની મંજૂરી આપી શકાય નહીં જે તેણે કન્સાઈનમેન્ટ બુક કરાવતી વખતે જાહેર કર્યું હતું. અપીલકર્તાએ કન્સાઈન કરેલા માલનું મૂલ્ય રૂ. ૨૫,૦૦૦ હોવાનું જાહેર કર્યું હોવાથી, તે હવે તેના માટે રૂ. ૫૬,૮૩૭.૦૪ નો દાવો કરી શકે નહીં.

અમારી વિચારણા માટેનો પ્રશ્ન એ છે કે શું રેલવે વહીવટીતંત્ર અપીલકર્તાને માલ બુક કરાવતી વખતે તેના દ્વારા જાહેર કરાયેલા મૂલ્યાંકન કરતાં વધુ વળતર ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે, જોકે આવું જાહેર કરવા માટે તે કોઈ કાનૂની જવાબદારી હેઠળ ન હતો.

શ્રી દાતાર યુની લાલ વિરુદ્ધ ગવર્નર જનરલ, એ.આઈ.એર. ૧૯૪૯ મદ્રાસ ૭૫૪ પરથી સમર્થન મેળવે છે, જેમાં ચુકાદો આપનાર ન્યાયમૂર્તિ મેક સાહેબે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું:

“નિર્ણય માટેનો એક રસપ્રદ મુદ્દો એ છે કે શું જો વાદી બોક્સની સામગ્રીનું મૂલ્યાંકન કરવાની કોઈ કાનૂની જવાબદારી હેઠળ ન હોવા છતાં, પોતાની મેળે તેમ કરે છે, તો શું રેલવે કંપની તેના પોતાના મૂલ્યાંકન કરતાં વધુ વળતર ચૂકવવા માટે કાયદેસર રીતે જવાબદાર છે મારો

એવો અભિપ્રાય છે કે જ્યાં માલ મોકલનાર રેલવે દ્વારા મોકલવામાં આવેલા બોક્સ અને તેની સામગ્રીનું મૂલ્યાંકન કરવાની જવાબદારી પોતાની જાતે લે છે, ત્યારે રેલવે કંપની પાસેથી તે મૂલ્યાંકન કરતાં વધુ કંઈપણ માંગવાનું અને બોક્સમાં વધુ મૂલ્યવાન વસ્તુઓ હોવાનું દાવો કરવાનું તેના માટે શક્ય નથી, જે કથનનું ખંડન કરવામાં રેલવે કંપનીને ભારે મુશ્કેલી પડી શકે છે.”

ચુની લાલના કેસ (ઉપરોક્ત) ની હાઈકોર્ટે નોંધ લીધી હતી પરંતુ હાઈકોર્ટે નીચે મુજબના શબ્દોમાં ન્યાયમૂર્તિ મેક દ્વારા લેવામાં આવેલા દ્રષ્ટિકોણ સાથે અસંમતિ દર્શાવી હતી:

“વિદ્વાન ન્યાયાધીશે તે સિદ્ધાંત જણાવ્યો નથી કે જેના પર તેઓ પોતાના નિષ્કર્ષનો આધાર રાખતા હતા. જો તેમનો દ્રષ્ટિકોણ એવો હોત કે કન્સાઈનર ઘોષણામાં દર્શાવેલ મૂલ્ય કરતાં વધુ માંગવા માટે પ્રતિબંધિત (એસ્ટોપ્ડ) હતો, તો જ્યાં સુધી રેલવે વહીવટીતંત્રે ઘોષણામાં સમાવિષ્ટ રજૂઆતના અનુસંધાનમાં કંઈક કર્યું ન હોય ત્યાં સુધી કોઈ એસ્ટોપલ કેવી રીતે હોઈ શકે તે અમે સમજી શકતા નથી. વિદ્વાન ન્યાયાધીશે માલના વાસ્તવિક મૂલ્ય વિશેના દાવાને નકારવામાં રેલવે વહીવટીતંત્રની મુશ્કેલીનો ઉલ્લેખ કર્યો હતો. તે માત્ર પુરાવા અને સાબિતીની બાબત છે અને અમે વિચારીએ છીએ કે કન્સાઈનર માટે એ સાબિત કરવામાં વધુ મુશ્કેલી પડશે કે માલનું વાસ્તવિક મૂલ્ય તેણે પોતે સ્વેચ્છાએ જાહેર કર્યું

હતું તેના કરતાં વધુ હતું. તેથી, અમે ઠેરવીએ છીએ કે ફોરવર્ડિંગ નોટમાં ઉલ્લેખિત મૂલ્યાંકન વાદીને બંધનકર્તા નથી.”

અમે વિવાદિત મુદ્દા પર વિચારપૂર્વક વિચારણા કરી છે. અમારો એવો અભિપ્રાય છે કે અપીલકર્તાને તેની અનુકૂળતા મુજબ અને તેના લાભ માટે કન્સાઇન કરેલા માલનું મૂલ્ય બદલવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં. માલનું મૂલ્ય સાબિત કરવા માટે અપીલકર્તા દ્વારા ટ્રાયલ કોર્ટ સમક્ષ રજૂ કરાયેલા બિલો કન્સાઇનમેન્ટ બુક કરાવતી વખતે અસ્તિત્વમાં હોવા જોઈએ. ટ્રાયલ વખતે રૂ. ૫૬,૮૩૭.૦૪ ના તેના દાવા સામે તેણે બુકિંગ વખતે માલનું મૂલ્ય રૂ. ૨૫,૦૦૦ કેમ જાહેર કર્યું તેનું કોઈ પણ પ્રકારનું સ્પષ્ટીકરણ આપવામાં આવ્યું નથી. અપીલકર્તાના વલણમાં અમને કોઈ ન્યાયીપણું જણાતું નથી. ‘વ્યવહારમાં વાજબીપણું’ (ફિરપ્તે ઇન એક્શન) નો નિયમ માંગ કરે છે કે અપીલકર્તાને તેણે સ્વેચ્છાએ જાહેર કરેલા કન્સાઇન કરેલા માલના મૂલ્યાંકન પર કાયમ રાખવામાં આવે. ચુની લાલના કેસ (ઉપરોક્ત) માં ન્યાયમૂર્તિ બેક દ્વારા વ્યક્ત કરાયેલા દ્રષ્ટિકોણને અમે માન્ય રાખીએ છીએ. અમે આ સંબંધમાં હાઇકોર્ટના તારણોને રદ કરીએ છીએ અને ટ્રાયલ કોર્ટના તારણોને પુનઃસ્થાપિત કરીએ છીએ.

મુદ્દાઓ પરના ઝિંગ-ઝેંગ (ઉલટસુલટ) તારણો છતાં, અપીલકર્તા માટે અંતિમ પરિણામ એ જ રહે છે. ખર્ચ અંગે કોઈ આદેશ વિના અપીલ રદ કરવામાં આવે છે.

અપીલ રદ થઈ.

This judgment has been translated using an AI-assisted translation tool.

=====

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

DISCLAIMER: The translated judgment 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 judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====