

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.

=====

[૨૦૧૪] ૬ એસ.સી.આર. ૧૧૪૩

નોર્થ ઇસ્ટર્ન રેલવે અને અન્ય

વિરુદ્ધ

ટ્રિપલ એન્જિનિયરિંગ વર્ક્સ

(સિવિલ અપીલ નં. ૬૨૭૫/૨૦૧૪)

ઓગસ્ટ ૧૩, ૨૦૧૪

[રંજન ગોગોઈ અને એમ. વાય. ઇકબાલ, ન્યાયમૂર્તિઓ]

ધ આનિટ્રિશન એન્ડ કોન્સિલિએશન એક્ટ, ૧૯૯૬: કલમ ૧૧ (૬) –
લવાદની નિમણૂક – કરારમાં રેલવે અધિકારીઓ દ્વારા લવાદની જોગવાઈ –
હાઈકોર્ટે નિવૃત્ત મુખ્ય ન્યાયાધીશને લવાદ તરીકે નિયુક્ત કર્યા –
ઠેરવ્યું: જોકે કલમ ૧૧ જણાવે છે કે હાઈકોર્ટે પક્ષકારો વચ્ચેના કરાર મુજબ
લવાદની નિમણૂક કરવી જોઈએ, પરંતુ આ ખ્યાલમાં બદલાવ આવ્યો છે, એ

અર્થમાં કે જોકે પક્ષકારો વચ્ચેના કરારનું પાલન થવું જોઈએ, તેમ છતાં અપવાદરૂપ સંજોગોમાં તેમાંથી વિચલન સ્વીકાર્ય છે – પ્રસ્તુત કેસમાં, રેલવે અધિકારીની નિમણૂકની જરૂરિયાત ધરાવતી સમજૂતીથી વિપરીત નિવૃત્ત ન્યાયાધીશની નિમણૂક માન્ય છે કારણ કે કોન્ટ્રાક્ટરે બે કરારોના કથિત ગેરકાયદે અંત માટે પોતાના દાવા રજૂ કર્યા પછી બે દાયકા સુધી લવાદની કાર્યવાહી પૂર્ણ થઈ ન હતી – સદર એક્ટ હેઠળ કોર્ટની સત્તાનો ઉપયોગ તેમાં પૂરા પાડવામાં આવેલ ઉપાયને અસરકારક બનાવવા અને તેમાં વિચારવામાં આવેલી પદ્ધતિને સરળ બનાવવા માટે થવો જોઈએ – એવી પરિસ્થિતિમાં જ્યાં સદર એક્ટ હેઠળની પ્રક્રિયા અને કાર્યવાહી નિર્રથક બની ગઈ હોય, ત્યાં લવાદોની નિમણૂકની સંમત શરતોમાંથી વિચલન કરવાની કોર્ટની સત્તા સ્વીકારવી આવશ્યક છે – હાઈકોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલ હુકમથી કોઈ ત્રુટિ કે ગેરકાયદેસરતા અથવા ન્યાયની નિષ્ફળતા થઈ હોવાનું કહી શકાય નહીં જેથી કોઈ હસ્તક્ષેપની જરૂર પડે.

સામાવાળા-કોન્ટ્રાક્ટરને આપવામાં આવેલા કરારો રદ કરવામાં આવ્યા હતા અને વર્ષ ૧૯૯૬ માં લવાદની કાર્યવાહી શરૂ થઈ હતી, તેમ છતાં હજુ સુધી એવોર્ડ પસાર કરવામાં આવ્યો ન હતો. કરારમાં રેલવે અધિકારીઓ દ્વારા લવાદની જોગવાઈ હતી. હાઈકોર્ટે એક નિવૃત્ત મુખ્ય ન્યાયાધીશને લવાદ તરીકે નિયુક્ત કર્યા હતા.

પ્રસ્તુત અપીલમાં વિચારણા માટે ઉપસ્થિત થયેલો પ્રશ્ન એ હતો કે શું હાઈકોર્ટ કરારની સામાન્ય શરતોની કલમ ૬૪(૩)(એ)(૨) અને (૩) ના માળખાની બહાર જવા માટે અને એક નિવૃત્ત મુખ્ય ન્યાયાધીશને લવાદ તરીકે નિયુક્ત કરવા માટે યોગ્ય હતી.

અપીલ રદ કરતાં, કોર્ટે ઠેરવેલ કે:

૧. કરારની સામાન્ય શરતોની જોગવાઈઓએ દર્શાવ્યું હતું કે પક્ષકારો વચ્ચેના કરાર મુજબ લવાદોની પેનલ અનિવાર્યપણે ગેઝેટેડ રેલવે અધિકારીઓ જ હોવી જોઈએ; લવાદોની પેનલમાં કોઈપણ ખાલી જગ્યા તે જ રીતે ભરવાની રહેશે જે રીતે પ્રારંભિક પેનલની રચના કરવાની જરૂર હોય છે. [ફક્ટો ૪]
[૧૧૫૦-સી-ડી]

૨. આ "પરંપરાગત ખ્યાલ" કે હાઈકોર્ટે ધ આબિટ્રિશન એન્ડ કોન્સિલિએશન એક્ટ, ૧૯૯૬ ની કલમ ૧૧ હેઠળ પોતાની સત્તાનો ઉપયોગ કરતી વખતે પક્ષકારો વચ્ચેના કરાર મુજબ લવાદની નિમણૂક કરવી જોઈએ, તેમાં એસ પાઈપલાઈન કોન્ટ્રાક્ટ્સ કેસમાં નોંધપાત્ર ઘટાડો જોવા મળ્યો હતો જેમાં આ કોર્ટે એવો મત સ્વીકાર્યો હતો કે જોકે પક્ષકારો વચ્ચેના કરારનું પાલન થવું જોઈએ, અપવાદરૂપ સંજોગોમાં તેમાંથી વિચલન સ્વીકાર્ય રહેશે. વધુ નોંધપાત્ર વિકાસ તે પછી તુરંત જ ભારત બેટરી મેન્યુફેક્ચરર કેસના નિર્ણયમાં આવ્યો જેમાં એવું ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે એકવાર વ્યથિત પક્ષકાર સદર એક્ટની કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ હાઈકોર્ટમાં અરજી દાખલ કરે છે, ત્યારે સામા

પક્ષકાર કરારની શરતો મુજબ લવાદ(દો) ની નિમણૂક કરવાનો પોતાનો અધિકાર ગુમાવી દેશે. તેનો ગર્ભિત અર્થ એ થાય છે કે કોર્ટ કરારની શરતોથી વિચલિત થવા માટે મુક્ત રહેશે. એસ પાઈપલાઈન કોન્ટ્રાક્ટ્સ અને ભારત બેટરી મેન્યુફેક્ચરર વચ્ચેનો દેખીતો વિરોધાભાસ આ કોર્ટની ત્રણ ન્યાયાધીશોની બેંચ દ્વારા નોર્ધન રેલવે એડમિનિસ્ટ્રેશનમાં ઉકેલવામાં આવ્યો હતો જ્યાં કલમ ૧૧ ની પેટા-કલમ (૬) માં આવતા "જરૂરી પગલાં લેવા" શબ્દપ્રયોગને ધ્યાનમાં લઈને અને આગળ એવું ઠેરવીને કે સદર શબ્દપ્રયોગને સદર એક્ટની કલમ ૧૧ ની પેટા-કલમ (૮) ની જરૂરિયાત સાથે વાંચવો પડશે, સદર એક્ટની કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ હાઈકોર્ટના અધિકારક્ષેત્ર પર ભાર મૂકવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો હતો. સિંઘ બિલ્ડર્સ સિન્ડિકેટમાં, નિર્દિષ્ટ અધિકારીઓની નિમણૂકની જરૂરિયાત ધરાવતા કરારથી વિપરીત નિવૃત્ત ન્યાયાધીશની નિમણૂકને એ આધારે માન્ય રાખવામાં આવી હતી કે એક દાયકાથી વધુ સમય સુધી લવાદની કાર્યવાહી પૂર્ણ થઈ ન હતી જેના કારણે પ્રક્રિયાની મજાક બની ગઈ હતી. આ કોર્ટે તેમાં સૂચન કર્યું હતું કે સરકાર, વૈધાનિક સત્તામંડળો અને સરકારી કંપનીઓએ સેવારત અધિકારીઓની નિમણૂકની જોગવાઈ કરતી લવાદ કલમોને તબક્કાવાર રીતે સમાપ્ત કરવા પર વિચાર કરવો જોઈએ અને લવાદમાં વ્યાવસાયિકતાને પ્રોત્સાહન આપવું જોઈએ. [ફકરા પ, ૬] [૧૧૫૦-ઈ-જી; ૧૧૫૧-એ-સી, જી; ૧૧૫૨-એ-બી]

એસ પાઈપલાઈન કોન્ટ્રાક્ટ્સ (પી) લિમિટેડ વિરુદ્ધ ભારત પેટ્રોલિયમ કોર્પોરેશન લિમિટેડ (૨૦૦૭) ૫ એસ.સી.સી. ૩૦૪; યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા

વિરુદ્ધ ભારત બેટરી મેન્યુફેક્ચરિંગ કંપની (પી) લિમિટેડ (૨૦૦૭) ૭ એસ.સી.સી. ૬૮૪; નોર્ધન રેલવે એડમિનિસ્ટ્રેશન, મિનિસ્ટ્રી ઓફ રેલવે, નવી દિલ્હી વિરુદ્ધ પટેલ એન્જિનિયરિંગ કંપની લિમિટેડ (૨૦૦૮) ૧૦ એસ.સી.સી. ૨૪૦; યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિરુદ્ધ સિંઘ બિલ્ડર્સ સિન્ડિકેટ (૨૦૦૯) ૪ એસ.સી.સી. ૫૨૩; પુંજ લોયડ લિમિટેડ વિરુદ્ધ પેટ્રોનેટ એમએચબી લિમિટેડ (૨૦૦૬) ૨ એસ.સી.સી. ૬૩૮ – પર આધાર રાખવામાં આવ્યો.

૩. સદર એક્ટની કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ કાર્યવાહી શરૂ થઈ ગયા પછી પોતાના લવાદની નિમણૂક કરવાના કરાર હેઠળના પક્ષકારના અધિકારોની જમીનો સિદ્ધાંત ડીપ ટ્રેડિંગ કંપનીમાં વધુ ઔપચારિક રીતે સમાવિષ્ટ થયો હતો, જે અલબત્ત કલમ ૧૧ (૮) ની જોગવાઈઓને આધીન હતો, જે જોગવાઈને કોઈપણ સંજોગોમાં નોર્ધન રેલવે એડમિનિસ્ટ્રેશનમાં ફરજિયાત નહીં પરંતુ માત્ર સદર એક્ટની કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી વખતે તેને ધ્યાનમાં રાખવાની જરૂરિયાતને મૂર્તિમંત કરતી ગણવામાં આવી હતી. [ફકરો ૭] [૧૧૫૨-ડી-ઈ]

ઇન્ડિયન ઓઇલ કોર્પોરેશન લિમિટેડ અને અન્ય વિરુદ્ધ રાજા ટ્રાન્સપોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ (૨૦૦૯) ૮ એસ.સી.સી. ૫૨૦; ડીપ ટ્રેડિંગ કંપની વિરુદ્ધ ઇન્ડિયન ઓઇલ કોર્પોરેશન અને અન્ય (૨૦૧૩) ૪ એસ.સી.સી. ૩૫; દાતાર સ્પિયગિયર્સ લિમિટેડ વિરુદ્ધ ટાટા ફાઇનાન્સ લિમિટેડ (૨૦૦૦) ૮ એસ.સી.સી. ૧૫૧ – પર આધાર રાખવામાં આવ્યો.

૪. પ્રસ્તુત કેસમાં, કરારની સામાન્ય શરતોની કલમ ૬૪(૩)(એ)(૨) અને (૩) માં કરાર હેઠળ નિમણૂક કરવાના લવાદોની રેલવે અધિકારી હોવા સિવાયની કોઈ ચોક્કસ લાયકાત નિર્ધારિત કરવામાં આવી ન હતી. જો લવાદ સમજૂતી કોઈ લવાદની કોઈપણ ચોક્કસ લાયકાત(તો) ની સ્પષ્ટ જોગવાઈ કરતી હોય તો પણ, યોગ્ય કેસમાં કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ કામ કરતી કોર્ટની તેમાંથી વિચલિત થવાની સત્તા છીનવાઈ જશે નહીં. સ્વીકાર્ય રીતે, કરારમાંથી ઉદ્ભવતા વિવાદો અને મતભેદોના સંદર્ભમાં એવોર્ડ હજુ પસાર થવાનો બાકી હતો. જોકે અપીલકર્તા-રેલવેએ તેની દલીલોમાં એવો દાવો કરવાનો નબળો પ્રયાસ કર્યો હતો કે સદર કરારમાંથી ઉદ્ભવતા લવાદની પ્રક્રિયાને અંતિમ રૂપ આપવામાં આવ્યું છે, પરંતુ તેના સમર્થનમાં કોર્ટ સમક્ષ કોઈપણ પ્રકારની સામગ્રી રજૂ કરવામાં આવી ન હતી. કરારમાંથી ઉદ્ભવતા વિવાદો અને મતભેદોના નિરાકરણ માટેની લવાદ કાર્યવાહી શરૂ પણ થઈ ન હતી. બંને કરારોના કથિત ગેરકાયદે અંત માટે કોન્ટ્રાક્ટરે પોતાના દાવા રજૂ કર્યા પછી લગભગ બે દાયકાનો સમય વીતી ગયો હતો. પરિસ્થિતિ ચિંતાજનક અને ઓછામાં ઓછું કહીએ તો વ્યથિત કરનારી છે. સદર એક્ટ હેઠળ કોર્ટની સત્તાનો ઉપયોગ તેમાં પૂરા પાડવામાં આવેલ ઉપાયને અસરકારક બનાવવા અને તેમાં વિચારવામાં આવેલી પદ્ધતિને સરળ બનાવવા માટે થવો જોઈએ. એવી પરિસ્થિતિમાં જ્યાં સદર એક્ટ હેઠળની પ્રક્રિયા અને કાર્યવાહી નિર્રથક બની ગઈ હોય, ત્યાં લવાદોની નિમણૂકની સંમત શરતોમાંથી વિચલન કરવાની કોર્ટની સત્તા સ્વીકારવી આવશ્યક છે. હાઈકોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલ હુકમથી કોઈ

ત્રુટિ કે ગેરકાયદેસરતા અથવા ન્યાયની નિષ્ફળતા થઈ હોવાનું કહી શકાય નહીં જેથી કોઈ હસ્તક્ષેપની જરૂર પડે. [ફકરો ૮] [૧૧૫૨-એફ-૭; ૧૧૫૩-એ-ઈ]

કેસ કાયદાનો સંદર્ભ:

ચુકાદાનો સંદર્ભ	સ્થિતિ	ફકરા નં.
૨૦૦૭ (૪) એસ.સી.આર. ૭૭૭	આધાર રાખવામાં આવ્યો	ફકરો ૫
૨૦૦૭ (૮) એસ.સી.આર. ૮૮૩	આધાર રાખવામાં આવ્યો	ફકરો ૫
(૨૦૦૬) ૨ એસ.સી.સી. ૬૩૮	આધાર રાખવામાં આવ્યો	ફકરો ૫
૨૦૦૮ (૧૨) એસ.સી.આર. ૨૧૬	આધાર રાખવામાં આવ્યો	ફકરો ૫
૨૦૦૮ (૧૩) એસ.સી.આર. ૫૧૦	આધાર રાખવામાં આવ્યો	ફકરો ૫
૨૦૦૭ (૮) એસ.સી.આર. ૮૮૩	આધાર રાખવામાં આવ્યો	ફકરો ૫
૨૦૦૮ (૩)	આધાર રાખવામાં	ફકરો ૬

એસ.સી.આર. ૪૭૦	આવ્યો	
૨૦૧૩ (૨)	આધાર રાખવામાં	ફરો ૬
એસ.સી.આર. ૪૭૦	આવ્યો	
(૨૦૦૦) ૮	આધાર રાખવામાં	ફરો ૭
એસ.સી.સી. ૧૫૧	આવ્યો	

સિવિલ અપીલીય અધિકારક્ષેત્ર: સિવિલ અપીલ નં. ૬૨૭૫/૨૦૧૪.

પટના હાઇકોર્ટ દ્વારા રિક્વેસ્ટ કેસ નં. ૩/૨૦૧૨ માં પસાર કરવામાં આવેલ તારીખ ૨૭.૦૬.૨૦૧૨ ના ચુકાદા અને હુકમ સામે.

અપીલકર્તાઓ તરફથી પી.એસ. પટવાળિયા, એએસજી, મધુરિમા તાટિયા, શ્રીકાંત એન. તેરદાલ.

સામાવાળાઓ તરફથી સંગીતા સિંઘ, જોગેન્દ્ર સિંઘ, મેરુસાગર સામંતરાય.

કોર્ટનો ચુકાદો ન્યાયમૂર્તિ રંજન ગોગોઈ દ્વારા આપવામાં આવેલ:

૧. આ અપીલમાં પટના હાઇકોર્ટના તારીખ ૨૭.૦૬.૨૦૧૨ ના હુકમને પડકારવામાં આવ્યો છે જેના દ્વારા તારીખ ૦૧.૧૧.૧૯૯૩ ના કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૨૨ અને તારીખ ૨૮.૦૪.૧૯૯૪ ના કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૩૮ માંથી ઉદ્ભવતા પ્રસ્તુત કાર્યવાહીના પક્ષકારો

વચ્ચેના વિવાદો અને મતભેદોના નિરાકરણ માટે સિક્કિમ હાઈકોર્ટના ભૂતપૂર્વ મુખ્ય ન્યાયાધીશને લવાદ તરીકે નિયુક્ત કરવામાં આવ્યા હતા.

૨. સામાવાળા-કોન્ટ્રાક્ટરને આપવામાં આવેલા બંને કરારો તારીખ ૭.૧૧.૧૯૯૪ ના રોજ રદ કરવામાં આવ્યા હતા. સ્વીકાર્ય રીતે, રેલવેની કરારની સામાન્ય શરતો, જેમાં લવાદની કલમ શામેલ હતી, તે પક્ષકારોને લાગુ પડતી હતી. બંને કરારો રદ થયા પછી સામાવાળા-કોન્ટ્રાક્ટરે રદ કરવાના નિર્ણયને પડકારતી રિટ પિટિશન દ્વારા પટના હાઈકોર્ટનો સંપર્ક કર્યો હતો. રિટ પિટિશન ફગાવી દેવામાં આવી હતી, જે હુકમને આ કોર્ટ સમક્ષ એસએલપી (સી) નં. ૧૭૧૮૯/૧૯૯૫ માં પડકારવામાં આવ્યો હતો. સદર સ્પેશિયલ લીવ પિટિશન પણ ફગાવી દેવામાં આવી હતી અને પક્ષકારોને યોગ્ય કાર્યવાહી એટલે કે દિવાની દાવો અથવા લવાદના સંદર્ભ દ્વારા, જે પણ લાગુ પડતું હોય, તેમના મતભેદોનું નિરાકરણ લાવવા માટે મુક્ત રાખવામાં આવ્યા હતા.

૩. જોકે કરારની સામાન્ય શરતોની કલમ ૬૪(૩)(એ)(૨) અને (૩) મુજબ લવાદોની એક પેનલ વર્ષ ૧૯૯૬ જેટલા જૂના સમયમાં નિયુક્ત કરવામાં આવી હતી, તેમ છતાં આજની તારીખ સુધી બંને કરારો પૈકી કોઈપણ કરારમાંથી ઉદ્ભવતા વિવાદોના સંદર્ભમાં એવોર્ડ(ડો) પસાર થવાના હજુ બાકી છે. અપીલકર્તા-રેલવેના જણાવ્યા મુજબ, તારીખ ૦૧.૧૧.૧૯૯૩ ના કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૨૨ માંથી ઉદ્ભવતા વિવાદોના સંદર્ભમાં લવાદની કાર્યવાહી પૂર્ણ થઈ ગઈ છે. જો અપીલકર્તા-રેલવેનું સદર નિવેદન સ્વીકારવામાં

આવે તો પણ, જોકે તેના સમર્થનમાં કોઈ સામગ્રી રજૂ કરવામાં આવી નથી, જે હકીકત નકારી શકાય તેમ નથી તે એ છે કે આજની તારીખ સુધી એવોર્ડ પસાર થવાનો હજુ બાકી છે. સ્વીકાર્ય રીતે, તારીખ ૨૮.૦૪.૧૯૯૪ ના કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૩૮ ના સંદર્ભમાં લવાદની કાર્યવાહી શરૂ પણ થઈ નથી. આ એ હકીકતના કારણે છે કે વર્ષ ૨૦૦૨ માં નોર્થ ઇસ્ટર્ન રેલવે, કે જેણે સામાવાળા-કોન્ટ્રાક્ટર સાથે કરાર કર્યા હતા, તેનું નોર્થ ઇસ્ટર્ન રેલવે અને ઇસ્ટ સેન્ટ્રલ રેલવેમાં વિભાજન થયું હતું. ઉપરોક્ત કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૩૮ ના સંદર્ભમાં અધિકારક્ષેત્ર ઇસ્ટ સેન્ટ્રલ રેલવે દ્વારા વાપરવાનું હોવાથી એવું જણાય છે કે અપીલકર્તાએ સદર કરારના સંદર્ભમાં લવાદ કાર્યવાહી યોજવા અંગેની તમામ જવાબદારી નકારી કાઢી છે અને તે જ સમયે ઇસ્ટ સેન્ટ્રલ રેલવેએ લવાદ માટે કોન્ટ્રાક્ટર દ્વારા રજૂ કરાયેલી અનેક માંગણીઓનો કોઈ સકારાત્મક પ્રતિસાદ આપ્યો નથી.

જ્યાં સુધી કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૨૨ નો સંબંધ છે, સ્વાભાવિક રીતે, બંને પક્ષકારોએ લવાદની પ્રક્રિયામાં વિલંબ માટે એકબીજા પર દોષારોપણ કરવાનો પ્રયાસ કર્યો છે અને આ સંદર્ભમાં થયેલા પત્રવ્યવહારના વિશાળ જથ્થા અને પેનલના સભ્યોની સેવાની જરૂરિયાતો (નિવૃત્તિ, બદલી વગેરે) ના કારણે લવાદ પેનલમાં વારંવાર થયેલા ફેરફારોએ આ સંદર્ભમાં કરાર કરનાર પક્ષકારો પૈકી કોઈ એક પર ચોક્કસ જવાબદારી નક્કી કરવાનું અશક્ય બનાવ્યું છે. પરંતુ જે બાબત સ્પષ્ટપણે નજરે પડે છે તે એ હકીકત છે કે જોકે સદર કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૨૨ ના સંદર્ભમાં લવાદ કાર્યવાહી વર્ષ

૧૯૯૬ જેટલા જૂના સમયમાં શરૂ થઈ હતી, તેમ છતાં કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા એવી રજૂઆતો કરવામાં આવી હોવા છતાં કે કાર્યવાહી પૂર્ણ થઈ ગઈ છે, એવોર્ડ હજુ સુધી બહાર આવ્યો નથી, જોકે પહેલેથી જ નોંધ્યું છે તેમ, આ સંદર્ભમાં કોઈ નિર્ણાયક પુરાવો રેકૉર્ડ પર લાવવામાં આવ્યો નથી; લવાદોના એવોર્ડ વિશે તો વાત જ શી કરવી, જોકે આવો એવોર્ડ લવાદ કાર્યવાહીની પૂર્ણતાનું સ્વાભાવિક પરિણામ હોત. આ તમામ હકીકતોની સમગ્રતામાં જ હાઈકોર્ટે કરારની સામાન્ય શરતોની કલમ ૬૪(૩)(એ)(૨) અને (૩) ના માળખાથી આગળ વધવું અને નિવૃત્ત મુખ્ય ન્યાયાધીશને લવાદ તરીકે નિયુક્ત કરવું યોગ્ય માન્યું હતું.

જ. સદર નિર્ણયની યોગ્યતાનું મૂલ્યાંકન અનિવાર્યપણે ઉપર જણાવેલ હકીકતો અને સંજોગોના પ્રકાશમાં કરવું પડશે. ઉપર મૂકવામાં આવેલા પ્રશ્નનો ઉત્તર આપવા માટે જરૂરી કાનૂની ચર્ચાની શરૂઆત કરારની સામાન્ય શરતોની કલમ ૬૪(૩)(એ)(૨) અને (૩) ની જોગવાઈઓને ટાંકીને કરી શકાય છે.

"૬૪(૩)(એ)(૨) કલમ ૬૪(૩)(એ)(૧) હેઠળ આવરી લેવાયેલ ન હોય તેવા કેસોમાં, લવાદ ટ્રિબ્યુનલમાં લવાદો તરીકે જેએ ગ્રેડથી નીચેના ન હોય તેવા ત્રણ ગેઝેટેડ રેલવે અધિકારીઓની એક પેનલ રહેશે. આ હેતુ માટે, રેલવે કોન્ટ્રાક્ટરને રેલવેના એક અથવા વધુ વિભાગોના ગેઝેટેડ રેલવે અધિકારીઓના ૩ થી વધુ નામોની એક પેનલ મોકલશે, જેને કોન્ટ્રાક્ટરના નોમિની તરીકે નિમણૂક માટે પેનલમાંથી ૨ નામો સુધી જનરલ મેનેજરને સૂચવવા માટે કહેવામાં આવશે. જનરલ મેનેજર તેમાંથી

ઓછામાં ઓછા એકની કોન્ટ્રાક્ટરના નોમિની તરીકે નિમણૂક કરશે અને આ રીતે નિયુક્ત કરાયેલા ૩ લવાદોમાંથી 'પ્રિસાઇડિંગ આર્બિટ્રેટર' દર્શાવીને પેનલમાંથી અથવા પેનલની બહારથી બાકીની સંખ્યાના લવાદોની પણ સાથે સાથે નિમણૂક કરશે. લવાદોનું નામાંકન કરતી વખતે એ સુનિશ્ચિત કરવું જરૂરી રહેશે કે તેમાંથી એક એકાઉન્ટ્સ વિભાગમાંથી હોય. લવાદોની નિમણૂકના હેતુ માટે એકાઉન્ટ્સ વિભાગના સિલેક્શન ગ્રેડના અધિકારીને રેલવે વિભાગોના એસએ ગ્રેડના અધિકારીઓની સમકક્ષ ગણવામાં આવશે.

૬૪(૩)(એ)(૩) – જો ઉપર મુજબ નિયુક્ત કરાયેલા લવાદો પૈકી એક અથવા વધુ લવાદ તરીકે કામ કરવાનો ઇનકાર કરે, લવાદ તરીકેના પોતાના પદ પરથી ખસી જાય, અથવા પોતાનો હોદ્દો ખાલી કરે અથવા કોઈપણ કારણસર લવાદ તરીકેના પોતાના કાર્યો કરવા માટે અસમર્થ અથવા અનિચ્છુક હોય અથવા મૃત્યુ પામે અથવા જનરલ મેનેજરના મતે અયોગ્ય વિલંબ કર્યા વિના કાર્ય કરવામાં નિષ્ફળ જાય, તો જનરલ મેનેજર અગાઉના લવાદ/લવાદોની જે રીતે નિમણૂક કરવામાં આવી હતી તે જ રીતે તેમની જગ્યાએ કામ કરવા માટે નવા લવાદ/લવાદોની નિમણૂક કરશે. આવી પુનર્ગઠિત ટ્રિબ્યુનલ, તેના વિવેકબુદ્ધિ મુજબ, અગાઉના લવાદ(દો) દ્વારા જે તબક્કે સંદર્ભ છોડવામાં આવ્યો હતો તે તબક્કેથી આગળ વધી શકે છે."

કરારની સામાન્ય શરતોની જોગવાઈઓ પરથી એ સ્પષ્ટ થાય છે કે પક્ષકારો વચ્ચેની સમજૂતી મુજબ લવાદોની પેનલ અનિવાર્યપણે ગેઝેટેડ રેલવે અધિકારીઓ જ હોવી જોઈએ; લવાદોની પેનલમાં કોઈપણ ખાલી જગ્યા તે જ રીતે ભરવાની રહેશે જે રીતે પ્રારંભિક પેનલની રચના કરવાની જરૂર હોય છે.

૫. આ "પરંપરાગત ખ્યાલ" કે હાઈકોર્ટ ધ આબિટ્રેશન એન્ડ કોન્સિલિએશન એક્ટ, ૧૯૯૬ (જે હવે પછી ટૂંકમાં 'સદર એક્ટ' તરીકે ઉલ્લેખિત છે) ની કલમ ૧૧ હેઠળ પોતાની સત્તાનો ઉપયોગ કરતી વખતે પક્ષકારો વચ્ચેના કરાર મુજબ લવાદની નિમણૂક કરવી જોઈએ, તેમાં એસ પાઈપલાઈન કોન્ટ્રાક્ટ્સ (પી) લિમિટેડ વિરુદ્ધ ભારત પેટ્રોલિયમ કોર્પોરેશન લિમિટેડ^૧ માં નોંધપાત્ર ઘટાડો જોવા મળ્યો હતો જેમાં આ કોર્ટ એવો મત સ્વીકાર્યો હતો કે જોકે પક્ષકારો વચ્ચેના કરારનું પાલન થવું જોઈએ, અપવાદરૂપ સંજોગોમાં તેમાંથી વિચલન સ્વીકાર્ય રહેશે. વધુ નોંધપાત્ર વિકાસ તે પછી તુરંત જ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિરુદ્ધ ભારત બેટરી મેન્યુફેક્ચરિંગ કંપની (પી) લિમિટેડ^૨ ના નિર્ણયમાં આવ્યો જેમાં પુંજ લોયડ લિમિટેડ વિરુદ્ધ પેટ્રોનેટ એમએચબી લિમિટેડ^૩ માં ત્રણ ન્યાયાધીશોની બેંચના નિર્ણયને અનુસરીને એવું ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે એકવાર વ્યથિત પક્ષકાર સદર એક્ટની કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ હાઈકોર્ટમાં અરજી દાખલ કરે છે, ત્યારે સામા પક્ષકાર કરારની શરતો મુજબ લવાદ(દો) ની નિમણૂક કરવાનો પોતાનો અધિકાર ગુમાવી દેશે. તેનો ગર્ભિત અર્થ એ થાય છે કે

૧ (૨૦૦૭) ૫ એસ.સી.સી. ૩૦૪.

૨ (૨૦૦૭) ૭ એસ.સી.સી. ૬૮૪.

૩ (૨૦૦૬) ૨ એસ.સી.સી. ૬૩૮.

કોર્ટ કરારની શરતોથી વિચલિત થવા માટે મુક્ત રહેશે. એસ પાઈપલાઈન (પૂર્વોક્ત) અને ભારત બેટરી મેન્યુફેક્ચરિંગ કંપની (પી) લિમિટેડ (પૂર્વોક્ત) વચ્ચેનો દેખીતો વિરોધાભાસ આ કોર્ટની ત્રણ ન્યાયાધીશોની બેંચ દ્વારા નોર્ધન રેલવે એડમિનિસ્ટ્રેશન, મિનિસ્ટ્રી ઓફ રેલવે, નવી દિલ્હી વિરુદ્ધ પટેલ એન્જિનિયરિંગ કંપની લિમિટેડ⁴ માં ઉકેલવામાં આવ્યો હતો જ્યાં કલમ ૧૧ ની પેટા-કલમ (૬) માં આવતા "જરૂરી પગલાં લેવા" શબ્દપ્રયોગને ધ્યાનમાં લઈને અને આગળ એવું ઠેરવીને કે સદર શબ્દપ્રયોગને સદર એક્ટની કલમ ૧૧ ની પેટા-કલમ (૮) ની જરૂરિયાત સાથે વાંચવો પડશે, સદર એક્ટની કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ હાઈકોર્ટના અધિકારક્ષેત્ર પર ભાર મૂકવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો હતો. આ સ્થિતિ ઇન્ડિયન ઓઈલ કોર્પોરેશન લિમિટેડ અને અન્ય વિરુદ્ધ રાજા ટ્રાન્સપોર્ટ પ્રાઈવેટ લિમિટેડ⁵ માં વધુ સ્પષ્ટ કરવામાં આવી હતી. અહેવાલનો ફરો ૪૮ કે જેમાં સદર એક્ટની કલમ ૧૧ ના વ્યાપનો સારાંશ આપવામાં આવ્યો હતો તેને નીચે આપેલી પેટા-કલમો (૬) અને (૭) પુનઃઉત્પાદિત કરીને ટાંકી શકાય છે.

- "(૬) મુખ્ય ન્યાયાધીશ અથવા તેમના નિયુક્ત વ્યક્તિ કલમ ૧૧ ની પેટા-કલમ (૬) હેઠળ સત્તાનો ઉપયોગ કરતી વખતે લવાઈ કલમમાં નિર્ધારિત નિમણૂક પ્રક્રિયાને અમલમાં મૂકવાનો પ્રયાસ કરશે.
- (૭) જો એવા સંજોગો અસ્તિત્વમાં હોય કે જે નામાંકિત વ્યક્તિની

⁴ (૨૦૦૮) ૧૦ એસ.સી.સી. ૨૪૦.

⁵ (૨૦૦૯) ૮ એસ.સી.સી. ૫૨૦.

સ્વતંત્રતા અને નિષ્પક્ષતા અંગે વાજબી શંકાઓ પેદા કરતા હોય, અથવા જો અન્ય સંજોગો નિર્ધારિત પ્રક્રિયાને અવગણીને સ્વતંત્ર લવાદની નિમણૂકની ખાતરી આપતા હોય, તો મુખ્ય ન્યાયાધીશ અથવા તેમના નિયુક્ત વ્યક્તિ, નોંધવાના કારણોસર, નિર્દિષ્ટ લવાદને અવગણી શકે છે અને અન્ય કોઈ વ્યક્તિની નિમણૂક કરી શકે છે."

૬. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિરુદ્ધ સિંઘ બિલ્ડર્સ સિન્ડિકેટ^૬ માં વ્યક્ત કરાયેલા આ કોર્ટના મતનો સંદર્ભ આપ્યા વિના ઉપરોક્ત ચર્ચા પૂર્ણ થશે નહીં જેમાં નિર્દિષ્ટ અધિકારીઓની નિમણૂકની જરૂરિયાત ધરાવતા કરારથી વિપરીત નિવૃત્ત ન્યાયાધીશની નિમણૂકને એ આધારે માન્ય રાખવામાં આવી હતી કે એક દાયકાથી વધુ સમય સુધી લવાદની કાર્યવાહી પૂર્ણ થઈ ન હતી જેના કારણે પ્રક્રિયાની મજાક બની ગઈ હતી. વાસ્તવમાં, સિંઘ બિલ્ડર્સ સિન્ડિકેટ (પૂર્વોક્ત) ના અહેવાલના ફક્ત ૨૫ માં આ કોર્ટે સૂચન કર્યું હતું કે સરકાર, વૈધાનિક સત્તામંડળો અને સરકારી કંપનીઓએ સેવારત અધિકારીઓની નિમણૂકની જોગવાઈ કરતી લવાદ કલમોને તબક્કાવાર રીતે સમાપ્ત કરવા પર વિચાર કરવો જોઈએ અને લવાદમાં વ્યાવસાયિકતાને પ્રોત્સાહન આપવું જોઈએ.

૭. ડીપ ટ્રેડિંગ કંપની વિરુદ્ધ ઇન્ડિયન ઓઈલ કોર્પોરેશન અને અન્ય^૭ માં તાજેતરના ચુકાદામાં પુંજ લોયડ લિમિટેડ (પૂર્વોક્ત) માં નિર્ધારિત કાનૂની સ્થિતિનું પાલન કરવામાં આવ્યું હતું, જેણે બદલામાં દાતાર સ્વિચગિયર્સ

૬ (૨૦૦૯) ૪ એસ.સી.સી. ૫૨૩.

૭ (૨૦૧૩) ૪ એસ.સી.સી. ૩૫.

લિમિટેડ વિરુદ્ધ ટાટા ફાઇનાન્સ લિમિટેડ⁸ માં બે ન્યાયાધીશોની બેંચના નિર્ણયનું પાલન કર્યું હતું. સદર એક્ટની કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ કાર્યવાહી શરૂ થઈ ગયા પછી કરાર હેઠળ પક્ષકારના પોતાના લવાદની નિમણૂક કરવાના અધિકારોની જમીનો સિદ્ધાંત ડીપ ટ્રેડિંગ કંપની (પૂર્વોક્ત) માં વધુ ઔપચારિક રીતે સમાવિષ્ટ થયો હતો, જે અલબત્ત કલમ ૧૧ (૮) ની જોગવાઈઓને આધીન હતો, જે જોગવાઈને કોઈપણ સંજોગોમાં નોર્ધન રેલવે એડમિનિસ્ટ્રેશન (પૂર્વોક્ત) માં ફરજિયાત નહીં પરંતુ માત્ર સદર એક્ટની કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી વખતે તેને ધ્યાનમાં રાખવાની જરૂરિયાતને મૂર્તિમંત કરતી ગણવામાં આવી હતી.

૮. પ્રસ્તુત કેસમાં કરારની સામાન્ય શરતોની કલમ ૬૪(૩)(એ)(૨) અને (૩) માં કરાર હેઠળ નિમણૂક કરવાના લવાદોની રેલવે અધિકારી હોવા સિવાયની કોઈ ચોક્કસ લાયકાત નિર્ધારિત કરવામાં આવી નથી. પહેલેથી જ નોંધ્યું છે તેમ, જે લવાદ સમજૂતી લવાદની કોઈપણ ચોક્કસ લાયકાત(તો) ની સ્પષ્ટ જોગવાઈ કરતી હોય તો પણ, યોગ્ય કેસમાં કલમ ૧૧ (૬) હેઠળ કામ કરતી કોર્ટની તેમાંથી વિચલિત થવાની સત્તા છીનવાઈ જશે નહીં. સિંઘ બિલ્ડર્સ સિન્ડિકેટ (પૂર્વોક્ત) માં એક દાયકાથી વધુ સમય સુધી લવાદની કાર્યવાહી પેન્ડિંગ રહેવાને આ કોર્ટ દ્વારા પ્રક્રિયાની મજાક ગણવામાં આવી હતી. પ્રસ્તુત કેસમાં, સ્વીકાર્ય રીતે કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૨૨ માંથી ઉદ્ભવતા વિવાદો અને મતભેદોના સંદર્ભમાં એવોર્ડ હજુ પસાર થવાનો બાકી છે. જોકે

8 (૨૦૦૦) ૮ એસ.સી.સી. ૧૫૧.

અપીલકર્તા-રેલવેએ તેની દલીલોમાં એવો દાવો કરવાનો નબળો પ્રયાસ કર્યો છે કે સદર કરારમાંથી ઉદ્ભવતા લવાદની પ્રક્રિયા પૂર્ણ થઈ ગઈ છે, પરંતુ તેના સમર્થનમાં કોર્ટ સમક્ષ કોઈપણ સામગ્રી રજૂ કરવામાં આવી નથી. કરાર નં. સીએઓ/સીઓએન/૭૩૮ માંથી ઉદ્ભવતા વિવાદો અને મતભેદોના નિરાકરણ માટેની લવાદ કાર્યવાહી શરૂ પણ થઈ નથી. બંને કરારોના કથિત ગેરકાયદે અંત માટે કોન્ટ્રાક્ટરે પોતાના દાવા રજૂ કર્યા પછી લગભગ બે દાયકાનો સમય વીતી ગયો છે. પરિસ્થિતિ ચિંતાજનક અને ઓછામાં ઓછું કહીએ તો વ્યથિત કરનારી છે. સદર એક્ટ હેઠળ કોર્ટની સત્તાનો ઉપયોગ તેમાં પૂરા પાડવામાં આવેલ ઉપાયને અસરકારક બનાવવા અને તેમાં વિચારવામાં આવેલી પદ્ધતિને સરળ બનાવવા માટે થવો જોઈએ. એવી પરિસ્થિતિમાં જ્યાં સદર એક્ટ હેઠળની પ્રક્રિયા અને કાર્યવાહી નિર્થક બની ગઈ હોય, ત્યાં અમારા દ્વારા ધ્યાને લેવાયેલા કેટલાક નિર્ણયોના પ્રકાશમાં લવાદોની નિમણૂકની સંમત શરતોમાંથી વિચલન કરવાની કોર્ટની સત્તા સ્વીકારવી આવશ્યક છે. તેથી, અમારો એવો મત છે કે હાઈકોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલ હુકમથી કોઈ ત્રુટિ કે ગેરકાયદેસરતા અથવા ન્યાયની નિષ્ફળતા થઈ હોવાનું કહી શકાય નહીં જેથી કોઈ હસ્તક્ષેપની જરૂર પડે. તેથી, અમે અપીલકર્તા-રેલવે દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી આ અપીલને કોઈપણ ખચકાટ વિના રદ કરીએ છીએ. જો કે, કેસની હકીકતોમાં અમે અપીલકર્તા પર કોઈ ખર્ચ લાદવાનું યોગ્ય માનતા નથી.

અપીલ રદ કરવામાં આવે છે.

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.