रिपोर्टेबल

राजस्थान उच्च न्यायालय, जयपुर पीठ

एकलपीठ सिविल विविध अपील संख्या. 1192/1997

1. भारत संघ- सचिव, रेल मंत्रालय, नई दिल्ली के माध्यम से ।
2. महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे, नई दिल्ली।
3. महाप्रबंधक, दक्षिणी रेलवे, मद्रास।
4. मुख्य दावा अधिकारी, मुख्यालय कार्यालय, वाणिज्यिक शाखा/दावा एम.एम.सी. मद्रास-3

----अपीलार्थी

बनाम

अग्रवाल और अग्रवाल, 47 और 63 पुरानी धान मंडी, श्री गंगानगर- श्रीमती शकुंतला देवी पत्नी श्री विजयकुमार गोयल निवासी 47 पुरानी धान मंडी सोल प्रोपराइटर के माध्यम से ।

---- प्रत्यर्थी

अपीलार्थी की ओर से	:	श्री संजय मिश्रा, सलाहकार
प्रत्यार्थी की ओर से	:	श्री आर.के. अग्रवाल, वरिष्ठ अधिवक्ता। श्री शुभम् कुमार शर्मा के साथ

माननीय न्यायमूर्ति बीरेंद्र कुमार

निर्णय सुरक्षित करने की तारीख	:	**28.09.2022**
निर्णय उच्चारित करने की तारीख	:	**12.10.2022**

1. यह अपील, रेलवे दावा अधिकरण अधिनियम, 1987 की धारा 23 के तहत, रेलवे दावा अधिकरण, जयपुर न्यायपीठ द्वारा ओए-आइ-संख्या 204/1995 में दिए गए दिनांक 30.05.1997 के निर्णय के विरूद्ध है, जिसके तहत विद्वान अधिकरण ने 12% प्रति वर्ष रुपये के मुआवजे की अनुमति दी थी। .9,45,630.55 एकमात्र प्रत्यर्थी अग्रवाल और अग्रवाल के पक्ष में आवेदन की तारीख से 12% प्रति वर्ष की दर से ब्याज के साथ।

एकमात्र प्रत्यर्थी ने "रेलवे की जोखिम दर" पर श्री गंगानगर से सलेम रेलवे स्टेशन तक सामान ले जाने के लिए रेलवे के साथ बुक किए गए दावेदार की कपास की गांठों को हुए नुकसान के लिए 10,58,931/- रुपये का दावा पेश किया था।

2. प्रत्यर्थी का मामला और दावा यह है कि 110 कपास गांठें जे-34 सॉगिन की दो खेप, प्रत्यर्थी-कंपनी द्वारा रेलवे प्रशासन के साथ रेलवे रसीद संख्या 997232 और 997233, दोनों दिनांक 07.02.1995 को श्री गंगानगर (उत्तर रेलवे से सलेम)(दक्षिणी रेलवे) से बुक की गई थीं। खेप का बिल श्री राजेंद्र मिल्स लिमिटेड, सेलम के पक्ष में दिया गया था। दोनों खेपों का मूल्य क्रमशः 6,11,072.98 रुपये और 5,98,355.88 रुपये, कुल मिलाकर 11,09,428.86 रुपये था। गंतव्य तक पहुंचने का अपेक्षित समय 20 दिन था, हालांकि, खेप 25.03.1995 तक गंतव्य पर नहीं पहुंची क्योंकि प्रत्यर्थी का प्रतिनिधि नियमित रूप से सेलम जंक्शन पर पूछताछ कर रहा था। पूछताछ करने पर प्रत्यर्थी के प्रतिनिधि को रेलवे अधिकारियों द्वारा सूचित किया गया कि चूंकि खेप रेलवे की जोखिम दर पर बुक की गई है, इसलिए प्रत्यर्थी को खेप के आगमन पर जल्द ही सूचित किया जाएगा।

26.03.1995 को, प्रत्यर्थी को मेसर्स राजेंद्र मिल्स लिमिटेड, सेलम द्वारा सूचित किया गया कि प्रत्यर्थी द्वारा भेजा गया माल आग से जल गया है। 27.03.1995 को, प्रत्यर्थी ने दावे के पूर्ण निपटान की व्यवस्था करने के लिए मुख्य माल क्लर्क, सेलम जंक्शन को एक पत्र भेजा। प्रत्यर्थी ने दावे को पूरी तरह से निपटाने के लिए मुख्य दावा अधिकारी, मद्रास और मुख्य माल क्लर्क को एक टेलीग्राम भेजा। प्रत्यर्थी ने कहा कि रेलवे अधिकारियों ने आग से कपास की गांठों के नष्ट होने के तथ्य को दुर्भावनापूर्वक काफी समय तक छुपाया, हालांकि रेलवे ने पहले ही उन खामियों की जांच के लिए एक जांच समिति गठित कर दी थी, जिनके कारण आग लगी और माल को नुकसान हुआ। रेलवे

अधिकारियों द्वारा मांगे जाने पर, प्रत्यर्थी द्वारा माल भाड़ा, विलंब शुल्क और घाटशुल्क शुल्क 44,101/- रुपये जमा किया गया क्योंकि माल उपरोक्त राशि जमा करने पर वितरित किया जाएगा। प्रत्यर्थी ने 10.04.1995 और 19.04.1995 को उक्त शुल्क जमा किया और उसके बाद ही रेलवे ने सूचित किया कि सामान आग से क्षतिग्रस्त हो गया है। एक संयुक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट से पता चला कि 26.03.1995 को आग के कारण 80% कपास की गांठें क्षतिग्रस्त हो गईं। मुख्य दावा अधिकारी ने अपने पत्र दिनांक 15.06.1995 द्वारा प्रत्यर्थी द्वारा प्रस्तुत निपटान के दावे को यह कहते हुए खारिज कर दिया कि माल 09.03.1995 को पहले ही आ चुका था और पारगमन अवधि की समाप्ति से सात दिनों के बाद, रेलवे प्रशासन क्षति के लिए कोई मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी नहीं है।

3. अपीलार्थीगण के विद्वान अधिवक्ता श्री संजय मिश्रा का तर्क है कि क्षेत्रीय अधिकार क्षेत्र वाली पीठों के संबंध में रेलवे दावा अधिकरण (प्रक्रिया) नियम 1989 (जिसे इसमें इसके बाद 1989 का नियम कहा जाएगा) के नियम 9 के तहत विशिष्ट प्रावधानों के मद्देनजर रेलवे दावा अधिकरण, जयपुर न्यायपीठ के पास प्रत्यर्थी की दावा याचिका पर विचार करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है। उक्त प्रावधान को नीचे पुनः प्रस्तुत किया जा रहा है:-

"**9. माल या जानवरों की हानि, क्षति, विनाश, क्षरण या परिदान नहीं होने के लिए मुआवजे के लिए आवेदन दाखिल करने का स्थान।** - अधिनियम की धारा 13 की उप-धारा (1) के खंड (क) के उप-खंड (i) में संदर्भित मुआवजे के लिए आवेदन उस स्थान पर क्षेत्रीय अधिकार क्षेत्र वाली पीठ के समक्ष दायर की जा सकती है, जहां-

(क) सामान या जानवर परिवहन के लिए पहुंचाए गए थे; या

(ख) जहां गंतव्य स्टेशन स्थित है; या

(ग) माल या जानवरों की हानि, विनाश, क्षति या क्षरण हुआ।"

अपीलार्थीगण के विद्वान अधिवक्ता का कहना है कि चूंकि जयपुर में अधिकरण के पास कोई क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार नहीं था, इसलिए विवादित निर्णय अधिकार क्षेत्र के बिना है और इस तरह अमान्य है। अपीलार्थीगण के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि दिनांक 21.11.1996 के आदेश द्वारा, विद्वान अधिकरण ने अपीलार्थीगण द्वारा दिए गए बचाव

बयान को गलत तरीके से खारिज कर दिया, जिससे मामले और अपीलार्थीगण के दावे पर गंभीर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। हालाँकि अपीलार्थीगण ने पहले उक्त आदेश को चुनौती नहीं दी थी, तथापि, सी.पी.सी. की धारा 105 के तहत विशिष्ट प्रावधान के मद्देनजर, उक्त आदेश को पंचाट के विरूद्ध इस अपील में चुनौती दी जा सकती है और अपीलीय न्यायालय इस मामले को फिर से अधिनिर्णयन के लिए सक्षम होगी। यदि अपीलार्थीगण का मामला बचाव की अस्वीकृति के लिए पूर्वाग्रहपूर्ण पाया जाता है। अपीलार्थीगण के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि रेलवे अधिनियम की धारा 99 के अनुसार, यदि माल भेजने वाला गंतव्य पर माल के पारगमन की समाप्ति की तारीख से सात दिनों की समाप्ति के बाद भी माल नहीं ले जाता है, तो रेलवे क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी नहीं है। मौजूदा मामले में, यह दिखाने के लिए प्रचुर सामग्री है कि माल 09.03.1995 को गंतव्य स्टेशन पर पहुंचा और आग से क्षति 26.03.1995 को हुई। इसलिए, अपीलार्थी मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं। आधे-अधूरे तर्क के साथ, अपीलार्थीगण के विद्वान अधिवक्ता ने इस न्यायालय को निर्णय किए जाने वाले मुद्दों के तैयार नहीं होने के आधार पर विवादित आक्षेपित पंचाट में हस्तक्षेप करने के लिए मनाने का प्रयास किया।

4. प्रत्यर्थी की ओर से उपस्थित वरिष्ठ अधिवक्ता श्री आर.के. अग्रवाल का तर्क है कि अधिकरण द्वारा दिए गए निर्णय और पंचाट को पढ़ने पर, यह पूरी तरह स्पष्ट हो जाएगा कि अधिकरण ने अपीलार्थीगण के बचाव, अपीलार्थीगण द्वारा प्रस्तुत साक्ष्यों पर विचार किया और केवल पक्षों को सुनने के बाद निर्णय पारित किया। प्रत्यर्थी के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता का तर्क है कि अधिकरण ने गहराई से जांच की है कि माल 09.03.1995 को गंतव्य तक नहीं पहुंचा था क्योंकि दुर्घटना जांच समिति के समक्ष बयान देने वाले कुछ गवाहों की मौखिक गवाही को छोड़कर कोई सहायक दस्तावेज रिकॉर्ड पर नहीं लाया गया था। संदर्भित रेलवे रसीदों पर, रेलवे अधिकारियों द्वारा पहली बार 10.04.1995 को प्रविष्टि की गई थी जिसमें उल्लेख किया गया था कि माल पहले ही 09.03.1995 को पहुंच चुका था, जो प्रत्यर्थी के दावे को विफल करने के लिए गलत इरादे से किया गया एक जानबूझकर किया गया कार्य है। प्रत्यर्थी के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता का तर्क है कि हालांकि अधिकरण ने विशेष रूप से कोई मुद्दा नहीं बनाया है, तथापि, मुख्य मुद्दा यह है कि क्या दावा याचिका अनुमति देने के लिए उपयुक्त थी, पर सहायक मुद्दों के साथ-साथ पूरी तरह से चर्चा की गई थी, जिसे अपीलार्थीगण की ओर से आपत्ति के रूप में उठाया जा

सकता है। इसलिए, केवल तकनीकी के लिए, पंचाट को बाधित करने की आवश्यकता नहीं है।

इस अपील में पारित दिनांक 28.08.2017 के आदेश से पता चलेगा कि दावा अधिकरण ने बताया कि निचली अदालत के रिकॉर्ड प्रसारित नहीं किए जा सकते क्योंकि 1989 के नियमों के नियम 49 के अनुपालन में इसे पहले ही नष्ट कर दिया गया था। इसके बाद, पार्टियों को न्यायालय को रिकार्ड के पुनर्निर्माण के लिए सहायता करने के लिए कहा गया था। पार्टियों ने प्रासंगिक दस्तावेज रखे जिन्हें 07.08.2019 को विशिष्ट आदेश के साथ रिकॉर्ड पर लिया गया कि निचली अदालत के रिकॉर्ड के पुनर्निर्माण की कोई आवश्यकता नहीं है।

5. इस अपील में निम्नलिखित बिन्दु विचारार्थ उपस्थित हैं:-

(i). क्या प्रादेशिक क्षेत्राधिकार की कमी के कारण विवादित पंचाट निष्प्रभावी हो गया है।

(ii). क्या दिनांक 21.11.1996 के आदेश द्वारा बचाव की अस्वीकृति के परिणामस्वरूप अधिकरण द्वारा अपीलार्थीगण के मामले और दावे पर विचार करने में पूर्वाग्रह पैदा हुआ है और इससे न्याय की विफलता हुई है।

(iii). क्या विद्वान अधिकरण ने इस निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए रिकॉर्ड पर मौजूद सामग्री पर सही ढंग से विचार किया है कि समय सीमा के भीतर नुकसान से पहले रेलवे से माल ले जाने में प्रत्यर्थी की ओर से कोई देरी नहीं हुई थी।

<u>बिंदु संख्या (i)</u>

6. अपीलार्थीगण के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि खेप श्री गंगानगर से बुक की गई थी जो कि उत्तरी क्षेत्र के अधिकार क्षेत्र में है। रेलवे का. खेप की डिलीवरी का गंतव्य दक्षिणी रेलवे में सेलम रेलवे स्टेशन था। दावा आवेदन रेलवे दावा अधिकरण की जयपुर पीठ में दायर किया गया था जो पश्चिम रेलवे के अंतर्गत है। इसलिए 1989 के नियमों के नियम 9 के प्रावधानों के मद्देनजर जयपुर में अधिकरण का कोई क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार नहीं

था।

जैसा कि ऊपर बताया गया है, नियम 9(क) के तहत, उस स्थान पर क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार रखने वाली पीठ का क्षेत्राधिकार है जहां माल ढुलाई के लिए पहुंचाया गया था। इसमें कोई विवाद नहीं है कि श्री गंगानगर में कोई रेलवे दावा अधिकरण नहीं था। यह भी विवादित नहीं है कि श्री गंगानगर राजस्थान सरकार में पड़ता है। 1989 के नियमों की अनुसूची- I के तहत, राजस्थान राज्य के लिए रेलवे दावा अधिकरण का मुख्यालय जिला अलवर को छोड़कर क्रमांक 13 के तहत जयपुर में था। उक्त नियम घटना की तारीख पर लागू था, इसलिए दावा अधिकरण, जयपुर के पास प्रत्यर्थी की दावा याचिका पर निर्णय लेने का क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार था। 1989 के नियमों का नियम 3 जो इस उद्देश्य के लिए प्रासंगिक है, नीचे पुन: प्रस्तुत किया जा रहा है:-

"3. न्यायपीठों का प्रादेशिक क्षेत्राधिकार- [(1) न्यायपीठों की संख्या, मुख्यालय और न्यायपीठ का क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार अनुसूची I और अनुसूची I (क) में निर्दिष्ट अनुसार होगा।]

(2) यदि कोई आवेदन किसी ऐसी न्यायपीठ को प्राप्त होता है जिसके पास मामले से निपटने के लिए क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार नहीं है, तो न्यायपीठ के रजिस्ट्रार आवेदक को आवेदन वापस कर देंगे।

(2) उप-नियम (2) में किसी बात के होते हुए भी, आवेदक अध्यक्ष को आवेदन कर सकता है और अध्यक्ष लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों से उस पीठ के अलावा किसी अन्य पीठ को जो उस पीठ से इतर है जहां ऐसा आवेदन किया गया है को सुनवाई का आदेश दे सकता है और आवेदन को स्थानान्तरित करने का ऐसा आदेश दे सकता है जिसे वह ठीक समझे।

7. अपीलार्थीगण का मामला यह नहीं है कि अपीलार्थीगण ने दावा आवेदन को सही क्षेत्राधिकार में स्थानांतरित करने के लिए उपरोक्त नियम 3 के उप-नियम (3) के प्रावधान के आलोक में अध्यक्ष को आवेदन दिया हो। इसलिए, अपीलार्थीगण को इस अपीलीय फोरम के समक्ष इस मुद्दे पर रखने की अनुमति नहीं दी जा सकती। सी.पी.सी. की धारा 21(1) में यह प्रावधान है कि किसी भी अपीलीय या पुनरीक्षण न्यायालय द्वारा मुकदमा करने के स्थान पर कोई आपत्ति तब तक स्वीकार नहीं की जाएगी जब तक कि ऐसी आपत्ति जल्द से जल्द संभव अवसर पर प्रथम दृष्टया न्यायालय में नहीं ली गई हो और उन सभी

मामलों में जहां मुद्दों को ऐसे निपटान पर या उससे पहले निपटाया जाता है, और जब तक कि परिणामस्वरूप न्याय की विफलता न हो।

जैसा कि ऊपर देखा गया है, अपीलार्थीगण को अधिकरण के अध्यक्ष के समक्ष अलग से एक आवेदन दायर करने की आवश्यकता थी, जिसमें दावा याचिका को उचित क्षेत्राधिकार में स्थानांतरित करने का अनुरोध किया जाता है, लेकिन अपीलार्थीगण ने कानून के अनुसार कदम नहीं उठाया, केवल इस कारण से कि अपीलार्थीगण के लिखित बयान को अधिकरण द्वारा अस्वीकार कर दिया गया था, यह तर्क नहीं दिया जा सकता है कि अपीलार्थीगण ने अधिकरण के क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार के संबंध में आपत्ति ली थी। इसके अलावा, जैसा कि ऊपर बताया गया है, पूरे राजस्थान राज्य के लिए एकमात्र रेलवे दावा अधिकरण जयपुर में कार्य कर रहा था। इसलिए, अधिकरण जयपुर में क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार का अभाव नहीं था। इसी प्रकार के मद्दे पर माननीय उच्चतम न्यायालय ने (2007) 2 एससीसी 355 में रिपोर्ट किए गए **हशम अब्बास सैय्यद बनाम उस्मान अब्बास सैय्यद और अन्य मामले में विचार किया था**। माननीय उच्चतम न्यायालय ने सी.पी.सी. की धारा 21 की आवश्यकता और **हर्षद चिमन लाल मोदी बनाम डीएलएफ यूनिवर्सल लिमिटेड (2005)** 7 एससीसी 791 में पूर्ववर्ती निर्णय पर गौर किया और पैरा 23 और 24 में निम्नानुसार कहा:-

“23. मामले के इस पहलू पर इस न्यायालय द्वारा हाल ही में हर्षद चिमन लाल मोदी बनाम डीएलएफ यूनिवर्सल लिमिटेड और अन्य [(2005) 7 एससीसी 791] में निम्नलिखित शब्दों में विचार किया गया है।:

"30. हम विवाद को कायम रखने में असमर्थ हैं। किसी न्यायालय के क्षेत्राधिकार को कई श्रेणियों में वर्गीकृत किया जा सकता है। महत्वपूर्ण श्रेणियां हैं (i) प्रादेशिक या स्थानीय क्षेत्राधिकार; (ii) आर्थिक क्षेत्राधिकार; और (iii) विषय वस्तु पर अधिकार क्षेत्र। जहां तक क्षेत्रीय और आर्थिक क्षेत्राधिकार का सवाल है, ऐसे क्षेत्राधिकार पर आपत्ति जल्द से जल्द संभव अवसर पर और किसी भी मामले में मुद्दों के निपटारे से पहले या उससे पहले की जानी चाहिए। कानून इस बिंदु पर अच्छी तरह से स्थापित है कि यदि ऐसी आपत्ति पर जल्द से जल्द कार्रवाई नहीं की जाती है, तो इसे अगले चरण में लेने की अनुमति नहीं दी जा सकती है। हालाँकि, विषय वस्तु के संबंध में क्षेत्राधिकार पूरी तरह से अलग है और एक

अलग स्तर पर खड़ा है। जहां क़ानून, चार्टर या आयोग द्वारा लगाई गई किसी सीमा के कारण किसी न्यायालय के पास मुकदमे के विषय पर कोई क्षेत्राधिकार नहीं है, वह कारण या मामले पर विचार नहीं कर सकता है। किसी ऐसे न्यायालय द्वारा पारित आदेश जिसका कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है, निरर्थक है।"

(जिला सहकारी केन्द्रीय बैंक मर्यादित बनाम शहजादी बेगम और अन्य 2006 (9) स्केल 675 और शाहबाद सहकारी चीनी मिल्स लिमिटेड बनाम हरियाणा सरकार के विशेष सचिव और अन्य 2006 (11) स्केल 674 पैरा 29 भी देखें)

24. हालाँकि, हम यह जोड़ने में जल्दबाजी कर सकते हैं कि सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 21 के आलोक में किसी ऐसे न्यायालय द्वारा पारित डिक्री के बीच अंतर किया जाना चाहिए जिसका कोई क्षेत्रीय या आर्थिक क्षेत्राधिकार नहीं है; और मुकदमे की विषय वस्तु के संबंध में कोई क्षेत्राधिकार न रखने वाले न्यायालय द्वारा पारित डिक्री। जबकि पहले मामले में, अपीलीय न्यायालय तब तक डिक्री में हस्तक्षेप नहीं कर सकती जब तक कि पूर्वाग्रह न दिखाया गया हो, आमतौर पर मामलों की दूसरी श्रेणी में हस्तक्षेप किया जाएगा।

8. जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है, इस न्यायालय का मानना है कि रेलवे दावा अधिकरण जयपुर पीठ के पास प्रत्यर्थी के दावे पर निर्णय लेने का क्षेत्रीय क्षेत्राधिकार था/है। यह किसी भी पक्ष का मामला नहीं है कि मोटरयान दावा अधिकरण, जयपुर पीठ के पास विषय वस्तु पर आर्थिक क्षेत्राधिकार या क्षेत्राधिकार का अभाव था। चूंकि अधिकरण जयपुर के पास क्षेत्राधिकार था, इसलिए न्यायक्षेत्र वाले अधिकरण द्वारा मामले का निर्णय किए जाने पर अपीलार्थीगण पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ा/है।

<u>बिंदु संख्या (ii)</u>

प्रत्यर्थी के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने न्यायालय का ध्यान अपील के ज्ञापन के पैरा 2 और 3 की ओर आकर्षित किया है जिसमें अधिकरण के समक्ष लिखित बयान में दिया गया बयान शामिल है जिसे अधिकरण ने रिकॉर्ड पर लेने से इनकार कर दिया था। प्रत्यर्थी के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता का कहना है कि आक्षेपित निर्णय और पंचाट से यह स्पष्ट हो जाएगा कि अपीलार्थीगण द्वारा किए गए बचाव पर विस्तार से विचार किया गया

था।

निर्णय को बोझिल बनाने की कीमत पर, अपील के ज्ञापन के पैरा 2 और 3 को नीचे पुनः प्रस्तुत किया जा रहा है:-

"2... ... ...यह प्रस्तुत किया गया है कि दावा याचिका के नोटिस प्रस्तुतिकरण अधिकारी, रेलवे दावा अधिकरण, जयपुर को जनवरी, 1996 में किसी समय दिए गए थे, जिन्होंने ऐसे नोटिस की प्रतियां मुख्य दावा अधिकारी उत्तर रेलवे, नई दिल्ली और मुख्य दावा अधिकारी दक्षिणी रेलवे मद्रास को भेजी थीं। रेलवे के इन दोनों जोनों के साथ-साथ उनके और प्रस्तुतिकरण अधिकारी, जयपुर के बीच कुछ पत्राचार हुआ, लेकिन विवरण एकत्र करने में कुछ समय बर्बाद हो गया क्योंकि दावा फरवरी, 1995 के महीने में परिवहन के लिए बुक किए गए माल से संबंधित था। मामला पुराना होने के कारण स्वाभाविक रूप से इसमें समय लग गया। इस बीच, रेलवे दावा अधिकरण ने उत्तर देने का अधिकार खो दिया। आवश्यक जानकारी एकत्र करने के बाद, उत्तर मद्रास में दक्षिणी रेलवे के मुख्यालय कार्यालय की वाणिज्यिक शाखा द्वारा तैयार किया गया था और उसे प्रस्तुतकर्ता अधिकारी, रेलवे दावा अधिकरण, जयपुर को उनके पत्र दिनांक 13.8.1996 के साथ भेजा गया था। प्रस्तुतकर्ता अधिकारी ने आवेदन के साथ उत्तर को यह अनुरोध करते हुए दाखिल किया कि उत्तर को रिकॉर्ड पर लिया जा सकता है, लेकिन इस आवेदन को अंततः 21.11.1996 को विद्वान रेलवे दावा अधिकरण द्वारा खारिज कर दिया गया था। इस प्रकार दायर किए गए उत्तर में, अन्य बातों के साथ-साथ यह अनुरोध किया गया था कि 7.2.1995 को बुक किया गया माल 9.3.1995 को गंतव्य स्थान पर पहुंच गया, जिसमें भेजने वाले स्टेशन की सील बरकरार थी और खेप कॉम्पैक्ट और सुरक्षित थी। कंसाइनमेंट को कंसाइनी के एजेंट द्वारा अनलोड किया गया था और अनलोड होने तक और ट्रांजिट अवधि के दौरान कंसाइनमेंट को कोई नुकसान नहीं हुआ था। यह दलील दी गई कि खेप 9.3.1995 को गंतव्य पर पहुंची और उसके एजेंट द्वारा अनलोडिंग की तारीख से 17 दिनों के बाद 26.3.95 को आग लगने की घटना हुई। यह प्रस्तुत किया गया कि अधिनियम की धारा 99 (1) के प्रावधानों के अनुसार, रेलवे प्रशासन नुकसान, विनाश के लिए भारतीय संविदा अधिनियम, 1872 (1872 का 9) की धारा 151, 152 और 161 के तहत जमानतदार के रूप में पारगमन की समाप्ति के बाद केवल 7 दिनों की अवधि तक किसी भी खेप की क्षति, ख़राबी या गैर-डिलीवरी के लिए जिम्मेदार होगा। मौजूदा मामले में चूंकि पारगमन समाप्त

होने के 17 दिन बाद भी पार्टी डिलीवरी लेने में विफल रही, इसलिए रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 99(1) के प्रावधानों के अनुसार आग से माल की कथित क्षति के लिए रेलवे उत्तरदायी नहीं है। उत्तर में, यह आगे प्रस्तुत किया गया कि कपास की गांठों का एक बड़ा स्टॉक था (कुल 2710 गांठें), जिसे कंसाइनी द्वारा डिलीवरी नहीं ली गई थी और उसे निम्नानुसार रखा गया था:-

"कुल मिलाकर 1575 कपास की गांठें गुड्स शेड के अंदर उपलब्ध थीं और 1135 गांठें खुले शेड में उपलब्ध थीं। उपरोक्त 1135 गांठों में से 330 गुड्स शेड प्लेटफार्म के करुप्पुर छोर पर, 592 गांठें बरानदा पर और 755 गांठें गुड्स शेड प्लेटफार्म के इरोड छोर पर थीं। पंजाब और अन्य उत्तर भारतीय राज्यों में फसल के मौसम के बाद एफपी कपास की गांठें सलेम जंक्शन पर भारी मात्रा में पहुंचीं। प्लेटफॉर्म के इरोड छोर पर रखी 755 गांठों में आग लग गई और रेलवे द्वारा आग बुझाने और सामान की सुरक्षा के लिए सभी संभव कदम उठाए गए और गंभीर प्रयास किए गए। आग लगने की दुर्घटना माल भेजने वाले की लापरवाही के कारण हुई थी, क्योंकि उसने सामान आने पर तुरंत सामान क्लियर नहीं किया था।"

उपरोक्त पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, उत्तर में यह प्रस्तुत किया गया कि अग्नि-दुर्घटना एक अप्रत्याशित और अनपेक्षित दुर्घटना थी जो रेलवे द्वारा इसे रोकने के लिए बरती जा रही सावधानी के बावजूद घटित हुई और इसलिए, रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 93 (i) के प्रावधानों के अनुसार रेलवे दायित्व से मुक्त है। रेलवे प्रशासन या उसके किसी भी कर्मचारी की ओर से लापरवाही या कदाचार को इस तथ्य से पूरी तरह से खारिज कर दिया गया है कि दुर्घटना में शामिल 3302 कपास गांठों में से त्वरित, निर्धारित, त्वरित और तत्काल कार्रवाई से 2547 गांठें बचाई गईं, जिससे नुकसान 755 गांठों तक सीमित रहा। इसलिए, इस बात से इनकार किया गया कि रेलवे प्रशासन अपने कर्तव्य और दायित्व का निर्वहन करने में विफल रहा और रेलवे प्रशासन की किसी भी लापरवाही के परिणामस्वरूप खेप क्षतिग्रस्त हो गई। उत्तर में, यह विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि क्षति का दावा मुख्य दावा अधिकारी, दक्षिणी रेलवे, मद्रास -3 के पास दायर किया गया है और इसलिए, दावे के लिए आवेदन रेलवे अधिनियम की धारा 107 के अनुसार रेलवे दावा अधिकरण के समक्ष भी दायर किया जाना चाहिए था और अधिकरण की जयपुर पीठ के समक्ष दायर मूल आवेदन बिल्कुल भी सुनवाई योग्य नहीं है और इसलिए इसे जुर्माने के

साथ खारिज कर दिया जाना चाहिए। इसलिए, यह प्रार्थना की गई कि प्रत्यर्थी-आवेदक द्वारा दायर आवेदन खारिज किए जाने योग्य है।

3. वर्तमान अपीलार्थीगण के साथ-साथ प्रत्यर्थी की ओर से दस्तावेजी साक्ष्य के रूप में विभिन्न दस्तावेज दायर किए गए थे। हालाँकि, विद्वान रेलवे दावा अधिकरण ने किसी भी मुद्दे को तय करना आवश्यक नहीं समझा क्योंकि रेलवे के उत्तर दाखिल करने के अनुरोध को अस्वीकार कर दिया गया था और कोई उत्तर नहीं होने के कारण, अधिकरण के अनुसार, कोई भी मुद्दा तय करना आवश्यक नहीं था। पक्षों की दलीलें सुनने पर, विद्वान रेलवे दावा अधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 30.5.1997 द्वारा दावा आवेदन की अनुमति दी और दावेदार को 9,45,630.55 रुपये की राशि प्रदान की और ऐसी राशि पर ओए दाखिल करने की तारीख से लेकर उसकी वसूली तक आनुपातिक लागत के साथ 12% प्रति वर्ष की दर से ब्याज भी दिया गया। आदेश की प्रमाणित प्रति इसके साथ संलग्न है।"

अपीलार्थीगण के विद्वान अधिवक्ता ने कोई भी दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत या संदर्भित नहीं किया है जो अधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया गया हो जो निर्णय और पंचाट में स्वीकार या विचार नहीं किया गया था। प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्यों पर अधिकरण द्वारा विचार किया गया। उपरोक्त पैरा 2 में दिया गया बयान, हालांकि लिखित बयान देरी से प्रस्तुत करने के स्पष्टीकरण के संदर्भ में दिया गया है, लेकिन यह अपीलार्थी रेलवे के प्रतिनिधि को दावा याचिका के नोटिस करने में और शीघ्रता में भी करने में अधिकरण की ओर से निष्पक्षता के बारे में बहुत कुछ बताता है।

आक्षेपित निर्णय के प्रासंगिक अंश नीचे पुनः प्रस्तुत किये जा रहे हैं:-

“रेलवे प्रशासन ने मूल रेलवे रसीदें (पृष्ठ 48 और 49), मूल रिकॉर्ड दिनांक 29.03.1995 (पृष्ठ 50 और 51), पत्र दिनांक 31.03.1995 (पृष्ठ 52), की प्रति जांच समिति की रिपोर्ट (पृष्ठ 53 से 60) और रेलवे प्रशासन के पत्रों की प्रतियां (पृष्ठ 62 से 65) के साथ बी सुंदर का एक हलफनामा दायर किया।

प्रत्यर्थी द्वारा उत्तर के माध्यम से आवेदक की दलील को चुनौती न दिए जाने के कारण इस मामले में कोई मुद्दा नहीं बनाया गया है।

हमने दोनों पक्षों को विस्तार से सुना है और उनके द्वारा रिकॉर्ड पर रखी गई सामग्री का अध्ययन किया है और दावा याचिका पर हमारे निष्कर्ष इस प्रकार हैं।

9. जाहिर है, अधिकरण ने रेलवे द्वारा रखे गए दस्तावेजी साक्ष्यों पर विचार किया है और पक्षों को विस्तार से सुनने के बाद आक्षेपित निर्णय सुनाया है। उपरोक्त निष्कर्षों को त्रुटिपूर्ण या रिकॉर्ड की त्रुटि के रूप में चुनौती नहीं दी गई है। अधिकरण द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष, जिन पर इसके बाद बिंदु संख्या (iii) पर चर्चा करते समय विचार किया जाएगा, जो यह स्पष्ट कर देगा कि न केवल अपीलार्थीगण का बचाव, जैसा कि ऊपर दिया गया है, बल्कि अधिकरण के समक्ष अपीलार्थीगण द्वारा प्रस्तुत किए गए साक्ष्य और उनके तर्क पर भी उचित रूप से विचार किया गया है, इसलिए, यह तर्क नहीं दिया जा सकता है कि दिनांक 21.11.1996 के आदेश के कारण जिसे विद्वान अधिकरण ने लिखित बयान को रिकॉर्ड पर लेने से इनकार कर दिया है, जिससे अपीलार्थीगण पर कोई प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। मुद्दा अपीलार्थीगण के विरुद्ध तय किया गया है।

<u>बिंदु संख्या (iii)</u>

(1) विद्वान अधिकरण ने दर्ज किया: - "दोनों पक्षों के प्रतिद्वंद्वी तर्क को सुनने पर, अधिकरण के समक्ष प्रश्न यह था कि क्या प्रत्यर्थी को 09.03.1995 को सलेम स्टेशन पर खेप के आगमन की जानकारी थी और 26.03 को आग से खेप के नुकसान की भी जानकारी थी। यदि उत्तर सकारात्मक होगा तो अपीलार्थी रेलवे अधिनियम की धारा 99(1) का संरक्षण मिलेगा। इसके विपरीत साबित होने पर, प्रत्यर्थी मुआवजे का हकदार होगा। अधिकरण ने पाया कि खेप की बुकिंग की रेलवे रसीदें उसके बैंकर, बैंक ऑफ राजस्थान लिमिटेड के पक्ष में पृष्ठांकित थीं। इसे सेंट्रल बैंक ऑफ इंडिया, सेलम के पक्ष में भी पृष्ठांकित किसर गया। रेलवे रसीदें बैंक द्वारा अधिकृत कंसाइनी को उचित भुगतान पर ही सौंपी जानी थीं। बैंक के कागजात कंसाइनी मोहन को 19.04.1995 को ही सौंपे गए थे। विद्वान अधिकरण ने नियमों के प्रासंगिक प्रावधानों पर भी विचार किया जिसमें यह कहा गया है कि केवल रसीदों के प्रस्तुतीकरण पर, कंसाइनी के उचित सत्यापन के बाद ही कंसाइनमेंट को अनलोड किया जाएगा। इसलिए, 19.04.1995 तक कागजात बैंक के पास थे, अतः रेलवे कर्मचारियों द्वारा माल की अधिकृत और वैध अनलोडिंग का कोई सवाल ही नहीं था। विद्वान अधिकरण ने भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल के पैरा 1801 और 1805 के तहत प्रावधान पर ध्यान दिया और उसका हवाला दिया है, जिसमें यह प्रावधान है कि माल उतारने और उसका मिलान करने के तुरंत बाद संबोधित कंसाइनी को टेलीफोन

पर जहां भी ऐसी सुविधा मौजूद है। तथ्य की जानकारी दी जानी चाहिए। रेलवे के गुड्स शेड पर माल के आगमन की सूचना लगाने का प्रावधान है। अधिकरण द्वारा रेलवे अधिनियम की धारा 84 को पुन: प्रस्तुत किया गया है, जिसमें प्रावधान है कि यदि कोई व्यक्ति किसी भी खेप की डिलीवरी लेने में विफल रहता है, तो उस खेप को लावारिस खेप के रूप में माना जाएगा और उस खेप के निपटान के लिए प्रावधान और तौर-तरीका है। अधिकरण ने माना कि रेलवे ने उपरोक्त प्रावधानों का पालन नहीं किया, इसलिए वह रेलवे अधिनियम की धारा 99 का लाभ नहीं ले सकता। अधिकरण ने यह भी कहा कि रेलवे नियमों और मैनुअल के तहत तय मानदंडों के अनुसार खेप की रक्षा करने में इच्छुक नहीं था और इस प्रकार कहा:-

"दोनों पक्षों के बीच विवाद का मुख्य मुद्दा पारगमन की समाप्ति की सही तारीख है। हालांकि रेलवे प्रशासन की ओर से यह आरोप लगाया गया है 09.03.95 पारगमन की समाप्ति की तारीख थी लेकिन आवेदक की ओर से इसे अस्वीकार कर दिया गया क्योंकि आवेदक को न तो पारगमन की समाप्ति के बारे में सूचित किया गया था और न ही उसे 09.03.95 को ऐसी समाप्ति के बारे में पता था। हमने पाया कि रेलवे रसीदों पर गंतव्य पर खेप के आगमन की तारीख 09.03.95 का उल्लेख किया गया है, हालांकि, रेलवे रसीदों पर खेप के आगमन की तारीख 09.03.95 के बारे में केवल टिप्पणियाँ हैं, जो आवश्यक शुल्क जमा करते समय 10.04.95 को दर्ज की गई हैं। यह कोई ठोस साक्ष्य नहीं है क्योंकि माना जाता है कि उक्त टिप्पणी रेलवे प्रशासन के संबंधित अधिकारी द्वारा किसी अन्य रिकॉर्ड से कॉपी की गई है। वैगन पोजिशन रजिस्टर, जो इस बिंदु पर प्राथमिक साक्ष्य है, रेलवे प्रशासन द्वारा प्रस्तुत नहीं किया गया है। जांच समिति की रिपोर्ट की प्रतियों में दर्शाई गई आगमन की तारीख उस व्यक्ति के बयान पर आधारित है जिनके नाम उक्त रिपोर्ट में उल्लिखित हैं। संपूर्ण जांच रिपोर्ट और जांच किए गए व्यक्तियों के बयानों को देखने से पता चलता है कि जांच समिति ने संबंधित रिकॉर्ड से खेप के आगमन की सही तारीख का सत्यापन नहीं किया और केवल ऐसे जांच किए गए व्यक्तियों के बयान दर्ज किए हैं। इसके अलावा कथित आग की घटना में कथित जांच आवेदक के पीछे और आवेदक की जानकारी के बिना शुरू की गई है, इसलिए, कानून के स्थापित सिद्धांतों के अनुसार, आवेदक पर तब तक बाध्यकारी नहीं है, जब तक कि आवेदक इसमें शामिल न हो जो उक्त जांच में

निस्संदेह एक इच्छुक पार्टी था जो अपनी खेपों के क्षतिग्रस्त होने के कारण सीधे तौर पर प्रभावित था। जांच रिपोर्ट की प्रामाणिकता साबित करने के लिए रेलवे प्रशासन के संबंधित अधिकारियों द्वारा कोई शपथ-पत्र दाखिल नहीं किया गया है और कोई शपथ-पत्र नहीं होने से उक्त जांच रिपोर्ट की सत्यता संदिग्ध है। रेलवे प्रशासन प्राथमिक साक्ष्य के माध्यम से गंतव्य पर खेप के आगमन की तारीख को साबित करने में सक्षम नहीं है और रिकॉर्ड पर प्राथमिक साक्ष्य के बिना, कोई भी इसका साक्ष्य जैसे रेलवे रसीदों पर टिप्पणी और जांच रिपोर्ट की फोटो-प्रतियां विवाद के इस बिंदु पर नहीं देखा जा सकता है, इसलिए सलेम जंक्शन पर खेप के आगमन की वास्तविक तारीख को ठोस साक्ष्य द्वारा साबित करने में रेलवे प्रशासन की विफलता के कारण रेलवे प्रशासन अधिनियम की धारा 99(1) की आड़ में बच नहीं सकता है।

माना जाता है कि खेप सूरज की सीधी किरणों के तहत प्लेटफॉर्म पर खुले में पड़ी हुई थी। विद्वान प्रस्तुतिकरण अधिकारी उचित स्पष्टीकरण देकर हमें यह समझाने में सक्षम नहीं हो सके कि यह कैसे माना जा सकता है कि रेलवे प्रशासन द्वारा उचित देखभाल की गई थी। आईआरसीएम के पैरा 1724, 2126 और 2127 रेलवे अधिकारियों द्वारा आग से होने वाले नुकसान से बचने के लिए बरती जाने वाली सावधानियों से संबंधित हैं और वे इस प्रकार हैं:-

“1724. प्लेटफार्म पर पड़े सभी क्षतिग्रस्त होने वाले सामान को तिरपाल से ढका जाना चाहिए। इसी प्रकार, जब बारिश के लक्षण दिखाई दें तो सभी सामान को तिरपाल से ढक देना चाहिए। इसके अलावा, बरसात के मौसम में पैकेजों को या तो स्लीपरों पर या विशेष रूप से इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए लकड़ी के प्लेटफॉर्म पर रखा जाना चाहिए ताकि पैकेज गीले होने से क्षतिग्रस्त न हों। कपास, ऊन आदि जैसे सामान जो आग से क्षतिग्रस्त हो सकते हैं, उन्हें चलती लाइनों, नग्न रोशनी आदि से दूर रखा जाना चाहिए। मूल्यवान खेप, जैसे रेशम के पैकेज, टुकड़ा-सामान और ऐसे सामान जिन पर प्रतिशत शुल्क का भुगतान किया गया है और चुराए गए सभी सामानों को एक सुरक्षित कमरे में बंद रखा जाना चाहिए या ऐसी सुविधा के अभाव में, विशेष रूप से हस्ताक्षर के तहत रेलवे सुरक्षा बल की अभिरक्षा में सौंप दिया जाना चाहिए।

2126. आग से होने वाले नुकसान की रोकथाम-रेलवे अग्निशमन सेवाएँ सुरक्षा शाखा के

प्रशासनिक नियंत्रण के तहत कार्य करती हैं, जो अग्निशमन सेवा इकाइयों के परिचालन और रखरखाव दोनों के कुशल कामकाज के लिए जिम्मेदार हैं। हालाँकि, यह प्रत्येक रेलवे कर्मचारी का प्राथमिक कर्तव्य है कि वह रेलवे संपत्ति की रक्षा करे, परिवहन के लिए रेलवे की देखभाल के लिए प्रतिबद्ध रहे, साथ ही आग लगने पर आवश्यक सहायता प्रदान करे, चाहे वह ड्यूटी पर हो या अन्यथा।"

2127.अग्निशमन उपकरण (आग बुझाने वाले रासायनिक यंत्र, शेड में छेद को काटने के लिए उपकरण, बाल्टियाँ, रेत के डिब्बे, हाइड्रेंट, आदि) ट्रांसशिपमेंट शेड, माल शेड, पार्सल डिपो, खोई संपत्ति कार्यालयों आदि में प्रदान किए जाते हैं; जहां भी आवश्यक हो, इन उपकरणों को तत्काल उपयोग के लिए हमेशा तैयार रखा जाना चाहिए। यह देखने के लिए समय-समय पर जांच की जानी चाहिए कि उपकरण बरकरार है और कार्यशील स्थिति में है। ऐसे सभी उपकरणों को सुविधाजनक स्थान पर रखा जाना चाहिए जिसके बारे में सभी कर्मचारियों को पता होना चाहिए।"

रेलवे प्रशासन के पास इस बात का कोई साक्ष्य नहीं है कि माल को रनिंग लाइन से दूर रखा गया था या पैरा 2126 और 2127 के निर्देशों का पालन किया गया था। श्री ए.के. अब्दुल गनी, हेड गुड क्लर्क, सेलम ने प्रश्न संख्या 3 के उत्तर में कहा कि आग लगने की सूचना सबसे पहले दोपहर 2:00 बजे दी गई थी। और प्रश्न संख्या 4 के उत्तर से पता चलता है कि उन्होंने अग्निशमन विभाग को सूचित करने में पांच मिनट का समय लिया, जो कि घटना की प्रकृति को देखते हुए काफी लंबा समय है क्योंकि जाहिर तौर पर इन पांच मिनटों के दौरान आग का प्रकोप दोगुना हो गया होगा। प्रश्न संख्या 7 के उत्तर में, उक्त गवाह ने कहा कि तमिलनाडु फायर सर्विसेज से पहला फायर फाइटर दोपहर 2:35 बजे ही पहुंचा। और दूसरा सेलम स्टील प्लांट से अपराह्न 3:45 बजे। और इस अवधि के दौरान दूर से, उक्त गवाह द्वारा बुझाने वाले केवल एक यंत्र का उपयोग किया गया था। उक्त रेलवे अधिकारी द्वारा यह भी कहा गया है कि जनता के सहयोग से पानी डाला गया था, जिसे जनता खिड़की के माध्यम से लायी थी। जांच समिति द्वारा दिया गया सुझाव स्वतः स्पष्ट है, जो इस प्रकार है:-

"हम प्रत्येक शेड में 4 और बरामदे में 4-4 फायर बकेट उपलब्ध करा सकते हैं। चूंकि माल

शेड के पास उच्च स्तरीय पानी की टंकी उपलब्ध है, इसलिए हम 2'/2" मेल कपलिंग के आउटलेट के साथ एक हाइड्रेंट पॉइंट प्रदान कर सकते हैं ताकि अग्नि दुर्घटना की स्थिति में फायर अटेंडेंट द्वारा पानी का उपयोग करने में सुविधा हो सके। "

जांच समिति द्वारा दिए गए उपरोक्त सुझाव इस बात की पुष्टि करते हैं कि शेड और बरामदे के पास आग बुझाने या बुझाने की कोई व्यवस्था नहीं थी; यहाँ तक कि पानी भी उपलब्ध नहीं था और कोई हाइड्रेंट पॉइंट भी नहीं था। जांच समिति द्वारा दिए गए उक्त सुझावों से पता चलता है कि उक्त आग लगने से पहले रेलवे प्रशासन द्वारा ऐसी किसी भी घटना का सामना करने के लिए पूर्व-सावधानी के तौर पर कोई दूरदर्शिता का इस्तेमाल नहीं किया गया था। रेलवे प्रशासन द्वारा आईआरसीएम के पैरा-2135 के अनुसार तैयार की गई इन्वेंट्री की एक प्रति रेलवे प्रशासन द्वारा दायर की गई है (पेज-63) उसमें पता चलता है कि 110 गांठों में से केवल 56 गांठें जलने की सूचना मिली थी और शेष 50 के रूप में दिखाया गया है; आगे बताया गया है कि 70 गांठें अलग कर दी गई हैं। विद्वान प्रस्तुतकर्ता अधिकारी संयुक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट की प्रति के आलोक में कथन की व्याख्या नहीं कर सके, जिससे पता चलता है कि 106 गांठें पूरी तरह से जल गईं। सूची पर स्टेशन मास्टर और रेलवे सुरक्षा बल के प्रतिनिधि द्वारा भी हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं, जैसा कि आईआरसीएम के पैरा-2135 में आवश्यक है।

विद्वान प्रस्तुतिकरण अधिकारी का एक अन्य तर्क यह है कि रेलवे प्रशासन इस मामले में अपने बचाव में प्रासंगिक रिकॉर्ड पेश नहीं कर पाया है, क्योंकि इसे रेलवे प्रशासन द्वारा रेलवे दावा अधिकरण, चंडीगढ़ के समक्ष लंबित मामले संख्या ओ.ए.-आई-455/95 और ओ.ए.-आई-456/95 में प्रस्तुत किया गया है। यह एक अप्रमाणिक तर्क है क्योंकि रिकॉर्ड पर पत्र दिनांक 30.08.96 (पृष्ठ 64 और 65) की प्रति के अवलोकन से पता चलता है कि रेलवे रसीद संख्या 931827 से संबंधित रिकॉर्ड दिनांकित 09.02.95 और रेलवे रसीद संख्या 936388 दिनांक 26.01.95 और क्रमशः वैगन संख्या ईआरसी 12010 और ईआरसी 10626 में लोड की गई खेपों को चंडीगढ़ न्यायपीठ के प्रस्तुतीकरण अधिकारी द्वारा मांगा गया था और उनके द्वारा प्राप्त किया गया है, जबकि वर्तमान खेप संबंधित हैं रेलवे रसीद संख्या 997232 और 997233 दोनों दिनांकित 07.02.95 और खेप वैगन नंबर एनआरसी 27592 में लोड की गई थी, इस प्रकार, विद्वान प्रस्तुतकर्ता

अधिकारी के तर्क अस्थिर हैं, इसलिए खारिज किए जाते हैं।

10. अधिकरण ने उन प्रावधानों पर विचार किया, जिनका पालन खेप को नुकसान से बचाने और उन प्रक्रियाओं का पालन न करने के प्रभाव के साथ-साथ अपीलार्थीगण द्वारा मामले को अधिनियम की धारा 99 के दायरे में लाने में विफलता के लिए किया जाना आवश्यक है।

11. रिकार्ड से यह स्थापित होता है कि अपीलार्थीगण

(क) कोई ठोस दस्तावेजी साक्ष्य पेश करने में विफल रहा कि खेप 09.03.1995 को ही गंतव्य पर पहुंच गई थी।

(ख) रेलवे रसीदों पर यह पृष्ठांकन पहली बार रेलवे अधिकारियों द्वारा 07.04.1995 को किया गया था कि खेप 09.03.1995 को पहुंची थी। (ग) नियमों के अनुसार खेप को तब तक अनलोड नहीं किया जा सकता था जब तक कि परेषिती द्वारा दस्तावेजों की पुष्टि नहीं कर दी जाती, जो आवश्यक शुल्क के भुगतान पर संबंधित बैंक की चिंता द्वारा बुकिंग रसीद जारी होने के बाद ही किया जा सकता था और यह प्रक्रिया 19.04.1995 को पूरी की गई थी।

(ग) अपीलार्थी कंसाइनी को खेप के आगमन की सूचना देने में विफल रहे, इसलिए, अपीलार्थी यह बचाव नहीं कर सके कि लेनदेन समाप्त होने के सात दिनों के बाद रेलवे क्षतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी नहीं है। रिकॉर्ड पर उपलब्ध सामग्री अपीलार्थीगण के इस दावे को उचित नहीं ठहराती है कि माल भेजने वाले को सात दिनों की वैधानिक अवधि के भीतर माल प्राप्त नहीं हुआ था।

12. इसलिए, इस आधार पर भी आक्षेपित निर्णय को गलत नहीं ठहराया जा सकता।

13. उपरोक्त बिंदुओं के निर्णय के मद्देनजर, इस अपील में कोई योग्यता नहीं है और तदनुसार, बिना किसी लागत के खारिज कर दी जाती है।

(बीरेंद्र कुमार), न्यायमूर्ति

BM Gandhi/-91

टिप्पणी: इस निर्णय का हिन्दी अनुवाद निविदा फर्म **राजभाषा सेवा संस्थान** द्वारा किया गया है, जिसे फर्म के निदेशक डॉ. वी. के. अग्रवाल**,** द्वारा मान्य और सत्यापित किया गया है।

अस्वीकरण: यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल अंग्रेजी संस्करण ही प्रामाणिक होगा और निष्पादन व कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।