

अपीलीय सिविल

न्यायमूर्धी प्रेम चंद पंडित और न्यायमूर्धी गोपाल सिंह के समक्ष

श्री दुर्गा इंडस्ट्रीज, अपीलकर्ता

बनाम

भारत संघ, - उत्तरदाता।

1967 की सिविल विविध संख्या 1550-सी की नियमित द्वितीय अपील संख्या 664

20 अक्टूबर, 1971

रेलवे अधिनियम (1890 का IX) - धारा 47 और 73 - माल टैरिफ सामान्य नियम भाग I - नियम 138 - क्या प्रशासनिक और धारा 73 के दायरे से बाहर है ।

गुड्स टैरिफ जनरल रूल्स पार्ट 1 के नियम 138 के अनुसार, माल की डिलीवरी लेने वाले व्यक्ति के लिए यह अनिवार्य है कि वह प्राप्त माल की डिलीवरी लेने और रेलवे के परिसर से उन्हें हटाने से पहले स्टेशन मास्टर को लिखित में माल की क्षति या हानि के बारे में अपनी आपत्ति दे। स्टेशन मास्टर पर इस आशय की लिखित या नोटिस जारी करने में दर्ज की गई ऐसी आपत्ति को रेलवे के उपयोग से संबंधित कुछ नहीं माना जा सकता है। रेल अधिनियम की धारा 47 के खंड (छ) में "रेलवे का उपयोग" शब्द रेलवे के वास्तविक उपयोगकर्ता से संबंधित मामलों को संदर्भित करता है। इसलिए, इस खंड के अनुसरण में नियम 138 तैयार नहीं किया जा सकता है। इसलिए नियम वैधानिक नहीं है, लेकिन चरित्र में प्रशासनिक है और परिणामस्वरूप बाध्यकारी वैधता का नहीं है। (पैरा 23)

यह माना गया है कि अधिनियम की धारा 73 रेलवे प्रशासन को किसी भी कारण से माल के नुकसान, क्षति या गैर-वितरण के लिए उत्तरदायी बनाती है, सिवाय प्रमुख कारणों और उसमें उल्लिखित अन्य कारणों के, जिसके लिए रेलवे प्रशासन को बिना किसी गलती के जिम्मेदार ठहराया जा सकता है। लेकिन नियमों के नियम 138 के लिए, एक दावेदार, अधिनियम की धारा 73 के तहत अपने दावे की डिक्री का हकदार होगा।

इसके बावजूद कि उन्होंने नियम में की गई परिकल्पना के अनुसार स्टेशन मास्टर को लिखित में नोटिस नहीं दिया है। इसलिए, नियम धारा 73 के लिए एक प्रकार का परंतुक या ओवरराइड है। इस नियम के द्वारा, नियम बनाने वाले प्राधिकारी ने नुकसान के परिणामस्वरूप नुकसान की वसूली के दावेदार के अधिकार को कम या कम कर दिया है, हालांकि धारा 73 द्वारा विधायिका ने दावेदार के दावे को डिक्री करने के अधिकार पर ऐसी कोई सीमा या प्रतिबंध नहीं लगाया है। इस प्रकार नियम 138 अधिनियम की धारा 73 के प्रावधान के साथ असंगत है। यह एकरूपता में धारा के मूल प्रावधान के पक्ष में रास्ता देना होगा और इसके परिणामस्वरूप यह उस धारा से परे है। (पैरा 22 और 24)

गुडगांव के अतिरिक्त जिला न्यायाधीश श्री गुरनाम सिंह की अदालत के दिनांक 7 अप्रैल, 1967 के आदेश से नियमित द्वितीय अपील में श्री वेद प्रकाश शर्मा, वरिष्ठ उप न्यायाधीश, गुडगांव के दिनांक 26 फरवरी, 1965 के फैसले को पलट दिया गया और वादी के वाद को खारिज कर दिया गया और पक्षकारों को पूरे समय अपनी लागत वहन करने के लिए छोड़ दिया गया।

दावा:- 10,000 करोड़ रुपये की वसूली के लिए 9,864.30 पैसे।

अपील में दावा:- निचली अपीलीय अदालत के आदेश को पलटने के लिए।

सिविल एम.आई.एस.सी. 1967 का 1550-सी ।

परिसीमा अधिनियम, 1963 की धारा 5 के तहत आवेदन, धारा 149 सी.पी.सी. प्रार्थना है कि मेमोरैंडम ऑफ अपील पर उचित मुहर लगाने में लगभग 3 दिनों की देरी को न्याय के हित में माफ कर दिया जाए।

श्री दुर्गा इंडस्ट्रीज v. टी। वह भारत संघा (गोपाल सिंह, जे)

अपीलकर्ता की ओर से अधिवक्ता आर. एस. मित्तल और आई. एस. बलहारा के साथ अधिवक्ता आनंद सरूपा

एच. एस. गुजराल और वीरिंदर सिंह, वकील, प्रतिवादी हैं।

निर्णय

गोपाल सिंह, न्यायमूर्ति - (एक) मेसर्स श्री दुर्गा इंडस्ट्रीज के वादी द्वारा उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक के माध्यम से भारत संघ के खिलाफ यह दूसरी अपील है। यह 7 अप्रैल, 1967 को गुड़गांव के अतिरिक्त जिला न्यायाधीश श्री गुरनाम सिंह के फैसले के खिलाफ निर्देशित किया जाता है, जिसमें 26 फरवरी, 1967 को गुड़गांव के वरिष्ठ उप-न्यायाधीश श्री वेद प्रकाश शर्मा के फैसले से प्रतिवादी की ओर से दायर अपील को अनुमति दी गई थी, जिसमें 7,109 की वसूली के लिए वादी के मुकदमे का आदेश दिया गया था।

(दो) उत्तर रेलवे ने 24 अप्रैल, 1962 को मेसर्स टाटा आयरन एंड स्टील कंपनी की ओर से टाटा नगर रेलवे स्टेशन से गुड़गांव के लिए 744.375 मीट्रिक वजन के 235 लोहे के बिलेट की एक खेप बुक की थी। रेलवे रसीद संख्या 281673/एफ और चालान

संख्या * 502, प्रदर्शनी डी -2 माल के प्रेषण के टोकन में जारी किए गए थे। माल को एक ब्रॉड गेज वैगन में लोड किया गया था, जिस पर नंबर 10 था। आर -10642/44 44.380 मीट्रिक टन की क्षमता के साथ। यह सामान गुड़गांव में 7 मई, 1962 को वादी फर्म के प्रतिनिधि लक्ष्मी नारायण को दिया गया था। वादी के मामले के अनुसार, 27 मीट्रिक टन की क्षमता वाले मीटर गेज वैगन में 22.57 मीट्रिक टन वजन के 125 बिलेट प्राप्त हुए थे। वादी के मामले के अनुसार, माल की कम डिलीवरी का तथ्य गुड़गांव में स्टेशन मास्टर के ध्यान में लाया गया था। वादी ने रेलवे अधिकारियों के साथ माल की कम डिलीवरी को उनके ध्यान में लाया और 4 अगस्त, 1962 को मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक (दावा), उत्तर रेलवे, दिल्ली को रेलवे अधिनियम की धारा 77 के तहत कम डिलीवरी के आधार पर एक दावा नोटिस भी दिया, जिसे बाद में अधिनियम कहा जाता है। 12 जून, 1963 को वादी ने मुकदमा दायर कर टाटा नगर से भेजे गए माल की पूरी डिलीवरी देने में प्रतिवादी की विफलता के आधार पर खोए हुए माल के मूल्य के कारण 8,809.22 रुपये और 1,055.17 रुपये के ब्याज के रूप में कुल 9,864.39 रुपये के मुआवजे का दावा किया।

(तीन) लिखित बयान में, प्रतिवादी ने वादी के दावे से इनकार किया और दलील दी कि प्राप्तकर्ता ने भेजे गए माल की पूरी डिलीवरी ली थी और वह किसी भी नुकसान का दावा करने का हकदार नहीं था। उसकी ओर से दलील दी गई कि जिस समय वादी के प्रतिनिधि ने माल की डिलीवरी ली, उस समय कोई आपत्ति नहीं की गई थी क्योंकि भेजे गए सामान को पूरी तरह से वितरित नहीं किया गया था। लिखित बयान में यह भी कहा गया था कि प्रतिवादी को सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 80 के तहत कोई नोटिस नहीं दिया गया था और वादी के मुकदमे को सीमा द्वारा प्रतिबंधित किया गया था।

(चार)

पक्षकारों

की दलीलों ने निम्नलिखित मुद्दों को जन्म दिया -

- (एक) क्या खेप कम वितरित की गई थी और यह प्रतिवादी-रेलवे की लापरवाही के कारण थी?
- (दो) क्या सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 80 के तहत प्रतिवादी को नोटिस दिया गया था?
- (तीन) यदि मुद्दा संख्या 2 साबित हो जाता है, तो क्या मुकदमा सीमा द्वारा प्रतिबंधित है?
- (चार) यदि मुद्दा एनडी 1 साबित हो जाता है, तो वादी मुआवजे की कितनी राशि का हकदार है?

(पाँच) मुद्दा संख्या 2 पर, ट्रायल कोर्ट ने विचार किया कि डाक पावती रसीद द्वारा समर्थित सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 80 के तहत नोटिस की प्रति प्रस्तुत की गई थी, मुद्दा साबित हो गया था। जहां तक मुद्दा संख्या 3 का संबंध है, ट्रायल कोर्ट ने कहा कि प्रतिवादी ने यह नहीं दिखाया था कि 7 मई, 1962 को किए गए शॉर्ट डिलीवरी के संबंध में 12 जून, 1963 को दायर मुकदमे को सीमा द्वारा कैसे रोक दिया गया था। इस प्रकार, दोनों मुद्दों को प्रतिवादी के खिलाफ निर्धारित किया गया था। मुद्दा संख्या 1 पर, ट्रायल कोर्ट रिकॉर्ड पर सबूतों पर विचार करने के बाद इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि प्रतिवादी की ओर से लापरवाही के कारण खेप कम वितरित की गई थी। मुद्दा संख्या 4 के तहत, लोहे के बिलेट के आधार पर वादी को हुए नुकसान के लिए ट्रायल कोर्ट ने पाया कि वादी ब्याज सहित 7,109 रुपये का हकदार था।

(छः) निचली अपीलीय अदालत के समक्ष प्रतिवादी द्वारा अपील पर, केवल दो बिंदु उठाए गए थे। एक मुद्दा संख्या 1 से संबंधित था और दूसरा माल टैरिफ सामान्य नियम, भाग 1 के नियम 138 के प्रभाव से संबंधित था, जिसे बाद में नियम कहा जाता है। मुद्दा संख्या 1 के तहत रिकॉर्ड पर साक्ष्य पर विचार करने पर, निचली अपीलीय अदालत इस निष्कर्ष पर पहुंची कि वादी यह साबित करने में विफल रहा था कि उसने भेजे गए माल की पूरी डिलीवरी नहीं ली थी। जहां तक दूसरे बिंदु का संबंध है, न्यायालय ने यह विचार रखा कि नियमों के नियम 138 के आधार पर, प्रतिवादी माल के किसी भी नुकसान के लिए जिम्मेदार नहीं था जब तक कि रेलवे के परिसर से माल की डिलीवरी और हटाने से पहले स्टेशन मास्टर को लिखित में इस तरह के नुकसान की सूचना नहीं दी गई हो। तदनुसार अपील को स्वीकार कर लिया गया।

(सात) प्रतिवादी-प्रतिवादी की ओर से पेश श्री एचएस गुजराल ने प्रारंभिक आपत्ति जताई है कि निचली अपीलीय अदालत द्वारा मुद्दा संख्या 1 के तहत निकाला गया निष्कर्ष कि साक्ष्य भेजे गए माल की कम डिलीवरी को स्थापित नहीं करता है, तथ्य का निष्कर्ष है और दूसरी अपील में इसे दोहराया नहीं जा सकता है।

(आठ) इस प्रकार, केवल वे बिंदु, जिन पर विचार करने की आवश्यकता है, वे निम्नलिखित हैं <-

(एक) क्या इस अपील में मुद्दा संख्या 1 के तहत निचली अपीलीय अदालत का निष्कर्ष स्वीकार्य है?

(दो) अगर खोज मुद्दा संख्या 1 के तहत दिए गए साक्ष्य की फिर से पुष्टि की जा सकती है, क्या रिकॉर्ड पर दिए गए सबूत माल की कम डिलीवरी स्थापित करते हैं?

(तीन) क्या प्रतिवादी नियमों के नियम 138 में दिए गए अनुसार नुकसान की सूचना के अभाव में माल की कम डिलीवरी के कारण वादी को होने वाले नुकसान के लिए जिम्मेदार नहीं है?

(नौ) प्रतिवादी के वकील द्वारा उठाई गई प्रारंभिक आपत्ति वर्तमान मामले में प्रबल नहीं हो सकती क्योंकि निचली अपीलीय अदालत ने भौतिक चरित्र के दस्तावेजी साक्ष्य पर विचार नहीं किया है। उस न्यायालय ने वादी के प्रतिनिधि द्वारा माल की कम सुपुर्दगी से संबंधित साक्ष्य पर चर्चा करते समय निम्नलिखित दो भौतिक दस्तावेजों को ध्यान में रखने की उपेक्षा की है -

(१) स्टॉक रजिस्टर की प्रविष्टि, प्रदर्शनी पी.डब्ल्यू. 3/7 मोहर सिंह पी.डब्ल्यू.

(२) 13 अगस्त, 1962 को स्टेशन मास्टर और लक्ष्मी नारायण, गुड्स क्लर्क, पीडब्ल्यू 1 द्वारा तैयार की गई रिपोर्ट, प्रदर्शनी पी. 5.

(दस) वादी-फर्म द्वारा बनाए गए स्टॉक रजिस्टर से पुनः प्रस्तुत प्रविष्टि, प्रदर्शनी पीडब्ल्यू 3/7 से पता चलता है कि 7

श्री दुर्गा, उद्योग बनाम भारत संघा (गोपाल सिंह, जे)

मई, 1962 को प्राप्त सामान 22.575 मीट्रिक टन वजन के 125 लोहे के बिलेट थे। वादी-फर्म के शेरों में माल प्राप्त होने के बाद स्टॉक रजिस्टर में प्रविष्टि 9 मई, 1962 को की गई थी। रेलवे अधिनियम की धारा 77 के तहत वादी की ओर से दर्ज दावे के नोटिस के अनुसरण में, स्टेशन मास्टर को वादी द्वारा किए गए नुकसान के बारे में जांच करने का निर्देश दिया गया था। लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 1 द्वारा प्रमाणित रिपोर्ट प्रदर्शनी पी.5 की प्रति में दर्शाई गई मूल रिपोर्ट पर स्टेशन मास्टर और लक्ष्मी नारायण, गुड्स क्लर्क पीडब्ल्यू 1 दोनों के हस्ताक्षर हैं। लक्ष्मी नारायण पी.डब्ल्यू.1 ने उस रिपोर्ट को सही साबित कर दिया है। उस रिपोर्ट में, यह दिया गया है कि प्राप्त वैगन 27 मीट्रिक टन की क्षमता का था और रेलवे रसीद के अनुसार 44.375 मीट्रिक टन भेजा गया था, प्रदर्शनी डी. 2 को प्राप्त वैगन में समायोजित नहीं किया जा सकता था और यह कि पीएलएआईएनटीएफ गैर-वितरित माल की डिलीवरी के लिए दबाव डाल रहा था। इन दोनों दस्तावेजों, जो दिखाते हैं कि वादी की ओर से तर्क दिया गया माल की कम डिलीवरी थी, को निचली अपीलीय अदालत द्वारा कोई ध्यान नहीं दिया गया।

(ग्यारह) ट्रायल कोर्ट ने हरि प्रकाश गुड्स क्लर्क, रेलवे स्टेशन सराय रोहाला, दिल्ली डीडब्ल्यू 4 के सबूतों की जांच करने के बाद उनके सबूतों को खारिज कर दिया और कहा कि उनके सबूत विश्वास को प्रेरित नहीं करते हैं। सरकार द्वारा लिए गए दृष्टिकोण के खिलाफ कोई कारण बताए बिना

निचली अपीलीय अदालत ने हरि प्रकाश के साक्ष्य को खारिज कर दिया है। इस आदेश के लिए कि निचली अपीलीय अदालत द्वारा दिए गए तथ्य को अंतिम माना जाए और अपीलकर्ता को उस निष्कर्ष पर आगे पुनर्विचार करने से रोका जाए, उस निष्कर्ष पर पहुंचने में निचली अपीलीय अदालत द्वारा दस्तावेजी या मौखिक सभी सामग्री साक्ष्य को ध्यान में रखा जाना चाहिए, यदि कोई कारण हो, ट्रायल कोर्ट ने किसी भी सबूत को खारिज कर दिया, इस तरह की अस्वीकृति के लिए ट्रायल कोर्ट द्वारा दिए गए कारण का विरोध किया जाना चाहिए और निचली अपीलीय अदालत द्वारा विधिवत पूरा किया जाना चाहिए। जैसा कि ऊपर बताया गया है, स्टॉक रजिस्टर की प्रविष्टि के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य और स्टेशन मास्टर और गुड्स क्लर्क द्वारा तैयार की गई रिपोर्ट, जो वादी की दलील का समर्थन करने के लिए एक लंबा रास्ता तय करती है कि गंतव्य पर पहुंचने माल की उसके प्रतिनिधि द्वारा कम डिलीवरी प्राप्त हुई थी, इस पर बिल्कुल भी विचार नहीं किया गया है। इसी तरह, निचली अपीलीय अदालत ने कोई कारण नहीं बताया है कि हरि प्रकाश के साक्ष्य को खारिज करने के लिए ट्रायल कोर्ट द्वारा लिया गया दृष्टिकोण तर्कसंगत क्यों नहीं है और उस कारण को दूषित किए बिना हरि प्रकाश के साक्ष्य पर निर्भर करता है ताकि इस निष्कर्ष पर पहुंचा जा सके कि कोई छोटी डिलीवरी नहीं हुई थी। निचली अपीलीय अदालत द्वारा दिए गए तथ्य के इस तरह के निष्कर्ष को अंतिम नहीं माना जा सकता है। निचली अपीलीय अदालत की ओर से इस प्रकार की विफलता या त्रुटि कानून की त्रुटि के बराबर है और इस तरह के निष्कर्ष पर उच्च न्यायालय द्वारा पुनर्विचार किया जा सकता है। मैं प्रारंभिक आपत्ति को खारिज करता हूँ और बिंदु संख्या 2 के तहत रिकॉर्ड पर साक्ष्य पर विचार करने के लिए आगे बढ़ता हूँ।

(बारह) वादी-अपीलकर्ता की ओर से तीन गवाहों को पेश किया गया है, जिनके नाम लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 1, लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 2 और मोहर सिंह पीडब्ल्यू 3 लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 1 गुडगांव रेलवे स्टेशन पर गुड्स क्लर्क है। उन्होंने ही 7 मई, 1962 को प्राप्त माल को वादी-फर्म के प्रतिनिधि लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 2 को पहुंचाया था। निस्संदेह रेलवे स्टेशन पर प्राप्त माल की डिलीवरी के कर्तव्य के साथ संबंधित अधिकारी लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 1 द्वारा यह गवाही दी गई है कि लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 2 को वितरित माल 7 मई, 1962 को 27 मीट्रिक टन की क्षमता वाले वैगन में प्राप्त किया गया था। वह यह भी स्वीकार करते हैं कि माल की खेप का हिस्सा प्राप्त नहीं हुआ है, इसकी प्रतीक्षा की जा रही थी क्योंकि माल टाटा नगर से 44 मीट्रिक टन के वैगन में भेजा गया था। उन्होंने कहा कि टाटा नगर से भेजे गए 44.375 मीट्रिक टन वजन के माल की पूरी मात्रा को क्षमता के वैगन में शामिल या समायोजित नहीं किया जा सकता था।

27 मीट्रिक टन जिसमें प्राप्त माल की मात्रा होती है। वादी के प्रतिनिधि को माल की सुपुर्दगी के लिए संबंधित अधिकारी होने के नाते उन्होंने माल की कम सुपुर्दगी की बात स्वीकार की है और यह भी तथ्य है कि टाटा नगर से भेजे गए माल की पूरी मात्रा अर्थात् 44375 मीट्रिक टन माल को 27 मीट्रिक टन की क्षमता वाले वैगन में नहीं ले जाया जा सकता था, उनके साक्ष्य यह स्थापित करते हैं कि प्राप्त माल को पेरिषित के रूप में पूर्ण रूप से वितरित नहीं किया जा सकता था। उन्होंने प्रदर्शनी पृष्ठ 5 रिपोर्ट में यह भी उल्लेख किया कि जिन सामानों की डिलीवरी की गई थी, उनका एक हिस्सा लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 2 द्वारा प्राप्त माल की डिलीवरी की तारीख के बाद प्रतीक्षित था। उल्लेखनीय है कि माल 44.380 मीट्रिक टन वजन वाले ब्रॉड गेज वैगन द्वारा भेजा गया था, जबकि माल 27 मीट्रिक टन की क्षमता वाले मीटर गेज वैगन में प्राप्त किया गया था। पार्टियों का यह भी मामला है कि ब्रॉड गेज वैगन से मीटर गेज वैगन के रास्ते में ट्रांसशिपमेंट हुआ था। इन तथ्यों से पता चलता है कि छोटा, वितरित माल पारगमन में खो गया था।

(तेरह) लक्स लक्ष्मी ई नारायण पी.डब्ल्यू.एस.1 ने भी 7 मई, 1962 की डिलीवरी बुक से प्रविष्टि प्रदर्शनी की प्रति/प्रति को साबित किया। उनके अनुसार, हालांकि प्राप्त माल की कम डिलीवरी होने की आपत्ति डिलीवरी बुक में दर्ज नहीं है, लेकिन इसे वादी की ओर से लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 2 द्वारा लिया गया था। ऐसा प्रतीत होता है कि लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 2 द्वारा उठाई गई आपत्ति को डिलीवरी बुक में दर्ज नहीं किया गया था, हालांकि वादी की ओर से उनके द्वारा उठाया गया था, क्योंकि स्टेशन मास्टर द्वारा आश्वासन दिया गया था कि शेष माल बाद में आएगा और लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 2 को बताया गया था कि प्राप्त वैगन में वितरित माल 27 मीट्रिक टन की छोटी क्षमता का था और माल की पूरी मात्रा 44.375 थी। टाटा नगर से भेजे गए मीट्रिक टन को प्राप्त वैगन में समाहित नहीं किया जा सका। उस आश्वासन पर कार्रवाई करते हुए, वादी के प्रतिनिधि ने डिलीवरी बुक में नोट किए जा रहे शॉर्ट डिलीवरी के बारे में अपनी आपत्ति पर जोर नहीं दिया।

(चौदह) लक्ष्मी नारायण P.W.ir' टेलीग्राम्ड एक्जिबिट , जिसे उनके द्वारा स्टेशन मास्टर, टाटा नगर को वादी को भेजे गए माल की कम डिलीवरी के बारे में भेजा गया था। गवाह ने माना है कि जिस समय मिलने वाले सामान की डिलीवरी कंसाइनी की तरफ से ली गई थी, उस वक्त सामान को तौला नहीं गया था। उनका सुझाव यह है कि प्रदर्शनी D. 1 में दिया गया वजन वास्तविक नहीं है।

प्राप्त माल का वजन। गवाह द्वारा सुझाए गए इस वजन को रेलवे रसीद, प्रदर्शनी डी. 2 में की गई प्रविष्टि के आधार पर दर्ज किया गया था। रेलवे रसीद में, जो माल भेजे जाने के टोकन में जारी की गई थी, 'वास्तविक वजन' के कॉलम में दिया गया वजन 44.375 मीट्रिक टन है, जबकि 'वजन प्रभारित' कॉलम में दिया गया वजन 44.380 मीट्रिक टन है। इसी प्रकार, प्रदर्शनी डी.1 में, प्रविष्टि के विरुद्ध दिया गया वजन, 'वास्तविक वजन' 44.375 मीट्रिक टन है, जबकि 'चार्ज किए गए वजन' के मुकाबले, दिया गया आंकड़ा 44.380 है। ऐसा प्रतीत होता है कि जब इस रेल रसीद को प्राप्त माल की सुपुर्दगी लेने के लिए माल लिपिक के समक्ष प्रस्तुत किया गया था, तो माल लिपिक ने, जैसा कि उसने स्वीकार किया है कि माल को वास्तव में तौला ही नहीं गया था, वही प्रविष्टियां कीं जो रेलवे रसीद में इन दो स्तंभों में हुई थीं। लक्ष्मी नारायण पी.डब्ल्यू.1 और लक्ष्मी नारायण पी.डब्ल्यू.2 दोनों के साक्ष्य इसमें कोई संदेह नहीं है कि गुडगांव में 27 मीट्रिक टन की क्षमता वाले वैगन में माल प्राप्त किया गया था और वहां तौला नहीं गया था।

(पंद्रह) वादी की ओर से दिए गए दावे के नोटिस के अनुसरण में, रेलवे अधिकारियों ने 13 अगस्त, 1962 को प्रदर्शनी पृष्ठ 5 की रिपोर्ट तैयार की। उस रिपोर्ट में यह स्वीकार किया गया है कि 7 मई, 1962 को वैगन संख्या 22860 में प्राप्त माल को माल प्राप्तकर्ता को पहुंचा दिया गया है, लेकिन शेष माल की प्रतीक्षा की जा रही थी क्योंकि टाटा नगर से भेजे गए 44.375 मीट्रिक टन माल

श्री दुर्गा इंडस्ट्रीज v. टी! वह भारत संघा (गोपाल सिंह, जे)

को 27 मीट्रिक टन वेगन में समायोजित नहीं किया जा सका था। इस दस्तावेज में आगे कहा गया है कि वादी द्वारा शेष सामानों की डिलीवरी के लिए कई टेलीग्राफिक अनुस्मारक जारी किए गए हैं। उस रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि खेप के लापता भाग का पता लगाने की व्यवस्था की जा सकती है ताकि माल के नुकसान के लिए पहले से ही दावा करने वाले व्यक्ति को इसे पहुंचाया जा सके। यह दस्तावेज स्टेशन मास्टर, गुडगांव और गुड्स क्लर्क द्वारा तैयार किया गया है। यदि माल की कम डिलीवरी नहीं हुई होती, तो प्रतिवादी-रेलवे के दो संबंधित अधिकारियों द्वारा बनाई गई इस रिपोर्ट में इन तथ्यों का उल्लेख नहीं किया गया होता। यह रिपोर्ट वादी द्वारा उठाए गए रुख को मजबूत करती है कि प्राप्त माल 44.375 मीट्रिक टन नहीं बल्कि केवल 22.57 मीट्रिक टन था।

(सोलह) लक्ष्मी नारायण पी. डब्ल्यू. 2 ने स्पष्ट रूप से कहा है कि उन्होंने 7 मई, 1962 को केवल 125 आयरन बिलेट की डिलीवरी ली थी, जबकि टाटा नगर से भेजे गए बिलेट 235 थे। उनके साक्ष्य से पता चलता है कि एचओ बिलेट्स की सीमा तक कम डिलीवरी हुई थी। उन्होंने यह भी कहा है कि उन्होंने शॉर्ट डिलीवरी के तथ्य को किसके ध्यान में लाया है?

लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 1, गुड्स क्लर्क, जिन्होंने उन्हें आश्वासन दिया कि चूंकि भेजे गए माल को 27 मीट्रिक टन की क्षमता वाले वैगन में शामिल नहीं किया जा सकता था, इसलिए जो सामान प्राप्त नहीं हुआ था, उसका हिस्सा बाद में उनके आगमन पर वितरित किया जाएगा।

(सत्रह) वादी द्वारा पेश किया गया तीसरा गवाह मोहर सिंह पी.डब्ल्यू. वह वादी-फर्म का प्रबंधक है। उन्होंने स्टॉक रजिस्टर, प्रदर्शनी पीडब्ल्यू 3/7 से प्रविष्टि की प्रति साबित की है। इससे पता चलता है कि 7 मई, 1962 को लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 2 द्वारा माल की डिलीवरी के बाद, स्टॉक रजिस्टर में 22.575 मीट्रिक टन वजन के 125 बिलेट की प्राप्ति के प्रभाव की प्रविष्टि की गई थी। यह वादी के रुख का भी समर्थन करता है कि प्राप्त माल 22.575 मीट्रिक टन था और टाटा नगर से भेजे गए 44.375 मीट्रिक टन की पूर्ण डिलीवरी नहीं थी।

(अठ्ठारह) वादी के उपरोक्त मौखिक साक्ष्य के विपरीत, प्रतिवादी ने मूल चंद डीडब्ल्यू 1, गौरी शंकर डीडब्ल्यू 3 और हरि प्रकाश डीडब्ल्यू 4 को पेश किया। मूल चंद वरिष्ठ रेलवे क्लर्क, रेलवे स्टेशन, अजमेर हैं। दस्तावेजों के अनुसार, डीडब्ल्यू 1/1 और डीडब्ल्यू 1/2 जैसा कि उनके द्वारा साबित किया गया है, गंतव्य पर जिस वैगन में माल प्राप्त किया गया था, उसकी क्षमता 35.6 मीट्रिक टन होगी। उनके साक्ष्य लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 1, गुड्स क्लर्क के सबूतों के साथ विरोधाभासी हैं, जिन्होंने खुद माल उतारने के बाद उसकी डिलीवरी दी थी। आने वाले वैगन की क्षमता के बारे में सबसे अधिक चिंतित व्यक्ति लक्ष्मी नारायण पीडब्ल्यू 1 है। लक्ष्मी नारायण पी.डब्ल्यू. 1 की गवाही पर संदेह करने का कोई कारण नहीं है। गौरी शंकर डीडब्ल्यू. 3 टाटा नगर में गुड्स क्लर्क हैं। उन्होंने अग्रेषण नोट प्रदर्शनी डीडब्ल्यू 3/1 साबित की। उस नोट में यह कहा गया है कि भेजा गया वैगन 44 मीट्रिक टन का था। पार्टियों के मामले में यह माना जाता है कि भेजे गए माल 44.375 मीट्रिक टन थे और इसे 44.380 मीट्रिक टन की क्षमता वाले वैगन में भेजा गया था। गंतव्य पर प्राप्त वैगन की क्षमता और सामग्री को स्थापित करने में उनके साक्ष्य का कोई फायदा नहीं है। गवाह टाटा नगर में गुड्स क्लर्क के पद पर कार्यरत था। वह संभवतः गंतव्य पर प्राप्त वैगन की क्षमता और उसमें निहित माल के वजन के बारे में नहीं जान सका।

(उन्नीस) हरि प्रकाश डीडब्ल्यू सराय रोहाला रेलवे स्टेशन पर गुड्स क्लर्क थे। उन्होंने कहा कि टाटा नगर से जिस वैगन में माल भेजा गया था, वह 43 मीट्रिक टन की क्षमता का था, न कि 44 मीट्रिक टन का, जैसा कि गौरी शंकर डीडब्ल्यू ने बताया था। यहन

श्री दुर्गा इंडस्ट्रीज v. टी। वह भारत संघा (गोपाल सिंह, जे)

गवाह का गुडगांव, रेलवे स्टेशन पर सामान की डिलीवरी से कोई लेना-देना नहीं था, जहां वादी की ओर से डिलीवरी ली गई थी। प्रतिवादी-रेलवे का समर्थन करने के उत्साह में, उन्होंने कहा है कि 'भेजा गया बैगन 43 मीट्रिक टन का था। अदालत में पढ़े जाने पर उनके साक्ष्य ने विश्वास पैदा नहीं किया। ट्रायल कोर्ट ने उनके साक्ष्य को सही तरीके से खारिज कर दिया था और निचली अपीलीय अदालत को उनके साक्ष्य की अस्वीकृति के बारे में ट्रायल कोर्ट द्वारा लिए गए दृष्टिकोण को खारिज करने के लिए कोई कारण नहीं दिया गया है।

(बीस) उपरोक्त कारणों से मैं मुद्दा संख्या 1 के तहत दिए गए निचली अपीलीय अदालत के निष्कर्ष को खारिज करता हूँ और मानता हूँ कि 7 मई, 1962 को माल की डिलीवरी के समय गुडगांव रेलवे स्टेशन पर वादी के प्रतिनिधि को 22.57 मीट्रिक टन वितरित किया गया था, न कि टाटा नगर से भेजे गए 44.375 मीट्रिक टन की पूरी मात्रा।

(इक्कीस)

नियमों

के नियम 138 के प्रभाव से संबंधित बिंदु संख्या 2 के संदर्भ में, अपीलकर्ता के वकील द्वारा यह स्वीकार किया गया था कि माल की डिलीवरी लेने से पहले स्टेशन मास्टर को माल की शॉर्ट डिलीवरी या हानि की कोई सूचना लिखित में नहीं दी गई थी और सामान को रेलवे के परिसर से हटा दिया गया था। हालांकि, उन्होंने तर्क दिया कि नियम 138 अल्ट्रा-वायर्स नियम बनाने वाले प्राधिकार ने अधिनियम की धारा 73 में किए गए प्रावधान के अनुसार पारगमन में माल के नुकसान के परिणामस्वरूप क्षति की वसूली के लिए दावेदार के अधिकार में कटौती की। तर्क के बिंदुओं की सराहना करने के लिए, इन दो प्रावधानों की सामग्री पर विचार करना आवश्यक है। धारा 73 इस प्रकार है :-

"इस अधिनियम में अन्यथा किए गए प्रावधान को छोड़कर, एक रेलवे प्रशासन निम्नलिखित कारणों को छोड़कर किसी भी कारण से रेलवे द्वारा प्रशासन को पहुंचाए जाने वाले जानवरों या सामानों के परिवहन, विनाश, क्षति, गिरावट या वितरण न होने के लिए जिम्मेदार होगा।

(अ) भगवान का कार्य।

(आ) युद्ध का कार्य।

(इ) सार्वजनिक दुश्मनों का कार्य।

(ई) कानूनी प्रक्रिया के तहत गिरफ्तारी, रोक या जब्ती;

- (उ) केंद्र सरकार या राज्य सरकार द्वारा या केंद्र सरकार के अधीनस्थ अधिकारी या प्राधिकरण या इस संबंध में अधिकृत राज्य सरकार द्वारा लगाए गए आदेश या प्रतिबंध।
- (ऊ) कंसाइनर या कंसाइनर या कंसाइनर या कंसाइनर के एजेंट या नौकर या कंसाइनी का कार्य या चूक या लापरवाही।
- (ऋ) माल के अंतर्निहित दोष, गुणवत्ता या विकार के कारण थोक या वजन में प्राकृतिक गिरावट या अपव्यय।
- (ऌ) अव्यक्त दोष।
- (ऍ) आग, विस्फोट या कोई अप्रत्याशित जोखिम।

बशर्ते कि जहां इस तरह की हानि, विनाश, क्षति, क्षति या गैर-वितरण उपरोक्त कारणों में से किसी एक या अधिक कारणों से उत्पन्न हुआ साबित होता है, रेलवे प्रशासन को नुकसान, विनाश, क्षति, गिरावट या गैर-वितरण के लिए अपनी जिम्मेदारी से मुक्त नहीं किया जाएगा जब तक कि प्रशासन आगे साबित नहीं करता कि उसने जानवरों या सामानों की दुलाई में उचित दूरदर्शिता और देखभाल का उपयोग किया है।

नियम 138 नीचे प्रस्तुत किया गया है

"रेलवे संपत्ति के किसी भी नुकसान या नुकसान के लिए जिम्मेदार नहीं होगा, जब तक कि संपत्ति या पैकेज या पैकेज के रेलवे परिसर से डिलीवरी और हटाने से पहले स्टेशन मास्टर को लिखित में इसकी सूचना नहीं दी जाती है, जिसकी सामग्री या सामग्री के कुछ हिस्सों को दावेदार द्वारा क्षतिग्रस्त या खो जाने का आरोप लगाया जाता है। जिसका एक हिस्सा दावेदार द्वारा खो जाने का आरोप लगाया जाता है (जैसा भी मामला हो सकता है)।

(बाईस) धारा 73 किसी भी कारण से माल की हानि, क्षति या गैर-वितरण के लिए रेलवे प्रशासन को उत्तरदायी बनाती है, सिवाय प्रमुख कारणों और अन्य कारणों को छोड़कर, जिसके लिए रेलवे प्रशासन को बिना किसी गलती के जिम्मेदार ठहराया जा सकता है। दोनों पक्षों के वकील ने स्वीकार किया कि वर्तमान मामला अधिनियम की धारा 73 के तहत आता है और माल की कम डिलीवरी के परिणामस्वरूप दावे को पूरा करने के लिए रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी के अपवाद प्रदान करने वाले किसी भी खंड के दायरे में नहीं आता है। हालांकि, प्रतिवादी के वकील की ओर से यह दलील दी गई

श्री दुर्गा इंडस्ट्रीज v. टी। वह भारत संघा (गोपाल सिंह, जे)

नियम 138 के आधार पर, रेलवे प्रशासन रेलवे द्वारा की गई संपत्ति के किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं है जब तक कि रेलवे परिसर से माल की डिलीवरी और हटाने से पहले स्टेशन मास्टर को उस नुकसान की सूचना लिखित में नहीं दी जाती है। इस नियम के अनुसार, रेलवे प्रशासन को दायित्व से छूट दी गई है, यदि रेलवे द्वारा उनके पारगमन के दौरान माल के नुकसान के संबंध में माल के नुकसान के संबंध में माल की ओर से उसमें उल्लिखित नोटिस को तामील नहीं किया जाता है। प्रतिवादी के वकील से पूछा गया था कि इस नियम को बनाने के लिए अधिनियम की कौन सी धारा प्रदान की गई है। अधिनियम की उस धारा को दर्शाते हुए हमें कोई अधिसूचना नहीं भेजी गई, जिसके तहत नियम 138 सहित नियम बनाए गए थे। प्रतिवादी के वकील द्वारा अदालत के समक्ष यह दिखाने के लिए कोई प्रामाणिक सबूत नहीं रखा गया है कि नियम प्रशासनिक चरित्र का नहीं था और नियम बनाने की शक्ति प्रदान करने वाली धारा के तहत शक्ति का प्रयोग करके तैयार किया गया था। उन्होंने तर्क दिया कि ऐसा लगता है कि यह नियम अधिनियम की धारा 47 के प्रावधान के आधार पर बनाया गया है।

(1) केन्द्रीय सरकार, या किसी रेलवे कंपनी द्वारा प्रशासित रेलवे के मामले में, रेलवे कंपनी निम्नलिखित प्रयोजनों के लिए इस अधिनियम के अनुरूप सामान्य नियम बनाएगी, अर्थात्:

(अ) उस मोड को विनियमित करने के लिए जिसमें और जिस गति से, रेलवे पर उपयोग किए जाने वाले रोलिंग स्टॉक को स्थानांतरित या संचालित किया जाना है;

(आ) यात्रियों के आवास और सुविधा के लिए प्रदान करने और उनके सामान की दुलाई को विनियमित करने के लिए;

(इ) इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, खतरनाक या आक्रामक वस्तुओं की घोषणा करने और ऐसी वस्तुओं के परिवहन को विनियमित करने के लिए क्या माना जाएगा;

(ई) उन शर्तों को विनियमित करने के लिए जिन पर रेलवे विज्ञापन मंत्रालय से पीड़ित यात्रियों को ले जाया

जाएगा

संक्रामक या संक्रामक विकार, और ऐसे यात्रियों द्वारा उपयोग की जाने वाली गाड़ियों के कीटाणुशोधन के लिए प्रदान करना;

(उ) रेल कर्मचारियों के आचरण को विनियमित करने के लिए;

(ऊ) उन नियमों और शर्तों को विनियमित करने के लिए जिन पर रेलवे प्रशासन माल गोदाम करेगा या

माल या मालिक की ओर से किसी भी स्टेशन पर माल, या जानवरों को बनाए रखना; और

(ऋ) आम तौर पर, रेलवे के उपयोग, कार्य और प्रबंधन को विनियमित करने के लिए।

(दो) नियमों में यह प्रावधान किया गया है कि इनमें से किसी का भी उल्लंघन करने वाले व्यक्ति को जुर्माने से दंडित किया जाएगा, जो पचास रुपये से अधिक की राशि तक नहीं हो सकता है, और यह कि, उपधारा (1) के खंड (ई) के तहत बनाए गए नियम के मामले में, रेलवे कर्मचारी एक महीने के वेतन से अधिक राशि जब्त नहीं करेगा, जो राशि रेलवे प्रशासन द्वारा उसके वेतन से काटी जा सकती है।

(तीन) इस धारा के अधीन बनाया गया कोई नियम, चाहे वह केन्द्रीय सरकार द्वारा बनाया गया हो या रेलवे कंपनी द्वारा, तब तक प्रभावी नहीं होगा जब तक कि वह सरकारी राजपत्र में प्रकाशित न हो जाए और किसी रेलवे कंपनी द्वारा बनाए गए नियम के मामले में, जब तक कि ऐसे प्रकाशन से पहले उसे केन्द्र सरकार की स्वीकृति भी प्राप्त न हो गई हो।

बशर्ते कि -----

जहां नियम एक नियम की अवधि में है जिसे पहले से ही आधिकारिक राजपत्र में विस्तार से प्रकाशित किया गया है, उस राजपत्र में पहले से प्रकाशित नियम का उल्लेख करने और उसे अपनाने की घोषणा करने वाली अधिसूचना को इस उप-धारा के अर्थ के भीतर आधिकारिक राजपत्र में एक नियम का प्रकाशन माना जाएगा।

(तेईस) बेशक, धारा 47 की उप-धारा (1) के खंड (ए) से (एफ), जिसके तहत नियम तैयार किए जा सकते हैं, नियम 138 द्वारा कवर किए गए विषय से संबंधित नहीं हैं। प्रतिवादी के वकील ने तर्क दिया कि खंड (जी) उस नियम के विषय को कवर करता है। खंड (छ) के अनुसार, रेलवे के उपयोग, कार्यकरण और प्रबंधन को विनियमित करने के लिए सामान्य रूप से नियम केंद्र सरकार द्वारा बनाए जा सकते हैं। स्पष्ट तया, नियम 138 का विषय रेलवे के प्रबंधन से संबंधित नहीं है और न ही उस नियम को 'रेलवे के कार्यकरण' की अभिव्यक्ति द्वारा कवर किया जा सकता है। वकील ने तर्क दिया कि यदि 'काम' शब्द उस नियम के विषय को कवर नहीं करता है, तो यह 'रेलवे का उपयोग' अभिव्यक्ति द्वारा कवर किया गया था। नियम के तहत माल की डिलीवरी लेने वाले कंसाइनर के लिए यह अनिवार्य है कि वह स्टेशन को सामान के नुकसान या नुकसान के बारे में अपनी आपत्ति लिखित में दे।

श्री दुर्गा इंडस्ट्रीज v. टी! वह भारत संघा (गोपाल सिंह, जे)

प्राप्त माल की डिलीवरी लेने और रेलवे के परिसर से उन्हें हटाने से पहले मास्टर। यहां तक कि स्टेशन मास्टर पर इस आशय की लिखित या नोटिस जारी करने में दर्ज की गई ऐसी आपत्ति को रेलवे के उपयोग से संबंधित कुछ नहीं माना जा सकता है। अभिव्यक्ति, 'रेलवे का उपयोग' रेलवे के वास्तविक उपयोगकर्ता से संबंधित मामलों को संदर्भित करता है। यदि उस अभिव्यक्ति को उतना ही व्यापक रूप से समझा जा सकता है जितना कि प्रतिवादी के वकील चाहते हैं कि न्यायालय इसका अर्थ निकाले, तो रेलवे के कामकाज और प्रबंधन से संबंधित खंड (ए) से (एफ) और खंड (जी) का शेष भाग अनावश्यक हो जाएगा। हम इस बात से संतुष्ट नहीं हैं कि नियम 138 को अधिनियम की धारा 47 की उप-धारा (1) के खंड (जी) के अनुसरण में तैयार किया जा सकता है। प्रतिवादी के वकील को अधिसूचना जारी करने का अवसर दिए जाने के बावजूद, जिसके आधार पर नियम, जिसमें नियम 138 होता है, तैयार किए गए हैं, हमारे समक्ष यह दिखाने के लिए कोई अधिसूचना नहीं रखी गई थी कि नियम 138 को खंड (जी) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए अधिसूचित किया गया था। इन परिस्थितियों में, यह नहीं माना जा सकता है कि नियम वैधानिक है और अधिनियम की धारा 47 से लागू होता है। हमारे सामने ऐसी कोई सामग्री नहीं रखी गई है जिससे यह पता चले कि नियम वैधानिक है, नियम को प्रशासनिक स्वरूप के रूप में माना जाना चाहिए और इसके परिणामस्वरूप बाध्यकारी वैधता नहीं होनी चाहिए। यहां तक कि अगर यह पाया जाता है कि यह नियम अधिनियम की धारा 47 की उप-धारा (1) के खंड (जी) के तहत जारी किया गया था, तो इसे केंद्र सरकार के अधिकार के भीतर नहीं माना जा सकता है, जिसे उस प्राधिकरण के स्रोत के रूप में आधारित खंड (जी) के दायरे में नियम बनाने का अधिकार है।

(चौबीस) लेकिन नियम 138 से पहले, अधिनियम की धारा 73 के तहत दावेदार अपने दावे की डिक्री का हकदार होगा, भले ही उसने स्टेशन मास्टर को माल की कम डिलीवरी के बारे में लिखित में नोटिस नहीं दिया हो? उस समय प्राप्त माल की डिलीवरी उसकी ओर से की गई थी यदि ऐसी आपत्ति न उठाने से संबंधित साक्ष्य के अलावा सबूत अदालत को संतुष्ट करते हैं कि दावेदार उस पर आपत्ति नहीं उठा रहा है। डिलीवरी के समय टाइप अपने दावे की डिक्री का हकदार था। दूसरे शब्दों में, यह धारा 731 का एक प्रकार का परंतुक या ओवर-राइडर है- भले ही अपवादों से संबंधित हैंस के दायरे से बाहर आने वाले मामले में कोई दावेदार अपने दावे को डिक्री करने का हकदार है, लेकिन उसके दावे का फैसला नहीं किया जाएगा यदि उसने आपत्ति नहीं उठाई थी और उस आपत्ति को स्टेशन मास्टर के साथ लिखित रूप में दर्ज किया था कि भेजे गए माल का नुकसान हुआ था। इस नियम के द्वारा नियम बनाने वाले प्राधिकारी ने अपने अधिकार को कम कर दिया है या कम कर दिया है; नुकसान, नुकसान के परिणामस्वरूप, हालांकि विधायक द्वारा

धारा 73 में दावेदार के अपने दावे की डिक्री करने के अधिकारों पर ऐसी कोई सीमा या प्रतिबंध नहीं लगाया गया है। इस प्रकार नियम 138 अधिनियम की धारा 73 के प्रावधान के साथ असंगत है। इस असंगति को उस धारा के मूल प्रावधान के पक्ष में जाना चाहिए और इसके परिणामस्वरूप इसे उस धारा के विपरीत मानते हुए निरस्त कर दिया जाना चाहिए।

(पट्टचीस) अपीलकर्ता के वकील ने *संत सरन लाल और एक अन्य* पर *भरोसा किया। परसुराम साहू और अन्य*, (1)। उस मामले में, एक साहूकार को बिहार साहूकार अधिनियम, 1938 के तहत पंजीकृत किया गया था। वह उस अवधि के दौरान ऋण की वसूली के लिए मुकदमा कर सकता था, जब साहूकार के रूप में उसके पंजीकरण का प्रमाण पत्र लागू था, भले ही उस समय, उसने पंजीकरण प्रमाण पत्र में उल्लिखित राशि की सीमा को पार कर लिया था, जिस राशि तक वह अपने साहूकार व्यवसाय का लेनदेन कर सकता था। नियम 3 को नियम बनाने की शक्ति प्रदान करने से संबंधित अधिनियम की धारा 27 के अनुसरण में तैयार किया गया था। उस नियम में यह प्रावधान था कि यदि किसी साहूकार द्वारा उधार दिया गया धन उस सीमा से अधिक हो जाता है जिसके लिए पंजीकरण प्रमाण पत्र दिया गया था, तो उसका प्रमाण पत्र रद्द कर दिया जाएगा। यह माना गया कि अधिनियम की किसी भी धारा में, ऐसा कोई प्रतिबंध प्रदान नहीं किया गया था। इस नियम को अधिनियम के प्रावधानों के विपरीत बताते हुए रद्द कर दिया गया था। उच्चतम न्यायालय के उनके लॉर्डशिप ने निम्नानुसार टिप्पणी की -

उन्होंने कहा, 'हमने इस तथ्य का उल्लेख किया है कि अधिनियम में कहीं भी किसी विशेष समय में बकाया रहने वाले ऋणों के लिए ऊपरी सीमा तय करने का प्रावधान नहीं है। सरकार की नियम बनाने की शक्ति इस तरह की सीमा तय करने तक विस्तारित नहीं है।

"केवल यह आधार कि किसी नियम का एक निश्चित निर्माण या उसके प्रभाव पर विचार करने से अधिनियम का उद्देश्य या उद्देश्य विफल हो जाएगा, साहूकार के ऋण की वसूली के लिए मुकदमा करने के अधिकार को छीनने का अच्छा आधार नहीं है, जबकि अधिनियम में स्वयं ऋण की किसी भी सीमा को अधिकृत करने का कोई प्रावधान नहीं है। जिसे एक साहूकार एक समय में उधार दे सकता है या आगे ऋण देकर अधिक नहीं हो सकता है यदि किसी विशेष समय पर बकाया राशि निर्धारित सीमा से अधिक हो गई हो।

श्री दुर्गा इंडस्ट्रीज बनाम भारत संघ। (गोपा' सिंह, जे।

(छब्बीस) उस नियम को अधिनियम के प्रावधानों के विपरीत बताते हुए निरस्त कर दिया गया था।

(सत्ताईस) जवाब में, प्रतिवादी के वकील ने *चमन-लाई प्रेमचंद बनाम चमन-लाई प्रेमचंद* पर *भरोसा किया। बॉम्बे राज्य* (2)। उस मामले में, बॉम्बे कृषि उपज बाजार नियम, 1941 के नियम 65 की वैधता को इस आधार पर चुनौती दी गई थी कि यह नियम राज्य सरकार की नियम बनाने की शक्ति से संबंधित बॉम्बे कृषि उपज बाजार अधिनियम, 1939 की धारा 26 द्वारा प्रदत्त राज्य सरकार की शक्ति से अधिक था। न केवल अधिनियम की धारा 27 बल्कि धारा 26 के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, यह माना गया कि नियम राज्य सरकार को प्रदत्त शक्तियों से अधिक नहीं था। वर्तमान मामले में, न तो नियम बनाने वाली धारा और न ही अधिनियम के निकाय में कोई अन्य धारा हमें इस निष्कर्ष पर

(1) ए.आई.आर. 1966 एस.सी. 1852.

पहुंचने के लिए राजी कर सकती है कि केंद्र सरकार नियमों के नियम 138 को तैयार कर सकती है। दूसरी ओर, हम पाते हैं कि यह नियम अधिनियम की धारा 73 के प्रावधानों के साथ विरोधाभासी है और इसके परिणामस्वरूप रेलवे द्वारा पारगमन में माल के नुकसान के परिणामस्वरूप नुकसान का दावा करने के दावेदार के अधिकार से वंचित हो जाता है क्योंकि दावेदार ने स्टेशन मास्टर के साथ उस नुकसान के बारे में आपत्ति दर्ज नहीं की थी। जैसा कि सुप्रीम कोर्ट द्वारा तय किए गए इस मामले में निर्धारित अनुपात का निम्नलिखित हिस्सा दिखाएगा, उस मामले में निर्णय स्पष्ट रूप से अलग-अलग है-

"नियम (नियम 65) निश्चित रूप से बाजार समिति को अधिनियम की धारा 27 के तहत प्रभावी ढंग से कार्य करने की सुविधा प्रदान करने के उद्देश्य से बनाया गया था। विधायिका द्वारा राज्य सरकार को ऐसी शक्ति प्रदान करना अधिनियम की धारा 27 के प्रावधानों द्वारा भी समर्थित है। धारा 27(1) के अंतर्गत बाजार क्षेत्र में व्यापार के विनियमन और व्यापार की शर्तों के लिए बाजार समिति द्वारा बनाए गए उपनियम धारा 26 के तहत राज्य सरकार द्वारा बनाए गए नियमों के अधीन हैं। यह इंगित करता है कि अधिनियम की धारा 26 के तहत, राज्य सरकार के पास बाजार क्षेत्र में व्यापार और व्यापार की शर्तों के विनियमन के लिए नियम बनाने की शक्ति भी है और उस शक्ति को धारा के प्रावधानों से स्पष्ट किया जा सकता है।

अधिनियम की धारा 26(1) इसलिए, धारा 26 (1) राज्य सरकार को नियम 05 बनाने के लिए पर्याप्त शक्ति प्रदान करती है। इस दृष्टिकोण से, नियम 65 बनाने के लिए राज्य सरकार की शक्ति को बनाए रखने के लिए धारा 26 (2) (ई) के प्रावधानों को लागू करना आवश्यक नहीं है।

(अटार्नेस) ऊपर दर्ज कारणों के लिए, हम अपील लागत की अनुमति देते हैं, निचली अपीलीय अदालत के फैसले को रद्द करते हैं और ट्रायल कोर्ट के फैसले को बहाल करते हैं।

पी.सी. पंडित, न्यायमूर्ति — मैं सहमत हूँ।

एन.के.एस.

अस्वीकरण: स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

अमृतबीर कौर

प्रक्षिप्त न्यायिक अधिकारी

अससंध, कर्नल
हरियाणा