നിരാകരണപത്രം

(Disclaimer)

പ്രാദേശിക ഭാഷയിൽ വിവർത്തനം ചെയ്ത വിധിന്യായം നിർമ്മിത ബുദ്ധ്യാധിഷ്ഠിത വിവർത്തന ഉപകരണത്തിൻറെ സഹായത്തോടെ കേരള ഹൈക്കോടതിയിലെ ഐ.റ്റി. ഡയറക്ടറേറ്റ് സാധൂകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നിരുന്നാലും, ഇതിൻറെ ഉള്ളടക്കത്തിൽ ആശയപരമായോ സാംഗത്യപരമായോ വ്യാകരണപരമായോ ആഖ്യാനപരമായോ തെറ്റുകൾ കടന്നു കൂടാൻ സാധ്യതയുള്ളതാണ്. ഈ തർജ്ജമ കേവലം വ്യവഹാരകക്ഷികളുടെയും പൊതുജനങ്ങളുടെയും പൊതുവായ അറിവിലേക്ക് ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ വേണ്ടി മാത്രം ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. ഔദ്യോഗികവും പ്രായോഗികവുമായ എല്ലാ ആവശ്യങ്ങൾക്കും വിധി നിർവഹണ നടപ്പാക്കലുകൾക്കും പ്രസ്തുത വിധിന്യായത്തിൻറെ ഇംഗ്ലീഷ് പതിപ്പ് ആധികാരികവും അന്തിമവും ആയിരിക്കും.

ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ്

v.

ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്

(2021 ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 5627)

സെപ്റ്റംബർ 09, 2021

[ജസ്റ്റിസ് എൽ. നാഗേശ്വര റാവു, ജസ്റ്റിസ് എസ്. രവീന്ദ്ര ഭട്ട്]

ആർബിട്രേഷൻ ആൻഡ് കൺസീലിയേഷൻ നിയമം, 1996: വകുപ്പ് 34 - ആർബിട്രൽ അവാർഡിൽ ഇടപെടൽ - സാധ്യത - വസ്തുതകൾ പ്രകാരം, കക്ഷികൾ തമ്മിലുള്ള മെട്രോ റെയിൽ പ്രോജക്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട തർക്കം കാരണം ആർബിട്രേഷൻ ക്ലോസ് നിലവിൽ കൊണ്ടുവന്നു - അപ്പീൽവാദി നൽകിയ കരാർ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് സാധുവാണെന്ന് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ വിധിച്ചു, കൂടാതെ 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി'യുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പലിശ ഉൾപ്പെടെ 2782.33 കോടി രൂപ അപ്പീൽവാദിക്ക് അനുകൂലമായി അവാർഡ് നൽകി - അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം സമർപ്പിച്ച ഹർജി ഹൈക്കോടതിയിലെ സിംഗിൾ ജഡ്ജി തള്ളി - എന്നിരുന്നാലും, ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് അവാർഡ് ഭാഗികമായി റദ്ദാക്കി - അപ്പീലിൽ കോടതി വിധിച്ചു: വകുപ്പ് 34 പ്രകാരമുള്ള ഹർജികൾ തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ, വസ്തുതകളോ നിയമപരമായ കാര്യങ്ങളോ വീണ്ടും പരിശോധിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് വിട്ടുനിന്ന്, വകുപ്പ് 34-ന്റെ പരിധിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് കർശനമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ കോടതികൾക്ക് നിർബന്ധമുണ്ട് - കോടതികൾ ആർബിട്രൽ അവാർഡിനെതിരെ അപ്പീൽ ബെഞ്ചായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല - ഒരു ആഭ്യന്തര അവാർഡിൽ വകുപ്പ് 34(2-എ) പ്രകാരം "വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം" എന്ന കാരണത്തിൽ ഇടപെടാൻ കഴിയുന്ന സാഹചര്യങ്ങൾ, ആർബിട്രേറ്റർക്ക് സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു കാഴ്ചപ്പാട് സ്വീകരിക്കുമ്പോഴോ, ഒരു സാധാരണക്കാരനോ ന്യായബോധമുള്ള ഒരാളോ ഒരു കരാർ വ്യവസ്ഥയെ വ്യാഖ്യാനിക്കാത്ത രീതിയിൽ വ്യാഖ്യാനിക്കുമ്പോഴോ, അല്ലെങ്കിൽ കരാറിന് പുറത്തുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ഇടപെട്ട് തങ്ങൾക്ക് നൽകാത്ത കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്തുകൊണ്ട് അധികാരപരിധിയിലെ പിഴവ് വരുത്തുമ്പോഴോ ആണ് - തെളിവുകളില്ലാത്തതോ നിർണ്ണായക തെളിവുകൾ അവഗണിച്ചതോ ആയ ആർബിട്രേറ്ററുടെ നിഗമനങ്ങൾ വികലമാണ്, അവ "വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം" എന്ന കാരണത്താൽ റദ്ദാക്കാവുന്നതാണ് - കൂടാതെ, മറ്റൊരു കക്ഷിക്ക് നൽകാത്ത രേഖകൾ പരിഗണിക്കുന്നതും 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിൽ വരുന്ന ഒരുതരം വികലതയാണ് - ആർബിട്രേഷൻ വഴി പരിഹരിക്കാൻ

കഴിയാത്ത ഒരു തർക്കം അവാർഡിന്റെ വിഷയമാണെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ അവാർഡ് ഇന്ത്യയിലെ പൊതുനയത്തിന് എതിരാണെങ്കിൽ, അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥമാണ് - ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡിൽ "വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമുണ്ടെന്നും", അത് കോടതിയുടെ മനസ്സാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്നുവെന്നും ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് നടത്തിയ നിഗമനം തെറ്റാണ് - ഹൈക്കോടതി ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ വിധി റദ്ദാക്കുകയും, അപ്പീൽവാദിക്ക് അനുകൂലമായ ആർബിട്രൽ അവാർഡ് പുനഃസ്ഥാപിക്കുകയും ചെയ്തു.

2021 ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 5627 -ന് അനുമതി നൽകിയും 2021 ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 5628 തള്ളിക്കൊണ്ടും കോടതി വിധി പ്രസ്താവിച്ചു:

1.1 UNCITRAL മോഡൽ നിയമവും ചട്ടങ്ങളും, ആർബിട്രേഷൻ ആൻഡ് കൺസീലിയേഷൻ നിയമം, 1996 രൂപീകരിച്ചതിലെ നിയമപരമായ ഉദ്ദേശ്യവും, 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 5, വകുപ്പ് 34 എന്നിവയും ചേർത്ത് വായിക്കുമ്പോൾ, ആർബിട്രൽ അവാർഡുകളിലുള്ള ജുഡീഷ്യൽ ഇടപെടൽ വകുപ്പ് 34-ൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാരണങ്ങളിൽ മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു എന്ന് വ്യക്തമാകും. ഈ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം സമർപ്പിച്ച ഹർജികൾ തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ, വസ്തുതകളോ നിയമപരമായ കാര്യങ്ങളോ വീണ്ടും വിലയിരുത്തുന്നതിൽ നിന്ന് വിട്ടുനിന്ന്, വകുപ്പ് 34-ന്റെ പരിധിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് കർശനമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ കോടതികൾക്ക് നിർബന്ധമുണ്ട്. [ഖണ്ഡിക 22][1004-E-F]

ഉത്തരാഖണ്ഡ് പൂർവ് സൈനിക് കല്യാൺ നിഗം ലിമിറ്റഡ് v. നോർത്തേൺ കോൾ ഫീൽഡ് ലിമിറ്റഡ് **(2020) 2 SCC 455;** ഭാവൻ കൺസ്ട്രക്ഷൻ ത്രൂ ഓതറൈസ്ഡ് സിഗ്നേറ്ററി പ്രേംജിഭായ് കെ. ഷാ v. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ സർദാർ സരോവർ നർമദ നിഗം ലിമിറ്റഡ് മറ്റൊരാളും **2021 SCC OnLine SC 8;** രാഷ്ട്രീയ ഇസ്പാത് നിഗം ലിമിറ്റഡ് v. ദീവാൻ ചന്ദ് റാം സരൺ **(2012) 5 SCC 306: [2012] 4 SCR 122 - എന്നിവയെ ആശ്രയിച്ചു.**

സ്സാങ്യോങ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് ആൻഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. നാഷണൽ ഹൈവേസ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (NHAI) **(2019) 15 SCC 131: [2019] 7 SCR 522** - എന്നിവയെ പരാമർശിച്ചു.

1.2 ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ റദ്ദാക്കാൻ കോടതികൾക്ക് ലഭ്യമായ പരിമിതമായ കാരണങ്ങൾ നിയമപരമായി പരിശീലനം നേടിയവർക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്. എന്നിരുന്നാലും, ഓരോ കേസിലെയും വസ്തുതകൾക്ക് ഈ തത്വങ്ങൾ പ്രയോഗിക്കുമ്പോഴാണ് ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉണ്ടാകുന്നത്. കേസുകളുടെ വസ്തുതാപരമായ കാര്യങ്ങൾ വിഭജിച്ച് വീണ്ടും വിലയിരുത്തിക്കൊണ്ട്, അവാർഡിന് ഇടപെടൽ ആവശ്യമാണെന്ന് ഒരു നിഗമനത്തിലെത്തിയ ശേഷം, ആ അവാർഡ് ദുരുപദേശപരമോ വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമോ ആണെന്ന് മുദ്രകുത്തിക്കൊണ്ട് ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ റദ്ദാക്കാനുള്ള ഒരു പ്രവണത നിലവിൽ ഉണ്ട്. ഈ സമീപനം 1996-ലെ നിയമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യങ്ങളെ ദുർബലപ്പെടുത്തുകയും, ആ ലക്ഷ്യത്തെ സംരക്ഷിക്കാൻ നടത്തിയ ശ്രമങ്ങളെ (അതായത്, ആർബിട്രൽ അവാർഡുകളിലെ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ജുഡീഷ്യൽ ഇടപെടൽ) നശിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യും. കൂടാതെ, ഈ പദപ്രയോഗങ്ങളുടെ പരിധി മനസ്സിലാക്കാതെ, ആർബിട്രൽ അവാർഡുകളെ വികലമായതോ വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമുള്ളതോ ആയി തരംതിരിച്ച് റദ്ദാക്കിയാൽ ഈ കോടതിയുടെ നിരവധി വിധിന്യായങ്ങൾ അപ്രസക്തമാകും. [ഖണ്ഡിക 24]

1.3 "വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം" എന്നത് വിഷയത്തിന്റെ കാതലായ നിയമലംഘനമായിരിക്കണം. മറ്റൊരു വിധത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ വരുത്തുന്ന എല്ലാ നിയമപരമായ പിഴവുകളും 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിന് കീഴിൽ വരില്ല. അതുപോലെ, നിയമപരമായ തെറ്റായ പ്രയോഗത്തെ 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന് തരംതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. കൂടാതെ, പൊതുനയവുമായോ പൊതുതാൽപര്യവുമായോ ബന്ധമില്ലാത്ത നിയമലംഘനങ്ങൾ 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിന്റെ പരിധിക്ക് പുറത്താണ്. കോടതികൾക്ക് ചെയ്യാൻ അനുവാദമില്ലാത്തത്, അവാർഡിന് "വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമുണ്ടോ" എന്ന് കണ്ടെത്താൻ തെളിവുകളെ വീണ്ടും വിലയിരുത്തുന്നതാണ്, കാരണം കോടതികൾ ആർബിട്രൽ അവാർഡിനെതിരെ അപ്പീൽ കോടതിയായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. വകുപ്പ് 34(2-എ) പ്രകാരം ഒരു ആഭ്യന്തര അവാർഡിൽ "വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം" എന്ന കാരണത്തിൽ ഇടപെടാൻ കഴിയുന്ന സാഹചര്യങ്ങൾ ഇവയാണ് - ആർബിട്രേറ്റർക്ക് സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ, ഒരു സാധാരണക്കാരനോ ന്യായബോധമുള്ള ഒരാളോ ഒരു കരാർ വ്യവസ്ഥയെ വ്യാഖ്യാനിക്കാത്ത രീതിയിൽ ആർബിട്രേറ്റർ വ്യാഖ്യാനിക്കുമ്പോൾ, അല്ലെങ്കിൽ കരാറിന് പുറത്തുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ഇടപെട്ട്, തങ്ങൾക്ക് നൽകാത്ത കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്തുകൊണ്ട് അധികാരപരിധിയിലെ പിഴവ് വരുത്തുമ്പോൾ. തന്റെ കണ്ടെത്തലുകൾക്ക് കാരണങ്ങൾ പറയാത്ത ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് ഈ കാരണത്താൽ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടാൻ സാധ്യതയുണ്ട്.

തെളിവുകളില്ലാത്തതോ നിർണ്ണായക തെളിവുകൾ അവഗണിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതോ ആയ ആർബിട്രേറ്ററുടെ നിഗമനങ്ങൾ വികലമാണ്, അവ "വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം" എന്ന കാരണത്താൽ റദ്ദാക്കാവുന്നതാണ്. കൂടാതെ, മറ്റൊരു കക്ഷിക്ക് നൽകാത്ത രേഖകൾ പരിഗണിക്കുന്നതും 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിൽ വരുന്ന ഒരുതരം വികലതയാണ്. [ഖണ്ഡിക 25]

1.4 ഒരു കോടതിക്ക് ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ കഴിയുന്ന മറ്റ് കാരണങ്ങളെക്കുറിച്ച് വകുപ്പ് 34 (2) (ബി) പരാമർശിക്കുന്നു. ആർബിട്രേഷൻ വഴി പരിഹരിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു തർക്കമാണ് അവാർഡിന്റെ വിഷയമെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ അവാർഡ് ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ, അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥമാണ്. 2015-ലെ ഭേദഗതി നിയമം വിശദീകരണം (1) വഴി 'ഇന്ത്യൻ പൊതുനയം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തെയും ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അതിന്റെ അർത്ഥത്തെയും വ്യക്തമാക്കുന്നു. ഒരു അവാർഡ് വഞ്ചനയിലൂടെയോ അഴിമതിയിലൂടെയോ നേടിയെടുത്തതാണെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 75-നോ വകുപ്പ് 81-നോ എതിരാണെങ്കിൽ, അത് ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ ധാർമ്മികതയുടെയോ നീതിയുടെയോ അടിസ്ഥാനപരമായ ധാരണകൾക്ക് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ മാത്രമേ അത് ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാകൂ എന്ന് ഇതിലൂടെ വ്യക്തമാക്കുന്നു. [ഖണ്ഡിക 26] [1008-H; 1009-A-B]

സാങ്‌യോങ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് ആൻഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. നാഷണൽ ഹൈവേസ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (എൻഎച്ച്എഐ) (2019) 15 SCC 131; രേനുസാഗർ പവർ കോ. ലിമിറ്റഡ് v. ജനറൽ ഇലക്ട്രിക് കോ. 1994 Suppl(1) SCC 644 - എന്നിവയെ പരാമർശിച്ചു.

2.1 തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ നൽകിയ സമയത്തെക്കുറിച്ചും കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കിയതിന്റെ പ്രാബല്യ തീയതിയെക്കുറിച്ചും ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകളിൽ അവ്യക്തതയില്ലാത്തതിനാൽ, റദ്ദാക്കൽ തീയതി സംബന്ധിച്ച അവ്യക്തത അവാർഡിന്റെ അന്തിമ ഫലത്തെ ബാധിക്കുന്നു എന്ന ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ കണ്ടെത്തൽ അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡിൽ, 2012 ജൂലൈ 9-ന് നൽകിയ തകരാറുകളുടെ പൂർണ്ണമല്ലാത്ത പട്ടിക രേഖപ്പെടുത്തിയ ആദ്യ അറിയിപ്പിന് ശേഷം 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന് (ഡിഎംആർസി) തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ലെന്ന് വ്യക്തമായി പറയുന്നു.

ഈ നിഗമനം ടൈബ്യൂണൽ കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.5.1 വ്യാഖ്യാനിച്ചതിന്റെ ഫലമാണ്. റദ്ദാക്കൽ അറിയിപ്പ് അത് നൽകിയ തീയതിക്ക് ശേഷം (അതായത്, 2012 ഒക്ടോബർ 8) 90 ദിവസത്തിനു ശേഷം മാത്രമേ പ്രാബല്യത്തിൽ വരൂ എന്നും, അതിനാൽ ഡിഎംആർസിക്ക് ഈ അധിക 90 ദിവസത്തെ കാലയളവും തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ ഉപയോഗിക്കാമെന്നും, ഈ അധിക 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെടുകയോ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയോ ചെയ്താൽ, റദ്ദാക്കൽ അറിയിപ്പ് അസാധുവാകുകയും അത് നടപ്പാക്കാൻ പാടില്ലെന്നും വാദിക്കാൻ എതിർകക്ഷിയുടെ അഭിഭാഷകൻ ഈ കോടതിയിൽ ശ്രമിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിലെ ഒരു വ്യവസ്ഥയുടെ വ്യാഖ്യാനം ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണലിന്റെ അധികാരപരിധിയിലുള്ളതാണ്. തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള അറിയിപ്പ് ലഭിച്ച് 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും, അല്ലാത്തപക്ഷം ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കാൻ അർഹതയുണ്ടെന്നും ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണൽ സ്വീകരിച്ച നിലപാട്, അനുച്ഛേദം 29.5.1-ന്റെ സാധുവായ ഒരു വ്യാഖ്യാനമാണ്. ആ അനുച്ഛേദം വായിക്കുമ്പോൾ മറ്റൊരു കാഴ്ചപ്പാട് എടുക്കാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ പോലും, ഈ വിഷയത്തിൽ ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകളിൽ കോടതി ഇടപെടുന്നില്ല. [ഖണ്ഡിക 31]

2.2 ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ (ഡിഎംആർസി) പിഴവ് കാരണം കൺസഷൻ കരാർ ലംഘിക്കപ്പെട്ടോ എന്നും, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസിൽ പറഞ്ഞ സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ പരിഹരിച്ചോ എന്നും തീരുമാനിക്കാൻ ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണലിനെ കക്ഷികൾ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. ലൈനിന്റെ ഘടനാപരമായ നിലവാരത്തിലുണ്ടായ തകരാറുകൾ കാരണം സുരക്ഷാ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് പ്രവർത്തനങ്ങൾ തുടരാൻ വിസമ്മതിച്ചിരുന്നെങ്കിലും, എഎംഇഎല്ലിന്റെ സുരക്ഷ ഒരു വിഷയമായി ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണലിന് മുന്നിൽ വന്നിട്ടില്ല. കമ്മീഷണർ എഎംഇഎല്ലിന്റെ സുരക്ഷ തീരുമാനിക്കാൻ അധികാരമുള്ള വ്യക്തിയാണെന്നത് സത്യമാണ്. വാണിജ്യപരമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുനരാരംഭിക്കുന്നത് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അപകടകരമാകില്ലെന്ന് കമ്മീഷണർക്ക് ബോധ്യപ്പെട്ടില്ലെങ്കിൽ അദ്ദേഹം അതിന് അനുമതി നൽകില്ലെന്നതും തർക്കമില്ലാത്ത കാര്യമാണ്. എന്നിരുന്നാലും, 2012 ജൂലൈ 9 മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ പരിഹരിച്ചുവെന്ന് കാണിക്കാൻ

കമ്മീഷണറുടെ ഈ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് മാത്രം മതിയാകില്ല. തകരാറുകൾ പരിഹരിച്ചില്ല എന്ന ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തൽ ഒരു വസ്തുതാപരമായ കണ്ടെത്തലാണ്, അതിൽ കോടതിക്ക് ഇടപെടാൻ സാധിക്കില്ല. [ഖണ്ഡിക 33][1012-F-H; 1013-A-D]

2.3 തകരാറുകൾ പരിഹരിച്ചുവെന്ന് തെളിയിക്കുന്നതിന് ശക്തമായ തെളിവായി ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിൽ സിഎംആർഎസ് (കമ്മീഷണർ ഓഫ് മെട്രോ റെയിൽ സേഫ്റ്റി) യുടെ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ആശ്രയിച്ചിരുന്നു. സിഎംആർഎസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നിർബന്ധിതമാണെന്നോ തകരാറുകൾ പരിഹരിച്ചതിന്/ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചതിന് അത് നിർണ്ണായകമാണെന്നോ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിൽ വാദിച്ചിട്ടില്ല. വേഗത നിയന്ത്രിക്കാനും ലൈനിന്റെ സൂക്ഷ്മമായ നിരീക്ഷണം നടത്താനും കമ്മീഷണർ ഏർപ്പെടുത്തിയ വ്യവസ്ഥകൾ, തകരാറുകൾ പൂർണ്ണമായി പരിഹരിച്ചിട്ടില്ല എന്ന ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ വാദത്തെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നതായി ട്രൈബ്യൂണൽ കണ്ടെത്തി. 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസിന് ശേഷം 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിച്ചോ എന്നതായിരുന്നു ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിലെ വിഷയം, 2013 ജനുവരി 18-ലെ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ഈ വിഷയം തീരുമാനിക്കുന്നതിന് പ്രസക്തമാണ്. സിഎംആർഎസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് സംബന്ധിച്ച വിഷയം പ്രത്യേകം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ സാധുതയെക്കുറിച്ചുള്ള തീരുമാനത്തെ ബാധിക്കുമെന്ന് ഹൈക്കോടതിയുടെ കാഴ്ചപ്പാട് അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ല. കക്ഷികൾ തമ്മിൽ ധാരണയായ നടപടിക്രമം അനുസരിച്ച് നാമനിർദ്ദേശം ചെയ്യപ്പെട്ട ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിലെ അംഗങ്ങൾ എഞ്ചിനീയർമാരാണ്, നിയമപരമായ പരിശീലനം ലഭിച്ച മനസ്സുകൾ തയ്യാറാക്കിയതുപോലെ അവരുടെ അവാർഡ് സൂക്ഷ്മമായി പരിശോധിക്കപ്പെടേണ്ടതില്ല. എന്തായാലും, ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കാഴ്ചപ്പാട് വികലമാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. അതിനാൽ, റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ നിയമസാധുതയെക്കുറിച്ചുള്ള ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് വികലതയുടെ ദോഷത്താൽ ദൂഷിപിക്കപ്പെട്ടുവെന്ന ഹൈക്കോടതിയുടെ അഭിപ്രായം അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ല. [ഖണ്ഡിക 34] [1014-F-H; 1015-A-B]

2.4 റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിലേക്ക് നയിച്ച വിവിധ ഘടകങ്ങൾ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് പരാമർശിച്ചുകൊണ്ട്, അവാർഡ് കോടതിയുടെ മനസ്സാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്നുവെന്ന് നിഗമനത്തിലെത്തി. എന്നാൽ, തർക്കത്തിലുള്ള വിധിന്യായത്തിലെ ഈ ചർച്ച 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം അനുവദനീയമല്ലാത്ത, വസ്തുതകളെ വിലയിരുത്തുകയോ വീണ്ടും വിലയിരുത്തുകയോ ചെയ്യുന്നതിന് തുല്യമാണ്. സിഎംആർഎസ് (കമ്മീഷണർ ഓഫ് മെട്രോ റെയിൽ

സേഫ്റ്റി) സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ലഭിച്ചതിന് ശേഷം നാല് വർഷത്തിലേറെയായി എഎംഇഎൽ യാതൊരു അപകടവുമില്ലാതെ പ്രവർത്തിച്ചുവെന്ന വസ്തുതയ്ക്ക് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ അർഹമായ പ്രാധാന്യം നൽകിയില്ലെന്നും ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ആർബിട്രേറ്റർ തെളിവുകളുടെ ഗുണനിലവാരത്തിന്റെയും അളവിന്റെയും ഏക വിധികർത്താവായതിനാൽ, വകുപ്പ് 34 പ്രകാരമുള്ള അധികാരം വിനിയോഗിക്കുമ്പോൾ ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിലുള്ള തെളിവുകളുടെ വിധികർത്താവായി പ്രവർത്തിക്കേണ്ടത് കോടതിയുടെ ജോലിയല്ല. കക്ഷികൾ സമർപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ പരിഗണിക്കേണ്ട വിഷയങ്ങൾ രൂപീകരിക്കുകയും അവയ്ക്ക് മറുപടി നൽകുകയും ചെയ്തു. അതിനുശേഷമുള്ള സംഭവങ്ങൾ കണക്കിലെടുക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. [ഖണ്ഡിക 35] [1015-B-E]

2.5 ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡിന് വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമുണ്ടെന്നും അത് കോടതിയുടെ മനസ്സാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്നുവെന്നുമുള്ള ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ നിഗമനം തെറ്റാണെന്ന് ഈ കോടതി വിധിക്കുന്നു. [ഖണ്ഡിക 36]

2.6 ട്രൈബ്യൂണൽ റദ്ദാക്കൽ അടവിന്റെ രണ്ട് ഘടകങ്ങളായ (കടം) 'Debt Due' ഉം, അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി-യുടെ 130%-ഉം കേന്ദ്രീകരിച്ചാണ് തീരുമാനമെടുത്തത്. 'ഇക്വിറ്റി' എന്ന നിർവചനം വായിക്കുമ്പോൾ, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ പ്രൊമോട്ടർ നൽകിയ 611.95 കോടി രൂപ ഈ നിർവചനത്തിൽ ഉൾപ്പെടാൻ അർഹമാണെന്ന് ട്രൈബ്യൂണൽ കണ്ടെത്തിയത് ശരിയാണ്. കരാറിന്റെ വ്യാഖ്യാനം ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അധികാരപരിധിയിലാണ്, മറ്റൊരു കാഴ്ചപ്പാട് സാധ്യമാണ് എന്നതുകൊണ്ട് മാത്രം കോടതിക്ക് അത്തരം വ്യാഖ്യാനത്തിൽ ഇടപെടാനും സ്വന്തം കാഴ്ചപ്പാട് പകരം വെക്കാനും കഴിയില്ല. [ഖണ്ഡിക 39] [1018-F-G; 1019-A-B]

2.7 611.95 കോടി രൂപ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ പ്രൊമോട്ടർ നൽകിയ തുകയാണെന്നും, ഇത് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ തർക്കിച്ചിട്ടില്ലെന്നുമാണ് ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അഭിപ്രായം. 2013-ലെ കമ്പനീസ് ആക്ടിന്റെ അർത്ഥത്തിൽ വരുന്ന ഓഹരി മൂലധനം മാത്രമേ അനുച്ഛേദം 29.5.2 പ്രകാരം ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ നൽകാൻ ബാധ്യസ്ഥനാകൂ എന്ന ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ വാദം ട്രൈബ്യൂണൽ തള്ളി. കൺസഷനയറുടെ 'മൂലധന ചെലവുകൾ'ക്കായി ഒരു കൺസോർഷ്യത്തിലെ അംഗമോ ഓഹരി ഉടമകളോ നൽകിയ തുക, അത് സബോർഡിനേറ്റഡ് ഡെബ്റ്റായി വർഗ്ഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ പോലും, കൺസഷൻ കരാറിലെ നിർവചനമനുസരിച്ച് 'സബോർഡിനേറ്റഡ് ഡെബ്റ്റ്' ആയി കണക്കാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് ട്രൈബ്യൂണൽ സ്വീകരിച്ച

കാഴ്ചപ്പാട് ന്യായമായതും സാധ്യമായതുമായ ഒരു കാഴ്ചപ്പാടാണ്. അതേസമയം, 2011 മാർച്ച് 16-ലെ ബോർഡ് പ്രമേയത്തെ ആശ്രയിച്ചുകൊണ്ട് ഹൈക്കോടതി ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച്, ഓഹരി അപേക്ഷാ അടവ് സബോർഡിനേറ്റഡ് ഡെബ്റ്റായി മാറ്റിയതിന് ശേഷം ആ തുക 'ഇക്വിറ്റി'യായി പരിഗണിക്കാൻ പാടില്ലായിരുന്നുവെന്ന് വാദിച്ചു. ബന്ധപ്പെട്ട കൺസഷൻ കരാറിലെ ഖണ്ഡങ്ങൾ വിശദമായി പരിഗണിച്ച ശേഷം, രേഖയിലുള്ള തെളിവുകൾ പൂർണ്ണമായും അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി'യുടെ പട്ടികയിൽ ടൈബ്യൂണൽ ഗുരുതരമായ പിഴവ് വരുത്തിയെന്ന് ഹൈക്കോടതി കണ്ടെത്തി. [ഖണ്ഡിക 41]

2.8 ഹൈക്കോടതി സ്വീകരിച്ച കാഴ്ചപ്പാട് തെറ്റല്ലെന്ന് കരുതുകയാണെങ്കിൽ പോലും, കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ വ്യാഖ്യാനിക്കുന്നതിൽ ടൈബ്യൂണൽ പ്രകടിപ്പിച്ച ഒരു സാധ്യതയുള്ള കാഴ്ചപ്പാടിനെ ഹൈക്കോടതിക്ക് പകരം വെക്കാൻ കഴിയില്ല. ഈ കാഴ്ചപ്പാട്, ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു കാരണമായി 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 28(3) മനസ്സിലാക്കുന്നതിന് അനുസൃതമാണ്. വകുപ്പ് 28(3)-ന്റെ ലംഘനം സ്ഥാപിക്കാൻ ഹൈക്കോടതിക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കൺസഷൻ കരാർ, ടൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകൾ, ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ കണ്ടെത്തലുകൾ എന്നിവ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം പരിശോധിച്ചപ്പോൾ, 611.95 കോടി രൂപ 'ഇക്വിറ്റി'യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ ടൈബ്യൂണലിന്റെ അഭിപ്രായം വികലമായ ഒരു കാഴ്ചപ്പാടാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. രേഖയിലുള്ള തെളിവുകൾ, പ്രത്യേകിച്ച് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ ഡയറക്ടർ ബോർഡ് പാസാക്കിയ 2011 മാർച്ച് 16-ലെ പ്രമേയം, ടൈബ്യൂണൽ പരിഗണിച്ചില്ലെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. കൂടാതെ, കൺസഷൻ കരാറിലെ 'ഇക്വിറ്റി'യുടെ വ്യക്തമായ നിർവചനത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ, 2013-ലെ കമ്പനീസ് നിയമം അനുസരിച്ചുള്ള 'ഇക്വിറ്റി' എന്ന പദത്തിന്റെ ധാരണ 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' നിർണ്ണയിക്കുന്നതിന് പ്രസക്തമല്ല എന്ന ടൈബ്യൂണലിന്റെ സമീപനത്തിൽ ഒരു പിഴവുമില്ല. അതിനാൽ, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിൽ സ്വീകരിച്ച 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 28(1)(എ)-യുടെ വ്യാഖ്യാനത്തെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് ആശ്രയിച്ചത് ഇപ്പോൾ സാധുവായ ഒരു നിയമമല്ല. ഹൈക്കോടതിയുടെ കണ്ടെത്തലുകൾ റദ്ദാക്കുന്നു, കൂടാതെ ഖണ്ഡം 29.5.2 പ്രകാരമുള്ള റദ്ദാക്കൽ പണത്തിന്റെ കണക്കുകൂട്ടൽ സംബന്ധിച്ച ടൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് ശരിവെക്കുന്നു. [ഖണ്ഡിക 42] [1020-C-H]

അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡൽഹി ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി **(2015) 3 SCC 49: [2014] 13 SCR 895** സാധുവായ നിയമമല്ല.

സാങ്‌യോങ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് ആൻഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. നാഷണൽ ഹൈവേസ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (എൻഎച്ച്എഐ) **(2019) 15 SCC 131: [2019] 7 SCR 522** പരാമർശിച്ചു.

2.9 2019-ലെ SLP(C) നമ്പർ 8311-ലെ ചോദ്യത്തെ സംബന്ധിച്ച്, 2012 ജൂലൈ 9-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന് ശേഷവും DAMEPL നിരവധി മീറ്റിംഗുകളിൽ പങ്കെടുത്തതും എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നത് തുടരാനുള്ള തീരുമാനം 'വിവിധ കേസുകളിൽ ബാധകമല്ലാത്ത' രീതിയിലായതുകൊണ്ട്, ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ 'അവകാശവാദം ഉപേക്ഷിക്കൽ' എന്ന വാദം ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ തള്ളി. ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കുന്ന പ്രക്രിയയിൽ സജീവമായി പങ്കെടുത്തതിന് ശേഷം കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കുന്നതിൽ നിന്ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിനെ തടയാൻ കഴിയില്ലെന്നും ട്രൈബ്യൂണൽ പറഞ്ഞു. ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ ഈ തീരുമാനം 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം കോടതികൾക്ക് ലഭ്യമായ പരിമിതമായ പരിശോധനയുടെ പരിധിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് തെറ്റാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ലെന്ന കാരണത്താൽ ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് അംഗീകരിച്ചു. ട്രൈബ്യൂണൽ കണ്ടെത്തിയ 'അവകാശവാദം ഉപേക്ഷിക്കൽ' എന്നതിലെ കണ്ടെത്തലുകളിൽ ഇടപെടുന്നതിൽ നിന്ന് ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് പിന്മാറിയത് ശരിയാണ്. എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനുള്ള കൺസഷൻ കരാറിലെ തന്റെ ബാധ്യതകൾ നിറവേറ്റാൻ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് നിർദ്ദേശം നൽകണമെന്ന ആവശ്യം ട്രൈബ്യൂണൽ നിരസിച്ചു. ഈ കണ്ടെത്തലുകൾ ഹൈക്കോടതിയിൽ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് വിധിന്യായത്തിൽ നിരീക്ഷിച്ചു. അതിനാൽ, കൺസഷൻ കരാറിന്റെ പ്രത്യേക നിർവ്വഹണം സംബന്ധിച്ച വിഷയത്തിൽ ഈ കോടതിക്ക് തീർപ്പ് കൽപ്പിക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. [ഖണ്ഡിക 43, 44] [1021-B-E]

2.10 റദ്ദാക്കൽ അടവിന് കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് അനുസൃതമായി ട്രൈബ്യൂണൽ പലിശ നൽകി. പലിശ സംബന്ധിച്ച അവാർഡ് 'അന്യായമായ നേട്ടത്തിന് കാരണമാകുമെന്നതിനാൽ അത് റദ്ദാക്കണമെന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഹൈക്കോടതിയിൽ വാദിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.8, അനുച്ഛേദം 36.2.6.1 എന്നിവ വിശദമായി പരിഗണിച്ച ശേഷം, പലിശ സംബന്ധിച്ച ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകളിൽ ഇടപെടാൻ ഹൈക്കോടതി വിസമ്മതിച്ചത് ശരിയാണ്, അതിനാൽ ഇടപെടാനുള്ള ഒരു കാരണവും

ഇല്ല. ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ വിധി റദ്ദാക്കിയിരിക്കുന്നു. [ഖണ്ഡിക 45, 46] [1021-E-G]

രാജസ്ഥാൻ സംസ്ഥാനം v. പൂരി കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് മറ്റൊരാളും **(1994) 6 SCC 485 : [1944] 3 Suppl. SCR 616** - പരാമർശിക്കപ്പെട്ടു.

കേസ് ലോ റഫറൻസ്

(2020) 2 SCC 455	**ആശ്രയിച്ചു**	**ഖണ്ഡിക 23**
[2012] 4 SCR 122	**ആശ്രയിച്ചു**	**ഖണ്ഡിക 23**
[2019] 7 SCR 522	**പരാമർശിച്ചു**	**ഖണ്ഡിക 23**
[1993] 3 Suppl. SCR 22	**പരാമർശിച്ചു**	**ഖണ്ഡിക 26**
[1994] 3 Suppl. SCR 616	**പരാമർശിച്ചു**	**ഖണ്ഡിക 35**
[2014] 13 SCR 895	**നല്ല തീരുമാനമല്ല**	**ഖണ്ഡിക 42**

സിവിൽ അപ്പീൽ അധികാരിത : 2021 ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 5627

ഡൽഹി ഹൈക്കോടതിയുടെ 2019 ജനുവരി 15-ലെ 2018-ലെ FAO (OS) (COMM) നമ്പർ 58 വിധിന്യായവും ഉത്തരവും അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള അപ്പീൽ.

2021 ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 5628 ഉം ഇതിനോടൊപ്പം പരിഗണിക്കുന്നു.

തുഷാർ മേത്ത, എസ്.ജി., ഹരീഷ് എൻ. സാൽവെ, ജെ.ജെ. ഭട്ട്, പി.എസ്. നരസിംഹ, പരാഗ് ത്രിപാഠി, അജിത് സിൻഹ, (മുതിർന്ന അഭിഭാഷകർ), മിസ്. അഞ്ജലി ചന്ദൂർകർ, മഹേഷ് അഗർവാൾ, മിസ്. മേഘ മേത്ത, നിശാന്ത് റാവു, ബിശ്വബര ദാഷ്, ഇ.സി. അഗർവാല, തരുൺ ജോഹ്രി, (അഭിഭാഷകർ).

കോടതിയുടെ വിധിന്യായം പ്രസ്താവിച്ചത് **ജസ്റ്റിസ് എൽ. നാഗേശ്വര റാവു** ആണ്.

അനുമതി നൽകിയിരിക്കുന്നു.

1. 1996-ലെ ആർബിട്രേഷൻ ആൻഡ് കൺസീലിയേഷൻ ആക്ടിലെ (ഇനിമുതൽ '1996-ലെ നിയമം') വകുപ്പ് 37 പ്രകാരമുള്ള അധികാരം വിനിയോഗിച്ച്, ഡൽഹി ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് അപ്പീൽവാദിയായ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് (ഇനിമുതൽ 'ഡിഎഎംഇപിഎൽ' അല്ലെങ്കിൽ 'കൺസഷനയർ') അനുകൂലമായി ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണൽ 2017 മെയ് 11-ന് നൽകിയ വിധിയിൽ ഇടപെട്ടത് ശരിയാണോ എന്നതാണ് ഈ അപ്പീലുകളിൽ പരിഗണിക്കേണ്ട പ്രധാന ചോദ്യം.

2. ഭാരത സർക്കാരിന്റെയും ദേശീയ തലസ്ഥാന പ്രദേശമായ ഡൽഹി സർക്കാരിന്റെയും സംയുക്ത സംരംഭമായ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് (ഇനിമുതൽ 'ഡിഎംആർസി') ന്യൂഡൽഹിയിലെ ഇൻഡിരാഗാന്ധി അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം വഴി ന്യൂഡൽഹി റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ മുതൽ ദ്വാരക സെക്ടർ 21 വരെ എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് ലൈൻ (ഇനിമുതൽ 'എഎംഇഎൽ') പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. പദ്ധതിയുടെ ഏകദേശ നീളം 22.7 കിലോമീറ്റർ ആയിരുന്നു. ധനസഹായം, രൂപകൽപ്പന, സംഭരണം, എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളുടെയും സ്ഥാപനം (റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക്, ഓവർഹെഡ് വൈദ്യുതീകരണം, ട്രാക്ക്, സിഗ്നലിംഗ്, ടെലികമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ, വെന്റിലേഷൻ, എയർ കണ്ടീഷനിംഗ്, ഓട്ടോമാറ്റിക് ഫെയർ കളക്ഷൻ, ബാഗേജ് ചെക്ക്-ഇൻ, കൈകാര്യം ചെയ്യൽ, ഡിപ്പോ, മറ്റ് സൗകര്യങ്ങൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടെ) എന്നിവക്കായി ഒരു കൺസഷനയറെ നിയമിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. പദ്ധതിയുടെ അടിസ്ഥാന സിവിൽ ഘടനയുടെ രൂപകൽപ്പനയും നിർമ്മാണവും, കൺസൾട്ടന്റുമാരുടെ നിയമനം, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ, സർക്കാർ, മറ്റ് അധികാരികളിൽ നിന്നുള്ള അനുമതികൾ എന്നിവയുടെ ചുമതല ഒരു പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്ത സ്വഭാവമുള്ള ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷനാണ്.

3. റിലയൻസ് എനർജി ലിമിറ്റഡ് (റിലയൻസ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ലിമിറ്റഡ് എന്ന് പുനർനാമകരണം ചെയ്തു) ഉം മെസ്സേഴ്സ് കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് വൈ ഓക്സിലിയർ ഡി ഫെറോകാരൈൽസ്, എസ്.എ.യും ഉൾപ്പെടുന്ന ഒരു കൺസോർഷ്യത്തിന്റെ ബിഡ് 2008 ജനുവരി 21-ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ സ്വീകരിച്ചു. അതിനുശേഷം, 2008 ഓഗസ്റ്റ് 25-ന്, എഎംഇഎല്ലിന്റെ രൂപകൽപ്പന, സ്ഥാപനം, കമ്മീഷനിംഗ്, പ്രവർത്തനം,

പരിപാലനം എന്നിവയ്ക്കായി ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷനും ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡും തമ്മിൽ ഒരു കൺസഷൻ കരാർ ഒപ്പുവെച്ചു. എല്ലാ സിവിൽ ജോലികളും, കൺസൾട്ടന്റുമാരുടെ നിയമനവും, ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലും, സർക്കാരിൽ നിന്നും മറ്റ് അധികാരികളിൽ നിന്നും മറ്റ് അനുമതികൾ നേടേണ്ടതും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഏറ്റെടുക്കാനും, റോളിംഗ് സ്റ്റോക്ക്, പവർ സപ്ലൈ, ഓവർഹെഡ് ഉപകരണങ്ങൾ, സിഗ്നലിംഗ്, ട്രാക്ക് സിസ്റ്റം, പ്ലാറ്റ്ഫോം, സ്ക്രീൻ ഡോറുകൾ, വെന്റിലേഷൻ, ആർക്കിടെക്ചറൽ ഫിനിഷിംഗ് തുടങ്ങിയ വിവിധ സംവിധാനങ്ങളുടെ രൂപകൽപ്പന, വിതരണം, സ്ഥാപനം, പരിശോധന, കമ്മീഷനിംഗ് എന്നിവ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് നൽകാനും കക്ഷികൾ തമ്മിൽ ധാരണയായി. സമയത്തിന് ജോലി പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കാത്തതിനാൽ, സമയപരിധി നീട്ടിനൽകി. ഒടുവിൽ, 2011 ജനുവരി 10-ന് കമ്മീഷണർ ഓഫ് മെട്രോ റെയിൽവേ സേഫ്റ്റിയിൽ നിന്ന് (ഇനിമുതൽ 'സിഎംആർഎസ്' അല്ലെങ്കിൽ 'കമ്മീഷണർ') സുരക്ഷാ അനുമതികൾ ലഭിച്ചു. വാണിജ്യപരമായ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ച തീയതി 2011 ഫെബ്രുവരി 23 ആയിരുന്നു.

4. സിവിൽ കരാറുകാരുടെ തകരാർ ബാധ്യത കാലയളവ് അവസാനിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് വയഡക്ടിന്റെയും അതിലെ ബെയറിംഗുകളുടെയും സംയുക്ത പരിശോധന നടത്താൻ 2012 മാർച്ച് 22-ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് (DAMEPL) ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷനോട് (DMRC) ആവശ്യപ്പെട്ടു. 2012 മെയ് 23-ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് മറ്റൊരു കത്ത് കൂടി എഴുതി, വയഡക്ട് ബെയറിംഗുകളുടെ രൂപകൽപ്പനയിലും ഗുണനിലവാരത്തിലുമുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടി. ബെയറിംഗുകളിലെ വികൃതമാക്കലുകൾ/വിള്ളലുകൾ കാരണം ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഗർഡറുകൾ താഴ്ന്നതിന്റെ ലക്ഷണങ്ങൾ ഉണ്ടെന്ന് ആ കത്തിൽ പരാമർശിച്ചിരുന്നു. 2012 ജൂൺ 8-ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഈ കത്തിന് മറുപടി നൽകി, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ പരിശോധന നടത്തിയെന്നും ബെയറിംഗുകൾക്ക് കേടുപാടുകൾ കണ്ടെത്തിയില്ലെന്നും അറിയിച്ചു. എന്നിരുന്നാലും, ബെയറിംഗുകൾക്ക് മുകളിലും താഴെയും നിറച്ച ഗ്രൗട്ടിംഗ് മെറ്റീരിയലിന് കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന്/ അയഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ സമ്മതിച്ചു. അവ അടിയന്തരമായി നന്നാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്നും അവർ പറഞ്ഞു. ഈ തകരാറുകൾ കാരണം സുരക്ഷയെ മുൻനിർത്തി ആവശ്യമായ വേഗനിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്താൻ ഡൽഹി

എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിനെ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഉപദേശിച്ചു.

5. 2012 ജൂലൈ 2-ന് ഭാരത സർക്കാരിന്റെ നഗരവികസന മന്ത്രാലയം എല്ലാ കക്ഷികളുടെയും ഒരു യോഗം വിളിച്ചു. തകരാറുകൾ സംബന്ധിച്ച എല്ലാ കക്ഷികളുടെയും കാഴ്ചപ്പാടുകൾ ശേഖരിക്കുകയും ഒരു സംയുക്ത പരിശോധനാ സമിതി രൂപീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. 2012 ജൂലൈ 4-നും 5-നും നടന്ന പരിശോധനയ്ക്ക് ശേഷം സംയുക്ത പരിശോധനാ സമിതി ഒരു ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചു. തുടർന്ന്, 2012 ജൂലൈ 8-ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ലൈനിന്റെ പ്രവർത്തനം നിർത്തിവെച്ചു.

6. 2012 ജൂലൈ 9-ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ഒരു നോട്ടീസ് നൽകി, ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ ഭാഗത്തുള്ള തകരാറുകൾ നോട്ടീസ് തീയതി മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ പരിഹരിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടു. അങ്ങനെ ചെയ്യാത്തപക്ഷം, അത് കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം കൺസഷനയർക്ക് കാര്യമായ പ്രതികൂല സ്വാധീനമുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു ലംഘനമായി കണക്കാക്കുമെന്ന് അറിയിച്ചു. 2012 ജൂലൈ 9-ലെ ആ നോട്ടീസിൽ, 'തകരാറുകളുടെ ഒരു പൂർണ്ണമല്ലാത്ത പട്ടിക' ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് നൽകിയിരുന്നു. അതിനുശേഷം, വയഡക്ട് ഭാഗങ്ങളുടെ യഥാർത്ഥ ഡിസൈൻ കൺസൾട്ടന്റായ സിസ്ട്ര (SYSTRA) അടക്കം പങ്കെടുത്ത നിരവധി യോഗങ്ങൾ കക്ഷികൾ തമ്മിൽ നടന്നു. രേഖകൾ പ്രകാരം, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ മറ്റ് ചില ഏജൻസികളെയും ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരുന്നു.

7. തങ്ങളുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ, 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസിൽ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ പരിഹരിക്കാത്തതിനാൽ, കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരമുള്ള ഒരു വീഴ്ചയായി അത് മാറിയെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച് 2012 ഒക്ടോബർ 8-ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് കരാർ റദ്ദാക്കാനുള്ള നോട്ടീസ് നൽകി. 2012 ഒക്ടോബർ 23-ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 36.2 പ്രകാരം ആർബിട്രേഷൻ നിലവിൽ വരുത്തി. 2013 ജനുവരി 18-ന് കമ്മീഷണർ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുനരാരംഭിക്കാൻ അനുമതി നൽകിക്കൊണ്ട് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകിയതിന് ശേഷം 2013 ജനുവരി 22-ന് ലൈൻ കുറഞ്ഞ വേഗതയിൽ പുനരാരംഭിച്ചു. ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ്

പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ നിലപാട് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ അംഗീകരിച്ചിരുന്നില്ലെങ്കിലും, പൊതുതാൽപര്യത്തിലും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരവും ഒരു ഏജൻ്റായി മാത്രമാണ് ലൈൻ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ തങ്ങൾ സമ്മതിച്ചതെന്ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് പറഞ്ഞു. 2013 ജൂൺ 30-ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് പ്രവർത്തനം നിർത്തിവെക്കുകയും അടുത്ത ദിവസം ലൈൻ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന് കൈമാറുകയും ചെയ്തു.

8. ഈ ഘട്ടത്തിൽ, തർക്കപരിഹാരത്തെക്കുറിച്ച് പരാമർശിക്കുന്ന കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 36 പരാമർശിക്കേണ്ടത് പ്രസക്തമാണ്. അനുച്ഛേദം 36.2.2, അനുച്ഛേദം 36.2.3 എന്നിവയോടൊപ്പം വായിക്കുമ്പോൾ, കൺസഷൻ കരാറിന്റെ നിർമ്മാണം, അളക്കൽ, പ്രവർത്തനം അല്ലെങ്കിൽ ഫലം എന്നിവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കക്ഷികൾക്കിടയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന എല്ലാ തർക്കങ്ങളും, ക്ലെയിമുകളുടെ ആകെ മൂല്യം 1,500,000/- രൂപയിൽ കൂടുന്നില്ലെങ്കിൽ, ഒരു ഏക ആർബിട്രേറ്റർക്ക് റഫർ ചെയ്തുകൊണ്ട് പരിഹരിക്കണമെന്ന് പറയുന്നു. ഈ പരിധിക്ക് മുകളിലാണെങ്കിൽ, കൺസഷൻ കരാറുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മേഖലയിൽ ആവശ്യമായ യോഗ്യതകളും പ്രൊഫഷണൽ പരിചയവുമുള്ള, സർക്കാർ വകുപ്പുകളിലെ അല്ലെങ്കിൽ പൊതുമേഖലയിലെ നിലവിലെ അല്ലെങ്കിൽ വിരമിച്ച എഞ്ചിനീയർമാരുടെ ഒരു പാനലിൽ നിന്ന് തിരഞ്ഞെടുക്കുന്ന മൂന്ന് ആർബിട്രേറ്റർമാർക്ക് തർക്കം റഫർ ചെയ്യണം.

9. കൺസഷൻ കരാറിന് കീഴിൽ രൂപീകരിച്ച ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിൽ തീരുമാനിക്കേണ്ട പ്രധാന വിഷയം 2012 ഒക്ടോബർ 8-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ സാധുതയായിരുന്നു. കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരമുള്ള തന്റെ ബാധ്യതകൾ നിറവേറ്റുന്നതിനായി വിവിധ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വാദിച്ച് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ (ഡിഎംആർസി) ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് (DAMEPL) നൽകിയ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് നിയമവിരുദ്ധമാണെന്ന് അവകാശപ്പെട്ടു. എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തനം കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം ഏറ്റെടുക്കാൻ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് നിർദ്ദേശം നൽകണമെന്നും, അല്ലെങ്കിൽ പകരമായി 18% വാർഷിക പലിശയോടൊപ്പം 3,173 കോടി രൂപ നഷ്ടപരിഹാരം അനുവദിക്കണമെന്നും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു. കൂടാതെ,

കൂടുതൽ സാമ്പത്തിക ആനുകൂല്യങ്ങളും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ആവശ്യപ്പെട്ടു. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ആവശ്യപ്പെട്ട നഷ്ടപരിഹാരം, 2012 ഒക്ടോബർ 8-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ സാധുത എന്ന പ്രധാന വിഷയത്തെ ആശ്രയിച്ചിരുന്ന ഒരു കാര്യമായിരുന്നു. കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ യഥാർത്ഥ ലക്ഷ്യത്തെക്കുറിച്ചും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഒരു പ്രശ്നം ഉന്നയിച്ചു. 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസ് പ്രകാരം സിവിൽ ഘടനയിലെ തകരാറുകൾ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ പരിഹരിച്ചില്ല എന്ന കാരണത്താൽ, കൺസഷൻ കരാറിന് അനുസൃതമായി റദ്ദാക്കൽ ന്യായീകരിക്കാമെന്ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് വാദിച്ചു. തുടർന്ന്, റദ്ദാക്കൽ പണമായി 3,470 കോടി രൂപയും പലിശയും, കൂടാതെ കൗണ്ടർ ക്ലെയിമിൽ വിശദീകരിച്ച മറ്റ് തുകകളും ആവശ്യപ്പെട്ട് ഒരു കൗണ്ടർ ക്ലെയിം ഫയൽ ചെയ്തു. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ തങ്ങളുടെ ബാധ്യതകൾ അനുച്ഛേദം 29.5.1(i) പ്രകാരം പാലിക്കാത്തതിനാൽ, 2012 ഒക്ടോബർ 8-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിനെയും അതുവഴി അനുച്ഛേദം 29.5.2 പ്രകാരം റദ്ദാക്കൽ പണത്തിനായുള്ള ആവശ്യത്തെയും ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ന്യായീകരിച്ചു.

10. 2012 ഒക്ടോബർ 8-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പരിഗണിക്കുന്നതിനായി ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ താഴെ പറയുന്ന പ്രധാന വിഷയങ്ങൾ രൂപീകരിച്ചു:

i) എയർപോർട്ട് മെട്രോ ലൈനിന്റെ സിവിൽ ഘടനയിൽ എന്തെങ്കിലും തകരാറുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നോ?

ii) തകരാറുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ, അത്തരം തകരാറുകൾക്ക് കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ ബാധ്യതകളെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്ന ഒരു പ്രധാന സ്വാധീനമുണ്ടായിരുന്നോ?

(iii) സിവിൽ ഘടനയിൽ തകരാറുകളുണ്ടാവുകയും അത് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ (DAMEPL) കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരമുള്ള ബാധ്യതകളെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുകയും ചെയ്തുവെങ്കിൽ, 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസ് പ്രകാരം ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ (DMRC) ആ തകരാറുകൾ

പരിഹരിക്കാൻ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരുന്നോ, അങ്ങനെ ചെയ്തില്ലെങ്കിൽ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ അനുച്ഛേദം 29.5.1(i) പ്രകാരം കൺസഷൻ കരാർ ലംഘിച്ചോ?

11. 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസിൽ പറഞ്ഞ സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ പരിഹരിക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ അത് പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വിലയിരുത്തുന്നതിന്, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ സിവിൽ ഘടനയിലെ തകരാറുകളെയും അവയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ/പരിഹാരങ്ങൾക്കായി സ്വീകരിച്ച നടപടികളെയും ആഴത്തിൽ വിശകലനം ചെയ്തു. തകരാറുകളെ സംബന്ധിച്ച്, 367 ഗർഡറുകളിലായി 1551 വിള്ളലുകൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നും, അതായത് 72% ഗർഡറുകളെയും അത്തരം വിള്ളലുകൾ ബാധിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ കണ്ടെത്തി. വിള്ളലുകളുടെ മാപ്പിംഗ് ഡാറ്റ നൽകുന്ന, ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം നടത്തിയ പരിശോധനകളുടെ റിപ്പോർട്ടുകൾ ട്രൈബ്യൂണൽ ആശ്രയിക്കുകയും, അത്തരം വിള്ളലുകൾ ധാരാളം ഗർഡറുകളിൽ വ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് കണ്ടെത്തുകയും ചെയ്തു. 2012 ജൂലൈ 2-ന് നഗരവികസന മന്ത്രാലയം നടത്തിയ യോഗത്തിൽ, വിള്ളലുകൾ പ്രവർത്തനസമയത്തല്ല, മറിച്ച് "താഴ്ന്ന" സമയത്താണ് ഉണ്ടായതെന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ തന്റെ കാഴ്ചപ്പാട് പ്രകടിപ്പിച്ചതായി ട്രൈബ്യൂണൽ സൂചിപ്പിച്ചു. വിള്ളലുകളുടെ കാരണം തങ്ങൾക്ക് ഉറപ്പില്ലെന്ന് സിസ്ട്രയിലെ മിസ്റ്റർ മുൾസിന്റെ തെളിവുകൾ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ കണ്ടെത്തി. ഏകദേശം ഒരു വർഷത്തെ ടെയിൻ പ്രവർത്തനത്തിന് ശേഷം പ്രീ-സ്ട്രെസ്ഡ് കോൺക്രീറ്റ് ഗർഡറുകളുടെ അടിത്തട്ടിൽ ഇത്രയധികം വിള്ളലുകൾ ഉണ്ടായതിനാലും, വിള്ളലുകളുടെ ആഴം കൃത്യമായി അളക്കാൻ കഴിയാത്തതും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ചുമതലപ്പെടുത്തിയ ഏജൻസി അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ഗൗരവത്തോടെ പരിശോധിക്കാത്തതും കാരണം, ഈ തകരാറുകൾ ഘടനയുടെ നിലവാരത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചുവെന്ന് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. 90 ദിവസത്തെ സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാത്തതിനാൽ, ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ കൺസഷൻ കരാർ ലംഘിച്ചുവെന്നും അത് കൺസഷനയർക്ക് കാര്യമായ പ്രതികൂല അവസ്ഥയുണ്ടാക്കിയെന്നും ട്രൈബ്യൂണൽ വിധിച്ചു.

12. ഗർഡറുകളിലെ വളവുകളെ സംബന്ധിച്ച്, 10 മുതൽ 20 മില്ലിമീറ്റർ വരെ വ്യത്യാസമുള്ള വളവുകളുള്ള ഏകദേശം 80 ഗർഡറുകൾ ഉണ്ടെന്നും അവ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്നും അത്തരം ഗർഡറുകളിലെ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ലെന്നും ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ കണ്ടെത്തി. ഷിയർ കീയും ഗർഡറും തമ്മിലുള്ള വിടവ് 25 മില്ലിമീറ്ററിൽ കൂടുതലും 10 മില്ലിമീറ്ററിനും 25 മില്ലിമീറ്ററിനും ഇടയിലുള്ളതുമായ തകരാറുകൾ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയെങ്കിലും അവ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല, കൂടാതെ 10 മില്ലിമീറ്ററിന് താഴെയുള്ള വിടവുകൾ ചില ഗ്രൈൻഡിംഗുകളിലൂടെ മാത്രം പരിഹരിച്ചു, അതിന്റെ വിശദമായ രീതി ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ തെളിവുകളിലൂടെ കാണിച്ചിട്ടില്ലെന്ന് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ കണ്ടെത്തി. അതിനാൽ, 2012 ഒക്ടോബർ 8 വരെയുള്ള സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ ഈ തകരാറുകൾ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ പരിഹരിക്കുകയോ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയോ ചെയ്തില്ലെന്നും, ഇത് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള ഒരു വലിയ ലംഘനമാണെന്നും ട്രൈബ്യൂണൽ നിഗമനത്തിലെത്തി. മുകളിൽ പറഞ്ഞ കണ്ടെത്തലുകളുടെയും ഇവിടെ പരാമർശിക്കാത്ത എഎംഇഎല്ലിന്റെ സിവിൽ ഘടനയിലെ മറ്റ് തകരാറുകൾ, ന്യൂനതകൾ, പരിമിതികൾ എന്നിവയെക്കുറിച്ചുള്ള കണ്ടെത്തലുകളുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ, 2012 ജൂലൈ 9 മുതൽ 90 ദിവസത്തെ സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കുകയോ അവ പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലെന്ന് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ നിഗമനത്തിലെത്തി. അതിനാൽ, 2012 ഒക്ടോബർ 8-ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് നൽകിയ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് സാധുവാണ്.

13. റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ സാധുതയെക്കുറിച്ച് തീരുമാനിച്ച ശേഷം, കരാറിന്റെ പ്രത്യേക നിർവ്വഹണം, അല്ലെങ്കിൽ പകരമായി നഷ്ടപരിഹാരം നൽകൽ, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് (DAMEPL) ഫയൽ ചെയ്ത കൗണ്ടർ ക്ലെയിമിന്റെ ഫലം എന്നിവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങൾ നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനായി ട്രൈബ്യൂണൽ ചില നിയമപരമായ വിഷയങ്ങൾ പരിഗണിച്ചു. അത്തരം വിഷയങ്ങളിലൊന്ന്, 2013 ജനുവരി 18-ന് കമ്മീഷണർ എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുനരാരംഭിക്കാൻ അനുമതി നൽകിക്കൊണ്ട് നൽകിയ സർട്ടിഫിക്കറ്റ്, തകരാറുകൾ ശരിയായി പരിഹരിച്ചുവെന്ന് കാണിക്കുന്നുണ്ടോ എന്നതായിരുന്നു. കമ്മീഷണർ നൽകിയ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് പരിശോധിച്ച ശേഷം, ട്രൈബ്യൂണൽ

കണ്ടെത്തിയത്, കമ്മീഷണർ സേവനങ്ങൾ പുനരാരംഭിക്കാൻ അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, അതിന് ചില വ്യവസ്ഥകൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ്. മണിക്കൂറിൽ 50 കിലോമീറ്റർ വരെ വേഗത നിയന്ത്രിക്കണമെന്ന പ്രധാന വ്യവസ്ഥ എഎംഇഎല്ലിന്റെ അതിവേഗ കണക്റ്റിവിറ്റി ലൈൻ എന്ന പ്രധാന ലക്ഷ്യത്തെ കാര്യമായി ബാധിക്കുന്ന ഒന്നാണ്. കൂടാതെ, ലൈനിന്റെ പ്രവർത്തനം പതിവായി നിരീക്ഷിക്കപ്പെടണമെന്ന് കമ്മീഷണർ തന്നെ അംഗീകരിച്ചിരുന്നു. പിന്നീട് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ (DMRC) പ്രവർത്തനം 2012 ജൂലൈ 9-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ സാധുത നിർണ്ണയിക്കാൻ പ്രസക്തമല്ലെന്ന് കണ്ടെത്തി. ട്രൈബ്യൂണൽ ഈ വിഷയത്തിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് അനുകൂലമായി വിധി പറഞ്ഞു. ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ കൗണ്ടർ ക്ലെയിം പരിഗണിച്ചപ്പോൾ, കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ നൽകേണ്ട റദ്ദാക്കൽ അടവിന്റെ (Termination Payment) തുക നിർണ്ണയിക്കുക എന്നതായിരുന്നു ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിൽ വന്ന പ്രധാന വിഷയം. ഈ കാര്യത്തിൽ, റദ്ദാക്കൽ പണത്തിന്റെ ഓരോ ഘടകത്തിനും കീഴിൽ നൽകേണ്ട തുക നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതുണ്ടായിരുന്നു, അതിലൊന്നാണ് 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി'. ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് റദ്ദാക്കൽ പണമായി 3,470 കോടി രൂപ ആവശ്യപ്പെട്ടു. ഈ ആകെ തുകയിൽ, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ പ്രൊമോട്ടർ നിക്ഷേപിച്ച 685 കോടി രൂപ 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' കണക്കാക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. കൺസഷൻ കരാറിലെ ബന്ധപ്പെട്ട വ്യവസ്ഥകളെ ആശ്രയിച്ച്, 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി'യുടെ കണക്കിലെത്തുന്നതിന് ഉപയോഗിക്കാവുന്ന, 'ഇക്വിറ്റി'യായി യോഗ്യത നേടുന്ന ഫണ്ടിന്റെ ഭാഗം ട്രൈബ്യൂണൽ ആദ്യം നിർണ്ണയിക്കാൻ ശ്രമിച്ചു. ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് 'ഇക്വിറ്റി' എന്ന തലക്കെട്ടിന് കീഴിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ ആവശ്യപ്പെട്ട 685 കോടി രൂപയിൽ, ഹാജരാക്കിയ തെളിവുകളുടെയും കൺസഷൻ കരാറിലെ ബന്ധപ്പെട്ട വ്യവസ്ഥകളുടെ വ്യാഖ്യാനത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ 611.95 കോടി രൂപ 'ഇക്വിറ്റി'യാണെന്ന് ട്രൈബ്യൂണൽ നിർണ്ണയിച്ചു. അതിനുശേഷം, ട്രൈബ്യൂണൽ 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' 983.02 കോടി രൂപയായി കണക്കാക്കി, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് നൽകേണ്ട റദ്ദാക്കൽ അടവായി 2782.33 കോടി രൂപയും അതിന്മേലുള്ള പലിശയും അനുവദിച്ചു.

14. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ 2017 മെയ് 11-ലെ ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ വിധി റദ്ദാക്കാൻ 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം ഡൽഹി ഹൈക്കോടതിയിൽ ഒരു ഹർജി ഫയൽ ചെയ്തു. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഇടപെടാനുള്ള കാരണങ്ങൾ നൽകിയിട്ടില്ലെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച് ഹൈക്കോടതിയിലെ സിംഗിൾ ജഡ്ജി 2018 മാർച്ച് 6-ന് നൽകിയ വിധിന്യായത്തിലൂടെ ഹർജി തള്ളി. വസ്തുതകളിലും നിയമത്തിലും കൺസഷൻ കരാറിന്റെ വ്യാഖ്യാനത്തിലുമുള്ള ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകൾ ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അധികാരപരിധിക്കുള്ളിൽ വരുന്നതാണെന്നും 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരമുള്ള അധികാരം വിനിയോഗിക്കുന്ന കോടതിയുടെ ഇടപെടൽ അതിന് ആവശ്യമില്ലെന്നും സിംഗിൾ ജഡ്ജി വിധിച്ചു. രണ്ട് കാഴ്ചപ്പാടുകൾ സാധ്യമാണെങ്കിൽ, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ സ്വീകരിച്ച കാഴ്ചപ്പാട് സാധുവാണെങ്കിൽ, കോടതിക്ക് അതിന്റെ കാഴ്ചപ്പാട് പകരം വെക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും അദ്ദേഹം അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

15. 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 37, 2015-ലെ വാണിജ്യ കോടതികൾ, വാണിജ്യ വിഭാഗം, ഹൈക്കോടതികളുടെ വാണിജ്യ അപ്പലേറ്റ് വിഭാഗം നിയമം (ഇനിമുതൽ വാണിജ്യ കോടതി നിയമം, 2015 എന്ന് പേര് ഭേദഗതി ചെയ്തിരിക്കുന്നു) എന്നിവയോടൊപ്പം ചേർത്ത് വായിച്ച്, 2018 മാർച്ച് 6-ന് സിംഗിൾ ജഡ്ജി ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരമുള്ള എതിർപ്പുകൾ തള്ളിക്കൊണ്ട് പുറപ്പെടുവിച്ച വിധിന്യായത്തിന്റെ ശരിതെറ്റുകൾ ചോദ്യം ചെയ്ത് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഒരു അപ്പീൽ ഫയൽ ചെയ്തു. ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് സിംഗിൾ ജഡ്ജിയുടെ വിധിന്യായത്തെ റദ്ദാക്കുകയും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഫയൽ ചെയ്ത അപ്പീൽ അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ നൽകിയ വിധി ഭാഗികമായി റദ്ദാക്കി. ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് തീരുമാനിക്കാത്ത വിഷയങ്ങൾ തീർപ്പാക്കാൻ ആർബിട്രേഷൻ ക്ലോസ് നിലവിൽ വരുത്താൻ കക്ഷികളോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു. 2019 ജനുവരി 15-ലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ ഈ വിധിന്യായത്തെയാണ് ഈ അപ്പീലുകളിൽ ചോദ്യം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്.

16. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ (ഡിഎംആർസി) 2019-ലെ SLP(C) നമ്പർ 8311-ഉം ഫയൽ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്, പലിശ അനുവദിച്ചത്, 2013 ജനുവരി 22 മുതൽ അഞ്ച് മാസത്തിലേറെയായി ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് (DAMEPL) പ്രോജക്ട് പ്രവർത്തിപ്പിച്ചത് കാരണം റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിലുള്ള അവകാശം ഉപേക്ഷിക്കപ്പെട്ടത്,

കൺസഷൻ കരാറിന്റെ പ്രത്യേക നിർവ്വഹണത്തിനുള്ള പരിഹാരം നൽകാൻ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് വിസമ്മതിച്ചത്, കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള യഥാർത്ഥ കാരണം പരിഗണിക്കാതിരുന്നത് തുടങ്ങിയ വിഷയങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ വിധിന്യായത്തിന്റെ ശരിതെറ്റുകൾ ഈ ഹർജിയിൽ ചോദ്യം ചെയ്യുന്നു.

അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് നൽകിയ കാരണങ്ങൾ

17. ആർബിടൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് രണ്ട് വ്യത്യസ്ത റദ്ദാക്കൽ തീയതികളാണ് രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നതെന്ന് ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് കണ്ടെത്തി. റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിനെയും റദ്ദാക്കൽ തീയതിയെയും കുറിച്ച് ആശയക്കുഴപ്പവും അവ്യക്തതയും ഉണ്ടാക്കുന്ന രണ്ട് വ്യത്യസ്ത തീയതികളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് ട്രൈബ്യൂണൽ തങ്ങളുടെ യുക്തി സ്ഥാപിച്ചത് എന്നതിനാൽ, അവാർഡ് വികലതയുടെയും യുക്തിരാഹിത്യത്തിന്റെയും വ്യക്തമായ നിയമലംഘനത്തിന്റെയും വിഷയങ്ങൾ നിറഞ്ഞതാണെന്ന് കണ്ടെത്തി. സിവിൽ നിർമാണ ഘടനയിലെ തകരാറുകളെക്കുറിച്ചും അവ പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരുന്നോ എന്നതിനെക്കുറിച്ചും തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ, എഎംഇഎല്ലിന്റെ വാണിജ്യപരമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുനരാരംഭിക്കാൻ സിഎംആർഎസ് നൽകിയ അനുമതിയും (ഈ സുപ്രധാന തെളിവ്) ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ (ഡിഎംആർസി) യാതൊരു അപകടവുമില്ലാതെ 2013 ജൂൺ 30 മുതൽ അവാർഡ് തീയതി വരെ വിജയകരമായി എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തിപ്പിച്ചുവെന്ന വസ്തുതയും അപ്രസക്തമാണെന്ന് 'കാരണമില്ലാതെ' വിധിച്ചുകൊണ്ട് ആർബിടൽ ട്രൈബ്യൂണൽ ഗുരുതരമായ പിഴവ് വരുത്തിയെന്ന് ഹൈക്കോടതി നിരീക്ഷിച്ചു. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽവേ (ഓപ്പറേഷൻ ആൻഡ് മെയിന്റനൻസ്) നിയമം, 2002 (ഇനിമുതൽ '*ഡൽഹി മെട്രോ നിയമം*') പ്രകാരം സിഎംആർഎസ് നൽകിയ സർട്ടിഫിക്കറ്റിനെ ആർബിടൽ ട്രൈബ്യൂണൽ ഫലത്തിൽ നിഷേധിച്ചതായി ഹൈക്കോടതി കണ്ടെത്തി. ഈ വിഷയത്തിൽ അവാർഡിലെ കണ്ടെത്തലുകളുടെ മൊത്തത്തിലുള്ള ഫലം 'കോടതിയുടെ മനസ്സാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്നു' എന്നും ഹൈക്കോടതി വിധിച്ചു.

18. അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി സംബന്ധിച്ച വിഷയത്തിൽ, അനുച്ഛേദം 29.5.2 പ്രകാരം നൽകേണ്ട തുക കണക്കാക്കാൻ ആർബിടൽ ട്രൈബ്യൂണൽ സ്വീകരിച്ച സമീപനം പരിഗണിക്കുമ്പോൾ, ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ യുക്തി പൂർണ്ണമായും തെറ്റായതും വികലവുമാണെന്ന്

ഹൈക്കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ടൈബ്യൂണൽ സ്വീകരിച്ച യുക്തി വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമാണെന്നും അതിനുശേഷം എത്തിയ നിഗമനം ന്യായബോധമുള്ള ഒരാൾക്ക് എത്തിച്ചേരാൻ കഴിയാത്ത ഒന്നാണെന്നും ഹൈക്കോടതി വിധിച്ചു. ടൈബ്യൂണൽ 611.95 കോടി രൂപയെ 'ഇക്വിറ്റി'യായി കണക്കാക്കിയത് തെറ്റാണെന്ന് ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞു. കാരണം, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ പ്രൊമോട്ടർ നൽകിയ ഒരു ലക്ഷം രൂപ ഓഹരി മൂലധനം ഉപയോഗിച്ച് മാത്രം അത്തരമൊരു പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ടൈബ്യൂണൽ ഈ തുകയെ 'ഇക്വിറ്റി'യായി കണക്കാക്കിയത്, കടം-ഓഹരി അനുപാതം സാധാരണയായി 60:40 അല്ലെങ്കിൽ 80:20 എന്ന നിലയിലായിരിക്കും എന്ന രേഖയിലുള്ള തെളിവിന് വിരുദ്ധമായ ഒരു അനുമാനത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളതാണ്. ടൈബ്യൂണൽ വരുത്തിയ ഒരു വലിയ തെറ്റായി ഇത് കണക്കാക്കി. 2011 മാർച്ച് 16-ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ ഡയറക്ടർ ബോർഡ് പാസാക്കിയ പ്രമേയം അവാർഡ് അവഗണിച്ചുവെന്നും ഹൈക്കോടതി കണ്ടെത്തി. ഈ പ്രമേയമനുസരിച്ച് 611.95 കോടി രൂപ സബോർഡിനേറ്റഡ് ഡെബ്റ്റായി മാറ്റിയിരുന്നു. കൺസെഷൻ കരാർ പ്രകാരം 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' എന്ന പദം സബോർഡിനേറ്റഡ് ഡെറ്റായി അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട ഫണ്ടുകളെ 'ഇക്വിറ്റി' ആയി കണക്കാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല എന്ന് ഹൈക്കോടതി വിധിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിലെ വിവിധ വ്യവസ്ഥകളുടെ വ്യാഖ്യാനവും 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി'യെക്കുറിച്ചുള്ള അതിന്റെ നിഗമനങ്ങളും സംബന്ധിച്ച്, ഈ വിഷയത്തിലെ ടൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകൾ 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 28(1)(എ), വകുപ്പ് 28(3) എന്നിവയുടെ ലംഘനമാണെന്ന് ഹൈക്കോടതി വിധിച്ചു. കാരണം, ***അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡൽഹി ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി*** കേസിൽ വിശദീകരിച്ചതുപോലെ, കരാർ വ്യവസ്ഥകൾ ഒരു ന്യായബോധമുള്ള വ്യക്തി പോലും വ്യാഖ്യാനിക്കാത്ത രീതിയിൽ വ്യാഖ്യാനിക്കപ്പെട്ടു.

19. മുകളിൽ പറഞ്ഞ കാരണങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ സാധുതയെയും കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.5.2 പ്രകാരം 611.95 കോടി രൂപ 'ഇക്വിറ്റി'യാണെന്നുമുള്ള ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണലിന്റെ നിഗമനങ്ങൾ ഹൈക്കോടതി റദ്ദാക്കി. തൽഫലമായി, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് (DAMEPL) നൽകിയ 2,782.33 കോടി രൂപയുടെ അവാർഡും റദ്ദാക്കപ്പെട്ടു. ഈ കണ്ടെത്തലുകളുടെ

[1] (2015) 3 SCC 49

അടിസ്ഥാനത്തിൽ, പലിശ നൽകാനുള്ള നിർദ്ദേശം അപ്രസക്തമായെന്ന് ഹൈക്കോടതിക്ക് തോന്നി. ആ ഘട്ടത്തിൽ കക്ഷികളുടെ പുനഃസ്ഥാപനം സംബന്ധിച്ച വിഷയം കേൾക്കുന്നത് അനുചിതമാണെന്ന് ഹൈക്കോടതിക്ക് തോന്നി. 1996-ലെ നിയമപ്രകാരം ലഭ്യമായ പരിഹാരങ്ങൾ തേടാൻ ഉചിതമായ അപേക്ഷകൾ സമർപ്പിക്കാൻ കക്ഷികൾക്ക് സ്വാതന്ത്ര്യം നൽകി.

ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ അവലോകനം ചെയ്യാനുള്ള കോടതിയുടെ അധികാരപരിധി

20. യുണൈറ്റഡ് നേഷൻസ് കമ്മീഷൻ ഓൺ ഇന്റർനാഷണൽ ട്രേഡ് ലോ (UNCITRAL) മോഡൽ നിയമവും UNCITRAL കൺസീലിയേഷൻ നിയമങ്ങളും കണക്കിലെടുത്ത്, ആഭ്യന്തര ആർബിട്രേഷൻ, അന്താരാഷ്ട്ര വാണിജ്യ ആർബിട്രേഷൻ, വിദേശ ആർബിട്രൽ അവാർഡുകളുടെ നിർവ്വഹണം എന്നിവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമം ഏകീകരിക്കാനും ഭേദഗതി ചെയ്യാനും, കൺസീലിയേഷൻ സംബന്ധിച്ച നിയമം നിർവചിക്കാനും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾക്കും വേണ്ടിയാണ് 1996-ലെ നിയമം നടപ്പിലാക്കിയത്. ആർബിട്രൽ പ്രക്രിയയിൽ കോടതികളുടെ മേൽനോട്ടപരമായ പങ്ക് കുറയ്ക്കുക എന്നതാണ് 1996-ലെ നിയമത്തിന്റെ പ്രധാന ലക്ഷ്യങ്ങളിലൊന്ന്. 1996-ലെ നിയമത്തിന്റെ ഒന്നാം ഭാഗത്തെ സംബന്ധിച്ച്, നിലവിൽ പ്രാബല്യത്തിലുള്ള മറ്റ് നിയമങ്ങളിൽ എന്തുതന്നെ അടങ്ങിയിരുന്നാലും, വ്യവസ്ഥകൾ അനുശാസിക്കുന്നതൊഴികെ, ഒരു ജുഡീഷ്യൽ അതോറിറ്റിയുടെ ഇടപെടലിൽ നിന്ന് വകുപ്പ് 5 വിലക്കേർപ്പെടുത്തുന്നു. ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള അപേക്ഷ 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് അനുസരിച്ച് മാത്രമേ സമർപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. 2015-ലെ ആർബിട്രേഷൻ ആൻഡ് കൺസീലിയേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമത്തിന് മുമ്പുള്ള വകുപ്പ് 34-ലെ പ്രസക്തമായ വ്യവസ്ഥകൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്:

> *"34. **ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള അപേക്ഷ.**—(1) ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡിനെതിരെയുള്ള കോടതിയെ സമീപിക്കാനുള്ള ഏക വഴി, ഉപ-വകുപ്പ് (2), ഉപ-വകുപ്പ് (3) എന്നിവക്ക് അനുസൃതമായി അത്തരം അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ അപേക്ഷ നൽകുക എന്നതാണ്.*

(2) ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് കോടതിക്ക് റദ്ദാക്കാൻ കഴിയുന്നത് താഴെ പറയുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ മാത്രമാണ്:

(എ) അപേക്ഷ നൽകുന്ന കക്ഷി താഴെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾക്ക് തെളിവ് നൽകിയാൽ:

(i) കക്ഷികളിലൊരാൾക്ക് ചില കഴിവില്ലായ്മകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു, അല്ലെങ്കിൽ

(ii) ആർബിട്രേഷൻ കരാർ, കക്ഷികൾ അതിന് വിധേയമാക്കിയ നിയമപ്രകാരം, അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം സൂചനകളൊന്നും ഇല്ലെങ്കിൽ, നിലവിൽ പ്രാബല്യത്തിലുള്ള നിയമപ്രകാരം സാധുവല്ല; അല്ലെങ്കിൽ

(iii) അപേക്ഷ നൽകിയ കക്ഷിക്ക് ഒരു ആർബിട്രേറ്ററെ നിയമിക്കുന്നതിനോ ആർബിട്രേഷൻ നടപടികളെക്കുറിച്ചോ ശരിയായ നോട്ടീസ് ലഭിച്ചിരുന്നില്ല, അല്ലെങ്കിൽ അദ്ദേഹത്തിന് തന്റെ കേസ് അവതരിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല; അല്ലെങ്കിൽ

(iv) ആർബിട്രൽ അവാർഡ് ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിച്ച തർക്കത്തെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കാത്തതോ ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളുടെ പരിധിക്കുള്ളിൽ വരാത്തതോ ആയ കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു, അല്ലെങ്കിൽ അത് ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളുടെ പരിധിക്ക് പുറത്തുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ തീരുമാനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു:

എന്നാൽ, ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളിലുള്ള തീരുമാനങ്ങളെ അങ്ങനെ സമർപ്പിക്കാത്ത വിഷയങ്ങളിൽ നിന്ന് വേർതിരിക്കാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ, ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിക്കാത്ത വിഷയങ്ങളിലുള്ള തീരുമാനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന അവാർഡിന്റെ ആ ഭാഗം മാത്രം റദ്ദാക്കാം; അല്ലെങ്കിൽ

(v) ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ രൂപീകരണം അല്ലെങ്കിൽ ആർബിട്രൽ നടപടിക്രമം കക്ഷികളുടെ കരാറിന് അനുസരിച്ചായിരുന്നില്ലെങ്കിൽ, അത്തരം കരാർ കക്ഷികൾക്ക് വ്യതിചലിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഈ ഭാഗത്തിലെ ഒരു

വ്യവസ്ഥയുമായി പൊരുത്തക്കേടുണ്ടായിരുന്നില്ലെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം കരാറിന്റെ അഭാവത്തിൽ, ഈ ഭാഗത്തിന് അനുസരിച്ചായിരുന്നില്ലെങ്കിൽ; അല്ലെങ്കിൽ

(ബി) താഴെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ കോടതിക്ക് കണ്ടെത്താൻ കഴിയുമെങ്കിൽ:

(i) തർക്കത്തിന്റെ വിഷയം നിലവിൽ പ്രാബല്യത്തിലുള്ള നിയമപ്രകാരം ആർബിട്രേഷൻ വഴി പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒന്നല്ല, അല്ലെങ്കിൽ

(ii) ആർബിട്രൽ അവാർഡ് ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാണ്.
വിശദീകരണം - ഉപ-വകുപ്പ് (ii)-ന്റെ പൊതുസ്വഭാവത്തിന് ദോഷം വരാതെ, സംശയവും ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി, ഒരു അവാർഡ് വഞ്ചനയിലൂടെയോ അഴിമതിയിലൂടെയോ നേടിയെടുത്തതാണെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ വകുപ്പ് 75-ന്റെയോ വകുപ്പ് 81-ന്റെയോ ലംഘനമാണെങ്കിൽ അത് ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെന്ന് ഇതിനാൽ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നു. ...”

21. 2015-ലെ ആർബിട്രേഷൻ ആൻഡ് കൺസീലിയേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമം ('2015-ലെ ഭേദഗതി നിയമം') വഴി 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34-ൽ ഒരു ഭേദഗതി വരുത്തി. 2015-ലെ ഭേദഗതി നിയമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യങ്ങളും കാരണങ്ങളും പരിശോധിക്കുമ്പോൾ, ചില കേസുകളിൽ കോടതികൾ 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ വ്യാഖ്യാനിച്ചത് ആർബിട്രേഷൻ നടപടികൾ തീർപ്പാക്കുന്നതിൽ കാലതാമസത്തിനും ആർബിട്രേഷൻ കാര്യങ്ങളിൽ കോടതികളുടെ ഇടപെടൽ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും കാരണമായി, ഇത് 1996-ലെ നിയമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യത്തെ പരാജയപ്പെടുത്താൻ സാധ്യതയുണ്ടായിരുന്നു. ഇക്കാരണത്താൽ ഭേദഗതി അനിവാര്യമായി. ആദ്യം, 1996-ലെ നിയമത്തിലെ പോരായ്മകൾ വിശദമായി അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിനായി വിഷയം ഇന്ത്യൻ ലോ കമ്മീഷന് റഫർ ചെയ്തു. ഇന്ത്യൻ ലോ കമ്മീഷൻ തങ്ങളുടെ 176-ാമത് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയും 1996-ലെ നിയമത്തിൽ വിവിധ ഭേദഗതികൾ ശുപാർശ ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. എന്നിരുന്നാലും, സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച ജസ്റ്റിസ് സറഫ് കമ്മിറ്റി ഓൺ ആർബിട്രേഷൻ, നിർദ്ദേശിച്ച ഭേദഗതികൾ കോടതിക്ക് കാര്യമായ ഇടപെടലുകൾക്ക് അവസരം നൽകുമെന്നും അവ തർക്കവിഷയങ്ങളാണെന്നും അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. അതിനുശേഷം,

റഫറൻസ് പ്രകാരം, ജസ്റ്റിസ് സറഫ് കമ്മിറ്റിയുടെയും മറ്റ് കക്ഷികളുടെയും കാഴ്ചപ്പാടുകൾ മനസ്സിൽ വെച്ചുകൊണ്ട്, സർക്കാർ നിർദ്ദേശിച്ച ഭേദഗതികളെക്കുറിച്ച് ലോ കമ്മീഷൻ ഒരു സമഗ്രമായ പഠനം നടത്തി. ലോ കമ്മീഷന്റെ 246-ാമത് റിപ്പോർട്ട് 2014 ഓഗസ്റ്റ് 5-ന് സമർപ്പിച്ചു. ലോ കമ്മീഷൻ തങ്ങളുടെ 246-ാമത് റിപ്പോർട്ടിൽ നൽകിയ ശുപാർശകൾ അനുസരിച്ച്, വകുപ്പ് 34 ഉൾപ്പെടെ 1996-ലെ നിയമത്തിലെ നിരവധി വ്യവസ്ഥകൾക്ക് 2015-ലെ ഭേദഗതി നിയമം വഴി ഭേദഗതികൾ വരുത്തി. ഭേദഗതി വരുത്തിയ വകുപ്പ് 34 താഴെ പറയുന്നവയാണ്: -

> *"34. **ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള അപേക്ഷ.**-(1) ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡിനെതിരെയുള്ള കോടതിയെ സമീപിക്കാനുള്ള ഏക മാർഗം, ഉപ-വകുപ്പ് (2), ഉപ-വകുപ്പ് (3) എന്നിവക്ക് അനുസൃതമായി അത്തരം അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ അപേക്ഷ നൽകുക എന്നതാണ്.*
>
> *(2) ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് കോടതിക്ക് റദ്ദാക്കാൻ കഴിയുന്നത് താഴെ പറയുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ മാത്രമാണ്:*
>
> *(എ) അപേക്ഷ നൽകുന്ന കക്ഷി താഴെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾക്ക് തെളിവ് നൽകിയാൽ:*
>
> *(i) കക്ഷികളിലൊരാൾക്ക് ചില കഴിവില്ലായ്മകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു, അല്ലെങ്കിൽ*
>
> *(ii) ആർബിട്രേഷൻ കരാർ, കക്ഷികൾ അതിന് വിധേയമാക്കിയ നിയമപ്രകാരം, അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം സൂചനകളൊന്നും ഇല്ലെങ്കിൽ, നിലവിൽ പ്രാബല്യത്തിലുള്ള നിയമപ്രകാരം സാധുവല്ല; അല്ലെങ്കിൽ*
>
> *(iii) അപേക്ഷ നൽകിയ കക്ഷിക്ക് ഒരു ആർബിട്രേറ്ററെ നിയമിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചോ ആർബിട്രേഷൻ നടപടികളെക്കുറിച്ചോ ശരിയായ നോട്ടീസ് ലഭിച്ചിരുന്നില്ല, അല്ലെങ്കിൽ അദ്ദേഹത്തിന് തന്റെ കേസ് അവതരിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല; അല്ലെങ്കിൽ*

(iv) ആർബിട്രൽ അവാർഡ് ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിച്ച തർക്കത്തെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കാത്തതോ ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളുടെ പരിധിക്കുള്ളിൽ വരാത്തതോ ആയ കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു, അല്ലെങ്കിൽ അത് ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളുടെ പരിധിക്ക് പുറത്തുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ തീരുമാനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു:

എന്നാൽ, ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളിലുള്ള തീരുമാനങ്ങളെ അങ്ങനെ സമർപ്പിക്കാത്ത വിഷയങ്ങളിൽ നിന്ന് വേർതിരിക്കാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ, ആർബിട്രേഷന് സമർപ്പിക്കാത്ത വിഷയങ്ങളിലുള്ള തീരുമാനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന അവാർഡിന്റെ ആ ഭാഗം മാത്രം റദ്ദാക്കാം; അല്ലെങ്കിൽ

(v) ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ രൂപീകരണം അല്ലെങ്കിൽ ആർബിട്രൽ നടപടിക്രമം കക്ഷികളുടെ കരാറിന് അനുസരിച്ചായിരുന്നില്ലെങ്കിൽ, അത്തരം കരാർ കക്ഷികൾക്ക് വ്യതിചലിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഈ ഭാഗത്തിലെ ഒരു വ്യവസ്ഥയുമായി പൊരുത്തക്കേടുണ്ടായിരുന്നില്ലെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം കരാറിന്റെ അഭാവത്തിൽ, ഈ ഭാഗത്തിന് അനുസരിച്ചായിരുന്നില്ലെങ്കിൽ; അല്ലെങ്കിൽ

(ബി) താഴെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ കോടതിക്ക് കണ്ടെത്താൻ കഴിയുമെങ്കിൽ:

(i) തർക്കത്തിന്റെ വിഷയം നിലവിൽ പ്രാബല്യത്തിലുള്ള നിയമപ്രകാരം ആർബിട്രേഷൻ വഴി പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒന്നല്ല, അല്ലെങ്കിൽ

(ii) ആർബിട്രൽ അവാർഡ് ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാണ്.

വിശദീകരണം 1. - യാതൊരു സംശയവും ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി, ഒരു അവാർഡ് താഴെ പറയുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ മാത്രമേ ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാകുന്നുള്ളൂ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുന്നു:

(i) അവാർഡ് നൽകിയത് വഞ്ചനയിലൂടെയോ അഴിമതിയിലൂടെയോ ആണെങ്കിൽ അല്ലെങ്കിൽ അത് വകുപ്പ് 75-ന്റെയോ വകുപ്പ് 81-ന്റെയോ ലംഘനമാണെങ്കിൽ; അല്ലെങ്കിൽ

(ii) അത് ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ; അല്ലെങ്കിൽ

(iii) അത് ധാർമികതയുടെയോ നീതിയുടെയോ അടിസ്ഥാനപരമായ ധാരണകൾക്ക് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ.

വിശദീകരണം 2. - സംശയങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി, ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിന് വിരുദ്ധമാണോ എന്ന് പരിശോധിക്കുന്നത് തർക്കത്തിന്റെ ഗുണദോഷങ്ങൾ വീണ്ടും പരിശോധിക്കുന്നതിന് ഇടയാക്കരുത്.

(2-എ) അന്താരാഷ്ട്ര വാണിജ്യ ആർബിട്രേഷനുകൾ അല്ലാത്ത മറ്റ് ആർബിട്രേഷനുകളിൽ നിന്നുള്ള ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ്, അവാർഡിന്റെ പ്രമദ്ദഷ്ട്യാ കാണാവുന്ന വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം കാരണം വികലമാണെന്ന് കോടതിക്ക് കണ്ടെത്താൻ കഴിയുമെങ്കിൽ, കോടതിക്ക് അത് റദ്ദാക്കാൻ സാധിക്കും:

എന്നാൽ, നിയമത്തിന്റെ തെറ്റായ പ്രയോഗം എന്ന കാരണത്താലോ തെളിവുകൾ വീണ്ടും വിലയിരുത്തുന്നതിലൂടെയോ ഒരു അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ പാടില്ല."

22. UNCITRAL മോഡൽ നിയമവും ചട്ടങ്ങളും, 1996-ലെ നിയമം രൂപീകരിച്ചതിന്റെ നിയമപരമായ ഉദ്ദേശ്യവും, വകുപ്പ് 5, വകുപ്പ് 34 എന്നിവയും ചേർത്ത് വായിക്കുമ്പോൾ, ആർബിട്രൽ അവാർഡുകളിലെ ജുഡീഷ്യൽ ഇടപെടൽ വകുപ്പ് 34-ലെ കാരണങ്ങളിൽ മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു എന്ന് വ്യക്തമാകും. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം സമർപ്പിച്ച അപേക്ഷകൾ തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ, വസ്തുതകളോ നിയമപരമായ കാര്യങ്ങളോ വിലയിരുത്തുന്നതിൽ നിന്നും വീണ്ടും വിലയിരുത്തുന്നതിൽ നിന്നും വിട്ടുനിന്ന്, വകുപ്പ് 34-ന്റെ പരിധിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് കർശനമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ കോടതികൾക്ക് നിർബന്ധമുണ്ട്. (കാണുക: ***ഉത്തരാഖണ്ഡ് പൂർവ് സൈനിക് കല്യാൺ നിഗം ലിമിറ്റഡ് v. നോർത്തേൺ കോൾ ഫീൽഡ് ലിമിറ്റഡ്[2], ഭാവൻ കൺസ്ട്രക്ഷൻ thr ഓതറൈസ്ഡ് സിഗ്നേറ്ററി പ്രേംജിഭായ് കെ. ഷാ v.***

[2] (2020) 2 SCC 455

***എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ സർദാർ സരോവർ നർമദ നിഗം ലിമിറ്റഡ്[3], രാഷ്ട്രീയ ഇസ്പാത് നിഗം ലിമിറ്റഡ് v. ദീവാൻ ചന്ദ് രാം സരൺ[4]*).**

23. 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം സമർപ്പിച്ച അപേക്ഷകൾ പരിഗണിക്കുമ്പോൾ ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിൽ കോടതികൾക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള പങ്ക് കൂടുതൽ നന്നായി മനസ്സിലാക്കാൻ, 2015-ലെ ഭേദഗതി നിയമം വരുത്തിയ ഭേദഗതികൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ജസ്റ്റിസ് ആർ.എഫ്. നരിമാൻ ജുഡീഷ്യൽ ഇടപെടലിനുള്ള പരിമിതമായ മേഖല വ്യക്തമായി നിർവ്വചിച്ച ***സാങ്യോങ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് ആൻഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് v. നാഷണൽ ഹൈവേസ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (എൻഎച്ച്എഐ[5])*** എന്ന ഈ കോടതിയുടെ വിധിന്യായം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. **സാങ്യോങ്** കേസിലെ (മേൽപരാമർശം) പ്രസക്ത ഭാഗങ്ങൾ താഴെ നൽകുന്നു:

> *"34. അതിനാൽ, വകുപ്പ് 34-ലോ വകുപ്പ് 48-ലോ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന "ഇന്ത്യൻ പൊതുനയം" എന്ന പദപ്രയോഗം, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ 18, 27 ഖണ്ഡികകളിൽ വിശദീകരിച്ചതുപോലെ "ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയം" എന്ന് ഇപ്പോൾ അർത്ഥമാക്കുന്നു. അതായത്, ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയം "രേനുസാഗർ" എന്ന വിധിന്യായത്തിന്റെ ധാരണയിലേക്ക് തിരിച്ചെത്തിയിരിക്കുന്നു. ഇതിനർത്ഥം, വെസ്റ്റേൺ ഗെക്കോ വിധിന്യായത്തിന്റെ വിപുലീകരണം ഒഴിവാക്കിയിരിക്കുന്നു എന്നാണ്. ചുരുക്കത്തിൽ, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സിന്റെ [അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡി ഡി എ, (2015) 3 SCC 49 : (2015) 2 SCC (Civ) 204] കേസിൽ 28, 29 ഖണ്ഡികകളിൽ വിശദീകരിച്ചിരിക്കുന്ന വെസ്റ്റേൺ ഗെക്കോ [ഓ എൻ ജി സി v. വെസ്റ്റേൺ ഗെക്കോ ഇന്റർനാഷണൽ ലിമിറ്റഡ് (2014) 9 SCC 263 : (2014) 5 SCC (Civ) 12] എത് ഇനി ബാധകമാവില്ല, കാരണം, ഒരു ആർബിട്രേറ്റർ ഒരു ജുഡീഷ്യൽ സമീപനം സ്വീകരിച്ചില്ല എന്ന കാരണത്താൽ ഒരു അവാർഡിൽ ഇടപെടുന്നതിന്റെ മറവിൽ, കോടതിയുടെ ഇടപെടൽ അവാർഡിന്റെ ഗുണദോഷങ്ങളെക്കുറിച്ച് ആകുമായിരുന്നു, എന്നാൽ ഭേദഗതിക്ക് ശേഷം ഇത് അനുവദനീയമല്ല. എന്നിരുന്നാലും, 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 18, വകുപ്പ് 34(2)(എ)(iii) എന്നിവയിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന*

[3] 2021 SCC OnLine SC 8
[4] (2012) 5 SCC 306
[5] (2019) 15 SCC 131

പ്രകൃതിനീതിയുടെ തത്വങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ 30-ാം ഖണ്ഡികയിൽ ഉള്ളതുപോലെ, ഇവ ഒരു അവാർഡിനെ ചോദ്യം ചെയ്യാനുള്ള കാരണങ്ങളായി തുടരുന്നു.

35. "ഇന്ത്യയുടെ താൽപര്യം" എന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇടപെടലിനുള്ള കാരണം ഇപ്പോൾ നീക്കം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്, അതിനാൽ അത് നിലനിൽക്കുന്നില്ല എന്നത് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. അതുപോലെ, ഒരു അവാർഡ് നീതിക്കോ ധാർമ്മികതയ്ക്കോ വിരുദ്ധമാണെന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ഇടപെടൽ ഇപ്പോൾ "ധാർമ്മികതയുടെയോ നീതിയുടെയോ അടിസ്ഥാനപരമായ ധാരണകൾക്ക്" വിരുദ്ധമാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കണം. ഈ കാരണത്താൽ കോടതിയുടെ മനസ്സാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്ന അത്തരം ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾക്ക് മാത്രമേ റദ്ദാക്കാൻ കഴിയൂ എന്നതിനാൽ, ഇത് അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ 36 മുതൽ 39 വരെയുള്ള ഖണ്ഡികകൾക്ക് അനുസൃതമാണ്.

36. അതിനാൽ, ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന്റെ പരിധി ഇപ്പോൾ ചുരുങ്ങിയിരിക്കുന്നു എന്നത് വ്യക്തമാണ്. ഒന്നാമതായി, ഒരു ആഭ്യന്തര അവാർഡ് അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ [അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡി ഡി എ, (2015) 3 SCC 49 : (2015) 2 SCC (Civ) 204] 18, 27 ഖണ്ഡികകളിൽ മനസ്സിലാക്കിയതുപോലെ ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിന് വിരുദ്ധമാകുമ്പോഴാണ് ഇത് സംഭവിക്കുന്നത്. രണ്ടാമതായി, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ [അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡി ഡി എ, (2015) 3 SCC 49 : (2015) 2 SCC (Civ) 204] 36 മുതൽ 39 വരെയുള്ള ഖണ്ഡികകളിൽ മനസ്സിലാക്കിയതുപോലെ, അത്തരം അവാർഡ് നീതിയുടെയോ ധാർമികതയുടെയോ അടിസ്ഥാനപരമായ ധാരണകൾക്ക് എതിരാകുമ്പോഴാണ്. വകുപ്പ് 34(2)(ബി)(ii)-ലെ വിശദീകരണം 2-ഉം, വകുപ്പ് 48(2)(ബി)(ii)-ലെ വിശദീകരണം 2-ഉം ഭേദഗതി നിയമം വഴി കൂട്ടിച്ചേർത്തത്, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ [അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡി ഡി എ, (2015) 3 SCC 49 : (2015) 2 SCC (Civ) 204] 28, 29 ഖണ്ഡികകളിൽ മനസ്സിലാക്കിയതുപോലെ, വെസ്റ്റേൺ ഗെക്കോ [ഓ എൻ ജി സി v. വെസ്റ്റേൺ ഗെക്കോ ഇന്റർനാഷണൽ ലിമിറ്റഡ് (2014) 9 SCC 263 : (2014) 5 SCC (Civ) 12] എന്ന വിധിന്യായത്തിന്റെ വ്യാഖ്യാനം ഒഴിവാക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയാണ്.

37. ഇന്ത്യയിൽ നൽകിയ ആഭ്യന്തര അവാർഡുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, 2015-ലെ ഭേദഗതി നിയമം വകുപ്പ് 34-ൽ കൂട്ടിച്ചേർത്ത ഉപ-വകുപ്പ് (2-എ) പ്രകാരം ഒരു അധിക കാരണം ഇപ്പോൾ ലഭ്യമാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, അവാർഡിൽ പ്രഥമദൃഷ്ട്യാ കാണാവുന്ന വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം ഉണ്ടായിരിക്കണം. ഇത് വിഷയത്തിന്റെ കാതലായ നിയമലംഘനത്തെയാണ് സൂചിപ്പിക്കുന്നത്, എന്നാൽ നിയമത്തിന്റെ തെറ്റായ പ്രയോഗം ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നില്ല. ചുരുക്കത്തിൽ, "ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിൽ" ഉൾപ്പെടാത്ത, അതായത് പൊതുനയവുമായോ പൊതുതാൽപര്യവുമായോ ബന്ധമില്ലാത്ത ഒരു നിയമലംഘനം, വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം എന്ന കാരണത്താൽ ഒരു അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിലേക്ക് പിൻവാതിലിലൂടെ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയില്ല.

38. രണ്ടാമതായി, തെളിവുകൾ വീണ്ടും വിലയിരുത്തുന്നത്, ഒരു അപ്പീൽ കോടതിക്ക് ചെയ്യാൻ അനുവദനീയമായ കാര്യമാണ്, എന്നാൽ അവാർഡിൽ പ്രഥമദൃഷ്ട്യാ കാണാവുന്ന വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം എന്ന കാരണത്തിൽ അത് അനുവദനീയമല്ലെന്ന് വ്യക്തമാക്കുന്നു.

39. വിശദീകരിക്കാൻ, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ [അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡി ഡി എ, (2015) 3 SCC 49 : (2015) 2 SCC (Civ) 204] 42.1-ാം ഖണ്ഡിക, അതായത് ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ ഒരു ലളിതമായ ലംഘനം മാത്രം ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു കാരണമല്ല. എന്നിരുന്നാലും, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ [അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡി ഡി എ, (2015) 3 SCC 49 : (2015) 2 SCC (Civ) 204] 42.2-ാം ഖണ്ഡിക നിലനിൽക്കുന്നു, കാരണം ഒരു ആർബിട്രേറ്റർ ഒരു അവാർഡിന് കാരണങ്ങൾ നൽകാതിരിക്കുകയും 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 31(3) ലംഘിക്കുകയും ചെയ്താൽ, അത് തീർച്ചയായും അവാർഡിൽ പ്രഥമദൃഷ്ട്യാ കാണാവുന്ന വ്യക്തമായ നിയമലംഘനത്തിന് തുല്യമായിരിക്കും.

40. ഭേദഗതി നിയമം വഴി വകുപ്പ് 28(3)-ൽ വരുത്തിയ മാറ്റം, അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ [അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡി ഡി എ, (2015) 3 SCC 49 : (2015) 2 SCC (Civ) 204] 42.3 മുതൽ 45 വരെയുള്ള ഖണ്ഡികകളിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളെ പിന്തുടരുന്നു. അതായത്, ഒരു കരാറിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾ വ്യാഖ്യാനിക്കേണ്ടത്

ഒരു ആർബിട്രേറ്ററുടെ പ്രധാന ചുമതലയാണ്. എന്നാൽ, ആർബിട്രേറ്ററുടെ കാഴ്ചപ്പാട് ഒരു ന്യായബോധമുള്ള വ്യക്തിക്ക് പോലും സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒന്നായി മാറുമ്പോഴാണ് ഇതിൽ മാറ്റമുണ്ടാകുന്നത്. ചുരുക്കത്തിൽ, ആർബിട്രേറ്ററുടെ കാഴ്ചപ്പാട് സാധ്യമായ ഒരു കാഴ്ചപ്പാട് പോലും അല്ല. കൂടാതെ, ആർബിട്രേറ്റർ കരാറിന് അപ്പുറത്തേക്ക് സഞ്ചരിക്കുകയും തനിക്ക് നൽകാത്ത കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുകയും ചെയ്താൽ, അദ്ദേഹം അധികാരപരിധിയിലെ പിഴവ് വരുത്തുന്നു. ഈ ചോദ്യം ഇപ്പോൾ വകുപ്പ് 34(2-എ)-ൽ കൂട്ടിച്ചേർത്ത പുതിയ കാരണത്തിന് കീഴിൽ വരും.

41. അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് കേസിലെ [അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ് v. ഡി ഡി എ, (2015) 3 SCC 49 : (2015) 2 SCC (Civ) 204] 31, 32 ഖണ്ഡികകളിൽ മനസ്സിലാക്കിയതുപോലെ, വികലമായ ഒരു തീരുമാനം "ഇന്ത്യൻ പൊതുനയം" എന്ന കാരണത്തിന് കീഴിൽ ചോദ്യം ചെയ്യാനുള്ള കാരണമായി ഇനിയില്ലെങ്കിലും, അത് തീർച്ചയായും അവാർഡിന്റെ മുഖത്ത് കാണാവുന്ന വ്യക്തമായ നിയമലംഘനത്തിന് തുല്യമായിരിക്കും. അതിനാൽ, യാതൊരു തെളിവുമില്ലാത്ത ഒരു കണ്ടെത്തലിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള ഒരു അവാർഡ്, അല്ലെങ്കിൽ ഒരു തീരുമാനത്തിലെത്തുന്നതിൽ നിർണ്ണായകമായ തെളിവുകൾ അവഗണിക്കുന്ന ഒരു അവാർഡ് വികലമായിരിക്കും, അത് വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം എന്ന കാരണത്താൽ റദ്ദാക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥമാണ്. കൂടാതെ, കക്ഷികൾക്ക് അറിയാത്ത രേഖകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള ഒരു കണ്ടെത്തലും തെളിവില്ലാത്ത ഒരു തീരുമാനമായി കണക്കാക്കും, കാരണം അത്തരം തീരുമാനം കക്ഷികൾ നൽകിയ തെളിവുകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളതല്ല, അതിനാൽ അതും വികലമായി കണക്കാക്കണം.

24. ആർബിട്രൽ അവാർഡുകളുടെ സാധുത പരിശോധിക്കുമ്പോൾ കോടതികൾ പാലിക്കേണ്ട നിയന്ത്രണത്തെക്കുറിച്ച് ഈ കോടതി മറ്റ് പല വിധിന്യായങ്ങളിലും 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 വ്യാഖ്യാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ റദ്ദാക്കാൻ കോടതികൾക്ക് ലഭ്യമായ പരിമിതമായ കാരണങ്ങൾ നിയമപരമായ പരിശീലനം ലഭിച്ച വ്യക്തികൾക്ക് അറിയാം. എന്നിരുന്നാലും, കോടതികൾക്ക് മുന്നിൽ വരുന്ന ഓരോ കേസിലെയും വസ്തുതകൾക്ക് ഈ തത്വങ്ങൾ പ്രയോഗിക്കുമ്പോഴാണ് ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകുന്നത്. ഒരു അവാർഡ് ഇടപെടൽ അർഹിക്കുന്നു എന്ന് നിഗമനത്തിലെത്താൻ കേസുകളിലെ വസ്തുതാപരമായ വശങ്ങൾ

വിഭജിക്കുകയും പുനർമൂല്യനിർണ്ണയം നടത്തുകയും ചെയ്തുകൊണ്ട് ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു പ്രവണത കോടതികളിൽ നിലനിൽക്കുന്നു. അതിനുശേഷം, അവാർഡ് റദ്ദാക്കാനുള്ള മറ്റ് കാരണങ്ങൾക്ക് പുറമെ, അത് വികലതയോ വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമോ കാരണം വികലമാണെന്ന് മുദ്രകുത്തുന്നു. ഈ സമീപനം 1996-ലെ നിയമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യത്തെയും, ആർബിട്രൽ അവാർഡുകളിലെ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ജുഡീഷ്യൽ ഇടപെടൽ എന്ന ലക്ഷ്യം സംരക്ഷിക്കാൻ നടത്തിയ ശ്രമങ്ങളെയും ഇല്ലാതാക്കും. ഇത് കൂടാതെ, ഈ പദപ്രയോഗങ്ങളുടെ പരിധികൾ വിലയിരുത്താതെ, ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ വികലമായതോ വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമുള്ളതോ ആണെന്ന് തരംതിരിച്ച് റദ്ദാക്കുകയാണെങ്കിൽ, ഈ കോടതിയുടെ നിരവധി വിധിന്യായങ്ങൾ അസാധുവായി മാറും.

25. വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം വിഷയത്തിന്റെ കാതലായ നിയമലംഘനമായിരിക്കണം. മറ്റൊരു വിധത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ ചെയ്യുന്ന ഓരോ നിയമപരമായ പിഴവും 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിനുള്ളിൽ വരില്ല. അതുപോലെ, നിയമത്തിന്റെ തെറ്റായ പ്രയോഗത്തെ വ്യക്തമായ നിയമലംഘനമായി തരംതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. കൂടാതെ, പൊതുനയവുമായോ പൊതുതാൽപര്യവുമായോ ബന്ധമില്ലാത്ത നിയമലംഘനം 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിന്റെ പരിധിക്ക് പുറത്താണ്. അവാർഡിൽ പ്രഥമദൃഷ്ട്യാ കാണാവുന്ന വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം കാരണം ബുദ്ധിമുട്ടുന്നു എന്ന നിഗമനത്തിലെത്താൻ തെളിവുകൾ വീണ്ടും വിലയിരുത്തുന്നത് കോടതികൾക്ക് വിലക്കിയിരിക്കുന്നു, കാരണം കോടതികൾ ആർബിട്രൽ അവാർഡിനെതിരെ അപ്പീൽ കോടതിയായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം എന്ന കാരണത്താൽ വകുപ്പ് 34(2-എ) പ്രകാരം ആഭ്യന്തര അവാർഡിൽ ഇടപെടാൻ അനുവദനീയമായ കാരണങ്ങൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്: ആർബിട്രേറ്റർ ഒരു ന്യായബോധമുള്ള അല്ലെങ്കിൽ യുക്തിസഹമായ ഒരാൾ പോലും സ്വീകരിക്കാത്ത ഒരു കാഴ്ചപ്പാട് സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ, അല്ലെങ്കിൽ ഒരു കരാറിലെ വ്യവസ്ഥയെ ആരും ചെയ്യാത്ത രീതിയിൽ വ്യാഖ്യാനിക്കുമ്പോൾ, അല്ലെങ്കിൽ ആർബിട്രേറ്റർ കരാറിന് അപ്പുറത്തേക്ക് സഞ്ചരിക്കുകയും തനിക്ക് നൽകാത്ത കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്തുകൊണ്ട് അധികാരപരിധിയിലെ ഒരു പിഴവ് വരുത്തുമ്പോൾ. തന്റെ കണ്ടെത്തലുകൾക്ക് കാരണങ്ങളൊന്നും നൽകാത്ത ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് ഈ കാരണത്താൽ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. തെളിവുകളൊന്നുമില്ലാതെ, അല്ലെങ്കിൽ നിർണ്ണായകമായ തെളിവുകൾ അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് ആർബിട്രേറ്ററുടെ നിഗമനങ്ങൾ വികലമാണ്, കൂടാതെ

വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം എന്ന കാരണത്താൽ അത് റദ്ദാക്കാവുന്നതാണ്. കൂടാതെ, മറ്റ് കക്ഷിക്ക് നൽകാത്ത രേഖകൾ പരിഗണിക്കുന്നതും 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിൽ വരുന്ന വികലതയുടെ ഒരു വശമാണ്.

26. ഒരു കോടതിക്ക് ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ കഴിയുന്ന മറ്റ് കാരണങ്ങളെക്കുറിച്ച് വകുപ്പ് 34 (2) (ബി) പരാമർശിക്കുന്നു. ആർബിട്രേഷൻ വഴി പരിഹരിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു തർക്കമാണ് അവാർഡിന്റെ വിഷയമെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ അവാർഡ് ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ, അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥമാണ്. 2015-ലെ ഭേദഗതി നിയമം വിശദീകരണം (1) വഴി 'ഇന്ത്യൻ പൊതുനയം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തെയും ആർബിട്രൽ അവാർഡുകൾ അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അതിന്റെ അർത്ഥത്തെയും വ്യക്തമാക്കുന്നു. ഒരു അവാർഡ് വഞ്ചനയിലൂടെയോ അഴിമതിയിലൂടെയോ നേടിയെടുത്തതാണെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 75-നോ വകുപ്പ് 81-നോ എതിരാണെങ്കിൽ, അത് ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ ധാർമികതയുടെയോ നീതിയുടെയോ അടിസ്ഥാനപരമായ ധാരണകൾക്ക് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ മാത്രമേ അത് ഇന്ത്യൻ പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാകൂ എന്ന് ഇതിലൂടെ വ്യക്തമാക്കുന്നു. ***സാങ്‌യോങ്*** കേസിലെ (മേൽപരാമർശം) വിധിയിൽ, 'ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയം' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിന്റെ അർത്ഥം ***രേനുസാഗർ പവർ കോ. ലിമിറ്റഡ് v. ജനറൽ ഇലക്ട്രിക് കോ.***[6] (മേൽപരാമർശം) എന്ന കേസിൽ ഈ കോടതി മനസ്സിലാക്കിയതിന് അനുസരിച്ചായിരിക്കുമെന്ന് വിധിച്ചു. രേനുസാഗർ കേസിൽ, 'ദേശീയ സാമ്പത്തിക താൽപര്യത്തിന് വേണ്ടി പാസാക്കിയ ഒരു നിയമമായ ഫോറിൻ എക്സ്ചേഞ്ച് റെഗുലേഷൻ ആക്ട്, 1973-ന്റെ ലംഘനവും ഇന്ത്യയിലെ ഉന്നത കോടതികളെ അവഗണിക്കുന്നതും ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിന് വിരുദ്ധമായിരിക്കുമെന്ന് ഈ കോടതി നിരീക്ഷിച്ചു. പൊതുനയവുമായോ പൊതുതാൽപര്യവുമായോ ബന്ധമില്ലാത്ത ഒരു നിയമലംഘനം ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെന്ന കാരണത്താൽ ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് അസാധുവാക്കാൻ ഒരു കാരണമാകില്ല. മുകളിൽ ചർച്ച ചെയ്തതുപോലെ, 'വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം' എന്ന പരിധിക്കുള്ളിൽ അത് ഉൾപ്പെടുത്താനും കഴിയില്ല. മറ്റൊരു വിധത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ, പൊതുനയവുമായോ പൊതുതാൽപര്യവുമായോ ബന്ധമുള്ള ഒരു നിയമലംഘനം മാത്രമാണ് ഇന്ത്യൻ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന നയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെന്ന കാരണത്താൽ

[6] 1994 Supp (1) SCC 644

അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ ഒരു കാരണമാകുന്നത്. ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് കോടതിയുടെ മനസ്സാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്നുവെങ്കിൽ, അത് നീതിയുടെ ഏറ്റവും അടിസ്ഥാനപരമായ ധാരണകൾക്ക് വിരുദ്ധമാണെന്ന കാരണത്താൽ റദ്ദാക്കാം. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ധാർമികത എന്ന കാരണം ലൈംഗിക ധാർമികതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട, അതായത് വേശ്യാവൃത്തി പോലുള്ള, കാര്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന അവാർഡുകളെയോ അല്ലെങ്കിൽ നിയമവിരുദ്ധമല്ലെങ്കിലും ഇന്നത്തെ കാലത്തെ ധാർമികതകൾക്ക് വിരുദ്ധമായ കരാറുകൾ സാധുവാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന അവാർഡുകളെയോ സൂചിപ്പിക്കുന്നതായി ഈ കോടതി വ്യാഖ്യാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.[7]

27. 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡിൽ ഇടപെടുന്നതിന് മുകളിൽ വിശദീകരിച്ച തത്വങ്ങളുടെ വെളിച്ചത്തിൽ, ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് 2017 മെയ് 11-ലെ ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് റദ്ദാക്കിയത് ശരിയായിരുന്നോ എന്ന ഈ അപ്പീലുകളിലെ ചോദ്യങ്ങൾ ഈ കോടതി പരിഗണിക്കുന്നു.

റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ സാധുതയും സിഎംആർഎസ് അംഗീകാരത്തിന്റെ അനന്തരഫലങ്ങളും

28. അപ്പീൽവാദിക്ക് (DAMEPL) വേണ്ടി ഹാജരായ അഭിഭാഷകൻ ശ്രീ. ഹരീഷ് സാൽവെ വാദിച്ചത്, 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34, വകുപ്പ് 37 എന്നിവ പ്രകാരമുള്ള ഇടപെടലിനുള്ള തത്വങ്ങളിൽ നിന്ന് വ്യതിചലിച്ച് ഹൈക്കോടതി ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് റദ്ദാക്കിയത് ഒരു പിഴവാണെന്നാണ്. സിവിൽ നിർമാണ ഘടനയിലെ തകരാറുകളുടെ നിലനിൽപ്പ്, അവ പരിഹരിക്കുന്നതിൽ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ (DMRC) ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ പരാജയം, അല്ലെങ്കിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാതിരുന്നത് എന്നിവയെക്കുറിച്ചുള്ള ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകൾ വസ്തുതാപരമായ കണ്ടെത്തലുകളാണ്, അവ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം തന്റെ അധികാരം വിനിയോഗിക്കുന്ന ഒരു കോടതിക്ക് പുനരവലോകനത്തിന് വിധേയമാക്കാൻ കഴിയില്ല. കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകളുടെ വ്യാഖ്യാനം ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അധികാരപരിധിക്കുള്ളിൽ വരുന്നതാണെന്നും, അത്തരം വ്യാഖ്യാനം കോടതിയുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ ഏറ്റവും കൃത്യമല്ലെങ്കിൽ പോലും, ട്രൈബ്യൂണൽ ഒരു സാധ്യമായ കാഴ്ചപ്പാട് സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. ഡൽഹി മെട്രോ

[7] സാങ്‌യോങ് (മേൽപരാമർശം)

റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ആശ്രയിച്ച സിഎംആർഎസ് (കമ്മീഷണർ ഓഫ് മെട്രോ റെയിൽ സേഫ്റ്റി) നൽകിയ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ട്രൈബ്യൂണൽ പരിഗണിച്ചുവെന്നും, എഎംഇഎൽ പുനരാരംഭിക്കുന്നതിന് ഏർപ്പെടുത്തിയ വ്യവസ്ഥകൾ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് കാണിക്കുന്നുവെന്ന ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ നിഗമനം ശരിയാണെന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. കൂടാതെ, കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസ് തീയതി മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഒരു പരിഹാര നോട്ടീസ് നൽകിയിരുന്നുവെന്നും അദ്ദേഹം സമർപ്പിച്ചു. 90 ദിവസ കാലാവധി കഴിഞ്ഞതിന് ശേഷമാണ് 2012 ഒക്ടോബർ 8-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് നൽകിയത്. പരിഹാര നോട്ടീസ് തീയതി മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതുണ്ടായിരുന്ന എന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു സംശയവും ഉണ്ടാകാൻ വഴിയില്ലെന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ തീയതിയെക്കുറിച്ച് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ മനസ്സിൽ ആശയക്കുഴപ്പമുണ്ടായിരുന്നുവെന്ന ഹൈക്കോടതിയുടെ നിരീക്ഷണങ്ങൾ അടിസ്ഥാനരഹിതമാണെന്നും അദ്ദേഹം ഊന്നിപ്പറഞ്ഞു. 2012 ജൂലൈ 9-ലെ പരിഹാര നോട്ടീസ് തീയതി മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതുണ്ടായിരുന്നുവെന്ന് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന് വ്യക്തമായ ധാരണയുണ്ടായിരുന്നുവെന്ന് വാദിക്കാൻ അവാർഡിലെ പ്രസക്ത ഭാഗങ്ങൾ കോടതിയെ കാണിച്ചു. 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാത്തതിനാൽ, 2012 ഒക്ടോബർ 8-ന് റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് നൽകി, റദ്ദാക്കലിന്റെ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്ന തീയതി 2013 ജനുവരി 7 ആയിരുന്നു. എഎംഇഎൽ പിന്നീട് നാല് വർഷത്തോളം വിജയകരമായി പ്രവർത്തിപ്പിച്ചത് കക്ഷികൾ തമ്മിലുള്ള തർക്കങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് പ്രസക്തമല്ലെന്ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് വേണ്ടി സമർപ്പിച്ചു. ഒടുവിൽ, അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിൽ ഹൈക്കോടതിക്ക് വ്യക്തമായ പിഴവ് സംഭവിച്ചുവെന്ന് ശ്രീ. സാൽവെ പറഞ്ഞു.

29. അതേസമയം, ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന് വേണ്ടി ഹാജരായ അഭിഭാഷകരായ ശ്രീ. പി.എസ്. നരസിംഹ, ശ്രീ. പരാഗ് ത്രിപാഠി എന്നിവർ, അവാർഡ് പൊതുനയത്തിന് വിരുദ്ധമാണെന്ന് വാദിച്ചുകൊണ്ട് ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ വിധിന്യായത്തെ പിന്തുണച്ചു. മെട്രോ റെയിൽവേയുടെ സുരക്ഷ നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനുള്ള ഏക അധികാരി സിഎംആർഎസ് ആണെന്നും, 2013 ജനുവരി 18-ന് കമ്മീഷണർ നൽകിയ സർട്ടിഫിക്കറ്റ്, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ്

ലിമിറ്റഡ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട് എന്നതിന്റെ നിർണ്ണായക തെളിവാണെന്നും ശ്രീ. നരസിംഹ ഡൽഹി മെട്രോ ആക്ടിനെയും അതിന് കീഴിലുള്ള നിയമങ്ങളെയും ആശ്രയിച്ച് സമർപ്പിച്ചു. തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള സമയപരിധി 2012 ജൂലൈ 9-ലെ ആദ്യ നോട്ടീസ് തീയതി മുതൽ 90 ദിവസം കഴിഞ്ഞ് അവസാനിക്കുന്നില്ലെന്നും, അത് 2012 ഒക്ടോബർ 8-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് മുതൽ അടുത്ത 90 ദിവസത്തേക്ക് നീണ്ടുനിൽക്കുമെന്നും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന് വേണ്ടി വാദിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.5.1 ടൈബ്യൂണൽ വ്യാഖ്യാനിക്കുന്നതിൽ ഗുരുതരമായ പിഴവ് വരുത്തിയെന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവെന്ന് കാണിക്കാൻ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഹാജരാക്കിയ ധാരാളം വിവരങ്ങൾ ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണൽ പരിഗണിച്ചില്ല. ഡൽഹി മെട്രോ ആക്ട് നൽകിയ അധികാരം വിനിയോഗിച്ചുകൊണ്ട്, എല്ലാ സുരക്ഷാ വശങ്ങളും പരിഗണിച്ച് കമ്മീഷണർ 2013 ജനുവരി 18-ന് എഎംഇഎൽ തുറക്കാൻ അനുമതി നൽകി, അതിനുശേഷം യാതൊരു അപകടവും ഇല്ലാതെ എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. പിന്നീട് എഎംഇഎൽ സുഗമമായി പ്രവർത്തിച്ചത് ആർബിട്രൽ ടൈബ്യൂണൽ അവഗണിച്ച ഒരു പ്രസക്തമായ കാര്യമാണ്. പരിശോധനകളിലേക്കും തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികളിലേക്കും നയിച്ച നിരവധി യോഗങ്ങളിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ പങ്കാളിത്തവും, 2013 ജനുവരി 22 മുതൽ 2013 ജൂൺ 30 വരെ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തിപ്പിച്ചതും തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിനും അറിയാമായിരുന്നു എന്ന് കാണിക്കുന്നു.

30. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ വീഴ്ച കാരണമുള്ള ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ റദ്ദാക്കലിനെക്കുറിച്ച് അനുച്ഛേദം 29.5.1, താഴെ പറയുന്നവയാണ്:

"29.5 ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർഷറേഷന്റെ വീഴ്ച കാരണമുള്ള റദ്ദാക്കൽ

29.5.1 ഈ താഴെ പറയുന്ന ഏതെങ്കിലും സംഭവങ്ങൾ ('ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ വീഴ്ച') സംഭവിച്ചതിനെത്തുടർന്ന്, അത്തരം വീഴ്ച കൺസഷനയറുടെ വീഴ്ചയുടെയോ അല്ലെങ്കിൽ ഒരു ഫോഴ്സ് മജ്യൂർ സംഭവത്തിന്റെയോ ഫലമായി സംഭവിച്ചിട്ടില്ലെങ്കിൽ, കൺസഷനയർക്ക് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന് 90 (തൊണ്ണൂറ്) ദിവസത്തെ രേഖാമൂലമുള്ള നോട്ടീസ് നൽകി ഈ കരാർ റദ്ദാക്കാം.

(i) ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഈ കരാർ ലംഘിക്കുകയും അത്തരം ലംഘനം കൺസഷനയർക്ക് കാര്യമായ പ്രതികൂല സ്വാധീനം ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യുകയും, കൺസഷനയർ അതിനെക്കുറിച്ച് നോട്ടീസ് നൽകിയതിന് ശേഷം 90 (തൊണ്ണൂറ്) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ അത്തരം ലംഘനം പരിഹരിക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെടുകയോ അല്ലെങ്കിൽ അത് പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാതിരിക്കുകയോ ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ;

(ii) ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ (DMRC) ഈ കരാറിനെ നിഷേധിക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ ഈ കരാർ വഴി ബാധ്യസ്ഥരല്ലെന്ന് വ്യക്തമായ ഉദ്ദേശ്യം പ്രകടിപ്പിക്കുകയോ ചെയ്താൽ;

(iii) ഇന്ത്യാ സർക്കാരോ ഡൽഹി നാഷണൽ ക്യാപിറ്റൽ ടെറിട്ടറി സർക്കാരോ അല്ലെങ്കിൽ ഏതെങ്കിലും സർക്കാർ ഏജൻസിയോ, തന്റെ കർത്തവ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റുന്നതിലുള്ള ഒരു പ്രവൃത്തിയിലൂടെയോ വീഴ്ചയിലൂടെയോ കൺസഷനയറുടെ ബാധ്യതകളുടെ പ്രകടനത്തെ കാര്യമായി പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്ന സാഹചര്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുകയും, കൺസഷനയറിൽ നിന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന് ഈ വിഷയത്തിൽ നോട്ടീസ് ലഭിച്ച് 90 (തൊണ്ണൂറ്) ദിവസത്തിനുള്ളിൽ അത് പരിഹരിക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെടുകയും ചെയ്താൽ;

(iv) ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഈ കരാർ പ്രകാരം നൽകേണ്ട ഏതെങ്കിലും പേയ്മെന്റ് വൈകുകയും, അത്തരം കാലതാമസം 90 (തൊണ്ണൂറ്) ദിവസത്തിൽ കൂടുതലാണെങ്കിൽ.

31. അവാർഡിലെ ചില ഖണ്ഡികകൾ പരാമർശിച്ചുകൊണ്ട്, റദ്ദാക്കലിന്റെ യഥാർത്ഥ തീയതിയെക്കുറിച്ച് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ മനസ്സിൽ ആശയക്കുഴപ്പമുണ്ടായിരുന്നെന്നും, ഇത് അനുച്ഛേദം 29.5.1 ന്റെ വ്യാഖ്യാനത്തെ കാര്യമായി ബാധിക്കുമെന്നും ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് വിധിച്ചു. 2012 ജൂലൈ 9-ലെ പരിഹാര നോട്ടീസ് തീയതി മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടില്ലെന്ന് വിധിച്ച ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് പരാമർശിച്ചാണ് റദ്ദാക്കൽ തീയതിയെക്കുറിച്ചുള്ള ആശയക്കുഴപ്പം ഹൈക്കോടതി ഉയർത്തിക്കാട്ടിയത്. എന്നിരുന്നാലും, 128, 130, 131 ഖണ്ഡികകളിൽ, കൗണ്ടർ ക്ലെയിം പരിഗണിക്കുമ്പോൾ, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ 2013 ജനുവരി 7 കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കിയ തീയതിയായി പരാമർശിച്ചു. അവാർഡ് ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം പരിശോധിച്ചാൽ, 2012 ജൂലൈ 9-ലെ പരിഹാര നോട്ടീസ് തീയതി മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ കൃത്യമായി വിധിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാണ്. കൂടാതെ, തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാത്തതിനാലാണ് 2012 ഒക്ടോബർ 8-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് നൽകിയതെന്ന് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ വിധിച്ചു. തൽഫലമായി, റദ്ദാക്കലിന്റെ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്ന തീയതി 2013 ജനുവരി 7 ആയിരുന്നു, അത് റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് മുതൽ 90 ദിവസമാണ് എന്ന് ട്രൈബ്യൂണൽ തന്റെ കാഴ്ചപ്പാട് പ്രകടിപ്പിച്ചു. തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ നൽകിയ സമയത്തെക്കുറിച്ചും കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കലിന്റെ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്ന തീയതിയെക്കുറിച്ചും ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകളിൽ യാതൊരു അവ്യക്തതയുമില്ലാത്തതിനാൽ, റദ്ദാക്കൽ തീയതിയെക്കുറിച്ച് അവാർഡിൽ അവ്യക്തതയുണ്ടെന്നും അത് അവാർഡിന്റെ അന്തിമ ഫലത്തെ ബാധിക്കുന്നുവെന്നുമുള്ള ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ കണ്ടെത്തലുകളോട് ഈ കോടതി യോജിക്കുന്നില്ല. പരിഗണിക്കേണ്ട ഒരു അനുബന്ധ വിഷയം, കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.5.1 പ്രകാരം തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള കാലാവധി 180 ദിവസമാണോ അതോ 90 ദിവസമാണോ എന്നതാണ്. 2012 ജൂലൈ 9-ന് നൽകിയ തകരാറുകളുടെ പൂർണ്ണമല്ലാത്ത പട്ടിക അടങ്ങുന്ന ആദ്യ നോട്ടീസ് നൽകി 90 ദിവസത്തിന് മുമ്പ് തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിൽ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ പരാജയപ്പെട്ടുവെന്ന് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ തന്റെ അവാർഡിൽ വ്യക്തമായി വിധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ നിഗമനം കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.5.1-ന്റെ വ്യാഖ്യാനത്തിന്റെ ഫലമാണ്. റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് അതിന്റെ തീയതിയായ 2012 ഒക്ടോബർ 8 മുതൽ 90 ദിവസത്തിന് ശേഷം മാത്രമേ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുള്ളൂ എന്നതിനാൽ, ഈ കാലയളവും

തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ ഉപയോഗിക്കാൻ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന് കഴിയുമായിരുന്നു എന്നും, ഈ അധിക 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കുകയോ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയോ ചെയ്തിരുന്നെങ്കിൽ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് അസാധുവായി മാറുമായിരുന്നു എന്നും എതിർകക്ഷിക്ക് വേണ്ടി ഹാജരായ അഭിഭാഷകൻ ഈ കോടതിയിൽ വാദിക്കാൻ ശ്രമിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിലെ ഒരു വ്യവസ്ഥയുടെ നിർമ്മാണം ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അധികാരപരിധിക്കുള്ളിലാണ്. പരിഹാര നോട്ടീസ് തീയതി മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കണം, അല്ലെങ്കിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കാൻ അർഹതയുണ്ട് എന്ന ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ സ്വീകരിച്ച കാഴ്ചപ്പാട് അനുച്ഛേദം 29.5.1-ന്റെ ഒരു സാധ്യമായ വ്യാഖ്യാനമാണ്. അനുച്ഛേദം വായിക്കുമ്പോൾ ഒരു വ്യത്യസ്ത കാഴ്ചപ്പാട് എടുക്കാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ പോലും, ഈ വിഷയത്തിൽ ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകളിൽ ഇടപെടാൻ ഈ കോടതി വിസമ്മതിക്കുന്നു.

32. സിഎംആർഎസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ട്രൈബ്യൂണൽ അവഗണിച്ചതിൽ ഗുരുതരമായ പിഴവ് സംഭവിച്ചുവെന്നും, സർട്ടിഫിക്കറ്റിന്റെ നിർബന്ധിത സ്വഭാവം ട്രൈബ്യൂണലിന് നഷ്ടപ്പെട്ടുവെന്നും ഹൈക്കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് അനുസരിച്ച്, സിഎംആർഎസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് എന്ന വിഷയത്തെ കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായ ഒരു പ്രത്യേക വിഷയമായി പരിഗണിച്ചതിൽ ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന് തെറ്റ് സംഭവിച്ചു. ദേശീയ തലസ്ഥാന മേഖലയിലെയും മെട്രോപോളിറ്റൻ നഗരത്തിലെയും മെട്രോ റെയിൽവേയുടെ പ്രവർത്തനം, പരിപാലനം, നിയന്ത്രണം എന്നിവയ്ക്ക് വേണ്ടിയാണ് ഡൽഹി മെട്രോ ആക്ട് നിലവിൽ വന്നത്. ഈ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 7 പ്രകാരം നിയമിക്കപ്പെട്ട കമ്മീഷണർ ഓഫ് മെട്രോ റെയിൽവേ സേഫ്റ്റിക്ക്, മെട്രോ റെയിൽവേ യാത്രക്കാരുടെ പൊതുവായ സഞ്ചാരത്തിനായി തുറക്കാൻ അനുയോജ്യമാണോ എന്ന് നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട റിപ്പോർട്ട് കേന്ദ്രസർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കുന്നതിനും ചുമതലയുണ്ട്. ഡൽഹി മെട്രോ ആക്ടിലെ വകുപ്പ് 15, വകുപ്പ് 14 പ്രകാരം കേന്ദ്രസർക്കാർ മെട്രോ റെയിൽവേ തുറക്കുന്നതിന് അനുമതി നൽകുന്നതിന് മുമ്പ്, മെട്രോ റെയിൽവേ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഒരു അപകടവുമില്ലെന്ന് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്ന കമ്മീഷണറുടെ ഒരു റിപ്പോർട്ട് നേടണമെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. 2002-ലെ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽവേ ഫോർ പബ്ലിക് കാരിയേജ് ഓഫ് പാസഞ്ചേഴ്സ് നിയമത്തിലെ റൂൾ 11 പ്രകാരം, മെട്രോ റെയിൽവേ തുറക്കണമെന്ന്

നിഗമനത്തിലെത്തുന്നതിന് മുമ്പ് സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ കാര്യങ്ങളും അന്വേഷിക്കാൻ കമ്മീഷണർക്ക് ഒരു ചുമതലയുണ്ട്. മെട്രോ റെയിൽവേ ലൈൻ യാത്രക്കാരുടെ പൊതുവായ സഞ്ചാരത്തിനായി തുറക്കുന്നതിനുള്ള അനുമതി, ഫിറ്റ്നസ്, സുരക്ഷാ വശങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള കമ്മീഷണറുടെ റിപ്പോർട്ട് പരിഗണിച്ചതിന് ശേഷം കേന്ദ്രസർക്കാർ നൽകുന്നു. കമ്മീഷണർ നൽകിയ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന് ബാധകമാണെന്നും ട്രൈബ്യൂണലിന് വ്യത്യസ്തമായ ഒരു കാഴ്ചപ്പാട് എടുക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന് വേണ്ടി വാദിച്ചു. കൂടാതെ, സിവിൽ നിർമാണ ഘടനയിൽ തകരാറുകൾ ഇല്ലായിരുന്നു എന്നതിന്റെ നിർണ്ണായക തെളിവാണ് ഈ സർട്ടിഫിക്കറ്റ്, അല്ലാത്തപക്ഷം കമ്മീഷണർ എഎംഇഎൽ തുറക്കാൻ അനുവദിക്കില്ലായിരുന്നു. കമ്മീഷണർ നൽകിയ സർട്ടിഫിക്കറ്റിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ എല്ലാ തകരാറുകളും പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്ന് എതിർകക്ഷി വാദിച്ചു. എന്തായാലും, ഇടക്കുള്ള യോഗങ്ങളും പരിശോധനകളും നടത്തി തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരുന്നു.

33. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ (DMRC) വീഴ്ച കാരണം കൺസഷൻ കരാർ ലംഘിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ എന്നും, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് (DAMEPL) ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസിൽ വ്യക്തമാക്കിയ കാലയളവിനുള്ളിൽ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ എന്നും തീരുമാനിക്കാൻ കക്ഷികൾ ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു. എഎംഇഎൽ-ന്റെ (Airport Metro Express Line) സുരക്ഷ ഒരു തർക്കവിഷയമായിരുന്നില്ല, എന്നിരുന്നാലും അതിന്റെ ഘടനാപരമായ നിലനിൽപ്പിലെ തകരാറുകൾ കാരണം സുരക്ഷാ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച് ലൈനിന്റെ പ്രവർത്തനം തുടരേണ്ടതില്ലെന്ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് വാദിച്ചിരുന്നു. എഎംഇഎൽ-ന്റെ സുരക്ഷ നിർണ്ണയിക്കാൻ കഴിവുള്ള അധികാരി കമ്മീഷണറാണെന്നതിൽ സംശയമില്ല. വാണിജ്യപരമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുനരാരംഭിക്കുന്നത് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അപകടമുണ്ടാക്കില്ലെന്ന് അദ്ദേഹത്തിന് അഭിപ്രായമില്ലെങ്കിൽ, അദ്ദേഹം എഎംഇഎൽ പുനരാരംഭിക്കാൻ അനുമതി നൽകില്ല എന്നതും ഒരു തർക്കവിഷയമല്ല. എന്നിരുന്നാലും, 2012 ജൂലൈ 9 മുതൽ 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്ന് തെളിയിക്കാൻ ഈ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് മാത്രം മതിയാകില്ല. തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല എന്ന ആർബിട്രൽ

ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തൽ ഒരു വസ്തുതാപരമായ കാര്യമാണ്, അതിൽ കോടതിക്ക് ഇടപെടാൻ കഴിയില്ല.

34. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ തങ്ങളുടെ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടുവെന്ന വാദം സ്ഥാപിക്കുന്നതിന്, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിൽ 2013 ജനുവരി 18-ലെ സിഎംആർഎസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ഒരു ശക്തമായ തെളിവായി ആശ്രയിച്ചിരുന്നു. സിഎംആർഎസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നിർബന്ധിതമാണെന്നും, തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടതിന്റെ/പരിഹരിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചതിന്റെ നിർണ്ണായക തെളിവാണെന്നും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിൽ വാദിച്ചിരുന്നില്ല. വേഗത നിയന്ത്രിക്കാനും ലൈൻ നിരീക്ഷിക്കാനുമുള്ള കമ്മീഷണറുടെ വ്യവസ്ഥകൾ, തകരാറുകൾ പൂർണ്ണമായി പരിഹരിച്ചിട്ടില്ല എന്ന ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ വാദത്തെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നതായി ട്രൈബ്യൂണൽ കണ്ടെത്തി. 2012 ജൂലൈ 9-ലെ നോട്ടീസ് നൽകി 90 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ എന്നതായിരുന്നു ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിലെ വിഷയം, 2013 ജനുവരി 18-ലെ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ആ വിഷയം തീരുമാനിക്കുന്നതിന് പ്രസക്തമാണ്. സിഎംആർഎസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് എന്ന വിഷയം പ്രത്യേകം കൈകാര്യം ചെയ്തത് റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ സാധുതയെക്കുറിച്ചുള്ള ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ തീരുമാനത്തെ ബാധിച്ചു എന്ന ഹൈക്കോടതിയുടെ കാഴ്ചപ്പാടിനോട് ഈ കോടതി യോജിക്കുന്നില്ല. കക്ഷികൾ തമ്മിൽ ധാരണയായ നടപടിക്രമമനുസരിച്ച് നാമനിർദ്ദേശം ചെയ്യപ്പെട്ട ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിലെ അംഗങ്ങൾ എഞ്ചിനീയർമാരാണ്, അവരുടെ അവാർഡ് നിയമപരമായ പരിശീലനം ലഭിച്ച ആളുകൾ തയ്യാറാക്കുന്നതുപോലെ സൂക്ഷ്മമായി പരിശോധിക്കേണ്ട ഒന്നല്ല. എന്തായാലും, ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ കാഴ്ചപ്പാട് വികലമാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. അതിനാൽ, റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിന്റെ നിയമസാധുതയെക്കുറിച്ചുള്ള ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് വികലത കാരണം വികലമാണെന്ന ഹൈക്കോടതിയുടെ അഭിപ്രായത്തോട് ഈ കോടതി യോജിക്കുന്നില്ല.

35. റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസിലേക്ക് നയിച്ച വിവിധ ഘടകങ്ങൾ പരാമർശിച്ചുകൊണ്ട്, അവാർഡ് കോടതിയുടെ മനസ്സാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്നു എന്ന് ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് നിഗമനത്തിലെത്തി. തർക്കിത വിധിന്യായത്തിലെ 97-ാം ഖണ്ഡികയിലെ ചർച്ച വസ്തുതകളെ വിലയിരുത്തുകയോ വീണ്ടും വിലയിരുത്തുകയോ ചെയ്യുന്നതിന് തുല്യമാണ്, അത് 1996-ലെ

നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം അനുവദനീയമല്ല. സിഎംആർഎസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകിയ തീയതി മുതൽ നാല് വർഷത്തിലേറെയായി എഎംഇഎൽ ഒരു അപകടവുമില്ലാതെ പ്രവർത്തിച്ചുവെന്ന വസ്തുതയ്ക്ക് ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ അർഹമായ പ്രാധാന്യം നൽകിയില്ലെന്നും ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് തുടർന്ന് വിധിച്ചു. തെളിവുകളുടെ നിലവാരത്തിന്റെയും അളവിന്റെയും ഏക വിധികർത്താവ് ആർബിട്രേറ്റർ ആയതിനാൽ, വകുപ്പ് 34 പ്രകാരമുള്ള അധികാരം വിനിയോഗിക്കുന്ന ഒരു കോടതിക്ക് ട്രൈബ്യൂണലിന് മുന്നിലുള്ള തെളിവുകളുടെ വിധികർത്താവാകാനുള്ള ചുമതലയില്ല. കക്ഷികൾ സമർപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണൽ പരിഗണിക്കേണ്ട വിഷയങ്ങൾ രൂപീകരിക്കുകയും അവയ്ക്ക് മറുപടി നൽകുകയും ചെയ്തു. പിന്നീടുണ്ടായ സംഭവങ്ങൾ കണക്കിലെടുക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല.

36. മുകളിൽ പറഞ്ഞ കാരണങ്ങളാൽ, ആർബിട്രൽ ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് വ്യക്തമായ നിയമലംഘനം കാരണം വിഷമമനുഭവിക്കുന്നുവെന്നും കോടതിയുടെ മനസ്സാക്ഷിയെ ഞെട്ടിക്കുന്നുവെന്നുമുള്ള ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ നിഗമനം തെറ്റാണെന്ന് വിധിക്കുന്നു.

അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി

37. റദ്ദാക്കൽ അടവിനെക്കുറിച്ച് പ്രതിപാദിക്കുന്ന കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.5.2 താഴെ പറയുന്നവയാണ്:

> *"29.5.2 ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ വീഴ്ച കാരണം കൺസഷനയർ റദ്ദാക്കിയാൽ, റദ്ദാക്കൽ പണമായി ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ കൺസഷനയർക്ക് താഴെ പറയുന്ന തുക നൽകണം:*
>
> *എ) വീട്ടാനുള്ള കടം;*
>
> *ബി) അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റിയുടെ 130%;*
>
> *c) പ്രോജക്ട് അസറ്റുകളുടെ മൂല്യത്തകർച്ചയ്ക്ക് ശേഷമുള്ള മൂല്യം, ഉണ്ടെങ്കിൽ, സിഒഡി (വാണിജ്യ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ച തീയതി) യുടെ പത്താം വാർഷികത്തിന് ശേഷം പ്രോജക്ടിൽ നേടിയതും സ്ഥാപിച്ചതുമായവ."*

38. കൺസഷൻ കരാറിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി', 'കൺസഷനയറുടെ മൂലധനച്ചെലവുകൾ', 'വീട്ടാനുള്ള കടം', 'ഇക്വിറ്റി', 'സബോർഡിനേറ്റഡ് കടം' എന്നിവയുടെ നിർവചനങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കുന്നത് ഉചിതമാണ്, അവ താഴെ നൽകുന്നു:

"അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി" എന്നാൽ ഇന്ത്യൻ രൂപയിൽ നിക്ഷേപിച്ച ഇക്വിറ്റിയാണ്, അത് മൂല്യത്തകർച്ചയും മൊത്തവില സൂചികയിലെ (WPI) മാറ്റങ്ങളും പ്രതിഫലിക്കുന്നതിനായി താഴെ പറയുന്ന രീതിയിൽ നിലവിലെ മാസത്തെ ആദ്യ ദിവസം ('റഫറൻസ് തീയതി') ക്രമീകരിക്കുന്നു. ഒരു റഫറൻസ് തീയതി താഴെ പറയുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ സംഭവിക്കുമ്പോൾ:

a) സിഒഡിക്ക്(COD) മുമ്പോ അന്നോ ആണെങ്കിൽ, അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി എന്നത് ഇന്ത്യൻ രൂപയിൽ നിക്ഷേപിക്കുകയും പ്രോജക്ടിൽ ചെലവഴിക്കുകയും ചെയ്ത ഇക്വിറ്റിക്ക് തുല്യമായ തുകയാണ്. ഇത് അപ്പോയിൻറഡ് തീയതിയുടെയും റഫറൻസ് തീയതിയുടെയും മാസത്തെ ആദ്യ ദിവസങ്ങൾക്കിടയിൽ സംഭവിക്കുന്ന WPI മാറ്റങ്ങളുടെ പകുതിയോളം വർദ്ധിപ്പിച്ച് പരിഷ്കരിക്കുന്നു;

b) സിഒഡി മുതൽ അതിന്റെ നാലാമത്തെ വാർഷികം വരെയാണെങ്കിൽ, സിഒഡിയിലെ അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റിക്ക് തുല്യമായ ഒരു തുക അടിസ്ഥാനമായി കണക്കാക്കും ('ബേസ് അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി') കൂടാതെ, ഇതിന് കീഴിലുള്ള അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി എന്നത് ബേസ് അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റിക്ക് തുല്യമായ തുകയായിരിക്കും. ഇത് സിഒഡി-യ്ക്കും റഫറൻസ് തീയതിക്കും ഇടയിൽ സംഭവിക്കുന്ന WPI മാറ്റങ്ങൾക്ക് അനുസരിച്ച് ഓരോ മാസത്തിന്റെയും തുടക്കത്തിൽ പരിഷ്കരിക്കും;

c) സിഒഡി-യുടെ നാലാമത്തെ വാർഷികത്തിന് ശേഷമാണെങ്കിൽ, ഇതിന് കീഴിലുള്ള അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി ബേസ് അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റിക്ക് തുല്യമായ തുകയായിരിക്കും, ഇത് പ്രോജക്ട് പൂർത്തിയാകുന്ന തീയതിയുടെ നാലാമത്തെ വാർഷികത്തിന് ശേഷമുള്ള ഓരോ മാസത്തിന്റെയും തുടക്കത്തിൽ 0.42% കുറയ്ക്കും (ഈ നമ്പർ ഓരോ കേസിനും കൺസഷൻ കാലയളവിലെ മാസങ്ങളുടെ എണ്ണം

കൊണ്ട് 100-നെ ഹരിക്കുന്നതിലൂടെ ലഭിക്കുന്ന ഫലം കൊണ്ട് മാറ്റിസ്ഥാപിക്കും. ഉദാഹരണത്തിന്, 20 വർഷത്തെ കൺസഷൻ കാലയളവിലെ കണക്ക് 100/240 = 0.416 ആണ്, അത് ദശാംശസ്ഥാനത്തേക്ക് 0.42 ആയി തിരുത്തുന്നു) കൂടാതെ, ഇങ്ങനെ ലഭിക്കുന്ന തുക സിഒഡി-ക്കും റഫറൻസ് തീയതിക്കും ഇടയിൽ സംഭവിക്കുന്ന WPI മാറ്റങ്ങൾക്ക് അനുസരിച്ച് പരിഷ്കരിക്കും; മേൽപ്പറഞ്ഞവ യോജിച്ച മാറ്റങ്ങളോടെ, ഇന്ത്യൻ രൂപയിൽ നിക്ഷേപിച്ച ഇക്വിറ്റിക്കും ബാധകമാണ്. യാതൊരു സംശയവും ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി, റദ്ദാക്കലിന്റെ സാഹചര്യത്തിൽ, റദ്ദാക്കൽ തീയതിക്ക് തൊട്ടുമുമ്പുള്ള റഫറൻസ് തീയതി അനുസരിച്ച് അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി കണക്കാക്കും; എന്നാൽ, കൺസഷൻ കാലയളവ് നീട്ടുകയാണെങ്കിൽ, ആ കാലയളവിന് തുല്യമായ സമയത്തേക്ക് ബേസ് അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റിയിൽ കുറവ് വരുത്താൻ പാടില്ല, പക്ഷേ WPI-യുടെ കാരണം മൂലമുള്ള പരിഷ്കരണം തുടർന്നും നടത്തണം.

"കൺസഷനയറുടെ മൂലധനച്ചെലവുകൾ" എന്നാൽ താഴെ പറയുന്നവയാണ്:

** സിഒഡിക്ക് മുമ്പ്, ഫിനാൻസിംഗ് രേഖകളിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കൺസഷനയറുടെ ജോലികളുടെ ചെലവ്, കൂടാതെ ഫിനാൻസിംഗ് രേഖകൾ പൂർത്തിയാക്കിയതിന് ശേഷം നിർദ്ദേശിച്ച ഏതെങ്കിലും അധിക മൂലധനച്ചെലവ്; കൂടാതെ*

** സിഒഡിക്ക് ശേഷം, സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി ഓഡിറ്റർമാർ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തിയ പ്രോജക്ട് പൂർത്തിയാകുമ്പോഴുള്ള കൺസഷനയറുടെ ജോലികളുടെ യഥാർത്ഥ മൂലധനച്ചെലവ്."*

"വീട്ടാനുള്ള കടം" എന്നാൽ ട്രാൻസ്ഫർ തീയതിയിൽ ഇന്ത്യൻ രൂപയിൽ നൽകാനുള്ള താഴെ പറയുന്ന തുകയുടെ ആകെത്തുകയാണ്:

a) ടോട്ടൽ പ്രോജക്ട് ചിലവ് ധനസഹായം നൽകുന്നതിനായി ഫിനാൻസിംഗ് കരാറുകൾക്ക് കീഴിൽ സീനിയർ വായ്പക്കാർ നൽകിയ കടത്തിന്റെ പ്രധാന തുക ('പ്രധാന തുക') എന്നാൽ റദ്ദാക്കൽ തീയതിക്ക് രണ്ട് വർഷം മുമ്പ് തിരിച്ചടയ്ക്കാൻ ബാക്കിയുള്ള പ്രധാന തുകയുടെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗം ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നില്ല;

b) ട്രാൻസ്ഫർ തീയതി വരെ മുകളിലെ ഉപ-വകുപ്പ് (a) യിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള കടത്തിൽ അല്ലെങ്കിൽ അതിനെക്കുറിച്ച് ഫിനാൻസിംഗ് കരാറുകൾക്ക് കീഴിൽ നൽകാനുള്ള എല്ലാ പലിശയും, ഫിനാൻസിംഗ് ഫീസും, ചാർജുകളും, എന്നാൽ (i) ട്രാൻസ്ഫർ തീയതിക്ക് ഒരു വർഷം മുമ്പ് നൽകാനുള്ള ഏതെങ്കിലും പലിശ, ഫീസ് അല്ലെങ്കിൽ ചാർജുകൾ, (ii) ഏതെങ്കിലും സീനിയർ ലെൻഡർക്ക് ഫിനാൻസിംഗ് കരാറുകൾക്ക് കീഴിൽ നൽകാനുള്ള ഏതെങ്കിലും ശിക്ഷാപരമായ പലിശ അല്ലെങ്കിൽ ചാർജുകൾ, കൂടാതെ (iii) അതോറിറ്റിയുടെ വീഴ്ച കാരണം അത്തരം ചാർജുകൾ ഉയർന്നതല്ലാത്തപക്ഷം, കടത്തിന്റെ വേഗത്തിലുള്ള തിരിച്ചടവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഏതെങ്കിലും മുൻകൂർ പേയ്മെന്റ് ചാർജുകൾ എന്നിവ ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നില്ല;

c) സാമ്പത്തിക പാക്കേജിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതും ടോട്ടൽ പ്രോജക്ട് കോസ്റ്റ് ധനസഹായം നൽകുന്നതിനായി ലെൻഡർമാർ നൽകിയതുമായ ഏതെങ്കിലും സബോർഡിനേറ്റഡ് കടം."

"ഇക്വിറ്റി" എന്നാൽ കൺസഷനയറുടെ ഓഹരി മൂലധനത്തെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന ഇന്ത്യൻ രൂപയിലെ തുകയാണ്, അതിൽ ഏതെങ്കിലും കൺസോർഷ്യം അംഗം അല്ലെങ്കിൽ അതിലെ ഏതെങ്കിലും ഓഹരി ഉടമകൾ കൺസഷനയറുടെ മൂലധനച്ചെലവുകളുടെ ഇക്വിറ്റി ഘടകം നിറവേറ്റുന്നതിനായി കൺസഷനയർക്ക് മുൻകൂറായി നൽകിയ ഫണ്ടുകളും ഉൾപ്പെടും."

"സബോർഡിനേറ്റഡ് കടം" എന്നാൽ റദ്ദാക്കൽ തീയതിയിൽ നൽകാനുള്ള, ഇന്ത്യൻ രൂപയിലോ കടത്തിന്റെ കറൻസിയിലോ പ്രകടിപ്പിച്ച താഴെ പറയുന്ന തുകയുടെ ആകെത്തുകയാണ്:

a) കൺസഷനയറുടെ മൂലധനച്ചെലവ് നിറവേറ്റുന്നതിനായി ലെൻഡർമാരോ കൺസഷനയറോ നൽകിയതും സീനിയർ ലെൻഡർമാർ നൽകിയ സാമ്പത്തിക സഹായത്തിന് സബോർഡിനേറ്റ് ചെയ്തതുമായ കടത്തിന്റെ പ്രധാന തുക; കൂടാതെ

b) മുകളിലെ ഉപ-വകുപ്പ് (a) യിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള കടത്തിന്റെ എല്ലാ പലിശയും, എന്നാൽ ഇന്ത്യൻ രൂപയിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്ന വായ്പകളുടെ കാര്യത്തിൽ യഥാർത്ഥ പലിശ നിരക്കും ബാങ്ക് നിരക്കിന് മുകളിലുള്ള 5% (അഞ്ച് ശതമാനം) നിരക്കും തമ്മിൽ കുറഞ്ഞത് മാത്രമേ ഉൾപ്പെടുന്നുള്ളൂ, വിദേശ കറൻസിയിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്ന വായ്പകളുടെ കാര്യത്തിൽ യഥാർത്ഥ പലിശ നിരക്കും ആറുമാസത്തെ ലിബോർ (ലണ്ടൻ ഇൻ്റർ ബാങ്ക് ഓഫർ റേറ്റ്) പ്ലസ് 2% (രണ്ട് ശതമാനം) തമ്മിൽ കുറഞ്ഞത് മാത്രമേ ഉൾപ്പെടുന്നുള്ളൂ, എന്നാൽ റദ്ദാക്കൽ തീയതിക്ക് ഒരു വർഷം മുമ്പ് നൽകാനുള്ള പലിശ ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നില്ല;
എന്നാൽ, സബോർഡിനേറ്റഡ് കടത്തിന്റെ മുഴുവനോ ഏതെങ്കിലും ഭാഗമോ വായ്പനൽകുന്നവരുടെയും കൂടാതെ/അല്ലെങ്കിൽ കൺസഷനയറുടെയും ഇഷ്ടപ്രകാരം ഇക്വിറ്റിയായി മാറ്റാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ, ഈ കരാറിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി അത്തരം മാറ്റത്തിന് ശേഷവും ഇത് സബോർഡിനേറ്റഡ് കടമായി കണക്കാക്കും, കൂടാതെ അതിന്റെ പ്രധാന തുക അത്തരം മാറ്റം നടന്നിട്ടില്ലാത്തതുപോലെ കൈകാര്യം ചെയ്യും.

39. റദ്ദാക്കൽ അടവിന്റെ രണ്ട് ഘടകങ്ങളിലാണ് ടൈബ്യൂണൽ ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിച്ചത്: (i) 'നൽകാനുള്ള കടം', (ii) 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി'യുടെ 130%. ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ (DAMEPL) ഓഹരി മൂലധനം മാത്രം കണക്കിലെടുത്താണ് കൺസഷൻ കരാറിലെ 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' എന്ന പദപ്രയോഗം കണക്കാക്കേണ്ടതെന്ന ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ നിഗമനം ഒരു പിഴവാണെന്ന് അപ്പീൽവാദി വാദിച്ചു. 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' എന്ന പദപ്രയോഗത്തിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ പ്രൊമോട്ടർ കൊണ്ടുവന്ന മൂലധനം ഉൾപ്പെടുത്തണം എന്ന് ടൈബ്യൂണൽ ശരിയായി വിധിച്ചുവെന്നും, 611.95 കോടി രൂപ ചെലവുകൾക്കായി ഉപയോഗിച്ചതിനാൽ കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം അത് 'കൺസഷനയറുടെ മൂലധനച്ചെലവുകൾ' ആയി യോഗ്യത നേടുന്നു എന്നും ടൈബ്യൂണൽ ന്യായമായി നിഗമനത്തിലെത്തിയെന്നും അപ്പീൽവാദി വാദിച്ചു. ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ പ്രൊമോട്ടർ മുൻകൂറായി നൽകിയ 611.95 കോടി രൂപയുടെ തുക 'ഇക്വിറ്റി' എന്ന നിർവചനത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ യോഗ്യമാണെന്ന് ആ നിർവചനത്തിന്റെ ലളിതമായ വായനയിൽ ടൈബ്യൂണൽ വിധിച്ചത് ശരിയായിരുന്നു. കരാറിന്റെ നിർമ്മാണം ടൈബ്യൂണലിന്റെ അധികാരപരിധിക്കുള്ളിലാണ്,

മറ്റൊരു കാഴ്ചപ്പാട് സാധ്യമാണ് എന്നതുകൊണ്ട് മാത്രം കോടതിക്ക് അത്തരം നിർമ്മാണത്തിൽ ഇടപെടാനും സ്വന്തം കാഴ്ചപ്പാട് പകരം വെക്കാനും കഴിയില്ല.

40. മറുഭാഗത്ത്, 611.95 കോടി രൂപ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ 2010 മാർച്ച് 31-ലെ ബാലൻസ് ഷീറ്റിൽ 'ഷെയർ ആപ്ലിക്കേഷൻ മണി' ആയി രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്നെന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ വാദിച്ചു. എന്നാൽ, ഈ തുക 2011 മാർച്ച് 31-ലെ ബാലൻസ് ഷീറ്റിൽ സബോർഡിനേറ്റഡ് കടമായി കാണിച്ചിരുന്നു. ഷെയർ ആപ്ലിക്കേഷൻ മണി സബോർഡിനേറ്റഡ് കടമായി മാറ്റാൻ തീരുമാനിച്ച ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ ഡയറക്ടർ ബോർഡ് 2011 മാർച്ച് 16-ന് പാസാക്കിയ പ്രമേയം എതിർകക്ഷി പരാമർശിച്ചു. ഷെയർ ആപ്ലിക്കേഷൻ തുക സബോർഡിനേറ്റഡ് കടമായി മാറ്റിയത് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള ഒരു തന്ത്രപരമായ നീക്കമാണെന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ വാദിച്ചു. ഷെയർ ആപ്ലിക്കേഷൻ തുക ഇക്വിറ്റിയുടെ സ്വഭാവത്തിൽ നിലനിർത്താൻ അനുവദിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ, അനുച്ഛേദം 29.1.1 പ്രകാരം കൺസഷനയറുടെ വീഴ്ച കാരണം ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് ആ മുഴുവൻ തുകയും നഷ്ടപ്പെടുമായിരുന്നു. ഷെയർ ആപ്ലിക്കേഷൻ മണി സബോർഡിനേറ്റഡ് കടമായി മാറ്റാൻ തിരഞ്ഞെടുത്തതിന് ശേഷം, 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' കണക്കാക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ആ തുക 'ഇക്വിറ്റി'യായി കണക്കാക്കാൻ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിനെ അനുവദിക്കാൻ പാടില്ല. 611.95 കോടി രൂപയുടെ തുക യഥാർത്ഥത്തിൽ 'കൺസഷനയറുടെ മൂലധനച്ചെലവുകൾ'ക്കായി ഉപയോഗിച്ചുവെന്ന് കാണിക്കാൻ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ഒരു തെളിവും ഹാജരാക്കിയിട്ടില്ല എന്നും എതിർകക്ഷിക്ക് വേണ്ടി വാദിച്ചു. ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ഹാജരാക്കിയ സാക്ഷികളിൽ ഒരാളുടെ മൊഴിയും പരാമർശിച്ചു. കമ്പനീസ് ആക്ട്, 2013-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് അനുസരിച്ച് 611.95 കോടി രൂപയുടെ തുക ഇക്വിറ്റിയായി കണക്കാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് വാദിച്ചു. 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' കണക്കാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ടൈബ്യൂണൽ രേഖപ്പെടുത്തിയ കണ്ടെത്തലുകൾ ഹൈക്കോടതി ഉചിതമായി റദ്ദാക്കിയെന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ വാദിച്ചു.

41. കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.5.2 പ്രകാരമുള്ള തുക കണക്കാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ടൈബ്യൂണലിന്റെ നിഗമനം റദ്ദാക്കുന്നതിൽ ഹൈക്കോടതി ശരിയായിരുന്നോ എന്ന് തീരുമാനിക്കുന്നതിനായി റെക്കോർഡിലെ എല്ലാ വിവരങ്ങളും വീണ്ടും പരിശോധിക്കാൻ ഈ കോടതി ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ (DAMEPL) പ്രൊമോട്ടർ മുൻകൂറായി നൽകിയ തുകയാണ് 611.95 കോടി രൂപയെന്ന ടൈബ്യൂണലിന്റെ അഭിപ്രായത്തെ ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ (DMRC) തർക്കിച്ചിരുന്നില്ല. കമ്പനീസ് ആക്ട്, 2013-ന്റെ അർത്ഥത്തിൽ മനസ്സിലാക്കുന്ന ഇക്വിറ്റി ഓഹരി മൂലധനം മാത്രമാണ് അനുച്ഛേദം 29.5.2 പ്രകാരം ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ നൽകാൻ ബാധ്യസ്ഥമെന്ന ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഉന്നയിച്ച വാദം ടൈബ്യൂണൽ തള്ളി. ഒരു കൺസോർഷ്യം അംഗമോ ഓഹരി ഉടമകളോ 'കൺസഷനയറുടെ മൂലധനച്ചെലവുകൾ' നിറവേറ്റാൻ വേണ്ടി നൽകിയ തുക, അത്തരം ഫണ്ടുകൾ സബോർഡിനേറ്റഡ് കടമായി വർഗ്ഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ പോലും, കൺസഷൻ കരാറിലെ നിർവചനം അനുസരിച്ച് 'സബോർഡിനേറ്റഡ് കടം' ആയി കണക്കാക്കാൻ കഴിയില്ല എന്ന ടൈബ്യൂണലിന്റെ കാഴ്ചപ്പാട് ന്യായമായതും സാധ്യമായതുമാണ്. മറുവശത്ത്, ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് 2011 മാർച്ച് 16-ലെ ബോർഡ് പ്രമേയത്തെ ആശ്രയിക്കുകയും, ഷെയർ ആപ്ലിക്കേഷൻ തുക സബോർഡിനേറ്റഡ് കടമായി മാറ്റിയതിന് ശേഷം ടൈബ്യൂണൽ ആ തുകയെ 'ഇക്വിറ്റി'യായി കണക്കാക്കാൻ പാടില്ലായിരുന്നു എന്ന് വിധിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിലെ പ്രസക്തമായ വ്യവസ്ഥകൾ വിശദമായി പരിഗണിച്ച ശേഷം, രേഖയിലുള്ള തെളിവുകൾ പൂർണ്ണമായും അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി'യുടെ പട്ടികയിൽ ടൈബ്യൂണൽ ഗുരുതരമായ പിഴവ് വരുത്തിയെന്ന് ഹൈക്കോടതി വിധിച്ചു.

42. ഹൈക്കോടതി സ്വീകരിച്ച കാഴ്ചപ്പാട് തെറ്റല്ലെന്ന് ഈ കോടതി അനുമാനിക്കുകയാണെങ്കിൽ പോലും, കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകളെക്കുറിച്ച് ടൈബ്യൂണൽ പ്രകടിപ്പിച്ച ഒരു സാധ്യമായ കാഴ്ചപ്പാടിനെ ഹൈക്കോടതിക്ക് പകരം വെക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് ഈ കോടതി ഭയപ്പെടുന്നു. ***അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ്*** കേസിൽ (മേൽപരാമർശം) വിധിച്ചതുപോലെ, ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു കാരണമായി 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 28(3)-ന്റെ ധാരണക്ക് അനുസൃതമാണ് ഈ കാഴ്ചപ്പാട്, ഇത് പിന്നീട് ***സാങ്യോങ്*** (മേൽപരാമർശം) കേസിൽ ശരിയാണെന്ന് വിധിച്ചു. വകുപ്പ് 28(3)-ന്റെ ലംഘനം സ്ഥാപിക്കാൻ ഹൈക്കോടതിക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കൺസഷൻ കരാറും, ടൈബ്യൂണൽ രേഖപ്പെടുത്തിയ

കണ്ടെത്തലുകളും, ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് രേഖപ്പെടുത്തിയ കണ്ടെത്തലുകളും ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം പരിശോധിച്ച ശേഷം, 'ഇക്വിറ്റി'യിൽ 611.95 കോടി രൂപ ഉൾപ്പെടുത്തിയ ടൈബ്യൂണലിന്റെ അഭിപ്രായം ഒരു വികലമായ കാഴ്ചപ്പാടാണെന്ന് പറയാൻ ഈ കോടതിക്ക് സാധിക്കുന്നില്ല. ടൈബ്യൂണൽ രേഖയിലുള്ള തെളിവുകൾ, പ്രത്യേകിച്ച് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ ഡയറക്ടർ ബോർഡ് 2011 മാർച്ച് 16-ന് പാസാക്കിയ പ്രമേയം, പരിഗണിച്ചില്ല എന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. കൺസഷൻ കരാറിലെ 'ഇക്വിറ്റി' എന്ന പദത്തിന്റെ വ്യക്തമായ നിർവചനത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ, 'അഡ്ജസ്റ്റഡ് ഇക്വിറ്റി' നിർണ്ണയിക്കുന്നതിന് കമ്പനീസ് ആക്ട്, 2013 പ്രകാരമുള്ള ഇക്വിറ്റിയുടെ ധാരണ പ്രസക്തമല്ല എന്ന ടൈബ്യൂണലിന്റെ സമീപനത്തിൽ ഈ കോടതി ഒരു പിഴവും കാണുന്നില്ല. ***അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ്*** കേസിലെ (മേൽപരാമർശം) വിധിയിൽ വിശദീകരിച്ചതുപോലെ, നിയമത്തിലെ ലളിതമായ ലംഘനം മാത്രം ഒരു ആർബിട്രൽ അവാർഡ് റദ്ദാക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു കാരണമല്ലെന്ന് ***സാങ്യോങ്*** കേസിൽ (മേൽപരാമർശം) വിധിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനാൽ, ***അസോസിയേറ്റ് ബിൽഡേഴ്സ്*** കേസിൽ (മേൽപരാമർശം) സ്വീകരിച്ച 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 28(1)(എ)-ന്റെ വ്യാഖ്യാനത്തെ ആശ്രയിച്ചത് ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന് ഇനി സാധുവായ കാര്യമല്ല. മുകളിൽ പറഞ്ഞവയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, ഹൈക്കോടതിയുടെ കണ്ടെത്തലുകൾ ഈ കോടതി റദ്ദാക്കുകയും, വകുപ്പ് 29.5.2 പ്രകാരം റദ്ദാക്കൽ അടവ് കണക്കാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചുള്ള ടൈബ്യൂണലിന്റെ അവാർഡ് ശരിവെക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ 2019-ലെ SLP(C) നമ്പർ 8311-ലെ ഹർജിയിലെ കാരണങ്ങൾ

43. അനുരഞ്ജന പ്രക്രിയയിൽ പങ്കെടുത്ത ശേഷവും, 2013 ജനുവരി 22 മുതൽ 2013 ജൂൺ 30 വരെ അഞ്ച് മാസത്തിലേറെയായി എഎംഇഎൽ (Airport Metro Express Line) പ്രവർത്തിപ്പിച്ച ശേഷവും ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് (DAMEPL) റദ്ദാക്കാനുള്ള അവകാശങ്ങൾ ഉപേക്ഷിച്ചിരുന്നോ എന്നതാണ് ടൈബ്യൂണൽ പരിഗണിച്ച നിയമപരമായ വിഷയങ്ങളിലൊന്ന്. 2012 ജൂലൈ 9-ലെ റദ്ദാക്കൽ നോട്ടീസ് നൽകിയതിന് ശേഷം നടന്ന നിരവധി യോഗങ്ങളിൽ ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ പങ്കാളിത്തവും എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനുള്ള അവരുടെ തീരുമാനവും മുൻവിധിയില്ലാതെയായിരുന്നതിനാൽ, അവകാശവാദം ഉപേക്ഷിക്കുക എന്ന തത്വം

ബാധകമാണെന്നും, ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ തകരാറുകൾ പരിഹരിക്കുന്ന പ്രക്രിയയിൽ സജീവമായി പങ്കെടുത്തതിന് ശേഷം കൺസഷൻ കരാർ റദ്ദാക്കുന്നതിൽ നിന്ന് ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് വിലക്കുണ്ടെന്നും ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ സമർപ്പിച്ച വാദം ടൈബ്യൂണൽ തള്ളി. 1996-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 34 പ്രകാരം കോടതികൾക്ക് ലഭ്യമായ പരിമിതമായ പരിശോധനയുടെ പരിധിക്കുള്ളിൽ ടൈബ്യൂണലിന്റെ തീരുമാനം തെറ്റാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല എന്ന കാരണത്താൽ ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് ഈ കണ്ടെത്തൽ അംഗീകരിച്ചു. ടൈബ്യൂണലിന്റെ അവകാശവാദം ഉപേക്ഷിക്കുക എന്നത് സംബന്ധിച്ച കണ്ടെത്തലുകളിൽ ഇടപെടാതെ ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് വിട്ടുനിന്നത് ശരിയാണെന്ന് ഈ കോടതിക്ക് തോന്നുന്നു.

44. എഎംഇഎൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനുള്ള കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരമുള്ള ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന്റെ ബാധ്യതകളുടെ പ്രത്യേക നിർവ്വഹണത്തിനായി ഒരു നിർദ്ദേശം ആവശ്യപ്പെട്ടുള്ള അപേക്ഷ ടൈബ്യൂണൽ നിരസിച്ചു. ആ കണ്ടെത്തലുകൾ ഹൈക്കോടതിയിൽ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് തങ്ങളുടെ വിധിന്യായത്തിൽ നിരീക്ഷിച്ചു. അതിനാൽ, കൺസഷൻ കരാറിന്റെ പ്രത്യേക നിർവ്വഹണത്തെക്കുറിച്ച് ഈ കോടതിക്ക് തീരുമാനിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല.

45. റദ്ദാക്കൽ അടവിന് പലിശ നൽകിയത് കൺസഷൻ കരാറിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് അനുസരിച്ചാണ്. പലിശ സംബന്ധിച്ച അവാർഡ് അന്യായമായ സമാഹരണത്തിന് കാരണമാകുമെന്ന കാരണത്താൽ റദ്ദാക്കണമെന്ന് ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഹൈക്കോടതിയിൽ വാദിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിലെ അനുച്ഛേദം 29.8, അനുച്ഛേദം 36.2.6.1 എന്നിവ വിശദമായി പരിഗണിച്ച ശേഷം, പലിശയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ടൈബ്യൂണലിന്റെ കണ്ടെത്തലുകളിൽ ഇടപെടാൻ ഹൈക്കോടതി വിസമ്മതിച്ചു, അതിൽ ഇടപെടാൻ ഈ കോടതിയും ഒരു കാരണവും കാണുന്നില്ല.

46. മുകളിൽ പറഞ്ഞ കാരണങ്ങളാൽ, ഡൽഹി എയർപോർട്ട് മെട്രോ എക്സ്പ്രസ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ഫയൽ ചെയ്ത അപ്പീൽ അനുവദിക്കുകയും ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ

ബെഞ്ചിന്റെ വിധിന്യായങ്ങൾ റദ്ദാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഡൽഹി മെട്രോ റെയിൽ കോർപ്പറേഷൻ ഫയൽ ചെയ്ത 2019-ലെ SLP(C) നമ്പർ 8311-ലെ അപ്പീൽ തള്ളുന്നു.

നിധി ജെയിൻ അപ്പീലുകൾ തീർപ്പാക്കി.