[2022] 18 एस. सी. आर. 826

वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड।

वी.

महाराष्ट्र राज्य और ए. एन. आर.

(सिविल अपील सं। 2671-2672 2016 का)

फरवरी 04,2022

[हेमंत गुप्ता और वी. रामसुब्रमण्यन, जे. जे.]

भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894: एसएस। 4 , 6 , 17 , 18 , 23 , 24 – भूमि अधिग्रहण खंडों के आलोक में मुआवजे का निर्धारण

एस का तीसरा "और चौथा"। 23 'पृथक्करण' के बारे में और

' हानिकर स्नेह 'क्रमशः-तथ्यों पर, अपीलार्थी-भूमि

मालिक ने 36 किलोमीटर की दूरी पर एक बस्ती की स्थापना की। रेलवे स्टेशन से-दोनों बिंदुओं के बीच सीधे और तेजी से संपर्क के लिए, अपीलकर्ता ने वर्ष 1946 में अपनी ट्रॉली लाइन प्रदान की, जिसमें 35,000 टन भारी सामग्री का परिवहन किया जाता था-ट्रॉली लाइन का एक हिस्सा उजनी बांध परियोजना के अप्रवाही जल में डूब गया और भूमि के असंपादित हिस्से में स्थित ट्रॉली लाइन का शेष हिस्सा बेकार हो गया था-भूमि अधिग्रहण अधिकारी को कुल मुआवजे के रूप में,

1, 27 रुपये, 198.31/- और असंपादित हिस्से के दावे को खारिज कर दिया

संदर्भ न्यायालय ने अधिग्रहित के लिए मुआवजे को बढ़ाया

भूमि का हिस्सा और अलगाव और हानिकारक स्नेह के कारण निश्चित मुआवजा-हालाँकि, उच्च न्यायालय ने अपील पर संदर्भ न्यायालय के निर्णय में हस्तक्षेप किया, यह अभिनिर्धारित किया: रेल और स्लीपर, रोलिंग स्टॉक और परिवहन लागत में वृद्धि से संबंधित दावे के संबंध में, उच्च न्यायालय द्वारा चल संपत्ति के एक समूह के प्रति हानिकारक स्नेह के लिए कोई मुआवजा देने से इनकार, अर्थात् रोलिंग स्टॉक को इसमें दोष नहीं पाया जा सकता है-उच्च न्यायालय द्वारा वृद्धि के लिए कोई मुआवजा देने से इनकार।

रेल और स्लीपर 28 कि. मी. की दूरी के लिए ट्रॉली लाइन बनाते हैं। , यह विशेष रूप से तब टिकाऊ नहीं है जब 7 किलोमीटर के हिस्से तक रेल और स्लीपर के लिए हानिकारक स्नेह के लिए मुआवजे का अनुदान दिया जाता है। बैकवाटर में डूबा हुआ, उच्च न्यायालय द्वारा बनाए रखा गया है

826 वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड। वी. महाराष्ट्र राज्य और ए. एन. आर.

- वास्तव में, राज्य इसके खिलाफ अपील पर नहीं आया है-28 किलोमीटर की दूरी तक ट्रॉली लाइन का शेष हिस्सा है

अधिग्रहण के बाद बेकार कर दिया गया-इसके अलावा, एस का चौथा खंड। 23 (1) , एक महत्वपूर्ण वाक्यांश का उपयोग करता है "उसकी अन्य संपत्ति, चल या अचल, किसी अन्य तरीके से, या उसकी कमाई को हानिकारक रूप से प्रभावित करना"-इस प्रकार, संपत्ति के प्रति हानिकारक स्नेह, किसी अन्य तरीके से, कमाई के प्रति हानिकारक स्नेह से अलग आधार पर खड़ा हो सकता है-जबकि लाभ के स्तर में गिरावट को जोड़ने के लिए रिकॉर्ड पर कोई सबूत नहीं है 1975-76 से 1976-77, परिवहन लागत में वृद्धि के साथ, यह दिखाने के लिए स्वीकार्य सबूत है कि अधिग्रहण के बाद चल संपत्ति बेकार हो गई है।

दावा करता है कि विवादित निर्णय में हस्तक्षेप नहीं किया गया।

आंशिक रूप से अपीलों को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने पकड़नाः 1.1 संदर्भ न्यायालय के समक्ष, प्रमुख

अपीलार्थी के प्रशासनिक प्रबंधक, जो एक योग्य सिविल इंजीनियर थे, की जांच पीडब्लू-1 के रूप में की गई और नगर योजना के एक सेवानिवृत्त निदेशक की जांच पीडब्लू-15 के रूप में की गई। इन दोनों गवाहों ने ट्रॉली लाइन बिछाने की अनुमानित लागत के बारे में हिंदुस्तान स्टील्स लिमिटेड द्वारा दिए गए उद्धरणों का उल्लेख किया। अनुमति देने के बाद

मूल्यह्रास और जिस मूल्य के लिए सामग्री बेची गई थी और परिवहन लागत को समायोजित करने के बाद, इन गवाहों ने रेल की लागत का अनुमान लगाया और Rs.50,08,288/- पर। हालांकि उत्तरदाताओं

श्री महाजन, जिन्होंने स्वतंत्र गणना भी प्रस्तुत की, से पूछताछ की, संदर्भ न्यायालय ने उनके साक्ष्य को इस आधार पर खारिज कर दिया कि यह विश्वास को प्रेरित नहीं करता है। दिलचस्प बात यह है कि

संदर्भ न्यायालय ने दो कार्य किए, अर्थात् (i) वह इस बात पर सहमत था कि श्री महाजन द्वारा अपनाई गई विधि या सूत्र उचित था और मानक लेखकों द्वारा मान्यता प्राप्त और फिर भी उनके साक्ष्य को अस्वीकार कर दिया गया; और (ii) यह सरकारी प्लीडर की प्रस्तुतियों से सहमत था कि नगर योजना के सेवानिवृत्त निदेशक श्री तालीम के साक्ष्य पर भरोसा क्यों नहीं किया जाना चाहिए, लेकिन अंततः यह माना गया कि श्री तालीम के साक्ष्य को पूरी तरह से खारिज नहीं किया जा सकता है। इसके बाद, संदर्भ न्यायालय [2022] 18 एस. सी. आर. की अनुमानित लागत लेने के लिए आगे बढ़ा।

रु. 2,41,053/- प्रति किलोमीटर पर रेल और स्लीपर। , और 35 प्रतिशत का अवमूल्यन लागू किया और अवमूल्यन मूल्य पर पहुंचा

रु. 1,56,650/- प्रति किलोमीटर। 35 किलोमीटर की दूरी की ट्रॉली लाइन के लिए इस दर को लागू करना। और अपीलार्थी द्वारा प्राप्त वास्तविक स्क्रैप मूल्य को घटाने के बाद, संदर्भ न्यायालय Rs.31,21,816/- पर क्षतिपूर्ति रेल और स्लीपर पर पहुंचा। [पारस 52 और 53] [852-बी-एफ]

1.2 उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि अपीलकर्ता ट्राली में पड़े रेल और स्लीपर के लिए किसी भी मुआवजे का हकदार नहीं था

6 से 7 किलोमीटर की दूरी तक वैकल्पिक ट्रॉली लाइन बिछाने के लिए प्रभावी कदम नहीं उठाए जा रहे हैं। जो अप्रवाही जल में डूब गया। उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि किसी भी मामले में, अपीलार्थी को कोई नुकसान नहीं हुआ, जैसा कि वर्ष 1978 तक अभिलेख पर रखी गई तुलनपत्रों से स्पष्ट है। 28 किलोमीटर की दूरी के लिए ट्रॉली लाइन के रेल और स्लीपर के संबंध में दावे को अस्वीकार करने के बाद। , ऊपर निकाले गए कारणों के आधार पर, उच्च न्यायालय ने 7 किलोमीटर की दूरी तक ट्राली लाइन में रेल और स्लीपर के लिए मुआवजा देने का आदेश दिया। जो अप्रवाही जल में डूब गया। [पारस 54 और 55] [852-जी-एच; 853-ई] 1.3 वैकल्पिक ट्रॉली लाइन बिछाने के लिए भूमि का अधिग्रहण एक आसान काम नहीं था, खासकर जब बहुत अधिक भूमि थी

मालिकों। भूमि की धारा 17 के तहत तात्कालिकता खंड

अधिग्रहण अधिनियम लागू नहीं किया जा सकता था, क्योंकि अपीलार्थी एक कंपनी है। उच्च के तर्क में मौलिक दोष

अदालत का कहना है कि उच्च न्यायालय ने माना कि 7 किलोमीटर जमीन को स्थानांतरित करने के लिए यह पर्याप्त था। ट्रॉली लाइन का अधिग्रहण किया गया था। यदि 7 कि. मी. की दूरी तक ट्रॉली लाइन है। , 35 किलोमीटर के कुल खंड में से। निश्चित रूप से अप्रवाही जल में डूब जाने से पूरे खंड से संबंधित ट्रॉली लाइन स्वाभाविक रूप से अनावश्यक हो जाएगी।

रेलवे लाइन सड़क की तरह नहीं है। सड़कें आसानी से विचलन ले सकती हैं, लेकिन रेलवे लाइनें नहीं। इसलिए, यदि ट्रॉली लाइन को स्थानांतरित करने के लिए भूमि का अधिग्रहण किया जाना था, तो यह 35 किलोमीटर के पूरे हिस्से के लिए होना चाहिए था। 28 कि. मी. बनाए रखना संभव नहीं है। ट्राली लाइन का उपयोग करें और शेष 7 कि. मी. को स्थानांतरित करें। अकेले फैलाएँ। उच्च न्यायालय ने इस शीर्षक के तहत संदर्भ न्यायालय के निष्कर्ष को उलटने में एक बड़ी गलती की। [पारस 56 और 57] [853-जी-एच; 854-ए-सी] वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड।

वी. महाराष्ट्र राज्य और ए. एन. आर.

1.4 मौखिक और दस्तावेजी साक्ष्य के आलोक में, संदर्भ न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि

इंजनों को 20 वर्ष के रूप में लिया जा सकता है और वैगनों का जीवन 35 वर्ष के रूप में लिया जा सकता है। एक सीधी रेखा सूत्र पर मूल्यह्रास को लागू करते हुए, संदर्भ न्यायालय रोलिंग स्टॉक के मूल्यह्रास पर Rs.22,36,424.70/- के रूप में पहुंचा। रुपये. 4,56,540/- के स्क्रैप मूल्य को घटाने के बाद, संदर्भ न्यायालय ने रोलिंग स्टॉक के लिए देय मुआवजे को रुपये निर्धारित किया। 17,79, 884.70 / - . उच्च न्यायालय ने साक्ष्य के पुनर्मूल्यांकन पर पाया कि अपीलकर्ता कंपनी ने न्यायालय के समक्ष पुस्तक मूल्य नहीं लाया।

पीडब्लू-13 ने प्रतिपरीक्षा के दौरान स्वीकार किया कि वर्ष 1986 से संबंधित अपीलार्थी द्वारा बनाए गए परिसंपत्ति रजिस्टर के अनुसार, रोलिंग स्टॉक का मूल्य लगभग शून्य था। बेचकर स्क्रैप के रूप में रोलिंग स्टॉक, कंपनी ने वास्तव में रु. 4,56,540/- की राशि अर्जित की थी। इसके अलावा उच्च न्यायालय ने अभिलेख पर साक्ष्य से पाया कि कंपनी परिसर के भीतर, ट्रॉली लाइन एक

1.5 यद्यपि अपीलार्थी की ओर से यह तर्क दिया गया है कि पीडब्लू-13 (श्री कामत) के साक्ष्य को उच्च न्यायालय द्वारा गलत तरीके से पढ़ा गया था और अच्छे रखरखाव के कारण रोलिंग स्टॉक का जीवनकाल बढ़ गया था, हमें नहीं लगता कि उच्च न्यायालय द्वारा लिया गया दृष्टिकोण पूरी तरह से साक्ष्य के साथ तालमेल से बाहर था। रिकॉर्ड करें। उच्च न्यायालय ने वास्तव में श्री कामत (पीडब्लू-13) के साक्ष्य का एक हिस्सा निकाला है। उन्होंने स्पष्ट रूप से स्वीकार किया है कि हालांकि उन्होंने रिपोर्ट तैयार करने से पहले 1986 में संपत्ति रजिस्टर का निरीक्षण किया था, लेकिन उन्होंने अपनी रिपोर्ट में संपत्ति का बही मूल्य दर्ज नहीं किया था। उन्होंने स्पष्ट रूप से कहा कि "यह संभव है कि पुस्तक मूल्य में, तत्काल मामले में परिसंपत्तियों का मूल्य शून्य हो जाए।" इसलिए, जहां तक रोलिंग स्टॉक का संबंध है, उच्च न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष में कोई अपवाद नहीं लिया जा सकता है। [पारस 64 और 65] [855 ई-जी] [2022] 18 एस. सी. आर.

1.6 संदर्भ न्यायालय ने अपीलार्थी की ओर से प्रस्तुत साक्ष्य को स्वीकार कर लिया और इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि अपीलार्थी प्रति वर्ष लगभग 35,000 टन माल का परिवहन ट्रॉली लाइन के माध्यम से कर रहा था। 0. 20 प्रति टन प्रति किलोमीटर और समान मात्रा में सामग्री के लिए सड़क परिवहन की लागत रु। 0. 80 प्रति किलोमीटर। प्रति टन। इस प्रकार संदर्भ न्यायालय प्रति वर्ष परिवहन की लागत में वृद्धि पर पहुंचा

रु. 8,00,718/-। हालाँकि, संदर्भ न्यायालय ने इस संबंध में अपीलार्थी के दावे को कुल 10 वर्षों की अवधि के लिए इस आधार पर खारिज कर दिया कि कुल 10 वर्षों की अवधि के लिए इस तरह के दावे की अनुमति देने का कोई आधार नहीं है। इसलिए अपीलार्थी के दावे के खिलाफ Rs.80,07,180/- (10 वर्षों के लिए लागत में वृद्धि) के लिए, संदर्भ न्यायालय ने केवल रु. 8,00,718/- (केवल एक वर्ष के लिए लागत में वृद्धि) का फैसला सुनाया। उच्च न्यायालय ने संदर्भ न्यायालय के निष्कर्ष को इस संक्षिप्त आधार पर उलट दिया कि अपीलार्थी को लाभ का कोई नुकसान नहीं हुआ था।

परिवहन लागत में वृद्धि और 1972 से 1978 तक की तुलनपत्रों में भी लाभ के किसी नुकसान का खुलासा नहीं किया गया था। इसलिए, उच्च न्यायालय ने राय दी कि परिवहन लागत में वृद्धि, भले ही कोई हो, ग्राहकों से ली गई कीमत में अवशोषित हो गई होगी और इस शीर्ष के तहत मुआवजे की अनुमति देने का कोई मामला नहीं है, यहां तक कि एक वर्ष के लिए भी, जब अपीलार्थी को लाभ का कोई नुकसान नहीं हुआ था। वास्तव में, अपीलार्थी ने लाभ के नुकसान के लिए 62,000/- की राशि के लिए अलग से दावा किया था, लेकिन इसे संदर्भ न्यायालय द्वारा खारिज कर दिया गया था। इसलिए, उच्च न्यायालय ने कहा कि संदर्भ न्यायालय को इस शीर्षक 'परिवहन लागत में वृद्धि' के तहत कोई मुआवजा नहीं मिल सकता है। [पारस 68 और 69] [856-सी-जी]

1.7 अपीलार्थी ने हमारे सामने वर्षों के लिए तुलनपत्र और लाभ और हानि खाते की प्रति प्रस्तुत की है 1975-76 और 1976-77। इन तुलनपत्रों और लाभ और हानि खातों से, यह उजागर करने की कोशिश की जाती है कि अपीलार्थी ने रु। वर्ष के दौरान 96.07 लाख और यह कि लाभ घटकर रु। वर्ष के दौरान 40.83 लाख 1976-77। यदि अपीलार्थी के इस दावे को सही माना जाता है, तो इसका मतलब यह होगा कि अपीलार्थी को भूमि का कब्जा लेने के तुरंत बाद एक वर्ष में लगभग 1,00,000/- के लाभ में कमी का सामना करना पड़ा। बैलेंस शीट और लाभ और हानि खाते वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड।

वी. महाराष्ट्र राज्य और ए. एन. आर.

अपीलार्थी द्वारा हमारे समक्ष प्रस्तुत किए गए दस्तावेज 30.09.1976 पर हैं और

30.09.1977 . यहां तक कि अपीलार्थी के अनुसार, लगभग Rs.55,00,000/- की सीमा तक लाभ में कमी पूरी तरह से परिवहन लागत में वृद्धि के कारण नहीं थी। अपीलार्थी ने परिवहन लागत में वृद्धि के लिए प्रति वर्ष केवल रु. 8,00,718/- की राशि का दावा किया। यह लाभ में कमी की कुल राशि का केवल 15 प्रतिशत है। यह समाप्त वर्ष के लिए लाभ और हानि खाते से देखा जाता है 30.09.1977 कि बिक्री का लाभ रुपये से नीचे आ गया था। 22.09 करोड़ से रु। 18.17 करोड़। यहां तक कि खपत होने वाला कच्चा माल भी 13.47 करोड़ से घटकर रु। 9. 32 करोड़। उप-अनुबंध और प्रक्रिया शुल्कों में भी काफी गिरावट आई थी। इसलिए, अपीलार्थी का यह तर्क कि लाभ में कमी आई है, लाभ के संबंध में उच्च न्यायालय द्वारा निकाले गए प्रतिकूल निष्कर्ष के जवाब में एक बिंदु हो सकता है। लेकिन इसका उपयोग अपीलार्थी के मामले के समर्थन में नहीं किया जा सकता है कि परिवहन लागत में वृद्धि कम से कम आंशिक रूप से लाभ के कम मार्जिन तक। [पारस 72,73] [857-सी जी जे

1.8 परिवहन लागत में वृद्धि का प्रभाव,

माल के विक्रेता का लाभ मार्जिन अनुबंध के नियमों और शर्तों पर निर्भर करेगा। यह समुद्र से भी भिन्न हो सकता है।

रेल परिवहन से सड़क परिवहन से हवाई परिवहन तक। यद्यपि पोत परिवहन अनुबंधों में एफ. ओ. बी. (बोर्ड पर निःशुल्क), सी. आई. एफ. (लागत, बीमा और माल ढुलाई) आदि जैसे मानक करार हैं, लेकिन रेल और सड़क अनुबंधों में ऐसे कोई मानक करार नहीं हैं। किसी भी मामले में, अपीलार्थी की ट्रॉली लाइन केवल एक भिगवान तक 35 कि. मी. की दूरी। अपीलार्थी द्वारा भिगवान से परिवहन की किसी विधि के माध्यम से अपने ग्राहकों को सामग्री की डिलीवरी की जानी थी। रिकॉर्ड में ऐसा कुछ भी नहीं है जो यह दर्शाता हो कि सामान हमेशा भिगवां से परे भारतीय रेलवे की माल गाड़ी रेलवे लाइन के माध्यम से सभी ग्राहकों को भेजा जाता था। यह दिखाने के लिए किसी भी सबूत के अभाव में कि ट्रॉली लाइन के एक हिस्से के डूबने के कारण परिवहन लागत में वृद्धि, हमेशा केवल अपीलार्थी द्वारा अवशोषित की जानी थी, लेकिन अनुबंध के विशिष्ट नियमों और शर्तों के कारण अपने ग्राहकों को नहीं दी जा सकती थी, संदर्भ न्यायालय इस संबंध में एक दावे को स्वीकार नहीं कर सकता था। [2022] 18 एस. सी. आर. में वृद्धि के मुआवजे के दावे के संबंध में उच्च न्यायालय का निर्णय।

परिवहन लागत उचित प्रतीत होती है और इसलिए इसमें हस्तक्षेप नहीं किया जा सकता है। [पारस 74 और 76] [857-एच; 858-ए-सी, एफ-जी]

1.9 उच्च न्यायालय द्वारा किसी को भी पुरस्कार देने से इनकार

किमी. , यह स्पष्ट रूप से टिकाऊ नहीं है, विशेष रूप से जब 7 किलोमीटर के हिस्से तक रेल और स्लीपर के लिए हानिकारक स्नेह के लिए मुआवजे का अनुदान दिया जाता है। अप्रवाही जल में डूबा हुआ है, उच्च न्यायालय द्वारा समर्थित। [पारस 77] [858-जी-एच; 859-ए-बी]

1.10 एक सवाल उठ सकता है कि क्या आय के नुकसान के दावे को अस्वीकार करने के लिए हमारे द्वारा दिया गया तर्क

परिवहन लागत में वृद्धि, रेल और स्लीपर के मुआवजे के दावे पर भी लागू नहीं होगी, क्योंकि अपीलार्थी विज्ञापन वर्ष 1972 में ही सड़क परिवहन में बदल गया था। लेकिन हमारा जवाब यह होगा कि धारा 23 (1) का चौथा खंड एक महत्वपूर्ण वाक्यांश का उपयोग करता है। , " उसकी अन्य संपत्ति, चल या अचल, को किसी अन्य तरीके से नुकसान पहुँचाना, या

आय "। इसलिए, संपत्ति के प्रति हानिकारक स्नेह, किसी भी अन्य तरीके से, हानिकारक स्नेह से अलग हो सकता है।

कमाई के लिए। हालांकि लाभ के स्तर में गिरावट को 1975-76 से 1976-77 से जोड़ने के लिए रिकॉर्ड पर कोई सबूत नहीं है, परिवहन लागत में वृद्धि के साथ, यह दिखाने के लिए स्वीकार्य सबूत हैं कि अधिग्रहण के बाद चल संपत्ति बेकार हो गई थी। इसलिए, दोनों अलग-अलग आधार पर खड़े हैं। इसलिए, उच्च न्यायालय द्वारा विवादित निर्णय में किए गए निष्कर्षों और निष्कर्षों के उस हिस्से को दरकिनार करते हुए, जिसके तहत रेल और स्लीपर्स के प्रति हानिकारक स्नेह के लिए मुआवजे से संबंधित संदर्भ न्यायालय के फैसले को उच्च न्यायालय द्वारा उलट दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप, रेफरेन्स कोर्ट ने रेल और स्लीपर्स वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड के लिए मुआवजे के लिए 21,860/- की राशि प्रदान की।

वी. महाराष्ट्र राज्य और ए. एन. आर.

बहाल किया जाएगा। अन्य सभी दावों के संबंध में, विवादित निर्णय में हस्तक्षेप नहीं किया जाता है। [पारस 78 और 79] [859-सी-जी]

वज़ीर वी। हरियाणा राज्य (2019) 13 एससीसी 101: [2019]

2 एस. सी. आर. 571; हरसूक दास बाल किशन दास बनाम। सबसे पहले

भूमि अधिग्रहण कलेक्टर और अन्य (1975) 2 एससीसी

256 [1975] पूरक। एस. सी. आर. 79; आर. एच. वर्निकल और ओआरएस।

वी. भारत के लिए राज्य सचिव 2 Ind.Cas 562;

बालम्मल बनाम। मद्रास राज्य ए. आई. आर. 1968 एस. सी. 1425:

[1969] एस. सी. आर. 90-संदर्भित।

मामला कानून संदर्भ

[2019] 2 एससीआर 571

संदर्भित किया गया है

पैरा 27

[1975] पूरक। एससीआर 79

संदर्भित किया गया है

पैरा 39

[1969] एससीआर 90

पैरा 48

संदर्भित किया गया है

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं। 2671

2672 2016 से।

उच्च न्यायालय के 19.11.2008 दिनांकित निर्णय और आदेश से

प्रथम अपील सं. में बॉम्बे में न्यायिक कार्य। 653 और 1991 का 709।

गोपाल शंकरनारायणन, वरिष्ठ अधिवक्ता। , जतिन झवेरी, नील कमल

मिश्रा, डी. एस. मिश्रा, अधिवक्ता। अपीलार्थी के लिए।

दीपक नारगोलकर, वरिष्ठ अधिवक्ता। , सचिन पाटिल, राहुल चिटनिस, आदित्य

ए. पांडे, जियो जोसेफ, निशांत रमाकांतराव कटनेश्वरकर, उदय बी. दुबे, कौस्तुभ दुबे, अधिवक्ता। उत्तरदाताओं के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

वी. रामसुब्रमण्यन, जे.

1. उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए एक सामान्य निर्णय को चुनौती देना

भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 की धारा 18 के तहत पारित संदर्भ न्यायालय के निर्णय को संशोधित करते हुए, दावेदार-भूमि मालिक ने दो अपीलों में ये दीवानी अपीलें की हैं।

2. हमने श्री गोपाल शंकरनारायणन, विद्वान वरिष्ठ को सुना है।

अपीलार्थी की ओर से उपस्थित अधिवक्ता; श्री सचिन पाटिल, प्रथम प्रतिवादी की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता-राज्य और श्री दीपक नारगोलकर, [2022] 18 एस. सी. आर.

दूसरे प्रतिवादी-लाभार्थी की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता। 3. अपीलार्थी कंपनी अधिनियम के तहत निगमित कंपनी है। इसने 136 किलोमीटर की दूरी पर स्थित लगभग 16000 एकड़ भूमि के विशाल क्षेत्र में एक बस्ती की स्थापना की है। पुणे से दूर। बस्ती का निकटतम रेलवे स्टेशन 36 किलोमीटर दूर स्थित भिगवान में है। वालचंदनगर टाउनशिप से दूर।

4. गन्ना और अन्य वस्तुओं के परिवहन के उद्देश्य से, अपीलार्थी ने 50 किलोमीटर की दूरी तय करते हुए ट्रॉली लाइनें बिछाई थीं। इसके अंदर

5. वर्ष 1967 में महाराष्ट्र सरकार ने भीमा (उज्जनी) सिंचाई परियोजना को मंजूरी दी। परियोजना के हिस्से के रूप में, उजानी में भीमा नदी पर लगभग डेढ़ किलोमीटर की ऊंचाई पर एक बांध का निर्माण प्रस्तावित किया गया था। पुणे शोलापुर राष्ट्रीय राजमार्ग पर हिंगनगांव पुल से ऊपर की ओर। बांध के निर्माण से पहले, एक सामान्य सर्वेक्षण किया गया था, जिससे पता चला कि ट्रॉली लाइन जलमग्न हो सकती है। इसलिए, ट्रॉली लाइन को मोड़ने की संभावना का पता लगाने के लिए सरकार के अधिकारियों और अपीलार्थी के प्रतिनिधियों के बीच पत्राचार और व्यक्तिगत चर्चाओं का दौर शुरू हुआ।

ट्रॉली लाइन को मोड़ना। लेकिन यह उत्तरदाताओं का मामला है कि अपीलार्थी ने तब तक ट्रॉली लाइन के माध्यम से परिवहन को छोड़ दिया था और सड़क परिवहन में बदल गया था। 7. जो भी हो, भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 की धारा 4 के तहत एक अधिसूचना 26.10.1972 पर प्रकाशित की गई थी। प्रस्ताव में वह भूमि शामिल थी जिस पर ट्रॉली लाइन का एक हिस्सा गुजरता था। ट्रॉली लाइन द्वारा कवर की गई भूमि का विस्तार जो जलमग्न होने की उम्मीद थी

6 हेक्टेयर 7 एकड़ मापा गया। चूंकि परियोजना के लिए अधिग्रहित कुल भूमि में अपीलार्थी की भूमि शामिल थी, जो विभिन्न गांवों में स्थित थी, इसलिए पुरस्कारों की एक श्रृंखला पारित की गई।

8. हमारे वर्तमान उद्देश्य के लिए, यह ध्यान दिया जा सकता है कि भूमि

अधिग्रहण अधिकारी ने 9.12.1981 पर एक पुरस्कार पारित किया। का दावा पुरस्कार पूछताछ में अपीलार्थी न केवल भूमि के बाजार मूल्य के लिए था, बल्कि इसके लिए भी थाः (i) नुकसान के लिए क्षतिपूर्ति; और (ii) ट्राली लाइन के अप्रचलित होने के कारण हानिकारक स्नेह के लिए क्षतिपूर्ति। अपीलार्थी के दावे में अपीलार्थी द्वारा असंपादित हिस्से के बेकार होने के कारण हुए नुकसान का दावा भी शामिल था।

9. उनके पुरस्कार दिनांक 9.12.1981 के अनुसार, भूमि अधिग्रहण अधिकारी

सम्मानित किया गयाः

भूमि के अधिग्रहित हिस्से के लिए Rs.15,329;

((i)

रु. 39032.94 तटबंध, रेल, बदमाशी, स्लीपर के लिए;

((ख)

(iii)

सी. डी. के लिए Rs.43,491.12 काम करता है;

(iv) रेल हटाने के लिए श्रम शुल्क के लिए Rs.12,754.17 और

स्टील स्लीपर्स; और

(v) सोलेटियम के लिए Rs.16,591.08।

10. वास्तव में, भूमि अधिग्रहण अधिकारी को कुल पुरस्कार दिया गया

1, 27, 198.31/- का मुआवजा और बिना अधिग्रहित हिस्से के लिए 251/- रुपये के दावे को खारिज कर दिया। 11. पुरस्कार से संतुष्ट नहीं होने पर, अपीलार्थी ने 12.01.1982 पर धारा 18 के तहत एक संदर्भ मांगा। यह जिला न्यायालय को भेजा गया था,

पुणे, जिसने इसे 1982 के भूमि अधिग्रहण संदर्भ संख्या 6 के रूप में फाइल में लिया।

12. संदर्भ न्यायालय के समक्ष, अपीलार्थी ने दावा किया

अधिग्रहित भूमि के लिए मुआवजे में वृद्धि। इसके अलावा, अपीलार्थी ने अलगाव के लिए मुआवजे और हानिकारक स्नेह के लिए मुआवजे का भी दावा किया। विभिन्न शीर्षकों के तहत दावे को संदर्भ न्यायालय द्वारा अपने पुरस्कार के पैराग्राफ 14 में संक्षेप में प्रस्तुत किया गया था और इसे आसानी से सराहना के लिए निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया गया हैः

प्रतिस्पर्धा के लिए दावे का सारांश

I. कुंभरगाँव गाँव में अधिग्रहण में भूमि

अधिग्रहण की गई भूमि

50,325-00

1

तटबंध

63,850-00

2

सी. डी. वर्क्स

68,200-00

3

4

पेड़।

360-00

1

,82,735-00

5

सोलेटियम @15 प्रतिशत

27,410-00

कुल

2,

10,145-00

गंभीर और चोटिल प्रभाव

II. सेवा

एक भूमि।

6,

03,800-00

बी में भूमि के मूल्य में कमी

8,

64,000-00

वालचंदनगर टाउनशिप

सी तटबंध, सी. डी. कार्य और भवन

18

,85,200-00

डी पेड़

27,000-00

कुल

33

,80,000-00

III. चोटिल प्रभाव

रेल स्लीपर्स आदि।

ई.

42,

45,000-00

एफ गर्डर्स (हटाएँ)

नील

टेलीफोन लाइन

16,000-00

जी.

रोलिंग स्टॉक्स

22,

17,600-00

एच.

आई.

परिवहन लागत में वृद्धि

80

,07,180-00

भिगवान यार्ड का पुनर्निर्माण

जे.

4,

72,100-00

आय का नुकसान (लाभ)

के.

35,

62,000-00

एल छंटनी मुआवजा

1

,00,000-00

1,86

,19,700-00

हानिकारक स्नेह के लिए कुल-वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड। वी. महाराष्ट्र राज्य और ए. एन. आर. [वी. रामसुब्रमण्यन, जे.]

गंभीरता और हानिकारक स्नेह के लिए कुल II + III

(Rs.33,80,000 + 1,86,19,700 = 2,19,99,700)

IV. कुल प्रतिस्पर्धा

2,10,145

-00

आई.

भूमि.

अलगाव

II.

33,80,000

-00

हानिकर स्नेह

III

1,86,19,700

-00

कुल

रुपये.

2,22,09,845-00

1,27,19

8-00

कम मुआवजा दिया जाता है

IV

द्वारा S.L.A.O नंबर 1, पुणे 9 तारीख को दिसंबर 1981

2,20,82,647

-00

वृद्धि की शुद्ध राशि

वी.

कुल मुआवजे पर ब्याज

VI

एल. ए. अधिनियम द्वारा भुगतान किया जाना है सरकार ने दावेदार को

13. अंततः 14.03.1990 दिनांकित एक निर्णय द्वारा, संदर्भ

आर. टी., (i) भूमि के अधिग्रहित हिस्से के लिए मुआवजे में वृद्धि

Rs.55,893.23; और (ii) के रूप में Rs.80,09,725 की राशि तय की

अलगाव और हानिकारक स्नेह के कारण मुआवजा।

14. इस तरह की वृद्धि और निर्धारण से व्यथित, राज्य

महाराष्ट्र ने 1991 की प्रथम अपील No.653 में एक अपील दायर की। संतुष्ट नहीं।

निर्धारित मात्रा में, अपीलार्थी ने प्रथम अपील में भी अपील दायर की

709 1991 का। दोनों अपीलों का निपटारा बॉम्बे उच्च न्यायालय की एक खंड पीठ द्वारा दिनांक 19.11.2008 के एक फैसले द्वारा किया गया था। इसके द्वारा

उच्च न्यायालय ने निम्नलिखित निर्णय दिए:

(i) अलगाव के लिए Rs.20,62,006/- का मुआवजा।

(असंपादित ट्रॉली लाइन) 30 प्रतिशत काम करने पर सोलेशियम के साथ देय

6, 18, 601.80 तक, इस प्रकार कुल Rs.26,80,607.80 तक;

(ii) हानिकारक स्नेह के लिए रु. 7,39,280/- का मुआवजा,

सोलेशियम के साथ 30 प्रतिशत पर देय

इस प्रकार, कुल रु. 2,21,784/- और [2022] 18 एस. सी. आर.

(iii) अधिग्रहित ट्रॉली के लिए 1,23,231.25 रुपये का मुआवजा।

Rs.36,969.37, इस प्रकार कुल रु। 1,60, 200.62 . उच्च न्यायालय ने यह भी अभिनिर्धारित किया कि दावेदार कंपनी (अपीलार्थी) हकदार होगी

धारा 28 के साथ-साथ 34 के तहत पूरी राशि पर ब्याज

मार्च-1976 से मुआवजे के साथ-साथ मुआवजे की राशि

जमा करने की तिथि।

15. यह पारित किए गए दिनांक 19.11.2008 के उपरोक्त निर्णय के खिलाफ है।

1991 की पहली अपील Nos.653 और 709 में कहा गया है कि दावेदार (भूमि मालिक) उपरोक्त अपीलों के साथ आया है। ऐसा प्रतीत होता है कि राज्य ने कोई अपील दायर नहीं की है।

16. जैसा कि उच्च न्यायालय द्वारा देखा गया है, संदर्भ का पुरस्कार

न्यायालय दो भागों में था। पहले भाग में ट्रॉली के संबंध में अलगाव और हानिकारक स्नेह के कारण मुआवजे के दावे पर चर्चा की गई थी 28 कि. मी. तक चलने वाली लाइन। भूमि के असंपादित हिस्से में जिसका परिमाप 60.38 हेक्टेयर है। पुरस्कार का दूसरा भाग इसके संबंध में था

ट्राली लाइन लगभग 7 किलोमीटर तक फैली हुई है। क्षेत्र में पानी भर गया। अंकगणित की बेहतर समझ के लिए, एक सारणी में दावे के विभिन्न शीर्ष, अपीलार्थी द्वारा दावा की गई राशि, संदर्भ न्यायालय द्वारा दी गई राशि और उच्च न्यायालय द्वारा मुआवजे में कटौती की गई राशि को प्रस्तुत करना उपयोगी होगाः

दावों के प्रमुख

राशि द्वारा प्रदत्त राशि

द्वारा प्रदत्त संदर्भ न्यायालय द्वारा दावा किया गया

अपीलार्थी

उच्च

न्यायालय

अलगाव

1,50,950

1,5

0,950

1 जमीन।

6,03,800

2 मूल्य में कमी

8,64,000

नील

नील

20,16,019

3 तटबंध,

19,
11,056

सी. डी

18,85,200

काम आदि।

4 पेड़।

27,000

नील

नील

हानिकर स्नेह

1 रेल स्लीपर्स आदि।

48,45,000

31,21,816

6,0
8,942

2 टेलीफोन लाइन

नील

नील

16,000

3 रोलिंग स्टॉक

17,79,884

नील

22,17,600

4 बढ़ाएँ।

80,07,180

8,00,718

नील

में

परिवहन लागत

1,3

0,338

1,30,338

5 पुनर्निर्माण

4,72,100

में से

भिगवान यार्ड

6 आमदनी में कमी

35,62,000

नील

नील

(लाभ)

10,000

नील

7 छंटनी

1,00,000

17. जैसा कि उपरोक्त सारणीकरण से देखा जा सकता है, अपीलार्थी को उच्च न्यायालय के समक्ष एक बड़ा झटका लगा, मुख्य रूप से तीन के तहत

दावों के प्रमुख, जो भूमि के असंपादित हिस्से में चलने वाली ट्रॉली लाइन के संबंध में अलगाव और हानिकारक स्नेह से संबंधित हैं। ये तीन आइटम हैं (i) रेल और स्लीपर; (ii) रोलिंग स्टॉक; और (iii) परिवहन लागत में वृद्धि। पुनरावृत्ति की कीमत पर, हम एक बार फिर एक सारणी में पेश करेंगे, अपीलार्थी द्वारा दावा की गई राशि, संदर्भ न्यायालय द्वारा दी गई राशि और इन तीन शीर्षों के तहत उच्च न्यायालय द्वारा पुरस्कार को कम करने की राशि, ताकि हम बेहतर ध्यान केंद्रित कर सकें।

द्वारा पुरस्कृत

सम्मानित

किया गया।

द्वारा

सिर

राशि

उच्च

न्यायालय

दावा किया गया

संदर्भ न्यायालय

रेल्स एंड स्लीपर्स

31,21,816

6,08,942

48,45,000

रोलिंग स्टॉक्स

22,17,600

17,79,884

नील

में

नील

बढ़ाएँ।

80,07,180

8,00,718

परिवहन लागत

5,702,418

कुल

1,50,69,780

6,08,942

18. जहाँ तक रेल और स्लीपर, जो अप्रचलित हो गए थे, का संबंध है, अपीलार्थी का दावा था कि उन्हें इस तथ्य को देखते हुए नहीं बेचा जा सकता था कि रेलवे ने ब्रॉड गेज पर स्विच कर लिया था। हालाँकि अपीलार्थी को रेल और स्लीपर को हटाने के लिए भारी पैसा खर्च करना पड़ा, लेकिन उन्हें केवल स्क्रैप के रूप में बेचा जाना था। के अनुसार

अपीलार्थी, सरकार ने एक नई लाइन के प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया और इसलिए वे रेल और स्लीपर के मूल्य की सीमा तक क्षतिपूर्ति के हकदार थे जो अप्रचलित हो गए थे।

19. संदर्भ न्यायालय ने वास्तव में पाया कि पूरा ट्रैक पूरी तरह से बेकार हो गया था और रेल और स्लीपर पूरी तरह से बेकार हो गए थे।

केवल स्क्रैप के रूप में बेचा जाना। हालाँकि अपीलार्थी ने श्री तालीम नाम के एक योग्य मूल्यांकनकर्ता से पूछताछ की, एक गवाह के रूप में उनके द्वारा किए गए नुकसान को दिखाने के लिए, संदर्भ न्यायालय पूरी तरह से उसके साक्ष्य के आधार पर नहीं जा सका, क्योंकि उसने स्वीकार किया कि उसे कोई व्यक्तिगत जानकारी नहीं थी, लेकिन अपीलार्थी द्वारा प्रदान की गई जानकारी के आधार पर। संदर्भ न्यायालय ने पाया कि ट्रॉली

लाइन वर्ष 1946 में रखी गई थी और मूल्यांकन वर्ष 1976 तक किया गया था। इसलिए, संदर्भ न्यायालय ने 35 प्रतिशत मूल्यह्रास लागू किया और 21,816 के आंकड़े पर पहुंचा।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

20. उच्च न्यायालय ने भूमि के असंपादित हिस्से में रेल और स्लीपर के संबंध में दिए गए मुआवजे को दरकिनार कर दिया, लेकिन भूमि के अधिग्रहित हिस्से के मुआवजे की पुष्टि इस आधार पर की कि अपीलार्थी ने वैकल्पिक ट्रॉली लाइन बिछाने के लिए प्रभावी कदम नहीं उठाए। उच्च न्यायालय ने अपीलार्थी द्वारा स्थापित मामले पर विश्वास नहीं किया कि सरकार वैकल्पिक ट्रॉली लाइन के लिए आवश्यक भूमि अधिग्रहण के लिए तात्कालिकता खंड के आह्वान की उनकी मांग के प्रति उत्तरदायी नहीं थी।

उच्च न्यायालय ने तुलनपत्र से पाया कि अपीलार्थी को सड़क परिवहन पर जाने के लिए मजबूर होने के कारण कोई नुकसान नहीं हुआ था। 21. जहाँ तक रोलिंग स्टॉक का संबंध है, संदर्भ न्यायालय ने पीडब्लू-13 के रूप में जांच किए गए एक योग्य मूल्यांकनकर्ता श्री कामत के साक्ष्य को स्वीकार कर लिया। राष्ट्रीय अनुप्रयुक्त आर्थिक अनुसंधान परिषद द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के आधार पर संदर्भ न्यायालय ने इंजनों का जीवनकाल 20 वर्ष और वैगनों का जीवनकाल 35 वर्ष लिया। इसके बाद

पीडब्लू-13 के साक्ष्य को स्वीकार करते हुए कि रोलिंग स्टॉक की अनुमानित लागत Rs.48,49,618/- होगी, संदर्भ न्यायालय ने एक आवेदन किया

अवशिष्ट जीवन और इंजनों और तीन वैगनों के कुल जीवन के संदर्भ में अंकगणितीय सूत्र और Rs.22,36,424.70 के रूप में मूल्यह्रास मूल्य पर पहुंचे। इस राशि से संदर्भ न्यायालय ने स्क्रैप मूल्य की कटौती की और मुआवजे पर पहुंचा

Rs.17,79,884/-।

22. हालांकि, उच्च न्यायालय ने श्री कामत (पीडब्लू-13) की रिपोर्ट को इस आधार पर खारिज कर दिया कि उन्होंने वर्ष 1983 के बाद ही मूल्यांकन शुरू किया और उनका मूल्यांकन 1986 की कीमतों पर आधारित था। उच्च न्यायालय ने यह भी पाया कि अपीलार्थी ने 14 किलोमीटर की लंबाई तक ट्रॉली लाइन के लिए रोलिंग स्टॉक का उपयोग करना जारी रखा। वर्ष 1983 तक और इसलिए, अपीलार्थी इस मामले में किसी भी मुआवजे का हकदार नहीं था।

23. "परिवहन लागत में वृद्धि" के संबंध में, संदर्भ न्यायालय ने पाया किः

कि अपीलार्थी को सबसे अधिक बंद करने के लिए मजबूर किया गया था

((i)

परिवहन का सुविधाजनक और किफायती साधन;

कि भले ही अपीलार्थी ने एक वैकल्पिक मार्ग का सहारा लिया हो

((ख)

ट्राली लाइन के लिए, यह 12 किलोमीटर लंबा होता, जिसमें रु। 1.5 करोड़;

((iii) कि सरकार तात्कालिकता का आह्वान नहीं कर सकती थी।

वैकल्पिक ट्रॉली लाइन के लिए वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड के रूप में भूमि अधिग्रहण के लिए खंड।

अधिग्रहण को सार्वजनिक उद्देश्य के लिए नहीं बल्कि कंपनी के लाभ के लिए माना जा सकता था।

((iv) कि अपीलार्थी विश्वसनीय के माध्यम से साबित करने में सक्षम था।

इस बात का प्रमाण है कि प्रति वर्ष 35,000 टन माल के परिवहन की लागत रु। 0. 20 प्रति किलोमीटर। रु. तक। 0. 80 प्रति किलोमीटर।

(v)

कि, इसलिए, अपीलार्थी को क्षतिपूर्ति दी जानी चाहिए

परिवहन लागत में वृद्धि।

24. संदर्भ न्यायालय ने अपीलार्थी के साथ सहमति व्यक्त की कि इस संबंध में अपीलार्थी के लिए कमाई का नुकसान <ID1,07,180/- था, लेकिन अपीलार्थी के दावे के मुकाबले केवल एक वर्ष के लिए 10 वर्ष की अवधि के लिए मुआवजा दिया। संदर्भ न्यायालय ने रु. 8,00,718/- की राशि का आदेश दिया।

25. उच्च न्यायालय ने द्वारा दी गई राशि को अलग कर दिया

इस शीर्ष के तहत संदर्भ न्यायालय इस आधार पर कि अपीलार्थी ने नहीं किया

परिवहन लागत में वृद्धि के कारण लाभ का कोई भी नुकसान उठाना पड़ता है, क्योंकि यह लाभ ग्राहकों को दिया जाता है। उच्च न्यायालय ने कहा कि इस अवधि के लिए बैलेंस शीट 1972-78 में कोई नुकसान नहीं दिखाया गया। उच्च न्यायालय ने इस धारणा पर विचार किया कि परिवहन लागत हमेशा माल की विनिर्माण लागत में शामिल होती है।

26. जिस तरह से उच्च न्यायालय ने संदर्भ न्यायालय के फैसले में हस्तक्षेप किया, उसके आलोक में श्री गोपाल ने तर्क दिया

अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील शंकरनारायणनः

कि अपीलार्थी को दोषी नहीं ठहराया जा सकता है

((i)

ट्राली लाइन बिछाने के लिए वैकल्पिक मार्ग और ट्राली लाइन बिछाने के लिए किसी अन्य भूमि के अधिग्रहण के लिए तत्काल खंड को लागू करने के लिए सरकार पर जोर नहीं देने के लिए, क्योंकि धारा 17 के प्रावधानों को किसी कंपनी के लाभ के लिए लागू नहीं किया जा सकता था;

((ख)

कि किसी भी मामले में एक वैकल्पिक ट्रॉली लाइन होगी मान लीजिए कि इसकी कीमत रु। 1.5 करोड़ और वही 12 कि. मी. होगा। मौजूदा लाइन से लंबी, जिसके परिणामस्वरूप एक

परिचालन लागत में वृद्धि;

(iii) कि अपीलार्थी ठोस साक्ष्य द्वारा यह साबित करने में सक्षम था कि सड़क मार्ग से परिवहन की लागत अधिक थी; [2022] 18 एस. सी. आर.

((iv) कि उच्च न्यायालय यह नोट करने में विफल रहा कि अपीलार्थी का लाभ रुपये से कम हो गया है। 96.07 लाख में 1975-76 से

रु. 40.80 लाख 1976-77 में;

कि न तो कोई दलील थी और न ही दिखाने के लिए सबूत

(v)

कि परिवहन लागत ग्राहकों पर डाल दी गई थी;

(vi) कि उच्च न्यायालय इस बात पर ध्यान देने में विफल रहा कि भूमि का अधिग्रहण जिस पर 6 किलोमीटर की दूरी तक ट्रॉली लाइन है। पारित, 28 किलोमीटर पर निवेश के लिए नेतृत्व किया। ट्राली लाइन में

अधूरे हिस्से को बेकार कर दिया जा रहा है;

(vii) कि लगभग 3 डीजल इंजन और 100 से अधिक वैगन थे

अधिग्रहण के कारण बेकार हो गया;

(viii) कि उच्च न्यायालय ने पीडब्लू-13 के साक्ष्य को गलत तरीके से पढ़ा

हालाँकि उन्होंने वर्ष 1986 तक कीमत ली;

(ix) कि सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद, अपीलकर्ता केवल कुछ इंजनों को बेच सकता था, क्योंकि इसके लिए कोई बाजार नहीं था।

उन्हें; और

(x)

कि, इसलिए, उच्च न्यायालय पूरी तरह से त्रुटि में था अपीलार्थी के दावे को अस्वीकार करना और कम करना

संदर्भ न्यायालय द्वारा प्रदत्त राशि।

27. जवाब में, श्री दीपक नारगोलकर द्वारा यह तर्क दिया जाता है कि अपीलार्थी ने ट्राली लाइन के बारे में दावे का एक बोगी स्थापित किया भूमि का असंपादित हिस्सा अनावश्यक होता जा रहा है और सितंबर 1972 में सड़क परिवहन में परिवर्तित होने के बाद, अपीलार्थी परिवहन लागत में कथित वृद्धि के लिए किसी भी मुआवजे का दावा करने का हकदार नहीं था। वजीर बनाम हरियाणा राज्य 1 में इस न्यायालय के निर्णय पर भरोसा करते हुए, श्री दीपक नारगोलकर ने तर्क दिया कि अधिनियम की धारा 23 (1) के तहत खंड "तीसरा" के संदर्भ में मुआवजे का अतिरिक्त घटक केवल तभी दिया जाना चाहिए जब बची हुई

भूमि का मूल्य गुणवत्ता के मामले में प्रभावी रूप से कम हो जाए। इसलिए, यह उनका तर्क है कि इस प्रकृति के मामलों में अलगाव शुल्क की अनुमति नहीं दी जा सकती है।

28. हमने प्रतिद्वंद्वी विवादों पर सावधानीपूर्वक विचार किया है। चूंकि विवाद अब केवल दावों के तीन शीर्षों तक ही सीमित है, अर्थात् (i) रेल और स्लीपर; (ii) रोलिंग स्टॉक; और (iii) परिवहन लागत में वृद्धि, हम उनसे वस्तु-वार निपटेंगे।

1 (2019) 13 एस. सी. सी. 101 अलचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड। वी. महाराष्ट्र और ए. एन. आर. का राज्य। [वी. रामसुब्रमण्यन, जे.]

अलगाव और हानिकारक स्नेह के लिए मुआवजे पर कानून

29. इससे पहले कि हम उपरोक्त दावे के तीन शीर्षों पर विचार करें

के आधार पर कानूनी सिद्धांतों पर ध्यान देना उपयोगी हो सकता है

इन दावों का परीक्षण किया जाना है।

30. भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 की धारा 23 और 24 में प्रावधान है -

क्रमशः मामलों के मुद्दे, अर्थात् (i) मुआवजे को कम करने में विचार किए जाने वाले मामले; और (ii) निर्धारण में उपेक्षित मामले।

इंसेशन। धारा 23 (1), जो केवल हमारे वर्तमान के लिए प्रासंगिक है।

ओसिस, निम्नलिखित रूप में निकाला जाता हैः

" 23. निर्धारण में विचार किए जाने वाले मामले

क्षतिपूर्ति-(1) क्षतिपूर्ति की राशि निर्धारित करने में

इस अधिनियम के तहत अधिग्रहित भूमि के लिए सम्मानित किया जाएगा, न्यायालय

ध्यान में रखें

बाजार-तिथि पर भूमि का मूल्य

सबसे पहले,

धारा 4, उप-धारा (1) के तहत अधिसूचना का प्रकाशन;

व्यक्ति को हुई क्षति

दूसरी बात,

इच्छुक, किसी भी खड़ी फसल के पेड़ों को लेने के कारण जो कलेक्टर के लेने के समय भूमि पर हो सकते हैं

उसका अधिकार;

द्वारा की गई क्षति (यदि कोई हो)

तीसरा,

रुचि रखने वाला व्यक्ति, उस समय

कलेक्टर द्वारा भूमि का कब्जा लेना, ऐसी भूमि को उससे अलग करने के कारण

अन्य भूमि;

द्वारा की गई क्षति (यदि कोई हो)

चौथा,

रुचि रखने वाला व्यक्ति, उस समय

अधिग्रहण के कारण भूमि का कब्जा लेने से कलेक्टर की अन्य संपत्ति, चल या अचल, किसी अन्य तरीके से, या उसकी

आय;

अधिग्रहण के परिणामस्वरूप

पाँचवाँ,

कलेक्टर द्वारा भूमि, इच्छुक व्यक्ति को अपना निवास या [2022] 18 एस. सी. आर. बदलने के लिए मजबूर किया जाता है।

व्यवसाय का स्थान, उचित खर्च

(यदि कोई हो) ऐसे परिवर्तन के लिए आकस्मिक; और

छठा,

धारा 6 के तहत घोषणा के प्रकाशन के समय और कलेक्टर के भूमि पर कब्जा करने के समय के बीच भूमि के लाभ में कमी के परिणामस्वरूप होने वाली वास्तविक क्षति (यदि कोई हो)।

31. सरल शब्दों में, धारा 23 (1) द्वारा कवर किए गए छह आइटम, जो

o निर्धारित करने में न्यायालय द्वारा विचार में लिया जाए

निम्नलिखित रूप में संक्षेपित किया जा सकता है:

के प्रकाशन की तारीख को भूमि का बाजार मूल्य

((i)

धारा 4 (1) के तहत अधिसूचना;

खड़ी फसलों या पेड़ों को नुकसान, जो ऊपर हैं

((ख)

कलेक्टर के कब्जा लेने के समय की भूमि;

((iii) ऐसी भूमि को अलग करने के कारण हुई क्षति

असंपादित भूमि;

((iv) अधिग्रहण के कारण हुई क्षति

किसी अन्य संपत्ति को प्रभावित करने वाली, चल या अचल,

इच्छुक व्यक्ति का अन्य तरीका या कमाई;

इच्छुक व्यक्ति द्वारा किए गए उचित खर्च,

(v)

अपना निवास या व्यवसाय का स्थान बदलने में, जब वह

अधिग्रहण के परिणामस्वरूप ऐसा करने के लिए मजबूर;

(vi) कमी के परिणामस्वरूप होने वाली वास्तविक क्षति

प्रकाशन के समय के बीच भूमि का लाभ

धारा 6 के तहत घोषणा और कलेक्टर का समय

कब्जा करना।

32. इन अपीलों में निर्धारण के लिए उत्पन्न होने वाले बिंदु घूमते हैं।

घ धारा 23 (1) के खंड "तृतीय" और "चतुर्थ"। ये पंक्तियाँ

'पृथक्करण' से संबंधित खंडों के रूप में आम बोलचाल में लाया गया

क्रमशः हानिकारक स्नेह '।

33. लेकिन धारा 23 (1) के खंड "तीसरा" और "चौथा" ऐसा नहीं कर सकते हैं।

पृथक-वास में। उन्हें खंड के साथ एक साथ पढ़ा जाना चाहिए जो इस प्रकार हैः

अलचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड। वी. महाराष्ट्र और ए. एन. आर. का राज्य। [वी. रामसुब्रमण्यन, जे.]

" 49. घर या भवन के हिस्से का अधिग्रहण -

(1) इस अधिनियम के प्रावधान किसी भी घर, कारखाने या कारखाने के केवल एक हिस्से को प्राप्त करने के उद्देश्य से लागू नहीं किए जाएंगे।

अन्य भवन, यदि मालिक चाहता है कि ऐसे पूरे घर, कारखाने या भवन का इस प्रकार अधिग्रहण किया जाए:

बशर्ते कि मालिक किसी भी समय कलेक्टर के समक्ष उपस्थित हो सकता है।

धारा 11 के तहत अपना पुरस्कार दिया है, लिखित नोटिस द्वारा, वापस ले लें

या अपनी व्यक्त इच्छा को संशोधित करें कि ऐसा पूरा घर,

इस प्रकार कारखाने या भवन का अधिग्रहण किया जाएगा:

इस धारा में, कलेक्टर इस तरह के निर्धारण का उल्लेख करेगा न्यायालय से प्रश्न करें और ऐसी भूमि का कब्जा न लें

जब तक प्रश्न निर्धारित नहीं हो जाता।

इस तरह के संदर्भ पर निर्णय लेने में न्यायालय को इस बात का ध्यान रखना होगा कि

सवाल यह है कि क्या लेने के लिए प्रस्तावित भूमि उचित है घर, कारखाने के पूर्ण और अप्रभावित उपयोग के लिए आवश्यक

या इमारत।

(2) यदि, धारा 23, उप-धारा (1) के तहत किसी दावे के मामले में, तीसरा, किसी इच्छुक व्यक्ति द्वारा, धारा को अलग करने के कारण

अपनी दूसरी भूमि से अधिग्रहित की जाने वाली भूमि, उपयुक्त सरकार की राय है कि दावा अनुचित या अत्यधिक है, वह कलेक्टर द्वारा अपना पुरस्कार देने से पहले किसी भी समय आदेश दें

उस पूरी भूमि का अधिग्रहण जिसकी भूमि पहले मांगी गई थी

अर्जित किया जाना एक भाग है।

(3) এতঽ পহিনে দেল গেল অন্তিম মামলামে, ধারা 6 সঁ 10 ক অন্তর্গত কোনো নব ঘোষণা আকি অন্য কার্যবাহীক আবশ্যকতা নহি হোয়ত, দুনু সম্মিলিত; মুদা কলেক্টর বিনা বিলম্ব উচিত সরকারক আদেশক প্রতি ব্যক্তিকেঁ প্রস্তুত করত।

इच्छुक हैं, और उसके बाद अपने पुरस्कार के लिए आगे बढ़ेंगे

धारा 11 "।

34. यह ध्यान दिया जा सकता है कि धारा 23 (1) का तीसरा खंड भूमि से संबंधित है, क्योंकि यह केवल अधिग्रहित भूमि के पृथक्करण और उसके परिणामस्वरूप हुए नुकसान के बारे में बताता है।

एनट्रास्ट, धारा 23 (1) का चौथा खंड नुकसान [2022] 18 एस. सी. आर. से संबंधित है।

(i) अपनी अन्य चल संपत्ति; (ii) अपनी अन्य अचल संपत्ति; और (iii) अपनी कमाई। दूसरे शब्दों में, कलेक्टर द्वारा भूमि पर कब्जा करने के समय जो हानिकारक रूप से प्रभावित होता है, वह या तो अचल संपत्ति या अन्य चल संपत्ति का असंपादित हिस्सा या यहां तक कि इच्छुक व्यक्ति की कमाई भी हो सकती है। 35. यह भी ध्यान दिया जा सकता है कि खंड चौथे में उपयोग की जाने वाली अभिव्यक्ति "आय" है, जबकि खंड छठे में उपयोग की जाने वाली अभिव्यक्ति "लाभ" है।

लेकिन खंड छठा केवल धारा 6 के तहत घोषणा के प्रकाशन के समय और कलेक्टर के कब्जा लेने के समय के बीच भूमि के लाभ को कम करने तक सीमित है।

36. धारा 49 पर आते हुए, यह दो आकस्मिकताओं से संबंधित है। वे हैं, (i) ऐसे मामले जहां जो अधिग्रहित करने की मांग की गई है वह केवल किसी घर, कारखाने या अन्य भवन का एक हिस्सा है; और (ii) ऐसे मामले जहां धारा 23 (1) के तीसरे खंड के तहत 'पृथक्करण' शीर्ष के तहत मुआवजे का दावा किया जाता है।

37. जहाँ तक पहली आकस्मिकता का संबंध है, वहाँ एक बार है

धारा 49 की उप-धारा (1) के तहत किसी भी घर, कारखाने या अन्य भवन के केवल एक हिस्से के अधिग्रहण के लिए, यदि मालिक चाहता है कि - ऐसा पूरा घर, कारखाना या भवन इस प्रकार अधिग्रहित किया जाएगा।

38. जहाँ तक दूसरी आकस्मिकता का संबंध है, उपयुक्त सरकार को पूरे अधिग्रहण का आदेश देने का विकल्प दिया गया है।

भूमि का, यदि उपयुक्त सरकार की राय है कि पृथक्करण मुआवजे का दावा अनुचित या अत्यधिक है। 39. धारा 49 की उप-धारा (1) के दायरे और उप-धारा (2) के दायरे के बीच का अंतर इस न्यायालय द्वारा इस मामले में सामने लाया गया था।

मेसर्स हरसूक दास बाल किशन दास बनाम। प्रथम भूमि अधिग्रहण कलेक्टर और अन्य 2 इस प्रकार हैं:

" 12. अधिनियम की धारा 49 (1) का उद्देश्य मालिक को देना है।

यह विकल्प कि क्या वह भाग प्राप्त करना चाहेगा। द. सरकार अधिनियम की धारा 49 (1) के तहत दूसरा हिस्सा तब तक नहीं ले सकती जब तक कि मालिक ऐसा न कहे। अधिनियम की धारा 49 (2) का अधिनियम की धारा 49 (1) से कोई लेना-देना नहीं है। अधिनियम की धारा 49 (2) सरकार को केवल वहीं विकल्प देती है जहां तीसरे के तहत दावा किया जाता है।

अधिनियम की धारा 23 (1) का खंड अत्यधिक है। संदर्भ

2 (1975) 2 एस. सी. सी. 256 वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड। वी. महाराष्ट्र राज्य और ए. एन. आर. [वी. रामसुब्रमण्यन, जे.]

अधिनियम की धारा 23 (1) का तीसरा खंड यह स्पष्ट करता है कि धारा 23 (1) के तीसरे खंड के तहत दावा अलगाव के लिए है। सरकार शेष के अधिग्रहण के ऐसे मामले में

अधिनियम की धारा 49 (2) के तहत भूमि का हिस्सा सरकारी खजाने के धन को बचाता है जो अन्यथा अलगाव के दावे का विषय होगा।

40. हाथ में मामले में, धारा 49 (1) के प्रावधानों का कोई अनुप्रयोग नहीं है। यह इस तथ्य के कारण है कि अपीलार्थी ने कभी नहीं चाहा कि

पूरा कारखाना सरकार द्वारा अधिग्रहित किया जाएगा। वास्तव में, अपीलार्थी के स्वामित्व वाली भूमि का कुल विस्तार लगभग 16000 एकड़ था, जिस पर एक बस्ती बनी थी। इसलिए, अपीलार्थी के लिए धारा 49 (1) का आह्वान करते हुए किसी भी विकल्प का प्रयोग करने का कोई अवसर नहीं था। किसी भी मामले में, अपीलार्थी ने वास्तव में सरकार से अधिग्रहण करने का अनुरोध किया था ट्राली लाइन को मोड़ने के लिए अन्य लोगों से जमीन लें। इसलिए, धारा 49 (1) का इस मामले में कोई अनुप्रयोग नहीं है।

41. धारा 49 (2) में भी कारण के लिए कोई आवेदन नहीं हो सकता है।

कि उपयुक्त सरकार ने उस पूरी भूमि का अधिग्रहण करने की मांग करना उचित नहीं समझा, जिस पर ट्रॉली लाइन का शेष हिस्सा मौजूद था, इस आधार पर कि पृथक्करण मुआवजे का दावा अनुचित या अत्यधिक था। इसलिए, हमारे लिए धारा 49 की उप-धारा (1) या (2) की बाधाओं के बिना धारा 23 (1) के तीसरे और चौथे खंड पर वापस जाना पर्याप्त है।

42. जैसा कि हमने पहले संकेत दिया है, खंड तीसरा कलेक्टर द्वारा भूमि पर कब्जा करने के समय, बिना अधिग्रहित भूमि से अधिग्रहित भूमि के विच्छेद के कारण, इच्छुक व्यक्ति को हुए नुकसान से संबंधित है। इसके विपरीत, धारा 23 (1) का चौथा खंड अधिग्रहण के कारण हुए नुकसान से संबंधित है, (i) अन्य चल संपत्ति; (ii) अन्य अचल संपत्ति; और/या (iii) इच्छुक व्यक्ति की कमाई। 43. धारा 23 (1) के तीसरे और चौथे खंड के तहत संदर्भ न्यायालय के समक्ष अपीलार्थी के दावे ने एक मिश्रण प्रस्तुत किया, जिसमें कुछ आइटम दूसरों के साथ अतिव्यापी थे। यह पैराग्राफ से देखा जा सकता है।

22 संदर्भ न्यायालय के अधिनिर्णय का, जहाँ अपीलार्थी का दावा

संदर्भ न्यायालय द्वारा निम्नलिखित निष्कर्ष निकाला गया हैः

" 22. दावेदार कंपनी की मुख्य शिकायत यह है कि विशेष भूमि अधिग्रहण अधिकारी ने दावेदार कंपनी [2022] 18 एस. सी. आर. को हुए नुकसान के लिए दावेदार के दावे पर बिल्कुल भी विचार नहीं किया है।

अलगाव और हानिकारक स्नेह के कारण। हालांकि प्रतिद्वंद्वी ने केवल 6 किलोमीटर यानी लगभग 20.74 हेक्टेयर का अधिग्रहण किया है।

ट्राली लाइन के तहत भूमि के इस अधिग्रहण ने लगभग 30 किलोमीटर यानी ट्राली लाइन के तहत भूमि के शेष हिस्से को पूरी तरह से बेकार कर दिया है। दूसरे शब्दों में, दावेदार कंपनी का तर्क है कि केवल 6 किलोमीटर के अधिग्रहण ने न केवल दावेदार कंपनी को अधिकार से वंचित कर दिया है।

ट्रॉली लाइन सुविधा का उपयोग, लेकिन इसने 30 किलोमीटर की ट्रॉली लाइन के शेष हिस्से, यानी 60.38 हेक्टेयर भूमि, रोलिंग स्टॉक, तीन डीजल इंजन, इमारतें, टेलीफोन लाइन और ट्रॉली लाइन से जुड़ी अन्य सभी वस्तुओं, जैसे कि सिविल कार्य, तटबंध, सी. डी. कार्य, पुलिया, पुल, पूरी तरह से अनावश्यक और अप्रचलित कर दिया है। दावे को दो भागों में विभाजित किया जा सकता है।

निम्नलिखित श्रेणियाँः

अर्जित राशि के संबंध में मुआवजे में वृद्धि

(i)

भूमि का हिस्सा; और

दावेदार को हुए नुकसान का मुआवजा

(ख)

निम्नलिखित शीर्ष के तहत अलगाव और हानिकारक स्नेह के कारण ट्रॉली लाइन के असंपादित हिस्से के संबंध में कंपनीः

लगभग 60.38 नापने वाली भूमि का गैर-अधिग्रहित हिस्सा

1)

हेक्टेयर।

2)

36 किलोमीटर की पूरी रेल पटरियों में रेल शामिल हैं,

स्लीपर, गर्डर आदि।

रोलिंग स्टॉक, विभिन्न प्रकार के वैगन, टैंकर आदि।

3)

डीजल इंजन तीन;

4)

टेलीफोन लाइन और टेलीफोन के खंभे, पेड़, कुएं आदि।

5)

तटबंध, सी. डी. कार्य, पुल, पुलिया भवन, लगभग 30 किलोमीटर का संचालन न होना; वालचंदनगर टाउनशिप के मूल्य में कमी, ट्रॉली लाइन सुविधा के बंद होने के कारण जो अब तक उक्त औद्योगिक परिसर के लिए उपलब्ध थी, के लिए परिवहन की अतिरिक्त लागत ट्राली लाइन परिवहन से सड़क परिवहन में बदलाव, सड़क परिवहन द्वारा लोडिंग और अनलोडिंग के ट्रांस-शिपमेंट के अनुरूप भिगवान स्टेशन पर यार्ड को फिर से बनाने की लागत; लगभग 52 वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड के लिए कुल छंटनी मुआवजा।

विशेष रूप से प्रशिक्षित और संचालन के लिए नियोजित व्यक्ति

ट्राली लाइन, जिसे मानवतावादी आधारों और आय के नुकसान पर दावेदार कंपनी द्वारा अवशोषित किया गया था।

44. ऊपर निकाले गए संदर्भ न्यायालय के अधिनिर्णय के पैराग्राफ 22 में इंगित दावे की दूसरी श्रेणी में ऐसे दावों का मिश्रण है जो धारा 23 (1) के तीसरे, चौथे और छठे खंड के तहत आ सकते हैं। लेकिन सौभाग्य से उनमें से कुछ दावों की अस्वीकृति पर विचार नहीं किया जाता है। अब अपीलार्थी द्वारा। हाथ में की गई अपीलों में, दावा केवल तीन वस्तुओं तक सीमित है, अर्थात् (i) रेल और स्लीपर का मूल्य; (ii) रोलिंग स्टॉक का मूल्य; और (iii) परिवहन लागत में वृद्धि। ये मदें केवल धारा 23 (1) के चौथे खंड के अंतर्गत आती हैं और वे तीसरे खंड के अंतर्गत नहीं आती हैं।

45. चौथे खंड के भीतर भी, इन अपीलों में हम (i) रेल और स्लीपर और रोलिंग स्टॉक जैसी चल संपत्ति; और (ii) परिवहन लागत में वृद्धि के कारण आय का नुकसान, के प्रति हानिकारक लगाव को लेकर चिंतित हैं। लेकिन दुर्भाग्य से अपीलार्थी ने जो किया वह था

परिवहन लागत में वृद्धि के लिए Rs.80,07,180/- की राशि और आय के नुकसान के लिए Rs.35,62,000/- की अलग राशि का दावा करें। यहाँ तक कि 'आय का नुकसान' शीर्षक के तहत भी, जो दावा किया गया था वह वास्तव में लाभ का नुकसान था। अपीलार्थी ने यह महसूस नहीं किया कि लाभ में कमी धारा 23 (1) के खंड छठे के तहत आती है और इस शीर्ष के तहत दावा धारा 6 के तहत घोषणा के प्रकाशन की तारीख और कलेक्टर के कब्जा करने के समय के बीच के समय तक सीमित है। नुकसानदेह।

आय के प्रति स्नेह खंड चौथे द्वारा कवर किया गया है और क़ानून ने (i) आय के प्रति हानिकारक स्नेह; और (ii) धारा 6 के तहत घोषणा के प्रकाशन के समय और कब्जा करने के समय के बीच लाभ में कमी के बीच अंतर किया है।

46. संदर्भ न्यायालय ने मुआवजे के दावे को खारिज कर दिया

शायद दावे के इस तरह के अतिव्यापी होने का एहसास होने के बाद कि अपीलार्थी ने वर्तमान अपीलों में अपने दावे को केवल हानिकारक स्नेह तक सीमित कर दिया है, (i) रेल और स्लीपर के लिए; (ii) रोलिंग स्टॉक के लिए; और (iii) परिवहन लागत में वृद्धि के कारण आय के लिए, जो सभी धारा 23 (1) के खंड चौथे के तहत आते हैं।

47. हानिकारक स्नेह के सवाल पर निर्णय लिए जाने वाले शुरुआती मामलों में से एक, कलकत्ता उच्च न्यायालय [2022] 18 एस. सी. आर. की खंड पीठ का निर्णय था।

आर. एच. वर्निकल और ओआरएस में न्यायालय। बनाम। भारत के लिए राज्य सचिव 3. उक्त मामला भूमि के अधिग्रहण से उत्पन्न हुआ जिसमें एक चाय बागान भी शामिल था। अधिग्रहण का उद्देश्य दार्जिलिंग के लेबोंग और पांडन गांवों में छावनी की राइफल रेंज का विस्तार करना था। चाय बागान के मालिकों द्वारा हानिकारक स्नेह का दावा इस आधार पर किया गया था कि जब राइफल रेंज में गोलीबारी का अभ्यास किया जाता था, उस समय उन्हें चाय बागान के बिना खरीदे हुए हिस्से में काम बंद करने के लिए मजबूर किया जाता था। दावे से निपटने के लिए, डॉस, जे. ने कहा, "इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि जब गोलीबारी चल रही हो और उसके परिणामस्वरूप बट्स के पीछे स्थित भूमि पर काम करना बेहद असुरक्षित है।

समय का नुकसान अनिवार्य रूप से खेती की लागत को बढ़ाना चाहिए।

इसलिए, डॉस, जे. ने कहा कि चाय बागान के मालिक 8 एकड़ चाय भूमि के हानिकारक स्नेह के लिए मुआवजे के हकदार हैं। छल्लों के पीछे। डॉस के विचार से सहमति व्यक्त करते हुए, जे. रिचर्डसन, जे. ने कहाः " ऐसा कहा जाता है कि राइफल रेंज बट्स के पीछे 8 एकड़ भूमि के काम में हस्तक्षेप करेगी और मुझे लगता है कि इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है। जब रेंज का उपयोग किया जा रहा हो तो जमीन पर कुली रखना सुरक्षित नहीं होगा। सरकार द्वारा एक तर्क दिया गया था कि अनुमानित चोट आकस्मिक थी और यह केवल सीमा के लापरवाही से उपयोग से उत्पन्न हो सकती है और यह कार्रवाई योग्य उपद्रव की श्रेणी में आती है। उक्त तर्क को खारिज करते हुए, रिचर्डसन, जे. ने राय दीः लेकिन यह स्पष्ट नहीं है कि चोट

जिस पर दावेदार विचार करेंगे, वह कार्रवाई योग्य होगा। उपद्रव। सरकार को इस भूमि का उपयोग राइफल रेंज के रूप में करने का अधिकार होगा और इसमें कोई संदेह नहीं है कि यह माना जा सकता है कि इसका उपयोग इस तरह किया जाएगा।

सबसे अधिक सावधानी और सावधानी के साथ। लेकिन फिर भी, कोई भी विवेकपूर्ण मालिक अपने कुलियों को बट्स के पीछे की जमीन पर नहीं रखता था।

गोलीबारी चल रही थी "।

48. बालम्मल बनाम मद्रास राज्य में, यह न्यायालय मद्रास शहर के प्रावधानों के तहत भूमि अधिग्रहण से संबंधित था।

सुधार न्यास अधिनियम, जिसकी धारा 71 न्यासी मंडल को सरकार की पूर्व मंजूरी के साथ भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 के प्रावधानों के तहत भूमि अधिग्रहण करने के लिए अधिकृत करती है। जब मुआवजे के निर्धारण से संबंधित विवाद अंततः पहले सामने आया इस न्यायालय में, भूमि मालिकों में से एक का तर्क था कि सिनेमा थिएटर के परिसर का एक हिस्सा अनिवार्य रूप से अधिग्रहित किया गया था और यह भूमि के मालिक को अतिरिक्त प्रदान करने की सुविधा से वंचित करता था।

3 2 3 इंड। कैस 562

4 एयर 1968 एससी 1425 वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड। वी. महाराष्ट्र राज्य और ए. एन. आर. [वी. रामसुब्रमण्यन, जे.]

रंगमंच के संरक्षकों को सुविधाएं और व्यवसाय का विस्तार करने के लिए भूमि पर निर्माण करने की भी सुविधा। में दावा किया गया था

धारा 23 (1) के तीसरे, चौथे और छठे खंडों पर वैकल्पिक। इन खंडों के तहत मुआवजे के लिए इच्छुक व्यक्ति की पात्रता के बारे में सैद्धांतिक रूप से सहमत होते हुए, इस न्यायालय ने उस मामले में दावे को इस आधार पर खारिज कर दिया कि कोई सबूत नहीं था।

पृथक्करण के कारण नुकसान या यह दिखाने के लिए कि शेष भूमि अधिग्रहण के कारण हानिकारक रूप से प्रभावित हुई थी या यह दिखाने के लिए कि मालिकों की कमाई प्रभावित हुई थी।

49. इसलिए, उपरोक्त कानूनी सिद्धांतों को ध्यान में रखते हुए, आइए अब हम इन अपीलों में अपीलार्थी के दावे पर विचार करें।

रेल्स एंड स्लीपर्स

50. अपीलार्थी का दावा था कि वालचंदनगर टाउनशिप

यह 36 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। मध्य रेलवे लाइन पर भिगवान रेलवे स्टेशन से और वालचंदनगर से भिगवान तक सीधा और तेजी से संपर्क प्रदान करने के उद्देश्य से, अपीलार्थी ने एक निजी टेलीफोन लाइन के साथ अपनी ट्रॉली लाइन प्रदान की थी।

परिवहन साइडिंग और अन्य सुविधाएं। ट्राली लाइन वर्ष 1946 में बिछाई गई थी। अपीलार्थी के अनुसार, इस ट्रॉली लाइन के माध्यम से 35,000 टन सामग्री का परिवहन किया जाता था जिसमें भारी मशीनरी शामिल थी। ट्राली लाइन का एक हिस्सा उजानी बांध के अप्रवाही जल में डूब गया और भूमि के असंपादित हिस्से में स्थित ट्राली लाइन का शेष हिस्सा बेकार हो गया था। अपीलार्थी के अनुसार, उन्हें करना था ट्रॉली लाइन से संबंधित सामग्री को हटाने और परिवहन के लिए रुपये खर्च करें। एक नई ट्रॉली लाइन बिछाने के लिए वैकल्पिक भूमि के अधिग्रहण का प्रस्ताव विभिन्न समस्याओं के कारण अमल में नहीं आया, जो अपीलार्थी के कारण नहीं था। किसी भी मामले में, इस तरह के अधिग्रहण की लागत अनुमानित रु। उस समय भी डेढ़ करोड़। रेल और स्लीपर 28 किलोमीटर की लंबाई तक ट्रॉली लाइन का हिस्सा हैं। इस प्रकार यह बेकार हो गया था। इसलिए, अपीलार्थी ने मुआवजे के लिए Rs.50,08,328/- की राशि का दावा किया।

रेल और स्लीपर के लिए।

51. उत्तरदाताओं ने इस दावे का इस आधार पर विरोध किया कि ट्राली लाइन वर्ष 1946 में परिवहन के उद्देश्य से बिछाई गई थी।

चीनी उद्योग से सामग्री और अपीलार्थी ने केवल 1956 से भारी मशीनरी का निर्माण शुरू किया। ट्राली लाइन वास्तव में एक संकीर्ण गेज लाइन थी, जिसकी चौड़ाई 2 फीट 6 इंच थी। इसलिए,

उत्तरदाताओं ने तर्क दिया कि [2022] 18 एस. सी. आर. के लिए कोई मुआवजा देय नहीं था।

52. संदर्भ न्यायालय के समक्ष, अपीलार्थी के मुख्य प्रशासनिक प्रबंधक, जो एक योग्य सिविल इंजीनियर थे, के रूप में जाँच की गई थी पीडब्लू-1, और नगर योजना के एक सेवानिवृत्त निदेशक को पीडब्लू 15 के रूप में जांचा गया था। इन दोनों गवाहों ने ट्रॉली लाइन बिछाने की अनुमानित लागत के बारे में हिंदुस्तान स्टील्स लिमिटेड द्वारा दिए गए उद्धरणों का उल्लेख किया। मूल्यह्रास और उस मूल्य की अनुमति देने के बाद जिसके लिए सामग्री बेची गई थी और परिवहन लागत को समायोजित करने के बाद, इन गवाहों ने लागत का अनुमान लगाया

Rs.50,08,288/- पर रेल और स्लीपर।

53. हालाँकि प्रत्यर्थियों ने एक श्री महाजन से पूछताछ की, जिन्होंने स्वतंत्र गणनाएँ भी प्रस्तुत कीं, लेकिन संदर्भ न्यायालय ने खारिज कर दिया

उनका साक्ष्य इस आधार पर कि यह विश्वास को प्रेरित नहीं करता था। दिलचस्प बात यह है कि संदर्भ न्यायालय ने दो चीजें कीं, अर्थात् (i) वह इस बात पर सहमत था कि श्री महाजन द्वारा अपनाई गई विधि या सूत्र उचित था और इसके द्वारा मान्यता प्राप्त थी।

मानक लेखकों ने और फिर भी उनके साक्ष्य को अस्वीकार कर दिया; और (ii) यह सरकारी प्लीडर की प्रस्तुतियों से सहमत था कि नगर योजना के सेवानिवृत्त निदेशक श्री तालीम के साक्ष्य पर भरोसा क्यों नहीं किया जाना चाहिए, लेकिन अंततः यह माना गया कि श्री तालीम के साक्ष्य को पूरी तरह से खारिज नहीं किया जा सकता है। इसके बाद, संदर्भ न्यायालय ने रेल और स्लीपर की अनुमानित लागत रु. 2,41,053/- प्रति किलोमीटर लेने के लिए आगे बढ़े। , और 35 प्रतिशत की मूल्यह्रास लागू की और रु. 1,56,650/- प्रति किलोमीटर के मूल्यह्रास पर पहुंचे। 35 किलोमीटर की दूरी की ट्रॉली लाइन के लिए इस दर को लागू करना।

और अपीलार्थी द्वारा प्राप्त वास्तविक स्क्रैप मूल्य को घटाने के बाद, संदर्भ न्यायालय Rs.31,21,816/- पर रेल और स्लीपर के लिए मुआवजे पर पहुंचा।

54. अपीलार्थी के साथ-साथ राज्य सरकार दोनों संदर्भ न्यायालय द्वारा इस प्रकार निर्धारित मुआवजे से व्यथित थे और

वे दोनों उच्च न्यायालय में अपील पर थे। उच्च न्यायालय ने कहा कि अपीलकर्ता 28 किलोमीटर की दूरी तक ट्रॉली लाइन में पड़े रेल और स्लीपर के लिए किसी भी मुआवजे का हकदार नहीं था। , क्योंकि 6 से 7 किलोमीटर की दूरी तक वैकल्पिक ट्रॉली लाइन बिछाने के लिए प्रभावी कदम नहीं उठाने के लिए अपीलार्थी की गलती थी, जो अप्रवाही जल में डूब गई। उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि किसी भी मामले में, अपीलार्थी को कोई नुकसान नहीं हुआ, जैसा कि वर्ष 1978 तक अभिलेख पर रखी गई तुलनपत्रों से स्पष्ट है। इस संबंध में उच्च न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष को उपयोगी रूप से निम्नानुसार निकाला जा सकता है:

1976 में बंद कर दिया गया, जैसा कि वर्ष 1978 तक अभिलेख पर रखी गई तुलनपत्रों से स्पष्ट था। परिवहन लागत में वृद्धि यानी ट्रकों द्वारा सड़क परिवहन की भरपाई विनिर्माण लागत में वृद्धि से हुई जो इस तथ्य से स्पष्ट है कि सड़क का सहारा लेने के बाद कंपनी को कोई नुकसान नहीं हुआ परिवहन। कंपनी ट्रॉली लाइन के बंद होने के कारण हानिकारक स्नेह के लिए प्रार्थना नहीं कर सकती थी और 28 किलोमीटर में फैले रेल और स्लीपर के लिए मुआवजे का दावा कर सकती थी। ट्रॉली लाइन से। हमें कोई औचित्य नहीं मिलता है कि कंपनी

इस मुआवजे की राशि के साथ जाने और दोगुना लाभ प्राप्त करने की अनुमति दी जानी चाहिए। यह वैकल्पिक ट्रॉली लाइन बिछाने के लिए इसकी निष्क्रियता के लिए एक प्रीमियम होगा।

55. 28 किलोमीटर की दूरी के लिए ट्रॉली लाइन के रेल और स्लीपर के संबंध में दावे को अस्वीकार करने के बाद। , ऊपर निकाले गए कारणों के आधार पर, उच्च न्यायालय ने 7 किलोमीटर की दूरी तक ट्रॉली लाइन में रेल और स्लीपर के लिए मुआवजा देने का आदेश दिया। जो अप्रवाही जल में डूब गया। यह क्षतिपूर्ति 7 किलोमीटर की दूरी तक ट्राली लाइन में रेल और स्लीपर के लिए देय है। जो अप्रवाही जल में डूब गया था, उसे संदर्भ न्यायालय द्वारा प्रति किलोमीटर रु. 1,56,650/- निर्धारित मूल्यह्रास लागत को स्वीकार करके तैयार किया गया था। 7 किलोमीटर की दूरी के लिए। , यह Rs.10,96,550/- तक काम किया। इस राशि से उच्च न्यायालय ने रुपये. 4,87,608/- के स्क्रैप मूल्य की कटौती की और इस शीर्षक के तहत देय मुआवजे पर पहुंचा।

56. लेकिन जैसा कि अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील श्री गोपाल शंकरनारायणन ने सही तर्क दिया, वैकल्पिक ट्रॉली लाइन बिछाने के लिए भूमि का अधिग्रहण एक आसान काम नहीं था, खासकर जब बहुत सारे भूमि मालिक थे। भूमि अधिग्रहण अधिनियम की धारा 17 के तहत तात्कालिकता खंड को लागू नहीं किया जा सकता था, क्योंकि अपीलार्थी एक

कंपनी।

2] 18 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

57. उच्च न्यायालय के तर्क में मौलिक दोष यह है कि उच्च न्यायालय ने माना कि 7 किलोमीटर भूमि को स्थानांतरित करने के लिए यह पर्याप्त था। ट्रॉली लाइन का अधिग्रहण किया गया था। यदि 7 कि. मी. की दूरी तक ट्रॉली लाइन है। , 35 किलोमीटर के कुल खंड में से। माना जाता है कि इसमें डूब गया बैकवाटर, पूरे खंड से संबंधित ट्रॉली लाइन स्वाभाविक रूप से अनावश्यक हो जाएगी। रेलवे लाइन सड़क की तरह नहीं है। सड़कें आसानी से विचलन ले सकती हैं, लेकिन रेलवे लाइनें नहीं। इसलिए, यदि ट्रॉली लाइन को स्थानांतरित करने के लिए भूमि का अधिग्रहण किया जाना था, तो यह 35 किलोमीटर के पूरे हिस्से के लिए होना चाहिए था। 28 कि. मी. बनाए रखना संभव नहीं है। ट्राली लाइन का उपयोग करें और शेष 7 कि. मी. को स्थानांतरित करें। अकेले फैलाएँ। इसलिए, हमारा विचार है कि उच्च न्यायालय ने इस शीर्षक के तहत संदर्भ न्यायालय के निष्कर्ष को उलटने में एक बड़ी गलती की है।

रोलिंग स्टॉक्स

58. अपीलार्थी का दावा था कि पूरी ट्रॉली लाइन बेकार होने के कारण, तीन डीजल इंजन, लगभग 100 चार पहिया वैगन, कुछ आठ पहिया वैगन और एक तरफा पुल बेकार हो गए और वे इन रोलिंग स्टॉक के मूल्य/उपयोगिता के नुकसान के लिए मुआवजे के हकदार हैं। अपीलार्थी ने इस शीर्ष के तहत दावे की मात्रा Rs.22,16,044/- निर्धारित की।

59. सरकार ने इस दावे का इस आधार पर विरोध किया कि अपीलार्थी को काफी पहले प्रस्तावित अधिग्रहण के बारे में सूचित किया गया था।

1967 और यह कि प्रारंभिक चरणों में एक वैकल्पिक ट्रॉली लाइन बिछाने के लिए झुकाव दिखाने के बाद, अपीलार्थी ने वर्ष 1974 में प्रस्ताव को छोड़ दिया और इसलिए, इस शीर्ष के तहत मुआवजे का दावा खारिज होने योग्य था।

60. अपीलार्थी ने एक औद्योगिक सलाहकार और एक

इस दावे के समर्थन में श्री कामत नाम से पंजीकृत मूल्यांकनकर्ता। रोलिंग स्टॉक के मूल्यांकन वाली उनकी रिपोर्ट प्रदर्शनी-93 के रूप में दाखिल की गई थी। इस गवाह ने गवाही दी कि अनुमान तैयार करने से पहले, उसने एक शहाजन इंजीनियर और सुयोग इलेक्ट्रिकल्स से उद्धरण प्राप्त किए। 61. यद्यपि प्रत्यर्थियों ने कार्यकारी अभियंता, यांत्रिक प्रभाग के साक्ष्य पर भरोसा किया, जिसकी डी. डब्ल्यू.-5 के रूप में जांच की गई, संदर्भ न्यायालय ने उनके साक्ष्य को इस आधार पर खारिज कर दिया कि यह कोई सहायता नहीं था। इस गवाह ने स्वीकार किया था कि उसे कभी भी किसी भी रेलवे वैगन या इंजन को महत्व देने का कोई अवसर नहीं मिला था।

62. मौखिक और दस्तावेजी साक्ष्य के आलोक में, संदर्भ न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि इंजनों का जीवनकाल वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड हो सकता है।

20 वर्ष के रूप में लिया जाता है और वैगनों का जीवन 35 वर्ष के रूप में लिया जा सकता है। एक सीधी रेखा सूत्र पर मूल्यह्रास को लागू करते हुए, संदर्भ न्यायालय यह रोलिंग स्टॉक के अवमूल्यन मूल्य पर Rs.22,36,424.70/- के रूप में आया। रुपये. 4,56,540/- के स्क्रैप मूल्य को घटाने के बाद, संदर्भ न्यायालय ने रोलिंग स्टॉक के लिए देय मुआवजे को निर्धारित किया

रु. 17,79, 884.70 / - .

63. उच्च न्यायालय ने साक्ष्य के पुनर्मूल्यांकन पर पाया कि अपीलकर्ता कंपनी ने न्यायालय के समक्ष पुस्तक मूल्य नहीं लाया।

64. यद्यपि अपीलार्थी की ओर से यह तर्क दिया गया है कि पीडब्लू-13 (श्री कामत) के साक्ष्य को उच्च न्यायालय द्वारा गलत तरीके से पढ़ा गया था और अच्छे रखरखाव के कारण रोलिंग स्टॉक का जीवनकाल बढ़ गया था, हमें नहीं लगता कि उच्च न्यायालय द्वारा लिया गया दृष्टिकोण पूरी तरह से रिकॉर्ड पर साक्ष्य के साथ तालमेल से बाहर था। उच्च न्यायालय ने वास्तव में श्री कामत (पीडब्लू-13) के साक्ष्य का एक हिस्सा निकाला है। उन्होंने स्पष्ट रूप से स्वीकार किया है कि हालांकि उन्होंने रिपोर्ट तैयार करने से पहले 1986 में संपत्ति रजिस्टर का निरीक्षण किया था, लेकिन उन्होंने अपनी रिपोर्ट में संपत्ति का बही मूल्य दर्ज नहीं किया था। उन्होंने स्पष्ट रूप से कहा कि "यह संभव है कि पुस्तक मूल्य में, तत्काल मामले में परिसंपत्तियों का मूल्य शून्य हो जाए।" 65. इसलिए, जहां तक रोलिंग स्टॉक का संबंध है, उच्च न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष में कोई अपवाद नहीं लिया जा सकता है।

परिवहन लागत में वृद्धि

66. सरल शब्दों में, अपीलार्थी का दावा था कि ट्रॉली लाइन के माध्यम से परिवहन की लागत रु। 0. 20 प्रति किलोमीटर। प्रति टन और

कि सड़क मार्ग से परिवहन की लागत रु। 0. 80 प्रति किलोमीटर। प्रति टन।

चूंकि ट्रॉली लाइन का एक हिस्सा अप्रवाही जल में डूब गया और इसके परिणामस्वरूप, ट्रॉली लाइन का पूरा हिस्सा अनुपयोगी हो गया, [2022] 18 एस. सी. आर.

कंपनी को सड़क परिवहन पर स्विच करना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप प्रति वर्ष रु. 8,00,718/- की लागत बढ़ गई। 10 के गुणक को लागू करते हुए, अपीलार्थी ने इस शीर्ष के तहत Rs.80,07,180/- के लिए दावा किया। 67. अपीलार्थी ने मुख्य प्रशासनिक प्रबंधक को पीडब्लू-1, योजना प्रबंधक को पीडब्लू-3 और कंपनी के परिवहन अनुभाग में क्लर्क के रूप में काम करने वाले व्यक्ति को पीडब्लू-6 के रूप में परीक्षण किया। कंपनी के मुख्य लेखाकार की जांच पीडब्लू-7 के रूप में की गई और एक व्यक्ति जो पुरोहित रोड लाइन्स के नाम और शैली के तहत सड़क परिवहन व्यवसाय कर रहा था, की जांच पीडब्लू-12 के रूप में की गई।

68. संदर्भ न्यायालय ने अपीलार्थी की ओर से प्रस्तुत साक्ष्य को स्वीकार कर लिया और इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि अपीलार्थी था

इस संबंध में कुल 10 वर्षों की अवधि के लिए अपीलार्थी के दावे को इस आधार पर खारिज कर दिया गया कि इस तरह के दावे की अनुमति देने का कोई आधार नहीं है - कुल 10 वर्ष की अवधि। इसलिए अपीलार्थी के दावे के विरुद्ध Rs.80,07,180/- (10 वर्षों के लिए लागत में वृद्धि) के लिए, संदर्भ न्यायालय ने केवल रु. 8,00,718/- (केवल एक वर्ष के लिए लागत में वृद्धि) का आदेश दिया।

69. उच्च न्यायालय ने संदर्भ न्यायालय के निष्कर्ष को इस संक्षिप्त आधार पर उलट दिया कि अपीलार्थी ने ऐसा नहीं दिखाया था कि

परिवहन लागत में वृद्धि के कारण लाभ का कोई नुकसान हुआ और 1972 से 1978 तक की तुलनपत्रों में भी लाभ के किसी नुकसान का खुलासा नहीं किया गया। इसलिए, उच्च न्यायालय ने राय दी कि परिवहन लागत में वृद्धि, भले ही कोई हो, ग्राहकों से ली गई कीमत में अवशोषित हो गई होगी और इस शीर्ष के तहत मुआवजे की अनुमति देने का कोई मामला नहीं है, यहां तक कि एक वर्ष के लिए भी, जब अपीलार्थी को लाभ का कोई नुकसान नहीं हुआ था। वास्तव में, अपीलार्थी ने लाभ के नुकसान के लिए 62,000/- की राशि के लिए अलग से दावा किया था, लेकिन इसे संदर्भ न्यायालय द्वारा खारिज कर दिया गया था। इसलिए, उच्च न्यायालय ने कहा कि संदर्भ न्यायालय कोई अनुमति नहीं दे सकता था

इस शीर्षक 'परिवहन लागत में वृद्धि' के तहत मुआवजा।

70. इस संबंध में उच्च न्यायालय के निष्कर्ष पर अपीलार्थी की आपत्तियाँ दो गुना हैं-अर्थात् (i) लाभ वास्तव में रु। 96.07 लाख 1975-76 से रु। 40.80 लाख 1976-77 में; और (ii)

कि अभिलेख पर किसी भी साक्ष्य के बिना उच्च न्यायालय ने यह अनुमान लगाया कि परिवहन लागत में वृद्धि निर्धारित नहीं थी और कंपनी द्वारा निर्मित माल के खरीदारों से वसूल की गई थी।

71. जहाँ तक पहली आपत्ति का संबंध है, हमें शुरुआत में यह इंगित करना चाहिए कि धारा 4 के तहत अधिग्रहण के लिए अधिसूचना थी

सरकारी राजपत्र में 26.10.1972 पर प्रकाशित। धारा 6 के तहत घोषणा सरकारी राजपत्र में 01.08.1974 पर प्रकाशित की गई थी। धारा 9 (1) और 9 (2) के तहत नोटिस सितंबर-1974 और फरवरी-1975 में प्रकाशित किए गए थे। हालाँकि सही तारीख जिस पर कब्ज़ा था किसी भी पक्ष द्वारा लिया गया उल्लेख नहीं है, अपीलार्थी ने अपने सारांश में कहा है कि सरकार ने 1976 में भूमि पर कब्जा कर लिया था।

72. अपीलार्थी ने हमारे सामने वर्ष 1975-76 और 1976-77 के लिए तुलनपत्र और लाभ और हानि खाते की प्रति प्रस्तुत की है।

इन तुलन-पत्रों और लाभ और हानि खातों से, यह चाहा जाता है

इस बात पर प्रकाश डाला कि अपीलार्थी ने रु। वर्ष के दौरान 96.07 लाख और यह कि लाभ घटकर रु। वर्ष के दौरान 40.83 लाख 1976-77। 73. यदि अपीलार्थी के इस दावे को सही माना जाता है, तो इसका मतलब यह होगा कि अपीलार्थी को लाभ में लगभग

उप-अनुबंध और प्रक्रिया शुल्कों में भी काफी गिरावट आई थी। इसलिए, अपीलार्थी का यह तर्क कि लाभ में कमी आई है, लाभ के संबंध में उच्च न्यायालय द्वारा निकाले गए प्रतिकूल निष्कर्ष के जवाब में एक बिंदु हो सकता है। लेकिन इसका उपयोग अपीलार्थी के मामले के समर्थन में नहीं किया जा सकता है कि परिवहन लागत में वृद्धि कम से कम आंशिक रूप से लाभ के कम मार्जिन के लिए जिम्मेदार है।

74. परिवहन लागत में वृद्धि का प्रभाव, माल के विक्रेता के लाभ मार्जिन पर, शर्तों और [2022] 18 एस. सी. आर. पर निर्भर करेगा।

अनुबंध की शर्तें। यह समुद्री परिवहन से लेकर रेल परिवहन से लेकर सड़क परिवहन से लेकर हवाई परिवहन तक भी भिन्न हो सकता है। यद्यपि पोत परिवहन अनुबंधों में एफ. ओ. बी. (बोर्ड पर निःशुल्क), सी. आई. एफ. (लागत, बीमा और माल ढुलाई) आदि जैसे मानक करार हैं, लेकिन रेल और सड़क अनुबंधों में ऐसे कोई मानक करार नहीं हैं। किसी भी मामले में, अपीलार्थी की ट्रॉली लाइन ने भिगवान तक केवल 35 किलोमीटर की दूरी तय की। अपीलार्थी द्वारा भिगवान से परिवहन की किसी विधि के माध्यम से अपने ग्राहकों को सामग्री की डिलीवरी की जानी थी। रिकॉर्ड में ऐसा कुछ भी नहीं है जो यह दर्शाता हो कि सामान हमेशा भिगवां से परे भारतीय रेलवे की माल गाड़ी रेलवे लाइन के माध्यम से सभी ग्राहकों को भेजा जाता था। यह दिखाने के लिए किसी भी सबूत के अभाव में कि ट्रॉली लाइन के एक हिस्से के डूबने के कारण परिवहन लागत में वृद्धि, हमेशा केवल अपीलार्थी द्वारा अवशोषित की जानी थी, लेकिन अनुबंध के विशिष्ट नियमों और शर्तों के कारण अपने ग्राहकों को नहीं दी जा सकती थी, संदर्भ न्यायालय इस संबंध में एक दावे को स्वीकार नहीं कर सकता था।

75. इसके अलावा 09.12.1981 पर पारित पुरस्कार में तथ्य का निष्कर्ष था जिस पर उच्च न्यायालय द्वारा ध्यान दिया गया था। प्रासंगिक

पुरस्कार का हिस्सा इस प्रकार हैः

" स्थानीय पूछताछ के अनुसार यह बताया गया है कि ट्रॉली लाइन का निर्माण कई साल पहले मुख्य रूप से वालचंदनगर में भारी मशीनरी लाने के लिए किया गया था। इस उद्देश्य को पूरा करने के बाद, वे कुछ समय के लिए माल की आवाजाही के लिए इसका उपयोग कर रहे थे। ट्रॉली लाइन पर माल ले जाने की प्रक्रिया गैर-आर्थिक हो गई। इसलिए उन्होंने सड़क और ट्रक यातायात का सहारा लिया जो त्वरित और संभवतः किफायती था। इस प्रकार पूरी ट्रॉली लाइन प्रासंगिक तिथि यानी 27-9-72 पर गैर-आर्थिक होने के कारण उपयोग में नहीं थी। इन परिस्थितियों में अलगाव और हानिकारक स्नेह के दावे को खारिज कर दिया गया है।

76. अतः परिवहन लागत में वृद्धि के लिए मुआवजे के दावे के संबंध में उच्च न्यायालय का निर्णय प्रकट होता है।

उचित होना चाहिए और इसलिए इसमें हस्तक्षेप नहीं किया जा सकता है।

निष्कर्ष

77. उपरोक्त चर्चा का परिणाम यह है कि किसी के प्रति हानिकारक स्नेह के लिए कोई भी मुआवजा देने से उच्च न्यायालय का इनकार

ऊपर बताए गए कारणों से चल संपत्ति के समूह, अर्थात् रोलिंग स्टॉक में कोई गलती नहीं पाई जा सकती है। इसी तरह, उच्च न्यायालय द्वारा परिवहन लागत में वृद्धि के लिए कोई भी मुआवजा देने से इनकार, जो वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड के अंतर्गत आता है।

"आय के प्रति हानिकारक स्नेह" की श्रेणी को भी दोष नहीं दिया जा सकता है।

28 कि. मी. की दूरी के लिए ट्राली लाइन बनाने वाली चल संपत्ति, अर्थात् रेल और स्लीपर के एक समूह के लिए अपीलकर्ता। , यह स्पष्ट रूप से टिकाऊ नहीं है, विशेष रूप से जब 7 किलोमीटर के हिस्से तक रेल और स्लीपर के लिए हानिकारक स्नेह के लिए मुआवजे का अनुदान दिया जाता है। बैकवाटर में डूबा हुआ, उच्च न्यायालय द्वारा बनाए रखा गया है। वास्तव में, राज्य 7 किलोमीटर की दूरी तक ट्राली लाइन के प्रति हानिकारक लगाव के लिए मुआवजे के अनुदान के खिलाफ अपील पर नहीं आया है, जो पीछे से डूब गई थी। पानी। यह विवाद में नहीं है कि अधिग्रहण के बाद 28 किलोमीटर की दूरी तक ट्रॉली लाइन का शेष हिस्सा बेकार हो गया है।

78. एक सवाल उठ सकता है कि क्या आय में वृद्धि के रूप में आय के नुकसान के दावे को अस्वीकार करने के लिए हमारे द्वारा दिया गया तर्क

रेल और स्लीपर के लिए भी मुआवजा, क्योंकि अपीलार्थी ने वर्ष 1972 में ही सड़क परिवहन की ओर रुख किया था। लेकिन हमारा जवाब होगा कि धारा 23 (1) का चौथा खंड एक महत्वपूर्ण वाक्यांश का उपयोग करता है। अर्थात्। , " उसकी अन्य संपत्ति, चल या अचल, किसी अन्य तरीके से, या उसकी कमाई को हानिकारक रूप से प्रभावित करना। इसलिए, संपत्ति के प्रति हानिकारक स्नेह, किसी अन्य तरीके से, एक अलग आधार पर खड़ा हो सकता है

कमाई के प्रति हानिकारक स्नेह। हालांकि लाभ के स्तर में गिरावट को 1975-76 से 1976-77 से जोड़ने के लिए रिकॉर्ड पर कोई सबूत नहीं है, परिवहन लागत में वृद्धि के साथ, यह दिखाने के लिए स्वीकार्य सबूत हैं कि अधिग्रहण के बाद चल संपत्ति बेकार हो गई। इसलिए, दोनों अलग-अलग आधार पर खड़े हैं।

79. इसलिए, अपीलों को आंशिक रूप से अनुमति दी जाती है, जिसमें उच्च न्यायालय द्वारा प्राप्त निष्कर्षों और निष्कर्षों के उस हिस्से को अलग रखा जाता है।

विवादित निर्णय (पैरा 22), जिसके द्वारा संदर्भ का पुरस्कार

रेल और स्लीपर के प्रति हानिकारक स्नेह के लिए मुआवजे से संबंधित अदालत को उच्च न्यायालय द्वारा उलट दिया गया था। परिणामस्वरूप, रेल और स्लीपर के लिए मुआवजे के लिए Rs.31,21,860/- की राशि प्रदान करने वाले संदर्भ न्यायालय के निर्णय को बहाल कर दिया जाएगा। अन्य सभी दावों के संबंध में, विवादित निर्णय में हस्तक्षेप नहीं किया जाता है।

80. अलग होने से पहले हम एक महत्वपूर्ण तथ्य को दर्ज करने के लिए बाध्य हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि बॉम्बे में उच्च न्यायालय के समक्ष पहली अपील दायर करने के समय, उत्तरदाताओं ने

17.07.1992 , पुरस्कार राशि रु. 2,72,25,680/- है। एक आदेश के आधार पर [2022] 18 एस. सी. आर.

बाद में पारित किया गया, अपीलार्थी ने स्पष्ट रूप से बैंक गारंटी प्रस्तुत करने के बाद उक्त राशि को वापस ले लिया। लेकिन दिनांक 19.11.2008 के विवादित फैसले द्वारा, बॉम्बे के उच्च न्यायालय ने उत्तरदाताओं की अपील को स्वीकार कर लिया और पुरस्कार राशि को कम कर दिया। जब विशेष अनुमति याचिकाएँ जिनमें से वर्तमान अपीलें उत्पन्न होती हैं, प्रवेश के लिए सामने आईं, इस न्यायालय ने 16.03.2009 दिनांकित एक आदेश पारित किया जो इस प्रकार हैः

" नोटिस जारी करें।

यदि याचिकाकर्ता ने पहले से निकाली गई राशि के संबंध में कोई बैंक गारंटी प्रस्तुत की है, तो याचिकाकर्ता द्वारा इस मामले के निपटारे तक बैंक गारंटी की वैधता बढ़ाने के अधीन प्रतिवादी द्वारा गारंटी के प्रवर्तन पर अंतरिम रोक होगी।

हम आशा करते हैं कि इस न्यायालय के दिनांक 16.03.2009 के उपरोक्त आदेश के अनुसार बैंक गारंटी को जीवित रखा जाएगा। अब जब का फैसला

बंबई उच्च न्यायालय को हमारे द्वारा संशोधित किया गया है, अपीलार्थी इस निर्णय के आधार पर उतनी राशि अपने पास रखने का हकदार होगा, जितनी वह पाने का हकदार होगा और अपीलार्थी चार सप्ताह के भीतर उत्तरदाताओं को अतिरिक्त राशि का भुगतान करेगा। यदि अपीलार्थी द्वारा दी गई बैंक गारंटी जीवित है, तो भूमि अधिग्रहण अधिकारी नई गारंटी तैयार कर सकता है।

गणना करें और बैंक गारंटी को केवल इस हद तक लागू करें कि

अस्वीकृत भाग। लागत के लिए कोई आदेश नहीं होगा।

अपीलों को

आंशिक रूप से अनुमति दी गई।

निधि जैन और अमरेंद्र कुमार

(सहायकः अदनान खान, एलसीआरए)