

(इंग्रजीमध्ये टंकलिखित केलेल्या न्यायनिर्णयाचा मराठी अनुवाद)

[२०२२] १८ एस. सी. आर

वालचंदनगर इंडस्ट्रीज लिमिटेड.

विरुद्ध

महाराष्ट्र राज्य आणि इतर

(दिवाणी अपील क्रमांक २६७१-२६७२/२०१६)

फेब्रुवारी ०४, २०२२

[न्यायमूर्ती हेमंत गुप्ता आणि न्यायमूर्ती व्ही. रामसुब्रमणियन,]

भूमि संपादन कायदा, १८९४: ४, ६, १७, १८, २३, २४-भूमि संपादन-कलम २३ च्या अनुक्रमे 'विभाजन' आणि 'नुकसानकारक परिणाम' संबंधित 'तिस-या' आणि 'चौथ्या' उपबंधाच्या अंतर्गत नुकसानभरपाईचे निर्धारण-तथ्यांच्या आधारे, अपीलकर्ता-जमीन मालकाने रेल्वे स्थानकापासून ३६ कि. मी. अंतरावर वसाहत स्थापन केली. दोन बिंदूना थेट आणि जलद जोडणीसाठी, अपीलकर्त्याने १९४६ साली स्वतःचा ट्रॉली मार्ग प्रदान केला, ज्यामध्ये ३५,००० टन जड सामग्रीची वाहतूक केली जात होती- त्या मार्गाचा काही भाग उजनी धरण प्रकल्पाच्या पाणलोट क्षेत्रात बुडाला आणि संपादित न केलेल्या जमिनीच्या भागात असलेल्या ट्रॉली मार्गाचा उर्वरित भाग

निरुपयोगी झाला होता-भूमि संपादन अधिकाऱ्याने एकूण १,२७,१९८.३१/- रुपयांची नुकसान भरपाई दिली, १९८.३१ - आणि संपादित न झालेल्या भागासाठीचा दावा फेटाळला-संदर्भित न्यायालयाने जमिनीच्या संपादित भागाची भरपाई वाढवली आणि विभाजन आणि नुकसानकारक परिणाममुळे निश्चित नुकसानभरपाई दिली-तथापि, उच्च न्यायालयाने संदर्भ न्यायालयाच्या निर्णयात हस्तक्षेप केला-अपीलावर असे म्हटले जाते: रेल आणि स्लीपर, रोलिंग स्टॉक आणि वाहतूक खर्चातील वाढ यांच्याशी संबंधित दाव्यांमध्ये, रोलिंग स्टॉक या चल मालमत्तेच्या एका संचाला नुकसानकारक परिणामाची कोणतीही भरपाई देण्यास उच्च न्यायालयाचा नकार यात दोष आढळू शकत नाही-वाहतूक खर्चात वाढ केल्याबद्दल कोणतीही भरपाई देण्यास उच्च न्यायालयाने नकार दिला, जो 'कमाईसाठी नुकसानकारक परिणाम' या श्रेणीत येतो- तथापि, अपीलकर्त्याने २८ किलोमीटर अंतरावर ट्रॉली लाइन तयार करणाऱ्या रेल आणि स्लीपर या चल मालमत्तेच्या एका संचाला दिलेल्या नुकसानकारक परिणामासाठी भरपाई देण्यास उच्च न्यायालयाने नकार दिला. विशेषतः जेव्हा रेल्वे आणि स्लीपरला नुकसानकारक परिणामासाठी नुकसान भरपाई देण्यास उच्च न्यायालयाने नकार दिला. २३ (१), एक महत्त्वपूर्ण वाक्यांश वापरतो, "त्याच्या इतर चल किंवा स्थावर मालमत्तेवर, इतर कोणत्याही प्रकारे, किंवा त्याच्या कमाईवर नुकसानकारक परिणाम करणारा"- अशा प्रकारे, मालमत्तेबद्दलचे नुकसानकारक परिणाम, इतर कोणत्याही प्रकारे, कमाईबद्दलच्या नुकसानाच्या परिणामापेक्षा वेगळ्या

पायावर उभे राहू शकते- जरी १९७५-७६ पासून १९७६-७७ पर्यंतच्या नफ्याच्या पातळीतील घसरणीचा, वाहतूक खर्चातील वाढीशी संबंध जोडण्यासाठी कोणत्याही पुराव्याची नोंद असली तरी, हे दर्शविण्यासाठी स्वीकार्य पुरावा आहे की संपादनानंतर चल मालमत्ता निरुपयोगी झाली-अशा प्रकारे, उच्च न्यायालयाने ज्या निष्कर्षावर रेल्वे आणि स्लीपर्सच्या हानीकारक नुकसानभरपाईशी संबंधित संदर्भ न्यायालयाचा निर्णय, उच्च न्यायालयाने उलटवला होता, तो बाजूला ठेवला आहे-

अपीलांना अंशतः परवानगी देताना, न्यायालयाने असे म्हटले की,

१.१ उदाहरणार्थ, संदर्भ न्यायालय, अपीलकर्त्याचे मुख्य प्रशासकीय व्यवस्थापक, जे एक पात्र नागरी अभियंता होते, त्यांची सरकारी साक्षीदार -१ म्हणून तपासणी करण्यात आली आणि नगरनियोजनाचे निवृत्त संचालक यांची सरकारी साक्षीदार- १५ म्हणून तपासणी करण्यात आली. या दोन्ही साक्षीदारांनी ट्रॉली लाईन टाकण्याच्या अंदाजित खर्चासाठी हिंदुस्तान स्टील्स लिमिटेडने दिलेल्या उल्लेखांचा संदर्भ दिला. घसरणीला परवानगी दिल्यानंतर आणि ज्या मूल्यासाठी साहित्य विकले गेले होते आणि वाहतूक खर्च समायोजित केल्यानंतर, या साक्षीदारांनी रुळांच्या किंमतीचा अंदाज रुपये ५०,०८,२८८/- असा लावला. प्रतिवादींनी श्री. महाजन या व्यक्तीची चौकशी केली, ज्यांनी स्वतंत्र हिशोब सादर केले, तरी संदर्भ न्यायालयाने त्यांचा

पुरावा,विश्वासास पात्र होत नाही या कारणावरून फेटाळला. विशेष म्हणजे संदर्भ न्यायालयाने दोन गोष्टी केल्या, म्हणजे (१) महाजन यांनी स्वीकारलेली कालनिर्णयी पथ विश्लेषण किंवा सूत्र योग्य होते आणि प्रमाणित लेखकांनी मान्य केले होते असे मान्य केले आणि तरीही त्यांचे पुरावे नाकारले; आणि (२) नगररचनेचे निवृत्त संचालक श्री. तालिम यांच्या पुराव्यावर अवलंबून का राहू नये या सरकारी याचिकाकर्त्याच्या निवेदनाशी ते सहमत झाले, परंतु अखेरीस श्री तालिम यांचे पुरावे पूर्णपणे टाकून दिले जाऊ शकत नाहीत असे मत मांडले. त्यानंतर, संदर्भ न्यायालयाने रुळ आणि स्लीपर्सची अंदाजे किंमत प्रति किलोमीटर रु. २,४१,०५३/- म्हणून घेतली आणि ३५ टक्के घसारा लागू केला आणि प्रति किलोमीटर रु. १,५६,६५०-या घसरणीच्या मूल्यावर पोहोचले. ३५ कि. मी. अंतराच्या ट्रॉली लाईनसाठी हा दर लागू करून आणि अपीलकर्त्याला मिळालेले वास्तविक मोड मूल्य वजा केल्यानंतर, संदर्भ न्यायालय रेल्वे आणि स्लीपर्सवर ३१,२१,८१६/- इतक्या नुकसानभरपाईच्या रकमेवर पोहोचले. [परिच्छेद ५२ आणि ५३] [८५२-बी-एफ]

१. २ उच्च न्यायालयाने असे म्हटले की, २८ कि. मी. अंतरावर ट्रॉली लाईनमध्ये पडलेल्या रुळ आणि स्लीपर्ससाठी अपीलकर्त्याला कोणत्याही नुकसानभरपाईचा हक्क नाही, कारण ६ ते ७ कि. मी. अंतरावर पर्यायी ट्रॉली

लाईन टाकण्यासाठी प्रभावी पावले उचलणे हा अपीलकर्त्याचा दोष होता. उच्च न्यायालयाने असे म्हटले की कोणत्याही परिस्थितीत, अपीलकर्त्याला कोणतेही नुकसान झाले नाही, जे १९७८ सालापर्यंत नोंदवलेल्या ताळेबंदांवरून स्पष्ट होते. २८ कि. मी. अंतराच्या ट्रॉली मार्गाच्या रुळ आणि स्लीपरसंबंधीचा दावा फेटाळल्यानंतर, वर काढलेल्या कारणांच्या आधारे, उच्च न्यायालयाने ट्राली मार्गावरील ७ कि. मी. अंतराच्या रुळ आणि स्लीपरसाठी नुकसान भरपाई देण्यास सुरुवात केली. [परिच्छेद ५४ आणि ५५] [८५२-जी-एच; ८५३-ई]

१.३ पर्यायी ट्रॉली मार्ग टाकण्यासाठी जमीन संपादित करणे सोपे काम नव्हते, विशेषतः जेव्हा तेथे बरेच जमीन मालक होते. अपीलकर्ता ही कंपनी असल्याने भूमि संपादन कायद्याच्या कलम १७ अंतर्गत तातडीची तरतूद लागू केली जाऊ शकली नसती. उच्च न्यायालयाच्या युक्तिवादातील मूलभूत दोष असा आहे की, ७ कि. मी. ट्राली मार्ग स्थलांतरीत करण्यासाठी जमीन अधिग्रहित केली गेली तर ते पुरेसे आहे असे उच्च न्यायालयाने गृहीत धरले. एकूण ३५ कि. मी. पैकी ७ कि. मी. अंतरावरील ट्रॉली मार्ग पाणलोटक्षेत्रात गेला तर संपूर्ण मार्गाशी संबंधित ट्रॉली मार्ग नैसर्गिकरित्या अनावश्यक होईल. रेल्वे मार्ग हा रस्त्यासारखा नाही. रस्ते सहजपणे अपमार्गण करू शकतात, परंतु रेल्वे मार्गावर नाही. त्यामुळे, जर ट्रॉली मार्ग स्थलांतरित करण्यासाठी जमीन

संपादित करावी लागली असती, तर ती ३५ किलोमीटरच्या संपूर्ण पट्ट्यासाठी असायला हवी होती. २८ कि. मी. चा ट्रॉली मार्ग राखून ठेवणे आणि उर्वरित ७ कि. मी. चा मार्ग एकट्याने स्थलांतरित करणे शक्य नाही. या शीर्षकाखालील संदर्भ न्यायालयाचा निकाल उलटवण्यात उच्च न्यायालयाने मोठी चूक केली. [परिच्छेद ५६ आणि ५७] [८५३-जी-एच; ८५४-ए-सी]

१.४ मौखिक आणि कागदोपत्री पुराव्यांच्या प्रकाशात, संदर्भ न्यायालय या निष्कर्षावर पोहोचले की लोकोमोटिव्ह्जचे आयुष्य २० वर्षे आणि वॅगनचे आयुष्य ३५ वर्षे म्हणून घेतले जाऊ शकते. सरळ रेषेच्या सूत्रावर घसारा लागू करून, संदर्भ न्यायालय रोलिंग स्टॉकच्या घसरणीच्या मूल्यावर रुपये २२,३६,४२४.७० म्हणून पोहोचले. मूळ मूल्य रु. ४,५६,५४० वजा केल्यानंतर, संदर्भ न्यायालयाने रोलिंग स्टॉकसाठी देय भरपाई रु. १७, ७९, ८८४.७०/- इतकी ठरवली उच्च न्यायालयाने पुराव्याचे पुन्हा अधिमूल्यन केल्यावर असे आढळून आले की, अपीलकर्ता कंपनीने रोलिंग स्टॉकचे पुस्तकी मूल्य न्यायालयासमोर आणले नाही. परंतु सरकारी साक्षीदार - १३ म्हणून तपासलेल्या तज्ज्ञ साक्षीदार कामत यांनी उलटतपासणीदरम्यान कबूल केले की १९८६ या वर्षाशी संबंधित अपीलकर्त्याने ठेवलेल्या मालमत्ता नोंदणीनुसार रोलिंग स्टॉकचे मूल्य जवळजवळ शून्य होते. रोलिंग स्टॉक स्कॅप म्हणून

विकून कंपनीने प्रत्यक्षात रु. ४,५६,५४०/-ची कमाई केली होती. शिवाय, उच्च न्यायालयाला अभिलेखातील पुराव्यांवरून असे आढळून आले की कंपनीच्या आवारात १४ कि. मी. अंतरावर असलेली ट्रॉली लाईन १९८३ सालापर्यंत कार्यरत होती. हा एक स्पष्ट संकेत होता की, रोलिंग स्टॉक किमान १९८३ सालापर्यंत वापरला जात होता. त्यामुळे, उच्च न्यायालयाने रोलिंग स्टॉकच्या संदर्भात संदर्भ न्यायालयाने दिलेले नुकसानभरपाईचे अनुदान उलटवले. [परिच्छेद ६२ आणि ६३] [८५४-एच; ८५५-ए-डी]

१. ५ सरकारी साक्षीदार - १३ (श्री कामत) यांच्या पुराव्याचा उच्च न्यायालयाने चुकीचा अभ्यास केला होता आणि चांगल्या देखभालीमुळे रोलिंग स्टॉकचे आयुष्य वाढले होते, असा युक्तिवाद अपीलकर्त्याच्या वतीने केला जात असला तरी, उच्च न्यायालयाने घेतलेला दृष्टिकोन नोंदवलेल्या पुराव्यांशी पूर्णपणे सुसंगत नव्हता असे आम्हाला वाटत नाही. उच्च न्यायालयाने प्रत्यक्षात श्री कामत (सरकारी साक्षीदार -१३) यांच्या पुराव्याचा एक भाग काढला आहे. त्यांनी स्पष्टपणे कबूल केले आहे की अहवाल तयार करण्यापूर्वी त्यांनी १९८६ मध्ये मालमत्ता नोंदणीची तपासणी केली असली तरी त्यांनी त्यांच्या अहवालात मालमत्तेचे पुस्तक मूल्य नोंदवले नाही. त्यांनी स्पष्टपणे सांगितले की "हे शक्य आहे की मालमत्तेचे पुस्तकी मूल्य तात्काळ प्रकरणात शून्य होऊ शकते".

त्यामुळे उच्च न्यायालयाने नोंदवलेल्या निष्कर्षाला रोलिंग स्टॉकच्या बाबतीत कोणताही अपवाद घेता येणार नाही. [परिच्छेद ६४ आणि ६५] [८५५-ई-जी]

१.६ संदर्भ न्यायालयाने अपीलकर्त्याच्या बाजूने सादर केलेला पुरावा स्वीकारला आणि असा निष्कर्ष काढला की, अपीलकर्ता ट्रॉली लाईनद्वारे दर वर्षी सुमारे ३५,००० टन वस्तूंची वाहतूक करत होता. ०. २० प्रति टन प्रति किलोमीटर आणि त्याच प्रमाणात सामग्रीसाठी रस्ते वाहतुकीचा खर्च रु. ०.८० प्रति किमी. प्रति टन. अशा प्रकारे संदर्भ न्यायालयाने वाहतुकीच्या खर्चात वार्षिक रु. ८,००,७१८-इतकी वाढ केली. तथापि, संदर्भ न्यायालयाने या संदर्भात अपीलकर्त्याचा दावा एकूण १० वर्षांच्या कालावधीसाठी फेटाळला, कारण अशा दाव्याला एकूण १० वर्षांच्या कालावधीसाठी परवानगी देण्यास कोणताही आधार नाही. त्यामुळे अपीलकर्त्याच्या दाव्याच्या विरुद्ध, रुपये ८०,०७,१८०/- (१० वर्षांसाठी खर्चात वाढ), संदर्भ न्यायालयाने केवळ रु. ८,००,७१८-(केवळ एका वर्षासाठी खर्चात वाढ) असा निकाल दिला. वाहतूक खर्चात वाढ झाल्यामुळे अपीलकर्त्याला नफ्याचे कोणतेही नुकसान झाल्याचे दिसून आले नाही आणि १९७२ ते १९७८ या वर्षांसाठीच्या ताळेबंदांमध्येही नफ्याचे कोणतेही नुकसान उघड झाले नाही, या छोट्या आधारावर उच्च न्यायालयाने संदर्भ न्यायालयाचा निष्कर्ष उलटवला. त्यामुळे, उच्च

न्यायालयाने असे मत व्यक्त केले की, वाहतूक खर्चातील वाढ, जरी काही असली तरी, ग्राहकांना आकारल्या जाणाऱ्या किंमतीत समाविष्ट केली गेली असती आणि अपीलकर्त्याला नफ्याचे कोणतेही नुकसान झाले नसले तरी एक वर्षासाठीही या शीर्षकाखाली नुकसानभरपाई देण्यास परवानगी देण्याचा कोणताही मुद्दा नव्हता. खरे तर, अपीलकर्त्याने नफ्याच्या तोट्याच्या रुपये ३५,६२,०००/- च्या रकमेसाठी स्वतंत्रपणे दावा केला होता, परंतु संदर्भ न्यायालयाने तो फेटाळला होता. त्यामुळे, 'वाहतूक खर्चात वाढ' या शीर्षकाखाली संदर्भ न्यायालयाला कोणतीही नुकसान भरपाई मिळू शकत नाही, असे उच्च न्यायालयाने म्हटले. [परिच्छेद ६८ आणि ६९] [८५६-सी-जी]

१.७ अपीलकर्त्याने १९७५-७६ आणि १९७६-७७ या वर्षासाठीच्या ताळेबंदांची आणि नफा आणि तोटा खात्याची प्रत आमच्यासमोर सादर केली आहे. या ताळेबंदांमधून आणि नफा आणि तोटा खात्यांमधून, हे अधोरेखित करण्याचा प्रयत्न केला जातो की, अपीलकर्त्याने रु. वर्षभरात 96.07 लाख आणि नफा कमी होऊन रु. वर्षभरात ४०.८३ लाख १९७६-७७ जर अपीलकर्त्याचा हा दावा खरा मानला गेला, तर याचा अर्थ असा होईल की जमिनीचा ताबा घेतल्यानंतर लगेचच एका वर्षात अपीलकर्त्याच्या नफ्यात सुमारे १,००,०००/- इतकी घट झाली. आमच्यासमोर अपीलकर्त्याने सादर केलेले ताळेबंद आणि नफा आणि

तोटा खाते हे ३०.०९.१९७६ आणि ३०.०९.१९७७ वर आहेत. अपीलकर्त्याच्या म्हणण्यानुसारही, जवळपास ५५,००,०००/-' या मर्यादेपर्यंत नफ्यात झालेली घट ही वाहतूक खर्चातील वाढीमुळे पूर्णपणे कारणीभूत नव्हती. अपीलकर्त्याने वाहतूक खर्चात वाढ करण्यासाठी दर वर्षी फक्त रु. ८,००,७१८ ची रक्कम मागितली. नफ्यातील कपातीच्या एकूण रकमेपैकी हे केवळ १५ टक्के आहे. संपलेल्या ३०.०९.१९७७ वर्षातील नफा आणि तोटा खात्यावरून असे दिसून येते की विक्रीची उलाढाल रु. २२.०९ कोटींपासून रु. १८.१७ कोटी. वापरलेला कच्चा मालही १३.४७ कोटींवरून घसरून रु. ९.३२ कोटी. उप करार आणि प्रसंभाविक प्रक्रिया शुल्कातही लक्षणीय घट झाली होती. त्यामुळे, नफा कमी झाला असा अपीलकर्त्याचा युक्तिवाद हा उच्च न्यायालयाने नफ्याच्या संदर्भात काढलेल्या प्रतिकूल निष्कर्षाच्या उत्तरातील एक मुद्दा असू शकतो. परंतु, वाहतूक खर्चातील वाढ ही किमान काही प्रमाणात नफ्याच्या कमी मर्यादेसाठी कारणीभूत आहे, हे अपीलकर्त्याच्या खटल्याच्या समर्थनार्थ वापरले जाऊ शकत नाही. [परिच्छेद ७२,७३] [८५७-सी-जी]

१.८ वाहतूक खर्चातील वाढीचा परिणाम, वस्तू विक्रेत्याच्या नफ्याच्या मर्यादेवर, कराराच्या अटी आणि शर्तीवर अवलंबून असेल. हे समुद्र परिवहन वाहतूक ते रेल्वे वाहतुकीपर्यंत, रस्ते वाहतुकीपासून ते हवाई वाहतुकीपर्यंत देखील बदलू

शकते. नौवहन करारांमध्ये एफ. ओ. बी. (जहाजावर मोफत), सी. आय. एफ. (खर्च, विमा आणि मालवाहतूक) इत्यादी मानक करार असले तरी रेल्वे आणि रस्ते करारांमध्ये असे कोणतेही मानक करार नाहीत. कोणत्याही परिस्थितीत, अपीलकर्त्याच्या ट्रॉली लाईनने भिगवण पर्यंत केवळ ३५ कि. मी. चे अंतर पार केले. भिगवण येथून वाहतुकीच्या काही कालनिर्णयी पथ विश्लेषणींद्वारे अपीलकर्त्याला आपल्या ग्राहकांना सामग्रीचे वितरण करावे लागत असे. भिगवणच्या पलीकडे भारतीय रेल्वेच्या मालवाहतूक रेल्वे मार्गाच्या माध्यमातून सर्व ग्राहकांना वस्तू नेहमी पाठवल्या जात असत हे दाखवण्यासाठी नोंदीत काहीही नाही. ट्रॉली मार्गाचा एक भाग बुडाल्यामुळे वाहतूक खर्चात झालेली वाढ नेहमीच केवळ अपीलकर्त्याने स्वीकारली पाहिजे होती, परंतु कराराच्या विशिष्ट अटी आणि शर्तीमुळे ती ग्राहकांपर्यंत पोहोचवता आली नसती, हे दाखवण्यासाठी कोणताही पुरावा नसल्यामुळे संदर्भ न्यायालय या संदर्भात दावा स्वीकारू शकले नसते. वाहतूक खर्चात वाढ करण्याच्या नुकसानभरपाईच्या दाव्याच्या संदर्भात उच्च न्यायालयाचा निर्णय वाजवी असल्याचे दिसते आणि त्यामुळे त्यात हस्तक्षेप केला जाऊ शकत नाही.

[परिच्छेद ७४ आणि ७६] [८५७-एच; ८५८-ए. सी., एफ. जी.]

१.९. उच्च न्यायालयाने चल मालमत्तेच्या एका संचाला, म्हणजे रोलिंग स्टॉकला नुकसानकरक परिणाम झाल्याबद्दल कोणतीही भरपाई देण्याची मागणी केली आहे, त्यात दोष आढळू शकत नाही. त्याचप्रमाणे, उच्च न्यायालयाने वाहतूक खर्चात वाढ केल्याबद्दल कोणतीही भरपाई देण्यास नकार दिला, जो 'कमाईच्या नुकसानकरक परिणाम' या श्रेणीत येतो, याला देखील दोष देता येणार नाही. तथापि, अपीलकर्त्याने २८ कि. मी. अंतरावर ट्रॉली लाइन तयार करणाऱ्या रेल आणि स्लीपर्स या चल मालमत्तेच्या एका संचाला दिलेल्या नुकसानकरक परिणामाची भरपाई देण्यास उच्च न्यायालयाचा नकार स्पष्टपणे असमर्थनीय आहे, विशेषतः जेव्हा पाणलोट क्षेत्रात बुडालेल्या ७ कि. मी. पर्यंतच्या रेल आणि स्लीपर्सच्या नुकसानकरक परिणामासाठी नुकसान भरपाईचे अनुदान उच्च न्यायालयाने कायम ठेवले आहे.[परिच्छेद ७७] [८५८-जी. एच.; ८५९-ए. बी.]

१. १० वाहतूक खर्चातील वाढीच्या स्वरूपात मिळकतीच्या नुकसानीचा दावा नाकारण्यासाठी आम्ही दिलेला तर्क, रेल आणि स्लीपर्सच्या नुकसानभरपाईच्या दाव्यालाही लागू होणार नाही का? असा प्रश्न उद्भवू शकतो, कारण अपीलकर्त्याची जाहिरात १९७२ सालीच रस्ते वाहतुकीकडे वळाली होती. परंतु आमचे उत्तर असे असेल की कलम २३ (१) चा चौथा खंड,

एक महत्त्वपूर्ण वाक्यांश वापरतो, म्हणजे, "त्याच्या इतर चल किंवा स्थावर मालमत्तेवर, इतर कोणत्याही प्रकारे, किंवा त्याच्या कमाईवर नुकसानकरक परिणाम करणे". म्हणून, मालमत्तेबद्दलचे अन्य कोणत्याही प्रकारे नुकसानकरक परिणाम, नुकसानकरक परिणामांच्या कमाईपर्यंत वेगळ्या पायावर उभे राहू शकते. १९७५-७६ पासून १९७६-७७ पर्यंत नफ्याच्या पातळीत झालेली घसरण, वाहतूक खर्चात झालेल्या वाढीशी जोडण्यासाठी अभिलेखावर कोणताही पुरावा नसला तरी, संपादनानंतर जंगम मालमत्ता निरुपयोगी झाली हे दर्शविण्यासाठी स्वीकार्य पुरावे आहेत. त्यामुळे दोन्ही वेगवेगळ्या पायांवर उभे आहेत. त्यामुळे, आढावित निकालात उच्च न्यायालयाने केलेल्या निष्कर्षांचा आणि निष्कर्षांचा तो भाग बाजूला सारत, रेल्वे आणि स्लीपर्सच्या हानिकारक नुकसानभरपाईशी संबंधित आहे. संदर्भ न्यायालयाचा निर्णय उच्च न्यायालयाने उलटवला. परिणामी, रेल आणि स्लीपर साठी नुकसानभरपाईसाठी Rs.३१,२१,८६०/- ची रक्कम मंजूर करणारा संदर्भ न्यायालयाचा निर्णय पुनर्संचयित केला जाईल. इतर सर्व दाव्यांच्या संदर्भात, आढावित निकालात हस्तक्षेप केला जात नाही. [परिच्छेद ७८ आणि ७९]

[८५९ -सी. जी.]

वजीर विरुद्ध हरियाणा राज्य (२०१९) १३ एस. सी. सी. १०१: [२०१९]
२ एस. सी. आर. ५७१; हरसूक दास बाल किशन दास विरुद्ध पहिले
भूमि संपादन जिल्हाधिकारी आणि इतर (१९७५) २ एस. सी. सी.
२५६: [१९७५] पूरक. एस. सी. आर. ७९; आर. एच. वर्निकल आणि
ओआरएस विरुद्ध भारताचे राज्य सचिव २ इंडी कॅस ५६२;
बालम्मल वि. मद्रास राज्य एआयआर १९६८ एससी १४२५: [१९६९]
एससीआर ९० -संदर्भित.

विधी संदर्भित निर्णय

[२०१९] २ मध्ये संदर्भित एस. सी. आर. ५७१	परिच्छेद २७
[१९७५] पूरकमध्ये संदर्भित एस. सी. आर. ७९ .	परिच्छेद ३९
[१९६९] मध्ये संदर्भित एस. सी. आर. ९०	परिच्छेद ४८

नागरी अपील न्यायाधिकरण: दिवाणी अपील क्रमांक २६७१-२६७२/२०१६

उच्च न्यायालयाच्या दिनांक १९.११.२००८ च्या निकाल व आदेशातून १९९१ च्या प्रथम
अपील क्रमांक ६५३ आणि ७०९ मध्ये मुंबई उच्च न्यायालयात गोपाल शंकरनारायणन,
वरिष्ठ अधिवक्ता, जतिन झवेरी, नील कमल मिश्रा, डी. एस. मिश्रा, अपीलकर्त्यांचे वकील.

दीपक नारगोलकर, वरिष्ठ अधिवक्ता, सचिन पाटील, राहुल चिटनीस, आदित्य ए. पांडे, जिओ जोसेफ, निशांत रमाकांतराव कटनेश्वरकर, उदय बी. दुबे, कौस्तुभ दुबे, प्रतिवादींसाठी चे वकील

न्यायालयाचा निर्णय न्यायमूर्ती व्ही. रामसुब्रमणियन, यानी दिला

१. भूमि संपादन कायदा, १८९४ च्या कलम १८ अंतर्गत संमत केलेल्या संदर्भ न्यायालयाच्या निर्णयात सुधारणा करून, मुंबई उच्च न्यायालयाने दोन अपीलांमध्ये दिलेल्या समान निर्णयाला आव्हान देत, दावेदार-जमीनमालक हे दिवाणी अपील घेऊन आला आहे.

२. आम्ही अपीलकर्त्याची बाजू मांडणारे ज्येष्ठ वकील श्री. गोपाल शंकरनारायणन, प्रथम प्रतिवादी-राज्याची बाजू मांडणारे विद्वान वकील श्री. सचिन पाटील आणि दुसऱ्या प्रतिवादी-लाभार्थीची बाजू मांडणारे विद्वान ज्येष्ठ वकील श्री. दीपक नारगोलकर यांचे म्हणणे ऐकले आहे.

३. अपीलकर्ता ही कंपनी कायदांतर्गत स्थापन केलेली कंपनी आहे. त्याने पुण्यापासून १३६ कि. मी. अंतरावर सुमारे १६००० एकर जमीन असलेल्या विस्तीर्ण क्षेत्रामध्ये एक वसाहत स्थापन केली आहे. वालचंदनगर शहरापासून ३६ कि. मी. अंतरावर असलेले भिगवण हे या शहराचे सर्वात जवळचे रेल्वे स्थानक आहे.

४. ऊस आणि इतर वस्तूंच्या वाहतुकीच्या उद्देशाने, अपीलकर्त्याने त्याच्या मालमत्तेच्या आत ५० कि. मी. अंतरावर ट्रॉली लाईन्स टाकल्या होत्या. अवजड अभियांत्रिकी वस्तूंच्या वाहतुकीसाठी अपीलकर्त्याने वालचंदनगर ते भिगवण पर्यंत ३६ कि. मी. लांबीचा नॅरो गेज ट्रॉली मार्गही उभारला आहे.

५. १९६७ साली महाराष्ट्र सरकारने भीमा (उजनी) सिंचन प्रकल्पाला मंजूरी दिली. या प्रकल्पाचा एक भाग म्हणून पुणे-सोलापूर राष्ट्रीय महामार्गावरील हिंगणगाव पुलापासून सुमारे दीड किलोमीटर वरच्या बाजूला उजनी येथे भीमा नदीवर १८ फूट उंचीचे धरण बांधण्याचा प्रस्ताव होता. धरणाचे बांधकाम हाती घेण्यापूर्वी, एक सामान्य सर्वेक्षण करण्यात आले होते, ज्यात असे दिसून आले की ट्रॉली मार्गाचा एक भाग बुडण्याची शक्यता आहे. त्यामुळे, ट्रॉली मार्ग वळवण्याची शक्यता शोधण्यासाठी सरकारी अधिकारी आणि अपीलकर्त्याच्या प्रतिनिधींमध्ये पत्रव्यवहार आणि वैयक्तिक चर्चा झाली.

६. ट्रॉली लाईन वळवण्यासाठी सरकारने इतर काही जमिनीच्या अधिग्रहणासाठी तातडीची तरतूद लागू करावी अशी त्यांची इच्छा होती, असे अपीलकर्त्याचे म्हणणे आहे. परंतु प्रतिवादींच्या बाबतीत असे आहे की, अपीलकर्त्याने तोपर्यंत ट्रॉली मार्गावरील वाहतूक सोडून दिली होती आणि रस्ते वाहतुकीकडे वळले होते.

७. तथापि, भूमि संपादन कायदा, १८९४ च्या कलम ४ अंतर्गत अधिसूचना दिनांक २६.१०.१९७२ रोजी प्रकाशित करण्यात आली होती. या प्रस्तावात त्या जमिनीचा समावेश होता ज्यावर ट्रॉली मार्गाचा एक भाग गेला होता. ट्रॉली लाईनने व्यापलेली जमीन जी बुडण्याची अपेक्षा होती ती ६ हेक्टर ७ एकर इतकी मोजली गेली. प्रकल्पासाठी अधिग्रहित केलेल्या एकूण जमिनीत, अपीलकर्त्याच्या जमिनीचा समावेश असल्याने, ज्या वेगवेगळ्या गावांमध्ये होत्या, न्यायनिर्णयांची मालिकाच पारित करण्यात आली होती.

८. आमच्या सध्याच्या उद्देशासाठी, हे लक्षात घेतले जाऊ शकते की भूमि संपादन अधिकाऱ्याने ९.१२.१९८१ वर पुरस्कार मंजूर केला. पुरस्काराच्या चौकशीत अपीलकर्त्याचा दावा केवळ जमिनीच्या बाजारभावासाठी नव्हता, तर पुढील गोष्टींसाठीही होता: (१) झालेल्या नुकसानाची भरपाई; आणि (२) ट्रॉली लाईन कालबाह्य झाल्यामुळे झालेल्या नुकसानकरक परिणामाची भरपाई. अपीलकर्त्याच्या दाव्यामध्ये, अर्जदाराने न मिळवलेला भाग निरुपयोगी ठरल्यामुळे झालेल्या नुकसानाच्या दाव्याचा देखील समावेश होता.

९. दिनांक ९.१२.१९८१ च्या निर्णयाद्वारे, भूमि संपादन अधिकाऱ्याने निर्णय दिला:

- (i) अधिग्रहित केलेल्या जमिनीच्या भागासाठी रुपये १५,३२९/-
- (ii) रु. ३९०३२.९४ तटबंदी, रुळ, रेल्वेतील गुंडगिरी, स्लीपर्ससाठी;

(iii) सी. डी. कार्यासाठी रुपये ४३,४९१.१२;

(iv) रुपये १२,७५४.१७ रेल आणि स्टील स्लीपर काढून टाकण्यासाठी कामगार शुल्कासाठी; आणि

(v) नुकसान भरपाईसाठी रुपये १६,५९१,०८/-

१०. प्रत्यक्षात, भूमि संपादन अधिकाऱ्याने एकूण ₹ १,२७,१९८.३१ ची नुकसान भरपाई दिली-आणि न घेतलेल्या भागासाठी ₹१,४९,८५,२५१/- चा दावा फेटाळला.

११. या निर्णयामुळे समाधानी न झाल्याने, अपीलकर्त्याने १२.०१.१९८२ वरील कलम १८ अंतर्गत संदर्भ मागितला. ते पुणे जिल्हा न्यायालयाकडे पाठवण्यात आले होते, ज्याने ते १९८२ चे भूमि संपादन संदर्भ क्रमांक ६ म्हणून फाइलवर घेतले.

१२. संदर्भ न्यायालयासमोर, अपीलकर्त्याने अधिग्रहित केलेल्या जमिनीसाठी नुकसानभरपाई वाढवण्याचा दावा केला. याव्यतिरिक्त, अपीलकर्त्याने विच्छेदनासाठी नुकसान भरपाई आणि नुकसानकरक परिणामासाठी नुकसान भरपाई देखील मागितली. संदर्भ न्यायालयाने त्याच्या निर्णयातील परिच्छेद १४ मध्ये वेगवेगळ्या शीर्षकांखाली दावा सारांशित केला होता आणि तो खालीलप्रमाणे सुलभ अधिमुल्यनासाठी पुन्हा प्रस्तुत करण्यात आले आहे -

नुकसानभरपाईच्या दाव्याचा सारांश

१. कुंभारगाव गावातील जमीन संपादन

१	संपादित जमिनी	५०,३२५-००
२	बंधारा	६३,८५०-००
३	सी. डी. वर्क्स	६८,२००-००
४	झाडे	३६०-००
		१,८२,७३५-००
५	नुकसान भरपायी (सोलॅटियम) @ १५%	२७.४१०-००
	एकूण	२,१०,१४५-००

विभागणी आणि नुकसानकारक परिणाम

२) विभागणी

ए	जमिन	६,०३,८००-००
बी	वालचंदनगर टाऊनशिपमधील जमिनींच्या किमती मधील घट	८,६४,०००-००
सी	बंधारा, सी. डी. वर्क्स आणि इमारती	१८,८५,२००-००
डी	झाडे	२७,०००-००
	एकूण	३३,८०,०००-००

३) नुकसानकारक परिणाम

इ	रेल्वे स्लिपरर्स इ.	४५,४५००-००
एफ	गर्डर्स (काढलेले)	निरंक
जी	टेलिफोन लाइन	१६,०००-००
एच	रोलिंग स्टॉकस्	२२,१७,६००-००
आय	वाहतूक खर्चातील वाढ	८०,०७,१८०-००
जे	भिगवण यार्डचे नूतनीकरण	४,७२,१००-००
के	कमाईचे नुकसान (नफा)	३५,६२,०००-००
एल	कपात नुकसान भरपाई	१,००,०००-००
	एकूण नुकसानकारक परिणाम	१,८६,१९,७००-००

एकूण विभागणी आणि नुकसानकारक परिणाम २ + ३

(रुपये ३३,८०,००० + १,८६,१९,७०० = २,१९,९९,७००)

४. एकूण भरपाई

१	जमिन	२,१०,१४५-००
२	विभागणी	३३,८०,०००-००
३	नुकसानकारक परिणाम	१,८६,१९,७००-००
	एकूण	२,२२,०९,८४५-०० रुपये
४	वजा : एस.एल.ए.ओ क्रमांक १, पुणे द्वारे ९ डिसेंबर १९८१ रोजी दिलेली भरपाई	१,२७,१९८,-००
५	वाढीची एकूण रक्कम	२,२०,८२,६४७-००
६	भूसंपादन कायद्याच्या कलम ३४ नुसार वार्षिक ४% दराने भरपाईच्या तारखेपर्यंत ताबा मिळण्याच्या तारखेपर्यंतचे एकूण नुकसानभरपाईचे व्याज सरकारने दावेदाराला द्यावे	

१३. अखेरीस दिनांक १४.०३.१९९० निर्णयाद्वारे, संदर्भ न्यायालयाने, (i) जमिनीच्या अधिग्रहित भागाची भरपाई रुपये ५५,८९३.२३ पर्यंत वाढवली; आणि (ii) विभाजन आणि नुकसानकारक परिणामाची भरपाई म्हणून रुपये ८०,०९,७२५ ची रक्कम निश्चित केली.

१४. अशा सुधारणा आणि निश्चितीमुळे व्यथित झालेल्या महाराष्ट्र राज्याने १९९१ च्या प्रथम अपील नंबर ६५३ मध्ये अपील दाखल केले. निश्चित केलेल्या रकमेवर समाधानी न होता, अपीलकर्त्याने १९९१ च्या प्रथम अपील नंबर ७०९ मध्ये देखील अपील दाखल केले. दोन्ही याचिका मुंबई उच्च न्यायालयाच्या विभागीय खंडपीठाने दिनांक १९. ११.

२००८ च्या निकालाद्वारे निकाली काढल्या होत्या. या निर्णयाद्वारे उच्च न्यायालयाने निर्णय दिला:

- (i) भरपाईसाठी रु.20,62,006/- ची भरपाई (अपार्जित ट्रॉली लाइन) 30% कार्यरत असलेल्या विभागणीसह देय रु.६,१८,६०१.८० पर्यंत, अशा प्रकारे एकूण रु.२६,८०,६०७.८०
- (ii) हानिकारक परिणामासाठी रु.७,३९,२८०/- ची भरपाई ३०% दराने भरपाई देय रु.२,२१,७८४/- अशा प्रकारे एकूण रु.९,६१,०६४/-; आणि
- (iii) संपादित ट्रॉली लाईनसाठी ₹ १२३,२३१.२५ ची नुकसानभरपाई ३० टक्के दराने म्हणजे रुपये ३६,९६९.३७ पर्यंत, अशा प्रकारे एकूण ₹ १६०,२००.६२. उच्च न्यायालयाने असेही म्हटले आहे की दावेदार कंपनी (अपीलकर्ता) कलम २८ तसेच कलम ३४ अंतर्गत नुकसानभरपाईच्या संपूर्ण रकमेवर तसेच मार्च १९७६ पासून ठेवीच्या तारखेपर्यंतच्या नुकसानभरपाईवर व्याज मिळण्यास पात्र असेल.

१५. १९.११.२००८ रोजी दिलेल्या उपरोक्त निकालाच्या विरुद्ध आहे १९९१ च्या प्रथम अपील क्रमांक ६५३ आणि ७०९ मध्ये दावा करणारा (जमीन मालक) वरील अपीलांसह आले आहे. राज्याने कोणतेही अपील दाखल केलेले दिसत नाही.

१६. हे उच्च न्यायालयाच्या निरीक्षणानुसार, संदर्भ न्यायालयाचा निर्णय दोन भागांमध्ये होता. पहिल्या भागात २८ कि. मी. पर्यंत पसरलेल्या ट्राली मार्गाच्या

संबंधात तोडफोडीमुळे आणि नुकसानकरक परिणामामुळे नुकसानभरपाईचा दावा हाताळण्यात आला होता. निर्णयाचा दुसरा भाग पाण्यात बुडालेल्या भागात सुमारे ७ किलोमीटरवर पसरलेल्या ट्रॉली मार्गाच्या संदर्भात होता. सरासरी मध्याचे चांगल्या प्रकारे आकलन करण्यासाठी, दाव्याची वेगवेगळी शीर्षके, अपीलकर्त्याने दावा केलेली रक्कम, संदर्भ न्यायालयाने दिलेली रक्कम आणि उच्च न्यायालयाने नुकसानभरपाई किती प्रमाणात कमी केली होती, हे सारणीमध्ये सादर करणे उपयुक्त ठरेल:-

	दाव्याचे शीर्षक	अर्जदाराने दावा केलेली रक्कम	संदर्भ न्यायालयाने पारित केलेली रक्कम	उच्च न्यायालयाने मंजूर केलेली रक्कम
	विभागणी			
१	जमिन	६,०३,८००-००	१,५०,९५०	१,५०,९५०
२	मुल्यातील घट	८,६४,०००	निरंक	निरंक
३	बंधारा, सी. डी. वर्क्स इ.	१८,८५,२००	२०,१६,०१९	१९,११,०५६
४	झाडे	२७,०००	निरंक	निरंक
	नुकसानकारक परिणाम			
१	रेल्वे स्लिपर्स इ.	४८,४५००-००	३१,२१,८१६	६,०८,९४२
२	टेलिफोन लाइन	१६,०००-००	निरंक	निरंक
३	रोलिंग स्टॉकस्	२२,१७,६००-००	१७,७९,८८४	निरंक
४	वाहतूक खर्चातील वाढ	८०,०७,१८०-००	८,००,७१८	निरंक
५	भिगवण यार्डचे नूतनीकरण	४,७२,१००-००	१,३०,३३८	१,३०,३३८
६	कमाईचे नुकसान (नफा)	३५,६२,०००-००	निरंक	निरंक
७	कपात नुकसान भरपाई	१,००,०००-००	१०,०००	निरंक

१७. वरील तक्त्यावरून दिसून येते की, अपीलकर्त्याला उच्च न्यायालयासमोर प्रामुख्याने तीन दाव्यांच्या शीर्षकांखाली मोठा फटका बसला, जे जमिनीच्या ताब्यात नसलेल्या भागात चालणाऱ्या ट्रॉली लाईनच्या संबंधात विभाजन आणि नुकसानकरक परिणामाशी संबंधित आहेत. या तीन बाबी म्हणजे (१) रेल आणि स्लीपर; (२) रोलिंग स्टॉक्स; आणि (३) वाहतूक खर्चात वाढ. पुनरावृत्तीच्या किंमतीवर, आम्ही पुन्हा एकदा सारणीमध्ये सादर करू, अपीलकर्त्याने दावा केलेली रक्कम, संदर्भ न्यायालयाने दिलेली रक्कम आणि या तीन शीर्षकांखाली उच्च न्यायालयाने नुकसानभरपाईची रक्कम कमी केली होती, जेणेकरून आम्ही अधिक लक्ष केंद्रित करू शकू.

शीर्षक	दावा केलेली रक्कम	संदर्भ न्यायालयाने पारित केलेली रक्कम	उच्च न्यायालयाने पारित केलेली रक्कम
रेल्वे आणि स्लीपरर्स	४८,४५००-००	३१,२१,८१६	६,०८,९४२
रोलिंग स्टॉक्स	२२,१७,६००-००	१७,७९,८८४	निरंक
वाहतूक खर्चातील वाढ	८०,०७,१८०-००	८,००,७१८	निरंक
एकूण	१,५०,६९,७८०	५,७०२,४१८	६,०८,९४२

१८. कालबाह्य झालेल्या रुळांचा आणि स्लीपर्सचा विचार करता, रेल्वे मोठ्या रुंदीकरणाकडे वळली असल्याने त्यांची विक्री केली जाऊ शकत नाही, असा अपीलकर्त्याचा दावा होता. जरी अपीलकर्त्याला रुळ आणि स्लीपर काढून

टाकण्यासाठी प्रचंड पैसा खर्च करणे लागले, तरी ते केवळ भंगार म्हणून विकावे लागले. अपीलकर्त्याच्या म्हणण्यानुसार, सरकारने नवीन मार्गाचा प्रस्ताव नाकारला आणि त्यामुळे कालबाह्य झालेल्या रुळांच्या आणि स्लीपर्सच्या मूल्याच्या मर्यादेपर्यंत भरपाई मिळण्याचा त्यांना अधिकार होता.

१९. संपूर्ण मार्ग पूर्णपणे निरुपयोगी झाला होता आणि रेल आणि स्लीपर केवळ भंगार म्हणून विकले जावेत, असे वास्तव म्हणून संदर्भ न्यायालयाला आढळले. जरी अपीलकर्त्याने श्री तालिम नावाच्या पात्र मूल्यांककाची साक्षीदार म्हणून चौकशी केली, तरी संदर्भ न्यायालय त्याच्या पुराव्यानुसार पूर्णपणे जाऊ शकले नाही, कारण त्याने कोणतीही वैयक्तिक माहिती नसल्याचे कबूल केले, परंतु अपीलकर्त्याने पुरवलेल्या माहितीनुसार ते गेले. ट्रॉली लाइन १९४६ साली टाकण्यात आली होती आणि त्याचे मूल्यांकन १९७६ साली करण्यात आले होते, असे संदर्भ न्यायालयाला आढळून आले. त्यामुळे संदर्भ न्यायालयाने ३५ टक्के घसारा लागू केला आणि रुपये ३१,२१,८१६ च्या आकड्यावर पोहोचले.

२०. उच्च न्यायालयाने जमिनीच्या असंपादित भागातील रेल आणि स्लीपर्सच्या संदर्भात दिलेला मोबदला बाजूला ठेवला, परंतु अपीलकर्त्याने पर्यायी ट्रॉली लाइन टाकण्यासाठी प्रभावी पावले उचलली नाहीत या कारणावरून जमिनीच्या संपादित भागासाठी नुकसानभरपाईची पुष्टी केली. पर्यायी ट्रॉली मार्गासाठी आवश्यक

असलेली जमीन अधिग्रहित करण्यासाठी तातडीचा कलम लागू करण्याच्या त्यांच्या मागणी करण्याला सरकार प्रतिसाद देत नाही, या अपीलकर्त्याने स्थापन केलेल्या खटल्यावर उच्च न्यायालयाने अविश्वास दाखवला. उच्च न्यायालयाला ताळेबंदातून असे आढळून आले की, अपीलकर्त्याला रस्ते वाहतुकीकडे वळण्यास भाग पाडल्यामुळे कोणतेही नुकसान झाले नाही.

२१. रोलिंग स्टॉकचा विचार करता, संदर्भ न्यायालयाने फिर्यादी पक्षाचा साक्षीदार -१३ म्हणून तपासले गेलेले पात्र मूल्यांकनकर्ता श्री. कामत यांचा पुरावा स्वीकारला. राष्ट्रीय उपयोजित आर्थिक संशोधन परिषदेने जारी केलेल्या मार्गदर्शक तत्वांच्या आधारे संदर्भ न्यायालयाने लोकोमोटिव्हजचे आयुष्य २० वर्षे आणि वॅगनचे आयुष्य ३५ वर्षे घेतले. रोलिंग स्टॉकची अंदाजित किंमत रुपये ४८,४९,६१८/- असेल असा फिर्यादी पक्षाचा साक्षीदार -१३ चा पुरावा स्वीकारल्यानंतर, संदर्भ न्यायालयाने उर्वरित आयुष्य आणि लोकोमोटिव्हज आणि तीन वॅगन्सच्या एकूण आयुष्याच्या संदर्भात एक अंकगणितीय सूत्र लागू केले आणि रुपये २२,३६,४२४.७० म्हणून घसरणीचे मूल्य गाठले. या रकमेतून संदर्भ न्यायालयाने मोडीचे मूल्य वजा केले आणि रुपये १७,७९,८८४/- च्या नुकसानभरपाईवर पोहोचले.

२२. तथापि, उच्च न्यायालयाने श्री. कामत (फिर्यादी पक्षाचा साक्षीदार -१३) यांचा अहवाल, त्यांनी १९८३ नंतरच मूल्यांकन सुरू केले आणि त्यांचे मूल्यांकन १९८६ च्या

किंमतींवर आधारित होते, या आधारावर फेटाळला. उच्च न्यायालयाला असेही आढळले की, अपीलकर्त्याने ट्रॉली लाईनसाठी रोलिंग स्टॉक्सचा वापर वर्ष १९८३ पर्यंत १४ कि. मी. पर्यंत सुरू ठेवला आणि त्यामुळे, अपीलकर्त्याला या संदर्भात कोणत्याही नुकसानभरपाईचा हक्क नाही.

२३. "वाहतूक खर्चातील वाढीच्या" संदर्भात, संदर्भ न्यायालयाने असे म्हटले:

(i) अपीलकर्त्याला वाहतुकीची सर्वात सोयीस्कर आणि किफायतशीर पद्धत बंद करण्यास भाग पाडले गेले;

(ii) जरी अपीलकर्त्याने ट्रॉली लाईनसाठी पर्यायी मार्गाचा अवलंब केला असता, तर तो रु १.५० कोटी खर्चाची हमी देऊन १२ किलोमीटर लांब झाला असता;

(३) पर्यायी ट्रॉली मार्गासाठी भूसंपादन करण्यासाठी सरकार तातडीची तरतूद लागू करू शकले नसते, कारण हे भूसंपादन सार्वजनिक हेतूसाठी नसून कंपनीच्या फायद्यासाठी आहे असे मानले जाऊ शकते.

(४) अपीलकर्ता विश्वासार्ह पुराव्याद्वारे हे सिद्ध करू शकला की, प्रति क्षेत्र ३५,००० टन मालाची वाहतूक करण्याचा खर्च ०.२० रु. प्रति किमी वरून ०.८० रु. प्रति किमी पर्यंत वाढला.

५) त्यामुळे, वाहतूक खर्चात झालेल्या वाढीसाठी अपीलकर्त्याला भरपाई दिली जावी.

२४. संदर्भ न्यायालयाने अपीलकर्त्याशी सहमती दर्शवली की या संदर्भात अपीलकर्त्याच्या कमाईचे नुकसान रु.८०,०७,१८०/- होते, परंतु अपीलकर्त्याने केलेल्या १० वर्षांच्या कालावधीसाठी नुकसान भरपाईच्या दाव्याच्या तुलनेत केवळ एका वर्षासाठीची नुकसान भरपाई दिली. संदर्भ न्यायालयाने रु. ८,००,७१८/- ची रक्कम दिली.

२५ . परिवहन खर्चात वाढ झाल्यामुळे अपीलकर्त्याला नफ्याचे कोणतेही नुकसान झाले नाही, कारण ते ग्राहकांपर्यंत पोचवले गेले असते, या आधारावर उच्च न्यायालयाने संदर्भ न्यायालयाने या शीर्षकाखाली दिलेली रक्कम बाजूला ठेवली. उच्च न्यायालयाने असे निरीक्षण नोंदवले की १९७२-७८ या कालावधीसाठीच्या ताळेबंदात कोणतेही नुकसान दिसून आले नाही.वाहतूक खर्च हा नेहमी वस्तूंच्या उत्पादन खर्चात विचारात घेतला जातो, असे उच्च न्यायालयाने गृहीत धरले.

२६. संदर्भ न्यायालयाच्या निवाड्यात उच्च न्यायालयाने ज्या पद्धतीने हस्तक्षेप केला, तो पाहता, अपीलकर्त्याचे विद्वान वरिष्ठ वकील श्री गोपाल शंकरनारायणन यांनी युक्तिवाद केला:

(१) ट्रॉली लाईन टाकण्यासाठी पर्यायी मार्ग न शोधल्याबद्दल आणि ट्रॉली लाईन टाकण्यासाठी इतर काही जमिनीच्या संपादनासाठी तातडीची

तरतूद लागू करण्याचा सरकारकडे आग्रह न केल्याबद्दल
अपीलकर्त्याला दोष देता येणार नाही, कारण कलम १७ च्या तरतुदी
कंपनीच्या फायद्यासाठी लागू केल्या जाऊ शकत नव्हत्या;

- (२) कोणत्याही परिस्थितीत पर्यायी ट्रॉली मार्गाची किंमत रु.१.५ कोटी
आणि ते सध्याच्या मार्गाच्या तुलनेत १२ कि. मी. लांब राहिले असते,
परिणामी परिचलन खर्चात वाढ झाली असती.
- (३) अपीलकर्ता ठोस पुराव्यांद्वारे हे सिद्ध करू शकले कीए रस्तेमार्गे
वाहतुकीचा खर्च जास्त होता;
- (४) अपीलकर्त्याचा नफा १९७५-७६ मध्ये ९६.०७ लाखांवरून १९७६-७७
मध्ये ४०.८० लाखांवर आला हे लक्षात घेण्यास उच्च न्यायालय
अयशस्वी ठरले;
- (५) वाहतूक खर्च ग्राहकांना देण्यात आला होता हे दाखवण्यासाठी
कोणतीही विनंती किंवा पुरावा नव्हता;
- (६) उच्च न्यायालय हे लक्षात घेण्यात अपयशी ठरले की, ज्या जमिनीवरून
६ कि.मी. अंतरावर ट्रॉली लाइन गेली होती, त्या जमिनीच्या
संपादनामुळे २८ कि. मी. च्या ट्रॉली लाइनवरील खरेदी न केलेल्या
भागाची गुंतवणूक निरुपयोगी ठरली;

- (७) संपादनामुळे सुमारे ३ डिझेल लोकोमोटिव्हज (आगगाडीचे इंजिन) आणि १०० हून अधिक वॅगन्स (रेल्वे मालाचे डबे) निरुपयोगी ठरल्या.
- (८) उच्च न्यायालयाने अभियोग पक्षाचे साक्षीदार-१३ च्या पुराव्याचा चुकीचा अर्थ लावला की, त्याने १९८६ सालापर्यंत किंमत घेतली;
- (९) सर्वोत्तम प्रयत्न करूनही, अपीलकर्ता केवळ काही इंजिने विकू शकला, कारण त्यांच्यासाठी बाजारपेठ नव्हती; आणि
- (१०) त्यामुळे, उच्च न्यायालयाने अपीलकर्त्याचा दावा फेटाळण्यात आणि संदर्भ न्यायालयाने दिलेली रक्कम कमी करण्यात पूर्णपणे चूक झाली

२७ . प्रत्युत्तरादाखल, श्री. दीपक नारगोलकर यांनी असा युक्तिवाद केला आहे की, अपीलकर्त्याने जमिनीच्या संपादित नसलेल्या भागातील ट्रॅली मार्ग अनावश्यक होत असल्याचा दावा केला आणि सप्टेंबर १९७२ मध्ये स्वीकारार्हरीत्या रस्ते वाहतुकीकडे वळल्यामुळे, वाहतूक खर्चात झालेल्या कथित वाढीसाठी कोणत्याही नुकसानभरपाईचा दावा करण्याचा अपीलकर्त्याला अधिकार नव्हता. वजीर विरुद्ध हरियाणा राज्य (१. (२०१९) १३ एससीसी १०१) या न्यायालयाच्या निर्णयावर भर देत, श्री. दीपक नारगोलकर यांनी असा युक्तिवाद केला की कायद्याच्या कलम २३ (१) अंतर्गत "तिसरे" या कलमांतर्गत नुकसानभरपाईचा अतिरिक्त घटक केवळ तेव्हाच मंजूर केला जावा जेव्हा उर्वरित

जमिनीचे मूल्य गुणवत्तेच्या दृष्टीने प्रभावीपणे कमी केले जाईल.त्यामुळे अशा स्वरूपाच्या प्रकरणांमध्ये वियोग शुल्कास परवानगी देता येणार नाही, असा त्यांचा युक्तिवाद आहे.

२८ . आम्ही विरोधी पक्षाच्या युक्तिवादांचा काळजीपूर्वक विचार केला आहे. हा वाद आता केवळ तीन दाव्यांपुरता मर्यादित आहे, ते म्हणजे (१) रेल्वे आणि स्लीपर; (२) रोलिंगज आणि (३) वाहतूक खर्चातील वाढ, आपण त्यांच्याशी वस्तूनिहाय हाताळू.

विभाजन आणि नुकसानकारक परिणामासाठी भरपाईचा कायदा

२९ . दाव्याच्या उपरोक्त तीन शीर्षकांचा वस्तुनिष्ठ विचार करण्यापूर्वी, ज्या कायदेशीर तत्वांच्या आधारे या दाव्यांची चाचणी घेतली जाणार आहे, त्यांची नोंद घेणे उपयुक्त ठरू शकते.

३०. भूमि संपादन कायदा, १८९४ चे कलम २३ आणि २४ अनुक्रमे बाबींच्या दोन याद्या प्रदान करतात, म्हणजे (१) नुकसानभरपाई निश्चित करताना विचारात घ्यावयाच्या बाबी आणि (२) नुकसानभरपाई निश्चित करताना दुर्लक्षित केल्या जाणाऱ्या बाबी.कलम २३ (१), जे केवळ आपल्या सध्याच्या हेतूसाठीच संबंधित आहे, ते खालीलप्रमाणे आहे:-

“२३ . नुकसानभरपाई निश्चित करताना विचारात घ्यावयाच्या बाबी-(१) या कायद्यांतर्गत संपादित केलेल्या भूमीबद्दल देण्यात येणाऱ्या नुकसानभरपाईची रक्कम निश्चित करताना, न्यायालय खालील बाबी विचारात घेईल –

- एक, कलम ४, पोटकलम (१) अंतर्गत अधिसूचना प्रकाशित झाल्याच्या दिनांकास जमिनीचे बाजार मूल्य;
- दोन , जिल्हाधिकार्याने तिचा कब्जा घेण्याचे वेळी भूमीवर कोणतीही उभी पिके किंवा झाडे ताब्यात घेतल्यामुळे हितसंबंधित व्यक्तीला झालेले नुकसान;
- तीन, जिल्हाधिकार्याने भूमीचा कब्जा घेण्याचे वेळी अशी भूमी त्याचा इतर भूमीपासून वेगळी केल्यामुळे हितसंबंधित व्यक्तीला झालेले नुकसान; (काही असल्यास);
- चार, जिल्हाधिकार्याने भूमीचा कब्जा घेण्याचे वेळी संपादनावेळी त्याच्या इतर स्थावर किंवा जंगम संपत्तीवर अन्य कोणत्याही रीतीने किंवा त्याच्या कमाईवर बाधक परिणाम झाला या कारणाने हितसंबंधित व्यक्तीला झालेले नुकसान; (काही असल्यास);
- पाच, जिल्हाधिकार्याने भूमीचे संपादन केल्यामुळे परिणामी हितसंबंधित व्यक्तीला आपले राहण्याचे ठिकाण किंवा व्यवसायाचे ठिकाण बदलणे भाग पडले असेल तर, अशा बदलाच्या अनुषंगाने झालेला वाजवी खर्च (काही असल्यास);

सहा, कलम ६ खालील घोषणेच्या प्रकाशनाची वेळ आणि जिल्हाधिकार्याने भूमीचा कब्जा घेतला ती वेळ या दरम्यान भूमीपासून होणाऱ्या फायद्यात घट झाल्याने खरोखर उद्भवणारे असे नुकसान (काही असल्यास)."

३१. सोप्या शब्दात, कलम २३ (१) मध्ये समाविष्ट असलेल्या सहा बाबी, ज्या नुकसानभरपाई निश्चित करताना न्यायालयाने विचारात घ्याव्यात, त्यांचा सारांश खालीलप्रमाणे केला जाऊ शकतो:-

- (१) कलम ४ (१)अंतर्गत अधिसूचना प्रकाशित झाल्याच्या दिनांकास जमिनीचे बाजार मूल्य;
- (२) जिल्हाधिकारी भूमी ताब्यात घेण्याच्या वेळी भूमीवर उभ्या असलेल्या पिकांचे किंवा झाडांचे नुकसान;
- (३) अशा जमिनीचे संपादन न झालेल्या जमिनीपासून वेगळे केल्यामुळे होणारे नुकसान;
- (४) संपादनामुळे जंगम किंवा स्थावर संपत्तीवर किंवा इतर कोणत्याही प्रकारे हितसंबंधीत व्यक्तीच्या कमाईवर बंधक परिणाम करणारे नुकसान;

(५) जेव्हा संपादनामुळे हितसंबंधित व्यक्तीला आपले राहण्याचे ठिकाण किंवा व्यवसायाचे ठिकाण बदलणे भाग पडले जाते; कलम ६ खालील घोषणेच्या प्रकाशनाची वेळ आणि जिल्हाधिकाऱ्याने भूमीचा कब्जा घेतला ती वेळ या दरम्यान भूमीपासून होणाऱ्या फायद्यात घट झाल्याने खरोखर उद्भवणारे नुकसान.

३२ . या अपीलांच्या निर्धारणासाठी उद्भवणारे मुद्दे कलम २३ (१) च्या "तिसऱ्या" आणि "चौथ्या" कलमांभोवती फिरतात. या कलमांना सामान्य भाषेत अनुक्रमे 'विभाजन' आणि 'हानिकारक प्रभाव' यासंबंधीचे कलम म्हणून संबोधले जाते.

३३. परंतु कलम २३ (१) चे तिसरे" आणि "चौथे" कलम हे वेगळे मानले जाऊ शकत नाहीत. ते कलम ४९ सह एकत्र वाचले पाहिजेत जे खालीलप्रमाणे आहे: -

"४९. घर किंवा इमारतीच्या भागाचे भाग संपादन -

(१) जर एखादे संपूर्ण घर, कारखाना किंवा इमारत याचे संपादन करण्यात यावे अशी मालकाची इच्छा असेल तर, असे कोणतेही घर कारखाना किंवा अन्य इमारत याचा फक्त एखादा भाग संपादन करण्याच्या प्रयोजनासाठी या अधिनियमाच्या उपबंधांचा अंमल केला जाणार नाही.

परंतु, जिल्हाधिकाऱ्याने कलम ११ अन्वये आपला निवडा देण्यापूर्वी मालकाला असे संपूर्ण घर, कारखाना किंवा इमारत अशाप्रकारे संपादन करण्यात यावी

अशी त्याने व्यक्त केलेली इच्छा लेखी नोटिशीद्वारे मागे घेला येईल किंवा त्यात फेरबदल करता येईल:

तसेच, या अधिनियमान्वये जी भूमी संपादित करावयाची योजले आहे अशी कोणतीही भूमी या कलमाच्या अर्थानुसार एखाद्या घराचा कारखान्याचा किंवा इमारतीचा भाग आहे की नाही यासंबंधी कोणताही प्रश्न उपस्थित झाल्यास जिल्हाधिकारी असा प्रश्न न्यायालयाकडे निर्णयार्थ निर्देशित करील आणि या प्रश्नाचा निर्णय होई पर्यंत अशा भूमीचा कब्जा घेणार नाही.

अशा निर्देशनावर निर्णय देताना न्यायालय जी भूमी संपादन करावयाचे योजले आहे अशी भूमी ही घर, कारखाना किंवा इमारत यांचा पुरेपूर आणि अबाधित उपभोग करता यावा यासाठी आवश्यक आहे किंवा काय हा प्रश्न लक्षात घेईल.

(२) संपादन करावयाची भूमी हितसंबंधित व्यक्तीच्या अन्य भूमीपासून वेगळी झाल्याकारणाने तिने कलम २३, पोटकलम (१) तीन अन्वये केलेल्या कोणत्याही मागणीच्या बाबतीत जर, ती मागणी गैरवाजवी किंवा बेसुमार आहे असे समुचित शासनाचे मत असेल तर, प्रथमतः संपादन करावयाचे ठरवलेली भूमी जिचा भाग होती अशी संपूर्ण भूमी संपादन करण्याबाबत ते जिल्हाधिकाऱ्याने निवाडा करण्यापूर्वी कोणत्याही वेळी आदेश देऊ शकेल.

(३) यात यांच्या लगतपूर्वी उपबंधित केलेल्या बाबतीत कलमे ६ ते १० दोन्ही कलमे धरून या अन्वये नव्याने घोषणा किंवा अन्य कार्यवाही करण्याची आवश्यकता असणार नाही, पण जिल्हाधिकारी विनाविलंब समुचित शासनाच्या आदेशाची प्रत हितसंबंधित व्यक्तीला पुरवील आणि त्यानंतर कलम ११ अन्वये आपला निवाडा देण्याच्या कामाला लागेल."

३४ . हे लक्षात घेतले जाऊ शकते की, कलम २३(१) चा उपबंध तिसरा हा केवळ भूमीशी संबंधित आहे, कारण त्यात केवळ संपादित भूमीपासून संपादित भूमीचे विभाजन आणि परिणामी झालेल्या नुकसानीबद्दल सांगितले आहे. याउलट, कलम २३ (१) चा उपबंध चार , हितसंबंधित असलेल्या व्यक्तीला, (१) त्याच्या इतर जंगम मालमत्ता ; (२) त्याच्या इतर स्थावर मालमत्ता ; आणि (३) त्याच्या कमाईस हानिकारक प्रभावामुळे झालेल्या नुकसानाशी संबंधित आहे. दुस-या शब्दात सांगायचे तर, जिल्हाधिकारी जमिनीचा ताबा घेताना ज्या गोष्टीवर हानिकारक प्रभाव पडतो , त्या एकतर स्थावर मालमत्ता किंवा इतर जंगम मालमत्तेचा संपादित न झालेला भाग किंवा हितसंबंध असलेल्या व्यक्तीच्या कमाईवर देखील असू शकते.

३५ . हे देखील लक्षात घेतले जाऊ शकते की चौथ्या उपबंधात वापरलेली अभिव्यक्ती 'कमाई' आहे, तर सहाव्या उपबंधात वापरलेली अभिव्यक्ती 'नफा' आहे. परंतु सहावा उपबंध केवळ कलम ६ अंतर्गत घोषणापत्र प्रकाशित झाल्यापासून आणि

जिल्हाधिकार्याने ताब्यात घेतल्याचे दरम्यान जमिनीचा नफा कमी करण्यापुरता मर्यादित आहे.

३६. कलम ४९ कडे येत असताना, ते दोन आकस्मिक परिस्थितींशी संबंधित आहे. ते आहेत, (१) अशी प्रकरणे ज्यामध्ये संपादित करावयाची आहे ते कोणत्याही घराचा, कारखानदारीचा किंवा इतर इमारतीचा भाग आहे; आणि (२) कलम २३(१) च्या तिसऱ्या उपबंधांतर्गत 'विभाजन' या शीर्षकाखाली नुकसानभरपाईचा दावा उद्भवणारी प्रकरणे.

३७ . जोपर्यंत पहिल्या आकस्मिकतेचा संबंध आहे तोपर्यंत कलम ४९ च्या उपकलम(१) अन्वये कोणतेही घर, कारखाना किंवा इतर इमारतीचा केवळ एक भाग संपादन करण्यास प्रतिबंध आहे, जर मालकाची इच्छा असेल की असे संपूर्ण घर, कारखाना किंवा इमारत अशा प्रकारे संपादित केली जाईल. ३८. दुसऱ्या आकस्मिकतेचा विचार करता, विभाजन भरपाईचा दावा गैरवाजवी किंवा बेसुमार आहे असे समुचित शासनाचे मत असल्यास, संपूर्ण भूमी संपादनाचे आदेश देण्याचा पर्याय योग्य सरकारला दिला जातो.

३९. कलम ४९ च्या पोटकलम (१) ची व्याप्ती आणि पोटकलम (२) ची व्याप्ती यातील फरक या न्यायालयाने **मेसर्स हरसूक दास बाल किशन दास वि. प्रथम भूसंपादन जिल्हाधिकारी आणि इतर (२. (१९७५) २ एससीसी २५६)** खालीलप्रमाणे:

" १२. कायद्याच्या कलम ४९ (१) चा उद्देश मालकाला तो भाग ताब्यात घ्यायचा आहे की नाही याचा पर्याय देणे हा आहे. जोपर्यंत मालक असे सांगत नाही तोपर्यंत कायद्याच्या कलम ४९(१) अन्वये सरकार दुसरा भाग घेऊ शकत नाही. कायद्याच्या कलम ४९(२) चा कायद्याच्या कलम ४९(१) शी काहीही संबंध नाही. कायद्याचे कलम ४९(२) सरकारला केवळ तेव्हाच पर्याय देते जेव्हा कायद्याच्या कलम २३ (१) च्या तिसऱ्या उपबंधांतर्गत दावा वाजवी असतो. कायद्याच्या कलम २३ (१) च्या तिसऱ्या उपबंधाचा संदर्भ हे स्पष्ट करतो की कलम २३ (१) च्या तिसऱ्या उपबंधांतर्गत केलेला दावा विभाजनासाठी आहे. कायद्याच्या कलम ४९(२) अन्वये जमिनीच्या उर्वरित भागाच्या संपादनाच्या बाबतीत शासन सरकारी तिजोरीच्या पैशाची बचत करते जे अन्यथा विभाजनाच्या दाव्याचा विषय असेल. "

४०. या प्रकरणात कलम ४९ (१) च्या तरतुदी लागू होत नाहीत. याचे कारण असे की अपीलकर्त्याची कधीही इच्छा नव्हती की संपूर्ण कारखाना सरकारने संपादित केला पाहिजे. खरे तर, अपीलकर्त्याच्या मालकीची एकूण जमीन सुमारे १६००० एकर होती, ज्यावर एक उपनगर (टाउनशिप) उभारण्यात आले होते. त्यामुळे, अपीलकर्त्याला कलम ४९ (१) लागू करण्याचा कोणताही पर्याय वापरण्याची संधी नव्हती. कोणत्याही परिस्थितीत,

अपीलकर्त्याने प्रत्यक्षात सरकारला ट्रॉली मार्ग वळवण्यासाठी इतर लोकांकडून जमीन अधिग्रहित करण्याची विनंती केली. त्यामुळे कलम ४९ (१) या प्रकरणाला लागू होत नाही.

४१ . कलम ४९ (२) मध्ये असा कोणताही अर्ज असू शकत नाही, कारण ज्या जमिनीवर ट्रॉली मार्गाचा उर्वरित भाग अस्तित्वात होता त्या संपूर्ण जमिनीचे संपादन करणे योग्य असल्याचे सामुचित सरकारला वाटले नाही, कारण विभाजन नुकसानभरपाईचा दावा गैरवाजवी किंवा बेसुमार होता. म्हणून, कलम ४९ चे उपकलम (१) किंवा (२) च्या निर्बंधांशिवाय कलम २३ (१) च्या तिसऱ्या आणि चौथ्या कलमांकडे परत जाणे आपल्यासाठी पुरेसे आहे.

४२ . आम्ही आधी सूचित केल्याप्रमाणे, तिसरा खंड, जिल्हाधिकाऱ्याने जमिनीचा ताबा घेताना, संपादित जमिनीपासून संपादित केलेल्या जमिनीचे विभाजन केल्यामुळे, हितसंबंध असलेल्या व्यक्तीला झालेल्या नुकसानाशी संबंधित आहे. याउलट, कलम २३(१) चा चौथा उपबंध, (१) इतर जंगम मालमत्ता; (२) इतर स्थावर मालमत्ता; आणि/ किंवा (३) हितसंबंध असलेल्या व्यक्तीच्या कमाईवर, संपादनाच्या कारणामुळे झालेल्या नुकसानकारक परिणामाशी संबंधित आहे.

४३. कलम २३ (१) च्या तिसऱ्या आणि चौथ्या उपबंधांतर्गत संदर्भ न्यायालयासमोर अपीलकर्त्याने केलेल्या दाव्यात, काही बाबी इतरांशी परस्परव्यापी असल्याने, एक गोंधळ निर्माण झाला. हे संदर्भ न्यायालयाच्या निवाड्याच्या परिच्छेद २२

वरून पाहिले जाऊ शकते, जेथे अपीलकर्त्याचा दावा संदर्भ न्यायालयाने खालीलप्रमाणे स्पष्ट केला आहे: -

" २२. दावेदार कंपनीची मुख्य तक्रार अशी आहे की विशेष भूसंपादन अधिकाऱ्याने- दावेदार कंपनीला विभाजन आणि हानीकारक परिणामामुळे झालेल्या नुकसानीसाठीच्या दाव्याचा अजिबात विचार केला नाही. जरी विरोधी पक्षाने ट्रॉली लाइनखाली केवळ ६-किलोमीटर म्हणजेच सुमारे २०.७४ हेक्टर जमीन संपादित केली असली तरी, या संपादनामुळे सुमारे ३० किलोमीटरचा उर्वरित भाग म्हणजेच ट्रॉली लाइनखालील ६०.३८ हेक्टर जमीन पूर्णपणे निरुपयोगी झाली आहे. दुस-या शब्दात, दावेदार कंपनीचा युक्तिवाद असा आहे की केवळ ६ किलोमीटरच्या संपादनामुळे दावेदार कंपनी ट्रॉली लाइन सुविधेपासून केवळ वंचित राहिली नाही, तर त्याने ३० किलोमीटरच्या ट्रॉली लाइनचा उर्वरित भाग देखील म्हणजे ६०.३८ हेक्टर जमीन, रोलिंग स्टॉक, तीन डिझेल इंजिन, इमारती, टेलिफोन लाईन आणि ट्रॉली लाईनशी संबंधित इतर सर्व वस्तू जसे की, स्थापत्य कामे , बंधारे, सीडी वर्क्स, कालवे , पूल, पूर्णपणे अनावश्यक आणि अप्रचलित केले आहेत. दाव्याची खालीलप्रमाणे दोन श्रेणींमध्ये विभागणी केली जाऊ शकते :

(एक) संपादित केलेल्या जमिनीच्या भागाच्या संदर्भात नुकसानभरपाई वाढवणे; आणि

(दोन) खालील शीर्षकाखाली विभाजन आणि हानीकारक परिणामामुळे ट्रॉली लाईनच्या संपादित न केलेल्या भागाच्या संदर्भात दावेदार कंपनीला झालेल्या नुकसानाची भरपाई:

- १) सुमारे ६०.३८ हेक्टर एवढी जमीन भूसंपादन न केलेला भाग.
- २) ३६ किलोमीटरचा संपूर्ण रेल्वे मार्ग, ज्यामध्ये रुळ, स्लीपर, गर्डर इत्यादींचा समावेश आहे.
- ३) रोलिंग स्टॉक्स, विविध प्रकारचे वॅगन (रेल्वे मालाचा डबा) , टँकर इ. ४) डिझेल इंजिन तीन;
- ५) दूरध्वनी आणि दूरध्वनीचे खांब, झाडे, विहिरी इ. बंधारे, सी. डी. कामे, पूल, कालव्यांची इमारत, सुमारे ३० किलोमीटरचे काम न होणे; उक्त उद्योग समूह आतापर्यंत उपलब्ध असलेली ट्रॉली मार्ग सुविधा बंद झाल्यामुळे वालचंदनगर नगरपालिकेच्या मूल्यात घट, ट्रॉली मार्ग वाहतुकीपासून रस्ते वाहतुकीकडे वळण्यासाठी वाहतुकीचा अतिरिक्त खर्च, भिगवण स्थानकाच्या आवारातील नूतनीकरणाचा खर्च, रस्ते वाहतुकीद्वारे लोडिंग

आणि अनलोडिंगच्या हस्तांतरणानुसार; मानवतावादी कारणास्तव आणि उत्पन्नाच्या नुकसानीमुळे दावेदार कंपनीने सामावून घेतलेल्या, खास प्रशिक्षित आणि ट्रॉली लाईनच्या कामकाजासाठी नियुक्त केलेल्या सुमारे ५२ व्यक्तींसाठी एकूण कपात भरपाई.

४४. वरील स्पष्ट केलेल्या संदर्भ न्यायालयाच्या निवाड्यातील परिच्छेद २२ मध्ये दर्शविलेल्या दाव्याच्या दुसऱ्या श्रेणीमध्ये, कलम २३(१) च्या तिसऱ्या, चौथ्या आणि सहाव्या खंडांतर्गत येणाऱ्या दाव्यांचे मिश्रण आहे.परंतु सुदैवाने त्यापैकी काही दावे फेटाळले असून आता अपीलकर्त्याद्वारे स्वीकारले जात नाही.हाती असलेल्या अपीलांमध्ये, दावा केवळ तीन बाबींपुरता मर्यादित आहे, म्हणजे (१) रेल्वे आणि स्लीपर्सचे मूल्य;(२) रोलिंग स्टॉकचे मूल्य; आणि (३) वाहतूक खर्चात वाढ.या बाबी केवळ कलम २३(१) च्या चौथ्या उपबंधांतर्गत येतात आणि त्या तिसऱ्या उपबंधांतर्गत येत नाहीत.

४५ . अगदी चौथ्या उपबंधात, या अपीलांमध्ये आम्हाला ज्या गोष्टीची चिंता आहे ती म्हणजे, (i) रेल आणि स्लीपर आणि रोलिंग स्टॉक सारख्या जंगम मालमत्तेची हानी; आणि (ii) वाहतूक खर्चात वाढ झाल्यामुळे उत्पन्नाचे नुकसान.परंतु दुदैवाने अपीलकर्त्याने वाहतूक खर्चात वाढ करण्यासाठी रु.८०,०७,१८० /- रकमेचा दावा केला आणि कमाईच्या नुकसानासाठी रु.३५,६२,००० /- च्या स्वतंत्र रक्कमेचा दावा केला. 'कमाईतील तोटा' या

शीर्षकाखालीही, प्रत्यक्षात नफ्यातील तोटा असा दावा करण्यात आला होता.अपीलकर्त्याला हे लक्षात आले नाही की नफा कमी होणे हे कलम २३(१) च्या सहाव्या उपबंधांतर्गत आणि या शीर्षकाखालील दावा कलम ६ अन्वये घोषणा प्रकाशित झाल्याच्या दिनांकापासून आणि जिल्हाधिकाऱ्याने कब्जा घेण्याच्या वेळेपर्यंत मर्यादित आहे.कमाईबाबत हानीकारक परिणाम चौथ्या उपखंडात समाविष्ट आहे आणि कायद्याने (१) कमाईवर हानिकारक प्रभाव ; आणि (२) कलम ६ अंतर्गत घोषणेच्या प्रकाशनाच्या वेळेपासून आणि कब्ज्यात घेण्याच्या वेळेदरम्यानच्या नफ्यात घट यामध्ये फरक केला आहे.

४६. संदर्भ न्यायालयाने कमाईच्या नुकसानासाठी ३५,६२,०००/- रु. च्या नुकसानभरपाईचा दावा नाकारला, कारण तो 'वाहतूक खर्चात वाढ' या शीर्षकाखाली दाव्याशी परस्परव्यापी झाला आहे. परस्परव्यापी दावा लक्षात आल्यानंतरच कदाचित अपीलकर्त्याने उपस्थित अपीलांमध्ये त्यांचा दावा केवळ (१) रेल आणि स्लीपर्स; (२) रोलिंग स्टॉक; आणि (३) वाहतूक खर्चात वाढ झाल्यामुळे मिळणाऱ्या कमाईपर्यंत मर्यादित ठेवला आहे, जे सर्व कलम २३(१) च्या चौथ्या कलमांतर्गत येतात.

४७. नुकसानकारक परिणाम प्रश्नावर निर्णय घेणाऱ्या सर्वात सुरुवातीच्या प्रकरणांपैकी एक, **आर. एच. वर्निकल आणि इतर विरुद्ध भारताचे राज्य सचिव (31 2 Ind.Cas 562)** मधील कलकत्ता उच्च न्यायालयाचा विभागीय खंडपीठाचा निर्णय होता.

चहाच्या मळ्याचा समावेश असलेल्या जमिनीच्या संपादनातून हे प्रकरण उद्भवले आहे. दार्जिलिंगमधील लेबोंग आणि पांडन गावांमधील छावणीच्या रायफल रेंजचा (गोळीबारासाठी असलेले मैदान) विस्तार करणे हा या संपादनाचा उद्देश होता. चहाच्या मळ्याच्या मालकांनी नुकसानदायक परिणामाचा दावा या आधारावर केला होता की, रायफल रेंजमध्ये गोळीबार केला जात असताना त्यांना चहाच्या मळ्याच्या संपादन न केलेल्या भागात काम थांबवण्यास भाग पाडले गेले होते. दाव्याचे निराकरण करताना, न्या. डॉस, यांनी मत व्यक्त केले की, "गोळीबार सुरू असताना बट्स (गोळीबाराच्या जागेवरील लक्ष्य) च्या मागे असलेल्या जमिनीवर काम करणे अत्यंत असुरक्षित आहे यात शंका नाही आणि परिणामी वेळ वाया जाण्याने लागवडीचा खर्च अपरिहार्यपणे वाढला पाहिजे". त्यामुळे, न्या. डॉस यांनी असे मत मांडले की चहाच्या मळ्याच्या मालकांना बुट्स (गोळीबाराच्या जागेवरील लक्ष्य) मागील ८ एकर चहाच्या जमिनीच्या नुकसानदायक परिणामासाठी भरपाई मिळण्याचा हक्क आहे. न्या. डॉसच्या दृष्टिकोनाशी सहमती दर्शविताना, न्या. रिचर्डसन यांनी असे निरीक्षण नोंदवले: " असे म्हटले जाते की रायफल रेंज बुट्सच्या (गोळीबाराच्या जागेवरील लक्ष्य) मागे ८ एकर जमिनीच्या कामात अडथळा आणेल आणि मला वाटते की याबद्दल कोणतीही शंका असू शकत नाही. रेंजचा वापर केला जात असताना जमिनीवर मजूर ठेवणे सुरक्षित राहणार नाही." सरकारकडून असा युक्तिवाद करण्यात आला की विचारात घेतलेली इजा ही आकस्मिक होती आणि ती केवळ रेंज (पल्ल्याच्या) निष्काळजीपणे केलेल्या वापरामुळे उद्भवू शकते आणि ती

कारवाई करण्यायोग्य उपद्रव श्रेणीत येते. हा युक्तिवाद फेटाळताना, न्या. रिचर्डसन यांनी मत व्यक्त केले: “परंतु हे स्पष्ट नाही की दावेदार ज्या दुखापतीचा विचार करतात ती कारवाई करण्यायोग्य उपद्रव असेल. या जमिनीचा रायफल रेंज म्हणून वापर करण्याचा अधिकार सरकारला असेल आणि ती अत्यंत काळजीपूर्वक आणि सावधगिरीने वापरली जाईल असे मानले जाऊ शकते यात शंका नाही. पण तरीही, गोळीबार चालू असताना कोणताही विवेकी मालक आपल्या मजुरांना बुटांच्या (गोळीबाराच्या जागेवरील लक्ष्य) मागे जमिनीवर ठेवणार नाही.”

४८. बालम्मल विरुद्ध मद्रास राज्य (४. एआयआर १९६८ एससी १४२५)

या प्रकरणात, हे न्यायालय मद्रास शहर सुधार विश्वस्त मंडळ कायद्याच्या तरतुदीनुसार भूमि संपादनाशी संबंधित होते, ज्याच्या कलम ७१ ने विश्वस्त मंडळाला भूमि संपादन कायदा, १८९४ च्या तरतुदीनुसार सरकारच्या पूर्वीच्या मंजूरीसह जमीन संपादन करण्यास अधिकृत केले. नुकसान भरपाई निश्चित करण्यासंबंधीचा वाद अखेर या न्यायालयासमोर उभा राहिला, तेव्हा जमीन मालकांपैकी एकाचा युक्तिवाद असा होता की सिनेमागृहाच्या आवारातील एक भाग अनिवार्यपणे संपादित करण्यात आला होता आणि त्यामुळे जमिनीचा मालक सिनेमागृहाच्या प्रेक्षकांना सुविधा पुरविण्याच्या सुविधेपासून आणि व्यवसायाचा विस्तार करणाऱ्या जमिनीवर बांधकामे करण्यापासून वंचित राहिला. कलम २३ (१) च्या तिसऱ्या, चौथ्या आणि सहाव्या कलमांवरील पर्यायामध्ये हा दावा मांडण्यात

आला होता. या कलमांतर्गत नुकसानभरपाई मिळण्यास इच्छुक असलेल्या व्यक्तीच्या हक्काबद्दल तत्वतः सहमती दर्शवितांना, या न्यायालयाने त्या प्रकरणातील दावा या आधारावर फेटाळला की, विभाजन झाल्यामुळे कोणतेही नुकसान झाल्याचे दर्शविण्यासाठी किंवा उर्वरित जमीन संपादनाच्या कारणास्तव हानीकारकपणे प्रभावित झाली होती किंवा मालकांच्या कमाईवर परिणाम झाला होता हे दर्शविण्यासाठी कोणताही पुरावा नाही.

४९. म्हणून, वरील कायदेशीर तत्त्वे लक्षात घेऊन, आता आपण या अपीलांमध्ये अपीलकर्त्यांचा दावा विचारात घेऊया.

रूळ आणि स्लीपर्स

५०. वालचंदनगर शहर हे मध्य रेल्वे मार्गावरील भिगवण रेल्वे स्थानकापासून ३६ कि. मी. अंतरावर आहे आणि वालचंदनगर ते भिगवण पर्यंत थेट आणि जलद जोडणी देण्याच्या उद्देशाने, अपीलकर्त्याने खाजगी दूरध्वनी मार्गासह स्वतःची ट्रॉली लाइन, ट्रान्सशिपमेंट साइडिंगसह गुड्स यार्ड आणि इतर सुविधा पुरविल्या होत्या, असा अपीलकर्त्याचा दावा होता. सन १९४६ मध्ये ट्रॉली लाइन टाकण्यात आली होती. अपीलकर्त्याच्या म्हणण्यानुसार, या ट्रॉली लाईनद्वारे ३५,००० टन सामग्रीची वाहतूक केली जात होती, ज्यात अवजड यंत्रसामग्रीचा समावेश होता. ट्रॉली मार्गाचा काही भाग उजनी धरणाच्या पाणलोट क्षेत्रात (कोंडपाण्यात) बुडाला असून ट्रॉली लाईनचा उर्वरित भाग

भूसंपादित न झालेल्या भागात निरुपयोगी झाला आहे. अपीलकर्त्याच्या म्हणण्यानुसार, ट्रॉली लाइनशी संबंधित साहित्य काढण्यासाठी आणि वाहतूक करण्यासाठी त्यांना रु. १,९०,०००/- खर्च करावे लागले. नवीन ट्रॉली लाईन टाकण्यासाठी पर्यायी जमिनीच्या संपादनाचा प्रस्ताव विविध समस्यांमुळे प्रत्यक्षात आला नाही, ज्याचे श्रेय अपीलकर्त्याला देता येत नाही. नवीन ट्रॉली लाईन टाकण्यासाठी पर्यायी जमिनीच्या संपादनाचा प्रस्ताव विविध समस्यांमुळे प्रत्यक्षात आला नाही, ज्याचे श्रेय अपीलकर्त्याला देता येत नाही. कोणत्याही परिस्थितीत, अशा संपादनाची किंमत त्यावेळी देखील रु.१.५ कोटी इतकी होती. अशा प्रकारे २८ कि. मी. लांबीच्या ट्रॉली मार्गाचा भाग बनणाऱ्या रेल आणि स्लीपर्स निरुपयोगी ठरल्या होत्या. त्यामुळे, अपीलकर्त्याने रूळ आणि स्लीपर्सच्या नुकसानभरपाईसाठी रु.५०,०८,३२८/- रकमेचा दावा केला.

५१. या दाव्याला उत्तरवादींनी या आधारावर विरोध केला की, साखर उद्योगातून साहित्य वाहून नेण्याच्या उद्देशाने सन १९४६ साली ट्रॉली लाईन टाकण्यात आली होती आणि अपीलकर्त्याने अवजड यंत्रसामग्रीचे उत्पादन १९५६ पासूनच सुरू केले होते. ट्रॉली लाइन प्रत्यक्षात एक अरुंद गेज लाइन होती, ज्याची रुंदी २ फूट ६ इंच होती. म्हणून, उत्तरवादींनी असा युक्तिवाद केला की रूळ आणि स्लीपर्ससाठी कोणतीही भरपाई देय नाही, विशेषतः जेव्हा अपीलकर्त्याने रेल्वे वाहतुकीपासून रस्ते वाहतुकीकडे वळण्यासाठी वाहतूक खर्चात वाढ केल्याबद्दल नुकसानभरपाईचा दावा केला होता.

५२. निर्देश न्यायालयासमोर, अपीलकर्त्याचा मुख्य प्रशासकीय व्यवस्थापक, जो एक पात्र नागरी अभियंता होता, त्याला अभियोग पक्षाचे साक्षीदार-१ (पी. डब्ल्यू.-१) म्हणून तपासण्यात आले आणि नगरनियोजनाच्या निवृत्त संचालकाची अभियोग पक्षाचे साक्षीदार - १५ (पी. डब्ल्यू.-१५) म्हणून तपासणी करण्यात आली. या दोन्ही साक्षीदारांनी ट्रॉली लाईन टाकण्याच्या अंदाजित खर्चासाठी हिंदुस्तान स्टील्स लिमिटेडने दिलेल्या दरपत्रकांचा संदर्भ दिला. घसरणीला परवानगी दिल्यानंतर ज्या मूल्याची सामग्री विकली गेली आणि वाहतूक खर्च समयोजित केल्यानंतर, या साक्षीदारांनी रूळ आणि स्लिपर्सची किंमत अंदाजे रु. ५०,०८,२८८/- अशी लावली.

५३. उत्तरवादींनी श्री. महाजन या व्यक्तीची तपासणी केली, ज्यांनी स्वतंत्र गणना देखील सादर केली, परंतु निर्देश न्यायालयाने त्यांचा पुरावा विश्वासाह नाही या कारणास्तव फेटाळला. विशेष म्हणजे निर्देश न्यायालयाने दोन गोष्टी केल्या, ते म्हणजे (i) श्री महाजन यांनी स्वीकारलेली पद्धत किंवा सूत्र योग्य होते आणि ते प्रमाणित लेखकांनी मान्य केले होते आणि तरीही त्यांचे पुरावे नाकारले हे मान्य केले; आणि (ii) श्री तालीम, सेवानिवृत्त नगररचना संचालक यांच्या पुराव्यावर का अवलंबून राहू नये या सरकारी वकिलांच्या निवेदनाशी ते सहमत आहे, परंतु अखेरीस असे मत मांडले की श्री तालीमचे पुरावे पूर्णपणे नाकारले जाऊ शकत नाहीत. त्यानंतर, निर्देश न्यायालयाने रेल्वे आणि स्लीपर्सची अंदाजे किंमत प्रति किलोमीटर रु. २,४१,०५३/- म्हणून घेतली आणि ३५ टक्के घसारा लागू केला

आणि ते प्रति किलोमीटर रु. १,५६,६५० या घसारा मूल्यावर पोहोचले. ३५ कि.मी. अंतराच्या ट्रॉली लाईनसाठी हा दर लागू करून आणि अपीलकर्त्याला मिळालेले वास्तविक भंगार मूल्य वजा केल्यानंतर, निर्देश न्यायालयाने रुळ आणि स्लीपर्सच्या नुकसानभरपाईसाठी रु. ३१,२१,१८६/- निश्चित केले.

५४. अपीलकर्ता तसेच राज्य सरकार दोघेही निर्देश न्यायालयाने ठरवलेल्या नुकसानभरपाईमुळे व्यथित झाले होते आणि त्यामुळे दोघांनीही उच्च न्यायालयात अपील दाखल केले. उच्च न्यायालयाने असे अधिनिर्णित केले की, २८ कि.मी. अंतरावर ट्रॉली लाईनमध्ये पडलेल्या रुळ आणि स्लीपर्ससाठी अपीलकर्त्याला कोणत्याही नुकसानभरपाईचा अधिकार नाही, कारण ६ ते ७ कि. मी. अंतरावर पर्यायी ट्रॉली लाईन टाकण्यासाठी प्रभावी पावले न उचलण्यात अपीलकर्त्याचा दोष होता जे पाणलोट क्षेत्रात (बॅकवॉटरमध्ये) बुडाले. उच्च न्यायालयाने असे अधिनिर्णित केले की, कोणत्याही परिस्थितीत, अपीलकर्त्याचे कोणतेही नुकसान झाले नाही, जे सन १९७८ सालापर्यंत नोंदवलेल्या ताळेबंदांवरून स्पष्ट होते. या संदर्भात उच्च न्यायालयाने नोंदवलेला निष्कर्ष खालीलप्रमाणे उपयुक्तपणे काढला जाऊ शकतो:

“आमच्या मते, ट्रॉली लाईनच्या २८ किलोमीटरच्या रुळ आणि स्लीपर्ससाठी कंपनीला नुकसान भरपाई दिली जाऊ शकत नाही. या निकालाच्या आधीच्या भागात आम्ही असे अधिनिर्णित केले की,

पाणलोट क्षेत्रात (बॅकवॉटरमध्ये) बुडालेल्या ६ ते ७ कि. मी. क्षेत्रासाठी पर्यायी ट्रॉली लाइन टाकण्यासाठी योग्य ती पावले न उचलण्यात कंपनीची चूक होती. त्यांनी स्वतःच्या मर्जीने हा प्रस्ताव सोडला आणि संदर्भ न्यायालयासमोर मांडलेली कारणे खोटी व बनावट होती. जरी अन्यथा १९७६ मध्ये ट्रॉली लाइन बंद झाल्यानंतर कंपनीचे कोणतेही नुकसान झाले नाही, जे की सन १९७८ सालापर्यंत नोंदवलेल्या ताळेबंदांवरून स्पष्ट होते. वाहतूक खर्चात झालेली वाढ म्हणजेच ट्रकद्वारे रस्ते वाहतूक उत्पादन खर्चात वाढ करून भरपाई केली गेली त्यामुळे कंपनीने रस्ते वाहतुकीचा अवलंब केल्यानंतर कंपनीचे कोणतेही नुकसान झाले नाही हे या वस्तुस्थितीवरून स्पष्ट होते. ट्रॉली लाइन बंद केल्यामुळे कंपनी हानीकारक प्रभावासाठी प्रार्थना करू शकली नसती आणि ट्रॉली लाइनच्या २८ कि. मी. वर पसरलेल्या रुळ आणि स्लीपर्ससाठी नुकसानभरपाईचा दावा केला असता. कंपनीला या नुकसानभरपाईच्या रकमेसह जाण्याची आणि दुहेरी लाभ मिळवण्याची परवानगी दिली जावी यासाठी आम्हाला कोणतेही समर्थन आढळत नाही. पर्यायी ट्रॉली लाइन टाकण्यातील त्याच्या निष्क्रियतेसाठी हे अधिमूल्य /चढभाव असेल. "

५५. २८ किलोमीटर अंतरावरील ट्रॉली लाईनच्या रुळ आणि स्लीपरसंबंधीचा दावा फेटाळल्यानंतर, वर दिलेल्या कारणांच्या आधारे, उच्च न्यायालयाने ट्रॉली लाईनवरील ७ किलोमीटर अंतराच्या रुळ आणि स्लीपरसाठी नुकसान भरपाई देण्यास सुरुवात केली, जे पाणलोट क्षेत्रात (बॅकवॉटरमध्ये) बुडाले. पाणलोट क्षेत्रात (बॅकवॉटरमध्ये) बुडालेल्या ७ कि. मी. अंतराच्या ट्रॉली लाइनमधील रुळ आणि स्लीपरसाठी देय असलेली ही भरपाई, निर्देश न्यायालयाने प्रति कि. मी. रु. १,५६,६५०/- म्हणून निश्चित केलेल्या घसरणीचा खर्च स्वीकारून तयार करण्यात आली. ते ७ कि. मी. च्या अंतरासाठी, रु . १०,९६,५५०/- इतके होते. या रकमेतून उच्च न्यायालयाने रु ४,८७,६०८ ची भंगार किंमत वजा केली -आणि या शीर्षकाखाली देय असलेल्या नुकसानभरपाईवर रु ६,०८,९४२/- निश्चित केली .

५६. परंतु अपीलकर्त्याचे ज्येष्ठ वकील गोपाल शंकरनारायणन यांनी योग्यच युक्तिवाद केला की, पर्यायी ट्रॉली लाईन टाकण्यासाठी जमीन संपादन करणे सोपे काम नव्हते, विशेषतः जेव्हा तेथे बरेच जमीन मालक होते. अपीलकर्ता ही कंपनी असल्याने भूमि संपादन कायद्याच्या कलम १७ अंतर्गत तातडीची तरतूद लागू केली जाऊ शकली नसती.

५७. उच्च न्यायालयाच्या युक्तिवादातील मूलभूत दोष असा आहे की, ७ कि. मी. ट्रॉली लाईन स्थलांतरीत करण्यासाठी जमीन अधिग्रहित केली गेली तर ते पुरेसे आहे असे

उच्च न्यायालयाने गृहीत धरले. एकूण ३५ कि. मी. पैकी ७ कि. मी. अंतरावरील ट्रॉली लाईन पाणलोट क्षेत्रात (बॅकवॉटरमध्ये) बुडाली तर संपूर्ण पट्ट्याशी संबंधित ट्रॉली लाईन नैसर्गिकरित्या अनावश्यक होईल. रेल्वे मार्ग हा रस्त्यासारखा नाही. रस्त्यांचे विचलन सहजपणे होऊ शकते , परंतु रेल्वे मार्गाचे नाही. त्यामुळे ट्रॉली लाइनचे स्थलांतर करण्यासाठी जर जमीन संपादित करायची असेल तर ती ३५ किलोमीटरच्या संपूर्ण पट्ट्यासाठी असायला हवी होती. २८ किलोमीटरची ट्रॉली लाईन राखून ठेवणे आणि उर्वरित ७ किलोमीटरची लाईन एकट्याने स्थलांतरित करणे शक्य नाही. त्यामुळे, या शीर्षकाखालील निर्देश न्यायालयाचा निकाल (निष्कर्ष) फिरवण्यात उच्च न्यायालयाने घोर चूक केली असे आमचे मत आहे.

रोलिंग स्टॉक्स

५८. अपीलकर्त्याने असा दावा केला की, संपूर्ण ट्रॉली मार्ग निरुपयोगी झाल्यामुळे, तीन डिझेल लोकोमोटिव्ह्ज, सुमारे १०० चार चाकी वॅगन्स, काही आठ चाकी वॅगन्स आणि एकमार्गी पूल निरुपयोगी झाले आणि या रोलिंग स्टॉक्सचे मूल्य/उपयुक्तता गमावल्याबद्दल नुकसान भरपाई मिळण्यास ते पात्र आहेत. अपीलकर्त्याने या शीर्षकाखाली दाव्याचे प्रमाण रु . २२,१६,०४४/- असे निश्चित केले.

५९. या दाव्याला सरकारने या आधारावर विरोध केला की, १९६७ साली प्रस्तावित संपादनाबाबत अपीलकर्त्याला नोटीस देण्यात आली होती आणि सुरुवातीच्या

टप्प्यात पर्यायी ट्रॉली लाईन टाकण्याकडे कल दाखवल्यानंतर, अपीलकर्त्याने १९७४ साली हा प्रस्ताव सोडून दिला आणि त्यामुळे या शीर्षकाखाली नुकसानभरपाईचा दावा फेटाळला जाऊ शकतो.

६०. या दाव्याच्या समर्थनार्थ अपीलकर्त्याने औद्योगिक सल्लागार आणि श्री कामत नावाच्या नोंदणीकृत मूल्य-निर्धारककाची तपासणी केली. रोलिंग स्टॉकचे मूल्यांकन असलेला त्याचा अहवाल निशाणी क्र.९३ (एक्झिबिट-९३) म्हणून दाखल करण्यात आला होता. या साक्षीदाराने साक्ष दिली की अंदाज तयार करण्यापूर्वी त्याने शहाजहान अभियंते आणि सुयोग इलेक्ट्रिकल्स यांच्याकडून उद्धरण (कोटेशन) मिळवले.

६१. जरी उत्तरवादींनी कार्यकारी अभियंता, यांत्रिक विभागाच्या पुराव्यावर भर दिला, ज्याची बचाव पक्षाचा साक्षीदार-५ (डी. डब्ल्यू.-५) म्हणून तपासणी केली गेली, तरी संदर्भ न्यायालयाने त्याचा पुरावा कोणत्याही सहाय्याचा नाही या आधारावर नाकारला. या साक्षीदाराने कबूल केले होते की त्याला कधीही रेल्वे वॅगन किंवा लोकोमोटिव्हचे मूल्यांकन करण्याची संधी मिळाली नाही.

६२. मौखिक आणि कागदोपत्री पुराव्यांच्या प्रकाशात, निर्देश न्यायालय या निष्कर्षावर पोहोचले की लोकोमोटिव्हचे आयुष्य २० वर्षे आणि वॅगनचे आयुष्य ३५ वर्षे म्हणून घेतले जाऊ शकते. सरळ रेषेच्या सूत्रावर घसारा लागू करून, निर्देश न्यायालय रोलिंग स्टॉकच्या घसरलेल्या मूल्यावर रु.२२,३६,४२४.७०/- असे निश्चित केले.

रु.४,५६,५४०/- भंगार मूल्य वजा केल्यावर, निर्देश न्यायालयाने रोलिंग स्टॉकसाठी देय भरपाई रु. १७,७९, ८८४.७०/- निश्चित केली.

६३. उच्च न्यायालयाने पुराव्याचे पुनर्विलोकन केल्यावर असे आढळून आले की, अपीलकर्ता कंपनीने रोलिंग स्टॉकचे पुस्तकी मूल्य न्यायालयासमोर आणले नाही. परंतु बचाव पक्षाचा साक्षीदार- १३ (पी.डब्ल्यू.-१३) म्हणून तपासण्यात आलेल्या तज्ञ साक्षीदार कामत यांनी उलटतपासणीदरम्यान कबूल केले की अपीलकर्त्याने वर्ष १९८६ शी संबंधित ठेवलेल्या मालमत्ता नोंदणीनुसार रोलिंग स्टॉकचे मूल्य जवळजवळ शून्य होते. रोलिंग स्टॉक भंगार म्हणून विकून कंपनीने प्रत्यक्षात रु.४,५६,५४० ची कमाई केली होती. शिवाय उच्च न्यायालयाला अभिलेखातील पुराव्यांवरून असे आढळून आले की कंपनीच्या आवारात १४ कि. मी. अंतरावर ट्रॉली लाइन सन १९८३ पर्यंत कार्यरत होते. हे स्पष्ट संकेत होते की रोलिंग स्टॉक किमान सन १९८३ पर्यंत वापरला गेला होता. त्यामुळे, उच्च न्यायालयाने रोलिंग स्टॉकच्या संदर्भात निर्देश न्यायालयाने दिलेले नुकसानभरपाईचे अनुदान फिरवले.

६४. बचाव पक्षाचा साक्षीदार- १३ (पी.डब्ल्यू.-१३) (श्री कामत) यांच्या पुराव्याचा उच्च न्यायालयाने चुकीचा अर्थ लावला आणि चांगल्या देखरेखीमुळे रोलिंग स्टॉकचे आयुष्य वाढले होते, असा युक्तिवाद अपीलकर्त्याच्या वतीने केला जात असला तरी, आम्हाला असे वाटत नाही की उच्च न्यायालयाने घेतलेला दृष्टिकोन नोंदवलेल्या पुराव्यांशी

पूर्णपणे सुसंगत नव्हता. उच्च न्यायालयाने प्रत्यक्षात श्री कामत (पी.डब्लू-१३) यांच्या पुराव्याचा एक भाग काढला आहे. त्यांनी स्पष्टपणे कबूल केले आहे की अहवाल तयार करण्यापूर्वी त्यांनी १९८६ मध्ये मालमत्ता नोंदणीची तपासणी केली असली तरी त्यांनी त्यांच्या अहवालात मालमत्तेचे पुस्तकी मूल्य नोंदवले नाही. ते स्पष्टपणे म्हणाले, "हे शक्य आहे की पुस्तकी मूल्यामध्ये सदर प्रकरणात मालमत्तेचे मूल्य शून्य होऊ शकते."

६५. त्यामुळे उच्च न्यायालयाने नोंदवलेल्या निष्कर्षाला रोलिंग स्टॉकच्या बाबतीत कोणताही अपवाद घेता येणार नाही.

वाहतूक खर्चात वाढ

६६. सरळ शब्दात, अपीलकर्त्याचा दावा असा होता की ट्रॉली मार्गाद्वारे वाहतुकीचा दर रु. ०.२० प्रति कि.मी. प्रति टन होता आणि रस्त्याने वाहतुकीचा खर्च रु. ०.८० प्रति किमी. प्रति टन होता. ट्रॉली मार्गाचा काही भाग पाणलोटक्षेत्रात बुडाल्यामुळे आणि परिणामी ट्रॉली मार्गाचा संपूर्ण भाग निरुपयोगी झाल्याने, कंपनीला रस्ते वाहतुकीकडे वळावे लागले, परिणामी दर वर्षी रु. ८,००,७१८/- ने खर्च वाढला. अपीलकर्त्याने या शीर्षकाखाली १० चा गुणक लागू करून रु. ८०,०७,१८०/- साठी दावा केला.

६७. अपीलकर्त्याने मुख्य प्रशासकीय व्यवस्थापकाला अभियोग पक्षाचे साक्षीदार- १ (पी.डब्लू-१), नियोजन व्यवस्थापकाला अभियोग पक्षाचे साक्षीदार-३

(पी.डब्लू-३) आणि कंपनीच्या वाहतूक विभागात लिपिक म्हणून काम करणाऱ्या व्यक्तीला अभियोग पक्षाचे साक्षीदार-६ (पी.डब्लू-६) म्हणून तपासले. कंपनीचे मुख्य लेखापाल अभियोग पक्षाचे साक्षीदार-७ (पी.डब्ल्यू-७) म्हणून तपासले गेले आणि पुरोहित रोड लाईन्सच्या नावाने आणि शैलीने रस्ते वाहतूक व्यवसाय चालवणाऱ्या व्यक्तीची अभियोग पक्षाचे साक्षीदार-१२ (पी. डब्ल्यू-१२) म्हणून तपासणी करण्यात आली.

६८. निर्देश न्यायालयाने अपीलकर्त्याच्या बाजूने सादर केलेले पुरावे ग्राह्य धरले आणि असा निष्कर्ष काढला की अपीलकर्ता ट्रॉली लाईनद्वारे दर वर्षी ०.२० प्रति टन प्रति किलोमीटर या दराने सुमारे ३५,००० टन वस्तूंची वाहतूक करत होता आणि त्याच प्रमाणात सामग्रीसाठी रस्ते वाहतुकीचा दर रु. ०.८० प्रति किमी प्रति टन होता. अशा प्रकारे निर्देश न्यायालयाने वाहतुकीच्या खर्चात वार्षिक रु. ८,००,७१८/- इतकी वाढ निश्चित केली. तथापि, एकूण १० वर्षांच्या कालावधीसाठी अशा दाव्याला परवानगी देण्यास कोणताही आधार नाही या कारणावरून निर्देश न्यायालयाने या संदर्भात अपीलकर्त्याचा दावा एकूण १० वर्षांच्या कालावधीसाठी फेटाळला. त्यामुळे अपीलकर्त्याच्या रु. ८,००,७१८०/- (१० वर्षांसाठी खर्चात वाढ) दाव्याच्या विरोधात निर्देश न्यायालयाने केवळ रु. रु. ८,००,७१८/- (केवळ एका वर्षासाठी खर्चात वाढ) असा निकाल दिला.

६९. वाहतूक खर्चात वाढ झाल्यामुळे अपीलकर्त्याला नफ्यात कोणतेही नुकसान झाल्याचे दिसून आले नाही आणि १९७२ ते १९७८ या वर्षासाठीच्या ताळेबंदांमध्येही

नफ्याचे कोणतेही नुकसान झाल्याचे उघड झाले नाही, या छोट्या आधारावर उच्च न्यायालयाने निर्देश न्यायालयाचा निष्कर्ष फिरवला. त्यामुळे, उच्च न्यायालयाने असे मत व्यक्त केले की वाहतूक खर्चातील वाढ, जरी काही असली तरी, ग्राहकांना आकारल्या जाणाऱ्या किंमतीत समाविष्ट केली गेली असती आणि अपीलकर्त्याला नफ्याचे कोणतेही नुकसान झाले नसले तरी एक वर्षासाठीही या शीर्षकाखाली नुकसानभरपाई देण्यास परवानगी देण्याचा कोणतेही प्रकरण नवहते. खरे तर, अपीलकर्त्याने नफ्याच्या तोट्यासाठी रु. ३५,६२,०००/- च्या रकमेसाठी स्वतंत्रपणे दावा केला होता, परंतु निर्देश न्यायालयाने तो फेटाळला होता. त्यामुळे, उच्च न्यायालयाने असे नमूद केले की निर्देश न्यायालय 'वाहतूक खर्चात वाढ' या शीर्षकाखाली कोणतीही नुकसान भरपाई देऊ शकत नाही.

७०. या संदर्भात उच्च न्यायालयाच्या निष्कर्षावर अपीलकर्त्याचे आक्षेप दुहेरी आहेत, म्हणजे (१) सन १९७५-७६ मध्ये नफा प्रत्यक्षात रु. ९६.०७ लाखांवरून हे सन १९७६-७७ मध्ये रु. ४०. ८० लाखांवर आला. आणि (ii) अभिलेखावरील कोणत्याही पुराव्याशिवाय उच्च न्यायालयाने असे गृहीत धरले की, वाहतूक खर्चातील वाढ पूर्वनियोजित होती आणि कंपनीने उत्पादित केलेल्या वस्तूंच्या खरेदीदारांकडून ती वसूल केली गेली.

७१. पहिल्या आक्षेपासंदर्भात, आम्ही सुरुवातीलाच हे निदर्शनास आणून दिले की कलम ४ अंतर्गत संपादनाची अधिसूचना सरकारी राजपत्रात दिनांक २६.१०.१९७२

वर प्रकाशित करण्यात आली होती. कलम ६ अंतर्गत घोषणा सरकारी राजपत्रात दिनांक ०१.०८.१९७४ वर प्रकाशित करण्यात आली होती. कलम ९ (१) आणि ९ (२) अंतर्गत सूचना सप्टेंबर १९७४ आणि फेब्रुवारी १९७५ मध्ये प्रकाशित करण्यात आल्या होत्या. कोणत्या तारखेला ताबा घेण्यात आला हे दोन्ही पक्षांनी नमूद केलेले नसले तरी, अपीलकर्त्याने त्यांच्या सारांशात म्हटले आहे की सरकारने १९७६ मध्ये जमीन ताब्यात घेतली होती .

७२. अपीलकर्त्याने सन १९७५-७६ आणि १९७६-७७ या वर्षासाठीच्या ताळेबंद आणि नफा-तोटा खात्याची प्रत आमच्यासमोर सादर केली आहे. या ताळेबंदांमधून आणि नफा-तोटा खात्यांमधून, हे अधोरेखित करण्याचा प्रयत्न केला गेला की, सन १९७५-७६ या वर्षात अपीलकर्त्याने रु. ९६.०७ लाखांचा नफा कमावला होता आणि सन १९७६-७७ या वर्षात तो नफा कमी होऊन रु. ४०.८३ लाख इतका खाली आहे .

७३. जर अपीलकर्त्याचा हा दावा खरा मानला गेला, तर याचा अर्थ असा होईल की जमिनीचा ताबा घेतल्यानंतर लगेचच एका वर्षात अपीलकर्त्याच्या नफ्यात सुमारे रु . ५५,००,०००/- इतकी घट झाली. अपीलकर्त्याने आमच्यासमोर सादर केलेला ताळेबंद आणि नफा-तोटा खाती ही दिनांक ३०.०९.१९७६ आणि दिनांक ३०.०९.१९७७ या काळातील आहेत. अपीलकर्त्याच्या म्हणण्यानुसारही, जवळपास रु. ५५,००,०००/- ' या मर्यादेपर्यंत नफ्यात झालेली घट ही वाहतूक खर्चातील वाढीमुळे पूर्णपणे कारणीभूत

नव्हती. अपीलकर्त्याने वाहतूक खर्चात वाढ करण्यासाठी दर वर्षी फक्त रु. ८,००,७१८/- रकमेचा दावा केला. नफ्यातील एकूण कपातीच्या रकमेपैकी हे केवळ १५ टक्के आहे. दिनांक ३०.०९.१९७७ रोजी संपलेल्या वर्षातील नफा आणि तोटा खात्यावरून असे दिसून येते की विक्रीची उलाढाल रु. २२.०९ कोटींवरून रु. १८.१७ कोटीवर आली आहे. वापरण्यात आलेला कच्चा मालही १३.४७ कोटींवरून घसरून रु. ९.३२ कोटीवर आला आहे. उपसंविदा आणि प्रक्रिया शुल्कातही लक्षणीय घट झाली होती. त्यामुळे, नफा कमी झाला असा अपीलकर्त्याचा युक्तिवाद हा उच्च न्यायालयाने नफ्याच्या संदर्भात काढलेल्या प्रतिकूल निष्कर्षाच्या उत्तरातील एक मुद्दा असू शकतो. परंतु, हे अपीलकर्त्याच्या खटल्याच्या समर्थनार्थ वापरले जाऊ शकत नाही की वाहतूक खर्चातील वाढ ही किमान काही प्रमाणात नफ्याच्या कमी मर्यादिसाठी कारणीभूत आहे.

७४. माल विक्रेत्याच्या नफ्याच्या मर्यादेवर वाहतूक खर्चातील वाढीचा परिणाम संविदेच्या अटी व शर्तीवर अवलंबून असेल. हे समुद्र वाहतूक ते रेल्वे वाहतुकीपर्यंत, रस्ते वाहतुकीपासून ते हवाई वाहतुकीपर्यंत देखील बदलू शकते. नौवहन संविदेमध्ये विनाखर्च जहाजपोच [फ्री ऑन बोर्ड (एफ. ओ. बी.)] , सी. आय. एफ. (खर्च, विमा आणि मालवाहतूक) इत्यादी मानक प्रसंविदा असले तरी रेल्वे आणि रस्ते संविदेमध्ये असे कोणतेही मानक प्रसंविदा नाहीत. कोणत्याही परिस्थितीत, अपीलकर्त्याच्या ट्रॉली लाईनने भिगवण पर्यंत केवळ ३५ कि. मी. चे अंतर कापले. अपीलकर्त्याने त्याच्या ग्राहकांना

भिगवण येथून वाहतुकीच्या कोणत्यातरी पद्धतीद्वारे सामुग्रीची सूपूर्दगी करणे आवश्यक होते. भिगवणच्या पलीकडे भारतीय रेल्वेच्या मालवाहतूक रेल्वे मार्गाच्या माध्यमातून माल नेहमी सर्व ग्राहकांना पाठवला गेला हे दाखवण्यासाठी नोंदीत काहीही नाही. ट्रॉली लाईनचा काही भाग पाण्याखाली बुडाल्यामुळे वाहतूक खर्चात झालेली वाढ नेहमीच केवळ अपीलकर्त्याने स्वीकारली पाहिजे होती, परंतु संविदेच्या विशिष्ट अटी आणि शर्तीमुळे ती ग्राहकांपर्यंत पोहोचवता आली नसती, हे दाखवण्यासाठी कोणताही पुरावा नसल्यामुळे निर्देश न्यायालय या संदर्भात दावा स्वीकारू शकले नसते.

७५. शिवाय, दिनांक ०९.१२.१९८१ रोजी देण्यात आलेल्या निवाड्यांमध्ये तथ्य असल्याचे आढळून आले होते, ज्याची उच्च न्यायालयाने दखल घेतली होती. निवाड्याचा संबंधित भाग खालीलप्रमाणे आहे:

“पुढील स्थानिक चौकशीनुसार असे सांगण्यात आले आहे की ट्रॉली मार्ग वालचंदनगर येथे अवजड यंत्रसामग्री आणण्यासाठी वर्षांपूर्वी बांधण्यात आला होती. हा उद्देश पूर्ण झाल्यानंतर ते काही काळ माल वाहतुकीसाठी वापरत होते. ट्रॉली मार्गावर माल हलवण्याची प्रक्रिया अकिफायतशीर झाली. त्यामुळे त्यांनी रस्ता आणि ट्रक वाहतुकीचा अवलंब केला जो जलद आणि शक्यतो किफायतशीर होता. अशा प्रकारे संपूर्ण ट्रॉली मार्ग संबंधित तारखेला म्हणजे दिनांक २७-९-७२

रोजी अकिफायतशीर असल्याने वापरात नव्हती. अशा परिस्थितीत विभागणी आणि हानीकारकपणे प्रभावित दावा फेटाळण्यात आला आहे."

७६. त्यामुळे वाहतूक खर्चात वाढ करण्याच्या नुकसानभरपाईच्या दाव्याच्या संदर्भात उच्च न्यायालयाचा निर्णय वाजवी असल्याचे दिसते आणि त्यामुळे त्यात हस्तक्षेप केला जाऊ शकत नाही.

निष्कर्ष

७७. वरील चर्चेचा निष्कर्ष असा आहे की उच्च न्यायालयाने जंगम मालमत्तेच्या एका संचाला, म्हणजे रोलिंग स्टॉकला हानीकारक प्रभावासाठी कोणतीही नुकसान भरपाई देण्यास नकार दिल्याने, वर नमूद केलेल्या कारणांमुळे त्यात दोष आढळू शकत नाही. त्याचप्रमाणे, "उत्पनावर होणारा हानीकारक प्रभाव " या वर्गवारीत येणाऱ्या वाहतूक खर्चातील वाढीबद्दल कोणतीही नुकसान भरपाई देण्यास उच्च न्यायालयाने नकार दिल्याने, त्याला देखील स्वतंत्रपणे सूचित केलेल्या कारणांमुळेही दोष देता येणार नाही. तथापि, २८ कि. मी. अंतरासाठी ट्रॉली लाइन तयार करणाऱ्या रेल्वे आणि स्लीपर्स या जंगम मालमत्तेच्या एका संचाला अपीलकर्त्याने भोगलेल्या हानीकारक प्रभावाची भरपाई देण्यास उच्च न्यायालयाचा नकार स्पष्टपणे टिकू न शकणारा आहे. विशेषतः जेव्हा पाणलोट क्षेत्रात (बॅकवॉटरमध्ये) बुडालेल्या ७ कि.मी. पर्यंतच्या रेल आणि स्लीपर्सच्या

हानीकारक प्रभावाची भरपाई उच्च न्यायालयाने कायम ठेवली आहे. ट्रॉली लाईनचा २८ कि. मी. अंतरापर्यंतचा उर्वरित भाग संपादनानंतर निरुपयोगी झाला आहे, हे वादातीत नाही.

७८. वाहतूक खर्चातील वाढीच्या स्वरूपात कमाईच्या नुकसानीचा दावा नाकारण्यासाठी आम्ही दिलेला तर्क, रेल आणि स्लीपर्सच्या नुकसानभरपाईच्या दाव्यालाही तथ्यतः लागू होणार नाही का, असा प्रश्न उद्भवू शकतो, कारण अपीलकर्त्याने १९७२ सालीच रस्ते वाहतुकीत प्रवेश केला होता परंतु आमचे उत्तर असे असेल की कलम २३ (१) चा चौथा खंड, एक महत्त्वपूर्ण वाक्यांश वापरतो, ते असे " **त्याच्या इतर जंगम किंवा स्थावर मालमत्तेवर, इतर कोणत्याही प्रकारे किंवा त्याच्या उत्पनावर हानीकारक प्रभाव करणारा.**" म्हणून, मालमत्तेबद्दलचे हानीकारक प्रभाव, अन्य कोणत्याही प्रकारे, हानीकारक प्रभावापासून उत्पन्नापर्यंत दोन्हीचे आधार वेगळे आहेत. सन १९७५-७६ पासून १९७६-७७ पर्यंत नफ्याच्या पातळीत झालेली घसरण, वाहतूक खर्चात झालेल्या वाढीशी जोडण्यासाठी अभिलेखावर कोणताही पुरावा नसला तरी, संपादनानंतर जंगम मालमत्ता निरुपयोगी झाली हे दर्शविण्यासाठी स्वीकार्य पुरावे आहेत. त्यामुळे दोन्हीचे आधार वेगळे आहेत.

७९. उच्च न्यायालयाने आक्षेपित निकालात (परिच्छेद २२) केलेल्या निरीक्षणे आणि निष्कर्ष ज्यामध्ये निर्देश न्यायालयाचा रेल आणि स्लीपर्सच्या हानीकारक प्रभावाच्या

नुकसानभरपाईशी संबंधित निकाल उच्च न्यायालयाने फिरवला होता, तो भाग बाजूला सारत, अपीलांना अंशतः परवानगी दिली जाते. परिणामी, रेल आणि स्लीपर्सच्या नुकसानभरपाईसाठी रु.३१,२१,८६०/- ची रक्कम मंजूर करणारा निर्देश न्यायालयाचा निर्णय पूर्ववत राहिल. इतर सर्व दाव्यांच्या संदर्भात, आक्षेपित निकालात हस्तक्षेप केला जात नाही.

८०. या खटल्यातून वेगळे होण्यापूर्वी आपण एक महत्त्वाची गोष्ट नोंदवून ठेवायला बांधील आहोत. असे दिसते की मुंबई उच्च न्यायालयासमोर पहिले अपील दाखल करताना उत्तरवादींनी १७.०७.१९९२ रोजी, निवाड्याची रक्कम रु. २,७२,२५,६८०/- जमा केली. त्यानंतर पारित केलेल्या आदेशानुसार, अपीलकर्त्याने बँक हमी सादर केल्यानंतर ही रक्कम उघडपणे काढून घेतली. परंतु दिनांक १९.११.२००८ च्या आक्षेपित निर्णयाद्वारे, मुंबई उच्च न्यायालयाने उत्तरवादींच्या अपीलला परवानगी दिली आणि निवाड्याची रक्कम कमी केली. जेव्हा विशेष अनुमती याचिका ज्यापैकी सध्याचे अपील आहे, त्या दाखल होण्यासाठी आल्या, तेव्हा या न्यायालयाने दिनांक १६.०३.२००९ रोजी एक आदेश पारित केला जो खालीलप्रमाणे आहे:

"नोटीस (सूचना) जारी करा.

जर याचिकाकर्त्याने आधीच काढलेल्या रकमेसंदर्भात कोणतीही बँक हमी दिली असेल, तर या प्रकरणाचा निपटारा होईपर्यंत याचिकाकर्त्याने बँक गॅरंटीची वैधता

वाढविण्याच्या अधीन राहून प्रतिवादीद्वारे हमीची अंमलबजावणी करण्यास अंतरिम स्थगिती दिली जाईल. आम्हाला आशा आहे की, या न्यायालयाच्या दिनांकित १६.०३.२००९ वरील आदेशानुसार बँक हमी कायम ठेवली जाईल. आता मुंबई उच्च न्यायालयाचा निकाल आमच्या द्वारे सुधारित करण्यात आला आहे, त्यामुळे या निकालानुसार, अपीलकर्त्याला त्यांना जेवढी रक्कम मिळण्याचा हक्क असेल तेवढी रक्कम राखून ठेवण्याचा हक्क असेल आणि अपीलकर्ता उत्तरवादींना चार आठवड्यांच्या आत अतिरिक्त रक्कम देईल. अपीलकर्त्याने दिलेली बँक गॅरंटी कायम असल्यास, भूसंपादन अधिकारी नवीन गणना तयार करू शकतात आणि केवळ परवानगी नसलेल्या भागाच्या मर्यादेपर्यंत बँक हमी लागू करू शकतात. खर्चाबद्दल कोणतेही आदेश नाही.

निधी जैन आणि अमरेंद्र कुमार
(सहाय्यक: अदनान खान, एल. सी. आर. ए.)

अपील अंशतः मान्य.

अस्वीकरण

या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील या अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याच्या/तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरता वापर करता येणार नाही. तसेच इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरिता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबजावणी करता वैध मानला जाईल.
