



छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर

WA No. 448 of 2024

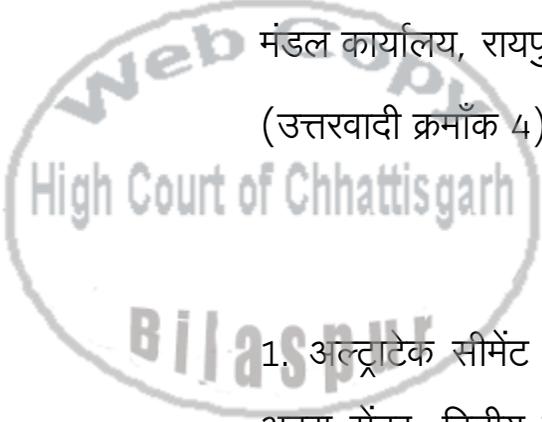
1. भारत संघ द्वारा सचिव, रेल मंत्रालय, भारत सरकार
रेल भवन, नई दिल्ली (उत्तरवादी क्रमांक 1)
2. अध्यक्ष रेलवे बोर्ड- रेल भवन, रायसीना रोड, नई
दिल्ली- 110001 (उत्तरवादी क्रमांक 2)
3. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे क्षेत्रीय कार्यालय- बिलासपुर
द्वारा महाप्रबंधक, बिलासपुर, सी.जी.
(उत्तरवादी क्रमांक 3)
4. वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे,
मंडल कार्यालय, रायपुर, सी.जी.
(उत्तरवादी क्रमांक 4)

-अपीलार्थीगण

विरुद्ध

1. अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा निदेशक, बी विंग,
अहुरा सेंटर, द्वितीय तल, महाकाली गुफा रोड, अंधेरी
(पूर्व) मुंबई - 400093 महाराष्ट्र और इसका सीमेंट
प्लांट रावन सीमेंट वर्क्स, पी.ओ. ग्रासिम विहार, गाँव-
रावन, जिला- बलौदाबाजार-भाटापारा छत्तीसगढ़ और
हिरमी सीमेंट वर्क्स, पोस्ट- हिरमी, जिला-
बलौदाबाजार-भाटापारा, सी.जी. (याचिकाकर्ता)
2. मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा निदेशक, कार्यालय
बांगुर नगर, पोस्ट बैक्स नंबर 33, ब्यावर, राजस्थान
305901 और सीमेंट प्लांट गाँव खपराडीह, तहसील-
सिमगा, जिला- बलौदाबाजार-भाटापारा, सी.जी.
(उत्तरवादी क्रमांक 5)

-उत्तरवादीगण





उपस्थिति: -

अपीलार्थी के लिए

- श्री रमाकांत मिश्रा, डिप्टी सॉलिसिटर जनरल, श्री भूपेन्द्र पांडे, सुश्री अनमोल शर्मा, श्री तुषार धर दीवान, श्री ऋषभ देव सिंह, स्थायी वकील।

उत्तरवादी क्रमांक 1 के लिए

- श्री पी. चिदंबरम, श्री आशीष श्रीवास्तव, वरिष्ठ अधिवक्तागण, सहायोगी अधिवक्तागण सुश्री मुक्ता दत्ता, श्री अमन पांडे और श्री राहुल अंबस्ट

उत्तरवादी क्रमांक 2 के लिए

- श्री रवींद्र श्रीवास्तव, श्री अभिषेक सिन्हा, वरिष्ठ अधिवक्तागण, सहायोगी अधिवक्तागण सुश्री देवांगना सिंह, सुश्री सान्या शुक्ला, सुश्री क्राति दुबे और सुश्री सेलिना राज



WA No. 432 of 2024

मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड बांगुर नगर, पोस्ट बॉक्स नंबर 33, ब्यावर राजस्थान 305901 द्वारा अधिकृत प्रतिनिधि

-अपीलार्थी

विरुद्ध

1. अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड, कंपनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के तहत पंजीकृत कंपनी, पंजीकृत कार्यालय बी विंग अहुरा सेंटर, दूसरी मंजिल, महाकाली गुफा रोड, अंधेरी (पूर्व) मुंबई 400093 (महाराष्ट्र), सीमेंट प्लांट/यूनिट रावन सीमेंट वर्क्स, पी.ओ. ग्रासिम



विहार, गाँव रावन, जिला बलौदा बाजार-भाटापारा
(सी.जी.) और हिरमी सीमेंट वर्क्स पोस्ट हिरमी
493195, गाँव हिरमी जिला बलौदा बाजार-भाटापारा
(सी.जी.) द्वारा अधिकृत प्रतिनिधि।

2. भारत संघ द्वारा सचिव, रेल मंत्रालय, भारत सरकार,
रेल भवन, नई दिल्ली (भारत)

3. अध्यक्ष रेलवे बोर्ड रेल भवन, रायसीना रोड, नई
दिल्ली 110001

4. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे क्षेत्रीय कार्यालय, बिलासपुर
द्वारा महाप्रबंधक, बिलासपुर

5. वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे,
मंडल कार्यालय, रायपुर (छ.ग.)

-उत्तरवादीगण

उपस्थिति:-

अपीलार्थी के लिए

उत्तरवादी क्रमांक 1 के लिए

उत्तरवादी क्रमांक 2 से 5 के लिए

- श्री रविन्द्र श्रीवास्तव, श्री अभिषेक सिन्हा,
वरिष्ठ अधिवक्तागण, सहयोगी अधिवक्तागण
सुश्री देवांगना सिंह, सुश्री सान्या शुक्ला,
सुश्री क्राति दुबे और सुश्री सेलिना राज,
- श्री पी. चिदंबरम, श्री आशीष श्रीवास्तव,
वरिष्ठ अधिवक्तागण, सहयोगी अधिवक्तागण
सुश्री मुक्ता दत्ता, श्री अमन पांडे और श्री
राहुल अंबस्ट,
- श्री रमाकांत मिश्रा, डिप्टी सॉलिसिटर
जनरल साथ स्टेडिंग अधिवक्तागण श्री
भूपेन्द्र पांडे, सुश्री अनमोल शर्मा, श्री तुषार
धर दीवान, श्री ऋषभ देव सिंह,

माननीय श्री रमेश सिन्हा, मुख्य न्यायाधीश
माननीय श्री रवींद्र कुमार अग्रवाल, न्यायाधीश
बोर्ड पर निर्णय

रमेश सिन्हा, मुख्य न्यायाधीश

12/08/2024

1. विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा डब्ल्यूपीसी क्रमांक 2989/2021 में पारित आदेश दिनांक 09/05/2024 से उक्त दोनों अपीलें उत्पन्न हुई हैं, इसलिए उन पर इस निर्णय द्वारा एकसाथ विचार किया जाकर निर्णय किया जा रहा है।
2. अपीलार्थी-भारत संघ द्वारा डब्ल्यूए क्रमांक 448/2024 प्रस्तुत किया गया है, जिसका प्रतिनिधित्व रेल मंत्रालय द्वारा किया जाता है और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा डब्ल्यूए क्रमांक 432/2024 प्रस्तुत किया गया है, जो डब्ल्यूपीसी क्रमांक 2989/2021 में उत्तरवादी क्रमांक 5 थी। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड डब्ल्यूपीसी क्रमांक 2989/2021 में रिट याचिकाकर्ता थी, जिसने सैद्धांतिक अनुमोदन (संक्षेप में आईपीए) दिनांक 08/04/2021 और अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा किए गए आवेदन को आगे की प्रक्रिया के लिए उत्तरवादी-वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक द्वारा दिनांक 09/02/2021 को पीएफटी नीति, 2020 के तहत कथित ग्रीनफील्ड पीएफटी के लिए दी गई अनुमति या अनुमोदन, जिसमें हथबंद प्राइवेट साइडिंग के उपयोग के लिए दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा दी गई कोई भी अनुमति या अनुमोदन शामिल है, को मनमाना और अवैध होने के कारण निरस्त करने का अनुतोष चाहा था।
3. डब्ल्यूए क्रमांक 448/2024 प्रस्तुत करने में 5 दिन का विलंब हुआ है, जिसके लिये आईए क्रमांक 1/2024 प्रस्तुत किया गया। उक्त आईए में उल्लेखित कारणों से विलंब को माफ किया जाता है।
4. विद्वान एकल न्यायाधीश ने पक्षों को विस्तार से सुनने के बाद याचिका को स्वीकार कर लिया और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के पक्ष में दिए गए आईपीए दिनांक



08/04/2021 को निरस्त कर दिया, हालांकि, प्रतिवादी क्रमांक 3 और 4/रेलवे को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनवाई का उचित अवसर प्रदान करने के बाद, ग्रीनफील्ड पीएफटी की स्थापना और नए सिरे से आईपीए प्रदान करने के लिए अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा पेश किए गए आवेदन पर विचार करने की स्वतंत्रता भी प्रदान की गई।

5. तथ्य, संक्षेप में, इस प्रकार हैं कि अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड चूना पत्थर के खनन और सीमेंट के निर्माण के व्यवसाय में लगी हुई एक कंपनी है। इसका एक सीमेंट प्लांट ग्राम खपराडीह, तहसील सिमगा, जिला बलौदा बाजार भाटापारा में स्थित है। वर्तमान में, अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड अपने प्लांट से सीमेंट को सड़क मार्ग से लगभग 25 किलोमीटर दूर हथबंद रेलवे साइडिंग, रायपुर डिवीजन, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर) तक पहुँचाता है, जहाँ से रेलवे के माध्यम से देश भर में सीमेंट पहुँचाया जाता है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड भी सीमेंट के निर्माण के व्यवसाय में लगी एक कंपनी है। इसने वर्ष 2000 में किसी समय दो निजी रेलवे साइडिंग का निर्माण किया, जो जिला बलौदा बाजार-भाटापारा के हिरमी और रावन में इसके सीमेंट निर्माण संयंत्रों को मुख्य रेलवे हावड़ा-मुंबई रेलवे लाइन से जोड़ती है और जो अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा बिछाई गई रेलवे ट्रैक की एक लाइन के साथ हथबंद रेलवे स्टेशन से शुरू होती है। ये दोनों निजी साइडिंग्स, निजी साइडिंग समझौतों (संक्षेप में, पीएसए) क्रमशः दिनांक 01/02/2008 और 10/08/2010 द्वारा शासित होते हैं, जो रेलवे प्रशासन और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के बीच निष्पादित किए गए थे। समझौतों की शर्तों के अनुसार रेलवे प्रशासन के पास अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग के उपयोग के नियंत्रण और पर्यवेक्षण का अधिभावी अधिकार है।
6. अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग में 17 किलोमीटर से अधिक रेलवे ट्रैक शामिल है, जो इसके हिरमी एवं रावान में स्थित फैक्ट्री को भारतीय रेल नेटवर्क के हथबंद रेलवे स्टेशन से जोड़ता है। निजी साइडिंग का वास्तविक मूल्य रेलवे नेटवर्क से कनेक्टिविटी और देश भर में फैले 1.08 लाख किलोमीटर लंबे





भारतीय रेलवे रेल नेटवर्क तक पहुँच प्रदान करने में निहित है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने मेसर्स हिरमी में इस निजी साइडिंग के संबंध में आयकर अपीलीय न्यायाधिकरण के समक्ष अपनी आयकर अपील **अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड बनाम एसीआईटी-2 मुंबई** {2017 एससीसी ऑनलाइन आईटीएटी 52 पैराग्राफ पैरा.12} में उसने लाभ (लाभ के रूप में चिह्नित) को निम्नानुसार स्वीकार किया है, जो इसे (एक करदाता के रूप में) एक निजी साइडिंग स्वामी के रूप में प्राप्त होता है: *कि रेल प्रणालियों के ऐसे संचालन के माध्यम से, यह उन संयंत्रों में ट्रकों में लोडिंग, सड़क माल ढुलाई और निकटतम भारतीय रेलवे के स्थल पर उतारने और लोड करने के खर्चों को बचाने में सक्षम रहा है और इसके परिणामस्वरूप ऐसी रेल प्रणालियों का लाभ हुआ है*। इसके अतिरिक्त, अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने वर्ष 2000 में निजी साइडिंग स्थापित करके पिछले 24 वर्षों के दौरान पूरे रेलवे नेटवर्क पर 10% की दर से कर लाभ और माल ढुलाई छूट प्राप्त की है।

7. भारत संघ ने रेल मंत्रालय में विश्व स्तरीय अवसंरचना और आपूर्ति सुविधाएँ बनाने के लिए आपूर्ति सेवा प्रदाताओं की भागीदारी के साथ टर्मिनल विकास के क्षेत्र को खोलने के लिए निजी फ्रेट टर्मिनल (पीएफटी) योजना (संक्षेप में, पीएफटी नीति 2020) पर मास्टर परिपत्र दिनांक 23/06/2020 को अधिसूचित किया। रेल द्वारा परिवहन किए गए माल की लोडिंग और अनलोडिंग फ्रेट टर्मिनलों पर की जाती है। नीति के तहत, पीएफटी को संचालित करने और सभी प्रकार के यातायात को संभालने के लिए निजी निवेश के माध्यम से एक टर्मिनल प्रबंधन कंपनी (संक्षेप में, टीएमसी) द्वारा निजी भूमि पर एक पीएफटी स्थापित किया जाएगा। एक निजी रेलवे साइडिंग से अलग एक पीएफटी, सभी अधिकृत उपयोगकर्ताओं के लिए माल और पार्सल से संव्यवहार करती है और टीएमसी के माल के परिवहन तक सीमित नहीं है। श्री सीमेंट लिमिटेड ने पीएफटी नीति 2020 के प्रावधानान्तर्गत अपने खपराडीह सीमेंट प्लांट में ग्रीनफील्ड पीएफटी के रूप में नीति में संदर्भित एक नया माल टर्मिनल स्थापित करने के लिए उत्तरवादी-एसईसीआर को दिनांक 09/02/2021 को एक आवेदन दिया। उत्तरवादी क्रमांक 5 ने अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की वर्तमान निजी साइडिंग से टेक-ऑफ के साथ



ग्रीनफील्ड पीएफटी स्थापित करने के लिए अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को एक आईपीए दिनांक 08/04/2021 को प्रदान किया। अपीलार्थी के पीएफटी के लिए टेक-ऑफ की अनुमति हथबंद स्टेशन को उत्तरवादी क्रमांक 1 के रावन प्लांट से जोड़ने वाले रेलवे ट्रैक के एक बिंदु से दी गई थी, जो हथबंद स्टेशन से 17.085 किलोमीटर दूर है। रेलवे प्रशासन ने आईपीए प्रदान किए जाने के बाद प्रस्तावित पीएफटी पर चर्चा के लिए अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को आमंत्रित किया। प्रारंभ में, अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने अपीलार्थी के प्रस्तावित पीएफटी को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग से जोड़ने के तौर-तरीकों पर चर्चा करने के लिए दिनांक 17/06/2021 और 30/06/2021 को त्रिपक्षीय बैठकों में भाग लिया और उसे अधिकारियों द्वारा विधिवत सुना भी गया। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने दिनांक 10/05/2021, 30/05/2021, 02/07/2021 और 14/07/2021 को रेलवे प्रशासन को अपना आवेदन भी दिया। इसके बाद, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, एसईसीआर ने अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सूचित किया कि रेलवे प्रशासन, अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड और अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के बीच अगली त्रिपक्षीय बैठक दिनांक 16/07/2021 को आयोजित की जाएगी। हालांकि, अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने दिनांक 16/07/2021 को डब्ल्यूपीसी क्रमांक 2989/2021 के तहत एक याचिका संस्थित करने का विकल्प चुना, जिसमें अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के पक्ष में दिनांक 08/04/2021 को दिए गए आईपीए को चुनौती दी गई। रेलवे और अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने अपने-अपने जवाब प्रस्तुत किए, जिस पर अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने प्रत्युत्तर प्रस्तुत किया। इसके बाद अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने अपना अतिरिक्त शपथपत्र प्रस्तुत किया, जिसका जवाब रेलवे और अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने दिया।

8. इस न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश ने दिनांक 28/09/2021 को आईपीए पर रोक लगाने के लिए अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के अंतरिम आवेदन को निरस्त करते हुए एक विस्तृत आदेश पारित किया, जिसमें कहा गया कि (ए) परियोजना प्रारंभिक चरण में है; (ख) अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड और रेलवे प्रशासन के बीच



दिनांक 01/02/2008 को हुए पीएसए के खंड 19 का अवलोकन करने पर प्रथम दृष्टया यह दर्शित होता है कि रेलवे प्रशासन लागत का भुगतान करने पर किसी तीसरे पक्ष को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति दे सकता है; (ग) रेलवे प्रशासन ने कहा कि यदि अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति दी जाती है, तो रेलवे प्रशासन यातायात को संभालने में सक्षम होगा और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के यातायात को प्राथमिकता दी जाएगी और (घ) उदाहरण के लिए यदि क्षेत्र में 10-15 कारखाने स्थापित हैं, तो यह व्यावहारिक तर्क नहीं है कि 10-15 अलग-अलग लाइनें स्थापित करने की आवश्यकता होगी।

9. अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने दिनांक 28/09/2021 के अंतरिम आदेश को डब्ल्यू क्रमांक 342/2021 के माध्यम से चुनौती दी, जिसे इस माननीय न्यायालय की खंडपीठ ने दिनांक 12/05/2022 को निरस्त कर दिया। इस न्यायालय की विद्वान खंडपीठ ने अन्य बातों के साथ-साथ पाया कि (ए) रेलवे लाइन/पटरी बिछाना, रेलवे पटरियों पर चलना, साइडिंग, रेल टर्मिनल स्थापित करना आदि रेलवे प्रशासन के अनन्य क्षेत्राधिकार और अधिकार क्षेत्र में हैं और ऐसी कोई भी गतिविधि ऐसे नियमों और शर्तों के अधीन की जा सकती है, जो लगाई जा सकती हैं; (बी) अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के पीएसए में विशिष्ट खंड यानी खंड 19 शामिल है, - जो रेलवे के किसी तीसरे पक्ष को साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति देने के अधिकार से संबंधित है; और (सी) आईपीए विभिन्न स्तरों पर आवश्यक अन्य अनुमतियों का केवल पहला चरण है। न्यायालय ने यह भी स्पष्ट किया कि उसके निर्णय में की गई टिप्पणियाँ अंतरिम आदेश की सत्यता के अवधारण के उद्देश्य से थीं। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने दिनांक 12/05/2022 के विद्वान खंडपीठ के आदेश को विशेष अनुमति अपील {एसएलपी (सी) क्रमांक 9833/2022} के माध्यम से सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती दी। सर्वोच्च न्यायालय ने दिनांक 15/07/2022 को उक्त एसएलपी निराकृत करते हुए अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को अपनी भूमि पर ऐसा निर्माण करने की अनुमति दी जैसा वह उचित समझे, किंतु उसे रिट याचिका के निराकरण तक

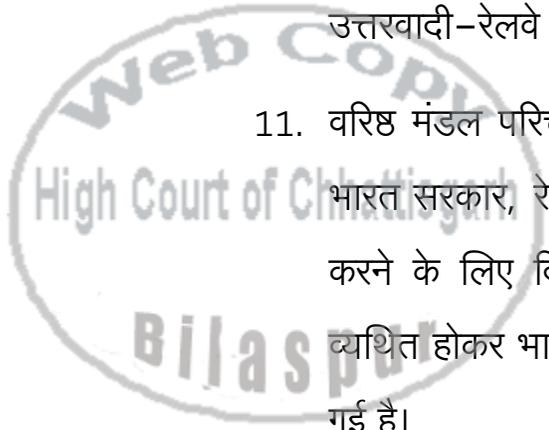


अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग से नहीं जोड़े जाने का निर्देश दिया। इसके बाद मामले की सुनवाई विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा की गई और इसे दिनांक 22/03/2024 को आदेश के लिए आरक्षित कर दिया गया। उभयपक्षों ने लिखित तर्क प्रस्तुत किए।

10. विद्वान एकल न्यायाधीश ने आलोच्य आदेश दिनांक 09/05/2024 के अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत रिट याचिका को स्वीकार कर लिया है और अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को दी गई आईपीए दिनांक 08/04/2021 को निरस्त कर दिया। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनवाई का उचित अवसर प्रदान करने के बाद ग्रीनफील्ड पीएफटी की स्थापना और नए सिरे से आईपीए प्रदान करने के लिए अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत आवेदन पर विचार करने के लिए उत्तरवादी-रेलवे को भी स्वतंत्रता प्रदान की गई।

11. वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, एसईसीआर द्वारा मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को भारत सरकार, रेल मंत्रालय की पीएफटी नीति, 2020 के तहत पीएफटी स्थापित करने के लिए दिए गए आईपीए दिनांक 08/04/2021 को निरस्त करने से व्यथित होकर भारत संघ/रेलवे द्वारा यह डब्ल्यूए क्रमांक 448/2024 प्रस्तुत की गई है।

12. अपीलार्थी-भारत संघ/रेलवे का प्रकरण यह है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने यह मान्य करते हुए कि पीएसए के खंड 19 के तहत रेलवे प्रशासन का अधिकार मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को ग्रीनफील्ड पीएफटी स्थापित करने के लिए अनुमति देने का रेलवे प्रशासन का अधिकार निजी साइडिंग के स्वामी, अर्थात् अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की सहमति प्राप्त करने और उसकी सुनने के अध्यक्षीन है, अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की रिट याचिका को स्वीकार कर त्रुटि कारित की है और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को ग्रीनफील्ड पीएफटी स्थापित करने के लिए दिए गए आईपीए को निरस्त कर दिया है। आलोच्य निर्णय के पैराग्राफ 52 से 59 का अवलोकन करने मात्र से यह दर्शित होता है कि विद्वान एकल न्यायाधीश यह समझने में विफल रहे हैं कि इस मामले में मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड निजी साइडिंग की नीति, विशेष



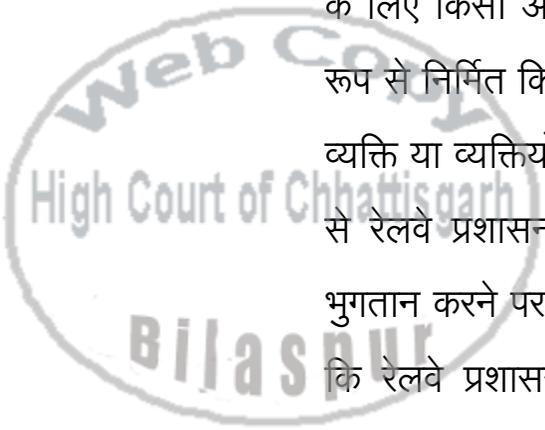


रूप से खंड 2(v) और (ix) के तहत परिभाषित 'सह-उपयोगकर्ता' की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आता है। इसके अलावा, निजी साइडिंग केवल अंतिम उपयोगकर्ता या सह-उपयोगकर्ता के साथ अंतिम उपयोगकर्ता के उपयोग के लिए है, जबकि पीएफटी निजी स्वामित्व वाले माल टर्मिनलों के विकास को सुविधाजनक बनाने और प्रोत्साहित करने का एक बड़ा विचार है, जो पार्सल यातायात और कंटेनरों सहित रेलवे यातायात से निपटने के लिए रेलवे की भूमि पर नहीं हैं। उपर्युक्त निर्णय से यह प्रतीत होता है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने इस बात पर विचार न करके गलती की है कि मास्टर परिपत्र के अनुसार, नीति का उद्देश्य विश्व स्तरीय आपूर्ति सुविधाओं का निर्माण करने के लिए आपूर्ति सेवा प्रदाताओं की भागीदारी के साथ टर्मिनल विकास के क्षेत्र को खोलकर रेल मंत्रालय के इन-हाउस कार्यक्रम का पूरक बनाना है। यह भी कहा गया है कि रेलवे ने पीएसए के खंड 19 के तहत प्रदत्त शक्तियों/अधिकारों का प्रयोग किया है और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को कोई नुकसान नहीं होगा, क्योंकि उन्हें अपनी निजी साइडिंग का लाभ मिलता रहेगा और उसके यातायात को दूसरों के यातायात पर वरीयता मिलेगी, जिसे उपरोक्त निर्णय में विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा नजरअंदाज कर दिया गया है। इसके अलावा, निर्णय को पढ़ने से यह स्पष्ट रूप से दर्शित होता है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने अपने निर्णय के पैरा 54 और पैरा 59 में विरोधाभासी निष्कर्ष दिए हैं, जो पूरी तरह से मामले के तथ्यों के विपरित एवं त्रुटिपूर्ण हैं और अनुबंध की शर्तों के विरुद्ध यांत्रिक तरीके से पारित किए गए हैं और साथ ही अपीलार्थी-रेलवे के मास्टर परिपत्र के भी विरुद्ध हैं।

13. अपीलार्थी-भारत संघ की ओर से उपस्थित विद्वान उप सॉलिसिटर जनरल श्री रमाकांत मिश्रा के अनुसार, निजी साइडिंग नीति (फ्रेट मार्केटिंग सर्कुलर 11/2016) में परिभाषित अनुसार यह सह-उपयोगकर्ता के रूप में साइडिंग की अनुमति देने या सह-उपयोग करने का प्रकरण नहीं है। "सह-उपयोगकर्ता" का तात्पर्य रेलवे प्रशासन द्वारा किसी रेल उपयोगकर्ता (निजी साइडिंग के स्वामी के अलावा) को उस साइडिंग पर अपने स्वयं के माल यातायात को संभालने के लिए साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति से है, जो साइडिंग अनुबंध के प्रावधानों के



अधीन है।" उक्त परिभाषा के अनुसार मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड का सह-उपयोगकर्ता नहीं बनेगा, क्योंकि वह अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के साइडिंग परिसर से अपने यातायात का संचालन नहीं करेगा। मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड अपने स्वयं के टर्मिनल से अपने यातायात का संचालन करेगा, जिसका निर्माण उनके द्वारा किया जाएगा। यह खण्ड 19 (सी) के अंतर्गत वर्तमान साइडिंग को नई आगामी साइडिंग से जोड़ने की अनुमति देने का प्रकरण है। अल्ट्राटेक और एसईसीआर के बीच हस्ताक्षरित साइडिंग अनुबंध के खंड 19(सी) में कहा गया है कि 'आवेदक के अलावा किसी अन्य व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा यातायात के लिए साइडिंग या उसके किसी विस्तार या भाग का उपयोग करने या उपयोग की अनुमति देने और साइडिंग या उसके किसी विस्तार या भाग पर यातायात चलाने के लिए किसी अन्य साइडिंग या साइडिंग या शाखाओं या विस्तारों से जो पूर्वोक्त रूप से निर्मित किए जा सकते हैं, आवेदक के यातायात के साथ संयुक्त रूप से ऐसे व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा आवेदक को भूमि और उप-ग्रेड कार्य के संबंध में मूल रूप से रेलवे प्रशासन को आवेदक द्वारा भुगतान की गई लागत के ऐसे हिस्से का भुगतान करने पर या पूर्वोक्त उपयोग के लिए ऐसे टोल का भुगतान करने पर, जैसा कि रेलवे प्रशासन के तत्कालीन महाप्रबंधक या उनके द्वारा नामित ऐसे अन्य अधिकारी द्वारा तय किया जाएगा, जिसका निर्णय अंतिम, निर्णायक और आवेदक पर बाध्यकारी होगा कि क्या पूर्वोक्त लागत का एक हिस्सा देय होगा और यदि हाँ, तो उसकी राशि या टोल का भुगतान देय होगा या नहीं, और यदि हाँ, तो उसकी राशि या दर। रेलवे प्रशासन आवेदक की ओर से ऐसी आनुपातिक लागत एकत्र करेगा, लेकिन आवेदक के लिए और उसकी ओर से टोल वसूलने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, लेकिन आवेदक उस व्यक्ति या व्यक्तियों के साथ अनुबंध कर सकता है, जिन्हें रेलवे प्रशासन द्वारा साइडिंग या उसके हिस्से का उपयोग करने की अनुमति दी गई है, जो टोल का भुगतान करेगा। रेलवे प्रशासन या अन्य व्यक्तियों द्वारा साइडिंग या उसके किसी विस्तार या हिस्से का उपयोग इस तरह से और इस सीमा तक किया जाएगा कि आवेदक द्वारा साइडिंग के स्वतंत्र उपयोग में यथासंभव कम हस्तक्षेप हो, जिसका यातायात प्रथमतः होगा।





14. साइडिंग अनुबंध के खंड 19(सी) में रेलवे ने जो अधिकार सुरक्षित रखा है, वह साइडिंग चालू होने के समय एक बाध्यकारी अनुबंध है, जो रेलवे को इस साइडिंग से नए टर्मिनलों को जोड़ने की अनुमति देने के लिए अधिकृत करता है। निजी साइडिंग एग्रीमेंट के इस खण्ड में यह भी स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के यातायात को मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड या किसी अन्य पार्टी के यातायात पर वरीयता दी जाएगी, जिसकी साइडिंग/ पीएफटी/ जीसीटी को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के साइडिंग ट्रैक से जोड़ने की अनुमति होगी।
15. किसी भी रेलवे स्टेशन से नई साइडिंग को जोड़ने के लिए नॉन-इंटरलॉकिंग वर्किंग की जाती है और यह कुछ दिनों तक चल सकती है। नॉन-इंटरलॉकड वर्किंग और यातायात ब्लॉक को सुविधाजनक बनाने के लिए, जो नॉन-इंटरलॉकड वर्किंग का घटक है, कई यात्री ट्रेनों को रद्द/शॉर्ट टर्मिनेट या डायवर्ट करने की आवश्यकता होगी। इससे रेलवे यात्रियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। हालांकि, इस मामले में रेलवे स्टेशनों से दूर जोड़ने की अनुमति दी गई है और इसलिए रेलवे स्टेशन पर यातायात में कोई व्यवधान नहीं होगा। SECR ने पूर्व में रेलवे प्रशासन और निजी साइडिंग स्वामी के बीच हस्ताक्षरित निजी साइडिंग अनुबंध के खंड 19 (सी) के प्रावधानों को लागू करते हुए मौजूदा साइडिंग से 5 नई साइडिंग को जोड़ने की अनुमति दी है। मेसर्स भिलाई स्टील प्लांट भिलाई और मेसर्स जे.के. लक्ष्मी सीमेंट के बीच हस्ताक्षरित ऐसे ही एक अनुबंध का विवरण संलग्न है। यह भी उल्लेखनीय है कि दक्षिण मध्य रेलवे में, मेसर्स प्रेरणा सीमेंट इंडस्ट्रीज आईटीडी/ बोविरेड्डीपल्ली कमलापुडु की निजी साइडिंग को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की मौजूदा साइडिंग से वर्ष 2007 में जोड़ने की अनुमति दी गई है। इस मामले में दोनों कंपनियों ने लागत साझा करने और अन्य नियमों और शर्तों के लिए एक अनुबंध किया है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड वार्षिक 1,31,70,000 रुपये मेसर्स प्रेरणा सीमेंट इंडस्ट्रीज लिमिटेड से वसूल रहा है।



16. इस मामले में रेलवे ने अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के बीच सहमति बनाने की कार्यवाही शुरू की है, इसीलिए त्रिपक्षीय बैठक बुलाई गई थी। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने स्वयं 2021 के डब्ल्यूपीसी 2989 में बैठक के लिए पत्रों की प्रति संलग्न की है।
17. किसी भी परियोजना को आईपीए देना रेलवे द्वारा किसी भी पार्टी/फर्म द्वारा प्रस्तुत संकल्पना के लिए दी गई प्रारंभिक सूचना है। आईपीए देने से लेकर किसी भी साइडिंग/पीएफटी के निर्माण में काफी समय लगता है। नीति में इंजीनियरिंग स्केल प्लान (संक्षेप में ईएसपी) की स्वीकृति के बाद निर्माण कार्य पूरा करने के लिए 2 साल का समय दिया गया है, जिसे छह महीने तक बढ़ाया जा सकता है। इसलिए रेलवे ने लागत साझा करने और अन्य नियमों और शर्तों के लिए दोनों कंपनियों के बीच सहमति बनाने के लिए हर संभव प्रयास किया होगा। यदि दोनों पक्ष आम सहमति पर नहीं पहुँचते, तो रेलवे प्रशासन विवेकपूर्ण तरीके से ट्रैक के उपयोग के लिए नियम और शर्तें तथा मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा साइडिंग ट्रैक के उपयोग के लिए निर्धारित शुल्क, टोलेज शुल्क आदि तय करता। खण्ड 19(सी) पीएसए का अभिन्न अंग है और इस खण्ड का मूल उद्देश्य भारत में आपूर्ति लागत को कम करना है। भूमि और जल निकाय देश के सबसे कीमती संसाधन हैं और बढ़ते शहरीकरण के साथ उन्हें संरक्षित करने की आवश्यकता है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत रिट याचिका डब्ल्यूपीसी क्रमांक 2989/2021 में अंतरिम आदेश देते हुए कहा कि इस तथ्य को अनदेखा नहीं किया जा सकता है कि यदि भविष्य में समय बीतने के साथ प्लांटों की संख्या बढ़ती है और हथबंद स्टेशन से माल टर्मिनल स्थापित करने का आशय है, तो यह उपधारणा नहीं की जा सकती कि प्रत्येक प्लांट के अलग-अलग माल टर्मिनल के लिए एक अलग लाइन होगी। उदाहरण के लिए, यदि उन क्षेत्रों में 10-15 कारखाने स्थापित हैं, तो 10-15 अलग-अलग लाइनें स्थापित करने की आवश्यकता नहीं है और यह सभी व्यावहारिक तर्क के विपरीत है। प्रथम दृष्टया अनुबंध लाइन के उपयोग की लागत को अनुपातिक रूप से दूसरे द्वारा साझा करने की अनुमति देना है, जो उचित प्रतीत होता है।





18. पक्षकार की सहमति लेने की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि न केवल अनुबंध खंड पक्षकार पर बाध्यकारी है, बल्कि पक्षकार के हित पूरी तरह से सुरक्षित हैं एवं साइडिंग स्वामी के निवेश, टोल और यातायात में वरीयता के प्रश्नों का ध्यान रखा गया है। पीएफटी नीति-2020/0 का पैरा 16 प्रासंगिक है, जिसे नीचे उद्धृत किया गया है:

“16.0.पीएफटी का निर्माण और रखरखाव

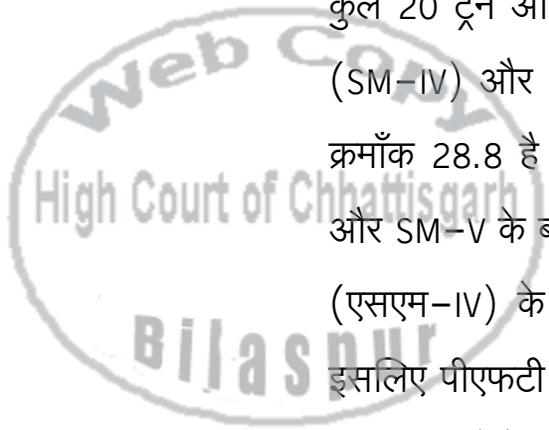
16.1 पीएफटी का निर्माण और रखरखाव भारतीय रेल मंत्रालय द्वारा जारी 'निजी साइडिंग नीति' के प्रावधानों के अनुसार होगा, जो 2016 के फ्रेट मार्केटिंग सर्कुलर क्रमांक 11 के तहत दिनांक 22/08/2016 के पत्र क्रमांक 99/टीसी(एफएम)/26/1/पार्ट-II के तहत जारी की गई है और समय-समय पर संशोधित/संशोधित की गई है।”

19. अतः रेलवे प्रशासन ने पीएसए के पैरा 19 में उल्लेखित निजी साइडिंग पर रेलवे के अधिकारों का उपयोग करते हुए मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तावित ग्रीनफील्ड पीएफटी को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के साइडिंग ट्रैक के साथ जोड़ने की अनुमति दी, जो निजी साइडिंग नीति'-2016 का एक अभिन्न अंग है।

20. श्री मिश्रा ने आगे तर्क किया कि अपीलार्थी-रेलवे की कार्यवाही से उत्तरवादी मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के साथ कोई अन्याय नहीं हुआ है, क्योंकि निर्णय किसी विशेष खंड में या दो स्टेशनों के बीच चलने वाली ट्रेनों की संख्या की गणना के वैज्ञानिक तरीकों के अनुप्रयोग से किया गया है। दक्षिण पूर्व मध्य (एसईसी) रेलवे का अपना फॉर्मूला है (सिंगल लाइन और डबल लाइन दोनों के लिए अलग)। चूंकि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के प्लांट यार्ड, रावन से क्रॉसिंग स्टेशन बुड़गहन (एसएम-IV) और हथबंध/हथबंध ईस्ट आउटर केबिन के बीच का सेक्शन सिंगल लाइन सेक्शन है और इस सेक्शन में सिंगल लाइन सेक्शन के लिए SECR फॉर्मूला लागू होगा। सिंगल लाइन सेक्शन के लिए अपीलार्थी-रेलवे का फॉर्मूला, जहाँ N (प्रत्येक दिशा में ट्रेनों की संख्या दर्शाता है) = $24 \times 60 / A + 2(B + C) \times 7 / 10$ जहाँ A- रूलिंग सेक्शन पर संयुक्त रूप से अप और डाउन मालगाड़ियों के चलने

का समय मिनटों में दर्शाता है (जो अप और डाउन मालगाड़ियों के लिए अलग हो सकता है)। B- ब्लॉक वर्किंग के लिए अनुमत समय दर्शाता है, जिसे TLBI के लिए 5 मिनट, इंटरलॉकड स्टेशन पर सिंगल लाइन के लिए 7.5 मिनट और नॉन-इंटरलॉकड स्टेशन के लिए 10 मिनट माना जाता है। C रुकने और चलने की अनुमति को 5 मिनट, धीमी गति के लिए 2 मिनट और त्वरण के लिए 3 मिनट दर्शाता है, 7/10- दक्षता कारक को दर्शाता है (दक्षता कारक को 70% के रूप में लिया जाता है)। इस प्रकार, इस मामले में सेक्शन की लंबाई 9.3 किमी है, सेक्शनल गति 50 किमी प्रति घंटा है और गति प्रतिबंध 1.5 किमी (लगभग) में 30 किमी प्रति घंटा है और चलने का समय 15 मिनट (एक दिशा से) है, ब्लॉक कार्य समय 5 मिनट है, रुकने और चलने की अनुमति 5 मिनट है। प्रत्येक दिशा से कुल 20 ट्रेनें आती हैं। समान विशेषताओं के आधार पर क्रॉसिंग स्टेशन बुडगहन (SM-IV) और अल्ट्राटेक सीमेंट रावन के बीच चलने वाली ट्रेनों की अधिकतम क्रमांक 28.8 है और SM-V सेक्शन के निर्माण के बाद अल्ट्राटेक सीमेंट रावन और SM-V के बीच 2.5 किमी हो जाएगी और SM-V से क्रॉसिंग स्टेशन बुडगहन (एसएम-IV) के अनुसार प्रत्येक दिशा से कुल 44 ट्रेनें चलाई जा सकती हैं। इसलिए पीएफटी से उत्पन्न यातायात और मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट द्वारा बढ़ाए गए यातायात को रेलवे द्वारा सुचारु रूप से नियंत्रित किया जा सकता है।

21. अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री रवींद्र श्रीवास्तव ने लिये गये आधारों का सारांश देते हुए तर्क किया कि (i) प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का कोई उल्लंघन नहीं हुआ है; (ii) 2016 का पीएसए भविष्यवर्ती प्रकृति का है और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के वर्ष 2008 और 2010 के पीएसए पर लागू नहीं है; (iii) आईपीए प्रदान करने के लिए मेसर्स अल्ट्राटेक की सहमति या अनुमति की आवश्यकता को समझने के लिए 2020 की पीएफटी नीति पर विश्वास नहीं किया जा सकता है; (iv) आईपीए को चुनौती समय से पहले दी गई थी और इस पर विचार नहीं किया जाना चाहिए था; (v) अनुबंध की शर्तों को लागू करने या उसके उल्लंघन के लिए रिट याचिका विचारणीय नहीं है; (vi) न्यायालय किसी अनुबंध/अनुबंध की शर्तों को पुनः नहीं लिख सकते, बदल नहीं





सकते या उनमें बदलाव नहीं कर सकते; (vii) यह निष्कर्ष कि अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड सह-उपयोगकर्ता है, गलत है और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के पीएसए की स्पष्ट शर्तों के विपरीत है। (vii) आईपीए प्रदान करने के लिए कारण बताने की कोई आवश्यकता नहीं थी और अंत में; (viii) पीएफटी की स्थापना व्यापक जनहित में है।

22. श्री श्रीवास्तव ने आगे तर्क किया कि अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दिनांक 09/05/2024 के आलोच्य निर्णय के विरुद्ध अपील प्रस्तुत की गई है। अपील का क्षेत्र सीमित है। आलोच्य निर्णय में मेसर्स श्री सीमेंट प्राइवेट लिमिटेड के पक्ष के साथ ही विरुद्ध भी निष्कर्ष हैं। अपील का क्षेत्र विद्वान एकल न्यायाधीश के केवल दो प्रतिकूल निष्कर्षों द्वारा निर्धारित होता है, जिसके कारण आईपीए दिनांक 08/04/2021 को निरस्त और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की रिट याचिका को स्वीकार किया गया। इस अंतर-न्यायालय अपील में केवल इन दो निष्कर्षों का परीक्षण किया जाना आवश्यक है। अंतर-न्यायालय अपील का क्षेत्र विस्तारित नहीं किया जा सकता है। श्री श्रीवास्तव के अनुसार आलोच्य निर्णय में अवधारित दो निष्कर्षों में से सबसे पहले यह है कि मेसर्स अल्ट्राटेक, जो कथित रूप से निजी साइडिंग का स्वामी है, को आईपीए जारी करने का निर्णय लेने से पहले प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों के तहत सुनवाई की आवश्यकता थी; और दूसरी, को-यूजर को रेल ट्रैक का उपयोग करने की अनुमति देने के लिए आईपीए जारी करने से पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड, जो निजी साइडिंग का स्वामी है, की सहमति प्राप्त करना आवश्यक था। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष जिन आधारों पर जोर दिया गया था, उन्हें रिट अपील के आलोच्य निर्णय के पृष्ठ 35-36 पर उल्लेखित किया गया है। जहाँ तक सुनवाई की आवश्यकता का प्रश्न है, आईपीए को निरस्त करने के आलोच्य निर्णय का मुख्य आधार प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का पालन करने में विफलता है, अर्थात् आईपीए जारी करने से पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनवाई का अवसर प्रदान करना। विद्वान एकल न्यायाधीश ने स्पष्ट रूप से यह मान लिया है कि प्राकृतिक न्याय के नियम बिना किसी अपवाद के सभी मामलों में लागू होते हैं और



कुछ मौलिक क्षेत्र ऐसे हैं जो अर्ध-न्यायिक या प्रशासनिक शक्ति के प्रयोग में प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों को आकर्षित करते हैं। विधि बहुत स्पष्ट है कि प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों की प्रयोज्यता के अपवाद हैं। सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों के अनुसार, निर्णय लेने से पहले सुनवाई का अवसर प्रदान करने के संदर्भ में प्राकृतिक न्याय के नियम लागू होंगे या नहीं, यह इस बात पर निर्भर करता है कि अधिकार किसके पास निहित है, अधिकार की प्रयोज्यता की प्रकृति और अधिकार के प्रयोग के परिणाम (व्यवहारिक परिणाम), जो "व्यक्ति के अधिकारों" को प्रभावित करते हैं। विधि के इस पक्ष को ध्यान में नहीं रखा गया है और विद्वान एकल न्यायाधीश ने इस तरह से आगे बढ़ना जारी रखा है जैसे कि प्राकृतिक न्याय के नियम "एक अनियंत्रित घोड़े की तरह" हैं। अपने तर्क के समर्थन में उनके द्वारा **उत्तर प्रदेश राज्य बनाम सुधीर कुमार सिंह एवं अन्य** (2021) 19 एससीसी 706-पैराग्राफ 31-42} और **पी.डी. अग्रवाल बनाम भारतीय स्टेट बैंक एवं अन्य** (2006) 8 एससीसी 776-पैराग्राफ 30, 39, 40-43) में सुप्रीम कोर्ट के निर्णय पर विश्वास व्यक्त किया गया है। विधि में यह भी अच्छी तरह से स्थापित है कि अनुबंध के तहत अधिकार के प्रयोग के मामलों में, प्राकृतिक न्याय के सिद्धांत लागू नहीं होते हैं। रेलवे और अपीलार्थी का प्रकरण यह है कि रेलवे ने अनिवार्य रूप से रेलवे और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के बीच अनुबंध के खंड 19 के प्रावधान को पीएफटी नीति, 2020 के साथ लागू किया है। इसके लिए **मेसर्स राधाकृष्ण अग्रवाल और अन्य बनाम बिहार राज्य और अन्य** {(1977) 3 एससीसी 457-पैराग्राफ 10, 23-25} में सुप्रीम कोर्ट के निर्णय का संदर्भ दिया गया है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड और रेलवे दोनों के अधिकार, दायित्व और स्वतंत्रताएं उस अनुबंध द्वारा शासित होती हैं, जिस पर कोई विवाद नहीं हुआ है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने जानते हुए अनुबंध किया है और इसकी शर्तें उस पर बाध्यकारी हैं। कानूनी संबंध अनुबंध पर आधारित है। अनुबंध का खंड 19 (रिट अपील के पृष्ठ 83 पर) साइडिंग के उपयोग के लिए रेलवे के अधिकारों के संबंध में है। यह खण्ड विशेष रूप से रेलवे को टोल शुल्क के भुगतान पर अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के अलावा किसी अन्य व्यक्ति को साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति देने की शक्ति



का प्रयोग करने की अनुमति देती है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने अनुबंध के इस प्रावधान पर सवाल नहीं उठाया है। अनुबंध के खंड 22 (रिट अपील के पृष्ठ 84 पर) के तहत रेलवे को अनुबंध को समाप्त करने की भी शक्ति है। अपने तर्क के समर्थन में उनके द्वारा **गुजरात राज्य और अन्य बनाम मेघजी पेट्राज शाह चैरिटेबल ट्रस्ट और अन्य** {(1994) 3 एससीसी 552, पैराग्राफ 22} और **राजस्थान राज्य औद्योगिक विकास और निवेश निगम बनाम डायमंड और जेम डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड** {(2013) 5 एससीसी 470, पैराग्राफ 23} के निर्णय पर विश्वास व्यक्त किया गया है।

23. अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट के पक्ष में आईपीए जारी करने के लिए रेलवे द्वारा अधिकार के प्रयोग के प्रयोजनों के लिए, अपीलार्थी पीएफटी नीति, 2020 के तहत कार्य कर रहा है, जो अन्य बातों के साथ-साथ मुख्य नेटवर्क (अल्ट्राटेक) से जुड़ने वाले हथबंद में रेल ट्रैक के साथ कनेक्टिविटी प्रदान करता है, एकमात्र प्रासंगिक प्रश्न यह है कि क्या रेलवे के पास कोई अधिकार है और क्या उसने मेसर्स श्री सीमेंट को आईपीए प्रदान करते समय निष्पक्षता और तर्कसंगतता के साथ काम किया है, जो रेलवे ट्रैक से ऑप्टिक्स प्रदान करता है। विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा किसी निर्दिष्ट प्रक्रिया के उल्लंघन का कोई अभियोग नहीं है। दुर्भावना के भी कोई आरोप नहीं हैं। पीएफटी नीति, 2020 सहपठित अनुबंध के खंड 19 में स्पष्ट रूप से प्रावधान है कि मेसर्स श्री सीमेंट को आईपीए जारी किया जा सकता है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के मामले का पूरा आधार एक गलत और भ्रामक आधार पर आधारित है जो इस प्रकार है:-

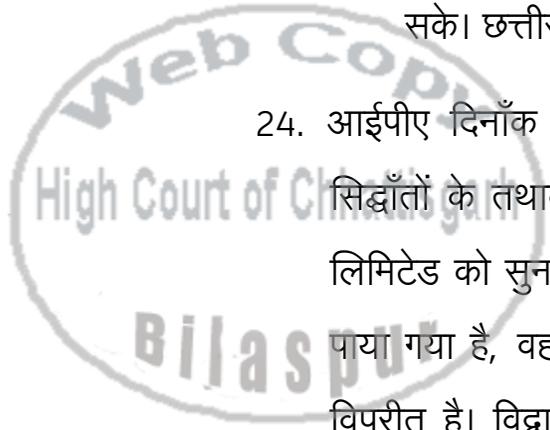
- i. मेसर्स अल्ट्राटेक ने रेलवे नेटवर्क से जुड़ने वाले रेलवे ट्रैक का एकमात्र स्वामी होने का दावा किया है (केवल इसलिए कि लागत मेसर्स अल्ट्राटेक द्वारा वहन की गई थी)। विधि में ऐसा कुछ भी नहीं है जो इस बात का समर्थन करता हो कि ऐसी स्थिति में मेसर्स अल्ट्राटेक रेलवे ट्रैक का पूर्ण और अनन्य स्वामी होने का दावा कर सकता है, भले ही यह उसके उपयोग के लिए हो।



ii. मेसर्स अल्ट्राटेक ने रेलवे ट्रैक के उपयोग का "अनन्य" अधिकार का दावा किया है। न तो नीति और न ही अनुबंध इस तरह के दावे का समर्थन करता है। दूसरी ओर, जब मेसर्स अल्ट्राटेक तर्क देता है कि अपीलार्थी- मेसर्स श्री सीमेंट प्राइवेट लिमिटेड सह-उपयोगकर्ता होगा, तो यह तर्क अपने आप में मेसर्स अल्ट्राटेक द्वारा उपयोग की विशिष्टता के आधार को नष्ट कर देता है।

iii. मेसर्स अल्ट्राटेक को रेलवे की नीति के बारे में पूरी जानकारी है, जब रेलवे ने अनुबंध किया था और उसके बाद भी, रेलवे के पास निजी साइडिंग के साथ कनेक्टिविटी का प्रावधान है और वह इसकी अनुमति भी देता है, ताकि अलग से रेलवे ट्रैक/लाइन बिछाने की आवश्यकता के बिना माल की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के लिए मुख्य रेलवे नेटवर्क से जोड़ा जा सके। छत्तीसगढ़ में ही पाँच अनुमतियाँ दी गई हैं, जो प्रचलन में हैं।

24. आईपीए दिनांक 08/04/2021 को जारी किया गया है। प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों के तथाकथित उल्लंघन के अभियोग के पक्ष में अर्थात् अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनवाई का अवसर न देने के बारे में विद्वान एकल न्यायाधीश ने जो पाया गया है, वह तथ्यात्मक रूप से गलत है और अभिलेख पर मौजूद तथ्यों के विपरीत है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने इस पर ध्यान न देकर अधिकारिता की गंभीर त्रुटि की है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के अभिवचन से यह पूरी तरह स्पष्ट है कि निष्पक्षता और तर्कसंगतता के नियमों के संदर्भ में प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का पालन विधि की आवश्यकता से कहीं अधिक तरीके और माप में ईमानदारी से पालन किया गया है। रेलवे ने पत्र दिनांक 04/06/2021 (पृष्ठ 185 पर अनुलग्नक पी/6) द्वारा स्वयं अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सूचित किया कि मेसर्स श्री सीमेंट ने अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी रेलवे साइडिंग से टेकऑफ़ के साथ ग्रीनफील्ड पीएफटी के निर्माण के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और इस प्रक्रिया के अनुमोदन की प्रक्रिया रेलवे के साथ चल रही है। रेलवे ने पुनः दिनांक 09/06/2021 को स्वयं उत्तरवादी को 10/06/2021 की त्रिपक्षीय बैठक के लिए आमंत्रित किया (पृष्ठ 186 पर अनुलग्नक पी/7)। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड





ने पत्र दिनांक 10/06/2021 (पृष्ठ 187 पर अनुलग्नक पी/8) द्वारा वरिष्ठ डीओएम को संबोधित करते हुए, सबसे पहले, अल्प सूचना के कारण असमर्थता व्यक्त की और दूसरी, मेसर्स श्री सीमेंट के प्रस्ताव के बारे में चार आपत्तियाँ उठायीं। हालांकि, उन्होंने स्वेच्छा से विचार प्रक्रिया पर आपत्ति जताने के बजाय उसमें भाग लेना स्वीकार किया और त्रिपक्षीय बैठक को किसी अन्य तिथि पर पुनर्निर्धारित करने का अनुरोध किया। रेलवे ने पत्र दिनांक 10/06/2021 (अनुलग्नक पी/9 पृष्ठ 189 पर) द्वारा "स्वयं" मेसर्स श्री सीमेंट द्वारा प्रस्तुत आवेदन (प्रस्ताव) को मेसर्स अल्ट्राटेक की जानकारी के लिए अग्रेषित किया, जो पूर्ण निष्पक्षता और तर्कसंगतता का कार्य है। इस पत्र में प्रस्तावित ग्रीनफील्ड पीएफटी का आरेख भी संलग्न है। रेलवे ने पत्र दिनांक 11/06/2021 द्वारा पुनः सूचित किया कि अनुमोदन की प्रक्रिया प्रगति पर है और त्रिपक्षीय बैठक अब दिनांक 17/06/2021 को डीआरएम कार्यालय में नियत की गई है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने दिनांक 17/06/2021 को बिना किसी आपत्ति के स्वेच्छा से बैठक में भाग लिया और अपने विचार प्रस्तुत किए, जिन्हें बैठक के मिनट्स में दर्ज किया गया है और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा ही प्रस्तुत किया गया है। मिनट्स से दर्शित होता है कि दोनों पक्षों ने अपने विचार व्यक्त किए हैं, जिसके बाद दिनांक 23/06/2021 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से एक और बैठक निर्धारित की गई है।

25. श्री श्रीवास्तव ने आगे तर्क किया है कि भले ही यह मान लिया जाए कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड का अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट को रेल ट्रैक से जोड़ने की अनुमति देने में कुछ सीमित हित होगा, लेकिन उसे प्रक्रिया में भागीदारी और अवसर से पूरी तरह से बाहर नहीं रखा जा रहा है। प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों के भाग के रूप में सुनवाई का अधिकार सर्वव्यापी है या नहीं और बिना किसी अपवाद के न्यायालयों ने निर्णय पश्चात सुनवाई का सिद्धांत भी विकसित किया है, जहाँ निर्णय की प्रकृति अस्थायी होती है और इसे प्राकृतिक न्याय के नियमों का पर्याप्त अनुपालन माना जाता है। इस पर विवाद नहीं किया जा सकता है कि आईपीए अंतिम निर्णय नहीं है और इसलिए यह केवल अस्थायी प्रकृति का है। यह अभिलेख



से पता चलता है कि अंतिम निर्णय लेने से पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को बैठक/परामर्श के लिए आमंत्रित किया गया था और वह बैठक में शामिल हुआ था। इसे निष्पक्षता और तर्कसंगतता के नियम के पालन की आवश्यकता वाले विधिक नियम का पर्याप्त अनुपालन माना जा सकता है। पस प्रकार कार्यवाही पूरी तरह से निष्पक्ष है। श्री श्रीवास्तव ने अपने तर्क के समर्थन में **बाल्को कर्मचारी संघ (पंजीकृत) बनाम यूओआई और अन्य** {(2002) 2 एससीसी 333- पैराग्राफ 46-48, 57-581} में सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय पर विश्वास किया है। इस प्रकार यह माना जाएगा कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने आईपीए जारी करने के बाद निर्णय की पश्चातवर्ती प्रक्रिया में भाग लिया और यह निष्पक्षता के नियमों का पालन करने के संदर्भ में प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का पर्याप्त अनुपालन है।

26. श्री श्रीवास्तव के अनुसार विद्वान एकल न्यायाधीश का निर्णय, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह अवधारित किया गया है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को कोई सुनवाई न दिए जाने के कारण प्राकृतिक न्याय का उल्लंघन हुआ है, पूरी तरह से इस उपधारणा पर आधारित है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड निजी रेलवे साइडिंग का "स्वामी" है, जिसका निर्माण उत्तरवादी क्रमांक 1 द्वारा लागत वहन करके किया गया है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को स्वामित्व का दावा करने और इसलिए स्वामी होने के कारण, आईपीए के व्यावहारिक परिणामों का सामना करना पड़ेगा। जैसा कि आलोच्य निर्णय के पैराग्राफ 38 में अवधारित किया गया है, विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के स्वामित्व के दावे को दृढ़तापूर्वक और स्पष्ट रूप से निरस्त कर दिया गया है। दूसरी ओर, यह माना गया है कि रेलवे के पास अन्य पक्षों द्वारा रेल ट्रैक के उपयोग की अनुमति देने की शक्ति है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने उसी पैराग्राफ में यह भी अवधारित किया है कि मल्टी-रेलवे साइडिंग रैक की आवाजाही के लिए उस क्षेत्र में स्थापित प्रत्येक कंपनी के लिए नहीं हो सकती है। विद्वान एकल न्यायाधीश के द्वारा उक्त पैराग्राफ में ही दिए गये उक्त निष्कर्ष से प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों की प्रयोज्यता का पूरा आधार ध्वस्त हो गया है। इस प्रक्रिया में न तो किसी अधिकार का उल्लंघन हुआ होगा और न ही अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को कोई पूर्वाग्रह हुआ होगा। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड

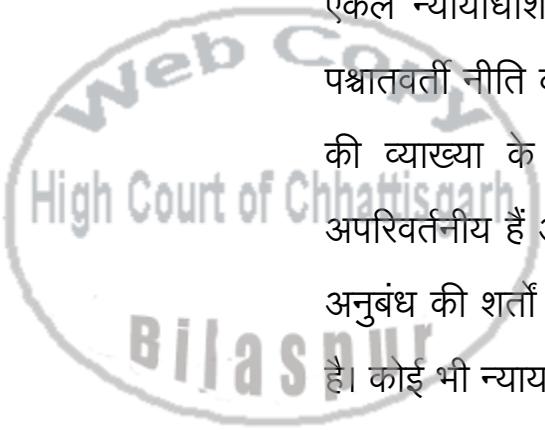


द्वारा न्यायालय को यह सूचित नहीं किया जा रहा है कि जब भी अपीलार्थी जैसे किसी तीसरे पक्ष को रेलवे ट्रैक से जुड़ने और उसका उपयोग करने की अनुमति दी जाएगी, तो दो सुरक्षा उपायों की गारंटी दी जाएगी। प्रथमतः, यातायात की आवाजाही में अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को हमेशा प्राथमिकता दी जाएगी, जिसका अर्थ है कि मेसर्स श्री सीमेंट को कनेक्टिविटी प्रदान करने से उसका आवागमन प्रभावित नहीं होगा और दूसरा, रेलवे तंत्र यह सुनिश्चित करेगा कि मेसर्स श्री सीमेंट को टोलेज (रेलवे ट्रैक के उपयोग और रखरखाव के लिए शुल्क) का भुगतान करना होगा। इस प्रकार अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के हितों की पूरी तरह से रक्षा की जा रही है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा आपत्ति जताए जाने का स्पष्ट कारण व्यापारिक प्रतिद्वंद्विता और प्रतिस्पर्धा है। दोनों सीमेंट कंपनियाँ एक-दूसरे की प्रतिद्वंद्वी हैं और इसलिए अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के हित में है कि वह मेसर्स श्री सीमेंट के हितों को नुकसान पहुंचाएँ और उसकी उत्पादन लागत को महँगा बनाए ताकि बाजार प्रभावित हो। निजी भागीदारी की आधुनिक प्रवृत्ति सड़क द्वारा सतही परिवहन के संबंध में है, जिसमें निर्माण, संचालन और हस्तांतरण प्रणाली (बीओटी) बहुत आम है। इस प्रणाली के तहत सरकार एक निजी खिलाड़ी को जनता के उपयोग के लिए सड़क बनाने और संचालित करने की छूट देती है। जब ऐसी सड़क बीओटी ठेकेदार द्वारा बनाई जाती है, तो वह यह दावा नहीं कर सकता कि ऐसी सड़क उसकी निजी संपत्ति बन गई है। बीओटी ऑपरेटर केवल टोल के लिए हकदार है, जो उसकी लागत और कुछ लाभ की भरपाई के लिए एकत्र किया जाता है।

27. श्री श्रीवास्तव ने सहमति की आवश्यकता के प्रश्न पर तर्क किया कि निजी साइडिंग के कथित स्वामी की सहमति के पक्ष में तर्क केवल निजी साइडिंग नीति, 2016 ("नीति, 2016") से ही निकलता है। अपीलार्थी का तर्क है कि विशिष्ट शर्तों के संदर्भ में उक्त नीति लागू नहीं है और यह केवल भविष्यवर्ती प्रकृति की है। जहाँ तक अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के अधिकारों का सवाल है (सह-उपयोगकर्ता को अनुमति देना), केवल अनुबंध के प्रावधानों को ही देखा जाना चाहिए। नीति, 2016 अनुबंध के निष्पादन के बाद की है। यह केवल नीति जारी करने के दिनांक



से लागू है और भूतलक्षी नहीं है। पश्चातवर्ती नीति को अनुबंध में नहीं पढ़ा जा सकता है, जो स्वयं में पूर्ण है। यदि अनुबंध और बाद की नीतियाँ असंगत हैं, तो अनुबंध मान्य होगा। यदि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को अनुबंध से बाध्य माना जावे और 2016 की बाद की नीति जो भूतलक्षी नहीं है और जो अनुबंध की शर्तों के लिए लागू नहीं है, पर ध्यान न दिया जावे, तो यह निष्कर्ष निकालने का कोई आधार नहीं रह जाता है कि पीएफटी नीति, 2020 के तहत अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट के पक्ष में आईपीए जारी करने से पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की पूर्व सहमति अनिवार्य है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने नीति 2016 का हवाला देते हुए बार-बार उद्धृत किया है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की सहमति आवश्यक थी। यह निष्कर्ष पूरी तरह से त्रुटिपूर्ण है और इसे स्थित नहीं रखा जा सकता है। विद्वान एकल न्यायाधीश यह अवधारित करने में पूर्णरूपेण त्रुटि की है कि अनुबंध और पश्चातवर्ती नीति की "सामंजस्यपूर्ण" व्याख्या करने की आवश्यकता है। यह अनुबंध की व्याख्या के किसी भी स्थापित सिद्धांतों के विरुद्ध है। अनुबंध की शर्तें अपरिवर्तनीय हैं और पक्षों पर बंधनकारी हैं। किसी भी न्यायालय को पक्षों के बीच अनुबंध की शर्तों को अनदेखा करने, बदलने या संशोधित करने का अधिकार नहीं है। कोई भी न्यायालय अनुबंध को फिर से नहीं लिख सकता है। कोई भी न्यायालय ऐसी किसी भी शर्त को लागू नहीं कर सकता है जो अनुबंध की सीमा में नहीं आती है। नीति, 2016 वैधानिक नहीं है। विधि की तरह नीतियों की व्याख्या और उनको लागू नहीं किया जाता है। विधि की यह स्थिति **वेंकटरमण कृष्णमूर्ति बनाम लोढ़ा क्राउन बिल्डमार्ट प्राइवेट लिमिटेड** {(2024) 4 एससीसी 230, पैराग्राफ 21 और 22} में दिए गए निर्णय से स्पष्ट होती है। सह-उपयोगकर्ता के प्रश्नपर, यह तर्क किया गया है कि मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को जारी आईपीए एक अलग और विशिष्ट नीति के तहत है, जो कि पीएफटी नीति, 2020 दिनांक 23/06/2020 है। नीति, 2016 और पीएफटी नीति, 2020 के तहत सह-उपयोगकर्ता की अवधारणा में बहुत अंतर है। नीति, 2016 के परिभाषा खंड के अनुसार "सह-उपयोगकर्ता" की परिभाषा में सह-उपयोगकर्ता को एक इकाई के रूप में दर्शाया नहीं गया है, जिसे निजी साइडिंग के स्वामी की "सहमति से" निजी साइडिंग सुविधा



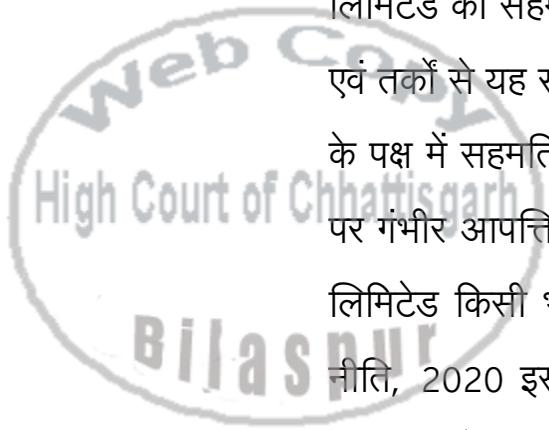


का उपयोग करने की अनुमति दी गई है। खंड 1 (i) के तहत केवल पासिंग संदर्भ है। यहाँ तक कि उस खंड में भी "सहमति" शब्द का प्रयोग नहीं किया गया है। "सह-उपयोगकर्ता" शब्द को पीएफटी नीति, 2020 में परिभाषित किया गया है। सह-उपयोगकर्ता होने के लिए अनुमति या सहमति की कोई शर्त नहीं है। दूसरी ओर, यह विशेष रूप प्रावधानित किया गया है कि सह-उपयोगकर्ता को साइडिंग अनुबंध के प्रावधानों के अधीन साइडिंग पर अपने स्वयं के माल के संव्यवहार के लिए साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति है। जहाँ तक सहमति का सवाल है, यह केवल नीति, 2016 पर आधारित है। यदि नीति, 2016 को ही समग्र रूप से पढ़ा जाए, अर्थात् खण्ड 1.1 और सह-उपयोगकर्ता की परिभाषा के साथ, तो सहमति की आवश्यकता नहीं है। सह-उपयोगकर्ता की परिभाषा स्पष्ट और निश्चित है। इसमें सह-उपयोगकर्ता बनने के लिए निजी साइडिंग के स्वामी की सहमति की कोई आवश्यकता नहीं है। सह-उपयोगकर्ता की परिभाषा खंड ही लागू और शासित करने वाला प्रावधान होगा, न कि पात्रता और प्रयोज्यता खंड में एक अस्पष्ट वाक्य। विद्वान एकल न्यायाधीश ने पैराग्राफ 33 से 35 तक अपने विश्लेषण में अवधारित किया है कि अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड "सह-उपयोगकर्ता" की परिभाषा के अंतर्गत आएगा। निष्कर्ष पूरी तरह से नीति, 2016 पर आधारित है, जिसमें सह-उपयोगकर्ता शब्द की परिभाषा सम्मिलित है। अपीलार्थी और रेलवे दोनों ने गंभीरता से तर्क दिया है कि नीति, 2016 लागू नहीं है। सह-उपयोगकर्ता की परिभाषा लागू करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

28. श्री श्रीवास्तव ने आगे तर्क किया है कि उपरोक्त के प्रतिकूल प्रभाव के बिना, विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा उल्लेखित दिनांक 25/09/2017 को संशोधित 2016 नीति के पैरा 1(i) (रिट अपील के पृष्ठ 80 पर) का अवलोकन करने पर यह प्रतीत होता है कि सह-उपयोगकर्ता एक इकाई होगी, जिसे अंतिम उपयोगकर्ता (अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड) द्वारा लाया जाता है, जिसे रेलवे की सहमति से अनुमति दी जा सकती है। यह (रिट अपील के पृष्ठ 80 पर) नीति में आगे किए गए संशोधन दिनांक 18/08/2020 से स्पष्ट है। आलोच्य निर्णय के पैराग्राफ 33 से दर्शित होता है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने आईपीए के अनुदान के प्रक्रियात्मक

पहलू में सहमति के प्रावधान को पूरी तरह से नीति, 2016 के आधार पर माना है। हालांकि, विद्वान एकल न्यायाधीश ने 2016 की नीति में पश्चातवर्ती संशोधन को पूरी तरह से अनदेखा कर दिया है, जो परिपत्र क्रमांक 10/2017 दिनांक 25/09/2017 और परिपत्र क्रमांक 13/2020 दिनांक 18/08/2020 द्वारा किया गया है। इन परिपत्रों द्वारा सह-उपयोगकर्ता की परिभाषा में संशोधन किया गया है, जिसमें बहु सह-उपयोगकर्ताओं को अनुमति दी गई है, लेकिन कहीं भी निजी साइडिंग के तथाकथित स्वामी की "सहमति" की परिकल्पना नहीं की गई है। इस प्रकार, विद्वान एकल न्यायाधीश का निष्कर्ष स्वयं 2017 और 2020 के परिपत्रों द्वारा संशोधित नीति, 2016 के विपरीत है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने बिना किसी ठोस आधार के यह मानकर विचार किया है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की सहमति आवश्यक है और आज्ञापक है। प्रकरण में किए गये अभिवचन एवं तर्कों से यह स्पष्ट है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट के पक्ष में सहमति देने के लिए तैयार और इच्छुक नहीं है और वे कनेक्टिविटी देने पर गंभीर आपत्ति करेंगे। इसका तात्पर्य यह होगा कि अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड किसी भी तरह की अनुमति का अधिकारी नहीं होगा, भले ही पीएफटी नीति, 2020 इसकी अनुमति देती हो और अपीलार्थी को योग्य माना जाता हो। इसका आगे यह तात्पर्य होगा कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट और रेलवे को फिरौती देने के लिए बाध्य करेगा और सुनवाई का अवसर देने के निरर्थक प्रयास के बाद भी कभी सहमति नहीं देगा।

29. श्री श्रीवास्तव ने रेल ट्रैक के अनन्य स्वामित्व के प्रश्न के संबंध में न्यायालय का ध्यान रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 2 (31) की ओर आकर्षित किया है, जो "रेलवे" को परिभाषित करता है, जिसमें रेल की सभी लाइनें, साइडिंग, या यार्ड, या शाखाएं शामिल हैं, जिनका उपयोग रेलवे के प्रयोजनों के लिए या उसके संबंध में किया जाता है। निजी साइडिंग अनुबंध, 2008 के खंड 1 (सी) में "रेलवे प्रशासन" को परिभाषित किया गया है। हालांकि यह सच है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने अपने खर्च पर रेलवे ट्रैक का निर्माण करवाया, लेकिन मौजूदा निजी साइडिंग, जो अनुबंध के खंड एच में साइडिंग की परिभाषा के अनुसार उसमें सम्मिलित है, रेलवे





प्रणाली/रेलवे प्रशासन का अंग बन जाती है और इसलिए मेसर्स अल्ट्राटेक अनन्य स्वामित्व या यहाँ तक कि अनन्य नियंत्रण और उपयोग के अधिकार का दावा नहीं कर सकता है। वास्तविक नियंत्रण, कब्जा और प्रबंधन रेलवे प्रशासन के अधीन है। यदि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड का तर्क कि वह ट्रैक का स्वामी है और ट्रैक उसकी अनन्य संपत्ति है तथा उसके उपयोग का अनन्य अधिकार है, स्वीकार कर लिया जाता है तो इसका अर्थ यह होगा कि यदि कोई आपात स्थिति उत्पन्न होती है तो रेलवे को भी रेलवे ट्रैक का उपयोग करने की अनुमति नहीं दी जाएगी। इसके अतिरिक्त अनुबंध या नीति के किसी भी प्रावधान के तहत अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को प्रश्रुत रेल ट्रैक पर अनन्य स्वामित्व अधिकारों के साथ स्वामी घोषित नहीं किया गया है। दूसरी ओर, स्वामित्व की अवधारणा से असंगत अनुबंध और नीति के प्रावधान इस प्रकार हैं: (i) अनुबंध का खंड 19 उत्तरवादी क्रमांक 1 के दावे के अनुसार अनन्य स्वामित्व की अवधारणा और उसके उपयोग के अनन्य अधिकार का पूरी तरह से नकारता है; (ii) विद्वान एकल न्यायाधीश के पैराग्राफ 38 में अवधारित निष्कर्ष; और (iii) पीएफटी नीति, 2020 का प्रावधान, जिसके तहत आईपीए प्रदान किया गया है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के खर्च पर रेल ट्रैक के निर्माण के बावजूद, संपूर्ण नियंत्रण, रखरखाव, संचालन और आधिपत्य रेलवे प्रशासन का है। ट्रैक के तथाकथित स्वामी अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने निजी साइडिंग के ट्रैक का उपयोग करने के लिए अन्य पक्षों को नियंत्रण, संचालन, प्रबंधन और अनुमति देने के अधिकार को स्वीकार किया है। रेलवे में सार्वजनिक हित में अन्य इकाई द्वारा निजी साइडिंग के उपयोग की अनुमति देने की शक्ति के साथ नियंत्रण, रखरखाव और संचालन की शक्ति निहित है, जिसको स्वामित्व के ऐसे दावे के आधार पर, जो निराधार है, निरर्थक नहीं बनाया जा सकता है। एक बार निजी साइडिंग का निर्माण हो जाने के बाद और रेलवे द्वारा उसका उपयोग किए जाने के बाद, जो अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के लाभ के लिए हो सकता है, वह रेलवे के नियंत्रण, संचालन और रखरखाव के अधिकार के सीमित अर्थों में रेलवे में निहित है। रेलवे द्वारा ट्रैक पर रेल का संचालन किया जाता है। तथाकथित स्वामी का कोई नियंत्रण नहीं है। तथाकथित स्वामी, रेलवे के पक्ष में रेल ट्रैक के उपयोग के



अपने विधिक अधिकारों का त्याजन कर सकता है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को निजी साइडिंग स्थापित होने से ठीक पहले इस प्रणाली के बारे में पूरी जानकारी थी। संबंधित रेलवे ट्रैक अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को निजी संपत्ति के रूप में नहीं मिला है, जिसके उपयोग का अधिकार केवल उसके पास है। कोई अन्य व्याख्या विधि और जनहित के विरुद्ध होगी। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने स्वयं ही जुटुरु स्टेशन में मेसर्स प्रेरणा सीमेंट इंडस्ट्रीज लिमिटेड के पक्ष में निजी साइडिंग की अनुमति दी है। छत्तीसगढ़ में ही ऐसे पाँच उदाहरण हैं, जहाँ निजी साइडिंग का उपयोग अन्य कंपनियों द्वारा भी किया जा रहा है और कहीं भी सुनवाई या सहमति का पूर्व अवसर आवश्यक नहीं था या प्राप्त नहीं किया गया।

30. जहाँ तक जीसीटी नीति की प्रयोज्यता का सवाल है, मेसर्स अल्ट्राटेक द्वारा प्रस्तुत जवाब के पैराग्राफ 7 में ली गई आपत्ति साशय मिथ्या व्यपदेशन के अलावा कुछ नहीं है। सबसे पहले, उक्त पैराग्राफ में उल्लेखित खण्ड 17.7 गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल पॉलिसी, 2022 का अंग नहीं है। ("जीसीटी") यह जीसीटी नीति, 2021 का हिस्सा था। जीसीटी नीति, 2021 को जीसीटी नीति, 2022 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है। परिमाणतः, जीसीटी नीति और खण्ड 17.7 अस्तित्व में नहीं हैं, इसलिए उनकी प्रयोज्यता का प्रश्न ही नहीं उठता। जीसीटी नीति 2021 या 2022 अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड पर बिल्कुल भी लागू नहीं होती है, क्योंकि यह जीसीटी नहीं है। वैसे भी, जीसीटी नीति, 2021 का खंड 17.7 निजी साइडिंग के वर्तमान स्वामी की सहमति के बारे में प्रावधान नहीं करता है जैसा कि पैराग्राफ 7 और 8 से प्रतीत होता है। इसके अलावा, जीसीटी नीति, 2022 का खंड 3 स्पष्टतः प्रावधान करता है कि *संशोधित प्रावधान इस परिपत्र के जारी होने के दिनांक से चालू किए गए सभी नए टर्मिनलों पर लागू होंगे, इस परिपत्र के जारी होने से पहले ही चालू किए गए जीसीटी अपने प्रचलित अनुबंधों द्वारा शासित होते रहेंगे।* परिणामतः, जीसीटी नीति, 2022 लागू नहीं है। दूसरी ओर, परिपत्र दिनांक 06/12/2022 के जारी होने से पहले ही चालू किए गए जीसीटी अपने प्रचलित अनुबंधों द्वारा शासित होते रहेंगे। यहाँ तक कि विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष जीसीटी नीति के खंड 17.7 पर आधारित कोई तर्क भी नहीं



किया गया। उसका अभिवचन भी नहीं किया गया। एकल न्यायाधीश ने उक्त तर्क पर गहनता से विचार नहीं किया। अपील के जवाब के तौर पर नए आधार नहीं उठाए जा सकते। मेसर्स अल्ट्राटेक को अपील के ज्ञापन के जवाब में नए तर्क उठाने की अनुमति नहीं है, जो उठाए नहीं गए और जिनपर एकल न्यायाधीश के पास विचार करने का कोई अवसर नहीं था। जीसीटी नीति के खंड 17.7 में उठाए गए तर्क का कोई संदर्भ नहीं है। उक्त तर्कों के समर्थन में **मॉडर्न इंसुलेटर लिमिटेड बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड**, {(2000) 2 एससीसी 734-पैराग्राफ 10} में सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर विश्वास व्यक्त किया गया है।

31. श्री श्रीवास्तव ने 'वेस्ट' शब्द का क्या अर्थ होगा, इसे स्पष्ट करने हेतु **फ्रूट एंड वेजिटेबल मर्चेण्ट्स यूनियन बनाम दिल्ली इम्प्रूवमेंट ट्रस्ट** {एआईआर 1957 एससी 344} में सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय पर विश्वास व्यक्त किया है।

32. उत्तरवादी-अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री पी. चिदंबरम ने अपीलार्थी-भारत संघ {डब्ल्यूए क्रमांक 448/2024 में} द्वारा उठाए गए तर्कों के जवाब में तर्क किया है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने आईपीए दिनांक 08/04/2021 को निरस्त करते हुए महाप्रबंधक के साथ-साथ वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, एसईसीआर को विधि अनुसार अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनवाई का अवसर देने के बाद मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत आवेदन पर विचार करने की स्वतंत्रता प्रदान की है। हालांकि, ऐसी स्वतंत्रता का प्रयोग किए बिना, रेलवे ने वर्तमान रिट अपील में विद्वान एकल न्यायाधीश के निर्णय के विरुद्ध इस न्यायालय का दरवाजा खटखटाने का विकल्प चुना है। अतः अपील अनुचित और अनावश्यक है। रिट अपील को अपीलार्थी क्रमांक 1, 2 और 3 द्वारा विधिवत अधिकृत नहीं किया गया है। अपीलार्थी क्रमांक 1 रेल मंत्रालय के माध्यम से भारत संघ है, अपीलार्थी क्रमांक 2 रेलवे बोर्ड का अध्यक्ष है, अपीलार्थी क्रमांक 3 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे है और अपीलार्थी क्रमांक 4 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का वरिष्ठ मंडल प्रबंधक ("एसडीएम") है। केवल अपीलार्थी क्रमांक 4/एसडीएम द्वारा रिट अपील

के समर्थन में शपथपत्र प्रस्तुत किया गया है। यह दर्शित करने के लिए कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया है कि एसडीएम अन्य अपीलार्थियों की ओर से रिट अपील प्रस्तुत करने के लिए सक्षम है या वह अपीलार्थी क्रमांक 1 और 2 के नीतिगत विषयों पर कथन करने के लिए अधिकृत है। अपीलार्थी क्रमांक 1, 2 और 3 के विरुद्ध केवल इसी आधार पर इस रिट अपील को निरस्त कर दिया जाना चाहिए। रिट अपील में रेलवे की नीति पर किए गए कथन अधिकारिता विहीन और असत्य हैं। अपीलार्थी का यह तर्क त्रुटिपूर्ण है कि आईपीए दिनांक 08/04/2021 को दी गई चुनौती अपरिपक्व थी। अपीलार्थीगण का यह तर्क कि पीएफटी नीति 2020 में आईपीए देने से पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनने या कारण बताने की कोई आवश्यकता नहीं है और पीएसए के खंड 19 में आईपीए देने पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनने या उसकी सहमति लेने की कोई आवश्यकता नहीं है, भी अस्वीकार्य है। अपीलार्थीगण का यह तर्क कि 2016 की निजी साइडिंग नीति की प्रकृति पश्चातवर्ती है, भी मान्य नहीं है।

33. श्री चिदंबरम ने तर्क किया कि अपीलार्थी क्रमांक 4 का तर्क कि यदि निजी रेलवे साइडिंग के वर्तमान मालिकों की सहमति की आवश्यकता अपीलार्थीगण के साथ उनके संबंधित अनुबंधों में सम्मिलित की जाती है, तो निजी साइडिंग स्वामी अपने साइडिंग से कनेक्टिविटी या अपने साइडिंग के तीसरे पक्ष द्वारा फ्रेट या कार्गो टर्मिनल स्थापित करने के उद्देश्य से उपयोग की अनुमति नहीं देंगे, जो कि गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल नीति, 2022 ("जीसीटी नीति") के पैराग्राफ 17.7 के सीधे विपरीत है, जिसने निजी फ्रेट टर्मिनल नीति, 2020 ("2020 पीएफटी नीति") का स्थान ले लिया है। जीसीटी नीति का पैराग्राफ 17.7 नीचे पुनः उल्लेखित किया गया है:

"17.7 रेलवे, रेलवे भूमि पर ट्रैक के हिस्से से दूसरे जीसीटी को कनेक्टिविटी देने का अधिकार सुरक्षित रखेगा, साथ ही ट्रैक के उस हिस्से से भी जिसका रखरखाव रेलवे द्वारा किया जा रहा है (और संपत्ति रेलवे के स्वामित्व में है)। स्पष्टता के लिए, रेलवे टर्मिनल के कनेक्टिविटी हिस्से से दूसरे टर्मिनल को कनेक्टिविटी की अनुमति दे सकता है - (i) रेलवे भूमि पर जहाँ संपत्ति रेलवे के



स्वामित्व में है और उसका रखरखाव रेलवे द्वारा किया जाता है; और (ii) गैर-रेलवे भूमि पर जहाँ संपत्ति का स्वामित्व जीसीटीओ द्वारा रेलवे को हस्तांतरित किया गया है, और संपत्ति का रखरखाव रेलवे द्वारा किया जाता है, हालांकि भूमि जीसीटीओ के स्वामित्व में है। यह प्रावधान रेलवे भूमि पर सभी जीसीटी के लिए और सभी नए जीसीटी के लिए गैर-रेलवे भूमि पर लागू होगा; साथ ही वर्तमान टर्मिनलों पर भी लागू होगा जो इस नीति को स्वीकारने और अपनी भूमि पर संपत्ति का स्वामित्व रेलवे को हस्तांतरित करने का निर्णय लेते हैं।"

34. यह तर्क किया गया है कि अपीलार्थी क्रमांक 4 द्वारा सभी अपीलार्थीगण की ओर से कथित रूप से किए गए कथन के विपरीत, जी.सी.टी. नीति का पैराग्राफ 17.7 रेलवे को केवल निजी स्वामी की सहमति से ही किसी अन्य निजी टर्मिनल से कनेक्टिविटी की अनुमति देने का अधिकार देता है, अर्थात्, जब स्वामी द्वारा ऐसे टर्मिनल की परिसंपत्तियों का स्वामित्व रेलवे को हस्तांतरित कर दिया गया हो और परिसंपत्तियों का रखरखाव रेलवे द्वारा किया जाता हो, हालांकि स्वामी के पास भूमि का स्वामित्व हो। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने न तो अपनी निजी साइडिंग को जी.सी.टी. नीति में स्थानांतरित किया है और न ही अपनी परिसंपत्तियों को रेलवे को हस्तांतरित किया है। इस प्रकार अपीलार्थी क्रमांक 4/एस.डी.एम. द्वारा किया गया उपरोक्त कथन असत्य और भ्रामक है तथा स्पष्ट रूप से अधिकारिता विहीन है। यह तर्क किया गया है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने न केवल आईपीए दिनांक 08/04/2021 को चुनौती दी थी, बल्कि उत्तरवादी क्रमांक 5 द्वारा किए गए आवेदन दिनांक 09/02/2021 को आगे बढ़ाने के लिए किसी अन्य अनुमति और/या अनुमोदन को भी चुनौती दी थी। 2020 पीएफटी नीति के अनुलग्नक ए के पैरा 1.3.1.4 के अनुसार आईपीए देने से पहले टेक-ऑफ के संबंध में निर्णय लिया जाना आवश्यक है। इसी प्रकार निजी साइडिंग नीति, 2016 के तहत मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड से एनओसी प्राप्त करने और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के साथ टोलेज अनुबंध प्रस्तुत करने के साथ-साथ निजी साइडिंग के निर्माण के लिए अपने आवेदन प्रस्तुत करना भी आवश्यक था, जो अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की वर्तमान निजी साइडिंग से संबंधित हो। उक्त



आवश्यकता की अनिवार्यता निजी साइडिंग नीति, 2016 के अनुलग्नक 1 में है।
निजी साइडिंग नीति, 2016 के अनुलग्नक 1 का सुसंगत भाग निम्नानुसार है:-

क्र.	विषय	समन्वय अधिकारी	समय सीमा (कार्य दिवस)
1.	रेलवे द्वारा या किसी पक्ष द्वारा स्वप्रेरणा से निजी साइडिंग प्रस्तावों के लिए अधिसूचना	सीटीपीएम	-
A.	पक्षकार द्वारा रेलवे प्रशासन को निजी साइडिंग के निर्माण के लिए आवेदन, साथ में 20,000 रुपये की गैर-वापसी योग्य जमा राशि।		D'
2.	पक्षकार द्वारा रेलवे में निजी साइडिंग के निर्माण के लिए आवेदन गैर-वापसी योग्य जमा राशि 20,000 रुपये के साथ। (रेलवे के एफए और सीएओ के पक्ष में डीडी) के साथ-साथ - (i) पार्टी का नाम, (ii) सलाहकार का विवरण, साइडिंग का नाम, (iii) संक्षिप्त कार्य, (iv) स्थान (स्टेशन, डिवीजन और रेलवे) 3 विकल्पों के साथ, (v) विद्युतीकृत साइडिंग या नहीं, (vi) साइडिंग की एनओसी, जिसे अन्य साइडिंग से हटाने का प्रस्ताव है (टोलेज अनुबंध), (vii) टेकऑफ व्यवस्था, (vi) प्रस्तावित स्टेशन पर मौजूद कोई अन्य रेलवे/निजी साइडिंग, (vii) रेलवे भूमि पर निजी साइडिंग की लंबाई, (viii) प्रस्तावित स्टेशन पर मौजूद ग्रेड/स्तर और मौजूदा ग्रेड में कोई परिवर्तन, (ix) आवक और जावक यातायात अनुमान, (x) पक्षकार द्वारा प्रस्तावित सुविधाएं रेलवे परिसर और निजी भूमि; (xi) संबंधित भूमि विवरण और (xii) पूर्व व्यवहार्यता रिपोर्ट (xiii) संकल्पनात्मक लेआउट चित्र, (ix) साइडिंग परियोजना की अनुमानित लागत का विवरण	सीटीपीएम	Date D'

35. अपीलार्थी/भारत संघ एक ही साथ यह दावा नहीं कर सकते कि आईपीए दिनांक 08/04/2021 को स्वीकार करना अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड पीएसए के खंड 19 के तहत एक कार्यवाही थी और साथ ही यह कि वह केवल 2020 पीएफटी नीति के तहत एक आईपीए था और इसलिए नवजात स्थिति में था। अल्ट्राटेक सीमेंट



लिमिटेड के पीएसए के तहत अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के विरुद्ध कोई भी कार्यवाही के अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड पर दूरगामी व्यवहारिक परिणाम हो सकते हैं और वह उसे चुनौती देने की अधिकारी है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने सही अवधारित किया है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को रेक की आवाजाही को प्रभावित करने वाले किसी भी निर्णय को प्रश्नगत करने का पूरा अधिकार था। अपीलार्थी के शपथपत्रों से यह स्पष्ट है कि ऐसा निर्णय लिया गया था। अपीलार्थीगण का यह तर्क कि पीएफटी नीति, 2020 के तहत आईपीए दिनांक 08/04/2021 देने से पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनने या आईपीए दिनांक 08/04/2021 देने के कारण बताने की कोई आवश्यकता नहीं थी, अस्वीकार्य है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने सही अवधारित है कि निजी साइडिंग के स्वामी होने के नाते अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुना जाना चाहिए था, क्योंकि उसके अधिकार सीधे प्रभावित हुए थे, भले ही अनुबंध में सुनवाई का प्रावधान हो या नहीं। विद्वान एकल न्यायाधीश ने यह निष्कर्ष दिया है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की पीठ पीछे आईपीए दिनांक 08/04/2021 देने के लिए पूरी प्रक्रिया की गई थी और निजी साइडिंग के स्वामी और अंतिम उपयोगकर्ता होने के नाते अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को रेक की आवाजाही को प्रभावित करने वाले किसी भी निर्णय को प्रश्नगत करने का पूरा अधिकार था। वास्तव में यह अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड का प्रकरण है कि जब तक निजी साइडिंग के स्वामी की सहमति नहीं ली जाती है, रेलवे को किसी भी व्यक्ति को निजी साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति देने का अधिकार नहीं होगा। विद्वान एकल न्यायाधीश ने निर्णय के पैराग्राफ 33-35 में 2016 की नीति और पीएफटी नीति, 2020 में 'सह-उपयोगकर्ता' की परिभाषा पर सही ढंग से विश्वास व्यक्त किया है, जिससे यह निष्कर्ष निकाला जा सके कि अपीलार्थी सह-उपयोगकर्ता है। दोनों नीतियों में दी गई परिभाषा के अनुसार, अपीलार्थी सह-उपयोगकर्ता है, इसलिए नीति के दिशानिर्देशों को सह-उपयोगकर्ता के संबंध में लागू किया जाना चाहिए। पीएफटी नीति, 2020 का 2016 की निजी साइडिंग नीति और पीएसए के तहत निजी साइडिंग के स्वामी के अधिकारों से कोई संबंध नहीं है। इसलिए यह तर्क कि पीएफटी नीति, 2020 में



प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का पालन करने की आवश्यकता नहीं है, अप्रासंगिक और भ्रामक है। वास्तव में यह इस कारण से था कि रेलवे और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष रिट याचिका में प्रस्तुत अपने जवाब में पश्चातवर्ती सोच के कारण अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के पीएसए के खंड 19 का अवैध रूप से सहारा लिया, भले ही आईपीए दिनांक 08/04/2021 में खंड 19 का उल्लेख नहीं किया गया था।

36. श्री चिदंबरम ने आगे तर्क किया कि वास्तव में पीएफटी नीति, 2020 को जीसीटी नीति द्वारा प्रतिस्थापित कर दिया गया है और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड की कथित पीएफटी अब जीसीटी नीति के पैराग्राफ 1.1 के अनुसार जीसीटी नीति द्वारा शासित है। ऊपर उल्लेखित जीसीटी नीति का पैरा 17.7 विशेष रूप से ऐसी स्थिति उपबंधित करता है और रेलवे को किसी निजी साइडिंग से जीसीटी को कनेक्टिविटी प्रदान करने की अनुमति केवल तभी देता है जब निजी साइडिंग स्वामी जीसीटी नीति में स्थानांतरित हो गया हो और साइडिंग रेलवे को सौंप दी हो। जीसीटी नीति के पैरा 1.2 के तहत वर्तमान निजी साइडिंग स्वामी का जीसीटी नीति में स्थानांतरित होना वैकल्पिक है। रेलवे को विद्वान एकल न्यायाधीश का ध्यान जीसीटी नीति और उसके पैरा 17.7 की ओर आकर्षित करना चाहिए था। यह विधि का सुस्थापित सिद्धांत है कि जब आलोच्य कार्यवाही की व्यवहारिक परिणाम हों, तो प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का पालन किया जाना चाहिए, भले ही अनुबंध में सुनवाई का प्रावधान हो या न हो। हस्तगत प्रकरण में आईपीए दिनांक 08/04/2021 अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के उसके द्वारा निर्मित निजी साइडिंग का उपयोग करने के अनन्य अधिकार में हस्तक्षेप करता है। यह उसके कंटेनरों/रेक्स को अपनी इच्छानुसार और सुविधानुसार ले जाने के अधिकार में हस्तक्षेप करता है। यह उसके अपने कारखानों में उत्पादन में वृद्धि के अनुरूप कंटेनरों/रेक्स की संख्या बढ़ाने के पूर्ण अधिकार में हस्तक्षेप करता है। श्री चिदंबरम ने उक्त तर्कों के समर्थन में सर्वोच्च न्यायालय के **एम.पी. पावर मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड जबलपुर बनाम स्काई पावर साउथईस्ट सोलर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड एवं अन्य**, {(2023) 2 एससीसी 703, पैराग्राफ 82, 122, 125} और



उत्तर प्रदेश राज्य बनाम सुधीर कुमार सिंह एवं अन्य {(2021) 19 एससीसी 706, पैराग्राफ 21-26, 29, 30, 36, 37, 39, 42, 43} के निर्णय पर विश्वास व्यक्त किया है।

37. श्री चिदंबरम के अनुसार, अपीलार्थी का यह तर्क कि पीएसए के खंड 19 में आईपीए देने से पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनने या उसकी सहमति लेने की कोई आवश्यकता नहीं है, अस्वीकार्य है। पीएसए का खंड 19 पीएफटी को निजी साइडिंग से जोड़ने का उपबंध नहीं करता। इसके विपरीत, जीसीटी नीति का पैरा 17.7 विशेष रूप से उक्त स्थिति का उपबंध करता है और जीसीटी को निजी साइडिंग से जोड़ने की अनुमति रेलवे को नहीं देता, जब तक कि निजी साइडिंग स्वामी ऐसे कनेक्शन की अनुमति न देता हो। ग्रीनफील्ड पीएफटी स्थापित करने के लिए आईपीए प्रदान करने की शक्ति एक अलग शक्ति है। यह रेलवे और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के बीच का विवाद है। इसके विपरीत, किसी व्यक्ति को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग का "सह-उपयोग" करने की अनुमति देने की शक्ति एक बहुत ही अलग शक्ति है। निजी साइडिंग नीति, 2016 और पीएसए की शर्तों के तहत, केवल एक "सह-उपयोगकर्ता" (उसकी परिभाषा और शर्तों को पूरा करने वाला) ही अपना ट्रैफिक अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग पर डाल सकता है। रेलवे के पास किसी भी व्यक्ति या किसी भी पीएफटी को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति देने का कोई अधिकार नहीं है। मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड, अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड और रेलवे के बीच हुए अनुबंध के लिए एक अजनबी है। मेसर्स श्री सीमेंट, अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की सहमति के बिना अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग (17.085 किमी की लंबाई) का उपयोग नहीं कर सकता है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को अकेले सह-उपयोगकर्ता द्वारा साइडिंग के उपयोग के लिए आवेदन करने का अधिकार है। इसने मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा निजी साइडिंग के उपयोग के लिए रेलवे को सहमति नहीं दी है या आवेदन नहीं किया है। इसलिए किसी भी स्थिति से मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को सह-उपयोगकर्ता नहीं कहा जा सकता या सह-उपयोगकर्ता होने का दावा किया जा सकता। इस संबंध में, रेलवे

द्वारा रिट याचिका में दिए गए जवाब दिनांक 19/08/2021 में किये गए अभिवचनों पर विश्वास किया गया है, जो निम्नानुसार हैं:-

"उपर्युक्त परिभाषा से यह स्पष्ट हो जाता है कि उत्तरवादी क्रमांक 5, जिसने निजी माल टर्मिनल बनाने का प्रस्ताव दिया है, वह "सह-उपयोगकर्ता" की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आएगा, क्योंकि पी.एफ.टी. में उत्तरवादी क्रमांक 5 टर्मिनल प्रबंधन कंपनी (टी.एम.सी.) के रूप में अन्य उद्योगों और व्यापारिक घरानों को पार्सल यातायात और कंटेनर सहित रेलवे यातायात तथा आपूर्ति सेवा प्रदाता के रूप में आम जनता को उपलब्ध कराएगा तथा वह "सह-उपयोगकर्ता" की परिभाषा के अनुसार याचिकाकर्ता की साइडिंग का उपयोग "अपने माल की हैंडलिंग के लिए" नहीं करेगा। केवल रेलवे ट्रैक को जोड़ने से उत्तरवादी क्रमांक 5 न तो 'सह-उपयोगकर्ता' बन जाएगा और न ही पी.एफ.टी. की स्थापना के लिए निजी साइडिंग स्वामी की अनुमति की आवश्यकता होगी। निजी साइडिंग का उद्देश्य केवल अंतिम उपयोगकर्ता या अधिकतम अंतिम उपयोगकर्ता के लिए सह-उपयोगकर्ता के साथ उपयोग करना है, जबकि पी.एफ.टी. एक बहुत बड़ा विचार है..."

38. इस मामले के तथ्यों के आधार पर यह स्पष्ट है कि पीएसए के खंड 19 (सी) के सीमित क्षेत्र का उपयोग "सह-उपयोगकर्ता" को अनुमति देने के लिए अवैध रूप से किया गया है, जिससे पीएफटी को अनुमति मिल सके, जो कई अनिर्दिष्ट उपयोगकर्ताओं के माल को एकत्रित करके अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग पर रखता है। किसी भी पीएफटी को उसके द्वारा एकत्रित माल को निजी साइडिंग पर रखने की अनुमति नहीं दी जा सकती, वह भी स्वामी की सहमति के बिना और उसकी पीठ पीछे। एक पीएफटी को कई अनिर्दिष्ट उपयोगकर्ताओं के सामान को एकत्र करने और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग से सामान ले जाने की अनुमति देकर, रेलवे ने अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की सहमति के बिना प्रभावी रूप से कई अनिर्दिष्ट सह-उपयोगकर्ताओं को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति दी है। निजी साइडिंग नीति, 2016 या पीएसए की शर्तों में अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के लिखित अनुरोध और सहमति के बिना उसकी निजी साइडिंग पर कई अनिर्दिष्ट उपयोगकर्ताओं को



सह-उपयोगकर्ता के रूप में अपने सामान को रखने की अनुमति देने का कोई प्रावधान नहीं है। पीएफटी नीति, 2020 ऐसी परियोजना उपबंधित नहीं करती है, जहाँ एक "ग्रीनफील्ड" पीएफटी को तीसरे पक्ष की निजी साइडिंग से जोड़ा जाएगा, जैसा कि रेलवे और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा दावा किया जा रहा है। ऐसा नहीं किया जा सकता है, क्योंकि अवधारणात्मक रूप से और स्वीकार्य रूप से पीएफटी का उद्देश्य आम जनता के माल यातायात के लिए है, जिसे तार्किक रूप से एकल लाइन निजी रेलवे साइडिंग पर समायोजित नहीं किया जा सकता है, जिसका एकमात्र उपयोग एक ही स्वामी के लिए किया जाता है। इस तरह के कनेक्शन का प्रभाव निजी रेलवे साइडिंग को सार्वजनिक संस्थागत परियोजना में परिवर्तित करने का होगा। किसी भी प्रकार से निजी रेलवे साइडिंग के स्वामी, अर्थात् इस मामले में अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की सहमति के बिना ऐसा नहीं किया जा सकता है।

39. श्री चिदंबरम ने आगे तर्क किया कि यह स्वीकार किए बिना कि पीएसए का खण्ड 19 (सी) रेलवे को किसी भी व्यक्ति को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति देने में सक्षम बनाती है, यह तर्क किया जाता है कि आईपीए दिए जाने से पहले निम्नलिखित शर्तों को पूरा किया जाना चाहिए, अर्थात्: (i) आईपीए केवल निजी साइडिंग के स्वामी के अलावा "किसी भी व्यक्ति या व्यक्तियों" को दिया जा सकता है और इसे पीएफटी को नहीं दिया जा सकता है। व्यक्ति या व्यक्तियों को अवश्य ही पहचान योग्य होना चाहिए और उनकी पहचान भी अवश्य ही की जानी चाहिए। (ii) ऐसे व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा साइडिंग के स्वामी को मूल रूप से स्वामी द्वारा भुगतान की गई लागत के ऐसे हिस्से का भुगतान किया जाना पहले निर्धारित होना चाहिए। (iii) ऐसे उपयोग के लिए टोलेज भी तय किया जाना चाहिए। (iv) इसके अलावा, ऐसे व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा साइडिंग का उपयोग इस तरह से और इस सीमा तक किया जाना चाहिए कि स्वामी द्वारा साइडिंग के स्वतंत्र उपयोग में हस्तक्षेप न हो। (v) लागत या टोल के भुगतान पर निर्णय और अन्य व्यक्ति किस तरह साइडिंग का उपयोग कर सकते हैं, साइडिंग के स्वामी को प्रस्ताव पर उसकी आपत्तियाँ बताने का अवसर देने के बाद ही इस



बारे में निर्णय लिया जाना चाहिए। साइडिंग के स्वामी की आपत्तियों पर एक तर्कपूर्ण आदेश पारित किया जाना चाहिए। (vi) इस प्रक्रिया का सावधानीपूर्वक पालन करने के बाद ही आईपीए दिया जा सकता है या नहीं दिया जा सकता है। वर्तमान मामले में पीएसए के खंड 19 (सी) में निर्धारित प्रक्रिया और प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का पालन किए बिना आईपीए दिनांक 08/04/2021 प्रदान किया गया था। इसलिए विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा आईपीए दिनांक 08/04/2021 को उचित रूप से निरस्त कर दिया गया है।

40. अपीलार्थीगण का यह तर्क कि मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा पीएफटी की स्थापना आम जनता के हित में किये जाने का दावा भ्रामक है और इसका उद्देश्य लोगों को भ्रमित करना है। मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा बनाया जाने वाला कथित पीएफटी केवल मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के उपयोग के लिए है। मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने निजी साइडिंग बनाने की अपनी योजना को इस तरह से छिपाया है जैसे कि यह पीएफटी नीति, 2020 के तहत एक पीएफटी हो। मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड का असली उद्देश्य भारतीय रेलवे नेटवर्क से जुड़ने से पहले अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की मौजूदा निजी साइडिंग पर किसी तरह 17.085 किलोमीटर की दूरी तय करना है। विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से यह दर्शित होता है कि मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने जो स्थापित करने का प्रस्ताव रखा था, वह वास्तव में पीएफटी नहीं बल्कि उसके स्वयं के उपयोग के लिए एक निजी साइडिंग थी। मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने अपने आवेदन दिनांक 09/02/2021 में मार्च 2021 की व्यवहार्यता रिपोर्ट (जो अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को कभी नहीं दी गई थी) और अप्रैल 2021 की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट ("डीपीआर") में स्वीकार किया कि केवल उसके कारखाने में उत्पादित माल को प्रस्तावित पीएफटी से ले जाया जाएगा, जो अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की मौजूदा निजी साइडिंग से हटेगा। विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की ओर से प्रस्तुत अतिरिक्त शपथपत्र दिनांक 10/06/2022 के उसके जवाब दिनांक 19/06/2022 के पृष्ठ क्रमांक 14-44 पर व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी। विद्वान एकल न्यायाधीश





ने निर्णय के पैरा 35 में उचित अवधारित किया है कि "उत्तरवादी क्रमांक 5 (मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड) का अंतिम उद्देश्य अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की रेलवे साइडिंग का उपयोग माल, कच्चे माल और निर्मित माल के परिवहन के लिए करना है, इसलिए विद्वान एकल न्यायाधीश के मत में मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड 'सह-उपयोगकर्ता' के अंतर्गत है।" अपीलार्थीगण और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा दिया गया यह तर्क कि मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड सह-उपयोगकर्ता नहीं है क्योंकि यह आम जनता को सेवाएं प्रदान करेगा और अपने माल को स्वयं नहीं संभालेगा, एक गलत आधार है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने निर्णय के पैरा 44 में उचित रूप से अवधारित किया है कि "उत्तरवादियों के अधिवक्ता द्वारा किया गया तर्क कि यह वर्तमान मामले में सार्वजनिक हित के संबंध में आकर्षित नहीं होगा, क्योंकि आलोच्य आईपीए केवल उत्तरवादी क्रमांक 5 के पक्ष में दिया गया है।" विद्वान एकल न्यायाधीश ने आगे उचित रूप से अवधारित किया है कि मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड और रेलवे ने 2016 की निजी साइडिंग नीति की प्रयोज्यता पर गंभीरता से प्रतिवाद नहीं किया था। रेलवे/अपीलार्थीगण ने रिट याचिका में उनके जवाब के पैरा 6 में निजी साइडिंग नीति, 2016 में की परिभाषाओं को उद्धृत किया है। उत्तरवादी क्रमांक 2 ने भी रिट याचिका में उसके जवाब के पैरा 10 में निजी साइडिंग नीति, 2016 के कुछ अंशों को पुनर्लेखित किया है। रेलवे और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने अपने जवाब में निजी साइडिंग नीति, 2016 पर विश्वास व्यक्त किया। दोनों में से किसी ने भी यह तर्क नहीं किया कि उक्त नीति लागू नहीं थी। विद्वान एकल न्यायाधीश ने वास्तव में निष्कर्ष निकाला है कि "उत्तरवादीगण ने अपीलार्थी के अभिवचनों का जवाब प्रस्तुत किया है, जिसमें अपीलार्थी ने बिना किसी आपत्ति के 2016 की नीति के प्रावधानों को उद्धृत किया है।"

41. उत्तरवादी अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री चिदंबरम ने अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा उठाए गए तर्कों के जवाब में {डब्ल्यू क्रमांक 432/2024 में} उपरोक्त तर्कों के अतिरिक्त यह भी तर्क किया है कि अपीलार्थी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने अपनी अपील में तथ्यों को छिपाया है तथा मिथ्या कथन किया है, जो निम्नानुसार हैं:-

(1) अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने यह छिपाया है कि दिनांक 05/12/2012 को रेलवे अधिकारियों, अपीलार्थी और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के बीच एक त्रिपक्षीय बैठक हुई थी, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग पर अपीलार्थी के यातायात को समायोजित करने की व्यवहार्यता पर चर्चा की गई थी। अपीलार्थी ने यह छुपाया है कि उक्त बैठक में यह सहमति हुई थी कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की सिंगल लाइन निजी साइडिंग पर अपीलार्थी के यातायात को समायोजित करना संभव नहीं था और इसके लिए अतिरिक्त संस्थागत ढांचे का निर्माण करने की आवश्यकता थी। विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त शपथपत्र दिनांक 10/06/2022 के अनुलग्नक ए-5 के रूप में त्रिपक्षीय बैठक के मिनटों को अभिलेख पर लाया गया था।

(2) अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने उपरोक्त त्रिपक्षीय बैठक के अनुसरण में लेखबद्ध किए गए एमओयू दिनांक 05/02/2016 (संक्षेप में, 2016 एमओयू) को छिपाया है, जिसमें अपीलार्थी के यातायात को समायोजित करने के लिए अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग के उन्नयन के संबंध में नियम और शर्तें शामिल थीं। इस तरह के उन्नयन के लिए अपीलार्थी द्वारा भी खर्च वहन किया जाना था। मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने रिट याचिका के जवाब के पेज नंबर 32-33 पर अनुलग्नक आर 5/1 के रूप में 2016 एमओयू को अभिलेख में लाया था।

(3) अपीलार्थी- मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने रिट अपील के पैरा 11 में तथ्यों को गलत तरीके से प्रस्तुत किया है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने आईपीए दिनांक 08/04/2021 पर अंतरिम स्थगन दिनांक 26/07/2021 को प्राप्त किया। श्री सीमेंट लिमिटेड ने स्थगन हटाने के लिए आवेदन प्रस्तुत किया। विद्वान एकल न्यायाधीश ने मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के आवेदन को दिनांक 28/09/2021 को स्वीकार कर लिया और अंतरिम स्थगन हटा





दिया। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने तुरंत रिट अपील क्रमांक 342/2021 प्रस्तुत कर विद्वान एकल न्यायाधीश के आदेश दिनांक 28/09/2021 को चुनौती दी। माननीय डिवीजन बेंच ने अंतरिम आदेश दिनांक 16/11/2021 द्वारा विद्वान एकल न्यायाधीश के आदेश दिनांक 28/09/2021 के उस अंश पर रोक लगा दी, जिसमें रेलवे को मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड की फ्रेट टर्मिनल लगाने की परियोजना को अंतिम रूप देने के लिए आगे बढ़ने की स्वतंत्रता दी गई थी।

(4) मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने आगे माननीय डिवीजन बेंच के रिट अपील क्रमांक 342/2021 में निर्णय दिनांक 12/05/2022 के विरुद्ध अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत एसएलपी क्रमांक 9833/2022 में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 25/05/2022 को छिपाया है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने उक्त आदेश द्वारा उभयपक्षों को यथास्थिति बनाए रखने का निर्देश दिया और विद्वान एकल न्यायाधीश से रिट याचिका का 6 सप्ताह में निराकरण करने का अनुरोध किया।

(5) मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा उपरोक्त तथ्यों को बताए बिना एसएलपी क्रमांक 9833/2022 में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 15/07/2022 का संदर्भ देना मिथ्या कथन करने के बराबर है। विद्वान एकल न्यायाधीश के निर्णय दिनांक 09/05/2024 में उपरोक्त आदेशों के आधार पर अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के अपने निजी साइडिंग पर विशेष अधिकार को निरंतर संरक्षित किया गया है और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग से जुड़े बिना केवल अपनी भूमि पर निर्माण करने की अनुमति दी गई है।

42. श्री चिदंबरम ने आगे तर्क किया कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा उसके निजी साइडिंग में निवेश के लिए प्राप्त कोई भी कथित कर-लाभ अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को ऐसे निजी साइडिंग पर सवार होने का अधिकार नहीं देता है। अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने हस्तगत रिट अपील में अप्रासंगिक तथ्यों



का उल्लेख किया है, जो विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष उभयपक्षों के तर्कों से भिन्न हैं। अपीलार्थी-मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने रिट अपील के पैराग्राफ 4 में दिनांक "05/04/2017" का विशेष रूप से उल्लेख किया है जब अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड (सुप्रा) के मामले में निजी साइडिंग स्थापित करने से प्राप्त लाभों को स्वीकार किया है। विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष इस तरह के अभियोग कभी नहीं लगाए गए और अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को कभी भी इसका जवाब देने का अवसर नहीं दिया गया। इस तरह के अभियोग पूरी तरह से अप्रासंगिक भी हैं जैसा कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने निर्णय के पैरा 28 में अवधारित किया है। अपीलार्थी- मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड ने तर्क दिया है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने रिट याचिका के माध्यम से अनुबंध की शर्तों के कार्यान्वयन की माँग की और विद्वान एकल न्यायाधीश ने सहमति प्राप्त करने की आवश्यकता मानते हुये पीएसए के खंड 19 की स्पष्ट भाषा को परिवर्तित कर दिया। इस तरह के तर्क गलत हैं। विद्वान एकल न्यायाधीश ने उचित रूप से अवधारित किया है कि रिट याचिका अनुबंध की शर्तों को लागू करने के लिए प्रस्तुत नहीं की गई थी। वास्तव में जब रिट याचिका प्रस्तुत की गई थी, तो मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को यह भी पता नहीं था कि रेलवे उसकी मनमाना कार्यवाही को न्यायोचित ठहराने के लिए पीएसए के खंड 19 का अवलंबन लेगा। आईपीए दिनांक 08/04/2021 को जारी करने से पहले न तो अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को नोटिस जारी किया गया था और न ही आईपीए दिनांक 08/04/2021 में ही यह उल्लेखित किया गया था कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड के साथ पीएसए के खंड 19 के तहत इसे जारी किया गया है। अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने रेलवे की मनमाना कार्यवाही को चुनौती दी। विद्वान एकल न्यायाधीश ने निर्णय के पैरा 46 में उचित रूप से अवधारित किया है कि "वर्तमान मामले में याचिकाकर्ता ने याचिकाकर्ता और रेलवे के बीच हुए किसी भी सरकारी अनुबंध को चुनौती नहीं दी है। याचिकाकर्ता ने केवल उत्तरवादी क्रमांक 3 और 4 की कार्यवाही को चुनौती दी है, जिसके तहत उत्तरवादी क्रमांक 5 के पक्ष में याचिकाकर्ता को सुनवाई का कोई अवसर दिए बिना और उसकी सहमति प्राप्त किए बिना ही आईपीए प्रदान किया गया है।" यह



सुस्थापित है कि जब सरकारी कार्यवाही के व्यवहारिक परिणाम होते हैं, तो उसे स्वेच्छाचारिता के आधार पर परखा जा सकता है। अनुच्छेद 14 के अंतर्गत सुनवाई का अभाव सरकारी कार्यवाही को चुनौती देने के आधारों में से एक है।

43. हमने पक्षों की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ताओं को सुना, अभिवचनों और उसके साथ संलग्न दस्तावेजों का अवलोकन किया है।

44. अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा आईपीए दिनांक 08/04/2021 को निरस्त करने और पीएफटी नीति 2020 के अंतर्गत मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा ग्रीनफील्ड पीएफटी के लिए किए गए आवेदन को आगे बढ़ाने के लिए किसी भी अन्य अनुमति या अनुमोदन की मांग की गई थी, जिसमें महाप्रबंधक, एसईसीआर द्वारा मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड को दी गई कोई भी अनुमति या अनुमोदन सम्मिलित है, को अपास्त करने हेतु रिट याचिका प्रस्तुत की गई थी।

45. अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड दोनों ही सीमेंट निर्माता हैं और प्रतिस्पर्धी भी हैं। विद्वान एकल न्यायाधीश ने रिट याचिका में उठाए गए सभी विवादों से निपटने के लिए एक बहुत ही विस्तृत आदेश पारित किया है और मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड और रेलवे के बीच किए गए अनुबंधों की विभिन्न शर्तों का भी उल्लेख किया है और नीतियों के प्रासंगिक अंश भी उद्धृत किए हैं जैसे निजी साइडिंग नीति, 2005 और 2016, पीएफटी नीति 2020/ पीएफटी पर मास्टर परिपत्र आदि।

46. मेसर्स अल्ट्राटेक के अनुसार प्रारंभ में मेसर्स अल्ट्राटेक और रेलवे के बीच दिनांक 01/02/2008 और 10/08/2010 को दो अनुबंध किए गए थे। मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने निजी साइडिंग का निर्माण किया। श्री सीमेंट लिमिटेड ने रेलवे अधिकारियों को ग्रीनफील्ड पीएफटी की स्थापना के लिए एक आवेदन दिया और उसे आदेश दिनांक 08/04/2021 द्वारा आईपीए प्रदान किया गया। यह उचित रूप से अवधारित किया गया है कि आवेदन करने के बाद मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के पक्ष में अधिकार सृजित हो गया है और इस प्रकार एक तरह से मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड रेलवे द्वारा आदेश दिनांक 08/04/2021 जारी करने



की कार्यवाही का समर्थन करता है। इस तथ्य के संबंध में कोई विवाद नहीं है कि मेसर्स अल्ट्राटेक आयकर छूट नहीं ले रहा है या यह रेलवे नेटवर्क का उपयोग नहीं कर रहा है। विद्वान एकल न्यायाधीश ने उचित रूप से अवधारित किया है कि पीएफटी स्थापित करने के लिए मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड की पात्रता का अवधारण रेलवे के अधिकार क्षेत्र में है और यदि न्यायालय द्वारा कोई निष्कर्ष अवधारित किया जाता है, तो मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के दावे के गुण-दोष पर इसका प्रभाव पड़ सकता है।

47. यह अविवादित है कि अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ने निजी साइडिंग की स्थापना अपने खर्च पर की थी और मेसर्स श्री सीमेंट का एकमात्र उद्देश्य साइडिंग का उपयोग अपने माल के परिवहन के लिए करना था और यदि मेसर्स श्री सीमेंट को ऐसा करने की अनुमति दी जाती है, तो वह सह-उपयोगकर्ता की श्रेणी में आएगा। 2016 की नीति के खंड 19(सी) में प्रावधान है कि रेलवे को निजी स्वामित्व वाली साइडिंग का उपयोग करने का अधिकार है और वह किसी भी कंपनी को निजी साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति दे सकता है और ऐसा स्वामी टोल पाने का हकदार होगा, हालांकि, निजी साइडिंग के स्वामी की सहमति जिसका हित प्रभावित होने वाला है, भी प्रासंगिक है। हस्तगत प्रकरण में मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड, जो अंतिम उपयोगकर्ता है और जिसने निजी साइडिंग का निर्माण किया था और निर्माण की पूरी लागत और खर्च वहन किया था, को त्रिपक्षीय बैठक में भाग लेने और मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के निजी साइडिंग को जोड़ने के तौर-तरीकों पर चर्चा करने के लिए बुलाया गया था और उस बैठक में अल्ट्राटेक सीमेंट को सूचित किया गया था कि उत्तरवादी क्रमांक 5 के पक्ष में आईपीए पहले ही प्रदान किया जा चुका है, जो दर्शाता है कि पूरी प्रक्रिया मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की पीठ पीछे की गई थी। यहाँ तक कि एक महत्वपूर्ण तथ्य, जिसपर विद्वान एकल न्यायाधीश ने विचार किया है, वह यह है कि रेलवे ने मेसर्स श्री सीमेंट की ग्रीनफील्ड पीएफटी स्थापित करने की पात्रता का कोई कारण नहीं बताया है या उस पर चर्चा नहीं की है। मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट निजी साइडिंग का स्वामी होने के आधार पर किसी भी अन्य पार्टी से टोल वसूलने का अधिकारी था जो उक्त निजी



साइडिंग का उपयोग करने का आशय रखता है, जो कि रेलवे द्वारा कोई आदेश पारित करने से पहले ही किया जा सकता था, जिससे संबंधित पक्षकार को पता चल सके कि निजी साइडिंग के स्वामी को दूसरा पक्षकार कितनी टोल राशि का भुगतान करना चाहता है और क्या निजी साइडिंग का स्वामी सहमत है या नहीं।

48. मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनवाई का अवसर दिए जाने के संबंध में प्रश्न बहुत महत्वपूर्ण है, क्योंकि प्रत्येक व्यक्ति को सुनवाई का उचित अवसर पाने का अधिकार है, यदि उसके अधिकार और हित प्रभावित होने वाले हैं। रेलवे किसी अन्य पक्ष को अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की निजी साइडिंग का उपयोग उसकी सहमति के बिना करने की अनुमति नहीं दे सकता है और यह अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड ही था जिसने निजी साइडिंग के निर्माण के लिए खर्च किया था। रेलवे की आईपीए देने की कार्यवाही प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का पूर्ण उल्लंघन है। रेलवे किसी तीसरे पक्ष को निजी रेलवे साइडिंग का उपयोग करने की अनुमति दे सकता है, लेकिन इस शर्त के साथ कि निजी साइडिंग के स्वामी को सुनवाई का उचित अवसर दिया जाना चाहिए। हम विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा दिए गए कारण और निष्कर्षों से पूरी तरह सहमत हैं और हमें यहाँ आलोच्य आदेश में कोई अवैधता नहीं दिखती है, जिसके तहत मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के पक्ष में दिए गए आईपीए दिनांक 08/04/2021 को निरस्त कर दिया गया है।

49. विद्वान एकल न्यायाधीश ने साम्या बनाए रखने के लिए महाप्रबंधक के साथ-साथ वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, एसईसीआर को मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा ग्रीनफील्ड पीएफटी की स्थापना और नए सिरे से आईपीए प्रदान करने के लिए प्रस्तुत आवेदन पर मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड को सुनवाई का उचित अवसर प्रदान करने के बाद विचार करने की स्वतंत्रता दी है। रेलवे के मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड के आवेदन पर विचार करने के अधिकारों को कहीं भी कम नहीं किया गया है।



50. उपरोक्त विवेचना के आलोक में, एक भारत संघ द्वारा और दूसरी मेसर्स श्री सीमेंट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत अपीलें विफल हो जाती हैं और तदनुसार उनको निरस्त किया जाता है।

सही/-
(रविन्द्र कुमार अग्रवाल)
न्यायाधीश

सही/-
(रमेश सिन्हा)
मुख्य न्यायाधीश

अस्वीकरण: हिन्दी भाषा में निर्णय का अनुवाद पक्षकारों के सीमित प्रयोग हेतु किया गया है ताकि वो अपनी भाषा में इसे समझ सकें एवं यह किसी अन्य प्रयोजन हेतु प्रयोग नहीं किया जाएगा। समस्त कार्यालयी एवं व्यावहारिक प्रयोजनों हेतु निर्णय का अंग्रेजी स्वरूप ही अभिप्रमाणित माना जाएगा और कार्यान्वयन तथा लागू किए जाने हेतु उसे ही वरीयता दी जाएगी।

