

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

ગુજરાત ઉચ્ચ ન્યાયાલય, અમદાવાદ સમક્ષ

આર./ફર્ટ અપીલ નં. ૩૦૪૦/૨૦૨૧

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન (ફોર ઇન્ટેરીમ રીલીફ) નં. ૧/૨૦૨૧

ઈન આર./ફર્ટ અપીલ નં. ૩૦૪૦/૨૦૨૧

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન (ફોર પ્રોડક્શન ઓફ એડીશનલ એવિડેન્સીસ) નં. ૨/૨૦૨૧

ઈન આર./ફર્ટ અપીલ નં. ૩૦૪૦/૨૦૨૧

સાથે

આર./ફર્ટ અપીલ નં. ૩૦૫૫/૨૦૨૧

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન (ફોર ઇન્ટેરીમ રીલીફ) નં. ૧/૨૦૨૧

ઈન આર./ફર્ટ અપીલ નં. ૩૦૫૫/૨૦૨૧

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન (ફોર પ્રોડક્શન ઓફ એડીશનલ એવિડેન્સીસ) નં. ૨/૨૦૨૧

ઈન આર./ફર્ટ અપીલ નં. ૩૦૫૫/૨૦૨૧

સાથે

આર./ફર્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૬/૨૦૨૧

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન (ફોર સ્ટે) નં. ૧/૨૦૨૧

ઈન આર./ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૬/૨૦૨૧

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન (ફોર પ્રોડક્શન ઓફ એડીશનલ એવિડેન્સીસ) નં. ૨/

૨૦૨૧

ઈન આર./ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૬/૨૦૨૧

સાથે

આર./ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૭/૨૦૨૧

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન (ફોર સ્ટે) નં. ૧/૨૦૨૧

ઈન આર./ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૭/૨૦૨૧

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન (ફોર પ્રોડક્શન ઓફ એડીશનલ એવિડેન્સીસ) નં. ૨/૨૦૨૧

ઈન આર./ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૭ of ૨૦૨૧

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ જે.બી. પારડીવાલા

સહી/-

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ નિરલ આર. મેહતા

સહી/-

=====

૧	શું સ્થાનિક સમાવારપત્રોના રિપોર્ટ્સને ચુકાદો જોવાની મંજૂરી આપવામાં આવે છે?	હા
૨.	રિપોર્ટ્સને સંદર્ભિત કરવાં કે નહિ?	હા
૩.	શું લોર્ડશીપ ચુકાદાની સુવાચ્ય નકલ જોવાં ઈચ્છે છે?	ના
૪.	શું આ કેસમાં ભારતના બંધારણના અર્થઘટન કે તેનાં હેઠળ	ના

	કરવામાં આવેલ કોઈ હુકમ સબબ કોઈ મહત્વપૂર્ણ કાયદાકીય પ્રશ્ન સમાવિષ્ટ છે?	
--	---	--

=====

એસ્સાર બલ્ક ટર્મિનલ લિમિટેડ

વિરુદ્ધ

આર્સેલર મિત્તલ નિપ્પોન સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ

=====

ઉપસ્થિતિ:

ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૦૪૦/૨૦૨૧

અપીલકર્તા(ઓ) વતી શ્રી મિહિર જોશી, સિનિયર એડવોકેટ સાથે મેસર્સ કેયુર ગાંધી, અમિતા કટરાગઢા, રાહીલ પટેલ અને કૌસ્તુભ રાય, એડવોકેટ્સ ફોર નાણાવટી એસોસિએટસ.

સામાવાળા વતી શ્રી દારયસ ખંભાતા, સિનિયર એડવોકેટ સાથે શ્રી મિહિર ઠાકોર, સિનિયર એડવોકેટ સાથે શ્રી નવિન પહવા, સિનિયર એડવોકેટ સાથે મેસર્સ નિરગ પાઠક, આદિત્ય પાન્ડા, સાઈરામ સુબ્રમનીયમ, જુહી ગુપ્તા અને આર્યી સ્મિતા સાહા, એડવોકેટ્સ.

ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૦૫૫/૨૦૨૧

અપીલકર્તા(ઓ) વતી શ્રી સૌરભ સોપારકર, સિનિયર એડવોકેટ સાથે મેસર્સ કેયુર ગાંધી, અમિતા કટરાગઢા, રાહીલ પટેલ અને કૌસ્તુભ રાય, એડવોકેટ્સ ફોર નાણાવટી એસોસિએટસ.

સામાવાળા વતી શ્રી દારયસ ખંભાતા, સિનિયર એડવોકેટ સાથે શ્રી મિહિર ઠાકોર, સિનિયર એડવોકેટ સાથે શ્રી નવિન પહવા, સિનિયર એડવોકેટ સાથે મેસર્સ નિરગ પાઠક, આદિત્ય પાન્ડા, સાઈરામ સુબ્રમનીયમ, જુહી ગુપ્તા અને આર્યી સ્મિતા સાહા, એડવોકેટ્સ.

ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૬/૨૦૨૧

અપીલકર્તા(ઓ) વતી શ્રી દારયસ ખંભાતા, સિનિયર એડવોકેટ સાથે શ્રી મિહિર ઠાકોર, સિનિયર એડવોકેટ સાથે શ્રી નવિન પહવા, સિનિયર એડવોકેટ સાથે મેસર્સ નિરગ પાઠક, આદિત્ય પાન્ડા, સાઈરામ સુબ્રમનીયમ, જુહી ગુપ્તા અને આર્યી સ્મિતા સાહા, એડવોકેટ્સ.

સામાવાળા વતી શ્રી મિહિર જોશી, સિનિયર એડવોકેટ સાથે મેસર્સ કેયુર ગાંધી, અમિતા કટરાગઢા, રાહીલ પટેલ અને કૌસ્તુભ રાય, એડવોકેટ્સ ફોર નાણાવટી એસોસિએટસ.

ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૬/૨૦૨૧

અપીલકર્તા(ઓ) વતી શ્રી દાર્યસ ખંભાતા, સિનિયર એડવોકેટ સાથે શ્રી મિહિર ઠાકોર, સિનિયર એડવોકેટ સાથે શ્રી નવિન પહવા, સિનિયર એડવોકેટ સાથે મેસર્સ નિરગ પાઠક, આદિત્ય પાન્ડા, સાઈરામ સુબ્રમનીયમ, જુહી ગુપ્તા અને આર્યી સ્મિતા સાહા, એડવોકેટ્સ.

સામાવાળા વતી શ્રી સૌરભ સોપારકર, સિનિયર એડવોકેટ સાથે મેસર્સ કેયુર ગાંધી, અમિતા કટરાગઢા, રાહીલ પટેલ અને કૌસ્તુભ રાય, એડવોકેટ્સ ફોર નાણાવટી એસોસિએટ્સ.

=====

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તિ જે.બી. પારડીવાલા

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ નિરલ આર. મેહતા

તારીખ : ૩૦/૦૨/૨૦૨૨

કોમન સી.એ.વી. જજમેન્ટ

૧. ઉપરોક્ત તમામ અપીલમાં ઉઠાવવામાં આવેલા મુદ્દાઓ એકબીજા સાથે સંકળાયેલા હોવાથી અને આબિટ્રિશન એન્ડ કન્સીલીએશન એક્ટ, ૧૯૯૬ (ટૂંકમાં, 'આબિટ્રિશન એક્ટ') ની કલમ ૯ હેઠળ સુરતની કોમર્શિયલ કોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલા સામાન્ય આદેશને પણ પડકારવામાં આવ્યો હોવાથી, તે સમાન રીતે સુનાવણી માટે લેવામાં આવ્યા હતા અને આ સામાન્ય ચુકાદા અને આદેશ દ્વારા તેનો નિકાલ કરવામાં આવી રહ્યો છે.

૨. આ મુકદ્દમામાં અમારી સામે બે પક્ષો છે: (૧) એસ્સાર બલ્ક ટર્મિનલ લિમિટેડ (ટૂંકમાં 'ઇ.બી.ટી.એલ.') અને (૨) આર્સેલર મિતલ નિપ્પોન સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ (ટૂંકમાં 'એ.એમ.એન.એસ.'). એક સમયે ઇ.બી.ટી.એલ. એસ્સાર સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ (ટૂંકમાં 'ઇ.એસ.આઇ.એલ.') ની જૂથ કંપની

હતી.ઈ.એસ.આઈ.એલ. એ એક કેપિટલ જેટ્ટી સાથે હઝિરા (સુરત) ખાતે સ્ટીલ ઉત્પાદન પ્લાન્ટની સ્થાપના કરીને ઈ.એસ.આઈ.એલ. નો કબજો લીધો હતો.સ્ટીલ પ્લાન્ટ હવે એ.એમ.એન.એસ. ની માલિકીનો છે અને કેપિટલ જેટ્ટીનું સંચાલન અને સંચાલન ઈ.બી.ટી.એલ. દ્વારા કરવામાં આવે છે.

૩. ૨૧મી ફેબ્રુઆરી ૨૦૧૧ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. અને ઈ.બી.ટી.એલ. દ્વારા કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસ (સી.એચ.એ.) અંગેના મુખ્ય કરાર (પ્રિન્સિપાલ એગ્રીમેન્ટ) પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા. મુખ્ય કરારમાં ૩જી માર્ચ ૨૦૧૧, ૧લી એપ્રિલ ૨૦૧૩, ૧૭મી મે ૨૦૧૩ (ત્રીજો સુધારા કરાર), ૧૫મી ઓક્ટોબર ૨૦૧૩ (ચોથો સુધારા કરાર), ૪થી ડિસેમ્બર ૨૦૧૪, ૨૮મી એપ્રિલ ૨૦૧૬ અને ૪થી ડિસેમ્બર ૨૦૧૭ ના રોજ સુધારા કરારો દ્વારા ફેરફાર કરવામાં આવ્યા હતા. મુખ્ય કરારમાં અન્ય બાબતોની સાથે કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસ, એટલે કે જે ટેરિફ પર ઈ.બી.ટી.એલ. ડીપ-વોટર જેટ્ટીઝ પર એ.એમ.એન.એસ. ના કાર્ગોનું હેન્ડલિંગ કરશે તે નક્કી કરવામાં આવ્યા હતા. ચોક્કસ દરો મુખ્ય કરારમાં દર્શાવવામાં આવ્યા છે.

૪. ૨૮મી ઓગસ્ટ ૨૦૧૨ ના રોજ, ઈ.બી.ટી.એલ. અને એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા અને તેમની વચ્ચે સર્વિસ લેવલ એગ્રીમેન્ટ પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા. સર્વિસ લેવલ એગ્રીમેન્ટ (એસ.એલ.એ.) માં ૧લી એપ્રિલ ૨૦૧૬ ના રોજ સુધારા કરાર દ્વારા સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો.

૫. ૧૭મી મે ૨૦૧૩ ના રોજ, ઈ.બી.ટી.એલ. અને એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ત્રીજા સુધારા કરાર પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા. ત્રીજા સુધારા કરારમાં

જાણાવવામાં આવ્યું હતું કે કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસ એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા અમેરિકી ડોલર (અમેરિકી ડોલર) ડીનોમિનેટેડ ટેરિફના ભારતીય રૂપિયા (INR) સમકક્ષ, અમેરિકી ડોલર ૧ = ભારતીય રૂપિયા ૫૪.૨૧૯૦ ના આધારભૂત વિનિમય દર પર (એટલે કે ૩૦મી એપ્રિલ ૨૦૧૩ ના રોજ પ્રચલિત આધારભૂત વિનિમય દર) ચૂકવવામાં આવશે. સારૂપે, પક્ષકારોએ સંમતિ આપી હતી કે ૧લી મે ૨૦૧૩ થી, કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસ કાર્ગોના દર મેટ્રિક ટન દીઠ અમેરિકી ડોલર ૪.૦૩૦૯ ના દરે ચૂકવવામાં આવશે (૩% વાર્ષિક વધારાને આધીન) (આ દર ત્રીજા સુધારા કરારના પરિશિષ્ટ-૧ માં ખાસ નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યો છે) (ડોલર ટેરિફ).

૬. ૧૮મી મે ૨૦૧૩ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. અને એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા હજીરાના પારાદીપ બંદર પર એ.એમ.એન.એસ. ના કાર્ગોના હેન્ડલિંગ અંગેના તેમના કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરારમાં સુધારા કરાર પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા. ઉક્ત સુધારા કરારમાં ત્રીજા સુધારા કરાર જેવા જ સમાન નિયમો અને શરતો સામેલ હતી, જેમાં એ પણ સામેલ હતું કે ડોલર ટેરિફ અમેરિકી ડોલર ૧ = ભારતીય રૂપિયા ૫૪.૨૧૯૦ ના આધારભૂત વિનિમય દર પર ચૂકવવામાં આવશે (એટલે કે ૩૦મી એપ્રિલ ૨૦૧૩ ના રોજ પ્રચલિત આધારભૂત વિનિમય દર).

૭. ૧૫મી ઓક્ટોબર ૨૦૧૩ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. અને એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ચોથા સુધારા કરાર પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા, જેના દ્વારા પક્ષકારોએ સંમતિ આપી હતી કે જ્યારે ઇ.બી.ટી.એલ. ડોલર લોનનો તેનો પ્રથમ હમો ઉપાડશે ત્યારે તે એ.એમ.એન.એસ. પાસેથી ડોલર ટેરિફ વસૂલ કરશે.

ચોથા સુધારા કરારમાં ખાસ કરીને જણાવવામાં આવ્યું હતું કે ત્રીજા સુધારા કરારની અન્ય તમામ શરતો સમાન રહેશે. તે જ દિવસે, ઇ.બી.ટી.એલ. અને એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ચોથા સુધારા કરાર જેવા જ સમાન નિયમો ધરાવતા તેમના કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરારના અન્ય એક સુધારા કરાર પર પણ હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા.

૮. જૂન ૨૦૧૭ ના મહિનામાં, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા ડોલર લોન ઉપાડવામાં આવી હતી.

૯. ૨જી ઓગસ્ટ ૨૦૧૭ ના રોજ, આઈ.બી.સી. ની શરતો અનુસાર એ.એમ.એન.એસ. ને સી.આઈ.આર.પી. માં દાખલ કરવામાં આવી હતી.

૧૦. ૮મી માર્ચ ૨૦૧૮ ના રોજ, નેશનલ કંપની લૉ ટ્રિબ્યુનલ, અમદાવાદ બેન્ચે, એ.એમ.એન.એસ. માટે એ.એમ.આઈ.પી.એલ. રેઝોલ્યુશન પ્લાનને મંજૂરી આપી હતી. એ.એમ.આઈ.પી.એલ. રેઝોલ્યુશન પ્લાનમાં ખાસ કરીને જરૂરી જણાવાયું હતું કે ઇ.બી.ટી.એલ. સાથેના તમામ હયાત કરારો સમાન શરતો પર ચાલુ રહે.

૧૧. ઇ.બી.ટી.એલ. નો કેસ એવો છે કે એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા જૂન ૨૦૧૮ ના મહિનામાં, વાર્ષિક વધારા મુજબ રૂ. ૨૧ પ્રતિ મેટ્રિક ટનના દરે વધારાના કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસ ચૂકવવાની સંમતિ આપવામાં આવી હતી, અને આવી પરિસ્થિતિઓમાં, ચેનલની ઊંડાઈ ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૨ મીટર સુધી ઊંડી કરવામાં આવી હતી. ઇ.બી.ટી.એલ. નો કેસ એવો છે કે તે થોડા વર્ષોના

સમયગાળા દરમિયાન ચેનલને ઊંડી કરી રહી હતી. ઇ.બી.ટી.એલ. જૂન ૨૦૧૯ માં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૨ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ પ્રાપ્ત કરવામાં સફળ રહી હતી.

૧૨. ૧૩મી જૂન ૨૦૧૯ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ને જાણ કરવામાં આવી હતી કે ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૨ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ પ્રાપ્ત થઈ ગઈ છે, અને સી.એચ.એ. ૨૦૧૧ ના પરિશિષ્ટ-૧ માં પરિકલ્પિત વધારાના કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસ ચૂકવવા માટે એ.એમ.એન.એસ. ને કહેવામાં આવ્યું હતું.

૧૩. ૨૦મી જૂન ૨૦૧૯ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ઇ.બી.ટી.એલ. ને એક ઇમેઇલ મોકલવામાં આવ્યો હતો કે તે તેના શિપર્સને ૧૪ મીટર ડ્રાફ્ટ સુધી જહાજો લોડ કરવાની સલાહ આપશે, કારણ કે ઇ.બી.ટી.એલ. એ ચેનલની ઊંડાઈ વધારીને ૧૨ મીટર કરી દીધી છે.

૧૪. ૭મી ઓગસ્ટ ૨૦૧૯ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. ના આગ્રહથી, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા મુખ્ય હાઇડ્રોગ્રાફિક અધિકારી તરફથી બાથિમેટ્રી ચાર્ટ અને ચેનલની ઊંડાઈ ૧૨ મીટર કે તેથી વધુ હોવાનું પ્રમાણિત કરતું જી.એમ.બી. નું પત્ર સહિત, ચેનલની વધેલી ઊંડાઈના અપેક્ષિત પુરાવા ઇ.બી.ટી.એલ. ને પૂરા પાડવામાં આવ્યા હતા. બાથિમેટ્રી ચાર્ટ એ પણ દર્શાવે છે કે ટર્મિનલ (બર્થ પોકેટ્સ) પરની ઊંડાઈ ૧૪-૧૫ મીટર છે અને ચેનલની ઊંડાઈ ૧૨ મીટર છે, તેમ છતાં એ.એમ.એન.એસ. એ સી.એચ.એ. ૨૦૧૧ ના પરિશિષ્ટ-૧ મુજબ વધારાના કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસ ચૂકવવાનું ના પાડી દીધું હતું.

૧૫. ૧૫મી નવેમ્બર ૨૦૧૯ ના રોજ, સુપ્રીમ કોર્ટે એ.એમ.એન.એસ. માટેના એ.એમ.આઇ.પી.એલ. રેઝોલ્યુશન પ્લાનને મંજૂરી આપી હતી. ત્યારબાદ, ૧૬મી ડિસેમ્બર ૨૦૧૯ ના રોજ, એ.એમ.આઇ.પી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. નું સંચાલન પોતાના હાથમાં લેવામાં આવ્યું હતું.

૧૬. ૨૮મી ફેબ્રુઆરી ૨૦૨૦ ના રોજ, એન.એસ.પી.સી., જે ભારતમાં બંદરોની સલામતી માટે જવાબદાર વૈધાનિક સંસ્થા છે, તેણે ડીપ-વોટર જેટ્ટીઝના સંબંધમાં ઇ.બી.ટી.એલ. ને એન.એસ.પી.સી. પ્રમાણપત્ર ઇશ્યુ કર્યું હતું, જેમાં અન્ય બાબતોની સાથે જણાવવામાં આવ્યું હતું કે ડીપ-વોટર જેટ્ટીઝ પર અનુમતિપાત્ર ડ્રાફ્ટ '૧૦ મીટર + ભરતી' છે. એન.એસ.પી.સી. પ્રમાણપત્રમાં એ પણ જણાવવામાં આવ્યું હતું કે ઊંડાઈમાં કોઈપણ ઘટાડો થવાના કિસ્સામાં, ડ્રાફ્ટમાં અનુરૂપ ઘટાડો અમલમાં મૂકવો પડશે.

૧૭. ૧૫મી એપ્રિલ ૨૦૨૦ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. અને ઇ.બી.ટી.એલ. વચ્ચે સમજૂતી કરાર (મેમોરેન્ડમ ઓફ અન્ડરસ્ટેન્ડિંગ) કરવામાં આવ્યો હતો, જેમાં એ.એમ.એન.એસ. એ ૩૦મી એપ્રિલ ૨૦૧૩ ના રોજ પ્રચલિત આધારભૂત વિનિમય દરના આધારે (એટલે કે અમેરિકી ડોલર ૧ = ભારતીય રૂપિયા ૫૪.૨૧૯૦) ઇ.બી.ટી.એલ. ને ડોલર ટેરિફ ચૂકવવાની સંમતિ આપી હતી. ત્યારબાદ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ માં ચુકવણી કરવામાં આવી હતી.

૧૮. ૫મી મે ૨૦૨૦ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ને જાણ કરવામાં આવી હતી કે સી.એચ.એ. ૨૦૧૧ ના પરિશિષ્ટ-૧ ની શરતો અનુસાર

વધારાના કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસની ચુકવણી ન કરવાને કારણે તે ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર તરીકે જાહેર કરશે.

૧૮. ૨૭મી જૂન ૨૦૨૦ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ને જાણ કરવામાં આવી હતી કે ચેનલની ઊંડાઈ ૧૨ મીટર જાળવી રાખવા માટે તે મેન્ટેનન્સ ડ્રેજિંગનો ખર્ચ ઉઠાવવામાં અસમર્થ છે અને ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર તરીકે જાહેર કરવાના તેના ઇરાદાની અગાઉથી નોટિસ ફરીથી એ.એમ.એન.એસ. ને આપવામાં આવી હતી.

૨૦. ૨૨મી નવેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા સી.એચ.એ. ૨૦૧૧ ની ક્લોઝ-૧૫ હેઠળ લવાદની કાર્યવાહી શરૂ કરીને ઇ.બી.ટી.એલ. ને એક પત્ર જારી કરવામાં આવ્યો હતો (કથિત "લવાદની નોટિસ").

૨૧. ૪થી ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ને એક ઇમેઇલ મોકલવામાં આવ્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતોની સાથે એ.એમ.એન.એસ. ને જાણ કરવામાં આવી હતી કે કથિત લવાદની નોટિસ એ કંપની અધિનિયમ, ૨૦૧૩ ની અનુક્રમે કલમ ૨૩૦-૨૩૨ હેઠળ એ.એમ.એન.એસ. અને બે ગ્રુપ કંપનીઓ વચ્ચે પ્રસ્તાવિત સંયુક્ત વ્યવસ્થાની યોજનાના સંબંધમાં ઇ.બી.ટી.એલ. (જે એ.એમ.એન.એસ. ની અસુરક્ષિત લેણદાર છે) ના વૈધાનિક અધિકારોને નિષ્ફળ બનાવવાનો પ્રયાસ હતો.

૨૨. ૨૪મી ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા લવાદ અધિનિયમની કલમ ૧૧ હેઠળ એક અરજી દાખલ કરવામાં આવી હતી, જે

આઈ.એ.એ.પી. નં. ૦૫/૨૦૨૧ છે, જેમાં સી.એચ.એ. ૨૦૧૧ ની શરતો મુજબ લવાદની નિમણૂક કરવાની માંગ કરવામાં આવી હતી. ખાસ કરીને, ૧૧મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ સુધી ઇ.બી.ટી.એલ. ને આ અંગે કોઈ જાણ થઈ ન હતી.

૨૩. ૩૦મી ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા કથિત લવાદની નોટિસનો વિગતવાર જવાબ રજૂ કરવામાં આવ્યો હતો. તેના બીજા દિવસે, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા યુએસ ડોલરમાં ધિરાણનો પ્રથમ હમો ઉપાડવામાં આવ્યો હતો.

૨૪. ૩જી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ને નોટિસ જારી કરીને એ.એમ.એન.એસ. ને ડોલર લોન ઉપાડવાની જાણ કરવામાં આવી હતી અને એવું સૂચિત કરવામાં આવ્યું હતું કે ત્રીજા સુધારા કરારની કલોઝ ૨.૧ અને કલોઝ ૨.૨ અમલમાં આવી ગઈ છે. ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા ચાર્ટર્ડ એકાઉન્ટન્ટ, એટલે કે મનીષ રાઠી એન્ડ કંપનીનું ૧લી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજનું પ્રમાણપત્ર પણ જોડવામાં આવ્યું હતું, જે એ પ્રમાણિત કરે છે કે ઇ.બી.ટી.એલ. એ ૩૧મી ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ ડોલર લોન ઉપાડી લીધી છે.

૨૫. ૧૧મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા જારી કરાયેલ ૩જી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ની નોટિસના અનુસંધાનમાં ચુકવણી કરવાનો ઇનકાર કરતો પત્ર જારી કરવામાં આવ્યો હતો, જેમાં અન્ય કારણોની સાથે એવા આધાર પર કે ડોલર ઇઝેશનની જોગવાઈ 'બોજારૂપ' છે.

૨૬. ૧૨મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. ને ખ્યાલ આવ્યો કે મેન્ટેનન્સ ડ્રેજિંગના અભાવને કારણે, ચેનલની ઊંડાઈ એટલી ઓછી થઈ ગઈ છે કે ૧૦ મીટરથી વધુ ડ્રાફ્ટ ધરાવતા જહાજો માટે ચેનલમાં નેવિગેટ કરવું સુરક્ષિત નથી. તદનુસાર, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર જાહેર કરવામાં આવ્યો હતો.

૨૭. તે જ દિવસે, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા જી.એમ.બી. ને પત્ર લખીને જણાવવામાં આવ્યું હતું કે ચુકાદા અનુસાર એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા આ હાઇકોર્ટ સમક્ષ એક રિટ અરજી પેન્ડિંગ છે, તેથી જી.એમ.બી. એ લોન મેળવવા માટે ઇ.બી.ટી.એલ. ને ના-વાંધા પ્રમાણપત્રો જારી કરવાનું ટાળવું જોઈએ. એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ૨૯મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ અને ૯મી ફેબ્રુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ જી.એમ.બી. ને આવા જ પત્રો મોકલવામાં આવ્યા હતા.

૨૮. ૧૫મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ના ૧૧મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના પત્રની સામગ્રીનો જવાબ આપવામાં આવ્યો હતો અને તેને ફગાવી દેવામાં આવ્યો હતો.

કલમ ૯ હેઠળની અરજીઓ:

૨૯. ૧૫મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ઇ.બી.ટી.એલ. સામે લવાઈ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ એક અરજી દાખલ કરવામાં આવી હતી જેમાં અન્ય બાબતોની સાથે નીચે મુજબની રાહતો માંગવામાં આવી હતી:

"અ. વર્તમાન અરજી દાખલ કરવાની તારીખે એન્કરેજ પર રાહ જોઈ રહેલા જહાજોને તાત્કાલિક મુક્ત કરવાનો અને કોઈપણ વિક્ષેપ વગર અરજદારના જહાજોને સેવા આપવાનું ચાલુ રાખવાનો આદેશ આપતો હુકમ પસાર કરો;

બ. ૧૨ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના ઇમેઇલમાં દર્શાવેલા પગલાંઓ અમલમાં મૂકવા સામે પ્રતિવાદીને રોકતો મનાઈ હુકમ પસાર કરો, જેમાં ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર તરીકે જાહેર કરવાનો અથવા પક્ષકારો વચ્ચેની ગોઠવણમાં કોઈપણ પ્રકારે ફેરફાર કરવાનો સમાવેશ થાય છે;

ક. ૧૦ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ જેટલી સપાટી હતી તે જ સ્તરે ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ અને ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખવા માટે પ્રતિવાદીને નિર્દેશ કરતો હુકમ પસાર કરો;

ડ. ચેનલની ઊંડાઈ અને ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટનું મૂલ્યાંકન કરવા માટે હાઇડ્રોગ્રાફિક સર્વે કરવા માટે સ્વતંત્ર સર્વેયરની નિમણૂક કરતો હુકમ પસાર કરો;

ઇ. ત્રીજા સુધારા કરાર અને ચોથા સુધારા કરારના સંદર્ભમાં ૩ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના પત્રમાં પરિકલ્પિત પગલાંઓને કોઈપણ અસર આપવાથી પ્રતિવાદીને રોકતો મનાઈ હુકમ પસાર કરો;

ફ. ૩ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના પત્રમાં પરિકલ્પિત કર્યા મુજબ યુએસ ડૉલર ડીનોમિનેટેડ ટેરિફમાં અરજદાર દ્વારા ચૂકવવાપાત્ર કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ નક્કી કરવાથી અને તેના હિસાબોમાં આવા દાવાઓને પ્રાપ્ત થનારી રકમ તરીકે દર્શાવવાથી પ્રતિવાદીને રોકતો મનાઈ હુકમ પસાર કરો;

ગ. ત્રીજા સુધારા કરાર અને ચોથા સુધારા કરારના અનુસંધાનમાં કોઈપણ દેવું ઊભું કરવાથી પ્રતિવાદીને રોકતો મનાઈ હુકમ પસાર કરો;

હ. અરજદાર દ્વારા ૧૦ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ જેવી રીતે ચુકવણી કરવામાં આવતી હતી તે જ રીતે કરવામાં આવતી ચુકવણીઓના આધારે ૧૦ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ જેવી રીતે સેવાઓ પૂરી પાડવામાં આવી રહી હતી તે જ રીતે અરજદારને સેવાઓ પૂરી પાડવાનું ચાલુ રાખવા માટે પ્રતિવાદીને નિર્દેશ કરતો યથાવત સ્થિતિ (સ્ટેટસ કવો) નો હુકમ પસાર કરો."

૩૦. ૨૨મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ, નીચલી કોર્ટે ઇ.બી.ટી.એલ. જેટ્ટીઝ પર ઉપલબ્ધ ઊંડાઈ અને ડ્રાફ્ટ નક્કી કરવા માટે સર્વે કરવા એન.એસ.પી.સી. ને નિર્દેશ કરતો એડ-ઇન્ટરિમ હુકમ જારી કર્યો હતો. ખાસ કરીને, ૨૨મી જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના હુકમમાં એ પણ નોંધવામાં આવ્યું હતું કે ઇ.બી.ટી.એલ. ચેનલને ડ્રેજ કરવા અને એ.એમ.એન.એસ. ને ૧૦ મીટરથી વધુનો ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડવા માટે કોઈ જવાબદારી હેઠળ નથી. ૧૨મી ફેબ્રુઆરી ૨૦૨૧ ના હુકમ દ્વારા આ હુકમમાં ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હતો, જેમાં કુત્રો સર્વે (ઇન્ડિયા) લિમિટેડને ઇ.બી.ટી.એલ. જેટ્ટીઝ પર ઉપલબ્ધ ઊંડાઈ અને ડ્રાફ્ટ નક્કી કરવા માટે નિર્દેશ કરવામાં આવ્યો હતો. ૧૭મી માર્ચ ૨૦૨૧ ના રોજ રજૂ કરાયેલા અહેવાલ ('કુત્રો અહેવાલ') ને તકનીકી રીતે ખોટા હોવા બદલ ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા પડકારવામાં આવ્યો હતો અને એન.એસ.પી.સી. દ્વારા આવા પડકારને સમર્થન આપવામાં આવ્યું હતું. તદનુસાર, કલમ ૯ ની કાર્યવાહીમાં કુત્રો અહેવાલને ધ્યાનમાં લેવામાં આવ્યો ન હતો.

૩૧. ૧૫મી ફેબ્રુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ને એક પત્ર મોકલવામાં આવ્યો હતો અને ડોલર ટેરિફની ચુકવણીના સંબંધમાં વિગતવાર રજૂઆતો પૂરી પાડવામાં આવી હતી.

૩૨. ૨૩મી ફેબ્રુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા રિઝર્વ બેન્ક ના ફોરેન એક્સચેન્જ ડિપાર્ટમેન્ટને એક પત્ર જારી કરીને ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા મેળવેલી ડોલર લોનને પડકારવામાં આવી હતી. તે જ પત્રમાં, એ.એમ.એન.એસ. એ જણાવ્યું હતું કે જો એ.એમ.એન.એસ. સી.એચ.એ. ૨૦૧૧ મુજબ ડોલર ટેરિફ નહીં ચૂકવે, તો ઇ.બી.ટી.એલ. ની નાણાકીય સ્થિતિ અનિશ્ચિત બની શકે છે અને ઇ.બી.ટી.એલ. સામે દેવા વસૂલાત/સુરક્ષા અમલીકરણ/નાદારીની કાર્યવાહી શરૂ થવાની સંભાવના છે.

૩૩. ૮મી માર્ચ ૨૦૨૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ને અન્ય એક પત્ર મોકલવામાં આવ્યો હતો જેમાં અન્ય બાબતોની સાથે ડોલર ટેરિફની ચુકવણીની માંગ કરવામાં આવી હતી.

૩૪. ૧૫મી માર્ચ ૨૦૨૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા નીચલી કોર્ટ સમક્ષ કલમ ૯ હેઠળ અરજી પણ દાખલ કરવામાં આવી હતી.

૩૫. ૧૬મી માર્ચ ૨૦૨૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. સામે લવાઈ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ અરજી પણ દાખલ કરવામાં આવી હતી જેમાં અન્ય બાબતોની સાથે નીચે મુજબની રાહતો માંગવામાં આવી હતી:

"(ક) આર્સેલરમિટલ નિપ્પોન સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ (પ્રતિવાદી)
ને એસાર બ્લક ટર્મિનલ લિમિટેડ (અરજદાર) ને ફેબ્રુઆરી ૨૧,

૨૦૧૧ ના કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરાર (તારીખ મે ૧૭, ૨૦૧૩ ના ત્રીજા સુધારા કરાર અને તારીખ ઓક્ટોબર ૧૫, ૨૦૧૩ ના ચોથા સુધારા કરાર દ્વારા સુધારેલ) હેઠળ ચુકવવાપાત્ર લાગુ પડતા કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જીસ તરીકે રૂ. ૪૧.૦૯ કરોડની કુલ રકમ થાય તે રીતે, વિલંબિત ચુકવણી પરના રૂ. ૦.૨૦ કરોડના વ્યાજ સાથે, જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ અને ફેબ્રુઆરી ૨૦૨૧ ના મહિના માટેની રૂ. ૪૦.૮૯ કરોડની ડિફોલ્ટ થયેલી રકમ તાત્કાલિક ચૂકવવાનો અને ફેબ્રુઆરી ૨૧, ૨૦૧૧ ના કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરાર (તારીખ મે ૧૭, ૨૦૧૩ ના ત્રીજા સુધારા કરાર અને તારીખ ઓક્ટોબર ૧૫, ૨૦૧૩ ના ચોથા સુધારા કરાર દ્વારા સુધારેલ) ની શરતો અનુસાર અમેરિકી ડોલર ડીનોમિનેટેડ ટેરિફ્સના ભારતીય રૂપિયા સમકક્ષ દરો મુજબ ચાર્જીસની ચુકવણી કરવાનું ચાલુ રાખવાનો આદેશ આપતો હુકમ પસાર કરો;

(ડ) જ્યાં સુધી આર્સેલરમિટલ નિપ્પોન સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ (પ્રતિવાદી) કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરારની શરતો (તારીખ મે ૧૭, ૨૦૧૩ ના ત્રીજા સુધારા કરાર અને તારીખ ઓક્ટોબર ૧૫, ૨૦૧૩ ના ચોથા સુધારા કરાર દ્વારા સુધારેલ) મુજબ ન્યૂનતમ માસિક કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જીસ સહિતના કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જીસની ચુકવણી ન કરે ત્યાં સુધી, એસાર બલ્ક ટર્મિનલ લિમિટેડ (અરજદાર) તારીખ ફેબ્રુઆરી ૨૧, ૨૦૧૧ ના કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરાર (સમય-સમય પર સુધારેલ) હેઠળ કોઈપણ સેવાઓ પૂરી પાડવાનું ચાલુ રાખવા માટે જવાબદાર નથી એવું સ્પષ્ટ કરતો હુકમ પસાર કરો;

(ઈ) આ માનનીય કોર્ટના હુકમની તારીખે બાકી નીકળતી રકમની ચુકવણી કર્યા વગર, અને વધુમાં એવી ખાતરી આપ્યા વગર કે તે ફેબ્રુઆરી ૨૧, ૨૦૧૧ ના કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરાર (સમય-સમય પર સુધારેલ) મુજબ અમેરિકી ડોલર ડીનોમિનેટેડ ટેરિફ્સના ભારતીય રૂપિયા સમકક્ષ દરો મુજબ ચાર્જીસની ચુકવણી કરશે અને કરવાનું

ચાલુ રાખશે, આર્સેલરમિટલ નિપ્પોન સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ (પ્રતિવાદી) ને ફેબ્રુઆરી ૨૧, ૨૦૧૧ ના કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરાર (સમય-સમય પર સુધારેલ) હેઠળની સેવાઓનો ઉપયોગ કરતા અટકાવતો મનાઈ હુકમ પસાર કરો;"

૩૬. ૪થી જૂન ૨૦૨૧ ના રોજ, એન.એસ.પી.સી. દ્વારા અરજીમાં સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું હતું, જેમાં જણાવવામાં આવ્યું હતું કે:

અ. ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટની ઘોષણા એ બંદર ઓપરેટરનો એકમાત્ર વિશેષાધિકાર છે; બ. જહાજો માત્ર સ્લેક સમયગાળા દરમિયાન (ઉચ્ચ ભરતી અથવા ઓછી ભરતી દરમિયાન) જ ચેનલમાં નેવિગેટ કરી શકે છે. ક. જહાજોના નેવિગેશન માટે જરૂરી ચેનલની ઊંડાઈ માત્ર ઉચ્ચ ભરતી (હાઈ ટાઈડ) દરમિયાન જ ઉપલબ્ધ હોય છે.

૩૭. ૭મી જૂન ૨૦૨૧ ના રોજ, નીચલી કોર્ટે હુકમો માટે અરજી અનામત રાખી હતી. ૮મી જુલાઈ ૨૦૨૧ ના રોજ, લવાદ અધિનિયમની કલમ ૧૧ હેઠળ દાખલ કરાયેલી અરજીમાં પસાર કરાયેલા સંમતિ હુકમ દ્વારા લવાદ પંચની રચના કરવામાં આવી હતી.

૩૮. ૧૬મી જુલાઈ ૨૦૨૧ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા વિવાદોના વિષયવસ્તુને લવાદ સમક્ષ સંદર્ભિત કરવા માટે નીચલી કોર્ટ સમક્ષ એક અરજી દાખલ કરવામાં આવી હતી. એ.એમ.એન.એસ. એ રજૂઆત કરી હતી કે લવાદ અધિનિયમની યોજના મુજબ એકવાર રચના થયા પછી તમામ વિવાદોનું ન્યાયાધીશ લવાદ પંચ દ્વારા નિરાકરણ લાવવું જરૂરી છે. એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ઇ.બી.ટી.એલ. પર લવાદ પંચની રચનામાં વિલંબ કરવાનો પ્રયાસ કરવાનો

આરોપ મૂકવામાં આવ્યો હતો. નીચલી કોર્ટ દ્વારા અરજી ફગાવી દેવામાં આવી હતી.

૩૯. તેથી એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ૧૬મી જુલાઈ ૨૦૨૧ ના હુકમ સામે બંધારણની કલમ ૨૨૭ હેઠળ એકિટશન પસંદ કરવામાં આવી હતી, જેમાં આ હાઈકોર્ટ સમક્ષ ફરીથી સમાન મુદ્દાઓ ઉઠાવવામાં આવ્યા હતા. ૧૭મી ઓગસ્ટ ૨૦૨૧ ના ચુકાદા અને હુકમ દ્વારા, આ કોર્ટે અરજી ફગાવી દીધી હતી.

૪૦. ૧૪મી સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૧ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા આ કોર્ટના ચુકાદા સામે સુપ્રીમ કોર્ટ સમક્ષ સ્પેશિયલ લીવ પિટિશન દાખલ કરવામાં આવી હતી. સુપ્રીમ કોર્ટે એસ.એલ.પી. ને આંશિક રીતે મંજૂર કરી હતી (ઇ.બી.ટી.એલ. ની તરફેણમાં) અને:

અ. સુરતની કોર્ટને કલમ ૯ ની અરજીઓમાં ગુણદોષના આધારે હુકમ ઉચ્ચારવા માટે નિર્દેશ કર્યો; બ. એવું ઠરાવ્યું કે લવાદ પંચની રચનામાં વિલંબ કરવાનો ઇ.બી.ટી.એલ. નો પ્રયાસ હોવાના કોઈ પુરાવા નથી; ક. એવું ઠરાવ્યું કે લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ પાછળનો હેતુ સમય પાછો ફેરવવાનો અને અલગ ફોરમ સમક્ષ સમાન મુદ્દાઓ પર ફરીથી ચર્ચા કરાવવાનો નથી.

૪૧. ૨૦મી સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૧ ના રોજ, નીચલી કોર્ટ દ્વારા સામેરી (અંકિત) હુકમ ઉચ્ચારવામાં આવ્યો હતો. સમરી હુકમ દ્વારા નીચે મુજબના નિર્દેશો આપવામાં આવ્યા હતા:

અ. એ.એમ.એન.એસ. એ ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના આધારભૂત વિનિમય દરે ઇ.બી.ટી.એલ. ને ડોલર ટેરિફ ચૂકવવો પડશે; બ.

એ.એમ.એન.એસ. એ સી.એચ.એ. ૨૦૧૧ મુજબ ઇ.બી.ટી.એલ. ને ન્યૂનતમ માસિક કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જસ ચૂકવવા પડશે; ક. એ.એમ.એન.એસ. એ સી.એચ.એ. ૨૦૧૧ મુજબ ઇ.બી.ટી.એલ. ને સ્ટેન્ડબાઈ લેટર ઓફ ક્રેડિટ પૂરો પાડવો પડશે; ડ. ઇ.બી.ટી.એલ. એ દર મહિને ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ નક્કી કરવો અને જાહેર કરવો પડશે; અને ઇ. ઇ.બી.ટી.એલ. એ દરેક સમયે ૧૦ મીટરની ચેનલ ઊંડાઈ જાળવી રાખવી પડશે.

૪૨. સમરી હુકમમાં વધુમાં જણાવવામાં આવ્યું હતું કે હુકમ ત્રણ મહિનાના સમયગાળા માટે અથવા જ્યાં સુધી લવાદ પંચ લવાદ અધિનિયમની કલમ ૧૭ હેઠળ સમાન મુદ્દાઓ પર નિર્ણય ન કરે, તેમાંથી જે વહેલું હોય ત્યાં સુધી અમલમાં રહેશે.

૪૩. ૨૮મી સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૧ ના રોજ, સમરી હુકમના પાલનમાં, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા ૨૭મી ઓક્ટોબર ૨૦૨૧ સુધી ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ ૧૦.૦૨ મીટર તરીકે જાહેર કરવામાં આવ્યો હતો.

૪૪. ૧લી ઓક્ટોબર ૨૦૨૧ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ઇ.બી.ટી.એલ. ને એક પત્ર મોકલવામાં આવ્યો હતો જેમાં માંગ કરવામાં આવી હતી કે ૧૧.૩ મીટરનો ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડવામાં આવે અને ૧૩.૬ મીટરનો ડ્રાફ્ટ ધરાવતા જહાજોને બર્થ કરવામાં આવે.

૪૫. ૩૭ ઓક્ટોબર ૨૦૨૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા ઉપરોક્ત ૧લી ઓક્ટોબર ૨૦૨૧ ના પત્રનો જવાબ આપવામાં આવ્યો હતો, જેમાં જણાવવામાં

આવ્યું હતું કે માત્ર ૧૦.૦૨ મીટર ડ્રાફ્ટ ધરાવતા જહાજોને જ ચેનલમાં લાવી શકાય છે.

૪૬. જ્યાં સુધી એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી કલમ ૯ ની અરજીનો સંબંધ છે, વધુ ખાસ કરીને, ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ અને ચેનલની ઊંડાઈ અંગે રાહત મેળવવા અંગે, કોર્ટે નીચે મુજબનો હુકમ કર્યો હતો:

"૧૮.૧ એ.એમ.એન.એસ. એ અરજ કરી છે કે ઇ.બી.ટી.એલ. ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ અને ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર રાખશે. કરાર હેઠળ શું જોગવાઈ કરવામાં આવી છે તે જોવા માટે મેં અગાઉથી જ કરારનું અર્થઘટન કર્યું છે. કરાર હેઠળ જે જોગવાઈ કરવામાં આવી છે તેનું ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા પાલન કરવું આવશ્યક છે. કરારમાં ખાસ જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે ટર્મિનલ પર ન્યૂનતમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર હોવો જોઈએ અને મહત્તમ અનુમતિપાત્ર ડ્રાફ્ટ (એટલે કે ૧૦ મીટર + ભરતી) હોવો જોઈએ. એ.એમ.એન.એસ. ને એમ.જી.ટી. અને ડોલરાઈઝેશનનો ચાર્જ વસૂલવાની સામે ઉપલબ્ધ હોય તેવો ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડવો એ ઇ.બી.ટી.એલ. ની પરસ્પર જવાબદારી છે. ઇ.બી.ટી.એલ. એવો દાવો કરી શકે નહીં કે ભલે તે એ.એમ.એન.એસ. પાસેથી એમ.જી.ટી. અને ડોલરાઈઝેશન વસૂલશે પરંતુ તે કરાર હેઠળની તેની જવાબદારીનું પાલન કરશે નહીં અને જરૂરી ઉપલબ્ધ અનુમતિપાત્ર ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડશે નહીં. ૧૮.૨ મેં અગાઉથી જ એ.એમ.એન.એસ. માટે એવું ઠરાવ્યું છે કે વિવાદની ઓડ હેઠળ કોઈ વ્યક્તિ કરારની સ્પષ્ટ શરતોને અવગણી શકે નહીં. આજ સિદ્ધાંત ઇ.બી.ટી.એલ. માટે પણ લાગુ પડશે. જે વાત ગૂઝ માટે સારી છે તે ગેન્ડર માટે પણ સારી છે. તેથી ઇ.બી.ટી.એલ. ટર્મિનલ પર ઉપલબ્ધ ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડવા માટે બંધાયેલ છે અને લવાદ પંચ દ્વારા અંતિમ વિવાદ અને જવાબદારી ન્યાયનિર્ધારિત ન થાય ત્યાં

સુધી તે કરારની શરતોના અપવાદરૂપે ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટને ૧૦ મીટરની મર્યાદા પર મર્યાદિત રાખી શકે નહીં. ૧૮.૩ સી.એચ.એ. માં ખાસ કરીને ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટની ઘોષણા કરવાની જોગવાઈ છે. ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટની આવી ઘોષણા ભરતીની આગાહી અને અન્ય હવામાન પરિસ્થિતિઓ પર આધારિત હોવી આવશ્યક છે. તેથી તે જરૂરી છે કે ઇ.બી.ટી.એલ., જી.એમ.બી. દ્વારા પ્રકાશિત કરાયેલી ભરતીની આગાહીના આધારે, દરેક મહિના માટે ઉપલબ્ધ ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ નક્કી કરશે અને જાહેર કરશે અને તદનુસાર સી.એચ.એ. મુજબ એ.એમ.એન.એસ. ના જહાજોને સેવા આપશે. ઇ.બી.ટી.એલ. ૧૦ મીટર સી.ડી. પર ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખવા માટે પણ બંધાયેલ રહેશે."

".....આબિટ્રેશન એન્ડ કન્સિલિયેશન એક્ટ, ૧૯૯૬ ની કલમ ૯(૧)(ii)(e) હેઠળ વચગાળાના પગલાં તરીકે ઇ.બી.ટી.એલ. ને આથી નિર્દેશ આપવામાં આવે છે કે તે આ હુકમના પેરાગ્રાફ ૧૮.૩ મુજબ ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ જાહેર કરશે અને ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખશે અને એ.એમ.એન.એસ. ના જહાજોને સેવા આપવાનું ચાલુ રાખશે."

૪૭. લિમિટેડ દ્વારા આબિટ્રેશન અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ સંદર્ભમાં અમેરિકી ડોલરના આઈઆરએન સમકક્ષ અંગે દાખલ કરવામાં આવેલી અરજીના સંબંધમાં, કોર્ટે નીચે મુજબનો આદેશ પસાર કર્યો હતો: "આ વર્તમાન કેસમાં, એ.એમ.એન.એસ. એ લિમિટેડનો એકમાત્ર ગ્રાહક છે. લિમિટેડની આવકનો એકમાત્ર સ્ત્રોત તેના દ્વારા એ.એમ.એન.એસ.ને પૂરી

પાડવામાં આવતી સેવાઓ છે. ચૂકવણી કરવાની જવાબદારી કરારબદ્ધ છે. કરાર અસ્તિત્વમાં છે અને રદ્દ કરવામાં આવ્યો નથી. એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા લિમિટેડ પાસેથી સેવાઓ મેળવવામાં આવે છે. એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા તેની જવાબદારીનું પાલન ન કરવાનો વિરોધ આર્બિટ્રલ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નક્કી કરવાનો રહે છે, જો કે આવા નિર્ણયની પેવિંગ કાર્યવાહી દરમિયાન જો એ.એમ.એન.એસ. સીએચએ અંતર્ગત તેની સ્વીકૃત જવાબદારીનું પાલન નહીં કરે તો તે લિમિટેડ માટે અસ્તિત્વનો પ્રશ્ન બની જશે, ખાસ કરીને સીએચએ અંતર્ગતની તેની જવાબદારીના પ્રકાશમાં. આ સંજોગોમાં કલમ ૯(૧)(ii)(એ) હેઠળ પ્રદાન કર્યા મુજબ વચગાળાના પગલાં પસાર કરવાની જરૂર છે, જેમાં એ.એમ.એન.એસ.ને જાન્યુઆરી ૨૦૨૧થી આગળ એમજીટી અને ડૉલરાઈઝડ કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ ચૂકવવાનું ચાલુ રાખવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવે છે, સ્પષ્ટતા સાથે કે ડૉલરનો દર ૩૦/૧૨/૨૦૨૦ના રોજનો રહેશે."

૪૮. કોમર્શિયલ કોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલા આદેશનો અમલીકરણ ભાગ નીચે મુજબ છે:

"ઓપરેટિવ ઓર્ડર

એ. આર્બિટ્રેશન એન્ડ કન્સિલિયેશન એક્ટ, ૧૯૯૬ની કલમ ૯(૧)(ii) (એ) હેઠળ વચગાળાના પગલાં તરીકે એનિટલને આથી નિર્દેશ આપવામાં આવે છે કે તે ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ જાહેર કરે અને આ આદેશના ફકરા ૧૮.૩ મુજબ ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખે અને એ.એમ.એન.એસ.ના જહાજોને સેવા આપવાનું ચાલુ રાખશે;

બી. આર્બિટ્રેશન એન્ડ કન્સિલિયેશન એક્ટ, ૧૯૯૬ની કલમ ૯(૧)(ii) (એ) હેઠળ વચગાળાના પગલાં તરીકે એ.એમ.એન.એસ.ને આથી નિર્દેશ આપવામાં આવે છે કે તે આ આદેશના ફક્ત ૧૭.૧૧ મુજબ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧થી આગળ એબિટલ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલા ઇન્વોઇસ ચૂકવે અને ચૂકવવાનું ચાલુ રાખે;

સી. તે સ્પષ્ટ કરવામાં આવે છે કે એબિટલ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવેલી સેવાઓ અને આ કરાર હેઠળ એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા કરવામાં આવેલી ચૂકવણીઓ આર્બિટ્રેશન કાર્યવાહીના અંતિમ પરિણામને આધીન રહેશે;

ડી. આ વચગાળાનું પગલું આ આદેશની તારીખથી અથવા પક્ષકારોની કલમ ૧૭ ની અરજી પર જ્યાં સુધી વિદ્વાન આર્બિટ્રલ ટ્રિબ્યુનલ નિર્ણય ન લે ત્યાં સુધી બેમાંથી જે વહેલી તારીખ હોય તે સમય સુધી, [૩] ત્રણ મહિનાના સમયગાળા માટે ચાલુ રહેશે;

ઈ. ઉપરોક્ત શરતોને ધ્યાનમાં રાખીને, બંને અરજીઓ એટલે કે કોમર્શિયલ સી.એમ.એ. નં. ૨/૨૦૨૧ અને કોમર્શિયલ સી.એમ.એ. નં. ૯૯/૨૦૨૧ આથી આંશિક રીતે મંજૂર કરવામાં આવે છે;

એફ. અહીં ઉપર મંજૂર કરવામાં ન આવેલી પ્રાર્થનાઓ નકારવામાં આવે છે;

જી. તે સ્પષ્ટ કરવામાં આવે છે કે આ આદેશમાં વ્યક્ત કરાયેલા મંતવ્યો માત્ર કામચલાઉ સ્વરૂપના છે, જે આ અરજીઓમાં કરવામાં આવેલી પ્રાર્થના પર ન્યાયિક નિર્ણય લેવાના હેતુથી જ છે અને તે એવા મુદ્દાઓ પર અંતિમ નિર્ણય લેવાના હેતુથી નથી કે જે વિદ્વાન આર્બિટ્રલ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નક્કી કરવા જરૂરી છે. એચ. ખર્ચ અંગે કોઈ આદેશ નથી."

૪૯. જ્યાં સુધી લિમિટેડનો સંબંધ છે, તેણે અનુક્રમે ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૦૪૦/૨૦૨૧ અને ૩૦૫૫/૨૦૨૧ એમ બે અપીલો દાખલ કરી છે. જ્યાં

સુધી એ.એમ.એન.એસ.નો સંબંધ છે, તેણે પણ અનુક્રમે ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૫૦૬/૨૦૨૧ અને ૩૫૦૭/૨૦૨૧ એમ બે અપીલો દાખલ કરી છે.

ઈ.બી.ટી.એલ.'ની અપીલ્સ:

૫૦. આપણે સૌપ્રથમ લિમિટેડ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી બે ફર્સ્ટ અપીલો પર વિચાર કરીશું. લિમિટેડે આ કોર્ટ સમક્ષ બે મુદ્દાઓ ઉઠાવ્યા છે:

(૧) શું કોમર્શિયલ કોર્ટે, આર્બિટ્રેશન અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળની તેની સત્તાની રૂએ, એ.એમ.એન.એસ.ની તરફેણમાં વચગાળાના પગલાં તરીકે લિમિટેડને ચેનલની ઊંડાઈ ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટર જાળવી રાખવાનો નિર્દેશ આપી શકે છે? બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, શું લિમિટેડ (એ) ટર્મિનલ પર લઘુત્તમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવા અને (બી) ચેનલમાં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે લઘુત્તમ ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવા માટે બંધાયેલ છે, અને

(૨) શું કોમર્શિયલ કોર્ટ, એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા કરારની શરતો મુજબ સંમત થયેલ "ડૉલર ટેરિફ" ચૂકવ્યા વગર સેવાઓ પૂરી પાડવાનું ચાલુ રાખવા માટે લિમિટેડને નિર્દેશ આપવા બાબતે યોગ્ય હતી?

બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, શું આર્બિટ્રેશનની કાર્યવાહી પેનિંગ હોય ત્યારે કરારની શરતો અનુસાર ચૂકવણી કરવાની તેની સતત જવાબદારીનું પાલન કરવા માટે એ.એમ.એન.એસ.ને નિર્દેશ આપવો જોઈએ નહીં? વધુ સ્પષ્ટ રીતે કહીએ તો, લિમિટેડ વતી રજૂ કરાયેલ કેસ એ છે કે જોકે નીચેની કોર્ટે એ સ્વીકાર્યું હતું કે એ.એમ.એન.એસ. ડૉલરાઈઝ ટેરિફ ચૂકવવા માટે બંધાયેલ છે, તેમ છતાં તેણે

એ.એમ.એન.એસ.ને વચગાળાના પગલાં તરીકે રાહત આપવી જોઈએ નહીં કે જેમાં ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ના રોજ પ્રવર્તતા અમેરિકી ડોલર વિનિમય દરને આધાર દર તરીકે ઉપયોગ કરીને ડૉલરાઈઝ્ડ ટેરિફ ચૂકવવામાં આવશે. લિમિટેડનું કહેવું છે કે ૩૧ એપ્રિલ ૨૦૧૩ના રોજનો અમેરિકી ડોલર વિનિમય દર આધાર દર તરીકે લેવો જોઈએ હતો.

એ.એમ.એન.એસ.ની અપીલ્સ

૫૧. જ્યાં સુધી એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી બે ફર્સ્ટ અપીલોનો સંબંધ છે, તે માત્ર અમેરિકી ડોલર નામાંકિત ટેરિફના મુદ્દા પર ધ્યાન કેન્દ્રિત કરે છે. એ.એમ.એન.એસ.ના મતે, નીચેની કોર્ટ ડૉલર ટેરિફના અમલીકરણ સામે લિમિટેડ વિરુદ્ધ મનાઈ હુકમ માંગતી આબિટ્રેશન અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ દાખલ કરેલી તેની અરજી મંજૂર કરવી જોઈએ હતી. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, એ.એમ.એન.એસ.નો કેસ એ છે કે આબિટ્રેશન અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ લિમિટેડ દ્વારા દાખલ કરાયેલી અરજીમાં, નીચેની કોર્ટ એ.એમ.એન.એસ.ને ડૉલર ટેરિફ ચૂકવવાનું ચાલુ રાખવા માટે નિર્દેશ આપતો વચગાળાના પગલાં રૂપે આદેશ પસાર કરવો જોઈએ નહીં કારણ કે તે કરારના ચોક્કસ પાલન (સ્પેસિફિક પરફોર્મન્સ) મંજૂર કરવા સમાન છે. એ.એમ.એન.એસ.ની એક અપીલ આદેશના તે ભાગ સામે છે જેના દ્વારા કોર્ટ ડૉલર ટેરિફ લાગુ કરવા સામે લિમિટેડ વિરુદ્ધ વચગાળાના પગલાં તરીકે મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવાનો ઇનકાર કર્યો હતો અને બીજી અપીલ ૩૦ ડિસેમ્બર

૨૦૨૦ના રોજની અમેરિકી ડોલર વિનિમય દર અંગે લિમિટેડને આપવામાં આવેલી રાહત સામે છે.

ઉપરોક્તનો સાર :

પર. એ.એમ.એન.એસ. પાસે હજુરા (સુરત) ખાતે એક વિશાળ સ્ટીલ ઉત્પાદન પ્લાન્ટ છે. તેના સ્ટીલ ઉત્પાદન પ્લાન્ટ માટે તેને લોખંડની કાચી ધાતુ (આયર્ન ઓર) ની વિશાળ માત્રાની જરૂર પડે છે. અન્ય દેશોમાંથી મોટા પ્રમાણમાં આયર્ન ઓર આયાત કરવામાં આવી રહી છે. દરરોજ સેંકડો જહાજો મગદલા બંદરે પહોંચે છે. લિમિટેડે મગદલા બંદરે બે ડીપ-વોટર જેટીઓનું નિર્માણ કર્યું છે. લિમિટેડ આ બે ડીપ-વોટર જેટીઓનું સંચાલન કરે છે. એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા આયાત કરવામાં આવેલ કાર્ગો આ જેટીઓ પર ખાલી કરવામાં આવી રહ્યો છે. લિમિટેડનું કહેવું છે કે તેમની તરફથી એકમાત્ર જવાબદારી ટર્મિનલ પર લઘુત્તમ ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટ અને ચેનલમાં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટરની લઘુત્તમ ઊંડાઈ જાળવી રાખવાની છે. એ.એમ.એન.એસ.નું કહેવું છે કે દરેક સમયે ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવાની જવાબદારી લિમિટેડની છે. જો લિમિટેડ દરેક સમયે ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવવામાં નિષ્ફળ જાય, તો કાર્ગો વહન કરતા સેંકડો જહાજોએ ભરતી (હાઈ ટાઈડ) આવે ત્યાં સુધી બહાર રાહ જોવી પડી શકે છે કારણ કે માત્ર ભરતી દરમિયાન જ જહાજો જેટી સુધી પહોંચવાની સ્થિતિમાં હોઈ શકે છે. જો લિમિટેડ દરેક સમયે ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવી રાખે, તો ભરતીને ધ્યાનમાં લીધા વગર, જહાજો સુરક્ષિત રીતે અને મુક્તપણે જેટીઓમાં પ્રવેશ કરી શકે છે અને કાર્ગો ખાલી કરી શકાય છે.

એ.એમ.એન.એસ.નો કેસ છે કે લિમિટેડ દ્વારા દરેક સમયે ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવામાં ચૂક થવાને કારણે જેટી સુધી પહોંચવા માટે કોઈપણ જહાજને જે વિલંબ થઈ શકે છે તે એ.એમ.એન.એસ. માટે ખૂબ જ ખર્ચાળ સાબિત થશે. બીજી બાજુ, લિમિટેડનું કહેવું છે કે તેમની તરફથી એકમાત્ર જવાબદારી ટર્મિનલ પર લઘુત્તમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવાની છે.

૫૩. ટેરિફના ડૉલરઘઝેશનના મુદ્દા પર, એવું જણાય છે કે ૨૦૧૧માં પક્ષકારો વચ્ચે સંમતિ થઈ હતી કે કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ આઈઆરએન ટેરિફ અનુસાર હશે. મુખ્ય કરાર દ્વારા, પક્ષકારોએ શરૂઆતમાં તે દરો અંગે સંમતિ સાધી હતી કે જેના પર લિમિટેડ એ.એમ.એન.એસ.ના કાર્ગોને હેન્ડલ કરશે, એટલે કે 'કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ' સંમત થયેલ આઈઆરએન નામાંકિત ટેરિફ અનુસાર હશે. ૨૦૧૩માં, પક્ષકારો અમેરિકી ડોલર નામાંકિત ટેરિફ તરફ આગળ વધવા માટે સંમત થયા હતા. આ મુખ્ય કરારમાં સુધારો કરવા અને ખાસ સંમત થયેલ વિનિમય દરે અમેરિકી ડોલરમાં કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસને બેન્ચમાર્ક કરવા માટે એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા લિમિટેડને કરવામાં આવેલી વિનંતીને અનુસરીને હતું. ડૉલર ટેરિફ ૧લી મે ૨૦૧૩થી અસરકારક હતો. લિમિટેડ ડૉલરમાં લોન મેળવે ત્યાં સુધી પક્ષકારોએ ડૉલર ટેરિફ સ્થગિત રાખવા માટે સંમતિ દર્શાવી હતી. ડિસેમ્બર ૨૦૨૦માં, લિમિટેડે ડૉલર લોનનો પ્રથમ હમો મેળવ્યો. એ.એમ.એન.એસ.એ એવું વલણ અપનાવ્યું કે તે ડૉલર ટેરિફ ચૂકવશે નહીં કારણ કે ત્રીજો સુધારા કરાર તદ્દન 'બોજા૩૫' હતો. નીચેની કોર્ટે એવો દ્રષ્ટિકોણ અપનાવ્યો કે એ.એમ.એન.એસ. કરારમાં જોગવાઈ કર્યા મુજબ ૩૦ એપ્રિલ

૨૦૧૩ના વિનિમય દરને બદલે ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ના રોજ પ્રવર્તતા આધાર વિનિમય દરે ડૉલર ટેરિફ ચૂકવવા માટે બંધાયેલ છે.

ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૦૪૦ અને ૩૦૫૫ ઓફ ૨૦૨૧ માં ઇ.બી.ટી.એલ. ની રજૂઆતો:

૫૪. અપીલકર્તા-લિમિટેડ તરફથી હાજર રહેલા નાણાવટી એસોસિએટ્સના વિદ્વાન સિનિયર કાઉન્સેલ મિહિર જોશીએ ભારપૂર્વક રજૂઆત કરી હતી કે, લિમિટેડને દરેક સમયે ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવા માટે નિર્દેશ આપતી વખતે કોમર્શિયલ કોર્ટ આનિટ્રેશન અધિનિયમની કલમ ૯ ની વ્યાપક મર્યાદાથી ઘણી આગળ નીકળી ગઈ છે તેમ કહી શકાય. શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી હતી કે તેમના અસીલ તરફથી એકમાત્ર જવાબદારી ટર્મિનલ પર લઘુત્તમ ઊંડાઈ ૧૦ મીટર અને ચેનલમાં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે લઘુત્તમ ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવાની છે. પ્રથમ એ સ્પષ્ટ જવાબદારી છે, જે નિર્વિવાદપણે લિમિટેડ દ્વારા સતત પાલન કરવામાં આવી રહી છે અને તેમાં કોઈ વિવાદ નથી. શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી હતી કે બાદની જોગવાઈ એ કથિત રીતે ગર્ભિત કરાર (ઇમ્પ્લાઈડ કોવેનન્ટ) છે, જેને આનિટ્રેશન અધિનિયમની કલમ ૯ ના તબક્કે વચગાળાના પગલાં સ્વરૂપે ફરજિયાત નિર્દેશ દ્વારા લાગુ કરવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવી રહ્યો છે. શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી હતી કે ચેનલમાં કોઈ ચોક્કસ ઊંડાઈ જાળવી રાખવા માટે તેમના અસીલની કોઈ સ્પષ્ટ કે ગર્ભિત જવાબદારી નથી.

૫૫. શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી હતી કે તેમના અસીલે, ભારે પ્રયત્નો કર્યા પછી અને ભારે ખર્ચ કર્યા પછી, ચેનલમાં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૨ મીટરની ઊંડાઈ સુધી

પહોંચવામાં સફળતા મેળવી હતી. એ.એમ.એન.એસ.ને આ બાબતની જાણ કરવામાં આવી હતી અને વાર્ષિક ધોરણે વધતા દર સાથે પ્રતિ મેટ્રિક ટન રૂ. ૨૧=૦૦ ના વધારાના કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ ચૂકવવા માટે પણ વિનંતી કરવામાં આવી હતી. શ્રી જોશીએ જણાવ્યું હતું કે, એ.એમ.એન.એસ.એ ચેનલમાં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૨ મીટરની ઊંડાઈ સુધી પહોંચવા અંગે તેમના અસીલ દ્વારા કરવામાં આવેલા આવા દાવા પર શંકા વ્યક્ત કરી હતી. એ.એમ.એન.એસ.એ વાર્ષિક ધોરણે વધતા દર સાથે પ્રતિ મેટ્રિક ટન રૂ. ૨૧-૦૦ ના વધારાના કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ ચૂકવવાનો ઇનકાર કર્યો હતો.

૫૬. શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી હતી કે ટર્મિનલ પર લઘુત્તમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર પૂરો પાડવાની તેની સ્પષ્ટ અને નિર્વિવાદ જવાબદારીના ભાગરૂપે, લિમિટેડ એ.એમ.એન.એસ.ને ચેનલમાં એવી ઊંડાઈ સુનિશ્ચિત કરે છે જે ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટ ધરાવતા જહાજોના સુરક્ષિત નેવિગેશનની મંજૂરી આપે. શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટે પણ તેના વિવાદાસ્પદ આદેશના ફકરા ૯.૨ માં અવલોકન કર્યું છે કે,

"...જ્યારે આપણે સીએચએ અને એસએલએનું અવલોકન કરીએ છીએ, ત્યારે પ્રથમ દ્રષ્ટિએ, મને લિમિટેડ પર ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવા અને ૨૪x૭ પ્રવેશ પૂરો પાડવાની જવાબદારી લાદતી આવી કોઈ સ્પષ્ટ કલમ જણાતી નથી."

૫૭. શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી હતી કે વિવાદાસ્પદ આદેશમાં ફકરા ૨૧.૩ માં પણ એ નોંધવામાં આવ્યું છે કે, "...રેકૉર્ડ પર એવું દર્શાવવા માટે કોઈ જથ્થાત્મક ડેટા ઉપલબ્ધ નથી કે એ.એમ.એન.એસ.ના ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટના

જહાજોને પણ સેવા આપવામાં આવી નથી અથવા તેમાંથી કોઈપણ જહાજ ગ્રાઉન્ડેડ થયું છે અથવા અન્ય કોઈ ઘટના બની છે."

૫૮. શ્રી જોશીએ જણાવ્યું હતું કે, ઉપરોક્ત બાબતોને ધ્યાનમાં રાખીને, ચેનલને ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ સુધી ખોદવા માટે તેમના અસીલને નીચલી કોર્ટ દ્વારા આપવામાં આવેલો ફરજિયાત નિર્દેશ કાયદાકીય રીતે ક્ષતિપૂર્ણ છે અને ખાસ કરીને સુવિધાના સંતુલન (બલેન્સ ઓફ કન્વીનિયન્સ) ના મુદ્દા પર કોઈ નિષ્કર્ષ નોંધ્યા વિના આપવામાં આવ્યો છે.

૫૯. શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી હતી કે ડીપ-વોટર જેટીઓ તાપી નદીના ખાડી વિસ્તાર (એશ્યુઅરી) માં આવેલી છે જ્યાં ચેનલની કુદરતી ઊંડાઈ ૦ (શૂન્ય) મીટર છે. જહાજોના સુરક્ષિત નેવિગેશનની સુવિધા માટે હાલમાં જે ચેનલ છે તેનું લિમિટેડ દ્વારા સતત ડ્રેજિંગ કરવામાં આવ્યું છે. સતત કાંપ જમા થવાની પેટર્નને ધ્યાનમાં રાખીને ચેનલનું ડ્રેજિંગ કરવા માટે સતત ધોરણે ભારે ખર્ચની જરૂર પડે છે. આવા સંજોગોમાં, પક્ષકારો વચ્ચે સંમતિ થઈ હતી કે લિમિટેડ એ.એમ.એન.એસ.ના જહાજોને લઘુત્તમ ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડશે. જો એ.એમ.એન.એસ.ની દલીલને એવી રીતે વાંચવામાં આવે કે લઘુત્તમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટરનો અર્થ લિમિટેડ દ્વારા ૧૦ મીટરથી વધુનો ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડવાની જવાબદારી થાય છે, તો સીએચએ ૨૦૧૧ ના પરિશિષ્ટ-૧ માં નિર્ધારિત ૨.૦૮ મિલિયન મેટ્રિક ટનના 'લઘુત્તમ' માસિક કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ પૂરા પાડવાની એ.એમ.એન.એસ.ની જવાબદારીને પણ એવી રીતે વાંચવી જોઈએ કે જેથી એ.એમ.એન.એસ. દર વર્ષે માત્ર ૨૫ મિલિયન મેટ્રિક ટનથી વધુ કાર્ગો પૂરો

પાડવા માટે જવાબદાર છે. કરાર હેઠળ પક્ષકારોનો આ ઇશાદો સ્પષ્ટપણે ન હતો. ચેનલમાં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ પૂરો પાડવા માટે લિમિટેડ પર કોઈ કરાર લાદવો એ સીએચએ ૨૦૧૧ હેઠળ ન તો જરૂરી છે કે ન તો વાજબી છે.

૬૦. શ્રી જોશીએ વધુમાં રજૂઆત કરી હતી કે એ.એમ.એન.એસ.ને કોઈ ફાયદો કે ઓળખી શકાય તેવું નુકસાન ન હોવાની ગેરહાજરીમાં (જેમ કે ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટના તમામ જહાજોને કોઈપણ રીતે લિમિટેડ દ્વારા સતત હેન્ડલ કરવામાં આવ્યા છે), ચેનલમાં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટર સુધી ડ્રેજિંગ કરવાનો આ પ્રકારનો આદેશ બિનજરૂરી છે, બિનજરૂરી પર્યાવરણીય અધોગતિનું કારણ બને છે, અને લિમિટેડ દ્વારા વસૂલ ન થઈ શકે તેવો ખર્ચ ઉઠાવવાની જરૂર પડે છે. તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે ચેનલની ઊંડાઈ ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટર જાળવી રાખવાનો ફરજિયાત નિર્દેશ અનુક્રમે સ્પેસિફિક રિલીફ એક્ટ, ૧૯૬૩ ની કલમ ૧૪(૧)(બી) અને ૩૯ દ્વારા પ્રતિબંધિત છે (ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ચેનલની ઊંડાઈ સતત ઘટતી હોવાથી, કોઈપણ આ પ્રકારનો આદેશ લિમિટેડ પર સતત જવાબદારી લાદે છે અને કોર્ટ દ્વારા સતત દેખરેખની જરૂર પડે છે). આમ, લિમિટેડને ચેનલમાં ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ જાળવી રાખવા માટે નિર્દેશિત કરવા જોઈએ નહીં.

૬૧. સંમત થયેલા ડૉલર ટેરિફના મુદ્દા પર, અમે લિમિટેડ તરફથી હાજર રહેલા વિદ્વાન સિનિયર કાઉન્સેલ એસ.એન. સોપરકરની દલીલો સાંભળી. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટે અલગ-અલગ દરો પર ડૉલર ટેરિફની ચૂકવણી કરવાનો નિર્દેશ આપીને કરારની સ્પષ્ટ શરતોમાં ફેરફાર કરવામાં ગંભીર

ભૂલ કરી છે. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટે મનસ્વી રીતે નિર્દેશ આપ્યો હતો કે એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા પ્રતિ ટન ૩.૬૭૯૨ અમેરિકી ડોલર (નાણાકીય વર્ષ ૨૦૨૦-૨૧ માં) નો દર ચૂકવવો આવશ્યક છે, જે કરારમાં નોંધાયેલા પ્રતિ ટન ૪.૯૫૭૫ અમેરિકી ડોલર (નાણાકીય વર્ષ ૨૦૨૦-૨૧ માં) ના સ્પષ્ટપણે સંમત થયેલા દરથી તદ્દન અલગ દર છે.

૬૨. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે પ્રસ્તુત કેસ એવો છે કે જેમાં લિમિટેડ અને એ.એમ.એન.એસ. વચ્ચે લિમિટેડ દ્વારા ડોલર લોનનો પ્રથમ હમો ઉપાડવામાં આવે ત્યારે એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ તરીકે ચૂકવવાપાત્ર પ્રતિ ટન ૪.૯૫૭૫ અમેરિકી ડોલર ના ટેરિફ પર સ્પષ્ટ અને અસ્પષ્ટ કરાર છે (ડોલર ટેરિફ). ડોલર લોનનો પ્રથમ હમો ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ માં ઉપાડવામાં આવ્યો હતો અને લિમિટેડે એ.એમ.એન.એસ.ને જાણ કરી હતી કે હવે સંમત થયેલ સુધારેલ દર ચૂકવવાપાત્ર છે. વિદ્વાન સિનિયર કાઉન્સેલે રજૂઆત કરી હતી કે એ.એમ.એન.એસ. ચૂકવણી કરવામાં નિષ્ફળ રહી હતી અને તેના બદલે આર્બિટ્રેશન અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ અરજી દાખલ કરવા સુધી ગઈ હતી જેમાં દાવો કરવામાં આવ્યો હતો કે સંમત થયેલ સુધારેલ ટેરિફ 'બોજા૩૫' છે અને તે અંગે નીચલી કોર્ટ પાસેથી રક્ષણ માંગ્યું હતું.

૬૩. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે કોમર્શિયલ કોર્ટે એ.એમ.એન.એસ.ના દાવાને એવું પકડી રાખીને યોગ્ય રીતે ફગાવી દીધો હતો કે કરાર બંધનકર્તા હતો અને એ.એમ.એન.એસ.ને તેની શરતોનું પાલન કરવાની તેની જવાબદારીમાંથી

પીછેહટ કરવાની મંજૂરી આપી શકાય નહીં. જો કે, તેમ કહીને, કોર્ટે દર બદલીને કરારની મૂળભૂત અને સૌથી મહત્વપૂર્ણ શરતમાં ફેરફાર કર્યો હતો.

૬૪. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટે, 'કરારના અર્થઘટન' ના ઓઠા હેઠળ, ટેરિફ રૂપાંતરણ તારીખ ૩૦ ડિસેમ્બર, ૨૦૨૦ (જે ૧ અમેરિકી ડોલર = ૭૩ આઈઆરએન હતી) નક્કી કરી હતી, જે અર્થઘટન એ.એમ.એન.એસ. અને લિમિટેડ બંનેની સામાન્ય સમજ અને અર્થઘટનથી અલગ છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ન તો પક્ષકારોની દલીલો કે ન તો કરાર કરનાર પક્ષકારો વચ્ચેનો સમકાલીન પત્રવ્યવહાર નીચલી કોર્ટ દ્વારા નિર્દેશિત કર્યા મુજબ સંમત થયેલા કરારની શરતોના અર્થઘટનની પરિકલ્પના કરે છે.

૬૫. શ્રી સોપરકરે સુપ્રીમ કોર્ટના યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિરુદ્ધ કિશોરીલાલ ગુપ્તાના કેસમાં આપવામાં આવેલા નિર્ણય પર આધાર રાખીને રજૂઆત કરી હતી કે, જે એ.આઈ.આર. ૧૯૫૯ એસ.સી. ૧૩૬૨ માં નોંધાયેલ છે, જ્યારે કરારમાં શબ્દો સ્પષ્ટ અને અસ્પષ્ટ હોય, ત્યારે કાલ્પનિક વિચારણા અથવા પક્ષકારોના અનુમાનિત ઇરાદાને દોરવા માટે કોઈ અવકાશ નથી. ત્રીજા સુધારા કરાર અનુસાર ચૂકવવાપાત્ર ટેરિફ પર કરારના પક્ષકારો એડ આઈડેમ (સંમત) છે. પક્ષકારો એ વાત પર પણ એડ આઈડેમ છે કે ત્રીજા સુધારા કરારની અસરકારકતા પર એ.એમ.એન.એસ. દર વર્ષે રૂ. ૩૦૦ કરોડનો વધારાનો ટેરિફ ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે.

૬૬. શ્રી સોપરકરે આ કોર્ટનું ધ્યાન ૧૧ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ લખાયેલા એક પત્ર તરફ દોર્યું, જેમાં નીચે મુજબ જણાવવામાં આવ્યું છે:

"વધુમાં, ત્રીજા સુધારાના અમલીકરણથી એબીટીએલ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓના અવકાશમાં કોઈ ફેરફાર થયા વગર એએમ/એનએસ ઇન્ડિયાની નાણાકીય જવાબદારીઓમા વાર્ષિક અંદાજે રૂ. ૩૦૦ કરોડનો વધારો થશે. ..."

૬૭. શ્રી સોપરકરે નિર્દેશ કર્યો કે આબિટ્રેશનમાં એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલા ૮મી ઓક્ટોબર ૨૦૨૦ ના દાવાના નિવેદનમાં પણ સમાન સ્થિતિનું પુનરાવર્તન કરવામાં આવ્યું છે.

૬૮. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટ દ્વારા જાહેર કરાયેલ પક્ષકારોનો અનુમાનિત ઇરાદો રેકૉર્ડ પરના દસ્તાવેજો અને સ્વીકૃતિઓથી વિપરીત છે. પક્ષકારોમાંથી કોઈ દ્વારા પણ દલીલોમાં અથવા અરજીઓમાં આ અંગે દાવો કરવામાં આવ્યો નથી. તે તર્કહિન છે અને વાણિજ્યિક વિવેકબુદ્ધિ અને વાજબીપણાની વિરુદ્ધ છે, અને પ્રસ્તુત કેસમાં તથ્યાત્મક પરિસ્થિતિ દ્વારા સંપૂર્ણપણે અસમર્થિત છે. આ પ્રકારના અર્થઘટનનો અર્થ એ થશે કે એ.એમ.એન.એસ.એ ટેરિફ પરનું તમામ નિયંત્રણ લિમિટેડની મનસ્વી ઇચ્છાઓ પર છોડી દીધું હતું, કારણ કે લિમિટેડ તકવાદી તારીખે (ધારો કે જ્યારે વિનિમય દર ૧ અમેરિકી ડોલર = ૪૫ આઈઆરએન હતો ત્યારે) નાની ડોલર લોન મેળવી શકી હોત અને તેની એકપક્ષીય કાર્યવાહી દ્વારા ચૂકવવાપાત્ર ટેરિફ બદલી શકી હોત.

૬૯. શ્રી સોપરકરે વધુમાં રજૂઆત કરી હતી કે જો પક્ષકારોનો ઇરાદો ત્રીજા સુધારા કરારમાં નિર્ધારિત દર સિવાયના વિનિમય દરે ડૉલર ટેરિફ ચૂકવવાનો હોત, તો તે મહત્વપૂર્ણ હોત અને ચોથા સુધારા કરારમાં પ્રતિબિંબિત થયો હોત. ભવિષ્યના વિનિમય દરથી બંધાયેલા રહેવા માટે પક્ષકારો વચ્ચે કોઈ કરારની ગેરહાજરીમાં અને જ્યાં લિખિત કરાર ચોક્કસ વિનિમય દર પ્રદાન કરે છે, ત્યાં નીચલી કોર્ટે પછીના વિનિમય દરને લાગુ કરવા માટે કરારની શરતોમાં ફેરફાર કરવામાં ભૂલ કરી છે.

૭૦. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટે, કોઈપણ આધાર વિના અથવા કોઈપણ પ્રકારની દલીલોના સમર્થન વગર, એવું તારણ કાઢ્યું હતું કે "પક્ષકારોનો ઇરાદો કરાર અમલમાં આવવાની તારીખે પ્રવર્તતા દરને લેવાનો ખૂબ જ ચોક્કસ હતો." તદનુસાર, નીચલી કોર્ટે ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ આધાર વિનિમય દરે ડૉલર ટેરિફ ચૂકવવાનો નિર્દેશ આપ્યો, જેના પરિણામે લિમિટેડને અંદાજે રૂ. ૩ કરોડની ચૂકવણી થઈ (જે રૂ. ૩૦૦ કરોડની વિરુદ્ધ છે જે એ.એમ.એન.એસ.એ કરાર હેઠળ ચૂકવવા પડત). તે સ્થપાયેલો કાયદો છે કે અદાલતો એવી રાહતો આપી શકે નહીં જેની ન તો દલીલ કરવામાં આવી હોય કે ન તો પ્રાર્થના કરવામાં આવી હોય.

૭૧. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટે એવું માનતી વખતે ગંભીર ભૂલ કરી છે કે જો ત્રીજા સુધારા કરારને સ્થગિત કરવામાં આવ્યો ન હોત અને હજુ પણ અમલમાં હોત, તો પણ આવી પરિસ્થિતિમાં નિયમિત અંતરાલે આવા

આરબીઆઈ સંદર્ભ દરમાં સુધારો થયો હોત. વિદ્વાન સિનિયર કાઉન્સેલના મતે, આવી ધારણા તર્કહિન, આધારવિહોણી અને પ્રચલિત ધોરણોની વિરુદ્ધ છે.

૭૨. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટે એવું માનવામાં ભૂલ કરી છે કે ૨૦૨૦ માં કરારના ઉદ્દેશ્યથી વિપરીત ૨૦૧૩ ના વિનિમય દરને લાગુ કરવાની સમગ્ર કવાયત અસંગત અને કંઈક અસંબદ્ધ છે. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે કરારમાં શરતને ગર્ભિત કરવા માટેની કસોટી અસંગતતાની નથી પરંતુ સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા નાભા પાવર લિમિટેડ (એનપીએલ) વિરુદ્ધ પંજાબ સ્ટેટ પાવર કોર્પોરેશન એન્ડ અન્ય ના કેસમાં નિર્ધારિત 'પેન્ટા-સિદ્ધાંત' ની છે, જે ૨૦૧૮ ૧૧ એસસીસી ૫૦૮ માં નોંધાયેલ છે.

૭૩. નાભા પાવર લિમિટેડ (સુપ્રા) માં, સુપ્રીમ કોર્ટે એવું ઠેરવ્યું હતું કે કરારને સુધારવા માટે કોઈ શરતને ગર્ભિત કરી શકાતી નથી. શ્રી સોપરકરે નાભા પાવર લિમિટેડ (સુપ્રા) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટે નીચે મુજબ કરેલા અવલોકનો પર ઘણો ભાર મૂક્યો હતો: "જપ. ફરી એકવાર, લોર્ડ હોફમેન, જેઓ હવે પ્રિવી કાઉન્સિલમાં બેસે છે, એટર્ની જનરલ ઓફ બેલીઝ વિ. બેલીઝ ટેલિકોમ લિમિટેડ [એટર્ની જનરલ ઓફ બેલીઝ વિ. બેલીઝ ટેલિકોમ લિમિટેડ, (૨૦૦૯) ૧ ડબલ્યુએલઆર ૧૯૮૮ (પીસી)] માં, કંપનીના એસોસિએશનના લેખોના સંદર્ભમાં કરારની ગર્ભિત શરતો સાથે વ્યવહાર કર્યો. એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે: (ડબલ્યુએલઆર પૃષ્ઠ ૧૯૯૩-૯૫, ફકરા ૧૬-૨૭) "૧૬. અપીલ કોર્ટના તર્કની વધુ વિગતવાર ચર્ચા કરતા પહેલા, બોર્ડ ગર્ભિત કરવાની પ્રક્રિયા વિશે કેટલાક સામાન્ય અવલોકનો કરશે. જે સાધનનું અર્થઘટન કરવા માટે તેને કહેવામાં આવ્યું છે, પછી ભલે તે કરાર હોય, કાયદો હોય અથવા એસોસિએશનના લેખો હોય, તેમાં સુધારો કરવાની કોર્ટ પાસે કોઈ સત્તા

નથી. તે તેને વધુ ન્યાયી કે વધુ વાજબી બનાવવા માટે શરતો રજૂ કરી શકતી નથી. તે માત્ર એ શોધવા માટે સંબંધિત છે કે સાધનનો અર્થ શું છે. જો કે, તેનો અર્થ જરૂરી નથી કે હંમેશા તે જ હોય જે દસ્તાવેજના લેખકો અથવા પક્ષકારો ઈચ્છતા હોત. તે તે અર્થ છે જે સાધન એવા વાજબી વ્યક્તિને રજૂ કરશે કે જેની પાસે તમામ પૃષ્ઠભૂમિનું જ્ઞાન છે જે તે શ્રોતાઓને વાજબી રીતે ઉપલબ્ધ હશે જેને સાધન સંબોધવામાં આવ્યું છે: જુઓ ઇન્વેસ્ટર્સ કોમ્પેન્સેશન સ્કીમ લિ. વિ. વેસ્ટ બ્રોમવિચ બિલ્ડિંગ સોસાયટી [ઇન્વેસ્ટર્સ કોમ્પેન્સેશન સ્કીમ લિ. વિ. વેસ્ટ બ્રોમવિચ બિલ્ડિંગ સોસાયટી, (૧૯૯૮) ૧ ડબલ્યુએલઆર ૮૯૬: (૧૯૯૮) ૧ ઓલ ઈઆર ૯૮ (એચએલ)], ડબલ્યુએલઆર પૃષ્ઠ ૯૧૨-૧૩. આ તે ઉદ્દેશ્યપૂર્ણ અર્થ છે જેને પરંપરાગત રીતે પક્ષકારોનો ઈરાદો, અથવા સંસદનો ઈરાદો, અથવા જે વ્યક્તિ અથવા લેખક હતો અથવા માનવામાં આવે છે તેનું માનવામાં આવે છે.

૧૭. ગર્ભિતનો પ્રશ્ન ત્યારે ઊભો થાય છે જ્યારે સાધન સ્પષ્ટપણે પ્રદાન કરતું નથી કે જ્યારે કોઈ ઘટના બને ત્યારે શું થવું જોઈએ. આવા કેસમાં સૌથી સામાન્ય અનુમાન એ છે કે કંઈ થવાનું નથી. જો પક્ષકારોએ કંઈક થવાનો ઈરાદો રાખ્યો હોત, તો સાધને તે કહ્યું હોત. અન્યથા, સાધનની સ્પષ્ટ જોગવાઈઓ અવિરતપણે કામ કરવાનું ચાલુ રાખશે. જો ઘટનાએ પક્ષકારોમાંથી કોઈ એકને નુકસાન પહોંચાડ્યું હોય, તો નુકસાન ત્યાં જ રહે છે જ્યાં તે પડે છે." (ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે)

૭૪. ઉપર જણાવેલા સંજોગોમાં, શ્રી સોપરકરે અરજ કરી છે કે કરારના સ્પષ્ટ સંમત થયેલા દર પ્રતિ ટન ૪.૯૫૭૫ અમેરિકી ડોલર ના બદલે પ્રતિ ટન ૩.૬૭૯૨ અમેરિકી ડોલર ના દરે ચૂકવણી કરવાનો નિર્દેશ આપતો નીચલી કોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલો વિવાદાસ્પદ આદેશ રદ અને બાતલ કરવાને પાત્ર છે.

૭૫. શ્રી સોપરકરે રજૂઆત કરી હતી કે તે અંગે કલમ ૯ હેઠળ તેમના અસીલ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી અરજી મંજૂર કરવામાં આવે.

એ.એમ.એન.એસ. વતી રજૂઆતો:

૭૬. અમે ચેનલની ઊંડાઈના મુદ્દા પર, એ.એમ.એન.એસ. તરફથી હાજર રહેલા વિદ્વાન એડવોકેટ નિરાગ પાઠક દ્વારા સહાયતા પ્રાપ્ત વિદ્વાન સિનિયર કાઉન્સેલ મિહિર ઠાકોરની દલીલો સાંભળી.

૭૭. શ્રી ઠાકોરે રજૂઆત કરી હતી કે તેમના અસીલની તરફેણમાં વચગાળાના પગલાં તરીકે આવી રાહત મંજૂર કરવામાં નીચલી કોર્ટ દ્વારા કોઈ ભૂલ, કાયદાની ભૂલ તો દૂરની વાત છે, કરવામાં આવી છે તેમ કહી શકાય નહીં. તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે લિમિટેડ દરેક સમયે ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવા માટે સીએચએ હેઠળ બંધાયેલ છે. શ્રી ઠાકોરે 'બંદર' (પોર્ટ) શબ્દમાં જેટી, ચેનલ અને બર્થનો સમાવેશ થાય છે તે સ્થાપિત કરવા માટે ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ એક્ટ, ૧૯૦૮ (સંક્ષિપ્તમાં, 'પોર્ટ્સ એક્ટ') ની વિવિધ જોગવાઈઓનું અર્થઘટન કર્યું. તેમણે નીચેની વ્યાખ્યાઓનું અવલોકન કરાવ્યું:

કલમ ૩(૪)– "'પોર્ટ' માં નદી અથવા ચેનલનો કોઈપણ ભાગ પણ સામેલ છે જેમાં આ અધિનિયમ તે સમયે અમલમાં છે."

કલમ ૪(૧)(એ)– "સરકાર, સરકારી ગેઝેટમાં સૂચના દ્વારા,

(એ) આ અધિનિયમને કોઈપણ બંદર સુધી વિસ્તૃત કરી શકે છે જેમાં આ અધિનિયમ અમલમાં નથી અથવા બંદર તરફ દોરી જતી કોઈપણ નૌકાગમ્ય નદી અથવા ચેનલના કોઈપણ ભાગ સુધી વિસ્તૃત કરી શકે છે અને જેમાં આ અધિનિયમ અમલમાં નથી."

કલમ ૫ – "બંદરોની મર્યાદાઓમાં ફેરફાર

(૧) સરકાર, ખાનગી મિલકતના કોઈપણ અધિકારોને આધીન રહીને, કોઈપણ બંદરની મર્યાદાઓમાં ફેરફાર કરી શકે છે જેમાં આ અધિનિયમ અમલમાં છે."

કલમ ૬(૧)(એ) અને (બી) –

(૧) સરકાર, તે સમયે અમલમાં હોય તેવા અન્ય કોઈપણ અધિનિયમ હેઠળ બનાવી શકે તેવા કોઈપણ નિયમો ઉપરાંત, આ અધિનિયમ સાથે સુસંગત હોય તેવા આવા નિયમો બનાવી શકે છે, જે તે નીચેનામાંથી કોઈપણ હેતુ માટે જરૂરી માને છે, નામબ: :-

(એ) આ અધિનિયમને આધીન કોઈપણ બંદરમાં સામાન્ય રીતે જહાજો અથવા નિયમોમાં વ્યાખ્યાયિત કોઈપણ વર્ગના જહાજો પ્રવેશી શકે છે, બહાર નીકળી શકે છે અથવા ખસેડી શકે છે તે સમય અને કલાકો, ઝડપ અને કઈ પદ્ધતિ અને શરતોમાં;

(બી) આવા કોઈપણ બંદરમાં જહાજો દ્વારા કબજે કરવાના બર્થ, સ્ટેશનો અને એન્કરેજનું નિયમન કરવા માટે;"

૭૮. એ જ રીતે, ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ એક્ટ, ૧૯૮૧ માં 'પોર્ટ', 'માઈનર પોર્ટ' અને 'પોર્ટ અપ્રોચિસ' શબ્દો નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યા છે:

કલમ ૨(આર) – "'પોર્ટ' એટલે કોઈપણ માઈનર પોર્ટ કે જેને આ અધિનિયમ લાગુ પડે છે અને રાજ્ય સરકાર દ્વારા સમયાંતરે ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ એક્ટ હેઠળ વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવી શકે છે." કલમ ૨(ઓ) – "'માઈનર પોર્ટ' એટલે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા કોઈપણ કાયદા હેઠળ મેજર પોર્ટ તરીકે જાહેર કરાયેલ પોર્ટ સિવાયનું પોર્ટ.

" કલમ ૨(એસ) – "'પોર્ટ અપ્રોચિસ' એટલે પોર્ટના સંબંધમાં નૌકાગમ્ય નદીઓ અને ચેનલોના તે ભાગો જે પોર્ટ તરફ દોરી જાય છે જેમાં ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ એક્ટ અમલમાં છે."

૭૯. તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે 'પોર્ટ' શબ્દમાં ચેનલ, જેટી અને બર્થનો સમાવેશ થાય છે તે ઇએસઆઈએલના જીએમબીને લખેલા પોતાના પત્ર (૩ ઓગસ્ટ ૨૦૦૭ ના પત્ર) પરથી સ્પષ્ટ થાય છે જેમાં નીચે મુજબ જણાવવામાં આવ્યું છે: "આ વિશેષ જરૂરિયાતોને પહોંચી વળવા માટે, એસ્સારે નવી કેપ્ટિવ પોર્ટ સુવિધાનો વિકાસ હાથ ધરવાનો પ્રસ્તાવ મૂક્યો છે, જેમાં નીચેનાનો સમાવેશ થશે:

૧. જેટીનું ૫૫૦ મીટર સુધી લંબાવવું;
૨. ડીપ વોટર બર્થિંગ સુવિધાનું નિર્માણ કરવું;
૩. મોટા જહાજોના સીધા બર્થિંગ માટે નવી એપ્રોચ ચેનલનું ડ્રેજિંગ કરવું."

૮૦. આમ, શ્રી ઠાકોરના મતે, લિમિટેડ અને એ.એમ.એન.એસ. વચ્ચેના કરાર આધારિત વ્યવસ્થામાં બંદરનો કોઈપણ ઉલ્લેખ જેટી, ચેનલ તેમજ બર્થના ઉલ્લેખનો સમાવેશ કરવો જોઈએ.

૮૧. સીએચએ નું પરિશિષ્ટ-આઈ નીચે મુજબ પ્રદાન કરે છે:

"લિમિટેડ ચેનલની ઊંડાઈ ચાર્ટ ડેટમ (સીડી) થી નીચે હાલની ૧૦ મીટરથી વધારીને ૧૨ મીટર કરી રહી છે. ચેનલની ઊંડાઈ ૧૨ મીટર સુધી વધાર્યા પછી કાચા માલ માટેના કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ પ્રતિ મેટ્રિક ટન રૂ. ૨૧/- વધશે."

૮૨. શ્રી ઠાકોરના મતે, સીએચએ ગું પરિશિષ્ટ આઈ સ્પષ્ટપણે સ્થાપિત કરે છે કે જ્યારે સીએચએ દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો, ત્યારે દરેક સમયે ચેનલ પર ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ જાળવી રાખવાની ખાતરી આપવામાં આવી હતી. પરિશિષ્ટ આઈ માં જોગવાઈ છે કે જો લિમિટેડ ચાર્ટ ડેટમથી નીચે હાલની ૧૦ મીટરથી ઊંડાઈ વધારીને ૧૨ મીટર કરે છે, તો જ કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ પ્રતિ મેટ્રિક ટન રૂ. ૨૧/- વધશે. આમ, તે સ્પષ્ટ છે કે સીએચએ આ પૂર્વધારણા પર દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો કે લઘુત્તમ ચેનલ ઊંડાઈ ૧૦ મીટર ઉપલબ્ધ છે અને લિમિટેડ દ્વારા દરેક સમયે જાળવવામાં આવશે. વાસ્તવમાં, કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જિસ આ પૂર્વધારણા પર નિશ્ચિત કરવામાં આવ્યા હતા કે ચેનલની ઊંડાઈ દરેક સમયે ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટર હશે.

૮૩. આ ઉપરાંત, એસએલએ હેઠળ, લિમિટેડ ૧૪ મીટર ડ્રાફ્ટ સુધીના જહાજોના કોઈપણ લાઈટરિંગનો ખર્ચ ઉઠાવવા માટે જવાબદાર છે. આનો અર્થ એ પણ થાય છે કે પક્ષકારો સમજી ગયા હતા કે ૧૪ મીટર ડ્રાફ્ટ સુધીના જહાજો સામાન્ય રીતે કોઈપણ લાઈટરિંગ વગર ચેનલ (૧૦ મીટર ઊંડાઈ સાથે) માંથી નેવિગેટ કરી શકે છે.

૮૪. સીએચએ ની કલમ ૪ નીચે મુજબ પ્રદાન કરે છે: "કલમ ૪ – સુવિધાઓ અને સેવાઓ લિમિટેડ આથી ઇએસટીએલને નીચેના માટે જરૂરી તમામ સુવિધાઓ પૂરી પાડવા માટે સંમત થાય છે:—

એ) નિકાસ અને કોસ્ટલ ચળવળના હેતુ માટે વિવિધ પ્રકારના સ્ટીલ ઉત્પાદનો જેવા કે સ્ટીલ કાર્ગોનું લોડિંગ; અને

બી) ખાલી કરવાનું:

i) કાચો માલ

ii) લોખંડની કાચી ધાતુ (આયર્ન ઓર)

iii) આયર્ન ઓર પેલેટ્સ

iv) કોક / કોલસો

v) ચૂનાના પથ્થરો (લાઈમસ્ટોન્સ)

vi) ડોલોમાઈટ

vii) અન્ય કોઈપણ ચીજવસ્તુઓ કે જે આ કારના પક્ષકારો દ્વારા પરસ્પર સંમત થઈ શકે; લિમિટેડ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવતી સુવિધાઓને સામૂહિક રીતે 'કાર્ગો હેન્ડલિંગ ફેસિલિટીઝ' તરીકે ઓળખવામાં આવશે.

સી) કલમ પ.૧ ઉપરાંત, લિમિટેડ ઈએસટીએલને કાર્ગો લોડ કરવા અને ખાલી કરવા માટે પોર્ટ પર આવતા ઈએસટીએલના જહાજોને પોર્ટ સંબંધિત સુવિધાઓ પૂરી પાડશે જે નીચે મુજબ છે:

i) બર્થ

ii) ટર્સ

iii) જહાજ માટે પાયલોટેજ

iv) લઘુત્તમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર

v) મિકેનિકલ લોડિંગ અને અનલોડિંગ સુવિધાઓ

vi) કાર્ગો હેન્ડલિંગ અને સ્ટોરેજ વગેરે.

vii) લિમિટેડ પરિશિષ્ટ III માં વર્ણવ્યા મુજબ વેધર વર્કિંગ ડે દીઠ ડિસ્ચાર્જ રેટ સુનિશ્ચિત કરશે."

૮૫. સીએચએ ગું પરિશિષ્ટ III (તેમાં આપવામાં આવેલી નોંધ સહિત) હજીરા બંદર પર વેધર વર્કિંગ ડે દીઠ વિવિધ કાર્ગોના એમટીમાં ડિસ્ચાર્જ રેટ પ્રદાન કરે છે. આ પરિશિષ્ટ કેપ સાઈઝ અને મિની કેપ સાઈઝ જહાજોના આગમનની પરિકલ્પના કરે છે. કેપ સાઈઝ જહાજનો ડ્રાફ્ટ આશરે ૧૭ મીટર છે અને મિની કેપ સાઈઝ જહાજનો ડ્રાફ્ટ ૧૭ મીટરથી નીચે પરંતુ ૧૩ મીટરથી ઉપર છે.

૮૬. આમ, શ્રી ઠાકોરના મતે, સીએચએ મુજબ, લિમિટેડ પર દરેક સમયે લઘુત્તમ ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવાની જવાબદારી છે. જો કે, આનો અર્થ એ નથી કે લિમિટેડ ૧૦ મીટરથી વધુ ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડી શકતી નથી. ડીપ વોટર બર્થ પર મહત્તમ અનુમતિપાત્ર ડ્રાફ્ટ એનએસપીસી દ્વારા મંજૂર કરાયેલી ઊંડાઈને આધીન રહેશે. આ સર્વિસ લેવલ એગ્રીમેન્ટની પ્રસ્તાવના ૨ પરથી સ્પષ્ટ થાય છે જે નીચે મુજબ છે: "લિમિટેડે તેના ડીપ ડ્રાફ્ટ બર્થ પર લઘુત્તમ ૧૦ મી. ડ્રાફ્ટની ખાતરી આપી છે. ડીપ વોટર બર્થ પર મહત્તમ અનુમતિપાત્ર ડ્રાફ્ટ ભારત સરકારની નેવિગેશનલ સેફ્ટી એટ પોર્ટ્સ કમિટી (એનએસપીસી) દ્વારા સમયાંતરે મંજૂર કરાયેલી ઊંડાઈને આધીન છે."

૮૭. ૨૮ ફેબ્રુઆરી ૨૦૨૦ ગું એનએસપીસી પ્રમાણપત્ર જણાવે છે કે અનુમતિપાત્ર ડ્રાફ્ટ "૧૦ મી. + ભરતી" છે.

૮૮. શ્રી ઠાકોરે રજૂઆત કરી હતી કે જો સીએચએ, એસએલએ અને એનએસપીસી પ્રમાણપત્રની જોગવાઈઓ એકસાથે વાંચવામાં આવે, તો તે સ્પષ્ટ થાય છે કે લિમિટેડે વચન આપ્યું છે કે લઘુત્તમ ૧૦ મીટર ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ દરેક સમયે ઉપલબ્ધ રહેશે (ઓછી ભરતી સહિત) અને ભરતીના તફાવતો મુજબ

ઉચ્ચ ડ્રાફ્ટ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવશે. આ સીએચએ ના પરિશિષ્ટ III દ્વારા સમર્થિત છે, જે બોર્ડ પર વેધર વર્કિંગ ડે દીઠ ૮૦,૦૦૦ એમટી કાર્ગો લોડના લઘુત્તમ ભાર સાથે કેપ સાઈઝ અને મિની કેપ સાઈઝ જહાજોના ડિસ્ચાર્જની પરિકલ્પના કરે છે. આ જહાજોનો ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર કરતા ઘણો વધારે છે. ભરતીનો લાભ અનિવાર્યપણે આપવો જ જોઈએ, જે એસએલએ માં દર મહિના માટે અંદાજિત ડ્રાફ્ટ જાહેર કરવાની જરૂરિયાત કરતી શરત દ્વારા પણ સમર્થિત છે – આ અંદાજો ભરતીના તફાવતોને ધ્યાનમાં લે છે.

૮૯. બર્થિંગ ક્ષમતા ૧૦ મી. + ભરતી પર છે. તેથી, ઓછામાં ઓછો ૧૦ મી. + ભરતીનો ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ ધરાવતું જહાજ આવી શકે છે. જહાજને બર્થ સુધી પહોંચવા માટે, તેણે ચેનલમાંથી પસાર થવું પડશે. તેથી ૧૦ મીટર કરતા વધુ ડ્રાફ્ટ ધરાવતું જહાજ પણ ચેનલમાંથી નેવિગેટ કરીને બર્થ સુધી પહોંચી શકવું જોઈએ. જો ઊંડાઈ ૭ મીટર રાખવામાં આવે, તો ચેનલ દ્વારા નેવિગેશન શક્ય બનશે નહીં. માત્ર ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટનું જહાજ જ નેવિગેશન ચેનલમાંથી પસાર થઈ શકે છે અને તે પણ માત્ર ભરતી દરમિયાન. ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટથી ઉપરના જહાજ માટે ચેનલમાંથી નેવિગેટ કરવું શક્ય બનશે નહીં. તેથી, 'પોર્ટ' શબ્દમાં જેટી, ચેનલ અને બર્થનો સમાવેશ થાય છે તે ધ્યાનમાં લેતા, લઘુત્તમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર જાળવી રાખવાની જવાબદારી સમગ્ર બંદર પર હોવી જોઈએ અને માત્ર બર્થ પર જ નહીં.

૯૦. શ્રી ઠાકોરે રજૂઆત કરી હતી કે કરારને સમગ્ર રૂપે વાંચવો જોઈએ. એમ કહેવું કે લિમિટેડ લઘુત્તમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર પૂરો પાડશે તેનો અર્થ એ થશે કે ટર્મિનલ પર

૧૦ મીટરનો ડ્રાફ્ટ દરેક સમયે ઉપલબ્ધ રહેશે. જવાબદારી ૧૦ મી. + ભરતી ડ્રાફ્ટ પૂરી પાડવાની છે. પરંતુ ૧૦ મીટરનો ડ્રાફ્ટ લઘુત્તમ હોવો જોઈએ જે એ.એમ.એન.એસ.ને પૂરો પાડવામાં આવે.

૯૧. વિવાદાસ્પદ આદેશમાં, કોમર્શિયલ કોર્ટે નીચેના નિર્દેશો પસાર કર્યા હતા: "(૧૮.૧) એ.એમ.એન.એસ.એ અરજ કરી છે કે એબિટલ ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ અને ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર રાખશે. કરાર હેઠળ શું જોગવાઈ કરવામાં આવી છે તે જોવા માટે મેં અગાઉથી જ કરારનું અર્થઘટન કર્યું છે. કરાર હેઠળ જે જોગવાઈ કરવામાં આવી છે તેનું એબિટલ દ્વારા પાલન કરવું આવશ્યક છે. કરાર ખાસ પ્રદાન કરે છે કે ટર્મિનલ પર લઘુત્તમ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર હોવો જોઈએ અને મહત્તમ અનુમતિપાત્ર ડ્રાફ્ટ (એટલે કે ૧૦ મીટર + ભરતી) હોવો જોઈએ. ઉપલબ્ધ હોય તેવા આવા ડ્રાફ્ટ પૂરા પાડવા એ એ.એમ.એન.એસ. પાસેથી એમજીટી અને ડૉલરાઈઝેશન વસૂલવા સામે એબિટલની પરસ્પર જવાબદારી છે."

ઇ.બી.ટી.એલ. એ દલીલ કરી શકે નહીં કે ભલે તે એ.એમ.એન.એસ. પર એમ.જી.ટી. અને ડૉલરાઈઝેશનનો ચાર્જ વસૂલશે, પરંતુ તે કરાર હેઠળની તેની જવાબદારીનું પાલન કરશે નહીં અને જરૂરી ઉપલબ્ધ અનુમતિ લાયક ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડશે નહીં.

(૧૮.૨) મેં અગાઉથી જ એ.એમ.એન.એસ. માટે એવું નિર્ધારિત કર્યું છે કે વિવાદના ઓઠા હેઠળ કરારની સ્પષ્ટ શરતોની ઉપેક્ષા કરી શકાય નહીં. ઇ.બી.ટી.એલ. માટે પણ આ જ સિદ્ધાંત લાગુ પડશે. જે ન્યાય હંસ માટે છે તે જ ન્યાય બતક માટે પણ છે. આથી ઇ.બી.ટી.એલ. ટર્મિનલ પર ઉપલબ્ધ હોય તે મુજબનો ડ્રાફ્ટ પૂરો પાડવા માટે બંધાયેલ છે અને લવાદ પંચ દ્વારા અંતિમ

વિવાદ અને જવાબદારી ન્યાયિક રીતે નક્કી ન થાય ત્યાં સુધી તે કરારની શરતોના ભંગ સમાન ૧૦ મીટરની મર્યાદામાં ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટને રોકી શકે નહીં.

(૧૮.૩) સી.એચ.એ. માં ખાસ કરીને ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટની ઘોષણા કરવાની જોગવાઈ છે. ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટની આવી ઘોષણા ભરતીની આગાહી અને અન્ય હવામાન પરિસ્થિતિઓ પર આધારિત હોવી જોઈએ. આથી તે જરૂરી છે કે ઈ.બી.ટી.એલ., જી.એમ.બી. દ્વારા પ્રકાશિત ભરતીની આગાહીના આધારે, દરેક મહિના માટે ઉપલબ્ધ ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ નક્કી કરે અને જાહેર કરે અને તે અનુસાર સી.એચ.એ. મુજબ એ.એમ.એન.એસ. ના જહાજોને સેવા પૂરી પાડે. ઈ.બી.ટી.એલ. ૧૦ મીટર સી.ડી. પર ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખવા માટે પણ બંધાયેલ રહેશે.

A. લવાદ અને સમાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૬ ની કલમ ૯(૧)(ii)(e) હેઠળના વચગાળાના પગલાં તરીકે ઈ.બી.ટી.એલ. ને આથી નિર્દેશ આપવામાં આવે છે કે તે આ આદેશના ફક્ત ૧૮.૩ મુજબ ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટની ઘોષણા કરે અને ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખે તથા એ.એમ.એન.એસ. ના જહાજોને સેવા આપવાનું ચાલુ રાખે;"

૯૨. શ્રી ઠાકોરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટે કોઈ ફરજિયાત આદેશ અથવા મનાઈ હુકમ જારી કર્યો છે તેમ કહી શકાય નહીં, પરંતુ તેવું કહી શકાય કે તેણે માત્ર પક્ષકારોને કરારની શરતોનું પાલન કરવાનો નિર્દેશ આપ્યો છે. તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે લવાદ અધિનિયમની કલમ ૩૭ હેઠળ દાખલ કરી. અપીલમાં વાદ હેઠળના આદેશમાં કોઈ હસ્તક્ષેપની જરૂર નથી, ખાસ કરીને જ્યારે કલમ ૧૭ ની અરજી લવાદ પંચ સમક્ષ ખૂબ જ પેનિડંગ હોય.

૯૩. શ્રી ઠાકોરે રજૂઆત કરી હતી કે નીચલી કોર્ટ ન્યાયિક રીતે તેના વિવેકાધીન અધિકારનો ઉપયોગ કર્યો છે અને લવાદ પંચ કલમ ૧૭ હેઠળના મુદ્દાઓ નક્કી ન કરે ત્યાં સુધી વચગાળાની રાહતો મંજૂર કરી છે. આ દર્શાવે છે કે નીચલી કોર્ટ એ હકીકતથી સભાન હતી કે લવાદ પંચની રચના થઈ ગઈ હોવાથી, તે મુદ્દાઓનું ન્યાયાધીકરણ કરાવવા માટે યોગ્ય મંચ છે. નીચલી કોર્ટ સભાન હતી કે લવાદ પંચની સત્તા સિવિલ કોર્ટની સત્તા જેટલી જ છે અને લવાદ પંચ દ્વારા કલમ ૧૭ હેઠળ પસાર કરવામાં આવેલો આદેશ સિવિલ કોર્ટ દ્વારા પસાર કરાયેલા આદેશ તરીકે અમલી છે. વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે નીચલી કોર્ટ પાસે ઉપલબ્ધ બે વિકલ્પોમાંથી એક પસંદ કરવા બદલ તેને દોષી ઠેરવી શકાય નહીં. નીચલી કોર્ટ દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાયેલ વિવેકાધીન અધિકાર કલમ ૯ હેઠળ કે લવાદ અધિનિયમની કોઈપણ જોગવાઈ હેઠળ પ્રતિબંધિત નથી.

૯૪. ઉપરોક્ત બાબતોને ધ્યાનમાં રાખીને, શ્રી ઠાકોરે અરજ કરી છે કે ઈ.બી.ટી.એલ. દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી અપીલોમાં કોઈ ગુણ દોષ ન હોવાથી, તેને ફગાવી દેવામાં આવે.

ડૉલર ટેરિફ :

૯૫. બીજા મુદ્દા પર, એટલે કે ડૉલર ટેરિફ પર, અમને એ.એમ.એન.એસ. તરફથી ઉપસ્થિત વરિષ્ઠ વિદ્વાન વકીલ શ્રી દારયુષ ખંભાતાની ખૂબ જ પ્રેરણાસભર અને પંડિતપૂર્ણ દલીલો સાંભળવાનો લાભ મળ્યો હતો. શ્રી ખંભાતાએ લવાદ અધિનિયમની કલમ ૩૭ ના અવકાશ પર વધુ ધ્યાન કેન્દ્રિત કર્યું હતું. તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે સુટમાં પસાર કરાયેલા વચગાળાના આદેશ

સામે સિવિલ પ્રોસીજર કોડના ઓર્ડર ૪૩ હેઠળ અપીલમાં બેઠેલી કોર્ટના હસ્તક્ષેપના અવકાશની સરખામણીમાં, લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ પસાર કરાયેલા આદેશ સામે કલમ ૩૭ હેઠળ અપીલમાં બેઠેલી કોર્ટના હસ્તક્ષેપનો અવકાશ ખૂબ જ મર્યાદિત છે.

૯૬. ઉપરોક્ત સંદર્ભમાં, શ્રી ખંભાતાએ ડેડિકેટેડ ફ્રેટ કોરિડોર કોર્પોરેશન ઓફ ઇન્ડિયા લિમિટેડ અને અન્ય સામેના કેસમાં દિલ્લી હાઈકોર્ટના ચુકાદા પર ભારપૂર્વકરોધ મૂક્યો હતો, જે ૨૦૨૦ એસ.સી.સી. ઓનલાઈન દિલ્લી ૧૫૨૬ માં નોંધાયેલ છે, જેમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે :

"સર્વોચ્ચ અદાલતના ઉપરોક્ત નોંધાયેલા અવલોકનોના સમયથી, અન્ય એક મહત્વપૂર્ણ વિકાસ થયો છે. લવાદને લગતો કાયદો બદલવામાં આવ્યો છે અને વ્યાપારી વિવાદોના ઝડપી ન્યાયાધીકરણ માટે વાણિજ્યિક કોર્ટ અધિનિયમ, ૨૦૧૫ ઘડવામાં આવ્યો છે. આ કેસમાં આ કોર્ટના વાણિજ્યિક વિભાગનો સંપર્ક વચગાળાના પગલાં માટે લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળની અરજી દ્વારા કરવામાં આવ્યો હતો. ઉક્ત અધિકારક્ષેત્રના ઉપયોગમાં, આ કોર્ટનું વાણિજ્યિક વિભાગ અપીલ કરનાર, જેના કહેવાથી BGs આપવામાં આવ્યા હતા, અને પ્રતિવાદી નં. ૧, જેના પક્ષમાં BGs આપવામાં આવ્યા હતા, તેમની વચ્ચેના મૂળભૂત વિવાદના ન્યાયાધીકરણ સાથે જોડાયેલ નથી. ઉક્ત મૂળભૂત વિવાદ લવાદમાં નક્કી કરવાનો છે. કલમ ૯ હેઠળ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી વખતે આ મહત્વપૂર્ણ તફાવત ધ્યાનમાં રાખવો જોઈએ કારણ કે આ કોર્ટ દ્વારા કરારની શરતોને આપવામાં આવેલું કોઈપણ અર્થઘટન, ભલે તે બાબતના પ્રાથમિક દ્રષ્ટિકોણ પર હોય, લવાદ પંચને પ્રભાવિત કરવાની ક્ષમતા ધરાવે છે. એટલું જ નહીં, કલમ ૯ હેઠળ વચગાળાના પગલાં મંજૂર કરવા કે ન કરવા તે અનિવાર્યપણે વિવેકાધીન છે અને કલમ ૩૭ હેઠળ

અપીલમાં હસ્તક્ષેપનો અવકાશ સુટમાં વચગાળાના આદેશમાંથી ઉદ્ભવતી અપીલ કરતા ઘણો મર્યાદિત છે."

"સુટમાં વચગાળાના આદેશ સામેની અપીલમાં પણ, વાન્ડર લિ. વિ. એન્ટોક્સ ઇન્ડિયા પિ. લિ. ૧૯૯૦ (Supp) એસ.સી.સી. ૭૨૭ ના આદેશ મુજબ, હસ્તક્ષેપનો અવકાશ તેવા કેસો પૂરતો મર્યાદિત છે જ્યાં સિંગલ જજ દ્વારા તેમનામાં નિહિત વિવેકાધીન અધિકારનો મનસ્વી રીતે કે લહેરી રીતે કે દૂષિત રીતે ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હોય અથવા જ્યાં સિંગલ જજ દ્વારા વચગાળાના મનાઈ હુકમો મંજૂર કરવા અથવા નકારવાને નિયંત્રિત કરતા કાયદાના સ્થિર સિદ્ધાંતોની અવગણના કરવામાં આવી હોય અને તે સિંગલ જજ દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાયેલા વિવેકાધીન અધિકારની જગ્યાએ પોતાનો વિવેકાધીન અધિકાર બદલવા સુધી વિસ્તરતો નથી."

૯૭. શ્રી ખંભાતાએ ત્યારબાદ વાન્ડર લિ. અને અન્ય સામે એન્ટોક્સ ઇન્ડિયા પિ. લિ. ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર આધાર રાખ્યો હતો, જે ૧૯૯૦ સપ્લી. એસ.સી.સી. ૭૨૭ માં નોંધાયેલ છે, જેમાં સુપ્રીમ કોર્ટે સુટમાં પસાર કરાયેલા વચગાળાના આદેશ સામેની અપીલમાં હસ્તક્ષેપનો અનુમતિ લાયક અવકાશ નીચે મુજબ નિર્ધારિત કર્યો છે:

"આવી અપીલોમાં, અપીલ કોર્ટ પ્રથમ લાબાની કોર્ટના વિવેકાધીન અધિકારના ઉપયોગમાં દખલ કરશે નહીં અને સિવાય કે વિવેકાધીન અધિકાર મનસ્વી રીતે, અથવા લહેરી રીતે અથવા દૂષિત રીતે ઉપયોગમાં લેવાયો હોવાનું દર્શાવવામાં આવ્યું હોય અથવા જ્યાં કોર્ટે વચગાળાના મનાઈ હુકમો મંજૂર કરવા અથવા નકારવાને નિયંત્રિત કરતા કાયદાના સ્થિર સિદ્ધાંતોની અવગણના કરી હોય, પોતાનો વિવેકાધીન અધિકાર બદલશે નહીં. વિવેકાધીન અધિકારના ઉપયોગ સામેની અપીલને સિદ્ધાંત

પરની અપીલ કહેવામાં આવે છે. જો કોર્ટ દ્વારા પહોંચવામાં આવેલ નિષ્કર્ષ સામગ્રી પર વાજબી રીતે શક્ય હોય તો અપીલ કોર્ટ સામગ્રીનું પુનઃમૂલ્યાંકન કરશે નહીં અને નીચલી કોર્ટ દ્વારા પહોંચેલા નિષ્કર્ષથી અલગ નિષ્કર્ષ પર પહોંચવાનો પ્રયાસ કરશે નહીં. અપીલ કોર્ટ સામાન્ય રીતે માત્ર એ આધારે અપીલ હેઠળના વિવેકાધીન અધિકારના ઉપયોગમાં દખલ કરવાનું વ્યાજબી ઠેરવશે નહીં કે જો તેણે સુનાવણીના તબક્કે આ બાબતની વિચારણા કરી હોત તો તે વિરુદ્ધ નિષ્કર્ષ પર પહોંચી હોત."

૯૮. શ્રી ખંભાતાના મતે, જો આ હાઈકોર્ટ લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ ની તેની સત્તાના ઉપયોગમાં વાણિજ્યિક કોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલા હુમલા હેઠળના આદેશમાં દખલ કરવા માટે વલણ ધરાવતી હોય, તો તેણે એ નિષ્કર્ષ પર આવવું પડશે કે તેમાં નોંધાયેલા તારણો ખોટા અથવા દૂષિત છે. શ્રી ખંભાતાના મતે, માત્ર એટલા માટે હુમલા હેઠળનો આદેશ રદ કરવામાં ન આવે કે આ કોર્ટ નીચલી કોર્ટ દ્વારા નોંધાયેલા કેટલાક તારણો સાથે સહમત ન હોય.

૯૯. શ્રી ખંભાતાએ રજૂઆત કરી હતી કે અન્યથા પણ નીચલી કોર્ટે તેના આદેશની કામગીરી ત્રણ મહિનાના સમયગાળા માટે અથવા કલમ ૧૭ ની અરજીનો નિર્ણય ન થાય ત્યાં સુધી મર્યાદિત રાખી છે. આવી પરિસ્થિતિઓમાં પણ, આ કોર્ટે આદેશમાં ખલેલ પહોંચાડવી જોઈએ નહીં.

૧૦૦. શ્રી ખંભાતાએ ત્યારબાદ અમને 'પક્ષકાર સ્વયંતા' (પાર્ટી ઓટોનોમી) અને 'કોમ્પીટેન્સ કોમ્પીટેન્સ' ના સિદ્ધાંતો અંગે યોગ્ય ખ્યાલ આપ્યો હતો. બંને સિદ્ધાંતો સમજાવતા, શ્રી ખંભાતાએ રજૂઆત કરી હતી કે લવાદ અધિનિયમનો હેતુ અને અર્થ 'પક્ષકાર સ્વયંતા' ને જાળવી રાખવાનો અને ન્યાયિક હસ્તક્ષેપ

ટાળવાનો છે, અથવા તેને ઓછો કરવાનો છે, ખાસ કરીને જ્યારે પક્ષકારોએ તેમના વિવાદ નિવારણ પ્રક્રિયા તરીકે લવાદની પસંદગી કરી હોય. તે કાયદાકીય રીતે સકારાત્મક અને નકારાત્મક 'કોમ્પીટેન્સ-કોમ્પીટેન્સ' ના સિદ્ધાંતોનો સમાવેશ કરે છે.

૧૦૧. શ્રી ખંભાતાએ ત્યારબાદ ડૉલરાઈઝેશનના મુદ્દા પર ગુણદોષના આધારે પોતાની રજૂઆતો કરવાનું ચાલુ રાખ્યું.

૧૦૨. શ્રી ખંભાતાએ રજૂઆત કરી હતી કે ત્રીજો સુધારા કરાર અને ચોથો સુધારા કરાર અમલી નથી, અને આવી પરિસ્થિતિઓમાં, એ.એમ.એન.એસ. અમેરિકી ડોલર નિર્ધારિત ટેરિફ અનુસાર કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જ ચૂકવવા માટે બંધાયેલ નથી. શ્રી ખંભાતાએ, તેમની સામાન્ય નિષ્પક્ષતા સાથે, રજૂઆત કરી હતી કે જો કે આ મુદ્દો લવાદ પંચ દ્વારા નક્કી કરવામાં આવી શકે છે. તેમણે ત્રીજા અને ચોથા સુધારા કરારની અમલીતા અંગેના તેમના મુખ્ય દાવા પર પૂર્વગ્રહ રાખ્યા વિના રજૂઆત કરી હતી કે જો ડૉલરાઈઝ ટેરિફ ચૂકવવાનો જ હોય, તો તેની ગણતરી ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ પ્રવર્તતા અમેરિકી ડોલર વિનિમય દરનો આધાર દર તરીકે ઉપયોગ કરીને કરવી જોઈએ. ઇ.બી.ટી.એલ. નો દાવો કે ૩૦ એપ્રિલ ૨૦૧૩ ના રોજનો અમેરિકી ડોલર વિનિમય દર આધાર દર તરીકે લેવો જોઈએ તે કાયદાકીય રીતે અસમર્થ છે. શ્રી ખંભાતાના મતે, સ્પષ્ટ હેતુ અને આશયને પોષવા માટે કરારના અર્થઘટનનો આ એક વિષય છે, એટલે કે કુદરતી હેજ (હેજિંગ) મેળવવો.

૧૦૩. શ્રી ખંભાતાએ રજૂઆત કરી હતી કે ચોથા સુધારા કરાર મુજબ, સુધારાની અસરકારક તારીખ તે તારીખ પર ખસેડવામાં આવી હતી જેના પર ઇ.બી.ટી.એલ. એ અમેરિકી ડોલર માં તેની ધિરાણની પ્રથમ ત્રિમાસિક રકમ ઉપાડી હતી. આવી પરિસ્થિતિઓમાં, ૩૦ એપ્રિલ ૨૦૧૩ ની તારીખ તેનું મહત્વ ગુમાવી ચૂકી છે તેમ કહી શકાય. ચારે ઇ.બી.ટી.એલ. એ ૩૧ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ જ અમેરિકી ડોલર માં ધિરાણની તેની પ્રથમ ત્રિમાસિક રકમ ઉપાડી હતી, તેથી સુધારાની અસરકારક તારીખ, જો કોઈ હોય તો, ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ હોવી જોઈએ. તેથી, શ્રી ખંભાતાના મતે, જો કે એ.એમ.એન.એસ. ડૉલરાઈઝડ ટેરિફ ચૂકવવા માટે બંધાયેલ છે, જેનો તે ઇનકાર કરે છે, પરંતુ કોઈપણ સંજોગોમાં તેની ગણતરી ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ વ્યાજબી અમેરિકી ડોલર વિનિમય દરનો ઉપયોગ કરીને થવી જોઈએ. શ્રી ખંભાતાના મતે, જો તેની ગણતરી ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ અમેરિકી ડોલર વિનિમય દરનો ઉપયોગ કરીને કરવામાં ન આવે, તો ત્રીજો સુધારા કરાર કુદરતી હેજ તરીકે કામ કરવાનું બંધ કરી દેશે અને બદલાતા વિનિમય દરના આધારે પક્ષકારોમાંથી એક માટે અણધારી કમાણી (વિંડફોલ પ્રોફિટ) માં પરિણમશે.

૧૦૪. પરિષ્ઠ વિદ્વાન વકીલે રજૂઆત કરી હતી કે વાણિજ્યિક કોર્ટે ૩૦ એપ્રિલ ૨૦૧૩ ના રોજ પ્રવત તા રિઝર્વ બેન્ક વિનિમય દર અનુસાર ડૉલરાઈઝડ ટેરિફ ચૂકવવાનો એ.એમ.એન.એસ. ને નિર્દેશ આપીને સંતુલિત અભિગમ અપનાવ્યો હતો. વાણિજ્યિક કોર્ટે ત્રીજા સુધારા કરારનો હેતુ કુદરતી હેજ પ્રદાન કરવાનો હતો તે ધ્યાનમાં લઈને યોગ્ય રીતે એવો દ્રષ્ટિકોણ અપનાવ્યો હતો.

૧૦૫. પરિષ્ઠ વિદ્વાન વકીલે રજૂઆત કરી હતી કે વાણિજ્યિક કોર્ટે એ અવલોકન કરવામાં પણ યોગ્યતા દાખવી છે કે જો ડૉલરાઈઝ ટેરિફની ગણતરી માટે ૩૦ એપ્રિલ ૨૦૧૩ ના દરને ધ્યાનમાં લેવામાં આવે, તો તે એ.એમ.એન.એસ. ના ભોગે ઇ.બી.ટી.એલ. માટે દર વર્ષે રૂ. ૩૦૦ કરોડની લોટરી સમાન હશે, જે હેજિંગની કલ્પનાની બિલકુલ વિરુદ્ધ હશે.

૧૦૬. શ્રી ખંભાતાએ ત્યારબાદ અમને કુદરતી હેજના ખ્યાલ અને ત્રીજા સુધારા કરાર હેઠળના સ્પષ્ટ અંતર્ગત આશયને સમજાવ્યો હતો. શ્રી ખંભાતાએ નાભા પાવર લિ. (ઉપર દર્શિત) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા કરવામાં આવેલા અવલોકનો, ખાસ કરીને તેમાં રહેલા ફકરા જજ તરફ પણ અમારું ધ્યાન દોર્યું હતું.

૧૦૭. પરિષ્ઠ વિદ્વાન વકીલ શ્રી ખંભાતાએ નિર્દેશ કર્યો કે તેમના અસીલ, એટલે કે એ.એમ.એન.એસ. એ પણ બે પ્રથમ અપીલો દાખલ કરી છે જે અનુક્રમે પ્રથમ અપીલ નં. ૩૫૦૬/૨૦૨૧ અને ૩૫૦૭/૨૦૨૧ છે. આ બંને અપીલો વાણિજ્યિક કોર્ટના આદેશના તે ભાગ સામે છે, જ્યાં વાણિજ્યિક કોર્ટે તેમના અસીલને વિવાદિત ડૉલરાઈઝ લઘુત્તમ માસિક ચાર્જ ચૂકવવાનો નિર્દેશ આપ્યો હતો.

૧૦૮. શ્રી ખંભાતાએ રજૂઆત કરી હતી કે ઉપરોક્ત કૃત્ય કરીને, વાણિજ્યિક કોર્ટે અસરકારક રીતે કલમ ૯ ની કાર્યવાહીમાં કરારનું ચોક્કસ પાલન કરાવ્યું છે તેમ કહી શકાય. તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ સત્તાનો ઉપયોગ કરતી કોર્ટે કરારનો અમલ કરાવવાનો નથી કારણ કે કલમ ૯

હેઠળની કાર્યવાહી ન તો કરારમાંથી ઉદ્ભવતી કાર્યવાહી છે કે ન તો કોઈ સુટ છે. કલમ ૯ કોર્ટને માત્ર લવાદ પંચને બાબતનું ન્યાયાધીકરણ કરવાની તક મળે ત્યાં સુધી લવાદની વિષયવસ્તુને સુરક્ષિત રાખવા માટે આદેશો જારી કરવાની સત્તા આપે છે; અને જો કોર્ટો, કલમ ૯ હેઠળ સત્તાના ઉપયોગમાં, કરારની શરતોનો અમલ કરવાનું શરૂ કરે, તો તે લવાદની કલ્પનાને જ નિષ્ફળ બનાવશે, જ્યાં પક્ષકારો કોર્ટો દ્વારા નહીં, પરંતુ તેમની પસંદગીના લવાદો દ્વારા તેમના વિવાદોનું ન્યાયાધીકરણ કરવાનું પસંદ કરે છે.

૧૦૯. શ્રી ખંભાતાએ રજૂઆત કરી હતી કે એ.એમ.એન.એસ. લઘુત્તમ માસિક ચાર્જ અને ડૉલરાઈઝ્ડ કાર્ગો હેન્ડલિંગ ચાર્જ ચૂકવવાની તેની જવાબદારી સામે વિવાદ કરે છે.

૧૧૦. ઉપર જણાવેલી આવી પરિસ્થિતિઓમાં, શ્રી ખંભાતા પ્રાર્થના કરે છે કે તેમના અસીલ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી બંને પ્રથમ અપીલો મંજૂર કરવામાં આવે અને વાણિજ્યિક કોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલ આદેશ કે જેનાથી તેમના અસીલને ગંભીર પૂર્વગ્રહ થયો છે તેને રદ અને બાતલ કરવામાં આવે.

વિશ્લેષણ:

૧૧૧. પક્ષકારો તરફથી ઉપસ્થિત વિદ્વાન વકીલોને સાંભળ્યા પછી અને રેકર્ડ પરની સામગ્રીનું અવલોકન કર્યા પછી, આ કોર્ટની વિચારણા માટેનો એકમાત્ર પ્રશ્ન એ છે કે, શું વાણિજ્યિક કોર્ટે હુમલા હેઠળનો આદેશ પસાર કરવામાં કોઈ ભૂલ કરી છે?

લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ નો અવકાશ:

૧૧૨. લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ કોર્ટ દ્વારા 'વચગાળાના પગલાં, વગેરે' ને આવરી લે છે. વ્યાખ્યાની કલમના અંતે વપરાયેલ 'વગેરે' શબ્દનું અર્થઘટન નોસિટુર એ સોસીસ અને ઇજ્યુઝેમ જેનરિસ (બાદનો સિદ્ધાંત ત્યારે લાગુ પડે છે જ્યારે 'વગેરે' શબ્દ પહેલાંના શબ્દો એક પ્રજાતિ બનાવતા હોય, અને અગાઉના શબ્દોના સંબંધમાં પ્રથમ સિદ્ધાંત વધુ સાર્વત્રિક રીતે, તમામ કેસોમાં લાગુ પડે છે) મુજબ કરવાનું જરૂરી હોવાનું અનેક નિર્ણયોમાં માનવામાં આવ્યું છે. આથી, કલમ ૯ દ્વારા પ્રદાન કરવામાં આવેલા અધિકારક્ષેત્રના ઉપયોગમાં કોર્ટ દ્વારા મૂકવામાં આવેલા પગલાં 'વચગાળાના પગલાં' ના સ્વરૂપમાં હોવા જોઈએ. વચગાળાની રાહતો, બોમ્બે હાઈકોર્ટ દ્વારા બેંક ઓફ મહારાષ્ટ્ર વિ. એમ.વી. રિવર ઓધેસે, ૧૯૯૦ એ.આઈ.આર. (બોમ્બે) ૧૦૭ માં રાખ્યા મુજબ, 'વાદના હિતને સુરક્ષિત કરવાના કામચલાઉ હેતુને પૂરો કરવા માટે મંજૂર કરવામાં આવે છે જેથી વાદ નિષ્ફળ ન જાય'.

૧૧૩. લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ તેની સત્તાનો ઉપયોગ કરતી વખતે કોર્ટ, સમાન અધિનિયમની કલમ ૧૭ દ્વારા લવાદ/લવાદ પંચમાં નિહિત સત્તાથી સંપૂર્ણપણે સભાન હોવી જોઈએ. લવાદ અધિનિયમની અનુક્રમે કલમ ૯ અને ૧૭ નું વાંચન દર્શાવે છે કે તે સમાન શબ્દોમાં છે. લવાદ પંચ દ્વારા કલમ ૧૭ હેઠળ જે 'વચગાળાના પગલાં' નો આદેશ આપી શકાય છે તે જ કોર્ટ દ્વારા કલમ ૯ હેઠળ આદેશ આપી શકાય છે. આ જ કારણ છે કે કલમ ૯ ની ઉપ-કલમ (૩) લવાદ પંચની રચનાના પરિણામે કોર્ટ દ્વારા વચગાળાના પગલાં મંજૂર

કરવા સૂચવે છે, સિવાય કે જ્યાં કોર્ટને લાગે કે એવી પરિસ્થિતિઓ અસ્તિત્વમાં છે, જે કલમ ૧૭ હેઠળના ઉપાયને અસરકારક ન બનાવી શકે. આથી, લવાદ પૂર્વના તબક્કે પણ, અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી વખતે કોર્ટ, લવાદ, અથવા હજુ રચવાના બાકી લવાદ પંચમાં અન્યથા નિહિત અધિકારક્ષેત્રને હડપ કરી શકતી નથી. કોર્ટે એ પણ સુનિશ્ચિત કરવાનું છે કે કલમ ૯ નો ઉપયોગ એવા મુકદ્દમેબાજો દ્વારા ન કરવામાં આવે જેઓ માને છે કે લવાદ અથવા લવાદ પંચ કરતા કોર્ટ પાસેથી વચગાળાની રાહત મેળવવી વધુ સરળ છે, અને જેઓ મંચની શોધ (ફોર્મ શોપિંગ) કરે છે. જો અંકુશ વિના છોડવામાં આવે, તો કલમ ૯ આવા દુરુપયોગ માટે સરળતાથી ખુલ્લી છે. યોગ્ય કેસમાં, કોર્ટે કલમ ૯ હેઠળ 'વચગાળાના પગલાં' નો આદેશ આપવામાં અચકાવું જોઈએ નહીં, જ્યારે કોઈ ચોક્કસ કેસ 'યોગ્ય' છે કે નહીં તેનું મૂલ્યાંકન કરતી વખતે, કોર્ટે દોરડા પર ચાલવા જેવી સાવચેતી રાખવી જરૂરી છે. કલમ ૯ હેઠળ વચગાળાના પગલાં મંજૂર કરવા માટેનો કેસ બનાવવામાં આવ્યો છે કે કેમ તેની તપાસ કરતી વખતે ધ્યાનમાં રાખવાના સિદ્ધાંતોમાં પ્રથમ દ્રષ્ટિએ કેસનું અસ્તિત્વ, સગવડનું સંતુલન અને જો વચગાળાની રાહત નકારવામાં આવે તો અપૂર્ણીય નુકસાન અથવા પૂર્વગ્રહની સંભાવના છે, ઉપરાંત જનહિતની વિચારણા પણ સામેલ છે. [જુઓ રમણિકલાલ એન. ભુટ્ટા વિ. મહારાષ્ટ્ર રાજ્ય, (૧૯૯૭) ૧ એસ.સી.સી. ૧૩૪ અને રૌનક ઇન્ટરનેશનલ લિ. વિ. આઈ.વી.આર. કન્સ્ટ્રક્શન લિ., (૧૯૯૯) ૧ એસ.સી.સી. ૪૯૨]

૧૧૪. જો કે, એ જણાવવું મહત્વપૂર્ણ છે કે આ માપદંડોની માત્ર સંતૃપ્તિ આપોઆપ કલમ ૯ હેઠળ વચગાળાના પગલાંનો આદેશ આપવા માટેનો કેસ બનાવતી નથી. વધુમાં, કોર્ટે એ પણ ખાતરી કરવી જરૂરી છે કે કલમ ૯ હેઠળ માંગવામાં આવતી રાહત, લવાદ પંચની રચના, અથવા લવાદની નિમણૂક, અને આવા લવાદ અથવા લવાદ પંચ સમક્ષ કલમ ૯ ના આહ્વાનની રાહ જોઈ શકે નહીં. આથી, લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ રાહત આપવા માટે આગળ વધતા પહેલા વચગાળાના પગલાંનો આદેશ આપવાની તાકીદની આવશ્યકતા એ એક વધારાની પૂર્વશરત છે. તેથી, કલમ ૯ હેઠળ આદેશો પસાર કરતી વખતે, કોર્ટે પોતાની જાતને સંતુષ્ટ કરવી જરૂરી છે કે

(i) તેની સમક્ષનો અરજદાર, લવાદની કાર્યવાહી શરૂ કરવાનો સ્પષ્ટ ઇરાદો ધરાવે છે, સુંદરમ ફાઇનાન્સ લિ. વિ. એનઈપીસી ઇન્ડિયા લિ., ૧૯૯૯ ૨ એસ.સી.સી. ૪૭૯,

(ii) વચગાળાના મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવાના માપદંડો, જે સી.પી.સી. ના ઓર્ડર ૩૯ ને લાગુ પડે છે, સંતોષાય છે, અને

(iii) એવી પરિસ્થિતિઓ પણ અસ્તિત્વમાં છે, જે લવાદ અથવા લવાદ પંચ સમક્ષ કલમ ૧૭ ની કાર્યવાહીની રાહ જોઈ ન શકે તેવી વચગાળાના પગલાંનો આદેશ આપવાની તાકીદની આવશ્યકતા બનાવે છે. આવી તાકીદની આવશ્યકતા અસ્તિત્વમાં છે કે નહીં તેનું મૂલ્યાંકન કરવામાં, કોર્ટે અનિવાર્યપણે પોતાની જાતને સંતુષ્ટ કરવી પડશે કે કલમ ૯ હેઠળ વચગાળાના પગલાંનો

આદેશ આપવામાં નિષ્ફળતા, લવાદ તરફના આશ્રયને – જે હજુ થવાનો બાકી છે – નિષ્ફળ બનાવશે, અથવા તેને નિર્થક બનાવી દેશે.

૧૧૫. આધુનિક સ્ટીલ્સ લિ. વિ. ઓરિસ્સા મંગેનિઝ એન્ડ મિનરલ્સ (પી) લિ., (૨૦૦૭) ૭ એસ.સી.સી. ૧૨૫ માં, સુપ્રીમ કોર્ટે લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ ના અવકાશની વિગતવાર તપાસ કરી હતી. આ અહેવાલના અનુક્રમે પેરા ૧૧, ૧૪, ૧૫ અને ૨૧ ને નીચે મુજબ પુનઃઉત્પાદિત કરી શકાય છે:

"૯. વિદ્વાન વકીલે ડૉ. પીટર બાઈન્ડર દ્વારા લિખિત 'ઇન્ટરનેશનલ કોમર્શિયલ આર્બિટ્રેશન ઇન યુએનસીઆઈટીઆરએલ મોડલ લો જ્યુરિસ્ડિક્શન્સ' પર પણ આધાર રાખ્યો હતો, જેમાં જણાવવામાં આવ્યું છે:

"પક્ષકાર માટે લવાદની કાર્યવાહી પહેલાં અથવા દરમિયાન કોર્ટ પાસેથી સુરક્ષાનું વચગાળાનું પગલું વિનંતી કરવી અને કોર્ટ દ્વારા તેવું પગલું મંજૂર કરવું એ લવાદ કરાર સાથે અસંગત નથી?"

તે વધુમાં જણાવે છે:

"અમુક સંજોગોમાં, ખાસ કરીને જ્યાં લવાદ પંચની હજુ સ્થાપના થઈ નથી, કોર્ટ દ્વારા વચગાળાના પગલાં જારી કરવા એ જ એકમાત્ર રસ્તો છે જેના દ્વારા ભવિષ્યના લવાદ માટે અસ્કયામતો બચાવી શકાય છે. નહીંતર, દાવો કરનાર પક્ષકાર હારનાર પક્ષકાર દ્વારા તેની જમ્મ કરી શકાય તેવી અસ્કયામતોને સુરક્ષિત અધિકારક્ષેત્રમાં ખસેડવાને કારણે કે જેઓ દાવો કરનારની પહોંચની બહાર છે, એક નકામા લવાદ એવોર્ડ સાથે અંત લાવશે. તેથી લવાદ કાયદામાં આવી જોગવાઈનું મહત્વ સ્પષ્ટ છે, અને અપનાવતા અધિકારક્ષેત્રોની સરખામણી દર્શાવે છે કે તમામ અધિકારક્ષેત્રો

આ મુદ્દા પર અમુક પ્રકારની જોગવાઈનો સમાવેશ કરે છે, જે તમામ પક્ષકારોને કોર્ટ દ્વારા આદેશિત વચગાળાના પગલાં માંગવાની પરવાનગી આપે છે."

૧૪. પ્રોફેસર લેવે 'ઇન્ટરનેશનલ આર્બિટ્રેશન કેસોમાં વચગાળાના અને સંરક્ષણાત્મક પગલાં' પરની તેમની ટિપ્પણીમાં દર્શાવ્યું છે:

"પગલું મંજૂર કરવા માટે ભરપાઈ ન થઈ શકે તેવું અથવા કદાચ નોંધપાત્ર નુકસાન દર્શાવવું પણ જરૂરી છે. આ એટલા માટે છે કારણ કે જો પગલું મંજૂર ન થાય તેવી સ્થિતિમાં અરજદારને કોઈ ભરપાઈ ન થઈ શકે તેવું અથવા નોંધપાત્ર નુકસાન ન થાય તો પગલું મંજૂર કરવું યોગ્ય નથી. અંતિમ એવોર્ડ એકવાર નક્કી થયા પછી, કોઈપણ નુકસાન, ભરપાઈ કરી શકાય તેવું કે અન્યથા, તેને સુધારવાના સાધનો પ્રદાન કરે છે."

૧૫. ચેલ ટનલ ગ્રુપ લિ. વિ. બાલ્ફર બેટી કન્સ્ટ્રક્શન લિ., ૧૯૯૩ એ.સી. ૩૩૪ : (૧૯૯૩) ૨ ડબલ્યુ.એલ.આર. ૨૬૨: (૧૯૯૩) ૧ All ER ૬૬૪ (HL) માં આ પ્રશ્નની વિચારણા કરવામાં આવી હતી. તે કેસમાં ટ્રાયલ જજ એવો ડ્રજિકોણ ધરાવતા હતા કે તેમની પાસે લવાદના પેઝિંગ રહેવા દરમિયાન કરારનું કામ ચાલુ રાખવાનો નિર્દેશ આપતો વચગાળાનો ફરજિયાત મનાઈ હુકમ આપવાની સત્તા છે. અપીલ કોર્ટને લાગ્યું કે તે મનાઈ હુકમ માટેનો યોગ્ય કેસ છે પરંતુ લવાદને કારણે મનાઈ હુકમ આપવાની તેમની પાસે કોઈ સત્તા નથી. વધુ અપીલમાં, હાઉસ ઓફ લોર્ડ્સે એવું માન્યું કે તેની પાસે મનાઈ હુકમ આપવાની સત્તા છે પરંતુ હકીકતો પર તેને આપવું અયોગ્ય લાગ્યું. તેનો ડ્રજિકોણ

ઘડવામાં, હાઉસ ઓફ લોર્સે તે સમસ્યાને પ્રકાશિત કરી કે જેના માટે તે કેસમાં કરવામાં આવેલી વચગાળાની રાહત માટેની અરજી જન્મ આપી શકે છે. હાઉસ ઓફ લોર્સે એ.સી. p. ૩૬૭ પર જણાવ્યું: (All ER p. ૬૯૦ g-h)

"તે સાચું છે કે વચગાળાની ફરજિયાત રાહત ત્યારે પણ મંજૂર કરી શકાય છે જ્યારે તે કાર્યવાહીમાં દાવો કરાયેલ અંતિમ રાહત સાથે નોંધપાત્ર રીતે ઓવરલેપ થાય છે; અને હું એ પણ સ્વીકારું છું કે બાંધકામ કરાર હેઠળ ઉદ્ભવતા વિવાદના પૂર્વ-ટ્રાયલ તબક્કે કોર્ટ માટે પ્રતિવાદીને કામોની કામગીરી ચાલુ રાખવાનો આદેશ આપવો શક્ય છે. પરંતુ કોર્ટે આવા આદેશ આપવા તરફ અત્યંત સાવચેતી સાથે અભિગમ અપનાવવો જોઈએ, અને માત્ર ત્યારે જ કાર્ય કરવા માટે તૈયાર રહેવું જોઈએ જ્યારે ફાયદાનું સંતુલન સ્પષ્ટપણે રાહત મંજૂર કરવાની તરફેણમાં હોય. સંજોગોના સંયોજનમાં જે આપણને વર્તમાન કેસમાં જોવા મળે છે, જો આ કાર્યવાહી હાઈકોર્ટમાં જ રહેવાની હોય તો પણ, તેવો આદેશ આપવો જોઈએ તેવું પ્રસ્તાવિત કરતા પહેલા હું લાંબો અચકાયો હોત."

૨૧. તે સાચું છે કે અધિનિયમની કલમ ૯ પાછળનો હેતુ લવાદ કરારની વિષયવસ્તુની જાળવણી માટેનો આદેશ જારી કરવાનો છે. આધુનિક સ્ટીલ્સના વિદ્વાન વકીલના જણાવ્યા મુજબ, હાથ પરના કેસમાં લવાદ કરારની વિષયવસ્તુ, OMM પ્રાઇવેટ લિમિટેડને ૧૦ વર્ષના સમયગાળા માટે પટ્ટા પર આપવામાં આવેલી ખાણોમાંથી તેના દ્વારા ઓરની ખનન અને ઉત્પાદન છે અને OMM પ્રાઇવેટ લિમિટેડ દ્વારા તેનો અચાનક સમાપ્ત કરવાનો પ્રયાસ છે અને લવાદ સમક્ષનો વિવાદ કરારની અસર અને કેસના સંજોગોમાં તેને અકાળે સમાપ્ત

કરવાના OMM પ્રાઇવેટ લિમિટેડના અધિકારનો હશે. આમ જોવામાં આવે તો, લવાદ દ્વારા વિવાદના ઉકેલની પેલિંગ રહેવા દરમિયાન કરાર હેઠળની હાલની વ્યવસ્થા ચાલુ રાખવી જોઈએ તેવા સંરક્ષણના વચગાળાના પગલા તરીકે કોર્ટ માટે આદેશ પસાર કરવાનું ખુલ્લું હતું. કદાચ, આધુનિક સ્ટીલ્સ વતી કરવામાં આવેલી આ રજૂઆતમાં કેટલાક દમ છે. પરંતુ, તે જ સમયે, OMM પ્રાઇવેટ લિમિટેડ દ્વારા કરાર સમાપ્ત કરવાના પ્રયાસ અથવા OMM પ્રાઇવેટ લિમિટેડ દ્વારા કરારની સમાપ્તિ સામે, આધુનિક સ્ટીલ્સને ખનન પ્રવૃત્તિઓ ચાલુ રાખવાની પરવાનગી આપતું વચગાળાનું પગલું, પોતાનામાં એક અસાધારણ પગલું છે, મંજૂર કરી શકાય કે નહીં, તે ફરીથી કોર્ટને આવા વચગાળાના પગલા મંજૂર કરવાના ક્લાસિક નિયમોની વિચારણા તરફ દોરી જશે. વચગાળાનો ફરજિયાત મનાઈ હુકમ મંજૂર કરી શકાય કે નહીં જે કરારની કામગીરી ચાલુ રાખવાનો નિર્દેશ આપે છે, તેની વિચારણા આ સંદર્ભમાં સુસ્થાપિત સિદ્ધાંતોના પ્રકાશમાં થવી જોઈએ. તે જ સમયે, મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવા માટેના સુસ્થાપિત સિદ્ધાંતોના સંદર્ભમાં એવો પ્રશ્ન પણ ધ્યાનમાં લેવો પડી શકે છે કે તેના પરિણામો અસ્પષ્ટ રાખીને અચાનક સમાપ્તિને રોકી શકાય કે નહીં. તેથી, એકંદરે, અમને લાગે છે કે એવું કહેવું સાચું નહીં થાય કે અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળની સત્તા વચગાળાના મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવાને નિયંત્રિત કરતા જાણીતા સિદ્ધાંતોથી સંપૂર્ણપણે સ્વતંત્ર છે જે સામાન્ય રીતે આ બાબતમાં કોર્ટોને નિયંત્રિત કરે છે. આમ જોવામાં આવે તો, કેસની હકીકતો અને સંજોગોમાં હાઈકોર્ટ વચગાળાના મનાઈ હુકમને નકારવામાં ન્યાયસંગત હતી કે નહીં તે આપણે જોવાનું રહેશે."

૧૧૬. અર્વિંદ કન્સ્ટ્રક્શન્સ લિ. વિ. કલિંગા માઈનિંગ કોર્પોરેશન, (૨૦૦૭) ૬ એસ.સી.સી. ૭૯૮ માં, સુપ્રીમ કોર્ટે એ સિદ્ધાંતનું પુનરાવર્તન કર્યું કે લવાઈ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ, સ્પેસિફિક રિલીફ એક્ટમાં સમાવિષ્ટ પ્રતિબંધો અને મર્યાદાઓને આધીન છે, જ્યારે ફર્મ અશોક ટ્રેડર્સ વિ. ગુરમુખ દાસ સાલુજા, (૨૦૦૪) ૩ એસ.સી.સી. ૧૫૫ પણ અગાઉના આધુનિક સ્ટીલ્સ લિ., (૧૯૯૭) ૧ એસ.સી.સી. ૧૩૪ ની જેમ બે વર્ષ પછી એવું રાખે છે કે "કલમ ૯ હેઠળ કોર્ટ માત્ર વચગાળાના પગલાં તૈયાર કરી રહી છે જેથી લવાઈ પંચ સમક્ષ ન્યાયાધીકરણ હેઠળના અધિકારને નિષ્ફળ થવાથી સુરક્ષિત કરી શકાય".

૧૧૭. લવાઈ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી વખતે સંયમની જરૂરિયાત પર, દિલ્લી હાઈકોર્ટ દ્વારા, દલવીર ભંડારી, જે. (તે સમયે તેઓ જે હતા) દ્વારા ઓલેક્સ ફેકાસ પિ. લિ. વિ. સ્કોડા એક્સપોર્ટ કો. લિ., ૨૦૦૦ એ.આઈ.આર. (Del) ૧૬૧ માં નીચે મુજબ ભાર મૂકવામાં આવ્યો હતો:

"મારા મતે, જો કે કોર્ટ વચગાળાની રાહત મંજૂર કરવાની સત્તાથી સંપન્ન છે, પરંતુ કોર્ટના વિવેકાધીન અધિકારનો ઉપયોગ કાળજીપૂર્વક અને માત્ર યોગ્ય કેસોમાં જ થવો જોઈએ. આ પ્રકારના કેસોમાં વચગાળાની રાહત મંજૂર કરવામાં કોર્ટોએ અત્યંત સાવચેત રહેવું જોઈએ. કોર્ટના વિવેકાધીન અધિકારનો ઉપયોગ તેવા અપવાદરૂપ કેસોમાં થવો જોઈએ જ્યાં રેકર્ડ પર પૂરતી સામગ્રી હોય, જે ચોક્કસ નિષ્કર્ષ તરફ દોરી જાય કે પ્રતિવાદી લવાઈ કાર્યવાહીની પેન્ડીંગ રહેવા દરમિયાન

અથવા તેના પહેલાં અથવા એવોર્ડની તારીખ અને તેના અમલીકરણ વચ્ચેના અંતરાલના સમયગાળા દરમિયાન પણ મિલકતો અથવા ભંડોળને વેરવિખેર કરીને સમગ્ર લવાદ કાર્યવાહીને નિર્થક બનાવી દેવાની સંભાવના છે. તે કેસોમાં, કોર્ટો વચગાળાની રાહત મંજૂર કરવા માટે વાજબી ઠરશે."

૧૧૮. વચગાળાના પગલાંઓની શ્રેણીઓ, જેનો આદેશ કલમ ૯ હેઠળ આપી શકાય છે, તે જોગવાઈમાં જ ખાસ કરીને વર્ણવેલ છે. કોર્ટ, કલમ ૯ હેઠળ, (i) લવાદ કાર્યવાહીના હેતુઓ માટે વાલીની નિમણૂક કરી શકે છે, (ii) માલસામાનની જાળવણી, વચગાળાની કસ્ટડી અથવા વેચાણનો નિર્દેશ આપી શકે છે જે લવાદ કરારની વિષયવસ્તુ છે, (iii) લવાદમાં વિવાદિત રકમ સુરક્ષિત કરી શકે છે, (iv) કોઈપણ મિલકત અથવા વસ્તુની અટકાયત, જાળવણી અથવા નિરીક્ષણનો નિર્દેશ આપી શકે છે જે લવાદમાં વિવાદની વિષયવસ્તુ છે, અથવા જેના ભંગ અંગે કોઈ પ્રશ્ન ઉદ્ભવી શકે છે, (v) વચગાળાનો મનાઈ હુકમ મંજૂર કરી શકે છે અથવા રિસીવરની નિમણૂક કરી શકે છે અને (vi) સુરક્ષાનું અન્ય કોઈપણ વચગાળાનું પગલું મંજૂર કરી શકે છે જે કોર્ટને ન્યાયી અને અનુકૂળ જણાય. લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ ની ઉપ-કલમ (૧) ના ઉપ-કલોઝ §(ii)(e) ની વ્યાપ્તિ, જે કોર્ટને 'સુરક્ષાનું અન્ય કોઈપણ વચગાળાનું પગલું મંજૂર કરવા માટે સક્ષમ બનાવે છે જે કોર્ટને ન્યાયી અને અનુકૂળ જણાય' ખાસ કરીને 'ન્યાયી અને અનુકૂળ' અભિવ્યક્તિની વ્યાપ્તિ, મદ્રાસ હાઈકોર્ટ માટે બોલતા, બાણુમતી, જે. (તે સમયે હર્ લેડશિપ જે હતા) દ્વારા વી. સેકાર વિ.

આકાશ હાઉસિંગ, ૨૦૧૧ એ.આઈ.આર. (Mad) ૧૧૦: (૨૦૧૧) ૩ Arb LR ૩૨૭ (DB) માં કાયદાના નીચેના નિવેદનની વિષયવસ્તુ બને છે:

"કલમ ૯ નો હેતુ ન્યાયના અંતને નિષ્ફળ જતા અટકાવવા માટે પક્ષકારોને સુરક્ષાનું વચગાળાનું પગલું પ્રદાન કરવાનો છે. કલમ §૯(૨)(e) કોર્ટને સુરક્ષાના આવા વચગાળાના પગલાં મંજૂર કરવાની સત્તા આપે છે જે ન્યાયી અને અનુકૂળ હોઈ શકે. "ન્યાયી અને અનુકૂળ" કલમ હેઠળનું અધિકારક્ષેત્ર વિશાળ છે, પરંતુ સંયમ સાથે તેનો ઉપયોગ કરવો આવશ્યક છે. લવાદ પંચ સમક્ષ ન્યાયાધીકરણ હેઠળના અધિકારોને નિષ્ફળ થવાથી સુરક્ષિત કરવા માટે કોર્ટ દ્વારા વચગાળાના પગલાં મંજૂર કરવાના છે. તે કોચને અનિયંત્રિત સત્તાઓનો ઉપયોગ કરવાની અને લવાદના હેતુને જ નિષ્ફળ બનાવવાની વિવેકાધીન છૂટ આપતું નથી."

"૧૯૯૬ ના અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ, કોર્ટ માટે વચગાળાનો મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવા માટે, કોર્ટે (i) પ્રથમ દ્રષ્ટિએ કેસનું અસ્તિત્વ, (ii) સગવડનું સંતુલન અને (iii) અપૂરણીય નુકસાન અથવા ઈજાની સંભાવનાથી સંતુષ્ટ થવું આવશ્યક છે. કલમ ૯ હેઠળની સત્તાને લવાદ કાર્યવાહીની અસરકારકતાને મજબૂત કરવા અને સ્થાપિત કરવા માટે આવશ્યક માનવામાં આવી છે. જો પક્ષકારની તરફેણમાં પ્રથમ દ્રષ્ટિએ કેસ અસ્તિત્વમાં હોય તો પણ, જ્યાં કોર્ટને લાગે કે મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવાથી લવાદનો હેતુ નિષ્ફળ જશે, ત્યાં કોર્ટ "કોઈ મનાઈ હુકમ નહીં" મંજૂર કરશે."

લવાદ અધિનિયમ – પક્ષકાર સ્વયંતા અને કોમ્પીટેન્સના સિદ્ધાંતો:

૧૧૯. લવાદ અધિનિયમનો હેતુ અને અર્થ પક્ષકાર સ્વયંતાને જાળવી રાખવાનો અને વિવાદોમાં ન્યાયિક હસ્તક્ષેપ ટાળવાનો અથવા તેને ઓછો કરવાનો છે, જ્યાં પક્ષકારોએ તેમના વિવાદ નિવારણ પ્રક્રિયા તરીકે લવાદની પસંદગી કરી છે. તે કાયદાકીય રીતે સકારાત્મક અને નકારાત્મક કોમ્પીટેન્સના સિદ્ધાંતોનો સમાવેશ કરે છે.

I. સકારાત્મક કોમ્પીટેન્સ :

૧૨૦. સકારાત્મક કોમ્પીટેન્સ, એટલે કે લવાદ પંચની પોતાના અધિકારક્ષેત્ર નક્કી કરવાની સત્તા લવાદ અધિનિયમની કલમ ૧૬(૧) હેઠળ કાયદાકીય રીતે માન્ય છે, જે નીચે મુજબ વાંચે છે:

"૧૬. પોતાના અધિકારક્ષેત્ર પર શાસન કરવાની લવાદ પંચની સત્તા.- (૧) લવાદ પંચ પોતાના અધિકારક્ષેત્ર પર શાસન કરી શકે છે, જેમાં લવાદ કરારના અસ્તિત્વ અથવા માન્યતા સંબંધિત કોઈપણ વાંધાઓ પર શાસન કરવાનો સમાવેશ થાય છે, અને તે હેતુ માટે.-

(a) કરારનો ભાગ બનતી લવાદ કલમ કરારની અન્ય શરતોથી સ્વતંત્ર કરાર તરીકે ગણવામાં આવશે; અને

(b) લવાદ પંચ દ્વારા એવો નિર્ણય કે કરાર શૂન્ય અને રદબાતલ છે, તે ipso jure લવાદ કલમની અમાન્યતામાં પરિણમશે નહીં."

૧૨૧. જો લવાદ પંચ કલમ ૧૬ હેઠળની અરજી ફગાવી દે છે, તો અરજદાર પાસે લવાદ સાથે આગળ વધવા સિવાય કોઈ વિકલ્પ નથી અને ત્યારબાદ લવાદ

અધિનિયમની કલમ ૩૪ હેઠળ અધિકારક્ષેત્રના અભાવના આધારે એવોર્ડને પડકારવો પડે છે. માત્ર ત્યારે જ જ્યારે કલમ ૧૬ ની અરજી મંજૂર કરવામાં આવે છે, ત્યારે પીડિત પક્ષકાર પાસે લવાદ અધિનિયમની કલમ ૩૭(૨) હેઠળ લવાદ પંચના આદેશને પડકારવાનો વિકલ્પ હોય છે. આમ, સંસદનો ઇરાદો શક્ય હોય ત્યાં સુધી તમામ વિવાદો પ્રથમ લવાદ પંચ દ્વારા ન્યાયાધીકરણ કરાવવાનો છે.

II. નકારાત્મક કોમ્પીટેન્સ :

૧૨૨. નકારાત્મક કોમ્પીટેન્સ એ સિદ્ધાંતની બીજી બાજુ છે. નકારાત્મક અસર સિદ્ધાંત તે સંજોગોનો સંદર્ભ આપે છે જેના હેઠળ કોર્ટ, જેની સમક્ષ કેસ પેન્ડિંગ છે, પક્ષકારો વચ્ચે કથિત લવાદ કરાર અસ્તિત્વમાં છે કે નહીં, તે માન્ય છે કે નહીં, અને તે પ્રથમ ઉદાહરણમાં તે મુદ્દાઓ નક્કી કરવા માટે લવાદોને મંજૂરી આપવાના આદર સાથે વિવાદને આવરી લે છે કે નહીં તેની સંપૂર્ણ સમીક્ષાથી દૂર રહેશે. હસ્તક્ષેપ, મોટે ભાગે, એવોર્ડના તબક્કાઓ પહેલાંના તબક્કાઓને બદલે એવોર્ડ સામેના પડકારોના મનોરંજનની રીતમાં હોવાનો છે, સિવાય કે સંપૂર્ણપણે જરૂરી અને અનિવાર્ય હોય. આમ, લવાદ પંચને પહેલાં નક્કી કરવાની મંજૂરી છે.

૧૨૩. નેગેટિવ કોમ્પેટેન્સ (Negative Kompetenz) ના સિદ્ધાંતને સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા આર્સેલરમિટલ નિપ્પોન સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ વિરુદ્ધ એસ્સાર બલ્ક ટર્મિનલ લિમિટેડ ૨૦૨૧ એસસીસી ઓનલાઇન એસસી ૭૧૮ માં નીચે મુજબ સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યો છે :

"૧૦૩. નેગેટિવ કોમ્પેટેન્સ-કોમ્પેટેન્સ એ લવાદીઓની તરફેણમાં અગ્રતાના નિયમનું અનુસંધાન છે, એટલે કે લવાદી કરારના પક્ષકારો દ્વારા આવા કરાર દ્વારા આવરી લેવાયેલા કોઈપણ વિવાદને લવાદ સમક્ષ રજૂ કરવાની તેમની પ્રતિબદ્ધતાને માન આપવાની આવશ્યકતા છે. આનો અર્થ એ થાય છે કે અદાલતોને આવા વિવાદોની સુનાવણી કરવાથી પ્રતિબંધિત કરવામાં આવી છે."

૧૨૪. લવાદ અધિનિયમની કલમ ૫ નેગેટિવ કોમ્પેટેન્સના સિદ્ધાંત પર ભાર મૂકે છે :

"૫. ન્યાયિક હસ્તક્ષેપની વ્યાપ્તિ.- અમલમાં હોય તેવા અન્ય કોઈપણ કાયદામાં ગમે તેવું વિપરીત હોવા છતાં, આ ભાગ દ્વારા નિયંત્રિત બાબતોમાં, સિવાય કે આ ભાગમાં જોગવાઈ કરવામાં આવી હોય, કોઈ સત્તાધિકારી હસ્તક્ષેપ કરશે નહીં."

૧૨૫. લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ (૨૦૧૫ ના તેના સુધારા પછી) નીચે મુજબ જોગવાઈ કરે છે:

"૯. અદાલત દ્વારા વચગાળાના પગલાં, વગેરે.-

[(૧)] પક્ષકાર લવાદી કાર્યવાહી શરૂ થાય તે પહેલાં, કે તે દરમિયાન અથવા લવાદી પક્ષકાર દ્વારા લવાદી એવોર્ડ પસાર કર્યા પછીના કોઈપણ સમયે પરંતુ કલમ ૩૬ અનુસાર તેનો અમલ થાય તે પહેલાં, અદાલત સમક્ષ અરજી કરી શકશે-

(ક) લવાદી કાર્યવાહીના હેતુઓ માટે સગીર અથવા માનસિક અસ્થિરતા ધરાવતી વ્યક્તિ માટે વાલીની નિમણૂક કરવા માટે; અથવા

(ii) નીચેની કોઈપણ બાબતોના સંબંધમાં વચગાળાના રક્ષણાત્મક પગલા માટે, અર્થાત્ :-

(એ) લવાદી કરારની વિષયવસ્તુ હોય તેવી કોઈપણ ચીજવસ્તુઓની જાળવણી, વચગાળાની કસ્ટડી કે વેચાણ;

(બી) લવાદમાં વિવાદિત રકમ સુરક્ષિત કરવી;

(સી) લવાદમાં વિવાદની વિષયવસ્તુ હોય અથવા જેના સંબંધમાં તેમાં કોઈ પ્રશ્ન ઉદ્ભવી શકે તેવી કોઈપણ મિલકત કે ચીજવસ્તુની અટકાયત, જાળવણી અથવા તપાસ અને ઉપરોક્ત કોઈપણ હેતુઓ માટે કોઈપણ પક્ષકારના કબજામાંની કોઈપણ જમીન કે મિલકતમાં પ્રવેશવા માટે અથવા સંપૂર્ણ માહિતી કે પુરાવા મેળવવાના હેતુથી જરૂરી કે યોગ્ય હોઈ શકે તેવા કોઈપણ નમૂના લેવા માટે, અથવા કોઈ અવલોકન કરવા માટે, અથવા કોઈ પ્રયોગ કરવા માટે કોઈપણ વ્યક્તિને અધિકૃત કરવા;

(ડી) વચગાળાનો મનાઈ હુકમ અથવા રીસીવરની નિમણૂક;

(ઈ) અદાલતને ન્યાયી અને અનુકૂળ જણાય તેવા રક્ષણના અન્ય કોઈપણ વચગાળાના પગલાં, અને અદાલત સમક્ષની કોઈપણ કાર્યવાહીના હેતુ માટે અને તેના સંબંધમાં અદાલત પાસે જેવા આદેશો આપવાની સત્તા છે તેવી જ સત્તા અદાલત પાસે રહેશે.

[(૨) જ્યાં, લવાઈ કાર્યવાહી શરૂ થતા પહેલાં, અદાલત પેટા-કલમ (૧) હેઠળ રક્ષણના કોઈપણ વચગાળાના પગલા માટેનો આદેશ પસાર કરે, ત્યાં લવાઈ કાર્યવાહી આવા આદેશની તારીખથી અથવા અદાલત નક્કી કરે તેવા વધારાના સમયથી નેવું દિવસના સમયગાળાની અંદર શરૂ કરવામાં આવશે.

(૩) એકવાર લવાઈ ટ્રિબ્યુનલની રચના થઈ જાય પછી, અદાલત પેટા-કલમ (૧) હેઠળની અરજી પર વિચાર કરશે નહીં, સિવાય કે અદાલતને જણાય કે એવી પરિસ્થિતિઓ અસ્તિત્વમાં છે જે કલમ ૧૭ હેઠળ પૂરી પાડવામાં આવેલ ઉપાયને અસરકારક બનાવી શકે નહીં.]"

૧૨૬. કલમ ૯(૩) નેગેટિવ કોમ્પેટેન્સના પગલા તરીકે તેમજ અદાલતો પરનો બોજ ઘટાડવા માટે દાખલ કરવામાં આવી છે. કલમ ૯(૩) નું અર્થઘટન હેતુસભર રીતે કરવું જોઈએ અને અધિનિયમની કલમ ૯(૩) ના આદેશને નિષ્ફળ બનાવવાનો કોઈપણ પ્રયાસ નિરુત્સાહિત કરવો જોઈએ.

૧૨૭. અધિનિયમની કલમ ૯(૩) ને નેગેટિવ કોમ્પેટેન્સના પગલા તરીકે દાખલ કરવામાં આવી છે તે હકીકત નીચેના દ્વારા વધુ સમર્થિત છે:

i. કલમ ૧૭(૧) હવે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરી શકાય તેવા વચગાળાના આદેશોની વ્યાપ્તિ અને પ્રકૃતિની દ્રષ્ટિએ લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯(૧) ને અનુરૂપ છે.

ii. અધિનિયમની કલમ ૧૭(૨) નું અનુરૂપ પ્રક્ષેપણ, જે તેમાં દાખલ કરેલી કલ્પનાના માધ્યમથી લવાદ અધિનિયમની કલમ ૧૭ હેઠળ લવાદી ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરાયેલા આદેશોના સીધા અમલીકરણને મંજૂરી આપે છે, તેને તમામ હેતુઓ માટે અદાલતના આદેશ તરીકે ગણે છે. લવાદી ટ્રિબ્યુનલના વચગાળાના આદેશોનો અમલ કરવા માટે કલમ ૯ નો આશરો લેવો હવે જરૂરી નથી.

૧૨૮. કલમ ૧૭, હાલમાં જેવી છે તેવી, નીચે મુજબ વાંચવામાં આવે છે:

"૧૭. લવાદી ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા આદેશિત વચગાળાના પગલાં. – (૧)

પક્ષકાર લવાદી કાર્યવાહી દરમિયાન અથવા લવાદી એવોર્ડ કર્યા પછીના કોઈપણ સમયે પરંતુ કલમ ૩૬ અનુસાર તેનો અમલ થાય તે પહેલાં, લવાદી ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ અરજી કરી શકશે –

(i) લવાદી કાર્યવાહીના હેતુઓ માટે સગીર અથવા માનસિક અસ્થિરતા ધરાવતી વ્યક્તિ માટે વાલીની નિમણૂક કરવા માટે; અથવા

(ii) નીચેની કોઈપણ બાબતોના સંબંધમાં વચગાળાના રક્ષણાત્મક પગલા માટે, અર્થાત્:-

(એ) લવાઈ કરારની વિષયવસ્તુ હોય તેવી કોઈપણ ચીજવસ્તુઓની જાળવણી, વચગાળાની કસ્ટડી કે વેચાણ;

(બી) લવાઈમાં વિવાદિત રકમ સુરક્ષિત કરવી;

(સી) લવાઈમાં વિવાદની વિષયવસ્તુ હોય અથવા જેના સંબંધમાં તેમાં કોઈ પ્રશ્ન ઉદ્ભવી શકે તેવી કોઈપણ મિલકત કે ચીજવસ્તુની અટકાયત, જાળવણી અથવા તપાસ અને ઉપરોક્ત કોઈપણ હેતુઓ માટે કોઈપણ પક્ષકારના કબજામાંની કોઈપણ જમીન કે મિલકતમાં પ્રવેશવા માટે, અથવા સંપૂર્ણ માહિતી કે પુરાવા મેળવવાના હેતુથી જરૂરી કે યોગ્ય હોઈ શકે તેવા કોઈપણ નમૂના લેવા માટે, અથવા કોઈ અવલોકન કરવા માટે, અથવા કોઈ પ્રયોગ કરવા માટે કોઈપણ વ્યક્તિને અધિકૃત કરવા;

(ડી) વચગાળાનો મનાઈ હુકમ અથવા રીસીવરની નિમૂક;

(ઈ) લવાઈ ટ્રિબ્યુનલને ન્યાયી અને અનુકૂળ જણાય તેવા રક્ષણના અન્ય કોઈપણ વચગાળાના પગલાં, અને અદાલત સમક્ષની કોઈપણ કાર્યવાહીના હેતુ માટે અને તેના સંબંધમાં અદાલત પાસે જેવા આદેશો આપવાની સત્તા છે તેવી જ સત્તા લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ પાસે રહેશે.

(૨) કલમ ૩૭ હેઠળની અપીલમાં પસાર કરાયેલા કોઈપણ આદેશને આધીન રહીને, આ કલમ હેઠળ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા જારી કરાયેલ કોઈપણ આદેશ તમામ હેતુઓ માટે અદાલતનો આદેશ ગણવામાં આવશે અને સિવિલ પ્રક્રિયા સંહિતા, ૧૯૦૮ હેઠળ તે અદાલતના આદેશની જેમ જ અમલી રહેશે.]"

૧૨૯. આમ, લવાઈ અધિનિયમનો સ્પષ્ટ ઉદ્દેશ્ય અને હેતુ અને વધુ સ્પષ્ટ રીતે લવાઈ અધિનિયમના ૨૦૧૫ ના સુધારા દ્વારા કલમ ૯ અને ૧૭ માં દાખલ કરાયેલા સુધારાઓ છે:

(i) વિવાદોનો ઝડપી ઉકેલ સક્ષમ કરવા માટે; અને

(ii) અદાલતોનો બોજ હળવો કરવા માટે.

૧૩૦. એમેઝોન.કોમ એનવી ઇન્વેસ્ટમેન્ટ હોલ્ડિંગ્સ એલએલસી વિરુદ્ધ ફ્યુચર રિટેલ લિમિટેડ અને અન્ય ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટે, ૨૦૨૧ એસસીસી ઓનલાઈન એસસી ૫૫૭ માં જણાવ્યા મુજબ, અનુક્રમે ફકરા ૫૭, ૫૮, ૬૦, ૬૧ અને ૬૨ માં નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું છે:

"૫૭. એ નોંધવું સંબંધિત છે કે ૨૪૬ માં લૉ કમિશનના અહેવાલે પણ કલમ ૯(૨) અને ૯(૩) ના સમાવેશની નીચે મુજબ ભલામણ કરી હતી:

"કલમ ૯ માં સુધારો

૬. કલમ ૯ માં,

(i) "પક્ષકાર, પહેલાં કરી શકે છે" શબ્દો પહેલાં પેટા-કલમ "(૧)"

ઉમેરો

(ii) "તેની સમક્ષની કોઈપણ કાર્યવાહી" શબ્દો પછી પેટા-કલમ

"(૨) જ્યાં, લવાઈ કાર્યવાહી પહેલાં, અદાલત પેટા-કલમ (૧)

હેઠળ રક્ષણનું કોઈપણ વચગાળાનું પગલું મંજૂર કરે છે, ત્યારે લવાઈ

કાર્યવાહી આવી મંજૂરીની તારીખથી ૬૦ દિવસની અંદર અથવા

અદાલત દ્વારા સૂચવવામાં આવેલા ટૂંકા કે વધુ સમયની અંદર શરૂ

કરવામાં આવશે, જેમાં નિષ્ફળ જતાં રક્ષણનું વચગાળાનું પગલું

અમલમાં રહેવાનું બંધ થઈ જશે."

[નોંધ: આ સુધારો રક્ષણનું વચગાળાનું પગલું મંજૂર કરાયેલ પક્ષકાર

દ્વારા લવાઈ કાર્યવાહી સમયસર શરૂ થાય તેની ખાતરી કરવા માટે

છે.]

(iii) પેટા-કલમ "(૩) એકવાર લવાઈ ટ્રિબ્યુનલની રચના થઈ

જાય પછી, અદાલત, સામાન્ય રીતે, આ જોગવાઈ હેઠળની અરજી પર

વિચાર કરશે નહીં સિવાય કે એવી પરિસ્થિતિઓ અસ્તિત્વમાં હોય

જેના કારણે કલમ ૧૭ હેઠળનો ઉપાય અસરકારક ન હોય."

[નોંધ: આ સુધારો લવાઈ ટ્રિબ્યુનલની રચના થઈ ગયા પછી વચગાળાના પગલાં મંજૂર કરવાના સંબંધમાં અદાલતની ભૂમિકા ઘટાડવાનો પ્રયાસ કરે છે. છેવટે, એકવાર ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ મામલો આવી જાય પછી ટ્રિબ્યુનલ માટે તમામ વચગાળાની અરજીઓની સુનાવણી કરવી સૌથી યોગ્ય છે. આ ૨૦૦૬ માં સુધારેલા અંકિટ્રલ મોડેલ લૉ (UNCITRAL Model Law) ની ભાવના પણ જણાય છે.

તદનુસાર, કલમ ૧૭ માં લવાઈ ટ્રિબ્યુનલને કલમ ૯ હેઠળ અદાલત જેવી સત્તાઓ ધરાવે છે તેવી જ સત્તાઓ પૂરી પાડવા માટે સુધારો કરવામાં આવ્યો છે"]

૫૯. સારૂપમાં, એસઆઈએસી નિયમો (SIAC Rules) અને અન્ય સંસ્થાકીય નિયમો દ્વારા જે પ્રદાન કરવામાં આવ્યું છે, તે અદાલતો દ્વારા પસાર કરાયેલા વચગાળાના આદેશોની બાબતમાં કલમ ૯(૨) અને ૯(૩) માં પ્રતિબિંબિત થાય છે. કલમ ૯(૨) અને ૯(૩) ની શરૂઆત દર્શાવે છે કે ઉદ્દેશ્ય બે સારા કારણોસર લવાઈ ટ્રિબ્યુનલની રચના કરવામાં આવે ત્યારે અદાલતોને કલમ ૯ ની અરજીઓથી ભરાઈ જવાથી બચાવવાનો હતો – (i) કે અવરોધિત અદાલતી પ્રણાલીને હળવી થવી જોઈએ, અને (ii) કે લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ,

એકવાર રચાયા પછી, સમયસર અને અસરકારક રીતે વચગાળાની રાહત આપવા સક્ષમ હશે.

૬૦. એ જ રીતે, ૨૪૬ મા લૉ કમિશનના અહેવાલે કલમ ૧૭ માં સુધારો કરવાની નીચે મુજબ ભલામણ કરી હતી:

"કલમ ૧૭ માં સુધારો

૧૧. કલમ ૧૭ માં

(vi) પેટા-કલમ (૧) માં, પેટા-ખંડ "(ડી)" પછી, પેટા-ખંડ "(ઈ) લવાઈ ટ્રિબ્યુનલને ન્યાયી અને અનુકૂળ જણાય તેવા રક્ષણના અન્ય કોઈપણ વચગાળાના પગલાં, અને લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ પાસે કોઈપણ કાર્યવાહીના હેતુ માટે અને તેના સંબંધમાં અદાલત પાસે જે સત્તા છે તે જ સત્તા આદેશો કરવા માટે રહેશે." ઉમેરો.

[નોંધ: આ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલને વચગાળાના પગલાં મંજૂર કરવાના સંબંધમાં દીવાની અદાલત જેવી જ સત્તાઓ પ્રદાન કરવા માટે છે. જ્યારે આ જોગવાઈને કલમ ૯(૨) સાથે જોડીને વાંચવામાં આવે છે, ત્યારે એકવાર ટ્રિબ્યુનલની રચના થઈ જાય પછી પક્ષકારો બાય ડિફોલ્ટ વચગાળાની રાહત માટે લવાઈ ટ્રિબ્યુનલનો સંપર્ક કરવા માટે દબાણપૂર્વક આવશે. એવોર્ડ પછી પણ વચગાળાની રાહત આપવાની સત્તાઓ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ પાસે ચાલુ રહેશે. આ વ્યવસ્થા અદાલતો

પરનો બોજ ઘટાડશે. વધુમાં, આ ૨૦૦૬ માં સુધારેલા અંકિટ્સ મોડેલ લો ની ભાવના સાથે પણ સુસંગત રહેશે.]

(vii) પેટા-કલમ (૨) માંના શબ્દો રદ કરો અને α (૨) કલમ ૩૭ હેઠળ અપીલમાં પસાર કરાયેલા કોઈપણ આદેશને આધીન રહીને, આ કલમ હેઠળ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા જારી કરાયેલ કોઈપણ આદેશ તમામ હેતુઓ માટે અદાલતનો આદેશ ગણવામાં આવશે અને સિવિલ પ્રક્રિયા સંહિતા, ૧૯૦૮ હેઠળ તે અદાલતના આદેશની જેમ જ અમલી રહેશે." શબ્દો ઉમેરો.

[નોંધ: આ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા આદેશિત થઈ શકે તેવા વચગાળાના પગલાંના અસરકારક અમલીકરણની ખાતરી કરવા માટે છે.]"

૬૧. ત્યારબાદ કલમ ૧૭ માં એ જ ૨૦૧૫ ના સુધારો અધિનિયમ દ્વારા (જેણે કલમ ૯ માં પેટા-કલમો (૨) અને (૩) લાવી હતી) કલમ ૧૭ ને બદલવા માટે સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો જેથી કલમ ૧૭(૧) એ કલમ ૯(૧) નું મિસર ઈમેજ બને, જેથી તે સ્પષ્ટ થાય કે લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ વચગાળાની રાહત પૂરી પાડવા માટે અદાલત જેવી જ સત્તાથી સંપૂર્ણપણે સજ્જ છે. ઉપરાંત, કલમ ૧૭(૨) એ ઉમેરવામાં આવી હતી જેથી આવા આદેશોની અમલવારી માટે જોગવાઈ કરી

શકાય, ફરીથી, જાણે કે તે અદાલત દ્વારા પસાર કરાયેલા આદેશો હોય, જેનાથી કલમ ૧૭ ને કલમ ૮ ની સમકક્ષ લાવવામાં આવે.

૬૨. ઇમરજન્સી આર્બિટ્રેટરનો "એવોર્ડ", એટલે કે આદેશ, નિઃશંકપણે એક એવો આદેશ હશે જે આ જ ઉદ્દેશ્યોને આગળ ધપાવે છે, એટલે કે અદાલતી પ્રણાલીને હળવી કરવી અને પક્ષકારોને એવા કેસોમાં અર્જન્ટ વચગાળાની રાહત આપવી જેઓ આવી રાહતને પાત્ર છે."

૧૩૧. સુપ્રીમ કોર્ટે, આર્સેલરમિટલના કેસ (ઉપરોક્ત) માં, અનુક્રમે ફકરા ૬૭, ૬૮, ૮૩, ૮૫, ૮૬, ૧૦૧ અને ૧૦૨ માં નીચે મુજબ આયોજન કર્યું હતું:

"૬૭. લવાદ અધિનિયમની કલમ ૮(૧) હેઠળ અદાલતોમાં વચગાળાના પગલાં માટેની અરજીઓ દાખલ કરવાનું નિરુત્સાહિત કરવા માટે, કલમ ૧૭ માં પણ લવાદી ટ્રિબ્યુનલને કલમ ૮(૧) હેઠળની અદાલતની જેમ વચગાળાના પગલાં મંજૂર કરવાની સમાન સત્તાઓથી સજ્જ કરવા માટે સુધારો કરવામાં આવ્યો છે. ૨૦૧૫ નો સુધારો એક કાલ્પનિક કલ્પના પણ રજૂ કરે છે, જેના દ્વારા લવાદી ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા કલમ ૧૭ હેઠળ પસાર કરાયેલ આદેશ તમામ હેતુઓ માટે અદાલતનો આદેશ માનવામાં આવે છે અને અદાલતના આદેશ તરીકે અમલી છે.

૬૮. આજે પ્રવર્તમાન કાયદા સાથે, લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ પાસે વચગાળાની રાહત આપવાની સમાન સત્તા છે અને કલમ ૧૭ હેઠળનો ઉપાય કલમ ૯(૧) હેઠળના ઉપાય જેટલો જ અસરકારક છે. તેથી, એવું કોઈ કારણ નથી કે શા માટે અદાલતે વચગાળાની રાહત માટેની અરજીઓ લેવાનું ચાલુ રાખવું જોઈએ, એકવાર લવાઈ ટ્રિબ્યુનલની રચના થઈ જાય અને પક્ષકારો વચ્ચેના વિવાદ પર કબજો મેળવી લે, સિવાય કે લવાઈ ટ્રિબ્યુનલનો સંપર્ક કરવામાં કોઈ અવરોધ હોય, અથવા માંગવામાં આવેલી વચગાળાની રાહત લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ પાસેથી ઝડપથી મેળવી શકાતી નથી.

૯૩. હવે તે સારી રીતે સ્થાયી થઈ ગયું છે કે "વિચારણા કરવી" અભિવ્યક્તિનો અર્થ ઉઠાવવામાં આવેલા મુદ્દાઓ પર મન લગાવીને વિચાર કરવાનો છે. જ્યારે અદાલત કોઈ બાબતને વિચારણા માટે હાથ ધરે છે ત્યારે તે કેસ પર વિચાર કરે છે. ખંભાતા દ્વારા દલીલ કરવામાં આવ્યા મુજબ ચુકાદો જાહેર થાય ત્યાં સુધી વિચારણાની પ્રક્રિયા ચાલુ રહી શકે છે. એકવાર લવાઈ ટ્રિબ્યુનલની રચના થઈ જાય પછી અદાલત કલમ ૯ હેઠળની અરજીને વિચારણા માટે હાથ ધરી શકતી નથી, સિવાય કે કલમ ૧૭ હેઠળનો ઉપાય બિનઅસરકારક હોય. જો કે, એકવાર કોઈ અરજી પર વિચાર કરવામાં આવે તે અર્થમાં કે તે વિચારણા માટે લેવામાં આવે છે, અને અદાલતે

તેનું મન લગાવ્યું છે ત્યારે અદાલત ચોક્કસપણે અરજી પર નિર્ણય લેવા માટે આગળ વધી શકે છે.

૯૫. લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ સાથે કલમ ૧૭ ના સંયુક્ત વાચન પર, એકવાર લવાદી ટ્રિબ્યુનલની રચના થઈ જાય, પછી અદાલત વચગાળાના પગલા માટેની અરજી પર વિચાર કરશે નહીં અને/અથવા બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો વિચારણા માટે હાથ ધરશે નહીં અને તેનું મન લગાવશે નહીં, સિવાય કે કલમ ૧૭ હેઠળનો ઉપાય બિનઅસરકારક હોય, ભલે અરજી લવાદી ટ્રિબ્યુનલની રચના પહેલા દાખલ કરવામાં આવી હોય. એકવાર અરજી પર વિચાર કરવામાં આવ્યો હોય અને વિચારણા માટે હાથ ધરવામાં આવી હોય, જેમ કે આ કેસમાં, જ્યાં સુનાવણી સમાપ્ત થઈ ગઈ છે અને ચુકાદો અનામત રાખવામાં આવ્યો છે, ત્યાં કલમ ૯(૩) નો પ્રતિબંધ કામ કરશે નહીં...

૯૬. લવાદી ટ્રિબ્યુનલની રચના થયા પછી પણ, અસંખ્ય કારણો હોઈ શકે છે કે શા માટે લવાદી ટ્રિબ્યુનલ એ કલમ ૯(૧) નો અસરકારક વિકલ્પ ન હોઈ શકે. આ બિમારી, મુસાફરી વગેરેના કારણો લવાદી ટ્રિબ્યુનલના કોઈપણ લવાદીની કામચલાઉ અનુપસ્થિતિના કારણો પણ હોઈ શકે છે.

૧૦૧. લો કમિશનના ૨૪૬ મા અહેવાલ, જે ઓગસ્ટ ૨૦૧૪ માં રજૂ કરવામાં આવ્યો હતો, તેમાં જણાવ્યા મુજબ શ્રી ખંભાતા દ્વારા ઇશારો કરવામાં આવ્યો છે કે કલમ ૯(૩) એકવાર લવાઈ ટ્રિબ્યુનલની રચના થઈ જાય પછી વચગાળાના પગલાની મંજૂરીના સંબંધમાં અદાલતની ભૂમિકા ઘટાડવા માંગે છે. આ અંકિટ્સ મોડેલ લો ની સાથે પણ સુસંગત છે જે લવાઈ માટેની કલમ ધરાવતા કરારમાંથી ઉત્પન્ન થતા વિવાદોના સંબંધમાં અદાલતી કાર્યવાહીને નિરુત્સાહિત કરે છે.

૧૦૨. એમેઝોન.કોમ એનપી ઇન્વેસ્ટમેન્ટ હોલિંગ્સ એલએલસી (ઉપરોક્ત) માં આ અદાલત દ્વારા યોજ્યા મુજબ, કલમ ૯(૩) દાખલ કરવાનો ઉદ્દેશ્ય અદાલતો લવાઈ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળની અરજીઓથી ભરાઈ જવાથી બચવાનો હતો."

૧૩૨. આર્સેલરમિટલના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા અવલોકન કર્યા મુજબ (ઉપરોક્ત), કલમ ૯(૩) અદાલતને અધિનિયમની કલમ ૧૭ હેઠળ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલના અધિકારક્ષેત્રને પડકારવાથી અદાલત પર પ્રતિબંધ લાદે છે, સિવાય કે અદાલતના સંતોષકારક માટે સ્થાપિત ન થાય કે, અધિનિયમની કલમ ૧૭ હેઠળનો ઉપાય બિનઅસરકારક છે.

કુદરતી હેજ (Natural hedge) – ત્રીજા સુધારા કરાર હેઠળનો અંતર્ગત ઇશારો:

૧૩૩. એ.એમ.એન.એસ. (એ.એમ.એન.એસ.) નો કેસ છે કે ત્રીજા સુધારા કરાર હેઠળનો સ્પષ્ટ ઇશાદો અને વ્યવસાયિક સમજ પક્ષકારો માટે 'કુદરતી હેજ' (natural hedge) બનાવવાનો હતો. ખંડ (સી) નીચે મુજબ જોગવાઈ કરે છે:

"(સી) ઇ.એસ.ટી.એલ. દ્વારા ઉત્પન્ન થતી કાચા માલ અને તૈયાર માલની કિંમતો આંતરરાષ્ટ્રીય બજારો દ્વારા નક્કી કરવામાં આવે છે અને આ કિંમતો યુએસ ડૉલરમાં બેન્ચમાર્ક કરવામાં આવે છે. વધુમાં, ઇ.એસ.ટી.એલ.ના મોટાભાગના ઇનપુટ ખર્ચ યુએસ ડૉલરમાં બેન્ચમાર્ક કરવાનું ચાલુ રહેશે. કુદરતી હેજ મેળવવા માટે, ઇ.એસ.ટી.એલ. પ્રસ્તાવ મૂકે છે કે તેના મોટાભાગના ખર્ચને યુએસ ડૉલર નામાંકિત ખર્ચમાં રૂપાંતરિત કરવામાં આવે."

કુદરતી હેજ, વ્યાખ્યા દ્વારા:

"એ જોખમ ઘટાડવાની તકનીક છે જેમાં નકારાત્મક સહસંબંધ ધરાવતા સંપત્તિ જોડકામાં રોકાણ કરવાનો સમાવેશ થાય છે. કુદરતી હેજ સામાન્ય વ્યવસાયિક પ્રવાહ દ્વારા પાડા થાય છે; ઉદાહરણ તરીકે, જે કંપની બીજા દેશમાં કામગીરી કરે છે તેને ન્યૂનતમ ચલણ જોખમ હશે, કારણ કે રોકડ પ્રવાહ સમાન ચલણમાં છે. આનો અર્થ એ થાય છે કે પેઢી જે દેશમાં ચીજવસ્તુઓનું ઉત્પાદન કરે છે અને વેચાણ કરે છે તેની અંદર સપ્લાય શૉન સ્થાપી શકે છે, જેથી ચલણ જોખમ

મોટાભાગે ટાળી શકાય. અન્યથા, જો તે ફક્ત તે દેશમાં જ વેચાણ કરતી હોય પરંતુ ઓપરેશન્સ અન્યત્ર હોય, તો જ્યારે રોકડને કોર્પોરેટ હેડક્વાર્ટર્સમાં પાછી મોકલવામાં આવે ત્યારે તે ચલણ જોખમના સંપર્કમાં આવશે."

૧૩૪. વધુમાં, "(એ) કુદરતી હેજ ત્યારે પણ અમલમાં મૂકી શકાય છે જ્યારે સંસ્થાઓ તેમની સામાન્ય ઓપરેટિંગ પ્રક્રિયાઓનો શોષણ કરે છે. ઉદાહરણ તરીકે, જો તેઓ સમાન ચલણમાં ખર્ચ કરે છે કે જેમાં તેમની આવક ઉત્પન્ન થાય છે તો તેઓ વાસ્તવિક રીતે તેમના વિનિમય દર જોખમના સંપર્કમાં ઘટાડો કરશે, સ્વાભાવિક રીતે".

૧૩૫. શ્રી ખંભાતા એક રીતે સાચા છે કે જોખમ ઘટાડવાની પદ્ધતિ હોવાને કારણે, કુદરતી હેજ ક્યારેય એવી વ્યવસ્થા હોઈ શકે નહીં જ્યાં એક પક્ષકાર બીજા પક્ષકારના ભોગે બોનાન્ડા કમાય. એક કુદરતી હેજ જેના હેઠળ ઇ.બી.ટી.એલ. (ઇ.બી.ટી.એલ.) ને અમેરિકી ડોલર નામાંકિત ટેરિફ મુજબ ચૂકવણી પ્રાપ્ત થઈ તે અમેરિકી ડોલર થી આઈએનઆર દરના ઉત્ક્રાંતિને કારણે વધારાની રકમ પર લોનની ચૂકવણી કરવાના તેના જોખમને રદ કરશે.

૧૩૬. ઉપરોક્ત બાબતની પુષ્ટિ ભારતીય રિઝર્વ બેંક દ્વારા કરવામાં આવી છે, જે કુદરતી હેજને આ રીતે વ્યાખ્યાયિત કરે છે:

"કુદરતી હેજ, નાણાકીય હેજના બદલે, અન્ય તમામ પ્રોજેક્ટ્સ આઉટફ્લોના નેટ, મેળ ખાતા ચલણમાં પ્રોજેક્ટ્સ કેશ

ફ્લોઝ/આવકને ઓફસેટ કરવાની હદ સુધી જ ગણવામાં આવશે. આ હેતુ માટે, એક્સટર્નલ કોમર્શિયલ બોરોઇંગ (ECB) ને કુદરતી રીતે હેજ ગણી શકાય જો ઓફસેટિંગ એક્સપોઝર સમાન નાણાકીય વર્ષમાં મેચ્યોરિટી/કેશ ફ્લો ધરાવતું હોય. કોઈપણ અન્ય વ્યવસ્થાઓ/માળખાં, જ્યાં આવક વિદેશી ચલણને ઇન્ડેક્સ કરવામાં આવે છે તેને કુદરતી હેજ તરીકે ગણવામાં આવશે નહીં."

૧૩૭. ભારતીય રિઝર્વ બેંકની વ્યાખ્યા અને 'સમાન નાણાકીય વર્ષ' પર તેનો ભાર પુષ્ટિ કરે છે, કે કુદરતી હેજનું અર્થઘટન એવું કરી શકાતું નથી કે, તે વિદેશી વિનિમય ઉત્ક્રાંતિને કારણે પક્ષકારને બોનાન્ડા મેળવવામાં સક્ષમ બનાવશે.

અનુક્રમે પ્રથમ અપીલ નં. ૩૫૦૬ અને ૩૫૦૬/૨૦૨૧ માં એ.એમ.એન.એસ.

વતી રજૂઆતો:

૧૩૮. રજૂઆતો મોટાભાગે ફક્ત પૈ થી નોંધ્યા મુજબ આવરી લેવામાં આવી છે, એટલે કે તેમની અપીલોમાં ઇ.બી.ટી.એલ. વતી રજૂઆતો. આપણે ખાસ કરીને તે જ રજૂઆતોનું પુનરાવર્તન કરવાની જરૂર નથી.

અંતિમ વિશ્લેષણ:

૧૩૯. અમે પહેલા ડોલર ટેરિફના મુદ્દા સાથે કામ કરવાનું પ્રસ્તાવિત કરીએ છીએ કારણ કે આ સંદર્ભમાં અમારા અંતે ઘણું કહેવાની જરૂર નથી. પ્રસ્તુત ચુકાદા અને આદેશના સાદા વાચન પર, અમને એવું લાગે છે કે કોમર્શિયલ કોર્ટે, પક્ષકારોની તરફેણમાં રાહત મંજૂર કરતી વખતે, ખરેખર આખો વિવાદ જાતે જ નક્કી કર્યો છે

અને પહેલેથી જ રચાયેલ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા નિર્ણય લેવા માટે કંઈપણ બાકી નથી રાખ્યું. એ સાચું છે કે ક્યારેક રાહત મંજૂર કરવા માટે અદાલત માટે પ્રાથમિક તારણ પર પહોંચવું અસંગત ન હોઈ શકે જે લવાઈ અથવા દાવો અથવા મૂળભૂત કાર્યવાહીમાં અંતિમ નિર્ણયમાં પરિણમી શકે છે. જો કે, પક્ષકારો વચ્ચેનો મૂળભૂત વિવાદ લવાઈમાં નક્કી કરવાનો છે.

૧૪૦. ૨૧ ફેબ્રુઆરી ૨૦૧૧ ના રોજ, ઇ.બી.ટી.એલ. અને ઇ.એસ.આઈ.એલ. એ કાર્ગો હેન્ડલિંગ કરાર કર્યો. સી.એચ.એ. અન્ય બાબતોની સાથે, ઇ.એસ.આઈ.એલ. દ્વારા સંચાલિત સ્ટીલ પ્લાન્ટની કામગીરી સાથે સંબંધિત કાર્ગોના હેન્ડલિંગ, લોડિંગ અને અનલોડિંગના સંબંધમાં જવાબદારીઓ અને ઇ.બી.ટી.એલ. દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવનારી પોર્ટ સંબંધિત સેવાઓ/સુવિધાઓ માટે જોગવાઈ કરે છે. રેકૉર્ડ દર્શાવે છે કે સી.એચ.એ. ત્યારબાદ સાત વખત સુધારવામાં આવ્યો હતો. ત્યારબાદ, ૭ મે ૨૦૧૩ ના રોજ, ત્રીજા સુધારા કરારના માધ્યમથી સી.એચ.એ. માં સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો. આ સુધારા દ્વારા, સી.એચ.એ. ના ખંડ ૫.૨ હેઠળ ઇ.બી.ટી.એલ.ને ચૂકવવાપાત્ર કાર્ગો હેન્ડલિંગ શુલ્ક અમેરિકી ડોલર ૧ = આઈએનઆર ૫૪.૨૧૯૦ (એટલે કે ૩૦ એપ્રિલ ૨૦૧૩ ના રોજ આરબીઆઈ સંદર્ભ ક્લોઝિંગ રેટ) ના અમેરિકી ડોલર નામાંકિત ટેરિફ મુજબ નક્કી કરવા માટે સંમત થયા હતા. ત્રીજા સુધારા કરારનો ઉદ્દેશ્ય પ્રસ્તાવના (સી) સાથે વાંચવામાં આવેલી પ્રસ્તાવના (ડી) માં પૂરો પાડવામાં આવ્યો છે જે નીચે મુજબ જોગવાઈ કરે છે:

"(સી) ઇ.એસ.ટી.એલ. દ્વારા ઉત્પન્ન થતી કાચા માલ અને તૈયાર માલની કિંમતો આંતરરાષ્ટ્રીય બજારો દ્વારા નક્કી કરવામાં આવે છે અને આ કિંમતો યુએસ ડૉલરમાં બેન્ચમાર્ક કરવામાં આવે છે. વધુમાં, ઇ.એસ.ટી.એલ.ના મોટાભાગના ઇનપુટ ખર્ચ યુએસ ડૉલરમાં બેન્ચમાર્ક કરવાનું ચાલુ રહેશે. કુદરતી હેજ મેળવવા માટે, ઇ.એસ.ટી.એલ. પ્રસ્તાવ મૂકે છે કે તેના મોટાભાગના ખર્ચને યુએસ ડૉલર નામાંકિત ખર્ચમાં રૂપાંતરિત કરવામાં આવે.

(ડી) તદ્દનુસાર, પોર્ટ હેન્ડલિંગ અને અન્ય શુલ્ક સંબંધિત શુલ્ક યુએસ ડૉલરમાં પ્રભુત્વ ધરાવતા હોય અને આઈએનઆરની સમકક્ષ રકમ ચૂકવવાપાત્ર હોય તે પક્ષકારો માટે વ્યવસાયિક રીતે સમજદારીભર્યું રહેશે...."

૧૪૧. વધુમાં, આર્ટિકલ પ.૨એ દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો જેણે ઇ.એસ.આઈ.એલ.ને ઇ.બી.ટી.એલ.ને એક મહિનાની બિલિંગની સમકક્ષ મૂલ્ય માટે લેટર ઓફ ક્રેડિટ પ્રદાન કરવાની ફરજ પાડી હતી.

૧૪૨. ૧૫ ઓક્ટોબર ૨૦૧૩ ના રોજ, ચોથા સુધારા કરારના માધ્યમથી સી.એચ.એ. માં વધુ સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો. આ સુધારાએ ત્રીજા સુધારા કરારની લાગુ પડવાની સ્પષ્ટતા કરી. એ વાત પર સહમતિ બની હતી કે ત્રીજો સુધારો કરાર ફક્ત ત્યારે જ અસરકારક રહેશે જ્યારે ઇ.બી.ટી.એલ. અમેરિકી

ડોલર માં બોરોઇંગનો તેનો પ્રથમ હમો ઉપાડે. તે સમય સુધી, ઇ.બી.ટી.એલ.ને ચૂકવવાપાત્ર કાર્ગો હેન્ડલિંગ શુલ્ક ભારતીય રૂપિયામાં નક્કી કરવામાં આવશે.

૧૪૩. ૧૬ ડિસેમ્બર ૨૦૧૯ ના રોજ, એ.એમ.એન.એસ. એ ઇ.એસ.આઇ.એલ. ની કામગીરી સંભાળી લીધી જેના દ્વારા ઇ.એસ.આઇ.એલ. અને ઇ.બી.ટી.એલ. એ કંપનીઓના સમાન જૂથનો ભાગ બનવાનું બંધ કરી દીધું, એટલે કે એસ્સાર જૂથ.

૧૪૪. કોમર્શિયલ કોર્ટ સમક્ષ એ.એમ.એન.એસ. નું વલણ એ હતું કે ત્રીજો સુધારા કરાર અને ચોથો સુધારા કરાર અમલમાં મૂકવા યોગ્ય નથી, અને આવી પરિસ્થિતિઓમાં, એ.એમ.એન.એસ. અમેરિકી ડોલર નામાંકિત દરો મુજબ કાર્ગો હેન્ડલિંગ શુલ્ક ચૂકવવાની જરૂર નથી.

૧૪૫. એવું લાગે છે કે કોમર્શિયલ કોર્ટે, પ્રસ્તુત આદેશના ફકરા ૧૧.૫ માં, એક આડકતરી અવલોકન કર્યું છે કે ત્રીજા અને ચોથા સુધારા કરાર સામે એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા કરવામાં આવેલા પડકારમાં થોડું વજન છે. કોમર્શિયલ કોર્ટે આ સંદર્ભમાં સંતુલિત દ્રષ્ટિકોણ અપનાવ્યો હોય તેવું લાગે છે. તેણે ત્રીજા અને ચોથા સુધારા કરારની અમલવારી અંગે તેમની કલમ ૮ ની અરજીમાં એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા માંગ્યા મુજબ રાહત આપવાનો ઇનકાર કર્યો હતો, અને તે જ સમયે, એ.એમ.એન.એસ. ને ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ પ્રવર્તમાન અમેરિકી ડોલર નામાંકિત દરો મુજબ બેઝ રેટ તરીકે કાર્ગો હેન્ડલિંગ શુલ્ક ચૂકવવાનો નિર્દેશ આપ્યો હતો.

૧૪૬. ઇ.બી.ટી.એલ. એ.એમ.એન.એસ. ની તરફેણમાં આપવામાં આવેલી આવી રાહતથી વ્યથિત છે કારણ કે ઇ.બી.ટી.એલ. દાવો કરે છે કે એ.એમ.એન.એસ. ને ૩૦ એપ્રિલ ૨૦૧૩ ના રોજ અમેરિકી ડોલર વિનિમય દર મુજબ ચુકવણી કરવાનું કહેવું જોઈતું હતું અને તે જ રીતે ત્રીજા અને ચોથા સુધારા કરાર દ્વારા સુધારેલ સી.એચ.એ. હેઠળ ચૂકવવાપાત્ર લાગુ પડતા કાર્ગો હેન્ડલિંગ શુલ્ક હોવાને કારણે વ્યાજ સાથે રૂ. ૪૦.૮૯ કરોડની ડિફોલ્ટ રકમ તરફ ચુકવણી કરવી જોઈતી હતી.

૧૪૭. જો કોમર્શિયલ કોર્ટે સીધેસીધું કહ્યું હોત કે ત્રીજા અને ચોથા સુધારા કરાર બોજારૂપ હોવાને કારણે અમલી નથી, તો તેનાથી તેના આદેશને નબળો બનાવી દીધો હોત કારણ કે તે મૂળભૂત રાહત આપવા સમાન હશે અને વચગાળાના પગલા તરીકે નહીં.

૧૪૮. લવાદ અધિનિયમની કલમ ૯ ની સત્તાઓના ઉપયોગમાં, સંબંધિત અદાલત પક્ષકારો વચ્ચેના મૂળભૂત વિવાદ પર નિર્ણય લેવા માટે સત્તાવાર નથી. ઉપરોક્ત મૂળભૂત વિવાદ લવાદમાં નક્કી કરવાનો છે. કલમ ૯ હેઠળ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી વખતે આ મહત્વપૂર્ણ તફાવત ધ્યાનમાં રાખવો પડશે કારણ કે, દિલ્લી હાઈકોર્ટે સીઆરએસસી રિસર્ચ એન્ડ ડિઝાઇન ઇન્સ્ટિટ્યુટ ગ્રુપ કો. લિ. (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં યોગ્ય રીતે નિર્દેશ કર્યો છે તેમ અદાલત દ્વારા કરારની શરતોને આપવામાં આવેલ કોઈપણ અર્થઘટન, ભલે તે બાબતના પ્રાથમિક દ્રષ્ટિકોણ પર કહેવામાં આવી શકે, લવાદી ટ્રિબ્યુનલને પ્રભાવિત કરવાની સંભાવના હોઈ શકે છે.

૧૪૯. ઉપરોક્ત સંદર્ભમાં, આપણા વિચારણા માટેનો માત્ર ટૂંકો મુદ્દો એ છે કે, શું આપણે ચોક્કસ તારીખે પ્રવર્તમાન અમેરિકી ડોલર વિનિમય દરના સંદર્ભમાં એ.એમ.એન.એસ. ની તરફેણમાં કોમર્શિયલ કોર્ટ દ્વારા આપવામાં આવેલી રાહતમાં દખલ કરવી જોઈએ. દેખીતી રીતે, જો એ.એમ.એન.એસ. ને ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ અમેરિકી ડોલર વિનિમય દર મુજબ ચુકવણી કરવાનું કહેવામાં આવ્યું છે, તો તેને આર્થિક નુકસાન થશે. જો કે, શું આ નુકસાન જે ઇ.બી.ટી.એલ.એ સહન કરવું પડી શકે છે તે અપૂરતી ઈજાના સ્વરૂપમાં હશે જે કોઈપણ સમયે નાણાંના સંદર્ભમાં વળતર આપી શકાતું નથી? શું તે એવી બાબત છે જે લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ તપાસી શકશે નહીં અને યોગ્ય રાહત આપી શકશે નહીં?

૧૫૦. તે તદ્દન પ્રાથમિક છે કે વચગાળાની રાહત આપવાની બાબતોમાં, મુદ્દર્ધની તરફેણમાં પ્રાથમિક કેસની અસ્તિત્વ વિશે માત્ર અદાલતનો સંતોષ પૂરતો નથી. અન્ય તત્વો, એટલે કે સુવિધાનું સંતુલન અને અપૂરતી ઈજાની સંભાવના, ખાલી ઔપચારિકતા નથી અને તેમની પોતાની સુસંગતતા ધરાવે છે; અને વચગાળાની રાહતની બાબતમાં તેની વિવેકબુદ્ધિનો ઉપયોગ કરતી વખતે અને ચોક્કસ માર્ગ અપનાવતી વખતે, અદાલતે અન્યાયના જોખમને તોલવાની જરૂર છે, જો આજરે મુખ્ય બાબતનો નિર્ણય વચગાળાની રાહત આપતી વખતે અથવા નકારતી વખતે અપનાવવામાં આવતા માર્ગની વિરુદ્ધ ચાલે. આપણે ચાન્સેરી ડિવિઝનના નિર્ણયમાં જણાવેલ સંબંધિત સિદ્ધાંતનો ઉપયોગી સંદર્ભ

લઈ શકીએ છીએ ફિલ્મ્સ રોવર ઇન્ટરનેશનલ લિ. અને અન્ય વિ. કેનન ફિલ્મ સેલ્સ લિ., (૧૯૮૬) ૩ ઓલ ઈઆર ૭૭૨ નીચે મુજબ:

"....ઇન્ટરલોક્યુટરી મનાઈ હુકમની મંજૂરી વિશેનો મુખ્ય દુવિધા, પછી ભલે તે પ્રતિબંધિત હોય કે ફરજિયાત હોય, તે છે કે વ્યાખ્યા દ્વારા એક જોખમ રહેલું છે કે અદાલત "ખોટો" નિર્ણય લઈ શકે છે, એ અર્થમાં કે સુનાવણીમાં તેના અધિકારને સ્થાપિત કરવામાં નિષ્ફળ જનાર પક્ષકારને મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવો (અથવા જો કોઈ સુનાવણી હોય તો નિષ્ફળ જશે) અથવા વૈકલ્પિક રીતે, સુનાવણીમાં સફળ થનાર (અથવા સફળ થનાર) પક્ષકારને મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવામાં નિષ્ફળ જવું. તેથી એક મૂળભૂત સિદ્ધાંત એ છે કે અદાલતે કોઈપણ માર્ગ અપનાવવો જોઈએ જે મેં વર્ણવેલ અર્થમાં "ખોટો" હોવાનું બહાર આવે તો અન્યાયનું ઓછું જોખમ ધરાવતો જણાય. બંને પ્રકારના ઇન્ટરલોક્યુટરી મનાઈ હુકમ મંજૂર કરવા માટેના દિશા-નિર્દેશો આ સિદ્ધાંતમાંથી લેવામાં આવ્યા છે."

૧૫૧. સદરહુ ચુકાદામાં વિવિધ અર્થઘટનોનો સંદર્ભ આપતી વખતે, સુપ્રીમ કોર્ટે ડોરાબ કાવસજી વોર્ડન વિ. કુમી સોરાબ વોર્ડન અને અન્યના કેસમાં, (૧૯૯૦) ૨ એસસીસી ૧૧૭, નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું: "૧૬. આ પ્રકારે વચગાળાના મનાઈ હુકમ (મેન્ડેટરી ઇન્જંક્શન) નો રાહત સામાન્ય રીતે પેનિંગ વિવાદ અગાઉની છેલ્લી બિન-વિવાદિત સ્થિતિની યથાવસ્થિતિ જાળવવા અથવા પુનઃસ્થાપિત કરવા માટે આપવામાં આવે છે જ્યાં સુધી અંતિમ

સુનાવણીમાં સંપૂર્ણ રાહત આપી શકાય અથવા ગેરકાયદેસર રીતે કરવામાં આવેલા કૃત્યોને રદ કરવા અથવા ફરિયાદ કરનાર પક્ષકાર પાસેથી ખોટી રીતે છીનવી લીધેલી ચીજ વસ્તુઓની પુનઃસ્થાપના માટે આદેશ આપી શકાય. પરંતુ જે પક્ષકાર ટ્રાયલ દરમિયાન પોતાનો અધિકાર સ્થાપિત કરવામાં નિષ્ફળ જાય છે અથવા નિષ્ફળ જશે તેને આવા મનાઈ હુકમ આપવાથી જેની વિરુદ્ધ તે મનાઈ હુકમ આપવામાં આવ્યો છે તે પક્ષકારને ભારે અન્યાય અથવા ભરપાઈ ન થઈ શકે તેવું નુકસાન થઈ શકે છે અથવા વૈકલ્પિક રીતે જે પક્ષકાર સફળ થાય છે કે સફળ થશે તેને તે ન આપવાથી પણ સમાન રીતે ભારે અન્યાય અથવા ભરપાઈ ન થઈ શકે તેવું નુકસાન થઈ શકે છે, તેથી અદાલતોએ કેટલાક માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતો વિકસાવ્યા છે. સામાન્ય રીતે આ માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતો નીચે મુજબ છે:

(૧) વાદી પાસે ટ્રાયલ માટે મજબૂત કેસ છે. એટલે કે, તે પ્રાથમિક દ્રષ્ટિએ (પ્રાઈમા ફેસી) કેસ કરતા ઉચ્ચ ધોરણનો હોવો જોઈએ જે સામાન્ય રીતે પ્રતિબંધિત મનાઈ હુકમ માટે જરૂરી હોય છે. (૨) ભરપાઈ ન થઈ શકે તેવી અથવા ગંભીર ઈજાને અટકાવવા માટે તે જરૂરી છે જે સામાન્ય રીતે નાણાકીય સ્વરૂપમાં વળતર આપી શકાતી નથી. (૩) સગવડનું સંતુલન (બેલેન્સ ઓફ કન્વીનિયન્સ) આવી રાહત માંગનારની તરફેણમાં છે." ૧૭. અનિવાર્યપણે ન્યાયિક રાહત હોવાથી વચગાળાના મનાઈ હુકમ આપવા કે ન આપવાનો આધાર આખરે દરેક કેસમાં હકીકતો અને સંજોગોના પ્રકાશમાં અદાલતના યોગ્ય ન્યાયિક વિવેકાધીન અધિકાર પર રહેશે. જો કે ઉપરોક્ત માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતો ન તો સંપૂર્ણ કે અંતિમ નિયમો છે, અને કાર્યવાહીની જરૂરિયાત વાળે અસાધારણ

સંજોગો હોઈ શકે છે, તેમ છતાં આવા મનાઈ હુકમો આપવા કે ન આપવા માટે પૂર્વશરત તરીકે તેનો અમલ કરવો એ ન્યાયિક વિવેકાધીન અધિકારનો યોગ્ય ઉપયોગ ગણાશે."

૧૫૨. આ તબક્કે, આપણે વિકાસ ચંદ્ર દેવ વિ. વિજયા મિનરલ્સ પ્રાઇવેટ લિમિટેડના કેસમાં કલકત્તા હાઇકોર્ટના ડિવિઝન બેંચના ચુકાદાનો સંદર્ભ લેવો જોઈએ, જે (૨૦૦૫) ૧ કેલએચએન ૫૮૨ માં અહેવાલ થયેલ છે. કલકત્તા હાઇકોર્ટ સમક્ષની કાર્યવાહીમાં, પક્ષકારો વચ્ચે એક કરાર થયો હતો અને તેના આધારે તેમાંના અપીલર્ટ સંમતિ આપી હતી અને ઘોષણા કરી હતી કે તે ખાણમાંથી કોઈપણ મેંગેનીઝ અને લોખંડની આયર્ન ઓર વેચશે નહીં અથવા તેનો નિકાલ કરશે નહીં અને ખરીદનાર તેમાંના પ્રતિવાદી અને સ્યુટમાં વાદી છે, કરાર ચાલુ રહે તે દરમિયાન ખાણમાંથી તમામ મેંગેનીઝ અને લોખંડની આયર્ન ઓરના એકમાત્ર ખરીદનાર રહેશે. પ્રતિવાદી વતી ઉપસ્થિત રહેલા વિદ્વાન વકીલે અદાલતનું ધ્યાન કરારમાં ઉલ્લેખિત દરોની હકીકત તરફ દોર્યું અને રજૂઆત કરી કે દર એટલા અસ્પષ્ટ રીતે નીચા હતા કે જેને અત્યાચારી સોદો કહી શકાય નહીં કે જે ન્યાયાલયે અમલમાં મૂકવો જોઈએ નહીં અને પક્ષકારો તે અંગે સંમત (એડ આઈડેમ) હોઈ શકે નહીં અને તેથી કરારને માન્ય જાહેર કરી શકાય નહીં. એવું પણ દૂષણ ઉઠાવવામાં આવ્યું હતું કે ત્યાં એક નકારાત્મક કરાર (નેગેટિવ કોવેનન્ટ) હતો, જે અન્યથા અમલમાં મૂકી શકાય તેમ ન હતો અને કરારના ચોક્કસ અમલ (સ્પેશિફિક પરફોર્મન્સ) નો નિર્દેશ કરવાનો પ્રશ્ન ઉદ્ભવશે નહીં. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા વચગાળાના

મનાઈ હુકમનો આદેશ આપવાથી અનિવાર્યપણે એ નિષ્કર્ષ પર પહોંચાડે છે કે સ્યુટની ડિગ્રી વિના જ કરારનો અમલ કરવામાં આવ્યો હતો.

૧૫૩. ડિવિઝન બેંચે તેના આદેશમાં આગળ વધતા જણાવ્યું કે પ્રતિવાદી તરફથી રજૂ કરવામાં આવેલી રજૂઆતમાં કેટલાક વજન હતા, પરંતુ નજીકની ચકાસણી પર, તે મૂળભૂત હોવાના પરીક્ષણમાં ટકી રહેવામાં નિષ્ફળ ગઈ. અદાલતે એ હકીકતની નોંધ લીધી કે પક્ષકારો વચ્ચે લેખિત કરાર હતો અને કરારની એક શરત મુજબ તેમાંના પ્રતિવાદીની તરફેણમાં માઈનિંગ લીઝ આપવાની પરિકલ્પના કરવામાં આવી હતી. ડિવિઝન બેંચ હાઈકોર્ટના વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા આપવામાં આવેલા મનાઈ હુકમના આદેશની કાયદેસરતા અને માન્યતા ચકાસી રહી હતી. વિદ્વાન સિંગલ જજ દ્વારા આપવામાં આવેલા આદેશ પર સ્ટે આપવાની અરજી ફગાવી દેતી વખતે, ડિવિઝન બેંચે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું: "૧૨. તે સાચું છે કે વિદ્વાન ટ્રાયલ જજે વચગાળાનો મનાઈ હુકમનો આદેશ આપ્યો છે અને અપીલર્ટના સંદર્ભમાં થોડી માત્રામાં સહન કરવું પડે છે, પરંતુ શું તે લેખિત કરારને રદ કરે છે? અમને ડર છે કે કાર્યવાહીના આ વચગાળાના તબક્કે, અમે તેમાં જવાની સ્થિતિમાં નથી. ૧૩. કોઈપણ સંજોગોમાં, ભારે શરતના સંબંધમાં, સ્પેસિફિક રિલીફ એક્ટનીકલમ ૨૦ ની સ્પષ્ટતા (એક્સપ્લેનેશન) સ્થિતિ સ્પષ્ટ કરે છે. સ્પષ્ટતા ૧, સ્પષ્ટપણે નોંધે છે કે વિચારણાની માત્ર અપૂરતીતા અથવા માત્ર એ હકીકત કે કરાર પ્રતિવાદી માટે ભારે છે અથવા તેના સ્વભાવમાં અવિચારી છે તે કલમ ૨૦ ના ખંડ (ક) ના અર્થમાં અન્યાયી ફાયદો અથવા ખંડ (ખ) ના અર્થમાં મુશ્કેલી તરીકે ગણવામાં

આવશે નહીં. ૧૪. તે નોંધી શકાય કે કાર્યવાહીના આ તબક્કે અમે કોઈ અભિપ્રાય વ્યક્ત કરી રહ્યા નથી અને સ્યુટના અંતિમ નિકાલના સમયે વિદ્વાન ટ્રાયલ જજ દ્વારા નિર્ણય લેવા માટે આ બાબત છોડી દેવામાં આવી છે અને કાર્યવાહીના આ વચગાળાના તબક્કે આ અપીલ અદાલતના હસ્તક્ષેપનો પ્રશ્ન અથવા અપીલ પર વિચારણા કરવાનો કે અપીલર્ટની રજૂઆતના આધારે વચગાળાનો આદેશ આપવાનો પ્રશ્ન ઉદ્ભવતો નથી અને ઉદ્ભવી શકે નહીં. ૧૫. આ સંદર્ભમાં હાઉસ ઓફ લોર્સનું વ્હાઈટ એન્ડ કાર્ટર (કાઉન્સિલ્સ) લિમિટેડ વિ. મેકગ્રેગર, ૧૯૬૨ એસી ૪૧૩ ના કેસમાં અવલોકન ખૂબ જ યોગ્ય લાગે છે. હાઉસ ઓફ લોર્સે અવલોકન કર્યું: "તે કમનસીબ હોઈ શકે છે કે અપીલર્ટોએ પોતાને અનિચ્છનીય કરાર સાથે જોડી દીધા છે જેના કારણે સમય અને નાણાંનો દેખીતો બગાડ થયો છે. શંકા વિના આ પાસાએ કોર્ટ ઓફ સેશનને પ્રભાવિત કરી, પરંતુ એવી કોઈ ઇકિવટી નથી જે અપીલર્ટને મદદ કરી શકે. તે સ્પષ્ટ છે કે જ્યાં બંને બાજુએ કોઈ અક્ષમતા ન હોય ત્યાં ઇકિવટી અવિચારી કરારને ફરીથી લખશે નહીં." ૧૬. સ્વીકાર્યપણે ધ્યાનાધીન આ બાબતની હકીકતોમાં કોઈ અક્ષમતા નથી, કે તે અસરમાં કોઈ દલીલ કે રજૂઆત નથી. ૧૭. મિસ્ટર મિટરની વધુ દલીલ તરફ ધ્યાન દોરતા એટલે કે સગવડના સંતુલનનો મુદ્દો, એ નોંધવું જોઈએ કે અદાલતે સગવડના સંતુલનની કલ્પનાની રજૂઆતની તરફેણમાં ઝુકાવવું જોઈએ, પરંતુ તેનો અર્થ એ નથી અને સૂચિત કરતું નથી કે સંતુલન એક બાજુ પર હોય અને બીજાની તરફેણમાં ન હોય. પક્ષકારો વચ્ચે યોગ્ય સંતુલન હોવું જોઈએ અને સંતુલન એકપક્ષીય બાબત હોઈ શકે નહીં. ૧૮.

ઉપરોક્ત હકીકતના સ્કોર પર, શું એવું કહી શકાય કે પક્ષકારો વચ્ચેનો કરાર પ્રતિવાદીની તરફેણમાં અન્યાયી ફાયદો અસ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે? હાઉસ ઓફ લોર્સના અવલોકનોના આધારે જવાબ નકારાત્મક હોવો જોઈએ. વિચારણાની રકમ તરીકે ૧૫ લાખ રૂપિયા ચૂકવવામાં આવ્યા છે અને તેથી, કિંમતમાં ઘટાડાનો પ્રશ્ન એટલો ભારે કહી શકાતો નથી કે અપીલ અદાલતને કાર્યવાહીના વચગાળાના તબક્કે હસ્તક્ષેપ કરવા માટે પ્રેરિત કરે. ૧૯. જ્યાં સુધી નકારાત્મક કરારના તેમના મુદ્દાનો સંબંધ છે, તે આપણા મતે, કાર્યવાહીના આ તબક્કે નક્કી કરી શકાતો નથી. ૨૦. સુવિધાત્મક ફોરમ (ફોરમ કંપીનિયન્સ) કલમના સંબંધમાં, અહીં નોંધવું જોઈએ કે કરાર ખાસ કરીને સમાન જોગવાઈ કરે છે અને તેથી તે સંદર્ભમાં અમારા વિચારો નોંધવા માટે ખૂબ વહેલું છે."

૧૫૪. ઉપર જણાવેલ સિદ્ધાંતો સાથે સુસંગત રહીને, વર્તમાન મુકદ્દમામાં શરૂઆતમાં જ ધ્યાન ખેંચવાનો એક સાદો પ્રશ્ન એ છે કે, શું ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ પ્રવર્તમાન અમેરિકી ડોલર વિનિમય દર મુજબ ચૂકવણી કરવામાં આવે તો ઈબીટીએલ ને ભરપાઈ ન થઈ શકે તેવી ઈજા સહન કરવી પડે તેવી સંભાવના છે.

૧૫૫. જવાબ, આપણા મતે, નકારાત્મક હોવો જોઈએ. લવાદી ટ્રિબ્યુનલ, લવાદી કાર્યવાહી દરમિયાન, ત્રીજા અને ચોથા સુધારણા કરારોની અમલવારી અંગેના મુદ્દાને ધ્યાનમાં લેશે. લવાદી ટ્રિબ્યુનલ એ મુખ્ય મુદ્દાને પણ ધ્યાનમાં લેશે કે નેચરલ હેજ ના સિદ્ધાંત પર એ.એમ.એન.એસ. એ ૩૦ ડિસેમ્બર ૨૦૨૦ ના રોજ પ્રવર્તમાન અમેરિકી ડોલર વિનિમય દર ચૂકવવાનું ચાલુ રાખવું જોઈએ કે

નહીં. આ અંગેના તમામ મોટા મુદ્દાઓ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા તપાસવા પડશે અને લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ પક્ષકારો દ્વારા રજૂ કરવામાં આવી શકે તેવા પુરાવાના સ્વરૂપને ધ્યાનમાં રાખીને અંતે અંતિમ એવોર્ડ દ્વારા પક્ષકારો નિયંત્રિત થશે.

૧૫૬. આવા સંજોગોમાં, આપણે માનીએ છીએ કે ડૉલર ટેરિફના મુદ્દા પર ઈબીટીએલ તેમજ એ.એમ.એન.એસ. બંનેની અપીલો નિષ્ફળ જવી જોઈએ.

૧૫૭. હવે આપણે ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ અને ચેનલની ઊંડાઈ સંબંધિત મુદ્દા પર વિચાર કરવા આગળ વધીએ છીએ. આપણે આપણા દ્વારા જવાબ આપવા માટે એક પ્રશ્ન ઊભો કરીને આ મુદ્દાને જોવાનો પ્રસ્તાવ મૂકીએ છીએ, કે શું એવું સૂચવવા માટે કંઈ છે કે જ્યાં સુધી એ.એમ.એન.એસ. એ કલમ ૮ ની અરજી દાખલ કરી ત્યાં સુધી ઈબીટીએલ ચાર્ટ કેટમથી નીચે ૧૦ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રહી હતી? શું એવું છે કે અચાનક ઈબીટીએલ એ ચેનલની ઊંડાઈ જાળવવાનું બંધ કરી દીધું, જેના કારણે કેપ સાઈઝ અને મિની કેપ સાઈઝ જહાજોના બર્થિંગ (લંગર) ના સંદર્ભમાં એ.એમ.એન.એસ. મુશ્કેલીમાં મુકાયું? જો કે રેકૉર્ડ પર ઉપલબ્ધ કેટલાક ડેટાના આધારે ઈબીટીએલ ચાર્ટ કેટમથી નીચે ૧૦ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રહી છે તેવું દર્શાવવા માટે શ્રી ઠાકોર દ્વારા નબળો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો હતો, તેમ છતાં આ અદાલત માટે આ અંગે કંઈપણ કહેવું મુશ્કેલ છે.

૧૫૮. આપણે માનીએ છીએ કે કોમર્શિયલ કોર્ટ દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ની તરફેણમાં વચગાળાના પગલા તરીકે આપવામાં આવેલી રાહત જે ઈબીટીએલ ને

હંમેશા માટે ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ પૂરી પાડવા અને જાળવવાનો નિર્દેશ કરે છે તે સગવડના સંતુલનની કલ્પનાને અવગણે છે. ચેનલમાં કોઈ ચોક્કસ ઊંડાઈ જાળવવાની જવાબદારી, સ્પષ્ટ અથવા ગર્ભિત છે કે કેમ, તે એક મૂળભૂત મુદ્દો હશે જે લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા તપાસવો પડશે. જો કે, વચગાળાના પગલા તરીકે ઈબીટીએલ ને સતત ચેનલ ડ્રેજિંગ કરતા રહેવાનો નિર્દેશ આપવો એ એવી વસ્તુ છે જે વચગાળાના પગલા તરીકે આપી શકાતી નથી. એ.એમ.એન.એસ. ની તરફેણમાં આ રાહત તેના ફાયદા માટે હોઈ શકે છે, પરંતુ તે જ સમયે, અદાલતે એ મુશ્કેલીઓ પણ ધ્યાનમાં લેવી જોઈતી હતી જે ઈબીટીએલ ને આવા વચગાળાના પગલાંનું પાલન કરવામાં આવી શકે છે. કોમર્શિયલ કોર્ટે સગવડના સંતુલનને ધ્યાનમાં રાખીને આ ચોક્કસ મુદ્દાની તપાસ કરવી જોઈતી હતી. એવું લાગે છે કે કોમર્શિયલ કોર્ટ એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા રજૂ કરવામાં આવેલા કેટલાક પ્રાથમિક દ્રષ્ટિએ (પ્રાઈમા ફેસી) કેસથી પ્રભાવિત થઈ હતી, પરંતુ આબિટ્રિશન એક્ટની કલમ ૯ હેઠળ સત્તાના ઉપયોગમાં વચગાળાના પગલા તરીકે કોઈ રાહત આપવા માટે માત્ર પ્રાથમિક દ્રષ્ટિએ કેસ પોતાનામાં પૂરતો નથી. અદાલત સંતુષ્ટ હોવી જોઈએ કે પ્રાર્થના કર્યા વગરની રાહત નકારવાથી અરજદારને થતી તુલનાત્મક નુકસાન, મુશ્કેલીઓ અથવા અગવડતા તે આપવાથી વિરુદ્ધ પક્ષકારને થતી અગવડતા કરતાં વધુ હશે. એ.એમ.એન.એસ. ની સગવડ સામે ઈબીટીએલ ની સગવડ ધ્યાનમાં લેવાની અદાલતની ફરજ હતી.

૧૫૯. અમેરિકન સાયાનામિડ કો. વિ. એથિકન લિમિટેડ, ૧૯૭૫ એસી ૩૯૬: (૧૯૭૫) ૨ ૬બલ્યુએલઆર ૩૧૬ ના કેસમાં લોર્ડ ડિપ્લોકના નોંધપાત્ર અવલોકનો: વચગાળાના મનાઈ હુકમનો હેતુ વાદીને તેના અધિકારના ઉદ્ધંધનથી થતી ઈજા સામે રક્ષણ આપવાનો છે જેના માટે ટ્રાયલ પર અનિશ્ચિતતા તેના પક્ષમાં ઉકેલાઈ જાય તો કાર્યવાહીમાં વસૂલ કરી શકાય તેવા નુકસાનમાં તેને પૂરતું વળતર આપી શકાતું નથી; પરંતુ આવા રક્ષણ માટે વાદીની જરૂરિયાતનું વજન પ્રતિવાદીની પોતાની કાયદાકીય સત્તાઓનો ઉપયોગ કરવાથી રોકવાના પરિણામે તેને થતી ઈજા સામે રક્ષણ મેળવવાની જરૂરિયાત સામે કરવું આવશ્યક છે જેના માટે ટ્રાયલ પર અનિશ્ચિતતા પ્રતિવાદીના પક્ષમાં ઉકેલાઈ જાય તો વાદીના નુકસાનના વચન હેઠળ તેને પૂરતું વળતર આપી શકાતું નથી. અદાલતે એક જરૂરિયાતનું વજન બીજી જરૂરિયાત સામે કરવું જોઈએ અને નક્કી કરવું જોઈએ કે 'સગવડનું સંતુલન ક્યાં રહેલું છે'.

૧૬૦. નીચલી અદાલત દ્વારા એ.એમ.એન.એસ. ની તરફેણમાં આપવામાં આવેલી રાહત પ્રાથમિક દ્રષ્ટિએ (પ્રાઈમા ફેસી) અદાલતના તે તારણની વિરુદ્ધ જાય છે કે ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટ જહાજોને સેવા આપવામાં આવી રહી છે. આ સંબંધમાં વિવાદાસ્પદ આદેશનો સંબંધિત અંશો નીચે મુજબ છે: "... આદરપૂર્વક હું પરિષ્ક વકીલ શ્રી ખંભાતાની દલીલો સાથે સહમત થઈ શકતો નથી. સૌ પ્રથમ કરારનો સૈદ્ધાંતિક અમલ થઈ શકે નહીં. બર્થ ૨૪ X ૭ પર ન્યૂનતમ ૧૦ મીટર ડ્રાફ્ટ પ્રદાન કરવાની જવાબદારીનો અર્થ એવો અર્થઘટન કરી શકાતો નથી કે એક મિનિટ માટે પણ ડ્રાફ્ટ ૧૦ મીટર ન હોય તો તે કરારનો ભંગ ગણાશે. બીજું,

એ.એમ.એન.એસ. ના જહાજોને ઈબીટીએલ દ્વારા સેવા આપવામાં આવી ન હતી તે દર્શાવવા માટે જથ્થાત્મક ડેટાના અભાવમાં, ખાસ કરીને એ ડેટાના પ્રકાશમાં કે ઈબીટીએલ દ્વારા કેટલાક મહિનાઓમાં એ.એમ.એન.એસ. ના ૧૪૦ થી વધુ જહાજોને સેવા આપવામાં આવી હતી, પરિષ્ઠ વકીલની દલીલ ગુણવત્તા વગરની છે. ત્રીજું, જેમ કે યોગ્ય રીતે દલીલ કરવામાં આવી છે અને પરિષ્ઠ વકીલ શ્રી સિબલ દ્વારા ઇશારો કરવામાં આવ્યો છે કે આ સંદર્ભમાં એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા ઈબીટીએલ ને ભંગની કોઈ નોટીસ આપવામાં આવી નથી જેમાં એવો આક્ષેપ કરવામાં આવ્યો હોય કે ઈબીટીએલ એ.એમ.એન.એસ. ના જહાજોને સેવા આપી રહી નથી...."

૧૬૧. આ તબક્કે એ જણાવવું અસ્થાને નહીં રહે કે એ.એમ.એન.એસ. ઈબીટીએલ પાસે હંમેશા ૧૦ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખવા માંગે છે, પરંતુ જ્યારે ઈબીટીએલ એ.એમ.એન.એસ. ને રૂ. ૨૧/- પ્રતિ મેટ્રિક ટન ના દરે વધારાના કાર્ગો હેન્ડલિંગ શુલ્ક ચૂકવવાનું કહ્યું, ત્યારે તેણે ઈબીટીએલ ના એ.એમ.એન.એસ. ને કરેલા તે સૂચના પર શંકા વ્યક્ત કરી કે તેણે ચાર્ટ ડેટમથી નીચેની હાલની ૧૦ મીટરથી ચેનલની ઊંડાઈ વધારીને ૧૨ મીટર કરી દીધી છે. પ્રાથમિક દ્રષ્ટિએ (પ્રાઈમા ફેસી), સીએચએ, એસએલએ અને એનએસપી પ્રમાણપત્ર પરથી એવું પ્રતીત થાય છે કે ઈબીટીએલ એ હંમેશા (ઓછી ભરતી સહિત) ન્યૂનતમ ૧૦ મીટર ટર્મિનલ ડ્રાફ્ટ અને ભરતીના તફાવતોને આધીન ઉચ્ચ ડ્રાફ્ટ જાળવવાનું વચન આપ્યું હતું.

૧૬૨. શ્રી ઠાકોર તેમની દલીલમાં સાચા નથી કે નીચલી અદાલતે કોઈ ફરજિયાત દિશા નિર્દેશ જારી કર્યો નથી પરંતુ માત્ર પક્ષકારોને કરારની શરતોનું પાલન કરવાનો નિર્દેશ આપ્યો છે. એ.એમ.એન.એસ. કયા આધારે કહે છે કે નીચલી અદાલતે માત્ર પક્ષકારોને કરારની શરતોનું પાલન કરવાનો નિર્દેશ આપ્યો છે? તે સીએચએ ના પરિશિષ્ટ-૧ ના આધારે તે કહે છે જે નીચે મુજબ પ્રદાન કરે છે: "ઈબીટીએલ ચાર્ટ ડેટમ (સીડી) થી નીચે હાલની ૧૦ મીટરથી ચેનલની ઊંડાઈ વધારીને ૧૨ મીટર કરી રહી છે. ચેનલની ઊંડાઈ ૧૨ મીટર સુધી વધાર્યા પછી કાચા માલ માટે કાર્ગો હેન્ડલિંગ શુલ્ક રૂ. ૨૧/- પ્રતિ મેટ્રિક ટન વધશે."

૧૬૩. ઉપરોક્તના આધારે, એ.એમ.એન.એસ. એ દાવો કરે છે કે જ્યારે સીએચએ દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો, ત્યારે ચેનલમાં હંમેશા ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ જાળવવાનું આશ્વાસન આપવામાં આવ્યું હતું. એ.એમ.એન.એસ. એ ધારણા કરે છે કે સીએચએ આ આધાર પર દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો કે ન્યૂનતમ ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ મીટર ઉપલબ્ધ હશે અને ઈબીટીએલ દ્વારા હંમેશા જાળવવામાં આવશે. આપણે માનીએ છીએ કે આ તમામ મુદ્દાઓ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા તપાસવા પડશે, પરંતુ તે જ સમયે, આપણને એક બાબતની ખાતરી છે કે નીચલી અદાલતે કેપ સાઈઝ અને મિની કેપ સાઈઝ જહાજોને સુરક્ષિત રીતે લંગર કરવા માટે વચગાળાના પગલા તરીકે હંમેશા ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખવાનો નિર્દેશ ઈબીટીએલ ને આપવો જોઈએ નહીં.

૧૬૪. શ્રી જોશી તેમની દલીલમાં સાચા છે કે એ.એમ.એન.એસ. દ્વારા તેમની કલમ ૯ ની અરજીમાં ફક્ત એટલી જ પ્રાર્થના કરવામાં આવી હતી કે ચેનલની ઊંડાઈ ૧૦ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ હતી તે જ સ્તરે જાળવવામાં આવે. શ્રી જોશીએ નિર્દેશ કર્યો કે ૧૦ જાન્યુઆરી ૨૦૨૧ ના રોજ નેવિગેશન ચેનલમાં ઊંડાઈ ચાર્ટ ડેટમથી નીચે ૧૦ મીટર ન હતી. આવા સંજોગોમાં, કોમર્શિયલ કોર્ટે ઈબીટીએલ ને હંમેશા ૧૦ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ જાળવવાનો નિર્દેશ આપીને તેની અધિકારક્ષમતા વટાવી દીધી હોવાનું કહી શકાય.

૧૬૫. વચગાળાના પગલા તરીકે આદેશો આપવાની અદાલતની સત્તાનો સ્રોત માત્ર આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯ માં છે અને તે જોગવાઈ સિવાય કોઈ સ્વતંત્ર સત્તા નથી. જો કે, કલમ ૯ હેઠળની સત્તા અનિયંત્રિત નથી. તે ચોક્કસ મર્યાદાઓ અને પ્રતિબંધોને આધીન છે, જેમ કે, પ્રથમ, તેનો ઉપયોગ અદાલત દ્વારા અમુક હદ સુધી અને તે જ રીતે થઈ શકે છે જે તે તેની સમક્ષની કોઈપણ કાર્યવાહીના સંબંધમાં અથવા તેના હેતુ માટે કરી શકે છે, અને બીજું, વચગાળાની વ્યવસ્થાઓ કરવા માટેની સત્તાનો ઉપયોગ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલને સોંપેલ કોઈપણ સત્તાની વિરુદ્ધ હોવો જોઈએ નહીં. વચગાળાના પગલાં કે જે લેવા માટે કોઈ પક્ષકાર દ્વારા અદાલતને વિનંતી કરવામાં આવી શકે છે તેની વિગતો કલમ ૯ ના खंड (ii) ના ઉપ-खंड (ક) થી (ચ) માં આપવામાં આવી છે. ૨૬ કરાચેલા અધિનિયમના બીજા શેડ્યૂલના ફક્ત ૧ થી ૪ માં સમાન પગલાં આપવામાં આવ્યા હતા. હવે માત્ર એટલો જ ફેરફાર થયો છે કે ઉપ-खंड (ચ) ના સ્વરૂપમાં એક ઓબ્લિગેશન જોગવાઈ હવે ઉમેરવામાં આવી છે જેમાં જોગવાઈ

કરવામાં આવી છે કે રક્ષણના આવા અન્ય વચગાળાના પગલાં માટે અદાલતમાં અરજી કરી શકાય છે જે અદાલતને ન્યાયી અને અનુકૂળ જણાય. રક્ષણના વચગાળાના પગલાં જેમાં વચગાળાનો મનાઈ હુકમ પણ સામેલ હશે તે માત્ર માંગણી કરવાથી પસાર થવું જોઈએ નહીં. અસ્થાયી મનાઈ હુકમ આપવા અંગે ચર્ચા કર્યા મુજબ સુસ્થાપિત અને સુવ્યાખ્યાયિત સિદ્ધાંતો અને ધોરણો છે. એટલું કહેવું પૂરતું છે કે આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯ હેઠળ પ્રદાન કરવામાં આવેલી સત્તાનો ઉપયોગ અદાલત દ્વારા માત્ર અલ્પ સંજોગોમાં જ કરવાનો છે. વચગાળાના નિર્દેશો કલમ ૯ હેઠળ માત્ર આર્બિટ્રેશન કાર્યવાહીના હેતુ માટે અને પક્ષકારોના હિતોનું રક્ષણ કરવાના દષ્ટિકોણથી જારી કરી શકાય છે જે અન્યથા લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા સુરક્ષિત અથવા સુરક્ષિત કરી શકાતા નથી. કલમ ૯ હેઠળ પરિકલ્પિત સત્તા આર્બિટ્રેશન કાર્યવાહીને નિષ્ફળ કરવાનો હેતુ ધરાવતી નથી.

૧૬૬. ઉપરોક્ત સંદર્ભમાં, આપણે કાર્ટાટક હાઈકોર્ટના ચુકાદાનો સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ, ડેક્કન એશિયન ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર (મોરિશિયસ) ઇન્ક. વિ. બીપીએલ કમ્યુનિકેશન્સ લિમિટેડ અને અન્ય, જે (૨૦૦૫) ૩ કેઆરએલજે ૧૪૩ માં અહેવાલ છે, ફરાર ૧૪ માં સમાવિષ્ટ છે: "૧૪. કલમ ૯ ની ઉપરોક્ત જોગવાઈ પરથી જોઈ શકાય છે જે આર્બિટ્રેશન કાર્યવાહીમાં સામે મિલકતોની જાળવણી અને અનેક કસ્ટડી માટે વચગાળાના પગલાં આપવા માટે અદાલતને સત્તા આપે છે, અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ અદાલતની સત્તા અનિયંત્રિત નથી પરંતુ તે મર્યાદાઓ અને પ્રતિબંધોને આધીન છે અને અદાલત તે જ હદ સુધી

અને તે જ રીતે વિવેકાધીન સત્તાનો ઉપયોગ કરી શકે છે જે તે તેની સમક્ષની કોઈપણ અન્ય કાર્યવાહી માટે અથવા તેના સંબંધમાં કરી શકે છે. કલમ ૯ હેઠળ અદાલતે ન્યાયના હિતમાં વિવેકાધીન સત્તાનો ઉપયોગ કરવો પડશે અને આર્બિટ્રેશન કાર્યવાહીમાં સામે મિલકતોની જાળવણી માટે વચગાળાના પગલાં લેવા પડશે. વચગાળાના પગલાં મિલકતોનું રક્ષણ કરવા માટે છે અને તે અદાલતને ન્યાયી અને અનુકૂળ જણાવા જોઈએ. વપરાયેલા શબ્દો 'ન્યાયી અને અનુકૂળ' નો અર્થ એ નથી કે અદાલત ફક્ત એટલા માટે કોઈપણ આદેશ પસાર કરી શકે છે કે અદાલત તેને અનુકૂળ માને છે. આવા આદેશો ફક્ત બાબતમાં સામે મિલકતોનું રક્ષણ કરવા માટે જ પસાર કરવા જોઈએ. તે વિવાદ થઈ શકતો નથી કે વચગાળાના પગલા તરીકે અદાલત અસ્થાયી મનાઈ હુકમનો આદેશ પણ આપી શકે છે. પરંતુ શું લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ હાજર થવાથી આર્બિટ્રેશનના પક્ષકારોને અટકાવતો આદેશ જારી કરી શકાય? વધુમાં, એવા કેસમાં પણ જ્યાં મનાઈ હુકમનો આદેશ આપવાનો હોય ત્યાં મનાઈ હુકમ માંગતા પક્ષકારે અદાલતને સંતુષ્ટ કરવી જોઈએ કે તેની પાસે પ્રાથમિક દ્રષ્ટિએ (પ્રાઈમા ફેસી) કેસ છે અને જો આદેશ નકારવામાં આવે તો તે પક્ષકારને ભરપાઈ ન થઈ શકે તેવી ઇજા પહોંચાડશે અને વધુમાં અરજદારે દર્શાવવું જોઈએ કે આદેશ નકારવા કરતાં આપવાની તરફેણમાં સગવડનું સંતુલન રહેલું છે. ભલે કલમ ૯ હેઠળ વચગાળાનું પગલું આપવાની સત્તા વ્યાપક હોય પરંતુ તે કલમમાં દર્શાવેલા અંતર્ગત સિદ્ધાંતોની ભાવનામાં તેનો ઉપયોગ કરવો પડશે."

૧૬૭. આપણે માનીએ છીએ કે આપણે કોઈપણ વધુ મુદ્દાઓની વિસ્તૃત ચર્ચા કરવાનું ટાળવું જોઈએ કારણ કે વિગતવાર કોઈપણ ચર્ચા લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ બંનેમાંથી કોઈપણ પક્ષકારને પક્ષપાત કરી શકે છે.

૧૬૮. આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯ હેઠળ સત્તાના ઉપયોગમાં વચગાળાના પગલાં પૂરા પાડતા કોમર્શિયલ કોર્ટ દ્વારા આપવામાં આવેલા આદેશના અમલીકરણને મર્યાદિત કરવા અંગે અમારી સમક્ષ વધુ એક મુદ્દા પર ચર્ચા કરવામાં આવી હતી.

૧૬૯. હાથ પરના કેસમાં, કોમર્શિયલ કોર્ટે તમામ મુદ્દાઓની ઊંડાણપૂર્વક ચર્ચા કરવાનું યોગ્ય માન્યું, પરંતુ તેના અંતે, પક્ષકારોની તરફેણમાં આપવામાં આવેલી રાહતના અમલીકરણને ત્રણ મહિનાના સમયગાળા માટે અથવા જ્યાં સુધી લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ અધિનિયમની કલમ ૧૭ હેઠળ યોગ્ય આદેશ પસાર ન કરે, તે બેમાંથી જે વહેલું હોય ત્યાં સુધી મર્યાદિત રાખ્યું.

૧૭૦. ઈબીટીએલ તરફથી હાજર રહેલા વિદ્વાન પરિષ્ઠ વકીલ શ્રી જોશીએ રજૂઆત કરી કે ધારાકીય ઈરાદાને ધ્યાનમાં રાખીને, અદાલત દ્વારા પ્રયાસ એ સુનિશ્ચિત કરવાનો હોવો જોઈએ કે આર્બિટ્રેશન એક્ટ હેઠળની પ્રક્રિયા વધુ વપરાશકર્તા મૈત્રીપૂર્ણ, ખર્ચ અસરકારક બને અને કેસોના ન્યાયિક નિકાલ તરફ દોરી જાય. આર્બિટ્રેશન એક્ટના ૨૦૧૫ ના સુધારાના ઉદ્દેશ્યો અને કારણોના નિવેદન અને યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિ. યુ.પી. સ્ટેટ બ્રિજ કોર્પોરેશન લિમિટેડ, (૨૦૧૫) ૨ એસસીસી પર માં સુપ્રીમ કોર્ટના ચુકાદા પરથી આ સ્પષ્ટ છે. શ્રી જોશી તેમની રજૂઆતમાં સાચા દેખાય છે કે આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯

પાછળનો હેતુ ઘડિયાળના કાંટા પાછળ ફેરવવાનો અને કલમ ૯ હેઠળ અદાલત સમક્ષ પહેલેથી જ રજૂ થયેલી બાબતને અધિનિયમની કલમ ૧૭ હેઠળ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલના અંતે ફરીથી માંગવાની જરૂરિયાત ઊભી કરવાનો નથી. પક્ષકારો વચ્ચેના આ જ મુકદ્દમામાંથી ઉદ્ભવતા ૧૪ સપ્ટેમ્બર ૨૦૨૧ ના તેમના ચુકાદામાં સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા આ સ્પષ્ટપણે માન્ય કરવામાં આવ્યું છે (આર્સેલરમિટલ નિપ્પોન સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ વિ. એસ્સાર બલ્ક ટર્મિનલ લિમિટેડ, ૨૦૨૧ એસસીસી ઓનલાઈન એસસી ૭૧૮).

૧૭૧. આપણે એ પણ માનીએ છીએ કે જો કોમર્શિયલ કોર્ટે પક્ષકારો દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલા મુદ્દાઓની ઊંડાણપૂર્વક તપાસ કરવાનું યોગ્ય માન્યું હોય અને રેકૉર્ડ પરના કરારની શરતો અનુસાર પક્ષકારોના અધિકારો નક્કી કરવા સુધી જઈને એક વિસ્તૃત ચુકાદો આપ્યો હોય, તો તેણે તેના આદેશના અમલીકરણને મર્યાદિત કરવું જોઈતું ન હતું.

૧૭૨. ઉપરોક્ત સંદર્ભમાં, આપણે આ હાઈકોર્ટના ડિવિઝન બેંચના ચુકાદાનો સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ, કિરીટકુમાર કુતરમલ જૈન વિ. વેલેન્સિયા કોર્પોરેશન, જે (૨૦૧૯) ૩ જીએલએચ ૬૬૭ માં અહેવાલ છે, જેમાં અદાલતે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું: "૬૧. જો કે, તે નોંધી શકાય છે કે આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલની રચના સુધી વચગાળાના પગલા તરીકે તેના હેઠળ કોઈપણ રાહત આપતી અદાલત દ્વારા પસાર કરાયેલા કોઈપણ આદેશના અમલીકરણને મર્યાદિત કરતી નથી. આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯ હેઠળ અદાલત દ્વારા પસાર કરાયેલ આદેશ લવાઈ કાર્યવાહી સમાપ્ત ન થાય ત્યાં સુધી

અમલમાં રહેશે. આ સંદર્ભમાં વેલુગુબંતી હરિ બાબુ વિ. પર્વથિની નરસીમ્હા રાવ (સૂચિત) ના કેસમાં આંધ્ર પ્રદેશ હાઈકોર્ટના ચુકાદાને સંમતિ સાથે ટાંકવું યોગ્ય હોઈ શકે છે, જેનો સંબંધિત ભાગ નીચે મુજબ કાઢવામાં આવ્યો છે: "૩૪. જ્યાં સુધી આ દલીલનો સંબંધ છે કે સિવિલ કોર્ટ દ્વારા આપવામાં આવેલો વચગાળાનો આદેશ એકવાર લવાઈ નિમાયા પછી આપમેળે સમાપ્ત થઈ જશે અને ત્યારબાદ પક્ષકારે લવાઈ સમક્ષ વચગાળાની રાહત માંગવી પડશે, અમને તે કોઈપણ યોગ્યતા વિનાનું લાગે છે. સુંદરમ ફાઈનાન્સ લિમિટેડ, (૧૯૯૯) ૨ એસસીસી ૪૭૯ માં, સુપ્રીમ કોર્ટે ફકરા-૧૩ પર નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું: "૧૯૯૬ ના અધિનિયમ હેઠળ અદાલત કલમ ૯ હેઠળ વચગાળાના આદેશો પસાર કરી શકે છે. લવાઈ કાર્યવાહી, જેમ આપણે જોયું છે, ત્યારે જ શરૂ થાય છે જ્યારે અધિનિયમની કલમ ૨૧ મુજબ વિવાદનો સંદર્ભ આપવાની વિનંતી પ્રતિવાદીને પ્રાપ્ત થાય છે. કલમ ૯ માં આવતા મહત્વપૂર્ણ શબ્દો "લવાઈ કાર્યવાહી પહેલાં અથવા દરમિયાન" છે. આ સ્પષ્ટપણે બે તબક્કાઓની પરિકલ્પના કરે છે જ્યારે અદાલત વચગાળાના આદેશો પસાર કરી શકે છે, એટલે કે, લવાઈ કાર્યવાહી દરમિયાન અથવા લવાઈ કાર્યવાહી પહેલાં...." ૩૫. અધિનિયમની કલમ ૯(૨) ની ભાષા માત્ર લવાઈની નિમણૂક સુધી જ વચગાળાના પગલાના અમલીકરણને મર્યાદિત કરતી નથી. તેનાથી વિપરિત, પક્ષકાર ત્રણ તબક્કે વચગાળાનું પગલું માંગી શકે છે, એટલે કે, લવાઈ કાર્યવાહી પહેલાં, તેની લટકતી (પેન્ડિંગ) દરમિયાન અને એવોર્ડ પસાર થયા પછી, પરંતુ અધિનિયમની કલમ ૩૬ હેઠળ તેનો અમલ થાય તે પહેલાં. આ

હકીકત કે પક્ષકાર લવાદી કાર્યવાહીની લટકતી (પેન્ડિંગ) દરમિયાન પણ અદાલતનો સંપર્ક કરી શકે છે અને વચગાળાનું પગલું માંગી શકે છે, તે સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે ધારાસભ્યએ લવાદી કાર્યવાહી પૂર્ણ થાય અને એવોર્ડ પસાર થાય ત્યાં સુધી વચગાળાનું પગલું આપવા માટે અદાલતને સત્તા આપવાનો સ્પષ્ટ હેતુ રાખ્યો હતો. જેમ નોંધ્યું છે તેમ, અદાલત એવોર્ડ પસાર થયા પછી પણ આવા પગલાં આપવા માટે સત્તાવાર છે, પરંતુ તેનો અમલ થાય તે પહેલાં."

૧૭૩. ઉપર જણાવેલ ચુકાદામાં, આ અદાલતે ફક્ત ૬૪ માં આગળ વધતા નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું: "૬૪. આ અદાલતના વિચારણાત્મક અભિપ્રાયમાં, એકવાર આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯ હેઠળ તેમાં પરિકલ્પના કર્યા મુજબ વચગાળાના પગલાં માટે, કાં તો લવાદી કાર્યવાહીની લટકતી (પેન્ડિંગ) પહેલાં અથવા દરમિયાન અથવા લવાદી એવોર્ડ કર્યા પછી કોઈપણ સમયે પરંતુ તે અધિનિયમની કલમ ૩૬ અનુસાર અમલમાં મૂકવામાં આવે તે પહેલાં અદાલતની અધિકારક્ષમતાનો ઉપયોગ કરવામાં આવે અને તે ઉપચાર સમાપ્ત થાય, ત્યારે આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૧૭ ના ઉપ-કલમ (૨) હેઠળ લવાદી ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ સમાન વચગાળાના પગલાં દાવો કરી શકાતા નથી, કારણ કે તે એવી સ્થિતિ તરફ દોરી જશે જ્યાં સમાન કારણોસર એક જ સમયે બે આદેશો અસ્તિત્વમાં હશે, એક અદાલત દ્વારા પસાર કરાયેલ અને બીજો લવાદી ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરાયેલ, જે આદેશને તમામ હેતુઓ માટે અદાલતનો આદેશ તરીકે પણ ગણવામાં આવવો જરૂરી છે, જે ધારાસભ્યનો હેતુ હોઈ શકે

નહીં. તેથી, બીજો પ્રશ્ન પણ પ્રતિવાદીઓની તરફેણમાં અને અરજદારની વિરુદ્ધમાં જવાબ આપવો જરૂરી છે."

૧૭૪. આમ, આ અદાલતે એવો દૃષ્ટિકોણ લીધો કે એકવાર લવાઈ કાર્યવાહીની લટકતી (પેન્ડિંગ) પહેલાં અથવા દરમિયાન આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯ હેઠળ વચગાળાના પગલાં માટે અદાલતની અધિકારક્ષમતાનો ઉપયોગ કરવામાં આવે અને તે ઉપચાર સમાપ્ત થઈ જાય, ત્યારે આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૧૭ ના ઉપ-કલમ (૨) હેઠળ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ સમાન વચગાળાના પગલાં દાવો કરી શકાતા નથી કારણ કે તે એવી સ્થિતિ તરફ દોરી શકે છે જ્યાં સમાન કારણોસર એક જ સમયે બે આદેશો અસ્તિત્વમાં હશે; એક, જે અદાલત દ્વારા પસાર થઈ શકે છે, અને બીજો, જે લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર થઈ શકે છે. અમને જણાવવામાં આવ્યું છે કે આજની તારીખે પક્ષકારોએ લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ તેમની સંબંધિત કલમ ૧૭ ની અરજીઓ દાખલ કરી છે. અમે આ સંદર્ભમાં વધુ કંઈપણ કહેવાનો ઇરાદો ધરાવતા નથી. આવી અરજીઓની તપાસ કરવી અને કાયદા અનુસાર તેનો નિર્ણય કરવો તે લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ પર નિર્ભર છે.

૧૭૫. આપણને એવા કાયદાના સંપૂર્ણ પ્રસ્તાવ તરીકે દર્શાવવામાં આવ્યા તરીકે સમજવું જોઈએ નહીં કે કોઈપણ સંજોગોમાં આર્બિટ્રેશન એક્ટની કલમ ૯ હેઠળ અદાલત દ્વારા આપવામાં આવતી રાહત તેના અમલીકરણથી મર્યાદિત થઈ શકતી નથી. આપણે જે કહેવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યા છીએ તે એ છે કે તે બધું અદાલત દ્વારા આપવામાં આવેલી રાહતના સ્વરૂપ પર આધારિત રહેશે. આપેલા કેસમાં, આપવામાં આવેલી રાહત એવા પ્રકારની હોઈ શકે છે કે અદાલત એવું

કહેવામાં ન્યાયી હોઈ શકે છે કે આવી રાહત ચોક્કસ સમયગાળા માટે અથવા જ્યાં સુધી લવાઈ ટ્રિબ્યુનલ કલમ ૧૭ ની અરજીનો નિર્ણય ન કરે ત્યાં સુધી લાગૂ રહે. જો કે, એકવાર અદાલત દ્વારા બાબતના તમામ પાસાઓ પર વિસ્તૃત ન્યાયિક નિર્ણય લેવામાં આવે, ત્યારે રાહતોને તેમના અમલીકરણથી મર્યાદિત કરવી અસંગત અથવા તો નિર્રથક બનશે.

૧૭૬. પરિણામે, ફર્સ્ટ અપીલ નં. ૩૦૪૦/૨૦૨૧ આંશિક રીતે મંજૂર કરવામાં આવે છે. ઈબીટીએલ – અપીલર્ટને હંમેશા ૧૦ મીટરની ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખવાનો નિર્દેશ આપતો કોમર્શિયલ કોર્ટ દ્વારા આપવામાં આવેલો આદેશ આથી રદ કરવામાં આવે છે અને બાજુ પર મૂકવામાં આવે છે. અન્ય ત્રણ અપીલો નિષ્ફળ જવી જોઈએ અને આથી ફગાવી દેવામાં આવે છે. સંબંધિત સિવિલ અરજીઓનો નિકાલ કરવામાં આવે છે.

(ન્યાયમૂર્તિ જે.બી. પારડીવાલા)

(ન્યાયમૂર્તિ નિરલ આર. મેહતા)

ચુકાદો જાહેર થયા પછી, એ.એમ.એન.એસ. તરફથી હાજર વિદ્વાન પરિષ્ઠ વકીલ શ્રી પહવાએ ઉગ્ર વિનંતી કરી કે એ.એમ.એન.એસ. આ બાબતને ઉચ્ચ મંચ સમક્ષ આગળ લઈ જવા માંગતી હોવાથી ઈબીટીએલ ને ૨૪ X ૭ માટે ચેનલમાં ન્યૂનતમ ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ જાળવી રાખવાના કોમર્શિયલ કોર્ટ દ્વારા જારી કરાયેલા નિર્દેશનું પાલન કરવાનું ચાલુ રાખવા માટે કહેવામાં આવી શકે છે.

ચુકાદામાં નોંધેલા કારણોસર, અમે ઉપરોક્ત વિનંતી ફગાવીએ છીએ.

(ન્યાયમૂર્તિ જે.બી. પારડીવાલા)

(ન્યાયમૂર્તિ નિરલ આર. મેહતા)

This judgment has been translated using AI Tool – SUVAS.

=====

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.