

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 હાઈકોર્ટ, અમદાવાદ ખાતે

સ્પેશિયલ સિવિલ અપ્લિકેશન નં. ૪૦૦૭/૧૯૯૮

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી ડી.સી. શ્રીવાસ્તવ

=====

૧. શું સ્થાનિક અખબારોના રીપોર્ટ્સને ચુકાદો જોવાની મંજૂરી છે?	ના
૨. રીપોર્ટરને મોકલવામાં આવે કે નહીં?	હા
૩. શું ન્યાયમૂર્તિઓ ચુકાદાની આખરી નકલ જોવા માંગે છે?	ના
૪. શું આ કેસમાં ભારતીય બંધારણ અથવા તે હેઠળ કરવામાં આવેલ કોઈ હુકમના અર્થઘટન અંગે કાયદાનો કોઈ નોંધપાત્ર પ્રશ્ન સમાયેલ છે?	ના
૫. શું સિવિલ જજને પરિપત્રિત કરવામાં આવે કે કેમ?	ના

અમિત બી. ઠક્કર

વિરુદ્ધ

એર ઇન્ડિયા

ઉપસ્થિતિ:

અરજદાર તરફે શ્રી વાય.એન. ઓઝા

સામાવાળા નં. ૧ તરફે નાણાવટી એસોસિએટ્સ

સામાવાળા નં. ૨ તરફે શ્રી તુષાર મહેતા

કોરમ : માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી ડી.સી. શ્રીવાસ્તવ

ચુકાદાની તારીખ: ૦૬/૦૫/૯૯

સી.એ.વી. ચુકાદો

આ પિટિશનમાં અરજદારની અરજ એસ.વી.પી. ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ,
અમદાવાદ ખાતે એર ઇન્ડિયા વતી ગ્રાઉન્ડ હેન્ડલિંગના કામનો કોન્ટ્રાક્ટ બીજા

સામાવાળાને આપવાની પ્રથમ સામાવાળાની કાર્યવાહીને રદબાતલ કરવાની છે.

રિટ પિટિશનમાં ટૂંકમાં આક્ષેપો નીચે મુજબ છે:

૨. અરજદાર મેસર્સ મીતા કન્સ્ટ્રક્શન્સ પેઢીના માલિક છે અને મેનેજમેન્ટ સ્તરે વિવિધ ક્ષેત્રોમાં બહોળો અનુભવ ધરાવતા વિવિધ પ્રવૃત્તિઓમાં રોકાયેલા છે. જૂન, ૧૯૯૭ના પ્રથમ અઠવાડિયામાં, ટાઇમ્સ ઓફ ઇન્ડિયામાં એક જાહેરાત પ્રસિદ્ધ થઈ હતી, જેમાં અમદાવાદ ખાતેના એસ.વી.પી. ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ પર એરપોર્ટ વતી ગ્રાઉન્ડ હેન્ડલિંગનું કામ હાથ ધરવા માટે વિવિધ એજન્સીઓ પાસેથી ટેન્ડરો મંગાવવામાં આવ્યા હતા. આ જાહેરાતના પ્રતિભાવમાં, અરજદારે ગ્રાઉન્ડ હેન્ડલિંગ ચાર્જ તરીકે ફ્લાઈટ દીઠ રૂ. ૪૫,૧૦૦/- ના દરે ૨૦.૬.૧૯૯૭ના રોજ સામાવાળા નં. ૧ ને પોતાનું ટેન્ડર સબમિટ કર્યું હતું. ત્યારબાદ, અરજદાર પાસેથી વધુ વિગતો માંગવામાં આવી હતી જે તેમના દ્વારા રજૂ કરવામાં આવી હતી. ટેન્ડરો બોમ્બે ખાતે ખોલવામાં આવ્યા હતા. બીજા સામાવાળાએ તેના ટેન્ડરમાં સાધનો વિના અને અન્ય કેટલીક શરતો સાથે ફ્લાઈટ દીઠ રૂ. ૫૫,૦૦૦/- નો દર ટાંક્યો હતો. ત્યારપછી, વાટાઘાટો હાથ ધરવામાં આવી હતી અને તારીખ ૨.૧૨.૧૯૯૭ના પત્રમાં જણાવવામાં આવેલ નિયમો અને શરતો સાથે ફ્લાઈટ દીઠ રૂ. ૧૯,૦૦૦/- ના દરે સુધારેલા ભાવપત્રકો આપવામાં આવ્યા હતા. ૪.૯.૧૯૯૭ના રોજ ટેન્ડર ખોલતી વખતે, સામાવાળા નં. ૧ ને ચાર ટેન્ડરો મળ્યા હતા, જેમાંથી ક્રમ નં. ૨ અને ૩ ના ટેન્ડરો જરૂરિયાત મુજબ ન હોવાથી નકારી કાઢવામાં આવ્યા હતા. અરજદાર અને બીજા સામાવાળાના ટેન્ડરો ધ્યાને લેવામાં આવ્યા હતા. અરજદારે, ફેક્સ મેસેજ

દ્વારા, તેમના દ્વારા અગાઉ ટાંકવામાં આવેલા દરો ઘટાડવાની તેમની તૈયારી અને ઈચ્છા દર્શાવી હતી. જો કે, અરજદારની પીઠ પાછળ ટેન્ડર આખરી કરવામાં આવ્યું હતું અને સામાવાળા નં. ૧ એ સામાવાળા નં. ૨ ને કોન્ટ્રાક્ટ આપ્યો હતો, જેને એવા કારણોસર પડકારવામાં આવ્યો છે કે સામાવાળા નં. ૧ ની કાર્યવાહી મનસ્વી, બદદાનતભરી છે અને તેના કારણે સરકારી તિજોરી પર બિનજરૂરી બોજ પડ્યો છે, કારણ કે વધુ ઊંચું ટેન્ડર રજૂ કરનાર વ્યક્તિને કોન્ટ્રાક્ટ આપવામાં આવ્યો હતો. બદદાનતના મુદ્દા પર, એવો આક્ષેપ છે કે બીજા સામાવાળાના ડિરેક્ટરો હોય તેવી વ્યક્તિઓ પ્રથમ સામાવાળાના ભૂતપૂર્વ કર્મચારીઓ છે અને તેઓ પ્રથમ સામાવાળાના ડિરેક્ટરો સાથે ગાઢ સંબંધો ધરાવે છે અને તેથી પ્રથમ સામાવાળા દ્વારા બીજા સામાવાળા તરફ પક્ષપાત દાખવવામાં આવ્યો છે. વધુમાં એવો આક્ષેપ કરવામાં આવ્યો છે કે બીજા સામાવાળાનું મથક બોમ્બે ખાતે છે જ્યારે અરજદાર સ્થાનિક વ્યક્તિ હોવાથી અમદાવાદ ખાતે માળખાકીય સુવિધાઓ ધરાવે છે અને અરજદાર વધુ સારી સેવાઓ આપી શક્યા હોત.

૨. બંને સામાવાળા(ઓ)એ અલગ-અલગ જવાબી સોગંદનામા દાખલ કર્યા છે.

૩. સામાવાળા નં. ૧ એ તેના જવાબી સોગંદનામામાં ઉલ્લેખ કર્યો છે કે અમદાવાદ ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ ખાતે ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઈટ હેન્ડલિંગ અગાઉ એર ઇન્ડિયા લિમિટેડ વતી ઇન્ડિયન એરલાઈન્સ લિમિટેડ દ્વારા કરવામાં આવતું હતું

અને વર્ષ ૧૯૯૧ માં ફ્લાઈટ દીઠ રૂ. ૫૩,૫૦૦/- વસૂલવામાં આવતા હતા. તારીખ ૧.૪.૧૯૯૭ થી તે વધારીને ફ્લાઈટ દીઠ રૂ. ૮૫,૨૫૦/- કરવામાં આવ્યા હતા. એર ઈન્ડિયા માટે અમદાવાદથી ઈન્ટરનેશનલ ફ્લાઈટ્સનું સંચાલન કરવું ખૂબ ખર્ચાળ બન્યું હોવાથી, એર ઈન્ડિયા વતી ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઈટ હેન્ડલિંગની સેવાઓ કરવા માટે સ્વતંત્ર કોન્ટ્રાક્ટરની નિમણૂક કરવાનો નીતિવિષયક નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો. ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઈટ હેન્ડલિંગમાં વિવિધ કાર્યોનો સમાવેશ થાય છે જે આ સામાવાળા દ્વારા દાખલ કરાયેલા જવાબી સોગંદનામાના ફક્ત ૫ માં વિગતવાર ગણાવવામાં આવ્યા છે. આ ઉદ્દેશ સાથે જાહેર જાહેરાત જારી કરવામાં આવી હતી અને ટેન્ડરોની ચકાસણી કરવા માટે એક સબ-કમિટીની રચના કરવામાં આવી હતી અને સદર કમિટીની ભલામણોને ધ્યાનમાં રાખીને સામાવાળા નં. ૨ ને કોન્ટ્રાક્ટ આપવામાં આવ્યો હતો. સદર સબ-કમિટીએ માત્ર ત્રણ પક્ષકારોની પસંદગી કરી હતી એટલે કે; (૧) મેસર્સ એરોકેર (૨) મેસર્સ મીતા કન્સ્ટ્રક્શન (અરજદાર) અને મેસર્સ ગ્લોબલ એવિએશન સર્વિસીસ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ (સામાવાળા નં. ૨). તારીખ ૧.૯.૧૯૯૭ ના પત્ર દ્વારા અનુભવ વગેરે અંગેની વધુ વિગતો મંગાવવામાં આવી હતી અને ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઈટ હેન્ડલિંગના સંચાલનમાં કુશળતા અને અનુભવને ધ્યાનમાં લઈને સામાવાળા નં. ૨ ને કોન્ટ્રાક્ટ આપવામાં આવ્યો હતો. બદલાત અને મનસ્વીપણાના આક્ષેપોને નકારી કાઢવામાં આવ્યા છે. સામાવાળા નં. ૨ પ્રત્યે ભેદભાવ અને પક્ષપાતના આક્ષેપને પણ નકારી કાઢવામાં આવ્યો છે.

૪. સામાવાળા નં. ૨ એ તેના જવાબી સોગંદનામાના ફકરા ૪ માં વિગતવાર જણાવ્યું છે કે તે જરૂરી કુશળતા ધરાવે છે અને તે પહેલેથી જ જનરલ સેલ્સ એજન્ટ અથવા પેસેન્જર સેલ્સ એજન્ટ તરીકે ૧૧ આંતરરાષ્ટ્રીય એરલાઇન્સનું પ્રતિનિધિત્વ કરી રહ્યું છે. એવું પણ જણાવવામાં આવ્યું છે કે સામાવાળા નં. ૨ આંતરરાષ્ટ્રીય ફ્લાઇટ કામગીરી ખાસ કરીને ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઇટ હેન્ડલિંગનું કામ સંભાળવા માટે અનુભવ અને ટેકનિકલ કર્મચારીઓ ધરાવે છે. એવું પણ જણાવવામાં આવ્યું છે કે સામાવાળા નં. ૨ તારીખ ૧.૫.૧૯૯૮ થી કોઈપણ ફરિયાદ વિના અને અસરકારક રીતે કોન્ટ્રાક્ટના તેના ભાગની કામગીરી કરી રહ્યું છે. બદદાનતના મુદ્દા પર, આ સામાવાળા દ્વારા ફકરા ૮ માં સ્પષ્ટતા કરવામાં આવી છે કે ૩ થી ૭ વર્ષ અગાઉ એર ઇન્ડિયામાંથી નિવૃત્ત થયેલા ત્રણ એક્ઝિક્યુટિવ્સ સામાવાળા નં. ૨ ની સેવામાં જોડાયેલા છે. આ સામાવાળા દ્વારા જવાબી સોગંદનામાના ફકરા ૮ માં અન્ય અનુભવ અને કુશળતા પણ જાહેર કરવામાં આવી છે.

૫. પક્ષકારોના વિદ્વાન વકીલશ્રીઓને લંબાણપૂર્વક સાંભળવામાં આવ્યા હતા. અરજદાર તરફના વિદ્વાન વકીલની મુખ્ય ફરિયાદ એ રહી છે કે અરજદારનું ટેન્ડર સૌથી ઓછું હોવા છતાં, કોઈપણ કારણ વિના તેને નકારી કાઢવામાં આવ્યું હતું અને બીજા સામાવાળા દ્વારા ટાંકવામાં આવેલ દર સૌથી વધુ હોવા છતાં આ સામાવાળાને તે મંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો જે મનસ્વીપણું, બદદાનત અને રાજ્યની તિજોરી પર બિનજરૂરી બોજ સમાન છે. શ્રી ઓઝાએ ભારપૂર્વક દલીલ કરી હતી કે સામાવાળા નં. ૧ ની આવી મનસ્વી અને બદદાનતભરી

કાર્યવાહી રદબાતલ કરવાને પાત્ર છે અને સામાવાળા નં. ૨ ને આપવામાં આવેલ કોન્ટ્રાક્ટ પણ રદબાતલ કરવાને પાત્ર છે. બીજી તરફ, શ્રી નાણાવટીએ એ સ્વીકૃતિ પર દલીલ કરી હતી કે બીજા સામાવાળા દ્વારા ટાંકવામાં આવેલ દર નિઃશંકપણે ઊંચો હતો, તેમ છતાં તેમણે એવી દલીલ કરી હતી કે આ ટેન્ડરનું એવું આમંત્રણ ન હતું કે જ્યાં અમુક ચીજવસ્તુઓ ખરીદવાની હોય અથવા જ્યાં એવું કામ હાથ ધરવાનું હોય જેમાં કોઈ વિશેષ કુશળતા કે નિપુણતાની જરૂર ન હોય. બીજી તરફ, જવાબી સોગંદનામાના ફકરા ૫ માં દર્શાવ્યા મુજબ ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઈટ હેન્ડલિંગમાં વિવિધ કાર્યોનો સમાવેશ થાય છે અને આંતરરાષ્ટ્રીય રૂટ પર ફ્લાઈટ લેવા માટે મુસાફરોના હિતમાં, કુશળતા અને અસરકારક ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઈટ હેન્ડલિંગ સેવાઓ સામાવાળા નં. ૧ સમક્ષ મુખ્ય વિચારણા હતી. જ્યારે અરજદાર અને સામાવાળા નં. ૨ ના અનુભવનો તુલનાત્મક અભ્યાસ કરવામાં આવ્યો ત્યારે, સામાવાળા નં. ૨ નો અનુભવ અને નિપુણતા અરજદાર કરતા ઘણી વધારે હતી. આ દલીલ તથ્ય વગરની નથી. સામાવાળા નં. ૨ દ્વારા દાખલ કરાયેલા જવાબી સોગંદનામાના ફકરા ૪ અને ૮ માં પ્રતિબિંબિત થાય છે તે મુજબ સામાવાળાનો અનુભવ અને નિપુણતા દેખીતી રીતે ઘણી વધારે હોવાનું જણાય છે. આના જવાબમાં, શ્રી ઓઝાએ એવી દલીલ કરી હતી કે જ્યાં સુધી અમદાવાદ ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટનો સંબંધ છે, ત્યાં સુધી આ પ્રકારનો કોન્ટ્રાક્ટ પ્રથમ વખત આપવામાં આવ્યો હતો અને તેથી અમદાવાદ ખાતે નિપુણતા કે અનુભવનો પ્રશ્ન તેનું મહત્વ ગુમાવે છે. જો કે, હું આ દલીલ સ્વીકારવામાં અસમર્થ છું. સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા આપો કોન્ટ્રાક્ટ પ્રથમ વખત આપવામાં

આવ્યો હોય તેવું બની શકે છે પરંતુ આવો કોન્ટ્રાક્ટ આપતી વખતે, ઇચ્છુક ટેન્ડરોનો ભૂતકાળનો અનુભવ અને નિપુણતા પણ સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા ધ્યાનમાં લેવા જેવી બાબત હતી. વિવિધ આંતરરાષ્ટ્રીય એરલાઇન્સમાં વિશાળ અનુભવ કે જે જવાબી સોગંદનામાના ફક્ત ૪ માં તેમજ સામાવાળા નં. ૨ ના જવાબી સોગંદનામાના ફક્ત ૮ માં દર્શાવેલ છે તે દર્શાવે છે કે અરજદાર પાસે આવો કોઈ અનુભવ કે નિપુણતા ઉપલબ્ધ નથી. બીજી તરફ, રિટ પિટિશન પરથી જ જણાય છે કે અરજદાર મેસર્સ મીતા કન્સ્ટ્રક્શનના માલિક છે અને તેઓ એક લાયકાત ધરાવતા એન્જિનિયર છે. તેઓ સરકારી રજિસ્ટર્ડ સિવિલ કોન્ટ્રાક્ટર છે અને ઓ.એન.જી.સી., રિઝર્વ બેંક ઓફ ઇન્ડિયા, એલ.આઈ.સી., ઇન્ડિયન એરલાઇન્સ લિમિટેડ, એરપોર્ટ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા જેવી અગ્રણી સરકારી સંસ્થાઓ સાથે કામ કરે છે અને વિવિધ સિવિલ તેમજ ઇન્ટિરિયર અને ફર્નિચરનું કામ કરે છે. આ વિગત રિટ પિટિશનના ફક્ત ૩ માં જોવા મળે છે. આમ, અરજદાર જે કંઈ લાયકાત ધરાવે છે તે એ છે કે તેઓ લાયકાત ધરાવતા એન્જિનિયર છે અને તેમનો અનુભવ સિવિલ, ઇન્ટિરિયર અને ફર્નિચરના કામ સુધી સીમિત રહ્યો છે અને કોઈપણ એરપોર્ટ પર ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઈટ હેન્ડલિંગના કામ પૂરતો નથી. જો અરજદારે ઇન્ડિયન એરલાઇન્સ અને એરપોર્ટ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા સાથે સિવિલ એન્જિનિયરિંગ સેવાઓ આપી હોય તો પણ તેને ગ્રાઉન્ડ ફ્લાઈટ હેન્ડલિંગના અનુભવ તરીકે ગણી શકાય નહીં.

૬. આવા કેસોમાં સર્વોચ્ચ અદાલતનો તાજેતરનો ચુકાદો રૌનક ઇન્ટરનેશનલ લિમિટેડ વિરુદ્ધ આઈ.વી.આર. કન્સ્ટ્રક્શન લિમિટેડ,

એ.આઈ.આર. ૧૯૯૯ એસ.સી. ૩૯૩ ના કેસમાં જોવા મળે છે. સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે જ્યારે જાહેર સત્તાધિકારી અથવા રાજ્ય દ્વારા કોન્ટ્રાક્ટ આપવાના નિર્ણયને પડકારતી રિટ પિટિશન હાઈકોર્ટમાં દાખલ કરવામાં આવે ત્યારે, આવી પિટિશન સ્વીકારવામાં જાહેર હિતનું કોઈ તત્વ સમાયેલું છે કે કેમ તે અંગે કોર્ટને ખાતરી થવી જોઈએ. ઉદાહરણ તરીકે, વિવાદ સંપૂર્ણપણે બે ટેન્ડરો વચ્ચેનો હોય, તો કોર્ટે એ બાબત જોવા માટે ખૂબ કાળજી રાખવી જોઈએ કે મુકદ્દમામાં જાહેર હિતનું કોઈ તત્વ સામેલ છે કે કેમ. બે ટેન્ડરો દ્વારા ઓફર કરવામાં આવેલા ભાવોમાં માત્ર તફાવત કોઈ જાહેર હિત સામેલ છે કે કેમ તે નક્કી કરવામાં નિર્ણાયક હોઈ શકે છે અથવા ન પણ હોઈ શકે. આવા વાણિજ્યિક વ્યવહારમાં હસ્તક્ષેપ કરવા અંગે, તેણે વધુમાં અવલોકન કર્યું કે જ્યાં સુધી કોર્ટને ખાતરી ન થાય કે જાહેર હિતનું નોંધપાત્ર પ્રમાણ સમાયેલું છે અથવા વ્યવહાર બદલાવવાનું જરૂર છે, ત્યાં સુધી કોર્ટે બે હરીફ ટેન્ડરો વચ્ચેના વિવાદોમાં અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ હસ્તક્ષેપ કરવો જોઈએ નહીં.

૭. એ પણ અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે એ ચાદ રાખવું જરૂરી છે કે કિંમત હંમેશા કોન્ટ્રાક્ટ આપવા માટેનો એકમાત્ર માપદંડ ન હોઈ શકે. ઘણીવાર જ્યારે ઓફરોનું મૂલ્યાંકન કરવા માટે નિષ્ણાતોની મૂલ્યાંકન સમિતિની નિમણૂક કરવામાં આવે છે, ત્યારે નિષ્ણાત સમિતિનું વિશેષ જ્ઞાન કઈ ઓફર શ્રેષ્ઠ છે તે નક્કી કરવામાં નિર્ણાયક ભૂમિકા ભજવે છે. ઓફર કરાયેલી કિંમત એ માપદંડો પૈકીનો માત્ર એક માપદંડ છે. ટેન્ડરોની ભૂતકાળની કામગીરી, ઓફર કરવામાં આવતી ચીજવસ્તુઓ કે સેવાઓની ગુણવત્તા, ટેન્ડરની ભૂતકાળની કામગીરીના

આધારે આવી ગુણવત્તાનું મૂલ્યાંકન, તેની બજાર પ્રતિષ્ઠા વગેરે તમામ બાબતો કોન્ટ્રાક્ટ કોને આપવો જોઈએ તે નક્કી કરવામાં મહત્વપૂર્ણ ભૂમિકા ભજવે છે. કેટલીકવાર, કોન્ટ્રાક્ટની યોગ્ય કામગીરી અને કામની સારી ગુણવત્તા સુરક્ષિત કરવા માટે કામની ઘણી સારી ગુણવત્તા માટે ઊંચી કિંમત કાયદેસર રીતે ચૂકવી શકાય છે જે ઓછી કિંમત જેટલી જ જાહેર હિતમાં છે. આમ, સર્વોચ્ચ અદાલતના ઉપરોક્ત અવલોકનો પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે આવા પ્રકારની બાબતોમાં માત્ર નીચો દર જ કોન્ટ્રાક્ટ આપવા માટેનો માપદંડ હોવો જોઈએ નહીં. બીજી તરફ, જ્યાં સુધી જાહેર હિત સામેલ ન હોય અને તેના પર અસર ન થતી હોય ત્યાં સુધી, માત્ર ઊંચો દર સ્વીકારવાથી સરકારી તિજોરી પર થોડો બોજ પડવાની સંભાવના છે તેવા કારણોસર કાર્યવાહીમાં દખલ કરવી જોઈએ નહીં. છેવટે, જો આંતરરાષ્ટ્રીય ફ્લાઈટના મુસાફરોને આપવા માટે વધુ સારી સેવાઓ મેળવવાની હોય અને આવી સેવાઓ આપતી વ્યક્તિને થોડી ઊંચી કિંમત ચૂકવવામાં આવે, તો જાહેર હિત પર પ્રતિકૂળ અસર થઈ હોવાનું કહી શકાય નહીં; ઊલટાનું જ્યારે આવી સેવાઓ આપતા અનુભવી નિષ્ણાતો દ્વારા કાર્યક્ષમ સેવાઓ પૂરી પાડવામાં આવે ત્યારે જાહેર હિત પૂરતા પ્રમાણમાં જળવાય છે.

૮. રેકૉર્ડ પરના સમગ્ર સાહિત્યને ધ્યાને લીધા પછી, મારો એવો અભિપ્રાય છે કે સામાવાળા નં. ૧ ની કાર્યવાહી મનસ્વી કહી શકાય નહીં. કોઈ કાર્યવાહી વાજબીપણાનો અભાવ ધરાવતી હોય ત્યારે તેને મનસ્વી કહેવામાં આવે છે. કોઈ કાર્યવાહી ત્યારે પણ મનસ્વી કહેવાય છે જ્યારે આવી કાર્યવાહી દ્વારા, અનુભવ અને નિપુણતાની બાબતોમાં બંને સમાન સ્થાને હોવા છતાં એક

વ્યક્તિને બીજી વ્યક્તિ કરતાં વધુ તરફેણ બતાવવામાં આવી હોય. તેવી જ રીતે, જો કોઈ કાર્યવાહીનો જે હેતુ માટે કોન્ટ્રાક્ટ આપવામાં આવી રહ્યો છે તે વાસ્તવિક હેતુ સાથે કોઈ સંબંધ ન હોય તો તેને મનસ્વી કહી શકાય. હાલના કેસમાં આ તત્વો ગેરહાજર છે, તેથી સામાવાળા નં. ૧ ની કાર્યવાહી મનસ્વી કહી શકાય નહીં.

૯. બદદાનતના મુદ્દા પર, જરૂરી જવાબ બીજા સામાવાળાના જવાબી સોગંદનામામાં સમાવિષ્ટ છે જેનો ઉદ્દેશ આ ચુકાદાના અગાઉના ભાગમાં કરવામાં આવ્યો છે. તથ્યની દ્રષ્ટિએ, સામાવાળા નં. ૧ ની કાર્યવાહી બદદાનતના દોષથી પીડાય છે તેમ કહી શકાય નહીં.

૧૦. શ્રી ઓઝાએ ભલામણો કરનાર કમિટીના અહેવાલ એનેક્સર ૬ પર આધાર રાખીને દલીલ કરી હતી કે ભલામણ નં. ૩ હેઠળ, શરૂઆતમાં આવો કોન્ટ્રાક્ટ એક વર્ષના સમયગાળા માટે આપવામાં આવ્યો હતો અને આ સમયગાળા દરમિયાન એર ઇન્ડિયા દ્વારા ભરતી અને તાલીમ માટેના પ્રયાસો કરવા જોઈતા હતા, પરંતુ આ ભલામણને ધ્યાનમાં લેવામાં આવી ન હતી જ્યારે સામાવાળા નં. ૨ ને બે વર્ષના સમયગાળા માટે કોન્ટ્રાક્ટ આપવામાં આવ્યો હતો જે બદદાનત દર્શાવે છે. હું આ દલીલ સ્વીકારવા તૈયાર નથી. શ્રી નાણાવટીએ યોગ્ય રીતે દલીલ કરી છે કે નિઃશંકપણે, આ બાબતમાં તપાસ કરવા અને ભલામણ કરવા માટે કમિટીની રચના કરવામાં આવી હતી અને ચાર ભલામણો કરવામાં આવી હતી, પરંતુ સ્ટાફની ભરતી કરીને એર ઇન્ડિયાએ સ્વતંત્ર રીતે

કામ સંભાળવા પર વિચાર કરવો જોઈએ તેવી કમિટીની ભલામણ સ્વીકારવામાં આવી નથી અને એરપોર્ટ ઓથોરિટી કામની આવી સંભાળ સ્વીકારવા તૈયાર નથી. તેમણે જવાબી સોગંદનામા પરથી એ પણ યોગ્ય રીતે દલીલ કરી હતી કે લગભગ ૧૨ કર્મચારીઓને નિયુક્ત કરવાના પ્રયાસો કરવામાં આવ્યા હતા. દેખીતી રીતે, આ પ્રયાસ સફળ થયો ન હતો. આ સંજોગો હેઠળ, એરપોર્ટ ઓથોરિટીએ બે વર્ષના સમયગાળા માટે ખાનગી પક્ષકારોને કોન્ટ્રાક્ટ આપવાનું નક્કી કર્યું છે. ઉપરોક્ત બાબતોને ધ્યાનમાં લેતાં, સામાવાળા નં. ૧ ની કાર્યવાહી બદદાનતભરી છે તેવી દલીલને માન્ય રાખવી ફરીથી મુશ્કેલ છે.

૧૧. તેથી, સામાવાળા નં. ૨ દ્વારા ઊંચા દરનું ટેન્ડર સ્વીકારવામાં આવ્યું હોવાના માત્ર કારણોસર સામાવાળા નં. ૧ ની કાર્યવાહી મનસ્વી કે બદદાનતભરી છે અથવા સરકારી તિજોરીને બિનજરૂરી નુકસાન પહોંચાડવા જઈ રહી છે તેવા તારણ પર આવી શકાય નહીં. બીજી તરફ, ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ પર કાર્યક્ષમ સેવા પૂરી પાડવાના હિતમાં આવી કાર્યવાહી કરવામાં આવી હતી અને આ કાર્યવાહી રૌનક ઇન્ટરનેશનલ લિમિટેડ (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદાના દાયરામાં જાહેર હિતનો ભંગ કરતી નથી. આ કાર્યવાહીમાં પારદર્શિતાનો અભાવ હતો તેમ પણ કહી શકાય નહીં કે કમિટીની માર્ગદર્શિકાનું ઉલ્લંઘન કરીને તે કરવામાં આવી હતી તેમ પણ કહી શકાય નહીં. અરજદારને સુનાવણીની કોઈ તક આપવામાં આવી ન હતી તેમ કહી શકાય નહીં. ટેન્ડરો મેળવ્યા પછી પણ વાટાઘાટો હાથ ધરવામાં આવી હતી. વધારાની માહિતી માંગવામાં આવી હતી અને મુખ્યત્વે અનુભવ અને નિપુણતાના આધારે

સામાવાળા નં. ૨ ને કોન્ટ્રાક્ટ આપવામાં આવ્યો હતો, ભલે તેણે સહેજ ઊંચા દરો ટાંક્યા હતા.

૧૨. ૨૨ જી.એલ.આર. ૫૭૦ માં રિપોર્ટ થયેલ પ્રભુદાસભાઈ ભીખાભાઈ વિરુદ્ધ સ્ટેટ ઓફ ગુજરાત ના કેસમાં આ કોર્ટની ડિવિઝન બેંચે પણ સમાન અભિપ્રાય લીધો છે. એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે ટેન્ડર આપવું એ એક વહીવટી નિર્ણય છે. રાજ્ય સરકારના નિર્ણયના સ્થાને હાઈકોર્ટ પોતાના નિર્ણયને બદલી શકે નહીં. કોન્ટ્રાક્ટ આપવાના આવા નિર્ણયને માત્ર ત્યારે જ બાજુ પર રાખી શકાય જો તે સાબિત થાય કે તે મનસ્વી અને ભેદભાવપૂર્ણ છે. માત્ર લઘુત્તમ દર સ્વીકારવામાં આવ્યો ન હતો તે કારણથી નિર્ણય મનસ્વી છે તેમ કહી શકાય નહીં. કાર્યક્ષમ અને સંતોષકારક કાર્ય પૂર્ણ કરવાના પરિબળને ધ્યાનમાં લેવાનું રહેશે. જો રાજ્ય અથવા સરકારનો નિર્ણય કાર્યક્ષમ અને સંતોષકારક રીતે કાર્ય પૂર્ણ કરવા માટેનો હોય, તો ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ આવા નિર્ણયમાં હસ્તક્ષેપ કરવાની જરૂર નથી.

૧૩. હાલના કેસમાં, આ સામાવાળાના જવાબી સોગંદનામાના ફકરા ૪.૪ માં જણાવ્યા મુજબ, મે, ૧૯૯૮ થી કોઈપણ તરફથી કોઈ ફરિયાદ વિના સામાવાળા નં. ૨ એ વ્યવહારિક રીતે એક વર્ષના સમયગાળા માટે કાર્યક્ષમ સેવાઓ ઓફર કરી છે.

૧૪. ઉપરોક્ત ચર્ચાને ધ્યાનમાં લેતાં, સામાવાળા નં. ૨ ને કોન્ટ્રાક્ટ આપવાની સામાવાળા નં. ૧ ની કાર્યવાહીમાં હસ્તક્ષેપ કરવા માટે મને કોઈ

સબળ કારણ જણાતું નથી. તેથી, રિટ પિટિશનમાં કોઈ તથ્ય નથી અને તે ફગાવી દેવાને પાત્ર છે.

૧૫. રિટ પિટિશન તદનુસાર ફગાવી દેવામાં આવે છે. ખર્ચ અંગે કોઈ હુકમ નથી.

This judgment has been translated using an AI-assisted translation tool.

=====

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.