

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 judgement 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 judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

ગુજરાત વડી અદાલતમાં અમદાવાદ ખાતે

સ્પે. સિવિલ એપ્લિકેશનસ્પે. સિવિલ એપ્લીકેશન નંબર ૮૩૫૬ / ૨૦૧૬

સાથે

સિવિલ એપ્લીકેશન નંબર ૫૪૯૧ / ૨૦૧૬

સ્પે. સિવિલ એપ્લિકેશન સિવિલ એપ્લીકેશન નંબર ૮૩૫૬ / ૨૦૧૬

મંજૂરી અને હસ્તાક્ષર માટે:

માનનીય મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિશ્રી આર. સુભાષ રેડ્ડી અને માનનીય ન્યાયમૂર્તિશ્રી
વિપુલ એમ. પંચોલી

=====

=

૧	શું સ્થાનિક અખબારોના પત્રકારોને ચુકાદો જોવાની મંજૂરી આપવામાં આવી શકે છે?	હા
૨	પત્રકારને રીફર કરવામાં આવશે કે નહીં?	હા
૩	શું માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ ચુકાદાની ખરી નકલ જોવા માંગે છે?	ના
૪	શું આ કેસમાં ભારતના બંધારણના અર્થઘટન અથવા તે હેઠળ કરવામાં આવેલા કોઈપણ આદેશ અંગે કાયદાના નોંધપાત્ર પ્રશ્નનો સમાવેશ થાય છે?	હા

=====

એસ્સાર બલ્ક ટર્મિનલ લિમિટેડ અને ૧....અરજદારો

વિરુદ્ધ

ગુજરાત રાજ્ય અને ૩....પ્રતિવાદીઓ

=====

=

હાજરી: શ્રી મિહિર જોશી, પરિષ્ક વકીલ સાથે શ્રી કેયુર ગાંધી સાથે સુશ્રી પાયલ પરીખ, નાણાવટી એસોસિયેટ્સ તરફથી, અરજદારો માટેના વકીલ શ્રી કમલ ત્રિવેદી, એડવોકેટ જનરલ સાથે સુશ્રી સંગીતા વિશેન, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ માટે સહાયક સરકારી વકીલ

પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ માટે શ્રી એસ.એન. શેલાત, વરિષ્ઠ વકીલ સાથે શ્રી પી.આર.
નાણાવટી, વકીલ
પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ માટે શ્રી એસ.એન. સોપારકર, વરિષ્ઠ વકીલ સાથે શ્રી રાશેષ
એચ. પરીખ, વકીલ
પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ માટે શ્રી હેમાંગ એચ. પરીખ, વકીલ
પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ માટે ડી.એસ. દ્વારા નોટિસ તામિલ
પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ માટે શ્રી મિહિર ઠાકોર, વરિષ્ઠ વકીલ સાથે શ્રી સંદીપ સિંઘી,
શ્રી ઇશાન જોશી અને શ્રી ઋષભ બોર્ડિયા, સિંઘી એન્ડ કો. માટે, વકીલ

=====

=કોરમ: માનનીય મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી આર. સુભાષ રેડ્ડી અને માનનીય
ન્યાયમૂર્તિ શ્રી વિપુલ એમ. પંચોલી

તારીખ : ૨૫/૦૪/૨૦૧૭

સી.એ.વી. ચુકાદો (દ્વારા : માનનીય મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી આર. સુભાષ રેડ્ડી)

૧. આ સ્પે. સિવિલ એપિલકેશન અરજદારો દ્વારા હેઠળ દાખલ કરવામાં આવી છે
ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ, નીચે મુજબ વાંચાતી પ્રાર્થનાઓ માંગી:
“(એ) લોર્ડશીપ્સ કૃપા કરીને મેન્ડેમસનો રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ, અથવા
મેન્ડેમસના સ્વરૂપનો રિટ અથવા અન્ય કોઈ રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ જારી

કરીને તા. ૧૮.૦૧.૨૦૧૬ ની આક્ષેપિત જાહેરનામું તથા તેના અનુસંધાને કરવામાં આવેલી કોઈપણ કાર્યવાહી રદ કરે; (મૂળ મુજબ) (એ)(૧) લોર્ડશીપ્સ કૃપા કરીને મેન્ડેમસનો રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ, અથવા મેન્ડેમસના સ્વરૂપનો રિટ અથવા અન્ય કોઈ રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ જારી કરીને ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા પસાર કરાયેલ તા. ૩૧.૦૫.૨૦૧૬ ના ઠરાવ ક્રમાંક ૩૧૫૭, જેમાં અરજદાર દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવી રહેલા વિસ્તારમાં આઉટર હાર્બર વિકાસ માટે એએચપીપીએલના ડીપીઆરને સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપવાની ભલામણ કરવામાં આવી છે, તેને રદ કરે. (એ)(૨) અરજીની સુનાવણી તથા અંતિમ નિકાલ સુધી, લોર્ડશીપ્સ કૃપા કરીને ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડની તા. ૩૧.૦૫.૨૦૧૬ ની બોર્ડ બેઠકમાં પસાર કરાયેલ ઠરાવ ક્રમાંક ૩૧૫૭ ના અમલને સ્થગિત કરે અને અત્રેના પ્રતિવાદીઓને ઉક્ત ઠરાવને અસરકારક બનાવવા માટે કોઈપણ વધુ કાર્યવાહી હાથ ધરવાથી રોકે.

(બી) લોર્ડશીપ્સને કૃપા કરીને પ્રતિવાદી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓને અરજીકર્તા દ્વારા ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના ફાળવણી માટે તથા અરજીકર્તાઓ દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલી અને પુનઃપ્રાપ્ત કરવાની માંગ કરાયેલી ૫૬૭ હેક્ટર (૨૩૩ હે. + ૩૩૪ હે.) જેટલી જમીન સંદર્ભે કરાયેલ અરજીઓ બાબતે જરૂરી મંજૂરીઓ મંજૂર કરવાનો નિર્દેશ આપવા કૃપા થાય તેમજ અરજીકર્તા દ્વારા જમીન અને વોટરફ્રન્ટ એલએનજી સુવિધાઓના ફાળવણી માટે કરાયેલ અરજી બાબતે પણ એવો નિર્દેશ આપવા કૃપા થાય; (જેમ છે તેમ) (બી) અરજીની સુનાવણી અને અંતિમ નિકાલ બાકી હોય ત્યાં સુધી, લોર્ડશીપ્સને કૃપા કરીને તા.

૧૮.૦૧.૨૦૧૬ ની વિવાદિત અધિસૂચનાની અમલવારી અને અમલીકરણ તથા તે અનુસંધાને કરવામાં આવતી કોઈપણ કાર્યવાહી પર સ્થગિતી આપવાની કૃપા થાય.

(સી) અરજદારીની સુનાવણી અને અંતિમ નિષ્પત્તિ સુધી, આપના લોર્ડશીપ્સ કૃપા કરીને અહીંના પ્રતિવાદીઓને, અરજદાર દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવતાં વિસ્તારમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને ૪ દ્વારા પ્રવૃત્તિઓ/સુવિધાઓના કોઈપણ વિસ્તરણને મંજૂરી આપતા જી.એમ.બી.ની કોઈપણ આવનારી બોર્ડ બેઠકમાં પસાર કરાયેલા કોઈપણ ઠરાવોને અમલમાં મૂકવાથી પ્રતિબંધિત કરે; (ડી) ઉપરોક્ત પ્રાર્થનાઓ (બી) અને (સી) ના સંબંધમાં એકતરફી એડ-ઇન્ટરિમ રાહત.

(ઈ) ન્યાયના હિતમાં યોગ્ય માનવામાં આવે તેવી અન્ય અને વધુ રાહત(ઓ) મંજૂર કરવામાં આવે. ”

૨. ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ ની કલમ ૫ હેઠળની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧-ગુજરાત સરકાર દ્વારા જારી કરાયેલ તા. ૧૮ જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ ની આક્ષેપિત અધિસૂચના દ્વારા, ગુજરાત સરકારે હજીરા બંદરની વર્તમાન સીમાઓમાં ફેરફાર કર્યો છેઆ અરજીના પડકારના વિષયરૂપ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા જારી કરાયેલા ઠરાવ ક્રમાંક ૩૧૫૭, તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬ દ્વારા, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ આઉટર હાર્બર વિકાસ માટે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ ની માસ્ટર પ્લાનને સિદ્ધાંતતઃ

મંજૂરી આપતાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ ના પ્રસ્તાવની ભલામણ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ ને કરી છે. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા પસાર કરાયેલ ઉપરોક્ત ઠરાવ ક્રમાંક ૩૧૫૭, તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬, નીચે મુજબ વાંચાય છે:—

“ઠરાવ ક્રમાંક ૩૧૫૭

ગુજરાત વડી અદાલતમાં ઈબીટીએલ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી અરજીના પરિણામને આધીન રહીને અને નીચે દર્શાવેલ શરતોના પાલનને આધીન રહીને, બાહ્ય બંદર વિકાસ માટે એએચપીપીએલની માસ્ટર યોજના માટે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપવા અંગેની એએચપીપીએલની દરખાસ્ત ગુજરાત સરકારને ભલામણ કરવાનું ઠરાવવામાં આવે છે:

૧. સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી, આવશ્યક અભ્યાસો અને તપાસોને આવરી લેતી રજૂ કરવાનાં ડી.પી.આર.ની અંતિમ મંજૂરીના આધીન રહેશે. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ હજીરા બંદરે આઉટર હાર્બર વિકાસ માટેના ડી.પી.આર.ની અંતિમ મંજૂરી માટે જી.એમ.બી.નો સંપર્ક કરવો પડશે. ૨. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ, જેમ જરૂરી હોય તેમ, સંબંધિત સરકારી સત્તાધિકારીઓ પાસેથી પર્યાવરણ અને સી.આર.ઝેડ. સહિતની બધી આવશ્યક વૈધાનિક મંજૂરીઓ મેળવવી પડશે અને તે જી.એમ.બી.ને સુપરત કરવી પડશે. ૩. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ, જેમ જરૂરી હોય તેમ, એન.એસ.પી.સી., આઈ.એસ.પી.એસ. વગેરે જેવી અન્ય મંજૂરીઓ

મેળવવી પડશે. ૪. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ બધી વિગતવાર ડિઝાઇનો અને ઈજનેરી આલેખોની નકલો જી.એમ.બી.ને સુપરત કરવી પડશે.

વિ. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ ઓળખાયેલ યોજનાને લઈને કોઈપણ વિકાસકાર્ય હાથ ધરતા પહેલાં જી.એમ.બી. અધિનિયમની કલમ ૩૫(૧) હેઠળ બાંધકામ માટે સંમતિ મેળવવી પડશે. ૬. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ જમીનના ફાળવણી સંબંધે, જેમાં પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલી જમીન અને તેના શુલ્ક, વોટરફ્રન્ટ રોયલ્ટીનું ચૂકવણું, લીઝ ભાડું, વળતર વગેરેનો સમાવેશ થાય છે, તે બાબતમાં જી.એમ.બી./જી.ઓ.જી.ના તમામ નિર્ણયો અને શરતોનું પાલન કરવું પડશે.

૭. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ, જી.એમ.બી.ને યોગ્ય લાગે તે મુજબ, કોઈપણ બાંધકામ શરૂ કરતા પહેલાં બાંધકામ ગેરંટી રજૂ કરવી પડશે અને બાંધકામ પૂર્ણ થાય ત્યાં સુધી તેને માન્ય રાખવી પડશે. ૮. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ બાંધકામ શરૂ કરતા પહેલાં વિગતવાર અમલીકરણ યોજના, અભ્યાસો અને ખર્ચવિગત રજૂ કરવી પડશે. ૯. એ.એચ.પી.પી.એલ.એ દર ત્રિમાસિક ગાળે જી.એમ.બી.ને આવર્તક પ્રગતિ અહેવાલ આપવો પડશે.

૧૦. તમામ બાંધકામ જી.એમ.બી. દ્વારા મંજૂર કરવામાં આવેલ ડી.પી.આર. અનુસાર કડક રીતે કરવામાં આવશે અને મંજૂર કરાયેલ ડી.પી.આર.માંથી કોઈપણ ફેરફાર અથવા વિમુખતા જી.એમ.બી.ની પૂર્વ મંજૂરીને આધીન રહેશે.

૧૧. એ.એચ.પી.પી.એલ. બાંધકામ દરમિયાન તથા બાંધકામ પછી જી.ઓ.આઈ./જી.ઓ.જી. સમક્ષ ઉદ્દેખિત પર્યાવરણીય શરતોનું કડક પાલન કરશે.

એસડી/– જનરલ મેનેજર (એચઆર)”

૩. આ અરજીએના નિકાલના હેતુસર જરૂરી તથ્યો નીચે મુજબ છે:–

૩.૧. અરજદાર ક્રમાંક ૧ કંપની એક વિશેષ હેતુ વાહન છે

(એસપીવી), દીપના વિકાસના હેતુસર સ્થાપિત

મગદલા ખાતે એસ્સાર સ્ટીલ ઇન્ડિયા લિમિટેડ અને એસ્સાર પોર્ટ્સ તરફથી ઇક્વિટી યોગદાન સાથેની જળ બલ્ક ટર્મિનલ સુવિધા

લિમિટેડ. અરજદાર નં. ૨ ભારતનો નાગરિક છે અને એસ્સાર પોર્ટ્સ લિમિટેડનો એક હિસ્સેદાર છે, જે ૧લા અરજદાર કંપની દ્વારા જારી કરાયેલ ઇક્વિટીમાં ૭૪% હિસ્સો ધરાવે છે. રજો પ્રતિવાદી–

ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ, ૧૯૮૧ હેઠળ રચાયેલું એક વૈધાનિક બોર્ડ છે. ૩જો પ્રતિવાદી–

હજીરા પોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ કંપની અધિનિયમ, ૧૯૫૬ હેઠળ નોંધાયેલ એક જાહેર મર્યાદિત કંપની છે અને તે શેલ બીવી, નેધરલેન્ડ્સની અનુસંગી કંપની છે, જે બંદરોના વિકાસ, નિર્માણ, નાણાકીય વ્યવસ્થા અને જાળવણીના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે. તે દ્વિતીય પ્રતિવાદી–બોર્ડ દ્વારા પ્રસિદ્ધ કરાયેલ વૈશ્વિક ટેન્ડર સૂચના અનુસરે વિકાસના હેતુસર હજીરા પોર્ટની ફાળવણી પ્રાપ્ત કરનાર છે. ચતુર્થ પ્રતિવાદી – અદાણી હજીરા પોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ એક કંપની

છે, જે તૃતીય પ્રતિવાદી કંપનીની ઉપ-રિચાયતધારક છે અને હજુરા પોર્ટની હદોમાં બિન-એલએનજી સુવિધાઓના વિકાસમાં સંકળાયેલ છે.

૩.૨. હજુરા બંદર અને મગદદ્દા બંદર ભારતના પશ્ચિમ કિનારે ખંભાતના અખાતમાં તથા ગુજરાત રાજ્યના દક્ષિણ કિનારે એકબીજાને અડીને સ્થિત છે. એવું જણાય છે કે તા. ૨૩.૬.૨૦૦૪ ની અધિસૂચના દ્વારા હજુરા બંદરની મર્યાદાઓ નિર્ધારિત કરવામાં આવી હતી. એવું જણાય છે કે તા. ૧૯ માર્ચ, ૨૦૧૦ ની અધિસૂચના દ્વારા ગુજરાત સરકારે, તેમાં ઉલ્લેખિત મુજબ, હજુરા બંદરની મર્યાદાઓ જાહેર કરી હતી. ત્યારબાદ, તા. ૨૦ ડિસેમ્બર, ૨૦૧૨ ની અધિસૂચના દ્વારા ગુજરાત સરકારે, તેમાંની અનુસૂચિમાં નિર્દિષ્ટ મુજબ, મગદદ્દા (સુરત) બંદરની મર્યાદાઓ જાહેર કરી હતી. તાજી અધિસૂચના તા. ૧૮.૧.૨૦૧૬ ની છે, જેના દ્વારા પ્રથમ પ્રતિવાદીએ ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ ની કલમ ૫(૧) હેઠળની પોતાની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને હજુરા બંદરની મર્યાદાઓમાં ફેરફાર કર્યો હતો. બંદરની મર્યાદાઓમાં આવા ફેરફારથી વ્યથિત થયેલ અરજદારોએ આ રિટ-અરજી દાખલ કરી છે.

૩.૩. ઈસવીસન ૧૯૯૦માં, એસ્સાર સ્ટીલ ઈન્ડિયા લિમિટેડ (“ઉક્ત કંપની”) એ મગદદ્દા બંદરની હદોમાં આવેલ હજુરા ગામ ખાતે ગેસ આધારિત સ્પોન્જ આયર્નનો કારખાનો સ્થાપ્યો હતો. કારખાનાની કાચા માલની જરૂરિયાતો પૂર્ણ કરવા માટે, કંપનીએ ઈસવીસન ૨૦૦૦માં આશરે ૪૫૬ મીટર લંબાઈ ધરાવતો કેપ્ટિવ જેટ્ટી સ્થાપ્યો હતો. ત્યારબાદ, ઈસવીસન ૨૦૦૯માં આ જેટ્ટીની લંબાઈમાં વધુ ૫૯૨ મીટરનો વધારો કરવામાં આવ્યો હતો. આ જેટ્ટીઓ ઓછી

ઊંડાઈ ધરાવતા ડ્રાફ્ટવાળા હતા, એટલે કે બાર્જ અને મિની બલ્ક કેરિયર્સના અવરજવર માટે હતા. ઈસવીસન ૨૦૦૫માં, જહાજના સીધા બર્થિંગ માટે કોઈ સુવિધા ન હોવાથી, ઉક્ત કંપનીએ ચેનલનું ડ્રેજિંગ હાથ ધરવાનો નિર્ણય કર્યો, જેથી મોટા જહાજોનું સીધું બર્થિંગ શક્ય બને અને અને પરિણામે જહાજો તથા કાચા માલનો પ્રવાહ વધે.

નવી બંદર સુવિધા વિકસાવવા માટે, જેમાં ૫૫૦ મીટરની ડીપ ડ્રાફ્ટ જેટ્ટીનું નિર્માણ, નવા એપ્રોચ ચેનલનું ડ્રેજિંગ, સંગ્રહ અને હેન્ડલિંગ સુવિધાઓ વગેરેનો સમાવેશ થાય છે, કંપનીએ એસ્સાર બલ્ક ટર્મિનલ લિમિટેડ (સંક્ષેપમાં “ઈબિટીએલ”), એટલે કે અત્રેનો ૧લો અરજદાર, નામે એક નવી સંસ્થા/એસપીવી સ્થાપી હતી, અને ઉક્ત સંસ્થા/એસપીવીનો ૨૧.૧૧.૨૦૦૬ના રોજ નોંધણીકરણ કરવામાં આવ્યો હતો.

૩.૪. હજીરા બંદરનો વિકાસ કરવા માટે, ગુજરાત સરકારના બંદરો અને મત્સ્યોદ્યોગ વિભાગે રાજ્યના બંદરોના વિકાસમાં ખાનગી ક્ષેત્રની ભાગીદારી આમંત્રિત કરીને વર્ષ ૧૯૯૭માં બિલ્ડ-ઓન-ઓપરેટ-ટ્રાન્સફર (“બૂટ”) નીતિ જાહેર કરી હતી. આવી નીતિના અનુસંધાનમાં, ૨મા પ્રતિવાદીએ સ્પર્ધાત્મક બોલી પ્રક્રિયા દ્વારા ગુજરાત રાજ્યમાં ગ્રીન ફિલ્ડ સાઈટ બંદર સુવિધાઓના વિકાસ માટે રસદર્શન મંગાવતું વૈશ્વિક જાહેરનામું બહાર પાડ્યું હતું. જણાવેલી સ્પર્ધાત્મક બોલી પ્રક્રિયામાં, બૂટ ધોરણે બંદરનો વિકાસ, સંચાલન અને જાળવણી કરવા માટે શેલ ગેસ બીવીના નેતૃત્વ હેઠળના એક કન્સોર્ટિયમની પસંદગી કરવામાં આવી હતી, અને તા. ૧૨.૧૧.૧૯૯૯નું ઇરાદાપત્ર શેલ ગેસ

બીવીના પક્ષે જારી કરવામાં આવ્યું હતું. ઉપરોક્ત હેતુ માટે શેલ ગેસ બીવીએ ગુજરાતમાં તેની બે અનુસંગી કંપનીઓ, એટલે કે, હજીરા પોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ (“એચપીપીએલ”) અને હજીરા એલએનજી પ્રાઇવેટ લિમિટેડ, સ્થાપી હતી. ત્યારબાદ, તા. ૨૨.૪.૨૦૦૨ના રોજ ૧લા, ૨મા અને ૩જા પ્રતિવાદીઓ વચ્ચે હજીરા બંદરે એચપીપીએલ દ્વારા કેટલીક સુવિધાઓના વિકાસ, નિર્માણ, વિત્તપોષણ, માલિકી, સંચાલન અને જાળવણીના હેતુસર કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ કરવામાં આવ્યો હતો. ત્યારપછી, જણાવેલા કન્સેશન એગ્રીમેન્ટમાં તા. ૨૨.૬.૨૦૦૪ના રોજ એક પરિશિષ્ટ કરવામાં આવ્યું હતું, જેમાં એવું સહમત કરવામાં આવ્યું હતું કે રાજ્ય સરકાર ભારતીય બંદર અધિનિયમ, ૧૯૦૮ની જોગવાઈઓ હેઠળ હજીરા બંદરની સીમાઓ નિર્ધારિત કરતી એક અધિસૂચના બહાર પાડશે. આવા કન્સેશન એગ્રીમેન્ટના અનુસંધાનમાં, ૩જી પ્રતિવાદી કંપનીએ ઉપ-કન્સેશનર, એટલે કે જથી પ્રતિવાદી કંપની સાથે મળી, હજીરા બંદરની સીમાઓમાં તેમને આપવામાં આવેલ વિસ્તારમાં વિવિધ સુવિધાઓ વિકસાવી રહી છે. અરજદારનો કેસ એવો છે કે બલ્ક કાર્ગો માટે ૩જી પ્રતિવાદી કંપનીની પ્રવૃત્તિઓ વર્ષ ૨૦૧૨થી સંપૂર્ણપણે કાર્યરત છે.

૩.૫. એસ્સાર સ્ટીલના હેતુસર વિશેષ હેતુ વાહન તરીકે પ્રથમ અરજદાર કંપનીની રચના થયા બાદ અને તેના દ્વારા ૫૫૦ મીટરનું ઊંડા ડ્રાફ્ટવાળું કેપ્ટિવ જેટ્ટી બાંધવાનું તથા નવા એપ્રોચ ચેનલનું ડ્રેજિંગ વગેરે કરવાનો નિર્ણય થયા બાદ, ૧૧.૭.૨૦૦૫ના રોજ પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ બીજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ સમક્ષ બેકઅપ જમીનની ફાળવણી સાથે ઊંડા ડ્રાફ્ટવાળા વહાણોના સીધા બર્થિંગ માટે

જેટ્ટીને ૪૦૦ મીટર સુધી લંબાવવા અરજી કરી હતી. ત્યારબાદ ૨૬.૫.૨૦૦૬ના વધુ એક પત્ર દ્વારા પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ ૪૦૦ મીટરના બદલે ૫૫૦ મીટર વોટરફ્રન્ટનો વધારો માગ્યો હતો. આવી વિનંતિના અનુસંધાને, ગુજરાત રાજ્યએ ૧૧.૧૦.૨૦૦૬ના રોજ બીજા પ્રતિવાદી-ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડને સંબોધેલા પત્ર દ્વારા પ્રથમ અરજદાર કંપનીના હિતમાં ૪૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને ૨૮ હેક્ટર બેકઅપ જમીનની ફાળવણી માટે મંજૂરી આપી હતી. વધુમાં, ૧૩.૧૦.૨૦૦૬ના પત્ર દ્વારા પ્રથમ અરજદારે અગાઉ માંગેલ ૪૦૦ મીટરના બદલે ૫૫૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ માટેની પોતાની વિનંતિ ફરીથી દોહરાવી હતી. વધુમાં, કાર્ગો હેન્ડલિંગ સુવિધાઓ માટે ૪૦૦ હેક્ટર મડફ્લેટ/સલગ્ર વિસ્તારની ફાળવણી માટે પણ વિનંતિ કરવામાં આવી હતી. સરકાર દ્વારા ૧૧.૧૦.૨૦૦૬ના પત્ર મુજબ ૪૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને ૨૮ હેક્ટર જમીનની ફાળવણી થયા અનુસંધાને, બીજા પ્રતિવાદીએ ૩૦.૧૨.૨૦૦૬ના પત્ર દ્વારા પ્રથમ અરજદાર-ઈબીટીએલને ૪૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના વિકાસ માટે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપી હતી. એવું જણાય છે કે સમજૂતીપત્ર પણ હતું

વાઈબ્રન્ટ ગુજરાત સમિટ દરમિયાન તા. ૧૨.૧.૨૦૦૭ના રોજ, ૧લા અરજદાર અને રાજ્ય સરકાર વચ્ચે ડીપ વોટર પોર્ટ તથા તેની અનુસંગિક પ્રવૃત્તિઓના વિકાસ માટે સમજૂતી અમલમાં મુકાઈ હતી. પહેલેથી ફાળવવામાં આવેલા ૪૦૦ મીટર ઉપરાંત વધારાના ૧૫૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ માટે ૧લા અરજદાર-ઈબીટીએલ દ્વારા કરવામાં આવેલી વિનંતી રાજ્ય સરકારે તા. ૨૪.૭.૨૦૦૭ના પત્ર દ્વારા, જે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડને સંબોધિત હતો, મંજૂર કરી હતી. તે મુજબ, રજા

પ્રતિવાદી-બોર્ડ તા. ૬.૯.૨૦૦૭ના પત્ર દ્વારા ૧લી અરજદાર કંપનીને ફાળવણી અંગે જાણ કરી હતી. તા. ૧૧.૧૦.૨૦૦૭ના રોજ, રાજ્ય સરકારે વધુમાં ૧લા પ્રતિવાદી ઈબીટીએલને પહેલેથી જ ફાળવાયેલા ૧૫૦ મીટર વોટરફ્રન્ટની પાછળ આવેલી ૧૦ હેક્ટર બેકઅપ જમીનની ફાળવણીને પણ મંજૂરી આપી હતી. ૫૫૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ માટે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી પ્રાપ્ત કર્યા બાદ, ૧લી અરજદાર કંપની-ઈબીટીએલે કેપ્ટિવ જેટીની સ્થાપના અંતર્ગત ૩૫૦ હેક્ટર વિસ્તારના રીકલેમેશન માટે પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય પાસેથી આવશ્યક પર્યાવરણીય મંજૂરી પણ મેળવી હતી. ત્યારબાદ, ૧લા અરજદાર-ઈબીટીએલે તા. ૨૪.૪.૨૦૦૮ના પત્ર દ્વારા રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ સમક્ષ અંતિમ મંજૂરી માટે વિનંતી કરી હતી, જે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ તા. ૨.૮.૨૦૦૮ના પત્ર દ્વારા ૫૫૦ મીટર કેપ્ટિવ જેટીના બાંધકામ માટે મંજૂર કરી હતી. તા. ૧૧.૨.૨૦૧૦ના રોજ, ૫૫૦ મીટર કેપ્ટિવ જેટીનું બાંધકામ પૂર્ણ થયું હતું અને ૧લા અરજદાર-ઈબીટીએલે બાંધકામનું કાર્ય પૂર્ણ થયાની જાણ પોર્ટ અધિકારીને કરી હતી. ત્યારબાદ, પૂર્ણતા પ્રમાણપત્ર પણ જારી કરવામાં આવ્યું હતું, જેના અનુસંધાને, તા. ૨૫.૩.૨૦૧૦ના રોજ ૧લા અરજદાર-ઈબીટીએલ અને રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ વચ્ચે કેપ્ટિવ જેટી કરાર કરવામાં આવ્યો હતો.

૩.૬. તા. ૨૯.૮.૨૦૦૭ના રોજ, એસ્સાર જૂથના પ્રમોટરે બંધક જેટીના વિસ્તરણ માટે ૧૮૦૦ મીટર જળકાંઠો અને ૩૫૦ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારની ફાળવણી અંગે દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડને લખ્યું હતું. તેમનો એવો મામલો હતો કે પ્રસ્તાવિત ૧૮૦૦ મીટર જળકાંઠામાંથી ૭૦૦ મીટર વિસ્તારનો ઉપયોગ ૩૫૦

મીટરના સામાન્ય વપરાશકર્તા ડ્રાય કાર્ગો બંદર તથા ઈબીટીએલ અને દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડ વચ્ચે સંયુક્ત સાહસ દ્વારા ઉભી કરાનારી ૩૫૦ મીટરની રો-રો જેટીના વિકાસ માટે થવાનો હતો. એવું જણાય છે કે તા. ૨૬.૨.૨૦૦૮ના રોજ અરજદારો દ્વારા દ્વિતીય પ્રતિવાદીને વધુ એક પત્ર લખી, બંધક જેટીના વિસ્તરણ માટે ૧૧૦૦ મીટર જળકાંઠાની ફાળવણી બાબતે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપવા વિનંતી કરવામાં આવી હતી. એવું પણ જણાય છે કે વાઈબ્રન્ટ ગુજરાત સમિટ, ૨૦૧૧ દરમિયાન અરજદારો અને ગુજરાત સરકાર વચ્ચે સમજૂતીપત્ર પણ કરવામાં આવ્યો હતો. તા. ૨૬.૨.૨૦૦૮ની ઉક્ત વિનંતિ પણ વિચારણા હેઠળ લેવામાં આવી હતી અને અંતે, દ્વિતીય પ્રતિવાદીએ પ્રથમ અરજદારને ૧૧૦૦ મીટર જળકાંઠાના નિર્માણ માટે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપી હતી. ૧૧૦૦ મીટર જળકાંઠાના નિર્માણ માટે અંતિમ મંજૂરી પણ દ્વિતીય પ્રતિવાદી દ્વારા પ્રથમ અરજદારને તા. ૩૦.૯.૨૦૧૫ના રોજ આપવામાં આવી હતી.

૩.૭. ૧૫.૧૧.૨૦૧૨ના રોજ, ૧લા અરજદાર-ઈબીટીએલે રજા પ્રતિવાદી પાસેથી ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના વધુ ફાળવણી માટે, ૩૩૪ હેક્ટર જમીન પુનઃપ્રાપ્તિ માટે અને ચેનલને ૧૬ મીટરની ઊંડાઈ સુધી ખોદકામ કરવા માટે મંજૂરી માગી હતી. ૧૧મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૩ના રોજ વાઈબ્રન્ટ ગુજરાત સમિટ દરમિયાન ઈબીટીએલ અને રાજ્ય સરકાર વચ્ચે ૩૦૦૦ મીટરના વોટરફ્રન્ટના વિકાસ માટે વધુ એક સમજૂતીપત્ર પણ કરવામાં આવ્યો હતો. ૨.૩.૨૦૦૭ના રોજ, ઈબીટીએલે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડને પત્ર લખી ૩૫૦ હેક્ટરના કાદવ સમતળ વિસ્તારમાં ડ્રેજિંગ કરાયેલ સામગ્રી નાખવા માટે વાંધો નથી પ્રમાણપત્ર

માગ્યું હતું. ઉક્ત વાંધો નથી પ્રમાણપત્ર રજા પ્રતિવાદીએ તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના પત્ર દ્વારા ઈબીટીએલને આપ્યું હતું.

૩.૮. ત્યારબાદ, ૧લી અરજદાર કંપનીએ પણ સુરતના કલેક્ટરને ૩૫૦ હેક્ટરનાં કાદવસમપ્રદેશ વિસ્તારમાં ડ્રેજિંગ કરાયેલ સામગ્રી નાંખવાની મંજૂરી આપવા માટે પત્ર લખ્યો હોવાનું જણાય છે. અરજદારોનો એવો કેસ છે કે રજા પ્રતિવાદી દ્વારા જેના માટે અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવ્યું હતું તે ૩૫૦ હેક્ટરના વિસ્તારમાંથી તેઓ માત્ર ૧૮૬ હેક્ટર જમીનનું જ પુનઃભરણ કરી શક્યા હતા, કારણ કે બાકીની જમીન ૩જા પ્રતિવાદીને ફાળવવામાં આવી હતી અને તે પુનઃભરણ માટે ઉપલબ્ધ નહોતી. ૧૫.૧૦.૨૦૦૮ના રોજ, ડ્રેજિંગ કરાયેલ સામગ્રીના વધેલા ઉત્પન્નને નાંખવા માટે જગ્યા ઉપલબ્ધ કરાવવા હેતુસર વધુમાં ૩૧૬ હેક્ટર વધારાનો વિસ્તાર ફાળવવા માટે (જે ૩૫૦ હેક્ટર માટે અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર મેળવવામાં આવ્યું હતું તેના ઉપરાંત) વધુ મંજૂરી માંગવામાં આવી હતી, કારણ કે ચેનલની ઊંડાઈ ૮ મીટરથી ૧૦ મીટર અને પહોળાઈ ૧૮૦-૨૩૦ મીટરથી ૩૦૦-૩૫૦ મીટર સુધી વધારવાના પરિણામે, ૫૫૦ મીટરના બર્થ ધરાવતા કેપ-સાઈઝ વહાણોને સમાવી શકાય અને તેના અનુસંધાને ડ્રેજિંગ કરાયેલ સામગ્રીનું સંચય વધવાનું હતું.

૩.૯. એવું જણાય છે કે પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના રોજ જારી કરાયેલ કોઈ વાંધો નહીં પ્રમાણપત્રના અનુસંધાનમાં, અરજદારોના હિતમાં ૩૫૦ હેક્ટર (૧૮૬ + ૧૬૪ હેક્ટર) કાદવમેદાનની જમીન ફાળવવા માટે એરસાર ગ્રૂપ દ્વારા તા. ૨.૭.૨૦૦૭નું પત્ર પાઠવવામાં આવ્યું હતું. વધુમાં એવું પણ જણાય

છે કે તા. ૧૦.૧૧.૨૦૦૯ ના રોજ રાજ્ય સરકારના મુખ્ય સચિવની અધ્યક્ષતામાં બેઠક યોજાઈ હતી અને સરકારે પ્રથમ અરજદાર કંપનીના હિતમાં ૧૭૦ હેક્ટર બેકઅપ જમીન ફાળવવાની મંજૂરી આપી હતી. વધુમાં, તા. ૨૫.૨.૨૦૧૦ ના રોજ એસ્સાર ગ્રૂપે પ્રતિવાદી નં. ૨ ને પત્ર લખી, પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા જારી કરાયેલ કોઈ વાંધો નહીં પ્રમાણપત્રના અનુસંધાનમાં ઈબીટીએલ દ્વારા પહેલેથી જ પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ ૧૮૬ હેક્ટર જમીનની ફાળવણી માંગેલી હતી. તા. ૫.૫.૨૦૧૦નું પત્ર પણ પ્રથમ અરજદાર કંપની દ્વારા પ્રતિવાદી નં. ૨ બોર્ડને મોકલવામાં આવ્યું હતું, જેમાં નામમાત્ર ભાડાપટ્ટા ભાડા પર ૩૧૯ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ જમીન ફાળવવા વિનંતી કરવામાં આવી હતી, કારણ કે પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ રૂ. ૧૫૦૦ કરોડની વિશાળ રકમનું મૂડીરોકાણ કરવાનો ઉપક્રમ કર્યો હતો. અરજદારોનો કેસ એવો છે કે ડ્રેજિંગ અને જમીન પુનઃપ્રાપ્તિ માટે વધારાની જમીનની ફાળવણી બાબતે વારંવાર પત્રો અને સ્મરણપત્રો આપવા છતાં, રાજ્ય સરકારે વિલંબ માટે કોઈ ચુકિતસંગત કારણ દર્શાવ્યા વિના આજદિન સુધી જમીન ફાળવી નથી. પ્રતિવાદી નં. ૨ના અધિકારીઓ અને રાજ્ય સરકાર વચ્ચે અનેક બેઠકો યોજાઈ હોવા છતાં, ૫૬૭ હેક્ટર (૨૩૩ હેક્ટર + ૩૩૪ હેક્ટર) ની અનુરૂપ બેકઅપ જમીન સાથે ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ ફાળવવા બાબતનો અરજદારોનો પ્રસ્તાવ લંબિત જ રહ્યો છે. સ્પષ્ટ શબ્દોમાં કહીએ તો, અરજદારોનો કેસ એવો છે કે ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને ૫૬૭ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારની ફાળવણી માટે વિનંતીઓ કરવામાં આવી હોવા છતાં, રાજ્ય સરકાર અને પ્રતિવાદી નં. ૨ના અધિકારીઓ દ્વારા વિવિધ ખાતરીઓ અપાઈ હતી અને

અરજદારોએ રાજ્ય સરકાર સાથે સમજુતીપત્રો કર્યા હતા, તેમજ અરજદારો દ્વારા અંદાજે રૂ. ૧૫૦૦ કરોડનું મૂડીરોકાણ કરવામાં આવ્યું હોવા છતાં, તે બાબત છેલ્લા અનેક વર્ષોથી લંબિત જ રહી છે અને પ્રતિવાદીઓએ કોઈ પગલાં લીધા નથી. અરજદારોનો વધુ કેસ એવો છે કે પ્રતિવાદી નં. ૩-એચપિપીએલએ, તા. ૨૧.૭.૨૦૧૪ના પત્ર દ્વારા, નૌવહન સંબંધિત મુદ્દાઓ દર્શાવી, હઝીરા બંદરની હદોમાં સુધારો/વિસ્તરણ કરવા વિનંતી કરી હતી. તેમાં એવું જણાવવામાં આવ્યું હતું કે એવો પ્રસ્તાવ તે વિસ્તારોમાં અતિક્રમણ કરતો નથી જ્યાં અરજદારો મગદલા બંદરની હદોમાં જમીન પુનઃપ્રાપ્ત કરી રહ્યા હતા અને પોટરફ્રન્ટ વિકસાવી રહ્યા હતા. તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ના રોજ પ્રતિવાદી નં. ૩-એચપિપીએલ દ્વારા પ્રતિવાદી નં. ૨ ને બીજું પત્ર લખવામાં આવ્યું હતું, જેમાં બર્થિંગ સુવિધાઓના વિસ્તરણના પરિણામે બંદરે વધારાના માલઆગમનને પહોંચી વળવા વધારાના બેકઅપ વિસ્તારની જરૂરિયાત દર્શાવી બંદરની હદોમાં સુધારો કરવા માટેની વિનંતીમાં ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હતો. તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ની એવી સુધારેલી વિનંતી મગદલા બંદરની હદોમાં, જેમાં અરજદારો જમીન પુનઃપ્રાપ્ત કરી રહ્યા હતા અને પોટરફ્રન્ટ વિકસાવી રહ્યા હતા તે વિસ્તારો સહિત, સંપૂર્ણપણે અતિક્રમણ કરતી હતી. અરજદારોની વ્યથા એવી છે કે અરજદારો દ્વારા પોટરફ્રન્ટના વિસ્તરણ અને જમીન પુનઃપ્રાપ્તિ માટેની વિનંતી લંબિત હોવા છતાં, પ્રતિવાદી નં. ૨ એ તા. ૧૮.૩.૨૦૦૫નો ઠરાવ પસાર કરીને હઝીરા બંદરની હદોના વિસ્તરણના પ્રસ્તાવને મંજૂરી આપી દીધી. અરજદારોની વધુ વ્યથા એવી છે કે પોટરફ્રન્ટના વિસ્તરણ અને જમીન પુનઃપ્રાપ્તિ માટે

અરજદારોની અરજી છેલ્લા અનેક વર્ષોથી લંબિત હતી, જે સમયક્રમ પ્રમાણે પ્રતિવાદી નં. ૩ ની અરજી કરતાં પહેલાની હતી, છતાં અરજદારોની વિનંતીની સંપૂર્ણ અવગણના કરીને અને મનસ્વી તથા ગેરકાયદેસર રીતે પ્રતિવાદી નં. ૩- એચપિપીએલના પ્રસ્તાવને મંજૂરી આપવામાં આવી. પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા એચપિપીએલના હિતમાં મંજૂરી આપવામાં આવ્યા બાદ તરત જ, એસ્સાર ગ્રૂપે તા. ૭.૪.૨૦૧૫ અને ૨૩.૪.૨૦૧૫ ના બે પત્રો પ્રતિવાદી નં. ૨ ને લખી, એ આધાર પર વાંધો નોંધાવ્યો કે પ્રસ્તાવિત વિસ્તરણ મગદલા બંદરની હદો તેમજ મગદલા બંદરમાં અરજદારો દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ જમીન અને વિકસાવવાનું ઇચ્છાયેલ વોટરફ્રન્ટ ઉપર અતિક્રમણ કરશે. પ્રથમ અરજદાર-ઈબિટીએલે પણ તા. ૭.૫.૨૦૧૫ના રોજ પ્રતિવાદી નં. ૧ સમક્ષ પ્રતિનિધિત્વ રજૂ કરીને, બંદરની હદોના પ્રસ્તાવિત વિસ્તરણ સંબંધિત પોતાની વ્યથા ફરીથી રજૂ કરી હતી. તા. ૭.૫.૨૦૧૫ના પ્રતિનિધિત્વમાં અરજદારોની વ્યથા એવી હતી કે બંદરની હદોના વિસ્તરણ માટેનો નવો પ્રસ્તાવ સમગ્ર વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ જમીન પર અતિક્રમણ કરશે, જેના માટે અરજદારો મંજૂરીઓની ધીરજપૂર્વક રાહ જોઈ રહ્યા હતા અને રાજ્ય સરકાર તથા પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા અપાયેલી ખાતરીઓના આધારે રૂ. ૧૫૦૦ કરોડથી વધુનું મૂડીરોકાણ કરી ચૂક્યા હતા. અરજદારોનો કેસ એવો છે કે તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ના ઠરાવ નં. ૩૦૯૧ દ્વારા અગાઉના ઠરાવમાં સુધારો કરવામાં આવ્યો અને બંદરની હદો વિસ્તૃત કરવા સરકારને પ્રસ્તાવ મોકલવાનો નિર્ણય કરવામાં આવ્યો, અને તેમ છતાં, તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ના પ્રસ્તાવ અંગે રાજ્ય સરકારના ઉચ્ચ અધિકારીઓ દ્વારા

પ્રસારિત ગૂંચવણભરી નોંધના આધારે, રાજ્ય સરકારે આ પડકારાયેલ અધિસૂચના બહાર પાડી છે, જેના દ્વારા પ્રતિવાદી નં. ૩ એચપિપીએલની બંદર હદો એવી રીતે વિસ્તૃત કરવામાં આવી છે કે જેથી મગદલા બંદરની હદોનું ભંગ થાય છે અને પ્રથમ અરજદાર-ઈબિટીએલ કંપની દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ જમીન તથા સર્જાયેલ વોટરફ્રન્ટ ઉપર અતિક્રમણ થાય છે.

૩.૧૦. અરજદારોના કહેવા મુજબ, હજીરા બંદરની સીમાઓનો વિસ્તરણ કરતી અને મગદલા બંદરની સીમાઓમાં હસ્તક્ષેપ કરતી આક્ષેપિત અધિસૂચનાએ ૧લા અરજદાર-ઈબિટલ દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલી જમીન તથા વિકસાવવામાં આવેલ જળકાંઠા વિસ્તારમાં અતિક્રમણ કર્યું છે. ઉક્ત આક્ષેપિત અધિસૂચનાના પરિણામે, જ્યાં પ્રતિવાદીને મગદલા બંદરે અરજદારોએ નોંધપાત્ર સમય અને સંસાધનોનું રોકાણ કરીને પુનઃપ્રાપ્ત કરેલી જમીન પર કરવામાં આવેલા વિકાસનો અયોગ્ય અને અન્યાયી લાભ મળશે, જેમાં રૂપિયા ૧૫૦૦ કરોડથી વધુનું વિશાળ રોકાણ પણ સમાવેશ પામે છે. આવું રોકાણ ૧લા અરજદાર-ઈબિટલ દ્વારા રાજ્ય સરકાર/રજા પ્રતિવાદી-ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા સમયાંતરે અપાયેલી વિવિધ ખાતરીઓના આધારે કરવામાં આવ્યું હતું, જેના કારણે ઈબિટલને એવો વિશ્વાસ થયો કે ફાળવણી માટેની આવશ્યક મંજૂરીઓ વહેલી કે મોડેથી તેના પક્ષે મંજૂર કરવામાં આવશે. અરજદારોનો કેસ એ છે કે જો આક્ષેપિત અધિસૂચનાને યથાવત્ રાખવામાં આવશે, તો તે જમીનના પુનઃપ્રાપ્તિ કાર્ય અને જળકાંઠાના વિકાસ સંદર્ભે ૧લા અરજદાર-ઈબિટલ દ્વારા કરવામાં આવેલ વિકાસના અપહરણ સમાન બનશે. અરજદારોનો વધુ કેસ એ છે કે હજીરા

બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણ માટેની આક્ષેપિત અધિસૂચનાના પરિણામે, હરાજી વિના હીપીપીએલને વિસ્તૃત બંદર વિસ્તારમાં તેની પ્રવૃત્તિઓ વિસ્તારવા પરોક્ષ રીતે મંજૂરી મળી જશે અને તેથી રાજ્ય જાહેર અનુગ્રહનું વિતરણ કરી શકે નહીં, કારણ કે તે ડેપુટી અને જથ્થા પ્રતિવાદીઓને અયોગ્ય રીતે લાભ આપવાનું બને છે. અરજદારોના કહેવા મુજબ, આક્ષેપિત અધિસૂચના એ ડેપુટી અને જથ્થા પ્રતિવાદીઓને અરજદારો દ્વારા ત્યાં સર્જાયેલ અને વિકસાવવામાં આવેલ સમગ્ર અવસંરચનાનો લાભ ઉપભોગ કરવાની મંજૂરી આપવાને બરાબર છે, જે અરજદારોના જળકાંઠાના વિસ્તરણ તથા પુનઃપ્રાપ્તિ માટેની જમીન બાબતે રાજ્ય સરકાર અને રજા પ્રતિવાદી દ્વારા અપાયેલી ખાતરીઓના વિરુદ્ધ છે. આવી આક્ષેપિત અધિસૂચના મનસ્વી રીતે અને કુદરતી ન્યાયના સિદ્ધાંતોના ભંગ સાથે બહાર પાડવામાં આવી હતી, કારણ કે તે અરજદારો અથવા મગદલા બંદરના હિતધારકોને, જેઓ આક્ષેપિત અધિસૂચના હેઠળ બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણથી ગંભીર રીતે હાનિ પામવાના છે, સુનાવણીની તક આપતી કોઈ નોટિસ પર આધારિત નથી. અરજદારોનો એ પણ કેસ છે કે આક્ષેપિત અધિસૂચના કાયદેસરની સત્તાઓના ઘોર ઉલ્લંઘનથી બહાર પાડવામાં આવી હતી, કારણ કે અધિનિયમ હેઠળ એવી કોઈ સત્તા નથી કે જેના આધારે એક બંદરની સીમાઓમાં બીજા બંદરની સીમાઓ પર અતિક્રમણ થાય તે રીતે બંદરની સીમાઓમાં સુધારો કરી શકાય. વર્તમાન કેસમાં, હજારા બંદરની સુધારેલી સીમાઓ મગદલા બંદરની સીમાઓ સાથે સમાન થઈ જાય છે. અરજદારોનો એ પણ કેસ છે કે ડેપુટી અને જથ્થા પ્રતિવાદીઓ દ્વારા કરવામાં આવેલ પ્રસ્તાવને

અતિ ટૂંકા ગાળામાં અને અયોગ્ય ઉતાવળમાં મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. અરજીમાં જણાવ્યા મુજબ, સરકાર પાસે બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવાની કાયદેસરની સત્તાઓ હોવા છતાં, ન્યાયસંગતતા, ચુકિતસંગતતા અને પારદર્શિતાના સિદ્ધાંતોની સંપૂર્ણ અવગણના કરીને તેવું કરી શકાય નહીં. અરજદારોનો કેસ એ છે કે રજા પ્રતિવાદી દ્વારા ૩૧૯ હેક્ટર જમીનમાં પુનઃપ્રાપ્તિ અને ડ્રેજિંગમાંથી નીકળેલ સામગ્રી નાંખવા માટે જારી કરાયેલા કોઈ વાંધો નહીં પ્રમાણપત્રને ધ્યાનમાં લેતા, તેમજ અંદાજે ૩૩૪ હેક્ટર જમીનના ડ્રેજિંગ માટે, જેમાં હાલમાં હજારા બંદરની સીમાઓ હેઠળ આવતો વિસ્તાર પણ સમાવેશ પામે છે, સીઆરઝેડ સત્તાધિકારી તથા પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય દ્વારા અપાયેલી આવશ્યક મંજૂરીઓને ધ્યાનમાં લેતા, જો આક્ષેપિત અધિસૂચનાને યથાવત્ રાખવામાં આવશે, તો તે અરજદારોને અપૂરણીય નુકસાન પહોંચાડશે. અંતમાં, એવું નિવેદિત કરવામાં આવ્યું છે કે રજા પ્રતિવાદીએ આ અદાલતમાં આ અરજી બાકી હોવા છતાં, ડીપીઆરને મંજૂરી આપતો આક્ષેપિત ઠરાવ ક્રમાંક ૩૧૫૭, તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬ પસાર કર્યો છે અને તેથી તે ગેરકાયદેસર છે.

જ. ૧લા પ્રતિવાદી-ગુજરાત રાજ્ય તરફથી, બંદરો અને પરિવહન વિભાગના અંડર સેક્રેટરી દ્વારા જવાબરૂપ સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે. અરજદારોએ કરેલા આક્ષેપો તરફ ધ્યાન દોરતા પહેલાં, રાજ્ય દ્વારા ઘડાયેલ ૧૯૯૫ની બંદર નીતિના ઉદ્દેશ્યો સોગંદનામાકર્તા દ્વારા ઉજાગર કરવામાં આવ્યા છે.

જ.૧. એવું જણાવવામાં આવે છે કે રાજ્ય સરકારે હાજર નાનાં અને મધ્યવર્તી બંદરોમાં, જેમાં હજારા ખાતેનું બંદર પણ સમાવેશ પામે છે, ખાનગી

મૂડીરોકાણનો પ્રસ્તાવ કર્યો છે. જવાબમાં જણાવ્યા મુજબ, હજીરા બંદરનું ખાનગીકરણ વૈશ્વિક ટેન્ડર પ્રક્રિયા દ્વારા કરવામાં આવશે તેવી કલ્પના કરવામાં આવી હતી અને દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડને હજીરા બંદર સહિત તમામ સ્થળોની પ્રારંભિક તકનીકી-આર્થિક વ્યવહાર્યતા અહેવાલ તૈયાર કરવામાં રસ હતો.

બંદર નીતિમાં એ પણ જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે નવા બંદર પ્રકલ્પો આર્થિક રીતે વ્યવહાર્ય રહે તેની ખાતરી કરવા માટે, મૂડીરોકાણની માત્રા અને વિશેષીકૃત સુવિધાઓની આવશ્યકતા ધ્યાનમાં રાખીને, કેપિટલ જેટી માટેની મંજૂરીઓ ફક્ત અપવાદરૂપ પરિસ્થિતિઓમાં જ આપવામાં આવશે. ગુજરાત સરકારની બૂટ નીતિ (બિલ્ડ-ઓન-ઓપરેટ-ટ્રાન્સફર નીતિ) નો પણ ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે.

એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે ઉક્ત નીતિમાં જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે સરકાર પાસે જળકાંઠાના માલિક, દેખરેખ રાખનાર અને સંરક્ષક તરીકેના સર્વભૌમ અધિકારો તેમજ કરાર માટે અનુજ્ઞાપક તરીકેનો અધિકાર નિહિત છે. બૂટ નીતિમાં સુવિધાઓના વિસ્તરણ માટે જોગવાઈ કરવામાં આવી છે અને તેમાં આ પણ જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે વિકાસકર્તાઓને કન્સેશન કરારમાં કરારબદ્ધ ક્ષમતા વધારવા માટે પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે. બૂટ નીતિમાં આ પણ જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે કન્સેશન કરાર પર હસ્તાક્ષર કરતી વેળાએ, વિકાસકર્તા આગામી ૧૫ થી ૨૦ વર્ષમાં બંદરના વિકાસ માટેની વ્યાપક દૃષ્ટિકોણ યોજના રમા પ્રતિવાદી સમક્ષ રજૂ કરશે અને તેની મંજૂરી મેળવશે. તેમાં વધુમાં જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે રાજ્ય સરકાર કલ્પિત દૃષ્ટિકોણ યોજનાની મર્યાદામાં, કાયદેસરની મંજૂરીઓને આધીન રહીને, બંદરના કોઈપણ

વિસ્તરણ અને વધુ વિકાસ પર પ્રતિબંધો મૂકશે નહીં અને યોજનાની પરિધિની બહારનું વિસ્તરણ રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડની મંજૂરીને આધીન રહેશે. આ નીતિમાં વધુમાં જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે અસાધારણ પરિસ્થિતિઓ સિવાય કેપ્ટિવ જેટીઓ સ્થાપવા માટે મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં.

૪.૨. આવી નીતિ અનુસાર, ઓગસ્ટ ૧૯૯૭માં, રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ ગ્રીન-ફીલ્ડ સાઈટ પોર્ટ સુવિધાઓના વિકાસ માટે રસ દર્શાવવાની મનશાની વૈશ્વિક સૂચના જાહેર કરી હતી, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે હજુરા પોર્ટના વિકાસનો પણ સમાવેશ થતો હતો. એમ/એસ. શેલ ગેસ બીવીના નેતૃત્વ હેઠળના એક સંઘના અનુસંધાને, રમા પ્રતિવાદી-એચપીપીએલને સફળ બોલીદાર તરીકે પસંદ કરવામાં આવ્યો હતો અને ગુજરાત રાજ્ય, રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ અને હજુરા પોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ વચ્ચે ૨૨.૪.૨૦૦૨ના રોજ એક કન્સેશન કરાર પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા, અને ઉક્ત કન્સેશન કરારમાં પ્રારંભિક તબક્કો ૧એ એટલે કે એલએનજી ટર્મિનલ અને તબક્કો ૧બીમાં ગેર-એલએનજી માલ માટે, જે બલ્ક જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલ માટે નિર્ધારિત હતું, તેમજ અનુગામી તબક્કાઓમાં પણ, જે રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા વિગતવાર પ્રોજેક્ટ અહેવાલમાં મંજૂર કરવામાં આવે તે મુજબ, પોર્ટ સુવિધાઓના વિકાસની જોગવાઈ કરવામાં આવી હતી. ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમ, ૧૯૦૮ની જોગવાઈઓ હેઠળ, સરકારને તેના અધિકારક્ષેત્રની અંદર પોર્ટની સીમાઓ નિર્ધારિત કરવાની અને/અથવા તેમાં ફેરફાર કરવાની સત્તા સોંપવામાં આવી છે. એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે જ્યારે રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા ટેન્ડર બહાર પાડવામાં આવ્યું હતું, અથવા

૨૨.૪.૨૦૦૨ના રોજ કન્સેશન કરાર પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા ત્યારે, હજુરા પોર્ટની સીમાઓ સૂચિત કરવામાં આવી નહોતી અને તે વિસ્તાર લગોળ મગદ્દા પોર્ટની સીમાઓનો ભાગ હતો. ઓક્ટોબર, ૨૦૦૪માં, રાજ્ય સરકારે મગદ્દા પોર્ટમાંથી હજુરા પોર્ટની સીમાઓ અલગ પાડી અને હજુરા પોર્ટની સીમાઓ સૂચિત કરતી એક અધિસૂચના બહાર પાડી. ત્યારબાદ, માર્ચ, ૨૦૧૦માં હજુરા પોર્ટની સીમાઓમાં સુધારો કરવામાં આવ્યો અને ગેર-એલએનજી માલ માટે જમા પ્રતિવાદી, એટલે કે અદાણી હજુરા પોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડને કન્સેશનર તરીકે રાખવાની ડેમા પ્રતિવાદીની વિનંતી સ્વીકારવામાં આવી. અનુસરે, ડેમા પ્રતિવાદીએ તેના તા. ૨૧.૭.૨૦૧૪ના પત્ર દ્વારા હજુરા પોર્ટની સીમાઓ માત્ર સમુદ્ર તરફની બાજુએ વિસ્તૃત કરવા વિનંતી કરી હતી, અને ઉક્ત દરખાસ્તમાં તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ના પત્ર દ્વારા સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો, જેમાં અન્ય બાબતો સાથે બેકઅપ વિસ્તાર માટે પણ પોર્ટ સીમાઓના વિસ્તરણની માંગણી કરવામાં આવી હતી, અને સાથે એવું જણાવાયું હતું કે નૌકાસંચાલન સંબંધિત આવશ્યકતાઓ અંગેના પ્રશ્નો, ઉપરાંત ઉપ-કન્સેશનર એટલે કે જમા પ્રતિવાદીને પડતી અન્ય સમસ્યાઓ યથાવત્ રહેશે. ઉક્ત પત્રમાં એવું જણાવાયું હતું કે જમા પ્રતિવાદીએ હજુરા પોર્ટ ખાતે બલ્ક જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલ (બીજીસીટી)ના ૫ બર્થ શરૂ કરી દીધા હતા અને પોર્ટની વર્તમાન ક્ષમતા આશરે ૨૫૦ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત જમીનના બેકઅપ વિસ્તાર સાથે ૩૫ એમએમટીપીએ જેટલી હતી. એ પણ જાહેર કરવામાં આવ્યું હતું કે હાલમાં પોર્ટ દર મહિને આશરે ૫૫ જહાજો સ્વીકારી રહ્યો છે અને આવતાં જહાજોની સંખ્યા

ઝડપી ગતિએ વધી રહી છે. એવું જણાવાયું છે કે નૌકાસંચાલન સલામતી અને સુરક્ષાના લાભોને ધ્યાનમાં રાખીને, તેમજ વ્યવસાયિક જરૂરિયાતમાં થયેલા ફેરફાર અને જમા પ્રતિવાદી માટેના વિકાસના વધારાના વ્યાપને ધ્યાનમાં લઈને, ૩મા પ્રતિવાદીએ ૧૪.૩.૨૦૧૫ના રોજ પ્રસ્તાવિત મુજબ હજુ પોર્ટની સીમાઓમાં સુધારા માટે વિનંતી કરી હતી. એવું જણાવાયું છે કે ૩મા પ્રતિવાદીની તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ની ઉક્ત સુધારેલ દરખાસ્ત રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા તેની ૧૯.૩.૨૦૧૫ના રોજ યોજાયેલી ૨૪૦મી બેઠકમાં વિચારવામાં આવી હતી અને રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડે હજુ પોર્ટની સીમાઓમાં સુધારા માટે મંજૂરી આપી હતી. રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા ૧૪.૩.૨૦૧૫ના રોજ રજૂ કરાયેલી ૩મા પ્રતિવાદીની સુધારેલ દરખાસ્તને મંજૂરી આપતો લેવાયેલ નિર્ણય તા. ૯.૪.૨૦૧૫ના પત્ર દ્વારા ગુજરાત સરકારના પોર્ટ્સ એન્ડ ટ્રાન્સપોર્ટ વિભાગને મોકલવામાં આવ્યો હતો. દરમિયાન, તા. ૭.૪.૨૦૧૫ના પત્ર દ્વારા, ૧મા અરજદારે રજૂઆત કરી હતી કે હજુ પોર્ટની સીમાઓમાં પ્રસ્તાવિત સુધારો મગદલા પોર્ટની સીમાઓ તથા ૧મા અરજદારે પુનઃપ્રાપ્ત કરેલા વિસ્તાર સાથે અતિક્રમણ અને અંશતઃ આવરણ કરશે.

૪.૩. ૧લા અરજદાર દ્વારા મોકલાયેલા તા. ૭.૪.૨૦૧૫ ના પત્રને ધ્યાનમાં રાખીને, તા. ૨૧.૪.૨૦૧૫ ના પત્ર દ્વારા ગુજરાત રાજ્યના બંદરો અને પરિવહન વિભાગે રજા પ્રતિવાદી – બોર્ડને તેમાં ઉલ્લેખિત કેટલાક મુદ્દાઓનું પાલન કરવા વિનંતી કરી હતી અને ૧લા અરજદાર દ્વારા અન્ય એક બંદર સાથે અતિક્રમણ

થવાની કથિત વિસંગતતાઓ તથા આશંકાઓ અંગે કરાયેલ રજૂઆતની તપાસ કરવા માટે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડને વિનંતી કરી હતી. જવાબરૂપ સોગંદનામામાં જણાવાયું છે કે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડે તા. ૧૬.૭.૨૦૧૫ ના પત્ર દ્વારા બંદરો અને પરિવહન વિભાગના તા. ૨૧.૪.૨૦૧૫ ના પત્રના પાલનની જાણ કરી હતી. ઉક્ત પત્રમાં રજા પ્રતિવાદીએ તા. ૭.૪.૨૦૧૫ ના પત્રમાં ૧લા અરજદાર દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલા મુદ્દાઓ સંબંધે વિગતવાર રજૂઆતો કરી હતી. રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા મોકલાયેલા તા. ૧૬.૭.૨૦૧૫ ના પત્રનો ઉલ્લેખ કરીને એવું જણાવાયું છે કે હજુરા ખાતે ૧લા અરજદારના કિસ્સામાં અથવા ગુજરાતમાં અન્ય કોઈપણ કેપિટલ જેટ્ટી માટે કોઈ બંદર મર્યાદા નથી અને તેથી તેના આધારે કોઈ ભંગ થતો નથી. જવાબરૂપ સોગંદનામામાં રજા પ્રતિવાદીના પત્રનો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે, જેમાં રજા પ્રતિવાદીએ સમયાંતરે ૧લા અરજદાર દ્વારા વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ વિસ્તારના વિકાસ માટે રજૂ કરાયેલા વિવિધ પ્રસ્તાવોની નોંધ લીધી છે. જવાબરૂપ સોગંદનામામાં જણાવાયું છે કે રજા પ્રતિવાદી, નિયમનકારી સત્તા તરીકે, દરેક પ્રસ્તાવની તપાસ કરે છે અને જરૂરી મંજૂરીઓ માટે તે રાજ્ય સરકાર સમક્ષ રજૂ કરે છે. જવાબમાં ખાસ કરીને એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે રજા પ્રતિવાદી-

બોર્ડે, તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના પત્ર દ્વારા, ૧લા અરજદારને મગદદ્દા બંદરે મડફ્લેટ વિસ્તારમાં ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રી નાખવા માટે અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપ્યું હતું, આ શરતે કે પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ જમીનનો માલિકીદર ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ/ગુજરાત સરકારમાં નિવેશિત રહેશે, અને ૧લો અરજદાર આવી પુનઃપ્રાપ્તિ

માટે થયેલા કોઈપણ ખર્ચની પરતફેરનો દાવો કરશે નહીં. જવાબી સોગંદનામામાં રજા પ્રતિવાદીના પત્રનો ઉલ્લેખ કરીને વધુમાં જણાવાયું છે કે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડે ૧લા અરજદારને પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ જમીન અંગે મંજૂરી/ફાળવણી આપી નથી અને એવું જણાવાયું છે કે ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ/ગુજરાત સરકાર દ્વારા બંદરની સીમાઓમાં અનેક વખત ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હતો અને આવા બંદર મર્યાદાઓમાં ફેરફાર કરાયેલા પૂરતા દાખલા ઉપલબ્ધ છે. એવું જણાવાયું છે કે ત્યારબાદ પણ, ૧લા અરજદારના અધિકારીઓની બેઠકના સંદર્ભમાં, તા. ૭.૪.૨૦૧૫ની રજૂઆતમાં ઉઠાવેલ ફરિયાદને પુનરોચ્ચાર કરતાં, ૧લા પ્રતિવાદી રાજ્યએ, તા. ૨૬.૮.૨૦૧૫ના તેના પત્ર દ્વારા, જે રજા પ્રતિવાદીને સંબોધિત હતો, ફરી એકવાર રજા પ્રતિવાદીની બોર્ડ બેઠકમાં હજીરા બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણ સંબંધિત મુદ્દો ઉઠાવવા અને તેની ચર્ચા કર્યા બાદ પોતાનો અભિપ્રાય રાજ્ય સરકારને મોકલવા દિશાનિર્દેશ આપ્યો, અને ફરીથી બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણનો પ્રસ્તાવ તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ના રોજ યોજાયેલી ૨૪૩મી બોર્ડ બેઠકમાં રજૂ કરવામાં આવ્યો. ૨૪૩મી બેઠકના કાર્યસૂચિ મુદ્દાનો ઉલ્લેખ કરીને જણાવાયું છે કે જણાવેલ બેઠકમાં કાર્યસૂચિથી ભિન્ન એવો એક ઠરાવ પસાર કરવામાં આવ્યો, એટલે કે, માત્ર સમુદ્ર તરફની બાજુ માટે બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણ અંગે તા. ૨૧.૭.૨૦૧૪ના અગાઉના પ્રસ્તાવને મંજૂરી આપવામાં આવી, જ્યારે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડે તો તા. ૧૯.૩.૨૦૧૫ના રોજ યોજાયેલી તેની ૨૪૦મી બેઠકમાં ૩જા પ્રતિવાદીના તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ના સુધારેલા પ્રસ્તાવને પહેલેથી જ મંજૂરી આપી દીધી હતી. જણાવેલ ઠરાવ પર

વિચારણા કર્યા પછી, ૧લા પ્રતિવાદી-રાજ્યે, તા. ૧૧.૧૨.૨૦૧૫ના પત્ર દ્વારા, જે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડને સંબોધિત હતો, હજીરા બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણને મંજૂરી આપવાનો નિર્ણય કરવામાં આવ્યો હોવાનું જણાવ્યું હતું. જવાબી સોગંદનામામાં વધુમાં જણાવાયું છે કે હજીરા બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણને એવી રીતે મંજૂરી આપવાનો નિર્ણય લેવાયો હતો કે જેથી ૧૧૦૦ મીટરનો વોટરફ્રન્ટ વિસ્તાર અસરગ્રસ્ત ન થાય અને ૧૪૦ હેક્ટર વિસ્તાર ધરાવતી જમીન ૧લા અરજદારને ફાળવવાનો ઠરાવ કરવામાં આવ્યો. એવું જણાવાયું છે કે જો તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ના પ્રસ્તાવમાં ૩જા પ્રતિવાદી દ્વારા પ્રસ્તાવિત બંદર સીમાઓના સુધારામાંથી ઉપરોક્ત બે ઘટકોને બહાર રાખવામાં આવે, તો ૧લા અરજદારને ફાળવવા પ્રસ્તાવિત વિસ્તારમાં કોઈ અતિક્રમણ અથવા આરછાદન રહેશે નહીં. સાથે સાથે, એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે ઉલ્લેખ કરવો અનુચિત નહીં ગણાય કે ભારતના બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ની જોગવાઈઓ હેઠળ રાજ્ય સરકાર ગુજરાત રાજ્યની અંદર આવેલા કોઈપણ બંદરની સીમાઓની જાણ કરવાની/તેમાં ફેરફાર કરવાની બાબતે નિર્ણય લેવા સક્ષમ છે. વધુમાં, ૧૯૯૫ની બંદર નીતિ, ૧૯૯૭ની બૂટ નીતિ, કન્સેશન કરાર અને તે હેઠળ અમલમાં મુકાયેલા તમામ કરારોનો ઉલ્લેખ કરીને એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓને બંદર સુવિધાઓના વિસ્તરણની માંગ કરવાનો અધિકાર છે.

૪.૪. જવાબમાં દાખલ કરાયેલા સોગંદનામામાં રજૂ કરાયેલા ઉપરોક્ત દલીલોને બિનઅસર રાખીને, ૧લા પ્રતિવાદીનો મામલો એવો છે કે સુરત ખાતે હજીરા

નજીક કોઈ ખાનગી વાણિજ્યિક બંદર નહોતું, અને મગદલા બંદરની સીમાઓ અંગે સૂચના પ્રસિદ્ધ કરવામાં આવી હતી, જેમાં અન્ય બાબતો ઉપરાંત મગદલા ખાતે રરા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા સંચાલિત બંદર તથા આસપાસના વિસ્તારમાં આવેલી કેપ્ટિવ જેટીઓનો સમાવેશ થતો હતો. રાજ્ય સરકાર બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવાની પોતાની સત્તાની સંપૂર્ણ હદમાં છે અને તેને કાયદેસર રીતે હજીરા બંદરની સીમાઓ વિસ્તૃત કરવાની તેમજ તે મુજબ મગદલા બંદરની સીમાઓ ઘટાડવાની સત્તા પ્રાપ્ત છે. જ્યાં સુધી ૧લા અરજદારનો પ્રશ્ન છે, તેને કેપ્ટિવ જેટી સ્થાપવા માટે પરવાનગી આપવામાં આવી હતી, જે મગદલા બંદરની વિશાળ સીમાઓનો એક ભાગ છે. ૧લા અરજદાર દ્વારા વિકસાવવામાં અને સંચાલિત કેપ્ટિવ જેટી, સ્પર્ધાત્મક ટેન્ડર પ્રક્રિયા અનુસાર સ્થાપિત વાણિજ્યિક બંદર નથી અને ૧લા અરજદારને ૧લા પ્રતિવાદી-રાજ્યની કાર્યવાહીને પડકારવાનો કોઈ અધિકાર નથી, કારણ કે અરજદારોના કોઈપણ અધિકારોનું ઉલ્લંઘન થયું નથી. એવું જણાવવામાં આવે છે કે અરજદારોને મગદલા બંદરની સીમાઓમાં કોઈ નિહિત અધિકાર નથી અને તેઓ માત્ર તેમની કેપ્ટિવ જેટી સાથે જ સંબંધિત છે. ૧લો અરજદાર સ્પર્ધાત્મક ટેન્ડર પ્રક્રિયા અનુસાર સ્થાપિત ખાનગી વાણિજ્યિક બહુ-ઉપયોગકર્તા બંદર ચલાવતો નથી અને આ હેતુસર કોઈ અલગ બંદર-સીમાઓ પણ સૂચિત કરવામાં આવી નથી અને તેથી એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે હજીરા અને મગદલા બંદરોની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવાની રાજ્ય સરકારની સત્તાને પડકારવાનો અરજદારોને કોઈ અધિકાર નથી.

જ.પ. અરજદારોનો દાવો છે કે ૧લા અરજદારને કન્ટેનરો સહિત વિવિધ કેપ્ટિવ અને વાણિજ્યિક કાર્ગો ટર્મિનલો સ્થાપવા માટે વધારાના રૂપે ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ ફાળવવામાં આવ્યું હતું. તે અંગે જણાવવામાં આવે છે કે આંતરરાષ્ટ્રીય સ્પર્ધાત્મક બોલી પ્રક્રિયાના અનુસંધાને, રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ, ૩મા પ્રતિવાદી-હજીરા પોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ અને ૧લા પ્રતિવાદી-ગુજરાત રાજ્યએ હજીરામાં એલએનજી ટર્મિનલ અને બલ્ક જનરલ કાર્ગો સુવિધાઓના વિકાસ માટે રૂ.૪.૨૦૦૨ના રોજ કરારમાં પ્રવેશ કર્યો હતો, અને એવો કરાર હજીરા પોર્ટની આસપાસના ૧૫૦ કિમી દરિયાકિનારા પર એલએનજી અથવા કન્ટેનર હેન્ડલિંગ અથવા સંબંધિત પ્રવૃત્તિઓ માટે કેપ્ટિવ જેટીનું બાંધકામ પ્રતિબંધિત કરે છે. તેથી, ૧લા અરજદાર દ્વારા ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને એલએનજી ટર્મિનલના હેતુસર જમીનની માંગ કરતી અરજીમાં કોઈ સાર નથી અને તે સ્વીકારી શકાય તેવી નથી.

જ.ક. એવું દર્શાવવામાં આવ્યું છે કે અરજદારો મૂળ મંજૂરી મુજબ આપવામાં આવેલ કેપ્ટિવ જેટીની જરૂરિયાતને અન્ય સુવિધાઓના વિકાસ માટેના ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અંગેની તેમની અરજી સાથે ભેળવીને ગૂંચવણ સર્જવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યા છે. ૧૯૯૫ની બંદર નીતિમાં આવેલી તેવી શરતનો ઉલ્લેખ કરીને સ્પષ્ટપણે જણાવવામાં આવ્યું છે કે કેપ્ટિવ જેટી સ્થાપવા અથવા તેની વિસ્તૃતિ માટેની મંજૂરી નિયમસર આપમેળે આપી શકાતી નથી. ૧લા અરજદારને માત્ર તેના વિશિષ્ટ ઉપયોગ માટે કેપ્ટિવ જેટી સ્થાપવા તેમજ સમયાંતરે તેની વિસ્તૃતિ માટે મંજૂરી આપવામાં આવી છે. ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ,

૧૯૯૯ ની કલમ ૮ હેઠળની જોગવાઈનો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે, જે મુજબ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ નિર્ધારિત સ્પર્ધાત્મક બોલી પ્રક્રિયા દ્વારા પસંદ થયેલ વ્યક્તિ સાથે, અથવા તેની કલમ ૧૦ મુજબ વાટાઘાટો દ્વારા, કન્સેશન એગ્રિમેન્ટ કરવામાં આવી શકે છે. કારણ કે ૧લા અરજદાર સ્પર્ધાત્મક બોલીદાર નથી, તેથી તે પોતાના દાવા મુજબ ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ તથા તેની બાજુની જમીન મેળવવા હકદાર નથી. તેથી એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે ૧લો અરજદાર અરજદારોના પોતાના માલસામાનની બહાર તૃતીય પક્ષના ઉપયોગ માટે કેપ્ટિવ જેટીની વિસ્તૃતિ માગી શકતો નથી અને તેથી ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના ફાળવણી માટે અરજદારોની વિનંતી સ્વીકારી શકાતી નથી. અરજદારોએ પોતાનો સમગ્ર મામલો સંપૂર્ણપણે જ.૭. આ અનુમાન પર આધારિત રાખ્યો છે કે ૩જા પ્રતિવાદીને ફાળવેલી ૬૭ હેક્ટર જમીન સિવાયની ૩૧૯ હેક્ટર જમીન પર ૧લા અરજદારને ખોદકામથી નીકળેલી સામગ્રી નાંખવાની પરવાનગી આપવાથી અને ચેનલને વધુ ઊંડી કરવામાં આવતાં ૧લા અરજદારના પક્ષે હક સર્જાય છે અને તેથી આવી જમીન કોઈ અન્યને ફાળવી શકાતી નથી. ઉપરોક્ત આક્ષેપના સંદર્ભમાં ૧લા પ્રતિવાદી દ્વારા રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે ૨જા પ્રતિવાદી-બોર્ડે તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના તેના પત્રમાં સ્પષ્ટપણે જણાવ્યું છે કે, “પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ જમીનની માલિકી ગુજરાત સરકાર/ગુજરાત મેરિટાઈમ બોર્ડમાં નિહિત રહેશે”. તેથી, ૧લો અરજદાર ઉપરોક્ત જમીન પર કોઈ હકનો દાવો કરી શકતો નથી.

૪.૮. જોકે ૧લા અરજદારને ૩જા પ્રતિવાદીને ફાળવવામાં આવેલી ૬૭ હેક્ટર જમીન સિવાય નિર્ધારિત સ્થળે ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર જમીનનું પુનઃભરણ કરવા માટે

અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવ્યું હતું, તેમ છતાં ૧લા અરજદારે વાસ્તવમાં ૧૪.૬.૨૦૦૭ના રોજ રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા જારી કરવામાં આવેલા અનાપત્તિ પ્રમાણપત્રના અનુસંધાને માત્ર ૧૯૫ હેક્ટર જમીનનું જ પુનઃભરણ કર્યું હતું. ૧૯૫ હેક્ટર જમીન સિવાય અન્ય કોઈપણ સ્થળે ૧લા અરજદારે કરેલું કોઈપણ પુનઃભરણ રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા કોઈપણ સમયે મંજૂર કરવામાં આવ્યું નહોતું. અન્યથા પણ, ૧લા અરજદારે પુનઃભરાયેલ ૧૯૫ હેક્ટર જમીન સિવાયની જમીન બાબતે અરજદારો કોઈ હક માની શકતા નથી. ૧૯૫ હેક્ટર જમીન બાબતે, રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડે અંદાજે ૧૪૦ હેક્ટર જમીન ૧લા અરજદારને ફાળવવા અને અંદાજે ૫૫ હેક્ટર જમીન ભવિષ્યની યોજનાઓ માટે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ માટે અનામત રાખવા એવો ઠરાવ કર્યો છે અને તેથી ૧૯૫ હેક્ટર જમીનમાંથી ૧૪૦ હેક્ટર જમીન ૧લા અરજદારને પહેલેથી જ ફાળવવામાં આવી હતી અને અંદાજે ૫૫ હેક્ટર જમીન રજા પ્રતિવાદી માટે ભવિષ્યની યોજનાઓ માટે અનામત રાખવામાં આવી હતી.

અતેવ, અરજદારોનો આ દાવો કે ૧લા અરજદાર દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી જમીન અન્ય કોઈને ફાળવવામાં આવી છે, તુરંચ અને કોઈપણ આધાર વિના છે. ઉપરોક્ત રજૂઆતોના આધારે, એવી પ્રાર્થના કરવામાં આવે છે કે અરજદારોના પક્ષે કોઈ હક અસ્તિત્વમાં ન હોવાથી, અરજી નામંજૂર કરવામાં આવે.

પ. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ તરફથી અલગ પ્રતિશપથપત્ર-જવાબ દાખલ કરવામાં આવ્યો છે. પ્રતિશપથપત્ર-જવાબમાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા રજૂ કરાયેલ મુદ્દો નીચે મુજબ છે: પ.૧. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડ તરફથી

દાખલ કરવામાં આવેલા પ્રતિશપથપત્ર-જવાબમાં, અરજાની ગ્રાહ્યતા અંગે પ્રાથમિક આક્ષેપ ઉઠાવવામાં આવ્યો છે. અરજામાં જેનો પડકાર કરવામાં આવ્યો છે તે રાજ્ય સરકાર દ્વારા પ્રસિદ્ધ કરાયેલ તા. ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ની જાહેરનામું છે, જેના દ્વારા હજીરા બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હતો, અને તેનો અરજદારોની આ વિનંતી પર રાજ્ય સરકારના સત્તાધિકારીઓ દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરી સાથે કોઈ સંબંધ નથી કે તેઓએ ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ તથા ૫૬૭ હેક્ટર ક્ષેત્રફળ ધરાવતી, અરજદારો દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ અને પુનઃપ્રાપ્ત કરવા માંગવામાં આવેલી જમીનના ફાળવણી માટે તથા એલએનજી સુવિધાઓ માટે જમીન અને વોટરફ્રન્ટના ફાળવણી માટે જરૂરી મંજૂરી પર વિચારણા કરીને તે મંજૂર કરવી.

પ્રથમ અરજદારની અરજી, જે કેપ્ટિવ જેટ્ટી નીતિ હેઠળ દાખલ કરવામાં આવી છે, અને ત્રીજા તથા ચોથા પ્રતિવાદીઓ દ્વારા પોર્ટ નીતિ હેઠળ રજૂ કરવામાં આવેલી અરજી, બંને અલગ ક્ષેત્રમાં કાર્યરત છે અને કોઈ ગુણદોષ ન હોવાથી આ અરજીપત્ર ગ્રાહ્ય નથી. ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ, ૧૯૮૧ ની કલમ ૨(આર) મુજબ, “પોર્ટ”નો અર્થ એવો કોઈ પણ નાનો બંદર થાય છે, જેના પર આ અધિનિયમ લાગુ પડે છે અને જેની સીમાઓ રાજ્ય સરકાર દ્વારા સમયાંતરે ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમ, ૧૯૦૮ હેઠળ નિર્ધારિત કરવામાં આવે છે. અરજદારો કેપ્ટિવ જેટ્ટી ચલાવે છે, જે કોઈ વેપારી બંદર નથી અને અરજદારોની કેપ્ટિવ જેટ્ટી મગદલા પોર્ટનો ભાગ છે, જેનું માલિકીહક અરજદારો પાસે નથી અને જે અરજદારો દ્વારા સંચાલિત પણ થતું નથી. સરકારની ૧૯૯૫ ની પોર્ટ

નીતિ અને ૧૯૯૭ ની બૂટ નીતિ, ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમની વિવિધ જોગવાઈઓ તથા ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ, ૧૯૮૧ નો ઉલ્લેખ કરીને એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે બંદરોની સીમાઓ વિવિધ સમયોએ બદલાતી રહી છે, અને તેથી બૂટ નીતિ, પોર્ટ નીતિ અને કેપ્ટિવ જેટ્ટી શરૂ કરવા હેતુથી કેપ્ટિવ જેટ્ટી હેઠળ અરજદારોને આપવામાં આવેલા અધિકારો સંબંધિત આવા વાદનોનો વિગતવાર ઉલ્લેખ કરવો જરૂરી નથી. એવું અવેર કરવામાં આવ્યું છે કે બંને અરજીઓ, જેમાં એક કેપ્ટિવ જેટ્ટીના વિસ્તરણ માટે છે અને બીજી ત્રીજા તથા ચોથા પ્રતિવાદીઓની પોર્ટ વિકાસ યોજનાને લગતી છે, અલગ ક્ષેત્રમાં કાર્યરત છે અને તેમની સરખામણી કરી શકાતી નથી. અરજદારોને જે મંજૂરી આપવામાં આવી છે તે કેપ્ટિવ જેટ્ટી નીતિ હેઠળ તેમના સ્ટીલ પ્લાન્ટ માટે કેપ્ટિવ વપરાશ હેતુથી તેમના કાચા માલના હેન્ડલિંગ માટેની કેપ્ટિવ જેટ્ટી છે; જ્યારે ત્રીજા પ્રતિવાદીને આપવામાં આવેલ પોર્ટ વિકાસનો પ્રકલ્પ ગુજરાત સરકાર દ્વારા વર્ષ ૧૯૯૫ માં જાહેર કરાયેલ પોર્ટ નીતિ અને વર્ષ ૧૯૯૭ માં જાહેર કરાયેલ બૂટ નીતિ અંતર્ગત ગુજરાત રાજ્યમાં ખાનગી ઉદ્યોગસાહસિકોની ખાનગી ભાગીદારી દ્વારા ગ્રીનફિલ્ડ પોર્ટ વિકસાવવા સંબંધિત છે. પરિસ્થિતિઓમાં, અરજદારો જે સમગ્ર આધાર ઉભો કરવાનો પ્રયત્ન કરે છે તે સંપૂર્ણપણે નિરસ અને આધારહીન છે અને બંને અરજીઓ વચ્ચે કોઈ સરખામણી નથી. દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલ વૈશ્વિક ટેન્ડરનો ઉલ્લેખ કરીને

બીજા પ્રતિવાદી દ્વારા એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે આવી ટેન્ડર સૂચનાના અનુસંધાને, ટેન્ડર પ્રક્રિયાના અંતે ત્રીજો પ્રતિવાદી સફળ બોલીદાતા બન્યો હતો

અને પક્ષકારો વચ્ચે બંદર માટે ૩૦ વર્ષના ગાળાની કન્સેશન સંધિ અમલમાં મુકવામાં આવી હતી, જેમાં વિશેષરૂપે એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે જરૂરિયાત ઊભી થાય ત્યારે અને તે મુજબ બંદરની સીમાઓમાં સુધારા કરવામાં આવશે અને તેથી, પક્ષકારો વચ્ચે અમલમાં મુકાયેલો કરાર ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૧૪ હેઠળ અરજદારોના અધિકારોનો ભંગ કરતો હોવાનું કહી શકાય નહિ. એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે સંબંધિત સમયે ત્રીજા પ્રતિવાદીને જે શરતો પર મંજૂરી આપવામાં આવી હતી, તે જ શરતો પર કોઈપણ સફળ બોલીદાતાને કરાર મળી શક્યો હોત.

પ.ર. ૧લી અરજદાર કંપનીને તેના સ્ટીલ પ્લાન્ટ માટે કેપિટલ જેટીનું નિર્માણ કરવા તથા નજીકના વિસ્તારમાં ડ્રેજ કરવામાં આવેલ સામગ્રીનો નિકાલ કરવા માટેની પરવાનગી માત્ર આ દૃષ્ટિથી આપવામાં આવી હતી કે તેનાથી ઢિંગુણ લાભ પ્રાપ્ત થશે, એટલે કે, એસ્સાર દૂરના સ્થળે ડ્રેજ થયેલ સામગ્રીનો નિકાલ કરવાની પોતાની ખર્ચ બચાવી શકશે અને પરિણામે, જે જળકાંઠા વિસ્તારમાં તે સામગ્રી નિકાલ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવી છે તે વિસ્તાર અનુસંગિક રીતે પુનઃપ્રાપ્ત થશે, અને તેથી, આ ઢિંગુણ લાભોને ધ્યાનમાં રાખીને, રમા પ્રતિવાદીએ અરજદારોની વિનંતીને પરસ્પર હિતાવહ હોવાનું માન્ય રાખી એવી પરવાનગી આપી હતી અને વર્તમાન વિસ્તૃત બંદર મર્યાદાઓમાં તેનો એક ભાગ સમાવેશ પામે છે. જ્યારે આવી પરવાનગી અપાઈ હતી ત્યારે પરવાનગીપત્રમાં જ ખાસ કરીને જોગવાઈ કરવામાં આવી હતી કે જ્યાં ડ્રેજ થયેલ સામગ્રીનો નિકાલ કરવામાં આવશે તે વિસ્તાર હંમેશા સરકારનો જ રહેશે, અને આ પરિસ્થિતિનો

ગેરલાભ ઉઠાવીને અરજદાર કંપની હવે ઉક્ત પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તારમાં હકનો દાવો કરવાનો પ્રયત્ન કરી રહી છે, જ્યારે તે વિસ્તાર અરજદારોના ખર્ચમાં બચત થાય તે હિતાર્થે આપવામાં આવ્યો હતો.

પ.૩. અરજદારોની એ દલીલના સંદર્ભમાં કે વિવાદિત સૂચના જાહેર કરવામાં આવે અને બોર્ડ દ્વારા ઠરાવ પસાર કરવામાં આવે તે પહેલાં તેમની સુનાવણી થવી જોઈએ હતી, એવું અરજપત્રમાં જણાવાયું છે કે ૧લા અરજદારને કોઈ સ્થાનાધિકાર નથી અને તેથી કલ્પનાની કોઈપણ હદે તેને હિતધારક તરીકે ગણાવી શકાય નહીં, તેમજ અરજદારોના હિતમાં કોઈ અધિકાર ઉત્પન્ન થતો નથી અને તેથી તક આપવાની પ્રાર્થના કરી શકે તેવા વ્યથિત પક્ષકાર તરીકે પણ તેને ગણાવી શકાય નહીં. અરજદારોના આ આક્ષેપના સંદર્ભમાં કે વિવાદિત સૂચના કોઈ તપાસ કર્યા વિના અને સુનાવણીની તક આપ્યા વિના જાહેર કરવામાં આવી હતી, એવું જણાવાયું છે કે અરજદારો દ્વારા જ રજૂ કરાયેલા દસ્તાવેજો સ્પષ્ટ રીતે દર્શાવે છે કે સરકારે મગદલા બંદર વિસ્તારમાં પહેલેથી જ પોતાની કેપ્ટિવ જેટી ધરાવતા અરજદારોના હિતોને ધ્યાનમાં રાખીને વિસ્તરણ સંબંધિત પાસાઓ પર વિચારણા કરી હતી અને અરજદારોને તેમની પોતાની જરૂરિયાતો પૂરી કરવા માટે કેપ્ટિવ જેટી ચલાવી શકે તે હેતુથી પૂરતી બેકઅપ જમીન ઉપલબ્ધ કરાવીને સમતોલન સાધ્યું હતું, તેમજ સરકારે હઝીરા બંદરના વિકાસ બાબત પણ વિચારણા કરી હતી, જેના માટે પક્ષકારો વચ્ચે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ કરવામાં આવ્યું છે. અહિંનો ૧લો અરજદાર કંપની મગદલા બંદરમાં પોતાની કેપ્ટિવ જેટી ચલાવે છે અને ઉક્ત કેપ્ટિવ જેટી તથા તેનો માલવ્યવહાર વ્યાવસાયિક સ્વરૂપનો

નથી અને ૧લા અરજદાર (ઈબીટીએલ) ને ૨૩.૯.૨૦૧૫ના રોજ ૧૧૦૦ મીટર બર્થના નિર્માણનું કામ તથા ૧૯૫ હેક્ટર જમીનમાંથી ૧૪૦ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત જમીન ફાળવવામાં આવી હતી. રજા પ્રતિવાદીએ ક્યારેય અરજદારોને અસ્તિત્વમાં રહેલા મેંગ્રોવ્સની દક્ષિણ બાજુએ કોઈ વિસ્તાર પુનઃપ્રાપ્ત કરવાની મંજૂરી આપી નહોતી. અરજદારો દ્વારા જે વિસ્તાર પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવ્યો છે તે ૧૪.૬.૨૦૦૭ના ના-આપત્તિ પ્રમાણપત્રના વિરુદ્ધ છે. તેથી, ૧લા અરજદારે કોઈપણ પરવાનગી વિના રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડના વિસ્તાર પર અતિક્રમણ કર્યું છે અને અરજદારોની સ્થિતિ અતિક્રમણકાર કરતાં વધુ કંઈ નથી. ૧લી અરજદાર કંપની વર્ષ ૨૦૧૧-૧૨થી દર્શાવવાની માંગવામાં આવેલી માલવહન ક્ષમતાની કુલ ક્ષમતાના ૩૦% પર માલ સંભાળે છે અને તેનો ઉલ્લેખ સોગંદનામામાં કોષ્ટકરૂપે કરવામાં આવ્યો છે.

૫.૪. ઉક્ત આંકડાઓનો ઉલ્લેખ કરીને એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે એક તરફ ૧લા અરજદાર દ્વારા કેપ્ટિવ જેટ્ટી તેની સંપૂર્ણ ક્ષમતાએ ચલાવવામાં આવી શકી નથી અને તે જ સમયે, ૧લો અરજદાર કોઈ આધાર વિના વિસ્તરણની યોજના લઈને આગળ આવવા ઈચ્છે છે. એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે પ્લાન્ટ તેની સંપૂર્ણ ક્ષમતાએ ચાલુ નથી હોવાથી સરકારને આવકમાં નુકસાન સહન કરવું પડી રહ્યું છે. ઉપરોક્ત રજૂઆતોના આધારે, અરજીફગાવવાની પ્રાર્થના કરવામાં આવી છે.

૬. પ્રત્યુત્તરરૂપ સોગંદનામું ડજા પ્રતિવાદીની તરફથી દાખલ કરવામાં આવ્યું છે.

અ।

ડજો પ્રતિવાદી એક કંપની છે, જેણે હઝીરા બંદરના વિકાસ માટે રજા પ્રતિવાદી દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલ ટેન્ડર અનુસાર ૧લા અને રજા પ્રતિવાદીઓ સાથે કન્સેશન કરાર કર્યો છે. અરજીકર્તાઓએ અરજીમાં કરેલા વિવિધ આક્ષેપોનો ઇનકાર કરતાં, ડજા પ્રતિવાદીનો પક્ષ નીચે મુજબ છે: ૬.૧. અરજીકર્તાઓ મેગદલા બંદરે એક કેપ્ટિવ જેટી ધરાવે છે.

અરજદારો સિવાય, મેગદલા બંદરે અન્ય ૯ ઔદ્યોગિક એકમો પાસે કેપ્ટિવ જેટીઓ છે. ઉક્ત કેપ્ટિવ જેટી કાચા માલની આયાત અને તૈયાર માલના નિકાસ માટે ઔદ્યોગિક સાહસો દ્વારા સ્થાપિત કરવામાં આવે છે. અરજદાર કંપની તેની હઝીરા સ્થિત સ્પોન્જ આયર્ન પ્લાન્ટ ધરાવતી મૂળ કંપનીની જરૂરિયાતો પૂરી પાડે છે, એટલે કે અરજદારોની માલિકીની કેપ્ટિવ જેટીનો ઉપયોગ સ્પોન્જ આયર્ન અચસ્ક માટે કાચા માલની આયાત કરવા માટે થાય છે, અને ઉક્ત પ્લાન્ટના તૈયાર માલનો નિકાસ ઉક્ત જેટીનો ઉપયોગ કરીને કરવામાં આવે છે. ડજા પ્રતિવાદીએ હઝીરા ખાતેના બંદરના વિકાસ માટે ૧લા અને રજા પ્રતિવાદીઓ સાથે કન્સેશન કરાર કર્યો છે.

એલએનજી ટર્મિનલ તથા અન્ય સુવિધાઓ સંબંધે બંદરનો વિકાસ ડજા પ્રતિવાદી દ્વારા હાથ ધરવામાં આવ્યો હતો, જ્યારે નોન-એલએનજી માલસામાન સંબંધે બંદરનો વિકાસ જથા પ્રતિવાદી દ્વારા સંભાળવામાં આવે છે, જેણે રજા

અને ૩જા પ્રતિવાદીઓ સાથે બલ્ક અને જનરલ કાર્ગો કરાર, અર્થાત્ ઉપ-કન્સેશન કરાર, કર્યો છે.

અતએવ, મગદલા બંદરે અરજદારોની પ્રવૃત્તિઓ અને હજીરા બંદરે પ્રતિવાદી નં. ૩ અને જની પ્રવૃત્તિઓ હેતુઓ તથા કાર્યક્ષેત્રના સંદર્ભે સંપૂર્ણપણે ભિન્ન છે. જ્યાં અરજદાર નં. ૧ દ્વારા કેપ્ટિવ જેટ્ટીનો ઉપયોગ પોતાની જ જરૂરિયાતો માટે અને સ્પોન્સર આયર્ન પ્લાન્ટ માટેના ઉત્પાદનોની આયાત તથા નિકાસ સુધી મર્યાદિત છે, ત્યાં પ્રતિવાદી નં. ૩ અને પ્રતિવાદી નં. જની પ્રવૃત્તિઓ બંદરના વિકાસ સંબંધિત છે, જે પ્રમાણ અને કાર્યક્ષેત્ર બંનેમાં વધુ વ્યાપક છે, અને અરજદારો દ્વારા ખાનગી હેતુ માટે કેપ્ટિવ જેટ્ટીના ઉપયોગની સરખામણીએ જાહેર હિત માટે પણ છે.

૬.૨.અરજદારોએ આક્ષેપ કર્યા છે અને એવો ભાસ ઊભો કર્યો છે કે તે મગદલા પોર્ટ ખાતે બંદરની સુવિધાઓ વિકસાવી રહ્યું છે, જે ખોટું છે, કારણ કે તેના કેપ્ટિવ જેટ્ટીના વિસ્તરણનું કાર્ય બંદરની સુવિધાઓના વિકાસથી ભિન્ન છે.

૬.૩. અરજીના પરિષદ-૨૦એ અને ૨૦બીમાં કરાયેલ પ્રાર્થનાઓનો ઉલ્લેખ કરીને, પ્રતિવાદી નં. ૧ દ્વારા જારી કરાયેલ તા. ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ની જાહેરનામાને પડકારવામાં આવી છે, તે સંદર્ભે એવો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે કે ઉક્ત પાસું અરજદારોએ તેમના કેપ્ટિવ જેટ્ટી માટે અનુક્રમે ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને ૫૬૭ હેક્ટર જેટલી બેકઅપ જમીન (૨૩૩ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ અને ૩૩૪ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત કરવાની માંગ કરવામાં આવેલ) ની

જાળવણી માટે કરેલ દાવા સાથે ક્યાંય સંબંધિત નથી. વધુમાં એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે અરજદારાઓના દાવાને ધ્યાનમાં લેતાં, તે વિવાદિત જાહેરનામાથી ક્યાંય અસર પામતું નથી અને તેથી તા. ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ના વિવાદિત જાહેરનામાને અયોગ્ય અને મનસ્વી ગણાવીને તેને પડકારતી અરજી દાખલ કરવાનો અરજદારાઓને કોઈ અધિકારસ્થાન નથી. વિવાદિત જાહેરનામું પ્રતિવાદી નં. ૧ની સર્વભૌમ સત્તાઓ તથા ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ની જોગવાઈઓ હેઠળ પ્રદાન કરાયેલ કાનૂની સત્તાઓના અનુસંધાનમાં જારી કરવામાં આવ્યું હતું.

આમ, એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે જ્યાં સુધી સત્તાઓનો ઉપયોગ સત્તાનો બહાનુંપૂર્વક ઉપયોગ છે, મૂળ અધિનિયમની મર્યાદાથી પર છે અને ભારતના સંવિધાનની જોગવાઈઓથી પર છે તે દર્શાવવામાં ન આવે, ત્યાં સુધી જાહેરનામા સામેનો પડકાર નિષ્ફળ જશે. અરજદારો એ દર્શાવવામાં નિષ્ફળ ગયા છે કે પડકારાયેલું જાહેરનામું અધિનિયમની કલમ ૫ હેઠળ પ્રતિવાદી નં. ૧ ને સોંપવામાં આવેલી સત્તાઓથી કેવી રીતે પર છે. કલમ ૫ ના અવલોકનથી સ્પષ્ટ થાય છે કે ખાનગી મિલ્કતને આધિન રહીને, સરકાર કોઈ પણ બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવા સત્તાધિકૃત છે. અરજદારોએ એવું દર્શાવ્યું નથી કે પડકારાયેલું જાહેરનામું અરજદારોની મિલ્કત સહિત કોઈપણ વ્યક્તિની ખાનગી મિલ્કતને હાનિકારક રીતે અસર કરે છે, તેથી પડકારાયેલું જાહેરનામું પડકારવા માટે અરજદારો દ્વારા કોઈ કેસ સ્થાપિત કરવામાં આવ્યો નથી.

૬.૪. ઉપરોક્ત મુજબ ઉલ્લેખિત દલીલોને અક્ષુન્ન રાખીને, ડાહ્યા પ્રતિવાદીનો કેસ એવો છે કે હજીરા પોર્ટનો વિસ્તાર વધારવાથી મગદલા પોર્ટ ખાતે અરજદારોની કેપ્ટિવ જેટી સંબંધિત કોઈપણ પૂર્વઅસ્તિત્વ ધરાવતા હિતને આંચ ન પહોંચે. એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે હજીરા પોર્ટની સીમાઓના વિસ્તરણને કારણે, અરજીમાં દાવો કરવામાં આવ્યો છે તેમ, અરજદારોના હિતોને કોઈપણ પ્રકારની હાનિ થવાની નથી અને તેથી અરજીમાં સંકળાયેલા વિવાદાસ્પદ પ્રશ્ન અંગે, હજીરા પોર્ટની સીમાઓના વિસ્તરણના કારણે અરજદારોને કેવી રીતે અને કેટલી હાનિ પહોંચી છે તે બાબતે અરજીમાં ચોક્કસતા ન હોવાને આધારે આ અરજી નામંજૂર થવા પાત્ર છે.

૬.૫. ડાહ્યા પ્રતિવાદીનો એવો કેસ છે કે વર્તમાન અરજી કાયદાની પ્રક્રિયાનો દુરુપયોગ છે, કારણ કે તે અરજદારો સાથે સમાધાન કરવા માટે ૧લા અને ૨જા પ્રતિવાદીઓ પર દબાણ લાદવાના હેતુથી હાથ મરોડવાની ચુકિત તરીકે કરવામાં આવી છે. અરજદારોના આ આક્ષેપનો ઇનકાર કરતાં કે ડાહ્યા પ્રતિવાદી એક જાહેર લિમિટેડ કંપની છે, એવું જણાવવામાં આવે છે કે ડાહ્યા પ્રતિવાદી એક ખાનગી લિમિટેડ કંપની છે. ડાહ્યા પ્રતિવાદી દ્વારા આ બાબતનો પણ ઇનકાર કરવામાં આવે છે કે હજીરા બંદરની મર્યાદાઓના વિસ્તરણ માટે જારી કરાયેલી અધિસૂચના ડાહ્યા અને જથા પ્રતિવાદીઓને અયોગ્ય લાભ પહોંચાડશે. ૧લી અરજદાર કંપનીની સ્થાપના નવી બંદર સુવિધાઓના વિકાસ માટે કરવામાં આવી હતી તે બાબતનો પણ ઇનકાર કરવામાં આવે છે.

૬.૬. અરજદારોનો આ આક્ષેપ અંગે કે અરજદારોએ મગદલા બંદરે વિશાળ પાયે વિકાસ કર્યો છે, તે સંદર્ભે જણાવવામાં આવે છે કે અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલ વિકાસકાર્ય તેમના કેપિટલ જેટલી પર થયું છે અને મગદલા બંદર પર નથી. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ નો વિશિષ્ટ દાવો છે કે અરજદારો દ્વારા જમીનનું પુનઃભરણ, જો કંઈ કરવામાં આવ્યું હોય, તો તે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા તેમના કેપિટલ જેટલીના નિર્માણ/સંચાલન દરમિયાન ડ્રેજડ સામગ્રી નાખવાની મંજૂરી આપવામાં આવતા થયું છે. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ ના જવાબનો ઉલ્લેખ કરીને જણાવવામાં આવે છે કે અરજદારોને, જો કંઈ હોય તો, જમીનનું પુનઃભરણ કરવાનો કોઈ હક નથી અને જ્યાં સુધી અરજદારો કથિત પુનઃભરાયેલ જમીન પર પોતાનું કાનૂની હક સાબિત ન કરે, ત્યાં સુધી તેઓ પડકારાયેલ જાહેરનામું અમાન્ય ઠરાવવાની માગણી કરી શકતા નથી. ૬.૭. અરજદારો દ્વારા રૂ. ૧૫૦૦ કરોડના કથિત રોકાણ અંગે જણાવવામાં આવે છે કે તે ૫૫૦ મીટરના વોટરફ્રન્ટના વિકાસને લગતું છે. તેથી, રાજ્ય સરકાર સાથે આપવામાં આવેલી ખાતરીઓ અને કરવામાં આવેલ એમ.ઓ.યુ.ઓ.ના આધારે અરજદારોએ કોઈપણ વિકાસ માટે રૂ. ૧૫૦૦ કરોડનું રોકાણ કર્યું હતું એવું કહેવું યોગ્ય નથી. વધુમાં જણાવવામાં આવે છે કે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ કંપનીની બંદર સીમાઓમાં કરાયેલ ફેરફારને મગદલા બંદરની સીમાઓ પર અતિક્રમણ કહી શકાય નહીં, કારણ કે બંદર સીમાઓમાં ફેરફાર કરવો એ અધિનિયમની જોગવાઈઓથી નિયંત્રિત પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ અને ૨નું અલગ કાર્ય છે.

અરજદારોના આ આક્ષેપના સંદર્ભમાં કે તૃતીય પ્રતિવાદીના કાર્યકારી અધિકારીઓ હજુરા બંદરના સંરક્ષણ સત્તામંડળ હોવાથી, વિવિધ પરવાનગીઓ અને મંજૂરીઓના અનુદાન બાબતે તેઓ પ્રથમ અરજદારની સરખામણીએ ચતુર્થ પ્રતિવાદીને પક્ષપાતપૂર્વક લાભ આપવાની સંભાવના છે, તે અંગે જણાવવામાં આવે છે કે આવા કથનો અસંગત છે અને અરજીએ સંકળાયેલા વિવાદ સાથે સંબંધિત નથી. હજુરા બંદરનું સંરક્ષણ સત્તામંડળ અધિનિયમની કલમ ૭ હેઠળ રચાયેલ અને નિયંત્રિત છે. સંરક્ષણ સત્તામંડળની સત્તાઓ ભારતીય બંદરો અધિનિયમના પ્રકરણ ૩ હેઠળ નિર્ધારિત મુજબ બંદરની સુરક્ષા અને નૌસંચાલન સંબંધિત છે. સંરક્ષણ સત્તામંડળની સત્તાઓ દ્વિતીય પ્રતિવાદીના સર્વોચ્ચ નિયંત્રણને આધીન છે. સંરક્ષણ સત્તામંડળને સોંપવામાં આવેલી વૈધાનિક સત્તાઓને ધ્યાનમાં લેતા, તેના નિર્ણયો અધિનિયમની જોગવાઈઓને આધીન છે.

તેથી, કોઈ સંરક્ષક સંસ્થાને સત્તાઓનો મનમાની રીતે અને ગેરકાયદેસર રીતે ઉપયોગ કરવો અનુમત્ય નથી. તેથી, અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલા આક્ષેપો કોઈપણ આધાર વિનાના છે.

૭. ઉપ-રિચાયતધારક, એટલે કે અદાણી હજિરા પોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ, જે અહીં જથો પ્રતિવાદી છે, તેણે અરજદારો દ્વારા દાખલ કરાયેલ અરજીએ સંબંધે જુદું પ્રત્યુત્તર સોગંદનામું દાખલ કર્યું છે. અરજીએ કરવામાં આવેલા વિવિધ આક્ષેપોનો ઇનકાર કરતાં, પ્રત્યુત્તર સોગંદનામામાં જથા પ્રતિવાદીનો મામલો નીચે મુજબ છે: ૭.૧. એમ જણાવવામાં આવે છે કે અરજદારોએ અદાલત સમક્ષ

નિષ્કપટતા સાથે હાજર આવ્યા નથી, મહત્વપૂર્ણ તથ્યો દબાવ્યા છે અને પોતાના પક્ષે ગેરકાયદે હકો ઊભા કરવા માટે કાયદાની જોગવાઈઓનો ભંગ કર્યો છે; આ કારણે અરજી પ્રાથમિક તબક્કે જ ફગાવી દેવી જોઈએ. અરજદારોએ અરજીએ કરવામાં આવેલા આક્ષેપોના સંદર્ભમાં કોઈ પ્રાપ્તિ અધિકાર દર્શાવવામાં નિષ્ફળ ગયા છે. એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે અરજદારોની કાર્યપદ્ધતિ એવી છે કે તેઓ એક ને એક બહાને, જુદા જુદા સમયે, વોટરફ્રન્ટ વિસ્તાર અંગે દાવા કરીને સમગ્ર ચેનલનો પટ્ટો સર્જવાનો પ્રયાસ કરે છે. તે જ બાબત દર્શાવવા માટે, જથ્થા પ્રતિવાદીએ તેના પ્રતિઉત્તરમાં નીચે મુજબ રજૂ કર્યું છે:

“ક) અરજદારનો દાવો એવો છે કે ૫૫૦ એમ.ટી.એસ. જળકાંઠા વિકાસ સાથે ડ્રેજિંગ અંગે, મેન્ગ્રોવ વિસ્તારના ઉત્તર તરફ ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીના નિકાલ માટે તેને ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર (અથવા ૩૫૦ હેક્ટર) જમીનની જરૂર હતી. અરજદારનો વધુ એવો કેસ છે કે ઉપરોક્ત બાબત સંદર્ભે, પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા (આગળ જઈને ‘જી.એમ.બી.’ તરીકે ઉલ્લેખિત) આપવામાં આવેલ એન.ઓ.સી. (તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭) મુજબ ૩૧૯.૮૬ હેક્ટરની કુલ જમીનમાંથી તે માત્ર ૧૮૬ હેક્ટર (અથવા ૧૯૫ હેક્ટર) જમીન જ પુનઃપ્રાપ્ત કરી શક્યો હતો. અરજદાર માત્ર ૧૮૬ હેક્ટર (અથવા ૧૯૫ હેક્ટર) જમીન જ પુનઃપ્રાપ્ત કરી શક્યો હોવાનો કારણ એ જણાવાયું છે કે ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીના નિકાલ માટે જી.એમ.બી. દ્વારા જે વિસ્તાર (૩૧૯.૮૬ હેક્ટર) માટે પરવાનગી આપવામાં આવી હતી, તે હકીકતમાં

૩૧૯.૮૬ હેક્ટર નહીં પરંતુ ૧૮૬ હેક્ટર (અથવા ૧૯૫ હેક્ટર) નીકળ્યો હતો. અરજદારનો વધુ એવો પણ દાવો છે કે ૫૫૦ એમ.ટી.એસ. જળકાંઠાના બાંધકામનું કાર્ય ૧૧.૨.૨૦૧૦ના રોજ પૂર્ણ થયું હતું. હું આ રીતે નિવેદન કરીને રજૂ કરું છું કે જો અરજદારે ૫૫૦ એમ.ટી.એસ. જળકાંઠા વિકાસ માટે ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીના નિકાલ માટે ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર જમીનની જરૂર હતી, તો પછી અરજદારે, તેના પોતાના કહેવા મુજબ, ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીનો નિકાલ માત્ર ૧૮૬ હેક્ટર (અથવા ૧૯૫ હેક્ટર) વિસ્તારમાં જ કરી શક્યો હતો અને તેના પાસે તે સામગ્રીના નિકાલ માટે અન્ય કોઈ વિસ્તાર ઉપલબ્ધ નહોતો, તેવી સ્થિતિમાં તેણે ડ્રેજિંગ સાથે ૫૫૦ એમ.ટી.એસ. જળકાંઠાનું કાર્ય કેવી રીતે પૂર્ણ કર્યું તે સમજાતું નથી. ઉપરોક્તથી સ્પષ્ટ થાય છે કે અરજદારે ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર વિસ્તાર અંગે કયો તે દાવો માત્ર ભ્રામક દેખાવ પૂરતો જ હતો અને કહેવાતી પુનઃપ્રાપ્તિની આડમાં વધુ વિસ્તાર કબજે કરવાનો જ તેનો હેતુ હતો.

ખ) અરજીના પરિચ્છેદ ૭.૫(જીજી) માં, અરજદારનો એવો કેસ છે કે ૫૫૦ મીટર જેટલા જળકાંઠાના વિકાસ અને ડ્રેજિંગ માટે તેને ૩૫૦ હે. જમીનની જરૂર હતી. જોકે, અરજદાર માત્ર ૧૮૬ હે. જમીનનું જ પુનઃભરણ કરી શક્યો હતો અને તેથી અરજદારે બાકીના ૧૬૪ હે. માટે દક્ષિણ પુનઃભરણ વિસ્તારમાંથી પુનઃભરણ શરૂ કર્યું હતું. હું એવો નિવેદન કરું છું અને રજૂ કરું છું કે જી.એમ.બી. દ્વારા તેના તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના પત્ર મારફતે અથવા ત્યારબાદ દક્ષિણ પુનઃભરણ વિસ્તારમાં ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રી નાંખવા માટે કોઈ એન.ઓ.સી. આપવામાં આવેલ નથી. વધુમાં, અરજદાર એ પણ દર્શાવવામાં નિષ્ફળ ગયો છે

કે ૫૫૦ મીટર જળકાંઠા વિકાસ અને ડ્રેજિંગ માટેની કઈ પર્યાવરણ મંજૂરી (ઈ.સી.)/તટીય નિયંત્રણ ક્ષેત્ર (સી.આર.ઝેડ.) મંજૂરી અરજદારને મંત્રોવ વિસ્તારની દક્ષિણ બાજુએ ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રી નાંખવાની પરવાનગી આપે છે. આ પરિસ્થિતિમાં, હું રજૂ કરું છું કે અરજદારે મંત્રોવ વિસ્તારની દક્ષિણ બાજુએ ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રી નાંખીને કાયદાની જોગવાઈઓનો સ્પષ્ટ ભંગ કર્યો છે. તેનાથી એ પણ સ્પષ્ટ થાય છે કે અરજદારે પોતાના પક્ષમાં ગેરકાયદેસર હકો ઊભા કરવા માટે જ ઉપરોક્ત કવાયત હાથ ધરી હતી.

(સી) ૫૫૦ મીટરનાં પોર્ટરફ્રન્ટ ક્ષેત્રના વિકાસ અને ચેનલના ડ્રેજિંગ ઉપરાંત, અરજદાર દ્વારા એવું પણ જણાવવામાં આવ્યું છે કે તેણે વર્તમાન ૭૫,૦૦૦ ડીડબલ્યુટીથી વધુ ઊંડાઈ કરવાની પરવાનગી અરજદારને આપવામાં આવે તે માટે જી.એમ.બી. સમક્ષ અરજી પણ કરી હતી. ઉક્ત અરજી દ્વારા, અરજદારે જી.એમ.બી.ની પરવાનગી માંગી હતી કે ચેનલની ઊંડાઈ ૮ મીટરથી (જે સંબંધે ૧૪.૬.૨૦૦૭ના એન.ઓ.સી. દ્વારા પરવાનગી આપવામાં આવી હતી) વધારી ૧૦ મીટર કરવામાં આવે અને ચેનલની પહોળાઈ ૧૮૦-૨૩૦ મીટરથી વધારી ૩૦૦-૩૫૦ મીટર કરવામાં આવે. તેનો પુરાવો અરજદાર દ્વારા જી.એમ.બી.ને સંબોધીને લખાયેલા ૧૫.૧૦.૨૦૦૮ના પત્રો (અરજીના પાના ૨૦૩-૨૦૪) અને ૨૫.૫.૨૦૦૮ના પત્રો (અરજીના પાના ૨૦૫-૨૦૬) પરથી સ્પષ્ટ થાય છે. અરજીના અવલોકન પરથી, ક્યાંય પણ અરજદારે એવું દર્શાવ્યું નથી કે જી.એમ.બી.એ અરજદારને ચેનલને વધુ ઊંડી અને પહોળી કરવાની પરવાનગી આપી હતી. આવી કોઈ પરવાનગી નોંધ પર મૂકવામાં આવી નથી. વધુમાં,

પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય (એમ.ઓ.ઈ.એફ.) એ ઉપરોક્ત ચેનલને વધુ ઊંડી કરવાની બાબતે તેની ઈસી અને સીઆરઝેડ મંજૂરી માત્ર ૬.૫.૨૦૧૪ના પત્ર દ્વારા જ આપી હતી (અરજીના પાના ૨૫૧-૨૫૪). હું જાહેર કરું છું અને રજૂ કરું છું કે જી.એમ.બી. પાસેથી કોઈ પરવાનગી મેળવ્યા વિના અને એમ.ઓ.ઈ.એફ. દ્વારા પરવાનગી આપવામાં આવે તે પહેલાં જ, અરજદારે ચેનલને વધુ ઊંડી કરવાની કામગીરી અને મેન્ગ્રોવ વિસ્તારની દક્ષિણ બાજુ આવેલ ક્ષેત્રની રીકલેમેશન શરૂ કરી દીધી હતી. તેનો પુરાવો અરજદારની ટર્મિનલ ઈન્ફોર્મેશન ગાઈડમાંથી સ્પષ્ટ થાય છે, જે એસ્સાર પોર્ટ્સની વેબસાઈટ પર ઉપલબ્ધ છે . ઉપરોક્તથી સ્પષ્ટ થાય છે કે અરજદારે કાનૂની જોગવાઈઓનું ઉદ્ધંધન કર્યું છે અને પોતાના પક્ષે ગેરકાયદે હકો ઊભા કરવાની દિશામાં આ અરજદારનો વધુ એક પ્રયાસ છે.

ડી) અરજદારે પૂરી પાડેલ તથ્યો અને આંકડાઓના આધારે, એમ.ઓ.ઈ.એફ. દ્વારા તેના તા. ૬.૯.૨૦૦૭ ના પત્ર દ્વારા (અરજીના પાનું ૧૩૩-૧૩૬) અરજદારને ૫૫૦ મીટર જેટી પ્રોજેક્ટની સ્થાપના બાબતે ઈ.સી./સી.આર.ઝેડ. મંજૂરી આપવામાં આવી હતી, જે એસ્સાર સ્ટીલ લિમિટેડના સ્ટીલ પ્લાન્ટ વિસ્તરણ પ્રોજેક્ટને સેવા આપશે, અને જે હાલની ૪.૫ મિલિયન ટન ક્ષમતાથી વધારીને ૧૦ મિલિયન ટન સુધી વિસ્તૃત કરવામાં આવી રહ્યો હતો. આગળ નોંધવામાં આવ્યું છે કે ઉક્ત પ્રોજેક્ટ માટે માલસામાન હેન્ડલિંગ સુવિધા ૨૦૧૦ સુધીમાં ૨૨ મિલિયન ટન ગણવામાં આવી હતી. વધુમાં, ગુજરાત પ્રદૂષણ નિયંત્રણ બોર્ડ (જી.પી.સી.બી.) દ્વારા આપવામાં આવેલી તા. ૨૩.૧.૨૦૧૩

ની સ્થાપના માટેની સંમતિમાં (અરજીના પાનું ૧૭૨-૧૭૫), એવું નોંધાયું છે કે અરજદારની તેની ઉપરોક્ત કેપ્ટિવ જેટી પર હાલની માલસામાન હેન્ડલિંગ ક્ષમતા દરવર્ષે ૩૦ મિલિયન ટન છે. નાણાકીય વર્ષ ૨૦૧૪-૧૫ માટે, અરજદારે તેની કેપ્ટિવ જેટી પર ૧૦.૬ મિલિયન ટન માલસામાન હેન્ડલ કર્યો હતો. નાણાકીય વર્ષ ૨૦૧૫-૧૬ માટે, અરજદારે એવો અંદાજ દર્શાવ્યો હતો કે તે લગભગ ૧૭ મિલિયન ટન માલસામાન હેન્ડલ કરશે. તે જ બાબત અરજદારે ગુજરાત સરકારને સંબોધીને લખેલા તા. ૨૯.૫.૨૦૧૫ ના પત્રમાંથી (અરજીના પાનું ૨૭૦-૨૭૧) સ્પષ્ટ થાય છે. ઉપરોક્ત અરજીએ સંદર્ભે, જી.એમ.બી. એ તા. ૮.૬.૨૦૧૬ નું પોતાનું જવાબી સોગંદનામું દાખલ કર્યું હતું. અરજીના પાનું ૩૬૧ પર, જી.એમ.બી. એ નાણાકીય વર્ષ ૨૦૧૧-૧૨ થી ૨૦૧૫-૧૬ દરમિયાન અરજદારે વાસ્તવમાં કેટલો માલસામાન હેન્ડલ કર્યો તેની વિગતો આપી છે. ઉક્ત વિગતોના અવલોકનથી સ્પષ્ટ થાય છે કે અરજદારે વાસ્તવમાં હેન્ડલ કરેલો માલસામાન ૫૫૦ મીટર કેપ્ટિવ જેટી પ્રોજેક્ટ ખાતે તેની હાલની હેન્ડલિંગ ક્ષમતા કરતાં ઘણો ઓછો છે. વધુમાં, અરજદારની ટર્મિનલ માહિતી માર્ગદર્શિકા, જે એસ્સાર પોર્ટ્સની વેબસાઇટ પર પણ ઉપલબ્ધ છે, તેમાં હજુરા ખાતેની તેની હાલની જેટી પર નાણાકીય વર્ષ ૨૦૧૧-૧૨, ૨૦૧૨-૧૩ અને ૨૦૧૩-૧૪ દરમિયાન અરજદારે હેન્ડલ કરેલા માલસામાનની વિગતો પણ આપવામાં આવી છે. તેમાં દર્શાવાયેલા આંકડાઓ મુજબ, અરજદારે વાસ્તવમાં હેન્ડલ કરેલો માલસામાન ૫૫૦ મીટર કેપ્ટિવ જેટી પ્રોજેક્ટ ખાતે તેની હાલની હેન્ડલિંગ ક્ષમતા કરતાં ઘણો ઓછો છે. અરજદારે નોંધપાત્ર પુરાવા સ્વરૂપે કશું જ

રજૂ કર્યું નથી કે એસ્સાર સ્ટીલ લિમિટેડની હજીરા પ્લાન્ટની ક્ષમતા, જે વર્ષ ૨૦૦૭ માં ૧૦ મિલિયન ટન હોવાનું પ્રક્ષેપિત કરવામાં આવ્યું હતું, તે બાદમાં અથવા આજદિન સુધી ૧૦ મિલિયન ટનથી વધુ થઈ છે. ઉપરોક્ત પરિસ્થિતિને ધ્યાનમાં લેતાં, હું આ રીતે કહું છું અને રજૂ કરું છું કે વોટરફ્રન્ટ વિસ્તારને વધુ ૧૧૦૦ મીટર અથવા ૩૭૦૦ મીટર જેટલો વધારવા માટે કોઈ માન્ય અથવા વાજબી કારણો નહોતા. તે સિવાય પણ, ૩૭૦૦ મીટરનો વોટરફ્રન્ટ વિકાસ વિસ્તાર મૂળભૂત રીતે વ્યાપારી પ્રવૃત્તિઓ માટે હતો. ઉપરોક્તમાંથી એ પણ સ્પષ્ટ થાય છે કે વોટરફ્રન્ટ વિસ્તાર વધારવા માટે અરજદારે હાથ ધરેલી સમગ્ર કવાયતનો હેતુ સમગ્ર ચેનલ પર કબજો જમાવવાનો હતો, જેથી હજીરા ખાતેના બહુ-ઉપયોગકર્તા બંદરના ભાવિ વિકાસને અવરોધી શકાય અને તે પ્રક્રિયામાં અરજદારને પાછળના દરવાજેથી પ્રવેશ દ્વારા વ્યાપારી માલસામાન હેન્ડલ કરવાની સગવડ મળી રહે, જ્યારે ડિસેમ્બર ૧૯૯૫ ની બંદર નીતિ અને ગુજરાત સરકારના તા. ૨૯.૭.૧૯૯૭ ના બી.ઓ.ઓ.ટી. સિદ્ધાંતોના પ્રકાશમાં અરજદારને આવી વ્યાપારી પ્રવૃત્તિઓ ચલાવવાનો અધિકાર નથી.”

૭.૨. ઉપર ઉલ્લેખ મુજબ જણાવતાં, અરજીકર્તાઓ દ્વારા તા. ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ની સૂચનાને પડકારવા બાબતે કરવામાં આવેલા આક્ષેપોના સંદર્ભમાં એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે ગુજરાત સરકારે જાહેરાત કરી છે કે

ડિસેમ્બર ૧૯૯૫માં બંદર નીતિ. ઉક્ત નીતિ હેઠળ, ખાનગી ક્ષેત્રના વિશિષ્ટ રોકાણ માટે ઓળખાયેલા બંદરોમાંનું એક હઝીરા હતું. ખાનગી ક્ષેત્ર દ્વારા વિશિષ્ટ

રોકાણ માટે ઓળખાયેલ બંદરનું કાર્યાન્વયન ઉક્ત નીતિ હેઠળ વૈશ્વિક ટેન્ડર દ્વારા કરવાનું હતું. ઉક્ત નીતિમાં એવી કલ્પના કરવામાં આવી હતી કે નવા પ્રકલ્પો આર્થિક રીતે વ્યવહારુ રહે તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે, રોકાણની માત્રા અને વિશિષ્ટ સુવિધાઓની આવશ્યકતાને ધ્યાનમાં રાખીને, કેપિટલ જેટી માટેની મંજૂરી માત્ર અપવાદરૂપ કિસ્સાઓમાં જ આપવામાં આવશે. વધુમાં એવી પણ કલ્પના કરવામાં આવી હતી કે ત્યાં સ્થાપિત થનારી નવી બંદર સુવિધાઓનો ઉપયોગ કરવા માટે તમામ ઔદ્યોગિક એકમોને પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે. અનુસરમાં, ગુજરાત સરકારે બંદર નીતિ-૧૯૯૫ હેઠળ બિલ્ડ-ઓન-ઓપરેટ-ટ્રાન્સફર (બૂટ) સિદ્ધાંતો જાહેર કરતો તા. ૨૯.૭.૧૯૯૭નો ઠરાવ બહાર પાડ્યો. સરકાર દ્વારા જાહેર કરાયેલી બૂટ નીતિ મુજબ, નવા બંદરોનું સંચાલન કાર્યક્ષમતા અને કાર્યદક્ષતાના આંતરરાષ્ટ્રીય ધોરણે કરવામાં આવે અને જળકાંઠાના ક્ષેત્રનો શ્રેષ્ઠ રીતે ઉપયોગ થાય તે નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યું. આ સુલભ બનાવવા માટે, વિકાસકર્તાને ઉચ્ચ સ્તરની સંચાલકીય સ્વતંત્રતા આપવામાં આવશે. બૂટ નીતિમાંના એક વિકલ્પ મુજબ, સરકાર બંદરના વિકાસ માટે નિર્ધારિત જમીનની આસપાસની જમીન પર (માને કે, બંદર સીમાથી ૫૦૦ મીટર અંતરની અંદર) કોઈપણ વિકાસ કરવાની મંજૂરી આપશે નહીં, અને વિકાસકર્તાને કન્સેશન કરારમાં કરારબદ્ધ ક્ષમતા ઉપરાંત વધુ ક્ષમતા ઉમેરવા માટે પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે. નીતિના શરતો મુજબ, કન્સેશન કરાર પર હસ્તાક્ષર કરતી વેળાએ, વિકાસકર્તા આગામી પંદરથી વીસ વર્ષ દરમિયાન બંદરના વિકાસ માટેની વ્યાપક દૃષ્ટિકોણ યોજના ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ સમક્ષ રજૂ કરશે અને તેની મંજૂરી

મેળવશે, અને કાયદેસર મંજૂરીઓને આધીન રહી, કલ્પિત દષ્ટિકોણ યોજનાની મર્યાદામાં આવતો બંદરનો કોઈપણ વિસ્તરણ અને વધુ વિકાસ અંગે સરકાર કોઈ પ્રતિબંધ મૂકાશે નહીં.

૭.૩. ગુજરાત સરકાર દ્વારા વર્ષ ૧૯૯૭માં જાહેર કરાયેલ આવી બી.ઓ.ઓ.ટી. નીતિ અનુસાર, ગુજરાત રાજ્યમાં ગ્રીન ફિલ્ડ સાઈટ પોર્ટ સુવિધાઓના વિકાસ માટે રસ દર્શાવવાના ઇરાદાની વૈશ્વિક સૂચના બહાર પાડવામાં આવી. ઉક્ત વૈશ્વિક સૂચના હેઠળ, હજીરા માટે વર્ષ ૨૦૦૧માં કુલ ૧૧ બર્થની જરૂરિયાતનો અંદાજ મુકવામાં આવ્યો હતો અને વર્ષ ૨૦૧૧માં ૧૬ બર્થનો. ઉક્ત વૈશ્વિક સૂચનામાં સ્પષ્ટપણે નોંધવામાં આવ્યું હતું કે સંભવિત રોકાણકારોની દ્રષ્ટિએ અનેક અનુમાનિત જોખમો યથાવત્ હતા અને સરકાર પોર્ટના વિકાસ સાથે સંકળાયેલા કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ અથવા અન્ય કાનૂની દસ્તાવેજોમાં તે જ જોખમોને ઘટાડવાની સ્થિતિમાં રહેશે. એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે સ્પર્ધાત્મક બોલી પ્રક્રિયા દ્વારા, ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડે હજીરાનું બંદર વિકસાવવા, ચલાવવા અને જાળવવા માટે શેલ ગેસ બી.વી.ના નેતૃત્વ હેઠળના કન્સોર્ટિયમની પસંદગી કરી હતી અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ ને પણ એવું માનવામાં આવ્યું હતું કે શેલ ગેસ બી.વી. સાથે કન્સોર્ટિયમના સભ્યોમાંનો એક એસ્સાર સ્ટીલ લિમિટેડ હતો. એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે જો આવી માહિતી સાચી હોય, તો તે સ્થિતિમાં અરજદારોએ આ અદાલત સમક્ષ મહત્વપૂર્ણ હકીકત દબાવી રાખી છે. ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને સરકાર વચ્ચે તા. ૨૨.૪.૨૦૦૨ના રોજ કરવામાં આવેલ કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની કેટલીક

સંબંધિત શરતો જવાબી સોગંદનામામાં ઉલ્લેખવામાં આવી છે, જે નીચે મુજબ છે:

“(એ) ઉક્ત કન્સેશન એગ્રીમેન્ટમાં કલ્પાયેલ પૂર્વશરતો પૈકીની એક શરત એવી હતી કે ભારતીય પોર્ટ્સ અધિનિયમની જોગવાઈઓ હેઠળ ગુજરાત સરકાર દ્વારા હજીરા પોર્ટને (મગદલા પોર્ટથી અલગ) પોર્ટ તરીકે જાહેર કરવામાં આવે.

(બી) પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ ને તૃતીય પક્ષોને ઉપ-કન્સેશન આપીને પ્રોજેક્ટનું નિર્માણ કરવાની અને તેનું સંચાલન કરવાની હક હતી.

(સી) મંજૂર કરાયેલ વિગતવાર પ્રોજેક્ટ અહેવાલ (ડી.પી.આર.) ના કાર્યક્ષેત્રની બહારના કોઈપણ વિસ્તરણ માટે જી.એમ.બી.ની પૂર્વ મંજૂરી મેળવવી આવશ્યક હતી. (ડી) જી.એમ.બી. વર્ષ ૨૦૧૩ સુધીના ગાળામાં, હજીરા પોર્ટથી દરિયાકિનારે કોઈપણ દિશામાં ૧૫૦ કિ.મી.ની અંદર, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ ની સ્પષ્ટ સંમતિ વગર (તેના વિવેકાધિકારે) કોઈપણ કેપ્ટિવ જેટ્ટીના વિકાસને મંજૂરી આપશે નહીં. તેમ છતાં, હંમેશા આ શરતે કે ગુજરાત સરકાર તેના વિવેકાધિકારે, પ્રદેશમાં કોઈ નિશ્ચિત આર્થિક પ્રવૃત્તિ માટે કેપ્ટિવ જેટ્ટીના વિકાસને પરવાનગી આપી શકે છે. જોકે, આવી કોઈપણ કેપ્ટિવ જેટ્ટીમાં એલ.એન.જી. અથવા કન્ટેનર હેન્ડલિંગ અથવા સંબંધિત પ્રવૃત્તિઓનો સમાવેશ કરવામાં આવશે નહીં. (ઈ) ૨૨.૪.૨૦૦૨ પછી, જી.એમ.બી. અને ગુજરાત સરકાર દ્વારા આ બાંહેધરી આપવામાં આવી હતી કે કેપ્ટિવ હેતુઓ સિવાય, હાલની કોઈપણ કેપ્ટિવ જેટ્ટીને વધુ વિસ્તરણની મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં. (એફ) હજીરા બંદરથી દરિયાકિનારે કોઈપણ દિશામાં ૧૫૦ કિ.મી.ની અંદર આવેલ કોઈપણ કેપ્ટિવ જેટ્ટીને કોઈપણ વ્યાપારી માલસામાનનું સંચાલન

કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં અને તેને વ્યાપારી ટર્મિનલ અથવા બંદરમાં રૂપાંતરિત કરવાની મંજૂરી પણ આપવામાં આવશે નહીં.”

૭.૪. વધુમાં એવો પણ ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે કે, કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ પછી, તેમાં જેમ કલ્પના કરવામાં આવી હતી તેમ, ગુજરાત સરકારે ૨૩.૬.૨૦૦૪ની, બન્ને સમાન તારીખ ધરાવતી, બે સૂચનાઓ દ્વારા હજીરાની બંદર મર્યાદાઓ જાહેર કરી હતી અને મગદલાની બંદર મર્યાદાઓને હજીરા બંદરની મર્યાદાઓ બહાર રાખે તે રીતે ઘટાડીને/પુનઃનિર્ધારિત કરી હતી. ત્યારબાદ, ગુજરાત સરકારે ૧૯.૩.૨૦૧૦ની સૂચના દ્વારા હજીરા બંદરની મર્યાદાઓનો વિસ્તાર કર્યો હતો. ૨૫.૧૧.૨૦૧૦ના રોજ, ૩જા પ્રતિવાદી-બોર્ડ અને સરકાર વચ્ચે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટમાં વધુ એક પરિશિષ્ટ અમલમાં મૂકવામાં આવ્યું હતું અને તે પરિશિષ્ટ મુજબ એવો નોંધ કરવામાં આવ્યો હતો કે ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની જોગવાઈઓ અનુસાર જથ્થા પ્રતિવાદીને ઉપ-કન્સેશનધારક તરીકે બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ઓપરેટર તરીકે નિમવા માટે પોતાની મંજૂરી સંપ્રેષિત કરી હતી. તે જ દિવસે, ૨જા પ્રતિવાદી-બોર્ડ, ૩જા પ્રતિવાદી અને જથ્થા પ્રતિવાદી વચ્ચે બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલ એગ્રીમેન્ટ અમલમાં મૂકવામાં આવ્યું હતું. ઉપરોક્ત એગ્રીમેન્ટ દ્વારા, ૩જા અને જથ્થા પ્રતિવાદીઓએ તે શરતો અને તે રીત પર સહમતિ દર્શાવી હતી કે જેના મુજબ જથ્થો પ્રતિવાદી બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલનું આયોજન, નિર્માણ, માલિકી, સંચાલન અને જાળવણી કરશે. ઉપરોક્ત બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલ એગ્રીમેન્ટના અમલીકરણ અનુસંધાને,

જથા પ્રતિવાદીએ તેના પ્રથમ તબક્કામાં હજુરા બંદરે ૩ બર્થોના વિકાસ બાબતે ડી.પી.આર. રજૂ કર્યો હતો. આવા ડી.પી.આર.માં એક માસ્ટર પ્લાનનો સમાવેશ હતો, જે કુલ ૧૩ બર્થોના તબક્કાવાર વિકાસ સંબંધિત હતો, જેના માટે બેકઅપ તરીકે અંદાજે ૧૦૦૦ હેક્ટર વિસ્તારની જરૂર પડવાની હતી. જથા પ્રતિવાદી દ્વારા રજૂ કરાયેલા ડી.પી.આર.ના આધારે, રજા પ્રતિવાદી-ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડે ૧૧.૨.૨૦૧૧ના પત્ર દ્વારા બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલ માટેના ડી.પી.આર.ને મંજૂરી આપી હતી. એવો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે કે હાલની તારીખે, ૩જા પ્રતિવાદી દ્વારા સંચાલિત એલ.એન.જી. ટર્મિનલ ઉપરાંત, જથો પ્રતિવાદી હજુરા બંદરે પહેલેથી જ ૫ બર્થોનું સંચાલન કરી રહ્યો છે. બી.ઓ.ઓ.ટી. નીતિનો ઉલ્લેખ કરતાં એવું જણાવાયું છે કે સરકારની ઇચ્છા હતી કે નવા બંદરો કામગીરી અને કાર્યક્ષમતાના આંતરરાષ્ટ્રીય ધોરણો મુજબ સંચાલિત થાય અને જળકિનારાનો સર્વોત્તમ ઉપયોગ થાય તથા આ સંદર્ભમાં વિકાસકર્તાને કાર્યપરક સ્વતંત્રતાનો ઊંચો દરજ્જો પ્રદાન કરવો આવશ્યક હતો. અનુક્રમે ૩જા પ્રતિવાદી અને જથા પ્રતિવાદી દ્વારા ટર્મિનલોનું સંચાલન દરમિયાન એવો અનુભવ થયો હતો કે હજુરા બંદરે આવતા જહાજોની સંખ્યા ધીમે ધીમે વધી રહી હતી. વધુમાં, હજુરા બંદરની હાલની મર્યાદાઓ હજુરા બંદરે વધેલી સંખ્યાના જહાજોને લંગર મુકવાની સુવિધા આપવા માટે અપર્યાપ્ત સાબિત થઈ રહી હતી. આ હકીકત છે કે હજુરા બંદરની મર્યાદાઓ મગદલા બંદરની મર્યાદાઓમાંથી અલગ કરીને ઘડવામાં આવી છે. જો જહાજોને મગદલા બંદરે લંગરબદ્ધ કરવામાં આવે, તો તે જહાજોએ મગદલા બંદરને લંગરશુલ્ક ચૂકવવું પડે અને એકવાર તે જહાજોને

હજીરા બંદરની મર્યાદામાં લાવવામાં આવે, તો તે જહાજોએ ફરી એકવાર હજીરા બંદરે લંગરશુલ્ક ચૂકવવું પડે. આવી ઢિંગણા ચુકવણી ટાળવા માટે, તે જહાજો મગદદ્દા બંદરની મર્યાદાઓની બહાર લંગરબદ્ધ થતા હતા. જ્યારે તે જહાજોને હજીરા બંદરે બોલાવવાના હોય ત્યારે ઘણો સમય વ્યર્થ જતો હતો અને હજીરા બંદર સર્વોત્તમ રીતે કાર્ય કરી શકતું નહોતું. આવી સમસ્યાને અટકાવવા માટે, ૩જા પ્રતિવાદીએ ૨૧.૭.૨૦૧૪ના પત્ર દ્વારા હજીરાની બંદર મર્યાદાઓમાં સુધારો કરવા વિનંતી કરી હતી. ઉપરોક્ત ૨૧.૭.૨૦૧૪ના પત્ર પછી, ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓને જહાજોની સંખ્યામાં વધુ વધારો અનુભવાયો હતો. ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડને ડી.પી.આર.ના ભાગરૂપે રજૂ કરાયેલા માસ્ટર પ્લાન અનુસાર, કુલ ૧૩ બર્થોના વિકાસની સ્પષ્ટ કલ્પના કરવામાં આવી હતી. વધારાના બર્થોના વિકાસ માટે ૬૮૦ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારની જરૂરિયાત રહેશે. વધુમાં એવો પણ ઉદ્દેશ કરવામાં આવ્યો છે કે જથ્થા પ્રતિવાદીએ, અંદાજે વર્ષ ૨૦૧૧ દરમિયાન, તેની બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલના ઉત્તર તરફ આવેલી વનજમીનના આંશિક બેકઅપ વિસ્તારની જરૂરિયાત પૂર્ણ કરવા માટે, વન વિભાગ સમક્ષ તે વનજમીન ફાળવવા બાબતનો પ્રસ્તાવ રજૂ કર્યો હતો. આજદિન સુધી વન વિભાગ દ્વારા તે વનજમીન ફાળવવા માટે કોઈ મંજૂરી આપવામાં આવી નથી. જમીનની ઉપલબ્ધતા ન હોવા અને માસ્ટર પ્લાન હેઠળ કલ્પાયેલ કુલ ૧૩ બર્થોના વિકાસ સહિતની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરવા માટે, બેકઅપ વિસ્તાર માટે બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલના દક્ષિણ તરફના વિકલ્પો પર વિચારણા કરવામાં આવી રહી હતી, કારણ કે ૧૪.૩.૨૦૧૫ના રોજ ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડને

સંબોધેલા પત્રમાં દર્શાવ્યા મુજબના વિવિધ કારણોને ધ્યાનમાં લેતા તે જ એક વ્યવહારુ ઉપાય હતો. એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે ઉપરોક્ત પરિસ્થિતિઓમાં, રજા અને જથ્થા પ્રતિવાદીઓએ વિનંતી કરી હતી કે

ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડે હઝીરા પોર્ટની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવા અંગેની સુધારેલી દરખાસ્ત, જે તારીખ ૧૪.૩.૨૦૧૫ના પત્રમાં સમાવિષ્ટ છે, તેને અગાઉની તારીખ ૨૧.૭.૨૦૧૪ની દરખાસ્તના સ્થાને વિચારણી હેઠળ લેવી.

૭.૫. સરકાર દ્વારા જાહેર કરાયેલ હઝીરા બંદરની હદો વિસ્તારતી તા. ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ની સૂચનાનો વધુ ઉલ્લેખ કરતાં જણાવવામાં આવે છે કે જથ્થા પ્રતિવાદીએ બાહ્ય બંદર વિકાસના સ્વરૂપમાં પ્રસ્તાવિત વિસ્તરણ અંગે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી મળવા માટે રજા પ્રતિવાદીને ડી.પી.આર. રજૂ કર્યો હતો, અને તે અનુસાર રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડે તેની તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬ના રોજ યોજાયેલી બેઠકમાં જથ્થા પ્રતિવાદીના બાહ્ય બંદર વિકાસ સંબંધિત ડી.પી.આર./માસ્ટર પ્લાનને સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપી હતી. વધુમાં જણાવવામાં આવે છે કે આવો ઠરાવ રજા પ્રતિવાદીએ દાખલ કરેલા જવાબી સોગંદનામા સાથે પણ જોડાયેલ છે.

૭.૬. એવું જણાવવામાં આવે છે કે, તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫નો સુધારેલ પ્રસ્તાવ પહેલેથી જ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા મંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો, ત્યારે ફરી એકવાર એ જ બાબત તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ના રોજ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડની બેઠકમાં કેવી રીતે રજૂ કરવામાં આવી તે જાણવા મળતું નથી. તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ના ઠરાવમાંથી કોઈ કારણો સ્પષ્ટ થતા નથી. પ્રતિવાદી દ્વારા તા.

૧૯.૩.૨૦૧૫ના રોજ પ્રસ્તાવને મંજૂરી આપવામાં આવ્યા બાદ અને પ્રથમ અરજદાર દ્વારા પ્રથમ પ્રતિવાદીને બીજી રજૂઆત કરવામાં આવ્યા પછી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨એ મેન્ટ્રોવ્ઝના ઉત્તર તરફ આવેલ પુનઃપ્રાપ્ત જમીનમાંથી ૧૪૦ હેક્ટર જમીન પ્રથમ અરજદારને બેકઅપ વિસ્તાર તરીકે ફાળવી હતી અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨એ પ્રથમ અરજદારને ૧૧૦૦ મીટરનો કેપ્ટિવ જેટી બાંધવાની મંજૂરી પણ આપી હતી. ઉક્ત મંજૂરીઓ તા. ૨૩.૯.૨૦૧૫ અને તા. ૩૦.૯.૨૦૧૫ના રોજ આપવામાં આવી હતી. અરજીઅરજ સાથે સંલગ્ન તા. ૫.૧૨.૨૦૧૫ની નોંધના પરિશીલન પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે રાજ્ય સત્તાધિકારીઓએ તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ના સુધારેલ પ્રસ્તાવ સંબંધિત તમામ પાસાઓ પર વિચારણા કરી હતી અને યોગ્ય ચર્ચા-વિમર્શ પછી યોગ્ય રીતે આ નિષ્કર્ષે આવ્યા હતા કે તા. ૧૯.૩.૨૦૧૫ના રોજ યોજાયેલી તેની બેઠકમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડ દ્વારા લેવાયેલો નિર્ણય પ્રથમ અરજદારને ફાળવવાનો પ્રસ્તાવિત વિસ્તાર બહાર રાખ્યા બાદ લેવાયેલ જાગૃત નિર્ણય હતો. અરજદારોના કબજામાં તા. ૫.૧૨.૨૦૧૫ના રોજ રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ દ્વારા લેવાયેલો નિર્ણય હતો. એવું જણાવવામાં આવે છે કે રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ પ્રથમ અરજદારની ગેરકાયદેસર માંગણીઓને સ્વીકારી લે ત્યાં સુધી અરજદારોએ હજીરા બંદરના વિકાસને અટકાવવા માટે કોઈ કસર બાકી રાખી નહોતી. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડ તરફથી મેન્ટ્રોવ વિસ્તારના દક્ષિણ ભાગમાં જમીન પુનઃપ્રાપ્ત કરવાની મંજૂરી અથવા ચેનલને વધુ ઊંડી કે પહોળી કરવાની કોઈ મંજૂરીના અભાવે, અરજદારો કોઈપણ રાહત મેળવવા હકદાર નથી.

૭.૭. અરજાની પરા-૧૪.૧૯ ની સામગ્રીનો ઉલ્લેખ કરતાં એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે અરજદારોએ, તા. ૧૯.૪.૨૦૧૬ ના પત્ર દ્વારા, તેમની એલ.એન.જી. સુવિધા માટે પ્રસ્તાવિત વોટરફ્રન્ટનો નકશો રજૂ કર્યો હતો. જણાવાયેલ નકશા મુજબ, પ્રસ્તાવિત એલ.એન.જી. સુવિધા રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા ફાળવવામાં આવેલા ૧૧૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટને લગોળ હતી. જણાવાયેલ પ્રસ્તાવિત એલ.એન.જી. સુવિધા મેન્ગ્રોવ વિસ્તારના લગભગ ઉત્તર તરફ હતી, અને નકશો રજૂ કર્યા પછી, અરજદાર કંપનીને સમજાયું કે તે સમગ્ર સમય દરમિયાન ગેરકાયદેસર રીતે સમગ્ર ચેનલ પર ગેરકાયદેસર કબજો મેળવવાના હેતુથી મેન્ગ્રોવ વિસ્તારના દક્ષિણ તરફ આવેલા પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તારમાં વિકાસનો દાવો કરતી રહી હતી, અને તે જ હાંસલ કરવા માટે અરજદાર કંપનીએ ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટનો પણ પ્રસ્તાવ કર્યો હતો. અરજદાર કંપનીનો ભાંડો ફૂટશે તે સમજીને, એસ્સાર ગ્રૂપે તા. ૧૩.૫.૨૦૧૬ ના પત્ર દ્વારા, સમગ્ર ચેનલ ઉપર પોતાનો દાવો ચાલુ રાખવા માટે, એલ.એન.જી. સુવિધા મેન્ગ્રોવ વિસ્તારના દક્ષિણ તરફ પ્રસ્તાવિત કરીને તેમાં સુધારો કર્યો હતો. બંદર સુવિધાઓના વિસ્તરણને મંજૂરી આપતા કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ, બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલ એગ્રીમેન્ટ અને બૂટ પોલિસીનો ઉલ્લેખ કરતાં, જમા પ્રતિવાદીએ અરજદારોનો આ આક્ષેપ નકાર્યો છે કે તે બિડ અથવા વૈશ્વિક ટેન્ડર સૂચનાની શરતો અને નિયમોમાં ફેરફાર સમાન છે, જેના અનુસંધાને ડા. પ્રતિવાદી સાથે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ કરવામાં આવ્યું હતું. જમા પ્રતિવાદીનો વધુ એવો કેસ છે કે અરજદાર કંપની દ્વારા પ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી પર્યાવરણ મંજૂરી તેના પક્ષે ૩૩૪

હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારના પુનઃપ્રાપ્તિનો દાવો કરવા માટે કોઈ હક નિહિત કરતી નથી. તેથી, જવાબમાં દાખલ કરાયેલા સોગંદનામાને ધ્યાનમાં રાખીને, જમા પ્રતિવાદીએ અરજીને ફગાવી દેવાની પ્રાર્થના કરી છે.

૮. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ થી ૪ વતી દાખલ કરવામાં આવેલા અલગ-અલગ જવાબી સોગંદનામાઓના પ્રત્યુત્તરરૂપે અરજદારોએ અલગ-અલગ પ્રત્યુત્તર સોગંદનામા દાખલ કર્યા છે. આવા પ્રત્યુત્તર સોગંદનામાઓનો સાર અને તાત્પર્ય નીચે મુજબ સંક્ષેપમાં રજૂ કરી શકાય.

૯. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ ની તરફથી દાખલ કરાયેલા જવાબી સોગંદનામાના પ્રતિઉત્તરરૂપે અરજદારો દ્વારા દાખલ કરાયેલા પ્રતિસોગંદનામામાં, જવાબી સોગંદનામામાં કરાયેલા નિવેદનોનો ઇનકાર કરતાં, અરજદારો દ્વારા રજૂ કરવામાં આવેલો મામલો નીચે મુજબ છે: ૯.૧. બંદર નીતિમાં એવું પ્રાવધાન છે કે કેપ્ટિવ જેટ્ટીઓની મંજૂરી માટેની અનુમતિ સંપૂર્ણપણે પ્રતિબંધિત નથી અને જે હાલની કેપ્ટિવ જેટ્ટીઓ પહેલેથી જ બાંધવામાં આવી છે અથવા બાંધકામ હેઠળ છે, તે ચાલુ રાખી કાર્યરત રહી શકે છે. અરજદાર કંપનીએ વર્ષ ૧૯૯૦ માં બંદર નીતિ ઘડાય તે પહેલાં જ સ્ટીલ પ્લાન્ટ સ્થાપ્યા બાદ તરત જ પોતાની કેપ્ટિવ જેટ્ટી માટે મંજૂરીઓ માંગી હતી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે અરજદાર કંપનીની મૂળ કંપનીએ બંદર નીતિ ઘડાય તે પહેલાં, વર્ષ ૧૯૯૪ માં જ કેપ્ટિવ જેટ્ટીના ઉપયોગ માટે કરારમાં પ્રવેશ કર્યો હતો અને તેથી બંદર નીતિમાં રહેલી કોઈપણ બહિષ્કારક જોગવાઈઓ અરજદારોને કોઈપણ રીતે હાનિ પહોંચાડી શકે નહીં.

વધુમાં, એવી પણ રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે જે ભેદ ઊભો કરવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવી રહ્યો છે તે કૃત્રિમ છે.

એસ્સાર સ્ટીલ હઝીરા ખાતે ભારતના સૌથી મોટા એકલ સ્થળે આવેલ સંકલિત સ્ટીલ પ્લાન્ટોમાંનો એક સંચાલિત કરે છે. એવો ઉદ્દેશ કરવામાં આવ્યો છે કે બંદર નીતિનો મૂળ હેતુ ઉદ્યોગો તથા નિકાસમુખી એકમોને પ્રોત્સાહન આપવાનો છે અને કેપ્ટિવ જેટ્ટીને મંજૂરી આપવામાં નિષ્ફળતા થાય તો હઝીરા ખાતે અરજદારોના સ્ટીલ પ્લાન્ટના અસ્તિત્વને જ જોખમ ઊભું થશે. પ્રત્યુત્તરમાં અરજદારોનો કેસ એવો છે કે નીતિમાં ક્યાંય પણ એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી નથી કે રિયાયત કરાર હેઠળનો રિયાયતધારક મૂળ કલ્પના મુજબની બંદર મર્યાદાઓની બહાર આવેલા વિસ્તારોમાં પોતાની કામગીરી વિસ્તારીને પોતાની કરારબદ્ધ ક્ષમતામાં વધારો કરી શકે. હઝીરાના પરિપ્રેક્ષ્ય યોજનામાં ફેરફાર કરવા માટે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને ૪ પાસે એકમાત્ર કારણ એ હતું કે એસ્સારે ભારે ખર્ચે વિકસાવેલા જળકિનારા વિસ્તાર અને પુનઃભરાયેલ જમીન પર કબજો જમાવી તેને પોતાના હિતમાં જોડીને લઈ શકાય. વધુમાં પ્રત્યુત્તરમાં એવો પણ દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે અરજદાર ક્રમાંક ૧ કંપનીએ ભારે ખર્ચ, પ્રયત્ન અને નોંધપાત્ર નવીનતા બાદ સક્ષમ બનાવતી આધારભૂત સુવિધાઓ ઊભી કરી છે. અરજદાર ક્રમાંક ૧ કંપનીએ નૌકામાર્ગનું ખોદકામ કરીને તેની પ્રારંભિક -૩ મીટરની ઊંડાઈને હાલની -૧૨ મીટર સુધી વધારી જે ૭ કિલોમીટર લાંબી નૌપરિવહન ચેનલ તૈયાર કરી હતી, તે પણ ભારે ખર્ચે તૈયાર કરવામાં આવી હતી. વધુમાં, જમીનનું પુનઃભરણ પોતપોતાના સ્વતંત્ર પડકારો સાથે સંકળાયેલું હતું,

જેને સમયગાળા દરમિયાન પાર પાડવામાં આવ્યા હતા. એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે હાલમાં અરજદાર કંપની ચેનલની ઊંડાઈ જાળવી રાખવા માટે દર વર્ષે અંદાજે રૂ.૧૦૦ કરોડનો ખર્ચ કરે છે અને તેથી, જો પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને ૪ ને બંદરમાં અરજદાર કંપની દ્વારા ઊભી કરાયેલ સુવિધાઓ અને કરાયેલા વિકાસનો લાભ ઉઠાવવાની મંજૂરી આપવામાં આવે, તો તે સંપૂર્ણપણે અન્યાયી અને અયોગ્ય થશે.

૯.૨. ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમની જોગવાઈઓનો ઉલ્લેખ કરીને એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે પોર્ટની મર્યાદાઓમાં ફેરફાર કરવા માટે રાજ્ય સરકારને સોંપવામાં આવેલી સત્તાઓ અપરિમિત નથી, અને રાજ્ય સરકારે આવી સત્તાનો ઉપયોગ ન્યાયસંગતતા અને વાજબીપણાથી કર્યો હોવો આવશ્યક છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમ સરકારને પોર્ટોનું ક્ષિમાજન કરવાની સત્તા આપતું નથી, જેમ કે તા. ૨૦.૧૦.૨૦૦૪ ની જાહેરનામા દ્વારા કરવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો હતો. રાજ્ય સરકાર દ્વારા જારી કરવામાં આવેલી વિવિધ જાહેરનામાઓનો ઉલ્લેખ કરીને એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે રાજ્ય સરકારે ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમની કલમો ૪ અને ૫ હેઠળની સત્તાનો ઉપયોગ કાયદાની યોગ્ય પ્રક્રિયાને કોઈપણ માન આપ્યા વિના, સંપૂર્ણપણે એડ હોક અને મનસ્વી રીતે કર્યો હતો. વધુમાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે એસ્સાર પોર્ટ્સ લિમિટેડ, અદાણી પોર્ટ્સ એન્ડ સ્પેશલ ઇકોનોમિક ઝોન લિ. એ વિવિધ પોર્ટોમાં વ્યાવસાયિક તકો અને તકનીકી સહકારની તકોનું અન્વેષણ કરવા માટે તા. ૨૭.૨.૨૦૧૫ ના રોજ એક

એમ.ઓ.યુ. કર્યો હતો. ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.માં કેટલીક ગોપનીય માહિતીની આપતેનો અભિપ્રાય રાખવામાં આવ્યો હતો. ડાહ્યા અને જથા પ્રતિવાદીઓએ ઉપરોક્ત એમ.ઓ.યુ. અનુસાર તેમને પ્રાપ્ત થયેલી ગોપનીય માહિતીનો ગેરકાયદેસર રીતે ઉપયોગ કરીને, અરજદારો દ્વારા તે હેતુસર નોંધપાત્ર મૂડીરોકાણ કર્યા પછી હાથ ધરાયેલા વિકાસકાર્યો પર કબજો જમાવવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે જથા પ્રતિવાદી દ્વારા તેના વહાણોના બર્થિંગ માટે વધારાની જગ્યા માંગવામાં આવી છે, તે અરજદાર કંપનીને તેના દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત અને વિકસાવવામાં આવેલી જમીન પરના અધિકારોથી વંચિત રાખીને પૂર્ણ કરી શકાતી નથી. એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે વર્તમાનમાં અરજદાર કંપની તેના કેપિટલ જેટ્ટી પર દર મહિને અંદાજે ૩૦ વહાણો સ્પીકારે છે અને તેથી અરજદાર કંપની માટે પણ બર્થિંગ જગ્યા આવશ્યક છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે જમીન તથા વોટરફ્રન્ટના ફાળવણી માટે અરજદાર કંપનીની અરજીઓ વર્ષો સુધી સત્તાધિકારીઓ સમક્ષ બાકી રહી હતી, જ્યારે ડાહ્યા પ્રતિવાદીની પોર્ટ મર્યાદા વધારવાની અરજી ટૂંકા ગાળામાં વિચારણા માટે લેવામાં આવી હતી. પ્રતિઉત્તરમાં અરજદારોનો એવો કેસ છે કે બોર્ડ દ્વારા રાજ્ય સરકારને લખાયેલ તા. ૧૬.૭.૨૦૧૫ નો પત્ર તથ્યોને સચોટ રીતે રજૂ કરતો નથી અને ડાહ્યા તથા જથા પ્રતિવાદીઓને અયોગ્ય લાભ પહોંચાડવા માટે અરજદારો સામે પૂર્વગ્રહ પેદા કરવાનો અને તેમને પીડિત કરવાનો પ્રયત્ન કરે છે. એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે ઉક્ત પત્ર અરજદારોએ રજા પ્રતિવાદી સાથે ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના વિકાસ માટે કરેલા એમ.ઓ.યુ.ઓ તથા તેના

અનુસંધાને જમીન ફાળવણી બાબતે આપવામાં આવેલા આશ્વાસનોને અવગણે છે. પ્રતિઉત્તરમાં એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ સાથેની ઔપચારિક બેઠકોમાં અરજદાર કંપનીને તેના દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી જમીનના ફાળવણી બાબતે આશ્વાસન આપવામાં આવ્યું હતું. તેથી, પ્રતિવાદી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ અરજદારો અને ૩જા તથા ૪થા પ્રતિવાદીઓ વચ્ચે ભેદભાવ કરી રહ્યા છે.

૯.૩. પુનરાવર્તન-જવાબમાં દર્શાવ્યા મુજબ અરજદારોનો કેસ એવો છે કે રાજ્ય સરકારે વિવાદિત અધિસૂચના બહાર પાડતી વખતે, અનુગામી તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ના ઠરાવને સંપૂર્ણપણે અવગણીને, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ ના તા. ૧૬.૭.૨૦૧૫ના પત્ર પર પસંદગીપૂર્વક આધાર રાખ્યો હતો. એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે રાજ્ય સરકારે જાણપૂર્વક મહત્વના તથ્યો દબાવી રાખ્યા હતા.

૯.૪. વધુમાં એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે રાજ્ય સરકાર ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ હેઠળ બંદરની હદોમાં ફેરફાર કરવાની સત્તાનો ઉપયોગ મનસ્વી તથા ગેરકાયદેસર રીતે, કોઈપણ મર્યાદા વિના, બંદર સાથે સંકળાયેલા હિતધારકો પર થતી તેની અસરનો વિચાર કર્યા વિના કરી શકતી નથી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે અરજદારો સમગ્ર મગદલા બંદર પર કોઈ અધિકારનો દાવો કરતા નથી, પરંતુ માત્ર તે વિસ્તાર અંગે દાવો કરે છે, જે તેમને રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ દ્વારા આપવામાં આવેલી ફાળવણી સંબંધિત ખાતરીઓ અને વચનોના અનુસંધાનમાં તેમના દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવ્યો હતો. અરજદારોના અધિકારો માત્ર એટલા માટે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને ૪ ના કથિત

અધિકારોના આધીન બની જતા નથી કે અરજદાર કંપની વ્યાપારી બહુ-વપરાશકર્તા બંદરની બદલે એક કેપ્ટિવ જેટી ચલાવે છે. કોઈપણ સ્થિતિમાં, હઝીરા કન્સેશન કરારની પક્ષકાર ન હોવાને કારણે અરજદાર ક્રમાંક ૧ કંપની તે કરારની શરતોથી કોઈપણ રીતે બંધાયેલ નથી, અને અરજદાર ક્રમાંક ૧ કંપની તથા પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ વચ્ચે તા. ૨૫.૩.૨૦૧૦ ના કેપ્ટિવ જેટી કરારમાં અરજદારોના કેપ્ટિવ ઉપયોગ માટે એલ.એન.જી. અથવા માલ સંભાળ સુવિધાઓના બાંધકામ ઉપર કોઈ પ્રતિબંધ મૂકવામાં આવ્યો નથી. અરજદાર ક્રમાંક ૧ કંપની દ્વારા હાથ ધરવામાં આવનારી કથિત વ્યાપારી પ્રવૃત્તિઓ ખાસ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડ સાથેના સંયુક્ત સાહસમાં વિશેષ હેતુ વાહન અને તેથી, ગુજરાત ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ, ૧૯૯૯ ની કલમો ૮ અને ૯ હેઠળ વિચારવામાં આવેલી પ્રક્રિયાનું પાલન કરવામાં આવ્યું નથી એ આધારે અરજકર્તા ક્રમાંક ૧ ને ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના ફાળવણીનો હક નથી, તે નકારવામાં આવે છે.

૯.૫. પ્રત્યુત્તર-હલફનામામાં અરજદારોનો વધુ એક મામલો એવો છે કે ૧લી અરજદાર કંપનીને કાદવ-સમતલ વિસ્તારમાં ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર જમીનમાં ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીના નિકાલ માટે પરવાનગી આપવામાં આવી હતી, અને કાદવ-સમતલ વિસ્તારનું માપ માત્ર અંદાજરૂપ હતું, કારણ કે જળમય વિસ્તારમાંથી કેટલો ભાગ ચોક્કસપણે પુનઃપ્રાપ્ત કરી શકાશે તે નિર્ધારિત કરવું શક્ય ન હતું. વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે મેન્ગ્રોવ્ઝના ઉત્તર તરફ ઉપલબ્ધ જમીનનો વિસ્તાર અને મેન્ગ્રોવ્ઝના દક્ષિણ તરફ ઉપલબ્ધ જમીનનો વિસ્તાર

ચોક્કસપણે ઓળખવો શક્ય ન હતો, અને ત્યારબાદ પુનઃપ્રાપ્તિકરણ હાથ ધર્યા પછી, અરજદારો મેન્થ્રોવ્ઝના ઉત્તર તરફના વિસ્તારમાંથી માત્ર ૧૮૬ હેક્ટર જમીન જ પુનઃપ્રાપ્ત કરી શક્યા, અને જે બાકી વિસ્તાર માટે એન.ઓ.સી. આપવામાં આવી હતી તે માટે ૧લી અરજદાર કંપનીએ તે જ વિસ્તાર મેન્થ્રોવ્ઝના દક્ષિણ તરફના વિસ્તારમાંથી પુનઃપ્રાપ્ત કરવાનો પ્રયાસ કર્યો. મેન્થ્રોવ્ઝના દક્ષિણ તરફની જમીનના ડ્રેજિંગ અને પુનઃપ્રાપ્તિકરણ માટે ગુજરાત પ્રદૂષણ નિયંત્રણ બોર્ડ, અન્ય નિયમનકારી સત્તાધિકારીઓ અને પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય દ્વારા ૧લી અરજદાર કંપનીને આપવામાં આવેલી પરવાનગીઓ અંગે, અરજદારોએ ૧લા પ્રતિવાદીનો આ આક્ષેપ નકાર્યો કે પુનઃપ્રાપ્તિકરણના તેમના અધિકાર અંગેનો અરજદારોનો દાવો માત્ર મેન્થ્રોવ્ઝના ઉત્તર તરફના વિસ્તારમાં તેમના દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી ૧૮૫ હેક્ટર જમીન સુધી જ મર્યાદિત હતો.

૧૦. અરજદારો તરફથી પુનરજવાબરૂપે અલગ સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે, જે અહીંના ૨મા પ્રતિવાદી તરફથી દાખલ કરાયેલા જવાબી સોગંદનામાના પ્રતિસાદરૂપે છે. અરજદારો દ્વારા પુનરજવાબરૂપ સોગંદનામામાં રજૂ કરાયેલ મુદ્દો નીચે મુજબ છે: ૧૦.૧. વિવાદિત જાહેરનામું કાયદેસર રીતે ટકી શકતું નથી, કારણ કે હિતધારકોનો વિચાર કર્યા વિના તે મનસ્વી અને ઉતાવળભેર જાહેર કરવામાં આવ્યું હતું, અને વિવાદિત જાહેરનામું જાહેર થવાને કારણે ૧લી અરજદાર કંપનીના હિતોને ગંભીર પૂર્વગ્રહ પહોંચ્યો છે. કાર્યપાલક સત્તાઓનો ઉપયોગ કુદરતી ન્યાયના સિદ્ધાંતોના ઉલ્લંઘન સાથે મનસ્વી રીતે કરી શકાય નહીં

અને જો સત્તાનો ઉપયોગ આવા રીતે કરવામાં આવે, તો તે ન્યાયિક સમીક્ષા હેઠળ આવે છે. બંદરની હદોનો વિસ્તરણ એ અરજદારો દ્વારા સર્જાયેલ જળકાંઠો અને પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ જમીન પર કબજો જમાવવાના દિશામાં પ્રથમ પગલું હતું, જે વાત આ હકીકતથી સ્પષ્ટ થાય છે કે ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલા વિસ્તારમાં પ્રવૃત્તિઓ માટે જથ્થા પ્રતિવાદીએ તેના સુધારેલા ડી.પી.આર.ની મંજૂરી માટે અરજી ૧૯.૧.૨૦૧૬ના રોજ, વિવાદિત જાહેરનામા પછી તરત જ, કરી હતી. ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ની કલમ ૫ હેઠળ રાજ્ય સરકારને બંદરની હદોમાં મનસ્વી અને ગેરકાયદેસર ફેરફાર કરવાની કોઈ સત્તા નથી. રમા પ્રતિવાદીએ આધારરૂપ ગણાવેલો હાઈડ્રોગ્રાફિક ચાર્ટ વર્તમાન તારીખે બંદર વિસ્તારની સાચી સ્થિતિ દર્શાવતો નથી, અને જો બંદરની હદોમાં ફેરફાર કરવાનો હોય, તો આવા ફેરફારથી પ્રભાવિત થતા હિતધારકોને અવકાશ આપવો રમા પ્રતિવાદી માટે ફરજિયાત છે. હાલના કેસમાં અરજદારોને સાંભળ્યા વિના વિવાદિત જાહેરનામું જાહેર કરવામાં આવ્યું છે, જેના કારણે અરજદારોના કેસને ગંભીર પૂર્વગ્રહ પહોંચ્યો છે.

૧૦.૨. દલીલ મુજબ અરજદારો દ્વારા આ અદાલતનો આશરો લેવા બાબતે કોઈ વિલંબ થયો નથી. દ્વિતીય પ્રતિવાદી વારંવાર એવી ખાતરી આપતો હતો કે બંદરની સીમાઓમાં એવો ફેરફાર કરવામાં આવશે નહીં જે અરજદારોના હક્કને અસર કરે. ઉપરાંત, વાંધાજનક અધિસૂચના બહાર પડ્યા બાદ, તા. ૨૯મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ના વિરોધપત્ર દ્વારા પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ રાજ્ય સરકારને સંબોધી, વાંધાજનક અધિસૂચનાના વિરોધમાં આપત્તિ નોંધાવી હતી અને

ત્યારબાદ પ્રથમ અરજદાર કંપનીને સાચી અને યથાર્થ માન્યતા હતી કે આ બાબતનો નિવેડો વહીવટી સ્તરે આવી જશે.

૧૦.૩. રજો પ્રતિવાદી એવી દલીલ કરીને કે ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજીઓ અને ડજા તથા જથા પ્રતિવાદીઓની અરજીઓ અલગ ક્ષેત્રમાં કાર્યરત છે અને તેમની સરખામણી કરી શકાય નહીં, અદાલતને ભ્રમિત કરવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યો છે. બન્ને અરજીઓ, એટલે કે ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજી અને ડજા તથા જથા પ્રતિવાદીઓની અરજી માટે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડની પૂર્વ મંજૂરી આવશ્યક છે અને માત્ર એટલા માટે કે અરજદાર કંપનીની અરજી બંદરના વિકાસના વિરોધાભાસરૂપે કેપ્ટિવ જેટીના વિસ્તરણ માટે છે, અરજદાર કંપનીની અરજીને ડજા અને જથા પ્રતિવાદીઓની અરજીની સરખામણીએ નીચી ગણાવી શકાતી નથી. બન્ને અરજીઓ રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ સમક્ષ બાકી હોવા છતાં, ઉક્ત સત્તાધિકારીએ અરજદાર કંપનીની અરજી પર વિચારણા કર્યા વિના જ જથા પ્રતિવાદીને સૈદ્ધાંતિક મંજૂરી પરિપૂર્ણ કરી અને આપી દીધી છે. રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ તરફથી કરવામાં આવેલ આ કાર્યવાહી વેરભાવપૂર્ણ અને દુર્ભાવનાપૂર્ણ છે, અને ઉક્ત અરજીને માત્ર ડજા અને જથા પ્રતિવાદીઓને લાભ પહોંચાડવા માટે મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. ગુજરાત અવસંરચના વિકાસ અધિનિયમ, ૧૯૯૯ ની કલમ ૮ અને ૯ તથા અનુસૂચિ ૧ ની નોંધ ૩ ની જોગવાઈઓનો ઉલ્લેખ કરીને એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે સ્પર્ધાત્મક બોલી પ્રક્રિયાના આધારે કોઈ વ્યક્તિને બંદરના વિકાસ માટે પસંદ કરી શકાય છે અને આવી પસંદ કરાયેલ વ્યક્તિ સાથે કન્સેશન કરાર કરવામાં આવી શકે છે. આથી, કન્સેશન કરાર પસંદ કરાયેલા

બોલીદાતાના બંદર વિકસાવવાના હક્કનો આધાર બને છે. ઉક્ત બોલીદાતા કન્સેશન કરાર હેઠળ નિશ્ચિત કરાયેલા વિસ્તારોની બહારના વિસ્તારોનો વિકાસ કરવાની માગણી કરી શકતો નથી. આથી, એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ડાહ્યા અને જથા પ્રતિવાદીઓ માત્ર કન્સેશન કરારમાં નિર્ધારિત અને અનામત રાખવામાં આવેલા વિસ્તારોમાં જ પ્રવૃત્તિઓ હાથ ધરવા હક્કદાર છે, અને રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડને કન્સેશન અને સબ-કન્સેશન કરારો તેમજ ગુજરાત અવસંરચના વિકાસ અધિનિયમ, ૧૯૯૯ ની જોગવાઈઓના સંપૂર્ણ ઉદ્દેશ્યમાં મનસ્વી રીતે સંબંધિત વિસ્તારો જથા પ્રતિવાદીને ફાળવવાનો કોઈ હક્ક નથી. ૧લી અરજદાર કંપની ડ્રેજિંગની પ્રવૃત્તિ નિઃશુલ્ક કરતી નથી, પરંતુ તે માટે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડને નોંધપાત્ર સ્ક્રૂપિંગ ચાર્જ્સ ચૂકવી રહી છે. ૧લી અરજદાર કંપની પોતાના ઉપયોગ માટે જમીન પુનઃપ્રાપ્તિ કરી રહી છે અને રાજ્ય સરકારે વર્ષ ૨૦૦૯ માં ૧લી અરજદાર કંપનીને ૧૭૦ હેક્ટર જમીન ફાળવવા માટે સૈદ્ધાંતિક મંજૂરી આપી હતી, અને અંતે ૧૧.૫.૨૦૧૬ ના રોજ, એટલે કે સૈદ્ધાંતિક મંજૂરી પછી ૭ વર્ષથી વધુ સમય બાદ, ૧૪૦ હેક્ટર જમીનના ફાળવણી માટે અંતિમ મંજૂરી આપવામાં આવી હતી, અને મેન્ટ્રોવ્ઝના દક્ષિણ ભાગમાં ૩૩૪ હેક્ટર જમીન ફાળવવા માટે ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજી વર્ષ ૨૦૧૨ થી બાકી છે. ૧લી અરજદાર કંપની જમીન પુનઃપ્રાપ્તિ માટે રૂપિયા ૧૫૦૦ કરોડથી વધુ ખર્ચી ચૂકી છે અને ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજી બાકી હોવાને ધ્યાનમાં લેતા, જથા પ્રતિવાદીને આપવામાં આવેલી મંજૂરી ગેરકાયદેસર અને મનસ્વી છે. અરજદારોએ રજા પ્રતિવાદીનો આ આક્ષેપ નકાર્યો છે કે જમીન

ફાળવણી માટે ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજીઓ ગુજરાત અવસંરચના વિકાસ અધિનિયમ, ૧૯૯૯ ની જોગવાઈઓના વિરોધમાં છે.

૧૦.૪. પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ વિવાદિત અધિસૂચના હેઠળ વિસ્તૃત કરવામાં આવેલ વિસ્તારમાં આસપાસ સ્ટીલ પ્લાન્ટ તથા કેપ્ટિવ જેટ્ટીની સુવિધાઓ સ્થાપિત કરી છે, અને એસ્સાર ગ્રૂપે હજિરા સંકુલમાં રૂપિયા ૪૦૦૦૦ કરોડથી વધુનું મૂડીરોકાણ કર્યું છે. હજિરા ખાતે આવેલું સમગ્ર એસ્સાર ઔદ્યોગિક સંકુલ બંદરની સુવિધાઓ પર નિર્ભર છે, જે સ્ટીલ પ્લાન્ટમાં ઉત્પાદન વધતાં કોઈપણ સમયે વિસ્તૃત કરવાની આવશ્યકતા રહે છે. તે જ દ્રષ્ટિએ, પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ અંદાજે ૫૫૦ મીટર જેટલો વોટરફ્રન્ટ વિકસાવ્યો છે અને ૧૧૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ પર બાંધકામ કાર્ય શરૂ કર્યું છે. વધુમાં, પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ મેન્ગ્રોવ્ઝના ઉત્તર ભાગના વિસ્તારમાં ૧૮૬ હેક્ટર જમીનનું પણ પુનઃઅધિગ્રહણ કર્યું છે. પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ પોતાના સ્ટીલ પ્લાન્ટ માટે વધતી કાચામાલની આવશ્યકતાઓ પૂર્ણ કરવા મેન્ગ્રોવ્ઝના દક્ષિણ ભાગના વિસ્તારમાં હાલમાં અંદાજે ૩૩૭ હેક્ટર જમીનનું પુનઃઅધિગ્રહણ કરી રહી છે તથા વધુ ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ વિકસાવવાનો પણ પ્રસ્તાવ રાખ્યો છે, અને પ્રતિવાદી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓને તેની જાણ છે. પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના વિકાસ માટે રાજ્ય સરકાર સાથે એમ.ઓ.યુ. કર્યા હતા, જેમાંથી ૭૦૦ મીટરનો ઉપયોગ જાહેર હેતુ માટે કરવાનું હતું.

૧૦.૫. રાજ્ય સરકારને બંદરની સીમાઓ નિર્ધારિત કરવાનો અધિકાર હોવા છતાં, યોગ્ય પ્રક્રિયાનો અનુસરણ કર્યા વિના તે જ કાર્ય મનસ્વી રીતે કરી શકાય

નહીં. જ્યારે પ્રતિવાદીઓ બંદરની સીમાઓ વિસ્તૃત કરવાનો પ્રસ્તાવ કરી રહ્યા હતા, ત્યારે અરજદાર કંપનીએ અનેક રજૂઆતો કરી હતી, જેમાં એવું દર્શાવ્યું હતું કે તે મગદલામાં ૧લી અરજદાર કંપનીના અધિકારોને ગંભીર રીતે હાનિ પહોંચાડશે

ઉક્ત રજૂઆતોને ધ્યાનમાં રાખીને, દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડે તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ના ઠરાવ દ્વારા હઝીરા બંદરની સીમાઓનો એવો વિસ્તરણ કરવાનો નિર્ધાર કર્યો હતો કે જેથી પ્રથમ અરજદાર કંપનીના મગદલા બંદરમાં રહેલા હકોને અસર ન થાય. તેમ છતાં, રાજ્ય સરકારે કોઈ સબળ કારણો વિના તથા વિસ્તારનો કોઈ ભૌતિક/હાઇડ્રોગ્રાફિક સર્વેક્ષણ કર્યા વિના, અનુકૂળ રીતે તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ના ઉક્ત ઠરાવને અવગણી દીધો હતો અને દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડના અગાઉના તા. ૧૯.૩.૨૦૧૫ના ઠરાવ અનુસાર વિવાદિત સૂચના જાહેર કરી હતી. આથી, એવો આક્ષેપ કરવામાં આવે છે કે રાજ્ય સરકારે મનસ્વી રીતે કાર્ય કર્યું હતું, જે મનના અપ્રયોગને દર્શાવે છે. દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડે પ્રથમ અરજદાર કંપની અને રાજ્ય સરકાર વચ્ચે ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના વિકાસ માટે કરવામાં આવેલા સમજુતીપત્રો તથા દક્ષિણ રીક્લેમેશન વિસ્તારમાં ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ જમીન માટે આપવામાં આવેલી પર્યાવરણીય મંજૂરીને સંપૂર્ણપણે અવગણ્યા હતા. તેથી, ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ, ૧૯૯૯ની જોગવાઈઓના ભંગનો કોઈ પ્રશ્ન ઊભો થતો નથી. દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડે તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના કોઈ વાંધો નથી પ્રમાણપત્રના આધારે ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર રીક્લેમ કરાયેલ જમીનના વિસ્તારમાં મંજૂરી આપી હતી.

તેમ છતાં, અંદાજે ૧૮૬ હેક્ટરની રીકલેમેશન પૂર્ણ થયા બાદ, આગળની રીકલેમેશનમાં અવરોધરૂપ એક મેન્ગ્રોવ વિસ્તાર જોવા મળ્યો હતો. તેથી, પર્યાવરણ મંત્રાલય અને વનો એવો અભિપ્રાય ધરાવતા હતા કે મેન્ગ્રોવનો પટ્ટો જાળવી રાખવાનો આવશ્યક છે અને ૧લી અરજદાર કંપનીએ દક્ષિણ પુનઃભરતી વિસ્તારમાં બાકી રહેલા વિસ્તારની પુનઃભરતીની કાર્યવાહી આરંભી હતી. વધુમાં, તા. ૧૫.૧૧.૨૦૧૨ના પત્ર દ્વારા, ૧લી અરજદાર કંપનીએ દક્ષિણ પુનઃભરતી વિસ્તારમાં વધારાના ૩૩૪ હેક્ટર પુનઃભરાયેલ જમીન માટે પુનઃભરતીની મંજૂરી માગી હતી, જેમાં સ્પષ્ટ રીતે જણાવવામાં આવ્યું હતું કે મેન્ગ્રોવના ઉત્તર તરફના વિસ્તારમાં વધુ પુનઃભરતી કરવાની કોઈ શક્યતા ન હોવાથી, ૧લી અરજદાર કંપની દક્ષિણ પુનઃભરતી વિસ્તારમાંથી જમીનની પુનઃભરતી કરી રહી હતી. દક્ષિણ પુનઃભરતી વિસ્તારમાં ૩૩૪ હેક્ટર બાબતે ૧લી અરજદાર કંપનીના પ્રસ્તાવની દરિયાકાંઠા નિયામક સત્તાપ્રાધિકાર દ્વારા ભલામણ કરવામાં આવી હતી અને પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય તેમજ ગુજરાત પ્રદૂષણ નિયંત્રણ બોર્ડ દ્વારા મંજૂરી અપાઈ હતી. પ્રતિવાદી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓને, દક્ષિણ પુનઃભરતી વિસ્તારમાં ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા જે વિસ્તારની પુનઃભરતી કરીને વિકાસ કરવામાં આવી રહ્યો હતો તેની સંપૂર્ણ જાણ હોવા છતાં, કોઈપણ સમયે કોઈ વાંધો ઉઠાવ્યો નહોતો. ૧લી અરજદાર કંપનીએ માનનીય મુખ્યમંત્રીને મુખ્ય અગ્ર સચિવ દ્વારા પરિભ્રમિત તા. ૫.૧૨.૨૦૧૫ની નોંધ માહિતીનો અધિકાર અધિનિયમ હેઠળ પ્રાપ્ત કરી હતી.

૧૦.૬. રાજ્ય સરકાર પાસે રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ ઉપર દેખરેખ નિયંત્રણ હોવાને કારણે, તે રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા પસાર કરાયેલા ઠરાવોનું સંપૂર્ણપણે અવલંબન કરીને બંદર સીમાઓના વિસ્તરણ માટે આદેશો જારી કરી શકે છે. પ્રત્યુત્તરમાં દર્શાવેલ યોગદાનની કોષ્ટક, જે ૧લી અરજદાર કંપનીએ વિવિધ સ્ટીલ ઉત્પાદનના અનુરૂપ સ્તરો પર વિવિધ બંદર શુલ્ક તરફ પ્રતિવાદી સત્તાધિકારીઓને કરેલા યોગદાન અંગે રજૂ કરી છે, તે સ્પષ્ટ રીતે દર્શાવે છે કે દર વર્ષે ૪ મિલિયન ટનથી ઓછા સ્ટીલના ઉત્પાદનના સ્તરે, અરજદાર કંપની રાજ્ય સરકારને વિવિધ બંદર શુલ્ક બાબતે દર વર્ષે રૂપિયા ૪૫ કરોડ સુધીનું યોગદાન આપે છે. સ્ટીલ ઉદ્યોગ મંદીની અવસ્થામાંથી પસાર થઈ રહ્યો છે, જેના પરિણામે કેપિટલ બંદર ખાતે માલવહનની હેરફેર ઓછી થઈ છે. અરજદાર કંપની પુનરુત્થાન માટે પગલાં લઈ રહી છે, જેના પરિણામે માલવહનની હેરફેરમાં વધારો થશે, અને તેના અનુસંધાને રાજ્ય સરકાર તેમજ રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડને આવકમાં વધારાનું યોગદાન મળશે. ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા વોટરફ્રન્ટ અને રીકલેમેશન વિસ્તાર મંજૂર કરવાની દરખાસ્ત સમયની દૃષ્ટિએ ઊમા અને જથ્થા પ્રતિવાદીઓની દરખાસ્ત કરતાં પૂર્વવર્તી હોવાથી, રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડે વિવાદિત અધિસૂચના જારી કરતાં પહેલાં ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજી પર વિચાર કરવો જોઈએ હતો. ઊમા પ્રતિવાદીની દરખાસ્ત મનનો યોગ્ય ઉપયોગ કર્યા વિના, મનસ્વી રીતે અને ગેરકાયદેસર રીતે ઉતાવળમાં મંજૂર કરવામાં આવી હતી. ૧૧૦૦ મીટરની ફાળવણીથી ૧લી અરજદાર કંપનીને કોઈ પણ વધુ વિસ્તરણ માટે અથવા વેપારી માલવહનની હેરફેર માટે અરજી કરવામાં

પ્રતિબંધિત કરવામાં આવી નહોતી. કોઈપણ સ્થિતિમાં, ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા માંગવામાં આવેલ ૩૭૦૦ મીટરના પ્રસ્તાવિત વિસ્તરણમાં આરો-આરો જેટી અને સામાન્ય વપરાશકર્તા સુકા માલવહન સુવિધા માટેના ૭૦૦ મીટરનો સમાવેશ થાય છે, જે રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ સાથે સંયુક્ત સાહસમાં વિકસાવવામાં આવનાર છે. જાહેર સુવિધાઓ માટે ૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટની ફાળવણી બાબત ૧લી અરજદાર કંપનીની વિનંતી માત્ર તેના કારણે જ તેની પ્રવૃત્તિઓને વેપારી બંદરની પ્રવૃત્તિઓ સમકક્ષ બનાવતી નથી. તેથી, ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ જમીનની ફાળવણી માટેની વિનંતી કોઈ કાનૂની જોગવાઈનો ભંગ કરતી નથી, અને રમા પ્રતિવાદી પાસે ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજીઓ મંજૂર થઈ શકતી નથી એવો દાવો કરવા માટે કશી પણ પ્રકારનો કાનૂની આધાર નથી.

૧૧. અરજદાર કંપની તરફથી, ૩જા પ્રતિવાદી દ્વારા દાખલ કરાયેલા જવાબી સોગંદનામાના પ્રતિસાદરૂપે, પ્રત્યુત્તરરૂપે અલગ સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે. જવાબી સોગંદનામામાં કરાયેલા વિવિધ નિવેદનોનો ઇનકાર કરતાં, પ્રત્યુત્તરમાં રજૂ કરાયેલ મામલો નીચે મુજબ છે: ૧૧.૧. ૩જો પ્રતિવાદી ખાનગી બંદર અને કેપ્ટિવ જેટી વચ્ચે કૃત્રિમ ભેદ ઊભો કરવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યો છે.

અરજદાર કંપની દ્વારા સંચાલિત કેપ્ટિવ જેટી એક વિશાળ કૉંક્રિટ માળખું છે, જ્યાં ૧,૦૦,૦૦૦ ટન ક્ષમતા સુધીના વહાણો સીધા બર્થ કરી શકે છે અને ૧લા અરજદારે અતિ આધુનિક જથ્થાબંધ માલસામાન હેન્ડલિંગ ઉપકરણ સ્થાપિત કર્યું છે.

પ્રતિવાદી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ, પ્રતિભાવક નં. ૩ અને ૪ ને અયોગ્ય લાભો આપવાનો પ્રયત્ન કરી રહ્યા છે, અને બંદર ક્ષેત્રમાં એકાધિકાર સ્થાપિત કરવાની તેમની કોશિશોને મદદ અને પ્રોત્સાહન આપી રહ્યા છે

અરજદારગણ જેવા અન્ય જી.એમ.બી. બંદર સંચાલકોના ખર્ચે ગુજરાતને. ખાનગી બંદરનો વિકાસ હાલના સરકારી બંદર અને તેના ઘટકો, જેમ કે ૧લી અરજદાર કંપની,ના હિતને હાનિ પહોંચાડીને થઈ શકતો નથી. ૧લી અરજદાર કંપનીની કેપિટલ જેટ્ટીના વિસ્તરણથી રાજ્યખજાનાની આવકમાં નોંધપાત્ર વધારો થશે. વધુમાં, અરજદાર કંપનીએ માગેલા ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટમાંથી ૭૦૦ મીટરનો ઉપયોગ જાહેર હિત માટે રો-રો જેટ્ટી અને સામાન્ય વપરાશ માટેની શુષ્ક કાર્ગો સુવિધા સ્થાપવા માટે, ૧લી અરજદાર કંપનીના ખર્ચે, કરવાનો છે. તેથી, ૧લી અરજદાર કંપનીની કેપિટલ જેટ્ટીનું વિસ્તરણ ફક્ત તેને જ નહિ પરંતુ રાજ્યખજાના તેમજ સર્વસામાન્ય જનતાને પણ લાભ આપશે. ૧લી અરજદાર કંપની, મહત્વપૂર્ણ હિતધારક હોવા છતાં, પડકારાયેલ જાહેરનામું બહાર પાડવામાં આવે તે પહેલાં ક્યારેય સાંભળવામાં આવી નહોતી. મગદલાની બંદર મર્યાદામાં કોઈ અનુરૂપ ફેરફાર કર્યા વિના હજીરાની બંદર મર્યાદા વિસ્તૃત કરતું જાહેરનામું એવી અસામાન્ય સ્થિતિ સર્જે છે કે જેમાં મગદલા અને હજીરાની બંદર મર્યાદાઓ પરસ્પર આવરી લે છે. ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ માટે કરવામાં આવેલી વિનંતી, ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા અનેક રજૂઆતો અને અનુસરણો કરવા છતાં, ૨૦૧૨થી બાકી છે. વધુમાં, ૧લી અરજદાર કંપનીએ ઉક્ત ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ બાબતે રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ

સાથે તા. ૧૧.૧.૨૦૧૩નું સમજુતીપત્ર પણ અમલમાં મૂક્યું હતું, જેમાં તે વિસ્તારના વિકાસ માટે જરૂરી પરવાનગીઓ અને મંજૂરીઓ મેળવવા પ્રતિવાદી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ તરફથી યોગ્ય સહાય આપવાનો વિશ્વાસ અપાયો હતો.

૧૧.૨. પડકારાયેલ જાહેરનામા દ્વારા બંદર મર્યાદાના વિસ્તરણના કારણે ૧લી અરજદાર કંપનીને ગંભીર હાનિ પહોંચી છે. ૧૯૮૯થી એસ્સાર ગ્રૂપ હજીરા પ્રદેશમાં કાર્યરત છે અને હજીરા કોમ્પ્લેક્સના વિકાસ માટે રૂપિયા ૪૦,૦૦૦ કરોડથી વધુનું મૂડીરોકાણ કર્યું છે. ઈ.બી.ટી.એલ. (૧લી અરજદાર કંપની) એ ઊંડા ડ્રાફ્ટવાળા જહાજોની અવરજવર સુલભ બને તે માટે અવગણ્ય ઊંડાઈ ધરાવતા નેવિગેશન ચેનલને ૧૪ મીટર ડ્રાફ્ટ સુધી વિકસાવ્યું છે અને હજીરા કોમ્પ્લેક્સની કેપ્ટિવ જરૂરિયાતો પૂરી કરવા બંદર સુવિધાઓના વિકાસ માટે રૂપિયા ૨૫૦૦ કરોડથી વધુનું મૂડીરોકાણ કર્યું છે. એસ્સાર સ્ટીલ લિમિટેડે ૯૦ના દાયકાના પ્રારંભમાં પ્રદેશમાં કુદરતી વાયુ (એન.જી.) ઉપલબ્ધ હોવાથી હજીરામાં ગેસ આધારિત આયર્ન મેકિંગ યુનિટ્સ સ્થાપ્યા હતા. ગેસની માંગમાં વધારો અને સ્થાનિક ગેસ ઉત્પાદનામાં ઘટાડાના કારણે એસ્સાર સ્ટીલ લિ.ને તેની ગેસ આધારિત યુનિટ્સના સંચાલન માટે પૂરતો સ્થાનિક ગેસ મળતો નથી, જેના પરિણામે ગેસ આધારિત આયર્ન મેકિંગ યુનિટ્સ તેની ક્ષમતાના માત્ર ૨૦-૩૦% પર ચાલે છે અને સ્ટીલ પ્લાન્ટની કુલ ક્ષમતા વપરાશ માત્ર ૫૦% સુધી સીમિત રહી છે. ૧લી અરજદાર કંપની મે ૨૦૧૦થી ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડના મગદલા બંદર હેઠળ હજીરામાં ડીપ ડ્રાફ્ટ ટર્મિનલનું સંચાલન કરી રહી છે. ઈ.બી.ટી.એલ. એસ્સાર સ્ટીલ લિમિટેડને આયર્ન ઓર, કોલસા, લાઇમસ્ટોન,

ડોલોમાઈટ, તૈયાર સ્ટીલ વગેરે જેવી ડ્રાય બલ્ક અને બ્રેક બલ્ક કાર્ગોના હેન્ડલિંગ માટે બંદર સંબંધિત સેવાઓ પૂરી પાડે છે. સ્ટીલ પ્લાન્ટની ક્ષમતા વપરાશમાં વધારો થવાથી હાલના ટ્રાફિકની સરખામણીમાં કાર્ગો હેન્ડલિંગની જરૂરિયાત ચાર ગણીએ વધવાની અપેક્ષા છે, એટલે કે ૪૦ એમ.એમ.ટી.થી વધુ કાર્ગો, જેમાં ડ્રાય બલ્ક (આયર્ન ઓર, કોલસા, કોક, લાઈમસ્ટોન, ડોલોમાઈટ, ફ્લક્સ), એલ.એન.જી., સામાન્ય કાર્ગો અને તૈયાર કાર્ગો (કોઈલ્સ, પાઈપ્સ, પ્લેટ્સ, કન્ટેનર્સ, પ્રોજેક્ટ કાર્ગો વગેરે) જેવી વિવિધ જાતનો સમાવેશ થાય છે. આ સમર્પિત સુવિધાઓને ટેકો આપવા માટે, ૧લી અરજદાર કંપની તેની દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ ૫૬૭ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તાર અને ૩૭૦૦ મીટર પોટરફ્રન્ટના ફાળવણી માટે વારંવાર વિનંતી કરતી આવી છે, જેમાંથી એક ભાગ હાલમાં જથ્થા પ્રતિવાદીના પક્ષે ફાળવવાનો પ્રસ્તાવ છે.

૧૧.૩. આ નકારવામાં આવેલું નથી કે ભારતીય બંદરો અધિનિયમની કલમ ૫ હેઠળ રાજ્ય સરકારને બંદરની મર્યાદાઓમાં સુધારો અને ફેરફાર કરવાની સત્તાઓ છે. પરંતુ આવી સત્તાનો ઉપયોગ સંબંધિત તમામ પરિબળોની ચથોચિત વિચારણા સાથે ન્યાયસંગત અને વાજબી રીતે થવો આવશ્યક છે. વર્તમાન કેસમાં, રાજ્ય ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ હેઠળની તેની સત્તાઓનો ઉપયોગ ન્યાયસંગત અને વાજબી રીતે કરવામાં નિષ્ફળ ગયું છે.

૧૨. પ્રતિયાચિકાકર્તાઓની તરફથી, જમા પ્રતિવાદીની તરફથી દાખલ કરાયેલ જવાબી સોગંદનામાના પ્રતિઉત્તર રૂપે, પ્રતિઉત્તર સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે. જમા પ્રતિવાદીના જવાબી સોગંદનામામાં કરવામાં આવેલા વિવિધ

આક્ષેપોનો ઇનકાર કરતાં, પ્રતિઉત્તર સોગંદનામામાં દર્શાવ્યા મુજબ પ્રતિયાચિકાકર્તાઓનો મામલો નીચે મુજબ છે: ૧૨.૧. આ સ્વીકારાયેલ હકીકત છે કે પ્રતિયાચિકાકર્તાઓને રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર જમીનમાં ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રી નાંખવાની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી, તેમજ ૩૫૦ હેક્ટર જમીનના ડ્રેજિંગ અને પુનઃભરણ માટે પર્યાવરણ અને વનો મંત્રાલય તરફથી પર્યાવરણીય મંજૂરી પણ આપવામાં આવી હતી. રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા તારીખ ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના રોજ અપાયેલ અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર દ્વારા પ્રતિયાચિકાકર્તાઓને કાદવમય સપાટીના વિસ્તારમાં ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર જમીનનું પુનઃભરણ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. કાદવમય સપાટીનો વિસ્તાર માત્ર અંદાજિત હતો, કારણ કે પાણીમાં ડૂબેલા વિસ્તારમાંથી કેટલો ભાગ ચોક્કસપણે પુનઃભરિત કરી શકાય તે નિશ્ચિત રીતે ઓળખવું શક્ય નહોતું. પુનઃભરણ હાથ ધર્યા પછી, પ્રતિયાચિકાકર્તાઓ મેંત્રોવ્જના ઉત્તર તરફના વિસ્તારમાંથી માત્ર ૧૮૬ હેક્ટર જમીન જ પુનઃભરિત કરી શક્યા હતા અને પ્રતિયાચિકાકર્તાઓએ બાકી વિસ્તારનું, જેના માટે અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવ્યું હતું, પુનઃભરણ મેંત્રોવ્જના દક્ષિણ તરફના વિસ્તારમાંથી કરવાની માંગણી કરી હતી, કારણ કે પ્રતિયાચિકાકર્તાઓ માટે પર્યાવરણ અને વનો મંત્રાલયની તારીખ ૨૦.૧૨.૨૦૦૭ ની મંજૂરીની શરતો મુજબ મેંત્રોવ્જનું સંરક્ષણ સુનિશ્ચિત કરવું આવશ્યક હતું. રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ સમયાંતરે, અનુક્રમે તારીખ ૩૧.૫.૨૦૧૦, ૧૫.૬.૨૦૧૦ અને ૩૦.૬.૨૦૧૦ ના પત્રો દ્વારા, ચેનલના ડ્રાફ્ટની ઊંડાઈ/ચેનલની ઊંડાઈ ૮.૫ મીટરથી ૧૦ મીટર અને

ત્યારબાદ ૧૨ મીટર સુધી વધારાની જાણ કરી હતી. તેથી, પ્રતિયાચિકાકર્તાઓએ જરૂરી મંજૂરીઓ પ્રાપ્ત કર્યા પછી જ ચેનલને વધુ ઊંડી અને વિશાળ બનાવવાના કાર્યનો પ્રારંભ કર્યો હતો.

૧૨.૨. સ્ટીલ ઉદ્યોગ મંદીની અવસ્થામાંથી પસાર થઈ રહ્યો છે, જેના પરિણામે કેપિટલ બંદરે માલવહનનું સંચાલન ઓછું થયું છે. વધુમાં, ગેસની અનુપલબ્ધતાને કારણે મુખ્યત્વે એસ્સાર સ્ટીલને વીજ પુરવઠો આપતું ૧૦૧૫ એમ.ડબલ્યુ. વીજ ઉત્પાદન કેન્દ્રને છેલ્લા ૨ વર્ષથી તેની કામગીરી બંધ કરવી પડી છે, જેના પરિણામે સ્ટીલ પ્લાન્ટની ઉત્પાદનક્ષમતા પર વધુ પ્રતિકૂળ અસર પડી છે. વર્ષદીઠ ૪ મિલિયન ટનથી પણ ઓછી સ્ટીલ ઉત્પાદનની સપાટીએ હોવા છતાં, અરજદારો રાજ્ય સરકારને વિવિધ બંદર શુલ્ક તરીકે વર્ષદીઠ રૂપિયા ૪૫ કરોડ સુધીનું યોગદાન આપી રહ્યા છે. કેન્દ્ર સરકારે તાજેતરમાં આયાતી સ્ટીલ પર લઘુત્તમ આયાત કિંમત (એમ.આઈ.પી.) જાહેર કરી છે જેથી દેશીય સ્ટીલ ઉદ્યોગને ઉદ્યોગમાં આવેલી મંદીથી સુરક્ષિત રાખી શકાય. બંદરના પ્રારંભિક પ્રવર્તન પહેલાં કંપનીએ કરેલા માલવહનના અનુમાન કેટલાક એવા અનુમાનો પર આધારિત હતા જેમાં નીચે મુજબ ફેરફાર થયો છે: અ) કોલસો, અન્ય હળવા માલ (ઉચ્ચ જથ્થો – ઓછી ટનેજનો માલ), વિવિધ ઉપઉત્પાદનો અને સમાપ્ત માલના વધુ જથ્થાના સંચાલનની આવશ્યકતા ઉભી થતાં માલવહનનું મિશ્રણ બદલાઈ ગયું છે, જેના પરિણામે ઉતારવાની ગતિ ધીમી થઈ છે.

બ) હજુરા ચેનલની જળમાર્ગરેખા અને વર્તમાન ગતિશીલ પરિસ્થિતિઓને સતત જાળવણીરૂપ ડ્રેજિંગની જરૂરિયાત રહે છે, જેનાથી જહાજોની અવરજવર

અવરોધાય છે અને કેટલીક વખત લાઈટરેજ તથા સીધી બર્થિંગ કામગીરી એકસાથે ચલાવવાની આવશ્યકતા ઊભી થાય છે, જેના પરિણામે માલના ઉતારનો દર ઓછો રહે છે.

ક) કેપિટલ બંદરના અનુમાનિત ઉપયોગ કરતાં ઓછા ઉપયોગના કારણો જીએમબીના ધ્યાન પર તા. ૧૭.૦૪.૨૦૧૫ અને ૨૩.૦૪.૨૦૧૫ના પત્રો દ્વારા લાવવામાં આવ્યા હતા.

૧૨.૩. અરજદાર કંપની હાલમાં તેના પ્લાન્ટની ક્ષમતાનો શ્રેષ્ઠતમ ઉપયોગ કરવામાં સક્ષમ નથી એ માત્ર હકીકતથી, સરકાર દ્વારા આપવામાં આવેલ ખાતરીઓ મુજબ તેને વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ વિસ્તાર ફાળવાવાનો તેનો હક પ્રથમ અરજદાર કંપની ગુમાવતી નથી. પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ વધારાની કાર્ગો હેન્ડલિંગ ક્ષમતાની જરૂરિયાત અંગેની પોતાની પૂર્વદ્રષ્ટિને આધારે વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ જમીનના ફાળવણી માટે અરજીઓ કરી હતી. સ્ટીલ પ્લાન્ટની ક્ષમતાના વધેલા ઉપયોગ સાથે, વર્તમાન ટ્રાફિકની સરખામણીએ કાર્ગો હેન્ડલિંગની જરૂરિયાતમાં ચારગણો વધારો થવાની અપેક્ષા છે, એટલે કે ૪૦ એમ.એમ.ટી.થી વધુ કાર્ગો, જેમાં ડ્રાય બલ્ક (આયર્ન ઓર, કોલસા, કોક, લાઈમસ્ટોન, ડોલોમાઈટ, ફ્લક્સ) જેવા વિવિધ પ્રકારના કાર્ગોનો સમાવેશ થાય છે. આ સમર્પિત સુવિધાઓને આધાર આપવા માટે, માગવામાં આવેલ ૩૭૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ વિસ્તાર આવશ્યક બનશે. અરજદાર કંપનીએ ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડને લખેલા તા. ૧૮.૧.૨૦૧૬ ના પત્રમાં, પ્રથમ અરજદાર કંપનીને તેની કેપિટલ જેટલી સુવિધાઓના વિસ્તરણ અને એલ.એન.જી.

ટર્મિનલની સ્થાપના માટે મંજૂરી શા માટે આવશ્યક છે અને તેનો હેતુ શું છે તે અંગેના કારણો સ્પષ્ટપણે દર્શાવવામાં આવ્યા છે. વધુમાં, રાજ્ય સરકારે કે દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડે ક્યારેય પણ આ આધારે અરજદારોના કેપિટલ જેટ્ટીના વિસ્તરણ અને બેકઅપ વિસ્તારની ફાળવણી અંગેના પ્રસ્તાવ સામે કોઈ વાંધો ઉઠાવ્યો નથી કે અરજદારોનો પ્લાન્ટ તેની શ્રેષ્ઠતમ ક્ષમતા પર કાર્યરત નથી.

૧૨.૪. હજુરા સ્થિત અરજદાર કંપનીનો સ્ટીલ પ્લાન્ટ ઉત્પાદન માટે જરૂરી કાચા માલની પ્રાપ્તિ માટે તથા તૈયાર માલ અને ઉપઉત્પાદનોના નિકાસ માટે અથવા કોસ્ટલ શિપિંગ મારફતે દેશની અંદરની હેરફેર માટે કેપિટલ જેટ્ટીની સુવિધાઓ પર સંપૂર્ણપણે નિર્ભર છે.

એ નોંધવું યોગ્ય છે કે જવાબદાર પ્રતિવાદીએ આ બાબતને ખોટી રીતે ઉજાગર કરવાનો પ્રયત્ન કર્યો છે કે અંદરના વિકાસ માટે નિર્ધારિત કરાયેલ જમીનની આસપાસની જમીન પર સરકાર કોઈપણ વિકાસ કરવાની પરવાનગી આપશે નહીં. જવાબદાર પ્રતિવાદી દ્વારા જણાવવામાં આવ્યું છે કે ઉક્ત શરત સંપૂર્ણ અને નિશર્ત નથી અને તે અપવાદોને આધીન છે, જેમાં લાયક ઠરેલા બોલીદારે કન્સેશન કરાર હેઠળ પ્રાપ્ત કરેલ ૧૦ વર્ષના વિશિષ્ટ અધિકારનો મર્યાદિત સમયગાળો પણ સમાવેશ થાય છે.

૧૨.૫. ઉલ્લેખ કરવો યોગ્ય છે કે જવાબી પ્રતિવાદીને ૧૧.૨.૨૦૧૧ ના રોજ અપાયેલ મંજૂરી મુજબ વિકસાવવા પ્રસ્તાવિત ૧૩ બર્થમાંથી આજદિન સુધી તે માત્ર ૫ બર્થ કાર્યાન્વિત કરવામાં જ સફળ થયું છે. તેથી, નવા બર્થોના વિકાસ

માટે વધારાની જગ્યા મેળવવા બંદરની હદોના વિસ્તરણની માંગ કરવા માટે જવાબી પ્રતિવાદી પાસે કોઈ આધાર નથી. વિવાદિત જાહેરનામા મુજબ બંદરની હદોના વિસ્તરણના પરિણામે, વિસ્તરિત ભાગના વિસ્તારમાં મોટાભાગનો હિસ્સો સમુદ્ર નહીં પરંતુ જમીનથી આવરી લેવાયેલો છે. તેથી, જહાજોના લંગરક્ષેત્ર તરીકે તેનો હેતુ જરા પણ સિદ્ધ થતો નથી, જે સ્પષ્ટ રીતે દર્શાવે છે કે બંદરની હદોનું વિસ્તરણ કોઈપણ તર્કસંગત આધાર અથવા મનન-વિચાર વિના કરવામાં આવ્યું છે. તેમ છતાં, આ સર્વવિદિત હકીકત છે કે બંદરો પર આવનારા તમામ જહાજોને તરત જ બર્થ પર સ્થાન આપી શકાય તેમ નથી અને તેમને લંગરક્ષેત્રમાં રાહ જોવી આવશ્યક બને છે. અરજદારોની જેટી પર આવનારા જહાજોને પણ લંગરક્ષેત્રમાં રાહ જોવી પડે છે અને તેના પરિણામે ઘણો સમય બરબાદ થાય છે. અરજદારો દ્વારા ફરી દોહરાવવામાં આવે છે કે ૧લી અરજદાર કંપનીને હજીરા બંદરની હદોમાં ફેરફાર સામે કોઈ વાંધો નથી, જો કે આપું વિસ્તરણ ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા પુનર્ભરાઈ કરીને વિકસાવવામાં આવી રહેલા ક્ષેત્ર સાથે આચ્છાદિત ન થતું હોય.

૧૨.૬. જવાબી પ્રતિવાદીએ ખોટી રીતે આક્ષેપ કર્યો છે કે બલ્ક કાર્ગો ટર્મિનલના દક્ષિણ તરફનો વિસ્તાર (અર્થાત્ મેન્ટ્રોવ્સના દક્ષિણ તરફનો એ જ વિસ્તાર), જ્યાં ૧લી અરજદાર કંપની અંદાજે ૩૩૪ હેક્ટર જમીનનું પુનર્ભરણ કરી રહી છે, તે બર્થોના વિકાસ માટે જમીનની ઉપલબ્ધતા પૂર્ણ કરવા પ્રતિવાદીઓ માટે એકમાત્ર વ્યવહારુ ઉપાય હતો. જવાબી પ્રતિવાદીએ પોતાના જવાબમાં જે વનજમીનનો ઉલ્લેખ કર્યો છે, તે જમીન અંગે ૧લી અરજદાર કંપની અને જથા

પ્રતિવાદી બંને તરફથી પરસ્પર આવરતી માંગણીઓ હતી. અનુસરે, તા. જ.પ.૨૦૧૫ના સંયુક્ત પ્રતિનિધિત્વ દ્વારા, પક્ષકારો ઉક્ત જમીનના વહેંચણી બાબતે સર્વસંમતિએ આવ્યા હતા અને એ રીતે સહમતિ થઈ હતી કે ૨૧૦ હેક્ટર વનજમીન એ.એચ.પી.પી.એલ.ના પક્ષે ફાળવી શકાય. અહીંના ૩જા પ્રતિવાદીએ દરિયાકાંઠાની બાજુએ બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણ માટે માંગણી કરી હતી, જેનાથી અરજદારો દ્વારા પુનર્ભરણ કરવામાં આવતી જમીન પર અતિક્રમણ થયું હોત નહીં. ૧૨.૭. ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓને હજુરા બંદર વિકસાવવાનો અધિકાર પ્રદાન કરવામાં આવ્યો છે અને તે જ અધિકાર બે કરારો હેઠળ કલ્પાયેલ વિસ્તારમાં મર્યાદિત હતો. જવાબી પ્રતિવાદીને બંદરના વિસ્તરણની માંગ કરવાની કોઈ હકદારી નહોતી, ખાસ કરીને ડી.પી.આર.માં વારંવાર સુધારા કરીને કન્સેશન કરાર હેઠળ કલ્પાયેલ ન હોય તેવા વિસ્તારોમાં તેમની પ્રવૃત્તિઓ વધારવાની તો વધુ નહોતી.

૧૨.૮. પ્રથમ અરજદાર કંપની વ્યાપારી બંદર વિકસાવવા ઇચ્છે છે તે વાત નકારી કાઢવામાં આવે છે. પ્રથમ અરજદાર કંપની હજુરા કોમ્પ્લેક્સ ખાતે સ્થિત તેની સ્ટીલ તથા વીજ ઉત્પાદન એકમોની આવશ્યકતાઓ પૂર્ણ થાય તે માટે માત્ર એક કેપ્ટિવ જેટી વિકસાવી રહી છે. મગદલા બંદર ખાતે આવેલી અન્ય કેપ્ટિવ જેટીઓ દ્વારા વાંધાઓ દાખલ ન કરવામાં આવ્યા હોવા માત્રથી જ, પડકારવામાં આવેલી સૂચના બહાર પાડવામાં પ્રતિવાદીઓએ કરેલી મનસ્વી કાર્યવાહી માન્ય ઠરી જતી નથી. એવો અભિપ્રાય રજૂ કરવામાં આવ્યો છે કે

પડકારવામાં આવેલી સૂચનાના કારણે અરજદારોની કેપિટલ જેટીના વિસ્તરણ સંબંધિત યોજનાઓ પ્રભાવિત થઈ રહી છે.

૧૨.૯. તા. ૧૫.૧.૨૦૧૬ના પત્ર દ્વારા, અરજકર્તાઓએ એફએસઆરયુ આધારિત એલએનજી સુવિધાના વિકાસ હેતુસર જમીન અને જળકાંઠાની ફાળવણી માગી હતી. હજુરા ખાતે આવેલા અરજકર્તાઓના સ્ટીલ પ્લાન્ટને જરૂરી માત્રામાં સ્પર્ધાત્મક કિંમતે ગેસ ઉપલબ્ધ થવો, સ્ટીલ પ્લાન્ટના પુનરુત્થાન માટે તેમજ મુખ્યત્વે સ્ટીલ પ્લાન્ટને વીજ પુરવઠો આપતા ૧૦૧૫ મેગાવોટના ગેસ આધારિત વિજ પ્લાન્ટોના પુનર્જીવન માટે નિર્ણાયક છે, અને સ્પર્ધાત્મક કિંમતે પૂરતી માત્રામાં ગેસ મેળવવા માટે અરજકર્તાઓ સમક્ષ કેપિટલ એફએસઆરયુ આધારિત એલએનજી સુવિધા સ્થાપવાની જ એકમાત્ર વૈકલ્પિક વ્યવસ્થા છે. ઉપરોક્ત પરિસ્થિતિને ધ્યાને લેતા, તા. ૧૫ જાન્યુઆરી ૨૦૧૬નો પત્ર પશ્ચાત્તિંતનરૂપ હતો તે નકારવામાં આવે છે.

૧૨.૧૦. અરજદારો અને પ્રતિવાદી સત્તાધિકારીઓ વચ્ચે કરવામાં આવેલા સમજૂતીપત્રોએ અરજદારોમાં આ કાયદેસર અપેક્ષા ઊભી કરી હતી કે જમીન અને વોટરફ્રન્ટની ફાળવણી માટેના સમજૂતીપત્રોના અમલીકરણ દરમિયાન પ્રતિવાદી સત્તાધિકારીઓ અરજદારોને આપેલા પોતાના વચનોનું પાલન કરશે.

૧લી અરજદાર કંપની માત્ર તેના સ્ટીલ પ્લાન્ટની કાચા માલની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરવા માટે તેની કેપિટલ જેટ્ટી સુવિધાઓનું વિસ્તરણ કરવાની માંગણી કરે છે અને આક્ષેપ મુજબ કોઈ વાણિજ્યિક બંદર વિકસાવવાની માંગણી કરતી નથી. કોઈપણ સ્થિતિમાં, કેપિટલ જેટ્ટી કરારની શરતો અનુસાર, રમો પ્રતિવાદી-બોર્ડ

વિવિધ હિતધારકો પર તેની અસરને ધ્યાનમાં રાખીને વાણિજ્યિક માલસામાનના સંચાલનની મંજૂરી આપી શકે છે. વધુમાં, રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડે ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના ફાળવણી માટે અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલી અરજી સામે ક્યારેય કોઈ વાંધો ઉઠાવ્યો નથી.

૧૨.૧૧. દ્વિતીય પ્રતિવાદીએ, તેની તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ની બોર્ડ બેઠકમાં, તા. ૧૪.૩.૧૭૦૭ના પ્રસ્તાવના વિરોધે, તા. ૨૧.૭.૨૦૧૪ના પ્રસ્તાવ અનુસાર બંદર મર્યાદાના વિસ્તરણને મંજૂરી આપવા અંગે ઠરાવ કર્યો છે, જે પ્રથમ અરજદાર કંપનીએ સમયાંતરે કરેલ વિવિધ રજૂઆતોના આધારે કરવામાં આવ્યો છે, જેમાં દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે તે અરજદારોના અધિકારોને કેવી રીતે અસર કરશે. આક્ષેપ મુજબ પ્રથમ અરજદાર કંપની કોઈ ગેરકાયદેસર અથવા અસ્તિત્વમાં ન હોય એવા હકો માટે પોતાનો દાવો કરતી નથી. વિવાદિત સૂચના જારી કરીને, પ્રથમ અરજદાર કંપનીની ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ તથા ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ જમીનના વિકાસ માટેની અરજી સંપૂર્ણપણે નિર્રથક બનાવી દેવામાં આવી છે. તેથી, કોઈપણ પરિસ્થિતિમાં એવું કહી શકાય નહીં કે પ્રથમ અરજદાર કંપની હિતધારક નથી અથવા હજિરા બંદરની મર્યાદાના વિસ્તરણ સંબંધિત મુદ્દે તેને લોકસ સ્ટેન્ડી નથી, કારણ કે પ્રતિવાદી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓએ ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ જમીન માટે પરવાનગીઓ સુલભ કરાવવા અંગે ખાતરીઓ આપી હતી.

૧૨.૧૨. એસ્ટોપલનો સિદ્ધાંત અને વાજબી અપેક્ષાનો સિદ્ધાંત વર્તમાન કેસમાં સ્પષ્ટ રીતે લાગુ પડે છે, કારણ કે રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ અરજદારોને આપવામાં

આવેલી ખાતરીઓ અનુસાર કાર્યવાહી કરવામાં નિષ્ફળ ગયા છે. કાયદા હેઠળ એવી કોઈ જોગવાઈ નથી કે જે અરજદારોને તેમના પોતાના કેપિટલ ઉપયોગ માટે એલ.એન.જી. ટર્મિનલ સુવિધા સ્થાપિત કરવાથી અવરોધે. કેપિટલ જેટીના વિકાસ માટે એટલો મહત્વનો સમય અને નાણાંનું રોકાણ કરવાનો મૂળ હેતુ એ હતો કે સ્ટીલ પ્લાન્ટ તેના કાચા માલની જરૂરિયાતો પૂર્ણ કરવામાં સંપૂર્ણ લોજિસ્ટિક્સ અને ગુણવત્તા નિયંત્રણ સાથે આત્મનિર્ભર બને જેથી વિશ્વસ્તરીય સ્ટીલ ઉત્પાદનોનું ઉત્પાદન કરી શકાય અને તેને કોઈ તૃતીય પક્ષ પર આધાર રાખવો ન પડે. અરજદારો દ્વારા પ્રતિવાદી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ સાથે કરવામાં આવેલ તા. ૧૧.૧.૨૦૧૩ના એમ.ઓ.યુ.માંથી સ્પષ્ટ થાય છે કે અરજદારો માટે ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના ફાળવણી માટે જરૂરી પરવાનગી અને મંજૂરી મેળવવામાં રાજ્ય સરકારને ઈ.બી.ટી.એલ.ને સહાય કરવી આવશ્યક હતી. તેથી, રાજ્ય સરકાર પોતાની પ્રતિજ્ઞાથી પીછેહઠ કરી શકતી નથી.

૧૩. આ અદાલતે તા. ૧૭.૬.૨૦૧૬ના રોજ અનુમતિ આપેલા સુધારા અનુસાર અને અરજદારો તરફથી તા. ૨૧.૬.૨૦૧૬ના રોજ પ્રત્યુત્તર સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યા બાદ, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ તરફથી વધુ પ્રત્યુત્તર સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે. અરજદારો દ્વારા પ્રત્યુત્તર સોગંદનામામાં તથા તા. ૧૭.૬.૨૦૧૬ના રોજ મંજૂર કરવામાં આવેલા સુધારામાં કરાયેલા વિવિધ આક્ષેપોનો ઇનકાર કરતાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧એ વધુ સોગંદનામામાં નીચે મુજબ વધુમાં જણાવ્યું છે: ૧૩.૧. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડે, અરજીના પરિણામને આધીન રહીને, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ના બાહ્ય બંદર વિકાસ પ્રકલ્પ માટેના માસ્ટર

પ્લાનને સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપી છે. તેથી, અરજદારોના કોઈપણ કાનૂની હકોનું ઉદ્ધંધન થતું નથી, અને ઉપરોક્ત માસ્ટર પ્લાનને અપાયેલી તે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરીનો અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલા દાવા પર કોઈ પ્રભાવ પડતો નથી.

હઝીરા પોર્ટની સીમાઓના વિસ્તરણ માટે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ દ્વારા કરવામાં આવેલ પ્રસ્તાવ, સુધારેલ સ્વરૂપે, માર્ચ ૨૦૧૫માં મંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો, જેને ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ના રોજ મંજૂરી આપી જાહેર કરવામાં આવ્યો હતો. આઉટર હાર્બર ડેવલપમેન્ટ પ્રોજેક્ટ માટે માસ્ટર પ્લાનની મંજૂરી બાબતે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ દ્વારા કરવામાં આવેલી અરજી હઝીરા પોર્ટની સીમાઓના વિસ્તરણને અનુસંગિક છે. તેથી, અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલ આ રજૂઆત કે પ્રથમ અરજદારના એલએનજી ટર્મિનલ માટેની અરજી બાકી હોવા છતાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડે આઉટર હાર્બર ડેવલપમેન્ટ પ્રોજેક્ટ માટે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ના માસ્ટર પ્લાનને અરજિના પરિણામના આધીન રહી પ્રાથમિક સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપી હતી, તે યોગ્ય નથી. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડે મેંત્રોવ્સના દક્ષિણ ભાગે આવેલા ૩૩૪ હેક્ટર વિસ્તારના ક્ષેત્રમાં કોઈપણ સમયે ભરાવ અંગે કોઈ મંજૂરી આપી નથી. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડે તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના પત્ર દ્વારા ૩૫૦ હેક્ટર જમીનના ભરાવ માટે કોઈ મંજૂરી આપી નહોતી અને માત્ર આશરે ૨૫૨ હેક્ટર વિસ્તારનો ભરાવ કરવા માટે જ મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. અરજદારોને સારી રીતે જાણ હતી કે મંજૂરી આપતી વખતે જમીનનું કોઈ માપન કરવામાં આવ્યું નહોતું અને તે હેતુસર વધારાનો વિસ્તાર આપવામાં આવશે તેવી કોઈ ખાતરી આપવામાં આવી નહોતી. તેથી, અરજદારો

દ્વારા કરવામાં આવેલ આવા બિનઅધિકૃત ભરાવથી અરજદારોના હિતમાં કોઈ નિહિત અધિકાર ઊભો થઈ શકે નહીં. અન્ય સત્તાધિકારીઓ દ્વારા મંજૂરી આપવામાં આવવાથી માત્ર તે જ કારણસર પ્રથમ અરજદાર ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ જમીનના ફાળવણી માટે હકદાર બનતો નથી, અને વોટરફ્રન્ટ તથા વોટરફ્રન્ટની બાજુના કોઈપણ વિસ્તારના ફાળવણીના હેતુસર, જ્યાં સુધી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી તેની કોઈ અસર થતી નથી.

૧૩.૨. ૧લા પ્રતિવાદીએ આ આક્ષેપનો ઇનકાર કર્યો છે કે જથા પ્રતિવાદીના હિતમાં આપવામાં આવેલી સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ દ્વારા સત્તાનો રંગરૂપે ઉપયોગ બને છે અને અરજીમાં જણાવ્યા મુજબ ૧લી અરજદાર કંપનીની જળકાંઠાના ૩૭૦૦ મીટર અને બેકઅપ જમીનની ૩૩૪ હેક્ટર ફાળવણી માટેની અરજીને નિષ્ફળ બનાવે છે. ૧લી અરજદાર કંપનીનો આ આક્ષેપ કે તેની કાચા માલની વધતી જતી જરૂરિયાતો તથા માલહસ્તાંતરણ સુવિધાઓ વગેરેની જરૂરિયાત પૂરી કરવા માટે જળકાંઠાના ૩૭૦૦ મીટરની ફાળવણી આવશ્યક છે, તે કોઈ માન્ય દસ્તાવેજોથી સમર્થિત નથી. ૧લી અરજદાર કંપની પાસે કેપ્ટિવ જેટ્ટી માટે પરવાનો છે અને વ્યાપારી બંદર માટે નથી.

૧૩.૩. રાજ્ય સરકાર સાથે સરકારના સંયુક્ત સાહસમાં જાહેર ઉપયોગિતા માટે તેની કેપ્ટિવ જેટ્ટી માટે ૩૦૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના વિકાસ અને સામાન્ય વપરાશકર્તા ડ્રાય કાર્ગો સુવિધા તથા રો-રો સુવિધા માટે ૭૦૦ મીટરના વિકાસ અંગે અમલમાં મૂકવામાં આવેલા એમ.ઓ.યુ.ઓ. પક્ષકારોના પક્ષમાં કોઈ

અધિકાર સર્જતા નથી. વધુમાં, ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ.ની અવધિ પૂર્ણ થઈ ગઈ છે અને ત્યારબાદ તેનું નવીનીકરણ કરવામાં આવ્યું નથી. એમ.ઓ.યુ.ઓ.માં જ સ્પષ્ટપણે દર્શાવવામાં આવ્યું છે કે આવા એમ.ઓ.યુ.ઓ.ને વોટરફ્રન્ટનું ફાળવણી અને ઉપયોગ કરવાની પરવાનગી તરીકે અર્થઘટિત કરવામાં આવશે નહીં. તેથી, અરજદારો પોતાનો મામલો માત્ર એમ.ઓ.યુ.ઓ.ના આધારે સ્થાપિત કરી શકતા નથી.

૧૩.૪. અરજદારોના આ આક્ષેપના સંદર્ભમાં કે જમા પ્રતિવાદીના પક્ષે અપાયેલ સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી તેને રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ સાથે કરવામાં આવેલા કન્સેશન કરાર હેઠળ જમા પ્રતિવાદીને સોંપવામાં ન આવેલા વિસ્તારોમાં પ્રવૃત્તિઓ હાથ ધરવાનો હક આપશે, એવું જણાવવામાં આવે છે કે કન્સેશન કરારોની શરતો મુજબ, ઝમા અને જમા પ્રતિવાદીઓને બૂટ નીતિમાં પરિકલ્પિત મુજબ બંદર સુવિધાઓના વિસ્તરણની માંગ કરવાની હકદારી છે. ઝમા પ્રતિવાદીને અપાયેલ પ્રકલ્પ બંદરના વિકાસ માટે છે અને તે કોઈ નિશ્ચિત સંખ્યાના બર્થો તથા બેકઅપ માટેના વિસ્તાર સુધી મર્યાદિત નથી. ઝમા અને જમા પ્રતિવાદીઓ માટે બૂટ નીતિ, કન્સેશન કરાર અને ત્યારબાદ કરવામાં આવેલા કરારોના માળખા અંતર્ગત તેમની બંદર સુવિધાઓનું વિસ્તરણ કરવું તેમના પર નિર્ભર છે. રમા પ્રતિવાદી ઉપર અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલી દરેક અને બધી વિનંતિઓ પર વિચાર કરવાની કોઈ ફરજ નથી, જો સુધી તે બંદર નીતિ, બૂટ નીતિ અને ગુજરાત ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ, ૧૯૯૯ ની જોગવાઈઓ અનુસાર ન હોય.

૧૩.૫. દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડે તેના તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના પત્રમાં અંદાજે ૬.૫ કિ.મી.ની ચેનલ તથા ૮ મીટર સુધીના ડ્રેજિંગનો ઉદ્દેશ કર્યો છે અને જણાવ્યું છે કે આથી આગળની કોઈ મંજૂરી અરજદારોએ રજૂ કરી નથી. પ્રથમ અરજદારે મેન્યૂલના દક્ષિણ તરફ આવેલા ૩૩૪ હેક્ટર પુનઃઅધિગ્રહિત વિસ્તારમાં માટે ચેનલને વધુ ઊંડી કરવાની અરજદારોને મંજૂરી આપતો કોઈ પત્ર રજૂ કર્યો નથી. તેથી, જળકાંઠાના વિકાસ તથા બેકઅપ જમીનની પુનઃપ્રાપ્તિ માટેની કથિત યોજનાના બહાને અરજદારો સત્તાધિકારીઓને જળકાંઠો અને/અથવા કોઈપણ વિસ્તાર ફાળવવા માટે બાધ્ય કરી શકતા નથી.

૧૩.૬. ૧લા પ્રતિવાદીએ અરજદારોનો આ આક્ષેપ નકારી કાઢ્યો છે કે ૧લા પ્રતિવાદીએ ૨૮.૯.૨૦૧૫ના રોજ યોજાયેલી રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડની ૨૪૩મી બેઠકમાં પસાર કરાયેલ ઠરાવ ક્રમાંક ૩૦૯૧ને અવગણ્યો છે, અને માનનીય મુખ્ય પ્રધાનશ્રીને મુખ્ય અગ્ર સચિવ દ્વારા રજૂ કરાયેલી તા. ૫.૧૨.૨૦૧૫ની નોંધના સંદર્ભે, તા. ૮.૨.૨૦૧૩ના તેના પત્ર દ્વારા ૧લા અરજદારે માગણી કરેલ મુજબ, પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલ જમીનના ૧૪૦ હેક્ટર તથા ૧૧૦૦ મીટર પોટરફ્રન્ટ સુધી ૧લા અરજદારના હિતનું પરિશોધન કરે છે. તેથી ૨૮.૯.૨૦૧૫ના રોજ રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા પસાર કરાયેલ ઠરાવ ક્રમાંક ૩૦૯૧ને ૧લા પ્રતિવાદી-રાજ્યએ સંપૂર્ણપણે અવગણ્યો છે એવો આક્ષેપ કરવો અરજદારોની તરફેથી ન તો ન્યાયસંગત છે કે ન તો યોગ્ય છે. એવું જણાવાયું છે કે અરજદારો પરોક્ષ રીતે એવી કોઈ વસ્તુ મેળવવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યા છે, જે તેઓને પ્રત્યક્ષ રીતે મેળવવાનો અધિકાર નથી. એવું પણ જણાવાયું છે કે હાલની તારીખે એવી

કોઈ નીતિ અસ્તિત્વમાં નથી જે કેપિટલ જેટીને વ્યાવસાયિક બહુ-ઉપયોગકર્તા બંદર બનવાની મંજૂરી આપે. અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલી પ્રાર્થનાઓ સ્પષ્ટપણે કેપિટલ જેટીને વ્યાવસાયિક બંદરમાં રૂપાંતરિત કરવા સમાન છે.

૧૩.૭. ૧૯૮૧ અરજદારના કેપિટલ જેટી અંગે, તેણે વર્ષ ૨૦૦૦માં ૨૨૧ પ્રતિવાદી-બોર્ડ સાથે કરાર કર્યો હતો, અને તેથી, ૧૯૮૧ અરજદાર તરફથી એવું દાવો કરવું યોગ્ય નથી કે તેની કેપિટલ જેટી વર્ષ ૧૯૮૪ની છે, અને તેથી, ૧૯૮૫ની પોર્ટ નીતિ અને ૧૯૮૭ની બૂટ નીતિની જોગવાઈઓ અરજદારોની કેપિટલ જેટી પર લાગુ પડતી નથી. પોર્ટ નીતિ, ૧૯૮૫ અને બૂટ નીતિ, ૧૯૮૭ની તમામ જોગવાઈઓ અરજદારોની કેપિટલ જેટી પર લાગુ પડે છે. સરકારે સમયાંતરે અરજદારોની કેપિટલ જેટીને મુદતવધારો આપ્યો છે. જોકે, માત્ર આ કારણસર જ અરજદારોને તેમની કેપિટલ જેટી માટે અનિશ્ચિત મુદતવધારો માગવાનો હક પ્રાપ્ત થઈ શકે નહીં. એવું જણાવવામાં આવે છે કે ૧૯૮૧ અરજદાર કંપની હાલની અરજમાં દિશાનિર્દેશો માંગીને સરકારના સહકારને હક્કરૂપ બાબત તરીકે જોઈ રહી છે. ૨૨૧ પ્રતિવાદીએ કર્યો હોય તે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ પોર્ટ નીતિ અને બૂટ નીતિના અમલીકરણનું પરિણામ છે, અને તે સંબંધિત પ્રશ્નમાં લાગુ પડતા સિદ્ધાંતોને નિયંત્રિત કરતા માર્ગદર્શક દસ્તાવેજો છે. ઉક્ત નીતિઓ બંદરોના વિકાસની કલ્પના કરે છે અને તે ક્યારેય પ્રારંભિક વિકાસ માટે ઓળખવામાં આવેલા કોઈપણ વિસ્તારમાં મર્યાદિત નથી. કોઈપણ બંદરની સીમાઓ સ્થિર રહી શકતી નથી અને સમયાંતરે તેમાં ફેરફાર જરૂરી બને છે. કોઈપણ સ્થિતિમાં, બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવો રાજ્ય સરકારનો

વિશેષાધિકાર છે અને કોઈપણ વિસ્તારમાં કોઈ કાનૂની હકના અભાવે, આ બાબતમાં સરકારના અધિકારને પડકારવા માટે અરજદારો પાસે કોઈ આધાર નથી.

૧૩.૮. અરજદારો દ્વારા મેગદ્દા અને હજીરા બંદરોની હદોને અલગ પાડતી ૨૦૦૪ની જાહેરનામાને પડકારવામાં આવી નથી અને તેથી હવે તેમના માટે તે જ બાબત અંગે પ્રશ્ન ઊભો કરવો ખુદો નથી. અરજદારોના વર્તન પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે જ્યારે પણ તેમની કેપ્ટિવ જેટ્ટીના વિસ્તરણ સંબંધિત માંગણીઓ સરકાર દ્વારા સ્વીકારવામાં આવતી નથી, ત્યારે તે માંગણીઓ વિચારણા લાયક હોય કે ન હોય તેની પરવા કર્યા વિના, અરજદારો સરકાર વિરુદ્ધ બિનઆધારભૂત અને ખાલી આક્ષેપો કરશે.

૧૩.૯. તૃતીય પ્રતિવાદીના તા. ૨૧.૭.૨૦૧૪ ના પ્રસ્તાવમાં તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ ના પ્રસ્તાવ દ્વારા સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો. તેથી, તકનીકી રીતે તા. ૨૧.૭.૨૦૧૪ નો પ્રસ્તાવ હવે વિચારણા માટે બાકી રહ્યો ન હતો, કારણ કે તૃતીય પ્રતિવાદીએ તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ ના રોજ તેમાં ફેરફાર કર્યો હતો. એવું જણાવવામાં આવે છે કે, પરિસ્થિતિની યોગ્યતા મુજબ અને અરજદારોના કેસ તથા દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા તા. ૧૬.૭.૨૦૧૫ ના પત્ર દ્વારા આપવામાં આવેલ સ્પષ્ટીકરણનો યોગ્ય વિચાર કર્યા પછી, સરકારે તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ ના સુધારેલા પ્રસ્તાવને મંજૂરી આપવાનો નિર્ણય કર્યો હતો. આમ કરતાં, સરકારે પ્રથમ અરજદારના હિતનું પણ ધ્યાન રાખ્યું છે કે ૧૧૦૦ મીટરની તેની માંગ સિદ્ધાંતતઃ મંજૂર કરવામાં આવી હતી અને તે માટે અનામત સહાયક

વિસ્તારની આવશ્યકતા રહેશે. પ્રથમ અરજદાર દ્વારા ચતુર્થ પ્રતિવાદી સાથે કરવામાં આવેલ એમ.ઓ.યુ. વર્તમાન કેસના તથ્યો સાથે સંબંધિત નથી.

૧૩.૧૦. પ્રતિજવાબી સોગંદનામાના પરા-૧૭ માં અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલા આક્ષેપના સંદર્ભમાં એવું જણાવવામાં આવે છે કે અરજદારોને કન્સેશન કરારના પક્ષકારોને કોઈ પણ રીતે બંધનકારક બનાવવાનો અધિકાર ખુલ્લો નથી. કન્સેશન કરારના પક્ષકારોએ જ તેના નિયમો અને શરતો નક્કી કરીને તે અંગે સહમતિ આપવાની છે. હજીરામાં એલ.એન.જી. ટર્મિનલ સ્થાપિત કરવાની તેમની ઇચ્છાને અનુરૂપ ન હોય તો અરજદારો કન્સેશન કરારનું પુનર્લેખન કરી શકતા નથી. કન્સેશન કરારની અવધિ દરમિયાન હજીરા બંદરથી બન્ને બાજુના ૧૫૦ કિ.મી. વિસ્તારમાં કેપ્ટિવ એલ.એન.જી. અથવા કન્ટેનર ટર્મિનલ સ્થાપિત કરવા પર સંપૂર્ણ પ્રતિબંધ છે.

કારોનું પુનર્લેખન કરી શકાતું નથી, તો પછી અરજદારોના આગ્રહે તો અસંભવ છે. અરજદારો પર્યાવરણ મંજૂરીઓના આડશ હેઠળ ઊંડું કરવાની અને પુનઃભરતી કરવાની તેમની અનુમતિરહિત ક્રિયાને ઢાંકી શકતા નથી. સક્ષમ સત્તાધિકારીઓ દ્વારા કોઈપણ મંજૂરીના અભાવે, અરજદારો દ્વારા કરાયેલ કામ સ્પષ્ટપણે અનુમતિરહિત અને ગેરકાયદેસર છે. એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ ના પ્રસ્તાવ પર પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા આપવામાં આવેલી સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરીને ધ્યાને લઈ, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ એ પણ તા. ૨૨ મી જૂન, ૨૦૧૬ ના આદેશથી, તેની શરતો અને નિયમોને આધીન રહીને, બાહ્ય બંદર

વિકાસ પરિયોજનાને સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપી છે. ઉપરોક્તને ધ્યાનમાં લેતાં, અરજદારોને પ્રાર્થિત રાહતો મંજૂર કરવા માટે કોઈ કાનૂની અધિકાર નથી.

તારીખ ૧૭.૬.૨૦૧૬ ના આદેશ દ્વારા મંજૂર કરવામાં આવેલા સુધારા પ્રતિભાવરૂપે, રમા ૧૪. પ્રતિવાદીની તરફથી વધુ પ્રતિશપથપત્ર દાખલ કરવામાં આવ્યું છે. પ્રતિભાવમાં, અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલા વિવિધ આક્ષેપોને નકારી કાઢતાં, રમા પ્રતિવાદીનો મામલો નીચે મુજબ છે: ૧૪.૧. એવું જણાવ્યું છે કે નોટિસ જારી કરતી વખતે, આ અદાલતે કોઈ પ્રતિબંધાત્મક આદેશ કર્યો નહોતો. જ્યારે અરજદારોનો પ્રસ્તાવ બંદર નીતિ અને બૂટ નીતિ સાથે સુસંગત હોવાનું જણાયું નહોતું, અને ડજા તથા જથ્થા પ્રતિવાદીઓનો પ્રસ્તાવ બંદર સાથે સુસંગત હોવાનું જણાયું હતું

નીતિ મુજબ, ઉક્ત દરખાસ્તો તા. ૧૮.૫.૨૦૧૬ના રોજ યોજાયેલી બોર્ડની બેઠકમાં ચર્ચા-વિચારણા કર્યા પછી વિચારણા માટે મુકવામાં આવી હતી. તેમ છતાં, ઉક્ત તારીખની બેઠકમાં બહુ બધા કાર્યસૂચિના મુદ્દાઓ હોવાથી, તે મુદ્દો લેવામાં આવી શક્યો નહોતો. ત્યારબાદ, તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬ના રોજ યોજાયેલી બોર્ડની બેઠકમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને જની દરખાસ્ત પર વિચારણા કરવામાં આવી હતી, અને આ અદાલતમાં લંબિત રહેલી અરજિના પરિણામને આધીન રહી, બાહ્ય બંદર વિકાસ માટે એએચપીપીએલ-પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ના માસ્ટર પ્લાનને સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપવાની ભલામણ સરકારને કરવા નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો. અરજિ લંબિત હોવા દરમિયાન તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬નો ઠરાવ પસાર

કરવામાં આવ્યો હતો તે સાચું છે, તેમ છતાં એવો ઇનકાર કરવામાં આવે છે કે આવો ઠરાવ ઉતાવળમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪-એએચપીપીએલના હિતમાં પસાર કરવામાં આવ્યો હતો. તે પહેલાં પણ, પક્ષકારો અને જવાબ આપનાર પ્રતિવાદી તેમજ રાજ્ય સરકાર વચ્ચે વિવિધ પત્રવ્યવહાર થયા હતા, અને અંતે ગુજરાત સરકારે તા. ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ની આક્ષેપિત જાહેરનામું રાજપત્રમાં પ્રસિદ્ધ કરીને હજીરા પોર્ટની સીમાઓમાં ફેરફાર કર્યો હતો. ત્યારબાદ, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને જની હજીરા વિસ્તારમાં તેમની પ્રવૃત્તિઓના વિસ્તરણ બાબતની દરખાસ્ત વિચારણા માટે આવી હતી, જે અમુક હદ સુધી અરજદારોની તા. ૧૫.૧.૨૦૧૬ની અરજીમાં રહેલી દરખાસ્ત સાથે આંશિક રીતે આવરી જતી હતી, અને તેથી, બંદર નીતિને ધ્યાનમાં રાખીને બંને દરખાસ્તોની તપાસ કરવામાં આવી હતી અને યોગ્ય ચર્ચા-વિચારણા પછી એવું યોગ્ય તથા બંદર નીતિ સાથે સુસંગત હોવાનું જણાયું હતું કે જાહેર હરાજીમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ને ફાળવવામાં આવેલ ખાનગી બંદર તેની દ્વારા સ્થાપિત કરવામાં આવે, તેમજ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ સાથે અમલમાં મુકાયેલા અનુજ્ઞાપત્ર કરાર મુજબ પણ તે યોગ્ય હતું. અનુજ્ઞાપત્ર કરારના અનુસંધાને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ દ્વારા પ્રસ્તાવિત વિસ્તરણને, અરજદાર ક્રમાંક ૧ કંપની દ્વારા તેની કેપ્ટિવ જેટી માટે પ્રસ્તાવિત કથિત વિસ્તરણ યોજનાની સરખામણીએ પ્રાથમિકતા સાથે વિચારવામાં આવ્યું હતું, અને અંતે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨એ તા. ૧૯.૫.૨૦૧૬ની તેની બેઠકમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને જની દરખાસ્તને મંજૂરી માટે મૂકવાનો નિર્ણય કર્યો હતો. તા.

૧૯.૫.૨૦૧૬ની બેઠકમાં ૫૩ કાર્યસૂચિના મુદ્દાઓ હોવાથી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ની દરખાસ્ત વિચારણા હેઠળ લેવામાં આવી નહોતી.

અતઃ, જો રમા પ્રતિવાદી બોર્ડનો આશય ૩મા અને ૪મા પ્રતિવાદીઓના પ્રસ્તાવને અયોગ્ય પક્ષપાતપૂર્વક લાભ આપવાનો હોત, તો તે જ બાબત તા.

૧૯.૫.૨૦૧૬ ની બેઠકમાં જ વિચારવામાં આવી હોત. આવી હકીકતી પરિસ્થિતિને ધ્યાનમાં લેતા, ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા કરવામાં આવેલ પક્ષપાત અને અયોગ્ય ઉતાવળનો આક્ષેપ સત્યથી સર્વથા દૂર છે અને આવા આક્ષેપમાં કોઈ સાર નથી. તે જ સમયે, રમા પ્રતિવાદીએ ૧લી અરજદાર કંપનીનો આ આક્ષેપ નકાર્યો છે કે તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬ નો રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા પસાર કરાયેલ ઠરાવ અન્યાયી, અયોગ્ય અને અતર્કસંગત છે.

૧૪.૨. પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલયે ૧લા અરજદાર કંપનીને મેન્ગ્રોવ્ઝના દક્ષિણ ભાગે આવેલી ૩૩૪ હેક્ટર જમીનના વિસ્તારમાં પુનઃભરાઈનું કાર્ય હાથ ધરવા અને સંગ્રહ સુવિધાઓ ઉભી કરવા માટે મંજૂરી આપી છે, તે સત્ય છે, અને આ બાબત રજા પ્રતિવાદીના જ્ઞાનમાં સંપૂર્ણપણે હતી, કારણ કે રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડના પ્રતિનિધિઓ જી.સી.ઝેડ.એમ.એ.ના બોર્ડમાં છે, અને તેથી, કથિત રીતે કે અન્યથા, જણાવાયેલ વિસ્તારમાં વિકાસકાર્ય માટે જથા પ્રતિવાદી-એ.એચ.પી.પી.એલ. સહિત કોઈપણ તૃતીય પક્ષને મંજૂરી આપવાનો કોઈ પ્રશ્ન ઊભો થતો નથી. હકીકતમાં, મૂળરૂપે મેન્ગ્રોવ વિસ્તારમાં ઉત્તર તરફની ૩૧૯ હેક્ટર જમીન અંગે પુનઃભરાઈ માટે વાંધો નથી પ્રમાણપત્ર જારી કરવામાં આવ્યું હતું અને તેવું વાંધો નથી પ્રમાણપત્ર જારી કરતી વખતે સ્પષ્ટપણે ઉલ્લેખ

કરવામાં આવ્યો હતો કે આવી મંજૂરી આપવાથી અરજદારોને જાણાવાયેલ વિસ્તારમાં કોઈ હક પ્રાપ્ત થશે નહીં. જાણાવાયેલ વાંધો નથી પ્રમાણપત્રની શરત ક્રમાંક ૭ ખાસ કરીને નીચે મુજબ કહે છે: “પુનઃભરાઈ કરાયેલ જમીનની માલિકી ગુજરાત સરકાર/ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડમાં નિહિત રહેશે”.

૧૪.૩. ઉલ્લેખિત અનાપત્તિ પ્રમાણપત્રમાં સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યું છે કે આવી જમીનભરાઈ બાબતે ૧લી અરજદાર કંપનીને કોઈપણ પ્રકારના પરતફેરનો અધિકાર પ્રાપ્ત થશે નહીં અને એવું અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર સંપૂર્ણપણે ૧લી અરજદાર કંપની તેમજ રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ બંનેને થતાં ઢિગુણ લાભોને ધ્યાનમાં રાખીને જ જારી કરવામાં આવ્યું હતું. તેમછતાં, માત્ર તેથી જ ૧લી અરજદાર કંપનીના પક્ષે કોઈ અધિકાર ઊભો થતો નથી. ૧૪.૪. ૧લી અરજદાર કંપનીએ વારંવાર આ દલીલને પુનઃ ઉઠાવી છે કે ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ દ્વારા જમીનભરાઈ માટે અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવ્યું હોવાથી, અને પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલયે પર્યાવરણીય મંજૂરી આપી હોવાથી, પરવાનગી હેઠળ ૧લી અરજદાર કંપનીએ જે જમીનભરાઈ કરી છે તે જમીન અંગે કોઈપણ દરખાસ્ત કરવાની હકદાર ૧લી અરજદાર કંપની છે, અન્ય કોઈ પક્ષ નથી. વાસ્તવમાં, મેન્ગ્રોવ્સના ઉત્તર તરફ ૩૧૯ હેક્ટર જમીનભરાઈ કરવા માટે અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવ્યું હતું, પરંતુ ત્યારબાદ એવું જાણવા મળતાં કે મેન્ગ્રોવ વિસ્તારના ઉત્તર તરફ ૧૮૬ હેક્ટર જમીનભરાઈ કરી શકાય તેમ હતી, બાકીની ૧૩૪ હેક્ટર જમીન મેન્ગ્રોવ વિસ્તારના દક્ષિણ તરફ જમીનભરાઈ કરવા માટે મંજૂરી આપવા અંગે રજા પ્રતિવાદીને પત્ર લખવામાં

આવ્યો હતો, જેને લઈને રજા પ્રતિવાદી દ્વારા કોઈ વિશિષ્ટ મંજૂરી આપવામાં આવી નહોતી. ૩૧૯ હેક્ટર અંગે જારી કરાયેલા અનાપત્તિ પ્રમાણપત્રના આધારે ૧લી અરજદાર કંપનીએ પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય પાસેથી પર્યાવરણીય મંજૂરી મેળવી અને જમીનભરાઈ શરૂ કરી, અને ત્યારબાદ હવે તે ઉદ્દેશિત જમીન પર અધિકારનો દાવો કરી રહી છે. આથી, ૧લી અરજદાર કંપનીનું આ કૃત્ય પ્રતિવાદી સત્તાધિકારીની કોઈપણ પરવાનગી વિના છે.

આથી, પ્રથમ અરજદાર કંપની દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલ આધાર કાયદા મુજબ કે હકીકતોના આધારે, બંને રીતે કોઈ તત્ત્વ ધરાવતો નથી.

૧૪.૫. અગાઉથી જ જણાવ્યા મુજબ, ૧લી અરજદાર કંપનીના દાવાઓ તેમજ ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓના દાવાઓનો યોગ્ય પરિપ્રેક્ષ્યમાં વિચાર કરવામાં આવ્યો હતો, અને અરજદારોની માગ મુજબ તેની સર્વાંગી કામગીરી તથા તેની કેપિટલ જેટી માટે અમલમાં મુકાયેલા દસ્તાવેજોને ધ્યાનમાં લેતાં, વધારાના ૧૧૦૦ મીટર જેટી વિસ્તારને મંજૂરી આપવામાં આવી હતી અને ૧૪૦ હેક્ટર બેકઅપ જમીન ૧લી અરજદાર કંપનીને સૈદ્ધાંતિક રીતે ફાળવવામાં આવી હતી. બીજી તરફ, તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬ ના ઠરાવ દ્વારા ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓને તેમના દાવાની હદ સુધી સૈદ્ધાંતિક મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. ઉક્ત પ્રસ્તાવો મંજૂર કરવામાં આવ્યા હતા, કારણ કે એવું જાણવા મળ્યું હતું કે ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા વોટરફ્રન્ટ માટે વધારાની ૩૭૦૦ મીટર જમીન તથા ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારની કરાયેલી માંગ પોર્ટ નીતિ તેમજ બૂટ નીતિ સાથે સુસંગત નહોતી.

૧૪.૬. અરજદારોનો આક્ષેપ કે જથ્થા પ્રતિવાદી-એએચપિપીએલના પક્ષમાં આપવામાં આવેલી મંજૂરી રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ દ્વારા સત્તાનો રંગીન ઉપયોગ સમાન છે અને તેથી સામાન્ય જનતાને વ્યાપક પ્રતિકૂળ અસર થશે, તે નકારવામાં આવે છે. એવું જણાવવામાં આવે છે કે વિપરીત રીતે, ૧લી અરજદાર કંપનીની કામગીરીને ધ્યાનમાં લેતાં, તેને મંજૂર કરાયેલ કેપિટલ જેટી માટે વોટરફ્રન્ટ પર કેપિટલ કાર્ગો હેન્ડલિંગ માટે તેના પ્રારંભિક પ્રસ્તાવમાં અપાયેલા લક્ષ્યાંક મુજબ તેણે કાર્ગો હેન્ડલ કર્યો નથી અને તેણે માત્ર કાર્ગો લક્ષ્યાંકના ૩૦% જેટલો જ હેન્ડલ કર્યો છે. વધુમાં, ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા માગવામાં આવેલ કહેવાતો ૩૭૦૦ મીટર વધારાનો વોટરફ્રન્ટ પણ પોર્ટ નીતિ તથા બૂટ નીતિના સંપૂર્ણપણે વિરુદ્ધ છે, અને તે સંપૂર્ણપણે અસ્પષ્ટ તથા અયોગ્ય છે. ૩૭૦૦ મીટરની વધારાની જરૂરિયાત અંગેના પ્રસ્તાવનું વિભાજન જો સાવધાનીપૂર્વક નિરીક્ષણ કરવામાં આવે, તો અનેક અસંગત માંગણીઓ કરવામાં આવી હોવાનું જણાય છે, જે પ્રથમ દ્રષ્ટિએ અને સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે વિપરીત રીતે, ઉક્ત માંગણીઓ દુરાશયપૂર્ણ છે અને વિસ્તાર પર એકાધિકાર ઊભો કરવા માટે કરવામાં આવી છે. એવું જણાવવામાં આવે છે કે ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા માંગવામાં આવેલ ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટમાંથી ૭૦૦ મીટર રો-રો બર્થ માટે દાવો કરવામાં આવ્યો છે; ૫૦૦ મીટર બલ્ક કાર્ગો (બ્લાસ્ટ ફર્નેસ માટે) માટે દાવો કરવામાં આવ્યો છે; ૬૦૦ મીટર ટ્રેસ્ટલ બર્થ તથા ટગ પાર્કિંગ વગેરે માટે દાવો કરવામાં આવ્યો છે; ૧૦૦૦ મીટર નોન-કેપિટલ કાર્ગો માટે કન્ટેનર બર્થ

તથા ડ્રાય ડોક માટે દાવો કરવામાં આવ્યો છે; ૪૦૦ મીટર તેલ વ્યવસાય માટે દાવો કરવામાં આવ્યો છે અને ૫૦૦ મીટર તેની એસ્સાર ઑઇલ રિફાઇનરી માટે તેલ કાર્ગો હેન્ડલિંગ માટે લિક્વિડ બર્થ તરીકે દાવો કરવામાં આવ્યો છે, જે વાડીનાર પોર્ટ ખાતે દૂર સ્થિત છે. આમ, ૧લી અરજદાર કંપનીના પ્રસ્તાવના સર્વાંગી મૂલ્યાંકન પર એવું જણાયું હતું કે ૧લી અરજદાર કંપનીની માંગ સાચી નહોતી અને પોર્ટ નીતિ સાથે સુસંગત નહોતી, અને ૧લી અરજદાર કંપનીનો ઉક્ત દાવો વિચારણીય બની શકતો નહોતો, અને તેથી તેને મંજૂરી આપવામાં આવી નહોતી, જોકે તેના વિષયક નિષ્પક્ષ વિશ્લેષણમાં એવું જણાયું હતું કે અરજદારો દ્વારા માગવામાં આવેલા કહેવાતા વિસ્તરણને પૂર્ણ કરવા માટે વધારાના ૧૧૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટનું પ્રદાન પૂરતું કરતાં વધુ રહેશે. અનુરૂપ રીતે, વિષયના સર્વાંગી દૃષ્ટિકોણથી તેને મંજૂરી આપવામાં આવી હતી.

૧૪.૭. સાથે કરવામાં આવેલા એમ.ઓ.યુ.ના સંદર્ભમાં the

સરકાર દ્વારા એવો ઉદ્દેશ કરવામાં આવ્યો છે કે જો તેનું સાવધાનીપૂર્વક અવલોકન કરવામાં આવે, તો તે પોતાની જાતે જ ૧લી અરજદાર કંપનીના પક્ષમાં કોઈ અધિકાર ઉત્પન્ન કરતું નથી અને તે તેના અમલીકરણની તારીખથી એક વર્ષની અવધિ માટે જ માન્ય હતું, જેની મુદત ૨૦૧૪ના વર્ષમાં ઘણાં પહેલાં જ સમાપ્ત થઈ ગઈ હતી. તેથી, વૈધ અપેક્ષા અને વચનબંધ નિષેધ વગેરે અંગેનો વિવાદ કાનૂનમાં કોઈ બળ ધરાવતો નથી, અને તે નામંજૂર થવા પાત્ર છે.

૧૪.૮. પ્રથમ અરજદાર કંપનીનો આ આક્ષેપ કે હજારા બંદરે વિકાસ પ્રવૃત્તિઓ કન્સેશન કરારમાં માત્ર તેના માટે અનામત રાખવામાં આવેલ ક્ષેત્ર સુધી જ મર્યાદિત છે, તે બીજા પ્રતિવાદી દ્વારા નકારવામાં આવે છે. પ્રથમ અરજદાર કંપનીનો આ આક્ષેપ કે બીજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા ચોથા પ્રતિવાદીના પક્ષે આપવામાં આવેલ સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી, આવરી ન લેવાયેલા વિસ્તારમાં પ્રવૃત્તિઓનો વિસ્તરણ કરવાનો અધિકાર એ.એચ.પી.પી.એલ.ને આપીને કન્સેશન કરારને નિષ્ફળ બનાવે છે, તે નકારવામાં આવે છે. હકીકતમાં, કન્સેશન કરાર પોતે જ જરૂરીયાત મુજબ ભવિષ્યમાં કન્સેશનધારકને તેની પ્રવૃત્તિઓનું વિસ્તરણ કરવાની જોગવાઈ કરે છે અને તે સક્ષમ પણ બનાવે છે, અને હકીકતમાં, આવી સક્ષમ બનાવતી જોગવાઈઓ પહેલેથી જ બંદર/બૂટ નીતિમાં ઉપલબ્ધ છે. બૂટ નીતિની કલમ-૬નો સંબંધિત ભાગ ઉદ્ઘૂત કરતાં જણાવવામાં આવે છે કે નીતિમાં આવેલી આવી જોગવાઈથી સ્પષ્ટ થાય છે કે વિસ્તરણ નીતિમાં આંતરિકરૂપે સમાયેલ છે અને કન્સેશન કરારનો ભાગ છે, અને તેથી, જેમ આક્ષેપ કરવામાં આવ્યો છે તેમ, કોઈપણ રીતે કલ્પના કરતાં પણ એ કદી શકાય તેમ નથી કે તે કાયદાની દૃષ્ટિએ અયોગ્ય છે.

૧૪.૯. આધાર (એસ૭) માં કરવામાં આવેલા આક્ષેપનો ઇનકાર કરતાં, રમા પ્રતિવાદીનો એવો મામલો છે કે, બેકઅપ વિસ્તારના ફાળવણી વખતે વોટરફ્રન્ટની ફાળવણીમાં વધારો કરવો હોય છે, તે સાચું છે, પરંતુ ૧લી અરજદાર કંપની જે રીતે દલીલ કરવા ઇચ્છે છે તે મુજબ તેનો ઉલટો અર્થ સાચો નથી, અને તેથી જમીનના પુનઃભરણ માટે કોઈ-આપત્તિ પ્રમાણપત્ર જારી કરવામાં આવ્યું

હોવાથી, અનુરૂપ લંબાઈનું વોટરફ્રન્ટ આપવું જોઈએ, એવો દાવો ૧લી અરજદાર કંપનીની માત્ર કલ્પના છે અને સંપૂર્ણપણે આધારવિહોણો છે. ૧લી અરજદાર કંપનીએ જેના પર આધાર રાખ્યો છે તે કોઈ-આપત્તિ પ્રમાણપત્ર આ સ્પષ્ટ સમજણ સાથે જારી કરવામાં આવ્યું હતું કે તે અરજદારોના હિતમાં કોઈ અધિકાર ઉત્પન્ન કરશે નહીં અને તે ફક્ત ઢિગુણ લાભોને ધ્યાનમાં રાખીને જારી કરવામાં આવ્યું હતું, જેમાં અરજદારો વિશાળ જમીન બચાવી શકે; નહિતર સામાન્ય પરિસ્થિતિમાં, લાગુ પડતા ધોરણો મુજબ, ૧લી અરજદાર કંપનીએ ડ્રેજ કરાવેલ સામગ્રીને મધ્ય-સમુદ્રમાં આવેલ દૂરના સ્થળે નાંખવાની ફરજ પડત. તેના બદલે, રમા પ્રતિવાદીએ, ૧લી અરજદાર કંપનીને મળતા ઢિગુણ લાભોને ધ્યાનમાં લઈ કે ડ્રેજ કરાવેલ સામગ્રીને દૂરના સ્થળે લઈ જવાના પરિવહન ખર્ચમાં બચત થઈ શકે, અને જો તે જ સામગ્રી નજીકના સ્થળે નાંખવાની મંજૂરી આપવામાં આવે, તો તે અનુસંગિક રીતે રમા પ્રતિવાદીના અધિકારક્ષેત્રમાં આવતી જમીનનું પુનઃભરણ કરશે, જેનો રમા પ્રતિવાદી દ્વારા આવા બંદર વિકાસના હેતુ માટે વધુ સારો ઉપયોગ થઈ શકે, તે વિચારણા હેઠળ કોઈ-આપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપ્યું હતું. પરંતુ, માત્ર તેનાથી જ ૧લી અરજદાર કંપનીના હિતમાં કોઈ અધિકાર ઉત્પન્ન થતો નથી.

૧૫. ડ્રાફ્ટ સુધારા બાદ, પ્રતિવાદી નં. ૨ ની તરફથી વધુ સોગંદનામું ૩૦મી જૂન ૨૦૧૬ના રોજ દાખલ કરવામાં આવ્યું છે. ઉક્ત સોગંદનામામાં જણાવવામાં આવ્યું છે કે, પ્રતિવાદી નં. ૨-બોર્ડ દ્વારા ૩૧.૫.૨૦૧૬ના ઠરાવથી સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપવામાં આવ્યા પછી, તેને મંજૂરી આપવા અંગેની તેની ભલામણ સાથે

સરકારને આગળ મોકલવામાં આવ્યું હતું. વધુમાં એવું પણ જણાવાયું છે કે, તે મુજબ, પ્રતિવાદી નં. ૧-ગુજરાત રાજ્યએ, ૨૨.૬.૨૦૧૬ના સંદેશાવ્યવહાર દ્વારા, પોતાની મંજૂરી આપી છે અને પ્રતિવાદી નં. ૪ ને જાણ કરવા અંગેના નિર્દેશ સાથે વધુ વિચારણા માટે તે જ બાબત પરત મોકલી છે. તેમ છતાં, આ મંજૂરી એક વિશિષ્ટ શરત સાથે આપવામાં આવી છે કે આવી મંજૂરી આ અદાલતમાં લંબિત વિશેષ દિવાળી અરજીમાં આ અદાલત દ્વારા કરવામાં આવનાર આદેશને આધીન રહેશે.

૧૬. તા. ૧૭.૬.૨૦૧૬ના આદેશ દ્વારા મંજૂર કરાયેલા પ્રસ્તાવિત સુધારા બાદ, ૩જા પ્રતિવાદી તરફથી જવાબમાં વધુ એક અલગ સોગંદનામું રજૂ કરવામાં આવ્યું છે. પ્રસ્તાવિત સુધારામાં કરાયેલા આક્ષેપોને નકારી કાઢતાં, ૩જા પ્રતિવાદીનો મામલો નીચે મુજબ છે: ૧૬.૧. ઠરાવ ક્રમાંક ૩૧૫૭ તા. ૩૧.૫.૧૯૭૬ સ્પષ્ટ રીતે દર્શાવે છે કે ૨જા પ્રતિવાદીને આપવામાં આવેલી સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આ અરજીના પરિણામને આધીન છે. એસ્સાર પોર્ટ્સ લિમિટેડ, અદાણી પોર્ટ્સ એન્ડ સ્પેશિયલ ઇકોનોમિક ઝોન વચ્ચે થયેલ હોવાનું કહેવાતું તા. ૨૭.૨.૨૦૧૫નું એમ.ઓ.યુ. સંબંધે

લિમિટેડ, એવું જણાવવામાં આવે છે કે અરજદારો એવો એમ.ઓ.યુ. અદાલત સમક્ષ મૂક્યો નથી અને જણાવાયેલા એમ.ઓ.યુ.ના અનુસંધાનમાં પ્રતિવાદી નં. ૩ અને ૪ દ્વારા કથિત રીતે ઉપયોગમાં લેવાયેલી ગુપ્ત માહિતીનું વર્ણન પણ કર્યું નથી. આવા કથનો અસ્પષ્ટ છે અને તેથી પ્રતિવાદી નં. ૩ દ્વારા તેમનો ઇનકાર કરવામાં આવે છે. વધુમાં એવું પણ જણાવવામાં આવે છે કે અરજદારો કરેલા

આક્ષેપો પાછળથી વિચારેલા છે અને પ્રતિવાદી નં. ૩ની પ્રતિષ્ઠાને બદનામ કરવા માટે કરવામાં આવ્યા છે. એવું જણાવવામાં આવે છે કે કોઈપણ સ્થિતિમાં પ્રતિવાદી નં. ૩ કથિત એમ.ઓ.યુ.નો પક્ષકાર નથી. ઠરાવ નં. ૩૧૫૭ પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા આ હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને પસાર કરવામાં આવ્યો હતો કે આ અદાલતે તા. ૨૪.૫.૨૦૧૬ના રોજ કોઈ આંતરિમ રાહત મંજૂર કરી નહોતી. જમીન પુનઃપ્રાપ્તિના કામ અંગે પ્રતિવાદી નં. ૨-બોર્ડ, ગુજરાત કોસ્ટલ ઝોન મેનેજમેન્ટ ઓથોરિટી તેમજ પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરીઓથી અરજદારોના હિતમાં કોઈ હક, માલિકી હક અથવા હિતસ્વાર્થ ઊભો થતો નથી. એલ.એન.જી. સુવિધા અંગે પ્રથમ અરજદાર કંપનીનો દાવો ગુણરહિત છે, કારણ કે તે એક કેપ્ટિવ જેટી છે અને પ્રથમ અરજદારને એલ.એન.જી. સુવિધાઓ વિકસાવવાની મંજૂરી આપવી તે સ્વયં પ્રતિવાદી નં. ૧ની નીતિના વિરુદ્ધ છે, જે અગમ્ય છે. અરજીના જવાબમાં અગાઉથી જ દાખલ કરવામાં આવેલા પ્રતિભાવમાં જણાવ્યા મુજબ, કેપ્ટિવ જેટીનો ઉપયોગ માત્ર કાચા માલની આયાત અને તૈયાર માલની નિકાસ માટે જ થઈ શકે છે. એલ.એન.જી. સુવિધાઓ પ્રથમ અરજદાર કંપની દ્વારા તેની સ્પોન્સર આયર્ન પ્લાન્ટ માટે કેપ્ટિવ જેટીના ઉપયોગથી ભિન્ન અને અલગ છે.

૧લી અરજદાર કંપનીએ એસ્સાર પોર્ટ્સ લિમિટેડ અને અદાણી પોર્ટ્સ એન્ડ સ્પેશિયલ ઇકોનોમિક ઝોન લિમિટેડ વચ્ચે થયેલ હોવાનો આક્ષેપ કરાયેલા એમ.ઓ.યુ. અંગે જાણપૂર્વક અસ્પષ્ટ નિવેદનો કર્યા છે. આવા નિવેદનો પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે ૧લી અરજદાર કંપનીએ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને ૪ વિરુદ્ધ

પોતાના દાવાને ફરીથી ઉઠાવવા માટે જ કોઈ આધાર વિના આવા આક્ષેપો કર્યા છે.

જુદા પ્રત્યુત્તર સોગંદનામું પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ તરફથી તા. ૧૭.૬.૨૦૧૬ ના આદેશ દ્વારા મંજૂર કરાયેલા ખરડા સુધારા અનુસંધાને દાખલ કરવામાં આવ્યું છે, જેમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ એ અરજદારો દ્વારા ખરડા સુધારામાં કરવામાં આવેલા કથનોનો ઇનકાર કર્યો છે.

૧૮. સુધારા અંગે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા રજૂ કરાયેલા જવાબના પ્રતિસાદરૂપે અરજદારઓ તરફથી પ્રત્યુત્તર તરીકે અલગ સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે. સુધારા અંગેના તેમના જવાબમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા કરવામાં આવેલા આક્ષેપોનો ઇનકાર કરતાં અરજદારઓનો મામલો નીચે મુજબ છે: ૧૮.૧. વોટરફ્રન્ટ માટે જમીન ફાળવણી અંગે અરજદારઓની અરજી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને ૪ ની અરજી કરતાં સમયક્રમમાં અગાઉની હતી. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ એ માત્ર એટલું જ જણાવ્યું છે કે અરજદારઓની અરજીઓ વર્ષ ૨૦૧૨ થી બાકી હતી. પ્રથમ અરજદાર કંપનીની જાણ મુજબ અને ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડની નીતિ પ્રમાણે, પુનઃપ્રાપ્ત જમીનની પુનઃપ્રાપ્તિ અને ફાળવણીની પ્રક્રિયા બે તબક્કાવાળી છે, જેમાં ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમની કલમ ૩૫(૧) હેઠળ પુનઃપ્રાપ્તિ માટેની પરવાનગી પહેલાં આવશ્યક જી.પી.સી.બી. એન.ઓ.સી., સી.આર.ઝેડ. મંજૂરી અને પર્યાવરણીય મંજૂરી મેળવવાની હોય છે. વર્તમાન મામલામાં, અરજદાર કંપનીએ વર્ષ ૨૦૧૩-૧૪ માં જ મેન્ટ્રોવ્ઝના

દક્ષિણ ભાગ તરફ આવેલી ૩૩૪ હેક્ટર જમીનના બેકઅપ વિસ્તારમાં માટે આવશ્યક જી.પી.સી.બી. એન.ઓ.સી., સી.આર.ઝેડ. મંજૂરી અને પર્યાવરણીય મંજૂરી અગાઉથી જ પ્રાપ્ત કરી લીધી હતી, અને તે જ વિસ્તારમાં માટે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ દ્વારા રજૂ કરાયેલ ડી.પી.આર. માટે તા. ૩૧.૫.૨૦૧૬ ના રોજ, અરજદારઓના પક્ષમાં પહેલેથી જ મંજૂરી અસ્તિત્વમાં હોવા છતાં, સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. તેથી, એ સ્પષ્ટ થાય છે કે ઉક્ત જમીનની ફાળવણી માટે અરજદારઓની અરજી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ ની અરજી કરતાં સમયક્રમમાં અગાઉની હતી. એસ્સાર સમૂહની કંપનીઓ વર્ષ ૧૯૯૪ થી, પોર્ટ નીતિ અને બી.ઓ.ઓ.ટી. નીતિ અગાઉથી જ, મગદલા બંદરે કેપ્ટિવ જેટ્ટીની સુવિધાઓનો ઉપયોગ કરતી આવી છે. તેથી, ઉક્ત નીતિઓની કોઈ જોગવાઈ પ્રથમ અરજદાર કંપનીના કેપ્ટિવ જેટ્ટીના નિર્માણ અને સંચાલન સંબંધિત હકોને હાનિકારક બની શકે નહીં. કોઈપણ સ્થિતિમાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ નો જી.સી.ઝેડ.એમ.એ.માં તેનો પ્રતિનિધિ છે, જેણે પ્રથમ અરજદારના ૩૭૦૦ મીટર જમીન અને ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારની ફાળવણીના પ્રસ્તાવની ભલામણ કરી હતી. અરજી દાખલ કરવાની તારીખ સુધી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ એ પ્રથમ અરજદાર કંપની દ્વારા ૩૭૦૦ મીટર જમીન અને ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારની ફાળવણી માટે કરાયેલા પ્રસ્તાવ સામે ક્યારેય કોઈ વાંધો ઉઠાવ્યો નથી. તેથી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ ને પછીથી પોતાનો અભિગમ બદલવાનો અને ઉક્ત જમીનની ફાળવણી અંગે પક્ષપાત તથા ભાઈ-ભતીજાવાદમાં પ્રવૃત્ત થવાનો કોઈ હક નથી. વર્ષ ૨૦૦૧ માં કરવામાં આવેલા વિસ્તારના હાઈડ્રોગ્રાફિક

સર્વેના આધારે તૈયાર કરવામાં આવેલ નકશો, સાચી ભૌગોલિક સ્થિતિ દર્શાવતો નથી. કેપ્ટિવ જેટ્ટીની સુવિધાઓ અને બેકઅપ વિસ્તારનો વિસ્તરણ માત્ર પ્રથમ અરજદાર કંપનીની વિસ્તરણ યોજનાઓને અનુરૂપ જરૂરી નથી, પરંતુ સ્ટીલ પ્લાન્ટના વર્તમાન ઉત્પાદન સ્તરે પણ કેપ્ટિવ જેટ્ટીની સુવિધાઓ પ્લાન્ટની કાચા માલની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરવા માટે અપુરતી છે અને તેથી પ્રથમ અરજદાર કંપની વારંવાર તેના વિસ્તરણની માંગ કરતી આવી છે. અરજદારઓ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ ના આ આક્ષેપનો ઇનકાર કરે છે કે ફ્રેજડ સામગ્રીને ઊંડા સમુદ્રમાં નાખવાનું અરજદારઓ માટે વધુ ખર્ચાળ બન્યું હોત. વધુમાં, ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડે આ બાબતનો સ્વીકાર કરવો જોઈએ કે અરજદારઓ દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી જમીન એક બાજુ નેવિગેશન ચેનલને રક્ષણ આપે છે. પ્રથમ અરજદાર કંપની માત્ર પોતાની સ્ટીલ પ્લાન્ટ અને પાવર પ્લાન્ટની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરવા માટે પોતાની કેપ્ટિવ જેટ્ટીની સુવિધાઓનો વિસ્તરણ કરવા અને બેકઅપ વિસ્તારની પુનઃપ્રાપ્તિ કરવા માગે છે. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ નો અભિગમ ઉદાસીન છે અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડે રાજ્ય સરકારને ખોટી રીતે જાણ કરી છે કે મગદલા બંદરને કોઈ આવકહાનિ થવાની નથી, જ્યારે હકીકતમાં સ્પષ્ટ છે કે હજીરા બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણના પરિણામે, અગાઉ મગદલા બંદરની સીમાઓમાં દર્શાવાયેલા વિસ્તારમાં નંગરાયેલા જહાજોને હવે હજીરા બંદરને બંદરશુલ્ક ચૂકવવું પડશે, કારણ કે હજીરા બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણને લીધે હવે તે જહાજો હજીરા બંદરની સીમાઓની અંદર નંગરાયેલા ગણાશે.

૧૯. અરજદારોએ દાખલ કરેલ તા. ૨૧.૬.૨૦૧૬ના પ્રતિજ્ઞાબના સોગંદનામાના જવાબમાં, જથા પ્રતિવાદી-એ.એચ.પી.પી.એલ. તરફથી અલગ સુર-પ્રતિજ્ઞાબનું સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે. ઉક્ત સોગંદનામામાં, તા. ૨૧.૬.૨૦૧૬ના પ્રતિજ્ઞાબમાં અરજદારોએ કરેલા આક્ષેપોને નકારી કાઢતાં, જથા પ્રતિવાદીનો મામલો નીચે મુજબ છે: ૧૯.૧. અરજદારો પાસે તમામ દસ્તાવેજોની નકલો છે અને અરજદારોએ તેમના અરજપત્રમાં પસંદગીપૂર્વક દસ્તાવેજો રજૂ કર્યા છે. અરજદારોએ તેમના અરજપત્રમાં કરેલા વિવિધ નિવેદનો સ્પષ્ટ રીતે દર્શાવશે કે અરજદારો પાસે રાજ્યની ફાઇલોનો સંપૂર્ણ અભિલેખ ઉપલબ્ધ છે.

અરજદારોની કાર્યપદ્ધતિ એ છે કે અવાસ્તવિક માંગણીઓના આધારે ગેરકાયદેસર ઉપાયો દ્વારા ચેનલનો સમગ્ર પટ્ટો કબજે કરી લેવી. તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના એનઓસીમાં, મેન્ગ્રોવ્ઝના દક્ષિણ તરફ આવેલા વિસ્તારમાંથી કોઈપણ ભાગનું પુનઃપ્રાપ્તિકરણ કરવા માટે અરજદારોને કોઈ પરવાનગી આપવામાં આવી હોવાનો કોઈ ઉદ્દેખ નથી.

અરજદારોને ૩૫૦ હેક્ટરમાંથી મેન્ગ્રોવ્સની દક્ષિણ દિશામાં આવેલ કોઈપણ વિસ્તારનું ભૂમિભરણ કરવાની કોઈ અનુમતિ નથી. જો અરજદારો દ્વારા મેન્ગ્રોવ્સની દક્ષિણ દિશામાં કોઈ ભૂમિભરણ કરવામાં આવે, તો તે ગેરકાયદેસર છે અને ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ દ્વારા આપવામાં આવેલ તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ની એનઓસીનું ઉલ્લંઘન કરે છે. મેન્ગ્રોવ્સની દક્ષિણ દિશામાં ૩૫૦ હેક્ટર જમીનનું ભૂમિભરણ કરવા માટે પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય દ્વારા કોઈ મંજૂરી આપવામાં

આવી નથી. ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ દ્વારા મેંત્રોવ્સની દક્ષિણ દિશામાં જે કથિત ૩૫૦ હેક્ટર માટે એનઓસી આપવામાં આવી હતી, તેમાંથી કોઈપણ જમીનનું ભૂમિભરણ કરવા અરજદારોને અનુમતિ આપવામાં આવી હોવાનું દર્શાવતો કોઈ દસ્તાવેજ અરજદારોએ જીપીસીબી અથવા જીસીઝીએમએ પૈકી કોઈ પાસેથી નોંધ પર મૂક્યો નથી. ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર બાબતે અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલ દાવો માત્ર આંખમાં ધૂળ નાખવા જેવો હતો અને કથિત ભૂમિભરણના બહાને વધુ વિસ્તાર કબજે કરવાનો જ હેતુ હતો. જીપીસીબી અથવા જીસીઝીએમએ દ્વારા ૧૧૦૦ મીટર અને/અથવા ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ માટે આપવામાં આવેલી અનુમતિથી મેંત્રોવ્સની દક્ષિણ દિશામાં કરાયેલ કોઈપણ ભૂમિભરણ કાયદેસર બની જતું નથી કે કાયદાની જોગવાઈઓનું પાલન કરતું ગણાતું નથી. અરજદારોએ મેંત્રોવ્સની દક્ષિણ દિશાના વિસ્તારમાં ટ્રેજ કરેલ સામગ્રી ઠાલવીને કાયદાની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કર્યું છે. પુનરુક્તિ પ્રતિસોગંદનામા સાથે આરડી-૧ (કોલી) ખાતે જોડાયેલા પત્રો, અરજદારો જે રીતે દાવો કરે છે તે મુજબ ચેનલને વધુ ઊંડી કે પહોળી કરવા માટેની મંજૂરીઓ નથી. ઉક્ત પત્રો જહાજ સંચાલનની સલામતી અને પાયલટોની પાયલટિંગ ક્ષમતા સંબંધિત છે. પ્રતિવાદી નં. ૧ અથવા પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા અરજદારોને કથિત ખાતરીઓ આપતા કોઈપણ પત્રો અરજદારોએ નોંધ પર મૂક્યા નથી. અરજદારોએ કરેલા એમઓયૂઓ તેમના દાવાના સમર્થનમાં કોઈ હક ઊભો કરતા નથી. ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટનો પ્રસ્તાવ મૂળત્વે વ્યાવસાયિક હેતુઓ માટે છે. અરજદારો દ્વારા સંબોધાયેલ તા. ૧૮.૧.૨૦૧૬નો પત્ર બાદમાં ઉભો કરાયેલ વિચાર છે. અન્યથા

પણ, અરજદારો દ્વારા તેમના તા. ૧૮.૧.૨૦૧૬ના પત્ર દ્વારા કરવામાં આવેલ દાવો વ્યાવસાયિક હેતુઓ માટેનો જ છે. પ્રતિવાદી નં. ૪ એ અરજદારોના આ આક્ષેપનો ઇનકાર કર્યો છે કે અરજદારોની મૂળ કંપનીએ વર્ષ ૧૯૯૪માં જ કેપ્ટિવ જેટ્ટીના ઉપયોગ માટે કરાર કર્યો હતો. અરજદારોને સારી રીતે જાણ છે કે, કન્સેશન એગ્રીમેન્ટના સમયગાળા દરમિયાન, એલએનજી અથવા કન્ટેનર હેન્ડલિંગ અથવા સંબંધિત પ્રવૃત્તિઓ કરવા માટે કોઈ કેપ્ટિવ જેટ્ટીને અનુમતિ આપવામાં આવશે નહીં. અરજદારોને આ બાબતની પણ સંપૂર્ણ જાણ છે કે ૧૦ વર્ષનો સમયગાળો ઉપરોક્ત બાબતને લાગુ પડતો નથી. ન તો કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ અને ન તો સબ-કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ આ અદાલત સમક્ષ પડકાર હેઠળ છે. અરજદારો આ વર્તમાન અરજિ દ્વારા માછીમારી જેવું અને ભટકતું તપાસકાર્ય કરી શકતા નથી. અરજદારો કોઈ સ્થાપિત હક દર્શાવવામાં સંપૂર્ણપણે નિષ્ફળ ગયા છે અને તેથી માત્ર આ આધાર પર જ અરજિ નામંજૂર થવા પાત્ર છે. અરજદારોનું એવું કહેવું છે કે હજીરા બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવા અંગે તેમને કોઈ વાંધો નથી, જો સુધી એવો વિસ્તરણ તે વિસ્તાર સાથે આવરી ન લે કે જેને અરજદારો દ્વારા ભૂમિભરણ કરેલ અને વિકસાવેલ હોવાનું દાવો કરવામાં આવે છે. તેથી, અરજદારોનો દાવો એવો છે કે તેમના દ્વારા ભૂમિભરણ કરાયેલા અને/અથવા વિકસાવાયેલા વિસ્તારો પર તેમને હક છે. આ સંદર્ભે કહેવામાં આવે છે કે મેંત્રોવ્સની દક્ષિણ દિશામાં આવેલ વિસ્તારના ભૂમિભરણ માટે અરજદારોએ ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ પાસેથી કોઈ અનુમતિ મેળવી નથી, અને અરજદારોએ મેંત્રોવ્સની દક્ષિણ દિશામાં આવેલ વિસ્તારનું ગેરકાયદેસર રીતે

ભૂમિભરણ કર્યું છે. ચેનલને વધુ ઊંડી અને પહોળી કરવા માટેના તેમના પ્રસ્તાવમાં અરજદારોએ ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ સમક્ષ જાહેર કર્યું હતું કે ચેનલને વધુ ઊંડી અને પહોળી કરવાની પ્રક્રિયા અનુસંધાને મેંગ્રોવ્સની દક્ષિણ દિશામાં જે વિસ્તારનું ભૂમિભરણ કરવામાં આવી રહ્યું છે તે બોર્ડને તેને ગમે તે હેતુ માટે ઉપલબ્ધ રહેશે. એવું જણાવવામાં આવે છે કે ચેનલને વધુ ઊંડી અને પહોળી કરવાનું કાર્ય, જેમાં અરજદારો દ્વારા કરાયેલ ભૂમિભરણનો સમાવેશ થાય છે, ગેરકાયદેસર અને ગેરરીતિપૂર્વક કરવામાં આવ્યું હતું.

ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ દ્વારા આવી પરવાનગીઓ મંજૂર કરવામાં આવી છે એવું ધારી લઈએ તો પણ, અરજદારો પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલી જમીન પર કોઈ હકનો દાવો કરી શકતા નથી અને તેથી, અરજદારોને ગેરકાયદેસર રીતે પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલી જમીન પર કોઈ હક નથી.

૧૯.૨. પુનઃજવાબમાં દાખલ કરાયેલ સોગંદનામાના પરિચ્છેદ-૧૭ માં અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલા આક્ષેપોના સંદર્ભમાં, તે આક્ષેપોનો જથ્થા પ્રતિવાદી દ્વારા ઇનકાર કરવામાં આવે છે. વધુમાં એમ જણાવવામાં આવે છે કે વન સત્તાધિકારીઓ સમક્ષ તેમની સંયુક્ત રજૂઆત હોવા છતાં, હકીકત એ જ છે કે વન વિભાગ દ્વારા આજદિન સુધી વનભૂમિના ફાળવણી માટે કોઈ પરવાનગી અપાઈ નથી. જથ્થા પ્રતિવાદીને માસ્ટર પ્લાનમાં કલ્પાયેલ મુજબ વધારાના બર્થોના વિકાસ માટે ૬૮૦ હેક્ટરનો બેકઅપ વિસ્તાર આવશ્યક છે. જમીન ઉપલબ્ધ ન હોવાને કારણે અને માસ્ટર પ્લાન હેઠળ કલ્પાયેલ કુલ ૧૩ બર્થોના વિકાસને પહોંચી વળવા માટે, બેકઅપ વિસ્તાર માટે બલ્ક/જનરલ કાર્ગો

ટર્મિનલના દક્ષિણ ભાગ તરફના વિકલ્પો પર વિચાર કરવામાં આવી રહ્યો હતો, કારણ કે ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડને તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ના પત્રમાં દર્શાવ્યા મુજબ વિવિધ આધાર પર તે એકમાત્ર કાર્યક્ષમ ઉપાય હતો. બૂટ નીતિ, કન્સેશન કરાર અને ઉપ-કન્સેશન કરાર (બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલ કરાર) માં ઉલ્લેખિત હેતુઓ હાંસલ કરવા માટે બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણ બાબતે વિનંતી કરવામાં આવી હતી. અરજદારોનો આ આક્ષેપ નકારી કાઢતાં કે અરજદારો કોઈપણ વિસ્તરણ યોજનાઓ માટે હકદાર છે અથવા તા. ૧૮.૧.૨૦૧૬ની સૂચના પરથી તેમને નુકસાન થયું છે, એમ જણાવવામાં આવે છે કે મગદલા બંદરના કેપ્ટિવ જેટીના અન્ય કોઈ માલિકો સાથે અરજદારો જેવી રીતે વર્તન કરવામાં આવ્યું નથી. એમ પણ જણાવવામાં આવે છે કે મગદલા બંદરના અન્ય કોઈ માલિકોએ અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલા ગેરકાયદેસર, ખોટા, અતિશયોક્તિસભર માંગણાં, દાવાઓ અથવા હકો જેવા કોઈ માંગણાં, દાવાઓ અથવા હકો ઊભા કર્યા નથી. વર્તમાન અરજીઅરજદારો દ્વારા તેમની અવાસ્તવિક માંગણીઓ, દાવાઓ અને હકોને સ્વીકારાવવા માટે દબાણની કૌશલ અપનાવી દાખલ કરવામાં આવી છે.

૧૮.૩. અરજદારો દ્વારા દાવો કરવામાં આવ્યો છે તેમ, એલ.એન.જી. સુવિધાઓના વિકાસ માટે કોઈ ન્યાયસંગત આધાર નથી. અરજદારોએ આપેલ તારીખ ૧૫.૧.૨૦૧૬ની અરજી માત્ર સમગ્ર ચેનલ ઉપર તેમના અયોગ્ય દાવાને જીવંત રાખવા માટે જ છે. અન્યથા પણ, પ્રસ્તાવિત એલ.એન.જી. સુવિધા માત્ર

સ્વઉપયોગના હેતુ માટે જ નથી, જેમ અરજદારો દ્વારા દાવો કરવાનો પ્રયત્ન કરવામાં આવ્યો છે.

૧૯.૪. પુનઃજવાબના પરિચ્છેદ-૩૦ની સામગ્રીના સંદર્ભમાં એવું જણાવવામાં આવે છે કે એમ.ઓ.યુ.ઓ.ના અમલીકરણથી કોઈ વૈધ અપેક્ષા સર્જાતી નથી અને ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ. હેઠળ રાજ્ય સરકાર દ્વારા કોઈ વચનો આપવામાં આવ્યા નથી. ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ. પ્રથમ પ્રતિવાદીએ માત્ર કાયદા અનુસાર જરૂરી મંજૂરીઓ/પરવાનગીઓ સુલભ કરાવવા માટે, ખાસ કરીને ગુજરાત રાજ્યમાં સ્થાપિત થનારા ઉદ્યોગોને ધ્યાનમાં રાખીને, કર્યા હતા. પ્રથમ અરજદાર કંપની અને ગુજરાત સરકાર વચ્ચે થયેલા એમ.ઓ.યુ.ઓ. પ્રથમ અરજદાર કંપનીને કોઈ પણ ખોટો/ગેરકાયદેસર દાવો કરવાની હકદાર બનાવતા નથી અથવા કાયદાની જોગવાઈઓના ભંગમાં કોઈ પ્રવૃત્તિની પરવાનગી આપતા નથી. પ્રથમ અરજદાર કંપની દ્વારા વોટરફ્રન્ટના ૩૭૦૦ મીટરના ફાળવણી માટે કરવામાં આવેલી અરજી મૂળતઃ વાણિજ્યિક હેતુ માટે છે અને પ્રથમ અરજદાર કંપની તથા દ્વિતીય પ્રતિવાદી વચ્ચે થયેલા પત્રવ્યવહાર પરથી તે સ્પષ્ટ થાય છે. ચતુર્થ પ્રતિવાદીએ અરજદારોનો આ આક્ષેપ નકાર્યો છે કે દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડે ઉતાવળમાં કાર્યવાહી કરી હતી અને તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫નો સુધારેલો પ્રસ્તાવ કન્સેશન કરારની શરતો અથવા કાયદેસરની જોગવાઈઓના ભંગમાં છે.

૧૯.૫. પ્રત્યુત્તરના પેરા-૪૫ ની વિગતોના સંદર્ભમાં જણાવવામાં આવે છે કે ૧લી અરજદાર કંપનીએ ૨મા પ્રતિવાદી બોર્ડની કોઈપણ પૂર્વ મંજૂરી મેળવ્યા

વિના, ચેનલને ઊંડો અને પહોળો બનાવવાનો સમાવેશ કરીને, ગેરકાયદેસર રીતે જમીનનું પુનઃપ્રાપ્તિ કાર્ય હાથ ધર્યું છે અથવા હાથ ધરેલ છે. અરજદારોના હિતમાં કોઈ સ્થિર અધિકાર સર્જાયેલો ન હોવા છતાં, અરજદારોએ તા. ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ ની અધિસૂચનાને આ આધારે પડકારેલી છે કે ઉક્ત અધિસૂચના અરજદારોએ પુનઃપ્રાપ્તિ કરેલી જમીન પર અતિક્રમણ કરે છે. આવી પરિસ્થિતિમાં, જથો પ્રતિવાદી આ અદાલતના ધ્યાન પર આ બાબત લાવવા માટે વાજબી છે કે ૧લી અરજદાર કંપનીએ ચેનલને ઊંડો અને પહોળો બનાવવા માટે કોઈ મંજૂરી મેળવી નથી અને મેન્ટ્રોવ્જના દક્ષિણ ભાગ તરફના પુનઃપ્રાપ્તિ ક્ષેત્ર માટે પણ કોઈ મંજૂરી મેળવી નથી. અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલ પુનઃપ્રાપ્તિ ગેરકાયદેસર છે અને કાયદેસરની જોગવાઈઓના ભંગમાં છે. અરજદારોએ ગેરકાયદેસર રીતે પુનઃપ્રાપ્તિ કરાયેલા વિસ્તાર પર કોઈ અધિકારનો દાવો કર્યો નથી અને અરજદારો દ્વારા કરવામાં આવેલ એવી ગેરકાયદેસર પુનઃપ્રાપ્તિ અરજદારોને કોઈ અધિકાર પ્રદાન કરતી નથી અને આવા અધિકારના અભાવે અરજદારોને તા. ૧૮મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ ની અધિસૂચનાને પડકારવાનો હકસ્થાન પ્રાપ્ત થતું નથી. જથા પ્રતિવાદી દ્વારા પ્રસ્તાવિત બાહ્ય બંદર વિકાસ, બી.ઓ.ઓ.ટી. નીતિ, કન્સેશન કરાર અને બલ્ક/જનરલ કાર્ગો ટર્મિનલ કરાર હેઠળ ઉપલબ્ધ અધિકારો પર આધારિત છે. અરજદારોએ દફતર ઉપર એવો દર્શાવતો કોઈ વિગતવાર પુરાવો રજૂ કર્યો નથી કે જથા પ્રતિવાદીએ તા. ૧૪.૩.૨૦૧૫ ના પત્ર દ્વારા રજૂ કરેલો નકશો કેવી રીતે અચોક્કસ છે. કથિત ખાતરીઓ અંગે અરજદારોએ ઉભી કરેલી કહાણી રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ અને/અથવા ૧લા

પ્રતિવાદી દ્વારા અરજદારોને સંબોધીને લખાયેલા કોઈપણ પત્રોમાં પ્રતિબિંબિત થતી નથી. અરજદારો તેમની કેપ્ટિવ જેટી પર કોઈ વ્યાપારી કામગીરી ચલાવવાના હકદાર નથી. નેશનલ ગ્રીન ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા કરવામાં આવેલ આદેશ ન તો અરજીમાં ઉઠાવવામાં આવેલા પ્રશ્નો સાથે સંબંધિત છે અને ન તો પ્રાસંગિક છે. જો નેશનલ ગ્રીન ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા કરવામાં આવેલ આદેશ, અરજદારો જે રીતે આક્ષેપ કરે છે તે મુજબ, સંબંધિત વિચારણાનો મુદ્દો ગણવામાં આવે, તો તેવી સ્થિતિમાં, એસ્સાર ગ્રુપ ઓફ કંપનીઝ વિરુદ્ધ વિવિધ મંચો દ્વારા કરવામાં આવેલા અનેક આદેશોના પ્રકાશમાં અરજદારો દ્વારા દાખલ કરાયેલ અરજી ચલણપાત્ર ગણાશે નહીં.

૧૯.૬. પ્રત્યુત્તરમાં પરિચ્છેદ-પરની સામગ્રીના સંદર્ભમાં, તેમાં કરવામાં આવેલા જે નિવેદનો જથ્થા પ્રતિવાદીના કેસના વિરુદ્ધ છે, તે નકારી કાઢતાં એવું જણાવવામાં આવે છે કે ઉક્ત કથનો અસત્ય છે અને સંપૂર્ણપણે બાદમાં ઉપજાવેલો વિચાર છે. ૧લા અરજદાર દ્વારા રજા પ્રતિવાદી બોર્ડને સંબોધિત તા. ૧૯.૪.૨૦૧૬ ના પત્રમાં, અન્ય બાબતો સાથે, એવું જણાવવામાં આવ્યું છે કે ૧લા અરજદારના ટેકનોલોજી પ્રદાતાઓ દ્વારા કરવામાં આવેલી સમીક્ષા આધારે એવું જાણવા મળ્યું હતું કે ૧લા અરજદારની પ્રસ્તાવિત એક્સએસઆરયુ સુવિધા ઉત્તર પુનર્ભરણ વિસ્તારમાં આસપાસ સૌથી ઝડપી રીતે અમલમાં મૂકી શકાય, જ્યાં નૌસંચાલન માર્ગ અને પુનર્ભરણ બંને સારી રીતે સ્થિર થયેલ છે અને તેથી તકનીકી સલાહકારોની સલાહ અનુસાર ઉત્તર પુનર્ભરણ વિસ્તાર તરફ એક્સએસઆરયુ આધારિત એલએનજી સુવિધાના કમિશનિંગ માટે સજ્જ કરવામાં

આવ્યું હતું. જોકે, એસ્સાર ગ્રુપ દ્વારા ૧લા પ્રતિવાદીને સંબોધિત તા. ૧૩.૫.૨૦૧૬ ના પત્રમાં એવું પ્રસ્તાવિત કરવામાં આવ્યું હતું કે એલએનજી સુવિધા દક્ષિણ પુનર્ભરણ વિસ્તારમાં સ્થિત કરવામાં આવશે. ઉક્ત પત્રમાં ૧લા અરજદાર દ્વારા રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડને સંબોધિત તા. ૧૯.૪.૨૦૧૬ ના પત્રનો કોઈ ઉલ્લેખ નથી. વધુમાં, તા. ૧૩.૫.૨૦૧૬ ના પત્રમાં સ્થાન કોઈ તકનીકી સલાહકારોની સલાહના આધારે બદલવામાં આવ્યું છે એવો પણ કોઈ ઉલ્લેખ નથી.

પરિસ્થિતિઓને ધ્યાનમાં લેતા, ઉક્ત પરિચ્છેદમાં કરવામાં આવેલા નિવેદનો ખોટા છે અને સંપૂર્ણપણે પછીનો વિચાર છે. અન્યથા પણ, પ્રત્યુત્તર સોગંદનામા સાથે જોડાયેલ કથિત અહેવાલ તા. ૧૯.૫.૨૦૧૬નો છે, એટલે કે, ઉપરોક્ત તા. ૧૩.૫.૨૦૧૬ના પત્ર કરતાં ઘણો પછીનો છે. અરજીએ સાથે જોડાયેલા પત્રવ્યવહાર પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે પ્રસ્તાવિત એલ.એન.જી. ટર્મિનલ વ્યાપારી હેતુ માટે પણ છે. અરજદારોને સંપૂર્ણ જાણ છે કે તેઓ કન્સેશન કરારની અવધિ દરમિયાન કોઈપણ એલ.એન.જી. ટર્મિનલ સુવિધા સ્થાપિત કરી શકતા નથી.

૨૦. અમે શ્રી મિહિર જોશી, વિદ્વાન પરિષ્ઠ વકીલ, જેમને શ્રી કેયુર ગાંધી તથા નાણાવટી એસોસિયેટ્સ તરફથી સુશ્રી પાયલ પરીખ દ્વારા અપીલકર્તાઓ માટે સહાય આપવામાં આવી હતી; શ્રી કમલ બી.

ત્રિવેદી, સુશ્રી સંગીતા કે.ની સહાયથી ઉપસ્થિત વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલ.

૧લા પ્રતિવાદી તરફથી શ્રી વિશેન, વિદ્વાન સહાયક સરકારી વકીલ; ૨જા પ્રતિવાદી તરફથી શ્રી એસ.એન. શેલત, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ, જેમને શ્રી પી.આર. નાણાવટી, વિદ્વાન વકીલ સહાય કરે છે; ૩જા પ્રતિવાદી તરફથી શ્રી એસ.એન. સોપરકર, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ, જેમને શ્રી રાસેશ એચ. પારીખ, વિદ્વાન વકીલ સહાય કરે છે અને ૪થા પ્રતિવાદી તરફથી શ્રી મિહિર ઠાકોરે, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ, જેમને સિંધી એન્ડ કંપની તરફથી શ્રી સંદીપ સિંધી અને શ્રી ઇશાન જોશી, વિદ્વાન વકીલ, સહાય કરે છે.

૨૧. મૂળ અરજીમાં અરજદારો દ્વારા દીવાની અરજી ક્રમાંક ૧૧૫૦૧ ઓફ ૨૦૧૬ દાખલ કરવામાં આવી હતી, જેમાં આ અદાલતને વિનંતી કરવામાં આવી હતી કે અદાલતી પોર્ટના બાહ્ય બંદર વિકાસ માટે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ના હિતમાં ૨૧૦+૮૦ હેક્ટર જંગલ જમીન ફાળવવા બાબતે રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ દ્વારા આપવામાં આવેલી તત્ત્વતઃ મંજૂરીને, દિનાંક ૧૮.૧.૨૦૧૬ની આક્ષેપિત જાહેરનામાની માન્યતા તથા અનુક્રમે ૩૧.૫.૨૦૧૬ અને ૨૨.૬.૨૦૧૬ના રોજ ૨મા પ્રતિવાદી-ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ અને ૧લા પ્રતિવાદી-રાજ્ય દ્વારા ૪થા પ્રતિવાદીને આપવામાં આવેલી તત્ત્વતઃ મંજૂરીની માન્યતા નક્કી કરતી વખતે, યોગ્ય રીતે ધ્યાનમાં લેવાય.

૨૧.૧. પક્ષકારોના વિદ્વાન વકીલશ્રીઓ દ્વારા કરવામાં આવેલી રજૂઆતોને ધ્યાનમાં રાખીને, ઉક્ત નાગરિક અરજીનો તારીખ ૨૩.૧૧.૨૦૧૬ના આદેશ દ્વારા નિકાલ કરવામાં આવ્યો હતો.

૨૨. વિદ્વાન પરિષ્ઠ વકીલ શ્રી મિહિર જોશીએ, અમને નોંધપોથી પરની અરજીઓ તથા અન્ય સામગ્રી રજૂ કરીને, દલીલ કરી હતી કે હજિરા બંદરની મર્યાદાઓ વિસ્તૃત કરવા માટેની વિવાદિત અધિસૂચના, પ્રથમ પ્રતિવાદી દ્વારા ગેરકાયદેસર રીતે, મનસ્વીપણે, કાનૂની જોગવાઈઓના વિરોધમાં અને પ્રથમ તથા દ્વિતીય પ્રતિવાદીએ અરજદારો સાથે કરેલા વિવિધ વચનો/સમજૂતી કરારો દ્વારા અરજદારોને આપવામાં આવેલા આશ્વાસનોના આધારે અરજદારોને પ્રાપ્ત થયેલા અધિકારોના ભંગરૂપે બહાર પાડવામાં આવી હતી. અરજદારોનો મામલો એવો છે કે કરાયેલા સમજૂતી કરારો અને દ્વિતીય પ્રતિવાદી દ્વારા આપવામાં આવેલ એન.ઓ.સી.ને ધ્યાનમાં રાખીને અરજદારોએ વિશાળ મૂડીરોકાણ કર્યું છે અને પ્રતિવાદીઓ તે વચનમાંથી પાછા ફરી શકતા નથી, અને તેથી અરજદારો કાયદેસરની અપેક્ષાના સિદ્ધાંતનો લાભ મેળવવા હકદાર છે અને પ્રતિવાદીઓ વિવાદિત અધિસૂચના બહાર પાડવાથી પ્રતિબંધિત થાય છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે વિવાદિત અધિસૂચના ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૧૪ હેઠળ અરજદારોને પ્રદાન કરાયેલા મૂળભૂત અધિકારોના ભંગમાં બહાર પાડવામાં આવી છે, કારણ કે હજિરા બંદરની મર્યાદાઓ વિસ્તૃત કરવાથી તૃતીય અને ચતુર્થ પ્રતિવાદીઓને વધારાનો જળકિનારો તથા પાછળનો વિસ્તાર મળશે, જે અરજદારોએ વિકસાવ્યો છે.

૨૨.૧. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે, બોલી પ્રક્રિયા પૂર્ણ થયા પછી મૂળ અનુમતિ કરાર હેઠળ ફાળવવામાં આવેલ જળકિનારા વિસ્તાર અને બેકઅપ વિસ્તારની ફાળવણીમાં થયેલો વધારો, હકીકતમાં, બોલીની શરતો અને

નિયમોમાં ફેરફાર/બદલાવ સમાન છે. તેથી, હજુરા બંદરની સીમાઓનો વિસ્તરણ કરવાથી, પરોક્ષ રીતે, એચપીપીએલને કોઈ બોલી વિના વિસ્તૃત બંદર વિસ્તારમાં તેની પ્રવૃત્તિઓ વિસ્તરાવવા દેવા સમાન પરિણામ આવે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે, એ સ્થિર થયેલો કાનૂની સિદ્ધાંત છે કે રાજ્ય તે કાર્ય પરોક્ષ રીતે કરી શકતું નથી જે તે સીધી રીતે કરી શકતું નથી અને રાજ્યની મિલ્કત કાયદાકીય યોગ્ય પ્રક્રિયા વિના તથા સ્પર્ધાત્મક બોલીની પ્રક્રિયા પસાર કર્યા વિના કોઈ ખાનગી પક્ષને સોંપી શકાય નહીં. વધુમાં એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે, અરજદારો અને પ્રતિવાદી સત્તાધિકારીઓ વચ્ચે કરવામાં આવેલ વિવિધ અનુમતિઓ અને સમજૂતીપત્રોના અનુસંધાનમાં, ૧લી અરજદાર કંપનીને ચેનલને વધુ ઊંડી અને પહોળી કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી અને મડફ્લેટ વિસ્તારમાં વિશાળ વિસ્તારનું પુનઃપ્રાપ્તિ કાર્ય કરવામાં આવ્યું હતું. ભલે ૧લી અરજદાર કંપની વધારાના જળકિનારા વિસ્તાર અને પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તારની ફાળવણી મેળવવા હકદાર હોય, જેના કારણે અરજદારોને રૂપિયા ૧૫૦૦ કરોડથી વધુનો વિશાળ ખર્ચ થયો હતો, છતાં પ્રતિવાદીઓએ ગેરકાયદેસર અને મનસ્વી રીતે હજુરા બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરતો વિવાદિત આદેશ બહાર પાડ્યો છે, જે વધારાના જળકિનારા વિસ્તાર અને પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તારની ફાળવણી અંગેના અરજદારોના દાવા સંબંધિત તેમના અધિકારોનું ઉદ્ધંધન કરે છે.

૨૨.૨. આપવામાં આવેલ આશ્વાસનો અને થયેલી સમજૂતીના આધારે, ૧લી અરજદાર કંપનીએ વિશાળ રકમો ખર્ચીને પોતાની સ્થિતિમાં ફેરફાર કર્યો હતો,

અને તેને તેના પક્ષે આવા વિસ્તારમાં ફાળવણી થવાની કાયદેસર અપેક્ષા હતી. પરંતુ અચાનક અને ગેરકાયદેસર રીતે, હજુરા બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરતાં વિવાદિત અધિસૂચન બહાર પાડવામાં આવ્યું. રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે, ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા વધારાના ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ વિસ્તારની ફાળવણી અને પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલા વિસ્તારની ફાળવણી માટે કરાયેલ અરજી સમયક્રમ મુજબ અગાઉની હોવા છતાં, કોઈ તપાસ કર્યા વિના અને સુનાવણીની તક આપ્યા વિના, ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓની અરજી ઉતાવળમાં વિચારવામાં આવી અને વિવાદિત અધિસૂચન બહાર પાડવામાં આવ્યું. વિવાદિત અધિસૂચનથી અરજદારો કંપનીના હકો પર ગંભીર અસર થતી હોવા છતાં, પ્રતિવાદીઓ દ્વારા એવો નિર્ણય લેવામાં આવે તે પહેલાં ૧લી અરજદાર કંપનીને સુનાવણીની કોઈ તક આપવામાં આવી નહોતી. ૨૨.૩. વધુમાં એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે, પ્રથમ દષ્ટિએ, ૩જા પ્રતિવાદીએ ૨૧.૭.૨૦૧૪ના રોજ ૨જા પ્રતિવાદી સમક્ષ દરિયાઈ નૌકાયલનના કારણોસર સમુદ્ર તરફની બાજુએ હજુરા બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણ માટે જે દરખાસ્ત રજૂ કરી હતી, તેનાથી કોઈ પણ રીતે ૧લી અરજદાર કંપનીના હકો પર અસર થતી નહોતી, કારણ કે વિસ્તારમાં કોઈ આવરણ-સામ્ય નહોતું. પરંતુ ત્યારબાદ, ૩જા પ્રતિવાદીએ ૧૪.૩.૨૦૧૫ના રોજ બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણ માટેની પોતાની વિનંતીમાં સુધારો કર્યો હતો અને એવી દરખાસ્ત ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા વિકસિત વિસ્તારમાં સંપૂર્ણપણે આવરી જતી હતી. ૩જા પ્રતિવાદી દ્વારા બંદર સીમાઓના સુધારા માટે અરજી આપવામાં આવ્યા પછી, ૨જા પ્રતિવાદીએ ૧૮.૩.૨૦૧૫ના

રોજ ૩જા પ્રતિવાદીની સુધારેલી દરખાસ્તને તરત જ મંજૂરી આપી દીધી. ૩જા પ્રતિવાદીએ ૧૪.૩.૨૦૧૫ના રોજ રજૂ કરેલી સુધારેલી દરખાસ્ત મુજબ ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરી અંગે જાણ થતાં, અરજદારોએ રાજ્ય સમક્ષ વિગતવાર પ્રતિનિધિત્વ રજૂ કર્યું. ત્યારબાદ, રાજ્ય સરકારે તા. ૨૧.૬.૧૫ના પત્ર દ્વારા ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડને અરજદારોના વાંધાઓનો પ્રતિભાવ આપવા કહ્યું. તેમ છતાં, રજા પ્રતિવાદીએ તા. ૧૬.૭.૨૦૧૫ના પત્ર દ્વારા દર્શાવ્યું કે અરજદારોએ ઉઠાવેલી કોઈ પણ ચિંતા/વાંધા માન્ય નહોતા. તેમ છતાં, ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા રાજ્ય સમક્ષ કરાયેલ વધુ પ્રતિનિધિત્વના આધારે, રાજ્ય સરકારે તા. ૨૬ ઓગસ્ટ ૨૦૧૫ના પત્ર દ્વારા ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડને હજીરા બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણનો મુદ્દો તેની બોર્ડ બેઠકમાં વિચારવા અને તે સરકારને મોકલવા વિનંતી કરી. રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે, ૧લા પ્રતિવાદી રાજ્યએ રજા પ્રતિવાદીને સંબોધેલા તા. ૨૬ ઓગસ્ટ ૨૦૧૫ના પત્ર પછી, રજા પ્રતિવાદીએ તા. ૨૧.૭.૨૦૧૪ની મૂળ દરખાસ્તને મંજૂરી આપી, જે અરજદારો દ્વારા વિકસિત વિસ્તાર સાથે આવરી જતી નહોતી અને તા. ૨૮.૯.૧૦૧૫ના રોજ પસાર કરાયેલ એવો ઠરાવ રાજ્ય સરકારને મોકલવામાં આવ્યો. આશ્ચર્યજનક રીતે, ૫ ડિસેમ્બર ૨૦૧૫ના રોજ મુખ્ય પ્રિન્સિપલ સચિવે રજા પ્રતિવાદી દ્વારા તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ના રોજ પસાર કરાયેલ ઠરાવને અવગણીને એક નોંધ તૈયાર કરી અને આવી નોંધના આધારે, ૧લા પ્રતિવાદી-રાજ્યે, રજા પ્રતિવાદીના ઠરાવના વિરુદ્ધ, ગેરકાયદેસર અને મનસ્વી રીતે વિવાદિત અધિસૂચન બહાર પાડ્યું. રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આવી વિવાદિત

અધિસૂચન બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણના બહાને માત્ર ડજા અને જથ્થા પ્રતિવાદીઓને લાભ પહોંચાડવા માટે જ બહાર પાડવામાં આવી હતી, જે સત્તાનો કપટપૂર્ણ ઉપયોગ સિવાય કંઈ નથી. તેથી, રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત કારણોસર, વિવાદિત અધિસૂચન રદ કરવામાં આવવા યોગ્ય છે.

૨૨.જ. પોતાની દલીલો અને રજૂઆતોના સમર્થનમાં, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી મિહિર જોશીએ નીચેના નિર્ણય-ઉલ્લેખો પર આધાર રાખ્યો છે: ક) ફૂડ કોર્પોરેશન ઓફ ઇન્ડિયા વિ. એમ/એસ. કામધેનુ કેટલ ફીડ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ, જે (૧૯૯૩) ૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૭૧ માં અહેવાલિત છે.

બી) બન્નારી અંમન શુગર્સ લિ. વિ. કમર્શિયલ ટેક્સ ઓફિસર અને અન્ય, જે (૨૦૦૫) ૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસેસ ૬૨૫ માં અહેવાલિત છે.

ક) નેચરલ રિસોર્સિસ એલોકેશન, ઇન રે, સ્પેશિયલ રેફરન્સ ક્રમાંક ૧ ઓફ ૨૦૧૨, (૨૦૧૨) ૧૦ સુપ્રીમ કોર્ટ કેસિસ ૧ માં અહેવાલિત.

ડ) ઝેનિથ મેટાપ્લાસ્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ વિ. મહારાષ્ટ્ર રાજ્ય અને અન્ય, (૨૦૦૯) ૧૦ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૩૮૮ માં અહેવાલિત.

ઇ) કલેક્ટર (જિલ્લા મેજિસ્ટ્રેટ) અલ્હાબાદ અને અન્ય વિ. રાજા રામ જયસ્વાલ, જેનો ઉલ્લેખ (૧૯૮૫) ૩ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસેસ ૧ માં નોંધાયેલ છે.

ફ) ગ્લોબલ એનર્જી લિમિટેડ અને અન્ય વિ. સેન્ટ્રલ ઇલેક્ટ્રિસિટી રેગ્યુલેટરી કમિશન, (૨૦૦૯) ૧૫ સુપ્રીમ કોર્ટ કેસિસ ૫૭૦ માં અહેવાલિત.

જી) સિટી ઇન્ડસ્ટ્રીયલ ડેવલપમેન્ટ કોર્પોરેશન વિ.

પ્લેટિનમ એન્ટરટેઈનમેન્ટ અને અન્ય, (૨૦૧૫) ૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ પપટ માં અહેવાલિત.

૨૩. બીજી તરફ, ૧લા પ્રતિવાદી માટે હાજર રહેલા વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલ શ્રી કમલ બી. ત્રિવેદી, જેમને વિદ્વાન સહાયક સરકારી વકીલ સુશ્રી સંગીતા કે. વિશેન સહાયતા આપી રહ્યા હતા, તેમણે રજૂ કર્યું કે સરકાર દ્વારા જાહેર કરવામાં આવેલી બંદર નીતિ હેઠળ

ગુજરાત રાજ્યએ, રાજ્ય સરકારે વર્તમાન નાના અને મધ્યમ બંદરોમાં તેમજ નવા બંદર સ્થાનોમાં, જેમાં હજારો બંદરનો પણ સમાવેશ થતો હતો, ખાનગી મૂડીરોકાણોને આમંત્રિત કર્યા હતા. હજારો બંદરનું વૈશ્વિક ટેન્ડર પ્રક્રિયા દ્વારા ખાનગીકરણ કરવામાં આવશે અને અંતે તેના વિકાસ માટે તે ઝાપટ પ્રતિવાદીને ફાળવવામાં આવ્યું હતું, એવી કલ્પના કરવામાં આવી હતી. ૨જા પ્રતિવાદી-બોર્ડે હજારો સહિત તમામ સ્થાનો અંગે ટેકનો-આર્થિક શક્યતા અહેવાલ તૈયાર કર્યો હતો. બંદર નીતિ હેઠળ એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે નવા બંદર પ્રકલ્પો આર્થિક રીતે વ્યવહારુ રહે તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે, મૂડીરોકાણના પરિમાણ અને વિશિષ્ટ સુવિધાઓની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને, કેપિટલ જેટીઓ માટેની પરવાનગીઓ માત્ર અપવાદરૂપ કિસ્સાઓમાં જ આપવામાં આવશે. નીતિ મુજબ, તમામ ઔદ્યોગિક એકમોને નવા બંદરની સુવિધાઓનો ઉપયોગ કરવા માટે પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે.

૨૩.૧. ૨૯મી જુલાઈ ૧૯૯૭ના રોજ ગુજરાત સરકારે બિલ્ડ, ઓન, ઓપરેટ એન્ડ ટ્રાન્સફર (બૂટ) નીતિની પણ જાહેરાત કરી હતી, જે નવી બંદરોના નિર્માણ

અને સંચાલનમાં ખાનગી ક્ષેત્રની સંકળાયેલગી માટે માળખું પ્રદાન કરે છે. બૂટ નીતિ સુવિધાઓના વિસ્તરણ માટે પણ જોગવાઈ કરે છે. વૈશ્વિક ટેન્ડર અનુસાર, ૩૫ પ્રતિવાદી સાથે કન્સેશન કરાર કરવામાં આવ્યો હતો, અને જ્યો પ્રતિવાદી ઉપ-કન્સેશનધારક છે. વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલે એવો દાવો કર્યો છે કે કન્સેશન કરાર પર હસ્તાક્ષર કરતી વખતે, વિકાસકર્તા આગામી પંદરથી વીસ વર્ષમાં બંદરના વિકાસ માટેની વ્યાપક દૃષ્ટિકોણ યોજના રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ સમક્ષ રજૂ કરશે અને તેની મંજૂરી મેળવશે. તેમાં વધુમાં એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે કાયદેસરની અનુમતિઓના આધીન રહીને, રાજ્ય સરકાર બંદરના તેવા કોઈપણ વિસ્તરણ અને વધુ વિકાસ પર પ્રતિબંધ મૂકશે નહીં, જે કલ્પિત દૃષ્ટિકોણ યોજનાની હદમાં આવે છે. બૂટ નીતિમાં એ પણ જોગવાઈ છે કે આ યોજનાના વ્યાપની બહારનું વિસ્તરણ રજા પ્રતિવાદી-ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડની મંજૂરીને આધીન રહેશે.

૨૩.૨. વધુમાં એવો દાવો કરવામાં આવે છે કે ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમ, ૧૯૦૮ ની જોગવાઈઓ અનુસાર, પોર્ટ નીતિ તથા ગુજરાત રાજ્ય દ્વારા જાહેર કરાયેલ બૂટ નીતિ સાથે વાંચતાં, બંદર મર્યાદાઓના વિસ્તરણ કરવાની સત્તા કાયદેસર રીતે ૧લા પ્રતિવાદી-સરકારને સોંપવામાં આવી છે. ૧લી અરજદાર કંપની, જેને એસ્સાર જૂથ દ્વારા સ્થાપિત સ્ટીલ પ્લાન્ટ્સ સુધી કાચા માલના પરિવહન માટે અને તૈયાર ઉત્પાદનોની નિકાસ માટે કેપ્ટિવ જેટી બાંધવાની મંજૂરી આપવામાં આવી છે, તેની તુલના ૩૫ પ્રતિવાદી સાથે કરી શકાય નહિ, જે એક કન્સેશનેર છે અને જેણે પ્રતિવાદીઓ દ્વારા જાહેર કરાયેલ વૈશ્વિક ટેન્ડર

અનુસાર કન્સેશન કરારમાં પ્રવેશ કર્યો હતો. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે બંદરની મર્યાદાઓ વિસ્તૃત કરવાની સત્તા ૧લા પ્રતિવાદીના કાર્યક્ષેત્રમાં આવે છે અને ૩જા પ્રતિવાદી દ્વારા પ્રારંભિક રીતે ૨૧.૭.૨૦૧૪ ના રોજ કરવામાં આવેલા તથા ત્યારબાદ ૧૪.૩.૨૦૧૫ ના રોજ સુધારેલા પ્રસ્તાવને ધ્યાનમાં રાખીને, ૧લા પ્રતિવાદીએ યોગ્ય કારણોસર વિવાદિત અધિસૂચના દ્વારા ઉક્ત સત્તાનો ઉપયોગ કરીને મર્યાદાઓનું વિસ્તરણ કર્યું હતું. માનનીય એડવોકેટ જનરલ દ્વારા વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે અરજદારોના પક્ષે જે ૩૭૦૦ મીટર પોટરફ્રન્ટ તથા ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તાર, જે તેમના મુજબ પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવ્યો હતો અથવા પુનઃપ્રાપ્ત કરવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો હતો, તેનો ફાળવણી કરવા અંગે રાજ્ય સરકાર અથવા રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા ક્યારેય સ્પષ્ટ અને નિર્વિવાદ વચન આપવામાં આવ્યું નહોતું, ખાસ કરીને તે ૨૬૮૮ મીટર પોટરફ્રન્ટ અને ૧૭૮ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત જમીન ઉપરાંત, જે પહેલેથી જ અરજદારોના હિતમાં ફાળવવામાં આવી ચૂકી છે. અરજદારો દ્વારા દાવો કરવામાં આવેલ હક/વચનનો અનુમાન રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના રોજ જારી કરાયેલ બિન-આપત્તિ પ્રમાણપત્રમાંથી કે ૩૦.૮.૨૦૦૭, ૧૩.૧.૨૦૧૧ અને ૧૧.૧.૨૦૧૩ના એમ.ઓ.યુ.માંથી કાઢી શકાય તેમ નથી. તેમ છતાં, અરજદારોને કોઈ હક પ્રદાન કરવામાં આવેલ ન હોવા છતાં, તેઓ રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા જારી કરાયેલ ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના એન.ઓ.સી.માં દર્શાવેલ શરતો તેમજ એમ.ઓ.યુ.ની શરતોના વિરુદ્ધ હકનો દાવો કરી રહ્યા છે અને તેથી ગેરકાયદેસર તથા બિનઅધિકૃત રીતે કેપ્ટિવ જેટીને વ્યાપારી હેતુ માટે રૂપાંતરિત

કરવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યા છે. વોટરફ્રન્ટના વિસ્તરણ અથવા વધારાના વિસ્તાર માટે કોઈ જ આધાર નથી અને કથિત એમ.ઓ.યુ. હેઠળના હકોનો દાવો કરવાની આડમાં, કોઈ હક વિના, અરજદારોએ આ અરજી દાખલ કરી છે. ભારે ખર્ચે વોટરફ્રન્ટ અને પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તારના વિકાસનો દાવો, હકના વિષય તરીકે વોટરફ્રન્ટ અને પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તારનો દાવો કરવા માટે, કોઈ આધાર વિના છે. આવા હકો સર્વસત્તાધિકારી હકો છે, જે રાજ્ય દ્વારા યોગ્ય કારણોસર આપવામાં આવે છે. અરજદારોને કોઈ કાનૂની હક પ્રાપ્ત થયેલો ન હોવાને કારણે, સરકારની પોર્ટ નીતિ અને બૂટ નીતિના નિયમો અનુસાર રહેલી ૧૮.૧.૨૦૧૬ ની વિવાદિત અધિસૂચનાની માન્યતાને પડકારતી આ અરજી દાખલ કરવામાં આવી છે. ભલે એવું માન્ય રાખવામાં આવે કે ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજી સમયની દૃષ્ટિએ પહેલાંની હતી, તો પણ માત્ર તે કારણસર અરજદારોને કોઈ હક પ્રાપ્ત થતો નથી. કોઈપણ રીતે, અરજદારોના દાવાને ધ્યાનમાં લેતાં, પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તારમાંથી ૧૪૦ હેક્ટર જેટલો વિસ્તાર પહેલેથી જ અરજદારોના હિતમાં ફાળવવામાં આવ્યો હતો, તે પહેલાં ફાળવાયેલા ૩૮ હેક્ટર ઉપરાંત. કોઈ કાનૂની હક અથવા દાવો ન હોવા છતાં, ફક્ત એટલા આધારે કે તેની અરજી સમયની દૃષ્ટિએ પહેલાંની હતી, ૧લી અરજદાર કંપની કાયદેસરની જોગવાઈઓ તથા સરકારની નીતિઓના વિરુદ્ધ કોઈ રાહત માંગી શકતી નથી. કારણ કે અરજદારોના કોઈ હકો અસરગ્રસ્ત થતા નથી, પ્રતિવાદી સત્તાધિકારીઓ દ્વારા નિર્ણય લેવામાં આવે તે પહેલાં અરજદારોને સાંભળવાની કોઈ હકદારી નથી. ૧લા પ્રતિવાદી દ્વારા લેવામાં આવેલ નિર્ણય રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા મંજૂર કરાયેલા પ્રસ્તાવના વિરુદ્ધ છે

એવો અરજદારોનો આક્ષેપ પણ કોઈ આધાર વિના છે. કોઈપણ રીતે, રજા અને જથ્થા પ્રતિવાદીઓના પ્રસ્તાવ પર વિચાર કરવાની સત્તા ૧લા પ્રતિવાદી-સરકાર પાસે છે અને મુખ્ય પ્રધાન સચિવ દ્વારા તૈયાર કરાયેલ નોંધને પણ રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા મંજૂર કરાયેલા પ્રસ્તાવોના વિરુદ્ધ હોવાનું કહી શકાય તેમ નથી. અરજદારોને કોઈ હક પ્રદાન કરવામાં આવ્યો ન હોવા છતાં, બદલાયેલ મર્યાદાઓ તેમની દ્વારા વિકસાવવામાં આવેલા વિસ્તાર સાથે આવરી લે છે તે આધારે વિવાદિત અધિસૂચનાને પડકારવું અરજદારો માટે ખુલ્લું નથી. હકીકતમાં, રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ ચેનલને ઊંડી અને પહોળી કરવાની તથા ચેનલમાંથી ખોદકામ કરાયેલ સામગ્રીને મડફ્લેટ વિસ્તારમાં નાંખવા માટે ચેનલના ડ્રેજિંગ માટે બિન-આપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપ્યું હતું, જેથી અરજદારોના પરિવહન ખર્ચમાં ઘટાડો થવાનો હતો. તેમ છતાં, ભારે ખર્ચનો ખોટો દાવો કરીને અરજદારો એવો હક જમાવવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યા છે, જેના તેઓ અન્યથા હકદાર નથી. કોઈપણ રીતે, અરજદારોનો ખાનગી હિત હંમેશા હઝીરાના વ્યાપારી બંદર સાથે સંકળાયેલા વિશાળ જનહિતના હિતને આધીન જ રહેવાનો છે.

૨૩.૩. પોતાની રજૂઆતોના સમર્થનમાં, વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલે નીચેના ચુકાદાઓ પર નિર્ભરતા મૂકી છે: ક) રમેશચંદ્ર કચરદાસ પોરવાલ અને અન્ય વિ. મહારાષ્ટ્ર રાજ્ય તથા અન્ય, જે (૧૯૮૧) ૨ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસો ૭૨૨ માં અહેવાલિત છે.

બ) પી.ટી.આર. એક્સપોર્ટ્સ (મદ્રાસ) પ્રા. લિ. તથા અન્ય વિ.

યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય, (૧૯૯૬) ૫ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૨૬૮ માં અહેવાલિત.

ક) યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય વિ. ઇન્ડિયન ચાર્જ કોમ અને અન્ય એક, જે (૧૯૯૯) ૭ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૩૧૪ માં અહેવાલિત છે.

ડિ) ડિરેક્ટર ઓફ સેટલમેન્ટ્સ, એ.પી. અને અન્ય વિ. એમ.આર.

અપ્પારાવ અને અન્ય, (૨૦૦૨) ૪ સર્વોચ્ચમાં અહેવાલિત

અદાલતી કેસો ૬૩૮.

ઇ) હાવડા મ્યુનિસિપલ કોર્પ્સ. અને અન્ય વિ. ગેન્જિસ રોપ કો.લિ. અને અન્ય, જેનો અહેવાલ (૨૦૦૪) ૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૬૬૩ માં પ્રકાશિત થયો છે.

ફ) એમ.પી. માથુર અને અન્ય વિ. ડી.ટી.સી. અને અન્ય, (૨૦૦૬) ૧૩ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસેસ ૭૦૬ માં અહેવાલિત.

જી) કે.ટી. પ્લાન્ટેશન પ્રાઇવેટ લિમિટેડ અને અન્ય વિ.

કર્ણાટક રાજ્ય, જેનો અહેવાલ (૨૦૧૧) ૯ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસેસ ૧ માં નોંધાયેલ છે.

હ) મોનેટ ઇસ્પાત એન્ડ એનર્જી લિમિટેડ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય, (૨૦૧૨) ૧૧ સુપ્રીમ કોર્ટ કેસેસ ૧ માં અહેવાલિત.

૧) સેન્સસ કમિશનર અને અન્ય વિ. આર.

કૃષ્ણમૂર્તિ, જેનો ઉદ્દેખ (૨૦૧૫) ૨ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસીસ ૭૯૬ માં નોંધાયેલ છે.

૨૪. શ્રી સુરેશ એન. શેલત, વિદ્વાન પરિષ્ઠ વકીલ, જેમને વિદ્વાન વકીલ શ્રી પી. આર. નાણાવટી દ્વારા સહાય કરવામાં આવી હતી, અને જેઓ રમા પ્રતિવાદી-ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ તરફથી હાજર રહ્યા હતા, તેમણે રજૂ કર્યું છે કે ૧૯૮૧ પ્રતિવાદી દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલી વિવાદિત અધિસૂચના ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ ની કલમ ૪ અને ૫ હેઠળ તેને સોંપવામાં આવેલી કાયદેસરની સત્તાના અમલરૂપે બહાર પાડવામાં આવી છે. ભારતીય બંદરો અધિનિયમની કલમ ૪ અને ૫ હેઠળની સત્તાનો ઉપયોગ કરતી વખતે, સરકારને એ વિચારવું આવશ્યક છે કે બંદરની મર્યાદાઓમાં ફેરફાર કરવા માટેના કાયદેસર આદેશથી સંપત્તિ સંબંધિત કોઈ અધિકાર પ્રાપ્ત થાય છે કે કેમ. અરજદારોએ સંપત્તિ સંબંધિત કોઈ અધિકારનો દાવો કર્યો નથી, જેથી તેઓ વિવાદિત અધિસૂચનાની માન્યતાને પડકારી શકે. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે પોટરફ્રન્ટ સરકારનો સાર્વભૌમ અધિકાર છે અને કેપ્ટિવ જેટ્ટીની માલિકી ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડમાં નિહિત છે. અરજદારોને કેપ્ટિવ જેટ્ટીની રચના બાબતે કોઈ હક્ક, માલિકીહક કે હિત, અથવા અન્ય કોઈ સંપત્તિ અધિકાર નથી. અરજદારોને માત્ર કેપ્ટિવ જેટ્ટીનો ઉપયોગ કરવાનો અધિકાર છે, જેના નિર્માણને રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા મંજૂરી આપવામાં આવી છે, અને તેમાંથી અન્ય કોઈ અધિકાર ઉત્પન્ન થતો નથી.

૨૪.૧. તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપતી વખતે, તેમાં સ્પષ્ટપણે ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે કે પુનઃભરતી કરાયેલ જમીનની માલિકી રમા પ્રતિવાદી - ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડમાં નિહિત રહેશે અને એસ્સાર પુનઃભરતી માટે તેના દ્વારા કરાયેલ કોઈપણ ખર્ચની પરતફેરનો દાવો કરશે નહીં. વધુમાં એવો દાવો કરવામાં આવે છે કે તા. ૧૫.૧૧.૨૦૧૨ના પત્રને અનુસરીને, કેપિટલ ઉપયોગ માટે વોટરફ્રન્ટ અને પુનઃભરતી કરાયેલ વિસ્તારના વિસ્તરણ અંગે અરજદારોની વિનંતી સ્વીકારવામાં આવી નહોતી અને વિવાદિત જાહેરનામું બંદર મર્યાદાઓમાં ફેરફાર કરવા માટે બહાર પાડવામાં આવ્યું છે, અને તેથી અરજદારોએ પરમાદેશની રીટ દ્વારા વિવાદિત જાહેરનામાની માન્યતા મેળવવા માગવાનો કોઈ અધિકાર પ્રાપ્ત કર્યો નથી. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે સમજુતીના સ્મૃતિપત્રો (એમ.ઓ.યૂઝ) બાંધધરી વિનાના દસ્તાવેજો છે અને તે અરજદારોને ન તો વૈધ અપેક્ષા અને ન તો પ્રતિજ્ઞાબદ્ધ અવરોધના આધારે કોઈ દાવો કરવાની હક આપશે. કોઈપણ સમયે ગુજરાત રાજ્ય દ્વારા કે રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા કોઈ વચન અથવા ખાતરી આપવામાં આવી નહોતી અને અરજદારોનો સમગ્ર દાવો એ આધાર પર છે કે અરજદારો એમ.ઓ.યૂઝના આધારે આગળ વધ્યા, જમીનની પુનઃભરતી કરી અને પર્યાવરણીય મંજૂરી મેળવવા પ્રયત્ન કર્યો. ભારતીય બંદરો અધિનિયમની કલમો ૪ અને ૫ હેઠળની સત્તાના ઉપયોગમાં અવરોધ ઊભો કરવા માટે આ કોઈ આધાર બનતો નથી. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે બંદરનો વિકાસ અને તેમાં ફેરફાર જાહેર હેતુ માટે છે અને ઊમા પ્રતિવાદીને ફાળવાયેલ બંદર બહુ-ઉપયોગકર્તા બંદર છે, જે સામાન્ય

ઉપયોગકર્તા બંદર સુવિધા પૂરી પાડે છે અને ઔદ્યોગિક સંસાધનોનો શ્રેષ્ઠ ઉપયોગ કરે છે. અરજદારોને મગદલા બંદરે કેપ્ટિવ જેટી બાંધવાની પરવાનગી આપવામાં આવી હતી અને તે વિશિષ્ટ ઉદ્યોગ આધારિત છે. કુલ માલસામાનમાંથી કેપ્ટિવ માલસામાનની મહત્તમ ૫૦% મર્યાદાને આધિન રહીને, અપવાદરૂપ આધારે ગેર-કેપ્ટિવ વ્યાપારી માલસામાનનું હેન્ડલિંગ કરવા કેપ્ટિવ જેટીને પરવાનગી આપવામાં આવી હતી. અરજદારોને કુલ માલસામાનમાંથી ઓછામાં ઓછા ૫૦% કેપ્ટિવ માલસામાનની શરતે, તૃતીય પક્ષના ૧૫ મિલિયન ટન વ્યાપારી માલસામાનનું હેન્ડલિંગ કરવા માટે એકમાત્ર વખતની પરવાનગી આપવામાં આવી હતી. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે ૩૭૦૦ મીટર પોર્ટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ વિસ્તાર માટે અરજદારોની અરજી વ્યાપારી હેતુ માટે છે. વધુમાં રજૂ કરવામાં આવે છે કે તા. ૧૫.૧.૨૦૧૬, ૧૮.૪.૨૦૧૬ અને ૩૧.૫.૨૦૧૬ની વધુ અરજીઓ દ્વારા એલ.એન.જી. ટર્મિનલના વિસ્તરણ માટે અરજદારોએ પ્રાર્થના કરી છે તે જ હકીકત દર્શાવે છે કે અરજદારો તેમના વ્યાપારી હેતુ માટે વિસ્તરણ ઇચ્છે છે, જે સરકારની નીતિના વિરુદ્ધ છે. અરજદારોએ તેમને પહેલેથી જ્ઞાતવવામાં આવેલ પોર્ટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ વિસ્તારનો શ્રેષ્ઠ સ્તરે ઉપયોગ કર્યો નથી, તેથી તેઓને પોર્ટરફ્રન્ટ કે બેકઅપ વિસ્તાર પૈકી કોઈપણનો વધુ વિસ્તરણ મેળવવાનો અધિકાર નથી. કેપ્ટિવ જેટી માટે કોઈ બંદર મર્યાદા ન હોવા પરિસ્થિતિમાં, અરજદારોના દાવાના ભંગનો પ્રશ્ન કોઈ આધાર વિના છે.

૨૪.૨. પોતાના દલીલોને સમર્થન આપવા માટે, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી શેલાટે નીચેના ચુકાદાઓ પર આધાર મૂક્યો છે: અ) બિહાર રાજ્ય વગેરે વગેરે,

વિ. કૃપાલુ શંકર વગેરે વગેરે, એ.આઈ.આર. ૧૯૮૭ સર્વોચ્ચ અદાલત ૧૫૫૪ માં અહેવાલિત.

બી) પોસ્ટ ગ્રેજ્યુએટ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ અને અન્ય વિ. ડૉ.

જે.બી. દિલવારી અને અન્ય, અહેવાલિત ૧૯૮૮ (સપ્લિ.) સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૩૫૫ માં.

ક) જી.બી. મહાજન અને અન્ય વિ. જલગાંવ મ્યુનિસિપલ કાઉન્સિલ અને અન્ય, જે એ.આઈ.આર. ૧૯૯૧ સર્વોચ્ચ અદાલત ૧૧૫૩ માં અહેવાલિત છે.

ડિ) મદ્રાસ સિટી વાઇન મર્ચન્ટ્સ એસોસિએશન અને અન્ય વિ. સ્ટેટ ઓફ ટી.એન. અને અન્ય, (૧૯૯૪) ૫ સુપ્રીમ કોર્ટ કેસિસ ૫૦૯ માં અહેવાલિત.

ઈ) ફેડરેશન ઓફ રેલવે ઓફિસર્સ એસોસિએશન અને અન્ય વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા, એ.આઈ.આર. ૨૦૦૩ સર્વોચ્ચ અદાલત ૧૩૪૪ માં અહેવાલિત.

ફ) ઇન્ડિયન રેલવે કન્સ્ટ્રક્શન કો. લિ., વિ. અજય કુમાર, એ.આઈ.આર. ૨૦૦૩ સર્વોચ્ચ અદાલત ૧૮૪૩ માં અહેવાલિત.

જી) યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય વિ. ઇન્ટરનેશનલ ટ્રેડિંગ કો. અને અન્ય, એ.આઈ.આર. ૨૦૦૩ સર્વોચ્ચ અદાલત ૩૯૮૩ માં અહેવાલિત.

હ) સ્પીય એન્ડ સોફ્ટવેર ટેકનોલોજીઝ (ઇન્ડિયા) પ્રા. લિ.

લિમિટેડ વિ. નિયોસ ઇન્ટરએક્ટિવ લિમિટેડ, જે (૨૦૦૯) ૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૪૭૫ માં અહેવાલિત છે.

૧) એમ/એસ. શ્રી સિદ્ધબલી સ્ટીલ્સ લિ. તથા અન્ય વિ. ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્ય તથા અન્ય, એ.આઈ.આર. ૨૦૧૧ સર્વોચ્ચ અદાલત ૧૧૭૫ માં અહેવાલિત.

૨૫. શ્રી એસ.એન. સોપારકર, ૩જા પ્રતિવાદી તરફથી વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ, જેમને શ્રી રસેશ એચ. પરીખ, વિદ્વાન વકીલ દ્વારા સહાય આપવામાં આવી હતી, તેમણે રજૂ કર્યું છે કે વિવાદિત જાહેરનામું ૧લા પ્રતિવાદી દ્વારા ભારતીય બંદરો અધિનિયમની કલમ ૫ હેઠળ તેને પ્રદાન કરાયેલ કાયદેસર સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને બહાર પાડવામાં આવ્યું હતું, અને અરજદારો કોઈપણ મિલકતના માલિક ન હોવાને કારણે, તેમને વિવાદિત જાહેરનામાને પડકારવાનો કોઈપણ પ્રકારનો હક નથી. વધુમાં એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે વિવાદિત જાહેરનામું સરકાર દ્વારા જાહેર કરાયેલ નીતિ સાથે સુસંગત હોવાથી, ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળની આ અરજીમાં તે ન્યાયિક સમીક્ષાને પાત્ર નથી.

૨૫.૧. પોતાની દલીલના સમર્થનમાં, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલે નીચેના ચુકાદાઓ પર આધાર મુક્યો છે: (અ) ઇન્ડિયન એક્સપ્રેસ ન્યૂઝપેપર્સ (બોમ્બે) પ્રાઇવેટ લિમિટેડ, તથા અન્ય વગેરે વગેરે, વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા તથા અન્ય, એ.આઈ.આર. ૧૯૮૬ એસ.સી. ૫૧૫ માં અહેવાલિત.

ખ) મેસર્સ શ્રી સીતારામ સુગર કંપની લિમિટેડ અને અન્ય વિ.

યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય, એ.આઈ.આર. ૧૯૯૦ સર્વોચ્ચ અદાલત ૧૨૭૭ માં અહેવાલિત.

ગ) બજાજ હિંદુસ્તાન લિમિટેડ વિ. સર શાદી લાલ એન્ટરપ્રાઇઝિસ લિમિટેડ અને અન્ય એક, જે (૨૦૧૧) ૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૬૪૦ માં અહેવાલિત છે

૨૬. શ્રી મિહિર ઠાકોર, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ, જેમને શ્રી સંદીપ સિંઘી અને શ્રી ઇશાન જોષી, સિંઘી એન્ડ કો., વકીલો તરફથી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ માટે સહાય કરે છે, એમણે રજૂ કર્યું છે કે બંદર સુવિધાઓ સર્જવા માટે, ગુજરાત રાજ્યએ બંદર માળખાકીય સુવિધાઓના વિકાસમાં ખાનગી ક્ષેત્રની ભાગીદારી રાખવા માટેની નીતિ જાહેર કરી છે. હજારા બંદર એવા વિકાસ માટે, વૈશ્વિક ટેન્ડર દ્વારા, જાહેર કરાયેલા બંદરોમાંનું એક છે. બંદર નીતિ મુજબ, નવા બંદર પ્રકલ્પો આર્થિક રીતે કાર્યક્ષમ રહે તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે, રોકાણની માત્રા અને વિશિષ્ટ સુવિધાઓની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં લઈને, કેપિટલ જેટ્ટીઓ માટેની પરવાનગી અસાધારણ પરિસ્થિતિઓ સુધી મર્યાદિત રાખવામાં આવી છે. નીતિમાં જોગવાઈ છે કે સ્થાપિત કરવામાં આવી રહેલી નવી બંદર સુવિધાઓનો ઉપયોગ કરવા માટે તમામ ઔદ્યોગિક એકમોને પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે. બંદર નિર્માણના ઊંચા મૂડી ખર્ચને કારણે, નીતિમાં વિવિધ સુવિધાઓ આપવામાં આવી છે અને બંદર નીતિ તથા બૂટ નીતિના ઉપબંધો અનુસાર અનુરૂપ રીતે કન્સેશન કરારો કરવામાં આવ્યા હતા. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ ના તબક્કા ૧બી માટે મંજૂર કરાયેલ માસ્ટર પ્લાનમાં ૧૩ બર્થોના વિકાસની કલ્પના કરવામાં આવી હતી, પરંતુ માત્ર ૫ બર્થોનો વિકાસ કરવામાં આવ્યો. વધુ બર્થોના વિકાસ માટે વધુ જમીન જરૂરી છે.

પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ અને ૪ એ વધુ બર્થો સર્જવા માટે હજીરા બંદરની દક્ષિણ બાજુએ બંદર મર્યાદાઓના વિસ્તરણ માટે વિનંતી કરી હતી. હજીરા બંદરની દક્ષિણ બાજુનો વિસ્તાર ખાલી હતો અને તે મગદલા બંદર માટેના બેકઅપ અથવા સંગ્રહનો ભાગ નહોતો અને તેથી મગદલા બંદરના વિસ્તારમાં કોઈ અતિક્રમણ થતું નથી. અરજદારોએ, કરારમાં પ્રવેશ કરીને, કેપ્ટિવ જેટ્ટી બાંધેલી હતી, જેમાં એવી શરત નક્કી કરવામાં આવી છે કે એસ્સાર ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ, ૧૯૮૧ અને ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમ હેઠળ સમયાંતરે અમલમાં રહેલા તમામ નિયમો, વિનિયમો અને જાહેરનામાંઓનું પાલન કરશે. તેથી, અરજદારો તા. ૧૮ જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ ના વિવાદિત જાહેરનામાથી બંધાયેલ છે. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે અરજદારોને કેપ્ટિવ જેટ્ટી માટે મંજૂર કરાયેલા નિર્માણના સ્વરૂપને ધ્યાનમાં લેતાં, જે ઉદ્યોગ આધારિત છે, અરજદારો અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ તથા ૪ વચ્ચે કોઈ સ્પર્ધાત્મક દાવા નથી. જ્યારે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ તથા ૪ નો દાવો બંદર નીતિ, બૂટ નીતિ અને ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમના ઉપબંધોની રૂપરેખા અંદર છે, ત્યારે અરજદારોને કેપ્ટિવ જેટ્ટીને વેપારી બંદરમાં રૂપાંતરિત કરવા માટે વારંવાર મુદતવધારો માંગવાનો કોઈ કાનૂની હક નથી. અરજદારોનો દાવો ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ, ૧૯૯૯ ના ઉપબંધોના પણ ઉલ્લંઘનમાં છે. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે અરજદારોના હિતમાં કોઈપણ સ્વરૂપના હકો સર્જાતા નથી અને અરજદારોનો દાવો પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ તથા ૪ ના દાવા સાથે તુલનીય નથી, જેમણે વૈશ્વિક બોલી દ્વારા બંદર વિકાસ કરવા માટે કન્સેશન કરારમાં પ્રવેશ કર્યો

છે, અને વોટરફ્રન્ટ અથવા બેકઅપ જમીનના વિસ્તરણના બહાને, અરજદારો પ્રાર્થના મુજબ મેન્ડેમસના રિટ માટે હકદાર નથી.

૨૭. પક્ષકારોના વિદ્વાન વકીલોએ રજૂ કરેલી દલીલો પર વિચારણા કરવા આગળ વધીએ તે પહેલાં, આ અરજીઅંતર્ગત વિચારણા માટે ઉપસ્થિત થતા પ્રશ્નો પર અસર ધરાવતા કેટલાક સંબંધિત અધિનિયમો અને જોગવાઈઓનો ઉલ્લેખ કરવો યોગ્ય ગણીએ છીએ.

૨૭.૧. ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ બંદરો તથા બંદર શુલ્ક સંબંધિત વિધિઓને એકત્રિત કરતું કેન્દ્રીય મુખ્ય અધિનિયમ છે.

ભારતીય બંદરો અધિનિયમની કલમો ૩(૯), ૪ અને ૫ નીચે મુજબ છે:

૩(૯). “સરકાર” નો અર્થ, મુખ્ય બંદરો સંબંધે, તમામ હેતુઓ માટે, તથા અન્ય બંદરો સંબંધે, કલમ ૬(૧) ના ખંડ (પી) હેઠળ નિયમો બનાવવાના હેતુઓ માટે અને કલમ ૧૭ હેઠળ બંદર આરોગ્ય અધિકારીઓની નિમણૂક અને નિયંત્રણ અંગે, કેન્દ્ર સરકાર એવો થાય છે; અને ઉપરોક્ત મુજબ સિવાય, તેનો અર્થ રાજ્ય સરકાર એવો થાય છે.

૪. અધિનિયમ અથવા તેના કેટલાક ભાગોને વિસ્તૃત કરવાની અથવા પરત ખેંચવાની સત્તા (૧) સરકાર સત્તાવાર રાજપત્રમાં જાહેરનામા દ્વારા. –

(એ) આ અધિનિયમ જે કોઈ બંદરમાં અમલમાં નથી તેવા કોઈપણ બંદર સુધી અથવા કોઈપણ જહાજરાણીયોગ્ય નદી કે જળમાર્ગના એવા કોઈપણ ભાગ સુધી, જે બંદર તરફ જાય છે અને જેમાં આ અધિનિયમ અમલમાં નથી, આ અધિનિયમનો વિસ્તાર કરવો; (બી) કલમ ૩૧ અથવા કલમ ૩૨ની જોગવાઈઓને એવા કોઈપણ બંદર સુધી વિશેષરૂપે વિસ્તૃત કરવી કે જ્યાં સુધી તે આ રીતે વિસ્તૃત કરવામાં આવી નથી; (સી) આ અધિનિયમ અથવા કલમ ૩૧ અથવા કલમ ૩૨ને તેના એવા કોઈપણ ભાગમાંથી પરત ખેંચવી જેમાં તે તત્કાલ માટે અમલમાં છે. (૨) ઉપકલમ (૧) ના ખંડ (એ) અથવા ખંડ (બી) હેઠળની જાહેર સૂચના તેમાં દર્શાવાયેલા વિસ્તારની મર્યાદાઓ નિર્ધારિત કરશે. ઉપકલમ (૨) હેઠળ નિર્ધારિત મર્યાદાઓમાં (૩) કોઈપણ પીયર, જેટ્ટી, ઉતરાણસ્થળો, ઘાટો, ક્વે, ડોકો તથા જાહેર જનતાની તરફથી ચાતાચાતની સુવિધા માટે, વહાણોની સલામતી માટે અથવા બંદર અને તેના પ્રવેશમાર્ગોના સુધારણા, જાળવણી અથવા સારા પ્રશાસન માટે બનાવવામાં આવેલ અન્ય કામો, ભલે તે ઊંચા જવારની સીમા અંદર હોય કે બહાર હોય, અને તેમાં રહેલા ખાનગી માલિકીના હક્કોને આધિન રહીને, ઊંચા જવારની સીમાથી પચાસ ગજની અંદર આવેલ કિનારા અથવા પટ્ટાનો કોઈપણ ભાગ, સમાવેશ પામી શકે છે. ઉપકલમ (૩) માં “ઉચ્ચ-જળ- (જ) ચિહ્ન” અભિવ્યક્તિનો અર્થ વર્ષના કોઈપણ ઋતુમાં સામાન્ય જવારોથી પહોંચાતો સર્વોચ્ચ બિંદુ થાય છે.

૫. બંદરોની સીમાઓમાં ફેરફાર (૧) સરકાર, ખાનગી માલિકીના કોઈપણ હકોના આધીન રહીને, જે કોઈ બંદર પર આ અધિનિયમ અમલમાં છે તેવા કોઈપણ બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરી શકે છે. સ્પષ્ટીકરણ. – શંકાઓના નિવારણ માટે, આથી જાહેર કરવામાં આવે છે કે આ ઉપકલમ દ્વારા સરકારને અપાયેલ સત્તામાં, કોઈપણ બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરવા માટે તે બંદર સાથે કોઈ અન્ય બંદર અથવા કોઈ અન્ય બંદરના કોઈપણ ભાગને જોડવાની સત્તાનો પણ સમાવેશ થાય છે.

(૨) જ્યારે સરકાર ઉપકલમ (૧) હેઠળ બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરે છે, ત્યારે તે સત્તાવાર ગેઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા, તથા તે યોગ્ય માને તેવા અન્ય સાધનો દ્વારા, જો હોય તો, આવી સીમાઓનો ચોક્કસ વ્યાપ જાહેર કરશે અથવા વર્ણવશે.”

૨૭.૨. ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ અધિનિયમ, ૧૯૮૧ તે રાજ્ય અધિનિયમ છે, જેના હેઠળ મેરીટાઈમ બોર્ડની સ્થાપના તે રાજ્યના બંદરોના વહીવટ, નિયંત્રણ અને સંચાલન સોંપવા માટે કરવામાં આવી છે

બોર્ડ અને તે સાથે સંબંધિત બાબતો માટે. ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ અધિનિયમ, ૧૯૮૧ ની કલમ ૩૫(૧) અને (૨) નીચે મુજબ છે:

૩૫. (૧) કોઈપણ વ્યક્તિ બોર્ડની પૂર્વલખિત પરવાનગી વિના અને બોર્ડ નિર્દિષ્ટ કરે તેવી શરતોને આધીન રહીને જ, બંદર અથવા બંદર અભિગમોની સીમાઓની અંદર કોઈપણ ઘાટ, ડોક, ક્વે, મંચ, જેટી, પિયર, લંગર બાંધવાનું

સ્થાન, બાંધકામ અથવા મૂરિંગ બનાવશે, ઊભું કરશે અથવા સ્થિર કરશે નહીં, અથવા ઉક્ત સીમાઓની અંદર ફોરશોરના પુનઃપ્રાપ્તિકરણનું કોઈ કાર્ય હાથ ધરશે નહીં. જો કોઈ વ્યક્તિ ઉપકલમ (૧) ના ઉદ્ધનમાં કોઈપણ ઘાટ, (૨) ડોક, ક્વે, મંચ, જેટી, પિયર, લંગર બાંધવાનું સ્થાન, બાંધકામ અથવા મૂરિંગ બનાવે, ઊભું કરે અથવા સ્થિર કરે, અથવા ફોરશોરના પુનઃપ્રાપ્તિકરણનું કાર્ય હાથ ધરે, તો બોર્ડ નોટિસ દ્વારા એવી વ્યક્તિને નોટિસમાં નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવે તે સમયમર્યાદામાં તેને દૂર કરવા કહી શકશે અને જો તેવી વ્યક્તિ તેને એમ દૂર કરવામાં નિષ્ફળ જાય, તો બોર્ડ તે વ્યક્તિના ખર્ચે તેને દૂર કરાવી શકશે.

૨૭.૩. અધિનિયમની કલમ ૯૫ હેઠળ, રાજ્યને નીતિ સંબંધિત બાબતોમાં બોર્ડને નિર્દેશો આપવાની સત્તા પ્રદાન કરવામાં આવી છે.

૨૭.૪. ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ, ૧૯૯૯ ગુજરાત રાજ્યનો એક અધિનિયમ છે, જે ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર પ્રોજેક્ટોના નાણાંકીય સંવર્ધન, બાંધકામ, જાળવણી અને સંચાલનમાં રાજ્ય સરકાર અને શાસકીય એજન્સીઓ સિવાયની વ્યક્તિઓની ભાગીદારી માટેનું માળખું પૂરું પાડવા, બોર્ડની સ્થાપના કરવા અને તે સંબંધિત બાબતો માટે જોગવાઈ કરવા માટે અમલમાં મૂકવામાં આવ્યો છે. “પ્રોજેક્ટ” શબ્દની વ્યાખ્યા અધિનિયમની કલમ ૨(જે) હેઠળ એવી કરવામાં આવી છે કે તેનો અર્થ અધિનિયમની અનુસૂચિ ૧ માં નિર્દિષ્ટ પ્રોજેક્ટ એવો થાય છે. બંદરો (મુખ્ય બંદરો સિવાયના) અને તેના હાર્બરો અધિનિયમની અનુસૂચિ ૧ માં દર્શાવવામાં આવ્યા છે. અધિનિયમની કલમ ૭ હેઠળ, કલમ ૮

અને ૯ માં નિર્ધારિત પ્રક્રિયાનું પાલન કરવામાં આવ્યું ન હોય ત્યાં સુધી કોઈપણ પ્રોજેક્ટ હાથ ધરવા માટે કોઈપણ વ્યક્તિ સાથે કન્સેશન કરાર કરવામાં આવશે નહીં. અધિનિયમની કલમ ૮ મુજબ, પ્રોજેક્ટ હાથ ધરવા માટેનો કન્સેશન કરાર કલમ ૯ માં જોગવાઈ મુજબ સ્પર્ધાત્મક જાહેર બોલી દ્વારા પસંદ કરાયેલ વ્યક્તિ સાથે અથવા કલમ ૧૦ માં જોગવાઈ મુજબ સીધી વાટાઘાટથી કરવામાં આવી શકે છે. કલમ ૯ તેમાં જોગવાઈ કરેલી રીતથી સ્પર્ધાત્મક જાહેર બોલી દ્વારા વ્યક્તિની પસંદગી માટે જોગવાઈ કરે છે. અધિનિયમની કલમ ૧૦ સીધી વાટાઘાટ દ્વારા પસંદગી માટે જોગવાઈ કરે છે અને કલમ ૧૦એ સુધારક અધિનિયમ એટલે કે ગુજરાત અધિનિયમ ક્રમાંક ૧૮ of ૨૦૦૬ દ્વારા ઉમેરવામાં આવી હતી, જે સરકારને અનુસૂચિ ૩ માં આવરી લેવાયેલા પ્રોજેક્ટો સંબંધે સીધી વાટાઘાટ દ્વારા પસંદગી કરવાની સત્તા આપે છે, એટલે કે નવીન પ્રોજેક્ટો, કલમ ૯ માં જોગવાઈ મુજબની સ્પર્ધાત્મક જાહેર બોલી છતાં વિકાસકર્તાની પસંદગી કરવામાં નિષ્ફળ ગયેલા પ્રોજેક્ટો, સમુદાય સેવાઓ અને જાહેર ઉપયોગિતાઓ સહિત લોકો માટે સામાજિક સેવાઓ પૂરી પાડવાના પ્રોજેક્ટો અને એ જ વ્યક્તિની માલિકી ધરાવતા અથવા તેના દ્વારા સંચાલિત અન્ય મોટા ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર પ્રોજેક્ટ માટે આવશ્યક કડીરૂપ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર પ્રોજેક્ટ. ઉપરોક્ત અધિનિયમની વિવિધ જોગવાઈઓથી સ્પષ્ટ થાય છે કે કોઈ પ્રોજેક્ટ અધિનિયમની કલમ ૯ હેઠળ જાહેર બોલી દ્વારા અથવા અધિનિયમની કલમ ૧૦ હેઠળની પ્રક્રિયાનું પાલન કરીને કલ્પિત વાટાઘાટો દ્વારા અથવા અધિનિયમની અનુસૂચિ ૩ હેઠળના પ્રોજેક્ટો સંબંધે સરકાર દ્વારા સીધી વાટાઘાટો દ્વારા

વિકાસકર્તાને સોંપી શકાય છે. ૨૭.૫. વર્ષ ૧૯૯૫ માં ગુજરાત રાજ્યએ પોર્ટ પોલિસી જાહેર કરી હતી, જેમાં જણાવાયું હતું કે ગુજરાતમાં આવતી કુલ ઔદ્યોગિક મૂડીરોકાણમાંથી ૫૦% પોર્ટ આધારિત હશે. હાલના ગોંડા અને મધ્યવર્તી બંદરોમાં ખાનગી ક્ષેત્રના મૂડીરોકાણને આકર્ષવા માટે ઉક્ત પોર્ટ પોલિસી જાહેર કરવામાં આવી હતી. પોલિસીમાં દર્શાવેલ વ્યૂહરચના નીચે મુજબ છે:

ગુજરાત બંદર સુવિધાઓની સ્થાપના, ઔદ્યોગિકીકરણ અને આંતરિક પ્રદેશમાં માર્ગો તથા રેલ્વે જેવી માળખાકીય સુવિધાઓના વિકાસનો સમાવેશ કરતી એકીકૃત બંદર વિકાસની રણનીતિનું પરિકલ્પન કરે છે. અંદાજ છે કે આવનારા ૫ વર્ષમાં આવશ્યક માળખાકીય સુવિધાઓ સાથે નવી બંદર સુવિધાઓ ઊભી કરવા માટે આશરે ૩ અબજ ડોલર (રૂ. ૧૦,૦૦૦ કરોડ) જરૂરી થશે. પરિવહનમાં મોટા કદનાં જહાજોનો ઉપયોગ થતો હોવા તથા આંતરરાષ્ટ્રીય વેપારમાં પરિમાણની આર્થિકતા પ્રાપ્ત થતી હોવાને ધ્યાનમાં રાખીને, જહાજોની પ્રતીક્ષા અવધિ ઘટે અને માલવહન ખર્ચમાં બચત થાય તે માટે બંદરોનો વિકાસ સીધી બર્થિંગ સુવિધાઓ અને ઝડપી યાંત્રિક હેન્ડલિંગ સુવિધાઓ સાથે કરવામાં આવશે. ઇસવીસન ૨૦૦૦ સુધીમાં બંદર સુવિધાઓની સ્થાપનાની પ્રક્રિયા ઝડપી બનાવવા માટે, બંદર માળખાકીય સુવિધાઓના વિકાસમાં ખાનગી સાહસની ભાગીદારી રાખવાનો પ્રસ્તાવ છે. ક્ષક્ષક્ષક્ષક્ષક્ષક્ષ

૨૭.૬. બંદર નીતિની કલમ-૩ હેઠળ, રમા પ્રતિવાદી-

બોર્ડે સીધી બર્થિંગ સુવિધાવાળા ઊંડા પાણીના બંદરો તરીકે વિકાસ માટે ૧૦ ગ્રીન ફીલ્ડ સ્થળોની ઓળખ કરી હતી. પસંદ કરાયેલા ગ્રીન ફીલ્ડ સ્થળોમાંથી એક હજીરા બંદર હતું. હજીરા બંદર સંબંધિત વિકાસ પ્રસ્તાવ ઉક્ત નીતિમાં દર્શાવવામાં આવ્યો છે. બંદર નીતિનો સંબંધિત ભાગ, જે ખાનગી ક્ષેત્રના વિશિષ્ટ રોકાણ માટે નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યો છે, નીચે મુજબ છે:

“ખાનગી ક્ષેત્ર દ્વારા વિશિષ્ટ રોકાણ માટે નીચેના બંદરોની ઓળખ કરવામાં આવે છે:

૧. સીમર પાવર બંદર ૨. મીઠીવીર્ડી સ્ટીલ અને ઓટોમોબાઈલ બંદર ૩. ધોલેરા જનરલ કાર્ગો બંદર ૪. હજીરા ઔદ્યોગિક બંદર ૫. વાંસી-બોરસી પેટ્રોલિયમ અને દ્રવ રાસાયણિક બંદર ૬. મારોલી ઔદ્યોગિક બંદર આ બંદરોનું ખાનગીકરણ વૈશ્વિક ટેન્ડર બોલી દ્વારા કરવામાં આવશે. ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ, સંભવિત બોલીદાતાઓને સુવિધા મળે તે હેતુથી, ધોલેરા સિવાય આ તમામ પાંચ સ્થળો અંગે વૈશ્વિક બોલી દ્વારા પ્રાથમિક ટેકનો-આર્થિક શક્યતા અહેવાલ તૈયાર કરશે. ધોલેરા પ્રાચીન બંદર હોવાથી અને ભૂતકાળમાં તેના ખાનગીકરણ માટે બોલીઓ આમંત્રિત કરવામાં આવી હતી, તેથી આ સ્થળ માટે કોઈ ટેકનો-આર્થિક શક્યતા અભ્યાસ કરવામાં આવશે નહીં. ધોલેરા બંદર ખાનગીકરણ માટે વૈશ્વિક ટેન્ડરિંગ દ્વારા ખુલ્લું મુકવામાં આવનાર પ્રથમ બંદર રહેશે. બાકીના સ્થળો માટે પ્રાથમિક

ટેકનો-આર્થિક અભ્યાસના આધારે જાનગીકરણ માટે વૈશ્વિક ટેન્ડરો આમંત્રિત કરવામાં આવશે. સામાન્ય માર્ગદર્શિકા નીચે મુજબ આપવામાં આવે છે. આ બંદર સ્થાનો બીઓએમટી (બિલ્ટ, ઓપરેટ, મેન્ટેન અને ટ્રાન્સફર) ધોરણે આપવામાં આવશે. બંદરો જેવા અવસંરચના પ્રકલ્પોમાંનું રોકાણ મૂડીપ્રધાને હોય છે અને રોકાણના અન્ય ક્ષેત્રોની તુલનામાં તેની પરિપક્વતા અવધિ વધુ હોય છે, તેથી ગુજરાત સરકાર આ બાબતે વિશેષ કાળજી રાખે છે કે જાનગી ઉદ્યોગસાહસિકો દ્વારા હાથ ધરવામાં આવતા બંદર પ્રકલ્પો તેમના માટે લાભદાયક પ્રસ્તાવ હોવા જોઈએ. બંદર પ્રકલ્પની કાર્યક્ષમતા તેનું સ્થાન, સમુદ્રી પરિસ્થિતિઓ, રોકાણનું પ્રમાણ અને સંભાળવામાં આવનારા કાર્ગોના પ્રકાર પર નિર્ભર રહે છે. મૂડીની વસૂલાત અને વ્યાજની પરતફેરનો હિસાબ કર્યા બાદ બંદર પ્રકલ્પને વાજબી વળતરના દરની ખાતરી મળવી આવશ્યક છે. તેથી, દરેક બંદર પ્રકલ્પનું મૂલ્યાંકન રોકાણ વિશ્લેષણના આધારે કરવામાં આવે તે આવશ્યક છે, જેમાં મૂડી ખર્ચ, આવક પ્રાપ્તિઓ, આવક ખર્ચ અને મૂડી વસૂલાતનો સમાવેશ થાય છે. ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ સર્વગ્રાહી પેકેજ વિકસાવવા માટે વર્લ્ડ બેંક, એશિયન ડેવલપમેન્ટ બેંક અને અન્ય નાણાકીય સંસ્થાઓ દ્વારા અપનાવવામાં આવેલ નાણાકીય ઢાંચાનો અભ્યાસ કરશે. માત્ર વ્હોર્ફ જ ચાર્જિસ/વોટરફ્રન્ટ ચાર્જિસ ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ દ્વારા નિર્ધારિત અનુસૂચિ મુજબ રહેશે. પ્રવર્તકોને ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડની પૂર્વ મંજૂરીથી અન્ય કોઈપણ સેવા શુલ્ક વસૂલવાની મુક્તિ રહેશે. બીઓએમટી અવધિ પૂર્ણ થયા બાદ બંદર અને તેની સંપત્તિઓની માલિકી ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડને હસ્તાંતરિત થશે અને તે જ પ્રવર્તકને આગળ

ભાડાપટ્ટા આધારે આપવાની બાબત તેઓ વિચારશે. તે સમયે શરતો અને નિયમો અંતિમ કરવામાં આવશે. બંદર પ્રકલ્પો માટે બીઓએમટી અવધિ નિર્ધારિત કરવા રોકાણ વિશ્લેષણ અને મૂડી વસૂલાત સંબંધિત સામાન્ય માર્ગદર્શિકા ૨ મહિનાની અંદર જાહેર કરવામાં આવશે.

ઉદ્યોગો માટેની કેપિટલ જેટીઓ

નવા બંદર પ્રકલ્પો આર્થિક રીતે કાર્યક્ષમ રહે તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે, રોકાણની માત્રા અને વિશિષ્ટ સુવિધાઓની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને, કેપિટલ જેટીઓ માટેની પરવાનગી માત્ર અપવાદરૂપ કિસ્સાઓમાં જ આપવામાં આવશે. સ્થાપિત કરવામાં આવી રહેલી નવી બંદર સુવિધાઓનો ઉપયોગ કરવા માટે તમામ ઔદ્યોગિક એકમોને પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે.

નવા બંદર પ્રકલ્પો પૂર્ણ થાય ત્યાં સુધી વધતા જતા ટ્રાફિકનું સંચાલન કરવા માટે, પહેલેથી જ બાંધવામાં આવેલ અથવા બાંધકામ હેઠળ રહેલા વર્તમાન કેપિટલ જેટીઓ, જેઓ માટે અનુમતિ અગાઉથી આપવામાં આવી ચૂકી છે, તેનો ઉપયોગ ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડની પૂર્વ મંજૂરીથી નિર્ધારિત વ્યાપારી માલવહન માટે કરવામાં આવે એવો નિર્ણય કરવામાં આવે છે.

(૧) નવી બંદરો કાર્યરત બને ત્યાં સુધી આ સુવિધા યોગ્ય સમયગાળા માટે ઉપલબ્ધ રહેશે. જી.એમ.બી. નવી બંદરોમાં થયેલી પ્રગતિને ધ્યાનમાં લઈને નીતિની સમીક્ષા કરશે.

(૨) ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડને હેન્ડલ કરવામાં આવેલા એવા માલસામાન પર સંપૂર્ણ ઘાટશુલ્ક વસૂલ કરવાનો અધિકાર રહેશે, જે ઔદ્યોગિક એકમોને બંધાયેલો માલસામાન નથી.

ટૂંકા ગાળામાં સંભાળવામાં આવેલ માલસામાનની વિશાળ માત્રાને ધ્યાનમાં રાખીને, ગુજરાતમાં સ્થિત ઉદ્યોગોની કેપિટલ સિંગલ પોઈન્ટ મૂવિંગ (એસપીએમ) સુવિધાઓ દ્વારા તેમના કેપિટલ વપરાશ માટેના માલસામાન પર વ્હાર્ફેજનો રાહતી દર વસૂલવામાં આવશે. તેમ છતાં, ગુજરાતની બહાર સ્થિત ઉદ્યોગો માટેના કેપિટલ માલસામાન તથા બિન-કેપિટલ વ્યાપારી અને ઔદ્યોગિક માલસામાન પર ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ દ્વારા પૂર્ણ વ્હાર્ફેજ વસૂલવામાં આવશે.”

૨૭.૭. બૂટ નીતિ બંદર નીતિ હેઠળ અધિસૂચિત કરવામાં આવી હતી

૧૯૯૫, તા. ૨૯મી જુલાઈ ૧૯૯૭ના ઠરાવ દ્વારા. બૂટ મુજબ

સિદ્ધાંતો, “વિકાસકર્તા” ની વ્યાખ્યા નીચે મુજબ વાંચવામાં આવે છે:

ડેવલપર” – “ડેવલપર” શબ્દનો ઉપયોગ આ દસ્તાવેજોમાં બંદરના વિકાસના વિવિધ તબક્કાઓમાં ખાનગી પક્ષકારો દ્વારા ભજવવામાં આવેલી વિવિધ ભૂમિકાઓ દર્શાવવા માટે કરવામાં આવ્યો છે.

૨૭.૮. બૂટ નીતિની સંબંધિત જોગવાઈઓ નીચે મુજબ વાંચાય છે:

(૩) વિવિધ પક્ષકારોના માલિકીના હકો

૧. સરકારના માલિકીના હકો	સરકારને જળકાંઠાના માલિક, પર્યવેક્ષક અને સંરક્ષક તરીકે તથા કરાર માટે પરવાનો આપનાર તરીકે સર્વભોમ અધિકારો સોંપવામાં આવ્યા છે.
૨. વિકાસકર્તાના માલિકીના હકો અને જવાબદારીઓ	વિકાસકર્તાના માલિકીના અધિકારોમાં નીચેનો સમાવેશ થશે * પ્રકલ્પને ધિરાણ આપનાર ધિરાણદાતાના હિતમાં બંદર સંપત્તિ પર અસરકારક રીતે ભારણ સ્થાપિત થાય તે માટે જરૂરી હોય તેવા ગીર્ણી મૂકવા, હાઇપોથેકેશન કરવા અથવા તેવા કરારબંધ વચનો અમલમાં મૂકવાનો અધિકાર. * કરારસંબંધી

	દસ્તાવેજોના અધિન રહી, પ્રકલ્પને ધિરાણ આપનાર ધિરાણદાતાની વિનંતિ પર, વિકાસકર્તામાં નિવેશિત અધિકાર, માલિકી હક, હિત અને છૂટછાટ અન્ય એકમને વેચવાનો, હસ્તાંતરિત કરવાનો અથવા સોંપવાનો અધિકાર. નવા વિકાસકર્તાની પસંદગી જી.એમ.બી. સાથે પરામર્શ કરીને ધિરાણદાતા દ્વારા કરવામાં આવશે, અને જો જરૂરી હોય તો, છૂટછાટ કરારની શરતો અને નિયમોનું પુનર્વાટાઘાટ થઈ શકશે.
--	--

XXX XXX XXX

ક. સુવિધાઓનો વિસ્તરણ અને બંદરો વચ્ચેની સ્પર્ધા	(એ) સુવિધાઓનો વિસ્તરણ વિકાસકર્તાઓને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટમાં કરારબદ્ધ કરવામાં આવેલી ક્ષમતા કરતાં વધુ ક્ષમતા ઉમેરવા માટે પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે.
	આવા વિસ્તરણો સરકાર તરફથી પ્રોત્સાહનો મેળવવા માટે પાત્ર રહેશે, જેમ

	કે જમીન અધિગ્રહણ, રોયલ્ટી રજાના સમયગાળાનો વધારો વગેરે. કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ પર હસ્તાક્ષર કરતી વેળાએ, વિકાસકર્તા આગામી પંદરથી વીસ વર્ષ દરમિયાન બંદરના વિકાસ માટેનો વ્યાપક દૃષ્ટિકોણ યોજના રજૂ કરશે અને જીએમબી પાસેથી તેની મંજૂરી મેળવશે. કાયદેસરની મંજૂરીઓના આધીન, કલ્પિત દૃષ્ટિકોણ યોજનાની અંદર આવતા બંદરના કોઈપણ વિસ્તરણ અને વધુ વિકાસ પર સરકાર કોઈ પ્રતિબંધ મૂકશે નહીં. આ યોજનાની વ્યાપ્તિની બહારના વિસ્તરણો જીએમબીની મંજૂરીના આધીન રહેશે. (બી) બંદરો વચ્ચે સ્પર્ધા સરકાર બંદરો વચ્ચેની સ્પર્ધાને પ્રોત્સાહન આપશે. તેમ છતાં, નીચેની બાબતો સુનિશ્ચિત કરવામાં આવશે. *દસ બંદરોનો વિકાસ યોગ્ય તબક્કાવાર રીતે એક અવધિ દરમિયાન કરવામાં આવશે. *અસાધારણ
--	--

	પરિસ્થિતિઓ સિવાય, કેપ્ટિવ જેટ્ટીઓ સ્થાપવા માટે પરવાનગી આપવામાં આવશે નહીં.
--	---

૨૭.૯. પરિશિષ્ટ-બીમાં દર્શાવાયેલા બૂટ સિદ્ધાંતો નીચે મુજબ છે: “પરિશિષ્ટ – બી ૧૯૯૫ની બંદર નીતિ હેઠળના બૂટ સિદ્ધાંતો બૂટ સિદ્ધાંતો પરિશિષ્ટ – એમાં ઉલ્લેખિત માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતોના આધારે વિકસાવવામાં આવેલા બૂટ સિદ્ધાંતો નીચે મુજબ છે.

(૧) વ્યાખ્યાઓ “ડેવલપર” – બંદરના વિકાસના વિવિધ તબક્કાઓમાં ખાનગી પક્ષકારો દ્વારા ભજવાતી વિવિધ ભૂમિકાઓ દર્શાવવા માટે આ દસ્તાવેજોમાં “ડેવલપર” શબ્દનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો છે. બંદરના વિકાસ માટે ખાનગી પક્ષકારની પસંદગી પહેલાં, “ડેવલપર” એવો કંપની અથવા કંપનીઓનો સંઘ દર્શાવે છે કે જે બંદરના વિકાસમાં રસ ધરાવે છે અથવા બંદરના વિકાસ માટે બોલી મૂકી છે. સરકાર દ્વારા બંદરના વિકાસ માટે જવાબદાર ખાનગી પક્ષકારની પસંદગી કર્યા પછી, “ડેવલપર” તે પક્ષકાર દર્શાવે છે જે પ્રસ્તાવિત સ્થળના વિકાસ માટે સરકાર દ્વારા પસંદ કરવામાં આવ્યો છે. બંદરના બાંધકામ, સંચાલન અને હસ્તાંતરણ દરમિયાન, “ડેવલપર” નો અર્થ એવી પ્રોજેક્ટ કંપની થાય છે કે જે બંદર પ્રોજેક્ટના અમલીકરણ માટે વિવિધ ખાનગી હિતધારકો દ્વારા રચવામાં આવી છે અને જેના સાથે સરકાર કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ પર હસ્તાક્ષર કરશે.

(૨) બૂટ પેકેજનો બીસીઆઈઆઈએલડી તબક્કો

૧. જમીનનું સ્થાન	ગુજરાત મેરિટાઈમ બોર્ડ બંદરનું સ્થાન નિર્ધારિત કરશે અને જળકાંઠાના વિસ્તાર તથા સહાયક ભૂમિ વિસ્તારની સીમા નિશ્ચિત કરશે. જો વિકાસકર્તા નિર્દિષ્ટ વિસ્તારની આસપાસ કોઈ વૈકલ્પિક સ્થળનો પ્રસ્તાવ મૂકે, તો સરકાર તે અંગે વિચારણા કરી શકે છે.
૨. જમીન અધિગ્રહણની જવાબદારી	પ્રકલ્પ માટે જમીનનું અધિગ્રહણ કરવું સરકાર/જી.એમ.બી.ની જવાબદારી રહેશે.
૩. જમીનની પટ્ટાની શરતો	જમીન વિકાસકર્તાને ભાડાપટ્ટે ફાળવવામાં આવશે અને તે ભાડાપટ્ટાનો સમયગાળો કન્સેશન કરારના સમયગાળા સાથે સમકાલીન રહેશે. જમીન માટે ભાડાપટ્ટાનું ભાડું સુવ્યવસ્થિત ભાડાપટ્ટા ભાડા ચુકવણી પ્રણાલી દ્વારા વસૂલવામાં આવશે. ભાડાપટ્ટા ભાડાનું નિર્ધારણ સરકાર દ્વારા જમીનના સંપાદન માટે

	થયેલ ખર્ચના આધારે કરવામાં આવશે.
જ. વિસ્તરણ માટેની જમીન	સરકાર બંદર સંબંધિત પ્રવૃત્તિના ભાવિ વિસ્તરણને સુગમ બનાવશે, અને સ્થાપનાનું
	બંદરના આસપાસના વિસ્તારમાં ઔદ્યોગિક ઉદ્યાનો, વાણિજ્યિક ઉપક્રમો, રસ્તાઓ અને રેલવે વગેરે. આ હાંસલ કરવા માટે, સરકાર નીચેના વિકલ્પોમાંથી કોઈ એક વિકલ્પ અપનાવશે: વિકલ્પ ૧ : સરકાર બંદરના વિકાસ માટે ચિહ્નિત કરાયેલ જમીનની આસપાસના વિસ્તારમાં આવેલી જમીન અધિગ્રહણ કરશે અને પછીના ઉપયોગ માટે અનામત રાખશે. વિકલ્પ ૨ : સરકાર બંદરના વિકાસ માટે ચિહ્નિત કરાયેલ જમીનની આસપાસના વિસ્તારમાં આવેલી જમીન પર કોઈપણ વિકાસ કરવાની મંજૂરી આપશે નહીં (માને કે, બંદર સીમાથી ૫૦૦મી. અંતરની અંદર)

૨૭.૧૦. એ જ રીતે, પોર્ટ નીતિ હેઠળના બી.ઓ.ઓ.ટી. સિદ્ધાંતોને નિયંત્રિત કરતા સિદ્ધાંતોમાં, સરકારને વોટરફ્રન્ટના માલિક, દેખરેખ રાખનાર અને સંરક્ષક તરીકે તેમજ કરાર માટે પરવાનાધારક સત્તા તરીકે કાયદેસર અધિકારો સોંપવામાં આવ્યા છે.

૨૮. અરજદારોનો મામલો એવો છે કે પડકારાયેલ પ્રતિવાદી સૂચના, જે ૧લા દ્વારા બહાર પાડવામાં આવી હતી, તે અગાઉ હજુરા પોર્ટના વિકાસ માટે વૈશ્વિક નિમંત્રણ દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલી બોલીની શરતોમાં ફેરફાર/બદલાવ કરતી હોવાનું બને છે.

માનનીય વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી મિહિર જોશીનો એવો વિવાદ છે કે હજુરા પોર્ટની મર્યાદાઓનો વિસ્તરણ કરવાથી કોઈ પણ બિડિંગ વિના વિસ્તૃત વિસ્તારમાં એચ.પી.પી.એલ.ને પોતાની પ્રવૃત્તિઓ વિસ્તૃત કરવાની પરોક્ષ મંજૂરી મળી જશે. નોંધનીય છે કે ૧લી અરજદાર કંપનીને એસસાર ગ્રુપ દ્વારા સ્થાપિત સ્ટીલ ઉદ્યોગને આધાર આપવા હેતુસર કેપ્ટિવ હેતુ માટે જેટ્ટી બાંધવા વિસ્તાર ફાળવવામાં આવ્યો છે. અરજદારો દ્વારા પોતાના દાવાના સમર્થનમાં મુખ્ય ભાર રમા પ્રતિવાદી બોર્ડ દ્વારા તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના રોજ જારી કરાયેલ નો ઓબ્જેક્શન સર્ટિફિકેટ તથા ૧લા અને રમા પ્રતિવાદીઓ સાથે તેના દ્વારા કરવામાં આવેલ એમ.ઓ.યુ.ઓ. પર મૂકવામાં આવ્યો છે. હજુરાના મડફ્લેટ વિસ્તારમાં ડ્રેજડ સામગ્રી નાખવા અને અંદાજે ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર વિસ્તારનું પુનઃભરણ કરવા માટે અરજદારોએ મગદલા પોર્ટ ખાતે હજુરામાં ૫૫૦ મીટર ઊંડા પાણીની કેપ્ટિવ જેટ્ટીના બાંધકામ અને ઉપયોગ માટે લાઈસન્સ કરાર કર્યો

હતો (એસ્સાર સ્ટીલ લિમિટેડ માટે હાલની કેપિટલ જેટ્ટીના બીજા તબક્કાના વિસ્તરણ માટે). અરજદારો અને રમા પ્રતિવાદી-ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ વચ્ચે થયેલા લાઇસન્સ કરારની કલમ ૧(સી) મુજબ, ઊંડા પાણીની કેપિટલ જેટ્ટીનો અર્થ એવો થાય કે લાઇસન્સી દ્વારા બીજા તબક્કાના વિસ્તરણરૂપે વિકસાવવામાં આવેલ ૫૫૦ મીટર ઊંડા પાણીનો બર્થ, જે ઈ.એસ.ટી.એલ.ની હજીરાની હાલની કેપિટલ જેટ્ટી (૪૫૬ મીટર ઉપરાંત તેની પ્રથમ તબક્કાની ૫૮૨ મીટર લંબાઈની પૂર્ણ થયેલ વિસ્તરણ) માટે, કંપનીના કેપિટલ ઔદ્યોગિક કાચા માલના ઉતાર-ચઢાવ અને શિપિંગ માટે, અથવા જણાવેલ પોર્ટ આધારિત ઉદ્યોગ, એટલે કે કંપની દ્વારા ઉત્પાદિત તૈયાર માલ જે લાઇસન્સી દ્વારા હેન્ડલ થવાનો છે/થઈ રહ્યો છે, તે માટે છે. તા. ૨૫મી માર્ચ ૨૦૧૦ના કરારની કલમ-૧૫ મુજબ, બોર્ડની જમીન પર બાંધવામાં આવેલી ઊંડા પાણીની કેપિટલ જેટ્ટી સુવિધાનો ભાગ બનેલી જેટ્ટીની માલિકી બોર્ડમાં નિહિત રહે છે અને તેવા માળખા અંગે અથવા જે જમીન પર તે માળખું બાંધવામાં આવ્યું છે તે અંગે લાઇસન્સી કે કંપનીને કોઈ હક, માલિકીહક, હિત અથવા અન્ય માલિકીહક રહેશે નહીં. વધુમાં, સ્પષ્ટપણે એવું સમજવામાં આવ્યું હતું કે વોટરફ્રન્ટ સરકારનો સર્વભૌમ અધિકાર છે. કારણ કે અરજદારો તા. ના એન.ઓ.સી.ને અનુસરીને પોતાનો હક આધારિત રાખે છે

૧૪.૬.૨૦૦૭ના રોજ દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા મગદદ્દા પોર્ટ ખાતેના કાદવમેદાન વિસ્તારમાં ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રી નાંખવા માટે મંજૂર કરવામાં આવેલ,

તે અંગે ઉક્ત એનઓસી તથા તેવી એનઓસી સાથે જોડાયેલ શરતોનો ઉલ્લેખ કરવો આવશ્યક છે. તા. ૧૪મી જૂનના પત્રનો સંબંધિત ભાગ

રમો પ્રતિવાદી-ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ દ્વારા, અરજદારો દ્વારા દાવો કરવામાં આવેલ એન.ઓ.સી. મંજૂર કરતાં, ૨૦૦૭ માં જારી કરવામાં આવેલ, અને તેની સાથે જોડાયેલ શરતો નીચે મુજબ છે: “XXX XXX XXX વિષય: મગદલા ખાતે કાદવપ્રદેશ વિસ્તારમાં ડ્રેજ કરેલ સામગ્રીના નિકાલ માટે એન.ઓ.સી.

મહાશય,

આપના તા. ૨ માર્ચ ૨૦૦૭ અને ૪ એપ્રિલ ૨૦૦૭ ના પત્રોના સંદર્ભમાં, જેમાં જી.એમ.બી.ને મેગદલા (હજીરા) બંદરે ચેનલમાં ડ્રેજિંગ કરવા અને ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીને મડફ્લેટ વિસ્તારમાં નિકાલ કરવા માટે અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર આપવાની વિનંતી કરવામાં આવી હતી. આપનો પ્રસ્તાવ બોર્ડ સમક્ષ તેની તા. ૩ મે ૨૦૦૭ ની બેઠકમાં મૂકવામાં આવ્યો હતો. ગુજરાત સરકાર દ્વારા ૮ મીટર ડ્રાફ્ટમાં કેપ્ટિવ જેટ્ટીના વિસ્તરણરૂપે સીધી બર્થિંગ બંદર સુવિધાઓ ઊભી કરવા માટે ૪૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ સાથે બેક-અપ વિસ્તારના ફાળવણી માટે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપવામાં આવી હોવાનું ધ્યાનમાં લેતાં અને જી.એમ.બી.નું આ અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર એસ્સારને ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીના નિકાલ તથા ચેનલ ડ્રેજિંગ માટે પર્યાવરણીય મંજૂરી મેળવવામાં સક્ષમ બનાવશે તે જોતાં, મને બોર્ડ દ્વારા ઠરાવ્યા મુજબ, નીચે જણાવેલ શરતોને આધીન રહી, એસ્સાર દ્વારા ડ્રેજ કરાયેલ

સામગ્રીના નિકાલ કરવા તથા અંતજર્વારીય વિસ્તાર/મડફ્લેટ્સનું પુનઃભરણ કરવા માટેનું અનાપત્તિ પ્રમાણપત્ર સંપ્રેષિત કરવા નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો છે.

૧. એસ્સારે પ્રસ્તાવિત ચેનલમાં ડ્રેજિંગ કરવા તથા ટર્નિંગ સર્કલ માટે અને મડફ્લેટ વિસ્તારમાં ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીનો નિકાલ કરવા માટે, સ્થળ પર ડ્રેજિંગ શરૂ કરતાં પહેલાં લાગુ પડતા કાયદાઓ અનુસાર પર્યાવરણ તથા સી.આર.ઝેડ. મંજૂરીઓ સહિત તમામ આવશ્યક પરવાનગીઓ/મંજૂરીઓ મેળવવાની રહેશે. પુનર્ભરણ દ્વારા સર્જનારી જમીન માટે, ૨. કલેક્ટર, સુરત/મહેસૂલ વિભાગ પાસેથી આવશ્યક પરવાનગીઓ મેળવવાની રહેશે.

૩. એસ્સાર દ્વારા બનાવવામાં આવનાર નવી નહેર સામાન્ય વપરાશકર્તા નહેર હશે અને જો અન્ય તમામ બંદર વપરાશકર્તાઓ નવી નહેરનો ઉપયોગ કરે, તો તેમને પણ તેનો ઉપયોગ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે.

૪. ઇસ્સાર પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલયની પર્યાવરણ મંજૂરી દ્વારા નિર્ધારિત તમામ શરતોના પાલન અંગેનો આવર્તક/ત્રિમાસિક અહેવાલ પર્યાવરણ સેલ, જી.એમ.બી. તથા ગુજરાત સરકારના અન્ય કાનૂની બોર્ડ/નિગમ સમક્ષ રજૂ કરશે. ઇસ્સારે તમામ નૌકાસંચાલન સુરક્ષા ઉપાયો હાથ ધરવાના રહેશે ૫. અને તેમાંથી મગદદ્દા અને હજીરા ખાતે વિવિધ કેપિટલ તથા જી.એમ.બી. જેટીઓ પર હાલની કામગીરી પર પ્રતિકૂળ અસર થવી ન જોઈએ.

૬. એસ્સાર તમામ સુરક્ષા પગલાં લેશે અને તે મેગદ્દા તથા હઝીરા ખાતે આવેલ વિવિધ કેપ્ટિવ અને જી.એમ.બી. જેટીઓ પર ચાલી રહેલી વર્તમાન કામગીરીને પ્રતિકૂળ અસર કરશે નહીં.

૭. પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી જમીનની માલિકી, પ્રસ્તાવિત સ્થળે ડ્રેજિંગ તથા ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીના નિકાલ સાથે, વેસ્ટ થશે.

૮. એસ્સાર આ પુનઃપ્રાપ્તિ માટે થયેલા કોઈપણ ખર્ચની પરતફેરનો દાવો કરશે નહીં. પોર્ટ ચાર્જસની અનુસૂચિમાં ૯. જોગવાઈ મુજબ રેતી ઉપાડવાના શુલ્ક બાબતે, જી.એમ.બી./જી.ઓ.જી. નિર્ણય કરશે અને એસ્સારે આ પત્રના જારી થયાની તારીખથી એક મહિનાની અંદર તે અંગેની ચુકવણી માટેનું બાંહેધરીપત્ર રજૂ કરવું રહેશે.

૧૦. એમ/એસ. એસારએ એમ/એસ. એચપિપીએલને ફાળવવામાં આવેલા ૬૭ હેક્ટર વિસ્તાર તેમજ સમુદ્ર તરફ ૬૭ હેક્ટર વિસ્તારની સામે આવેલ વિસ્તારના ભાગને બાદ કરતાં આંતર-જવારીય/કાદવ પટ્ટાના ૩૧૯.૮૬ હેક્ટર વિસ્તારનું પુનઃભરણ કરવું પડશે.

૧૧. તા. ૩૦મી ડિસેમ્બર ૨૦૦૬ના જીએમબીના પત્રમાં સમાવવામાં આવેલ અન્ય શરતો અને નિયમો કંપનીને લાગુ પડશે અને તેના માટે બંધનકારક રહેશે.

૧૨. ચેનલના પૂર્વ-ડ્રેજિંગ અને અનુ-ડ્રેજિંગની વિગતો, તે જ કાર્યના પ્રારંભ અને પૂર્ણતા પછી, ત્રણ મહિનાની અંદર જી.એમ.બી. સમક્ષ રજૂ કરવામાં આવે.

૧૩. સર્વેક્ષણ/ડ્રેજિંગ/ભૂમિ પુનઃપ્રાપ્તિ ભારત સરકાર/એન.એચ.ઓ. વગેરેના માર્ગદર્શકો અનુસાર કરવામાં આવે. એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ”

૨૮.૧. તા. જોડાયેલ એનઓસીની શરતોમાંથી

૧૪.૬.૨૦૦૭, તે સ્પષ્ટ છે કે નવો ચેનલ દ્વારા બનાવવાનો છે

એસ્સાર સામાન્ય ઉપયોગકર્તા ચેનલ રહેશે અને અન્ય તમામ બંદર ઉપયોગકર્તાઓને તેનો ઉપયોગ કરવાની મંજૂરી રહેશે. જો અન્ય ઉપયોગકર્તાઓ નવી ચેનલનો ઉપયોગ કરે, તો એસ્સારને તેમની પાસેથી કોઈ પણ પ્રકારનો શુલ્ક વસૂલવાનો હકદાર ગણાશે નહીં. ઉક્ત એન.ઓ.સી.ની શરત નં. ૭ અને ૮ પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે પુનઃપ્રાપ્ત કરાયેલી જમીનનું માલિકીહક ગુજરાત સરકાર/ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડમાં નિહિત રહેશે, અને એસ્સાર તેના પુનઃપ્રાપ્તિ માટે થયેલા કોઈપણ ખર્ચની પરતફેર માટે દાવો કરશે નહીં. સમયાંતરે અરજદારોની અરજીઓના આધારે જળકિનારા વિસ્તારનો વધારો કરવામાં આવ્યો છે, અને હાલમાં અરજદારો પાસે ૨૬૯૮ મીટરનો જળકિનારો વિસ્તાર અને ૧૭૮ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત જમીન છે, જે અગાઉથી જ તેમના પક્ષે ફાળવવામાં આવી હતી (૩૮ + ૧૪૦ હેક્ટર). ઉપર ઉલ્લેખિત ૧૪.૬.૨૦૦૭ તારીખના એન.ઓ.સી. સિવાય, વધુ ૩૭૦૦ મીટર જળકિનારા વિસ્તાર અને ૩૩૪ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તાર અંગે હકનો દાવો કરવા માટે અરજદારો રાજ્ય સત્તાધિકારીઓ સાથે તેમના દ્વારા કરવામાં આવેલા ૩૦મી સપ્ટેમ્બર ૨૦૦૭ તારીખના એમ.ઓ.યુ. પર મજબૂત આધાર મૂકે છે. ઉક્ત ૩૦મી સપ્ટેમ્બર ૨૦૦૭ તારીખનું એમ.ઓ.યુ. એસ્સાર ગ્રુપ અને રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ વચ્ચે કરવામાં આવ્યું હતું, જેમાં એસ્સાર ગ્રુપે એક પ્રકલ્પ સ્થાપવા ઈચ્છા વ્યક્ત કરી હતી, એટલે કે ગુજરાત મેરીટાઇમ

બોર્ડ સાથે સંયુક્ત સાહસરૂપે રો-રો ટર્મિનલ અને સામાન્ય ઉપયોગકર્તા ડ્રાય કાર્ગો જેટ્ટીનો વિકાસ, જેમાં રૂ. ૭૫૦ કરોડનું પ્રસ્તાવિત રોકાણ હતું. ઉક્ત એમ.ઓ.યુ. મુજબ, રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડ અરજદારો સાથે એવી સમજુતી પર પહોંચી છે કે પ્રકલ્પમાં ઉપરોક્ત રોકાણ કરી શકે તે માટે વિકાસકર્તાને રાજ્ય/કેન્દ્ર સરકારના સંબંધિત વિભાગ પાસેથી આવશ્યક અનુમતિઓ/મંજૂરીઓ મેળવવામાં એસ્સાર ગ્રુપને સુવિધા પૂરી પાડવામાં આવશે.

ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ની કલમો ૪, ૫, ૮ અને ૯ નીચે મુજબ વાંચવામાં આવે છે:

“૪. એસ્સાર, જી.એમ.બી.ની તમામ સૂચનાઓ/નિર્દેશોનું પાલન કરશે અને પ્રચલિત તમામ અધિનિયમો, નિયમો અને વિનિયમો વગેરેનું પાલન કરશે.

૫. અત્રે સ્પષ્ટપણે જાહેર કરવામાં આવે છે અને એસ્સાર દ્વારા સમજવામાં આવે છે કે આ એમ.ઓ.યુ. દ્વારા એસ્સારને કોઈપણ વિકાસ પ્રવૃત્તિઓ શરૂ કરવાની કોઈ હકો સોંપવામાં આવતા નથી, અને તેવી પ્રવૃત્તિઓ તમામ પ્રક્રિયાત્મક ઔપચારિકતાઓનું પાલન કરવાની આધીન રહેશે. સંબંધિત અધિનિયમ અને નિયમો હેઠળ પ્રોજેક્ટ માટે જરૂરી ઔપચારિક મંજૂરી મેળવવા માટે એસ્સારે જી.એમ.બી. તથા અન્ય તમામ સંબંધિત સત્તાધિકારીઓનો સંપર્ક કરવો પડશે. એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ આ એમ.ઓ.યુ. તેના હસ્તાક્ષરની તારીખથી ૧૨ ૮. (બાર) મહિનાની અવધિ સુધી માન્ય રહેશે અને જી.એમ.બી. પોતાના એકમાત્ર વિવેકાધિકારે ગુણદોષના આધારે તેનો વિસ્તરણ

કરે નહીં તો તે આપમેળે સમાપ્ત થઈ જશે. આ બાબતે જી.એમ.બી.નો નિર્ણય એસ્સાર માટે અંતિમ અને બંધનકારક રહેશે.

૯. એસ્સાર દ્વારા પ્રકલ્પ માટે આવશ્યક પૂર્વ-વ્યવહાર્યતા અહેવાલ (પી.એફ.આર.)/પ્રૌદ્યોગિક-વાણિજ્યિક અહેવાલ (ટી.સી.આર.), પર્યાવરણીય પ્રભાવ મૂલ્યાંકન અભ્યાસ અહેવાલ (ઈ.આઈ.એ.), વિગતવાર પ્રકલ્પ અહેવાલ (ડી.પી.આર.) અથવા અન્ય કોઈપણ આવશ્યક દસ્તાવેજ/અહેવાલની તૈયારી માટે સર્વેક્ષણ અને તપાસ, પરામર્શ વગેરે સહિતનો તમામ ખર્ચ વહન કરવામાં આવશે. જોકે, આવા અભ્યાસો માત્ર તેના આધાર પર એસ્સારને પ્રકલ્પ હાથ ધરવાનો હક સ્થાપિત કરશે નહીં, જ્યાં સુધી તમામ સક્ષમ સત્તાધિકારીઓ તેની મંજૂરી/મંજૂરીપ્રદાન ન કરે.”

૨૮.૨. ઉપરોક્ત કલમો સ્પષ્ટ કરે છે કે એસ્સાર ગ્રુપને કોઈ અધિકારો પ્રદાન કરવામાં આવ્યા નથી અને જણાવેલ એમ.ઓ.યુ. ૧૨ મહિનાના સમયગાળા સુધી અમલમાં રહેવાનો હતો. જણાવેલ એમ.ઓ.યુ.માં સ્પષ્ટ રીતે સમજવામાં આવ્યું છે કે એમ.ઓ.યુ. કોઈપણ અધિકાર પ્રદાન કરતું નથી

એસ્સારને કોઈપણ વિકાસ પ્રવૃત્તિઓ શરૂ કરવાની.

૨૯. દિનાંક ૧૩મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૧નું વધુ એક એમ.ઓ.યુ. હતું, જેના આધારે અરજદારો અધિકારોનો દાવો કરે છે. ઉક્ત

૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા એમ.ઓ.યુ. કરવામાં આવ્યું હતું

વાઈબ્રન્ટ ગુજરાત સમિટ, ૨૦૧૧ દરમિયાન સરકાર. ઉક્ત એમ.ઓ.યુ. હેઠળ ૧લા અરજદાર કંપની અને સરકાર વચ્ચે એવી સમજણ પર પહોંચીવામાં આવી હતી કે ૧લા અરજદારે વર્તમાન બંદર સ્થળે બંદર સુવિધાઓનો વિસ્તરણ કરવાની તથા હાલના ૫૫૦ મીટર ઊંડા જળના ટર્મિનલને વધુ ૧૧૦૦ મીટર સુધી વિસ્તારવાની, જેમાં ડ્રેજ કરાયેલ સામગ્રીથી અંદાજે ૧૦૫૧ હેક્ટર વિસ્તારમાં ભરાવ કરવાનો સમાવેશ થાય છે, એવી મનશા વ્યક્ત કરી છે. ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ની શરતો ૩, ૪ અને ૫ નીચે મુજબ છે:— આ એમ.ઓ.યુ. ઈ.બી.ટી.એલ.ને કોઈ હકો સોંપતું નથી, એટલે કે “૩) કોઈ અભ્યાસો અથવા સર્વેક્ષણો કરવા અથવા કોઈ વિકાસ પ્રવૃત્તિઓ શરૂ કરવા માટે નહીં. ઈ.બી.ટી.એલ.એ ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ, ૧૯૮૧ હેઠળ યોજનાની ઔપચારિક મંજૂરી મેળવવા માટે જી.એમ.બી.નો સંપર્ક કરવો રહેશે.

૪) પરિયોજના અમલમાં મૂકવા માટેની પરવાનગી ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ ૧૯૮૧, ભારતીય બંદરો અધિનિયમ ૧૯૦૮, ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ ૧૯૯૯, બંદર નીતિ ૧૯૯૫, બૂટ નીતિ ૧૯૯૭, શિપબિલ્ડિંગ નીતિ ૨૦૧૦ તેમજ અન્ય તમામ લાગુ પડતાં કાયદાઓ, નિયમો, વિનિયમો અને નીતિઓ તથા તેમાં થતા અનુગામી સુધારાઓને આધિન રહીને મંજૂર કરવામાં આવશે.

૫) આ સમજૂતીપત્રનું અર્થઘટન જળકાંઠાના વિસ્તારનું જાળવણી કરવા અને તેનો ઉપયોગ કરવા માટેની પરવાનગી તરીકે કરવામાં આવશે નહીં.”

૨૯.૧. ઉપરોક્ત કલમોમાંથી પણ સ્પષ્ટ થાય છે કે એમ.ઓ.યુ. હેઠળ અરજદારોને કોઈ હકો સોંપવામાં આવ્યા નહોતા અને ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ ૧૯૮૧, ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમ ૧૯૦૮, ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ ૧૯૯૯, પોર્ટ પોલિસી ૧૯૯૫, બૂટ પોલિસી ૧૯૯૭ અને શિપ બિલ્ડિંગ પોલિસી ૨૦૧૦ ની જોગવાઈઓના આધીન રહીને પ્રકલ્પનો અમલ કરવા માટે પરવાનગી રજા પ્રતિવાદી દ્વારા આપવાની સંમતિ કરવામાં આવી હતી. વિશેષરૂપે એવું સમજવામાં આવ્યું છે કે એમ.ઓ.યુ.નું અર્થઘટન વોટરફ્રન્ટનો ઉપયોગ કરવાની અને તેનો ઉપભોગ કરવાની પરવાનગી તરીકે કરવામાં આવશે નહીં.

૩૦. તા. ૧૧મી જાન્યુઆરી ૨૦૧૩નું વધુ એક એમ.ઓ.યુ. હતું, જે અરજદારો દ્વારા સરકાર સાથે પણ કરવામાં આવ્યું હતું

ગુજરાતમાં, વાઈબ્રન્ટ ગુજરાત સમિટ, ૨૦૧૩ દરમિયાન, જેમાં અરજદારોએ બંદર સુવિધાઓના વિકાસ માટે રસ દર્શાવ્યો હતો અને વિવિધ કાર્ગો જેટ્ટીઓ, જહાજ મરામત સુવિધાઓ તેમજ ડ્રેજિંગ અને રીક્લેમેશન સહિત, હજીરા, સુરત ખાતે ૩૦૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટના વિકાસ માટે રૂ. ૭૬૩૦ કરોડના પ્રસ્તાવિત રોકાણ સાથે એમ.ઓ.યુ. પર હસ્તાક્ષર કર્યા હતા. ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ની કલમો- ૧ થી ૫ નીચે મુજબ છે:

“૧) ઈબીટીએલ ગુજરાતમાં અંદાજે રૂ. ૭,૬૩૦ કરોડના રોકાણને આવરી લેતો પ્રોજેક્ટ સ્થાપિત કરવાની દરખાસ્ત કરે છે.

૨) ગુજરાત સરકાર, રાજ્ય સરકારની અમલમાં રહેલી નીતિઓ/નિયમો અને વિનિયમો અનુસાર, સંબંધિત રાજ્ય વિભાગો પાસેથી જરૂરી પરવાનગીઓ / નોંધણીઓ / મંજૂરીઓ / અનાપત્તિઓ વગેરે મેળવવામાં ઈબીટીએલને સહાય કરશે.

૩) આ સમજુતીપત્ર દ્વારા ઈબીટીએલને કોઈપણ અભ્યાસ અથવા સર્વેક્ષણો હાથ ધરવાના કે કોઈપણ વિકાસ પ્રવૃત્તિઓ શરૂ કરવાની કોઈ હકો સોંપવામાં આવતા નથી. ઈબીટીએલે ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ ૧૯૮૧ હેઠળ યોજનાની ઔપચારિક મંજૂરી મેળવવા માટે જીએમબીનો સંપર્ક કરવો રહેશે.

૪) ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ ૧૯૮૧, ભારતીય બંદરો અધિનિયમ ૧૯૦૮, ગુજરાત અવસંરચના વિકાસ અધિનિયમ, ૧૯૯૯, બંદર નીતિ ૧૯૯૫, બૂટ નીતિ ૧૯૯૭, જહાજ નિર્માણ નીતિ ૨૦૧૦ તેમજ અન્ય લાગુ પડતા કાયદાઓ, નિયમો, વિનિયમો અને નીતિઓ તથા તેમાં થતા અનુવર્તી સુધારાઓને આધીન રહી પ્રોજેક્ટ અમલમાં મૂકવા માટે પરવાનગી આપવામાં આવશે.

૫) આ એમ.ઓ.યુ.નું અર્થઘટન વોટરફ્રન્ટનું જ્ઞાનવણી કરવા અને તેનો ઉપયોગ કરવા માટેની મંજૂરી તરીકે કરવામાં આવશે નહીં.”

૩૦.૧. એમ.ઓ.યુ.માં ઉપરોક્ત કલમોના અવલોકનથી પણ સ્પષ્ટ થાય છે કે સૂચિત પ્રોજેક્ટ બાબતે અરજદારોને કોઈ હક્કો સોંપવામાં આવ્યા નથી અને તેમાં સ્પષ્ટ રીતે એવું સમજવામાં આવ્યું છે કે પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ ૧૯૮૧, ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ અધિનિયમ ૧૯૦૮, ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમ ૧૯૯૯, પોર્ટ પોલિસી ૧૯૯૫, બૂટ પોલિસી ૧૯૯૭ અને શિપ બિલ્ડિંગ પોલિસી ૨૦૧૦ને આધીન રહીને પરવાનગી આપવામાં આવશે.

૩૦.૨. ઉપરોક્ત સમજૂતી કરારો સિવાય, અરજદારો ગુજરાત પ્રદૂષણ નિયંત્રણ બોર્ડ, ગુજરાત કોસ્ટલ ઝોન મેનેજમેન્ટ ઓથોરિટી અને પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરીઓ પર પણ આધાર રાખી રહ્યા છે. જોકે, ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમની જોગવાઈઓ હેઠળ સક્ષમ સત્તાધિકારી દ્વારા કોઈપણ પરવાનગી કે મંજૂરીના અભાવે, અરજદારો ગુજરાત પ્રદૂષણ નિયંત્રણ બોર્ડ, ગુજરાત કોસ્ટલ ઝોન મેનેજમેન્ટ ઓથોરિટી, પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય વગેરેની મંજૂરીઓના બહાને કોઈ અધિકારનો દાવો કરી શકતા નથી.

૩૦.૩. ઉપર ઉલ્લેખિત એમ.ઓ.યુઓનું અવલોકન કરતાં સ્પષ્ટ થાય છે કે ઉક્ત એમ.ઓ.યુઓ બિન-બંધનકારક લેખિત નિવેદનો છે, જે રોકાણ કરીને ભાવિ તારીખે કરારમાં પ્રવેશ કરવાની મનસા ધરાવતા પક્ષકારોની વ્યાપક સમજણ સાથે સંબંધિત છે.

૩૦.૪. અગાઉ આ અદાલતની ખંડપીઠે, છાત્રાલ ઈન્ડિયા હોટેલ ગ્રુપ અને અન્ય વિ. ગુજરાત રાજ્યના મામલામાં, સ્પે. સિવિલ એપ્લિકેશન ક્રમાંક ૫૮૨૪ ઓફ ૨૦૦૮ માં એવો નિષ્કર્ષ આપ્યો છે કે એમ.ઓ.યુ. માત્ર પક્ષકારો વચ્ચેની સમજણ છે, જેને ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ મેન્ડેમસના રિટ દ્વારા અમલમાં મૂકી શકાતું નથી. વધુમાં, અરજદારો દ્વારા આધાર રાખવામાં આવેલા ઉપરોક્ત સંદર્ભિત એમ.ઓ.યુ.ઓ.ની વિવિધ કલમોનું અવલોકન કરતાં સ્પષ્ટ થાય છે કે ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ. હેઠળ અરજદારોને કોઈ હકો મંજૂર કરવામાં આવ્યા નથી અને ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ. ભવિષ્યના પ્રકલ્પો માટે અરજદારો સાથે વ્યાપક સમજણના આધારે કરવામાં આવ્યા છે. પરિસ્થિતિના તે દૃષ્ટિકોણથી અને ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ.માં રહેલી શરતો/કલમોનો વિચાર કરતાં, પૂરતું સ્પષ્ટ થાય છે કે ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ. દ્વારા અરજદારોને કોઈ હકો સોંપવામાં આવ્યા નથી અને અરજદારો ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ. અથવા પ્રતિભાવક ક્રમાંક ૨ દ્વારા ૧૪.૬.૨૦૦૭ના રોજ અપાયેલ એન.ઓ.સી. હેઠળ કોઈ હકનો દાવો કરવા હકદાર નથી, તેમજ ઉક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ. અને પ્રતિભાવક ક્રમાંક ૨ દ્વારા અરજદારોના હિતમાં અપાયેલ એન.ઓ.સી.માંથી પણ કોઈ હક ઉત્પન્ન થવાનો નથી. કોઈપણ સ્થિતિમાં, નિશ્ચિત શરતોને આધીન રહી ૧૪.૬.૨૦૦૭ તારીખની એન.ઓ.સી. પ્રાપ્ત કર્યા બાદ, અરજદારો ચેનલને ઊંડી કરવાની કામગીરી માટે તેમણે કરેલા ખર્ચની કોઈ પરતફેરનો દાવો કરી શકતા નથી, અને પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તાર પ્રતિભાવક ક્રમાંક ૨-બોર્ડના નિકાલે રહેશે. અરજદારો હવે વળી જઈને એ દલીલ કરી શકતા નથી કે કાયદેસર અપેક્ષાના

સિદ્ધાંતના આધારે અથવા પ્રતિજ્ઞાબંધ નિષેધના બહાને તેઓ વોટરફ્રન્ટ અને પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તાર મેળવવા હકદાર છે.

૩૧. વાજબી અપેક્ષાના સિદ્ધાંતનું ઉદ્ભવસ્થાન વહીવટી કાયદાના ક્ષેત્રમાં છે. સરકાર અને તેના વિભાગો પાસેથી, દેશના કારોબારનું વહીવટ કરતા વખતે, તેમની નીતિ અથવા આશય સંબંધિત કરેલ નિવેદનોનું માન રાખવાની અને નાગરિકો સાથે વિવેકાધિકારના દુરુપયોગનો લેશમાત્ર અંશ પણ વિના, સંપૂર્ણ વ્યક્તિગત વિચારણા સાથે વર્તવાની અપેક્ષા રાખવામાં આવે છે. નીતિ સંબંધિત નિવેદનોને અન્યાયપૂર્વક અવગણવામાં આવી શકતા નથી અથવા પસંદગીપૂર્વક લાગુ કરી શકાતા નથી. ઉલ્લેખિત સિદ્ધાંત તેવા કેસોમાં લાગુ પડી શકે છે, જ્યાં નિર્ણય લેનાર સત્તાધિકારીએ કોઈ વ્યક્તિને પરવાનો આપેલો હોય અને તેવા પરવાનાને અનુસરી ઊભી થયેલી અપેક્ષા વિરુદ્ધ નીતિમાં થયેલો અનુવર્તી ફેરફાર સ્પષ્ટ અથવા અવ્યક્ત હોય.

૩૧.૧. હાલના કેસમાં, કોઈપણ સમયે અરજદારોને કોઈ અધિકાર આપવામાં આવ્યો નહોતો અથવા કોઈ વચન આપવામાં આવ્યું નહોતું જેથી વાજબી અપેક્ષાના સિદ્ધાંતના આધાર પર અરજદારોનો દાવો સ્વીકારી શકાય. તેવી જ રીતે, અરજદારો દ્વારા રજૂ કરાયેલ વચનબંધ અવરોધનો સિદ્ધાંત પણ સ્વીકારી શકાય તેમ નથી. વચનબંધ અવરોધનો સિદ્ધાંત એવો પ્રદાન કરે છે કે જો કોઈ વચન તે મુજબ અમલ કરવામાં આવશે તેવી અપેક્ષાથી આપવામાં આવ્યું હોય, અને હકીકતમાં તે વચનગ્રાહી દ્વારા તે મુજબ અમલમાં મૂકવામાં આવ્યું હોય, જેણે તે વચન પર નિર્ભર રહી પોતાની સ્થિતિમાં ફેરફાર કર્યો હોય, તો આવા

કેસોમાં, જ્યારે તેમ કરવું અન્યાયસંગત બનતું હોય ત્યારે વચનદાતાને તેમાંથી પાછા હટવાની પરવાનગી આપવામાં આવશે નહીં. હાલના કેસમાં, અરજદારો દ્વારા એવું દર્શાવવા માટે કોઈ સામગ્રી રજૂ કરવામાં આવી નથી કે કોઈપણ સમયે પ્રથમ અને દ્વિતીય પ્રતિવાદીઓએ અરજદારોનો દાવો સ્વીકારવાનું કોઈ વચન આપ્યું હતું, અને તે આધારે, વોટરફ્રન્ટ તથા બેકઅપ વિસ્તારના વિસ્તરણ માટે પરવાનગી મળશે તેવી અપેક્ષામાં, ઉપરોક્ત એમ.ઓ.યુ.ઓ. અને દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા અપાયેલ એન.ઓ.સી.ના આધારે, અરજદારો દ્વારા વિશાળ મૂડીરોકાણ કરવામાં આવ્યું હતું. બીજી તરફ, તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ના એમ.ઓ.યુ.ઓ. અને એન.ઓ.સી. સ્પષ્ટપણે જણાવે છે કે દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડ પાસે રહેવાનાર પુનઃઅધિગ્રહિત વિસ્તાર માટે અરજદારો કોઈપણ પરતફેરની માંગ કરવાનો હક ધરાવતા નથી.

૩૨. વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી મિહિર જોશીએ ફૂડ કોર્પોરેશન ઓફ ઇન્ડિયા વિ. મેસર્સ કામધેનુના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદા પર આધાર મૂક્યો છે

પશુખોરાક ઉદ્યોગો, જેનો અહેવાલ (૧૯૯૩) ૧ સર્વોચ્ચ

કોર્ટ કેસિસ ૭૧, પોતાના વૈધ અપેક્ષાના દલીલના સમર્થનમાં. ઉપરોક્ત ચુકાદામાં, વૈધ અપેક્ષાના વ્યાપ પર વિચાર કરતાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે પરિચ્છેદ-૭ અને ૮ માં નીચે મુજબ ઠરાવ્યું છે:

“૭. કરારક્ષેત્રમાં, જેમ રાજ્યની અન્ય તમામ કામગીરીઓમાં, તેમ રાજ્ય અને તેની બધી સંસ્થાઓએ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૪નું પાલન કરવું આવશ્યક છે, જેમાં મનમાનીનો અભાવ એક મહત્વપૂર્ણ પાસું છે. જાહેર કાયદામાં અપરિમિત વિવેકસત્તા અસ્તિત્વમાં નથી: જાહેર સત્તાધિકારી પાસે સત્તાઓ માત્ર જાહેર હિત માટે તેનો ઉપયોગ કરવા માટે જ હોય છે. આથી નિષ્પક્ષ રીતે વર્તવાની અને એવી પ્રક્રિયા અપનાવવાની ફરજ ઊભી થાય છે, જે ‘કાર્યમાં નિષ્પક્ષતા’ સમાન હોય. સારા શાસનના એક અંગરૂપે આ બાંહેધરીનું યોગ્ય પાલન થવાથી દરેક નાગરિકમાં રાજ્ય અને તેની સંસ્થાઓ સાથેના તેના વ્યવહારમાં તેની સાથે નિષ્પક્ષ વર્તન કરવામાં આવશે તેવી વાજબી અથવા કાયદેસર અપેક્ષા જન્મે છે, અને આ તત્વ રાજ્યની તમામ કામગીરીઓમાં નિર્ણય પ્રક્રિયાનો આવશ્યક ઘટક બને છે. તેથી, રાજ્યની કામગીરીમાં મનમાનીના અભાવની આ આવશ્યકતા પૂર્ણ કરવા માટે, નિર્ણયથી પ્રભાવિત થવાની શક્તિ ધરાવતા વ્યક્તિઓની વાજબી અથવા કાયદેસર અપેક્ષાઓનો વિચાર કરવો અને તેને યોગ્ય મહત્વ આપવું જરૂરી છે; અન્યથા સત્તાના ઉપયોગમાં રહેલી એવી અનિષ્પક્ષતા, કોઈ નિશ્ચિત કેસમાં, નિર્ણયની સદ્ભાવનાને પ્રભાવિત કરવાને ઉપરાંત, સત્તાનો દુરુપયોગ અથવા અતિરેક સમાન બની શકે. આ રીતે કરવામાં આવેલ નિર્ણય મનમાનીના આધાર પર પડકાર માટે ખુલ્લો રહેશે. કાયદાનું શાસન સત્તાના ઉપયોગમાં રહેલી વિવેકસત્તાને સંપૂર્ણપણે દૂર કરતું નથી, કારણ કે તે વાસ્તવિક નથી, પરંતુ ન્યાયિક સમીક્ષા દ્વારા તેના ઉપયોગ ઉપર નિયંત્રણની જોગવાઈ કરે છે.

૮. આવી પરિસ્થિતિમાં, નાગરિકની માત્ર વાજબી અથવા કાયદેસર અપેક્ષા પોતે જ અલગથી અમલપાત્ર હક ન બની શકે, પરંતુ તેની વિચારણા કરવામાં અને તેને યોગ્ય મહત્વ આપવામાં થયેલી નિષ્ફળતા નિર્ણયને મનસ્વી બનાવી શકે છે, અને આ રીતે કાયદેસર અપેક્ષાની યોગ્ય વિચારણાની આવશ્યકતા અમનસ્વિતાના સિદ્ધાંતનો એક ભાગ બને છે, જે કાયદાના શાસનનું આવશ્યક સહગામી તત્વ છે. દરેક કાયદેસર અપેક્ષા એવી સંબંધિત બાબત છે, જેને ન્યાયસંગત નિર્ણય પ્રક્રિયામાં યોગ્ય વિચારણા મળવી જરૂરી છે. પ્રસ્તુત પરિસ્થિતિમાં દાવેદારની અપેક્ષા વાજબી અથવા કાયદેસર છે કે નહીં, તે દરેક મામલામાં તથ્યનો પ્રશ્ન છે. જ્યારે પણ એવો પ્રશ્ન ઉદ્ભવે, ત્યારે તેનો નિર્ધાર દાવેદારની દૃષ્ટિ અનુસાર નહીં, પરંતુ વિશાળ જાહેર હિતના પરિપ્રેક્ષ્યમાં કરવો રહે છે, જેમાં અન્ય વધુ મહત્વપૂર્ણ પરિબળો, અન્યથા દાવેદારની કાયદેસર અપેક્ષા ગણાત, તે કરતાં ભારરૂપ બની શકે છે. આ રીતે લેવામાં આવેલ જાહેર સત્તાધિકારીનો સદભાવપૂર્ણ નિર્ણય અમનસ્વિતાની આવશ્યકતા પૂર્ણ કરશે અને ન્યાયિક તપાસ સામે ટકી રહેશે. કાયદેસર અપેક્ષાનો સિદ્ધાંત કાયદાના શાસનમાં સમાવી લેવાય છે અને અમારી કાનૂની વ્યવસ્થામાં આ રીતે અને આ હદ સુધી કાર્ય કરે છે.”

૩૨.૧. તે જ રીતે, અરજદારોના વિદ્વાન વકીલ દ્વારા બન્નારી અંમન શુગર્સ લિ. વિ. કમર્શિયલ ના મામલામાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદા પર આધાર મૂકવામાં આવ્યો છે

કર અધિકારી તથા અન્ય, અહેવાલિત (૨૦૦૫) ૧ સર્વોચ્ચ

અદાલતી નિર્ણયો કરપ, એવો દાવો કરતાં કે અરજદારોને ચેનલનું ડ્રેજિંગ કરવાની અને ડ્રેજિંગ કરાયેલ સામગ્રી માટિયાળા પટ પર નાખવાની તથા પુનઃપ્રાપ્તિ માટે ફાળવણી કરવાની મંજૂરી આપ્યા પછી, પ્રતિવાદીઓ તે વચનમાંથી પાછા ફરી શકતા નથી અને તેમણે હજુરા બંદરની સીમાઓ બદલીને અરજદારોના હક્કનો ભંગ કર્યો છે. ઉપરોક્ત ચુકાદામાં, માનનીય

સર્વોચ્ચ અદાલત કાયદેસર અપેક્ષાના સિદ્ધાંતના વ્યાપ અંગે વિચારણા કરી રહી હતી. માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે, પેરા—

તેના ચુકાદાના ૮મા પરિચ્છેદમાં નીચે મુજબ ધાર્યું હતું:

૮. કોઈ વ્યક્તિને કોઈ વહીવટી સત્તાધિકારી દ્વારા નિશ્ચિત પ્રકારથી વર્તાવ અપાશે એવી 'વાજબી અપેક્ષા' હોઈ શકે છે, ભલે તેને એવો વર્તાવ મેળવવાનો ખાનગી કાયદા હેઠળ કોઈ કાનૂની અધિકાર ન હોય. આવી અપેક્ષા સત્તાધિકારી દ્વારા કરાયેલ નિવેદન અથવા વચન, જેમાં ગૂઢ નિવેદનનો પણ સમાવેશ થાય છે, અથવા સતત ભૂતકાળની પ્રથાથી ઊભી થઈ શકે છે. ન્યાયિક પુનર્વિલોકન સંબંધિત વિકસતા કાયદામાં વાજબી અપેક્ષાના સિદ્ધાંતને મહત્વપૂર્ણ સ્થાન છે. તેમ છતાં, વર્તમાન કેસમાં આ સિદ્ધાંતનું વિશ્લેષણ કરવું જરૂરી નથી; માત્ર એટલું નોંધવું પૂરતું છે કે વાજબી અપેક્ષા એવો પૂરતો હિત પ્રદાન કરી શકે છે કે જેના આધારે એવી વ્યક્તિ, જે કોઈ તત્ત્વાત્મક અધિકારના અસ્તિત્વ તરફ સંકેત

આપી શકતી નથી, તે ન્યાયિક પુનર્વિલોકન માટે અરજી કરવાની અદાલતની મંજૂરી મેળવી શકે. સામાન્ય રીતે એવું સ્વીકારવામાં આવે છે કે 'વાજબી અપેક્ષા' અરજદારને ન્યાયિક પુનર્વિલોકન માટે પૂરતી લોકસ સ્ટેન્ડી આપે છે અને વાજબી અપેક્ષાનો સિદ્ધાંત મુખ્યત્વે એ હક સુધી મર્યાદિત રાખવાનો છે કે જેમાં કોઈ વચનને નકારતી અથવા કોઈ બાંહેધરી પાછી ખેંચતી અસર ધરાવતા નિર્ણય લેવાય તે પહેલાં ન્યાયસંગત સુનાવણીનો અધિકાર પ્રાપ્ત થાય. કારણ કે તેમાં સ્વરૂપે સ્ફટિકિત અધિકાર સંકળાયેલો નથી, આ સિદ્ધાંત વહીવટી સત્તાધિકારીઓ પાસેથી સીધેસીધી રાહત માંગવાનો અવકાશ આપતો નથી. જ્યાં કોઈ પ્રબળ જાહેર હિત વિપરીત માંગણી કરતું હોય ત્યાં એવી વાજબી અપેક્ષાનું રક્ષણ કરવા માટે તે અપેક્ષા પૂર્ણ કરવી આવશ્યક બનતી નથી. બીજા શબ્દોમાં, જ્યાં કોઈ વ્યક્તિની વાજબી અપેક્ષા કોઈ વિશિષ્ટ નિર્ણય લેવાથી પૂર્ણ થતી નથી, ત્યાં નિર્ણય લેનારાએ કોઈ પ્રબળ જાહેર હિત દર્શાવી તેવી અપેક્ષાના ઇનકારને ચુકિતસંગત ઠેરવવો જોઈએ. (જુઓ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય વિ. હિંદુસ્તાન ડેવલપમેન્ટ કોર્પોરેશન અને અન્ય, એ.આઈ.આર. (૧૯૯૪) એસ.સી. ૯૯૮).

૩૩. ઉપરોક્ત કાનૂની સિદ્ધાંત અંગે કોઈ વિવાદ થઈ શકે તેમ નથી, પરંતુ વાજબી અપેક્ષા અને વચનવિરોધ નિષેધના સિદ્ધાંતને વિસ્તૃત કરવા બાબત દરેક કેસના તથ્યો અને પરિસ્થિતિઓ પર નિર્ભર કરે છે, અર્થાત્ દાવાની પ્રકૃતિ, ખાતરીઓ અને સરકારની નીતિઓ વગેરે પર. જ્યારે અરજદારોને શરૂઆતથી જ

જાણ કરવામાં આવી હતી કે વોટરફ્રન્ટ અથવા બેકઅપ વિસ્તારના વિસ્તરણ માટે અરજદારો જે લાભોનો દાવો કરે છે તેવા લાભો માંગવા માટે તેમને કોઈ હકો સોંપવામાં આવ્યા નથી, ત્યારે તેઓ રમા પ્રતિવાદી દ્વારા અપાયેલી એનઓસીની શરતો અને નિયમો તેમજ વિવિધ એમઓયુઓમાં સમાવિષ્ટ કલમો વિરુદ્ધ દાવો કરી શકતા નથી. નોંધવા જેવી બાબત એ છે કે અરજદારોને જે મંજૂરી આપવામાં આવી છે તે કેપિટલ જેટલી માટેની છે, જે પોતે જ ઉદ્યોગ આધારિત છે, અને જેના માટે કાચા માલ અને તૈયાર માલના પરિવહન માટે સુવિધા પૂરી પાડવામાં આવે છે. વોટરફ્રન્ટના વધારાના વિસ્તાર અથવા બેકઅપ જમીનની જરૂરિયાત અંગે પોતાના દાવા વિશે સત્તાધિકારીઓને સંતુષ્ટ કર્યા વગર, માત્ર રજૂઆત કરીને અરજદારો એવી અપેક્ષા રાખી શકતા નથી કે એવો વિસ્તરણ અપાવવો જોઈએ અને ૧લા પ્રતિવાદીએ ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ એક્ટની કલમ ૫(૧) હેઠળની કાયદેસરની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને બહાર પાડેલી આક્ષેપિત અધિસૂચના અંગે ફરિયાદ કરી શકે. અરજદારોનો રજૂઆત દ્વારા કરાયેલો દાવો સર્વથા અસંગત છે અને અરજીમાં દર્શાવાયેલા કારણોસર પોર્ટ મર્યાદાઓના વિસ્તરણ માટે ડીપ્રી પ્રતિવાદી દ્વારા કરાયેલી અરજી સાથે તેની સરખામણી થઈ શકતી નથી. આવી અરજીનો વિચાર સરકારના વિશિષ્ટ અધિકારક્ષેત્રમાં આવે છે અને જ્યારે તેનો વિચાર પોર્ટ નીતિ અને બૂટ નીતિ અનુસાર કરવામાં આવે છે, ત્યારે એવું કહી શકાય નહીં કે ડીપ્રી પ્રતિવાદીની અરજી પર પોર્ટ મર્યાદાઓનું વિસ્તરણ, બોલી પ્રક્રિયા આમંત્રિત કર્યા વગર, ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ એક્ટ, ૧૯૯૯ ની જોગવાઈઓના ઉલ્લંઘનમાં કરવામાં

૩૪. ૩જો પ્રતિવાદી રમા પ્રતિવાદી દ્વારા પ્રસિદ્ધ કરાયેલી વૈશ્વિક ટેન્ડર પ્રક્રિયા અનુસરીને પહેલેથી જ પસંદ કરવામાં આવ્યો છે, અને પોર્ટોના વિકાસના વિશાળ કાર્યને ધ્યાનમાં લેતા, વિસ્તરણ વગેરે માટે પોર્ટોના વિકાસ હેતુએ ખાનગી વિકાસકર્તાઓને પ્રોત્સાહન આપવા માટે ઉદાર કલમો સામેલ કરવામાં આવી હોવાનું જણાય છે. જ્યારે પ્રતિવાદીઓ દ્વારા જાહેર કરવામાં આવેલી નીતિ અનુસાર આવું વિસ્તરણ મંજૂર છે, અને તે ઇન્ડિયન પોર્ટ્સ એક્ટ, ૧૯૦૮ હેઠળની જોગવાઈઓને અનુરૂપ છે, ત્યારે અરજદારો માટે એવો દાવો કરવો ખુદ્દો નથી કે પોર્ટ મર્યાદાઓમાં ફેરફાર કરતી આક્ષેપિત અધિસૂચના, વૈશ્વિક બોલી આમંત્રિત કર્યા વગર, ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓને અયોગ્ય લાભ આપશે. બીજી તરફ, કેપ્ટિવ હેતુ માટે જેટ્ટી પરવાનો મેળવીને અરજદારો પોર્ટને વાણિજ્યિક પોર્ટ બનાવી શકતા નથી. અરજદારોને જે અધિકાર અપાયો છે તે જેટ્ટીના સંચાલન માટે મર્યાદિત અધિકાર છે, અને તે જેટ્ટી રમા પ્રતિવાદી- બોર્ડની માલિકીની છે, જેનો હેતુ કાચા માલ અને તૈયાર માલના પરિવહન માટે છે. એક વખતની સુવિધા તરીકે, વાણિજ્યિક કાર્ગો પણ મંજૂર છે, પરંતુ તે કેપ્ટિવ હેતુ માટેના ૫૦% કાર્ગોની શરતને આધિન છે. કેપ્ટિવ જેટ્ટીના હેતુસર વારંવાર વિસ્તરણોની માંગણી કરીને, હકીકતમાં અરજદારો કેપ્ટિવ જેટ્ટીને વાણિજ્યિક પોર્ટમાં રૂપાંતરિત કરવા માંગે છે. ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ એક્ટ, ૧૯૯૯ હેઠળની જોગવાઈઓને ધ્યાનમાં લેતા અરજદારોનો એવો દાવો

મંજૂર કરી શકાય તેમ નથી અને તે ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ એક્ટ, ૧૯૯૯ ની કલમો ૮, ૯ અને ૧૦ હેઠળની જોગવાઈઓના ઉલ્લંઘનમાં આવશે.

૩૫. બીજી તરફ, ૧૯૯૧ પ્રતિવાદી-ગુજરાત રાજ્ય તરફથી હાજર થયેલ વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલ શ્રી કમલ બી. ત્રિવેદીએ માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદા પર આધાર મૂક્યો છે

ડાયરેક્ટર ઓફ સેટલમેન્ટ્સ, એ.પી. અને અન્ય વિ. એમ.આર. અપરાધ અને અન્ય એકના કેસમાં અદાલતે, જે (૨૦૦૨) માં અહેવાલિત છે

જ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસેસ ૬૩૮, આ દલીલના સમર્થનમાં કે અરજદારોને, તેઓ પાસે કોઈ કાનૂની હક છે તે બાબતે અદાલતને સંતોષ ન કરાવ્યાની ગેરહાજરીમાં, મેન્ડેમસનો કોઈ લેખ મેળવવાનો હક નથી. માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે, ઉક્ત ચુકાદાના પરિચ્છેદ-૧૭ માં નીચે મુજબ ઠરાવ્યું છે:

૧૭. ત્રીજા પ્રશ્ન તરફ આવીએ, જે મેન્ડેમસ જારી કરવાની વડી અદાલતની સત્તાના વિચારના દૃષ્ટિકોણથી વધુ મહત્વનો છે, તો એવું જણાય છે કે ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ, ભાગ ૩ દ્વારા પ્રદાન કરાયેલા કોઈપણ અધિકારોના અમલીકરણ માટે તેમજ અન્ય કોઈપણ હેતુ માટે, બંધારણ વડી અદાલતને હેબિયસ કોર્પસ, મેન્ડેમસ, પ્રોહિબિશન, ક્વો વોરંટો અને સર્ટિઓરારી સ્વરૂપના રિટો, નિર્દેશો અથવા આદેશો જારી કરવાની સત્તા આપે છે. તેથી, મૂળભૂત અધિકારો તેમજ અમૂલભૂત અથવા સામાન્ય કાનૂની અધિકારોના

અમલીકરણ માટે, જે ‘અન્ય કોઈપણ હેતુ માટે’ આ શબ્દપ્રયોગના ક્ષેત્રમાં આવી શકે, ઉચ્ચ પ્રેરોગેટિવ રિટો જારી કરવાની આ વડી અદાલતને આપવામાં આવેલી સત્તા છે. કલમ ૨૨૬ હેઠળ વડી અદાલતોની સત્તાઓ વિવેકાધીન છે અને તેમના વિવેક પર કોઈ મર્યાદા મૂકી શકાય તેમ નથી, તેમ છતાં તેનો ઉપયોગ માન્ય અને સ્વીકારિત સિદ્ધાંતો અનુસાર તથા કેટલીક સ્વલાદિત મર્યાદાઓના આધિન રહીને થવો જોઈએ. કલમ ૨૨૬ માં આવેલ ‘અન્ય કોઈપણ હેતુ માટે’ શબ્દપ્રયોગ વડી અદાલતોના અધિકારક્ષેત્રને વધુ વ્યાપક બનાવે છે, છતાં પણ અદાલતે તેનો ઉપયોગ કેટલીક સંયમપૂર્ણ મર્યાદાઓ અને કેટલાક પરિમાણોની અંદર રહીને કરવો આવશ્યક છે. કલમ ૨૨૬ હેઠળ મેન્ડેમસ જારી કરવા માટેની સત્તાનો ઉપયોગ કરવાની શરતોમાંની એક એવી છે કે અદાલત આ નિષ્કર્ષે પહોંચે કે પીડિત વ્યક્તિને કાનૂની અધિકાર છે, જે તેને કોઈ અધિકારનો હકદાર બનાવે છે, અને તેવા અધિકારનું ઉલ્લંઘન થયું છે. અન્ય શબ્દોમાં કહીએ તો, નાગરિકના કાનૂની અધિકારનું અસ્તિત્વ અને રાજ્ય અથવા કોઈપણ જાહેર સત્તામંડળ ઉપર આવેલી અનુરૂપ કાનૂની ફરજના પાલનને મેન્ડેમસના રિટ દ્વારા અમલમાં મૂકાવી શકાય છે. “મેન્ડેમસ” નો અર્થ આદેશ થાય છે. જેને સંબોધવામાં આવે છે તે સંસ્થા અથવા વ્યક્તિ દ્વારા કંઈક કાર્ય કરાવવાની તેની માંગને કારણે તે પ્રોહિબિશન અથવા સર્ટિઓરારીના રિટોથી ભિન્ન છે. મેન્ડેમસ એવો આદેશ છે જે કોઈ વ્યક્તિ, નિગમ, અધસ્તન અદાલતો અથવા સરકારને સંબોધી જારી કરવામાં આવે છે અને જેના દ્વારા તેને અથવા તેમને તેમાં નિર્દિષ્ટ કોઈ વિશિષ્ટ કાર્ય કરવા કહેવામાં આવે છે, જે તેની અથવા તેમની કચેરી સાથે

સંબંધિત હોય અને જાહેર ફરજના સ્વરૂપનું હોય. મેન્ડેમસ કોઈપણ જાહેર સત્તામંડળ સામે ઉપલબ્ધ છે, જેમાં વહીવટી તેમજ સ્થાનિક સંસ્થાઓનો પણ સમાવેશ થાય છે, અને તે એવી કોઈપણ વ્યક્તિ સામે જારી થઈ શકે છે જેના પર કાનૂન દ્વારા અથવા સામાન્ય કાનૂન દ્વારા કોઈ નિશ્ચિત કાર્ય કરવાની ફરજ મુકવામાં આવી હોય. મેન્ડેમસના સ્વરૂપનો રિટ અથવા આદેશ મેળવવા માટે અરજદારે અદાલતને સંતોષ આપવો પડે છે કે જેના વિરુદ્ધ મેન્ડેમસ માગવામાં આવે છે તે પક્ષ તરફથી કાનૂની ફરજના પાલનનો તેને કાનૂની અધિકાર છે, અને એવો અધિકાર અરજિના દિવસે અસ્તિત્વમાં રહેલો હોવો જોઈએ. {કલ્યાણ સિંહ વિ. સ્ટેટ ઓફ યુ.પી., એ.આઈ.આર. ૧૯૬૨ એસ.સી. ૧૧૮૩}. મેન્ડેમસ દ્વારા પાલન કરાવવા યોગ્ય એવી ફરજ બંધારણ, કાયદો, સામાન્ય કાનૂન અથવા કાયદાની શક્તિ ધરાવતા નિયમો અથવા આદેશો દ્વારા લાદવામાં આવેલી હોઈ શકે છે. જ્યારે ઉપરોક્ત સિદ્ધાંતો વર્તમાન પ્રકરણ પર લાગુ કરવામાં આવે છે, ત્યારે પ્રતિવાદીઓનો કહેવાતો અધિકાર, જે સુધારા અધિનિયમ બંધારણીય રીતે અમાન્ય છે અને તેથી આવક બોર્ડના અંતિમ નિર્ણય સુધી આંતરિમ ચૂકવણી મેળવવાનો અધિકાર ચાલુ રહેશે એવા નિષ્કર્ષ પર આધારિત છે, ટકી શકતો નથી; કારણ કે સર્વોચ્ચ અદાલતે પોતે વેંકટગીરીના કેસમાં, તારીખ ૪ ફેબ્રુઆરી, ૧૯૮૬ ના રોજ, સિવિલ અપીલ નં. ૩૯૮ અને ૧૩૮૫ ઓફ ૧૯૭૨ માં, સુધારા અધિનિયમની બંધારણીય માન્યતા યથાવત્ ઠરાવી હતી અને વધુમાં તે અપીલમાં જાહેર કર્યું હતું કે કલમ ૩૯(૧) હેઠળ ડાયરેક્ટર દ્વારા નિર્ધારણ થાય ત્યાં સુધી આંતરિમ ચૂકવણીઓ ચુકવાપાત્ર રહેશે. મેન્ડેમસ

જારી કરવાની સત્તાનો ઉપયોગ કરતાં વડી અદાલત આના વિરુદ્ધ કંઈ કહી શકતી નહોતી, માત્ર આ કારણસર કે પ્રતિવાદીઓના પક્ષમાં આવેલ પહેલાનો ચુકાદો પડકારવામાં આવ્યો ન હોવાથી અંતિમ બની ગયો હતો. સુધારા અધિનિયમની બંધારણીયતા બાબતે સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા કરવામાં આવેલી ઘોષણાના વિરુદ્ધ, આંધ્ર પ્રદેશ વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠ દ્વારા જારી કરાયેલ આક્ષેપિત મેન્ડેમસ, ત્યારે સત્તા અને અધિકારક્ષેત્રનો એવો ઉપયોગ ગણાશે જ્યારે પ્રતિવાદીઓ પાસે તે અધિનિયમ હેઠળ જ અસ્તિત્વમાં રહેલો કાનૂની રીતે અમલપાત્ર અધિકાર નહોતો. ઉપરોક્ત પરિસ્થિતિઓમાં, અમે આ નિષ્કર્ષે પહોંચવામાં કોઈ સંકોચ અનુભવતા નથી કે વડી અદાલતે જે કહેવાતા અધિકારના અમલીકરણ માટે પ્રશ્નમાં રહેલો મેન્ડેમસ જારી કર્યો તેમાં ગંભીર ભૂલ કરી, કારણ કે આ અદાલતના વેંકટગીરીના કેસના નિર્ણયને ધ્યાનમાં લેતા, જે દિવસે અદાલતે મેન્ડેમસ જારી કર્યો તે દિવસે એવો અધિકાર ક્યારેય અસ્તિત્વમાં નહોતો. તેથી, અમારી દૃષ્ટિએ, વડી અદાલતનો ઉક્ત નિષ્કર્ષ ખોટો માનવો જ જોઈએ.

૩૬. વધુમાં, વિદ્વાન એડવોકેટ દ્વારા વધુ અવલંબન પણ મૂકવામાં આવ્યું છે

પી.ટી.આર. એક્સપોર્ટ્સ (મદ્રાસ) પ્રા. લિ. અને અન્ય વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્યના કેસમાં જનરલ, જેનો અહેવાલ (૧૯૯૬) ૫ માં પ્રકાશિત થયો છે

સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૨૬૮, જેમાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત

અદાલતે એવો ઠરાવ કર્યો છે કે જ્યારે યોગ્ય સત્તાધિકારી કાર્યપાલક નીતિ દ્વારા અથવા કાયદા હેઠળ નિર્ણય લેવા સક્ષમ હોય ત્યારે વાજબી અપેક્ષાનો સિદ્ધાંત કોઈ ભૂમિકા ભજવતો નથી. ઉક્ત ચુકાદાના ફકરા ૩, ૪ અને ૫ નીચે મુજબ છે:

“૩. ઉપરોક્ત નીતિના પ્રકાશમાં પ્રશ્ન એ ઊભો થાય છે કે સરકાર અગાઉની નીતિથી બંધાયેલી છે કે નહીં, અથવા બદલાયેલા સંભવિત વિદેશી બજારો અને વિદેશી ચલણ પ્રાપ્ત કરવાની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને તે પોતાની નીતિમાં સુધારો કરી શકે છે કે નહીં? એ સાચું છે કે નિશ્ચિત પરિસ્થિતિઓના સમૂહમાં, યોગ્ય પ્રકરણમાં, ભારત સંઘ વિ. ઇન્ડો-અફઘાન એજન્સીઝ [(૧૯૬૮) ૨ એસ.સી.આર. ૩૬૬] માં વિકસિત કરવામાં આવેલા વચનાધારિત પ્રતિબંધના સિદ્ધાંતથી સરકાર બંધાયેલી હોઈ શકે. પરંતુ પ્રશ્ન અગાઉની નીતિ પાછી ખેંચવાની માન્યતા અને નવી નીતિ અમલમાં મૂકવાની માન્યતા અંગે કેન્દ્રિત છે. વૈધ અપેક્ષાના સિદ્ધાંતને પણ ફરીથી આ રીતે જોવાની જરૂર છે: શું તેમાં જાહેર હિતમાં નીતિ દ્વારા સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો, અથવા નિર્ણય સત્તાના કોઈ દુરુપયોગ પર આધારિત છે? કારોબારી નિર્ણય દ્વારા અથવા વિધાન દ્વારા નીતિ ઘડવાની સત્તામાં તે જ નીતિ પાછી ખેંચવાની સત્તાનો પણ સમાવેશ થાય છે, જો કે પ્રથમ કિસ્સામાં તે સત્તાનો દુરાશયપૂર્વક ઉપયોગ હોય અથવા લેવાયેલો નિર્ણય કે કરાયેલી કાર્યવાહી સત્તાના દુરુપયોગરૂપ હોય તો વાત જુદી છે. જ્યારે યોગ્ય સત્તાધિકારીને કારોબારી નીતિ દ્વારા અથવા કાયદા હેઠળ નિર્ણય લેવાની

સત્તા પ્રાપ્ત હોય, ત્યારે વૈધ અપેક્ષાનો સિદ્ધાંત કોઈ ભૂમિકા ભજવતો નથી. અદાલત, કારોબારી અથવા વિધાનસત્તાની હદમાં, પોતાની સંપૂર્ણ પસંદગીનો વિસ્તાર નક્કી કરવાની સત્તા સંબંધિત સત્તાધિકારીને જ રહેવા દે છે. આર્થિક નીતિના વિષયોમાં, એ સ્થિર કાનૂની સ્થિતિ છે કે અદાલત કારોબારી અને વિધાનમંડળને વિશાળ અવકાશ આપે છે. આયાત અથવા નિકાસ માટે પરવાનગીઓ આપવી એ કારોબારી અથવા વિધાનની નીતિ દ્વારા થાય છે. માલની આયાત અથવા નિકાસ બાબતે નીતિ ઘડવા માટે સરકાર વિવિધ પરિબલોનો વિચાર કરે છે અને દેશની અર્થવ્યવસ્થાના સર્વત્રાહી વિશાળ હિતને ધ્યાનમાં રાખીને વિવિધ વસ્તુઓને તુલનાત્મક રીતે વધુ પ્રાથમિકતા આપે છે. તેથી, કારોબારીને પ્રાપ્ત સત્તાના ઉપયોગથી, અથવા જે સ્થિતિ હોય તે મુજબ વિધાનમંડળને, આવી નીતિઓ વિકસાવવાની સ્વતંત્રતા છે.

૪. અરજદારને તેની અરજી કરવાની તારીખે અમલમાં રહેલી નીતિઓના આધારે નિકાસ અથવા આયાત પરવાના મેળવવાનો કોઈ સ્થિર અધિકાર નથી. સ્પષ્ટ કારણોસર, પરવાનો આપવાનો પ્રશ્ન પરવાનો અથવા પરમિટ મંજૂર કરવાની તારીખે પ્રવર્તમાન નીતિ પર આધારિત રહે છે. સંબંધિત સત્તાધિકારી પરમિટ મંજૂર કરવા અથવા માલની આયાત કે નિકાસ કરવાની મંજૂરી આપવાનો ઇનકાર કરવા માટેના વિવિધ પરિબલોનું સમગ્ર ચિત્ર વધુ સારી રીતે સમજી શકે તેવી સ્થિતિમાં હોઈ શકે છે. તેથી, નિર્ણય વિવિધ આર્થિક દૃષ્ટિકોણોથી લેવામાં આવશે, જેના વિષયમાં કાર્યપાલિકા વધુ સારી રીતે માહિતગાર સ્થિતિમાં હોય

છે; જો કે, જેમ અમે અગાઉ જણાવ્યું છે, ઇનકાર દૂર્ભાવનાપૂર્વકનો હોય અથવા સત્તાનો દુરુપયોગ હોય, તો તેવી સ્થિતિમાં અરજદારે આ બાબતનું કથન કરી અને અદાલતના સંતોષ માટે પુરવાર કરવું પડે કે ઇનકાર ઉપરોક્ત પરિબળોથી દૂષિત હતો.

પ. તેથી, એ સ્પષ્ટ થાય છે કે પરવાનો મંજૂર કરવો તે પરવાનો મંજૂરીની તારીખે પ્રવર્તમાન નીતિ પર નિર્ભર છે. તેથી, અગાઉની નીતિ મુજબ અરજીની તારીખે અસ્તિત્વમાં રહેલી નીતિથી અદાલત સરકારને બંધિત કરી શકે નહીં. અગાઉનો કોઈ નિર્ણય સરકારને આવનારા સર્વ કાળ માટે બંધિત કરી શકશે નહીં. જ્યારે સરકારને જાહેર હિતમાં નીતિમાં ફેરફાર જરૂરી હોવાનું સંતોષ થાય, ત્યારે તેને નીતિમાં સુધારો કરવાનો અને નવી નીતિ નિર્ધારિત કરવાનો અધિકાર રહેશે. તેથી, અદાલત જાહેર હિતમાં નાણાકીય નીતિ વિકસાવવા અને તે મુજબ કાર્ય કરવા માટે સરકારને મુક્ત અવકાશ આપવાનું પ્રાધાન્ય આપશે. સમાન રીતે, જાહેર હિતમાં ફાળવણી, વાટપ અથવા પોતાની નાણાકીય સ્રોતોના ઉપયોગ સંબંધિત બાબતોમાં પ્રાથમિકતાઓ નક્કી કરવા માટે પણ સરકારે મુક્તતા આપવામાં આવી છે. તેથી, વિકસાવવામાં આવેલી યોજનાના અનુસંધાને નિકાસ અથવા આયાત નીતિ જારી કરવા, પરત ખેંચવા અથવા તેમાં ફેરફાર કરવા માટે પણ તેને સમાન રીતે અધિકાર છે. તેથી, અમે ઠરાવીએ છીએ કે અરજદારોને એમ.ઈ.ઈ. અથવા એન.ક્યુ.ઈ. હેઠળ પરમિટો જારી થવા બાબતે કોઈ સ્થિર અથવા ઉપાર્જિત હક્ક નથી, તથા સરકાર પણ પોતાની પૂર્વવર્તી નીતિથી

બંધાયેલી નથી. સરકાર માટે નવી યોજનાઓ વિકસાવવી ખુલ્લું રહેશે અને અરજદારોને યોજનામાં આવશ્યક શરતો પૂર્ણ કરવાની આધીનતા સાથે, બે યોજનાઓમાંથી કોઈ એક મુજબ તેમની વાજબી અપેક્ષાઓ પૂર્ણ થવાની રહેશે. તેથી, પડકારાયેલ અધિસૂચનામાં નવી નીતિ વિકસાવવામાં સરકારને વચનો અથવા વાજબી અપેક્ષાઓના આધારે અવરોધિત ગણાવી શકાતી નથી એવું વડી અદાલતે જે નિષ્કર્ષ આપ્યો હતો, તે યોગ્ય હતો.”

૩૭. વધુમાં, યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય વિ. ઇન્ડિયન ચાર્જ કોમ અને અન્ય એકના કેસમાં આપેલા ચુકાદામાં, જે (૧૯૯૯) ૭ સુપ્રીમ કોર્ટ કેસિસ ૩૧૪ માં અહેવાલિત છે, જ્યારે વર્ગીકરણ કેપ્ટિવ પ્લાન્ટ્સ અને પાવર પ્રોજેક્ટ્સના આધારે ભિન્ન રીતે કરવામાં આવ્યું હતું, ત્યારે માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે આ અવલોકન સાથે તેને મંજૂરી આપી હતી કે કેપ્ટિવ એકમો માત્ર તેમના પોતાના હેતુઓ માટે જ હોય છે. જ્યારે પાવર પ્લાન્ટ્સ વિશાળ જાહેર હેતુ સિદ્ધ કરે છે, ત્યારે આવી સ્થિતિમાં વ્યક્તિગત હિતે સામાજિક હિતના પક્ષમાં ઝુકવું આવશ્યક છે.

૩૮. હાવડા મ્યુનિસિપલ કોર્પ્સ અને અન્ય વિ. ગેન્જિસ રોપ કો.લિ. અને અન્યના કેસમાં, જેનો ઉલ્લેખ (૨૦૦૪) ૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસેસ ૬૬૩ માં કરવામાં આવ્યો છે, તે ચુકાદામાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે રાજ્ય સરકારે બિલ્ડિંગ નિયમોમાં સુધારો કરીને અમલમાં લાવવામાં આવેલ

કાયદેસરની જોગવાઈઓના વિરોધમાં કથિત નિહિત અધિકાર અથવા વાજબી અપેક્ષાના આધારિત દાવાને સ્થાપિત કરી શકાય નહિ.

૩૯. એમ.પી. મથુર અને અન્ય વિ. ડી.ટી.સી. અને અન્યના કેસમાં, જે (૨૦૦૬) ૧૩ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૭૦૬ માં અહેવાલિત છે, વ્યક્તિગત હકો અને વ્યાપક જાહેર હિત અંગેનો ભેદ દર્શાવવામાં આવ્યો છે. ઉપરોક્ત ચુકાદામાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે વચનઆધારિત નિષેધ સમતા અથવા બાધ્યતાઓ પર આધારિત છે અને તે નિહિત હકો પર આધારિત નથી. જણાવેલ ચુકાદામાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે સમતાના સિદ્ધાંતમાં, અદાલતે એક બાજુના વ્યક્તિગત હકો અને બીજી બાજુના વ્યાપક જાહેર હિત વચ્ચે સમતોલન સ્થાપિત કરવું પડે છે. ઉપરોક્ત કેસ પ્રતિવાદીઓના એ રજૂઆતને સમર્થન આપે છે કે કોઈ કાનૂની હકના અભાવે પરમાદેશ જારી થઈ શકે નહીં અને આગળ, જ્યારે વ્યક્તિગત હકો અને વ્યાપક જનતાના હકો વચ્ચે અથડામણ થાય ત્યારે, જાહેર હિતને ધ્યાનમાં રાખીને વ્યાપક જનતાના હકોને વ્યક્તિગત હકો કરતાં અગ્રતા મળે છે. કારણ કે ૧લા અરજીકર્તા માત્ર એક કેપ્ટિવ જેટી છે અને બંદરની સીમાઓમાં ફેરફાર કરતી વિવાદિત અધિસૂચના બહુ-ઉપયોગકર્તા બંદરના વિકાસ માટે છે, તેથી તે વ્યાપક જાહેર હિતની સેવા કરશે. આ પરિસ્થિતિમાં, ઉપરોક્ત ચુકાદો પણ પ્રતિવાદીઓના કેસને સમર્થન આપે છે. વધુમાં, વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલે દલીલ કરી કે ૪૦.

એમ.ઓ.યુ.ઓ અરજદારોને કોઈ અધિકાર પ્રદાન કરતાં નથી અને તેથી, તેઓ વચનબાધિત અવરોધ અથવા વૈધ અપેક્ષાના આધારે કોઈ રાહતનો દાવો કરી

શકતા નથી. આ રજૂઆતના સમર્થનમાં, માનનીય એડવોકેટ જનરલે (૨૦૧૨) ૧૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૧ માં અહેવાલિત મોનેટ ઇસ્પાત એન્ડ એનર્જી લિમિટેડ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા ના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદા પર આધાર મૂક્યો છે. ઉપરોક્ત ચુકાદામાં સ્પષ્ટ શબ્દોમાં એવો નિર્ધાર કરવામાં આવ્યો છે કે વચનબાધિત અવરોધના સિદ્ધાંતનો આશ્રય લેવા માટે વચન હોવું આવશ્યક છે. ઉક્ત કેસમાં આગળ વધુ એવું પણ નિર્ધાર કરવામાં આવ્યું હતું કે કોઈ પ્રસ્તાવને વચન તરીકે અર્થઘટિત કરી શકાય નહીં. કોઈપણ વચનના અભાવે, વચનબાધિત અવરોધનો દાવો કરી શકાય નહીં અને સૂચનાઓ સંબંધિત કાયદેસરની સત્તા હેઠળ જારી કરવામાં આવી છે. ઉપરોક્ત ચુકાદો પ્રતિવાદીઓના કેસને મજબૂત સમર્થન આપે છે. ઉક્ત ચુકાદાના પેરા ૧૮૮.૪, ૧૮૮.૫, ૨૮૯ અને ૨૯૦ માં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું છે:

“૧૮૮.૪. વાજબી અપેક્ષા અને પૂર્વાનુમાન એકબીજાથી ભિન્ન છે અને પૂર્વાનુમાન એવો દાવો કરી શકાય તેવી અપેક્ષા બની શકતું નથી. આવી અપેક્ષા ન્યાયસંગત, વાજબી અને સંરક્ષણપાત્ર હોવી જોઈએ.

૧૮૮.૫. કાયદેસર અપેક્ષાનું સંરક્ષણ, જ્યાં પ્રબલ જાહેર હિત અન્યથા કરવાની માંગ કરે છે ત્યાં, તે અપેક્ષાની પૂર્ણતા કરવાનું આવશ્યક બનાવતું નથી. અન્ય શબ્દોમાં, વ્યક્તિગત લાભને જાહેર હિત સમક્ષ પછાત રહેવું પડે અને કાયદેસર

અપેક્ષાના સિદ્ધાંતનો એવો આશ્રય લેવાઈ શકશે નહીં, જે ખાનગી લાભ માટે જાહેર હિતને અવરોધી શકે. એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ એક્સ

૨૮૯. જેમ આપણે અગાઉ જોયું છે, પ્રોમિસરી એસ્ટોપેલના સિદ્ધાંતને અમલમાં મૂકવા માટે કોઈ વચન હોવું આવશ્યક છે, અને તેના આધાર પર સંબંધિત પક્ષે પોતાના હિતને હાનિ થાય તેવી રીતે કાર્ય કર્યું હોવું જોઈએ. વર્તમાન કેસમાં તે માત્ર એક પ્રસ્તાવ હતો, અને તે બાબત સંપૂર્ણપણે સ્પષ્ટ કરવામાં આવી હતી કે તેને કેન્દ્ર સરકારની મંજૂરી મળવાની હતી; તે પહેલાં તેને વચન સમાયેલું હોવાનું અર્થઘટન કરી શકાય તેમ નહોતું. આ ઉપરાંત, વૈધાનિક જોગવાઈ અથવા અધિસૂચના વિરુદ્ધ સમન્યાયનો ઉપયોગ કરી શકાય નહીં.

૨૯૦. અપીલકર્તાઓ જે માંગ કરી રહ્યા છે તે, પક્ષકારો વચ્ચે કોઈ પૂર્ણ થયેલ કરાર ન હોવા છતાં, એક રીતે કંઈક પ્રકારની વિશિષ્ટ અમલવારી માંગવા સમાન છે. એમ.ઓ.યુ. કરાર નથી, અને કોઈપણ પરિસ્થિતિમાં ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૯૯ ના અર્થક્ષેત્રમાં આવતું નથી. એક પક્ષકાર (અધુનિક) સિવાય, અન્ય પક્ષકારોએ આગળના પગલાં લીધા હોય તેમ જણાતું નથી. કોઈપણ સ્થિતિમાં, કોઈ વચનના અભાવે, સંબંધિત કાયદેસરની સત્તાઓ હેઠળ જારી થયેલ સૂચનાઓ સામે અપીલકર્તાઓ, જેમાં આધુનિકનો પણ સમાવેશ થાય છે, વચનઆધારિત પ્રતિબંધનો દાવો કરી શકતા નથી. વૈકલ્પિક રીતે, અપીલકર્તાઓ યોગ્ય અપેક્ષાના સિદ્ધાંત હેઠળ દલીલ ઊભી કરવાનો પ્રયત્ન કરી રહ્યા છે. આ સિદ્ધાંતનો આધાર ચુકિતચુકતતા અને ન્યાયસંગતતામાં નિર્ણિત છે.

તેમ છતાં, જ્યાં જાહેર સત્તાધિકારીનો નિર્ણય કાનૂની જોગવાઈ પર આધારિત હોય અને જાહેર હિત સાથે સુસંગત હોય, ત્યાં તેનો પણ આશ્રય લઈ શકાતો નથી. તાજેતરમાં જ આ અદાલતે એમ.એમ.ડી.આર. અધિનિયમના સંદર્ભમાં, સન્ડૂર મેન્ગેનીઝ (પૂર્વોક્ત) ના પરિષેદ ૮૩ માં પુનરોચ્ચાર કર્યો છે કે, ‘જ્યારે કોઈ બાબત કાયદા દ્વારા સંચાલિત હોય ત્યારે સમન્યાયનો અમલ અવરોધિત થાય છે, તે એક સુસ્થાપિત સિદ્ધાંત છે.’ બિહાર સ્પોન્જ એન્ડ આયર્ન લિ.ના પક્ષમાં અયોગ્ય ભેદભાવ થયો હોવાની રજૂઆત અમે સ્વીકારી શકતા નથી. તેનો એક કારણ એ પણ છે કે તે વડી અદાલત સમક્ષ દબાવવામાં આવી નહોતી અને ન તો આ અદાલત સમક્ષ એવું દર્શાવવા માટે કોઈ સામગ્રી મૂકવામાં આવી હતી કે તેના પક્ષમાં કરવામાં આવેલ મંજૂરી કેવી રીતે અયોગ્ય હતી.”

૪૧. સુશ્રી એસ.એન. શેલાત, વિદ્વાન પરિષ્ક વકીલ, દ્વારા અવલંબિત સ્પીચ એન્ડ સોફ્ટવેર ટેકનોલોજીઝ (ઇન્ડિયા) પ્રા. લિ. વિ. નિયોસ ઇન્ટરએક્ટિવ લિ. ના મામલામાં આપેલ ચુકાદામાં, જે (૨૦૦૯) ૧ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસેસ ૪૭૫ માં અહેવાલિત છે, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે સ્પષ્ટપણે ઠરાવ્યું હતું કે કરારમાં પ્રવેશ કરવા માટેનો કરાર અમલપાત્ર નથી તેમજ તે પક્ષકારોને કોઈ અધિકાર પણ પ્રદાન કરતો નથી. ઉક્ત ચુકાદાને ધ્યાને લેતાં, અરજદારો દ્વારા બીજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ પાસેથી માંગવામાં આવેલ રાહતોના હેતુસર એમ.ઓ.યુ. હેઠળ દાવો કરાયેલા કોઈ અધિકારોને માન્યતા આપી શકાતી નથી.

૪૨. મદ્રાસ સિટી વાઈન મર્ચન્ટ્સ' એસોસિયેશન અને અન્ય વિ. સ્ટેટ ઓફ ટી.એન. અને અન્ય, જેનો ઉદ્દેશ (૧૯૯૪) ૫ સુપ્રીમ કોર્ટ કેસ ૫૦૯ માં નોંધાયેલ તરીકે છે, અને જેના પર વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી શેલતે આધાર મૂક્યો હતો, તે કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે વૈધ અપેક્ષા અથવા તો જાહેર સત્તાધિકારીની તરફથી આપવામાં આવેલા સ્પષ્ટ વચનથી ઉદ્ભવી શકે છે અથવા તો એવી નિયમિત પ્રથાના અસ્તિત્વથી ઉદ્ભવી શકે છે, જેના ચાલુ રહેવાની દાવેદારને યોગ્ય રીતે અપેક્ષા રાખી શકાય. વધુમાં, ઉક્ત ચુકાદામાં આવું નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું છે કે જો નીતિમાં કોઈ ફેરફાર થાય અથવા જાહેર હિતમાં કોઈ નિયમ અથવા કાયદેસર કાનૂન દ્વારા સ્થિતિ બદલવામાં આવે, તો વૈધ અપેક્ષાનો કોઈ પ્રશ્ન ઊભો થતો નથી. એમ/એસ. શ્રી સિદ્ધબલી ૪૩ ના કેસના ચુકાદામાં.

સ્ટીલ્સ લિમિટેડ તથા અન્ય વિ. ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્ય તથા અન્ય, એ.આઈ.આર. માં અહેવાલિત

૨૦૧૧ સર્વોચ્ચ અદાલત ૧૧૭૫, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે પ્રોમિસરી એસ્ટોપલનો નિયમ સમન્યાયસંગત સિદ્ધાંત હોવાને કારણે, તેને નિર્ધારિત પરિસ્થિતિને અનુરૂપ ઢાળવો પડે છે. વધુમાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે જ્યાં જાહેર હિત તેની માંગ કરે છે, ત્યાં પ્રોમિસરી એસ્ટોપલનો સિદ્ધાંત આહ્વાન કરી શકાય નહીં.

૪૪. ઉપરોક્ત ઉલ્લેખિત ચુકાદાઓમાં પ્રતિપાદિત સિદ્ધાંતોનો, જેના પર પ્રતિવાદીઓના વિદ્વાન વકીલ દ્વારા આધાર રાખવામાં આવ્યો છે, અમલ કરતાં અમે વિચારપૂર્વક એવો મત વ્યક્ત કરીએ છીએ કે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨-બોર્ડ દ્વારા જારી કરાયેલ તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના એનઓસી હેઠળ અથવા અરજદારો દ્વારા પ્રતિવાદી રાજ્ય અને તેની સત્તાધિકારીઓ સાથે કરવામાં આવેલા એમઓયુઓ હેઠળ, તેમજ ગુજરાત પ્રદૂષણ નિયંત્રણ બોર્ડ, પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય અને ગુજરાત કાંઠાક્ષેત્ર વ્યવસ્થાપન પ્રાધિકરણ દ્વારા અપાયેલી મંજૂરીઓ હેઠળ, અરજદારોને કોઈ અધિકારો સોંપવામાં આવ્યા ન હોવાને કારણે, અરજદારોને ન્યાયસંગત અપેક્ષાના સિદ્ધાંતનો આશ્રય લેવાનો અથવા વચનઆધારિત નિરોધના આધારે વિવાદિત અધિસૂચનાને પડકારવાનો હક પ્રાપ્ત થતો નથી. અરજદારોને જે મંજૂરી આપવામાં આવી છે તે ખોટકામથી નીકળેલી સામગ્રીને કાદવ સમતલ વિસ્તારમાં નાખવાની મંજૂરી માત્ર છે. તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના એનઓસીમાં જ સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યું છે કે અરજદારોને પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલા વિસ્તારમાં કોઈ દાવો રહેશે નહીં. તા. ૧૪.૬.૨૦૦૭ ના એનઓસીમાં આવી શરત હોવા છતાં, અને એમઓયુઓમાં પણ સ્પષ્ટ શરતો રહેલી છે કે આવા એમઓયુઓ અરજદારોને કોઈ હકો પ્રદાન કરશે નહીં, માત્ર તેવા એમઓયુઓ પર આધાર રાખીને અરજદારોને વિવાદિત અધિસૂચનાને અવૈધ જાહેર કરવાની પ્રાર્થના સાથે પરમાદેશ સ્વરૂપે કોઈ રાહત મેળવવાનો હક મળતો નથી

અધિસૂચના, જે ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ ની કલમ ૫(૧) હેઠળની વૈધાનિક સત્તાનો ઉપયોગ કરીને રમા પ્રતિવાદી દ્વારા જારી કરવામાં આવી છે. તે જ રીતે, અરજદારોની આ દલીલને પણ અમે નામંજૂર કરીએ છીએ કે, વિવાદિત અધિસૂચના દ્વારા હજીરાની સીમાઓનો વિસ્તાર કરીને ૧૯૦ પ્રતિવાદી બોલીઓ આમંત્રિત કર્યા વગર વધારાના વિસ્તારના હકો ઝા અને જથા પ્રતિવાદીઓના પક્ષે પ્રદાન કરી રહ્યો છે અને તે ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૧૪ હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલ સમાનતાની જોગવાઈનું ઉલ્લંઘન કરીને જાહેર અનુગ્રહોના વિતરણ સમાન બને છે. પ્રતિવાદીઓ તરફથી દાખલ કરવામાં આવેલા જવાબી વિવિધ સોગંદનામાઓ અને વધુ જવાબી સોગંદનામાઓ, ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ ની કલમો ૪ અને ૫ હેઠળની જોગવાઈઓ તથા ૧૯૯૫ ની બંદર નીતિ અને ૧૯૯૭ ની બી.ઓ.ઓ.ટી. નીતિની વિવિધ કલમોને સાથે વાંચતા, બંદરની સીમાઓનો વિસ્તાર અનુમત્ય છે તે સ્પષ્ટ થાય છે. પ્રતિવાદીઓ તરફથી દાખલ કરવામાં આવેલા જવાબી સોગંદનામાઓ પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે વૈશ્વિક ટેન્ડર જારી કર્યા બાદ બોલી સ્વીકારવાના અનુસંધાનમાં રમા પ્રતિવાદીએ ઝા પ્રતિવાદી સાથે એક રિયાયત કરાર કર્યો હતો અને તે સમયે બંદરના વિકાસ માટે વ્યાપક દૃષ્ટિકોણ તૈયાર કરવામાં આવ્યો હતો. ઉક્ત રિયાયત કરારમાં આ બાબતે પણ સંમતિ આપવામાં આવી હતી કે વૈધાનિક મંજૂરીઓને આધીન રહીને, કલ્પિત દૃષ્ટિયોજનાની અંદર આવતા બંદરના કોઈપણ વિસ્તરણ અને વધુ વિકાસ ઉપર રાજ્ય સરકાર કોઈ પ્રતિબંધ મૂકશે નહીં. આ બાબત પણ સ્પષ્ટ કરવામાં આવી હતી કે યોજનાના વ્યાપની અંદર

આવતું વિસ્તરણ રમા પ્રતિવાદી-બોર્ડની મંજૂરીને આધીન રહેશે. આ પણ તેનો કેસ છે કે

જવાબી સોગંદનામામાં રમા પ્રતિવાદીએ જણાવ્યું છે કે જ્યારે તેની દ્વારા વૈશ્વિક નિદા આમંત્રિત કરવામાં આવી હતી અથવા તા. ૨૨.૪.૨૦૦૨ના કન્સેશન કરાર પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા, ત્યારે હજીરાની બંદર-મર્યાદાઓ જાહેર કરવામાં આવી ન હતી અને તે વિસ્તાર લાગતા મગદલા બંદરનો ભાગ હતો. માત્ર ઓક્ટોબર ૨૦૦૪માં રાજ્ય સરકારે મગદલા બંદરમાંથી અલગ કરીને હજીરા બંદરની મર્યાદાઓ નિર્ધારિત કરી અને હજીરા બંદરની મર્યાદાઓ જાહેર કરતી જાહેરખબર બહાર પાડી હતી. તે બાદ, માર્ચ ૨૦૧૦માં હજીરાની બંદર-મર્યાદાઓમાં સુધારો કરવામાં આવ્યો અને ત્યારબાદ ડમા પ્રતિવાદીની, બિન-એલએનજી માલસામાન માટે જમા પ્રતિવાદીને ઉપ-કન્સેશનેર તરીકે રાખવાની વિનંતી સ્વીકારવામાં આવી. ઉપરોક્ત પરિસ્થિતિમાં, સ્પષ્ટ થાય છે કે કન્સેશન કરારમાં પણ બંદર-મર્યાદાના વિસ્તરણ અંગે જોગવાઈ છે, જે સરકાર દ્વારા જાહેર કરાયેલ નીતિ સાથે સુસંગત છે. ઉપર ઉલ્લેખ મુજબ ૧મા પ્રતિવાદીએ લીધેલી દલીલ, તેમજ બંદર નીતિ અને ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ની કલમ ૫(૧) હેઠળ પ્રદાન કરાયેલ કાનૂની સત્તાને ધ્યાનમાં લેતાં, એવો નિષ્કર્ષ કાઢી શકાય નહીં કે પડકારવામાં આવેલી જાહેરખબર દ્વારા બંદર-મર્યાદામાં કરાયેલ ફેરફાર, બોલીઓ આમંત્રિત કર્યા વગર જાહેર અનુગ્રહના વિતરણ સમાન છે. હકીકતમાં, ડમા પ્રતિવાદી સાથે કરવામાં આવેલ કન્સેશન કરાર વૈશ્વિક નિદા અનુસંધાને કરવામાં આવ્યો હતો, જે પોતે જ બંદર નીતિ તથા બૂટ નીતિ

અનુસાર છે. જ્યારે ૧મા અને ૨મા પ્રતિવાદીઓએ ૩મા પ્રતિવાદી સાથે એવો જાહેર કરાયેલ ખંડ આધારે, વૈશ્વિક નિદા અનુસંધાને કન્સેશન કરાર કર્યો હતો અને જ્યારે કન્સેશન કરાર અંતિમ બની ગયો છે, ત્યારે અરજદારોની આ દલીલ કે પડકારવામાં આવેલી જાહેરખબર બોલીઓ આમંત્રિત કર્યા વગર જાહેર અનુગ્રહનું વિતરણ સમાન છે, નિષ્ફળ જ જવી જોઈએ અને તે સ્વીકારી શકાય તેમ નથી.

૪૫. વધુમાં, અરજદારોનો એવો મામલો છે કે અરજદારોની અરજી સમયની દૃષ્ટિએ અગાઉની હતી અને તે જ ઘણા વર્ષો સુધી લંબિત રાખવામાં આવી હતી; બીજી તરફ, જ્યારે ૩જા પ્રતિવાદીએ ૧૪.૩.૨૦૧૫ના રોજ દરખાસ્ત રજૂ કરી, ત્યારે તે જ માત્ર થોડા જ દિવસોમાં ૧૯.૩.૨૦૧૫ના રોજ રજા પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા સહેલાઈથી મંજૂર કરવામાં આવી. રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ૩જા પ્રતિવાદી દ્વારા રજૂ કરાયેલ દરખાસ્તનો ઉતાવળમાં વિચાર કરીને રજા પ્રતિવાદીએ કરેલ ઉક્ત કાર્યવાહી, ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓના હિતમાં સત્તાનો માત્ર આભાસી ઉપયોગ જ છે, જ્યારે અરજદારોની સમયની દૃષ્ટિએ અગાઉની એવી ૩૭૦૦ મીટર જળકિનારા વિસ્તાર તથા ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારના ફાળવણી માટેની અરજીનો વિચાર કરવામાં આવ્યો નહોતો. ઉક્ત દલીલના સમર્થનમાં, અરજદારો તરફથી હાજર રહેલા વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી મિહિર જોશીએ, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ગ્લોબલ એનર્જી લિમિટેડ અને અન્ય વિ. સેન્ટ્રલ ઇલેક્ટ્રિસિટી રેગ્યુલેટરી કમિશન, (૨૦૦૯) ૧૫ સુપ્રીમ કોર્ટ કેસેસ ૫૭૦માં અહેવાલિત મામલામાં આપેલ ચુકાદા પર, કલેક્ટર (ડિસ્ટ્રિક્ટ

મેજિસ્ટ્રેટ) અલ્હાબાદ અને અન્ય વિ. રાજા રામ જૈસવાલ, (૧૯૮૫) ૩ સુપ્રીમ કોર્ટ કેસેસ ૧માં અહેવાલિત મામલાના ચુકાદા પર અને ઝેનિથ મેટાપ્લાસ્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ વિ. સ્ટેટ ઓફ મહારાષ્ટ્ર અને અન્ય, માં અહેવાલિત મામલાના ચુકાદા પર આધાર મુક્યો

(૨૦૦૯) ૧૦ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૩૮૮. ગ્લોબલ એનર્જી લિ. (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં આપવામાં આવેલા ચુકાદામાં, સેન્ટ્રલ ઇલેક્ટ્રિસિટી રેગ્યુલેટરી કમિશન (પ્રક્રિયા, ટ્રેડિંગ લાઇસન્સના પ્રદાન માટેની શરતો અને નિયમો તથા અન્ય સંબંધિત બાબતો) નિયમો, ૨૦૦૪ ની વ્યાપ્તિ પર વિચાર કરતાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું હતું કે માત્ર અરજી દાખલ કરવાથી કોઈ વ્યક્તિ કોઈ પણ પ્રકારનો નિહિત અધિકાર હાંસલ કરી શકતી નથી. ઉક્ત કેસ વીજળી અધિનિયમ, ૨૦૦૩ હેઠળ બનાવવામાં આવેલા નિયમો અનુસાર લાઇસન્સ માટે કરવામાં આવેલી અરજીને સંબંધિત છે. ઉક્ત ચુકાદામાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે એવું ઠરાવ્યું હતું કે આવા પ્રદાન અંગેનો વિચાર કાયદેસર અને માન્ય કાનૂનના આધારે જ થવો જોઈએ. જ્યારે કોઈ વિશિષ્ટ નિયમ હેઠળ લાઇસન્સના પ્રદાન માટે અરજી કરવામાં આવે છે, અને તે નિયમ લાઇસન્સ આપનાર પ્રાધિકરણને આપી અરજી પર વિચાર કરવાની સત્તા આપે છે, ત્યારે લાઇસન્સ આપનાર પ્રાધિકરણ માટે તે અરજી પર વિચાર કરવો ફરજિયાત બને છે, અને માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે પણ એવું જ ઠરાવ્યું છે. જ્યારે ૧લી અરજદાર કંપનીની અરજી કોઈ પણ કાનૂન, નીતિ અથવા નિયમ સાથે સંકળાયેલી કે તેમાંથી ઉત્પન્ન થયેલી હોવાનું દર્શાવતું નથી, ત્યારે માત્ર એ કારણે

કે ૧લી અરજદારે અરજી દાખલ કરીને દાવો કર્યો હતો, તે એકલું જ વર્તમાન કેસમાં તેના દાવા પર વિચાર કરવા માટે કોઈ આધાર બની શકે નહીં.

૪૬. કલેક્ટર, (જિલ્લા મેજિસ્ટ્રેટ) અલ્હાબાદ અને અન્ય વિ. રાજા રામ જયસ્વાલ, જેનો અહેવાલ (૧૯૮૫) ૩ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ ૧ માં પ્રકાશિત થયો છે, તે મામલે માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે જ્યાં કોઈ હેતુ સિદ્ધ કરવા માટે સત્તા પ્રદાન કરવામાં આવી હોય, ત્યાં વારંવાર પુનરોચ્ચાર કરવામાં આવ્યો છે કે તે હેતુને કાર્યાન્વિત કરવા માટે સત્તાનો ઉપયોગ વાજબી રીતે અને સદ્ભાવનાપૂર્વક કરવો અનિવાર્ય છે. વધુમાં, એવું પણ ઠરાવાયું છે કે જ્યાં સત્તાનો ઉપયોગ બાહ્ય અથવા અસંગત વિચારણાઓ કે કારણોસર કરવામાં આવે છે, ત્યાં તે નિર્વિવાદપણે સત્તાનો રંગરૂપે ઉપયોગ ગણાય છે.

૪૭. ઝેનિથ મેટાપ્લાસ્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ વિ.મહારાષ્ટ્ર રાજ્ય અને અન્ય, જેનો અહેવાલ (૨૦૦૯) ૧૦ સર્વોચ્ચ અદાલત કેસિસ, ૩૮૮ માં પ્રકાશિત થયેલ છે, અને જેના પર અરજદાર પક્ષના વિદ્વાન વકીલે આધાર મૂક્યો છે, તેમાં એવો નિષ્કર્ષ આપવામાં આવ્યો છે કે અરજીએ સત્તાધિકારીઓના નિર્દેશ પર ઉતાવળમાં પ્રક્રિયા કરવામાં આવી હતી અને માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું છે કે અપનાવવામાં આવેલ એવો માર્ગ ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૧૪નું ઉલ્લંઘન કરનાર છે.

૪૮. ફરીથી, અરજીએ ઉતાવળમાં વિચારવામાં આવી હતી કે નહીં અને સત્તાધિકારીએ સત્તાનો ઉપયોગ રંગરૂપે થયેલ સત્તા-પ્રયોગ છે કે નહીં, તેવા

મુદ્દાઓ દરેક કેસના અરજાપત્રો અને નોંધ પરના સામગ્રીના સંદર્ભમાં વિચારવાના હોય છે. અરજદારોનો કેસ એવો છે કે ૩જા અને ૪થા પ્રતિવાદીઓએ બંદર મર્યાદાના વિસ્તરણ માટે સુધારેલ પ્રસ્તાવ ૧૪.૩.૨૦૧૫ના રોજ રજૂ કર્યો હતો અને તે જ પ્રસ્તાવને ૧૯.૩.૨૦૧૫ના રોજ ઉતાવળમાં મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. તેથી, અરજદારો દલીલ કરે છે કે નિર્ણય ઉતાવળમાં લેવામાં આવ્યો હતો અને ૧લા અરજદારની બાકી રહેલી અરજી, જે સમયક્રમમાં અગાઉની હતી, તેનું વિચારણા કર્યા વિના લેવામાં આવ્યો હતો. એ સાચું છે કે ૧લા અરજદારની અરજી સમયક્રમમાં અગાઉની હતી, જેમાં ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટ અને વધારાના ૩૩૪ હેક્ટર બેકઅપ વિસ્તારનો દાવો કરવામાં આવ્યો હતો. નોંધવા જેવું છે કે ૧લી અરજદાર કંપની માત્ર એક કેપિટલ જેટીની પરવાનાધારક છે અને આવી જેટી એસ્સાર ગ્રુપ ઓફ કંપનીઝના સ્ટીલ ઉદ્યોગ માટે કાચામાલના પરિવહન તથા તૈયાર ઉત્પાદનો માટે જ મંજૂર કરવામાં આવી છે. પ્રારંભિક મંજૂરી બાદ, ૧લી અરજદાર કંપનીએ વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ વિસ્તારના વિસ્તરણ માટે સમયાંતરે અરજીઓ કરતી રહી હતી. અનેક વખત, વોટરફ્રન્ટના વિસ્તરણ માટે ઉક્ત અરજી પર વિચારવામાં આવ્યો હતો. તેમ છતાં, માત્ર અરજી દાખલ કરવામાં આવી છે એટલા કારણે, જ્યારે જ્યારે માંગ કરવામાં આવે ત્યારે વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ વિસ્તારના વિસ્તરણ માટે તેનો વિચાર કરવો તે પ્રતિવાદીઓ પર ફરજિયાત નથી. ૧લી અરજદાર કંપની દ્વારા દાખલ કરાયેલ વિવિધ અરજીઓ, જે નોંધ પર મૂકવામાં આવી છે, તેમાંથી સ્પષ્ટ થાય છે કે ૧લી અરજદાર કંપનીનો વોટરફ્રન્ટ અને બેકઅપ વિસ્તારના વિસ્તરણ બાબતનો દાવો

વ્યાવસાયિક કામગીરીઓ માટેનો જ છે, અને ૧લા અરજદારે તેના કેષ્ટિવ હેતુ માટેની આવશ્યકતાની જરૂરિયાત ન્યાયસંગત ઠેરવી નથી. કોઈ ન્યાયસંગતકરણ તથા નોંધ પર મૂકાયેલ સામગ્રીના અભાવે, અરજદારો હક્કરૂપે એવો દાવો કરી શકતા નથી. વધુમાં, અરજદારોનો દાવો ઉજા અને જથા પ્રતિવાદીઓની અરજ સાથે તુલનાત્મક નથી, કારણ કે તે વધારાના બર્થ મેળવવા માટે બંદર મર્યાદામાં ફેરફાર કરવા માટે છે. અરજદારોના દાવા માટે કોઈ આધારના અભાવે, માત્ર અરજદારોની અરજ સમયક્રમમાં અગાઉની હતી એટલા કારણે, ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ની કલમ ૫(૧) હેઠળની કાયદેસરની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને ૧લા પ્રતિવાદીએ બહાર પાડેલ આક્ષેપિત અધિસૂચનાને અમાન્ય ઠેરવવાની માંગ કરવા માટે તે કોઈ આધાર બની શકતું નથી. તે જ સમયે, એવું પણ કહી શકાય નહીં કે ઉજા અને જથા પ્રતિવાદીની અરજનો વિચાર ઉતાવળમાં કરવામાં આવ્યો હતો. પ્રતિવાદીઓનો ૧૪.૩.૨૦૧૫નો પ્રસ્તાવ એ ઉજા પ્રતિવાદી દ્વારા ૨૧.૭.૨૦૧૪ના રોજ રજૂ કરાયેલ અગાઉના પ્રસ્તાવની અનુસૂતિમાં કરવામાં આવેલ સુધારેલ પ્રસ્તાવ હતો, જેમાં ઉજા પ્રતિવાદીએ સમુદ્ર તરફના નૌકાસંચાલન સંબંધિત કારણોસર હજારા બંદરની મર્યાદાના વિસ્તરણની માંગ કરી હતી. આ પરિસ્થિતિમાં, એવું કહી શકાય નહીં કે રજા પ્રતિવાદીએ ઉજા અને જથા પ્રતિવાદીઓના પ્રસ્તાવ પર ઉતાવળમાં વિચાર કર્યો હતો. અરજદારોને તેમની અરજના વિચારણાનો હક્કરૂપે દાવો કરવા માટે કોઈ કાનૂની આધાર નથી, કારણ કે ઉજા પ્રતિવાદીની ૧૪.૩.૨૦૧૫ની અરજ ૨૧.૭.૨૦૧૪ના મૂળ પ્રસ્તાવની અનુસૂતિમાં હતી. અરજદારોના વિધાવંત

વકીલ દ્વારા આધાર રાખવામાં આવેલ નિર્ણય, હાલના કેસના તથ્યો અને પરિસ્થિતિઓને ધ્યાનમાં લેતાં, તેમના કેસને ટેકો આપતો નથી. પરિણામે, અમે અરજદારોની આ દલીલ નામંજૂર કરીએ છીએ કે ડેવિડ અને જુલિયા પ્રતિવાદીઓની અરજીનો વિચાર ઉતાવળમાં કરવામાં આવ્યો હતો અને ઉક્ત નિર્ણય જુલિયા પ્રતિવાદીને લાભ પહોંચાડવા માટે સત્તાનો રંગરૂપે પ્રયોગ છે.

૪૯. આ તબક્કે, એ નોંધવું પણ પ્રાસંગિક છે કે ૧૯.૩.૨૦૧૫ના રોજ દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા સુધારેલ પ્રસ્તાવો મંજૂર થયા બાદ, અરજદારો એ પ્રત્યાવેદન દ્વારા પ્રથમ પ્રતિવાદીનો સંપર્ક કરીને આપત્તિઓ ઉઠાવી હતી અને ઉક્ત પ્રત્યાવેદનમાં આપત્તિઓ ઉઠાવવામાં આવ્યા બાદ, પ્રથમ પ્રતિવાદી-રાજ્યએ દ્વિતીય પ્રતિવાદી પાસેથી અભિપ્રાયો માંગી લીધા હતા અને દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડને વિનંતી કરી હતી કે અરજદારોએ તેમના પ્રત્યાવેદનમાં ઉઠાવેલી આપત્તિઓ પર વિચાર કર્યા પછી જ અભિપ્રાયો મોકલે. એવું જણાય છે કે દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડે, તા. ૧૬.૭.૨૦૧૫ના પત્ર દ્વારા, એ જણાવતાં અભિપ્રાયો મોકલ્યા હતા કે અરજદારોએ ઉઠાવેલી આપત્તિઓ માન્ય નહોતી. અરજદારો દ્વારા પ્રથમ પ્રતિવાદીને વધુ એક પ્રત્યાવેદન પણ કરવામાં આવ્યું હતું અને પ્રથમ પ્રતિવાદીએ તા. ૨૬ ઓગસ્ટ ૨૦૧૫ના પત્ર દ્વારા દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડને વિનંતી કરી હતી કે હજુરા બંદરની સીમાઓના વિસ્તરણના પ્રશ્ન પર તેની બોર્ડ બેઠકમાં વિચારણા કરવામાં આવે અને ત્યારબાદ સરકારને અભિપ્રાયો મોકલવામાં આવે. ત્યારબાદ, દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડે તેની બોર્ડ બેઠકમાં નિર્ણય લઈને ૨૮.૯.૨૦૧૫ના રોજ ઠરાવ પસાર કર્યો હતો, જે તેની

તરફથી પ્રથમ પ્રતિવાદી-રાજ્યને મોકલવામાં આવ્યો હતો. ત્યારબાદ, તે જ બાબત પર સરકાર દ્વારા વિચારણા કરવામાં આવી હતી અને સરકારે દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા પસાર કરાયેલા ઠરાવને મંજૂરી આપી હતી, જેના દ્વારા તેણે તૃતીય પ્રતિવાદી દ્વારા રજૂ કરાયેલ તા. ૧૫.૩.૨૦૧૫ના સુધારેલ પ્રસ્તાવને મંજૂરી આપી હતી. બાબતને આ દૃષ્ટિકોણથી જોતા, એવું કહી શકાય નહીં કે પ્રથમ પ્રતિવાદીએ વિવાદિત અધિસૂચના ઉતાવળમાં જારી કરવા માટે પગલાં લીધાં હતા અને તેથી વિવાદિત અધિસૂચના સત્તાના છદ્મ ઉપયોગથી દૂષિત છે. અરજદારોના આ આક્ષેપના સંદર્ભમાં પણ કે મુખ્ય પ્રધાન સચિવે દ્વિતીય પ્રતિવાદી-બોર્ડ દ્વારા પસાર કરાયેલા ઠરાવના વિરોધાભાસરૂપ નોંધ તૈયાર કરી હતી, પ્રથમ પ્રતિવાદી દ્વારા દાખલ કરાયેલા જવાબી સોગંદનામા અને વધારાના જવાબી સોગંદનામામાં આપવામાં આવેલા સ્પષ્ટીકરણના પ્રકાશમાં તે પણ સ્વીકારી શકાય તેમ નથી. કોઈપણ પરિસ્થિતિમાં, વિવિધ તબક્કાઓએ વિવિધ સત્તાધિકારીઓ દ્વારા રજૂ કરવામાં આવેલી નોંધો તેમની મતો છે અને અંતે, જે સત્તા વિધાન હેઠળ સક્ષમ છે એવી સરકાર માટે જ તૃતીય અને ચતુર્થ પ્રતિવાદીઓના પ્રસ્તાવ પર પોતાની સત્તાનો ઉપયોગ કરવાનો પ્રશ્ન રહે છે. આ સંદર્ભમાં, નીચે મુજબ કરાયેલ અવલોકનો ઉદ્ઘૂત કરવું ઉપયોગી રહેશે

માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે સ્ટેટ ઓફ બિહાર વિ.

કૃપાલુ શંકર વગેરે વગેરે, એ.આઈ.આર. ૧૯૮૭ સર્વોચ્ચ અદાલતમાં અહેવાલિત

અદાલત ૧૫૫૪, જેમાં, પરિચ્છેદ-૧૨ માં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે નીચે મુજબ ઠરાવ્યું છે:

આ બાબત વિવાદિત કરી શકાય તેવી નથી કે આ અપીલ લોકશાહી સરકારના યોગ્ય કાર્યાન્વયન સાથે સંબંધિત એક મહત્વપૂર્ણ કાનૂની પ્રશ્ન ઉઠાવે છે. સરકાર વિવિધ સ્તરો પરના વિવિધ અધિકારીઓ દ્વારા વ્યક્ત કરાયેલા અભિપ્રાયો અને સૂચનોના આધારે નિર્ણયો લઈને કાર્ય કરે છે, અને અંતે સંબંધિત પ્રધાનના હસ્તે તેને અંતિમતા પ્રાપ્ત થાય છે. તે પહેલાં, નીચલા સ્તરેના વિવિધ અધિકારીઓ પાસેથી પરસ્પર વિરુદ્ધ અભિપ્રાયો, મતો અને સૂચનો ઉત્પન્ન થયા હોય છે. અધિકારીઓ સમક્ષ ફાઈલોના માધ્યમથી આવતી બાબતો અંગે તેઓ નિર્ભય અને સ્વતંત્ર રીતે પોતાના અભિપ્રાયો વ્યક્ત કરી શકે, તેના પર કોઈ બાંધછોડ હોવી જોઈએ નહીં. તેઓ અદાલતોના આદેશો પર વિચાર કરતા હોય ત્યારે પણ આ જ સિદ્ધાંત લાગુ પડે છે. સરકારના અધિકારીઓને અનેક વખત વિવિધ કારણોસર તાત્કાલિક પાલન અશક્ય એવા અદાલતી આદેશોનો સામનો કરવો પડે છે. તેઓને આવા આદેશો સમક્ષ નિર્વિવાદ રીતે નમવું મુશ્કેલ જણાઈ શકે છે. આવી પરિસ્થિતિઓમાં તેઓ માટે આવશ્યક બને છે કે તેઓ ફાઈલોમાં નોંધ કરે કે આદેશોનું પાલન કેમ થઈ શકતું નથી અને સાથે સાથે એ પણ દર્શાવે કે જો સંપૂર્ણ હકીકતો અદાલતો સમક્ષ મૂકાશે હોત તો અદાલતો આવા આદેશો પાસ ન કરતાં. આંતરિક ફાઈલોમાં અધિકારીઓ દ્વારા કરવામાં આવતી અભિપ્રાયોની અભિવ્યક્તિ વિભાગના ઉપયોગ માટે હોય છે અને બહાર પ્રગટ કરવા અથવા

પ્રચાર માટે નથી. યોગ્ય પ્રસંગોમાં, અદાલતોના આદેશો સામે પણ પોતાના સ્વતંત્ર અભિપ્રાયો વ્યક્ત કરવા બદલ અધિકારીઓને દોષિત ઠેરવવામાં આવે તો તે સરકારના સુચારુ કાર્ય અને સંચાલનમાં અવરોધો ઊભા કરશે. હકીકતમાં, આવી આંતરિક નોંધો વિશેષાધિકારયુક્ત દસ્તાવેજો છે. ફાઈલોમાં અધિકારીઓ દ્વારા કરવામાં આવેલી નોંધોને, અમારી દષ્ટિએ, એવી દરેક નોંધ કરનાર અધિકારી વિરુદ્ધ અદાલતનો અનાદર અંગેની કાર્યવાહી માટે આધાર બનાવવામાં આવી શકે નહીં. જો અંતિમ કાર્યવાહી પોતે અદાલતનો અનાદર રચતી ન હોય, તો નોંધોમાં વ્યક્ત થયેલા મધ્યવર્તી સૂચનો અને મતો, જે ક્યારેક મુખપૃષ્ઠે જ અદાલતી આદેશોના અવમાનનાસમાન લાગી શકે, તે પણ અદાલતનો અનાદર ગણાશે નહીં. આવી નોંધો પ્રકાશન માટે અભિપ્રેત નથી.

૪૯.૧. આ રીતે, ઉપરોક્ત ચુકાદામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું હતું કે કચેરીની ફાઈલોમાં અધિકારીઓ દ્વારા વ્યક્ત કરાયેલા મતો વિભાગોના ઉપયોગ માટે હોય છે અને બહાર પ્રકાશિત કરવા માટે નથી. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા આધારિત કરાયેલ ઉક્ત ચુકાદો પણ પ્રતિવાદીઓના મામલાને સમર્થન આપે છે. ઉપર ઉલ્લેખિત માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ઉપરોક્ત અવલોકનોને ધ્યાનમાં લેતાં અને બંદરની મર્યાદાઓનો વિસ્તાર કરવાની સત્તા સ્પષ્ટપણે માત્ર પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧-સરકારને જ સોંપવામાં આવી છે તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખતાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ એ તેની વૈધાનિક સત્તાનો યોગ્ય રીતે ઉપયોગ કર્યો છે. જોકે, અરજદારોની એવી દલીલ કે અનુગામી તા. ૨૮.૯.૨૦૧૫ ના ઠરાવને ધ્યાનમાં

લેતાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ એ અગાઉના ઠરાવ પર પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરીનો વિચાર કરવો જોઈએ નહોતો, સ્વીકારી શકાય તેવી નથી.

૫૦. અમે નાગરિક અરજી ક્રમાંક ૧૧૫૦૧/૨૦૧૬ સાથે રજૂ કરવામાં આવેલા દસ્તાવેજો પર વિચાર કર્યો છે, જે તા. ૨૩.૧૧.૨૦૧૬ના આદેશ દ્વારા મંજૂર કરવામાં આવી હતી. છતાં, આ ચુકાદામાં ઉપરોક્ત રીતે ઉલ્લેખિત વિવિધ મુદ્દાઓ અંગે અમારા દ્વારા નોંધાયેલા વિવિધ નિષ્કર્ષોને ધ્યાનમાં રાખતાં અને તા. ૧૮ જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ની સૂચના ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ ની કલમ ૫(૧) હેઠળની સત્તાના કાનૂની પ્રયોગમાં બહાર પાડવામાં આવી હોવાથી, અમારી એવી દૃષ્ટિ છે કે નાગરિક અરજી ક્રમાંક ૧૧૫૦૧/૨૦૧૬ દ્વારા મંજૂર કરવામાં આવેલી અને નોંધ પર મૂકવામાં આવેલી મંજૂરીઓનો પડકારાયેલ સૂચના પર કોઈ અસર પડશે નહીં.

૫૧. ઉપરોક્ત કારણોને ધ્યાનમાં રાખી, મામલાનો સર્વાંગી દૃષ્ટિકોણ અપનાવીને અને ભારતીય બંદરો અધિનિયમ, ૧૯૦૮ હેઠળની કાયદેસરની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને જારી કરવામાં આવેલી પડકારિત કાર્યવાહીનો વિચાર કરતાં, કારણ કે અમને જણાય છે કે તે સરકાર દ્વારા જાહેર કરાયેલ બંદર નીતિ અને બૂટ નીતિ સાથે સુસંગત છે અને અરજદારો દ્વારા કોઈ કાયદેસર હક સ્થાપિત કરવામાં આવેલ નથી, તેથી ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ દાખલ કરાયેલ આ અરજમાં ન્યાયિક પુનરાવલોકન દ્વારા પડકારિત અધિસૂચનાને અમાન્ય ઠરાવવાની માંગણીમાં કોઈ સાર નથી.

પર. ઉપરોક્ત કારણોસર, આ અરજી ગુણવત્તાથી રહિત છે અને તે અનુસાર ફગાવી દેવામાં આવે છે. નોટિસ સમાપ્ત કરવામાં આવે છે. ખર્ચ બાબતે કોઈ આદેશ કરવામાં આવતો નથી.

પ૩. મુખ્ય અરજી ફગાવી દેવામાં આવી હોવાથી, પ્રતિવાદીઓને ઉક્ત અરજીમાં જણાવ્યા મુજબ દસ્તાવેજો રજૂ કરવા માટેની સંલગ્ન નાગરિક અરજી ક્રમાંક ૫૪૯૧ વર્ષ ૨૦૧૬ હવે ટકી રહેતી નથી અને તેનું નિરાકરણ કરવામાં આવે છે.

(આર. સુભાષ રેડ્ડી, મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ)(વિપુલ એમ. પંચોલી, ન્યાયમૂર્તિ)

*he translation of this judgment has been provided by M/s Hyperlink
E-Solutions Pvt. Ltd.*

=====

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 judgement 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 judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.*