

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

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

=====

[૨૦૧૬] ૩ એસ.સી.આર. ૫૫૧

એફકોન્સ ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર લિ.

વિરુદ્ધ

નાગપુર મેટ્રો રેલ કોર્પોરેશન લિ. અને અન્ય

(સિવિલ અપીલ નં. ૯૦૭૮ ઓફ ૨૦૧૬)

૧૫ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૧૬

[મદન બી. લોકુર અને આર. કે. અગ્રવાલ, ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ]

કરાર: ટેન્ડર – નાગપુર મેટ્રો રેલ પ્રોજેક્ટ માટે વાયાડકટની ડિઝાઇન અને બાંધકામ માટે બિડ્સ આમંત્રિત કરવામાં આવી હતી – જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી એ ચીનમાં ઈન્ટર-સિટી હાઇ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટના અમલીકરણનો અનુભવ ધરાવતું હોવાથી, તેની બિડ આપી – બિડને આ આધાર પર અયોગ્ય ઠેરવવામાં આવી હતી કે

ઈન્ટર-સિટી હાઈ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ મેટ્રો સિવિલ બાંધકામ કાર્યની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરતો નથી - હાઈકોર્ટે ઠેરવ્યું કે બિડને અયોગ્ય ઠેરવવી તે મનસ્વી હતું - નિર્ણય: પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા એમ્પ્લોયર, ટેન્ડર દસ્તાવેજોના લેખક હોવાથી, તેની જરૂરિયાતોને સમજવા અને પ્રશંસા કરવા અને તેના દસ્તાવેજોનું અર્થઘટન કરવા માટે શ્રેષ્ઠ વ્યક્તિ છે - જોકે, ટેન્ડર શરતોના પ્રોજેક્ટના માલિક દ્વારા આપવામાં આવેલા અર્થઘટન વિશે કોઈ અસ્પષ્ટતા અથવા શંકા જણાતી ન હતી, તેમ છતાં, જો કોઈ અસ્પષ્ટતા અથવા શંકા હોય તો, હાઈકોર્ટે પોતાનું અર્થઘટન આપવામાંથી દૂર રહેવું જોઈતું હતું, સિવાય કે તે એવા નિષ્કર્ષ પર આવ્યું હોય કે પ્રોજેક્ટના માલિક દ્વારા આપવામાં આવેલું અર્થઘટન વિકૃત અથવા ખોટા ઇરાદાવાળું હતું અથવા એક બિડરની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો હતો - આ ચોક્કસપણે હાઈકોર્ટ કે સુપ્રીમ કોર્ટ સમક્ષનો કેસ ન હતો - તેથી, જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી ને વિચારણા હેઠળના કરાર માટે બિડ કરવા માટે અયોગ્ય ઠેરવવામાં આવ્યું હતું.

વહીવટી કાયદો: નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા - દખલગીરીનો વ્યાપ - નિર્ણય: દખલગીરી ત્યારે જ માન્ય છે જો નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા ખોટા ઇરાદાવાળી હોય અથવા કોઈની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો હોય. નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા અથવા વહીવટી સત્તાધિકારીના નિર્ણય સાથે માત્ર અસંમતિ એ બંધારણીય અદાલત માટે દખલ કરવાનું કોઈ કારણ નથી. ભારતનું બંધારણ, ૧૯૫૦- કલમ ૨૨૬.

ખત અને દસ્તાવેજો: ટેન્ડર દસ્તાવેજો – અર્થઘટન – નિર્ણય: ટેન્ડર દસ્તાવેજના લેખક તેનું અર્થઘટન કરવા માટે શ્રેષ્ઠ વ્યક્તિ છે.

અપીલને મંજૂરી આપતા, કોર્ટે

નિર્ણય: ૧. દખલગીરી ત્યારે જ માન્ય છે જો નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા ખોટા ઇરાદાવાળી હોય અથવા કોઈની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો હોય. તે જ રીતે, જ્યાં સુધી નિર્ણય એટલો મનસ્વી કે અતાર્કિક ન હોય કે અદાલત કહી શકે કે આ નિર્ણય કોઈ જવાબદાર સત્તાધિકારી જે કાયદા અનુસાર વાજબી રીતે કાર્ય કરે છે તે લઈ શકે તેમ ન હોત, ત્યાં સુધી નિર્ણયમાં દખલ ન થવી જોઈએ. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા અથવા નિર્ણય વિકૃત હોવો જોઈએ અને માત્ર ભૂલભરેલો કે ખોટો ન હોવો જોઈએ. જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી દ્વારા હાઈકોર્ટ અથવા સુપ્રીમ કોર્ટ સમક્ષ આવો કોઈ અત્યંત કેસ રજૂ કરવામાં આવ્યો ન હતો. [ફકરો ૧૧] [૫૫૭-એફ-૭]

સેન્ટ્રલ કોલકિલ્ડ્સ લિ. વિ. એસએલએલ-એસએમએલ (જોઈન્ટ વેન્યર કન્સોર્ટિયમ) ૨૦૧૬ (૮) સ્કેલ ૯૯; દ્વારકાદાસ મારફતિયા એન્ડ સન્સ વિ. બોર્ડ ઓફ ટ્રસ્ટીઝ ઓફ ધ પોર્ટ ઓફ બોમ્બે (૧૯૮૯) ૩ એસસીસી ૨૯૩: ૧૯૮૯ (૨) એસસીઆર ૭૫૧; ટાટા સેલ્યુલર વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા (૧૯૯૪) ૬

એસસીસી ૬૫૧ : ૧૯૯૪ (૨) સપ્લી. એસસીઆર ૧૨૨;
જગદીશ મંડલ વિ. સ્ટેટ ઓફ ઓરિસ્સા (૨૦૦૭) ૧૪ એસસીસી
૫૧૭: ૨૦૦૬ (૧૦) સપ્લી. એસસીઆર ૬૦૬ – પર આધાર
રાખ્યો.

૨. ટેન્ડર દસ્તાવેજોમાં વપરાયેલા શબ્દોને અવગણી શકાય નહીં અથવા તેમને બિનજરૂરી કે નકામા ગણી શકાય નહીં; તેમને અર્થ અને તેમનું જરૂરી મહત્વ આપવું જોઈએ. બિડ દસ્તાવેજોના વિભાગ ૩ ની કલમ ૪.૨ (એ) માં 'મેટ્રો' શબ્દનો ઉપયોગ અને સામાન્ય બોલચાલમાં તેના અર્થને અવગણી શકાય નહીં. પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા એમ્પ્લોયર, ટેન્ડર દસ્તાવેજોના લેખક હોવાથી, તેની જરૂરિયાતોને સમજવા અને પ્રશંસા કરવા અને તેના દસ્તાવેજોનું અર્થઘટન કરવા માટે શ્રેષ્ઠ વ્યક્તિ છે. બંધારણીય અદાલતોએ ટેન્ડર દસ્તાવેજોની આ સમજણ અને પ્રશંસાને માન આપવું જોઈએ, સિવાય કે ટેન્ડર શરતોની સમજણ અથવા પ્રશંસામાં અથવા તેના અમલમાં કોઈ ખોટો ઇરાદો અથવા વિકૃતિ હોય. એ શક્ય છે કે પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા એમ્પ્લોયર ટેન્ડર દસ્તાવેજોનું એવું અર્થઘટન આપે જે બંધારણીય અદાલતોને સ્વીકાર્ય ન હોય પરંતુ તે પોતાનામાં જ આપેલા અર્થઘટનમાં દખલ કરવાનું કારણ નથી. વર્તમાન અપીલોમાં, જોકે એનએમઆરસીએલ દ્વારા ટેન્ડર

શરતોના આપવામાં આવેલા અર્થઘટન વિશે કોઈ અસ્પષ્ટતા અથવા શંકા જણાતી નથી, જો આવી કોઈ અસ્પષ્ટતા અથવા શંકા હોય તો પણ, હાઈકોર્ટે પોતાનું અર્થઘટન આપવામાંથી દૂર રહેવું જોઈતું હતું સિવાય કે તે એવા સ્પષ્ટ નિષ્કર્ષ પર આવ્યું હોય કે એનએમઆરસીએલ દ્વારા આપવામાં આવેલું અર્થઘટન વિકૃત અથવા ખોટા ઇરાદાવાળું હતું અથવા કોઈ એક બિડરની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો હતો. આ ચોક્કસપણે હાઈકોર્ટ સમક્ષ કે સુપ્રીમ કોર્ટ સમક્ષનો કેસ ન હતો. જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી વિચારણા હેઠળના કરાર માટે બિડ કરવા પાત્ર ન હતું. હાઈકોર્ટનો અભિપ્રાય હતો કે અયોગ્ય બિડર જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી દ્વારા હાઈકોર્ટમાં દાખલ કરવામાં આવેલી અરજીમાં યોગ્ય બિડર્સને પક્ષકાર તરીકે જોડવાનો કે સાંભળવાનો અધિકાર ન હતો. આદર સાથે, વર્તમાન જેવી બાબતોમાં આ યોગ્ય દૃષ્ટિકોણ નથી.

[ફકર ૧૪ થી ૧૮] [૫૫૮-ઇ-જી; ૫૫૯-એ-ડી]

રમના દયારામ શેટ્ટી વિ. ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા (૧૯૭૯)
૩ એસસીસી ૪૮૯: ૧૯૭૯ (૩) એસસીઆર ૧૦૧૪- પર આધાર રાખ્યો.

કેસ લો સંદર્ભ

૨૦૧૬(૮) સ્કેલ ૯૯	પર આધાર રાખ્યો	ફકરો ૧૧
૧૯૮૯ (૨) એસસીઆર ૭૫૧	પર આધાર રાખ્યો	ફકરો ૧૨
૧૯૯૪ (૨) સપ્લી.	પર આધાર રાખ્યો	ફકરો ૧૨

એસસીઆર ૧૨૨		
૨૦૦૬ (૧૦) સપ્લી.	પર આધાર રાખ્યો	ફરો ૧૨
એસસીઆર ૬૦૬		
૧૯૭૯ (૩)	પર આધાર રાખ્યો	ફરો ૧૪
એસસીઆર ૧૦૧૪		

સિવિલ એપેલેટ જ્યુરિસડિક્શન: સિવિલ અપીલ નં. ૯૦૭૮ ઓફ ૨૦૧૬.

બોમ્બે હાઈકોર્ટના, નાગપુર ખાતેના, રિટ પિટિશન નં. ૪૨૭૩ ઓફ ૨૦૧૬ માં આપેલા તારીખ ૨૮.૦૭.૨૦૧૬ ના ચુકાદા અને આદેશ પરથી.

સાથે

સિવિલ અપીલ નં. ૯૦૭૯ અને ૯૦૮૦-૯૦૮૧ ઓફ ૨૦૧૬.

પી. ચિદમ્બરમ, વી. ગીરી, કે. વી. વિશ્વનાથન, એસ. કે. મિશ્રા, સલમાન ખુર્શીદ, ગોપાલ જૈન અને ગુરુ કૃષ્ણ કુમાર, સિનિયર એડવોકેટ્સ, મનુ શેષાદ્રી, શ્રીમતી મીનાક્ષી અચ્ચર, શરદ શર્મા, ઇશાન બિષ્ટ, સત્ય મિત્ર, સત્યજીત એ. દેસાઈ, કુ. અનંદા એસ. દેસાઈ, આકાશ કાકડે, શ્રીધર પોતરાજુ, ગૈયાંગપાઉ ગાંગમેઈ અને અર્જુન સિંહ, હાજર રહેલા પક્ષકારો માટે એડવોકેટ્સ.

કોર્ટનો ચુકાદો આમના દ્વારા આપવામાં આવ્યો હતો

મદન બી. લોકુર, ન્યાયમૂર્તીશ્રી. ૧. અફકોન્સ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર લિમિટેડ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી સિવિલ અપીલ નં. ૯૦૭૮ ઓફ ૨૦૧૬ અને સિવિલ અપીલ નં. ૯૦૭૯ ઓફ ૨૦૧૬ માં, બોમ્બે હાઈકોર્ટ દ્વારા ૨૮ જુલાઈ, ૨૦૧૬ અને ૧૧ ઓગસ્ટ, ૨૦૧૬ ના રોજ પસાર કરવામાં આવેલા ચુકાદા અને આદેશોને પડકારવામાં આવ્યા છે. નાગપુર મેટ્રો રેલ કોર્પોરેશન લિમિટેડ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી સિવિલ અપીલ નં. ૯૦૮૦-૯૦૮૧ ઓફ ૨૦૧૬ માં, બોમ્બે હાઈકોર્ટ દ્વારા ૨૮ જુલાઈ, ૨૦૧૬ અને ૧૨ ઓગસ્ટ, ૨૦૧૬ ના રોજ પસાર કરવામાં આવેલા ચુકાદા અને આદેશોને પડકારવામાં આવ્યા છે. તમામ આક્ષેપિત આદેશોની સંયુક્ત અસર એ છે કે હાઈકોર્ટે ઠેરવ્યું કે મેસર્સ ગુઆંગડોંગ યુઆન્ટિયન એન્જિનિયરિંગ કંપની (જીવાયટી) ઓફ ચાઈના અને મેસર્સ ટાટા પ્રોજેક્ટ્સ લિમિટેડ (ટીપીએલ) એક સંયુક્ત સાહસ તરીકે (હવે પછી 'જીવાયટી-ટીપીએલ જોઈંટ વેન્ટ્યુર') ૧૨ મે, ૨૦૧૬ ના રોજ નાગપુર મેટ્રો રેલ કોર્પોરેશન લિમિટેડ (ટૂંકમાં 'એનએમઆરસીએલ') દ્વારા આમંત્રિત કરાયેલા ટેન્ડર માટે બિડ કરવા માટે પાત્ર છે.

૨. નાગપુર મેટ્રો રેલ પ્રોજેક્ટના ઈસ્ટ-વેસ્ટ કોરિડોર પર સીએચ ૭૮૨૫ એમ થી સીએચ ૧૮૨૧૨ એમ સુધી ઝાંસી રાણી સ્કવેર અને લોકમાન્ય નગર સ્ટેશનો વચ્ચે

રીય-૩ માં વાચાડક્ટ ની ડિઝાઇન અને બાંધકામ માટે એનએમઆરસીએલ દ્વારા બિડ્સ આમંત્રિત કરવામાં આવી હતી.

૩. જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી એ કરાર માટે તેની બિડ આપી હતી પરંતુ એનએમઆરસીએલ એ ૨૩ જુલાઈ, ૨૦૧૬ ના ઈ-મેલ દ્વારા જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી ને જાણ કરી કે ટેકનિકલ બિડ ખોલતી વખતે તેની બિડ ગેરલાયક ઠેરવવામાં આવી છે. ગેરલાયકાત અંગેની ટિપ્પણી અથવા રિમાર્ક્સમાં જણાવવામાં આવ્યું હતું કે જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી દ્વારા સબમિટ કરાયેલા દસ્તાવેજો બિડ દસ્તાવેજોના વિભાગ ૩ ની કલમ ૪.૨ (એ) માં નિર્દિષ્ટ પાત્રતા શરતોને પૂર્ણ કરતા નથી.

૪. જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી ની પાત્રતા અંગેનો વિવાદ ટેન્ડર શરતોના વિભાગ ૩ ની કલમ ૪.૨ (એ) ને ધ્યાનમાં રાખીને ઊભો થયો છે જે આ મુજબ છે:

૪.૨ (એ)	વિશિષ્ટ બાંધકામ અને કરાર વ્યવસ્થાપનનો અનુભવ	નીચે દર્શાવેલ સમાન કરારોની ન્યૂનતમ સંખ્યા જે મુખ્ય કોન્ટ્રાક્ટર,
---------	---	--

		જોઈન્ટ વેન્યર સભ્ય તરીકે છેલ્લા ૧૦ (દસ) વર્ષ દરમિયાન એટલે કે ૩૧.૦૫.૨૦૧૬ સુધી સંતોષકારક રીતે પૂર્ણ થયા હોય (એ) મેટ્રો સિવિલ કન્સ્ટ્રક્શનના કામમાં કરારમાંથી ઓછામાં ઓછા ૩૨૦૦ મિલિયન રૂપિયા પ્રાપ્ત કર્યા હોવા જોઈએ અને તે જ કરારમાં ૫ કિમીથી ઓછી લંબાઈનો વાયાડક્ટ પૂર્ણ કર્યો હોવો જોઈએ.
--	--	---

પ. જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી ના જણાવ્યા મુજબ, તેણે ચીનમાં પર્લ રિવર ડેલ્ટા ઇન્ટર-સિટી હાઈ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ અમલમાં મૂક્યો હતો; તેને તે પ્રોજેક્ટમાંથી

૩૨૦૦ મિલિયન રૂપિયા મળ્યા હતા અને તેણે તે કરાર હેઠળ ૭.૨૮૪ કિમી લંબાઈના વાયાડક્ટનું નિર્માણ કર્યું હતું. હાઈકોર્ટ સમક્ષ અને અમારી સમક્ષ, એવો કોઈ વિવાદ ન હતો કે જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી ને તેના પર્લ રિવર ડેલ્ટા ઇન્ટર-સિટી હાઇ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટમાંથી ઓછામાં ઓછા ૩૨૦૦ મિલિયન રૂપિયા મળ્યા હતા અને તેણે ૫ કિમીથી ઓછી લંબાઈનો વાયાડક્ટ પૂર્ણ કર્યો હતો કે કેમ. હાઈકોર્ટ સમક્ષ માત્ર એક જ પ્રશ્ન હતો કે શું પર્લ રિવર ડેલ્ટા ઇન્ટર-સિટી હાઇ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ 'મેટ્રો સિવિલ કન્સ્ટ્રક્શન વર્ક' ની જરૂરિયાતને પૂર્ણ કરે છે. એનએમઆરસીએલ ના જણાવ્યા મુજબ, ઇન્ટર-સિટી હાઇ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ મેટ્રો સિવિલ બાંધકામ કાર્યની જરૂરિયાતોને પૂર્ણ કરતો નથી.

૬. હાઈકોર્ટ એનએમઆરસીએલ સાથે નીચેના શબ્દોમાં અસંમત થઈ:

'શરત નં. ૪.૨ (એ) ના સંદર્ભમાં અરજદાર [જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી] દ્વારા પૂર્ણ કરાયેલું સિવિલ બાંધકામ કાર્ય ચીનમાં ઇન્ટરસિટી હાઇ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ માટે હતું અને ઉક્ત કરારમાં, અરજદારે ૭.૨૮૪ કિમી લંબાઈનો વાયાડક્ટ પૂર્ણ કર્યો હતો....અરજદારે સ્વીકાર્યપણે ચીનમાં પ્રતિષ્ઠિત પર્લ રિવર ડેલ્ટા ઇન્ટરસિટી હાઇ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ માટે ૫ કિમીથી ઓછી ન હોય તેવી લંબાઈનો વાયાડક્ટ બનાવ્યો છે. ટેન્ડર શરતો

અને ખાસ કરીને તેની કલમ ૪.૨(એ) વાંચવા પર અમને જણાય છે કે કોન્ટ્રાક્ટર અથવા જોઈન્ટ વેન્યર કંપની પાસે મેટ્રો સિવિલ કન્સ્ટ્રક્શનના કામનો અને ૫ કિમીથી ઓછી લંબાઈ ન ધરાવતો વાયાડક્ટ પૂર્ણ કરવાનો અનુભવ હોવો જરૂરી છે. અમને પ્રતિવાદી તરફથી રજૂઆત સમજાતી નથી કે અરજદારે હાઈ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ માટે વાયાડક્ટ બનાવ્યો હોવાથી, અરજદાર પાસે મેટ્રો માટે વાયાડક્ટ બનાવવાનો અનુભવ હશે નહીં. પ્રતિવાદી દ્વારા એ વાતનો વિવાદ કરવામાં આવ્યો નથી કે 'મેટ્રો' નો અર્થ રેલવે અથવા અંડરગ્રાઉન્ડ રેલવે થાય છે. જો એમ હોય, તો અમે એ સમજવામાં નિષ્ફળ રહીએ છીએ કે અરજદારની ટેકનિકલ બિડ શા માટે ગેરલાયક ઠેરવવામાં આવી જ્યારે અરજદારે ચીનમાં પર્લ રિવર ડેલ્ટા ઇન્ટરસિટી હાઈ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ માટે ૭.૨૮૪ કિમી લંબાઈનો વાયાડક્ટ બનાવ્યો છે. અમારા મતે, અરજદાર પાસે મેટ્રો સિવિલ કન્સ્ટ્રક્શન વર્ક કોન્ટ્રાક્ટમાં ૫ કિમીથી ઓછી ન હોય તેવી લંબાઈનો વાયાડક્ટ બનાવવાનો અનુભવ છે અને ઉક્ત કરારને સંતોષકારક રીતે પૂર્ણ કરવા માટે તેને ૩૨૦૦ મિલિયન રૂપિયાથી વધુ રકમ પણ મળી છે. પ્રતિવાદી એનએમઆરસીએલ દ્વારા ઇન્ટરસિટી હાઈ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટ માટે વાયાડક્ટના બાંધકામ અને મેટ્રો રેલ પ્રોજેક્ટ માટે વાયાડક્ટના બાંધકામ વચ્ચે જે ભેદ પાડવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો છે તે ભ્રામક છે અને વાસ્તવિક નથી. અરજદારની ટેકનિકલ બિડને ગેરલાયક

ઠેરવવાની એનએમઆરસીએલ ની કાર્યવાહી સ્પષ્ટપણે મનસ્વી છે અને તે રદ થવા પાત્ર છે'

૭. અમારી સમક્ષ કોઈ વિવાદ નથી કે મેટ્રો રેલવે (કન્સ્ટ્રક્શન ઓફ વર્ક્સ) એક્ટ, ૧૯૭૮ અને મેટ્રો રેલવે (ઓપરેશન એન્ડ મેન્ટેનન્સ) એક્ટ, ૨૦૦૨ નાગપુર સુધી વિસ્તરેલા છે અને નાગપુર મેટ્રો રેલ પ્રોજેક્ટને લાગુ પડે છે. 'મેટ્રો રેલવે' શબ્દપ્રયોગને મેટ્રો રેલવે (કન્સ્ટ્રક્શન ઓફ વર્ક્સ) એક્ટ, ૧૯૭૮ ની કલમ ૨(આઈ) માં નીચેના શબ્દોમાં વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે:

'(આઈ) 'મેટ્રો રેલવે' એટલે મુસાફરો, પ્રાણીઓ અથવા માલસામાનના જાહેર વહન માટેની મેટ્રો રેલવે અથવા તેનો કોઈ ભાગ અને તેમાં સમાવેશ થાય છે, -

(એ) મેટ્રો રેલવેને સંલગ્ન જમીનની મર્યાદા દર્શાવતા સીમાચિહ્નોની અંદરની તમામ જમીન.

(બી) મેટ્રો રેલવેના હેતુઓ માટે, અથવા તેના સંબંધમાં કામ કરતી તમામ રેલ લાઈનો, સાઈડિંગ્સ, ચાર્ડ અથવા શાખાઓ,

(સી) મેટ્રો રેલવેના હેતુ માટે, અથવા તેના સંબંધમાં બાંધવામાં આવેલા તમામ સ્ટેશનો, ઓફિસો, વેન્ટિલેશન શાફ્ટ અને ડક્ટ્સ, વેર-હાઉસ, વર્કશોપ, મેન્યુફેક્ચરીંગ, ફિક્સ પ્લાન્ટ અને મશીનરી, શેડ, ડેપો અને અન્ય કામો; 'વધુ

સ્પષ્ટ વ્યાખ્યા ધ મેટ્રો રેલવે (ઓપરેશન એન્ડ મેન્ટેનન્સ) એક્ટ, ૨૦૦૨ ની કલમ ૨(આઈ) માં જોવા મળે છે અને તે નીચે મુજબ છે:

'(આઈ) 'મેટ્રો રેલવે' એટલે રેલ-માર્ગદર્શિત માસ રેપિડ ટ્રાન્ઝિટ સિસ્ટમ જે ડેડિકેટેડ રાઈટ-ઓફ-વે ધરાવે છે, જેમાં સ્ટીલ વ્હીલ અથવા રબર-ટાયર વ્હીલ કોચ હોય છે, પરંતુ મુસાફરોના વહન માટે ટ્રેમવે સિવાય, અને તેમાં સમાવેશ થાય છે—

(એ) મેટ્રો રેલવેને સંલગ્ન જમીનની મર્યાદા દર્શાવતા સીમાચિહ્નોની અંદરની તમામ જમીન,

(બી) મેટ્રો રેલવેના હેતુઓ માટે, અથવા તેના સંબંધમાં કામ કરતા તમામ રેલ ટ્રેક, સાઈડિંગ્સ, ચાર્ડ અથવા શાખાઓ,

(સી) મેટ્રો રેલવેના હેતુ માટે, અથવા તેના સંબંધમાં બાંધવામાં આવેલા તમામ સ્ટેશનો, ઓફિસો, વેન્ટિલેશન શાફ્ટ અને ડક્ટ્સ, વેરહાઉસ, વર્કશોપ, મેન્યુફેક્ચરીંગ, ફિક્સ પ્લાન્ટ અને મશીનરી, શેડ, ડેપો અને અન્ય કામો;'

૮. નાગપુર શહેરમાં આ બે કાયદાઓ લાગુ પડવાને કારણે, એમાં કોઈ શંકા નથી કે 'મેટ્રો રેલવે' અથવા 'મેટ્રો' ની વ્યાખ્યા એનએમઆરસીએલ ના મેટ્રો રેલ પ્રોજેક્ટના હેતુઓ માટે બહાર પાડવામાં આવેલી ટેન્ડર શરતોને લાગુ પડશે.

૯. અમારી સમક્ષ એ રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે ઇન્ટર-સિટી રેલ મેટ્રો રેલથી તદ્દન અલગ છે. ઇન્ટર-સિટી રેલ બે શહેરો વચ્ચે હોય છે અને ટ્રેનો સામાન્ય રીતે હાઈ સ્પીડ ટ્રેનો હોય છે. મેટ્રો રેલ શહેરની અંદર (ઇન્ટ્રા-સિટી) હોય છે, તેનો પોતાનો ડેડિકેટેડ રાઈટ-ઓફ-વે હોય છે, સામાન્ય રીતે તેમાં હાઈ સ્પીડ ટ્રેનો હોતી નથી અને ટ્રેનોની આવર્તન (ફ્રીક્વન્સી) ઇન્ટર-સિટી ટ્રેનો કરતા ઘણી વધારે હોય છે. મેટ્રો રેલ, કેટલાક કિસ્સાઓમાં, મેટ્રોપોલિટન શહેરના પરાં વિસ્તાર સુધી વિસ્તરી શકે છે પરંતુ તે અનિવાર્યપણે એક ઇન્ટ્રા-સિટી પ્રોજેક્ટ જ રહે છે. તેથી, ઇન્ટર-સિટી રેલ અને મેટ્રો રેલ વચ્ચે ગુણાત્મક તફાવત છે. આ બાબત જ ઇન્ટર-સિટી રેલવે પ્રોજેક્ટ અને ઇન્ટ્રા-સિટી રેલવે પ્રોજેક્ટમાં, અને ઇન્ટર-સિટી રેલવે પ્રોજેક્ટ માટે વાયાડક્ટના બાંધકામ અને ઇન્ટ્રા-સિટી રેલવે પ્રોજેક્ટ માટે વાયાડક્ટના બાંધકામમાં ગુણાત્મક તફાવત દર્શાવે છે.

૧૦. એ હકીકત કે જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી એ પર્લ રિવર ડેલ્ટા ઇન્ટર-સિટી હાઈ સ્પીડ રેલવે પ્રોજેક્ટના અમલીકરણ દરમિયાન મેટ્રોપોલિટન સિટીમાં અથવા મેટ્રોપોલિટન વિસ્તારમાં બાંધકામ કર્યું હતું, તે પ્રોજેક્ટને ઇન્ટ્રા-સિટી મેટ્રો રેલ

પ્રોજેક્ટ બનાવતું નથી – તે ઇન્ટર-સિટી રેલવે પ્રોજેક્ટ જ રહે છે. જોકે, અમારા માટે આ મુદ્દાઓમાં ઉતરવું અથવા તેના પર ચુકાદો આપવો જરૂરી નથી.

૧૧. તાજેતરમાં, *સેન્ટ્રલ કોલકલ્ચર્સ લિ. વિ. એસએલએલ-એસએમએલ (જોઈન્ટ વેન્યર કન્સોર્ટિયમ)* માં આ કોર્ટ દ્વારા અસંખ્ય નિર્ણયો પર આધાર રાખીને ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે ટેન્ડરની બિડ સ્વીકારવા અથવા નકારવામાં પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા એમ્પ્લોયરની નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયામાં દખલ કરવી જોઈએ નહીં. દખલગીરી ત્યારે જ માન્ય છે જો નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા ખોટા ઇરાદાવાળી હોય અથવા કોઈની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો હોય. તેવી જ રીતે, જ્યાં સુધી નિર્ણય એટલો મનસ્વી કે અતાર્કિક ન હોય કે અદાલત કહી શકે કે આ નિર્ણય કોઈ જવાબદાર સત્તાધિકારી જે કાયદા અનુસાર વાજબી રીતે કાર્ય કરે છે તે લઈ શકે તેમ ન હોત, ત્યાં સુધી નિર્ણયમાં દખલ ન થવી જોઈએ. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા અથવા નિર્ણય વિકૃત હોવો જોઈએ અને માત્ર ભૂલભરેલો કે ખોટો ન હોવો જોઈએ. હાઈકોર્ટમાં અથવા અમારી સમક્ષ ગ્રુવાયટી-ટીપીએલ જેવી દ્વારા આવો કોઈ અત્યંત કેસ રજૂ કરવામાં આવ્યો ન હતો.

૧૨. ક્ષારકાદાસ મારફતિયા એન્ડ સન્સ વિ. બોર્ડ ઓફ ટ્રસ્ટીઝ ઓફ ધ પોર્ટ ઓફ બોમ્બેમાં ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે બંધારણીય અદાલતો નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા સાથે સંબંધિત છે. ટાટા સેલ્યુલર વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયામાં એક ડગલું આગળ વધીને ઠેરવવામાં આવ્યું કે જો નિર્ણયને પડકારવામાં આવે (નિર્ણય માન્ય પ્રક્રિયા દ્વારા લેવામાં આવ્યો હોય), તો બંધારણીય અદાલતો દખલ કરી શકે છે જો નિર્ણય વિકૃત હોય. જોકે, બંધારણીય અદાલતો પાસેથી વહીવટી નિર્ણયમાં દખલ કરવામાં સંયમ જાળવવાની અપેક્ષા રાખવામાં આવે છે અને તેણે વહીવટી સત્તાધિકારીના અભિપ્રાયને બદલે પોતાનો અભિપ્રાય થોપવો જોઈએ નહીં. આ વાતની પુષ્ટિ જગદીશ મંડલ વિ. સ્ટેટ ઓફ ઓરિસ્સામાં સેન્ટ્રલ કોલકિલ્ડ્સમાં ઉદ્દેખિત કર્યા મુજબ કરવામાં આવી હતી.

૧૩. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા અથવા વહીવટી સત્તાધિકારીના નિર્ણય સાથે માત્ર અસંમતિ એ બંધારણીય અદાલત માટે દખલ કરવાનું કોઈ કારણ નથી. બંધારણીય અદાલત નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા અથવા નિર્ણયમાં દખલ કરે તે પહેલાં ખોટા ઇરાદાઓ, કોઈની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો અથવા મનસ્વીપણું, અતાર્કિકતા અથવા વિકૃતિનું સ્તર પૂર્ણ થવું આવશ્યક છે.

૧૪. આપણે સાવચેતીના શબ્દોનો પુનરોચ્ચાર કરવો જોઈએ જે આ કોર્ટે લગભગ ૪૦ વર્ષ પહેલાં રમના દયારામ શેટ્ટી વિ. ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયાનો નિર્ણય લેવાયો ત્યારથી જણાવ્યા છે, એટલે કે ટેન્ડર દસ્તાવેજોમાં વપરાયેલા શબ્દોને અવગણી શકાય નહીં અથવા તેમને બિનજરૂરી કે નકામા ગણી શકાય નહીં; તેમને અર્થ અને તેમનું જરૂરી મહત્વ આપવું જોઈએ. આ સંદર્ભમાં, બિડ દસ્તાવેજોના વિભાગ ૩ ની કલમ ૪.૨ (એ) માં 'મેટ્રો' શબ્દનો ઉપયોગ અને સામાન્ય બોલચાલમાં તેના અર્થને અવગણી શકાય નહીં.

૧૫. અમે ઉમેરી શકીએ કે પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા એમ્પ્લોયર, ટેન્ડર દસ્તાવેજોના લેખક હોવાથી, તેની જરૂરિયાતોને સમજવા અને પ્રશંસા કરવા અને તેના દસ્તાવેજોનું અર્થઘટન કરવા માટે શ્રેષ્ઠ વ્યક્તિ છે. બંધારણીય અદાલતોએ ટેન્ડર દસ્તાવેજોની આ સમજણ અને પ્રશંસાને માન આપવું જોઈએ, સિવાય કે ટેન્ડર શરતોની સમજણ અથવા પ્રશંસામાં અથવા તેના અમલમાં કોઈ ખોટો ઇરાદો અથવા વિકૃતિ હોય. એ શક્ય છે કે પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા એમ્પ્લોયર ટેન્ડર દસ્તાવેજોનું એવું અર્થઘટન આપે જે બંધારણીય અદાલતોને સ્વીકાર્ય ન હોય પરંતુ તે પોતાનામાં જ આપેલા અર્થઘટનમાં દખલ કરવાનું કારણ નથી.

૧૬. વર્તમાન અપીલોમાં, જોકે એનએમઆરસીએલ દ્વારા ટેન્ડર શરતોના આપવામાં આવેલા અર્થઘટન વિશે કોઈ અસ્પષ્ટતા અથવા શંકા જણાતી નથી, અમારો અભિપ્રાય છે કે જો આવી કોઈ અસ્પષ્ટતા અથવા શંકા હોય તો પણ, હાઈકોર્ટે પોતાનું અર્થઘટન આપવામાંથી દૂર રહેવું જોઈતું હતું સિવાય કે તે એવા સ્પષ્ટ નિષ્કર્ષ પર આવ્યું હોય કે એનએમઆરસીએલ દ્વારા આપવામાં આવેલું અર્થઘટન વિકૃત અથવા ખોટા ઇરાદાવાળું હતું અથવા કોઈ એક બિડરની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો હતો. આ ચોક્કસપણે હાઈકોર્ટ સમક્ષ અથવા આ કોર્ટ સમક્ષનો કેસ ન હતો.

૧૭. આ સંજોગોમાં, અમને અપીલકર્તાઓ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી અપીલોમાં યોગ્યતા જણાય છે અને અમે હાઈકોર્ટ દ્વારા પસાર કરાયેલા ચુકાદા અને આદેશોને રદ કરીએ છીએ અને એનએમઆરસીએલ ના એ નિર્ણયને પુનઃસ્થાપિત કરીએ છીએ કે જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી વિચારણા હેઠળના કરાર માટે બિડ કરવા પાત્ર ન હતું.

૧૮. અમે નિષ્કર્ષ પર આવીએ તે પહેલાં, એ દર્શાવવું જરૂરી છે કે હાઈકોર્ટનો અભિપ્રાય હતો કે અયોગ્ય બિડર જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી દ્વારા હાઈકોર્ટમાં દાખલ કરવામાં આવેલી અરજીમાં યોગ્ય બિડર્સને પક્ષકાર તરીકે જોડવાનો અથવા

સાંભળવાનો અધિકાર ન હતો. આદર સાથે, વર્તમાન જેવી બાબતોમાં આ યોગ્ય દષ્ટિકોણ નથી. આના ઘણા કારણો છે, જેમાંનું એક એ છે કે એવા પ્રસંગો બની શકે છે (જેમ કે વર્તમાન અપીલોમાં) જ્યાં યોગ્ય બિડર પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા એમ્પ્લોયરના ધ્યાન પર લાવી શકે કે અયોગ્ય બિડર અન્ય વધારાના કારણોસર અયોગ્ય હતો અથવા એવા કારણોસર કે જે પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા એમ્પ્લોયરના ધ્યાનમાં ન હતા. આ અપીલોમાં અફકોન્સ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર દ્વારા અમારા ધ્યાન પર લાવવામાં આવ્યું હતું કે જીવાયટી-ટીપીએલ જેવી પાસે સેગમેન્ટલ કન્સ્ટ્રક્શન પદ્ધતિ દ્વારા વાયાડક્ટના નિર્માણનો કોઈ અનુભવ ન હતો અને હાઈકોર્ટમાં દાખલ કરવામાં આવેલા મેન્ડરિન ભાષાના દસ્તાવેજોના અનુવાદો સાચા અંગ્રેજી અનુવાદો ન હતા. અફકોન્સ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર માટે વિદ્વાન વકીલ દ્વારા આ બાબતે કરવામાં આવેલી રજૂઆતો મહત્વપૂર્ણ છે અને હાઈકોર્ટમાં દાખલ કરાયેલી રિટ પિટિશનના નિર્ણય પર તેની અસર પડી શકી હોત પરંતુ અફકોન્સ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર હાઈકોર્ટમાં પક્ષકાર ન હોવાથી, તે રિટ પિટિશનમાં આ મુદ્દાઓ ઉઠાવી શક્યું નહીં પરંતુ રિવ્યૂ પિટિશનમાં તેણે આમ કર્યું હતું જેને ધ્યાનમાં લેવામાં આવી ન હતી. આવી પરિસ્થિતિને ટાળવા માટે બંધારણીય અદાલતો માટે એ વધુ યોગ્ય રહેશે કે તેઓ અસફળ અથવા અયોગ્ય બિડર દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી કાર્યવાહીમાં તમામ યોગ્ય બિડર્સને પક્ષકાર બનાવવાનો આગ્રહ રાખે.

૧૯. અમે સ્પષ્ટ કરીએ છીએ કે અમે સેગમેન્ટલ કન્સ્ટ્રક્શન પદ્ધતિ અને દસ્તાવેજોના ખામીયુક્ત અનુવાદના બે મુદ્દાઓ પર અફકોન્સ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર માટે વિદ્વાન વકીલની રજૂઆતો પર વિચાર કર્યો નથી કારણ કે તેઓ હાઈકોર્ટ સમક્ષ ન હતા અને એ પણ કારણ કે અમે જે દૃષ્ટિકોણ લીધો છે તેમાં તેમના પર ચુકાદો આપવાનું અમને જરૂરી જણાતું નથી.

૨૦. અપીલો મંજૂર કરવામાં આવે છે. પક્ષકારોએ પોતાનો ખર્ચ જાતે ભોગવવાનો રહેશે.

અપીલો મંજૂર કરવામાં આવી.

દેવિકા ગુજરાલ

This judgment has been translated using AI Tool – SUVAS.

=====

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

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