[২০১৮] ২ এস. সি. আর. ৩৩৫

এসার বাল্ক টার্মিনাল লিমিটেড এবং আরেকজন

বনাম

গুজরাট রাজ্য এবং অন্যরা

(২০১৮ সালের দেওয়ানী আপিল নং ২৪০৬)

২২, ফেব্রুয়ারি ২০১৮

[আর. এফ. নরিম্যান এবং নেভিন সিনহা, বিচারপতিদ্বয়]

ভারতীয় বন্দর আইন, ১৯০৮:

ধারা ৫ – অধীনে বিজ্ঞপ্তি – রাজ্য সরকার কর্তৃক – বন্দর সীমানা সম্প্রসারণের জন্য – আপীলকারী-কোম্পানী (যারা একটি নিজস্ব জেটি ব্যবহার করছিল) দ্বারা বিরোধ করা হয়েছে, এই বলে যে সম্প্রসারণ তাদের পুনরুদ্ধার করা বা পুনরুদ্ধার করা জমিগুলিকে প্রভাবিত করবে – হাইকোর্ট কর্তৃক আবেদন খারিজ – আপীলে, ধার্য করা হয়েছে: ধারা ৫ এর অধীনে জারি করা বন্দর সীমানা সম্প্রসারণের বিজ্ঞপ্তিটি জনস্বার্থে ছিল এবং তাই ধারা ৫ এর পরিপন্থী ছিল না – বন্দরের সীমানা পরিবর্তন/সম্প্রসারণ আপীলকারী-কোম্পানীর পুনরুদ্ধার করা জমির উপর অধিকারকে প্রভাবিত করে বলা যায় না, কারণ জমিগুলি অবৈধভাবে পুনরুদ্ধার করা হয়েছিল, অর্থাৎ গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইনের ধারা ৩৫(১) এর অধীনে পূর্ব অনুমতি ছাড়াই – মামলার ঘটনা অনুযায়ী আপীলকারী-কোম্পানীর বৈধ প্রত্যাশা ছিল বলা যায় না – আপীলকারী-কোম্পানী কর্তৃক পুনরুদ্ধার করা জমি শুধুমাত্র রাজ্য সরকারের মালিকানাধীন ছিল না, বরং মেরিটাইম বোর্ডও যেকোনো উদ্দেশ্যে তা ব্যবহার করতে পারত – অতএব, আপীলকারী-কোম্পানীর ব্যক্তিগত সম্পত্তির কোনো অধিকার নেই – এইভাবে, বিজ্ঞপ্তিটি আপীলকারী-কোম্পানীর ব্যক্তিগত সম্পত্তির কোনো অধিকারকেও প্রভাবিত করে না – গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইন, ১৯৮১ – ধারা ৩৫(১) – গুজরাট ইনফ্রাস্ট্রাকচার ডেভেলপমেন্ট অ্যাক্ট, ১৯৯৯ – ধারা ৮, ৯ এবং ১০ – বৈধ প্রত্যাশার মতবাদ।

গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইন, ১৯৮১:

ধারা ৩৫(১) – ব্যাখ্যা।

স্থির ১. এটা বলা ঠিক নয় যে, গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড অ্যাক্ট, ১৯৮১-এর ৩৫ (১) ধারাকে যদি ৩৫ (২) ধারার সঙ্গে পড়তে হয়, তা হলে এটা স্পষ্ট হবে যে, পুনরুদ্ধারের অনুমতি শুধুমাত্র তখনই প্রয়োজন হবে যখন কোনও ব্যক্তিগত সম্পদ কোনও ব্যক্তিগত ব্যক্তির হাতে তৈরি করা হবে।

যে সম্পদ তৈরি করা হবে তা কেবলমাত্র গুজরাট সরকারকে এবং গুজরাট মেরিটাইম বোর্ডকে (জি. এম. বি) আবেদনকারীদের এটি ব্যবহার করার অনুমতি দেওয়ার দায়িত্ব দেওয়া হয়েছিল। ৩৫ (১) ধারাটি নেতিবাচক ভাষায় দেওয়া হয়েছে এবং ব্যক্তিগত অধিকার তৈরি করা হচ্ছে না। ৩৫ (২) ধারাটি এমনভাবে পড়া যাবে না যাতে ৩৫ (১) ধারার উপর আলোকপাত করা যায়, কারণ ৩৫ (২) ধারার অধীনে, জি. এম. বি-কে কেবল একটি বিবেচনার ক্ষমতা দেওয়া হয়েছে যে কোনও ব্যক্তিকে, যিনি ৩৫ (১) ধারা লঙ্ঘন করেছেন, অবৈধ নির্মাণ অপসারণ করতে হবে। ৩৫ (১) ধারার বিস্তৃত ভাষাকে ৩৫ (২) ধারা দ্বারা হ্রাস করা যাবে না, কারণ জি. এম. বি ৩৫ (২) ধারার অধীনে এটিকে প্রদত্ত বিবেচনার ক্ষমতা ব্যবহার করতে পারে বা নাও করতে পারে। ধারা ৩৫ (১)-এর সরল ভাষাকে উপ-ধারা (২)-এ অনুমানের মাধ্যমে পড়ে কমানো যাবে না, কারণ জি. এম. বি নোটিশ দ্বারা কোনও ব্যক্তিকে একটি ইমারত অপসারণ করতে বলতে পারে, শুধুমাত্র যখন এটি পূর্ব অনুমতি ছাড়াই তৈরি করা হয়েছে, যাতে কোনও ব্যক্তিগত ব্যক্তির হাতে একটি ব্যক্তিগত সম্পদ তৈরি করা যায়। ধারা ৩৫ (১)-এর বিস্তৃত ভাষায় এটি স্পষ্ট করে দেওয়া হয়েছে যে জি. এম. বি-র লিখিত পূর্ব অনুমতি ব্যতীত জি. এম. বি-র সীমার মধ্যে কোনও পুনরুদ্ধার করা যাবে না। অতএব, এটা স্পষ্ট যে, গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইনের ৩৫ (১) ধারার অধীনে ৮ মিটারের নিচে গভীরতা পর্যন্ত খনন এবং ম্যানগ্রোভের দক্ষিণে যে কোনও অঞ্চলের পুনরুদ্ধার আপিলকারীদের দ্বারা করা হয়েছিল।

২, আপিলকারী-কোম্পানির উৎপাদন যা অনুমান করা হয়েছিল তার তুলনায় অনেক কম হওয়া সত্ত্বেও, আপিলকারীদের অব্যাহত দাবিগুলি দেখাবে যে আসল উদ্দেশ্য ছিল একটি বন্দী জেটির বাইরে যাওয়া এবং একটি বাণিজ্যিক বন্দর গড়ে তোলা যা গুজরাট পরিকাঠামো উন্নয়ন আইনের অধীনে একটি বৈশ্বিক দরপত্র ছাড়া করা যায় না।

৩. আপিলকারী, জি. এম. বি এবং রাজ্য সরকারের মধ্যে তিনটি এম ও ইউ কার্যকর করা হয়েছিল, যেগুলি কেবল ১২ মাসের জন্য বৈধ ছিল এবং বলা হয়েছিল যে আবেদনকারীদের কোনও অধিকার দেওয়া হয়নি, যারা এর জন্য সমস্ত ব্যয় বহন করবে। এই ক্ষেত্রে, এটি বলতে পারে না যে কোনও বৈধ প্রত্যাশা উপরোক্ত কোনও মেয়াদোত্তীর্ণ সমঝোতাপত্রের উপর ভিত্তি করে হতে পারেঃ অতএব, উপরোক্ত এম ও ইউ বা আপিলকারী এবং জি. এম. বি-র মধ্যে চিঠিপত্র থেকে সম্ভবত এ জাতীয় কোনও প্রত্যাশা উদ্ভূত হতে পারে না।

৪, এটি আপিলকারী এবং জি. এম. বি এর মধ্যে যোগাযোগ থেকে স্পষ্ট হয়,

যে আপিলকারীদের স্পষ্টভাবে বলা হয়েছিল যে আপিলকারীদের দ্বারা যে জমি পুনরুদ্ধার করা হবে তা শুধু গুজরাট সরকারের অন্তর্গত হবে না, তবে এটিও যে জি. এম. বি উপরোক্ত জমি যে কোনও উদ্দেশ্যে ব্যবহার করতে পারে। পক্ষগুলির মধ্যে চিঠিগুলি পড়ার পরে যা দেখা যায় তা হল আপিলকারীরা তাদের নিজস্ব ব্যয়ে খালটি খনন করতে চেয়েছিলেন, যা তাদের বন্দী জেটির পাশে ছিল, তাদের নিজস্ব উদ্দেশ্যে, যার জন্য তারা প্রয়োজনীয় অনুমতি পেয়েছিল। তবে, যেহেতু মাটি, যা ড্রেজিংয়ের ফলস্বরূপ উদ্ভূত হবে, খোলা সমুদ্রে ফেলে দেওয়া অত্যন্ত ব্যয়বহুল হবে, তাই বলা হয়েছিল যে পরিবর্তে এই পৃথিবীটি বন্দী জেটির পাশে পুনরুদ্ধার করা জমি তৈরি করতে ফেলে দেওয়া যেতে পারে, যা তখন আবেদনকারী এবং জি. এম. বি উভয়কেই উপকৃত করবে। জমি পুনরুদ্ধারের জন্য বিপুল পরিমাণ অর্থ ব্যয় করা হয়েছে এই যুক্তিটি সম্পূর্ণ মিথ্যা-একটি খাল খনন করার জন্য বিপুল পরিমাণ অর্থ ব্যয় করা হয়েছিল, যার অনুমতি দেওয়া হয়েছিল, কারণ কেবল আবেদনকারীদেরই খরচ বহন করতে হয়েছিল, এবং একটি বর্ধিত খসড়া হিসাবে সকলেই উপকৃত হবে, কারণ খালটি ব্যবহারের জন্য সকলের জন্য উন্মুক্ত ছিল। অতএব, আবেদনকারীদের নিজস্ব ব্যবহারের জন্য পুনরুদ্ধারকৃত জমি বরাদ্দ করার বৈধ প্রত্যাশা সম্পর্কে যে কোনও আবেদন আপিলকারীদের নিজেদের চিঠিপত্রের বিপরীত।

৫. আপিলকারীদের আবেদন গ্রহণ করা হলেও, বন্দরের সীমার পরিবর্তন সম্ভবত আপিলকারীদের অধিকারকে প্রভাবিত করে বলে বলা যায় না, যা অবৈধভাবে পুনরুদ্ধার করা হয়েছে, অর্থাৎ গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইনের অধীনে পূর্ব অনুমতি ছাড়াই। সুতরাং, পরিবেশ ও বন মন্ত্রক কর্তৃক ৬ মে, ২০১৪ তারিখে ৩৩৪ হেক্টর জমি পুনরুদ্ধারের জন্য সি আর জেড ছাড়পত্র কোনওভাবেই আপিলকারীদের মামলাটিকে এগিয়ে নিয়ে যায় না।

৬. এটা ঠিক যে বন্দর আইনের ৫ (১) ধারার অধীনে যে কোনও বন্দরের সীমা পরিবর্তন করার সরকারের ক্ষমতা অবশ্যই জনস্বার্থে করা উচিত। তবে, আদালতকে এটি দেখানো হয়নি যে কীভাবে বিতর্কিত বিজ্ঞপ্তি জনস্বার্থের পরিপন্থী। রাজ্য সরকার এবং জি. এম. বি দ্বারা উচ্চ আদালতে দায়ের করা হলফনামাগুলি দেখায় যে একটি বাণিজ্যিক বন্দরের সীমা জনস্বার্থে পরিবর্তন করা হয়েছিল কারণ বন্দরে জাহাজের সংখ্যা নাটকীয়ভাবে বৃদ্ধি পাবে বলে আশা করা হয়েছিল এবং তাই কেবল এই জাতীয় জাহাজের নোঙ্গর রাখার জন্যই নয়, শুল্কের কারণেও পর্যাপ্ত সুবিধা তৈরি করা প্রয়োজন ছিল বন্দর রূপান্তর, সাধারণ নিরাপত্তা ইত্যাদি।

অতএব, বিজ্ঞপ্তিটি বন্দর আইনের ৫ নং ধারার অধীনে প্রযোজ্য নয়। যে বন্দী জেটির মালিকানা নির্মিত হয়েছে এবং পুনরুদ্ধারকৃত জমির মালিকানা জি. এম. বি/রাজ্য সরকারের হাতে রয়েছে তার পরিপ্রেক্ষিতে আবেদনকারীদের ব্যক্তিগত সম্পত্তির উপর কোনও 'অধিকার'নেই। এই কারণেও, বিজ্ঞপ্তিটি আন্তঃব্যবস্থা কারণ বন্দরের সীমার পরিবর্তন আবেদনকারীদের ব্যক্তিগত সম্পত্তির কোনও 'অধিকার'কে প্রভাবিত করে না।

দেওয়ানী আপিল এখতিয়ার : ২০১৮ সালের দেওয়ানী আপিল নং ২৪০৬।

২০১৬ সালের এস. পি. এল. সি. এ নং ৮৩৫৬-এ আহমেদাবাদে গুজরাট হাইকোর্টের ২৫.০৪.২০১৭ তারিখের রায় ও আদেশ থেকে।

মিহির যোশী, প্রবীণ আইনজীবী., কিউর গান্ধী, মিসেস প্রিয়াল পারিখ, মিসেস দিওয়ানশি সিং, রুদ্রেশ্বর সিং, কৌশিক পোদ্দার, আপিলকারীদের পক্ষে আইনজীবীগণ,

তুষার মেহতা, এ. এস. জি, হরিশ এন. সালভে, নীরজ কিষাণ কৌল, কপিল সিবাল, ড. এ. এম. সিংভি, হরিন পি. রাভাল, প্রবীণ আইনজীবী., মিসেস হেমন্তিকা ওয়াহি, মিসেস বিশাখা, সমর কচওয়াহা, মিসেস চানান পারওয়ানি, আকাশ লাম্বা, বরুণ মাথুর, নিখিল গোয়েল, মিসেস নবীন গোয়েল, আশুতোষ ঘাড়ে, আর. এন. করঞ্জাওয়ালা, মিসেস রুবি সিং আহুজা, বিশাল গেহরানা, সাহিল মোঙ্গা, সিদ্ধান্ত গুপ্ত, সন্দীপ সিংহি, মিসেস মানিক করঞ্জাওয়ালা (এম/এস, করঞ্জাওয়ালা অ্যান্ড কোম্পানির জন্য), এম/এস অ্যাটর্নি 'স নিট অ্যান্ড কো, আইনজীবীগণ উত্তরদাতাদের জন্য।

'আদালতের রায়টি **আর. এফ, নরিম্যান, বিচারপতি** দ্বারা প্রদান করা হয়েছিল।

১, অনুমতি মঞ্জুর করা হয়েছে।

২. বর্তমান আবেদনে ১৮ই জানুয়ারি, ২০১৬ তারিখে ভারতীয় বন্দর আইন, ১৯০৮-এর ৫ম ধারার অধীনে জারি করা একটি প্রজ্ঞাপনকে বিরোধ করা হয়েছে, যার মাধ্যমে গুজরাট রাজ্য সরকার হাজিরা বন্দরের বন্দর সীমা প্রসারিত করেছে। আমাদের সামনে আপিলকারীদের ক্ষেত্রে এটি করা হয়েছে যে, আপিলকারীরা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে কারণ তারা তাদের দ্বারা পুনরুদ্ধার করা জমিতে প্রচুর অর্থ ব্যয় করেছে, যা উপরোক্ত বন্দর সীমা সম্প্রসারণের দ্বারা সরাসরি প্রভাবিত হবে।

৩. এই আবেদনে উত্থাপিত প্রশ্নগুলি নির্ধারণের জন্য প্রয়োজনীয় সংক্ষিপ্ত তথ্যগুলি নিম্নরূপ।

এসার বাল্ক টার্মিনাল লিমিটেড এবং অন্য বনাম গুজরাট রাজ্য ও অন্যরা। ৩৩৯

[আর. এফ. নরিম্যান, বিচারপতি]

১৯৯৪ সালে, আপিলকারীদের মূল সংস্থা গুজরাট মেরিটাইম বোর্ডের (এরপরে "জি এম বি"হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে) সাথে একটি চুক্তি করে মাগদল্লা বন্দরে একটি ক্যাপটিভ জেটি ব্যবহারের জন্য। ১৯৯৫ সালে গুজরাট সরকার কর্তৃক প্রণীত একটি বন্দর নীতি এবং ১৯৭৫ সালে রাজ্যের বন্দরগুলির উন্নয়নে বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণের জন্য প্রণীত একটি বিল্ড, ওন, অপারেট অ্যান্ড ট্রান্সফার (বি. ও. ও. টি) নীতি অনুসারে, জি. এম. বি সবুজ ক্ষেত্র বন্দর সুবিধার উন্নয়নের জন্য আগ্রহ প্রকাশের জন্য একটি গ্লোবাল নোটিশ জারি করে, হাজিরা বন্দর প্রকল্পের নামে দরপত্র আহ্বান করে। শেল গ্যাস বি. ভি-এর নেতৃত্বে একটি কনসোর্টিয়ামকে সংশ্লিষ্ট এল. এন. জি সুবিধার সাথে বি. ও. ও. টি ভিত্তিতে বন্দরের ইজারা দেওয়া এলাকায় কিছু সুবিধা বিকাশ, পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নির্বাচিত করা হয়েছিল। তার দরপত্র গ্রহণ অনুসারে, শেল গ্যাস বি. ভি. গুজরাটে হাজিরা পোর্ট প্রাইভেট লিমিটেড (এইচ. পি. পি. এল) এবং হাজিরা এল. এন. জি প্রাইভেট লিমিটেড নামে দুটি সহায়ক সংস্থা তৈরি করা হয়। ২০০২ সালের ২২শে এপ্রিল জি. এম. বি, রাজ্য সরকার এবং এইচ. পি. পি. এল-এর মধ্যে এইচ. পি. পি. এল দ্বারা হাজিরা বন্দরের উন্নয়ন, পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের উদ্দেশ্যে একটি ছাড় চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। ২০০৪ সালের ২৩শে জুন রাজ্য সরকার ভারতীয় বন্দর আইনের ধারা ৪ (২)-এর অধীনে ক্ষমতা প্রয়োগ করে হাজিরা বন্দরকে অবহিত করে এবং এর সীমা নির্ধারণ করে একটি বিজ্ঞপ্তি জারি করে। এটি মাগদল্লা বন্দরের বন্দর সীমা থেকে তৈরি করা হয়েছিল, যা পূর্বোক্ত হাজিরা বন্দরকে বাদ দেওয়ার জন্য এতটাই হ্রাস করা হয়েছিল।

৪, ২০০০ সালের কোনো এক সময়ে, আপিলকারীরা তাপি নদীর মুখে ৪৫৬ মিটারের একটি অগভীর খসড়া বন্দী জেটি স্থাপন করেছিলেন, যা প্রায় ৭ কিলোমিটার দূরত্বে সমুদ্রের সাথে সংযুক্ত ছিল। উপরোক্ত খসড়া বন্দী জেটির প্রাথমিক গভীরতা ছিল প্রায় ৩ থেকে ৪ মিটার।

৫. আরওআরও টার্মিনালের উন্নয়ন এবং ৩০০০ মিটার জলাধারের উন্নয়নের জন্য ২০০৭, ২০১১ এবং ২০১৩ সালে আপিলকারী, জি. এম. বি এবং রাজ্য সরকারের মধ্যে তিনটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরিত হয়। এই এম ও ইউ -গুলির প্রত্যেকটিই ছিল মাত্র ১২ মাসের জন্য।

৬, ২০১০ সালের ২৫ % নভেম্বর এইচ. পি. পি. এল আদানি হাজিরা পোর্ট প্রাইভেট লিমিটেডকে (আদানি) তার উপ-ছাড়দাতা হিসাবে চিহ্নিত করে এবং একই তারিখে আদানি-র সঙ্গে একটি উপ-ছাড় চুক্তি করে। ২০১৪ সালের ২১শে জুলাই এইচ. পি. পি. এল তার বন্দর সুবিধার সংশোধন/সম্প্রসারণের জন্য জি. এম. বি-কে অনুরোধ করে। ২০১৫ সালের ২৭শে ফেব্রুয়ারি আদানি-র সঙ্গে একটি এম ও ইউ স্বাক্ষর করার পর, ব্যবসায়িক সুযোগগুলি অন্বেষণ করার জন্য, যা ভেঙে পড়েছিল, এইচ. পি. পি. এল তার ১৪ই মার্চ, ২০১৫ তারিখের চিঠিতে অতিরিক্ত ব্যাক-আপ এলাকার প্রয়োজনীয়তার কথা উল্লেখ করে বন্দর সুবিধার সংশোধনের জন্য তার অনুরোধ সংশোধন করে, যার ফলস্বরূপ এখন যা চাওয়া হয়েছিল তার চেয়ে অনেক বড় এলাকা অনুরোধ করা হয়েছিল।

এই বৃহত্তর এলাকায় জমি পুনরুদ্ধার অন্তর্ভুক্ত থাকবে এবং/অথবা আবেদনকারীদের বন্দী জেটির পাশের খাল থেকে মাটি ফেলে দিয়ে এসার দ্বারা পুনরুদ্ধার করা হয়েছে। এই প্রস্তাবটি জি. এম. বি দ্বারা ১৯ মার্চ, ২০১৫ তারিখে তার রেজোলিউশনের মাধ্যমে অনুমোদিত হয়েছিল। এদিকে, ৭ এপ্রিল, ২০১৫-এ, এসার জি. এম. বি-কে একটি বিস্তারিত উপস্থাপনা লিখেছিল যে বিভিন্ন ভিত্তিতে বন্দর সীমা বাড়ানোর বিষয়ে তার আপত্তি জানিয়েছিল। ২১ এপ্রিল, ২০১৫-এ, রাজ্য সরকার জি. এম. বি-কে একটি চিঠি লিখেছিল, অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে, আবেদনকারীদের উপরোক্ত উপস্থাপনা পরীক্ষা করার জন্য। ২৯ মে, ২০১৫ তারিখে আবেদনকারীরা রাজ্যের প্রধান প্রধান সচিবের কাছেও অনুরূপ প্রতিনিধিত্ব করেছিলেন। ২০১৫-র ১৬ই জুলাই তারিখে একটি বিস্তারিত চিঠির মাধ্যমে জি. এম. বি আবেদনকারীদের সমস্ত আপত্তি খারিজ করে দেয়। তবে, ২০১৫-র ২৬শে আগস্ট রাজ্য সরকার জি. এম. বি-কে তার আসন্ন পর্ষদ সভায় বন্দর সুবিধার সম্প্রসারণের বিষয়টি পুনর্বিবেচনা করার এবং সে সম্পর্কে সরকারের কাছে তার সুপারিশ পাঠানোর অনুরোধ জানায়। ২০১৫-র ২৮শে সেপ্টেম্বর জি. এম. বি একটি প্রস্তাব পাস করে যাতে ২০১৪-র ২১শে জুলাই এইচ. পি. পি. এল-এর জমা দেওয়া মূল প্রস্তাবটির সুপারিশ করা হয়। যাইহোক, ২০১৫ সালের ৫ই ডিসেম্বর মুখ্যমন্ত্রীর মুখ্য প্রধান সচিব একটি নোট প্রচার করেন যে বন্দরে জাহাজের সংখ্যা নাটকীয়ভাবে '৩০-৪০'থেকে '৭০-৮০'-এ বৃদ্ধি পাবে বলে আশা করা হচ্ছে এবং শুল্ক সংক্রান্ত আনুষ্ঠানিকতা, নিরাপত্তা ইত্যাদির জন্য বন্দরের সীমা বাড়ানো দরকার। এর পরিপ্রেক্ষিতে, সমস্ত জাহাজের নোঙর রাখার জন্য পর্যাপ্ত সুযোগ-সুবিধা তৈরি করা প্রয়োজন ছিল এবং তাই, জি. এম. বি-র ১৯ % মার্চ, ২০১৫-এর প্রস্তাব কঠোরভাবে প্রয়োগ করা উচিত। ১১ই ডিসেম্বর, ২০১৫-এ, রাজ্য সরকার জি. এম. বি-কে লিখেছিল যে ১৯শে মার্চ, ২০১৫-এর জি. এম. বি রেজোলিউশনের পরিপ্রেক্ষিতে বন্দরের সুবিধাগুলি বাড়ানো হবে। এর পরে, ১৮ জানুয়ারী, ২০১৬ তারিখের প্রয়োজনীয় বিজ্ঞপ্তি, যা গুজরাট হাইকোর্টের সামনে একটি রিট পিটিশনে আপিলকারীদের দ্বারা অভিযুক্ত করা হয়েছে, তখন ভারতীয় বন্দর আইনের ৫ ধারার অধীনে জারি করা হয়েছিল।

৭. আবেদনকারীদের পক্ষে উপস্থিত বিশিষ্ট প্রবীণ আইনজীবী শ্রী মিহির যোশী যুক্তি দেখিয়েছেন যে, শুধুমাত্র প্রথম প্রস্তাবটি, যা ২০১৪ সালের ২১শে জুলাই পাঠানো হয়েছিল, জি এম বি-র দ্বারা গৃহীত হওয়া উচিত ছিল। বর্ধিত এলাকার জন্য দ্বিতীয় প্রস্তাবটি বিপুল অর্থ ব্যয় করার পরে আবেদনকারীদের দ্বারা পুনরুদ্ধার করা বা পুনরুদ্ধার করা জমির উপর সরাসরি প্রভাব ফেলবে। বিদ্বান প্রবীণ আইনজীবী বিশেষভাবে বলেছিলেন যে দ্বিতীয় প্রস্তাবের অনুমোদন চার দিনের মধ্যে খুব তাড়াহুড়ো করে করা হয়েছিল। তিনি আরও যোগ করেন যে, রাজ্য সরকার ১ জুন, ২০১৩ তারিখের চিঠিতে বন্দর সুবিধার প্রস্তাবিত সম্প্রসারণের জন্য এসারকে সি আর জেড ছাড়পত্র দেওয়ার জন্য পরিবেশ মন্ত্রকের কাছে সুপারিশ করেছিল, যার মধ্যে অতিরিক্ত ৩৩৪ হেক্টর জমি অন্তর্ভুক্ত ছিল।

এসার বাল্ক টার্মিনাল লিমিটেড এবং অন্য বনাম গুজরাট রাজ্য ও অন্যরা। ৩৪১

[আর. এফ. নরিম্যান, বিচারপতি]

এটি ২০১৪ সালের ৬ই মে উক্ত মন্ত্রক উপরোক্ত ছাড়পত্র মঞ্জুর করে, যা সত্ত্বেও সম্প্রসারিত বন্দর সীমা এখন উপরোক্ত এলাকাকে গ্রাস করবে, কারণ আপিলকারীদের দ্বারা পুনরুদ্ধার করা ১৯৫ হেক্টরের মধ্যে মাত্র ১৪০ হেক্টর এলাকা আবেদনকারীদের দ্বারা ব্যবহার করা যেতে পারে। তিনি যুক্তি দিয়েছিলেন যে বিভিন্ন আশ্বাস দেওয়া হয়েছিল এবং আপিলকারীদের সাথে সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করা হয়েছিল, যার ভিত্তিতে বিশাল বিনিয়োগ করা হয়েছিল এবং খুব কমপক্ষে বৈধ প্রত্যাশার মতবাদটি আকৃষ্ট হবে। তিনি এই বলে প্রজ্ঞাপনটিকে আক্রমণ করেছিলেন যে এটি ভারতীয় বন্দর আইনের ৫ নং ধারার পরিপন্থী, যা শুধুমাত্র জনস্বার্থের প্রয়োজন ছিল। পরোক্ষভাবে, হাজিরা বন্দরের সীমা সম্প্রসারণ এইচ. পি. পি. এল-কে দরপত্র ছাড়াই একটি বর্ধিত বন্দর এলাকা প্রদান করবে, যা গুজরাট পরিকাঠামো উন্নয়ন আইন, ১৯৯৯-এর বিপরীত হবে। তাঁর মতে, এসারের সাথে এই অঞ্চলের ওভারল্যাপিং কেবল দ্বিতীয় প্রস্তাবে ছিল, যা জি. এম. বি দ্বারা প্রাথমিকভাবে ২০১৫ সালের দ্বিতীয় প্রস্তাবটি অনুমোদন করে এবং তারপরে ২০১৪ সালের প্রথম প্রস্তাবটি সঠিকভাবে অনুমোদন করে। জি. এম. বি-র ২৮ সেপ্টেম্বর, ২০১৫-এর প্রস্তাবটি সঠিক সিদ্ধান্ত ছিল, যা মুখ্যমন্ত্রীর মুখ্য প্রধান সচিবের দ্বারা নির্বিচারে হস্তক্ষেপ করা যেত না, যার ভিত্তিতে বিতর্কিত বিজ্ঞপ্তি জারি করা হয়েছে।

৮, অন্যদিকে, গুজরাট রাজ্যের পক্ষে উপস্থিত প্রবীণ আইনজীবী শ্রী হরিশ সালভে কঠোর পরিশ্রমের সঙ্গে আমাদের ১৯৯৫ সালের বন্দর নীতি এবং ১৯৯৭ সালের বি. ও. ও. টি নীতির মধ্য দিয়ে নিয়ে যান। প্রবীণ কৌঁসুলির মতে, যেহেতু ১৩টি বার্থ নির্মাণ করার কথা ছিল, যার মধ্যে ৫টি বার্থ ইতিমধ্যেই নির্মাণ করা হয়েছে, তাই এইচ. পি. এল-কে বন্দর সম্পর্কিত কাজকর্মের জন্য মোট ১০১১ হেক্টর বরাদ্দ করা হয়েছে। ২০১০ সালের বিস্তারিত প্রকল্প প্রতিবেদন (ডিপিআর) পড়ার মাধ্যমে এটি স্পষ্ট হবে, এবং এই ক্ষেত্রে, বিতর্কিত বিজ্ঞপ্তি দ্বারা বন্দর সীমার সম্প্রসারণ ১০১১ হেক্টরের মূল পরিকল্পিত এলাকার মধ্যে ছিল। তিনি হাইকোর্টের কাছে রাজ্য সরকার এবং জি. এম. বি-র জমা দেওয়া হলফনামাগুলির কথা উল্লেখ করে যুক্তি দিয়েছিলেন যে, পুনরুদ্ধারকৃত জমির জন্য এসারের দাবির সাথে হাজিরা বন্দরের সীমা সম্প্রসারণের কোনও সম্পর্ক নেই। তারা দুটি সম্পূর্ণ ভিন্ন ক্ষেত্রে কাজ করে। তিনি আরও বলেছিলেন যে গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড অ্যাক্ট, ১৯৮১-এর ধারা ৩৫-এর অধীনে কোনও জমি পুনরুদ্ধার করার অনুমতি দেওয়া হয়নি, যা এসারের আরও পুনরুদ্ধারকৃত জমির দাবির পূর্বশর্ত ছিল। তিনি আরও উল্লেখ করেন যে, একটি বন্দী বন্দর হওয়ায় এসারের উৎপাদন যা অনুমান করা হয়েছিল তার তুলনায় অনেক কম ছিল এবং প্রকৃতপক্ষে, এটি যে পণ্যসম্ভার পরিচালনা করার কথা ছিল তার মাত্র ৩০ % পরিচালনা করা হচ্ছিল।

প্রবীণ কৌঁসুলির মতে, সম্প্রসারণের আপত্তি হাজিরা বন্দরের সীমার সম্পূর্ণ ভুল ধারণা করা হয়েছে, কারণ আপিলকারীরা আসলে যা চেয়েছিলেন তা হল গুজরাট পরিকাঠামো উন্নয়ন আইনের বিধানগুলি উপেক্ষা করে তাদের বন্দী বন্দরকে একটি বাণিজ্যিক বন্দরে পরিণত করা। কোনও ক্ষেত্রেই, আপিলকারীদের বন্দী জেটি মোটামুটিভাবে অব্যবহৃত ছিল এবং আবেদনকারীদের পুনরুদ্ধারকৃত জমি মঞ্জুর করার দাবির সাথে এইচ পি পি এল-এর হাজ্রিয়া বন্দরের সীমার পরিবর্তনের দাবির কোনও সম্পর্ক নেই, যাতে সকলের জন্য উন্মুক্ত একটি বাণিজ্যিক বন্দরের বর্ধিত ট্র্যাফিক পূরণ করা যায়।

৯, জি. এম. বি-র পক্ষে উপস্থিত অতিরিক্ত সলিসিটর জেনারেল শ্রী তুষার মেহতা শ্রী সালভের যুক্তি গ্রহণ করেন। এছাড়াও, তিনি জি. এম. বি-র ১৯শে মার্চ, ২০১৫ তারিখের অনুমোদনকে সমর্থন করে বলেন যে, ১৪ই মার্চ, ২০১৫ তারিখের এইচ. পি. পি. এল-এর চিঠির চার দিনের মধ্যে উক্ত অনুমোদন পাওয়া সত্ত্বেও, এটি গুরুত্বহীন হয়ে পড়েছিল কারণ এর থেকে কিছুই অনুসরণ করা হয়নি। এছাড়াও, তথাকথিত এ. এস. জি-র মতে, সরকারী নথি পরীক্ষা করার সময়, তিনি ২৮ শে সেপ্টেম্বর, ২০১৫-তে জি. এম. বি-র মোড় নেওয়ার সমর্থনে কিছুই খুঁজে পাননি, যা এইচ. পি. পি. এল-এর দ্বিতীয় প্রস্তাব নয়, শুধুমাত্র প্রথম প্রস্তাবটি গ্রহণ করেছিল। তাঁর মতে, অবশেষে রাজ্য সরকার যা করেছিল তা জনস্বার্থে এবং সঙ্গত কারণেই করা হয়েছিল।

১০. এইচ. পি. পি. এল এবং আদানীর পক্ষ থেকে উপস্থিত প্রবীণ আইনজীবী শ্রী কপিল সিবাল কঠোর পরিশ্রমের সঙ্গে জি. এম. বি-র কাছে আবেদনকারীদের লেখা বিভিন্ন চিঠি এবং দেওয়া অনুমতির মাধ্যমে আমাদের কাছে নিয়ে যান। প্রবীণ প্রবীণ কৌঁসুলির মতে, ২০০৫ এবং ২০০৬ সালের প্রাথমিক প্রস্তাবগুলি এবং পরবর্তী আবেদনকারীদের প্রস্তাবগুলি পড়া থেকে এটা স্পষ্ট যে তাদের আসল লক্ষ্য ছিল তাদের বন্দী জেট্টিতে বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করা, যা গুজরাট পরিকাঠামো উন্নয়ন আইনের প্রয়োজনীয়তা অনুযায়ী একটি বৈশ্বিক দরপত্রের প্রয়োজনীয়তাকে এড়িয়ে যাবে। সংক্ষেপে, তিনি আরও বলেন যে, যেহেতু আপিলকারীরা কোনও ধরনের অধিকার বা প্রত্যাশা দাবি করতে পারে না এবং যেহেতু বর্তমান আবেদনটি কোনও জনস্বার্থ মামলা নয়, তাই রিট পিটিশনটি দ্বারপ্রান্তে খারিজ করা উচিত ছিল কারণ আপিলকারীরা কোনও অধিকার বা কোনও ধরনের প্রত্যাশা দেখাতে পারত না। ডঃ সিংভি এবং শ্রী হরিন পি রাভাল শ্রী সিবালের যুক্তিগুলিকে ব্যাপকভাবে সমর্থন করেছিলেন।

১১, পরামর্শদাতাদের যুক্তি নিয়ে আলোচনা করার আগে, আমাদের সামনে প্রাসঙ্গিক আইনের কিছু গুরুত্বপূর্ণ বিধান স্থাপন করা গুরুত্বপূর্ণ। ভারতীয় বন্দর আইনের ৩ (৯), ৪ এবং ৫ ধারা নিম্নরূপঃ"৩ (৯)."সরকার ", প্রধান বন্দরগুলির ক্ষেত্রে, সমস্ত উদ্দেশ্যে, এবং অন্যান্য বন্দরগুলির ক্ষেত্রে, ধারা ৬ (১)-এর ধারা (পি)-এর অধীনে নিয়ম তৈরির উদ্দেশ্যে এবং ধারা ১৭-এর অধীনে বন্দর স্বাস্থ্য আধিকারিকদের অর্থ কেন্দ্রীয় সরকার-এর নিয়োগ ও নিয়ন্ত্রণের উদ্দেশ্যে,

এবং পূর্বোক্ত হিসাবে বাদে, রাজ্য সরকার।

৪. আইন বা তার কিছু অংশ সম্প্রসারণ বা প্রত্যাহারের ক্ষমতা

(১) সরকার সরকারী গেজেটে প্রজ্ঞাপন জারি করতে পারে।

(ক) এই আইনটি যে কোনও বন্দরে বা যে কোনও নাব্য নদী বা চ্যানেলের কোনও অংশে প্রসারিত করা হয়েছে যা বন্দরের দিকে নিয়ে যায় এবং যেখানে এই আইন কার্যকর নয়;

(খ) ধারা ৩১ বা ধারা ৩২-এর বিধানগুলি বিশেষভাবে এমন কোনও বন্দরে প্রসারিত করা হয়েছে যেখানে সেগুলি বাড়ানো হয়নি;

(গ) এই আইন বা ধারা ৩১ বা ধারা ৩২ এর যে কোনও অংশ থেকে প্রত্যাহার করুন যেখানে এটি বর্তমানে কার্যকর রয়েছে।

(২) উপ-ধারা (১)-এর ধারা (ক) বা ধারা (খ)-এর অধীনে একটি বিজ্ঞপ্তি যে ক্ষেত্রকে বোঝায় তার সীমা নির্ধারণ করবে।

(৩) উপ-ধারা (২) এর অধীনে সংজ্ঞায়িত সীমার মধ্যে যানবাহন চলাচলের সুবিধার জন্য, জাহাজের সুরক্ষার জন্য বা বন্দরের উন্নতি, রক্ষণাবেক্ষণ বা সুশাসনের জন্য এবং উচ্চ জল-চিহ্নের মধ্যে বা বাইরে তার পদ্ধতির জন্য জনসাধারণের পক্ষ থেকে করা যে কোনও ঘাট, জেটি, অবতরণ স্থান, ঘাট, ডক এবং অন্যান্য কাজ অন্তর্ভুক্ত থাকতে পারে এবং এতে ব্যক্তিগত সম্পত্তির কোনও অধিকার সাপেক্ষে, উপকূল বা তীরের যে কোনও অংশ উচ্চ জল-চিহ্নের পঞ্চাশ গজের মধ্যে।

(৪) উপ-ধারা (৩)-এ "উচ্চ-জল-চিহ্ন"অভিব্যক্তিটির অর্থ বছরের যে কোনও মরশুমে সাধারণ জোয়ারের দ্বারা পৌঁছানো সর্বোচ্চ বিন্দু।

৫. বন্দরগুলির সীমার পরিবর্তন

(১) সরকার, ব্যক্তিগত সম্পত্তির যে কোনও অধিকার সাপেক্ষে, যে কোনও বন্দরে এই আইন কার্যকর রয়েছে তার সীমার পরিবর্তন করতে পারে।

ব্যাখ্যাঃ-সন্দেহ দূরীকরণের জন্য এতদ্বারা ঘোষণা করা হয় যে, এই উপ-ধারা দ্বারা সরকারকে প্রদত্ত ক্ষমতার মধ্যে অন্য কোনও বন্দর বা অন্য কোনও বন্দরের কোনও অংশের সঙ্গে সংযুক্ত করে যে কোনও বন্দরের সীমা পরিবর্তন করার ক্ষমতা অন্তর্ভুক্ত রয়েছে।

(২) যখন সরকার উপ-ধারা (১) এর অধীনে কোনও বন্দরের সীমা পরিবর্তন করে, তখন এটি সরকারী প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে ঘোষণা বা বর্ণনা করবে গেজেট, এবং অন্যান্য উপায়ে, যদি থাকে, যেমনটি এটি উপযুক্ত বলে মনে করে, এই ধরনের সীমার সুনির্দিষ্ট সম্প্রসারণ।

গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইনের ৩৫ (১) ধারাটি -এর অধীনে পড়ে।

৩৫, (১) কোন ব্যক্তি কোন বন্দর বা বন্দরের প্রবেশপথের সীমার মধ্যে, কোন ঘাট, ডক, খাল, মঞ্চ, জেটি, ঘাট, নোঙ্গরের স্থান, নির্মাণ বা নোঙর স্থাপন করতে পারবেন না বা বোর্ডের লিখিত পূর্ব অনুমতি ব্যতীত এবং বোর্ড কর্তৃক নির্দিষ্ট শর্ত সাপেক্ষে, যদি থাকে, উক্ত সীমার মধ্যে কোনও পূর্বাঞ্চল পুনরুদ্ধারের কাজ করতে পারবেন না।

(২) যদি কোনও ব্যক্তি উপ-ধারা (১) লঙ্ঘন করে কোনও ঘাট, ডক, কোয়া, মঞ্চ, জেটি, ঘাট, নোঙর করার জায়গা, নির্মাণ বা নোঙর স্থাপন বা মেরিং বা ফোরশোর পুনর্নির্মাণের উদ্যোগ নেয়, বোর্ড নোটিশ দ্বারা নোটিশটিতে নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে এটি অপসারণ করতে পারে এবং যদি সেই ব্যক্তি এটি অপসারণ করতে ব্যর্থ হয় তবে বোর্ড সেই ব্যক্তির ব্যয়ে এটি অপসারণ করতে পারে।

এছাড়াও, গুজরাট পরিকাঠামো উন্নয়ন আইনের ৮,৯ এবং ১০ ধারা নিম্নরূপঃ

"ধারা ৮-একজন ব্যক্তির নির্বাচন

(১) ধারা ৯-এ প্রদত্ত প্রতিযোগিতামূলক সরকারি দরপত্রের মাধ্যমে অথবা ধারা ১০-এ প্রদত্ত তুলনামূলক দরপত্র আহ্বান করে অথবা ধারা ১০এ-তে প্রদত্ত সরাসরি আলোচনার মাধ্যমে নির্বাচিত কোনও ব্যক্তির সঙ্গে কোনও প্রকল্প গ্রহণের জন্য ছাড় চুক্তি করা যেতে পারে।

(২) প্রতিযোগিতামূলক দরপত্র আহ্বান, তুলনামূলক দরপত্র আহ্বান এবং সরাসরি আলোচনা সম্পর্কিত বিষয়গুলি নির্ধারিত হবে।

ধারা ৯-প্রতিযোগিতামূলক পাবলিক নিলামের মাধ্যমে ব্যক্তির নির্বাচন

ধারা ৫ এর উপ-ধারা (২) এর অধীনে বোর্ডের সুপারিশ গ্রহণের পরে, রাজ্য সরকার, সরকারী সংস্থা বা, ক্ষেত্রমত, নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থা 'নির্ধারিত পদ্ধতিতে প্রতিযোগিতামূলক পাবলিক নিলামের'মাধ্যমে প্রকল্পের জন্য একজন বিকাশকারীকে নির্বাচন করবে।

ধারা ১০-তুলনামূলক দরপত্র আহ্বান করা হচ্ছে।

(১) যেখানে কোনও প্রকল্প গ্রহণের প্রস্তাব এবং কোনও ব্যক্তির দ্বারা প্রস্তুত প্রস্তাবিত ছাড় চুক্তি রাজ্য সরকারের কাছে জমা দেওয়া হয় সরকারী সংস্থা বা একটি নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থা, এটি করতে পারে,

(ক) সমস্ত দিক থেকে (প্রযুক্তিগত ও আর্থিক সহ) প্রস্তাব এবং প্রস্তাবিত ছাড় চুক্তি বিবেচনা করুন এবং যদি প্রয়োজন হয়, প্রস্তাব এবং প্রস্তাবিত ছাড় চুক্তি জমা দেওয়া ব্যক্তির সাথে পরামর্শ করে এটি সংশোধন করুন; এবং

(খ) বোর্ডের কাছে প্রস্তাব এবং প্রস্তাবিত ছাড় চুক্তি জমা দিন, যদি (i) প্রকল্পের ব্যয় ধারা ৫ এর উপ-ধারা (১) এর অধীনে প্রবিধান দ্বারা প্রদত্ত সীমা অতিক্রম করে এবং

(ii) প্রকল্পের উদ্যোগের জন্য রাজ্য সরকার, সরকারী সংস্থা বা নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থার কাছ থেকে আর্থিক সহায়তার প্রয়োজন হয় না।

(২) ধারা ৫ এর উপ-ধারা (২) এর অধীনে বোর্ডের সুপারিশ গৃহীত হলে, রাজ্য সরকার, সরকারী সংস্থা বা, ক্ষেত্রমত, নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থা এমন একজন ব্যক্তিকে নির্বাচন করার ভিত্তি হিসাবে প্রস্তাবটি গ্রহণ করবে যার সাথে প্রকল্পটি গ্রহণের জন্য ছাড় চুক্তি করা যেতে পারে এবং এই ধরনের ব্যক্তিকে নির্বাচন করার জন্য, রাজ্য সরকার, সরকারী সংস্থা বা, ক্ষেত্রমত, নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থা ধারা ৯ এর অধীনে নির্ধারিত প্রতিযোগিতামূলক পাবলিক নিলামের পদ্ধতি অনুসরণ করবে।

(৩) প্রতিযোগিতামূলক পাবলিক নিলামের পদ্ধতি অনুসরণ করে (এরপরে "নির্বাচিত ব্যক্তি"হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে) কোনও ব্যক্তিকে নির্বাচিত করা হলে, নির্বাচিত ব্যক্তির প্রস্তাবটি সেই প্রস্তাবের সাথে তুলনা করা হবে যা কোনও ব্যক্তি আগে রাজ্য সরকার, সরকারী সংস্থা বা, ক্ষেত্রমত, উপ-ধারা (১) (এরপরে "পূর্ববর্তী প্রস্তাবক"হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে) এর অধীনে নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থার কাছে জমা দিয়েছিলেন।

(৪) নির্বাচিত ব্যক্তির প্রস্তাবের তুলনায় পূর্ববর্তী প্রস্তাবকারীর প্রস্তাব অগ্রাধিকারযোগ্য না হলে, পূর্ববর্তী প্রস্তাবককে যে তারিখে তাকে সুযোগ দেওয়া হয়েছে সেই তারিখ থেকে ত্রিশ দিনের মধ্যে নির্বাচিত ব্যক্তির সাথে তার প্রস্তাবকে প্রতিযোগিতামূলক করার সুযোগ দেওয়া হবে এবং যদি পূর্ববর্তী প্রস্তাবক উক্ত সময়ের মধ্যে তা করতে ব্যর্থ হন, তবে রাজ্য সরকার, সরকারী সংস্থা বা, ক্ষেত্রমত, নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থা নির্বাচিত ব্যক্তির সাথে একটি চুক্তি করতে পারে।

(৫) (ক) পূর্ববর্তী প্রস্তাবকের সঙ্গে কোনও ছাড় চুক্তি স্বাক্ষরিত না হলে, প্রস্তাব প্রস্তুতির খরচ এবং তাঁর দ্বারা ব্যয়িত ছাড় চুক্তি রাজ্য সরকার, সরকারী সংস্থা বা, ক্ষেত্রমত, নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থা দ্বারা প্রতিদান করা হবে এবং এই ধরনের প্রতিদানের ভিত্তিতে, পূর্ববর্তী প্রস্তাবক দ্বারা জমা দেওয়া প্রস্তাব এবং ছাড় চুক্তি রাজ্য সরকার, সরকারী সংস্থা বা, ক্ষেত্রমত, নির্দিষ্ট সরকারী সংস্থার সম্পত্তি হবে।

(খ) প্রস্তাব প্রস্তুতির খরচ এবং ছাড় চুক্তি নির্ধারিত পদ্ধতিতে নির্ধারণ করা হবে।

১২, ১৯৯৫ এর বন্দর নীতির কিছু অংশ নির্ধারণ করাও প্রয়োজন এবং ১৯৯৭ সালের বি ও ও টি নীতি।

"গুজরাট বন্দর নীতি"

গুজরাট একটি সমন্বিত বন্দর উন্নয়ন কৌশলের পরিকল্পনা করেছে, যার মধ্যে রয়েছে বন্দর সুবিধা সৃষ্টি, শিল্পায়ন এবং প্রত্যন্ত অঞ্চলে সড়ক ও রেলপথের মতো পরিকাঠামো সুবিধার উন্নয়ন। আগামী ৫ বছরে প্রয়োজনীয় পরিকাঠামো সহ নতুন বন্দর সুবিধা তৈরি করতে প্রায় ৩ বিলিয়ন ডলার (১০,০০০ কোটি টাকা) প্রয়োজন হবে বলে অনুমান করা হচ্ছে। পরিবহনে বড় আকারের জাহাজ ব্যবহার করার পরিপ্রেক্ষিতে, আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে অর্থনীতির জন্য, সরাসরি বার্থিং সুবিধা এবং দ্রুত যান্ত্রিক পরিচালনার সুবিধা সহ বন্দরগুলি গড়ে তোলা হবে, যাতে জাহাজগুলির অপেক্ষার সময়কাল হ্রাস করা যায় এবং পণ্যসম্ভার ব্যয় সাশ্রয় হয়। ২০০০ খ্রিষ্টাব্দের মধ্যে বন্দর সুবিধা সৃষ্টি ত্বরান্বিত করতে বন্দর পরিকাঠামোর উন্নয়নে বেসরকারি উদ্যোগের অংশগ্রহণের প্রস্তাব করা হয়েছে।

'বেসরকারী খাতের একচেটিয়া বিনিয়োগের জন্য নিম্নলিখিত বন্দরগুলি চিহ্নিত করা হয়েছেঃ

১. সিমর পাওয়ার পোর্ট

২. মিঠিউয়ার্দি ইস্পাত ও অটোমোবাইল বন্দর

৩. ধোলেরা জেনারেল কার্গো পোর্ট

৪, হাজিরা শিল্প বন্দর

৫. ভান্সি-বোরসি পেট্রোলিয়াম ও তরল রাসায়নিক বন্দর

৬. মারোলি শিল্প বন্দর

এসার বাল্ক টার্মিনাল লিমিটেড এবং অন্য বনাম গুজরাট রাজ্য ও অন্যরা। ৩৪৭

[আর. এফ. নরিম্যান, বিচারপতি]

এই বন্দরগুলিকে একটি বৈশ্বিক দরপত্র আহ্বানের মাধ্যমে বেসরকারিকরণ করা হবে। গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড সম্ভাব্য দরদাতাদের সুবিধার্থে একটি বৈশ্বিক দরপত্রের মাধ্যমে ধোলেরা ছাড়া এই পাঁচটি জায়গার প্রাথমিক প্রযুক্তিগত-অর্থনৈতিক সম্ভাব্যতা প্রতিবেদন তৈরি করবে। ধোলেরা, একটি প্রাচীন বন্দর এবং বেসরকারীকরণের দরপত্র অতীতে আমন্ত্রিত করা হয়েছিল, এই জায়গার জন্য কোনও প্রযুক্তিগত-অর্থনৈতিক সম্ভাব্যতা করা হবে না। ধোলেরা বন্দরটি বৈশ্বিক দরপত্রের মাধ্যমে বেসরকারিকরণের জন্য খোলা প্রথম বন্দর হবে, প্রাথমিক প্রযুক্তিগত-অর্থনৈতিক অধ্যয়নের ভিত্তিতে অবশিষ্ট অবস্থানগুলির জন্য, বেসরকারিকরণের জন্য বৈশ্বিক দরপত্র আহ্বান করা হবে, সাধারণ নির্দেশিকা নীচে দেওয়া হল।

এই বন্দরগুলির অবস্থানগুলি বি ও এম টি (বিল্ট, অপারেট, মেইনটেইন অ্যান্ড ট্রান্সফার) ভিত্তিতে দিতে হবে। বন্দরগুলির মতো পরিকাঠামো প্রকল্পগুলিতে বিনিয়োগ মূলধন নিবিড়, বিনিয়োগের অন্যান্য ক্ষেত্রের তুলনায় উচ্চ গর্ভাবস্থার সময়কাল সহ, গুজরাট সরকার অত্যন্ত সুনির্দিষ্ট যে বেসরকারী উদ্যোক্তাদের দ্বারা গৃহীত বন্দর প্রকল্পগুলি তাদের জন্য একটি লাভজনক প্রস্তাব হওয়া উচিত। বন্দর প্রকল্পের কার্যকারিতা অবস্থান, সামুদ্রিক পরিস্থিতি, বিনিয়োগের মাত্রা এবং যে ধরনের পণ্যসম্ভার পরিচালনা করা হবে তার উপর নির্ভর করে, 'মূলধন পুনরুদ্ধার এবং সুদের পরিশোধের জন্য হিসাব করার পরে বন্দর প্রকল্পটিকে যুক্তিসঙ্গত হারে নিশ্চিত করতে হবে। সুতরাং, মূলধন ব্যয়, রাজস্ব প্রাপ্তি, রাজস্ব ব্যয় এবং মূলধন পুনরুদ্ধারের সমন্বয়ে বিনিয়োগ বিশ্লেষণের ভিত্তিতে প্রতিটি বন্দর প্রকল্পের মূল্যায়ন করা অপরিহার্য। গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড একটি বিস্তৃত প্যাকেজ তৈরি করতে বিশ্ব ব্যাঙ্ক এবং এশীয় উন্নয়ন ব্যাঙ্ক এবং অন্যান্য আর্থিক প্রতিষ্ঠানগুলির দ্বারা গৃহীত অর্থায়ন পদ্ধতি অধ্যয়ন করবে।

গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড কর্তৃক নির্ধারিত সময়সূচী অনুযায়ী শুধুমাত্র ঘাট ভাড়া/জলাধার ভাড়া নির্ধারিত হবে। গুজরাট মেরিটাইম বোর্ডের পূর্বানুমোদনক্রমে প্রোমোটাররা অন্য যে কোনও সার্ভিস চার্জ নিতে পারবেন। বি ও এম টি সময়কালের পরে, বন্দর এবং এর সম্পদের মালিকানা গুজরাট মেরিটাইম বোর্ডে স্থানান্তরিত হবে এবং তারা একই প্রোমোটারকে লিজ ভিত্তিতে আরও দেওয়ার জন্য পরীক্ষা করবে। সেই সময় শর্তাবলী চূড়ান্ত করা হবে। বি ও এম টি সময়কাল নির্ধারণের জন্য বন্দর প্রকল্পগুলির জন্য বিনিয়োগ বিশ্লেষণ এবং মূলধন পুনরুদ্ধারের সাধারণ নির্দেশিকা ২ মাসের মধ্যে ঘোষণা করা হবে।

শিল্পের জন্য ক্যাপটিভ জেটি নতুন বন্দর প্রকল্পগুলি যাতে আর্থিকভাবে কার্যকর হয় তা নিশ্চিত করার জন্য ক্যাপটিভ জেটির অনুমতি শুধুমাত্র ব্যতিক্রমী ক্ষেত্রে দেওয়া হবে বিনিয়োগের পরিমাণ এবং বিশেষ সুবিধার প্রয়োজনীয়তার দিকে নজর দেওয়া। সমস্ত শিল্প ইউনিটগুলিকে নতুন বন্দর সুবিধা স্থাপনের জন্য উৎসাহিত করা হবে।

নতুন বন্দর প্রকল্পগুলি শেষ না হওয়া পর্যন্ত ক্রমবর্ধমান ট্র্যাফিকের যত্ন নেওয়ার জন্য, গুজরাট মেরিটাইম বোর্ডের পূর্বানুমোদন নিয়ে নির্দিষ্ট 'বাণিজ্যিক পণ্যসম্ভারের'জন্য ব্যবহার করার জন্য ইতিমধ্যে নির্মিত বা নির্মাণাধীন বন্দী জেটিগুলি ব্যবহার করার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে, যার জন্য ইতিমধ্যে অনুমতি দেওয়া হয়েছে।

(১) নতুন বন্দরগুলি চালু না হওয়া পর্যন্ত এই সুবিধা যুক্তিসঙ্গত সময়ের জন্য উপলব্ধ থাকবে। নতুন বন্দরগুলির অগ্রগতির কথা বিবেচনা করে জি. এম. বি নীতিটি পর্যালোচনা করবে

(২) গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড পরিচালিত কার্গোগুলির উপর সম্পূর্ণ ওয়ার্ফেজ চার্জ সংগ্রহের অধিকারী হবে, যা শিল্প ইউনিটগুলির কাছে বন্দী নয়।

স্বল্প সময়ের মধ্যে বিপুল পরিমাণে পণ্যসম্ভার পরিচালনার কথা বিবেচনা করে, গুজরাটে অবস্থিত শিল্পগুলির ক্যাপটিভ সিঙ্গেল পয়েন্ট মুরিং (এস. পি. এম) সুবিধাগুলি তাদের ক্যাপটিভ ব্যবহারের জন্য ছাড়ের হারে ভাড়া নেওয়া হবে। তা সত্ত্বেও, গুজরাটের বাইরে অবস্থিত শিল্পগুলির জন্য ক্যাপটিভ পণ্যসম্ভার এবং অ-বন্দী বাণিজ্যিক ও শিল্প পণ্যসম্ভারের জন্য, গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড দ্বারা পুরো ঘাট ভাড়া নেওয়া হবে।

গুজরাট বি ও ও টি নীতি

১, সরকারের মালিকানা অধিকার	সরকারকে সর্বভোম অধিকারের মালিক, উপদর্শক এবং জলাসয়ের সংরক্ষক এবং চুক্তির ছাড়পত্র হিসাবে প্রদান করা হয়েছে,
২, প্রতিস্থাপকের অধিকার এবং মালিকানা অধিকার	প্রতিস্থাপকের মালিকানা অধিকার অন্তর্ভুক্ত করেঃ

এসার বাল্ক টার্মিনাল লিমিটেড এবং অন্য বনাম গুজরাট রাজ্য ও অন্যরা। [আর. এফ. নরিম্যান, বিচারপতি] ৩৪৯

	বন্দর সম্পদের উপর বন্ধক, হাইপোথেক বা প্রকল্পের ঋণদাতার পক্ষে দায় সৃষ্টি কার্যকরভাবে নিবদ্ধ করার জন্য প্রয়োজনীয় চুক্তি সম্পাদনের অধিকার। প্রকল্পের ঋণদাতার অনুরোধে, চুক্তিগত নথিপত্রের শর্তসাপেক্ষে, ডেভেলপারের উপর ন্যস্ত অধিকার, শিরোনাম ও স্বত্ব এবং কনসেশন অন্য কোনো সত্তার নিকট বিক্রয়, হস্তান্তর বা স্থানান্তরের অধিকার। নতুন ডেভেলপারকে ঋণদাতা জিএমবি-এর পরামর্শে নির্বাচন করবে এবং প্রয়োজনে কনসেশন চুক্তির শর্তাবলী পুনরায় আলোচনা করা যেতে পারে।

xxxx

বিভাগ	বিস্তারিত
৬. সুবিধার সম্প্রসারণ এবং বন্দরের মধ্যে প্রতিযোগিতা	(ক) সুবিধার সম্প্রসারণ ডেভেলপারদের চুক্তিভিত্তিক সক্ষমতার চেয়ে অতিরিক্ত সক্ষমতা যোগ করতে উত্সাহিত করা হবে। এই সম্প্রসারণগুলি সরকারের দ্বারা

	জমি অধিগ্রহণ, রয়্যালটি ছুটির সম্প্রসারণ ইত্যাদির মতো প্রণোদনার জন্য যোগ্য হবে।
	কনসেশন চুক্তি স্বাক্ষরের সময়, ডেভেলপার জিএমবি-এর অনুমোদনের জন্য একটি বিস্তৃত দৃষ্টিভঙ্গির পরিকল্পনা জমা দেবে এবং অনুমোদন পাবে, যা পরবর্তী পনেরো থেকে বিশ বছরের মধ্যে বন্দর উন্নয়নের জন্য হবে। সরকার এই পরিকল্পনার মধ্যে থাকা সম্প্রসারণ এবং উন্নয়নে কোনো নিষেধাজ্ঞা আরোপ করবে না, তবে আইনি অনুমোদনের বিষয় থাকবে। এই পরিকল্পনার বাইরে সম্প্রসারণ জিএমবি-এর অনুমোদনের সাপেক্ষে হবে।
	(খ) বন্দরের মধ্যে প্রতিযোগিতা সরকার বন্দরের মধ্যে প্রতিযোগিতাকে উত্সাহিত করবে। তবে নিম্নলিখিত বিষয়গুলি নিশ্চিত করা হবে:

	দশটি বন্দরের উন্নয়ন যথাযথভাবে পর্যায়ক্রমে সম্পন্ন করা হবে। অবরুদ্ধ জেটি স্থাপনের অনুমতি দেওয়া হবে না, তবে ব্যতিক্রমী পরিস্থিতিতে দেওয়া যেতে পারে।

১৩, এই মুহূর্তে, আপিলকারী এবং জি. এম. বি-র মধ্যে চিঠিপত্রের উল্লেখ করা গুরুত্বপূর্ণ। ১১ই জুলাই, ২০০৫ এবং ১৩ই অক্টোবর, ২০০৬ তারিখের চিঠির মাধ্যমে, আপিলকারীরা বলেছিলেন যে যেহেতু এস্‌সার স্টির ইস্পাত উৎপাদন ক্ষমতা দ্বিগুণ করার প্রক্রিয়া চলছে এবং প্রায় ২৫ এম. এম. টি পণ্যসম্ভার পরিচালনা করার প্রস্তাব দেওয়া হয়েছিল, তাই এর জন্য ৫০ মিটারের একটি ক্যাপটিভ জেটির প্রয়োজন হবে। এটি ৫৯২ মিটার প্লাস ৪৫৬ মিটার দিয়ে নির্মিত জেটির পাশাপাশি হবে। উপরোক্ত ছাড়াও, আপিলকারীরা ৮ মিটার গভীরতা পর্যন্ত নেভিগেশনাল চ্যানেলকে গভীর করার অনুমতি চেয়েছিলেন, যাতে ৭৫,০০০ ডেড টন (ডি. ডব্লিউ. টি) ওজনের গভীর খসড়া জাহাজের সরাসরি বার্থিং সক্ষম করা যায়। খালটি গভীর করার জন্য, ড্রেজ করা উপাদানগুলি ফেলে দিতে হবে এবং আপিলকারীরা তাদের ২রা মার্চ, ২০০৭ তারিখের চিঠির মাধ্যমে ম্যানগ্রোভের উত্তর দিকে প্রায় ২৫২ হেক্টর জমিতে ড্রেজ করা উপাদানগুলি ফেলে দেওয়ার অনুমতি চেয়েছিলেন। ৫৫০ মিটার জেটি ছাড়াও, আপিলকারীরা জি. এম. বি-কে ৩৮ হেক্টর ব্যাক-আপ এলাকা বরাদ্দ করার অনুরোধও করেছিলেন। ২০০৭ সালের ১৪ই জুন তারিখে জি. এম. বি-র পক্ষ থেকে পাঠানো একটি চিঠিতে ব্যাক-আপ এলাকা সহ ৪০০ মিটার জলাধার বরাদ্দের জন্য নীতিগত অনুমোদন দেওয়া হয়েছিল, যাতে সরাসরি বার্থিং বন্দর তৈরি করা যায়, যাতে চ্যানেলটি ড্রেজ করা যায়, যাতে ৮ মিটারের খসড়া পাওয়া যায়।

এসারকে সমস্ত প্রয়োজনীয় অনুমতি এবং ছাড়পত্র পেতে হবে উল্লেখ করা ছাড়াও, এই চিঠিতে চারটি শর্ত গুরুত্বপূর্ণ এবং নীচে উল্লেখ করা হয়েছেঃ

"৩, এসারের তৈরি করা নতুন চ্যানেলটি সাধারণ ব্যবহারকারী চ্যানেল হবে এবং অন্যান্য সমস্ত

ব্যবহারকারীদের দ্বারা ব্যবহার করার অনুমতি দেওয়া হবে। এসার অন্য ব্যবহারকারীদের কাছ থেকে কোনও চার্জ পুনরুদ্ধারের অধিকারী হবে না, যদি তারা নতুন চ্যানেলটি ব্যবহার করে।

৭. পুনরুদ্ধারকৃত জমির মালিকানা গুজরাট সরকার/গুজরাট মেরিটাইম বোর্ডের হাতে ন্যস্ত থাকবে।

৮. এসার এই পুনরুদ্ধারের জন্য ব্যয় করা কোনও ব্যয়ের প্রতিদান দাবি করবে না।

১০, এম/এস এইচ. পি. পি. এল-কে বরাদ্দ ৬৭ হেক্টর এবং সমুদ্রের দিকে ৬৭ হেক্টরের সামনের অংশ ছাড়া এসারকে আন্তঃজোয়ার/কাদা সমতলের ৩১৯.৮৬ হেক্টর এলাকা পুনরুদ্ধার করতে হবে।

এসার বাল্ক টার্মিনাল লিমিটেড এবং অন্য বনাম গুজরাট রাজ্য ও অন্যরা। ৩৫১

[আর. এফ. নরিম্যান, বিচারপতি]

১৪, ২৯ আগস্ট, ২০০৭ তারিখের চিঠির মাধ্যমে আবেদনকারীরা দাবি করেছেন যে ৫৫০ মিটার জলাধারের পাশাপাশি ১১০০ মিটার দেওয়া হোক। আবেদনকারীরা ব্যাক-আপ এলাকা হিসাবে পুনরুদ্ধার করার জন্য ২৫২ হেক্টর জমি বরাদ্দের অনুমতিও চেয়েছিলেন। তাদের ১ অক্টোবর, ২০১২ তারিখের চিঠির মাধ্যমে, জি. এম. বি আপিলকারীদের ১১০০ মিটার জলাধার বরাদ্দের জন্য নীতিগত অনুমোদন দিয়েছে।

১৫ অক্টোবর, ২০০৮ তারিখের চিঠির মাধ্যমে আবেদনকারীরা জি. এম. বি-কে ৮ মিটার গভীরতা থেকে ১০ মিটার গভীরতা পর্যন্ত খাল খনন করার অনুমতি দিতে বলেন যাতে ১০৫,০০০ ডি. ডব্লিউ. টি-র ক্যাপসাইজ জাহাজের থাকার ব্যবস্থা করা যায়। যেহেতু 'খাল থেকে খনন করা উপাদানগুলি ফেলে দিতে হবে, তাই ম্যানগ্রোভের দক্ষিণে অতিরিক্ত ৩১৬ হেক্টর এলাকা,'উপাদানটি ফেলে দেওয়ার জন্য এবং উক্ত এলাকাটি পুনরুদ্ধার করার জন্য আবেদন করা হয়েছিল। জি. এম. বি দ্বারা ৮ মিটার গভীরতা থেকে ১০ মিটার গভীরতা পর্যন্ত যেতে বা ম্যানগ্রোভের দক্ষিণে কোনও এলাকা পুনরুদ্ধার করার অনুমতি দেওয়া হয়নি। শ্রী মিহির যোশী অবশ্য ১১ই ফেব্রুয়ারী, ২০১০ তারিখের একটি সমাপ্তি শংসাপত্রের দিকে ইঙ্গিত করেছিলেন, যেখানে উল্লেখ করা হয়েছিল যে দ্বিতীয় পর্যায়ে চ্যানেলের প্রস্থ এবং গভীরতা সিডি থেকে যথাক্রমে ৩০০ মিটার এবং ১০ মিটার নিচে বাড়ানো হচ্ছে। তবে, এটি স্পষ্টতই এর জন্য অনুমতির পরিমাণ হবে না, কারণ সমাপ্তি শংসাপত্রে যা বলা হয়েছিল তা সিডি থেকে ৮ মিটার গভীরতার গভীর জলের বার্থের উল্লেখ ছিল, ১০ মিটার গভীরতা এমন কিছু যা ভবিষ্যতে বাড়ানো যেতে পারে।

১৬. তা সত্ত্বেও, রেকর্ড থেকে যা স্পষ্ট তা হল, আবেদনকারীরা কোনও অনুমতি ছাড়াই ম্যানগ্রোভের দক্ষিণে ১৬৪ হেক্টর এবং ১৭০ হেক্টর এলাকা পুনরুদ্ধার করেছেন বলে মনে হয়। যখন শ্রী মিহির যোশীর কাছে এই বিষয়টি উল্লেখ করা হয়, তখন উত্তর দেওয়া হয় যে যখন গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইনের ৩৫ (১) ধারার অধীনে অনুমতি দেওয়া হয়, তখন এই ধরনের অনুমতি প্রদানকারী একটি চিঠিতে বিশেষভাবে বলা হয় যে এটি ৩৫ (১) ধারার অধীনে দেওয়া অনুমতি এবং এই উদ্দেশ্যে ২০০৮ সালের ২রা আগস্ট তারিখের একটি চিঠির উল্লেখ করা হয়েছিল। তাঁর মতে, ২০০৭ সালের ১৪ই জুন তারিখের চিঠিতে, যা শুধুমাত্র পুনরুদ্ধারের জন্য একটি এনওসি উল্লেখ করে, ৩৫ (১) ধারার অধীনে অনুমতির মর্যাদা দেওয়া যেতে পারে না। পণ্ডিত পরামর্শদাতার মতে, যদি ৩৫ (১) ধারাকে ৩৫ (২) ধারার সঙ্গে পড়তে হয়, তবে এটা স্পষ্ট হবে যে পুনরুদ্ধারের অনুমতি কেবল তখনই প্রয়োজন হবে যখন কোনও ব্যক্তিগত সম্পদ কোনও ব্যক্তিগত ব্যক্তির হাতে তৈরি করা হবে। তবে, এটা স্পষ্ট যে যে যে সম্পদ তৈরি করা হবে তা কেবল গুজরাট সরকারের ছিল এবং এটি জি. এম. বি-র জন্য ছিল আবেদনকারীদের এটি ব্যবহার করার অনুমতি দিতে।

আমরা আশঙ্কা করছি যে এই যুক্তিটি গ্রহণ করা আমাদের পক্ষে কঠিন। ধারা ৩৫ (১) নেতিবাচক ভাষায় দেওয়া হয়েছে এবং ব্যক্তিগত অধিকার তৈরি করার কথা উল্লেখ করে না। ৩৫ (২) ধারাকে এমনভাবে পড়া যায় না যাতে ৩৫ (১) ধারার উপর আলোকপাত করা যায়, কারণ ৩৫ (২) ধারার অধীনে, জি. এম. বি-কে কেবল একটি বিবেচনার ক্ষমতা দেওয়া হয়েছে যে কোনও ব্যক্তিকে, যিনি ৩৫ (১) ধারা লঙ্ঘন করে কাজ করেছেন, অবৈধ নির্মাণ অপসারণ করতে হবে। ৩৫ (১) ধারার বিস্তৃত ভাষাকে শ্রী যোশীর যুক্তি অনুসারে ৩৫ (২) ধারা দ্বারা হ্রাস করা যাবে না, কারণ জি. এম. বি ৩৫ (২) ধারার অধীনে প্রদত্ত বিবেচনার ক্ষমতা ব্যবহার করতে পারে বা নাও করতে পারে। ধারা ৩৫ (১)-এর সরল ভাষাকে উপ-ধারা (২)-এ অনুমানের মাধ্যমে পড়ে কমানো যাবে না, কারণ জি. এম. বি নোটিশ দ্বারা কোনও ব্যক্তিকে একটি ইমারত অপসারণ করতে বলতে পারে, শুধুমাত্র যখন এটি পূর্ব অনুমতি ছাড়াই তৈরি করা হয়েছে, যাতে কোনও ব্যক্তিগত ব্যক্তির হাতে একটি ব্যক্তিগত সম্পদ তৈরি করা যায়। ধারা ৩৫ (১)-এর বিস্তৃত ভাষায় এটি স্পষ্ট করে দেওয়া হয়েছে যে জি. এম. বি-র লিখিত পূর্ব অনুমতি ব্যতীত জি. এম. বি-র সীমার মধ্যে কোনও পুনরুদ্ধার করা যাবে না। অতএব, এটা স্পষ্ট যে, গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইনের ৩৫ (১) ধারার অধীনে ৮ মিটারের নিচে গভীরতা পর্যন্ত ড্রেজিং এবং ম্যানগ্রোভের দক্ষিণে যে কোনও এলাকা পুনরুদ্ধার করা হয়েছিল।

১৭, শ্রী সিবাল ২০১২ সালের ১৫ই নভেম্বরের চিঠির উপর জোর দিয়ে বলেন যে, প্রকৃতপক্ষে আবেদনকারীরা হাজিরায় এসার ইস্পাত কারখানার ক্যাপটিভ প্রয়োজনীয়তার বাইরে বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করতে আগ্রহী ছিলেন। এই চিঠিতে বাণিজ্যিক পণ্যসম্ভার পরিচালনার জন্য জি. এম. বি-র পাশাপাশি ৭০০ মিটারের একটি বার্থ গড়ে তোলার কথাও বলা হয়েছে। এছাড়াও, এসার একটি বিশ্বমানের কন্টেইনার টার্মিনাল এবং একটি ড্রাই ডক নির্মাণের পরিকল্পনা করেছে, যা সাধারণত জাহাজ শিল্পকে সহায়তা করবে। এটি অতিরিক্ত ড্রেজড উপাদান সহ দক্ষিণ দিকের আরও ৩৩৪ হেক্টর জমি পুনরুদ্ধার করার প্রস্তাব দিয়েছে। এই চিঠির একটি পর্যালোচনা এই বিষয়ে কোনও সন্দেহের অবকাশ রাখে না যে এসার স্টিলের উৎপাদন যা অনুমান করা হয়েছিল তার চেয়ে অনেক কম হওয়া সত্ত্বেও, আবেদনকারীদের অব্যাহত দাবিগুলি দেখাবে যে আসল উদ্দেশ্য ছিল একটি বন্দী জেটির বাইরে যাওয়া এবং একটি বাণিজ্যিক বন্দর বিকাশ করা, যা আমরা দেখেছি, গুজরাট পরিকাঠামো উন্নয়ন আইনের অধীনে একটি বৈশ্বিক দরপত্র ছাড়া করা যায় না।

১৮, এখানে উপরে যেমন বলা হয়েছে, আপিলকারী, জি. এম. বি এবং রাজ্য সরকারের মধ্যে তিনটি এম ও ইউ কার্যকর করা হয়েছে, যা এম ও ইউ -গুলি কেবল ১২ মাসের জন্য বৈধ ছিল এবং বলা হয়েছিল যে আপিলকারীদের কোনও অধিকার দেওয়া হয়নি, যারা এর জন্য সমস্ত ব্যয় বহন করবে।

এই ক্ষেত্রে, শ্রী যোশীর এই যুক্তিটি উপলব্ধি করা কিছুটা কঠিন যে কোনও বৈধ প্রত্যাশা উপরোক্ত কোনও মেয়াদোত্তীর্ণ সমঝোতাপত্রের উপর ভিত্তি করে হতে পারে। হাইকোর্ট তার উপসংহারে সঠিক যে উপরোক্ত এম ও ইউ বা আপিলকারী এবং জি. এম. বি-র মধ্যে চিঠিপত্র থেকে সম্ভবত এ জাতীয় কোনও প্রত্যাশা উত্থাপিত হতে পারে না।

১৯. আবেদনকারী এবং জি. এম. বি-র মধ্যে চিঠিপত্র থেকে এটাও লক্ষ্য করা গুরুত্বপূর্ণ যে, আবেদনকারীদের স্পষ্টভাবে বলা হয়েছিল যে, আবেদনকারীদের দ্বারা পুনরুদ্ধার করা জমি শুধুমাত্র গুজরাট সরকারেরই হবে না, বরং জি. এম. বি উপরোক্ত জমি যে কোনও উদ্দেশ্যে ব্যবহার করতে পারে। পক্ষগুলির মধ্যে চিঠিগুলি পড়ার পর যা উঠে আসে তা হল, আবেদনকারীরা তাদের নিজস্ব ব্যয়ে খালটি খনন করতে চেয়েছিলেন, যা তাদের বন্দী জেটির পাশে ছিল, তাদের নিজস্ব উদ্দেশ্যে, যার জন্য তারা প্রয়োজনীয় অনুমতি পেয়েছিলেন। যাইহোক, যেহেতু মাটি, যা ড্রেজিংয়ের ফলস্বরূপ উদ্ভূত হবে, খোলা সমুদ্রে ফেলে দেওয়া অত্যন্ত ব্যয়বহুল হবে, তাই বলা হয়েছিল যে এর পরিবর্তে এই মাটি বন্দী জেটির পাশে পুনরুদ্ধারকৃত জমি তৈরি করতে ফেলে দেওয়া যেতে পারে, যা তখন আপিলকারী এবং জি এম বি উভয়কেই উপকৃত করবে। প্রকৃতপক্ষে, আপিলকারীদের দ্বারা পুনরুদ্ধার করা ১৯৫ হেক্টরের মধ্যে ১৪০ হেক্টর তাদের নিজস্ব উদ্দেশ্যে বরাদ্দ করা হয়, অবশিষ্টাংশ ১১০০ মিটার সাথে ৩৭০০ মিটার জলাধার নির্মাণের সময় বরাদ্দ করা হবে। জমি পুনরুদ্ধারের জন্য বিপুল পরিমাণ অর্থ ব্যয় করা হয়েছে এই যুক্তিটি সম্পূর্ণ মিথ্যা-একটি খাল খনন করার জন্য বিপুল পরিমাণ অর্থ ব্যয় করা হয়েছিল, যা শুধুমাত্র আবেদনকারীদের খরচ বহন করার অনুমতি দেওয়া হয়েছিল, এবং একটি বর্ধিত খসড়া হিসাবে সবাই উপকৃত হবে, কারণ খালটি 'ব্যবহারের জন্য সকলের জন্য উন্মুক্ত ছিল। অতএব, আবেদনকারীদের নিজস্ব ব্যবহারের জন্য পুনরুদ্ধারকৃত জমি বরাদ্দ করার বৈধ প্রত্যাশা সম্পর্কে যে কোনও আবেদন, প্রচুর পরিমাণে ব্যয় করার জন্য, আবেদনকারীদের নিজেদের চিঠিপত্রের বিপরীতে।

২০, প্রকৃতপক্ষে, এই পর্যায়ে রাজ্য সরকারকে জি. এম. বি-র ১৬ % জুলাই তারিখের বিস্তারিত উত্তরের বিজ্ঞাপন দেওয়া গুরুত্বপূর্ণ, যেখানে তারা ৭ এপ্রিল, ২০১৫ তারিখের আবেদনকারীদের উপস্থাপনা পরীক্ষা করে এবং তা প্রত্যাখ্যান করে। এই চিঠিতে স্পষ্টভাবে বলা হয়েছে যে এটি এস্সারের প্রতিনিধিত্বের সাথে সম্পর্কিত, এস্সারের প্রতিনিধিত্বের পাশে জি. এম. বি-র মন্তব্য সহ। উপরোক্ত চিঠির নিম্নলিখিত উদ্ধৃতাংশগুলি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ এবং নীচে দেওয়া হলঃ

নং.	**এসার পোর্টস লিমিটেডের মাননীয় মুখ্যমন্ত্রীর নিকট উপস্থাপনা**	মন্তব্য
১	ইবিটিএল ২০০০ কোটি টাকার বেশি বিনিয়োগের মাধ্যমে ২০১০ সাল থেকে ৫৫০ মিটার গভীর ড্রাফট জেটি পরিচালনা করে আসছে এবং এটি এসারের স্টিল প্ল্যান্টের কার্গো চাহিদা পূরণ করে। স্টিল প্ল্যান্টটি তার ১০ এমএমটিপিএ ক্ষমতার সাথে উৎপাদন বৃদ্ধি করবে বলে আশা করা হচ্ছে এবং এর জন্য বাড়তি সামুদ্রিক সুবিধা ও ব্যাকআপ এলাকা প্রয়োজন হবে, যাতে বাড়তি কার্গো চাহিদা পরিচালনা করা যায়।	প্রস্তাবিত বন্দর সীমা ৫৫০ মিটার জেটির এলাকা এবং জেটির পিছনের ব্যাকআপ এলাকাকে অন্তর্ভুক্ত করে না। অতএব, এর কোনো প্রভাব নেই। বর্তমানে স্টিল প্ল্যান্টের ক্ষমতা ১০ এমএমটিপিএ, তবে ২০১৪-১৫ অর্থবছরে প্ল্যান্টে প্রকৃত স্টিল উৎপাদন মাত্র ৩.১৫ এমএমটিপিএ। স্টিল উৎপাদন বৃদ্ধির জন্য কোনো নির্দিষ্ট বা চূড়ান্ত পরিকল্পনা জমা দেওয়া হয়নি।
২	জিএমবি ২০০৭ সালের জুন মাসে ৩১৯ হেক্টর ভূমি পুনরুদ্ধারের জন্য এনওসি প্রদান করেছিল, যার পরিপ্রেক্ষিতে এসার তার সম্প্রসারণের জন্য ব্যাকআপ জমি উন্নয়নের প্রক্রিয়া শুরু করে। ২০০৯ সালের নভেম্বর মাসে তৎকালীন প্রধান সচিবের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত সভায় পুনরুদ্ধারকৃত জমি এসারকে বরাদ্দ করার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল। ইবিটিএল ৭ কিলোমিটারের বেশি দীর্ঘ একটি চ্যানেল উন্নয়ন করেছে, যা ১১ মিটার ড্রাফটের জাহাজ পরিচালনা করতে সক্ষম এবং এটি ১৪ মিটার ড্রাফট পর্যন্ত সম্প্রসারণের পরিকল্পনা করছে, পাশাপাশি ৫ কিলোমিটারের বেশি ওয়াটারফ্রন্ট উন্নয়ন করবে।	জিএমবি সংযুক্তি-৩ এ দেখানো মানচিত্র অনুসারে কাদামাটির অঞ্চলে ৩১০ হেক্টর জমিতে খননকৃত উপকরণ ফেলার জন্য এনওসি প্রদান করেছিল। তবে, ডিআইএলআর প্রতিবেদনের অনুযায়ী, প্রকৃত পুনরুদ্ধারকৃত এলাকা আনুমানিক মাত্র ১৯৫ হেক্টর। এই অঞ্চলের মধ্যে প্রায় ৯৮ হেক্টর পুনরুদ্ধারকৃত জমি প্রস্তাবিত বন্দর সম্প্রসারণের সীমার বাইরে রাখা হয়েছে। এছাড়া, জিএমবির এনওসিতে একটি নির্দিষ্ট শর্ত উল্লেখ করা হয়েছিল যে পুনরুদ্ধারকৃত জমির মালিকানা জিএমবি/জিওজি-এর অধীনে থাকবে। এটি আরও উল্লেখযোগ্য যে ইবিটিএলের জন্য পুনরুদ্ধারকরণের জন্য প্রদত্ত এনওসি কোম্পানির জন্যও উপকারী। যদি কাদামাটির অঞ্চলে (যা খননকৃত অঞ্চলের খুব কাছাকাছি) খননকৃত উপকরণ ফেলার জন্য এনওসি দেওয়া না হতো, তবে কোম্পানিকে সমুদ্রের গভীরে (অনেক দূরে) এই উপকরণ ফেলতে হতো, যা ব্যয়বহুল হতো।

৩	বাণিজ্যিক বন্দর সুবিধা উন্নয়নের জন্য, ইবিটিএল ২০০৮ সালে জিএমবির কাছে একটি প্রস্তাব জমা দিয়েছিল এবং ২০১৩ সালের ভাইব্রেন্ট গুজরাট ইভেন্টে, ভারতের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শ্রী নরেন্দ্র মোদির উপস্থিতিতে, ৩.৭ কিলোমিটার ওয়াটারফ্রন্ট এবং সংশ্লিষ্ট ব্যাকআপ জমি সম্প্রসারণের জন্য জিএমবির সঙ্গে একটি সমঝোতা স্মারক (এমওইউ) স্বাক্ষর করেছিল। এর পরিপ্রেক্ষিতে, এসার উক্ত উন্নয়নের জন্য যথেষ্ট পরিমাণে সময় ও অর্থ বিনিয়োগ করেছে। গুজরাট সরকারের প্রয়োজনীয় সুপারিশ পাওয়ার পর, ইবিটিএল ৬ মে ২০১৪ তারিখে পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণ করেছে। এ পর্যন্ত ইবিটিএল ওয়াটারফ্রন্ট উন্নয়ন ও ভূমি পুনরুদ্ধারের (২৩৩ হেক্টর) জন্য ১৫,০০০ কোটি টাকার বেশি বিনিয়োগ করেছে এবং তাদের পরিকল্পিত সম্প্রসারণ কার্যকর করতে আরও ভূমি পুনরুদ্ধারের প্রক্রিয়ায় রয়েছে, যদিও তাদের আবেদন এখনো বিবেচনাধীন রয়েছে।	বাণিজ্যিক বন্দর সুবিধা উন্নয়নের প্রস্তাব গ্রহণ করা হয়েছিল। তবে, এসারকে যে অনুমতি প্রদান করা হয়েছে, তা কেবলমাত্র নিজস্ব ব্যবহারের (ক্যাপটিভ পারপাস) জন্য, এবং এটি কোনও বিডিং প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করেই অনুমোদিত হয়েছে। গুজরাট সরকারের (জিওজি) কোনো নীতি নেই, যার মাধ্যমে ক্যাপটিভ বন্দর সুবিধাকে বাণিজ্যিক বন্দর টার্মিনালে রূপান্তর করা যায়। এছাড়া, এইচপিপিএল ইতোমধ্যেই চুক্তির অধীনে সাধারণ বাণিজ্যিক বন্দর সুবিধা উন্নয়নের অধিকার ধারণ করে, যা গ্রহণযোগ্য
		নয়। জিএমসি বা জিওজি কখনোই এসারকে বাণিজ্যিক বন্দর সুবিধা উন্নয়নের জন্য এ ধরনের অনুমতি প্রদান করেনি।

<table>
<tr><td>৬</td><td>প্রস্তাবিত বন্দর সম্প্রসারণ কেবলমাত্র বিদ্যমান ইস্পাত কারখানার কার্যক্রম সীমাবদ্ধ করে না, বরং উপরে ব্যাখ্যা করা অনুযায়ী ই বি টি এল-এর সম্প্রসারণেও প্রভাব ফেলে, যা শিল্পের জন্য প্রস্তাবিত বন্দর সুবিধাগুলিকে বিপন্ন করে। ই বি টি এল-এর উন্নয়ন পরিকল্পনাকে সীমাবদ্ধ করা হলে একটি বন্দরভিত্তিক শিল্পের বৃদ্ধি ও পূর্ণ সম্ভাবনা অর্জন ব্যাহত হবে।</td><td>ই বি টি এল-এর ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা বাণিজ্যিক বন্দর পরিচালনার জন্য। এখানে কোনো নীতিমালা নেই যাতে বন্দরের নির্দিষ্ট সুবিধাগুলিকে বাণিজ্যিক সুবিধায় রূপান্তরিত করা হয়, কারণ এর জন্য কোনো বিডিং প্রক্রিয়া নেই। ফলে, এটি গ্রহণযোগ্য নাও হতে পারে।</td></tr>
<tr><td>৮</td><td>হাজিরাতে অবস্থিত এসার প্ল্যান্টটি ভারতের বৃহত্তম একীভূত ইস্পাত কারখানা যা একটি একক স্থানে অবস্থিত। এই প্ল্যান্টের কার্যক্রমে কোনো প্রভাব পড়লে রাজস্ব ক্ষতির সম্ভাবনা তৈরি হবে। এসার গ্রুপ ইতোমধ্যে হাজিরা কমপ্লেক্সে ইস্পাত, বিদ্যুৎ এবং বন্দর ব্যবসা পরিকাঠামোতে ৪৪,৫০০ কোটি টাকার বেশি বিনিয়োগ করেছে।</td><td>এসার-এর নিম্নলিখিত নির্দিষ্ট বন্দর সুবিধাগুলি চালু রয়েছে:
<table>
<tr><th>নং</th><th>জেটি</th><th>ক্ষমতা (এম এম টি পি এ)</th></tr>
<tr><td>১</td><td>৪৫৬ মিটার মূল জেটি</td><td>৫</td></tr>
<tr><td>২</td><td>৫৯২ মিটার লাইটারেজ (প্রথম সম্প্রসারণ)</td><td>৫</td></tr>
<tr><td>৩</td><td>৫৫০ মিটার গভীর জলবন্দর (দ্বিতীয় সম্প্রসারণ)</td><td>১৫</td></tr>
<tr><td>মোট</td><td>১৫৯৮ মিটার</td><td>২৫</td></tr>
</table>
এছাড়াও, জি ও জি আরও ১১০০ মিটার জলসীমা গভীর জলবন্দর জেটির (তৃতীয় সম্প্রসারণ) জন্য অনুমোদন দিয়েছে।</td></tr>
</table>

		জিএমবি কর্তৃক অনুমোদন প্রদান করা হবে এই ১১০০ মিটার ওয়াটারফ্রন্ট যুক্ত হলে, ইবিটিএল মোট ২৬৯৮ মিটার জেটি/ওয়ার্ফ ব্যবহার করবে। ২৫ এমএমটিপিএ ক্ষমতার বিপরীতে, ইবিটিএল সংযুক্তি-৪ অনুযায়ী কার্গো পরিচালনা করেছে। দেখা যায় যে ২০১৪-১৫ অর্থবছরে এসার বিদ্যমান ২৫ এমএমটিপিএ ক্ষমতার বিপরীতে মোট ১০ মিলিয়ন টন কার্গো পরিচালনা করেছে। এছাড়া, কোম্পানি ধীরে ধীরে ৪৫৬ মিটার মূল জেটির ব্যবহার কমিয়েছে, যার নির্মাণ ব্যয় ইতোমধ্যে সমন্বয় করা হয়েছে এবং সম্পূর্ণ ওয়ার্ফেজ পরিশোধযোগ্য। ইবিটিএল মূল জেটিতে কার্গো পরিচালনা কমিয়ে ৫৫০ মিটার গভীর পানির জেটিতে স্থানান্তর করেছে, যেখানে নির্মাণ ব্যয়ের সমন্বয় উপলব্ধ এবং তাই রেয়াতমূলক ওয়ার্ফেজ হার প্রযোজ্য।

উপরের বিষয়টিকে আরও এগিয়ে নিয়ে যাওয়ার জন্য, **নিম্নলিখিত** বিষয়গুলি অনুগ্রহ করে **দেখা** যেতে পারে

(১) ৩) XXX XXX

(৪) ই. এস. এস. এ. আর ২০১৫-র ৭ই এপ্রিল তারিখে জি. এম. বি-র কাছে সময়ে সময়ে জলাধার ও ব্যাক-আপ এলাকার উন্নয়নের জন্য বিভিন্ন প্রস্তাবের বিশদ বিবরণ জমা দিয়েছে। **নিয়ন্ত্রক** কর্তৃপক্ষ হিসাবে জি. এম. বি প্রতিটি প্রস্তাব খতিয়ে **দেখে** প্রয়োজনীয় অনুমোদনের **জন্য** সরকারের কাছে জমা দেয়। উল্লেখ্য যে, জি. এম. বি মাগদালার কাদামাটি এলাকায় **ড্রেজ** উপাদান ফেলে **দেওয়ার** জন্য ই. এস. এস. এ. আর-কে ১৪ই জুন, ২০০৭-এর চিঠির মাধ্যমে এন. ও. সি মঞ্জুর করেছে

'পুনরুদ্ধারকৃত জমির মালিকানা জি. এম. বি/জি. ও. জি-র হাতে ন্যস্ত থাকবে (শর্ত নং ৭) এবং ই. এস. এস. এ. আর এই পুনরুদ্ধারের জন্য ব্যয় করা কোনও ব্যয়ের জন্য প্রতিদান দাবি করবে না (শর্ত নং ৮)।

২১. এস্সারের আপত্তি এবং জি. এম. বি-র দেওয়া মন্তব্যগুলি পর্যালোচনায় দেখা যাবে যে, প্রথম এবং সর্বাগ্রে, কারখানায় প্রকৃত ইস্পাত উৎপাদন ক্ষমতার অনেক নিচে, বৃদ্ধির জন্য কোনও দৃঢ় বা নির্দিষ্ট পরিকল্পনা নেই। প্রকৃতপক্ষে, উচ্চ আদালতে দাখিল করা জি. এম. বি-র হলফনামায় বলা হয়েছে যে, ২০১১ সাল থেকে আবেদনকারীদের দ্বারা প্রস্তাবিত পণ্যসম্ভারের মোট ক্ষমতার মাত্র ৩০ % প্রকৃতপক্ষে আপিলকারীদের দ্বারা পরিচালিত হয়েছিল। এছাড়াও, উল্লেখ করা হয় যে, পুনরুদ্ধারকৃত জমি সরকার বা জি. এম. বি-র মালিকানাধীন হবে এবং এটি কোম্পানির জন্য লাভজনক হবে, অন্যথায় খননকৃত সামগ্রী সমুদ্রে ফেলে দিতে হত যা খুব ব্যয়বহুল হত। তবে, শ্রী যোশী আমাদের হাইকোর্টের আপিলকারীদের দ্বারা একটি পাল্টা হলফনামায় দেওয়া একটি বিবৃতি উল্লেখ করেছেন, যাতে বলা হয়েছে যে জমি পুনরুদ্ধারের জন্য খননকৃত সামগ্রী সমুদ্রে ফেলে দেওয়ার ব্যয়ের তুলনায় কমপক্ষে দ্বিগুণ ছিল। কোনও সহায়ক উপাদান ছাড়াই হলফনামায় করা এই টাকাপয়সার দাবি তার মুখ মূল্যে গ্রহণ করা যায় না। আপত্তি ৩-এর উত্তরটি আবার অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ, কারণ জি. এম. বি এই বিষয়ে সচেতন ছিল যে, গুজরাট পরিকাঠামো উন্নয়ন আইনের বিপরীতে, কোনও দরপত্র প্রক্রিয়ায় প্রবেশ না করেই এস্সার সত্যিই তার বন্দী জেটিকে বাণিজ্যিক বন্দরে রূপান্তরিত করার চেষ্টা করছে। আরও, আপত্তি ৮-এর উত্তরে, জি. এম. বি বলেছে যে জেটিটি ১৫৯৮ মিটার দীর্ঘ এবং আরও ১১০০ মিটার যা সরকার ২৫ এম. এম. টি. পি. এ-র ক্ষমতার জন্য অনুমোদন করেছে, যার বিপরীতে এস্সার বছরে মাত্র ১০ মিলিয়ন মেট্রিক টন পণ্যসম্ভার পরিচালনা করেছে।

২২, এই বিষয়টিও লক্ষ্য করা গুরুত্বপূর্ণ যে, উচ্চ আদালতে দাখিল করা জি. এম. বি-র হলফনামায় বিশেষভাবে বলা হয়েছে যে, চ্যানেলটিকে ১৪ মিটার গভীরতায় খনন করে ৩৩৪ হেক্টর জমি পুনরুদ্ধার করার বিষয়টি জি. এম. বি দ্বারা কখনই অনুমোদিত হয়নি। সুতরাং, এই যুক্তি যে ১৭০ হেক্টর এবং ১৬৪ হেক্টর জমি পুনরুদ্ধার করা হয়েছে, যা বন্দরের পরিবর্তিত সীমা লঙ্ঘন করে বলে বলা হয়েছে, তার কোনও ভিত্তি নেই, কারণ গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইনের ৩৫ ধারার অধীনে মূল জমিতে পুনরুদ্ধার করা জমি যুক্ত করার জন্য কোনও পূর্ব অনুমতি নেওয়া হয়নি, যেমনটি এখানে উপরে উল্লেখ করা হয়েছে। এর সাথে যোগ করা হয়েছে, পুনরুদ্ধার করা হয়েছে এমন ১৯৫ হেক্টর এলাকা আবেদনকারীদের নিজস্ব ব্যবহারের জন্য বরাদ্দ করা হয়েছে-১৪০ হেক্টর অবিলম্বে এবং অবশিষ্টাংশ অনুমোদন ও আরও দীর্ঘায়িত জেটি নির্মাণের পরেই। এটা স্পষ্ট যে আপিলকারীদের আবেদন সত্ত্বেও গ্রহণ করতে হবে, বন্দরের সীমার পরিবর্তন সম্ভবত আপিলকারীদের অধিকারকে প্রভাবিত করে বলে বলা যায় না,

যা অবৈধভাবে পুনরুদ্ধার করা হয়েছে, অর্থাৎ গুজরাট মেরিটাইম বোর্ড আইনের অধীনে পূর্ব অনুমতি ছাড়াই। সুতরাং, পরিবেশ ও বন মন্ত্রক কর্তৃক ৩৩৪ হেক্টর জমি পুনরুদ্ধারের জন্য ৬ মে, ২০১৪ তারিখের সি আর জেড ছাড়পত্র কোনওভাবেই আপিলকারীদের মামলাটিকে এগিয়ে নিয়ে যায় না।

২৩. আমরা এখন আবেদনকারীদের তড়িঘড়ি যুক্তিতে আসি, যা জি. এম. বি দ্বারা পরিবর্তিত সীমার জন্য দ্বিতীয় প্রস্তাবের সুপারিশ করার ক্ষেত্রে দেখানো হয়েছে। এটা ঠিক যে, জি. এম. বি উক্ত প্রস্তাবের ৪ দিনের মধ্যে কাজ করেছিল, কিন্তু এই সত্যটি, আরও কিছু না করে, খারাপ মনোভাব বা জনস্বার্থের অভাব প্রদর্শন করার জন্য, সম্ভবত জল ধরে রাখতে পারে না। এটিও লক্ষণীয় যে শ্রী সালভের আবেদন, যে ১৩ টি বার্থের জন্য সংলগ্ন জমির ১০১১ হেক্টর প্রয়োজন হবে এবং বাণিজ্যিক বন্দর ব্যবহারের জন্য ১০১১ হেক্টরের চেয়ে অনেক কম জমি বরাদ্দ করা হয়েছে, তা গ্রহণ করতে হবে।

২৪, আরও আবেদন, যে উত্তরে ৩০০ হেক্টর নিয়ে গঠিত বনভূমি, যা এখন ২০১৬ সালের অক্টোবরে অধিগ্রহণ করা হয়েছে, এইচ. পি. পি. এল-এর সুবিধার্থে, আবেদনকারীদের মামলাটিকে আর গ্রহণ করবে না, কারণ এই ৩০০ হেক্টরও ১০১১ হেক্টরের প্রয়োজনের মধ্যে অন্তর্ভুক্ত করা হবে, যেমনটি ২০১০ সালের ডিপিআর-এ উল্লেখ করা হয়েছে।

২৫. কোনও সন্দেহ নেই যে, ভারতীয় বন্দর আইনের ৫ (১) ধারার অধীনে যে কোনও বন্দরের সীমা পরিবর্তন করার সরকারের ক্ষমতা কেবল জনস্বার্থে করা উচিত বলে শ্রী যোশীর আবেদনটি সঠিক। তবে, বিতর্কিত বিজ্ঞপ্তি কীভাবে জনস্বার্থের পরিপন্থী তা আমাদের দেখানো হয়নি। রাজ্য সরকার এবং জি. এম. বি দ্বারা উচ্চ আদালতে দাখিল করা হলফনামাগুলি দেখায় যে, জনস্বার্থে একটি বাণিজ্যিক বন্দরের সীমা পরিবর্তন করা হয়েছিল কারণ হাজিরা বন্দরে জাহাজের সংখ্যা নাটকীয়ভাবে বৃদ্ধি পাবে বলে আশা করা হয়েছিল এবং তাই, কেবল এই ধরনের জাহাজের নোঙ্গর রাখার জন্য নয়, শুল্ক আনুষ্ঠানিকতা, বন্দর রূপান্তর, সাধারণ সুরক্ষা ইত্যাদির কারণেও পর্যাপ্ত সুযোগ-সুবিধা তৈরি করা প্রয়োজন ছিল। আমরা ইতিমধ্যেই দেখেছি যে, যে বন্দী জেটির নির্মাণ করা হয়েছে তার মালিকানা এবং পুনরুদ্ধারকৃত জমির মালিকানা জি. এম. বি/রাজ্য সরকারের হাতে রয়েছে বলে আবেদনকারীদের ব্যক্তিগত সম্পত্তির উপর কোনও 'অধিকার'নেই। এই কারণেও, বিজ্ঞপ্তিটি ক্ষমতার মধ্যে রয়েছে কারণ হাজিরা বন্দরের সীমার পরিবর্তন আবেদনকারীদের ব্যক্তিগত সম্পত্তির কোনও 'অধিকার'কে প্রভাবিত করে না।

২৬. উপসংহারে, বর্তমান রায়ে আমাদের দেওয়া কারণগুলির জন্য, আপিলটি খারিজ হওয়ার যোগ্য। খরচ সম্পর্কে কোনও আদেশ ছাড়াই আপিলটি খারিজ করা হয়।

কল্পনা কে. ত্রিপাঠি আপিল খারিজ।

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.

দাবিত্যাগ

স্থানীয় ভাষায় অনূদিত রায়টি সীমিত ব্যভারের জন্য ও মামলাকারীর সেটিমাতৃভাসায় বোঝার জন্য এবং তা অন্য কোনো উদ্দেশ্যে ব্যবহার করা যাবেনা ।সমস্ত ব্যবহারিক এবং সরকারী উদ্দেশ্যে , রায়ের ইংরেজি সংস্করণটি প্রামানিক হবে এবং কার্যকারী ও প্রয়োগের উদ্দেশ্যে সেটি প্রযোজ্য হবে।

Arfa Banerjee