DISCLAIMER: The translated judgements 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.

અહેવાલયોગ્ય

ભારતની સર્વોચ્ચ અદાલતમાં

દીવાની અપીલીય હુકુમતક્ષેત્ર

સિવિલ અપીલ નં. ૨૪૦૬/૨૦૧૮

(એસએલપી (સી) નં.૨૧૩૬૪/૨૦૧૭માંથી ઉદ્ભવેલ)

એસ્સાર બલ્ક ટર્મિનલ લિમિટેડ અને એ.એન.આર .....અપીલકર્તાઓ

વિરુદ્ધ

ગુજરાત રાજ્ય અને અન્યો ..... સામાવાળાઓ

ચુકાદો

માનનિય ન્યાયમુર્તિ શ્રી આર.એફ.નરીમન

૧. પરવાનગી આપવામાં આવી છે.

૨. હાલની અપીલમાં ભારતીય બંદર અધિનિયમ, ૧૯૦૮ની કલમ ૫ હેઠળ જારી કરાયેલી ૧૮મી જાન્યુઆરી, ૨૦૧૬ના જાહેરનામાને પડકારવામાં આવ્યો છે, જેના દ્વારા ગુજરાત રાજ્ય સરકારે હજીરા બંદરની બંદર મર્યાદાને વિસ્તૃત કરી હતી. અમારી સમક્ષ અપીલકર્તાઓનો કેસ છે કે આમ કરવાથી, અપીલકર્તાઓને અસર

થઈ છે કારણ કે તેઓએ તેમના દ્વારા પુનઃ દાવો કરેલી જમીનો પર જંગી નાણાં ખર્ચ્યા છે, જેની સીધી અસર ઉપરોક્ત બંદર મર્યાદાના વિસ્તરણથી થશે.

૩. આ અપીલમાં ઉદ્ભવતા પ્રશ્નો નક્કી કરવા માટે જરૂરી સંક્ષિપ્ત હકીકતો નીચે મુજબ છે. અપીલકર્તાઓની મૂળ કંપનીએ મગદલ્લા બંદરમાં કેપ્ટિવ જેટીના ઉપયોગ માટે ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ (ત્યારબાદ "જી.એમ.બી". તરીકે ઓળખાય છે) સાથે ૧૯૯૪માં કરાર કર્યો હતો. ૧૯૯૫માં ગુજરાત સરકાર દ્વારા ઘડવામાં આવેલી પોર્ટ પોલિસી અને ૧૯૯૭માં રાજ્યના બંદરોના વિકાસમાં ખાનગી ક્ષેત્રની ભાગીદારી માટે બનાવવામાં આવેલી બિલ્ડ, ઓન, ઓપરેટ અને ટ્રાન્સફર (બી.ઓ.ઓ.ટી.) પોલિસીના અનુસંધાનમાં, જી.એમ.બી.એ હઝિરા બંદર પ્રોજેક્ટના નામે બિડ મંગાવીને ગ્રીન ફિલ્ડ સાઇટ બંદર સુવિધાઓના વિકાસ માટે રસ વ્યક્ત કરવા માટે વૈશ્વિક નોટિસ જારી કરી હતી. શેલ ગેસ બી.વી.ની આગેવાની હેઠળના એક કન્સોર્ટિયમને પોર્ટમાં લીઝ પર આપવામાં આવેલી અમુક સુવિધાઓને બી.ઓ.ઓ.ટી. ધોરણે વિકસાવવા, ચલાવવા અને જાળવવા માટે પસંદ કરવામાં આવી હતી. તેની બિડની સ્વીકૃતિને અનુસરીને, શેલ ગેસ બી.વી.એ ગુજરાતમાં હઝિરા પોર્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ (એચપીપીએલ) અને હઝિરા એલએનજી પ્રાઇવેટ લિમિટેડ નામની બે પેટાકંપનીઓ ઊભી કરી હતી. એચ.પી.પી.એલ. દ્વારા હજીરા બંદરના વિકાસ, સંચાલન અને જાળવણીના હેતુસર જી.એમ.બી., રાજ્ય સરકાર અને એચ.પી.પી.એલ. વચ્ચે ૨૨ એપ્રિલ, ૨૦૦૨ના રોજ કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ કરવામાં આવ્યો હતો. ભારતીય બંદર અધિનિયમની કલમ ૪(૨) હેઠળ સત્તાનો

ઉપયોગ કરીને હજીરા બંદરને સૂચિત કરવા અને તેની મર્યાદા નક્કી કરવા માટે રાજ્ય સરકાર દ્વારા ૨૩મી જૂન, ૨૦૦૪ના રોજ એક જાહેરનામું બહાર પાડવામાં આવ્યું હતું. આ મગદલ્લા બંદરની બંદર મર્યાદામાંથી સ્થાપવામાં આવ્યું હતું, જે ઉપરોક્ત હજીરા બંદરને બાકાત રાખવા માટે એટલું ઘટાડવામાં આવ્યું હતું.

૪. વર્ષ ૨૦૦૦માં કોઈક સમયે, અપીલકર્તાઓએ તાપી નદીના મુખ પર ૪૫૬ મીટરની છીછરા ડ્રાફ્ટ કેપ્ટિવ જેટ્ટી સ્થાપિત કરી હતી, જે લગભગ ૭ કિલોમીટરના અંતરે સમુદ્ર સાથે જોડાયેલી હતી. ઉપરોક્ત ડ્રાફ્ટ કેપ્ટિવ જેટ્ટીની શરૂઆતની ઊંડાઈ લગભગ ૩ થી ૪ મીટર હતી.

૫. વર્ષ ૨૦૦૭, ૨૦૧૧ અને ૨૦૧૩માં અપીલકર્તાઓ, જી. એમ. બી. અને રાજ્ય સરકાર વચ્ચે આરઓઆરઓ ટર્મિનલના વિકાસ અને ૩૦૦૦ મીટરના વોટર–ફ્રન્ટના વિકાસ માટે ત્રણ સમજૂતી કરારો (એમઓયુ) કરવામાં આવ્યા હતા. આ દરેક સમજૂતી કરારો માત્ર ૧૨ મહિનાના સમયગાળા માટે હતા.

૬. ૨૫મી નવેમ્બર, ૨૦૧૦ના રોજ, એચપીપીએલએ અદાણી હજીરા પોર્ટ પ્રાઈવેટ લિમિટેડ (અદાણી)ને તેના પેટા–કન્સેશનર તરીકે ઓળખાવી, અને તે જ તારીખે અદાણી સાથે પેટા–કન્સેશન કરાર કર્યો હતો. ૨૧મી જુલાઈ, ૨૦૧૪ના રોજ, એચ.પી.પી.એલ. એ જી.એમ.બી.ને તેની બંદર સુવિધાઓમાં સુધારો/વિસ્તરણ માટે વિનંતી કરી હતી. ૨૭મી ફેબ્રુઆરી, ૨૦૧૫ના રોજ અદાણી સાથે વેપારની તકો શોધવા માટે સમજૂતી કરાર કર્યા પછી, એચ.પી.પી.એલ.એ ૧૪મી માર્ચ,

૨૦૧૫ના રોજ તેના પત્ર દ્વારા વધારાના બેક–અપ વિસ્તારની જરૂરિયાતને ટાંકીને બંદર સુવિધાઓમાં સુધારો કરવાની તેની વિનંતીમાં સુધારો કર્યો હતો, જેના પરિણામે મૂળરૂપે જે વિસ્તારની માંગ કરવામાં આવી હતી તેના કરતા ઘણો મોટો વિસ્તાર હવે માંગવામાં આવ્યો હતો. આ મોટા વિસ્તારમાં અપીલકર્તાઓની કેપ્ટિવ જેટ્ટીની બાજુમાં નહેરમાંથી જમીનને બહાર કાઢીને એસ્સાર દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી અને/અથવા પુનઃપ્રાપ્ત કરવાની જમીનનો સમાવેશ થાય છે. આ દરખાસ્તને જી.એમ.બી. દ્વારા ૧૯ માર્ચ, ૨૦૧૫ના રોજ તેના ઠરાવ દ્વારા મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. દરમિયાન, ૭મી એપ્રિલ, ૨૦૧૫ના રોજ એસ્સારે વિવિધ આધારો પર બંદરની મર્યાદા લંબાવવા અંગે તેના વાંધાઓ દર્શાવતા જી.એમ.બી.ને વિગતવાર રજૂઆત કરી હતી. ૨૧મી એપ્રિલ, ૨૦૧૫ના રોજ રાજ્ય સરકારે જી.એમ.બી.ને પત્ર લખીને અપીલકર્તાઓની ઉપરોક્ત રજૂઆતની તપાસ કરવા જણાવ્યું હતું. અપીલકર્તાઓ દ્વારા ૨૯ મે, ૨૦૧૫ના રોજ રાજ્યના મુખ્ય અગ્ર સચિવને પણ આવી જ રજૂઆત કરવામાં આવી હતી. ૧૬મી જુલાઈ, ૨૦૧૫ના રોજ એક વિગતવાર પત્ર દ્વારા જી.એમ.બી.એ અપીલકર્તાઓના તમામ વાંધાઓને ફગાવી દીધા હતા. જોકે, ૨૬મી ઓગસ્ટ, ૨૦૧૫ના રોજ રાજ્ય સરકારે જીએમબીને તેની આગામી બોર્ડ મીટિંગમાં બંદર સુવિધાઓના વિસ્તરણના મુદ્દા પર પુનર્વિચાર કરવા અને તેના સંબંધમાં સરકારને તેની ભલામણો મોકલવા વિનંતી કરી હતી. ૨૮મી સપ્ટેમ્બર, ૨૦૧૫ના રોજ જી.એમ.બી.એ એક ઠરાવ પસાર કર્યો હતો જેમાં તેણે એચ.પી.પી.એલ. દ્વારા ૨૧મી જુલાઈ, ૨૦૧૪ના રોજ

રજૂ કરવામાં આવેલી મૂળ દરખાસ્તની ભલામણ કરી હતી. જો કે, ૫ ડિસેમ્બર, ૨૦૧૫ના રોજ મુખ્યમંત્રીના મુખ્ય અગ્ર સચિવે એક નોંધ પ્રસારિત કરી હતી જેમાં જણાવ્યું હતું કે બંદર પર જહાજોની સંખ્યા ૩૦–૪૦ થી ૭૦–૮૦ સુધી નાટકીય રીતે વધવાની અપેક્ષા છે અને કસ્ટમ્સની ઔપચારિકતાઓ, સલામતી વગેરેને સમાવવા માટે બંદરની મર્યાદા વધારવાની જરૂર છે. તેને ધ્યાનમાં રાખીને, ઉપરોક્ત તમામ જહાજોના લંગર માટે પૂરતી સુવિધાઓ બનાવવી જરૂરી હતી અને તેથી, ૧૯મી માર્ચ, ૨૦૧૫ના જીએમબીના ઠરાવનો કડક અમલ થવો જોઈએ. ૧૧મી ડિસેમ્બર, ૨૦૧૫ના રોજ રાજ્ય સરકારે જી.એમ.બી.ને પત્ર લખીને જણાવ્યું હતું કે ૧૯મી માર્ચ, ૨૦૧૫ના રોજ જી.એમ.બી.ના ઠરાવ અનુસાર બંદર સુવિધાઓનો વિસ્તાર કરવામાં આવશે. આ પછી, ૧૮મી જાન્યુઆરી, ૨૦૧૬ના રોજ જરૂરી જાહેરનામું, જે ગુજરાત હાઈકોર્ટ સમક્ષ રિટ પિટિશનમાં અપીલકર્તાઓ દ્વારા આક્ષેપ કરવામાં આવ્યું છે, તે પછી ભારતીય બંદરો અધિનિયમની કલમ–૫ હેઠળ જારી કરવામાં આવ્યું હતું.

૭. અપીલકર્તાઓ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી મિહિર જોશીએ દલીલ કરી છે કે ૨૧મી જુલાઈ, ૨૦૧૪ના રોજ મોકલવામાં આવેલી પ્રથમ દરખાસ્તને જ જી.એમ.બી. દ્વારા સ્વીકારવી જોઈતી હતી. વધેલા વિસ્તાર માટેની બીજી દરખાસ્ત, તેના માટે મોટા નાણાં ખર્ચ્યા પછી, અપીલકર્તાઓ દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી અથવા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવનારી જમીન પર સીધી અસર કરશે. વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલે ખાસ જણાવ્યું હતું કે બીજી દરખાસ્ત માટેની મંજૂરી

ચાર દિવસની અંદર ખૂબ જ ઉતાવળમાં કરવામાં આવી હતી.તેમણે ઉમેર્યું હતું કે, રાજ્ય સરકારે ૧લી જૂન, ૨૦૧૩ના રોજ તેના પત્રો દ્વારા બંદર સુવિધાઓના પ્રસ્તાવિત વિસ્તરણ માટે એસ્સારને સીઆરઝેડ મંજૂરી આપવા માટે પર્યાવરણ મંત્રાલયને ભલામણ કરી હતી, જેમાં વધારાની ૩૩૪ હેક્ટર જમીનનો સમાવેશ થાય છે. તે તેમનો કેસ હતો કે ઉપરોક્ત મંત્રાલયે ૬ મે, ૨૦૧૪ના રોજ ઉપરોક્ત મંજૂરી આપી હતી, તેમ છતાં વિસ્તૃત બંદર મર્યાદા હવે ઉપરોક્ત વિસ્તારને ખાઈ જશે, કારણ કે અપીલકર્તાઓ દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલા ૧૯૫ હેક્ટરમાંથી માત્ર ૧૪૦ હેક્ટર વિસ્તારનો ઉપયોગ અપીલકર્તાઓ દ્વારા કરી શકાયો હતો. તેમણે દલીલ કરી હતી કે વિવિધ ખાતરીઓ આપવામાં આવી હતી અને અપીલકર્તાઓ સાથે એમઓયુ કરવામાં આવ્યા હતા, જેના આધારે વિશાળ રોકાણ કરવામાં આવ્યું હતું અને ઓછામાં ઓછું કાયદેસરની અપેક્ષાના સિદ્ધાંતને આકર્ષિત કરવામાં આવશે. તેમણે આ જાહેરનામા પર પ્રહાર કરતા કહ્યું હતું કે તે ભારતીય બંદર અધિનિયમની કલમ–પની બહારની સત્તા છે, જેને માત્ર જાહેર હિતમાં જ જોવાની જરૂર છે. પરોક્ષ રીતે, હજીરા બંદરની મર્યાદાના વિસ્તરણથી એચ.પી.પી.એલ.ને બિડિંગ વિના વિસ્તૃત બંદર વિસ્તાર મળશે, જે ગુજરાત ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ એક્ટ, ૧૯૯૯ની વિરુદ્ધ હશે. તેમના જણાવ્યા અનુસાર, એસ્સાર સાથે વિસ્તારનું ઓવરલેપિંગ માત્ર બીજી દરખાસ્તમાં હતું, જેની જી.એમ.બી. દ્વારા શરૂઆતમાં ૨૦૧૫ની બીજી દરખાસ્તને મંજૂરી આપીને અને ત્યારબાદ ૨૦૧૪ની માત્ર પ્રથમ દરખાસ્તને જ યોગ્ય રીતે મંજૂરી આપીને સંપૂર્ણ

મનસ્વી રીતે ભલામણ કરવામાં આવી હતી. જી.એમ.બી.નો ૨૮મી સપ્ટેમ્બર, ૨૦૧૫નો ઠરાવ સાચો નિર્ણય હતો, જેમાં મુખ્યમંત્રીના મુખ્ય અગ્ર સચિવ દ્વારા મનસ્વી રીતે દખલગીરી કરી શકાતી ન હતી, જેના આધારે વિવાદિત જાહેરનામું બહાર પાડવામાં આવ્યું છે.

૮. બીજી બાજુ, શ્રી હરીશ સાલ્વે, ગુજરાત રાજ્ય વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વરિષ્ઠ સલાહકાર, ૧૯૯૫ની પોર્ટ નીતિ અને ૧૯૯૭ની બી.ઓ.ઓ.ટી. નીતિ દ્વારા ખૂબ જ મહેનતથી અમને લઈ ગયા. વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલના જણાવ્યા અનુસાર, ૧૩ બર્થનું નિર્માણ થવાનું હોવાથી, જેમાંથી ૫ બર્થનું નિર્માણ થઈ ચૂક્યું છે અને કુલ ૧૦૧૧ હેક્ટર જમીન એચ.પી.પી.એલ.ને બંદર સંબંધિત પ્રવૃત્તિઓ માટે ફાળવવામાં આવી હતી. ૨૦૧૦ના વિગતવાર પ્રોજેક્ટ રિપોર્ટ (ડી.પી.આર.) ના વાંચનથી આ સ્પષ્ટ થશે, અને આ કિસ્સો હોવાથી, વિવાદિત સૂચના દ્વારા બંદરની મર્યાદાનું વિસ્તરણ ૧૦૧૧ હેક્ટરના મૂળ પરિકલ્પિત વિસ્તારની અંદર હતું. તેમણે રાજ્ય સરકાર તેમજ જી.એમ.બી. દ્વારા ઉચ્ચ અદાલત સમક્ષ રજૂ કરાયેલા સોગંદનામાઓનો ઉલ્લેખ કર્યો અને તેના પર આધાર રાખ્યો, એવી દલીલ કરવા માટે કે એસ્સારની પુનઃપ્રાપ્ત જમીન માટેની માંગણીઓને હઝિરા બંદરની મર્યાદાના વિસ્તરણ સાથે કોઈ લેવાદેવા નથી. તેઓ બે સંપૂર્ણપણે અલગ ક્ષેત્રમાં કાર્યરત હતા. તેમણે વધુમાં જણાવ્યું હતું કે ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ એક્ટ, ૧૯૮૧ની કલમ ૩૫ હેઠળ કોઈ પણ જમીન પર ફરીથી દાવો કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવી નથી, જે એસ્સારની વધુ જમીન પર ફરીથી દાવો કરવાની

માંગણીની પૂર્વશરત હતી. તેમણે એ પણ ધ્યાન દોર્યું હતું કે, એક કેપ્ટિવ બંદર હોવાથી એસ્સારનું ઉત્પાદન અંદાજ કરતાં ઘણું ઓછું હતું અને હકીકતમાં, તે જે માલસામાનનું સંચાલન કરવાનું હતું તેમાંથી માત્ર ૩૦ ટકા જ તેનું સંચાલન કરવામાં આવી રહ્યું હતું. વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલના જણાવ્યા અનુસાર, હઝિરા બંદરની મર્યાદાના વિસ્તરણ અંગેના વાંધાઓ સંપૂર્ણપણે ખોટી ધારણા છે, કારણ કે અપીલકર્તાઓએ ખરેખર ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ એક્ટની જોગવાઈઓને અવગણીને તેમના કેપ્ટિવ બંદરને વ્યાપારી બંદર બનાવવાની માંગ કરી હતી. કોઈ પણ સંજોગોમાં, અપીલકર્તાઓની કેપ્ટિવ જેટ્ટીનો ખૂબ ઓછો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હતો અને પુનઃપ્રાપ્ત જમીનની મંજૂરી માટેની અપીલકર્તાઓની માંગને એચ.પી.પી.એલ. સાથે હઝરિયા બંદરની મર્યાદામાં ફેરફારની માંગ સાથે કોઈ લેવાદેવા નથી, જેથી બધા માટે ખુલ્લા વ્યાપારી બંદરની વધતી અવરજવરને પહોંચી વળી શકાય.

૯. જી.એમ.બી. વતી હાજર રહેલા એડિશનલ સોલિસિટર જનરલ શ્રી તુષાર મહેતાએ શ્રી સાલ્વેની દલીલો સ્વીકારી હતી. વધુમાં, તેમણે ૧૯મી માર્ચ, ૨૦૧૫ના રોજ જીએમબીની મંજૂરીનો બચાવ કરતા જણાવ્યું હતું કે, ૧૪મી માર્ચ, ૨૦૧૫ના એચપીપીએલ પત્રના ચાર દિવસની અંદર ઉપરોક્ત મંજૂરી મળી હોવા છતાં, આનાથી કશું જ અનુસરવામાં આવતું ન હોવાથી તે મહત્ત્વહીન બની ગયું હતું. ઉપરાંત, વિદ્વાન એ. એસ. જી. અનુસાર, સત્તાવાર રેકોર્ડની તપાસ પર, તેમને ૨૮મી સપ્ટેમ્બર, ૨૦૧૫ના રોજ જી.એમ.બી.ના વળાંકના સમર્થનમાં કંઈ મળ્યું

ન હતું, જેણે એચ.પી.પી.એલ.ની માત્ર પ્રથમ દરખાસ્ત સ્વીકારી હતી અને બીજી નહીં. તેમના જણાવ્યા અનુસાર, આખરે રાજ્ય સરકારે જે કર્યું તે જાહેર હિતમાં અને સારા કારણોસર કરવામાં આવ્યું હતું.

૧૦. એચ.પી.પી.એલ. અને અદાણી વતી હાજર રહેલા વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી કપિલ સિબ્બલે જી.એમ.બી.ને અપીલકર્તાઓ દ્વારા લખાયેલા વિવિધ પત્રો અને આપવામાં આવેલી મંજૂરીઓ દ્વારા સખત મહેનત કરી હતી. વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલના જણાવ્યા અનુસાર, તે સ્પષ્ટ હતું કે ૨૦૦૫ અને ૨૦૦૬ની પ્રારંભિક દરખાસ્તો અને અપીલકર્તાઓની પછીની દરખાસ્તોના વાંચનથી કે તેમનો વાસ્તવિક ઉદ્દેશ તેમની કેપ્ટિવ જેટ્ટી પર વ્યાપારી કામગીરી હાથ ધરવાનો હતો, જે ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ એક્ટ દ્વારા જરૂરી વૈશ્વિક ટેન્ડરની જરૂરિયાતને અવરોધે છે. સારમાં, તેમણે એ પણ રજૂઆત કરી હતી કે અરજદારો કોઈ પણ પ્રકારનો કોઈ અધિકાર કે અપેક્ષા રાખી શકતા ન હોવાથી અને હાલની અરજી જાહેર હિતની અરજી ન હોવાથી, રિટ પિટિશન શરૂઆતમાં જ ફગાવી દેવી જોઈતી હતી કારણ કે અરજદારો કોઈ અધિકાર કે અપેક્ષા બતાવી શકતા ન હતા. ડૉ. સિંઘવી અને શ્રી હરિન પી. રાવલે શ્રી સિબ્બલની દલીલોને વ્યાપક સમર્થન આપ્યું હતું.

૧૧. વકીલની દલીલો સાથે વ્યવહાર કરતા પહેલા, આપણી સમક્ષ સંબંધિત અધિનિયમોની કેટલીક મહત્વપૂર્ણ જોગવાઈઓ નક્કી કરવી મહત્વપૂર્ણ છે. ભારતીય બંદર અધિનિયમની કલમ ૩(૯), ૪ અને ૫ નીચે મુજબ છે:

"૩(૯). મુખ્ય બંદરોની બાબતમાં તમામ હેતુઓ માટે "સરકાર" અને કલમ ૬ (૧)ના ખંડ(પી) હેઠળ નિયમો બનાવવાના હેતુઓ માટે અન્ય બંદરોની બાબતમાં અને કલમ ૧૭ હેઠળ બંદર આરોગ્ય અધિકારીઓની નિમણૂક અને નિયંત્રણનો અર્થ કેન્દ્ર સરકાર થાય છે અને ઉપરોક્ત સિવાય, રાજ્ય સરકાર થાય છે.

૪. અધિનિયમ અથવા તેના અમુક ભાગોને લંબાવવાની અથવા પાછા ખેંચવાની સત્તા

(૧) સરકાર સત્તાવાર રાજપત્રમાં જાહેરનામા દ્વારા આપી શકે છે.–

(ક) આ અધિનિયમ અમલમાં ન હોય તેવા કોઈ પણ બંદર સુધી અથવા બંદર તરફ દોરી જતી અને આ અધિનિયમ અમલમાં ન હોય તેવી કોઈ પણ નાવ્ય નદી અથવા નહેરના કોઈ પણ ભાગ સુધી આ અધિનિયમનો વિસ્તાર કરવો;

(ખ) કલમ ૩૧ અથવા કલમ ૩૨ ની જોગવાઈઓ ખાસ કરીને એવા કોઈ પણ બંદર સુધી વિસ્તારવી કે જ્યાં સુધી તેનો અમલ કરવામાં આવ્યો ન હોય;

(ગ) આ કાયદો અથવા કલમ ૩૧ અથવા કલમ ૩૨ ને તે સમયે અમલમાં હોય તેવા તેના કોઈ પણ ભાગમાંથી પાછી ખેંચી લેવી.

(૨) પેટા કલમ (૧) ના ખંડ (એ) અથવા ખંડ (બી) હેઠળના જાહેરનામા તે જે વિસ્તારનો ઉલ્લેખ કરે છે તેની મર્યાદાઓ વ્યાખ્યાયિત કરશે.

(૩) પેટા–કલમ (૨) હેઠળ વ્યાખ્યાયિત મર્યાદાઓમાં વાહનવ્યવહારની સુવિધા માટે, જહાજોની સલામતી માટે અથવા બંદરની સુધારણા, જાળવણી અથવા સારી વ્યવસ્થા માટે અને તેના અભિગમો માટે, પછી ભલે તે હાઈ વોટર માર્ક ની અંદર હોય કે વગર હોય, અને તેમાં ખાનગી મિલકતના કોઈપણ અધિકારોને આધિન, "હાઈ વોટર માર્ક"ના પચાસ યાર્ડની અંદર કિનારા અથવા કિનારાના કોઈપણ ભાગ માટે જનતા વતી કરવામાં આવેલા કોઈપણ થાંભલા, ડકકા, ઉતરાણના સ્થળો, ઘાટ, ગોદીઓ અને અન્ય કાર્યોનો સમાવેશ થઈ શકે છે

(૪) પેટા–કલમ (૩) માં "હાઈ વોટર માર્ક" શબ્દનો અર્થ થાય છે વર્ષના કોઈપણ મોસમમાં સામાન્ય ભરતી દ્વારા પહોંચેલું સૌથી ઊંચું બિંદુ.

૫. બંદરોની મર્યાદામાં ફેરફાર

(૧) સરકાર, ખાનગી સંપત્તિના કોઈપણ અધિકારોને આધીન રહીને, આ કાયદો અમલમાં હોય તેવા કોઈપણ બંદરની મર્યાદામાં ફેરફાર કરી શકે છે. સ્પષ્ટીકરણ:– શંકાઓ દૂર કરવા માટે, આથી જાહેર કરવામાં આવે છે કે આ પેટા–કલમ દ્વારા સરકારને આપવામાં આવેલી સત્તામાં તે બંદર સાથે અન્ય કોઈ બંદર અથવા અન્ય કોઈ બંદરના કોઈપણ ભાગને એકીકૃત

કરીને કોઈપણ બંદરની મર્યાદામાં ફેરફાર કરવાની સત્તાનો સમાવેશ થાય છે.

(૨) જ્યારે સરકાર પેટા–કલમ (૧) હેઠળ બંદરની મર્યાદામાં ફેરફાર કરે છે, ત્યારે તે સત્તાવાર રાજપત્રમાં જાહેરનામું બહાર પાડીને અને તે યોગ્ય લાગે તેવાં અન્ય માધ્યમો દ્વારા, જો કોઈ હોય તો, આવી મર્યાદાનો ચોક્કસ વિસ્તાર જાહેર કરશે અથવા તેનું વર્ણન કરશે.

ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ એક્ટની કલમ ૩૫ (૧) નીચે મુજબ છેઃ

"૩૫. (૧) કોઈ પણ વ્યક્તિ બોર્ડની અગાઉની લેખિત પરવાનગી વિના અને બોર્ડ નિર્દિષ્ટ કરે તેવી શરતોને આધિન, જો કોઈ હોય તો, બંદર અથવા બંદરના અભિગમોની મર્યાદામાં, કોઈપણ ઘાટ, ગોદી, ક્વે, સ્ટેજ, જેટ્ટી, થાંભલો, લંગરનું સ્થળ, બાંધકામ અથવા લંગર બાંધશે નહીં અથવા ઉપરોક્ત મર્યાદામાં ફોરશોરનું કોઈપણ નવપ્રાપ્તિ હાથ ધરશે નહીં.

(૨) જો કોઈ વ્યક્તિ પેટા–કલમ (૧) નું ઉલ્લંઘન કરીને કોઈ ઘાટ, ગોદી, ખાડો, મંચ, જેટ્ટી, થાંભલો, લંગરની જગ્યા બનાવે છે, બાંધે છે અથવા ગોઠવે છે અથવા ફોરશોરનું પુનઃનિર્માણ કરે છે, તો બોર્ડ નોટિસ દ્વારા આવી વ્યક્તિને નોટિસમાં નિર્દિષ્ટ કરેલા સમયની અંદર તેને દૂર કરવા માટે કહી શકે છે અને જો તે વ્યક્તિ તેને દૂર કરવામાં નિષ્ફળ જાય, તો બોર્ડ તે વ્યક્તિના ખર્ચે તેને દૂર કરી શકે છે."

વધુમાં, ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ એક્ટની કલમ ૮,૯ અને ૧૦ નીચે મુજબ છેઃ

"કલમ ૮–વ્યક્તિની પસંદગી

(૧) કોઈ પ્રોજેક્ટ હાથ ધરવા માટે છૂટછાટ કરાર એવી વ્યક્તિ સાથે કરી શકાય છે જેની પસંદગી કલમ ૯ માં આપેલી સ્પર્ધાત્મક જાહેર બોલી દ્વારા અથવા કલમ ૧૦ માં આપેલી તુલનાત્મક બોલીઓ આમંત્રિત કરીને અથવા કલમ ૧૦ એમાં આપેલી સીધી વાટાઘાટો દ્વારા થઈ શકે છે.

(૨) સ્પર્ધાત્મક બોલી, તુલનાત્મક બોલીઓ અને સીધી વાટાઘાટોને લગતી બાબતો એવી હશે જે સૂચવવામાં આવે.

કલમ ૯–સ્પર્ધાત્મક જાહેર બોલી દ્વારા વ્યક્તિની પસંદગી

કલમ ૫ ની પેટા–કલમ (૨) હેઠળ કરવામાં આવેલી બોર્ડની ભલામણની સ્વીકૃતિ પર, રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા, ઘટનાને અનુરુપ, નિર્દિષ્ટ સરકારી એજન્સી નિર્ધારિત કરવામાં આવે તે રીતે સ્પર્ધાત્મક જાહેર બોલી દ્વારા પ્રોજેક્ટ માટે વિકાસકર્તાની પસંદગી કરશે.

વિભાગ ૧૦ –તુલનાત્મક બોલી સ્વીકારવી.

(૧) કોઈ વ્યક્તિ દ્વારા પ્રોજેક્ટ હાથ ધરવા માટેની દરખાસ્ત અને કોઈ વ્યક્તિ દ્વારા તૈયાર કરાયેલ સૂચિત છૂટછાટ કરાર રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા કોઈ ચોક્કસ સરકારી એજન્સીને સુપરત કરવામાં આવે તો, તે

(એ) તમામ પાસાઓ (તકનીકી અને નાણાકીય સહિત) માંથી દરખાસ્ત અને પ્રસ્તાવિત છૂટછાટ કરાર પર વિચાર કરી શકે છે અને જો જરૂરી હોય તો,

દરખાસ્ત અને સૂચિત છૂટછાટ કરાર રજૂ કરનાર વ્યક્તિ સાથે પરામર્શ કરીને તેમાં ફેરફાર કરી શકે છે; અને

(બી) દરખાસ્ત અને પ્રસ્તાવિત છૂટછાટ કરાર બોર્ડને સુપરત કરી શકે છે, જો–

(i) પ્રોજેક્ટનો ખર્ચ કલમ પબ ની પેટા–કલમ (૧) હેઠળ નિયમો દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવેલી મર્યાદા કરતાં વધી જાય અને

(ii) પ્રોજેક્ટના ઉપક્રમને રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા નિર્દિષ્ટ સરકારી એજન્સી પાસેથી નાણાકીય સહાયની જરૂર નથી.

(૨) કલમ પની પેટા–કલમ (૨) હેઠળ કરવામાં આવેલી બોર્ડની ભલામણ સ્વીકાર્યા પછી, રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા, યથાસ્થિતિ, ઉલ્લેખિત સરકારી એજન્સી એવી વ્યક્તિની પસંદગી માટે આધાર તરીકે દરખાસ્તને અપનાવશે કે જેની સાથે પ્રોજેક્ટ હાથ ધરવા માટે છૂટછાટ કરાર કરી શકાય અને આવી વ્યક્તિની પસંદગી માટે, રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા, કેસ હોય તે રીતે, નિર્દિષ્ટ સરકારી એજન્સી કલમ ૯ હેઠળ નિર્ધારિત સ્પર્ધાત્મક જાહેર બોલીની પ્રક્રિયાને અનુસરશે.

(૩) સ્પર્ધાત્મક જાહેર બોલીની પ્રક્રિયાને અનુસરીને કોઈ વ્યક્તિની પસંદગી કરવામાં આવે (ત્યારબાદ તેને "પસંદ કરાયેલ વ્યક્તિ" તરીકે ઓળખવામાં આવે છે), ત્યારે પસંદ કરાયેલ વ્યક્તિની દરખાસ્તની સરખામણી તે દરખાસ્ત સાથે કરવામાં આવશે જે અગાઉ કોઈ વ્યક્તિ દ્વારા રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા પેટા–કલમ (૧) હેઠળ નિર્દિષ્ટ સરકારી

એજન્સીને રજૂ કરવામાં આવી હોય (ત્યારબાદ તેને "અગાઉના પ્રસ્તાવકર્તા" તરીકે ઓળખવામાં આવે છે).

(૪) જ્યાં અગાઉના પ્રસ્તાવકર્તા દરખાસ્ત પસંદ કરેલી વ્યક્તિની દરખાસ્ત કરતાં વધુ સારી ન હોય, તો અગાઉના પ્રસ્તાવકર્તાને જે તારીખે તેને તક આપવામાં આવી છે તે તારીખથી ત્રીસ દિવસના સમયગાળાની અંદર તેની દરખાસ્તને પસંદ કરેલી વ્યક્તિની દરખાસ્ત સાથે સ્પર્ધાત્મક બનાવવાની તક આપવામાં આવશે અને જો અગાઉના પ્રસ્તાવકર્તા ઉપરોક્ત સમયગાળાની અંદર આમ કરવામાં નિષ્ફળ જાય, તો રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા, સંદર્ભ મુજબ, નિર્દિષ્ટ સરકારી એજન્સી પસંદ કરેલી વ્યક્તિ સાથે કરાર કરી શકે છે

(૫) (ક) અગાઉના પ્રસ્તાવકર્તા સાથે છૂટછાટ કરાર કરવામાં આવ્યો ન હોય તો, દરખાસ્ત તૈયાર કરવા માટેનો ખર્ચ અને તેના દ્વારા કરવામાં આવેલા છૂટછાટ કરારની ભરપાઈ રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા, યથાસ્થિતિ, નિર્દિષ્ટ સરકારી એજન્સી દ્વારા કરવામાં આવશે અને આવી ભરપાઈ પર, અગાઉના પ્રસ્તાવકર્તા દ્વારા રજૂ કરાયેલ દરખાસ્ત અને છૂટછાટ કરાર રાજ્ય સરકાર, સરકારી એજન્સી અથવા, કેસ હોય તે રીતે, નિર્દિષ્ટ સરકારી એજન્સીની મિલકત હશે.

(ખ) દરખાસ્ત તૈયાર કરવાનો ખર્ચ અને છૂટછાટ કરાર નિયત કરવામાં આવે તે રીતે નક્કી કરવામાં આવશે."

૧૨. ૧૯૯૫ની બંદર નીતિ અને ૧૯૯૭ની બુટ નીતિના કેટલાક ભાગો નક્કી કરવા પણ જરૂરી છે.

"ગુજરાત બંદર નીતિ

ગુજરાત એક સંકલિત બંદર વિકાસ વ્યૂહરચનાની કલ્પના કરે છે, જેમાં બંદર સુવિધાઓનું નિર્માણ, ઔદ્યોગિકરણ અને અંતરિયાળ વિસ્તારોમાં રસ્તાઓ અને રેલવે જેવી માળખાગત સુવિધાઓનો વિકાસ સામેલ છે. એવો અંદાજ છે કે આશરે ૩ અબજ ડોલર (રૂ. ૧૦, ૦૦૦ કરોડ) આગામી ૫ વર્ષમાં જરૂરી માળખાગત સુવિધાઓ સાથે નવી બંદર સુવિધાઓ ઊભી કરવા માટે જરૂરી રહેશે. પરિવહનમાં મોટા કદના જહાજોનો ઉપયોગ થાય છે તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને, આંતરરાષ્ટ્રીય વેપારમાં મોટા કદના અર્થતંત્ર માટે, સીધી બર્થિંગ સુવિધા અને ઝડપી યાંત્રિક સંચાલન સુવિધાઓ સાથે બંદરો વિકસાવવામાં આવશે, જેથી જહાજોનો રાહ જોવાનો સમયગાળો ઘટાડી શકાય અને માલસામાનના ખર્ચમાં બચત થાય. ઈ. સ. ૨૦૦૦ સુધીમાં બંદર સુવિધાઓના નિર્માણને ઝડપી બનાવવા માટે બંદર માળખાગત સુવિધાના વિકાસમાં ખાનગી ઉદ્યોગોની ભાગીદારીની દરખાસ્ત કરવામાં આવી છે.

ખાનગી ક્ષેત્ર દ્વારા વિશિષ્ટ રોકાણ માટે નીચેના બંદરોની ઓળખ કરવામાં આવી છેઃ

૧. સિમર પાવર પોર્ટ

૨.મીઠીવિર્દી સ્ટીલ અને ઓટોમોબાઇલ પોર્ટ

૩. ધોલેરા જનરલ કાર્ગો પોર્ટ

૪. હઝિરા ઈન્ડસ્ટ્રીયલ પોર્ટ

૫. વાન્સી–બોરસી પેટ્રોલિયમ અને લિકવીડ કેમિકલ પોર્ટ

૬. મારોલી ઈન્ડસ્ટ્રીયલ પોર્ટ

આ બંદરોનું વૈશ્વિક ટેન્ડર બોલી દ્વારા ખાનગીકરણ કરવામાં આવશે. ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ સંભવિત બિડરોને સુવિધા આપવા માટે વૈશ્વિક બિડ દ્વારા ધોલેરા સિવાયના આ તમામ પાંચ સ્થળોનો પ્રારંભિક તકનીકી–આર્થિક શક્યતા અહેવાલ તૈયાર કરશે. ધોલેરા, એક પ્રાચીન બંદર હોવાથી અને ખાનગીકરણની બોલીઓ ભૂતકાળમાં આમંત્રિત કરવામાં આવી હતી, આ સ્થાન માટે કોઈ તકનીકી–આર્થિક શક્યતા કરવામાં આવશે નહીં. ધોલેરા બંદર વૈશ્વિક ટેન્ડર દ્વારા ખાનગીકરણ માટે ખોલવામાં આવેલું પ્રથમ બંદર હશે.પ્રારંભિક તકનીકી–આર્થિક અભ્યાસના આધારે બાકીના સ્થળો માટે ખાનગીકરણ માટે વૈશ્વિક ટેન્ડર મંગાવવામાં આવશે. સામાન્ય માર્ગદર્શિકા નીચે મુજબ આપવામાં આવી છે.

આ બંદર સ્થાનો બીઓએમટી (બિલ્ટ, ઓપરેટ, મેઈન્ટેન એન્ડ ટ્રાન્સફર) ના આધારે આપવામાં આવશે. બંદરો જેવા માળખાગત પ્રોજેક્ટ્સમાં રોકાણ મૂડી સઘન હોવાથી, રોકાણના અન્ય ક્ષેત્રોની તુલનામાં ઉચ્ચ પૂર્વતૈયારી સમયગાળા સાથે, ગુજરાત સરકાર ખૂબ જ ચોક્કસ છે કે ખાનગી ઉદ્યોગસાહસિકો દ્વારા હાથ ધરવામાં આવેલા બંદર પ્રોજેક્ટ્સના પ્રસ્તાવ તેમના માટે નફાકારક હોવા

જોઈએ. બંદર પરિયોજનાની આત્મનિર્ભરતા સ્થાન, દરિયાઈ પરિસ્થિતિઓ, રોકાણના પ્રમાણ અને સંચાલન કરવાના માલના પ્રકાર પર આધારિત છે. મૂડી પુનઃપ્રાપ્તિ અને વ્યાજની ચુકવણી માટે હિસાબ કર્યા પછી બંદર પ્રોજેક્ટને વળતરના વાજબી દરે ખાતરી આપવી પડશે. તેથી, તે જરૂરી છે કે દરેક બંદર પરિયોજનાનું મૂલ્યાંકન રોકાણ વિશ્લેષણના આધારે કરવામાં આવે; જેમાં મૂડી ખર્ચ, મહેસૂલ પ્રાપ્તિ, આવક ખર્ચ અને મૂડી વસૂલાતનો સમાવેશ થાય છે. ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ એક સર્વગ્રાહી પેકેજ વિકસાવવા માટે વિશ્વ બેંક અને એશિયન ડેવલપમેન્ટ બેંક અને અન્ય નાણાકીય સંસ્થાઓ દ્વારા અપનાવવામાં આવેલી નાણાકીય પદ્ધતિનો અભ્યાસ કરશે.

ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ દ્વારા નક્કી કરવામાં આવેલા સમયપત્રક મુજબ માત્ર વ્હાર્ફેજ ચાર્જ/વોટરફ્રન્ટ ચાર્જ રહેશે. ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડની પૂર્વ મંજૂરીથી પ્રમોટર અન્ય કોઈપણ સર્વિસ ચાર્જ વસૂલવા માટે સ્વતંત્ર રહેશે. બીઓએમટી સમયગાળા પછી, બંદર અને તેની અસ્કયામતોની માલિકી ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડને ટ્રાન્સફર કરવામાં આવશે અને તેઓ તેને તે જ પ્રમોટરને લીઝના આધારે આપવા માટે તપાસ કરશે. તે સમયે નિયમો અને શરતોને અંતિમ સ્વરૂપ આપવામાં આવશે. બીઓએમટી સમયગાળો નક્કી કરવા માટે બંદર પરિયોજનાઓ માટે રોકાણ વિશ્લેષણ અને મૂડી પુનઃપ્રાપ્તિ માટેની સામાન્ય માર્ગદર્શિકા ૨ મહિનાની અંદર જાહેર કરવામાં આવશે.

ઉદ્યોગો માટે કેપ્ટિવ જેટ્ટી–

મૂડીરોકાણની જોગવાઇ નવી બંદર પરિયોજનાઓ આર્થિક રીતે સક્ષમ છે તેની ખાતરી કરવા માટે, મૂડીરોકાણની માત્રા અને વિશેષ સુવિધાઓની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને કેપ્ટિવ જેટ્ટી માટે મંજૂરીઓ માત્ર અપવાદરૂપ કિસ્સાઓમાં જ આપવામાં આવશે. તમામ ઔદ્યોગિક એકમોને નવી બંદર સુવિધાઓનો ઉપયોગ કરવા માટે પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે.

નવા બંદર પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ થાય ત્યાં સુધી વધતા જતા ટ્રાફિકને ધ્યાનમાં રાખવા માટે, ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડની પૂર્વ મંજૂરી સાથે ચોક્કસ વ્યાપારી કાર્ગો માટે ઉપયોગમાં લેવા માટે પહેલેથી જ બાંધવામાં આવેલી અથવા નિર્માણાધીન કેપ્ટિવ જેટીનો ઉપયોગ કરવાનો નિર્ણય લેવામાં આવ્યો છે, જેના માટે મંજૂરી પહેલેથી જ આપવામાં આવી છે.

(૧) નવા બંદરો કાર્યરત ન થાય ત્યાં સુધી આ સુવિધા વાજબી સમયગાળા માટે ઉપલબ્ધ રહેશે. ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ નવા બંદરોમાં થયેલી પ્રગતિને ધ્યાનમાં રાખીને નીતિની સમીક્ષા કરશે.

(૨) ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ નિયંત્રિત કાર્ગો પર સંપૂર્ણ વ્હાર્ફેજ ચાર્જ વસૂલવાનો હકદાર રહેશે, જે ઔદ્યોગિક એકમો માટે કેપ્ટિવ નથી.

ટૂંકા ગાળામાં મોટી માત્રામાં સંચાલિત માલસામાનને ધ્યાનમાં રાખીને, ગુજરાતમાં સ્થિત ઉદ્યોગોની કેપ્ટિવ સિંગલ પોઇન્ટ મૂરિંગ (એસ. પી. એમ.) સુવિધાઓને તેમના સીમિત વપરાશ માટે રાહત દરે ચાર્જ લેવામાં

આવશે.તેમ છતાં, ગુજરાત બહાર સ્થિત ઉદ્યોગો માટે કેપ્ટિવ કાર્ગો અને અસીમિત વ્યાપારી અને ઔદ્યોગિક કાર્ગો માટે, ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ દ્વારા સંપૂર્ણ ઘાટ ચાર્જ લેવામાં આવશે.

ગુજરાત બુટ નીતિ –

"વિકાસકર્તા"–બંદરના વિકાસના વિવિધ તબક્કે ખાનગી પક્ષો દ્વારા ભજવવામાં આવતી વિવિધ ભૂમિકાઓને વ્યક્ત કરવા માટે આ દસ્તાવેજમાં "વિકાસકર્તા" શબ્દનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો છે.

(III) વિવિધ પક્ષોના માલિકીના અધિકારો

૧. સરકારના માલિકીના અધિકારો	સરકાર પાસે માલિક, નિરીક્ષક અને વોટરફ્રન્ટના સંરક્ષક અને કરારના લાઈસન્સર તરીકે સાર્વભૌમ અધિકારો છે.
૨. વિકાસકર્તાના માલિકીના અધિકારો અને જવાબદારીઓ	વિકાસકર્તાના માલિકીના અધિકારોમાં નીચે મુજબ નો સમાવેશ થશેઃ • પ્રોજેક્ટને ધિરાણકર્તાની તરફેણમાં બંદર અસ્કયામતો પર અસરકારક રીતે ચાર્જ સોંપવા માટે જરૂરી હોય તેવા ગીરો, પૂર્વધારણા અથવા આવા કરારોને અમલમાં મૂકવાનો અધિકાર. • કરારના દસ્તાવેજોને આધિન, પ્રોજેક્ટને ધિરાણકર્તાની વિનંતી પર, અન્ય સંસ્થાને વેચવાનો,પહોંચાડવાનો અથવા સ્થાનાંતરિત કરવાનો અધિકાર, યોગ્ય શીર્ષક અને વિકાસકર્તામાં નિહિત

	વ્યાજ અને છૂટછાટ. નવા વિકાસકર્તાની પસંદગી ધિરાણકર્તા દ્વારા જી. એમ. બી. સાથે પરામર્શ કરીને કરવામાં આવશે અને જો જરૂરી હોય તો છૂટછાટ કરારના નિયમો અને શરતો પર ફરીથી વાટાઘાટો થઈ શકે છે.

XXX XXX XXX

૬. સુવિધાઓનું વિસ્તરણ અને બંદરો વચ્ચે સ્પર્ધા	(અ) સુવિધાઓનું વિસ્તરણ વિકાસકર્તાઓને છૂટછાટ કરારમાં કરાર કરવામાં આવેલી ક્ષમતા ઉપરાંત ક્ષમતા વધારવા માટે પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવશે. આવા વિસ્તરણ સરકાર દ્વારા પ્રોત્સાહન માટે પાત્ર બનશે, જેમ કે જમીન સંપાદન, રોયલ્ટી રજાઓનું વિસ્તરણ વગેરે. રાહત કરાર પર સહી કરતી વખતે, વિકાસકર્તા આગામી પંદરથી વીસ વર્ષમાં બંદરના વિકાસ માટે એક વ્યાપક પરિપ્રેક્ષ્ય યોજના રજૂ કરશે અને તેને જીએમબી દ્વારા મંજૂરી મળશે. સરકાર બંદરના કોઈપણ વિસ્તરણ અને વધુ વિકાસ પર પ્રતિબંધ મૂકશે નહીં, જે કાયદાકીય મંજૂરીઓને આધિન પરિકલ્પિત પરિપ્રેક્ષ્ય યોજનામાં છે. આ યોજનાના કાર્યક્ષેત્રની બહાર વિસ્તરણ

	જીએમબી ની મંજૂરીને આધિન રહેશે. (બી) બંદરો વચ્ચે સ્પર્ધા સરકાર બંદરો વચ્ચેની સ્પર્ધાને પ્રોત્સાહન આપશે. જોકે, નીચેની બાબતોની ખાતરી કરવામાં આવશેઃ • દસ બંદરોનો વિકાસ એક સમયગાળામાં યોગ્ય રીતે તબક્કાવાર કરવામાં આવશે. • અપવાદરૂપ સંજોગો સિવાય કેપ્ટિવ જેટ્ટીઓ સ્થાપિત કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં.

૧૩. આ તબક્કે, અપીલકર્તાઓ અને જીએમબી વચ્ચેના પત્રવ્યવહારનો સંદર્ભ લેવો મહત્વપૂર્ણ છે. ૧૧ મી જુલાઈ, ૨૦૦૫ અને ૧૩ મી ઓક્ટોબર, ૨૦૦૬ ના તેમના પત્રો દ્વારા, અપીલકર્તાઓએ જણાવ્યું હતું કે એસ્સાર સ્ટીલ તેની સ્ટીલ ઉત્પાદન ક્ષમતાને બમણી કરવાની પ્રક્રિયામાં છે અને ૨૫ એમ. એમ. ટી. ની આસપાસ કાર્ગો સંભાળવાની દરખાસ્ત કરવામાં આવી હતી, તેથી તેને ૫૫૦ મીટરની કેપ્ટિવ જેટ્ટીની જરૂર પડશે. આ જેટ્ટી ઉપરાંત હશે જેનું પહેલેથી જ ૫૯૨ મીટર + ૪૫૨ મીટરનું નિર્માણ કરવામાં આવ્યું હતું. ઉપરોક્ત ઉપરાંત, અપીલકર્તાઓએ નેવિગેશનલ ચેનલને ૮ મીટરની ઊંડાઈ સુધી ઊંડી કરવાની પરવાનગી માંગી હતી, જેથી ૭૫,૦૦૦ ડેડ વેઇટ ટોનેજ (ડીડબલ્યુટી) સુધીના ઊંડા ડ્રાફ્ટ જહાજોની સીધી બર્થિંગને સક્ષમ કરી શકાય. નહેરને ઊંડી કરવા માટે,

ડ્રેજ્ડ સામગ્રીને ફેંકી દેવી પડશે અને અપીલકર્તાઓએ ૨જી માર્ચ,૨૦૦૭ ના તેમના પત્ર મુજબ, મેંગ્રોવની ઉત્તર બાજુએ લગભગ ૨૫૨ હેક્ટર વિસ્તારમાં ડ્રેજ્ડ સામગ્રીને ફેંકી દેવાની પરવાનગી માંગી હતી. ૫૫૦ મીટરની જેટ્ટી ઉપરાંત, અપીલકર્તાઓએ જી. એમ. બી. ને ૩૮ હેક્ટર બેક–અપ વિસ્તાર ફાળવવા પણ વિનંતી કરી હતી.૧૪ મી જૂન, ૨૦૦૭ ના એક પત્ર દ્વારા, જી. એમ. બી. એ બેક–અપ વિસ્તાર સાથે ૪૦૦ મીટરના વોટરફ્રન્ટની ફાળવણી માટે સૈદ્ધાંતિક મંજૂરી આપી હતી, જેથી સીધું બર્થિંગ બંદર ઊભું કરી શકાય, જેમાં ચેનલને ડ્રેજ કરી શકાય, જેથી ૮ મીટરનો ડ્રાફ્ટ મેળવી શકાય. એસ્સારને તમામ જરૂરી પરવાનગીઓ અને મંજૂરીઓ મેળવવી પડશે તે જણાવવા ઉપરાંત, આ પત્રમાં ચાર શરતો મહત્વની છે અને નીચે દર્શાવેલ છેઃ

"૩. એસ્સાર દ્વારા બનાવવામાં આવનારી નવી નહેર સામાન્ય વપરાશકર્તા નહેર હશે અને અન્ય તમામ વપરાશકર્તાઓ દ્વારા તેનો ઉપયોગ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે.જો એસ્સાર નવી નહેર નો ઉપયોગ કરે છે, તો તે અન્ય વપરાશકર્તાઓ પાસેથી કોઈપણ ચાર્જ વસૂલવાનો હકદાર રહેશે નહીં.

૭. પુનઃપ્રાપ્ત જમીનની માલિકી ગુજરાત સરકાર/ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ પાસે રહેશે.

૮. એસ્સાર આ સુધારણા માટે થયેલા કોઈપણ ખર્ચની ભરપાઈ માટે દાવો કરશે નહીં.

૧૦. એસ્સારને મેસર્સ એચ. પી. પી. એલ. ને ફાળવવામાં આવેલા ૬૭ હેક્ટર અને સમુદ્ર તરફના ૬૭ હેક્ટરની સામેના વિસ્તારને બાદ કરતાં આંતર ભરતી/કાદવવાળી જમીનનો પટના <આઇ. ડી.૧ > હેક્ટર વિસ્તારને નવપ્રાપ્ત કરવો પડશે."

૧૪. ૨૯મી ઓગસ્ટ, ૨૦૦૭ના રોજ લખેલા તેમના પત્રમાં અપીલકર્તાઓએ માંગ કરી હતી કે અગાઉ જે ૫૫૦ મીટરના વોટરફ્રન્ટ માટે અરજી કરવામાં આવી હતી તે ઉપરાંત ૧૧૦૦ મીટરની જમીન આપવામાં આવે.અપીલકર્તાઓએ બેક–અપ વિસ્તાર તરીકે પુનઃપ્રાપ્ત કરવા માટે ૨૫૨ હેક્ટર જમીનની ફાળવણી માટે પણ પરવાનગી માંગી હતી.૧ ઓક્ટોબર, ૨૦૧૨ ના તેમના પત્ર દ્વારા, જી. એમ. બી. એ અપીલકર્તાઓને ૧૧૦૦ મીટરના વોટરફ્રન્ટની ફાળવણી માટે સૈદ્ધાંતિક મંજૂરી આપી હતી.

૧૫. ૧૫મી ઓક્ટોબર, ૨૦૦૮ના તેમના પત્ર દ્વારા, અપીલકર્તાઓએ જી. એમ. બી. ને કહ્યું હતું કે તેઓ ૧,૦૫,૦૦૦ ડી. ડબલ્યુ. ટી. ના જહાજોને સમાવવા માટે નહેરને ૮ મીટરની ઊંડાઈથી ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ સુધી ડ્રેજ કરવાની મંજૂરી આપે. નહેરમાંથી કાઢવામાં આવેલી સામગ્રીને ફેંકી દેવી પડતી હોવાથી, મેંગ્રોવની દક્ષિણ તરફ ૩૧૬ હેક્ટરનો વધારાનો વિસ્તાર, સામગ્રીને ફેંકી દેવા અને ઉપરોક્ત વિસ્તારને ફરીથી મેળવવા માટે લાગુ કરવામાં આવ્યો હતો. જી. એમ. બી. દ્વારા ૮ મીટરથી ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ સુધી જવા અથવા મેંગ્રોવની દક્ષિણમાં કોઈ પણ વિસ્તારને ફરીથી મેળવવા માટે આવી કોઈ મંજૂરી આપવામાં આવી ન હતી. જોકે,

શ્રી મિહિર જોશીએ ૧૧ ફેબ્રુઆરી, ૨૦૧૦ના રોજ પૂર્ણતાના પ્રમાણપત્ર તરફ ધ્યાન દોર્યું હતું, જેમાં ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો કે બીજા તબક્કામાં ચેનલની પહોળાઈ અને ઊંડાઈ સીડીથી અનુક્રમે ૩૦૦ મીટર અને ૧૦ મીટર નીચે વધારવામાં આવી રહી છે. જો કે, આ સ્પષ્ટ રીતે તેના માટે મંજૂરી સમાન નહીં હોય, કારણ કે પૂર્ણતાના પ્રમાણપત્રમાં જે કહેવામાં આવ્યું હતું તે સીડીની નીચે ૮ મીટરની ઊંડાઈના ઊંડા પાણીના બર્થનો સંદર્ભ હતો, ૧૦ મીટરની ઊંડાઈ એવી વસ્તુ છે જે ભવિષ્યમાં વધારી શકાય છે.

૧૬. આમ છતાં, રેકોર્ડમાંથી જે સ્પષ્ટ છે તે એ છે કે અપીલકર્તાઓએ વાસ્તવમાં નહેરને ૧૪ મીટરની ઊંડાઈ સુધી સાફ કરી હોવાનું જણાય છે અને મેંગ્રોવની દક્ષિણે ૧૬૪ હેક્ટર વત્તા ૧૭૦ હેક્ટર વિસ્તારને કોઈપણ મંજૂરી વિના પુનઃપ્રાપ્ત કર્યો હોવાનું જણાય છે.જ્યારે શ્રી મિહિર જોશીનુ આ બાબતે ધ્યાન દોરવામાં આવ્યું હતું, ત્યારે જવાબ આપવામાં આવ્યો હતો કે જ્યારે ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ એક્ટની કલમ ૩૫ (૧) હેઠળ પરવાનગી આપવામાં આવે છે, ત્યારે આવી પરવાનગી આપતો પત્ર ખાસ કરીને કહે છે કે તે કલમ ૩૫ (૧) હેઠળ આપવામાં આવેલી પરવાનગી છે અને આ હેતુ માટે ૨જી ઓગસ્ટ, ૨૦૦૮ના પત્રનો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો.તેમના જણાવ્યા અનુસાર, તેથી, ૧૪મી જૂન, ૨૦૦૭ના રોજનો પત્ર, જેમાં માત્ર સુધારણા માટે એન. ઓ. સી. નો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો, તેને કલમ ૩૫ (૧) હેઠળ પરવાનગીનો દરજ્જો આપી શકાયો ન હતો.વિદ્વાન વકીલના જણાવ્યા અનુસાર, જો કલમ ૩૫(૧) ને કલમ ૩૫(૨) સાથે વાંચવી હોય, તો તે

સ્પષ્ટ થશે કે જો કોઈ ખાનગી વ્યક્તિના હાથે ખાનગી સંપત્તિ ઉભી કરવી હોય તો જ પુનઃપ્રાપ્તિ માટેની પરવાનગી જરૂરી રહેશે. જો કે, એ સ્પષ્ટ છે કે જે સંપત્તિ ઊભી કરવાની હતી તે માત્ર ગુજરાત સરકારની હતી અને અપીલકર્તાઓને તેનો ઉપયોગ કરવાની મંજૂરી આપવાની જવાબદારી જી. એમ. બી. ની હતી.અમને ડર છે કે આ દલીલને સ્વીકારવી અમારા માટે મુશ્કેલ છે. કલમ ૩૫(૧) ને નકારાત્મક ભાષામાં જોડવામાં આવી છે અને તે બનાવવામાં આવી રહેલા ખાનગી અધિકારોનો ઉલ્લેખ કરતી નથી. કલમ ૩૫ (૨) ને કલમ ૩૫(૧) પર પ્રકાશ પાડવા માટે વાંચી શકાતી નથી, કારણ કે કલમ ૩૫(૨) હેઠળ, જી. એમ. બી. ને માત્ર કલમ ૩૫(૧) ના ઉલ્લંઘનમાં કામ કરનાર વ્યક્તિને ગેરકાયદેસર ઉત્થાન દૂર કરવા માટે જરૂરી કરવાની વિવેકાધીન સત્તા આપવામાં આવી છે. કલમ ૩૫(૧) ની વ્યાપક ભાષાને શ્રી જોશીએ જે રીતે દલીલ કરી છે તે રીતે કલમ ૩૫(૨) દ્વારા ઓછી કરી શકાતી નથી, કારણ કે જીએમબી કલમ ૩૫(૨) હેઠળ તેને આપવામાં આવેલી વિવેકાધીન શક્તિનો ઉપયોગ કરી શકે છે અથવા ન પણ કરી શકે. કલમ ૩૫(૧) ની સાદી ભાષાને પેટા–કલમ (૨) માં અનુમાન દ્વારા વાંચીને ઘટાડી શકાતી નથી, હકીકત એ છે કે જી. એમ. બી. નોટિસ દ્વારા કોઈ વ્યક્તિને ઉત્થાન દૂર કરવાની જરૂર પડી શકે છે, ત્યારે જ જ્યારે તે અગાઉની પરવાનગી વિના કરવામાં આવ્યું હોય, જેથી ખાનગી વ્યક્તિના હાથમાં ખાનગી સંપત્તિ બનાવી શકાય.કલમ ૩૫(૧) ની વ્યાપક ભાષા એ સ્પષ્ટ કરે છે કે જી. એમ. બી. ની મર્યાદામાં કોઈપણ સુધારણા જી. એમ. બી. ની અગાઉની લેખિત પરવાનગી સિવાય કરી

શકાતી નથી. તેથી, તે સ્પષ્ટ છે કે ૮ મીટરથી ઓછી ઊંડાઈ સુધી સફાઇ અને મેંગ્રોવની દક્ષિણમાં કોઈપણ વિસ્તારનું પુન:સ્થાપન અપીલકર્તાઓ દ્વારા ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ એક્ટની કલમ ૩૫(૧) હેઠળ કરવામાં આવ્યું હતું.

૧૭. શ્રી સિબ્બલે ૧૫મી નવેમ્બર, ૨૦૧૨ના પત્ર પર ભારે ભાર મૂક્યો હતો, જે દર્શાવે છે કે હકીકતમાં, અપીલકર્તાઓ ખરેખર હઝિરા ખાતે એસ્સાર સ્ટીલ પ્લાન્ટની કેપ્ટિવ જરૂરિયાતોની બહાર વ્યાપારી કામગીરી હાથ ધરવા માટે પ્રયાસ કરી રહ્યા હતા. આ પત્રમાં, હાલના ૧૧૦૦ મીટરના વોટરફ્રન્ટ ઉપરાંત ૩૭૦૦ મીટરનો ઉમેરો કરવાની માંગ કરતી વખતે, વ્યાપારી માલસામાનના સંચાલન માટે જી. એમ. બી. સાથે ૭૦૦ મીટરની બર્થ વિકસાવવાની પણ વાત કરવામાં આવી હતી.આ ઉપરાંત એસ્સાર વિશ્વ કક્ષાનું કન્ટેનર ટર્મિનલ અને ડ્રાય ડોક બનાવવાની યોજના ધરાવે છે, જે સામાન્ય રીતે શિપિંગ ઉદ્યોગને સેવા આપશે.તેણે વધારાની ડ્રેજ્ડ સામગ્રી સાથે દક્ષિણ બાજુની વધુ ૩૩૪ હેક્ટર જમીનને ફરીથી મેળવવાની દરખાસ્ત પણ કરી હતી. આ પત્રનું અવલોકન એ હકીકત વિશે કોઈ શંકા છોડશે નહીં કે એસ્સાર સ્ટીલનું ઉત્પાદન અંદાજ કરતાં ઘણું ઓછું હોવા છતાં, અપીલકર્તાઓની સતત માંગણીઓ દર્શાવે છે કે વાસ્તવિક હેતુ કેપ્ટિવ જેટ્ટીથી આગળ વધવાનો અને વ્યાપારી બંદર વિકસાવવાનો હતો, જે આપણે જોયું છે તેમ, ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ એક્ટ હેઠળ વૈશ્વિક ટેન્ડર વિના કરી શકાતો નથી.

૧૮. અહીં ઉપર જણાવ્યા મુજબ, અપીલકર્તાઓ, જી. એમ. બી. અને રાજ્ય સરકાર વચ્ચે ત્રણ એમઓયુ કરવામાં આવ્યા હતા, જે એમઓયુ માત્ર ૧૨ મહિનાના સમયગાળા માટે માન્ય હતા અને અપીલકર્તાઓને કોઈ અધિકાર આપવામાં આવ્યો ન હોવાનું જણાવવામાં આવ્યું હતું, જેઓ તેના માટે તમામ ખર્ચ ઉઠાવશે.આ સ્થિતિ હોવાથી, શ્રી જોશીની એ દલીલની પ્રશંસા કરવી થોડી મુશ્કેલ છે કે કોઈ પણ કાયદેસર અપેક્ષા ઉપરોક્ત કોઈપણ સમાપ્ત થયેલા એમઓયુ પર આધારિત હોઈ શકે છે. ઉચ્ચ ન્યાયાલય તેના નિષ્કર્ષમાં સાચું છે કે ઉપરોક્ત સમજૂતી કરારો અથવા અપીલકર્તાઓ અને જી. એમ. બી. વચ્ચે ઉલ્લેખિત પત્રવ્યવહારમાંથી આવી કોઈ અપેક્ષા ઊભી થઈ શકી ન હોત.

૧૯. અપીલકર્તાઓ અને જી. એમ. બી. વચ્ચેના પત્રવ્યવહાર પરથી એ નોંધવું પણ મહત્વપૂર્ણ છે કે અપીલકર્તાઓને સ્પષ્ટપણે કહેવામાં આવ્યું હતું કે અપીલકર્તાઓ દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવનારી જમીન માત્ર ગુજરાત સરકારની જ નહીં, પણ જી. એમ. બી. ઉપરોક્ત જમીનનો ઉપયોગ કોઈપણ હેતુ માટે કરી શકે છે. પક્ષકારો વચ્ચેના પત્રોના વાંચન પર જે બહાર આવે તેવું લાગે છે તે એ છે કે અપીલકર્તાઓ તેમના પોતાના ખર્ચે નહેરને ડ્રેજ કરવા માંગતા હતા, જે તેમની કેપ્ટિવ જેટ્ટીની બાજુમાં હતી, તેમના પોતાના હેતુઓ માટે, જેના માટે તેઓએ જરૂરી પરવાનગી મેળવી હતી.જો કે, ડ્રેજિંગના પરિણામે ઉભરી આવતી માટીને ખુલ્લા સમુદ્રમાં ફેંકવી અત્યંત ખર્ચાળ હશે, તેથી એવું કહેવામાં આવ્યું હતું કે તેના બદલે આ માટીને કેપ્ટિવ જેટ્ટીની બાજુમાં પુનઃપ્રાપ્ત જમીન બનાવવા માટે ફેંકી

શકાય છે, જેનાથી પછી અપીલકર્તાઓ અને જી. એમ. બી. બંનેને ફાયદો થશે. હકીકતમાં, અપીલકર્તાઓ દ્વારા પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલી ૧૯૫ હેક્ટર જમીનમાંથી ૧૪૦ હેક્ટર જમીન અપીલકર્તાઓને તેમના પોતાના હેતુઓ માટે ફાળવવામાં આવે છે, બાકીની રકમ જ્યારે ૧૧૦૦ મીટરની જેટ્ટી અને ૩૭૦૦ મીટર વોટરફ્રન્ટનું નિર્માણ કરવામાં આવે ત્યારે આપવામાં આવે છે.જમીન પુનઃપ્રાપ્ત કરવા માટે મોટી રકમ ખર્ચવામાં આવી હોવાની દલીલ સંપૂર્ણપણે ખોટી છે–નહેરને ડ્રેજ કરવા માટે મોટી રકમ ખર્ચવામાં આવી હતી, જેને મંજૂરી આપવામાં આવી હતી કારણ કે માત્ર અપીલકર્તાઓએ જ ખર્ચ ઉઠાવવાનો હતો, અને વધેલા ડ્રાફ્ટથી બધાને ફાયદો થશે, કારણ કે નહેર બધા માટે ખુલ્લી હતી.તેથી, અપીલકર્તાઓના પોતાના ઉપયોગ માટે પુનઃપ્રાપ્ત જમીનની ફાળવણીની કાયદેસરની અપેક્ષા વિશેની કોઈપણ અરજી, મોટી રકમ ખર્ચવાને કારણે, અપીલકર્તાઓ દ્વારા કરવામાં આવેલા પત્રવ્યવહારની વિરુદ્ધ છે.

૨૦. હકીકતમાં, આ તબક્કે રાજ્ય સરકારને ૧૬મી જુલાઈ, ૨૦૧૫ના રોજ જી. એમ. બી. ના વિગતવાર જવાબની જાહેરાત કરવી મહત્વપૂર્ણ છે, જેમાં તેણે ૭મી એપ્રિલ, ૨૦૧૫ના રોજ અપીલકર્તાઓ દ્વારા કરવામાં આવેલી રજૂઆતની તપાસ કરી હતી અને તેને નકારી કાઢી હતી. આ પત્ર સ્પષ્ટપણે જણાવે છે કે તે એસ્સારના પ્રતિનિધિત્વ સાથે સંબંધિત છે, જેમાં એસ્સારના પ્રતિનિધિત્વની તરફે જી. એમ. બી. ની ટિપ્પણીઓ છે.ઉપરોક્ત પત્રમાંથી નીચે આપેલા અવતરણો ખૂબ જ મહત્વપૂર્ણ છે અને તે નીચે દર્શાવેલ છેઃ

નં.	એસ્સાર પોર્ટ્સ લિમિટેડનું માનનીય સી.એમ. સમક્ષ પ્રતિનિધિત્વ		ટિપ્પણીઓ
૧.	ઈ. બી. ટી. એલ. દ્વારા રૂ. ૨૦૦૦ કરોડ ૨૦૧૦થી ડીપ ડ્રાફ્ટ ૫૫૦ મીટર જેટ્ટીનું સંચાલન કરી રહ્યું છે અને એસ્સારના સ્ટીલ પ્લાન્ટની કાર્ગો જરૂરિયાતને પૂર્ણ કરે છે. સ્ટીલ પ્લાન્ટ તેની ૧૦ એમએમટીપીએ ક્ષમતાને અનુરૂપ તેના ઉત્પાદનમાં વધારો કરે તેવી અપેક્ષા છે અને તેની વધેલી કાર્ગો જરૂરિયાતોને સંભાળવા માટે સંવર્ધિત દરિયાઈ સુવિધા અને બેક અપ વિસ્તારની જરૂર પડશે.		પ્રસ્તાવિત બંદર મર્યાદામાં જેટ્ટીની પાછળ ૫૫૦ મીટર જેટ્ટી અને બેક–અપ વિસ્તારનો સમાવેશ થતો નથી. તેથી તેની કોઈ અસર થતી નથી. સ્ટીલ પ્લાન્ટની હાલની ક્ષમતા ૧૦ એમ. એમ. ટી. પી. એ. છે જ્યારે વર્ષ ૨૦૧૪–૨૦૧૫ માં પ્લાન્ટમાં વાસ્તવિક સ્ટીલ ઉત્પાદન માત્ર ૩.૧૫ એમ. એમ. ટી. પી. એ. છે. સ્ટીલના ઉત્પાદનમાં વધારો કરવા માટે કોઈ પેઢી/ચોક્કસ યોજનાઓ રજૂ કરવામાં આવતી નથી.
૨.	જી. એમ. બી. એ ૩૧૯ હેક્ટર જમીન સુધારવા માટે એન. ઓ. સી. આપી હતી., જે અનુસાર એસ્સારે તેના વિસ્તરણ માટે બેક અપ જમીનના વિકાસ માટેની પ્રક્રિયા શરૂ કરી હતી. નવેમ્બર ૨૦૦૯માં તત્કાલીન મુખ્ય સચિવની અધ્યક્ષતામાં		જી. એમ. બી. એ પરિશિષ્ટ ૩ તરીકે જોડાયેલ નકશામાં દર્શાવેલ કાદવ સપાટ વિસ્તારમાં ૩૧૦ હેક્ટર જમીન માટે ડ્રેજ્ડ સામગ્રી ફેંકવા માટે એન. ઓ. સી. આપી હતી.જો કે, ડી. આઈ. એલ. આર. ના અહેવાલ મુજબ, વાસ્તવિક પુનઃપ્રાપ્ત વિસ્તાર માત્ર આશરે છે. ૧૯૫ હેક્ટર આ વિસ્તારમાંથી આશરે ૯૮ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત જમીનને બંદર મર્યાદાના

	યોજાયેલી બેઠકમાં એસ્સારને પુનઃપ્રાપ્ત જમીનની ફાળવણીનો પણ નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો.ઈ. બી. ટી. એલ. એ ૧૧ મીટરના ડ્રાફ્ટ જહાજને સંભાળવાની ક્ષમતા સાથે ૭ કિમીથી વધુ લંબાઈની ચેનલ વિકસાવી છે અને તેને ૧૪ મીટરના ડ્રાફ્ટ સુધી લઈ જવાની અને ૫ કિમીથી વધુના વોટરફ્રન્ટની યોજના ધરાવે છે.		પ્રસ્તાવિત વિસ્તરણમાંથી બાકાત રાખવામાં આવી છે. વધુમાં, જી. એમ. બી. ના એન. ઓ. સી. માં એક ચોક્કસ શરતનો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો કે પુનઃપ્રાપ્ત જમીનની માલિકી જી. એમ. બી./જી. ઓ. જી. પાસે રહેશે. વધુમાં એ પણ નોંધવું જોઈએ કે ઈ. બી. ટી. એલ. ને રિક્લેમેશન માટે આપવામાં આવેલી એન. ઓ. સી. પણ કંપની માટે ફાયદાકારક છે. કાદવ સપાટ વિસ્તારમાં (ડ્રેજ્ડ વિસ્તારની ખૂબ નજીક) ડ્રેજ્ડ સામગ્રીને ડમ્પ કરવા માટે એન. ઓ. સી. જારી ન કરવાના કિસ્સામાં કંપનીએ ડ્રેજ્ડ સામગ્રીને મધ્ય સમુદ્રમાં (ખૂબ દૂર) ડમ્પ કરવી પડી હતી જે ખર્ચાળ હોત.
૩.	વાણિજ્યિક બંદર સુવિધાઓ વિકસાવવા માટે, ઈ. બી. ટી. એલ. એ ૨૦૦૮માં જી. એમ. બી. ને દરખાસ્ત રજૂ કરી હતી અને વોટરફ્રન્ટ સાથે સંકળાયેલ બેકઅપ જમીન માટે ૩.૭ કિમીના વિસ્તરણ માટે જી. એમ. બી. સાથે ભારતના આદરણીય પ્રધાનમંત્રી શ્રી નરેન્દ્રા મોદી ની હાજરીમાં વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ૨૦૧૩ દરમિયાન એમઓયુ પર		વ્યાપારી બંદરોની સુવિધાઓના વિકાસ માટેની દરખાસ્ત પ્રાપ્ત થઈ હતી. પરંતુ, એસ્સારને આપવામાં આવેલી પરવાનગી માત્ર કેપ્ટિવ હેતુ માટે છે અને આમ, બોલી પ્રક્રિયા કર્યા વિના, કેપ્ટિવ બંદર સુવિધાઓને વ્યાપારી બંદર ટર્મિનલમાં રૂપાંતરિત કરવાની જીઓજીની કોઈ નીતિ નથી. વધુમાં એચ. પી. પી. એલ. પાસે સામાન્ય વ્યાપારી બંદર સુવિધાઓ વિકસાવવા માટે છૂટછાટ કરાર હેઠળ પહેલેથી જ અધિકારો છે જે સ્વીકારી શકાતા નથી. જી. એમ. સી. અથવા જી. ઓ.

	હસ્તાક્ષર કર્યા હતા.આ અનુસાર એસ્સારે તેના વિકાસ માટે સમય અને નાણાંની દ્રષ્ટિએ નોંધપાત્ર રકમનું રોકાણ કર્યું છે.ગુજરાત સરકારની જરૂરી ભલામણ પછી ઇ. બી. ટી. એલ. ને ૬ મે, ૨૦૧૪ના રોજ પર્યાવરણ તરફથી મંજુરી મળી છે.ઇ. બી. ટી. એલ. એ અત્યાર સુધીમાં જળક્ષેત્રના વિકાસ અને જમીન સુધારણા (૨૩૩ હેક્ટર) માટે ₹ ૧૫૦૦૦ કરોડ ફાળવવામાં આવ્યા છે અને તેમની અરજી પેન્ડિંગ રહે છે ત્યારે તેમના આયોજિત વિસ્તરણ હાથ ધરવા માટે વધુ પુનઃપ્રાપ્તિની પ્રક્રિયા ચાલી રહી છે.		જી. એ એસ્સાર દ્વારા વ્યાપારી બંદર સુવિધાઓના વિકાસ માટે ક્યારેય આવી મંજૂરી આપી નથી.

૬.	બંદર મર્યાદાનું પ્રસ્તાવિત વિસ્તરણ માત્ર હાલના સ્ટીલ પ્લાન્ટની કામગીરીને અવરોધે છે એટલું જ નહીં, પરંતુ ઉપર વર્ણવ્યા મુજબ ઇ. બી. ટી. એલ. ના વિસ્તરણનું પણ ઉલ્લંઘન કરે છે, જેનાથી ઉદ્યોગ માટે સૂચિત બંદર સુવિધાઓને જોખમમાં મૂકે		ઇ. બી. ટી. એલ. ની ભવિષ્યની યોજનાઓ વ્યાપારી બંદર કામગીરી માટે છે. કેપ્ટિવ બંદર સુવિધાઓને વ્યાપારી બંદર સુવિધાઓમાં રૂપાંતરિત કરવાની કોઈ નીતિ નથી કારણ કે તેમાં કોઈ બોલી પ્રક્રિયા સામેલ નથી. તેથી, તે જ સ્વીકાર્ય ન પણ હોઈ શકે.

<table>
<tr><td></td><td>છે. ઇ. બી. ટી. એલ. ની વિકાસ યોજનાઓને પ્રતિબંધિત કરતું કોઈપણ પગલું બંદર આધારિત ઉદ્યોગને તેના વિકાસથી વંચિત રાખશે અને તેની સંપૂર્ણ ક્ષમતાને સાકાર કરશે.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>૮.</td><td>હઝિરા ખાતેનો એસ્સાર પ્લાન્ટ ભારતમાં એક જ સ્થળે સૌથી મોટો સંકલિત સ્ટીલ પ્લાન્ટ સુવિધા છે અને તેની કામગીરી પર કોઈ પણ અસર સરકારી તિજોરીને નોંધપાત્ર નુકસાન પહોંચાડશે.એસ્સાર ગ્રૂપે તેના સ્ટીલ, પાવર અને પોર્ટ્સ બિઝનેસ ગ્રૂપ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરમાં હઝિરા સંકુલમાં ૪૪૫૦૦ કરોડ રૂપિયાથી વધુનું રોકાણ કર્યું છે.</td><td>એસ્સારમાં નીચેની કેપ્ટિવ પોર્ટ સુવિધાઓ કાર્યરત છે.
<table><tr><td>નં.</td><td>જેટ્ટી</td><td>ક્ષમતા (એમએમટીપીએ)</td></tr><tr><td>૧.</td><td>૪૫૬ મીટર લાઇટરેજ મુખ્ય જેટ્ટી</td><td>૫</td></tr><tr><td>૨.</td><td>૫૯૨ મીટર લાઇટરેજ (પ્રથમ વિસ્તરણ) ૫</td><td>૫</td></tr><tr><td>૩.</td><td>૫૫૦ મીટર ડીપ વૉટર બર્થ (બીજું વિસ્તરણ)</td><td>૧૫</td></tr><tr><td>કુલ</td><td>૧૫૯૮ મીટર</td><td>૨૫</td></tr></table>
વધુમાં, ગુજરાત સરકારે ડીપ વોટર જેટ્ટી (ત્રીજું વિસ્તરણ) માટે વધુ ૧૧૦૦ મીટરના વોટરફ્રન્ટને મંજૂરી આપી છે, જેના માટે જીએમબી દ્વારા બાંધકામની મંજૂરી આપવાની બાકી છે. આ ૧૧૦૦ મીટરના વોટરફ્રન્ટને ઉમેરતા, ઇબીટીએલ દ્વારા કુલ ૨૬૮ મીટરની</td></tr>
</table>

		જેટ્ટી/ઘાટનો ઉપયોગ કરવામાં આવશે. ૨૫ એમએમટીપીએની ક્ષમતા સામે, ઇબીટીએલ દ્વારા પરિશિષ્ટ–૪ મુજબ કાર્ગોનું સંચાલન કર્યું છે.એવું જોવામાં આવેલ છે કે ગયા વર્ષ દરમિયાન એસ્સારે ૨૫ એમએમટીપીએ ની હાલની ક્ષમતા સામે કુલ ૧ કરોડ ટન કાર્ગોનું સંચાલન કર્યું છે. વધુમાં, કંપનીએ ધીમે ધીમે ૪૫૬ મીટરની મુખ્ય જેટીના ઉપયોગમાં ઘટાડો કર્યો છે, બાંધકામનો ખર્ચ પહેલેથી જ મજરે આપવામાં આવેલ છે અને સંપૂર્ણ ઘાટનો ખર્ચ ચૂકવવાપાત્ર છે.ઇબીટીએલ દ્વારા મુખ્ય જેટ્ટી પર કાર્ગોનું સંચાલન ઘટાડ્યું છે અને તેને ૫૫૦ મીટર ડીપ વૉટર જેટ્ટી તરફ વાળવામાં આવેલ છે જ્યાં ખર્ચ મજરે મળવાપાત્ર છે અને આમ, વળતરયુક્ત ઘાટ દર ચૂકવવાપાત્ર છે.

ઉપરોક્ત બાબતો ઉપરાંત, મહેરબાની કરીને નીચેના મુદ્દાઓને જોવામાં આવેઃ

(૧)–(૩) XXX XXX

(૪) એસ્સારે સમયાંતરે વોટરફ્રન્ટ અને બેક–અપ વિસ્તારના વિકાસ માટે જીએમબીને ૭મી એપ્રિલ, ૨૦૧૫ના રોજ પત્ર લખીને વિવિધ દરખાસ્તોની વિગતો રજૂ કરી છે.નિયમનકારી સત્તા તરીકે જીએમબી દરેક દરખાસ્તની તપાસ કરે છે અને જરૂરી મંજૂરી માટે સરકાર સમક્ષ રજૂ કરે છે.એ નોંધવું જોઇએ કે જીએમબીએ ૧૪મી જૂન, ૨૦૦૭ના

પત્ર (પરિશિષ્ટ–૫) દ્વારા એસ્સારને મગદલ્લા ખાતે કાદવયુકત વિસ્તારમાં ડ્રેજ સામગ્રી નાખવા માટે એનઓસી તે શરત સાથે આપી હતી કે પુનઃપ્રાપ્ત જમીનની માલિકી જીએમબી/ગુજરાત સરકાર પાસે રહેશે (શરત નંબર–૭) અને એસ્સાર આ સુધારણા માટે થયેલા કોઈપણ ખર્ચની ભરપાઈનો દાવો કરશે નહીં (શરત નંબર–૮)."

૨૧. એસ્સારના વાંધાઓ અને જીએમબી દ્વારા રજૂ કરાયેલી ટિપ્પણીઓનું અવલોકન દર્શાવે છે કે, સૌપ્રથમ, પ્લાન્ટમાં વાસ્તવિક સ્ટીલનું ઉત્પાદન ક્ષમતાથી ઘણું ઓછું છે, જેમાં વૃદ્ધિ માટેની કોઈ નક્કર અથવા ચોક્કસ યોજનાઓ નથી.હકીકતમાં, ઉચ્ચ અદાલતમાં દાખલ કરવામાં આવેલા જીએમબીના સોગંદનામામાં જણાવવામાં આવ્યું છે કે ૨૦૧૧ પછીથી અપીલકર્તાઓ દ્વારા અંદાજિત કરવામાં આવેલ કાર્ગોની કુલ ક્ષમતાના માત્ર ૩૦ટકા જ હકીકતમાં અપીલકર્તાઓ દ્વારા સંચાલિત કરવામાં આવી રહ્યા હતા.ઉપરાંત, એ નોંધવામાં આવ્યું હતું કે પુનઃપ્રાપ્ત જમીન સરકાર અથવા જીએમબીની માલિકીની રહેશે, અને તે કંપની માટે ફાયદાકારક છે, કારણ કે અન્યથા ડ્રેજ્ડ સામગ્રીને દરિયામાં ફેંકવી પડશે જે ખૂબ જ મોંઘુ પડત.જો કે, શ્રી જોશીએ ઉચ્ચ અદાલતમાં અપીલકર્તાઓ દ્વારા પ્રત્યુત્તર સોગંદનામામાં આપેલા નિવેદનનો ઉલ્લેખ કર્યો હતો, જેમાં એવું દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે જમીનને પુનઃપ્રાપ્ત કરવા માટે ડ્રેજ્ડ સામગ્રી ફેંકવાની કિંમત, ડ્રેજ્ડ સામગ્રીને સમુદ્રમાં ફેંકવાની કિંમત કરતાં ઓછામાં ઓછી બમણી હતી.કોઈ પણ સહાયક સાધન વિના સોગંદનામામાં કરવામાં આવેલ આ નકોર દલીલ પ્રત્યક્ષદર્શી રીતે સ્વીકારી શકાતી નથી.વાંધા–૩ નો જવાબ ફરીથી ખૂબ જ

મહત્વનો છે, કારણ કે જીએમબી તે હકીકતથી વાકેફ હતું કે એસ્સાર ખરેખર ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ અધિનિયમની વિરુદ્ધ, કોઈ પણ બોલી પ્રક્રિયામાં પ્રવેશ કર્યા વિના, તેના કેપ્ટિવ જેટીને વ્યાપારી બંદરમાં રૂપાંતરિત કરવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યું છે. વધુમાં, વાંધા–૮ના જવાબમાં, જીએમબી જણાવે છે કે જેટ્ટી ૧૫૯૮ મીટર લાંબી છે અને વધુ ૧૧૦૦ મીટરની છે, જેને સરકારે ૨૫ એમએમટીપીએની ક્ષમતા માટે મંજૂરી આપી છે, જેની સામે એસ્સારે વર્ષમાં માત્ર ૧૦ મિલિયન મેટ્રિક ટન કાર્ગોનું સંચાલન કર્યું છે.

૨૨. આ તબક્કે એ નોંધવું પણ મહત્વપૂર્ણ છે કે ઉચ્ચ અદાલતમાં દાખલ કરવામાં આવેલા જીએમબીના સોગંદનામામાં પણ ખાસ જણાવવામાં આવ્યું છે કે ખાડીને ૧૪ મીટરની ઊંડાઈ સુધી ડ્રેજ કરીને ૩૩૪ હેક્ટર જમીનની ફરીથી માંગણી કરવા માટે જીએમબી દ્વારા ક્યારેય મંજૂરી આપવામાં આવી ન હતી. આમ, અહીં ઉપર જણાવ્યા મુજબ ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમની કલમ–૩૫ હેઠળ પુનઃપ્રાપ્ત જમીનને મુખ્ય જમીનમાં ઉમેરવા માટે કોઈ પૂર્વ મંજૂરી લેવામાં આવી નથી તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને, ૧૭૦ હેક્ટર અને ૧૬૪ હેક્ટર પુનઃપ્રાપ્ત જમીનનો વિસ્તાર, જેના પર બંદરની બદલાયેલી મર્યાદાઓને અવરોધિત કરવામાં આવી હોવાનું કહેવાય છે, તેમાં કોઈ આધાર નથી.આ ઉપરાંત, પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવેલ ૧૯૫ હેક્ટર વિસ્તાર અપીલકર્તાઓને તેમના પોતાના ઉપયોગ માટે ફાળવવામાં આવે છે–૧૪૦ હેક્ટર તાત્કાલિક અને બાકીની મંજૂરી અને વધુ લાંબી જેટીના નિર્માણ પછી જ ફાળવવામાં આવશે.તે સ્પષ્ટ છે કે જો અપીલકર્તાઓની

અરજી સ્વીકારવામાં આવે તો પણ, બંદરની મર્યાદામાં ફેરફાર એ અપીલકર્તાઓના અધિકારોને અસર કરે છે તેવું કહી શકાય નહીં કે જે પુનઃપ્રાપ્ત જમીન છે, જેને ગેરકાયદેસર રીતે એટલે કે ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ અધિનિયમ હેઠળ પૂર્વ પરવાનગી વિના પુનઃપ્રાપ્ત કરવામાં આવી છે. આમ, પર્યાવરણ અને વન મંત્રાલય દ્વારા ૬ઠ્ઠી મે, ૨૦૧૪ના રોજ ૩૩૪ હેક્ટર જમીનને પુનઃપ્રાપ્ત કરવા માટે આપવામાં આવેલી સીઆરઝેડ મંજૂરી કોઈ પણ રીતે અપીલકર્તાઓના કેસને આગળ વધારતી નથી.

૨૩. હવે આપણે જીએમબી દ્વારા બદલાયેલી મર્યાદાઓ માટેની બીજી દરખાસ્તની ભલામણમાં દર્શાવવામાં આવેલી તાકીદની અપીલકર્તાઓની દલીલ પર આવીએ છીએ.તે સાચું છે કે, જીએમબીએ ઉપરોક્ત દરખાસ્તના ૪ દિવસની અંદર કાર્યવાહી કરી હતી, પરંતુ આ હકીકત, વધુ કંઇ વિના, દુર્ભાવના અથવા જાહેર હિતના અભાવને દર્શાવવા માટે, સંભવતઃ વાજબી જણાતી નથી.એ પણ નોંધવું જોઈએ કે શ્રી સાલ્વેની દલીલ, કે ૧૩ બર્થ માટે નજીકની ૧૦૧૧ હેક્ટર જમીનની જરૂર પડશે અને વ્યાપારી બંદરના ઉપયોગ માટે ૧૦૧૧ હેક્ટર કરતાં ઘણી ઓછી જમીન ફાળવવામાં આવી છે, તે સ્વીકારવી પડશે.

૨૪. વધુ દલીલ, કે ઉત્તરમાં ૩૦૦ હેક્ટરની જંગલ જમીન, જે હવે ઓક્ટોબર, ૨૦૧૬માં હસ્તગત કરવામાં આવી છે, તે એચપીપીએલના લાભ માટે પણ અપીલકર્તાઓના કેસને આગળ નહીં વધારે, કારણ કે આ ૩૦૦ હેક્ટર જમીન પણ

૨૦૧૦ની ડીપીઆરમાં દર્શાવ્યા મુજબ ૧૦૧૧ હેક્ટરની જરૂરિયાતમાં સમાવિષ્ટ થઈ જશે.

૨૫. તેમાં કોઈ શંકા નથી કે શ્રી જોશીની એ દલીલ સાચી છે કે ભારતીય બંદર અધિનિયમની કલમ–૫(૧) હેઠળ કોઈપણ બંદરની મર્યાદામાં ફેરફાર કરવાની સરકારની સત્તા માત્ર જાહેર હિતમાં જ હોવી જોઈએ.જો કે, વાદગ્રસ્ત જાહેરનામું જાહેર હિતની વિરુદ્ધ કેવી રીતે છે તે અમને બતાવવામાં આવ્યું નથી.રાજ્ય સરકાર અને જીએમબી દ્વારા ઉચ્ચ અદાલતમાં દાખલ કરવામાં આવેલ સોગંદનામું દર્શાવે છે કે જાહેર હિતમાં વ્યાપારી બંદરની મર્યાદામાં ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હતો કારણ કે હઝિરા બંદર પર જહાજોની સંખ્યામાં યથાર્થરૂપે વધારો થવાની અપેક્ષા હતી અને તેથી, માત્ર આવા જહાજોના લંગર માટે જ નહીં, પરંતુ કસ્ટમ ઔપચારિકતાઓ, બંદર પરિવર્તન, સામાન્ય સુરક્ષા વગેરે કારણોસર પણ પૂરતી સુવિધાઓ બનાવવી જરૂરી હતી. તેથી અમે સંતુષ્ટ નથી કે આ જાહેરનામું ભારતીય બંદર અધિનિયમની કલમ–૫ની વિરૂદ્ધ છે. અમે અગાઉથી જોયું તેમ જે કેપ્ટિવ જેટ્ટીનું નિર્માણ કરવામાં આવ્યું છે અને પુનઃપ્રાપ્ત જમીનની માલિકી જીએમબી/રાજ્ય સરકાર પાસે છે તે હકીકતને ધ્યાનમાં રાખતાં અપીલકર્તાઓને ખાનગી મિલકત પર કોઈ 'અધિકાર' નથી.આ કારણોસર પણ, આ જાહેરનામું સત્તાની અંદર છે કારણ કે હઝિરા બંદરની મર્યાદામાં ફેરફારથી અપીલકર્તાઓના ખાનગી સંપત્તિના કોઈપણ 'અધિકાર' ને અસર થતી નથી.

૨૬. નિષ્કર્ષમાં, હાલના ચુકાદામાં અમારા દ્વારા આપવામાં આવેલા કારણોસર, અપીલ રદ થવાને પાત્ર છે.ખર્ચ અંગે કોઈ આદેશ વિના અપીલ રદ કરવામાં આવે છે.

.....ન્યાયમૂર્તિ

(આર. એફ. નરીમાન)

.....ન્યાયમૂર્તિ

(નવીન સિન્હા)

નવી દિલ્હી;

૨૨મી ફેબ્રુઆરી, ૨૦૧૮

This judgment has been translated using AI Tool – SUVAS.

DISCLAIMER: The translated judgements 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.