[ 2018 ] 2 एस. सी. आर. 335

एस्सार बल्क टर्मिनल लिमिटेड और ए. एन. आर.

वी.

गुजरात राज्य और ओ. आर. एस.

( 2018 की सिविल अपील संख्या 2406)

फरवरी 22,2018

[ आर. एफ. नरीमन और नवीन सिन्हा, जे. जे.]

भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908:

एस। 5 अधिसूचना के तहत-राज्य सरकार द्वारा बंदरगाह सीमा के विस्तार के लिए अपीलकर्ता द्वारा चुनौती दी गई-कंपनी (जो एक कैप्टिव जेटी का उपयोग कर रही थी) जिसमें कहा गया था कि विस्तार से पुनः प्राप्त की गई भूमि प्रभावित होगी या उनके द्वारा पुनः प्राप्त की जाएगी-उच्च न्यायालय द्वारा खारिज की गई याचिका-अपील पर, अभिनिर्धारित किया गयाः विस्तार के लिए अधिसूचना यू/एस द्वारा जारी की गई बंदरगाह सीमाएँ। 5 यह जनहित में था और इसलिए यह अधिकार से बाहर नहीं था। 5 - बंदरगाह की सीमाओं के परिवर्तन/विस्तार को अपीलार्थी को प्रभावित करने के लिए नहीं कहा जा सकता है-कंपनी के अधिकार भूमि को पुनः प्राप्त करते हैं क्योंकि भूमि को अवैध रूप से पुनः प्राप्त किया गया था यानी बिना पूर्व के।

एस के तहत अनुमति। 35 ( 1 ) गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम-मामले के तथ्यों में अपीलार्थी-कंपनी को वैध अपेक्षा नहीं कहा जा सकता है अपीलार्थी द्वारा पुनः प्राप्त की गई भूमि

कंपनी न केवल राज्य सरकार की थी, बल्कि इसका उपयोग समुद्री बोर्ड द्वारा किसी भी उद्देश्य के लिए किया जा सकता था-इसलिए, अपीलकर्ता-कंपनी को निजी संपत्ति का कोई अधिकार नहीं है इसलिए, अधिसूचना अपीलकर्ता कंपनी के निजी संपत्ति के किसी भी अधिकार को भी प्रभावित नहीं करती है-गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981 - धारा 35 (1)-गुजरात अवसंरचना विकास अधिनियम, 1999। 8 , 9 और 10-वैध अपेक्षा का सिद्धांत।

गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981:

एस। 35 ( 1 ) की व्याख्या।

याचिका खारिज करते हुए कोर्ट ने कहा,

पकड़नाः 1. यह कहना सही नहीं है कि यदि गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981 की धारा 35 (1) को धारा के साथ पढ़ा जाना था।

35 ( 2 ) , यह स्पष्ट होगा कि सुधार के लिए अनुमति केवल तभी आवश्यक होगी जब एक निजी संपत्ति बनाई जानी थी किसी निजी व्यक्ति के हाथ। सृजित की जाने वाली परिसंपत्ति केवल अपनी थी

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

गुजरात सरकार को और अपीलकर्ताओं को इसका उपयोग करने की अनुमति देना गुजरात समुद्री बोर्ड (जी. एम. बी.) का काम था। धारा 35 (1) नकारात्मक भाषा में लिखी गई है और यह निजी अधिकारों के सृजन का उल्लेख नहीं करती है। धारा 35 (2) को इस तरह से नहीं पढ़ा जा सकता है कि धारा 35 (1) पर प्रकाश डाला जा सके, क्योंकि धारा 35 (2) के तहत जी. एम. बी. को केवल एक विवेकाधीन शक्ति दी गई है कि वह धारा 35 (1) का उल्लंघन करने वाले व्यक्ति से अवैध निर्माण को हटाने की मांग करे। धारा 35 (1) की व्यापक भाषा को धारा 35 (2) द्वारा कम नहीं किया जा सकता है, जैसा कि जी. एम. बी. कर सकता है या नहीं भी कर सकता है।

धारा 35 (2) के तहत दी गई विवेकाधीन शक्ति का उपयोग करें। धारा 35 (1) की सरल भाषा को उप-धारा (2) में अनुमान द्वारा पढ़कर कम नहीं किया जा सकता है, यह तथ्य कि जी. एम. बी., सूचना द्वारा, किसी व्यक्ति से इरेक्शन को हटाने की आवश्यकता तभी कर सकता है जब इसे पूर्व अनुमति के बिना बनाया गया हो, ताकि किसी निजी व्यक्ति के हाथों में एक निजी संपत्ति बनाई जा सके। धारा 35 (1) की व्यापक भाषा यह स्पष्ट करती है कि जी. एम. बी. की सीमाओं के भीतर कोई भी सुधार पिछले प्रावधानों को छोड़कर नहीं किया जा सकता है। जी. एम. बी. की लिखित अनुमति। इसलिए, यह स्पष्ट है कि 8 मीटर से कम की गहराई तक ड्रेजिंग और मैंग्रोव के दक्षिण में किसी भी क्षेत्र का पुनर्निर्माण अपीलकर्ताओं द्वारा गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम की धारा 35 (1) के तहत किया गया था। [ पैरा 16] [351-जी-एच; 352-ए-डी]

2. अपीलार्थी-कंपनी का उत्पादन अनुमान की तुलना में बहुत कम होने के बावजूद, अपीलार्थियों की निरंतर मांगों से पता चलेगा कि वास्तविक उद्देश्य एक बंदी जेट्टी से परे जाना था।

और एक ऐसा वाणिज्यिक बंदरगाह विकसित करना जो गुजरात अवसंरचना विकास अधिनियम के तहत वैश्विक निविदा के बिना नहीं किया जा सकता है। [ पैरा 17] [352-जी]

3. के बीच तीन समझौता ज्ञापनों को निष्पादित किया गया

वे केवल 12 महीने की अवधि के लिए वैध थे और कहा गया था कि उन्होंने अपीलार्थियों को कोई अधिकार नहीं दिया है, जो इसके लिए सभी खर्च उठाएंगे। यह मामला होने के कारण, यह नहीं कहा जा सकता है कि कोई भी वैध अपेक्षा उपरोक्त किसी भी समाप्त हो चुके एमओयूएस पर आधारित हो सकती है। इसलिए, उपरोक्त समझौता ज्ञापनों या दोनों के बीच पत्राचार से ऐसी कोई उम्मीद संभवतः उत्पन्न नहीं हो सकती थी। अपीलार्थी और जी. एम. बी. [ पैरा 18] [352-एच; 353-ए-बी]

4. यह ए. एस. एस. ए. आर. बल्क टर्मिनल लिमिटेड और ए. एन. आर. के बीच पत्राचार से स्पष्ट है।

वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस.

अपीलकर्ताओं और जी. एम. बी. ने कहा कि अपीलकर्ताओं को स्पष्ट रूप से बताया गया था कि अपीलकर्ताओं द्वारा पुनः प्राप्त की जाने वाली भूमि न केवल

यह गुजरात सरकार से संबंधित है, लेकिन यह भी कि जी. एम. बी. उपरोक्त भूमि का उपयोग किसी भी उद्देश्य के लिए कर सकता है। पक्षकारों के बीच पत्रों को पढ़ने पर जो बात सामने आती प्रतीत होती है, वह यह है कि अपीलकर्ता अपने स्वयं के उद्देश्यों के लिए, अपनी बंदी जेटी के बगल में, अपनी लागत पर नहर को खोदना चाहते थे, जिसके लिए वे चाहते थे कि नहर को खाली किया जाए।

उन्होंने आवश्यक अनुमति प्राप्त की। हालांकि, पृथ्वी के डंपिंग के बाद से, जो ड्रेजिंग के परिणामस्वरूप उभरेगा, में

खुला समुद्र बेहद महंगा होगा, यह कहा गया था कि इसके बजाय इस पृथ्वी को कैप्टिव जेटी के बगल में पुनः प्राप्त भूमि बनाने के लिए फेंका जा सकता है, जिससे अपीलकर्ताओं और जी. एम. बी. दोनों को लाभ होगा। यह तर्क कि भूमि को पुनः प्राप्त करने के लिए बड़ी राशि खर्च की गई थी, पूरी तरह से गलत है-एक नहर को खोदने के लिए बड़ी राशि खर्च की गई थी, जिसकी अनुमति दी गई थी, क्योंकि केवल अपीलकर्ताओं को लागत वहन करनी थी, और एक बढ़े हुए मसौदे के रूप में सभी को लाभ होगा, क्योंकि नहर सभी के उपयोग के लिए खुली थी। इसलिए, पुनः प्राप्त भूमि के लिए आवंटित किए जाने की वैध अपेक्षा के रूप में कोई भी याचिका अपीलार्थियों का अपना उपयोग स्वयं अपीलार्थियों द्वारा किए गए पत्राचार के विपरीत है। [ पैरा 19] [353-सी-एफ]

गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम के तहत पूर्व अनुमति के बिना अवैध रूप से पुनः प्राप्त किया गया। इस प्रकार, पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा दिनांक 6 मई, 2014 को 334 हेक्टेयर भूमि की बहाली के लिए दी गई सी. आर. जेड. मंजूरी किसी भी तरह से अपीलार्थियों के मामले को आगे नहीं बढ़ाती है। [ पैरा 22] [358-एच; 359-ए-बी] 6. यह सही है कि पत्तन अधिनियम की धारा 5 (1) के तहत किसी भी बंदरगाह की सीमा में बदलाव करने की सरकार की शक्ति केवल जनहित में ही होनी चाहिए। हालांकि, अदालत को यह नहीं दिखाया गया है कि विवादित अधिसूचना जनता के विपरीत कैसे है

ब्याज। राज्य सरकार और जी. एम. बी. द्वारा उच्च न्यायालय में दायर हलफनामों से पता चलता है कि एक वाणिज्यिक बंदरगाह की सीमाओं को जनहित में बदल दिया गया था क्योंकि बंदरगाह पर जहाजों की संख्या में नाटकीय रूप से वृद्धि होने की उम्मीद थी और इसलिए, न केवल ऐसे जहाजों के लंगर के लिए, बल्कि सीमा शुल्क (2018) 2 एस. सी. आर. के कारणों से भी पर्याप्त सुविधाएं बनाना आवश्यक था।

औपचारिकताएं, बंदरगाह रूपांतरण, सामान्य सुरक्षा आदि। इसलिए यह अधिसूचना पत्तन अधिनियम की धारा 5 के अधिकार क्षेत्र से बाहर नहीं है। द.

अपीलार्थियों को इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए निजी संपत्ति का कोई 'अधिकार' नहीं है कि निर्मित कैप्टिव जेटी का स्वामित्व और पुनः प्राप्त भूमि का स्वामित्व जी. एम. बी./राज्य सरकार के पास है। इस कारण से भी, अधिसूचना अधिकार के भीतर है।

क्योंकि बंदरगाह की सीमाओं में परिवर्तन किसी भी 'अधिकार' को प्रभावित नहीं करता है।

निजी संपत्ति के लिए अपीलकर्ताओं का। [ पैरा 25] [359-ई-एच]

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं. 2406

2018 से।

2016 के एस. पी. एल. सी. ए. सं. 8356 में अहमदाबाद में गुजरात उच्च न्यायालय के दिनांक 25.04.2017 के निर्णय और आदेश से।

मिहिर जोशी, वरिष्ठ अधिवक्ता। , क्यूर गांधी, सुश्री प्रियाल पारिख, सुश्री दिवंशी सिंह, रुद्रेश्वर सिंह, कौशिक पोद्दार, अधिवक्ता। अपीलार्थियों के लिए।

तुषार मेहता, ए. एस. जी., हरीश एन. साल्वे, नीरज किशन कौल, कपिल सिब्बल, डॉ. ए. एम. सिंघवी, हरिन पी. रावल, वरिष्ठ अधिवक्ता। , सुश्री हेमंतिका वाही, सुश्री विशाखा, समर कचवाहा, सुश्री चनन परवानी, आकाश लांबा, वरुण माथुर, निखिल गोयल, सुश्री नवीन गोयल, आशुतोष घाड़े, आर. एन. करंजावाला, सुश्री रूबी सिंह आहूजा, विशाल गेहराना, साहिल मोंगा, सिद्धांत गुप्ता, संदीप सिंघी, श्रीमती माणिक करंजावाला (मेसर्स के लिए)। करंजावाला एंड कंपनी), मेसर्स। वकीलों की बुनाई और कंपनी, अधिवक्ता। उत्तरदाताओं के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

आर. एफ. नरीमन, जे. 1. छुट्टी दे दी गई।

2. वर्तमान अपील में दिनांकित अधिसूचना को चुनौती दी गई है।

18 भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 5 के तहत जनवरी, 2016 में जारी किया गया, जिसके द्वारा गुजरात राज्य सरकार ने बंदरगाह सीमा का विस्तार किया। हजीरा बंदरगाह। यह हमारे समक्ष अपीलार्थियों का मामला है कि ऐसा करने से अपीलार्थी प्रभावित हुए हैं क्योंकि उन्होंने अपने द्वारा पुनः प्राप्त की गई भूमि पर भारी धन खर्च किया है, जो उपरोक्त बंदरगाह सीमाओं के विस्तार से सीधे प्रभावित होगा।

3. इस अपील में उत्पन्न होने वाले प्रश्नों को निर्धारित करने के लिए आवश्यक संक्षिप्त तथ्य इस प्रकार हैं।

1994 में, अपीलकर्ताओं की मूल कंपनी ने गुजरात समुद्री बोर्ड (इसके बाद "जी. एम. बी". के रूप में संदर्भित) के साथ एक समझौता किया।

एस्सार बल्क टर्मिनल लिमिटेड और ए. एन. आर. वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस. [ आर. एफ. नरीमन, जे.]

मगदल्ला बंदरगाह में एक बंदी जेट्टी के उपयोग के लिए। 1995 में गुजरात सरकार द्वारा बनाई गई बंदरगाह नीति और गुजरात में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए बनाई गई निर्माण, स्वामित्व, संचालन और हस्तांतरण (बी. ओ. ओ. टी.) नीति के अनुसार 1997 में राज्य के बंदरगाहों के विकास के लिए जी. एम. बी. ने हरित क्षेत्र स्थल बंदरगाह के विकास के लिए रुचि की अभिव्यक्ति के लिए एक वैश्विक सूचना जारी की।

सुविधाएं, हजीरा बंदरगाह परियोजना के नाम पर बोलियां आमंत्रित करना। शेल गैस बी. वी. के नेतृत्व में एक संघ को संबंधित एल. एन. जी. सुविधाओं के साथ-साथ बी. ओ. ओ. टी. आधार पर बंदरगाह में पट्टे पर दिए गए क्षेत्र में कुछ सुविधाओं को विकसित करने, संचालित करने और बनाए रखने के लिए चुना गया था। अपनी बोली की स्वीकृति के अनुसार, शेल

गैस बी. वी. ने गुजरात में दो सहायक कंपनियों, अर्थात् हजीरा पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (एच. पी. पी. एल.) और हजीरा एल. एन. जी. प्राइवेट लिमिटेड का निर्माण किया। एक रियायत

विकास के उद्देश्य से जी. एम. बी., राज्य सरकार और एच. पी. पी. एल. के बीच 22 अप्रैल, 2002 को समझौता किया गया था।

एच. पी. पी. एल. द्वारा हजीरा बंदरगाह का संचालन और रखरखाव। एक अधिसूचना दिनांक 23 जून, 2004 को राज्य सरकार द्वारा भारतीय बंदरगाह अधिनियम की धारा 4 (2) के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए हजीरा बंदरगाह को अधिसूचित करने और इसकी सीमाएं निर्धारित करने के लिए जारी किया गया था। इसे मगदल्ला बंदरगाह की बंदरगाह सीमाओं से बनाया गया था, जिसे इस तरह कम कर दिया गया था कि उपरोक्त हजीरा को बाहर कर दिया गया था।

बंदरगाह।

5. अपीलार्थियों, जी. एम. बी. और राज्य के बीच तीन समझौता ज्ञापन (एम. ओ. यू.) किए गए थे। वर्ष 2007,2011 और 2013 में सरकार ने अन्य बातों के साथ-साथ आरओआरओ टर्मिनल के विकास और 3000 मीटर के जल क्षेत्र के विकास के लिए काम किया। इनमें से प्रत्येक समझौता ज्ञापन केवल 12 महीने की अवधि के लिए था।

6. 25 नवंबर, 2010 को एच. पी. पी. एल. ने अडानी हजीरा पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (अडानी) की पहचान अपने उप-रियायतकर्ता के रूप में की और उसी तारीख को अडानी के साथ एक उप-रियायत समझौता किया। 21 जुलाई, 2014 को एच. पी. पी. एल. ने जी. एम. बी. से अपनी बंदरगाह सुविधाओं के संशोधन/विस्तार के लिए अनुरोध किया। अडानी के साथ 27 फरवरी, 2015 को व्यापारिक अवसरों का पता लगाने के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने के बाद, एच. पी. पी. एल. ने 14 मार्च, 2015 को अपने पत्र में अतिरिक्त अतिरिक्त क्षेत्र की आवश्यकता का हवाला देते हुए बंदरगाह सुविधाओं में संशोधन के अपने अनुरोध को संशोधित किया, जिसके परिणामस्वरूप अब मूल रूप से मांगे गए क्षेत्र की तुलना में बहुत अधिक क्षेत्र का अनुरोध किया गया था। इस बड़े क्षेत्र में पुनः प्राप्त की गई भूमि और/या [2018] 2 एस. सी. आर. शामिल होगी।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

विभिन्न आधारों पर बंदरगाह सीमा के विस्तार पर आपत्तियाँ। 21 अप्रैल, 2015 को राज्य सरकार ने अन्य बातों के साथ-साथ जी. एम. बी. को एक पत्र लिखा, जिसमें अपीलार्थियों के उपरोक्त प्रतिनिधित्व की जांच करने के लिए कहा गया। 29 मई, 2015 को अपीलकर्ताओं द्वारा राज्य के मुख्य प्रधान सचिव को भी इसी तरह का ज्ञापन दिया गया था। 16 जुलाई, 2015 के एक विस्तृत पत्र द्वारा जी. एम. बी. ने अपीलार्थियों की सभी आपत्तियों को खारिज कर दिया। हालांकि, 26 अगस्त, 2015 को राज्य सरकार ने जी. एम. बी. से अपनी आगामी बोर्ड बैठक में बंदरगाह सुविधाओं के विस्तार के मुद्दे पर पुनर्विचार करने और अपनी सिफारिशें राज्य सरकार को भेजने का अनुरोध किया। इसके संबंध में सरकार। 28 सितंबर, 2015 को जी. एम. बी. ने एक प्रस्ताव पारित किया जिसमें उसने 21 जुलाई, 2014 को एच. पी. पी. एल. द्वारा प्रस्तुत मूल प्रस्ताव की सिफारिश की। हालांकि, 5 दिसंबर, 2015 को मुख्यमंत्री के मुख्य प्रधान सचिव ने एक नोट प्रसारित किया।

यह बताते हुए कि बंदरगाह पर जहाजों की संख्या 30-40 से 70-80 तक नाटकीय रूप से बढ़ने की उम्मीद थी, और सीमा शुल्क औपचारिकताओं, सुरक्षा आदि को समायोजित करने के लिए बंदरगाह सीमा को बढ़ाने की आवश्यकता है। इसे ध्यान में रखते हुए सभी स्थानों पर लंगर डालने के लिए पर्याप्त सुविधाएं बनाना आवश्यक था। उन्होंने कहा कि जहाजों और इसलिए, 19 मार्च, 2015 के जी. एम. बी. के प्रस्ताव को सख्ती से लागू किया जाना चाहिए। 11 दिसंबर, 2015 को राज्य सरकार ने जी. एम. बी. को पत्र लिखकर कहा कि 19 मार्च, 2015 के जी. एम. बी. प्रस्ताव के अनुसार बंदरगाह सुविधाओं का विस्तार किया जाएगा।

इसके बाद, 18 जनवरी, 2016 की अपेक्षित अधिसूचना, जिसे अपीलकर्ताओं द्वारा गुजरात उच्च न्यायालय के समक्ष एक रिट याचिका में आक्षेपित किया गया है, तब भारतीय बंदरगाह अधिनियम की धारा 5 के तहत जारी की गई थी। 7. अपीलार्थियों की ओर से पेश वरिष्ठ वकील श्री मिहिर जोशी ने तर्क दिया कि 21 जुलाई, 2014 को भेजे गए पहले प्रस्ताव को ही जी. एम. बी. द्वारा स्वीकार किया जाना चाहिए था। बढ़े हुए क्षेत्र के लिए दूसरा प्रस्ताव सीधे भूमि पर प्रभाव डालेगा।

जिसे खर्च करने के बाद अपीलार्थियों द्वारा पुनः प्राप्त किया गया था या पुनः प्राप्त किया जाना था

उसी के लिए भारी पैसा। विद्वान वरिष्ठ वकील ने विशेष रूप से कहा कि दूसरे प्रस्ताव को मंजूरी चार दिनों के भीतर बहुत जल्दबाजी में दी गई थी। उन्होंने आगे कहा कि राज्य सरकार ने 1 जून, 2013 को अपने पत्रों में एस्सार को बंदरगाह सुविधाओं के प्रस्तावित विस्तार के लिए सी. आर. जेड. मंजूरी देने के लिए पर्यावरण मंत्रालय से सिफारिश की थी, जिसमें अतिरिक्त 334 हेक्टेयर भूमि शामिल थी।

यह एस्सार बल्क टर्मिनल लिमिटेड और ए. एन. आर. था। वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस. [आर. एफ. नरीमन, जे.]

उनका मामला कि उक्त मंत्रालय ने 6 मई, 2014 को उपरोक्त मंजूरी दे दी थी, जिसके बावजूद विस्तारित बंदरगाह सीमा अब उपरोक्त क्षेत्र को खा जाएगी, क्योंकि अपीलकर्ताओं द्वारा पुनः प्राप्त किए गए 195 हेक्टेयर में से केवल 140 हेक्टेयर क्षेत्र का उपयोग अपीलार्थियों द्वारा किया जा सकता था। उन्होंने तर्क दिया कि विभिन्न आश्वासन दिए गए थे और अपीलार्थियों के साथ समझौता ज्ञापन किए गए थे, जिसके आधार पर भारी निवेश किया गया था और कम से कम वैध अपेक्षा के सिद्धांत को आकर्षित किया जाएगा। उन्होंने अधिसूचना पर हमला करते हुए कहा कि यह भारतीय बंदरगाह अधिनियम की धारा 5 के अधिकार क्षेत्र से बाहर है, जिसके लिए केवल सार्वजनिक हित को देखने की आवश्यकता है। अप्रत्यक्ष रूप से, हजीरा बंदरगाह की सीमा के विस्तार से एच. पी. पी. एल. को बिना बोली लगाए एक विस्तारित बंदरगाह क्षेत्र मिलेगा, जो गुजरात अवसंरचना विकास अधिनियम, 1999 के विपरीत होगा। उनके अनुसार, एस्सार के साथ क्षेत्र का अतिव्याप्तिकरण केवल दूसरे प्रस्ताव में था, जिसे जी. एम. बी. द्वारा शुरू में 2015 के दूसरे प्रस्ताव को मंजूरी देने और उसके बाद 2014 के केवल पहले प्रस्ताव को सही ढंग से मंजूरी देने के लिए पूरी तरह से मनमाने ढंग से अनुशंसित किया गया था। जी. एम. बी. का 28 सितंबर, 2015 का प्रस्ताव सही निर्णय था, जिसमें मुख्यमंत्री के मुख्य प्रधान सचिव द्वारा मनमाने ढंग से हस्तक्षेप नहीं किया जा सकता था, जिसके आधार पर विवादित अधिसूचना जारी की गई है। 8. दूसरी ओर, गुजरात राज्य की ओर से पेश वरिष्ठ वकील श्री हरीश साल्वे ने हमें 1995 की बंदरगाह नीति और 1997 की बी. ओ. ओ. टी. नीति के बारे में जानकारी दी। विद्वान वरिष्ठ वकील के अनुसार, चूंकि 13 बर्थों का निर्माण किया जाना था, जिनमें से 5 बर्थों का निर्माण पहले ही किया जा चुका है, इसलिए एच. पी. पी. एल. को बंदरगाह से संबंधित गतिविधियों के लिए कुल 1011 हेक्टेयर पहले ही आवंटित किया जा चुका है। यह 2010 की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डी. पी. आर.) को पढ़ने से स्पष्ट होगा, और इस मामले में, विवादित लोगों द्वारा बंदरगाह सीमा का विस्तार किया जाएगा।

अधिसूचना 1011 हेक्टेयर के मूल रूप से परिकल्पित क्षेत्र के भीतर अच्छी तरह से थी। उन्होंने राज्य द्वारा प्रस्तुत हलफनामों का उल्लेख किया और उन पर भरोसा किया सरकार के साथ-साथ उच्च न्यायालय के समक्ष जी. एम. बी. ने तर्क दिया कि एस्सार की पुनः प्राप्त भूमि की मांगों का विस्तार से कोई लेना-देना नहीं है

हजीरा बंदरगाह की सीमाएँ। वे दो पूरी तरह से अलग क्षेत्रों में काम करते थे। उन्होंने आगे कहा कि गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981 की धारा 35 के तहत किसी भी भूमि को पुनः प्राप्त करने की अनुमति नहीं दी गई है, जो आगे पुनः प्राप्त भूमि के लिए एस्सार की मांगों के लिए एक पूर्ववर्ती शर्त थी। उन्होंने यह भी बताया कि एक बंदी बंदरगाह होने के नाते एस्सार का उत्पादन अनुमान की तुलना में बहुत कम था और वास्तव में, केवल 30 प्रतिशत माल जिसे इसे संभालना था, उसे संभाला जा रहा था। विद्वान वरिष्ठ वकील के अनुसार, विस्तार पर आपत्तियाँ [2018] 2 एस. सी. आर.

हजीरा बंदरगाह की सीमाओं के बारे में पूरी तरह से गलत धारणा है, क्योंकि अपीलकर्ता वास्तव में जो चाहते थे वह उनके बंदी बंदरगाह के लिए था।

गुजरात अवसंरचना विकास अधिनियम के प्रावधानों को दरकिनार करके वाणिज्यिक बंदरगाह। किसी भी मामले में, अपीलकर्ताओं की बंदी जेट्टी का बहुत कम उपयोग किया गया था और पुनः प्राप्त भूमि के अनुदान की अपीलकर्ताओं की मांगों का एच. पी. पी. एल. द्वारा हज़रिया बंदरगाह की सीमाओं में बदलाव की मांग से कोई लेना-देना नहीं है, ताकि सभी के लिए खुले वाणिज्यिक बंदरगाह के बढ़ते यातायात को पूरा किया जा सके।

9. श्री तुषार मेहता, विद्वान अतिरिक्त सॉलिसिटर जनरल

जी. एम. बी. की ओर से पेश होते हुए श्री साल्वे की दलीलों को स्वीकार किया। इसके अलावा, उन्होंने 19 मार्च, 2015 को जी. एम. बी. की मंजूरी का बचाव करते हुए कहा कि इस तथ्य के बावजूद कि 14 मार्च, 2015 को एच. पी. पी. एल. के पत्र के चार दिनों के भीतर उक्त मंजूरी मिल गई, यह महत्वहीन हो गया।

क्योंकि इसके बाद कुछ नहीं हुआ। इसके अलावा, विद्वान ए. एस. जी. के अनुसार, आधिकारिक रिकॉर्ड की जांच में, उन्हें इसके समर्थन में कुछ भी नहीं मिला

28 सितंबर, 2015 को जी. एम. बी. की बारी आई, जिसने एच. पी. पी. एल. के केवल पहले प्रस्ताव को स्वीकार किया, न कि दूसरे प्रस्ताव को। उनके अनुसार, अंत में राज्य सरकार द्वारा जो किया गया वह जनहित में और अच्छे कारण के लिए था।

10. एच. पी. पी. एल. और अडानी की ओर से पेश हुए विद्वान वरिष्ठ वकील श्री कपिल सिब्बल ने बड़ी मेहनत से हमें लिखे गए विभिन्न पत्रों के बारे में बताया।

जी. एम. बी. को अपीलकर्ताओं द्वारा और दी गई अनुमतियाँ। विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता के अनुसार, यह स्पष्ट था कि 2005 और 2006 के प्रारंभिक प्रस्तावों और अपीलार्थियों के बाद के प्रस्तावों को पढ़ने से यह स्पष्ट था कि उनका वास्तविक उद्देश्य उनके बंदी पर वाणिज्यिक संचालन करना था।

जेट्टी, जो गुजरात अवसंरचना विकास अधिनियम द्वारा आवश्यक वैश्विक निविदा की आवश्यकता को दरकिनार करेगी। संक्षेप में, उन्होंने यह भी प्रस्तुत किया कि चूंकि अपीलकर्ता किसी भी प्रकार के अधिकार या अपेक्षा का दावा नहीं कर सकते थे और चूंकि वर्तमान याचिका जनहित याचिका नहीं थी, इसलिए रिट याचिका को सीमा पर खारिज कर दिया जाना चाहिए था क्योंकि अपीलकर्ता किसी भी प्रकार का कोई अधिकार या अपेक्षा नहीं दिखा सकते थे। डॉ. सिंघवी और श्री हरिन पी. रावल ने श्री सिब्बल की दलीलों का व्यापक रूप से समर्थन किया।

11. वकीलों की दलीलों पर विचार करने से पहले, प्रासंगिक अधिनियमों के कुछ महत्वपूर्ण प्रावधानों को निर्धारित करना महत्वपूर्ण है। हमें। भारतीय पत्तन अधिनियम की धारा 3 (9), 4 और 5 निम्नानुसार हैः

" 3 ( 9 ) . " सरकार, प्रमुख बंदरगाहों के संबंध में, सभी उद्देश्यों के लिए, और, धारा 6 (1) के खंड (पी) के तहत नियम बनाने और एसएसएआर बल्क टर्मिनल लिमिटेड और एएनआर की नियुक्ति और नियंत्रण के उद्देश्यों के लिए अन्य बंदरगाहों के संबंध में।

वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस. [ आर. एफ. नरीमन, जे.]

धारा 17 के तहत बंदरगाह स्वास्थ्य अधिकारियों का अर्थ है केंद्र सरकार, और जैसा कि ऊपर कहा गया है, राज्य सरकार का अर्थ है।

( 1 ) सरकार आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना जारी कर सकती है। ( क) इस अधिनियम का विस्तार किसी भी बंदरगाह में किया जाए जिसमें यह अधिनियम लागू नहीं है या किसी भी नौगम्य नदी या चैनल के किसी भी हिस्से में जो किसी बंदरगाह की ओर जाता है और जिसमें यह अधिनियम लागू नहीं है;

( ख) धारा 31 या धारा 32 के प्रावधानों का विशेष रूप से किसी भी बंदरगाह पर विस्तार किया जाए, जहां उनका विस्तार नहीं किया गया है।

( ग) इस अधिनियम या धारा 31 या धारा 32 को किसी भी भाग से वापस ले लें।

जिसमें यह कुछ समय के लिए लागू है।

( 2 ) उप-धारा (1) के खंड (ए) या खंड (बी) के तहत एक अधिसूचना उस क्षेत्र की सीमाओं को परिभाषित करेगी जिसे वह संदर्भित करती है।

( 3 ) उप-धारा (2) के तहत परिभाषित सीमाओं में कोई भी घाट शामिल हो सकते हैं,

जेटी, लैंडिंग-यातायात की सुविधा के लिए, जहाजों की सुरक्षा के लिए या सुधार, रखरखाव या सामान के लिए जनता की ओर से किए गए स्थान, घाट, घाट, डॉक और अन्य कार्य बंदरगाह की सरकार और उसके दृष्टिकोण चाहे उच्च जल-चिह्न के भीतर या उसके बिना, और उसमें निजी संपत्ति के किसी भी अधिकार के अधीन, तट या तट के किसी भी हिस्से को उच्च जल-चिह्न के पचास गज के भीतर।

( 4 ) उप-धारा (3) में "उच्च-जल-चिह्न" पद का अर्थ है किसी भी मौसम में सामान्य ज्वार-भाटा द्वारा पहुँचा गया उच्चतम बिंदु। वर्ष।

( 1 ) सरकार, निजी संपत्ति के किसी भी अधिकार के अधीन, जिस किसी भी बंदरगाह में यह अधिनियम लागू है, उसकी सीमाओं में परिवर्तन करना।

स्पष्टीकरण। - शंकाओं को दूर करने के लिए, एतद्द्वारा यह घोषित किया जाता है कि इस उप-धारा द्वारा सरकार को प्रदत्त शक्ति

इसमें किसी अन्य बंदरगाह या किसी अन्य बंदरगाह के किसी हिस्से को उस बंदरगाह के साथ जोड़कर किसी भी बंदरगाह की सीमा को बदलने की शक्ति शामिल है।

( 2 ) जब सरकार उप-धारा (1) के तहत किसी बंदरगाह की सीमाओं में बदलाव करती है, तो वह आधिकारिक [2018] 2 एस. सी. आर. में अधिसूचना द्वारा घोषणा या वर्णन करेगी।

राजपत्र और ऐसे अन्य माध्यमों से, यदि कोई हो, जो वह उचित समझता है, ऐसी सीमाओं का सटीक विस्तार।

गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम की धारा 35 (1) इस प्रकार हैः

" 35. ( 1 ) कोई भी व्यक्ति किसी सीमा के भीतर निर्माण, निर्माण या निर्माण नहीं करेगा। बंदरगाह या बंदरगाह पहुँचता है, कोई भी घाट, डॉक, क्रे, स्टेज, जेटी, घाट,

लंगर डालने, खड़ा करने या लंगर डालने या किसी भी कार्य को करने का स्थान

उक्त सीमाओं के भीतर पूर्वाभिमुख की पुनः प्राप्ति, सिवाय इसके कि बोर्ड की लिखित में पूर्व अनुमति और इस तरह के अधीन

शर्तें, यदि कोई हों, जो बोर्ड निर्दिष्ट करे।

( 2 ) यदि कोई व्यक्ति किसी घाट, डॉक, क्रे, स्टेज, जेटी, घाट, लंगर डालने की जगह, निर्माण या लंगर डालता है या बनाता है या ठीक करता है। उपखंड के उल्लंघन में फोरशोर का पुनर्निर्माण करता है

धारा (1), बोर्ड, सूचना द्वारा ऐसे व्यक्ति से ऐसे समय के भीतर इसे हटाने की अपेक्षा कर सकता है जो सूचना में निर्दिष्ट किया जाए और यदि व्यक्ति इसे हटाने में विफल रहता है, तो बोर्ड इसका कारण बन सकता है -

उस व्यक्ति की कीमत पर हटा दिया गया।

गुजरात अवसंरचना विकास की धारा 8,9 और 10

इस प्रकार कहेंः

" धारा 8-किसी व्यक्ति का चयन

( 1 ) एक परियोजना शुरू करने के लिए एक रियायत समझौता हो सकता है

एक ऐसे व्यक्ति के साथ प्रवेश किया जाता है जिसे धारा 9 में प्रदान की गई प्रतिस्पर्धी सार्वजनिक बोली के माध्यम से या धारा 10 में प्रदान की गई तुलनात्मक बोलियों को आमंत्रित करके या प्रत्यक्ष बातचीत द्वारा चुना जाता है।

धारा 10 ए में। ( 2 ) प्रतिस्पर्धी बोली, तुलनात्मक बोली आमंत्रित करने और प्रत्यक्ष बातचीत से संबंधित मामले ऐसे होंगे जो निर्धारित किए जाएं।

धारा 9-प्रतिस्पर्धी सार्वजनिक बोली द्वारा व्यक्ति का चयन

बोर्ड की सिफारिशों को स्वीकार करने पर धारा 5 की उप-धारा (2) के तहत, राज्य सरकार,

सरकारी एजेंसी या, जैसा भी मामला हो, निर्दिष्ट

सरकारी एजेंसी निर्धारित तरीके से प्रतिस्पर्धी सार्वजनिक बोली के माध्यम से परियोजना के लिए एक विकासकर्ता का चयन करेगी।

धारा 10 तुलनात्मक बोलियों को आमंत्रित करना।

( 1 ) जहाँ किसी परियोजना को शुरू करने का प्रस्ताव और किसी व्यक्ति द्वारा तैयार किया गया प्रस्तावित रियायत समझौता एसएसएआर बल्क टर्मिनल लिमिटेड और एएनआर को प्रस्तुत किया जाता है।

राज्य सरकार, सरकारी एजेंसी या एक निर्दिष्ट

( क) सभी पहलुओं (तकनीकी और वित्तीय सहित) से प्रस्ताव और प्रस्तावित रियायत समझौते पर विचार करें और यदि आवश्यक हो, तो प्रस्ताव और प्रस्तावित रियायत समझौते को प्रस्तुत करने वाले व्यक्ति के परामर्श से इसे संशोधित करें; और ( ख) बोर्ड को प्रस्ताव और प्रस्तावित रियायत समझौता प्रस्तुत करें, यदि-(i) परियोजना की लागत धारा 5 की उप-धारा (1) के तहत विनियमों द्वारा प्रदान की गई सीमा से अधिक है, और

( (ii) परियोजना के उपक्रम के लिए राज्य सरकार, सरकारी एजेंसी से वित्तीय सहायता की आवश्यकता नहीं है।

या निर्दिष्ट सरकारी एजेंसी।

( 2 ) बोर्ड की सिफारिशों को स्वीकार करने पर धारा 5 की उप-धारा (2) के तहत, राज्य सरकार, सरकारी एजेंसी या, जैसा भी मामला हो, निर्दिष्ट

सरकारी एजेंसी प्रस्ताव को एक ऐसे व्यक्ति के चयन के लिए आधार के रूप में अपनाएगी जिसके साथ परियोजना शुरू करने के लिए रियायत समझौता किया जा सकता है, और ऐसे व्यक्ति के चयन के लिए, राज्य सरकार, सरकारी एजेंसी या, जैसा भी मामला हो, निर्दिष्ट सरकारी एजेंसी नीचे निर्धारित प्रतिस्पर्धी सार्वजनिक बोली की प्रक्रिया का पालन करेगी।

धारा 9.

( 3 ) जहाँ किसी व्यक्ति का चयन प्रतिस्पर्धी सार्वजनिक बोली की प्रक्रिया का पालन करके किया जाता है (जिसे इसके बाद "चयनित व्यक्ति" के रूप में संदर्भित किया जाता है), वहाँ चयनित व्यक्ति के प्रस्ताव की तुलना उस प्रस्ताव से की जाएगी जो पहले किसी व्यक्ति द्वारा राज्य सरकार, सरकारी एजेंसी या, जैसा भी मामला हो, उप-धारा के तहत निर्दिष्ट सरकारी एजेंसी को प्रस्तुत किया जाता है।

( 1 ) ( इसके बाद "पूर्व प्रस्तावक" के रूप में संदर्भित)।

( 4 ) जहां पहले के प्रस्तावक का प्रस्ताव बेहतर नहीं है - चयनित व्यक्ति के प्रस्ताव पर, पूर्व प्रस्तावक को उस तारीख से तीस दिनों की अवधि के भीतर अपने प्रस्ताव को चयनित व्यक्ति के प्रस्ताव के साथ प्रतिस्पर्धी बनाने का अवसर दिया जाएगा, जिस दिन उसे अवसर दिया गया है और जहां पूर्व प्रस्तावक उक्त अवधि के भीतर ऐसा करने में विफल रहता है, राज्य सरकार,

सरकारी अभिकरण या, यथास्थिति, विनिर्दिष्ट सरकारी अभिकरण चयनित व्यक्ति के साथ अनुबंध कर सकता है।

( 5 ) ( क) जहां पूर्व प्रस्तावक के साथ कोई रियायत समझौता नहीं किया गया है, वहां प्रस्ताव तैयार करने की लागत और उसके द्वारा किए गए रियायत समझौते की प्रतिपूर्ति राज्य सरकार, सरकारी एजेंसी या, जैसा भी मामला हो, द्वारा की जाएगी।

विनिर्दिष्ट सरकारी अभिकरण हो सकता है और उस पर

निर्दिष्ट सरकारी एजेंसी हो सकती है। ( ख) प्रस्ताव तैयार करने की लागत और रियायत

समझौता इस तरह से निर्धारित किया जाएगा जो हो सकता है

निर्धारित "।

12. 1997 की बंदरगाह नीति और बी. ओ. ओ. टी. नीति के कुछ हिस्सों को निर्धारित करना भी आवश्यक है।

" गुजरात बंदरगाह नीति

2000 ईस्वी तक बंदरगाह के बुनियादी ढांचे के विकास में निजी उद्यम की भागीदारी का प्रस्ताव है। निम्नलिखित बंदरगाहों की पहचान निजी निवेश के लिए की गई है।

सेक्टरः

1. सिमर पावर पोर्ट

2. मिठीविर्दी इस्पात और ऑटोमोबाइल बंदरगाह 3. धोलेरा जनरल मालवाहक बंदरगाह

4. हजीरा औद्योगिक बंदरगाह

5. वान्सी-बोरसी पेट्रोलियम और तरल रासायनिक बंदरगाह

6. मरोली औद्योगिक बंदरगाह एसएसएआर बल्क टर्मिनल लिमिटेड और एएनआर। वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस. [ आर. एफ. नरीमन, जे.]

इन बंदरगाहों का निजीकरण वैश्विक निविदा के माध्यम से किया जाएगा। गुजरात समुद्री बोर्ड संभावित बोलीदाताओं को सुविधा प्रदान करने के लिए एक वैश्विक बोली के माध्यम से धोलेरा को छोड़कर इन सभी पांच स्थानों की प्रारंभिक तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करेगा। धोलेरा, एक प्राचीन बंदरगाह होने के कारण और निजीकरण की बोलियां पहले आमंत्रित की गई थीं, इस स्थान के लिए कोई तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता नहीं की जाएगी। धोलेरा बंदरगाह पहला बंदरगाह होगा जिसे वैश्विक निविदा द्वारा निजीकरण के लिए खोला जाएगा। प्रारंभिक तकनीकी आर्थिक अध्ययन के आधार पर शेष स्थानों के लिए निजीकरण के लिए वैश्विक निविदाएं आमंत्रित की जाएंगी। सामान्य दिशानिर्देश नीचे दिए गए हैं। इन बंदरगाह स्थानों को बी. ओ. एम. टी. (निर्मित, संचालन, रखरखाव और हस्तांतरण) के आधार पर दिया जाना है। बंदरगाहों जैसी बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में निवेश पूंजी गहन है, जिसमें निवेश के अन्य क्षेत्रों की तुलना में अधिक समय लगता है।

गुजरात बहुत विशिष्ट है कि निजी उद्यमियों द्वारा शुरू की गई बंदरगाह परियोजनाएं उनके लिए एक लाभदायक प्रस्ताव होनी चाहिए। बंदरगाह परियोजना की व्यवहार्यता स्थान पर निर्भर करती है, समुद्री

शर्तें, निवेश का पैमाना और किस प्रकार के कार्गो को संभाला जाना है। बंदरगाह परियोजना को पूंजी वसूली और ब्याज पुनर्भुगतान के लिए लेखांकन के बाद उचित दर पर सुनिश्चित किया जाना चाहिए। इसलिए, यह आवश्यक है कि प्रत्येक बंदरगाह परियोजना का मूल्यांकन निवेश विश्लेषण के आधार पर किया जाए; जिसमें पूंजीगत लागत, राजस्व प्राप्तियाँ, राजस्व व्यय और पूंजीगत वसूली शामिल हो। गुजरात समुद्री बोर्ड द्वारा अपनाए गए वित्तपोषण स्वरूप का अध्ययन करेगा।

केवल घाट शुल्क/तट शुल्क गुजरात समुद्री बोर्ड द्वारा तय की गई अनुसूची के अनुसार होगा। प्रवर्तक गुजरात समुद्री बोर्ड के पूर्व अनुमोदन के साथ कोई भी अन्य सेवा शुल्क लेने के लिए स्वतंत्र होंगे। बी. ओ. एम. टी. अवधि के बाद, बंदरगाह और इसकी परिसंपत्तियों का स्वामित्व गुजरात समुद्री बोर्ड को हस्तांतरित कर दिया जाएगा और वे इसे उसी प्रवर्तक को पट्टे के आधार पर देने की जांच करेंगे। उस समय नियम और शर्तों को अंतिम रूप दिया जाएगा। बी. ओ. एम. टी. अवधि निर्धारित करने के लिए बंदरगाह परियोजनाओं के लिए निवेश विश्लेषण और पूंजी वसूली के लिए सामान्य दिशानिर्देशों की घोषणा 2 महीने के भीतर की जाएगी। उद्योगों के लिए कैप्टिव जेट्टी

यह सुनिश्चित करने के लिए कि नई बंदरगाह परियोजनाएं वित्तीय रूप से व्यवहार्य हैं, कैप्टिव जेटी के लिए अनुमति केवल असाधारण [2018] 2 एस. सी. आर. में दी जाएगी।

विशेष सुविधाएँ। सभी औद्योगिक इकाइयों को प्रोत्साहित किया जाएगा - स्थापित की जा रही नई बंदरगाह सुविधाओं का उपयोग करें।

पूरा होने तक बढ़ते यातायात का ध्यान रखना

नई बंदरगाह परियोजनाएं, मौजूदा कैप्टिव का उपयोग करने का निर्णय लिया गया है

जेट्टी पहले से ही निर्मित या निर्माणाधीन है, जिसके लिए

गुजरात समुद्री की पूर्व मंजूरी के साथ वाणिज्यिक कार्गो बोर्ड।

नए बंदरगाहों में हुई प्रगति को ध्यान में रखते हुए। ( 2 ) गुजरात समुद्री बोर्ड पूरा संग्रह करने का हकदार होगा।

संभालने वाले माल पर घाट शुल्क, जो बंदी नहीं हैं

औद्योगिक इकाइयों के लिए।

कम समय में बड़ी मात्रा में माल की संभाल को देखते हुए, कैप्टिव सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एस. पी. एम.) स्थित उद्योगों की सुविधाएँ

गुजरात में घाट के लिए रियायती दर पर शुल्क लिया जाएगा। उनका बंदी उपभोग। फिर भी, कैप्टिव कार्गो के लिए

बोर्ड। गुजरात BOOT नीति

" डेवलपर "-इसमें" डेवलपर "शब्द का प्रयोग किया गया है। निजी दलों द्वारा निभाई गई विभिन्न भूमिकाओं को व्यक्त करने के लिए दस्तावेज़

बंदरगाह के विकास के विभिन्न चरण।

( III) विभिन्न दलों के स्वामित्व अधिकार

सरकार के पास निहित है

1. स्वामित्व अधिकार

स्वामी, पर्यवेक्षक के रूप में संप्रभु अधिकार और

सरकार का

तट के संरक्षक और

अनुबंध के लिए लाइसेंसधारी।

के स्वामित्व अधिकार

2. स्वामित्व अधिकार

विकासकर्ता में शामिल होंगेः

और जिम्मेदारियाँ

डेवलपर एस्सार बल्क टर्मिनल लिमिटेड और ए. एन. आर. वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस. [ आर. एफ. नरीमन, जे.]

- बंधक का अधिकार, हाइपोथेकेट

  या ऐसी वाचाओं को निष्पादित करना जो हो सके

  प्रभावी ढंग से निहित करने के लिए आवश्यक होना

  के पक्ष में बंदरगाह परिसंपत्तियों पर प्रभार

  परियोजना के लिए ऋणदाता।

- बेचने, पहुँचाने या हस्तांतरण का अधिकार

  किसी अन्य इकाई के लिए, सही शीर्षक और

  में निहित ब्याज और रियायत

विकासकर्ता, एक ऋणदाता के अनुरोध पर

परियोजना के लिए, अनुबंध के अधीन

दस्तावेज़। नया डेवलपर करेगा

ऋणदाता द्वारा चुना जाना

रियायत समझौते का हो सकता है

फिर से बातचीत की।

XXX

XXX

XXX

( क) सुविधाओं का विस्तार

6. का विस्तार सुविधाएँ और

विकासकर्ताओं को प्रोत्साहित किया जाएगा

प्रतियोगिता

बंदरगाहों के बीच

क्षमता के ऊपर और ऊपर क्षमता जोड़ें

रियायत समझौते में अनुबंध किया गया।

सरकार द्वारा प्रोत्साहन, जैसे कि भूमि अधिग्रहण, रॉयल्टी का विस्तार

अवकाश आदि।

हस्ताक्षर करने के समय

रियायत समझौता, विकासकर्ता

प्रस्तुत करेंगे, और जी. एम. बी. द्वारा अनुमोदित होंगे, ए

के लिए व्यापक परिप्रेक्ष्य योजना

अगले में बंदरगाह का विकास

पंद्रह से बीस साल। सरकार ने किसी पर प्रतिबंध नहीं लगाएंगे

विस्तार और आगे का विकास

बंदरगाह जो परिकल्पित सीमा के भीतर है परिप्रेक्ष्य योजना, वैधानिकता के अधीन

मंजूरी। दायरे से बाहर विस्तार

इस योजना के अधीन होगा जी. एम. बी. की मंजूरी।

( ख) बंदरगाहों के बीच प्रतिस्पर्धा

सरकार प्रोत्साहित करेगी

बंदरगाहों के बीच प्रतिस्पर्धा।

द.

हालाँकि, निम्नलिखित सुनिश्चित किया जाएगाः

दस बंदरगाहों का विकास

ए पर उचित रूप से चरणबद्ध किया जाएगा

अवधि।

कैप्टिव जेटी स्थापित करने की अनुमति

नहीं दिया जाएगा, बचाएँ

असाधारण परिस्थितियाँ।

13. इस बिंदु पर, पत्राचार का उल्लेख करना महत्वपूर्ण है

अपीलार्थियों और जी. एम. बी. के बीच। 11 जुलाई, 2005 और 13 अक्टूबर, 2006 के अपने पत्रों में अपीलकर्ताओं ने कहा कि एस्सार स्टील अपनी इस्पात उत्पादन क्षमता को दोगुना करने की प्रक्रिया में है और लगभग 25 एम. एम. टी. कार्गो को संभालने का प्रस्ताव है, इसके लिए 550 मीटर की कैप्टिव जेटी की आवश्यकता होगी। यह जेट्टी के अतिरिक्त होगा जिसका निर्माण पहले से ही 592 मीटर और 456 मीटर से किया जा चुका था। उपरोक्त के अलावा, अपीलकर्ताओं ने नौवहन चैनल को 8 मीटर गहराई तक गहरा करने की अनुमति मांगी, ताकि 75,000 डेड वेट टन भार (डी. डब्ल्यू. टी.) तक के गहरे भार वाले जहाजों की सीधी बर्थिंग को सक्षम किया जा सके। चैनल को गहरा करने के लिए, ड्रेज की गई सामग्री को फेंकना होगा और

अपीलकर्ताओं ने 2 मार्च, 2007 के अपने पत्र के माध्यम से मैंग्रोव के उत्तर की ओर लगभग 252 हेक्टेयर क्षेत्र में ड्रेज्ड सामग्री को फेंकने की अनुमति मांगी। 550 मीटर जेट्टी के अलावा, अपीलकर्ताओं ने जी. एम. बी. से 38 हेक्टेयर क्षेत्र आवंटित करने का भी अनुरोध किया। 14 जून, 2007 के एक पत्र द्वारा, जी. एम. बी. ने बैक-अप क्षेत्र के साथ 400 मीटर तट के आवंटन के लिए सैद्धांतिक मंजूरी दे दी, ताकि इसका निर्माण किया जा सके। एक सीधा बर्थिंग बंदरगाह, जिसमें चैनल को ड्रेज किया जा सकता है, ताकि 8 मीटर का ड्राफ्ट प्राप्त किया जा सके। यह कहने के अलावा कि एस्सार को सभी आवश्यक अनुमतियाँ और मंजूरीएँ प्राप्त करनी होंगी, इस पत्र में चार शर्तें महत्वपूर्ण हैं और नीचे दी गई हैं:

" 3. एस्सार द्वारा बनाया जाने वाला नया चैनल आम उपयोगकर्ता होगा।

चैनल और अन्य सभी उपयोगकर्ताओं द्वारा उपयोग करने की अनुमति दी जाएगी। एस्सार

अन्य उपयोगकर्ताओं से किसी भी शुल्क की वसूली का हकदार नहीं होगा, यदि

वे नए चैनल का उपयोग करते हैं।

7. पुनः प्राप्त भूमि का स्वामित्व सरकार के पास होगा। गुजरात/गुजरात समुद्री बोर्ड।

8. एस्सार किसी भी खर्च की प्रतिपूर्ति का दावा नहीं करेगा।

इस सुधार के लिए खर्च किया गया।

10. एस्सार को अंतर ज्वारीय/मिट्टी के 319.86 हेक्टेयर क्षेत्र को पुनः प्राप्त करना होगा मेसर्स एच. पी. पी. एल. को आवंटित 67 हेक्टेयर और इसके हिस्से को छोड़कर फ्लैट समुद्र की ओर 67 हेक्टेयर के सामने का क्षेत्र। एस्सार बल्क टर्मिनल लिमिटेड और ए. एन. आर.

वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस. [ आर. एफ. नरीमन, जे.]

14. 29 अगस्त, 2007 के अपने पत्र के माध्यम से, अपीलार्थी

मांग की कि 550 मीटर तट के अलावा 1100 मीटर, जिसके लिए पहले आवेदन किया गया था, दिया जाए। अपीलकर्ताओं ने बैक अप क्षेत्र के रूप में पुनः प्राप्त करने के लिए 252 हेक्टेयर भूमि के आवंटन की अनुमति भी मांगी। 1 अक्टूबर, 2012 के अपने पत्र द्वारा जी. एम. बी. ने तट को 1100 मीटर के जलक्षेत्र के आवंटन के लिए सैद्धांतिक मंजूरी दे दी।

अपीलार्थी। 15. 15 अक्टूबर, 2008 के अपने पत्र के माध्यम से, अपीलकर्ताओं ने जी. एम. बी. से कहा कि वे चैनल को 8 मीटर की गहराई से 10 मीटर तक निकालने की अनुमति दें।

105, 000 डी. डब्ल्यू. टी. के कैपसाइज़ जहाजों को समायोजित करने के लिए मीटर की गहराई। तब से

चैनल से निकाली गई सामग्री को फेंकना होगा, 316 हेक्टेयर का एक अतिरिक्त क्षेत्र, मैंग्रोव के दक्षिण की ओर, सामग्री को फेंकने और उक्त क्षेत्र को पुनः प्राप्त करने के लिए लागू किया गया था। जी. एम. बी. द्वारा 8 मीटर की गहराई से 10 मीटर तक जाने या मैंग्रोव के दक्षिण में किसी भी क्षेत्र को पुनः प्राप्त करने के लिए ऐसी कोई अनुमति नहीं दी गई थी। हालाँकि, श्री मिहिर जोशी ने 11 फरवरी, 2010 के एक पूर्णता प्रमाण पत्र की ओर इशारा किया, जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि चरण-2 में चैनल की चौड़ाई और गहराई को सी. डी. से क्रमशः 300 मीटर और 10 मीटर नीचे किया जा रहा है। हालाँकि, यह स्पष्ट रूप से इसके लिए अनुमति के बराबर नहीं होगा, क्योंकि पूर्णता प्रमाण पत्र में जो कुछ भी कहा गया था, वह सीडी के नीचे 8 मीटर गहराई के गहरे पानी के बर्थ का संदर्भ था, 10 मीटर गहराई कुछ ऐसी थी जिसे भविष्य में बढ़ाया जा सकता है।

16. इसके बावजूद, अभिलेख से जो बात स्पष्ट है वह यह है कि ऐसा प्रतीत होता है कि अपीलकर्ताओं ने वास्तव में चैनल को 14 मीटर की गहराई तक खोद दिया था और

ऐसा प्रतीत होता है कि इसने 164 हेक्टेयर और 170 हेक्टेयर के क्षेत्र को पुनः प्राप्त कर लिया है।

मैंग्रोव के दक्षिण में, बिना किसी अनुमति के। जब श्री मिहिर जोशी को यह बताया गया, तो जवाब दिया गया कि जब गुजरात समुद्री बोर्ड की धारा 35 (1) के तहत अनुमति दी जाती है

अधिनियम, इस तरह की अनुमति देने वाले एक पत्र में विशेष रूप से कहा गया है कि यह अनुमति है जो धारा 35 (1) के तहत दी गई है और इस उद्देश्य के लिए 2 अगस्त, 2008 के एक पत्र का उल्लेख किया गया था। उनके अनुसार, इसलिए, 14 जून, 2007 के पत्र, जिसमें केवल सुधार के लिए एक एनओसी का उल्लेख किया गया है, को धारा 35 (1) के तहत अनुमति का दर्जा नहीं दिया जा सकता है। विद्वान वकील के अनुसार, इसलिए, यदि धारा 35 (1) को धारा 35 (2) के साथ पढ़ा जाना है, तो यह स्पष्ट होगा कि सुधार के लिए अनुमति केवल तभी आवश्यक होगी जब कानून में एक निजी संपत्ति का निर्माण किया जाना था। किसी निजी व्यक्ति के हाथ। हालाँकि, यह स्पष्ट है कि बनाई जाने वाली संपत्ति केवल गुजरात सरकार की थी और यह [2018] 2 एस. सी. आर. के लिए जी. एम. बी. के लिए थी।

अपीलार्थियों को इसका उपयोग करने की अनुमति दें। हमें डर है कि हमारे लिए इस तर्क को स्वीकार करना मुश्किल है। धारा 35 (1) नकारात्मक भाषा में लिखी गई है और यह निजी अधिकारों के सृजन का उल्लेख नहीं करती है। धारा 35 (2) को इस तरह से नहीं पढ़ा जा सकता है कि धारा 35 (1) पर प्रकाश डाला जा सके, क्योंकि धारा 35 (2) के तहत जी. एम. बी. को केवल एक विवेकाधीन शक्ति दी गई है कि वह धारा 35 (1) का उल्लंघन करने वाले व्यक्ति से अवैध निर्माण को हटाने की मांग करे। धारा 35 (1) की व्यापक भाषा को श्री जोशी द्वारा तर्क दिए गए तरीके से धारा 35 (2) द्वारा कम नहीं किया जा सकता है, क्योंकि जी. एम. बी. धारा 35 (2) के तहत उसे दी गई विवेकाधीन शक्ति का उपयोग कर सकता है या नहीं भी कर सकता है। धारा 35 (1) की सरल भाषा को उप-धारा (2) में अनुमान द्वारा पढ़कर कम नहीं किया जा सकता है, यह तथ्य कि जी. एम. बी., सूचना द्वारा, किसी व्यक्ति से इरेक्शन को हटाने की आवश्यकता तभी कर सकता है जब इसे पूर्व अनुमति के बिना बनाया गया हो, ताकि किसी निजी व्यक्ति के हाथों में एक निजी संपत्ति बनाई जा सके। धारा 35 (1) की व्यापक भाषा यह स्पष्ट करती है कि जी. एम. बी. की सीमा के भीतर कोई भी सुधार जी. एम. बी. की लिखित पूर्व अनुमति के अलावा नहीं किया जा सकता है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि 8 मीटर से कम की गहराई तक ड्रेजिंग और मैंग्रोव के दक्षिण में किसी भी क्षेत्र का पुनर्निर्माण अपीलकर्ताओं द्वारा गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम की धारा 35 (1) के तहत किया गया था। 17. श्री सिब्बल ने 15 नवंबर, 2012 के पत्र पर बहुत जोर दिया ताकि यह दिखाया जा सके कि वास्तव में, अपीलकर्ता वास्तव में क्या थे

के लिए मछली पकड़ना बंदी से परे वाणिज्यिक संचालन करना था

हजीरा में एस्सार इस्पात संयंत्र की आवश्यकताएँ। इस पत्र में, मौजूदा 1100 मीटर तट के अलावा 3700 मीटर की वृद्धि की मांग करते हुए, वाणिज्यिक कार्गो को संभालने के लिए जी. एम. बी. के साथ 700 मीटर बर्थ विकसित करने की भी बात की गई। इसके अलावा, एस्सार ने एक विश्व स्तरीय कंटेनर टर्मिनल और एक ड्राई डॉक बनाने की योजना बनाई, जो आम तौर पर शिपिंग उद्योग की सेवा करेगा। इसने अतिरिक्त ड्रेज सामग्री के साथ दक्षिणी तरफ 334 हेक्टेयर भूमि को पुनः प्राप्त करने का भी प्रस्ताव रखा। इस पत्र के अवलोकन से इस तथ्य के बारे में कोई संदेह नहीं होगा कि एस्सार स्टील का उत्पादन अनुमान से बहुत कम होने के बावजूद, अपीलकर्ताओं की निरंतर मांगों से पता चलेगा कि वास्तविक उद्देश्य एक कैप्टिव जेटी से आगे बढ़ना और एक वाणिज्यिक बंदरगाह विकसित करना था, जैसा कि हमने देखा है, जो गुजरात अवसंरचना विकास अधिनियम के तहत वैश्विक निविदा के बिना नहीं किया जा सकता है। 18. जैसा कि ऊपर कहा गया है, अपीलार्थियों, जी. एम. बी. और राज्य सरकार के बीच तीन समझौता ज्ञापनों को निष्पादित किया गया था, जिन्हें ए. एस. एस. ए. आर. ने अंतिम सीमा और ए. एन. आर. को समाप्त कर दिया था।

19. अपीलार्थियों और जी. एम. बी. के बीच पत्राचार से यह भी ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि अपीलार्थियों को स्पष्ट रूप से बताया गया था कि अपीलार्थियों द्वारा पुनःप्राप्त की जाने वाली भूमि न केवल गुजरात सरकार की होगी, बल्कि यह भी कि जी. एम. बी. उपरोक्त भूमि का उपयोग किसी भी उद्देश्य के लिए कर सकता है। पक्षकारों के बीच पत्रों को पढ़ने पर जो बात सामने आती प्रतीत होती है, वह यह है कि अपीलकर्ता अपने स्वयं के उद्देश्यों के लिए, अपनी बंदी जेटी के बगल में, अपनी कीमत पर नहर को खोदना चाहते थे।

जिसके लिए उन्होंने आवश्यक अनुमति प्राप्त की। हालांकि, तब से

खुले समुद्र में मिट्टी को फेंकना, जो ड्रेजिंग के परिणामस्वरूप उभरेगा, बेहद महंगा होगा, यह कहा गया था कि इसके बजाय इस पृथ्वी को कैप्टिव जेटी के बगल में पुनः प्राप्त भूमि बनाने के लिए फेंक दिया जा सकता है, जिससे अपीलकर्ताओं और जी. एम. बी. दोनों को लाभ होगा। वास्तव में, अपीलकर्ताओं द्वारा पुनः प्राप्त किए गए 195 हेक्टेयर में से 140 हेक्टेयर को अपीलकर्ताओं को उनके अपने उद्देश्यों के लिए आवंटित किया जाता है।

जब भी 1100 मीटर और 3700 मीटर के तट पर एक जेट्टी का निर्माण किया जाएगा तो शेष राशि दी जाएगी। यह तर्क कि भूमि को पुनः प्राप्त करने के लिए बड़ी राशि खर्च की गई थी, पूरी तरह से गलत है-एक नहर को खोदने के लिए बड़ी राशि खर्च की गई थी, जिसकी अनुमति केवल अपीलकर्ताओं को दी गई थी, और एक बढ़े हुए मसौदे के रूप में सभी को लाभ होगा, क्योंकि नहर सभी के उपयोग के लिए खुली थी। इसलिए, पुनः प्राप्त भूमि के अपीलार्थियों के अपने उपयोग के लिए आवंटित किए जाने की वैध अपेक्षा के बारे में कोई भी याचिका, बड़ी राशि खर्च किए जाने के कारण, अपीलार्थियों द्वारा स्वयं किए गए पत्राचार के विपरीत है। 20. वास्तव में, इस स्तर पर राज्य सरकार को 16 जुलाई, 2015 के जी. एम. बी. के विस्तृत जवाब का विज्ञापन करना महत्वपूर्ण है, जिसमें उसने 7 अप्रैल, 2015 के अपीलार्थियों द्वारा किए गए अभ्यावेदन की जांच की और उसे खारिज कर दिया। इस पत्र में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि यह एस्सार के प्रतिनिधित्व से संबंधित है, जिसमें एस्सार के प्रतिनिधित्व के पक्ष में जी. एम. बी. की टिप्पणियां हैं। उपरोक्त पत्र के निम्नलिखित उद्धरण बहुत महत्वपूर्ण हैं और नीचे दिए गए हैं:

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

एस्सार का प्रतिनिधित्व

टिप्पणियाँ

नहीं।

पोर्ट्स लिमिटेड ने माननीय मुख्यमंत्री से कहा

1. ईबीटीएल

प्रस्तावित बंदरगाह सीमा

के माध्यम से

अ.

से अधिक का निवेश

550 मीटर के क्षेत्र को बाहर करता है

रु. 2000 क्र. हो चुका है

जेटी और बैक-अप क्षेत्र

ऑपरेटिंग डीप ड्राफ्ट 550 मीटर

जेट्टी के पीछे। इसलिए यह

2010 से जेट्टी और सेवाएँ प्रदान करता है

कोई प्रभाव नहीं पड़ता। वर्तमान में

इस्पात संयंत्र की एफ क्षमता है

एस्सार के इस्पात संयंत्र में

10 एमएमटीपीए जबकि

कार्गो आवश्यकता आवश्यकता। . द.

इस्पात संयंत्र के होने की उम्मीद है

वास्तविक इस्पात उत्पादन

वर्ष 2014 में संयंत्र में अपना उत्पादन बढ़ाएँ।

इसके 10 एम. एम. टी. पी. ए.। 15 के साथ केवल 3.15 एम. एम. टी. पी. ए. है।

इस्पात में संवर्धित समुद्री सुविधा वृद्धि और उत्पादन के लिए बैक अप क्षेत्र प्रस्तुत किया जाता है।

इसके बढ़े हुए माल को संभालना आवश्यकताएँ।

जी. एम. बी. ने एन. ओ. सी. दी थी। जी. एम. बी. ने एन. ओ. सी. दी थी

2 .

319 हेक्टेयर का पुनरुद्धार। में

के लिए ड्रेज सामग्री डंप करें

जून 2007, के अनुसार

310 हा. भूमि में में दिखाया गया मिट्टी का मैदान क्षेत्र

जिसे एस्सार ने शुरू किया था

अनुलग्नक के रूप में संलग्न मानचित्र

विकास की प्रक्रिया

3. हालांकि, के अनुसार

इसके लिए भूमि का समर्थन करें

विस्तार। आवंटन

डी. आई. एल. आर. रिपोर्ट, वास्तविक
केवल पुनः प्राप्त क्षेत्र है

पुनः प्राप्त की गई भूमि से

एस्सार को भी तय किया गया था

लगभग। 195 हा. इसमें से

के तहत आयोजित बैठक

क्षेत्र लगभग। 98 हेक्टेयर का

पुनः प्राप्त भूमि को बाहर रखा गया है

तत्कालीन अध्यक्षता

प्रस्तावित से

सचिव

मुखिया।

नवंबर 2009। ईबीटीएल

बंदरगाह सीमा का विस्तार।

एक चैनल विकसित किया है

इसके अलावा, एक विशिष्ट स्थिति

7 किमी से अधिक लंबाई

एन. ओ. सी. में उल्लेख किया गया था

संभालने की क्षमता के साथ

जी. एम. बी. का स्वामित्व

11 मीटर ड्राफ्ट पोत और है

पुनः प्राप्त की गई भूमि का

जी. एम. बी./जी. ओ. जी. के साथ

जैकेट।

इसे 14 मीटर तक ले जाने की योजना है।

ड्राफ्ट करें और तट बनाएँ

इसके अलावा यह भी ध्यान देने योग्य

है कि

ई. बी. टी. एल. को दी गई एन. ओ.

सी.

5 किमी से अधिक।

सुधार के लिए एस्सार बल्क टर्मिनल लिमिटेड
और ए. एन. आर. भी है। वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस. [ आर. एफ. नरीमन, जे.]

कंपनी के लिए फायदेमंद। में।
एन. ओ. सी. जारी न करने का मामला

मलबे को फेंकने के लिए

मडफ़्लैट क्षेत्र में सामग्री

कंपनी को छोड़ना पड़ा
में निचोड़ सामग्री

मध्य समुद्र (बहुत दूर) जो
महंगा होता।

विकास के लिए प्रस्ताव

तैयार करने का आदेश

3 में।

वाणिज्यिक बंदरगाह सुविधाओं की,

वाणिज्यिक बंदरगाह सुविधाओं की

ई. बी. टी. एल. ने एक प्रस्ताव
प्रस्तुत किया जिसे प्राप्त किया गया था। लेकिन,
2008 में जी. एम. बी. और एस्सार को दी गई हस्ताक्षरित अनुमति है

जी. एम. बी. के साथ केवल कैप्टिव
उद्देश्य के लिए समझौता ज्ञापन और
3. 7 किमी का विस्तार। इस प्रकार, प्रदर्शन किए बिना

तट के साथ

बोली प्रक्रिया, कोई नहीं है

संबंधित बैक अप भूमि के दौरान

जी. ओ. जी. की बदलने की नीति

जीवंत गुजरात 2013 में

एक में बंदी बंदरगाह सुविधाएं
वाणिज्यिक बंदरगाह टर्मिनल।

श्री की उपस्थिति। नरेंद्र

आई.

मोदी-माननीय प्रधानमंत्री

एच. पी. पी. एल. पहले ही

भारत से। इस एस्सार के अनुसार

रियायत के तहत अधिकार

काफी निवेश किया है

विकास के लिए समझौता

समय के हिसाब से राशि और

आम वाणिज्यिक बंदरगाह

विकास के लिए धन

सुविधाओं को स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

:

एक ही। आवश्यकता के बाद

जी. एम. सी. या जी. ओ. जी. ने कभी नहीं

की ओर से सिफारिश

के लिए ऐसी अनुमति दी गई
वाणिज्यिक बंदरगाह सुविधाएं

गुजरात सरकार ईबीटीएल

पर्यावरण को प्राप्त किया है

एस्सार द्वारा विकास।

ई. बी. टी. एल. ने निवेश किया है

रुपये से अधिक। 15000 क्र. तब तक

विकास की तिथि

तट और भूमि

सुधार (233 हेक्टेयर) और में है

पुनर्प्राप्ति की प्रक्रिया

आगे बढ़ने के लिए

उनका आवेदन शेष है।

लंबित है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

ई. बी. टी. एल. की भावी योजनाएं

प्रस्तावित विस्तार

6

बंदरगाह सीमाएँ

सिर्फ इतना ही नहीं

वाणिज्यिक बंदरगाह के लिए हैं

मौजूदा इस्पात को बाधित करता है

ऑपरेशन। वहाँ कोई नहीं है

संयंत्र संचालन लेकिन, भी

बंदी में बदलने की नीति

ईबीटीएल

सुविधाओं में

उल्लंघन करना

बंदरगाह

वाणिज्यिक बंदरगाह सुविधाएं

विस्तार जैसा कि समझाया गया है

क्योंकि कोई बोली नहीं है

ऊपर, जिससे खतरे में पड़ना

प्रक्रिया शामिल है। इसलिए,

प्रस्तावित बंदरगाह सुविधाएं

उद्योग के लिए। कोई भी कदम

एक ही नहीं हो सकता है

जो ई. बी. टी. एल. को प्रतिबंधित करता है।

स्वीकार्य है।

विकास योजनाएं

अपने विकास का उद्योग और अपनी पूरी क्षमता का एहसास करना।

8. हजीरा में एस्सार संयंत्र है

एस्सार बंदी बना चुका है

सबसे बड़ा एकीकृत इस्पात संयंत्र

बंदरगाह सुविधाएं चालू हैं।

भारत में एकल सुविधा

नहीं।

जेट्टी क्षमता

स्थान और उस पर कोई प्रभाव

( एमए मटीपीए)

456 एम.

1 .

5

उसी का संचालन

लाइटराइज

काफी हद तक नेतृत्व करेंगे

मुख्य

राजकोष को नुकसान। एस्सार

जेट्टी

समूह ने अधिक निवेश किया है।

592 एम.

5

2 .

आईएनआर 44500 करोड़ से अधिक। में

लाइटराइज

स्टील में हजीरा परिसर,

बिजली और बंदरगाह व्यवसाय

1 सेंट (

विस्तार)

समूह अवसंरचना।

15

3 .

550 एम.

गहरा।

पानी।

बर्थ

( 2 न.

विस्तार

पर)

कुल

1598 एम.

25

इसके अलावा, जी. ओ. जी. ने मंजूरी दे

दी है

आगे 1100 मीटर का तट

गहरे पानी की जेट्टी के लिए

( 3 आर. डी. विस्तार) जिसके लिए ए. एस. ए. आर. बल्क टर्मिनल लिमिटेड और ए. एन. आर. वी. गुजरात राज्य और ओ. आर. एस. [ आर. एफ. नरीमन, जे.]

अभी तक निर्माण की अनुमति नहीं है।

जी. एम. बी. द्वारा प्रदान किया जाना।

इस 1100 मीटर तट को जोड़ते हुए,

2698 मीटर की कुल जेटी/घाट

ई. बी. टी. एल. द्वारा उपयोग किया जाए।

25 की क्षमता के विरुद्ध

एमएमटीपीए, ईबीटीएल ने संभाला है

अनुलग्नक 4 के अनुसार माल। यह है।

देखा कि पिछले साल के दौरान

2014-15 एस्सार ने कुल संभाल लिया है।

10 लाख टन माल के खिलाफ

25 की वर्तमान क्षमता

मैट्रिक्स।

इसके अलावा, कंपनी ने

धीरे-धीरे उपयोग में कमी आई

निर्माण पहले से ही किया जा चुका है

बंद कर दिया और पूर्ण घाट है

देय। ई. बी. टी. एल. ने कम किया है

गहरे पानी की जेटी जहाँ सेट है

लागत उपलब्ध है और

इस प्रकार, रियायती घाट

दर देय है।

उपरोक्त को आगे बढ़ाते हुए, कृपया निम्नलिखित बिंदु हो सकते हैं - देखाः

( 1 ) - ( 3 ) XXX XXX

( 4 ) ई. एस. एस. ए. आर. ने समय-समय पर तट और सहायक क्षेत्र के विकास के लिए जी. एम. बी. को विभिन्न प्रस्तावों का विवरण 7 अप्रैल, 2015 के पत्र के माध्यम से प्रस्तुत किया है। एक नियामक प्राधिकरण के रूप में जी. एम. बी. प्रत्येक प्रस्ताव की जांच करता है और सरकार को प्रस्तुत करता है। आवश्यक अनुमोदन के लिए। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि जी. एम. बी. ने 14 जून, 2007 (अनुलग्नक 5) के पत्र के माध्यम से ई. एस. एस. ए. आर. को मगदल्ला में मडफ़्लैट क्षेत्र में ड्रेज सामग्री फेंकने के लिए एन. ओ. सी. इस शर्त के साथ दी कि [2018] 2 एस. सी. आर.

पुनः प्राप्त भूमि का स्वामित्व जी. एम. बी./जी. ओ. जी. (शर्त संख्या 7) के पास निहित होगा और ई. एस. एस. ए. आर. किसी भी भूमि के लिए प्रतिपूर्ति का दावा नहीं करेगा। इस सुधार के लिए किया गया व्यय (शर्त संख्या 8)।

संयंत्र क्षमता से काफी नीचे है, जिसमें वृद्धि के लिए कोई ठोस या निश्चित योजना नहीं है। वास्तव में, उच्च न्यायालय में दायर जी. एम. बी. के हलफनामे में कहा गया है कि माल की कुल क्षमता का केवल 30 प्रतिशत ही अनुमानित किया जाना चाहिए। 2011 के बाद से अपीलकर्ताओं द्वारा वास्तव में अपीलकर्ताओं द्वारा संभाला जा रहा था। इसके अलावा, यह भी नोट किया गया कि पुनः प्राप्त की गई भूमि की होगी

सरकार या जी. एम. बी. में से किसी एक का स्वामित्व, और यह कि यह कंपनी के लिए फायदेमंद है, अन्यथा ड्रेज की गई सामग्री को होना चाहिए

समुद्र में फेंक दिया जो बहुत महंगा होता। हालाँकि, श्री जोशी ने हमें उच्च न्यायालय में अपीलकर्ताओं द्वारा एक जवाबी हलफनामे में दिए गए एक बयान का उल्लेख किया, जिसमें कहा गया था कि भूमि को पुनः प्राप्त करने के लिए ड्रेज्ड सामग्री को समुद्र में फेंकने की लागत से कम से कम दोगुना था। इस गंजे कथन में बनाया गया

बिना किसी सहायक सामग्री के एक शपथ पत्र को उसके अंकित मूल्य पर स्वीकार नहीं किया जा सकता है। आपत्ति 3 का उत्तर फिर से बहुत महत्वपूर्ण है, क्योंकि जी. एम. बी. इस तथ्य के लिए जीवित था कि एस्सार वास्तव में प्रयास कर रहा है

गुजरात अवसंरचना विकास अधिनियम के विपरीत, किसी भी बोली प्रक्रिया में प्रवेश किए बिना, अपने कैप्टिव जेटी को एक वाणिज्यिक बंदरगाह में परिवर्तित करें। इसके अलावा, आपत्ति 8 के जवाब में, जी. एम. बी. का कहना है कि जेटी 1598 मीटर लंबी है और आगे 1100 मीटर है जिसे सरकार ने 25 एम. एम. टी. पी. ए. की क्षमता के लिए मंजूरी दी है, जिसके खिलाफ एस्सार ने संभाला है।

वर्ष 2014-15 में केवल 1 करोड़ मीट्रिक टन माल।

22. इस बिंदु पर यह भी ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि उच्च न्यायालय में दायर जी. एम. बी. के हलफनामे में यह भी विशेष रूप से कहा गया है कि 334 की पुनः प्राप्ति

जी. एम. बी. द्वारा नहर को 14 मीटर की गहराई तक खोदकर हेक्टेयर भूमि को कभी भी मंजूरी नहीं दी गई थी। इस प्रकार, यह तर्क कि 170 हेक्टेयर और 164 हेक्टेयर पुनर्प्राप्त भूमि का क्षेत्र, जिस पर बंदरगाह की परिवर्तित सीमा को बाधित करने के लिए कहा गया है, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि मुख्य भूमि में पुनर्प्राप्त भूमि को जोड़ने के लिए गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम की धारा 35 के तहत कोई पूर्व अनुमति नहीं ली गई है, जैसा कि ऊपर बताया गया है। इसके अलावा, पुनर्प्राप्त किए गए 195 हेक्टेयर क्षेत्र को अपीलार्थियों को उनके स्वयं के उपयोग के लिए आवंटित किया जाता है-140 हेक्टेयर तुरंत और शेष मंजूरी और आगे की लंबी जेट्टी के निर्माण के बाद ही। यह स्पष्ट है कि भले ही अपीलकर्ताओं की याचिका ESSAR BULK TERMINAL LIMITED & ANR हो।

यदि स्वीकार किया जाना था, तो बंदरगाह की सीमाओं के परिवर्तन को संभवतः अपीलकर्ताओं के अधिकारों को प्रभावित करने के लिए नहीं कहा जा सकता है क्योंकि पुनः प्राप्त भूमि, जिसे अवैध रूप से पुनः प्राप्त किया गया है, यानी गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम के तहत पूर्व अनुमति के बिना। इस प्रकार, पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा 6 मई, 2014 को 334 हेक्टेयर भूमि की बहाली के लिए दी गई सी. आर. जेड. मंजूरी किसी भी तरह से अपीलार्थियों के मामले को आगे नहीं बढ़ाती है।

23. अब हम अपीलार्थियों के उस जल्दबाजी के तर्क पर आते हैं जो जी. एम. बी. द्वारा परिवर्तन के लिए दूसरे प्रस्ताव की सिफारिश करने में दिखाई गई है। सीमाएँ। यह सच है कि जी. एम. बी. ने उक्त प्रस्ताव के 4 दिनों के भीतर कार्रवाई की, लेकिन यह तथ्य, बिना किसी और चीज के, दुर्भावना या जनहित की कमी को प्रदर्शित करने के लिए, संभवतः पानी नहीं पकड़ सकता है। यह भी उल्लेखनीय है कि श्री साल्वे का

याचिका, कि 13 बर्थों के लिए 1011 हेक्टेयर आसन्न भूमि की आवश्यकता होगी और वाणिज्यिक बंदरगाह के उपयोग के लिए 1011 हेक्टेयर से बहुत कम भूमि आवंटित की गई है, को स्वीकार करना होगा।

24. आगे की याचिका में कहा गया है कि उत्तर में 300 हेक्टेयर की वन भूमि, जिसका अब अक्टूबर, 2016 में अधिग्रहण किया जा चुका है, को बढ़ावा मिलेगा।

एच. पी. पी. एल. के लाभ के लिए, अपीलकर्ताओं के मामले को भी आगे नहीं बढ़ाया जाएगा, क्योंकि इन 300 हेक्टेयर को भी 1011 हेक्टेयर की आवश्यकता के भीतर शामिल किया जाएगा, जैसा कि 2010 की डी. पी. आर. में बताया गया है। 25. इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता कि श्री जोशी की यह दलील कि भारतीय बंदरगाह अधिनियम की धारा 5 (1) के तहत किसी भी बंदरगाह की सीमा में बदलाव करने की सरकार की शक्ति केवल जनहित में ही होनी चाहिए, सही है। हालाँकि, हमें यह नहीं दिखाया गया है कि विवादित अधिसूचना सार्वजनिक हित के विपरीत कैसे है। राज्य सरकार और जी. एम. बी. द्वारा उच्च न्यायालय में दायर हलफनामों से पता चलता है कि एक वाणिज्यिक बंदरगाह की सीमाओं को जनहित में बदल दिया गया था क्योंकि हजीरा बंदरगाह पर जहाजों की संख्या में नाटकीय रूप से वृद्धि होने की उम्मीद थी और इसलिए, न केवल ऐसे जहाजों के लंगर के लिए, बल्कि सीमा शुल्क औपचारिकताओं, बंदरगाह परिवर्तन, सामान्य सुरक्षा आदि के कारणों से भी पर्याप्त सुविधाएं बनाना आवश्यक था। इसलिए हम इस बात से संतुष्ट नहीं हैं कि अधिसूचना भारतीय बंदरगाह अधिनियम की धारा 5 के अधिकार क्षेत्र से बाहर है। हम पहले ही देख चुके हैं कि अपीलकर्ताओं को इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए निजी संपत्ति पर कोई 'अधिकार' नहीं है कि कैप्टिव जेटी का स्वामित्व जिसका निर्माण किया गया है और

पुनः प्राप्त भूमि का स्वामित्व जी. एम. बी./राज्य सरकार के पास है। इस कारण से भी, अधिसूचना अधिकार के भीतर है क्योंकि हजीरा बंदरगाह की सीमाओं में परिवर्तन अपीलार्थियों के किसी भी 'अधिकार' को प्रभावित नहीं करता है।

निजी संपत्ति।

26. अंत में, वर्तमान निर्णय में हमारे द्वारा दिए गए कारणों के लिए, अपील खारिज होने योग्य है। अपील को बिना किसी आदेश के खारिज कर दिया जाता है।

कल्पना के. त्रिपाठी