[2018] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 335

ਐੱਸਾਰ ਬਲਕ ਟਰਮੀਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਬਨਾਮ

ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2406)

22, ਫਰਵਰੀ 2018

[ਆਰ.ਐਫ. ਨਰੀਮਨ ਅਤੇ ਨਵੀਨ ਸਿਨਹਾ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਇੰਡੀਅਨ ਪੋਰਟਸ ਐਕਟ, 1908

ਧਾਰਾ 5- ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ - ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ (ਜੋ ਕੈਪਟਿਵ ਜੇਟੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ) ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸਥਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰੇਗਾ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਅਪੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ : ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ / ਵਿਸਥਾਰ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਭਾਵ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਗਾਊਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ - ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਉਮੀਦ ਹੈ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾ ਸਿਰਫ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ - ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਵੀ

ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ - ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ, 1981 – ਧਾਰਾ 35 (1) – ਗੁਜਰਾਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਐਕਟ, 1999 – ਉਪ ਧਾਰਾ 8, 9 ਅਤੇ 10 – ਜਾਇਜ਼ ਉਮੀਦ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ।

ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ ਅਦਾਲਤ ਨੇ,

ਕਿਹਾ ਕਿ: 1. ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ 1981 ਦੀ ਧਾਰਾ 35 (1) ਨੂੰ ਧਾਰਾ 35 (2) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਕੋਈ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣਾਈ ਜਾਵੇ। ਬਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਇਦਾਦ ਸਿਰਫ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ (ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ.) ਦਾ ਕੰਮ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ। ਧਾਰਾ 35 (1) ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ। ਧਾਰਾ 35 (2) ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਤਾਂ ਜੋ ਧਾਰਾ 35 (1) 'ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 35 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਖਤਿਆਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 35 (2) ਦੁਆਰਾ ਘਟਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਧਾਰਾ 35 (2) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਖਤਿਆਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੀ ਆਮ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਅਨੁਮਾਨ ਦੁਆਰਾ ਪੜ੍ਹ ਕੇ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ, ਨੋਟਿਸ ਦੁਆਰਾ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਰੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਿਛਲੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸੰਪਤੀ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕੇ. ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਭਾਸ਼ਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਵੀ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਲਿਖਤੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ

ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੇ ਦੰਦਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ 8 ਮੀਟਰ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਤੱਕ ਡ੍ਰੇਜਿੰਗ ਅਤੇ ਮੈਂਗਰੋਵ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਮੁੜ ਉਸਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।[ਪੈਰਾ16][**351-G-H; 352-A-D]**

335

XXXXXX

2. ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰੰਤਰ ਮੰਗਾਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਸਲ ਮਕਸਦ ਬਾਂਧ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧਣਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਜੋ ਗੁਜਰਾਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਲੋਬਲ ਟੈਂਡਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ17] **[352-G]**

3. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਰਮਿਆਨ ਤਿੰਨ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜੋ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰ ਸਿਰਫ 12 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਸਨ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਇਸ ਲਈ ਸਾਰਾ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣਗੇ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਉਮੀਦ ਉਪਰੋਕਤ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਉਪਰੋਕਤ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰਾਂ ਜਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦਰਮਿਆਨ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਉਮੀਦ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 18] [352-H; 353-A-B]

4. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦਰਮਿਆਨ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾ ਸਿਰਫ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੋਹਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਾਲੇ ਪੱਤਰਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਗੱਲ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਨਹਿਰ ਨੂੰ ਡ੍ਰੇਜ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ, ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਾਂਧ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ, ਆਪਣੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਜਿਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਉਂਕਿ ਡ੍ਰੇਜਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਭਰਨ ਵਾਲੀ ਧਰਤੀ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟਣਾ ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇਸ ਧਰਤੀ ਨੂੰ ਬਾਂਧ ਦੇ ਨਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੁੱਟਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਖਰਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹੈ - ਇੱਕ ਨਹਿਰ ਦੀ ਡ੍ਰੇਜਿੰਗ ਲਈ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਖਰਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਕੱਲੇ ਲਾਗਤ ਸਹਿਣ ਕਰਨੀ ਸੀ ਅਤੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਖਰਚੇ ਵਜੋਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਨਹਿਰ ਸਾਰਿਆਂ ਲਈ ਵਰਤਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਜਾਇਜ਼ ਉਮੀਦ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਵੀ ਦਲੀਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਖੁਦ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 19] [353-C-F]

5. ਜੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਵੀ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ

ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਭਾਵ ਅਗਾਊਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਾਤਾਵਰਣ ਅਤੇ ਜੰਗਲਾਤ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੁਆਰਾ 6 ਮਈ, 2014 ਨੂੰ 334 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮੁੜ ਉਸਾਰੀ ਲਈ ਸੀ.ਆਰ.ਜ਼ੈਡ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਾਉਂਦੀ। [ਪੈਰਾ 22] [358-H; 359-A-B]

6. ਇਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸਿਰਫ ਲੋਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਕਿਵੇਂ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਵੱਲੋਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਹਲਫਨਾਮਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਨਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਨਾਟਕੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਨਾ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਲੰਗਰ ਲਈ, ਬਲਕਿ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਵੀ ਢੁਕਵੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਰਸਮੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਪਰਿਵਰਤਨ, ਆਮ ਸੁਰੱਖਿਆ ਆਦਿ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਪੋਰਟਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬਾਂਧ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਜੋ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ / ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਇੰਟਰ-ਵਾਈਰਸ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। [ਪੈਰਾ 25] [359-E-H]

XXXXXX

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2406.

2016 ਦੇ ਐਸ .ਪੀ.ਐਲ.ਸੀ.ਏ ਨੰਬਰ 8356 ਵਿੱਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿਖੇ ਗੁਜਰਾਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 25.04.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਐਡਵੋਕੇਟ ਮਿਹਿਰ ਜੋਸ਼ੀ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਕਿਊਰ ਗਾਂਧੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪ੍ਰਿਯਲ ਪਾਰਿਖ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਦੀਵੰਸ਼ੀ ਸਿੰਘ, ਰੁਦਰੇਸ਼ਵਰ ਸਿੰਘ, ਕੌਸ਼ਿਕ ਪੋਦਦਾਰ,।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ,ਐਡਵੋਕੇਟ ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ, ਏ.ਐਸ.ਜੀ ਹਰੀਸ਼ ਐਨ ਸਾਲਵੇ, ਨੀਰਜ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਕਪਿਲ ਸਿੱਬਲ, ਡਾ ਏ.ਐਮ ਸਿੰਘਵੀ, ਹਰੀਨ ਪੀ. ਰਾਵਲ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਹੇਮੰਤਿਕਾ ਵਾਹੀ, , ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਵਿਸ਼ਾਖਾ, ਸਮਰ ਕਚਵਾਹਾ, , ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਚੰਨਨ ਪਰਵਾਨੀ, ਆਕਾਸ਼ ਲਾਂਬਾ, ਵਰੁਣ ਮਾਥੁਰ, ਨਿਖਿਲ ਗੋਇਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨਵੀਨ ਗੋਇਲ, ਆਸ਼ੂਤੋਸ਼ ਘਡੇ, ਆਰ ਐਨ ਕਰੰਜਾਵਾਲਾ, , ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰੂਬੀ ਸਿੰਘ ਆਹੂਜਾ, ਵਿਸ਼ਾਲ ਗਹਿਰਾਨਾ, ਸਾਹਿਲ ਮੋਂਗਾ, ਸਿਧਾਂਤ ਗੁਪਤਾ, ਸੰਦੀਪ ਸਿੰਘੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮਾਨਿਕ ਕਰੰਜਵਾਲਾ । (ਮੈਸਰਜ਼ ਕਰੰਜਵਾਲਾ & ਕੰਪਨੀ ਲਈ), ਮੈਸਰਜ਼ ਲਾਯਰ ਨਿਟ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੇਠਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ।

ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.1. ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ।(Leave granted.)

2. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਐਕਟ 1908 ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਤਹਿਤ 18 ਜਨਵਰੀ 2016 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਗੁਜਰਾਤ

ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਏ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਪੈਸਾ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜੋ ਉਪਰੋਕਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣਗੇ।

3. ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉੱਠਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸੰਖੇਪ ਤੱਥ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ।

XXXXXX

ਐੱਸਾਰ ਬਲਕ ਟਰਮੀਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.] 339

1994 ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਮੂਲ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ" ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਨਾਲ ਮਗਦੱਲਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਬਾਂਧ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ। 1995 ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੀਤੀ ਅਤੇ 1997 ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਲਈ ਬਣਾਈ ਗਈ ਬਿਲਡ, ਓਨ ਓਪਰੇਟ ਐਂਡ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ (ਬੀ.ਓ.ਟੀ) ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੇ ਗ੍ਰੀਨ ਫੀਲਡ ਸਾਈਟ ਪੋਰਟ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਦਿਲਚਸਪੀ ਪ੍ਰਗਟਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਗਲੋਬਲ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਬੋਲੀਆਂ ਮੰਗੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਸ਼ੈਲ ਗੈਸ ਬੀ.ਵੀ. ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਨੂੰ ਬੀ.ਯੂ.ਟੀ. ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਕੁਝ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ, ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਐਲ.ਐਨ.ਜੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਆਪਣੀ ਬੋਲੀ ਦੀ ਸਵੀਕਾਰਤਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸ਼ੈਲ ਗੈਸ ਬੀ.ਵੀ. ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਦੋ ਸਹਾਇਕ ਕੰਪਨੀਆਂ

ਬਣਾਈਆਂ, ਹਜ਼ੀਰਾ ਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ (ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ) ਅਤੇ ਹਜ਼ੀਰਾ ਐਲ.ਐਨ.ਜੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ। ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਦੁਆਰਾ ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਵਿਕਾਸ, ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਦਰਮਿਆਨ 22 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2002 ਨੂੰ ਇੱਕ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ 23 ਜੂਨ, 2004 ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 (2) ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਮਗਦੱਲਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

4. ਸਾਲ 2000 ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਤਾਪੀ ਨਦੀ ਦੇ ਮੁਹਾਨੇ 'ਤੇ 456 ਮੀਟਰ ਦੀ ਇੱਕ ਛਿੱਲੀ ਡਰਾਫਟ ਬਾਂਧ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜੋ ਲਗਭਗ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਡਰਾਫਟ ਬਾਂਧ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਡੂੰਘਾਈ ਲਗਭਗ 3 ਤੋਂ 4 ਮੀਟਰ ਸੀ।

5. ਸਾਲ 2007, 2011 ਅਤੇ 2013 ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਰਮਿਆਨ ਤਿੰਨ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰ (ਐਮ.ਓ.ਯੂ) ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਰੋਰੋ ਟਰਮੀਨਲ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ 3000 ਮੀਟਰ ਦੇ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ।

XXXXXX

6. 25 ਨਵੰਬਰ, 2010 ਨੂੰ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਨੇ ਅਡਾਨੀ ਹਜ਼ੀਰਾ ਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ (ਅਡਾਨੀ) ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਉਪ-ਰਿਆਇਤੀ ਕਰਤਾ ਵਜੋਂ ਪਛਾਣਿਆ ਅਤੇ ਉਸੇ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਅਡਾਨੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਉਪ-ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ। 21 ਜੁਲਾਈ 2014 ਨੂੰ, ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਨੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ/ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਮੌਕਿਆਂ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ ਲਈ 27 ਫਰਵਰੀ, 2015 ਨੂੰ ਅਡਾਨੀ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਨੇ 14 ਮਾਰਚ, 2015 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਬੇਨਤੀ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੰਗੇ ਗਏ ਖੇਤਰ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਖੇਤਰ ਹੁਣ ਮੰਗਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਵੱਡੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਬਾਂਧ ਦੇ ਨਾਲ ਨਹਿਰ ਦੀ ਡ੍ਰੇਜਿੰਗ ਤੋਂ ਮਿੱਟੀ ਸੁੱਟ ਕੇ ਐੱਸਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੇ 19 ਮਾਰਚ 2015 ਦੇ ਆਪਣੇ ਮਤੇ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, 7 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2015 ਨੂੰ, ਐੱਸਾਰ ਨੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸਥਾਰਤ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਲਿਖੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੱਸੇ ਗਏ। 21 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2015 ਨੂੰ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਬੇਨਤੀ 29 ਮਈ 2015 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰਾਜ ਦੇ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 16 ਜੁਲਾਈ 2015 ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸਥਾਰਤ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 26 ਅਗਸਤ, 2015 ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੀ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਬੋਰਡ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਭੇਜੇ। 28 ਸਤੰਬਰ, 2015 ਨੂੰ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੇ ਇੱਕ ਮਤਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ 21 ਜੁਲਾਈ, 2014 ਨੂੰ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੂਲ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 5 ਦਸੰਬਰ, 2015 ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਕੱਤਰ ਨੇ ਇੱਕ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 30-40 ਤੋਂ 70-80 ਤੱਕ ਨਾਟਕੀ ਢੰਗ ਨਾਲ

ਵਧਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੀਆਂ ਰਸਮਾਂ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਆਦਿ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਉਕਤ ਸਾਰੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਲੰਗਰ ਲਈ ਢੁਕਵੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੇ 19 ਮਾਰਚ 2015 ਦੇ ਮਤੇ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 11 ਦਸੰਬਰ, 2015 ਨੂੰ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਿਖ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ 19 ਮਾਰਚ, 2015 ਦੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਧਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 18 ਜਨਵਰੀ, 2016 ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

XXXXXX

ਐੱਸਾਰ ਬਲਕ ਟਰਮੀਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.] 341

7. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਮਿਹਿਰ ਜੋਸ਼ੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ, ਜੋ 21 ਜੁਲਾਈ, 2014 ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਵਧੇ ਹੋਏ ਖੇਤਰ ਲਈ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇਸ ਲਈ ਭਾਰੀ ਪੈਸਾ ਖਰਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਬਹੁਤ ਜਲਦਬਾਜ਼ੀ ਵਿੱਚ, ਚਾਰ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸੂਬਾ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 1 ਜੂਨ, 2013 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਵਾਤਾਵਰਣ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਐੱਸਾਰ ਨੂੰ ਸੀ.ਆਰ.ਜ਼ੈਡ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 334 ਹੈਕਟੇਅਰ ਵਾਧੂ ਜ਼ਮੀਨ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੇਸ ਸੀ ਕਿ ਉਕਤ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੇ 6 ਮਈ, 2014 ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਸੀ,

ਜਿਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵਿਸਥਾਰਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾਵਾਂ ਹੁਣ ਉਪਰੋਕਤ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਖਾ ਜਾਣਗੀਆਂ, ਕਿਉਂਕਿ 195 ਹੈਕਟੇਅਰ ਵਿਚੋਂ ਸਿਰਫ 140 ਹੈਕਟੇਅਰ ਖੇਤਰ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭਰੋਸੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵੱਡੇ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਜਾਇਜ਼ ਉਮੀਦ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਸਿਰਫ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਸੀਮਾ ਵਧਾਉਣ ਨਾਲ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਬੋਲੀ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਖੇਤਰ ਮਿਲੇਗਾ, ਜੋ ਗੁਜਰਾਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਐਕਟ, 1999 ਦੇ ਉਲਟ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐੱਸਾਰ ਨਾਲ ਖੇਤਰ ਦਾ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਸਿਰਫ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ 2015 ਦੇ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 2014 ਦੇ ਸਿਰਫ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ. ਦਾ 28 ਸਤੰਬਰ, 2015 ਦਾ ਮਤਾ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਕੱਤਰ ਵੱਲੋਂ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

8. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਹਰੀਸ਼ ਸਾਲਵੇ ਨੇ ਬੜੀ ਮਿਹਨਤ ਨਾਲ ਸਾਨੂੰ 1995 ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੀਤੀ ਅਤੇ 1997 ਦੀ ਬੂਟ ਨੀਤੀ ਰਾਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ। ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਅਨੁਸਾਰ 13 ਬਰਥਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਹੋਣਾ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ 5 ਬਰਥਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਲਈ ਕੁੱਲ 1011 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਇਹ 2010 ਦੀ ਵਿਸਥਾਰਤ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਰਿਪੋਰਟ (ਡੀ.ਪੀ.ਆਰ.) ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 1011 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੀ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਵੱਲੋਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਹਲਫਨਾਮਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਲਈ ਐੱਸਾਰ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਦਾ ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਹ ਦੋ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ, 1981 ਦੀ ਧਾਰਾ 35 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਐੱਸਾਰ ਦੀ ਹੋਰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮੰਗ ਲਈ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਕੈਪਟਿਵ ਪੋਰਟ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਐੱਸਾਰ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸਿਰਫ 30% ਕਾਰਗੋ ਜਿਸ ਨੂੰ , ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਅਨੁਸਾਰ, ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਕੇ ਆਪਣੀ ਕੈਪਟਿਵ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਬਾਂਧ ਦੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇਣ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਦਾ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਹਜ਼ਰੀਆ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸਾਰਿਆਂ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

XXXXXX

9. ਸ਼੍ਰੀ ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਧੀਕ ਸਾਲਿਸਿਟਰ ਜਨਰਲ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀ ਸਾਲਵੇ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੀ 19 ਮਾਰਚ, 2015 ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ 14 ਮਾਰਚ 2015 ਨੂੰ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ

ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੇ ਚਾਰ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਈ ਸੀ, ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਵਿਦਵਾਨ ਏ..ਐਸ.ਜੀ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਧਿਕਾਰਤ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਉਸਨੂੰ 28 ਸਤੰਬਰ 2015 ਨੂੰ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੇ ਬਦਲਾਅ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਜਿਸ ਨੇ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਦੇ ਸਿਰਫ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਖਰਕਾਰ ਸੂਬਾ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਜੋ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਉਹ ਲੋਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਚੰਗੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

10. ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਅਤੇ ਅਡਾਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਕਪਿਲ ਸਿੱਬਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੱਤਰਾਂ ਅਤੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਇਜਾਜ਼ਤਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਾਨੂੰ ਬੜੀ ਮਿਹਨਤ ਨਾਲ ਲਿਆ। ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ ਕਿ 2005 ਅਤੇ 2006 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਸਲ ਉਦੇਸ਼ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਾਂਧ 'ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਸੰਚਾਲਨ ਕਰਨਾ ਸੀ, ਜੋ ਗੁਜਰਾਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਗਲੋਬਲ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰੇਗਾ। ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਉਮੀਦ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਇੱਕ ਜਨਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੀਮਾ 'ਤੇ ਹੀ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਡਾ. ਸਿੰਘਵੀ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਹਰੀਨ ਪੀ. ਰਾਵਲ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀ ਸਿੱਬਲ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ।

11. ਵਕੀਲ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਐਕਟਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਇੰਡੀਅਨ ਪੋਰਟਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 (9), 4 ਅਤੇ 5 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ

XXXXXX

ਐੱਸਾਰ ਬਲਕ ਟਰਮੀਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.] 343

"3(9). " ਸਰਕਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਅਤੇ, ਧਾਰਾ 6 (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਪੀ) ਅਧੀਨ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 17 ਅਧੀਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਿਹਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੋਰ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ।

4. ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਜਾਂ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ

(1) ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ। –

(a) ਇਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣਾ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਦੀ ਜਾਂ ਚੈਨਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿਸੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵੱਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ,

(b) ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 31 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 32 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣਾ ਜਿੱਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ

(c) ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 31 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 32 ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਵਾਪਸ ਲੈਣਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਹੈ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) ਜਾਂ ਖੰਡ (ਬੀ) ਅਧੀਨ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਉਸ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

(3) ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਖੰਭ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇਟੀਆਂ, ਲੈਂਡਿੰਗ-ਸਥਾਨ, ਵਾਰਵੇ, ਕੁਏ, ਡੌਕ ਅਤੇ ਜਨਤਾ ਵੱਲੋਂ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਪਹੁੰਚਾਂ ਦੇ ਸੁਧਾਰ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਜਾਂ ਚੰਗੀ ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੋਰ ਕੰਮ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਉੱਚ-ਵਾਟਰਮਾਰਕ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ, ਅਤੇ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਨਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਉੱਚ-ਵਾਟਰਮਾਰਕ ਦੇ ਪੰਜਾਹ ਗਜ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੱਖਦੇ ਹਨ.

(4) ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਵਾਟਰਮਾਰਕ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਸਾਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਆਮ ਜਵਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚਾ ਬਿੰਦੂ।

5. ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ

(1) ਸਰਕਾਰ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਹੈ।

ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ: - ਸ਼ੰਕਿਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਜੋੜ ਕੇ ਕਿਸੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

(2) ਜਦੋਂ ਸਰਕਾਰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ

ਸਾਧਨਾਂ ਦੁਆਰਾ, ਜੇ ਉਹ ਢੁਕਵੀਂ ਸਮਝਦੀ ਹੈ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਹੱਦ ਦਾ ਐਲਾਨ ਜਾਂ ਵਰਣਨ ਕਰੇਗੀ।

XXXXXX

ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 35 (1) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

35. (1) ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪਹੁੰਚ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਬੋਰਡ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਰਫ, ਡੌਕ, ਕਵਾਇ, ਸਟੇਜ, ਜੇਟੀ, ਘਾਟਾ, ਲੰਗਰ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਸਥਾਨ, ਉਸਾਰੀ ਜਾਂ ਮੂਰਿੰਗ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜਾਂ ਪੂਰਵ-ਕਿਨਾਰੇ ਦਾ ਕੋਈ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੋਰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(2) ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਰਫ, ਡੌਕ, ਕਵਾਇ, ਸਟੇਜ, ਜੇਟੀ, ਘਾਟੇ, ਲੰਗਰ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ, ਉਸਾਰੀ ਜਾਂ ਮੂਰਿੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਖੜ੍ਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਠੀਕ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ, ਨੋਟਿਸ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਬੋਰਡ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। "

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਗੁਜਰਾਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 8, 9 ਅਤੇ 10 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ

ਸੈਕਸ਼ਨ 8 - ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ

(1) ਕਿਸੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤਾ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਧਾਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਜਨਤਕ ਬੋਲੀ ਰਾਹੀਂ ਚੁਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਬੋਲੀਆਂ ਬੁਲਾ ਕੇ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 10ਏ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਿੱਧੀ ਗੱਲਬਾਤ ਦੁਆਰਾ

(2) ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਬੋਲੀ, ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਬੋਲੀਆਂ ਮੰਗਣ ਅਤੇ ਸਿੱਧੀ ਗੱਲਬਾਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲੇ ਅਜਿਹੇ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 9- ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਜਨਤਕ ਬੋਲੀ ਦੁਆਰਾ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ

ਧਾਰਾ 5 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੋਰਡ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਜਨਤਕ ਬੋਲੀ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਡਿਵੈਲਪਰ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰੇਗੀ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 10 - ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਬੋਲੀਆਂ ਮੰਗਣਾ।

(1) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ,

XXXXXX

(a) ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ (ਤਕਨੀਕੀ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਸਮੇਤ) ਤੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤੇ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰੋ; ਅਤੇ

(b) ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰਿਆਇਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣਾ, ਜੇ-
(i) ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਲਾਗਤ ਧਾਰਾ 5 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਅਤੇ

(ii) ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਤੋਂ ਵਿੱਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(2) ਧਾਰਾ 5 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੋਰਡ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਾਰ ਵਜੋਂ ਅਪਣਾਏਗੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਲਈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਧਾਰਾ 9 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੇਗੀ।

(3) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਜਨਤਕ ਬੋਲੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ" ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ), ਚੁਣੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਉਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੋ ਕਿਸੇ

ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਪਹਿਲਾਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵਕ" ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(4) ਜਿੱਥੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਕ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲੋਂ ਬਿਹਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਕ ਨੂੰ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲੇਬਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਕ ਉਕਤ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

XXXXXX

(5) (ਏ) ਜਿੱਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵਕ ਨਾਲ ਕੋਈ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਵਾਪਸੀ 'ਤੇ , ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਕ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਅਤੇ ਰਿਆਇਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹੋਵੇਗੀ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ।

(ਅ) ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

12. 1995 ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੀਤੀ ਅਤੇ 1997 ਦੀ ਬੀ.ਓ0ਟੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਗੁਜਰਾਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੀਤੀ

ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿਕਾਸ ਰਣਨੀਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ, ਉਦਯੋਗੀਕਰਨ ਅਤੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਵਰਗੀਆਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਉਣ ਵਾਲੇ 5 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਨਵੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲਗਭਗ 3 ਬਿਲੀਅਨ ਡਾਲਰ (10,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ) ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਆਕਾਰ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪੈਮਾਨੇ ਦੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਲਈ, ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਬਰਥਿੰਗ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਮਕੈਨੀਕਲ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨਾਲ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਉਡੀਕ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਚਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ. 2000 AD ਤੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਲਿਆਉਣ ਲਈ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਉੱਦਮ ਦੀ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ।

ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਿਵੇਸ਼ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ:

1. ਸਿਮਰ ਪਾਵਰ ਪੋਰਟ
2. ਮਿਥੀਵਿਰਡੀ ਸਟੀਲ ਅਤੇ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਪੋਰਟ
3. ਧੋਲੇਰਾ ਜਨਰਲ ਕਾਰਗੋ ਪੋਰਟ
4. ਹਜ਼ੀਰਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਬੰਦਰਗਾਹ

5. ਵੈਨਸੀ-ਬੋਰਸੀ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਅਤੇ ਤਰਲ ਰਸਾਇਣਕ ਬੰਦਰਗਾਹ
6. ਮਰੋਲੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਬੰਦਰਗਾਹ

XXXXXX

ਐੱਸਾਰ ਬਲਕ ਟਰਮੀਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.] 347

ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦਾ ਨਿੱਜੀਕਰਨ ਗਲੋਬਲ ਟੈਂਡਰ ਬੋਲੀ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਸੰਭਾਵਿਤ ਬੋਲੀਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਗਲੋਬਲ ਬੋਲੀ ਰਾਹੀਂ ਧੋਲੇਰਾ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਪੰਜ ਸਥਾਨਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਤਕਨੀਕੀ-ਆਰਥਿਕ ਸੰਭਾਵਨਾ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕਰੇਗਾ। ਢੋਲੇਰਾ, ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਚੀਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀਕਰਨ ਦੀਆਂ ਬੋਲੀਆਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਮੰਗੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਇਸ ਸਥਾਨ ਲਈ ਕੋਈ ਤਕਨੀਕੀ-ਆਰਥਿਕ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਧੋਲੇਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਗਲੋਬਲ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਨਿੱਜੀਕਰਨ ਲਈ ਖੋਲ੍ਹੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪਹਿਲੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੋਵੇਗੀ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਤਕਨੀਕੀ-ਆਰਥਿਕ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਬਾਕੀ ਥਾਵਾਂ ਲਈ, ਨਿੱਜੀਕਰਨ ਲਈ ਗਲੋਬਲ ਟੈਂਡਰ ਮੰਗੇ ਜਾਣਗੇ, ਆਮ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ.

ਇਹ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਥਾਨ ਬੀ.ਓ.ਐਮ.ਟੀ (ਬਿਲਟ, ਓਪਰੇਟ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ) ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਰਗੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਪੂੰਜੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਨਿਵੇਸ਼ ਦੇ ਹੋਰ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਧੇਰੇ ਗਰਭਅਵਸਥਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਨਾਲ, ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਬਹੁਤ ਖਾਸ ਹੈ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਉੱਦਮੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਵਿਹਾਰਕਤਾ ਸਥਾਨ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਥਿਤੀਆਂ, ਨਿਵੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸੰਭਾਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਿਸਮ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ. ਪੂੰਜੀ ਵਸੂਲੀ ਅਤੇ ਵਿਆਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦਾ ਲੇਖਾ-ਜੋਖਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ

ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਦਰ 'ਤੇ ਵਾਪਸੀ ਦਾ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਹਰੇਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨਿਵੇਸ਼ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੂੰਜੀ ਲਾਗਤ, ਮਾਲੀਆ ਪ੍ਰਾਪਤੀਆਂ, ਮਾਲੀਆ ਖਰਚ ਅਤੇ ਪੂੰਜੀ ਰਿਕਵਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ. ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਪੈਕੇਜ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਸ਼ਵ ਬੈਂਕ ਅਤੇ ਏਸ਼ੀਅਨ ਵਿਕਾਸ ਬੈਂਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿੱਤੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਵਿੱਤੀ ਪੈਟਰਨ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰੇਗਾ।

ਸਿਰਫ ਵਾਰਫੇਜ ਚਾਰਜ/ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਚਾਰਜ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਡਿਊਲ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਪ੍ਰਮੋਟਰ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਦੀ ਅਗਾਊਂ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਰਵਿਸ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹੋਣਗੇ। ਬੀ.ਓ.ਐਮ.ਟੀ. ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਹ ਉਸੇ ਪ੍ਰਮੋਟਰ ਨੂੰ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਦੇਣ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਗੇ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੀ.ਓ.ਐਮ.ਟੀ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਲਈ ਨਿਵੇਸ਼ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਪੂੰਜੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਆਮ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਐਲਾਨ 2 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ.

XXXXXX

ਉਦਯੋਗਾਂ ਲਈ ਕੈਪਟਿਵ ਬਾਂਧ

ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਨਵੇਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਵਿੱਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਹਨ, ਕੈਪਟਿਵ ਬਾਂਧ ਲਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸਿਰਫ ਅਸਾਧਾਰਣ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ। ਸਾਰੀਆਂ

ਉਦਯੋਗਿਕ ਇਕਾਈਆਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਨਵੇਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਦੇ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੱਕ ਵਧਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣ ਲਈ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਉਸਾਰੀ ਜਾਂ ਨਿਰਮਾਣ ਅਧੀਨ ਮੌਜੂਦਾ ਕੈਪਟਿਵ ਬਾਂਧ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ, ਜਿਸ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਦੀ ਅਗਾਊਂ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਗੋ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

(1) ਇਹ ਸਹੂਲਤ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਨਵੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਚਾਲੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ। ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨਵੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਪ੍ਰਗਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਨੀਤੀ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰੇਗਾ।

(2) ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਗੋ 'ਤੇ ਪੂਰੇ ਵਾਰਫੇਜ ਚਾਰਜ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਉਦਯੋਗਿਕ ਇਕਾਈਆਂ ਲਈ ਕੈਪਟਿਵ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸੰਭਾਲੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੀ ਕੈਪਟਿਵ ਸਿੰਗਲ ਪੁਆਇੰਟ ਮੂਰਿੰਗ (ਐਸ.ਪੀ.ਐਮ) ਸੁਵਿਧਾ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੈਪਟਿਵ ਖਪਤ ਲਈ ਰਿਆਇਤੀ ਦਰ 'ਤੇ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਫਿਰ ਵੀ, ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਥਿਤ ਉਦਯੋਗਾਂ ਲਈ ਕੈਪਟਿਵ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕੈਪਟਿਵ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕਾਰਗੋ ਲਈ, ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰਾ ਚਾਰਜ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਗੁਜਰਾਤ ਬੂਟ ਨੀਤੀ

"ਡਿਵੈਲਪਰ-ਡਿਵੈਲਪਰ ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਭਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭੂਮਿਕਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਅਜਿਹੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ, ਹਾਈਪੋਥੇਕੇਟ ਕਰਨ ਜਾਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਜੋ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਕਰਜ਼ਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਇਦਾਦਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਾਰਜ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

1. ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕੀ ਅਧਿਕਾਰ	ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਨਿਗਰਾਨ ਅਤੇ ਕੰਜ਼ਰਵੇਟਰ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਲਾਈਸੇਂਸਧਾਰਕ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।
2. ਡਿਵੈਲਪਰ ਦੇ ਮਾਲਕੀ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ	ਡਿਵੈਲਪਰ ਦੇ ਮਾਲਕੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ:
	ਅਜਿਹੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ, ਹਾਈਪੋਥੇਕੇਟ ਕਰਨ ਜਾਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਜੋ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਕਰਜ਼ਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਇਦਾਦਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਾਰਜ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੰਸਥਾ ਨੂੰ ਵੇਚਣ, ਦੱਸਣ ਜਾਂ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਕਰਜ਼ਦਾਤਾ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ, ਡਿਵੈਲਪਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਹੀ ਸਿਰਲੇਖ ਅਤੇ ਵਿਆਜ ਅਤੇ ਰਿਆਇਤ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ. ਨਵਾਂ ਡਿਵੈਲਪਰ ਕਰੇਗਾ ਕਰਜ਼ਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨਾਲ

	ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਚੁਣਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤੇ ਬਾਰੇ ਦੁਬਾਰਾ ਗੱਲਬਾਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

XXX XXX XXX

6. ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਕਾਬਲਾ	) ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਡਿਵੈਲਪਰਾਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਸਮਰੱਥਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਰੱਥਾ ਜੋੜੋ। ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਵਿਸਥਾਰ ਇਸ ਲਈ ਯੋਗ ਹੋਣਗੇ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰੋਤਸਾਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ, ਰਾਇਲਟੀ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ। ਛੁੱਟੀਆਂ ਆਦਿ। ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਰਿਆਇਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਡਿਵੈਲਪਰ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ, ਅਤੇ ਜੀਐਮਬੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰੇਗਾ, ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਯੋਜਨਾ ਅਗਲੇ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਪੰਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੀਹ ਸਾਲ। ਸਰਕਾਰ ਕਿਸੇ 'ਤੇ ਵੀ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ

	ਲਗਾਏਗੀ। ਵਿਸਥਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਕਾਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜੋ ਕਲਪਨਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਯੋਜਨਾ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮਨਜ਼ੂਰੀਆਂ। ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵਿਸਥਾਰ ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ. ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ। (b) ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਕਾਬਲਾ ਸਰਕਾਰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰੇਗੀ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਕਾਬਲਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ: ਦਸ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਇੱਕ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੜਾਅਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਕੈਪਟਿਵ ਬਾਂਧ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ। ਅਸਾਧਾਰਣ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

XXXXXX

13. ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। 11 ਜੁਲਾਈ 2005 ਅਤੇ 13 ਅਕਤੂਬਰ, 2006 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਐੱਸਾਰ ਸਟੀਲ ਆਪਣੀ ਸਟੀਲ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਦੁੱਗਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 25 ਐਮ.ਐਮ.ਟੀ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ 550 ਮੀਟਰ ਦੀ ਕੈਪਟਿਵ ਬਾਂਧ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ। ਇਹ ਜੇਟੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 592ਮੀਟਰ

ਪਲੱਸ 456 ਮੀਟਰ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ 8 ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਤੱਕ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨਲ ਚੈਨਲ ਨੂੰ ਡੂੰਘਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗੀ, ਤਾਂ ਜੋ 75,000 ਡੈੱਡ ਵੇਟ ਟਨ (ਡੀ.ਡਬਲਯੂ.ਟੀ) ਤੱਕ ਡੂੰਘੇ ਡਰਾਫਟ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਬਰਥ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਚੈਨਲ ਨੂੰ ਡੂੰਘਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਡ੍ਰੇਜਡ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸੁੱਟਣਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ 2 ਮਾਰਚ, 2007 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਮੈਂਗਰੋਵ ਦੇ ਉੱਤਰੀ ਪਾਸੇ ਲਗਭਗ 252 ਹੈਕਟੇਅਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਡ੍ਰੇਜਡ ਸਮੱਗਰੀ ਸੁੱਟਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗੀ। 550 ਮੀਟਰ ਬਾਂਧ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ 38 ਹੈਕਟੇਅਰ ਬੈਕ-ਅਪ ਖੇਤਰ ਅਲਾਟ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। 14 ਜੂਨ 2007 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੇ ਬੈਕ-ਅੱਪ ਖੇਤਰ ਦੇ ਨਾਲ 400 ਮੀਟਰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਲਈ ਸਿਧਾਂਤਕ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਇੱਕ ਸਿੱਧੀ ਬਰਥਿੰਗ ਪੋਰਟ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚੈਨਲ ਨੂੰ ਡ੍ਰੇਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਤਾਂ ਜੋ 8 ਮੀਟਰ ਦਾ ਡਰਾਫਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਦੱਸਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਐੱਸਾਰ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਇਜਾਜ਼ਤਾਂ ਅਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੀਆਂ ਪੈਣਗੀਆਂ, ਇਸ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ:

3 ਐੱਸਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਨਵਾਂ ਚੈਨਲ ਆਮ ਉਪਭੋਗਤਾ ਚੈਨਲ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਏਗੀ। ਜੇ ਐੱਸਾਰ ਨਵੇਂ ਚੈਨਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਹੋਰ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਕੋਈ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

7. ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ /ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਹੋਵੇਗੀ।

8 ਐੱਸਾਰ ਇਸ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਰਚੇ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।

10. ਐੱਸਾਰ ਨੂੰ 319. 86 ਹੈਕਟੇਅਰ ਇੰਟਰ ਟਾਈਡਲ/ਮਿੱਟੀ ਦੇ ਫਲੈਟਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਮੈਸਰਜ਼ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਨੂੰ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ ਗਏ 67 ਹੈਕਟੇਅਰ ਅਤੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸਮੁੰਦਰ ਵੱਲ ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

XXXXXX

ਐੱਸਾਰ ਬਲਕ ਟਰਮੀਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.] 351

14. ਆਪਣੇ 29 ਅਗਸਤ 2007 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ 550 ਮੀਟਰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ 1100 ਮੀਟਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ 252 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਵੀ ਮੰਗੀ ਤਾਂ ਜੋ ਬੈਕਅੱਪ ਖੇਤਰ ਵਜੋਂ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। 1 ਅਕਤੂਬਰ 2012 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 1100 ਮੀਟਰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਅਲਾਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਧਾਂਤਕ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ।

15. 15 ਅਕਤੂਬਰ, 2008 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਚੈਨਲ ਨੂੰ 8 ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਤੋਂ 10 ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਤੱਕ ਡ੍ਰੇਜ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਤਾਂ ਜੋ 105,000 ਡੀ.ਡਬਲਯੂ.ਟੀ ਦੇ ਸਕੇਪਸਾਈਜ਼ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਕਿਉਂਕਿ ਚੈਨਲ ਤੋਂ ਕੱਢੀ ਗਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸੁੱਟਣਾ ਪਵੇਗਾ, ਇਸ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸੁੱਟਣ ਅਤੇ ਉਕਤ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮੈਂਗਰੋਵ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵੱਲ 316 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੇ ਵਾਧੂ ਖੇਤਰ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ. ਦੁਆਰਾ 8 ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਤੋਂ 10ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਤੱਕ ਜਾਣ ਜਾਂ ਮੈਂਗਰੋਵ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸ਼੍ਰੀ ਮਿਹਿਰ ਜੋਸ਼ੀ ਨੇ 11 ਫਰਵਰੀ, 2010 ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਫੇਜ਼-2 ਵਿੱਚ ਚੈਨਲ ਦੀ

ਚੌੜਾਈ ਅਤੇ ਡੂੰਘਾਈ ਨੂੰ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 300 ਮੀਟਰ ਅਤੇ ਸੀਡੀ ਤੋਂ 10 ਮੀਟਰ ਹੇਠਾਂ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿਚ ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਸੀਡੀ ਤੋਂ 8 ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਦੇ ਡੂੰਘੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਬਰਥ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਸੀ, 10 ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਕੁਝ ਅਜਿਹੀ ਚੀਜ਼ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ.

16. ਇਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਚੈਨਲ ਨੂੰ 14 ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਤੱਕ ਡ੍ਰੇਜ ਕੀਤਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਮੈਂਗਰੋਵ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵੱਲ 164 ਹੈਕਟੇਅਰ ਅਤੇ 170 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸ਼੍ਰੀ ਮਿਹਿਰ ਜੋਸ਼ੀ ਨੂੰ ਇਸ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 35 (1) ਤਹਿਤ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਜੋ ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, 2 ਅਗਸਤ, 2008 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ 14 ਜੂਨ, 2007 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਿਰਫ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਐਨਓਸੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਧਾਰਾ 35 (1) ਤਹਿਤ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਾ ਦਰਜਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਧਾਰਾ 35 (1) ਨੂੰ ਧਾਰਾ 35 (2) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਕੋਈ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣਾਈ ਜਾਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਇਦਾਦ ਸਿਰਫ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਜੀਐਮਬੀ ਦਾ ਕੰਮ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ। ਸਾਨੂੰ ਡਰ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਲਈ ਦਲੀਲ ਦੀ ਇਸ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ। ਧਾਰਾ 35 (1) ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ। ਧਾਰਾ 35 (2) ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਤਾਂ ਜੋ ਧਾਰਾ 35 (1) 'ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 35 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ

ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਖਤਿਆਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 35 (2) ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੀ ਜੋਸ਼ੀ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਧਾਰਾ 35 (2) ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਖਤਿਆਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੀ ਸਾਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਅਨੁਮਾਨ ਦੁਆਰਾ ਪੜ੍ਹ ਕੇ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਸ਼ਾਇਦ ਨੋਟਿਸ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਰੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਿਛਲੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕੇ। ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਭਾਸ਼ਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਵੀ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਲਿਖਤੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 35 (1) ਦੇ ਦੰਦਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ 8 ਮੀਟਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਡੂੰਘਾਈ ਤੱਕ ਡ੍ਰੇਜਿੰਗ ਅਤੇ ਮੈਂਗਰੋਵ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਮੁੜ ਉਸਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

XXXXXX

17. ਸ਼੍ਰੀ ਸਿੱਬਲ ਨੇ 15 ਨਵੰਬਰ, 2012 ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹਜ਼ੀਰਾ ਵਿਖੇ ਐੱਸਾਰ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਦੀਆਂ ਕੈਪਟਿਵ ਲੋੜਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵਪਾਰਕ ਸੰਚਾਲਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ 1100 ਮੀਟਰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ 3700 ਮੀਟਰ ਵਾਧੂ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਿਆਂ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੇ ਨਾਲ 700 ਮੀਟਰ ਬਰਥ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਐੱਸਾਰ ਨੇ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਵ ਪੱਧਰੀ ਕੰਟੇਨਰ ਟਰਮੀਨਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਡਰਾਈ ਡਾਕ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ, ਜੋ ਆਮ

ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਸੇਵਾ ਕਰੇਗੀ। ਇਸ ਨੇ ਵਾਧੂ ਡ੍ਰੇਜਡ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾਲ ਦੱਖਣ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ 334 ਹੈਕਟੇਅਰ ਹੋਰ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵੀ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਐਸਾਰ ਸਟੀਲ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਲਗਾਤਾਰ ਮੰਗਾਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਸਲ ਮਕਸਦ ਕੈਪਟਿਵ ਜੇਟੀ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧਣਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਿਆ ਹੈ, ਗੁਜਰਾਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਲੋਬਲ ਟੈਂਡਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ

XXXXXX

ਐੱਸਾਰ ਬਲਕ ਟਰਮੀਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ
[ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.] 353

18. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਰਮਿਆਨ ਤਿੰਨ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜੋ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰ ਸਿਰਫ 12 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਸਨ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਇਸ ਲਈ ਸਾਰਾ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣਗੇ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਸ਼੍ਰੀ ਜੋਸ਼ੀ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨਾ ਥੋੜ੍ਹਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਜਾਇਜ਼ ਉਮੀਦ ਉਪਰੋਕਤ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਉਪਰੋਕਤ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰਾਂ ਜਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਹੈ।

19. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦਰਮਿਆਨ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾ ਸਿਰਫ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ

ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੋਹਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਾਲੇ ਚਿੱਠੀਆਂ ਪੜ੍ਹਨ 'ਤੇ ਜੋ ਗੱਲ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਆਪਣੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਨਹਿਰ ਦੀ ਡ੍ਰੇਜਿੰਗ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ, ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੈਦੀ ਜੇਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਉਂਕਿ ਡ੍ਰੇਜਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਭਰਨ ਵਾਲੀ ਧਰਤੀ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟਣਾ ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇਸ ਧਰਤੀ ਨੂੰ ਕੈਪਟਿਵ ਬਾਂਧ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੁੱਟਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਵੇਗਾ। ਦਰਅਸਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ 195 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚੋਂ 140 ਹੈਕਟੇਅਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਬਾਕੀ 1100 ਮੀਟਰ ਅਤੇ 3700 ਮੀਟਰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਦੀ ਬਾਂਧ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਹੋਣ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਖਰਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹੈ- ਨਹਿਰ ਦੀ ਡ੍ਰੇਜਿੰਗ ਲਈ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਖਰਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਚੁਕਾਉਣੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਖਰੜੇ ਵਜੋਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਨਹਿਰ ਸਾਰਿਆਂ ਲਈ ਵਰਤਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਜਾਇਜ਼ ਉਮੀਦ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਵੀ ਬੇਨਤੀ, ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਧੰਨਵਾਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਖੁਦ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ।

20. ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ. ਵੱਲੋਂ 16 ਜੁਲਾਈ, 2015 ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਵਿਸਥਾਰਤ ਜਵਾਬ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ 7 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2015 ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐੱਸਾਰ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐੱਸਾਰ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅੰਸ਼ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

XXXXXX

ਨੰਬਰ	ਮਾਣਯੋਗ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਨੂੰ ਐੱਸਾਰ ਪੋਰਟਸ ਲਿਮਟਿਡ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ	ਟਿੱਪਣੀਆਂ
1.	ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ 2000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਨਿਵੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ 2010 ਤੋਂ ਡੀਪ ਡਰਾਫਟ 550 ਮੀਟਰ ਬਾਂਧ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਐੱਸਾਰ ਦੀ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਤੋਂ ਆਪਣੀ 10 ਐਮ.ਐਮ.ਟੀ.ਪੀ.ਏ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣਾ ਉਤਪਾਦਨ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਵਧੀਆਂ ਕਾਰਗੋ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਵਧੀ ਹੋਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਹੂਲਤ ਅਤੇ ਬੈਕਅਪ ਖੇਤਰ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ।	ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਜੇਟੀ ਦੇ ਪਿੱਛੇ 550 ਮੀਟਰ ਜੇਟੀ ਅਤੇ ਬੈਕ-ਅੱਪ ਖੇਤਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮਰੱਥਾ 10 ਐਮ.ਐਮ.ਟੀ.ਪੀ.ਏ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਾਲ 2014- 15 ਵਿੱਚ ਪਲਾਂਟ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਸਟੀਲ ਉਤਪਾਦਨ ਸਿਰਫ 3.15ਐਮ.ਐਮ.ਟੀ.ਪੀ.ਏ ਹੈ। ਸਟੀਲ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਕੋਈ ਪੱਕੀ/ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਯੋਜਨਾ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

2.	ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ. ਨੇ 319 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੇ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਐਨ.ਓ.ਸੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਜੂਨ 2007 ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐਸਾਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਬੈਕਅੱਪ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ। ਨਵੰਬਰ 2009 ਵਿੱਚ ਤਤਕਾਲੀ ਮੁੱਖ ਸਕੱਤਰ ਦੀ ਪ੍ਰਧਾਨਗੀ ਹੇਠ ਹੋਈ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਐਸਾਰ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ. ਨੇ 11 ਮੀਟਰ ਡਰਾਫਟ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਨਾਲ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੰਬਾਈ ਦਾ ਇੱਕ ਚੈਨਲ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 14 ਮੀਟਰ ਐਮਡਰਾਫਟ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਅਤੇ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਰੱਖਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਹੈ।	ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ. ਨੇ ਡ੍ਰੇਜ ਕੀਤੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸੁੱਟਣ ਲਈ ਐਨ.ਓ.ਸੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ 310 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਨਕਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਮਡਫਲੈਟ ਖੇਤਰ ਐਨੇਕਚਰ 3 ਵਜੋਂ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਡੀ.ਆਈ.ਐਲ.ਆਰ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸਲ ਪੁਨਰ-ਪ੍ਰਾਪਤ ਖੇਤਰ ਲਗਭਗ 195 ਹੈਕਟੇਅਰ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚੋਂ ਲਗਭਗ 98 ਹੈਕਟੇਅਰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਵਿਸਥਾਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੀ ਐਨ.ਓ.ਸੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ./ਜੀ.ਓ.ਜੀ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ ਨੂੰ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਐਨ.ਓ.ਸੀ ਵੀ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੈ। ਐਨ.ਓ.ਸੀ ਜਾਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਡ੍ਰੇਜਡ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਮਿੱਟੀ ਦੇ ਫਲੈਟ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟਣ ਲਈ (ਡ੍ਰੇਜਡ ਖੇਤਰ ਦੇ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ) ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਡ੍ਰੇਜਡ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਮੱਧ ਸਮੁੰਦਰ

		(ਬਹੁਤ ਦੂਰ) ਵਿੱਚ ਸੁੱਟਣਾ ਪਿਆ ਜੋ ਮਹਿੰਗਾ ਹੁੰਦਾ.
3.	ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ ਨੇ 2008 ਵਿੱਚ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਸੌਂਪਿਆ ਅਤੇ ਵਾਈਬ੍ਰੈਂਟ ਗੁਜਰਾਤ 2013 ਦੌਰਾਨ ਸਬੰਧਤ ਬੈਕਅਪ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਨਾਲ 3.7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨਾਲ- ਭਾਰਤ ਦੇ ਮਾਣਯੋਗ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਸ਼੍ਰੀ ਨਰਿੰਦਰ ਮੋਦੀ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਪੱਤਰ 'ਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ। । ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐਸਾਰ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਪੈਸੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਰਕਮ ਦਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਤੋਂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ ਨੂੰ 6 ਮਈ, 2014 ਦੀ ਵਾਤਾਵਰਣ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਗਈ ਹੈ।	ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਪਰ, ਐਸਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸਿਰਫ ਕੈਪਟਿਵ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਬੋਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਜੀ.ਓ.ਜੀ ਦੀ ਕੈਪਟਿਵ ਪੋਰਟ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਟਰਮੀਨਲ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਨੀਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਕੋਲ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸਾਂਝੇ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਆਇਤ ਸਮਝੌਤੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰ ਹਨ ਸਹੂਲਤਾਂ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ। ਜੀ.ਐੱਮ.ਸੀ ਜਾਂ ਜੀ.ਓ.ਜੀ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਐਸਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ

	ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ ਨੇ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਅਤੇ ਲੈਂਡਰਿਕਲੇਮੇਸ਼ਨ (233 ਹੈਕਟੇਅਰ) ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਹੁਣ ਤੱਕ 15000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਯੋਜਨਾਬੱਧ ਵਿਸਥਾਰ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਲੰਬਿਤ ਹੈ।	
6.	ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮੌਜੂਦਾ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਉੱਪਰ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਈਬੀਟੀਐਲ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦੀ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਥੇ ਉਦਯੋਗ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ. ਕੋਈ ਵੀ ਕਦਮ ਜੋ ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ ਦੀਆਂ ਵਿਕਾਸ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਧਾਰਤ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ	ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ ਦੀਆਂ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਹਨ। ਕੈਪਟਿਵਪੋਰਟ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਨੀਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬੋਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ.

<table>
<tr><td></td><td>ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ। ਇਸ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਪੂਰੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਅਹਿਸਾਸ ਕਰਨਾ।</td><td></td></tr>
<tr><td>8.</td><td>ਹਜ਼ੀਰਾ ਵਿਖੇ ਐਸਾਰ ਪਲਾਂਟ ਇਕੋ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਵੇਗਾ ਏਸਾਰ ਸਮੂਹ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਟੀਲ ਪਾਵਰ ਅਤੇ ਪੋਰਟਸ ਬਿਜ਼ਨਸ ਗਰੁੱਪ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਵਿਚ ਹਜ਼ੀਰਾ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿਚ 44500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ।</td><td>ਐਸਾਰ ਕੋਲ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਕੈਪਟਿਵ ਪੋਰਟ ਸਹੂਲਤਾਂ ਚਾਲੂ ਹਨ।
<table>
<tr><th>ਨੰਬਰ.</th><th>ਬਾਂਧ</th><th>ਸਮਰੱਥਾ(MMTPA)</th></tr>
<tr><td>1.</td><td>456 ਮੀਟਰ ਹਲਕਾ ਮੁੱਖ ਬਾਂਧ</td><td>5</td></tr>
<tr><td>2.</td><td>592 ਮੀਟਰ ਹਲਕਾ (ਪਹਿਲਾ ਵਿਸਥਾਰ</td><td>5</td></tr>
<tr><td>3.</td><td>55 ਮੀਟਰ ਡੂੰਘੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਬਰਥ ਦੂਜਾ ਵਿਸਥਾਰ)</td><td>15</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

ਕੁੱਲ	1598 ਮੀਟਰ	25

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੀ.ਓ.ਜੀ ਨੇ ਡੂੰਘੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਬਾਂਧ (ਤੀਜਾ ਵਿਸਥਾਰ) ਲਈ ਹੋਰ 1100 ਮੀਟਰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਬਾਕੀ ਹੈ। ਇਸ 1100 ਮੀਟਰ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਨੂੰ ਜੋੜਦੇ ਹੋਏ, ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ ਦੁਆਰਾ 2698 ਮੀਟਰ ਦੀ ਕੁੱਲ ਬਾਂਧ / ਵਾਰਫ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਏਗੀ.

25 ਐਮ.ਐਮ.ਟੀ.ਪੀ.ਏ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ, ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ ਨੇ ਐਨੇਕਚਰ 4 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ 2014-15 ਦੌਰਾਨ ਐਸਾਰ ਨੇ 25 ਐਮ.ਐਮ.ਟੀ.ਪੀ.ਏ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਕੁੱਲ 10 ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ 456 ਮੀਟਰ ਦੀ ਮੁੱਖ ਬਾਂਧ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ

		ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਖਰਚਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ. ਈ.ਬੀ.ਟੀ.ਐਲ. ਨੇ ਮੁੱਖ ਬਾਂਧ 'ਤੇ ਕਾਰਗੋ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਨੂੰ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 550 ਮੀਟਰ ਡੂੰਘੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਜੇਟੀ ਵੱਲ ਮੋੜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਲਾਗਤ ਦਾ ਸੈੱਟ ਆਫ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਿਆਇਤੀ ਵਾਰਫੇਜ ਦਰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨੁਕਤੇ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਵੇਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ:

(1)-(3) xxx xxx xxx

(4) ਐੱਸਾਰ ਨੇ 7 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਟਰਫਰੰਟ ਅਤੇ ਬੈਕ-ਅੱਪ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਵਜੋਂ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਹਰ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਨੇ 14 ਜੂਨ, 2007 ਦੇ ਪੱਤਰ (ਐਨੇਕਚਰ 5) ਰਾਹੀਂ ਮਗਦੱਲਾ ਵਿਖੇ ਮਡਫਲੈਟ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਡ੍ਰੇਜ ਸਮੱਗਰੀ ਸੁੱਟਣ ਲਈ ਐਨ.ਓ.ਸੀ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਨਾਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ/ਜੀ.ਓ.ਜੀ (ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 7) ਕੋਲ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ

ਏ.ਐਸ.ਐਸ.ਏ.ਆਰ ਇਸ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਰਚੇ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ (ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 8)।

XXXXXX

21. ਐੱਸਾਰ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲੇਗਾ ਕਿ ਪਲਾਂਟ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਸਟੀਲ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਪੱਕੀ ਜਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਯੋਜਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਜੀਐਮਬੀ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 2011 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਕੁੱਲ ਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਸਿਰਫ 30% ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ, ਇਹ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਡ੍ਰੈਜ ਕੀਤੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟਣਾ ਪਏਗਾ ਜੋ ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗਾ ਹੁੰਦਾ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸ਼੍ਰੀ ਜੋਸ਼ੀ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਬਿਆਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਡ੍ਰੇਜਡ ਸਮੱਗਰੀ ਸੁੱਟਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਡ੍ਰੇਜਡ ਸਮੱਗਰੀ ਸੁੱਟਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦੁੱਗਣੀ ਸੀ। ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਹਾਇਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਸ ਗੰਜੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਫੇਸ ਵੈਲਿਊ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਤਰਾਜ਼ 3 ਦਾ ਜਵਾਬ ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸੀ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਲਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੋਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਏ ਬਿਨਾਂ ਐੱਸਾਰ ਆਪਣੀ ਕੈਪਟਿਵ ਜੇਟੀ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿਚ ਬਦਲਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਤਰਾਜ਼ 8 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਂਧ 1598 ਮੀਟਰ ਲੰਬੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ 1100 ਮੀਟਰ ਹੈ ਜਿਸ

ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 25 ਐਮ.ਐਮ.ਟੀ.ਪੀ.ਏ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਐੱਸਾਰ ਨੇ ਸਾਲ 2014-15 ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ 10 ਮਿਲੀਅਨ ਮੀਟ੍ਰਿਕ ਟਨ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਹੈ।

22. ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਚੈਨਲ ਨੂੰ 14 ਮੀਟਰ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਤੱਕ ਡ੍ਰੇਜ ਕਰਕੇ 334 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਨੂੰ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੁਆਰਾ ਕਦੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ 170 ਹੈਕਟੇਅਰ ਅਤੇ 164 ਹੈਕਟੇਅਰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਖੇਤਰ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਬਦਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਖੜ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 35 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁੱਖ ਭੂਮੀ ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਅਗਾਊਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 195 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦਾ ਖੇਤਰ ਜੋ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - 140 ਹੈਕਟੇਅਰ ਤੁਰੰਤ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲੰਬੀ ਬਾਂਧ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ । ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਵੀ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵ ਗੁਜਰਾਤ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਬੋਰਡ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਗਾਊਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਾਤਾਵਰਣ ਅਤੇ ਜੰਗਲਾਤ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੁਆਰਾ 6 ਮਈ, 2014 ਨੂੰ 334 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮੁੜ ਉਸਾਰੀ ਲਈ ਸੀਆਰਜ਼ੈਡ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਾਉਂਦੀ।

XXXXXX

23. ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਆਉਂਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਦੁਆਰਾ ਬਦਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਲਈ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਜਲਦਬਾਜ਼ੀ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਜੀਐਮਬੀ ਨੇ ਉਕਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇ 4 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਤੱਥ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ ਦੇ, ਬਦਭਾਵਨਾ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ, ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਣੀ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਸਕਦਾ. ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਸਾਲਵੇ ਦੀ ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕਿ 13 ਬਰਥਾਂ ਲਈ 1011 ਹੈਕਟੇਅਰ ਨਾਲ ਲੱਗਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ 1011 ਹੈਕਟੇਅਰ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਜ਼ਮੀਨ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।

24. ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਕਿ ਉੱਤਰ ਵੱਲ 300 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜੰਗਲ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ, ਜੋ ਹੁਣ ਅਕਤੂਬਰ, 2016 ਵਿੱਚ ਐਕਵਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਐਚ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਲੈ ਜਾਵੇਗੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 300 ਹੈਕਟੇਅਰ ਵੀ 1011 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, 2010 ਦੀ ਡੀ.ਪੀਆ.ਰ ਵਿੱਚ।

25. ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਜੋਸ਼ੀ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਇੰਡੀਅਨ ਪੋਰਟਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 (1) ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸਿਰਫ ਲੋਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਸਹੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਕਿਵੇਂ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ ਵੱਲੋਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਹਲਫਨਾਮਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਨਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਬਦਲ

ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਨਾਟਕੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਨਾ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਲੰਗਰ ਲਈ, ਬਲਕਿ ਕਸਟਮ ਦੀਆਂ ਰਸਮਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਵੀ ਢੁਕਵੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ। ਪੋਰਟ ਪਰਿਵਰਤਨ, ਆਮ ਸੁਰੱਖਿਆ ਆਦਿ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕੈਪਟਿਵ ਜੇਟੀ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਜੋ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਜੀ.ਐਮ.ਬੀ / ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵੀ ਅੰਤਰ-ਵਿਰਸ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਹਜ਼ੀਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ।

XXXXXX

26. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ: - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਨ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ।



Prabhat Kiran, Advocate
D/923/2000
Bar Council of Delhi