(इंग्रजीत टंकलिखित न्यायनिर्णयाचा मराठी अनुवाद)

[२०२२] १९ एस. सी. आर. ५२३

मिहान इंडिया लिमिटेड

- विरुद्ध -

जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड आणि इतर

(दिवाणी अपील क्रमांक ३६९९/२०२२)

मे ०९, २०२२

[विनीत सरन, न्यायमूर्ति आणि जे. के. माहेश्वरी, न्यायमूर्ति]

निविदा : बोली प्रक्रियेचे विलोपन करणे - चे समर्थन - भारत सरकारच्या सूचनांनुसार, नागपूर आंतरराष्ट्रीय विमानतळाचे (अपिलार्थी कंपनी) अद्ययावतीकरण, आधुनिकीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठी, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने खाजगी पक्षांकडून निविदा मागवल्या - उत्तरवादी-जीएएल (जीएमआर एअरपोर्टस लिमिटेड) सर्वोच्च बोलीदार होता - देऊ केलेल्या महसुल भागासंबंधित वाटाघाटीदरम्यान, जीएएल (जीएमआर एअरपोर्टस लिमिटेड) ने सुधारित महसुल भागासाठी सहमती दर्शवली - त्यानंतर, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने प्रस्ताव स्वीकारला आणि जीएएल (जीएमआर एअरपोर्टस लिमिटेड) ला सर्वोच्च बोलीदार म्हणून निवडले - तथापि, औपचारिकता पूर्ण झाल्यानंतरही, जीएएल (जीएमआर एअरपोर्टस लिमिटेड) ला प्रकल्पाची अंमलबजावणी करण्यासाठी सहाय्यभूत होण्यासाठी सवलत कराराची अंमलबजावणी केली गेली नाही - जीएएल (जीएमआर एअरपोर्टस लिमिटेड) ने एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ला विनंती केली परंतु त्या पत्राला उत्तर दिले गेले नाही किंवा सवलत कराराची अंमलबजावणी करण्यासाठी कोणतीही पावले उचलण्यात आले नाहीत - एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने त्यानंतर बोली प्रक्रियेचे विलोपन केले आणि जीएएल (जीएमआर एअरपोर्टस लिमिटेड) ला त्यांनी बोलीसाठी सादर केलेली बोली प्रतिभूती परत घेण्यास देखील कळवले

आणि त्यानंतर, बोलीसाठी निविदा पुन्हा मागविल्या - जीएएल (जीएमआर एअरपोर्टस लिमिटेड) आणि जीएनएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एअरपोर्ट लिमिटेड) ने आव्हान दिले - उच्च न्यायालयाने एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ची बोली विलोपीत करण्याची कार्यवाही मनमानी, गैरवाजवी आणि अयोग्य ठरवून रद्दबातल व रद्द केली - अपील दाखल झाल्यावर, असा, निर्णय देण्यात आला : जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) ला निवड झालेला बोलीदार म्हणून पुष्टी देणारे दिनांक ०७.०३.२०१९ चे पत्र प्रस्तावासाठी विनंती-(रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) च्या अनुसार स्वीकृतीचे पत्र (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) च्या सारखे असेल आणि निर्णायक करार म्हणून मानण्यात येईल - जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) ने प्रतिसादाच्या चाचणीत अर्हता प्राप्त केली आहे आणि सर्वाधिक महसुलाचा प्रस्ताव दिल्यावर, त्याला निवडलेला बोलीदार घोषित करण्यात आले होते - स्वीकृती पत्र (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) अभिस्वीकृत केले गेले आहे आणि त्याच्या प्रतिलिपीवर स्वाक्षरी करण्यात आली आहे आणि विनिर्दिष्ट कालावधीत प्राधिकरणाकडे परत करण्यात आले आहे - जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) ने त्याची सर्वोच्च बोलीदार म्हणून निवड करण्यात आल्यामुळे, सवलतीचा दर्जा प्राप्त झाला – केवळ सवलत करार निष्पादित करणे आवश्यक होते आणि प्रस्तावासाठी विनंती (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) च्या तरतुदींचे पालन करण्यात जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) च्या बाजूने कोणतीही चूक नव्हती – अशा प्रकारे, सर्वोच्च महसूल भागाच्या प्रस्तावानंतर, स्वीकृती पत्र निर्गमित केल्यानंतर आणि आचरणाद्वारे प्रतिबिंबित झाल्याप्रमाणे सुद्धा, निर्णायक करार झालेला आहे - बोली प्रक्रियेच्या विलोपनासाठीचे पत्र मनमानी आहे आणि कार्यपद्धतीचे पालन करून आरएफक्यू/आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर क्वालीफीकेशन/रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) च्या अटींशी सुसंगत नाही – केवळ बोली नाकारण्याचा अधिकार असणे या केवळ कारणाने प्राधिकरणास उक्त अधिकार स्वेच्छेनुसार वापरण्याचा हक्क देत नाही – अनुच्छेद २२६ खाली उच्च न्यायालयाच्या अधिकारितेचा वापर करून सार्वजनिक कायद्यातील उपायांचा योग्य रितीने उपयोग करून घेण्यात आलेला आहे - जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) ला

विनिर्दिष्ट पालनासाठी मागणी करण्याचाच फक्त मर्यादित हक्क आहे असे म्हणता येऊ शकणार नाही - शिवाय, यूओआय (युनिअन ऑफ इंडिया) आणि एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) हे आवश्यक पक्षकार नव्हते आणि त्यांना पक्षकार म्हणून सामील न करता, उच्च न्यायालयाने दिल्याप्रमाणे दिलासामध्ये हस्तक्षेप करणे समर्थनीय नाही - आवश्यक पक्ष – सार्वजनिक कायदा उपाययोजना – भारताचे संविधान – अनुच्छेद १४, २२६ – भारतीय विमानतळ प्राधिकरण अधिनियम, १९९४ – कलम १२अ.

सरकारी कंत्राटे - कायद्याचे सिद्धांत - चे स्पष्टीकरण - निर्णय देण्यात आला : सरकारी कंत्राटांमध्ये, जर सरकारी संस्थांनी दिले असेल तर, कंत्राटविषयक बाबी हाताळतांना निष्पक्षता, समानता आणि कायद्याचे नियम कायम ठेवणे अपेक्षित आहे - अनुच्छेद १४ अन्वये समानतेचा अधिकार मनमानीपणाचा तिरस्कार करते - संविधानिक आवश्यकतेची पूर्तता झाल्याचे सुनिश्चित करण्यासाठी न्यायालयाने पारदर्शक बोली प्रक्रियेच्या बाजूने अनुग्रह केला आहे - सार्वजनिक हित अन्यथा मागणी करत नसेल तर राज्य सरकारने न्याय्य आणि वाजवी रितीने कार्य करावयास हवे - कोणत्याही खाजगी कायदेशीर हितसंबंधांच्या तडजोडीचे प्रमाण हे सार्वजनिक हिताशी योग्य प्रमाणात अनुरूप असणे इष्ट आहे - सार्वजनिक हिताच्या किंवा कोषागाराला नुकसानाच्या कारणांचा वापर करून प्राधिकरणाने आधीच हाती घेतलेले काम उलटविता येऊ शकत नाही.

अपिले खारीज करून, न्यायालयाने

असा निर्णय दिला : १.१ जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ला सर्वोच्च बोलीदार म्हणून निवड केल्यानंतर आणि दिनांक ०७.०३.२०१९ चे पत्र हे स्वीकृती पत्र (लेटर ऑफ एक्सेप्टन्स) आहे आणि त्याने सवलतीचा दर्जा प्राप्त केला. केवळ सवलत करार निष्पादित करणे आवश्यक होते आणि प्रस्तावासाठी विनंती (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) च्या तरतुदींचे पालन करण्यात जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) च्या बाजूने ची कोणतीही चूक नव्हती. अपीलार्थी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) चे संचालन हे देखील सूचित करते की सवलत

कराराचे निष्पादन सवलतधारकाद्वारे (जीएएल - जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) करणे आवश्यक आहे. अशा प्रकारे, सर्वोच्च महसूल भागाच्या प्रस्तावानंतर, स्वीकृती पत्र निर्गमित केल्यानंतर आणि आचरणाद्वारे प्रतिबिंबित झाल्याप्रमाणे सुद्धा, निर्णायक करार झालेला आहे - एलओए (लेटर ऑफ एक्सेप्टन्स) निर्गमित केल्यानंतर बऱ्याच काळापासून जेव्हा सवलतीच्या कराराच्या निष्पादनासाठी पावले उचलल्या गेली नव्हती , तेव्हा जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने दिनांक २५.०२.२०२० रोजी २६ सवलतीच्या कराराच्या निष्पादनासाठी विनंती केली होती, परंतु त्याकडे लक्ष देण्यात आले नव्हते. [परिच्छेद २४ आणि २५] [५४१ -ए सी]

१.२ आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) नुसार, हे स्पष्ट आहे की एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने नागपूर विमानतळाच्या अद्ययावतीकरण, आधुनिकीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठी निविदा काढली. उघडपणे, दिनांक ३०.०८.२०१९ रोजी झालेली बैठक आणि दिनांक १४.१०.२०१९ रोजी च्या पीएमआयसी च्या (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) च्या बैठकीत उपस्थित केलेल्या आक्षेपांतुन करता येऊ शकणारे प्राथमिक मत संभवनीय महसूल लाभ दर्शवितो, परंतु ते नागपूर विमानतळाच्या अद्ययावतीकरण आणि आधुनिकीकरण यात गुंतवणुक दर्शवित नाही, ज्यासाठी केवळ प्रवाशांसाठीच नव्हे तर मिहानच्या नावाने मालवाहतुकीसाठीही जागतिक दर्जाच्या आंतरराष्ट्रीय विमानतळाचे नियोजन आणि रचना आवश्यक आहे. आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) आणि सवलतीच्या करारानुसार, रचना, अद्ययावतीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठीची सर्व गुंतवणूक ही एमआयएल ने (मिहान इंडिया लिमिटेड) करावयाची नाही तर खाजगी संस्थेने करावयाची आहे. एएआय (एअरपोर्टस ऑफ इंडिया) च्या टिप्पणीवर एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) आणि जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) च्या अंतर्गत पत्रव्यवहाराद्वारे स्वीकृती पत्र (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) निर्गमित केल्यानंतर, ई अँड वाय (अन्स्ट अँड यंग) च्या अहवालावर अवलंबून आर्थिक व्यवहार्यतेचा विचार करण्यात आला आहे. जर आर्थिक व्यवहार्यतेसंबंधित कोणताही प्रश्न होता तर जीएएल ला (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया), एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) किंवा

एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) यांचे कर्तव्य होते की त्यांनी समर्थनाकरिता जीएएल ला (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड), त्यांना अधिकार प्रोदयभूत झाले आहे आणि प्रस्तावित केल्याप्रमाणे आणि एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने संमती दिल्याप्रमाणे महसूल भाग प्रदान करावयाचा आहे, बोलावयास हवे होते. अन्यथा, जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) च्या पाठीमागे वरील आधारावर निर्णय घेणे हे भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ चे उल्लंघन करणारे आणि नैसर्गिक न्यायाच्या तत्त्वांच्या विरुद्ध सुद्धा होते. [परिच्छेद ३८] [५५३ - ई-एच]

१.३ हे स्पष्ट आहे की कलम १२-ए हे प्राधिकरणाद्वारे भाडेपट्ट्याच्या बाबतीत लागू होते आणि पोट-कलम (१) खाली कोणताही असा भाडेपट्टा केंद्र सरकारच्या पूर्वपरवानगीशिवाय करण्यात येणार नाही. प्रस्तूत प्रकरणात, जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) किंवा जीएनआयएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एयरपोर्ट लिमिटेड) च्या बाजूने भाडेपट्टी करून देण्याची आवश्यकता नाही. एएआय (एयरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि भारत सरकार (जीओआय-गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) यांनी बोली प्रक्रियेच्या विलोपनच्या बाबतीत एएआय (एयरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) अधिनियमाच्या कलम १२-ए च्या आधारावर घेतलेला बहाणा मुख्यतः तर्कदुष्ट असल्याचा दिसून येतो. अभिलेखावरील पुराव्याच्या आधारे, हे स्पष्ट आहे की अपिलार्थींना अंगीकृत करण्यात येत असलेल्या कार्यपद्धतीची माहिती होती. बोली प्रक्रिया पूर्ण झाल्यानंतर, जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ला, सर्वोच्च महसूल भाग देऊ केल्यानंतर, निवडलेला बोलीदार म्हणून घोषित करण्यात आले होते आणि एलओए (स्वीकृती पत्र -लेटर ऑफ ॲक्सेप्टन्स) निर्गमित करण्यात आल्यावर, त्याला सवलतदार म्हणून आणि सवलत कराराच्या निष्पादनाच्या टप्प्यावर घोषित करण्यात आले आहे, या सर्व औपचारिकता संबद्ध नाहीत आणि ते प्राधिकरणांद्वारे अधिकारांचा मनमानी वापर करण्याच्या सारखे आहे जे कायद्यानुसार अनुज्ञेय नाही. बोली फेटाळण्याचा अधिकार असल्याच्या केवळ कारणाने प्राधिकरणे उक्त अधिकार मनमानीपणे वापरण्यासाठी हक्कदार होत नाही. खंड २.१६.१, ३.३.१ व ३.३.५ लागू होण्याबाबत चर्चा करताना, हे स्पष्ट केले आहे की बोली स्वीकृतीच्या बोली पूर्व

व कार्यपद्धतीत, बोली प्रक्रियेचे विलोपन करण्यात यावे, अन्यथा एलओए (स्वीकृती पत्र - लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) निर्गमित केल्यानंतर, विलोपन करता येऊ शकत नाही. पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) च्या दिनांक १४.१०.२०१९ च्या बैठकीच्या संदर्भातील जीओएमचे (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) दिनांक १६.०३.२०२० चे पत्र ज्यामध्ये पुनर्निविदा काढण्याचे निर्देश देण्यात आले होते, त्यावर विसंबून प्राधिकाऱ्यानी आणखी स्वेच्छानुसारी कार्यवाही केली. आधीच स्वीकृत केलेल्या बोलीकडे दुर्लक्ष केल्याशिवाय पूर्वनिविदा काढणे शक्य नव्हते. त्यामुळे, खंड २.१६.१ स्वेच्छेनुसारी लागू करून विलोपन करण्याचा आदेश देण्यात आला आहे. प्रस्तूत प्रकरणात, बोलीदाराची निवड पूर्ण झाली होती. त्यानंतर, खंड ३.३.५ नुसार एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स - स्वीकृती पत्र) निर्गमित करण्यात आले आणि सवलत कराराचा मसुदालेख निर्गमित करून, त्याला सवलतदार म्हणून घोषित करण्यात आले आहे. आम्हाला असे वाटते की एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) ने घेतलेल्या दिनांक ३०.०८.२०१९ च्या बैठकीत उपस्थित केलेल्या आक्षेपांनुसार, परिच्छेद ५ मधील खंड (iv) ने पुनर्निविदेचा आदेश देण्यासाठी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) आणि जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) चे मन वळविले. [परिच्छेद ४१, ४२, ४३, ४४] [५५७ - ए - डी; ५५९ - बी - सी, ई - एफ]

१.४ हे उघड आहे की सरकारी कंत्राटांमध्ये, जर सरकारी संस्थांनी दिले असेल तर, कंत्राटविषयक बाबी हाताळतांना निष्पक्षता, समानता आणि कायद्याचे नियम कायम ठेवणे अपेक्षित आहे. भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ अन्वये समानतेचा अधिकार मनमानीपणाचा तिरस्कार करतो. संविधानिक आवश्यकतेची पूर्तता झाल्याचे सुनिश्चित करण्यासाठी न्यायालयाने पारदर्शक बोली प्रक्रियेच्या बाजूने अनुग्रह केला आहे. असे म्हटले जाते की भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ अन्वये उपबंधित केलेली संविधानात्मक हमी, सार्वजनिक हित अन्यथा मागणी करत नसेल तर, राज्य सरकारने न्याय्य आणि वाजवी रीतीने कार्य करावयास हवे अशी मागणी करते. कोणत्याही खाजगी कायदेशीर हितसंबंधांच्या तडजोडीचे प्रमाण हे सार्वजनिक हिताशी योग्य प्रमाणात अनुरूप असणे इष्ट आहे. हे विनिर्दिष्ट

केले आहे की सार्वजनिक हिताच्या किंवा कोषागाराला नुकसानाच्या कारणाचा वापर करून प्राधिकरणाने आधीच हाती घेतलेले काम उलटविता येऊ शकत नाही. [परिच्छेद ४६] [५६० - एफ - एच; ५६१ - ए]

१.५ आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोजल) चे खंड ३.३.५ च्या अनुसार एलओए (स्वीकृती पत्र -लेटर ऑफ ऍक्सेप्टन्स) निर्गमित करण्यात आल्यानंतर आणि खंड ३.३.६ नुसार जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ला सवलतदार म्हणून घोषित केल्यानंतर, दिनांक १४.१०.२०१९ च्या पीएमआयसीच्या (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) बैठकीच्या आधारावर, ज्याद्वारे बोलीसाठी पुनर्निविदा काढण्याचे निर्देश देण्यात आले होते, बोली प्रक्रिया विलोपन करण्याचे पत्र निर्गमित करणे हे पूर्णपणे अधिकाराचा स्वेच्छेनुसार वापर करणे आहे, आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोजल) च्या तरतुदींच्या विरुद्ध आहे आणि भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ चे उल्लंघन करणारे आहे. [परिच्छेद ४७] [५६१-बी]

१.६ आक्षेपित न्यायनिर्णयात उच्च न्यायालयाने नोंद केलेले निष्कर्ष वरील तर्कांशी सुसंगत आहेत. उच्च न्यायालयाने दिलेला आक्षेपित निर्णय ठोस तर्कांवर आणि तथ्यांच्या सत्य विश्लेषणावर आधारित आहे, जे या न्यायालयानद्वारा हस्तक्षेप करण्यास आवश्यक करत नाही. [परिच्छेद ४८] [५६१ - सी - डी]

१.७ प्राधिकाऱ्यांनी भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ चे उल्लंघन करून स्वेच्छानुसार कार्यवाही केली आहे. अशा स्थितिविशेषात, भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद २२६ नुसार उच्च न्यायालयाच्या अधिकारितेचा वापर करून, सार्वजनिक कायद्याच्या उपाययोजनांचा योग्यरितीने उपयोग करण्यात आला आहे. याचिका विचारार्थ स्विकारण्यासाठी उच्च न्यायालयाने नोंद केलेले निष्कर्ष हे न्याय्य आणि योग्य आहेत आणि ते निष्कर्ष स्वीकारले आहेत. प्रस्तुत प्रकरणाची वस्तुस्थिती विचारात घेता, जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ला विशेष साहाय्य अधिनियमाच्या तरतुदींखाली विनिर्दिष्ट पालनाची उपाय स्वरूपी कारवाई करण्यास भाग पाडावे असा अपिलार्थींनी केलेल्या युक्तिवादाचे याद्वारे खंडन केले आहे. [परिच्छेद ४९] [५६१ - डी -

एफ]

१.८ मंत्रिमंडळाने घेतलेल्या निर्णयानुसार, दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमाची स्पर्धात्मक बोलीद्वारे निवड करणे आवश्यक आहे. प्रस्तूत प्रकरणात, जागतिक निविदा मागवण्यात आल्या आणि स्पर्धात्मक बोली प्रक्रियेचे पालन करण्यात आले. एलओए (स्वीकृती पत्र -लेटर ऑफ ॲक्सेप्टन्स) निर्गमित करण्याची कार्यपद्धती ही आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोजल) मध्ये विहीत केल्याप्रमाणे पूर्णपणे योग्य कार्यपद्धती आहे. एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन), एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) यांनी घेतलेल्या निर्णयानुसार, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ही बोली प्रक्रिया पूर्ण करण्यासाठी प्राधिकरण आहे आणि जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) च्या वतीने काम करणारी, पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) संपूर्ण प्रक्रियेचे पर्यवेक्षण करत होती. पुनर्निविदा काढण्यासाठी दिनांक १६.०३.२०२० च्या पत्रास अनुलक्षून विलोपन करण्याचे निर्देश देण्यात आले आहेत. त्यामुळे, विलोपन पत्र निर्गमित करण्यामध्ये यूओआय (युनियन ऑफ इंडिया) आणि एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) यांची कोणतीही भूमिका नाही. खंड (ब) मध्ये प्रार्थना केल्याप्रमाणे उच्च न्यायालयाने दिलेल्या अनुतोषाबाबत गंभीर आक्षेप घेण्यात आला आहे. या संदर्भात, न्यायालयाने, मंत्रिमंडळाच्या दिनांक ११.०२.२००९ च्या निर्णयाच्या अनुसार उच्च न्यायालयाने दिलेल्या उक्त अनुतोषाची आणि निर्देशांची समीक्षा केली आणि न्यायालयाचे समाधान झाले आहे की स्पर्धात्मक बोलीद्वारे दुसरा संयुक्त उपक्रम निवडण्याचे निर्देश दिल्यानंतर यूओआय (युनिअन ऑफ इंडिया) आणि एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) वर प्रतिकूल परिणाम झालेला नाही. मंत्रिमंडळाची दिनांक ११.०२.२००९ रोजीची पहिली मंजुरी, दिनांक ०२.०८.२०१९, २०.०८.२०१९ आणि ३०.०८.२०१९ रोजीचे पत्रे सादर केले गेले असेल त्या व्यतिरिक्त, रिट कोर्टाने पक्षकारांना सामील न करून घेतल्यामुळे त्यांच्यावर काय गंभीर बाधक परिणाम झाला आहे हे दर्शविण्यासाठी आमच्यासमोर काहीही नवीन आणण्यात आलेले नाही. अपिलार्थींनी उपस्थित केलेला असंयोजनाबाबतचा आक्षेप हा गुणवत्तेपासून वंचित आहे आणि उच्च न्यायालयाने तो

योग्यरित्या फेटाळला आहे. रिट याचिका अनुमत करतांना उच्च न्यायालयाने नोंद केलेले निष्कर्ष हे कायद्यानुसार आहेत. ते निष्कर्ष भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १३६ नुसार अधिकाराचा वापर करून या न्यायालयाद्वारे हस्तक्षेप करण्यास आवश्यक होईल अशा कोणत्याही अवैधतेपासून ग्रस्त नाही. [**परिच्छेद ५१ आणि ५२**] [**५६१-जी - एच ; ५६२ - ए - डी**]

युनियन ऑफ इंडिया आणि इतर - विरुद्ध - दिनेश इंजिनिअरिंग कॉर्पोरेशन आणि अन्य, **(२००१) ८ एससीसी ४९१;** *वाइस-चेयरमन अँड मॅनेजिंग डायरेक्टर, सिटी अँड इंडसस्ट्रीअल डेव्हलोपमेंट कॉर्पोरेशन ऑफ महाराष्ट्र लिमिटेड आणि अन्य - विरुद्ध - शिशिर रिअल्टी प्रायव्हेट लिमिटेड आणि इतर,* **दिवाणी अपील क्रमांक ३९५६-५७/२०१७ - वर विसंबून होते.**

निर्णयाविधी कायदा संदर्भ

(२००१) ८ एससीसी ४९१ विसंबून होते परिच्छेद ४२

दिवाणी अपीलीय अधिकारिता : दिवाणी अपील क्रमांक ३६९९/२०२२.

मुंबई उच्च न्यायालय, नागपूर खंडपीठ, नागपूर येथील रिट याचिका क्रमांक १७२३/२०२० मधील दिनांक १८.०८.२०२१ रोजीचा न्यायनिर्णय आणि आदेशावरून.

सह

दिवाणी अपील क्रमांक २०२२ चे ३७०१, ३७०२ आणि ३७००

अपिलार्थींसाठी अधिवक्ता - के. एम. नटराज, सुश्री. ऐश्वर्या भाटी, एएसजी(ASGs), दुष्यंत दवे, श्याम दिवाण, वरिष्ठ अधिवक्ता, राहुल भांगडे, सत्यजित ए. देसाई, सिद्धार्थ गौतम, हिमांशू शर्मा, सुश्री. नेहा सांगवान, सत्य काम शर्मा, सौ. अनघा एस. देसाई, निखिलेश रामचंद्रन, विनायक शर्मा, शुभम सेठ, सुश्री. मृणाल चौधरी, विभु शंकर मिश्रा, शैलेश मडियाल, रजत नायर, सुश्री. बी. एल. एन. शिवानी, नितीन पावुलुरी, सुश्री. कीर्ती खांगरोट, सुश्री. मनीषा चावा, शिविका मेहरा, रुस्तम सिंग चौहान, राज बहादूर यादव, अमरीश कुमार, सचिन पाटील,

राहुल चिटणीस, आदित्य ए. पांडे, जिओ जोसेफ, सुश्री. श्वेता शेपाल.

उत्तरवादींसाठी अधिवक्ता - डॉ. अभिषेक मनू सिंघवी, मनिंदर सिंग, पराग पी. त्रिपाठी, वरिष्ठ अधिवक्ता ; महेश अग्रवाल, मिलंका चौधरी, एम. एस. अनंथ , सुश्री. नयना दुबे, निशांत राव, सुश्री. हर्षिता अग्रवाल, सुश्री श्वेत शिखा, श्रीनिवासन, अमित भंडारी, ई. सी. अग्रवाल, प्रणव सहगल, प्रभास बजाज.

न्यायालयाने खालील न्यायनिर्णय दिलेला आहे :

<u>न्या य नि र्ण य</u>

अनुमती मंजूर करण्यात आली.

२. मुंबई उच्च न्यायालयाच्या नागपूर खंडपीठाच्या दिनांक १८.०८.२०२१ रोजीच्या निर्णयाला आव्हान देणाऱ्या या चार अपील दाखल करण्यात आल्या आहेत, ज्यामध्ये उत्तरवादी क्रमांक १- जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड (थोडक्यात **'जीएएल'**) आणि जीएमआर नागपूर आंतरराष्ट्रीय विमानतळ लिमिटेड (थोडक्यात **'जीएनआयएएल'**) यांनी मिहान इंडिया लिमिटेड (थोडक्यात **'एमआयएल'**) आणि महाराष्ट्र शासन (थोडक्यात **'जीओएम'**) यांच्याविरुद्ध दाखल केलेल्या रिट याचिकेला अनुमती देण्यात आली आहे. रिट याचिकेच्या खंड (बी) मध्ये प्रार्थना केल्याप्रमाणे उच्च न्यायालयाने बोली प्रक्रियेचे विलोपन करणाऱ्या आक्षेपित पत्राला रद्द केले आणि पुढील आवश्यक कारवाई करण्याचे निर्देश दिले.

३. विशेष अनुमती याचिका (सी) क्रमांक १५५५६/२०२१ मधून उद्भवलेले अपील हे एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) (जे उच्च न्यायालयासमोर उत्तरवादी क्रमांक १ होते) यांनी दाखल केले आहे आणि विशेष अनुमती याचिका (सी) क्रमांक १६७३७/२०२१ मधून उद्भवलेले अपील हे जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) (जे उच्च न्यायालयासमोर उत्तरवादी क्रमांक २ होते) यांनी दाखल केले आहे. डायरी क्रमांक २३४७९/२०२१ आणि डायरी क्रमांक २३४७७/२०२१ मधून उद्भवलेल्या इतर दोन अपील अनुक्रमे भारतीय विमानतळ प्राधिकरण

(थोडक्यात '**एएआय'**) आणि भारतीय संघराज्य (थोडक्यात '**यूओआय**') यांनी दाखल केले आहेत, जे उच्च न्यायालयासमोर पक्षकार नव्हते आणि म्हणून विशेष अनुमती याचिका दाखल करण्याची परवानगी मिळण्यासाठी अर्ज दाखल करण्यात आले आहेत, जे दोन्ही विशेष अनुमती याचिकांमध्ये मंजूर करण्यात आलेले आहेत.

४. सर्व अपीलांमध्ये आव्हानाधीन आदेश एकच असल्याने आणि उक्त अपीलांमधील तथ्ये समान असल्याने, तथापि, विशेष अनुमती याचिका क्रमांक १५५५६/२०२१, ***मिहान इंडिया लिमिटेड - विरुद्ध - जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड आणि इतर*** या नावाने असलेली याचिका ती प्रमुख याचिका मानली जात आहे.

५. थोडक्यात, अपीलांच्या उद्देशासाठी संबद्ध तथ्ये अशी आहेत की नागपूर आंतरराष्ट्रीय विमानतळ (थोडक्यात '**नागपूर विमानतळ**') हे एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) द्वारे चालवले जात होते. नागपूर येथे बहु-साधन आंतरराष्ट्रीय प्रवासी आणि मालवाहू केंद्र विमानतळ विकसित करण्याच्या महाराष्ट्र शासनाच्या (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र -जीओएम) पुढाकाराने, संक्षिप्ततेसाठी '**मिहान**' म्हणून संबोधले जाते, यांनी भारत सरकार (थोडक्यात **'जीओआय**'), नागरी विमान वाहतूक मंत्रालय (थोडक्यात '**एमओसीए**'), एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि भारतीय हवाई दल यांच्या समन्वयातून संरक्षण मंत्रालयाच्या माध्यमातून मिहान प्रकल्पासाठी अहवाल तयार केला आहे. संयुक्त उपक्रम कंपनी (थोडक्यात **'जेव्हीसी**') ची स्थापना करण्याच्या उद्देशाने आणि विमानतळ मिहानमध्ये विकसित करण्यासाठी ते उक्त जेव्हीसी (संयुक्त उपक्रम कंपनी) कडे हस्तांतरित करण्याच्या उद्देशाने दिनांक १८.१२.२००६ रोजी प्रथम पक्ष - जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) मार्फत एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) व एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया); आणि दुसरा पक्ष - जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) व महाराष्ट्र विमानतळ विकास कंपनी (थोडक्यात '**एमएडीसी**' - महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) यांनी सामंजस्य करार (थोडक्यात '**एमओयु**') केला. या एमओयु (सामंजस्य करार) नुसार, एमएडीसी (महाराष्ट्र

एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) कडे जेव्हीसी (संयुक्त उपक्रम कंपनी) चे ५१ टक्के समभाग आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) कडे जेव्हीसी (संयुक्त उपक्रम कंपनी) चे ४९ टक्के समभाग असतील. जेव्हीसी (संयुक्त उपक्रम कंपनी) जी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) म्हणून ओळखल्या जाते, तिचा समावेश करण्याच्या उद्देशाने या एमओयु (सामंजस्य करार) नुसार दिनांक २२.०२.२००९ रोजी एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) ने संयुक्त उपक्रम करार (थोडक्यात **'जेव्हीए'**-जॉईंट वेनचर अग्रीमेंट) केला. दिनांक १८.१२.२००६ रोजीच्या एमओयु (सामंजस्य करार) आणि दिनांक २२.२.२००९ रोजीच्या जेव्हीए (जॉईंट वेनचर अग्रीमेंट) च्या अटी आणि शर्तींनुसार, दिनांक ०७.०८.२००९ रोजी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) कडून विमानतळ ताब्यात घेतले.

६. जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) च्या सूचनेनुसार, त्यानंतर असा निर्णय घेण्यात आला की विमानतळाच्या (नंतर डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर आंतरराष्ट्रीय विमानतळ, नागपूर असे नाव देण्यात आले) अद्ययावतीकरण, आधुनिकीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठी, रचना, बांधणी, वित्त, संचालन आणि हस्तांतरण (**डीबीएफओटी**) या आधारावर सार्वजनिक खाजगी सहभागाद्वारे (थोडक्यात **'पीपीपी'**) खाजगी विकसकांची निवड करण्यासाठी पात्रतेच्या विनंतीनुसार (थोडक्यात **'आरएफक्यू'**) खाजगी पक्षांकडून निविदा मागवून एमआयएलद्वारे (मिहान इंडिया लिमिटेड) जागतिक निविदा मागविण्यात येणार होत्या. दिनांक ११.१२.२०१७ रोजी, जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) ने एक उच्चाधिकार प्राप्त प्रकल्प देखरेख आणि अंमलबजावणी समिती (थोडक्यात **'पीएमआयसी'**) गठीत केली, ज्यात अकरा सदस्यांचा समावेश आहे, जे जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र), जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) , एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) चे अधिकारी आहेत आणि जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) च्या वतीने मिहान प्रकल्पाची देखरेख करण्यासाठी जीओएम चे मुख्य सचिव त्याचे अध्यक्ष असतील. प्रस्तावासाठीची विनंती (थोडक्यात **'आरएफपी'**) ही एमआयएल (मिहान इंडिया

लिमिटेड) ने तयार केली होती आणि पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) ने दिनांक २४.०१.२०१८ रोजी झालेल्या बैठकीत तिला मान्यता दिली होती. प्रतिसादात, सहा बोलीदारांची निवड करण्यात आली होती; परंतु त्यापैकी केवळ पाच जणांनाच पुढील टप्प्यासाठी म्हणजेच आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) देण्यासाठी मंजुरी देण्यात आली होती, जी दिनांक ०१.०३.२०१८ च्या ईमेलद्वारे पाठवण्यात आली होती. निविदा सादर करण्याच्या अंतिम तारखेला, म्हणजे २८.०९.२०१८ रोजी, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ला केवळ दोन निविदा प्राप्त झाल्या होत्या, ज्यापैकी जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने सादर केलेली बोली ही ५.७६% चा महसूल भाग प्रस्तावित करणारी सर्वोच्च बोली असल्याचे आढळून आले. त्यानंतर, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ला दिनांक ०५.०३.२०१९ रोजी पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) समोर देऊ केलेल्या महसुलाच्या भागासंबंधित चर्चा आणि वाटाघाटी करण्यास सांगितले. चर्चेदरम्यान, जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने १४.४९% च्या सुधारित महसूल भागासाठी सहमती दर्शवली. जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने दिनांक ०६.०३.२०१९ रोजीच्या पत्राद्वारे त्याला निवड झालेला बोलीदार म्हणून घोषित करण्याची आणि प्रदान करण्याचे पत्र (थोडक्यात '**एलओए**') देण्यात यावे या विनंतीसह उक्त सुधारित महसुलाचा भाग कळविला होता.

७. त्यानंतर एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने सुधारित प्रस्ताव स्वीकारल्याचे पत्र, दिनांक ०७.०३.२०१९ निर्गमित केले. जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने दिनांक ०७.०३.२०१९ चे पत्र स्वीकारले आणि दिनांक १२.०३.२०१९ च्या पत्राद्वारे ते अभिस्वीकृत केले आणि ते दिनांक ०७.०३.२०१९ च्या पत्राची यथोचित रित्या स्वाक्षरीत प्रतिलिपी द्वारे कळविले.

८. या औपचारिकता पूर्ण केल्यानंतरही, सवलतीचा करार बराच काळ निष्पादित करण्यात आला नव्हता, तथापि दिनांक २५.०२.२०२० ला जीएएलने (जीएमआर एअरपोर्ट्स

लिमिटेड) एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ला सवलत करार निष्पादित करण्यासाठीची विनंती केली होती जेणेकरून जीएएलला (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) मिहान प्रकल्पाची अंमलबजावणी करता येईल. या पत्राला कोणतेही उत्तर देण्यात आले नाही किंवा जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) आणि जीएनआयएएल(जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एअरपोर्ट्स लिमिटेड) (एसपीव्ही हा मिहान प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीसाठी समाविष्ट केलेला असल्याने) यांच्या बाजूने सवलत करार निष्पादित करण्यासाठी कोणतीही पावले उचलली गेली नाहीत. अशा प्रकारे, जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) आणि जीएनआयएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एअरपोर्ट्स लिमिटेड) या दोघांनीही मुंबई उच्च न्यायालयाच्या नागपूर खंडपीठासमोर रिट याचिका क्रमांक १३४३/२०२० दाखल केली, ज्यात त्यांनी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) आणि जीओएम (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ला दिनांक ०७.०३.२०१९ रोजीच्या पत्रास अनुसरून सर्व आवश्यक आणि परिणामकारक पावले उचलण्यात यावे आणि सवलतीच्या करारावर स्वाक्षरी करण्यात यावी असे निर्देश देण्याची मागणी केली. दिनांक ११.०३.२०२० रोजी, उच्च न्यायालयाने नोटीस बजावली आणि दिनांक १८.०३.२०२० ला हे प्रकरण सुनावणीसाठी सूचीबद्ध केले. दिनांक १६.०३.२०२० रोजी जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने त्याच दिवशी न्यायालयीन बेलीफद्वारे एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) व जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) ला नोटीस बजावली होती. नोटीस मिळाल्यानंतर लगेचच, त्याच दिवशी म्हणजेच दिनांक १६.०३.२०२० रोजी, जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) ने एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ला पुनर्निविदा भरण्याचे निर्देश दिले. त्यानुसार, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने १९.०३.२०२० या तारखेच्या संसूचनेच्या माध्यमातून बोली प्रक्रियेचे विलोपन केले. एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने बोलीसाठी सादर केलेली बोली प्रतिभूती परत घेण्याची माहितीही जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ला दिली. त्यानंतर, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने दिनांक ०४.०५.२०२० रोजी ईमेलद्वारे जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ला कळवले की बोली प्रतिभूतीसाठीची बँक हमी ३०.०४.२०२० ला संपलेली आहे आणि कोविड-१९ मुळे लागू करण्यात आलेल्या

लॉकडाऊनमुळे ती रद्द करण्यात आली आहे आणि ती पूर्णपणे ऋणमुक्त करण्यात आली आहे असे समजण्यात यावे आणि ती परत घेतल्या जाऊ शकते .

९. एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) निर्गमित केल्यानंतर जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) आणि जीएनआयएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने मुंबई उच्च न्यायालयाच्या नागपूर खंडपीठासमोर आणखी एक रिट याचिका क्रमांक १७२३/२०२० दाखल करून दिनांक १९.०३.२०२० रोजीची बोली प्रक्रिया विलोपन करण्यासाठीच्या संसूचनेला आव्हान दिले. उक्त रिट याचिकेत उत्तरवादींनी, दिनांक १९.०३.२०२० चे विलोपनाचे पत्र रद्दबातल करण्यासाठी आणि पत्र, दिनांक ०७.०३.२०१९ ची अंलबजावणी करण्यासाठी समुचित निर्देश देण्यासाठी तसेच प्रार्थना खंड (बी), खाली उद्धृत केले आहे, नुसार आणखी निर्देश देण्यासाठी प्रार्थना केली आहे :

> बी. उत्तरवादींना, आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) मधील अटी, त्यांचा वास्तविक आशय व त्यामागील भावना समजून पालन करण्याचे व त्याच्या पुरःसरणार्थ आवश्यक व परिणामकारक उपाययोजना व प्रदानाचे पत्र, दिनांक ०७.०३.२०१९, याचिकाकर्ता क्रमांक २ व इतर सहाय्यभूत दस्तऐवजाच्या सहित च्या नावाने सवलत करार आणि, परंतु त्याच्या अंमलबजावणी पुरते मर्यादित न करता, याचे पालन करण्यासाठी उत्तरवादींना निर्देश देणारी रिट किंवा कोणतीही इतर योग्य रिट, निर्देश किंवा आदेश देण्यात यावे.

१०. उत्तर दाखल करून, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने जेव्हीसी (जॉईंट वेनचर कंपनी) च्या स्थापनेबाबत, एमओयु (मेमोरँडम ऑफ अंडरस्टँडिंग) च्या निष्पादनाबाबत, एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) द्वारे नागपूर विमानतळ हे जेव्हीसी (जॉईंट वेनचर कंपनी) च्या वतीने एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) कडे सुपूर्द करण्याबाबत, राज्य शासनाद्वारे आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) तयार करण्याबाबत, जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने देऊ केलेल्या महसुल भागासंबंधीच्या प्रस्तावासह निविदा प्रक्रिया पूर्ण

करण्याबाबत वादविवाद केलेला नाही. हे मान्य करण्यात आले आहे की दिनांक ०५.०३.२०१९ रोजी मुंबई येथे पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) समोर वाटाघाटीसाठीची बैठक घेण्यात आली होती, ज्यामध्ये जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने महसुल भाग हा ५.७६% ऐवजी १४.४९% पर्यंत वाढवण्याचा प्रस्ताव दिलेला होता आणि जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने दिनांक ०६.०३.२०१९ च्या संसूचनेच्या माध्यमातून एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स - स्वीकृती पत्र) निर्गमित करण्यासाठी विनंती केलेली होती. अपीलार्थी - एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने उच्च न्यायालयासमोर अशी भूमिका घेतली की, दिनांक ०७.०३.२०१९ ची संसूचना ही, भारत सरकारच्या मान्यतेच्या अधीन राहून, सवलत करारानुसार एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) च्या जमिनीचे हस्तांतरण जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) च्या नावे करण्यासाठी आणि एसपीव्ही च्या निर्मितीसाठी सुधारित बोली स्वीकारण्याबाबत केवळ एक सूचना होती. खंड ३.३.५ वर भरवसा ठेवून असे म्हटले जाते की एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स--स्वीकृती पत्र) हे संसुचनेपेक्षा वेगळे आहे. असे म्हटले जाते की दिनांक ०७.०३.२०१९ रोजीच्या पत्राच्या पुरःसरणार्थ, एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) ने प्रक्रिया सुरू केली. एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) च्या मार्फत जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) ने एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) च्या प्रस्तावावर, दिनांक २०.०८.२०१९ च्या पत्राद्वारे काही स्पष्टीकरण मागितले. एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) यांनी, एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) ने दिनांक ३०.०८.२०१९ रोजी घेतलेल्या बैठकीत, मागितल्याप्रमाणे स्पष्टीकरण सादर केलेले नाही आणि त्यांनी ते पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) मार्फत सादर करण्यासाठी वेळ मागितलेला आहे. असे म्हटल्या गेले होते की ही स्पष्टीकरणे मंत्रिमंडळाच्या मंजुरीसाठी टिप्पणी तयार करण्यासाठी आवश्यक होती, अन्यथा स्पष्टीकरणाच्या अभावामुळे मंत्रिमंडळाची मंजुरी मिळणे शक्य नव्हते. असे म्हटले जाते की एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) मार्फत जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) हे एक आवश्यक पक्षकार होते ज्यांना या रिट याचिकेत सामील

करण्यात आलेले नाही. आवश्यक पक्षकाराचे असंयोजन केल्यामुळे, रिट याचिका दाखलयोग्य नाही आणि ती खारीज करण्यात येऊ शकते. हे सुद्धा नमूद करण्यात आले आहे की जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) च्या सूचनेनुसार बोली प्रक्रिया विलोपीत करण्याचा आदेश देण्यात आला होता. बोली प्रतिभूती परतावा स्वीकारल्यानंतर, जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ला बोली प्रक्रिया विलोपीत करण्याच्या आदेशाला आव्हान देण्यापासून प्रतिष्टम्भीत करण्यात येते कारण दिनांक ०७.०३.२०१९ चे पत्र सशर्त होते आणि जीओएम(गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) ने कोणतीही मंजुरी दिलेली नाही, त्यामुळे जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ला बोली प्रक्रियेचे विलोपन करण्याच्या आदेशावर प्रश्न उपस्थित करण्यासाठीचा कोणताही निहित अधिकार प्राप्त झालेला नाही. हे सुद्धा सादर करण्यात आले आहे की एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने वित्तीय वर्ष २०१८-१९ दरम्यान रुपये ४९ कोटी इतका एकूण नफा कमावलेला आहे आणि वित्तीय वर्ष २०१९-२० दरम्यान रुपये ६४ कोटी इतका एकूण अंदाजे नफा कमावलेला आहे आणि जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने देऊ केलेला एकूण महसुल भागाचा प्रस्ताव रुपये १५ कोटी हा अत्यंत कमी आहे, जे लोकहितासाठी नसेल आणि त्यामुळे सरकारी तिजोरीला मोठे आर्थिक नुकसान होईल. त्यामुळे प्राधिकाऱ्यांनी योग्य ती कारवाई केलेली आहे.

११. जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) यांनी सीएस-कम सीएफओ (कंपनी सचिव-नि मुख्य वित्तीय अधिकार), एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) यांच्या प्रतिज्ञापत्रावर स्वतंत्र उत्तर दाखल केले आहे, जे त्यांनी जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) च्या अधिकाऱ्याच्या क्षमतेनुसार दाखल केलेले नाही. या उत्तरात असे प्रेरित करण्यात आले होते की जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) हे एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने दाखल केलेले उत्तर आणि त्यात घेतलेली भूमिका आणि विवाद मान्य करीत आहे. हे प्रेरित करण्यात आले होते की एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) हे मिहान प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीसाठी उत्तरवादी क्रमांक २ (जीओएम- गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) ची साधनसंपत्ती वापरत आहेत. विषयांकित निविदा स्वीकृतीच्या निष्पत्तीसाठी,

एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) च्या मालकीची जमीन सवलतदाराकडे सुपूर्द करणे आवश्यक होते. अशा परिस्थितीत, जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र), एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) यांचा सक्रिय सहभाग असणे अत्यावश्यक आहे. बोलीचे महत्त्व आणि त्याच्या निर्णयाचा दीर्घकालीन परिणाम यावर भर देत असे म्हटले जाते की सवलतदाराने दिलेला महसूल भागधारकांमध्ये वितरित करण्यात येईल आणि वर्ष २०१८-१९ मध्ये कमावलेल्या नफ्याच्या तुलनेत हा प्रस्ताव कमी असल्याचे आढळून आले होते. अशा प्रकारे बोली प्रक्रियेचे विलोपन करून बोली योग्यरित्या विलोपीत करण्यात आलेली आहे. अशा प्रकारे, या आक्षेपांसह, जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) आणि एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) यांनी उच्च न्यायालयासमोर दाखल केलेल्या रिट याचिकेला विरोध करण्यात आला होता.

१२. मुंबई उच्च न्यायालयाच्या नागपूर खंडपीठाने दिनांक १८.०८.२०२१ च्या आक्षेपीत न्यायनिर्णयाद्वारे रिट याचिका मंजूर केली आणि असा निर्णय दिला की : (i) दिनांक ०७.०३.२०१९ चे पत्र हे एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स - स्वीकृती पत्र) आहे; (ii) एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने घेतलेले प्रतिकथन म्हणजे दिनांक ०७.०३.२०१९ चे पत्र हे केवळ बोली स्वीकृतीची संसूचना आहे, हे बरोबर नाही. वास्तविक, यामुळे पक्षकारांमधील करार संपुष्टात आला आहे; (iii) दिनांक १९.०३.२०२० च्या पत्राद्वारे बोली प्रक्रियेचे विलोपन करण्याची एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ची कारवाई मनमानी, गैरवाजवी आणि अयोग्य ठरविली आहे, म्हणून ती रद्दबातल व रद्द करण्यात येते; (iv) या प्रकरणात उच्च न्यायालयाच्या रिट अधिकारितेला बंद करणाऱ्या तथ्यांचे असे कोणतेही वादातीत प्रश्न नाहीत आणि (v) या प्रकरणात केवळ कंत्राटी जबाबदाऱ्या सरलीकृतकरणाची अंमलबजावणी करणे समाविष्ट नाही, तर त्यात कंत्राटी जबाबदाऱ्यांमुळे उद्भवलेल्या सार्वजनिक कायद्याची अंमलबजावणी करण्याचा मुद्दा समाविष्ट आहे. परिणामी, उच्च न्यायालयाने रिट याचिकेच्या प्रार्थना खंडाच्या खंड (बी) मध्ये प्रार्थना केल्याप्रमाणे अंमलबजावणी करण्यासाठी

पुढील पावले उचलण्यात यावे असे निर्देश दिले.

१३. व्यथित होऊन, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड), जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र), यूओआय (युनिअन ऑफ इंडिया) आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) यांनी वर वर्णन केल्याप्रमाणे प्रस्तूत चार दिवाणी अपील दाखल केलेल्या आहेत.

१४. आम्ही, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) साठी चे विद्वान वरिष्ठ कॉऊंसेल श्री. दुष्यंत दवे, जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) साठी चे विद्वान वरिष्ठ कॉऊंसेल श्री. श्याम दिवाण, एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) साठी चे विद्वान एएसजी श्री. के. एम. नटराज, यूओआय (युनिअन ऑफ इंडिया) चे विद्वान कॉऊंसेल श्री. शैलेश मडियाल, आणि उत्तरवादींसाठी चे विद्वान वरिष्ठ कॉऊंसेल डॉ. अभिषेक मनू सिंघवी, श्री. मनिंदर सिंग आणि श्री. पराग पी. त्रिपाठी यांचे म्हणणे सविस्तर ऐकले आहे.

१५. प्रतिपादीत केलेला युक्तिवाद ऐकल्यानंतर आणि अभिलेखावरील उपलब्ध असलेल्या पुराव्यांचे अवलोकन केल्यानंतर, या अपीलांमध्ये विचारार्थ उद्भवणारे मुद्दे खालीलप्रमाणे आहेत:

१) दिनांक ०७.०३.२०१९ चे जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ला निवड झालेला बोलीदार म्हणून पुष्टी देणारे पत्र आणि जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) ने दिनांक १२.०३.२०१९ रोजी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ला प्रतिलिपी वर पाठविलेली संसूचना हे खंड ३.३.५ नुसार एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स- स्वीकृती पत्र) समजण्यात येईल काय ?

२) बोली प्रक्रियेचे विलोपन करण्यासाठीची दिनांक १९.०३.२०२० ची संसूचना स्वेच्छनुसारी आहे काय आणि अशाप्रकारे विहित केलेल्या कार्यपद्धतीचे पालन करून ते आरएफक्यू (रीक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन)/आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) च्या अटींशी अनुरूप नाहीत का?

३) या प्रकरणातील तथ्ये आणि परिस्थिती पाहता, जीएएल (जीएमआर एअरपोर्ट्स लिमिटेड) हा एक यशस्वी बोलीदार असल्याने त्याला केवळ विनिर्दिष्ट पालनाची मागणी करण्याचा मर्यादित अधिकार आहे आणि ही एक गैर-वैधानिक संविदा असल्याने, भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद २२६ खाली अनुतोष मिळू शकत नाही.

४) या प्रकरणाची तथ्ये आणि परिस्थिती पाहता, यूओआय (युनिअन ऑफ इंडिया) आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) हे आवश्यक पक्षकार होते का आणि त्यांना पक्षकार म्हणून सामील न करता, उच्च न्यायालयाने दिल्याप्रमाणे दिलासामध्ये भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १३६ खाली विशेष अनुमती याचिकेमध्ये हस्तक्षेप करणे आवश्यक आहे काय ?

१६. वरील सर्व प्रश्न परस्परांशी निगडित आहेत आणि परिणामरूप उत्तर या निष्कर्षावर अवलंबून असेल की प्राधिकाऱ्यांनी बोली प्रक्रियेचे विलोपन रद्द करण्यासाठी वापरलेला अधिकार भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ च्या निकषाशी अनुरूप आहे. म्हणून, हे सर्व प्रश्न सामान्यतः पुढील परिच्छेदांमध्ये हाताळले जात आहेत. वरील सर्व प्रश्न हाताळताना, पुनरावृत्तीची किंमत मोजून पार्श्वभूमी आणि अभिलेखात असलेल्या काही तथ्यांचे अनुरेखन करणे आवश्यक आहे.

१७. प्रस्तूत प्रकरणात, हे वादातीत नाही की नागपूर विमानतळ एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) द्वारे चालविल्या जात होते. जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) च्या पुढाकाराने, मिहान प्रकल्पाला संरक्षण मंत्रालयाच्या मार्फत जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया), एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन), एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि भारतीय हवाई दलाच्या समन्वयाने मंजुरी देण्यात आली होती. मिहान प्रकल्पाच्या तांत्रिक-आर्थिक व्यवहार्यता अभ्यासाच्या (थोडक्यात "टीईएफएस") आधारे आणि एल अँड टी रॅम्बोल कन्सल्टिंग इंजिनिअर लिमिटेडने तयार केलेल्या अहवालाच्या आधारे, प्रथम पक्ष जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) मार्फत एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल

एव्हिएशन) आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि दुसरा पक्ष जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) यांनी दिनांक १८.१२.२००६ रोजी एमओयु (सामंजस्य करार) वर स्वाक्षऱ्या केल्या होत्या आणि जेव्हीसी (जॉईंट वेनचर कंपनी) स्थापन करण्याचा निर्णय घेण्यात आला, ज्यांना मिहान प्रकल्पानुसार विकास देखभाल आणि संचालन करण्यासाठी नागपूर विमानतळ हस्तांतरित केले जाईल. एमओयु (सामंजस्य करार) वर स्वाक्षऱ्या झाल्यानंतर, एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) यांनी एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) यांचा समावेश असलेल्या संयुक्त उपक्रम कंपनीला नागपूर विमानतळ हस्तांतरित करण्याच्या उद्देशाने दिनांक ०७.०२.२००९ रोजी एक टिप्पणी तयार केली होती. दिनांक ११.०२.२००९ रोजी झालेल्या मंत्रिमंडळाच्या बैठकीत या टिप्पणीला मंजुरी देण्यात आली होती. मंजूर करण्यात आलेली टिप्पणी सुनावणीदरम्यान तात्काळ संदर्भासाठी ठेवण्यात आली आहे, त्यातील मजकूर संबद्ध आहे, म्हणून खालीलप्रमाणे उद्धृत केलेला आहे :

"मंत्रिमंडळाने नागरी उड्डाण मंत्रालयाच्या (नगर विमानन मंत्रालय) दिनांक ०७.०२.२००९ ची टिप्पणी विचारात घेतली आणि परिच्छेद ६ मध्ये समावेश असलेल्या प्रस्तावांना खालील निर्देशांसह मंजुरी दिलीः

(i) संबंधित भागीदारांच्या मालमत्तेचे मूल्यांकन एका महिन्याच्या आत करण्यात यावे आणि या प्रकरणातील कोणताही वाद अंतिम निर्णयासाठी सचिवांच्या समितीकडे ठेवण्यात यावा ;

(ii) संयुक्त उपक्रम (जेव्ही) भागीदारांनी हजर केलेल्या मालमत्तेची पर्वा न करता, एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) यांच्यात समभाग रचना ४९:५१ अशी असेल;

(iii) संयुक्त उपक्रमातील भागीदारांची मालमत्ता ही संयुक्त उपक्रमाची मालमत्ता नसेल आणि संबंधित भागीदारांचा महसुल भाग निश्चित करण्यासाठी ती आधार ठरेल ;

(iv) दुसऱ्या जेव्ही (संयुक्त उपक्रम) च्या विल्हेवाटीनंतर ठेवलेल्या मालमत्ता, जेव्हा केव्हा ते स्थापन केल्या जातील, तेव्हा त्या संबंधित भागीदारांच्या मालमत्ताच राहतील;

(v) दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमाच्या निर्मितीचा प्रस्ताव योग्य वेळी मंत्रिमंडळासमोर आणण्यात यावा; आणि

(vi) दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमांसाठी भागीदारांची निवड स्पर्धात्मक बोलीद्वारे केली जाईल."

मंत्रिमंडळाचा हा निर्णय एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) च्या दिनांक १८.०२.२००९ च्या पत्राद्वारे एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) च्या अध्यक्षांना संरक्षण मंत्रालयासह जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) ला एक प्रत देऊन कळविण्यात आला होता.

१८. एमओयु (सामंजस्य करार) आणि मंत्रिमंडळाच्या मंजुरीच्या संदर्भात, पहिले जेव्हीसी (जॉईंट वेनचर कंपनी) जी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) म्हणून ओळखल्या जाते तिचा समावेश करून जेव्हीए (जॉईंट वेनचर अग्रीमेंट) दिनांक २२.०२.२००९ रोजी करण्यात आला होता. एमओयु (सामंजस्य करार) आणि जेव्हीए (जॉईंट वेनचर अग्रीमेंट) नुसार, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने दिनांक ०७.०८.२००९ रोजी एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) कडून नागपूर विमानतळ ताब्यात घेतले. मंत्रिमंडळाच्या मंजुरीनुसार, अंतिम निर्णयासाठी संबंधित भागीदारांच्या मालमत्तेचे मूल्यांकन सचिवांच्या समितीद्वारे करण्यात येणार होते. एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) हे अनुक्रमे ५१:४९ टक्के समभागांचे भागीदार असतील. एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) च्या मालकीची मालमत्ता ही जेव्हीसी (जॉईंट वेनचर कंपनी) ची मालमत्ता नसेल. ५१:४९ टक्के अशी दुभागणी केवळ संबंधित भागीदारांचा महसुल भाग निश्चित करण्यासाठी आहे. जेव्हीसी (जॉईंट वेनचर कंपनी) च्या स्थापनेनंतरही, मालमत्ता ही संबंधित भागीदारांची

मालमत्ताच राहील. दुसऱ्या जेव्हीसी (जॉईंट वेनचर कंपनी) साठी भागीदारांची निवड स्पर्धात्मक बोलीद्वारे करण्यात येईल आणि दुसऱ्या जेव्हीसी (जॉईंट वेनचर कंपनी) च्या स्थापनेचा प्रस्ताव योग्य वेळी मंत्रिमंडळासमोर आणण्यात येईल.

१९. उपरोक्त निर्णय आणि त्यानंतर केलेली कार्यवाही लक्षात घेता, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने मिहान प्रकल्पाच्या महत्त्वावर भर देणाऱ्या आणि मिहान प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीसाठी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) हे प्राधिकरण असेल असा विशेष उल्लेख केलेला डी. बी. एफ. ओ. टी. च्या आधारावर पी. पी. पी. पद्धतीद्वारे विमानतळाच्या अद्ययावतीकरण, आधुनिकीकरण, संचालन आणि देखभाल या साठी दिनांक १२.०५.२०१६ रोजी, आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर कॉलिफिकेशन) तयार केला. नागपूर विमानतळाचा तपशील, प्रकल्पाचा तपशील, बोली दारायांसाठी पात्रता, कामाची व्याप्ती, बोली प्रक्रियेत कोण सहभागी होऊ शकते आणि निवडलेल्या बोलीदाराचा उल्लेख सुद्धा आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर कॉलिफिकेशन) मध्ये समाविष्ट करण्यात आले होते. मंत्रिमंडळाचा निर्णय आणि एमओयु (मेमोरँडम ऑफ अनडरस्टॅण्डिंग) यांचे अवलोकन करता ,हे अगदी उघड आहे की एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन)आणि जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) यांच्या प्राधिकरणावर भिस्त असलेले एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथोरिटी ऑफ इंडिया)आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एयरपोर्ट् डेव्हलपमेन्ट कॉर्पोरेशन)यांच्या वतीने कार्यवाही करण्यासाठी कायद्याने संस्थापित केलेली ,प्रथम संयुक्त प्रकल्प कंपनी होती. वर स्पष्ट केल्याप्रमाणे, पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी)ही जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) ने प्रस्थापित केलेली एक उच्चधिकारी समिती आहे आणि तिने दिनांक २४. ०१.२०१८ रोजी तिची बैठक घेतली . एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने आरएफपी (रिक्वेस्ट फॉर प्रपोसल)मान्यतेसाठी सादर केले जे काही विशिष्ट बदलांसह मान्य करण्यात आले आणि बोली प्रक्रिया पार पाडण्याच्या आणि पूर्ण करण्याच्या हेतूने दिनांक ०१.०३.२०१८ रोजी प्रकाशित करण्यात आले.

२०. उक्त आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर कॉलिफिकेशन) आणि आरएफपी (रिक्वेस्ट फॉर

प्रपोसल) च्या आधारे, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने बोली मागविल्या आणि जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ने त्यांची बोली दिनांक २८.०९.२०१८ रोजी सादर केली. ५.७६% या दराने महसूल भागदेय असलेली जिएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड)द्वारे सादर केलेली बोली सर्वोच्च होती. परंतु उक्त प्रस्तावाने एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड) समाधानी नव्हते , तथापि दिनांक ०५.०३.२०१९ रोजी पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी)च्या समोर वाटाघाटीसाठी जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड)ला आमंत्रित केले. वाटाघाटीदरम्यान, जीएएल(जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ने ५.७६% च्या ऐवजी १४.४९% या दराने महसूल भागाचा प्रस्ताव दिला. अशा वाटाघाटीनंतर, दिनांक ०६.०३.२०१९ रोजी, जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ने एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड) ला लवकरात लवकर एलओए (स्वीकृती पत्र)देण्याची विनंती केली. एम.आय.एल ने दिनांक ०१. ०३. २०१८ रोजीचे आरएफपी आणि दिनांक २८.०९.२०१८ ला जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड)ने सादर केलेली बोली आणि दिनांक ०६.०३. २०१९ चा सुधारित आर्थिक प्रस्ताव यास अनुसरून दिनांक ०७. ०३. २०१९ च्या पत्रान्वये प्रस्ताव स्वीकारला आणि जीएएल ला सर्वोच्च बोलीदार म्हणून निवडले. उक्त स्वीकृती हि दुसऱ्या पक्षाच्या बाजूने एएआय च्या मालकीच्या अन्यसंक्रामित करण्यासाठी आणि प्रकल्पासाठी अर्थात,दुसऱ्या संयुक्त प्रकल्पासाठी एसपीव्ही बनविण्यासाठी जिओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया)चे आणखी मान्यता मिळण्याच्या आधीन आहे या स्पष्टीकरणासह सुधारीत बोली स्वीकारली आहे. उक्त पत्राद्वारे, जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ला ७ दिवसांच्या आत प्रतिलिपीवर सुधारित बोलीसाठी संमती सादर करण्यास फर्माविण्यात आले आणि कसूर केल्यास , एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ला स्वीकृती रद्द करण्याचा अधिकार असेल, अन्यथा पत्रात नमूद केल्याप्रमाणे परिणाम होतील असे कळविले. जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड)ने पत्राच्या दुसऱ्या प्रतीवर स्वाक्षरी करून विहित केलेल्या वेळेत १२.०३.२०१९ रोजी एमआय एल (मिहान इंडिया लिमिटेड)ला , स्वीकृती सादर केली.

२१. आरएफपी (रिक्वेस्ट फॉर प्रपोसल) च्या अनुसार निविदा मागविण्यात आल्या ,

तथापि, बोलीची निवड करणे आणि तीचे स्वीकारणे किंवा नाकारणे आणि निवडलेल्या बोलीदाराला सवलत देणारा म्हणून घोषित करण्यासाठी एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) जारी करणे यासाठी कार्यपद्धती समजून घेण्यासाठी संबंधित खंड पाहणे आवश्यक आहे. आर. एफ. पी. च्या खंड १.२.६ (बी) नुसार , हे स्पष्ट आहे की बोलीच्या मूल्यमापनाच्या वेळी सर्वोच्च महसूल भाग देऊ करणारा बोलीदार आरएफपी (रिक्वेस्ट फॉर प्रपोसल) च्या खंड २.१६.१ च्या तरतुदींच्या अधीन राहून सर्वोच्च बोलीदार असेल . उक्त खंड २.१६ बोली नाकारण्याशी संबंधित आहे आणि खंड ३.३ बोलीदाराच्या निवडीशी संबंधित आहे.

आरएफपी (रिक्वेस्ट फॉर प्रपोसल) चे उपरोक्त सर्व खंड हे संबंधित आहेत, तथापि , ते खालील प्रमाणे उद्धृत केले आहे :-

प्रकरण -१:-

<u>सर्वोच्च बोलीदार</u>

१.२.६ (ए) सवलत कराराच्या अनुसार प्राधिकरणाला देय असलेल्या महसुल भागाच्या आधारे प्रकल्पासाठी निविदा मागविल्या जातात.

(बी) या आरएफपी (रिक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) मध्ये, '**सर्वोच्च बोलीदार**' या शब्दाचा अर्थ सर्वोच्च महसूल भाग देणारा बोलीदार असा होईल . सवलतीची कालावधी आणि इतर अटी सवलतीच्या कराराच्या मसुद्यात दर्शविल्याप्रमाणे पूर्वनिर्धारित आहेत आणि महसुल भाग टक्केवारी ही बोलीच्या मूल्यांकनासाठी एकमेव निकष असेल. , खंड २.१६ च्या तरतुदींच्या अधीन राहून प्रकल्प सर्वोच्च बोलीदाराला दिला जाईल.

<u>प्रकरण -२:-</u>

२.१६ बोली फेटाळणे :-

२.१६.१ या आर. एफ. पी. मध्ये काहीही अंतर्भूत केलेले असले तरी, कोणत्याही बोलीच्या स्वीकृतीसाठी , फेटाळणयासाठी किंवा बोली प्रकिया विलोपन करण्यासाठी कोणत्याही दायित्वशिवाय किंवा कोणत्याही आबंधनाशिवाय आणि त्यासाठी कोणतेही कारण न देता कोणत्याही वेळी बोली नाकारण्याचा आणि बोली प्रकिया

विलोपन करण्याचा सर्व बोली नाकारण्याचा अधिकार प्राधिकरण राखून ठेवतो . प्राधिकरणाने सर्व बोली नाकारल्या किंवा विलोपन केल्या असे घडल्यास ते त्याच्या विवेकबुद्धीनुसार, यातील खालील प्रमाणे पात्र बोलीदारांना नवीन बोली सादर करण्यासाठी आमंत्रित करू शकते. .

२.१६.२ : प्राधिकरण कोणत्याही वेळीस सूचना न देता किंवा दायित्वाशिवाय कोणत्याही वेळी, बोली प्रक्रिया पुढे न नेण्याचा आणि कोणतीही कारणे न देता कोणतीही बोली नाकारण्याचा अधिकार राखून ठेवते .

<u>प्रकरण -३</u>

३.३.१ . : खंड २.१६.१ च्या तरतुदींना अधीन राहून , ज्या बोलीदाराची बोली खंड ३.२.१ च्या अनुसार प्रतिसादात्मक म्हणून न्यायनिर्णित केली आहे आणि जो प्राधिकरणाला सर्वोच्च महसूल भाग देऊ करण्याचे कळवितो त्या बोलीदाराला सामान्यपणे निवडलेला बोलीदार **("निवडलेला बोलीदार")** म्हणून घोषित केले जाईल. प्राधिकरणाने सर्व बोली नाकारल्या किंवा विलोपन केल्या असे घडल्यास , ते त्याच्या विवेकबुद्धीनुसार, यात खालीलप्रमाणे सर्व पात्र बोलीदारांना नवीन बोली सादर करण्यासाठी आमंत्रित करू शकतो.

३.३.५ : निवड झाल्या नंतर, निवडलेल्या बोलीदाराला प्राधिकरणाद्वारे दोन प्रतित प्रदान केल्याचे पत्र **('एलओए.'**) (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) देण्यात येईल आणि निवडलेला बोलीदार, एलओए(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स प्राप्त झाल्यापसून ७ (सात) दिवसांच्या आत, स्वाक्षरी करेल आणि त्यांची पोच म्हणून एल. ओ. ए. (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) ची दुसरी प्रत परत करेल. निवडलेल्या बोलीदाराने वर नमूद केल्याप्रमाणे एलओएची (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) पोच दिल्यानंतर, निवडलेल्या बोलीदाराला एलओए(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स)/सवलत करारामध्ये विहित केलेल्या कालावधीत कामगिरी प्रतिभूती सादर करणे आवश्यक असेल. निवडलेल्या बोलीदाराने यथोचितरित्या स्वाक्षरी केलेल्या एल. ओ. ए.(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) ची दुसरी प्रत

निर्धारित तारखेपर्यंत प्राप्त न झाल्यास किंवा निवडलेल्या बोलीदाराने निर्धारित तारखेच्या आत कामगिरीची प्रतिभूती सादर केले नाही , असे घडल्यास प्राधिकरण , ते सादर करण्यासाठी मुदत वाढविण्यास संमती झाले नसेल तर , निवडलेल्या बोलीदाराने एलओए(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) ची पोच देण्यात किंवा यथास्थिती , कामगिरी प्रतिभूती सुरक्षा सादर करण्यात कसूर केल्याच्या कारणास्तव नुकसान भरपाई म्हणून अशा बोलीदाराची बोली प्रतिभूती विनियोग करू शकेल आणि पुढील पात्र बोलीदाराचा विचार केला जाऊ शकेल.

आरएफपीची (रिक्वेस्ट फॉर प्रपोसल) योजना, तिची उपयुक्तता आणि उद्देश जाणून घेण्याच्या हेतूने उक्त खंडाकडे पाहणे आवश्यक आहे. **प्रकरण १**, ज्यामध्ये सर्वोच्च बोलीदाराची व्याख्या केली आहे, प्रकल्पाचे समविशन , बोली प्रक्रियेचे वर्णन, बोली प्रक्रियेची अनुसूची आणि बोलीपूर्व संमेलन याच्याशी संबंधित आहे. खंड १.२.६ मधील सर्वोच्च बोलीदाराच्या व्याख्येनुसार, हे स्पष्ट आहे की जर एखाद्या प्रकल्पासाठी बोली मागविल्यास ती सवलत कराराच्या अनुसार प्राधिकरणाला देय असलेल्या सर्वोच्च महसूल भागाच्या आधारावर असेल आणि टक्केवारी महसूल भाग हा एकमेव निकष असेल आणि खंड २.१६ नुसार बोली फेटाळणेच्या अधीन राहून उक्त आधारावर, प्रकल्पाचा सर्वोच्च बोलीदार घोषित केला जाऊ शकतो.

२०. **प्रकरण -२** बोलीच्या सामान्य अटींशी संबंधीत आहे, संघाच्या रचनेत बदल, मालकीमध्ये बदल, बोलीची किंमत, स्थळला भेट आणि माहितीचे सत्यापन, पडताळणी आणि अपात्रता, आर.एफ.पी ची माहिती, स्पष्टीकरण, आर.एफ.पी मध्ये दुरुस्ती, बोली तयार करणे आणि बोलीचे स्वरूप आणि स्वाक्षरी यासह सादर करणे, बोलीचा मोहोरबंद आणि चिन्हांकित करणे, बोलीची नियत तारीख,उशिरा बोली , बोलीची माहिती , फेरफार/ उपकेंद्र /बोली मागे घेणे , बोली फेटाळणे , बोलीची वैधता, गोपनीयता , बोलीदाराशी केलेला पत्रव्यवहार , बोलीची सुरक्षा इत्यादी. उपरोक्त सूचना सर्वसाधारणपणे बोली बोलणाऱ्यांना आहेत. खंड २. १६. १ नुसार , कोणतीही बोली फेटाळण्याचा आणि बोली विलोपन प्रक्रिया करण्याचा आणि अशा

स्वीकृती, फेटाळणे किंवा विलोपनासाठी कोणतेही दायित्व किंवा कोणतेही बंधन न ठेवता आणि त्यासाठी कोणतेही कारण न देता कोणत्याही वेळी सर्व बोली नाकारण्याचा अधिकार प्राधिकरण राखून ठेवते. जर प्राधिकरणाने सर्व बोली फेटाळल्या किंवा विलोपन केल्या तर, सर्व पात्र बोलीदारांना येथे नवीन बोली सादर करण्यासाठी आमंत्रित करण्याचा अधिकार आहे. या खंडाच्या शाब्दिक रचनेचा अर्थ असा होतो की प्राधिकरणाला बोली प्रक्रिया विलोपन करण्याचा अधिकार आहे, अशा स्वीकृती, फेटाळणे किंवा विलोपन करण्याचे कोणतेही बंधन न ठेवता त्यासाठी कोणतेही कारण न देता सर्व बोली फेटाळण्याचा अधिकार आहे. खंडच्या नंतरच्या भागानुसार, बोली फेटाळणे किंवा विलोपन केल्यावर, प्राधिकरण आपल्या विवेकबुद्धीनुसार सर्व पात्र बोलीदारांना नवीन बोली सादर करण्यासाठी आमंत्रित करू शकेल. अशा प्रकारे बोली प्रक्रिया विलोपन करणे, सर्व बोली फेटाळणे हे स्वीकृतीसाठी कोणतेही बंधन न ठेवता आहे. हे स्पष्ट करते कि खंड २. १६. २ नुसार कोणतेही कारण न देता स्वीकृती , विलोपन आणि फेटाळणे अगोदर केले जाऊ शकते .

२२. **प्रकरण ३** बोलीच्या सुरुवातीचे मूल्यांकन, प्रतिसादात्मकतेची चाचणी, बोलीदाराची निवड, बोली मूल्यांकनादरम्यान संपर्क, बोली मापदंड यांच्याशी संबंधित आहे. खंड ३.३.१ अंतर्गत, खंड २.१६.१. च्या तरतुदीच्या अधीन राहून म्हणजे जर बोली फेटाळली गेली नाही किंवा विलोपन केली गेली नाही आणि ज्याची बोली खंड ३.२.१({ए } ते {आय}) नुसार प्रतिसादात्मक म्हणून ठरवली गेली आहे ती महसुलाच्या सर्वाधिक वाट्याला प्रतिसाद देईल आणि उक्त बोलीदाराला सामान्यतः निवडलेला बोलीदार म्हणून घोषित केले जाईल. अशा प्रकारे, बोली फेटाळली गेली नाही तर, बोलीदाराच्या निवडण्याची प्रक्रिया खंड ३.३.१ अंतर्गत पाळले जाईल. जर बोलीदाराने महसुलाचा सर्वाधिक वाटा उद्धृत केला आणि त्याची बोली प्रतिसादात्मक मानली गेली तर खंड ३.३.१ अंतर्गत निवडलेला बोलीदार म्हणून घोषित केले जाईल. आकस्मिकतेच्या अनुपस्थितीत खंड ३.३.२ ते ३.३.४ मध्ये निर्दिष्ट केल्यानुसार, खंड ३.३.५ प्रमाणे सर्वोच्च बोलीदाराच्या निवडण्याचा विचारात घेतलेल्या प्रक्रियेचे पालन केले पाहिजे . उक्त खंडनुसार, निवड झाल्या नंतर, निवडलेल्या बोलीदाराला प्राधिकरणाद्वारे

स्वीकृतीचे पत्र (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) ची प्रतिलिपी जारी करणे आवश्यक आहे, जो पावती मिळाल्यानंतर सात दिवसांच्या आत प्रतिलिपीवर स्वाक्षरी करेल आणि ती परत करेल. त्यानंतर सर्वोच्च बोलीदाराने एल. ओ. ए.(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स /सवलत करारामध्ये विहित केलेल्या वेळेच्या आत कामगिरीची सुरक्षा सादर करणे आवश्यक आहे. जर सर्वोच्च बोलीदाराने निर्धारित वेळेत एलओएची (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) पावती दिली नसेल, तर पुढील पात्र सर्वोच्च बोलीदाराला बोलावले जाऊ शकते आणि त्याचा विचार केला जाऊ शकतो.खंड ३.३.६ नुसार, निवडलेल्या बोलीदाराकडून एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) ची पावती मिळाल्यावर, यामुळे सवलतधारकाला अनुक्रमांक ११ मधील खंड १.३ मध्ये विहित केल्यानुसार एलओए(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) प्रदान केल्यापासून ६० दिवसांच्या आत सवलत कराराची अंमलबजावणी करावी लागेल. हे देखील स्पष्ट केले जाते की निवडलेल्या बोलीदाराला सवलत करारातील दुरुस्तीची कोणतीही चूक, सुधारणा करण्यासाठी आमंत्रित केले जाणार नाही, ज्याची अंमलबजावणी केली जाईल. अशा प्रकारे, आर. एफ. पी.(रिक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) च्या योजना जर सर्वोच्च बोलीदार कोणत्याही फेटाळणे किंवा विलोपनाच्या आदेशाशिवाय प्रतिसादात्मक चाचणीसाठी पात्र ठरला असेल आणि त्याने महसुलाचा सर्वाधिक वाटा देऊ केला असेल, तर त्याला निवडलेला बोलीदार म्हणून घोषित केले जाईल आणि खंड ३.३.५ नुसार, एलओए(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) जारी केला जावा जो स्वीकारला जाईल आणि प्रतिलिपीवर स्वाक्षरी केल्यानंतर निर्दिष्ट वेळेत परत केली जाईल. त्यानंतर, सवलतधारकाने सवलत कराराची अंमलबजावणी करणे आवश्यक आहे. सध्याच्या प्रकरणात, जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) ने प्रतिसादाची चाचणी उत्तीर्ण केली आहे आणि सर्वाधिक महसुलाचा प्रस्ताव दिल्यावर, त्याला निवडलेला बोलीदार घोषित करण्यात आले. एलओए.(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) दिनांकि ०७.०३.२०१९ रोजी पत्राद्वारे जारी करण्यात आला आहे, जो मान्य करण्यात आला आहे आणि प्रतिलिपीवर स्वाक्षरी करण्यात आली आहे आणि निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीत १२.०३.२०१९ रोजी प्राधिकरणाकडे परत करण्यात आला आहे. जीएएल द्वारे (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) जमा केलेल्या रु.१६.८५ कोटी रुपयांची बोली सुरक्षा देखील एमआयएल (

मिहान इंडिया लिमिटेड) च्या सूचनेनुसार वेळोवेळी वाढविण्यात आली. अशा प्रकारे, जी. ए. एल. (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) आरएफपी (रिक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) च्या खंड ३.३.६ नुसार सवलतीधारक बनला आहे आणि खंड १.३ नुसार सवलत कराराच्या विस्तारास कारणीभूत ठरला आहे .

२३. त्यानंतर, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने श्री.कुमार रंजन ठाकूर यांच्या मार्फत सवलतीच्या कराराचा मसुदा जोडत २०.०३.२०१९ रोजी ईमेल पाठवला. त्यांनी सवलतीच्या कराराच्या मसुद्याची अंतिम आवृत्ती एमएसवर्ड स्वरूपात सामायिक केली आहे. त्यानंतर, श्री.एम.ए.अबिद रुही यांनी एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड) च्या वतीने, २९.०५.२०१९ रोजी एक पत्र पाठविले ज्यात केवळ सवलतीच्या कराराच्या मसुद्यात केवळ 'ट्रॅक चेंज मोड' मध्ये सुधारणा करण्याची विनंती केली ज्यामुळे तो जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) द्वारे केलेले बदल ओळखण्यास सक्षम होईल. बदल केल्यानंतर जीएएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) ने सवलत कराराचा मसुदा कळवला. त्यानंतर, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) च्या वतीने कोणताही संवाद साधण्यात आला नाही. दरम्यान, जी एएल (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) ने एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ला जुन्या सत्रभागात इमारतीत जागा देण्याची विनंती दिनांक २६. ७. २०१९ रोजी पत्राद्वारे द्वारे केली. १६. ०८. २०१९ या तारखेच्या पत्राच्या माध्यमातून ही विनंती स्वीकारण्यात आली आणि कार्यालय चालविण्यासाठी जागा उपलब्ध करून देण्यात आली. त्यानंतर जीएएलने (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड) २४.०८.२०१९ रोजी कंपनीच्या समावेशासाठी विनंती केली अर्थात; जीएनआयएएल ने त्याच्या वतीने मिहान प्रकल्प चालविणे ,ज्याला प्रतिसाद मिळाला नाही..

२४. वरील चर्चेनुसार, जीएएल ला (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड)सर्वोच्च बोलीदार म्हणून निवडल्यानंतर आणि त्याने सवलतीदाराचा दर्जा मिळवल्यानंतर, पत्र दिनांक ०७.०३.२०१९ हे एलओए (लेटर ऑफ एकसेप्टन्स)आहे असे मानण्यास आम्हाला अजिबात संकोच वाटत नाही. केवळ सवलत कराराची अंमलबजावणी करणे आवश्यक होते आणि आरएफपी (रिक्वेस्ट फॉर प्रपोसल) च्या तरतुदींचे पालन करण्यात जीएएल ची (जीएमआर

एयरपोर्टस लिमिटेड) कोणतीही चूक नव्हती. अपीलकर्ता एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड)चे वर्तन हे देखील सूचित करते की सवलत कराराची अंमलबजावणी सवलतधारकाद्वारे (जी. ए. एल.) (जीएमआर एयरपोर्टस लिमिटेड)करणे आवश्यक आहे. अशा प्रकारे, स्वीकृती पत्र जारी केल्यावर सर्वाधिक महसुलाच्या वाट्याच्या प्रस्तावानंतर आणि आचरणाद्वारे प्रतिबिंबित झाल्यानंतर, तो एक अंतिम करार बनला आहे.

२५. एलओए(लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) नंतर बऱ्याच कालावधीपर्यंत सवलत कराराच्या निष्पादनासाठी पावले उचललेली गेली नाही, तेव्हा दिनांक २५.०२.२०२० रोजी,जीएएल (जीएमआर एयर्पोर्ट) ने सवलतधारक म्हणून सवलत कराराच्या निष्पादनासाठी विनंती केली परंतु त्याकडे लक्ष देण्यात आले नाही . त्यानंतर खालील अनुतोषाची प्रार्थना करणारी रिट याचिका क्रमांक.१३४३/२०२० दाखल करण्यात आली.

(ए) पुरःसरणार्थ आवश्यक आणि परिणामकारक उपाययोजना करण्यासाठी प्रदानाचे पत्र दिनांक ०७.०३.२०१९ ,याचिकाकर्ता क्रमांक.२ आणि इतर सहाय्यभूत दस्तऐवजाच्या बाजूने सवलत करार आणि,परंतु त्याच्या अंमलबजावणी पुरते मर्यादित न करता, याचे पालन करण्यासाठी उत्तरवादींना निर्देश देणारी महादेश प्राधिलेख किंवा कोणतीही इतर योग्य रिट, निर्देश किंवा आदेश देण्यात यावे .

(ब) सदर प्रकल्पातील याचिकाकर्त्यांच्या हितसंबंधांना व अधिकारांना तसेच सामान्य जनतेला अहितकारी होईल अशी कोणतीही दमनकारी पावले न उचलण्याचे उत्तरवादींना निर्देश देणारा एकतर्फी अंतरिमकालीन आदेश देण्यात यावा.

२६. ११.०३.२०२० या तारखेच्या आदेशाद्वारे नोटीस बजावल्यानंतर, हे प्रकरण १८.०३.२०२० रोजी अंतिम निकालासाठी ठेवण्यात आले. एम आय एल(मिहान इंडिया लिमिटेड) आणि जिओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्) ला सदर सूचनेची प्रत ११.०३.२०२० रोजी आणि १६.०३.२०२० रोजी न्यायालयाच्या बेलिफद्वारे बजावण्यात आली होती . सदर

नोटीस प्राप्त झाल्यानंतर , १६.०३.२०१९ रोजी जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्) ने एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड) ला(मिहान इंडिया लिमिटेड) पी एमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी)च्या १४.१०.२०१९ रोजी च्या पत्राच्या संदर्भाने, निविदा प्रसंभाविक प्रक्रिया नव्याने पार पाडण्याचे निर्देश दिले. विचाराधीन असलेल्या गोष्टीशी हे खरोकर संबंधित आहे कि पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी)ने निर्देश दिल्याप्रमाणे नवीन निविदा प्रक्रिया हि बोलीदारची निवड व एलओए (लेटर ऑफ एक्सेप्टनस) निर्गमित केल्यानंतर निर्णय घेतल्याशिवाय शक्य होणार नाही. त्यामुळे एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड)ने नवीन निविदा प्रक्रियेसाठी कोणतेही निर्देश न देता बोली प्रक्रिया विलोपन करण्याचा आदेश जारी केला. मुंबई उच्च न्यायालयाच्या नागपूर खंडपीठासमोर रिट याचिका क्रमांक १७२३/२०२० मध्ये दिनांक १९.०३.२०२० या पत्राच्या वैधतेवर प्रश्नचिन्ह उपस्थित करण्यात आले होते, ज्याला आक्षेपित आदेशाद्वारे परवानगी देण्यात आली होती.

२७. आता उच्च न्यायालयाच्या तर्काचे समर्थन करण्यासाठी, प्रतिशपथपत्र दाखल करून जो पुरावा आणला गेला आहे, जो बोली प्रक्रिया विलोपन करण्याचा आधार बनला त्याचा संदर्भ करणे आवश्यक आहे. पुराव्यावरून असे दिसून येते की सवलत करार आणि सुचविण्यात आलेल्या संप्रेषणानंतर सुधारणा ट्रॅक चेंज मोडमध्ये करण्याचे कळविल्यानंतर , एएआय (एयरपोर्ड्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) ने दिनांक २६.०७.२०१९ रोजी जिओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) कडे टिपण्णी प्रस्तुत केली, ज्यामध्ये मिहान प्रकल्पाच्या विकासासाठी जिओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) मार्फत आणि जीओएम.(गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्) एमएडीसी (महाराष्ट्र एयरपोर्ड्स डेवलॅपमेन्ट कॉर्पोरेशन) मार्फत यांच्यामध्ये दिनांक १८.१२.२००६ च्या सामंजस्य कराराच्या निष्पादना संबंधीची संपूर्ण पार्श्वभूमी पुन्हा नमूद करण्यात आली तसेच जेव्हीसी (जॉईंट व्हेंचर कंपनी) ची रचना ; संयुक्त प्रक्लप करार,दिनांक २७.०२.२००९, एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड) ला विमानतळ हस्तांतरित करण्याची कबुली ; जे. व्ही. सी.(जॉईंट व्हेंचर कंपनी) च्या

भागीदारांचे शेअर्स ठरविणे ; बोली मागविण्यासाठी उचललेली पावले आणि एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथोरिटी ऑफ इंडिया)मंडळाने मान्य केल्यानुसार महसूल भाग वाढविण्यासाठी वाटाघाटीचे तपशील ,नागपूर विमानतळयेथील जमिनीची सद्यस्थिती यांचा उल्लेख करण्यात आला. तथापि , सदरच्या टिप्पणपत्रात जिओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) ला अशी विनंती करण्यात आली होती कि दुसरी जेव्हीसी.(जॉईंट व्हेंचर कंपनी)/सवलतधारक (म्हणजे जीएमआर ऐयरपोर्ट साठी जिएनआयएल) द्वारा कार्य प्रारंभ करण्याचा परिणामक तारखेपासून ३० वर्षांसाठी एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड) ला जमीन दीर्घकालीन भाडेपट्ट्याने देण्यासाठी भाडेपट्ट्याने दिलेल्या जमिनीच्या कब्जाच्या आणि दिनांक ०६.०८.२००९ पासून एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड)द्वारा नागपूर विमानतळाचे कार्य प्रारंभ केल्यापसून दुसरे जेव्हीसी /सवलातधारक द्वारे कार्य प्रारंभ केल्याच्या दिनांक पर्यंतच्या कार्याच्या अनुसमर्थनासाठी मान्यता देण्याची जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया)ला प्रार्थना केली . आणखी अशी विनंती करण्यात आली कि नागपूर विमानतळाचे अद्ययावतीकरण, आधुनिकीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठी दुसरे जेव्ही, अर्थात म्हणजे विशेष उद्देशासाठी चे वाहन (एसपीव्ही)ची रचना करण्यासाठी (जीएनआयएएल.जीएमआर.एअरपोर्ट्स लिमिटेडसाठी) एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथोरिटी ऑफ इंडिया)च्या अदमासे ८९७ एकर जमिनीचा परवाना दुसऱ्या जे. व्ही. सी/सवलतीधारक द्वारा कार्य प्रारंभ करण्याच्या तारखेपासून ३० वर्षाच्या कालावधीसाठी पाठविण्यात यावे . मंत्री मंडळाच्या टिप्पणीचा मसुदा अवलोकनासाठी आणि जीओआय (गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया)ची मान्यता घेण्यासाठी जोडला होता.सदरच्या टिप्पणीवर एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) नी दिनांक ०२.०८.२०१९ च्या पत्रान्वये एएआय (एयरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)यांच्या अध्यक्ष कडून काही विशिष्ट बाबींबाबत स्पष्टीकरण मागितले.सदरचे पत्र हे विचाराधीन असलेल्या गोष्टींशी संबंधित आहे म्हणून पुढीलप्रमाणे उद्धृत केले आहेः

“ए. व्ही.-२१०१८/२/२०१९-एएआय-एमओसीए

भारत सरकार

नागरी विमान वाहतूक मंत्रालय

बी-ब्लॉक, राजीव गांधी भवन,

सफदरजंग विमानतळ, नवी दिल्ली

दिनांकः २ ऑगस्ट २०१९

प्रति ,

अध्यक्ष,

भारतीय विमानतळ प्राधिकरण,

राजीव गांधी भवन,

सफदरजंग विमानतळ, नवी दिल्ली.

विषयः-नागपूर विमानतळाच्या जमिनीच्या भाडेपट्ट्यासाठी एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)आणि संयुक्त उपक्रम कंपनी(जे. व्ही. सी.) मिहान इंडिया लिमिटेड (एमआयएल) यांच्यातील भाडेपट्टा विलेख ची अंमलबजावणी

आणि

दुसऱ्या जे. व्ही. (संयुक्त उपक्रमाच्या) निर्मितीला मान्यता म्हणजे "सवलतीसाठी विशेष उद्देश वाहन (एस. पी. व्ही.)"नागपूरच्या बाबासाहेब आंबेडकर आंतरराष्ट्रीय विमानतळाच्या अद्ययवतीकरण , आधुनिकीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठी .

सर,

मला वर नमूद केलेल्या विषयावर एएआय एएआय एएआय एएआय एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)च्या यूओ ची नोट क्र. ए. व्ही.-२१०१२/६३/२००३-

एल. एम./खंड ४/३६९, दिनांक २६.०७.२०१९ चा संदर्भ घेण्यास आणि की पुढील तपशील/स्पष्टीकरण या मंत्रालयाला या प्रकरणाची पुढील प्रक्रिया करण्यासाठी तातडीने प्रदान केले जावे असे सांगण्याचे निर्देश दिले आहेत:-

(ए) एमएडीसी (महाराष्ट्र एयरपोर्ट्स डेवलॅपमेन्ट) आणि एएआय एएआय एएआय एएआय एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)यांच्यात नागपूर येथे संयुक्त उपक्रम स्थापन करण्याची परवानगी देताना मंत्रालयाने दिनांक १८.०२.२००९ च्या पत्राद्वारे सांगितले होते की, दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमाच्या निर्मितीचा प्रस्ताव योग्य वेळी केंद्र सरकारसमोर आणला जाईल. पुढे, पी. पी. पी. प्रक्रियेदरम्यान पहिल्या टप्प्यात दिल्ली आणि मुंबई विमानतळांसाठी आणि दुसऱ्या टप्प्यात इतर सहा विमानतळांसाठीच्या , एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)ने खासगी सवलतींसाठी बोली प्रक्रिया सुरू करण्यापूर्वी केंद्रीय मंत्रिमंडळाची पूर्वपरवानगी घेतली होती. तथापि, सध्याच्या प्रकरणात, मिहान प्रकल्पासाठी कोणतीही बोली प्रक्रिया सुरू करण्यापूर्वी एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)ने मंत्रिमंडळाची पूर्वपरवानगी का घेतली नाही हे स्पष्ट नाही.

(ब) नागपूर विमानतळ पीपीपी च्या माध्यमातून विकसित करण्याचा प्रस्ताव असल्याने, डिपार्टमेंट ऑफ इकोनॉमिक अफेअर्स (आर्थिक व्यवहार विभाग) आणि पीपीपीएसी (सार्वजनिक खाजगी भागीदारी मूल्यांकन समिती) यांनी जारी केलेल्या सर्व मार्गदर्शक तत्त्वांचे पालन केले आहे का हे स्पष्ट केले जाऊ शकते.

(सी) सर्वाधिक बोली लावणाऱ्यानी उद्धृत केलेला महसुलाचा वाटा ५.७६% वरून १४.४९ % पर्यंत वाढवण्याचा आणि एमआयएल आणि जीएमआर यांच्यात झालेल्या वाटाघाटीचा आधार कोणता होता?

(डी) बोली आणि व्यवहाराच्या कागदपत्रांच्या प्रती तपासणीसाठी सामायिक

केल्या जाऊ शकतात.

(ई) वरील प्रस्तावातून नागपूर विमानतळावरील जमिनीची मालकी देखील स्पष्ट नाही.त्यामुळे एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)सध्या त्यांच्या मालकीच्या जमिनीचे नेमके प्रमाण कळवू शकते.

(एफ) एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)आणि आय. ए. एफ. यांच्यात आर. टी. नागपूर विमानतळावरील २८८.७४ एकर जमीनीच्या संदर्भात वाद अद्याप मिटविण्यात आलेली नाही. ठोस तपशीलांशिवाय प्रस्तावाला मंत्रिमंडळाच्या मंजुरीसाठी प्रक्रिया करणे कठीण आहे. तसेच, हे स्पष्टपणे सांगणे आवश्यक आहे की दुसऱ्या जे व्ही (संयुक्त उपक्रम)/एस. पी. व्ही. ला परवाना देण्यासाठी प्रस्तावित ८९७ एकर मोजमाप असलेली भाडेपट्टी जमीन नागपूर विमानतळावरील आय. ए. एफ. च्या ताब्यात असलेल्या २८८.७४ एकरच्या वादग्रस्त अतिव्यापन होत नाही

(जि) एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) एमआयएल(मिहान इंडिया लिमिटेड) च्या मालकीची जमीन आणि नागपूर विमानतळावर जी. एम. आर. ला प्रस्तावित केलेली जमीन यांचे स्पष्ट सीमांकन दर्शविणारा रंगीत नकाशा देण्यात आलेला नाही.

(एच) सध्या एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एयरपोर्ट्स डेवलॅपमेन्ट) यांच्यातील महसुलाचा वाटा किती आहे आणि दुसरा संयुक्त उपक्रम स्थापन झाल्यानंतर त्यांच्यातील वाटा किती असेल हे प्रस्तावातून स्पष्ट झालेले नाही.

२. एएआय (एयरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया)ला विनंती आहे की, त्यांनी वर नमूद केलेल्या निरीक्षणांबाबत लवकरात लवकर या मंत्रालयाला स्पष्टीकरण/माहिती द्यावी.

आपला विश्वासू ,
स्वाक्षरी /-
(व्ही. आर. हेगडे)

संचालक "

२८. असे दिसून येते की दिनांक ०८/०९.०८.२०१९ चे उक्त पत्र क्रमांक एव्ही/२१०१२/६३/२००३-एलएम-खंड ६५६ च्या प्रतिसादात एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) ला काही पत्रव्यवहार करण्यात आलेला आहे, जो अभिलेखावर दाखल करण्यात आलेला नाही. पुढे, एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) ने दिनांक २०.०८.२०१९ च्या पत्राद्वारे, पत्रातील परिच्छेद २ मध्ये काही न्यूनता असल्याचे कळविले आहे, जे खालीलप्रमाणे उद्धृत केले आहे:

"क्र. ए. व्ही.(A.V .) -२१०१८/२/२०१९-एएआय (एडी)(AAI (AD)

भारत सरकार

नागरी विमान वाहतूक मंत्रालय

बी-ब्लॉक, आर. जी. भवन,

सफदरजंग विमानतळ, नवी दिल्ली.

दिनांक २० ऑगस्ट, २०१९

प्रति,

अध्यक्ष,

भारतीय विमानतळ प्राधिकरण,

राजीव गांधी भवन,

नवी दिल्ली.

विषयः नागपूर विमानतळाची जमिन भाडेपट्ट्याने देण्यासाठी ए. ए. आय. (AAI) आणि संयुक्त उपक्रम (जे.व्ही.सी.) मिहान इंडिया लिमिटेड (एम.आय.एल.) यांच्यातील भाडेपट्टा विलेखाचे निष्पादन करण्याबाबत.

आणि

बाबासाहेब आंबेडकर आंतरराष्ट्रीय विमानतळ, नागपूर च्या अद्ययावतीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठी दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमाच्या म्हणजेच 'सवलतीसाठी विशेष कार्य वाहन (एस. पी. व्ही.)' च्या निर्मितीसाठी मान्यता देण्याबाबत.

महोदय,

मला ए. ए. आय. च्या यू. ओ. टीप क्र. ए. व्ही.-२१०१२/०१/२०१६-एल. एम. /१५५, दिनांक २६.०७.२०१९ आणि क्र. ए. व्ही.-२१०१२/६३/२००३-एल. एम./व्ही. ओ. एल . ६५६ दिनांक ०८/०९.०८.२०१९ चा संदर्भ देऊन वर नमूद केलेल्या विषयावर निर्देशित केले आहे.

२. ए. ए. आय.(AAI) च्या प्रस्तावाची तपासणी करण्यात आली आहे आणि विविध त्रुटी आढळून आल्या आहेत, मंत्रिमंडळासमोर मांडण्याच्या हेतूने एक टिपण बनवण्यासाठी आवश्यक आहे, ज्यातील प्रमुख निरीक्षणे खालीलप्रमाणे आहेतः

(i) दिनांक ०७.०२.२००९ रोजी झालेल्या बैठकीत मंजुरी देताना केंद्रीय मंत्रिमंडळाने निर्णय घेतला होता की, विमानतळांच्या विकासासाठी प्रमाणित पद्धतीनुसार सर्वाधिक महसुलाच्या वाट्यासाठी स्पर्धात्मक बोलीद्वारे विकासक निवडला जाईल, ज्यात पीएफक्यू (PFQ), आरएफपी (RFP) आणि भारत सरकारने मंजूर केलेल्या सवलतीच्या करारांसह प्रमाणित बोली दस्तऐवज आणि कार्यपद्धतीचा वापर केला जाईल. हा निर्णय ए. ए. आय.(AAI), महाराष्ट्र सरकार आणि एम. ए. डी. सी. (MADC) यांना दिनांक १८.०२.२००९ च्या पत्राद्वारे कळवण्यात आला. नागपूर विमानतळाच्या निविदा प्रक्रियेमध्ये पूर्वीच्या नियोजन आयोगाने (पी. पी. पी. ए. सी.(PPPAC)ने स्वीकारलेले मानक दस्तऐवज) जारी केलेले प्रतिमान दस्तऐवज स्वीकारले गेले आहेत की नाही हे स्पष्ट होणे आवश्यक आहे. नसल्यास, विचलन विवरण सादर करण्यात येऊ शकते .

(ii) बोलीच्या निकषात वाटाघाटीसाठी व्यवहार दस्तऐवजातची तरतूद होती का? ५.१४% ते १४.४९% या महसुलाच्या वाट्यातील वाटाघाटीच्या अटी काय होत्या? इतर बोलीदारांनाही महसुलाच्या वाट्यासाठी वाटाघाटी करण्याचा पर्याय देण्यात आला होता का?

(iii) विमानतळाची जमीन खासगी विकासकाला हस्तांतरित केल्यास ए. ए. आय.(AAI) ला कोणते फायदे मिळतील? विमानतळाच्या विकासासाठी ए. ए. आय.(AAI) ने आतापर्यंत केलेल्या गुंतवणुकीवर किती प्रतिलाभ मिळेल?

(iv) एम. आय. एल.(MIL) मध्ये ए. ए. आय. (AAI) आणि एम. ए. डी. सी. (MADC) मधील समभाग गुणोत्तर ४९.५१ हे आहे. तर सध्याच्या प्रस्तावात ए. ए. आय. (AAI) आणि एम. ए. डी. सी. (MADC) यांच्यात एम. आय. एल. (MIL) च्या एकूण महसुलाच्या (४५:५५) गुणोत्तरात महसूलीची सहभागिता करण्याची तरतूद आहे. ए. ए. आय.(AAI) विचलनच्या बाबतीत समर्थन देऊ शकते.

(v) बोली प्रक्रियेचे ठळक वैशिष्ट्ये कोणती आहेत? जसे की बोलीचे टप्पे, पात्रता निकष, सवलतीचा कालावधी ठरवण्याचा आधार, प्राप्त बोलींची संख्या इ.

३. ए. ए. आय.(AAI) ला विनंती करण्यात येते की, कृपया वरील निरीक्षणावर स्पष्टीकरण/उत्तर या मंत्रालयाला तातडीने द्यावे.

आपला विश्वासू

सही/-

कृष्ण के. सिंग

कक्ष अधिकारी"

पुढे, नागरी विमान वाहतूक मंत्रालयाचे सचिव (नागरी उड्डाण) यांच्या अध्यक्षतेखाली ३०.०८.२०१९ रोजी बैठक घेण्यात आली, ज्यामध्ये परिच्छेद ५ प्रमाणे , २०.०८.२०१९ च्या तारखेच्या पत्राबाबत स्पष्टीकरण मागितले गेले. बैठकीचे कार्यवृत्त खाली उद्धृत केले आहेः-

“ नागरी उड्डाण सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली राजीव गांधी ए. बी. भवन, नवी दिल्ली येथे पी. पी. पी. (PPP) अंतर्गत नागपूर विमानतळ भाडेपट्ट्याने देण्या संबंधित मुद्द्यांवर चर्चा करण्यासाठी दिनांक ३०.०८.२०१९ रोजी झालेल्या बैठकीचे कार्यवृत्त.

नागपूर विमानतळ सार्वजनिक खाजगी भागीदारी (पी. पी. पी.) (PPP) अंतर्गत खासगी सवलतदारांना भाडेपट्ट्याने देण्याशी संबंधित मुद्दे पुढे विचारात घेण्यासाठी महाराष्ट्र राज्य सरकारच्या अधिकारी/प्रतिनिधींसोबत ३०.०८.२०१९ तारखेला बैठक घेण्यात आली.

२. सहभागींची यादी जोडली आहे.

३. सचिव, नागरी उड्डाण यांनी सहभागींचे स्वागत केले आणि महाराष्ट्र सरकारच्या प्रधान सचिवांना नागपूर विमानतळ भाडेपट्ट्याने देण्याशी संबंधित केलेल्या बोली प्रक्रियांचा तपशील स्पष्ट करण्याची विनंती केली.महाराष्ट्र सरकारने सविस्तर सादरीकरण केले (प्रत संलग्न).

४. सादरीकरणा दरम्यान, नागपूर विमानतळाचे अद्ययावतीकरण करण्यासाठी २००९ मध्ये भारतीय विमानतळ प्राधिकरण (एएआय) (AAI) आणि महाराष्ट्र विमानतळ विकास कंपनी लिमिटेड (एमएडीसी) (MADC) यांच्यात संयुक्त उपक्रम कंपनी (जेव्हीसी)(JVC) स्थापन करण्यात आल्याची माहिती देण्यात आली. अशा प्रकारे स्थापन झालेल्या जे. व्ही. सी.(JVC) ला मल्टी मोडल इंटरनॅशनल पॅसेंजर अँड कार्गो हब एअरपोर्ट ऍट नागपूर इंडिया लिमिटेड (एम. आय. एल.) (MIL) असे नाव देण्यात आले होते, ज्यामध्ये ए. ए. आय. (AAI) चा ४९ टक्के हिस्सा आहे आणि एम. ए. डी. सी.(MADC) चा उर्वरित ५१ टक्के हिस्सा आहे.२००९ पासून एम. आय. एल. (MIL) नागपूर विमानतळाचे संचालन करत आहे आणि त्यांनी २०१८-१९ या वर्षासाठी सुमारे ४९ कोटी रुपयाचा नफा कमावला. त्यानंतर, महाराष्ट्र सरकारच्या अधिकाऱ्यांनी सवलतदारांना निवडण्याकरीता निविदा मागवण्यासाठी पाळली जाणारी तपशीलवार प्रक्रिया स्पष्ट केली.

५. सादरीकरणानंतर नागरी उड्डाण सचिवांनी एम. ए. डी. सी.(MADC) च्या अधिकाऱ्यांना संबंधित खालील विशिष्ट मुद्द्यांवर स्पष्टीकरण देण्याची विनंती केली:

(i) आर. एफ. क्यू. (RFQ) च्या **खंड २.२.१ (सी)** मध्ये असे नमूद केले आहे की सवलतदारांची निवड, उद्धृत केलेल्या सर्वाधिक महसुलाच्या भागाच्या एकमेव

निकषाच्या आधारे केली जाईल, महसुलाच्या भागावर सर्वाधिक बोली लावणाऱ्यांशी, वाटाघाटीला (५.७६% वरून १४.४९% पर्यंत वाढलेली) समर्थन देण्यात येईल.

(ii) आर. एफ. क्यू. च्या काळापासून ते बोली सुरू होण्याच्या तारखेपर्यंत विमानतळच्या अनुभवाबाबत पात्रतेच्या निकषांमध्ये वारंवार बदल झाले. त्या आधारांवर तर्कप्रबळ कारणे सांगितली जाऊ शकतात.

(iii) बोली दस्तऐवजात वारंवार बदल होत असल्याने आणि प्रमाणित दस्तऐवजांपासून विचलन होत असल्याने, औचित्यासह मान्यताप्राप्त दस्तऐवजाशी संबंधित तपशीलवार विचलन विवरण प्रदान करणे आवश्यक आहे.

(iv) विमानतळ हे सध्या सरकारी उपक्रमांद्वारे यशस्वीरित्या चालवले जात आहे व २०१९ साठी ४९ कोटी रुपये नफा कमावत आहे आणि २० टक्क्यांहून अधिक अंदाजित रहदारी वाढीसह नफा मिळवत राहील. त्यामुळे सरकारी उपक्रमाला सवलतधारकाने देऊ केलेले महसुलाच्या वाट्याचे केवळ रु. १५ कोटी नफा म्हणून मिळतील. वर्षाला ५० कोटी रुपयांचा नफा कमावणाऱ्या विमानतळाला, वर्षाला १५ कोटी रुपयांचा नफा देणाऱ्या खाजगी सवलतधारकाला भाडेतत्त्वावर देणे न्याय्य आहे का? (जरी जमिनीच्या भागातून सवलतधारकाला मिळणाऱ्या संभाव्य महसुलाचा विचार केला जात नसला तरीही).

६. सचिवांनी सांगितले की, ए. ए. आय. AAI च्या जमिनीसह मालमत्ता खासगी पक्षाला भाडेपट्टीवर देण्यासाठी केंद्रीय मंत्रिमंडळाची मंजुरी आवश्यक आहे.त्यामुळे त्यांनी महाराष्ट्र सरकारच्या प्रतिनिधीला विनंती केली की, केंद्रीय मंत्रिमंडळासमोर मांडण्यासाठी राज्य सरकारच्या मतांसह वरील प्रत्येक निरीक्षणाचे तपशीलवार समर्थन पाठवावे.

५.६ महाराष्ट्र सरकारच्या प्रधान सचिवांनी माहिती दिली आहे की, बोली प्रक्रिया पी. एम. आय. सी. (PMIC) च्या सर्वांगीण देखरेखीखाली पार पाडली जात असल्याने, वरील प्रश्नांची उत्तरे पी. एम. आय. सी. (PMIC) च्या मान्यतेनंतर भारत सरकारकडे

पाठवली जातील.

६. अध्यक्षांचे आभार मानून बैठकीची सांगता झाली."

२९. जरी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) किंवा महाराष्ट्र सरकार (जीओएम-गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) यांना दि. २०.०८.२०१९ आणि ३०.०८.२०१९ रोजीच्या पत्रांना स्पष्टीकरण सादर करणे त्यांचे अवश्यकर्तव्य होते तरी त्यांनी उच्च न्यायालयासमोर दाखल केलेल्या प्रति-शपथपात्रामध्ये त्याबद्दल कोणतेही स्पष्टीकरण दिले नाही. त्यांनी बैठकीत असा बहाणा घेतला आहे कि, प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी (पीएमआईसी) सोबत चर्चा केल्यानंतर प्रतिसाद पाठविण्यात यावा. अभिलेखातून आणखी असे प्रकट होते की पीएमआयसी ची (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) बैठक दि. १४/१०/२०१९ रोजी झाली होती, ज्यामध्ये पुनर्निविदा काढण्याचे निर्देश देण्यात आले होते. उक्त बैठकीतील टिप्पणी पुढीलप्रमाणे पुनरुद्धृत केली आहेः

पीपीपी अंतर्गत डीबीएफओटी आधारीत डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर आंतरराष्ट्रीय विमानतळ, नागपूरच्या अद्ययावतीकरण आणि आधुनिकीकरणासाठी प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी (पीएमआईसी) ("प्रकल्प")

---

१४ ऑक्टोबर २०१९

चर्चेची टिप्पणी

महाराष्ट्र सरकारच्या माननीय मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी (पीएमआयसी) ची ९ वी बैठक दि. १४ ऑक्टोबर २०१९ रोजी संध्याकाळी ४.३० वाजता मुख्य सचिव कार्यालय, मंत्रालय, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. या बैठकीची कार्यसुची दि. ३० ऑगस्ट २०१९ रोजीच्या त्यांच्या पत्रानुसार नागरी उड्डाण मंत्रालयाच्या निरीक्षणांच्या समर्थन/प्रतिसादावर चर्चा करणे अशी होती.

उपाध्यक्ष आणि व्यवस्थापकीय संचालक, एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट

डेव्हलपमेंट कंपनी)/अध्यक्ष आणि व्यवस्थापकीय संचालक, मिहान इंडिया लिमिटेड यांनी समितीच्या सदस्यांचे स्वागत केले आणि प्रारंभिक मत मांडले. त्यानंतर त्यांनी व्यवहार सल्लागार (टीए - टेक्निकल अडवायसर), अन्‍र्स्ट अँड यंग एल. एल. पी. यांना एमओसीए च्या (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) विचारांवर समर्थन/प्रतिसाद सादर करण्याची विनंती केली. व्यवहार सल्लागार (टीए - टेक्निकल अडवायसर) यांनी त्यांच्या दि. ३० ऑगस्ट २०१९ रोजीच्या पत्रानुसार एमओसीए च्या (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) ने व्यक्त केलेल्या खालील विचारांवर प्रतिसाद समिती सदस्यांसमोर सादर केला.

१. बोली वाटाघाटी नंतरचे समर्थन

२. आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) आणि आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) टप्पावर पात्रता निकषांमध्ये बदल.

३. प्रमाण दस्तऐवजा पासून विचलन

४. एमआयएल ची (मिहान इंडिया लिमिटेड) सध्याची आर्थिक स्थिती विचारात घेता, विमानतळ भाडेपट्ट्याने देण्याचे समर्थन.

नागपूर विमानतळ भाडेतत्त्वावर देण्याच्या समर्थनाबाबतचे आर्थिक विश्लेषण सुद्धा व्यवहार सल्लागार (टीए - टेक्निकल अडवायसर) यांनी सादर केले. या विश्लेषणाच्या आधारे, व्यवहार सल्लागार (टीए - टेक्निकल अडवायसर) यांनी प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी (पीएमआयसी) च्या निदर्शनास आणून दिले की सर्वोच्च बोलीदाराने देऊ केलेल्या महसुली भागाचे निव्वळ वर्तमान मूल्य हे आगामी ३० वर्षांत प्रशुल्क निर्धारणासाठी एईआरए च्या तत्वज्ञानाचे अनुसरण करून एमआयएल ला (मिहान इंडिया लिमिटेड) मिळू शकणाऱ्या नफ्याशी अनुरूप नाही.

वरील चर्चा आणि विचारविनिमयांच्या आधारे, प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी (पीएमआयसी) ने प्रकल्पसाठी पुन्हा निविदा काढण्याचे

निर्देश दिले. अध्यक्षांचे आभार मानून आणि एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) चे सीएमडी (मुख्य व्यवस्थापकीय संचालक) यांना या संदर्भातील घडामोडींबाबत सदस्यांना वेळोवेळी माहिती देण्याची विनंती करून बैठक संपविण्यात आली.

पीपीपी अंतर्गत नागपूर विमानतळ भाडेपट्ट्याने देण्याच्या संबंधित मुद्यांवर चर्चा करण्यासाठी सचिव, नागरी उड्डाण यांच्या अध्यक्षतेखाली राजीव गांधी बी. भवन, नवी दिल्ली येथे दि. ३०.०८.२०१९ रोजी आयोजित करण्यात आलेल्या बैठकीचे कार्यवृत्त.

३०. या प्रकरणाची वस्तुस्थिती पाहता, दि. ०२.०८.२०१९, २०.०८.२०१९ रोजीच्या पत्रांद्वारे आणि दि. ३०.०८.२०१९ रोजीच्या एमओसीए च्या (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) बैठकीत आणि तिच्या दि. १४.१०.२०१९ रोजीच्या बैठकीत पीएमआयसी ने (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) केलेल्या चर्चेच्या टिपण्णी मध्ये घेण्यात आलेल्या आक्षेपांचे, पुनर्निविदा मागण्याचे निर्देश देताना देण्यात आलेल्या बोली प्रक्रिया विलोपनाचा आदेश हा कितीपत योग्य, वाजवी आणि समन्यायी आहे हे पाहण्याच्या उद्देशाने विश्लेषण करणे आवश्यक आहे. वस्तुतः, असे पत्र हे आरएफपी च्या (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) विविध खंड च्या विरूध्द आहे. या संदर्भात वर स्पष्ट केल्याप्रमाणे, एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलपमेंट कंपनी) यांचा समावेश असलेल्या संयुक्त पकल्प कंपनी कडे (जेव्हीसी- जॉईंट वेंचर कंपनी) नागपूर विमानतळ हस्तांतरित करण्याच्या प्रयोजनासाठी, एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन)ने दि. ०७/०२/२००९ रोजी मंत्रिमंडळाची टिपण्णी प्रस्तुत केली होती, ज्याला काही विशिष्ट निर्देशांसह मान्यता देण्यात आली होती. मंत्रिमंडळाने स्पर्धात्मक बोलीद्वारे दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमाची निवड करण्यास आणि दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमाच्या निर्मितीसाठी प्रस्ताव योग्य वेळी मंत्रिमंडळासमोर आणण्यास परवानगी दिली. त्यामुळे, बोली सादर केल्यावर आणि मंत्रिमंडळाच्या निर्णयानुसार स्वीकृतीपत्र (एलओए- लेटर ऑफ ॲक्सेप्टन्स) निर्गमित केल्यानंतर जीएएल ला (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड)

निवडलेला बोलीदार म्हणून घोषित केल्यावर, दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमाच्या निर्मितीसाठी स्पर्धात्मक बोलीद्वारे भागीदार निवडल्यानंतर मंत्रिमंडळाची दुसरी टिप्पणी प्रस्तुत करणे आवश्यक आहे. येथे मत व्यक्त करावयाचे आहे कि केवळ मंत्रिमंडळाच्या मान्यतेच्या बहाण्यावर जर स्पर्धात्मक बोलीची कार्यपद्धती रास्त होती तर अधिकारणांद्वारा हस्तक्षेप अनुज्ञेय होणार नाही.

३१. एमओसीए ने (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) त्यांची बैठक दि. ३०.०८.२०१९ रोजी घेतली. हे सर्वमान्य आहे की, सदरची बैठक दि. २६.०७.२०१९ रोजीच्या एएआय च्या (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) टीपण्णी वर आधारित आहे, ज्याबाबत दि. ०२.०८.२०१९ रोजीच्या पत्रान्व्ये आक्षेप सादर करण्यात आला होता आणि दि. ०८/०९.०८.२०१९ रोजी एएआय ने (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) दिलेला प्रतिसाद (जो अभिलेखावर उपलब्ध नाही परंतु दि. २०.०८.२०१९ रोजी च्या एमओसीए च्या (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) पत्रात उल्लेखित आहे) विचारात घेण्यात आला आहे. बोली प्रक्रियेचे विलोपन करण्यासाठी प्राधिकरणांनी केलेल्या कारवाईची तपासणी करण्यासाठी आणि सदरची कारवाई स्वेच्छेनुसार नव्हती कि होती हे जाणून घेण्यासाठी ते आक्षेप कुठवर खरोखर संबंधित असू शकतात याचा विचार करणे आवश्यक आहे. दि. ३०.०८.२०१९ रोजी झालेल्या बैठकीत, एमएडीसी ने (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलपमेंट कंपनी) सादरीकारन केले होते, सचिव, एमओसीए च्या (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) यांनी आणखी स्पष्टीकरण मागितले.

३२. मागविण्यात आलेले पहिले स्पष्टीकरण बोलीदाराच्या निवडीसाठी निकष हे कळविलेल्या सर्वोच्च महसुल भागावर आधारित असतील का असे होते. पीएमआयसी ने (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) केलेल्या वाटाघाटी, ५.७६% म्हणून कळविलेल्या महसुल भाग १४.४९% पर्यंत वाढवण्यात आला होता. मात्र, बोलणि नंतरच्या वाटाघाटी करीता समर्थन काय होते? अभिलेखावरील उपलब्ध वस्तुस्थितीवरून, महाराष्ट्र सरकारचे प्रतिनिधित्व करणाऱ्या पीएमआयसी ने (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन

कमिटी) किंवा एमआयएल ने (मिहान इंडिया लिमिटेड) वरील बाब स्पष्ट करण्यासाठी कोणताही पुरावा दाखल केलेला नाही. परंतु, गैर-विवादित तथ्ये लक्षात घेता, हि गोष्ट विसरता येऊ शकत नाही कि, सार्वजनिक हिताकरिता अधिक महसुल भाग आणण्यासाठी वाटाघाटीकरिता महाराष्ट्र सरकार आणि एमआयएल ने (मिहान इंडिया लिमिटेड), जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) बोलावले होते. ते ५.७६% च्या जागी १४.४९% इतका महसुल भाग मिळवण्यात यशस्वी झाले. अशा प्रकारे, महाराष्ट्र सरकारने अशा प्रकारच्या कारवाईबाबत प्रश्न उपस्थित करणे कितपत आवश्यक आहे? आमच्या मते, बोलणीनंतर जर एमआयएल ने (मिहान इंडिया लिमिटेड) किंवा महाराष्ट्र सरकारने महसुलाचा अधिक वाटा कमावला असेल, तर असे कृत्य न्याय्य, समन्यायी आणि वाजवी आहे. हे स्वछंदी असल्याचे म्हटले जाऊ शकत नाही आणि एमओसीए ने (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) दि. ३०.०८.२०१९ रोजी घेण्यात आलेल्या बैठकीचे कार्यवृत्ताचे परिच्छेद ५(i) वरील स्पष्टीकरण आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) च्या दृष्टीने अवास्तव होते. अशा आक्षेपांचे समर्थन करण्यासाठी उच्च न्यायालयासमोर किंवा या न्यायालयासमोर सुद्धा कोणताही पुरावा सादर करण्यात आला नाही.

३३. दुसरे स्पष्टीकरण/आक्षेप हे आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) च्या कालावधीपासून बोली उघडण्याच्या तारखेपर्यंतच्या विमानतळाच्या अनुभवाच्या संदर्भात पात्रतेच्या निकषांमध्ये वारंवार बदल करण्याबाबत होते, ज्यासाठी मओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) कारणे मागितली होती. येथे हे लक्षात घेण्यासारखे आहे की बोली प्रक्रियेपूर्वी आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) तयार करण्यात आला होता. निविदा काढल्यानंतर, पाच बोलीदारांची निवड करण्यात आली, ज्यांना दि. ०१.०३.२०१८ रोजीचे आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) देण्यात आले होते. पाच निविदाकारांपैकी दोघांनी अंतिम बोली सादर केल्या. त्यामुळे निविदा काढण्यापूर्वी आरएफक्यू मध्ये(रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) काही बदल केले गेले असतील तर ते सर्व बोलीदारांसाठी होते. आरएफक्यू च्या (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) संदर्भात निवडलेल्या बोलीदाराने सादर

केलेल्या बोलीवर याचा परिणाम कसा होऊ शकतो? अशी कारवाई स्वछंदी ठरेल असे उच्च न्यायालयासमोर किंवा या न्यायालयासमोर म्हणण्याचे कोणतेही कारण नाही. एमआयएल ने (मिहान इंडिया लिमिटेड) किंवा महाराष्ट्र सरकार ने तिरकस कारणांसाठी जीएएल ला (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) अनुकूलता दर्शविण्यासाठी अभिलेखावर काहीही आणलेले नाही. अशा परिस्थितीत, दि. ३०.०८.२०१९ रोजीच्या बैठकीत उपस्थित केलेला दुसरा आक्षेप/स्पष्टीकरण पूर्णपणे अन्यायकारक आहे, विशेषतः स्वीकृतीपत्र (एलओए- लेटर ऑफ ऍक्सेप्टन्स) निर्गमित केल्यानंतर.

३४. बोली दस्तऐवजात वारंवार होणाऱ्या बदलांबाबत तिसरा आक्षेप/स्पष्टीकरण मागण्यात आले होते. असे म्हटले आहे की प्रमाण दस्तऐवज (पीपीपी प्रकल्पांसाठी पात्रतेसाठी मॉडेल रिक्वेस्ट आणि पीपीपी प्रकल्पांसाठी प्रस्तावासाठी मॉडेल रिक्वेस्ट पासून विचलन झाले होते. एमआयएल ने (मिहान इंडिया लिमिटेड) आणि महाराष्ट्र सरकार (जीओएम- महाराष्ट्र सरकार) कडून विचलनाच्या समर्थनाचे निवेदन मागण्यात आले होते. प्रमाण दस्तऐवज (पीपीपी प्रकल्पांसाठी पात्रतेसाठी मॉडेल रिक्वेस्ट आणि पीपीपी प्रकल्पांसाठी प्रस्तावासाठी मॉडेल रिक्वेस्ट थोडक्यात **मॉडेल आरएफक्यू** (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) **आणि आरएफपी** (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल)') हे केवळ अनुसरण करावे लागणारे एक मॉडेल आहे. उक्त मॉडेल आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) आणि आरएफपी च्या (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) आधारे, विशिष्ट प्रकल्पासाठी निविदा आमंत्रित करणाऱ्या प्राधिकरणाला आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) आणि आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) तयार करणे आवश्यक आहे. सध्याच्या प्रकरणात, एमआयएल ने (मिहान इंडिया लिमिटेड), आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) आणि आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) तयार केले होते आणि प्रकल्पाचे स्वरूप लक्षात घेऊन पीएमआयसी ने (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) ते मंजूर केले होते. त्यामुळे, मॉडेल आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) आणि आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) पासून विचलनाच्या संदर्भात किंवा मॉडेल आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर

क्वालिफिकेशन) आणि आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) वर आधारित बोली दस्तऐवजात मओसीए ने (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) मागितलेले स्पष्टीकरण समर्थनीय मानले जाऊ शकत नाही. विभागाने निर्गमित केलेल्या आरएफक्यू (रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन) आणि आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) च्या अटींचे विश्लेषण करून आक्षेप घेण्यात आल्याचे दिसते, ज्याच्या आधारे बोली प्रक्रिया पूर्ण करण्यात आली होती. आमच्या मते, उपरोक्त आक्षेप/स्पष्टीकरण हे मनमानीच्या दोषाने ग्रस्त असून त्यास कोणतेही समर्थन नाही. दि. ३०.०८.२०१९ राजीच्या कार्यवाहीतील परिच्छेद ५ (i तो iii) मध्ये मओसीए ने (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) घेतलेल्या आक्षेप/ दिलेल्या स्पष्टीकरणा बाबत उक्त चर्चा लक्षात घेता, हे स्वछंदी, गैरवाजवी तसेच कोणत्याही समर्थनाशिवाय असून अधिकाऱ्यांनी ते न्यायासमोर सुद्धा सादर केले आहे. त्यामुळे ह्या सर्व विचारणा भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ चे उल्लंघन करणाऱ्या आहेत.

३५. चौथा आक्षेप/ मागविण्यात आलेले स्पष्टीकरण हे वर्ष (२०१८-२०१९) मध्ये कमाई केलेल्या ४९ कोटी रुपयांचा नफा, आणि २०% दराने संभाव्य प्रशुल्क वृद्धीमुळे अनुवर्ती वर्षासाठी, अर्थात, वर्ष २०१९-२० साठी मिळवायचा संभाव्य नफा या संबंधी होता. या संदर्भात सवलतधारकाने केलेल्या प्रस्तावाच्या बाबतीत समर्थन मागविण्यात आले होते, ज्याच्यामुळे विमानतळ सध्या कमवीत असलेल्या ५० कोटी रुपयांच्या नफ्याच्या तुलनेत १५ कोटी रुपये एवढाच नफा कमवीता येईल. पीएमआयसी ने (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) दि. १४.१०.२०१९ रोजीच्या बैठकीत वर चर्चा केल्याप्रमाणे इतर तीन मुद्द्यांसह या मुद्द्यावर विचार केला. या बैठकीत या तीन मुद्यांवर आणि विमानतळ भाडेपट्टीवर देण्याबाबत एमआयएल च्या (मिहान इंडिया लिमिटेड) आर्थिक व्यवहार्यतेबाबत कोणतीही चर्चा करण्यात आली नाही. आमच्या दृष्टीने, जीएएल च्या (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) बाजूने विमानतळाची भाडेपट्टी नसेल. वस्तुतः, भाडेपट्टी एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलपमेंट कंपनी) द्वारे एमआयएल च्या (मिहान इंडिया लिमिटेड) बाजूने असेल, जे त्यांचे

काम पार पाडण्यासाठी तयार केलेले पहिले संयुक्त उपक्रम आहे. त्यामुळे हे पूर्णपणे वस्तुस्थितीचे असत्कथन आहे. असे स्पष्ट करण्यात आले आहे कि निविदा स्वीकारल्यानंतर जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) आणि जीएनआयएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एरपोर्ट लिमिटेड) हे मिहान प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीसाठी अनुज्ञप्तिधारक असतील.

३६. एमओसीए च्या (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) दि. ३०.०८.२०१९ रोजीच्या बैठकीच्या आणि पीएमआयसी च्या (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) दि. १४.१०.२०१९ रोजीच्या बैठकीच्या संबंधी चौथा आक्षेपाचा परामर्श घेताना, न्यायालयाला त्याची मर्यादा माहित असून आर्थिक व्यवहार्यतेचे विश्लेषण करण्यासाठी ते तज्ञ नाहीत, या कारणामुळे हस्तक्षेप करण्यासाठी तयार नाही आहे. परंतु न्यायालय प्रकरणात वादप्रश्नाचे कायदेशीर समर्थन पाहू शकते, जिथे कायद्याने प्रस्थापित केलेल्या कार्यपद्धतीचे अनुसरण केल्या नंतर जीएएल च्या (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) नावाने स्वीकृतीपत्र (एलओए- लेटर ऑफ ऍक्सेप्टन्स) निर्गमित करण्यात आले होते. बऱ्याच काळापासून प्रतीक्षा करत असताना, जेव्हा सवलत कराराचे निष्पादन झाले नाही, तेव्हा जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) ने न्यायालयाचे दार ठोठावले आणि त्यानंतर बोली प्रक्रिया रद्द करण्याचा आदेश पारित करण्यात आला, जो उच्च न्यायालयाने रद्द केला आहे. अशा परिस्थितीत, अधिकाऱ्यांद्वारे घेण्यात आलेला बचाव न्याय्य आणि वाजवी आहे की सरकारी तिजोरीत नुकसान होण्याच्या बहाण्याने मनमानी केली जात आहे हे आपल्याला तपासावे लागेल.

३७. पीएमआयसी ने (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) दि ३०.०८.२०१९ रोजीच्या पत्रातील परिच्छेद ५ (iv) मधील आक्षेप/स्पष्टीकरणावर दि. १४.१०.२०१९ रोजीच्या बैठकीत चर्चा केली आहे, ज्यामध्ये त्यांनी व्यवहार सल्लागार अर्न्स्ट अँड यंग (थोडक्यात **"ई अँड वाय"**) च्या विश्लेषणाचा आढावा घेतला आणि असे निरीक्षण नोंदवले आहे की निवडलेल्या बोलीदाराने केलेल्या सर्वाधिक महसुलाच्या वाट्याचा प्रस्ताव

आगामी ३० वर्षांत शुल्क निर्धारणासाठी एईआरए तत्त्वज्ञानाचे अनुसरण करून एमआयएल ला (मिहान इंडिया लिमिटेड) मिळणाऱ्या नफ्याशी सुसंगत नाही. या कारणास्तव पीपीएमआयसी ने (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) मिहान प्रकल्पासाठी पुन्हा निविदा काढण्याचे निर्देश दिले. या संदर्भात, अर्न्स्ट अँड यंग च्या अहवालाचा तथ्यात्मक पैलू संदर्भित करणे आवश्यक आहे. अर्न्स्ट अँड यंग च्या अहवालात जर खाजगी सवलत धारकाने विकासकार्य हाती घेतल्यास आर्थिक आढाव्याबद्दल चर्चा केली आहे, ज्याच्या आधारे हे स्पष्ट आहे की जर एमआयएल ने (मिहान इंडिया लिमिटेड) १६८३ कोटी रुपयांची गुंतवणुक हाती घेतली तर रोख प्रवाहाचे निव्वळ वर्तमान मूल्य हे -४७३ कोटी रुपये एवढे असेल आणि जर १४.४९% एवढा महसुलाचा भाग दिला तर त्याचे मूल्य +४७२ कोटी रुपयांच्या अधिक होईल. हे स्पष्ट करण्यात आले आहे की जर त्याचे खाजगीकरण झाले तर एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ला कॅपेक्सचा कोणताही भार घेण्याची गरज नाही, कारण तो खाजगी क्षेत्राद्वारे उचलला जाईल. पुढे नमूद केले आहे की कार्यरत असलेली खाजगी कंपनी एमआयएल ला (मिहान इंडिया लिमिटेड) लघु मत्ता असलेली संस्था (असेट लाईट ऑर्गनायजेशन) बनवेल आणि ती देखील खाजगी कंपनीकडून महसुलाचा वाटा मिळवेल जे निव्वळ वर्तमान मूल्य मध्ये अधिक आहे आणि अंमलबजावणी, खाजगी क्षेत्राच्या प्रवर्तन कार्यक्षमतेस भांडवलीकृत केली जाऊ शकते. त्यामुळे हे स्पष्ट आहे की, या अहवालानुसार एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया), एम आय एल (मिहान इंडिया लिमीटेड) यांनी कोणतीही गुंतवणूक न करता, त्यांना वर्षाला १५ कोटी रुपये एवढे महसूल प्राप्त होणार आहे.

३८. आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) नुसार, हे स्पष्ट आहे कि एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने नागपूर विमानतळाच्या अद्ययावतीकरण, आधुनिकीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठी निविदा काढली. उघडपणे, दि. ३०.०८.२०१९ रोजी बैठक आणि दि. १४.१०.२०१९ रोजी च्या पीएमआयसी च्या (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) बैठकीत उपस्थित केलेल्या आक्षेपांपासून तयार करता येऊ

शकणारे प्राथमिक मत संभवनीय महसूल लाभ दर्शविते, परंतु ते नागपूर विमानतळाच्या अद्ययावतीकरण आणि आधुनिकीकरण यात गुंतवणूक दर्शवित नाही, ज्यासाठी केवळ प्रवाशांसाठीच नव्हे तर मिहान नावाने मालवाहतुकीसाठीही जागतिक दर्जाच्या आंतरराष्ट्रीय विमानतळाचे नियोजन आणि रचना आवश्यक आहे. आरएफपी (रीक्वेस्ट ऑफ प्रोपोसल) आणि सवलतीच्या करारानुसार, रचना, अद्ययावतीकरण, संचालन आणि देखभालीसाठी सर्व गुंतवणूक हि एमआयएल ने(मिहान इंडिया लिमिटेड) करायची नसून खाजगी संस्थेने करावयाची आहे. येथे हे लक्षात घेणे समयोचित आहे कि, एएआय (एरपोर्ट्‌ ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) च्या टिप्पणीवर एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) आणि जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) च्या अंतर्गत पत्रव्यवहाराद्वारे स्वीकृती पत्र (लेटर ऑफ ॲक्सेप्टन्स) निर्गमित केल्यानंतर, ई अँड वाय (अर्न्स्ट अँड यंग)च्या अहवालावर अवलंबून आर्थिक व्यवहार्यतेचा विचार करण्यात आला आहे. जर आर्थिक व्यवहार्यतेसंबंधित कोणताही प्रश्न होता तर जीएएल ला (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) एएआय (एरपोर्ट्‌ ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) किंवा एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) यांचे कर्तव्य होते कि त्यांनी समर्थनाकरिता जीएएल ला (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड), त्यांना अधिकार प्रोद्‌भूत झाले आहे आणि प्रस्तावित केल्याप्रमाणे आणि एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ने संमती दिल्याप्रमाणे महसूल भाग प्रदान करावयाचा आहे, असे बोलावयास हवे होते. अन्यथा, जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) च्या पाठीमागे वरील आधारावर निर्णय घेणे हे भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ चे उल्लंघन करणारे आणि नैसर्गिक न्यायाच्या तत्वांचा सुद्धा विरुद्ध होते.

३९. आणखी, दि. ३०.०८.२०१९ रोजी झालेल्या बैठकीच्या कार्यवृत्ताच्या परिच्छेद ६ मध्ये सचिव, एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिव्हिल एव्हिएशन) म्हणाले की, एएआय (एरपोर्ट्‌ ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) ची जमीन खाजगी पक्षाला भाडेपट्टीसह मालमत्ता भाडेपट्टीवर देण्यासाठी केंद्रीय मंत्रिमंडळाची मंजुरी आवश्यक आहे. अभिलेखावरील पुराव्याचे अवलोकन केल्यावर याठिकाणी असे म्हणणे वावगे होणार नाहि कि जमिनीचा

भाडेपट्टा जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) च्या नावाने निष्पादित करण्याची आवश्यकता नाही. केवळ परवाना हा सवलत कराराद्वारे देणे आवश्यक आहे. कराराचे निष्पादन करण्यापूर्वी, अवलंब करण्यात आलेला मार्ग हा उचित आणि न्याय्य नाही. सवलत कराराच्या खंड ३.१.१. आणि १०.२.२. मधील अटींनुसार, हे स्पष्ट आहे कि, जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) हे अनुज्ञप्तिधारक असेल. शीघ्र संदर्भासाठी, संबंधित खंड खालीलप्रमाणे पुनरुत्पादित करण्यात आली आहेत :

> "३.१.१. या कराराच्या तरतुदी, गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया (जीओआय) ची मान्यता, लागू असणारे कायदे आणि लागू असणाऱ्या परवानग्या यांच्या अधीन राहून आणि त्यांच्या अनुसार, <u>प्राधिकरण याद्वारे सवलतधारकाला यात पुढे मांडलेल्या सवलती, सीओडी पासून सुरु होणाऱ्या ३० (तीस) वर्षांच्या प्रारंभिक कालावधीसाठी विमानतळाचा विकास, वित्तपुरवठा, संचालन आणि देखभाल ("सवलत") करण्याचा अनन्य अधिकार, परवाना आणि प्राधिकारासह देत आहे आणि सवलतधारक याद्वारे सवलत स्वीकारतो आणि यात पुढे मांडलेल्या अटी व शर्तींच्या अधीन राहून आणि त्याच्या अनुसार प्रकल्पाची अंमलबजावणी करण्याचे काबुल करतो.</u>
>
> मात्र जर सवलतीधारकाने सीओडी पासून २७ (सत्तावीस) वर्षांच्या कालावधीसाठी त्याचे कोणतेही विशेष भंग न करता या कराराअंतर्गत त्याची बंधने पार पाडली असेल तर प्राधिकरणाला त्याच्या हितसंबंधाबद्दल कळविले असल्यास आणि या सवलतीच्या मुदतीचे नवीनीकरण करण्यासाठी / या सवलतीची मुदत वाढविण्यासाठी विनंती केल्यास, आणखी ३०(तीस)वर्षाच्या कालावधीसाठी देण्यात येईल. अशी विनंती करताना, सवलतधारक अशी पुष्टी सादर करेल की, प्राधिकरण विहित करेल त्या स्वरूपात व रीतीने आणि त्या वेळी ३० (तीस) वर्षांच्या अतिरिक्त कालावधीसाठी, अधिमूल्याच्या निर्धारणासाठी आंतरराष्ट्रीय स्पर्धात्मक बोली प्रक्रियेमध्ये भाग घेण्यास तो सहमत आहे आणि अशी कोणतीही

आंतरराष्ट्रीय स्पर्धात्मक बोली असल्यास : (क) सवलातधारकारास बोली जर त्या बोली त्यावेळेस सर्वोच्च बोलीच्या ०५.००% च्या आत असेल तर आणि जी अशा वेळेला निर्गमित करण्यात आलेल्या बोली दस्तऐवजांमधील शर्ती आणि अटींनुसार त्यावेळेस देऊ केलेल्या असेल तर सवलतधारकाला सर्वोच्च बोलीशी बरोबरी करण्याचा अधिकार आहे, आणि (ख) सवलतदाराचे संलग्न हे प्रत्यक्ष किंवा अप्रत्यक्ष रीतीने, अशा कोणत्याही बोली प्रक्रियेमध्ये भाग घेण्यास पात्र नाही. आणखी असे कि, जर या कराराच्या तरतुदींनुसार सवलतधारकाने विमानतळाचा विस्तार केला नाही किंवा सवलतधारकाने या कराराच्या तरतुदींची चूक केली असेल, तर प्राधिकरण या खंड ३.१.१. अंतर्गत सवलत कालावधीपुरते कोणत्याही बंधनात राहणार नाही. ह्या विषयी प्रयोजनांसाठी, कोणत्याही महत्वाच्या उल्लंघनाचा अर्थ, प्राधिकरणाद्वारे कामगिरी प्रतिभूती निलंबित करणे किंवा प्राधिकरणाद्वारे कामगिरी प्रतिभूतीच्या १०% (दहा टक्के) च्या समतुल्य रकमेहुन अधिक नुकसानि वसूल करणे असा होईल. सवलत कालावधी वाढवण्याच्या सूचनेसह, सवलतधारक खालील कागदपत्रे सादर करतील :

(अ) या कराराअंतर्गत सवलतधारकाने कोणताही महत्वाचा कसूर केलेला नाही (कोणत्याही आधारभूत कामगिरी निर्देशकांशी संबंधित तरतुदींच्या अनुपालनासह), परिणामी अशा कोणत्याही घटनेला सवलतदाराचा कसूर म्हणून ओळखण्याचा प्राधिकरणाच्या बाजूने अधिकार प्रोदभूत होतो याची पुष्टी करणारे प्रमाणपत्र;

(ब) आंतरराष्ट्रीय विमानतळ परिषद किंवा तत्सम आंतरराष्ट्रीय प्रतिष्ठेच्या इतर कोणत्याही समतुल्य संस्थेकडून, अशा अर्जाच्या तारखेपर्यंत मागील ५ (पाच) वर्षांच्या सातत्यपूर्ण कालावधीसाठी, विमानतळ जगातील त्याच्या श्रेणीतील सर्व विमानतळांच्या पहिल्या २० (वीस) टक्केवारीत असल्याची पुष्टी करणारे प्रमाणपत्र; आणि

(क) सवलतधारक सवलतीच्या उर्वरित कालावधीसाठी त्याच्या पूर्ण स्वरूपात आणि प्रभावीपणे कराराच्या अटी आणि शर्तींचे पालन करत राहील याबद्दल हमी.

आणखी असे कि, जर या कराराच्या तरतुदींनुसार सवलतधारकाने विमानतळाचा विस्तार केला नाही किंवा सवलतधारकाने सवलत कालावधीसाठी या कारणाखाली अनुज्ञात केलेल्या प्रयोजनासाठी आणि कोणत्याही प्रकारच्या कोणत्याही इतर प्रयोजनासाठी या कराराच्या तरतुदींचे पालन करण्यात कसूर करत असेल तर या खंड ३.१.१. अंतर्गत सवलत कालावधी वाढवण्याचे कोणतेही बंधन प्राधिकरणावर राहणार नाही.

कोणत्याही परिस्थितीत, नेहमीच, सवलतीचा कालावधी वाढवण्याबाबतचा कोणताही निर्णय केवळ प्राधिकरणाकडे निहित असेल.

१०.२.२. सवलत शुल्क आणि महसुल भाग, हा करार व प्रसंविदा आणि यात अंतर्भूत असलेल्या सवलतदाराने दिलेली आश्वासने यांचा विचार करता, प्राधिकरण, यात नमूद केलेल्या अटी आणि शर्तींनुसार, सर्व जमिनी (कोणत्याही इमारती, बांधकामे किंवा त्यावरील स्थावर मत्ता जर असल्यास त्यासह) साईट म्हणून यास जोडलेल्या अनुसूची 'ए ' मध्ये, जिचे वर्णन केले आहे, रेखाटन केले आहे आणि दर्शविले आहे अशी साईट समाविष्ट असलेली, ज्याचे विकास, प्रवर्तन आणि देखरेख साठी कोणत्याही बोझापासून मुक्त असलेली, सदर साईट कोणत्याही प्रकारचे सर्व मिळून आणि व्यक्तिशः हक्क, स्वातंत्र्य, विशेषाधिकार, सुविधाधिकार आणि अनुलग्नकांसह, तसेच वारसप्राप्त संपदा किंवा परिसर किंवा त्याचा कोणताही भाग जो त्याच्याशी अंगभूत आहे किंवा कोणत्याही प्रकारे अनुलग्नक असलेले किंवा सवलत कालावधीसाठी या कराराखाली अनुज्ञात केलेल्या प्रयोजनासाठी आणि कोणत्याही प्रकारच्या कोणत्याही इतर प्रयोजनासाठी किंवा त्यासोबत उपभोग घेतलेल्या, सवलत कालावधीसाठी, सावलातधारकाला

अनुज्ञप्ति हक्क देईल."

४०. उपरोक्त बाबी लक्षात घेता, हे स्पष्ट आहे की जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) किंवा जीएनआयएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एअरपोर्ट लिमिटेड) च्या बाजूने कोणताही भाडेपट्टा निष्पादित केला जाणार नाही. जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) किंवा जीएनआयएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एअरपोर्ट लिमिटेड) ला सवलतीच्या कराराच्या अनुसूची मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कोणत्याही इमारती, बांधकामे किंवा स्थावर मालमत्ता आणि इतर जंगम वस्तूंसह सर्व जमिनीच्या संदर्भात केवळ परवाना अधिकार प्रदान करणे आवश्यक आहे. या संदर्भात, भारतीय विमानतळ प्राधिकरण प्राधिकरण, १९९४ (थोडक्यात **"एएआय अधिनियम"**) च्या कलम १२ए वर अवलंबून असलेल्या युक्तिवादावर विचार करणे आवश्यक आहे. अशा प्रकारे कलम १२ए उद्धृत करण्यात आले आहेः

"१२अ-प्राधिकरणाद्वारे भाडेपट्टा (१) या कायद्यात काहीही समाविष्ट असले तरी, प्राधिकरण, लोकहितासाठी किंवा विमानतळांच्या चांगल्या व्यवस्थापनाच्या हितासाठी, प्राधिकरणाला कलम १२ अंतर्गत त्याची काही कार्ये पार पाडण्यासाठी योग्य वाटेल त्याप्रमाणे, विमानतळाच्या परिसराची (इमारती आणि त्यावरील आणि त्याच्याशी संबंधित संरचनांसह) भाडेपट्टा देऊ शकतेः

परंतु अशा भाडेपट्ट्यामुळे कलम १२ अंतर्गत प्राधिकरणाच्या कार्यांवर जे हवाई वाहतूक सेवेशी संबंधित आहे किंवा विमानतळ आणि नागरी प्रवृत्त प्रदेश मधील राखण आणि पहाऱ्याशी संबंधित आहेत, त्यावर परिणाम होणार नाही.

(२) केंद्र सरकारच्या पूर्वपरवानगीशिवाय उपकलम (१) अंतर्गत कोणताही भाडेपट्टा दिला जाणार नाही.

(३) उपकलम (१) अंतर्गत देण्यात आलेल्या भाडेपट्ट्याच्या संदर्भात पट्टेदाराने देय असलेले कोणतीही रक्कम प्राधिकरणाच्या निधीचा भाग असेल आणि ती रक्कम कलम २४ च्या सर्व हेतूंसाठी प्राधिकरणाचे उत्पन्न म्हणून त्यात जमा करण्यात

येईल.

(४) ज्या पट्टेदाराला उपकलम (१) अन्वये प्राधिकरणाचे कोणतेही कार्य सोपवण्यात आले आहे, त्याला भाडेपट्ट्याच्या संदर्भात असे कार्य पार पाडण्यासाठी आवश्यक असलेले प्राधिकरणाचे सर्व अधिकार असतील.”

४१. त्याचे अवलोकन केल्यास, हे स्पष्ट आहे कि, कलाम १२ए प्राधिकरणाद्वारे भाडेपट्ट्याच्या बाबतीत लागू होते आणि पोट-कलाम (१) खाली कोणताही असा भाडेपट्टा केंद्र सरकारच्या पूर्वपरवानगीशिवाय करण्यात येणार नाही. प्रस्तुत प्रकरणात, जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) किंवा जीएनआयएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एअरपोर्ट लिमिटेड) च्या बाजूने भाडेपट्टी करून देण्याची आवश्यकता नाही. प्रस्तुत प्रकरणात, जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) किंवा जीएनआयएएल (जीएमआर नागपूर इंटरनॅशनल एअरपोर्ट लिमिटेड) च्या बाजूने भाडेपट्टी करून देण्याची आवश्यकता नाही. एएआय (एरपोर्ट् ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि भारत सरकार (जीओआय गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया) यांनी बोली प्रक्रियेच्या विलोपनाच्या एएआय (एरपोर्ट् ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) अधिनियमाच्या कलाम १२ए च्या आधारावर घेतलेला बहाणा मुख्यतः तर्कदुष्ट असल्याचा दिसून येते.

४२. आता, येथे उपलब्ध असलेल्या पुराव्याच्या आधारे आणि वर केलेल्या चर्चेनुसार, हे स्पष्ट आहे की अपीलार्थींना स्वीकृत करण्यात येत असलेल्या कार्यपद्धतीची माहिती होती. बोली प्रक्रिया पूर्ण झाल्यानंतर जीएएल (जीएमआर एरपोर्टस लिमिटेड) ला, सर्वोच्च महसूल भाग देऊ केल्यानंतर, निवडलेला बोलीवर म्हणून घोषित करण्यात आले होते आहि एलओए (लेटर ऑफ ऍक्सेप्टन्स - स्वीकृती पत्र) निर्गमित करण्यात आल्यावर, त्याला सवलतदार म्हणून आणि सवलत कराराच्या निष्पादनाच्या टप्प्यावर घोषित करण्यात आले आहे, या सर्व औपचारिकता संबद्ध नाहीत आणि ते प्राधिकारणांद्वारे अधिकारांचा मनमानी वापर करण्याच्या सारखे आहे जे कायद्यानुसार अनुज्ञेय नाही. ***युनियन ऑफ इंडिया अँड इतर -विरुद्ध- दिनेश इंजिनीरिंग कोर्पोरे आणि अन्य*** **(२००१) ८ एस. एस. सी.**

४९१ या प्रकरणातील या न्यायालयाच्या निकालात घेतलेल्या दृष्टिकोनाद्वारे उक्त दृष्टीकोन मजबूत करण्यात आला आहे, ज्यामध्ये जी. ई. गव्हर्नरमध्ये वापरासाठी सुटे भागांच्या काही वस्तूंच्या खरेदीसाठी रेल्वेने काढलेल्या निविदेत प्रतिवादीची बोली फेटाळणयात आली होती, त्यावर विचार करताना, या न्यायालयाने असे मत मांडले की रेल्वेला केवळ बोली नाकारण्याच्या अधिकार आहे म्हणून त्या अधिकाराचा वापर मनमानीपणे केला जाऊ शकत नाही. निविदा नाकारण्याच्या अधिकाराचा कोणताही मनमानी वापर अनुच्छेद १४ चे उल्लंघन करणारा मानला गेला आहे. उपरोक्त न्यायनिर्णयाचे परिच्छेद १५ आणि १६ सुसंगत आहेत आणि अशा प्रकारे उद्धृत करण्यात आली आहेतः

> "**१५.** या याचिकांमध्ये समाविष्ट असलेल्या दुसऱ्या प्रश्नाकडे, म्हणजे रिट याचिकाकर्त्याची निविदा फेटाळण्याकडे येत असताना, अपीलकर्त्यांच्या वतीने असा युक्तिवाद करण्यात आला की मार्गदर्शक तत्त्वांच्या खंड १६ अंतर्गत रेल्वे कोणत्याही कारणास्तव कोणताही निविदा प्रस्ताव फेटाळण्यास पात्र आहे आणि त्याला सर्वात कमी प्रस्ताव स्वीकारण्याचा किंवा न स्वीकारण्याचा अधिकार देखील आहे. परंतु ज्या उद्देशासाठी हा खंड कायद्याने संस्थापित केला आहे जोपर्यंत त्या उद्देशासाठी त्याचा वापर केला जात आहे तोपर्यंत आम्ही या अधिकाराबाबतीत वाद घालत नाही. केवळ रेल्वेकडे तो अधिकार आहे म्हणून एखाद्या पक्षाने देऊ केलेली बोली नाकारण्याचा मनमानी अधिकार यामुळे रेल्वेला मिळत नाही. हा एक असा अधिकार आहे ज्याचा वापर काही अटींच्या अस्तित्वावर केला जाऊ शकतो, रेल्वेच्या मते ज्यासाठी प्रस्ताव स्वीकारणे रेल्वेच्या हिताचे नाही. हा एक असा अधिकार आहे ज्याचा वापर काही अटींच्या अस्तित्वावर केला जाऊ शकतो, रेल्वेच्या मते ज्यासाठी प्रस्ताव स्वीकारणे रेल्वेच्या हिताचे नाही. रिट याचिकाकर्त्याची निविदा फेटाळली गेली तेव्हा असा कोणताही आधार घेण्यात आलेला नाही. त्यामुळे, आम्ही उच्च न्यायालयाशी सहमत आहोत की रेल्वेने सुटे भागांच्या पुरवठ्यासाठी बोलावलेल्या निविदेला प्रतिसाद देताना रिट

याचिकाकर्त्याने केलेला कोणताही किंवा प्रत्येक प्रस्ताव नाकारण्यासाठी मार्गदर्शक तत्त्वांमधील या खंडावर अवलंबून राहणे रेल्वेसाठी मोकळे नाही. ई. डी. सी. ची बाजू मांडणारे विद्वान ज्येष्ठ अधिवक्ता श्री. अय्यर यांनी स्टर्लिंग कॉम्प्युटर्स लिमिटेड इत्यादींमधील -विरुद्ध- मे. एम & एन पब्लिकेशन्स लिमी (१९९३ १ एस. एस. सी. ४४५) या न्यायालयाच्या निकालाकडे आमचे लक्ष वेधले, ज्यामध्ये असे मत मांडण्यात आले आहे कि : (एस. सी. सी. पृष्ठ ४५५, परिच्छेद १२)

> “काही विशेष परिस्थितींमध्ये ज्या प्राधिकाऱ्यांना करार करावा लागतो, त्यांना करार, कोणाला आणि कोणत्या अटींवर दिला जावा याचा निर्णय घेण्याच्या उद्देशाने एकूण स्थितिविशेषचे मूल्यांकन करण्याचे स्वातंत्र्य देऊन, त्यांच्या विवेकबुद्धीला अनुमन्यता द्यावी लागते. न्यायालयांनी घालून दिलेल्या निकषांचे काटेकोरपणे पालन न करता, जर निर्णय प्रामाणिकपणे घेतले गेले असतील, तर असे निर्णय न्यायमूर्ती होम्स यांनी घालून दिलेल्या तत्त्वावर कायम ठेवले जातात, की कार्यकारी निर्णयांच्या घटनात्मक वैधतेचा न्यायनिवाडा करताना न्यायालयांनी कार्यकारी मंडळाला काही प्रमाणात 'सांध्यांमध्ये खेळण्याचे' स्वातंत्र्य दिले पाहिजे.”

१६. परंतु, या न्यायालयाने त्याच निकालात मत मांडल्याप्रमाणे, कंत्राटी प्रकरणांमध्येही सार्वजनिक प्राधिकरणाला अनियंत्रित विवेकबुद्धी नसावी आणि व्यावसायिक घटक असलेल्या कंत्राटांमध्ये जरी अशा प्राधिकरणांमध्ये काही अतिरिक्त विवेकबुद्धी अनुमान्य केली गेली असली, तरी ते सार्वजनिक मालमत्तेशी व्यवहार करताना न्यायालयांनी मान्यता दिलेल्या निकषांचे पालन करण्यास बांधील आहेत. ज्या सार्वजनिक प्राधिकरणांच्या कृती न्यायिक पुनर्विलोकन पात्र आहेत,अशा सार्वजनिक प्राधिकरणांद्वारे अवास्तव आणि मनमानी निर्णय घेणे टाळण्यासाठी ही गरज आवश्यक आहे. त्यामुळे, केवळ करार प्रस्ताव स्वीकारताना विवेकबुद्धीचा वापर करण्यासाठी प्राधिकरणाकडे काही जागा उपलब्ध जरी असली

तरी, ते कायद्याच्या आवश्यकतांच्या चार कोपऱ्यांमध्ये, विशेषतः संविधानाच्या अनुच्छेद १४ नुसारच करावे लागेल. प्रस्तुत प्रकरणात, आमच्या लक्षात आले आहे की रिट याचिकाकर्त्याचा प्रस्ताव मनमानीपणे नाकारण्याव्यतिरिक्त, रिट याचिकाकर्त्याला आता १९९२ सालापासून रेल्वेद्वारा गव्हर्नरमध्ये वापरल्या जाणाऱ्या सुटे भागांच्या पुरवठ्यात ई. डी. सी. शी स्पर्धा करण्यापासून अक्षरशः प्रतिबंधित केले गेले आहे आणि या सर्व काळात आम्हाला सांगण्यात आले आहे की रेल्वे कोणत्याही निविदेविना केवळ ई. डी. सी. कडून मालकीच्या आधारावर खरेदी करत आहे, जे आमच्या मते, अनुच्छेद १४ च्या घटनात्मक महाआदेशाचे उघड उल्लंघन आहे. आमचे असेही मत आहे की ई. डी. सी. ची मक्तेदारी निर्माण करणारे मंडळाचे तथाकथित धोरण हे विवेकबुद्धीचा वापर न करण्याच्या दुष्परिणामांमुळे ग्रस्त आहे, म्हणून उच्च न्यायालयाने केल्याप्रमाणे ते रद्द केले पाहिजे."

४३. प्रस्तूत प्रकरणातील तथ्यांच्या प्रकाशात वर नमूद केलेल्या निर्णयविधी संदर्भ कायद्याचे केवळ अवलोकन केल्याने हे स्पष्ट होते की बोली फेटाळण्याचा अधिकार असल्याच्या केवळ कारणाने प्राधिकरणे उक्त अधिकार मनमानीपणे वापरण्यासाठी हक्कदार होत नाही. खंड २.१६.१, ३.३.१ व ३.३.५ लागू होण्याबाबत चर्चा करताना, हे स्पष्ट केले आहे की बोली स्वीकृतीच्या बोली पूर्व व कार्यपद्धतीत, बोली प्रक्रियेचे विलोपन करण्यात यावे, अन्यथा एलओए (स्वीकृती पत्र - लेटर ऑफ एकसेप्टन्स) निर्गमित केल्यानंतर, विलोपन करता येऊ शकत नाही. पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) च्या दिनांक १४.१०.२०१९ च्या बैठकीच्या संदर्भातील जीओएमचे (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) दिनांक १६.०३.२०२० चे पत्र ज्यामध्ये पुनर्निविदा काढण्याचे निर्देश देण्यात आले होते, त्यावर विसंबून प्राधिकाऱ्यानी आणखी स्वेच्छानुसारी कार्यवाही केली. आधीच स्वीकृत केलेल्या बोलीकडे दुर्लक्ष केल्याशिवाय पूर्वनिविदा काढणे शक्य नव्हते. त्यामुळे, खंड २.१६.१ स्वेच्छेनुसारी लागू करून विलोपन करण्याचा आदेश देण्यात आला आहे.

४४. येथे वर चर्चा केल्याप्रमाणे, आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोसल) चे प्रकरणे १, २ आणि ३ यांची व्याप्ती स्पष्ट करताना, हे स्पष्ट आहे की प्रकरण २ हे बोली लावण्याच्या सूचनांशी संबंधित आहे, ज्या सामान्य स्वरूपाच्या आहेत. खंड २.१६ हे बोली फेटाळण्याच्या संबंधित आहे, जी बोली स्वीकारण्यापूर्वीची स्थितिविशेष आहे. प्रकरण २ नंतर, प्रकरण ३ मध्ये बोलीचे मूल्यांकन सुरू होते. खंड ३.३.१ मधील त्या बोलींचे मूल्यांकन करताना, जर खंड २.१६.१ च्या तरतूदीला आव्हान देण्यात आले नसेल आणि ज्या बोलीदाराची बोली खंड ३.३.१ नुसार प्रतियोगी म्हणून न्यायनिर्णित करण्यात आली असेल आणि ज्याने सर्वोच्च महसुल भाग देऊ केला असेल, तो निवड झालेला बोलीदार असेल. प्रस्तूत प्रकरणात, बोलीदाराची निवड पूर्ण झाली होती. त्यानंतर, खंड ३.३.५ नुसार एलओए (लेटर ऑफ एक्सेप्टन्स - स्वीकृती पत्र) निर्गमित करण्यात आले आणि सवलत कराराचा मसुदालेख निर्गमित करून, त्याला सवलतदार म्हणून घोषित करण्यात आले आहे. आम्हाला असे वाटते की एमओसीए (मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन) ने घेतलेल्या दिनांक ३०.०८.२०१९ च्या बैठकीत उपस्थित केलेल्या आक्षेपांनुसार, परिच्छेद ५ मधील खंड (iv) ने पुनर्निविदेचा आदेश देण्यासाठी एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) आणि जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) चे मन वळविले.

४५. या संदर्भात, ***वाईस-चेअरमन & मॅनेजेनींग डायरेक्टर, सिटी अँड इंडस्ट्रियल डेव्हलपमेन्ट कॉर्पोरेशन ऑफ महाराष्ट्र ली. अँड अनादर -विरुद्ध- शिशिर रिअल्टी प्रायव्हेट लिमिटेड अँड अदर्स*** [दिवाणी अपील क्र. ३९५६-५७/२०१७] या प्रकरणातील या न्यायालयाच्या ३ न्यायाधीशांच्या न्यायपीठाने दिलेला निर्णय हा महत्वाचा आहे आणि त्यातील परिच्छेद ६७ ते ७० खालीलप्रमाणे उद्धृत करण्यात आले आहे :

> “६७. आम्ही निष्कर्ष सांगण्यापूर्वी, हे न्यायालय सरकारी कंत्राटाशी संबंधित कायद्याच्या काही सुस्थापित तत्त्वांचा पुनरुच्चार करू इच्छिते. जेव्हा आपण सरकारी कंत्राटाबद्दल बोलतो, तेव्हा त्यात घटनात्मक घटकांचा देखील वाटा असतो. सार्वजनिक प्राधिकरण असलेल्या सरकारी संस्थांनी कंत्राटी बाबी हाताळताना देखील निष्पक्षता, समानता आणि

कायद्याचे राज्य कायम राखणे अपेक्षित आहे. हे एक निश्चित तत्त्व आहे की अनुच्छेद १४ अंतर्गत समानतेचा अधिकार हे मन्मनीपणाचे निषेध करते. बोली प्रक्रियेमध्ये कोणताही पूर्वग्रह, वशिलेबाजी किंवा स्वछंदता दाखविली जाणार नाही याची खात्री सार्वजनिक प्राधिकाऱ्यांनी करावी. संविधानिक गरजांची पूर्तता होत आहे हे सुनिश्चित करण्यासाठी या न्यायालयाने पारदर्शक बोली प्रक्रियेच्या बाजूने अनुग्रहता दर्शविली आहे.

६८. सार्वजनिक प्राधिकरणांनी केलेल्या करारांमध्ये दडलेले निष्पक्षता आणि सद्भावनेचे मानक अशा सार्वजनिक प्राधिकरणांना त्यांच्या कंत्राटी जबाबदाऱ्या पार पाडताना अस्वछंदी पद्धतीने वागण्यास भाग पाडते.

६९. अनुच्छेद १४ अंतर्गत तरतूद केल्याप्रमाणे मनमानीविरूद्ध संविधानिक हमी, लोकहित अन्यथा मागणी करत नाही तोपर्यंत राज्याने न्याय्य आणि वाजवी पद्धतीने कार्य करण्याची मागणी करते. तथापि, कोणत्याही खाजगी वैध हिताच्या तडजोडीचे प्रमाण लोकहित प्रमाणात असणे आवश्यक आहे, असा दावा केला जातो.

७०. या टप्प्यावर, हे लक्षात ठेवणे समयोचित आहे की, केवळ लोकहितासाठी किंवा कोषागाराला झालेल्या नुकसानाची कारणे देऊन, उत्तराधिकारी सार्वजनिक प्राधिकरण हे मागील प्राधिकरणाने हाती घेतलेले काम पूर्ववत करू शकत नाही. असा दावा महत्त्वाची तथ्ये, पुरावे आणि आकडेवारी वापरून सिद्ध करणे आवश्यक आहे. तसे झाले नाही तर सरकारच्या शब्दात आणि उपक्रमात पावित्र्य उरणार नाही. व्यावसायिकांना सरकारी करार करण्यास किंवा त्याच्या अभिवृध्द्यर्थ कोणतीही गुंतवणूक करण्यास संकोच वाटेल. अशा प्रकारचे उपयोजन अर्थव्यवस्थेसाठी आणि सर्वसाधारणपणे व्यावसायिक वातावरणासाठी प्रतिकूल आहे.

४६. वरील बाबी लक्षात घेता, हे उघड आहे की सरकारी कंत्राटांमध्ये, जर सरकारी संस्थांनी दिले असेल तर, कंत्राटविषयक बाबी हाताळतांना निष्पक्षता, समानता आणि कायद्याचे नियम कायम ठेवणे अपेक्षित आहे. भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ अन्वये समानतेचा अधिकार मनमानीपणाचा तिरस्कार करतो. संविधानिक आवश्यकतेची पूर्तता झाल्याचे सुनिश्चित करण्यासाठी न्यायालयाने पारदर्शक बोली प्रक्रियेच्या बाजूने अनुग्रह केला आहे. असे म्हटले जाते की भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ अन्वये उपबंधित केलेली संविधानात्मक हमी, सार्वजनिक हित अन्यथा मागणी करत नसेल तर, राज्य शासनाने न्याय्य आणि वाजवी रीतीने कार्य करावयास हवे अशी मागणी करते. कोणत्याही खाजगी कायदेशीर हितसंबंधांच्या तडजोडीचे प्रमाण हे सार्वजनिक हिताशी योग्य प्रमाणात अनुरूप असणे इष्ट आहे. हे विनिर्दिष्ट केले आहे की सार्वजनिक हिताच्या किंवा कोषागाराला नुकसानाच्या कारणाचा वापर करून प्राधिकरणाने आधीच हाती घेतलेले काम उलटविता येऊ शकत नाही.

४७. ***दिनेश अभियांत्रिकी*** (वर उल्लेखित) आणि ***शिशिर रिअल्टी*** (वर उल्लेखित) मधील न्यायनिर्णयांच्या प्रकाशात या प्रकरणातील तथ्यांचे विश्लेषण करित आहे, आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोजल) चे खंड ३.३.५ च्या अनुसार एलओए (स्वीकृती पत्र - लेटर ऑफ ॲक्सेप्टन्स) निर्गमित करण्यात आल्यानंतर आणि खंड ३.३.६ नुसार जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ला सवलतदार म्हणून घोषित केल्यानंतर, दिनांक १४.१०.२०१९ च्या पीएमआयसीच्या (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) बैठकीच्या आधारावर, ज्याद्वारे बोलीसाठी पुनर्निविदा काढण्याचे निर्देश देण्यात आले होते, बोली प्रक्रिया विलोपन करण्याचे पत्र निर्गमित करणे हे पूर्णपणे अधिकाराचा स्वेच्छेनुसार वापर करणे आहे, आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोजल) च्या तरतुदींच्या विरुद्ध आहे आणि भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४

चे उल्लंघन करणारे आहे.

४८. येथे वर केलेल्या चर्चेच्या पार्श्वभूमीवर, आक्षेपित न्यायनिर्णयात उच्च न्यायालयाने नोंद केलेले निष्कर्ष वरील तर्कांशी सुसंगत आहेत. उच्च न्यायालयाने दिलेला आक्षेपित निर्णय ठोस तर्कांवर आणि तथ्यांच्या सत्य विश्लेषणावर आधारित आहे, जे या न्यायालयानद्वारा हस्तक्षेप करण्यास आवश्यक करत नाही.

४९. प्रस्तूत प्रकरणाच्या तथ्यांमध्ये आणि येथे वर नोंद केलेल्या निष्कर्षांमध्ये, हे स्पष्ट आहे की प्राधिकाऱ्यांनी भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १४ चे उल्लंघन करून स्वेच्छानुसार कार्यवाही केली आहे. अशा स्थितिविशेषात, भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद २२६ नुसार उच्च न्यायालयाच्या अधिकारितेचा वापर करून, सार्वजनिक कायद्याच्या उपाययोजनांचा योग्यरितीने उपयोग करण्यात आला आहे. याचिका विचारार्थ स्विकारण्यासाठी उच्च न्यायालयाने नोंद केलेले निष्कर्ष हे न्याय्य आणि योग्य आहेत आणि ते निष्कर्ष स्वीकारले आहेत. प्रस्तुत प्रकरणाची वस्तुस्थिती विचारात घेता, जीएएल (जीएमआर एयरपोर्ट्स लिमिटेड) ला विशेष साहाय्य अधिनियमाच्या तरतुदींखाली विनिर्दिष्ट पालनाची उपाय स्वरूपी कारवाई करण्यास भाग पाडावे असा अपिलार्थींनी केलेल्या युक्तिवादाचे याद्वारे खंडन केले आहे.

५०. यूओआय (युनिअन ऑफ इंडिया) आणि एएआय (एअरपोर्ट्स ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) च्या वतीने असलेले विद्वान कॉऊंसेल यांनी आवेशाने युक्तिवाद केला आहे की कार्यवाहीत पक्षकार म्हणून त्यांना सामील केल्याशिवाय, रिट याचिका दाखल करण्यायोग्य नव्हती आणि निर्देशित केल्याप्रमाणे अनुतोष दिला जाऊ शकला नसता.

५१. वरील गोष्टींवरून हे स्पष्ट होते की मंत्रिमंडळाने घेतलेल्या निर्णयानुसार, दुसऱ्या संयुक्त उपक्रमाची स्पर्धात्मक बोलीद्वारे निवड करणे आवश्यक आहे. प्रस्तूत प्रकरणात, जागतिक निविदा मागवण्यात आल्या आणि स्पर्धात्मक बोली प्रक्रियेचे पालन करण्यात आले. एलओए (स्वीकृती पत्र -लेटर ऑफ ॲक्सेप्टन्स) निर्गमित करण्याची कार्यपद्धती ही आरएफपी (रीक्वेस्ट फॉर प्रोपोजल) मध्ये विहीत केल्याप्रमाणे पूर्णपणे योग्य कार्यपद्धती आहे. एमओसीए

(मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एव्हिएशन), एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) आणि एमएडीसी (महाराष्ट्र एअरपोर्ट डेव्हलोपमेंट कंपनी) यांनी घेतलेल्या निर्णयानुसार, एमआयएल (मिहान इंडिया लिमिटेड) ही बोली प्रक्रिया पूर्ण करण्यासाठी प्राधिकरण आहे आणि जीओएम (गव्हर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र) च्या वतीने काम करणारी, पीएमआयसी (प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग अँड इम्पलेमेंटेशन कमिटी) संपूर्ण प्रक्रियेचे पर्यवेक्षण करत होती. पुनर्निविदा काढण्यासाठी दिनांक १६.०३.२०२० च्या पत्रास अनुलक्षून विलोपन करण्याचे निर्देश देण्यात आले आहेत. त्यामुळे, विलोपन पत्र निर्गमित करण्यामध्ये यूओआय (युनियन ऑफ इंडिया) आणि एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) यांची कोणतीही भूमिका नाही. खंड (ब) मध्ये प्रार्थना केल्याप्रमाणे उच्च न्यायालयाने दिलेल्या अनुतोषाबाबत गंभीर आक्षेप घेण्यात आला आहे. या संदर्भात, आम्ही मंत्रिमंडळाच्या दिनांक ११.२.२००९ च्या निर्णयाच्या अनुसार उच्च न्यायालयाने दिलेल्या उक्त अनुतोषाची आणि निर्देशांची समीक्षा केली आणि आमचे समाधान झाले आहे की स्पर्धात्मक बोलीद्वारे दुसरा संयुक्त उपक्रम निवडण्याचे निर्देश दिल्यानंतर यूओआय (युनिअन ऑफ इंडिया) आणि एएआय (एअरपोर्ट ऑथॉरिटी ऑफ इंडिया) वर प्रतिकूल परिणाम झालेला नाही. अधिक चर्चा केल्याप्रमाणे, मंत्रिमंडळाची दिनांक ११.०२.२००९ रोजीची पहिली मंजुरी, दिनांक ०२.०८.२०१९, २०.०८.२०१९ आणि ३०.०८.२०१९ रोजीचे पत्रे सादर केले गेले असेल त्या व्यतिरिक्त, रिट कोर्टाने पक्षकारांना सामील न करून घेतल्यामुळे त्यांच्यावर काय गंभीर बाधक परिणाम झाला आहे हे दर्शविण्यासाठी आमच्यासमोर काहीही नवीन आणण्यात आलेले नाही. त्यांच्या अनुपस्थितीत, आमचे असे मत आहे की अपिलार्थींनी उपस्थित केलेला असंयोजनाबाबतचा आक्षेप हा गुणवत्तेपासून वंचित आहे आणि उच्च न्यायालयाने तो योग्यरित्या फेटाळला आहे.

५२. येथे वर केलेल्या चर्चेच्या पार्श्वभूमीवर, आमचे असे मत आहे की रिट याचिका अनुमत करतांना उच्च न्यायालयाने नोंद केलेले निष्कर्ष हे कायद्यानुसार आहेत. ते निष्कर्ष भारतीय संविधानाच्या अनुच्छेद १३६ नुसार अधिकाराचा वापर करून या न्यायालयाद्वारे हस्तक्षेप करण्यास आवश्यक होईल अशा कोणत्याही अवैधतेपासून ग्रस्त नाही. ह्या सर्व अपील याद्वारे

खारिज करण्यात येत आहेत. पक्षकारांना त्यांचा स्वतःचा खर्च सोसावयाचा आहे.

अपिल खारीज करण्यात आल्या.

<u>अस्वीकरण</u>

"या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याचा/तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरिता वापर करता येणार. तसेच, इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरिता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबजावणीकरिता वैध मानला जाईल".