

ਵੋਲ. X IV -(1)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 283

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਭਾਰਤ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਲਿਮਿਟੇਡ ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਬਹਾਦਰ ਜੇ.

ਮੁਦਈ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਬਚਾਅ ਦੀ ਇੱਕ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਵਲ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਨੁਕਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਅਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਬਰਾਬਰੀ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਉਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਰਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਬਹਿਸਯੋਗ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਨਾਲ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਨੁਕਤਾ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਰਸਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਦਿਸਦਾ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਾਂਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੈਂ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇਵਾਂਗਾ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਇੰਦਰ ਦੇਵ ਦੁਆ ਅਤੇ ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਬਾਹਾ ਅੱਗੇ ਪੱਤਰਾਂ ਦੀ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ  
ਇੰਦਰ ਦੇਵ ਦੁਆ ਅਤੇ ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਬਹਾਦਰ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੇ.ਜੇ.  
ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ।  
ਬਨਾਮ

ਲੋਕ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ ਹੋਰ, —ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਐਲ.ਪੀ.ਏ. 1960 ਦੀ 47-ਡੀ.

8 ਅਗਸਤ 1960

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਕਲਾਜ਼ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ ਕੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮਰਥ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਰ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਪੱਤਰ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਨਵਾਂ ਬਿੰਦੂ ਕੀ ਅਤੇ ਕਦੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਉਠਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਕੀ S. 47(I) ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਅਸੀਮਤ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਸੰਬੰਧਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਅਸੈਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਗਲੇਰੀ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। -ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਦਾ ਮਾਮਲਾ। ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦੇ ਉਸਦੇ ਕੀਮਤੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੁਪਰਿਨਟੇਨ ਡਾਂਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹੋਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਆਰਟੀਕਲ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਲਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਗਲੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਆ ਜਾਣਗੀਆਂ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦ ਦੀ ਜੜ੍ਹ ਤੱਕ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਉਠਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਭੋਗ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਹੱਕ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਆਮ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਕਿ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਵੇਂ ਬਿੰਦੂ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਸ਼ੁੱਧ ਸਵਾਲ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵਿਧਾਨਕ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਵਾਇਰਸ ਜਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ, ਕੁਝ ਨਿਗਰਾਨੀ ਵਾਲੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਵੀ ਦੇਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਕਿ! ਆਰਡਰ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲਾਂ ਦੂਜੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਖੜੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਵੋਲ. X IV -(1)] ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 285

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਨੂੰ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਂ ਕਾਰਕ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਕੱਢਣ ਲਈ ਅਸੀਮਤ ਅਤੇ ਸੀਮਾ ਰਹਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੇ ਹੁਕਮ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਕਾਰਜ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਚਰਿੱਤਰ ਵਿੱਚ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫਾਇਦੇ ਨਾਲ ਕੁਝ ਸਬੰਧ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਨਤਾ ਦਾ ਲਾਭ; ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(1) ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਜੋਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਆਪਰੇਟਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਨਤਾ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਢੁਕਵਾਂ ਕਾਰਕ ਹੈ ਜੋ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਵਿਚਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਆਪਰੇਟਰ ਨਾਲੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਬਿਹਤਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਫਲੀਟ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ, ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੀ ਇੰਨੀ ਵੱਡੀ ਫਲੀਟ ਦੇ ਮਾਲਕ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕਾਂ ਨਾਲੋਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੋ ਵਾਹਨ. ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਆਪਰੇਟਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਇੱਕ ਆਰਥਿਕ ਬੇੜਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਜਨਤਾ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਵਿਵਸਥਾ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਪੱਖਪਾਤੀ ਜਾਂ ਵਿਰੋਧੀ ਨਹੀਂ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਧਾਰਾ 10 ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ, ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਏ.ਐਨ. ਗਰੋਵਰ, ਮਿਤੀ 23 ਮਈ, 1960 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰ. 242 ਡੀ ਆਫ 1958 ਵਿੱਚ, ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਕੇਸ ਦਾ ਰਿਮਾਂਡ ਦੇਣ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਮੁੜ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ। ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੇਸ ਦਾ ਦੁਬਾਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰੋ।

ਭਾਗਵਤ ਦਿਆਲ ਅਤੇ ਰਾਮੇਸ਼ਵਰ ਦਿਆਲ, ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਆਰ ਐਸ ਨਰੂਲਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ

ਦੁਆ ਜੇ - ਇਹ ਦੋ ਪੱਤਰ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲਾਂ, 1960 ਦੇ ਨੰਬਰ 47-ਡੀ ਅਤੇ 48-ਡੀ/60, ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਉਸੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕੋ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਦੋ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਸਨ। ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ।

2. ਤੱਥ, ਜੋ ਕਿ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਹ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਨਵੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਦਿੱਲੀ ਨੇ ਨਰੇਲਾ-ਬਹਾਦਰਗੜ੍ਹ, ਟਿੱਕਰੀ ਕਲਾਂ ਦੇ ਰਸਤੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਮੰਗੀਆਂ ਸਨ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੇ ਉਪਬੰਧ। ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਿਟਡ, ਦਿ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਮਲਟੀਪਰਪਜ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿ., ਅਤੇ ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ, ਮੁਨਸ਼ੀ ਰਾਮ ਅਤੇ ਅਮਰ ਨਾਥ, ਨਜਫਗੜ੍ਹ ਦੇ ਵਸਨੀਕ, ਉਪਰੋਕਤ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਕੁਝ ਬਿਨੈਕਾਰ ਸਨ। ਪੜਤਾਲ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਆਉਣ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ। ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ 13 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਉਕਤ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇੱਕ ਮਤੇ ਰਾਹੀਂ

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਉਮੀਦਵਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੀ ਕਿ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ-ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਮਲਟੀਪਰਪਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਿਟੇਡ, ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਨਾਲ ਬਰਾਬਰ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਲਾਟ ਡਰਾਇੰਗ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੋਰਸ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ; ਇਸ ਵਿਧੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਿਟੇਡ, ਖੁਸ਼ਕਿਸਮਤ ਸਾਬਤ ਹੋਈ ਇੱਕ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਚਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਮਿਤੀ 14 ਮਾਰਚ, 1958, ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਵਿਰੋਧੀ ਉਮੀਦਵਾਰਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਤਿੰਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ, ਮੁਨਸ਼ੀ ਰਾਮ ਅਤੇ ਅਮਰ ਨਾਥ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਯੂਨਿਟ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

3. ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਅਤੇ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ, ਸੰਬੋਧਿਤ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਘੋਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਕਿ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰੀ ਮਾਮਲਾ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਸੀ; ਅਰਥਾਤ, ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨਾਲ 1941 ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇੱਕ ਵਾਅਦਾ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਏਸੀਏ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਵਾਅਦੇ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਨ ਵਰਗਾ ਵਿਚਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਵਾਅਦੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਸਭ ਤੋਂ ਯੋਗ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਨੂੰ ਬਾਈਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਿਉ ਹਿੰਦ ਫਾਇਨਾਂਸ ਐਂਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (1) ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਲਈ ਸਮਰਥਨ ਲੱਭਦਿਆਂ, ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ impugned ਆਰਡਰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅੱਗੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਨਵਾਂ ਫੈਸਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਮੁੜ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁੜ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਦੋ ਪੱਤਰ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(1) 1959 ਪੀ.ਐਲ.ਆਰ. 647

4 ਮਿਸਟਰ ਨਰੂਲਾ ਨੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ, ਇੱਕ ਮੁਢਲਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਦੇਸ਼, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ, ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਰਿਆਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਅਮਰਨਾਥ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (1) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 227 ਦਾ ਪਦਾਰਥਕ ਹਿੱਸਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਗਵਰਨਮੈਂਟ ਐਕਟ, 1915 ਦੀ ਧਾਰਾ 107 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਅਧਿਕਰਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਅਨੁਛੇਦ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਤੱਕ ਵੀ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ, 1915 ਦੀ ਧਾਰਾ 107 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼, ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦਾ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ। ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਇਹ ਧਾਰਾ। ਉਸਨੇ ਨਗੋਂਦਰ ਨਾਥ ਬੋਰਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ਼ ਹਿਲਜ਼ ਡਿਵੀਜ਼ਨਜ਼ ਅਤੇ ਅਪੀਲਜ਼, ਅਸਾਮ, ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (2) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਹੋਰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤੀਸਰਾ ਫੈਸਲਾ ਜਿਸ ਤੋਂ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਮਰਥਨ ਮੰਗਿਆ ਉਹ ਸੁਖੇਂਦੂ ਵਿਕਾਸ ਬਰੂਆ

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

289 ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼ [VOL. X IV -(1)

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਬਨਾਮ ਹਰੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਡੇ ਅਤੇ ਹੋਰ (3) ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪੱਤਰਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਪੇਟੈਂਟ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1954 ਐਸ.ਸੀ. 215.

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1955 ਐਸ.ਸੀ. 398

(3) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1956 ਕੈਲ. 636.

ਮੈਂ ਇੱਥੇ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਮੈਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਾਜ ਕਿਸ਼ਨ ਜੈਨ ਬਨਾਮ ਤੁਲਸੀ ਦਾਸ, ਆਦਿ, (1) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਵੀ ਜਾਣੂ ਹਾਂ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਿੱਧਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਕੇਸ ਦਾ ਮੁੱਖ-ਨੋਟ ਕਾਨੂੰਨ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੱਸਦਾ ਹੈ:

“ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸਪਰੀਟੋਡੈਂਸ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਧਾਰਾ 107 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਵੇ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ, 1915, ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 227 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਪਵਾਦ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ। ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੇ ਕਲਾਜ਼ 10 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ, 1915 ਦੀ ਧਾਰਾ 107 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 227 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਆਪਣੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਪੱਤਰਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪੇਟੈਂਟ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਆਰਡਰ ਸਿਰਫ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਅਸੈਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ ^ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ, ਦੋਸ਼ੀ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ:-

“ਹਾਲਾਂਕਿ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਮੁੜ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰੇ ਅਤੇ ਮੁੜ ਫੈਸਲਾ ਕਰੇ, ਮੈਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਚੀਫ਼ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਵਾਂ ਫੈਸਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ. ਅਨੁਛੇਦ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਮੁੜ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਰੀਖਣਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸ੍ਰੀ ਭਾਗਵਤ ਦਿਆਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਵਾਲੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਅਧੀਨ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਸ਼ੇ-ਵਿਸ਼ੇ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਦੀ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਆਰਟੀਕਲ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੁਝ ਹੋਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪੱਤਰਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦੇ। ਪੇਟੈਂਟ ਨੂੰ 'ਬਾਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਪੀਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਖੋਹਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ



ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਜ਼ੋਰ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦੇ ਇਸ ਕੀਮਤੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਾਂਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹੋਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਅਪੀਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਲਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਅਗਲੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਆ ਜਾਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦਾ ਹੁਕਮ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਸ਼ਰਜ਼ੀਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ, ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿਖਾਈ ਦੇਵੇਗਾ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਖੂਬੀਆਂ, ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਚਾਰੀ ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਰਾਏ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨਾ ਪਸੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ।

5. ਕੇਸ ਦੇ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ ਆਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਚੀਫ਼ ਕਮ. ਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਆਪਣਾ ਆਦੇਸ਼ ਬਾਹਰੀ ਵਿਚਾਰ ਜਾਂ ਵਿਚਾਰ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣਾ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਸਨ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 1940 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਓਪਰੇਟਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਵੀ ਸੀ। a ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਰੁਟ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬੱਸ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਕੇ, ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਹ 1941 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਾਅਦੇ ਜਾਂ ਭਰੋਸੇ ਦਾ ਵੀ ਸਨਮਾਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ 1941 ਦੇ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਹਾਲਾਤ ਸਨ, ਨਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਲਤ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਇਕਲੌਤਾ ਜਾਂ ਮੁੱਖ ਆਧਾਰ। ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਦਲੀਲ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਕਰਸ਼ਕ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਦੀ ਨੈਤਿਕ ਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਅਫ਼ਸੋਸ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦਾ ਹੁਕਮ, ਜੋ ਸਮੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਜਿਸ ਮੁੱਖ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਤੋਲਿਆ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ 24 ਜਨਵਰੀ ਤੱਕ, 1941 ਵਿੱਚ, ਤਤਕਾਲੀ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਉਮੀਦ ਜਤਾਈ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਹਮਦਰਦੀ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਰੂਟ ਖਾਲੀ ਹੋ ਜਾਣਗੇ। ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਵੀ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਿੱਲੀ ਨਜ਼ਫਗੜ੍ਹ ਰੂਟ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ-ਦਾਨਸਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬੱਸ ਖਰੀਦੀ ਸੀ ਪਰ ਤਕਨੀਕੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਰਸਤਾ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਗੁਆਚ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਵਾਲੇ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ:-

“ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਜੋ 1940 ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ-ਨਜ਼ਫਗੜ੍ਹ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜੀ.ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਉਜਾੜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੰਪਨੀ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਜਿਸ ਅੱਗੇ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਨੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 24 ਜਨਵਰੀ, 1941 ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਹਮਦਰਦੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਐਸ.ਟੀ.ਏ. ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਰਸਤੇ ਖਾਲੀ ਹੋ ਜਾਣਗੇ। ਜ਼ਾਹਰਾ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਐਸ.ਟੀ.ਏ. ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਇਸ ਭਰੋਸੇ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਹੁਣ ਕੋਈ ਰੂਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ 1940 ਤੋਂ 1954 ਤੱਕ ਬੱਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ। .

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਮੈਂ ਇਸ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ। 1940 ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ, ਜਿਸ ਲਈ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਸਰਕਾਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਸਗੋਂ ਨੈਤਿਕਤਾ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਵੀ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਜੋ ਵਿਸ਼ੇ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਪੇਸ਼ਿਆਂ ਅਤੇ ਵਾਅਦਿਆਂ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਭਰੋਸਾ ਹੋ ਸਕੇ। ਮੈਂ ਉਸ ਭਰੋਸੇ ਨੂੰ ਜਾਂ ਹੇਠਾਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਸੰਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਪੂਰੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਬਦਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਸੰਸਥਾ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਭਵ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੇਮਿਸਾਲ ਸਥਿਤੀ ਮੰਨਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਲਈ ਮੈਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ 1940 ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਵਾਅਦੇ ਜਾਂ ਉਮੀਦ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਸੀ। , ਜਾਂ 1941 ਇਹ ਕਾਰਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰੀ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਅਰਧ-ਨਿਆਇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਜਿਸ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ, ਵਧੇਰੇ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ, ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇਸ ਦੇ ਫਾਇਦੇ, ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਅਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਕ ਹਨ। ਕੀ ਇੱਕ ਬਿਨੈਕਾਰ ਆਪਣੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਬੰਧਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਨਾਸਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਭ ਤੋਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਾਰਕ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬਹੁਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

6. ਪਰ ਫਿਰ ਸ਼੍ਰੀ ਭਾਗਵਤ ਦਿਆਲ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਧਾਰਾ 47 ਨੂੰ ਸੰਪੂਰਨ ਨਾ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਂ ਕਾਰਕ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ ਕੱਢਣ ਲਈ ਅਸੀਮਤ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਸੰਬੰਧਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਜੋ ਕੰਮ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਚਰਿੱਤਰ ਵਿੱਚ ਅਰਥ ਨਿਆਂਇਕ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਭ ਜਾਂ ਲਾਭ ਨਾਲ ਕੁਝ ਸਬੰਧ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਯਾਤਰਾ ਜਨਤਕ; ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਬਿਨੈਕਾਰ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸਲਈ ਮੈਂ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੀ ਰਾਏ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਮਹਿਸੂਸ ਨਹੀਂ ਕਰਾਂਗਾ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

7. ਸ੍ਰੀ ਭਗਵਤ ਦਿਆਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਨੁਕਤੇ ਨੂੰ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜੋ ਕਿ ਮੰਨੇ-ਪ੍ਰਮਾਣਿ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(1) ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ ਜੋ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਬਰਾਬਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਗਾਰੰਟੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸਮਝੀਆਂ ਗਈਆਂ ਮੰਨੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਤਰਜੀਹੀ ਉਪਚਾਰ ਧਾਰਾ 14 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਗਠਜੋੜ ਜਾਂ ਸਬੰਧ ਹੈ। ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰਜੀਹੀ ਇਲਾਜ ਅਤੇ ਉਸ ਵਸਤੂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਿਸਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਚਰਨਜੀਤ ਲਾਈ ਚੌਧਰੀ ਬਨਾਮ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (1) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਫਜ਼ਲ ਅਲੀ, ਜੇ. ਦੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਵਾਲੇ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

“ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 14, ਸੰਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਕੀਮਤੀ ਅਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਗਾਰੰਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਵਿਲਿਸ ਦੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਇਸ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਮੈਂ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਜੋ ਮਨਮਾਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਧਾਰ ਦੇ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੋਈ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਹਮੇਸ਼ਾ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਫਰਕ 'ਤੇ ਆਰਾਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਨਿਆਂਪੂਰਣ ਸਬੰਧ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੀ. ਵੇਤਰਾਪਾ ਪਿੱਲਈ ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਅਤੇ ਰਮਨ, ਲਿਮਿਟਿਡ, ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, (2)।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1951 ਐਸ.ਸੀ. 41.

(2) 1 ਏ.ਐਫ.ਆਰ. 1958 ਐਸ.ਸੀ. 192.

8. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮਿਸਟਰ ਨਰੂਲਾ ਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨਵੇਂ ਨਕਤੇ ਨੂੰ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਸਾਨੂੰ ਭੂਪ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰੇਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (1), ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੰਖੇਪ ਫੈਸਲਾ, ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਚੈਂਬਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕ ਬਿੰਦੂ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ। ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜੜ੍ਹ ਤੱਕ ਜਾਣਾ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਿਰਫ 8/9 ਲਾਈਨਾਂ ਹਨ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਮੇਵਾ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਤਾਰਾ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (2) 'ਤੇ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਦੁਬਾਰਾ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਗੱਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜੜ੍ਹ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਗਈ। ਕੈਪਟਨ ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਜਲੰਧਰ, ਅਤੇ ਹੋਰ (3) ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ-ਨੋਟ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ:

"ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਹੋਂਦ ਨੂੰ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਗਿਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਲਈ ਗਲਤੀ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਿਸ ਲਈ ਉਹ ਖੁਦ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ।"

ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਮਦਦਗਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵੀਰਾਂ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

9. ਕਨੈਕਟੀਕਟ ਫਾਇਰ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਵੀ. ਕਾਵਨਾਘ (4) ਵਿੱਚ, ਲਾਰਡ ਵਾਟਸਨ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਉਪਦੇਸ਼ਕ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤੇ:

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

- (1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1925, ਲਾਹੌਰ 281 (1)।
- (2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1933, ਲਾਹੌਰ 685।
- (3) 1956 ਪੀ.ਐਲ.ਆਰ. 567
- (4) 1892 ਏ.ਸੀ. 473.

"ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ ਆਖਰੀ ਸਹਾਰਾ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਿਵਾਦ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨਾ ਨਿਆਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਵਿਚ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਯੋਗ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਉਚਿਤ ਹੈ। ਉਸ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦੀ ਮੁਨਾਸਿਬਤਾ ਸ਼ੱਕੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਚੰਗੇ ਸਵਾਲਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਅੰਤਮ ਸਮੀਖਿਆ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਲਾਭਕਾਰੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ- ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਗਵਾਹੀ, ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਤੱਥ ਨਵੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ।

ਇਸ ਹਵਾਲੇ ਨੂੰ ਲਾਰਡ ਟੌਮਲਿਨ ਦੁਆਰਾ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸਨੇ ਐਮ.ਈ. ਮੂਲਾ ਸੰਨਜ਼ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪੈਰੀਨ ਰੀ ਬੁਰਜੋਰਜੀ (1) ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਲਿਕਵੀਡੇਟਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ।

10. ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦ ਦੀ ਜੜ੍ਹ ਤੱਕ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਉਠਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਭੋਗ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਹੱਕ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਆਮ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਲੈਟਰਸ ਪੈਟੈਂਟ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਸ਼ੁੱਧ ਸਵਾਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਧਾਨਕ ਉਪਬੰਧ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਸਵਾਲ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਉਠਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ, ਕੁਝ

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਨਿਗਰਾਨੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਵੀ ਦੇਰ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਕਿ ਆਰਡਰ ਇੱਕ ਰੱਦ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲਾਂ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਦੂਜੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਖੜੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

11. ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10, ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਉਸੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਕੋਈ ਅਸਲ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀ ਨਰੂਲਾ, ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਠੋਸ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਿਧਾਂਤ ਦਰਸਾਉਣ ਜਾਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਬਿਨਾਂ ਝਿਜਕ, ਸ਼੍ਰੀ ਭਾਗਵਤ ਦਿਆਲ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਵਾਂਗਾ।

12. ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਲਾਭ ਜਾਂ ਲਾਭ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਲਿੰਗ ਜਨਤਕ. ਇਹ ਲਾਭ ਜਾਂ ਲਾਭ, ਸਲਾਹ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਤਰਜੀਹੀ ਇਲਾਜ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਿਹਤਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ



ਬੁਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

13. ਇਹ ਵਿਵਾਦ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੋਕਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨੂੰ ਖਨਨ ਕਰਨਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁੱਖ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਵਿਚਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਆਪਰੇਟਰ ਨਾਲੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਬਿਹਤਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਫਲੀਟ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੀ ਇੰਨੀ ਵੱਡੀ ਫਲੀਟ ਦੇ ਮਾਲਕ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕਾਂ ਨਾਲੋਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹਨ। ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਸਮਾਜ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਸੰਚਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਇੱਕ ਆਰਥਿਕ ਫਲੀਟ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਜਨਤਾ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਤੇ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਹੋਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹੈ। ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਪੱਖਪਾਤੀ ਜਾਂ ਵਿਰੋਧੀ ਨਹੀਂ।

14. ਸ੍ਰੀ ਭਗਵਤ ਦਿਆਲ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਤੱਤ ਲੱਭਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਦੋਸ਼ਬੱਧ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਮਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਜੋਂ ਹੇਠਾਂ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਵਿਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਹ ਨਿਰਵਿਘਨ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਰਭਨੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਅੰਰੰਗਾਬਾਦ, ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਤਾਜ਼ਾ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਹੈ। (1)। ਮੈਸਰਸ ਰਮਨ ਐਂਡ ਰਮਨ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮਦਰਾਸ ਸਟੇਟ, ਆਦਿ (2) ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 19(1)(ਜੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਨਤਕ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਨਾਗਰਿਕ ਦੇ ਮੌਲਿਕ

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਜ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਅਰਧ ਨਿਆਂਇਕ ਚਰਿਤਰ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਹਮਲੇ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਚੁਣੌਤੀ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

15. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੰਜੋਗ ਨਾਲ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਭਾਨੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬਹੁਤ ਹੀ ਪਰਿਵਰਤਨ ਕੁਝ ਚਰਚਾ ਲਈ ਆਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਧਿਆਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਤਰਜੀਹ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਉਹ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। -ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀਆਂ, ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ। ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਸਹੀ ਪਹਿਲੂ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਕਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਤਰਜੀਹ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਸੀ ਜੋ ਪਰਭਾਨੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ, (1) ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕ. ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਫਲਦਾਇਕ ਜਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਗੱਲ ਉਸ 'ਤੇ ਛੱਡਾਂਗਾ।

16. ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਮੈਂਨੂੰ ਯਕੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਜਾਂ ਤਰਕਹੀਣ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਰਗੀਕਰਨ ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇਕਰ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਨੂੰ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਅਸਫਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਾਂਗਾ ਪਰ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇਵਾਂਗਾ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1960 S.C. 601.

ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਬਹਾਦਰ ਜੀ ਮੈਂ ਆਪਣੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵੀਰ ਦੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਾਇਕ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਹਨ:

"47. (1)। ਇੱਕ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੇਗੀ: -

(a) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤ;

(ਬੀ) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਲਾਭ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸਮੇਂ ਦੀ ਬਚਤ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਤੋੜੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਵੀ ਸਹੂਲਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ;

(c) ਹੋਰ ਯਾਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀਤਾ ਜਾਂ ਨੇੜ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਸੰਚਾਲਿਤ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਭਾਵੇਂ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਾਧਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ;

(d) ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਇਲਾਕੇ ਜਾਂ ਇਲਾਕਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ;

(e) ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਉਸ ਤੋਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਲੰਬਿਤ ਹਨ;

(f) ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ;

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਤੋਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਇੱਕ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕੇ, ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। .

ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਉਹਨਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨਾਲ ਜਨਵਰੀ 1941 ਤੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਅਦੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕ ਸਨ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਇਹ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਰੇਟਰ 1941 ਅਤੇ 1954 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤ, ਅਤੇ ਜਿਸਦਾ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਬਚਾਅ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਵੇਲੇ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਸਿਰਫ਼ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗੀ। ਸਫ਼ਰੀ ਜਨਤਾ ਅਤੇ ਉਹ ਮਾਮਲੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾਵਾਂ (ਬੀ) ਤੋਂ (ਐਫ) ਵਿੱਚ ਗਿਣਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਈ ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਵਾਅਦਾ ਜਾਂ ਭਰੋਸਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸ਼ਲਾਘਾਯੋਗ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਚਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਨਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਧਾਰਨ ਕੇਸ. ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਧਾਰਾ 47 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਈਜੂਸਡੇਮ ਜੈਨਰੀਜ਼ ਦਾ ਨਿਯਮ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਵਧਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੁਢਲਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਿ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਲ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹੈ। ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜੋ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਮੁੜ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਸਹਾਇਕ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੁੱਕ ਧਾਰਾ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਰਾ ਮਾਮਲਾ ਧਾਰਾ 226 ਤਹਿਤ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਹੀਤਾ 'ਤੇ ਲਟਕਦਾ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਆਮ ਸਮਝ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਮੇਰੇ ਵਿਦਵਾਨ ਭਰਾ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ। ਵੱਲੋਂ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਅੰਤਮ ਵਸਤੂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਨਤਾ ਦੀ ਭਲਾਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ

303 ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼ [VOL. X IV -(1)

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੀਪਲਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ  
ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ ਜੇ.

ਕੇ.ਐਸ.ਕੇ.

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੀ.ਡੀ. ਖੋਸਲਾ, ਸੀ.ਜੇ. ਅਤੇ ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ, ਜੇ.

ਕਲਿਆਣ ਸਿੰਘ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ,

ਬਨਾਮ

ਤੇਜ ਕੌਰ, -ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1959 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ II (ਐਮ) ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ।

ਪੰਜਾਬ ਅਦਾਲਤੀ ਐਕਟ (1918 ਦਾ VI) ਐੱਸ. ਹਿੰਦੂ ਮੈਰਿਜ ਐਕਟ (1955 ਦੇ  
XXV) ਦੇ S. 10 ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧੀਨ ਜੱਜ ਦੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ  
38 ਅਤੇ 39 ਅਪੀਲ ਭਾਵੇਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਜਾਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਝੂਠ ਹੋਵੇ।

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

ਸੋਨੀਆ, ਅਨੁਵਾਦਕ