

# ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ

ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ

ਐਚ.ਆਰ ਖੰਨਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੇ. ਦੇ ਅੱਗੇ

ਮੇਸਰਸ ਦਿੱਲੀ ਟੂਰਿਸਟ ਟਰੈਵਲ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਦਿੱਲੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਦਿੱਲੀ, - ਜਵਾਬਦੇਹ

1965 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰ: 47-ਡੀ.

ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV)—ਸੈਕਸ਼ਨ 57 ਅਤੇ 58—ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ - ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਾਰਟੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ—ਦੇਵੇਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ—ਕੀ ਇਕੱਠੇ ਸੁਣੇ ਜਾਣ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਨਵੀਂ ਅਰਜ਼ੀ ਅਤੇ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕੱਠੇ ਸੁਣੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਨਾਲ ਦੂਜੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਦੇਵੇਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ। ਸਮਾਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ। ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਅਰਜ਼ੀ, ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਵੀ ਸੁਣੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਦੇਵੇਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਤਾਂ ਹੀ ਇਕੱਠੀਆਂ ਸੁਣੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜੇਕਰ ਉਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਉਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸੀ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਰਮਿਟ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਰੂਟ 'ਤੇ ਬੱਸ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਗੀ ਜਨਤਕ ਉਪਯੋਗੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਕੋਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਾ ਰਹੇ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਦਾਇਰ ਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਸਮਾਜੀ ਕੋਲ ਇਸ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ

1965

ਅਪ੍ਰੈਲ, 12

ਦਾਇਰ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਉਸਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਇਹ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਾਨਯੋਗ ਅਦਾਲਤ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਹੱਲ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਇੱਕ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ ਖੁਸ਼ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਕਰਾਲਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਕੋਈ ਹੋਰ ਅਤੇ ਅਗਲਾ ਹੁਕਮ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜੇ ਇਹ ਮਾਨਯੋਗ ਅਦਾਲਤ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵਾਂ ਸਮਝੇ, ਉਹ ਵੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਖਰਚੇ ਵੀ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਐਸ.ਐਨ. ਚੋਪੜਾ।

ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਨਰਾਇਣ ਅਤੇ ਐਸ.ਐਸ. ਦਲਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

#### ਆਰਡਰ

ਖੰਨਾ, ਜੇ.

ਖੰਨਾ, ਜੇ.-ਦਿੱਲੀ ਟੂਰਿਸਟ ਟਰੈਵਲ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਡ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ, ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ, ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਥਾਰਟੀ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਨੂੰ ਇੱਕ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਦਿੱਲੀ ਕਰਾਲਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਿਸ ਫਰਮ ਨੂੰ ਵੀ ਉਸਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇਸ ਦੇ ਸੰਖੇਪ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 13 ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਲੀ-ਕਰਾਲਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸੇਵਾ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਦੋਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਪਰਮਿਟ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨਵਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ 2 ਜਨਵਰੀ, 1965 ਖਤਮ ਹੋਈ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 (IV ਦਾ 1939) ਦੀ ਧਾਰਾ 58 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਕਟ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਇਸਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੱਠ ਦਿਨ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਨੇ 20 ਅਕਤੂਬਰ, 1964 ਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ

ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 12 ਨਵੰਬਰ, 1964 ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਲਫ਼ਨਾਮਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਤਰਾਜ਼ ਸਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਸੁਸਾਇਟੀ ਨੇ 8 ਜਾਂ 9 ਦਸੰਬਰ, 1964 ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ 2 ਦਸੰਬਰ, 1964 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਹੀਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸੱਦਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਰੇਗੀ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਿ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਵੱਲੋਂ ਵੀ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸ਼੍ਰੀ ਚੋਪੜਾ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਨਰਾਇਣ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਦਲਾਈ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 57 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਛੇ ਹਫ਼ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਪਰਮਿਟ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ, ਜੇਕਰ ਖੇਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਮਿਤੀਆਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤੀਆਂ ਲਈ ਤਾਰੀਖਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਮਿਤੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਪੜਾਅ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰੇਗੀ। ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਛੇ ਹਫ਼ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦਿਨ ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ 2 ਜਨਵਰੀ, 1965 ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਜਿਸ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਉਹ 3 ਜਨਵਰੀ, 1965 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ

ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਛੇ ਹਫ਼ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਹ ਚਾਹਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ। ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸਦੀ ਅਰਜ਼ੀ, ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਪਦਾਰਥ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਤਾਰੀਖ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ 'ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਤਾਰੀਖ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ, ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜਦੋਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੋਣਾ ਸੀ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 2 ਜਨਵਰੀ, 1965 ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਬਾਅਦ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਵੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਵਿਵਾਦਿਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਝੱਲਣਾ ਪਏਗਾ। ਉਸ ਫਰਮ ਦਾ ਕੋਈ ਕਸੂਰ ਨਾ ਹੋਣ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਾ ਭਰਨ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਡਿਫਾਲਟ 'ਤੇ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਸੋਸਾਇਟੀ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਡਿਫਾਲਟ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਉਸਨੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਇਹ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਆਪਣੀ ਪਰਮਿਟ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ।

ਸ੍ਰੀ ਚੇਪੜਾ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 58 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਪ੍ਰੋਵੀਜ਼ਨ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਅਤੇ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰਾਮ ਗੋਪਾਲ ਬਨਾਮ ਅਨੰਤ ਪ੍ਰਸਾਦ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (1) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ। ਐਸ. ਗੋਪਾਲਾ ਰੇਡੀ ਬਨਾਮ

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਉੱਤਰੀ ਆਰਕੋਟ, ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (2) ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ: -

“ਅਪੀਲ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰੱਥ ਸੀ, ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ 4 ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਉਹੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਉੱਤੇ ਹਮਲਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਕੇਂਦਰੀ ਰੋਡ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਬੋਰਡ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਚੌਥੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਚੌਥੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ।“

ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮਨਾਮੇ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ। ਸਟੇਜ ਕੈਰੀ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਅਰਜ਼ੀ ਅਤੇ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕੱਠੇ ਸੁਣਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦੂਜੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣ। ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਨਵੀਂ ਅਰਜ਼ੀ, ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸੁਣਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਤਾਂ ਹੀ ਇਕੱਠੀਆਂ ਸੁਣੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜੇਕਰ ਉਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਉਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸੀ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਬੱਸ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਗੀ ਜਨਤਕ ਉਪਯੋਗੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਕੋਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ-ਸੁਸਾਇਟੀ ਵੱਲੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਸ ਦਾਇਰੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਉਸ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਨਹੀਂ ਰੱਖੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।

ਮੇਸਰਸ ਦਿੱਲੀ  
ਟੂਰਿਸਟ  
ਟਰੈਵਲ  
ਸਰਵਿਸਿਜ਼  
ਕੇ-ਆਪਰੇਟਿਵ  
ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ  
ਸੋਸਾਇਟੀ  
ਲਿਮਿਟੇਡ  
ਬਨਾਮ  
ਦਿੱਲੀ ਸਟੇਟ  
ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ  
ਅਥਾਰਟੀ  
ਦਿੱਲੀ  
ਖੰਨਾ, ਜੇ

ਪਟੀਸ਼ਨ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ, ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਮੈਂ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ

## ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਐਸ ਕੇ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਦੇ ਅੱਗੇ

ਰੁੰਦਨ ਲਾਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਹਨੁਮਾਨ ਚੈਂਬਰ ਆਫ ਕਾਮਰਸ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1957 ਦਾ ਐਫ.ਏ.ਓ. ਨੰਬਰ 23-ਡੀ

1965

ਅਗਸਤ, 19

ਕੰਪਨੀਜ਼ ਐਕਟ (1956 ਦਾ 1)—ਸੈਕਸ਼ਨ 560(5) ਅਤੇ 647—ਕੰਪਨੀ ਐਕਟ (1913 ਦੇ VII) ਦੀ ਧਾਰਾ 247 ਦੇ ਤਹਿਤ ਭੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਆਦੇਸ਼ ਖਤਮ ਕਰਨਾ—ਕੀ ਪਹਿਲਾਂ ਭੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ—ਕੰਪਨੀ ਐਕਟ (1956 ਦਾ 1) ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ—ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ— ਸੈਕਸ਼ਨ 560(5) ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ—ਕੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਐਕਟ, 1956 ਦੀ ਧਾਰਾ 560 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਪਹਿਲਾਂ ਭੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮਾਪਤੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਹੈ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੰਪਨੀਜ਼ ਐਕਟ, 1956 ਦੀ ਧਾਰਾ 647, ਸਿਰਫ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਇਨਿੰਗ ਅੱਪ ਆਰਡਰ ਜਾਂ ਸਵੈ-ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦਾ ਮਤਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਧਾਰਾ 560 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਨੂੰ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ਨ (ਬੀ) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਪੀਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ (ਭਾਰਤੀ ਕੰਪਨੀ ਐਕਟ 1913 ਦੀ ਧਾਰਾ 202 ਦੇ ਅਧੀਨ) ਸ੍ਰੀ ਐਸ.ਬੀ. ਕੈਪੂਰ, ਆਈ.ਸੀ.ਐਸ., ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ, ਦਿੱਲੀ, ਮਿਤੀ 23 ਫਰਵਰੀ, 1956 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ, ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡਦੇ ਹੋਏ।

ਐਚ.ਆਰ. ਸਾਹਨੀ ਅਤੇ ਵਾਈ.ਕੇ. ਸੱਭਰਵਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਬੀ ਸੀ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

---

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1959 ਐਸ.ਸੀ., 851.

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ., 1915 ਮੈਡ. 388.

ਸੀਮਾ ਰਾਣੀ (ਅਨੁਵਾਦਕ)

**ਡਿਸਕਲੇਮਰ :** ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪਰਮਾਣਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜਿਹ ਦਿਤੀ ਜਾਏਗੀ।