

## ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ, ਜੇ.

ਭਾਰਤ ਵਫਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ

LTD., ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, 'ਜਵਾਬਦਾਤਾ

ਸਿਵਲ ਰਾਈਟ ਨੰਬਰ 335 ਆਫ਼ 1955 ।

ਭਾਰਤੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) ਧਾਰਾ 42, 47, 57 ਅਤੇ 64 ਦਾ ਘੇਰਾ-  
ਅਪੀਲੇਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ 1956 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ-  
ਅਪੀਲ ਦਾ ਨੋਟਿਸ--- ਕੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਿਤੰਬਰ,  
12 ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਪਰਮਿਟ-ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ-ਕਿਥੋਂ ਤੱਕ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ-ਕਿਸੇ ਹੁਕਮ ਦੇ  
ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕਈ ਅਪੀਲਾਂ-ਕੀ ਸਭ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਸੁਣਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939, ਨਵੇਂ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ  
ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਰਧਾਰਤ  
ਕਰਦਾ ਹੈ

ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ। ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਵਿਵੇਕ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕਈ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 42, 47 ਅਤੇ 57 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਿਧੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰਾਖੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਜਿਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਚਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਜਨਤਾ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇੱਕ ਬਿਨੈਕਾਰ ਜਿਸਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਮਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਜੋ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰੇਗਾ।

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 (ਏ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰੀ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਖੇਡ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਮੌਕਾ ਦੇਵੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਮਾੜਾ ਅਸਰ ਪੈਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਦਾਰੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਹ ਅਰਧ-ਨਿਆਇਕ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਵੀ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨਾਲ ਸੁਣਨ।

ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕੱਠੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ

ਕੁਝ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰੀ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਖੇਡ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ, ਇਹ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 3 ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਨਾ ਦੇਣ ਲਈ ਹੁਕਮਨਾਮੇ, ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਢੁਕਵੀਂ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਨਰੇਲਾ-ਟਿਕਰੀ ਨੋਲਨ ਰੂਟ 'ਤੇ, 4, 5 ਅਤੇ 6 ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬੀ ਕੇ ਜੱਗੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਲਈ ।

,, ਬਿਸ਼ੰਬਰ ਦਿਆਲ ਅਤੇ ਕਿਸ਼ਨ ਚੰਦ ਚੌਧਰੀ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ।

#### ਆਰਡਰ

ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ, ਲਿਮਟਿਡ, ਟਿੱਕਰੀ ਕਲਾਂ, ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ, ਨੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਟੀਓਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਭੇਜੀ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ । 26 ਅਗਸਤ, 1955 ਦੇ ਆਪਣੇ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਨਰੇਲਾ-ਟਿਕਰੀ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ । . ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਦਿੱਲੀ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ 1949 ਵਿੱਚ, ਨਰੇਲਾ-ਬਹਾਦੁਰਗੜ੍ਹ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਨਰੇਲਾ-ਟਿਕਰੀ ਰੂਟ ਦੇ ਨਾਲ ਹੈ ਅਤੇ ਥੋੜਾ ਅੱਗੇ ਵਧਦਾ ਹੈ । ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਇਸ ਗਰਾਂਟ ਵਿਰੁੱਧ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੇ ਅਪੀਲਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਪਰ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ । ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਦਿੱਲੀ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਨਰੇਲਾ-ਟਿਕਰੀ ਰੂਟ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ । ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ । ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 62 ਤਹਿਤ ਆਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ।

ਅਗਸਤ, 1952 ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਵਫ਼ਾਦਰਜ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਐਕਟ, ਅਤੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਟਰਨ- ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਪੋਰੀ ਪਰਮਾ ਪ੍ਰੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਵਿਆਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਚੀਫ਼ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ 30 ਤੋਂ 15 ਤੱਕ ਇਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਬੱਸ ਚਲਾਈ। ਅਪਰੈਲ, 1954 ਤੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, (ਪੈਰਾ ਅਪਰੈਲ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ- ਇਸ ਦੇ 12 ਨਵੰਬਰ, 1953 ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦਿੱਲੀ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਐਚ ਰਾਜ ਅਤੇ ਟੀ ਐਮ ਪੀ ਪੀ ਅਤੇ ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਸਮੇਤ ਕਈ ਹੋਰਾਂ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ 3 ਤੋਂ 6) ਅਤੇ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਨੂੰ। ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ, ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰ, ਮੌਜੂਦਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ 3 ਤੋਂ 6 ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ

J- ਕਈ ਹੋਰਾਂ ਨੇ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64(ਏ) ਤਹਿਤ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ। ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਦਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਅਪੀਲ ਵੀ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ 26 ਮਾਰਚ, 1954 ਨੂੰ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਆਈਆਂ, ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਸਮੇਤ ਕਈ ਹੋਰਾਂ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਦੀ ਅਪੀਲ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ 'ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਸ ਭੁੱਲ ਨੇ ਅਪੀਲ ਅਧੂਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਦੀ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅਜੇ ਵੀ ਲੰਬਿਤ ਸੀ ਜਦੋਂ 23 ਨਵੰਬਰ 1954 ਨੂੰ ਸ.

ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਪਰਮਿਟ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੌਜੂਦ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੂੰ ਫਿਰ 7 ਦਸੰਬਰ, 1954 ਨੂੰ ਇਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਦਾਇਰ ਜਵਾਬ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਫਿਰ ਇਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਮੰਗੀਆਂ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ, ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ 26 ਅਗਸਤ, 1955 ਨੂੰ ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ, ਆਦਿ ਦੀ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਹਾਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਡਿਊਟੀ ਕਰ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਸੀ।

## ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗਰਾਂਟ | ਅਪੀਲੀ ਭਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਅਪੀਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਈ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਲਈ ਨਰੇਲਾ-ਟਿਕਰੀ ਕਲਾਂ ਰੂਟ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ | ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ |

ਮੁੱਖ ਇਹਨਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨ- 26 ਅਗਸਤ, 1955 ਨੂੰ, ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ ਸੀਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦਗ੍ਰਸਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ- ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ-ਬਿਸ਼ਨ ]ਸਰੇਨ, ਇਸ 'ਤੇ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਰਾਇਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲੰਬਿਤ ਸਨ | ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਦੀ ਅਪੀਲ ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਸੁਣੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਾਰਜ ਹੋ ਚੁੱਕੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਸੁਣੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਉਸ 'ਤੇ ਸਨ | ਦਿਨ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲੰਬਿਤ ਸਨ |

ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਦੀ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ | ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 (ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਉਸ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ | ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਘੋਖਿਆ ਜਾਵੇ |

ਇਹ ਐਕਟ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵੀਰੱਪਾ ਪਿੱਲਈ ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਅਤੇ ਰਮਨ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (1) ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਵੇਂ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ | ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਵਿਵੇਕ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕਈ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ | ਵਿੱਚ

(1) 1952 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 583

ਦਿੱਲੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ (ਸੈਕਸ਼ਨ 42) ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਅਥਾਰਟੀ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਸੰਸਥਾ ਹੈ, ਕੁਆਸਲ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜਾਂ ਦਾ ਅਭਿਆਸ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਕੰਪਨੀ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗਰਾਂਟ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।  
ਅਨੁਭਾਗ

ਐਕਟ ਦਾ 47 ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗਰਾਂਟ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਨੇੜੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਹੈ। . ਅਪਣਾਉਣ ਦੀ ਵਿਧੀ-

ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜੇ-ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ, ਕਿਸੇ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਜਾਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ 'ਤੇ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਨਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰੀਖਣ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾਵਾਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਸ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾਵਾਂ ਸੁਣੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਹਨ। ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰੇਗੀ। ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਿਧੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰਾਖੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਜਿਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਚਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਜਨਤਾ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇੱਕ ਬਿਨੈਕਾਰ ਜਿਸਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਕਹੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਅਪੀਲ ਝੂਠ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 (ਏ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰੇਗੀ

ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ। ਐਕਟ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸਵੀਕ੍ਰਿਤੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

## ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਅਸਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲੰਬਿਤ ਹੈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਮੋਟਰ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਚਾਰ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। .., ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣੇ ਜਾਣ ਲਈ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਹੈ- ਵੀ.

ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਪਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਸੰਵੇਦਨਾਵਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਤੀ-ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ ਮੀਟ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਾਂ ਖਾਸ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜੇ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀ ਕਿ ਮੂਲ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨਾ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ

ਨਾਰਾਜ਼ਗੀ ਇੱਕ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਇਹ ਰੱਖ ਕੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਮਿਤੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਅਸਲ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਧਾਰਾ 69(2) (ਬੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਸੁਣਵਾਈ। ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 64(ਏ) ਅਤੇ (ਬੀ) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਾਰਾਜ਼ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਫਿਰ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਸੁਣੇਗੀ। ਅਤੇ ਉਸੇ ਵੇਲੇ.

ਵਿਧਾਨਪਾਲਿਕਾ ਨੇ ਇਸਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਨੋਟਿਸ

ਅਸਲ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਹੀ ਸਮਝਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਮੂਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਬੁਲਾਉਣਾ ਆਮ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਕੁਦਰਤੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਦੇ ਹਾਂ। ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ

ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਭਰਤ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ ਲਈ ਇਰਾਦਾ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਲਚਕੀਲਾਪਣ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸਣ ਲਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 64 ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਚੀਫ਼ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅਜਿਹੀ ਗਰਾਂਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸੀਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਵੱਲੋਂ ਇੱਕ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਰੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਖੇਡ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਬਿਸ਼ਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਾਰਾਇਣ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੇ. ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਮੌਕਾ ਦੇਵੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਮਾੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਦਾਰੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਹ ਅਰਧ-ਨਿਆਇਕ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਵੀ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨਾਲ ਸੁਣਨ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 (ਏ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਹੁਕਮ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਪੰਕਜ ਕੁਮਾਰ ਘੋਸ਼ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬਰਦਵਾਨ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (!), ਕੇ.ਐਨ. ਭਾਟੀਆ ਘੀਸਾਲਾਲ ਬਨਾਮ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (2), ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਪ੍ਰਵਾ ਦੇਬ ਰਾਏ ਬਨਾਮ ਅਸਾਮ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (3), ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸਤਿਕਾਰਯੋਗ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸ਼ਾਮਲ ਬਿੰਦੂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1953 ਕੈਲ. 587

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1952 ਈ. 128.

(3) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1953 ਅਸਾਮ 157.



## ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ, ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਕਈ ਹੋਰਾਂ ਨੇ ਉਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ। ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਬਿਹਤਰ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਿਆਂ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ। ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਸਿਓਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਅਧੂਰਾ ਦੱਸਦਿਆਂ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਜਦਕਿ ਲਿ.

ਉਸ ਦਿਨ ਹੋਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਰਾਇਣ ਨੇ ਸੁਣਿਆ, ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ। ਜੇ.

ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਤੋਂ ਉੱਚਾ ਹੈ

ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ, ਆਦਿ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਰਈਆ ਸਿੰਘ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਰੂਟ ਲਈ ਨਵੇਂ ਐਨਐਫਕੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਜਾਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨਾਲ ਘੋਰ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਣੇ-ਆਪਣੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੇ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਤੇ ਕਾਊਟੀ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਖੇਡ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਐਨਲਾਂ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਬ੍ਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਦੀ ਅਪੀਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਹ ਦੱਸਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਿਵੇਂ ਗਲਤ ਅਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਫੈਸਲਾ ਸਹੀ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਮੈਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਹਨ

ਜਦੋਂ ਮੈਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹਾਂ ਤਾਂ ਭਾਰਤ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨਾ ਹੀ ਮੈਂ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ V. ਯੋਗਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹਾਂ। ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਚੀਫ਼ ਵੱਲੋਂ ਸੁਣਵਾਈ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਇਨਕਾਰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦਾ। ਮੈਂ ਰਾਜ ਅਤੇ ਔਰਤ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਸਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਵਜੋਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਕੋਈ

ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਸਮੇਂ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ ਅਸਲ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੂਰੀ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਇਸ 'ਤੇ ਬੁਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਇਆ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸਦਾ ਦਾਅਵਾ ਬੁਰਹਮ ਦੱਤ ਆਦਿ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲੋਂ ਉੱਚਾ ਸੀ, ਮੈਂ ਬੋਸ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨਾਲ ਸਤਿਕਾਰਯੋਗ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ, ਪੰਕਜ ਕੁਮਾਰ ਘੋਸ਼ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬਰਦਵਾਨ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ (1) ਵਿਚ ਜੇ.

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:-

“ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 64 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਤੀਜੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1953 ਕੈਲ. 587

## ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ।"

ਭਾਰਤ ਵਫ਼ਾਦਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ

ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮੈਂ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪੁਰਵਾਨ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਅਤੇ 26 ਅਗਸਤ, 1955 ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹਾਂ। ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬ੍ਰਹਮ ਸਿਆਣਰ, ਦਿੱਲੀ ਦੱਤ, ਆਦਿ ਦੀ ਅਪੀਲ ਅਪੀਲੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲੰਬਿਤ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਢੁਕਵੀਂ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਸਮਝੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨਾਰਾਇਣ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਗੇ ਜਿਸਦਾ ਮੈਂ 100 ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਦਾ ਹਾਂ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ ਲਈ ਉਹਨਾ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ 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।

**Name of Translator: Sh. Harminder Singh**