[2020] 12 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ.

ਮੈਸਰਜ਼ ਗਲੈਕਸੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀਆਂ, ਠੇਕੇਦਾਰ,

ਵਪਾਰੀ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਸਪਲਾਇਰ

ਬਨਾਮ

ਮੈਸਰਜ਼ ਨਿਊ ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼, ਫਲੀਟ ਮਾਲਕ ਅਤੇ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਠੇਕੇਦਾਰ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.

(2020 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 4107)

18 ਦਸੰਬਰ, 2020

[ਰੋਹਿਨਟਨ ਫਲੀ ਨਰੀਮਨ, ਨਵੀਨ ਸਿਨਹਾ ਅਤੇ

ਕੇ.ਐਮ. ਜੋਸੇਫ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਟੈਂਡਰ - ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਜਨਰਲ, ਕਸ਼ਮੀਰ ਜ਼ੋਨ ਨੇ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ 2020-2021 ਲਈ ਸੈਨਿਕਾਂ ਅਤੇ ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ (ਬਿਨਾਂ ਈਂਧਨ) ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਨਾਮਵਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ, ਰਜਿਸਟਰਡ ਫਰਮਾਂ/ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨਾਂ ਤੋਂ ਔਨਲਾਈਨ ਟੈਂਡਰ ਮੰਗੇ ਹਨ - ਚਾਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬੋਲੀਆਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈਆਂ - ਟੈਂਡਰ ਓਪਨਿੰਗ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਦੀਆਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਬੋਲੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਠੇਕਾ ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵੈਧ ਸੇਵਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ; 31 ਵਾਹਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸਨ, ਇਕ ਹੋਰ ਯੋਗਤਾ ਸ਼ਰਤ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸੀ - ਇਨਸੋਫਰ, ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੋਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਸੀ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਜੱਜ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਆਂਇਕ ਹੱਥ-ਆਫ਼ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਉਠਾਏ ਗਏ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀਆਂ ਤਿੰਨੋਂ ਦਲੀਲਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 31 ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 'ਐਚਐਮਵੀ/ਐਲਐਮਵੀ' ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਐਚਐਮਵੀ ਜਾਂ ਐਲਐਮਵੀ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਸੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਬੋਲੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਈ ਸੀ - ਦੋਵਾਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤਰਕਹੀਣ, ਮਨਮਾਨੀ ਅਤੇ ਉਲਟ ਹੈ- ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਆਯੋਜਿਤ: ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ

ਮੈਸਰਜ਼ ਗਲੈਕਸੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀਆਂ, ਠੇਕੇਦਾਰ, ਵਪਾਰੀ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਸਪਲਾਇਰ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਿਊ ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼, ਫਲੀਟ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਠੇਕੇਦਾਰ

ਨੰਬਰ 31 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਰਸਰੀ ਨਜ਼ਰ ਇਹ ਦਿਖਾਏਗੀ ਕਿ 30 ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, 'ਦੋਵੇਂ ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ/ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ' - ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਕੱਢਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਚਐਮਵੀ ਅਤੇ ਐਲਐਮਵੀ, ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ 30 ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ - ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਵਿੱਚ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦਾ ਲੇਖਕ ਇਸ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਅਤੇ ਕਦਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਤਮ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਦੂਜਾ-ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ - ਨਿਪਟਾਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ ਗਲਤ ਸੀ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਕੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਅਤੇ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 31 ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ 'ਦੋਵੇਂ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਨਾ ਦੇਣਾ - ਇਸ ਲਈ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ

ਆਯੋਜਿਤ: 1. ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 31 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਰਸਰੀ ਨਜ਼ਰ ਇਹ ਦਿਖਾਏਗੀ ਕਿ 30 ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, "ਦੋਵੇਂ ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ/ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ" ਹਨ। ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਐਚਐਮਵੀ ਅਤੇ ਐਲਐਮਵੀ, ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ ਗਈ 30 ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 13][1098-E-F]

2. ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਲੇਖਕ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਇਸਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਅਤੇ ਕਦਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਦੂਜਾ-ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 14][10968-F-G]

3. ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਵਿਗੜਿਆ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ,

ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਕੇ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 31 ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ "ਦੋਵੇਂ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਾ ਦੇ ਕੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਕਾਰਨ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 17][1100- ਡੀ-ਐੱਫ]

4. ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰ. 27 ਅਨੁਸਾਰ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 5 ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ 2 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਹਰ ਸੰਸਥਾ, ਟੈਂਡਰ ਖੋਲ੍ਹਣ ਵਾਲੀ ਕਮੇਟੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਮੈਂਬਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਨਮਾਨੀ ਜਾਂ ਬਦਨਾਮੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਟੈਂਡਰ ਦਾ ਮਾਹਰ ਮੁਲਾਂਕਣ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਰਿੱਟ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੇ-ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 18][1100- ਐੱਫ-ਜੀ]

5. ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇਹ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ,

ਆਪਣੇ ਖੁਦ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਸਿਰਫ 1 ਸਾਲ ਦਾ ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ, ਮਾਹਿਰ ਚਾਰ ਮੈਂਬਰੀ ਟੈਂਡਰ ਓਪਨਿੰਗ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਬਦਲਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 20][1103-ਬੀ-ਸੀ]

ਏਫਕੋਂਸ ਇਨਫਰਾਸਟਰਕਚਰ ਲਿਮਿਟੇਡ. ਬਨਾਮ ਨਾਗਪੁਰ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟੇਡ, (2016) 16 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 818 : [2016] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 551; ਭਾਰਤ ਕੋਕਿੰਗ ਕੋਲ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ AMR ਦੇਵ ਪ੍ਰਭਾ (2020) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸ.ਸੀ 335; ਸਿਲਪੀ ਕੰਸਟਰਕਸ਼ਨ ਠੇਕੇਦਾਰ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ, (2019) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸ.ਸੀ 1133; ਜਗਦੀਸ਼ ਮੰਡਲ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ (2007) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 517; ਮੋਂਟੇਕਾਰਲੋ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਨ ਟੀ ਪੀ ਸੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, (2016) 15 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 272 : [2016] 8 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 224 – 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2016] 3 ਐਸਸੀਆਰ 551	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 14
(2007) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 517	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 18
[2016] 8 ਐਸਸੀਆਰ 224	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 19

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2020 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4107।2020 ਦੇ ਐਲਪੀਏ ਨੰਬਰ 78 ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀਨਗਰ ਵਿਖੇ ਜੰਮੂ ਅਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 16.10.2020 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਰਾਣਾ ਮੁਖਰਜੀ, ਅਲਤਾਫ ਐਚ. ਨਾਇਕ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਅਦੀਲ ਅਹਿਮਦ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕਨਿਕਾ ਸ਼ਰਮਾ, ਆਤਿਫ ਸੁਹਰਾਵਰਦੀ, ਸਈਅਦ ਮੇਹਦੀ ਇਮਾਮ, ਯੱਗਵਾਲਕਿਆ ਸਿੰਘ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸ਼ਸ਼ੀ ਜੁਨੇਜਾ, ਸਤੀਸ਼ ਪਾਂਡੇ, ਹਾਜ਼ਰ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸਨ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਗਲੈਕਸੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀਆਂ, ਠੇਕੇਦਾਰ, ਵਪਾਰੀ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਸਪਲਾਇਰ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਿਊ ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼, ਫਲੀਟ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਠੇਕੇਦਾਰ

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਆਰ.ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕਸ਼ਮੀਰ ਜ਼ੋਨ ਦੇ ਪੁਲਿਸ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਜਨਰਲ, ਜ਼ੋਨਲ ਪੁਲਿਸ HQR ਦੇ ਕਸ਼ਮੀਰ, ਸ਼੍ਰੀਨਗਰ ["ਜ਼ੈਡ ਪੀ ਐੱਚ ਐੱਸ"], ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 4 ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, 18.02.2020 ["ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ."] ਮਿਤੀ 18.02.2020 ["ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ."] ਦੁਆਰਾ ਆਨਲਾਈਨ ਟੈਂਡਰ (ਈ-ਟੈਂਡਰ) ਮੰਗੇ ਗਏ, ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ 2020-2021 ਲਈ ਸੈਨਿਕਾਂ ਅਤੇ ਉਪਕਰਨਾਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ (ਬਿਨਾਂ ਈਂਧਨ) ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਰਜਿਸਟਰਡ ਫਰਮਾਂ/ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨਾਂ। ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, 4 ਪਾਰਟੀਆਂ, ਅਰਥਾਤ, ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਟਿਡ ਠੇਕੇਦਾਰ; ਮੈਸਰਜ਼ ਕੁਰੈਸ਼ੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ; ਮੈਸਰਜ਼ ਗਲੈਕਸੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀਆਂ, ਠੇਕੇਦਾਰ, ਵਪਾਰੀ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਸਪਲਾਇਰ ["ਅਪੀਲੈਂਟ"]; ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਿਊ ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼, ਫਲੀਟ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ["ਜੇਕੇ ਰੋਡਵੇਜ਼"] ਨੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਪਣੀਆਂ ਬੋਲੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈਆਂ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਈ-ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਰਾਹੀਂ ਅਪਲੋਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿੱਤੀ ਬੋਲੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਟੈਂਡਰ ਓਪਨਿੰਗ ਕਮੇਟੀ ਨੇ 11.03.2020 ਨੂੰ ਮੀਟਿੰਗ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ JK ਰੋਡਵੇਜ਼, ਇੱਥੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੰਬਰ 1, ਅਤੇ ਐਸੋਸੀਏਟਿਡ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਕੁਰੇਸ਼ੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਦੀਆਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਲਈ ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਬੋਲੀ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, 30.03.2020 ਦੇ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ 2020-2021 ਲਈ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

3. ਜੇਕੇ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸ਼੍ਰੀਨਗਰ ["ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ"] ਵਿਖੇ ਜੰਮੂ ਅਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ ਦੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਕ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਜੇਕੇ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਤਿੰਨ ਵਿਵਾਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 30.06.2020 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। :**3 ਏ.** ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਸੰਸ ਸਿਰਫ 31.03.2020 ਤੱਕ ਹੀ ਵੈਧ ਸੀ, ਪਰ ਉਸਨੇ ਇਸਦੇ ਸੇਵਾ ਲਾਇਸੰਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਕੋਵਿਡ-19 ਦੇ ਫੈਲਣ ਕਾਰਨ ਲੌਕਡਾਊਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇੱਕ ਜਨਰਲ ਆਰਡਰ ਮਿਤੀ 30.03.2020 ["ਜਨਰਲ ਆਰਡਰ"] ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਾਰੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ 30.06.2020 ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵੈਧ ਸੇਵਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਸੀ।

3ਬੀ. ਦੂਜਾ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੋਲ ਹੈਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ["ਐਚ ਐਮ ਵੀ"] ਅਤੇ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ["ਐਲ ਐਮ ਵੀ"] ਸਮੇਤ 30 ਵਾਹਨ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ 36 ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਜ਼ੈਡ ਪੀ ਐੱਚ ਐੱਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਸਫ਼ਲ ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸੀਨੀਅਰ ਪੁਲਿਸ ਸੁਪਰਡੈਂਟ, ਸ਼੍ਰੀਨਗਰ ["ਐਸਐਸਪੀ"] ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਐਸਐਸਪੀ ਨੇ ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ 5 ਵਾਹਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਪਾਏ ਗਏ ਸਨ, 31 ਵਾਹਨ ਅਜੇ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਯੋਗਤਾ ਸ਼ਰਤ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ 1 ਵਾਹਨ ਦਾ ਸਬੰਧ ਸੀ, ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਵਿੱਚ ਟਾਈਪੋਗ੍ਰਾਫਿਕਲ ਗਲਤੀ ਮੌਜੂਦ ਸੀ।

3c. ਤੀਸਰਾ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 5 ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ, 2 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ 2014 ਤੋਂ 2018 ਤੱਕ ਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਤਜ਼ਰਬੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਏ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਜੱਜ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸੀ, ਇੱਕ ਨਿਆਂਇਕ ਹੈਂਡ-ਆਫ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

3 ਡੀ. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ:

"16. ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਅਤੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਤੱਥ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਾਲ 2020-21 ਲਈ ਹੈ। ਜੋ ਕਿ 1 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2020 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖ਼ਤਰਾ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੀ ਬੋਲੀ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਾ ਦੇਣਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜਿਸਨੇ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਨੇ ਐਚ ਐਮ ਵੀ ਅਤੇ ਐਲ ਐਮ ਵੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤ ਸੀ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਯੋਗ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਹੁਣ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉਠਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

4. JK ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀਨਗਰ ["ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ"] ਵਿਖੇ ਜੰਮੂ ਅਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ ਦੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਅੱਗੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। 16.10.2020 ਦੇ ਨਿਰਪੱਖ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਦਰਜ ਕੀਤਾ:

"14) ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਬਹਿਸ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕਈ ਆਧਾਰ ਖੜ੍ਹੇ ਕੀਤੇ ਹਨ, ਪਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਜ਼ੋਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਸੀ:

(I) ਇਹ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸਿਰਫ ਭਾਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸਨ;

(II) ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੇ ਤਜ਼ਰਬੇ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਠੇਕਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਇੱਕ ਯੋਗ ਬੋਲੀਕਾਰ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਯੋਗ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਠੇਕਾ ਦੇਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ।"

5. ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 31 ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ:

"16) ਉਪਰੋਕਤ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਨੋਟਿਸ ਤਿਆਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ "ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ/ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਕੋਲ ਐਚਐਮਵੀ ਜਾਂ ਐਲਐਮਵੀ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਸੀ। "ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ/ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ" ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਉਸਾਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਜੇਕਰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇੱਕ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਕੋਲ ਦੋਵਾਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਚਐਮਵੀ ਅਤੇ ਐਲਐਮਵੀ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਟੈਂਡਰ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਐਚ ਐਮ ਵੀ ਅਤੇ ਐਲ ਐਮ ਵੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ "/" ਦੀ ਬਜਾਏ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ "ਅਤੇ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਜਿਸਦਾ ਹਵਾਲਾ "ਜਾਂ" ਹੈ। ਇੱਥੇ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜੇਕਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਭਾਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਹੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਉਹ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਸੂਝਵਾਨ ਵਿਅਕਤੀ ਉੱਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘ ਕੇ ਕਰੇਗਾ। ਦੋਵਾਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਨਾ ਭਰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ,

ਇਸ ਲਈ, ਤਰਕਹੀਣ, ਮਨਮਾਨੀ ਅਤੇ ਉਲਟ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਤੱਤ ਭਰਪੂਰ ਹੈ ਅਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

17) ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਬੀ.ਏ. ਡਾਰ, ਸੀਨੀਅਰ ਏ.ਏ.ਜੀ. ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸ਼ਰਤ "ਦੋਵੇਂ ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ/ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ" ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ ਅਤੇ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ. ਦੋਵਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨੇ ਪੈਣਗੇ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਪਰੀਤ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਉਸੇ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਯੋਗ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਉਹੀ ਕੰਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੂਰਾ ਹੋਇਆ ਸੀ।

18) ਅਸੀਂ ਸੀਨੀਅਰ ਏਏਜੀ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਚ ਐਮ ਵੀ ਅਤੇ ਐਲ ਐਮ ਵੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ "ਅਤੇ" ਰੱਖਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। "

6. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਜੇਕੇ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 31 ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 5 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਰੱਖਣ ਦੀ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 27 ਅਧੀਨ ਲੋੜ ਦਾ ਸਬੰਧ ਸੀ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਾਲ 2014 ਅਤੇ 2015 ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ, ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ, ਸਿਰਫ 1 ਸਾਲ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 27, ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਧੂਰੀ ਰਹੀ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦਾ ਮਿਤੀ 30.06.2020 ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਅਧਿਕਾਰਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 1 ਮਹੀਨੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਵੇਂ ਟੈਂਡਰ ਬੁਲਾਉਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ।

7. 04.11.2020 ਨੂੰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ:

"ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰੋ

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਅੰਤਰਿਮ ਰੋਕ ਹੋਵੇਗੀ।

ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਹਫ਼ਤੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫ਼ਨਾਮਾ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਦੋ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫ਼ਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਹਫ਼ਤੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਲਫ਼ੀਆ ਬਿਆਨ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿਓ।"

8. ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਅੱਜ ਤੱਕ ਅਵਾਰਡ ਕੀਤੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਠੇਕੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਲਈ ਲਗਭਗ 3 ਮਹੀਨੇ ਬਾਕੀ ਹਨ।

9. ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਣਾ ਮੁਖਰਜੀ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਸੀ। ਉਸਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 31 ਦੀ ਇੱਕ ਸਧਾਰਨ ਰੀਡਿੰਗ ਨੇ ਦਿਖਾਇਆ ਕਿ "ਦੋਵੇਂ ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ/ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ" ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ JK ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਐਚ ਐਮ ਵੀs ਦੀ ਇੱਕ ਸੂਚੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਯੋਗ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਸਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਜੱਜ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਉਲਟ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀਆਂ ਯੋਗਤਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਲਿਆ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕੰਮ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਸਬੰਧ ਸੀ, ਉਸਨੇ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ 2014-2015 ਤੋਂ 2018-2019 ਤੱਕ ਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਲਈ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਓਪਨਿੰਗ ਕਮੇਟੀ ਨੂੰ ਵੀ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ, ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਟੈਂਡਰ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੀ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਤ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਮਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸੇਵਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸ਼੍ਰੀ ਮੁਖਰਜੀ ਨੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਸਿੱਟਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਉਲਝਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।

10. ਸ਼੍ਰੀ ਅਲਤਾਫ ਐਚ. ਨਾਇਕ, ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਨੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੀਤੀਆਂ ਤਿੰਨ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ

ਕੀਤੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਮ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ "ਗਲੈਕਸੀ ਏਜੰਸੀਆਂ" ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਸਨ। ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਸਬੰਧਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ 31.03.2020 ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਜਨਰਲ ਆਰਡਰ ਦੁਆਰਾ ਨਵਿਆਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕੰਮ ਦੇ ਤਜ਼ਰਬੇ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਸਿਰਫ 1 ਸਾਲ ਦਾ ਤਜ਼ਰਬਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 27 ਦੀ ਰੀਡਿੰਗ 'ਤੇ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼ 'ਤੇ ਵੀ ਅੱਗੇ ਬੇਨਤੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ।

11. ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਜੰਮੂ-ਕਸ਼ਮੀਰ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਧੀਕ ਸਥਾਈ ਵਕੀਲ ਸ਼ਸ਼ੀ ਜੁਨੇਜਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 27 ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਓਪਨਿੰਗ ਕਮੇਟੀ, ਇੱਕ ਮਾਹਰ ਸੰਸਥਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰ ਚੁੱਕੀ ਹੈ, ਹੁਣ ਹਾਈਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜਾ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

12. ਧਿਰਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੇ "ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ/ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ" ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ. ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰ. 27 ਅਤੇ 31, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਲਈ ਸਾਮੱਗਰੀ ਹਨ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

"ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ/ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ

Xxx xxx xxx

27. ਫਰਮ/ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਕੋਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਦੇ ਨਾਲ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੰਮ 2 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

Xxx xxx xxx

31. ਫਰਮ/ਟੈਂਡਰਰ ਕੋਲ ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ/ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ ਦੋਵਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 30 ਸੰਖਿਆ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਦੇ ਨਾਲ ਫਰਮ ਨਾਲ 200 ਵਾਹਨ ਨੱਥੀ ਕੀਤੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

13. ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 31 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਰਸਰੀ ਨਜ਼ਰ ਵੀ ਦਿਖਾਏਗੀ ਕਿ 30 ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, "ਐਚ.ਐਮ.ਵੀ/ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ ਦੋਵੇਂ" ਹਨ। ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਐਚਐਮਵੀ ਅਤੇ ਐਲਐਮਵੀ, ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ ਗਈ 30 ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

14. ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਲੇਖਕ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਇਸਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਅਤੇ ਕਦਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਤਮ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਦੂਜਾ-ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਏਫਕੋਂਸ ਇਨਫਰਾਸਟਰਕਚਰ ਲਿਮਿਟੇਡ. ਬਨਾਮ ਨਾਗਪੁਰ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ, 2016 (16) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 818 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ:

"15. ਅਸੀਂ ਇਹ ਜੋੜ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ, ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਲਿਖ ਕੇ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਇਸ ਸਮਝ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਨੂੰ ਟਾਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ

ਕਿ ਸਮਝ ਜਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਜਾਂ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਭਾਵਨਾ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ”

(ਪੰਨਾ 825)

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

15. ਭਾਰਤ ਕੋਕਿੰਗ ਕੋਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਏਐਮਆਰ ਦੇਵ ਪ੍ਰਭਾ 2020 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 335 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, “ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਸਨਮਾਨ” ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

"51. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਸਿਰਫ NIT ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਅਭਿਆਸ ਵਿੱਚ ਨਿਹਿਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਣਜ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਵਿਆਖਿਆ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਨਾਲੋਂ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੀ ਹੈ।

52. ਮੌਜੂਦਾ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬੀਸੀਸੀਐਲ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਨੇ ਐਨਆਈਟੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲਿਆ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 6 ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਿਲਾਮੀ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੋਵੇ। ਬੀ.ਸੀ.ਸੀ.ਐੱਲ. ਨੇ ਇਹਨਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਹੈ। (ਏਫਕੋਂਸ ਇਨਫਰਾਸਟਰਕਚਰ ਲਿਮਿਟੇਡ. ਬਨਾਮ ਨਾਗਪੁਰ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟੇਡ, (2016) 16 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 818 ਪੈਰਾ 15 'ਤੇ)

53. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਸਮਝ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਗੜਿਆ ਜਾਂ ਬਦਨਾਮ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਬੀਸੀਸੀਐਲ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਿਵੇਂ ਮੰਨਣਯੋਗ ਸੀ ਅਤੇ ਬੇਤੁਕੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸਿਰਫ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮਤਭੇਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੀਤਾ ਹੈ। ” **(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)**

16. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਿਲਪੀ ਕੰਸਟ੍ਰਕਸ਼ਨ ਕੰਟਰੈਕਟਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, 2019 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 1133 ਵਿੱਚ ਹਾਲ ਹੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ:

"20. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਫ਼ੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਾਰ ਸੰਜਮ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣਾ ਹੈ; ਰਾਜ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਦਖਲ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਲੋੜ; ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਰਾਇ ਦਾ ਰਾਹ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਫੈਸਲਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਮਾਨੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਨਾ ਹੋਵੇ; ਅਦਾਲਤ ਉਚਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਾਂਗ ਨਹੀਂ ਬੈਠਦੀ; ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਆਪਣੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਜੱਜ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਦਖਲ ਘੱਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਜੋ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਜਾਂ ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਫਲੋਟ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਲਿਖਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਜੱਜ ਹੈ ਕਿ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਜੇ ਦੋ ਵਿਆਖਿਆਵਾਂ ਸੰਭਵ ਹਨ ਤਾਂ ਲੇਖਕ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਸਿਰਫ਼ ਮਨਮਾਨੀ, ਤਰਕਹੀਣਤਾ, ਪੱਖਪਾਤ, ਗੰਦੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਦਖ਼ਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨਗੀਆਂ। ਇਸ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਸੀਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਾਂਗੇ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

17. ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਵਿਗੜਿਆ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਕੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰ. 31 ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ "ਦੋਵੇਂ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਾ ਦੇਣਾ। ਇਸ ਕਾਰਨ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕੇ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

18. ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਐਨ.ਆਈ.ਟੀ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਨੰ. 27 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 5 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਤਜ਼ਰਬੇ ਦੀ ਕੀਮਤ 2 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਹਰ ਸੰਸਥਾ, ਟੈਂਡਰ ਓਪਨਿੰਗ ਕਮੇਟੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਮੈਂਬਰ ਸਨ, ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਯੋਗਤਾ ਸ਼ਰਤ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਨਮਾਨੀ ਜਾਂ ਬਦਨਾਮੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਟੈਂਡਰ ਦਾ ਮਾਹਰ ਮੁਲਾਂਕਣ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਰਿੱਟ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੇ-ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਗਦੀਸ਼ ਮੰਡਲ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ, (2007) 14 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 517 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ:

"22. ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਮਨਮਾਨੀ, ਤਰਕਹੀਣਤਾ, ਗੈਰ ਤਰਕਹੀਣਤਾ, ਪੱਖਪਾਤ ਅਤੇ ਬਦਨਾਮੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਹੈ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਗਲੈਕਸੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀਆਂ, ਠੇਕੇਦਾਰ, ਵਪਾਰੀ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਸਪਲਾਇਰ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਿਊ ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼, ਫਲੀਟ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਠੇਕੇਦਾਰ [ਆਰ. ਐੱਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.]

ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਚੋਣ ਜਾਂ ਫੈਸਲਾ "ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ" ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਚੋਣ ਜਾਂ ਫੈਸਲਾ "ਸਹੀ" ਹੈ। ਜਦੋਂ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਟੈਂਡਰਾਂ ਜਾਂ ਠੇਕਿਆਂ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬੁਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਹੈ। ਟੈਂਡਰਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਠੇਕੇ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਜ ਹਨ। ਬਰਾਬਰੀ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਫੈਸਲਾ ਸੱਚਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾਲਤਾਂ, ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ, ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਗੀਆਂ ਭਾਵੇਂ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸੰਬੰਧੀ ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਨਾਲ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ, ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੁਲਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਾਲਾ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਠੇਕੇਦਾਰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਾਲਪਨਿਕ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ, ਜ਼ਖਮੀ ਹੰਕਾਰ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਦੁਸ਼ਮਣੀ ਦੇ ਨਾਲ ਅਸਫਲ ਟੈਂਡਰਰਾਂ ਦੁਆਰਾ, ਕੁਝ ਤਕਨੀਕੀ/ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨਾਲ ਕੁਝ ਪੱਖਪਾਤ ਦੇ ਪਹਾੜਾਂ ਤੋਂ ਪਹਾੜ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਦਖਲ ਦੇਣ ਲਈ ਮਨਾਉਣ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਅੰਤਰਿਮ ਜਾਂ ਅੰਤਮ, ਜਨਤਕ ਕੰਮਾਂ ਨੂੰ ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਰੋਕ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਅਤੇ ਲੱਖਾਂ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਰਾਹਤ ਅਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਲਾਗਤ ਕਈ ਗੁਣਾ ਵਧਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇੱਕ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਵਾਲ ਖੜ੍ਹੇ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

I. ਕੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਫੈਸਲਾ ਗਲਤ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਪੱਖ ਲੈਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ;

ਜਾਂ

ਕੀ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਇੰਨਾ ਆਪਹੁਦਰਾ ਅਤੇ ਤਰਕਹੀਣ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਕਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ: "ਫੈਸਲਾ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਅਥਾਰਟੀ ਜੋ ਵਾਜਬ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ, ਪਹੁੰਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦੀ ਸੀ";

(ii) ਕੀ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ

ਜੇਕਰ ਜਵਾਬ ਨਾਂਹ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਕਿਸੇ ਟੈਂਡਰਰ/ਠੇਕੇਦਾਰ 'ਤੇ ਬਲੈਕਲਿਸਟਿੰਗ ਜਾਂ ਦੰਡਕਾਰੀ ਨਤੀਜੇ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਜਾਂ

ਰਾਜ ਦੇ ਵੱਡੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਵੰਡ (ਸਾਈਟਾਂ/ਦੁਕਾਨਾਂ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ, ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ, ਡੀਲਰਸ਼ਿਪਾਂ ਅਤੇ ਫਰੈਂਚਾਈਜ਼ੀਆਂ) ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।"

(ਪੰਨੇ 531-532)

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

19. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੋਂਟੇਕਾਰਲੋ ਲਿਮਿਟੇਡ. ਬਨਾਮ ਐਨਟੀਪੀਸੀ ਲਿਮਿਟੇਡ., 2016 (15) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 272 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

"26. ਅਸੀਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਬਿਆਨ ਨਾਲ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ। ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਟੈਂਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਮੰਗੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਕੰਮ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਇਹ ਜਿਸ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਨ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਆਮ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀਆਂ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਮਾਹਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੜਤਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਈ ਵਾਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸੰਗਠਨ ਨਾਲ ਅਣ-ਸੰਬੰਧਿਤ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਤੀਜੀ-ਧਿਰ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ. ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੀ ਮੁਹਾਰਤ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਿੱਤੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸਲਾਹਕਾਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਤਕਨੀਕੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਵਿਵਹਾਰਕਤਾ ਵਿੱਚ ਸੰਜਮ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਅਤੇ ਯਥਾਰਥਵਾਦੀ ਹਨ। ਇੱਕ ਬਹੁ-ਪ੍ਰਾਂਗ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਪਹੁੰਚ ਹੈ; ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਤਕਨੀਕੀ. ਟੈਂਡਰ ਜਿੱਥੇ ਜਨਤਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਲਾਮੀ ਲਈ ਰੱਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਵੱਖਰੇ ਡੱਬੇ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਟੈਂਡਰ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਸਬੰਧਤ ਹਾਂ, ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਕੀਮ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਅਖਾੜਾ ਜਿਸਦਾ ਅਸੀਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਹਾਰਤ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਪੈਰਾਮੀਟਰ ਵੱਖਰੇ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕਾਰਜਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਸੰਪੂਰਨਤਾ ਅਤੇ ਸਮਾਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਪਰ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਹ ਟੈਂਡਰ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਤੋਂ ਬਚ ਜਾਣਗੇ। ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਪਹੁੰਚ ਆਪਹੁਦਰੀ ਹੈ ਜਾਂ ਬਦਨਾਮੀ ਵਾਲੀ ਹੈ ਜਾਂ ਵਿਧੀ ਅਪਣਾਉਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਕਿਸੇ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿਚ ਹੈ। ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਬਿਮਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੰਜਮ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਜਾਂ ਤੁਲਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਗਲੈਕਸੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀਆਂ, ਠੇਕੇਦਾਰ, ਵਪਾਰੀ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਸਪਲਾਇਰ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਨਿਊ ਜੇ.ਕੇ. ਰੋਡਵੇਜ਼, ਫਲੀਟ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਠੇਕੇਦਾਰ [ਆਰ. ਐੱਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.]

ਸਿਧਾਂਤ ਜੋ ਦੂਜੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੱਕ ਆਮ ਸਾਧਨ ਨੂੰ ਸਕੈਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਮਝਣ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਕਨੀਕੀ ਕੰਮਾਂ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੁਨਰਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਵਿਹਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋੜਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਫਤ ਖੇਡਣ ਦਾ ਭੱਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(ਪੰਨਾ 288)

20. ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ, ਆਪਣੇ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਸਿਰਫ 1 ਸਾਲ ਦਾ ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ, ਮਾਹਿਰ ਚਾਰ ਮੈਂਬਰੀ ਟੈਂਡਰ ਓਪਨਿੰਗ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੇ ਨਾਲ ਬਦਲਣਾ।

21. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਮੁਖਰਜੀ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਸੇਵਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਦਲੀਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਅਸੀਂ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੇ ਕਿ ਇਸ ਅਪੀਲ ਦਾ ਘੇਰਾ ਵਧਾ ਕੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਵੀ ਨੁਕਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਜੋ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੋਵੇ।

22. ਨਾਲ ਹੀ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ "ਗਲੈਕਸੀ ਏਜੰਸੀ" ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਕੰਮ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਵਾਏ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ "ਗਲੈਕਸੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀ" ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਇਕਾਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੁਕਤੇ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

23. ਇਸ ਲਈ 16.10.2020 ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ 30.06.2020 ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਅੰਕਿਤ ਗਿਆਨ **ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।**

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ 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।



PALLAV THAKUR ADVOCATE