ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ

ਬਨਾਮ

ਸੈਂਟਰ ਫਾਰ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਪਾਲਿਸੀ, ਸੇਫਟੀ & ਰਿਸਰਚ (ਸੀ.ਏ.ਪੀ.ਐਸ.ਆਰ.) & ਹੋਰ

(2022 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 6615-6616)

ਸਤੰਬਰ 30, 2022

[ਐਮ. ਆਰ. ਸ਼ਾਹ ਅਤੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮੁਰਾਰੀ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ – ਲੇਖ 226 – ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ/ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਨਿਆਇਕ ਜਾਂਚ – ਦਾਇਰਾ ਅਤੇ ਖੇਤਰ – ਫੈਸਲਾ: ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਲਾਭਕਾਰੀ ਸੰਗਠਨ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਾਗਰਿਕ ਉਡਾਣ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਖੋਜ, ਸਲਾਹ ਅਤੇ ਵਕਾਲਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏ.ਏ.ਆਈ. ਦੁਆਰਾ ਤੈਰਾਏ ਗਏ ਸੰਬੰਧਿਤ ਬੋਲੀ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵ (ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ.) ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ – ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈਣ ਵਾਲੀਆਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਭਾਗ ਲੈ ਸਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਏਜੰਸੀਆਂ (ਜੀ.ਐਚ.ਏ.) ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ – ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਨਹਿਤ ਮੁਕਦਮੇ ਦੇ ਸੁਭਾਵ ਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ – ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ "ਪੀੜਤ ਪਾਰਟੀ" ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਨਹੀਂ – ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ – ਹੋਰ, ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਟੈਂਡਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਥਾਰਟੀ/ਟੈਂਡਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਜੁਦੀਸ਼ੀਅਲ ਜਾਂਚ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹ ਮਨਮਾਨੀ, ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਣ ਜਾਂ ਮਾਲਾ ਫਾਈਡ ਨਾ ਹੋਣ – ਗੁਣਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਤਰਕ ਨੂੰ ਸਮਝਾਇਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ: 49 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ 4 ਖੇਤਰ-ਵਾਰ ਉਪ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ/ਕਲੱਸਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ; ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ - ਪਿਛਲੇ 7 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ 3 ਵਿੱਚੋਂ 7 ਕੋਰ ਜੀ.ਐਚ.ਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ 36 ਮਹੀਨੇ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਯੋਗਤਾ- ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ ਵਿੱਚ 30 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਸਾਲਾਨਾ ਕਾਰੋਬਾਰ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ 18 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ) – ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਾਰਾਵਾਂ/ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਮਨਮਾਨੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਮਾਲਾ ਫਾਈਡ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪੱਖਪਾਤ ਨਾਲ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਨਹੀਂ – ਇਹ ਏ.ਏ.ਆਈ. ਲਈ ਸੀ ਕਿ ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੈਅ ਕਰੇ ਅਤੇ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰੇ – ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤਾ ਹੁਕਮ ਰੱਦ – ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਮਾਓ ਬਿੰਦਾ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਕੈਰੀਅਰ ਬਨਾਮ ਨਾਰਥ-ਈਸਟ ਫਰੰਟੀਅਰ ਰੇਲਵੇ (2014) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 760 : [2013] 12 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 529;

ਸਿੱਖਿਆ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਲਾ ਬਨਾਮ ਐਡੂਕੈਂਪ ਡੇਟਾਮੈਟਿਕਸ ਲਿਮਿਟੇਡ (2004) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 19; [2004] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1010; ਮੇਰਠ ਵਿਕਾਸ ਅਥਾਰਟੀ ਬਨਾਮ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਸਟਡੀਜ਼ (2009) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 171; [2009] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 663; ਮਿਸ਼ੀਗਨ ਰਬੜ (ਇੰਡੀਆ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਪੰਜਾਬ (2012) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 216; [2012] 8 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 128 – ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਆਨੰਦ ਸ਼ਰਦਚੰਦਰ ਓਕਾ ਬਨਾਮ ਮੁੰਬਈ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ (2008) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 217; [2008] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 297 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ
[2008] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 297 ਪੈਰਾ 3.1 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ
[2013] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 529 ਪੈਰਾ 3.6 ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
[2004] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1010 ਪੈਰਾ 3.6 ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
[2009] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 663 ਪੈਰਾ 3.6 ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
[2012] 8 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 128 ਪੈਰਾ 3.6 ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 6615-6616 ਦੇ 2022.

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 14.07.2021 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਡਬਲਯੂ ਪੀ (ਸੀ) ਨੰ. 2020 ਦਾ 5722। ਕੇ.ਐੱਮ.

ਨਟਰਾਜ, ਏ.ਐੱਸ.ਜੀ., ਵਿਨਾਇਕ ਸ਼ਰਮਾ, ਸ਼ੁਭਮ ਸੇਠ, ਮ੍ਰਿਣਾਲ ਚੌਧਰੀ, ਨਿਕਿਲੇਸ਼ ਰਾਮਚੰਦਰਨ, ਐਡਵੋਕੇਟ.

ਧਾਰਥ ਧਰਮਾਧਿਕਾਰੀ, ਜੀਓ ਜੋਸੇਫ, ਦੁਰਗੇਸ਼ ਗੁਪਤਾ, ਆਦਿਤਿਆ ਅਨਿਰੁਧ ਪਾਂਡੇ, ਐਡਵੋਕੇਟ. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਵੱਲੋਂ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਐਮ ਆਰ ਸ਼ਾਹ,

1 ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 14.07.2021 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਅਤੇ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਕੇ, ਜਿਥੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 226 ਅਧੀਨ ਲਿਖਤ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 5722 ਦੇ 2020 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਗਰੁੱਪ ਡੀ-1 ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ 49 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੀ ਦੋ-ਪਾਸੇ ਉਪ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਕਰਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਅਤੇ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਕੀਤੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ. ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਸਬੰਧੀ ਕੇਵਲ ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰਯ ਏ ਲਈ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸੋਧੇ ਗਏ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ

ਸਾਲਾਨਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੇ ਐਨ.ਆਰ. 18 ਕਰੋੜ ਨੂੰ ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਨ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨਾ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅਥਾਰਟੀ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਏ.ਏ.ਆਈ.') ਨੇ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 6615/2022 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸਮੀਖਿਆ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਗਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ 24.09.2021 ਜੋ ਕਿ ਸਮੀਖਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 1502/2021 ਵਿੱਚ ਲਿਖਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 5722/ 2020 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਮੀਖਿਆ ਅਤੇ ਯਾਦ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ, ਇਹ ਵੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 6616/2022 ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ।

2. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ – ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ 01.05.2018 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਵਾਮਤਵ ਵਾਲੇ ਗਰੁੱਪ 'ਏ', 'ਬੀ', ਅਤੇ 'ਸੀ' ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨੀ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਰਿਆਇਤ ਲਈ ਬੋਲੀ ਦਾ ਅਨੁਰੋਧ (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, 'ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ.') ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ – ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ 02.05.2018 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਵਾਮਤਵ ਵਾਲੇ ਗਰੁੱਪ 'ਡੀ' ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਲਈ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਰਿਆਇਤ ਲਈ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ./ਬੋਲੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ। ਗਰੁੱਪ 'ਡੀ' ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਲਈ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ. ਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਕੋਰੀਜੈਂਡਮ ਨੰਬਰ 21 ਵਜੋਂ ਮੁੜ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਪਰੰਤੂ, ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, 10.06.2019 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ ਗਰੁੱਪ 'ਡੀ' ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ 28.07.2020 ਨੂੰ ਗਰੁੱਪ 'ਡੀ1' ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ. ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ.ਜ਼ ਵਿੱਚ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ ਜੋ ਕਿ ਤਕਨੀਕੀ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਹਨ।

2.1 ਇੱਥੇ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 – ਹਵਾਈ ਨੀਤੀ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਖੋਜ (ਸੀ.ਏ.ਪੀ.ਐਸ.ਆਰ.) ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਇੱਕ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਗਰੁੱਪ 'ਸੀ', 'ਡੀ1' ਅਤੇ 'ਡੀ2' ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ.ਜ਼ ਦੀਆਂ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ.ਜ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਨਾ ਸਿਰਫ ਪਿਛਲੇ ਤੌਰ-ਤਰੀਕਿਆਂ ਤੋਂ ਇੱਕ ਕਟੌਤੀਪੂਰਨ ਵਿਚਲਨ ਹਨ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਭਾਰੀ ਤਕਨੀਕੀ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਦੀ ਵੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮੌਜੂਦਾ ਜ਼ਮੀਨੀ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਏਜੰਸੀਆਂ (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, 'ਜੀ.ਐਚ.ਏ.') ਨੂੰ ਬੋਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈਣ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਬਣਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਉਹ ਜੋ ਪਿਛਲੇ ਕਈ ਦਹਾਕਿਆਂ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਛੋਟੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ (ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, 'ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ.') ਮੁਹੱਈਆ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

2.2 ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਏਏਆਈ ਨੇ ਕਾਊਂਟਰ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਸੀ ਹਲਫਨਾਮਾ ਏਏਆਈ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਕਿ ਟੀ ਗਰੁੱਪ 'ਸੀ', 'ਡੀ1' ਅਤੇ 'ਡੀ2' ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਛੋਟੇ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸਨ ਖਿਡਾਰੀ ਪਰ ਜੀ.ਐਚ.ਏ.ਐਸ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਹਾਰਤ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਵਰਕਫੋਰਸ ਵਿੱਚ ਆਮ ਅਤੇ ਅਕੁਸ਼ਲ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਜੀ.ਐਚ.ਏ.ਐਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬਿਹਤਰ ਦਰਾਂ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ। ਇਹ ਸੀ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਏ.ਏ.ਆਈ. ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੇਸ ਵੀ ਕੰਮ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ ਵਿੱਚ ਅਨੁਭਵ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਉਡਾਣਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਗੈਰ-ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਉਡਾਣਾਂ ਨਾਲੋਂ

ਵੱਧ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਗਰਾਊਂਡ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਦੇ ਪਿਛਲੇ 7 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ 36 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਉਡਾਣਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਾਜਬ ਸਨ। 'ਤੇ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਏ.ਏ.ਆਈ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕਿ ਬਿਆਨਾ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ, ਸਾਲਾਨਾ ਟਰਨਓਵਰ ਮਾਪਦੰਡ ਅਤੇ ਯੋਗਤਾ ਅਨੁਭਵ ਮਾਪਦੰਡ ਮਨਮਾਨੀ, ਤਰਕਹੀਣ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਪੱਖਪਾਤੀ। ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਬਿਆਨਾ ਦੀ ਰਕਮ ਗਰੁੱਪ ‘ਡੀ1’ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਵਿੱਚ ਪੈਸੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। 35 ਲੱਖ ਪ੍ਰਤੀ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਰੁ. 15 ਲੱਖ ਪ੍ਰਤੀ ਖੇਤਰ। ਏ.ਏ.ਆਈ ਰੁਪਏ ਦੇ ਸਾਲਾਨਾ ਟਰਨਓਵਰ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਨੂੰ ਵੀ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਲਈ 30 ਕਰੋੜ ਗਰੁੱਪ 'ਡੀ1' ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ। ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਨੁਸੂਚੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ, ਏਏਆਈ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸਾਲਾਨਾ ਟਰਨਓਵਰ ਮਾਪਦੰਡ ਦੀ ਲੋੜ ਰੁਪਏ ਤੱਕ. ਗਰੁੱਪ ਲਈ 18 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ 'D1' ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ। ਏਏਆਈ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਟਿਕਾਣੇ ਨੂੰ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ - ਮੂਲ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰ।

2.3 ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ.ਜ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗਰੁੱਪ ਡੀ-1 ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ 49 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੀ ਖੇਤਰ-ਵਾਰ ਉਪ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧੀ ਕਰਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ.ਜ਼ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੀ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਕੀਤੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ. ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰਯ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਟੈਂਡਰ/ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ. ਲਈ ਸੋਧੇ ਗਏ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਸਾਲਾਨਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਦੇ ਆਈ.ਐਨ.ਆਰ. 18 ਕਰੋੜ ਨੂੰ ਵੇਖਦਿਆਂ ਇਸ ਨੂੰ ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਨ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨਾ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

2.4 ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ, ਨਾਲ ਹੀ ਸਮੀਖਿਆ ਬੇਨਤੀ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਦੁਖੀ ਅਤੇ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਕੇ, ਮੂਲ ਜਵਾਬਦੇਹ - ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

3. ਸ਼੍ਰੀ ਕੇ.ਐਮ. ਨਟਰਾਜ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਵਾਧੂ ਸਾਲਿਸਿਟਰ ਜਨਰਲ ਜੋ ਕਿ ਏ.ਏ.ਆਈ. ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ, ਨੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ: i) ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਮੂਲ ਰਿਟ ਯਾਚੀਕਾਕਰਤਾ ਦਾ ਰਿਟ ਯਾਚੀਕਾ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਥਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ;

ii) ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ, ਜੋ ਕਿ ਠੇਕੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਨਿਆਇਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਨਹੀਂ ਹਨ; ਅਤੇ

iii) 2012 ਅਤੇ 2018 ਦੇ ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ. ਆਦੇਸ਼ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹਨ

3.1 ਉਪਰੋਕਤ ਆਧਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਸਮਝਾਉਂਦਿਆਂ, ਸ਼੍ਰੀ ਕੇ.ਐਮ. ਨਟਰਾਜ, ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਏ.ਐਸ.ਜੀ. ਨੇ ਜੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਸਲ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਲਾਭਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾ ਹੈ ਜੋ ਨਾਗਰਿਕ ਉਡਾਣ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ

ਸੁਤੰਤਰ ਖੋਜ, ਸਲਾਹ ਅਤੇ ਵਕਾਲਤ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੈਟਲਡ ਪੋਜੀਸ਼ਨ ਅਨੁਸਾਰ, ਐਨ.ਜੀ.ਓ.ਜ਼ ਕੋਲ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕੋਈ **ਸਥਾਨ ਨਹੀਂ** ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਜਨਹਿਤ ਯਾਚਿਕਾ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਐਨ.ਜੀ.ਓ. ਨੂੰ ਟੈਂਡਰ ਵਿਵਾਦਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਠੇਕੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪੀੜਤ ਪਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਅਸਲ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਉਦਾਹਰਣ 'ਤੇ, ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਬਣਾਈ ਜਾਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ **ਅਮਦ ਸ਼ਰਨਾਰਦਾਕਾ ਓਕਾ ਬਨਾਮ ਮੁੰਬਈ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ**, (2008) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 217 ਪੈਰਾ 12.

3.2 **ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਏ.ਐਸ.ਜੀ. ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਸ਼ਰਤਾਂ/ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ,**

I. **49 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ 4 ਖੇਤਰ-ਵਾਰ ਉਪ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ/ਕਲੱਸਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ;**

II. **ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀਆਂ ਮਾਪਦੰਡ – ਧਾਰਾ 3.2.1 – ਪਿਛਲੇ 7 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ 3 ਵਿੱਚੋਂ 7 ਮੁੱਖ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਦਾ 36 ਮਹੀਨੇ ਦਾ ਤਜਰਬਾ; ਅਤੇ**

III. **ਵਿੱਤੀ ਯੋਗਤਾ – ਧਾਰਾ 3.2.2 – ਪਿਛਲੇ 3 ਵਿੱਤੀ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਵਿੱਚ 30 ਕਰੋੜ ਦਾ ਸਾਲਾਨਾ ਕਾਰੋਬਾਰ**

ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਸਾਰੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦਾ ਸੰਖਾ ਤਰਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 226 ਅਧੀਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 49 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ 4 ਖੇਤਰ-ਵਾਰ ਉਪ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ/ਕਲੱਸਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਖੇਤਰੀ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਬੜ੍ਹਾਉਣਾ ਅਤੇ ਗਰੁੱਪ 'ਡੀ1' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਹਰੇਕ 49 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਟੈਂਡਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਨਿਭਾਉਣ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਕੰਮ ਨੂੰ ਟਾਲਣਾ ਸੀ।

3.3 ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਲਈ - ਪਿਛਲੇ 7 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ 36 ਮਹੀਨੇ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਜੋ ਕਿ 7 ਕੋਰ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ. ਵਿੱਚੋਂ 3 ਦੀ ਪ੍ਰਦਾਨਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਵੱਡੇ ਜਹਾਜ਼ ਚਲਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਡਾਣਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਵਧੇਗੀ ਜਦੋਂ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਖੁੱਲ੍ਹੇਗਾ।

3.4 ਹੁਣ ਜਿਹੜੇ ਵਿੱਤੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਪ੍ਰਦਾਨਤਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਹੈ - ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਪਿਛਲੇ ਤਿੰਨ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ 30 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਸਾਲਾਨਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਹੈ, ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ 18 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤੇ ਸਮੇਂ ਇਹ ਮਾਪਦੰਡ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਉਸ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਵਿੱਤੀ ਤਾਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਸੈੱਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਦਾਇਤਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ।

3.5 ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਪਾਰਕ ਵਿਚਾਰਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਵਪਾਰਕ ਸਮਝ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਪੂਰਾ ਹੱਕ ਹੈ।

3.6 ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਾਪਿਤ ਸਥਿਤੀ ਅਨੁਸਾਰ, ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨਾ ਟੈਂਡਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ/ਨੀਤੀ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਉਹ ਮਨਮਾਨੇ, ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਣ ਜਾਂ ਮਾਲਾ ਫਾਈਡ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਹ ਨਿਆਇਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ **ਮਾਂ ਬਿੰਦਾ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਕੈਰੀਅਰ ਬਨਾਮ ਨਾਰਥ-ਈਸਟ ਫਰੰਟੀਅਰ ਰੇਲਵੇ**, (2014) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 760 (ਪੈਰਾ 8); **ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ ਆਫ ਐਜੂਕੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਐਡੂਕੋਂਪ ਡਾਟਾਮੈਟਿਕਸ ਲਿਮਿਟੇਡ**, (2004) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 19 (ਪੈਰਾ 12); **ਮੀਰਟ ਡਵੈਲਪਮੈਂਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਬਨਾਮ ਅਸੋ. ਆਫ ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਸਟਡੀਜ਼**, (2009) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 171 (ਪੈਰਾ 26 & 27); **ਅਤੇ ਮਿਸ਼ੀਗਨ ਰਬੜ (ਇੰਡੀਆ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਆਫ ਕਰਨਾਟਕ**, (2012) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 216 (ਪੈਰਾ 23 & 35)।

3.7 ਉਪਰੋਕਤ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਦੇਣ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਟੈਂਡਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ/ਨੀਤੀ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 226 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ।

3.8 ਹੁਣ ਜਿਹੜੇ ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ. ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ 2012 ਅਤੇ 2018 'ਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਆਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਭਰੋਸਾ ਗਲਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ. ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਚੁਣਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਜੀ.ਐਚ.ਏ. ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ.ਡੀ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮਾਨ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ।

3.9 ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹੋਰ ਵੀ, ਇਹ ਸਬ-ਧਾਰਾ (1) ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ.ਡੀ ਆਦੇਸ਼ 2012 ਦੇ, ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਨਿਯੂਨਤਮ ਸੀਮਾ ਸਾਲਾਨਾ ਲਕਸ਼ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਹਰ ਇੱਕ ਟੈਂਡਰ ਲਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਹੋਰ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਸਬ-ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ.ਡੀ ਆਦੇਸ਼ 2012 ਦੇ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹੁਕਮ ਸਰਬਵਿਆਪੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਵਿਭਾਗ ਜਾਂ ਪੀ.ਐਸ.ਯੂ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਆਦੇਸ਼ ਹੇਠ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵਿਚਲਣ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਪੁਸ਼ਟੀਯੋਗ ਹੋਵੇ।

3.10 ਉਪਰੋਕਤ ਦਾਵੇ ਕਰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਅਰਦਾਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚੁਣੌਤੀਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

4. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੀ ਉਮਾਕਾਂਤ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜਾਣਕਾਰ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਜੋਰਦਾਰ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 – ਮੂਲ ਲਿਖਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਹਾਜ਼ਰ ਹਨ।

4.1 ਇਹ ਜਾਣਕਾਰ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਜੋਰਦਾਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਸਾਰੇ ਮੈਂਬਰ ਜੀ.ਐਚ.ਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਟੈਂਡਰ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਸਨ। ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜੀ.ਐਚ.ਏ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਵਾਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਾ ਦਿੱਤਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੀਤੀ ਬਦਲਾਅ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦਿਆਂ ਇੱਕ ਲਿਖਤ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 – ਮੂਲ ਲਿਖਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਲਿਖਤ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਸਭ ਤੋਂ ਮਨਮਾਨੇ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

4.2 ਫਿਰ ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਚੂੰਕਿ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੰਬਰ 2.2.1(a) ਨੇ ਤਿੰਨ ਇਕਾਈਆਂ ਨੂੰ ਬੋਲੀ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੋ ਆਪਣੇ ਮੈਂਬਰ ਜੀ.ਐਚ.ਏਜ਼ ਨਾਲ ਇੱਕ ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਇੱਕ ਸੰਭਾਵਿਤ ਬੋਲੀਦਾਤਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਐਮ.ਐਸ.ਈ.ਡੀ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਤਮ ਕਾਰੋਬਾਰ 5 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਹੈ ਜਦੋਂਕਿ ਐਮ.ਐਸ.ਈ ਦੇ ਬੋਲੀ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਯੋਗ ਹੋਣ ਦੀ ਮਾਪਦੰਡ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਮਨਮਾਨੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 30 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਵਜੋਂ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਦੋ ਆਪਣੇ ਮੈਂਬਰ ਜੀ.ਐਚ.ਏਜ਼ ਨਾਲ ਇੱਕ ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਵਜੋਂ, ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਯੋਗਤਾ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੇ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋ ਐਮ.ਐਸ.ਈਐਮ ਹਨ, ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਥੇ ਵੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਲਿਖਤ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

4.3 **ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਏ.ਏ.ਆਈ. ਐਕਟ, 1994 ਦੀ ਧਾਰਾ 12(5) ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ ਦੁਆਰਾ** ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ. ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ. ਆਦੇਸ਼ 2012 ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸਟੈਟਿਊਟਰੀ ਜਨਤਕ ਖਰੀਦ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਕਿ ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੂੰ ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ. ਖੇਤਰ ਤੋਂ 25% ਸੇਵਾਵਾਂ ਖਰੀਦਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਨਾਲ ਹੀ ਹੋਰ ਲਾਭ ਵੀ ਦੇਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੁਫਤ ਟੈਂਡਰ ਅਤੇ ਈਅਰਨੈਸਟ ਮਨੀ ਡਿਪਾਜ਼ਿਟ (ਈ.ਐਮ.ਡੀ.) ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਛੋਟੀ ਅਤੇ ਮੱਧਮ ਉਦਯੋਗਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਛੋਟਾਂ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ ਕ੍ਰਿਤਰਿਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਭੇਦ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਉਡਾਣਾਂ ਲਈ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ. ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਏ.ਏ.ਆਈ. (ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ.) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 2018 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ. ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਭੇਦ ਨਹੀਂ ਹੈ।

4.4 ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੇਖਿਆ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤੈਅ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਨ, ਰੋਕਥਾਮਕ ਅਤੇ ਬਾਹਰੂ ਹਨ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ ਵੱਖ ਆਕਾਰਾਂ, ਵੱਖ ਵੱਖ ਸਮਰੱਥਾਵਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ, ਵੱਖ ਵੱਖ ਵਿੱਤੀ ਯੋਗਤਾਵਾਂ, ਵੱਖ ਵੱਖ ਸਥਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਗੁੱਛੇ ਬਣਾਉਣਾ ਕਿਸੇ ਸਮਝਦਾਰੀ ਭਿੰਨਤਾ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਤਰਕਸੰਗਤ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਘੋਸ਼ਿਤ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਟੈਂਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਨ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨੇ ਪਾਏ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਗਰੁੱਪ ਡੀ-1 ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ 49 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੀ ਖੇਤਰ-ਵਾਰ ਉਪ-ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਰਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ; ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਕਿ ਸਿਰਫ ਉਹ ਪ੍ਰੋਵਾਈਡਰ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜੀ.ਐਚ.ਐਸ. ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਨੂੰ ਹੀ ਚੁਣੌਤੀ ਵਾਲੇ ਟੈਂਡਰ/ਆਰ.ਐਫ.ਪੀ. ਲਈ ਸਵੀਕਾਰਯ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸੋਧੇ ਗਏ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਸਾਲਾਨਾ ਟਰਨਓਵਰ ਮਾਪਦੰਡ ਦੇ ਆਈ.ਐਨ.ਆਰ. 18 ਕਰੋੜ ਨੂੰ ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਨ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨਾ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

4.5 ਉਪਰੋਕਤ ਦਾਅਵੇ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਅਰਦਾਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

5. ਅਸੀਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੁਣਿਆ ਹੈ।

ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਲਾਭਕਾਰੀ ਸੰਗਠਨ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਾਗਰਿਕ ਉਡਾਣ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਖੋਜ, ਸਲਾਹਕਾਰੀ ਅਤੇ ਵਕਾਲਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਨੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਜੀ.ਐਚ.ਏ. ਨੇ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਨਹਿਤ ਲਿਟੀਗੇਸ਼ਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਸਰਾਹਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 – ਮੂਲ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਇੱਕ ਐਨ.ਜੀ.ਓ. ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਸੰਬੰਧਿਤ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਥਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ "ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਪਾਰਟੀ" ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਉਦਾਹਰਣ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਸੰਬੰਧਿਤ ਆਰ.ਐਫ.ਪੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਉਲਲੇਖਿਤ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ/ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 – ਮੂਲ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

6.ਭਾਵੇਂ ਹੋਰ ਵੀ, ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ/ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਸਾਈਡ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 226 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਾਪਿਤ ਸਥਿਤੀ ਅਨੁਸਾਰ, ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ/ਟੈਂਡਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਨਿਆਇਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹ ਮਨਮਾਨੀ, ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਣ ਜਾਂ ਮਾਲਾ ਫਾਈਡ ਨਾ ਹੋਣ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ

ਸਥਾਪਿਤ ਸਥਿਤੀ ਅਨੁਸਾਰ, ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਆਇਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਇਹ ਠੇਕੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਸਰਕਾਰ/ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ/ਟੈਂਡਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਜ਼ਾਦ ਹੱਥ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

7. ਅਧੀਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਦਾਇਰੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂਚ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ/ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕੁਝ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਜੋ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

"8. ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੰਮੀ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਦਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਪਛਾਣੋ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਪੀੜਿਤ ਧਿਰ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ, ਅਧੀਨਗੀ ਅਜਿਹੇ ਟੈਂਡਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਮਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਜਿਹੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਨਾਲੋਂ ਜੋ ਰਾਜ ਜਾਂ ਇਸਦੀਆਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ। ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਬੋਲੀਕਾਰ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੈਂਡਰ ਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਟੈਂਡਰ ਇਸ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜਨਤਕ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਹੈ ਜਾਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਮਾਂ ਦਾ। ਉਹ ਸਾਰੇ ਭਾਗ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਬੋਲੀਕਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਰਪੱਖ, ਬਰਾਬਰ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਭੇਦਭਾਵ ਰਹਿਤ ਇਲਾਜ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੈਂਡਰਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ। ਇਹ ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੈਟਲ ਹੈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਉਹ ਅਵਾਰਡ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਜਿਹੇ ਵਪਾਰਕ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ। ਇਹ ਉਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਟੈਂਡਰ ਮੰਗੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਉਹ ਨਿਆਂਇਕ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਨਹੀਂ ਹਨ ਛਾਣਬੀਣ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਉਹੀ ਇਸ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਜਾਂ ਟੈਂਡਰਰਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਲਾਭ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਵੀ, ਦ ਟੈਂਡਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਗੱਲਬਾਤ ਜਾਂ ਗ੍ਰਾਂਟ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਅਤੇ ਠੋਸ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ ਛੋਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ ਛੋਟ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ।"

ਮਿਸ਼ੀਗਨ ਰਬੜ (ਇੰਡੀਆ) ਲਿਮਿਟੇਡ (ਸੁਪਰਾਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਟੈਂਡਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਆਇਕ ਜਾਂਚ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 23 ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਸਕਰਸ਼ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"23. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ, ਨਿਮਨਲਿਖਿਤ ਸਿਦ੍ਧਾਂਤ ਉਭਰਦੇ ਹਨ:

(a)) ਅਨੁਚਛੇਦ 14 ਦੀ ਮੂਲ ਜ਼ਰੂਰਤ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਨਿਆਇਕਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਸਲ ਅਤੇ ਸਾਰ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-

ਮਨਮਾਨੀਪਨ ਨਿਆਇਕ ਖੇਡ ਦੀ ਧੜਕਣ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਸਿਰਫ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨਿਆਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਕਿ ਰਾਜ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਛਾਣਯੋਗ ਕਾਰਣ ਲਈ ਵੈਧ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲਟੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਮਨਮਾਨੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ। ਜੇ ਰਾਜ ਵਾਜਬੀਤਾ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ;

(b)) ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਕਿਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਰੋਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਕਿ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਮਨਮਾਨੀ ਜਾਂ ਵਾਜਬੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨਾ। ਜੇ ਸਰਕਾਰ ਕੁਝ ਸਿਹਤਮੰਦ ਮਾਨਕਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੈਂਡਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਠੇਕੇ ਦੇਣਾ, ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਬਹੁਤ ਸੀਮਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ;

(c) ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਕ ਠੇਕਾ ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਦੁਰਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਵਜੋਂ ਪਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ;

(d) ਟੈਂਡਰਾਂ ਲਈ ਕੁਝ ਪੂਰਵ-ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਾਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਠੇਕੇਦਾਰ ਕੋਲ ਕੰਮ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਸਰੋਤ ਹੋਣ; ਅਤੇ

(e) ਜੇਕਰ ਰਾਜ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਸਾਧਨ ਉਚਿਤ, ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਅਤੇ ਜਨਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਠੇਕਾ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇੱਥੇ ਵੀ, ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਬਹੁਤ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ "ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ" ਦਾ ਦਾਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ।

ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਉਪਕ੍ਰਮਾਂ ਨੂੰ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੈਅ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਜ਼ਾਦ ਹੱਥ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਜੇਕਰ ਇਹ ਮਨਮਾਨੀ, ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਨ, ਦੁਰਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਜਾਂ ਪੱਖਪਾਤ ਨਾਲ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਖਲ ਦੇਣਗੀਆਂ। ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀਆਂ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਆਂਪੂਰਨ, ਸਮਝਦਾਰ ਜਾਂ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ।

ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਐਡੂਕੈਂਪ ਡਾਟਾਮੈਟਿਕਸ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਮੀਰਤ ਵਿਕਾਸ ਅਥਾਰਟੀ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪ੍ਰਗਟਾਏ ਗਏ ਹਨ।

8. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਤਰਕ ਨੂੰ ਸਮਝਾਇਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, 49 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ 4 ਖੇਤਰ-ਵਾਰ ਉਪ-ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ/ਕਲੱਸਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ; ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ - ਪਿਛਲੇ 7 ਸਾਲਾਂ

ਵਿੱਚ 3 ਵਿੱਚੋਂ 7 ਮੁੱਖ ਜੀ.ਐਚ.ਆਈ.ਐਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ 36 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਸਮਰੱਥਾ – ਪਿਛਲੇ ਤਿੰਨ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਵਿੱਚ ਸਾਲਾਨਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਰੁ. 30 ਕਰੋੜ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੁ. 18 ਕਰੋੜ ਵਜੋਂ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ)।

9. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਮਨਮਾਨੀ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਮਨਮਾਨੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਦੁਰਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪੱਖਪਾਤ ਨਾਲ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਏ.ਏ.ਆਈ. ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੀ ਕਿ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੈਅ ਕਰੇ ਅਤੇ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰੇ।

10. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਹਾਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤਾਂ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 – ਮੂਲ ਰਿਟ ਯਾਚੀਕਾਕਰਤਾ, ਇੱਕ ਐਨ.ਜੀ.ਓ. ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਰਿਟ ਯਾਚੀਕਾ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਵਿਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਲੇਖਿਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ/ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਰਾਰ ਦਿੰਦਿਆਂ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

11. ਹੁਣ ਜਿਹੜੇ ਐਮ.ਐਸ.ਐਮ.ਈ. ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ 2012 ਅਤੇ 2018 ਬਾਰੇ ਮੂਲ ਰਿਟ ਯਾਚੀਕਾਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ, ਉਹ ਹਮੇਸ਼ਾ ਨਿਵਿਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਥੇ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਨਿਵਿਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਰਿਟ ਯਾਚੀਕਾ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਥੇ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਿਵਿਦਾ ਦੀਆਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਰਤਾਂ/ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਮਨਮਾਨੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਮਾਲੀਸ ਨਾਲ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪੱਖਪਾਤ ਨਾਲ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

12. ਉਪਰੋਕਤ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚੁਣੌਤੀਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼(s) ਟਿਕਾਊ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹੀ ਵਜ੍ਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਕੇ ਖਾਰਜ ਕਰਨਾ ਯੋਗ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਥੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਕੇ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨਤੀਜਤਨ, ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 – ਮੂਲ ਰਿਟ ਯਾਚੀਕਾਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਟ ਯਾਚੀਕਾ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

13. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਖਰਚੇ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ

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।

Vasu Gupta
Advocate