

वीराप्पा पिल्लै

बनाम

रमन एंड रमन लिमिटेड और अन्य

[पतंजलि शास्त्री सी. जे., मेहर चंद महाजन, मुखर्जी, दास और चंद्रसेखर अय्यर जे.]

भारत का संविधान, विशेष व्यक्ति को मोटर बसें चलाने की अनुमति देने वाला यातायात बोर्ड का अनुच्छेद 226-0-आदेश को रद्द करने और उसे अनुमति देने के निर्देश के लिए अनुच्छेद 226 के तहत प्रतिद्वंद्वी दावेदार द्वारा उच्च न्यायालय में आवेदन-हस्तक्षेप करने के लिए उच्च न्यायालय का रखरखाव अधिकार क्षेत्र-मोटर वाहन अधिनियम, 1939-अनुमति का अनुदान-क्या बस के स्वामित्व पर निर्भर करता है-यातायात बोर्ड का विवेक। .

अनुच्छेद 226 में निर्दिष्ट रिटों का उद्देश्य उच्च न्यायालय को गंभीर मामलों में उन्हें जारी करने में सक्षम बनाना है जहां अधीनस्थ न्यायाधिकरण या निकाय या अधिकारी पूरी तरह से न्यायिक क्षेत्राधिकार के बिना या उससे अधिक कार्य करते हैं: या प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का उल्लंघन करते हुए, या उनमें निहित अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करने से इनकार करते हुए, या अभिलेख के सामने एक स्पष्ट त्रुटि है और इस तरह के कार्य, चूक या त्रुटि या अधिकता के परिणामस्वरूप स्पष्ट अन्याय हुआ है। अधिकार क्षेत्र कितना भी व्यापक क्यों न हो, यह इतना व्यापक या बड़ा नहीं है कि उच्च न्यायालय खुद को अपील की अदालत में परिवर्तित कर सके और अपने लिए विवादित निर्णयों की शुद्धता की जांच कर सके और यह तय कर सके कि क्या उचित दृष्टिकोण लिया जाना है या क्या आदेश दिया जाना है।

मोटर वाहन अधिनियम में परमिट जारी करने को विनियमित करने के लिए एक पूर्ण और सटीक योजना शामिल है, जिसमें यह प्रावधान किया गया है कि किन मामलों

को प्रासंगिक के रूप में ध्यान में रखा जाना चाहिए और अधीनस्थ निकायों से उच्च अधिकारियों को अपील और संशोधन निर्धारित किए जाने चाहिए, और परमिट जारी करना या अस्वीकार करना पूरी तरह से परिवहन अधिकारियों के विवेक के भीतर है; यह अधिकार का मामला नहीं है।

जहां, दो प्रतिद्वंद्वी दावेदारों के बीच एक विशेष मार्ग से चलने के लिए पांच बसों के विवाद में, जिनमें से प्रत्येक ने आरोप लगाया था कि उन्होंने किसी तीसरे व्यक्ति से पांच बसें खरीदी थीं, केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड, मद्रास ने क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी से एक रिपोर्ट मांगने के बाद और मामले से संबंधित कई परिस्थितियों पर विचार करने के बाद, स्थायी परमिट को बहाल कर दिया, जो दावेदारों में से एक को दिए गए थे, लेकिन दूसरे दावेदार द्वारा संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत एक आवेदन पर मद्रास उच्च न्यायालय ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड और मद्रास राज्य के आदेशों को रद्द करने के लिए प्रमाण पत्र के लिए और एक के लिए: याचिकाकर्ता को स्थायी परमिट देने, जारी करने या स्थानांतरित करने के लिए प्रतिवादियों को आदेश देते हुए, उच्च न्यायालय ने केंद्रीय यातायात बोर्ड के आदेश को रद्द कर दिया, मुख्य रूप से इस तथ्य पर भरोसा करते हुए कि पांच बसों के लिए याचिकाकर्ता का अधिकार स्थापित किया गया था और क्षेत्रीय यातायात प्राधिकरण को रमन और रमन को पांच बसों के संबंध में याचिकाकर्ता परमिट देने का निर्देश दिया।

यह अभिनिर्धारित किया गया कि मोटर वाहन अधिनियम के तहत, बस के लिए परमिट जारी करना बस के स्वामित्व पर नहीं बल्कि अन्य विचारों पर भी निर्भर था, और चूंकि केंद्रीय यातायात बोर्ड ने सभी परिस्थितियों पर विचार करने के बाद दावेदारों में से एक को परमिट देने का आदेश जारी किया था, इसलिए उच्च न्यायालय ने अनुच्छेद 226 के तहत एक आवेदन पर यातायात बोर्ड के आदेश में हस्तक्षेप करने में गलती की। और किसी भी स्थिति में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को दूसरे पक्ष को

परमिट देने का निर्देश जारी करने वाला उच्च न्यायालय का आदेश स्पष्ट रूप से उसकी शक्तियों और अधिकार क्षेत्र से अधिक था।

मोटर वाहन अधिनियम एक कानून है जो नए अधिकारों और देनदारियों का निर्माण करता है और उनके विनियमन के लिए एक विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित करता है। कोई भी व्यक्ति अधिकार के रूप में परमिट का हकदार नहीं है, भले ही वह सभी निर्धारित शर्तों को पूरा करता हो। परमिट देना पूरी तरह से परिवहन अधिकारियों के विवेक के भीतर है और स्वाभाविक रूप से कई परिस्थितियों पर निर्भर करता है जिन्हें ध्यान में रखा जाना चाहिए।

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार सिविल अपील सं. 159/1951।

मद्रास उच्च न्यायालय (राजमन्नार सी.जे. और सोमसुंदरम जे.) के 1950 के सी.एम.पी. सं. 122/15 में पारित 13 अप्रैल, 1951 के निर्णय और आदेश से विशेष अनुमति द्वारा अपील।

अपीलार्थी के लिए एम.सी. सीतलवाड़ (सी.आर. पट्टाभि रमन, उनके साथ)।

प्रतिवादी संख्या 1 के लिए सी.के. डाफ्टरी (एम. नटेशन, उनके साथ)।

वी.के.टी. चारी, मद्रास के महाधिवक्ता (आर.गणपति अय्यर, उनके साथ) प्रत्यर्थी संख्या 4 के लिए।

17 मार्च 1952

न्यायालय का निर्णय चंद्रसेखर अरयार, जे. द्वारा दिया गया था।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, तंजौर और केंद्रीय यातायात बोर्ड, मद्रास की कुछ कार्यवाहियों को क्रमशः 19 जनवरी, 1950 और 3 मार्च, 1950 को निरस्त करने वाले मद्रास उच्च न्यायालय के एक आदेश के खिलाफ 1 मई, 1951 को इस न्यायालय द्वारा दी गई अपील के लिए विशेष अनुमति के परिणामस्वरूप, यह अपील उत्पन्न होती है,

और पहले प्रतिवादी (मद्रास राज्य) का 7 नवंबर, 1950 का आदेश और मेसर्स रमन और रमन लिमिटेड (उच्च न्यायालय के समक्ष याचिकाकर्ता) को उन पांच बसों के लिए परमिट जारी करने का निर्देश देता है, जिनके संबंध में उनके द्वारा मूल रूप से एक संयुक्त आवेदन किया गया था और एक टी. डी. बालासुब्रमण्य पिल्लई द्वारा भी ।

वर्तमान अपीलार्थी, जी. वीरप्पा पिल्लई, उच्च न्यायालय में चौथे प्रतिवादी थे। वर्तमान प्रथम प्रतिवादी (मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड) उच्च न्यायालय के समक्ष याचिकाकर्ता थे। वर्तमान उत्तरदाता संख्या 2, 3 और 4 क्रमशः उच्च न्यायालय के समक्ष उत्तरदाता संख्या 1, 2 और 3 थे।

यह विवाद अपीलार्थी और मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड के बीच है, जो तंजौर जिले में बस समर्थक मालिकों के लिए प्रतिस्पर्धा कर रहे थे। और यह कुंभकोणम और कराईकल के बीच के मार्ग पर बसों संख्या एम. डी. ओ. 81, एम. डी. ओ. 230, एम. डी. ओ. 6, एम. डी. ओ. 7 और एम. डी. ओ. 759 के लिए पांच स्थायी परमिट जारी करने पर है। यह कई चालों, जवाबी चालों, अग्रिम और चेकमेट के साथ एक लंबा खेल रहा है, दोनों पक्षों ने स्थिति के लिए अपने पैंतरेबाज़ी में असामान्य दृढ़ता और कौशल का प्रदर्शन किया है। लेकिन उठाए गए सभी कदमों को बहुत विस्तार से बताना अनावश्यक है, क्योंकि उन्हें उच्च न्यायालय के आदेश में वर्णित किया गया है और उनमें से कई इस अपील के निपटारे के लिए महत्वहीन प्रासंगिकता के हैं। मैं यहाँ केवल यह बताऊंगा कि सामग्री क्या है।

पाँच बसों के लिए 'सी' परमिट मूल रूप से बालासुब्रमण्य पिल्लई के नाम पर था। मेसर्स रमन और रमन लिमिटेड द्वारा उनसे बसें खरीदने पर सहमति व्यक्त की गई थी और हस्तांतरणकर्ता और हस्तांतरणकर्ता द्वारा 10 मार्च, 1944 को खरीदारों के नाम पर स्वामित्व और 'सी' परमिट के हस्तांतरण के लिए एक संयुक्त आवेदन था। दो दिन

बाद, श्री साथी विलास बस सेवा के मालिक वीरप्पा पिल्लई, जो हमारे सामने अपीलकर्ता हैं, ने एक ही मार्ग पर अपने दो वाहनों को चलाने के लिए अस्थायी परमिट के लिए आवेदन किया, जिसमें कहा गया कि जिन दो एजेंसियों के पास परमिट थे, उनके वाहन ज्यादातर निष्क्रिय थे। यह एक तथ्य था कि बालासुब्रमण्य पिल्लई द्वारा बेची गई पाँच बसों में से केवल दो ही चल रही थीं। अन्य तीन की मरम्मत की जा रही थी। सचिव के 28 मार्च, 1944 के आदेश से बेची गई बसों के लिए स्थायी परमिट निलंबित कर दिए गए थे। बसों के लिए अस्थायी परमिट एम. डी. उसी महीने वीरप्पा पिल्लई को 920,894,918, एम. एस. सी. 7632 और 7482 जारी किए गए थे।

अब हम कहानी के एक और अध्याय पर आते हैं। बालासुब्रमण्य पिल्लई ने संयुक्त आवेदन को अस्वीकार कर दिया और इसे धोखाधड़ी से उनसे प्राप्त होने के रूप में अस्वीकार कर दिया। सड़क यातायात बोर्ड के सचिव ने 19 मार्च, 1944 को स्वामित्व हस्तांतरित करने से इनकार कर दिया और बोर्ड द्वारा 29 मई, 1944 को इस आदेश की पुष्टि की गई। बालासुब्रमण्य पिल्लई और वीरप्पा पिल्लई ने 10 अप्रैल, 1944 को वीरप्पा पिल्लई के पक्ष में बसों के हस्तांतरण और मूल परमिट के लिए एक संयुक्त आवेदन किया, जो उसी तारीख को वाहन खरीदने के लिए सहमत हुए थे। सचिव ने उसी तारीख को यह आवेदन स्वीकार कर लिया। मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड ने इस मामले को केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड के समक्ष उठाया और उन्होंने 16 अगस्त, 1944 को एक आदेश दिया, जिसमें वी. ईरप्पा पिल्लई को उनकी बसों एम. डी. ओ. 920,894,918, एम. एस. सी. 7632 और 7482 के लिए अस्थायी परमिट जारी करने को बरकरार रखा गया, लेकिन मूल बसों की रजिस्ट्री के हस्तांतरण और उसी से संबंधित परमिट के हस्तांतरण को अलग कर दिया गया। वीरप्पा पिल्लई द्वारा 16 अगस्त, 1944 के अपने आदेश की समीक्षा करने के लिए एक आवेदन पर, केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड ने 27

नवंबर, 1944 को केवल बसों के स्वामित्व के हस्तांतरण की अनुमति दी, लेकिन परमिट के हस्तांतरण की अनुमति नहीं दी।

खेल में एक और चाल यह थी। वीरप्पा पिल्लई ने बालासुब्रमण्य पिल्लई से अपनी खरीद के बल पर मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड से मूल पांच बसों के कब्जे की वसूली के लिए 3 अक्टूबर, 1944 को अधीनस्थ न्यायाधीश, कुंभकोणम की अदालत में एक मुकदमा दायर किया। अधीनस्थ न्यायाधीश ने वीरप्पा को नियुक्त किया। पिल्लई को 17 मार्च, 1945 को रिसीवर के रूप में नियुक्त किया गया और पांच विवादित बसों को 26 अप्रैल, 1945 को उन्हें वितरित किया गया। एम. डी. ओ. 6 और 7 में से दो बसों की मरम्मत उनके द्वारा की गई थी और उनके अस्थायी परमिट के तहत मार्ग पर लगाई गई थी। 2 मई, 1946 को उनके पक्ष में मुकदमा चलाया गया। बाद में, उन्होंने अन्य तीन बसों एम. डी. ओ. 759,230 और 81 की मरम्मत की और उन्हें अपने पास मौजूद अस्थायी परमिट के तहत उसी मार्ग पर चलाना शुरू कर दिया। वीरप्पा पिल्लई को 18 सितंबर, 1946 को प्राप्तकर्ता पद से छुट्टी दे दी गई थी।

उप-अदालत के आदेश के बल पर, वीरप्पा पिल्लई ने फिर से परमिट के स्थायी हस्तांतरण के लिए आवेदन किया, और 22 जुलाई, 1946 को केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड ने याचिका को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को इस सूचना के साथ स्थानांतरित कर दिया कि उसे वीरप्पा पिल्लई को विवादित बसों के लिए नियमित परमिट जारी करने या उनके नाम पर उनके हस्तांतरण पर कोई आपत्ति नहीं है, बशर्ते कि वैध परमिट मौजूद हों। ऐसा प्रतीत होता है कि इस दृष्टिकोण को बाद में संशोधित किया गया था और 2 सितंबर, 1946 को क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी ने 3 सितंबर, 1946 से 31 अक्टूबर, 1946 तक की अवधि के लिए बसों को अस्थायी परमिट जारी करने का निर्देश दिया, बशर्ते कि परमिट जारी करने से विवादग्रस्त मामले में किसी भी पक्ष के अधिकार प्रभावित न हों। इसके बाद, वीरप्पा पिल्लई और मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड द्वारा

भी सरकार को स्थानान्तरित किया गया था, लेकिन सरकार ने हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया और इसका परिणाम 30 जून, 1947 को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित प्रभाव के लिए एक आदेश था: -

"चूंकि विषय-वस्तु उच्च न्यायालय के समक्ष अपील पर है, इसलिए मामला उच्च न्यायालय के निर्णय के लंबित रहने तक रहेगा। अस्थायी परमिट जारी हैं जैसा कि किया जा रहा है।"

वीरप्पा पिल्लई द्वारा केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड, मद्रास को एक नई याचिका असफल रही, लेकिन मद्रास सरकार को एक और अपील 29 मार्च, 1949 के एक आदेश में उनके पक्ष में समाप्त हो गई। यह क्रम इन शब्दों में है: -

"श्री साथी विलास बस सेवा, पोरयार, तंजौर जिला को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, तंजौर द्वारा 1944 से अस्थायी परमिट पर कुंभकोणम-कराईकल मार्ग पर अपनी बसें एम. डी. ओ. 6, 7, 81, 230 और 759 चलाने की अनुमति दी गई है। सरकार इन बसों को लंबे और अनिश्चित काल के लिए अस्थायी परमिट पर चलाना अवांछनीय मानती है। इसके अलावा श्री साथी विलास बस सेवा ने बसों के स्थायी स्वामित्व के बारे में उप-न्यायालय, कुंभकोणम का निर्णय उनके पक्ष में सुरक्षित कर लिया है। इन परिस्थितियों में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, तंजौर को मौजूदा अस्थायी परमिट के बदले में श्री साथी विलास बस सेवा, पोरयार की बसों के लिए स्थायी परमिट देने का निर्देश दिया जाता है।"

इस सरकारी आदेश के आधार पर वीरप्पा पिल्लई के पक्ष में 18 अप्रैल, 1949 को स्थायी परमिट जारी किए गए थे। इस अंतिम आदेश के बारे में पता चलने पर,

मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड ने मद्रास सरकार से एक याचिका दायर कर अनुरोध किया कि आदेश को स्पष्ट रूप से उक्त पांच बसों के स्वामित्व के संबंध में उच्च न्यायालय के निर्णय के अधीन बनाकर स्पष्ट किया जाए और यह कि उच्च न्यायालय द्वारा मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड के पक्ष में अपील का निर्णय लेने की स्थिति में, "उपरोक्त पांच स्थायी परमिट वीरप्पा पिल्लई से छीन लिए जाएंगे और उन्हें दिए जाएंगे।" मामले से निपटने वाले परिवहन मंत्री ने याचिका पर कहा, "मेरा भी यही इरादा था।"

उच्च न्यायालय ने 2 सितंबर, 1949 को उप-न्यायालय के आदेश को उलट दिया और इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि शीर्षक मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड की पांच बसों ने वीरप्पा पिल्लई की बसों को पीछे छोड़ दिया। 19 सितंबर, 1949 को उन्होंने वीरप्पा पिल्लई को जारी किए गए पांच परमिटों को रद्द करने और उन्हें देने के लिए सरकार के पास आवेदन किया। 16 नवंबर, 1949 के आदेश के अनुसार, सरकार ने हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया क्योंकि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण सक्षम प्राधिकारी था। 28 नवंबर, 1949 को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को दिए गए अपने आवेदन में, मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड ने परमिट वापस लेने के लिए कहा। इस बीच, यानी 14 अक्टूबर, 1949 को वीरप्पा पिल्लई ने अपनी बसों एम.डी.ओ. 1357, 20, 1366, 1110, 1077, एम.डी.ओ. 1368 और एम.एस.सी. 7632 के लिए अपने स्थायी परमिट के नवीनीकरण के लिए आवेदन किया, जिन्हें विवादित बसों के लिए प्रतिस्थापित किया गया था क्योंकि वे सड़क के लायक नहीं थीं और बेकार हो गई थीं। नवीकरण के लिए आवेदन को अधिनियम की धारा 58, उपखंड (2) के तहत नए परमिट के लिए एक नए आवेदन के रूप में माना जाना है। इस प्रक्रिया का पालन किया गया और 22 अक्टूबर, 1949 को नवीनीकरण के खिलाफ आपत्तियां आमंत्रित करते हुए एक अधिसूचना जारी की गई और सुनवाई की तारीख 30 नवंबर, 1949 दी गई। कोई

आपत्ति प्राप्त नहीं हुई और सचिव ने 1 जनवरी, 1950 से दो साल के लिए परमिट का नवीनीकरण किया। यह आदेश 3 जनवरी, 1950 को दिया गया था। मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड, दिनांक 28 नवंबर, 1949 के आवेदन पर विचार करने वाले क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने 19 जनवरी, 1950 को संकल्प लिया कि वीरप्पा पिल्लई को जारी किए गए स्थायी परमिट को रद्द कर दिया जाना चाहिए, कि पांच बसों के संबंध में मार्ग को खाली घोषित किया जाना चाहिए और नए आवेदन आमंत्रित किए जाने चाहिए और गुण-दोष के आधार पर उनसे निपटा जाना चाहिए। आदेश में आगे कहा गया है कि "मतलब: श्री जी. वी. ईरप्पा पिल्लई और रमन और रमन को मार्ग पर क्रमशः दो और तीन बसें चलाने के लिए अस्थायी परमिट दिए जाएंगे। स्थायी परमिट तत्काल प्रभाव से रद्द कर दिए जाएंगे। रमन और रमन को जल्द से जल्द बसों को प्रयोग में लाना चाहिए। तब तक श्री वीरप्पा पिल्लई को अस्थायी अनुमति दी जाएगी ताकि सार्वजनिक यातायात बाधित न हो।

दोनों पक्ष इस आदेश से असंतुष्ट थे और उन्होंने केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड, मद्रास से अपील की, जिसने मेसर्स रमन और रमन लिमिटेड की अपील को खारिज कर दिया और 3 मार्च, 1950 के आदेश द्वारा वीरप्पा पिल्लई के स्थायी परमिट को बहाल कर दिया। मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड ने सरकार का रुख किया, लेकिन इसने 7 नवंबर, 1950 को जी.ओ. द्वारा हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया।

इसके बाद, मेसर्स रमन और रमन लिमिटेड ने 1950 की सिविल विविध याचिका संख्या 12215 में संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत 4 दिसंबर, 1950 को उच्च न्यायालय का रुख किया, जिसमें क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड, मद्रास और मद्रास राज्य के क्रमशः 19 जनवरी, 1950, 3 मार्च, 1950 और 7 नवंबर, 1950 के आदेशों और कार्यवाहियों को रद्द करने के लिए और मेंडमस के रिट के मुकदमे या ऐसे अन्य उचित निर्देशों के लिए याचिकाकर्ता को कुंभकोणम से

कराईकल तक के मार्ग के संबंध में पांच पक्के परमिट हस्तांतरित करने, जारी करने या देने के लिए प्रमाण पत्र का अनुरोध किया गया था। इसी याचिका पर इस अपील में चुनौती देने वाला आदेश उच्च न्यायालय द्वारा दिया गया था।

उच्च न्यायालय ने यह विचार व्यक्त किया कि उच्च न्यायालय के आदेश से पहले के सभी चरणों में, पक्षकारों, परिवहन प्राधिकरणों को परमिट जारी करने की शक्ति निहित थी, और सरकार इस आधार पर भी आगे बढ़ी कि परमिट का हस्तांतरण बसों के स्वामित्व पर निर्भर था और वीरप्पा पिल्लई ने अस्थायी और स्थायी परमिट केवल हस्तांतरणकर्ता के रूप में प्राप्त किए थे, न कि अपने व्यक्तिगत अधिकार में। विद्वान मुख्य न्यायाधीश को उद्धृत करने के लिए:- "पक्षों का आचरण, सरकार सहित परिवहन प्राधिकरणों का रवैया सभी केवल इस धारणा पर स्पष्ट हैं कि पक्षकारों के अधिकार विचाराधीन पांच वाहनों के स्वामित्व पर परिणामी थे। चौथे प्रत्यर्थी ने बालासुब्रमण्य पिल्लई से हस्तांतरणकर्ता के रूप में अस्थायी और स्थायी परमिट का लाभ प्राप्त करने के बाद यह सब अब इस अदालत के फैसले के बाद कहने के लिए नहीं सुना जा सकता है जिसने उनके दावे को नकार दिया है और आवेदक के दावे को बरकरार रखा है कि आवेदक को अपनी सफलता का फल नहीं मिलना चाहिए। वह आगे बताते हैं कि मोटर वाहन अधिनियम और नए परमिट देने के लिए नियम द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का पालन नहीं किया गया था और नवीनीकरण के लिए आवेदन की अनुमति देने से बहुत पहले, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को उच्च न्यायालय के फैसले के बारे में सूचित किया गया था। केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड का आदेश उनकी राय में सबसे अधिक असंतोषजनक था, क्योंकि यह परमिट की "वापसी" और "रद्द" के बीच एक विवादास्पद अंतर पर आधारित था। उनके विचार में, आदेशों ने वंचित मेसर्स रमन और रमन लिमिटेड के खिलाफ समय और धन के बहुत खर्च के बाद उच्च न्यायालय के हाथों प्राप्त डिक्री के फल की शिकायत की।

मोटर वाहन अधिनियम की संबंधित धाराओं की जांच इस विचार का समर्थन नहीं करती है कि बस के लिए परमिट जारी करना-जो "स्टेज कैरिज" की परिभाषा के भीतर आता है-अनिवार्य रूप से वाहन के स्वामित्व पर निर्भर है। परमिट प्राप्त करने के लिए बस के कब्जे की आवश्यकता होती है। चूँकि स्वामित्व परमिट देने के लिए एक पूर्व शर्त नहीं है और एक व्यक्ति के रूप में परमिट प्राप्त कर सकता है बशर्ते कि उसके पास एक वाहन हो जो कानून या उसके तहत बनाए गए नियमों की आवश्यकताओं को पूरा करता हो, हमें यह मानना होगा कि पक्ष और अधिकारी एक गलत धारणा के तहत काम कर रहे थे यदि वे एक विपरीत दृष्टिकोण रखते थे। लेकिन जिस धारणा पर वे आगे बढ़े, शायद इस आधार पर समझाया जा सकता है, यदि उचित नहीं है, कि यह माना जाता था कि वाहनों के स्वामित्व के सवाल का इस सवाल पर एक महत्वपूर्ण या भौतिक संबंध था कि उनमें से किसके पास परमिट के लिए तरजीही दावा था। यह अच्छी तरह से हो सकता है कि यह ध्यान में रखे जाने वाले कारकों में से एक था और हमें ऐसा लगता है कि स्पष्ट रूप से यही कारण था कि स्थायी परमिट जारी करने के सवाल को समय-समय पर स्थगित कर दिया गया था जब तक कि हम दोनों प्रतियोगियों द्वारा प्रस्तुत याचिकाओं पर 29 मार्च, 1949 को सरकार के आदेश पर नहीं आते।

यदि सरकार द्वारा यह आदेश दिए जाने तक मामला वैसा ही रहा होता, तो पांच बसों के स्वामित्व के संबंध में उच्च न्यायालय में उनकी अंतिम सफलता की स्थिति में मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड के पक्ष में कुछ कहा जा सकता था। लेकिन उक्त आदेश ने स्थिति को बदल दिया। आदेश में, स्थायी परमिट देने का निर्देश केवल वीरप्पा पिल्लई के पक्ष में उप-अदालत के फैसले पर नहीं है, बल्कि एक अन्य कारण भी दिया गया है, अर्थात् सरकार ने बसों को लंबे और अनिश्चित काल के लिए अस्थायी परमिट पर चलाना अवांछनीय माना। यह कारण बताते हुए वे एक नीति बता रहे थे।

जैसा कि पहले ही कहा जा चुका है, उच्च न्यायालय ने 2 सितंबर, 1949 के अपने फैसले में अधीनस्थ न्यायाधीश के आदेश को उलट दिया और वीरप्पा पिल्लई के स्वामित्व के आधार पर बसों के कब्जे के मुकदमे को खारिज कर दिया-यदि यह कानून था कि स्वामित्व के आधार पर कब्जे का सवाल परमिट देने के संबंध में निर्णायक था, और यदि स्थायी परमिट जारी करने का सवाल फिर से विचार के लिए आने पर कोई अन्य परिस्थितियां ध्यान में नहीं रखी जाती थीं, तो यह मान लेना आसान होता कि मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड का कम से कम एक तरजीही दावा था। लेकिन दुर्भाग्य से उनके लिए ये दोनों अनुरोध संतुष्ट नहीं हैं। यह पहले ही बताया जा चुका है कि अधिनियम में हमें कहीं भी ऐसा कुछ नहीं मिलता है जिससे यह संकेत मिले कि परमिट जारी करना स्वामित्व पर निर्भर करता है। अन्य परिस्थितियाँ जो इस बात से संबंधित थीं कि उनमें से कौन परमिट का हकदार था, मूल संयुक्त आवेदन की तारीख से अस्तित्व में आई थीं और परिवहन अधिकारियों और सरकार द्वारा इन्हें ध्यान में रखा गया था। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के 19 जनवरी, 1950 के आदेश में, जिसे मध्य मार्ग कहा जा सकता है, उसे अपनाकर पक्षों के बीच कठोर और तैयार न्याय प्रदान करने का प्रयास किया गया था। आदेश की शर्तें पहले ही निर्धारित की जा चुकी हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि दोनों पक्षों की अपीलों का निपटारा करने से पहले केंद्रीय यातायात बोर्ड ने क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी से एक रिपोर्ट मांगी है। इस रिपोर्ट में इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित किया गया कि सभी पांच बसों को नए वाहनों से बदल दिया गया था और प्रतिस्थापन के परिणामस्वरूप पंजीकरण प्रमाण पत्र रद्द कर दिए गए थे। बालासुब्रमण्य पिल्लई के बाद, यह वीरप्पा पिल्लई थे जो लगभग 5 वर्षों से इस मार्ग पर लगातार बसें चला रहे थे और उन्हें स्थायी परमिट प्राप्त करने का विशेषाधिकार भी प्राप्त था। वीरप्पा पिल्लई के स्थायी परमिट को बहाल करने के लिए केंद्रीय यातायात बोर्ड का 3 मार्च, 1950 का आदेश इस तथ्य पर आधारित था कि

मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड ने परमिट को वापस लेने के लिए कहा था न कि उन्हें रद्द करने के लिए और वीरप्पा पिल्लई को यह बताने का कोई अवसर नहीं दिया गया था कि उनके परमिट को क्यों रद्द नहीं किया जाना चाहिए और रद्द करने के लिए निर्धारित प्रक्रिया का पालन क्यों नहीं किया गया।

जब मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड द्वारा मोटर वाहन अधिनियम की धारा 64 (ए) के तहत सरकार का रुख किया गया था, तो उनके समक्ष वीरप्पा पिल्लई को जारी किए गए स्थायी परमिट को वापस लेने और पांच बसों से संबंधित पांच 'पक्के परमिट' के हस्तांतरण या अनुदान के लिए एक याचिका थी। सरकार ने पुनरीक्षण याचिका के निपटारे तक केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड के अपीलीय आदेश पर रोक लगा दी और अधीनस्थ परिवहन अधिकारियों से एक रिपोर्ट मांगी। रिपोर्ट में दो महत्वपूर्ण तथ्यों को सरकार के संज्ञान में लाया गया था। मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड ने वीरप्पा पिल्लै द्वारा मांगे गए परमिट के नवीनीकरण पर कोई आपत्ति दर्ज नहीं की। इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि उनके पास फ्रांसीसी अधिकारियों से कोई परमिट नहीं था जिससे वे फ्रांसीसी क्षेत्र में स्थित मार्ग के हिस्से पर कोई भी बस चला सकें। यह भी बताया गया कि स्थानांतरण के अनुरोध का समर्थन करने के लिए कोई संयुक्त आवेदन नहीं था और बालासुब्रमण्यम के नाम पर मूल परमिट 31 दिसंबर, 1944 के बाद अस्तित्व में नहीं थे। सरकार के समक्ष मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड की ओर से 8 मार्च, 1950 और 25 अक्टूबर, 1950 को दो याचिकाएं और वीरप्पा पिल्लई की ओर से 29 मार्च, 1950 और 8 जून, 1950 को दो याचिकाएं भी थीं। इन सभी सामग्रियों के आधार पर सरकार ने केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड के फैसले में हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया।

अपीलार्थी के लिए यह तर्क दिया जाता है कि संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत कार्य करने वाले उच्च न्यायालय को परिवहन अधिकारियों के आदेशों में हस्तक्षेप करने का कोई अधिकार नहीं था।

इस अपील के निपटारे के लिए अनुच्छेद 226 के तहत उच्च न्यायालय के अधिकार क्षेत्र के सटीक दायरे और विस्तार पर विचार करना और निर्णय लेना अनावश्यक है। चाहे वह जो रिट जारी कर सकता है, वे उसमें निर्दिष्ट बंदी प्रत्यक्षीकरण, आदेश, निषेध, यथास्थिति वारंट और प्रमाणपत्र के रिटों के अनुरूप होने चाहिए और शक्ति इस अधिकार क्षेत्र के प्रयोग पर लगाई गई सभी सीमाओं या प्रतिबंधों के अधीन है, या क्या उच्च न्यायालय किसी भी उपयुक्त निर्देश या आदेश या रिट जारी करने के लिए स्वतंत्र है, जब भी न्याय के हितों की आवश्यकता होती है, तो यह एक बड़ी और कुछ हद तक कठिन समस्या है जो अब समाधान के लिए उत्पन्न नहीं होती है। अपीलार्थी की ओर से पेश श्री सीतलवाड़ ने अपने उद्देश्यों के लिए दो संकीर्ण आधारों का आग्रह किया। सबसे पहले, उन्होंने आग्रह किया कि अनुच्छेद 226 के तहत उच्च न्यायालय का अधिकार क्षेत्र कितना भी व्यापक क्यों न हो, यह अनुच्छेद के तहत अपनी शक्तियों का प्रयोग इस तरह से कभी नहीं कर सकता है कि वह प्रशासनिक या अर्ध-न्यायिक कार्यों का निर्वहन करने वाले राज्य में प्रत्येक न्यायाधिकरण या प्राधिकरण पर निर्णय में बैठने वाली अपील की अदालत में खुद को परिवर्तित कर सके। दूसरा, उन्होंने कहा कि परमिट के अनुदान से संबंधित नियमों के साथ मोटर वाहन अधिनियम एक स्व-निहित संहिता है और इस तरह के कानून द्वारा बनाए गए अधिकारों और देनदारियों के पुनर्निर्धारण में कानून के भीतर ही प्रवर्तन के तरीके की तलाश की जानी चाहिए। उनके द्वारा आगे यह आग्रह किया गया कि किसी भी स्थिति में, उच्च न्यायालय निर्दिष्ट अधिकारियों द्वारा लिए गए दृष्टिकोण या विवेक के लिए

अपने स्वयं के दृष्टिकोण या विवेक को प्रतिस्थापित नहीं कर सकता है, भले ही वह गलत या अनुचित हो।

अनुच्छेद 226 में जिन रिटों का उल्लेख किया गया है, उनका उद्देश्य स्पष्ट रूप से उच्च न्यायालय को गंभीर मामलों में उन्हें जारी करने में सक्षम बनाना है, जहां अधीनस्थ न्यायाधिकरण या निकाय या अधिकारी पूरी तरह से अधिकार क्षेत्र के बिना या उससे अधिक कार्य करते हैं, या प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का उल्लंघन करते हैं, या उनमें निहित अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करने से इनकार करते हैं, या रिकॉर्ड के सामने कोई त्रुटि स्पष्ट है, और इस तरह के कार्य, चूक, त्रुटि या अधिकता के परिणामस्वरूप स्पष्ट अन्याय हुआ है। न्यायक्षेत्र चाहे कितना भी व्यापक क्यों न हो, हमें ऐसा लगता है कि यह इतना व्यापक या बड़ा नहीं है कि उच्च न्यायालय खुद को अपील न्यायालय में परिवर्तित कर सके और अपने लिए विवादित निर्णय की शुद्धता की जांच कर सके और यह तय कर सके कि क्या उचित दृष्टिकोण है या क्या आदेश दिया जाना है। प्रत्यर्थी की ओर से पेश हुए श्री डैफ्टरी ने इस स्थिति का विरोध करने के लिए कुछ नहीं कहा। उनका तर्क था कि यदि सभी अधिकारी और सरकार एक विशेष आधार पर आगे बढ़े थे और उस आधार पर पक्षों के अधिकारों से निपटे थे, तो उनके लिए यह खुला नहीं था कि वे आगे बढ़ें और तब तक उनके द्वारा स्वीकार किए गए पक्षों के अधिकारों की अवधारणा को पूरी तरह से मंजूरी दें। उनके अनुसार, उनके मुवक्किल को ऐसा करने की अनुमति देने में स्पष्ट अन्याय हुआ था और यही कारण था जिसने उच्च न्यायालय को आदेश देने के लिए प्रेरित किया जो इस अपील में चुनौती का विषय है।

मोटर वाहन अधिनियम एक कानून है जो नए अधिकारों और देनदारियों का निर्माण करता है और उनके विनियमन के लिए एक विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित करता है। कोई भी व्यक्ति अधिकार के रूप में परमिट का हकदार नहीं है, भले ही वह सभी

निर्धारित शर्तों को पूरा करे। परमिट देना पूरी तरह से परिवहन अधिकारियों के विवेक के भीतर है और स्वाभाविक रूप से कई परिस्थितियों पर निर्भर करता है जिन्हें ध्यान में रखा जाना चाहिए। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और प्रांतीय परिवहन प्राधिकरण को धारा 42 के तहत यह शक्ति सौंपी गई है। इन्हें अनुदान या परमिट के मामले में अर्ध न्यायिक कार्यों का प्रयोग करने वाले प्रशासनिक निकायों के रूप में वर्णित किया जा सकता है। मद्रास मोटर वाहन नियमों के नियम 3 के तहत, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को सड़क यातायात बोर्ड और प्रांतीय परिवहन प्राधिकरण को केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड कहा जाता है। इन निकायों या प्राधिकरणों का गठन प्रांतीय सरकार द्वारा किया जाता है। स्टेज कैरिज परमिट देने या अस्वीकार करने में जिन मामलों को ध्यान में रखा जाना है, वे धारा 47 में निर्दिष्ट हैं। नियम 134 ए के तहत प्रतिनिधिमंडल द्वारा, सड़क यातायात बोर्ड का सचिव मंच वाहन परमिट के अनुदान या अस्वीकृति के संबंध में कुछ शक्तियों का प्रयोग कर सकता है और नियम 136 के तहत इन आदेशों के खिलाफ बोर्ड को अपील की जाती है। प्रतिनिधिमंडल की इसी तरह की शक्तियां केंद्रीय बोर्ड के सचिव में निहित हैं और नियम 148 (1) के तहत केंद्रीय बोर्ड को अपील की जाती है। सड़क यातायात बोर्ड के एक मूल आदेश से केंद्रीय बोर्ड और केंद्रीय बोर्ड के मूल आदेशों से सरकार को एक अपील है, नियम 147 और 148 के अनुसार। 1948 के मद्रास अधिनियम XX द्वारा पेश किया गया और अधिनियम में धारा 64 ए के रूप में पाया गया एक संशोधन प्रांतीय सरकार में संशोधन की शक्ति निहित करता है। इस विशिष्ट प्रावधान के अलावा, धारा 43 ए में एक सामान्य प्रावधान है कि प्रांतीय सरकार सड़क परिवहन से संबंधित किसी भी मामले के संबंध में प्रांतीय परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को सामान्य चरित्र के ऐसे आदेश और निर्देश जारी कर सकती है जो वह आवश्यक समझे और ऐसा परिवहन प्राधिकरण ऐसे सभी आदेशों और निर्देशों

को प्रभावी बनाएगा। इसलिए, मोटर वाहनों के माध्यम से परिवहन के विनियमन से निपटने के लिए स्थापित प्रशासनिक निकायों का एक नियमित पदानुक्रम है।

इस प्रकार हमारे सामने परमिट जारी करने को विनियमित करने के लिए एक पूर्ण और सटीक योजना है, जिसमें यह प्रावधान किया गया है कि किन मामलों को प्रासंगिक के रूप में ध्यान में रखा जाना चाहिए, और अधीनस्थ निकायों से उच्च अधिकारियों को अपील और संशोधन निर्धारित करना है। शिकायतों के निवारण या त्रुटियों के सुधार के उपाय कानून में ही पाए जाते हैं और इन उपायों का सहारा आम तौर पर लिया जाना चाहिए। जैसा कि पहले ही देखा जा चुका है, परमिट जारी करना या अस्वीकार करना पूरी तरह से परिवहन अधिकारियों के विवेक के भीतर है और यह अधिकार का मामला नहीं है।

तदनुसार हमारी राय है कि यह सभी तथ्यों और आसपास की परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए ट्रांस पोर्ट अधिकारियों द्वारा प्रयोग किए गए विवेकाधिकार में हस्तक्षेप का मामला नहीं था।

इसके अलावा, यह ध्यान दिया जाएगा कि यहां उच्च न्यायालय ने केवल कार्यवाही को रद्द करने से खुद को संतुष्ट नहीं किया, उसने आगे बढ़कर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, तंजौर को "याचिकाकर्ता को उन पांच बसों के संबंध में परमिट देने का निर्देश दिया, जिनके संबंध में मूल रूप से याचिकाकर्ता और बालासुब्रमण्यम पिल्लई द्वारा एक संयुक्त आवेदन किया गया था और यदि उपरोक्त बसों की निंदा की गई है, तो याचिकाकर्ता को ऐसे समय के भीतर विकल्प प्रदान करने की स्वतंत्रता होगी जो अधिकारियों द्वारा निर्धारित किया जाए। इस तरह का निर्देश स्पष्ट रूप से इसकी शक्तियों और अधिकार क्षेत्र से अधिक था।

इसके अलावा, यह ध्यान दिया जाएगा कि यहां उच्च न्यायालय ने केवल कार्यवाही को रद्द करने से खुद को संतुष्ट नहीं किया, उसने आगे बढ़कर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, तंजौर को "याचिकाकर्ता को उन पांच बसों के संबंध में परमिट देने का निर्देश दिया, जिनके संबंध में मूल रूप से याचिकाकर्ता और बालासुब्रमण्यम पिल्लई द्वारा एक संयुक्त आवेदन किया गया था और यदि उपरोक्त बसों की निंदा की गई है, तो याचिकाकर्ता को ऐसे समय के भीतर विकल्प प्रदान करने की स्वतंत्रता होगी जो अधिकारियों द्वारा निर्धारित किया जाए। इस तरह का निर्देश स्पष्ट रूप से इसकी शक्तियों और अधिकार क्षेत्र से अधिक था।

ऊपर दिए गए कारणों से, अपील की अनुमति दी जाती है और उच्च न्यायालय के आदेश को दरकिनार कर दिया जाता है। प्रत्येक पक्ष इन कार्यवाही का अपना खर्च वहन करेगा।

अपील की अनुमति दी गई।

अपीलार्थी के लिए अभिकर्ता: एस. सुब्रमण्यम।

प्रत्यर्थी संख्या 1 के लिए अभिकर्ता: एम.एस.के. शास्त्री।

प्रत्यर्थी संख्या 4 के लिए अभिकर्ता: पी.ए. मेहता

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक कैलाश पुनिया द्वारा किया गया है।

**अस्वीकरण :** यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।