

बी. राजगोपाला नायडू

बनाम

राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण और अन्य।

[पीबी गर्जेन्द्रगडकर, सीजे, केएन वांचू, जेसी शाह, एन. राजगोपाला  
अय्यंगार, एवं एसएम सीकरी जे.जे.]

मोटर वाहन अधिनियम , 1939 (1939 का 4), धारा. 43 ए (जैसा कि 1948 का मद्रास संशोधन अधिनियम 20 द्वारा जोड़ा गया है) मद्रास जीओ संख्या 1298, दिनांक 28 अप्रैल, 1956- का पुरस्कार निर्धारित करने वाला सरकारी आदेश अंक-यदि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को निर्देश दिया जाए अपने अर्ध-न्यायिक कार्य का निर्वहन- धारा 43 ए -क्षेत्र का--यदि केवल प्रशासनिक निर्देशों को अधिकृत करता है।

अपीलकर्ता मद्रास राज्य में एक बस ऑपरेटर है। द्विस्तरीय कॅरिज परमिट दिये जाने हेतु आवेदन पत्र आमंत्रण करने पर उसके द्वारा अन्य कई दूसरों के साथ अपना आवेदन जमा किया गया। राज्य परिवहन प्राधिकरण ने मद्रास जीओ संख्या 1298 दिनांकित 28 अप्रैल, 1956 में प्रतिपादित सिद्धांतों जो धारा 43 ए मोटर वाहन अधिनियम 1939 ,1948 के मद्रास संशोधन अधिनियम 20 द्वारा जोड़ा गया, के आधार पर आवेदन जो कि अंक निर्धारित करने वाले थे के आधार पर विचार किया। इस आधार पर परिवहन प्राधिकरण ने दोनों को अनुमति दे दी। अपीलकर्ता को अनुमति

देने के इस आदेश के विरुद्ध वर्तमान अपील में कुछ असफल आवेदकों जिनमें प्रत्यर्थागण 2 व 3 शामिल थे, अपीले दायर की गई । अपीलीय न्यायाधिकरण ने पुनः उपरोक्त शासनादेश के आधार पर अंक आवंटित किये और प्रत्यर्थागण 2 और 3 के अधिकतम अंक सुरक्षित करने पर परमिट दिया गया। संविधान के अनुच्छेद [226](#) के तहत एक याचिका की अस्वीकृति और एक डिवीजन बेंच में सफलता के बिना अपील करने के बाद अपीलकर्ता ने इस न्यायालय में एक प्रमाण पत्र के लिए आवेदन किया जिसे खारिज कर दिया गया। वर्तमान अपील विशेष अनुमति जो कि इस न्यायालय द्वारा दी गई, दायर की गई।

इससे पहले अपीलकर्ता की ओर से यह दलील दी गई थी कि, चूंकि मद्रास जीओ नंबर 1298, दिनांकित 8 अप्रैल, 1956, जो परिवहन प्राधिकरण को अपने अर्ध-न्यायिक कार्यों के निर्वहन जो माेटर वाहन के अधिनियम की धारा 43 ए के अनुसार द्वारा प्रदत्त शक्तियां जो अपने प्रशासनिक कार्यों के निर्वहन में प्राधिकारी को निर्देश जारी करने हेतु तात्पर्यित हैं और इसलिए यह गलत है।

(i) अभिनिर्धारित किया [धारा 43 ए](#) राज्य सरकार को राज्य परिवहन प्राधिकरण को अपने प्रशासनिक कार्यों के संबंध में केवल आदेश और निर्देश जारी करने कि शक्ति प्रदान करती है।

एससीआर 227, पर भरोसा किया।

(ii) यह अच्छी तरह से तय है कि धाराएं 47 , 48 , 57 , 60 , 64 और 64 ए अर्ध-न्यायिक कार्यों से संबंधित हैं और जब परिवहन अधिकारी परमिट के आवेदनों तथा पार्टियों के संबंधित दावों के मूल्यांकन आवेदनों पर विचार कर रहे हों तब परिवहन अधिकारी अर्ध-न्यायिक निर्वहन कर रहे होते हैं और उनके आदेश अर्ध-न्यायिक आदेश होते हैं जो कि अनुच्छेद 226 के तहत उच्च न्यायालय के क्षेत्राधिकार में होते हैं।

न्यू प्रकाश ट्रांसपोर्ट कंपनी लिमिटेड बनाम सुवर्णा ट्रांसपोर्ट कंपनी लिमिटेड [1957] एससीआर, 98 मैसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड बनाम मद्रास राज्य , [1959] 2 एससीआर 227, बी. अब्दुल्ला रोथर बनाम राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण, मद्रास, एआईआर 1959, एससी 896, लागू होती है।

(iii) धारा 43 ए की व्याख्या करने में यह मानना वैध है कि विधायिका का इरादा कानून के शासन के मूल आरैर प्राथमिक सिद्दन्त का सम्मान करना है कि अपने अधिकार का प्रयोग करने आरैर अपने अर्ध-न्यायिक कार्यों का निर्वहन करने मे, अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों को पूरी तरह से स्वतंत्र छोड़ दिया जाना चाहिए। यह कानून के निष्पक्ष आरैर वस्तुनिष्ठ प्रशासन का सार है कि न्यायाधीशों या

न्यायाधिकरणों का निर्णय राज्य की कार्यकारी या प्रशासनिक शाखा के किसी भी बाहरी मार्गदर्शन से बिल्कुल मुक्त अपने सर्वोत्तम निर्णय के अनुसार मामले से निपटना है।

(iv) विवादित आदेश धारा 43 ए के दायरे से बाहर है। क्योंकि इसका तात्पर्य उन मामलों के संबंध में निर्देश देने से है जो अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों को सौंपे गये हैं और जिन्हें उनके द्वारा अर्ध-न्यायिक तरीके से निपटाया जाना है।

(v) अपीलीय न्यायाधिकरण का निर्णय पूरी तरह से आक्षेपित आदेश के प्रावधानों पर आधारित है चूंकि उक्त आदेश अमान्य है, इसलिए निर्णय भी त्रुटिपूर्ण है।

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 19, 1964 ।

1962 की रिट अपील संख्या 214 में मद्रास उच्च न्यायालय के 29 अक्टूबर, 1963 के निर्णय और आदेश से विशेष अनुमति द्वारा अपील।

अपीलकर्ता की ओर से एस. मोहन कुमारामंगलम, एमएन रंगाचारी, आरके गर्ग, एमके राममूर्ति।

प्रतिवादी संख्या 2 और 3 के लिए आर. गणपति अय्यर।

प्रतिवादी संख्या 4 के लिए ए. रंगनाथम चेट्टी और एवी रंगम।

हस्तक्षेपकर्ता के लिए एमसी सीतलवाड, एनसी कृष्णा अयंगर और आ. सी. माथुर।

5 मार्च, 1964 को न्यायालय का फैसला सुनाया गया-

गजेंद्रगढ़कर, सीजे-विशेष अनुमति द्वारा इस अपील में हमारे निर्णय के लिए कानून का संक्षिप्त लेकिन महत्वपूर्ण बिंदु जो उठाया गया है वह यह है कि क्या मद्रास सरकार द्वारा 28 अप्रैल, 1956 को धारा 43 ए मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (1939 का केंद्रीय अधिनियम IV) (जिसे इसके बाद अधिनियम कहा जाएगा) जो कि 1948 के मद्रास संशोधन अधिनियम 20 द्वारा डाला गया, द्वारा प्रदत्त अपनी शक्तियों का प्रयोग करते हुए जीओ नंबर 1298 जारी किया गया, वैध है। अपीलकर्ता की ओर से उपस्थित श्री मोहन कुमारमंगलम का तर्क है कि विवादित सरकारी आदेश केवल इस कारण से अमान्य है कि यह धारा 43 ए के दायरे से बाहर है। विवादित आदेश 1956 में ही जारी कर दिया गया था और तब से, न्यायिक कार्यवाही में इसकी वैधता पर कभी भी आपत्ति नहीं जताई गई है। अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के तहत परमिट देने के संबंध में मुकदमेबाजी संविधान की अनुच्छेद 226 के तहत उक्त उच्च न्यायालय के क्षेत्राधिकार का आह्वान करते हुए रिट याचिकाओं के रूप में मद्रास उच्च न्यायालय में प्रमुखता से सामने आई है, के विवादित आदेश के कई पहलुओं की जांच की गई है। इस तरह की मुकदमेबाजी की गूँज इस

न्यायालय में बार-बार सुनी गई है और इस न्यायालय को आक्षेपित आदेश, उसके चरित्र, उसके दायरे और उसके प्रभाव से निपटने का अवसर मिला है, लेकिन अतीत में किसी भी अवसर पर, आदेश की वैधता प्रश्नगत नहीं हुई है। आदेश की विधायी और न्यायिक पृष्ठभूमि और इस आदेश के कार्यान्वयन में उठाए गए बिंदुओं के संबंध में न्यायिक निर्णयों की प्रक्रिया प्रथम दृष्टया और पहली नज़र में सुझाव देती है कि आदेश की वैधता के खिलाफ हमला उचित नहीं हो सकता है और वह उक्त चुनौती पर प्रारंभिक न्यायिक प्रतिक्रिया को और अधिक झिझकने वाली और अनिच्छुक बनाने की प्रवृत्ति होगी। लेकिन श्री कुमारमंगलम का तर्क है कि धारा [43 ए](#) जिसके तहत आदेश पारित होने का तात्पर्य है, यह स्पष्ट रूप से दिखाता है कि उक्त आदेश राज्य सरकार को प्रदत्त अधिकार के दायरे से बाहर है और इसलिए अमान्य है। यह स्पष्ट है कि यदि इस तर्क को बरकरार रखा जाता है, तो अधिनियम के तहत परमिट देने के लिए मद्रास राज्य में अपनाई गई प्रणाली के प्रशासन पर इसका प्रभाव बहुत बड़ा होगा और इसलिए यद्यपि प्रश्न एक संकीर्ण दायरे में है, लेकिन इसे बहुत अधिक सावधानीपूर्वक जांच करना चाहिए। जो तथ्य वर्तमान अपील की ओर ले जाते हैं, वे परमिट मुकदमेबाजी के सामान्य पैटर्न के अनुरूप हैं जिसमें अनुच्छेद 226 के तहत उच्च न्यायालय के रिट क्षेत्राधिकार के तहत परमिट देने या देने से इनकार को चुनौती दी जाती है।

अपीलकर्ता बी. राजगोपाल नायडू मद्रास राज्य में एक बस ऑपरेटर हैं और वह विभिन्न मार्गों पर कई बसें चलाते हैं। 26 जून, 1956 को, राज्य परिवहन प्राधिकरण ने एक अधिसूचना द्वारा मद्रास से कृष्णागिरि मार्ग पर दो स्टेज कैरिज परमिट देने के लिए आवेदन आमंत्रित किए। इस रूट पर बसें एक्सप्रेस सेवा के रूप में चलाई जानी थीं। अपीलकर्ता और प्रतिवादी 2 और 3 डी. राजबहार मुदलियार प्रोपराइटर्स आॅफ श्री संबंदमूर्ति बस सेवा आॅर केएच हनुमंत राव प्रोपराइटर्स आॅफ जीवज्योति बस सेवा सहित 117 बस ऑपरेटरों के मालिकों ने क्रमशः प्रश्नगत दो परमिट के लिए आवेदन प्रस्तुत किए। राज्य परिवहन प्राधिकरण ने उक्त आवेदनों पर गुण-दोष के आधार पर विचार किया। ऐसा करते हुए, यह विवादित आदेश द्वारा निर्धारित सिद्धांतों के अनुसार अंक देने के लिए आगे बढ़ा और इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि अपीलकर्ता इस लंबे मार्ग पर एक कुशल बस सेवा चलाने के लिए राज्य परिवहन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित आवश्यकताओं को पूरा करता है, और इसलिए, इसने 8 मई, 1958 को अपीलकर्ता को दो परमिट प्रदान किए।

इस निर्णय के खिलाफ, उत्तरदाताओं 2 और 3 सहित असफल आवेदकों द्वारा 18 अपीलें दायर की गईं। इन सभी अपीलों की सुनवाई जून 1959 में राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण, मद्रास द्वारा एक साथ की गई। ऐसा प्रतीत होता है कि अपीलों की सुनवाई से पहले, राज्य सरकार ने आदेश में प्रतिपादित सिद्धांतों को हटा दिया था, जहां तक वे स्टेज कैरिज

परमिट देने से संबंधित थे और धारा 43 ए जो कि जीओ 2265 दिनांकित 9 अगस्त 1958 के नाम से जाना गया के तहत एक और निर्देश जारी किया था। संयोग से, यह जोड़ा जा सकता है कि इस आदेश के द्वारा, चयन के लिए अलग-अलग मानदंड निर्धारित किए गए थे और एक अलग अंकन प्रणाली तैयार की गई थी। अपीलीय न्यायाधिकरण ने प्रतिद्वंद्वी बस ऑपरेटरों के दावों पर विचार किया और पिछले आदेश द्वारा निर्धारित सिद्धांतों के अनुसार अंक आवंटित किए। परिणामस्वरूप, उत्तरदाताओं 2 और 3 ने उच्चतम अंक प्राप्त किए और उनकी अपील स्वीकार की गई, अपील के तहत आदेश को रद्द कर दिया गया और उन्हें दो परमिट दिए गए। यह आदेश 4 जुलाई, 1959 को पारित किया गया था।

इसके बाद अपीलकर्ता ने संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत रिट याचिका संख्या 692 , 1959 के माध्यम से मद्रास उच्च न्यायालय के क्षेत्राधिकार का इस्तेमाल किया । अपनी रिट याचिका में अपीलकर्ता ने कई आधारों पर अपीलीय न्यायाधिकरण द्वारा पारित आदेश की वैधता को चुनौती दी। उनमें से एक यह था कि जिस आदेश पर अपीलीय न्यायाधिकरण का निर्णय आधारित था, वह अवैध था। अपीलकर्ता द्वारा उठाए गए अन्य तर्कों के साथ यह याचिका विफल हो गई और उनकी रिट याचिका पर सुनवाई करने वाले विद्वान एकल न्यायाधीश ने 18 अक्टूबर, 1962 को याचिका खारिज कर दी। अपीलकर्ता ने तब एक पत्र पेटेंट अपील संख्या 214, 1962 द्वारा इस निर्णय की शुद्धता को उस हाई कोर्ट की



डिवीजन बेंच के समक्ष चुनौती दी। हालाँकि, ने एकल न्यायाधीश द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण से सहमति व्यक्त की और अपीलकर्ता द्वारा प्रस्तुत लेटर्स पेटेंट अपील को खारिज कर दिया। इसके बाद अपीलकर्ता ने अनुमति के लिए उक्त उच्च न्यायालय का रुख किया, लेकिन वह उसे हासिल करने में असफल रहा, और वह उसे विशेष अनुमति के लिए एक आवेदन के साथ यहां लाया, जो 14 नवंबर, 1963 को दी गई थी। इस विशेष अनुमति के साथ ही अपीलकर्ता ने अंतिम निपटान के लिए हमारे सामने यह अपील की है।

अपीलकर्ता द्वारा उठाए गए बिंदुओं से निपटने से पहले, विवादित आदेश की पृष्ठभूमि पर विचार करना आवश्यक है, और यह हमें श्री राम विलास सर्विस लिमिटेड बनाम द रोड ट्रैफिक बोर्ड, मद्रास मामले में मद्रास उच्च न्यायालय के फैसले तक ले जाता है। उस मामले में, अपीलकर्ता ने सरकारी आदेश संख्या 3898 की वैधता को चुनौती दी थी, जो 9 दिसंबर, 1946 को मद्रास सरकार द्वारा जारी किया गया था। इस आदेश में परिवहन अधिकारियों को केवल अस्थायी परमिट जारी करने का निर्देश दिया गया था क्योंकि सरकार का इरादा राष्ट्रीयकरण करना था तदनुसार उक्त आदेश में निर्देश संख्या 2 में प्रावधान किया गया था कि जब नए मार्गों या मौजूदा मार्गों में नए समय के लिए आवेदन किए गए थे, तो पुरानी इकाइयों की तुलना में छोटी इकाइयों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इस निर्देश के अनुसार, जब अपीलकर्ता, श्री राम विलास सेवा द्वारा किए गए परमिट के

लिए आवेदन को खारिज कर दिया गया था, तो आदेश में कहा गया था कि आम तौर पर अधिनियम की [धारा 47\(1\)](#) के तहत जनता के हित में इसे खारिज कर दिया गया था। अपीलकर्ता ने आदेश के खिलाफ केंद्रीय बोर्ड अर्थात् प्रांतीय परिवहन प्राधिकरण, जिसका गठन सरकार द्वारा अधिनियम की [धारा 44](#) के तहत किया गया था, के समक्ष अपील की। [उनकी अपील विफल रही और इसलिए, उन्होंने विनिर्दिष्ट अनुतोष अधिनियम की धारा 45](#) धारा के तहत प्रत्यर्थी को बसों के परमिट के नवीनीकरण के लिए अधिनियम के प्रावधानों और उसके तहत बनाए गए नियमों के अनुसार अपीलकर्ता के आवेदन पर विचार करने का निर्देश देने वाले आदेश के लिए मद्रास उच्च न्यायालय का रुख किया । उच्च न्यायालय ने माना कि जीओ संख्या 3898 अधिनियम की [धारा 58](#) उपधारा (2) [के प्रावधान के साथ सीधे टकराव में था](#) और इसलिए, अमान्य था। इस निर्णय से पता चला कि राज्य सरकार के पास उक्त सरकारी आदेश में निहित निर्देश जारी करने का कोई प्राधिकार या अधिकार नहीं था। इस निर्णय तक पहुँचने में, उच्च न्यायालय ने इस तथ्य पर जोर दिया कि केंद्रीय परिवहन बोर्ड और क्षेत्रीय परिवहन बोर्ड सरकार से पूरी तरह से स्वतंत्र थे, सिवाय इसके कि उन्हें अधिनियम की धारा [43](#) के अनुसार की गई अधिसूचनाओं का पालन करना होगा। यह माना गया कि जब भी सरकार अपीलीय न्यायाधिकरण के रूप में कार्य करती है, तो उसे न्यायिक कार्यों का निर्वहन करना होता है। लेकिन इन कार्यों में किसी भी

बोर्ड को यह आदेश देने की शक्ति शामिल नहीं थी, जिसे परमिट के नवीनीकरण के लिए एक आवेदन जब्त कर लिया गया था। इस निर्णय से यह स्थापित हो गया कि जैसे कि अधिनियम खड़ा था, राज्य सरकार के पास यह निर्देश जारी करने का कोई अधिकार नहीं था कि परमिट या उनके नवीनीकरण के लिए आवेदनों को अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों द्वारा कैसे निपटाया जाना चाहिए। यह निर्णय 19 नवम्बर 1947 को सुनाया गया।

इस निर्णय के परिणामस्वरूप, मद्रास विधानमंडल ने 1948 के अधिनियम XX द्वारा केंद्रीय अधिनियम में संशोधन किया , जो 19 दिसंबर, 1948 को लागू हुआ। इस अधिनियम द्वारा किए गए संशोधनों में धारा 43 ए का जोड़ा जाना था। जिससे हम वर्तमान अपील में चिंतित हैं। इस धारा ने राज्य सरकार को कुछ निर्देश और आदेश जारी करने की शक्ति प्रदान की। जैसा कि हमने पहले ही संकेत दिया है, वर्तमान अपील में हम जिस बिंदु पर विचार कर रहे हैं वह यह है कि क्या विवादित आदेश इस धारा द्वारा राज्य सरकार को प्रदत्त शक्ति और अधिकार के दायरे में आता है। हम इस अनुभाग को बाद में पढ़ेंगे जब हम इसके निर्माण के प्रश्न पर विचार करेंगे।

केंद्रीय अधिनियम में संशोधन से बस ऑपरेटरों और राज्य सरकार के बीच विवाद का अगला दौर शुरू हुआ और इसके परिणामस्वरूप

सीएसएस मोटर सर्विस तेनकासी बनाम मद्रास राज्य और अन्य (1) मामले  
में मद्रास उच्च न्यायालय का फैसला आया। . उस मामले में, मद्रास संशोधन अधिनियम द्वारा पेश किए गए प्रावधानों सहित अधिनियम के कई प्रावधानों की वैधता को चुनौती दी गई थी। यह याद किया जाएगा कि जिस समय यह चुनौती दी गई थी, उस समय संविधान लागू हो चुका था और अपीलकर्ता सीएसएस मोटर सर्विस ने उच्च न्यायालय के समक्ष अनुच्छेद 19(1)(जी) के तहत आग्रह किया था , के पास सार्वजनिक मार्गों पर मोटर वाहन चलाने का मौलिक अधिकार था और अधिनियम के विवादित प्रावधान उसके उपरोक्त मौलिक अधिकार पर आक्रमण करते थे और अनुच्छेद 19(6) द्वारा उचित नहीं थे । उच्च न्यायालय ने विवाद के पहले भाग पर विस्तार से विचार किया और यह विचार किया, और हम सही सोचते हैं, कि एक नागरिक को किराए पर या अन्यथा सार्वजनिक मार्गों पर मोटर वाहन चलाने का मौलिक अधिकार है और यदि कोई वैधानिक प्रावधान ऐसे मौलिक अधिकार को संक्षिप्त करने के प्रभाव रखता है तो इसकी वैधता को अनुच्छेद 19 के प्रासंगिक खंड के तहत आंका जाना होगा। इस आधार पर विवाद से निपटने के लिए आगे बढ़ते हुए, उच्च न्यायालय ने अधिनियम के कई विवादित प्रावधानों की वैधता की जांच की। धारा 43 ए के संबंध में, उच्च न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि उक्त धारा वैध थी, हालांकि इसमें यह जोड़ने की सावधानी बरती गई कि इसके तहत पारित आदेशों को असंवैधानिक के रूप में चुनौती दी जा

सकती है। हालाँकि, इस बात पर जोर देना आवश्यक है कि इस धारा की वैधता को बरकरार रखने में उच्च न्यायालय के लिए मुख्य कारण यह था कि उच्च न्यायालय इस बात से संतुष्ट था कि उक्त धारा का उद्देश्य "सरकार को निर्देश जारी करने का अधिकार प्रदान करना था।" प्रशासनिक चरित्र।" इस प्रकार, धारा 43 ए को इस मामले में वैध माना गया और इस निष्कर्ष की सत्यता पर हमारे सामने कोई विवाद नहीं है। दूसरे शब्दों में, हम इस आधार पर आक्षेपित आदेश की वैधता कि धारा 43 ए वैध है, के खिलाफ अपीलकर्ता की चुनौती से निपट रहे हैं। यह फैसला 25 अप्रैल, 1952 को सुनाया गया था।

इस फैसले को सुनाए जाने के कुछ साल बाद, 28 अप्रैल, 1956 को विवादित सरकारी आदेश जारी किया गया था। इस आदेश का उद्देश्य अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों के मार्गदर्शन के लिए निर्देश या दिशा-निर्देश जारी करना था। दरअसल, यह सीएसएस मोटर सर्विस के मामले में मद्रास हाई कोर्ट के फैसले का हवाला देता है। ऐसा प्रतीत होता है कि मद्रास सरकार धारा 43 ए जिसे वैध माना गया, से प्राप्त अपने अधिकार के तहत उचित निर्देश जारी करके उक्त निर्णय को प्रभावी बनाना चाहती थी। विवादित आदेश पांच विषयों से संबंधित है। पहला विषय उन निर्देशों से संबंधित है जिन्हें परमिट मांगने वाले आवेदकों की स्क्रीनिंग करते समय ध्यान में रखा जाना था। आदेश के इस भाग में प्रावधान है कि सीएसएस में वर्णित एक या अधिक सिद्धांतों पर जो उस भाग में एक

से चार तक है तथा दूसरे भाग है उसके 4 कॉलम के अंतर्गत आवेदकों की जांच की जा सकती है और उन्हें अयोग्य ठहराया जा सकता है।

कई दावेदार, इन सिद्धांतों को निर्धारित करने में, आक्षेपित आदेश का उद्देश्य परमिट के दावों के निपटान में सटीकता सुनिश्चित करना और ऐसे दावेदारों की योग्यताओं पर त्वरित विचार करने में सक्षम बनाना है। हालाँकि, आदेश के इस भाग ने यह स्पष्ट कर दिया कि ऐसे मामलों में जहां अंकन की प्रणाली गलत तरीके से काम करती है, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण बताए गए कारणों से प्राप्त अंकों को अनदेखा कर सकता है। यह आदेश का वह हिस्सा है जिसने अंकन प्रणाली शुरू की है जो मद्रास राज्य में परमिट के दावों के निर्णय की विशेष विशेषता रही है। इन दोनों भागों को "ए" के रूप में वर्णित किया गया है। सरकारी आदेश में, भाग 3 परमिट के तहत दिए गए मार्गों में बदलाव या विस्तार से संबंधित है। भाग 4 समय में संशोधन से संबंधित है और भाग 5 में परमिट के निलंबन या रद्दीकरण का संदर्भ है। यह संक्षेप में आक्षेपित आदेश द्वारा जारी निर्देशों की प्रकृति है। इस आदेश के जारी होने के बाद और अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों ने इसके द्वारा निर्धारित सिद्धांतों के अनुसार परमिट के लिए आवेदनों से निपटना शुरू कर दिया, उक्त न्यायाधिकरणों के निर्णयों को मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष अक्सर चुनौती दी गई और ये विवाद सामने आए। अक्सर इस अदालत के समक्ष भी लाया जाता है। इन मामलों में, ट्रिब्यूनल द्वारा पारित आदेश के चरित्र की जांच की गई, आक्षेपित

आदेश द्वारा जारी निर्देशों की प्रकृति पर विचार किया गया और ट्रिब्यूनल के अर्ध-न्यायिक निर्णयों से पीड़ित पक्षों के अधिकारों पर भी चर्चा और निर्णय लिया गया। . एक प्रश्न जो अक्सर उठाया जाता था वह यह था कि क्या ट्रिब्यूनल के निर्णय से व्यथित पक्ष यह तर्क देने के लिए खुला था कि उक्त निर्णय या तो विवादित आदेश के गलत निर्माण पर आधारित था या उसके उल्लंघन पर था, और इस पर न्यायिक राय की आम सहमति थी। विवाद का यह हिस्सा ऐसा प्रतीत होता है कि अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों के समक्ष कार्यवाही अर्धन्यायिक कार्यवाही है और इस प्रकार संविधान के अनुच्छेद [226](#) के तहत सुधार योग्य है। यह भी अच्छी तरह से स्थापित प्रतीत होता है कि विवादित आदेश कोई वैधानिक नियम नहीं है और इसलिए इसमें कानून की कोई शक्ति नहीं है। यह एक प्रशासनिक या कार्यकारी निर्देश है और यह न्यायाधिकरणों पर बाध्यकारी है; हालाँकि, यह नागरिक को कोई अधिकार प्रदान नहीं करता है और इसका मतलब है कि किसी नागरिक को यह तर्क देने की अनुमति नहीं दी जा सकती है कि अधिनियम के तहत कार्य करने वाले ट्रिब्यूनल के किसी भी निर्णय द्वारा आदेश का गलत निर्माण या उसके उल्लंघन को अनुच्छेद [226](#) के तहत ठीक किया जाना चाहिए।

[मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड बनाम मद्रास राज्य और अन्य \(1\)](#)

में, इस न्यायालय ने बहुमत के फैसले से माना कि मद्रास संशोधन अधिनियम, 1948 द्वारा संशोधित अधिनियम के धारा 43 ए को एक

प्रतिबंधित अर्थ दिया जाना चाहिए और आदेश और निर्देश जारी करने के लिए राज्य सरकार को दिया गया अधिकार क्षेत्र प्रशासनिक कार्यों तक ही सीमित होना चाहिए। राज्य सरकार द्वारा इसके तहत दिए गए निर्देश को परिणामस्वरूप पार्टियों के अधिकारों को विनियमित करने वाले कानून का दर्जा देने से इनकार कर दिया गया। और इसे प्रशासनिक आदेश के चरित्र में भाग लेने के रूप में माना गया। इसी तरह, आर. अब्दुल्ला रोथर बनाम राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण, मद्रास और अन्य(1) में इस न्यायालय ने बहुमत के फैसले से माना कि धारा 43ए के तहत जारी किए गए आदेश और निर्देश। चरित्र में केवल कार्यकारी या प्रशासनिक थे और उनका उल्लंघन, भले ही पेटेंट हो, सर्टिओरीरी के रिट के मुद्दे को उचित नहीं ठहराएगा। यह भी देखा गया कि हालांकि आदेश कार्यकारी थे और वैधानिक नियमों की श्रेणी में नहीं आते थे, वे परिवहन अधिकारियों पर बाध्यकारी नियम थे जिनके मार्गदर्शन के लिए उन्हें जारी किया गया था, लेकिन इससे नागरिक को कोई अधिकार नहीं मिला और इसलिए एक दलील दी गई कि ए आदेशों के उल्लंघन को उचित रिट जारी करके ठीक किया जाना चाहिए, जिसे खारिज कर दिया गया। यह माना गया कि इस तरह का उल्लंघन, ट्रिब्यूनल को अनुशासनात्मक या अन्य उचित कार्रवाई के जोखिम में डाल सकता है, लेकिन किसी नागरिक को अनुच्छेद 226 के तहत शिकायत करने का अधिकार नहीं दे सकता है। इस बात पर जोर देना आवश्यक है कि इन दोनों मामलों में कोई तर्क नहीं दिया गया था कि



लागू आदेश स्वयं अवैध था और अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के तहत अर्ध-न्यायिक अधिकार का प्रयोग करने वाले न्यायाधिकरणों द्वारा इसे नजरअंदाज किया जाना चाहिए था। इसमें कोई संदेह नहीं है कि न्यायालय को आक्षेपित आदेश के चरित्र पर विचार करने के लिए कहा गया था और इस निष्कर्ष के समर्थन में दिए गए कुछ कारण कि आक्षेपित आदेश प्रशासनिक या कार्यकारी है, ऐसा प्रतीत होता है कि उक्त आदेश, प्रथम दृष्टया, असंगत होगा। धारा [43 ए](#) के प्रावधानों के साथ जिसे न्यायालय से एक संकीर्ण और सीमित निर्माण प्राप्त हुआ। फिर भी, चूंकि विवादित आदेश की वैधता के बारे में मुद्दा अदालत के समक्ष नहीं उठाया गया था, इसलिए प्रश्न के इस पहलू की जांच नहीं की गई और चर्चा और निर्णय इस आधार पर आगे बढ़ा कि विवादित आदेश वैध था। अब जब यह सवाल हमारे सामने खड़ा हो गया है तो विवादित आदेश की वैधता की जांच करना जरूरी हो गया है।

धारा [43 ए](#) के प्रावधानों के दायरे और प्रभाव की जांच करने के लिए आगे बढ़ने से पहले, दो सामान्य विचारों को ध्यान में रखना आवश्यक है। पहला व्यापक विचार जो प्रासंगिक है उसका सामान्य रूप से अधिनियम की योजना से विशेष तथा अध्याय 4 में विशेष रूप से [अधिनियम](#) में 10 अध्याय हैं और यह मुख्य रूप से मोटर वाहनों के संबंध में प्रशासनिक समस्याओं से संबंधित है। अध्याय 11 मोटर वाहनों के चालकों के लाइसेंस से संबंधित है। अध्याय 11A राज्य गाड़ियों के कंडक्टरों के लाइसेंस से

संबंधित है और अध्याय III मोटर वाहनों के पंजीकरण से संबंधित है। अध्याय IV परिवहन वाहनों के नियंत्रण से संबंधित है और इस अध्याय में परमिट देने के लिए आवेदनों, उन आवेदनों पर विचार और अन्य संबद्ध विषयों के लिए प्रासंगिक प्रावधान शामिल हैं। अध्याय IVA में राज्य परिवहन उपक्रम से संबंधित प्रावधान शामिल हैं। अध्याय V मोटर वाहनों के निर्माण, उपकरण और रखरखाव को संबोधित करता है, अध्याय VI यातायात के नियंत्रण से संबंधित है, अध्याय VII में अस्थायी रूप से भारत छोड़ने या आने वाले मोटर वाहनों का संदर्भ है, अध्याय VIII मोटर वाहनों के बीमा के प्रश्न के साथ है तीसरे पक्ष के जोखिमों के खिलाफ, अध्याय IX अपराध, दंड और अपराधों की सुनवाई के लिए प्रक्रियाओं को निर्धारित करता है - और अध्याय X में विविध प्रावधान शामिल हैं।

यह योजना दर्शाती है कि अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों द्वारा विचारित परिवहन प्राधिकरणों का पदानुक्रम प्रशासनिक और अर्ध-न्यायिक कार्यों और शक्तियों दोनों से सुसज्जित है। यह अच्छी तरह तय हो चुका है कि धाराएं [47](#) , [48](#) , [57](#) , [60](#) , [64](#) और [64ए](#) अर्ध-न्यायिक शक्तियों और कार्यों से संबंधित हैं। दूसरे शब्दों में, जब अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के तहत परमिट के लिए आवेदन किए जाते हैं और उन पर गुण-दोष के आधार पर, विशेष रूप से संबंधित पक्षों के दावों के मूल्यांकन के आलोक में, विचार किया जाता है, तो परिवहन अधिकारी अर्ध-न्यायिक कार्रवाई कर रहे हैं। शक्तियां और अर्धन्यायिक कार्यों का निर्वहन कर रहे हैं,

और इसलिए, उन शक्तियों के प्रयोग में और उन कार्यों के निर्वहन में उनके द्वारा पारित आदेश अर्धन्यायिक आदेश हैं जो अधिनियम 226 के तहत उच्च न्यायालय के अधिकार क्षेत्र के अधीन हैं। द्वारा, न्यू प्रकाश ट्रांसपोर्ट कंपनी लिमिटेड बनाम न्यू सुवर्णा ट्रांसपोर्ट कंपनी लिमिटेड (1) और मेसर्स रमन एंड रमन लिमिटेड बनाम मद्रास राज्य और अन्य (3) और आर अब्दुल्ला रोथर बनाम द राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण मद्रास और अन्य(3)। ताकि जब हम विवादित आदेश की वैधता के बारे में प्रश्न की जांच करें, तो हम इस तथ्य को नजरअंदाज न कर सकें कि विवादित आदेश उन मामलों से संबंधित है जो उपयुक्त परिवहन अधिकारियों द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। अपनी अर्ध-न्यायिक शक्तियों के प्रयोग में और अपने अर्ध-न्यायिक कार्यों के निर्वहन में।

वर्तमान विवाद से निपटने में प्रासंगिक अन्य व्यापक विचार यह है कि अधिनियम के तहत प्रावधानों के तीन सेट हैं जो राज्य सरकार को क्रमशः विधायी, न्यायिक और प्रशासनिक शक्तियां प्रदान करते हैं। धारा 67 जो राज्य सरकार को स्टेज कैरिज और कॉन्ट्रैक्ट कैरिज आदि के संबंध में नियम बनाने की शक्ति प्रदान करती है। 68 जो राज्य सरकार को अध्याय के प्रयोजनों के लिए नियम बनाने की शक्ति प्रदान करता है। जो स्पष्ट रूप से विधायी शक्तियां हैं, और इन शक्तियों के प्रयोग में, जब नियम बनाए जाते हैं, तो वे वैधानिक नियम बन जाते हैं जिनमें कानून का बल होता है। स्वाभाविक रूप से, इन विधायी शक्तियों का प्रयोग अधिनियम की धारा

133 द्वारा प्रदान किए गए सुरक्षा उपायों द्वारा नियंत्रित किया जाता है। इस बाद वाले खंड की आवश्यकता है कि जब राज्य सरकार द्वारा नियम बनाने के लिए शक्ति का प्रयोग किया जाता है, तो यह इस शर्त के अधीन है कि नियम बनाने से पहले प्रकाशित किए जाने चाहिए।

वह धारा 133(i) का प्रभाव है। धारा 133 उप मद् (2) में प्रावधान है कि इस अधिनियम के तहत बनाए गए सभी नियम बनने के बाद आधिकारिक राजपत्र में प्रकाशित किए जाएंगे और, जब तक कि कोई बाद की तारीख नियुक्त न हो, ऐसे प्रकाशन की तारीख से लागू होंगे। खण्ड 3 महत्वपूर्ण है. यह प्रावधान करता है कि अधिनियम के तहत बनाए गए सभी नियम बनाए जाने के बाद जितनी जल्दी हो सके उचित विधानमंडल के समक्ष कम से कम चौदह दिनों के लिए रखे जाएंगे, और ऐसे संशोधनों के अधीन होंगे जो उपयुक्त विधानमंडल उस सत्र के दौरान कर सकता है जिसमें वे बहुत रखे हुए हैं. ताकि यदि सरकार द्वारा धाराओं 67 और 68 द्वारा प्रदत्त विधायी शक्तियों का प्रयोग करते हुए वैधानिक नियम बनाए जाते हैं। , वे उपयुक्त विधायिका के नियंत्रण के अधीन हैं जो उक्त नियमों में परिवर्तन या संशोधन कर सकते हैं यदि ऐसा करना आवश्यक या समीचीन समझा जाता है। नियम बनने से पहले प्रकाशन और उनके बनने के बाद प्रकाशन भी उस संबंध में एक और वैधानिक सुरक्षा प्रदान करता है। यह राज्य सरकार को प्रदत्त विधायी शक्ति की प्रकृति है।

धारा 64 ए राज्य परिवहन प्राधिकरण को न्यायिक शक्ति प्रदान करती है, क्योंकि उक्त प्राधिकरण को उसमें निर्दिष्ट आदेशों से निपटने के लिए पुनरीक्षण क्षेत्राधिकार दिया गया है, जो उक्त धारा के दो परंतुकों द्वारा निर्धारित सीमाओं और शर्तों के अधीन है। यह न्यायिक शक्ति प्रदान करने वाला एक स्पष्ट प्रावधान है राज्य परिवहन प्राधिकरण पर शक्ति. इस प्रकार प्रदान की गई विधायी और न्यायिक शक्तियों के साथ, राज्य सरकार को धारा 43 ए द्वारा प्रदत्त प्रशासनिक शक्ति भी है। धारा 43 ए इस प्रकार है:

"राज्य सरकार, राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को सड़क परिवहन से संबंधित किसी भी मामले के संबंध में सामान्य प्रकृति के ऐसे आदेश और निर्देश जारी कर सकती है जैसा वह आवश्यक समझे; और ऐसा परिवहन प्राधिकरण ऐसे सभी आदेशों और निर्देशों को प्रभावी करेगा।"

यह इस धारा का निर्माण है जो वर्तमान अपील में आक्षेपित नियमों की वैधता को चुनौती का आधार है। यह माना जा सकता है कि अनुभाग में कुछ शब्द ऐसे हैं जो उस निर्माण के विरुद्ध हैं जिसके लिए श्री कुमारमंगलम तर्क दे रहे हैं। "सड़क परिवहन से संबंधित किसी भी मामले के संबंध में" शब्द निस्संदेह इतने व्यापक हैं कि न केवल प्रशासनिक मामलों को लिया जा सकता है, बल्कि उन मामलों को भी लिया जा सकता

है जो अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों द्वारा अर्ध-न्यायिक प्राधिकरण के प्रयोग का क्षेत्र बनाते हैं। प्रथम दृष्टया, इस खंड में सीमा के कोई शब्द नहीं हैं और इसलिए, यह मानना संभव होगा कि ये ऐसे मामले हैं जिनकी जांच उनके अर्ध-न्यायिक क्षेत्राधिकार का उपयोग करते हुए उपयुक्त अधिकारियों द्वारा की जाती है। इसी प्रकार, राज्य परिवहन प्राधिकरण और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, जिसका इस खंड में संदर्भ दिया गया है, न केवल प्रशासनिक शक्ति के साथ, बल्कि अर्धन्यायिक क्षेत्राधिकार से भी सुसज्जित हैं, ताकि दोनों प्राधिकरणों के संदर्भ और सड़क परिवहन से संबंधित किसी भी मामले के संदर्भ में यह संकेत मिले कि प्रशासनिक और अर्ध-न्यायिक दोनों मामले धारा [43 ए](#) के दायरे में आते हैं।

लेकिन कई अन्य विचार भी हैं जो श्री कुमारमंगलम के निर्माण का समर्थन करते हैं। पहला अनुभाग की सेटिंग और संदर्भ है। जैसा कि हम पहले ही देख चुके हैं, यह धारा सीएसएस मोटर सेवा मामले (1) में मद्रास उच्च न्यायालय के फैसले के जवाब में विधानमंडल द्वारा पेश की गई है और इससे संकेत मिलेगा कि मद्रास विधानमंडल का इरादा राज्य सरकार को जारी करने की शक्ति प्रदान करने का है। सामान्य चरित्र के प्रशासनिक आदेश या निर्देश। इसके अलावा, पिछले दो खंड धारा [42](#) और [43](#) और धारा [44](#) जो इस तर्क का समर्थन करता है कि क्षेत्र धारा 43 ए [द्वारा कवर किया गया है](#)। धाराएं [42](#) , [43](#) और [44](#) प्रशासनिक हैं और इसमें वह क्षेत्र

शामिल नहीं है जो संबंधित न्यायाधिकरणों द्वारा अर्ध-न्यायिक प्राधिकरण के प्रयोग का विषय है।

फिर, 'आदेश और निर्देश' शब्दों का उपयोग उन मामलों के संबंध में उचित नहीं होगा जिन पर अर्ध-न्यायिक शक्तियों का प्रयोग करने वाले अधिकारियों द्वारा विचार किया जाना है। यदि ये शब्द कार्यकारी मामलों के संदर्भ में हों तो उपयुक्त होंगे।

और अंत में, यह प्रावधान कि संबंधित परिवहन प्राधिकरण धारा 43 ए के तहत जारी किए गए सभी आदेशों और निर्देशों को प्रभावी करेगा, अनुचित होगा यदि उक्त धारा के तहत जारी निर्देश जारी अर्ध-न्यायिक निकायों के मार्गदर्शन के लिए हैं, यदि उचित सरकार के द्वारा धारा 43 ए के तहत अपनी शक्तियों का प्रयोग करते हुए निर्देश जारी किया जाता है तो और यह अपने अर्ध-न्यायिक कार्यों का निर्वहन करने वाले एक न्यायाधिकरण के मार्गदर्शन के लिए है, यह कहना मुश्किल है कि प्राधिकरण ऐसे निर्देशों को प्रभावी करेगा। धारा 43 ए वैध होने के कारण, यदि कानून की शक्ति वाले सामान्य चरित्र के आदेश और निर्देश उक्त धारा के दायरे में जारी किए जा सकते हैं, तो ऐसे आदेश या निर्देश स्वयं उन परिवहन अधिकारियों के लिए बाध्यकारी होंगे जिनके मार्गदर्शन के लिए वे बनाए गए हैं। ; और यह विशिष्ट प्रावधान करना अतिशयोक्तिपूर्ण होगा कि वे इतने बाध्यकारी हों। दूसरी ओर, यदि आदेश और निर्देश प्रशासनिक

आदेशों और निर्देशों की प्रकृति में हैं, तो उनके पास वैधानिक नियमों का बल नहीं है और वे कानून के प्रावधानों के चरित्र में भाग नहीं ले सकते हैं, और इसलिए, यह उसके लिए अनुचित नहीं हो सकता है उक्त आदेशों और निर्देशों का उचित न्यायाधिकरण द्वारा पालन किया जाएगा। इसलिए, हमें ऐसा लगता है कि धारा 43 ए के अनुसार के निष्पक्ष और उचित निर्माण पर यह माना जाना चाहिए कि उक्त धारा राज्य सरकार को अधिकृत करती है केवल सामान्य चरित्र के आदेश और निर्देश जारी करने के लिए उन प्रशासनिक मामलों के संबंध में, जिन्हें राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा अपनी प्रशासनिक क्षमता में अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के तहत निपटाया जाता है।

इस निष्कर्ष पर पहुंचने में, हम कुछ अन्य विचारों से प्रभावित हुए हैं जो प्रासंगिक और भौतिक दोनों हैं। धारा 43 ए की व्याख्या करने में। हम सोचते हैं, यह मान लेना वैध होगा कि विधायिका का इरादा कानून के शासन के बुनियादी और प्राथमिक अभिधारणा का सम्मान करना है, कि अपने अधिकार का प्रयोग करने और अपने अर्ध-न्यायिक कार्य का निर्वहन करने में, अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों को होना चाहिए। उन्हें अपने सर्वोत्तम निर्णय के अनुसार मामले से निपटने के लिए बिल्कुल स्वतंत्र छोड़ दिया गया है। यह कानून के निष्पक्ष और वस्तुनिष्ठ प्रशासन का सार है कि न्यायाधीश या न्यायाधिकरण का निर्णय राज्य की कार्यकारी या प्रशासनिक शाखा के किसी भी बाहरी मार्गदर्शन से बिल्कुल मुक्त होना



चाहिए। यदि अर्ध-न्यायिक न्यायाधिकरण को प्रदत्त विवेक का प्रयोग किसी ऐसे निर्देश द्वारा नियंत्रित किया जाता है, जो अर्ध-न्यायिक प्राधिकार के प्रयोग पर बंधन बनाता है और ऐसे बंधनों की उपस्थिति ऐसे प्राधिकार के प्रयोग को पूरी तरह से असंगत बना देगी। न्यायिक प्रक्रिया की सर्वमान्य धारणा. यह सच है कि कानून न्यायिक शक्तियों के प्रयोग को नियंत्रित कर सकता है। यह विशिष्ट प्रावधानों द्वारा यह संकेत दे सकता है कि इसके द्वारा गठित न्यायाधिकरणों को किन मामलों पर निर्णय देना चाहिए। यह विशिष्ट प्रावधानों द्वारा उन सिद्धांतों को निर्धारित कर सकता है जिनका उक्त मामलों से निपटने में न्यायाधिकरणों द्वारा पालन किया जाना है। द. कानून द्वारा गठित न्यायाधिकरणों के अधिकार क्षेत्र का दायरा कानून द्वारा अच्छी तरह से विनियमित किया जा सकता है और उक्त न्यायाधिकरणों के मार्गदर्शन के लिए सिद्धांत भी अपरिहार्य आवश्यकता के अधीन निर्धारित किए जा सकते हैं कि ये प्रावधान संविधान द्वारा गारंटीकृत मौलिक अधिकारों का उल्लंघन नहीं करते हैं। लेकिन जो कानून और कानून के प्रावधान वैध रूप से कर सकते हैं, उसे प्रशासनिक या कार्यकारी आदेशों द्वारा करने की अनुमति नहीं दी जा सकती। यह स्थिति इतनी अच्छी तरह से स्थापित है कि हम इसे अधिनियमित करने में अनिच्छुक हैं। 43 ए मद्रास विधानमंडल का इरादा राज्य सरकार को न्यायिक शक्ति के प्रयोग के क्षेत्र पर आक्रमण करने की शक्ति प्रदान करना था। वास्तव में, यदि मद्रास विधानमंडल का ऐसा इरादा होता और धारा 43 ए के प्रावधानों का वास्तविक प्रभाव होता।

धारा [43 ए](#) अपने आप में नागरिकों के मौलिक अधिकारों का अनुचित उल्लंघन होगा और इसे असंवैधानिक करार दिया जा सकता है। यही कारण है कि मद्रास उच्च न्यायालय ने धारा [43 ए](#) की वैधता से निपटने में स्पष्ट रूप से देखा था कि क्या धारा [43 ए](#) का आशय यह था कि सरकार को प्रशासनिक चरित्र के निर्देश जारी करने का अधिकार दिया जाए और इससे अधिक कुछ नहीं। यह कुछ हद तक दुर्भाग्यपूर्ण है कि हालांकि न्यायिक निर्णयों ने हमेशा मामले के इस पहलू पर जोर दिया है, लेकिन इतने लंबे समय तक ऐसा अवसर नहीं आया सरकारी आदेश की वैधता पर विचार करने के लिए जो प्रतिवादी द्वारा सुझाए गए निर्माण पर स्पष्ट रूप से अर्ध-न्यायिक प्रशासन के क्षेत्र पर आक्रमण करेगा।

एक और विचार भी महत्वपूर्ण है. यदि धारा [43 ए](#) राज्य सरकार को उस व्यापक अर्थ में निर्देश या आदेश जारी करने के लिए अधिकृत करता है। धारा [68](#) निरर्थक हो जाएगा और [धारा 133 द्वारा विस्तृत रूप से प्रदान किए गए सुरक्षा उपाय](#)। जबकि राज्य सरकार [धारा 68](#) के तहत अपने अधिकार का प्रयोग करने का इरादा रखती है। , अर्थहीन होगा. यदि राज्य सरकार द्वारा आदेश और निर्देश जारी किए जा सकते हैं जो वैधानिक नियमों से अलग नहीं हैं, तो यह देखना मुश्किल है कि ऐसा क्यों है । [धारा 68](#) को उस विषय पर अलग से विचार करना चाहिए था और [धारा 133](#) द्वारा उस शक्ति के प्रयोग को नियंत्रित करने वाले सुरक्षा उपाय प्रदान करने चाहिए थे। . यह भी महत्वपूर्ण है कि धारा [43 ए](#) के तहत जारी

निर्देश और आदेश प्रकाशित करने की आवश्यकता नहीं है और न ही उन पार्टियों को सूचित करने की आवश्यकता है जिनके दावे उनसे प्रभावित हैं। ट्रिब्यूनल के समक्ष कार्यवाही जो परमिट के लिए आवेदनों से निपटती है, अर्धन्यायिक कार्यवाही की प्रकृति में है और यह वास्तव में बहुत अजीब होगा यदि ट्रिब्यूनल को धारा [43 ए](#) के तहत जारी कार्यकारी आदेशों या निर्देशों पर कार्य करने की आवश्यकता होती है। नागरिकों को यह जानने का अधिकार प्रदान किए बिना कि वे आदेश क्या हैं और यह देखें कि वे उचित रूप से लागू किए गए हैं। तथ्य यह है कि इन आदेशों और निर्देशों को न्यायिक निर्णयों द्वारा लगातार प्रशासनिक या कार्यकारी आदेशों के रूप में माना जाता है जो नागरिकों को कोई अधिकार प्रदान नहीं करते हैं, यह सही स्थिति को उजागर करता है कि ये आदेश और निर्देश वैधानिक नियम नहीं हैं और इसलिए इन्हें बंधन में नहीं डाला जा सकता है। परमिट और अन्य संबंधित मामलों के लिए आवेदनों से निपटने वाले न्यायाधिकरणों को प्रदत्त अर्ध-न्यायिक शक्तियों का प्रयोग।

हालाँकि, यह आग्रह किया जाता है कि विवादित आदेश में निर्धारित सिद्धांत ठोस सिद्धांत हैं और आदेश की वैधता को कोई चुनौती नहीं दी जा सकती है जब यह माना जाता है कि आदेश बहुत स्वस्थ और ठोस सिद्धांतों का प्रतिपादन करता है। यह तर्क दिया जाता है कि इस आदेश को विशेषज्ञ की राय के रूप में माना जा सकता है जिसकी सहायता राज्य सरकार द्वारा परमिट देने के सवाल से निपटने वाले न्यायाधिकरणों को दी जाती है। हम

इस तर्क से प्रभावित नहीं हैं। [धारा 43 ए](#) के तहत प्रदत्त अपनी शक्तियों के प्रयोग में निर्देश जारी करके अर्ध-न्यायिक न्यायाधिकरणों की सहायता करना कार्यपालिका का कार्य नहीं है। इसके अलावा, यदि [धारा 43 ए](#) वैध है और इसके तहत जारी किया गया आदेश इसके दायरे से बाहर नहीं आता है, यह राज्य सरकार के लिए निर्देश जारी करने के लिए खुला होगा और ट्रिब्यूनल को हर मामले में निर्विवाद रूप से उस निर्देश का पालन करने की आवश्यकता होगी। यह सच है कि आक्षेपित नियम द्वारा विकसित अंकन प्रणाली के संबंध में, ट्रिब्यूनल को स्वतंत्रता दी गई है कि वह अपने द्वारा दर्ज किए जाने वाले कारणों के आधार पर उस प्रणाली को न अपनाए। व्यवहार में यह स्वतंत्रता बहुत मायने नहीं रखती; लेकिन सैद्धांतिक रूप से भी, यदि विवादित आदेश वैध है, तो राज्य सरकार को एक और आदेश जारी करने से कोई नहीं रोक सकता है, जिसमें कहा गया है कि उसके द्वारा निर्धारित अंकन प्रणाली का हमेशा पालन किया जाएगा। हम पहले ही देख चुके हैं कि [धारा 43 ए](#) स्वयं यह प्रावधान करता है कि इसके तहत जारी किए गए आदेशों पर प्रभाव दिया जाएगा, और इसलिए, यदि [धारा 43 ए](#) के तहत कोई आदेश जारी किया जाता है। स्वयं यह निर्धारित करना था कि इसका पालन किया जाएगा, ट्रिब्यूनल को इसका पालन करना होगा और इस संबंध में कोई अपवाद नहीं किया जा सकता है। इसलिए, हम प्रतिवादी नंबर 1 की ओर से श्री गणपति अय्यर द्वारा हमारे सामने दृढ़ता से रखे गए इस तर्क को स्वीकार नहीं कर सकते हैं कि आदेश की वैधता

को इस आधार पर चुनौती नहीं दी जा सकती है कि इसके द्वारा निर्धारित सिद्धांत सही और स्वस्थ हैं। इसलिए, हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि विवादित आदेश धारा 43 ए के दायरे से बाहर है। क्योंकि इसका तात्पर्य उन मामलों के संबंध में निर्देश देना है जो अधिनियम के तहत गठित न्यायाधिकरणों को सौंपे गए हैं और जिन्हें इन न्यायाधिकरणों द्वारा अर्ध-न्यायिक तरीके से निपटाया जाना है। हम इस तथ्य को नजरअंदाज नहीं कर सकते हैं कि अधिनियम की वैधता, विशेष रूप से परमिट देने और अस्वीकार करने के प्रावधानों के संदर्भ में, काफी हद तक बरकरार रखी गई है क्योंकि इस महत्वपूर्ण कार्य को अधिनियम द्वारा गठित न्यायाधिकरणों के निर्णय पर छोड़ दिया गया है और ये न्यायाधिकरण हैं। अपनी शक्तियों को अर्धन्यायिक रूप से प्रयोग करने की दृष्टि से निष्पक्ष और निष्पक्ष रूप से कार्य करने की आवश्यकता है, और इसलिए, इन न्यायाधिकरणों के अधिकार क्षेत्र में अतिक्रमण के किसी भी प्रयास को धारा 43 ए के दायरे से बाहर माना जाना चाहिए।

हम इस तथ्य से अवगत हैं कि विवादित आदेश सीएसएस मोटर सेवा (1) के मामले में मद्रास उच्च न्यायालय के फैसले के बाद और संभवतः उसके जवाब में जारी किया गया था, हालांकि ऐसा प्रतीत होता है कि उच्च न्यायालय ने जो सुझाव दिया था वह संभवतः अधिनियम की धारा 68 के तहत नियम बनाने का था इस बात पर भी विवाद नहीं किया जा सकता है कि इस आदेश को जारी करने में राज्य सरकार का मुख्य

उद्देश्य अनियमितताओं से बचना था, और परमिट के लिए अपने आवेदनों के संबंध में आवेदकों द्वारा किए गए प्रतिद्वंद्वी दावों के निर्णय में निश्चितता और निष्पक्षता का तत्व पेश करना था। राज्य सरकार द्वारा यह सोचा गया होगा कि यदि न्यायाधिकरणों को बिना किसी मार्गदर्शन के अपने विवेक का प्रयोग करने की अनुमति दी जाती है, तो इससे विभिन्न क्षेत्रों में असंगत निर्णय हो सकते हैं और इससे जनता के मन में असंतोष पैदा हो सकता है। हालाँकि, ऐसा प्रतीत होता है कि कुछ अन्य राज्यों में अंकन प्रणाली का सहारा लिए बिना परमिट देने की समस्या का समाधान कर दिया गया है। लेकिन इसके अलावा, भले ही यह मान लिया जाए कि अंकन प्रणाली, अगर ठीक से लागू की जाए, तो परमिट देने के संबंध में निर्णय अधिक उद्देश्यपूर्ण, निष्पक्ष और सुसंगत हो सकती है, हम यह नहीं देखते हैं कि यह विचार कैसे निर्णय में सहायता कर सकता है हमारे सामने उठाई गई समस्या यदि राज्य सरकार सोचती है कि अधिनियम के निष्पक्ष प्रशासन के लिए किसी प्रकार की अंकन प्रणाली का अनुप्रयोग आवश्यक है, तो वह ऐसा रास्ता अपना सकती है जो कानून के तहत स्वीकार्य हो। [धारा 47\(1\)\(ए\) में](#) अन्य बातों के साथ-साथ यह आवश्यक है कि स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदनों पर विचार करते समय क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को आम तौर पर जनता के हितों को ध्यान में रखना होगा। उक्त अनुभाग अन्य मामलों को संदर्भित करता है, जिन्हें ध्यान में रखना होगा। हमारे वर्तमान प्रयोजन के लिए उन्हें इंगित करना अनावश्यक है। विधानमंडल

धारा धारा 47 में अतिरिक्त बातों को इंगित करके संशोधन कर सकता है जिन्हें परिवहन प्राधिकरण को ध्यान में रखना होगा; या विधानमंडल धारा 47 में संशोधन कर सकता है। राज्य सरकार को स्पष्ट रूप से और विशेष रूप से उस संबंध में नियम बनाने की शक्ति प्रदान करके या राज्य सरकार धारा 68 के तहत बिना संशोधन के नियम बनाने के लिए आगे बढ़ सकती है। ये सभी संभावित कदम हैं जो उठाए जा सकते हैं यदि यह सोचा जाए कि विवादित आदेश द्वारा किए गए प्रावधानों की प्रकृति में कुछ निर्देश जारी किए जाने चाहिए। हालाँकि, यह एक ऐसा मामला है जिससे हमारा कोई सरोकार नहीं है और जिस पर हम कोई राय व्यक्त नहीं करना चाहते हैं। जैसा कि इस अदालत ने अक्सर जोर दिया है, संवैधानिक मामलों में यह अत्यंत महत्वपूर्ण है कि अदालत को उन बिंदुओं पर कोई अपमानजनक टिप्पणी नहीं करनी चाहिए, जो सीधे उसके निर्णय के लिए उसके सामने नहीं उठाए गए हैं। इसलिए, यदि राज्य सरकार को लगता है कि अंकन प्रणाली अधिनियम के प्रशासन में मदद करती है, तो अपनाए जा सकने वाले संभावित विकल्पों को इंगित करने में, हमें निर्दिष्ट पाठ्यक्रमों में से किसी की वैधता पर कोई राय व्यक्त नहीं करनी चाहिए।

इससे केवल एक बिंदु पर विचार करना शेष रह जाता है। श्री गणपति अय्यर ने आग्रह किया कि भले ही विवादित आदेश वैध हो सकता है, लेकिन इसका कोई कारण नहीं है कि अपीलीय न्यायाधिकरण द्वारा पारित आदेश, जिसकी वर्तमान रिट कार्यवाही में उच्च न्यायालय द्वारा पुष्टि

की गई है, को उलट दिया जाना चाहिए। उनका तर्क है कि अपीलीय न्यायाधिकरण ने जो किया है, वह उन सिद्धांतों पर कार्य करना है जो सही हैं और यह तथ्य कि इन सिद्धांतों को एक अमान्य आदेश द्वारा प्रतिपादित किया गया है, अपीलीय न्यायाधिकरण के निर्णय को रद्द नहीं करना चाहिए। इस प्रकार प्रस्तुत किये जाने पर, यह तर्क निस्संदेह प्रशंसनीय है; लेकिन तर्क की बारीकी से जांच करने पर इसके पीछे छिपी भ्रांति का पता चलता है। यदि अपीलीय परिवहन प्राधिकरण ने विवादित आदेश के बाध्यकारी बल के बिना इन मामलों पर विचार किया होता, तो यह एक और मामला होता-, लेकिन अपीलीय प्राधिकरण द्वारा सुनाया गया आदेश स्पष्ट रूप से और स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि यह एक अर्थ में सही है , कि वह विवादित आदेश का पालन करने के लिए बाध्य था जब तक कि अपने विकल्प के प्रयोग में उसने इससे अलग होने का निर्णय नहीं लिया था और उस पाठ्यक्रम को अपनाने के लिए अपने कारणों को दर्ज करने के लिए तैयार नहीं था। हमारा मानना है कि यह सुझाव देना बेकार होगा कि राज्य में कार्यरत कोई भी परिवहन प्राधिकरण आमतौर पर राज्य सरकार द्वारा जारी आदेश का पालन करने से इंकार कर देगा। इसलिए, हमें यह मानने में कोई झिझक नहीं है कि अपीलीय न्यायाधिकरण का निर्णय पूरी तरह से लागू आदेश के प्रावधानों पर आधारित है और चूंकि उक्त आदेश अमान्य है, इसलिए निर्णय को सर्वोच्च न्यायालय रिट जारी करके ही सही किया जाना चाहिए।



परिणामस्वरूप, हम अपील स्वीकार करते हैं, 1959 की रिट याचिका संख्या 692 में उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश को रद्द करते हैं और निर्देश देते हैं कि उक्त रिट याचिका को स्वीकार किया जाए। संपूर्ण लागत के संबंध में कोई आदेश नहीं होगा। इस निर्णय के अनुसार अपीलीय न्यायाधिकरण द्वारा पारित आदेश को रद्द करते हुए और कानून के अनुसार निपटान के लिए मामले को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को भेज कर सर्टिओरीरी की रिट जारी की जाएगी।

अपील स्वीकृत।

(अनुवादक-सृष्टि चौधरी, आर.जे.एस.)

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी सृष्टि चौधरी (आर.जे.एस.) द्वारा किया गया है।

अस्वीकरण: यह निर्णय पक्षकार को उसकी 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।