

उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम अपने अध्यक्ष के माध्यम से

बनाम

ओमादित्य वर्मा और अन्य

5 अप्रैल, 2005

[अशोक भान और ए. के. माथुर, जे. जे.]

मोटर वाहन अधिनियम 1988 - धारा 104 राज्य सड़क परिवहन सेवा योजना के अंतर्गत कुछ मार्गों की अधिसूचना जारी की गई - अधिसूचित मार्गों या उनके किसी भाग पर निजी संचालकों को परमिट जारी करना- , निर्णीत किया - योजना को संशोधित किए बिना और उस बाबत प्रावधान बनाए बिना अधिसूचित मार्ग पर निजी संचालकों को परमिट जारी नहीं किया जा सकता है - तथ्य यह है कि बिजनौर से नूरपुर के मार्ग को 1951 में अधिसूचित किया गया तो 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव से उस मार्ग पर कोई परमिट जारी नहीं किया जा सकता है और इसी प्रकार 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना से मुज्जफरनगर से बिजनौर के मार्ग को अधिसूचित किया गया तो उपरोक्त दोनों योजनाओं से उस मार्ग पर भी कोई परमिट जारी नहीं किया जा सकता है, इस प्रकार अधिसूचित मार्गों पर निजी संचालक वाहन नहीं चला सकेंगे - मोटर वाहन अधिनियम 1939 धारा 68 - एफएफ

भारत का संविधान 1950 - अनुच्छेद 136 - उच्चतम न्यायालय ने विशेष अनुमति याचिका को प्रथम दृष्टया ही खारिज कर दिया - प्रकरण को पुनः विचारण हेतु अधिकरण के पास स्थानांतरण किया- निर्णीत किया गया कि विशेष अनुमति याचिका का प्रथम दृष्टया ही खारिज किया जाना कोई न्यायिक निर्णय नहीं है और न ही उसमें पारित निर्णय कानून बनाए रखने के बराबर है, जिसके विरुद्ध कोई अपील की जा सकती हो।

03 सितंबर 1994 की अधिसूचना में मुज्जफरनगर से बिजनौर वाया जनसत, मीरापुर और देवल को अधिसूचित किया गया जबकि 12 फरवरी 1951 की अधिसूचना से बिजनौर से नूरपुर का मार्ग पहले से ही अधिसूचित था, इन दो योजनाओं के अंतर्गत मुज्जफरनगर, जनसत, मीरापुर, देवल से बिजनौर का मार्ग अधिसूचित हुआ था।

हस्तगत अपीलों में प्रश्न यह उत्पन्न हुआ कि क्या 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव से राज्य परिवहन अधिकरण मुज्जफरनगर से छलजेट वाया गंगापुल, बिजनौर और नूरपुर के लिए निजी संचालकों को उक्त मार्ग के कुछ हिस्से के लिए परमिट दे सकता है या नहीं, जोकि पूर्व से अधिसूचित हैं।

अपील स्वीकार करते हुए न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया

1.1 जब 14 - 15 जून 1993 का प्रस्ताव पारित किया गया तब मुज्जफरनगर से बिजनौर वाया जनसत, मीरापुर और देवल का मार्ग

अधिसूचित नहीं था किंतु बिजनौर से नूरपुर का मार्ग 12 फरवरी 1951 से ही अधिसूचित था। यह समझ में नहीं आया कि क्षेत्रीय परिवहन अधिकरण और राज्य परिवहन अधिकरण ने इस तथ्य को अनदेखा क्यों कर दिया कि बिजनौर से नूरपुर का मार्ग मुज्जफरनगर और छलजेट के अधिसूचित मार्ग का ही हिस्सा है और उन्होंने अधिसूचित मार्ग पर परमिट जारी कर दिए। ऐसा प्रतीत होता है कि 12 फरवरी 1951 की अधिसूचना की किसी को जानकारी नहीं रही और यह एक सद्भाविक त्रुटि थी (177-सी-डी)

महाराष्ट्र राज्य व अन्य बनाम प्रभाकर भिखाजी इंग्ले, जेटी (1996)  
3 एससी 567 और नारायण भारमा संगल ट्रस्ट बनाम स्वामी प्रकाश नंदा व अन्य जेटी (1997) 5 एससी 100 प्रस्तुत किये गये।

1.2 यद्यपि मामला उच्चतम न्यायालय तक आया और इस बीच कई ओर विवाद भी हुए किंतु किसी ने भी अधिकारियों को यह नहीं बताया कि बिजनौर से नूरपुर का मार्ग एक बार अधिसूचित किया जा चुका है और उस पर कोई परमिट जारी नहीं किया जा सकता (177 ई)

2. जब एक बार मार्ग का राष्ट्रीयकरण कर दिया गया तो बिना योजना को संशोधित किए हुए किसी भी निजी वाहन को उस पर संचालन हेतु परमिट नहीं दिया जा सकता है, यह एक आवश्यक कानून है और इसकी अनदेखी नहीं की जा सकती है, इस पर भी जबकि उच्च न्यायालय द्वारा आदेश पारित किया गया तब मुज्जफरनगर से बिजनौर वाया जनसत,

मीरापुर और देवल का मार्ग 03 सितंबर 1994 से अधिसूचित था और उच्च न्यायालय ने इसकी अनदेखी कर दी और इसकी परिकल्पना करते हुए आदेश जारी कर दिया कि 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना को लागू कर दिया गया है (177-एफ-जी)

3.1 यह सही है कि जब 14 - 15 जून 1993 का प्रस्ताव पारित किया गया तब 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना लागू नहीं थी किंतु ज्योंहि 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना के अंतर्गत पारित योजना लागू हुई और मुज्जफरनगर से बिजनौर का संपूर्ण मार्ग अधिसूचित हो गया तथा 12 फरवरी 1951 की अधिसूचना से बिजनौर से नूरपुर का मार्ग पहले से ही अधिसूचित था तो उच्च न्यायालय किस प्रकार 38 संचालकों को परमिट जारी करने का आदेश अधिकारियों को दे सकता है। इस न्यायालय ने अपने 21 जुलाई 1995 के आदेश से प्रकरण को पुनः सुनवाई हेतु भेजते समय इन प्रश्नों को अवधारित नहीं किया था। इस न्यायालय ने उन प्रश्नों को ही निर्णय हेतु अधिकरण को प्रकरण रिमांड किया था जो उस समय विचारण में थे, अन्य सभी विशेष अनुमति याचिका को प्रथम दृष्टया ही खारिज कर दिया जिनमें उच्च न्यायालय का आदेश सम्मिलित नहीं था, इस तरह प्रथम दृष्टया ही खारिज किया जाना किसी कानून का निर्माण नहीं करता है और प्रकरण पुनः अपील योग्य होता है (178-ए-सी)

3.2 इस न्यायालय ने अधिकरण को प्रकरण पुनः भेजते हुए पूरी तरह से वर्णित किया था और राज्य परिवहन अपील अधिकरण को आदेश दिया था कि उच्च न्यायालय में जो रिट पीटिशन अपील के रूप में प्रस्तुत की गई है उन सभी में सभी पक्षकारों को सुनते हुए विधिक प्रावधानों के अनुसार प्रकरण का निस्तारण किया जाये इस न्यायालय ने किसी भी प्रकरण में गुणावगुण पर कोई निर्णय नहीं दिया था और न ही अपनी राय दी थी, इस तरह विशेष अनुमति याचिका का खारिज किया जाना पूर्व निर्णय की श्रेणी में नहीं आता है और न ही उच्च न्यायालय द्वारा दिया गया कोई आदेश किसी कानून की श्रेणी में आता है क्योंकि इस न्यायालय, उच्च न्यायालय अधिकरण या राज्यपरिवहन अधिकरण ने 12 फरवरी 1951 और 03 सितंबर 1994 की किसी अधिसूचना को विचारित नहीं किया था (179-जी-एच, 180 ए)

भारतीय तेल निगम लिमिटेड बनाम बिहार राज्य (1986) 4 एससीसी 146, उच्चतम न्यायालय कर्मचारी कल्याण संघ बनाम भारत संघ व अन्य (1989) 4 एससीसी 187, पी नल्लामल व अन्य बनाम राज्य पुलिस निरीक्षक के प्रतिनिधित्व से (1999) 6 एससीसी 559 एवं आयकर आयुक्त बेंगलौर बनाम श्री मंजु नाथेश्वर पैकिंग प्रॉडक्ट व कैंपर वर्क्स (1998) 1 एससीसी 598 पर विचार किया गया।

4 जब एक बार कोई योजना लागू कर दी गई है तो बिना किसी योजना की स्वीकृति के कोई भी निजी वाहन उस अधिसूचित मार्ग पर नहीं चल सकता है, दोनों योजनाएं निजी संचालकों को वाहन संचालन के कोई परमिट नहीं देती है। जब 1951 से बिजनौर से नूरपुर का मार्ग अधिसूचित है तो 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव से कोई परमिट जारी नहीं किया जा सकता है और इसी तरह 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना से मुज्जफरनगर से बिजनौर के लिए अधिसूचित होने के बाद कोई परमिट जारी नहीं किया जा सकता है और दोनों योजनाएं निजी संचालकों को पूरी तरह बाधित करती है। विधि का यह एक निश्चित सिद्धांत है कि योजना में संशोधन के बिना और प्रावधान किए बिना किसी भी निजी संचालक को अधिसूचित मार्ग पर वाहन चलाने की अनुमति नहीं दी जा सकती है (180 ए, 181 एडी)

कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम असरफुल्ला खान व अन्य (2002) 2 एससीसी 560 पर विचार किया गया।

दीवानी अपील क्षेत्राधिकार: दीवानी अपील संख्या 6716- 6719/1999

इलाहाबाद उच्च न्यायालय के दीवानी विविध रिट याचिकाएं संख्या 9990-23496,15746 और 20187/1997 के निर्णय व आदेश दिनांक 26.09.1997 से

गौरव जैन सुश्री आभा जैन अयाची संख्या 17 दीवानी अपील संख्या 6716/1999 की ओर से

एस.बोर्थाकुर व सुनील के जैन अयाची संख्या 15 सिविल अपील संख्या 6716/1999 की ओर से

मैसर्स मितर एवं मितर कंपनी (एनपी अयाची संख्या 13 दीवानी अपील संख्या 6717/1999 और संख्या 18 दीवानी अपील संख्या 6716/1997) की ओर से

न्यायालय की ओर से निर्णय एके माथुर जे. द्वारा सुनाया गया।

इन चार अपीलों में विधि एवं तथ्यों के प्रश्न समान होने से इनका एक संयुक्त निर्णय द्वारा निर्णय किया जा रहा है।

इस प्रकरण का इतिहास बड़ा विचित्र है किंतु इसकी स्थिति में जाने से पहले कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर प्रकाश डालना जरूरी है। 12 फरवरी 1951 को उत्तर प्रदेश राज्य के राजकीय राजपत्र में बिजनौर-नूरपुर-चांदपुर मार्ग के लिए एक योजना प्रकाशित की गई, उसके बाद 15 अक्टूबर 1962 को एक अलग अधिसूचना राजपत्र में प्रकाशित हुई जिसके अंतर्गत मेरठ क्षेत्र के बिजनौर से मुज्जफरनगर के लिए एक योजना प्रकाशित की गई जिसके अनुसार 15 नवंबर 1962 या उसके बाद से राज्य सड़क परिवहन की सेवाएं चालू की जाएंगी। 28 सितंबर 1977 को एक अन्य मार्ग की अधिसूचना जारी की गई जिसमें मुज्जफरनगर से बिजनौर वाया भोपा,

मोरना और रावली घाट दिया गया, उसके बाद 03 सितंबर 1994 को पुनः इसे संशोधित करते हुए फिर एक अधिसूचना जारी की गई, आपत्तियां सुनी गई, जिसके अनुसार मेरठ क्षेत्र के बिजनौर से मुज्जफरनगर मार्ग वाया देवल होकर भोपा, मोरना और रावली घाट के स्थान पर स्थापित किया गया। इन सभी मार्गों के लिए दो योजनाएं मुज्जफरनगर, जनसठ, मीरापुर, देवल और बिजनौर अधिसूचित की गई और यह दो योजनाएं ही वर्तमान विवाद का कारण हैं और 12 फरवरी 1952 और 03 सितंबर 1994 की अधिसूचनाएं भी विवादित हैं। इलाहाबाद उच्च न्यायालय की डिवीजन बेंच द्वारा 26 सितंबर 1997 को एक आदेश पारित किया गया जिसमें उन्होंने अपने यहां की दीवानी विविध रिट पीटिशन संख्या 9990,15746,20187,23496 जोकि वर्ष 1997 की थी, को स्वीकार किया और 17 जुलाई 1990 के आदेश को निरस्त करते हुए सचिव राज्य परिवहन अधिकारी उत्तरप्रदेश राज्य लखनऊ को आदेश दिया कि जिन व्यक्तियों को परमिट जारी नहीं किए गए हैं उनको 14 15 जून 1993 के प्रस्ताव के अनुसार तुरंत और बिना किसी देरी के परमिट जारी किए जावें इसी आदेश से आहत होकर उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम ने जिसे बाद में यूपीएसआरटीसी कहा गया है यह अपीलें प्रस्तुत कीं।

सर्वप्रथम 13 नवंबर 1998 को देरी को क्षमा करने व एसएलपी को सुनने के नोटिस जारी किए गए किंतु कोई अंतरिम आदेश पारित नहीं किया गया, बाद में 18 नवंबर 1999 को अनुमति स्वीकार की गई। 11 मई



2000 को अंतरिम प्रार्थना पत्र खारिज किया गया और अब यह अपीलें सुनवाई के लिए न्यायालय के समक्ष पेश हुईं। 21 फरवरी 2005 की कार्यालय टिप्पणी के अनुसार दीवानी अपील संख्या 6716/1999 के सभी 23 प्रत्यर्थागण ने नोटिस प्राप्त किए इनमें से प्रत्यर्था संख्या 17 एवं 18 सुश्री आभा जैन व मैसर्स मितर एवं मितर कंपनी द्वारा प्रस्तुत हुए जबकि अन्य ने अपनी उपस्थिति नहीं दी। अपील संख्या 6717/1999 के प्रत्यर्था संख्या 01 से 12, 14 16 से 21 न्यायालय में उपस्थित नहीं हुए। प्रत्यर्था संख्या 13 और 15 मैसर्स मितर एवं मितर एवं सुनील कुमार जैन के माध्यम से उपस्थित हुए। दीवानी अपील संख्या 6718/1999 के तीन प्रत्यर्थागण को दस्ती नोटिस प्रेषित किए गए किंतु कोई उपस्थित नहीं आया। दीवानी अपील संख्या 6719/1999 के तीन प्रत्यर्थागण थे किंतु तामील के बावजूद वह भी उपस्थित नहीं हुए और अब यह अपीलें हमारे समक्ष सुनवाई के लिए हैं। 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव के द्वारा राज्य परिवहन अधिकरण उत्तर प्रदेश ने 38 नियमित यात्री परिवहन परमिट मुज्जफरनगर-छलजेट वाया गंगापुल, बिजनौर और नूरपुर के परमिट जारी किए, इनमें से 11 व्यक्तियों को जुलाई 1993 में आवश्यक परमिट जारी किए गए, उसके बाद उच्च न्यायालय में कई रिट याचिकाएं प्रस्तुत हुईं, इनमें से प्रथम रिट याचिका श्री हरपाल सिंह ने रिट संख्या 3511/1993 उच्च न्यायालय के लखनऊ बेंच के समक्ष प्रस्तुत कीं जिसमें 16 अगस्त 1993 को एक स्थगन आदेश पारित करते हुए उच्च न्यायालय ने राज्य

परिवहन अधिकरण को उक्त परमिट जारी नहीं करने का आदेश जारी किया। 31 जुलाई 1993 को सचिव राज्य परिवहन अधिकरण लखनऊ ने एक आदेश जारी कर 11 परमिट धारकों को मुज्जफरनगर, छलजेठ वाया जोली जरवर- काटिया मार्ग पर वाहन चलाने की अनुमति दी प्रबंधक राज्य परिवहन अधिकरण उत्तर प्रदेश लखनऊ ने 02 फरवरी 1995 को एक अन्य आदेश जारी कर उन 11 परमिट धारकों को अपने वाहन मुज्जफरनगर, छलजेठ मार्ग पर जनसत, मीरापुर मार्ग से संचालित करने का आदेश दिया। 31 जुलाई 1993 के सचिव राज्य परिवहन अधिकरण लखनऊ के आदेश को श्रीमती सयमा जमाल ने रिट पीटिशन संख्या

अधिसूचना दिनांक 12 फरवरी 1951

क्षेत्र	मार्ग का नाम	राज्य सडक परिवहन के संचालन प्रारंभ होने की तिथि	एसआरटी सेवाओं की संख्या	वाहनों का प्रकार और वहन क्षमता विशेष रूप से भिन्न होती है	इसके भाग के मार्ग पर दूसरों द्वारा संचालित सेवाओं की संख्या
1	2	34	56	7	
बरेली					
XX	XX	XX	XX	XX XX	
18.बिजनौर-नूरपुर चांदपुर		1.2.49	2 स्टेज कैरिज शून्य शून्य 25-40 सीटर.		

XX	XX	XX XXXX XX	
----	----	------------	--

अधिसूचना दिनांक सितंबर 3, 1994

क्रम संख्या	अधिसूचना संख्या और तारीख जिसके द्वारा योजना को मंजूरी दी गई थी	अनुमोदित योजना का नाम जिसमें संशोधन प्रस्तावित है	संशोधन प्रस्तावित
1	2	3	4
1	4790-टी-XXX-2-बी-60,. दिनांक 15 अक्टूबर, एल 962 और नं. 4517/XXX-2-429-86, दिनांक 28 सितम्बर, 1977	मेरठ क्षेत्र के बिजनौर से मुजफ्फरनगर मार्ग के संबंध में योजना	स्वीकृत योजना कॉलम-3 में उल्लेखित है को कवर करने के लिए संशोधित किया गया है बिजनौर और के बीच का मार्ग मुजफ्फरनगर वाया जानसठ-मीरापुर-डोवल मार्ग के बजाय भोपा और मोरना

4250/1994 से उच्च न्यायालय की लखनऊ बेंच में प्रश्नगत किया। एक अन्य रिट पीटिशन संख्या 7875/1994 किसी संजीव कुमार द्वारा प्रस्तुत

कर सचिव राज्य परिवहन अधिकरण लखनऊ के आदेश दिनांक 31 जुलाई 1993 को प्रश्नगत किया। श्रीमती शशि गोयल रिट पीटिशन संख्या 6774/1995 प्रस्तुत कर प्रबंधक राज्य परिवहन अधिकरण लखनऊ के 2 फरवरी 1995 के आदेश को प्रश्नगत किया गया। 2 रिट याचिका संख्या 7875/1994 और 6774/1995 इलाहाबाद उच्च न्यायालय में प्रस्तुत हुईं और 05 मई 1995 को डिवीजन बेंच ने आदेश पारित करते हुए 31 जुलाई 1993 के सचिव राज्य परिवहन अधिकरण व 02 फरवरी 1995 के प्रबंधक राज्य परिवहन अधिकरण के लखनऊ के आदेश को निरस्त कर दिया गया और राज्य परिवहन अधिकरण को एक मार्ग निश्चित करते हुए विशिष्ट आदेश पारित करने के आदेश दिए गए, जोकि 14-15 जून 1993 को बताया गया। 05 मई 1995 के आदेश को रिट पीटिशन संख्या 7875/1994 और रिट याचिका संख्या 6774/1995 को विशेष अनुमति याचिका में प्रश्नगत किया गया जोकि रिट याचिका संख्या 13594/1995 के द्वारा 21 जुलाई 1995 को इस न्यायालय द्वारा सुनाया गया, जिसके अनुसार दोनों पक्षों के अधिवक्तागण को सुना गया।

याचिका स्वीकार की गई।

हमारी राय में यहां पर तथ्य एवं विधि के कई प्रश्न विवादित हैं जिनका सही एवं विस्तृत विश्लेषण किया जाना आवश्यक है, उदाहरण के लिए याचिकागण को मुज्जफरनगर से छलजेट वाया मीरापुर, गंगापुर और

नूरपुर के जो मूल परमिट जारी किए गए और साथ ही मुज्जफरनगर, जोली, बेहरासदर, जागवत, कटिया और मीरापुर के भी मूल परमिट जारी किए गए। एक विवादित बिंदु यह भी है कि क्या मुज्जफरनगर से मीरापुर का मार्ग राष्ट्रीयकृत है या नहीं और क्या उच्च न्यायालय का ऐसा कोई आदेश है जिससे मुज्जफरनगर से मीरापुर के परमिट जारी किए गए, इन सब परिस्थितियों में हमारी राय में इन सभी प्रकरण को एसटीएटी को भेजा जाना उचित है, जोकि उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत सभी रिट पीटिशन को एक अपील की भांति सुनेंगे और सभी पक्षों को सुनने के बाद उसे विधि अनुसार निस्तारित करेंगे और उसी प्रकार इस आदेश से राज्य परिवहन अपीलीय अधिकरण को निर्णय हेतु यह प्रकरण भेजे गए। इन सबके अतिरिक्त 03 अन्य रिट याचिकाएं संख्या 4250/1994 जो उच्च न्यायालय की लखनऊ बेंच के समक्ष सायमा जयमाल ने प्रस्तुत की थी। रिट संख्या 6774/1995 जो श्रीमती शशि गोयल द्वारा प्रस्तुत की गई तथा संजीव कुमार द्वारा प्रस्तुत रिट याचिका संख्या 7875/1994 को भी अधिकरण को स्थानांतरित किया गया और उन्हें अपील संख्या 127,142, और 143/1993 के क्रम में दर्ज किया गया। राज्य परिवहन अपीलीय अधिकरण ने सारी अपीलें स्वीकार कर 27 जनवरी 1996 को आदेश पारित करते हुए 31 जुलाई 1993 और 25 अक्टूबर 1994 के सचिव राज्य परिवहन अधिकरण लखनऊ और 2 अप्रैल 1995 के चैयरमेन राज्य परिवहन अधिकरण लखनऊ के आदेश को निरस्त कर दिया और 14 - 15

जून 1993 को वाया जनसत, मीरापुर मार्ग के मूल परमिट को सही ठहराया गया, तब तक 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना प्रकाश में नहीं आई थी और न ही मुज्जफरनगर, बिजनौर वाया जनसत, मीरापुर का मार्ग अधिसूचित हुआ था और इस प्रकार क्षेत्रीय परिवहन अधिकरण द्वारा अधिसूचित यह मार्ग इस आदेश से प्रभावित नहीं हुआ था, किंतु इससे यह तथ्य सामने आये कि 12 फरवरी 1951 को बिजनौर, नूरपुर, चांदपुर का मार्ग जो अधिसूचित किया गया था उसकी जानकारी किसी भी पक्ष को नहीं थी, ऐसी स्थिति में बिजनौर, नूरपुर मार्ग को छलजेट तक चलाने के लिए कोई परमिट जारी नहीं किया गया, तब ऐसी स्थिति में क्षेत्रीय परिवहन अधिकरण द्वारा एक प्रस्ताव पारित कर मुज्जफरनगर, जनसत, मीरापुर, देवल, मीरापुर और छलजट के मार्ग को बिजनौर से नूरपुर तक अधिसूचित मार्ग कर दिया गया।

27 जनवरी 1996 को अधिकरण द्वारा जारी किए गए आदेश को जो कि प्रकरण की रिमांड करने के बाद दिया गया। श्रीमती शशि गोयल ने इलाहाबाद उच्च न्यायालय के समक्ष दो रिट याचिकाएं प्रस्तुत कीं जिसे 30 अप्रैल 1996 को उच्च न्यायालय ने खारिज कर दिया और अधिकरण के आदेश को सही बताया। इलाहाबाद उच्च न्यायालय के 30 अप्रैल 1996 के आदेश को एसएलपी संख्या 14269 और 1427/1996 द्वारा इस न्यायालय के समक्ष प्रश्नगत किया गया जो पक्षकारों के अधिवक्तागण को सुनकर 05 अगस्त 1996 को खारिज की गई किंतु फिर भी विवाद यहां नहीं थमा।

किसी धर्मेन्द्र सिंह ने रिट पीटिशन संख्या 37607/1995 इलाहाबाद उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत करते हुए 14 - 15 जून 1993 को जो 38 परमिट जारी किए गए उस प्रस्ताव को प्रश्नगत किया जिसे 03 मार्च 1997 को उच्च न्यायालय ने खारिज कर दिया। फिर उच्च न्यायालय के समक्ष ही पुनर्विचार याचिका प्रस्तुत हुई जिसे भी 24 जुलाई 1997 को उच्च न्यायालय ने खारिज कर दिया, तब तक 21 व्यक्तियों को परमिट जारी नहीं किए गए थे। रिट पीटिशन संख्या 9990/1997 ओम आदित्य वर्मा और अन्य ने इलाहाबाद उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत कर प्रबंधक, राज्य परिवहन अधिकरण तथा सचिव राज्य परिवहन अधिकरण यूपी लखनऊ को उक्त परमिट 14 - 15 जून 1993 के आदेशानुसार जारी करने का निवेदन किया गया, उस रिट याचिका को सुना गया और श्री एमपी दुबे स्थायी अधिवक्ता ने प्रार्थना पत्र के जवाब का समय चाहा और श्री एडी सोमदास ने एक प्रार्थना पत्र प्रस्तुत करते हुए धर्मेन्द्र सिंह को पक्षकार बनाने का प्रार्थना पत्र प्रस्तुत किया, उस पर उच्च न्यायालय ने रिट याचिकाकर्ता के अधिवक्ता को उत्तर प्रदेश राज्य पथ परिवहन निगम जोकि वर्तमान में अपीलार्थी है, को प्रत्यर्थी पक्षकार बनाने का निवेदन किया। तथापि इसी बीच 16 आवेदनकर्ताओं को परमिट जारी किए गए। सचिव राज्य परिवहन अधिकरण उ.प्र. के समक्ष एक आपत्ति प्रस्तुत की गई और निवेदन किया गया कि परमिट जारी नहीं किए जावें क्योंकि उच्च न्यायालय की लखनऊ बेंच से रिट पीटिशन संख्या 2600/1993 में स्थगन

दिया गया है और उसे उच्च न्यायालय द्वारा न तो समाप्त किया गया है और न संशोधित किया गया है, फिर भी 14 -15 जून 1993 के प्रस्ताव से 10 - 11 जुलाई 1997 को परमिट जारी कर दिए गए, जो सही नहीं थे। 17 जुलाई 1997 को सचिव राज्य परिवहन अधिकरण उत्तर प्रदेश लखनऊ ने रिट याचिकाकर्ताओं को परमिट जमा कराने और वाहन नहीं चलाने का आदेश दिया 17 जुलाई 1997 का उक्त आदेश उच्च न्यायालय के समक्ष विचारित रिट में स्वयं ही एक प्रश्न बन गया। डिवीजन बेंच ने पक्षकों की सुनवाई करके अपने एक विस्तृत आदेश में सचिव राज्य परिवहन अधिकरण उत्तर प्रदेश लखनऊ के आदेश को न्यायोचित नहीं माना, क्योंकि 14 - 15 जून 1993 का आदेश उच्चतम न्यायालय तक विचारित किया गया और उसे सही माना गया। रिट पीटिशन संख्या 2600/1993 में दिये गये स्थगन आदेश को सचिव राज्य परिवहन अधिकरण ने जारीसुदा परमिट को याचिकाकर्ताओं से वापस लेते समय काम में नहीं लिया। उच्च न्यायालय ने आगे यह भी अवधारित किया कि सारे तथ्य गलत हैं एवं इनका कोई औचित्य नहीं है, क्योंकि 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव को कई मामलों में चुनौती दी गई थी और इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने इसके लिए अंतरिम आदेश पारित कर दिया था और बाद में उसे सर्वोच्च न्यायालय द्वारा भी मान्य किया गया और राज्य परिवहन अधिकरण के लिए उस आदेश को नहीं मानना सही नहीं था। उच्च न्यायालय ने आगे यह भी अवधारित किया कि जिनके परमिट वापस मंगाये गये उनको न तो



सुना गया और न ही किसी प्रकार का नोटिस दिया गया। आगे यह भी अवधारित किया गया कि 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना का विस्तृत विश्लेषण किया गया था और उसमें कोई अवैधानिकता नहीं पाई गई थी और उसी आधार पर 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव के आधार पर याचिकाकर्तओं को परमिट जारी किये गये थे। उच्च न्यायालय ने आगे यह भी अवधारित किया कि अब ये सुनवाई के लिए नहीं है। उच्च न्यायालय ने रिट पीटिशन संख्या 2576/1997 में उच्च न्यायालय की लखनऊ बेंच द्वारा दिनांक 12 अगस्त 1997 को दिये गये आदेश की ओर भी ध्यान आकर्षित किया, जिसमें 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना में अधिसूचित किये गये। मार्ग के लिए परमिट जारी करना सही नहीं माना था। विद्वान डिवीजन बेंच ने यह भी माना कि सर्वोच्च न्यायालय के पूर्व के दिये गये निर्णयों के प्रकाश के विरोधाभास में इन्हें पुनः सुनवाई हेतु नहीं लिया जा सकता है। इस संबंध में उच्च न्यायालय द्वारा इस न्यायालय के महाराष्ट्र राज्य व अन्य बनाम प्रभाकर भिकाजी इंग्ले के मामले में जो जेटी (1996) 3 एससी 567 आदेश के प्रकाश में एक रेफरेंस भी किया था जिसमें यह अवधारित किया गया था कि जब कोई निर्णय उच्चतम न्यायालय द्वारा दे दिया गया है तो उसमें ट्रिब्यूनल का आदेश स्वतः ही समाहित हो जाता है। ऐसा ही द्रष्टिकोण नारायणा भारमा संगल ट्रस्ट बनाम स्वामी प्रकाशानंद व अन्य जो जेटी (1997) 5 एससी 100 में भी व्यक्त किया गया था। इन सब तथ्यों को देखते हुए डिवीजन बेंच ने यह निर्णय दिया कि प्रत्यर्थियों

के लिए 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना के आधार पर जारी किए गए परमिट के आदेश को चुनौती देने का कोई आधार नहीं था, जबकि 21 जुलाई 1995 के इस न्यायालय के आदेश द्वारा अधिकरण को मामले पुनः सुनवाई हेतु भेज दिए गए थे और यह भी अवधारित किया कि प्रकरण अंतिम रूप से निस्तारित किये जा चुके हैं और इन पर पूर्व न्याय का सिद्धांत लागू होता है। 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव के आधार पर जो 38 परमिट जारी किये गये थे उन्हें जारी किये हुए चार साल से अधिक समय हो चुका है किंतु अभी तक इसकी कोई आज्ञा जारी नहीं की गई है और इस कारण 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव को लागू करने का निर्देश दिया गया और इसी कारण वर्तमान अपीलें एसएलपी स्वीकार करने हेतु इस न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत हुईं।

वास्तव में हमने दो अधिसूचनाओं को निर्णय के प्रारंभ में पुनः प्रस्तुत किया है, इसका मुख्य कारण वापस अधिसूचनाओं को वर्णित करने का यह रहा कि मुज्जफरनगर से छलजेट का विवादित मार्ग बिजनौर से नूरपुर के मार्ग में आता है जोकि 1951 में ही अधिसूचित कर दिया गया था। हमारी समझ में यह नहीं आया कि 14 - 15 जून 1993 को मुज्जफरनगर से छलजेट के प्रस्ताव को बिजनौर से नूरपुर की 1951 की अधिसूचना के बावजूद क्यों जारी किया गया यह योजना पूर्णतः गलत थी। वास्तव में 14 - 15 जून 1993 का प्रस्ताव 1952 की अधिसूचना को बिना ध्यान में दिये हुए जारी किया गया है जिसमें कि बिजनौर से नूरपुर के

मार्ग को अधिसूचित कर दिया गया था और उसी में मुज्जफरनगर से छलजेट का मार्ग अधिसूचित था। इस तथ्य की जानकारी क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी या राज्य परिवहन अधिकरण या इलाहाबाद उच्च न्यायालय के समक्ष या इस न्यायालय के समक्ष भी ध्यान में नहीं लाई गई। 21 जून 1995 को इस न्यायालय ने संपूर्ण मामले को पुनः सुनवाई कर निर्णय हेतु अधिकरण को भेजा था। राज्य परिवहन अपीलीय अधिकरण के समक्ष वर्तमान के अपीलकर्ता में उत्तर प्रदेश राज्य पथ परिवहन निगम पक्षकार नहीं था, इस न्यायालय के समक्ष मामला संचालकों और अधिकारियों के बीच था, उस समय उत्तर प्रदेश राज्य पथ परिवहन निगम पक्षकार नहीं था जबकि यह प्रकरण ट्रिब्यूनल को पुनः सुनवाई हेतु भेजा गया था। जब सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष उत्तर प्रदेश राज्य पथ परिवहन निगम एक पक्षकार बना तब न्यायालय को बताया गया कि बिजनौर से नूरपुर मार्ग की पहले से अधिसूचना जारी की हुई है। दिनांक 21.07.1995 काे जब मामला सर्वोच्च न्यायालय द्वारा अधिकरण को स्थानांतरित किया गया, तब तक 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना जारी करते हुए मुज्जफरनगर से बिजनौर वाया जनसत, मीरापुर और देवल की अधिसूचना जारी कर दी गई। आश्चर्यजनक रूप से वहां भी उत्तर प्रदेश राज्य पथ परिवहन निगम को इस न्यायालय व राज्य परिवहन अपीलीय अधिकरण के समक्ष पक्षकार नहीं बनाया गया। सर्वप्रथम 1993 में उच्च न्यायालय के समक्ष प्रत्यर्थी के रूप में उत्तर प्रदेश राज्य पथ परिवहन निगम को पक्षकार बनाया गया।

यह सही है कि 14 - 15 जून 1993 को जब प्रस्ताव पारित किया गया उस समय मुज्जफरनगर से बिजनौर वाया जनसत मीरापुर और देवल मार्ग अधिसूचित नहीं था किंतु बिजनौर से नूरपुर का मार्ग 12 फरवरी 1951 को ही अधिसूचित कर दिया गया था और यह हमारी समझ से परे है कि क्षेत्रीय परिवहन अधिकरण और राज्य परिवहन अधिकरण ने इस तथ्य को क्यों ध्यान में नहीं रखा कि बिजनौर से नूरपुर के राजमार्ग का हिस्सा भी मुज्जफरनगर से छलजेट के अधिसूचित मार्ग में आता है जिसके लिए परमिट जारी किये गये थे। यह एक सदभाविक त्रुटि मानी जा सकती है कि 12 फरवरी 1951 की अधिसूचना की जानकारी किसी को नहीं थी। अपीलार्थी उत्तर प्रदेश राज्य पथ परिवहन निगम इस तथ्य को जानता था और वह अधिकरण के समक्ष यह तथ्य प्रस्तुत कर सकता था किंतु अपीलार्थी ने इस बाबत कोई कदम नहीं उठाया। हम उनकी बुद्धिमता की प्रशंसा नहीं करते हैं किंतु यह होना चाहिए कि जो अधिकरण मुज्जफरनगर से छजलेट तक के परमिट जारी कर रहा है उसे इस बात की जानकारी हो कि यह मार्ग बिजनौर से नूरपुर से जाने वाले अधिसूचित मार्ग के अंतर्गत आता है। यह सही है कि यह मामले सर्वोच्च न्यायालय तक पहुंचे हैं और इस बीच कई विवाद भी हुए हैं किंतु किसी भी पक्षकार ने इस बात की सूचना नहीं दी कि बिजनौर से नूरपुर का मार्ग एक अधिसूचित मार्ग है और इस मार्ग पर कोई परमिट नहीं दिया जा सकता है। यह कोई कहने की आवश्यकता नहीं है कि जब किसी राजमार्ग को राष्ट्रीयकृत कर दिया

गया है तो बिना योजनाओं के संशोधन किए बिना निजी वाहन संचालित नहीं किये जा सकते हैं यह एक कानूनी प्रावधान है और इसे अनदेखा नहीं किया जा सकता है और तो और जब उच्च न्यायालय की डिवीजन बेंच ने यह आदेश पारित किया तब मुज्जफरनगर से बिजनौर वाया जनसत, मीरापुर और देवल मार्ग 03 सितंबर 1994 से अधिसूचित था, हमें यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि उच्च न्यायालय की डिवीजन बेंच ने भी इस तथ्य को अनदेखा किया और यह मानते हुए प्रकरण का निस्तारण कर दिया कि 03 सितंबर 1994 के आदेश पर विचार कर लिया गया है। हम ऐसी व्यवस्था को प्रशंसा योग्य नहीं पाते हैं, जब 03 सितंबर 1994 को मुज्जफरनगर से बिजनौर वाया जनसत, मीरापुर, देवल के मार्ग को पहले से अधिसूचित कर दिया गया था तो उच्च न्यायालय किस तरह अपीलार्थी को परमिट जारी करने का आदेश दे सकता था। यह सही है कि 14 - 15 जून 1993 को जब प्रस्ताव पारित किया गया तब 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना चलन में नहीं थी किंतु जैसे ही 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना चलन में आई तो मुज्जफरनगर से बिजनौर का संपूर्ण मार्ग अधिसूचित हो गया और बिजनौर से नूरपुर का मार्ग 12 फरवरी 1951 की अधिसूचना से पहले से ही अधिसूचित था। ऐसी स्थिति में उच्च न्यायालय अधिकारियों को 38 संचालकों को परमिट जारी करने के निर्देश कैसे दे सकता था। इस न्यायालय ने प्रकरण को सुनवाई हेतु पुनः भेजने के समय इन सभी प्रश्नों पर विचार व्यक्त नहीं किया था। इस न्यायालय ने

ट्रिब्यूनल को प्रकरण भेजते समय उन्हीं तथ्यों पर प्रेषण किया था जो उस समय मौजूद थे, अन्य सभी एसएलपी प्रथम द्रष्टया ही खारिज कर दी गई थी और वह सब उच्च न्यायालय के आदेश में सम्मिलित नहीं थी जो कि इस न्यायालय के आदेश से थी। इस तरह से प्रथम द्रष्टया ही खारिज किए गये प्रकरण प्रतिपादित कानून की श्रेणी में नहीं आते हैं, यह एक कानून का प्रतिपादित सिद्धांत है और इसके लिए रेफरेंस किया गया है।

इंडियन ऑयल कोरपोरेशन लिमिटेड बनाम बिहार राज्य (1986) 4 एससीसी 146 अवधारित किया:

विशेष अनुमति याचिका को सीमित सीमा में बिना किसी विस्तृत आदेश के खारिज करना कोई न्यायिक अनुमान नहीं है, जैसा कि उच्चतम न्यायालय द्वारा किसी प्रकरण के गुणावगुण पर निर्णीत किया जाता है जहां पर उच्चतम न्यायालय द्वारा बिना किसी विस्तृत आदेश के या बिना कोई कारण और आधार दिये किसी विशेष अनुमति याचिका को खारिज किया जाता है तो इसका तात्पर्य है कि उच्चतम न्यायालय की राय में वह प्रकरण विशेष अनुमति प्रदान किये जाने योग्य नहीं है, इस बात की कोई कल्पना नहीं की जा सकती कि विशेष अनुमति याचिका में वर्णित किये गये सभी प्रश्नों का उच्चतम न्यायालय द्वारा गुणावगुण पर निर्णय किया जायेगा।

एक रिट याचिका बिल्कुल अलग और विशिष्ट प्रक्रिया है यद्यपि प्रश्न उच्चतम न्यायालय द्वारा विशिष्टतः रचनात्मक रूप से और अंतरनिहित प्रश्नों का निस्तारण कर खारिज किया जाता है, वहां पर उक्त विशिष्ट अनुमति याचिका पुनः उच्च न्यायालय के समक्ष सुनवाई में नहीं आ सकती है किंतु न तो पूर्व न्याय का सिद्धांत और न ही सार्वजनिक नीति के सिद्धांत इसमें लागू होते हैं। विशिष्ट अनुमति याचिका एक मामले में समान मुद्दों के मुकदमों को रोकने के काम आती है। उच्च न्यायालय के समक्ष रिट प्रक्रिया में कोई रिट उस आधार पर कार्रवाई नहीं की जा सकती थी, उच्चतम न्यायालय ने जिस आधार पर कोई आदेश दिये हैं। उच्च न्यायालय के समक्ष अनुच्छेद 226 के अंतर्गत विवेकाधीन क्षेत्राधिकार में कार्यवाही विधिक सिद्धांतों से होती है। यह एक सही प्रक्रिया नहीं है कि उच्चतम न्यायालय के समक्ष विशेष अनुमति याचिका बिना किसी आदेश के खारिज कर दी गई और उस आधार पर उच्च न्यायालय द्वारा रिट स्वीकार नहीं की जाये।

उच्चतम न्यायालय कर्मचारी कल्याण संघ बनाम भारत संघ व अन्य (1989) 4 एससीसी 187

“.....अनुच्छेद 226 और 136 पूर्व न्याय -  
उच्चतम न्यायालय ने विशेष अनुमति याचिका प्रथम द्रष्टया  
ही खारिज कर दी। अवधारित किया उच्च न्यायालय के

आदेश के विरुद्ध विशेष अनुमति याचिका इस तरह खारिज करना पूर्व न्याय के अंतर्गत नहीं आता है – सिविल प्रक्रिया संहिता 1908 धारा 11 “

पी नलामनव अन्य बनाम राज्य पुलिस निरीक्षक द्वारा प्रतिनिधि (1999) 6 एससीसी 559

“.....अनुच्छेद 136 व 141 – विशेष अनुमति याचिका स्वीकार करने/खारिज करने का प्रभाव अपील के विरुद्ध प्रस्तुत विशेष अनुमति याचिका बिना किसी कानून के प्रतिपादित होने पर कोई प्रभाव नहीं होगा 'आयकर आयुक्त बेंगलोर बनाम श्री मंजुनाथेवर पैकिंग प्रॉडक्ट्स कैंफर वर्क्स (1998) 1 एससीसी 598.....अनुच्छेद 136 – विशेष अनुमति याचिका का संक्षिप्त खारिज होना – प्रभाव' अवधारित किया, इसका तात्पर्य यह नहीं है कि उच्च न्यायालय के आदेश को मान लिया गया है”

इस न्यायालय ने अधिकरण को मामला भेजते समय स्पष्ट लिखा था कि सभी प्रकरण राज्य परिवहन अपिलेट अधिकरण को प्रेषित किये जाते हैं जो सभी रिट पीटिशन को, जो उच्च न्यायालय में विचाराधीन हैं, अपील की तरह विचारित करेगी और सभी पक्षों को सुनने के बाद विधि अनुसार उसका निस्तारण करेगी। इस न्यायालय ने सभी प्रकरणों में गुणावगुण पर कोई टिप्पणी नहीं की थी। इस प्रकार इस न्यायालय द्वारा जो विशेष अनुमति याचिकाएं जिनमें इन मार्गों का प्रश्न था, उनका खारिज



होना पूर्व न्याय में नहीं आता है और न ही उच्च न्यायालय द्वारा जारी किया गया कोई आदेश कानून की परिभाषा में आता है, जहां तक कि 12 फरवरी 1951 और 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना का प्रश्न है इस पर इस न्यायालय, उच्च न्यायालय, अधिकरण या राज्य परिवहन अधिकरण द्वारा कोई विचार नहीं किया गया।

जब एक बार कोई योजना अधिसूचित कर दी गई तो उस पर कोई भी निजी वाहन बिना योजना के अनुमति के संचालित नहीं किया जा सकता है। दोनों ही योजनाएं किसी भी निजी संचालक को वाहन संचालन की अनुमति नहीं देती हैं। यह एक विधि का प्रतिपादित सिद्धांत है कि किसी भी अधिसूचित योजना के अंतर्गत निजी संचालक तभी संचालन कर पायेंगे जबकि वो योजना इसकी अनुमति देती हो। इस संदर्भ में कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम असरफुलाह खान व अन्य (2002) 2 एससीसी 560 को लेकर इस न्यायालय के समक्ष रेफरेंस किया गया था उसमें माननीय न्यायाधीशगण ने संवैधानिक पीठ द्वारा दिये गये निर्णय का अवलोकन कर निम्न निर्णय दिया।

“इसका तात्पर्य है कि जहां पर मार्ग अधिसूचित कर दिये गये और मार्ग संयुक्त क्षेत्र द्वारा काम में लिया जा रहा है, किसी अधिसूचना द्वारा मार्ग के किसी भाग को अलग करना या मार्ग का दोनों पक्षों द्वारा उपयोग करना

अधिसूचित होगा। मार्ग का यह अंतर काल्पनिक रेखा के रूप में मार्ग और सड़क के बीच होता है, यह प्रावधान अध्याय IV ए के कार्य में नहीं है, क्योंकि आप सड़क के एक हिस्से को कम किये बिना मार्ग में कटौती नहीं कर सकते हैं और जो प्रकरण न्यायालय को संदर्भित किया गया है उसमें भले ही मार्ग अलग हो, किंतु क्षेत्र एक है। न्यायिक कमेटी का फैसला मोटर वाहन अधिनियम विशेषतः अध्याय IV ए पर लागू नहीं किया जा सकता है जहां पर निजी संचालकों को कुछ क्षेत्रों में काम करने से पूरी तरह रोक दिया जाता है या वो मार्ग राज्य परिवहन के काम आते हों हमारी राय में उन मार्गों पर अपीलांट अपने वाहन संचालित नहीं कर सकते हैं जो कि योजनाओं में अधिसूचित किये गये हैं वे हिस्से मार्ग से अलग नहीं माने जा सकते हैं, वहां निजी संचालकों के मार्ग का हिस्सा माना जाना चाहिए। धारा 68 एफ (2) सी (III) मोटर वाहन अधिनियम एस. अब्दुल खादर साहेब बनाम मैसूर राजस्व अपीलीय अधिकरण के मामले में इस न्यायालय द्वारा यह अवधारित किया गया, जब एक बार राज्य परिवहन के अंतर्गत किसी मार्ग की सेवाएं दी जाती है तो अधिकारी अध्याय 4 मोटर वाहन अधिनियम के अंतर्गत किसी भी प्रकार का परमिट

उस अधिसूचित मार्ग के किसी भी हिस्से के लिए जारी नहीं कर सकते हैं। मैसूर राज्य सडक परिवहन निगम बनाम मैसूर राज्य परिवहन अपीलीय ट्रिब्यूनल के मामले में किसी भी अधिसूचित मार्ग के किसी हिस्से के लिए परमिट जारी करने की अनुमति नहीं है, यदि वह मार्ग राज्य परिवहन के लिए अधिसूचित किया गया है।”

उपरोक्त तथ्यों को देखते हुए बिजनौर से नूरपुर का मार्ग 1951 में अधिसूचित कर दिया गया था, उस पर 14 - 15 जून 1993 के प्रस्ताव और इसी प्रकार 03 सितंबर 1994 की अधिसूचना के अंतर्गत कोई भी परमिट जारी नहीं किया जा सकता है जबकि वह मार्ग अधिसूचित मार्ग है। मुज्जफरनगर से बिजनौर का मार्ग भी अधिसूचित है तो वहां पर दोनों योजनाओं के अंतर्गत कोई परमिट जारी नहीं किया जा सकता है और योजनाओं के अनुसार पूरी तरह से निजी संचालक विरत रहेंगे। कर्नाटक राज्य सडक परिवहन निगम के मामले में इस न्यायालय द्वारा जो विधि प्रतिपादित की गई उसको देखते हुए अब कोई अनिर्णित विषय नहीं रहा है और यह एक विधि का सिद्धांत बन गया है कि कोई भी निजी संचालक अधिसूचित मार्ग पर परमिट प्राप्त नहीं कर सकते हैं जब तक कि उस मार्ग की योजना को संशोधित नहीं कर दिया गया हो और उसके लिए प्रावधान नहीं बना दिये गये हों।

इस प्रकार उपरोक्त विश्लेषण से हमारी राय में इलाहाबाद उच्च न्यायालय द्वारा जो आदेश दिया गया है वह सवहनीय नहीं है और हम इन सभी अपीलों को स्वीकार करते हैं तथा 26 सितंबर 1997 को इलाहाबाद उच्च न्यायालय द्वारा रिट याचिका संख्या 9990, 23496, 15746 और 20187 सभी 1997 में पारित आदेश एवं रिट को खारिज किया जाता है। कोस्ट बाबत कोई आदेश नहीं है।

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

अस्वीकरण: यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के सिमित 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।