

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

એસ. વી. સિવાસ્વામી સર્વાઈ

વિરુદ્ધ

હેફેઝ મોટર પરિવહન (એફ. આઈ. આર. એમ.) અને અન્ય

ઓગસ્ટ ૧૭, ૧૯૯૦

[એલ. એમ. શર્મા અને જે. એસ. વર્મા, જજ]

મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૩૯: કલમ ૪૭ (૩)–પરમિટની મંજૂરી–નિર્ધારિત માર્ગોથી વધુના પરમિટ માટે–શું સ્વીકાર્ય છે–એલ. આઈ. એસ. માં હરીફ પક્ષો વચ્ચેનો કરાર–શું તેના માટે આધાર હોઈ શકે છે.

અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી નંબર ૧ સહિત અન્ય ૧૪ લોકોએ સ્ટેજ કેરેજ પરમિટ આપવા માટે અરજી કરી હતી. પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળે પ્રતિવાદી નંબર ૧ અને અન્ય કેટલાકની અરજીઓને એક જ આધાર પર નકારી કાઢી હતી કે તેમાંથી દરેકને એક જ બેઠકમાં બીજી પરવાનગી આપવામાં આવી હતી અને

અપીલકર્તાને ત્રણ વર્ષના સમયગાળા માટે પરવાનગી આપવામાં આવી હતી. પ્રતિવાદી નંબર ૧ અને અન્ય કેટલાકની અપીલ પર, રાજ્ય પરિવહન અપીલ ટ્રિબ્યુનલે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળના આદેશને રદ કર્યો અને પ્રતિવાદી નંબર ૧ ની તરફેણમાં પરવાનગી આપી. અપીલકર્તા અને અન્ય એક અસફળ અરજદારે બે નાગરિક પુનરીક્ષણ અરજીઓ દાખલ કરી હતી. ઉચ્ચ અદાલતે વચગાળાના આદેશ દ્વારા ટ્રિબ્યુનલના આદેશ પર સ્ટે મૂક્યો હતો અને નિર્દેશ આપ્યો હતો કે અપીલકર્તા તેમજ પ્રતિવાદી નંબર ૧ ને માર્ગ પર કામ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવે, પરંતુ આખરે બંને પુનરાવર્તન અરજીઓને ફગાવી દીધી હતી.

અપીલકર્તાએ આ અદાલત સમક્ષ વિશેષ રજા અરજી દાખલ કરી હતી. આ અદાલતના વચગાળાના આદેશના આધારે, અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી નંબર ૧ એ સમગ્ર માર્ગ પર કામ કરવાનું ચાલુ રાખ્યું હતું; પરિણામે, ત્રણ વર્ષ માટે આપવામાં આવેલી પરવાનગી લાંબા સમય પહેલા સમાપ્ત થઈ ગઈ હોવા છતાં, બંને ક્લાઈ-મંટ્રસ આટલા વર્ષો સુધી આ માર્ગ પર કામ કરી રહ્યા હતા.

પક્ષકારો વતી પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળને ગુણદોષ પર નવા નિર્ણય માટે અને બંને પક્ષોને માર્ગ પર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાની મંજૂરી આપવા માટે નિર્દેશ આપવા માટે સામાન્ય વિનંતી કરવામાં આવી હતી કારણ કે માર્ગ પર બે પરમિટની જરૂર હતી.

અપીલને મંજૂરી આપતા, આ અદાલત, ઠરાવવામાં આવેલ કે

૧.૧ પરવાનગીની મંજૂરી પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ દ્વારા મુખ્યત્વે સામાન્ય લોકોના હિતોની સેવા કરવાના હેતુ અને અન્ય સંબંધિત પરિબલોના સંદર્ભમાં આપવામાં આવે છે. તેને માત્ર હરીફ દાવેદારો વચ્ચે પરવાનગી આપવા સંબંધિત વિવાદ તરીકે ગણી શકાય નહીં. તે માત્ર ખાનગી વ્યક્તિઓના વિરોધાભાસી હિતોના ચુકાદા માટે લાઈસન્સની પ્રકૃતિમાં નથી. આ ઉપરાંત, મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૩૯ની કલમ ૪૭ (૩) હેઠળ, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળે પહેલા માર્ગ માટે સ્ટેજ કેરિજની સંખ્યા નક્કી કરવી અને પછી અગાઉ કરવામાં આવેલા નિર્ણય અનુસાર પરવાનગી આપવી જરૂરી છે. પહેલા નવો નિર્ણય લીધા વિના અને જો જરૂરી હોય તો સંખ્યા વધાર્યા વિના તેનાથી વધુ કોઈ પરવાનગી આપવાની મંજૂરી નહોતી.[૮૦૭૬-૭]

૧.૨ તેથી, બે દાવેદારોને તેમની વચ્ચેની સમજૂતીના આધારે એક જ માર્ગ પર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાની મંજૂરી આપતો આદેશ કે જ્યાં સુધી બંને હરીફ દાવેદારોને પરવાનગીની મંજૂરી સંબંધિત સમયે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ દ્વારા નિર્ધારિત મર્યાદામાં ન હોય ત્યાં સુધી કરી શકાતી નથી. પરવાનગી આપવી એ એવી બાબત નથી કે જે માત્ર બે હરીફ દાવેદારો વચ્ચેના કારના આધારે નક્કી કરી શકાય, જેઓ ઘણા દાવેદારોમાંથી એકલા જ આ તબક્કે યાદીમાં રહે છે.[૮૦૭એચ એન્ડ એફ]

એમ. ચિન્નાસ્વામી વિ. મેસર્સ.ધનદ્યુથનપાની રોડવેઝ (પી) લિમિટેડ,
[૧૯૭૭] ૨ એસ. સી. સી. ૬૨૯; ૧૯૭૦ની સિવિલ અપીલ નંબર ૧૧૩૩એ

૯ પર નિર્ણય લીધો હતો. ૧૨.૧૯૮૧ અને ૧૯૮૦ની સિવિલ અપીલ નંબર ૧૩૬એ ૧૩.૭.૧૯૯૦ પર નિર્ણય લીધો હતો.

૧.૩ હકીકત એ છે કે દાવેદારોને પરવાનગીની મુદત પૂરી થયાના લાંબા સમય પછી કોર્ટ અથવા અન્ય સત્તામંડળના વચગાળાના આદેશોના આધારે ઘણા વર્ષો સુધી તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાનો લાભ મળ્યો હતો, તે અધિનિયમને ટકાવી રાખવા અને મંજૂરી માટેના દાવેદારો ઘણા હતા અને આ સમયે મંજૂરીનો પ્રશ્ન નવેસરથી નક્કી કરવામાં આવે તો તે ઘણા હોઈ શકે છે. એ સાચું છે કે, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ સમક્ષ પરવાનગી માટે અપીલ કરનારા ઘણા વધુ હતા અને જ્યારે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ દ્વારા આ બાબત પર નવેસરથી વિચારણા કરવાની હોય ત્યારે તેમાંથી દરેકને ગુણદોષના આધારે તેમના દાવાની નવેસરથી વિચારણા કરવાનો અધિકાર છે.[૮૦૮બી-ડી]

૧.૪ પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ દ્વારા પ્રતિવાદી નંબર ૧ અને કેટલાક અન્ય અરજદારોના દાવાને ગુણદોષના આધારે ધ્યાનમાં લેવાનો ઇનકાર કરતા અપીલકર્તાને મંજૂરી આપવી એ સ્પષ્ટ રીતે અસમર્થનીય છે કે તેમને એક જ બેઠકમાં અન્ય પરવાનગી આપવામાં આવી હતી. પ્રતિવાદી નંબર ૧ અને અન્ય કેટલાકને અન્ય માર્ગ માટે પરમિટની મંજૂરી માત્ર એક સુસંગત સંજોગો હોઈ શકે છે, જ્યારે તમામ અરજદારોની તુલનાત્મક ગુણવત્તાનું મૂલ્યાંકન કરવામાં આવે છે, પરંતુ તે પોતે જ તેમના દાવાને ધ્યાનમાં લેવાનો ઇનકાર કરવા માટે નિર્ણાયક અથવા પૂરતું ન હોઈ શકે. પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ, ટ્રિબ્યુનલ અને હાઈકોર્ટના આદેશોને રદ કરવામાં આવે છે અને કાયદા અનુસાર યોગ્યતા પર

તમામ અરજદારોના દાવાના નવા વિચારણા અને નિર્ણય માટે આ બાબત પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળને મોકલી દેવામાં આવે છે.[૮૦પસી-ડી; ૮૦૮એફ]

[અદાલતે અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી નંબર ૧ ને માર્ગ પર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાની મંજૂરી આપતા વચગાળાના આદેશને રદ કર્યો હતો અને પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળને આ બાબતનો નવો નિર્ણય ન થાય ત્યાં સુધી માર્ગના સંચાલનની વ્યવસ્થા કરવા નિર્દેશ આપ્યો હતો, જેથી મુસાફરી કરતા લોકોને અસુવિધા ન થાય.][૮૦૮એફ-જી]

દિવાની અપીલ અધિકારક્ષેત્ર:

૧૯૮૩નો સિવિલ અપીલ નંબર ૧૧૪૦૭.

૧૯૮૧ ના સી. આર. પી. નંબર ૨૯૭૮ માં મદ્રાસ હાઈકોર્ટના ૧.૧૨.૧૯૮૩ ના ચુકાદા અને આદેશમાંથી.

અપીલકર્તા વતી જી. રામાસ્વામી અને એસ. શ્રીનિવાસન.

પ્રતિવાદીઓ માટે એ. ટી. એમ. સંપત.

કોર્ટનો ચુકાદો વર્મા, જજ દ્વારા આપવામાં આવ્યો હતો. પ્રાદેશિક ટ્રાન્સ-પોર્ટ ઓથોરિટી, પુડુક્કોટ્ટાઈ (ટૂંકમાં 'આર. ટી. એ.') દ્વારા માર્ગ, પુડુક્કોટ્ટાઈ-કોટ્ટાઈપટ્ટિનમ પર એક તબક્કાની વાહન પરવાનગી આપવા માટે અરજીઓ મંગાવવામાં આવી હતી, જે માર્ગની કુલ લંબાઈ ૭૦ કિલોમીટર છે. અપીલકર્તા

એસ. વી. શિવસ્વામી સરવાઈ અને પ્રતિવાદી નંબર ૧, હાફેઝ મોટર ટ્રાન્સપોર્ટ (પેઢી) સહિત તમામ ૧૫ અરજદારો હતા. ૨૬.૧૦.૧૯૭૯, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળે તમામ અરજદારોનો કેસ વિચારણા માટે હાથ ધર્યો હતો. પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળે પ્રતિવાદી નંબર ૧ અને અન્ય કેટલાક અરજદારોની અરજીને માત્ર એ આધાર પર નકારી કાઢી હતી કે તેમને દરેકને એક જ બેઠકમાં એક અન્ય પરમિટ આપવામાં આવી હતી અને તેથી, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળે તેમના દાવાને ધ્યાનમાં લેવાનું યોગ્ય માન્યું ન હતું. સમાન ગુણ ફાળવવામાં આવેલા બાકીના અરજદારોમાંથી, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળે અપીલકર્તાને અનુદાન માટે વધુ યોગ્ય ગણાવ્યો હતો. તદનુસાર, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળે ૨૬.૧૦.૧૯૭૯ પર અપીલકર્તાને ત્રણ વર્ષના સમયગાળા માટે પરવાનગી આપી હતી. પ્રતિવાદી નંબર ૧ અને અન્ય કેટલાક લોકોએ, અપીલકર્તાની તરફેણમાં પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળના આદેશથી વ્યથિત થઈને, રાજ્ય પરિવહન અપીલ ટ્રિબ્યુનલ, મદ્રાસ (ટૂંકમાં 'S.T.A.T.') ને અપીલ કરવાનું પસંદ કર્યું. ૫.૯.૧૯૮૧ તારીખના આદેશ દ્વારા, S.T.A.T. અપીલકર્તાને પરવાનગી આપતા પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળના આદેશને રદ કર્યો અને પ્રતિવાદી નંબર ૧ ની તરફેણમાં પરવાનગી આપી. આના કારણે મદ્રાસ હાઈકોર્ટમાં બે નાગરિક પુનરીક્ષણ અરજીઓ (ત્યારબાદ 'હાઈકોર્ટ' તરીકે ઓળખવામાં આવે છે) દાખલ કરવામાં આવી હતી, એક અપીલકર્તા દ્વારા અને બીજી અન્ય અસફળ અરજદાર દ્વારા. ઉચ્ચ અદાલતે ૨૨.૯.૧૯૮૧ ના વચગાળાના આદેશ દ્વારા S.T.A.T ના આદેશની કામગીરી પર સ્ટે મૂક્યો હતો

અને નિર્દેશ આપ્યો હતો કે અપીલકર્તા તેમજ પ્રતિવાદી નંબર ૧ ને માર્ગ પર કામ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવે. આજરે, ઉચ્ચ અદાલતે તેના ૧.૧૨.૧૯૮૩ ના આદેશ દ્વારા બંને પુનરાવર્તન અરજીઓને ફગાવી દીધી હતી. અપીલકર્તાએ ૭.૧૨.૧૯૮૩ પર વિશેષ રજા આપવા માટે અરજી દાખલ કરી હતી જેને આ અપીલને જન્મ આપવાની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. આ અદાલતના વચગાળાના આદેશના આધારે, ઉચ્ચ અદાલતમાં પુનરાવર્તનની પેન્ડન્સી દરમિયાન પ્રવર્તમાન પરિસ્થિતિ એ પરિણામ સાથે ચાલુ રાખવામાં આવી છે કે અપીલકર્તા તેમજ પ્રતિવાદી નંબર ૧ આ અદાલતના વચગાળાના આદેશને કારણે તેમને સમયાંતરે નવીકરણ આપવામાં આવતા હોવાના કારણે સ્પષ્ટ રીતે સમગ્ર માર્ગ પર કામ કરવાનું ચાલુ રાખે છે. પરિણામ એ છે કે ઓક્ટોબર ૧૯૭૯માં ત્રણ વર્ષ માટે આપવામાં આવેલી પરવાનગી લાંબા સમય સુધી સમાપ્ત થઈ ગઈ હતી અને તેમ છતાં પરવાનગી માટે આ દાવેદારોમાંથી માત્ર એક જ નહીં, પરંતુ તે બંને આટલા વર્ષોથી આ માર્ગ પર કાર્યરત છે.

તે સ્પષ્ટ છે કે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ દ્વારા અપીલકર્તાને પ્રતિવાદી નંબર ૧ અને કેટલાક અન્ય અરજદારોના દાવાને ગુણદોષના આધારે ધ્યાનમાં લેવાનો ઇનકાર કરીને મંજૂરી આપવી એ સ્પષ્ટ રીતે અસમર્થનીય છે કે તેમને એક જ બેઠકમાં અન્ય પરવાનગી આપવામાં આવી હતી. પ્રતિવાદી નંબર ૧ અને અન્ય કેટલાકને અન્ય માર્ગ માટે પરમિટની મંજૂરી તમામ અરજદારોની તુલનાત્મક ગુણવત્તાનું મૂલ્યાંકન કરતી વખતે માત્ર એક સુસંગત સંજોગો હોઈ શકે છે, પરંતુ તે પોતે જ તેમના દાવાને ધ્યાનમાં લેવાનો ઇનકાર કરવા માટે નિર્ણાયક અથવા

પૂરતું ન હોઈ શકે. આ આધાર પર પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળના આદેશમાં દખલગીરી કરવી અને કાં તો આ બાબતને પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળને પરત મોકલવી અથવા ગુણદોષના આધારે પોતે જ વિચારણા કરવી એ S.T.A.T ને વાજબી ઠેરવવામાં આવ્યું હોત. S.T.A.T. આ પાસું ચૂકી ગયું, ભલે તેણે તમામ અરજદારોની ગુણવત્તાની સરખામણી કરી હોય. અપીલકર્તાના વિદ્વાન વકીલશ્રી શ્રી જી. રામાસ્વામીએ દર્શાવ્યું હતું કે S.T.A.T. એ સરખામણી કરવામાં ઘણી ભૂલો કરી છે જેમાં હરીફ દાવેદારોના 'હિસ્ટ્રી-શીટ' તરીકે વર્ણવવામાં આવેલા ભૂતકાળના ઓપરેશનલ રેકૉર્ડનું ખોટું વાંચન સામેલ છે. ઉચ્ચ અદાલતે પુનરીક્ષણ અરજીઓ પર નિર્ણય લેતી વખતે પણ યોગ્ય ધોરણે કાર્યવાહી કરી નથી. પ્રતિવાદી નંબર ૧ ના વિદ્વાન વકીલશ્રી શ્રી એ. ટી. એમ. સંપથે શરૂઆતમાં પ્રતિવાદી નંબર ૧ ને પરવાનગી આપવાના S.T.A.T ના આદેશને ટેકો આપવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો, જેને હાઈકોર્ટ દ્વારા સમર્થન આપવામાં આવ્યું હતું. જો કે, કેટલીક દલીલો પછી, બંને વકીલશ્રી આ બાબતને પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળને મોકલવા માટે એક સામાન્ય વિનંતી કરી હતી. તમામ અરજદારોની તુલનાત્મક ગુણવત્તાને ધ્યાનમાં રાખીને યોગ્યતા પર નવો નિર્ણય લેવા માટે. તેમણે એવી પણ વિનંતી કરી હતી કે ગુણદોષ પર નવા નિર્ણય માટે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળને રિમાન્ડને ધ્યાનમાં રાખીને, દાવેદારોના તુલનાત્મક ગુણ અથવા શરૂઆતમાં અમને આપવામાં આવેલી હરીફ દલીલોના ગુણદોષ પર અહીં કોઈ નિરીક્ષણ કરવાની જરૂર નથી. અમારો અભિપ્રાય છે કે આ કેસના સંજોગોમાં, આ અપનાવવા માટે યોગ્ય માર્ગ હશે. બંને વિદ્વાન

વકીલશ્રીકારો દ્વારા કરવામાં આવેલી અન્ય સામાન્ય વિનંતીને સ્વીકારવામાં આપણને ગમે તેટલી મુશ્કેલી પડે છે. બંને પક્ષો સંમત થયા હતા કે માર્ગ પર બે પરમિટની જરૂર છે અને તેથી, અમે નિર્દેશ આપી શકીએ છીએ કે બંને પક્ષો, જેઓ હાઈકોર્ટ અથવા આ અદાલતના આદેશો દ્વારા માર્ગ પર કાર્યરત છે, તેમને માર્ગ પર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ. તેમના દ્વારા એમ. ચિન્નાસ્વામીવ પર રિલાયન્સ મૂકવામાં આવ્યું છે. મેસર્સ. ધનદ્યુથનપાની રોડવેઝ (પી) લિમિટેડ, [૧૯૭૭] ૨ એસ. સી. સી. ૬૨૯ જેમાં બંને પક્ષોની સમજૂતીના આધારે સમાન આદેશ કરવામાં આવ્યો હતો. આ કેસમાં કરવામાં આવેલો આદેશ સંપૂર્ણપણે પક્ષકારોની સમજૂતી પર આધારિત એક સંક્ષિપ્ત આદેશ છે, જેનો સંબંધિત ભાગ નીચે મુજબ છે:

"અપીલકર્તા વતી હાજર રહેલા શ્રી એમ. કે. રામમૂર્તિ દ્વારા પ્રતિનિધિત્વ કરવામાં આવ્યું છે કે લગભગ ૧૯૬૦ થી, છેલ્લા ૧૬ વર્ષથી, બંને પક્ષો ઉપરોક્ત માર્ગ પર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવી રહ્યા હતા. જો કે મંજૂરી માત્ર એક જ હતી, પરંતુ અદાલત અથવા અન્ય સત્તામંડળના આદેશો દ્વારા બંને પક્ષોને તેમની બસો ચલાવવાની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. તે એટલું સ્પષ્ટ લાગે છે કે જાહેર હિતમાં જો છેલ્લા ૧૬ વર્ષથી આ માર્ગ પર બે સ્ટેજ ગાડીઓ ચાલી રહી હોય તો તેને એક સુધી મર્યાદિત રાખવાનું કોઈ કારણ નથી. બંને પક્ષો સંમત છે કે માર્ગ પર બે પરમિટની જરૂર છે. તે દ્રષ્ટિકોણથી અમે આ વિવાદને શૈક્ષણિક માનીએ છીએ. અમે

નિર્દેશ આપીએ છીએ કે બંને પક્ષોને સંબંધિત સત્તાવાળાઓ પાસેથી યોગ્ય પરવાનગી લઈને માર્ગ પર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાની મંજૂરી આપવાની યથાવત્ સ્થિતિ ચાલુ રહેશે. આ નિર્દેશ સાથે, અપીલ રદ કરવામાં આવે છે ".

બારમાં જણાવવામાં આવ્યું હતું કે આ નિર્ણય ૧૯૭૦ના સિવિલ અપીલ નંબર ૧૧૩૩માં અનુસરવામાં આવ્યો હતો, જેમાં ૯.૧૨.૧૯૮૧ પર નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો, જેમાં કરવામાં આવેલ આદેશ નીચે મુજબ છે:

"અમે પક્ષકારો માટે વિદ્વાન વકીલશ્રીને સાંભળ્યા છે અને અમને લાગે છે કે આ કેસના ચોક્કસ સંજોગોને ધ્યાનમાં રાખીને, આદેશ એમ. ચિન્નાસ્વામી વિરુદ્ધ મેસર્સ ધન-દ્યુતનપાની રોડવેઝ (પી) લિમિટેડ, AIR ૧૯૭૭ SC ૨૦૯૫ માં આ અદાલત દ્વારા પસાર કરવામાં આવ્યો હતો. આ અદાલતમાં અપીલની પેન્ડન્સી દરમિયાન, આ અદાલતે ૨૧ એપ્રિલ, ૧૯૭૦ ના રોજ એક આદેશ આપ્યો હતો, જેમાં નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હતો કે અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી નંબર ૧ ને માર્ગ પર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ, અને ૧૯૭૦ ના આદેશથી આ બે સ્ટેજ ગાડીઓ મોટર વાહન અધિનિયમ હેઠળ સમયાંતરે નવીકરણ કરવામાં આવેલી પરવાનગીઓ હેઠળ સતત ચાલી રહી છે. વર્તમાન પરિસ્થિતિને ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપવા માટે દરેક વાજબીપણું છે. આ સંજોગોમાં, અમે નિર્દેશ આપીએ છીએ કે

યથાવત્ સ્થિતિ ચાલુ રહેશે અને બંને પક્ષોને ૨૧ એપ્રિલ, ૧૯૭૦ ના વચગાળાના આદેશ અનુસાર તેમની તરફેણમાં જારી કરાયેલ યોગ્ય પરવાનગી હેઠળ કાયદા અનુસાર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે.

તાજેતરમાં, ૧૯૮૦ ના સિવિલ અપીલ નંબર ૧૩૬ માં સમાન આદેશ પસાર કરવામાં આવ્યો છે જે ૧૩.૭.૧૯૮૦ પર નક્કી કરવામાં આવ્યો છે જે નીચે મુજબ છે:

"સંબંધિત સત્તાવાળાઓ કાયદા અનુસાર પરવાનગી આપવા માટે અહીં પક્ષકારોના કેસ પર વિચારણા કરશે અને AIR ૧૯૭૭ SC ૨૦૮૫ માં નોંધાયેલા એમ. ચિન્નાસ્વામી વિરુદ્ધ મેસર્સ ધંડાયુથનપાની રોડવેઝ (P) લિમિટેડમાં આ અદાલતના નિર્ણયના નિર્દેશો અનુસાર પણ વિચારણા કરશે. આ દરમિયાન આજની સ્થિતિ યથાવત્ રહેશે. બંને પક્ષો આ માર્ગ પર તેમના વાહનો ચલાવશે.

બંને પક્ષોના વકીલશ્રી અહીં હાજર છે અને તેમને ઉપર આપેલા આદેશ સામે કોઈ વાંધો નથી. અપીલનો નિકાલ ઉપરોક્ત શરતોમાં કરવામાં આવે છે. કોઈ ખર્ચ નહીં".

આદર સાથે, અમે વર્તમાન કેસમાં અમને કરવામાં આવેલી આ સામાન્ય વિનંતીને સ્વીકારવામાં અસમર્થ છીએ. ઉપરોક્ત ટાંકવામાં આવેલા આદેશો

પરથી એ સ્પષ્ટ થાય છે કે સામાન્ય વિનંતી આધારિત છે કે તેમાંથી કોઈ પણ કાયદાના મુદ્દાને ધ્યાનમાં લેવામાં આવ્યો ન હતો અથવા નિર્ણય લેવામાં આવ્યો ન હતો અને બંને દાવેદારોને માર્ગ પર કામ કરવાની મંજૂરી આપતો આદેશ, ભલે મંજૂરી આપવાની મંજૂરી માત્ર એક જ હતી, તે આવા આદેશની કાનૂની અસરોને સમર્થન આપ્યા વિના કરવામાં આવ્યો હતો. પ્રથમ સ્થાને, પરમિટની મંજૂરી મુખ્યત્વે સામાન્ય જનતાના હિતોની સેવા કરવાના ઉદ્દેશ્યના સંદર્ભમાં આપવાની હોય છે અને તેને માત્ર હરીફ દાવેદારો વચ્ચે પરમિટની મંજૂરીને લગતા વિવાદ તરીકે ગણી શકાય નહીં. તે માત્ર ખાનગી વ્યક્તિઓના વિરોધાભાસી હિતોના ચુકાદા માટે લાઈસન્સની પ્રકૃતિમાં નથી, તેથી, તે એવી બાબત નથી કે જે ફક્ત બે હરીફ દાવેદારો વચ્ચેના કરારના આધારે નક્કી કરી શકાય, જેઓ ઘણા દાવેદારોમાંથી એકલા આ તબક્કે લાઈસન્સમાં રહે છે. પરવાનગી આપવાનો પ્રશ્ન મુખ્યત્વે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ દ્વારા નક્કી કરવામાં આવે છે. મુખ્યત્વે સામાન્ય જનતાના હિતો અને અન્ય નિર્ધારિત સંબંધિત પરિબલોને ધ્યાનમાં રાખીને. આ ઉપરાંત, મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૩૯ની કલમ ૪૭ (૩) હેઠળ, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળે પહેલા માર્ગ માટે સ્ટેજ કેરિજની સંખ્યા નક્કી કરવી અને પછી અગાઉ કરવામાં આવેલા નિર્ણય અનુસાર પરવાનગી આપવી જરૂરી છે. પહેલા નવો નિર્ણય લીધા વિના અને જો જરૂરી હોય તો સંખ્યા વધાર્યા વિના તેનાથી વધુ કોઈ પરવાનગી આપવાની મંજૂરી નહોતી. તેથી, તે સ્પષ્ટ છે કે આ પ્રકારનો આદેશ ત્યાં સુધી ન કરી શકાય જ્યાં સુધી બંને હરીફ દાવેદારોને પરવાનગીની મંજૂરી સંબંધિત સમયે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ

દ્વારા નક્કી કરવામાં આવેલી મર્યાદાની અંદર ન હોય. ઉપરોક્ત કોઈપણ ટાંકવામાં આવેલા આદેશોમાં એવું કંઈ નથી કે જે સૂચવે કે આ પાસું પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ દ્વારા નક્કી કરવામાં આવેલી મર્યાદાની અંદર હોવાનું કે નહીં તે દર્શાવવા માટે સામગ્રી હતી. જો બિલકુલ સંકેત તેનાથી વિપરીત હોય કે જે પરવાનગી આપી શકાય તે માર્ગ પર માત્ર એક જ તબક્કાની ગાડી ચલાવવા માટે હતી, જ્યારે કરવામાં આવેલા સંમતિ આદેશની અસર એકને બદલે બે તબક્કાની ગાડીઓને મંજૂરી આપવાની હતી. વધુમાં, જો દાવેદારોને પરવાનગીની મુદત પૂરી થયાના લાંબા સમય પછી કોર્ટ અથવા અન્ય સત્તામંડળના વચગાળાના આદેશોના આધારે ઘણા વર્ષો સુધી તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાનો લાભ મળ્યો હોય, તો તે અધિનિયમને ટકાવી રાખવા અને મંજૂરી માટેના દાવેદારો ઘણા હતા અને આ સમયે મંજૂરીનો પ્રશ્ન નવેસરથી નક્કી કરવામાં આવે તો તે અનુદાનને ફક્ત અમારી સામેના વાદીઓ સુધી મર્યાદિત રાખવાનું અમને માન્ય કારણ લાગતું નથી. આદર સાથે, તેથી, અમે આ સામાન્ય વિનંતીને સ્વીકારવામાં અસમર્થ છીએ અને આ માર્ગની કામગીરી માત્ર અમારા પહેલાં બે દાવેદારો સુધી મર્યાદિત રાખવામાં અસમર્થ છીએ, જે તેમની વચ્ચે એક લીઝમાં છે, જે એક દાયકા કરતાં વધુ સમય પહેલાં શરૂ થઈ હતી. એ સાચું છે કે, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ સમક્ષ પરવાનગી માટેના અરજદારો ઘણા વધુ હતા અને જ્યારે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ દ્વારા આ બાબતને તાત્કાલિક ધ્યાનમાં લેવાની હોય, ત્યારે તેમાંના દરેકને ગુણદોષ પર તેમના દાવાની નવી વિચારણા કરવાનો અધિકાર છે. પહેલેથી જ જણાવ્યા મુજબ, ઉપરોક્ત ટાંકવામાં

આવેલા આદેશોના સંદર્ભમાં સંમતિ આદેશ પસાર કરવામાં અમારી અસમર્થતા પહેલેથી જ દર્શાવેલ કેટલાક કારણોસર છે. અમારા દ્વારા આપવામાં આવેલા કારણોસર, ઉપરોક્ત સંમતિ આદેશોને આવી પરિસ્થિતિ માટે પૂર્વવર્તી તરીકે ગણી શકાય નહીં.

પરિણામે, અપીલને મંજૂરી આપવામાં આવે છે, પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ, S.T.A.T અને ઉચ્ચ ન્યાયાલયના વિવાદિત આદેશોને રદ કરવામાં આવે છે અને આ બાબતને પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ, પુડુકોટ્ટાઈને મોકલી દેવામાં આવે છે, જેથી કાયદા અનુસાર ગુણદોષના આધારે પરવાનગી આપવા માટે તમામ અરજદારોના દાવાના નવા વિચારણા અને નિર્ણય માટે વચગાળાના આદેશો, જે અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી નંબર ૧ ને માર્ગ પર તેમની સ્ટેજ ગાડીઓ ચલાવવાની મંજૂરી આપે છે, તે ખાલી છે. જો કે, તે અનુકૂળ રહેશે કે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ વહેલી તકે આ બાબતનો નવો નિર્ણય લે અને તે મુસાફરી કરતા લોકોને કોઈ અસુવિધા ન થાય તે માટે કાયદા અનુસાર દરમિયાનના સમયગાળા દરમિયાન માર્ગના સંચાલનની વ્યવસ્થા પણ કરે. કોઈ ખર્ચ નહીં.

અપીલને મંજૂરી આપવામાં આવી.

This judgment has been translated using AI Tool – SUVAS.

=====

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ.

અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.