

8 مئی 1963

ازعدالت عظمیٰ
جگناتھم اور براوس
بنام
سوڈام بیگی موٹرز سروس

(کے سباراؤ، راگھو بردیال اور جے آر مدھولکر جسٹسز)

م وٹروہیکلز۔ اسٹیج کیرئج پرمٹ کے لیے درخواست۔ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی نے اجازت نامہ منظور کر لیا۔ ٹرانسپورٹ اپیلیٹ ٹریبونل کے ذریعے ترجیحی وجوہات بتائے بغیر گرانٹ کو منسوخ کر دیا گیا۔ حکم کی جواز۔ ڈیوٹی آف اپیلیٹ ٹریبونل۔ موٹروہیکلز ایکٹ، 1939 (1939 کا IV)۔

اپیل کنندہ کے ساتھ ساتھ جواب دہندگان 1 اور 2 اور دیگر نے اسٹیج کیرئج پرمٹ کی منظوری کے لیے درخواست دی تھی۔ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی نے دونوں جواب دہندگان میں سے ہر ایک کو اجازت نامہ دیا۔ اس حکم سے ناراض اپیل کنندہ نے اسٹیٹ ٹرانسپورٹ اپیلیٹ ٹریبونل کے سامنے اپیل کو ترجیح دی۔ اپیلیٹ ٹریبونل نے فیصلہ دیا کہ اپیل کنندہ کو مدعا علیہ نمبر 1 سے زیادہ ترجیح دی جانی چاہیے۔ اس حکم کے خلاف مدعا علیہ نمبر 1 نے ہائی کورٹ کے سامنے رٹ پٹیشن کو ترجیح دی۔ ہائی کورٹ نے اپیلیٹ ٹریبونل کے حکم کو اس بنیاد پر کالعدم قرار دیا کہ اپیلیٹ ٹریبونل نے مدعا علیہ نمبر 1 کے بجائے اپیل کنندہ کو ترجیح دینے کی وجہ نہیں بتائی۔

فیصلہ دیا کہ ہائی کورٹ نے اسٹیٹ ٹرانسپورٹ اپیلیٹ ٹریبونل کے حکم کو کالعدم قرار دینے میں جواز پیش کیا۔ درحقیقت اسٹیٹ ٹرانسپورٹ اپیلیٹ ٹریبونل نے واحد سوال کا تعین نہیں کیا جس کا تعین کرنا ضروری تھا اور اسی وجہ سے ایک آپریٹر کو دوسرے پر ترجیح دی جانی چاہیے۔

رمن اینڈ رمن لمیٹڈ بمقابلہ ریاست مدراس [1959] ضمیمہ 2 ایس سی آر 227 کا حوالہ دیا گیا ہے۔

دیوانی اپیل کا عدالتی حد اختیار 1963: کی سول اپیل نمبر 17

1962 کی تحریری اپیل نمبر 207 میں مدراس ہائی کورٹ کے 23 اکتوبر 1962 کے فیصلے اور حکم سے خصوصی اجازت کے ذریعے اپیل۔

اپیل کنندہ کی طرف سے بی سین، بے بی داداچنچی، اوسی ماتھر اور روپندر نارائن۔

جواب دہندہ نمبر 1 کے لیے اے وی وشونا تھہ شاستری اور آرگنیتی آئیر۔

جواب دہندہ نمبر 2 کے لیے اے وی وی ناتراور پی رام ریڈی۔

1963. 8 مئی۔ عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے دیا گیا

مدھولگر۔ ہے۔ مدراس ہائی کورٹ کے سنگل جج نے اسٹیٹ ٹرانسپورٹ اپیلیٹ ٹریبونل، مدراس کے حکم کو کالعدم قرار دے دیا جس میں اپیل کنندہ کمپنی کی اپیل کی اجازت دی گئی تھی جس میں انہیں ایروڈ ٹاؤن میں روٹ نمبر 5 پر بس چلانے کا اجازت نامہ دیا گیا تھا۔ لیٹرز پیٹنٹ کی شق 15 کے تحت اپیل کنندہ کمپنی کی طرف سے اس کے فیصلے کے خلاف پیش کی گئی اپیل کو محدود مدت میں مسترد کر دیا گیا۔ اس فیصلے کے خلاف اپیل کنندہ خصوصی اجازت کے ذریعے اس عدالت کے سامنے آیا ہے۔ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی، کومبٹور نے ایروڈ ٹاؤن سروس چلانے کے لیے اسٹیج کیریج بسوں کے لیے چھ اجازت نامے دینے کے لیے درخواستیں طلب کیں۔ روٹ نمبر 5 پر دو اسٹیج کیریج بسیں متعارف کرانے کی کوشش کی گئی۔ اپیل کنندہ کے ساتھ ساتھ جواب دہندگان 1 اور 2 اور کچھ دیگر نے تمام چھ اجازت ناموں کی منظوری کے لیے درخواست دی تھی، جن میں دو روٹ نمبر 5 پر تھے۔ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی نے 16 مارچ 1961 کو منعقدہ اپنے اجلاس میں درخواستوں پر غور کیا، چھ سے چار موجودہ آپریٹرز میں سے چار اجازت نامے دیے اور روٹ نمبر 5 پر جو ایک نیا روٹ تھا، اس نے دونوں جواب دہندگان میں سے ہر ایک کو اجازت نامہ دیا۔ اس حکم سے ناراض ہو کر اپیل کنندہ نے اسٹیٹ ٹرانسپورٹ اپیلیٹ ٹریبونل کے سامنے اپیل کو ترجیح دی جس میں کہا گیا کہ اپیل کنندہ کو مدعا علیہ نمبر 1 کے مقابلے میں ترجیح دی جانی چاہیے۔ اس طرح ٹریبونل نے علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کے حکم میں مداخلت نہیں کی جہاں تک مدعا علیہ نمبر 2 کو دئیے گئے اجازت نامے کا تعلق ہے لیکن مدعا علیہ نمبر 1 کو اجازت نامہ دینے کے اپنے حکم کو کالعدم قرار دے دیا۔ اس حکم کے خلاف مدعا علیہ نمبر 1 نے ہائی کورٹ کے سامنے رٹ پٹیشن کو ترجیح دی۔ اس درخواست کی سماعت ہائی کورٹ کے ایک واحد جج نے کی تھی اور جیسا کہ پہلے ہی کہا گیا ہے، فاضل جج نے جہاں تک اپیل کنندہ کا تعلق ہے، ٹریبونل کے حکم کو کالعدم قرار دے دیا۔ جس بنیاد پر جج نے ٹریبونل کے حکم کو کالعدم قرار دیا وہ یہ تھا کہ ٹریبونل نے یہ نہیں بتایا کہ اجازت نامہ دیے جانے کے معاملے میں مدعا علیہ نمبر 1 کے بجائے اپیل کنندہ کو کیوں ترجیح دی جانی چاہیے۔ اپیل کنندہ کی طرف سے پیش کردہ لیٹرز پیٹنٹ اپیل کی سماعت کرنے والے دانشور ججوں نے اپیل کو مسترد کرتے ہوئے مشاہدہ کیا :

"پہلے مدعا علیہ کو یہ فائدہ حاصل تھا، یعنی اسے علاقائی کی طرف سے اجازت نامہ دیا گیا تھا۔ ٹرانسپورٹ اتھارٹی۔ اس اجازت نامے کو منسوخ کرنے سے پہلے اپیلٹ ٹریبونل کا فرض تھا کہ وہ اپیل کنندہ کی اعلیٰ اہلیت پر غور کرے۔ اس طرح کی اعلیٰ اہلیت پر غور کرتے ہوئے، یہ اپیل کنندہ کے دعوے کے خلاف پہلے مدعا علیہ کے مبینہ تجربے کے فائدے اور نقصانات پر غور کرنے کا پابند تھا جو اپنے کیس کو صرف ایک نئے مد مقابل کے طور پر رکھتا ہے۔ ایسا لگتا ہے کہ ٹریبونل نے قانون کے ایک اصول کے طور پر لیا ہے کہ نئے آنے والوں کو ہمیشہ ترجیح دی جانی چاہیے کیونکہ اس سے انہیں جوش ملے گا اور صحت مند مسابقت کے ساتھ ماحول کو بھی بڑھاوا ملے گا۔ لیکن یہ بھول گیا کہ ان تمام معاملات میں، سب سے اہم سوال، جس پر غور کیا جانا چاہیے، عوام کا مفاد تھا، اور اس سوال پر غور کرتے ہوئے، دونوں آپریٹرز کے حریف دعووں کا جائزہ لینا اس کا فرض تھا۔"

اس طرح ماتحت جج اور اپیل کورٹ دونوں نے ٹریبونل کے حکم میں اس بنیاد پر مداخلت کی کہ وہ کسی مادی مسئلے کا تعین کرنے میں ناکام رہا ہے اور اس طرح اپنا فرض ادا نہیں کیا ہے۔

یہ ایک تسلیم شدہ حقیقت ہے کہ اگرچہ اپیل کنندہ کو ریاست کے بعض راستوں پر بسیں چلانے کا تجربہ ہے لیکن اسے کسی قصبے میں بسیں چلانے کا کوئی حالیہ تجربہ نہیں ہے۔ لہذا، جہاں تک ٹاؤن سروس کا تعلق ہے، اپیل کنندہ کو مناسب طریقے سے ایک نیا داخل کنندہ سمجھا جاسکتا ہے۔ اس حقیقت پر کبھی اختلاف نہیں ہوا۔ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی نے مدعا علیہان 1 اور 2 کو اجازت نامے دیتے ہوئے اپیل کنندہ کے خلاف اس صورت حال پر غور کیا تاہم ٹریبونل نے 9 اگست 1958 کے سرکاری حکم نمبر 2265 کی طرف اشارہ کرتے ہوئے اور من اینڈ رمن لمیٹڈ بمقابلہ ریاست مدراس (1) میں اس عدالت کے کچھ مشاہدات اس نتیجے پر پہنچے کہ شہر کے راستوں پر بھی اجازت نامے دینے کے معاملے میں نئے آنے والوں کو ترجیح دی جانی چاہیے۔ دوسری طرف علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی نے محسوس کیا کہ اس حقیقت کو ذہن میں رکھتے ہوئے کہ قصبوں میں کافی ٹریفک ہے اور سڑکیں تنگ ہیں، نئے آپریٹرز کے بجائے موجودہ آپریٹرز کو ترجیح دینا ضروری ہے۔ ایسا لگتا ہے کہ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی نے بھی اس نتیجے پر پہنچنے کے لیے ٹرانسپورٹ کمشنر کی طرف سے 14 اکتوبر 1960 کو جاری کردہ ایک سرکلر کو ذہن میں رکھا تھا۔ اس سرکلر میں ٹرانسپورٹ کمشنر نے پہلے سے مذکور سرکاری حکم نامے پر بس کی تشریح پیش کی ہے جس میں راستوں کو تین زمروں "مختصر راستوں"، "درمیانے راستوں" اور "طویل راستوں" میں رکھا گیا ہے۔ اس سرکلر میں ٹرانسپورٹ کمشنر نے مشاہدہ کیا ہے کہ "حکومت کی رائے ہے کہ ٹاؤن سروس کے راستوں کو مختصر راستوں کے دائرہ کار سے خارج کیا جانا چاہیے اور انہیں ایک علیحدہ زمرہ کے طور پر ماننا چاہیے"۔ بظاہر، یہ ٹرانسپورٹ کمشنر کی رائے سے زیادہ کچھ نہیں ہے اور نہ ہی ایک سرکاری حکم ہے جسے علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کے ذریعے جہاں بھی ممکن ہو نافذ کرنے کی ضرورت ہے۔ اس طرح علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کی طرف سے دی گئی وجوہات میں سے ایک صحیح نہیں ہو سکتی۔ تاہم، ہم اس سوال پر کسی نہ کسی طرح کوئی اعلان نہیں کرنا چاہتے کیونکہ ہمارے خیال میں ٹریبونل نے خود کو خاص طور پر اس سوال سے خطاب نہیں کیا ہے کہ اپیل کنندہ کو جواب دہندہ نمبر 1 کے بجائے کیوں ترجیح دی جانی چاہیے۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ ٹریبونل نے اپیل کنندہ کے پاس موجود قابلیت کا

تعیین کیا ہے۔ لیکن اس نے اس بات پر غور نہیں کیا ہے کہ آیا مدعا علیہ نمبر 1 اسی طرح کی قابلیت رکھتا ہے یا نہیں۔ ان حالات میں ہم ہائی کورٹ سے اتفاق کرتے ہیں کہ واحد سوال کا کوئی مناسب تعین نہیں ہوا ہے جس کا تعین کرنے کی ضرورت ہے اور اسی وجہ سے ایک آپریٹر کو دوسرے پر ترجیح دی جانی چاہیے۔

اپیل کنندہ کی طرف سے پیش ہونے والے مسٹری بی سین نے دلیل دی کہ ماتحت جج کو اس کے حکم کو کالعدم قرار دینے کے بعد معالے کو ٹریبونل کے حوالے کرنا چاہیے تھا اور یہ کہ وہ حریف دعووں کی خوبیوں پر غور کیے بغیر کسی بھی صورت میں علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کے حکم کی تصدیق نہیں کر سکتا۔ یہ سچ ہے کہ تعلیم یافتہ جج کا حکم بہت واضح طور پر بیان نہیں کیا گیا ہے۔ لیکن ہمیں ایسا لگتا ہے کہ اس کا اصل مطلب یہ تھا کہ اپیل کو ٹریبونل کے ذریعے دوبارہ سنا جانا چاہیے اور اس کے مشاہدات کی روشنی میں فیصلہ کیا جانا چاہیے۔ ہمارے خیال میں یہ اس طرح کی شکایت کو دور کرنے کے لیے کافی ہونا چاہیے جیسا کہ اپیل گزاروں کو ہو سکتا ہے۔ اپیل مسترد کر دی جاتی ہے لیکن اس عدالت میں اخراجات کے حوالے سے کوئی حکم نہیں ہوگا۔

اپیل مسترد کر دی گئی۔