

एम. एम. पुंछी जे., से पहले,
भारत संघ और अन्य,-याचिकाकर्ता।

बनाम

ईश्वर पाल अत्री और अन्य - प्रतिवादी।

1985 का सिविल पुनरीक्षण क्रमांक 1898

16 सितम्बर 1985.

सिविल प्रक्रिया संहिता (1908 का 5)-धारा 91 और आदेश 39 नियम 1 और 2-मोटर वाहन अधिनियम (1939 का चतुर्थ)-धारा 38, 69, 69-71 और 70-पंजाब एमडीटोर वाहन नियम 1940-नियम 3.10-मुकदमा न्यायालय की अनुमति से निजी व्यक्तियों द्वारा राज्य परिवहन प्राधिकरणों के खिलाफ दायर निषेधाज्ञा के लिए - सार्वजनिक परिवहन में अपूर्ण गड़बड़ी का आरोप लगाया गया जिसके परिणामस्वरूप कई दुर्घटनाएँ हुईं, जिससे लोगों का सड़कों पर चलना खतरनाक हो गया - राज्य की बसों को सड़क के लायक नहीं बताया गया और ड्राइवर शारीरिक रूप से फिट नहीं थे - अंतरिम राहत की मांग करते हुए अस्थायी निषेधाज्ञा के लिए आवेदन - वाहनों की सड़क योग्यता और ड्राइवरों की फिटनेस का पता लगाने के लिए अदालत विशेषज्ञों की एक समिति नियुक्त करती है - ऐसी समिति की नियुक्ति - क्या कानूनी और उचित है।

निर्णय, हालांकि सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 की धारा 91 में न्यायालय की शक्ति काफी व्यापक है, अंतरिम राहत देने में न्यायालय के विवेक को अच्छी तरह से मान्यता प्राप्त न्यायिक सिद्धांतों द्वारा नियंत्रित किया जाना चाहिए। स्थानीय आयोग की नियुक्ति की अनुमति, हालांकि, फिर भी एक ऐसा मामला है जिस पर मामले की परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए न्यायिक रूप से निर्णय लिया जाना चाहिए। राज्य परिवहन प्राधिकारियों द्वारा अपनी बसों को सड़क पर चलाने लायक न रखने और उनके ड्राइवरों को स्टीयरिंग व्हील पर बैठने लायक फिट न रखने के 'गलत कमीशन' के आधार पर उचित राहत मांगी गई है। यह मानते हुए कि संहिता की धारा 91 में कल्पना की गई एक गलत कार्य में 'गलत चूक' भी शामिल है, लेकिन फिर भी हमारे कल्याणकारी राज्य में, जहां सभी नागरिक लोकतांत्रिक प्रक्रिया में सह-प्रतिभागी हैं, जिन व्यक्तियों को विशेष रूप से सार्वजनिक कार्य सौंपे गए हैं यदि सार्वजनिक सेवाएँ प्रदान करने में कुछ चूक हुई हो तो सीधे तौर पर संदिग्ध नहीं बनाया जा सकता। यह मोटर वाहन अधिनियम की धारा 38 के तहत परिकल्पित फिटनेस का प्रमाण पत्र है, जो उसके बाद वाहन की सड़क-योग्यता के लिए एक सकारात्मक गारंटी नहीं है, फिर भी इसे जारी रखने के लिए एक कामकाजी आधार है, जो दर्शाता है कि किसी विशेष तिथि पर जब परीक्षण किया गया तो वाहन सड़क पर चलने योग्य था और इस प्रकार परिवहन वाहन के रूप में उपयोग किए जाने के लिए उपयुक्त होने के लिए प्रमाणित किया गया। फिटनेस की अवधि, चाहे वह छह महीने, एक साल या दो साल के बाद समाप्त हो, जैसा भी मामला हो, इसका मतलब केवल यह है कि इसके शेष सड़क योग्य होने की प्रत्याशा उस तारीख तक रखी गई है, लेकिन यह पूर्ण गारंटी के रूप में नहीं है कि यह सड़क योग्य बना रहेगा। इस प्रकार, यह दावा कि निरीक्षण बोर्ड किसी भी उद्देश्य को पूरा नहीं करता है, बल्कि भ्रामक है। बाद में, यदि वाहन चलाने के दौरान उसमें कोई खराबी आ जाती है, तो भी फिटनेस प्रमाणपत्र के नवीनीकरण के लिए अनुरोध करने से पहले उसे ठीक करना आवश्यक होता है। यह विधि वाहनों को सड़क पर चलने योग्य बनाए रखने और समय-समय पर प्रमाणीकरण के माध्यम से उनके रखरखाव को सुनिश्चित करने की दिशा में दोहरी भूमिका निभाती है। मौके पर निरीक्षण के दौरान यदि कुछ वाहन खराब भी पाए जाएंगे, तो इससे यह नहीं पता चलता कि परिवहन बेड़े को चलाने के मामले में बसों का पूरा बेड़ा ही खराब है। यदि वादी यदि उन्हें इस बात की विशेष जानकारी है कि कोई विशेष वाहन सड़क पर चलने लायक नहीं है और उसे नागरिकों की सुरक्षा के लिए खतरे के रूप में सड़क पर चलाया जा रहा है, तो वे उस वाहन को सड़क से हटाने के लिए अंतरिम राहत के लिए आसानी से अदालत का दरवाजा खटखटा सकते हैं, लेकिन इस प्रकार सुपर निरीक्षण बोर्ड के रूप में एक समिति की

नियुक्ति द्वारा जांच पूरी तरह से अनावश्यक है और यह मोटर वाहन अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों में परिलक्षित विधायी ज्ञान पर कलंक होगा। जहां तक ड्राइवरों से संबंधित विवरण का सवाल है, वह भी न्यायालय वादी से प्राप्त कर सकता है। समिति के पास इस मामले में करने के लिए कोई कार्य नहीं है क्योंकि ये सामान्य विवरण हैं और किसी विशेषज्ञ की आवश्यकता नहीं है। इस प्रकार, इन कारणों से, इस उद्देश्य के लिए समिति का गठन परेशान है।

(पैरा 5, 6 एवं 7)

धारा 115 सी.पी.सी. के तहत याचिका श्री ए.एस. कटारी, एस.जे.आई.सी., चंडीगढ़ के 24 मई, 1985 के आदेश के विरुद्ध, जिसमें श्री एच.एल. विज, श्री हरभजन सिंह और श्री सुरेश मिस्त्री की एक समिति नियुक्त की गई थी। चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम रुपये का भुगतान करेगा। उनमें से प्रत्येक को पारिश्रमिक के रूप में 1,000/- रुपये और इस आदेश की तारीख से एक महीने की अवधि के लिए चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम के यार्ड में यादृच्छिक रूप से पांच बसों का निरीक्षण करने की सुविधा प्रदान की जाएगी। चंडीगढ़ प्रशासन को यह भी निर्देश दिया गया है कि वह बसें चलाने वाले सभी ड्राइवरों का विवरण और प्रत्येक ड्राइवर द्वारा लापरवाही से गाड़ी चलाने के तथ्यों के बारे में उनका पूरा बायोडाटा उपलब्ध कराए। 16 जुलाई, 1985 को चंडीगढ़ प्रशासन की समिति की रिपोर्ट आने के लिए।

याचिकाकर्ता की ओर से वरिष्ठ अधिवक्ता अशोक भान, अधिवक्ता एच.के. मुखी।

प्रतिवादियों की ओर से वकील आर.के.मित्तल।

निर्णय

एम. एम. पुंछी, जे., (मौखिक):

(1) पुनरीक्षण के लिए यह याचिका चंडीगढ़ के कुछ नागरिकों द्वारा शहर में बस परिवहन चलाने के लिए जिम्मेदार अधिकारियों को कठघरे में खड़ा करने के लिए किए गए एक अनूठे प्रयास का खुलासा करती है। सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 91 की सहायता लेते हुए, जिसके तहत न्यायालय की अनुमति से कोई भी दो या दो से अधिक व्यक्ति, जनता को प्रभावित करने वाले या प्रभावित करने की संभावना वाले गलत कार्य के मामले में, घोषणा और निषेधाज्ञा और ऐसे अन्य की मांग कर सकते हैं। मामले की परिस्थितियों में उचित राहत के लिए, वादी-प्रतिवादियों ने श्री अमरजीत सिंह कटारी, पी.सी.एस., उप-न्यायाधीश, प्रथम श्रेणी, चंडीगढ़ की अदालत में शिकायत की कि चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम द्वारा प्रदान किया गया सार्वजनिक परिवहन पूरी तरह से गड़बड़, क्योंकि न तो इसकी बसें सड़क पर चलने लायक थीं और न ही उनके ड्राइवर शारीरिक रूप से फिट थे, जिसके परिणामस्वरूप शहर में कई दुर्घटनाएँ हुईं, जिससे लोगों के लिए सड़कों पर चलना खतरनाक हो गया। न्यायालय ने सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 91 के तहत उन्हें छुट्टी दे दी, अंतरिम राहत के लिए उनके आवेदन पर भी विचार किया और निम्नलिखित आदेश पारित किया, जिसे अब इस याचिका में लागू करने की मांग की गई है: -

“इस प्रकार, वादी को चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम द्वारा चलाई जा रही बसों की स्थिति जानने का अधिकार है ताकि वे उनमें यात्रा करने वाले नागरिकों के लिए मौत का खतरा न बनें। हमारे देश, विशेषकर चंडीगढ़ के नागरिक यह जानने के भी हकदार हैं कि बसें चलाने वाले ड्राइवर मानसिक और शारीरिक रूप से स्वस्थ हैं या नहीं, ताकि उनके द्वारा बसों को तेजी और लापरवाही से चलाने के कारण आए दिन होने वाली दुर्घटनाओं से बचा जा सके। ताकि भारत के प्रत्येक नागरिक को इस देश के संविधान द्वारा जीने के अधिकार की दी गई संवैधानिक गारंटी को बरकरार रखा जा सके। तदनुसार, चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम द्वारा संचालित बसों की सड़क योग्यता की रिपोर्ट करने के लिए निम्नलिखित ऑटोमोबाइल इंजीनियरों की एक समिति नियुक्त की जाती है: -

(i) श्री एच. एल. विज.

(ii) श्री हरभजन सिंह।

(iii) श्री सुरेश मिस्त्री।

चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम उनमें से प्रत्येक को पारिश्रमिक के रूप में 1,000/- रुपये का भुगतान करेगा और इस आदेश की तारीख से एक महीने की अवधि के लिए यादृच्छिक रूप से चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम के यार्ड में पांच बसों का निरीक्षण करने की सुविधा प्रदान करेगा। चंडीगढ़ प्रशासन को यह भी निर्देश दिया गया है कि वह अपनी बसें चलाने वाले सभी ड्राइवरो के विवरण और प्रत्येक ड्राइवर द्वारा लापरवाही से गाड़ी चलाने के तथ्यों के बारे में उनका पूरा बायोडाटा उपलब्ध कराए। 16 जुलाई, 1985 को चंडीगढ़ प्रशासन की समिति की रिपोर्ट आने के लिए।”

(2) इस न्यायालय द्वारा प्रस्ताव पर इस आदेश के क्रियान्वयन पर अंतरिम रोक लगा दी गई थी।

(3) याचिकाकर्ताओं, चंडीगढ़ प्रशासन और महाप्रबंधक, चंडीगढ़ ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग, चंडीगढ़ के विद्वान वकील श्री अशोक भान ने मोटर वाहन अधिनियम, 1939 और उसके तहत तैयार नियमों के तहत वैधानिक प्रावधानों के सामने विद्वान न्यायाधीश के दृष्टिकोण को चुनौती दी है। विशेष रूप से, मेरा ध्यान मोटर वाहन अधिनियम की धारा 38 की ओर आकर्षित किया गया है, जिसके तहत परिवहन वाहन के लिए पहली अनुसूची में निर्धारित फॉर्म 'एच' में फिटनेस का प्रमाण पत्र हमेशा के लिए रखना आवश्यक है, ताकि धारा 22 के प्रयोजन के लिए वैध रूप से पंजीकृत रहें। उप-धारा (2) में विशेष रूप से प्रावधान है कि फिटनेस प्रमाणपत्र ऐसी अवधि के लिए प्रभावी रहेगा, जो किसी भी मामले में दो साल से अधिक या छह महीने से कम नहीं होगी, जैसा कि निर्दिष्ट निर्धारित प्राधिकारी द्वारा प्रमाण पत्र के तहत किया जा सकता है। फिटनेस प्रमाणपत्र प्राप्त करने के लिए जिन आवश्यकताओं को पूरा किया जाना आवश्यक है वे अधिनियम के अध्याय V में दी गई हैं, जिसमें उक्त अधिनियम की धारा 69, 69-ए और 70 शामिल हैं। इसमें, किसी वाहन को फिटनेस प्रमाणपत्र दिए जाने से पहले कई तरह के विचार सामने आते हैं। इसके अलावा, पंजाब मोटर वाहन नियम, 1940 के तहत, दो सदस्यों वाले निरीक्षण बोर्ड द्वारा फिटनेस प्रमाण पत्र दिया जाना आवश्यक है। उनमें से एक, जैसा कि नियम 3.10 से स्पष्ट है, एक सहायक आयुक्त, अतिरिक्त सहायक आयुक्त, राजपत्रित अधिकारी या जिला मजिस्ट्रेट द्वारा इस उद्देश्य के लिए प्रतिनियुक्त मजिस्ट्रेट होना है। दूसरा राज्य सरकार द्वारा नियुक्त एक अनुभवी मोटर मैकेनिक होना चाहिए। निरीक्षण बोर्ड अकेले पुलिस अधिकारियों का नहीं हो सकता। किसी वाहन की फिटनेस के संबंध में दो सदस्यों के बीच मतभेद की स्थिति में निर्णय नकारात्मक होना चाहिए। फिटनेस प्रमाणपत्र के अनुदान या नवीनीकरण के साथ-साथ उसे रद्द करने के लिए अपनाई गई विधि एक समान है। अब इन प्रावधानों की उपस्थिति में, श्री अशोक भान का कहना है कि जब चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम के वाहनों को ऐसी अवधि के लिए वैध फिटनेस प्रमाण पत्र ले जाना माना जाता है, जैसा कि प्रत्येक वाहन पर व्यक्तिगत रूप से लागू होता है, तो सीखे गए परीक्षण का कोई अवसर नहीं था। नियमों के तहत गठित निरीक्षण बोर्ड को विस्थापित करने के लिए न्यायाधीश तथाकथित विशेषज्ञों की एक समिति नियुक्त करें। बल्कि, उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि निरीक्षण बोर्ड मौजूद है और समय-समय पर फिटनेस प्रमाणपत्र देने और फिर नवीनीकृत करने के लिए आवश्यक होने पर प्रभावी ढंग से कार्य कर रहा है। उन्होंने इस बात पर भी जोर दिया कि नीचे की अदालत के समक्ष दलीलों में, वादी ने कहीं भी यह आरोप नहीं लगाया था कि चंडीगढ़ ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग द्वारा चलाए जा रहे वाहनों के पास फिटनेस प्रमाणपत्र नहीं था।

(4) वादी-प्रतिवादी के विद्वान वकील श्री आर.के. मित्तल वैधानिक प्रावधानों और निरीक्षण बोर्ड के संविधान के अस्तित्व पर विवाद नहीं करते हैं। उनकी सटीक शिकायत यह है कि यह बोर्ड निस्संदेह समय-समय पर अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों के उद्देश्यों को पूरा करता रहता है, लेकिन जहां तक सरकारी वाहनों का संबंध है, यह निरीक्षण महज एक औपचारिकता है और किसी भी मामले में बोर्ड शहर में सार्वजनिक यात्री परिवहन के दिन-प्रतिदिन के कामकाज की जांच करने के लिए कोई नहीं है, जब सड़कों पर चलने वाले दोषपूर्ण वाहन एक आम दृश्य हैं। उनका आग्रह है कि चंडीगढ़ शिक्षित और संभ्रांत लोगों का शहर होने के कारण यहां अधिक जागरूकता है, जो वादी-प्रतिवादियों द्वारा मुकदमा दायर करने में परिलक्षित होती है। वह आगे कहते हैं कि सड़कों पर सुरक्षा

सुनिश्चित करने और सुरक्षा सुनिश्चित करने का एकमात्र तरीका दोषपूर्ण वाहनों के चलने पर रोक लगाना और इस मुद्दे पर विशेषज्ञों की एक स्वतंत्र समिति की मांग करना है। और इस प्रकार न्यायालय ने इस उद्देश्य के लिए सीमित शक्तियों के साथ एक समिति नियुक्त की है जो उसे तथ्य और आंकड़े देगी जिसके आधार पर वह राहत दे सकती है, यदि वादी इसके हकदार हैं।

वादी-प्रतिवादियों के इस रुख पर, श्री अशोक भान ने दृढ़तापूर्वक आग्रह किया कि यह मुकदमा चलने योग्य नहीं है और इसलिए चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम के मामलों में हस्तक्षेप करने के लिए एक समिति नियुक्त करने का कोई सवाल ही नहीं है। उनका अन्यथा विचार है कि यदि न्यायालय को आम तौर पर या विशेष रूप से चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम के स्वामित्व वाले वाहनों के संबंध में किसी भी जानकारी की आवश्यकता होती है, तो याचिकाकर्ता उसे प्रदान करने के लिए तैयार होंगे। इसके अलावा उन्होंने कहा कि ड्राइवरों, उनकी सेवा की अवधि, दोषसिद्धि और कदाचार के लिए सजा आदि के संबंध में कोई भी जानकारी समिति के हस्तक्षेप के बिना सीधे न्यायालय को प्रदान की जा सकती है।

(5) मुख्य रूप से पार्टियों के विद्वान वकील के संबंधित तर्कों की जांच करने पर, मेरा विचार है कि हालांकि न्यायालय की शक्ति धारा 91 में काफी व्यापक है, सिविल प्रक्रिया संहिता (किसी भी स्थिति में यह नहीं मानती कि मुकदमा चलने योग्य है)), अंतरिम राहत देने में न्यायालय के विवेक को अच्छी तरह से मान्यता प्राप्त न्यायिक सिद्धांतों द्वारा नियंत्रित किया जाना चाहिए। स्थानीय आयोग की नियुक्ति की अनुमति, हालांकि, फिर भी एक ऐसा मामला है जिसे मामले की परिस्थितियों में न्यायिक रूप से तय किया जाना है। जहां तक मैं मुकदमे के फ्रेम से समझ पाया हूं, प्रतिवादी-याचिकाकर्ताओं द्वारा अपनी बसों को सड़क पर चलने योग्य नहीं रखने और उनके ड्राइवरों को स्टीयरिंग व्हील पर बैठने में सक्षम नहीं रखने की गलत चूक के आधार पर उचित राहत मांगी गई है। मैं यहां तक मान सकता हूं कि सिविल प्रक्रिया संहिता की धारा 91 में जिस गलत कार्य की कल्पना की गई है, उसमें 'गलत चूक' भी शामिल है, सामान्य खंड अधिनियम की धारा 3(2) की सहायता लेते हुए जहां शब्द 'अधिनियम' का अर्थ कानूनी चूक तक भी विस्तारित हो सकता है। लेकिन फिर भी हमारे कल्याणकारी राज्य में, जहां सभी नागरिक लोकतांत्रिक प्रक्रिया में सह-प्रतिभागी हैं, जिन व्यक्तियों को विशेष रूप से सार्वजनिक कार्य सौंपे गए हैं, उन्हें सार्वजनिक सेवाओं के प्रतिपादन में कुछ चूक होने पर सीधे तौर पर संदिग्ध नहीं बनाया जा सकता है। यह सच है कि फिटनेस प्रमाणपत्र, जैसा कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 38 के तहत परिकल्पित है, उसके बाद वाहनों की सड़क योग्यता के लिए कोई सकारात्मक गारंटी नहीं है, पशुचिकित्सक एक कामकाजी आधार है, जो दर्शाता है कि किसी विशेष तिथि पर वाहन जब परीक्षण किया गया, तो यह सड़क पर चलने योग्य था और इस प्रकार परिवहन वाहन के रूप में उपयोग किए जाने के लिए उपयुक्त होने के लिए प्रमाणित किया गया। फिटनेस की अवधि, चाहे वह छह महीने, एक साल या दो साल के बाद समाप्त हो, जैसा भी मामला हो, इसका मतलब केवल यह है कि इसके शेष सड़क योग्य होने की प्रत्याशा उस तारीख तक रखी गई है, लेकिन यह पूर्ण गारंटी के रूप में नहीं है कि यह सड़क योग्य बना रहेगा। इस प्रकार, वादी-प्रतिवादियों का यह दावा कि निरीक्षण बोर्ड किसी भी उद्देश्य को पूरा नहीं करता है, बल्कि भ्रामक है। बाद में, यदि वाहन चलाने के दौरान उसमें कोई खराबी आ जाती है, तो फिटनेस प्रमाणपत्र के नवीनीकरण से पहले उसे ठीक करना आवश्यक होता है। यह विधि वाहनों को सड़क पर चलने योग्य बनाए रखने और समय-समय पर प्रमाणीकरण के माध्यम से उनके रखरखाव को सुनिश्चित करने की दिशा में दोहरी भूमिका निभाती है।

(6) वादी-प्रतिवादी द्वारा व्यक्त किया गया विश्वास कि मौके पर निरीक्षण करने पर कुछ वाहन दोषपूर्ण पाए जाएंगे, भले ही यह सच हो, लेकिन यह साबित नहीं होता है कि परिवहन बेड़े को चलाने के मामले में बसों का पूरा बेड़ा दोषपूर्ण है। यह देखना असामान्य नहीं है कि यद्यपि एक विशेष प्रकार का प्रत्येक वाहन एक ही संयंत्र से आता है, प्रत्येक में टूट-फूट के अलग-अलग निशान होते हैं, जो दूसरे के लिए पूरी तरह से असामान्य है। इसके अलावा दौड़ने के मामले में टूट-फूट एक समान नहीं हो सकती और दौड़ते समय कोई भी वाहन आदर्श परीक्षण को पूरा नहीं कर सकता।

इस प्रकार, यदि वादी-प्रतिवादियों को इस बात की विशेष जानकारी है कि कोई विशेष वाहन सड़क पर चलने योग्य नहीं है और उसे नागरिकों की सुरक्षा के लिए खतरे के रूप में सड़क पर चलाया जा रहा है, तो वे आसानी से, और अब भी, अंतरिम के लिए न्यायालय का दरवाजा खटखटा सकते हैं। उस वाहन को सड़क से हटाने से राहत मिली। लेकिन एक सुपर निरीक्षण बोर्ड के रूप में एक समिति की नियुक्ति द्वारा इस तरह की मछली पकड़ने की जांच पूरी तरह से अनावश्यक है और यह मोटर वाहन अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों में परिलक्षित विधायी ज्ञान पर कलंक होगा। इस प्रकार, मेरे विचार में, इस उद्देश्य के लिए समिति का गठन गड़बड़ा गया है, जिससे न्यायालय को याचिकाकर्ताओं से ऐसी जानकारी मांगने के लिए खुला छोड़ दिया जाए, जो उसे वाहनों के लिए, आम तौर पर या विशेष रूप से, परिस्थितियों के अनुसार आवश्यक हो सकती है।

(7) जहां तक ड्राइवर्स से संबंधित विवरण का सवाल है, जैसा कि पहले कहा गया है, न्यायालय याचिकाकर्ताओं से भी प्राप्त कर सकता है। समिति के पास इस मामले में करने के लिए कोई कार्य नहीं है। ये सामान्य विवरण हैं और ड्राइवर्स, उनके दोषसिद्धि और कदाचार के बारे में विवरण इकट्ठा करने के लिए किसी विशेषज्ञ की आवश्यकता नहीं है, यांत्रिक विशेषज्ञों की तो बिल्कुल भी आवश्यकता नहीं है, जिन्हें समिति के सदस्यों के रूप में जाना जाता है। ये विवरण रिकॉर्ड का विषय हैं और अन्यथा पार्टियों के बीच न्याय करने और राहत को तदनुसार ढालने के लिए न्यायालय द्वारा बुलाया जा सकता है, चाहे अंततः या अंतरिम उपाय के रूप में। उस प्रयोजन के लिए भी समिति का संविधान गड़बड़ा गया है।

(8) उपरोक्त कारणों से, यह याचिका सफल होती है लेकिन लागत के संबंध में किसी आदेश के बिना। उपरोक्त टिप्पणियों के आलोक में विवादित आदेश रद्द किया जाता है।

अस्वीकरण : स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है । सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा ।

भावना गेरा
प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी
(Trainee Judicial Officer)
कुरूक्षेत्र, हरियाणा