ଶ୍ରୀ ରୋଶନ ଲାଲ ଗୌତମ

ବନାମ

ଉତ୍ତର ପ୍ରଦେଶ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ

ଅକ୍ଟୋବର 26,1964

(ମୁଖ୍ୟ ବିଚାରପତି ପି. ବି. ଗଜେନ୍ଦ୍ରଗଡକର , କେ. ଏନ୍. ୱାଞ୍ଚୁ, ଏମ୍. ହିଦାୟତୁଲ୍ଲା, ରଘୁବର ଦୟାଲ ଏବଂ ଜେ. ଆର୍. ମୁଧୋଲକର ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତିବୃନ୍ଦ)

ପରିବହନ ସେବାର ଜାତୀୟକରଣ-ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗରୁ ଘରୋଇ ସଂଚାଳକମାନଙ୍କୁ ନିଷେଧ କରିବା ଯୋଜନା-ଏହା ମାର୍ଗ ସହିତ ନୁହେଁ, ବରଂ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅଞ୍ଚଳ ସହିତ ଜଡ଼ିତ ଅନୁମତି ଧାରଣ କରିଥିବା ସଂଚାଳକମାନଙ୍କ ଅଧିକାରକୁ ପ୍ରଭାବିତ କରିଥାଏ କି - ଯୋଜନା ଆଇନର ବ୍ୟବସ୍ଥା ପୂରଣ କରେ କି ନାହିଁ - ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ସେବା ଯଥେଷ୍ଟ କି ନାହିଁ- ଧାରା 68ସି ମୋଟର ଯାନ ଆଇନ, 1939 ଯାହା ମୋଟର ଯାନ (ସଂଶୋଧନ) ଆଇନ, 1956 ଦ୍ୱାରା ସଂଶୋଧିତ ।

ଆଗ୍ରା ଅଞ୍ଚଳରେ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ପାଇଁ ଅନୁମତି ପାଇଥିବା ଆବେଦନକାରୀ ଆଗ୍ରା ଅଞ୍ଚଳରେ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବାକୁ ଜାତୀୟକରଣ କରିବା ଏବଂ କେତେକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗରେ ଘରୋଇ ପରିଚାଳନାକୁ ନିଷେଧ କରିବା ପାଇଁ ଉତ୍ତର ପ୍ରଦେଶ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରସ୍ତୁତ ଏକ ଯୋଜନାକୁ ଆପତ୍ତି କରିଥିଲେ । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟରେ ତାଙ୍କର ଆଜ୍ଞାଦେଶ ଆବେଦନ ଖାରଜ ହେବା ପରେ ଏବଂ ଅଧିକାର ପତ୍ର ଆବେଦନ ମଧ୍ୟ ବିଫଳ ହେବା ପରେ ସେ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ସର୍ବୋଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟରେ ଆବେଦନ କରିଥିଲେ ।

ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ତରଫରୁ ତିନୋଟି ଯୁକ୍ତି ଉପସ୍ଥାପନ କରାଯାଇଥିଲା : (1) ଏହି ଯୋଜନା କେବଳ ୟୁ. ପି. ସଡ଼କ ପରିବହନ (ବିକାଶ) ଅଧିନିୟମ 1955 ର ଧାରା 3 ଅନୁଯାୟୀ ଏକ ପୂର୍ବ ଯୋଜନାର ପୁନରୁଥାପଣ ଥିଲା ଯାହା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ

ଦ୍ୱାରା ରଦ୍ଦ କରାଯାଇଥିଲା । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 68ସି ର ଆବଶ୍ୟକତା ୟୁ. ପି. ଅଧିନିୟମ 3 ଠାରୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭିନ୍ନ ଥିଲା, ଏବଂ ଏହି ଯୋଜନା ସେଗୁଡ଼ିକର ଉତ୍ତର ଦେଇନଥିଲା । (2) ମୋଟର ଯାନ ଆଇନର ଧାରା 68ସି ଅନୁସାରେ ରାଜ୍ୟକୁ ପୂର୍ବରୁ ଚାଲୁଥିବା ପରିବହନ ସେବାକୁ ବଦଳାଇବା ପାଇଁ 'ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ' ପରିବହନ ସେବା ଯୋଗାଇ ଦେବାକୁ ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ କରାଯାଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ ଏହି ଯୋଜନାରେ କେବଳ 16ଟି ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଯେହେତୁ ଏହି ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ଏହି ସେବାଗୁଡିକର ସଂଖ୍ୟାକୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇପାରିବ, ତେଣୁ ଯେତେବେଳେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବ ସେତେବେଳେ ଶେଷୋକ୍ତଟି ପୁଣିଥରେ ଆପତ୍ତି ପାଇଁ ଖୋଲା ରହିବ । (3) ଏହି ଯୋଜନା ସଠିକ୍ ଭାବରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇ ନଥିଲା କାରଣ ଏହା କୌଣସି ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ମାର୍ଗଗୁଡିକ ନିର୍ବିଶେଷରେ ଏକ ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ଅନୁମତି ରଖିଥିବା ଆବେଦନକାରୀଙ୍କୁ ବାଦ ଦେବା ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗରେ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବାହକ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଥିଲା ।

ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଗଲା : ଏହି ଆବେଦନକୁ ଖାରଜ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

(i) ଏଥିରେ କୌଣସି ସନ୍ଦେହ ନାହିଁ ଯେ ଅଧିନିୟମ 68ସି "ଲୋକହିତରେ" ଏକ "ଦକ୍ଷ, ଯଥେଷ୍ଟ, ମିତବ୍ୟୟୀ ଏବଂ ସଠିକ୍ ସମନ୍ୱିତ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା" ବିଷୟରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରିଥିବାବେଳେ, ୟୁ. ପି. ଅଧିନିୟମ କେବଳ "ସାଧାରଣ ଜନତାଙ୍କ ସ୍ୱାର୍ଥ" "ସାଧାରଣ କଲ୍ୟାଣ ପାଇଁ କିମ୍ବା ଦକ୍ଷ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ବିକାଶ ପାଇଁ" ଉଲ୍ଲେଖ କରିଛି।ତେବେ ଏହା ଭାବିବା ଭୁଲ ହେବ ଯେ ୟୁ. ପି. ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ମଧ୍ୟ ସରକାର ସାଧାରଣ ଲୋକଙ୍କ ମଙ୍ଗଳ ପାଇଁ ଏବଂ ଏକ ଦକ୍ଷ ସଡ଼କ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ତଥା ବିକାଶ ପାଇଁ ଏକ "ଯଥେଷ୍ଟ", "ମିତବ୍ୟୟୀ" କିମ୍ବା "ସମ୍ପତ୍ତି ସମନ୍ୱିତ" ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ବିଷୟରେ ଚିନ୍ତା କରିବେ ନାହିଁ । ଏଥିରେ କୌଣସି ସନ୍ଦେହ ନାହିଁ ଯେ ଭାଷାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ

ହୋଇଛି, କିନ୍ତୁ ଶବ୍ଦର ଅନ୍ତର୍ନିହିତ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସମାନ, ଏବଂ ଧାରା 68ସି ର ସଠିକ୍ ଶବ୍ଦ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତକାରୀଙ୍କ ସମ୍ମୁଖରେ ଉପସ୍ଥାପନ ହୋଇ ନ ଥିଲେ ମଧ୍ୟ, ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ସେମାନେ ସେହି ମୌଳିକଗୁଡ଼ିକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖିଥିଲେ । ବାସ୍ତବରେ ଯୋଜନାର ଖଣ୍ଡ (3) ରେ "ଯଥେଷ୍ଟ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବାହକ ସେବା" ଶବ୍ଦର ବ୍ୟବହାର ଧାରା 3 ର ନୁହେଁ ବରଂ ଧାରା 68ସି ର ଭାଷାକୁ ପୁନଃ ଉତ୍ପନ୍ନ କରିଥିଲା । ଏହା ସୂଚିତ କରେ ଯେ ଧାରା 68ସି ର ଆବଶ୍ୟକତା ବୋଧହୁଏ ମନରେ ଧାରଣ କରାଯାଇଥିଲା ।

(ii) ଏହି ଯୋଜନାକୁ ଷୋହଳଟି ଚୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ପରିବାହକ ବୋଲି ବିବେଚନା କରାଯାଇନଥିଲା ଏବଂ ଭବିଷ୍ୟତରେ ଏହା ଅଯଥେଷ୍ଟ ହେବ କି ବୋଲି ବିଚାର କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

(iii) ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ କେତେକ ଧାରାରେ ଅଞ୍ଚଳ ଏବଂ ମାର୍ଗ ମଧ୍ୟରେ ପାର୍ଥକ୍ୟ ରହିଛି, ଏଥିରେ କୌଣସି ସନ୍ଦେହ ନାହିଁ, କିନ୍ତୁ ଅନ୍ୟମାନେ କେତେକ ଧାରାରେ ଏହି ପାର୍ଥକ୍ୟ ସଂରକ୍ଷିତ ଥିବା ପରି ମନେ ହେଉନାହିଁ । ଧାରା 51 (2) (i) ର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଇଥାଏ ଯେ ଅନୁମତି ଆରମ୍ଭ ହେବା ସମୟରେ ଯେଉଁ ଅଞ୍ଚଳ ଆସିଛି, ତାହା କେତେକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗକୁ ସୂଚିତ କରି ହ୍ରାସ କରାଯାଇପାରିବ ଏବଂ ଜାତୀୟକରଣ ଯୋଜନାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ଏହା କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ଥିବା ପରି ମନେହୁଏ ନାହିଁ । ଗୋଟିଏ ମାର୍ଗକୁ ହଟାଇଦେବା ଦ୍ୱାରା ସେହି ଅଞ୍ଚଳକୁ ଫଳପ୍ରଦ ଭାବରେ କାଟି ଦିଆଯାଏ ଯେତେବେଳେ ଏକ ଅଞ୍ଚଳକୁ ଅନୁମତି ପତ୍ରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଏ କିନ୍ତୁ କେଉଁ ମାର୍ଗରେ କେବଳ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଗାଡି ଚଳାଚଳ କରିପାରିବ ତାହା ସୂଚିତ କରାଯାଏ । ଧାରା 68 ବିର ପ୍ରାବଧାନରେ ଏହା ମଧ୍ୟ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ, ବର୍ତ୍ତମାନର ଅନୁମତିକୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରି ଅଂଚଳ କିମ୍ବା ମାର୍ଗକୁ ସଂକ୍ଷିପ୍ତ କରିବା ଲାଗି କ୍ଷମତା ସଂରକ୍ଷିତ ରହିଛି । କେବଳ ରାଜ୍ୟ

ଉଦ୍ୟୋଗଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ କେତେକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗକୁ ନିଜ ଅଧୀନକୁ ନେବା ଦ୍ୱାରା ସେହି ଅଞ୍ଚଳର ସେହି ଅଂଶଟି ଘରୋଇ ପରିଚାଳକଙ୍କ ପାଇଁ ପ୍ରଭାବହୀନ ହୋଇଯାଏ, ଯେପରିକି ଆବେଦନକାରୀ, ଯାହାଙ୍କ ପାଖରେ ସେହି ମାର୍ଗ ସମେତ ସମଗ୍ର ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ଅନୁମତି ଥାଏ ।

ସି. ପି. ସି. ମୋଟର ସର୍ଭିସେସ୍, ମହୀଶୂର ବନାମ ମହୀଶୂର ରାଜ୍ୟ [1962] ଏସ.ୟୁ.ପି.ପି.1 ଏସ୍. ସି. ଆର୍. 717*, କୋଣ୍ଡାଲା ରାଓ ବନାମ ଏ. ପି. ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ,* ଏ. ଆଇ. ଆର୍. (1961) ଏସ୍. ସି. 82 ଏବଂ *ଦୋସା ସତ୍ୟନାରାୟଣମୂର୍ତ୍ତି ଇତ୍ୟାଦି ବନାମ ଆନ୍ଧ୍ର ପ୍ରଦେଶ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ,* [1961] 1 ଏସ୍. ସି. ଆର୍. 642, ଉପରେ ନିର୍ଭରଶୀଳ ।

ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ ଅଧିକରିତା : 1964 ର ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 800।

1964 ର ସଂଖ୍ୟା 27 ର ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଆବେଦନରେ ଆହ୍ଲାବାଦ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟର ମାର୍ଚ୍ଚ 30,1964 ର ରାୟ ଏବଂ ଆଦେଶ ରୁ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଆବେଦନ ।

ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ତରଫରୁ ଜି. ଏସ୍. ପାଠକ, ବି. ଏଲ୍. ସିଂହଲ ଏବଂ ବି. ପି. ମାହେଶ୍ୱରୀ ।

ଉତ୍ତରଦାତାମାନଙ୍କ ପାଇଁ ସି. ବି. ଅଗ୍ରୱାଲା, କେ. ଏନ୍. ସିଂହ ଏବଂ ଓ. ପି. ରାଣା ।

ମଧ୍ୟସ୍ଥତା ପାଇଁ ଜି. ଏସ୍. ପାଠକ, ଏ. ଭି. ବିଶ୍ୱନାଥ ଶାସ୍ତ୍ରୀ, ବି. ଏଲ୍. ସିଂହଲ ଏବଂ ବି. ପି. ମାହେଶ୍ୱରୀ ।

ଅଦାଲତର ରାୟ **ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ହିଦାୟତୁଲ୍ଲା**ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଯେଉଁ ଆବେଦନକାରୀ ଆହ୍ଲାବାଦ ହାଇକୋର୍ଟଙ୍କ ମାର୍ଚ୍ଚ 30, 1964 ର ରାୟ ବିରୁଦ୍ଧରେ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଆବେଦନ କରନ୍ତି, ସେ ଆଗ୍ରାର ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ତାଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିବହନ ଅନୁମତିର ଧାରକ ଅଟନ୍ତି ଏବଂ ଏହା ଫେବୃଆରୀ 1, 1955 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୈଧ ଅଟେ । ତାଙ୍କର ଗୋଟିଏ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବାହକ ଅଛି ଏବଂ ତାଙ୍କର ଅନୁମତି ସମଗ୍ର ଆଗ୍ରା ଅଞ୍ଚଳକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରେ ଯାହା ମଥୁରା, ଆଗ୍ରା, ଆଲିଗଡ଼, ଇଟାଃ , ଇଟାୱା ଏବଂ ମୈନିପୁରୀ ଛଅଟି ଜିଲ୍ଲାକୁ ନେଇ ଗଠିତ । ତାଙ୍କ ଅନୁମତି ପତ୍ରରେ କୌଣସି ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ମାର୍ଗ ସୂଚିତ କରାଯାଇ ନାହିଁ ଏବଂ ପରିଚାଳନା ସୀମା ତାଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟ ସୀମାନ୍ତର ସବୁ ପାର୍ଶ୍ୱର ଅଞ୍ଚଳରେ ଅଟେ । 1955 ମସିହାରେ, ଉତ୍ତର ପ୍ରଦେଶ ସରକାର, ୟୁ. ପି. ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା (ବିକାଶ) ଅଧିନିୟମ 1955ର ଧାରା 3 ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ, ଉତ୍ତର ପ୍ରଦେଶରେ ପରିବହନ ସେବାର ଜାତୀୟକରଣ ପାଇଁ ଏକ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲେ । କିଛି ଘରୋଇ ସଂଚାଳକଙ୍କ ଆବେଦନ ଉପରେ ଆହ୍ଲାବାଦ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟର ଏକ ଆଦେଶ ଦ୍ୱାରା ଏହି ଯୋଜନା ସେତେବେଳେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । 1955 ମସିହାରେ ମୋଟର ଯାନ ଆଇନ, 1939ରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ଉଦ୍ୟୋଗ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବିଶେଷ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଅଧ୍ୟାୟ IVଏ ର ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଦ୍ୱାରା ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ସଂଶୋଧନ ମୋଟର ଯାନ (ସଂଶୋଧନ) ଅଧିନିୟମ 1956 ଦ୍ୱାରା ଫେବୃଆରୀ 16,1957 ରୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିଲା । ସଂଶୋଧନନ ଆଇନ ପରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏହି ଯୋଜନାର ପୁନର୍ବିଚାର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 68ସି ଅଧୀନରେ ଏହାକୁ ସୂଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଅଧ୍ୟାୟ 4ଏ ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ଯୋଜନାରେ ଆଗ୍ରା ଅଞ୍ଚଳରେ ଘରୋଇ ସଂଚାଳକମାନଙ୍କୁ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ଅନୁମତି କାର୍ଯ୍ୟରୁ 5ଟି ମାର୍ଗକୁ ହଟାଇ ଦିଆଯାଇଥିଲା ଏବଂ

ସରକାର ଘୋଷଣା କରିଥିଲେ ଯେ 'ସେହି ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ଏହାର କିଛି ଅଂଶରେ ଯଥେଷ୍ଟ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ସେବା' ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ । ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ଦ୍ୱାରା ସ୍ଥାପିତ ସେବା ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ପରିବହନ ସେବାଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସେହି ସମସ୍ତ ମାର୍ଗରେ ନିଷେଧ କରାଯାଇଥିଲା । ଘରୋଇ ସଂଚାଳକମାନେ ପୁନର୍ବାର ଆପତ୍ତି କରିଥିଲେ କିନ୍ତୁ ସେମାନଙ୍କର ଆପତ୍ତି ଅଗ୍ରାହ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହି ଯୋଜନା ଅକ୍ଟୋବର 17,1959 ରେ ରାଜପତ୍ରରେ ପ୍ରକାଶିତ ହୋଇଥିଲା । ଆବେଦନକାରୀ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ ବିଭିନ୍ନ ଆଧାରରେ ଏହି ଯୋଜନାକୁ ବିରୋଧ କରି ଏକ ଆଜ୍ଞାଦେଶ ଆବେଦନ (1959 ର ଦେୱାନୀ ବିବିଧ ଆଜ୍ଞାଦେଶ ଆବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 26622)ରେ ଦାଖଲ କରିଥିଲେ । 1962 ମସିହା ଫେବୃଆରୀ 1 ତାରିଖରେ ଶ୍ରୀଯୁକ୍ତ ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ଓକ୍ ଏହାକୁ ଅନୁମତି ଦେଇଥିଲେ, ଯିଏକି ଏହି ଯୋଜନାକୁ ବାତିଲ କରିଦେଇଥିଲେ ଏବଂ ତାଙ୍କ ଆଦେଶକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଏହାକୁ ପୁନର୍ବିଚାର ପାଇଁ ପଠାଇ ଦେଇଥିଲେ । ଏହି ଯୋଜନାକୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବେ ରଦ୍ଦ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ବରଂ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ସମ୍ବନ୍ଧରେ କେବଳ ଆଂଶିକ ଭାବେ ରଦ୍ଦ କରାଯାଇଥିଲା । ତେବେ, ଏହା ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା ଯେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଅନ୍ୟ ଦିଗରୁ ଏହି ଯୋଜନାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ଉନ୍ମୁକ୍ତ ରହିବେ । ସେହି ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଏହି ଯୋଜନାକୁ ରଦ୍ଦ କରିବାର ମୁଖ୍ୟ କାରଣ ଥିଲା ଯେ ସେମାନଙ୍କ ଆପତ୍ତିଗୁଡ଼ିକୁ ବିଚାରକୁ ନିଆଯାଇନଥିଲା ଏବଂ ସେମାନଙ୍କ ଆପତ୍ତିଗୁଡ଼ିକର ସମର୍ଥନରେ ପ୍ରମାଣ ଉପସ୍ଥାପନ କରିବାକୁ ସେମାନଙ୍କୁ ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ସୁଯୋଗ ଦିଆଯାଇ ନଥିଲା ।

ପୁନଃପ୍ରେରଣ ଆପତ୍ତି ଉପରେ ବିଚାର କରାଯିବା ପରେ ଏବଂ ଅକ୍ଟୋବର 18,1963 ରେ ଆଇନ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏକ ଆଦେଶ ପାରିତ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ଦ୍ୱାରା ଆପତ୍ତିଗୁଡ଼ିକୁ ଅଗ୍ରାହ୍ୟ କରି ଯୋଜନାକୁ ପୁନର୍ବାର ନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇଥିଲା

। ଏକମାତ୍ର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେଲା ଯେ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିବହନ ସେବା ଦ୍ୱାରା "ଯଥେଷ୍ଟ" ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିବହନ ସେବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ବଦଳରେ "ସମୟ ସମୟରେ ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁସାରେ 16 ଟି କିମ୍ବା ଅଧିକ କିମ୍ବା କମ୍ ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିବହନ ସେବା" ସୂଚିତ ହୋଇଥିବା ଦିଗ କିମ୍ବା ଏହାର ଅଂଶରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ । ଆବେଦନକାରୀ ଏହି ଯୋଜନାକୁ ଆପତ୍ତି କରି ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟରେ ଏକ ଆବେଦନ ଦାଖଲ କରିଥିଲେ । ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ବ୍ରୁମ୍ ଏହାର ଶୁଣାଣି କରିଥିଲେ ଏବଂ 1964 ମସିହା ମାର୍ଚ୍ଚ 17 ତାରିଖରେ ସେ ଏହାକୁ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରିଥିଲେ । ଏହାପରେ ଆବେଦନକାରୀ ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ବ୍ରୁମ୍ ନିର୍ଣ୍ଣୟ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଏକସ୍ୱ ପତ୍ର ଅଧୀନରେ ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଆବେଦନ ଦାଖଲ କରିଥିଲେ । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଆକ୍ଷେପିତ ଆଦେଶ ଦ୍ୱାରା ଏହାକୁ "ସଂକ୍ଷେପରେ" ଖାରଜ କରିଥିଲେ ଯଦିଓ ଏହା ନିରପେକ୍ଷ ଭାବେ ଏକ ବିସ୍ତୃତ ଆଦେଶ ପାରିତ କରିଥିଲା । ଏହି ଆଦେଶ ବିରୁଦ୍ଧରେ ବର୍ତ୍ତମାନର ଆବେଦନ ଦାଖଲ କରାଯାଇଛି । ପ୍ରଥମ ଯୁକ୍ତିରେ ମି. ଜି. ଏସ ପାଠକଙ୍କ ଯେ ଏହି ଯୋଜନା ମୋଟର ଯାନ ଆଇନର ଧାରା 68ସି ଅଧୀନରେ ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ଏହି ଧାରାକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖାଯାଇନଥିଲା କାରଣ ୟୁପି ଆଇନର ଧାରା 3 ଅଧୀନରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ଏହି ଯୋଜନାକୁ କୌଣସି ପରିବର୍ତ୍ତନ ନକରି ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଲଗାତାର ପ୍ରତିପ୍ରେରଣ ପରେ ସୂଚନା ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ ଏହି ଦୁଇଟି ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଆବଶ୍ୟକତା ମଧ୍ୟରେ କେତେ ପାର୍ଥକ୍ୟ ରହିଛି ତାହା ଦେଖିବା ଆବଶ୍ୟକ । ୟୁ. ପି. ଅଧିନିୟମର ଧାରା 3 ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ଚଳାଇବା ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ କ୍ଷମତାକୁ ନିମ୍ନମତେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି:-

"3. ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ଚଳାଇବା ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ କ୍ଷମତା ।--

(1) ଯେବେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ସାଧାରଣ ଜନତାଙ୍କ ହିତ ପାଇଁ ଏବଂ ସାଧାରଣ କଲ୍ୟାଣ ନିମନ୍ତେ କିମ୍ବା ସଡ଼କ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉନ୍ନତି ଓ ସର୍ବାଙ୍ଗୀନ କାର୍ଯ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ଏହା ଆବଶ୍ୟକ ବୋଲି ବିଚାର କରନ୍ତି, ତେବେ ସେ ସରକାରୀ ରାଜପତ୍ରରେ ସୂଚନା ମାଧ୍ୟମରେ ଘୋଷଣା କରିପାରିବେ ଯେ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ସାଧାରଣ ଭାବେ କିମ୍ବା କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଶ୍ରେଣୀର ସେପରି ସେବା ଯେକୌଣସି ମାର୍ଗରେ କିମ୍ବା ଏହାର କୌଣସି ଅଂଶରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଭାବେ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କିମ୍ବା ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ରେଳବାଇ ସହିତ ମିଳିତ ଭାବେ ପରିଚାଳିତ ହେବ କିମ୍ବା ଏହି ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ଆଂଶିକ ଭାବେ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏବଂ ଆଂଶିକ ଭାବେ ଅନ୍ୟମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ହେବ ।

(2) ଉପଧାରା (1) ଅଧୀନରେ ଥିବା ଅଧିସୂଚନା, ସେଥିରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ତଥ୍ୟର ନିର୍ଣ୍ଣାୟକ ପ୍ରମାଣ ହେବ ।

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ **୬୪**ସି ନିମ୍ନରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି :-

" **୬୪**ସି. ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ଉଦ୍ୟୋଗର ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବାର ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତି ଏବଂ ପ୍ରକାଶନ ।

ଯେବେ କୌଣସି ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ଉଦ୍ୟୋଗୀଙ୍କର ମତ ହେବ ଯେ ଏକ ଦକ୍ଷ, ଯଥେଷ୍ଟ, ମିତବ୍ୟୟୀ ଏବଂ ଯଥାର୍ଥ ସମନ୍ୱିତ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ସାଧାରଣ ହିତ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଆବଶ୍ୟକ ଯେ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ସାଧାରଣ ଭାବେ କିମ୍ବା କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଶ୍ରେଣୀର ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ଯେକୌଣସି ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ଏହାର କୌଣସି ଅଂଶରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ଉଦ୍ୟୋଗ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ, ଅନ୍ୟ ବ୍ୟକ୍ତିମାନଙ୍କର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ବା ଆଂଶିକ ବାଦ୍ ପଡ଼ିବା କିମ୍ବା

ଅନ୍ୟଥା, ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ଉଦ୍ୟୋଗୀ ଏକ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିପାରନ୍ତି ଯେଉଁଥିରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବାକୁ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ସେବାଗୁଡିକର ପ୍ରକୃତି, ପ୍ରସ୍ତାବିତ ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ମାର୍ଗ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବିବରଣୀ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବିବରଣୀ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇପାରିବ ଏବଂ ଏପରି ପ୍ରତ୍ୟେକ ଯୋଜନା ସରକାରୀ ରାଜପତ୍ରରେ ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଉପାୟରେ ପ୍ରକାଶ ପାଇବ ।"

ଏହା ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇଛି ଯେ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ପାଇଁ ପୂର୍ବ ସର୍ତ୍ତ ଥିବା ପୂର୍ବ ଧାରାର ଆବଶ୍ୟକତା ଧାରା 68ସି ର ଆବଶ୍ୟକତା ସହିତ ସମାନ ନୁହେଁ । ଏଥିରେ କୌଣସି ସନ୍ଦେହ ନାହିଁ ଯେ ଧାରା 68ସି ଲୋକହିତରେ ଏକ "ଦକ୍ଷ, ଯଥେଷ୍ଟ, ମିତବ୍ୟୟୀ ଏବଂ ସଠିକ୍ ସମନ୍ୱିତ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା" ବିଷୟରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରୁଥିବାବେଳେ ୟୁ. ପି. ଅଧିନିୟମ କେବଳ "ସାଧାରଣ ଜନତାଙ୍କ ସ୍ୱାର୍ଥ" "ସାଧାରଣ କଲ୍ୟାଣ ପାଇଁ କିମ୍ବା ଦକ୍ଷ ସଡ଼କ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ବିକାଶ ପାଇଁ ଉଲ୍ଲେଖ କରିଛି ।"ଶବ୍ଦର ପରିବର୍ତ୍ତନ, ତଥାପି, ଆବଶ୍ୟକତାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରେ ନାହିଁ । ଏହା ଭାବିବା ଭୁଲ ହେବ ଯେ ୟୁ. ପି. ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ମଧ୍ୟ ସରକାର ଏକ 'ଯଥେଷ୍ଟ', 'ମିତବ୍ୟୟୀ' କିମ୍ବା 'ସଠିକ୍ ସମନ୍ୱିତ' ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ବିଷୟରେ ଚିନ୍ତା କରିବେ ନାହିଁ ଯେତେବେଳେ ଏହା ସାଧାରଣ କଲ୍ୟାଣ ପାଇଁ ଏବଂ ଦକ୍ଷ ସଡ଼କ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ବିକାଶ ପାଇଁ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ବାଛିଥିଲା । ଏଥିରେ କୌଣସି ସନ୍ଦେହ ନାହିଁ ଯେ ଭାଷାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହୋଇଛି, କିନ୍ତୁ ଶବ୍ଦର ଅନ୍ତର୍ନିହିତ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସମାନ ଏବଂ ଧାରା 68ସି ର ସଠିକ୍ ଶବ୍ଦ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତକାରୀଙ୍କ ସମ୍ମୁଖରେ ଉପସ୍ଥିତ ନଥାଇପାରେ, ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ସେମାନେ ସେହି ମୌଳିକଗୁଡ଼ିକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖିଥିଲେ । ବାସ୍ତବରେ, 1959 ରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ଏବଂ ଅଧିସୂଚିତ ଯୋଜନାର ଖଣ୍ଡ (3) ରେ "ଯଥେଷ୍ଟ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ଚୁକ୍ତି ପରିବହନ ସେବା" ଶବ୍ଦର ବ୍ୟବହାର ଧାରା 3 ର ନୁହେଁ, ଧାରା 68 ସିର ଭାଷାକୁ

ବିଚାରର୍ଥେ ପ୍ରେରଣ କରେ । ଏହା ସୂଚିତ କରେ ଯେ ଧାରା ୬୪ସି ର ଆବଶ୍ୟକତା ବୋଧହୁଏ ମନରେ ଧାରଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଯଦିଓ ସେଗୁଡ଼ିକ ନଥିଲା ଏବଂ କେବଳ ୟୁ. ପି. ଆଇନର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖାଯାଇଥିଲା, ତଥାପି ଆମେ ଏହା ମାନିବାରେ କୌଣସି ଅସୁବିଧା ଅନୁଭବ କରୁନାହୁଁ ଯେ ଯେହେତୁ ଆବଶ୍ୟକତା ମୂଳତଃ ସମାନ, ତେଣୁ କ୍ଷମତାର ପ୍ରୟୋଗ ଧାରା ୬୪ସି କୁ ପଠାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଯାହା ଅଧୀନରେ ଏହାର ବୈଧତା ଅଛି, ଏବଂ ୟୁ. ପି. ଧାରା 3 କୁ ନୁହେଁ । ଏହି ଆପତ୍ତି ଆଧାରରେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ସଠିକ ଭାବେ ରାୟ ଦେଇଥିଲେ ।

ଏହା ପରେ ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ବର୍ତ୍ତମାନର ଯୋଜନାର ଖଣ୍ଡ (3) ଅନୁଯାୟୀ '16 ଟି ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ କିମ୍ବା ଅଧିକ କିମ୍ବା କମ୍' ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଧାରା ୬୪ ସି କୁ ଭାବ କିମ୍ବା ସର୍ତ୍ତରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରେ ନାହିଁ । ଧାରା ୬୪ସି 'ଯଥେଷ୍ଟ' ସେବାଗୁଡ଼ିକର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଆବଶ୍ୟକ କରେ ଏବଂ ଏହା କୁହାଯାଇଛି ଯେ 16ଟି ଗାଡ଼ିକୁ ଆଗୁଆ ସ୍ଥିର କରିବା ସେହି ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟକୁ ପୂରଣ କରେ ନାହିଁ । ଏହା ମଧ୍ୟ ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇଛି ଯେ ଯେହେତୁ ଏହି ସଂଖ୍ୟାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେବାର ସମ୍ଭାବନା ଅଛି, ଯେତେବେଳେ ଆବଶ୍ୟକ ସଂଖ୍ୟାଠାରୁ ଏହି ସଂଖ୍ୟା କମ୍ ହେବ ସେତେବେଳେ ଯୋଜନା ନିଜେ ଆପତ୍ତି ପାଇଁ ଉନ୍ମୁକ୍ତ ରହିବ । ଏହା ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇପାରେ ଯେ ପୂର୍ବ ଅବସରରେ 'ଯଥେଷ୍ଟ' ପରିବହନ ବିଷୟରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅତ୍ୟଧିକ ଅନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଭାବରେ ଆପତ୍ତି କରାଯାଇଥିଲା । ସେହି ଆପତ୍ତି କାରଣରୁ ବର୍ତ୍ତମାନ ପରିବହନ ସଂଖ୍ୟା ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଏବଂ ଏହା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ଯେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ଘଟଣାର ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁଯାୟୀ ଅଧିକ କିମ୍ବା କମ୍ ହୋଇପାରେ । ଆମେ ଏହି ଯୋଜନାଟି ଷୋହଳଟି ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ପ୍ରଦାନ କରିବ ବୋଲି ପଢୁଛୁ । ଭବିଷ୍ୟତରେ ଏହା ଅଯଥେଷ୍ଟ ହେବ କି ନାହିଁ ତାହା ବିଚାର କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ନାହିଁ । ବର୍ତ୍ତମାନ ଏହା

କୁହାଯାଇଛି ଯେ 16ଟି ପରିବହନ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯିବ ଏବଂ ଏହା ନିଶ୍ଚିତ ହୋଇନାହିଁ ଯେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା କୌଣସି ପ୍ରକାରେ ଯଥେଷ୍ଟ ନୁହେଁ ।

ଶେଷ ଯୁକ୍ତିଟି ସବୁଠାରୁ ଗମ୍ଭୀର ଅଟେ । ଏହା ଦର୍ଶାଯାଏ ଯେ ଏହି ଯୋଜନା ସଠିକ ଢାଞ୍ଚାରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇନାହିଁ କାରଣ ଏହା କେତେକ ମାର୍ଗରେ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନର ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଥାଏ, ଅପିଲକାରୀଙ୍କୁ ବାଦ୍ ଦେଇ, ଯାହାଙ୍କ ପାଖରେ କୌଣସି *ମାର୍ଗ* କିମ୍ବା *ମାର୍ଗଗୁଡିକ* ନିର୍ବିଶେଷରେ ଏକ *ଅଞ୍ଚଳ* ପାଇଁ ଅନୁମତି ରହିଛି । ଏହା ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇଛି ଯେ ଏହି ଯୋଜନାର ନିର୍ମାତା ଏକ ଷ୍ଟେଜ୍ ପରିବହନ ଅନୁମତି ଏବଂ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିବହନ ଅନୁମତି ମଧ୍ୟରେ ଦ୍ୱନ୍ଦ୍ୱ ସୃଷ୍ଟି କରିଛନ୍ତି, କାରଣ ପ୍ରଥମଟି ଗୋଟିଏ *ମାର୍ଗ* କିମ୍ବା *ମାର୍ଗଗୁଡିକ* ପାଇଁ ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଛି ଏବଂ ଦ୍ୱିତୀୟଟି କେବଳ ଗୋଟିଏ *ଅଞ୍ଚଳ* ପାଇଁ । ତର୍କ ହେଉଛି ଯେ ଯଦି ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯିବ, ତେବେ ଯୋଜନାଟି କେଉଁ ଅଞ୍ଚଳରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବ ତାହା ସୂଚିତ କରିବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା ଏବଂ *ମାର୍ଗଗୁଡିକୁ* ଉଲ୍ଲେଖ କରି ଆବେଦନକାରୀ ଅଞ୍ଚଳକୁ ଖଣ୍ଡ ଖଣ୍ଡ କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ସେହି ଅଞ୍ଚଳକୁ ବାଦ ଦେବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା । ଏହା ଉପସ୍ଥାପନା କରାଯାଇଛି, ଏପରି ଏକ ପ୍ରକ୍ରିୟା, ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଚତୁର୍ଥ ଅଧ୍ୟାୟ ଅନୁଯାୟୀ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ ଯୋଜନାର ବିପରୀତ ଅଟେ । ଉତ୍ତରଦାତାଙ୍କ ତରଫରୁ ଏହା ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ 56ଟି ମାର୍ଗର ଅଧିସୂଚନା ସେହି ଅଞ୍ଚଳକୁ ସୀମିତ କରିଛି ଯାହା ପୂର୍ବରୁ ଥିଲା ଏବଂ ମୋଟର ଯାନ ଆଇନର କୌଣସି ଉଲ୍ଲଂଘନ ହୋଇନାହିଁ ।

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ କେତେକ ଧାରାରେ *ଅଞ୍ଚଳ* ଏବଂ *ମାର୍ଗ* ମଧ୍ୟରେ ପାର୍ଥକ୍ୟ ଅଛି, ଏଥିରେ କୌଣସି ସନ୍ଦେହ ନାହିଁ, କିନ୍ତୁ ଅନ୍ୟ କେତେକ ଧାରାରେ ଏହି ପାର୍ଥକ୍ୟ ସଂରକ୍ଷିତ ଥିବା ପରି ମନେ ହେଉନାହିଁ । ଏହି ଶବ୍ଦଗୁଡିକ - *ମାର୍ଗ* ଏବଂ *ଅଞ୍ଚଳ-ସି. ପି. ସି. ମୋଟର ସର୍ଭିସେସ୍, ମହୀଶୂର ବନାମ ମହୀଶୂର ରାଜ୍ୟ*

ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ(1) ରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହା ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ଯେ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1939 ର ଯୋଜନା ଅନୁଯାୟୀ ଏହି ଦୁଇଟି ଶବ୍ଦ ବେଳେବେଳେ ସେହି ରାସ୍ତାକୁ ବୁଝାଏ ଯାହା ଉପରେ ବସ୍ ଚାଲିଥାଏ କିମ୍ବା ଏହାର କିଛି ଅଂଶ ଉପରେ । ପୂର୍ବରୁ *କୋଣ୍ଡାଲା ରାଓ ବନାମ ଏ. ପି. ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ* (2)ମାମଲାରେ ମଧ୍ୟ ସମାନ ମତ ପ୍ରକାଶ ପାଇଥିଲା । *ଦୋସା ସତ୍ୟ ନାରାୟଣମୂର୍ତ୍ତି ଇତ୍ୟାଦି ବନାମ ଆନ୍ଧ୍ର ପ୍ରଦେଶ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ* (3) ରେ ଜେ. ସୁବ୍ବା ରାଓ ମତ ଦେଇଛନ୍ତି:

> "ଧାରା 68ସି ଅନୁଯାୟୀ କୌଣସି ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ମାର୍ଗ କିମ୍ବା କୌଣସି ଅଞ୍ଚଳର ଏକ ଅଂଶ କିମ୍ବା ମାର୍ଗର ଏକ ଅଂଶ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇପାରିବ । ଏକ "ଅଞ୍ଚଳ" ଏବଂ ଏକ "ମାର୍ଗ" ମଧ୍ୟରେ କୌଣସି ଅନ୍ତର୍ନିହିତ ଅସଙ୍ଗତି ନାହିଁ । ପ୍ରସ୍ତାବିତ ମାର୍ଗ ମଧ୍ୟ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦିଆଯାଇଥିବା ମାର୍ଗ ମଧ୍ୟରେ ସୀମିତ ଏକ ଅଞ୍ଚଳ । ଏହି ଯୋଜନା ଏ ରୁ ସ୍ଥାନ ବି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏକ ନୂତନ ମାର୍ଗ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଏକ ପରିବହନ ସେବା ପରିଚାଳନା କରିବାକୁ ମଧ୍ୟ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଇପାରେ ଏବଂ ସେହି ମାର୍ଗ ନିଶ୍ଚିତ ଭାବରେ ଧାରା 68 ସି ର ଅର୍ଥ ମଧ୍ୟରେ ଏକ ଅଞ୍ଚଳ ହେବ ।

ଏହି ତର୍କ ଏହାର ସାରମର୍ମକୁ ଅନେକାଂଶରେ ହରାଇଛି କିନ୍ତୁ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କାରଣ ମଧ୍ୟ ଅଛି ଯାହା ଦର୍ଶାଏ ଯେ ଏହି ଯୁକ୍ତିକୁ ଭୁଲ ଭାବେ ହୃଦୟଙ୍ଗମ କରାଯାଇଛି ।

ଧାରା 2 (3) ଅନୁଯାୟୀ ଏକ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନକୁ ଏକ ମୋଟର ଯାନ ଭାବରେ ପରିଭାଷିତ କରାଯାଏ ଯାହା ଚୁକ୍ତିନାମାରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ନଥିବା ସେହି ମାର୍ଗରେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଉଠାଇବା କିମ୍ବା ବସିବା ପାଇଁ ଅଟକି ନଯାଇ ଏକ ଯାତ୍ରୀ କିମ୍ବା ଚୁକ୍ତିନାମା

(1) [1962] ଏସ ୟୁ ପି ପି. 1 ଏସ.ସି.ଆର. 717

(2) ଏ.ଆଇ.ଆର. 1961 ଏସ. ସି . 82

(3)[1961] 1 ଏସ ସି ଆର 664ରେ 642

ଅନୁଯାୟୀ ଭଡ଼ାରେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନରୁ ଅନ୍ୟ ସ୍ଥାନକୁ ନେଇଯାଏ । ଏକ ଷ୍ଟେଜ୍ ପରିବହନକୁ ଏକ ମୋଟର ଯାନ ଭାବରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇଛି ଯାହା ସମଗ୍ର ଯାତ୍ରା ପାଇଁ କିମ୍ବା ଯାତ୍ରାର ପର୍ଯ୍ୟାୟ ପାଇଁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ପୃଥକ ଭଡ଼ା ଉପରେ ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ବହନ କରିବା କିମ୍ବା ଗ୍ରହଣ କରିବା ପାଇଁ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଛି । ଏହି ଦୁଇଟି ମଧ୍ୟରେ ପାର୍ଥକ୍ୟ ହେଉଛି : ଜଣେ ବ୍ୟକ୍ତି କିମ୍ବା ଏହାକୁ ନିଯୁକ୍ତି ଦେଉଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ପରିବହନ ପାଇଁ ଦୁଇଟି ମାର୍ଗ ମଧ୍ୟରେ ସମଗ୍ର ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିନାମା ଗାଡି ନିୟୋଜିତ ହୋଇଛି କିନ୍ତୁ ରାସ୍ତାରେ ଅନ୍ୟ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଉଠାଇବାର ଅଧିକାର ଏହାର ନାହିଁ । ଅନ୍ୟପକ୍ଷରେ, କୌଣସି ପୂର୍ବ ଚୁକ୍ତି ନିର୍ବିଶେଷରେ ଷ୍ଟେଜ୍ ପରିବହନ ଦୁଇଟି ଦିଗ ମଧ୍ୟରେ ଚାଲିଥାଏ ଏବଂ ଏହା ରାସ୍ତାରେ ଥିବା ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଚଢାଯାଏ *ଯେଉଁମାନେ ଯାତ୍ରା* କରିବାକୁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଇଥିବା ଦୂରତା ପାଇଁ ଭଡ଼ା ପ୍ରଦାନ କରନ୍ତି । ଶ୍ରୀ ପାଠକ ଯୁକ୍ତି ବାଢ଼ନ୍ତି ଯେ ଧାରା 46 ଓ49 ର ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଅନୁଧ୍ୟାନ କଲେ ଜଣାପଡ଼େ ଯେ ଏକ ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟାୟ ପରିବହନ ଅନୁମତି ପାଇଁ ଆବେଦନ କରାଯାଇଥାଏ, କିନ୍ତୁ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ପାଇଁ ଆବେଦନ କେବଳ ସେହି ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ କରାଯାଇଥାଏ ଯେଉଁ ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ଅନୁମତି ଆବଶ୍ୟକ ହୋଇଥାଏ । ତେଣୁ ସେ ଯୁକ୍ତି ବାଢ଼ିଛନ୍ତି ଯେ ଯେହେତୁ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଗାଡ଼ିଗୁଡ଼ିକ ମାର୍ଗରେ ଯାଆନ୍ତି ନାହିଁ, ଏକ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ଅନୁମତି ହ୍ରାସ କରିବାର ଯୋଜନା ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅଞ୍ଚଳର ଏକ ଅଂଶ ପାଇଁ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ଏବଂ ଏହା ଏକ ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ମାର୍ଗଗୁଡିକ ପାଇଁ ହୋଇପାରିବ ନାହିଁ । ସେ ଧାରା ୬୪ କୁ ମଧ୍ୟ ଉଲ୍ଲେଖ କରନ୍ତି ଯେଉଁଥିରେ ଅଞ୍ଚଳ ଏବଂ ମାର୍ଗଗୁଡ଼ିକର ହ୍ରାସ ପାଇଁ କ୍ଷତିପୂରଣ ନିର୍ଣ୍ଣୟ ପାଇଁ ଦୁଇଟି ପୃଥକ ନୀତି ଏବଂ ପଦ୍ଧତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଦାଖଲ କରନ୍ତି ଯେ ଏହା ମଧ୍ୟ ସୂଚିତ କରେ ଯେ ଏକ ଚୁକ୍ତି ପରିବହନ ଅନୁମତି ଏକ ଅଞ୍ଚଳ ଦ୍ୱାରା ହୋଇଥାଏ ଏବଂ ଏକ ମାର୍ଗ ଦ୍ୱାରା ନୁହେଁ ଏବଂ ଫଳସ୍ୱରୂପ ରାଜ୍ୟ ଉଦ୍ୟୋଗଗୁଡ଼ିକର ପରିବହନ ଯେଉଁ ମାର୍ଗରେ ଚାଲିବ ତାହାର ସୂଚକ ଏକ ଘରୋଇ ପରିଚାଳକଙ୍କ ଅଞ୍ଚଳକୁ ହ୍ରାସ

କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରଭାବହୀନ ଏବଂ ତେଣୁ ଯୋଜନା ବିଫଳ ହେବା ଉଚିତ । ଅନ୍ୟପକ୍ଷରେ, ଏହା ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇପାରେ ଯେ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 51 (2) ନିଜେ ନିମ୍ନମତେ ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ :-

" 51 (2): ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ, ଯଦି ଏହା ଏକ କଣ୍ଟ୍ରାକ୍ଟ କ୍ୟାରିଜ୍ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନିଏ, ତେବେ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରସ୍ତୁତ ଯେକୌଣସି ନିୟମାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ, ନିମ୍ନଲିଖିତ ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ମଧ୍ୟରୁ କୌଣସି ଗୋଟିଏ କିମ୍ବା ଅଧିକ ଅନୁମତି ସହିତ ସଂଲଗ୍ନ କରିପାରିବେ, ଯଥାଃ-

(i) ଯାନ କିମ୍ବା ଯାନଗୁଡିକ କେବଳ ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅଞ୍ଚଳରେ କିମ୍ବା ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ପରିସୀମା କିମ୍ବା ମାର୍ଗରେ ବ୍ୟବହୃତ ହେବ;

"ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥା ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଏ ଯେ ଅନୁମତି ଆରମ୍ଭ ହେବା ସମୟରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗକୁ ସୂଚିତ କରି ଅଞ୍ଚଳକୁ କାଟି ଦିଆଯାଇପାରିବ ଏବଂ ଏକ ଯୋଜନାର ଜାତୀୟକରଣକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ଏହା କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ନାହିଁ ।

ଆମ ରାୟ, ଉତ୍ତରଦାତାମାନଙ୍କ ତର୍କକୁ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ।ଯଦି ଧାରା 51 (2) (i) ଅନୁଯାୟୀ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିବହନ ପାଇଁ ଅନୁମତି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ମାର୍ଗଗୁଡିକ ସୀମିତ ହୋଇପାରେ, ଏହା ସତ୍ତ୍ୱେ ଯେ ଏପରି ଅନୁମତି ପାଇଁ ଆବେଦନ ଏକ ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ, ସେଠାରେ ଅସୁବିଧା କିଛି ଯୋଜନା ଗ୍ରହଣ କରିବାରେ ନୁହେଁ ଯାହା କିଛି ମାର୍ଗକୁ ବିୟୋଗ କରି ଅଞ୍ଚଳକୁ କାଟିଥାଏ । ମାର୍ଗଗୁଡ଼ିକୁ ନିଜ ଅଧୀନକୁ ନେବା ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଭାବେ ସେହି ଅଞ୍ଚଳକୁ ହ୍ରାସ କରାଯାଇଥାଏ, ଯେତେବେଳେ କୌଣସି ଅଞ୍ଚଳକୁ ଅନୁମତି ପତ୍ରରେ ସାମିଲ କରାଯାଇଥାଏ, କିନ୍ତୁ

କେଉଁ ମାର୍ଗରେ କେବଳ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଗାଡି ଚଳାଚଳ କରିପାରିବ ତାହା ସୂଚାଇ ଦିଆଯାଇଥାଏ ।

ଅନ୍ୟ ଦୁଇଟି ଯୁକ୍ତି ଅଛି ଯାହା ଉତ୍ତରଦାତାମାନଙ୍କ ଯୁକ୍ତିକୁ ସମର୍ଥନ କରେ । ଧାରା 68B ଅଧିନିୟମର ଚତୁର୍ଥ ଅଧ୍ୟାୟରେ ଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡିକର ବିରୁଦ୍ଧାଚରଣ ସତ୍ତ୍ୱେ ଅଧ୍ୟାୟ IV ଏ ର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡିକ ଲାଗୁ ହେବ । ଧାରା 46 ରୁ 49 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଚତୁର୍ଥ ଅଧ୍ୟାୟରେ ରହିଛି ଏବଂ ଧାରା 68ସିର ଅନ୍ତର୍ଗତ ଯୋଜନା ଏବଂ ଚତୁର୍ଥ ଅଧ୍ୟାୟର କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ମଧ୍ୟରେ କୌଣସି ଅସଙ୍ଗତିକୁ ଉଥାପିତର କାରଣ କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ । ଦ୍ୱିତୀୟତଃ, ଧାରା 68ଏଫ ଅଧୀନରେ ଯେତେବେଳେ ଷ୍ଟେଜ୍ ପରିବହନ କିମ୍ବା ଚୁକଟିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ପାଇଁ କୌଣସି ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ଉପକ୍ରମକୁ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥାଏ, ସେତେବେଳେ ଆଞ୍ଚଳିକ ଆଇ. ଟି. ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ କୌଣସି ବିଦ୍ୟମାନ ଅନୁମତିର ସର୍ତ୍ତାବଳୀକୁ ସଂଶୋଧନ କରିପାରିବେ, ଯାହାଦ୍ୱାରା "ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ମାର୍ଗ 1 କୁ ହ୍ରାସ କରାଯାଇପାରିବ, ଯେତେଦୂର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସେହି ଅନୁମତି ଅଧିସୂଚିତ ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ଅଧିସୂଚିତ ମାର୍ଗ ସହିତ ଜଡିତ।"ଏହା ସୂଚିତ କରିବ ଯେ ଅଞ୍ଚଳ ହ୍ରାସ କରି କିମ୍ବା ମାର୍ଗ ଦ୍ୱାରା ବିଦ୍ୟମାନ ଅନୁମତି ସଂଶୋଧନ କରିବାକୁ କ୍ଷମତା ସଂରକ୍ଷିତ । କେବଳ ରାଜ୍ୟ ଉଦ୍ୟୋଗଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ କେତେକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗକୁ ନିଜ ଅଧୀନକୁ ନେବା ଦ୍ୱାରା ଉକ୍ତ ଅଞ୍ଚଳର ସେହି ଅଂଶଟି, ସେହି ମାର୍ଗ ସମେତ ସମଗ୍ର ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ଅନୁମତି ରଖିଥିବା ଆବେଦନକାରୀ ଭଳି ଜଣେ ଘରୋଇ ପରିଚାଳକଙ୍କ ପାଇଁ, ପ୍ରଭାବହୀନ ହୋଇଯାଏ । ତେଣୁ, ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଏହି ରାୟ ଦେବାରେ ଠିକ୍ ଥିଲେ ଯେ ଅଧିସୂଚିତ ଯୋଜନା ଦ୍ୱାରା ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ମାର୍ଗଗୁଡିକ ଅନୁମତି ଆବେଦନ କରିଥିବା ଅଞ୍ଚଳରୁ ବାଦ ଦିଆଯାଇଛି ବୋଲି ଧରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଅନ୍ୟ ଅର୍ଥରେ, ଆବେଦନରେ କୌଣସି ଯଥାର୍ଥତା ନାହିଁ । ଆବେଦନଟି ବିଫଳ ହୁଏ ଏବଂ ଖର୍ଚ୍ଚ ସହିତ ଖାରଜ ହୁଏ ।

ଆବେଦନ ଖାରଜ ହୋଇଗଲା ।

ଅସ୍ୱୀକରଣ

"ଉପଭାଷାରେ ଅନୁବାଦିତ ରାୟ କେବଳ ମକଦ୍ଦମାରେ ପକ୍ଷଭୁକ୍ତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କର ସୀମିତ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ତାଙ୍କ ଆଞ୍ଚଳିକ ଭାଷାରେ ବୋଧଗମ୍ୟ ହେବା ନିମନ୍ତେ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଏବଂ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ଏହା ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇନପାରେ । ସମସ୍ତ ବ୍ୟବହାରିକ ଏବଂ ସରକାରୀ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ରାୟର ଇଂରାଜୀ ସଂସ୍କରଣଟି ପ୍ରାମାଣିକ ବିବେଚିତ ହେବ ଏବଂ ସମସ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଏବଂ ନିଷ୍ପାଦନ ନିମନ୍ତେ ଏହା ଉପଯୁକ୍ତ ବିବେଚିତ ହେବ ।"

ଭାଷାନ୍ତର :
ସ୍ୱିଡିଲ୍ ନାୟକ,
ଅନୁବାଦିକା,
ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ, କଟକ ।