ଶ୍ରୀମତୀ ଅଫସାର ଜାହାନ୍ ବେଗମ୍ ଇତ୍ୟାଦି

ବନାମ

ମଧ୍ୟପ୍ରଦେଶ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ ଇତ୍ୟାଦି

ଜାନୁଆରୀ 11,1996

[କେ. ରାମସ୍ୱାମୀ ଏବଂ ଜି. ବି. ପଟ୍ଟନାଏକ,ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତିଦ୍ୱୟ]

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988:

ଧାରା 102 (2)- ଅନୁମୋଦିତ ଯୋଜନା - ସଂଶୋଧନ - କେତେକ ସର୍ତ୍ତ ଏବଂ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ସହିତ ଘରୋଇ ପରିଚାଳକମାନଙ୍କୁ ଜାତୀୟକରଣ ମାର୍ଗରେ କେବଳ 25 କିଲୋମିଟର ଦୂରତା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଛାଡ -ପରିଚାଳକ ବିଜ୍ଞପିତ ଅଞ୍ଚଳକୁ ଅତିକ୍ରମ କରୁଥିବା ଯେକୌଣସି ମାର୍ଗରେ ଯାନବାହାନକୁ କଡାକଡି ଭାବେ କଟକଣାଜନିତ କରିଡର ଆଶ୍ରୟସ୍ଥଳ ଅନୁଯାୟୀ ଚଳାଇବା - ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ସ୍ୱାର୍ଥକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଏହି କୋହଳ କରାଯାଇଛି, ଅନୁମୋଦିତ ଯୋଜନାକୁ ନଷ୍ଟ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ନୁହେଁ ।

ଆଦର୍ଶ ଟ୍ରାଭଲ୍ସ ବସ୍ ସର୍ଭିସ୍ ବନାମ ୟୁ. ପି. ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ରାଜ୍ୟ, [1985] 4 ଏସ. ସି. ସି. 557 ନିର୍ଭରଶୀଳ ।

ଦେୱାନୀ ମୂଳ ଅଧିକାରିତା : ରିଟ୍ ଆବେଦନ (ସି) ସଂଖ୍ୟା 8475/1981

(ଭାରତୀୟ ସମ୍ବିଧାନର ଧାରା 32 ଅନୁଯାୟୀ)

ଏସ୍. କେ. ଗାମ୍ଭିର, ଏ. କେ. ପାଣ୍ଡେ, ଆର୍. ପି. ସିଂହ, ଏଚ୍. କେ. ପୁରୀ, ବି. ଏସ୍. ବଛିଆ ଏସ୍. କେ. ଅଗ୍ନିହୋତ୍ରୀ, ଏ. କେ. ସିଙ୍ଘୀ (ଏନ୍.ପି.), ଟି. ସି. ଶର୍ମା (ଏନ୍.ପି.), ରାଜିନ୍ଦର ନାରାୟଣ ଆଣ୍ଡ କୋ. ଉପସ୍ଥିତ ପକ୍ଷମାନଙ୍କ ପାଇଁ ।

ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କର ଆଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା:

ଡବ୍ଲ୍ୟୁ.ପି. (ସି) ସଂଖ୍ୟା 8330/81 ରେ ପ୍ରତିସ୍ଥାପନ ଅନୁମୋଦିତ ।

ଏହି ସମସ୍ତ ରିଟ ପିଟିସନ ଏବଂ ଅପିଲକୁ ଏକ ସାଧାରଣ ରାୟରେ ବିଚାର କରାଯାଇଥାଏ, କାରଣ ଏହି ମାମଲାଗୁଡ଼ିକରେ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେବା ପାଇଁ ଏକ ସାଧାରଣ ଆଇନର ପ୍ରଶ୍ନ ଉଠିଥାଏ ।

ଏହା ସ୍ୱୀକାରଯୋଗ୍ୟ ଯେ, ଯେଉଁ ରାସ୍ତାରେ ଆବେଦନକାରୀ/ଅଭିଯୋଗକାରୀମାନେ ସେମାନଙ୍କର ଯାନବାହାନ ଚଳାଚଳ କରିବାକୁ ଚାହୁଁଛନ୍ତି, ତାହା ସୂଚିତ ମାର୍ଗ ଅଟେ । ଅଧିସୂଚିତ ମାର୍ଗଗୁଡିକ ପ୍ରକାଶିତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଅଧିନିୟମ 4/1939 ର ଅଧ୍ୟାୟ 4-A ଅଧୀନରେ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ହୋଇଥିଲା । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ଉଦ୍ୟୋଗଗୁଡ଼ିକ ସହ ଜଡ଼ିତ ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଭାବେ ଷଷ୍ଠ ଅଧ୍ୟାୟକୁ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କରିଥିଲା । ଧାରା 99 ରେ ଏକ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ଉଦ୍ୟୋଗର ସଡ଼କ ପରିବହନ ସେବା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ପ୍ରସ୍ତାବର ପ୍ରସ୍ତୁତି ଏବଂ ପ୍ରକାଶନକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି । ଧାରା 102 ରେ ଯୋଜନାକୁ ରଦ୍ଦ କରିବା କିମ୍ବା ସଂଶୋଧନ କରିବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ରହିଛି । ଏଥିରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅଛି ଯେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଯେକୌଣସି ସମୟରେ, ଯଦି ସାଧାରଣ ସ୍ୱାର୍ଥ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ମନେ କରନ୍ତି, ତେବେ (i) ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ସଂସ୍ଥାକୁ; ଏବଂ (ii) ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ମତରେ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଭାବିତ ହେବାର ସମ୍ଭାବନା ଥିବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ପରିବର୍ତ୍ତନ ସମ୍ପର୍କରେ ଶୁଣାଣୀର ସୁଯୋଗ ଦେବା ପରେ ଯେକୌଣସି ଅନୁମୋଦିତ ଯୋଜନାକୁ ସଂଶୋଧନ କରିପାରିବେ ।

ଉପ-ଧାରା (2) ଅନୁଯାୟୀ, ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଉପ-ଧାରା (1) ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ସଂଶୋଧନକୁ ରାଜ୍ୟ ଗେଜେଟରେ ଏବଂ ଯେଉଁ ଅଞ୍ଚଳରେ ଏପରି ସଂଶୋଧନ ଦ୍ୱାରା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବାକୁ ପ୍ରସ୍ତାବିତ, ସେହି ଅଞ୍ଚଳରେ ପ୍ରସାରିତ ଆଞ୍ଚଳିକ ଭାଷାର ଗୋଟିଏ ସମ୍ବାଦପତ୍ରରେ ପ୍ରକାଶ କରିବେ ଏବଂ ସରକାରୀ ଗେଜେଟରେ ପ୍ରକାଶନର 30 ଦିନରୁ କମ୍ ସମୟ ଏବଂ ସ୍ଥାନ ରହିବ ନାହିଁ, ଯେଉଁଠାରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଏହି ସପକ୍ଷରେ ପ୍ରାପ୍ତ କୌଣସି ପ୍ରତିନିଧିତ୍ୱର ଶୁଣାଣି କରିବେ।

ଯେତେବେଳେ ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକ ବିଚାରାଧୀନ ଅଛି, ସେତେବେଳେ ଆମ ଦୃଷ୍ଟିକୁ ଆସିଲା ଯେ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦିତ ଯୋଜନାଗୁଡ଼ିକର ସଂଶୋଧନ ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦିଆଯାଇଛି, ଆମର 1.11.1995 ତାରିଖର ଆଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ, ଆମେ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଛୁ ଯେ ରାଜ୍ୟ ପକ୍ଷରୁ ଉପସ୍ଥିତ ବିଦ୍ୱାନ ଓକିଲ ଆଇନର ଧାରା 102 (2) ଅନୁଯାୟୀ ଡ୍ରାଫ୍ଟ ସଂଶୋଧନକୁ ଅନୁମୋଦନ ଏବଂ ପ୍ରକାଶିତ କରାଯାଇଛି କି ନାହିଁ ତାହା ଯାଞ୍ଚ କରି ନ୍ୟାୟାଳୟ ସମ୍ମୁଖରେ ଉପସ୍ଥାପନ କରନ୍ତୁ ଏବଂ ଅନୁମୋଦିତ ଯୋଜନାଗୁଡ଼ିକର ସଂଶୋଧନ ଏବଂ ଏହା ଉପରେ ନିଆଯାଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଉପସ୍ଥାପନ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ବିଷୟରେ ଜଣେ ଦକ୍ଷ ଏବଂ ଦାୟିତ୍ୱବାନ

ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏକ ସତ୍ୟପାଠ ଦାଖଲ କରନ୍ତୁ । ତଦନୁସାରେ, ଅତିରିକ୍ତ ସତ୍ୟପାଠ କେ. କେ. ତିୱାରୀ, ଆର. ଟି. ଓ., ଇନ୍ଦୋରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଶପଥ ପତ୍ର କରାଯାଇଛି, ଯିଏ କହିଛନ୍ତି ଯେ ସରକାର 21 ଫେବୃଆରୀ 1991 ରେ ଏକ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଜାରି କରି ଘରୋଇ ପରିଚାଳକମାନଙ୍କୁ ଜାତୀୟକରଣ ମାର୍ଗରେ 25 କିଲୋମିଟର ଦୂରତା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କିଛି ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଏବଂ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ସହିତ କୋହଳ କରିଥିଲେ । ଆବେଦନକାରୀମାନେ ବର୍ତ୍ତମାନ ସଂଶୋଧିତ ଯୋଜନା ଏବଂ ଆଇନର ଧାରା 102 (2) ଅନୁଯାୟୀ ଦିଆଯାଇଥିବା ଛାଡ଼ ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରଦତ୍ତ କରିଡର ଆଶ୍ରୟସ୍ଥଳଗୁଡ଼ିକର ଲାଭ ପାଇବା ପାଇଁ ହକଦାର ନୁହଁନ୍ତି । ତେଣୁ, ଆବେଦନକାରୀମାନେ ଛାଡ଼ର ଲାଭ ଦାବି କରିପାରିବେ ନାହିଁ । ସେମାନେ ଅଧିସୂଚନାରେ ଏହିପରି କହିଛନ୍ତି:

> "ଏବଂ, ଯେହେତୁ, ରାଜ୍ୟ ସରକାର ପରିବହନ ସେବାର ଅତିରିକ୍ତ ଚାହିଦାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଜନସ୍ୱାର୍ଥରେ ଘରୋଇ ଅପରେଟରମାନଙ୍କୁ ଉକ୍ତ ଯୋଜନା ଦ୍ୱାରା ଆବୃତ ରୁଟରେ ଭଡା କିମ୍ବା ପାରିଶ୍ରମିକ ବିନିମୟରେ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସ୍ ପରିଚାଳନ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ ବୋଲି ବିବେଚନା କରୁଛନ୍ତି ଏବଂ ସେଥିପାଇଁ ନିମ୍ନରେ ସୂଚୀବଦ୍ଧ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ପଦ୍ଧତିରେ ସମସ୍ତ ଉକ୍ତ ଯୋଜନାଗୁଡ଼ିକୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରିବାକୁ ଚାହୁଁଛନ୍ତି:
>
> ଅନୁସୂଚୀ
>
> ପ୍ରତ୍ୟେକ ଉକ୍ତ ଯୋଜନାରେ, ଶେଷରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଶବ୍ଦଗୁଡ଼ିକ ଅଙ୍କ ଏବଂ ବନ୍ଧନୀ ଯୋଡାଯିବ, ଯଥା:
>
> "ଏହି ଯୋଜନାରେ ଯାହା କିଛି ବି ରହିଥାଉ ନା କାହିଁକି, ଘରୋଇ ପରିଚାଳକମାନଙ୍କୁ ଭଡା କିମ୍ବା ପାରିଶ୍ରମିକ ବିନିମୟରେ ଷ୍ଟେଜ୍-କ୍ୟାରିଜ୍ ଚଳାଇବା ପାଇଁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇପାରିବ, ଯଥା:
>
> (1) ଅଧିସୂଚିତ ମାର୍ଗରେ ଛାଡ଼ର ସୀମା 25 କିଲୋମିଟରରୁ ଅଧିକ ହେବ ନାହିଁ ।
>
> (2) ଘରୋଇ ପରିଚାଳକମାନେ ଷ୍ଟେଜ୍ କ୍ୟାରେଜଗୁଡ଼ିକୁ ସୂଚିତ ମାର୍ଗର ଦୂରତା ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଦୂରତା ଉପରେ ଚଲାଇବେ, ଯାହା ପରମିଟ୍ ଦ୍ୱାରା କଭର ହୋଇଥିବା ସୂଚିତ ରୁଟର ଦୂରତା ଦୁଇଗୁଣରୁ କମ୍ ହେବ ନାହିଁ;

(3) ଅଧିସୂଚିତ ମାର୍ଗରେ 25 କିଲୋମିଟର ଛାଡ଼ ସୀମାର ଗଣନା ମୋଟ ଆଧାରରେ କରାଯିବ;

(4) ଏହି ଛାଡ଼ ସମସ୍ତ ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ଅଧିସୂଚିତ ମାର୍ଗଗୁଡ଼ିକରେ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ହେବ, ଯଦିଓ ଯୋଜନାଗୁଡ଼ିକ 1979 ପରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥାଇପାରେ;

(5) ଘରୋଇ ପରିଚାଳକମାନେ ସୂଚିତ ମାର୍ଗରେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଉଠାଇବେ ନାହିଁ କିମ୍ବା ଓହ୍ଲାଇବେ ନାହିଁ ।"

ଆଦର୍ଶ ଟ୍ରାଭେଲ୍ସ ବସ୍ ସେବା ବନାମ *ୟୁପି ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ରାଜ୍ୟ, [1985] 4* SCC 557 ମାମଲାରେ ଏହି କୋର୍ଟର ଏକ ସାମ୍ବିଧାନିକ ଖଣ୍ଡପୀଠ ଧାରା 68-C, 68-D (3) ଏବଂ 68-FF କୁ ଆଇନ 4, 1939 ର ଧାରା 2 (28-A) ସହିତ ପଢ଼ି ବିଚାର କରିଥିଲେ ଏବଂ କହିଥିଲେ ଯେ:

"ଧାରା 68-D ଅନୁଯାୟୀ କୌଣସି ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ଏହାର ଅଂଶ ସମ୍ପର୍କରେ ଏକ ଯୋଜନା ପ୍ରକାଶିତ ହେବା ପରେ, ଅନ୍ୟ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ଆଂଶିକ ଭାବରେ ବାଦ ଦିଆଯାଇଥାଉ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟଥା, ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ସଂସ୍ଥା ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତି ଅଧିସୂଚିତ ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ଅଧିସୂଚିତ ରାସ୍ତାରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିପାରିବେ ନାହିଁ, କେବଳ ଯୋଜନାରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିବା ବ୍ୟତୀତ । ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡିକର ଏକ ଜରୁରୀ ପରିଣାମ ହେଉଛି ଯେ କୌଣସି ଘରୋଇ ପରିଚାଳକ ନିଜ ଯାନକୁ କୌଣସି ବିଜ୍ଞାପିତ ଅଞ୍ଚଳ କିମ୍ବା ବିଜ୍ଞାପିତ ମାର୍ଗର କୌଣସି ଅଂଶରେ ପରିଚାଳନା କରିପାରିବେ ନାହିଁ, ଯେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସେ ନିଜେ ଏହି ଯୋଜନାର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ ଅନୁମତି ପାଇ ନାହାଁନ୍ତି । ସେ କେବଳ ଏହି କାରଣ ପାଇଁ ବିଜ୍ଞପିତ ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ଅଞ୍ଚଳର କୌଣସି ଅଂଶରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିପାରିବ ନାହିଁ ଯେ , ତାଙ୍କୁ ପ୍ରଥମେ ଦିଆଯାଇଥିବା ଅନୁମତି ବିଜ୍ଞପିତ ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ଅଞ୍ଚଳକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିଥିଲା ।"

ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ, ଏହି ଯୋଜନାର କେବଳ ଏକମାତ୍ର ଆଶ୍ୱସ୍ତି ହେଉଛି ଯେ, ଅଧିସୂଚିତ ମାର୍ଗ କିମ୍ବା ଅଞ୍ଚଳକୁ ଏହି ଯୋଜନାର ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ । ଅଧିସୂଚିତ ମାର୍ଗକୁ ଅତିକ୍ରମ କରୁଥିବା ଯେକୌଣସି ମାର୍ଗରେ ଯାନବାହାନ ଚଳାଚଳ କରୁଥିବା ସମସ୍ତ ପରିଚାଳକଙ୍କୁ ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ ଭାବେ ନିଷିଦ୍ଧ କରିଡର ଆବରଣର କଡ଼ାକଡ଼ି ଅନୁପାଳନ କରିବାକୁ ହେବ ଏବଂ ଏହାଠାରୁ ଅଧିକ

କିଛି ନୁହେଁ । ଏହି କୋହଳତା ଅନୁମୋଦିତ ଯୋଜନାକୁ ନଷ୍ଟ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ନୁହେଁ ବରଂ ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ସ୍ୱାର୍ଥ ସାଧନ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ କରାଯାଇଛି ।

ଶ୍ରୀ ଗମ୍ଭୀର ଯୁକ୍ତି ବାଢ଼ିଥିଲେ ଯେ ସଂଶୋଧିତ ଏବଂ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 102 (2) ଅନୁଯାୟୀ ବିଜ୍ଞପିତ ଯୋଜନାରେ 25 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଛାଡ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ଦୃଷ୍ଟିରୁ ସମସ୍ତ ଆବେଦନକାରୀ ଏହାର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବାର ଅଧିକାର ପାଇଛନ୍ତି । ଏହି ରିଟ୍ ଆବେଦନ ଗୁଡିକରେ ଆମେ ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କୁ କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶ କିମ୍ବା ଆଶ୍ୱସ୍ତି ଦେଇପାରିବୁ ନାହିଁ । ଏହା ଦେଖାଯାଇଛି ଯେ ସରକାର ଏହି ମାର୍ଗଗୁଡ଼ିକୁ ଅନୁମୋଦନ କରି, ଆଇନର ଧାରା 102 (2) ଅନୁଯାୟୀ କ୍ଷମତା ପ୍ରୟୋଗ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ଅନୁମୋଦିତ ମାର୍ଗଗୁଡ଼ିକୁ କେବଳ 25 କିଲୋମିଟର ଦୂର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସଂଯୋଗ କରି ଲାଭ ପ୍ରଦାନ କରିଛନ୍ତି । ଅଧିସୂଚିତ ମାର୍ଗରେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଉଠାଇବା କିମ୍ବା ଓହ୍ଲାଇବା ନକରି, ସେଥିରେ ଉଲ୍ଲିଖିତ ନିୟମ ନିବନ୍ଧନ ଓ ସର୍ତ୍ତାବଳୀକୁ କଡାକଡି ଭାବରେ ପାଳନ କରନ୍ତୁ । ସେହି ପରିସ୍ଥିତିରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କୁ କୌଣସି ଆଶ୍ୱସ୍ତି ଦିଆଯାଇପାରିବ ନାହିଁ । କିନ୍ତୁ ଯଦି ପରିବର୍ତ୍ତିତ ଯୋଜନା ଅନୁଯାୟୀ ସେମାନଙ୍କର କୌଣସି ଅଧିକାର ଅଛି, ତେବେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ସଂସ୍ଥା ଏବଂ ଅନ୍ୟ ସମସ୍ତ ଆଗ୍ରହୀ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ଯଥାସମ୍ଭବ ନୋଟିସ୍ ଦେବା ପରେ, RTA କିମ୍ବା STA ଦ୍ୱାରା ଏହା ଉପରେ ବିଚାର କରାଯିବା ଉଚିତ ।

ସେହି ଅନୁଯାୟୀ ରିଟ୍ ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକୁ ଖାରଜ କରାଯାଇଥାଏ । ଫଳସ୍ୱରୂପ ଆବେଦନ ମଧ୍ୟ ଖାରଜ ହୋଇଯାଏ । କୌଣସି ଖର୍ଚ୍ଚ ନାହିଁ ।

ଜି.ଏନ୍. ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକୁ ଖାରଜ କରାଗଲା ।

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:
ଅନୁବାଦିକା:
ତପସ୍ୱିନୀ ବିଶ୍ୱାଳ
ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ,
କଟକ ।