প্রধান সচিবের দ্বারা মধ্যপ্রদেশ রাজ্য এবং আরেকজন

বনাম

মহেন্দ্র গুপ্তা ও অন্যান্যরা

(২০১৮ সালের দেওয়ানি আপিল নং ১৫৬২)

০৮ই ফেব্রুয়ারি, ২০১৮

[এ. কে. সিক্রি ও অশোক ভূষণ,বিচারপতিদ্বয়]

মধ্যপ্রদেশ যানবাহন বিধিমালা, ১৯৯৪: বিধি ৬৩, ৬৫ - রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের আদেশের বৈধতা – ঘটনা অনুসারে, রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশ দ্বারা গাড়ির চলাচলের সময়সূচী পরিবর্তনের আবেদন মঞ্জুর করে – ১৬.১০.২০১৪ তারিখে কর্তৃপক্ষ বিষয়টি শুনেছিল, যেখানে চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য উপস্থিত ছিলেন, তবে ১৫.১২.২০১৪ তারিখে চেয়ারপার্সন এবং শুধুমাত্র একজন সদস্যের স্বাক্ষরে আদেশটি জারি করা হয়েছিল, কারণ একজন সদস্য ইতিমধ্যে বদলি হয়েছিলেন – ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশের বৈধতা – স্থির করে: সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠ ভোটের মাধ্যমে সিদ্ধান্ত গ্রহণের ধারণা বিধিমালার প্রকল্পে খুব ভালোভাবে বিদ্যমান – যদিও, যেখানে ভোটের মাধ্যমে প্রচলন দ্বারা একটি সিদ্ধান্ত নিতে হয় সেখানে বিধি ৬৫(৪) এ একটি বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতা প্রদান করা হয়েছে, তবে বর্তমান ক্ষেত্রে প্রচলন দ্বারা সিদ্ধান্ত গ্রহণের ঘটনা না হওয়ায়, রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ দ্বারা একটি বাধ্যতামূলক সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য উপস্থিত সদস্যদের সাধারণ সংখ্যাগরিষ্ঠতা যথেষ্ট ছিল – ১৬.১০.২০১৪ তারিখে শুনানি হয়েছিল যেখানে চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য উপস্থিত ছিলেন এবং বিধি ৬৮(১) অনুযায়ী তিনজন সদস্যের কোরাম সম্পূর্ণ ছিল – উপরন্তু, তৃতীয় সদস্য মতামতের সাথে একমত হয়েছেন এমন কোনো আবেদন বা উপাদান না থাকায়, বর্তমান মামলাটি এমনভাবে পরীক্ষা করা হয়েছে যেন তৃতীয় সদস্য প্রস্তাবিত আদেশের সাথে একমত নন – সুতরাং, রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জারি করা আদেশ, যা চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য দ্বারা স্বাক্ষরিত, একটি বৈধ আদেশ যা ১৬.১০.২০১৪ তারিখে আবেদনটি শুনেছিলেন এমন তিনজনের মধ্যে দুজনের সংখ্যাগরিষ্ঠ মতামতের ভিত্তিতে জারি করা হয়েছে এবং ১৯৯৪ সালের বিধিমালার বিধিবদ্ধ প্রকল্পের সাথে সম্পূর্ণ সঙ্গতিপূর্ণ ছিল – যানবাহন আইন, ১৯৮৮ – ধারা ৬৮(১) এবং (৩)।

আপিল মঞ্জুর করে আদালত

স্থির করে: ১.১ বর্তমান মামলায়, এতে কোনো বিরোধ নেই যে

১৬.১০.২০১৪ তারিখে যখন সভা অনুষ্ঠিত হয়েছিল তখন কোরাম সম্পূর্ণ ছিল কারণ চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য উপস্থিত ছিলেন, এই বিষয়টি ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশে স্পষ্টভাবে উল্লেখ করা হয়েছে।১.১ যে তিনজন সদস্য সভায় উপস্থিত ছিলেন, তারা আবেদনকারী এবং আপত্তি উত্থাপনকারীদের কথা শুনেছিলেন। কিন্তু আদেশটি ১৫.১২.২০১৪ তারিখেই জারি করা সম্ভব হয়েছিল, যার মধ্যে একজন সদস্য বদলি হয়েছিলেন এবং আদেশ স্বাক্ষরের জন্য উপলব্ধ ছিলেন না। আরও একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয় যা লক্ষ্যণীয় তা হলো, একক বিচারক স্পষ্টভাবে উল্লেখ করেছিলেন যে এই বিষয়টি শুধুমাত্র একক বিচারকের সামনে শুনানির সময় উত্থাপিত হয়েছিল এবং রিট পিটিশনে কোনো আবেদন ছিল না। [অনুচ্ছেদ ১২] [৪৫২-এফ-এইচ; ৪৫৩-এ]

১.২ বহু-সদস্যের সংস্থা বিতর্ক, পরামর্শ এবং আলোচনার পর তার কাজ সম্পন্ন করে। বহু-সদস্যের সংস্থার মতামত সর্বসম্মতভাবে বা ভোটের মাধ্যমে প্রকাশ করা হয়। বহু-সদস্যের সংস্থার বিভিন্ন ধরনের সিদ্ধান্তের জন্য বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতাও সিদ্ধান্তের গ্রহণযোগ্যতার জন্য প্রদান করা হয়। সাধারণত, বহু-সদস্যের সংস্থার সকল সিদ্ধান্ত উপস্থিত সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠের মতামত দ্বারা প্রকাশ করা হয়, যদি না বিধিতেই বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতার বিধান থাকে। [অনুচ্ছেদ ১৩] [৪৫৩-সি-ডি]

১.৩ যদিও ১৯৯৪ সালের বিধিমালা স্পষ্টভাবে প্রদান করে না যে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্ত সংখ্যাগরিষ্ঠের মতামত অনুযায়ী নেওয়া হবে, কিন্তু রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সভায় সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য কোনো বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতার বিধান না থাকায়, উপস্থিত সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠের দ্বারা সিদ্ধান্ত নেওয়ার সাধারণ নিয়মটি অনুসরণ করতে হবে। বর্তমান ক্ষেত্রে, যখন তিনজন সদস্য উপস্থিত ছিলেন এবং কোরাম সম্পূর্ণ ছিল, তখন সংখ্যাগরিষ্ঠের দ্বারা নেওয়া সিদ্ধান্ত, অর্থাৎ, দুইজন সদস্যের মতামত রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের বৈধ সিদ্ধান্ত গঠন করবে।[অনুচ্ছেদ ১৫] [৪৫৪-বি-সি]

১.৪ সদস্যদের ভোটের সংখ্যাগরিষ্ঠের দ্বারা সিদ্ধান্ত নেওয়ার ধারণা বিধিমালা প্রকল্পের মধ্যে খুব ভালোভাবে বিদ্যমান। যদিও, যেখানে ভোটের প্রচলনের মাধ্যমে একটি সিদ্ধান্ত নিতে হয় সেখানে বিধি ৬৫(৪) এ একটি বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতা প্রদান করা হয়েছে, কিন্তু বর্তমানটি প্রচলনের দ্বারা সিদ্ধান্ত গ্রহণের ঘটনা না হওয়ায়, রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ দ্বারা একটি বাধ্যতামূলক সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য উপস্থিত সদস্যদের সাধারণ সংখ্যাগরিষ্ঠতা যথেষ্ট ছিল। [অনুচ্ছেদ ১৭] [৪৫৪-ই]

১.৫ এটা স্পষ্ট যে হাইকোর্টের ডিভিশন বেঞ্চের এই পর্যবেক্ষণ যে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের কোরাম সম্পূর্ণ ছিল তা নির্দেশ করার জন্য নথিতে কিছু নেই, তা বাস্তবিকপক্ষে ভুল।

রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশ নথিভুক্ত করা হয়েছে এবং আদেশের প্রাসঙ্গিক অংশটি তুলে ধরা হয়েছে যেখানে স্পষ্টভাবে উল্লেখ করা হয়েছে যে ১৬.১০.২০১৪ তারিখে শুনানি অনুষ্ঠিত হয়েছিল যেখানে চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য উপস্থিত ছিলেন এবং বিধি ৬৮(১) অনুযায়ী তিনজন সদস্যের কোরাম সম্পূর্ণ ছিল। সুতরাং, হাইকোর্টের ডিভিশন বেঞ্চের এই পর্যবেক্ষণ যে কোরাম সম্পূর্ণ ছিল না এবং বিষয়টি তিনজন সদস্য শোনেননি, তা সঠিক নয়। [অনুচ্ছেদ ১৯] [৪৫৪-এইচ; ৪৫৫-এ-সি]

১.৬ এই আদালতের সিদ্ধান্তের জন্য, ভারতের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১৪৫ উপ-ধারা (৫) বিধান করে যে এই আদালতের বিচারক মামলার শুনানিতে উপস্থিত বিচারপতিদের সংখ্যাগরিষ্ঠের সম্মতিতে রায় দিতে পারেন। [অনুচ্ছেদ ২১] [৪৫৫-জি-এইচ]

১.৭ বর্তমান ক্ষেত্রে, বিধিবদ্ধ বিধিমালা অনুযায়ী কমিটির সভায় বহু-সদস্যের সংস্থা দ্বারা সিদ্ধান্ত নিতে হবে। সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য এই ধরনের কোনো সংখ্যাগরিষ্ঠতার বিধান না থাকায়, সংখ্যাগরিষ্ঠের দ্বারা সিদ্ধান্তকে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের মতামত হিসাবে গ্রহণ করতে হবে। [অনুচ্ছেদ ২১] [৪৫৬-সি]

১.৮ রিট পিটিশনে কোনো আবেদন নেই যে তৃতীয় সদস্য, যিনি বদলি হয়েছিলেন, প্রস্তাবিত আদেশের সাথে একমত হয়েছিলেন বা রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রদান করা সিদ্ধান্তের সাথে একমত হননি। যদি তৃতীয় সদস্য একমত হতেন, তবে এই বিষয়ে কোনো বিতর্ক থাকত না। কিন্তু তৃতীয় সদস্য মতামতের সাথে একমত হয়েছেন এমন কোনো আবেদন বা উপাদান না থাকায়, বর্তমান মামলাটি এমনভাবে পরীক্ষা করা হয়েছে যেন তৃতীয় সদস্য প্রস্তাবিত আদেশের সাথে একমত নন। রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জারি করা আদেশ, যা চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য দ্বারা স্বাক্ষরিত, একটি বৈধ আদেশ যা ১৬.১০.২০১৪ তারিখে আবেদনটি শুনেছিলেন এমন তিনজনের মধ্যে দুজনের সংখ্যাগরিষ্ঠ মতামতের ভিত্তিতে জারি করা হয়েছে। সুতরাং, যেকোনো দৃষ্টিকোণ থেকে, ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশে কোনো অবৈধতা আরোপ করা যায় না, যা চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য দ্বারা স্বাক্ষরিত হয়েছিল। [অনুচ্ছেদ ২৫] [৪৫৮-ই-এইচ]

১.৯ ১৫.১২.২০১৪ তারিখের সিদ্ধান্তটি চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্যের স্বাক্ষরে জারি করা হয়েছিল, তা বৈধ সিদ্ধান্ত ছিল যদিও ১৬.১০.২০১৪ তারিখে সভা চলাকালীন উপস্থিত সদস্যদের মধ্যে একজন ইতিমধ্যে বদলি হয়েছিলেন এবং আদেশে স্বাক্ষর করেননি।

রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের ১৫.১২.২০১৪ তারিখের সিদ্ধান্তটি ১৯৯৪ সালের বিধিমালা-এর বিধিবদ্ধ স্কিমের সাথে সম্পূর্ণ সঙ্গতিপূর্ণ ছিল এবং একক বিচারক এবং ডিভিশন বেঞ্চ উভয়ই সিদ্ধান্তটিকে অবৈধ বলে রায় দিয়ে ভুল করেছেন। সুতরাং, হাইকোর্টের রায়গুলি বাতিল করা হল। [অনুচ্ছেদ ২৬, ২৭] [৪৫৯-এ-সি]

রামাস্বামী নাদার বনাম মাদ্রাজ রাজ্য এআইআর ১৯৫৮ এসসি ৫৬ : [১৯৫৮] এসসিআর ৭৩৯; গোকাল চাঁদ জগন নাথ বনাম নন্দ রাম দাস আত্ম রাম এআইআর (১৯৩৮) পি.সি. ২৯২; এ. শান্তা রাও বনাম রাজ্য পরিবহন আপিল ট্রাইব্যুনাল, হায়দ্রাবাদ ও অন্যান্যরা এআইআর ১৯৮৫ এ.পি. ২৫৬ – উল্লিখিত।

"ল অ্যান্ড প্র্যাকটিস অফ মিটিংজ" শাকলটন একাদশ সংস্করণ – উল্লিখিত।

মামলা প্রসঙ্গ

[১৯৫৮] এসসিআর ৭৩৯	অনুচ্ছেদ ১৯	উল্লেখ করা হয়েছে
এআইআর (১৯৩৮) পি.সি. ২৯২	অনুচ্ছেদ ২৩	উল্লেখ করা হয়েছে
এআইআর ১৯৮৫ এ.পি. ২৫৬	অনুচ্ছেদ ২৪	উল্লেখ করা হয়েছে

দেওয়ানী আপিল এখতিয়ারঃ ২০১৮ সালের দেওয়ানি আপিল নং ১৫৬২।

মধ্যপ্রদেশ হাইকোর্টের ২২.০৩.২০১৭ তারিখের রায় এবং আদেশ থেকে, ২০১৫ সালের ডব্লিউ.এ. নং ১৭৭-এর গোয়ালিয়রের বেঞ্চ।

মিশ্র সৌরভ, অর্জুন গর্গ, অঙ্কিত কে. আর. লাল, আপিলকারীদের পক্ষে আইনজীবীরা।

আদালতের রায় প্রদান করেন

অশোক ভূষণ, বিচারপতি। ১. মধ্যপ্রদেশ রাজ্য গোয়ালিয়র বেঞ্চের মধ্যপ্রদেশ হাইকোর্টের ডিভিশন বেঞ্চের ২২.০৩.২০১৭ তারিখের রায়ের বিরুদ্ধে আপিল করেছে, যে রায়ের মাধ্যমে রাজ্যের দায়ের করা রিট আপিলটি, বিজ্ঞ একক বিচারকের ১৭.০৩.২০১৫ তারিখের রায়কে প্রশ্নবিদ্ধ করে, খারিজ করা হয়েছে।

২. পক্ষগুলোকে রিট পিটিশনে উল্লিখিত হিসাবে বর্ণনা করা হবে। এই আপিলের উত্থাপনের কারণগুলি হলো:

রিট আবেদনকারীদের দুটি রুটের জন্য স্থায়ী অনুমতি রয়েছে, একটি গোয়ালিয়র থেকে ভান্ডার এবং দ্বিতীয়টি গোয়ালিয়র থেকে দাতিয়া। উত্তরদাতা নং ৩-এরও গোয়ালিয়র থেকে ঝাঁসি রুটের জন্য স্থায়ী অনুমতি রয়েছে।

উত্তরদাতা নং ৩ তার গাড়ির চলাচলের সময়সূচী পরিবর্তনের জন্য একটি আবেদন দাখিল করেন। উত্তরদাতা নং ৩-এর আবেদন ১৬.১০.২০১৪ তারিখে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সামনে শুনানির জন্য আসে। শুনানির দিন আবেদনকারী এবং আপত্তি উত্থাপনকারীদের উভয় পক্ষের আইনজীবীর কথা শোনা হয়। রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ পরিবর্তনটি মঞ্জুর করে এবং জনস্বার্থে আবেদনকারী কর্তৃক অনুরোধকৃত সময়সূচী পরিবর্তন করার সিদ্ধান্ত নেয়। রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ১৫.১২.২০১৪ তারিখে আদেশটি জারি করা হয়েছিল। ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশ দ্বারা ক্ষুব্ধ হয়ে, দুইজন আবেদনকারী যারা রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সামনে আপত্তি উত্থাপনকারী ছিলেন, তারা রিট পিটিশন নং ৮৮৩ অফ ২০১৫ দাখিল করেন। রিট পিটিশনে আবেদনকারী-পবন অরোরা কর্তৃক দাখিল করা আবেদনকে প্রশ্নবিদ্ধ করে বিভিন্ন কারণ উত্থাপন করা হয়েছিল। বিজ্ঞ একক বিচারকের সামনে উত্থাপিত কারণগুলির মধ্যে একটি ছিল যে যদিও রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ ১৬.১০.২০১৪ তারিখে চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য নিয়ে বিষয়টি শুনেছিল, তবে আদেশটি চেয়ারপার্সন এবং শুধুমাত্র একজন সদস্যের স্বাক্ষরে জারি করা হয়েছিল, কারণ একজন সদস্য, শ্রী সঞ্জয় চৌধুরী ইতিমধ্যে বদলি হয়েছিলেন, তাই ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশটি অবৈধ। বিজ্ঞ একক বিচারক রিট আবেদনকারীদের যুক্তি গ্রহণ করেন এবং ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশ বাতিল করে রিট পিটিশন মঞ্জুর করেন।

৩. মধ্যপ্রদেশ রাজ্য বিজ্ঞ একক বিচারকের রায়কে বিরোধিতা করে রিট আপিল দাখিল করে। রাজ্য হাইকোর্টের ডিভিশন বেঞ্চের সামনে যুক্তি দেয় যে চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য কর্তৃক জারি করা আদেশে কোনো অবৈধতা ছিল না, যদিও ১৬.১০.২০১৪ তারিখে সভা অনুষ্ঠিত হওয়ার সময় তিনজন সদস্য এটি শুনেছিলেন। ডিভিশন বেঞ্চ বিজ্ঞ একক বিচারকের মতামত বহাল রেখে আপিল খারিজ করে দেয়।

৪. আপিলের সমর্থনে আপিলকারীর বিজ্ঞ আইনজীবী যুক্তি দেন যে মধ্যপ্রদেশ যানবাহন বিধিমালা, ১৯৯৪ অনুযায়ী রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সভার কোরাম তিনজন - চেয়ারম্যান এবং দুইজন সদস্য এবং কোরাম সম্পূর্ণ ছিল যখন ১৬.১০.২০১৪ তারিখে সভা অনুষ্ঠিত হয়েছিল, সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠ দ্বারা প্রদত্ত সিদ্ধান্ত কোনোভাবেই অবৈধ নয়। জমা দেওয়া হয়েছে যে শুনানির পর, একজন সদস্য বদলি হয়েছিলেন এবং ১৫.১২.২০১৪ তারিখে জারি করা আদেশের অংশ হওয়ার জন্য উপলব্ধ ছিলেন না। জমা দেওয়া হয়েছে যে যদি ধরেও নেওয়া হয় যে একজন সদস্য অন্য দুই সদস্যের সিদ্ধান্তের সাথে একমত ছিলেন না, যদিও রেকর্ডে এমন কোনো আবেদন বা উপাদান নেই, সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠ দ্বারা নেওয়া সিদ্ধান্ত সম্পূর্ণরূপে বৈধ ছিল এবং ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশে কোনো ত্রুটি ছিল না।

জমা দেওয়া হয়েছে যে বিজ্ঞ একক বিচারক এবং ডিভিশন বেঞ্চ উভয়ই ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশটিকে অবৈধ বলে রায় দিয়ে ভুল করেছেন।

৫. উত্তরদাতাদের বিজ্ঞ আইনজীবী হাইকোর্টের আদেশ সমর্থন করেছেন এবং যুক্তি দিয়েছেন যে যখন ১৬.১০.২০১৪ তারিখে বিষয়টি শুনেছিলেন এমন একজন সদস্য উপলব্ধ ছিলেন না, তখন রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ কোনো সিদ্ধান্ত নিতে পারত না। তিনি জমা দিয়েছেন যে বিষয়টি তিনজন সদস্য দ্বারা শোনা হয়েছিল, তাই সিদ্ধান্ত শুধুমাত্র তিনজন সদস্য দ্বারা জারি করা যেত এবং বিজ্ঞ একক বিচারক ও ডিভিশন বেঞ্চের গৃহীত মতামত আইনের সাথে সঙ্গতিপূর্ণ।

৬. আমরা উভয় পক্ষের বিজ্ঞ আইনজীবীদের জমা দেওয়া বক্তব্য বিবেচনা করেছি এবং নথি পরীক্ষা করেছি।

৭. যানবাহন আইন, ১৯৮৮ ধারা ৬৮-এর উপ-ধারা (৩)-এ উল্লিখিত ক্ষমতা ও কার্যকারিতা প্রয়োগ ও সম্পাদনের জন্য একটি রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ গঠনের বিধান করে। ধারা ৬৮(১) এবং ৬৮(৩) নিচে উদ্ধৃত করা হলো:

"৬৮. পরিবহন কর্তৃপক্ষ।-(১) রাজ্য সরকার, সরকারী গেজেটে বিজ্ঞপ্তি দ্বারা, রাজ্যের জন্য একটি রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ গঠন করবে উপ-ধারা (৩)-এ উল্লিখিত ক্ষমতা ও কার্যকারিতা প্রয়োগ ও সম্পাদনের জন্য, এবং একইভাবে আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ গঠন করবে এই অধ্যায়ে অঞ্চল হিসাবে উল্লিখিত নির্দিষ্ট অঞ্চল জুড়ে এই ধরনের কর্তৃপক্ষের উপর এই অধ্যায় দ্বারা বা এর অধীনে অর্পিত ক্ষমতা ও কার্যকারিতা প্রয়োগ ও সম্পাদনের জন্য;

তবে শর্ত থাকে যে কেন্দ্রশাসিত অঞ্চলগুলিতে, প্রশাসক কোনো আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ গঠন করা থেকে বিরত থাকতে পারেন।

(২) .....

(৩) রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ এবং প্রতিটি আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ ধারা ৬৭ এর অধীনে জারি করা যেকোনো নির্দেশনা কার্যকর করবে এবং রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ, এই ধরনের নির্দেশনার অধীন এবং এই আইন দ্বারা বা এর অধীনে অন্যভাবে শর্ত না থাকলে, রাজ্য জুড়ে নিম্নলিখিত ক্ষমতা ও কার্যকারিতা প্রয়োগ ও সম্পাদন করবে, যথা: -

(ক) রাজ্যের যদি কোনো আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ থাকে, তবে তাদের কার্যক্রম ও নীতি সমন্বয় ও নিয়ন্ত্রণ করা;

(খ) যেখানে কোনো আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ নেই সেখানে আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব পালন করা এবং যদি এটি উপযুক্ত মনে করে বা কোনো আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ দ্বারা প্রয়োজন হয়, তবে দুই বা ততোধিক অঞ্চলের জন্য সাধারণ কোনো রুটের ক্ষেত্রে সেই দায়িত্বগুলি পালন করা;

(গ) আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষের মধ্যে মতানৈক্য দেখা দিলে সকল বিরোধ নিষ্পত্তি করা এবং সকল বিষয়ে সিদ্ধান্ত নেওয়া;

[(গক) রাজ্য সরকার কর্তৃক স্টেজ ক্যারেজ চালানোর জন্য রুট তৈরি করা;] এবং

(ঘ) নির্ধারিত অন্যান্য কার্য সম্পাদন করা।"

৮. মধ্যপ্রদেশ রাজ্য কর্তৃক বিধিমালা তৈরি করা হয়েছে, যথা, মধ্যপ্রদেশ যানবাহন বিধি, ১৯৯৪। বিধিমালা-এর অধ্যায় ৫-এর শিরোনাম হলো "পরিবহন যানবাহনের নিয়ন্ত্রণ"। বিধি ৬৩ রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের জন্য বিধান করে। বিধি ৬৩(৪) থেকে (৭) নিচে উদ্ধৃত করা হলো:

"৬৩. রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ।

(৪) রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ চেয়ারম্যান কর্তৃক নির্ধারিত সময়ে এবং স্থানে সভা করবে।

(৫) রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সভার একজন সদস্যকে তিন দিনের কম সময়ের বিজ্ঞপ্তি দেওয়া হবে না।

(৬) রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সভা গঠনের জন্য কোরাম হবেন চেয়ারম্যান বা উপ-বিধি (৭) এর অধীনে মনোনীত চেয়ারম্যান এবং অন্য দুইজন সদস্য (সরকারি বা বেসরকারি)। সভার জন্য নির্ধারিত সময়ের আধ ঘন্টার মধ্যে যদি কোরাম সম্পূর্ণ না হয়, তবে সভাটি চেয়ারম্যান বা উপ-বিধি (৭) এর অধীনে মনোনীত ভারপ্রাপ্ত চেয়ারম্যান কর্তৃক নির্ধারিত অন্য কোনো দিন এবং সময়ে ও স্থানে স্থগিত করা হবে এবং স্থগিত সভা অনুষ্ঠানের জন্য কোনো কোরামের প্রয়োজন হবে না।

(৭) চেয়ারম্যান, যদি সভায় উপস্থিত হতে অসমর্থ হন, তবে সভায় চেয়ারম্যান হিসাবে কাজ করার জন্য একজন সদস্যকে মনোনীত করবেন।"

৯. বিধি ৬৪ আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষের জন্য বিধান করে এবং বিধি ৬৫ পরিবহন কর্তৃপক্ষের ব্যবসা পরিচালনার জন্য। বিধি ৬৫(২) থেকে ৬৫(৪) নিম্নরূপ:

৬৫. পরিবহন কর্তৃপক্ষের ব্যবসা পরিচালনা।

(২) রাজ্য বা আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ, যেমনটি হতে পারে, লিখিতভাবে নথিভুক্ত সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠ ভোটের মাধ্যমে সভা না করেই জরুরি প্রকৃতির যেকোনো বিষয়ে সিদ্ধান্ত নিতে পারে এবং সচিবের কাছে প্রেরণ করতে পারে (এরপর প্রচলন পদ্ধতি হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে)।

(৩) যদি প্রচলন পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়, তবে সচিব পরিবহন কর্তৃপক্ষের প্রতিটি সদস্যকে এমন বিবরণ পাঠাবেন যা সদস্যকে সিদ্ধান্ত নিতে সক্ষম করার জন্য যুক্তিসঙ্গতভাবে প্রয়োজনীয় এবং তারিখ নির্দিষ্ট করবেন যে তারিখের মধ্যে সদস্যদের ভোট পরিবহন কর্তৃপক্ষের কার্যালয়ে পৌঁছাতে হবে। উপরোক্তভাবে সদস্যদের ভোট পাওয়ার পর, সচিব কাগজপত্র চেয়ারম্যানের কাছে উপস্থাপন করবেন, যিনি আবেদনের ফর্ম বা অন্যান্য নথিতে অনুমোদন দ্বারা সিদ্ধান্ত নথিভুক্ত করবেন, যেমনটি হতে পারে, প্রাপ্ত ভোট এবং চেয়ারম্যান কর্তৃক প্রদত্ত ভোট বা ভোটগুলি অনুযায়ী। প্রদত্ত ভোটের রেকর্ড কোনো ব্যক্তির পরিদর্শনের জন্য উপলব্ধ হবে না, শুধুমাত্র পরিবহন কর্তৃপক্ষের নিয়মিত গঠিত সভায় পরিবহন কর্তৃপক্ষের একজন সদস্য ব্যতীত। প্রচলন পদ্ধতির উপর কোনো সিদ্ধান্ত নেওয়া হবে না, যদি সদস্যদের ভোট পরিবহন কর্তৃপক্ষের কার্যালয়ে পৌঁছানোর জন্য প্রয়োজনীয় তারিখের আগে, পরিবহন কর্তৃপক্ষের সদস্যদের এক-তৃতীয়াংশের কম নয় এমন সদস্য সচিবকে লিখিতভাবে বিজ্ঞপ্তি দেন যে বিষয়টি পরিবহন কর্তৃপক্ষের সভায় উল্লেখ করা হোক।

(৪) চেয়ারম্যানের দ্বিতীয় বা কাস্টিং ভোট ব্যতীত, প্রচলন পদ্ধতির উপর সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য প্রয়োজনীয় ভোটের সংখ্যা কোরাম গঠনের জন্য প্রয়োজনীয় সদস্যদের সংখ্যার কম হবে না।

xxx xxx xxx xxx

১০. মামলার ঘটনা, যেমনটি উপরে উল্লেখ করা হয়েছে, প্রকাশ করে যে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ ১৬.১০.২০১৪ তারিখের এজেন্ডা জারি করে কর্তৃপক্ষের সভা আহ্বান করেছিল। চেয়ারপার্সন ছাড়াও, দুইজন সদস্য -

শ্রী সঞ্জয় চৌধুরী, পরিবহন কমিশনার এবং শ্রী রাজীব শর্মা, প্রধান প্রকৌশলী, জনপূর্ত বিভাগ সভায় উপস্থিত ছিলেন। আবেদনকারী এবং আপত্তি উত্থাপনকারীদের আইনজীবীদের ১৬.১০.২০১৪ তারিখে শুনানি হয়। কমিটির সিদ্ধান্ত ১৫.১২.২০১৪ তারিখে জারি করা হয় যা চেয়ারপার্সন এবং শুধুমাত্র একজন সদস্য, শ্রী রাজীব শর্মা দ্বারা স্বাক্ষরিত হয়েছিল, কারণ শুনানির তারিখের পর এবং আদেশ জারির আগে একজন সদস্য, শ্রী সঞ্জয় চৌধুরী বদলি হয়েছিলেন। ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশের অনুলিপিটি রেকর্ড হিসাবে এনেক্সার পি-১ হিসাবে আনা হয়েছে যা স্পষ্টভাবে শুনানির তারিখ, অর্থাৎ ১৬.১০.২০১৪ উল্লেখ করে। বর্তমান মামলার জন্য আদেশের শুধুমাত্র প্রাসঙ্গিক অংশগুলি তুলে ধরা দরকারী:

"রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ, মধ্যপ্রদেশ

মতিমহল, গোয়ালিয়র

এজেন্ডা ক্রমিক নং ৭১

মামলা নং ২১৫৯/২০১৪ ১৬.১০.২০১৪ তারিখে শুনানি

পূর্বে:

১. প্রমোদ আগরওয়াল চেয়ারপারসন

প্রধান সচিব,

মধ্যপ্রদেশ সরকার

পরিবহন বিভাগ, ভোপাল

২. সঞ্জয় চৌধুরী সদস্য

পরিবহন কমিশনার

মধ্যপ্রদেশ, গোয়ালিয়র

৩. রাজীব শর্মা সদস্য

প্রধান প্রকৌশলী

গণপূর্ত বিভাগ,

গোয়ালিয়রপ্রধান সচিব

....

....

আবেদনকারী কর্তৃক দাখিলকৃত উপরোক্ত আবেদনটি ১৬.১০.২০১৪ তারিখের রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সভায় শুনানির জন্য তালিকাভুক্ত করা হয়েছিল এবং এটি এজেন্ডায় অন্তর্ভুক্ত করে বিভাগীয় ওয়েবসাইট এবং অফিসের বিজ্ঞপ্তি বোর্ডে এবং সকল আঞ্চলিক/অতিরিক্ত আঞ্চলিক/জেলা পরিবহন অফিসে প্রকাশিত হয়েছিল। উপরোক্ত নির্ধারিত তারিখ পর্যন্ত ড্রাইভারদের আপত্তিগুলো গ্রহণ করা হয়েছিল।

রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের ১৬.১০.২০১৪ তারিখের সভায় মামলাটি উপস্থাপন করা হয়েছিল। শুনানির দিন, পক্ষগণের পক্ষে তাদের নিযুক্ত আইনজীবীগণ উপস্থিত হয়েছিলে, যাদের কথা শোনা হয়েছিল।

....

....

দ্রষ্টব্য: যেহেতু কর্তৃপক্ষের একজন সদস্য শ্রী সঞ্জয় চৌধুরী শুনানির পর বদলি হয়েছেন, তাই উপরোক্ত আদেশটি চেয়ারপার্সন এবং কর্তৃপক্ষের একজন সদস্য, প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক জারি করা হচ্ছে।

এস/ডি- এস/ডি-

সদস্য সদস্য

রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ

মধ্যপ্রদেশ"

১১. এই আপিলে যে বিষয়টি বিবেচনা করা প্রয়োজন তা হলো, যখন ১৬.১০.২০১৪ তারিখের সভায় চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য সময়সূচী পরিবর্তনের আবেদন শুনেছিলেন, তখন কি শুধুমাত্র দুইজন সদস্য (চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য) দ্বারা আবেদনটি মঞ্জুর করে আদেশ জারি করা যেত, যেহেতু ১৫.১২.২০১৪ তারিখে আদেশটি শুধুমাত্র চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য দ্বারা স্বাক্ষরিত হয়েছিল।

১২. যানবাহন আইন, ১৯৮৮ এবং মধ্যপ্রদেশ যানবাহন বিধি, ১৯৯৪-এর বিধিবদ্ধ বিধানগুলি নির্দেশ করে যে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ ধারা ৬৮(১)-এর অধীনে রাজ্য সরকার কর্তৃক গঠিত একটি বহু-সদস্যের সংস্থা। রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ একটি বহু-সদস্যের সংস্থা যা জরুরি অবস্থা ব্যতীত সভায় ব্যবসা পরিচালনা করে। সভা চেয়ারম্যান কর্তৃক নির্ধারিত সময়ে এবং স্থানে আহ্বান করতে হবে। সদস্যদের তিন দিনের নোটিশ দিতে হবে এবং সভার কোরাম হলেন চেয়ারম্যান বা মনোনীত চেয়ারম্যান এবং অন্য দুইজন সদস্য, অর্থাৎ কোরাম তিনজন। বর্তমান ক্ষেত্রে, কোনো বিতর্ক নেই যে যখন ১৬.১০.২০১৪ তারিখে সভা অনুষ্ঠিত হয়েছিল তখন কোরাম সম্পূর্ণ ছিল যেহেতু চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য উপস্থিত ছিলেন, যা উপরে উদ্‌ধৃত ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশে স্পষ্টভাবে উল্লেখ করা হয়েছে। সভায় উপস্থিত তিনজন সদস্য আবেদনকারী এবং আপত্তি উত্থাপনকারীদের কথা শুনেছিলেন। কিন্তু আদেশটি ১৫.১২.২০১৪ তারিখেই জারি করা সম্ভব হয়েছিল, যার মধ্যে একজন সদস্য বদলি হয়েছিলেন এবং আদেশ স্বাক্ষরের জন্য উপলব্ধ ছিলেন না। আরও একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয় যা লক্ষ্যণীয় তা হলো, বিজ্ঞ একক বিচারক স্পষ্টভাবে উল্লেখ করেছিলেন যে উপরোক্ত বিষয়টি শুধুমাত্র বিজ্ঞ একক বিচারকের সামনে শুনানির সময় উত্থাপিত হয়েছিল এবং রিট পিটিশনে কোনো আবেদন ছিল না।

বিজ্ঞ একক বিচারক তার রায়ের ১৬ অনুচ্ছেদে নিজেই নিম্নলিখিতটি উল্লেখ করেছেন:

"১৬. পক্ষগুলো কর্তৃক উত্থাপিত শেষ প্রশ্নটি হলো বিতর্কিত আদেশ প্রদানের ক্ষেত্রে এসটিএ-এর যোগ্যতা সম্পর্কে। যদিও এই পিটিশনে এই বিষয়ে কোনো আবেদন নেই। তবে, বিজ্ঞ সিনিয়র আইনজীবী, শ্রী কে.এন. গুপ্ত এই বিষয়টি অস্বীকার করেননি যে বিষয়টি তিনজন সদস্য দ্বারা শোনা হয়েছিল এবং আদেশটি দুইজন সদস্য দ্বারা পাস করা হয়েছে....."

১৩. বহু-সদস্যের সংস্থা বিতর্ক, পরামর্শ এবং আলোচনার পর তার কাজ সম্পন্ন করে। বহু-সদস্যের সংস্থার মতামত সর্বসম্মতভাবে বা ভোটের মাধ্যমে প্রকাশ করা হয়। বহু-সদস্যের সংস্থা কর্তৃক বিভিন্ন ধরনের সিদ্ধান্তের জন্য বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতাও সিদ্ধান্তের গ্রহণযোগ্যতার জন্য প্রদান করা হয়। সাধারণত, বহু-সদস্যের সংস্থার সকল সিদ্ধান্ত উপস্থিত সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠের মতামত দ্বারা প্রকাশ করা হয়, যদি না বিধিতেই বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতার বিধান থাকে।

১৪. "ল অ্যান্ড প্র্যাকটিস অফ মিটিংজ" গ্রন্থের একাদশ সংস্করণে **শ্যাকলটন** সংখ্যাগরিষ্ঠতা নিয়ে আলোচনা করতে গিয়ে ৭-৩০ অনুচ্ছেদে নিম্নলিখিতটি বলেছেন। ৭-৩০ এবং ৭-৩১ অনুচ্ছেদের প্রাসঙ্গিক অংশগুলি নিচে উদ্ধৃত করা হলো:

"৪ সংখ্যাগরিষ্ঠতা

সংজ্ঞা

৭-৩০ সংখ্যাগরিষ্ঠতা এমন একটি শব্দ যা বৃহত্তর সংখ্যাকে বোঝায়। আইন প্রণয়নকারী এবং আলোচনা সভাগুলিতে, উপস্থিত এবং ভোটদানকারীদের সংখ্যাগরিষ্ঠতার দ্বারা প্রশ্নগুলির সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়। এটিকে কখনও কখনও "সাধারণ" সংখ্যাগরিষ্ঠতা হিসাবে প্রকাশ করা হয়, যার অর্থ হলো, যে প্রস্তাবের পক্ষে বিপক্ষে ভোট বেশি পড়ে তার দ্বারা প্রস্তাবটি গৃহীত হয়, যা একটি "বিশেষ" সংখ্যাগরিষ্ঠতা থেকে আলাদা যেখানে সংখ্যাগরিষ্ঠতার আকার গুরুত্বপূর্ণ।

নীতিটি দীর্ঘকাল ধরে প্রতিষ্ঠিত হয়েছে যে একটি কর্পোরেশন বা সংস্থার ইচ্ছা শুধুমাত্র তার সদস্যদের সম্পূর্ণ বা সংখ্যাগরিষ্ঠ দ্বারা প্রকাশ করা যেতে পারে, এবং সংখ্যাগরিষ্ঠের কাজকে সমগ্রের কাজ হিসাবে গণ্য করা হয়।

সংখ্যাগরিষ্ঠ ভোট সংখ্যালঘুকে আবদ্ধ করে

৭-৩১ যদি কোনো কর্পোরেশন গঠিত হয় যে উপকরণ দ্বারা তার মধ্যে বিপরীত কোনো বিধান না থাকে,

তবে যেকোনো প্রশ্নে সংখ্যাগরিষ্ঠের প্রস্তাব সংখ্যাগরিষ্ঠ এবং কর্পোরেশনকে আবদ্ধ করে, তবে নিয়মাবলী অবশ্যই অনুসরণ করতে হবে।"

১৫. যদিও ১৯৯৪ সালের বিধিমালা স্পষ্টভাবে প্রদান করে না যে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্ত সংখ্যাগরিষ্ঠের মতামত অনুযায়ী নেওয়া হবে, কিন্তু রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের সভায় সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য কোনো বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতার বিধান না থাকায়, উপস্থিত সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠের দ্বারা সিদ্ধান্ত নেওয়ার সাধারণ নিয়মটি অনুসরণ করতে হবে। বর্তমান ক্ষেত্রে যখন তিনজন সদস্য উপস্থিত ছিলেন এবং কোরাম সম্পূর্ণ ছিল, তখন সংখ্যাগরিষ্ঠের দ্বারা নেওয়া সিদ্ধান্ত, অর্থাৎ, দুইজন সদস্যের মতামত রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের বৈধ সিদ্ধান্ত গঠন করবে।

১৬. পরিবহন কর্তৃপক্ষের ব্যবসা পরিচালনা সংক্রান্ত বিধিমালা-এর বিধি ৬৫ উপ-ধারা (২) প্রদান করে:

"৬৫(২) রাজ্য বা আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ, যেমনটি হতে পারে, লিখিতভাবে নথিভুক্ত সদস্যদের সংখ্যাগরিষ্ঠ ভোটের মাধ্যমে সভা না করেই জরুরি প্রকৃতির যেকোনো বিষয়ে সিদ্ধান্ত নিতে পারে এবং সচিবের কাছে প্রেরণ করতে পারে (এরপর প্রচলন পদ্ধতি হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে)।"

১৭. সুতরাং, সদস্যদের ভোটের সংখ্যাগরিষ্ঠের দ্বারা সিদ্ধান্ত নেওয়ার ধারণা বিধিমালা প্রকল্পের মধ্যে খুব ভালোভাবে বিদ্যমান। যদিও, যেখানে ভোটের প্রচলনের মাধ্যমে একটি সিদ্ধান্ত নিতে হয় সেখানে বিধি ৬৫(৪) এ একটি বিশেষ সংখ্যাগরিষ্ঠতা প্রদান করা হয়েছে, কিন্তু বর্তমানটি প্রচলনের দ্বারা সিদ্ধান্ত গ্রহণের ঘটনা না হওয়ায়, রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ দ্বারা একটি বাধ্যতামূলক সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য উপস্থিত সদস্যদের সাধারণ সংখ্যাগরিষ্ঠতা যথেষ্ট ছিল।

১৮. রায়ের ১৮.১ অনুচ্ছেদে, ডিভিশন বেঞ্চ পর্যবেক্ষণ করেছে যে:

"১৮.১. বর্তমান ক্ষেত্রে রেকর্ডে এমন কিছু নেই যা নির্দেশ করে যে

সম্পূর্ণ কোরাম সহ এসটিএ বিষয়টি শুনেছিল এবং একজন সদস্য শ্রী সঞ্জয় চৌধুরী বদলি হওয়ার আগে কোনো খসড়া আদেশ উক্ত বদলি হওয়া সদস্যের কাছ থেকে অনুমোদন করা হয়েছিল।"

১৯. হাইকোর্টের ডিভিশন বেঞ্চ উপরোক্ত পর্যবেক্ষণটি এই আদালতের **রামাস্বামী নাদার বনাম মাদ্রাজ রাজ্য, এআইআর ১৯৫৮ এসসি ৫৬** মামলার রায়কে পার্থক্য করতে গিয়ে করেছে।

আমরা রামাস্বামী নাদারের এই আদালতের সিদ্ধান্তের উল্লেখ করার আগে, এটি স্পষ্ট যে হাইকোর্টের ডিভিশন বেঞ্চের এই পর্যবেক্ষণ যে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের কোরাম সম্পূর্ণ ছিল তা নির্দেশ করার জন্য নথিতে কিছু নেই, তা বাস্তবিকপক্ষে ভুল। রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশটি সংযুক্তি পি-১ হিসাবে নথিতে আনা হয়েছে এবং আদেশের প্রাসঙ্গিক অংশটি আমরা উপরে তুলে ধরেছি যা স্পষ্টভাবে উল্লেখ করে যে ১৬.১০.২০১৪ তারিখে শুনানি অনুষ্ঠিত হয়েছিল যেখানে চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য উপস্থিত ছিলেন এবং বিধি ৬৮(১) অনুযায়ী কোরাম তিনজন সম্পূর্ণ ছিল। শুনানি তিনজন সদস্য দ্বারা অনুষ্ঠিত হয়েছিল যা উপরে উদ্ধৃত আদেশে নিজেই উল্লেখ করা হয়েছে। সুতরাং, হাইকোর্টের ডিভিশন বেঞ্চের এই পর্যবেক্ষণ যে কোরাম সম্পূর্ণ ছিল না এবং বিষয়টি তিনজন সদস্য শোনেননি, তা সঠিক নয়।

২০. এখন, আমরা রামাস্বামী নাদার (উপরোক্ত) মামলার এই আদালতের রায়ে আসি। উপরোক্ত মামলায় এই আদালতের তিনজন বিচারকের একটি বেঞ্চ দ্বারা বিষয়টি শোনা হয়েছিল যারা শুনানির পর খালাসের সিদ্ধান্ত ঘোষণা করেছিলেন। খসড়া রায় একজন বিচারক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছিল যিনি অবশ্য রায় প্রদানের আগে মারা গিয়েছিলেন। রায়ে সংযুক্ত নোটটি নিম্নলিখিত ছিল:

> " **নোট**
>
> সিনহা, বিচারপতি
>
> *যখন গত সপ্তাহে আমাদের তিনজনের একটি বেঞ্চ, বি.পি. সিনহা, পি. গোবিন্দ মেনন এবং জে.এল. কাপুর, বিচারপতিদ্বয়., এই আপিলের শুনানি শেষ করে, আমরা ঘোষণা করেছিলাম যে আমরা এই সিদ্ধান্তে পৌঁছেছি যে আপিলকারীকে খালাস দেওয়া উচিত। আমরা আরও ইঙ্গিত দিয়েছিলাম যে রায় নিম্নলিখিত সপ্তাহে প্রদান করা হবে। রায়ের খসড়া গত সপ্তাহে প্রয়াত বিচারপতি মেননকে পাঠানো হয়েছিল এবং তিনি এটি অনুমোদন করেছিলেন। আমরা এখন যা প্রদান করছি তা হলো বেঞ্চ গঠনকারী বিচারকদের কারণ; কিন্তু এটি আমাদের দুইজনের দ্বারা স্বাক্ষরিত হবে বিচারপতি মেননের অপ্রত্যাশিত মৃত্যুর কারণে।*
>
> *কে.এস.বি.* *আপিল মঞ্জুর করা হয়েছে।"*

২১. উপরোক্ত মামলায় তিনজন বিচারকের সম্মতিতে রায় ঘোষণা করা হয়েছিল। যখন শুনানি অনুষ্ঠিত হয়েছিল তখন তিনজনেরই মতামত প্রকাশ করা হয়েছিল কিন্তু একজন বিচারক মারা যাওয়ায় রায় দুইজন বিচারক কর্তৃক স্বাক্ষরিত হতে পারে। যদিও, উপরোক্ত মামলার ঘটনাগুলি কিছুটা ভিন্ন ছিল অর্থাৎ তৃতীয়

বিচারপতি যিনি স্বাক্ষর করতে পারেননি, তিনিও মতামতের সাথে একমত ছিলেন এমন তথ্য ছিল, কিন্তু বর্তমান মামলায় তৃতীয় সদস্য সিদ্ধান্তের সাথে একমত ছিলেন কিনা বা একমত ছিলেন না সে বিষয়ে কোনো আবেদন নেই। বর্তমান মামলার জন্য, আমরা এই অনুমান থেকে কাজ করছি যে তৃতীয় সদস্য সিদ্ধান্তের সাথে একমত ছিলেন না। এই আদালতের সিদ্ধান্তের জন্য, ভারতের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১৪৫ উপ-ধারা (৫) বিধান করে যে এই আদালতের বিচারক মামলার শুনানিতে উপস্থিত বিচারপতিদের সংখ্যাগরিষ্ঠের সম্মতিতে একটি রায় প্রদান করতে পারেন।

২২. বর্তমান ক্ষেত্রে সংবিধিবদ্ধ বিধি অনুসারে কমিটির বৈঠকে বহু সদস্যের সংস্থার দ্বারা সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়। সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য কোনও সংখ্যাগরিষ্ঠতার ব্যবস্থা না থাকায়, সংখ্যাগরিষ্ঠের দ্বারা সিদ্ধান্তটি রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের মতামত হিসাবে গ্রহণ করতে হবে।

২৩. আরও দুটি মামলা, যা আপিলকারীর দ্বারা নির্ভর করা হয়েছিল এবং হাইকোর্টের নজরে পড়েছিল, তা উল্লেখ করা প্রয়োজন। গোকল চাঁদ-জগনাথ নাথ বনাম নন্দ রাম দাস-আত্মারাম, এ. আই. আর ১৯৩৮) পি. সি. সি-তে প্রিভি কাউন্সিলের রায়। ২৯২, বর্তমান মামলার জন্য প্রাসঙ্গিক। প্রিভি কাউন্সিলের সামনে আপিলে, হাইকোর্টের রায়কে এই ভিত্তিতে আক্রমণ করা হয়েছিল যে হাইকোর্টের দুই মাননীয় বিচারপতি বিষয়টি শুনেছিলেন, যদিও, উভয় বিচারপতি রায়ের সাথে একমত হয়েছিলেন, কিন্তু একজন বিচারক রায়ে স্বাক্ষর করার আগে ছুটিতে চলে গিয়েছিলেন, যা শুধুমাত্র একজন বিচারপতি স্বাক্ষর করেছিলেন।প্রিভি কাউন্সিল এই বিতর্ককে প্রতিহত করে এবং বলে যে, সর্বোত্তমভাবে কোনও এক লজের দ্বারা স্বাক্ষর করা কেবল অনিয়ম, যা মামলার যোগ্যতাকে প্রভাবিত করে না। ৬,৭ এবং ৮ অনুচ্ছেদে নিম্নলিখিত বিষয়গুলি উল্লেখ করা হয়েছেঃ -

"৬. আপিলকারীরা আরও একটি বিষয় উত্থাপন করেছিলেন। তারা জোর দিয়ে বলেছিলেন যে হাইকোর্টের আপিল করা রায়টি বৈধ রায় ছিল না কারণ এটি দেওয়ানি কার্যবিধির আদেশ XLI, বিধি ৩১ মেনে চলতে ব্যর্থ হয়েছিল। এই বিষয়ে প্রাসঙ্গিক তথ্য হল যে হাইকোর্টে শুনানি হয়েছিল দুই বিচারক, হ্যারিসন এবং আগা হায়দার বিচারপতিদ্বয়-এর সামনে, এবং প্রকৃতপক্ষে প্রাক্তন বিচারকই তা প্রদান করেছিলেন, পরেরজন সম্মত হন। রায়টি ২২শে ফেব্রুয়ারী, ১৯৩৩ তারিখে প্রদান করা হয়েছিল। কিন্তু হ্যারিসন বিচারপতি. রায়ে স্বাক্ষর করার আগে ছুটিতে চলে যান, যা ডেপুটি রেজিস্ট্রার আগা হায়দার বিচারপতি. স্বাক্ষর করেন এবং একটি নোট সংযুক্ত করেন যে হ্যারিসন জে. তার প্রদত্ত রায়ে স্বাক্ষর করার আগে ছুটিতে চলে গিয়েছিলেন।

৭. আদেশ XLI, বিধি ৩১-এর প্রয়োজন অনুসারে, আপিল আদালতের রায় লিখিতভাবে থাকবে এবং বিভিন্ন বিষয় উল্লেখ করবে, এবং "যখন এটি ঘোষিত হবে তখন বিচারক বা তাতে সম্মত বিচারকদের দ্বারা স্বাক্ষরিত ও তারিখযুক্ত হবে।"

৮. বিধিটিতে বলা হয়নি যে যদি এর প্রয়োজনীয়তাগুলি পূরণ না হয় তবে রায়টি বাতিল বলে গণ্য হবে। এমন বিস্ময়কর ফলাফলের জন্য স্পষ্ট এবং সুনির্দিষ্ট শব্দ প্রয়োজন হবে। প্রকৃতপক্ষে বিধিটি এটি পূরণের জন্য কোনো নির্দিষ্ট সময়ও উল্লেখ করে না। সময়টি যুক্তিসঙ্গত দ্বারা সংজ্ঞায়িত করার জন্য ছেড়ে দেওয়া হয়েছে। বিধিটি তার প্রকৃতির দিক থেকে কোনো রায়ের পক্ষের অধিকারকে প্রভাবিত করার উদ্দেশ্যে নয়। এটি রায়টি কী ছিল তা নিশ্চিত করার উদ্দেশ্যে করা হয়েছে। এটি এমন একটি নিয়ম যা বিচারকদের সেই উদ্দেশ্য পূরণের জন্য মেনে চলতে হবে। এতে কোনো সন্দেহ নেই যে অনুশীলনে বিচারকরা এটি মেনে চলেন, কারণ এটি তাদের কর্তব্য। তবে দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। একজন বিচারক রায় দেওয়ার পর মারা যেতে পারেন কিন্তু স্বাক্ষর করার যুক্তিসঙ্গত সুযোগ পাওয়ার আগেই। আদালতের এমন ত্রুটি পূরণের জন্য অন্তর্নিহিত এখতিয়ার থাকতে হবে। যে বিচারক রায় স্বাক্ষরের আগে ছুটিতে চলে গেছেন তার ক্ষেত্রে আরও মন্তব্যের প্রয়োজন হতে পারে, তবে তবুও আদালতের সুবিধা এবং মামলাকারীদের স্বার্থ প্রাধান্য পাবে। ত্রুটিটি কেবল একটি অনিয়মিততা। কিন্তু প্রকৃতপক্ষে, দেওয়ানি কার্যবিধির ৯৯ এবং ১০৮ ধারা দ্বারা অসুবিধাটি নিষ্পত্তি করা হয়েছে। ধারা ৯৯ প্রদান করে যে কোনো ডিক্রি উল্টানো বা যথেষ্ট পরিবর্তিত হবে না বা কোনো মামলা আপিলে ফেরত পাঠানো হবে না, মামলায় কোনো কার্যক্রমে কোনো ত্রুটি, দোষ বা অনিয়মিততার কারণে, যা মামলার গুণাগুণ বা আদালতের এখতিয়ারকে প্রভাবিত করে না। সেই ধারাটি মূল ডিক্রির আপিল সংক্রান্ত অংশে আসে। কিন্তু ধারা ১০৮ আপিল ডিক্রির ক্ষেত্রে একই বিধান প্রয়োগ করে এবং কাউন্সিলে মহামহিম আপিলের ক্ষেত্রে নীতিটি প্রয়োগ করা বোর্ডের বিবেচনার উপর নির্ভর করে। তাদের লর্ডশিপদের রায়ে, এখানে ত্রুটিটি ছিল একটি অনিয়মিততা যা মামলার গুণাগুণ বা আদালতের এখতিয়ারকে প্রভাবিত করে না এবং ডিক্রি বাতিল করার কোনো ভিত্তি নয়।"

২৪. আপিলকারী কর্তৃক উদ্ধৃত আরেকটি রায় ছিল এ. শান্তা রাও বনাম রাজ্য পরিবহন আপিল ট্রাইব্যুনাল, হায়দ্রাবাদ ও অন্যান্যরা, এআইআর ১৯৮৫ এ.পি. ২৫৬। উপরোক্ত মামলায়, চেয়ারম্যান এবং দুইজন সদস্য নিয়ে গঠিত রাজ্য পরিবহন আপিল ট্রাইব্যুনাল বিষয়টি শুনেছিল।

যদিও, আদেশটি শুধুমাত্র চেয়ারম্যানের স্বাক্ষরে জারি করা হয়েছিল। অন্য দুইজন সদস্য আদেশে স্বাক্ষর করেননি এই যুক্তিতে আদেশটিকে আক্রমণ করা হয়েছিল, ফলে আদেশটি অবৈধ। এই যুক্তির প্রতিবাদে ৯ অনুচ্ছেদে নিম্নলিখিতটি বলা হয়েছিল:

> *"৯. প্রথম প্রশ্নে, আমি এই মতের যে, একবার রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের কার্যবিবরণী চেয়ারম্যানসহ সকল সদস্যের দ্বারা স্বাক্ষরিত প্রমাণিত হলে, কেবলমাত্র চূড়ান্ত আদেশটি চেয়ারম্যানের একক স্বাক্ষরে যোগাযোগ করা হলে তা কোনো অবৈধতা সৃষ্টি করে না। আদালতকে বিষয়বস্তুর সারমর্ম দেখতে হবে, নিছক ফর্ম নয়, এবং যদি এটি স্পষ্ট হয় যে ট্রাইব্যুনালের সকল সদস্য মামলার তথ্য বিবেচনা করেছেন এবং একটি সিদ্ধান্তে উপনীত হয়েছেন, তাহলে যোগাযোগটি চেয়ারম্যানের স্বাক্ষরে করা হলে তাতে কোনো সমস্যা হয় না।"*

২৫. যদিও, উপরের দুটি ক্ষেত্রে, আদালত/ট্রাইব্যুনালের সকল সদস্যের সম্মতি ছিল কিন্তু সবাই আদেশে স্বাক্ষর করেননি। বর্তমান ক্ষেত্রে, চেয়ারপার্সন এবং দুইজন সদস্য ১৬.১০.২০১৪ তারিখের সভায় আবেদনটি শুনেছিলেন কিন্তু আদেশটি পরবর্তীতে ১৫.১২.২০১৪ তারিখে ঘোষণা করা হয়েছিল এবং শুধুমাত্র চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য দ্বারা স্বাক্ষরিত হয়েছিল। তৃতীয় সদস্য এই সময়ের মধ্যে বদলি হয়েছিলেন। উপরে উল্লিখিত হিসাবে, রিট পিটিশনে কোনো আবেদন নেই যে তৃতীয় সদস্য, যিনি বদলি হয়েছিলেন, প্রস্তাবিত আদেশের সাথে একমত হয়েছিলেন বা রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রদান করা সিদ্ধান্তের সাথে একমত হননি। যদি তৃতীয় সদস্য একমত হতেন, তবে এই বিষয়ে কোনো বিতর্ক থাকত না, বিষয়টি **রামাস্বামী নাদার (উপরোক্ত)** মামলার এই আদালতের রায় এবং **গোকাল চাঁদ - জগন নাথ (উপরোক্ত)** মামলার প্রিভি কাউন্সিলের রায় দ্বারা আবৃত থাকত। কিন্তু তৃতীয় সদস্য মতামতের সাথে একমত হয়েছেন এমন কোনো আবেদন বা উপাদান না থাকায়, আমরা এই অনুমান থেকে বর্তমান মামলা পরীক্ষা করতে শুরু করেছি যে তৃতীয় সদস্য প্রস্তাবিত আদেশের সাথে একমত ছিলেন না। আমরা ইতিমধ্যেই এই সিদ্ধান্তে পৌঁছানোর কারণ উল্লেখ করেছি যে রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জারি করা আদেশ, যা চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য দ্বারা স্বাক্ষরিত, একটি বৈধ আদেশ যা ১৬.১০.২০১৪ তারিখে আবেদনটি শুনেছিলেন এমন তিনজনের মধ্যে দুইজনের সংখ্যাগরিষ্ঠ মতামতের ভিত্তিতে জারি করা হয়েছে। সুতরাং, যেকোনো দৃষ্টিকোণ থেকে, ১৫.১২.২০১৪ তারিখের আদেশে কোনো অবৈধতা আরোপ করা যায় না, যা চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্য দ্বারা স্বাক্ষরিত হয়েছিল।

২৬. উপরোক্ত আলোচনার পরিপ্রেক্ষিতে, আমরা এই মত পোষণ করি যে ১৫.১২.২০১৪ তারিখের সিদ্ধান্তটি চেয়ারপার্সন এবং একজন সদস্যের স্বাক্ষরে জারি করা হয়েছিল, তা বৈধ সিদ্ধান্ত ছিল যদিও ১৬.১০.২০১৪ তারিখে সভা চলাকালীন উপস্থিত সদস্যদের মধ্যে একজন ইতিমধ্যে বদলি হয়েছিলেন এবং আদেশে স্বাক্ষর করেননি। রাজ্য পরিবহন কর্তৃপক্ষের ১৫.১২.২০১৪ তারিখের সিদ্ধান্তটি ১৯৯৪ সালের বিধিমালা-এর বিধিবদ্ধ স্কিমের সাথে সম্পূর্ণ সঙ্গতিপূর্ণ ছিল এবং বিজ্ঞ একক বিচারক এবং ডিভিশন বেঞ্চ উভয়ই সিদ্ধান্তটিকে অবৈধ বলে রায় দিয়ে ভুল করেছেন। আমরা, সুতরাং, এই মত পোষণ করি যে বিজ্ঞ একক বিচারক এবং ডিভিশন বেঞ্চের রায় আইনের সঠিক দৃষ্টিভঙ্গি প্রকাশ করে না।

২৭. ফলস্বরূপ, আপিল মঞ্জুর করা হল এবং হাইকোর্টের রায়গুলি বাতিল করা হল।

নিধি জৈন আপিল অনুমোদিত।

DISCLAIMER

The translated Judgment 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 Judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

দাবিত্যাগ

স্থানীয় ভাষায় অনূদিত রায়টি সীমিত ব্যবহারের জন্য ও মামলাকারীর সেটি মাতৃভাষায় বোঝার জন্য এবং তা অন্য কোনো উদ্দেশ্যে ব্যবহার করা যাবে না। সমস্ত ব্যবহারিক এবং সরকারী উদ্দেশ্যে, রায়ের ইংরেজি সংস্করণটি প্রামাণিক হবে এবং কার্যকরী ও প্রয়োগের উদ্দেশ্যে সেটি প্রযোজ্য হবে।

/Sk. Naved Shahariar