

ভাৰতবৰ্ষৰ উচ্চতম ন্যায়ালয়

দেৱানী আপীল ক্ষেত্ৰাধিকাৰ

দেৱানী আপীল নং ১০৮৮/২০০৯

(এছ এল পি (চি) নং ১৬৬৪৭/২০০৮-ৰ পৰা উদ্ভৱ হোৱা)

উষা ৰাজখোৱা আৰু অন্যান্য

.... আপীলকাৰী(সকল)

বনাম

পেৰামাউন্ট ইণ্ডাষ্ট্ৰীজ আৰু অন্যান্য

.... উত্তৰদাতা(সকল)

ৰায়

ন্যায়াধীশ ভি.এছ. চিৰপুৰকাৰ

১. অনুমতি প্ৰদান কৰা হ'ল।
২. আপীলকাৰীসকলে উচ্চ ন্যায়ালয়ে প্ৰদান কৰা ৰায়ক প্ৰত্যাহ্বান জনাইছে, যি ৰায়ে মটৰ দুৰ্ঘটনা দাবী ন্যায়াধিকৰণৰ (ইয়াৰ পিছত "ন্যায়াধিকৰণ" বুলি কোৱা হ'ব) সিদ্ধান্তক সমৰ্থন কৰিছিল, য'ত ন্যায়াধিকৰণে আপীলকাৰীসকলৰ প্ৰাপ্যক মূল্যায়িত দাবীৰ ধনৰ ৫০%লৈকে সীমিত কৰিছিল আৰু গাড়ী চালকৰ অৱহেলাৰ বাবে দুৰ্ঘটনাত প্ৰাণ হেৰুওৱাৰ ভিত্তিত ৬,৫৬,৩০০ টকাৰ ক্ষতিপূৰণৰ নিৰ্দেশ দিয়া হৈছিল। দুৰ্ঘটনাত মৃত্যু হোৱা চালকজন ১ নং আপীলকাৰীৰ স্বামী আৰু ২ নং আপীলকাৰীৰ পিতৃ আছিল। গাড়ীখনৰ বীমা অৰিয়েণ্টেল ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডে কৰিছিল, যাক গোচৰত ৩ নং প্ৰতিবাদী বুলি উল্লেখ কৰা হৈছে।

৩. ৫.১২.১৯৯৮ তাৰিখে সন্ধিয়া প্ৰায় ৭ বজাত জাধৰ ৰাজখোৱা নামৰ এজন ব্যক্তিয়ে নিজৰ মাৰুতি গাড়ীখন (ৰেজিষ্ট্ৰেচন নং ডব্লিউ বি/১২/৬২৮৭)লৈ দাধৰাস্থিত নিজৰ ঘৰৰ পৰা দেৰগাঁও বজাৰলৈ গৈ থাকোতে মটৰ গাড়ী দুৰ্ঘটনাত তেওঁৰ মৃত্যু হয়। দেৰগাঁৱৰ পথত যোৰহাটৰ ফালৰ পৰা বোকাখাত অভিমুখে আহি থকা পঞ্জীয়ন নং এন এল এ-২৪১-ৰ এখন ট্ৰাকে মাৰুতি গাড়ীত খুন্দা মৰাৰ ফলত উক্ত জাধৰ ৰাজখোৱাৰ তৎক্ষণাত মৃত্যু হয়। গতিকে এই দাবী আবেদনখন তেওঁৰ আইনী প্ৰতিনিধিসকলে (ইয়াত আপীলকাৰীসকলে) দাখিল কৰিছিল। গাড়ীখনৰ বীমা অৰিয়েণ্টেল ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডৰ সৈতে কৰা হৈছিল, আনহাতে অপৰাধী ট্ৰাকখন যোৰহাটৰ মেছাৰ্ছ পেৰামাউন্ট ইণ্ডাষ্ট্ৰীজৰ (ইয়াত ১ নং প্ৰতিবাদী)ৰ আছিল, যিখনৰ বীমা গোলাঘাট শাখাৰ ইউনাইটেড ইণ্ডিয়া ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেড (ইয়াত প্ৰতিবাদী নং- ২)ৰ সৈতে কৰা আছিল।

৪. অৰিয়েণ্টেল ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডে নিজৰ পক্ষত যুক্তি আগবঢ়ায় কয় যে মাৰুতি গাড়ীখন তেওঁলোকৰ লগত বৈধ বীমা পলিচীৰ অধীনত আছিল আৰু এই পলিচী আছিল এক আইন পলিচী। গাড়ীৰ মালিক জাধৰ ৰাজখোৱাই তৃতীয় পক্ষৰ ৰিস্ক কভাৰ কৰি প্ৰিমিয়াম হিচাপে ৩৭৩/- টকা দিছিল আৰু তেওঁ নিজৰ জীৱনৰ বিপদ সামৰি লোৱা কোনো অতিৰিক্ত প্ৰিমিয়াম দিয়া নাছিল, যদিও পৃথক বীমা পলিচীৰ অধীনত ইয়াৰ ব্যৱস্থা আছিল আৰু চালক আৰু বীমাত থকা লোকৰ বাবেও তেওঁ কোনো অতিৰিক্ত প্ৰিমিয়াম দিয়া নাছিল। অৰিয়েণ্টেল বীমা কোম্পানী লিমিটেডে দাবী কৰিছিল যে মালিক, চালক আৰু বীমাত থকা লোকসকলক তৃতীয় পক্ষ বুলি গণ্য কৰা হোৱা নাছিল। যিহেতু ই এটা আইনী পলিচী আছিল, সেয়েহে দাবীদাৰে তেওঁলোকৰ পৰা কোনো ক্ষতিপূৰণ দাবী কৰাৰ অধিকাৰ নাথাকিব। ট্ৰাকৰ মালিকে উল্লেখ কৰে যে ট্ৰাকখন ইউনাইটেড ইণ্ডিয়া বীমা কোম্পানী লিমিটেডৰ বৈধ বীমা

পলিচিৰ অধীনত আছিল। সেয়েহে কোনো ধৰণৰ ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ বাবে ট্ৰাকৰ মালিক দায়বদ্ধ নাছিল। যদি কিবা ক্ষতিপূৰণ দিবলগীয়া হয়, সেয়া বীমা কোম্পানীয়ে দিব লাগিব। ইউনাইটেড ইণ্ডিয়া ইনশ্বুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডে যুক্তি দিছিল যে মাৰুতি গাড়ী চালকজনে বেপেৰোৱাভাৱে আৰু গাফিলতিৰে গাড়ী চলোৱাৰ বাবেই এই দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হৈছে। তেওঁলোকে নিশ্চিত কৰে যে ট্ৰাকখনৰ বৈধ বীমা কভাৰেজ আছে।

৫. এই দাবীৰ সমৰ্থনত আপীলকাৰী/দাবীদাৰ উষা ৰাজখোৱাই পি ডব্লিউ-১ হিচাপে উপস্থিত হৈ কয় যে তেওঁৰ স্বামী মাৰুতি গাড়ীখনৰ দুৰ্ঘটনাৰ সময়ত চালক আছিল আৰু তেওঁ অইল ইণ্ডিয়া লিমিটেডৰ কৰ্মচাৰী আছিল। তেওঁ আৰু কয় যে দুৰ্ঘটনাৰ সময়ত তেওঁৰ স্বামীৰ বয়স আছিল ৩০ বছৰ আৰু সেই সময়ত তেওঁৰ দুটা সন্তানৰ পিতৃ আছিল। স্বামীৰ মাহিলী দৰমহা ১০,৫৩৬/- টকা বুলি তেওঁ দাবী কৰিছিল। পি ডব্লিউ-২ সৰ্বেশ্বৰ বৰা অইল ইণ্ডিয়া লিমিটেডৰ কৰ্মচাৰী আছিল। তেওঁ উল্লেখ কৰে যে দুৰ্ঘটনাৰ সময়ত মৃত জাধৰ ৰাজখোৱা সুৰক্ষা পৰিদৰ্শক আছিল। সোধা-পোছা কৰা আনজন সাক্ষী হৈছে পি ডব্লিউ-৩ মাধুৰীয়া ৰাজখোৱা, যিয়ে উল্লেখ কৰে যে তেওঁ ধীৰেন হাজৰিকা নামৰ এজন ব্যক্তিৰ সৈতে মাৰুতি গাড়ীত যাত্ৰা কৰি আছিল আৰু দুৰ্ঘটনাকাৰী ট্ৰাক নং এন এল এ-২৪১খনে বিপৰীত দিশৰ পৰা তীব্ৰ বেগেৰে আহি গাড়ীখনত খুন্দা মাৰিছিল। সাক্ষীয়ে দাবী কৰে যে ধীৰেন হাজৰিকাৰ লগতে জাধৰ ৰাজখোৱাৰ খিতাতে মৃত্যু হয়, আনহাতে তেওঁ মৃত্যুৰ পৰা ৰক্ষা পৰে যদিও গুৰুতৰভাৱে আঘাত প্ৰাপ্ত হয়। জেৰাত পি ডব্লিউ-৩ য়ে উল্লেখ কৰিছে যে:-

“কোনখন বাহনৰ দোষ আছিল সেই বিষয়ে মই স্পষ্টকৈ ক’ব নোৱাৰো।

মাৰুতি গাড়ীখনৰ দোষৰ বাবেই দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হোৱাটো সত্য নহয়।”

তেওঁ আৰু কয়:-

“মাৰুতি গাড়ীখন নিজৰ ফালেই গৈ আছিল। ট্ৰাকে মাৰুতি গাড়ীখনত খুন্দা মাৰে।”

এই প্ৰমাণৰ ভিত্তিত ন্যায়াধিকৰণে সিদ্ধান্ত লয় যে অৰিয়েণ্টেল ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডে কোনো ধৰণৰ ক্ষতিপূৰণ দিবলৈ দায়বদ্ধ নহয়, মাৰুতি গাড়ীৰ পলিচিখন কেৱল এক্ট পলিচিহে আছিল, সৰ্বাংগীন নহয়। মাহিলী দৰমহা আৰু বহুগুণক সূত্ৰৰ ভিত্তিত ক্ষতিপূৰণৰ পৰিমাণ ১৩,০৫,৬০০/- টকা গণনা কৰা হৈছিল। অন্ত্যেষ্টিক্ৰিয়াৰ ব্যয় ২,০০০/- টকা আৰু কনচৰ্টিয়ামৰ লোকচান ৫,০০০/- টকা যোগ কৰিলে মুঠ ধনৰাশি ১৩,১২,৬০০/- টকা পোৱা যায়। ইয়াৰ পিছত ন্যায়াধিকৰণে এই সিদ্ধান্তত উপনীত হয় যে এন.এল.এ.-২৪১ নং ট্ৰাকৰ বীমা কোম্পানী ইউনাইটেড ইণ্ডিয়া ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডে এই ধনৰ ৫০% দিব লাগিব, বাকী ৫০% ট্ৰাকৰ মালিকে দিব লাগিব। ন্যায়াধিকৰণে, অৱশেষত ৰায় দিছিল যে দাবীদাৰ ইউনাইটেড ইণ্ডিয়া ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডৰ পৰা ৬,৫৬,৩০০/- টকাৰ ক্ষতিপূৰণৰ অধিকাৰী হ'ব আৰু ইয়াত দাবী আবেদনৰ তাৰিখৰ পৰা ৯% বাৰ্ষিক সুত আছিল।

৬. ন্যায়াধিকৰণৰ এই ৰায়দানৰ বিৰুদ্ধে বৰ্তমানৰ আপীলকাৰীসকলে মটৰ পৰিবহন আইন, ১৯৮৮ৰ ১৭৩ নং ধাৰা অনুসৰি আপীল কৰিছিল। আবেদনখনত তেওঁলোকে যুক্তি দিছিল যে ন্যায়াধিকৰণে দুয়োখন বাহনৰ মাজত ভাগ কৰি ৫০% দায়বদ্ধতা সীমিত কৰা উচিত নাছিল, কিয়নো এই বিভাজনৰ সমৰ্থনত কোনো আবেদন বা প্ৰমাণ নাছিল। আপীলৰ স্মাৰকপত্ৰখনত বিশেষভাৱে উল্লেখ কৰা হৈছে যে ন্যায়াধিকৰণে মাৰুতি গাড়ীৰ কোনো contributory negligence বা অৰিহণা যোগোৱা গাফিলতিৰ সন্ধান পোৱা নাই আৰু কোনো তথ্যও পোৱা নাই, গতিকে অৰিহণা যোগোৱা গাফিলতিৰ ভিত্তিত দাবীটো ৫০% লৈ হ্ৰাস কৰা উচিত নাছিল। উচ্চ

ন্যায়ালয়ে প্ৰথমে ন্যায়াধিকৰণৰ এই সিদ্ধান্তত সন্মতি প্ৰকাশ কৰিছিল যে যিহেতু পলিচিখন এক্ট পলিচি হোৱাৰ বাবে অৰিয়েণ্টেল ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডে কোনো ধৰণৰ ক্ষতিপূৰণ দিবলৈ দায়বদ্ধ নহয়। ইয়াৰ পিছত উচ্চ ন্যায়ালয়ে প্ৰমাণসমূহ পৰ্যালোচনা কৰি লক্ষ্য কৰে যে ন্যায়াধিকৰণে ট্ৰাক আৰু মাৰুতি গাড়ী চালকসকলৰ contributory negligence -ৰ বাবেই দুৰ্ঘটনাটো হোৱা বুলি নিৰ্ণয় কৰিছে। পি ডব্লিউ-৩ৰ সাক্ষ্য বিবেচনা কৰি উচ্চ ন্যায়ালয়ে এটা নিৰ্দিষ্ট বাক্যৰ কথা উল্লেখ কৰে য'ত সাক্ষীয়ে কোনখন বাহনৰ দোষ আছে সেই বিষয়ে স্পষ্টভাৱে ক'ব নোৱাৰে। ইয়াৰ ভিত্তিত উচ্চ ন্যায়ালয়ে ন্যায়াধিকৰণৰ contributory negligence-ৰ তথ্যত সন্মতি প্ৰকাশ কৰে। সেয়ে উচ্চ ন্যায়ালয়ে দুৰ্ঘটনাটোৰ বাবে দুয়োখন বাহনক সমানে জগৰীয়া কৰি আবেদন খাৰিজ কৰে। এই বিচাৰ এতিয়া আমাৰ বিচাৰাধীন।

৭. আপীলকাৰীসকলৰ হৈ হাজিৰ হোৱা বিজ্ঞ অধিবক্তাই প্ৰথমে ন্যায়াধিকৰণে গৃহীত কৰা ৰায়দানৰ প্ৰতি আমাৰ দৃষ্টি আকৰ্ষণ কৰোৱাৰ লগতে আপীলকাৰীসকলৰ হৈ নেতৃত্ব দিয়া প্ৰমাণৰ প্ৰতিও দৃষ্টি আকৰ্ষণ কৰিছিল আৰু ইয়াৰ তীৱ্ৰ সমালোচনা কৰিছিল। বিদ্বান অধিবক্তাই ন্যায়াধিকৰণ আৰু উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ পন্থা ভুল আৰু ৰেকৰ্ডত থকা প্ৰমাণৰ বিপৰীত বুলিও দাবী কৰে। ইউনাইটেড ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডৰ বিদ্বান অধিবক্তাই অৱশ্যে এই বিবাদিত ৰায়ক সমৰ্থন কৰে।

৮. ৰায়দানৰ বিষয়ে বিতংভাৱে পৰীক্ষা কৰিও আমি ন্যায়াধিকৰণে প্ৰদান কৰা ৰায়ত উল্লেখ কৰা contributory negligence শব্দটো বিচাৰি পোৱা নগ'ল। contributory negligence-ৰ বিষয়ে ন্যায়াধিকৰণে কোনো তথ্য লাভ কৰা নাই। ১০ আৰু ১১ নং অনুচ্ছেদত বিষয়টোৰ বিষয়ে আলোচনা কৰা হৈছে যদিও contributory negligence-ৰ বাবে মাৰুতি গাড়ীখন দায়ী বুলি কোনো নিৰ্দিষ্ট সিদ্ধান্ত লোৱা হোৱা নাই। ক্ষতিপূৰণৰ পৰিমাণ মূল্যায়িত ধনৰ ৫০% ৰ মাজত সীমাবদ্ধ হোৱাৰ বাবেই

আমি অনুমান কৰিব লাগিব যে ন্যায়াধিকৰণে contributory negligence-ৰ তথ্য দিছিল। পুণৰাই ক'বলৈ গ'লে contributory negligence শব্দটো ন্যায়াধিকৰণে প্ৰদান কৰা ৰায়ত ক'তো পোৱা নাযায়। এই ৰায়ত পি ডব্লিউ-৩ মাধুৰিয় ৰাজখোৱাৰ পৰা পোৱা প্ৰমাণৰ বিষয়ে এটা, যাদৃষ্টিক বক্তব্যহে অন্তৰ্ভুক্ত কৰা হৈছে, যিয়ে কোনখন বাহনৰ দোষ আছিল সেইটো চিনাক্ত কৰা নাছিল। এই পটভূমিৰ আলমত যেতিয়া আমি বিবাদিত ৰায়টো চালি-জাৰি চাওঁ, তেতিয়া বিশেষভাৱে মন কৰিবলগীয়া যে ৰায়দানটোৰ ৯ নং অনুচ্ছেদত কোৱা হৈছে যে:

“বৰ্তমান হাতত থকা গোচৰটোত বিদ্বান ন্যায়াধিকৰণে ৰায় দিছে যে ট্ৰাক আৰু মাৰুতি গাড়ীৰ চালকৰ contributory negligence-ৰ বাবেই এই দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হৈছে।”

আমি চিন্তিত যে এই বক্তব্য ন্যায়াধিকৰণৰ ৰায়ৰ ক'তো উল্লেখ নাই। উচ্চ ন্যায়ালয়ে ন্যায়াধিকৰণৰ ৰায়দানত এই তথ্য কেনেকৈ বিচাৰি পালে সেয়া স্পষ্ট নহয়। ইয়াৰ পিছত উচ্চ ন্যায়ালয়ে এই সাক্ষীয়ে দিয়া একেটা বক্তব্যৰ উদ্ধৃতি দি পি ডব্লিউ-৩ৰ সাক্ষ্যৰ কথা উল্লেখ কৰে। উচ্চ ন্যায়ালয়ে এই বিচ্ছিন্ন বক্তব্যৰ ওপৰত নিৰ্ভৰ কৰি ন্যায়াধিকৰণৰ contributory negligence-ৰ তথ্য নিশ্চিত কৰিছিল, যদিও ন্যায়াধিকৰণৰ সিদ্ধান্তত এনে তথ্য নাই। উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ এই পন্থা স্পষ্টভাৱে আইনী ভুল।

৯. আমি আপীলকাৰীসকলৰ অধিবক্তাৰ সৈতে একমত যে উচ্চ ন্যায়ালয় আৰু ন্যায়াধিকৰণে গোচৰটো সঠিকভাৱে বিবেচনা কৰা নাছিল। আমি ব্যক্তিগতভাৱে পি ডব্লিউ-৩ৰ সাক্ষ্য পর্যালোচনা কৰিছোঁ। মুখ্য সোধা-পোছাৰ সময়ত প্ৰত্যক্ষদৰ্শীয়ে স্পষ্টকৈ উল্লেখ কৰে যে ট্ৰাকখনে বিপৰীত দিশৰ পৰা বেগেৰে গৈ গাড়ীখনত খুন্দা মৰাৰ ফলত শ্ৰীযুত জাধৱ ৰাজখোৱা আৰু শ্ৰী ধীৰেন হাজৰিকাৰ মৃত্যু হয়, আৰু

আহত হয়। তেওঁ নিঃসন্দেহে সঠিকভাৱে কৈছিল যে কোনখন বাহনৰ দোষ তেওঁ স্পষ্টকৈ ক'ব নোৱাৰে, অৱশ্যে মাৰুতি গাড়ীৰ দোষৰ বাবেই দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হোৱা বুলি তেওঁৰ ওপৰত নিষ্ক্ষেপ কৰা পৰামৰ্শক তেওঁ অতি ক্ষিপ্ৰতাৰে অস্বীকাৰ কৰিছিল। তেওঁ সেই পৰামৰ্শক অতি বিশেষভাৱে তলত দিয়া শব্দেৰে অস্বীকাৰ কৰিছে:-

“মাৰুতি গাড়ীৰ দোষৰ বাবেই দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হোৱাটো সত্য নহয়।”

এই সকলোবোৰৰ মাজতো অৰিয়েণ্টেল ইনশুৰেন্স কোম্পানী লিমিটেডৰ জেৰাৰ সময়ত তেওঁ দাবী কৰে যে ট্ৰাকখনে খুন্দা মৰাৰ সময়ত মাৰুতি গাড়ীখন শুদ্ধ ফালে আছিল। এতিয়া এই প্ৰমাণৰ পৰা তলত দিয়া কাৰকসমূহ স্পষ্ট হৈছে:-

১/ ট্ৰাকখন তীব্ৰ বেগত আহি আছিল।

২/ ট্ৰাকখনেই আছিল, যিয়ে গাড়ীখনত খুন্দা মাৰিছিল আৰু ইয়াৰ বিপৰীতটো নহয়।

৩/ মাৰুতি গাড়ীখন নিজৰ ফালৰ পৰা গৈ আছিল।

এনে লাগে যেন ন্যায়াধিকৰণ আৰু উচ্চ ন্যায়ালয় উভয়েই পি.ডব্লিউ.-৩ৰ সিদ্ধান্ত বা অন্ততঃ দায়িত্ব নিৰ্ধাৰণৰ ক্ষেত্ৰত তেওঁৰ অনিশ্চয়তাৰ ওপৰত নিৰ্ভৰ কৰিছিল। সাক্ষীৰ মতামতৰ দ্বাৰা গোচৰৰ সিদ্ধান্ত লোৱা উচিত নহয়। পি.ডব্লিউ.-৩ৰ ৰায় বা অনুমানৰ ওপৰত নিৰ্ভৰ কৰাৰ পৰিৱৰ্তে ন্যায়াধিকৰণ আৰু উচ্চ ন্যায়ালয়ে নিজৰ মতামত গঠন কৰা উচিত আছিল।

এনে পৰিস্থিতিত *res ipsa loquitur*-ৰ মতবাদ প্ৰয়োগ কৰিলে স্পষ্ট হয় যে ট্ৰাকখনৰ ফালৰ পৰা হোৱা গাফিলতিৰ বাবেই দুৰ্ঘটনাটো সংঘটিত হৈছিল। ট্ৰাকখনৰ পৰা হোৱা আঘাত ইমানেই প্ৰবল আছিল যে গাড়ীখনত থকা দুজন লোকৰ নিমিষতে মৃত্যু হোৱাৰ বিপৰীতে তৃতীয়জন গুৰুতৰভাৱে আঘাতপ্ৰাপ্ত হৈ ৰক্ষা পৰে। আচৰিত কথাটো হ'ল ন্যায়াধিকৰণৰ সিদ্ধান্ত আৰু আপীলৰ ৰায় দুয়োটাতে এইবোৰ কথা উল্লেখ

কৰা হোৱা নাই। আমি নিশ্চিত যে মাৰুতি গাড়ী চালকজনৰ কোনো contributory negligence নাছিল; দুৰ্ঘটনাটো সম্পূৰ্ণৰূপে ট্ৰাকখনৰ গাফিলতিৰ বাবেই হৈছিল।

১০. সংঘৰ্ষত অৰিহণা যোগোৱা গাফিলতিৰ বিষয়টো এই আদালতে ২০০২ চনত (৬) এছচিচি ৪৫৫ চনত ৰিপৰ্ট কৰা প্ৰমোদকুমাৰ ৰসিকভাই ঝাভেৰী বনাম কৰ্মসেই কুন্নৰগী টক আৰু অন্যান্য গোচৰত উত্থাপন কৰিছিল। এইটো গাড়ী আৰু ট্ৰাকৰ মাজত হোৱা সংঘৰ্ষৰ গোচৰও আছিল। ৮ নং অনুচ্ছেদত কোৱা হৈছে:

“contributory negligence-ৰ প্ৰশ্নটো তেতিয়াই উত্থাপন হয় যেতিয়া দাবীদাৰৰ কাৰ্য্য বা নিষ্ক্ৰিয়তাই ক্ষতিৰ ক্ষেত্ৰত যথেষ্ট অৰিহণা যোগায় আৰু ইয়াক গাফিলতি বুলি ধৰিব পাৰি। সাধাৰণতে গাফিলতিৰ অৰ্থ হ’ল সযত্নে পালন কৰিবলগীয়া আইনী কৰ্তব্য এটা পালন কৰাত ব্যৰ্থ হোৱা, কিন্তু "contributory negligence বা অৰিহণা যোগোৱা গাফিলতি"ৰ প্ৰসংগত ই কোনো আইনী কৰ্তব্যক বুজাব নোৱাৰে। বৰঞ্চ ইয়াৰ অৰ্থ হ’ল নিজৰ সুৰক্ষা বা সম্পত্তিৰ যুক্তিসংগত যত্ন লোৱাত ব্যৰ্থ হোৱা, যাৰ ফলত ব্যক্তিজনক ক্ষতিৰ বাবে আংশিকভাৱে দায়ী কৰা হয়।”

এই আদালতে অষ্ট্ৰেলিয়াৰ উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ পৰা ১৯৯৯ (৭৩) এ এল জে আৰ ৪০৩-ত প্ৰকাশিত এষ্টলী বনাম অষ্ট্ৰষ্ট লিমিটেডৰ গোচৰত দিয়া এটা বিবৃতিৰ উল্লেখ কৰিছিল, যিটো আছিল:

“contributory negligence বা অৰিহণা যোগোৱা গাফিলতি নিৰ্ণয় কৰিবলৈ বাদীয়ে নিজৰ বা নিজৰ সম্পত্তিৰ যুক্তিসংগত যত্ন নোলোৱাকৈ নিজৰ লোকচানত অৰিহণা যোগাইছিল নেকি সেইটো পৰীক্ষা কৰাটো প্ৰয়োজন। যুক্তিসংগত যত্ন হিচাপে কি গণ্য কৰা হয় সেয়া নিৰ্ভৰ কৰে গোচৰৰ নিৰ্দিষ্ট পৰিস্থিতিৰ ওপৰত। বহু পৰিস্থিতিত বাদীয়ে নিজৰ কৰ্তব্য পালনৰ বাবে প্ৰতিবাদীৰ ওপৰত নিৰ্ভৰ কৰাটো যুক্তিসংগত হ’ব

পাৰে। কিন্তু সকলো ক্ষেত্ৰতে প্ৰযোজ্য কোনো কঠোৰ নিয়ম নাই। contributory negligence আছে নে নাই আৰু কিমান পৰিমাণে আছে সেইটো নিৰ্ণয় কৰাৰ ক্ষেত্ৰত প্ৰতিবাদকাৰীৰ কৰ্তব্য আৰু দায়িত্বই মূল কাৰক। কিছুমান ক্ষেত্ৰত প্ৰতিবাদীয়ে পাবলগীয়া কৰ্তব্যই বাদীক অৱদানমূলক গাফিলতিৰ দাবীৰ পৰা ক্ষমা কৰিব পাৰে। আন কিছুমান ক্ষেত্ৰত কৰ্তব্যই ক্ষতিৰ বাবে দোষৰ বাদী অংশ হ্ৰাস কৰিব পাৰে। কিছুমান ক্ষেত্ৰত কৰ্তব্যই বাদীয়ে নিজৰ বা তেওঁলোকৰ সম্পত্তিৰ যুক্তিসংগত যত্ন লোৱা নাছিল বুলি ধৰা পেলোৱাত বাধা নিদিবও পাৰে। contributory negligence-এ বাদীজনৰ কাৰ্য্যৰ ওপৰত গুৰুত্ব আৰোপ কৰে। প্ৰতিবাদকাৰীৰ কৰ্তব্য গুৰুত্বপূৰ্ণ, কিন্তু বাদীয়ে নিজৰ সুৰক্ষা বা সম্পত্তিৰ সঠিক যত্ন লোৱাত ব্যৰ্থ হৈছে নেকি সেইটো নিৰ্ণয় কৰাৰ সময়ত বিবেচনা কৰিবলগীয়া বহু কাৰকৰ ভিতৰত ই অন্যতম।”

এই নীতিবোৰ মনত ৰাখি আমি দেখিবলৈ পাওঁ যে গাড়ী চালকে সাৱধান হোৱাত ব্যৰ্থ হোৱা বা কোনো ভুল কৰা বুলি কোনো প্ৰমাণ পোৱা নাছিল। চালকজনৰ দোষ আছে বুলি প্ৰমাণ কৰাৰ দায়িত্ব আছিল বীমা কোম্পানীটোৰ কাৰণ এই গোচৰটো তেওঁলোকৰ বাবে এক বোজা আছিল; সেইবাবে, তেওঁলোকে ব্ৰেক লগোৱাৰ ফলত টায়াৰৰ চিন দেখুওৱা স্পট ৰিপৰ্ট, বা ক্ষতিগ্ৰস্ত গাড়ী আৰু ট্ৰাকৰ ৰিপৰ্টক প্ৰমাণ হিচাপে ব্যৱহাৰ কৰিব পাৰিলেহেঁতেন। বীমা কোম্পানীয়ে এই দায়িত্ব পালন কৰাত স্পষ্টভাৱে ব্যৰ্থ হ’ল। গতিকে, আমি পূৰ্বৰ ৰায়দানৰ সৈতে সন্মানসহকাৰে একমত।

১১. পৰিস্থিতি অনুসৰি দাবীটো মূল্যায়িত ক্ষতিপূৰণৰ ৫০% ৰ মাজত সীমাবদ্ধ কৰাৰ কোনো প্ৰশ্ন নাথাকিব।

১২. উত্তৰদাতাসকলৰ অধিবক্তাই ক্ষতিপূৰণৰ পৰিমাণৰ বিষয়ে আলোচনা কৰা নাছিল। আমি বিশ্বাস কৰোঁ যে ক্ষতিপূৰণৰ হিচাপ সঠিকভাৱে কৰা হৈছিল। কিন্তু আমি এই কথাত একমত নহয় যে দুঘটনাটোৰ আংশিক দোষ আপীলকাৰীসকলৰ আছিল, গতিকে আমি তেওঁলোকক সম্পূৰ্ণ ক্ষতিপূৰণ দিবলৈ বাছি লওঁ। আবেদনৰ অনুমতি দিয়া হৈছে। ন্যায়াধিকৰণৰ ৰায় আৰু উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ ৰায় আমি কোৱাৰ দৰে সংশোধন কৰা হৈছে। আপীল মঞ্জুৰ কৰা হৈছে, আৰু খৰচ বহন কৰা হ'ব।

..... (ন্যায়াধীশ)
এচ.বি. সিনহা

..... (ন্যায়াধীশ)
ভি.এচ. চিৰপুৰকাৰ

নতুন দিল্লী

১৭ ফেব্ৰুৱাৰী, ২০০৯

অনুবাদক: মায়াসী মহন্ত, জ্যেষ্ঠ অনুবাদক, অনুবাদ শাখা, গোহাটী উচ্চ ন্যায়ালয়

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".

“স্থানীয় ভাষালৈ অনূদিত এই ৰায় গোচৰত জড়িত পক্ষই বুজি পোৱাৰ উদ্দেশ্যে সীমিত ব্যৱহাৰৰ বাবেহে। ইয়াৰ বাদে অন্য ক্ষেত্ৰত অনূদিত ৰূপ ব্যৱহৃত নহ’ব। সকলো ব্যৱহাৰিক আৰু বিভাগীয় কামৰ লগতে ৰায়ৰ কাৰ্যকৰীকৰণ আৰু ৰূপায়নৰ ক্ষেত্ৰতো এই ৰায়ৰ ইংৰাজী সংস্কৰণটোৱেই সঠিক বিবেচিত হ’ব।“