

নূৰজাহান

বনাম

চুলতান ৰাজিয়া ওৰফে খাজু আৰু অন্যান্য।

৫ নৱেম্বৰ, ১৯৯৬

[মুখ্য ন্যায়াধীশ এ. এম. আহমদী আৰু ন্যায়াধীশ এচ. চি. সেন]

মটৰ পৰিবহন আইন, ১৯৩৯- ধাৰা ৯৫(২)(বি)(ii) আৰু ৯৫(১)(বি)(ii) অনুবিধি (ii)- যাত্ৰী- বীমা কোম্পানীৰ দায়বদ্ধতা- নিয়োগৰ চুক্তি অনুসৰি পাৰিশ্ৰমিকৰ বাবে যাত্ৰী কঢ়িয়াই অনা ৰাজহুৱা বাহনৰ আঘাতৰ ফলত বাহনৰ পৰা নামি অহাৰ সময়ত এজন ব্যক্তিৰ মৃত্যু হয়- ৰায় দিয়া হৈছিল যে, ভুক্তভোগীজন এজন যাত্ৰী আছিল- ৯২,০০০ টকাৰ ক্ষতিপূৰণ প্ৰদান কৰা হৈছিল- বীমা কোম্পানীৰ দায়বদ্ধতা মাত্ৰ ১০,০০০ টকাত সীমাবদ্ধ।

প্ৰতিনিধিত্বমূলক বা পৰোক্ষ দায়বদ্ধতা (Vicarious Liability)- মটৰ দুৰ্ঘটনা মৃত ব্যক্তিজন যাত্ৰী আছিল- দুৰ্ঘটনা সংঘটিত কৰা চালকৰ কাৰ্য ক্ষতিপূৰণৰ দাবী- ৰায় দিয়া হয় যে বাহনখনৰ মালিক চালকৰ কাৰ্য বাবে প্ৰতিনিধিত্বমূলকভাৱে বা পৰোক্ষভাৱে দায়বদ্ধ।

আপীলকাৰীৰ সৈতে বাহনখনৰ পৰা নামি আহত হোৱা ভুক্তভোগী যুৱতীগৰাকীয়ে চিকিৎসালয়লৈ যোৱাৰ পথত মৃত্যুক সাৱটি লয়। মৃতকৰ পৰিয়ালৰ সদস্য ১ৰ পৰা ৪ নং প্ৰতিবাদীয়ে আপীলকাৰী আৰু ৫ আৰু ৬ নং প্ৰতিবাদী, ক্ৰমে বাহনখনৰ বীমা কোম্পানী আৰু বাহনখনৰ (বাছ) চালকৰ বিৰুদ্ধে ক্ষতিপূৰণৰ দাবী দাখিল কৰে। ১৯৩৯ চনৰ মটৰ পৰিবহন আইন অনুসৰি ন্যায়াধিকৰণে ৯২ হাজাৰ টকাৰ ক্ষতিপূৰণ প্ৰদান কৰিছিল আৰু ৰায় দিয়ে যে যিহেতু দুৰ্ঘটনাৰ সময়ত মৃত ব্যক্তিজন এজন "যাত্ৰী" আছিল, সেয়েহে বীমা কোম্পানীৰ দায়বদ্ধতা কেৱল ১০,০০০ টকালৈ সীমিত।

এই আদেশত ক্ষুদ্ৰ হৈ আপীলকাৰীয়ে উচ্চ ন্যায়ালয়ত আপীল দাখিল কৰি কয় যে বীমা কোম্পানীয়ে সমগ্ৰ ক্ষতিপূৰণ দিবলৈ দায়বদ্ধ। ১ৰ পৰা ৪ নং

প্ৰতিবাদীসকলেও আপীল দাখিল কৰে। উচ্চ ন্যায়ালয়ে দুয়োটা আপীল খাৰিজ কৰিলে। সেয়েহে বিশেষ অনুমতিৰ জৰিয়তে এই আপীল কৰা হৈছে।

বীমা কোম্পানীটোৰ আবেদন আছিল যে মৃত ব্যক্তিজন বাছখনত এজন যাত্ৰী আছিল আৰু সেয়েহে আইনখনৰ ৯৫ নং ধাৰাৰ বিধান অনুসৰি ইয়াৰ দায়বদ্ধতা কেৱল ১০,০০০ টকালৈ সীমিত আছিল। আনহাতে, আপীলকাৰীয়ে দাবী কৰিছিল যে ভুক্তভোগীজন "তৃতীয় পক্ষ" আছিল আৰু সেয়েহে বীমা কোম্পানীয়ে সমগ্ৰ দাবী পূৰণ কৰিবলৈ দায়বদ্ধ।

আপীলটো খাৰিজ কৰি এই আদালতে ৰায় দিয়ে যে:

১.১ উচ্চ ন্যায়ালয়ে ধাৰা ৯৫(১)(বি)ৰ বিধানৰ সঠিক ব্যাখ্যা কৰিছিল যে এটা বীমা পলিচীয়ে বাহনত উঠি যোৱা বা নামি অহা ব্যক্তিৰ মৃত্যু বা শাৰীৰিক আঘাতৰ দায়িত্ব সামৰি লোৱাৰ প্ৰয়োজন নহ'ব। কিন্তু ইয়াৰ বিধানৰ দফা (২)ত ভাড়া, পুৰস্কাৰ বা নিয়োগ চুক্তিৰ অধীনত যাত্ৰী কঢ়িয়াই নিয়া বাহনৰ বাবে ব্যতিক্ৰম যোগ কৰা হৈছে। এই ব্যতিক্ৰমত যাত্ৰীসকলে বাহনত সোমোৱা, উঠা বা নামি থকাৰ সময়ত হোৱা মৃত্যু বা আঘাতৰ বাবে দায়বদ্ধতা অন্তৰ্ভুক্ত। "বাহনৰ পৰা নামি অহা" (alighting from the vehicle) শব্দ দুটা সাধাৰণ আৰু সহজ আৰু ইয়াৰ অৰ্থ স্পষ্টভাৱে "বাহনৰ পৰা নামি অহাৰ সময়ত"। বৰ্তমানৰ গোচৰটোৰ ক্ষেত্ৰত বাহনখন আছিল ভাড়া আৰু পইচাৰ বাবে যাত্ৰী কঢ়িয়াই নিয়া আৰু বাহনখন পলিচীৰ অধীনত থাকিব লাগিছিল আৰু বাহনখনত প্ৰৱেশ কৰা বা নামি অহা ব্যক্তিসকলক যাত্ৰী হিচাপে গণ্য কৰা হৈছিল। [৪০৫-এফ-এইচ, ৪০৬-এ]।

১.২ যিহেতু ব্যক্তিসকল যাত্ৰী আছিল, সেয়েহে বীমা কোম্পানীৰ দায়বদ্ধতাৰ সীমা আইনখনৰ ধাৰা ৯৫(২)(বি)ৰ দফা (২)ৰ দ্বাৰা নিৰ্ণয় কৰিব লাগিছিল আৰু প্ৰাসঙ্গিক সময়ত এই সীমা আছিল ১০,০০০ টকা।

২. আপীলকাৰীজন বাছখনৰ মালিক হোৱাৰ বাবে তেওঁৰ চালক অৰ্থাৎ ৬ নং প্ৰতিবাদীৰ কাৰ্য বাবে তেওঁৰ প্ৰতিনিধিত্বমূলক দায়বদ্ধতা আছিল আৰু ভুক্তভোগীৰ মৃত্যুৰ ক্ষতিপূৰণৰ বাবে দায়বদ্ধ আছিল। [৪০৬-বি চি]

৩. যিহেতু এই দুৰ্ঘটনাটো ১৯৮২ চনত সংঘটিত হৈছিল, গতিকে পুৰণি আইনখন প্ৰযোজ্য, আৰু বীমা কোম্পানীটোৱে (প্ৰতিবাদী নং ৫) মাত্ৰ ১০ হাজাৰ টকাৰ বাবে দায়বদ্ধ।

১৯৯০ চনৰ চি.এম.এ. নং ৩৮১/৮৫ আৰু ২৪১ গোচৰৰ মাদ্ৰাজ উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ ২০.৪.৯২ তাৰিখৰ ৰায় আৰু আদেশৰ পৰা।

আপীলকাৰীৰ হৈ অপূৰ্ণাম অৰুণাৰ আৰু কো.-ৰ হৈ এ.এফ. জুলিয়ান

প্ৰতিবাদীৰ হৈ আৰ.ডি. উপাধ্যায়ৰ হৈ এ.কে. ৰাইনা

মুখ্য ন্যায়াধীশ আহমদীয়ে ন্যায়ালয়ৰ ৰায় প্ৰদান কৰিছিল: বিশেষ অনুমতি মঞ্জুৰ।

৩.৮.১৯৮২ তাৰিখে ছৈয়দ আবু থাকিৰে আপীলকাৰীৰ বাছৰ পৰা নমাৰ সময়ত আহত হয় আৰু চিকিৎসালয়লৈ যোৱাৰ পথত মৃত্যু হয়। ১ নং প্ৰতিবাদী মৃতকৰ বিধৱা পত্নী আৰু ২ নং প্ৰতিবাদী মৃতকৰ নাবালক পুত্ৰ হোৱাৰ বিপৰীতে ৩ আৰু ৪ নং প্ৰতিবাদী ক্ৰমে তেওঁৰ পিতৃ আৰু মাতৃ। ৫ নং প্ৰতিবাদী বাহনখনৰ বীমা কোম্পানী হোৱাৰ বিপৰীতে ৬ নং প্ৰতিবাদীজন সংশ্লিষ্ট সময়ত বাছখনৰ চালক আছিল। ১ৰ পৰা ৪ নং প্ৰতিবাদীয়ে আপীলকাৰী আৰু ৫ আৰু ৬ নং প্ৰতিবাদীৰ বিৰুদ্ধে ক্ষতিপূৰণৰ দাবী দাখিল কৰে। মটৰ পৰিবহন আইন, ১৯৩৯ (ইয়াৰ পিছত 'আইন' বুলি উল্লেখ কৰা হ'ব)ৰ অধীনত ন্যায়াধিকৰণ হিচাপে কাম কৰা জিলা ন্যায়াধীশ মাদুৰাইয়ে ৯২,০০০ টকাৰ ক্ষতিপূৰণ পৰিশোধ কৰিবৰ বাবে ৰায় প্ৰদান কৰে আৰু কয় যে যিহেতু দুৰ্ঘটনাৰ সময়ত মৃত ব্যক্তিজন এজন "যাত্ৰী" আছিল, সেয়েহে বীমা কোম্পানীৰ দায়বদ্ধতা কেৱল ১০,০০০ টকা পৰিশোধ কৰালৈ সীমিত। বীমা কোম্পানীয়ে সমগ্ৰ ক্ষতিপূৰণ পৰিশোধ কৰিবলৈ দায়বদ্ধ বুলি দাবী কৰি আপীলকাৰীয়ে আপীল দাখিল কৰে। প্ৰতিবাদী নং ১ ৰ পৰা ৪ য়েও আপীল দাখিল কৰে। উচ্চ ন্যায়ালয়ে দুয়োটা আপীল খাৰিজ কৰে। সেয়েহে বিশেষ অনুমতি প্ৰাপ্তিৰ বাবে কৰা আবেদনৰ দ্বাৰা এই আপীল কৰা হৈছে।

বিবেচনাৰ বাবে উত্থাপিত একমাত্ৰ প্ৰশ্নটো হ'ল আইনখনৰ ধাৰা ৯৫(২)(বি)(ii)ৰ পৰিসৰৰ ভিতৰত ভুক্তভোগীজন "যাত্ৰী" আছিল নেকি? মাদুৰাইৰ

জিলা ন্যায়াধীশ আৰু উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ তথ্য অনুসৰি বাছখনৰ পৰা নামি থকাৰ সময়তে সম্পূৰ্ণকৈ নামি যোৱাৰ আগতেই চালকে বাছখন চলাই দি গাফিলতি কৰাৰ বাবে বাছখনৰ পৰা তললৈ পৰি যায়। দুয়োখন আদালতে মৃতকৰ অৱদানমূলক গাফিলতি (contributory negligence)ৰ আবেদন নাকচ কৰে। ক্ষতিপূৰণৰ পৰিমাণ অৰ্থাৎ ৯২,০০০ টকাক আমাৰ সন্মুখত প্ৰত্যাহ্বান জনোৱা হোৱা নাই।

বীমা কোম্পানীটোৰ আবেদন হৈছে যে মৃত ব্যক্তিজন বাছখনত যাত্ৰী আছিল আৰু সেয়েহে আইনৰ ৯৫ নং ধাৰাত উল্লেখ কৰা অনুসৰি ইয়াৰ দায়বদ্ধতা ১০,০০০ টকাত সীমাবদ্ধ আছিল। আনহাতে আপীলকাৰীৰ আবেদন হ'ল যে ভুক্তভোগী/মৃতকজন 'তৃতীয় পক্ষ' আছিল আৰু সেয়েহে বীমা কোম্পানীয়ে সমগ্ৰ দাবী পূৰণ কৰিবলৈ দায়বদ্ধ আছিল।

উচ্চ ন্যায়ালয়ে এই বিষয়ত আইন আৰু গোচৰৰ নজিৰ পুনৰীক্ষণ কৰে। এই পৰিস্থিতিত মৃতকক বাছখনত "যাত্ৰী" বুলি গণ্য কৰিব পাৰি নেকি সেই সম্পৰ্কে ভিন্ন মতামত উল্লেখ কৰা হৈছে। আইনখনৰ ধাৰা ৯৫(১)ৰ বিধানসমূহ পৰীক্ষা কৰি উচ্চ ন্যায়ালয়ে লক্ষ্য কৰিলে যে বৰ্তমানৰ গোচৰৰ দৰে বাছৰ পৰা নামি অহা ব্যক্তিৰ আঘাত বা মৃত্যুৰ কাৰণ হোৱা কোনো পৰিঘটনাৰ ফলত উদ্ভৱ হোৱা দায়িত্বটো অৱশ্যেই সামৰি ল'ব লাগিব। বীমা পলিচীত এনে দুৰ্ঘটনাৰ বলি হোৱা যাত্ৰীসকল আছিল যাৰ বাবে সংশ্লিষ্ট সময়ত বীমা কোম্পানীটোৰ দায়িত্ব মাত্ৰ ১০,০০০ টকাত সীমাবদ্ধ আছিল।

ইয়াত আইনখনৰ ধাৰা ৯৫(১)ৰ প্ৰাসংগিক অংশটো উলিওৱাটো সঠিক হ'ব:

৯৫. পলিচীৰ প্ৰয়োজনীয়তা আৰু দায়বদ্ধতাৰ সীমা --- (১) এই অধ্যায়ৰ প্ৰয়োজনীয়তাসমূহ মানি চলিবলৈ হ'লে বীমাৰ পলিচী এনে এখন পলিচী হ'ব লাগিব যিয়ে

(ক).....

(খ) পলিচীত উল্লেখ কৰা ব্যক্তি বা ব্যক্তিৰ শ্ৰেণীসমূহৰ বীমা উপ-ধাৰা (২)ত উল্লেখ কৰা এইসমূহ পৰিসৰলৈকে কৰা হয়-

- (i) ৰাজহুৱা স্থানত বাহনখন ব্যৱহাৰ কৰাৰ ফলত বা তাৰ ফলত হোৱা কোনো ব্যক্তিৰ মৃত্যু বা শাৰীৰিক আঘাত বা তৃতীয় পক্ষৰ কোনো সম্পত্তিৰ ক্ষতিৰ ক্ষেত্ৰত তেওঁৰ দ্বাৰা ভুগিব পৰা যিকোনো দায়বদ্ধতাৰ বিৰুদ্ধে;
- (ii) ৰাজহুৱা স্থানত বাহনখন ব্যৱহাৰ কৰাৰ ফলত হোৱা ৰাজহুৱা সেৱাৰ বাহনৰ যিকোনো যাত্ৰীৰ মৃত্যু বা শাৰীৰিক আঘাতৰ বিৰুদ্ধে; যদিহে আঁচনি এখনৰ প্ৰয়োজন নহয়।

(i).....

(ii) যদিহে বাহনখন এনে এখন বাহন হয় য'ত যাত্ৰীসকলক ভাড়া বা পাৰিশ্ৰমিকৰ বাবে বা নিয়োগৰ চুক্তি অনুসৰি কঢ়িয়াই নিয়া হয়, তেন্তে কঢ়িয়াই নিয়া ব্যক্তিৰ মৃত্যু বা শাৰীৰিক আঘাতৰ ক্ষেত্ৰত দায়বদ্ধতা আদায় কৰিবলৈ বা যিটো পৰিঘটনাৰ পৰা দাবী উত্থাপন হয়, সেই পৰিঘটনাৰ সময়ত বাহনখনত প্ৰৱেশ বা উঠি বা নামি অহাৰ সময়ত, বা

(iii).....

উচ্চ ন্যায়ালয়ে ওপৰত উল্লেখ কৰা অনুবিধি (ii) ৰ সঠিক ব্যাখ্যা এনেদৰে কৰিলে যে দুৰ্ঘটনাৰ সময়ত বাহনখনৰ পৰা নামি অহা ব্যক্তিৰ মৃত্যু বা আঘাতৰ ক্ষেত্ৰত দায়বদ্ধতাক সামৰি লোৱাৰ প্ৰয়োজন নাই, যদিহে বাহনখন এনে এখন বাহন হয় য'ত যাত্ৰীসকলক ভাড়া বা পাৰিশ্ৰমিকৰ বাবে বা নিয়োগৰ কাৰণত বা নিয়োগৰ চুক্তি অনুসৰি কঢ়িয়াই নিয়া হয়। অৰ্থাৎ য'ত বাহনখন এনে এখন বাহন, য'ত যাত্ৰীসকলক ভাড়া বা পাৰিশ্ৰমিকৰ বাবে বা নিয়োগৰ চুক্তিৰ অধীনত যাত্ৰী কঢ়িয়াই নিবলৈ ব্যৱহাৰ কৰা হয়, যাৰ ফলত দুৰ্ঘটনাৰ পৰা হোৱা উপৰোক্ত দায়বদ্ধতাৰ জন্ম হয়, তেনে ক্ষেত্ৰত বাহনখনক অৱশ্যেই সামৰি লোৱা হয়। এই অনুবিধিয়ে ধাৰা ৯৫(১)ৰ ব্যতিক্ৰম হিচাপে কাম কৰে। উপ-ধাৰা (বি) অনুসৰি বীমা পলিচীত নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ সামৰি ল'ব লাগিব: (i) তৃতীয় পক্ষৰ ব্যক্তি বা সম্পত্তিৰ প্ৰতি যিকোনো দায়বদ্ধতা। (ii) ৰাজহুৱা সেৱাৰ বাহনৰ যিকোনো যাত্ৰীৰ মৃত্যু বা ব্যক্তিগত

আঘাত। (iii) যদি বাহনখন ভাড়া বা পাৰিশ্ৰমিকৰ বাবে যাত্ৰী কঢ়িয়াই নিয়াৰ বাবে ব্যৱহাৰ কৰা নহয়, তেন্তে যাত্ৰীসকলে গাড়ীত উঠি বা নামি থকাৰ সময়ত হোৱা আঘাতৰ কথা পলিচীত সামৰি লোৱাৰ প্ৰয়োজন নাই। কিন্তু এই ক্ষেত্ৰত বাহনখন ভাড়া বা পুৰস্কাৰৰ বাবে যাত্ৰী কঢ়িয়াই নিবলৈ ব্যৱহাৰ কৰা হয়। গতিকে যাত্ৰীসকলে উঠা বা নামি যোৱাৰ সময়ত পোৱা আঘাত বা মৃত্যুৰ দায়িত্ব বীমা পলিচীত সামৰি ল'ব লাগিব। কিন্তু এই গোচৰটোৰ ক্ষেত্ৰত বাহনখন ভাড়া বা পাৰিশ্ৰমিকৰ বাবে যাত্ৰী কঢ়িয়াই লৈ ফুৰা বাহন, বাহনখনত উঠি বা নামি অহাৰ সময়ত হোৱা ব্যক্তিগত আঘাত বা মৃত্যুৰ দায়বদ্ধতা পলিচীখনৰ দ্বাৰা সামৰি লোৱা হ'ব। অৰ্থাৎ, ৰাজহুৱা সেৱাৰ বাহনৰ পৰা নামি আহত বা মৃত্যু হোৱা লোকসকলক এই নিয়মৰ অধীনত সামৰি লোৱা হৈছে যে ইয়াৰ বীমাই যাত্ৰীসকলৰ আঘাত বা মৃত্যুকো সামৰি ল'ব লাগিব।

আইনী কৰ্তৃপক্ষই স্পষ্টভাৱে উদ্দেশ্য কৰিছিল যে ৰাজহুৱা সেৱাৰ বাহনৰ পৰা নামি অহা যাত্ৰীসকল বাহনখনৰ বীমা পলিচীৰ অধীনত থাকিব লাগিব, যিটো আইনখনৰ ধাৰা ৯৫(১)(খ)(ii)ৰ অধীনত প্ৰয়োজনীয়। ইয়াৰ উপৰিও বাহনত উঠি যোৱা বা নামি অহা এই ব্যক্তিসকলক যাত্ৰী হিচাপে স্বীকৃতি দিয়াৰ পিছত বীমা কোম্পানীটোৰ দায়িত্ব আইনখনৰ ধাৰা ৯৫(২)(খ)ৰ দফা (ii)ৰ দ্বাৰা নিৰ্ধাৰণ কৰা হয়। সংশ্লিষ্ট সময়ত এই দফাৰ অধীনত নিৰ্দিষ্ট কৰা দায়বদ্ধতাৰ সীমা আছিল ১০,০০০ টকা।

উচ্চ ন্যায়ালয়ে একেখন আদালতৰ কেইটামান সিদ্ধান্তৰ কথা উল্লেখ কৰিছে য'ত পৰস্পৰ বিৰোধী মতামত প্ৰকাশ কৰা হৈছে। আমি সেই গোচৰসমূহ পুনৰ উল্লেখ কৰাটো প্ৰয়োজনীয় বুলি নাভাবো কাৰণ আমাৰ দৃষ্টিত বিধিখনৰ ভাষা স্পষ্ট। ধাৰা ৯৫(১)(বি)ত স্পষ্ট কৰা হৈছে যে মটৰ বাহনত উঠি বা নামি অহা ব্যক্তিৰ মৃত্যু বা শাৰীৰিক আঘাতৰ ক্ষেত্ৰত দায়বদ্ধতা সামৰি লোৱাৰ বাবে বীমা পলিচীৰ প্ৰয়োজন নহ'ব কিন্তু ইয়াৰ অনুবিধিৰ দফা (ii)ত এক ব্যতিক্ৰম আছে আৰু য'ত কোৱা হৈছে যে যেতিয়া বাহন এখনে নিয়োগৰ চুক্তি অনুসৰি ভাড়া বা পাৰিশ্ৰমিক যাত্ৰীসকলক কঢ়িয়াই নিয়ে, তেনে বাহনত কঢ়িয়াই নিয়া ব্যক্তিৰ সম্পৰ্কত দায়বদ্ধতা সামৰি লোৱাৰ প্ৰয়োজন হ'ব। এই ব্যতিক্ৰমত এনে বাহনত প্ৰৱেশ, উঠা বা নামি অহাৰ সময়ত

যাত্ৰীসকলৰ মৃত্যু বা আঘাতৰ দায়িত্ব অন্তৰ্ভুক্ত কৰা হৈছে। 'বাহনৰ পৰা নামি অহা' (alighting from the vehicle) –এই বাক্যাংশৰ শব্দবোৰ সহজ-সৰল আৰু ই স্পষ্টভাৱে 'বাহনৰ পৰা নামি অহাৰ সময়ত' বুজায়। গতিকে যদি কোনো ব্যক্তিয়ে এতিয়াও বাহনখনত উঠি বা নামি অহাৰ প্ৰক্ৰিয়াত আছে, তেন্তে তেনে ব্যক্তিয়ে প্ৰাসঙ্গিক সময়ত আইনৰ অধীনত নিৰ্ধাৰিত দায়বদ্ধতাৰ সীমাৰ ভিতৰত নিঃসন্দেহে বীমাকৃত ধন লাভ কৰাৰ অধিকাৰী হ'ব। এইটো মনত ৰাখিব লাগিব যে যাত্ৰীসকলক বীমা সুৰক্ষা প্ৰদানৰ বাবে এইটো এক ব্যতিক্ৰমী ব্যৱস্থা আছিল।

নতুন মটৰ পৰিবহন আইন, ১৯৮৮-ত এই ব্যাখ্যাৰ ভিত্তি গঠন কৰা অনুবিধিক আঁতৰোৱা হৈছে। কিন্তু যিহেতু এই দুৰ্ঘটনাটো ১৯৮২ চনত সংঘটিত হৈছিল, গতিকে এই গোচৰৰ ক্ষেত্ৰত পুৰণি আইনখনৰ বিধান প্ৰযোজ্য। বাছৰ মালিক হিচাপে আপীলকাৰীজন চালকৰ কাৰ্যৰ বাবে প্ৰতিনিধিত্বমূলকভাৱে দায়বদ্ধ (প্ৰতিবাদী নং ৬) আৰু চৈয়দ আবু থাকিৰৰ মৃত্যুৰ ক্ষতিপূৰণৰ বাবে দায়বদ্ধ। বীমা কোম্পানীয়ে (উত্তৰদাতা নং ৫) মাত্ৰ ১০,০০০ টকা পৰ্যন্তহে দিব লাগিব। সেই অনুসৰি আপীল খাৰিজ কৰা হয়, আৰু খৰচ সন্দৰ্ভত কোনো ৰায় দিয়া নহয়।

আপীলসমূহ খাৰিজ কৰা হ'ল।