

ভাৰতৰ উচ্চতম ন্যায়ালয়
দেৱানী আপীল অধিকাৰ ক্ষেত্ৰ
দেৱানী আপীল নং ১৬৭২ চন ২০১০

পূৰ্ণ্য কলা দেৱী

.....আপীলকাৰী (সকল)

বনাম

অসম ৰাজ্য আৰু অন্যান্য

..... প্ৰতিপক্ষ (সমূহ)

ৰায়

পি সথাশিৱম, মুখ্য ন্যায়াধীশ

১) গৌহাটী উচ্চ ন্যায়ালয়ে এমএচি আপীল নং ৩০/ ২০০৩ ত ০৪.০১.২০০৭ তাৰিখে প্ৰদান কৰি বিবাদিত চূড়ান্ত ৰায় আৰু আদেশক প্ৰত্যাহ্বান জনাই এই আপীল দাখিল কৰিছে য'ত উচ্চ ন্যায়ালয়ে ৰায় দিছিল যে দাবীদাৰ/আপিলকাৰীয়ে মটৰ গাড়ী দুৰ্ঘটনাত স্বামীৰ মৃত্যুৰ ক্ষতিপূৰণ হিচাপে ১,৯৪,৪০০/- টকা লাভৰ অধিকাৰী । ক্ষতিপূৰণ দুৰ্ঘটনাৰ সময়ত বাহনখনৰ পঞ্জীয়নভুক্ত মালিক আব্দুল চালামেহে দিব লাগিব, ৰাজ্য চৰকাৰে দিব নালাগে ।

২) চমু তথ্যঃ

ক) আপিলকাৰী/দাবীদাৰ এগৰাকী বিধৱা আৰু আৰু তেওঁৰ চাৰিটা সন্তান আছে। ১৯৯৩ চনৰ ১৬ ফেব্ৰুৱাৰীত ৰাতিপুৱা প্ৰায় ১০:১৫ বজাত অতি বেগেৰে যোৱা বাছ এখনৰ পথ দুৰ্ঘটনাৰ ফলত মহিলাগৰাকীৰ স্বামীৰ মৃত্যু হয়। বাছখন আছিল মোঃ আব্দুল চালাম নামৰ এজন লোকৰ। বাছখন বীমা কৰা হোৱা নাছিল আৰু সেই সময়ত ৰাজ্য চৰকাৰৰ অধীনত আছিল ।

খ) আপীলকাৰীয়ে ২,০০,০০০/- টকা ক্ষতিপূৰণ বিচাৰি বাহন খনৰ পঞ্জীয়নভুক্ত মালিক মহম্মদ আব্দুল চালামৰ বিৰুদ্ধে মটৰ দুৰ্ঘটনা দাবী ন্যায়াধিকৰণ (চমুকৈ ক'বলৈ গ'লে 'ন্যায়াধিকৰণ'), দৰং, মংগলদৈত এম এ চি কেছ নং ৩৪/২০০৩ দাখিল কৰিছিল। মহকুমা

বিষয়া (সদৰ), ওদালগুৰি আৰু অসম ৰাজ্যকো উক্ত গোচৰত জড়িত পক্ষ হিচাপে সংযোজন কৰা হৈছিল।

গ) বাহনখনৰ পঞ্জীয়নভুক্ত মালিকে নিজৰ উত্তৰ দাখিল কৰি কয় যে সংশ্লিষ্ট সময়ত বাহনখন ৰাজ্য চৰকাৰৰ ৰিকুইজিচনৰ অধীনত আছিল আৰু সেয়েহে ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ দায়িত্ব ৰাজ্য চৰকাৰৰ। ওদালগুৰিৰ মহকুমা বিষয়া (সদৰ) (প্ৰতিবাদী নং ২) য়ে দায়িত্ব অস্বীকাৰ কৰি নিজৰ আৰু ৰাজ্য চৰকাৰৰ হৈ লিখিত জবাব দাখিল কৰে। তেওঁ উল্লেখ কৰে যে "উক্ত দিনা পুৱা ১০:৩০ বজাত গাড়ীখন ঘূৰাই দিয়া হৈছিল। মহকুমা বিষয়া (সদৰ)ই এইটোও উল্লেখ কৰিছে যে "পুলিচৰ প্ৰতিবেদন অনুসৰি মিনিবাছৰ হেণ্ডমেন (সহায়কাৰী)জনে চালকজন নথকা অৱস্থাত আৰক্ষীৰ অনুমতি অবিহনে বাছখন চলাইছিল আৰু দুৰ্ঘটনাটো সংঘটিত কৰিছিল।"

ঘ) ১১.০৭.২০০২ তাৰিখৰ ৰায়ৰ দ্বাৰা ন্যায়াধিকৰণে পঞ্জীয়নভুক্ত মালিকক বছৰি ৯% সুতৰ হাৰত ১,৪১,৪০০/- টকাৰ ক্ষতিপূৰণ আপীলকাৰী/দাবীকাৰীক দিবলৈ নিৰ্দেশ দিছিল। আদালতে (ট্ৰিবিউনেল) এইটোও ঘোষণা কৰে যে প্ৰতিবাদী নং ১ আৰু ২ কোনো ধৰণৰ ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ বাবে দায়ী নহয়।

ঙ) উক্ত আদেশত অসন্তুষ্ট হৈ আপীলকাৰীয়ে গৌহাটী উচ্চ ন্যায়ালয়ত ক্ষতিপূৰণ হিচাপে অধিক ধন বিচাৰি আৰু প্ৰতিবাদী নং ১ আৰু ২ ক বাধ্যবাধকতাৰ পৰা মুক্ত কৰাৰ বাবে ২০০৩ চনৰ ৩০ নং এম এ চি আপীল দাখিল কৰে।

চ) ০৪.০১.২০০৭ তাৰিখৰ বিবাদিত আদেশৰ দ্বাৰা যদিও উচ্চ ন্যায়ালয়ে ক্ষতিপূৰণ ৫০,০০০/- টকা বৃদ্ধি কৰে, ১৯৮৮ চনৰ মটৰ গাড়ী আইন (চমুকৈ ক'বলৈ গ'লে "১৯৮৮ চনৰ আইন")ৰ অধীনত আপীলকাৰীক ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ বাবে ৰাজ্য চৰকাৰ দায়ী হ'ব নোৱাৰে বুলি ধৰা হৈছিল। কাৰণ উক্ত আইনখনৰ অধীনত ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ দায়িত্ব বাহনখনৰ পঞ্জীয়নভুক্ত মালিক, বীমা কোম্পানী বা চালক বা তেওঁলোকৰ সকলো বা যিকোনো এজনৰ ওপৰত।

ছ) এনে আদেশত অসন্তুষ্ট হৈ আপীলকাৰীয়ে বিশেষ অনুমতিৰ জৰিয়তে এই আপীলন দাখিল কৰিছে।

৩) আপীলকাৰীৰ বিদ্বান অধিবক্তা শ্ৰীযতীন জাভেৰী আৰু উত্তৰদাতাসকলৰ বিদ্বান অধিবক্তা শ্ৰীনৱনীত কুমাৰৰ যুক্তি শুনো।

যুক্তিসমূহ:

৪) আপীলকাৰীয়ে উপৰোক্ত আপীল দাখিল কৰিছে যে সংশ্লিষ্ট সময়ত অপৰাধী বাহনখন ৰাজ্য চৰকাৰৰ ৰিকুইজিচনৰ অধীনত আছিল আৰু সেয়েহে, অসম ৰিকুইজিচন এণ্ড কন্ট্ৰল অৱ ভেহিকল আইন, ১৯৬৮ (চমুকৈ ক'বলৈ গ'লে “অসম আইন”), অনুসৰি ১ নং প্ৰতিবাদীয়ে ক্ষতিপূৰণ দিবলৈ দায়বদ্ধ।

৫) ১ নং প্ৰতিবাদীয়ে যুক্তি আগবঢ়ায় যে পুৰণি আইন (১৯৩৯ চনৰ আইন)ৰ বিপৰীতে নতুন আইন (১৯৮৮ চনৰ আইন)ৰ অধীনত কোনো ব্যক্তিক বাহনৰ মালিক বুলি গণ্য কৰিব নোৱাৰি যদিহে তেওঁলোকৰ নামত বাহনখন আনুষ্ঠানিকভাৱে পঞ্জীয়ন কৰা নহয়। ১৯৮৮ চনৰ আইনৰ ২(৩০) ধাৰা অনুসৰি কোনো ব্যক্তিয়ে বাহনৰ মালিক বুলি গণ্য কৰিবলৈ হ'লে বাহনখনৰ নামত পঞ্জীয়ন হ'ব লাগিব। যদি ব্যক্তিজন নাবালক হয় তেন্তে তেওঁলোকৰ অভিভাৱকক মালিক বুলি গণ্য কৰা হয়। আইনখনত এইটোও কোৱা হৈছে যে কোনোবাই পঞ্জীয়নভুক্ত মালিক নহ'লেও বাহনৰ মালিক বুলি গণ্য কৰিব পাৰি, যেতিয়ালৈকে ভাড়া, ক্ৰয়, চুক্তি বা হাইপ'থেকেচন চুক্তিৰ জৰিয়তে বাহনখন তেওঁৰ দখলত থাকে। গতিকে ১ নং প্ৰতিবাদীয়ে যুক্তি আগবঢ়ায় যে যিহেতু তেওঁলোক বাহনখনৰ পঞ্জীয়নভুক্ত মালিক নহয় আৰু এনে কোনো চুক্তিৰ অধীনত বাহনখনৰ মালিক নহয়, সেয়েহে দাবী কৰা ব্যক্তিজনক ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ বাবে তেওঁলোক দায়বদ্ধ নহয়। তথ্য অনুসৰি উদালগুৰিৰ মহকুমা বিষয়াই (সদৰ) ১৯৯৩ চনৰ ১৪ ফেব্ৰুৱাৰীত চৰকাৰী কাৰ্যৰ বাবে এ এম জেড ৬৮৫৮ পঞ্জীয়ন নম্বৰৰ বাহনখন লৈছিল। ১৬.০২.১৯৯৩ তাৰিখে পুৱা ১০.৩০ বজাত উক্ত বাহনখন থানা চৌহদৰ পৰা উলিয়াই আনি চালকজনে ওদালগুৰি তিনিআলিৰ ফালে ঘূৰি যোৱাৰ সময়ত ওদালগুৰি গাৰ্ভছ হাইস্কুলৰ চকীদাৰ ধন বাহাদুৰ ছেত্ৰী নামৰ এজন চাইকেল আৰোহীক খুন্দা মৰাৰ ফলত তেওঁৰ মৃত্যু হয়। উক্ত বাহনখন চৰকাৰী কৰ্তব্যৰ পৰা মুকলি কৰি দিয়াৰ পিছত অৰ্থাৎ ১৬.০২.১৯৯৩

তাৰিখে দুৰ্ঘটনাটো সংঘটিত হৈছিল আৰু আৰু দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হোৱাৰ সময়ত বাছখনৰ বীমা নাছিল। ১৯৮৮ চনৰ আইনৰ ১৬৮(১) ধাৰা অনুসৰি ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ বাবে বাহনখনৰ বীমা কোম্পানী, মালিক বা চালক বা তেওঁলোকৰ যিকোনো এজনেই ক্ষতিপূৰণ দিবলৈ দায়ী হ'ব পাৰে। গতিকে ৰাজ্য চৰকাৰে যুক্তি আগবঢ়ায় যে যিহেতু কেৱল সাময়িকভাৱে বাহনখন ব্যৱহাৰ কৰা হৈছিল আৰু ১৯৮৮ চনৰ আইনৰ ২(৩০) ধাৰাত সংজ্ঞায়িত কৰা অনুসৰি ৰাজ্য চৰকাৰ মালিক বা চালক নহয়, সেয়েহে দাবীদাৰক ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ বাবে ৰাজ্য চৰকাৰ দায়বদ্ধ নহয়। নথিৰ পৰাও এই কথা স্পষ্ট যে দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হোৱাৰ পূৰ্বেই ইতিমধ্যে ৰাজ্য চৰকাৰে বাহনখন মুকলি কৰি দিছিল। ইতিমধ্যে আপীলকাৰীক ন্যায়াধিকৰণে ক্ষতিপূৰণ প্ৰদান কৰিছিল যিটো উচ্চ ন্যায়ালয়ে আৰু অধিক বৃদ্ধি কৰিছিল। ৰাজ্য চৰকাৰে ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ দায়িত্ব সম্পৰ্কে যিকোনো বিবাদ বাহনখনৰ মালিকৰ ওপৰত নিৰ্ভৰশীল আৰু আপীলকাৰীয়ে অধিক ক্ষতিপূৰণ দাবী কৰাৰ কোনো আইনী ভিত্তি নাই কাৰণ ন্যায়াধিকৰণ আৰু উচ্চ ন্যায়ালয়ে ইতিমধ্যে আপীলকাৰীয়ে বিচৰা প্ৰতিকাৰৰ ব্যৱস্থা কৰিছে। তদুপৰি, বাহনখন দুৰ্ঘটনাৰ সময়ত কোনো বৈধ বীমা পলিচি নোহোৱাকৈ গাড়ীখনৰ মালিকে চলাইছিল। উচ্চ ন্যায়ালয়ে আইনৰ সংশ্লিষ্ট বিধানসমূহৰ সঠিক ব্যাখ্যা দিছে। ০৪.০১.২০০৭ তাৰিখে উচ্চ ন্যায়ালয়ে দিয়া বিবাদিত ৰায় আৰু আদেশ সকলো দিশতে উপযুক্ত।

আলোচনাঃ

৬) ১৯৩৯ চনৰ আইনখনৰ ২(১৯) ধাৰাত “মালিক”ৰ সংজ্ঞা এনেদৰে দিয়া হৈছে:

যদি কোনো নাবালকৰ মটৰ গাড়ী থাকে তেন্তে মালিকক নাবালকৰ অভিভাৱক বুলি গণ্য কৰা হয়, আৰু ভাড়া-ক্ৰয় চুক্তিৰ অধীনত যদি কোনো মটৰ গাড়ী ব্যৱহাৰ কৰা হৈছে তেন্তে সেই চুক্তি অনুসৰি গাড়ীখন ব্যৱহাৰ কৰা ব্যক্তিজনেই মালিক বিবেচিত হয়।

৭) ২৬.০৪.১৯৬৯ তাৰিখে অসমৰ আইনখন বলবৎ হয়। অসমৰ আইনৰ ২(খ) ধাৰাত “গৰাকী” অভিব্যক্তিটোৰ সংজ্ঞা ১৯৩৯ চনৰ আইনৰ ২(১৯) ধাৰাত সংজ্ঞায়িত কৰাৰ প্ৰায় একেদৰেই উল্লেখ আছে যিটো তলত দিয়া ধৰণৰ:-

“2(b) “গৰাকী” শব্দই বাহনখনৰ অধিকাৰী ব্যক্তিজন নাবালক হলে, এনে নাবালকৰ অভিভাৱকক বুজাব, আৰু কোনো চুক্তি অনুসৰি ক্ৰয় কৰা বাহনৰ ক্ষেত্ৰত বাহনখনৰ অধিকাৰী ব্যক্তিজনক বুজাব;”

৮) ১৯৩৯ চনৰ আইনখন ১৯৮৮ চনৰ আইনৰ দ্বাৰা একত্ৰিত আৰু সংশোধন কৰা হৈছিল।

১৯৮৮ চনৰ আইনৰ ধাৰা ২ (৩০) ত “গৰাকী” ৰ অৰ্থ তলত দিয়া ধৰণে নিৰ্ধাৰণ কৰা হৈছেঃ

“গৰাকী” শব্দই এনে ব্যক্তিক বুজায় যাৰ নামত মটৰ গাড়ী পঞ্জীয়নভুক্ত হৈ আছে, আৰু য’ত এনে ব্যক্তি নাবালক হয়, তেন্তে সেই নাবালকৰ অভিভাৱকক বুজায়, আৰু কোনো চুক্তি যেনে ভাড়া-ক্ৰয় চুক্তি বা হাইপ’থেকেচনৰ চুক্তি অনুসৰি ক্ৰয় কৰা বাহনৰ ক্ষেত্ৰত বাহনখনৰ অধিকাৰী ব্যক্তিজনক বুজাব;”

৯) ১৪.০২.১৯৯৩ তাৰিখে ওদালগুৰিৰ এছ ডি অ’ই আব্দুল চালামৰ এখন বাছ অসম আইনৰ অধীনত ৰিকুইজিচন কৰাটোত কোনো বিবাদ নাই। ৰিকুইজিচনত থকাৰ সময়তে ১৬.০২.১৯৯৩ তাৰিখে পুৱা ১০.১৫ বজাত বাছখন দুৰ্ঘটনাত পতিত হৈ আপীলকাৰীৰ স্বামীৰ মৃত্যু হয়। সেই সময়ত বাছখনৰ বীমা কৰা হোৱা নাছিল।

১০) আপীলকাৰী/দাবীকাৰীয়ে বাহনখনৰ মালিক অৰ্থাৎ আব্দুল চালামৰ লগতে অসম ৰাজ্য-প্ৰতিবাদী নং ১ৰ বিৰুদ্ধে ২,০০,০০০/- টকা ক্ষতিপূৰণ দাবী কৰে। বাহনখনৰ পঞ্জীয়নভুক্ত মালিকে ক্ষতিপূৰণ দিয়াৰ বাবে অসম ৰাজ্য (প্ৰতিবাদী নং ১) দায়বদ্ধ হ’ব লাগে বুলি যুক্তি আগবঢ়ায়। ওদালগুৰিৰ মহকুমা বিষয়া (সদৰ) য়ে ন্যায়াধিকৰণত লিখিত জবাব দাখিল কৰে। এই জবাবত মহকুমা বিষয়াই দাবী কৰিছে যে দুৰ্ঘটনাৰ দিনা পুৱা ১০:৩০ বজাত গাড়ীখন ঘূৰাই দিয়া হৈছিল। পৰিস্থিতি ভালদৰে বুজিবলৈ হ’লে অসম ৰাজ্যক প্ৰতিনিধিত্ব কৰা মহকুমা বিষয়া (সদৰ) য়ে ওদালগুৰিয়ে দাখিল কৰা যুক্তিৰ ওপৰত উল্লেখ কৰা ধৰণে বিচাৰ কৰিলে সহায়ক হ’ব আৰু সেইটো তলত দিয়া ধৰণৰঃ

গোচৰটোৰ সত্যতা হ’ল জনতাৰ দাবীত ওদালগুৰিৰ মহকুমা বিষয়া (সদৰ)য়ে বাহনখন ৰিকুইজিচন কৰিছিল। গাড়ীখন ওদালগুৰিৰ আৰক্ষীৰ ভাৰপ্ৰাপ্ত বিষয়াক নিজৰ দায়িত্বৰ বাবে ব্যৱহাৰ কৰিবলৈ দিয়া হৈছিল। আৰক্ষীৰ প্ৰতিবেদন অনুসৰি যিহেতু চালকজন উপস্থিত নাছিল, গতিকে মিনি বাছখনৰ

হেণ্ডমেনে আৰক্ষীৰ অনুমতি অবিহনে গাড়ীখন চলাইছিল যাৰ ফলত দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হৈছিল। সেইদিনা পুৱা ১০:৩০ বজাত বাহনখন ঘূৰাই দিয়া হৈছিল, আৰু দুৰ্ঘটনাটোও সংঘটিত হয় পুৱা ১০:৩০ বজাতে।

১১. যদিও কোৱা হৈছিল নিৰ্দিষ্ট তাৰিখ আৰু সময়ত (১০:৩০ বজাত) বাহনখন মুকলি কৰা বুলি দাবী কৰা হৈছিল, ৰাজ্য বা ইয়াৰ বিষয়াসকলে এই দাবীৰ সমৰ্থনত কোনো প্ৰমাণ বা সমৰ্থন আগবঢ়োৱা নাছিল। অসম আইনৰ ৫(১) ধাৰা উল্লেখ কৰাটো প্ৰাসংগিক, “যিটো তলত দিয়া ধৰণৰঃ

৫. ৰিকুইজিচনৰ পৰা মুকলি কৰি দিয়াঃ (১) বাহনখন ব্যৱহাৰৰ বাবে লৈ যোৱা বিষয়া বা কৰ্তৃপক্ষই যিকোনো সময়তে মালিকক বাহনখন ঘূৰাই দিয়াৰ সিদ্ধান্ত ল'ব পাৰে, আৰু যেতিয়া গাড়ীখন ঘূৰাই দিয়াৰ সিদ্ধান্ত লোৱা হ'ব, মালিকক লিখিত জাননী দিব লাগিব, আৰু জাননীখনত বাহনখন সংগ্ৰহ কৰিব পৰা তাৰিখ, স্থান আৰু ব্যক্তিৰ সবিশেষ তথ্য সন্নিবিষ্ট কৰা হ'ব।

১২) এয়া স্পষ্ট যে অসম আইনৰ ৫(১) ধাৰাত উল্লেখ আছে যে ৰিকুইজিচন কৰা এখন বাহন লিখিত জাননী দিয়াৰ পিছত মালিকক ঘূৰাই দিব পাৰিব। এই জাননীত তাৰিখ, স্থান আৰু কোন ব্যক্তিৰ পৰা বাহনখন সংগ্ৰহ কৰিব লাগে সেই বিষয়ে উল্লেখ কৰিব লাগে। সেই তাৰিখৰ পিছত ৰিকুইজিচন কৰা বাহনখনৰ বাবে দায়বদ্ধ বিষয়া বা কৰ্তৃপক্ষই মালিকক ক্ষতিপূৰণ দিবলৈ দায়বদ্ধ নহয়। কেইবাবাৰো সোধাৰ পিছত অসম ৰাজ্যক প্ৰতিনিধিত্ব কৰা অধিবক্তাই কেৱল মহকুমা বিষয়া (সদৰ)ৰ ওপৰোক্ত যুক্তি দাঙি ধৰিছে আৰু গাড়ীখন প্ৰকৃততে অসম আইনৰ ধাৰা ৫(১) অনুসৰি নিৰ্দিষ্ট তাৰিখ আৰু সময়ত ঘূৰাই দিয়া হৈছিল নে নাই তাৰ প্ৰমাণ হিচাপে মালিকক লিখিত জাননী দিয়াটো দাখিল কৰা নাই।

১৩. পূৰ্বৰ যুক্তি দাঙি ধৰিলেও উচ্চ ন্যায়ালয়ে অসম আইনৰ ৫ নং ধাৰা বিবেচনা নকৰাকৈয়ে কেৱল ১৯৮৮ চনৰ আইনখনৰ ২(৩০) নং ধাৰাৰ "মালিক"ৰ সংজ্ঞাৰ ওপৰত ভিত্তি কৰি ক্ষতিপূৰণৰ দায়িত্ব বাহনৰ মালিকৰ হ'ব লাগে বুলি সিদ্ধান্ত লয়। উচ্চ ন্যায়ালয়ে এই কথা উপলব্ধি কৰাত ব্যৰ্থ হয় যে সংশ্লিষ্ট সময়ত অপৰাধী বাহনখন অসম আইনৰ বিধান অনুসৰি

প্ৰতিবাদী নং ১- অসম ৰাজ্যৰ ৰিকুইজিচনৰ অধীনত আছিল। সেয়েহে ১৯৮৮ চনৰ আইনখনৰ ধাৰা ২(৩০)ত উল্লেখ কৰা 'মালিক'ৰ সংজ্ঞাৰ অধীনত প্ৰতিবাদী নং ১ক সামৰি লোৱা হৈছিল। উচ্চ ন্যায়ালয়ে এই আইনগত উদ্দেশ্য উপলব্ধি কৰাত ব্যৰ্থ হয় যে "মালিক"ৰ সংজ্ঞাত কেৱল পঞ্জীয়নভুক্ত মালিককে নহয়, কিন্তু যিকোনো ব্যক্তিকে অন্তৰ্ভুক্ত কৰা হৈছে যিয়ে লিজ, হাইপ'থেকচন, বা ভাড়াৰ জৰিয়তে বাহনখন নিজৰ দখলত আছে। উচ্চ ন্যায়ালয়েও আইনৰ উদ্দেশ্য উপলব্ধি কৰাত ব্যৰ্থ হৈছে যে বাহনখনৰ পঞ্জীয়নভুক্ত মালিকক দায়ী কৰা উচিত নহয় যদিহে বাহনখন তেওঁৰ হাতত আৰু নিয়ন্ত্ৰণত নাথাকে। উচ্চ ন্যায়ালয়েও এই কথা উপলব্ধি কৰাত ব্যৰ্থ হ'ল যে ১৯৮৮ চনৰ আইনখনৰ একাদশ অধ্যায় অনুসৰি ১৪৬ ধাৰাত যিকোনো ব্যক্তিক উপযুক্ত বীমা পলিচি অবিহনে ৰাজহুৱা স্থানত মটৰ গাড়ী ব্যৱহাৰ কৰিবলৈ অনুমতি দিব নালাগে। গতিকে ৰাজ্য চৰকাৰে ১৯৮৮ চনৰ আইনখনৰ বিধিগত বিধান উলংঘা কৰিছে। দুৰ্ঘটনাৰ তাৰিখে পুৱা ১০.৩০ বজাত বাহনখন মুকলি কৰি দিয়া হৈছিল আৰু কোনো প্ৰমাণ নোহোৱাকৈ পুৱা ১০.৩০ বজাত দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হৈছিল বুলি প্ৰতিবাদী নং ২ৰ অভিযোগ মানি লোৱাতো ন্যায়াধিকৰণৰ ভুল হৈছিল যিহেতু দাবীকাৰীৰ আবেদনত কোৱা হৈছিল যে দুৰ্ঘটনাটো পুৱা ১০.১৫ বজাত সংঘটিত হৈছিল।

১৪. গোচৰৰ পূৰ্বে উপস্থাপন কৰা যুক্তি বা প্ৰমাণৰ ভিত্তিত আমি আপীলকাৰীয়ে গ্ৰহণ কৰা স্থিতিৰ সৈতে একমত। আদালতে সিদ্ধান্ত লয় যে আপীলকাৰী/দাবীকাৰীয়ে উচ্চ ন্যায়ালয়ে নিৰ্ধাৰণ কৰা ১,৯৪,৪০০/- টকা ক্ষতিপূৰণ লাভৰ অধিকাৰী। ইয়াৰ উপৰিও এই ধনৰাশিৰ ওপৰত দাবী আবেদনৰ তাৰিখৰ পৰা ধন পৰিশোধ কৰা তাৰিখলৈকে বছৰি ৯% হাৰত যিমান সুত হব সেই টকা অসম ৰাজ্যই দিব লাগিব। এই আদেশৰ প্ৰতিলিপি লাভ কৰাৰ তাৰিখৰ পৰা আঠ সপ্তাহৰ ভিতৰত এই ধনৰাশি ন্যায়াধিকৰণত জমা কৰিব লাগিব আৰু জমা হোৱাৰ পিছত আপীলকাৰী পূৰ্ণ কলা দেৱীক উক্ত ধন উলিয়াবলৈ অনুমতি পাব। ওপৰত উল্লেখ কৰা চৰ্ত অনুসৰি আপীল মঞ্জুৰ কৰা হ'ল।

..... মূখ্য ন্যায়াধীশ

[পি. সখাশিৰম]

..... ন্যায়াধীশ

[ৰঞ্জন গগৈ]

..... ন্যায়াধীশ

[এন. ভি. ৰমানা]

নতুন দিল্লী;

৩০ এপ্রিল ২০১৪

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 অনুদিত এই ৰায় গোচৰত জড়িত পক্ষই বুজি পোৱাৰ উদ্দেশ্যে সীমিত ব্যৱহাৰৰ বাবেহে। ইয়াৰ বাবে অন্য ক্ষেত্ৰত অনুদিত ৰূপ ব্যৱহৃত নহ’ব। সকলো ব্যৱহাৰিক আৰু বিভাগীয় কামৰ লগতে ৰায়ৰ কাৰ্যকৰীকৰণ আৰু ৰূপায়ণৰ ক্ষেত্ৰতো এই ৰায়ৰ ইংৰাজী সংস্কৰণটোৱেই সঠিক বিবেচিত হ’ব।”)