

কলকাতা উচ্চ আদালতে

দেওয়ানী আপিল বিচার বিভাগ

আপিল বিভাগ

বর্তমানঃ

বিচারপতি অজয় কুমার গুপ্ত

২০০৯ সালের এফ. এম. এ ১৪৬৪

রামানিবালা দাস এবং অন্যান্য

বনাম

অজিত দাস ও অন্যান্য

আপিলকারীদের জন্য

শ্রী সপ্তর্ষি মল, উকিল

শ্রী অমল কুমার সাহা, উকিল

শ্রী আইরেশ পাল, উকিল

শুনেছেন

৩০.০৮.২০২৩

বিচার

২৬.০৯.২০২৩

## বিচারপতি অজয় কুমার গুপ্ত

১. ২০০৫ সালের ২০০৭/১১০-এর এমএসিসিসি নং ২০-এ মোটর অ্যান্ড্রিডেন্ট ক্লেইমস ট্রাইব্যুনাল, ১ম আদালত, বাঁকুড়া কর্তৃক গৃহীত ১৭ই ফেব্রুয়ারি, ২০০৯ তারিখের রায় এবং রায়ের বিরুদ্ধে এই তাত্ক্ষণিক আপিল নির্দেশ করা হয়েছে, যার ফলে বিদ্বান ট্রাইব্যুনাল -এর ধারা ১৬৬-এর অধীনে দায়ের করা মৃত্যুর মামলায় খরচ সম্পর্কে আদেশ ছাড়াই বিবাদী নং ৩/বীমা সংস্থা এবং ১ ও ২/লগ্ননকারী গাড়ির মালিকদের বিরুদ্ধে প্রতিদ্বন্দ্বিতায় দাবির আবেদন খারিজ করে দিয়েছে ধারা ১৬৬, মোটর যানবাহন আইন, ১৯৮৮ (এখানে পরে 'উক্ত আইন' হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে)।

২. এই আপিল দায়ের করার কারণগুলি সংক্ষেপে নিম্নরূপ: ভুক্তভোগী, রবিলোচন দাস, অভিযুক্ত বাসের যাত্রীদের মধ্যে একজন, বাস নং, ডাবলু বি - ৬৭/২০৫৭, যার নাম ও শৈলী ছিল "মা কামাখ্যা", ১৯৯৮ সালের ২৮শে জুলাই বিকেল ৩টা ৪০ মিনিটে বাঁকুড়ার দিকে যাচ্ছিলেন। সেই সময়ে, অভিযুক্ত গাড়ির চালকের বেপরোয়া ও অবহেলার কারণে এবং ভুক্তভোগীর ব্যক্তির উপর গুরুতর আঘাতের কারণে একটি গুরুতর দুর্ঘটনা ঘটে। গুরুতর আঘাতের কারণে ভুক্তভোগী মারা যান। বাসটি গন্দেশ্বরী নদী সেতুর কাছে পৌঁছানোর সময় উক্ত দুর্ঘটনাটি ঘটে। ভারতীয় দণ্ডবিধির ধারা ২৭৯/৩৩৮/৩০৪এ এর অধীনে অপরাধী গাড়ির চালকের বিরুদ্ধে ২৮/০৭/১৯৯৮ তারিখের এফআইআর নং ৯৯/৯৮ এ একটি মামলা দায়ের করা হয়েছে। তদন্ত শেষ হওয়ার পর, তদন্তকারী কর্মকর্তা অপরাধী গাড়ির চালকের বিরুদ্ধে ভারতীয় দণ্ডবিধির ধারা ২৭৯/৩৩৭/৩৩৮/৩০৪ এর অধীনে অভিযোগপত্র দাখিল করেছেন।

৩. মোটরযান আইনের ১৬৬ ধারার অধীনে ক্ষতিপূরণের জন্য আবেদনকারীরা মোটর দুর্ঘটনা দাবি ট্রাইবুনেলে গাড়ির মালিক এবং অপরাধমূলক গাড়ির বীমাকারী নিউ ইন্ডিয়া অ্যাসুরেন্স কোম্পানি লিমিটেডের বিরুদ্ধে মামলা দায়ের করেছেন। তবে, অপরাধমূলক গাড়ির মালিকরা শুরু থেকেই মামলাটি প্রতিদ্বন্দ্বিতা করেননি, অন্যদিকে, নিউ ইন্ডিয়া অ্যাসুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড লিখিত বিবৃতি দাখিল করে মামলাটি প্রতিদ্বন্দ্বিতা করেছে যাতে বলা হয়েছে যে ৩ নং উত্তরদাতা অভিযুক্ত মোটর ট্র্যাফিক দুর্ঘটনার কারণে ভুক্তভোগী রবিলোচন দাসের মৃত্যুর কথা স্বীকার করেন না। বীমা সংস্থার আবেদন ছিল যে মৃত ব্যক্তি অভিযুক্ত অপরাধমূলক গাড়ির সংযাত্রী ছিলেন না। উপরন্তু, বীমা কোম্পানি আবেদনকারী/দাবিদারদের করা সমস্ত অভিযোগ অস্বীকার ও বিরোধিতা করে এবং অবশেষে দাবি করে যে প্রকৃতপক্ষে ভুক্তভোগী বাসের ছাদে ছিলেন এবং বাসটি যখন লাল বাজারের কাছে পৌঁছয় তখন একটি বাছুর হঠাৎ সচল অবস্থায় রাস্তা পার হয় কারণ গাড়ির চালক হঠাৎ ব্রেক লাগিয়ে দুর্ঘটনাটি বাঁচানোর চেষ্টা করে। ফলস্বরূপ, বাসের চাকা পিচ রোডের পাশের অংশের নিচে পিছলে যায়। সেই সময়ে, ভুক্তভোগী নিজেকে বাঁচাতে ছাদ থেকে লাফিয়ে পড়ে এবং আহত হয়। ভুক্তভোগী তার নিজের ভুল, অসততা এবং অবহেলার কারণে মারা যায়। অতএব, বীমা সংস্থাটি বীমাকৃতকে ক্ষতিপূরণ দিতে সক্ষম নয়।

৪. আবেদনকারী/দাবিদাররা প্রমাণ পেশ করেছেন এবং পি. ডব্লিউ. ১ হিসাবে ভুক্তভোগীর মা শ্রীমতী রমণীবালা দাসকে পরীক্ষা করেছেন, যিনি এই ঘটনাটিকে ক্ষতিপূরণের আবেদনে বর্ণিত হিসাবে বর্ণনা করেছেন। তিনি তাঁর প্রধান পরীক্ষায় আরও বলেছেন যে তাঁর ছেলে বেলিয়েটর থেকে বাঁকুড়ার দিকে একটি বাসে যাচ্ছিল এবং যখন বাসটি লুকসটোরা বার্নিং ঘাটের কাছে পৌঁছায়, তখন "মা কামাখ্যা" নামে পরিচিত উক্ত বাসটি চালকের বেপরোয়া ও অবহেলার কারণে রাস্তার পাশে উল্টে যায় যার ফলে তার ছেলে আহত হয়। তাকে বাঁকুড়া মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতালে ভর্তি করা হয় এবং পরের তারিখে তার ছেলে তার আঘাতের কারণে মারা যায়। তিনি আরও বলেন যে তাঁর ছেলে সোনামখি কলেজের প্রভাষক (আংশিক সময়) ছিলেন এবং তিনি ব্যক্তিগত টিউশন দিতেন। তিনি দাবিদারদের প্রতিদিনের খরচের জন্য প্রতি মাসে ৮০০০ টাকা দিতেন। তিনি প্রধানমন্ত্রীর প্রতিবেদনের অনুলিপি, এফআইআরের জেরক্স অনুলিপি, চার্জশিটের প্রত্যয়িত অনুলিপি, বীমা পলিসির জেরক্স অনুলিপি এবং তাঁর ছেলের শিক্ষাগত শংসাপত্রও দাখিল করেছিলেন। তাঁর ছেলের শিক্ষা ছিল এমএ, বি. এড। ১৯৯৮ সালের এম. এ. সি. সি নং ৮৮-এ মোটর যানবাহন আইনের ১৪০ ধারার অধীনে একটি কার্যধারায় দাবিদাররা ইতিমধ্যে বিপরীত পক্ষ/বীমা সংস্থার কাছ থেকে ৫০,০০০ টাকা পেয়েছেন। এফআইআরের অনুলিপি, চার্জশিট এবং পিএম রিপোর্ট প্রদর্শনী ১ থেকে ৩ হিসাবে চিহ্নিত করা হয়।

৫. জেরা করার সময়, তিনি বীমা কোম্পানির দেওয়া পরামর্শ অস্বীকার করেন যে তার ছেলে প্রতি মাসে ৮০০০/- থেকে ৯০০০/- টাকা পর্যন্ত ভাতা দিচ্ছে না। তবে, তিনি এমন কোনও কাগজপত্র দাখিল করতে পারছেন না যা প্রমাণ করে যে তার ছেলে সোনামুখী কলেজের খণ্ডকালীন প্রভাষক এবং প্রাইভেট টিউশনিও দিত।

৬. ভুক্তভোগীর আয় প্রমাণ করার জন্য, আবেদনকারী/দাবিদাররা মথুরানাথ রাজ্জাককে পি. ডব্লিউ. নং ২ হিসাবে প্রমাণ পেশ করেন, যিনি পদচ্যুত করেন যে রবিলোচন দাস তাঁর অধীনে ভাড়াটে ছিলেন। তিনি আরও বলেন যে তিনি সোনামথি কলেজের অধ্যাপক (পার্ট টাইম)। ভুক্তভোগী দুটি শিফটে প্রায় ৬০ থেকে ৭০ শিক্ষার্থীদের ব্যক্তিগত টিউশন দিতেন। তিনি রাষ্ট্রবিজ্ঞানের অধ্যাপক ছিলেন এবং তিনি উক্ত রবিলোচন দাসের কাছ থেকে তথ্য জানতে পেরেছিলেন যে তিনি প্রতি মাসে প্রতি শিক্ষার্থী ১০০ টাকা পেতেন এবং তিনি তার ভাড়াটে অংশের জন্য তাকে প্রতি মাসে ১২০০ টাকা ভাড়া দিতেন। জেরা চলাকালীন তিনি রবিলোচন দাসের কাছ থেকে টিউশন নেওয়া ছাত্র এবং তাদের অভিভাবকদের নাম বলতে ব্যর্থ হন। জেরা করার সময় তিনি এটি আরও প্রকাশ করে যে রবিলোচন দাস অবিবাহিত ছিলেন।

৭. ৩ নং উত্তরদাতা তার মামলার সমর্থনে কোনও সাক্ষী পেশ করেননি যে ভুক্তভোগী রবিলোচন দাস তার দুর্ঘটনার জন্য ভুল এবং অবহেলা করেছিলেন।

৮. মাননীয় ট্রাইব্যুনাল সম্পূর্ণ প্রমাণের মূল্যায়নের পরে দাবির আবেদনটি খারিজ করে দিয়েছে, কেবল এই ভিত্তিতে যে আপিলকারী/দাবিদাররা বীমা পলিসির কোনও অনুলিপি দাখিল করেননি অপরাধমূলক যানবাহন যা দেখায় যে দুর্ঘটনার তারিখে বীমা পলিসি বৈধ ছিল।

ফলস্বরূপ, বিদেষপূর্ণ ট্রাইব্যুনাল দুর্ঘটনার সময় নিউ ইন্ডিয়া অ্যাসুরেন্স কো. লিমিটেডের ৩ নং উত্তরদাতার দ্বারা অপরাধমূলক যানবাহনটি বীমা করা হয়েছিল কিনা তা ধরে রাখার মতো অবস্থানে নেই। অতএব, আপিলকারীরা এই আপিল দায়ের করেছেন।

৯. আবেদনকারী/দাবিদারদের পক্ষে উপস্থিত বিদ্বান আইনজীবী জোরালোভাবে বলেন যে, বৈধ বীমা পলিসি থাকা সত্ত্বেও দুর্ঘটনার তারিখে বীমা পলিসি বৈধ ছিল তা দেখানোর জন্য বীমা পলিসি দাখিল করা হয়নি বলে বিবেচনা করে দাবির আবেদন খারিজ করে দিয়ে বিদ্বান ট্রাইব্যুনাল একটি গুরুতর ভুল করেছে। আবেদনকারীরা তাদের দাবির আবেদনে বীমা পলিসির বিশদ বিবরণ দিয়েছেন এবং বিজ্ঞ ট্রাইব্যুনালের কাছে বীমা পলিসির অনুলিপিও দাখিল করেছেন। এমনকি যুক্তির খাতিরেও, যদি সেই সময়ে বীমা পলিসি বৈধ না হয় দুর্ঘটনার ক্ষেত্রেও দাবির আবেদন খারিজ করা উচিত নয়।

১০. বিজ্ঞ আইনজীবী মোটর যানবাহন আইন, ১৯৮৮-এর ধারা ১৫৮ উল্লেখ করে এই আদালতকে বোঝান যে ধারাটি প্রদান করে যে অপরাধী গাড়ির চালক বা মালিক অপরাধমূলক গাড়ির বীমা পলিসি সহ প্রাসঙ্গিক নথিগুলি থানায় হাজির করতে দায়বদ্ধ যেখানে চালক ধারা ১৩৪ দ্বারা প্রয়োজনীয় প্রতিবেদন তৈরি করে। পুলিশ অফিসার (এস. এইচ. ও.) প্রাসঙ্গিক নথি সহ দুর্ঘটনার তথ্য প্রতিবেদন জমা দেবেন এর আগে অপরাধমূলক গাড়ির বীমা পলিসি সহ এফ. আই. আর

নিবন্ধনের ৩০ দিনের মধ্যে বিচার বিভাগীয় মোটর গাড়ির দাবি ট্রাইব্যুনাল। এই ধরনের প্রতিবেদনের ভিত্তিতে, লর্ড ট্রাইব্যুনাল দাবি মামলাটি নিয়ে এগিয়ে যেতে পারে এবং মোটর ট্র্যাফিক দুর্ঘটনার কারণে আহত এবং/অথবা তার নিকট আত্মীয়ের মৃত্যুর শিকার দাবিদারদের ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে পারে। তিনি আরও উল্লেখ করেন যে আপিলকারীরা লর্ড ট্রাইব্যুনালের কাছে ফিরিস্তির সাথে বীমা পলিসি সহ বেশ কয়েকটি নথি দাখিল করেছেন; উক্ত নথির অনুলিপিগুলি ২৩৪ জুলাই, ২০০৮-এ ৩ নং উত্তরদাতার কাছে দাবি আবেদনের মূলতুবি থাকার সময়ও সরবরাহ করা হয়েছিল। ঘটনা সত্ত্বেও, ৩ নং উত্তরদাতা বীমা পলিসির বৈধতা সম্পর্কে প্রশ্ন বা পরামর্শ অস্বীকার বা রাখেননি কিন্তু বিজ্ঞ ট্রাইব্যুনাল শুধুমাত্র এই ভিত্তিতে দাবির আবেদন খারিজ করতে ভুল করেছিল যে বীমা পলিসি দাখিল করা হয়নি বা প্রদর্শিত হয়নি। এলডি ট্রাইব্যুনালে দাখিল করা বীমা পলিসির অনুলিপি এবং ক্ষতিপূরণের আবেদনে বীমা পলিসির সম্পূর্ণ বিবরণ নির্ধারণ করা হয়েছে বলে বিবেচনা করে লর্ড ট্রাইব্যুনাল দুর্ঘটনার তারিখে বীমা পলিসি বৈধ বলে ধরে নিতে পারত। তদনুসারে, লর্ড ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক প্রদত্ত বিতর্কিত রায় এবং রায় বাতিল করা উচিত কারণ দাবি আবেদনটি বিচক্ষণ মন প্রয়োগ না করেই খারিজ করা হয়েছিল।

১১. বিদ্বান উকিল আরও **বিমলা দেবী এবং অন্যরা বনাম জাতীয় বীমা কোম্পানি লিমিটেড এবং আরেকজন**<sup>১</sup> মামলায় রিপোর্ট করা সুপ্রিম কোর্টের একটি রায় উল্লেখ করেছেন, তার যুক্তিকে সমর্থন করার জন্য

---

<sup>১</sup> (২০১৯) ২ এস. সি. সি ১৮৬

যে সাক্ষীদের পরীক্ষার সময় প্রদর্শিত নথিগুলিতে একটি পদ্ধতিগত ত্রুটি ছিল যা অবশ্যই ক্ষতিপূরণের দাবির শিরোনামহীন নয়, যখন অন্যথায় পর্যাপ্ত প্রমাণ জমা দেওয়া হয় এবং আবেদনকারীদের দ্বারা লার্ড ট্রাইব্যুনাল এর আগে তাদের মামলা প্রতিষ্ঠার জন্য নথি উপস্থাপন করা হয়।

১২. তিনি রাজিন্দর শর্মা বনাম অর্পণা শর্মা <sup>২</sup> মামলায় সুপ্রিম কোর্টের আরেকটি রায় উল্লেখ করেন, যা তাঁর এই যুক্তির সমর্থনে ছিল যে, এই আপিল আদালত সাক্ষ্যের পুনর্মূল্যায়নের পরে মামলাটি ট্রাইব্যুনেলে ফেরত না পাঠিয়ে তাত্ক্ষণিক আপিল নিষ্পত্তি করতে পারে কারণ এই তাত্ক্ষণিক আপিলটি ২০০৯ সালে দায়ের করা হয়েছিল এবং যদি এটি রিমান্ডে নেওয়া হয়, তবে এটি আবার কার্যধারা দীর্ঘায়িত করবে এবং আপিলকারী/দাবিদাররা ভুক্তভোগীর মৃত্যুর কারণে ক্ষতিপূরণ পেতে স্তম্ভ থেকে পদে ভুগবেন, যদিও আইনটি মোটর ট্র্যাফিক দুর্ঘটনার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত দাবিদারদের সুবিধার জন্য প্রণয়ন করা হয়েছে, কারণ আইনটি একটি উপকারী আইন। উকিল মৌখিক এবং নথীগত উভয় প্রমাণের ভিত্তিতে তাত্ক্ষণিক আপিল নিষ্পত্তি করার জন্য প্রার্থনা করেছেন আপিলকারী/দাবিদারদের নেতৃত্বে।

১৩. আপিলকারীদের পক্ষে উপস্থিত এলডি অ্যাটর্নির জমা দেওয়ার কথা শুনে এবং নথীর পাশাপাশি আপিলকারী/দাবিদারদের দ্বারা উল্লিখিত রায় পর্যালোচনা করে। এটি মনে হয়েছে

<sup>২</sup> (২০১১) ১৫ এস সি সি ৩০০

বিজ্ঞ ট্রাইব্যুনাল সাক্ষ্য, মৌখিক এবং তথ্যচিত্রের যথাযথ মূল্যায়ন না করে বিবেচনাহীনভাবে এই সিদ্ধান্তে পৌঁছেছে যে, আবেদনকারী/দাবিদাররা বীমা পলিসির বিবরণ পেশ করেননি, যদিও দাবি আবেদনের ২০ নম্বর কলামে বীমা পলিসির নম্বর এবং বৈধতার সময়কাল বিশেষভাবে উল্লেখ করা হয়েছে, অর্থাৎ খড়গপুর শাখা অফিস, জেলা মেদিনীপুর দ্বারা জারি করা পলিসি নম্বর ৩১১২৬০২৩০৪২৯ এবং এটি ২৮শে মার্চ, ১৯৯৮ থেকে ২৭শে মার্চ, ১৯৯৯ পর্যন্ত বৈধ ছিল। দুর্ঘটনাটি ঘটে ২৮.০৭.১৯৯৮ তারিখে বিকাল ২.৪০ টায়। সুতরাং, উল্লিখিত বীমা পলিসি উত্তরদাতা নং, ৩ এর সাথে বৈধ ছিল, দুর্ঘটনার তারিখে নিউ ইন্ডিয়া অ্যাসুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড। এছাড়াও, বীমা পলিসির অনুলিপি বিজ্ঞ ট্রাইব্যুনালে ফিরিস্তির সাথে দাখিল করা হয়েছিল এবং উত্তরদাতা নং ৩/বীমা কোম্পানির কাছে দাবির আবেদনের মূলতুবি থাকাকালীন একই পরিবেশন করার পরে কিন্তু সেই বীমা পলিসি অন্যান্য নথি চিহ্নিত করার সময় চিহ্নিত করা হয়নি। এটি এল ডি ট্রাইব্যুনাল এর দিক থেকে একটি পদ্ধতিগত ত্রুটি। তা ছাড়া, বীমা কোম্পানি অস্বীকার করেনি বা সাক্ষীদের কাছে কোনো প্রশ্ন বা পরামর্শ দেয়নি যে দুর্ঘটনার তারিখে বীমা পলিসি বৈধ ছিল না। উপরোক্ত তথ্যের পরিপ্রেক্ষিতে এই আদালতের অভিমত যে, এল.ডি. ট্রাইব্যুনাল দাবি মামলা খারিজ করার ক্ষেত্রে উপেক্ষা করেছে এবং ত্রুটি করেছে যদিও রেকর্ডের মুখে, মনে হচ্ছে আপীলকারীরা তার দাবির আবেদনে আপত্তিকর গাড়ির বীমা পলিসির সমস্ত বিবরণ দিয়েছেন এবং বীমা নীতির জেরক্স কপি এল ডি ট্রাইব্যুনাল এর সামনে দাখিল করা হয়েছিল।

১৪. উল্লিখিত তথ্যের পরিপ্রেক্ষিতে, নিম্নরূপ বিবেচনার জন্য আপিল আদালতের সামনে বিষয়গুলি উত্থাপিত হয়:

ক) নং ডাবলু বি ৬৭/২০৫৭ (বাস) বহনকারী আপত্তিকর যানবাহনের চালকের বেপরোয়া গতিতে এবং বেপরোয়া গাড়ি চালানোর কারণে দুর্ঘটনাটি ঘটেছে কিনা?

খ) আপীলকারী/দাবীকারীরা বীমা কোম্পানীর কাছ থেকে ক্ষতিপূরণ পাওয়ার অধিকারী কি না?

১৫. উত্তরদাতা নং ৩/বীমা কোম্পানির এর পক্ষে কোনও সংস্থা উপস্থিত হয়নি আপিলকারীদের দ্বারা নোটিশ দেওয়া সত্ত্বেও।

১৬. আইনের ১৫৮ ধারা নিজেই চালকের পাশাপাশি মালিকের উপর দায়িত্ব আরোপ করে যে তিনি দুর্ঘটনার সময় থানায় অপরাধী গাড়ির বীমা পলিসি সহ প্রাসঙ্গিক নথিগুলি উপস্থাপন করবেন। তারপরে পুলিশ অফিসার (এস. এইচ. ও) এফআইআর নিবন্ধনের ৩০ দিনের মধ্যে বিচার বিভাগীয় মোটর যানবাহন দাবি ট্রাইব্যুনাালের কাছে একটি দুর্ঘটনা তথ্য প্রতিবেদন প্রেরণ করবেন। উপরন্তু, দুর্ঘটনা তথ্য প্রতিবেদনের সাথে এফআইআর, ড্রাইভারের ড্রাইভিং লাইসেন্স, বীমা পলিসি, মৃত্যুর ক্ষেত্রে পি. এম রিপোর্ট, আঘাতের ক্ষেত্রে আঘাত/ক্ষত শংসাপত্র এবং মৃত ব্যক্তির আহত বা নির্ভরশীল পরিবারের সদস্যদের নাম/ঠিকানাও ট্রাইব্যুনাালের কাছে দাখিল

করা হয়েছে। উক্ত প্রতিবেদনের ভিত্তিতে, ট্রাইব্যুনাল বিষয়টি নিয়ে এগিয়ে যেতে পারে এবং একই সিদ্ধান্ত নিতে পারে। ১৯৯৪ সালে সংশোধনীর মাধ্যমে ১৫৮ ধারার উপ-ধারা (৬) যোগ করা হয়েছিল যা পূর্বোক্ত হিসাবে পুলিশ স্টেশনের ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তার উপর একটি দায়িত্ব আরোপ করেছিল।

**জয় প্রকাশ বনাম ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড এবং অন্যান্যদের** ° মামলায় সুপ্রিম কোর্ট কিছু নির্দেশিকা জারি করেছিল।

এই ক্ষেত্রে, সুপ্রিম কোর্ট বিস্তারিত নিম্নরূপে নির্দেশিকা দিয়েছে।

৪. তৃতীয় সমস্যাটি মোটর দুর্ঘটনা দাবি ট্রাইব্যুনালগুলির দ্বারা দাবির বিচার/নিষ্পত্তির ক্ষেত্রে পদ্ধতিগত বিলম্ব (সংক্ষেপে "ট্রাইব্যুনাল") এবং ভুক্তভোগী ও তাদের পরিবারের জন্য ফলস্বরূপ কষ্টের সাথে সম্পর্কিত। যে ক্ষেত্রে দুর্ঘটনার শিকার ব্যক্তি মারা যায়, পরিবারটি-সাধারণত বিধবা ও শিশুরা- তার একমাত্র উপার্জনকারীকে হারায় এবং কার্যত রাস্তায় চালিত হয়। অনেক সময়, বিধবা ও শিশুরা তাদের বেঁচে থাকার জন্য অপ্রচলিত শারীরিক শ্রম নিতে বাধ্য হয়, শিশুরা তাদের পড়াশোনা ছেড়ে দেয়। দেরি না করে ক্ষতিপূরণ প্রদান তাদের নিজেদের বজায় রাখতে এবং মর্যাদার সঙ্গে বেঁচে থাকার হুমকি কুড়াবে।

৪.১) বেশিরভাগ দুর্ঘটনার শিকার (যারা আহত) তহবিলের অভাবে মানসম্পন্ন চিকিৎসা নিতে পারছেন না, কারণ তাদের উপার্জন ক্ষমতা হয় স্থায়ীভাবে হারিয়ে গেছে বা আঘাতের কারণে আটকে রাখা হয়েছে। তারা শুধুমাত্র চিকিৎসার পরে এবং একটি প্রতিদ্বন্দ্বিতাপূর্ণ বিচারের পরে ক্ষতিপূরণ পায়। অনেক সময় চিকিৎসার অভাব বা তহবিলের অভাবের জন্য অপরিষ্পন্ন চিকিৎসা, নিজেই একটি অস্থায়ী অক্ষমতা যা শিকারের জন্য স্থায়ী অক্ষমতায় রূপান্তরিত করে, যার ফলে প্রদেয় ক্ষতিপূরণ বৃদ্ধি পায়।

---

° (২০১০) ২ এস. সি. সি ৬০৭

বীমা সংস্থাগুলি ভাল করেই জানে যে সময়মতো ক্ষতিপূরণ প্রদান বা ক্ষতিগ্রস্তদের সময়োপযোগী উন্নত চিকিৎসা শেষ পর্যন্ত তাদের দ্বারা প্রদেয় ক্ষতিপূরণের পরিমাণ হ্রাস করতে পারে। বীমা সংস্থাগুলি এও জানে যে তাদের শেষ পর্যন্ত দুর্ঘটনার শিকার ব্যক্তির চিকিৎসার খরচ সুদ সহ পরিশোধ করতে হবে। তবুও তারা আহতদের সময়োপযোগী সহায়তা দিতে ব্যর্থ হয়, তবে চিকিৎসা শেষ করার পরে নিজস্ব খরচে আহতদের দাবি পিটিশন দায়ের করার জন্য অপেক্ষা করে।

৪.২) আইনসভা দাবি মামলাগুলির বিচারাধীনতার সময়কাল হ্রাস করার চেষ্টা করেছে এবং ১৯৯৪ সালের ৫৪ নং সংশোধনী আইন দ্বারা আইনে দুটি উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন করে ক্ষতিপূরণ নির্ধারণের প্রক্রিয়াটি দ্রুত করার চেষ্টা করেছে, যাতে দাবিদারদের দাবি পিটিশন দায়ের না করে দুর্ঘটনার প্রথম তথ্য প্রাপ্তির এক মাসের মধ্যে মোটর দুর্ঘটনার দাবি নিবন্ধনের জন্য বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। আইনের ১৫৮ ধারার উপ-ধারা (৬) প্রদান করে:

"এই ধারার অধীনে কোনও ব্যক্তির মৃত্যু বা শারীরিক আঘাতের সঙ্গে জড়িত কোনও দুর্ঘটনা সম্পর্কিত কোনও তথ্য কোনও পুলিশ আধিকারিকের দ্বারা নথিভুক্ত বা প্রতিবেদন সম্পন্ন হওয়ার সঙ্গে সঙ্গে, পুলিশ স্টেশনের ভারপ্রাপ্ত আধিকারিক তথ্য রেকর্ড করার তারিখ থেকে ত্রিশ দিনের মধ্যে বা, ক্ষেত্রমত, সংশ্লিষ্ট বীমাকারীর কাছে এখতিয়ারযুক্ত দাবি ট্রাইব্যুনালে এবং তার একটি অনুলিপি সরবরাহ করার জন্য সংশ্লিষ্ট বীমাকারীর কাছে সেই প্রতিবেদনের একটি অনুলিপি প্রেরণ করবেন এবং যেখানে কোনও অনুলিপি মালিকের কাছে উপলব্ধ করা হয়, সেখানেও তিনি এই প্রতিবেদন প্রাপ্তির ত্রিশ দিনের মধ্যে সেই দাবি ট্রাইব্যুনাল এবং বীমাকারীর কাছে তা প্রেরণ করবেন।" আইনের ১৬৬ ধারার উপ-ধারা (৪) এইভাবে পড়ে:- "দাবি ট্রাইব্যুনাল ১৫৮ ধারার উপধারা (৬) এর অধীনে প্রেরিত দুর্ঘটনার যেকোনো প্রতিবেদনকে এই আইনের অধীনে ক্ষতিপূরণের আবেদন হিসেবে গণ্য করবে।"

সেন্ট্রাল মোটর ভেহিকেল রুলস, ১৯৮৯ এর বিধি ১৫০ আইনের ১৫৮(৬) ধারার অধীনে জমা দিতে প্রয়োজনীয় পুলিশ রিপোর্টের ফর্ম (নং ৫৪) নির্ধারণ করে ৪.৩) এই আদালত জেনারেল ইন্স্যুরেন্স কাউন্সিল বনাম এপি স্টেট [২০০৭ (১২) এস সি সি ৩৫৪] উপরোক্ত বিধানগুলি বাস্তবায়নের প্রয়োজনীয়তার উপর জোর দিয়েছে। এই আদালত নির্দেশ দিয়েছেন:

অতএব, নির্দেশ দেওয়া হয়েছে যে সমস্ত রাজ্য সরকার এবং কেন্দ্রশাসিত অঞ্চলগুলি আইন ১৫০ এবং ফর্ম ৫৪, সেন্ট্রাল মোটর ভেহিকেলস রুলস, ১৯৮৯-এ নির্দেশিত প্রয়োজনীয়তার কথা মাথায় রেখে ১৫৮ (৬) ধারার 'প্রয়োজনীয়তা' মেনে চলার প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট সমস্ত পুলিশ আধিকারিকদের নির্দেশ দেবে। প্রয়োজনীয়তাগুলি মেনে চলা হচ্ছে কিনা তা নিশ্চিত করার জন্য সংশ্লিষ্ট পুলিশ মহাপরিদর্শক পর্যায়ক্রমে চেকিং করবেন। যদি না মানা হয়, তবে ভুল কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে যথাযথ ব্যবস্থা নেওয়া হবে। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ পর্যায়ক্রমে যাচাই-বাছাই করে নিশ্চিত করবে যে কোনও পদক্ষেপ নেওয়া হচ্ছে কিনা এবং কোনও বিচ্যুতির ক্ষেত্রে অবিলম্বে সংশ্লিষ্ট রাজ্য সরকার/কেন্দ্রশাসিত অঞ্চলগুলির নজরে তা নিয়ে আসবে যাতে প্রয়োজনীয় সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেওয়া যেতে পারে। "

৪.৪) কিন্তু দুর্ভাগ্যবশত পুলিশ বা মোটর দুর্ঘটনা দাবি ট্রাইবুনাল কেউই আইনের এই বাধ্যতামূলক বিধানগুলি বাস্তবায়নের জন্য কোনও প্রচেষ্টা করেনি। যদি এই বিধানগুলি বিশ্বস্তভাবে এবং কার্যকরভাবে বাস্তবায়িত হয়, তবে দুর্ঘটনার শিকার এবং/অথবা তাদের পরিবারের পক্ষে ক্ষতিপূরণ পাওয়া সম্ভব হবে, কয়েক মাসের মধ্যে। অতএব, সংশ্লিষ্ট পুলিশ কর্তৃপক্ষ এবং ট্রাইব্যুনালগুলির এই বিধানগুলির আদেশ অনুসরণ করা জরুরি।

### সমস্যা (iv)

৫. আদালত সবসময়ই উদ্বিগ্ন থাকে যে সম্পূর্ণ ক্ষতিপূরণের পরিমাণ ভুক্তভোগী এবং তাদের পরিবারের কাছে পৌঁছায় না এবং উপকৃত হয় না, বিশেষত যারা অশিক্ষিত, অজ্ঞ, বা পার্শ্বিক জ্ঞানী নয়। যদি না অন্তর্নির্মিত সুরক্ষা ব্যবস্থা না থাকে তবে তারা ক্ষতিপূরণের সুবিধা থেকে বঞ্চিত হতে পারে যা তাদের ভবিষ্যতের জীবিকার একমাত্র উৎস হতে পারে। এই আদালত বারবার নিশ্চিত করার জন্য ব্যবস্থা নেওয়ার উপর জোর দিয়েছে যে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ যথাযথভাবে বিনিয়োগ করা হয়েছে এবং সুরক্ষিত রয়েছে এবং অজ্ঞতা, নিরক্ষরতা এবং শোষণের প্রতি সংবেদনশীলতার কারণে নষ্ট না হয়। [দেখুন ইউনিয়ন কার্বাইড কর্পোরেশন বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া-১৯৯১ (৪) এসসিসি ৫৮৪ এবং জেনারেল ম্যানেজার, কেরালা রাজ্য সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন বনাম সুসাম্মা থমাস-১৯৯৪ (২) এসসিসি ১৭৬]। কিন্তু এইসব ক্ষেত্রে নির্দেশ থাকা সত্ত্বেও, পরিস্থিতি এখনও অসন্তোষজনক থেকে অনেক দূরে রয়েছে এবং অনেক ক্ষেত্রে অসাধু আত্মীয়স্বজন, এজেন্ট এবং দালালরা দক্ষতার সাথে ক্ষতিপূরণের একটি বড় অংশ কেড়ে নিচ্ছেন। আদালতের বন্ধুর প্রতিবেদন।

৬. এই পটভূমিতে, কিছু সমাধান খুঁজে বের করার জন্য, ৯.৯.২০০৮ তারিখে, এই আদালত শ্রী গোপাল সুব্রহ্মণ্যমকে আদালত বান্ধব হিসেবে আদালতকে সহায়তা করার জন্য অনুরোধ করে। বিজ্ঞ আদালত বান্ধব তার স্বাভাবিক পুঙ্খানুপুঙ্খতা এবং প্রতিশ্রুতির সাথে বিষয়গুলি পরীক্ষা করেছেন এবং একাধিক প্রতিবেদন জমা দিয়েছেন এবং বিবেচনার জন্য বেশ কয়েকটি পরামর্শও দিয়েছেন। তিনি মোটরযানের দাবির বিচার দ্রুত এবং সুবিন্যস্ত করার জন্য দিল্লি হাইকোর্টের একজন বিজ্ঞ একক বিচারকের দ্বারা জারি করা একাধিক উদ্যোগী নির্দেশাবলীর উল্লেখ করেছেন এবং তার উপর নির্ভর করেছেন।

৭. সমস্যাগুলির প্রকৃতি বিবেচনা করে এবং শিক্ষিত আদালতের বন্ধু কর্তৃক প্রদত্ত বেশ কয়েকটি পরামর্শ বিবেচনা করে এবং শুনানির পরে, আমরা পুলিশ কর্তৃপক্ষ এবং দাবি ট্রাইবুনালগুলিকে নির্দেশের একটি সেট জারি করার প্রস্তাব করছি। আমরা বীমা সংস্থাগুলির দ্বারা বাস্তবায়নের জন্য কিছু পরামর্শ এবং সংসদ এবং কেন্দ্রীয় সরকার বিবেচনা করার জন্য কিছু পরামর্শ দেওয়ারও প্রস্তাব করছি।

### পুলিশ কর্তৃপক্ষকে নির্দেশ

৮. প্রতিটি রাজ্যের ডিরেক্টর জেনারেল অফ পুলিশকে নির্দেশ দেওয়া হয়েছে যে তিনি তাঁর রাজ্যের সমস্ত পুলিশ স্টেশনকে আইনের ১৫৮ (৬) ধারার বিধানগুলি মেনে চলার নির্দেশ দেবেন। এই উদ্দেশ্যে, স্টেশন হাউসকে নিম্নলিখিত পদক্ষেপগুলি নিতে হবে এখতিয়ারভুক্ত পুলিশ স্টেশনগুলির আধিকারিকরাঃ

(i) সেন্ট্রাল মোটর ভেহিকেল রুলস, ১৯৮৯ (সংক্ষেপে 'এআইআর')-এর ফর্ম নং ৫৪-এ দুর্ঘটনার তথ্য প্রতিবেদন পুলিশ (স্টেশন হাউস অফিসার) এফআইআর নিবন্ধনের ৩০ দিনের মধ্যে এখতিয়ারভুক্ত মোটর ভেহিকেল ক্লেইম ট্রাইব্যুনাতে জমা দেবে। ফর্ম নং ৫৪-এ প্রয়োজনীয় বিবরণ ছাড়াও, পুলিশকে ট্রাইব্যুনাতে এ আই আরতে নিম্নলিখিত অতিরিক্ত বিবরণ সংগ্রহ করে জমা দিতে হবেঃ (i) দুর্ঘটনার সময় ভুক্তভোগীর বয়স; (ii) ভুক্তভোগীর আয়; (iii) নির্ভরশীল পরিবারের সদস্যদের নাম এবং বয়স।

(ii) এ আই আর সঙ্গে এফআইআর-এর প্রত্যায়িত অনিলিপি, ঘটনাস্থলের স্কেচ/মহাজার/ছবি, চালকের ড্রাইভিং লাইসেন্স, গাড়ির বীমা পলিসি (এবং প্রয়োজনে ফিটনেস সার্টিফিকেট) এবং পোস্টমর্টেম রিপোর্ট (মৃত্যুর ক্ষেত্রে) অথবা আঘাত/ক্ষতের সার্টিফিকেট (আঘাতের ক্ষেত্রে) জমা দিতে হবে। আহত বা মৃত ব্যক্তির পরিবারের উপর নির্ভরশীল সদস্যদের নাম/ঠিকানাও ট্রাইব্যুনাতে জমা দিতে হবে।

(iii) একই সঙ্গে, সংযুক্তি সহ এ আই আরর অনুলিপি সংশ্লিষ্ট বীমা সংস্থাকে সরবরাহ করা হবে যাতে বীমাকারীর দাবি প্রক্রিয়া করার জন্য।

(iv) পুলিশ ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক নির্ধারিত শুনানির প্রথম তারিখটি ভুক্তভোগী (আহত) বা ভুক্তভোগীর পরিবার (মৃত্যুর ক্ষেত্রে) এবং চালক, মালিক এবং বীমাকারীকে অবহিত করবে। যদি ট্রাইব্যুনাল দ্বারা নির্দেশ দেওয়া হয়, তবে পুলিশ শুনানি এর প্রথম তারিখে তাদের উপস্থিতি নিশ্চিত করতে পারে।

৯. আইনের ১৫৮ (৬) ধারার অবিলম্বে বাস্তবায়নে যে কোনও প্রশাসনিক অসুবিধা এড়াতে আমরা তিনটি পর্যায়ে এই ধরনের বাস্তবায়নের অনুমতি দিচ্ছি। প্রথম পর্যায়ে, জাতীয় রাজধানী অঞ্চল এবং রাজ্য রাজধানী অঞ্চলের সমস্ত থানা/দাবি ট্রাইবুনাল ২০১০ সালের এপ্রিলের শেষের মধ্যে বিধানগুলি বাস্তবায়ন করবে। দ্বিতীয় পর্যায়ে, জেলা সদর অঞ্চলের সমস্ত থানা/দাবি ট্রাইবুনালগুলি ২০১০ সালের আগস্টের শেষের মধ্যে বিধানগুলি বাস্তবায়ন করবে। তৃতীয় পর্যায়ে, সমস্ত থানা/দাবি ট্রাইবুনালগুলি ২০১০ সালের ডিসেম্বরের শেষের মধ্যে বিধানগুলি বাস্তবায়ন করবে। ডিরেক্টর জেনারেলরা নিশ্চিত করবেন যে প্রয়োজনীয় ফর্ম এবং অবকাঠামোগত সহায়তা করা হয়েছে আইনের ১৫৮ (৬) ধারা উপলব্ধ কার্যকর করার জন্য।

১০. আইনের ১৯৬ ধারায় বলা হয়েছে যে, যে কেউ মোটর গাড়ি চালায় বা ধারা ১৪৬-এর বিধানগুলির লঙ্ঘনএ মোটর গাড়ি চালানোর অনুমতি দেয় কারাদণ্ডে দণ্ডনীয় যা তিন মাস পর্যন্ত বাড়ানো যেতে পারে, অথবা ১০০০/- টাকা পর্যন্ত জরিমানা অথবা উভয়ই হতে পারে।

যদিও আইনে বীমাকৃত যানবাহনের চালক এবং মালিকের বিরুদ্ধে মামলা করার প্রয়োজন রয়েছে তবে এটি খুব কমই করা হয়। এর ফলে একটি মূল্যবান প্রতিরোধ উপেক্ষা করা হয়। তাই আমরা ডিরেক্টর জেনারেলদের নির্দেশ দিচ্ছি যে আইনের ১৯৬ ধারার অধীনে বিমাবিহীন যানবাহন এর চালক এবং মালিকদের বিরুদ্ধে মামলা করার নির্দেশ জারি করুন।

১১. পরিবহণ বিভাগ, স্বাস্থ্য বিভাগ এবং অন্যান্য সংশ্লিষ্ট বিভাগগুলি ডিরেক্টর-জেনারেলরা ধারা ১৫৮ (৬) কার্যকর পর্যন্ত প্রয়োজনীয় সহযোগিতা প্রসারিত করবে।

### দাবি ট্রাইবুনালের নির্দেশ

১২. প্রতিটি হাইকোর্টের রেজিস্ট্রার জেনারেলকে নির্দেশ দেওয়া হয় যে, আইনের ১৫৮ (৬) ধারার অধীনে প্রাপ্ত দুর্ঘটনার প্রতিবেদনগুলি আইনের ১৬৬ (৪) ধারার অধীনে ক্ষতিপূরণের আবেদন হিসাবে নথিভুক্ত করতে এবং আহত বা মৃত ব্যক্তির পরিবারের দ্বারা দাবির আবেদন জমা দেওয়ার জন্য অপেক্ষা না করে সেগুলির সাথে মোকাবিলা করার জন্য তাঁর রাজ্যের সমস্ত দাবি ট্রাইবুনালগুলিকে নির্দেশ দেওয়া হবে। রেজিস্ট্রার জেনারেল নিশ্চিত করবেন যে আইনের ১৬৬ (৪) ধারা কার্যকর করার জন্য ট্রাইবুনেলে প্রয়োজনীয় রেজিস্টার, ফর্ম এবং অন্যান্য সহায়তা প্রসারিত করা হয়েছে।

১৩. আইনের ১৬৬ (৪) ধারা মেনে চলার জন্য, এখতিয়ারভুক্ত মোটর দুর্ঘটনা দাবি ট্রাইবুনালগুলি নিম্নলিখিত ধাপগুলি শুরু করবে:

(ক) পুলিশ স্টেশনগুলির স্টেশন হাউস অফিসারদের কাছ থেকে প্রাপ্ত এ আই আর নথিভুক্ত করার জন্য ট্রাইবুনাল একটি প্রাতিষ্ঠানিক রেজিস্টার বজায় রাখবে এবং সেগুলিকে বিবিধ পিটিশন হিসাবে নথিভুক্ত করবে। যদি কোনও ব্যক্তিগত দাবি পিটিশন সরাসরি একটি এ আই আরর উল্লেখ দায়ের করা হয়, সেগুলিও রেজিস্টারে নথিভুক্ত করা উচিত।

(খ) ট্রাইব্যুনাল এ আই আর-এ আবেদনগুলিকে বিবিধ আবেদন হিসাবে তালিকাভুক্ত করবে। এটি প্রাথমিক শুনানির জন্য একটি তারিখ নির্ধারণ করবে যাতে পুলিশ ভুক্তভোগী (মৃত্যুর ক্ষেত্রে ভুক্তভোগীর পরিবার) এবং দুর্ঘটনায় জড়িত গাড়ির মালিক, চালক এবং বীমাকারীকে সেই তারিখটি অবহিত করতে সক্ষম হয়। একবার দাবিদার/গুলি উপস্থিত হলে, বিবিধ আবেদনটি দাবি পিটিশনে রূপান্তরিত হবে। যদি কোনও দাবিদার/গুলি ট্রাইব্যুনাল এ আই আর দ্বারা প্রাপ্তির আগেই দাবি পিটিশন দায়ের করে, এ আই আরকে দাবির পিটিশনে ট্যাগ করা যেতে পারে।

(গ) ট্রাইব্যুনাল তদন্ত করবে এবং নিজেই সন্তুষ্ট করবে যে এ আই আর একটি প্রকৃত দুর্ঘটনার সাথে সম্পর্কিত এবং কোনও দুর্ঘটনার কোনও যোগসাজশ এবং মনগড়া ফলাফল নয় (কোনও "পুলিশ অফিসার-উকিল- ডাক্তারের বন্ধন, যা বেশ কয়েকটি ক্ষেত্রে প্রকাশ্যে এসেছে)।

(ঘ) ট্রাইব্যুনাল একটি সংক্ষিপ্ত তদন্তের মাধ্যমে নির্ভরশীল পরিবারের সদস্য/আইনী উত্তরাধিকারীদের নিশ্চিত করবে। এখতিয়ারভুক্ত পুলিশও তদন্ত করবে এবং নির্ভরশীল আইনী উত্তরাধিকারীর এর নাম জমা দেবে।

(ঙ) ট্রাইব্যুনাল নিবন্ধিত দাবির মামলাগুলিকে, যেখানে বীমাকারী দায়বদ্ধতার বিরোধ করে এবং যেখানে বীমাকারী সেগুলির মধ্যে শ্রেণীবদ্ধ করবে দায় নিয়ে বিতর্ক করে না।

(চ) যেখানেই বীমাকারী পলিসির অধীনে দায় নিয়ে বিতর্ক করে না, ট্রাইব্যুনাল একটি সংক্ষিপ্ত তদন্তের মাধ্যমে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নির্ধারণের চেষ্টা করবে বা বিষয়টিকে নিষ্পত্তির জন্য লোক আদালতে পাঠাবে, যাতে দাবি আবেদনের নিবন্ধনের তারিখ থেকে অনধিক ছয় মাসের মধ্যে দাবি পিটিশন নিজেই নিষ্পত্তি করা যায়।

(ছ) বীমা কোম্পানিগুলিকে দাবি নির্ধারণের ৩০ দিনের মধ্যে অনুমোদিত পরিমাণ বা নির্ধারিত পরিমাণ জমা দেওয়ার নির্দেশ দেওয়া হবে। ট্রাইব্যুনালগুলিকে নিশ্চিত করতে হবে যে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ স্থায়ী আমানতে রাখা হয়েছে এবং জেনারেল ম্যানেজার, কেএসআরটিসি বনাম সুসান্মা থমাস [১৯৯৪ (২) এসসিসি ১৭৬]-এ বর্ণিত নির্দেশাবলী অনুসারে বিতরণ করা হয়েছে।

(জ) যেহেতু আইনের ১৫৮ (৬) এবং ১৬৬ (৪) ধারা অনুসরণ করে শুরু করা কার্যধারা আইনের ১৬৬ (১) ধারার অধীনে ভুক্তভোগীর আবেদনের থেকে আলাদা প্রকৃতির, তাই ১৭০ ধারা প্রযোজ্য হবে না। তাই বীমাকারীরা দুর্ঘটনা, আঘাত, বয়স, আয় এবং মৃত ব্যক্তির উপর নির্ভরশীলদের বিষয়ে সঠিকতা যাচাই করতে ট্রাইব্যুনালকে (স্বাধীনভাবে বা গাড়ির মালিকদের সাথে) সহায়তা করার অধিকারী হবে ভুক্তভোগী এবং ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নির্ধারণে।

১৪. ট্রাইব্যুনালগুলিকে প্রদত্ত উপরোক্ত নির্দেশগুলি আইনের ১৬৯ ধারার অধীনে প্রদত্ত সংক্ষিপ্ত পদ্ধতি অনুসরণ করার জন্য প্রতিটি ট্রাইব্যুনালের বিবেচনার প্রতি পক্ষপাতহীন। আইনের ১৬৮ এবং ১৬৯ ধারা দ্বারা বাধ্যতামূলক যথাযথ সংক্ষিপ্ত পদ্ধতি অনুসরণ করে দাবির তদন্ত করার পরিবর্তে অনেক ট্রাইব্যুনাল নিয়মিত অপরাধ মামলার মতো মোটর দুর্ঘটনার মামলাগুলি পরিচালনা করে। এটি এড়ানো উচিত। ক্ষতিপূরণের জন্য আবেদনগুলি দ্রুত নিষ্পত্তি এবং দ্রুত নিষ্পত্তির সিদ্ধান্ত নেওয়ার ক্ষেত্রে ট্রাইব্যুনাল সক্রিয় ভূমিকা পালন করবে এবং ১৮৭২ সালের সাক্ষ্য আইনের ১৬৫ ধারাকে কার্যকরভাবে ব্যবহার করবে ন্যায্য ক্ষতিপূরণ নির্ধারণ করতে। "

**শীর্ষ আদালত বার বার অক্ষর এবং আত্মা মেনে চলার জন্য বিভিন্ন নির্দেশ জারি করেছে।**

১৭. এখন, নীতিগতভাবে এটি স্থির হয়েছে যে দাবিদারের পক্ষ থেকে কোনও দাবির আবেদন দাখিল করার প্রয়োজন নেই, যদিও আপিলকারী/দাবীদাররা তাদের দাবির আবেদন এবং তাদের কাছে উপলব্ধ নথিপত্র দাখিল করেছেন এবং সেই নথিগুলি হল এফআইআর, চার্জশিট, পিএম রিপোর্ট, বীমা পলিসি, ভুক্তভোগীর শিক্ষাগত যোগ্যতা। সেই নথিগুলি দাবির আবেদনের বিচারের জন্য যথেষ্ট কারণ নিয়মিত দেওয়ানি মামলার মতো বিচার পরিচালনার কোনও কঠোর বিধান নেই। এই আদালত বিমলা দেবী বনাম জাতীয় বীমা সংস্থা মামলায় সুপ্রিম কোর্টের একটি রায়ের উপর নির্ভর করে এই যুক্তির সমর্থনে যে এলডি ট্রাইবুনালে দায়ের করা নথিগুলি প্রদর্শিত হয় না তা পদ্ধতিগত ত্রুটি হবে, যা দাবির মামলার জন্য মারাত্মক হবে না।

সুপ্রিম কোর্ট উক্ত মামলায় নিম্নরূপ রায় দিয়েছেঃ

১৫. শুরুতে, আমরা পুনরাবৃত্তি করতে পারি যেমনটি এই আদালত ধারাবাহিকভাবে একাধিক মামলায় বলেছে যে এই আইনটি মোটর দুর্ঘটনার শিকার যারা শারীরিক আঘাতের শিকার হন বা অসময়ে মারা যান তাদের সান্ত্বনা দেওয়ার জন্য প্রণীত একটি উপকারী আইন। আইনটি এমনভাবে ডিজাইন করা হয়েছে, যা আইনে প্রদত্ত কঠোর সম্মতি নিশ্চিত করা থেকে ভুক্তভোগীদের মুক্তি দেয়, যা অন্যথায় মামলা এবং অন্যান্য কার্যধারার ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হয় যখন আইনের অধীনে দাখিল করা দাবির পিটিশনের বিচার করার সময় তাদের দ্বারা টিকে থাকা ক্ষতির জন্য ক্ষতিপূরণ দাবি করার জন্য দুর্ঘটনাতে।

১৬. আইনের ১৫৮ ধারায় মোটরযান চালক ব্যক্তির উপর নির্দিষ্ট কিছু শংসাপত্র উপস্থাপনের দায়িত্ব আরোপ করা হয়েছে, ড্রাইভিং লাইসেন্স এবং অনুমতিপত্র

---

<sup>৪</sup> (২০১৯) ২ এস. সি. সি ১৮৬

উপ-ধারা (৬), যা ১৯৯৪ সালে ১৫৮ ধারার সংশোধনীর মাধ্যমে যুক্ত করা হয়েছিল, পুলিশ স্টেশনের দায়িত্বে থাকা আধিকারিকের উপর একটি কর্তব্য আরোপ করে যে তিনি তথ্যের তারিখ থেকে ৩০ দিনের মধ্যে যে কোনও ব্যক্তির মৃত্যু বা শারীরিক আঘাতের সাথে সম্পর্কিত তথ্য (এফআইআর)/প্রতিবেদনের একটি অনুলিপি এক্টিয়ারযুক্ত দাবি ট্রাইব্যুনালে প্রেরণ করবেন এবং সংশ্লিষ্ট বীমাকারীর কাছে একটি অনুলিপিও পাঠাবেন। এই উপ-ধারাটি লণ্ডনকারী গাড়ির মালিকের উপরও একটি কর্তব্য আরোপ করে, যদি তার কাছে তথ্যের একটি অনুলিপি উপলব্ধ করা হয়, তবে তা দাবি ট্রাইব্যুনাল এবং যানবাহন এর বীমাকারীর কাছে প্রেরণ করা হবে।

১৭. দাবি ট্রাইব্যুনাল তার প্রাপ্তির উপর দুর্ঘটনার প্রতিবেদনটিকে এমনভাবে বিবেচনা করার ক্ষমতা রাখে যেন এটি আইনের ১৬৬ (৪) ধারার ভিত্তিতে আইনের অধীনে তাকে ক্ষতিপূরণ দেওয়ার জন্য দাবিদার কর্তৃক করা একটি আবেদন এবং তাই যোগ্যতার ভিত্তিতে এই ধরনের আবেদনের সিদ্ধান্ত নেওয়ার এখতিয়ার রয়েছে আইনের সাথে।

১৮. আইনের ১৬৬ (৪) ধারার সঙ্গে ১৫৮ (৬) ধারার উদ্দেশ্য হল দাবিদারদের দাবি দায়ের না করে দুর্ঘটনার এফআইআর প্রাপ্তির তারিখ থেকে এক মাসের মধ্যে মোটর দুর্ঘটনার দাবি পিটিশন নিবন্ধনের জন্য বাধ্যতামূলক করে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নির্ধারণের প্রক্রিয়াটি ত্বরান্বিত করা। (জাট প্রকাশ বনাম ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড দেখুন)

১৯. তিনটি ধারা রয়েছে, যা দাবি ট্রাইব্যুনালকে দাবিদারকে ক্ষতিপূরণ দেওয়ার ক্ষমতা দেয়, আইনের ১৪০, ১৬৩-এ এবং ১৬৬:

১৯.১.....

১৯.২.....

১৯.৩.....

১৯.৪. এই আইনের ১৬৬ ধারার ক্ষেত্রে ক্ষতিপূরণ প্রদানের বিষয়টিও রয়েছে। আইনের ১৬৮ ধারায় দাবি ট্রাইব্যুনালের রায় দেওয়ার বিষয়টি রয়েছে, যেখানে আইনের ১৬৯ ধারায় দাবি ট্রাইব্যুনালের পদ্ধতি ও ক্ষমতা রয়েছে। এই আদালত (তিন বিচারপতির বেঞ্চ) যেমন রায় দিয়েছে, এই আইনের অধীনে দায়ের করা দাবি পিটিশন প্রথাগত অর্থে কোনও মামলা বা বিরোধিতা নয়, বরং এটি আইনের ১২ অধ্যায়ের বিধানগুলির পরিপ্রেক্ষিতে এবং নিয়ন্ত্রিত একটি কার্যধারা, যা নিজেই একটি সম্পূর্ণ কোড। (দেখুন ইউনাইটেড ইন্ডিয়া ইন্সুরান্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম শিলা দত্ত।)

২০. আইনের পূর্বোক্ত নীতির কথা মাথায় রেখে, আমরা যখন মামলার তথ্যগুলি পরীক্ষা করি, তখন আমরা বিবেচনা করি যে দাবি ট্রাইব্যুনাল এবং হাইকোর্ট আবেদনকারীদের দাবি পিটিশন খারিজ করার ক্ষেত্রে ন্যায়সঙ্গত ছিল না। আমাদের দৃষ্টিতে, আবেদনকারীদের দাবি পিটিশনকে আইন অনুসারে আবেদনকারীদের যুক্তিসঙ্গত ক্ষতিপূরণ দেওয়ার অনুমতি দেওয়া উচিত ছিল। আমরা নিম্নলিখিত কারণে এটি বলছি:

২০.১ প্রথমত, আবেদনকারীরা দু'ঘটনা এবং অপরাধী গাড়ির চালকের বেপরোয়া ও অবহেলাপূর্ণ গাড়ি চালানোর প্রমাণ দেওয়ার জন্য পর্যাপ্ত প্রমাণ পেশ করেছিলেন, যার ফলে রাজেন্দ্র প্রসাদ এর মৃত্যু হয়েছিল।

২০.২ দ্বিতীয়ত, আপীলকারীরা দুর্ঘটনার সত্যতা এবং এর মধ্যে জড়িত ব্যক্তিদের প্রমাণ করার জন্য বস্তুগত নথি দাখিল করেন।

২০.৩. তৃতীয়ত, নথিতে দুর্ঘটনায় জড়িত ট্রাকের পরিচয়, ট্রাক চালকের পরিচয়, ট্রাকের মালিকের পরিচয়, অপরাধী ট্রাকের বীমাকারীর নাম, ট্রাকের বীমার সময়কাল, ট্রাকের থাকার জায়গার বিবরণ স্পষ্টভাবে প্রতিষ্ঠিত হয়েছে দুর্ঘটনার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট থানায় এফআইআর।

২০.৪. আমাদের দৃষ্টিতে, দুর্ঘটনার সত্যতা এবং এর সাথে জড়িত ব্যক্তিদের প্রমাণ করার জন্য আপিলকারীদের দাখিল করা নথির চেয়ে আর কী দলিল হতে পারে।

২০.৫. চতুর্থত, ট্রাকের চালক এবং মালিকের বিষয়ে, উভয়েই শুরু থেকেই এককভাবে রয়ে গেছে এবং তাই, আপিলকারীদের দাবির আবেদন এবং প্রমাণের প্রতিদ্বন্দ্বিতা করেনি বা দাবির পিটিশনে করা আপিলকারীদের অভিযোগ অস্বীকার করার জন্য সাক্ষী বাস্তবে প্রবেশ করেনি। উভয়ের বিরুদ্ধে একটি প্রতিকূল অনুমান করা যেতে পারে।

২০.৬. পঞ্চমত, যতদূর পর্যন্ত বীমা সংস্থার কথা বলা যায়, তাঁরা আবেদনকারীদের প্রমাণ অস্বীকার করার জন্য কোনও সাক্ষীকে পরীক্ষা করেননি। বীমা সংস্থা অভিযুক্ত ট্রাকের চালককে তাদের সাক্ষী হিসাবে পরীক্ষা করে প্রমাণ জমা দিতে পারত কিন্তু তা করা হয়নি।

২০.৭. ষষ্ঠত, অন্যদিকে, আপিলকারীরা তিনজন সাক্ষীকে পরীক্ষা করেন এবং এর মাধ্যমে তাদের প্রাথমিক বোঝা মামলাটি প্রমাণে ছেড়ে দেন।

২০.৮. সপ্তম কথা হল, সাক্ষ্যগ্রহণের সময় আবেদনকারীরা নথিগুলি উল্লেখ করা সত্ত্বেও আদালত যদি নথিগুলি প্রদর্শন না করে, তবে এই ধরনের ক্ষেত্রে, আবেদনকারীদের ক্ষতিপূরণ দাবি করার অধিকার থেকে বঞ্চিত করা যাবে না। আমাদের মতে, এটি একটি পদ্ধতিগত ত্রুটি ছাড়া আর কিছুই ছিল না, যা দাবি আবেদন প্রত্যাখ্যান করার ভিত্তি তৈরি করা যেত না। এটি আরও বেশি ছিল যখন আবেদনকারীরা তাদের মামলা প্রমাণ করার জন্য মৌখিক এবং ডকুমেন্টারি প্রমাণ উপস্থাপন করেছিলেন এবং উত্তরদাতারা তাদের পাল্টা কিছু করেননি।

২১. উপরোক্ত সাতটি কারণের আলোকে, আমাদের বিবেচিত মতামত যে আপিলকারীরা দুর্ঘটনার তথ্য প্রমাণ করতে সক্ষম হয়েছিল তাই র্যাস এবং প্রমাণ হয় দুর্ঘটনার কারণ চালকের অবহেলা। এটিও প্রমাণিত হয় যে অপরাধী ট্রাকটি দুর্ঘটনার সময় উত্তরদাতা ১-এর সাথে বীমা করা হয়েছিল এবং উত্তরদাতা ৩-র মালিকানাধীন ছিল। "

১৮. সুপ্রিম কোর্টের উপরোক্ত পর্যবেক্ষণ এবং হাতে থাকা বর্তমান মামলার পরিপ্রেক্ষিতে, দাবিদাররাও তাদের মামলাটিতে পর্যাপ্ত নথি পেশ করে প্রমাণ করেছেন। বিজ্ঞ ট্রাইব্যুনালটি নিম্নলিখিত কারণে দাবির আবেদন খারিজ করা উচিত নয় :-

**প্রথমত**, আপিলকারীরা প্রমাণ করার জন্য পর্যাপ্ত প্রমাণ পেশ করেছিলেন যে দুর্ঘটনাটি অপরাধী গাড়ির চালকের বেপরোয়া ও অবহেলার কারণে ঘটেছিল, যার ফলে রবিলোচন দাসের মৃত্যু হয়েছিল।

**দ্বিতীয়ত**, আপিলকারীরা দুর্ঘটনার সত্যতা, বীমা পলিসি বৈধ ছিল এবং এর সাথে জড়িত ব্যক্তিদের প্রমাণ করার জন্য পর্যাপ্ত নথি যেমন এফআইআরের সার্টিফাইড কপি, বীমা পলিসির জেরক্স কপি, ভুক্তভোগীর শিক্ষাগত সনদ, চার্জশিট, ময়নাতদন্ত প্রতিবেদন দাখিল করেছেন।

**তৃতীয়ত,** দাবিদারদের দায়ের করা নথিগুলি স্পষ্টভাবে দুর্ঘটনায় জড়িত অপরাধী গাড়ির বাসের নম্বর ডব্লিউবি-৬৭/২০৫৭, বাস চালানোর চালকের পরিচয়, বাসের মালিকের পরিচয়, অপরাধী বাসের বীমাকারীর নাম, বাসের বীমার কভারেজের সময়কাল, দুর্ঘটনার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট থানায় এফআইআর এবং চার্জশিট দায়েরের বিবরণ স্পষ্টভাবে প্রতিষ্ঠিত করে।

**চতুর্থত,** যতদূর বাসের মালিকের কথা বলা যায়, মামলাটি শুরু থেকেই তাঁর বিরুদ্ধে একতরফা ছিল এবং তাই, আবেদনকারীদের দাবির আবেদনকে প্রতিদ্বন্দ্বিতা করেনি বা দাবির আবেদনে করা আবেদনকারীদের অভিযোগ অস্বীকার করার জন্য সাক্ষী বাক্সে প্রবেশ করেনি এবং প্রমাণ। একটি প্রতিকূল অনুমান করা যেতে পারে।

**পঞ্চমত,** যতদূর পর্যন্ত বীমা সংস্থার কথা বলা যায়, তারা আপিলকারীদের সাক্ষ্যকে প্রত্যাখ্যান করার জন্য কোনও সাক্ষীকে পরীক্ষা করেনি। বীমা সংস্থা সাক্ষীকে পরীক্ষা করে প্রমাণ জমা দিতে পারত তার পক্ষে কিন্তু তা করা হয়নি।

**ষষ্ঠত**, অন্যদিকে, আপিলকারীরা দুজন সাক্ষীকে পরীক্ষা করেছেন এবং এইভাবে মামলাটি প্রমাণ করার জন্য তাদের প্রাথমিক বোঝা ছেড়ে দেয়।

**সপ্তম**, যদি আদালত বিজ্ঞ ট্রাইব্যুনালের কাছে বীমা পলিসির জেরক্স অনুলিপি দাখিল করার পরেও বীমা পলিসি প্রদর্শন না করে এবং তাদের দাবির আবেদনে বীমা পলিসির বিশদ বিবরণ এবং প্রমাণও উল্লেখ করে, এমন পরিস্থিতিতেও, আবেদনকারীদের এই ভিত্তিতে ক্ষতিপূরণ দাবি করার অধিকার থেকে বঞ্চিত করা যাবে না। উপরোক্ত সর্বোচ্চ পর্যবেক্ষণের পরিপ্রেক্ষিতে, এটি একটি পদ্ধতিগত ত্রুটি ছাড়া আর কিছুই ছিল না, যা দাবি আবেদন প্রত্যাহ্যান করার ভিত্তি তৈরি করা যেত না। উপরন্তু, যখন আবেদনকারীরা তাদের মামলা প্রমাণ করার জন্য মৌখিক এবং ডকুমেন্টারি প্রমাণ উপস্থাপন করেছিল এবং উত্তরদাতা নং ৩/বীমা সংস্থা তাদের পাল্টাতে কিছুই করেনি।

১৯. মোটরযান আইনের অধীনে দাবি মামলার প্রকৃতি হল দাবি মামলার তদন্ত সংক্ষিপ্ত পদ্ধতিতে অনুষ্ঠিত হবে। তদন্তের সময় চিহ্নিত নথিপত্র না থাকলেও, মামলা নিষ্পত্তির সময় কোনও পরিণতি হবে না। মোটরযান আইনের ধারা ১৬৬ এর অধীনে দাবি মামলা দায়েরের সময়, আপিলকারী/দাবীদারদের কর্তব্য হল অপরাধী গাড়ির চালকের বেরোয়া এবং অবহেলামূলক ড্রাইভিং/দোষ প্রমাণ করা। এই আদালতের আপিল পর্যায়ে আইনের প্রশ্ন এবং জড়িত তথ্য বিবেচনা করে আপিল নিষ্পত্তি করার ক্ষমতা রয়েছে কারণ সমস্ত প্রমাণ এবং নথি রেকর্ডে পাওয়া যায়। **রাজিন্দর শর্মা বনাম অর্পণা শর্মা**<sup>৫</sup> মামলায় আপিলকারীর দ্বারা উল্লেখিত রায়ে করা পর্যবেক্ষণের সাথে সম্পূর্ণ সন্তুষ্টির পরেও, ন্যায়বিচারের স্বার্থে আইন অনুসারে বিতর্কের সিদ্ধান্ত নেওয়া এই আদালতের বাধ্যবাধকতা।

সুপ্রিম কোর্ট এতে নিম্নরূপ রায় দিয়েছেঃ

"৫. মনে হয় যে, সাক্ষ্য উপস্থাপনের মাধ্যমে যে নথিগুলি পেশ করতে চাওয়া হয়েছে, সেগুলির অধিকাংশই নথিভুক্ত রয়েছে। এই পরিপ্রেক্ষিতে, বিষয়টি বিচার আদালতে পাঠানোর আদেশের নিশ্চয়তা নেই। হাইকোর্ট, প্রথম আপিল আদালত হওয়ায়, তথ্য ও আইন উভয়েরই আদালত। অতএব, হাইকোর্টের পক্ষে আইন অনুসারে বিতর্কের সিদ্ধান্ত নেওয়া ন্যায়বিচারের স্বার্থে হবে। মামলার তথ্যে রিমান্ডের আদেশ কেবল পক্ষগুলির মধ্যে কার্যধারা দীর্ঘায়িত হবে। "

২০. সম্পূর্ণ প্রমাণ থেকে জানা যায় যে, আবেদনকারীরা মামলাটি প্রমাণ করেছেন যে, ডব্লিউবি-৬৭/২০৫৭ নম্বর বহনকারী অপরাধমূলক গাড়ির চালকের বেপরোয়া ও অবহেলার কারণে দুর্ঘটনা ঘটেছে। উপরন্তু, এফআইআর, চার্জশিট, পিএম রিপোর্টটিও প্রমাণ করে যে ভুক্তভোগী সড়ক ট্র্যাফিক দুর্ঘটনার কারণে মারা গিয়েছিলেন। বীমা সংস্থার পক্ষ থেকে এটি বিতর্কিত ছিল না যে দুর্ঘটনাটি ঘটেনি, তাই গাড়ির বেপরোয়া ও অবহেলার কারণে দুর্ঘটনাটি ঘটেছে বলে সামান্য সন্দেহ নেই। উপরন্তু, আইপিসির ২৭৯/৩৩৭/৩৩৮ ৩০৪এ ধারার অধীনে চালকের বিরুদ্ধে চার্জশিট দায়ের করা হয়েছে, এছাড়াও প্রাথমিকভাবে প্রতিষ্ঠিত করে যে তার বেপরোয়া এবং অবহেলাপূর্ণ গাড়ি চালানোর কারণে, দুর্ঘটনাটি

ঘটেছিল এবং এই ধরনের দুর্ঘটনার কারণে, ভুক্তভোগী তার ব্যক্তির উপর গুরুতর আঘাত পেয়েছিল এবং অবশেষে তার আঘাতের কারণে মারা গিয়েছিল। অতএব, আপিলকারী/দাবিদাররা ক্ষতিপূরণ পাওয়ার অধিকারী।

২১. এখন, এই আদালতের সামনে প্রশ্ন ওঠে, আবেদনকারী/দাবিদারদের পক্ষে প্রকৃত ক্ষতিপূরণ কী হবে। পি. ডব্লিউ. ১ এবং ২-এর প্রমাণ থেকে এটা খুব স্পষ্ট যে দুর্ঘটনার তারিখের আগে ভুক্তভোগী একজন খণ্ডকালীন প্রভাষক ছিলেন এবং তিনি প্রতি ছাত্রের জন্য ১০০ টাকা করে দুটি শিফটে ছাত্রদের টিউশন দিতেন। এমনকি, যদি তিনি কোনও নথি দেখাতে না পারেন। এটি নিরাপদে গ্রহণ করা যেতে পারে যে তার উপার্জন প্রতি মাসে ৬০০০ টাকা ছিল। একজন শিক্ষিত ব্যক্তি, যিনি তার এম. এ সম্পন্ন করেছেন, দুর্ঘটনার সময় সহজেই প্রতি মাসে ন্যূনতম ৬০০০ টাকা উপার্জন করতে পারতেন। তা ছাড়া, বিমা সংস্থা আবেদনকারী/দাবিদারদের দাবির বিরোধিতা করার জন্য কোনও প্রমাণ পেশ করেনি। তদনুসারে, এই আদালত বর্তমান মামলার তথ্য ও পরিস্থিতি বিবেচনা করে প্রতি মাসে তাঁর আয় ৬০০০/- টাকা হিসাবে নিরাপদে গ্রহণ করতে পারে এবং সেইসাথে কিছু অনুমানমূলক কাজ **চন্দ্র @চান্নাডা @চন্দ্ররাম বনাম মুকেশ কুমার যাদব**<sup>৬</sup> মামলায় সুপ্রিম কোর্টের সিদ্ধান্তের উপর নির্ভর করে যেখানে মহামান্য সুপ্রিম কোর্ট রায় দিয়েছে:

---

<sup>৬</sup> (২০২২) ১ এস. সি. সি ১৯৮

“১০. দাবিদারদের নির্দিষ্ট মামলা হলো মৃত ব্যক্তির ভারী যানবাহন চালনার লাইসেন্স ছিল এবং তিনি প্রতি মাসে ১৫০০০/- টাকা আয় করতেন। দুর্ঘটনার তারিখে এই ধরনের লাইসেন্স থাকা এবং ভারী যানবাহন চালানো রেকর্ডে থাকা প্রমাণ থেকে প্রমাণিত। ১ (২০২১) ২ এসসিসি ১৬৬ সি.এ. @ এস.এল.পি. (সি) নং ৬৪৬৬ অফ ২০১৯ যদিও মৃতের স্ত্রী স্পষ্টভাবে এ ডবলু ১ হিসেবে সাক্ষ্য দিয়েছেন যে তার স্বামী শিবপাল প্রতি মাসে ১৫০০০/- টাকা আয় করতেন, শুধুমাত্র বেতন সার্টিফিকেট দাখিল না করার কারণে তা বিবেচনা করা হয়নি। ট্রাইব্যুনাল ২০১৬ সালে দক্ষ শ্রমিকের জন্য বিজ্ঞপ্তিকৃত ন্যূনতম মজুরি গ্রহণ করে মৃতের মাসিক আয় নির্ধারণ করেছে। বেতন শংসাপত্রের অনুপস্থিতিতে ন্যূনতম মজুরি বিজ্ঞপ্তি একটি মাপকাঠি হতে পারে তবে একই সাথে কিছু পরিমাণে অনুমান করার প্রয়োজন হয় না। তবে একই সাথে মৃত ব্যক্তির আয় মূল্যায়নের জন্য অনুমানকে বাস্তবতা থেকে সম্পূর্ণ বিচ্ছিন্ন করা উচিত নয়। কেবলমাত্র দাবিদাররা শিবপালের মাসিক আয় দেখানোর জন্য ডকুমেন্টারি প্রমাণ উপস্থাপন করতে না পারার কারণে, আয় গণনা করার সময় ন্যূনতম মজুরির সর্বনিম্ন স্তর গ্রহণের ন্যায্যতা নেই। মৃত ব্যক্তির স্ত্রীর মৌখিক প্রমাণ বাতিল করার কোনও কারণ নেই যে প্রয়াত শিবপাল প্রতি মাসে প্রায় ১৫,০০০/- টাকা আয় করে।

২২. ভুক্তভোগীর পিএম রিপোর্ট থেকে, ভুক্তভোগীর বয়স ২৮ বছর এবং তিনি অবিবাহিত ছিলেন। তার বয়স প্রমাণের জন্য, পিএম রিপোর্টই তার প্রকৃত বয়স গ্রহণ করার জন্য যথেষ্ট।

তাই তাঁর বয়স ২৫ থেকে ৩০ বছরের মধ্যে পড়ে। এর জন্য, সরলা ভার্মা এবং অন্যান্য বনাম দিল্লি ট্রান্সপোর্ট কর্পোরেশনের একটি মামলায় সুপ্রিম কোর্টের গৃহীত সিদ্ধান্তের পরিপ্রেক্ষিতে গুণক হবে ১৭ বছর এবং অন্য একটি 'যেখানে সুপ্রিম কোর্ট রায় দিয়েছে যে গুণককে নিম্নলিখিত পদ্ধতিতে নির্বাচন করা উচিতঃ -

এম-১৮ (১৫ থেকে ২৫ বছর)

এম-১৭ (২৬ থেকে ৩০ বছর)

এম-১৬ (৩১ থেকে ৩৫ বছর)

এম-১৫ (৩৬ থেকে ৪০ বছর)

এম-১৪ (৪১ থেকে ৪৫ বছর)

এম-১৩ (৪৬ থেকে ৫০ বছর)

এম-১১ (৫১ থেকে ৫৫ বছর)

এম-৯ (৫৬ থেকে ৬০ বছর)

এম-৭ (৬১ থেকে ৬৫ বছর)

এম-৯৫ (৬৬ থেকে ৭০ বছর)

২৩. আপিলকারীদের পক্ষে বিজ্ঞ উকিল অবশেষে যুক্তি দেখান যে, ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম প্রণয় সেট্টি এবং আনার-এ শীর্ষ আদালত কর্তৃক প্রদত্ত প্রস্তাবের ভিত্তিতে সাধারণ ক্ষতিপূরণ ৭০,০০০/- টাকা হওয়া উচিত। এছাড়াও, স্ব-কর্মসংস্থানের ক্ষেত্রে বা একটি নির্দিষ্ট বেতনের ক্ষেত্রে যেখানে মৃত ব্যক্তির বয়স ৪০ বছরের কম এর ক্ষেত্রে ভুক্তভোগীর ভবিষ্যতের সম্ভাবনা ৪০ শতাংশ হারে যোগ করা উচিত।

---

<sup>৭</sup> (২০০৯) ৬ এস. সি. সি ১২১

<sup>৮</sup> (২০১৭) ১৬ এস. সি. সি ৬৮০

২৪. আবেদনকারীদের দ্বারা উত্থাপিত ভবিষ্যতের সম্ভাবনার অধিকার এবং সাধারণ ক্ষতির বিষয়ে, উপরোক্ত প্রণয় শেঠির মামলায় (উপরে) সুপ্রিম কোর্ট ভবিষ্যতের সম্ভাবনা এবং গণনার পদ্ধতির বিষয়ে প্রস্তাব দিয়েছে, সমস্ত বিষয়, নিম্নরূপঃ

*"যদি মৃত ব্যক্তি স্বনিযুক্ত অথবা নির্দিষ্ট বেতনের অধিকারী হন, তা হলে প্রতিষ্ঠিত আয়ের ৪০ শতাংশ যোগ করা ওয়ারেন্ট হতে হবে যেখানে মৃত ব্যক্তির বয়স ৪০ বছরের কম। ২৫ শতাংশ যোগ করা হবে যেখানে মৃত ব্যক্তির বয়স ৪০ থেকে ৫০ বছরের মধ্যে এবং ১০ শতাংশ যোগ করা হবে যেখানে মৃত ব্যক্তির বয়স ৫০ থেকে ৬০ বছরের মধ্যে, গণনার প্রয়োজনীয় পদ্ধতি হিসাবে গণ্য করা উচিত। প্রতিষ্ঠিত আয় মানে আয় বিয়োগ কর উপাদান।*

২৫. এই রায়ে বিশেষভাবে বলা হয়েছে যে সাধারণ ক্ষতির পরিমাণ প্রচলিত মাথাগুলির উপর যুক্তিসঙ্গত হওয়া উচিত, যেমন, সম্পত্তির ক্ষতি, কনসোর্টিয়ামের ক্ষতি এবং অন্ত্যেষ্টিক্রিয়ার ব্যয় যথাক্রমে ১৫,০০০ টাকা, ৪০,০০০ টাকা এবং ১৫০০০ টাকা হওয়া উচিত। সুতরাং, এই আদালত এলডি-র জমা দেওয়ার মধ্যে সারবত্তা খুঁজে পেয়েছে এই বিষয়ে আপিলকারী/দাবিদারদের পক্ষে আইনজীবীদের।

২৬. উপরোক্ত আলোচনা এবং সর্বোচ্চ আদালত কর্তৃক প্রদত্ত প্রস্তাবের আলোকে, আপিলকারীরা পূর্বোক্ত সাধারণ ক্ষতিপূরণ ছাড়াও, মৃত ব্যক্তির, যাদের বয়স ৪০ বছরের কম, ভবিষ্যতের সম্ভাবনার জন্য বার্ষিক আয়ের ৪০% অতিরিক্ত অর্থ পাওয়ার অধিকারী।

তার মৃত্যুর সময় বয়স ২৮ বছর হিসাবে নেওয়া হয়েছিল এবং সেই গুণকের জন্য ভুক্তভোগীর বয়স ২৬ থেকে ৩০ বছরের মধ্যে বিবেচনা করে ১৭ বছর হবে। প্রকৃতপক্ষে, এটি নথিভুক্ত প্রমাণের ভিত্তিতে নেওয়া হয়।

২৭. উপরের পর্যবেক্ষণের কথা মাথায় রেখে, ক্ষতিপূরণ নিম্নরূপ মূল্যায়ন করা গণনা করা হয়ঃ

### ক্ষতিপূরণের গণনা

মাসিক আয়	৬,০০০/- টাকা
বার্ষিক আয় (৭২,০০০/- ৬০০০/- X ১২)	৭২,০০০/-
যোগ করুনঃ ভবিষ্যতের সম্ভাবনা ভুক্তভোগী আয়ের ৪০ শতাংশ	২৮,৮০০/-
<u>মোট আয়</u>	<u>১,০০,৮০০ /-</u>
কমঃ টাকার এক-দ্বিতীয়াংশ ছাড় মোট বার্ষিক আয় (ব্যক্তিগত এবং জীবনযাত্রার ব্যয়ের জন্য অবিবাহিত ভুক্তভোগী)	৫০,৪০০/-
<u>হ্রাসের পরে মোট আয়</u>	<u>৫০,৪০০/-</u>
<u>অসঙ্গতির মোট ক্ষতি- ৫০,৪০০/-X ১৭</u>	<u>৮,৫৬,৮০০/-</u>
<u>যোগঃ এস্টেটের খরচ</u>	<u>১৫,০০০/-</u>
<u>যোগঃ অন্ত্যেষ্টিক্রিয়ার খরচ</u>	<u>১৫০০০ টাকা</u>
<u>যোগঃ সহচার্জের খরচ</u>	<u>৪০,০০০/-</u>
<u>সমস্ত ক্ষতিপূরণ</u>	<u>৯২৬,৮০০ টাকা</u>

২৮. সুতরাং, আপিলকারী/দাবিদার ক্ষতিপূরণ পাওয়ার অধিকারী, ৮,৭৬,৮০০ = (টাকা ৯,২৬,৮০০-বিয়োগ ৫০,০০০/- পরিমাণ টাকা আসে ইতিমধ্যেই এম. ভি. আইন, ১৯৮৮-এর ধারা ১৪০ অনুসারে প্রাপ্ত) যা দাবির আবেদন দাখিলের তারিখ থেকে প্রতি বছর ৬ শতাংশ হারে সুদ বহন করবে, অর্থাৎ ১লা জুলাই, ২০০৫ থেকে চূড়ান্ত অর্থ প্রদান পর্যন্ত।

২৯. বিদ্বান ট্রাইব্যুনালের বিতর্কিত রায় এবং রায় তারিখ ১৭ই ফেব্রুয়ারি, ২০০৯ এতদ্বারা আলাদা করে রাখা হয়েছে।

৩০. উত্তরদাতা নং ১-বীমা কোম্পানিকে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ অর্থাৎ টাকা ৮,৭৬,৮০০ এবং উপরে উল্লিখিত সুদ চেকের মাধ্যমে বিজ্ঞ রেজিস্ট্রার জেনারেল, এই তারিখ থেকে ৪ সপ্তাহের মধ্যে কলকাতা হাইকোর্টের কাছে জমা করার নির্দেশ দেওয়া হয়েছে।

৩১. জ্ঞাত রেজিস্ট্রার জেনারেল, হাইকোর্ট, কলকাতা, উপরে উল্লিখিত পরিমাণ এবং সুদ জমা করার পরে, যথাযথ সনাক্তকরণের পরে আবেদনকারী/দাবিদারদের পক্ষে পরিমাণটি ছেড়ে দেবে অবিলম্বে অ্যাড ভ্যালোরেম কোর্ট ফি প্রদানের যাচাইকরণ।

৩২. উপরের পর্যবেক্ষণগুলির সাথে, তাত্ক্ষণিক আপিল নিষ্পত্তি করা হয় খরচ হিসাবে আদেশ ছাড়া।

৩৩. নিম্ন আদালতের রেকর্ড সহ এই রায়ের একটি অনুলিপি তথ্যের জন্য অবিলম্বে বিজ্ঞ ট্রাইব্যুনালে ফেরত পাঠানো হয়েছে।

৩৪. সমস্ত পক্ষ রায় এবং আদেশের একটি সার্ভার অনুলিপিতে কাজ করবে কলকাতার হাইকোর্টের অফিসিয়াল ওয়েবসাইট থেকে আপলোড করা হয়েছে।

৩৫. এই রায় ও আদেশের জরুরি ফটোস্ট্যাট কপি সমস্ত আইনি আনুষ্ঠানিকতা মেনে চলার উপর পক্ষগুলি কে দেওয়া হবে।

(বিচারপতি অজয় কুমার গুপ্ত)

পি. আদক (পি. এ.)

## **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 মাতৃ ভাষায় 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।

**/ Upama Ganguly**