**এম/এস. এলিট ইঞ্জিনিয়ারিং অ্যান্ড কনস্ট্রাকশন (হায়দ্রাবাদ)**

**প্রাইভেট লিমিটেড, এর ব্যবস্থাপনা পরিচালক দ্বারা প্রতিনিধিত্বকৃত।**

**বনাম**

**এম/এস টিচার কনস্ট্রাকশন ইন্ডিয়া প্রাইভেট, লিমিটেড**

**এর ব্যবস্থাপনা পরিচালক দ্বারা প্রতিনিধিত্বকৃত।**

**(২০১৮ সালের দেওয়ানি আপিল নং ২৪৩৯)**

**ফেব্রুয়ারি ২৩,২০১৮**

**[এ. কে. সিক্রি এবং অশোক ভূষণ, বিচারপতিদ্বয়]**

সালিশি ও মীমাংসা আইন, ১৯৯৬ – ধারা ৭(৫) – চুক্তিতে সালিশি ধারার অন্তর্ভুক্তি উল্লেখ দ্বারা – যদি প্রতিপন্ন হয় – ন্যাশনাল হাইওয়ে অথরিটি অফ ইন্ডিয়া কনসেশন চুক্তি সম্পাদন করে, যার মাধ্যমে এটি এম/এস. টি.কে. (কনসেশনায়ার) কে একটি চুক্তি প্রদান করে প্রকল্প হাইওয়ের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বিল্ড অপারেট অ্যান্ড ট্রান্সফার (বি ও টি) ভিত্তিতে – কনসেশনায়ার ইপিসি চুক্তির মাধ্যমে ওই কাজ এম/এস. ইউই (ইপিসি কন্ট্রাক্টর) কে প্রদান করে – ইপিসি কন্ট্রাক্টর, পাল্টা, উত্তরদাতার সাথে একটি নির্মাণ চুক্তি সম্পাদন করে ওই চুক্তিতে নির্ধারিত শর্তাবলী অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের জন্য – উত্তরদাতা ওই কাজ সাব-কন্ট্রাক্ট হিসাবে আপিলকারীকে প্রদান করে – উক্ত কাজের সম্পাদন সংক্রান্ত বিষয়ে আপিলকারী ও উত্তরদাতার মধ্যে কিছু বিরোধ দেখা দেয় – আপিলকারী সালিশি আহ্বান করে – উত্তরদাতা যুক্তি প্রদান করে যে, কোনো সালিশি চুক্তি ছিল না – আপিলকারী যুক্তি প্রদান করে যে, আপিলকারী ও উত্তরদাতার মধ্যে সম্পাদিত চুক্তি পরোক্ষভাবে ওই সালিশি চুক্তিকে অন্তর্ভুক্ত করে, যা ইপিসি কন্ট্রাক্টর ও উত্তরদাতার মধ্যে সম্পাদিত চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত ছিল – উচ্চ আদালত সিদ্ধান্ত দেয় যে, এখানে শুধুমাত্র অন্য একটি নথির উল্লেখ ছিল, তবে সালিশি ধারা অন্তর্ভুক্ত করার কোনো অভিপ্রায় ছিল না – যথাযথতা – সিদ্ধান্ত: যথাযথ – বর্তমান ক্ষেত্রে, আপিলকারী ও উত্তরদাতার মধ্যে চুক্তির অংশ হিসাবে সালিশি ধারাকে অন্তর্ভুক্ত করার কোনো অভিপ্রায় ছিল না – যখন অন্তর্ভুক্তি ধারা নির্দিষ্ট কিছু শর্তাবলীর উল্লেখ করে, তখন শুধুমাত্র সেই নির্দিষ্ট শর্তাবলী অন্তর্ভুক্ত হয়, সালিশি ধারা নয়।

আপিল খারিজ করে আদালতের সিদ্ধান্ত ঃ

ঃ১. সালিশি ও মীমাংসা আইন, ১৯৯৬-এর ৭ নম্বর ধারার উপ-ধারা (৫) অনুসারে, একটি স্বাধীন নথিতে অন্তর্ভুক্ত সালিশি ধারা চুক্তিতে উল্লিখিত সেই স্বাধীন নথির

উল্লেখের মাধ্যমে পক্ষগুলোর মধ্যে সম্পাদিত চুক্তিতে সংযোজিত ও অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে, এমনকি যদি চুক্তিতে সালিশির জন্য নির্দিষ্ট কোনো বিধান না থাকে। তবে, এই জাতীয় অবলম্বন কেবল তখনই গ্রহণ করা যেতে পারে 'যদি উল্লেখটি এই জাতীয় নথিতে সালিশ ধারাটিকে চুক্তির একটি অংশ করে তোলে।

২. হাইকোর্ট সঠিকভাবে বলেছে যে, তাৎক্ষণিক ক্ষেত্রে সালিসি ধারাকে আপিলকারী এবং উত্তরদাতার মধ্যে চুক্তির অংশ করার উদ্দেশ্য ছিল না। ২য় এবং ৯.১০ নং ধারাকে হাইকোর্ট সঠিক ব্যাখ্যা দিয়েছে। এই ধারাগুলির দ্বারা, শুধুমাত্র চুক্তির সেই শর্তাবলী এবং উপ-শর্তাবলী, নির্দিষ্টকরণ ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে যা কাজ এবং গুণমানের সাথে সম্পর্কিত। ৯.১০ নং ধারায় কেবল 'আইটেম'-এর কথা বলা হয়েছে যা চুক্তিতে উল্লেখ করা হয়নি এবং সেই আইটেমগুলি কার্যকর করার শর্তাবলী মূল চুক্তি থেকে নেওয়া হবে। ৮.৭ নং ধারার উল্লেখও অপ্রাসঙ্গিক।শুধুমাত্র এই ধারা অনুসারে, মূল চুক্তিতে থাকা 'কাজের শর্তাবলী' সম্পর্কিত শর্তাবলী অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। 'সমাপ্তি' সম্পর্কিত পদ্ধতি বিরোধ নিষ্পত্তি থেকে সম্পূর্ণ আলাদা। বিরোধ এমনকি চুক্তির সমাপ্তির পরেও দেখা দিতে পারে এবং এটি একটি সম্পূর্ণ ভিন্ন দিক, যা অগত্যা কাজের সমাপ্তির সাথে সম্পর্কিত নয়।

এম. আর. ইঞ্জিনিয়ার্স অ্যান্ড কন্ট্রাক্টরস প্রাইভেট লিমিটেড বনাম সোম দত্ত বিল্ডার্স লিমিটেড (২০০৯) ৭ এস. সি. সি ৬৯৬: [২০০৯] ১০ এস. সি. আর ৩৭৩; গ্রুপ চিমিক তিউনিশিয়ান এস. এ বনাম সাউদার্ন পেট্রোকেমিক্যালস ইন্ডাস্ট্রিজ কর্পোরেশন লিমিটেড (২০০৬) ৫ এস. সি. সি ২৭৫: [২০০৬] ২ সম্পূরক এস. সি. আর ৯৫৪; লারসেন অ্যান্ড টুব্রো লিমিটেড বনাম মোহন লাল হারবনস লাল ভায়ানা (২০১৫) ২ এস. সি. সি ৪৬১: [২০১৪] ৩ এস. সি. আর ১৬২; শর্মা অ্যান্ড অ্যাসোসিয়েটস কন্ট্রাক্টরস প্রাইভেট লিমিটেড বনাম প্রগ্রেসিভ কনস্ট্রাকশনস লিমিটেড (২০১৭) ৫ এস. সি. সি ৭৪৩-উল্লিখিত।

আলিমেন্টা এস. এ. বনাম জাতীয় কৃষি সমবায়। এম. কে. টি. জি. ফেডারেশন অফ ইন্ডিয়া লিমিটেড (১৯৮৭) ১ এস. সি. সি ৬১৫:। ১৯৮৭] ১ এস. সি. আর ৯৫৭-এর উপর নির্ভরশীল।

বনাম এম/এস. টিচট্রান্স কনস্ট্রাকশন ইন্ডিয়া প্রাইভেট লিমিটেড।

**মামলা প্রসঙ্গ**

[২০০৯] ১০ এস. সি. আর ৩৭৩ অনুচ্ছেদ ১০ উল্লেখ করা হয়েছে

[২০০৬] ২ সম্পূরক. এস. সি. আর ৯৫৪ অনুচ্ছেদ ১২ উল্লেখ করা হয়েছে

[২০১৪] ৩ এস. সি. আর ১৬২ অনুচ্ছেদ ১৩ উল্লেখ করা হয়েছে

(২০১৭) ৫ এস. সি. সি ৭৪৩ অনুচ্ছেদ ১৩ উল্লেখ করা হয়েছে

[১৯৮৭] ১ এস. সি. আর ৯৫৭ অনুচ্ছেদ ১৯-এর উপর নির্ভর করে

দেওয়ানী আপিল এখতিয়ার ঃ ২০১৮ সালের দেওয়ানী আপিল নং ২৪৩৯,

২০১৪ সালের ২০৩ নং মূল পিটিশনে মাদ্রাজের হাইকোর্টের বিচার বিভাগ কর্তৃক প্রদত্ত ১৮.০৯.২০১৫ তারিখের রায় ও আদেশ থেকে।

আপিলকারীর পক্ষে শ্রীধর পোতারাজু, প্রভাত কুমার, সুশ্রী সিন্দেওরা ভিএনএল, সুশ্রী অঙ্কিতা শর্মা, উদয় খান্না, আইনজীবীরা।

উত্তরদাতার পক্ষে এ কে গাঙ্গুলি, প্রধান আইনজীবী, ড. অমিত জর্জ, আর সতীশ, মোহন দাস কে কে, রাজেশ কুমার, মিসেস এস গীতা, মিসেস স্মিতা রানী, মিসেস সোনিয়া বাসুদেব, আইনজীবী।

এ. কে. সিক্রি, বিচারপতি, 'আদালতের রায়টি প্রদান করেন।

১. অনুমতি মঞ্জুর।

ন্যাশনাল হাইওয়ে অথরিটি অফ ইন্ডিয়া (এন. এইচ. এ. আই) ১৯শে জুলাই, ২০০৭ তারিখে একটি চুক্তি করেছিল (এরপরে "ছাড় চুক্তি" হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে) যার মাধ্যমে এটি মেসার্স টি. কে. টোল রোড প্রাইভেট লিমিটেডকে (এরপরে "ছাড়দাতা" হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে) একটি চুক্তি প্রদান করেছিল, যা অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে, কোয়েম্বাটোর এবং নাগাপট্টিনমকে সংযুক্তকারী জাতীয় মহাসড়ক ৬৭-এর উপর বিল্ড অপারেট অ্যান্ড ট্রান্সফার (বি. ও. টি) ভিত্তিতে প্রকল্প মহাসড়কের নকশা, প্রকৌশল, অর্থায়ন, সংগ্রহ, নির্মাণ, পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য। ছাড়দাতা ৩১শে জানুয়ারী, ২০০৮ তারিখে ইপিসি চুক্তি (প্রকৌশল, ক্রয় এবং নির্মাণ চুক্তি)-এর মাধ্যমে উল্লিখিত কাজটি এম/ইউটিলিটি এনার্জি লিমিটেড এবং প্রাইভেট ইঞ্জিনিয়ারদের (এর পরে "ঠিকাদার" হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে) একটি নির্দিষ্ট পরিমাণের টার্নকি ভিত্তিতে প্রদান করে।ই. পি. সি ঠিকাদার, পালাক্রমে, ১৪ই মার্চ, ২০০৮ তারিখে উত্তরদাতার সঙ্গে একটি নির্মাণ চুক্তি সম্পাদন করেন (মিস. টেকট্রান্স কনস্ট্রাকশন ইন্ডিয়া প্রাইভেট লিমিটেড) যাতে সেই চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত শর্তাবলী অনুযায়ী কাজগুলি সম্পাদন করা যায়। সেই চুক্তির ৮ম ধারা উত্তরদাতাকে কাঠামোগত কাজের উপ-চুক্তির অনুমতি দেয়। তদনুসারে, উত্তরদাতা তাদের কাজের উপ-চুক্তির জন্য একটি দরপত্র আহ্বান করেন যাতে আপিলকারীও তার দরপত্র জমা দেন এবং শেষ পর্যন্ত ২৯শে জুলাই, ২০০৯ তারিখের চুক্তির মাধ্যমে উত্তরদাতার দ্বারা উক্ত কাজটি প্রদান করা হয়।

৩) উক্ত কাজটি সম্পাদনের ক্ষেত্রে আবেদনকারী এবং উত্তরদাতার মধ্যে কিছু বিরোধ দেখা দেয় এবং আবেদনকারী তার ২৫শে মার্চ, ২০১৩ তারিখের চিঠির মাধ্যমে উত্তরদাতার বিরুদ্ধে কিছু দাবি উত্থাপন করেন। আবেদনকারী কারুরের প্রধান বিচারপতির ফাইলের মধ্যস্থতা ও সমঝোতা আইন, ১৯৯৬ (এরপরে "আইন" হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে)-এর ধারা ৯-এর অধীনে মূল আর্জিও দায়ের করেছিলেন। এই আর্জিটি উত্তরদাতার দ্বারা প্রতিদ্বন্দ্বিতা করা হয়েছিল যিনি তার উত্তরে আবেদনকারীর উত্থাপিত সমস্ত অভিযোগ অস্বীকার করেছিলেন এবং আরও বলেছিলেন যে যেহেতু পক্ষগুলির মধ্যে কোনও সালিশ চুক্তি ছিল না, তাই আইনের ধারা ৯-এর অধীনে আর্জিটি টেকসই ছিল না।এটি বিচারাধীন থাকাকালীন, আবেদনকারী ২৮শে জানুয়ারী, ২০১৪ তারিখে মাদ্রাজের হাইকোর্ট অফ জুডিকেচারে সালিসকারী নিয়োগের জন্য আইনের ১১ (৩) এবং (৫) ধারার অধীনে আবেদন করেছিলেন। এই পিটিশনে বিজ্ঞপ্তি হাইকোর্ট জারি করেছিল। ইতিমধ্যে, ৩০শে জুন, ২০১৪ তারিখে, প্রধান বিচারক, কারুর আইনের ৯ ধারার অধীনে আবেদনকারীর আবেদন মঞ্জুর করেছিলেন, কিন্তু সালিশ চুক্তির অস্তিত্বের বিষয়টি উন্মুক্ত রেখেছিলেন।

৪)আইনের ১১ ধারার অধীনে আপিলকারীর পিটিশনের ক্ষেত্রে, কোনও চুক্তির অনুপস্থিতির ভিত্তিতে পিটিশনের রক্ষণাবেক্ষণযোগ্যতার বিষয়ে আপত্তি তুলে উত্তরদাতা এটিকে প্রতিদ্বন্দ্বিতা করেছিলেন। হাইকোর্ট ১৮ই সেপ্টেম্বর, ২০১৫ তারিখের বিতর্কিত আদেশের মাধ্যমে আপিলকারীর উক্ত আর্জিটি খারিজ করে দিয়েছে যে পক্ষগুলির মধ্যে কোনও সালিশ চুক্তি নেই এবং তাই সালিশকারী নিয়োগ বা সালিশ ট্রাইব্যুনাল গঠনের জন্য আইনের অধীনে প্রতিকার উপলব্ধ নয়।

৫) এই মুহূর্তে এটি স্পষ্ট করা যেতে পারে যে আবেদনকারী এবং উত্তরদাতার মধ্যে ২৯শে জুলাই, ২০০৯ তারিখের চুক্তিতে কোনও সালিশ ধারা নেই। পক্ষগুলির মধ্যেও কোনও স্বাধীন সালিশ চুক্তি নেই। তবে, আবেদনকারীর দ্বারা প্রতিষ্ঠিত মামলাটি ছিল যে ২৯শে জুলাই, ২০০৯ তারিখের এই চুক্তিটি পক্ষগুলির মধ্যে স্বাক্ষরিত হয়েছিল, যার অর্থ, ১৪ই মার্চ, ২০০৮ তারিখের চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত সালিশ চুক্তি যা ইপিসি ঠিকাদার এবং উত্তরদাতার মধ্যে স্বাক্ষরিত হয়েছিল।

৬)ই. পি. সি ঠিকাদার এবং উত্তরদাতার মধ্যে ১৪ই মার্চ, ২০০৮ তারিখের চুক্তির ৪৫ নং ধারায় দ্বন্দ্ব নিষ্পত্তির পদ্ধতি রয়েছে এবং এর উপ-ধারায় (৩) সালিশ পদ্ধতিকে বোঝায়। যে কোনও বিরোধের ক্ষেত্রে, ৪৫.১ নং ধারা অনুসারে, প্রথম প্রচেষ্টা হল 'সৌহার্দ্যপূর্ণ সমাধান'-এর জন্য। এরপর, ধারা ৪৫.২ অনুযায়ী, ‘মধ্যস্থতা প্রক্রিয়া’

অবলম্বন করা হবে এবং যদি সেটিও ব্যর্থ হয়, তবে ‘সালিশি পদ্ধতি’ প্রযোজ্য হবে। ধারা ৪৫.৩ এবং ধারা ৪৫.৪ নিম্নরূপ:

"৪৫.৩. সালিশি পদ্ধতিঃ

অনুচ্ছেদ ৪৫.১ এবং ৪৫.২-এর বিধান সাপেক্ষে, যে কোনও বিরোধ, যা পক্ষগুলির মধ্যে সৌহার্দ্যপূর্ণ সমাধানের মাধ্যমে বা মধ্যস্থতার উল্লেখের মাধ্যমে সমাধান করা হয় না, অবশেষে সালিসি ও সমঝোতা আইন, ১৯৯৬-এর অধীনে বাধ্যতামূলক সালিসি দ্বারা নিষ্পত্তি করা হবে। সালিসি হবে তিনজন সালিসকারীর একটি প্যানেল দ্বারা, যার মধ্যে একজন প্রতিটি পক্ষের দ্বারা নিযুক্ত হবেন এবং তৃতীয়জন দলগুলির দ্বারা নিযুক্ত দুই সালিসকারীদের দ্বারা নিযুক্ত হবেন। সালিসের প্রয়োজন এমন পক্ষ লিখিতভাবে একজন সালিসকারী নিয়োগ করবে, এই ধরনের নিয়োগ সম্পর্কে অন্য পক্ষকে অবহিত করবে এবং অন্য পক্ষকে তার সালিসকারী নিয়োগের জন্য আহ্বান করবে। যদি এই ধরনের বিজ্ঞপ্তি প্রাপ্তির ১৫ দিনের মধ্যে অন্য পক্ষ তার সালিসকারী নিয়োগ করতে ব্যর্থ হয়, তবে নিয়োগ চাইছে যে পক্ষ সালিসকারীর  সালিশ আইনঅনুসারে আরও পদক্ষেপ নিতে পারে

৪৫.৪. সালিশের স্থানঃ

'সমস্ত বিরোধের ক্ষেত্রে সালিশের স্থান হবে মুম্বাই।

৭. আপিলকারীর মতে, এই ধারাটি ২৯শে জুলাই, ২০০৯ তারিখের চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে যা উক্ত ই চুক্তির নিম্নলিখিত ধারাগুলির ভিত্তিতে উত্তরদাতা এবং আপিলকারীর মধ্যে করা হয়েছিলঃ

"২. উপঠিকাদারএতদ্বারা সম্মত হয়, কাজের উক্ত মূল্য সম্পাদনের উদ্যোগ নেয় এবং কাজের দক্ষ ও সফল সম্পাদনের জন্য দায়বদ্ধ এবং চুক্তির নথিতে নির্দিষ্ট চুক্তির সময়কাল অনুযায়ী সম্পন্ন করতে হবে।

চুক্তির সমস্ত শর্ত এবং বিশেষ শর্তাবলী, নির্দিষ্টকরণ (নির্মাণ ঠিকাদার এবং নিয়োগকর্তার মধ্যে প্রাসঙ্গিক চুক্তিতে নির্দিষ্ট করা কাজ এবং গুণমান জি সম্পর্কিত সাধারণ এবং অতিরিক্ত ধারা) সাবকন্ট্রাক্টরের জন্য বাধ্যতামূল

এ……

বি……

অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে ধারা-৯.১০ নিম্নরূপ প্রদান করেঃ

"৯.১০. এই চুক্তির ধারাগুলিতে উল্লিখিত নয় এমন আইটেমগুলির জন্য, ঠিকাদার এবং ইপিসি ছাড়দাতার মধ্যে চুক্তির শর্তাবলী প্রযোজ্য হবে।

৮. এইভাবে, আবেদনকারীর পক্ষে বিদ্বান কৌঁসুলি যুক্তি দিয়েছিলেন যে, পূর্বোক্ত ধারা অনুসারে, যখন আপিলকারী চুক্তির নথিতে নির্দিষ্ট চুক্তি অনুসারে কাজ সম্পাদনের জন্য সম্মত হন এবং দায়িত্ব গ্রহণ করেন এবং উক্ত ধারাটি বিশেষভাবে বিধান করে যে নির্মাণ ঠিকাদার এবং নিয়োগকর্তার মধ্যে প্রাসঙ্গিক চুক্তিতে নির্দিষ্ট কাজ এবং গুণাবলী সম্পর্কিত চুক্তির সমস্ত বিশেষ শর্ত, নির্দিষ্টকরণ ইত্যাদি উত্তরদাতার উপর বাধ্যতামূলক, সালিশ চুক্তি সম্পর্কিত ধারা অর্থাৎ ই. পি. সি ঠিকাদার এবং উত্তরদাতার মধ্যে প্রবেশ করা ৪৫ ধারাও অন্তর্ভুক্তির মাধ্যমে প্রযোজ্য হয়ে ওঠে।এটি জমা দেওয়া হয়েছিল যে সংযুক্তি ১-এর ৯.১০ ধারার সাথে পঠিত পূর্বোক্ত ধারাটি স্পষ্টভাবে উল্লেখ করে যে চুক্তির ধারাগুলিতে উল্লিখিত নয় এমন আইটেমগুলির ক্ষেত্রে, ঠিকাদার এবং ইপিসি ছাড়দাতার মধ্যে চুক্তির শর্তাবলী প্রযোজ্য হবে, একই ফলাফলের দিকে পরিচালিত করবে।

৯। এই যুক্তিগুলিই হাইকোর্টের সামনে উত্থাপিত হয়েছিল। আপিলকারী আইনী প্রতিকার আহ্বান করার আগে উত্তরদাতার কাছে তার দ্বারা সম্বোধন করা কিছু যোগাযোগের কথাও উল্লেখ করেছিলেন যেখানে বলা হয়েছে যে পক্ষগুলি ৪৫.৩ ধারা অনুসারে বিরোধ নিষ্পত্তির জন্য সম্মত হয়েছে। অন্যদিকে, উত্তরদাতা আইনের ৯ ধারার অধীনে আপিলকারীর দায়ের করা আবেদনের ২৩ অনুচ্ছেদের দিকে হাইকোর্টের দৃষ্টি আকর্ষণ করেছিলেন যেখানে এটি স্পষ্টভাবে বলেছিল যে আবেদনকারী উপযুক্ত দেওয়ানি আদালতে গিয়ে অর্থ পুনরুদ্ধারের জন্য উত্তরদাতার বিরুদ্ধে আইনি ব্যবস্থা নিতে বাধ্য হবেন।এইভাবে, হাইকোর্ট মতামত দেয় যে কেবল যোগাযোগগুলি থেকে এটি বলা যায় না যে পক্ষগুলি সালিশের জন্য সম্মত হয়েছিল এবং প্রকৃতপক্ষে, আইনের ৯ ধারার অধীনে দায়ের করা তাঁর আবেদনে আপিলকারী উত্তরদাতা এবং নিয়োগকর্তার মধ্যে চুক্তি সম্পর্কে অজ্ঞতা স্বীকার করেছিলেন। যেহেতু এটি এমন একটি বিবৃতি দেওয়ার মাত্রায় গিয়েছিল যে "আবেদনকারীকে এখন পর্যন্ত চুক্তির শর্তাবলী সম্পর্কে সম্পূর্ণ অন্ধকারে রাখা হয়েছে"।এরপর উচ্চ আদালত আবেদনকারী ও উত্তরদাতার মধ্যে স্বাক্ষরিত চুক্তির ২ ও ৯.১০ ধারাকে ব্যাখ্যা করে এই সিদ্ধান্তে উপনীত হয় যে, এই ধারাগুলি কখনই পক্ষগুলির মধ্যে সম্পাদিত ২৯শে জুলাই, ২০০৯ তারিখের চুক্তিতে সালিশ চুক্তি অন্তর্ভুক্ত করার উদ্দেশ্যে নয়। এই বিষয়ে আলোচনা নিম্নরূপঃ

এম/এস. এলিট ইঞ্জিনিয়ারিং অ্যান্ড কনস্ট্রাকশন (হায়দ্রাবাদ) প্রাইভেট লিমিটেড ৫৯১

বনাম এম/এস. টিচট্রান্স কনস্ট্রাকশন ইন্ডিয়া প্রাইভেট লিমিটেড।[ এ কে সিক্রি ,বিচারপতি]

১৮. আবেদনপত্র ও নথিপত্রের যত্ন সহকারে পর্যালোচনার পাশাপাশি পক্ষগুলির পক্ষে বিজ্ঞ পরামর্শদাতার জমা দেওয়া তথ্য, আরও সুনির্দিষ্টভাবে ধারাগুলি পড়ার ক্ষেত্রে, এই আদালতের অভিমত হল যে পূর্বোক্ত চুক্তির ধারা-২-এর অংশটি শুধুমাত্র "নির্মাণ ঠিকাদার এবং নিয়োগকর্তার মধ্যে প্রাসঙ্গিক চুক্তিতে নির্দিষ্ট কাজ এবং গুণমান" বোঝায়। চুক্তির সমস্ত শর্ত এবং উপ-শর্তগুলি উপ-ঠিকাদার/আবেদনকারীর জন্য বাধ্যতামূলক, তবে দ্ব্যর্থহীন উল্লেখটি সালিশ ধারার কোনও উল্লেখ ছাড়াই কেবল "কাজ এবং নির্দিষ্ট মানের" জন্য।এটি কেবল সালিশ ধারার উল্লেখের অনুপস্থিতির ক্ষেত্রে নয়, তবে উল্লেখটি "নির্দিষ্ট কাজ এবং গুণমান"-এর জন্য নির্দিষ্ট। এই ধারার একটি বর্ধিত অর্থ দেওয়া যাবে না। এই প্রসঙ্গেই শর্তাবলী নির্দিষ্ট করে সংযুক্তি-১-এর প্রকরণ -৯.১০ পড়তে হবে।আরও একবার, এটি "আইটেমগুলি" বোঝায় যা চুক্তির ধারাগুলিতে উল্লেখ করা হয়নি যেখানে পূর্ববর্তী চুক্তির শর্তগুলি প্রযোজ্য হবে। সুতরাং, এটি ব্যবহার করা আইটেমগুলিকে বোঝায়।

১০. হাইকোর্ট আরেকটি নথির উল্লেখ এবং উল্লেখের মাধ্যমে একটি চুক্তিতে অন্য একটি নথির অন্তর্ভুক্তির মধ্যে পার্থক্যও তুলে ধরেছে, যা এই আদালত এম. আর. ইঞ্জিনিয়ার্স অ্যান্ড কন্ট্রাক্টরস প্রাইভেট লিমিটেড বনাম সোম দত্ত বিল্ডার্স লিমিটেড-এ[১] ব্যাখ্যা করেছে এবং বলেছে যে, তাত্ক্ষণিক ক্ষেত্রে, পক্ষগুলির মধ্যে চুক্তিতে সালিশ ধারা অন্তর্ভুক্ত করার কোনও অভিপ্রায় ছাড়াই কেবল অন্য নথির উল্লেখ ছিল।

১১.হাইকোর্টের উপরোক্ত দৃষ্টিভঙ্গি নিয়ে প্রশ্ন তুলে, আপিলকারীর পক্ষে বিদ্বান কৌঁসুলি বলেন যে, যখন আপিলকারীকে মূল চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত শর্তাবলীর ভিত্তিতে কাজটি সম্পাদন করতে হবে, তখন ধারা ৪৫.৩ সহ সমস্ত শর্তাবলী অন্তর্ভুক্ত করার স্পষ্ট অভিপ্রায় ছিল। উপরন্তু, তিনি পক্ষগুলির মধ্যে চুক্তির ধারা ৮.৭ উল্লেখ করেছেন যা নিম্নরূপঃ

৮.৭ কাজের সমাপ্তি সম্পর্কিত অন্যান্য শর্তাবলী একই হবে। ইপিসি, ছাড়দাতা এবং নির্মাণ ঠিকাদারের মধ্যে চুক্তি।

১২। তার বক্তব্য ছিল যে, যখন ইপিসি, কনসেশনায়ার এবং উত্তরদাতার মধ্যে চুক্তিতে.

---

১ (২০০৯) ৭ এস. সি. সি ৬৯৬

অন্তর্ভুক্ত কাজের সমাপ্তি সম্পর্কিত শর্তাবলী তাদের চুক্তির জন্যও প্রযোজ্য হবে, তখন এর মধ্যে সালিশির মাধ্যমে কাজের সমাপ্তি সংক্রান্ত বিরোধের নিষ্পত্তিও অন্তর্ভুক্ত থাকবে, যা নিয়োগকর্তা ও উত্তরদাতার মধ্যে চুক্তিতে নির্ধারিত শর্ত ।গ্রুপ চিমিক তিউনিশিয়েন এসএ. সাউদার্ন পেট্রোকেমিক্যালস ইন্ডাস্ট্রিজ কর্পোরেশন লিমিটেডের[২] মামলার রায়ের উপর নির্ভর করে তিনি জমা দিয়েছিলেন যে কেবলমাত্র আবেদনকারী আইনের ৯ ধারার অধীনে তার পিটিশনে উত্তরদাতার বিরুদ্ধে মামলা দায়ের করার কথা উল্লেখ করেছেন যা আইনটির ভুল বোঝার কারণে উত্তরদাতার সুবিধার জন্য নিশ্চিত হবে না। অনুচ্ছেদ ৯ নিম্নরূপঃ

৯. এটি সত্য যে আবেদনকারী জর্ডানের আদালতে যুক্তি দিয়েছিলেন যে পক্ষগুলির মধ্যে কোনও সালিশ চুক্তি হয়নি কিন্তু উক্ত যুক্তিটি গৃহীত হয়নি এবং আবেদনকারীর দায়ের করা মামলাটি এখতিয়ারের অভাবে খারিজ করা হয়েছে। 'এরপরে, বিষয়টি পুনর্বিবেচনা করে এবং আইনী পরামর্শ নিয়ে, উত্তরদাতার যুক্তিগুলির প্রসঙ্গে, আবেদনকারী এখন এই ভিত্তিতে এগিয়ে গেছেন যে পক্ষগুলির মধ্যে সালিশ চুক্তি রয়েছে। যদি, ভুল বা আইনের ভুল বোঝার কারণে, কোনও পক্ষ একটি নির্দিষ্ট অবস্থান নেয় (অর্থাৎ, কোনও সালিশ চুক্তি নেই), তবে তাকে পরবর্তীকালে তার অবস্থান পরিবর্তন করতে বা সালিশ চাইতে বাধা দেওয়া হয় না। [ইউপি দেখুন।রাজকিয়া নির্মাণ নিগম লিড বনাম ইন্দুরে (পি) নেতৃত্বাধীন। [(১৯৯৬) ২. এস. সি. সি ৬৬৭] যেখানে একটি রিজার্ভ (সিক বিপরীত) পরিস্থিতি বিবেচনা করার সময় এস্টোপেলের উপর ভিত্তি করে বিতর্কটি নেতিবাচক ছিল।

১৩.অন্যদিকে, উত্তরদাতার পক্ষে উপস্থিত প্রবীণ আইনজীবী শ্রী গাঙ্গুলি বলেন যে, আবেদনকারী এবং উত্তরদাতার মধ্যে স্বাক্ষরিত চুক্তির ২য় ধারায় স্পষ্টভাবে উল্লেখ করা হয়েছে যে, নিয়োগকর্তা এবং উত্তরদাতার মধ্যে চুক্তির সেই শর্তাবলী কেবলমাত্র যথাযথভাবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে যা কাজ এবং গুণগত মানের সঙ্গে সম্পর্কিত। যতদূর পর্যন্ত ৪৫ নং ধারা সম্পর্কিত, পক্ষগুলির মধ্যে এর কোনও সচেতন গ্রহণযোগ্যতা ছিল না এবং এই কারণেই যে উত্তরদাতারও উক্ত ধারা সম্পর্কে কোনও জ্ঞান ছিল না এবং তাই তিনি আইনের ৯ নং ধারার অধীনে দায়ের করা তাঁর আবেদনেও তা উল্লেখ করেননি।তাই তিনি বলেন যে, আবেদনকারীর আবেদন খারিজ করার ক্ষেত্রে হাইকোর্ট যথাযথভাবে এম. আর ইঞ্জিনিয়ার্স অ্যান্ড কন্ট্রাক্টরস প্রাইভেট লিমিটেড মামলার উপর নির্ভর করেছে। তিনি এছাড়াও লারসেন অ্যান্ড টুব্রো লিমিটেড বনাম

---

২)২০০৬) ৫ এস সি সি ২৭৫

এম/এস. এলিট ইঞ্জিনিয়ারিং অ্যান্ড কনস্ট্রাকশন (হায়দ্রাবাদ) প্রাইভেট লিমিটেড ৫৯৩

বনাম এম/এস. টিচট্রান্স কনস্ট্রাকশন ইন্ডিয়া প্রাইভেট লিমিটেড।[ এ কে সিক্রি ,বিচারপতি]

মোহনলাল হরবংশলাল ভায়ানা [৩] এবং অ্যান্ড অ্যাসোসিয়েটস কন্ট্রাক্টরস প্রাইভেট লিমিটেড বনাম প্রগ্রেসিভ কনস্ট্রাকশনস লিমিটেড [৪] মামলায় এই আদালতের রায়ের ওপর নির্ভর করেছেন।

১৪. সংশ্লিষ্ট জমা বিবেচনা করার পরে, আমরা উত্তরদাতার সাথে একমত হতে আগ্রহী এবং তাই, হাইকোর্টের বিতর্কিত রায়ে কোনও ত্রুটি খুঁজে পাই না,

১৫. এমএলআর. ইঞ্জিনিয়ার্স অ্যান্ড কন্ট্রাক্টরস প্রাইভেট লিমিটেড মামলায়, এই আদালত আইনের ৭ ধারার প্রকৃত অভিপ্রায় এবং পরিধি বিবেচনা করেছে যা 'সালিশ চুক্তি' নিয়ে কাজ করে। ধারা ৭-এর প্রাসঙ্গিক অংশটি নিম্নরূপঃ

৭. সালিসি চুক্তি-(১) এই অংশে 'সালিসি চুক্তি' অর্থ চুক্তিভিত্তিক হোক বা না হোক, একটি সংজ্ঞায়িত আইনি সম্পর্কের ক্ষেত্রে উদ্ভূত বা তাদের মধ্যে উদ্ভূত হতে পারে এমন সমস্ত বা নির্দিষ্ট বিরোধ সালিশের কাছে জমা দেওয়ার জন্য পক্ষগুলির দ্বারা একটি চুক্তি।

XXX, XXX, XXX

(৫) সালিশ ধারা সম্বলিত একটি নথির একটি চুক্তিতে উল্লেখ একটি সালিশ চুক্তি গঠন করে যদি চুক্তিটি লিখিত হয় এবং উল্লেখটি এমন হয় যে সেই সালিশ ধারাটিকে চুক্তির অংশ করে তোলে।

১৬। উপ-ধারা (৫) অনুসারে, একটি স্বাধীন নথিতে থাকা সালিশ ধারা চুক্তিতে পক্ষগুলির মধ্যে চুক্তিতে আমদানি ও খোদাই করা যেতে পারে, এমনকি যদি সালিশের জন্য কোনও নির্দিষ্ট বিধান না থাকে। তবে, আদালত উল্লেখ করেছে যে এই ধরনের আশ্রয় কেবল তখনই গ্রহণ করা যেতে পারে "যদি উল্লেখটি এই ধরনের নথিতে সালিশ ধারাটিকে চুক্তির একটি অংশ করে তোলে।" ধারা ৭-এর উপ-ধারা (৫)-এর এই ব্যাখ্যাটি নিম্নলিখিত পদ্ধতিতে বিশদভাবে ব্যাখ্যা করা হয়েছিলঃ

১৪, আইনের ৭ (৫) ধারার শব্দের মধ্যে এটা স্পষ্ট করে দেওয়া হয়েছে যে, কোনও নথির নিছক উল্লেখ সেই নথির সালিশ ধারা তৈরি করার প্রভাব ফেলবে না, যা চুক্তির একটি অংশ। 'চুক্তিতে নথির উল্লেখ এমন হওয়া উচিত যা নথিতে থাকা সালিশ ধারাটিকে চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করার অভিপ্রায় দেখায়। যদি আইন প্রণেতার উদ্দেশ্য হতো অন্য কোনো নথি থেকে শুধু সেই

---

৩ (২০১৫) ২ এস সি সি ৪৬১

৪ (২০১৭) ৫এস সি সি ৭৪৩,

নথির উল্লেখের (উল্লেখের) মাধ্যমে সালিশি ধারা চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা, তবে উপ-ধারা (৫)-এ উল্লেখিত গুরুত্বপূর্ণ পরবর্তী অংশ "এবং ওই উল্লেখ এমন হতে হবে যাতে সালিশি ধারা চুক্তির অংশ হয়ে যায়"অন্তর্ভুক্ত থাকত না, বরং এটি শুধুমাত্র প্রথম অংশ যা পড়ে: দিয়ে শেষ হতো।

"৭. (৫) সালিশ ধারা সম্বলিত একটি নথির একটি চুক্তিতে উল্লেখ একটি সালিশ চুক্তি গঠন করে যদি চুক্তিটি লিখিত হয়"...

১৫. ধারা ৭ (৫) এর জন্য পক্ষগুলির মধ্যে চুক্তির অংশ হিসাবে এই ধরনের সালিশ ধারাটি পড়ার আগে পক্ষগুলির দ্বারা তাদের চুক্তির অংশ হিসাবে অন্য নথি থেকে সালিশ ধারাটি সচেতনভাবে গ্রহণ করা প্রয়োজন। তবে চুক্তিতে কোনও নথির উল্লেখকে চুক্তিতে এই জাতীয় নথিতে অন্তর্ভুক্ত সালিশ ধারা অন্তর্ভুক্ত করার উল্লেখ হিসাবে বিবেচনা করার আগে এই আইনে পূরণ করার শর্ত সম্পর্কে কোনও ইঙ্গিত বা নির্দেশিকা নেই। এই জাতীয় বিধিবদ্ধ নির্দেশিকাগুলির অনুপস্থিতিতে, চুক্তি নির্মাণের স্বাভাবিক নিয়মগুলি অনুসরণ করতে হবে।

১৬. একটি চুক্তিতে অন্য নথির উল্লেখ এবং উল্লেখের মাধ্যমে চুক্তিতে অন্য নথির অন্তর্ভুক্তির মধ্যে পার্থক্য রয়েছে। প্রথম ক্ষেত্রে, পক্ষগুলি চুক্তির উদ্দেশ্যে কেবল নির্দিষ্ট অংশ বা উল্লিখিত নথির অংশ গ্রহণ করতে চায়। দ্বিতীয় ক্ষেত্রে, পক্ষগুলি উল্লিখিত নথিকে সম্পূর্ণরূপে চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করতে চায়।অতএব, যখন কোনও চুক্তিতে কোনও নথির উল্লেখ থাকে, তখন আদালতকে বিবেচনা করতে হয় যে নথির উল্লেখটি সেই নথির বিষয়বস্তু সম্পূর্ণরূপে চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করার অভিপ্রায় নিয়ে, নাকি চুক্তিতে আবেদনের জন্য উক্ত নথির নির্দিষ্ট অংশ গ্রহণ বা ধার নেওয়ার অভিপ্রায় নিয়ে।

১৭। প্রসঙ্গে এই বিষয়ে আরও কিছু আলোচনার পর বিদ্যমান মামলা আইনের পাশাপাশি সালিশের বিষয়ে রাসেলের উদ্ধৃতাংশ, জি কোর্ট নীচের মতো অবস্থানের সারসংক্ষেপ করেছেঃ

২৪। অতএব, আইনের ৭ (৫) ধারার পরিধি ও অভিপ্রায় এইভাবে সংক্ষিপ্ত করা যেতে পারেঃ

(i) অন্য নথিতে একটি সালিশ ধারা, উল্লেখ দ্বারা একটি চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা হবে, যদি নিম্নলিখিত শর্তগুলি পূরণ করা হয়ঃ

এম/এস. এলিট ইঞ্জিনিয়ারিং অ্যান্ড কনস্ট্রাকশন (হায়দ্রাবাদ) প্রাইভেট লিমিটেড ৫৯৫

বনাম এম/এস. টিচট্রান্স কনস্ট্রাকশন ইন্ডিয়া প্রাইভেট লিমিটেড।[ এ কে সিক্রি ,বিচারপতি]

(১) চুক্তিতে সালিশ ধারা সম্বলিত নথির একটি স্পষ্ট উল্লেখ থাকা উচিত,

(২) অন্য নথির উল্লেখটি স্পষ্টভাবে চুক্তিতে সালিশ ধারা অন্তর্ভুক্ত করার অভিপ্রায় নির্দেশ করা উচিত,

(৩) সালিশ ধারাটি উপযুক্ত হওয়া উচিত, যা চুক্তির অধীনে বিরোধের ক্ষেত্রে প্রয়োগ করতে সক্ষম এবং চুক্তির কোনও মেয়াদের পরিপন্থী হওয়া উচিত নয়।

(ii) পক্ষগুলি যখন অন্য চুক্তির একটি সাধারণ উল্লেখ দিয়ে একটি চুক্তিতে প্রবেশ করে, তখন এই ধরনের সাধারণ উল্লেখ পক্ষগুলির মধ্যে চুক্তিতে উল্লিখিত নথি থেকে সালিশ ধারা অন্তর্ভুক্ত করার প্রভাব ফেলবে না। অন্য চুক্তি থেকে সালিশ ধারাটি চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে (যেখানে এই ধরনের উল্লেখ করা হয়), শুধুমাত্র সালিশ ধারার একটি নির্দিষ্ট উল্লেখ দ্বারা।

(iii) পক্ষগণের মধ্যে কোন চুক্তিতে বলা থাকে যে, সেই চুক্তির বাস্তবায়ন বা সম্পাদন অন্য একটি চুক্তির পরিপ্রেক্ষিতে হবে (যার মধ্যে কার্য সম্পাদন সম্পর্কিত শর্তাবলী এবং সালিশের মাধ্যমে বিরোধ নিষ্পত্তির বিধান রয়েছে), তা হলে উল্লিখিত চুক্তির শর্তাবলী প্রযোজ্য হবে, এবং উল্লিখিত চুক্তিতে সালিশ চুক্তির শর্তাবলী নয়, যদি না সালিশ ধারার বিশেষ উল্লেখ থাকে।

(iv) যেখানে চুক্তিটি বিধান করে যে কোনও স্বাধীন বাণিজ্য বা পেশাদার প্রতিষ্ঠানের শর্তাবলীর মানক রূপ (উদাহরণস্বরূপ কোনও বাণিজ্য সমিতি বা স্থপতি সমিতির মানক শর্তাবলী) তাদের আবদ্ধ করবে বা চুক্তির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে, সেখানে এই জাতীয় মানক শর্তাবলীর মধ্যে সালিশের জন্য যে কোনও বিধান সহ শর্তাবলীর মানক রূপটি উল্লেখ দ্বারা অন্তর্ভুক্ত বলে মনে করা হবে। কখনও কখনও চুক্তিটি আরও বলতে পারে যে পক্ষগুলি সেই শর্তাবলীর সাথে পরিচিত বা পক্ষগুলি উল্লিখিত শর্তাবলী পড়েছে এবং বুঝতে পেরেছে।

(v)যেখানে পক্ষগুলোর মধ্যে চুক্তিতে নির্ধারিত রয়েছে যে, চুক্তির অন্তর্ভুক্ত পক্ষদের কোনো এক পক্ষের চুক্তির শর্তাবলী তাদের চুক্তির অংশ হিসেবে গণ্য হবে (যেমন, সরকার যখন চুক্তির একটি পক্ষ হয়,

তখন সরকারের সাধারণ চুক্তির শর্তাবলী), সেক্ষেত্রে ওই সাধারণ চুক্তির শর্তাবলীর অন্তর্ভুক্ত সালিশি ধারা পক্ষগুলোর মধ্যে চুক্তির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে।

১৮. যখন আমরা উপরোক্ত অনুপাত প্রয়োগ করি, তখন আমরা দেখতে পাই যে হাইকোর্ট সঠিকভাবে রায় দিয়েছে যে, তাৎক্ষণিক ক্ষেত্রে, সালিশ ধারাকে আপিলকারী এবং উত্তরদাতার মধ্যে চুক্তির অংশ হিসাবে তৈরি করার উদ্দেশ্য ছিল না। ২য় এবং ৯.১০ নং প্রকরণকে হাইকোর্ট সঠিক ব্যাখ্যা দিয়েছে এবং এই বিষয়ে আলোচনা ইতিমধ্যে উপরে তুলে ধরা হয়েছে। এই ধারাগুলির দ্বারা, কেবল সেই শর্তগুলি এবং চুক্তির উপ-শর্তগুলি, নির্দিষ্টকরণ ইত্যাদি যা কাজ এবং মানের সাথে সম্পর্কিত তা অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।৯. ১০ প্রকরনটি শুধুমাত্র চুক্তিতে উল্লিখিত নয় এমন "আইটেম"-এর কথা বলে এবং সেই আইটেমগুলি কার্যকর করার সাথে সম্পর্কিত শর্তাবলী মূল চুক্তিগুলি থেকে নেওয়া হবে। প্রকরন ৮.৭-এর উল্লেখটিও অপ্রাসঙ্গিক। কেবল এই ধারাটি দ্বারা, মূল চুক্তিতে থাকা শর্তাবলী যা 'কাজের শর্তাবলী' সম্পর্কিত সেগুলি অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। 'সমাপ্তি' সম্পর্কিত পদ্ধতি বিরোধ নিষ্পত্তি থেকে সম্পূর্ণ আলাদা। এমনকি চুক্তি সমাপ্তির পরেও বিরোধ দেখা দিতে পারে এবং এটি একটি সম্পূর্ণ ভিন্ন দিক, যা অগত্যা কাজের সমাপ্তির সাথে সম্পর্কিত নয়।

১৯. আলিমেন্টা এস. এ. বনাম ন্যাশনাল এগ্রিকালচারাল কোপ. এম. কে. টি. জি. ফেডারেশন অফ ইন্ডিয়া লিমিটেডের[৫] মামলায় প্রশ্ন ছিল যে, ফসফা-২০-এর সালিশ ধারাটি প্রথম চুক্তিতে ১১ নং ধারা এবং দ্বিতীয় চুক্তিতে ৯ নং ধারা অনুসারে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছিল কি না। আদালত বলেছিল যে সালিশ ধারাটি প্রথম চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা হলেও দ্বিতীয় চুক্তিতে এটি অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। বিষয়টি নির্ধারণের জন্য কীভাবে বিষয়টিকে বিবেচনা করতে হবে, তা নিম্নলিখিত পদ্ধতিতে আলোচনা করা হয়েছিলঃ

"১৩... এই চুক্তির ৯ নং ধারা এবং প্রথম চুক্তির ১১ নং ধারার মধ্যে যথেষ্ট পার্থক্য রয়েছে। ১১ নং ধারাটি সাধারণ ভাষায় যুক্ত করা হয়েছে, তবে ৯ নং ধারাটি সরবরাহের জন্য অন্যান্য সমস্ত শর্তাবলী বোঝায়। হাইকোর্ট এই দৃষ্টিভঙ্গি নিয়েছে যে ৯ নং ধারা দ্বারা প্রথম চুক্তির শর্তাবলী যা এইচপিএস সরবরাহের উপর প্রভাব ফেলেছিল তা দ্বিতীয় চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছিল এবং পণ্য সরবরাহের ক্ষেত্রে সালিশ না হওয়ার শব্দটি প্রথম চুক্তি থেকে দ্বিতীয় চুক্তিতে তুলে নেওয়া হয়েছিল বলে ধরে নেওয়া যায় না।

---

৫(১৯৮৭) ১ এস. সি. সি ৬১৫

১৪. তবে, আবেদনকারীর পক্ষ থেকে এটি যুক্তি দেখায় যে, উচ্চ আদালত তার দৃষ্টিভঙ্গিতে ভুল ছিল যে, সালিশ সংক্রান্ত একটি শব্দ পণ্য সরবরাহের একটি শব্দ নয়। আমরা মনে করি না যে বিতর্কটি সঠিক। উচ্চ আদালত যথাযথভাবে উল্লেখ করেছে যে সরবরাহের শর্তাবলীর সাধারণ ঘটনাগুলি সরবরাহের সাথে সম্পর্কিত, যেমন, এর পদ্ধতি এবং প্রক্রিয়া, সময় ফ্যাক্টর, পরিদর্শন এবং অনুমোদন, যদি থাকে, পরিবহনের জন্য নির্ভরযোগ্যতা, আনুষঙ্গিক ব্যয় ইত্যাদি। আমরা আবেদনকারীর যুক্তি মেনে নিতে অক্ষম যে একটি সালিশ ধারা সরবরাহের একটি শব্দ।আইনের কোনও প্রস্তাব নেই যে যখন পণ্য সরবরাহের জন্য কোনও চুক্তি করা হয়, তখন সালিশ ধারাটি অবশ্যই এই ধরনের চুক্তির অংশ হতে হবে। পক্ষগুলি তাদের মধ্যে যে কোনও বিরোধের সমাধানের উদ্দেশ্যে অন্য কোনও পদ্ধতি বেছে নিতে পারে, তবে এই ধরনের চুক্তিতে সরবরাহের ঘটনাগুলি সাধারণত চুক্তির শর্তাবলীর অংশ গঠন করে। 'প্রথম চুক্তিতে সরবরাহের শর্তাবলী অন্তর্ভুক্ত থাকে এবং যেহেতু ৯ নং প্রকরণ সরবরাহের এই শর্তাবলী বোঝায়, তাই সালিশ ধারাটিও উল্লেখ করা হয়েছে এবং দ্বিতীয় চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে তা ধরে রাখা কঠিন।যখন অন্তর্ভুক্তি ধারাটি কিছু নির্দিষ্ট শর্তাবলী বোঝায়, তখন কেবল সেই শর্তাবলীই অন্তর্ভুক্ত করা হয় এবং সালিশ ধারা নয়। বর্তমান ক্ষেত্রে, প্রকরণ ৯ বিশেষভাবে প্রথম চুক্তির সরবরাহের শর্তাবলী বোঝায় এবং সেই অনুযায়ী, কেবল সেই শর্তাবলী দ্বিতীয় চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়, সালিশ ধারা নয়। হাইকোর্ট দ্বিতীয় চুক্তির ক্ষেত্রেও সঠিক দৃষ্টিভঙ্গি নিয়েছে।

(জোর দেওয়া হয়েছে)

২০.এই রায়টি এম. আর ইঞ্জিনিয়ার্স অ্যান্ড কন্ট্রাক্টরস প্রাইভেট লিমিটেড মামলায়ও উল্লেখ করা হয়েছে এবং এম. আর ইঞ্জিনিয়ার্স অ্যান্ড কন্ট্রাক্টরস প্রাইভেট লিমিটেডের তথ্যে আদালত বলেছে যে সালিশ ধারা অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। আলোচনার পরে এই ক্ষেত্রেও বিষয়টি সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য আলোকপাত করা হয়েছে।

৩৭. বর্তমান ক্ষেত্রে পিডব্লিউ বিভাগ এবং ঠিকাদারের মধ্যে মূল চুক্তিতে সালিশ ধারার শব্দের মাধ্যমে স্পষ্ট করে দেওয়া হয়েছে যে এটি ঠিকাদার এবং উপ-ঠিকাদারের মধ্যে উপ-চুক্তির ক্ষেত্রে প্রয়োগ করা যাবে না। প্রধান চুক্তির সালিশি ধারা অনুযায়ী,

ধারা ৬৭.৩-এর অধীনে যে বিরোধগুলিকে তিনজন সালিশের কমিটির নিকট প্রেরণ করতে হবে, সেগুলি হল এমন বিরোধ যেখানে প্রকৌশলীর (প্রকৌশলী" বলতে কেরালা রাজ্য কর্তৃক নিয়োগকৃত সেই ব্যক্তিকে বোঝানো হয়েছে, যিনি জনস্বাস্থ্য বিভাগ এবং উত্তরদাতার মধ্যে চুক্তির জন্য প্রকৌশলী হিসেবে দায়িত্ব পালন করবেন) সিদ্ধান্ত ধারা ৬৭.১ অনুসারে চূড়ান্ত ও বাধ্যতামূলক হয়ে ওঠেনি, অথবা যেখানে ধারা ৬৭.২-তে উল্লিখিত নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে কেরালা রাজ্য এবং উত্তরদাতার মধ্যে সৌহার্দ্যপূর্ণ নিষ্পত্তি হয়নি। স্পষ্টতই, ধারা ৬৭.১ বা ৬৭.২-এর কোনো প্রয়োগ হবে না, কারণ ঠিকাদার এবং উপঠিকাদারের মধ্যে বিরোধের বিষয়ে "প্রকৌশলী" কোনো সিদ্ধান্ত দেবেন—এমন প্রশ্নই ওঠে না, এবং ঠিকাদার ও উপঠিকাদারের মধ্যে বিরোধ সংক্রান্ত কোনো আলোচনা প্রকৌশলীর সঙ্গে হওয়ার সম্ভাবনাও নেই।সালিশ ধারাটি যদি "পক্ষগুলির মধ্যে উদ্ভূত সমস্ত বিরোধ" বা "এই চুক্তির অধীনে উদ্ভূত সমস্ত বিরোধ" শব্দগুলি ব্যবহার করত তবে অবস্থানটি বেশ আলাদা হত। দ্বিতীয়ত, সালিশ ধারাটি তিনজন সালিশকারীর একটি কমিটি বিবেচনা করে, যার মধ্যে প্রত্যেকে কেরালা রাজ্য এবং উত্তরদাতা এবং তৃতীয় (চেয়ারম্যান) দ্বারা নিযুক্ত করা হবে ডিরেক্টর জেনারেল, সড়ক উন্নয়ন, ভূতল পরিবহন মন্ত্রক, সড়ক শাখা, ভারত সরকার।ঠিকাদার এবং উপ-ঠিকাদারের মধ্যে বিরোধের ক্ষেত্রে এই ধরনের মনোনয়নের কোনও প্রশ্নই ওঠে না।

২১. উপরোক্ত বিষয়টির পরিপ্রেক্ষিতে আপিলটি খারিজ হয়ে যায়।

অঙ্কিত জ্ঞান আপিল খারিজ

**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।

**Shyamal Gupta**

**[২০১৮] ৪ এস সি আর ৫৯৯**

**শিভাওয়া ও আরেকজন**

**বনাম**

**শাখা ব্যবস্থাপক, ন্যাশনাল ইন্ডিয়া ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড ও আরেকজন**

**( দেওয়ানী আপিল নং ২২৪৭ অব ২০১৮)**

**২৮ মার্চ, ২০১৮**

**[দীপক মিশ্র, প্রধান বিচারপতি এবং এ. এম. খানউইলকার, বিচারপতি]**

মোটর যানবাহন আইন, ১৯৮৮ – ধারা ১৬৬ – ব্যক্তি প্রতিপক্ষ নং ২-এর মালিকানাধীন ট্রাক্টর-ট্রেলার থেকে পড়ে গিয়ে মৃত্যু বরণ করেন – মৃত ব্যক্তির পিতা, আপিলকারী নং ১, ট্রাইব্যুনালের নিকট প্রতিপক্ষ নং ১-বিমা কোম্পানি, প্রতিপক্ষ নং ২ এবং চালক (প্রতিপক্ষ নং ২-এর কর্মচারী) এর বিরুদ্ধে ক্ষতিপূরণ দাবিতে মামলা দায়ের করেন – ট্রাইব্যুনাল প্রতিপক্ষদের বিরুদ্ধে সম্মিলিত ও পৃথকভাবে রায় প্রদান করে মৃত ব্যক্তির পরিবারকে ৩,২০,০০০/- টাকা ৬% বাৎসরিক সুদসহ ক্ষতিপূরণ দিতে নির্দেশ দেয় – আপিলের পর উচ্চ আদালত রায় প্রদান করে যে, প্রতিপক্ষ নং ১-বিমা কোম্পানির উপর কোনো দায়ভার আরোপ করা যাবে না, কারণ মৃত ব্যক্তি ট্রাক্টর-ট্রেলারে তার মালপত্রের সঙ্গে ভ্রমণ করছিলেন না এবং তাই ক্ষতিপূরণ প্রদানে বিমা কোম্পানিকে বাধ্য করা যাবে না –

সিদ্ধান্ত: ট্রাইব্যুনাল সমস্ত প্রমাণ বিশদভাবে বিশ্লেষণ করে এবং দুর্ঘটনার বিষয়ে দাখিল করা অভিযোগপত্রকেও বিবেচনায় নিয়ে নিশ্চিত করে যে, মৃত ব্যক্তি ট্রাক্টরে তার মালপত্রসহ হোলালুরে গিয়েছিলেন, যেখানে তিনি প্রতিপক্ষ নং ২-এর মালিকানাধীন ট্রাক্টরে লোড করা ভুট্টার শস্য আনলোড করতে গিয়েছিলেন এবং ফেরার পথে দুর্ঘটনার শিকার হন –উচ্চ আদালত সংক্ষিপ্ত পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে ট্রাইব্যুনালের দ্বারা নির্ধারিত বাস্তব সত্যকে উল্টে দেয় – ট্রাইব্যুনালের সিদ্ধান্ত একটি সম্ভাব্য দৃষ্টিভঙ্গি ছিল, যা উচ্চ আদালত এমন হালকাভাবে পরিবর্তন করতে পারত না – ট্রাইব্যুনালের সিদ্ধান্ত যে মৃত ব্যক্তি তার মালপত্রসহ ভ্রমণ করছিলেন, তা নিশ্চিত ও পুনর্বহাল করা হলো – উক্ত দুর্ঘটনাকবলিত ট্রাক্টরের জন্য বিমা নীতি বৈধ ছিল এবং তাই বিমা কোম্পানি আপিলকারীদের ক্ষতিপূরণের পরিমাণ পরিশোধে বাধ্য থাকবে – ট্রাইব্যুনালের প্রদত্ত ক্ষতিপূরণ রায় পুনর্বহাল করা হলো।

আপিলের অনুমতি দিয়ে আদালতের সিদ্ধান্ত ঃ

১.১) ট্রাইব্যুনাল পিডব্লিউ-২ (প্রত্যক্ষদর্শী) এবং পিডব্লিউ-১ (মৃত ব্যক্তির মা)-এর সাক্ষ্য সম্পূর্ণরূপে বিশ্লেষণ করেছে এবং তদন্তকারী আধিকারিকের দায়ের করা চার্জশিটের আকারে অন্যান্য প্রমাণও বিবেচনায় নিয়েছে, এই তথ্যটি মেনে নেওয়ার জন্য যে মৃত ব্যক্তি হোল্লালুরে তার পণ্য সহ ট্র্যাক্টরে ভ্রমণ করেছিলেন যেখানে তিনি ২ নম্বর উত্তরদাতার ট্র্যাক্টরে বোঝাই ভুট্টার খাদ্যশস্য আনলোড করতে গিয়েছিলেন, যা ২ নম্বর উত্তরদাতার কর্মচারী দ্বারা চালিত হয়েছিল এবং হোল্লালুরে থেকে ফেরার সময় দুর্ঘটনার সম্মুখীন হয়েছিল। জেরা করার সময় পিডব্লিউ-২ বলেছিল যে দুর্ঘটনার তারিখে তারা উক্ত ট্র্যাক্টরে ভুট্টার ফসল নিয়েছিল।উল্লেখযোগ্যভাবে, মৃত ব্যক্তি ট্র্যাক্টরে তাঁর কৃষিজ পণ্য বোঝাই করেছিলেন এবং হোল্লালুরে তা নামানোর জন্য ট্র্যাক্টরের সঙ্গেও গিয়েছিলেন এবং ফেরার সময় একটি দুর্ঘটনার সম্মুখীন

১.২। হাইকোর্ট একটি ব্যাপক পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক নথিভুক্ত তথ্যের অনুসন্ধানকে বিপরীত দিকে নিয়ে যায়। ট্রাইব্যুনাল যে উপসংহারে পৌঁছেছে তা একটি সম্ভাব্য দৃষ্টিভঙ্গি, যা বীমাকারীর দায়ের করা আবেদনে হাইকোর্টের দ্বারা বিঘ্নিত হতে পারত না, হাইকোর্টের মতো এত নৈমিত্তিক পদ্ধতিতে অনেক কম।

১.৩। হাইকোর্ট তার এই সিদ্ধান্তের উপর ভিত্তি করে যে বীমাকারীকে পুরষ্কারটি সন্তুষ্ট করার দায়বদ্ধতার দায়ে ভারাক্রান্ত করা যাবে না, এই সিদ্ধান্তের উপর ভিত্তি করে যে দুর্ঘটনার সময় মৃত ব্যক্তি তার পণ্যের সাথে ভ্রমণ করছিলেন না। তবে, হাইকোর্টের দ্বারা নথিভুক্ত উক্ত অনুসন্ধানটি গ্রহণযোগ্য হতে পারে না বলে, মৃত ব্যক্তি তার পণ্যের সাথে ভ্রমণ করেছিলেন এই বিষয়ে ট্রাইব্যুনালের সিদ্ধান্তটি নিশ্চিত এবং পুনরুদ্ধার করা হয়। এটি অবশ্যই অনুসরণ করবে যে বীমাকারী দাবিদারদের প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ প্রদানের দায় থেকে মুক্ত ছিলেন না।ট্রাইব্যুনাল প্রকৃতপক্ষে খুঁজে পেয়েছিল যে, নথিভুক্ত করা বীমা পলিসিটি অপরাধমূলক ট্র্যাক্টরের ক্ষেত্রে একটি বৈধ পলিসি ছিল। ধরে নেওয়া যাক যে, বিমা কোম্পানি দাবিদারদের ক্ষতিপূরণ পরিশোধের জন্য দায়বদ্ধ নয়, কারণ দুর্ঘটনাকবলিত ট্রাক্টর যথাযথভাবে বীমাকৃত ছিল, তবুও বিমাকারী প্রথম পর্যায়ে ক্ষতিপূরণের অর্থ পরিশোধ করতে বাধ্য থাকবে,

শিভাওয়া বনাম শাখা ব্যবস্থাপক, ন্যাশনাল ইন্ডিয়া ৬০১

ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড

তবে পরবর্তীতে ওই অর্থ প্রতিপক্ষ নং ২, অর্থাৎ যানবাহনের মালিকের কাছ থেকে পুনরুদ্ধারের স্বাধীনতা থাকবে। তবে, বর্তমান মামলার তথ্যে, দুর্ঘটনার সময় মৃত ব্যক্তি তার পণ্য সহ ভ্রমণ করেছিলেন এই তথ্য সম্পর্কে ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক নথিভুক্ত তথ্যের সত্যতা এবং পুনরুদ্ধারের ফলস্বরূপ, বীমাকারী দাবিদারদের প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ পূরণ করতে বাধ্য।

জাতীয় বীমা কোম্পানি বনাম স্বর্ণ সিং এবং অন্যান্য (২০০৪) ৩ এস. সি. সি. ২৯৭-এর উপর নির্ভরশীল।

**মামলা প্রসঙ্গ**

(২০০৪) ৩ এস. সি. সি. ২৯৭ অনুচ্ছেদের উপর নির্ভরশীল।

দেওয়ানী আপিল এথতিয়ার ঃ ২০১৮ সালের সিভিল আপিল নং ২২৪৭,

২০০৮ সালের এম. এফ. এ নং ৪৪০১ (এম. ভি)-এর ধারওয়াড় বেঞ্চের কামাটকা হাইকোর্টের ০৯.০৭.২০১৫ তারিখের রায় ও আদেশ থেকে।

শরণগৌড়া পাটিল, শ্রীমতি সুপ্রিতা শরণগৌড়া, আপিলকারীদের পক্ষে আইনজীবী,

শ্রীমতি মীনাক্ষী মিধা, কপিল মিধা, ভব্য লাখওয়ারা, চন্দর শেখর আশরি, আইনজীবীরা।

এ. এম. খানউইলকার, বিচারপতি-'আদালতের রায়টি দিয়েছিলেন।

১) এই আবেদনটি ২০১৫ সালের ৯ই জুলাই এম. ই. এ-তে কর্ণাটক হাইকোর্টের রায় থেকে উদ্ভূত হয়েছে। ' (এম. ভি) যা উত্তরদাতা নং ১ (বীমা সংস্থা) দ্বারা দায়ের করা আপিলের অনুমতি দিয়েছিল এবং আবেদনকারীদের ক্ষতিপূরণ প্রদানকারী মোটর দুর্ঘটনা দাবি ট্রাইবুনেলের (সংক্ষেপে "ট্রাইবুনেল") রায়কে বাতিল করে দিয়েছিল।

২। এখানে আবেদনকারী নং ২-এর ভাই এবং আবেদনকারী নং ২-এর ছেলে চনবসায়্য সিদ্রামাইয়া হিরেমাথ-এর মৃত্যুর প্রসঙ্গে একটি দাবি আর্জি দায়ের করা হয়েছিল। ২০০১ সালের ২৩শে জানুয়ারি, মৃত ব্যক্তি খাদ্য-শস্য নামিয়ে ফিরে আসছিলেন, ট্র্যাক্টরে-ট্রেলার নম্বর কেএ-২৯/টি-১৬৫১/টি-১৬৫২ যা উত্তরদাতা নং ২-এর অন্তর্গত, এবং উত্তরদাতা নং ২-এর কর্মচারী দ্বারা চালিত, একজন মল্লিকার্জুন বিমাপ্পা গনিগার। রাত প্রায় ১:০০ টার সময়, অভিযোগ করা হয় যে, উক্ত মল্লিকার্জুন বিমাপ্পা গনিগারের অবহেলামূলক ও বেপরোয়া চালনার কারণে মৃত ব্যক্তি ট্রাক্টর-ট্রেলার

থেকে পড়ে গিয়ে গুরুতর আঘাত প্রাপ্ত হন এবং মৃত্যুবরণ করেন। পরবর্তীতে, মোটর যানবাহন আইন, ১৯৮৮-এর ধারা ১৬৬-এর অধীনে মৃত ব্যক্তির আইনগত উত্তরাধিকারীরা বাগালকোট ট্রাইব্যুনালে একটি দাবি মামলা দায়ের করেন এবং প্রতিপক্ষ নং ১ - বিমা কোম্পানি, প্রতিপক্ষ নং ২ - মালিক এবং চালক মল্লিকার্জুন বিমাপ্পা গনিগারের বিরুদ্ধে ৮ লাখ টাকা ক্ষতিপূরণ দাবি করেন। নথিতে তথ্য এবং প্রমাণ বিবেচনা করার পরে, ট্রাইবুনেল উত্তরদাতাদের এই যুক্তি প্রত্যাখ্যান করে যে মৃত ব্যক্তি নিজেই ট্র্যাক্টর হুকের উপর দাঁড়িয়ে অবহেলা করেছিলেন যা ট্র্যাক্টর এবং ট্রেলারকে সংযুক্ত করেছিল এবং এই সিদ্ধান্তে পৌঁছেছিল যে দুর্ঘটনাটি মোটর গাড়ির চালকের অবহেলার কারণে ঘটেছে।ট্রাইব্যুনাল, এইভাবে, প্রতিবাদীদের বিরুদ্ধে যৌথভাবে এবং পৃথকভাবে, মৃত ব্যক্তির পরিবারের সদস্যদের বার্ষিক ৬ শতাংশ সুদের হার সহ, ৩.৭.২০০১ থেকে ২৯.৪.২০০৩ এবং ১১.৭.২০০৭ থেকে পুরষ্কারের পরিমাণ আদায়ের তারিখ পর্যন্ত ক্ষতিপূরণ দেওয়ার জন্য একটি রায় পাস করেছে।

৩। বিক্ষুব্ধ, উত্তরদাতা নং ১ বীমা সংস্থা কামাটকা হাইকোর্টের সামনে ট্রাইব্যুনালের রায়কে আক্রমণ করে বলে যে মৃত ব্যক্তি ট্র্যাক্টর-ট্রেলারে তার পণ্য সহ ভ্রমণ করেননি এবং তাই এটিকে কোনও ক্ষতিপূরণ দেওয়ার দায়বদ্ধ করা যায় না। হাইকোর্ট উত্তরদাতা নং ১ দ্বারা উত্থাপিত যুক্তিতে যোগ্যতা খুঁজে পেয়েছে, যে দুর্ঘটনার সময় মৃত ব্যক্তি তার পণ্য সহ ভ্রমণ করছিলেন না এবং এইভাবে রায় দিয়েছেন যে উত্তরদাতা নং ১ বীমা সংস্থাকে এই বিষয়ে কোনও দায়বদ্ধতার ভার দেওয়া যাবে না,

৪। আপিলকারীরা বিতর্কিত রায়কে চ্যালেঞ্জ করেছেন এই ভিত্তিতে যে হাইকোর্ট নথিতে থাকা প্রমাণের প্রশংসা করতে ব্যর্থ হয়েছে এবং এই সত্য যে মৃত ব্যক্তি পরিবারের একমাত্র উপার্জনকারী সদস্য ছিলেন, যাঁকে ছাড়া পরিবারের আয়ের অন্য কোনও উৎস ছিল না। আপিলকারীরা আরও বলেন যে ট্রাইবুনেল কর্তৃক প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ ছিল স্বল্প এবং অযৌক্তিক এবং তাই ট্রাইবুনেলের রায় বাড়ানোর দাবিও করেছেন,

৫। আমরা আবেদনকারীদের আইনজীবী জনাব শরণগৌড়া পাতিল এবং উত্তরদাতাদের আইনজীবী শ্রীমতি মীনাক্ষী মিধার কথা শুনেছি। এটি লক্ষণীয় যে, অপরাধমূলক গাড়ির চালককে হাইকোর্ট বা এই আদালতের সামনে পক্ষ হিসাবে সাজানো হয়নি এবং আবেদনকারীদের দাবি কেবল উত্তরদাতা নং ১-বীমা সংস্থা এবং উত্তরদাতা নং ২-গাড়ির মালিকের বিরুদ্ধে।

শিভাওয়া বনাম শাখা ব্যবস্থাপক, ন্যাশনাল ইন্ডিয়া ৬০৩

ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড [এ. এম. খানউইলকার, বিচারপতি]

৬। হাইকোর্ট বলেছে যে বীমাকারীকে (উত্তরদাতা নং ১) পুরস্কারটি সন্তুষ্ট করার দায়বদ্ধতার দায়ে ভারাক্রান্ত করা যাবে না এবং সেই সিদ্ধান্তে, উত্তরদাতা নং ১ দ্বারা দায়ের করা আপিলের অনুমতি দেওয়া হয়েছে। এই সিদ্ধান্তে পৌঁছানোর জন্য হাইকোর্টের সাথে যে কারণটি বিবেচনা করা হয়েছে, যা বিতর্কিত রায় থেকে বোঝা যায়, তা পিডব্লিউ-২ (প্রত্যক্ষদর্শী)-এর প্রমাণের নির্বাচিত পাঠের উপর ভিত্তি করে, যিনি বলেছিলেন যে মৃত ব্যক্তি ট্র্যাক্টর এবং ট্রেলার সংযোগকারী হুকের উপর দাঁড়িয়ে ছিলেন এবং ট্র্যাক্টরের বেপরোয়া চালনার কারণে মৃত ব্যক্তি পড়ে গিয়েছিলেন, যা তার মাথা এবং বুকের উপর দিয়ে চলে গিয়েছিল।হাইকোর্ট নির্বাচিতভাবে মৃত ব্যক্তির মা পিডব্লিউ-১-এর সাক্ষ্যের দিকেও ইঙ্গিত করেছে এবং মতামত দিয়েছে যে এমনকি তার প্রমাণও একই প্রভাব ফেলেছিল। উপরন্তু, তিনি বলেছেন যে মৃত ব্যক্তি বিএ-তে পড়তেন এবং একটি পান-বিড়ির দোকান চালাতেন। এতটা উল্লেখ করার পরে, হাইকোর্ট এই সিদ্ধান্তে পৌঁছেছে যে এই সাক্ষীদের সাক্ষ্যের সম্মিলিত পাঠের ফলে এই সিদ্ধান্তে উপনীত হয় যে দুর্ঘটনার সময় ভুক্তভোগী 'তার পণ্য নিয়ে ভ্রমণ করছিলেন না যা রাতের প্রায় ০১.০০ ঘন্টা ঘটেছিল। এই মতামত রেকর্ড করার পরে, হাইকোর্ট বীমাকারীকে খালাস দিয়েছে। হাইকোর্টের বিশ্লেষণ নিম্নলিখিত শব্দগুলিতে'

“৬। বিপরীতে, উত্তরদাতাদের পক্ষে বিদ্বান কৌঁসুলি পি. ডব্লিউ. ২-এর প্রমাণের উপর দৃঢ়ভাবে নির্ভর করেন এবং যুক্তি দেন যে পি. ডব্লিউ. ২ একজন প্রত্যক্ষদর্শী এবং আদালতের সামনে সাক্ষ্য দেন যে হোলেলুর থেকে ফেরার সময় ট্র্যাক্টরের চালক বেপরোয়া ও অবহেলার সাথে গাড়ি চালাচ্ছিলেন এবং দুর্ঘটনার কারণ হয়ে ঘটনাস্থলেই মৃতের মৃত্যু হয়। উদাহরণস্বরূপ পি-১ মৃত ব্যক্তির বাবার দেওয়া অভিযোগ। এতে বলা হয়েছে যে ২২.০১.২০০১-এ তাঁর ছেলে উত্তরদাতা নং ১-এর ট্র্যাক্টরে হোলেলুর গিয়েছিলেন এবং ২২ এবং ২৩ জানুয়ারী, ২০০১-এর মধ্যবর্তী রাতে প্রায় ০১:০০ ঘন্টা ধরে রিফাম করার সময় তার ছেলে দুর্ঘটনায় মারাত্মক আহত হয়েছে।এতে আরও স্পষ্টভাবে বলা হয়েছে যে, মৃত ব্যক্তি ট্র্যাক্টরের সঙ্গে ট্রেইলারের সংযোগকারী হুকের মধ্যে দাঁড়িয়ে ছিলেন এবং বেপরোয়া গাড়ি চালানোর কারণে ভুক্তভোগী নিচে পড়ে যান এবং ট্র্যাক্টরটি তাঁর মাথা ও বুকের উপর দিয়ে চলে যায়। পি. ডব্লিউ. ১-এর প্রমাণ, মায়েরও একই প্রভাব রয়েছে। তিনি তার প্রমাণগুলিতে আরও বলেছেন যে মৃত ব্যক্তি বি. এ-তে পড়তেন এবং পান বিডির দোকান চালাতেন।

৭। সমস্ত সাক্ষীদের সম্মিলিত পাঠের ফলে অনুমান করা যায় যে দুর্ঘটনার সময় ভুক্তভোগী তার পণ্য নিয়ে ভ্রমণ করছিলেন না। 'দুর্ঘটনাটি রাতের প্রায় ০০:০১ ঘন্টায় ঘটেছে। এই পরিস্থিতিতে, বিমাকারীর উপর ক্ষতিপূরণ প্রদানের দায়ভার

আরোপ করা যায় না। আপিলটি গ্রহণযোগ্য এবং সে অনুযায়ী মঞ্জুর করা হলো।"

৭।অন্যদিকে, ট্রাইবুনেলের রায় পর্যালোচনায় জানা যায় যে ট্রাইবুনেল পিডব্লিউ-২ এবং পিডব্লিউ-১-এর প্রমাণ সম্পূর্ণরূপে বিশ্লেষণ করেছে এবং তদন্তকারী আধিকারিকের দায়ের করা চার্জশিটের আকারে অন্যান্য প্রমাণও বিবেচনায় নিয়েছে, দুর্ঘটনার বিষয়ে নিবন্ধিত অপরাধের ক্ষেত্রে ২০০১ সালে এই সত্যটি স্বীকার করার জন্য যে মৃত ব্যক্তি হোল্লালুরে তার পণ্য সহ ট্র্যাক্টরে ভ্রমণ করেছিলেন যেখানে তিনি ২ নম্বর উত্তরদাতার ট্র্যাক্টরে বোঝাই ভুট্টার খাদ্যশস্য আনলোড করতে গিয়েছিলেন, যা মল্লিকার্জুন বিমাপ্পা গনিগার চালাতেন এবং হোল্লালুরে থেকে ফিরে আসার সময় দুর্ঘটনার সম্মুখীন হন। তার পরীক্ষায় প্রধান পিডব্লিউ-১ নিম্নরূপ জবানবন্দি দিয়েছিলেনঃ

"দুর্ঘটনার সেই মর্মান্তিক দিনে, অর্থাৎ আই. ডি. ১-এর দিন সন্ধ্যা ৫টার দিকে, আমার মৃত ছেলে চনাবাসাইয়া কমিশন এজেন্টের দোকানে খাদ্যশস্য আনলোড করার জন্য হোল-আলুর গিয়েছিলেন, যাতে এটি একটি টি. টি ইউনিটে বিক্রির জন্য, যার আই. ডি. ২,২৯/টি-১৬৫১ টি বাসনগৌড়া হিরেনিগানগৌড়ার, আমার ছেলে উক্ত টি. টি ইউনিটে গ্রামে ফিরে আসার সময় আমাদের খাদ্যশস্য আনলোড করার পর, উক্ত টি. টি-র চালক বেপরোয়া গতিতে গাড়ি চালাচ্ছিলেন এবং চালকের এই অবহেলার কারণে আমার ছেলে আনাপ্পানা হলের (স্রোত) কাছে হেবলি গ্রামের কাছে দুর্ঘটনা ঘটায়, টি. টি থেকে পড়ে যায়।ইউনিট এবং উক্ত গাড়িটি আমার মাথার উপর দিয়ে চলে যায় এবং মাথায় গুরুতর আঘাতের কারণে আমার ছেলে ঘটনাস্থলেই মারা যায়, এবং পি. এম. সরকারী হাসপাতালে বাদামিতে পরিচালিত হয়।

পি. ডব্লিউ-২ তার প্রধান পরীক্ষায় নিম্নরূপ উল্লেখ করেছেন

"২৩.১১.২০০১-এ লেফটেন্যান্ট চনবাসাইয়া এবং আমি একসঙ্গে উক্ত ট্র্যাক্টরে ভুট্টা লোড করে বাসনগৌড়া হিরেঙ্গনগৌড়ের ট্র্যাক্টরে রোনের কাছে গিয়েছিলাম এবং গণপন গ্রামের কাছে আমাদের শহরের কাছে ফিরে আসার সময় ট্র্যাক্টরের চালক খুব বেপরোয়াভাবে এবং বেপরোয়া গতিতে একটি ট্র্যাক্টর চালিয়ে মানুষের জীবনকে বিপন্ন করে এবং আহত লেফটেন্যান্ট চনবাসাইয়া ঘটনাস্থলেই মারা যান। আমি উক্ত দুর্ঘটনাটি প্রত্যক্ষ করেছি। আমার মতো অন্যরাও ট্র্যাক্টরে ছিলেন।"

যখন জেরা করা হয়, তখন পিডব্লিউ-২ বলে যে দুর্ঘটনার তারিখে তারা উক্ত ট্র্যাক্টরে ভুট্টার ফসল নিয়েছিল। উল্লেখযোগ্যভাবে, মৃত ব্যক্তি ট্র্যাক্টরে তার কৃষিজ পণ্য লোড করেছিলেন এবং

শিভাওয়া বনাম শাখা ব্যবস্থাপক, ন্যাশনাল ইন্ডিয়া ৬০৫

ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড [এ. এম. খানউইলকার, বিচারপতি]

ট্র্যাক্টরটিকে হোলিয়ালুরে নামানোর জন্য তার সাথে ছিল এবং যখন এ-এর প্রত্যাবর্তন একটি দুর্ঘটনার সম্মুখীন হয়েছিল, তখন সে অপ্রতিরোধ্য ছিল।

৮. সম্পূর্ণ প্রমাণের আলোকে, ট্রাইব্যুনাল এইভাবে খুঁজে পেয়েছে

"৭ এই তথ্য প্রতিপক্ষ নং ৩ দ্বারা অস্বীকার করা হয়েছে এবং ফলস্বরূপ, বিষয় নং ১ প্রমাণ করার দায়ভার আবেদনকারীর উপর বর্তায়। বিষয় নং ১ প্রমাণ করার জন্য দ্বিতীয় আবেদনকারীকে প্রথম সাক্ষী-১ হিসেবে পরীক্ষা করা হয়েছে, যিনি তার হলফনামা-প্রমাণ দাখিল করেছেন এবং প্রথম সাক্ষী-১ তার সাক্ষ্যে উল্লেখ করেছেন যে, ২৩.০১.২০০১ তারিখে তার পুত্র, মৃত চানাবাসাইয়া, দুর্ঘটনার শিকার হন, যা প্রতিপক্ষ নং ১-এর মালিকানাধীন এবং প্রতিপক্ষ নং ২ দ্বারা চালিত ট্রাক্টর ও ট্রেলার জড়িত ছিল।দুর্ঘটনা প্রমাণ করার জন্য আবেদনকারী একজন স্বাধীন সাক্ষী পিডব্লিউ-২-কে পরীক্ষা করেছেন যেখানে এই সাক্ষী হলফনামা প্রমাণও দাখিল করেছেন এবং ট্র্যাক্টর এবং ট্রেলার ইউনিটের সাথে জড়িত ২৩.১.২০০১-এ মৃত 'চানাবাসায়্য'-এর দুর্ঘটনার বিষয়ে বলেছেন। এই সাক্ষীটিও উত্তরদাতা নং ৩-এর কৌঁসুলি দ্বারা জেরা করা হয়, তবে বাতিল করার মতো কিছুই পাওয়া যায় না, পিডব্লিউ-২-এর প্রমাণ।আবেদনকারীরা পুলিশ নথির উপর নির্ভর করেছেন, যা পিডব্লিউ-এর মাধ্যমে চিহ্নিত করা হয়েছে-প্রদর্শনী-১ থেকে প্রদর্শনী-৫ পর্যন্ত, প্রদর্শনী-১ হল প্রথম আবেদনকারী অর্থাৎ আইপিসির ধারা ২৭৯ এবং ৩০৪ (এ)-এর মাধ্যমে মৃত ব্যক্তির বাবার দায়ের করা অভিযোগ অনুসারে অপরাধ নম্বর ৩-এ বাদামী পিএস-এর কাছে দায়ের করা এফআইআর-এর আসল অনুলিপি। অভিযোগের অনুলিপিটি এফআইআর-এর সাথেও সংযুক্ত করা হয়েছে যেখানে আবেদনকারী নম্বর ১ টি-টি ইউনিটের চালকের বিরুদ্ধে

প্রদর্শনী -পি ৩-এর বিষয়বস্তু স্পষ্টভাবে স্থান এবং দুর্ঘটনা প্রমাণ করে এবং এটি আবেদনকারীদের দ্বারা ত্রাণ হিসাবে দুর্ঘটনাস্থলের সাথে মিলিত হয়েছে তাদের দাবি আবেদনকারী। প্রদর্শনী ৪ হল মোটরযান পরিদর্শন প্রতিবেদন (আই এম ভি প্রতিবেদন), যা মোটরযান পরিদর্শক দুর্ঘটনায় জড়িত ট্রাক্টর-ট্রেলার

ইউনিট পরীক্ষা করার পর দাখিল করেছেন। এই নথি প্রমাণ করে যে, সংশ্লিষ্ট দুর্ঘটনা কোনো যান্ত্রিক ত্রুটির কারণে ঘটেনি। প্রদর্শনী ৫ হল মৃত চানাবাসাইয়া-এর ময়নাতদন্ত প্রতিবেদন, যা বাদামি কমিউনিটি হেলথ সেন্টার-এ চিকিৎসা কর্মকর্তা (এম ও .) দ্বারা সম্পন্ন করা হয়। ময়নাতদন্ত প্রতিবেদনের (এম পি . রিপোর্ট) তথ্য অনুযায়ী, মৃত্যু মাথায় আঘাতজনিত কারণে ঘটে এবং মৃত ব্যক্তির মস্তিষ্কের গুরুত্বপূর্ণ অঙ্গগুলোরও মারাত্মক ক্ষতি হয়।

'ট্রাইব্যুনাল বীমাকারীর নেওয়া আবেদনটিও বিবেচনা করেছে

(উত্তরদাতা নং ১) যা তার প্রশাসনিক কর্মকর্তা হিসাবে কাজ করা কর্মকর্তার প্রমাণের মাধ্যমে নিম্নলিখিত শব্দগুলিতে প্রতিষ্ঠিত করার চেষ্টা করা হয়েছিলঃ

"৮, প্রত্যর্থী নং ৩ তার অফিসারকে পরীক্ষা করেছে যিনি প্রত্যর্থী নং ৩-এর অফিসে প্রশাসনিক কর্মকর্তা হিসাবে কাজ করছেন এবং এটি, সাক্ষী সিপিসি-র নিয়ম ৪-এ গৃহীত হলফনামা প্রমাণ দাখিল করেছে যেখানে আরডব্লিউ-১ বলেছে যে, মৃত চনবসায়্য ট্র্যাক্টর ট্রেলারের হুক অংশে দাঁড়িয়ে মারা গিয়েছিলেন এবং দুর্ঘটনার তারিখে তার অবহেলার কারণে মারা গিয়েছিলেন। তবে এই যুক্তির সমর্থনে আরডব্লিউ-১ প্রদর্শ পি-১ থেকে প্রদর্শনী পি-৫-এর কোনও প্রত্যাখ্যানমূলক নথি উপস্থাপন করেনি। তবে, আরডব্লিউ-১ তার ক্রস পরীক্ষায় স্পষ্টভাবে স্বীকার করেছে যে প্রদর্শনী-১ এ চিহ্নিত অভিযোগে এটি মৃত ব্যক্তির সাথে পাঠ করা হয় না। প্রত্যর্থী নং ১ থেকে টি-টি ইউনিট প্রাপ্ত।ভাড়া ভিত্তিতে এবং আরডাব্লু-১ তাঁকে দেওয়া এই পরামর্শ অস্বীকার করেছে যে তিনি 'ক্রস পরীক্ষা' চলাকালীন মিথ্যা প্রমাণ জমা দিচ্ছেন যে মৃত ব্যক্তিটি একটি ট্র্যাক্টর হুকের উপর দাঁড়িয়ে ছিলেন যা ইঞ্জিন এবং ট্রেলার অংশকে সংযুক্ত করে। আরডাব্লু-এর প্রমাণ বিবেচনা করার পরে যদিও দাবি পিটিশনে দায়ের করা পিটিশনে উত্তরদাতা নং ৩ এবং আরডাব্লু-১ তার মৌখিক সাক্ষ্যে বলেছে যে দুর্ঘটনাটি স্বয়ং মৃতের গুরুতর অবহেলার কারণে ঘটেছিল, তবে এই যুক্তির সমর্থনে কোনও জোরালো এবং মৌখিক প্রমাণ বা ডকুমেন্টারি প্রমাণ নেই যা উত্তরদাতা নং ৩ দ্বারা রেকর্ডে রাখা হয়েছে।অন্যদিকে, পি. ডব্লিউ-১ এবং ২ এবং এক্স. পি-১ থেকে এক্স. আই. ডি-২-এর প্রমাণ রয়েছে যা সি. সি ফাইল থেকে প্রাপ্ত নথি, যেখানে আবেদনকারী নং ১-এর দায়ের করা অভিযোগ অনুসারে, অভিযুক্তের বিরুদ্ধে অপরাধ নথিভুক্ত করা হয়েছিল, অর্থাৎ টি. টি ইউনিটের চালক এবং ১-এর যথাযথ তদন্তের পরে দুর্ঘটনার তারিখে টি-টি ইউনিটের চালক ২-এর বিরুদ্ধে চার্জশিট দাখিল করা হয়েছে এবং তাই সেখানে নথিগুলি উত্তরদাতা নং ৩ দ্বারা অস্বীকার করা হয়নি। অন্যদিকে, প্রতি সাক্ষী-১-এর সাক্ষ্য বিবেচনা করার পর , যদিও প্রতিবাদী নং ৩ তার দাবিপত্রে এবং প্রতি সাক্ষী-১ তার মৌখিক সাক্ষ্যে বলেছেন যে দুর্ঘটনাটি মৃত ব্যক্তির নিজের চরম অবহেলার কারণে ঘটেছিল, কিন্তু এই দাবির সমর্থনে কোনো গ্রহণযোগ্য মৌখিক বা লিখিত প্রমাণ আদালতে উপস্থাপন করা হয়নি।প্রতিবাদী নং ৩ এই নথিপত্রগুলোর সত্যতা অস্বীকার করেননি; বরং প্রদর্শ-১ থেকে প্রদর্শ-৫ স্পষ্টভাবে প্রমাণ করে যে দুর্ঘটনাটি ট্রাক্টর-

শিভাওয়া বনাম শাখা ব্যবস্থাপক, ন্যাশনাল ইন্ডিয়া ৬০৭

ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড [এ. এম. খানউইলকার, বিচারপতি]

ট্রেলার ইউনিট (টি টি ইউনিট)-এর চালকের কার্যকর অবহেলার কারণে ঘটেছে। ২৩.০১.২০০১ তারিখে ট্রাক্টর-ট্রেলার ইউনিট (টি টি ইউনিট) চালাচ্ছিলেন প্রতিবাদী নং ২, এবং তিনি গনপন্ন হাল্লা -এর নিকটে, হেবাল্লি গ্রামের মাত্র ১ কিলোমিটার দূরে, চলচাগুদ্দা – গভনপদ্দা পি ডাবলু ডি রোডে রাত ১:০০ টার সময় দুর্ঘটনাটি ঘটান। চালকের চরম অবহেলার কারণে  চানাবাসাইয়া গুরুতর আহত হন এবং ঘটনাস্থলেই মারা যান, কারণ তিনি সেই ট্রাক্টর-ট্রেলার ইউনিট (টি টি ইউনিট)-এ ভ্রমণ করছিলেন।  অতএব, স্পষ্টভাবে প্রতীয়মান যে চালকের অবহেলা চানাবাসাইয়ার মৃত্যুর প্রত্যক্ষ কারণ, যা মোটরযান আইন, ১৯৮৮-এর ১৬৬ ধারা-এর আওতাভুক্ত। বাদীপক্ষের উপস্থাপিত  ইতিবাচক প্রমাণ এবং নথিপত্র দ্বারা এটি প্রমাণিত হয়েছে। ফলে, প্রতিবাদী নং ৩-এর যুক্তি খারিজযোগ্য, কারণ মৃত্যুর জন্য চানাবাসাইয়ার নিজের অবহেলাকে দায়ী করার মতো কোনো গ্রহণযোগ্য প্রমাণ আদালতে উপস্থাপন করা হয়নি।

এবং আবার ১১ অনুচ্ছেদে, ক্ষতিপূরণের অধিকারের বিষয়ে এটি এইভাবে উল্লেখ করা হয়েছেঃ-

“…আবেদনকারীরা ১ নম্বর থেকে ৩ নম্বর পর্যন্ত যৌথভাবে এবং পৃথকভাবে ক্ষতিপূরণ দাবি করেছেন যেখানে ১ নম্বর উত্তরদাতা অপরাধমূলক গাড়ির উত্তরদাতা গাড়ির ২ নম্বর চালকের মালিক এবং উত্তরদাতা '৩ নম্বর বীমাকারী, কিন্তু বীমা সংস্থার প্রতিনিধিত্বকারী আরডব্লিউ-১ তার দায় অস্বীকার করে প্রমাণ দিয়েছে যে, পলিসির শর্ত লঙ্ঘন করা হয়েছে, বিশেষত প্রদর্শনী আর -১ এর শর্ত ধারা "এ" লঙ্ঘন করা হয়েছে যেখানে কমিশন এজেন্টের দোকানে আলুরের অ্যাখোল ফেলে দেওয়ার জন্য ভুট্টা ভুট্টা লোড করার জন্য মৃত উত্তরদাতা নং।-এর গাড়ি ভাড়া করেছিলেন। আরডব্লিউ-১ বীমা কভার নোটের প্রমাণ হিসাবে এটি প্রদর্শনী পি-১ এ চিহ্নিত করা হয়েছে।প্রত্যর্থী নং ৩-এর যুক্তি এই ট্রাইব্যুনাল দ্বারা প্রত্যাখ্যান করা হয়েছে যে প্রতিরক্ষার ক্ষেত্রে গ্রহণ করা হয়েছে যে চাণক্যের মৃত্যু তার চরম অবহেলার কারণে হয়েছিল। প্রাক্তন আরআই-এর পর্যবেক্ষণে এটি প্রত্যর্থী নং ১-এর কাছ থেকে তার টি-টি ইউনিটের উপর প্রাপ্ত বৈধ নীতি, যেখানে পলিসির সময়কাল '১২.২.২০০০ থেকে ১১.২.২০০১ পর্যন্ত শুরু হয়। আরডাব্লু-১-কে ক্রস পরীক্ষায় ভর্তির পরিপ্রেক্ষিতে যেখানে আরডাব্লু-১-কে তার ক্রসে ভর্তি করা হয়েছে তা নিম্নরূপঃ

“……এর বিপরীতে, মৃত ব্যক্তি উত্তরদাতা নং ১  -এর মালিকানাধীন গাড়িতে ভুট্টা ফেলে দিতে গিয়েছিলেন।

অতএব, প্রত্যর্থী নং ৩-এর যুক্তি যে গাড়ি এবং এর ব্যবহার ভাড়া এবং পুরষ্কারের জন্য ছিল তা রেকর্ডে থাকা কোনও দৃঢ় প্রমাণ দ্বারা প্রমাণিত হয় না। অন্যদিকে, অপরাধমূলক যানবাহন টি. টি. ইউনিটটি প্রতিটি বিক্রয় কেন্দ্রে খাদ্যশস্য বহন করার জন্য ব্যবহার করা হয়েছিল, অর্থাৎ হোল-আলুরের কমিশন এজেন্ট শপ, যা আবেদনকারী পরিবারের একটি কৃষিজ পণ্য বহন করে যাকে ট্র্যাক্টর-ট্রেলার বলা হয়। অতএব, আবেদনকারীদের দ্বারা নির্ভর করা এই সিদ্ধান্তটি যথাযথভাবে প্রযোজ্য যেখানে গাড়ির ব্যবহার কৃষির উদ্দেশ্যে এবং অন্য কোনও 'বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে নয়। একবার মৃত ব্যক্তির দ্বারা কৃষির উদ্দেশ্যে গাড়ি ব্যবহার করা হলে উত্তরদাতা নং ১ দ্বারা কোনও নীতিগত শর্ত লঙ্ঘনের প্রশ্ন উত্থাপিত হবে না।

৯। যেমনটি আগে উল্লেখ করা হয়েছে, হাইকোর্ট একটি ব্যাপক পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক নথিভুক্ত তথ্যের ফলাফলের বিপরীত দিকে অগ্রসর হয়েছে। যেখানে, ট্রাইব্যুনাল যথাযথভাবে পিডব্লিউ-১, পিডব্লিউ-২-এর প্রমাণ এবং অপরাধ নং ১২/২০০১-এর ক্ষেত্রে দায়ের করা চার্জশিটের সঙ্গে যুক্ত উপাদান এবং বীমাকারীর আবেদন এবং আরডব্লিউ-১-এর প্রমাণও বিবেচনা করেছে। আমাদের মতে, ট্রাইব্যুনাল যে উপসংহারে পৌঁছেছে তা একটি সম্ভাব্য দৃষ্টিভঙ্গি, যা বীমাকারীর দায়ের করা আবেদনে হাইকোর্টের দ্বারা বিঘ্নিত হতে পারত না, যা হাইকোর্টের দ্বারা করা হয়েছে।

১০. উল্লেখযোগ্যভাবে, হাইকোর্ট ট্রাইব্যুনালের দ্বারা রেকর্ড করা অন্যান্য অনুসন্ধানগুলিতেও দুর্ঘটনার পদ্ধতি সম্পর্কে এবং বিশেষত ট্র্যাক্টর চালকের বেপরোয়া ও অবহেলাপূর্ণ কাজ সম্পর্কে যা দুর্ঘটনার ফলে তাঁর গুরুতর আঘাতের কারণে ঘটনাস্থলেই চনবসায়ের মৃত্যুর কারণ হয়েছিল সে সম্পর্কে উল্লেখ করেনি। উচ্চ আদালত মৃত ব্যক্তির বয়স, পেশা এবং আয়ের প্রমাণ এবং ন্যায়সঙ্গত ও যুক্তিসঙ্গত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ সম্পর্কে ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক রেকর্ড করা ফলাফলের সাথেও যুক্ত হয়নি।হাইকোর্ট তার এই সিদ্ধান্তের উপর ভিত্তি করে যে, বীমাকারীকে পুরষ্কারটি সন্তুষ্ট করার দায়বদ্ধতার দায়ে ভারাক্রান্ত করা যাবে না, এই সিদ্ধান্তের উপর ভিত্তি করে যে, দুর্ঘটনার সময় মৃত ব্যক্তি তার পণ্যের সাথে ভ্রমণ করছিলেন না। তবে, হাইকোর্টের দ্বারা নথিভুক্ত উক্ত অনুসন্ধানটি টেকসই হতে পারে না, তাই মৃত ব্যক্তিকে তার পণ্যের সাথে ভ্রমণ করেছিলেন এই বিষয়ে ট্রাইব্যুনালের সিদ্ধান্তটি নিশ্চিত করতে হবে এবং পুনরুদ্ধার করতে হবে। এটি অবশ্যই অনুসরণ করবে যে বীমাকারী দাবিদারদের প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ প্রদানের দায় থেকে অব্যাহতি । আমরা এটি বলছি কারণ ট্রাইবুনাল একটি তথ্যগত সত্য হিসাবে নির্ধারণ করেছে যে,

আদালতে উপস্থাপিত বিমা পলিসিটি ছিল বৈধ পলিসি, যা বিবাদপূর্ণ ট্রাক্টরের জন্য ১২.০২.২০০০ থেকে ১১.০২.২০০১ পর্যন্ত কার্যকর ছিল।

১১ যুক্তির স্বার্থে ধরে নিলেও যে বিমা কোম্পানির উপর দাবিদারদের জন্য প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ পরিশোধের দায়িত্ব নেই, কারণ সংশ্লিষ্ট ট্রাক্টরটি যথাযথভাবে বিমাকৃত ছিল, তবুও বিমাকারীকে প্রাথমিকভাবে ক্ষতিপূরণের অর্থ প্রদান করতে হবে এবং পরবর্তীতে এটি যানবাহনের মালিক (প্রতিবাদী নং ২) এর কাছ থেকে পুনরুদ্ধারের স্বাধীনতা থাকবে।ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোং বনাম স্বর্ণ সিংহ এবং অন্যান্য[১] আলোকে এই সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়েছে। উক্ত রায়ের অনুচ্ছেদ ১১০-এ এই আদালতের তিন- বিচারপতির বেঞ্চ নিম্নরূপ পর্যবেক্ষণ করেছেন—

১১০. এই পিটিশনে উত্থাপিত বিভিন্ন বিষয়ে আমাদের অনুসন্ধানের সারসংক্ষেপ নিম্নরূপঃ

(i) মোটরযান আইন, ১৯৮৮-এর একাদশ অধ্যায় তৃতীয় পক্ষের ঝুঁকির বিরুদ্ধে যানবাহনের বাধ্যতামূলক বীমা প্রদান করা একটি সমাজকল্যাণ আইন যা মোটরযান ব্যবহারের কারণে দুর্ঘটনার শিকারদের ক্ষতিপূরণের মাধ্যমে ত্রাণ প্রসারিত করে। সমস্ত যানবাহনের বাধ্যতামূলক বীমা কভারেজের বিধানগুলি এই সর্বাগ্রে উদ্দেশ্যের সাথে রয়েছে এবং এই আইনের বিধানগুলিকে এমনভাবে ব্যাখ্যা করতে হবে যাতে উক্ত উদ্দেশ্যটি কার্যকর হয়।

(ii) বীমাকারী মোটর যানবাহন আইন, ১৯৮৮-এর ধারা ১৬৩এ বা ধারা ১৬৬-এর অধীনে দায়ের করা দাবি পিটিশনে অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে উক্ত আইনের ধারা ১৪৯ (২) (এ) (ii)-এর পরিপ্রেক্ষিতে প্রতিরক্ষা করার অধিকারী।

(iii)

(iv) বীমা সংস্থাগুলিকে অবশ্য তাদের দায় এড়ানোর লক্ষ্যে কেবল উক্ত কার্যধারায় উত্থাপিত উপলব্ধ প্রতিরক্ষা (গুলি) প্রতিষ্ঠা করতে হবে না, বরং গাড়ির মালিকের পক্ষ থেকেও "লঙ্ঘন" প্রতিষ্ঠা করতে হবে; প্রমাণের বোঝা তাদের উপর কোথায় থাকবে।

(vy) XXX

(vi) XXX

(vii) XXX

(vil) XXX

(ix) XXX

---

১ (২০০৪) ৩ এস সি সি ২৯৭

(x) এই আইনের অধীনে দাবির বিচারের পর ট্রাইব্যুনাল এই সিদ্ধান্তে পৌঁছায় যে, বীমাকারী উপ-ধারা (৭)-এর সঙ্গে পঠিত ধারা ১৪৯ (২)-এর বিধান অনুসারে সন্তোষজনকভাবে তার প্রতিরক্ষা প্রমাণ করেছে, যেমনটি এই আদালত উপরোক্ত ব্যাখ্যা করেছে, ট্রাইব্যুনাল নির্দেশ দিতে পারে যে, বীমাকারী ক্ষতিপূরণ এবং অন্যান্য পরিমাণের জন্য যা ট্রাইব্যুনালের রায়ের অধীনে তৃতীয় পক্ষকে দিতে বাধ্য হয়েছে, তার জন্য বীমাকারী ক্ষতিপূরণ দিতে দায়বদ্ধ এবং ট্রাইব্যুনাল দ্বারা এই ধরনের দাবি নির্ধারণ কার্যকর হবে এবং বীমাকারীর কাছ থেকে বীমাকারীর প্রাপ্য অর্থ ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক ভূমি রাজস্বের বকেয়া হিসাবে আইনের ধারা ১৭৪-এর অধীনে কালেক্টরকে জারি করা শংসাপত্রের ভিত্তিতে আদায়যোগ্য হবে।ভূমি রাজস্বের বকেয়া আদায়ের জন্য শংসাপত্রটি কেবল তখনই জারি করা হবে, যদি আইনের ১৬৮ ধারার উপ-ধারা (৩) অনুসারে বীমাকৃত ব্যক্তি ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক রায় ঘোষণার তারিখ থেকে ত্রিশ দিনের মধ্যে বীমাকারীর পক্ষে প্রদত্ত পরিমাণ জমা করতে ব্যর্থ হন।

(xi) উপ-ধারা (৪) এর অধীনে প্রবিধান এবং উপ-ধারা (৫)-এ থাকা বিধানগুলি, যা বীমাকৃত ব্যক্তির পক্ষ থেকে বীমাকৃত ব্যক্তিকে বীমাকৃত ব্যক্তির চুক্তির আওতায় প্রদত্ত অর্থ পুনরুদ্ধারে সক্ষম করার উদ্দেশ্যে সেখানে উল্লিখিত নির্দিষ্ট আকস্মিকতাগুলি অন্তর্ভুক্ত করার উদ্দেশ্যে করা হয়েছে, ট্রাইব্যুনাল দ্বারা তা গ্রহণ করা যেতে পারে এবং বীমাকৃত ব্যক্তির বিরুদ্ধে বীমাকৃত ব্যক্তির দাবি ও প্রতিরক্ষার ক্ষেত্রে তা সম্প্রসারিত করা যেতে পারে।

(জোর দেওয়া হয়েছে)

১২. যাইহোক, বর্তমান মামলার তথ্যে, আমাদের এই দৃষ্টিভঙ্গি নিতে কোনও দ্বিধা নেই যে, দুর্ঘটনার সময় মৃত ব্যক্তির তথ্যটি তার পণ্যের সাথে ভ্রমণ করেছিল সে সম্পর্কে ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক নথিভুক্ত তথ্যের সত্যতা নিশ্চিতকরণ এবং পুনরুদ্ধারের ফলস্বরূপ, বীমাকারী দাবিদারদের প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ পূরণ করতে বাধ্য হবে।

১৩.আপিলকারীদের যুক্তিতে ফিরে আসা যাক যে ট্রাইবুনাল ক্ষতিপূরণের পরিমাণ গণনায় স্পষ্ট ভুল করেছে,

শিভাওয়া বনাম শাখা ব্যবস্থাপক, ন্যাশনাল ইন্ডিয়া ৬১১

ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড [এ. এম. খানউইলকার, বিচারপতি]

আমরা দেখতে পাই যে আপিলকারীরা (দাবিদাররা) ট্রাইবুনালের রায়ের সেই অংশের বিরুদ্ধে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ বৃদ্ধির জন্য কোনো আপিল দায়ের করেনি, এছাড়াও উচ্চ আদালতে বিমা সংস্থার দাখিল করা প্রথম আপিলে কোনো প্রতিবাদী আপত্তি দাখিল করেনি। তদ্ব্যতীত, উচ্চ আদালতের রায়ে এমন কোনো ইঙ্গিত নেই যে, আপিলকারীদের পক্ষ থেকে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ বৃদ্ধির জন্য কোনো প্রচেষ্টা নেওয়া হয়েছিল। উল্লেখযোগ্যভাবে, বর্তমান আপিলেও আপিলকারীরা ট্রাইবুনালের রায়ের সেই অংশের বিরুদ্ধে কোনো "প্রতিকার" দাবি করেনি, যা ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নির্ধারণের সাথে সম্পর্কিত। এই আপিলে শুধুমাত্র বিমা সংস্থার দ্বারা উচ্চ আদালতে দায়ের করা প্রথম আপিলে গৃহীত সিদ্ধান্ত বাতিল করার অনুরোধ করা হয়েছে। এই প্রেক্ষাপটে, এই আদালতের জন্য আপিলকারীদের (দাবিদারদের) পক্ষ থেকে উত্থাপিত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ সংক্রান্ত যুক্তি বিবেচনা করা যথার্থ হবে না।এই আবেদনে দাবি করা স্বস্তি শুধুমাত্র বীমাকারীর প্রথম আবেদনে গৃহীত হাইকোর্টের সিদ্ধান্তকে বাতিল করার জন্য। এই প্রেক্ষাপটে, আপিলকারীদের (দাবিদারদের) অনুরোধে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ সম্পর্কিত যুক্তি বিবেচনা করা এই আদালতের পক্ষে উপযুক্ত হবে না,

১৪।ফলস্বরূপ, আবেদনটি কেবলমাত্র বীমাকারীর (উত্তরদাতা, নং ১) দ্বারা দায়ের করা প্রথম আপিলে গৃহীত হাইকোর্টের বিতর্কিত রায়কে বাতিল করার পরিমাণ পর্যন্ত সফল হবে এবং ফলস্বরূপ, মোটর দুর্ঘটনা দাবি ট্রাইব্যুনাল, বাদলকোট দ্বারা গৃহীত ২১ জানুয়ারী, ২০০৮ তারিখের রায় পুনরুদ্ধার করে। আমরা সেই অনুযায়ী আদেশ দিচ্ছি।

১৫. খরচ সহ উপরের শর্তাবলীতে আপিল অনুমোদিত।

দিব্যা পাণ্ডে 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 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।

**Shyamal Gupta**