[২০২০] ১১ এস. সি. আর. ৩১

বেলি রাম

বনাম

রাজিন্দর কুমার ও অন্য

(২০১১ সালের দেওয়ানি আপিল নম্বর ৭২২০-৭২২১)

২৩শে সেপ্টেম্বর, ২০২০

[সঞ্জয় কিষাণ কৌল, অনিরুদ্ধ বোস এবং কৃষ্ণা মুরারি, বিচারপতিগণ]

ওয়ার্কমেনস কম্পেনসেশন অ্যাক্ট, ১৯২৩-প্রথম উত্তরদাতা লাইসেন্স নবায়ন না করে প্রায় তিন বছর ধরে আবেদনকারীর চালক হিসাবে গাড়ি চালাচ্ছিলেন-প্রথম উত্তরদাতা-চালক একটি ট্রাক চালানোর সময় দুর্ঘটনার সম্মুখীন হন এবং ২০ শতাংশ স্থায়ী অক্ষমতার শিকার হন-তিনি ওয়ার্কমেনস কম্পেনসেশন অ্যাক্ট, ১৯২৩-এর অধীনে ক্ষতিপূরণ চেয়েছিলেন-ড্রাইভিং লাইসেন্সের অ-বৈধতার দিকটি হাইকোর্টের সাথে ওজন করা হয়েছিল এবং বিতর্কিত রায় পাস করার সময় বীমা সংস্থাকে কোনও দায় থেকে অব্যাহতি দেওয়া হয়েছিল এবং বীমা পলিসি লঙ্ঘনের কারণে আবেদনকারী-মালিকের উপর একই ব্যবস্থা করা হয়েছিল-আপিলে বলা হয়েছিলঃ এই আদালত টাটা এআইজি জেনারেল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানিতে দিল্লি হাইকোর্টের নেওয়া মতামতের সাথে সম্পূর্ণ একমত - লিমিটেড বনাম আকনশা এবং অন্যরা, এলাহাবাদ হাইকোর্ট ওরিয়েন্টাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম মনোজ কুমার এবং অন্যরা, এবং হিমাচল প্রদেশ হাইকোর্ট ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম হেম রাজ ও অন্যান্য, হেম রাজ মামলার রায়ে সঠিক আইনি নীতির ব্যাখ্যা হিসাবে চূড়ান্ত পরিণতি-হেম রাজ মামলায় দেখা গেছে যে মালিককে অবশ্যই দেখাতে হবে যে তিনি লাইসেন্সটি যাচাই করেছেন-তাকে অবশ্যই যুক্তিসঙ্গত যত্ন নিতে হবে যাতে তার কর্মচারী সময়ের মধ্যে তার লাইসেন্সটি পুনর্নবীকরণ করে-মালিকের পক্ষে এটি দাবি করা কোনও প্রতিরক্ষা নয় যে তিনি ভুলে গেছেন যে তার কর্মচারীর ড্রাইভিং লাইসেন্সটি পুনর্নবীকরণ করতে হবে-তাত্ক্ষণিক ক্ষেত্রে, আপিলকারী মালিক প্রথম উত্তরদাতা-চালককে প্রায় তিন বছরের জন্য মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্সের সাথে ট্রাক চালানোর অনুমতি দেওয়ার অনুমতি দিয়েছেন-এটি যুক্তিসঙ্গত যত্নের অভাবের মামলা যে কর্মচারী তার লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করে, আরও, যদি মূল লাইসেন্সটি যাচাই করা হয়, তবে অবশ্যই নিয়োগকর্তা জানবেন যে লাইসেন্সের মেয়াদ কখন শেষ হবে-আবেদনকারীকে এইভাবে দায়বদ্ধতা বহন করতে হবে এবং ফলস্বরূপ ড্রাইভিং লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হয়ে যাবে

লাইসেন্স উপস্থিত থাকবে, তবে নিয়োগকর্তা হিসাবে আপিলকারীর যত্নের অভাবও দেখা দেবে।

আপিল খারিজ করে আদালত

স্থিরঃ ১. এই আদালতের অভিমত হল যে, একবার ড্রাইভিং লাইসেন্স যাচাইয়ের প্রাথমিক যত্ন নিয়োগকর্তাকে নিতে হবে, যদিও বিস্তারিত তদন্তের প্রয়োজন নাও হতে পারে, গাড়ির মালিক ড্রাইভিং লাইসেন্সের বৈধতা জানবেন যেমনটি লাইসেন্সে উল্লেখ করা আছে। এটা বলা যাবে না যে এর পরে তিনি ড্রাইভার লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করেছেন কিনা তা পরীক্ষা না করার দায়িত্ব থেকে হাত ধুয়ে ফেলতে পারেন। এটি এমন কোনও মামলা নয় যেখানে একটি স্বল্প সময়ের জন্য লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করা হয়নি, যেমন এক মাস, যেমনটি স্বরন সিংয়ের ক্ষেত্রে বিবেচনা করা হয়েছিল যেখানে বীমা সংস্থার উপর বোঝা চাপিয়ে তৃতীয় পক্ষকে সুবিধা দেওয়া হয়েছিল। তাত্ক্ষণিক ক্ষেত্রে লাইসেন্সটি তিন বছরের জন্য পুনর্নবীকরণ করা হয়নি এবং তাও একটি ট্রাকের মতো বাণিজ্যিক গাড়ির ক্ষেত্রে। আবেদনকারী এটি যাচাই করার ক্ষেত্রে গুরুতর অবহেলা দেখিয়েছেন। [অনুচ্ছেদ ১৫] [৪১-সি-ই]

২. টাটা এ. আই. জি জেনারেল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম আকনশা এবং অন্যরা-এর মামলায় দিল্লি হাইকোর্ট দেখেছে যে ড্রাইভিং লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হয়ে যাওয়ার ফলে স্বাভাবিকভাবে দেখা গেছে যে দুর্ঘটনার তারিখে কোনও বৈধ ড্রাইভিং লাইসেন্স ছিল না। দুর্ঘটনার তারিখে লাইসেন্সটি বৈধ না হওয়ার কারণে বীমা সংস্থা প্রাথমিক দায়িত্ব ছেড়ে দিয়েছিল। এরপরে, বীমা পলিসির শর্তাবলী লঙ্ঘন করা হয়নি তা নিশ্চিত করার জন্য তিনি যথেষ্ট পদক্ষেপ নিয়েছিলেন তা প্রমাণ করার জন্য দায়িত্বটি মালিক/বীমাকৃতের কাছে স্থানান্তরিত হয়েছিল। যেহেতু এই বিষয়ে কোনও প্রমাণ দেওয়া হয়নি, তাই একটি অনুমান করা হয়েছিল যে বীমা পলিসির শর্তাবলী ইচ্ছাকৃত এবং সচেতনভাবে লঙ্ঘন করা হয়েছে। [অনুচ্ছেদ ১৮] [৪১-জি-এইচ; ৪২-এ-বি]

৩. এলাহাবাদ হাইকোর্ট দ্য ওরিয়েন্টাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম মনোজ কুমার এবং অন্যরা-এর মামলায় আবারও মেয়াদোত্তীর্ণ ড্রাইভিং লাইসেন্সের মামলাটি পরিচালনা করে। একটি জাল লাইসেন্সের মামলায় বর্ণিত নীতির উপর নির্ভর করার প্রচেষ্টাটি মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্সের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য বলে মনে করা হয়নি কারণ মালিকের সচেতন হওয়ার কথা ছিল যে ড্রাইভারের ড্রাইভিং লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হয়ে গেছে এবং এইভাবে, এটি বলা হয়েছিল যে চালক যেন সময়ের মধ্যে লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করে তা নিশ্চিত করা মালিকের কর্তব্য ছিল।

বৈধ ড্রাইভিং লাইসেন্স এর অভাবে, গাড়িটি পলিসির শর্ত লঙ্ঘন করে চালানো হয়েছিল, যার জন্য যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত ব্যক্তির দ্বারা গাড়ি চালানো প্রয়োজন ছিল এবং এইভাবে, এমভি আইনের ধারা ১৪৯ (২) (এ) (আই ১) লঙ্ঘন করা হয়েছিল, যার ফলস্বরূপ বীমা সংস্থাকে দায়বদ্ধ করা যায়নি। [অনুচ্ছেদ ১৯] [৪২-বি-ডি]

৪. ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম হেম রাজ এবং অন্যরা-এর মামলায় হিমাচল প্রদেশ হাইকোর্টের শেষ রায়। এটি আরও একবার মূল বৈধ লাইসেন্সের মামলা ছিল, যার মেয়াদ শেষ হয়ে গিয়েছিল, জাল লাইসেন্সের কোনও প্রশ্নই ছিল না। এটি মতামত দেওয়া হয়েছিল যে এই আদালতের স্বরন সিং মামলার রায়ের পর্যবেক্ষণ থেকে যে সিদ্ধান্ত নেওয়া উচিত তা হ 'ল বীমা সংস্থাটি এই ভিত্তিতে একটি পদক্ষেপকে রক্ষা করতে পারে যে দুর্ঘটনার তারিখে চালককে যথাযথভাবে লাইসেন্স দেওয়া হয়নি, এমভি আইনের ১৪ এবং ১৫ ধারায় প্রদত্ত লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হওয়ার ত্রিশ (৩০) দিনের মধ্যে মেয়াদ উত্তীর্ণ লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করা হয়নি। এই প্রসঙ্গে দেখা গেছে যে স্বরন সিং মামলাটি ত্রিশ (৩০) দিনের মধ্যে লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ না করা হলে পরিণতি নিয়ে কাজ করে না। যদি ত্রিশ (৩০) দিনের মধ্যে ড্রাইভিং লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ না করা হয়, তবে এটি অনুষ্ঠিত হয়, ড্রাইভারের কার্যকর ড্রাইভিং লাইসেন্স ছিল না বা তিনি যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত বলে বলা যেতে পারে না। সুতরাং, উপসংহারটি ছিল যে ড্রাইভার, যিনি তার লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হওয়ার অনুমতি দেন এবং দুর্ঘটনার পরে পর্যন্ত এটি পুনর্নবীকরণ করেন না, তিনি দাবি করতে পারবেন না যে এটি লাইসেন্সটি পূর্ববর্তীভাবে পুনর্নবীকরণ করা হয়েছে বলে মনে করা উচিত। [অনুচ্ছেদ ২০] [[৪২-ই-জি]

৫. এই আদালত তিনটি ভিন্ন হাইকোর্টের তিনটি রায়ে গৃহীত মতামতের সাথে সম্পূর্ণ একমত, যার চূড়ান্ত পরিণতি হেম রাজ মামলার রায়ে সঠিক আইনি নীতির ব্যাখ্যা। [অনুচ্ছেদ ২২] [৪৩-জি]

৬. এই আদালত যখন বর্তমান মামলার তথ্যের দিকে ফিরে আসে তখন প্রায় একই রকম পরিস্থিতি দেখা দেয় যেখানে আবেদনকারী প্রথম আসামী চালককে প্রায় তিন (৩) বছরের জন্য মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্স দিয়ে ট্রাক চালানোর অনুমতি দিয়েছেন। স্পষ্টতই এটি যুক্তিসঙ্গত যত্নের অভাবের বিষয় যে কর্মচারী তার লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করে, আরও, যদি মূল লাইসেন্স যাচাই করা হয়, তবে অবশ্যই নিয়োগকর্তা জানবেন যে লাইসেন্সের মেয়াদ কখন শেষ হবে। এবং এখানে এটি ছিল

একটি বাণিজ্যিক যানবাহন একটি ট্রাক। অতএব, আবেদনকারীকে তিন (৩) বছরের জন্য মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্সের সাথে চালককে গাড়ি চালানোর অনুমতি দেওয়ার দায়িত্ব এবং ফলস্বরূপ দায়বদ্ধতা বহন করতে হবে। এই আদালতটি কেবলমাত্র উল্লেখ করেছে যে সৌভাগ্যক্রমে তৃতীয় পক্ষের দাবিদারদের সাথে কোনও দুর্ঘটনা ঘটেনি তবে যে ব্যক্তি দুর্ভোগ এবং ভুক্তভোগী হয়েছে সে একই ব্যক্তি, প্রথম উত্তরদাতা চালক। যাইহোক, এই আদালত ক্ষতিপূরণ আইনের অধীনে নির্ধারণ নিয়ে কাজ করছে এবং সেই বিধানগুলি প্রথম উত্তরদাতার মতো শ্রমিকদের সুবিধার জন্য, যদিও তিনি ভুল হতে পারেন, প্রাসঙ্গিক পর্যায়ে সহায়তা প্রদানের জন্য প্রদেয় একটি ছোট পরিমাণ নির্ধারণ করে যখন বৃহত্তর বিষয়গুলি অন্যান্য কার্যধারায় বিতর্ক করা যেতে পারে। [অনুচ্ছেদ ২৩]। |৪৩-এইচ; ৪৪-এ-সি]

> ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম স্বরন সিং এবং অন্যান্য (২০০৪) ৩ এস. সি. সি. ২৯৭: [২০০৪] ১ এস. সি. আর. ১৮০৩; নির্মলা কোঠারি বনাম ইউনাইটেড ইন্ডিয়া ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড (২০২০) ৪ এস. সি. সি. ৪৯-এর উপর নির্ভর করেছিল।

> টাটা এআইজি জেনারেল ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড বনাম আকানশা এবং অন্যরা. ২০১৫ এসসিসি অনলাইন ৬৭৫৮; দ্য ওরিয়েন্টাল ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড বনাম মনোজ কুমার এবং অন্যরা. (২০১৫) ১১১ এএলআর ২৭৫; ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোং লিমিটেড বনাম হেম রাজ এবং অন্যরা. ২০১২ এসিজে ১৮৯১-অনুমোদিত।

মামলা আইন প্রসঙ্গ

[২০০৪] ১ এস. সি. আর ১৮০ অনুচ্ছেদ ৭-এর উপর নির্ভর করে

(২০২০) ৪ এস. সি. সি ৪৯ অনুচ্ছেদ ৮ -এর উপর নির্ভর করে

দেওয়ানী আপিল এখতিয়ারঃ ২০১১ সালের দেওয়ানি আপিল নম্বর ৭২২০-৭২২১।

> হিমাচল প্রদেশ হাইকোর্ট, শিমলার ০৩.০৩.২০০৯ তারিখের রায় ও আদেশ থেকে এফ.এ.ও. (ডব্লিউ.সি.এ.) নং ৪৫ অফ ২০০৫ এবং ০৮.০৭.২০০৯ তারিখের সি. রিভিউ নং ২৬ অফ ২০০৯ মামলায়।

ডঃ এস. গোপা কুমারন নায়ার, প্রবীণ আইনজীবী নির্মল কুমার অম্বস্থ, মিসেস অশ্মিতা বিসারিয়া, মিসেস প্রীতি গুপ্ত, অভয় কুমার, বিনীত কুমার সিং, সৌরভ মিশ্র, বিশাল নৌটিয়াল, পরমানন্দ গৌর, একংশ বনসল, আইনজীবীগণ উপস্থিত দলগুলির জন্য।

আদালতের রায় দিয়েছেন **সঞ্জয় কিষাণ কৌল, বিচারপতি।**

১. বর্তমান আপিলগুলিতে বিবেচনার জন্য আইনের একমাত্র প্রশ্ন হল বৈধ ড্রাইভিং লাইসেন্সের ক্ষেত্রে, যদি লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হয়ে যায়, তাহলে বীমাকৃত ব্যক্তি তার দায় থেকে অব্যাহতি পাবেন কি না।

২. ঘটনাটি খুবই সংক্ষিপ্ত। এখানকার প্রথম প্রতিপক্ষ ১৯৯৯ সালের ২০শে মে আপিলকারীর মালিকানাধীন একটি ট্রাক চালানোর সময় দুর্ঘটনার শিকার হন, যাঁর অধীনে তিনি লাভজনকভাবে নিযুক্ত ছিলেন। প্রথম প্রতিপক্ষের পরিণতি ছিল ২০ শতাংশ স্থায়ী অক্ষমতা। এখানকার প্রথম প্রতিপক্ষ ১৯২৩ সালের শ্রমিক ক্ষতিপূরণ আইন (এরপর 'ক্ষতিপূরণ আইন' হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে) এর অধীনে কমিশনার, সদর, বিলাসপুরের কাছে ১৯৯৯ সালের ১৭ই ফেব্রুয়ারি ৫,০০,০০০/- টাকার ক্ষতিপূরণ চেয়ে একটি পিটিশন দাখিল করেন, যেখানে এখানকার আপিলকারী এবং দ্বিতীয় প্রতিপক্ষ - বীমা কোম্পানি যারা গাড়িটির বীমা করেছিল, তাদের অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছিল। এই কার্যক্রমের ফলে কমিশনার ২০০৪ সালের ৮ই ডিসেম্বর প্রথম প্রতিপক্ষের আঘাতের জন্য ৯৪,৪৬৪/- টাকা এবং চিকিৎসার খরচের জন্য ৬৭,৩১৩/- টাকা মঞ্জুর করে একটি পুরস্কার প্রদান করেন। মঞ্জুরীকৃত অর্থ আবেদনের তারিখ থেকে পরিশোধের তারিখ পর্যন্ত বার্ষিক ৯ শতাংশ হারে সুদ বহন করার কথা ছিল। ক্ষতিপূরণের পরিমাণ বীমাকারী হিসাবে দ্বিতীয় প্রতিপক্ষের উপর চাপানো হয়েছিল, যেখানে সুদ এখানকার আপিলকারীকে পরিশোধ করার নির্দেশ দেওয়া হয়েছিল।

৩. কার্যক্রমের পক্ষগুলি পুরস্কারের বিভিন্ন দিক থেকে ক্ষুব্ধ হয়ে আপিল দাখিল করে। হাইকোর্ট কর্তৃক বিবেচনার একটি অন্তর্নিহিত অংশ ছিল দুর্ঘটনার সময় প্রথম প্রতিপক্ষের ড্রাইভিং লাইসেন্সের বৈধতা নিয়ে উত্থাপিত বিষয়টি। ড্রাইভিং লাইসেন্সটি উদয়পুরের আরঅ্যান্ডএলএ অফিসের সুপারিনটেনডেন্ট কর্তৃক অনুমোদিত ছিল কিন্তু লাইসেন্সটি ১৯৯৬ সালের ৬ই সেপ্টেম্বর মেয়াদ উত্তীর্ণ হয়েছিল এবং এরপর নবায়নের জন্য কোনো অনুমোদন ছিল না। সুতরাং, এখানকার আপিলকারীর চালক হিসাবে প্রথম প্রতিপক্ষ প্রায় তিন বছর ধরে লাইসেন্স নবায়ন না করেই গাড়ি চালাচ্ছিলেন।

৪. ড্রাইভিং লাইসেন্সের অ-বৈধতার উপরোক্ত দিকটি হাইকোর্টের সাথে বিবেচনা করে '৩.৩.২০০৯ তারিখের বিতর্কিত রায় পাস করার সময়, বীমা সংস্থাকে যে কোনও দায় থেকে অব্যাহতি দেওয়া এবং বীমা পলিসির একটি বস্তুগত লঙ্ঘনের কারণে এখানে আপিলকারীর উপর এটি স্থির করা হয়েছে।

৫. হাইকোর্ট, উপরোক্ত সিদ্ধান্তের পরে, ক্ষতিপূরণ আইনের ৪ নং ধারার দিকে নজর দিয়েছে, আরও সুনির্দিষ্টভাবে নিম্নলিখিত দিকটিঃ

৪. ক্ষতিপূরণের পরিমাণ-

(১) এই আইনের বিধানাবলী সাপেক্ষে, ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নিম্নরূপ হবে, যথাঃ-

(ক) যেখানে আঘাতের ফলে মৃত্যু হয়: মৃত শ্রমিকের মাসিক বেতনের পঞ্চাশ শতাংশের সমান একটি পরিমাণ, প্রাসঙ্গিক ফ্যাক্টর দ্বারা গুণিত; অথবা আশি হাজার টাকার একটি পরিমাণ, যেটি বেশি;

(খ) যেখানে আঘাতের ফলে স্থায়ী সম্পূর্ণ অক্ষমতা হয়: আহত শ্রমিকের মাসিক বেতনের ষাট শতাংশের সমান একটি পরিমাণ, প্রাসঙ্গিক ফ্যাক্টর দ্বারা গুণিত, অথবা নব্বই হাজার টাকার একটি পরিমাণ, যেটি বেশি।

ব্যাখ্যা ১-ধারা (ক) এবং ধারা (খ)-এর উদ্দেশ্যে, কোনও শ্রমিকের ক্ষেত্রে 'প্রাসঙ্গিক বিষয়' বলতে সেই তফসিলের প্রথম কলামে 'পি'-এর বিপরীতে তফসিল ৪-এর দ্বিতীয় কলামে নির্দিষ্ট করা বিষয়টিকে বোঝায়, যা ক্ষতিপূরণ প্রাপ্য হওয়ার ঠিক আগের তারিখে শ্রমিকের শেষ জন্মদিনে তার বয়সের পূর্ণ বছরের সমান বছরের সংখ্যা নির্দিষ্ট করে।

৬. উপরোক্ত বিধান বিবেচনা করে, হাইকোর্ট রায় দেয় যে ক্ষতিপূরণ আইনের অধীনে দাবিদারকে চিকিৎসার জন্য চিকিৎসা ব্যয় প্রদানের কোনও বিধান নেই। ১৯৯৯ সালে দুর্ঘটনাটি সংঘটিত হওয়ার পর, মাসিক মজুরি ৪,৫০০ টাকা বলে উল্লেখ করা হয়েছে, এটি পাওয়া গেছে যে ক্ষতিপূরণ নির্ধারণের জন্য ক্ষতিপূরণ আইনের অধীনে অনুমোদিত সর্বোচ্চ মজুরি ২,০০০ টাকা হতে পারে। দুর্ঘটনার ত্রিশ (৩০) দিনের মধ্যে ক্ষতিপূরণ প্রদান করা দায়বদ্ধ ছিল এবং মালিক বীমাকারীর কাছ থেকে অর্থ আদায় করতে পারতেন যদি শেষ পর্যন্ত এটি প্রমাণিত হয় যে বীমাকারী বীমাকৃতকে ক্ষতিপূরণ দিতে দায়বদ্ধ ছিল। আবেদনকারীকে একটি পরোপকারী আইনের বিধিবদ্ধ শুল্ক লঙ্ঘন করতে দেখা গেছে, ১. অর্থাৎ, ক্ষতিপূরণ আইন এবং এইভাবে, আবেদনকারীকে সর্বোচ্চ ৫০ শতাংশ জরিমানা হিসাবে সুদ দিতে বাধ্য করা হয়েছিল।

এইভাবে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নিম্নরূপ পরিমাপ করা হয়েছিলঃ

"১. ক্ষতিপূরণের পরিমাণ = ৮৩,৯৬৮ টাকা/-

২. অর্থদণ্ড @৫০ শতাংশ ক্ষতিপূরণের পরিমাণ = ৪১,৯৮৪ টাকা/-

৩. ক্ষতিপূরণের পরিমাণের উপর ২০.৬.১৯৯৯ থেকে ৩.৩.২০০৯ (৯ বছর ও ২৫৭ দিন) পর্যন্ত সুদ = ৭৩,৩৩৫/- টাকা

৭. ফলস্বরূপ বীমাকারী এবং দাবিদারদের আপিল অনুমোদিত হয়েছিল। ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম স্বরন সিং এবং অন্যান্য মামলায় এই আদালতের রায়ের ভিত্তিতে রায় পুনর্বিবেচনার প্রচেষ্টা ব্যর্থ হয়েছিল এবং আবেদনটি ৮.৭.২০০৯-এ খারিজ করা হয়েছিল।

৮. আমাদের সামনে যে একমাত্র প্রশ্নটি নিয়ে বিতর্ক হয়েছে, তা হল ১s, যা রায়ের শুরুতে উল্লেখ করা হয়েছিল। আবেদনকারী এই আদালতের সাম্প্রতিক রায়ের উপর নির্ভর করতে চেয়েছিলেন, নির্মলা কোঠারি বনাম ইউনাইটেড ইন্ডিয়া ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড। এই রায়ে আইনের যে প্রশ্নটি পরীক্ষা করা হয়েছে তা হল চালক নিয়োগের সময় নিয়োগকর্তা/বীমাকৃত ব্যক্তির কাছ থেকে কতটা যত্ন/অধ্যবসায় আশা করা হয়। অভিযুক্ত গাড়ির চালকের অবৈধ/জাল ড্রাইভিং লাইসেন্স থাকার সময় বীমা সংস্থার দায়বদ্ধতা সম্পর্কিত আইনি অবস্থানটি এই প্রশ্নের উত্তর দেওয়ার জন্য পূর্ববর্তী বিচারিক ঘোষণার উল্লেখ করে বিজ্ঞাপিত করা হয়েছিল এবং ১২ নং অনুচ্ছেদে নিম্নরূপ উল্লেখ করা হয়েছিলঃ

> ১২. চালক নিয়োগের সময় নিয়োগকর্তার কাছ থেকে আশা করা হয় যে, ১ নম্বর ড্রাইভারের ড্রাইভিং লাইসেন্স আছে কিনা তা যাচাই করবেন। যদি ড্রাইভার এমন একটি লাইসেন্স পেশ করেন যা আপাতদৃষ্টিতে আসল বলে মনে হয়, তবে নিয়োগকর্তা লাইসেন্সের সত্যতা সম্পর্কে আরও তদন্ত করবেন বলে আশা করা হয় না যদি না অন্যথায় বিশ্বাস করার কারণ থাকে। যদি নিয়োগকর্তা ড্রাইভারকে গাড়ি চালানোর জন্য যোগ্য বলে মনে করেন এবং নিজেকে সন্তুষ্ট করেন যে ড্রাইভারের ড্রাইভিং লাইসেন্স রয়েছে তবে ধারা ১৪৯ (২) (ক) জিআই-এর কোনও লঙ্ঘন হবে না এবং বীমা সংস্থা পলিসির অধীনে দায়বদ্ধ হবে। ড্রাইভিং লাইসেন্সের সত্যতা নিশ্চিত করার জন্য বীমাকৃত ব্যক্তির উপর সারা দেশের আর. টি. ও-দের সাথে অনুসন্ধান করার জন্য এত বেশি দায়িত্ব দেওয়া অযৌক্তিক হবে। তবে, যদি বীমা সংস্থা প্রমাণ করতে সক্ষম হয় যে মালিক/বীমাকৃত ব্যক্তিটি জানতেন বা লক্ষ্য করতেন যে লাইসেন্সটি জাল বা অবৈধ ছিল এবং তারপরেও ব্যক্তিকে গাড়ি চালানোর অনুমতি দেওয়া হয়েছিল, তাহলে বীমা সংস্থা আর দায়বদ্ধ থাকবে না।

আমরা পক্ষগুলির বিজ্ঞ আইনজীবীর বক্তব্য শুনেছি এবং একটি প্রশ্ন উত্থাপিত হওয়ায়, বৈধ ড্রাই ভিং লাইসেন্সের মেয়াদ উত্তীর্ণ হওয়ার পরিণতি কী হবে সে বিষয়ে কোনো মতামত নেওয়া হয়েছে কিনা

১ (২০০৪) ৩ এস. সি. সি. ২৯৭

২ (২০২০) ৪ এস. সি. সি. ৪৯ (আমাদের মধ্যে একজন, কৃষ্ণ মুরারি, বিচারপতি দ্বারা রচিত)

আবেদনকারীর পক্ষে বিদ্বান কৌঁসুলি এবং উত্তরদাতা নং ২ বীমা সংস্থার পক্ষে বিদ্বান কৌঁসুলি বলেছিলেন যে এই বিষয়ে কোনও সরাসরি মতামত নেই। আমরা এমনকি এই বিষয়ে হাইকোর্টের কোনও বিচারিক দৃষ্টিভঙ্গির বিষয়ে একটি প্রশ্নও উত্থাপন করেছি, তবে এর উত্তরও নেতিবাচক ছিল। আমরা আদেশগুলি সংরক্ষণ করেছি কারণ আমরা এই দিকটি নিয়ে নিজেদের সন্তুষ্ট করতে চেয়েছিলাম।

১০. আমরা এই আদালতের কোনও রায় খুঁজে বের করতে সক্ষম হইনি তবে বিষয়টি নিয়ে হাইকোর্টের বিচার বিভাগীয় ঘোষণা রয়েছে।

১১. আমরা প্রথমে স্বরন সিং[৩]-এর ক্ষেত্রে এই আদালতের দৃষ্টিভঙ্গি দিয়ে শুরু করা উপযুক্ত বলে মনে করি। মামলাটি, যা মোটর যানবাহন আইন, ১৯৮৮-এর ধারা ১৪৯ (২) (ক) (১১)-এ ব্যবহৃত 'যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত' অভিব্যক্তিটির অর্থ পরীক্ষা করে দেখেছে (এরপরে 'মোটরগাড়ি আইন' হিসাবে উল্লেখ করা হয়েছে)। তৃতীয় পক্ষের দাবি এবং শেষ পর্যন্ত বিবেচিত বৈচিত্র্যগুলি নিয়ে আলোচনা করা সত্যিকারের ম্যাট্রিক্সটি ছিলঃ (ক) লাইসেন্স রাখা হয়নি; (খ) জাল লাইসেন্স রাখা হয়েছে; (গ) লাইসেন্স রাখা হয়েছে কিন্তু বৈধতার মেয়াদ শেষ হয়ে গেছে; (ঘ) গাড়ির চালনার জন্য লাইসেন্স রাখা হয়নি; এবং (ঙ) লার্নার লাইসেন্স রাখা হয়েছে। আমরা এখানে লক্ষ্য করতে পারি যে বর্তমান মামলার তথ্যগুলি উপরের ঘটনাবলীর (গ) সাথে সম্পর্কিত। প্রশ্নবিদ্ধ আইনটির অভিপ্রায় বিবেচনা করে একটি উদার দৃষ্টিভঙ্গি নেওয়া হয়েছিল এবং এটি তৃতীয় পক্ষের দাবির একটি মামলা ছিল। বীমা সংস্থার দায় থেকে নিজেকে মুক্ত করার প্রচেষ্টায় নিম্নলিখিত পি পর্যবেক্ষণ করা হয়েছিলঃ

> ৪১. তবে, ধারা (ক) এই শব্দগুলি দিয়ে শুরু হয় যে "পলিসির একটি নির্দিষ্ট শর্ত লঙ্ঘন করা হয়েছে", যা বোঝায় যে বীমাকারীর পদক্ষেপের প্রতিরক্ষা পলিসির শর্তাবলীর উপর নির্ভর করবে। উক্ত উপ-ধারায় অসঙ্গতিপূর্ণ চরিত্রের তিনটি শর্ত রয়েছে, যথা, বীমাকারী দায় থেকে মুক্তি পেতে পারে যখন (ক) কোনও নামধারী ব্যক্তি গাড়ি চালাচ্ছেন; (খ) ১t এমন কোনও ব্যক্তির দ্বারা চালিত হচ্ছে যার যথাযথভাবে লাইসেন্স দেওয়া হয়নি; এবং (গ) ড্রাইভার এমন একজন ব্যক্তি যিনি ড্রাইভিং লাইসেন্স ধারণ বা অর্জনের জন্য অযোগ্য।
>
> ৪২. আমরা এই বিষয়টিও লক্ষ্য করতে পারি যে, ১ম ধারা ৩-এ ব্যবহৃত শব্দগুলি 'কার্যকরী লাইসেন্স' হলেও, এটি ধারা ১৪৯ (২)-এ ভিন্নভাবে লেখা হয়েছে। অর্থাৎ, 'যথাযথভাবে লাইসেন্স'। যদি কোনও ব্যক্তি দুর্ঘটনার তারিখ অনুযায়ী কার্যকরী লাইসেন্স না রাখেন, তবে তিনি করতে পারেন

৩ (উপরে)

আইনের ১৪১ ধারার পরিপ্রেক্ষিতে বিচারের জন্য দায়বদ্ধ তবে ধারা ১৪৯ তৃতীয় পক্ষের ঝুঁকির ক্ষেত্রে বীমার সাথে সম্পর্কিত।

৪৩. একটি সংবিধির বিধান যা শাস্তিমূলক প্রকৃতির একটি বিধান যা তৃতীয় পক্ষের জন্য উপকারী এমন একটি বিধানকে অবশ্যই ভিন্নভাবে ব্যাখ্যা করতে হবে। এটিও সুপরিচিত যে বিভিন্ন অভিব্যক্তিতে থাকা বিধানগুলি সাধারণত ভিন্নভাবে ব্যাখ্যা করা হয়।

৪৪. অতএব, আমাদের মতে, ধারা ৩-এ ব্যবহৃত "কার্যকর লাইসেন্স" শব্দগুলি মোটর যানবাহন আইনের ধারা ১৪৯-এর উপ-ধারা (২)-এর জন্য আমদানি করা যাবে না। আমাদের অবশ্যই লক্ষ্য করতে হবে যে ধারা ১৪৯-এর উপ-ধারা (২)-এ ব্যবহৃত 'যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত' শব্দগুলি অতীতে ব্যবহৃত হয়।

৪৫. সুতরাং, একজন ব্যক্তি যার লাইসেন্স মোটর যানবাহন আইন এবং তার অধীনে প্রণীত নিয়মের পরিপ্রেক্ষিতে সাধারণত পুনর্নবীকরণ করা হয়, যদিও অন্তর্বর্তী সময়ে, যখন দুর্ঘটনা ঘটে এবং লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হওয়ার তারিখ, তার বৈধ লাইসেন্স ছিল না, তিনি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে তার পুনর্নবীকরণের জন্য আবেদন করতে পারেন এবং আরও কোনও পরীক্ষা না করেই বা অযোগ্য ঘোষণা না করেই স্বয়ংক্রিয়ভাবে তা পেতে পারেন। দ্ব্যর্থহীন মেয়াদে ধারা ১৪-এ সংযুক্ত বিধানে বলা হয়েছে যে লাইসেন্সটি তার মেয়াদ শেষ হওয়ার দিন থেকে ত্রিশ দিনের জন্য বৈধ থাকে।

৪৮. উপরন্তু, বীমা সংস্থাকে তার দায় এড়ানোর জন্য ধারা ১৪৯ (২) (ক) বা (খ)-এর অধীনে নির্ধারিত শর্তগুলি পূরণ হয়েছে তা কেবল দেখাতে হবে না, তবে বীমাকৃত ব্যক্তির পক্ষ থেকে কোনও লঙ্ঘন হয়েছে তা আরও প্রতিষ্ঠিত করতে হবে। ১৯৮৮ সালের আইনের বিধানগুলির কারণে, যারা কোনও গাড়ির ব্যবহারকারীর বিরুদ্ধে রায় পেয়েছেন এবং ১৪৭ (৩) ধারার পরিপ্রেক্ষিতে বীমার শংসাপত্র সরবরাহ করার পরে তৃতীয় পক্ষটি ১৪৫ ধারা দ্বারা আচ্ছাদিত হওয়ার জন্য প্রয়োজনীয় দায়বদ্ধতার ক্ষেত্রে পলিসির দ্বারা বীমাকৃত যে কোনও ব্যক্তির বিরুদ্ধে রায় পেয়েছেন তাদের আরও বিস্তৃত প্রতিকার প্রদান করা হয়েছে, বীমাকারীকে অবশ্যই সন্তুষ্ট করতে হবে, তা সত্ত্বেও বীমাকারী পলিসিটি এড়াতে বা বাতিল করার অধিকারী হতে পারে বা বাস্তবে তা করতে পারে। এই ধরনের দায়বদ্ধতার ক্ষেত্রে পলিসি দ্বারা বীমাকৃত নয় এমন কোনও ব্যক্তির বিরুদ্ধে রায়ের ক্ষেত্রেও একই বাধ্যবাধকতা প্রযোজ্য, কিন্তু যদি পলিসিটি এর আওতায় থাকত

আমি মৃত্যু বা শারীরিক আঘাতের দায়বদ্ধতা ব্যতীত সমস্ত ব্যক্তির দায়বদ্ধতা কভার করেছিলাম।

১২. আমরা নির্মলা কোঠারি * মামলার রায়ের পরবর্তী বিজ্ঞাপন দিতে পারি। আপিলকারীর পক্ষে বিদ্বান কৌঁসুলি দ্বারা প্রস্তাবের সমর্থনে রায়টি প্রচার করার চেষ্টা করা হয়েছিল এবং আমরা উপরে পুনরুত্পাদন করা অনুচ্ছেদ ছাড়াও প্রাসঙ্গিক অনুচ্ছেদগুলি পুনরুত্পাদন করি, যেমনঃ

> ১০. যদিও বীমাকারী নিশ্চিতভাবে এই দাবি করতে পারে যে দুর্ঘটনার সময় গাড়ির চালকের লাইসেন্সটি অবৈধ/জাল ছিল, তবে বীমাকৃত ব্যক্তি লাইসেন্সের সত্যতা যাচাই করার জন্য পর্যাপ্ত যত্ন ও সতর্কতা অবলম্বন করেননি বা বীমা পলিসি বা বীমা চুক্তির শর্ত ইচ্ছাকৃতভাবে লঙ্ঘনের জন্য দোষী ছিলেন তা প্রমাণ করার দায়িত্ব বীমাকারীর উপর নির্ভর করে।
>
> ১১. জাতীয় কমিশন যে দৃষ্টিভঙ্গি নিয়েছে যে পিইপিএসইউ মামলায় নিষ্পত্তি হওয়া আইনটি বর্তমান বিষয়ে প্রযোজ্য নয় কারণ এটি তৃতীয় পক্ষের দাবির সাথে সম্পর্কিত ১s ভুল। ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম স্বরন সিং অ্যান্ড ওরসের ক্ষেত্রে এটি স্পষ্টভাবে বলা হয়েছে। (এসসিসি p.৩৪১, অনুচ্ছেদ ১১০) যে, "১১০।
>
> ১১০ (iii)... কেবল অনুপস্থিতি, জাল বা অবৈধ ড্রাইভিং লাইসেন্স বা প্রাসঙ্গিক সময়ে গাড়ি চালানোর জন্য চালকের অযোগ্যতা, বীমাকৃত বা তৃতীয় পক্ষের বিরুদ্ধে বীমাকারীর পক্ষে উপলব্ধ প্রতিরক্ষা নয়। বীমাকৃত ব্যক্তির প্রতি তার দায় এড়ানোর জন্য, বীমাকারীকে প্রমাণ করতে হবে যে বীমাকৃত ব্যক্তি অবহেলার জন্য দোষী ছিলেন এবং যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত চালক বা সংশ্লিষ্ট সময়ে গাড়ি চালানোর জন্য অযোগ্য নন এমন ব্যক্তির দ্বারা যানবাহন ব্যবহারের বিষয়ে পলিসির শর্ত পূরণের ক্ষেত্রে যুক্তিসঙ্গত যত্ন নিতে ব্যর্থ হয়েছিলেন।

১৩. এইভাবে জমা দেওয়া হয়েছিল যে বীমাকৃত হিসাবে আবেদনকারী নিয়োগের সময় চালক/প্রথম উত্তরদাতার লাইসেন্স যাচাই করে পর্যাপ্ত যত্ন নিয়েছিলেন এবং আবেদনকারীর উপর দায়বদ্ধতা কেবল তখনই বিবেচনা করা যেতে পারে যদি তিনি জানতেন বা লক্ষ্য করতেন যে লাইসেন্সটি জাল বা অবৈধ এবং এখনও ব্যক্তিকে গাড়ি চালানোর অনুমতি দেওয়া হয়েছে। এটি বর্তমান ক্ষেত্রে সত্যিকারের অবস্থান নয় বলে উল্লেখ করা হয়েছিল কারণ লাইসেন্স দেওয়ার বিষয়ে সন্দেহ করা হয়নি, বরং পরবর্তীকালে পুনর্নবীকরণ করা হয়নি যা প্রথম উত্তরদাতার দায়িত্ব বলে দাবি করা হয়েছিল।

১৪. আমরা সেই পর্যায়েই একটি প্রশ্ন উত্থাপন করেছিলাম যে এই রায়টি আবেদনকারীর ক্ষেত্রে কীভাবে সাহায্য করবে যেহেতু এটি জাল বা অবৈধ লাইসেন্সের মামলা নয়। যদি আবেদনকারীকে দ্বারপ্রান্তে ড্রাইভিং লাইসেন্স যাচাই করার জন্য পর্যাপ্ত যত্ন ও সতর্কতা অবলম্বন করতে হয়, তার পরে, বীমা সংস্থার উপর বোঝা স্থানান্তরিত হয় যাতে প্রমাণ করা যায় যে এই ধরনের যথাযথ যত্ন নেওয়া হয়নি, তাহলে কি বলা যেতে পারে যে, প্রথম ব্লশ ড্রাইভিং লাইসেন্স যাচাই করার পরে, আবেদনকারীকে ড্রাইভিং লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করা হয়েছে কিনা তা যাচাই করার দায়িত্ব থেকে অব্যাহতি দেওয়া হয়েছিল?

১৫. আমাদের অভিমত হল যে, একবার নিয়োগকর্তাকে ড্রাইভিং লাইসেন্স যাচাইয়ের প্রাথমিক যত্ন নিতে হবে, যদিও বিস্তারিত তদন্তের প্রয়োজন নাও হতে পারে, গাড়ির মালিক ড্রাইভিং লাইসেন্সের বৈধতা জানবেন যেমনটি লাইসেন্সে উল্লেখ করা আছে। এটা বলা যায় না যে এরপরে তিনি ড্রাইভার লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করেছেন কিনা তা পরীক্ষা না করার দায়িত্ব থেকে হাত ধুয়ে ফেলতে পারেন। এটি এমন কোনও মামলা নয় যেখানে অল্প সময়ের জন্য লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করা হয়নি, যেমন স্বরন সিংয়ের ক্ষেত্রে বিবেচনা করা হয়েছিল? যেখানে বীমা কোম্পানির উপর বোঝা চাপিয়ে তৃতীয় পক্ষকে সুবিধা দেওয়া হয়েছিল। তাৎক্ষণিক ক্ষেত্রে লাইসেন্সটি তিন বছরের জন্য নবায়ন করা হয়নি এবং তাও ট্রাকের মতো বাণিজ্যিক গাড়ির ক্ষেত্রে। আবেদনকারী তা যাচাই করার ক্ষেত্রে গুরুতর অবহেলা দেখিয়েছেন।

১৬. আমরা এই বিষয়টি সম্পর্কে সচেতন যে, বর্তমান ক্ষেত্রে সুবিধাভোগী স্বয়ং চালক যিনি অবহেলা করেছিলেন, কিন্তু তারপরে আমরা মোটরগাড়ি আইনের অধীনে কোনও দাবি নিয়ে কাজ করছি না, তবে ক্ষতিপূরণ আইনের অধীনে, যা তাত্ক্ষণিক সহায়তার ব্যবস্থা করে, যা প্রকৃতপক্ষে নির্দিষ্টকৃত সীমিত ক্ষতিপূরণ সহ একটি ত্রুটি তত্ত্বের উপর ভিত্তি করে নয়। সুতরাং, বর্তমান কার্যধারায় মালিক হিসাবে আপিলকারী এবং চালক হিসাবে প্রথম উত্তরদাতার মধ্যে বোঝা ভাগের সিদ্ধান্ত নেওয়ার প্রয়োজন নেই যা মোটরগাড়ি আইনের অধীনে কোনও কার্যধারায় ঘটতে পারে।

১৭. আমরা এখন কিছু হাইকোর্টের মতামতের দিকে ফিরে যাই, যা আমাদের নিজস্ব গবেষণায় আমাদের নজরে এসেছে।

১৮. টাটাএআইজি জেনারেল ইন্স্যুরেন্স কো. লিমিটেড বনাম আকনশা এবং অন্যরা. ® মামলায় দিল্লি হাইকোর্ট খুঁজে পেয়েছে যে ড্রাইভিং লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হওয়ার ফলে স্বাভাবিক অনুসন্ধানে দেখা গেছে যে দুর্ঘটনার তারিখে কোনও বৈধ ড্রাইভিং লাইসেন্স ছিল না। প্রাথমিক দায় বীমা দ্বারা ছেড়ে দেওয়া হয়েছিল

৫ (উপরে)

৬ ২০১৫ এসসিসি অনলাইন ৬৭৫৮: (২০১৫) ২ টিএসি ৫২

দুর্ঘটনার তারিখে লাইসেন্সটি বৈধ না হওয়ার পরিপ্রেক্ষিতে কোম্পানি। তারপরে, বীমা পলিসির শর্তাবলী লঙ্ঘন করা হয়নি তা নিশ্চিত করার জন্য যথেষ্ট পদক্ষেপ নেওয়া হয়েছে তা প্রমাণ করার জন্য মালিক/বীমাকৃতের কাছে দায়িত্ব স্থানান্তরিত হয়। যেহেতু এই বিষয়ে কোনও প্রমাণ দেওয়া হয়নি, তাই অনুমান করা হয়েছিল যে বীমা পলিসির শর্তাবলী ইচ্ছাকৃতভাবে এবং সচেতনভাবে লঙ্ঘন করা হয়েছে।

১৯. দ্য ওরিয়েন্টাল ইন্স্যুরেন্স কো. লিমিটেড বনাম মনোজ কুমার এবং অন্যরা [৭]-এর মামলায় এলাহাবাদ হাইকোর্ট আবার মেয়াদোত্তীর্ণ ড্রাইভিং লাইসেন্সের মামলাটি পরিচালনা করে। একটি জাল লাইসেন্সের মামলায় বর্ণিত নীতির উপর নির্ভর করার প্রচেষ্টাটি মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্সের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য বলে মনে করা হয়নি কারণ মালিকের সচেতন হওয়ার কথা ছিল যে ড্রাইভারের ড্রাইভিং লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হয়ে গেছে এবং এইভাবে, এটি বলা হয়েছিল যে চালক যাতে সময়ের মধ্যে লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করে তা নিশ্চিত করা মালিকের কর্তব্য। বৈধ ড্রাইভিং লাইসেন্সের অনুপস্থিতিতে, পলিসির শর্ত লঙ্ঘন করে গাড়িটি চালানো হচ্ছিল, যার জন্য যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত ব্যক্তির দ্বারা গাড়ি চালানো প্রয়োজন ছিল এবং এইভাবে, মোটরগাড়ি আইনের ধারা ১৪৯ (২) (ক) ১ লঙ্ঘন করা হয়েছিল, যার ফলস্বরূপ বীমা সংস্থাকে দায়বদ্ধ করা যায়নি।

২০. ন্যাশনাল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম হেম রাজ এবং অন্যরা [৮]-এর মামলায় হিমাচল প্রদেশ হাইকোর্টের শেষ রায়। এটি আরও একবার মূল বৈধ লাইসেন্সের মামলা ছিল, যার মেয়াদ শেষ হয়ে গিয়েছিল, জাল লাইসেন্সের কোনও প্রশ্নই ছিল না। মতামত দেওয়া হয়েছিল যে স্বরন সিং-এর রায়ের পর্যবেক্ষণ থেকে সিদ্ধান্ত নেওয়া হবে? এই আদালতের ক্ষেত্রে, বীমা সংস্থাটি এই ভিত্তিতে কোনও পদক্ষেপের পক্ষে দাঁড়াতে পারে যে দুর্ঘটনার তারিখে চালক যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত ছিলেন না, অর্থাৎ, এমভি আইনের ১৪ ও ১৫ ধারায় প্রদত্ত লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হওয়ার ত্রিশ (৩০) দিনের মধ্যে মেয়াদ উত্তীর্ণ লাইসেন্স নবায়ন করা হয়নি। এই প্রসঙ্গে দেখা গেছে যে, স্বরন সিং ত্রিশ (৩০) দিনের মধ্যে লাইসেন্স নবায়ন না করা হলে তার পরিণতি নিয়ে আলোচনা করা হয়নি। যদি ত্রিশ (৩০) দিনের মধ্যে ড্রাইভিং লাইসেন্স নবায়ন না করা হয়, তবে বলা হয়েছিল, চালকের কার্যকর ড্রাইভিং লাইসেন্স ছিল না বা তাকে যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত বলা যাবে না। সুতরাং, উপসংহারটি ছিল যে চালক, যিনি তার লাইসেন্সের মেয়াদ শেষ হওয়ার অনুমতি দেন এবং দুর্ঘটনার পরে পর্যন্ত এটি পুনর্নবীকরণ করেন না, তিনি দাবি করতে পারবেন না যে লাইসেন্সটি পূর্ববর্তীভাবে পুনর্নবীকরণ করা হয়েছে বলে মনে করা উচিত।

৭ (২০১৫) ১১১ এএলআর ২৭৫ (কৃষ্ণ মুরারি, বিচারপতি দ্বারা রচিত, যেমন তিনি তখন ছিলেন): ২০১২ এসিজে ১৮৯১ (দীপক গুপ্ত, জে দ্বারা রচিত, যেমন তিনি তখন ছিলেন)

৮ (উপরে)

৯ (উপরে)

২১. বিজ্ঞ বিচারক মোটরগাড়ি আইনটি একটি উপকারী আইন হওয়ার পরিণতি সম্পর্কে প্রশ্নটি নিয়ে বিতর্ক করেছিলেন। সুতরাং, যদি দুটি ব্যাখ্যা সম্ভব হয়, তবে এটি মতামত দেওয়া উচিত যে দাবিদারদের পক্ষে যা দেওয়া উচিত, তবে সংবিধির স্পষ্ট এবং সরল ভাষায় সহিংসতা করা উচিত নয়। সুতরাং, বীমা সংস্থাকে পরিমাণ জমা করতে বলার মাধ্যমে দাবিদারদের অধিকার রক্ষা করার সময়, বীমাকৃতের কাছ থেকে একই পুনরুদ্ধার অনুসরণ করা হবে কারণ সহানুভূতি কেবল দুর্ঘটনার শিকারের জন্য হতে পারে। যে অধিকারটি রক্ষা করতে হবে, ভুক্তভোগীর এবং গাড়ির মালিকের নয়। সুতরাং, ১৮ নং অনুচ্ছেদে এটি নিম্নরূপ দেখা গেছেঃ

> ১৮. যখন কোনও নিয়োগকর্তা কোনও চালককে নিয়োগ করেন, তখন গাড়ি চালানোর জন্য চালক যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত কিনা তা পরীক্ষা করা তাঁর কর্তব্য। মোটরযান আইনের ৫ নং ধারায় বলা হয়েছে যে কোনও মোটরযানের মালিক বা দায়িত্বে থাকা ব্যক্তি মোটরযান আইনের ৩ ও ৪ নং ধারার প্রয়োজনীয়তা পূরণ না করলে কোনও ব্যক্তিকে গাড়ি চালানোর অনুমতি দেবেন না। মালিককে অবশ্যই দেখাতে হবে যে তিনি লাইসেন্সটি যাচাই করেছেন। তাঁর কর্মচারী যাতে সময়ের মধ্যে তার লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করেন সেদিকেও তাঁকে যুক্তিসঙ্গত যত্ন নিতে হবে। আমার মতে, মালিকের পক্ষে এই দাবি করা কোনও প্রতিরক্ষা নয় যে সে ভুলে গেছে যে তার কর্মচারীর ড্রাইভিং লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করতে হবে। একজন ব্যক্তি যখন তার মোটর গাড়িটি চালকের হাতে তুলে দেয় তখন সমাজের প্রতি তার কিছু দায়িত্ব থাকে। গাড়িটি যথাযথভাবে লাইসেন্সপ্রাপ্ত ব্যক্তির কাছে হস্তান্তর করা হলে নির্দোষ মানুষের জীবন ঝুঁকির মধ্যে পড়ে। অতএব, এটি দেখানোর জন্য অবশ্যই কিছু প্রমাণ থাকতে হবে যে মালিক হয় ড্রাইভিং লাইসেন্স পরীক্ষা করেছিলেন বা মেয়াদ শেষ হওয়ার পরে তার ড্রাইভিং লাইসেন্স পুনর্নবীকরণের জন্য তার চালককে নির্দেশ দিয়েছিলেন। বর্তমান ক্ষেত্রে, এমন কোনও প্রমাণ পাওয়া যায়নি। উপরের আলোচনার পরিপ্রেক্ষিতে, আমি স্পষ্টভাবে মনে করি যে পলিসির শর্তাবলী লঙ্ঘন করা হয়েছে এবং বীমা কোম্পানিকে দাবি পূরণের জন্য দায়বদ্ধ হতে পারে না।

২২. আমরা পূর্বোক্ত পর্যবেক্ষণগুলি পুনরুত্পাদন করেছি কারণ এটি আমাদের দৃষ্টিভঙ্গি যে এটি স্পষ্টভাবে সঠিক আইনি অবস্থান নির্ধারণ করে এবং আমরা তিনটি ভিন্ন হাইকোর্টের তিনটি রায়ে নেওয়া মতামতের সাথে সম্পূর্ণ একমত যার চূড়ান্ত পরিণতি হেম রাজ মামলার রায়ে সঠিক আইনি নীতির ব্যাখ্যা।

২৩. যখন আমরা বর্তমান মামলার তথ্যের দিকে ফিরে যাই তখন প্রায় একই পরিস্থিতি থাকে যেখানে আপিলকারী প্রথম উত্তরদাতা চালক ছাড়ার অনুমতি দিয়েছেন

১১(সুপ্রা)

প্রায় তিন (৩) বছর ধরে মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্স নিয়ে ট্রাক চালান। স্পষ্টতই যুক্তিসঙ্গত যত্নের অভাবের কারণে কর্মচারী তার লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ করেন, আরও, যদি মূল লাইসেন্সটি যাচাই করা হয়, তবে অবশ্যই নিয়োগকর্তা জানতে পারবেন যে লাইসেন্সের মেয়াদ কখন শেষ হবে। এবং এখানে এটি একটি বাণিজ্যিক যানবাহন ছিল যা একটি ট্রাক ছিল। অতএব, আবেদনকারীকে তিন (৩) বছরের জন্য মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্সের সাথে চালককে গাড়ি চালানোর অনুমতি দেওয়ার দায়িত্ব এবং ফলস্বরূপ দায়বদ্ধতা বহন করতে হবে। আমরা কেবলমাত্র লক্ষ্য করি যে সৌভাগ্যক্রমে তৃতীয় পক্ষের দাবিদারদের সাথে কোনও দুর্ঘটনা ঘটেনি তবে যে ব্যক্তি দুর্ভোগ এবং ভুক্তভোগী হয়েছে সে এক এবং একই ব্যক্তি, প্রথম উত্তরদাতা চালক। যাইহোক, আমরা ক্ষতিপূরণ আইনের অধীনে নির্ধারণ নিয়ে কাজ করছি এবং সেই বিধানগুলি প্রথম উত্তরদাতার মতো শ্রমিকদের সুবিধার জন্য, যদিও তিনি ভুল হতে পারেন, প্রাসঙ্গিক পর্যায়ে সহায়তা প্রদানের জন্য প্রদেয় একটি ছোট পরিমাণ নির্ধারণ করে যখন বৃহত্তর বিষয়গুলি অন্যান্য কার্যধারায় বিতর্ক করা যেতে পারে।

একমাত্র ব্যতিক্রম হল ক্ষতিপূরণ আইনের ৩ ধারার বিধান, যা বর্তমান ক্ষেত্রে বাস্তব পরিস্থিতি নয়। প্রাসঙ্গিক বিধানটি নিম্নরূপঃ

৩. ক্ষতিপূরণের জন্য নিয়োগকর্তার দায়বদ্ধতা-

(১) যদি কোনও শ্রমিক তার কর্মসংস্থানের কারণে এবং তার সময়কালে দুর্ঘটনার কারণে ব্যক্তিগতভাবে আহত হন, তবে তার নিয়োগকর্তা এই অধ্যায়ের বিধান অনুসারে ক্ষতিপূরণ দিতে দায়বদ্ধ থাকবেনঃ

শর্ত থাকে যে নিয়োগকর্তা এতটা ঘৃণ্য হবেন না-

(ক) এমন কোনও আঘাতের ক্ষেত্রে যার ফলে [চার] দিনের বেশি সময়ের জন্য শ্রমিকের সম্পূর্ণ বা আংশিক অক্ষমতা হয় না;

(খ) এমন কোনও দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে যা সরাসরি দায়ী হতে পারে-

(i) শ্রমিক সেই সময়ে মদ্যপান বা মাদকের প্রভাবে ছিলেন, অথবা

(ii) শ্রমিকদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার উদ্দেশ্যে স্পষ্টভাবে দেওয়া কোনও আদেশ বা স্পষ্টভাবে তৈরি করা কোনও নিয়মের প্রতি শ্রমিকের ইচ্ছাকৃত অবাধ্যতা, অথবা

(iii) শ্রমিকের সুরক্ষার উদ্দেশ্যে সরবরাহ করা হয়েছে বলে তিনি জানতেন এমন কোনও/নিরাপত্তা রক্ষী বা অন্যান্য যন্ত্রের ইচ্ছাকৃত অপসারণ বা অবজ্ঞা।

আমরা জানি না যে অন্য কোনও কার্যধারা শুরু করা হয়েছে কি না, অন্তত আমাদের নজরে আনা হয়নি। ড্রাইভিং লাইসেন্স পুনর্নবীকরণ না করার ক্ষেত্রে প্রথম উত্তরদাতার প্রাথমিক যত্নের অভাবের পূর্বোক্ত ফলাফলগুলি উপস্থিত থাকবে, তবে নিয়োগকর্তা হিসাবে আপিলকারীর যত্নের অভাবও দেখা দেবে। আমরা পূর্বোক্ত মতামতগুলি লিখে রেখেছি কারণ এমভি আইনের অধীনে কার্যধারায় এমন পরিস্থিতি দেখা দিতে পারে যেখানে তৃতীয় পক্ষ অর্থ দাবি করছে, ক্ষতিপূরণ আইনের অধীনে কার্যধারা, প্রাথমিক অবহেলা ব্যক্তি হিসাবে প্রথম উত্তরদাতার কাছে ফলাফল প্রবাহিত হচ্ছে না।

২৪. উপরোক্ত বিষয়গুলির পরিপ্রেক্ষিতে, আপিলগুলি আইনের পূর্বোক্ত প্রশ্নের নিষ্পত্তি করে এবং পক্ষগুলিকে তাদের নিজস্ব খরচ বহন করার জন্য ছেড়ে দিয়ে খারিজ করা হয়।

অঙ্কিত জ্ঞানের *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।

/Arka Sadhu