ଶ୍ରୀମତୀ କୌଷ୍ଣୁମ ବେଗମ୍ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ

ବନାମ

ଦି ନ୍ୟୁ ଇଣ୍ଡିଆ ଆସୁରାନ୍ସ କମ୍ପାନୀ ଲିମିଟେଡ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ

3 ଜାନୁଆରୀ, 2001

[କେ.ଟି. ଥୋମାସ୍ ଏବଂ ଆର୍.ପି. ସେଠି, ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତିଦ୍ୱୟ]

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988: ଧାରା 140 ।

ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା - କ୍ଷତିପୂରଣ - ଦାବି - କଠୋର ଦାୟିତ୍ୱର ନିୟମ - ପ୍ରୟୋଗଯୋଗ୍ୟତା - ନିର୍ଣ୍ଣିତ: ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ଅଟେ ।

ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା - କ୍ଷତିପୂରଣ - ଦାବି - "କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ଦାୟିତ୍ୱ ନାହିଁ" ଏବଂ "କଠୋର ଦାୟିତ୍ୱ"-ମଧ୍ୟରେ ପାର୍ଥକ୍ୟ - ବ୍ୟାଖ୍ୟା - ଜିପ୍ ର ସମ୍ମୁଖ ଟାୟାର ଫାଟିବା କାରଣରୁ ପୀଡ଼ିତଙ୍କ ମୃତ୍ୟୁ - ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କ କୌଣସି ଅବହେଳା ନାହିଁ - କ୍ଷତିପୂରଣ – ହକଦାରିତା - ନିର୍ଣ୍ଣିତ: ଏପରିକି "ତ୍ରୁଟି ନଥିବା ଦାୟିତ୍ୱ" ବ୍ୟତିରେକ ପୀଡ଼ିତ କ୍ଷତିପୂରଣ ପାଇବାକୁ ହକଦାର ।

ଶବ୍ଦ ଏବଂ ବାକ୍ୟାଂଶ :

"କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ଦାୟିତ୍ୱ ନାହିଁ" - ଅର୍ଥ - ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ର ଧାରା 140 ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ।

ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ସ୍ୱାମୀଙ୍କ ମୃତ୍ୟୁ ଉତ୍ତରଦାତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ଜିପ୍ ର ଆଗପଟ ଟାୟାର ଫାଟିବା କାରଣରୁ ହୋଇଥିଲା । ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବିକୁ ଖାରଜ କରି ଦେଇଥିଲେ ଏହି ଆଧାରରେ ଯେ ଉତ୍ତରଦାତାଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ କୌଣସି ଅବହେଳା ହୋଇନଥିଲା । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ, ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ନିର୍ଣ୍ଣୟକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିଥିଲେ, ତେଣୁ ଏହି ଆବେଦନ ।

ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ସମ୍ମୁଖରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ପ୍ରଶ୍ନ ଉଠିଥିଲା:-

ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚର, (1861-1873 ଅଲ୍ ଇଂଲଣ୍ଡ ରିପୋର୍ଟ 1) ରେ ପ୍ରତିପାଦିତ କଠୋର ଦାୟିତ୍ୱ ଆଧାରରେ ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ସମ୍ମୁଖରେ ଦାବି ଗ୍ରହଣୀୟ ହୋଇଯାଇପାରିବ କି?

ଆବେଦନକୁ ଫଇସଲା କରି ନ୍ୟାୟାଳୟ

ନିର୍ଣ୍ଣୟ କଲେ : 1. ଦେଶର ନ୍ୟାୟଶାସ୍ତ୍ର ପାଇଁ ଗ୍ରହଣୀୟ ଅନ୍ୟ ଯେକୌଣସି ସାଧାରଣ ଆଇନ ନୀତି ପରି, ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚରର ନିୟମ ଅତି କମରେ ସେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅନୁସରଣ କରାଯାଇପାରିବ ଯେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପୂର୍ବ ନୀତିଠାରୁ ଉତ୍କର୍ଷ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ନୂତନ ନୀତି ଆସି ନଥାଏ । ତେଣୁ, ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା ସମ୍ବନ୍ଧରେ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବିରେ ନିୟମ ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ପଡିବ ।

ଏମ୍.ସି. ମେହେଟ୍ଟା ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ, **[1987] 1 ଏସ୍.ସି.ସି. 395;** *ଚରଣ ଲାଲ ସାହୁ ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ,* **[1990] 1 ଏସ୍.ସି.ସି. 613 ଏବଂ** *ୟୁନିଅନ କାର୍ବାଇଡ କର୍ପୋରେସନ ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ,* **1991] 4 ଏସ୍.ସି.ସି. 584 ଅନୁସରଣ କରାଯାଇଥିଲା ।**

ଗୁଜରାଟ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ ବନାମ ରମଣଭାଇ ପ୍ରଭାତଭାଇ, **[1987] 3 ଏସ୍.ସି.ସି. 234, ଏହା ଉପରେ ନିର୍ଭରଶୀଳତା ରଖାଯାଇଥିଲା ।**

ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚର, **(1861-1873) ଅଲ୍ ଇଂଲଣ୍ଡ ରିପୋର୍ଟସ୍ 1 ଏବଂ ୱିନଫିଲ୍ଡ ଅନ୍ ଟର୍ଟସ୍ 15ତମ ସଂସ୍କରଣ ପୃଷ୍ଠା 543, ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ।**

2. ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ଅଧିକାରିତା କ୍ଷେତ୍ର ମୋଟର ଯାନର ବ୍ୟବହାରରେ ଅବହେଳା ହେତୁ ଉତ୍ପନ୍ନ ଦାବିଗୁଡ଼ିକର ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେବାରେ ସୀମିତ ନୁହେଁ । ମୋଟରଯାନ ବ୍ୟବହାରରୁ ଉପୁଜୁଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ସମ୍ବନ୍ଧରେ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବି ପାଇଁ ବାଦର କାରଣ ମଧ୍ୟରୁ ଏକ ପ୍ରକାର କାରଣ ହେଉଛି ଅବହେଳା । ଏପରି ବାଦର କାରଣ ପାଇଁ ଅନ୍ୟ ପରିସର ରହିଛି ।

3. ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, **1988** ର ଧାରା **140** ରେ ପରିକଳ୍ପିତ ତ୍ରୁଟି ବିହୀନ ଦାୟିତ୍ୱ, କଠୋର ଦାୟିତ୍ୱର ନିୟମ ଠାରୁ ପୃଥକ । ପ୍ରଥମଟିରେ କ୍ଷତିପୂରଣ ପରିମାଣ ସ୍ଥିର ଏବଂ ଦେୟଯୋଗ୍ୟ, ଯଦିଓ ନିୟମର ଯେକୌଣସି ବ୍ୟତିକ୍ରମକୁ ପ୍ରୟୋଗ କରାଯାଇପାରିବ, ଏହା ଏକ ବୈଧାନିକ ଦାୟିତ୍ୱ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଛି, ଯାହା ବିନା ଦାବିଦାର ସେହି ହିସାବରେ କୌଣସି ପରିମାଣ ପାଇବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ । ମୋଟରଯାନ ବ୍ୟବହାରରୁ ହେଉଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ପାଇଁ କ୍ଷତିପୂରଣ କମନ ଲ' ଅନୁଯାୟୀ ଆଇନର ସହାୟତା ବିନା ମଧ୍ୟ ଦାବି କରାଯାଇପାରିବ । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକ ଅନୁମତି ଦେଇଥାଏ ଯେ 'ତ୍ରୁଟି ବିହୀନ ଉତ୍ତରଦାୟିତ୍ୱ' ଅଧୀନରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା କ୍ଷତିପୂରଣ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ରାଶିରୁ କାଟି ହେବ । ତେଣୁ, ଏହି ଦୁଇଟି, ଦୁଇଟି ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ରହିଛନ୍ତି । ତେଣୁ, ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା **140** ବ୍ୟତୀତ, ମୋଟର ଯାନ ବ୍ୟବହାର କରିବା ସମୟରେ ଘଟିଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣାର ସମ୍ମୁଖୀନ ହୋଇଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣଠାରୁ କ୍ଷତିପୂରଣ ପାଇବାର ହକଦାର, ଯଦି କୌଣସି ବ୍ୟତିକ୍ରମ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ନହୁଏ । ତେଣୁ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଏବଂ

ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଦାବିଦାରମାନଙ୍କୁ ସେମାନଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବାକୁ ଥିବା କ୍ଷତିପୂରଣରୁ ବଞ୍ଚିତ କରିବାରେ ତ୍ରୁଟି କରିଛନ୍ତି ।

ଜେନେରାଲ ମ୍ୟାନେଜର, କେରଳ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ ବନାମ ସୁସାମ୍ମା ଥୋମାସ, **[1994] 2 ଏସ୍.ସି.ସି. 176; ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ।**

ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ ଅଧିକାରିତା : ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 6/2001 ।

ଏଫ୍.ଏ. ଫର୍ମ 0. ନଂ. 649/1995ରେ ଆହ୍ଲାବାଦ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟର 28.4.99 ତାରିଖର ରାୟ ଏବଂ ଆଦେଶରୁ ।

ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କ ପାଇଁ ଶାର୍ଭେ ସିଂହ ଏବଂ ସଞ୍ଜୟ ସିଂହ, (କେ.କେ. ଗୁପ୍ତା) (ଏନ୍.ପି.) ।

ଉତ୍ତରଦାତାମାନଙ୍କ ପାଇଁ ବିବେକ ଶର୍ମା ଏବଂ ସୁଶ୍ରୀ ନାନିତା ଶର୍ମା ।

ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କର ରାୟ ପ୍ରଦାନ କରାଗଲା

ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ଥୋମାସ୍ ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା । ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଗଲା ।

ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚର, (1861-1873 ଅଲ୍ ଇଂଲଣ୍ଡ ରିପୋର୍ଟସ୍ 1) ରେ ପ୍ରସ୍ତାବିତ କଠୋର ଦାୟିତ୍ୱ ଆଧାରରେ ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ (ସଂକ୍ଷିପ୍ତରେ 'ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ') ସମ୍ମୁଖରେ ଏକ ଦାବି ଗ୍ରହଣୀୟ ହୋଇପାରିବ କି? ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଏହା ସମ୍ମୁଖରେ କରାଯାଇଥିବା ଦାବିକୁ କେବଳ ଏହି ଆଧାରରେ ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ ଯେ ଗାଡି ଚଳାଇବାରେ ତରବରିଆ କିମ୍ବା ଅବହେଳା ନଥିଲା ତେଣୁ ଚାଳକଙ୍କର କୌଣସି ଦାୟିତ୍ୱ ନାହିଁ, ଏବଂ ଯାହାର ପରିଣାମ ହେଉଛି ଯେ ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣାର ଶିକାର ହୋଇଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ନିର୍ଭରଶୀଳଙ୍କୁ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦେବା ପାଇଁ ମାଲିକଙ୍କର କୌଣସି ପରାର୍ଥ ଦାୟିତ୍ୱ ନାହିଁ । ଆହ୍ଲାବାଦ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟର ଏକ ଦୁଇଜଣିଆ ଖଣ୍ଡପୀଠ ଏକ ସଂକ୍ଷିପ୍ତ ଆଦେଶ ଦ୍ୱାରା ଦାବିଦାରମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦାୟର କରାଯାଇଥିବା ଆବେଦନକୁ ଏହା କହି ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ ଯେ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣଙ୍କ ଆଦେଶରେ କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ନାହିଁ । ତେଣୁ ବିଶେଷ ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଏହି ଆବେଦନ ।

ଦାବିକୁ ଉତ୍ପନ୍ନ କରିଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣାଟି 20.3.1986 ସନ୍ଧ୍ୟା ପ୍ରାୟ 7.00 ସମୟରେ ଘଟିଥିଲା । ଦୁର୍ଘଟଣାଗ୍ରସ୍ତ ଗାଡ଼ିଟି ଏକ ଜିପ୍ ଥିଲା । ଗତିଶୀଳ ଥିବା ସମୟରେ ଏହା ଓଲଟି ପଡ଼ିଥିଲା । ଏହି ଦୁର୍ଘଟଣାର କାରଣ ଜିପ୍ ର ସମ୍ମୁଖଭାଗର ଟାୟାର ଫାଟିବା ବୋଲି କୁହାଯାଇଥିଲା । ଗାଡ଼ିଟି ଓଲଟିବା ସମୟରେ ସେହି ଦୁର୍ଭାଗ୍ୟଜନକ ମୁହୂର୍ତ୍ତରେ ରାସ୍ତାରେ ଚାଲୁଥିବା ଜଣେ ହାଜି ମହମ୍ମଦ ହନିଫଙ୍କୁ ଧକ୍କା

ଦେଇଥିଲା ଏବଂ ଫଳସ୍ୱରୂପ ସେହି ପଥଚାରୀ ଚାପି ହୋଇଯାଇଥିଲେ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ସେହି ଦୁର୍ଘଟଣାଜନିତ ଆହତ ଯୋଗୁଁ ମୃତ୍ୟୁ ବରଣ କରିଥିଲେ ।

ଆବେଦନକାରୀମାନେ ହେଉଛନ୍ତି ଦୁର୍ଘଟଣାର ଶିକାର ହୋଇଥିବା ହାଜି ମହମ୍ମଦ ହନିଫଙ୍କ ବିଧବା ଏବଂ ସନ୍ତାନମାନେ । ସେମାନେ 1986 ମସିହାରେ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ସମ୍ମୁଖରେ ଏକ ଦାବି ଆବେଦନ ଦାଖଲ କରିଥିଲେ, ଯେଉଁଥିରେ ସେମାନେ ମୋଟ କ୍ଷତିପୂରଣ ଭାବେ 2,36,000 ଟଙ୍କା ଦାବି କରିଥିଲେ । ସେମାନେ କହିଥିଲେ ଯେ ମୃତ୍ୟୁ ବେଳକୁ ମୃତ ହାଜି ମହମ୍ମଦ ହନିଫଙ୍କୁ 35 ବର୍ଷ ବୟସ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ସେହି ସମୟରେ ସେ ଷ୍ଟିଲ୍ ଟ୍ରଙ୍କ୍ ଉତ୍ପାଦନରେ କିଛି ବ୍ୟବସାୟ କରି ମାସିକ 1500 ଟଙ୍କା ଆୟ କରୁଥିଲେ ।

ଜିପ୍ ର ମାଲିକ ତାଙ୍କ ଜିପ୍ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣାକୁ ମଧ୍ୟ ଅସ୍ୱୀକାର କରି ଦାୟିତ୍ୱକୁ ଅସ୍ୱୀକାର କରିଥିଲେ । ବିକଳ୍ପ ଭାବେ, ସେ ଯୁକ୍ତି ବାଢ଼ିଥିଲେ ଯେ ଉକ୍ତ ଜିପ୍ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ତାଙ୍କ ବିରୋଧରେ କୌଣସି ଦାୟିତ୍ୱ ମିଳିଲେ, ତାହା ବୀମା କମ୍ପାନୀଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯିବା ଉଚିତ, କାରଣ ସେହି ଯାନଟି ବୈଧ ବୀମା ପଲିସିରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଜିପ୍ ମାଲିକଙ୍କ ଉପରୋକ୍ତ ଯୁକ୍ତିକୁ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରିଥିଲେ ।ତଥାପି, ଟ୍ରିବ୍ୟୁନାଲ ନିମ୍ନମତେ ଜାଣିବାକୁ ପାଇଲେ:

> "ଏହା ଜଣାପଡୁଛି ଯେ ଜିପ୍ ର ଆଗ ଚକଟି ହଠାତ୍ ଫାଟିଯାଇଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ଅସନ୍ତୁଳନ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଏହି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିଲା, ଯାହା ପ୍ରଦର୍ଶ-2 ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନର ବିବରଣୀରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି । ପରିସ୍ଥିତି ଯାହା ହେଉନା କାହିଁକି, ଅଭିଯୋଗ ହୋଇଥିବା ଜିପର ତରବରିଆ ଏବଂ ଅବହେଳା ପ୍ରମାଣିତ ହୋଇନାହିଁ ।"

ଫଳସ୍ୱରୂପ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବିକୁ ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ । ତେବେ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ, ବୀମା କମ୍ପାନୀକୁ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988ର ଧାରା 140 (ସଂକ୍ଷେପରେ 'ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ') (ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1939-ପୁରୁଣା ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 92-A ସହିତ ଅନୁରୂପ) ରେ ପରିକଳ୍ପିତ ତ୍ରୁଟିବିହୀନ ଉତ୍ତରଦାୟୀତ୍ୱ ମାଧ୍ୟମରେ ଦାବିଦାରମାନଙ୍କୁ 50,000 ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲେ ।

ଦାବିର ଉକ୍ତ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନରେ ବ୍ୟଥିତ ହୋଇ ଆବେଦନକାରୀମାନେ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ଆହ୍ଲାବାଦ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟରେ ଆବେଦନ କରିଥିଲେ । 28.4.1999 ରେ, ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କର ଏକ ଦୁଇଜଣିଆ ଖଣ୍ଡପୀଠ ଏହି ଆବେଦନକୁ ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ ଯାହା ପାଇଁ ଏକ ସଂକ୍ଷିପ୍ତ ଆଦେଶ ପାରିତ ହୋଇଛି । ଏହା ଏହିପରି:

"ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ପାଇଁ ବିଜ୍ଞ ଓକିଲଙ୍କୁ ଶୁଣିଲୁ । ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ଲିପିବଦ୍ଧ କରାଯାଇଛି ଯେ ଟେମ୍ପୋ ଓଲଟି ପଡ଼ିଥିଲା ଏବଂ ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କର କୌଣସି ଅବହେଳା କିମ୍ବା ତରବରିଆ ନଥିଲା । ତେଣୁ Rs.50,000 କ୍ଷତିପୂରଣ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ଯାହା ସର୍ବନିମ୍ନ ପରିମାଣ । ଆଦେଶରେ କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ନାହିଁ । ଖାରଜ କରାଗଲା ।"

ନ୍ୟାୟାଧିକରଣଙ୍କ ସିଦ୍ଧାନ୍ତ ଆଧାରରେ ଆମକୁ ଦୁଇଟି ଆଧାରରେ ଆଗକୁ ବଢ଼ିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ପ୍ରଥମଟି ହେଉଛି ଯେ ଜିପ୍ ଚାଳକଙ୍କ ତରଫରୁ କୌଣସି ଅବହେଳା କିମ୍ବା ବେପରୁଆ ନଥିଲା । ଦ୍ୱିତୀୟଟି ହେଉଛି ଯେ ଜିପ୍ ର ଆଗ ଟାୟାର ଫାଟିଯାଇଥିବାରୁ ମୃତ ବ୍ୟକ୍ତି ଜଣକ ଜିପ୍ ଦ୍ୱାରା ଧକ୍କା ଖାଇ ତଳେ ପଡ଼ିଯାଇଥିଲେ ଏବଂ ଫଳସ୍ୱରୂପ ଗାଡିଟି ଅସନ୍ତୁଳିତ ହୋଇଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଓଲଟିଯାଇଥିଲା । ଯଦି କ୍ଷତିପୂରଣ ପାଇଁ ଦାବି (ସେହି ଗାଡ଼ି ସହିତ ହୋଇଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ଯୋଗୁଁ) ବଜାୟ ରଖାଯାଏ, ତେବେ ଗାଡ଼ି ଚଲାଉଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଅବହେଳା ନିଶ୍ଚିତ ଭାବରେ ହେବା ଉଚିତ କି?

ଉପରୋକ୍ତ ପ୍ରଶ୍ନ ଉପରେ ବିଚାର କରିବା ପାଇଁ ଆମେ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ବିଷୟରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରିପାରିବା । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଦ୍ୱାଦଶ ଅଧ୍ୟାୟ "ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ" ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିଥିଲା । ମୋଟରଯାନ ବ୍ୟବହାରରୁ ହେଉଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ସମ୍ପର୍କରେ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବି କରୁଥିବା ମୋକଦ୍ଦମାରେ ଦେୱାନୀ ଅଦାଲତ ଦ୍ୱାରା ଯାହା ବିଚାର ଏବଂ ସ୍ଥିର କରାଯାଇପାରିବ, ତାହା ବର୍ତ୍ତମାନ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ରାଜ୍ୟ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଦ୍ୱାରା ସ୍ଥିର କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି । ଅବଶ୍ୟ, ଯେତେବେଳେ ଏହି ମାମଲାରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିଲା, ସେତେବେଳେ ପୁରୁଣା ଏମ୍.ଭି. ଅଧିନିୟମ ବଳବତ୍ତର ଥିଲା । କିନ୍ତୁ ପୁରୁଣା ଅଧିନିୟମରେ ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ସହିତ ଜଡିତ ଅନେକ ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ସମାନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ରହିଥିଲା । ଆବେଦନର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପାଇଁ କେବଳ ସମାନ ଶବ୍ଦରେ ଲେଖାଯାଇଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ ବିଚାର କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ତେଣୁ ନୂତନ ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ ଉଲ୍ଲେଖ କରିବା ସୁବିଧାଜନକ ହେବ ।

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 165 (1) ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କୁ ଅଧିସୂଚନାରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହୋଇଥିବା କ୍ଷେତ୍ର ପାଇଁ ସରକାରୀ ରାଜପତ୍ରରେ ଅଧିସୂଚନା ଦ୍ୱାରା ଏକ କିମ୍ବା ଅଧିକ ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଗଠନ କରିବାର କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରେ । ମୋଟର ଯାନ ବ୍ୟବହାରରୁ ଘଟିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ମୃତ୍ୟୁ କିମ୍ବା ଶାରୀରିକ ଆଘାତ, କିମ୍ବା କୌଣସି ତୃତୀୟ ପକ୍ଷର କୌଣସି ସମ୍ପତ୍ତିକୁ ହୋଇଥିବା କ୍ଷତି କିମ୍ବା ଉଭୟ କାରଣରୁ ଘଟିଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବି ଉପରେ ବିଚାର କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଏଭଳି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଗଠନ କରାଯାଇଥାଏ । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 175 ରେ ଏକ ନିଷେଧ ରହିଛି ଯେ "କୌଣସି ଦେୱାନୀ ନ୍ୟାୟାଳୟର କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବି ସହିତ ଜଡିତ କୌଣସି

ପ୍ରଶ୍ନର ବିଚାର କରିବାର ଅଧିକାର ରହିବ ନାହିଁ ଯାହା ଉପରେ ଦାବି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେଇପାରେ ।"

ଏହା ଧ୍ୟାନ ଦେବାକୁ ହେବ ଯେ ମୋଟର ଯାନର ବ୍ୟବହାରରେ ଅବହେଳା କାରଣରୁ ଉପୁଜିଥିବା ଦାବିଗୁଡ଼ିକର ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେବା ପାଇଁ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ଅଧିକାରିତା କ୍ଷେତ୍ର ସୀମିତ ନୁହେଁ । ମୋଟରଯାନ ବ୍ୟବହାରରୁ ହେଉଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ସମ୍ପର୍କରେ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବି ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନର କାରଣ ମଧ୍ୟରୁ ଅସାବଧାନତା ହେଉଛି କେବଳ ଗୋଟିଏ କାରଣ । ଏପରି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନର କାରଣ ପାଇଁ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ପରିସର ମଧ୍ୟ ଅଛି ।

ଯଦି ମୋଟର ଯାନର ଚାଳକ କିମ୍ବା ମାଲିକଙ୍କ ତରଫରୁ କୌଣସି ଅବହେଳା ନହୁଏ, କିନ୍ତୁ ଯାନ ବ୍ୟବହାର ସମୟରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟେ, ତେବେ ଏପରି ଦୁର୍ଘଟଣା ଯୋଗୁଁ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ କ୍ଷତି ପାଇଁ ମାଲିକଙ୍କୁ ଦାୟୀ କରାଯିବା ଉଚିତ ନୁହେଁ କି? ଏହି ପ୍ରଶ୍ନ *ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚର,* (ଉପରୋକ୍ତ) ରେ ଥିବା ନିୟମ ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା ମାମଲାରେ କେତେଦୂର ପ୍ରୟୋଗ ହୋଇପାରିବ ତାହା ଉପରେ ନିର୍ଭର କରେ ।ଉକ୍ତ ନିୟମର ସାରାଂଶ ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ବ୍ଲାକବର୍ଣ୍ଣ ଏହିପରି ଦେଇଛନ୍ତି:

> "ଆଇନର ପ୍ରକୃତ ନିୟମ ହେଉଛି ଯେ, ଯିଏ ନିଜ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପାଇଁ, ତାଙ୍କ ଜମିକୁ ଆଣନ୍ତି ଏବଂ ଯଦି ଏହା ପଳାଇଯାଏ, ତେବେ ଅସୁବିଧା କରିବାର ସମ୍ଭାବନା ଥିବା ଯେକୌଣସି ଜିନିଷ ସଂଗ୍ରହ କରି ସେଠାରେ ରଖନ୍ତି, ତାଙ୍କୁ ଏହାକୁ ବିପଦପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବରେ ରଖିବାକୁ ପଡିବ, ଏବଂ ଯଦି ସେ ଏପରି ନ କରନ୍ତି, ତେବେ ସେ ଏହାର ପଳାଇଯିବାର ସ୍ୱାଭାବିକ ପରିଣାମ ସ୍ୱରୂପ ସମସ୍ତ କ୍ଷତି ପାଇଁ ପ୍ରଥମ ଦୃଷ୍ଟିଗତ ଭାବରେ ଦାୟୀ ରହିବେ । ସେ ନିଜକୁ କ୍ଷମା ମାଗିପାରନ୍ତି ଏହା ଦେଖାଇ ଯେ ପଳାୟନ, ଭୁଲ ଯୋଗୁଁ ହୋଇଥିଲା, କିମ୍ବା ବୋଧହୁଏ, ପଳାୟନ ବଡ଼ ଧରଣର ପରିଣାମ ଥିଲା, କିମ୍ବା ଈଶ୍ୱରଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟ ଥିଲା; କିନ୍ତୁ, ଏଠାରେ ଏହି ପ୍ରକାରର କିଛି ବିଦ୍ୟମାନ ନାହିଁ, ତେଣୁ କେଉଁ ବାହାନା ଯଥେଷ୍ଟ ହେବ ତାହା ପଚାରିବା ଅନାବଶ୍ୟକ ।"

ହାଉସ୍ ଅଫ୍ ଲର୍ଡସ୍ ଏହାକୁ ବିଚାର କରିଥିଲେ ଏବଂ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଉକ୍ତି ସହିତ ଅନୁପାତକୁ ସମର୍ଥନ କରିଥିଲେ:

> "ଆମେ ଭାବୁଛୁ ଯେ ପ୍ରକୃତ ଆଇନର ନିୟମ ହେଉଛି ଯେ, ଯିଏ ନିଜ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପାଇଁ ତାଙ୍କ ଜମିକୁ ଆଣନ୍ତି ଏବଂ ଯଦି ଏହା ପଳାଇଯାଏ, ତେବେ ଅସୁବିଧା କରିବାର ସମ୍ଭାବନା ଥିବା ଜିନିଷ ସଂଗ୍ରହ କରି ସେଠାରେ ରଖନ୍ତି, ତାଙ୍କୁ ନିଜ ବିପଦରେ ତାକୁ ରଖିବାକୁ ପଡିବ, ଏବଂ ଯଦି ସେ ଏପରି ନ କରନ୍ତି, ତେବେ ସେ ଏହାର ଖସିଯିବାର

ସ୍ୱାଭାବିକ ପରିଣାମ ସ୍ୱରୂପ ସମସ୍ତ କ୍ଷତି ପାଇଁ ପ୍ରଥମ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଦାୟୀ ରହିବେ । ସେ ଏହା ଦର୍ଶାଇ ନିଜକୁ କ୍ଷମା କରିପାରିବେ ଯେ ପଳାୟନ ଅଭିଯୋଗକାରୀଙ୍କ ବିଫଳତା କାରଣରୁ ହୋଇଥିଲା, କିମ୍ବା, ବୋଧହୁଏ, ପଳାୟନ ବଡ଼ ଧରଣର ପରିଣାମ ଥିଲା କିମ୍ବା ଈଶ୍ୱରଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟର ପରିଣାମ ଥିଲା; କିନ୍ତୁ, ଯେହେତୁ ଏହି ପ୍ରକାରର କିଛି ବିଦ୍ୟମାନ ନାହିଁ, ଏଠାରେ, କ'ଣ ବାହାନା ଯଥେଷ୍ଟ ହେବ ତାହା ପଚାରିବା ଅନାବଶ୍ୟକ ।"

ଉପରୋକ୍ତ ନିୟମ ଶେଷରେ ଇଂଲଣ୍ଡ ଏବଂ ବିଦେଶର ନ୍ୟାୟାଳୟ ଦ୍ୱାରା ଦିଆଯାଇଥିବା ବହୁ ସଂଖ୍ୟକ ନିଷ୍ପତ୍ତିରେ ଅନୁମୋଦନ ଲାଭ କରିଥିଲା । ଟର୍ଟ ଉପରେ ୱିନଫିଲ୍ଡ "ରୁଲ୍ ଇନ୍ ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚର" ଉପରେ ଏକ ଅଧ୍ୟାୟ ମଧ୍ୟ ପ୍ରକାଶ କରିଛନ୍ତି । ପ୍ରସିଦ୍ଧ କୃତିର 15ତମ ସଂସ୍କରଣର ପୃଷ୍ଠା 543ରେ ବିଦ୍ୱାନ ଲେଖକ ଦର୍ଶାଇଛନ୍ତି ଯେ "ବର୍ଷ ବର୍ଷ ଧରି ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚରକୁ ଏକ ଉଲ୍ଲେଖନୀୟ ବିବିଧ ସ୍ଥାନରେ ପ୍ରୟୋଗ କରାଯାଇଛି: ନିଆଁ, ଗ୍ୟାସ୍, ବିସ୍ଫୋରଣ, ବିଦ୍ୟୁତ୍, ତୈଳ, ବିଷାକ୍ତ ଧୂଆଁ, ଅନୁପଯୁକ୍ତ କୋଇଲା ଖଣି, କ୍ଷୟପ୍ରାପ୍ତ ବାଡ଼ରୁ ଜଙ୍କଯୁକ୍ତ ତାର, କମ୍ପନ, ବିଷାକ୍ତ ଉଦ୍ଭିଦ........." ସେ ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚରରେ ନିୟମ ବଳରେ ନିଆଯାଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ବିରୁଦ୍ଧରେ ସାଧାରଣ ଆଇନରେ ସ୍ୱୀକୃତିପ୍ରାପ୍ତ ସାତଟି ପ୍ରତିରକ୍ଷା ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରିଛନ୍ତି । ସେଗୁଡ଼ିକ ହେଲା: (1) ବାଦୀଙ୍କ ସମ୍ମତି ଅର୍ଥାତ୍ ସ୍ୱେଚ୍ଛାକୃତ ଭାବରେ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଆଘାତ । (2) ସାଧାରଣ ଲାଭ ଅର୍ଥାତ୍ ଯେଉଁଠାରେ ବାଦୀ ଏବଂ ପ୍ରତିବାଦୀଙ୍କ ସାଧାରଣ ଲାଭ ପାଇଁ ବିପଦର ଉତ୍ସ ବଜାୟ ରଖାଯାଏ, ସେଠାରେ ପ୍ରତିବାଦୀ ଏହାର ପଳାୟନ ପାଇଁ ଦାୟୀ ନୁହଁନ୍ତି । (3) ଅପରିଚିତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟ ଅର୍ଥାତ୍ ଜଣେ ଅପରିଚିତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଅପ୍ରତ୍ୟାଶିତ କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଗୁଁ ଯଦି ପଳାୟନ ହୋଇଥିଲା, ତେବେ ନିୟମ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ହେବ ନାହିଁ । (4) ବୈଧାନିକ କର୍ତ୍ତୃତ୍ୱର ପ୍ରୟୋଗ ଅର୍ଥାତ୍ ନିୟମଟି ସେତେବେଳେ ବହିର୍ଭୂତ ହେବ ଯେତେବେଳେ କାର୍ଯ୍ୟଟି ଏକ ବୈଧାନିକ କର୍ତ୍ତବ୍ୟ ଅଧୀନରେ କରାଯାଇଥିଲା କିମ୍ବା ଯେତେବେଳେ ଏକ ବିଧାନ ଅନ୍ୟଥା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଥିଲା । (5) ଦୈବୀ ଘଟଣା କିମ୍ବା ପ୍ରମୁଖ ପରିସ୍ଥିତି ଯାହା ବିରୁଦ୍ଧରେ କୌଣସି ମାନବ ଦୂରଦୃଷ୍ଟି ପ୍ରଦାନ କରିପାରିବ ନାହିଁ ଏବଂ ଯାହାର ସମ୍ଭାବନାକୁ ମାନବ ବିଚକ୍ଷଣତା ଜାଣିପାରିବ ନାହିଁ । (6) ବାଦୀଙ୍କ ଖିଲାପ ଅର୍ଥାତ୍ ଯଦି କ୍ଷତି କେବଳ ବାଦୀଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟ କିମ୍ବା ଖିଲାପ ଦ୍ୱାରା ହୋଇଥାଏ, ତେବେ ନିୟମ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ହେବ ନାହିଁ ।(7) ପରିଣାମର ଦୂରତା ଅର୍ଥାତ୍ ନିୟମକୁ ଅସୀମ ଭାବରେ ପ୍ରୟୋଗ କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ, କାରଣ ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ବ୍ଲାକବର୍ଣ୍ଣଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରସ୍ତୁତ ନିୟମର ପ୍ରଣୟନ ଅନୁସାରେ, ପ୍ରତିବାଦୀ କେବଳ ସମସ୍ତ କ୍ଷତି ପାଇଁ ଉତ୍ତରଦାୟୀ" ଯାହା ତାଙ୍କ ପଳାୟନର ସ୍ୱାଭାବିକ ପରିଣାମ" ।

*ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚର*ରେ ରହିଥିବା ନିୟମ ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅନେକ ନିଷ୍ପତ୍ତିରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି । ସଙ୍କଟପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ବିପଜ୍ଜନକ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପରେ ନିୟୋଜିତ ଶିଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ଦାୟିତ୍ୱ ସମ୍ପର୍କରେ ଆଲୋଚନା କରିବା ସମୟରେ, ମୁଖ୍ୟ ନ୍ୟାୟାଧୀଶ ପି.ଏନ. ଭଗବତୀ, *ଏମ୍.ସି. ମେହେଟ୍ଟା*

ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ [1987] 1 ଏସ୍.ସି.ସି. 395 ରେ ସମ୍ବିଧାନ ଖଣ୍ଡପୀଠ ପାଇଁ ବକ୍ତବ୍ୟ ରଖି ମତ ପ୍ରକାଶ କରିଥିଲେ ଯେ ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚରରେ ନିୟମ ଉପରେ ନିର୍ଭର କରିବାର କୌଣସି ଆବଶ୍ୟକତା ନାହିଁ ।ବିଦ୍ୱାନ ବିଚାରପତି ଯାହା କହିଥିଲେ ତାହା ହେଉଛି:

> "ଆମକୁ ନୂଆ ନୀତି ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାକୁ ହେବ ଏବଂ ନୂଆ ମାନଦଣ୍ଡ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାକୁ ହେବ, ଯାହା ଉଚ୍ଚ ଔଦ୍ୟୋଗିକ ଅର୍ଥ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ଉପୁଜିଥିବା ନୂଆ ସମସ୍ୟାଗୁଡ଼ିକର ଉପଯୁକ୍ତ ମୁକାବିଲା କରିବ । ଇଂଲଣ୍ଡରେ ପ୍ରଚଳିତ ଆଇନ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ବିଦେଶୀ ଦେଶରେ ପ୍ରଚଳିତ ଆଇନର ଉଲ୍ଲେଖ ଦ୍ୱାରା ଆମେ ଆମର ନ୍ୟାୟିକ ଚିନ୍ତାଧାରାକୁ ସଙ୍କୁଚିତ ହେବାକୁ ଦେଇପାରିବୁ ନାହିଁ । ଆମକୁ ଆଉ କୌଣସି ବିଦେଶୀ ଆଇନଗତ ଆଦେଶର ସାହାଯ୍ୟର ଆବଶ୍ୟକତା ନାହିଁ ।"

ଏହା ଉଲ୍ଲେଖ କରିବା ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ଯେ ସମ୍ବିଧାନ ବିଚାରପୀଠ ଏହି ନିୟମକୁ ଅସ୍ୱୀକାର କରିନଥିଲେ । ଅପରପକ୍ଷେ, ମାନ୍ୟବର ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତିମାନେ ଆହୁରି କହିଥିଲେ ଯେ "ଆମେ ନିଶ୍ଚିତ ଭାବରେ ଯେକୌଣସି ଉତ୍ସରୁ ବିଚାର୍ଯ୍ୟ ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ନିଶ୍ଚିତ ରୂପେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ଅଛୁ" । ଏହାର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଯେ ସାମ୍ବିଧାନିକ ବିଚାରପୀଠ ଏହି ନିୟମର ପ୍ରୟୋଗକୁ ଏକ ଆଇନଗତ ପ୍ରସ୍ତାବ ଭାବରେ ଅଗ୍ରାହ୍ୟ କରିନଥିଲେ ।

ଚରଣ ଲାଲ ସାହୁ ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ, [1990] 1 ଏସ୍.ସି.ସି. 613 ମାମଲାରେ ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟର ଅନ୍ୟ ଏକ ସାମ୍ବିଧାନିକ ବିଚାରପୀଠ ଭୋପାଳ ଗ୍ୟାସ ଲିକ୍ ବିପର୍ଯ୍ୟୟ ମାମଲାର ବିଚାର କରୁଥିବାବେଳେ, *ଏମ୍.ସି. ମେହେଟ୍ଟା* (ଉପରୋକ୍ତ) ମାମଲାରେ ପୂର୍ବ ନିଷ୍ପତ୍ତି ବିଷୟରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରିଥିଲେ, କିନ୍ତୁ ସମାନ ମତ ଗ୍ରହଣ କରିନଥିଲେ ।କଠୋର ଦାୟିତ୍ୱର ନିୟମ ସପକ୍ଷରେ ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା । *ୟୁନିଅନ କାର୍ବାଇଡ କର୍ପୋରେସନ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* [1991] 4 ଏସ୍.ସି.ସି. 584 ରେ ର ଆଉ ଏକ ସାମ୍ବିଧାନିକ ବିଚାରପୀଠ ଏମ୍.ସି. ମେହେଟ୍ଟା ମାମଲାର ନିର୍ଣ୍ଣୟ ବିଷୟରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରିଥିଲେ କିନ୍ତୁ *ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚର* ମାମଲାରେ ନିୟମରୁ ବିଚ୍ୟୁତ ହୋଇନଥିଲେ ।

ଗୁଜରାଟ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ, ଅହମ୍ମଦାବାଦ ବନାମ ରମଣଭାଇ ପ୍ରଭାତଭାଇ ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ, [1987] 3 ଏସ୍.ସି. ସି. 234 ମାମଲାରେ ବିଚାର କରାଯାଇଥିବା ପ୍ରଶ୍ନଟି ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା କାରଣରୁ ଉପୁଜୁଥିବା ମାମଲାରେ ଏହି ନିୟମର ପ୍ରୟୋଗ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଥିଲା । ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ଇ.ଏସ୍. ଭେଙ୍କଟରମୈୟା (ଯେପରି ସେ ସେତେବେଳେ ଥିଲେ) ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଏଠାରେ ଲାଭଦାୟକ ଭାବେ ବାହାର କରାଯାଇପାରିବ:

"ଆଜି, ଆଧୁନିକ ସଭ୍ୟତାକୁ ଧନ୍ୟବାଦ, ହଜାର ହଜାର ମୋଟରଯାନ ରାସ୍ତାରେ ଯାଉଛି ଏବଂ ମୋଟରଯାନ ଦୁର୍ଘଟଣା କାରଣରୁ ସର୍ବାଧିକ ସଂଖ୍ୟକ ଆହତ ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁ ରାସ୍ତାରେ ଘଟୁଛି । ଦ୍ରୁତ ଏବଂ ନିରନ୍ତର ବର୍ଦ୍ଧିତ ଟ୍ରାଫିକ ପରିମାଣକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି, ରାସ୍ତାରେ ମୋଟର ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚରରେ ପରିଭାଷିତ ଦାୟିତ୍ୱ ନୀତି ମଧ୍ୟରେ ଆସୁଥିବା ଭାବରେ କିଛି ପରିମାଣରେ ବିବେଚନା କରାଯାଇପାରେ । ପଦଯାତ୍ରୀଙ୍କ ଦୃଷ୍ଟିକୋଣରୁ ମୋଟରଯାନ ବ୍ୟବହାର ଦ୍ୱାରା ଏହି ଦେଶର ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକ ଅତ୍ୟନ୍ତ ବିପଦପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଯାଇଛି । 'ହିଟ୍ ଆଣ୍ଡ ରନ୍' ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଉଛି ଯେଉଁଠାରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟାଇଥିବା ମୋଟର ଯାନର ଚାଳକମାନଙ୍କୁ ଜଣା ନାହିଁ । ଯେଉଁଠାରେ ଜଣେ ପଦଯାତ୍ରୀଙ୍କ ଅବହେଳା ବିନା ଜଣେ ଗାଡ଼ି ଚାଳକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଆହତ କିମ୍ବା ମୃତ୍ୟୁ ହୁଏ, ତାହା ଅବହେଳାରୁ ହେଉ କି ନ ହେଉ, ସେ କିମ୍ବା ତାଙ୍କର ଆଇନଗତ ପ୍ରତିନିଧିମାନେ କ୍ଷତିପୂରଣ ପାଇବାର ଅଧିକାର ପାଇବା ଉଚିତ, ଯଦି ସାମାଜିକ ନ୍ୟାୟର ନୀତିର କୌଣସି ଅର୍ଥ ଥାଏ । ସଡ଼କ ଦୁର୍ଘଟଣାରେ ହେଉଥିବା ମୃତ୍ୟୁ ଏବଂ ଆଘାତ ପ୍ରତି ସମାଜର ଦାୟିତ୍ୱକୁ କିଛି ମାତ୍ରାରେ ପୂରଣ ଆଦେଶ ପାଇଁ ମୋଟର ଯାନ ଦୁର୍ଘଟଣା ଦ୍ୱାରା ହେଉଥିବା କ୍ଷୟକ୍ଷତିର ଉତ୍ତରଦାୟିତ୍ୱକୁ ଏକ ତ୍ରୁଟିବିହୀନ ଉତ୍ତରଦାୟିତ୍ୱ ଭାବରେ ଗ୍ରହଣ କରିବା ପାଇଁ ସାରା ବିଶ୍ୱରେ ଏକ ନିରନ୍ତର ଆନ୍ଦୋଳନ ଜାରି ରହିଛି ।"

ଆମ ନ୍ୟାୟଶାସ୍ତ୍ର ପାଇଁ ଗ୍ରହଣୀୟ ଅନ୍ୟ ଯେକୌଣସି ସାଧାରଣ ଆଇନ ନୀତି ପରି, ରାଇଲାଣ୍ଡସ୍ ବନାମ ଫ୍ଲେଚରର ନିୟମ ଅତି କମରେ ସେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅନୁସରଣ କରାଯାଇପାରିବ ଯେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପୂର୍ବ ନୀତିଠାରୁ ଉତ୍କର୍ଷ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ନୂତନ ନୀତି ନ ଆସେ, କିମ୍ବା ଯେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଆଇନ ଭିନ୍ନ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ ନକରେ । ତେଣୁ, ମୋଟର ଦୁର୍ଘଟଣା ସମ୍ବନ୍ଧରେ କରାଯାଇଥିବା କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବି କ୍ଷେତ୍ରରେ ଆମେ ଏହି ନିୟମ ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ପ୍ରସ୍ତୁତ ଅଛୁ ।

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 140 ରେ ପରିକଳ୍ପିତ "ତ୍ରୁଟିବିହୀନ ଉତ୍ତରଦାୟିତ୍ୱ" କଠୋର ଦାୟିତ୍ୱର ନିୟମଠାରୁ ପୃଥକ । ପ୍ରଥମରେ କ୍ଷତିପୂରଣ ପରିମାଣ ସ୍ଥିର ଏବଂ ନିୟମର ଯେକୌଣସି ବ୍ୟତିକ୍ରମ ପ୍ରୟୋଗ କରାଯାଇପାରିଲେ ମଧ୍ୟ ତାହା ଦେୟଯୋଗ୍ୟ । ଏହା ଏକ ବୈଧାନିକ ଦାୟିତ୍ୱ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଛି ଯାହା ବିନା ଦାବିଦାରଙ୍କୁ ସେହି ହିସାବରେ କୌଣସି ପରିମାଣ ପାଇବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ । ମୋଟରଯାନ ବ୍ୟବହାରରୁ ହେଉଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ପାଇଁ କ୍ଷତିପୂରଣ ସାଧାରଣ ଆଇନ ଅନୁଯାୟୀ ଆଇନର ସହାୟତା ବିନା ମଧ୍ୟ ଦାବି କରାଯାଇପାରିବ । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକ ଅନୁମତି ଦେଇଥାଏ ଯେ 'ତ୍ରୁଟିବିହୀନ ଉତ୍ତରଦାୟିତ୍ୱ' ଅଧୀନରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା କ୍ଷତିପୂରଣକୁ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ରାଶିରୁ କାଟି ହେବ ।ତେଣୁ, ଏହି ଦୁଇଟି, ଦୁଇଟି ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ରହିଛନ୍ତି ।

ତେଣୁ, ଆମର ମତ ହେଉଛି ଯେ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 140 ବ୍ୟତୀତ, ମୋଟର ଯାନ ବ୍ୟବହାର କରିବା ସମୟରେ ଘଟିଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣାର ଶିକାର ହୋଇଥିବା ଜଣେ ପୀଡିତ ବ୍ୟକ୍ତି ନ୍ୟାୟାଧିକରଣଠାରୁ କ୍ଷତିପୂରଣ ପାଇବାକୁ ହକଦାର, ଯଦି କୌଣସି ବ୍ୟତିକ୍ରମ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ନହୁଏ । ତେଣୁ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଏବଂ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଦାବିଦାରମାନଙ୍କୁ ସେମାନଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବାକୁ ଥିବା କ୍ଷତିପୂରଣରୁ ବଞ୍ଚିତ କରିବାରେ ତ୍ରୁଟି କରିଛନ୍ତି ।

ବର୍ତ୍ତମାନ, ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କୁ ଦେୟ ହେବାକୁ ଥିବା କ୍ଷତିପୂରଣର ପରିମାଣ ବିଷୟରେ ଆମକୁ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେବାକୁ ପଡିବ । ଆମେ ପ୍ରଥମେ ଭାବିଲୁ ଯେ କ୍ଷତିପୂରଣର ପରିମାଣ ସ୍ଥିର କରିବା ପାଇଁ ଏହି ମାମଲା ନ୍ୟାୟାଧିକରଣକୁ ପଠାଯାଇପାରିବ, କିନ୍ତୁ ଆମେ ଏହି ସତ୍ୟ ପ୍ରତି ଧ୍ୟାନ ଦେଉଛୁ ଯେ ଏହା ଏକ ମାମଲା ଯେଉଁଥିରେ ଦୁର୍ଘଟଣା 13 ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପୂର୍ବରୁ ଘଟିଥିଲା । ତେଣୁ, ଆମେ ଏଠାରେ ହିଁ କ୍ଷତିପୂରଣର ପରିମାଣ ସ୍ଥିର କରିବାକୁ ପ୍ରବୃତ୍ତ ।

ଆବେଦନକାରୀମାନେ 2,36,000 ଟଙ୍କା ଦାବି କରିଥିଲେ । କିନ୍ତୁ ପି.ଡବ୍ଲ୍ୟୁ.-1 ମୃତକଙ୍କ ବିଧବା ପତ୍ନୀ କହିଥିଲେ ଯେ ତାଙ୍କ ସ୍ୱାମୀଙ୍କ ଆୟ ମାସିକ 1500 ଟଙ୍କା ଥିଲା । ପିଡବ୍ଲ୍ୟୁ-4 ମୃତକଙ୍କ ଭାଇ ମଧ୍ୟ ସମାନ କଥନକୁ ସମର୍ଥନ କରିଥିଲେ । ଏହି ଦିଗ ସମ୍ବନ୍ଧରେ କୌଣସି ବିପରୀତ ପ୍ରମାଣ ଉପସ୍ଥାପିତ ହୋଇନାହିଁ । ତେଣୁ ଏହା ବିଶ୍ୱାସ କରିବା ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ଯେ ମୃତକଙ୍କ ମାସିକ ଆୟ 1500 ଟଙ୍କା ଥିଲା । ଏହି ମାମଲାରେ କ୍ଷତିପୂରଣର ପରିମାଣ ଗଣନା କରିବା ସମୟରେ ଆମେ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ଦ୍ୱିତୀୟ ଅନୁସୂଚୀରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ସଂରଚିତ ସୂତ୍ରକୁ ଗ୍ରହଣ କରିବା ଉପରେ ଧ୍ୟାନ ଦେଉଛୁ । ଯଦିଓ ଏହା ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 163-A ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା, ତଥାପି ବର୍ତ୍ତମାନର ମାମଲା ଅନୁଯାୟୀ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ପଦ୍ଧତି ଅପେକ୍ଷା କ୍ଷତିପୂରଣ ରାଶି ହାସଲ କରିବା ପାଇଁ ଆମେ ଏହାକୁ ଏକ ସୁରକ୍ଷିତ ମାର୍ଗଦର୍ଶନ ବୋଲି ବିବେଚନା କରୁଛୁ ।

ଦୁର୍ଘଟଣା ସମୟରେ ମୃତକଙ୍କ ବୟସ 35 ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ବୋଲି କୁହାଯାଉଥିଲା । କିନ୍ତୁ ଯେତେବେଳେ ତାହାକୁ ବାର୍ଷିକ 18,000 ଟଙ୍କା ଆୟ ସହିତ ନିଆଯାଏ, ସଂରଚିତ ସୂତ୍ରରେ ସୂଚିତ ସଂଖ୍ୟା ହେଉଛି 2,70,000 ଟଙ୍କା । ତେଣୁ ଯେତେବେଳେ ଏକ ତୃତୀୟାଂଶ କାଟି ଦିଆଯାଏ, ସେତେବେଳେ ବଳକା ପରିମାଣ 1,80,000 ଟଙ୍କା ହେବ । ତେଣୁ, ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କୁ ସେମାନଙ୍କ ଦାବି ତାରିଖ ଅନୁଯାୟୀ ଦେୟ ହେବାକୁ ଥିବା ମୋଟ କ୍ଷତିପୂରଣ ଭାବରେ ଉକ୍ତ ପରିମାଣ ସ୍ଥିର କରିବା ଆମେ ନ୍ୟାୟସଙ୍ଗତ ଏବଂ ଉପଯୁକ୍ତ ବୋଲି ବିବେଚନା କରୁ ।

ଏବେ ଆମକୁ ସୁଧ ହାର ସ୍ଥିର କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 171 ନ୍ୟାୟାଧିକରଣକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେବାକୁ କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରେ ଯେ "କ୍ଷତିପୂରଣ ରାଶି ବ୍ୟତୀତ ସରଳ ସୁଧ

ମଧ୍ୟ ସେହି ହାରରେ ଏବଂ ସେହି ତାରିଖ ଠାରୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ ଯାହା ଏହି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହୋଇଥିବା ଦାବି ତାରିଖଠାରୁ ପୂର୍ବରୁ ନୁହେଁ ।" ପୂର୍ବରୁ, 12 ପ୍ରତିଶତ ସରଳ ସୁଧ ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ହାର ବୋଲି ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା । ଅର୍ଥବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ଭାରତୀୟ ରିଜର୍ଭ ବ୍ୟାଙ୍କର ନୀତି ଯୋଗୁଁ ସୁଧ ହାର ହ୍ରାସ ପାଇଛି । ଜାତୀୟକରଣ ବ୍ୟାଙ୍କଗୁଡ଼ିକ ବର୍ତ୍ତମାନ ଏକ ବର୍ଷ ପାଇଁ ସ୍ଥାୟୀ ଜମା ଉପରେ ୨ ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ସୁଧ ପ୍ରଦାନ କରୁଛନ୍ତି । ତେଣୁ ଆମେ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଉଛୁ ଯେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦାବି କରାଯାଇଥିବା ତାରିଖଠାରୁ ଏଠାରେ ପୂର୍ବରୁ ସ୍ଥିର ହୋଇଥିବା କ୍ଷତିପୂରଣ ରାଶି ବାର୍ଷିକ ୨ ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ସୁଧ ବହନ କରିବ । ଧାରା 140 ଅନୁଯାୟୀ ବୀମା କମ୍ପାନୀ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା 50,000 ଟଙ୍କା ଏହାର ଦେୟ ତାରିଖରୁ ମୂଳ ରାଶିରୁ କଟାଯିବ, ଏବଂ ସେହି ତାରିଖରୁ ମୂଳ ରାଶିର ବଳକା ପରିମାଣ ଉପରେ ସୁଧ ପୁନଃଗଣନା କରାଯିବ ।

ଆମେ ପ୍ରଥମ ଉତ୍ତରଦାତା ବୀମା କମ୍ପାନୀକୁ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣରେ ଜମା କରି ଦାବିଦାରମାନଙ୍କୁ ଉପରୋକ୍ତ ରାଶି ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଉଛୁ । ଥରେ ଏପରି ଜମା କରାଯିବା ପରେ, ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ଦ୍ୱାରା *ଜେନେରାଲ ମ୍ୟାନେଜର, କେରଳ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ ବନାମ ସୁସାମ୍ମା ଥୋମାସ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* [1994] 2 ଏସ୍.ସି.ସି. 176 ମାମଲାରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ନୀତି ଅନୁଯାୟୀ ଦାବିଦାରମାନଙ୍କୁ ଏହା ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ । ତଦନୁଯାୟୀ ଆବେଦନଟିର ଫଇସଲା କରାଯାଇଛି ।

ଭି.ଏସ୍.ଏସ୍. ଆବେଦନ ଫଇସଲା ହେଲା ।

ଅସ୍ୱୀକରଣ

"ଉପଭାଷାରେ ଅନୁବାଦିତ ରାୟ କେବଳ ମକଦ୍ଦମାରେ ପକ୍ଷଭୁକ୍ତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କର ସୀମିତ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ତାଙ୍କ ଆଞ୍ଚଳିକ ଭାଷାରେ ବୋଧଗମ୍ୟ ହେବା ନିମନ୍ତେ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଏବଂ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ଏହା ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇନପାରେ । ସମସ୍ତ ବ୍ୟବହାରିକ ଏବଂ ସରକାରୀ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ରାୟର ଇଂରାଜୀ ସଂସ୍କରଣଟି ପ୍ରାମାଣିକ ବିବେଚିତ ହେବ ଏବଂ ସମସ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଏବଂ ନିଷ୍ପାଦନ ନିମନ୍ତେ ଏହା ଉପଯୁକ୍ତ ବିବେଚିତ ହେବ ।"

ଭାଷାନ୍ତର:
ସୁବୋଧ ରାଉତ,
ଉପବିଭାଗ ଅଧିକାରୀ (ଅନୁବାଦ),
ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ, କଟକ ।