

सर्वोच्च अदालत, संयुक्त इजलाश  
माननीय न्यायाधीश श्री बैद्यनाथ उपाध्याय  
माननीय न्यायाधीश श्री गोविन्दकुमार उपाध्याय  
फैसला

०७०-CR-०९३४

मुद्दा : सवारी ज्यान ।

जिल्ला पाल्पा पालुङ्ग मैनादी गा.वि.स. वडा नं. ६ बस्ने टेकबहादुरको छोरा

कृष्णबहादुर कुँवर ----- १ पुनरावेदक

ऐ.ऐ. बस्ने कृष्ण बस्यालको छोरा गणेश बस्याल ----- १ प्रतिवादी

विरुद्ध

कृष्णबहादुर थापाको जाहेरी नेपाल सरकार ----- १ प्रत्यर्थी/वादी

न्याय प्रशासन ऐन, २०४८ को दफा ९ बमोजिम यस अदालतसमक्ष पुनरावेदन परी पेश हुन आएको प्रस्तुत मुद्दाको संक्षिप्त तथ्य एवं ठहर यस प्रकार रहेको छ :

मिति २०६५।१२।१५ गते विहान जिल्ला पाल्पा कुसुमखोला गा.वि.स.वडा नं. ८ बस्ने वर्ष ४० को राम बहादुर थापाको ऐ. कुसुम खोला गा.वि.स. वडा नं. ३ स्थित, बाटो मुनि मृत अवस्थामा लाश फेला परेकाले कानून बमोजिम गरिपाउँ भन्ने व्यहोराको मिति २०६५।१२।१५ को कृष्ण बहादुर थापाको जाहेरी दरखास्त ।

जिल्ला पाल्पा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं. ३ स्थित पाल्पाबाट अर्घाखाची जाने कच्ची मोटर बाटोको मोडमा पश्चिमतर्फको कुनामा चारवटा ढुंगा रहेको, सो ढुंगामध्ये एकवटा ढुंगामा रगत जस्तो पदार्थ लागेको, जमिनमा केही रगत जस्तो पदार्थ भई सो माथि माटो तथा वालुवा छरेको अवस्थामा भएको, उक्त बाटोभन्दा पूर्वतर्फ मोटरबाटो भन्दा तल माटोको भागमा पश्चिम टाउको पूर्व खुट्टा गरी घोटो अवस्थामा मृतक रामबहादुर थापाको लास रही उक्त लासको टाउकाको भाग फुटी क्षत विक्षत भएको भन्ने व्यहोराको मिति २०६५।१२।१५ गतेको घटनास्थल तथा लास प्रकृति मुचुल्का ।

मिति २०६५।१२।१५ गते विहान जिल्ला पाल्पा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं. ३ स्थितमा ऐ. वडा नं. ८ बस्ने वर्ष ४० को रामबहादुर थापाको मृत अवस्थामा लास फेला परेको सम्बन्धमा घटनास्थल तथा वरपर उक्त वारदात सम्बन्धमा गोप्य रुपमा बुझ्दा मिति २०६५।१२।१५ गते राती पालुङ्ग मैनादी तर्फबाट ना. ३ ख ६९० नं. को ट्रक हार्थोक बजारतर्फ आएको भन्ने बुझि उक्त नं. को ट्रकलाई गोप्य रुपमा खानतलासी गर्दै जाँदा जिल्ला पाल्पा पालुङ्ग मैनादी गा.वि.स. अन्तर्गत बतासे बजारमा उक्त ट्रक चालकलाई फेला पारी सोधपुछ गर्दा मिति २०६५।१२।१४ गते राती हार्थोकतर्फ जाने क्रममा कुसुमखोला बजारमा ट्रकले निज रामबहादुरलाई ठक्कर दिई गएको र फर्केने क्रममा टाउको समेत चोट लागि बाटोमा रामबहादुरको मृतक लास देखि मैले र गणेश बस्यालले कसैले थाहा पाउँछन कि भनी उक्त लास उठाई बाटोबाट तल फालि दिएको हो भनी बताएकाले निज समेतलाई पक्राउ गरी आवश्यक कारवाहीको लागि पेश गरेको छु भन्ने समेत व्यहोराको मिति २०६५।१२।१६ गतेको प्र.नि. दिपक कुमार शाहको प्रतिवेदन ।

मैले केहि वर्ष पहिलादेखि ना. ३ ख ६९० नं. को ट्रक चलाउँदै आएकोमा मिति २०६५।१२।१४ गते जिल्ला पाल्पाको अर्घाखाँची सिमानामा पर्ने तिनगिरेबाट भैसी लोड गरी पाल्पा भैरवस्थानसम्म ल्याउन भनी आउँदै गर्दा बाटोमा पर्ने जिल्ला पाल्पा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं. ३ स्थितको घुम्टिबाटोमा राती २२.३० बजे आईपुग्दा हेल्परले सडकमा मानिस छ गुरुजी भन्दा हो भन्दै गाडि अगाडि बढाउँदा गाडी बाटोमो खाल्टोमो परी घद्दाक्क गरेजस्तो गरेको, मैले उक्त ट्रक चलाई भैरवस्थान पुगि सोही राती भैसी भारी सो ट्रकलाई पालुङ्ग मैनादीमा राख्ने भनी जाँदै गर्दा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं. ३ मा आई पुग्दा निज रामबहादुरको टाउको समेत किची मृतक अवस्थामा लास देखि हामी जाँदा ट्रकले किचेको देखि रातको समयमा कसैलाई थाहा छैन यो लास बाटोबाट फाली दिनुपर्छ भनी हेल्पर तथा मैले उक्त लास उठाई बाटोबाट तल फालेको र घटनास्थलमा भएको रगतमा माटो तथा ढुंगा समेतले पुरी हामी उक्त स्थानबाट भएको हो भन्ने समेत व्यहोराको अधिकार प्राप्त अधिकारी समक्ष प्रतिवादी कृष्ण बहादुर कुवरले मिति २०६५।१२।१९ गते गरेको बयान कागज ।

मैले केही समयअघि देखि ना. ३ ख ६९० नं. को ट्रकमा हेल्पर काम गर्दै आएकोमा उक्त ट्रकमा सामान ओसार पसार गर्ने क्रममा मिति २०६५।१२।२४ गते साभ तिनगिरेबाट उक्त

ट्रकमा भैसी लोड गरी पाल्पा भैरवस्थानतर्फ चालक कृष्ण बहादुर कुवरले चलाई ल्याउँदै गर्दा बाटोमा पर्ने जिल्ला पाल्पा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं. ३ मा आईपुग्दा बाटोको बायाँ साइडमा मानिस देखि मैले तथा उक्त ट्रकमा बसी आएका भैसिवाला समेतले गुरुजी मानिस छ बाटोमा भनी भन्दा भन्दै चालकले गाडी अगाडि बढाउँदा गाडी बाटोमा खाल्टोमा परी घट्टाक्क गरेको जस्तो भई चालकले कतै मानिसलाई त लागेन भनी भन्दा मैले मानिस त थियो तर लागेन होला गुरुजी भनी भनेकाले चालकले उक्त ट्रक लिई भैरवस्थान पुगि सोही राती भैसी भारी सो ट्रक लिई पालुङ मैनादीमा बस्न भनी हामी दुवै जना मात्र भई फर्कदै गर्दा कुसुमखोला गा.वि.स. ३ स्थितमा पुग्दा निज राम बहादुरको टाउको समेत किची मृत अवस्थामा बाटोमा लास देखि हामी जाँदा ट्रकले किचेको हो । रातको समय कसैलाई थाहा छैन यो लास बाटोबाट फालि दिनुपर्छ भनी चालकले मलाई भनेकाले मैले तथा चालकले उक्त लास उठाई बाटोबाट तल फालेको हो र घटनास्थलमा भएको रगतमा माटो तथा ढुंगा समेतले पुरी हामी उक्त स्थानबाट गएको हो । पालुङ मैनादी बतासेमा पुगि ट्र रोक्यो ट्रकको बायाँतर्फ पछिल्लो टायरमा रगत लागेको होला भनी पानीले उक्त टायर पखालेको हो भन्ने व्यहोराको अधिकार प्राप्त अधिकारी समक्ष प्रतिवादी गणेश बस्याले मिति २०६५।१२।१९ गते गरेको बयान कागज ।

मिति २०६५।१२।१ गते बेलुका पाल्पाको सिमानामा पर्ने तिनगिरेबाट भैसी लोड गरी म समेतले पाल्पा भैरवस्थान ल्याउन क्रममा ना. ३ ख ६९० नं. को ट्रकमा आउँदै गर्दा राती जिल्ला पाल्पा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं ३ स्थितमा आई पुग्दा बाटोमा बायाँ साइडमा मानिस देखि मैले तथा हेल्परले चालकलाई जानकारी गराएको र चालकले गाडी अगाडि बढाउँदा घट्टाक्क आवाज आएको र चालकले हेल्परलाई मानिस त होइन भन्दा हेल्पर होइन होला भनेको र हामी उक्त राती भैरवस्थान पुगी भैसी भारी चालक तथा हेल्पर बतासेमा बस्न भनि गएका हुन् । मिति २०६५।१२।१५ गते विहान जिल्ला पाल्पा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं. ३ मा मानिस मृत अवस्थामा फेला परेको भन्ने थाहा पाएको हो पछि बुझ्दा उक्त दिन राती ना. ३ ख ६९० नं. को ट्रकले निज रामबहादुर थापालाई किचेको र फर्कने क्रममा चालक तथा हेल्परले देखि उक्त लास उठाई बाटोबाट तलतिर फालेको थाहा पाएको हो भन्ने समेत व्यहोरा सुजित नेपालीको कागज तथा हामी उक्त दिन सो ट्रकमा भैसी लोड गरी आउने क्रममा

बाटोमा गाडीमा निदाएकोले सो घटना सम्बन्धमा केही जानकारी भएन भन्ने समेत व्यहोराको बुझिएको अमर नेपाली, सचिन श्रेष्ठ समेतले मिति २०६५।१२।२० गते गरेको कागज ।

ना. ३ ख ६९० नं. को ट्रकको मेकानिकल चेक जाँच गर्दा सही हालतमा रहेको भन्ने समेत व्यहोराको प्र. ज. रामदास उपाध्यायको मियित २०६५।१२।२० गतेको मेकानिकल जाँच प्रतिवेदन ।

टाउँको चोटको कारण मृत्यु भएको हो भन्ने समेत व्यहोराको जिल्ला अस्पताल पाल्पाबाट प्राप्त मृतकको पोष्टमार्टम रिपोर्ट ।

मेरो पति वर्ष ४० को रामबहादुर थापाको मिति २०६५।१२।१५ गते विहान जिल्ला पाल्पा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं. ३ स्थित सडकमा मृत लास फेला परेको र निज श्रीमानको मृत्यु सम्बन्धमा बुझ्दा मिति २०६५।१२।१४ गते राती पाल्पाको सिमाना तिनगिरेबाट पाल्पा भैरवस्थान गा.वि.स. अन्तर्गतमा चालक कृष्ण बहादुर कुँवरले ना. ३ ख ६९० नं. को ट्रकमा भैसी लोड गरी लिई आउँदै गर्दा मेरो श्रीमानलाई किची भैरवस्थानबाट पालुङ मैनालीतर्फ फर्कदै गर्दा बाटोमा श्रीमानको लासदेखि चालक तथा हेल्पर गणेश बस्याल समेतले उक्त लास उठाई बाटोबाट फालेको भनि खुल्न पत्ता लाग्न आएकोले कानून बमोजिम गरी मृतकको क्याखर्च तथा क्षतिपूर्ति वापतको रकम दिलाई पाउँ भन्ने समेत व्यहोराको मिति २०६६।१।३ गतेको धनकुमारी कुवर थापाको दरखास्त ।

क्याखर्च तथा क्षतिपूर्ति वापतको रकम रु. ३,२५,०००।- मृतकको श्रीमतीले यातायात मजदूरले भलाई कोषको प्रतिनिधि समेतबाट बुझी लिएको भरपाई कागज ।

निज प्रतिवादी पहिला पनि गाडी चलाउँदा लापरवाही तरिकाले चलाउने गर्थे । निज प्रतिवादीले के कारणले उक्त कार्य गरे सो कुरा थाहा भएन भन्ने समेत व्यहोराको एकै मिलानमा वस्तुस्थितिमा बुझिएका वेणिमाधव आचार्य समेतले मिति २०६६।१।८ गते गरेको वस्तुस्थिति कागज ।

मिति २०६५।१२।१४ गते बेलुकी प्रतिवादी मध्येका चालक कृष्ण बहादुर कुँवरले हाँकेको ना. ३ ख ६९० नं. को ट्रकमा पाल्पा तिनगिरे भन्ने स्थानबाट भैसी लोड गरि पाल्पा भैरवस्थानतर्फ आउँदै गर्दा कुसुमखोला गा.वि.स. वडा नं. ३ स्थित सडकमा राती ११.३० बजेको समयमा मृतक रामबहादुरलाई सो ट्रकले किचि मृत्यु भएको र भैरवस्थानमा भैसी भारी

पुनः सोही बाटो फर्कदा यि प्रतिवादीहरुले आपसमा सल्लाह गरी मृतकको लास सडकबाट उठाई बाटो तल फालेका र वारदात स्थलको रगतको दाग छोप्न माटो बालुवा समेत राखी वारदातको जानकारी नगराई वारदात तथा लाश दवाउने छिपाउने प्रयास गरेको हुँदा निज प्रतिवादीहरु मध्ये चालक कृष्ण बहादुर कुँवरले सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६१ (२) र मु. ऐन ज्यान सम्बन्धी ४ नं. को कसूर गरेकाले निजलाई सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६१ (२) नं. र ज्यान सम्बन्धी महलको ४ नं. अनुसार सजाय हुन र अर्का प्रतिवादी ट्रकका हेल्पर गणेश बस्यालले मु. ऐन ज्यान सम्बन्धी महलको ४ नं. को कसूर गरेकाले निजलाई सोही महलको ४ नं. अनुसार सजाय गरीपाउँ भन्ने समेत व्यहोराको अभियोग माग दावी ।

जाहेरीमा उल्लेख भए बमोजिम मैले कोही कसैलाई किची लास समेत उठाई फालेको होइन । मैले चलाएको गाडीले कसैलाई ठक्कर समेत दिएको जस्तो लाग्दैन । राती मैले सोही बाटो ट्रक चलाई भैसी लोड गरी भैरवस्थान आई भैरवस्थानमा भैसी छाडी वतासेतर्फ आएको हुँदा म माथि शंकाको भरमा जाहेरी दिएका होलान । मैले गाडी सरासर भैरवस्थान लिइ आएको हो । मृतक भनेका रामबहादुर थापाको मृत्यु के कसरी भयो मलाई थाहा छैन । मैले गाडीबाट कोही कसैलाई बाटोमा देखेको होइन । मैले कोही कसैको ज्यान मार्न समेत कुनै काम नगरेको र मैले मानिसलाई किची मारी फालेको नहुँदा अभियोग माग दावी बमोजिम सजाय पाउनु पर्ने होइन भन्ने समेत व्यहोराको प्रतिवादी कृष्ण बहादुर कुँवरले शुरु अदालतमा गरेको बयान ।

हामीले गाडी लिई आउँदा जाँदा कसैलाई किचेको होइन, जाहेरीमा उल्लेख भएबमोजिम हामीले कुनै काम गरेको होइन । मृतक रामबहादुर थापालाई को को मिली मारी फालेको हो मलाई केही थाहा छैन । मैले मृतक रामबहादुर भन्ने व्यक्तिलाई चिनेको समेत छैन । हाम्रो ट्रकले कोही कसैलाई किचेको होइन । हामीले आउँदा जाँदा कसैको लास देखिएन हामीले बाटोमा माटो हाली रगत पुरेको भन्ने समेत केही होइन । लास देखेको होइन र फाल्ने काम पनि नपरेकोले अभियोग मागदावी बमोजिम मलाई सजाय हुनुपर्ने होइन भन्ने समेत व्यहोराको प्रतिवादी गणेश बस्यालले शुरु अदालतमा गरेको बयान ।

जाहेरवाला धनकुमारी कुँवर, कृष्णबहादुर थापा, प्रहरीमा कागज गर्ने सचिन श्रेष्ठ, वस्तुस्थिति मुचुल्काका बेणीमाधव आचार्य, कृष्णबहादुर थापा र प्रतिवादीका साक्षी कमल थापा र कृष्ण कुँवरले गरेको बकपत्र मिसिल सामेल रहेको ।

मृतक रामबहादुर गाडीको अगाडी साइडमा आएको तथा चालकले बारदात घट्नु पूर्व निजलाई देखेको स्थिति पनि पुष्टि भएको पाइदैन । यस्तो अवस्थामा रातीको समयमा अचानक घुम्ती सडकको मोडमा गाडी मोड्दा बारदात घट्नु गएको अवस्थामा प्रतिवादीले सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६१(२) अनुसार सवारी चलाउँदा कसैको ज्यान मर्न सक्ने सम्भावना छ भन्ने कुरा जानी जानी वा लापरवाही गरी सवारी चलाएको कारणबाट सवारी दुर्घटना भै मानिस मरेको भन्ने तथ्य पुष्टि हुन आएको भन्न मिल्ने स्थिति देखिएन । तसर्थ उपरोक्त वर्णित आधार प्रमाणहरूबाट कसैको ज्यान मर्न सक्दछ भन्ने जस्तो नदेखिएको अवस्थामा अचानक दुर्घटना हुन गई सवारी बाहिर सडकमा रहेका रामबहादुर थापाको मृत्यु हुन गएको अवस्था विद्यमान देखिन्छ । यि प्रतिवादी चालकले सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ का दफा १६१(३) नं. को कसूर अपराध गरेको पुष्टि हुन आयो । उक्त कसूर गरेमा निज प्रतिवादी कृष्णबहादुर कुँवरलाई सोही ऐनको दफा १६१(३) नं. बमोजिम रु.२,०००/- जरिवाना र १ महिना २५ दिन कैद समेत हुने ठहर्छ । निज प्रतिवादीलाई सोही ऐनको दफा १६१(२) नं. बमोजिम सजाय गरिपाउँ भन्ने वादी नेपाल सरकारको अभियोग माग दावी पुग्न सक्दैन । यि प्रतिवादीहरूले लाश घटनास्थलबाट उठाई सडक किनाराको ढिक मुनि फाल्ने सम्मको क्रिया गरी अधिकारीक निकायमा बारदात घटेको जाहेर नगरी ऐ ज्यान सम्बन्धी महलतको २५ नं. अनुसारको कसूर गरेकाले निज प्रतिवादीहरू चालक कृष्णबहादुर कुँवर र खलासी गणेश बस्याललाई मुलुकी ऐन, ज्यान सम्बन्धी महलको ४ नं. बमोजिम जनही १०/- जरिवाना र ऐ महलको २५ नं. बमोजिम जनही रु.२०/- समेत थप जरिवाना हुने ठहर्छ भन्ने समेत पाल्पा जिल्ला अदालतबाट मिति २०६६/१०/२४ मा भएको फैसला ।

प्रतिवादीहरूले मौकामा गरेको बयानलाई घटनास्थल तथा लाश प्रकृति मुचुल्का र शव परिक्षण प्रतिवेदनले समर्थन गरेको भन्ने आधार उल्लेख गरी रामबहादुर थापाको मृत्यु प्रतिवादी कृष्णबहादुर कुँवरले चलाएको ट्रकको ठक्करबाटै भई सो लाशलाई उक्त ट्रकका चालक खलासी समेतले सडकको ढिकमुनि फाली घटनास्थलको प्रमाण लोप गराउनको लागि प्रतिवादीहरूले

बालुवा र माटोद्वारा घटनास्थलमा रहेको रगत छोपछोप गरेको तथ्यमा शुरु फैसलाले समेत सहमत गरेको अवस्था सो बारदातमा निज प्रतिवादीहरूको लापरवाही भएको थिएन भनी गरेको सो फैसला कानूनसम्मत छैन । प्रतिवादी चालकले सो दुर्घटना आफूबाट भएपनि आफूले गाडी लापरवाहीपूर्ण तरिकाले नचलाएको अवस्थामा सो बारदात भएको हो भनी स्पष्ट रूपले अदालतमा भएको बयानमा उल्लेख गर्न सकेको देखिँदैन । यस्तो अवस्थामा प्रतिवादी चालकले ट्रक अत्यन्तै लापरवाहीपूर्ण तरिकाले चलाएको अवस्थामा सडकमा हिंडी रहेका रामबहादुर थापालाई ठक्कर दिई घाइते तुल्याई सकेपछि तत्काल निजको उपचार गराउने तर्फ लाग्न पर्नेमा सो नगरी गाडी सरासर रूपले तन्तव्य स्थान पुगी पुनः फर्की घटनास्थलमा आईपुग्दा आफूले चलाएको ट्रकको ठक्करबाट मृत्यु भएका निज रामबहादुर थापाको लाशलाई निज प्रतिवादी चालक र खलासी मिली सडकको ढिकमुनि फाली घटनास्थलमा रहेको रगत समेतका प्रमाण नष्ट गरेको अवस्थामा सो बारदातमा प्रतिवादी चालकको गम्भिर लापरवाही थिएन भनी गरिएको फैसलामा न्यायिक मनको अभाव रहेको र प्रतिवादी चालकलाई सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६१(३) नं. को कसूर कायम गरी कम सजाय गर्ने गरी अभियोग दावीलाई परिवर्तन गरी भएको फैसला गम्भिर रूपले त्रुटिपूर्ण छ । उक्त ट्रकका चालक निज प्रतिवादी कृष्णबहादुर कुँवर र खलासी गणेश बस्यालले मृतक लाशलाई सडकबाट उठाई सडकको ढिकमुनि फालेको तथ्य मिसिल संलग्न कागजबाट खुलेका अवस्थामा लाशलाई जलाएको वा गाडेको नदेखिएको भन्ने असान्दर्भिक आधार खडा गरी प्रतिवादीहरूलाई रु.१०।२० जरिवाना गर्ने गरी भएको फैसला त्रुटिपूर्ण रहेको छ । यसरी प्रतिवादीहरूलाई अभियोग दावी बमोजिम सजाय हुने आधार हुँदा हुँदै अभियोग दावीलाई परिवर्तन गर्दै अत्यन्तै न्यून सजाय गर्ने गरी भएको शुरु फैसला गम्भिर कानूनी त्रुटि समेत हुँदा बदर गरी प्रतिवादीहरूलाई अभियोग दावीबमोजिम नै सजाय गरी पाउँ भन्ने समेत वादी नेपाल सरकारको पुनरावेदन पत्र ।

अधिकारप्राप्त अधिकारीसमक्ष भएको बयान कागज स्वतन्त्र प्रमाणबाट पुष्टि हुनुपर्छ भन्ने कानूनी मान्यता भएको र उक्त बयान मेरो इच्छा विरुद्धको भएबाट सो अधिकारप्राप्त अधिकारीसमक्ष भएको बयानलाई प्रमाणमा लिन मिल्दैन । जाहेरवाला र बस्तुस्थिति मुचुल्काका व्यक्ति प्रत्यक्षदर्शी नभएकोले निजहरूको बकपत्रलाई आधार लिन मिल्दैन । उक्त घटना गाडीबाट घटेको हो भन्न मिल्ने स्थिति छैन । घटनास्थलमा १ मोबाइल फेला परेको र अर्को

मोवाइल मृतकसँग भएको अवस्थामा कसको मोवाइल हो भन्ने सम्बन्धमा अनुसन्धान भएको छैन । ट्रकमा बसेका अन्य व्यक्तिहरूले सो बारदात घटेको हो भन्ने प्रष्ट पुष्ट्याई नगरेको अवस्था मलाई सजायको भागी गराएको फैसला त्रुटिपूर्ण हुँदा उल्टी गराई सफाई पाउँ भन्ने समेत प्रतिवादी कृष्णबहादुर कुँवरको पुनरावेदन पत्र ।

यसमा प्रतिवादी मध्येका कृष्णबहादुर कुँवर तथा वादी नेपाल सरकारका तर्फबाट समेत दोहोरो पुनरावेदन पर्न आएकोले प्रस्तुत मुद्दामा पाल्पा जिल्ला अदालतबाट मिति २०६६।१०।२४ मा भएको फैसला प्रमाण मुल्याङ्कनका आधारमा फरक पर्न सक्ने देखिँदा मुलुकी ऐन अ.बं. २०२ नं. तथा पुनरावेदन अदालत नियमावली, २०४८ को नियम ४७ बमोजिम प्रतिवादी कृष्णबहादुर र वादी नेपाल सरकारको पुनरावेदन व्यहोरा परस्परमा सुनाई अर्का प्रत्यर्थी प्रतिवादी गणेश बस्याललाई समेत छलफलको लीग भिकाई निज उपस्थित भए वा अवधि नाघेपछि नियमानुसार पेश गर्न भन्ने मिति २०६८।१।१३ मा यस अदालतबाट भएको आदेश ।

प्रतिवादी सवारी चालकले बाटोमा मानिस हिडेको देखि लापरवाहीपूर्वक गाडी चलाएकोमा घद्वाक्क आवाज सुनेपछि र मानिसलाई ट्रकले लागेको हो भन्ने आशंका भएपछि पनि गाडी नरोकी अगाडि बढाई गएको पछि फर्कि आउँदा आफ्नो ट्रकले किची मारेको व्यक्तिको लाशलाई देखेपछि पनि कानूनबमोजिम जाहेर नगरी आफूबाट भएको अपराध दवाउन प्रयास गरेको देखिन आएकोले पाल्पा जिल्ला अदालतबाट प्रतिवादी कृष्णबहादुर कुँवरलाई सवारी तथा व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६१(२) नं. बमोजिम एक महिना २५ दिन कैद रु.२०००।- जरिवाना र ज्यान सम्बन्धीको २५ नं. बमोजिम रु.२०।- थप जरिवाना हुने र प्रतिवादी गणेश बस्याललाई मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धी महलको २५ नं. बमोजिम रु.२०।- जरिवाना हुने ठहराई मिति २०६६।१०।२४ मा भएको फैसला मिलेको नदेखिँदा उल्टी भै अभियोग दावीबमोजिम प्रतिवादी कृष्णबहादुर कुँवरलाई सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६१(२) नं. बमोजिम दुई वर्ष कैद र मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको ४ नं. बमोजिम थप ६ महिना कैद समेत हुने र प्रतिवादी गणेश बस्याललाई मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको ४ नं. बमोजिम ६ महिना कैद हुने ठहर्‍याएको मिति २०६८।३।२८ को पुनरावेदन अदालत बुटवलको फैसला ।



अधिकारप्राप्त अधिकारीसमक्ष भएको प्रतिवादीको बयान अन्य स्वतन्त्र रुपमा प्रमाणबाट पुष्टि हुनु पर्छ भन्ने कानूनी व्यवस्था भएको र उक्त बयान हाम्रो इच्छा विरुद्धको भन्ने व्यहोरा उल्लेख गरी सत्य व्यहोरा पाल्पा जिल्ला अदालतमा गरेको र सवारी ज्यान जस्तो मुद्दामा अधिकारप्राप्त अधिकारीसमक्ष भएको बयानलाई इन्कार गर्न पर्ने कुनै अवस्था नहुँदा इच्छा विरुद्धको बयानलाई प्रमाणमा लिई भएको फैसला त्रुटिपूर्ण छ । साथै घटना स्थल प्रकृति मुचुल्का हेर्दा उक्त घटना गाडीबाट घटेकै हो भन्ने स्थिति छैन सो स्थानमा एक मोवाइल फेला परेको र अर्को मोवाइल मृतकसँग भएको अवस्थामा उक्त स्थलमा फेला परेको चालु हालतको मोवाइल कस्को हो ? भन्ने सम्बन्धमा अनुसन्धान नै गरिएको छैन । प्रविण कार्की र मृतक ९:३० तीर सँगै निस्केको भन्ने जाहेरी दरखास्तमा उल्लेख भएबाट अनुसन्धानको क्रममा प्रवीण कार्कीलाई बुझ्न पर्ने सो समेत बुझिएको छैन । त्यसैगरी हामीले लास फालेका होइनौं दुर्घटना समेत गराएका होइनौं भन्ने अदालत समक्ष गरेको बयान र सो बयानलाई माथि उल्लेख भएका कारणबाट पुष्टि भएको अवस्थामा पनि हामीलाई सजाय गर्ने गरी गरिएको फैसला त्रुटिपूर्ण भएको प्रष्ट छ । ज्यान सम्बन्धी महलको ४ नं. बमोजिमको कसूर हामीले नगरेतापनि सो नं. को व्याख्या गर्ने क्रममा सम्मानीत सर्वोच्च अदालत अदालतको संयुक्त इजलासबाट मिति २०४५।२।४ नि.नं. ३४३८ ने.का.प. २०४५ पृष्ठ ३६९ मा ज्यान सम्बन्धी महलको ४ नं. को व्याख्या विपरीत हामीलाई थप ६ महिना कैद गर्ने गरेको फैसलामा सर्वोच्च अदालतबाट भएको नजीरको गलत व्याख्या भएकोले पुनरावेदन अदालत बुटवलले गरेको फैसला उल्टी गरी अभियोग दावीबाट सफाई पाउँ भन्ने प्रतिवादीहरूको तर्फबाट परेको मिति २०६८।१।१९ को मुद्दा दोहोर्‍याई हेरी पाउँ भन्ने निवेदन पत्र ।

मिसिल संलग्न घटनास्थल, लाश जाँच मुचुल्का हेर्दा घटनास्थल भन्दा पूर्वतर्फ मोटरबाटोको छेउमा एक थान नोकिया मोवाइल रहेको र मृतक रामबहादुर थापाको शरीरमा लगाइएको पाइन्टको दाहिने खल्तीमा समेत नोकिया मोवाइल एक थान रहेको भन्ने उल्लेख भएको देखिन्छ । उक्त दुई थान मोवाइल मध्ये मोटरबाटोको छेउमा रहेको मोवाइल कसको हो भन्ने सम्बन्धमा अनुसन्धान नै भएको देखिँदैन । पाल्पाबाट अर्घाखाँची जाने मोटरबाटोमा घटना घटेको राती ना. २ ख. ४६६३ नं. को मिनी ट्रक र लु.१ज. १७२९ नं. को जीप समेत चलेको भन्ने जाहेरी दरखास्तमा उल्लेख भएकोमा उक्त सवारी साधनहरूको सम्बन्धमा समेत

अनुसन्धान भएको पाइएन । कुसुम खोला बजारमा रहेको होटलमा नास्ता खाई राती ९:३० बजे तिर मृतक रामबहादुर थापा र प्रवीण कार्की भन्ने व्यक्ति सँगसँगै निस्केको भन्ने जाहेरी दरखास्तमा उल्लेख भएकोमा प्रवीण कार्कीलाई समेत बुझिएको देखिँदैन । लाश जाँच मुचुल्का हेर्दा मृतकको टाउँको र अनुहारमा मात्र चोट देखिएको र शरीरको अन्य भागमा कुनै पनि चोट नदेखिएको अवस्था हुँदा सवारी दुर्घटनाबाट नै मृत्यु भएको हो भन्ने समेत शङ्कास्पद अवस्था रहेको छ । जाहेरी दरखास्त समेत अनुसार अनुसन्धान गरी प्रमाण सङ्कलन गर्ने कार्य नै नगरिएको अवस्थामा अदालतमा इन्कारी बयान गरी अधिकारप्राप्त अधिकारीसमक्ष आफूहरूले लाश उठाई बाटोबाट तल फालेको र घटनास्थलमा भएको रगत माटो तथा ढुङ्गाले पुरेको भनी भनेको तर अदालतमा यो कथनलाई पनि इच्छा विरुद्ध भनेको तर्फ विचार नगरी यस कथनलाई अन्य स्वतन्त्र प्रमाणले पुष्टि समेत नगरेको अवस्था तर्फ पनि ध्यान केन्द्रित नगरी प्रहरी सावित्री सम्मका आधारमा प्रतिवादी कृष्णबहादुर कुँवरलाई सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६१(२) बमोजिम दुई वर्ष कैद र ज्यान सम्बन्धीको ४ नं. बमोजिम ६ महिना कैद गर्ने गरेको पुनरावेदन अदालत बुटवलको मिति २०६८।३।२८ को फैसलामा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६१(२) तथा प्रमाण ऐन, २०३१ को दफा ३ र ५४ को त्रुटि देखिँदा न्याय प्रशासन ऐन, २०४८ को दफा १२(१)(क) बमोजिम प्रस्तुत मुद्दा दोहोर्याई हेर्ने निस्सा प्रदान गरिदिएको छ भन्ने मिति २०७०।९।५ को यस अदालतको आदेश ।

### यस अदालतको ठहर

हेल्पर गणेश बस्याल र यात्री संजित नेपालीले सडकमा मान्छे छ भनी चालकलाई जानकारी गराउँदा गराउँदै पनि चालकले ट्रक नरोकी र मान्छे जोगाउन प्रयास समेत नगरी लापरवाहीपूर्ण तरीकाले ट्रक चलाई रामबहादुर थापालाई ठक्कर दिई किची घट्ट्याक आवाज आएको थाहा पाउँदापाउँदै पनि उपचारको लागि मानवीय व्यवहार समेत नदेखाई भैरवस्थान गैँ भैंसी झारी घटनास्थलमा फर्की आई लाश दबाउने छिपाउने हेतुले चालक र हेल्परले लाशलाई तल फाली रगत समेतको प्रमाण नष्ट गर्नका लागि ढुंगा, बालुवा र माटो समेतले पुरी चालक कृष्णबहादुरले सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १६१(२) र मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको ४ नं को कसूर गरेकोले सोही कानून बमोजिम सजाय र थप सजाय समेत गरीपाउन र प्रतिवादी गणेश बस्याललाई मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको ४ नं को कसूरमा सजाय गरीपाउनका लागि प्रतिवादीहरू विरुद्ध अभियोगपत्र दायर भएको देखियो ।

प्रतिवादी कृष्णबहादुरले सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १६१(३) को कसूर गरेको ठहराई निजलाई सोही दफा बमोजिम रु २ हजार जरिवाना र १ महिना २५ दिन कैद र मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको ४ नं अनुसार जनही रु १०।- र २५ नं अनुसार जनही रु २०।- जरिवाना तथा प्रतिवादी गणेश बस्याललाई मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको ४ नं अनुसार जनही रु १०।- र २५ नं अनुसार जनही रु २०।- जरिवाना हुने ठहराई शुरू अदालतबाट फैसला भएको पाइयो ।

शुरू फैसला उल्टी गरी प्रतिवादी कृष्णबहादुरले अभियोगदावी बमोजिम सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १६१(२) को कसूर गरेको ठहराई निजलाई सोही दफा बमोजिम २ वर्ष कैद र मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको ४ नं अनुसार थप ६ महिना कैद समेत तथा प्रतिवादी गणेश बस्याललाई मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको ४ नं अनुसार ६ महिना कैद हुने ठहराई पुनरावेदन अदालत बुटवलबाट फैसला भएको देखियो ।

त्यसमा चित नबुझाई सफाई पाउँ भनी दुवै प्रतिवादीहरूले मुद्दा दोहोर्‍याई पाउँ भनी दिएको निवेदनमा निस्सा प्रदान भएको पाइयो ।

अब प्रतिवादीहरूको पुनरावेदन जिकिर पुग्ने नपुग्ने र पुनरावेदन अदालतको फैसला मिले नमिलेको के हो भनी निर्णयतर्फ विचार गर्दा कुसुमखोलाको घुम्तिमा हेल्पर र ट्रकमा रहेका मानिस समेतले गुरुजी बाटोको छेउमा मान्छे जस्तो छ भनी भनेको, बाटोको खाल्टोमा गाडीको पछाडिको टायरले ओट लागे जस्तो भै घट्टयाक्क भएकोले मानिसलाई त लागेन भनी हेल्परलाई भन्दा लागेको छैन होला मानिस त थियो भनेकाले मैले केही वास्ता नगरी भैरवस्थान बजारमा गाडी लगेको, पुनः फर्की कुसुमखोला पुग्दा रामबहादुरको टाउकोको भाग थिचिएको मृत अवस्थामा बाटोको दाहिने खण्डमा लाश देखेकोले ट्रक रोकी झरी हेर्दा किचिएको व्यक्ति हो रातको समयमा कसैले थाहा पाउँदैन कसले कसले हो भन्ने गराउनु पर्छ भनी मैले तथा हेल्परले समेत सल्लाह गरी लाश उठाई तलतिर फाली घटनास्थलमा भएको रगतमा हामीले माटो, बालुवा र ३/४ वटा ढुंगा समेत राखेको हो टायर समेतमा रगत लागेको सोची टायरलाई पानीले पखालेको हो भनी र हेल्पर प्र गणेश बस्यालले पनि करीबकरीब सोही मिलान मौकामा बयान गरेको भएपनि प्रतिवादी कृष्ण बहादुरले अधिकारप्राप्त अधिकारी समक्ष मलाई गाली गर्ने, थर्काउने समेत गरेकाले सहिछाप गरेको हो भनी र प्र गणेशले गाउँलेहरूको दवाबमा परी सहिछाप गरेको हो । प्रहरीले गाली गर्ने, थर्काउने गरेकाले सहिछाप सम्म गरेको हो व्यहोरा मैले भने बमोजिमको होइन झुट्टा हो भनी कसूर गरेमा इनकार भै अदालतमा बयान गरेको देखिन्छ ।

यस स्थितिमा प्रतिवादीहरूको प्रहरी साबिति कतिको भरपर्दो छ भनी हेर्नु पर्ने देखियो । सर्वप्रथम यस सम्बन्धी नजिर र कानूनबारे विचार गर्दा नेकाप २०३३ भदौको पृष्ठ ६० मा प्रकाशित कर्तव्य ज्यान मुद्दामा सर्वोच्च अदालत फुलबेञ्चले प्रतिवादीहरू कसूर गरेमा मौका र

अदालतमा इनकार भएपनि सजाय गरेको देखिन्छ । ऐं २०३८ फागुन को पृष्ठ ८ मा प्रकाशित ज्यान मुद्दामा सर्वोच्च अदालत फुलबेञ्चले प्रहरी साबितिलाई मान्यता दिएको देखिन्छ । २०६३ जेठको पृष्ठ १८३ मा प्रकाशित लागु औषध मुद्दामा सर्वोच्च अदालतको पूर्ण इजलासले सरकारी मुद्दा सम्बन्धी ऐन २०४९ दफा १५(३) को व्यवस्थाले प्रहरीबाट हुन सक्ने गैरकानूनी बलप्रयोगबाट अभियुक्तलाई सुरक्षाको प्रत्याभूति प्रदान हुनुका साथै प्रमाण ऐनको दफा ९(२) (क) संग सार्थक सम्बन्ध रहेको हुँदा सो दफा १५(३) बमोजिम प्रतिवादीले शारीरिक वा मानसिक यातनाको जिकिर वा शारीरिक जांचको निवेदन दिन नसकेको र प्रमाण ऐन २०३१ को दफा २७ (१) बमोजिमको जिकिर समेत लिन नसकेको अवस्थामा प्रहरीले सरकारी वकिल समक्ष गराउने बयानलाई इच्छा विरुद्ध बयान भनी अदालतले स्वतः अनुमान गर्न नसक्ने भनी, ऐं २०६६ को पृष्ठ १८५ मा प्रकाशित ज्यान मुद्दामा सर्वोच्च अदालतको पूर्ण इजलासले प्र आश्विनले मौकामा बयान गर्दा यी प्र सचेत अवस्थामा रहेको, सो बयान स्वेच्छा विरुद्ध दिन बाध्य बनाइएको तर्फ कुटपीट आदि प्रमाण पेश गर्न नसकेको र चिकित्सकको जांचबाट पनि सो पुष्टि नभएको र दर्ता प्रक्रियामा यी प्र संलग्न रहेको कुरा मालपोतको मिसिलबाट देखिएको अवस्थामा सो बयान स्वेच्छाको होइन भनी अदालतमा इनकार गर्दैमा सो बयानको प्रामाणिक मूल्यमा प्रमाण ऐनको दफा ९(२) (क) बमोजिम प्रश्न उठाउन नमिल्ने । निजको सो साबिति घटनास्थलको प्रकृति, लाशको प्रकृति, घटनामा प्रयोग भएका भनिएका वस्तु र बरामदी मुचुल्का तथा विशेषज्ञको राय र बकपत्र समेतका प्रमाणहरुबाट समर्थित हुनुका साथै जग्गा दर्तामा निजको प्रत्यक्ष संलग्नता रहेको परिस्थितिजन्य प्रमाणबाट पुष्टि हुन्छ भनी, ऐं २०६७ को पृष्ठ ८१४ मा प्रकाशित ज्यान मुद्दामा सर्वोच्च अदालतको संयुक्त इजलासले रातिको समयमा निर्जन स्थानमा हत्या भएकोले प्रत्यक्ष प्रमाणको विद्यमानता नहुनु स्वाभाविक भएकोले यस्ता फौजदारी मुद्दामा न्याय सम्पादन गर्दा अपराधीको उद्देश्य motive, अपराधको पद्धति वा शैली *modus operandi*, घटनास्थलको दृश्य, त्यहाँ पाइएको चीज वा दशी, अभियुक्तको पूर्व आपराधिक इतिहास र निजले अन्यत्र गरेको आपराधिक कार्यसंग तादात्म्यता, घटना भएको स्थान वा सो को वरिपरि निजको उपस्थिति व्यवहार आदि अप्रत्यक्ष प्रमाणलाई आधार मानी सत्यको उद्घाटन गरी अपराधीलाई सजाय र पीडितलाई न्याय दिनु जटिल र कठिन अवस्था र दोहरो दायित्व अदालत उपर हुन्छ । साबिति वा इनकारीले मात्र प्रतिवादीको पक्ष वा विपक्षमा स्वतः प्रमाणको स्थान ग्रहण नगर्ने बरु तेसलाई आधारभूत, तथ्यपरक एवं निश्चयात्मक प्रमाणबाट समर्थित गराउनु पर्ने हुन्छ । प्रमाणबिनाको इनकारी अर्थहीन र प्रयोजनहीन हुने भनी, ऐं २०६८ को पृष्ठ ४०४ मा प्रकाशित कर्तव्य ज्यान मुद्दामा सर्वोच्च अदालतको पूर्ण इजलासले प्रहरीले कुटपीट गरी बयान गराएको भनी प्रतिवादी अदालतमा इनकार भए पनि प्रहरीले सो गर्नु पर्ने कुनै कारण र प्रयोजन नरहेको । कुटपीट भएको भए म्याद थप हुँदा निवेदन दिनु पर्ने वा अदालतमा बयान गर्दा घाचोट देखाउन सक्नु पर्ने । ती लिखतहरुलाई शव

परीक्षण प्रतिवेदनमा उल्लेख भएका घाखतहरु र मृत्युको कारण भनी व्यक्त राय सहितका वस्तुनिष्ठ प्रमाणले समर्थन गरेको देखिन्छ भनी र ऐं २०७० को पृष्ठ ७७७ मा प्रकाशित ज्यान मुद्दामा प्रमाण ऐन, २०३१ को दफा ९(२) को परिपालनकै सन्दर्भमा म्याद थपका लागि अदालतमा पेश गरिँदा अभियुक्तलाई सशरीर न्यायाधीश समक्ष उपस्थित गराउनु पर्ने र अभियुक्तसँग सोधपूछ गर्दा आवश्यकता महसूस गरिएमा तत्कालै घा जाँच वा स्वास्थ्य परीक्षण गराउन अस्पताल पठाइने कार्यविधि सुनिश्चित अदालतबाहेक अन्यत्र अभियुक्तले व्यक्त गरेका कुरा प्रमाणमा ग्रहण गर्दा सतर्कता अपनाउनु अवश्य पर्दछ । तर अन्य स्वतन्त्र प्रमाणले पुष्टि गरेको अवस्था र प्रतिवादीले अधिकारप्राप्त अधिकारी समक्षको आफ्नो कथन इच्छा विरुद्धको हो भनी लिएको जिकिरलाई विश्वास गर्न सकिने आधार नदेखाएको अवस्थामा सो कथन प्रमाणशून्य हुन्छ भन्न सकिन्छ । अधिकारप्राप्त अधिकारीसमक्षको कथनलाई इन्कार गरिएको अवस्थामा त्यसका आधार र कारण पनि व्यक्त गर्नु पर्दैन भन्ने प्रमाण ऐन, २०३१ को दफा २५ को मनसाय होइन भन्ने महत्वपूर्ण सिद्धान्तहरु प्रतिपादन गरेको देखिन्छ ।

उल्लिखित नजिरहरुबाट स्वतन्त्र प्रमाणहरुबाट समर्थित प्रतिवादीको प्रहरी साबिति निजलाई कसूरदार ठहराउनका लागि पर्याप्त हुन्छ । स्वतन्त्र प्रमाणहरुको मात्रा प्रत्येक मुद्दामा भर पर्ने कुरा हुन्छ । कतिपय अवस्थामा प्रतिवादी मौका र अदालत दुवै ठाउँमा इनकार भएपनि अथवा प्रमाण ऐन २०३१ को दफा ९(२) को अवस्था विद्यमान रहेपनि अन्य प्रमाणको आधारमा निजलाई कसूरदार ठहर गर्न सकिन्छ । साबिति वा इनकारीलाई मात्र आधार बनाउँदा त्यसले अन्य प्रमाणहरुको संकलन र अनुसन्धानलाई प्रभावित गर्ने सम्भावनालाई बल प्रदान गर्ने र वास्तविक अपराधी उम्किने र निर्दोषले दण्डित हुने अवस्था पनि आउन सक्छ । जे होस यस मुद्दामा त्यस प्रकारको जटिलता रहेको देखिँदैन ।

उक्त परिप्रेक्ष्यमा हेर्दा *पाल्पाबाट अर्घाखाँची जाने मोटरबाटोको कुसुमखोला भन्ने स्थानको चारकिल्ला भित्रको मोडमा पश्चिम कुनामा सबै भन्दा ठूलो ढुंगामा केही रगत जस्तो पदार्थ लागेको र जमीनमा केही रगत जस्तो पदार्थ रहेको सो माथि बालुवा छरेको सो भन्दा पूर्वतर्फ मोटरबाटोको छेउमा नोकिया मोबाइल रहेको जसको दुरी २४ फिटमा रहेको र त्यसदेखि ७ फिट ५ इन्ची उत्तरतर्फ रातो सेतो गिदी जस्तो पदार्थ रहेको सो देखि पूर्वतर्फ बाटो भन्दा तल माटो रहेको स्थानमा मृतक रामबहादुरको लाश घोटो अवस्थामा रहेको टाउकोको भागमा चोटहरु रहेको लागेको भनी तयार भएको लाशजाँच मुचुल्का, ट्रकमा रहेका सजित नेपालीले वार्दातस्थलमा हेल्पर तथा मैले मानिस देखी चालकलाई जानकारी समेत गराएको हो भनी गरेको मौकाको कागज र *whole skull fractured...brain matter protruding out of the wound लगायतका विशाल भारी वस्तुको ठक्कर* भनी उल्लेख भएको शव परीक्षण प्रतिवेदन, सवारीधनी पोसल बहादुर रायमाझी र यातायात मजदूर तथा भलाइकोषका प्रतिनिधि ठानेश्वर बस्यालले मृतककी पत्नीलाई २०६६।१।४ मा घाखर्च, क्रियाखर्च र क्षतिपूर्ति राहत स्वरूप रु ३ लाख २५*

हजार बुझाउँदा यस मुद्दाको उल्लेख गर्दै ना३ख ६९० नं को ट्रकले २०६५/१२/१४ गते राती किची रामबहादुर थापाको मृत्यु भएको भनी उल्लेख भएको मिसिल संलग्न कागज, वस्तुस्थिति मुचुल्काका व्यक्तिहरूले प्रतिवादी कृष्णबहादुरले लापरवाही तरिकाले गाडी हाँक्ने गरेको, यात्रीलाई ठक्कर दिने जस्ता धम्की दिने गरेको निजले नै मारेको निजबाहेक अरु उपर शङ्का नरहेको भनी लेखाएको र ती मध्ये बुझिएका व्यक्तिहरूले सो कागजलाई समर्थन गरी अदालतमा बकपत्र गरिदिएको देखिन्छ ।

व्यक्ति विशेषबाट मृतकको हत्या भएको भए वा मृतक बाटोमा दैवी परी लडी मरेको भए एउटै चोटबाट त्यसकिसिमले टाउको क्षतविक्षत हुने कुरा सामान्यतया सम्भव हुँदैन । मृतक उपर कसैबाट हतियार प्रहार भएको थियो भन्ने कुरा शव परीक्षण प्रतिवेदन लगायतका लिखतबाट खुल्न सकेको छैन । तमाम मिसिल र स्वयं प्रतिवादीहरूको बयानमा मृतकको मृत्यु अरु कसैबाट भएको वा मृतक आफैं लडी मरेको कुरा उल्लेख हुन नसक्नु र उक्त दिनसमयमा वार्दातस्थल हुँदै ना३ख ६९० नं को ट्रक चलाएको कुरालाई स्वीकार गर्नु जस्ता परिस्थितिहरू circumstances र स्वतन्त्र प्रमाणहरूको रोहमा र प्रमाण ऐन २०३१ को दफा ९(२) (क) को देहाय (१) अनुसार मौकामा बयान गर्दा प्रतिवादीहरू होशमा नरहेका वा देहाय (२) वा (३) अनुसारको प्रलोभन, यातना, आदि दिएको वा कुटपीट आदि भएको कुरा प्रमाणित हुन नसकेबाट प्रतिवादीहरूको प्रहरी साबितिलाई अमान्य गर्न मिल्ने देखिँदैन । प्रतिवादीले गरेको कुकृत्यबाट आक्रोशित भै तत्काल समाज वा प्रहरीले प्रतिवादीलाई कुटपीट आदि गरी वा अड्डीवाल प्रतिवादीलाई फर्काई फुल्याई साबित गराएको भएपनि प्रतिवादीले कसूर गरेको कुरा अन्य प्रमाणले पुष्टि गरेको अवस्थामा उक्त दफा ९(२) (क) को देहाय (२) वा (३) को अवस्था रहेको भनी प्रतिवादीलाई सफाई दिनु न्यायसम्मत हुँदैन । तथापि सो अवस्था विद्यमान नरहेको यस मुद्दामा प्रतिवादीहरूको मौकाको साबिति निजहरू विरुद्ध प्रमाण लाग्ने नै देखियो ।

जहाँसम्म मृतकको टाउको र अनुहारमा मात्र चोट देखिएबाट सवारी दुर्घटनाबाट मृत्यु भएको नै शङ्कास्पद रहेको, प्रतिवादीहरूको मौकाको बयानलाई स्वतन्त्र प्रमाणहरूले पुष्टि गर्न नसकेकोले सो बयान इच्छाविरुद्ध भएको भन्ने प्रतिवादीहरूको अदालतको इनकारीमा ध्यान नदिएको भनी यस अदालतले निस्सा प्रदान गर्दा लिएका आधारहरूबारे माथि प्रशस्त विवेचना भैसकेकै छ । मोटरबाटोको छेउमा रहेको मोबाइलका सम्बन्धमा अनुसन्धान नभएको, सो बाटोमा वार्दातको रात लु१ज १७२१ नं को जीप समेत चलेकोमा त्यसतर्फ अनुसन्धान नभएको, मृतकसंगै निस्केका प्रवीण कार्कीलाई नबुझिएको भन्ने निस्साका अन्य आधारहरूले अनुसन्धानको कमी कमजोरी देखाएको स्वागतयोग्य भएपनि वादीको त्यसप्रकारको लापरवाहीको फाइदा प्रतिवादीले पाउने गरी वादीले प्रतिवादीको कसूरलाई शंकारहित तवरबाट प्रमाणित गर्न नसकेको भन्नलाई मिसिलका प्रमाणहरूले अनुमति दिएको देखिँदैन । अनुसन्धानको हरेक

कमीकमजोरीको प्रतिवादीले फाइदा पाउन थालेमा समाजमा दण्डहीनताले प्रश्रय पाउने, पीडित र समाजले न्यायको अनुभूति गर्न नसक्ने र न्याय पराजित हुने अवस्था आउँछ । यस सन्दर्भमा प्रमाण ऐन २०३१ को दफा ५४ ले कुनै प्रमाण बुझिएको वा नबुझिएको कारणबाट मात्र कुनै फैसला वा आदेश बदर हुने छैन । तर त्यसबाट निर्णयमा असर पर्न गएको रहेछ भने त्यस्तो फैसला वा आदेश बदर हुनेछ भनी गरेको व्यवस्थालाई न्यायमूर्तिले विचार गर्ने पर्छ ।

उल्लिखित प्रमाणहरूले प्रतिवादी कृष्णबहादुरले चलाएको ट्रकले मृतकलाई ठक्कर दिएको र त्यसको चोटबाट निजको मृत्यु भएकोमा विवाद हुन सक्तैन ।

सवारी तथा यातायात सम्बन्धी बेलायती कानूनको सन्दर्भमा विद्वान स्मिथ र होगानको क्रिमिनल ल तेह्रौं संस्करण २०११ को पृष्ठ ११३८ मा There are at least six ways that a person might be held liable for causing a death by driving. At the most extreme it is possible for D to be liable for murder, as where he drives at V with intent to kill or do grievous bodily harm. Secondly, there is the possibility of manslaughter. There are then four statutory offences involving death by driving: causing death by dangerous driving, causing death by careless driving, causing death by careless driving while intoxicated, causing death while driving unlawfully – being disqualified, or having no licence or insurance भनी उल्लेख भएको पाइन्छ ।

सवारी दुर्घटना लगायतका मुद्दा दायर गर्ने अधिकार पाएको बेलायतको Crown Prosecution Service (CPS) ले प्रकाशित गरेको मुद्दा दायर सम्बन्धी नीतिगत प्रतिवेदन Policy for Prosecuting Cases of Bad Driving मा यसलाई अझ सशक्त रूपमा 1.2 Bad driving resulting in death or injury has devastating consequences for victims and their families and friends, and it is important that justice is seen to be done in cases where this has happened.

1.3 The CPS is committed to ensuring that in such cases our prosecutors reach the correct charging decisions, so that the right person is prosecuted for the right offence in the right court.

1.4 For this to be achieved these decisions must be in line with current law, but also, where it is just and lawful to do so, they should reflect changing public attitudes to bad driving and the desire of victims, or their families, friends and the public, to see that justice is done in these cases.

5.21 . . . Section 1, Section 2B or Section 3A of the Road Traffic Act 1988. . .

5.22 . . . are objective in the sense that the defendant's state of mind is not normally a relevant consideration in determining whether the defendant drove dangerously or carelessly. The fact that a defendant genuinely believed that in the circumstances his or her driving was not dangerous is irrelevant.

5.23

- to be dangerous, the driving must fall 'far below' the required standard;

- to be careless, the driving need only fall 'below' the required standard.

5.41 Driving that may simply fall below the standard to be expected of a competent and careful driver in certain conditions may fall far below the required standard in other conditions and become dangerous. For example, there may be evidence of poor visibility, adverse weather conditions or difficult geography, such as a blind corner.

5.44 The responses to our 2007 public consultation have shown how seriously society views the potential dangers of the use of mobile phones and other hand-held devices, while driving. In cases where the driver was avoidably and dangerously distracted by that use, a charge of dangerous driving will be the starting point for our charging decisions भनी उल्लेख भएको पाइन्छ ।

सन २०१३ को Driving Serious Offences को प्रतिवेदनमा The Guidelines state that reading or composing text messages over a period of time whilst at the wheel will be likely to result in an offence being in the higher level of seriousness and offenders should serve up to seven years in prison.

The Sentencing Guidelines Council recommends that prolonged, persistent and deliberate bad driving and consumption of substantial amounts of drugs or alcohol should put offenders into the most serious category of causing death by dangerous driving and be given jail terms of at least seven years. A combination of these features of dangerous driving – particularly if accompanied by aggravating factors, failing to stop or a very bad driving record - should attract sentences towards the maximum of 14 years.

The Council recommends that where death follows careless driving, a custodial sentence of up to 3 years is likely, with higher sentences where there is a combination of aggravating factors. However, where the driving involved "momentary inattention" and there were no aggravating factors, an offender should be given a community sentence, which could include a curfew requirement.

Where death results from an offence involving driving unlicensed, disqualified or uninsured, the maximum sentence possible is two years. The level of seriousness will be based on why the offender should not have been on the road, with driving while disqualified being the most serious when the starting point is set at 12 months imprisonment.

In all cases fines are not likely to be appropriate and where non-custodial sentences are considered appropriate, a community order should be used. Introducing the new offence in Committee, the then Justice Minister, Crispin Blunt, said: The Government believe that it is vital to ensure that the criminal law is fully effective in addressing dangerous driving and its all too often appalling consequences.



For the vast majority of other dangerous driving cases, the maximum penalty of two years imprisonment provides the court with sufficient and proportionate powers to punish offenders. The Government do not agree with those who consider that the maximum penalty for dangerous driving should be raised at large. However, we are aware of the strong feelings about sentencing for dangerous driving cases that cause very severe injuries.

उल्लिखित बेलायती कानून अनुसार सवारी कसूर भए नभएको कुराको निर्धारण चालकले असल नियतका साथ उसको क्षमता बल बुद्धिले भ्याए सम्म इमानदारीपूर्वक सवारी चलाए नचलाएको आदि उसको शुद्ध मनसाय जस्तो आत्मनिष्ठ मापदण्डबाट होइन कि सवारी, सडक र मौसमको अवस्था आदि पृष्ठभूमिको आधारमा एउटा competent and careful चालकले चलाउने भन्दा धेरै तल्लो स्तरमा चलाए नचलाएको कुरामा भर पर्ने देखिन्छ । धेरै तल्लो स्तरमा चलाएको हँकाई खतरनाक हँकाई र तल्लो स्तरमा चलाएको हँकाई लापरवाहीपूर्ण हँकाईको कसूर हुने देखिन्छ ।

धनजनमा कुनै क्षति नभए पनि खतरनाक हँकाई तथा लापरवाहीपूर्ण हँकाई आफैंमा कसूर हुने देखिन्छ । खतरनाक हँकाईबाट मानिस मरेमा चालकलाई अधिकतम १४ वर्ष सम्म कैद र जरिवाना समेत हुन सक्छ भने मानिस नमरेमा अधिकतम २ वर्ष कैद वा जरिवाना वा दुवै तथा कम्तिमा १ वर्षका लागि सवारी चलाउन नपाउने सजाय हुने देखिन्छ । लापरवाहीपूर्ण हँकाईबाट मानिस मरेमा चालकलाई बढीमा ५ वर्ष सम्म कैद वा जरिवाना वा दुवै र मानिस नमरेमा ५ स्तरसम्मको जरिवाना र सवारी अनुमतिपत्रमा पेनाल्टी प्वाइण्ट जनाउने वा निश्चित अवधिको लागि सवारी चलाउन नपाउने सजाय हुन सक्ने देखिन्छ । त्यस अतिरिक्त कठोर दायित्वको कसूर भन्न नमिले पनि प्रतिवादी उपरको प्रमाण आदिको भारले गर्दा कठोर दायित्वकै समकक्षी सरहको causing death by careless or inconsiderate driving when under the influence of drink or drugs कसूरमा अधिकतम १४ वर्ष सम्म कैद हुने देखिन्छ ।

नेपालमा विद्यमान सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १३३ मा सवारी दुर्घटना भै कुनै मानिसको जीउज्यानमा कुनै किसिमको खतरा वा चोटपटक पर्न गएमा सवारीको चालक आदिले त्यस्तो मानिसको उपचारको लागि तुरुन्त व्यवस्था गर्नु पर्ने व्यवस्था छ भने दफा १६१ को उपदफा ९१० ज्यान मार्ने मनसायका साथ कुनै मानिसलाई किची, ठक्कर दिई वा दुर्घटना गराई मानिस मार्ने वार्दातसंग सम्बन्धित देखिन्छ । उक्त १६१ दफाको उपदफा ९२० कसैले कुनै सवारी चलाएबाट कुनै मानिसलाई किची, ठक्कर लागि वा कुनै किसिमले सवारी दुर्घटना भै सवारीमा रहेको वा सवारी बाहिर जुनसुकै ठाउँमा रहे बसेको मानिस त्यस्तो दुर्घटनाको कारणबाट तत्कालै वा मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलमा उल्लेखित म्याद भित्र मरेमा त्यस्तो कार्य ज्यान मार्ने मनसाय लिई गरेको नभएतापनि त्यसरी सवारी चलाउँदा कसैको ज्यान मर्न सक्ने ठूलो सम्भावना छ भन्ने कुरा जानी जानी वा लापरवाही गरी सवारी चलाएको कारणबाट सवारी दुर्घटना हुन गई त्यसैको कारणबाट कुनै मानिसको मृत्यु हुन गएको रहेछ भने त्यसरी सवारी चलाउने व्यक्तिलाई कसूरको मात्रा अनुसार दुई वर्षदेखि दश वर्षसम्म कैद हुनेछ भनी तथा ऐं को उपदफा ९३० मा कसैको ज्यान मर्न सक्छ भन्ने जस्तो नदेखिएको अवस्थामा कसैले कुनै सवारी चलाउँदा सवारी दुर्घटना हुन गई सवारीमा रहेको वा सवारी बाहिर जुनसुकै ठाउँमा रहे बसेको कुनै मानिसको मृत्यु हुन गएको रहेछ भने त्यसरी सवारी चलाउने व्यक्तिलाई एक वर्षसम्म कैद वा दुईहजार रुपैयाँसम्म जरिवाना वा दुवै सजाय हुनेछ भनी उल्लेख भएको पाइन्छ । उक्त ऐनको दफा १६७ मा दफा १६१ र १६२ मा लेखिएको अवस्थामा बाहेक अन्य अवस्थामा चालकको काबू बाहिरको परिस्थितिबाट दुर्घटना

भई कुनै हानि नोक्सानी पुग्न गएको रहेछ भने त्यस्तो सवारी चलाउने चालकलाई कुनै सजाय हुनेछैन भनी उल्लेख भएको पाइन्छ । बेलायतको कानूनले सवारी हँकाईको परिणामस्वरूप हुने मृत्युको वार्दातमा कायम हुन सक्ने murder; manslaughter; causing death by dangerous driving; causing death by careless or inconsiderate driving; causing death by careless and inconsiderate driving when under the influence of drink or drugs लगायतका कसूरलाई नेपालको कानूनमा उपरोक्त दफा १६१ खासगरी सो को उपदफा ११० र उपदफा १२० ले समेटेको देखिन्छ । दफा १६१ को उपदफा १३० मा कसैको ज्यान मर्न सक्छ भन्ने जस्तो नदेखिएको अवस्थामा भन्ने वाक्यांशले चालकको कसूरलाई इंगित गर्न नसकेकोले चालकको हँकाईमा लापरवाही वा हेलचक्र्याई लगायतको दोष वा कमी देखिएमा दफा १६१ को उपदफा १३० आकर्षित हुन सक्ने देखिंदैन । समान तथ्यमा समेत अनुसन्धानकर्ता र न्यायकर्ताको व्यक्तिगत बुझाई र सोचाईमा ज्यान मार्नेको महल, दफा १६१ को उपदफा ११०, उपदफा १२० र उपदफा १३० को अभियोगदावी पर्ने र अदालतहरुबाट पनि फैसलाहरु भैरहेको देखिन्छ । दफा १६१ को उपदफा १३० ले के भन्न खोजेको हो यसलाई कानूनले स्पष्ट नगर्दा यो उपदफा कस्तो अवस्थामा लागू हुने, यसको समकक्षी अन्तर्राष्ट्रिय कानून कहाँ खोज्ने बडो अन्योल छ । यो उपदफा १३० लाई कठोर दायित्व कसूर मान्ने हो भने दफा १६७ संग कसरी तालमेल गर्ने समस्या छ । सम्भवतः competent and careful चालकले थाहा नपाउने latent defect को कारणबाट अर्थात् ब्रेक स्टियरिंग आदि यान्त्रिक उपकरणले काम गर्न नसकी अचानकबाट भएको दुर्घटनामा यसको प्रयोग गर्न सकिने वा त्यस्तै त्यस्तै परिस्थितिमा चालकको हँकाईबाट कसैको ज्यान मर्न गएको causation को कुरालाई उक्त दफा १६१ को उपदफा १३० ले

समेटेको मान्नु पर्ने एउटा सम्भावना हुन सक्ला । यसलाई कानूनले प्रष्ट गर्न नसक्नु कानूनको कमजोरी देखिन्छ । अर्कोतिर सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ मा दफा १६७ राख्नु पर्ने कुनै तुक देखिंदैन । कसूर भनेको कानूनले तोक्ने हो । सवारी चालकको सवारी हँकाईलाई उक्त ऐनले कसूर भित्र पार्न नसकेको अवस्थामा चालकले स्वतः उन्मुक्ति पाउने अवस्था रहँदारहँदै दफा १६७ को निर्माणले ऐनको कार्यान्वयनमा जटिलता थप्नु बाहेक अरु कुनै गाँठो फुकाएको पाइँदैन ।

यस सम्बन्धमा सर्वोच्च अदालतबाट मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको ६(२) नं, ऐं को १३ नं र सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १६१ को उपदफा (१), उपदफा (२) र उपदफा (३) लगाई भएका फैसलाहरूले पनि एउटा निश्चित मार्गर्दशन गरेर कानूनको प्रयोगलाई सहज बनाउन सकेको देखिंदैन ।

मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको ६(२) नं प्रयोग भएका फैसलाहरूमा **नेकाप २०४२ को पृष्ठ ३३६** मा चालकको लापरवाहीले बस दुर्घटना भै २९ जना यात्रु मरेकाले १३(३) नं बमोजिम सजाय गरी पाउं भन्ने दावी पुग्नकालागि प्र को आपराधिक मनसाय र ज्यान लिने नियत प्रमाणित हुनुपर्छ । तर ५० गज परबाटै सडकमा ट्रक अडाएको देखेपछि गति कम गरी साइड लिनु पर्ने । होशियारीसाथ नहाँकेमा दुर्घटना हुने कुरा चालकलाई थाहा हुँदाहुँदै स्पष्टतः लापरवाही एवं हेलचक्र्याइ गरी बस चलाएको देखिएकोले आपराधिक दायित्वबाट पञ्छिन नपाउने । ज्यान सम्बन्धीको ६(२) बमोजिम १ वर्ष ६ महिना कैद र सवारी ऐनको दफा ४५(१) अनुसार २९ जवानको जनही रु ५००० का दरले क्रिया खर्च भराएको क्षेअ मनासिब भनी, ऐं **२०४२ को पृष्ठ ६२८** साइड नै नपाइ ६०-६५ किमी प्रति घण्टाको रफ्तारमा सवारी ऐन २०२० को दफा ५१ विपरीत बस हाँकी दुर्घटना गरी मानिस मारेमा ज्यान सम्बन्धीको ६ नं अनुसार १० महिना कैद हुन्छ भनी, ऐं **२०४६ को पृष्ठ ५८७** मा अनुमति नपाएको खलासीले चलाएको ट्रयाक्टरको ब्रेकफेल भै मरेको । मार्ने नियत नभएको । हेलचक्र्याईबाट मरेकोले ज्यान सम्बन्धीको ६(२) अनुसार २ वर्ष कैद हुने । सवारी ऐन २०२० को दफा ५१ अनुसार नियतको अभावमा पनि ज्यान सम्बन्धीको १३ नं को सजाय गर्नु पर्ने भन्न नहुने भनी, ऐं **२०५७ को पृष्ठ २५८** मा सडकको छेउमा रहेको ट्रयाक्टरलाई प्रतिवादीले चलाएको बसले ठक्कर दिई मानिस मारेको कार्य लापरवाहीयुक्त । बसलाई नियन्त्रणमा राख्नु र आवश्यक परेको बखत रोक्नु चालकको दायित्व हुन आउँछ । यान्त्रिक गडबडी वा अन्य काबू बाहिरको परिस्थिति परी दुर्घटना भएको भन्न नसकेको भन्ने समेतका फैसलाहरू उल्लेखनीय छन ।

मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको महलको १३ नं प्रयोग भएका फैसलाहरुमा **नेकाप २०४३ को पृष्ठ ७१८ मा** सडकको उत्तरपट्टि घासमा १० फिटसम्म ब्रेकको डाम देखिएबाट नियन्त्रण भित्रको रफ्तारमा गाडी चलाएको भन्न नसकिने । भारी बोकेको मानिस आएको देख्दादेख्दै नियन्त्रणमा नरहने रफ्तारमा दाया साइडबाट गाडी चलाएको सवारी ऐन २०२० को दफा ५१ विपरीत । ज्यान सम्बन्धीको १३(३) को सजाय गरेको मनासिब । रीसइवी नदेखिइ बचाउने उद्देश्य समेत राखेकाले रायबाट ६ वर्ष भनी, **ऐं २०४३ को पृष्ठ ९४३ मा** चालक अनुमति पत्र नभएको खलासीले रातको समयमा टन्न रक्शी खाइ क्षमता भन्दा बाहिरको गतिमा गाडी चलाइ पिलरमा ठोकाइ गाडी घर भित्र पसी ज्यान मारेकाले १३(३) सदर । तजवीजी ५ वर्ष कैद हुन्छ । २ वर्ष लगाएको मिलेन भनी, **ऐं २०४६ को पृष्ठ ७७१ मा** अनुमति नपाएको प्र ले हेडलाइट ठीक नभएको ब्रेक ठीक अवस्थामा नरहेको सवारी चलाइ ज्यान मारेमा १३(३) को सजाय गरेको सदर । रीसइवीबाट मारेको नदेखिंदा रायबाट १० वर्ष भनी, **ऐं २०५६ को पृष्ठ ३७८ मा** प्र शिकारु चालक । बेसाइडबाट ट्रक चलाइ मारेकोले १३(३) बमोजिम सजाय गरी ५ वर्षको राय लगाएको सदर भनी, **ऐं को २०६३ को पृष्ठ ९५८ मा** माइक्रोबसको ठक्करबाट मोटर साइकल चालकको मृत्यु भएकोमा दफा १६१(१) बमोजिम चालकलाई ४ वर्ष कैद भनी तथा **ऐं २०६३ को पृष्ठ ११५० मा** ब्याक गरी मारेको भनी जाहेरवाला र प्रत्यक्षदर्शीहरुको किटानी बकपत्र र यू टर्न गर्दा पनि ट्रकको गति २५-४० किमी रहेको कुरा प्र.ले स्वीकार गरेको र ब्याक गरी मारेकोमा इनकार भएपनि मानिस पल्टे पछि ट्रक अगाडि बढाउँदा चक्काले किचेकोलाई स्वीकार गरेकैले सर्वस्व सहित जन्मकैद गरेको अतः पुवेअ मनासिब भन्ने समेतका फैसलाहरु उल्लेखनीय छन ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनको दफा १६१ को उपदफा (२) आकर्षित भएका फैसलाहरुमा **नेकाप २०५५ को पृष्ठ ३९५ मा** पहिलो मोटर साइकलले किचेकोलाई लगत्तै पछाडिबाट आइरहेको मोटर साइकलले समेत किची मारेको देखिंदा दुवैलाई सवारी ऐन को दफा १६१(२) बमोजिम २ वर्ष कैद गरेको पुवेअ सदर भनी तथा **नेकाप २०६८ को पृष्ठ १२३५ मा** सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनको दफा १६१ को उपदफा (१) को कसूरलाई ज्यान मार्ने मनसायका साथ गरिने हत्याको कसूर कायम गरिएको छ । यसमा कसूरदारलाई सामान्य समझको व्यक्तिले अनुमान गर्न सक्ने वा इच्छित परिणाम predictable result को पूर्वज्ञान भै निजले त्यस्तो परिणामको अपेक्षा willingness of the expected result गरेको हुन्छ । यसलाई आपराधिक मनसायको उच्चतम तहको रुपमा लिईन्छ । मनसाय तत्वको दोश्रो तत्वको रुपमा लापरवाही recklessness लाई उपदफा (२) मा व्यवस्था गरिएको देखिन्छ । यसमा प्रतिवादीलाई निषेध गरिएको परिणाम अर्थात मानिस मर्न सक्छ भन्ने कुराको जानकारी भएको हुनु पर्छ । यसमा सो परिणाम नआओस भनी प्रतिवादीले इच्छा राखेको पनि हुन्छ तथापि आफ्नो कार्यलाई निरन्तरता दिन अनुचित जोखिम लिन्छ । यसलाई मनसायको दोश्रो तहमा

राखिएको छ । यसको तल्लो तहको रूपमा हेलचक्रयाई negligence लाई उपदफा (३) ले समेटेको छ । यसमा प्रतिवादीलाई परिणामको पूर्वज्ञान र परिणामको इच्छा दुवै हुंदैन । तर प्रबाट हुन गएको कार्य सामान्य समझको मानिसले त्यस्तै अवस्थामा गर्ने वा गर्नु पर्ने कार्यको सामान्य स्तर भन्दा निम्नस्तरको हुन्छ । यो भनेको समाजले अपेक्षा गरेको स्तरभन्दा तल्लो स्तरबाट गरिएको कार्य हो । कतिपय अवस्थामा पूर्ण सचेत रही होशियारीका साथ कुनै काम गर्दा पनि निषेधित परिणाम आउन सक्छ । यस्तो अवस्थालाई रोक्न नसकिने दुर्घटना unavoidable accident को रूपमा लिई त्यस्तो व्यक्तिलाई दोषी मानिंदैन । सापेक्षित अपराध relative crime मा अपराधिकताको blameworthiness निर्धारण अपराधका सन्दर्भमा प्रतिवादीमा रहेको मनसाय तत्वले गर्ने गर्छ । प्र ले चलाएको जीपले विपरीत दिशाबाट आएको स्कूटरलाई ठक्कर दिएबाट सवारी ज्यानको कसूर भएको देखिन्छ । उक्त घटना बुटवल नपाको नांगलो रेष्टुरेण्टदेखि दक्षिण सडकमा भएको र सो समयमा केटाकेटीहरु भैलो खेलिरहेको भन्ने समेत देखिएबाट बाटोमा धेरै मानिसहरुको उपस्थिति र सांझको समय समेत भएकोले प्र ले नै स्वीकार गरेको ३५ किमीको गति सामान्य न भै अत्यधिक नै देखियो । यी प्र ले रक्शी सेवन गरी सवारी चलाएको कुरा शारीरिक परीक्षणबाट समेत प्रमाणित भएको छ । यस्तो गतिबाट सो समय र क्षेत्रमा रक्शी खाई सवारी चलाएमा मानिसलाई ठक्कर लाग्न सक्ने र निज मर्न सक्ने कुरा सामान्य समझ भएको मानिसले जान्ने र बुझ्ने कुरा हो । निवेदकले सवारी चलाउने अनुमति पाएका ट्राफिक नियम, संकेतहरु जस्ता यावत कुराको जानकारी प्राप्त व्यक्ति समेत भएकाले पूर्ण होशियारीका साथ नियन्त्रित गतिमा सावधानीपूर्वक सवारी चलाउनु निजको दायित्व हो । निजले सो बमोजिम सवारी नचलाई सवारी उपर नियन्त्रण कायम गर्न नसकी जीपलाई गलत साइडमा लगी स्कूटरलाई ठक्कर दिएको कार्य दफा १६१ (२) भित्र पर्ने देखिँदा शुरूले दफा १६१ (३) बमोजिम सजाय गरेको उल्टी गरी सो (२) बमोजिम २ वर्ष कैद गरेको पुवेअ सदर भन्ने समेतका फैसलाहरु उल्लेखनीय छन् ।

यो नजिरले negligence लाई *mens rea* भित्र पारेको सिद्धान्तसम्मत देखिंदैन ।

त्यस्तै सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनको दफा १६१ को उपदफा (३) लगायतका सामान्य सजाय आकर्षित भएका फैसलाहरुमा नेकाप २०४३ को पृष्ठ ४२५ ट्रायाक्टरको ट्रलि पछाडि घटेको घटना सम्बन्धमा झाइभरले जानी जानी दुर्घटना गरी बच्चालाइ किचेको भन्न नसकिने भनी, ऐं २०४६ को पृष्ठ ११५५ मा वार्दातस्थल स्पीड लिमिट क्षेत्र नदेखिएको । अड्याएको ट्रलिबस पछाडिबाट मृतक दगुर्दै सडक काटेको अकस्मात भएको र सो अवस्थामा मृतक गाडीको ज्यादै नगीच हुँदा ब्रेक हान्दा पनि नभ्याइ ठक्कर लागि मृत्यु भएको यसमा प्र को मृतकसंग रीस इवी नभएको र नियत पनि नदेखिएको । यस्तो घटना घटी मानिस मर्न सक्छ भन्ने कुरा सोचन पनि नसकिने हुँदा सवारी ऐन २०२० बमोजिम जरिवाना र क्षतिपूर्ति भराएको मनासिब । केवल घाइतेको उपचारमा ध्यान नदिएको लापरवाही भएको । १३(३) को

सजाय गरी पाउं भन्ने जिकिर नपुग्ने भनी, ऐं २०६४ को पृष्ठ ९७५, पूई मा मर्नेले बाटो काटेको र पुनः फर्केको, ३०-३५ किमी गति रहेको, ब्रेक लगाउंदा लगाउंदै ठक्कर लागेकोले आफ्नो लापरवाही नरहेको भनी चालक ले मौकार अदालतमा इनकारी बयान गरेको सो को समर्थन निजका साक्षी खलासी र यात्रुहरुको बकपत्रबाट भएको । जाहेरवालाको बकपत्र नभएको एवं सवारीको अवस्था दुरुस्त रहेको । चालकको लापरवाहीलाइ वस्तुगत तथ्यबाट प्रमाणित गर्ने भारलाइ वादीले प्रमाणित गर्न नसकेकोले दफा १६१(२)को दावी पुग्न सक्तैन भनी दफा १६१(३) बमोजिम सजाय गरेको पूर्व फैसलाहरु मिलेकै भनी संई निश्चित निष्कर्षमा पुगेकोले तत्सम्बन्धमा थप विचार गर्नु नपर्ने भनी तथा ऐं २०६६ को पृष्ठ ४७८ मा मृतक मोटर साइकल चालकले प्र ले चलाएको टैंकर ओभरटेक गर्दा प्र ले सो थाहा नपाई टैंकर दाजा तर्फ मोड्दा मृतक टैंकरको चक्का मुनि पर्ने गै तत्काल ब्रेक लगाएबाट सडकमा टायरको ६ फिट सम्मको डाम बसेको वार्दातमा ज्यान मर्न सक्ने ठूलो सम्भावना छ भन्ने जानी जानी प्र ले लापरवाहीसाथ टैंकर चलाएको भन्न नमिल्ने हुंदा दावी बमोजिम दफा १६१(२) को सजाय नगरी दफा १६१(३) बमोजिम २४ दिन कैद र रु २००० जरिवाना गरेको मनासिब भनी भएका फैसलाहरु उल्लेखनीय छन ।

उक्त देशी विदेशी कानूनको पृष्ठभूमिबाट मानिस मर्नासाथ कानूनको दृष्टिकोणमा परिवर्तन हुने देखिन्छ जुन कुरा This is a particularly conspicuous example of the importance attached to harm done. . . When no fatality is involved, the sentence for these offences are relatively low, but a death will have a dramatic effect on the gravity of the offence भनी विद्बान स्मिथ र होगानको उक्त पुस्तकको उक्त अध्यायमा उल्लेख भएको उक्त उद्धरणबाट स्पष्ट हुन्छ ।

प्रतिवादी कृष्णबहादुरले चलाएको सवारी साइकल वा बयलगाडा न भै ट्रक जस्तो भारी गाडी हो जसको सामान्य ठक्कर मात्र प्राणघातक हुन सक्छ । हलुका सवारीको चालक अनुमतिपत्र भन्दा यसको चालक अनुमतिपत्र पाउनका लागि कानूनले थप योग्यता निर्धारण गरेको हुन्छ । रातको समयमा घुमाउरो कच्ची बाटोमा ट्रक जस्तो ठूलो र जोखिमपूर्ण सवारी चलाउने चालकसंग सोही अनुपातमा होशियारी, सावधानी र दक्षताको अपेक्षा गरिन्छ । गाडीको अवस्था ठीक नरहेको वा अचानक हावा हुरी आएको जस्ता मौसम गडबड रहेको समेतको कुनै कुरा रहेको देखिंदैन । त्यस्तो रहेको अवस्थामा competent and careful चालकसंग झन बढी स्तरको आशा गरिन्छ । त्यसैगरी कमिला, अरिंगाल, माउरी आदिले चालकलाई चिलेको वा कसैले हुत्याएको, ढुङ्गा आदि हानेको वा चालक अचानक बेहोश भएको वा कान्तिपुर दैनिकको २०७१।३।११ को अंकमा बेलायतको अदालतले हाच्छिउबाट भएको दुर्घटनालाई चालकको गलती नमाने जस्तो शारीरिक वा मानसिक समस्या समेतका दैवी वा काबू भन्दा बाहिरको अवस्था छैन । प्रतिवादीको ट्रकलाई कतैबाट कसैले छेकेको अवस्था पनि छैन न त त्यहाँ सवारीहरुको चाप नै छ । यस अवस्थामा बाटोमा यो यस्तो छ, बाटोको छेउछाउमा अचानकबाट कोही दौडेर

आउन सक्छन वा बाटोमा हिंड्न सक्छन यसर्थ यो गाडीको यतिको गतिलाई यति मीटरको दूरीमा नियन्त्रित गर्न सकिन्छ र मैले यति दूरी सम्मको सडकलाई सजिलै हेरेर सवारीलाई नियन्त्रणमा लिन सक्छु भनी कानूनले competent and careful सक्षम र सतर्क चालकसंग अपेक्षा राखेको हुन्छ । यी सबको पूर्वानुमान गर्न नसक्ने, बाटो र त्यस छेउछाउको परिदृश्य हेर्न नसक्ने र सवारीलाई त्यस अनुरूप आफ्नो नियन्त्रणमा राख्न नसक्ने चालकलाई competent and careful चालक मान्न सकिंदैन । कसूरको रोकथाम गर्नु र कसूरदारलाई कडा सजाय गरी थप कसूर गर्ने कसूरदार सतर्क रहोस भन्ने सजायको निरोधात्मक सिद्धान्तको प्रयोग गर्नु फौजदारी न्यायको एउटा महत्वपूर्ण उद्देश्य हुन्छ । यसमा सजायको सुधारात्मक सिद्धान्तको कुनै गुँजाइश छैन । सवारी दुर्घटनाको दुष्परिणाम जनधनको ठूलो क्षति भएको र जीवनको रक्षा राज्य तथा फौजदारी न्यायको मूल दायित्व भएकोले यसमा माथि उल्लिखित काबू भन्दा बाहिरको परिस्थिति नदेखिए सम्म दयामाया गर्नु भनेको जीवनरक्षाको दायित्वबाट पन्छिनु हो । जति ज्यान लिए पनि फरक पर्दैन, न सवारी अनुमतिपत्र रद्द हुन्छ न खासै आर्थिक भार पर्छ, सजाय पनि सांकेतिक वा आलङ्कारिक मात्र हुन्छ भन्ने सन्देश प्रवाहित हुनु भनेको अराजकता र दण्डहीनताको सुत्रपात हुनु हो । नेपालमा हवाई दुर्घटना र सडक दुर्घटनाको कहाली लाग्दो अवस्थाले नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय छवि पूरै धुमिलिएको छ । कानून र फौजदारी न्यायको सही प्रयोग गरेर यसलाई दुरुत्साहन गर्नु अदालतको दायित्व हो ।

चालकले मृतकलाई हेर्न समेत असमर्थ भएको, घट्ट्याक्क आवाज आएपछि पनि ट्रक नरोकी चरम अक्षमता र गैरजिम्मेवारी देखाएको निजको हँकाईको स्तर सक्षम र सतर्क चालकको हँकाईको स्तर भन्दा निकै तल्लो रहेको भन्ने निष्कर्षमा यो इजलास पुगेकोले यसरी दाजाबाजा नहेरी बाटोको विचार नगरी सवारी चलाउँदा यस्ता केटाकेटी आदिको ज्यान मर्न सक्ने ठूलो सम्भावना नरहेको भनी मान्न मिल्दैन । उल्लिखित दुर्घटना जानी जानी भएको होस वा लापरवाही गरी सवारी चलाएको कारणबाट भएको होस उक्त दुई मध्ये कुनै एक कारणबाट सवारी दुर्घटना हुन गई त्यसैको कारणबाट कुनै मानिसको मृत्यु हुन गएको रहेछ भने त्यसरी सवारी चलाउने व्यक्तिलाई कसूरको मात्रा अनुसार दुई वर्षदेखि दश वर्षसम्म कैद हुनेछ भन्ने सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १६१ दफाको उपदफा (२) आकर्षित नहुने कुनै कारण छैन । पुनरावेदक प्रतिवादी कृष्णबहादुरलाई उक्त दफा १६१ को उपदफा (३) लाग्ने वा निजले सफाई पाउने कानूनसम्मत आधार रहेको पाइएन ।

मुलुकी ऐन ज्यान सम्बन्धीको ४ नं को निर्माण प्रतिवादीले निज विरुद्धको प्रमाण लोप गर्न नसकोस र त्यसमा tamper नहोस भन्ने उद्देश्यका साथ अनुसन्धान प्रयोजनका लागि भएको देखिन्छ । मृतकको मृत्यु सवारी दुर्घटनाबाट भएको होइन भनी देखाउनका लागि प्रतिवादीहरूले मृतकको लाशलाई सडकबाट तल फालेको र माथि सडकमा समेत रगतमाथि बालुवा छरेको कुरा मिसिलबाट पुष्टि भएको प्रतिवादीहरूको यो कार्य उक्त ४ नं विपरीतको हुँदा



प्रतिवादीहरूलाई उक्त ४ नं बमोजिम थप सजाय गरेको पुनरावेदन अदालतको फैसलासंग  
असहमत हुनुपर्ने अवस्था देखिएन ।  
तसर्थ

न्यायाधीश

उक्त रायमा सहमत छु ।

न्यायाधीश

इजलास अधिकृत : रामप्रसाद बस्याल  
कम्प्युटर टाईप गर्ने : विदुषी रायमाझी  
इति संवत्