ভারত সরকার

বনাম

রীণা দেবী

(দেওয়ানী আপীল নং ৪৯৪৫ সন ২০১৮ -এর)

মে ০৯, ২০১৮

[আদর্শ কুমার গোয়েল এবং আর. এফ. নারিমান, বিচারপতিদ্বয়]

রেল আইন, ১৯৮৯:

রেল দুর্ঘটনা জনিত দাবি – ক্ষতিপূরণ – পরিমাণ – আবেদনপত্র দাখিলের তারিখ / ঘটনার তারিখ অনুযায়ী ক্ষতিপূরণের হার অথবা ক্ষতিপূরণ প্রদানের আদেশদানের তারিখ অনুযায়ী হার অনুসারে – সিদ্ধান্ত: দুর্ঘটনার তারিখে প্রযোজ্য হার অনুযায়ী, যুক্তিসঙ্গত বলে বিবেচিত সুদ সহ ক্ষতিপূরণ প্রদেয় হবে, যেমনটা দুর্ঘটনা জনিত দাবির ক্ষেত্রে হয়ে থাকে – যদি বিচারপীঠ কর্তৃক রায় ঘোষণার তারিখে প্রদত্ত ক্ষতিপূরণ সুদ সহ অসংশোধিত পরিমাণের চেয়ে বেশি হয়, তবে উভয় পরিমাণের মধ্যে যেটি বেশি, সেটি প্রদান করতে হবে।

ধারা ১২৪ক – অপ্রীতিকর ঘটনার কারণে ক্ষতিপূরণ – রেলগাড়িতে ওঠা বা নামার সময় মৃত্যু বা আঘাত – ভুক্তভোগীকে ক্ষতিপূরণ – প্রাপ্যতা – সিদ্ধান্ত: রেলগাড়িতে ওঠা বা নামার সময় ঘটা মৃত্যু বা আঘাত একটি 'অপ্রীতিকর ঘটনা' বলে গণ্য হবে, যা ভুক্তভোগীকে ক্ষতিপূরণের অধিকারী করে – এটি শুধুমাত্র এই যুক্তিতে ধারা ১২৪ক-এর ঘরনুকের অধীন হবে না যে ভুক্তভোগীর অবহেলা একটি কারণ ছিল – 'স্ব-আরোপিত আঘাত'-এর ধারণার জন্য এই ধরনের আঘাত করার অভিপ্রায় থাকা আবশ্যক, কোনো নির্দিষ্ট মাত্রার নিছক অবহেলা নয়।

ধারা ৫৫ এবং ১৩৭ – রেল পথের পাশে মৃত অবস্থায় প্রাপ্ত ব্যক্তি – ক্ষতিপূরণের দাবির গ্রহণযোগ্যতার জন্য একজন প্রকৃত যাত্রী ছিলেন কিনা – সিদ্ধান্ত: রেল চত্বরে একটি দেহের নিছক উপস্থিতি এই সিদ্ধান্তে আসার জন্য চূড়ান্ত প্রমাণ হবে না যে আহত বা মৃত ব্যক্তি একজন প্রকৃত যাত্রী ছিলেন, যার জন্য ক্ষতিপূরণের দাবি গ্রহণযোগ্য হতে পারে – তথাপি, উক্ত আহত বা মৃত ব্যক্তির কাছে ভ্রমণপত্রের নিছক অনুপস্থিতি এই দাবিকে নাকচ করবে না যে তিনি একজন প্রকৃত যাত্রী ছিলেন – প্রাথমিক প্রমাণের দায়ভার দাবিদারের উপর থাকবে যা প্রাসঙ্গিক তথ্যাবলী সম্বলিত একটি শপথপত্র দাখিল করে মোচন করা যেতে পারে এবং তারপর প্রমাণের দায়ভার রেল কর্তৃপক্ষের উপর বর্তাবে এবং বিষয়টি প্রদর্শিত তথ্যের ভিত্তিতে অথবা পারিপার্শ্বিক পরিস্থিতির নিরিখে নিষ্পত্তি করা যেতে পারে।

রেল দুর্ঘটনা জনিত দাবি – সুদ মঞ্জুরি – সিদ্ধান্ত: পরিশোধের তারিখ পর্যন্ত যখন রেল কর্তৃপক্ষের দায়বদ্ধতা উদ্ভূত হয়, তখন দুর্ঘটনার তারিখ থেকেই সুদ মঞ্জুর করা যেতে পারে, বিভিন্ন পর্যায়ের মধ্যে কোনো পার্থক্য ব্যতিরেকে।

আপীল নিষ্পত্তি কালে, আদালত

সিদ্ধান্ত : ক্ষতিপূরণের পরিমাণ:

১.১ দায়বদ্ধতা উদ্ভূত হবে দুর্ঘটনার তারিখে এবং সেই তারিখে প্রযোজ্য পরিমাণ আদায়যোগ্য পরিমাণ হবে কিন্তু দাবিদার দুর্ঘটনার তারিখ থেকে পরিশোধ পর্যন্ত এমন হারে সুদ পাবেন যা সময়ে সময়ে ন্যায্য ও যুক্তিযুক্ত বলে বিবেচিত হতে পারে। মোটরযান দুর্ঘটনা জনিত দাবির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য সুদের হার যুক্তিসঙ্গত ও ন্যায্য বলে গণ্য করা যেতে পারে। [অনুচ্ছেদ ১৫.৩][৪৩১-খ-গ]

১.২ দুর্ঘটনা জনিত দাবির ক্ষেত্রে অনুসৃত একই রীতি অনুসারে, সময়ে সময়ে যুক্তিসঙ্গত বলে বিবেচিত সুদ সহ দুর্ঘটনার তারিখে প্রযোজ্য হার অনুযায়ী ক্ষতিপূরণ প্রদেয় হবে। যদি এইভাবে গণনাকৃত পরিমাণ বিচারপীঠের রায় ঘোষণার তারিখে নির্ধারিত পরিমাণের চেয়ে কম হয়, দাবিদার উভয় পরিমাণের মধ্যে উচ্চতরটির অধিকারী হবেন। এই আদেশ সেইসব রায় বা রোয়েদাদ যা ইতিমধ্যেই চূড়ান্ত হয়ে গেছে এবং যেখানে এই ধরনের রায় বা রোয়েদাদকে প্রতিদ্বন্দ্বিতা করার তামাদি মেয়াদ উত্তীর্ণ হয়ে গেছে, সেগুলিকে প্রভাবিত করবে না, এই আদেশটি নিজে থেকেই বিলম্ব মার্জনার ভিত্তি হবে না। দুর্ঘটনার তারিখে প্রযোজ্য ক্ষতিপূরণ যুক্তিসঙ্গত সুদ সহ প্রদান করতে হবে এবং কল্যাণকর আইনের আদেশ কার্যকর করার জন্য, যদি বিচারপীঠের রায় ঘোষণার তারিখে প্রদত্ত ক্ষতিপূরণ সুদ সহ অসংশোধিত পরিমাণের চেয়ে বেশি হয়, উভয় পরিমাণের মধ্যে উচ্চতরটি প্রদান করতে হবে। [অনুচ্ছেদ ১৫.৪][৪৩১-ঙ-চ, ছ]

প্রতাপ নারায়ণ সিং দেও বনাম শ্রীনিবাস সবতা (১৯৭৬) ১ সর্বোচ্চ ন্যায়ালয় মামলা ২৮৯ – প্রযোজ্য বলে গণ্য।

রথী মেনন বনাম ভারত সরকার (২০০১) ৩ সর্বোচ্চ ন্যায়ালয় মামলা ৭১৪ : [২০০১] ২ সর্বোচ্চ ন্যায়ালয় বিবরণী ৩৬৫ : পি. এ. নারায়ণন বনাম ভারত সরকার (১৯৯৮) ৯ সর্বোচ্চ ন্যায়ালয় মামলা ১৩৪ : মাঘার সিং বনাম যশবন্ত সিং (১৯৯৮) ৩ সর্বোচ্চ ন্যায়ালয় মামলা ৬৭ : থাজহাথে পুরায়িল সারাবী বনাম ভারত সরকার (২০১০) পরিবহণ ও দুর্ঘটনা মামলা ৪২০ সর্বোচ্চ ন্যায়ালয় : মোহামাদী বনাম ভারত সরকার (২০১১) দুর্ঘটনা দাবি পত্রিকা ২৩৫৬ : কোলান্দী চরণ সাহু বনাম মহাপ্রবন্ধক, দক্ষিণ-পূর্ব মধ্য রেল, বিলাসপুর দেওয়ানী আপীল নং ৫৬০৮ সন ২০১৭ - এর, ২৫.৪.২০১৭ তারিখে নিষ্পত্তি :

ভারত সরকার বনাম রিনা দেবী ৪১৯

ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম রমন আয়রন ফাউন্ড্রি (১৯৭৪) ২ এসসিসি ২৩১; কেশোরাম ইন্ডাস্ট্রিজ এবং কটন মিলস লিমিটেড বনাম সিডব্লিউটি সেন্ট্রাল ক্যালকাটা [১৯৬৬] ২ এসসিআর ৬৮৮ - উল্লেখিত। কঠোর দায়বদ্ধতার নীতির প্রয়োগ - স্ব-প্ররোচিত আঘাতের ধারণা:

২.১ রেলওয়ে আইন, ১৯৮৯ এর ১২৪ এবং ১২৪ক ধারায় বলা হয়েছে যে দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে বা 'অপ্রত্যাশিত ঘটনা'র ক্ষেত্রে রেল প্রশাসনের পক্ষ থেকে অন্যায় কাজ, অবহেলা বা ত্রুটি থাকুক বা না থাকুক, ক্ষতিপূরণ প্রদেয় হবে। ধারা ১২৪ক এর বিধান অনুসারে কেবলমাত্র ব্যতিক্রমগুলিই প্রযোজ্য। ধারা ১২৪ক এর বিধান অনুসারে, যদি যাত্রীর মৃত্যু হয় বা আহত হয় তবে কোনও ক্ষতিপূরণ প্রদেয় হবে না, এই মর্মে আসি ধারা ১২৪ক এর বিধানে, যেখানে উল্লেখিত পরিস্থিতির কারণে কোনও যাত্রী মারা গেলে বা আহত হলে কোনও ক্ষতিপূরণ প্রদেয় হবে না, আত্মহত্যা বা আত্মহত্যার চেষ্টার ক্ষেত্রে কোনও অসুবিধা নেই, যার ক্ষেত্রে কোনও ক্ষতিপূরণ প্রদেয় হতে পারে না। [অনুচ্ছেদ ১৬.১, ১৬.২][৪৩২-খ, গ]

২.২ 'নিজেকে আঘাত করা' ধারণার জন্য এই ধরনের আঘাত করার ইচ্ছা প্রয়োজন হবে, কেবল কোনও নির্দিষ্ট মাত্রার অবহেলা নয়। এটি করা অবদানমূলক অবহেলার নীতিকে ব্যবহার করার সমান হবে যা 'কোনও দোষ নেই তত্ত্বের' উপর ভিত্তি করে দায়বদ্ধতার ক্ষেত্রে করা যাবে না। ট্রেনে ওঠা বা নামার সময় মৃত্যু বা আঘাত একটি 'অপ্রত্যাশিত ঘটনা' হবে যা ক্ষতিগ্রস্থ ব্যক্তিকে ক্ষতিপূরণ পাওয়ার অধিকারী করবে এবং কেবলমাত্র ক্ষতিগ্রস্থ ব্যক্তির অবহেলার অভিযোগের ভিত্তিতে ধারা ১২৪ক-এর বিধানের আওতায় আসবে না। [অনুচ্ছেদ ১৬.৬][৪৩৫-খ-ঘ]

ভারত ইউনিয়ন বনাম প্রভাকরণ বিজয় কুমার (২০০৮) ৯ এসসিসি ৫২৭; জামিলা বনাম ভারত ইউনিয়ন (২০১০) ১২ এসসিসি ৪৪৩; জোসেফ পিটি বনাম ভারত ইউনিয়ন এআইআর ২০১৪ কেরালা (১২); পুষ্প বনাম ভারত ইউনিয়ন (২০১৭) III এসিসি 799 (বোম) ; শ্যাম নারায়ণ বনাম ভারত ইউনিয়ন (২০১৮) এসিজে ৭০২– উল্লেখিত।

রেলওয়ে প্রাঙ্গণে মৃতদেহ পাওয়া গেলে প্রমাণের বোঝা – যাত্রীর সংজ্ঞা:

3. রেলওয়ে প্রাঙ্গণে কেবল মৃতদেহের উপস্থিতিই এই সিদ্ধান্তে পৌঁছাবে না যে আহত বা মৃত ব্যক্তি একজন প্রকৃত যাত্রী ছিলেন যার জন্য ক্ষতিপূরণের দাবি বহাল রাখা যেতে পারে। তবে, আহত বা মৃত ব্যক্তির সাথে কেবল টিকিটের অনুপস্থিতি এই দাবিকে বাতিল করবে না যে তিনি একজন প্রকৃত যাত্রী ছিলেন।

প্রাথমিক প্রমাণ দাখিল করার দায়িত্ব বাদীর উপর বর্তাইবে এবং প্রাসঙ্গিক তথ্য সম্বলিত হলফনামা দাখিল করার পরেই সেই দায়িত্ব রেলওয়ের উপর স্থানান্তরিত হইবে এবং ঘটনা ও পারিপার্শ্বিক পরিস্থিতি বিবেচনা করিয়া বিষয়টির নিষ্পত্তি করা হইবে। [অনুচ্ছেদ ১৭.৪], [৪৩৮-বি-ডি]

রাজ কুমারী বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া (১৯৯৩) এসিজে ৮৪৬; গুরচরণ সিং বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া (২০১৫) এসিজে ১৭১; জেট্টি নাগা লক্ষ্মী পার্বতী বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া ২০১৩ এসিজে ১০৬১; কামরুন্নিসা বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া এআইআর ২০১৭ এসসি ১৪৩৬ : ২০১৭ এসসিসি অনলাইন ৩০৪ – এই সকল মামলা উল্লেখ করা হয়েছে।

৪. সুদের হার: যদিও থাজহাথে পুরায়িল সরাবি মামলায় এই রায় দেওয়া হয়েছে যে আবেদনের তারিখ হতে পুরষ্কার ঘোষণার তারিখ পর্যন্ত ৬% হারে এবং তৎপরবর্তীকালে ৯% হারে সুদ ধার্য করিতে হইবে, তথাপি মোহামাদী মামলায় দুর্ঘটনার শিকারের মামলাগুলির ক্ষেত্রে যুক্তিসঙ্গত হারে সুদ প্রদানের নির্দেশ দেওয়া হয়েছে। কোনো সুনির্দিষ্ট বিধির অনুপস্থিতিতে, যদি রেলওয়ের দায় পরিশোধের তারিখ পর্যন্ত বহাল থাকে, তবে সেই তারিখ পর্যন্ত সুদ প্রদান করিতে হইবে, কোনো পর্যায় বিবেচ্য হইবে না। মোটর ভেহিকেলস অ্যাক্ট, ১৯৮৮-এর অধীনে দুর্ঘটনার শিকারের মামলাগুলির ক্ষেত্রে আইনি অবস্থান ইহাই। [অনুচ্ছেদ ১৮], [৪৩৮-ই-এফ]

থাজহাথে পুরায়িল সরাবি বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া (২০১০) টিএসি ৪২০ এসসি; মোহামাদী বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া (২০১১) এসিজে ২৩৫৬; ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম কুরুকুন্দু বাণ।ঃৃষ্ণান্নাইয়া (২০০৪) এসিজে ৫২৯; কৌশাল্যা দেবী বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া ধ্রু জেনারেল ম্যানেজার, নর্থ ইস্টার্ন রেলওয়ে, গোড়াখপূড়, ইউ.পি. পিএলজেআর ২০০৮ (৩) ৭১১; আগম শান্তাম্মা বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া (২০০৪) এসিজে ৭১৩; ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম লীলাম্মা ২০০৯ (১) কেএলটি 914; ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম সুরেখা (২০১১) এসিজে ১৮৪৫; রামধন বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া (২০০৯) এসিজে ২৪৮৭; ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম নন্দবাই (২০১৬) এসিজে ৪১১; আশারানী দাস বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া ২০০৯ (২) সিএলটি ৪৬৭; কেরালা স্টেট ইলেকট্রিসিটি বোর্ড বনাম ভালসালা কে. (১৯৯৯) ৮ এসসিসি ২৫৪; ইউনাইটেড ইন্ডিয়া ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিঃ বনাম আলাভি (১৯৯৮) ৩ এলএলএন ২৪৫; রাহমাথ উল্লা এবং ওর্স বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া ক্লেইম অ্যাপ্লিকেশন নং ওএ(II)ইউ/১৬৮/২০১৩ – এই সকল মামলা উল্লেখ করা হয়েছে।

ভারত সরকার বনাম রিনা দেবী ৪২১

মামলা প্রসঙ্গ

পিএলজেআর ২০০৮ (৩) ৭১১	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৫
এআইআর ২০১৭ এসসি ১৪৩৬	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৫
[২০০১] ২ এসসিআর ৬৩৬	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০০৪) এসিজে ৭১৩	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
২০০৯ (১) কেএলটি ৯১৪	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০১১) এসিজে ১৮৪৫	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০০৯) এসিজে ২৪৮৭	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০১৬) এসিজে ৪১১	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
২০০৯ (২) ক্যাল এলটি ৪৬৭	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(১৯৯৩) এসিজে ৮৪৬	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
এআইআর ২০১৪ কেরালা ১২	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০১৭) III এসিসি ৭৯৯ (বোম)	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০১৮) এসিজে ৭০২	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০০৮) ৯ এসসিসি ৫২৭	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০১০) ১২ এসসিসি ৪৪৩	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০১০) টিএসি ৪২০ এসসি	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(২০১১) এসিজে ২৩৫৬	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৮
(১৯৯৯) ৮ এসসিসি ২৫৪	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৯
(১৯৯৮) ৩ এলএলএন ২৪৫	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ৯
(২০১৫) এসিজে ১৭১	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ১০
২০১৩ এসিজে ১০৬১	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ১০
(২০০৪) এসিজে ৫২৯	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ১০
(১৯৭৪) ২ এসসিসি ২৩১	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ১১

[১৯৬৬] ২ এসসিআর ৬৮৮	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ১১
[১৯৯৮] ৯ এসসিসি ১৩৪	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ১১
(১৯৯৮) ৩ এসসিসি ৬৭	উল্লেখ করা হয়েছে	অনুচ্ছেদ ১৫.১
(১৯৭৬) ১ এসসিসি ২৮৯	প্রযোজ্য ধার্য্য	অনুচ্ছেদ ১৫.3
২০১৭ (১৩) স্কেল ৬৫২	উল্লেখ করা হয়েছ	অনুচ্ছেদ ১৬.৬

আপিল বিষয়ক দেওয়ানী অধিকার : দেওয়ানী আপিল নং ৪৯৪৫/২০১৮।

পাটনার বিচার বিভাগীয় ম্যাজিস্ট্রেটের ২০১৪ সালের ১৯৮ নং বিবিধ মামলার উপর ১৬.১০.২০১৭ তারিখের রায় ও আদেশের বিরুদ্ধে এই আপিল দায়ের করা হয়েছে।

বিক্রমজিৎ ব্যানার্জী, এএসজি, মুকুল রোহাতগী, সিনিয়র অ্যাডভোকেট (এসি), ভরত সিং, নিধি কাটজ যোশী, রাজ বাহাদুর, এমএস. নাচিকেতা যোশী, মিসেস অনিল কাটিয়ার, এই সকল আইনজীবীবৃন্দ আদালতে উপস্থিত ছিলেন।

আদালতের রায় প্রদান করেন বিচারপতি আদর্শ কুমার গোয়েল। ১. এই আপিলটি রেলওয়ে আইন, ১৯৮৯ (১৯৮৯ সালের ১২৪ক ধারা) অনুযায়ী ৪ লক্ষ টাকা ক্ষতিপূরণের রায়ের বিরুদ্ধে দায়ের করা হয়েছে।

২. বাদীর স্বামী যতন গোপের ২০শে আগস্ট, ২০০২ তারিখে এক 'অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনায়' মৃত্যুর ক্ষতিপূরণের জন্য বিবাদী মামলা দায়ের করিয়াছিলেন। বাদীর বক্তব্য অনুযায়ী, মৃত ব্যক্তি ৫৩২ নং টিকিট ক্রয় করিয়া কারাউতা হতে খুসরূপুর পর্যন্ত দ্বিতীয় শ্রেণীতে যাত্রা করিতেছিলেন। ট্রেন ধীরে চলিবার সময় তিনি পড়িয়া যান এবং ঘটনাস্থলেই মারা যান। কৈলাশ গোপ, যিনি মৃত ব্যক্তিকে টিকিট কিনিতে ও ট্রেনে উঠিতে দেখিয়াছিলেন, তিনি এই মর্মে হলফনামা দাখিল করিয়াছিলেন। তাহাকে জেরা করা হয় নাই। বাদীর বক্তব্য অনুযায়ী, মৃত ব্যক্তির নিকট হতে টিকিট পাওয়া যায় নাই কারণ সম্ভবত উহা কোথাও হারাইয়া গিয়াছিল।

৩. এই দাবির বিরোধিতা করা হয়েছিল এই যুক্তিতে যে মৃত ব্যক্তি যাত্রী ছিলেন না বরং রেললাইনের ধারে ঘোরাঘুরি করিতেছিলেন। মৃত ব্যক্তির যে তুতো ভাই এফআইআর দায়ের করিয়াছিলেন, তিনি মানসিক ভারসাম্যহীনতায় ভুগিতেছিলেন এবং অস্থিরভাবে ঘোরাঘুরি করিতেছিলেন। সেই কারণে তিনি সাক্ষী হিসাবে গ্রহণযোগ্য ছিলেন না।

৪. ট্রাইব্যুনাল এই যুক্তিতে মামলা খারিজ করিয়া দেন যে উহা 'অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনা' নহে বরং 'ট্রেন চাপা পড়া'র ঘটনা। মৃত ব্যক্তি একজন সত্যবাদী যাত্রী ছিলেন না।

৫. হাইকোর্ট ট্রাইব্যুনালের আদেশ বাতিল করিয়া কৈলাশ গোপের হলফনামার উপর নির্ভর করেন, যেখানে তিনি উল্লেখ করিয়াছিলেন যে মৃত ব্যক্তি টিকিট ক্রয় করিয়া ট্রেনে উঠিয়াছিলেন। উক্ত সাক্ষীকে জেরা করা হয় নাই। কৌশাল্যা দেবী বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া থ্রু জেনারেল ম্যানেজার, নর্থ ইস্টার্ন রেলওয়ে, গোরখপুর, ইউ.পি.[১] মামলায় ডিভিশন বেঞ্চের রায়ের উপর নির্ভর করা হয়েছিল যেখানে বলা হয়েছে যে যদি কোনো মৃতদেহ রেলওয়ে স্টেশনের সীমানার মধ্যে পাওয়া যায়, তবে এই অনুমান করা হয় যে মৃত ব্যক্তি একজন সত্যবাদী যাত্রী ছিলেন।

[১]পিএলজেআর ২০০৮ (৩), পৃষ্ঠা ৭১১

প্রমাণ করার দায়িত্ব বাদীর উপর বর্তায় যে তিনি বিনা টিকিটের যাত্রী ছিলেন। এই আদালতের কামরুন্নিসা বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া[২] মামলায় এই মর্মে রায় দেওয়া হয়েছে যে 'ট্রেন চাপা পড়া' 'অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনা' হতে ভিন্ন। সেখানে, বর্তমান মামলার ন্যায় মৃত ব্যক্তির টিকিট ক্রয়ের কোনো সাক্ষ্যপ্রমাণ ছিল না।

৬. এই আপিল মূলত এই যুক্তির উপর দায়ের করা হয়েছে যে ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক সঠিকভাবে বিবেচিত ১৯৮৯ সালের ১২৩(গ) ধারায় সংজ্ঞায়িত 'অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনা' না হওয়ার কারণে বাদীর দাবি গ্রহণযোগ্য নহে। কেবলমাত্র রেলওয়ের সীমানার মধ্যে উপস্থিতির কারণে এই অনুমান করা যথেষ্ট নহে যে তিনি একজন**bona fide** টিকিট ক্রেতা ছিলেন, বিশেষত যখন মৃত ব্যক্তির নিকট হতে কোনো টিকিট পাওয়া যায় নাই।

৭. বিজ্ঞ এএসজি স্পষ্ট করেছেন যে আপিলকারী এই বিষয়ে আইনের ব্যাখ্যা জানিতে আগ্রহী, এমনকি যদি বিতর্কিত রায় বহালও থাকে। সেই অনুযায়ী, আমরা শ্রী মুকুল রোহাতগীকে অ্যামিকাস কিউরি হিসাবে আদালতে সাহায্য করিবার জন্য অনুরোধ করিয়াছি এবং বিবাদীকে নোটিশ জারির নির্দেশ দিয়াছি, বিতর্কের যথার্থতা নির্বিশেষে। আমরা বিতর্কিত রায়ের উপর হস্তক্ষেপ করিতে ইচ্ছুক নহি এবং আমরা উত্থাপিত আইনি বিষয় এবং রেলওয়ে ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক পরে প্রদর্শিত বিষয়গুলি বিবেচনা করিতে প্রস্তাব করিতেছি।

৮. ২০১৮ সালের ১৩ই মার্চের বিস্তারিত আদেশ অনুসারে, আমরা রাথি মেনন বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া[৩]এবং কালন্দী চরণ সাহু বনাম জেনারেল ম্যানেজার, সাউথ-ইস্ট সেন্ট্রাল রেলওয়ে, বিলাসপুর[৪] মামলায় ক্ষতিপূরণের হারের প্রাসঙ্গিকতার বিষয়ে আপাত বৈপরীত্য লক্ষ্য করিয়াছি, যেখানে বিভিন্ন আদেশের ক্ষেত্রে আবেদনের তারিখ এবং আদেশের তারিখ অনুযায়ী বিভিন্ন হার প্রযোজ্য। রেজিস্ট্রার প্রিন্সিপাল বেঞ্চ, রেলওয়ে ক্লেইমস ট্রাইব্যুনাল এই বিষয়ে স্পষ্টীকরণের জন্য একটি আবেদন দাখিল করেছেন, যেখানে চারটি বিষয় বারবার উক্ত ট্রাইব্যুনালের সম্মুখে আসিয়াছে, যথা:

(i) ক্ষতিপূরণের পরিমাণ: রাথি মেনন (উপরোক্ত) এবং কালন্দী চরণ সাহু (উপরোক্ত) মামলায় আদালতের সিদ্ধান্তের মধ্যে একটি অসঙ্গতি দেখা যায়, যাহার স্পষ্টীকরণ প্রয়োজন। আমরা ইতিমধ্যেই এই বিষয়টি গ্রহণ করিয়াছি।

[২]এআইআর ২০১৭ এসসি ১৪৩৬ = ২০১৭ এসসিসি অনলাইন এসসি ৩০৪

[৩](২০০১) ৩ এসসিসি ৭১৪, অনুচ্ছেদ ৩০

[৪]২০১৭ সালের সিভিল আপিল নং ৫৬০৮ ২৫.৪.২০১৭ তারিখে সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে

(ii) যাত্রীর সংজ্ঞা: রেলওয়ে সীমানার কাছে মৃত কোনো ব্যক্তিকে তাহার দেহ হতে টিকিট পুনরুদ্ধারের অভাবে ক্ষতিপূরণের দাবির জন্য সত্যবাদী যাত্রী হিসাবে গণ্য করা যাইতে পারে কিনা? এই বিষয়ে অন্ধ্রপ্রদেশ হাইকোর্টের আগম শান্তাম্মা বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া; কেরালা হাইকোর্টের ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম লীলাম্মা; বোম্বে হাইকোর্ট (নাগপুর বেঞ্চ)-এর ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম সুরেখা; রামধন বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া; এবং ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম নন্দবাই; কলকাতা হাইকোর্টের আশারানী দাস বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া; এবং মধ্যপ্রদেশ হাইকোর্টের রাজ কুমারী বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া মামলায় পরস্পরবিরোধী রায় রহিয়াছে এবং এই বিষয়ে মীমাংসা প্রয়োজন।

(iii) স্ব-আরোপিত আঘাতের ধারণা: কোনো চলমান ট্রেন হতে নামিতে বা উঠিতে চেষ্টা করার ফলে দুর্ঘটনা ঘটিলে উহা 'স্ব-আরোপিত আঘাত' বলিয়া গণ্য হইবে কিনা এবং সেই কারণে ক্ষতিপূরণ পাওয়া যাইবে কিনা অথবা এইরূপ ধারণা রেলওয়ে আইনের ১২৪ এবং ১২৪ক ধারার অধীনে ক্ষতিপূরণের বিধানকারী কঠোর দায়বদ্ধতার নীতির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে কিনা? এই বিষয়ে কেরালা হাইকোর্টের জোসেফ পি.টি. বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া; বোম্বে হাইকোর্টের পুসপা বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া; এবং দিল্লী হাইকোর্টের শায়ম নারায়ণ বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া মামলায় আদালতের বিভিন্ন মত ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম প্রভাকরণ বিজয়া কুমার এবং জামেলা বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া মামলায় এই আদালতের সিদ্ধান্তের বিপরীত বলিয়া প্রতীয়মান হতে পারে।

(iv) সুদের পুরষ্কার: আইনে সুদের বিষয়ে কিছু বলা নাই। থাজহাথে পুরায়িল সরাবি মামলায় এই আদালত রায় দিয়াছিল যে দেওয়ানী কার্যবিধি প্রয়োগ করা যাইতে পারে এবং আবেদনের তারিখ হতে পুরষ্কারের তারিখ পর্যন্ত ৬% হারে এবং পুরষ্কারের তারিখ হতে পরিশোধের তারিখ পর্যন্ত ৯% হারে সুদ ধার্য করা যাইতে পারে।

[৫](২০০৪) এসিজে ৭১৩

[৬]২০০৯ (১) কেএলটি ৯১৪

[৭](২০১১) এসিজে ১৮৪৫

[৮](২০০৯) এসিজে ২৪৮৭

[৯](২০১৬) এসিজে ৪১১

[১০]২০০৯ (২) ক্যালএলটি ৪৬৭

[১১](১৯৯৩) এসিজে ৮৪৬

[১২]আকাশবাণী ২০১৪ কেরালা (১২)

[১৩](২০১৭) III এসিসি ৭৯৯ (বোম)

[১৪](২০১৮) এসিজে ৭০২

[১৫](২০০৮) ৯ এসসিসি ৫২৭

[১৬](২০১০) ১২ এসসিসি ৪৪৩

[১৭](২০১০) টিএসি ৪২০ এসসি

ভারত সরকার বনাম রিনা দেবী ৪২৫
[আদর্শ কুমার গোল, বিচারপতি]

মোহামাদী বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া মামলায় আবেদনের তারিখ অথবা পুরষ্কার ঘোষণার তারিখের মধ্যে কোনো পার্থক্য ছাড়াই ৯% হারে সুদ প্রদান করা হইয়াছিল।

৯. রাথি মেনন (উপরোক্ত) মামলায় প্রদত্ত রায়ে ক্ষতিপূরণের হার আদেশের তারিখ হতে প্রযোজ্য হওয়া উচিত বলিয়া সঠিক আইন স্থাপন করা হয় নাই, এই মর্মে বাদীর পক্ষে একটি অতিরিক্ত হলফনামা দাখিল করা হয়েছে। এতে আরও বলা হয়েছে যে উক্ত রায়ে ৪-বিচারকের বেঞ্চের প্রতাপ নারাইন দেও বনাম শ্রীনিবাস সবাতা মামলায় প্রদত্ত রায় বিবেচনা করা হয় নাই, যেখানে আঘাতের কারণেই ক্ষতিপূরণের দায় বর্তায় বলিয়া উল্লেখ করা হয়েছে। কেরালা স্টেট ইলেকট্রিসিটি বোর্ড বনাম ভালসালা কে মামলায় এই বিষয়টি পুনরায় বলা হয়েছে। কেরালা হাইকোর্ট ইউনাইটেড ইন্ডিয়া ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিঃ বনাম আলাভি মামলায় একই অভিমত পোষণ করিয়াছে।

১০. আপিলকারী তাহার দাখিলপত্রে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ, যাত্রীর সংজ্ঞা এবং কঠোর দায়বদ্ধতার বিষয়গুলি আলোচনা করেছেন। এতে বলা হয়েছে যে কালন্দী চরণ সাহু (উপরোক্ত) মামলায় গৃহীত অভিমত সঠিক ছিল। রাহমাথ উল্লা এবং ওর্স বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া মামলায় ১৯শে ফেব্রুয়ারী, ২০১৮ তারিখে প্রদত্ত রেলওয়ে ক্লেইমস ট্রাইব্যুনাল, ব্যাঙ্গালোর বেঞ্চের অভিমতেরও উল্লেখ করা হয়েছে। রেলওয়ে চত্বরে মৃতদেহ পাওয়া গেলে এবং তাহার নিকট টিকিট না থাকিলে, এই মর্মে দাখিল করা হয়েছে যে যদি মৃত ব্যক্তির দেহে টিকিট না পাওয়া যায়, তবে তিনি সত্যবাদী যাত্রী ছিলেন এইরূপ অনুমান করা যায় না। কৌশাল্যা দেবী (উপরোক্ত) মামলায় পাটনা হাইকোর্টের এবং গুরচরণ সিং বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া এবং জেট্টি নাগা লক্ষ্মী পার্বতী বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া মামলায় দিল্লী হাইকোর্ট ও অন্ধ্রপ্রদেশ হাইকোর্টের অভিমত ভুল ছিল। কঠোর দায়বদ্ধতার ক্ষেত্রে, 'অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনা' এবং 'ট্রেন চাপা পড়া'-র মধ্যে পার্থক্য টানা হয়েছে। কামরুন্নিসা (উপরোক্ত) মামলায় দাবিদারদের দায়বদ্ধতার প্রমাণ দাখিল করিতে হইবে বলিয়া উল্লেখ করা হয়েছে। ট্রাইব্যুনালে প্রায় ৩৮০০০ মামলা বিচারাধীন রহিয়াছে। রেলওয়ে প্রশাসন সাধারণ ক্ষেত্রে ক্ষতিপূরণ মঞ্জুর করিলেও, টিকিটের অনুপস্থিতিতে প্রমাণের দায় হতে দাবিদারকে অব্যাহতি দিলে, রেলওয়ের দায়ভার অস্বাভাবিকভাবে বৃদ্ধি পাইবে প্রমাণ দাখিল করিতে হইবে এবং রেলওয়েকে সেই দাবি পূরণ করিতে হইবে, টিকিটের অনুপস্থিতিতে প্রমাণের দায় হতে দাবিদারকে অব্যাহতি দিলে, রেলওয়ের দায়ভার অস্বাভাবিকভাবে বৃদ্ধি পাইবে।

১৮ (২০১১) এসিজে ২৩৫৬

১৯ (১৯৭৬) ১ এসসিসি ২৮৯

২০ (১৯৯৯) ৮ এসসিসি ২৫৪

২১ (১৯৯৮) ৩ এলএলএন ২৮৫

২২ দাবি আবেদন নং.ও এ(II)ইউ/১৬৮/২০১৩

২৩ (২০১৫) এসিজে ১৭১

২৪ ২০১৩ এসিজে ১০৬১

বর্তমানে, রেলওয়ে ক্ষতিপূরণ বাবদ প্রায় ৩৫০ কোটি টাকা পরিশোধ করছে। ৬৮,০০০ কিলোমিটার রেলপথ অরক্ষিত/কর্মচারীবিহীন থাকার কারণে অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনা ঘটছে, যার জন্য বৈধ প্রমাণ ব্যতীত রেলওয়ের উপর দায় চাপানো উচিত নয়। অন্ধ্রপ্রদেশ হাইকোর্ট ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম কুরুকুন্দু বালাকৃষ্ণান্নাইয়া মামলায় সঠিকভাবে রায় দিয়েছে যে প্রমাণের নিয়ম সম্পূর্ণরূপে উপেক্ষা করা যায় না।

১১. শ্রী রোহতাগী, বিজ্ঞ অ্যামিকাস কিউরি, দাখিল করেন যে রাথি মেনন (উপরোক্ত) মামলায় গৃহীত মতামতকে অগ্রাধিকার দেওয়া উচিত এবং ক্ষতিপূরণের হার আদালতের আদেশের তারিখ অনুযায়ী প্রযোজ্য হওয়া উচিত। তিনি আরও দাখিল করেন যে সাধারণ আইনে ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া বনাম রামান আয়রন ফাউন্ড্রি এবং কেসোরাম ইন্ডাস্ট্রিজ অ্যান্ড কটন মিলস লিমিটেড বনাম সিডব্লিউটি সেন্ট্রাল ক্যালকাটা মামলায় যেমন সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে, তেমনি মূল্যায়নের তারিখ থেকে অর্থ প্রদানের তারিখ পর্যন্ত সুদ গণনা করা উচিত। অধিকন্তু, বর্তমান মামলাটি একটি কল্যাণমূলক আইন হওয়ায়, যদি দুটি সম্ভাব্য ব্যাখ্যা থাকে, তবে বাদীর অনুকূলে যায় এমন ব্যাখ্যাটিকে অগ্রাধিকার দেওয়া উচিত, যা প্রভাকরণ বিজয়া কুমার (উপরোক্ত) মামলায় স্থাপিত আইনের সাথে সঙ্গতিপূর্ণ। তিনি আরও দাখিল করেন যে শ্রমিক ক্ষতিপূরণ আইন (বর্তমানে কর্মচারী ক্ষতিপূরণ আইন, ১৯২৩ নামে পরিচিত) ১৯৫৮ সালে এবং বিলের ৫ নং ধারার নোটের ৫ নং অনুচ্ছেদে সংশোধিত হওয়ার পরে বলা হয়েছিল:

"ধারা ৫ - এই বিধানটি এই উদ্দেশ্যে প্রণয়ন করা হয়েছে যাতে শ্রমিক ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নির্ধারণের সিদ্ধান্তের অপেক্ষায় নিয়োগকর্তা অবিলম্বে সেই পরিমাণ অর্থ পরিশোধ করতে প্রস্তুত থাকে যা প্রকৃতপক্ষে প্রাপ্য।"

"এই ধারায় সুদের অর্থ প্রদানেরও বিধান রয়েছে যদি নির্ধারিত তারিখের এক মাসের মধ্যে ক্ষতিপূরণ পরিশোধ না করা হয় এবং কমিশনার যদি বিলম্বের কারণ ন্যায্য মনে না করেন তবে জরিমানাও ধার্য করা হবে।"

১২. এতে প্রমাণিত হয় যে আইনের অভিপ্রায় হল ক্ষতিপূরণের পরিমাণ তখনই প্রাপ্য হবে যখন পর্যাপ্ত কারণের ভিত্তিতে সিদ্ধান্ত নেওয়া হবে, এমনকি যদি তা অবিলম্বে পরিশোধ করার প্রয়োজন হয়। যদি ক্ষতিপূরণ অবিলম্বে পরিশোধ না করা হয়, তবে ১৯২৩ সালের ৪এ ধারায় সুদ এবং জরিমানার বিধান রয়েছে। সুতরাং, প্রযোজ্য হার আদালতের আদেশ অনুযায়ী হওয়া উচিত।

২৫ (২০০৪) এসিজে ৫২৯

২৬ (১৯৭৪) ২ এসসিসি ২৩১, অনুচ্ছেদ ১১

২৭ (১৯৬৬) ২ এসসিআর ৬৮৮, অনুচ্ছেদ ৩৩

ভারত সরকার বনাম রিনা দেবী ৪২৭
[আদর্শ কুমার গোল, বিচারপতি]

১৩. আমরা প্রতিদ্বন্দ্বী দাখিলগুলি মনোযোগ সহকারে বিবেচনা করেছি। ১৯৮৯ সালের আইনের প্রাসঙ্গিক বিধানগুলি উদ্‌ধৃত করা আমাদের কাছে প্রয়োজনীয় বলে মনে হয়:

"ধারা ১২৩. সংজ্ঞা - এই অধ্যায়ে, যদি না প্রসঙ্গের অন্যথা প্রয়োজন হয়,-

(ক) 'দুর্ঘটনা' অর্থ ধারা ১২৪-এ বর্ণিত প্রকৃতির দুর্ঘটনা;

(খ) xxxx xxxx xxxx xxxx

১[(গ) 'অপ্রত্যাশিত ঘটনা' অর্থ-

xxxx xxxx xxxx xxxx

(২) যাত্রী বহনকারী ট্রেনের কোনো যাত্রীর আকস্মিক পতন।]

ধারা ১২৪. দায়বদ্ধতার পরিমাণ - যখন রেলপথ পরিচালনার সময়, কোনো দুর্ঘটনা ঘটে, তা ট্রেন বহনকারী যাত্রী বোঝাই ট্রেনের সাথে সংঘর্ষ হোক বা অন্য কোনো ট্রেন বা ট্রেনের কোনো অংশের সাথে হোক অথবা ট্রেন বহনকারী যাত্রী বোঝাই ট্রেনের লাইনচ্যুতি বা অন্য কোনো দুর্ঘটনা হোক, তখন রেলওয়ে প্রশাসনের কোনো ভুল, অবহেলা বা ত্রুটি থাকুক বা না থাকুক, যার ফলে কোনো যাত্রী আঘাত পেয়েছেন বা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেন এবং সেই কারণে মামলা দায়ের ও ক্ষতিপূরণ আদায় করার অধিকারী হয়েছেন, রেলওয়ে প্রশাসন অন্য কোনো আইনে যা কিছুই থাকুক না কেন, এই আইনের অধীনে নির্ধারিত পরিমাণে ক্ষতিপূরণ দিতে বাধ্য থাকবে, যদি কোনো যাত্রী উক্ত দুর্ঘটনার ফলে মারা যান এবং ব্যক্তিগত আঘাত ও ক্ষতি, ধ্বংস, যাত্রীর মালিকানাধীন ও তার সাথে থাকা জিনিসপত্রের ক্ষতি বা অবনতি ঘটে এবং যা উক্ত দুর্ঘটনার ফলে ঘটে থাকে।

ব্যাখ্যা - এই ধারার উদ্দেশ্যে 'যাত্রী' অর্থে কর্তব্যরত রেল কর্মচারীও অন্তর্ভুক্ত।"

ধারা ১২৪ক. অপ্রীতিকর ঘটনার জন্য ক্ষতিপূরণ - যখন রেলপথ পরিচালনার সময় কোনও অপ্রীতিকর ঘটনা ঘটে, তখন রেল প্রশাসনের পক্ষ থেকে কোনও অন্যায় কাজ, অবহেলা বা ত্রুটি ঘটুক বা না থাকুক, যার ফলে আহত যাত্রী বা নিহত যাত্রীর উপর নির্ভরশীল ব্যক্তি মামলা চালিয়ে যাওয়ার এবং ক্ষতিপূরণ আদায়ের অধিকারী হন, রেল প্রশাসন, অন্য কোনও আইনে যা কিছু থাকুক না কেন, নির্ধারিত পরিমাণে ক্ষতিপূরণ দিতে বাধ্য থাকবে এবং কেবলমাত্র সেই পরিমাণে ক্ষতিপূরণ দিতে বাধ্য থাকবে, যা এই ধরনের অপ্রীতিকর ঘটনার ফলে কোনও যাত্রীর মৃত্যু বা আহত হওয়ার ফলে ঘটে যাওয়া ক্ষতির জন্য প্রযোজ্য:

তবে শর্ত থাকে যে, যদি যাত্রী নিম্নলিখিত কারণে মারা যান বা আঘাত পান, তবে রেলওয়ে প্রশাসন এই আইনের অধীনে কোনো ক্ষতিপূরণ প্রদান করবে না:

(ক) আত্মহত্যা বা তাহার দ্বারা আত্মহত্যার চেষ্টা;

(খ) স্ব-আরোপিত আঘাত;

(গ) তাহার নিজস্ব কোনো ফৌজদারি কার্য;

(ঘ) মাদকদ্রব্যের প্রভাবে বা উন্মত্ত অবস্থায় তাহার দ্বারা সংঘটিত কোনো কার্য;

(ঙ) কোনো প্রাকৃতিক কারণ বা রোগ অথবা চিকিৎসা বা অস্ত্রোপচার, যদি না উক্ত চিকিৎসা অপ্রত্যাশিত ঘটনার কারণে আঘাতের জন্য প্রয়োজনীয় হয়ে ওঠে।

ব্যাখ্যা - এই ধারার উদ্দেশ্যে, "যাত্রী"-র অন্তর্ভুক্ত:

(i) কর্তব্যরত রেল কর্মচারী; এবং

(ii) এমন ব্যক্তি যিনি যাত্রী বহনকারী ট্রেনে ভ্রমণের জন্য একটি বৈধ টিকিট ক্রয় করেছেন, অথবা একটি বৈধ প্ল্যাটফর্ম টিকিট ক্রয় করেছেন এবং অপ্রত্যাশিত ঘটনার শিকার হয়েছেন।"

১৪. ১৯৮৯ সালের ১২৯ নং ধারার অধীনে ক্ষমতা প্রয়োগ করে, কেন্দ্রীয় সরকার রেলওয়ে দুর্ঘটনা ও অপ্রত্যাশিত ঘটনা (ক্ষতিপূরণ) বিধি, ১৯৯০ প্রণয়ন করে। উক্ত বিধিতে মৃত্যু ও আঘাতের জন্য প্রদেয় ক্ষতিপূরণের একটি তালিকা নির্ধারণ করা হয়েছে। ১লা জানুয়ারী, ২০১৭ থেকে কার্যকরভাবে এবং ২২শে ডিসেম্বর, ২০১৬ তারিখের বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে উক্ত বিধিগুলি সংশোধন করা হয়েছে, যেখানে উচ্চতর পরিমাণে ক্ষতিপূরণের তালিকা প্রতিস্থাপিত করা হয়েছে।

১৫. আমরা এখন নিম্নলিখিত বিষয়গুলির উপর পর্যায়ক্রমে আলোচনা করব:

(i) আবেদনের তারিখ/দুর্ঘটনার তারিখ নাকি ক্ষতিপূরণ প্রদানের আদেশের তারিখে নির্ধারিত ক্ষতিপূরণের হার অনুযায়ী ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নির্ধারণ করা উচিত;

(ii) কঠোর দায়বদ্ধতার নীতি প্রযোজ্য হবে কিনা;

(iii) রেললাইনের কাছে একটি মৃতদেহ পাওয়া গেলে তা দাবির জন্য যথেষ্ট কিনা;

(iv) সুদের হার।

পুনরায়: **(i)** ক্ষতিপূরণের পরিমাণ

১৫.১ রাথি মেনন (উপরোক্ত) মামলায়, এই আদালত এই প্রশ্ন বিবেচনা করেছে যে ক্ষতিপূরণের হার দুর্ঘটনার তারিখ বা অপ্রত্যাশিত ঘটনার তারিখ নাকি আদেশের তারিখ অনুযায়ী প্রযোজ্য হবে। কেরালা হাইকোর্ট কর্তৃক গৃহীত মতামত পরিবর্তন করে, যেখানে বলা হয়েছিল দুর্ঘটনা ঘটার সাথে সাথেই ক্ষতিপূরণের দায় বর্তায় এবং পরিমাণ নির্ধারণের জন্য অপেক্ষা করতে হয় না, এই আদালত রায় দিয়েছে যে ক্ষতিপূরণের দায় 'নির্ধারিত অনুযায়ী' অর্থাৎ ট্রাইব্যুনালের আদেশের তারিখে বর্তায়। এই আদালত পর্যবেক্ষণ করেছে যে যদি কেরালা হাইকোর্টের ব্যাখ্যা গ্রহণ করা হয় এবং দাবিদার দুর্ঘটনার তারিখে বিদ্যমান বাজার মূল্যের ভিত্তিতে ক্ষতিপূরণ পায়, তবে সময়ের সাথে সাথে ক্ষতিপূরণের আর্থিক মূল্য হ্রাস পাবে। কেন্দ্রীয় সরকার কর্তৃক হারের সংশোধন নিজেই প্রমাণ করতে পারে যে আর্থিক মূল্য হ্রাস পেয়েছে। ট্রাইব্যুনালকে অবশ্যই অর্থ প্রদানের আদেশের তারিখে প্রযোজ্য নিয়ম অনুযায়ী হার প্রয়োগ করতে হবে। এই আদালত প্রতাপ নারাইন সিং দেও (উপরোক্ত) এবং পি.এ. নারায়ণান বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া এবং মাঘার সিং বনাম জশবন্ত সিং (উপরোক্ত) মামলাগুলির বৃহত্তর বেঞ্চের রায়কে পৃথক করেছে। প্রতাপ নারাইন সিং দেও (উপরোক্ত) এবং মাঘার সিং (উপরোক্ত) মামলাগুলি শ্রমিক ক্ষতিপূরণ আইনের অধীনে ছিল যেখানে প্রকল্প ভিন্ন ছিল যদি জমা না করা হয় তবে সুদ এবং জরিমানার বিধান ছিল। পি.এ. নারায়ণান (উপরোক্ত) মামলায় রায় এই মতকে সমর্থন করার জন্য নির্ভর করা হয়েছিল যে দুর্ঘটনার তারিখের অনেক আগে নিয়ম থাকা সত্ত্বেও ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হয়েছিল।

১৫.২. আপিলকারীর পক্ষে বিজ্ঞ এএসজি দাখিল করেছেন যে, রথি মেনন (উপরক্ত) মামলার মতামত পরবর্তী সিদ্ধান্তের দ্বারা, বিশেষ করে থাজহাতে পুরাইল সারাবি (উপরক্ত), মোহাম্মদী (উপরক্ত) এবং কালন্দি চরণ সাহু (উপরক্ত) মামলার সিদ্ধান্তের দ্বারা আরও দুর্বল হয়ে পড়েছে। রথি মেনন (উপরক্ত) মামলার ভিত্তি ছিল সুদের জন্য কোনও আইন ছিল না এবং ক্ষতিপূরণ প্রদানের সময় যে পরিমাণ অর্থমূল্য কমে গিয়েছিল, তাতে যদি ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হয়, তাহলে অন্যায় হবে।

২৮ অনুচ্ছেদ ২৯ এবং ৩০

২৯ (১৯৯৮) ৩ এসসিসি ৬৭

৩০ (১৯৯৮) ৯ এসসিসি ১৩৪

রথি মেনন (উপরক্ত) মামলায় বাস্তবিকভাবে সুদ প্রদান করা হয়েছিল। এই ভিত্তিতেই শ্রমিক ক্ষতিপূরণ মামলার রায়গুলিকে পৃথকীকরণযোগ্য বলে ধরে নেওয়া হয়েছিল যদিও উক্ত রায়গুলি বৃহত্তর বেঞ্চের[৩১]। পরবর্তীকালে থাজহাতে পুরায়েল সারাবি (উপরক্ত) মামলায়, রথি মেননের (উপরক্ত) উল্লেখ করার পর এই আদালত রায় দিয়েছে যে, ট্রাইব্যুনালের রায়ের তারিখে ক্ষতিপূরণ গণনা করা হলেও ঘটনার তারিখে অর্জিত ক্ষতিপূরণ দাবি করার অধিকার রয়েছে। সময় অতিবাহিত হওয়ার কারণে এবং বকেয়া সময়ে অর্থ ব্যবহারের অধিকার অস্বীকার করার কারণে আর্থিক মূল্যের ক্ষতিপূরণ দেওয়ার জন্য, সুদ প্রদান করা প্রয়োজন ছিল[৩২]। তদনুসারে, এই আদালত আবেদনের তারিখ থেকে আদায়ের তারিখ পর্যন্ত প্রদত্ত অর্থের উপর সুদ প্রদানের নির্দেশ দিয়েছে। মোহাম্মদী (উপরক্ত) মামলায় এই মতামত অনুসরণ করা হয়েছিল। কালন্দি চরণ সাহু (উপরক্ত) মামলায়, সংশ্লিষ্ট আইনি বিষয়ে কোনও নির্দিষ্ট আলোচনা ছাড়াই, ক্ষতিপূরণ প্রদানের জন্য নির্দেশ জারি করা হয়েছিল যা বাস্তব সময়ে প্রযোজ্য ছিল এবং একই পরিমাণ ৪ লক্ষ টাকা বলে ধরে নেওয়া হয়েছিল। সেক্ষেত্রে, দুর্ঘটনাটি ২০০৫ সালে ঘটেছিল এবং ট্রাইব্যুনালের রায় ছিল ২০০৯ সালে, অর্থাৎ ১লা জানুয়ারী, ২০১৭ এর আগে।

১৫.৩ বিজ্ঞ অ্যামিকাস রামান আয়রন ফাউন্ড্রি (উপরোক্ত) এবং কেসোরাম ইন্ডাস্ট্রিজ (উপরোক্ত) মামলায় এই আদালতের রায়ের প্রতি দৃষ্টি আকর্ষণ করেছেন যে ট্রাইব্যুনালের আদেশের তারিখে বা তার পরে ক্ষতিপূরণের পরিমাণ নির্ধারণ করা উচিত। কেসোরাম ইন্ডাস্ট্রিজ (উপরোক্ত) মামলায়, ওয়েলথ ট্যাক্স অ্যাক্ট, ১৯৫৭-এর অধীনে 'নিট সম্পদ' গণনার উদ্দেশ্যে ২(এম) ধারার অধীনে কর প্রদানের জন্য 'ঋণ' হিসাবে বিবেচিত হবে কিনা তা প্রশ্ন ছিল। এই আদালত রায় দিয়েছে যে 'ঋণ' পরিশোধের বাধ্যবাধকতা, তবে কোনো অপ্রত্যাশিত ঘটনার উপর নির্ভরশীল হওয়ার কারণে তা 'ঋণ' হিসাবে গণ্য হবে না যতক্ষণ না সেই অপ্রত্যাশিত ঘটনা ঘটে। কিন্তু যদি করের হার নির্ধারণ করা যায়, তবে মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে সেই আর্থিক বছরে কর 'ঋণ' হিসাবে বিবেচিত হবে যার জন্য কর ধার্য হয়েছে। থাজহাথে পুরায়িল সরাবি (উপরোক্ত) মামলায় প্রদত্ত রায়ের নীতি এবং বর্তমান প্রেক্ষাপটে দুর্ঘটনার তারিখে ক্ষতিপূরণের অধিকার অর্জনের ক্ষেত্রে কোনো বিরোধ নেই। রামান আয়রন ফাউন্ড্রি (উপরোক্ত) মামলায়, প্রশ্ন ছিল যে অলিকুইডেটকৃত ক্ষতির জন্য দাবির ফলে 'ঋণ'-এর উদ্ভব হবে কিনা যতক্ষণ না দায় নির্ধারণ করা হয়। এটি ধরা হয়েছিল যে দায় নিষ্পত্তি না হওয়া পর্যন্ত অ-তরলিত ক্ষতিপূরণের দাবি থেকে কোনও ঋণ উত্থাপিত হয় না।

৩১ অনুচ্ছেদ ৩৩ রায়

৩২ অনুচ্ছেদ ২৬

ভারত সরকার বনাম রিনা দেবী ৪৩১
[আদর্শ কুমার গোল, বিচারপতি]

এই রায় থেকেও এটা বলা সম্ভব নয় যে বর্তমান প্রেক্ষাপটে ক্ষতিপূরণের দায় কেবল দুর্ঘটনার তারিখ নির্ধারণের উপর নির্ভর করে, দুর্ঘটনার তারিখের উপর নির্ভর করে না। যেহেতু বলা হয়েছে যে সুদ প্রদান করতে হবে, তাই রথী মেনন (উপরক্ত) যে ভিত্তির উপর ভিত্তি করে কথা বলছেন তা পরিবর্তিত হয়েছে। আমাদের মতে, বর্তমান প্রেক্ষাপটে আইনটি এইভাবে গ্রহণ করা উচিত যে দুর্ঘটনার তারিখে দায় জমা হবে এবং সেই তারিখে প্রযোজ্য পরিমাণই আদায়যোগ্য হবে তবে দাবিদার দুর্ঘটনার তারিখ থেকে সময়ে সময়ে ন্যায্য এবং ন্যায্য বলে বিবেচিত হারে পরিশোধ না করা পর্যন্ত সুদ পাবেন। এই প্রেক্ষাপটে, মোটর দুর্ঘটনা দাবির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য সুদের হার যুক্তিসঙ্গত এবং ন্যায্য বলে ধরে নেওয়া যেতে পারে। সুদের ধারণা চালু হয়ে গেলে, কর্মী ক্ষতিপূরণ আইনের নীতিগুলি অবশ্যই প্রয়োগ করা যেতে পারে এবং প্রতাপ নারায়ণ সিং দেও (উপরক্ত) মামলায় ৪-বিচারপতির বেঞ্চের রায় সম্পূর্ণরূপে প্রযোজ্য হবে। যেখানেই দেখা যায় যে ট্রাইব্যুনাল কর্তৃক প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের সংশোধিত পরিমাণ দুর্ঘটনার তারিখে নির্ধারিত ক্ষতিপূরণের পরিমাণের চেয়ে সুদসহ কম, সেখানে দুটির মধ্যে বেশি পরিমাণ লাভজনক আইনের নীতি অনুসারে প্রদান করা উচিত। বর্তমান আইন অবশ্যই কল্যাণকর আইনের একটি অংশ[৩৩]।

১৫.৪ তদনুসারে, আমরা এই সিদ্ধান্তে উপনীত হই যে দুর্ঘটনার তারিখে প্রযোজ্য ক্ষতিপূরণ দুর্ঘটনার দাবির মামলার মতোই সময়ে সময়ে যুক্তিসঙ্গত বিবেচিত সুদ সহ প্রদেয় হবে। যদি গণনা করা পরিমাণ ট্রাইব্যুনালের রায়ের তারিখে নির্ধারিত পরিমাণের চেয়ে কম হয়, তাহলে দাবিদার দুটি পরিমাণের মধ্যে বেশি পাওয়ার অধিকারী হবেন। এই আদেশটি ইতিমধ্যেই চূড়ান্ত হয়ে যাওয়া রায়গুলিকে প্রভাবিত করবে না এবং যেখানে এই ধরণের রায়কে চ্যালেঞ্জ করার সীমা শেষ হয়ে গেছে, এই আদেশ নিজেই বিলম্বের জন্য ক্ষমার কারণ হবে না। রথি মেনন (উপরক্ত) এবং কালন্দি চরণ সাহু (উপরক্ত) এর মধ্যে আপাতদৃষ্টিতে দ্বন্দ্বের ব্যাখ্যা সেই অনুযায়ী দেওয়া হয়েছে। প্রতাপ নারায়ণ সিং দেও (উপরক্ত) মামলায় ৪-বিচারপতির বেঞ্চের রায় বিষয়টির ক্ষেত্রটি ধরে রাখে এবং বর্তমান পরিস্থিতিতে স্পষ্টভাবে প্রযোজ্য। দুর্ঘটনার তারিখে প্রযোজ্য ক্ষতিপূরণ যুক্তিসঙ্গত সুদের সাথে দিতে হবে এবং উপকারী আইনের আদেশ কার্যকর করার জন্য, যদি ট্রাইব্যুনালের রায়ের তারিখে প্রদত্ত ক্ষতিপূরণ সুদ সহ অসংশোধিত পরিমাণের চেয়ে বেশি হয়, তাহলে দুটি পরিমাণের মধ্যে যেটি বেশি হবে তা দিতে হবে।

৩৩ প্রভাকরণ বিজয় কুমার (উপরক্ত) প্যারা ১২

পুনরায়: **(ii)** কঠোর দায়বদ্ধতার নীতির প্রয়োগ - স্ব-আরোপিত আঘাতের ধারণা

১৬.১ আদালতে উদ্ধৃত রায়গুলি থেকে আমরা কঠোর দায়বদ্ধতার নীতির প্রয়োগের ক্ষেত্রে কোনো বিরোধ দেখতে পাই না। ধারা ১২৪ এবং ধারা ১২৪ক-তে বিধান করা হয়েছে যে রেলওয়ে প্রশাসনের ভুল, অবহেলা বা ত্রুটির কারণে কোনো দুর্ঘটনা বা 'অপ্রত্যাশিত ঘটনা' ঘটলে ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হবে কিনা। শুধুমাত্র ১২৪ক ধারার শর্তাংশে এর ব্যতিক্রম দেওয়া হয়েছে। প্রভাকরণ বিজয়া কুমার (উপরোক্ত) মামলায় রায় দেওয়া হয়েছিল যে ধারা ১২৪ক রেলওয়ে দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে কঠোর বা কোনো ত্রুটি না থাকার দায় আরোপ করে। যেখানে কঠোর দায়বদ্ধতার নীতি প্রযোজ্য, সেখানে অবহেলার প্রমাণ অপ্রয়োজনীয়। এই নীতি জামেলা (উপরোক্ত) মামলায় পুনর্ব্যক্ত করা হয়েছে।

১৬.২ ১২৪ক ধারার শর্তাংশে বলা হয়েছে যে যদি যাত্রী আত্মহত্যা বা আত্মহত্যার চেষ্টার কারণে আঘাত পান বা মারা যান, তবে কোনো ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হবে না। উচ্চ আদালতের মধ্যে 'স্ব-আরোপিত আঘাত' অভিব্যক্তির অর্থ বোঝা নিয়ে বিরোধ দেখা দিয়েছে। কিছু রায়ে বলা হয়েছে যে যদি ভিকটিমের অবহেলার কারণে আঘাত বা মৃত্যু ঘটে তবে তা স্ব-আরোপিত আঘাতের সমতুল্য। এই বিষয়ে আমরা কেরালা হাইকোর্টের জোসেফ পি.টি. (উপরোক্ত), বোম্বে হাইকোর্টের পুশপা (উপরোক্ত) এবং দিল্লী হাইকোর্টের শায়ম নারায়ণ (উপরোক্ত) মামলার রায় উল্লেখ করতে পারি।

১৬.৩ জোসেফ পি.টি. (উপরোক্ত) মামলায়, ট্রেন চলতে শুরু করার সময় ভিকটিম আঘাত পেয়েছিলেন। প্রশ্ন ছিল যে ধারা ১২৩(গ)-এর অধীনে সংজ্ঞায়িত 'অপ্রত্যাশিত ঘটনা' হিসাবে তার দাবি বহাল থাকবে কিনা অথবা ধারা ১২৪ক-এর শর্তাংশ (খ) দ্বারা তা আচ্ছাদিত হবে কিনা। হাইকোর্ট রায় দিয়েছে যে আত্মহত্যা বা আত্মহত্যার চেষ্টার ক্ষেত্রে, ইচ্ছাকৃত অভিপ্রায় অপরিহার্য। 'স্ব-আরোপিত আঘাত'-এর ধারণাটি আত্মহত্যার চেষ্টার ধারণা থেকে স্বতন্ত্র। আত্মহত্যার চেষ্টার ক্ষেত্রে যেমন অভিপ্রায় প্রয়োজন, তেমনি কোনো ব্যক্তি যদি অবহেলার কারণে কোনো কাজ করে এবং তার ফলে কোনো দুর্ঘটনায় আঘাত পায়, তবে সেই ক্ষেত্রে অভিপ্রায়ের প্রয়োজন হয় না এবং সেই আঘাত 'স্ব-আরোপিত আঘাত' হিসাবে গণ্য হবে। প্রাসঙ্গিক পর্যবেক্ষণগুলি হলোঃ

"অতএব, প্রভিসোর দুটি অঙ্গকে দুটি ভিন্ন উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য ব্যাখ্যা করা উচিত। আমরা "আত্ম-প্ররোচিত আঘাত" শব্দটির অর্থ কেবল অভিধান দ্বারা প্রদত্ত উৎস থেকে নয়, বরং আইনে এটি যে প্রেক্ষাপটে ব্যবহৃত হয়েছে তা থেকেও বুঝতে পারি। আইনে ব্যবহৃত "আত্ম-প্ররোচিত আঘাত" শব্দটিকে এমন একটি হিসাবে অনুমান করা যেতে পারে যা একজন ব্যক্তি তার নিজের কর্মের কারণে ভোগেন, যা একটি তাড়াহুড়ো বা অবহেলার চেয়েও বেশি কিছু। তবে এটি আত্মহত্যার চেষ্টার ইচ্ছাকৃত কাজ হবে না।"

ভারত সরকার বনাম রিনা দেবী ৪৩৩

[আদর্শ কুমার গোল, বিচারপতি]

তবে এমন ঘটনাও থাকতে পারে যেখানে কেউ নিজেকে আঘাত করার অভিপ্রায়ে কোনো কাজ করে, যা আত্মহত্যার চেষ্টার পর্যায়ে পড়ে না। আত্মহত্যার চেষ্টার ক্ষেত্রে যেমন অভিপ্রায় জরুরি, তেমনি এমন ঘটনাও থাকতে পারে যেখানে কোনো ব্যক্তি সম্পূর্ণ বেপরোয়াভাবে, সকল প্রকার সতর্কতা উপেক্ষা করে, নিজের বয়স, পরিস্থিতি ইত্যাদি বিবেচনা না করে কোনো কাজ করে এবং তার ফলে তার ক্ষতি হয়। এই মামলার ঘটনা থেকে দেখা যায় যে আপিলকারী তার বয়সের বিবেচনা না করে এবং ট্রেনের অবস্থানগত অসুবিধা ও বিপদ সম্পর্কে সম্পূর্ণ অবগত থাকা সত্ত্বেও একটি চলমান ট্রেনে উঠতে চেষ্টা করেছিলেন। এটা সাধারণ জ্ঞান যে ট্রেনের কামরার দরজার পাদানী এবং হাতল যাত্রীদের প্ল্যাটফর্ম থেকে ট্রেনে ওঠা ও নামার সুবিধার জন্য তৈরি করা হয়েছে। একই সময়ে, যখন কোনো ব্যক্তি প্ল্যাটফর্মের বিপরীত দিক থেকে ট্রেনে উঠতে চেষ্টা করে, তখন তাকে ট্র্যাকের পাশে রাখা পাথরের স্তূপের উপর দাঁড়াতে হয় এবং সেই কারণে তার অবস্থান ট্রেনের পাদানির চেয়েও নীচে থাকে। উপরন্তু, তাকে হাতল ধরে ঝুলে থাকা পাদানির নীচে দিয়ে উঠে বগির দিকে ঝুঁকতে হয়। ট্রেন চলার সময় বিপদের সম্ভাবনা গাণিতিক হারে বৃদ্ধি পায়। এই সমস্ত বিষয় বিবেচনা করে এটাই বলা যায় যে আপিলকারীর কাজটি ছিল চরম অসাবধানতা, অবিবেচনা এবং বোকামি। এতে কোনো সন্দেহ নেই যে ১২৪ক ধারার উদ্দেশ্য হলো অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনায় আহত যাত্রী বা নিহত যাত্রীর নির্ভরশীলদের দ্রুত প্রতিকার প্রদান করা। ১২৪ক ধারায় যাত্রী বা তার নির্ভরশীলদের ক্ষতিপূরণের বিধান রয়েছে, এমনকি যদি অপ্রত্যাশিত ঘটনা রেলওয়ে প্রশাসনের কোনো ভুল, অবহেলা বা ত্রুটির ফল না-ও হয়। এই অর্থে, এটিকে 'কোনো ত্রুটি না থাকার' ভিত্তিতে দায়বদ্ধতা বলা যেতে পারে। যদিও আইনের ক্ষতিপূরণ সংক্রান্ত বিধানগুলিকে কল্যাণমূলক বলা যেতে পারে, তবে যে ব্যক্তি অসাবধানতা, অবিবেচনা বা বোকামিপূর্ণ কাজ করে, তাকে পুরস্কৃত করার জন্য এটিকে প্রসারিত করা যায় না। রেলওয়ে ট্র্যাকের প্ল্যাটফর্ম-বহির্ভূত দিক থেকে যাত্রীদের ট্রেনে ওঠার অনুমতি দেওয়ার কোনও আইন আমাদের নজরে আনা হয়নি।

তবে, বিবাদী পক্ষের আইনজীবী আইনের কোনও বিধান এটি নিষিদ্ধ করার জন্য দেখাননি। কোনও যাত্রী যে কাজটি অফ সাইড দিয়ে ট্রেনে ওঠার সময় আঘাত পান, তা কি আত্মঘাতী আঘাত কিনা তা প্রতিটি মামলার তথ্যের উপর নির্ভর করে। কেবলমাত্র অফ সাইড দিয়ে ট্রেনে ওঠার সময় একজন ব্যক্তি আঘাত পেয়েছেন বলেই, এটিকে আত্মঘাতী আঘাত হিসাবে আখ্যায়িত করা যথেষ্ট নাও হতে পারে, যদি না তথ্য এবং পরিস্থিতি দেখায় যে তার কাজটি সম্পূর্ণরূপে অবিবেচক, অযৌক্তিক, নির্মম এবং পরিণতি সম্পর্কে অবহেলা ছিল। এই মামলায় প্রতিষ্ঠিত সমস্ত তথ্য এবং পরিস্থিতি দেখায় যে আপিলকারীর কাজটি তার জীবন বা অঙ্গ-প্রত্যঙ্গের বিপদের আসন্ন সম্ভাবনা সম্পর্কে সম্পূর্ণ জ্ঞানের সাথে ছিল এবং তাই, এটি আইনের ধারা ১২৪ক প্রভিসো (খ) তে সংজ্ঞায়িত "স্ব-প্ররোচিত আঘাত" শব্দটির মধ্যে স্পষ্টভাবে আসে।

১৬.৪ পুশপা (উপরোক্ত) মামলায়, একজন হকার ট্রেনে উঠতে গিয়ে মারা যান। আদালত রায় দেন যে তিনি ক্ষতিপূরণ পাওয়ার অধিকারী নন কারণ এটি 'স্ব-আরোপিত আঘাত'-এর একটি ঘটনা ছিল। প্রাসঙ্গিক পর্যবেক্ষণগুলি হলো:

"বিচারিক আদালত কর্তৃক একজন হকারের এই ধরনের প্রচেষ্টাকে তার পক্ষ থেকে ফৌজদারি অবহেলা এবং নিজেকে আঘাত করার একটি প্রচেষ্টা হিসেবে দেখা হয়েছে। বিচারিক আদালত যুক্তি দিয়েছিলেন যে যদি মৃত ব্যক্তিকে ট্রেনে উঠে তার জিনিসপত্র বিক্রি করতে হয়, তবে তার উচিত ছিল কেবলমাত্র তখনই তা নিশ্চিত করা যখন এটি সম্পূর্ণ নিরাপদ ছিল অথবা অন্যথায় ট্রেন ধরার চেষ্টা না করে অন্য ট্রেনের জন্য অপেক্ষা করা উচিত ছিল। আদালত আরও ইঙ্গিত দিয়েছিলেন যে বর্তমান মামলায় মৃত ব্যক্তির পক্ষে দ্রুত গতিতে ট্রেন ধরার বা অন্য কোনোভাবে ট্রেনে ওঠার কোনো বাধ্যবাধকতা বা তাড়াহুড়ো ছিল না।"

১৬.৫ শায়ম নারায়ণ (উপরোক্ত) মামলায়, একই মতামত গ্রহণ করা হয়েছিল যা নিম্নরূপ:

"(ii) বর্তমান মামলার ঘটনায় আপিলকারী/আবেদনকারীর পক্ষে উত্থাপিত যুক্তির সাথে আমি একমত হতে পারছি না কারণ একটি অপ্রত্যাশিত ঘটনা এবং একটি ফৌজদারি অবহেলার কাজের মধ্যে পার্থক্য রয়েছে। যেখানে অবহেলা রেলওয়ে আইনের অধীনে ক্ষতিপূরণ মঞ্জুরিতে বাধা দেবে না, তবে একবার অবহেলা ফৌজদারি অবহেলা এবং স্ব-আরোপিত আঘাতে পরিণত হলে ক্ষতিপূরণ মঞ্জুর করা যাবে না।

ভারত সরকার বনাম রিনা দেবী ৪৩৫
[আদর্শ কুমার গোল, বিচারপতি]

রেলওয়ে আইনের ১২৪-ক ধারার প্রথম শর্তে এটি বিশেষভাবে উল্লেখ করা হয়েছে, যেখানে বলা হয়েছে যে আত্মহত্যা বা আত্মহত্যার চেষ্টা, আত্মঘাতী আঘাত, প্রকৃত যাত্রীর নিজস্ব অপরাধমূলক কাজ বা নেশাগ্রস্ত বা উন্মাদ অবস্থায় মৃত ব্যক্তির দ্বারা সংঘটিত কোনও কাজের কারণে মৃত্যু হলে ক্ষতিপূরণ দেওয়া হবে না।

১৬.৬ আমরা 'স্ব-আরোপিত আঘাত'-এর ধারণাটিকে কেবলমাত্র কোনো বিশেষ কর্তব্যের সামান্য অবহেলা নয় বরং এইরূপ আঘাত ঘটানোর অভিপ্রায় বুঝাইয়া বিস্তৃত করিতে অক্ষম। এইরূপ করিলে 'কোনো প্রকার দোষ না থাকার' ভিত্তিতে দায়বদ্ধতার নীতি প্রয়োগের ক্ষেত্রে তাহা প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করিবে। এই প্রসঙ্গে আমরা ইউনাইটেড ইন্ডিয়া ইন্স্যুরেন্স কোম্পানি লিমিটেড বনাম সুনীল কুমার মামলায় এই আদালতের রায় উল্লেখ করিতে পারি, যেখানে ১৯৮৮ সালের মোটর ভেহিকেলস অ্যাক্টের ১৬৩ক ধারার অধীনে 'কোনো প্রকার দোষ না থাকার' ভিত্তিতে দায়ের করা দাবির ক্ষেত্রে ভিকটিমের অবহেলাকে কারণ হিসাবে দেখাইয়া দাবি নাকচ করা যায় না বলিয়া রায় দেওয়া হইয়াছে। সেই কারণে, আমরা মনে করি ট্রেনে উঠিতে বা নামিতে গিয়া মৃত্যু অথবা আঘাত একটি 'অপ্রত্যাশিত ঘটনা' বলিয়া গণ্য হইবে এবং কেবলমাত্র ভিকটিমের অবহেলার যুক্তিতে ১২৪ক ধারার শর্তাংশের অধীনে ক্ষতিপূরণ পাওয়া যাইবে না, যদি না সেই অবহেলা একটি সহযোগী কারণ হইয়া থাকে।

<u>পুনরায়: **(iii)** রেলওয়ে চত্বরে মৃতদেহ পাওয়া গেলে প্রমাণের দায়িত্ব - যাত্রীর সংজ্ঞা:</u>

১৭.১ এই বিষয়ে বিভিন্ন সিদ্ধান্তের উল্লেখ করা হয়েছে। বিধিবদ্ধ বিধান অনুসারে, 'যাত্রী'-র মৃত্যু বা আঘাতের জন্য ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হয়। রাজ কুমারী (উপরোক্ত) মামলায়, ১৮৯০ সালের রেলওয়ে আইনের কাঠামোর উল্লেখ করে বলা হয়েছিল যে টিকিটবিহীন ভ্রমণ শাস্তিযোগ্য হলেও, যাত্রী যে সত্যবাদী ছিলেন না তা প্রমাণ করার দায়িত্ব রেলওয়ের উপর বর্তায়। রেলওয়ে প্রশাসনের কাছে বিশেষ জ্ঞান থাকে যে টিকিট ইস্যু করা হয়েছিল কিনা। ১৯৮৯ সালের আইনেও ৫৫ এবং ১৩৭ ধারার অনুরূপ বিধান রয়েছে। এই দৃষ্টিভঙ্গি অনুসারে, রেলওয়ে চত্বরে কোনো মৃতদেহ বা আহত ব্যক্তি পাওয়া গেলে, ক্ষতিপূরণের দাবি বজায় রাখার জন্য তাকে সত্যবাদী যাত্রী হিসাবে অনুমান করতে হবে। তবে, গুরচরণ সিং (উপরোক্ত) মামলায় দিল্লি হাইকোর্ট রায় দিয়েছে যে আঘাত বা মৃত্যুর প্রমাণ প্রাথমিকভাবে সত্যবাদী যাত্রীর উপর বর্তায়। তবে, বাদী কর্তৃক প্রাসঙ্গিক তথ্যের হলফনামা দাখিল করার পরে সেই দায়িত্ব রেলওয়ের উপর স্থানান্তরিত হতে পারে। কেবলমাত্র একটি নেতিবাচক হলফনামা রেলওয়ের উপর চাপানো যায় না। যদি প্রাসঙ্গিক তথ্য প্রমাণিত হয় যে টিকিট কেনা হয়েছিল কিন্তু হারিয়ে গেছে, তাহলে টিকিট না থাকলেও মৃত বা আহত ব্যক্তি একজন প্রকৃত যাত্রী ছিলেন তা প্রমাণ করার জন্য তাকে ছেড়ে দেওয়া যেতে পারে। দিল্লি হাইকোর্ট নিম্নলিখিত পর্যবেক্ষণ করেছে:

"**(ii)** আমার মতে, বিদ্বান আইনজীবীর বক্তব্য সম্পূর্ণ ভুল ধারণার উপর ভিত্তি করে গঠিত। আমার মতে, প্রাথমিক প্রমাণের ভার সর্বদা আপিলকারী/দাবিদারদের উপর বর্তায় যে অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনায় একজন সত্যবাদী যাত্রীর মৃত্যু ঘটেছে। অবশ্যই, হলফনামা দাখিল এবং বিশেষ কোনো মামলার তথ্যের উপর নির্ভর করে সেই প্রাথমিক ভার রেলওয়ের উপর সামান্য পরিমাণে স্থানান্তরিত হতে পারে, তবে আইন এমন নয় যে প্রমাণের সম্পূর্ণ ভার সর্বদা রেলওয়ের উপর বর্তায় এবং দাবিদারদের উপর নয়। আমি আইনের এই ব্যাখ্যার সাথে একমত নই যে রেলওয়েকে প্রমাণ করিতে হইবে যে মৃত ব্যক্তি একজন সত্যবাদী যাত্রী ছিলেন না কারণ এইরূপ কোনো নেতিবাচক ভার রেলওয়ে অথবা রেলওয়ে ক্লেইমস ট্রাইব্যুনাল অ্যাক্ট ও বিধি অথবা সুপ্রিম কোর্টের কোনো রায়ের উপর অর্পিত হয় নাই। নিঃসন্দেহে, বিশেষ কোনো মামলার তথ্যের উপর নির্ভর করিয়া, যেখানে মৃত ব্যক্তি এমন স্থানে মারা গিয়াছেন যেখানে ট্রেনে ভ্রমণ না করিলে তাহার পক্ষে অন্যথায় উপস্থিত থাকা সম্ভব ছিল না, সেই ক্ষেত্রে মৃত ব্যক্তির টিকিট থাকার প্রমাণ দাখিল করা হয়তো প্রয়োজনীয় নাও হইতে পারে কারণ দুর্ঘটনার ধরনে টিকিট সহজেই হারাইয়া যাইতে পারে। এই পর্যায়ে আমি পিয়ার সিং বনাম ইউনিয়ন অফ ইন্ডিয়া ২০০৭ **(৮)** এডি দেল. ২৬২ মামলায় এই আদালতের একজন বিদ্বান বিচারকের রায়ের উল্লেখ করিতেছি, যেখানে বলা হইয়াছে যে প্রাথমিক প্রমাণের ভার বাদীর উপর বর্তায়। আমি এই মতের সাথে একমত এবং লীলাম্মা **(**উপরোক্ত**)** মামলার রায়ের অনুপাত দ্বারা আমি আবদ্ধ।"

১৭.২ জেট্টি নাগা লক্ষ্মী পার্বতী **(**উপরোক্ত**)** মামলাতেও একই মত পোষণ করা হইয়াছিল, যেখানে সাক্ষ্য আইনের বিধান উল্লেখ করিয়া অন্ধ্রপ্রদেশ হাইকোর্টের একজন বিচারক নিম্নোক্ত রায় দিয়াছিলেন**:**

"২২. সুতরাং, ১৮৭২ সালের ভারতীয় প্রমাণ আইনের ১০১ ধারা থেকে এটা স্পষ্ট যে, আবেদনকারীরা, কিছু তথ্য দাবি করে আদালতে আসার পর, প্রমাণ করতে হবে যে মৃত ব্যক্তির মৃত্যু একটি অপ্রীতিকর ঘটনায় ঘটেছে এবং মৃত ব্যক্তি বৈধ টিকিটধারী যাত্রী হিসেবে যাত্রী বহনকারী ট্রেনে ভ্রমণ করার সময় মৃত্যু ঘটেছিল।

ভারত সরকার রিনা দেবী৪৩৭

[আদর্শ কুমার গোয়েল, বিচারপতি]

সুতরাং, মৃত ব্যক্তি একটি অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনায় মারা গিয়েছেন এবং মৃত্যুর সময় তার কাছে একটি বৈধ টিকিট ছিল, এই মর্মে জোর দেওয়া সত্ত্বেও, প্রাথমিক প্রমাণের ভার আবেদনকারীদের উপর বর্তায়। আবেদনকারীরা সেই ভার স্থানান্তরিত করিতে ব্যর্থ হইয়াছেন কারণ বিবাদী আবেদনকারীদের বক্তব্য স্বীকার করেন নাই। এই মামলায় তেমন কোনো প্রমাণ বিদ্যমান নাই। আবেদনকারীদের পক্ষে এ.ডব্লিউ.১-এর মৌখিক বক্তব্য ব্যতীত অন্য কোনো প্রমাণ দাখিল করা হয় নাই। আদালত অনুমান করিতে পারে যে যে প্রমাণ বিদ্যমান এবং দাখিল করা হয় নাই, তাহা সেই ব্যক্তির পক্ষে প্রতিকূল হইবে যিনি উহা গোপন করিতেছেন। প্রমাণের সর্বোত্তম নিয়ম, যা মামলার প্রকৃতির বিচারে প্রমাণের উপস্থাপনাকে নিয়ন্ত্রণ করে, সেই অনুযায়ী সর্বোত্তম প্রমাণ দাখিল করা উচিত। ভারতীয় সাক্ষ্য আইন, ১৮৭২-এর ১১৪(ছ) ধারা আদালতকে সেই ব্যক্তির বিরুদ্ধে বিরূপ অনুমান করার ক্ষমতা প্রদান করে যিনি বিদ্যমান প্রমাণ দাখিল করিতে সক্ষম হইয়াও তাহা গোপন করেন, এবং এইরূপ প্রমাণ দাখিল না করার কারণে প্রমাণের সহজলভ্যতা ব্যাহত হয়। ট্রাইব্যুনাল, নথিভুক্ত প্রমাণ বিবেচনা করিয়া আবেদনকারীদের দাবি সম্পূর্ণরূপে খারিজ করিয়া দিয়াছেন এবং ট্রাইব্যুনালের আদেশে হস্তক্ষেপ করার কোনো কারণ এই আপিলে বিদ্যমান নাই।

১৭.৩ কামরুন্নিসা (উপরোক্ত) মামলায়, পরিস্থিতি বিবেচনা করে আদালত রায় দিয়েছিলেন যে মৃত ব্যক্তি টিকিট ক্রয় করেছিলেন এমন কোনো প্রমাণ নেই। সেই বিশেষ পরিস্থিতিতে আদালত অনুমান করেছিলেন যে এটি 'অপ্রত্যাশিত দুর্ঘটনা'র ঘটনা নয় বরং 'ট্রেন চাপা পড়া'র ঘটনা। আদালত পর্যবেক্ষণ করেছিলেন:

"৭. উপরোক্ত রিপোর্টে আরও প্রকাশ করা হয়েছে যে মৃত ব্যক্তির দেহ দুটি খণ্ডে বিভক্ত ছিল এবং তা রেললাইনের পাশে পড়ে ছিল। রিপোর্টে আরও উল্লেখ করা হয়েছে যে মৃত ব্যক্তির অন্ত্র দেহ থেকে বেরিয়ে এসেছিল। উপরোক্ত বাস্তব পরিস্থিতি থেকে প্রকাশ পায় যে দেহটি পেট থেকে দুটি খণ্ডে বিভক্ত ছিল। তদন্তের রিপোর্টে প্রাপ্ত তথ্য থেকে এটি অনুমান করা যায় যে অন্ত্র দেহ থেকে বেরিয়ে এসেছিল। আমাদের পক্ষে এটি মেনে নেওয়া সম্ভব নয় যে ট্রেনে ওঠার সময় এমন দুর্ঘটনা ঘটতে পারে।"

৮. উপরোক্ত অনুচ্ছেদ ৭ ও ৮-এ বর্ণিত বাস্তব পরিস্থিতির অতিরিক্ত, রিপোর্টে আরও প্রকাশ করা হয়েছে যে মৃত ব্যক্তির পকেট ডায়েরি ছাড়াও, তার কাছে কয়েকটি টেলিফোন নম্বরও পাওয়া গিয়েছিল, তবে গুরুত্বপূর্ণভাবে, মৃত ব্যক্তির কাছে অন্য কোনো কাগজপত্র ছিল না। এটি আরও স্পষ্ট করে যে রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ কর্তৃক গৃহীত অবস্থান অনুসারে, মৃত গফুর সাব, দেবানগেরে রেলওয়ে স্টেশনে ট্রেনে ওঠার জন্য টিকিটের মালিক ছিলেন না।"

১৭.৪ সুতরাং আমরা এই রায় বহাল রাখছি যে কেবলমাত্র রেলওয়ে চত্বরে কোনো মৃতদেহ পাওয়া গেলে, এই দাবি নাকচ করা যাবে না যে ক্ষতিপূরণের জন্য তিনি একজন সত্যবাদী যাত্রী ছিলেন না। তবে, কেবলমাত্র আহত বা মৃত ব্যক্তির কাছে টিকিট না থাকা সত্ত্বেও, এই দাবি নাকচ করা যাবে না যে তিনি একজন সত্যবাদী যাত্রী ছিলেন। প্রাথমিক প্রমাণের ভার বাদীর উপর বর্তাবে যিনি প্রাসঙ্গিক তথ্য সম্বলিত হলফনামা দাখিল করবেন এবং তারপর সেই ভার রেলওয়ের উপর স্থানান্তরিত হবে এবং ঘটনা বা পারিপার্শ্বিক পরিস্থিতির ভিত্তিতে বিষয়টি সিদ্ধান্ত নেওয়া হবে। তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিটি মামলার ক্ষেত্রে এর মীমাংসা করা হবে। এই বিষয়ে আইনি অবস্থান সেই অনুযায়ী বহাল থাকবে।

পুনরায়: **(iv)** সুদের হার

১৮. পূর্বে যেমন উল্লেখ করা হয়েছে, যদিও থাজহাথে পুরায়িল সরাবি **(**উপরোক্ত**)** মামলায় এই আদালত রায় দিয়েছে যে আবেদনের তারিখ থেকে পুরষ্কার ঘোষণার তারিখ পর্যন্ত ৬% হারে এবং তারপর ৯% হারে সুদ ধার্য করতে হবে, মোহামাদী **(**উপরোক্ত**)** মামলায় দুর্ঘটনার শিকারের মামলাগুলির ক্ষেত্রে যুক্তিসঙ্গত হারে সুদ প্রদানের নির্দেশ দেওয়া হয়েছে। আমাদের মতে, কোনো সুনির্দিষ্ট বিধির অনুপস্থিতিতে, যদি রেলওয়ের দায় পরিশোধের তারিখ পর্যন্ত বহাল থাকে, তবে সেই তারিখ পর্যন্ত সুদ প্রদান করতে হবে, কোনো পর্যায় বিবেচ্য হবে না। ১৯৮৮ সালের মোটর ভেহিকেলস আইনের অধীনে দুর্ঘটনার শিকারের মামলাগুলির ক্ষেত্রে আইনি অবস্থান এটাই। এই বিষয়ে পরস্পরবিরোধী মতামত এইভাবে মীমাংসা করা হলো।

আপিল সেই অনুযায়ী খারিজ করা হলো।

নিধি জৈন আপিল খারিজ করা হলো।

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 ভাষায়বো ঝার 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।

/Sukanta Sen