[2018] 4 एस. सी. आर. 417

भारत का संघ

वी.

रीना देवी

(2018 की सिविल अपील संख्या 4945)

मई 09,2018

[आदर्श कुमार गोयल और आर. एफ. नरीमन, जे. जे.]

रेलवे अधिनियम, 1989:

रेल दुर्घटना दावा-क्षतिपूर्ति-राशि-के रूप में

आवेदन/घटना की तारीख या मुआवजा देने के आदेश की तारीख के अनुसार मुआवजे की दर के अनुसार

आयोजित किया गयाः

ब्याज के साथ दुर्घटना जो दुर्घटना की तरह उचित मानी जा सकती है दावा मामले यदि मुआवजे के पुरस्कार की तारीख पर प्रदान किया जाता है

न्यायाधिकरण ब्याज के साथ अपरिशोधित राशि से अधिक है, दो में से अधिक राशि दी जानी है।

एस. 124 ए-अप्रिय घटना के कारण मुआवजा

ट्रेन में चढ़ने या उतरने के दौरान मृत्यु या चोट-पीड़ित को मुआवजा-अधिकारः में मृत्यु या चोट

ट्रेन में चढ़ने या उतरने का क्रम एक 'अप्रिय' होगा।

घटना 'पीड़ित को मुआवजे का हकदार बनाती है-यह नहीं गिरेगी एस के परंतुक के तहत। 124 ए केवल एक योगदान कारक के रूप में पीड़ित की लापरवाही के अनुरोध पर-'स्वयं से लगी चोट' की अवधारणा के लिए ऐसी चोट पहुँचाने के इरादे की आवश्यकता होती है न कि केवल किसी विशेष डिग्री की लापरवाही।

एसएस। 55 और 137-रेलवे ट्रैक के पास व्यक्ति मृत पाया गया -

क्या दावे की रखरखाव के लिए एक प्रामाणिक यात्री

क्षतिपूर्ति-आयोजितः रेलवे परिसर में केवल एक शव की उपस्थिति यह मानने के लिए निर्णायक नहीं होगी कि घायल या मृतक एक प्रामाणिक यात्री थे, जिसके लिए मुआवजे का दावा किया जा सकता है-हालांकि, ऐसे घायल या मृतक के साथ टिकट की अनुपस्थिति इस दावे को नकार नहीं देगी कि वह एक प्रामाणिक व्यक्ति थे।

यात्री का प्रारंभिक बोझ दावेदार पर होगा जिसे प्रासंगिक तथ्यों और बोझ का हलफनामा दाखिल करके हटाया जा सकता है।

फिर रेलवे पर स्थानांतरित किया जाएगा और इस मुद्दे पर निर्णय लिया जा सकता है

दिखाए गए तथ्य या उपस्थित परिस्थितियाँ।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

रेलवे दुर्घटना दावा-ब्याज पुरस्कार-आयोजितः ब्याज दुर्घटना की तारीख से ही दिया जा सकता है जब रेलवे का दायित्व उत्पन्न होता है और भुगतान की तारीख तक, चरणों में किसी भी अंतर के बिना।

अपील का निपटारा करते हुए, न्यायालय ने पकड़नाः मुआवजे की मात्राः

वसूली योग्य लेकिन दावेदार को दुर्घटना की तारीख से भुगतान तक ऐसी दर पर ब्याज मिलेगा जिसे समय-समय पर उचित और उचित माना जाए। मोटर दुर्घटना दावा मामलों में लागू ब्याज की दर को उचित और निष्पक्ष माना जा सकता है। [पैरा 15.3] [431-बी-सी] 1.2 मुआवजे का भुगतान दुर्घटना की तारीख को ब्याज के साथ किया जाएगा जिसे उचित माना जा सकता है।

समय-समय पर दुर्घटना दावा मामलों के समान पैटर्न पर। यदि इस प्रकार गणना की गई राशि न्यायाधिकरण के निर्णय की तारीख को निर्धारित राशि से कम है, तो दावेदार दोनों में से अधिक राशि का हकदार होगा। यह आदेश उन पुरस्कारों को प्रभावित नहीं करेगा जो पहले ही अंतिम हो चुके हैं और जहां ऐसे पुरस्कारों को चुनौती देने की सीमा समाप्त हो गई है, यह आदेश अपने आप में देरी को माफ करने का आधार नहीं होगा। दुर्घटना की तारीख को लागू होने वाले मुआवजे को उचित ब्याज के साथ दिया जाना चाहिए और लाभकारी कानून के अधिदेश को प्रभावी बनाने के लिए, यदि मुआवजे का प्रावधान दिए जाने की तारीख को किया गया है।

न्यायाधिकरण ब्याज के साथ अपरिशोधित राशि से अधिक है,

इन दोनों में से अधिक राशि देनी होगी। [पैरा 15.4] [431-ई-एफ, जी]

प्रताप नारायण सिंह देव बनाम। श्रीनिवास सबाता (1976) 1

एस. सी. सी. 289-लागू हुआ।

राठी मेनन बनाम। भारत संघ (2001) 3 एससीसी 714: [2001] 2 एससीआर 365; पी. ए. नारायणन बनाम। भारत संघ (1998) 9 एस. सी. सी. 134; मगहर सिंह बनाम। जसवंत सिंह (1998) 3 एस. सी. सी. 67; थझाते पुरयिल सराबी बनाम। भारत संघ (2010) टीएसी 420 एससी; मोहम्मदी बनाम। भारत संघ (2011) ए. सी. जे. 2356; कलंदी चरण साहू बनाम

महाप्रबंधक, दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर भारत संघ v.

रीना देवी

2017 की सिविल अपील No.5608 ने 25.4.2017 पर निर्णय लिया; भारत संघ बनाम। रमन आयरन फाउंड्री (1974) 2 एस. सी. सी. 331: ; केसोरम इंडस्ट्रीज एंड कॉटन मिल्स लिमिटेड बनाम सी. डब्ल्यू. टी. सेंट्रल कलकत्ता [1966] 2 एस. सी. आर. 688-संदर्भित।

2.1 रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 124 और 124 ए में प्रावधान है कि मुआवजे का भुगतान किया जाना है या नहीं। दुर्घटना या 'अप्रिय घटना' के मामले में रेलवे प्रशासन की ओर से गलत कार्य, उपेक्षा या गलती। केवल वे अपवाद हैं जो धारा 124 ए के परंतुक के तहत प्रदान किए गए हैं। धारा 124 ए के प्रावधान पर आते हुए कि यात्री की मृत्यु या मृत्यु होने पर कोई मुआवजा देय नहीं है।

उसमें वर्णित स्थितियों के कारण चोट लगने पर, आत्महत्या या आत्महत्या के प्रयास के संबंध में कोई कठिनाई नहीं है, जिस स्थिति में कोई मुआवजा देय नहीं हो सकता है। [पैरा 16.1,16.2] [432-बी, सीजे

2.2 'स्वयं चोट पहुँचाने' की अवधारणा के लिए ऐसी चोट पहुँचाने के इरादे की आवश्यकता होगी न कि केवल किसी की लापरवाही। विशेष डिग्री। ऐसा करना अंशदायी लापरवाही के सिद्धांत को लागू करने के बराबर होगा जो इसमें नहीं किया जा सकता है

'नो फॉल्ट थ्योरी' पर आधारित देयता का मामला। ट्रेन में चढ़ने या उतरने के दौरान मृत्यु या चोट एक 'अप्रिय घटना' होगी जो पीड़ित को मुआवजे का हकदार बनाएगी और एस के प्रावधान के तहत नहीं आएगी। 124 ए केवल एक योगदान कारक के रूप में पीड़ित की लापरवाही के अनुरोध पर। [पैरा 16.6] [435-बी-डी]

भारत संघ बनाम। प्रभाकरण विजय कुमार (2008) 9 एस. सी. सी. 527; जमीला बनाम। भारत संघ (2010) 12 एस. सी. सी. 443; जोसेफ पी. टी. बनाम। भारत संघ ए. आई. आर. 2014 केरल (12); पुष्प बनाम। भारत संघ (2017) III ए. सी. सी. 799 (बम); श्याम नारायण बनाम। भारत संघ (2018) एसीजे 702 का उल्लेख किया गया है।

3. रेलवे परिसर में केवल एक शव की उपस्थिति यह मानने के लिए निर्णायक नहीं होगी कि घायल या मृतक एक प्रामाणिक व्यक्ति थे विश्वसनीय यात्री जिसके लिए मुआवजे का दावा किया जा सकता है। हालाँकि, ऐसे घायल [2018] 4 एस. सी. आर. के साथ टिकट की अनुपस्थिति।

फिर रेलवे पर स्थानांतरित किया जाएगा और इस मुद्दे पर निर्णय लिया जा सकता है दिखाए गए तथ्य या उपस्थित परिस्थितियाँ। [पैरा 17.4] [438 बी-डी]

राज कुमारी बनाम। भारत संघ (1993) ए. सी. जे. 846; गुरचरण सिंह बनाम। भारत संघ (2015) एसीजे 171; जेट्टी नागा लक्ष्मी पार्वती बनाम। भारत संघ 2013 एसीजे 1061; कामरुन्निसा बनाम। भारत संघ ए. आई. आर. 2017 एस. सी. 1436: 2017 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 304-संदर्भित।

ब्याज दरः

4. हालांकि इस अदालत ने थझाथे पुरयिल सराबी मामले में कहा कि ब्याज की दर आवेदन की तारीख से पुरस्कार की तारीख तक 6 प्रतिशत और उसके बाद 9 प्रतिशत की दर से होनी चाहिए और 9 प्रतिशत ब्याज दर आवेदन की तारीख से दी गई थी। मोहम्मदी के मामले में, दुर्घटना के दावे के मामलों के बराबर ब्याज की दर उचित दर होनी चाहिए। किसी विशिष्ट वैधानिक प्रावधान के अभाव में, दुर्घटना की तारीख से ही ब्याज दिया जा सकता है जब रेलवे का दायित्व भुगतान की तारीख तक उत्पन्न होता है, बिना चरणों में किसी अंतर के। इस संबंध में कानूनी स्थिति मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के तहत दुर्घटना के दावों के मामलों के बराबर है। [पैरा 18] [438-ई-एफ]

थझाथे पुरयिल सराबी बनाम। भारत संघ (2010) टीएसी 420 एससी; मोहम्मदी बनाम भारत संघ (2011) एसीजे

2356 ; भारत संघ बनाम। कुरुकुंडु बालकृष्णैया (2004) एसीजे 529; कौशल्या देवी बनाम। उत्तर पूर्वी रेलवे के महाप्रबंधक के माध्यम से भारत संघ,

गोरखपुर, उत्तर प्रदेश पी. एल. जे. आर. 2008 (3) 711; आगाम

शांतम्मा बनाम भारत संघ (2004) एसीजे 713; भारत संघ बनाम। लीलाम्मा 2009 (1) के. एल. टी. 914; भारत संघ बनाम। सुरेखा (2011) एसीजे 1845; रामधन बनाम। भारत संघ (2009) एसीजे 2487; भारत संघ बनाम। नंदाबाई (2016) एसीजे 411; आशारानी दास बनाम भारत संघ 2009 (2) कैल एलटी 467; केरल राज्य विद्युत बोर्ड बनाम। वल्सला के. (1999) 8 एस. सी. सी. 254; यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम। अलवी (1998) 3 एल. एल. एन. 285; रहमत उल्ला और ओ. आर. एस. बनाम। भारत संघ दावा आवेदन सं। ओ. ए. (II) यू /

168/2013 - संदर्भित किया गया।

एन. डी. आई. ए. बनाम रीना देवी

42

कानून संदर्भ

ए.

संदर्भित किया गया है

पैरा 5

पैरा 5

संदर्भित किया गया है

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

बी.

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

एस.

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

डी.

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

पैरा 8

संदर्भित किया गया है संदर्भित किया गया है

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

ई.

संदर्भित किया गया है

पैरा 8

संदर्भित किया गया है

पैरा 9

पैरा 9

संदर्भित किया गया है

संदर्भित किया गया है

पैरा 10

एफ.

संदर्भित किया गया है

पैरा 10

संदर्भित किया गया है

पैरा 10

संदर्भित किया गया है

पैरा 11

संदर्भित किया गया है

पैरा 11

जी.

संदर्भित किया गया है

पैरा 15.1

संदर्भित किया गया है

पैरा 15.1

लागू किया गया

पैरा 15.3

पैरा 16.6

संदर्भित किया गया है

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं. 4945

2018 से।

2013 की विविध अपील संख्या 198 में पटना में उच्च न्यायालय के न्यायिक निर्णय और आदेश दिनांक 16.10.2017 से।

विक्रमजीत बनर्जी, ए. एस. जी., मुकुल रोहतगी, वरिष्ठ अधिवक्ता (ए. सी.), भरत सिंह, निची कट्स जोशी, राज बहादुर, सुश्री नचिकेता जोशी, श्रीमती अनिल

कटियार, उपस्थित पक्षों के अधिवक्ता।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

आदर्श कुमार गोएल, जे. 1. यह अपील की गई है

रेलवे अधिनियम, 1989 (1989 अधिनियम) की धारा 124 ए के तहत 4 लाख रुपये के मुआवजे के पुरस्कार के खिलाफ प्राथमिकता दी गई।

2. प्रतिवादी ने 20 अगस्त, 2002 को एक 'अप्रिय घटना' में अपने पति जतान गोप की मृत्यु के लिए मुआवजे का दावा दायर किया। उसका मामला यह है कि मृतक ने करूता से खुसरोपुर के लिए ट्रेन No.532 से द्वितीय श्रेणी का टिकट खरीदा था। वह ट्रेन से गिर गया।

यात्रियों की भीड़ के कारण उनकी मौके पर ही मौत हो गई। मृतक को टिकट खरीदते और ट्रेन में चढ़ते हुए देखने वाले कैलाश गोप ने इन तथ्यों को बताते हुए एक हलफनामा दायर किया। उनकी जाँच नहीं की गई थी। प्रत्यर्थी का मामला यह है कि मृतक के कब्जे से टिकट बरामद नहीं किया गया था क्योंकि हो सकता है कि यह कहीं खो गया हो। 3. अपीलार्थी द्वारा दावे का विरोध किया गया था। बताया गया कि मृतक यात्री नहीं था, बल्कि रेलवे के पास भटक रहा था

ट्रैक करें। प्राथमिकी दर्ज कराने वाले मृतक के चचेरे भाई ने कहा कि मृतक मानसिक विकार से पीड़ित था और उस मानसिक स्थिति में भटक रहा था। हालाँकि, उनसे गवाह के रूप में पूछताछ नहीं की गई थी।

4. न्यायाधिकरण ने दावे को इस आधार पर खारिज कर दिया कि यह 'अप्रिय घटना' का मामला नहीं था, बल्कि 'रन ओवर' का मामला था। मृतक एक प्रामाणिक यात्री नहीं था।

5. उच्च न्यायालय ने कैलाश गोप के साक्ष्य पर भरोसा करते हुए न्यायाधिकरण के आदेश को रद्द कर दिया, जिन्होंने इस आशय का हलफनामा दायर किया था कि

मृतक ने टिकट खरीदा था और ट्रेन में चढ़ गया था। उक्त गवाह से जिरह नहीं की गई है। रिलायंस को एक पर रखा गया था कौशलया देवी बनाम भारत संघ बनाम महाप्रबंधक, उत्तर पूर्वी रेलवे, भारत संघ बनाम में उच्च न्यायालय की खंड पीठ का निर्णय।

मामला। 6. यह अपील मुख्य रूप से इस आधार पर की गई है कि प्रतिवादी का दावा 'अप्रिय घटना' के अभाव में स्वीकार्य नहीं था।

'घटना' जैसा कि 1989 के अधिनियम की धारा 123 (सी) के तहत परिभाषित किया गया है जैसा कि न्यायाधिकरण द्वारा उचित रूप से अभिनिर्धारित किया गया है। रेलवे के परिसर में केवल शव की उपस्थिति यह मानने के लिए पर्याप्त नहीं थी कि वह एक प्रामाणिक खरीदार था, विशेष रूप से जब मृतक से कोई टिकट नहीं मिला था।

7. विद्वान ए. एस. जी. ने यह स्पष्ट किया कि अपीलार्थी केवल इस विषय पर कानून बनाने में रुचि रखता है, भले ही विवादित निर्णय में कोई गड़बड़ी न हो। तदनुसार, हमने प्रत्यर्थी को नोटिस जारी करने के बजाय न्यायमित्र के रूप में अदालत की सहायता करने के लिए वरिष्ठ वकील श्री मुकुल रोहतगी से अनुरोध किया। हम विवादित फैसले को बाधित करने का प्रस्ताव नहीं करते हैं, भले ही इसकी शुद्धता कुछ भी हो और हम उस कानूनी मुद्दे पर विचार करने का प्रस्ताव करते हैं जिसे उठाया जाना चाहिए और उन मुद्दों पर जो रेलवे न्यायाधिकरण द्वारा हमारे ध्यान में लाए गए हैं जैसा कि बाद में दिखाया गया है। 8. 13 मार्च, 2018 के आदेश के माध्यम से, हमने राठी मेनन बनाम भारत संघ 3 और कलंदी में स्पष्ट संघर्ष के मुद्दे को नोट किया

चरण साहू बनाम महाप्रबंधक, दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर, दावा दायर करने के समय और आदेश की तारीख को अलग-अलग दर लागू होने पर मुआवजे की दर लागू करने के लिए प्रासंगिक तिथि के रूप में। पंजीयक प्रधान पीठ, रेलवे दावा न्यायाधिकरण द्वारा एक निवेदन दायर किया गया है जिसमें चार विषयों पर स्पष्टीकरण मांगा गया है जो बार-बार उक्त न्यायाधिकरण के समक्ष उठते हैं अर्थातः

(i) मुआवजे की मात्राः यह कहा गया है कि राठी मेनन (ऊपर) और कलंदी चरण साहू (ऊपर) में निर्णयों में टकराव है, जिसके स्पष्टीकरण की आवश्यकता है। हम पहले ही ले चुके हैं इस मुद्दे पर ध्यान दें।

1 पीएलजेआर 2008 (3), पृष्ठ 711 2 एआईआर 2017 एससी 1436 = 2017 एससीसी ऑनलाइन एससी 304 3 (2001) 3 एससीसी 714, पैरा 30

4 2017 की सिविल अपील No.5608 ने 25.4.2017 [2018] 4 एस. सी. आर. पर निर्णय लिया।

((ii) यात्री की परिभाषाः रेलवे परिसर में पटरी के पास मृत पाए गए किसी भी व्यक्ति को उसके शरीर से टिकट की बरामदगी के अभाव में मुआवजे के दावे के रखरखाव के लिए एक प्रामाणिक यात्री माना जा सकता है या नहीं। आगम शांतम्मा बनाम भारत संघ 3 में आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय के विरोधाभासी निर्णय; भारत संघ बनाम केरल उच्च न्यायालय

लीलम्मा '; भारत संघ बनाम सुरेखा में बॉम्बे उच्च न्यायालय (नागपुर पीठ); रामधन बनाम भारत संघ 3; और

भारत संघ बनाम नंदाबाई '; कलकत्ता उच्च न्यायालय में

आशारानी दास बनाम भारत संघ "; और मध्य प्रदेश

राज कुमारी बनाम भारत संघ में उच्च न्यायालय की आवश्यकता है

इस विषय पर हल किया जाए।

((ग) स्वयं चोट पहुँचाने की अवधारणाः चाहे दुर्घटना के परिणामस्वरूप चलती ट्रेन में चढ़ने या उतरने का प्रयास 'स्वयं की चोट' का मामला था ताकि किसी भी मुआवजे का हकदार न हो या ऐसी कोई अवधारणा कानून की योजना के तहत लागू नहीं हो सकती है जो मुआवजे का भुगतान करने के लिए सख्त दायित्व डालती है।

धारा 124 और 124 ए के तहत रेलवे। इस संबंध में जोसेफ पी. टी. बनाम भारत संघ मामले में केरल के उच्च न्यायालयों के विचार

बॉम्बे ने पुष्प बनाम भारत संघ 1 में और दिल्ली ने श्याम नारायण बनाम भारत संघ 1 में भारत संघ बनाम प्रभाकरण में इस न्यायालय के फैसलों के खिलाफ प्रतीत हो सकता है।

विजय कुमार 1 5 और जमीला बनाम भारत संघ 1।

((iv) ब्याज का पुरस्कार। अधिनियम ब्याज के बारे में चुप है। थझाथे पुरयिल सराबी बनाम भारत संघ 1 7 में, यह न्यायालय

यह अभिनिर्धारित किया गया कि सी. पी. सी. को लागू किया जा सकता है और आवेदन की तारीख से पुरस्कार की तारीख तक 6 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से और पुरस्कार की तारीख से भुगतान की तारीख तक 9 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज दिया जा सकता है।

(2004) एसीजे 713

2009 (1) के. एल. टी 914

(2011) एसीजे 1845 (2009) एसीजे 2487

(2016) एसीजे 411

2009 (2) कैल्ट 467

5 (2010) 12 एस. सी. सी. 443 7 (2010) टीएसी 420 एससी यूनियन ऑफ इंडिया बनाम

रीना देवी [आदर्श कुमार गोएल, जे।]

मोहम्मदी बनाम भारत संघ में 9 प्रतिशत की दर से 1,8 प्रतिशत ब्याज बिना किसी अंतर के दिया गया।

आवेदन और पुरस्कार की तारीख या बाद के पुरस्कार के लिए।

9. अपीलार्थी की ओर से इस आशय का एक अतिरिक्त हलफनामा दायर किया गया है कि राठी मेनन (ऊपर) में निर्णय निर्धारित नहीं किया गया था। इस प्रभाव के लिए सही कानून कि मुआवजे की दर आदेश की तारीख पर लागू होनी चाहिए। यह प्रस्तुत किया जाता है कि उक्त निर्णय में प्रताप नारायण सिंह देव मामले में 4-न्यायाधीश पीठ के निर्णय पर विचार नहीं किया गया था।

बनाम श्रीनिवास सबाटा 1 9 इस प्रभाव के लिए कि क्षतिपूर्ति का भुगतान करने का दायित्व

जैसे ही चोट लगती है। केरल राज्य विद्युत बोर्ड बनाम वलसला के. 20 में इसे दोहराया गया था। केरल उच्च न्यायालय ने यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अलवी 2 1 में भी यही विचार रखा।

10. अपनी लिखित प्रस्तुतियों में, अपीलार्थी ने मुआवजे की मात्रा, यात्री की परिभाषा और सख्त नियमों के मुद्दों पर विचार किया है।

दायित्व। यह प्रस्तुत किया गया है कि कलंदी चरण साहू (ऊपर) में लिया गया दृष्टिकोण सही था। रेलवे दावा न्यायाधिकरण, बैंगलोर पीठ द्वारा 19 फरवरी, 2018 के अपने निर्णय में रहमत उल्ला और अन्य बनाम भारत संघ 22 में लिए गए विचार का भी संदर्भ दिया गया है। यात्री की परिभाषा और बिना किसी टिकट के रेलवे परिसर में पाए गए शव से ली जाने वाली धारणा के संबंध में, यह प्रस्तुत किया जाता है कि यदि व्यक्ति के शरीर से कोई टिकट नहीं मिलता है, तो एक प्रामाणिक यात्री होने का अनुमान नहीं लगाया जा सकता है। कौशल्या देवी (ऊपर) में पटना उच्च न्यायालय का विपरीत दृश्य था

दिल्ली उच्च न्यायालय का गुरचरण सिंह बनाम भारत संघ में गलत दृष्टिकोण और आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय का जेट्टी नागा लक्ष्मी पार्वती बनाम भारत संघ में दृष्टिकोण सही कानून था। के साथ सख्त दायित्व के संबंध में, यह प्रस्तुत किया जाता है कि एक 'अप्रिय घटना' और 'रन ओवर' के बीच अंतर किया जाना चाहिए। यह प्रस्तुत किया जाता है कि कामरुन्निसा (ऊपर) दावेदारों को ध्यान में रखते हुए दायित्व के सख्त प्रमाण के लिए रखा जाना चाहिए। न्यायाधिकरणों में 38000 मामले लंबित हैं। रेलवे

प्रशासन सभी वास्तविक मामलों में मुआवजा देता है। यदि टिकट की वसूली न होने के बावजूद, दावेदार को इसके बोझ से छूट दी जाती है

18 (2011) एसीजे 2356

19 (1976) 1 एससीसी 289

20 (1999) 8 एस. सी. सी. 254

21 (1998) 3 एलएलएन 285 22 दावा आवेदन No.OA (II) यू/168/2013 23 (2015) एसीजे 171

सबूत और रेलवे को इस तरह के दावे को पूरा करने की आवश्यकता है, रेलवे की देनदारी असमान रूप से बढ़ेगी। वर्तमान में, रेलवे मुआवजे के रूप में लगभग Rs.350 करोड़ का भुगतान कर रहा था। 68, 000 हैं। किलोमीटर रेलवे पटरियाँ जो छिद्रपूर्ण/मानव रहित हैं जिसके परिणामस्वरूप अप्रिय घटनाएँ होती हैं जिनके लिए रेलवे पर उसके दायित्व के वैध प्रमाण के बिना दायित्व नहीं लगाया जाना चाहिए। भारत संघ बनाम कुरुकुंडु बालकृष्णैया 2 5 में आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय ने सही फैसला सुनाया

कि साक्ष्य के मानदंडों को पूरी तरह से नजरअंदाज नहीं किया जा सकता है।

11. विद्वान न्यायमित्र श्री रोहतगी ने कहा कि राठी मेनन (उपरोक्त) में लिए गए विचार को प्राथमिकता दी जानी चाहिए और मुआवजे की दर निर्धारित की जानी चाहिए।

आदेश की तारीख को लागू किया जाना चाहिए। उन्होंने प्रस्तुत किया कि सामान्य कानून में राशि भारत संघ बनाम रमन आयरन फाउंड्री 26 और केसोरम में निर्धारित मूल्यांकन की तारीख को देय हो जाती है।

इंडस्ट्रीज एंड कॉटन मिल्स लिमिटेड बनाम सी. डब्ल्यू. टी. सेंट्रल कलकत्ता इसके अलावा, वर्तमान में एक लाभकारी कानून का मामला है, यदि दो व्याख्याएं दावेदार के लिए फायदेमंद हो सकती हैं प्रभाकरण विजय कुमार (ऊपर) में निर्धारित कानून के अनुरूप, वरीयता दी जानी चाहिए। उन्होंने प्रस्तुत किया कि श्रमिक मुआवजा अधिनियम (जिसे अब कर्मचारी मुआवजा अधिनियम, 1923 नाम दिया गया है) को वर्ष 1958 में संशोधित किया गया था और विधेयक के खंडों पर टिप्पणियों के खंड 5 में कहा गया थाः

" खंड 5. - यह प्रावधान यह सुनिश्चित करने के लिए किया जा रहा है कि कर्मचारी को वह राशि मिल सके जो नियोक्ता तुरंत भुगतान करने के लिए तैयार है।

इस खंड में ब्याज के भुगतान का भी प्रावधान है यदि - मुआवजे का भुगतान नियत तिथि से एक महीने के भीतर और जुर्माने के लिए नहीं किया जाता है यदि आयुक्त देरी को उचित नहीं मानते हैं।

12. इससे पता चलता है कि कानून का इरादा यह है कि देय मुआवजा किसी निर्णय के बाद ही दिया जाता है, भले ही इसके लिए राशि की आवश्यकता हो।

तुरंत भुगतान करें। यदि मुआवजे का तुरंत भुगतान नहीं किया जाता है, तो 1923 के अधिनियम की धारा 4 ए में ब्याज और जुर्माने का प्रावधान है। इस प्रकार, लागू दर आदेश की तारीख के अनुसार होनी चाहिए।

25 (2004) ए. सी. जे. 529 26 (1974) 2 एस. सी. सी. 331, पैरा 11 27 (1966) 2 एस. सी. आर. 688, पैरा 33 भारत संघ बनाम।

रीना देवी [आदर्श कुमार गोएल, जे।]

13. हमने प्रतिद्वंद्वी प्रस्तुतियों पर उत्सुकता से विचार किया है। हम.

1989 के अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों को उद्धृत करना आवश्यक है:

" S.123। परिभाषाएँ। इस अध्याय में, जब तक कि संदर्भ

अन्यथा आवश्यक है,

(क) "दुर्घटना" का अर्थ है प्रकृति की दुर्घटना जिसमें वर्णित है -

धारा 124;

(ख) XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

1 [((ग) "अप्रिय घटना" का अर्थ है

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(2) ट्रेन से किसी भी यात्री का दुर्घटनावश गिरना

S.124। देयता का विस्तार-जब एक काम करने के दौरान रेलवे, एक दुर्घटना होती है, या तो दोनों के बीच टक्कर होती है

जिन ट्रेनों में से एक यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेन है या

ट्रेन के पटरी से उतरने या अन्य दुर्घटना या ट्रेन के किसी हिस्से में दुर्घटना यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेन, फिर वहाँ है या नहीं

रेलवे की ओर से कोई गलत कार्य, उपेक्षा या चूक प्रशासन जैसे कि एक यात्री को हकदार बनाएगा जो

घायल हो गया है या कार्रवाई को बनाए रखने के लिए नुकसान हुआ है और

उसके संबंध में नुकसान की वसूली, रेलवे प्रशासन

किसी अन्य विधि में किसी बात के होते हुए भी, मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हो सकता है

विहित और उस सीमा तक केवल द्वारा हुए नुकसान के लिए

ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप मरने वाले यात्री की मृत्यु, और

व्यक्तिगत चोट और हानि, विनाश, क्षति या

यात्री के स्वामित्व वाली वस्तुओं का बिगड़ना और

उसके साथ उसके डिब्बे में या ट्रेन में,

इस तरह की दुर्घटना के परिणामस्वरूप। स्पष्टीकरण। इस खंड के प्रयोजनों के लिए "यात्री"

इसमें ड्यूटी पर तैनात एक रेलवे कर्मचारी भी शामिल है।

S.124A। अप्रिय घटना के लिए मुआवजा -

जब एक रेलवे के काम के दौरान एक अप्रिय घटना होती है

घटना होती है, तो क्या कोई घटना हुई है या नहीं

रेलवे की ओर से गलत कार्य, उपेक्षा या चूक

प्रशासन जैसे कि एक यात्री को हकदार बनाएगा जिसके पास [2018] 4 एस. सी. आर. है।

किसी अन्य कानून में निहित कुछ भी, भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा ऐसी अप्रिय घटना के परिणामस्वरूप किसी यात्री की मृत्यु या चोट लगने से हुए नुकसान के लिए उस हद तक मुआवजा जो निर्धारित किया जाए और उस हद तक केवलः

रेल प्रशासन द्वारा अनुभाग यदि यात्री की मृत्यु हो जाती है या चोट लगने के कारण

(क) उसके द्वारा आत्महत्या या आत्महत्या का प्रयास; ((ख) स्वयं चोट पहुँचाना;

(ग) उसका अपना आपराधिक कार्य;

पागलपन; (ई) कोई प्राकृतिक कारण या बीमारी या चिकित्सा या शल्य चिकित्सा उपचार जब तक कि चोट के कारण ऐसा उपचार आवश्यक न हो जाए।

उक्त अप्रिय घटना के कारण।

स्पष्टीकरण। इस खंड के प्रयोजनों के लिए, "यात्री"

इसमें शामिल हैं

((i) कर्तव्य पर तैनात रेलवे कर्मचारी; और

((ii) एक व्यक्ति जिसने किसी भी तिथि या वैध प्लेट फॉर्म टिकट पर यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेन से यात्रा करने के लिए एक वैध टिकट खरीदा है और एक अप्रिय घटना का शिकार हो जाता है। "

14. 1989 के अधिनियम की धारा 129 के तहत शक्ति का प्रयोग करते हुए, रेल सरकार ने रेल दुर्घटना और रेल दुर्घटना नामक नियम बनाए।वार्ड घटना (क्षतिपूर्ति) नियम, 1990। नियमों ने अनुसूची प्रदान की जिसमें चोटों और चोटों के संबंध में देय मुआवजे की राशि निर्धारित की गई थी। उक्त नियमों को 22 दिसंबर, 2016 की अधिसूचना द्वारा 1 दिसंबर, 2017 से संशोधित किया गया है।

मुआवजे की अधिक राशि से हूल।

15. अब हम निम्नलिखित मुद्दों से निपटने के लिए आगे बढ़ते हैंः

(i) क्या मुआवजे की राशि आवेदन की तारीख को मुआवजे की निर्धारित दर के अनुसार होनी चाहिए /

घटना या क्षतिपूर्ति प्रदान करने के आदेश की तारीख पर; भारत संघ v.

((ii) क्या सख्त दायित्व का सिद्धांत लागू होता है; ((iii) क्या रेलवे पटरी के पास एक निकाय की उपस्थिति पर्याप्त है।

एक दावा बनाए रखने के लिए।

((iv) ब्याज की दर।

रीः (i) मुआवजे की मात्रा

15.1 राठी मेनन (उपरोक्त) मामले में, इस न्यायालय ने इस सवाल पर विचार किया कि क्या लागू किया जाने वाला मुआवजा लागू नियमों के अनुसार होगा।

आदेश की तारीख को या दुर्घटना या अप्रिय घटना के समय लागू नियमों के अनुसार। केरल उच्च न्यायालय द्वारा इस विचार को पलटते हुए कि मुआवजे का भुगतान करने का दायित्व दुर्घटना होते ही उत्पन्न हो जाता है, न कि जब मात्रा निर्धारित की जाती है, इस न्यायालय ने कहा कि दायित्व मुआवजे का भुगतान करना है 'जैसा कि निर्धारित किया जा सकता है' जिसका अर्थ है न्यायाधिकरण के आदेश की तारीख तक। इस न्यायालय ने कहा कि यदि केरल उच्च न्यायालय द्वारा दी गई व्याख्या को स्वीकार किया जाना है और दावेदार को दुर्घटना की तारीख को प्रचलित बाजार मूल्य के संदर्भ में मुआवजा मिलना है, तो समय बीतने के कारण मुआवजे का धन मूल्य कम हो जाएगा। केंद्र सरकार द्वारा दर में संशोधन स्वयं यह दिखा सकता है कि मुद्रा मूल्य में कमी आई है। न्यायाधिकरण को लागू होने वाली दर को लागू करना चाहिए

इस न्यायालय ने प्रताप नारायण सिंह देव (उपरोक्त), पी. ए. नारायणन बनाम भारत संघ 2 9 और मघर सिंह बनाम जसवंत सिंह 3 0 में वृहद पीठ के निर्णयों को अलग किया। यह देखा गया कि प्रताप नारायण सिंह देव (ऊपर) और मगहर सिंह (ऊपर) निर्णय थे। श्रमिक क्षतिपूर्ति अधिनियम के तहत जहां योजना उक्त अधिनियम की तरह अलग थी, जमा नहीं किए जाने पर ब्याज और जुर्माने का प्रावधान था। पी. ए. नारायणन (उपरोक्त) के निर्णय पर इस विचार का समर्थन करने के लिए भरोसा किया गया था कि इसमें मुआवजा दिया गया था, भले ही दुर्घटना की तारीख नियमों के प्रावधान से बहुत पहले की थी।

क्षतिपूर्ति।

15.2 . अपीलार्थी के लिए विद्वान ए. एस. जी. ने प्रस्तुत किया कि राठी मेनन (ऊपर) में दृष्टिकोण विशेष रूप से बाद के निर्णयों से कम हो जाता है। थझथे पुरयिल सराबी (ऊपर), मोहम्मदी (ऊपर) और कलंदी चरण साहू (ऊपर) में। राठी मेनन (ऊपर) पर आधारित था

29 (1998) 3 एससीसी 67 30 (1998) 9 एससीसी 134 [2018] 4 एस. सी. आर.

इस आधार पर कि ब्याज के लिए कोई कानून नहीं था और अन्याय होगा यदि मुआवजे का भुगतान धन मूल्य पर किया गया था जो कम हो गया था मुआवजे का भुगतान किया गया था। वास्तव में ब्याज दिया गया था

राठी मेनन (सुप्रा)। यह उस आधार पर था कि श्रमिक क्षतिपूर्ति मामलों में निर्णय अलग-अलग माने जाते थे, हालांकि उक्त निर्णय बड़ी पीठों के होते हैं। तत्पश्चात थझाथे पुरयिल सराबी (ऊपर) में इस न्यायालय द्वारा राठी मेनन (ऊपर) का उल्लेख करने के बाद यह अभिनिर्धारित किया गया है कि घटना की तारीख को उपार्जित मुआवजे का दावा करने का अधिकार, हालांकि मुआवजे की गणना न्यायाधिकरण के निर्णय की तारीख को की जाती है। समय बीतने के कारण धन मूल्य के नुकसान की भरपाई के लिए और देय होने पर धन का उपयोग करने के अधिकार से इनकार करने के लिए, ब्याज का भुगतान करने की आवश्यकता थी। तदनुसार, इस न्यायालय ने आवेदन की तारीख से वसूली की तारीख तक दी गई राशि पर ब्याज का भुगतान करने का निर्देश दिया। मोहम्मदी (ऊपर) में इस दृष्टिकोण का पालन किया गया था। कलंदी चरण साहू (उपरोक्त) में, कानूनी मुद्दे पर कोई विशिष्ट चर्चा किए बिना, मुआवजे के भुगतान के लिए निर्देश जारी किया गया था जो भौतिक समय पर लागू था और इसे 4 लाख रुपये का माना गया था। उस मामले में, दुर्घटना वर्ष 2005 में हुई थी और न्यायाधिकरण का निर्णय 2009 में था, यानी 1 जनवरी, 2017 से पहले।

15.3 . विद्वान न्यायमित्र ने रमन आयरन फाउंड्री (ऊपर) और केसोरम इंडस्ट्रीज (ऊपर) में इस न्यायालय के फैसलों का उल्लेख किया है - प्रस्तुत करें कि लागू मुआवजे की राशि न्यायाधिकरण के निर्णय के अनुसार होनी चाहिए क्योंकि देय राशि केवल उस दिन है और पहले नहीं। केसोरम इंडस्ट्रीज (ऊपर) में, सवाल यह था कि कब के उद्देश्यों के लिए

संपत्ति कर अधिनियम, 1957 के तहत 'शुद्ध संपत्ति' की गणना करते हुए कर के भुगतान के प्रावधान को उक्त अधिनियम की धारा 2 (एम) के अर्थ में 'बकाया ऋण' के रूप में माना जा सकता है। इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि 'ऋण' भुगतान करने के लिए बाध्य था। हालाँकि, आकस्मिकता पर देय राशि नहीं बनती है

' ऋण 'जब तक कि उक्त आकस्मिकता न हो जाए। कर का भुगतान करने की देनदारी इस तरह के कर की मात्रा निर्धारित होने पर उत्पन्न होती है। लेकिन जब कर की दर का पता लगाया जा सकता है, तो राशि को उस वर्ष के लिए ऋण के रूप में माना जा सकता है जिसके लिए कर विचाराधीन लेखा वर्ष के दौरान मूल्यांकन के उद्देश्यों के लिए देय है। इस निर्णय के अनुपात में उस सिद्धांत के साथ कोई टकराव नहीं है जो थझाथे पुरयिल सराबी (ऊपर) में प्रस्तावित किया गया है कि वर्तमान संदर्भ में मुआवजे का अधिकार दुर्घटना की तारीख को उत्पन्न होता है। रमन आयरन में

यह अभिनिर्धारित किया गया था कि जब तक देयता का न्यायनिर्णयन नहीं किया जाता है, तब तक बिना ऋण चुकाये हुए नुकसान के दावे से कोई ऋण उत्पन्न नहीं होता है। इस निर्णय से भी यह अभिनिर्धारित करना संभव नहीं है कि मुआवजे का दायित्व, वर्तमान संदर्भ में, केवल उसके निर्धारण पर उत्पन्न होता है, न कि दुर्घटना की तारीख पर। चूंकि यह माना गया है कि ब्याज का भुगतान करना आवश्यक है, इसलिए जिस आधार पर राठी मेनन (ऊपर) आधारित है, वह बदल गया है। हमारा विचार है कि वर्तमान संदर्भ में कानून यह माना जाना चाहिए कि देयता दुर्घटना की तारीख को उपार्जित होगी और उस तारीख को लागू राशि वसूली योग्य राशि होगी, लेकिन दावेदार को दुर्घटना की तारीख से भुगतान तक उस दर पर ब्याज मिलेगा जिसे समय-समय पर उचित और उचित माना जाए। इस संदर्भ में, लागू ब्याज की दर

मोटर दुर्घटना दावा मामलों को उचित और निष्पक्ष माना जा सकता है। एक बार रुचि की अवधारणा पेश किए जाने के बाद, कामगारों के सिद्धांत

क्षतिपूर्ति अधिनियम निश्चित रूप से लागू किया जा सकता है और प्रताप नारायण सिंह देव (उपरोक्त) मामले में 4-न्यायाधीश पीठ का निर्णय पूरी तरह से लागू होगा। जहां भी यह पाया जाता है कि न्यायाधिकरण के निर्णय की तारीख को लागू मुआवजे की संशोधित राशि निर्धारित राशि से कम है -

दुर्घटना की तारीख को ब्याज के साथ मुआवजा, दोनों में से अधिक राशि लाभकारी कानून के सिद्धांत पर प्रदान की जानी चाहिए। वर्तमान विधान निश्चित रूप से लाभकारी विधान का एक हिस्सा है। 33

15.4 तदनुसार, हम यह निष्कर्ष निकालते हैं कि दुर्घटना की तारीख को लागू मुआवजे का भुगतान ब्याज के साथ किया जाएगा।

समय-समय पर उसी पैटर्न पर उचित माना जाता है जिसमें

दुर्घटना दावा मामले। यदि इस प्रकार गणना की गई राशि न्यायाधिकरण के निर्णय की तारीख को निर्धारित राशि से कम है, तो दावेदार दोनों में से अधिक राशि का हकदार होगा। यह आदेश उन पुरस्कारों को प्रभावित नहीं करेगा जो पहले ही अंतिम हो चुके हैं और जहां इसके लिए सीमाएं हैं।

इस तरह के पुरस्कारों को चुनौती देने की अवधि समाप्त हो गई है, यह आदेश अपने आप में एक नहीं होगा देरी की क्षमा के लिए आधार। राठी मेनन (ऊपर) और कलंदी चरण साहू (ऊपर) में प्रतीत होने वाले संघर्ष को तदनुसार समझाया गया है। द.

4 - प्रताप नारायण सिंह देव (उपरोक्त) मामले में न्यायाधीश पीठ का फैसला इस विषय पर आधारित है और वर्तमान स्थिति पर पूरी तरह से लागू होता है। दुर्घटना की तारीख को लागू होने वाले मुआवजे को उचित ब्याज के साथ दिया जाना चाहिए और लाभकारी कानून के अधिदेश को प्रभावी बनाने के लिए, यदि मुआवजे का प्रावधान दिए जाने की तारीख को किया गया है।

न्यायाधिकरण ब्याज के साथ अपरिशोधित राशि से अधिक है, दोनों में से जितनी अधिक राशि दी जानी है।

33 प्रभाकरण विजय कुमार (ऊपर) पैरा 12 [2018] 4 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

रीः ((ii) कठोर दायित्व के सिद्धांत का अनुप्रयोग-अवधारणा

स्वयं को लगी चोट

16.1 बार में उद्धृत निर्णयों से हम सख्त दायित्व के सिद्धांत की प्रयोज्यता पर कोई टकराव नहीं देखते हैं। अनुभाग

16.2 धारा 124 ए के प्रावधान पर आते हुए कि यदि यात्री की मृत्यु हो जाती है या उसे चोट लगती है तो कोई मुआवजा देय नहीं है। उसमें उल्लिखित स्थितियों में, आत्महत्या या आत्महत्या के प्रयास के संबंध में कोई कठिनाई नहीं है, जिस स्थिति में कोई मुआवजा देय नहीं होगा। उच्च न्यायालयों में विचारों के टकराव को समझने पर उत्पन्न हुआ है

परंतुक में 'स्वयं की चोट' अभिव्यक्ति। कुछ निर्णयों में यह माना गया है कि पीड़ित की लापरवाही के कारण चोट या मृत्यु स्वयं की चोट के बराबर थी। हम इस मुद्दे पर केरल के उच्च न्यायालयों के जोसेफ पी. टी. (ऊपर), बॉम्बे के पुष्प (ऊपर) और दिल्ली के श्याम नारायण (ऊपर) के फैसलों का उल्लेख कर सकते हैं।

16.3 . जोसेफ पी. टी. (ऊपर) में, पीड़ित को एक ट्रेन में प्रवेश करने के दौरान चोटें आईं जो चलने लगी थी। सवाल यह था कि क्या

धारा 123 (सी) के तहत परिभाषित 'अप्रिय घटना' में घायल होने के उनके दावे को बरकरार रखा जा सकता है या क्या वह धारा 124 ए खंड (बी) के प्रावधान के दायरे में थे। उच्च न्यायालय ने कहा कि आत्महत्या या आत्महत्या के प्रयास के मामले में, जानबूझकर कार्य करना आवश्यक है। चूँकि 'स्वयं चोट पहुँचाने' की अवधारणा आत्महत्या के प्रयास से अलग है, इसलिए इस तरह के इरादे की आवश्यकता नहीं है और इस तरह के इरादे के बिना भी यदि कोई व्यक्ति लापरवाही से कार्य करता है, तो ऐसी दुर्घटना में लगी चोटों के बराबर होगी।

'स्वयं चोट पहुँचाने' के लिए। प्रासंगिक अवलोकन इस प्रकार हैंः

" इसलिए, प्रोविसो के दो अंगों को दो अलग-अलग उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए माना जाना चाहिए। हम "स्वयं की चोट" शब्द का अर्थ न केवल शब्दकोशों द्वारा प्रदान किए गए स्रोतों से समझ सकते हैं, बल्कि संदर्भ से भी समझ सकते हैं।

जिसका उपयोग क़ानून में किया गया है। "स्वयं चोट पहुँचाना" शब्द

भारत संघ v. रीना देवी [आदर्श कुमार गोएल, जे।]

कानून में उपयोग किए गए एक व्यक्ति के रूप में अनुमान लगाया जा सकता है

अपने स्वयं के कार्य के कारण पीड़ित होता है, जो कि जल्दबाजी या लापरवाही से कुछ अधिक है, लेकिन यह जानबूझकर आत्महत्या के प्रयास का कार्य नहीं होगा। हालांकि ऐसे मामले हो सकते हैं जहां खुद को चोट पहुँचाने का इरादा हो, जो आत्महत्या करने के प्रयास से कम हो, ऐसे मामले भी हो सकते हैं जहां कोई व्यक्ति इरादे की परवाह किए बिना पूरी तरह से कार्य कर सकता है।

लापरवाही, इसमें, वह सावधानी के सभी मानदंडों को हवा में फेंक सकता है और उसकी उम्र, परिस्थितियों आदि की परवाह किए बिना उसके नुकसान के लिए कार्य कर सकता है। इस मामले के तथ्यों से पता चलता है कि अपीलार्थी ने अपनी उम्र की परवाह किए बिना और ट्रेन के फुटबोर्ड से नीचे के स्तर से ट्रेन में चढ़ने के नुकसान और खतरों से पूरी तरह वाकिफ होकर ऑफ साइड से चलती ट्रेन में चढ़ने का प्रयास किया। यह आम जानकारी है कि डिब्बे के दरवाजों पर फुटबोर्ड और हैंडरेल को प्लेटफॉर्म पर चढ़ने और उतरने के लिए यात्रियों की सुविधा के अनुरूप बनाया गया है।

बोगी के नीचे लटकते फुटबोर्ड के माध्यम से चढ़ने के लिए संघर्ष करना। अंकगणित में खतरे की संभावना बढ़ जाती है। जब ट्रेन आगे बढ़ रही हो। इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए, यह केवल यह माना जा सकता है कि अपीलार्थी का कार्य लापरवाही, अविवेक और मूर्खता की पराकाष्ठा थी। यह है।

निर्विवाद है कि अधिनियम की धारा 124 ए का उद्देश्य है -

घायल यात्री या किसी अप्रिय घटना में शामिल मृत यात्री के आश्रितों को त्वरित उपचार प्रदान करें। घटना। अधिनियम की धारा 124 ए एक यात्री या उसके आश्रितों को मुआवजे का प्रावधान करती है, जो एक अप्रिय घटना में चोट या मृत्यु का सामना करते हैं, भले ही अप्रिय घटना किसी गलत कार्य, उपेक्षा या उपेक्षा का परिणाम न हो।

रेलवे प्रशासन की ओर से चूक। इस हद तक, इसे नो-फॉल्ट लायबिलिटी कहा जा सकता है। भले ही अधिनियम में मुआवजे के भुगतान से संबंधित प्रावधानों को कहा जा सकता है लाभकारी विधान का एक टुकड़ा, इसे उस व्यक्ति को पुरस्कृत करने के लिए बहुत अधिक नहीं बढ़ाया जा सकता है जो निर्दयता, अविवेकपूर्ण या अविवेकपूर्ण रूप से कार्य करता है। [2018] 4 एस. सी. आर. की अनुमति देने वाला कोई कानून हमारे संज्ञान में नहीं लाया गया है।

रेल पटरियों के गैर-प्लेटफार्म पक्ष से प्रवेश करने के लिए यात्री। हालांकि, प्रतिवादी के वकील ने इसे प्रतिबंधित करने वाले कानून का कोई प्रावधान नहीं दिखाया। यह सवाल कि जिस कार्य से एक यात्री को ऑफ साइड से ट्रेन में चढ़ते समय चोट लगती है, वह स्वयं की चोट है या नहीं, प्रत्येक मामले के तथ्यों पर निर्भर करता है। केवल इसलिए कि किसी व्यक्ति को चोट लगी है

ऑफ साइड के माध्यम से ट्रेन में चढ़ने की प्रक्रिया, इसे स्वयं की चोट के रूप में कहने के लिए पर्याप्त नहीं हो सकता है, जब तक कि तथ्य और परिस्थितियाँ यह नहीं दर्शाती हैं कि उसका कार्य पूरी तरह से अविवेकी था, अतार्किक, कठोर और परिणामों के प्रति बेपरवाह। इस मामले में स्थापित सभी तथ्यों और परिस्थितियों से पता चलता है कि अपीलार्थी का कार्य उसके जीवन या अंग को खतरे में डालने की आसन्न संभावना के बारे में पूरी जानकारी के साथ था और इसलिए, यह स्पष्ट रूप से धारा में परिभाषित "स्वयं की चोट" शब्द के भीतर आता है।

124 अधिनियम का एक प्रावधान (बी) "। 16.4 पुष्प (सुप्रा) में एक फेरीवाले की बोर्डिंग के दौरान मृत्यु हो गई यह माना गया था कि वह मुआवजे का हकदार नहीं था क्योंकि यह एक था

'स्वयं की चोट'। प्रासंगिक अवलोकन इस प्रकार हैं:

" एक फेरीवाले द्वारा इस तरह के प्रयास को निचली अदालत द्वारा उसकी ओर से आपराधिक लापरवाही के रूप में देखा गया है और

स्वयं को चोट पहुँचाने का प्रयास भी। निचली अदालत ने तर्क दिया कि अगर मृतक को ट्रेन में चढ़कर अपना सामान बेचना है, तो वह

ऐसा तभी सुनिश्चित करना चाहिए था जब ट्रेन में चढ़ना उसके लिए काफी सुरक्षित हो अन्यथा वह ट्रेन पकड़ने से बच सकता था और दूसरी ट्रेन के आने का इंतजार कर सकता था। इसने यह भी संकेत दिया कि वर्तमान मामले में मृतक के लिए किसी भी तरह से ट्रेन में चढ़ने का प्रयास करने के लिए कोई मजबूरी या जल्दबाजी नहीं थी, जबकि ट्रेन की गति बढ़ रही थी।

16.5 श्याम नारायण (ऊपर) में भी यही दृष्टिकोण लिया गया था जो है -

कमियाँ:

" 6 ((ii) मैं वर्तमान मामले के तथ्यों में अपीलकर्ताओं/आवेदकों की ओर से आग्रह की गई दलीलों से सहमत नहीं हो सकता क्योंकि एक अप्रिय घटना और आपराधिक कृत्य के बीच अंतर है।

रेलवे अधिनियम के तहत मुआवजा, हालांकि, एक बार लापरवाही एक आपराधिक लापरवाही बन जाती है और खुद को चोट पहुँचाती है तो मुआवजा नहीं दिया जा सकता है। यह विशेष रूप से भारत का संघ v प्रदान किया गया है।

रीना देवी [आदर्श कुमार गोएल, जे।]

रेलवे अधिनियम की धारा 124-ए के पहले परंतुक में जो यह प्रावधान करता है कि आत्महत्या या आत्महत्या के प्रयास, स्वयं की चोट, प्रामाणिक यात्री के अपने आपराधिक कार्य या मृतक द्वारा नशे या पागलपन की स्थिति में किए गए कार्य के कारण मृत्यु होने की स्थिति में मुआवजा देय नहीं होगा।

16.6 हम उपरोक्त दृष्टिकोण को बनाए रखने में असमर्थ हैं क्योंकि 'स्वयं से लगी चोट' की अवधारणा के लिए ऐसी चोट पहुँचाने के इरादे की आवश्यकता होगी न कि केवल किसी विशेष डिग्री की लापरवाही। ऐसा करना अंशदायी लापरवाही के सिद्धांत को लागू करने के बराबर होगा जिसे नहीं किया जा सकता है।

'नो फॉल्ट थ्योरी' पर आधारित देयता के मामले में। हम इस संबंध में यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड में इस न्यायालय के फैसले का उल्लेख कर सकते हैं।

बनाम सुनील कुमार 3 4 में कहा गया है कि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 163 ए के तहत 'नो फॉल्ट थ्योरी' के आधार पर दावे में पीड़ित की लापरवाही की याचिका की अनुमति नहीं दी जा सकती है। तदनुसार, हम मानते हैं कि ट्रेन में चढ़ने या उतरने के दौरान मृत्यु या चोट एक 'अप्रिय घटना' होगी जो पीड़ित को मुआवजे का हकदार बनाएगी और केवल लापरवाही के अनुरोध पर धारा 124 ए के प्रावधान के तहत नहीं आएगी।

रीः (iii) रेलवे पर शव मिलने पर सबूत का बोझ

परिसर-यात्री की परिभाषाः

17.1 इस विषय पर निर्णयों के टकराव की ओर इशारा किया गया है। के रूप में

प्रशासन यह साबित करने के लिए कि यात्री एक वास्तविक यात्री नहीं था। रेलवे प्रशासन को विशेष जानकारी है कि टिकट जारी किया गया था या नहीं। 1989 अधिनियम में भी धारा 55 और 137 के समान प्रावधान हैं। इस दृष्टिकोण से यह निष्कर्ष निकला है कि कोई भी व्यक्ति मृत या घायल हुआ है।

रेलवे परिसर में पाए जाने वाले को एक प्रामाणिक यात्री माना जाना चाहिए ताकि मुआवजे के लिए दावा किया जा सके। हालाँकि, दिल्ली उच्च न्यायालय ने गुरचरण सिंह (उपरोक्त) मामले में कहा कि एक प्रामाणिक यात्री की मृत्यु या चोट को साबित करने की प्रारंभिक जिम्मेदारी हमेशा दावेदार पर होती है। हालाँकि, यदि दावेदार द्वारा प्रासंगिक तथ्यों का एक हलफनामा दायर किया जाता है तो इस तरह की जिम्मेदारी रेलवे पर स्थानांतरित हो सकती है। एक नकारात्मक जिम्मेदारी नहीं रखी जा सकती है

रेलवे। यह साबित करने की जिम्मेदारी कि मृतक या घायल एक प्रामाणिक व्यक्ति था

यदि आवश्यक हो तो टिकट के अभाव में भी नागर को छुट्टी दी जा सकती है। दिखाया जाता है कि टिकट खरीदा गया था लेकिन खो गया था। दिल्ली न्यायालय ने निम्नलिखित टिप्पणी कीः

" 3 ((ii) मेरी राय में, अपीलकर्ताओं/दावेदारों के लिए विद्वान वकील का तर्क पूरी तरह से गलत है। मेरी राय में प्रारंभिक जिम्मेदारी हमेशा अपीलकर्ताओं/दावेदारों की होती है कि वे यह दिखाएँ कि एक प्रामाणिक यात्री की अप्रिय घटना के कारण मृत्यु हुई है। बेशक, हलफनामा दाखिल करने और किसी विशेष मामले के तथ्यों के आधार पर कि प्रारंभिक जिम्मेदारी एक हल्की जिम्मेदारी हो सकती है जो रेलवे पर स्थानांतरित हो सकती है, हालांकि, यह कानून नहीं है कि सबूत की प्रारंभिक जिम्मेदारी भी हमेशा रेलवे पर होती है, न कि दावेदारों पर। मैं कानून के इस प्रस्ताव से सहमत नहीं हो सकता कि रेलवे के पास यह साबित करने की जिम्मेदारी है कि एक मृतक वास्तविक यात्री नहीं था क्योंकि रेलवे अधिनियम या रेलवे अधिनियम के तहत रेलवे पर ऐसी कोई नकारात्मक जिम्मेदारी नहीं डाली गई है।

यदि मृतक के पास टिकट होने के तथ्य को साबित करना आवश्यक नहीं हो सकता है क्योंकि टिकट के प्रकार के अनुसार दुर्घटना में मृत्यु की घटना आसानी से खो सकती है। मैं इस स्तर पर प्यार सिंह बनाम भारत संघ 2007 (8) एडी डेल के रूप में रिपोर्ट किए गए मामले में इस न्यायालय के एक झुके हुए एकल न्यायाधीश के फैसले पर ध्यान देता हूं। 262 जिसका मानना है कि यह दावेदार है जिस पर अपना मामला साबित करने की प्रारंभिक जिम्मेदारी है। मैं इस दृष्टिकोण से सहमत हूं और मैं इस निर्णय से बाध्य हूं न कि लीलम्मा (ऊपर) के मामले के अनुपात से।

17.2 जेट्टी नागा लक्ष्मी पार्वती (ऊपर) में आंध्र प्रदेश के एकल न्यायाधीश द्वारा साक्ष्य अधिनियम के प्रावधानों का उल्लेख करने के बाद निम्नानुसार यही विचार थाः

" 22. इसलिए, भारतीय साक्ष्य अधिनियम, 1872 की धारा 101 से यह स्पष्ट है कि आवेदक अदालत में आए हैं।

कुछ तथ्यों का दावा करते हुए, यह साबित करना होगा कि मृत भारत संघ की मृत्यु v.

रीना देवी [आदर्श कुमार गोएल, जे।]

यह एक अप्रिय घटना में हुई थी और यह कि मृत्यु उस समय हुई थी जब मृतक वैध टिकट के साथ यात्रियों को ले जा रही ट्रेन में यात्रा कर रहा था। इसलिए,

उनकी मृत्यु के समय उनके पास एक वैध टिकट था, प्रारंभिक इसे स्थापित करने का भार आवेदकों पर है। आरंभ में

आवेदकों का बोझ कभी नहीं बदलता है जब तक कि प्रतिवादी

आवेदक द्वारा किए गए दावों को स्वीकार करता है। इस मामले में ऐसे सबूतों की कमी है। ए. डब्ल्यू. 1 के मौखिक दावे के अलावा, आवेदकों की ओर से कोई सबूत सामने नहीं आ रहा है। अदालत यह मान सकती है कि जो सबूत हो सकता है और पेश नहीं किया जा सकता है, अगर पेश किया जाता है, तो उसे रोकने वाले व्यक्ति के लिए प्रतिकूल होगा। सबसे अच्छा साक्ष्य नियम, जो नियंत्रित करता है न्यायालयों में साक्ष्य प्रस्तुत करने के लिए आवश्यक है कि सबसे अच्छा

सबूत जिसका मामला अपनी प्रकृति में अतिसंवेदनशील है, हमेशा पेश किया जाना चाहिए। भारतीय साक्ष्य की धारा 114 (जी)

अधिनियम, 1872 न्यायालय को एक ऐसे व्यक्ति के खिलाफ प्रतिकूल अनुमान लगाने में सक्षम बनाता है जो न्यायालय को उपलब्ध करा सकता है, लेकिन ऐसे साक्ष्य की उपलब्धता में बाधा डालता है। दावे

न्यायाधिकरण, अभिलेख पर सामग्री पर विचार करने पर, सही है

आवेदकों के दावे को खारिज कर दिया गया और इस अपील में न्यायाधिकरण के आदेश में हस्तक्षेप करने का कोई आधार नहीं है।

17.3 कामरुन्निसा (ऊपर) में, मामले में पेश परिस्थितियों से यह माना गया कि इस बात का कोई सबूत नहीं था कि मृतक ने टिकट खरीदा था। उस मामले की दी गई तथ्य स्थिति में, यह अनुमान लगाया गया कि यह 'अप्रिय घटना' का मामला नहीं था, बल्कि 'वेर' का मामला था। यह देखा गयाः

" 7. वनाच्छादित रिपोर्ट से यह भी पता चलता है कि मृतक का शव दो टुकड़ों में काटा गया था, और रेलवे ट्रैक के बगल में पड़ा था। रिपोर्ट में आगे बताया गया है कि मृतक की आंत शरीर से बाहर आ गई थी। उपरोक्त तथ्यात्मक स्थिति से पता चलता है कि शरीर को पेट से दो टुकड़ों में काटा गया था। जाँच रिपोर्ट में व्यक्त तथ्यों से यह अनुमान लगाया जा सकता है कि मृतक की आंतें शरीर से बाहर आ गई थीं। हमारे लिए यह स्वीकार करना संभव नहीं है कि ऐसी दुर्घटना हो सकती है ट्रेन में चढ़ते समय हुआ।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

8. ऊपर निकाले गए पैराग्राफ 7 और 8 के अवलोकन से सामने आई तथ्यात्मक स्थिति के अलावा, रिपोर्ट से यह भी पता चलता है कि मृतक के व्यक्ति से एक पॉकेट डायरी के अलावा कुछ टेलीफोन नंबर भी पाए गए थे, लेकिन

महत्वपूर्ण बात यह है कि मृतक के पास कोई अन्य वस्तु नहीं थी। यह रेलवे अधिकारियों द्वारा अपनाई गई स्थिति को और स्पष्ट करता है, अर्थात्, मृतक गफूर साब के पास देवांगेरे रेलवे स्टेशन पर ट्रेन में चढ़ने के लिए टिकट नहीं था।

17.4 इस प्रकार हमारा मानना है कि रेलवे परिसर में केवल एक शव की उपस्थिति यह मानने के लिए निर्णायक नहीं होगी कि घायल या मृतक एक व्यक्ति था। प्रामाणिक यात्री जिसके लिए मुआवजे का दावा किया जा सकता है। हालाँकि, ऐसे घायल या मृतक के साथ टिकट की अनुपस्थिति इस दावे को नकार नहीं देगी कि वह एक प्रामाणिक यात्री था। प्रारंभिक बोझ दावेदार पर होगा जिसे दाखिल करके हटाया जा सकता है।

प्रासंगिक तथ्यों और बोझ का एक हलफनामा तब रेलवे पर स्थानांतरित हो जाएगा और इस मुद्दे का निर्णय दिखाए गए तथ्यों या उपस्थित लोगों के आधार पर किया जा सकता है। परिस्थितियाँ। इसे एक मामले से दूसरे मामले में निपटाना होगा।

पाए गए तथ्यों का आधार। इस संबंध में कानूनी स्थिति तदनुसार समझाई जाएगी।

रीः ((iv) ब्याज की दर

18. जैसा कि पहले ही कहा जा चुका है, हालांकि इस न्यायालय ने थझाथे पुरायिल सराबी (ऊपर) में कहा कि ब्याज की दर आवेदन की तारीख से पुरस्कार की तारीख तक 6 प्रतिशत और उसके बाद 9 प्रतिशत की दर से होनी चाहिए और 9 प्रतिशत ब्याज दर आवेदन की तारीख से दी गई थी।

दुर्घटना तब होती है जब भुगतान की तारीख तक रेलवे की देनदारी उठती है, बिना चरणों में किसी अंतर के। इस मामले में कानूनी स्थिति मोटर वाहनों के तहत दुर्घटना के दावों के मामलों के बराबर है

अधिनियम, 1988। परस्पर विरोधी विचार इस तरह से हल किए जाते हैं।

अपील का तदनुसार निपटारा किया जाएगा।

अपी

ल का निपटारा किया गया।

निधि जैन