[2018] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 417

ਭਾਰਤ ਸੰਘ

ਬਨਾਮ

ਰੀਨਾ ਦੇਵੀ

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4945)

ਮਈ 09, 2018

[ਆਦਰਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਗੋਇਲ ਅਤੇ ਆਰ. ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1989:

ਰੇਲਵੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵਾ - ਮੁਆਵਜ਼ਾ - ਰਕਮ - ਅਰਜ਼ੀ/ਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਦਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ - ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ: ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਜੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਅਣਸੋਧੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਦੋਵਾਂ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਵਧੇਰੇ ਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 124A- ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ- ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਜਾਂ ਉਤਰਨ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣਾ- ਪੀੜਤ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ- ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ- ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ: ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਜਾਂ ਉਤਰਨ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣਾ ਇੱਕ 'ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ' ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੀੜਤ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕ ਮਿਲੇਗਾ - ਇਹ ਧਾਰਾ 124A ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਪੀੜਤ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕਾਰਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ- 'ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ' ਕਰਨ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਸੱਟ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਡਿਗਰੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ।

ਉਪ ਧਾਰਾ 55 ਅਤੇ 137 – ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ ਨੇੜੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਵਿਅਕਤੀ - ਕੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਲਈ ਇੱਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ - ਕਿਹਾ: ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਲਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਜ਼ਖਮੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਇੱਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਜ਼ਖਮੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਨਾਲ ਟਿਕਟ ਨਾ ਹੋਣ ਨਾਲ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਇਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ - ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ ਦਾਅਵੇਦਾਰ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੋਝ ਫਿਰ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਜਾਂ ਹਾਜ਼ਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

417

XXXXXX

ਰੇਲਵੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵਾ - ਵਿਆਜ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ - ਕਿਹਾ ਗਿਆ: ਵਿਆਜ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਉਤਪੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ।

ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ

ਕਿਹਾ : ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ:

1.1 ਦੇਣਦਾਰੀ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਵਸੂਲੀ ਯੋਗ ਰਕਮ ਹੋਵੇਗੀ, ਪਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ

ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ ਉਸ ਦਰ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਮਿਲੇਗਾ ਜੋ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਸਮਝੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 15.3] [431-B-C]

1.2 ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਜਬ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਕਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੋਵਾਂ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਉਨ੍ਹਾਂ ਆਦੇਸਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੇ ਪੁਰਸਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸੀਮਾ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ, ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਾਜਬ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਜੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਅਣਸੋਧੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੋਵਾਂ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਵੱਧ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। (ਪੈਰਾ 15. 4][431-ਈ-ਐਫ, ਜੀ]

ਪ੍ਰਤਾਪ ਨਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਦੇਓ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਨਿਵਾਸ ਸਬਾਤਾ **(1976) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 289-ਲਾਗੂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ।**

ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2001) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 714**: **[2001] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 365**; ਪੀ.ਏ. ਨਾਰਾਇਣਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(1998) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 134**; ਮੱਘਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ **(1998) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 67**; ਤਜ਼ਾਥੇ ਪੁਰਯਿਲ ਸਰਬੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2010) TAC 420 ਐਸ.ਸੀ.**; ਮੁਹੰਮਦੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2011) ACJ 2356**; ਕਲਾਂਦੀ ਚਰਨ ਸਾਹੂ ਬਨਾਮ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਦੱਖਣ-ਪੂਰਬੀ ਮੱਧ ਰੇਲਵੇ, ਬਿਲਾਸਪੁਰ **ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5608, 2017 ਦਾ ਫੈਸਲਾ 25.4.2017** ਨੂੰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ; ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਆਇਰਨ ਫਾਊਂਡਰੀ **(1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ.**

231; ਕੇਸੋ ਰਾਮ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਐਂਡ ਕਾਟਨ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸੀਡਬਲਯੂਟੀ ਸੈਂਟਰਲ ਕਲਕੱਤਾ **[1966] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 688**-ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

XXXXXX

ਸਖਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ - ਸਵੈ-ਸੱਟ ਦੀ ਧਾਰਨਾ:

2. 1 ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ 1989 ਦੀ ਧਾਰਾ 124 ਅਤੇ 124A ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ 'ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ' ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਗਲਤ ਕੰਮ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਹੋਈ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਸਿਰਫ ਅਪਵਾਦ ਉਹ ਹਨ ਜੋ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਧਾਰਾ 124A ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ 'ਤੇ ਆਉਂਦਿਆਂ ਕਿ ਜੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਜਾਂ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। (ਪੈਰਾ 16.1, 16. 2] [432-ਬੀ, ਸੀ]

2. 2 'ਸਵੈ-ਸੱਟ ਲੱਗਣ' ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਸੱਟ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਡਿਗਰੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਜਾਂ ਉਤਰਨ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣਾ ਇੱਕ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੀੜਤ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕ ਵਜੋਂ

ਪੀੜਤ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਦਲੀਲ ਧਾਰਾ 124 A ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗੀ। [ਪੈਰਾ 16. 6] [435-B-D]

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਭਾਕਰਨ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ **(2008) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 527**; ਜਮੀਲਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2010) 12 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 443;** ਜੋਸਫ ਪੀ.ਟੀ. ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 2014 ਕੇਰਲ (12)** ਪੁਸ਼ਪਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2017) III ਏ.ਸੀ.ਸੀ. 799 (Bom)**; ਸ਼ਯਾਮ ਨਾਰਾਇਣ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2018) ACJ 702** ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

<u>ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਲੈਕਸ 'ਚ ਲਾਸ਼ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ-</u>

<u>ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ:</u>

3. ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿਚ ਸਿਰਫ ਲਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਜ਼ਖਮੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਇਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਜ਼ਖਮੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਨਾਲ ਟਿਕਟ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਜਾਂ ਹਾਜ਼ਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। (ਪੈਰਾ 17.4] [438-B-D]

<u>XXXXXX</u>

ਰਾਜ ਕੁਮਾਰੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(1993) ACJ 846**; ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2015) ACJ 171**; ਜੇਟੀ ਨਾਗਾ ਲਕਸ਼ਮੀ ਪਾਰਵਤੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **2013**

ACJ 1061; ਕਾਮਰੁਨਿਸਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 2017 ਐਸ.ਸੀ. 1436**: **2017 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਐਸ.ਸੀ. 304** - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

<u>ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ:</u>

4. ਹਾਲਾਂਕਿ ਤਜ਼ਾਥੇ ਪੁਰਯਿਲ ਸਰਬੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਇਨਾਮ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 6% ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 9% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਹੰਮਦੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 9% ਵਿਆਜ ਦਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਵਾਜਬ ਦਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਵਿਆਜ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 18] [438-E-F]

ਤਜ਼ਾਥੇ ਪੁਰਯਿਲ ਸਰਬੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2010) TAC 420 ਐਸ.ਸੀ.;** ਮੁਹੰਮਦੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2011) ACJ 2356;** ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਕੁਰੂਕੁੰਡੂ ਬਾਲਾਕ੍ਰਿਸ਼ਨਈਆ **(2004) ACJ 529;** ਕੌਸ਼ਲਿਆ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਦੁਆਰਾ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਉੱਤਰ ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ, ਗੋਰਖਪੁਰ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ **PLJR 2008 (3) 711;** ਅਗਮ ਸ਼ਾਂਥੰਮਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2004) ACJ 713;** ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਲੀਲਾਮਾ **2009 (1) KLT 914**; ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਸੁਰੇਖਾ **(2011) ACJ 1845;** ਰਾਮਧਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **(2009) ACJ 2487;** ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਨੰਦਾਬਾਈ **(2016) ACJ 411**; ਅਸ਼ਰਾਣੀ ਦਾਸ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ **2009 (2) Cal LT 467;** ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਬਿਜਲੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਵਲਸਾਲਾ ਕੇ. **(1999) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 254;** ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅਲਾਵੀ **(1998) 3 LLN 285;**

ਰਹਮਥ ਉਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਦਾ **ਦਾਅਵਾ ਅਰਜ਼ੀ ਨੰ. OA (II)U/ 168/2013** - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

XXXXXX

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਰੀਨਾ ਦੇਵੀ 421

ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੇਸ ਹਵਾਲਾ

PLJR 2008 (3) 711	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 5
AIR 2017 SC 1436	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 5
[2001] 2 SCR 365	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2004) ACJ 713	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
2009 (1) KLT 914	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2011) ACJ 1845	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2009) ACJ 2487	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2016) ACJ 411	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
2009 (2) Cal LT 467	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(1993) ACJ 846	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
AIR 2014 Kerala 12	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2017) III ACC 799 (Bom)	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2018) ACJ 702	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2008) 9 SCC 527	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2010) 12 SCC 443	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2010) TAC 420 SC	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8
(2011) ACJ 2356	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 8

(1999) 8 SCC 254	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 9
(1998) 3 LLN 285	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 9
(2015) ACJ 171	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 10
2013 ACJ 1061	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 10
(2004) ACJ 529	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 10
(1974) 2 SCC 231	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 11
[1966] 2 SCR 688	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 11
(1998) 9 SCC 134	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 15.1
(1998) 3 SCC 67	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 15.1
(1976) 1 SCC 289	ਲਾਗੂ ਮੰਨਿਆ	ਪੈਰਾ 15.3
2017 (13) SCALE 652	ਦਾ ਹਵਾਲਾ	ਪੈਰਾ 16.6

XXXXXX

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4945

2013 ਦੀ ਫੁਟੱਕਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 198 ਵਿੱਚ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 16.10.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਵਿਕਰਮਜੀਤ ਬੈਨਰਜੀ, ਵਧੀਕ ਸੋਲਿਸਟਰ ਜਨਰਲ, ਮੁਕੁਲ ਰੋਹਤਗੀ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ (ਏ.ਸੀ.) ਭਰਤ ਸਿੰਘ ਨਿਚੀ ਕਾਟਸ ਜੋਸ਼ੀ, ਰਾਜ ਬਹਾਦਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨਚਿਕੇਤਾ ਜੋਸ਼ੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ, ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਐਡਵੋਕੇਟ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾਂ ਹੇਠ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਆਦਰਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਗੋਇਲ, ਜੇ. 1. ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1989 (1989 ਐਕਟ) ਦੀ ਧਾਰਾ 124A ਤਹਿਤ 4 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

2. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ 20th ਅਗਸਤ 2002 ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪਤੀ ਜਤਨ ਗੋਪ ਦੀ ਮੌਤ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸਦਾ ਕੇਸ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕਾ ਨੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਨੰਬਰ 532 ਰਾਹੀਂ ਕਰੌਟਾ ਤੋਂ ਖੁਸਰੋਪੁਰ ਲਈ ਦੂਜੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦੀ ਸੀ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਭੀੜ ਕਾਰਨ ਉਹ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਪਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਕੈਲਾਸ਼ ਗੋਪ ਜਿਸ ਨੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦਦੇ ਅਤੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਦੇ ਹੋਏ ਦੇਖਿਆ ਸੀ, ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਿਆਂ ਇੱਕ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਟਿਕਟ ਮ੍ਰਿਤਕ ਤੋਂ ਬਰਾਮਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕਿਤੇ ਗੁੰਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ।

3. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ ਨੇੜੇ ਭਟਕ ਰਿਹਾ ਸੀ। FIR ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਚਚੇਰੇ ਭਰਾ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਮਾਨਸਿਕ ਰੋਗ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਮਾਨਸਿਕ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਭਟਕ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸ ਤੋਂ ਗਵਾਹ ਵਜੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

4. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਲਕਿ 'ਰਨ ਓਵਰ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।

5. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕੈਲਾਸ਼ ਗੋਪ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉਕਤ ਗਵਾਹ ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। **ਗੋਰਖਪੁਰ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਰਾਹੀਂ ਕੌਸ਼ਲਿਆ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[1] ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ।

XXXXXX

ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਲਾਸ਼ ਮਿਲਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਇੱਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ। ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਟਿਕਟ ਵਾਲਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ। **ਕਾਮਰੁਨਿਸਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[2] ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 'ਰਨ ਓਵਰ' 'ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ' ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਾਂਗ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵੱਲੋਂ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ।

6. ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ 1989 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 123 (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਹੱਦ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਲਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਸੱਚਾ ਖਰੀਦਦਾਰ ਸੀ, ਖ਼ਾਸਕਰ ਜਦੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕੋਲੋਂ ਕੋਈ ਟਿਕਟ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਸੀ।

7. ਵਿਦਵਾਨ ਵਧੀਕ ਸੋਲਿਸਟਰ ਜਨਰਲ (ASG) ਨੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਿਰਫ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ

ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਨਾ ਪਿਆ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਮੁਕੁਲ ਰੋਹਤਗੀ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇਨਸਾਫ਼ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸਹੀ ਹੋਣ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਉਠਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੁੱਦੇ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

8. 13 ਮਾਰਚ, 2018 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ, ਅਸੀਂ **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[3] **ਅਤੇ ਕਲੰਦੀ ਚਰਨ ਸਾਹੂ ਬਨਾਮ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਦੱਖਣ-ਪੂਰਬੀ ਮੱਧ ਰੇਲਵੇ, ਬਿਲਾਸਪੁਰ**[4] ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਟਕਰਾਅ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਦਰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤਾਰੀਖ ਕੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਵੱਖਰੀ ਦਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ ਚਾਰ ਵਿਸ਼ਿਆਂ 'ਤੇ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਿਆਂ ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਉਕਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਉੱਠਦੀ ਹਨ।

(i) **ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ**: ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ **ਕਲੰਦੀ ਚਰਨ ਸਾਹੂ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਟਕਰਾਅ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ।

---

[1]PLJR 2008 (3), ਪੰਨਾ 711

[2]AIR 2017 SC 1436 = 2017 SCC ਔਨਲਾਈਨ SC 304

[3](2001) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 714, ਪੈਰਾ 30

[4]2017 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5608 ਦਾ ਫੈਸਲਾ 25.4.2017 ਨੂੰ ਹੋਇਆ।

(ii) **ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ**: ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਟਰੈਕ ਦੇ ਨੇੜੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਉਸਦੇ ਸਰੀਰ ਤੋਂ ਟਿਕਟ ਦੀ ਬਰਾਮਦਗੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਲਈ ਸਹੀ ਯਾਤਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। **ਅਗਮ ਸ਼ਾਂਥੰਮਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[5] ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਰੋਧੀ ਫੈਸਲੇ; ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਦੇ **ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਬਨਾਮ ਲੀਲਾਮਾ**[6] ਵਿੱਚ; ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ (ਨਾਗਪੁਰ ਬੈਂਚ) **ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਬਨਾਮ ਸੁਰੇਖਾ**[7] ਵਿੱਚ; **ਰਾਮਧਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[8]; ਅਤੇ **ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਨੰਦਾਬਾਈ**[9]; ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ **ਅਸ਼ਰਨੀ ਦਾਸ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[10]; ਅਤੇ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ **ਰਾਜ** ਨੂੰ **ਕੁਮਾਰੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[11] ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

(iii) **ਸਵੈ-ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦੀ ਧਾਰਨਾ:** ਕੀ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਚੱਲਦੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਜਾਂ ਉਤਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ 'ਖੁਦ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗਣ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਧਾਰਨਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਜੋ ਧਾਰਾ 124 ਅਤੇ 124 ਏ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਖਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ **ਜੋਸਫ ਪੀਟੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[12], **ਪੁਸ਼ਪਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[13] ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ ਅਤੇ **ਸ਼ਯਾਮ ਨਾਰਾਇਣ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[14] ਵਿੱਚ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ **ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਭਾਕਰਨ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ**[15] ਅਤੇ **ਜਮੀਲਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[16] ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਾਪਦੇ ਹਨ।

(iv) **ਵਿਆਜ ਦਾ ਆਦੇਸ਼** - ਐਕਟ ਵਿਆਜ ਬਾਰੇ ਖਾਮੋਸ਼ ਹੈ। **ਤਜ਼ਾਥੇ ਪੁਰਜਿਲ ਸਰਬੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[17] ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸੀਪੀਸੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ

ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 6% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨਾਮ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 9% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਵਿਆਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

---

[5] (2004) ACJ 713

[6]2009 (1) KLT 914

[7] (2011) ACJ 1845

[8] (2009) ACJ 2487

[9] (2016) ACJ 411

[10]2009 (2) Cal LT 467

[11] (1993) ACJ 846

[12] AIR 2014 ਕੇਰਲ (12)

[13] (2017) III ACC 799 (Bom)

[14] (2018) ACJ 702

[15] (2008) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 527

[16] (2010) 12 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 443

[17] (2010) TAC 420 ਐਸ.ਸੀ.

XXXXXX

ਮੁਹੰਮਦੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ[18] ਕੇਸ ਵਿੱਚ 9% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੁਰਸਕਾਰ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅੰਤਰ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

9. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਦਰ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ **ਪ੍ਰਤਾਪ ਨਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਦੇਵ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਨਿਵਾਸ ਸਬਾਤਲ**[9] ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 4 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸੱਟ ਲੱਗਦੇ ਹੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ **ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਬਿਜਲੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਵਲਸਲਾ ਕੇ**.[20] ਵਿੱਚ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ **ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅਲਾਵੀ**[21] ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੀ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ।

10. ਆਪਣੀਆਂ ਲਿਖਤੀ ਦਲੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ, ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਤੇ ਸਖਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ **ਕਲਾਂਦੀ ਚਰਨ ਸਾਹੂ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਸਹੀ ਵਿਚਾਰ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਬੰਗਲੌਰ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ 19 ਫਰਵਰੀ, 2018 ਨੂੰ **ਰਹਮਥ ਉਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[22] ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਨਜ਼ਰੀਏ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਟਿਕਟ ਦੇ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿੱਚ ਮਿਲੀ ਲਾਸ਼ ਤੋਂ ਕੱਢੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਧਾਰਨਾ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਰੀਰ ਤੋਂ ਕੋਈ ਟਿਕਟ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਹੀ ਯਾਤਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। **ਕੌਸ਼ਲਿਆ ਦੇਵੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਉਲਟ ਵਿਚਾਰ ਗਲਤ ਸੀ ਅਤੇ **ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[23] ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ **ਜੇਟੀ ਨਾਗਾ ਲਕਸ਼ਮੀ ਪਾਰਵਤੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[24] ਵਿੱਚ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਸੀ। ਸਖਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ 'ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ' ਅਤੇ 'ਰਨ ਓਵਰ' ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਕੱਢਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ **ਕਾਮਰੁਨਿਸਾ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਧੋਖਾਧੜੀ ਦਾ ਸਖਤ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਵਿੱਚ 38000 ਕੇਸ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ

ਸਾਰੇ ਅਸਲ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਟਿਕਟ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਸਬੂਤ ਦੇ ਭਾਰ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਗੈਰ-ਅਨੁਕੂਲ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਧ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਰੇਲਵੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਲਗਭਗ 350 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਅਦਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇੱਥੇ 68,000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ ਹਨ ਜੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ / ਮਨੁੱਖ ਰਹਿਤ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਣਸੁਖਾਵੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਜਾਇਜ਼ ਸਬੂਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ **ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਬਨਾਮ ਕੁਰੂਕੁੰਡੂ ਬਾਲਾਕ੍ਰਿਸ਼ਨਈਆ**[25] ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

---

[18] (2011) ACJ 2356

[19] (1976) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 289

[20] (1999) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 254

[21] (1998) 3 LLN 285

[22]ਕਲੇਮ ਅਰਜ਼ੀ ਨੰਬਰ OA(II)U/168/2013

[23] (2015) ACJ 171

[24]2013 ACJ 1061

XXXXXX

11. ਸ਼੍ਰੀ ਰੋਹਤਗੀ, ਵਿਦਵਾਨ ਐਮਿਕਸ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਦਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਰਕਮ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ **ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਆਇਰਨ ਫਾਊਂਡਰੀ**[26] **ਅਤੇ ਕੇਸੋਰਾਮ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਐਂਡ ਕਾਟਨ ਮਿੱਲਜ਼**

ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸੀਡਬਲਯੂਟੀ ਸੈਂਟਰਲ ਕਲਕੱਤਾ[27] ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੌਜੂਦਾ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਜੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਲਈ ਲਾਭਕਾਰੀ ਦੋ ਵਿਆਖਿਆਵਾਂ ਸੰਭਵ ਹਨ ਤਾਂ **ਪ੍ਰਭਾਕਰਨ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਐਕਟ (ਹੁਣ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ, 1923 ਵਜੋਂ ਨਾਮ) ਵਿੱਚ ਸਾਲ 1958 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਬਿੱਲ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਨੋਟਾਂ ਦੇ ਖੰਡ 5 ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"ਖੰਡ 5. ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਇਸ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਬਾਰੇ ਫੈਸਲਾ ਆਉਣ ਤੱਕ ਤੁਰੰਤ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੈ।

ਇਹ ਖੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇਕ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਵੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਮੰਨਦਾ ਤਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ।

12. ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬਕਾਇਆ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਰਕਮ ਤੁਰੰਤ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਤੁਰੰਤ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ 1923 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਏ ਵਿਆਜ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਲਾਗੂ ਦਰ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

---

[25] (2004) ACJ 529

[26] (1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 231, ਪੈਰਾ 11

[27] (1966) 2 SCR 688, ਪੈਰਾ 33

13. ਅਸੀਂ ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਉਤਸੁਕਤਾ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ 1989 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ:

"**ਧਾਰਾ 123 ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ** -ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਲੋੜ ਨਾ ਹੋਵੇ, -

(ਏ) "ਹਾਦਸਾ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਧਾਰਾ 124 ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਹਾਦਸਾ;

(b) xxxx xxxx xxxx xxxx

1 [(c) "ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ –

xxxx xxxx xxxx xxxx

(2) ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਹੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਦਾ ਅਚਾਨਕ ਡਿੱਗਣਾ।

ਧਾਰਾ 124. ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ - ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਟੱਕਰ, ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਹੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਹੈ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਦੇ **ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਪਟੜੀ ਤੋਂ ਉਤਰ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਗਲਤ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ** ਜੋ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਨਾਲ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਯਾਤਰੀ

ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਡੱਬੇ ਜਾਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਏ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ, ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਵਿਗੜਨ ਲਈ।

ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ - ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ "ਯਾਤਰੀ" ਲਈ ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 124A. ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ- ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕੰਮ ਦੌਰਾਨ ਕੋਈ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਗਲਤ ਕੰਮ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਜੋ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਮਾਰੇ ਗਏ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਨਿਰਭਰ ਨੂੰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, **ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ** ਅਤੇ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੀ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਣ ਨਾਲ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ:

XXXXXX

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਧਾਰਾ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਹੇਠ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ -

(a) ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਜਾਂ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼।
(b) **ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੁਆਰਾ ਲੱਗੀ ਸੱਟ।**
(c) **ਉਸਦਾ ਆਪਣਾ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੰਮ**
(d) ਨਸ਼ੇ ਜਾਂ ਪਾਗਲਪਣ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਕੰਮ।

(e) ਕੋਈ ਕੁਦਰਤੀ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਬਿਮਾਰੀ ਜਾਂ ਡਾਕਟਰੀ ਜਾਂ ਸਰਜੀਕਲ ਇਲਾਜ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਕਤ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹਾ ਇਲਾਜ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਹੋ ਜਾਵੇ।

ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ-ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, "ਯਾਤਰੀ" ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ-

(i) ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀ; ਅਤੇ

(ii) ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਾਰੀਖ ਜਾਂ ਵੈਧ ਪਲੈਟ ਫਾਰਮ ਟਿਕਟ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

14. 1989 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 129 ਤਹਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਕੇਂਦਰ ਸੰਘ ਨੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਰਲਵੇ ਹਾਦਸੇ ਅਤੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾਵਾਂ (ਮੁਆਵਜ਼ਾ) ਨਿਯਮ, 1990 ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਅਤੇ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ 1 ਜਨਵਰੀ, 2017 ਤੋਂ 22 ਦਸੰਬਰ, 2016 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਰਕਮ ਨਾਲ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

15. ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਦੇ ਹਾਂ:

(i) ਕੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਅਰਜ਼ੀ/ਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ;

XXXXXX

(ii) ਕੀ ਸਖਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ,

(iii) ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ ਦੇ ਨੇੜੇ ਕਿਸੇ ਲਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ।

(iv) ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ।

ਅਧਿਨਿਯਮ : (i) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ

15. 1 **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਜਾਂ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਪਲਟਦਿਆਂ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵਾਪਰਦੇ ਹੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ 'ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ' ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਨੁਸਾਰ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਬਾਜ਼ਾਰ ਮੁੱਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮਿਲਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਪੈਸੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬੀਤਜਾਣ ਕਾਰਨ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਕੇਂਦਰ ਸੰਘ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਦਰਸਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪੈਸੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਘੱਟ ਗਈ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ[28] ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਆਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਸਮੇਂ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਗੂ ਦਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ

ਪ੍ਰਤਾਪ ਨਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਦਿਓ (ਸੁਪਰਾ), **ਪੀ.ਏ. ਨਾਰਾਇਣਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ**[29] **ਅਤੇ ਮੱਘਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਜਸ਼ਵੰਤ ਸਿੰਘ**[30] ਦੇ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ **ਪ੍ਰਤਾਪ ਨਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਦਿਓ** (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ **ਮੱਘਰ ਸਿੰਘ** (ਸੁਪਰਾ) ਮਜ਼ਦੂਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਫੈਸਲੇ ਸਨ ਜਿੱਥੇ ਸਕੀਮ ਵੱਖਰੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਕਤ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸੀ। **ਪੀ.ਏ. ਨਾਰਾਇਣਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਹਾਦਸਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਸੀ,

15. 2. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਧੀਕ ਸੋਲਿਸਟਰ ਜਨਰਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਬਾਅਦ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨਾਲ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ **ਤਜ਼ਾਥੇ ਪੁਰਯਿਲ ਸਰਬੀ** (ਸੁਪਰਾ), **ਮੁਹੰਮਦੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ **ਕਲਾਂਦੀ ਚਰਨ ਸਾਹੂ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ। **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਕਿ ਵਿਆਜ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪੈਸੇ ਦੇ ਮੁੱਲ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ ਘੱਟ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਉਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸੀ ਕਿ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚਾਂ ਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ **ਤਜ਼ਾਥੇ ਪੁਰਯਿਲ ਸਰਬੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਘਟਨਾ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਮਾਂ ਬੀਤਜਾਣ ਕਾਰਨ ਪੈਸੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬਕਾਇਆ ਹੋਣ 'ਤੇ ਪੈਸੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਿਆਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ। ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ **ਮੁਹੰਮਦੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। **ਕਲੰਦੀ ਚਰਨ ਸਾਹੂ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਵਿੱਚ

ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਜੋ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ 4 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਹਾਦਸਾ ਸਾਲ 2005 ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 2009 ਵਿੱਚ ਯਾਨੀ 1 ਜਨਵਰੀ, 2017 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਇਆ ਸੀ।

---

[28] ਪੈਰਾ 29 ਅਤੇ 30

[29] (1998) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 67

[30] (1998) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 134

XXXXXX

15. 3. ਵਿਦਵਾਨ ਐਮਿਕਸ ਨੇ **ਰਮਨ ਆਇਰਨ ਫਾਊਂਡਰੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ **ਕੇਸੋਰਾਮ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਲਾਗੂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਸਿਰਫ ਉਸ ਦਿਨ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ। **ਕੇਸੋਰਾਮ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਵੈਲਥ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1957 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ੁੱਧ ਦੌਲਤ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਐਮ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ 'ਬਕਾਇਆ ਕਰਜ਼ਾ' ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਰਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਰਕਮ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ 'ਕਰਜ਼ਾ' ਨਹੀਂ ਬਣਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਕਤ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਸਥਿਤੀ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰਦੀ। ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਅਜਿਹੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਜਦੋਂ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਕਮ ਨੂੰ ਉਸ ਸਾਲ ਲਈ ਕਰਜ਼ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਲੇਖਾ ਸਾਲ ਦੌਰਾਨ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬਕਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ

ਤਜ਼ਾਥੇ ਪੁਰਯਿਲ ਸਰਬੀ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨਾਲ ਕੋਈ ਟਕਰਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਉੱਠਦਾ ਹੈ। **ਰਮਨ ਆਇਰਨ ਫਾਊਂਡਰੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਅਣ-ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਜ਼ੇ ਨੂੰ ਜਨਮ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਅਣ-ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਕੋਈ ਕਰਜ਼ਾ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਿਰਫ ਇਸ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਿਆਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਜਿਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੈ, ਉਹ ਬਦਲ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੇਣਦਾਰੀ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਇਕੱਠੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਵਸੂਲੀ ਯੋਗ ਰਕਮ ਹੋਵੇਗੀ, ਪਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ ਉਸ ਦਰ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਮਿਲੇਗਾ ਜੋ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਸਮਝੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਿਆਜ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ **ਪ੍ਰਤਾਪ ਨਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਦਿਓ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ 4 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਰਕਮ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਕਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ, ਦੋਵਾਂ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਵੱਧ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਭਾਗ ਹੈ[33]

---

[31]ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਪੈਰਾ 33

[32]ਪੈਰਾ 26

XXXXXX

15.4 ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਜਬ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਕਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੋਵਾਂ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪੁਰਸਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਵਿਚ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੇ ਪੁਰਸਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸੀਮਾ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ, ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। **ਰਾਠੀ ਮੈਨਨ** (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ **ਕਲੰਦੀ ਚਰਨ ਸਾਹੂ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਟਕਰਾਅ ਨੂੰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। **ਪ੍ਰਤਾਪ ਨਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਦਿਓ** (ਸੁਪਰਾ) ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 4 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਾਜਬ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਜੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਅਣਸੋਧੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੋਵਾਂ ਰਕਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਵੱਧ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

---

[33]ਪ੍ਰਭਾਕਰਨ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ (ਸੁਪਰਾ) ਪੈਰਾ 12

XXXXXX

ਅਧਿਨਿਯਮ: (iii) ਸਖਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ - ਸਵੈ-ਸੱਟ ਦੀ ਧਾਰਨਾ

16. 1 ਬਾਰ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਸਖਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਟਕਰਾਅ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਧਾਰਾ 124 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਗਲਤ ਕੰਮ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਹੋਈ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਸਿਰਫ ਅਪਵਾਦ ਉਹ ਹਨ ਜੋ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। **ਪ੍ਰਭਾਕਰਨ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਰੇਲਵੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਖਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਸਖਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ **ਜਮੀਲਾ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

16. 2 ਧਾਰਾ 124A ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ 'ਤੇ ਆਉਂਦਿਆਂ ਕਿ ਜੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਜਾਂ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿਚ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ 'ਖੁਦ ਦੁਆਰਾ ਲਾਈਆਂ ਸੱਟ' ਨੂੰ ਸਮਝਣ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਵਿਚ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਟਕਰਾਅ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਕੁਝ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੀੜਤ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਜਾਂ ਮੌਤ ਸਵੈ-ਸੱਟ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ **ਜੋਸਫ ਪੀਟੀ** (ਸੁਪਰਾ), ਬੰਬਈ ਵਿੱਚ **ਪੁਸ਼ਪਾ** (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਦੇ **ਸ਼ਯਾਮ ਨਾਰਾਇਣ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ।

16.3. **ਜੋਸਫ ਪੀਟੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਪੀੜਤ ਨੂੰ ਇੱਕ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਜੋ ਚੱਲਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ ਸੀ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਉਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 123 (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ 'ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ' ਵਿਚ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ ਜਾਂ ਕੀ ਉਹ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੇ

ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਜਾਂ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ 'ਸਵੈ-ਸੱਟ ਦੀ ਧਾਰਨਾ' ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਇਰਾਦੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸੱਟਾਂ 'ਸਵੈ-ਸੱਟ ਲੱਗਣ' ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਿਰੀਖਣ ਇਹ ਹਨ:

XXXXXX

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਰੀਨਾ ਦੇਵੀ [ਆਦਰਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਗੋਇਲ, ਜੇ.] 433

"ਇਸ ਲਈ, ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਅੰਗਾਂ ਨੂੰ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ "ਸਵੈ-ਸੱਟ ਲੱਗੀ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਸਰੋਤਾਂ ਤੋਂ, ਬਲਕਿ ਉਸ ਪ੍ਰਸੰਗ ਤੋਂ ਵੀ ਸਮਝ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ **ਸ਼ਬਦ "ਸਵੈ-ਸੱਟ"** ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਝੱਲਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਕੰਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦਾ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੱਟ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਪੂਰੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਆਪਣੀ ਉਮਰ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਭੁੱਲ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਤ ਆਦਿ ਉਸ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਉਮਰ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਆਫ ਸਾਈਡ ਤੋਂ ਚੱਲਦੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਫੁੱਟਬੋਰਡ ਤੋਂ ਹੇਠਲੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੇ ਸਥਿਤੀਗਤ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਅਤੇ ਖਤਰਿਆਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣੂ ਹੈ। ਇਹ ਆਮ ਗਿਆਨ ਹੈ ਕਿ ਡੱਬੇ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ਿਆਂ 'ਤੇ ਫੁੱਟਬੋਰਡ ਅਤੇ

ਹੈਂਡਰੇਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਹਨ। ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ, ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਗੈਰ-ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਟਰੈਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਰੱਖੇ ਮਲਬੇ ਦੇ ਢੇਰ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਹੇਠਲੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਸ ਨੂੰ ਹੈਂਡਰੇਲ ਫੜਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਬੋਗੀ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਲਟਕ ਰਹੇ ਫੁੱਟਬੋਰਡ ਰਾਹੀਂ ਚੜ੍ਹਨ ਲਈ ਸੰਘਰਸ਼ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਗਣਿਤ ਦੀ ਤਰੱਕੀ ਵਿੱਚ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੱਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਕੰਮ ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਬੇਸਮਝੀ ਅਤੇ ਮੂਰਖਤਾ ਦੀ ਸਿਖਰ ਸੀ। ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕਿਸੇ ਜ਼ਖਮੀ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮ੍ਰਿਤਕ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਇਲਾਜ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 124A ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸੱਟ ਜਾਂ ਮੌਤ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਮਲਾ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਕਿਸੇ ਗਲਤ ਕੰਮ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਡਿਫਾਲਟ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਇਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਟੁਕੜਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਨਾਮ ਦੇਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਬੇਰਹਿਮੀ, ਬੇਸਮਝੀ ਜਾਂ ਬੇਸਮਝੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ ਦੇ ਗੈਰ-ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕੰਮ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਆਫਸਾਈਡ ਰਾਹੀਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੌਰਾਨ ਸੱਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ, ਇੱਕ ਸਵੈ-ਸੱਟ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਆਫ ਸਾਈਡ ਰਾਹੀਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਵੈ-ਸੱਟ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੱਥ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਇਹ ਨਹੀਂ

ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਕਿ ਉਸਦਾ ਕੰਮ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਸਮਝ, ਤਰਕਹੀਣ, ਬੇਰਹਿਮ ਅਤੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਸੀ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਸਾਰੇ ਤੱਥ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਕੰਮ ਉਸਦੀ ਜਾਨ ਜਾਂ ਅੰਗ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਪੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 124 A ਵਿਵਸਥਾ (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ "ਸਵੈ-ਸੱਟ ਲੱਗਣ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

XXXXXX

16.4 **ਪੁਸ਼ਪਾ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹਾਕਰ ਦੀ ਡਰੇਨ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 'ਖੁਦ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗਣ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਇਹ ਹਨ:

"ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਕ ਹਾਕਰ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨੂੰ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਸ ਦੀ ਅਪਰਾਧਿਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜ਼ਖਮੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੇਖਿਆ ਹੈ। ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਕੇ ਆਪਣਾ ਸਾਮਾਨ ਵੇਚਣਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਕਰਨਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸ ਲਈ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿਚ ਚੜ੍ਹਨਾ ਬਿਲਕੁਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਉਹ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਫੜਨ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਆਉਣ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਮਜਬੂਰੀ ਜਾਂ ਜਲਦਬਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।"

16.5 **ਸ਼ਿਆਮ ਨਾਰਾਇਣ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੀ ਵਿਚਾਰ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"6(ii) ਮੈਂ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ/ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿਚ ਫਰਕ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਪਰ ਇਕ ਵਾਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਪਰਾਧਿਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਖੁਦ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 124-ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਮੌਤ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਜਾਂ ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼, ਖੁਦ ਨੂੰ ਸੱਟ ਮਾਰਨ, ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੰਮ ਜਾਂ ਨਸ਼ੇ ਜਾਂ ਪਾਗਲਪਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਕੰਮ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।"

XXXXXX

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਰੀਨਾ ਦੇਵੀ [ਆਦਰਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਗੋਇਲ, ਜੇ.] 435

16.6 ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ 'ਸਵੈ-ਸੱਟ ਲੱਗਣ' ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਸੱਟ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਡਿਗਰੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ **ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸੁਨੀਲ ਕੁਮਾਰ**[34] ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 163ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਪੀੜਤ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਜਾਂ ਉਤਰਨ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣਾ ਇੱਕ

ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੀੜਤ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ।

<u>ਅਧਿਨਿਯਮ: (iii) ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿੱਚ ਲਾਸ਼ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਦਾ ਭਾਰ- ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ:</u>

17. 1 ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਟਕਰਾਅ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ। **ਰਾਜ ਕੁਮਾਰੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890 ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਬਿਨਾਂ ਟਿਕਟ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨਾ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਸੀ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਸਹੀ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਟਿਕਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। 1989 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵੀ ਧਾਰਾ 55 ਅਤੇ 137 ਦੇ ਸਮਾਨ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹਨ। ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿੱਚ ਮਿਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, **ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ** (ਸੁਪਰਾ) ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸੱਚੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਵੱਲੋਂ ਸਬੰਧਤ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਪਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਸਹੀ ਸੀ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਟਿਕਟ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਵੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥ ਦਿਖਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਗੁੰਮ ਗਈ ਸੀ। ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

---

[34]2017 (13) ਸਕੇਲ 652

XXXXXX

“3(ii) ਮੇਰੀ ਰਾਏ 'ਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ/ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹੈ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ / ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸੱਚੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਹੋਈ ਹੈ। ਬੇਸ਼ਕ, ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਇਕ ਹਲਕੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਬੂਤ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ 'ਤੇ। ਮੈਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, ਰੇਲਵੇ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਨਿਭਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮੌਤ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕੋਲ ਟਿਕਟ ਹੋਣ ਦੇ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਟਿਕਟ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਨੁਸਾਰ ਟਿਕਟ ਹੈ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਦੀ ਘਟਨਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਗੁੰਮ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪਿਆਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ 2007 (8) AD Del. 262 ਵਜੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦਾ ਹਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਹੀ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਹਾਂ ਨਾ ਕਿ ਲੀਲੰਮਾ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨਾਲ।

17. 2 **ਜੇਟੀ ਨਾਗਾ ਲਕਸ਼ਮੀ ਪਾਰਵਤੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਵੀ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ ਨੇ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹੀ ਵਿਚਾਰ ਅਪਣਾਇਆ ਸੀ:

XXXXXX

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਰੀਨਾ ਦੇਵੀ [ਆਦਰਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਗੋਇਲ, ਜੇ.] 437

"22. ਇਸ ਲਈ, ਭਾਰਤੀ ਸਬੂਤ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 101 ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ, ਜੋ ਕੁਝ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਏ ਹਨ, ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮੌਤ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੌਤ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੋਈ ਜਦੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵੈਧ ਟਿਕਟ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀ ਵਜੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਮੌਤ ਕਿਸੇ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਸ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਟਿਕਟ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਹੈ। ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦਾ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਏ.ਡਬਲਯੂ. 1 ਦੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਇਹ ਮੰਨ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ, ਜੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਬੂਤ ਨਿਯਮ, ਜੋ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਬੂਤ ਜਿਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਹੈ, ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਸਬੂਤ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 114 (ਜੀ) ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਉਲਟ ਧਾਰਨਾ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ

ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

17.3 **ਕਮਰੁਨਿਸਾ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਹਾਲਾਤਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦੀ ਸੀ। ਉਸ ਕੇਸ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਤੱਥ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਕਿ ਇਹ 'ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਭੱਜਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

"7. ਉਪਰੋਕਤ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਖੁਲਾਸਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਲਾਸ਼ ਦੇ ਦੋ ਟੁਕੜੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ ਦੇ ਨਾਲ ਪਈ ਸੀ। ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਅੰਤੜੀ ਸਰੀਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆ ਗਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਰੀਰ ਨੂੰ ਪੇਟ ਤੋਂ ਦੋ ਟੁਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀਆਂ ਅੰਤੜੀਆਂ ਸਰੀਰ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਆ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਸਾਡੇ ਲਈ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਹਾਦਸਾ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਸੀ।

8. ਉਪਰੋਕਤ ਪੈਰਾ 7 ਅਤੇ 8 ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲੋਂ ਜੇਬ ਡਾਇਰੀ ਮਿਲਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ ਵੀ ਮਿਲੇ ਸਨ, ਪਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕੋਲ ਕੋਈ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ ਮ੍ਰਿਤਕ ਗਫੂਰ ਸਾਬ ਕੋਲ ਦੇਵਨਗੇਰੇ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿਚ ਚੜ੍ਹਨ ਲਈ ਟਿਕਟ ਨਹੀਂ ਸੀ।

17.4 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਲਾਸ਼ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਜ਼ਖਮੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਇੱਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਜ਼ਖਮੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਨਾਲ ਟਿਕਟ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਸੱਚਾ ਯਾਤਰੀ ਸੀ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ ਦਾਅਵੇਦਾਰ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਬੋਝ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਜਾਂ ਹਾਜ਼ਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਲੱਭੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੇਸ-ਦਰ-ਕੇਸ ਨਜਿੱਠਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

<u>ਅਧਿਨਿਯਮ: (iv) ਵਿਆਜ ਦਰ</u>

18. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ **ਤਜ਼ਾਥੇ ਪੁਰਯਿਲ ਸਰਬੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਦੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇਨਾਮ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 6% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 9% ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ **ਮੁਹੰਮਦੀ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 9% ਵਿਆਜ ਦਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਵਾਜਬ ਦਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਵਿਆਜ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ, ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਨਿਧੀ ਜੈਨ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ: - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਨ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ।



Prabhat Kiran, Advocate
D/923/2000
Bar Council of Delhi