_R.N.R._

न्यायमूर्ति राकेश कुमार गर्ग के समक्ष

भारत सरकार और अन्य

प्रतिवादी-अपीलकर्ता

बनाम

वे_**द प्रकाश शर्मा— वादी-उत्तरदाता**_

2003 का आरएसए नंबर 5563

26 मई, 2009

भारत का संविधान, 1950 — अनुच्छेद 226 — रेलवे दावा ट्रिब्यूनल अधिनियम, 1987 — धारा 13 और 15 — रेलवे अधिनियम, 1989 — कोड ऑफ सिविल प्रक्रिया, 1908 — धारा 9 — सकल लापरवाही के कारण रेलवे स्टेशन पर एक दुर्घटना में कई चोटों से पीड़ित वादी रेलवे के कर्मचारी — क्षति / मुआवजे के लिए दावा — क्या सिविल कोर्ट के पास इस तरह के मुकदमे को सुनने और चलाने का क्षेत्र अधिकार है — अभिनिर्णित, हाँ — केवल तथ्य यह है कि एक विशेष क़ानून कुछ उपचारों के लिए प्रदान करता है, कुछ मामलों के संबंध में उसके सामने लाए गए मामले से निपटने के लिए सिविल न्यायालयों के अधिकार क्षेत्र को अनिवार्य रूप से उक्त क़ानून के अंतर्गत बाहर नहीं कर सकता है— वादी ने रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही के कारण लगी चोटों के संबंध में क्षति का दावा किया है क्योंकि शंटिंग मालगाड़ी की बोगियों ने उसे टक्कर मार दी थी, इसलिए, वादी का मामला रेलवे अधिनियम की धारा 82-ए और 124 के दायरे में नहीं आता है— और रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम की धारा 13(1) के अन्य खंड— नीचे दी गई अदालतें प्रतिवादियों के साक्ष्य को सही ढंग से खारिज करती हैं— अपील खारिज।

अभिनिर्णित किया गया कि रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम की धारा 13 के प्रावधानों को पढ़ने से पता चलता है कि रेलवे दावा न्यायाधिकरण हानि, विनाश, क्षति,या रेलवे प्रशासन को रेलवे की ढुलाई के लिए सौंपे गए जानवरों या सामानों की गैर-डिलीवरी; रेलवे अधिनियम की धारा 82-ए या उसके तहत बनाए गए नियमों के तहत मुआवजा और किराए की वापसी के दावों के संबंध में गिरावट के मुआवजे के दावे के संबंध में वाहक के रूप में रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी से संबंधित क्षेत्राधिकार का प्रयोग करेगा। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि अधिनियम की धारा 13 के तहत, रेलवे दावा न्यायाधिकरण के पास केवल उन मामलों के लिए क्षेत्राधिकार है जब रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी शामिल होती है।

(पैरा 23)

आगे यह भी अभिनिर्णित किया गया कि दुर्घटना में कोई यात्री ट्रेन शामिल नहीं थी। दुर्घटना के समय वादी ट्रेन में यात्री के रूप में यात्रा नहीं कर रहा था। वादी ने वाहक के रूप में रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी से उत्पन्न किसी भी क्षति या मुआवजे का दावा नहीं किया है। वादी ने रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही के कारण शंटिंग मालगाड़ी की बोगियों से टकराने के कारण उसे लगी चोटों के संबंध में क्षति का दावा किया। इसलिए, वादी का मामला रेलवे अधिनियम की धारा 82-ए और धारा 124 और रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम की धारा 13(1) के अन्य खंडों के दायरे में नहीं आता है।

(पैरा 27)

इसके अलावा, यह अभिनिर्णित किया गया कि सिविल न्यायालयों का क्षेत्राधिकार सभी को संमिलित करता है, सिवाय इसके कि इसे कानून के एक

स्पष्ट प्रावधान या ऐसे कानून से उत्पन्न होने वाले स्पष्ट इरादे से बाहर रखा गया है। केवल यह तथ्य कि एक विशेष क़ानून कुछ उपचारों के लिए प्रावधान करता है, उक्त क़ानून के अंतर्गत आने वाले कुछ मामलों के संबंध में उसके सामने लाए गए मामले से निपटने के लिए सिविल न्यायालयों के अधिकार क्षेत्र को अनिवार्य रूप से बाहर नहीं कर सकता है।सीपीसी की धारा 9 में प्रावधान है कि सिविल न्यायालय सिविल प्रकृति के सभी मुकदमों की सुनवाई करेगा जो आर्थिक क्षेत्राधिकार में है, जब तक कि उनका संज्ञान स्पष्ट रूप से या आवश्यक निहितार्थों से वर्जित न हो।रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 या रेलवे अधिनियम, 1989 में ऐसा कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं है जो रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 की धारा 13 और 15 के तहत आने वाले मामलों को छोड़कर, सिविल कोर्ट के क्षेत्राधिकार पर रोक लगाता हो। इस प्रकार, पहला कानून का सवाल है कि क्या रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 की धारा 13 और 15 के तहत सिविल कोर्ट के क्षेत्राधिकार को वर्जित किया गया था, इसका उत्तर प्रतिवादी-अपीलकर्ताओं के खिलाफ दिया गया है और यह माना जाता है कि सिविल कोर्ट के पास वर्तमान मामले की सुनवाई करने का क्षेत्राधिकारहै।

(पैरा 29)

भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा (न्यायमूर्ति राकेश कुमार गर्ग)

पी.सी. रकरा,अधिवक्ता ,अपीलकर्ता के लिए /

ओ.पी. शर्मा, अधिवक्ता,प्रतिवादी के लिए /

न्यायमूर्ति राकेश कुमार गर्ग

(1) यह प्रतिवादियों की दूसरी अपील है जिसमें रुपये की वसूली के लिए वादी-प्रतिवादी के मुकदमे को डिक्री करने वाले निचली अदालतों के फैसले और डिक्री को चुनौती दी गई है। अपीलकर्ताओं के कर्मचारियों की घोर लापरवाही के कारण उन्हें कई चोटों के कारण क्षति/मुआवजा के रूप में प्रति वर्ष 7.5% की दर से साधारण ब्याज के साथ 8,24,000 रुपये मिलेंगे। मुआवज़ा बढ़ाने के लिए वादी-प्रतिवादी द्वारा प्रति-आपत्ति दायर की गई है।

(2) संक्षेप संक्षेप में कहा गया है, वादी-प्रतिवादी ने 28 जनवरी, 1991 को अपने द्वारा प्राप्त कई चोटों के कारण क्षति/मुआवजे की वसूली के लिए एक मुकदमा दायर किया, जिसमें कहा गया कि हिसार रेलवे स्टेशन मुख्य शहर को दो भागों में विभाजित करता है और वहां शहर के दो हिस्सों को जोड़ने वाला कोई ओवर ब्रिज नहीं है। हालाँकि, रेलवे अक्सर पैदल यात्रियों को शहर के दोनों किनारों से दो फाटकों के माध्यम से गुजरने की अनुमति दे रहा था। दोनों गेटों पर दिए गए आउटलेट पर किसी भी समय कर्मचारी तैनात नहीं रहते। 28 जनवरी 1991 को शाम करीब 7 बजे वादी कैम्प की ओर से आ रहा था और अपने घर जा रहा था जो शहर के दूसरी ओर पड़ता था। मालगाड़ी की शंटिंग चल रही थी और इंजन रेलवे स्टेशन के पश्चिमी तरफ था जबकि पीछे की बोगियां थीं और बिना किसी रोशनी, मानवरहित और बिना किसी संकेत के विपरीत दिशा में शंटिंग कर रही थीं। शंटिंग अनिवार्य होने के कारण ट्रेन के साथ कोई शंटिंग मैन भी नहीं था। शंटिंग ब्रॉड-गेज लाइन पर थी। न तो इंजन ने कोई सीटी दी और न ही कहीं से कोई चेतावनी मिली। उस समय रोशनी नहीं थी।बोगियों ने वादी को टक्कर मार दी, जो रेलवे लाइन पर गिर गया और उसे कई चोटें लगीं, जो गंभीर प्रकृति की थीं, जिसके परिणामस्वरूप उसके उसके अंग काटने पड़े और शरीर पर कई फ्रैक्चर भी आए। दुर्घटना की सूचना तुरंत रेलवे पुलिस को दी गई। सरकारी अस्पताल हिसार में उनकी चिकित्सीय जांच की गई और उन्हें पीजीआई, चंडीगढ़ में स्थानांतरित करने की सलाह दी गई

जहां वह दो साल से अधिक समय तक रहे और अभी भी विभिन्न डॉक्टरों और विशेषज्ञों के उपचार के अधीन थे। इस प्रकार, वादी, जिसे कई चोटें लगी थीं, ने उपरोक्त दुर्घटना के कारण मुकदमे में वर्णित क्षति के माध्यम से वर्तमान मुकदमा दायर करके 16,04,896 रु. मुकदमा दायर करके रुपये की वसूली की मांग की। मुकदमा दायर करने से पहले, वादी ने प्रतिवादियों को धारा 80 सीपीसी के तहत एक वैधानिक नोटिस भी दिया, जिन्होंने इसका जवाब नहीं दिया। चूँकि वादी द्वारा मुकदमा एक निर्धन व्यक्ति के रूप में दायर किया गया था, ट्रायल कोर्ट ने अपने आदेश दिनांक 24 अप्रैल, 1998 के माध्यम से वादी-प्रतिवादी को एक निर्धन व्यक्ति के रूप में मुकदमा दायर करने की अनुमति दी।

(3) नोटिस पर, प्रतिवादी उपस्थित हुए और लिखित बयान दाखिल किया, जिसमें लोकस स्टैंडी, कार्यवाही का कारण, पार्टियों के गलत-जोड़, आवश्यक पार्टियों की सीमा और सिविल कोर्ट के क्षेत्राधिकार आदि के संबंध में विभिन्न कानूनी आपत्तियां उठाई गईं। गुण-दोष के आधार पर, यह आरोप लगाया गया था कि वादी को चोटें उसकी अपनी लापरवाही के कारण लगीं और प्रतिवादी-अपीलकर्ताओं की ओर से कोई लापरवाही नहीं हुई। आगे यह कहा गया कि प्रतिवादी वादी को कोई भी राशि देने के लिए उत्तरदायी नहीं थे और मुकदमा खारिज किए जाने योग्य था।

(4) वादी की ओर से प्रतिकृति भी दाखिल की गई जिसमें वादी ने लिखित कथन के कथनों का खंडन किया तथा वाद में अपनाए गए पक्ष को दोहराया।

(5) पक्षों की दलीलों से, निम्नलिखित मुद्दे ट्रायल कोर्ट द्वारा तय किए गए:—

"1. क्या वादी को रेलवे स्टेशन हिसार पर एक दुर्घटना में प्रतिवादियों की घोर लापरवाही के कारण वाद में उल्लिखित कई चोटें लगीं? ओपीपी।

2. यदि अंक संख्या 1 सकारात्मक साबित हो गयी तो क्या वादी क्षति के रूप में 16,04,896रुपये वसूली की डिक्री जैसा कि वादपत्र के पैरा 7 में वर्णित है उसके हकदार है? ओपीपी.

भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा (न्यायमूर्ति राकेश कुमार गर्ग)

3. क्या वादी के पास वर्तमान मुकदमा दायर करने का कोई अधिकार क्षेत्र और कार्रवाई का कारण नहीं है? ओपीडी

4. क्या क्या आवश्यक पक्षों के नॉन-जॉइंडर और मिस-जॉइंडर के लिए मुकदमा खराब है? ओपीडी

5. क्या मुकदमा कालातीत है? ओपीडी

6. क्या सिविल न्यायालय के पास वर्तमान मुकदमे को सुनने और चलाने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है? ओपीडी

7.राहत"

(6) वादी के पक्ष में नंबर 1, 2 और 6 के मुद्दों को तय करते हुए, ट्रायल कोर्ट ने माना कि सिविल कोर्ट को मुकदमे सुनने का क्षेत्रअधिकार मिल गया था और दुर्घटना प्रतिवादियों की लापरवाही के कारण हुई थी और आगे कहा गया कि वादी 9,10,000 रुपये के मुआवजे का दावा दायर करने की

तारीख से 6% प्रति वर्ष की दर के साथ ब्याज के वास्तविक भुगतान तक का हकदार था।ट्रायल कोर्ट के समक्ष प्रतिवादियों द्वारा अंक 3 से 5 के मुद्दे को उठाया नहीं गया। उपरोक्त निष्कर्षों के मद्देनजर, वादी के मुकदमे को आनुपातिक लागत के साथ आंशिक रूप से डिक्री कर दिया गया था।

(7) ट्रायल कोर्ट के फैसले और डिक्री के खिलाफ व्यथित महसूस करते हुए, 31 अगस्त 2001 की सिविल अपील संख्या 102, जिसका शीर्षक वेद प्रकाश शर्मा बनाम भारत सरकार और अन्य था, वादी-प्रतिवादी द्वारा दायर की गई थी जिसमें उन्होंने मुआवज़े की वृद्धि का दावा किया था। जबकि 18 अक्टूबर, 2001 की सिविल अपील संख्या 119, जिसका शीर्षक भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा था, प्रतिवादियों द्वारा ट्रायल कोर्ट के फैसले और डिक्री को चुनौती देते हुए वादी-प्रतिवादी के पक्ष में 9,10,000रुपये का मुआवज़ा देने के लिए दायर की गई थी।निचली अपीलीय अदालत ने सबूतों की सराहना करने और पक्षों के विद्वान वकील को सुनने के बाद, ट्रायल कोर्ट के निष्कर्षों की पुष्टि की, सिवाय इसके कि 9,10,000रुपये के बजाय ट्रायल कोर्ट द्वारा दिए गए मुआवजे को घटाकर 8,24,000 रुपये कर दिया गया। और ट्रायल कोर्ट द्वारा दी गई 6% की ब्याज दर के बजाय, इसे बढ़ाकर 7.5% प्रति वर्ष कर दिया गया। अत: दोनों अपीलों को आंशिक रूप से उपरोक्त सीमा तक स्वीकार कर लिया गया, पार्टियों के शेष दावे को खारिज कर दिया गया।

(8) फिर भी संतुष्ट नहीं होने पर, प्रतिवादियों ने निचली अपीलीय अदालत के फैसले 24 मई, 2003 के आदेशों जो 31 अगस्त, 2001 की सिविल अपील संख्या 102 में पारित किया गया था,को चुनौती देते हुए वर्तमान अपील दायर की थी, जिसका शीर्षक वेद प्रकाश शर्मा बनाम भारत सरकार और अन्य था।18 अक्टूबर, 2001 की सिविल अपील संख्या 119, जिसका शीर्षक भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा था, में डिक्री को चुनौती देने वाली

कोई अपील दायर नहीं की गई थी।यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि वादी-प्रतिवादी ने उच्च मुआवजे का दावा करते हुए 2007 की क्रॉस-आपत्तियां संख्या 19-सी को प्राथमिकता दी है।

(9) अपीलकर्ताओं की ओर से उपस्थित विद्वान वकील ने इस न्यायालय के समक्ष जोरदार तर्क दिया है कि निचली अदालतों ने यह मानते हुए कानून में गलती है कि सिविल कोर्ट के पास वर्तमान मुकदमे की सुनवाई का अधिकार क्षेत्र था। अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील के अनुसार, रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 की धारा 13 और 15 के प्रावधानों के मद्देनजर, ('अधिनियम' को संक्षिप्त करने के लिए) सिविल न्यायालय का क्षेत्राधिकार वर्जित है और इस प्रकार, निर्णय और निम्न न्यायालयों की डिक्री रद्द किये जाने योग्य हैं। विद्वान वकील ने आगे तर्क दिया कि प्रतिवादी इस तथ्य के मद्देनजर मुआवजे की किसी भी राशि का हकदार नहीं था कि उसे अपनी लापरवाही के कारण चोटें आईं और इसके विपरीत निचली अदालतों के निष्कर्ष विकृत हैं और खारिज किए जाने योग्य हैं। विद्वान वकील ने तर्क दिया है कि इस अपील में कानून के निम्नलिखित महत्वपूर्ण प्रश्न उठते हैं: —

1. क्या रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम 1987 की धारा 13 और 15 के तहत सिविल न्यायालय का क्षेत्राधिकार वर्जित था?

2. क्या भारतीय घातक दुर्घटना के प्रावधानों के तहत उपचार वादी-प्रतिवादी को उपलब्ध होने पर सामान्य कानून के तहत मुआवजा दिया जा सकता है?

3. क्या क्या प्रतिवादी इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए मुआवजे की किसी भी राशि का हकदार है कि उसे अपनी घोर लापरवाही के कारण चोट लगी है?

4. क्या प्रतिवादी का दावा परिसीमा द्वारा वर्जित है?

(20) दूसरी ओर, वादी-प्रतिवादी की ओर से उपस्थित विद्वान वकील ने वादी के पक्ष में निष्कर्षों के आधार पर आक्षेपित निर्णय और आदेशों का समर्थन किया है। आगे यह तर्क दिया गया कि अपीलकर्ता 18 अक्टूबर, 2001 के सीए नंबर 119 में डिक्री को चुनौती देने में विफल रहे हैं, जो पार्टियों के बीच अंतिम हो गया है और इसलिए अपीलकर्ताओं द्वारा दायर की गई अपील को भले ही अनुमति दी गई हो, एक ही मामले में विरोधाभासी डिक्री पारित करने का कारण बनेगी। हालाँकि, प्रतिवादी के विद्वान वकील ने आगे तर्क दिया है कि वादी-प्रतिवादी बहुत अधिक मुआवजा पाने का हकदार है, जैसा कि मामले के रिकॉर्ड से साबित होता है और आक्षेपित निर्णय और आदेश तदनुसार संशोधित किए जाने योग्य हैं।

भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा (न्यायमूर्ति राकेश कुमार गर्ग)

(11) मैंने पार्टियों के विद्वान वकील को सुना और रिकॉर्ड का अवलोकन किया है।

(12) शुरुआत में, यह देखा जा सकता है कि, 24 मई, 2003 के आक्षेपित फैसले के तहत, निचली अपीलीय अदालत ने दो सिविल अपीलों यानी 31 अगस्त, 2001 की सिविल अपील संख्या 102 का फैसला किया, जिसका शीर्षक वेद प्रकाश शर्मा बनाम भारत सरकार और अन्य था ने मुआवजे में वृद्धि के लिए वादी की ओर से दायर की और 18 अक्टूबर, 2001 की सिविल अपील संख्या 119, जिसका शीर्षक भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा था,

प्रतिवादियों द्वारा ट्रायल कोर्ट के फैसले और डिक्री को रद्द करने के लिए दायर की गई। इन दोनों अपीलों को निचली अपीलीय अदालत द्वारा दिनांक 24 मई, 2003 को पारित एक समग्र निर्णय द्वारा आंशिक रूप से स्वीकार कर लिया गया था, जिसके तहत ट्रायल कोर्ट के फैसले और डिक्री को संशोधित किया गया था, जिससे मुआवजा 9,10,000रु. से 8,24,000रु. कम हो गया था लेकिन ब्याज दर 6% से बढ़ाकर 7.5% प्रति वर्ष कर दी गई और उपरोक्त दोनों अपीलों में दो अलग-अलग डिक्री तैयार की गईं।

(13)वर्तमान अपील भारत सरकार द्वारा 31 अगस्त, 2001 की सिविल अपील संख्या 102 में वेद प्रकाश शर्मा बनाम भारत सरकार और अन्य शीर्षक से पारित निर्णय और डिक्री को चुनौती देते हुए दायर की गई है (जिसे वादी द्वारा मुआवजे में वृद्धि के लिए दायर किया गया था) जबकि भारत सरकार 18 अक्टूबर, 2001 की सिविल अपील संख्या 119 में पारित डिक्री को चुनौती देने में विफल रही है, जिसका शीर्षक भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा था, जो निचली अपीलीय अदालत द्वारा पारित किया गया था (जो प्रतिवादियों द्वारा दायर किया गया था)) जिससे प्रतिवादी-अपीलकर्ताओं की ओर से 9,10,000 रुपये का मुआवजा आंशिक रूप से स्वीकार किया गया और मुआवजा 9,10,000 रुपये से 8,24,000 कम कर दिया गया लेकिन ब्याज दर 6% से बढ़ाकर 7.5% प्रति वर्ष कर दी गई, के ट्रायल कोर्ट के फैसले और डिक्री को रद्द करने की प्रार्थना की गई।

(14) इस न्यायालय ने, इस स्थिति को देखने के बाद 23 जनवरी, 2009 के आदेश के तहत मामले को स्थगित कर दिया था ताकि अपीलकर्ता के वकील को आगे की दलीलें संबोधित करने के लिए सक्षम बनाया जा सके।अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील ने **उमराव सिंह बनाम एमएसटी मुन्नी और अन्य (1)** और **नरहरि और अन्य बनाम शंकर और अन्य (2)** में इस न्यायालय के फैसले पर भरोसा किया है और यह तर्क देने के लिए कि एक ही निर्णय में जहां दो डिक्री तैयार की जाती हैं और केवल एक डिक्री के खिलाफ अपील को प्राथमिकता दी

जाती है, तथ्य यह है कि एक अनापेक्षित डिक्री है, अपील की सुनवाई के खिलाफ कोई रोक नहीं है और इसलिए, जहां तक वर्तमान अपील के निर्णय का सवाल है, इसमें कुछ भी गलत नहीं था। अपने तर्क को और विस्तृत करते हुए, विद्वान वकील ने तर्क दिया कि इस मामले में अलग-अलग अपील दायर करना आवश्यक नहीं था क्योंकि एक ही मुकदमा था और निर्णय और डिक्री दोनों एक ही मामले में थे और एक ही निर्णय पर आधारित थे और मामले का निर्णय पूरे मामले से संबंधित था।

(15) दूसरी ओर, प्रतिवादी के विद्वान वकील ने तर्क दिया है कि वर्तमान स्थिति में भले ही एक डिक्री रद्द कर दी जाए, दूसरी डिक्री बरकरार रहेगी, जिससे एक ही मुकदमे में दो विरोधाभासी डिक्री पारित हो जाएंगी और इसलिए वर्तमान अपील केवल इसी आधार पर खारिज किये जाने योग्य है।

(16)**उमराव सिंह** के मामले (सुप्रा) और **नरहरि** के मामले (सुप्रा) में इस न्यायालय के फैसले में, यह अभिनिर्णित किया गया कि एक अपील रहित डिक्री अन्य अपील की सुनवाई के खिलाफ रोक नहीं लगाती है। जहां तक कानून के उपरोक्त अनुपात का सवाल है, इसमें कोई विवाद नहीं है और वर्तमान अपील की सुनवाई में कोई बाधा नहीं है, जिसमें डिक्री के, जो 31 अगस्त, 2001 की सिविल अपील संख्या 102 के खिलाफ अपील की गई है, जिसका शीर्षक वेद प्रकाश शर्मा बनाम यूनियन ऑफ इंडिया है जो वादी-प्रतिवादी द्वारा मुआवजे में वृद्धि के लिए दायर किया गया था और इस अपील को केवल ब्याज दर को 6% से बढ़ाकर 7.5% करने की सीमा तक ही अनुमति दी गई है। इस प्रकार, वर्तमान अपील में जो प्रतिवादियों द्वारा 31 अगस्त, 2001 की सिविल अपील संख्या 102 के खिलाफ दायर की गई है, एकमात्र मुद्दा जो उठ सकता है वह वादी को मुआवजे की राशि पर उच्च ब्याज दर देने के संबंध में हो सकता है।हालाँकि, अपीलकर्ता मुआवजे की राशि पर 7.5% प्रति वर्ष की दर से ब्याज देने के खिलाफ कोई शिकायत उठाने में विफल रहे हैं और इसलिए, अपील किए गए डिक्री से अपीलकर्ताओं के पक्ष में कानून का कोई भी महत्वपूर्ण प्रश्न नहीं उठता है।दूसरी

ओर, यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि वादी-प्रतिवादी का विद्वान वकील उच्च मुआवजे के लिए अपने दावे को साबित करने में असमर्थ था, जैसा कि उसने क्रॉस-आपत्तियों में दावा किया था।वादी-प्रतिवादी के विद्वान वकील किसी भी भौतिक साक्ष्य को इंगित करने में असमर्थ थे, जिसे मुआवजे का निर्धारण करते समय ध्यान में नहीं रखा गया था। इस प्रकार, मुझे वादी-प्रतिवादी द्वारा दायर की गई प्रति-आपत्तियों में भी कोई योग्यता नहीं दिखती है और उन्हें भी खारिज कर दिया जाता है।

भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा (न्यायमूर्ति राकेश कुमार गर्ग)

(17) 18 अक्टूबर 2001 की सिविल अपील संख्या 119, जिसका शीर्षक भारत सरकार और अन्य बनाम वेद प्रकाश शर्मा था, प्रतिवादियों द्वारा ट्रायल कोर्ट के फैसले और डिक्री को रद्द करने के लिए दायर की गई थी, जिसे आंशिक रूप से केवल मुआवजे को 9,10,000रु. से 8,24,000रु कम करने की सीमा तक स्वीकार किया गया था। हालाँकि, उपरोक्त डिक्री के खिलाफ प्रतिवादियों द्वारा अपील नहीं की गई है। हो सकता है कि फैसला एक ही हो, लेकिन सीपीसी की धारा 100 के तहत, डिक्री के खिलाफ अपील की अनुमति है और इसलिए, 18 अक्टूबर, 2001 की सिविल अपील संख्या 119 में पारित डिक्री को चुनौती नहीं दी गई है और निश्चित रूप से भले ही वर्तमान अपील (जो दायर की गई है) 31 अगस्त, 2001 के सीए नंबर 102 को चुनौती देने की अनुमति दी जाती है, यह एक ही मुकदमे में विरोधाभासी डिक्री पारित करने के समान होगा।

(18) हालाँकि अपीलकर्ताओं द्वारा उठाए गए प्रश्न आक्षेपित डिक्री में नहीं उठते हैं और वही 18 अक्टूबर, 2001 की अपील संख्या 119 में उठे होंगे, लेकिन आदेश 41 नियम 33 सीपीसी के तहत, निचली अपीलीय अदालत के

पास शक्ति है ऐसा अतिरिक्त आदेश या डिक्री पारित करना या बनाना जो किसी पार्टी के पक्ष में पारित किया जाना चाहिए था, हालांकि ऐसी पार्टी ने कोई अपील दायर नहीं की होगी जहां किसी डिक्री के संबंध में एक ही मुकदमे में दो या दो से अधिक डिक्री पारित की गई हों। आदेश 41 नियम 33 सीपीसी के उपरोक्त प्रावधानों और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि निचली अपीलीय अदालत के समक्ष दोनों अपीलों (अर्थात् 31 अगस्त, 2001 के सीए संख्या 102 और 18 अक्टूबर, 2001 के 119) में एक समग्र निर्णय पारित किया गया था। अदालत अब प्रतिवादी-अपीलकर्ताओं द्वारा अपने मामले के समर्थन में उठाए गए तर्कों की जांच करने के लिए आगे बढ़ती है।

(19) अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील का पहला तर्क कि सिविल कोर्ट का क्षेत्राधिकार अधिनियम की धारा 13 और 15 के तहत वर्जित है, गलत है। भारत सरकार के विद्वान वकील ने इस तर्क पर जोर दिया कि केवल रेलवे दावा न्यायाधिकरण को धारा 13 के तहत रेलवे दुर्घटनाओं के संबंध में मुआवजा देने का अधिकार क्षेत्र है।इस अधिनियम के अंतर्गत सिविल न्यायालय का क्षेत्राधिकार अधिनियम की धारा 15 के प्रावधान के अनुसार पूर्णतः वर्जित है।अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील ने आगे तर्क दिया कि वादी के दावे के अनुसार, वह रेलवे दुर्घटना में घायल हो गया था, और इसलिए, वह नुकसान/मुआवजे की वसूली के लिए रेलवे दावा न्यायाधिकरण से संपर्क कर सकता है और नुकसान/मुआवजे के लिए सिविल कोर्ट में अपना मुकदमा दायर कर सकता है विचारणीय नहीं है क्योंकि सिविल न्यायालय का क्षेत्राधिकार वर्जित है।

(20)रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 (इसके बाद इसे "अधिनियम" कहा जाएगा) की धारा 15 के प्रासंगिक प्रावधान इस प्रकार हैं:

क्षेत्राधिकार की बाधा—नियत नियत दिन से, कोई भी अदालत या अन्य प्राधिकारी धारा 13 की [उपधारा (1) और (1ए)] में निर्दिष्ट मामलों के संबंध में किसी भी क्षेत्राधिकार, शक्तियों या अधिकार का प्रयोग नहीं करेगा या करने का हकदार नहीं होगा।

(21) इस प्रकार, अधिनियम की धारा 15 के अनुसार, नियत दिन से, किसी भी अदालत या अन्य प्राधिकरण के पास अधिनियम की धारा 13[उप-धारा (1) और (1ए)] में निर्दिष्ट मामलों के संबंध में क्षेत्राधिकार नहीं होगा।इसलिए, सवाल उठता है कि क्या रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही के कारण लगी चोटों के संबंध में वादी का दावा अधिनियम की धारा 13 के दायरे में आता है या नहीं।

(22) मामले की उचित सराहना के लिए अधिनियम की धारा 13 को निम्नानुसार पुन: प्रस्तुत किया गया है: —

"**13. दावा न्यायाधिकरण का क्षेत्राधिकार, शक्तियाँ और प्राधिकार** --

(1) दावा न्यायाधिकरण, नियत दिन से, ऐसे सभी क्षेत्राधिकार, शक्तियों और प्राधिकार का प्रयोग करेगा जो उस दिन से ठीक पहले किसी सिविल अदालत या रेलवे अधिनियम के प्रावधानों के तहत नियुक्त दावा आयुक्त द्वारा प्रयोग किए जा सकते थे।

(ए) दावे के संबंध में रेलवे अधिनियम के अध्याय VII के तहत वाहक के रूप में रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी से संबंधित-

(i)रेलवे द्वारा परिवहन के लिए रेलवे प्रशासन को सौंपे गए जानवरों या सामानों की हानि, विनाश, क्षति, गिरावट या गैर-डिलीवरी के लिए मुआवजा;

(ii) रेलवे अधिनियम की धारा 82ए या उसके तहत बनाए गए नियमों के तहत देय मुआवजा; और

(बी) किराए या उसके हिस्से की वापसी के दावों के संबंध में या रेलवे द्वारा ले जाने के लिए रेलवे प्रशासन को सौंपे गए जानवरों या सामानों के संबंध में भुगतान किए गए किसी भी माल ढुलाई की वापसी के दावों के संबंध में।

[(1ए)] दावा न्यायाधिकरण, रेलवे अधिनियम, 1989 (1989 का 24) की धारा 124ए के प्रावधानों के प्रारंभ होने की तारीख से, ऐसे सभी क्षेत्राधिकार, शक्तियों और प्राधिकार का भी प्रयोग करेगा जो उक्त अधिनियम की धारा 124ए या उसके तहत बनाए गए नियमों के तहत रेलवे प्रशासन द्वारा अब देय मुआवजे के दावों के संबंध में किसी सिविल अदालत द्वारा उससे ठीक पहले प्रयोग किए जाने योग्य थे।]

(2) [रेलवे अधिनियम, 1989 (1989 का 24)] के प्रावधान और उसके तहत बनाए गए नियम, जहां तक संभव हो, इस अधिनियम के तहत दावा न्यायाधिकरण द्वारा किसी भी दावे की जांच या निर्धारण पर लागू होंगे। "

(23) अधिनियम की धारा 13 के पूर्वोक्त प्रावधानों को पढ़ने से पता चलता है कि रेलवे दावा न्यायाधिकरण हानि, विनाश, क्षति, गिरावट या गैर-

मुआवजे के दावे के संबंध में,रेलवे परिवहन के लिए रेलवे प्रशासन को सौंपे गए जानवरों या सामानों की डिलीवरी के लिए रेलवे अधिनियम की धारा 82-ए या उसके तहत बनाए गए नियमों के तहत मुआवजा और किराए की वापसी के दावों के संबंध में वाहक के रूप में रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी से संबंधित क्षेत्राधिकार का प्रयोग करेगा इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि अधिनियम की धारा 13 के तहत, रेलवे दावा न्यायाधिकरण के पास केवल उन मामलों के लिए क्षेत्राधिकार है, जब वाहक के रूप में रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी शामिल है।

(24) यह बताना भी प्रासंगिक है कि रेलवे अधिनियम की धारा 82-ए केवल यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेनों की दुर्घटना के संबंध में रेलवे प्रशासन के दायित्व से संबंधित है, जो इस प्रकार है--

रेलवे अधिनियम की धारा 82-ए: —

"यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेनों की दुर्घटनाओं के संबंध में रेलवे प्रशासन का उत्तरदायित्व — (1)) जब काम करने के दौरान कोई दुर्घटना होती है, या तो दोनों ऐसी रेलगाड़ियाँ के बीच टक्कर होती है जिनमें से एक यात्रियों को ले जाने वाली रेलगाड़ी है, या यात्रियों को ले जाने वाली रेलगाड़ी या रेलगाड़ी के किसी हिस्से के पटरी से उतरने की अन्य दुर्घटनाएँ हैं, फिर, रेलवे की ओर से कोई गलत कार्य, उपेक्षा या चूक हुई है या नहीं ऐसा प्रशासन किसी घायल या नुकसान झेलने वाले व्यक्ति को कार्यवाही जारी रखने और उसके संबंध में क्षति की वसूली करने का अधिकार देगा, रेलवे प्रशासन, इसके विपरीत कानून के किसी भी अन्य प्रावधान के बावजूद, निर्धारित सीमा तक मुआवजा देने के लिए उप-धारा (2) में उत्तरदायी होगा और उस सीमा तक केवल ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप मरने वाले यात्री की मृत्यु के कारण हुई हानि के

लिए, और यात्री के स्वामित्व वाले और उसके साथ आने वाले जानवरों या सामानों की व्यक्तिगत चोट और हानि, विनाश या गिरावट के लिए यात्री अपने डिब्बे में या परीक्षण के दौरान ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप घायल हो गया।

(25) यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि रेलवे अधिनियम के उपर्युक्त प्रावधानों को उपरोक्त अधिनियम की धारा 124 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है जो इस प्रकार है:—

दायित्व की सीमा—जब रेलवे के संचालन के दौरान, कोई दुर्घटना होती है, या तो यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेनों के बीच टक्कर होती है या यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेन या ट्रेन के किसी भी हिस्से का पटरी से उतरना या अन्य दुर्घटना होती है, तो चाहे वह हो या नहीं रेलवे प्रशासन की ओर से कोई भी गलत कार्य, उपेक्षा या चूक हुई है, जैसे कि घायल या नुकसान झेलने वाले यात्री को कार्यवाही करने और उसके संबंध में नुकसान की वसूली करने का अधिकार होगा, रेलवे प्रशासन, कुछ भी होने के बावजूद किसी भी अन्य कानून में निहित, उस सीमा तक मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी होगा जो निर्धारित किया जा सकता है और उस सीमा तक केवल ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप मरने वाले यात्री की मृत्यु से हुई हानि के लिए, और व्यक्तिगत चोट और हानि, विनाश, क्षति के लिए या ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप यात्री के स्वामित्व वाले और उसके डिब्बे में या ट्रेन में उसके साथ आए सामान की क्षति।

(26) रेलवे अधिनियम के पुराने और नए प्रावधानों की भाषा से यह बिल्कुल स्पष्ट है कि यह रेलवे प्रशासन के दायित्व से संबंधित है जब काम करने के दौरान रेल दुर्घटना या तो ट्रेनों के बीच टक्कर होती है, जिनमें से एक यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेन होती है या किसी रेलगाड़ी या यात्रियों को ले जा रही रेलगाड़ी के किसी भाग के पटरी से उतरने या अन्य दुर्घटनाओं के लिए, दुर्घटना के परिणामस्वरूप मरने वाले यात्री की मृत्यु से होने वाले नुकसान और व्यक्तिगत चोट और जानवरों या वस्तुओं के नुकसान, विनाश या गिरावट के लिए मुआवजा देने के लिए, यात्रियों के स्वामित्व में और अपने डिब्बे में यात्रियों के साथ। **रत्नाकर तानबारी इटानकर बनाम भारत सरकार (3)** में, माननीय बॉम्बे उच्च न्यायालय द्वारा यह अभिनिर्णित किया गया था कि रेलवे दावा न्यायाधिकरण सीमित और निर्दिष्ट क्षेत्राधिकार का एक न्यायाधिकरण है और यह इसका प्रयोग कर सकता है।उक्त अधिनियम के तहत प्रदत्त अधिकार क्षेत्र और शक्ति केवल अधिनियम की धारा 13(1) दावा न्यायाधिकरण के क्षेत्राधिकार शक्ति और अधिकार प्रदान करती है और इसकी धारा 15 में निहित स्पष्ट प्रावधानों के आधार पर सिविल न्यायालय या किसी अन्य का अधिकार क्षेत्र प्रदान करती है। अन्य प्राधिकारी को केवल धारा 13(1) में निर्दिष्ट मामलों के संबंध में वर्जित किया गया है। इसलिए, अधिनियम की धारा 13(1) के अंतर्गत आने वाले मामलों के अलावा अन्य मामलों के संबंध में, सिविल न्यायालय के पास सिविल मुकदमे पर विचार करने का अधिकार क्षेत्र है। आगे यह माना गया कि वह दुर्घटना जिसमें यात्री ट्रेन की बोगी से गिर गया और प्लेटफार्म और चलती ट्रेन के बीच फंसकर मर गया, दावा न्यायाधिकरण द्वारा संज्ञेय नहीं है क्योंकि विचाराधीन दुर्घटना रेलवे अधिनियम की धारा 82-ए के अर्थ के अंतर्गत कोई दुर्घटना नहीं है और अधिनियम की धारा 13(1) के उप खंड (ii) में नहीं आती है।

(27) यह ध्यान देने योग्य है कि दुर्घटना में कोई यात्री ट्रेन शामिल नहीं थी। दुर्घटना के समय वादी ट्रेन में यात्री के रूप में यात्रा नहीं कर रहा था। वादी ने वाहक के रूप में रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारी से उत्पन्न किसी भी क्षति या मुआवजे का दावा नहीं किया है। वादी ने रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही के कारण शंटिंग मालगाड़ी की बोगियों से टकराने के कारण उसे लगी चोटों के संबंध में क्षति का दावा किया है। इसलिए, वादी का मामला रेलवे अधिनियम की धारा 82-ए और धारा 124 और अधिनियम की धारा 13(1) के अन्य खंडों के दायरे में नहीं आता है।

(28) अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील द्वारा उद्धृत निर्णय **श्रीमती नृधनिया देवी बनाम भारत सरकार (4)** मामले के तथ्यों और परिस्थितियों पर लागू नहीं होता है। इस मामले में, जिस बस की बात हो रही है, उसे यात्रियों को ले जाने के लिए रेलवे द्वारा किराए पर लिया गया था, जो किसी अन्य वाहन के साथ दुर्घटनाग्रस्त हो गई। सवाल यह उठा कि क्या बस को रेलवे अधिनियम की धारा 124 के प्रावधानों के तहत मुआवजा देने के उद्देश्य से अधिनियम की धारा 2(31) (ई) के तहत परिभाषित रेलवे के वाहनों में शामिल माना जाएगा और यह माना गया कि रेलवे द्वारा किराए पर ली गई बस और दूसरी बस के बीच जो दुर्घटना हुई, उसे रेलवे दुर्घटना कहा जाएगा और रेलवे द्वारा किराए पर ली गई बस में यात्रा करने वाले व्यक्ति की जब ऐसी दुर्घटना के परिणामस्वरूप मृत्यु हो जाती है, तो उसका कानूनी प्रतिनिधि अधिनियम की धारा 124 के तहत मुआवजे के अनुदान का हकदार होगा। इस प्रकार, उपरोक्त निर्णय किसी भी तरह से यह नहीं मानता है कि सिविल कोर्ट का क्षेत्राधिकार उस मामले में वर्जित है जहां रेलवे के कर्मचारियों की घोर लापरवाही के कारण एक व्यक्ति को कई चोटें लगी हैं। इसी प्रकार, **साबित्री साहू बनाम भारत सरकार** एसएलपी (सी) संख्या 22919 2002 में भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय के फैसले से अपीलकर्ताओं को कोई मदद नहीं मिली क्योंकि माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष विचार के लिए प्रश्न यह था कि क्या रेलवे दुर्घटना (मुआवजा) नियम, 1990 में निर्धारित मुआवजे

की राशि वह मुआवजा है जिसे दिया जाना चाहिए या न्यायालय के पास कम मुआवजा देने का विवेक है।

(29) सिविल न्यायालयों का क्षेत्राधिकार सभी को अपनाने वाला है, सिवाय इसके कि इसे कानून के स्पष्ट प्रावधान या ऐसे कानून से उत्पन्न होने वाले स्पष्ट इरादे से बाहर रखा गया है। केवल यह तथ्य कि एक विशेष क़ानून कुछ उपचारों के लिए प्रावधान करता है, उक्त क़ानून के अंतर्गत आने वाले कुछ मामलों के संबंध में उसके सामने लाए गए मामले से निपटने के लिए सिविल न्यायालयों के अधिकार क्षेत्र को अनिवार्य रूप से बाहर नहीं कर सकता है। सीपीसी की धारा 9 में प्रावधान है कि सिविल न्यायालय आर्थिक क्षेत्राधिकार के अधीन नागरिक प्रकृति के सभी मुकदमों की सुनवाई करेगा, जब तक कि उनका संज्ञान स्पष्ट रूप से या आवश्यक निहितार्थों से वर्जित न हो। रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 या रेलवे अधिनियम, 1989 में ऐसा कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं है जो रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 की धारा 13 और 15 के तहत आने वाले मामलों को छोड़कर, सिविल कोर्ट के क्षेत्राधिकार पर रोक लगाता हो।इस प्रकार, प्रतिवादी-अपीलकर्ताओं द्वारा उठाए गए कानून के पहले प्रश्न का उत्तर उनके खिलाफ दिया गया है और यह माना जाता है कि सिविल कोर्ट के पास वर्तमान मामले की सुनवाई करने का अधिकार क्षेत्र है।

(30) प्रश्न संख्या 2 अपीलकर्ताओं द्वारा अपनी दलीलों में नहीं उठाया गया था और इसलिए, इसे इस स्तर पर उठाने की अनुमति नहीं दी जा सकती है जैसा कि माननीय शीर्ष न्यायालय ने **बच्छज नाहर बनाम नीलिमा मंडल और अन्य (5)** में अभिनिर्णित किया था। इसी प्रकार, परिसीमा के संबंध में मुद्दा संख्या 5 को प्रतिवादी-अपीलकर्ताओं द्वारा ट्रायल कोर्ट के समक्ष नहीं रखा गया था, जो छूट के बराबर था, और इसलिए, इसे वर्तमान अपील में उठाने की अनुमति नहीं दी जा सकती है। इस प्रकार, अपीलकर्ताओं द्वारा उठाए गए प्रश्न संख्या 2 और 4 इस अपील में नहीं उठते हैं।

(31) अपीलकर्ताओं का दूसरा तर्क कि वादी-प्रतिवादी किसी भी मुआवजे का हकदार नहीं था क्योंकि उसे अपनी लापरवाही के कारण चोटें लगी थीं, यह भी खारिज करने योग्य है। नीचे दिए गए दोनों न्यायालयों ने रिकॉर्ड पर उपलब्ध

(५) जे.टी. 2008 (13) एस.सी. 255
(४) आकाशवाणी २००० गौहाती ४

साक्ष्यों की सराहना करते हुए इस तथ्य का समवर्ती निष्कर्ष दर्ज किया है कि वादी-प्रतिवादी को रेलवे के कर्मचारियों की घोर लापरवाही के कारण कई चोटें लगीं। दलीलों में, प्रतिवादी-अपीलकर्ताओं ने दलील दी थी कि दुर्घटना के समय समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद था और वादी स्वयं लापरवाह था। हालाँकि, इस दावे को साबित करने के लिए, प्रतिवादी-अपीलकर्ता यह कथन लेकर आए कि वादी स्कूटर पर जा रहा था जो वादी-प्रतिवादी की लापरवाही के कारण शंटिंग ट्रेन से टकरा गया। अपीलकर्ताओं के उपरोक्त साक्ष्य दलीलों से परे हैं और इसलिए, इसे नीचे के न्यायालयों द्वारा उचित रूप से खारिज कर दिया गया था। अन्यथा भी, यह प्रश्न कि क्या वादी-प्रतिवादी को उसकी खुद की

लापरवाही के कारण या अपीलकर्ताओं की लापरवाही के कारण चोटें आईं, तथ्य का प्रश्न है और इसलिए, प्रश्न संख्या 3 नहीं उठता है।

(32) ऊपर दर्ज कारणों से, इस अपील में कोई योग्यता नहीं है ।

(33) बर्खास्त ।

अस्वीकरण : स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है । सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यो के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा ।

जोगिंद्र जांगड़ा

प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी

हथीन, हरियाणा

R.N.R.