

एम.जैन

कुलदीप सिंह, जे. के समक्ष

यूनियन ऑफ इंडिया-अपीलकर्ता

बनाम

कृष्णा देवी और अन्य-प्रतिवादी

एफएओ नंबर 4444/2014

30 मार्च 2015

रेलवे अधिनियम, 1989 - धारा 123 और 124-ए-ट्रेन दुर्घटना -मुआवजा-सख्त दायित्व-मृतक ने ट्रेन में चढ़ने की कोशिश की- चूंकि ट्रेन में बहुत भीड़ थी, वह ट्रेन से फिसल गया और प्लेटफॉर्म और ट्रेन के बीच गिर गया और उसकी मृत्यु हो गई- रेलवे दावा न्यायाधिकरण ने फैसला सुनाया मुआवज़ा रेलवे ने तर्क दिया कि मृतक का कार्य 'अप्रिय घटना' की परिभाषा में नहीं आएगा और ट्रेन पर चढ़ने की कोशिश करते समय चोट लगना, जो धीमी गति से थी, 'खुद की गलती से लगी चोट' के है। - यह माना गया कि, हालांकि वर्तमान मामले में चोट मृतक के लापरवाही भरे कृत्य के कारण लगी है क्योंकि वह एक ट्रेन में चढ़ने की कोशिश कर रहा था जो चल रही थी, धारा 124ए रेलवे दुर्घटनाओं के मामले में सख्त दायित्व या कोई गलती दायित्व नहीं बताती है - इसलिए, धारा 124ए के दायरे में यदि कोई मामला आता है, यह पूरी तरह से अप्रासंगिक है कि गलती किसकी थी - मृतक एक प्रामाणिक यात्री था और ट्रेन से फिसलने और प्लेटफॉर्म और ट्रेन के बीच गिरने का कार्य 'अप्रिय घटना' की परिभाषा के अंतर्गत आएगा- दावेदारों को मुआवजा सही ढंग से दिया गया था।

माना गया कि रेलवे अधिनियम की धारा 124-ए में एक गैर-अस्थिर खंड शामिल है जो यह बताता है कि किसी भी अन्य कानून में कुछ भी शामिल होने के बावजूद, रेलवे उस सीमा तक मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी है जैसा की निर्धारित किया जा सकता है और केवल ऐसी अप्रिय घटना के लिए जिसमें किसी यात्री को मृत्यु या चोट के परिणामस्वरूप नुकसान पहुंचा हो ।'

(पैरा 8)

इसके अलावा, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने मामले के कानून की जांच इस बिंदु पर की और रेलवे अधिनियम की धारा 129 और 124-ए के अवलोकन के बाद निम्नानुसार पाया:

“16. जिस दुर्घटना में श्रीमती अब्जा की मृत्यु हुई वह स्पष्ट रूप से धारा 124ए के प्रावधान के अंतर्गत नहीं आती है। दुर्घटना तो धारा 124ए के परंतुक के खंड (ए) से (ई) में उल्लिखित किसी भी कारण से घटित हुई। इसलिए, हमारी राय में, वर्तमान मामला स्पष्ट रूप से रेलवे अधिनियम की धारा 124ए के मुख्य भाग के अंतर्गत आता है, न कि इसके प्रावधान के अंतर्गत।

17. धारा 124ए रेलवे दुर्घटनाओं के मामले में सख्त दायित्व या कोई गलती दायित्व नहीं बताती है। इसलिए, यदि कोई मामला धारा 124ए के दायरे में आता है तो यह पूरी तरह से अप्रासंगिक है कि गलती किसकी थी।”

यह माना गया कि रेलवे अधिनियम की धारा 124ए में सख्त दायित्व का सिद्धांत शामिल है, जो 0 NM “रायलैंड्स बनाम फ्लेचर, 1866 एलआरआई एक्स 265” के मामले में ब्रिटिश उच्च न्यायालय के फैसले में उत्पन्न हुआ था, जिसे बाद में संविधान पीठ द्वारा निर्धारित किया गया था। माननीय भारत के सर्वोच्च न्यायालय द्वारा “एम.सी.” के मामले में मेहता बनाम भारत संघ, एआईआर 1987 सुप्रीम कोर्ट 1086, जिसे निम्नानुसार देखा गया:

“39. भारत में एम.सी. मेहता बनाम भारत संघ, एआईआर 1987 सुप्रीम कोर्ट 1086 में सुप्रीम कोर्ट की ऐतिहासिक संविधान पीठ का फैसला सख्त दायित्व लगाने में रायलैंड्स बनाम फ्लेचर (सुप्रा) से कहीं आगे

चला गया है। कोर्ट ने कहा, “अगर उद्यम को अपने लाभ के लिए किसी भी खतरनाक या स्वाभाविक रूप से खतरनाक गतिविधि को करने की अनुमति है, कानून को यह मानना चाहिए कि ऐसी अनुमति सशर्त है कि उद्यम ऐसी खतरनाक या स्वाभाविक रूप से खतरनाक गतिविधि के कारण उत्पन्न होने वाली किसी भी दुर्घटना की लागत को उचित मद के रूप में वहन करेगा। ओवरहेड्स।” न्यायालय ने यह भी देखा कि यह सख्त दायित्व रायलैँड्स बनाम फ्लेचर (सुप्रा) में नियम के किसी भी अपवाद के अधीन नहीं है।

40. एम.सी. मेहता के मामंग(सुप्रा) में निर्णय निजी लाभ के लिए काम करने वाली संस्था से संबंधित है। हालाँकि, हमारी राय में यही सिद्धांत वैधानिक प्राधिकरणों (जैसे रेलवे), सार्वजनिक निगमों या स्थानीय निकायों पर भी लागू होगा जो निजी लाभ के लिए काम नहीं करने वाले सामाजिक उपयोगिता उपक्रम हो सकते हैं।“

(पैरा 11)

इसके अलावा, यह माना गया कि मृतक एक प्रामाणिक यात्री था और ट्रेन से फिसलने और प्लेटफॉर्म और ट्रेन के बीच गिरने का कार्य 'अप्रिय घटना' की परिभाषा में आता है। अतः आक्षेपित निर्णय में कोई त्रुटि नहीं है।

(पैरा 12)

अपीलकर्ताओं के अधिवक्ता नितिन कुमार।

कुलदीप सिंह, जे.

(1) भारत संघ ने रेलवे दावा न्यायाधिकरण, चंडीगढ़ बेंच, चंडीगढ़ (संक्षेप में 'न्यायाधिकरण') द्वारा पारित दिनांक 19.12.2013 के फैसले के खिलाफ यह अपील दायर की है, जिसके तहत 4,00,000/- (चार लाख रुपये) का मुआवजा दिया गया है। केवल दावेदारों (यहाँ उत्तरदाताओं) को प्रदान किया गया था।

(2) वर्तमान अपील के निस्तारण हेतु संक्षिप्त तथ्य, जिन पर ध्यान देना आवश्यक है, वह यह है कि मृतक बाबूलाल, एक सेवानिवृत्त शिक्षक, को चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन से कम्प्यूटरीकृत टिकट खरीदकर

चंडीगढ़ से खगड़िया जाना था। 24.11.2011 को उसने ट्रेन में चढ़ने का प्रयास किया। ट्रेन में बहुत भीड़ थी. जिससे वह ट्रेन से फिसलकर प्लेटफार्म और ट्रेन के बीच गिर गया और उसकी मौत हो गई।

(3) मैंने अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता को सुना है और केस फ़ाइल का भी ध्यानपूर्वक अध्ययन किया है।

(4) अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता ने तर्क दिया है कि प्लेटफॉर्म पर चलती ट्रेन में चढ़ने की कोशिश में मृतक का कृत्य 'अप्रिय घटना' की परिभाषा में नहीं आता है और धारा 124-ए प्रावधान के तहत 'खुद को पहुंचाई गई' चोट है। रेलवे अधिनियम, 1989 का बी (संक्षेप में 'अधिनियम')।

(5) माना कि हादसा चंडीगढ़ के रेलवे प्लेटफॉर्म पर ही हुआ, जहां ट्रेन की स्पीड ज्यादा नहीं है. यहां तक कि जब प्लेटफॉर्म पर चलती ट्रेन की गति 10-15 किमी प्रति घंटे के बीच हो, तब भी कोई आसानी से ट्रेन में चढ़ सकता है।

धारा 123(सी) अप्रिय घटना को इस प्रकार परिभाषित करती है:

“[(सी) “अप्रिय घटना” का अर्थ है:-

(1) (i) आतंकवादी और विघटनकारी गतिविधियां (रोकथाम) अधिनियम, 1987 की धारा 3 की उप-धारा (1) के अर्थ के भीतर एक आतंकवादी कृत्य का कमीशन; या

(ii) हिंसक हमला करना या लूट या डकैती करना; या

(iii) इसमें यात्रियों को ले जाने वाली किसी भी ट्रेन में या प्रतीक्षालय, क्लॉक रूम या आरक्षण या बुकिंग कार्यालय या प्लेटफार्म या रेलवे स्टेशन की सीमा के भीतर किसी अन्य स्थान पर; या किसी भी व्यक्ति द्वारा दंगा, गोलीबारी या आगजनी शामिल है।

(2) यात्रियों को ले जा रही ट्रेन से किसी यात्री का दुर्घटनावश गिर जाना।] (जोर दिया गया)।

(6) इसलिए, यात्री ले जा रही ट्रेन से किसी भी यात्री का गिरना रेलवे अधिनियम की धारा 123 (सी) (2) की परिभाषा के तहत 'अप्रिय घटना' है। रेलवे अधिनियम की धारा 124 की उपधाराएं निम्नानुसार प्रदान करती हैं:

“[124ए. अप्रिय घटना के कारण मुआवजा। जब रेलवे के संचालन के दौरान कोई अप्रिय घटना घटती है, तो रेलवे प्रशासन की ओर से कोई गलत कार्य, उपेक्षा या चूक हुई है या नहीं, जैसे कि जो यात्री घायल हो गया है या जो यात्री मारा गया है उसके आश्रित पर कार्रवाई की जाएगी और उसके संबंध में नुकसान की वसूली की जाएगी, रेलवे प्रशासन, किसी भी अन्य कानून में निहित किसी भी बात के बावजूद, उस सीमा तक मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी होगा। निर्धारित और उस सीमा तक केवल ऐसी अप्रिय घटना के परिणामस्वरूप किसी यात्री की मृत्यु या चोट से होने वाली हानि के लिए: बशर्ते कि यदि यात्री की मृत्यु हो जाती है या उसे चोट लगती है तो रेलवे प्रशासन द्वारा इस धारा के तहत कोई मुआवजा देय नहीं होगा।

(ए) उसके द्वारा आत्महत्या या आत्महत्या का प्रयास;

(बी) स्वयं को पहुंचाई गई चोट;

(सी) उसका अपना आपराधिक कृत्य;

(डी) नशे या पागलपन की स्थिति में उसके द्वारा किया गया कोई भी कार्य;

(ई) कोई प्राकृतिक कारण या बीमारी या चिकित्सा या शल्य चिकित्सा उपचार जब तक कि उक्त अप्रिय घटना के कारण चोट लगने के कारण ऐसा उपचार आवश्यक न हो जाए।“

(7) रेलवे अधिनियम की धारा 124 के अवलोकन से पता चलता है कि यह आवश्यक नहीं है कि रेलवे प्रशासन के गलत/लापरवाहीपूर्ण कार्य के कारण गिरावट साबित हो।

(8) रेलवे अधिनियम की धारा 124-ए में एक गैर-अस्थिर खंड शामिल है जो यह बताता है कि किसी भी अन्य कानून में कुछ भी शामिल होने के बावजूद, रेलवे उस सीमा तक मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी है जो निर्धारित किया जा सकता है और केवल ऐसी 'अप्रिय घटना' के परिणामस्वरूप किसी यात्री की मृत्यु या चोट से होने वाली हानि के लिए ही।

(9) भारत संघ के विद्वान अधिवक्ता ने तर्क दिया है कि वर्तमान मामला प्रावधान के स्पष्टीकरण (बी) और (सी) के अंतर्गत आता है। यह तर्क दिया गया है कि चलती ट्रेन में चढ़ने की कोशिश करना 'स्वयं को पहुंचाई गई चोट' की परिभाषा के अंतर्गत आता है और यह उसका अपना आपराधिक कृत्य भी है। इसलिए, कोई मुआवजा नहीं दिया जाना चाहिए। इस न्यायालय को यह जांच करनी है कि क्या ट्रेन में चढ़ने की कोशिश करते समय चोट लगना, जो धीमी गति से चल रही हो, स्वयं को पहुंचाई गई चोट है। अधिनियम में कहीं भी स्वयं को पहुंचाई गई चोट को परिभाषित नहीं किया गया है। अतः इसका शाब्दिक अर्थ यह लिया जाए कि घायल व्यक्ति द्वारा स्वयं को पहुंचाई गई चोट, जो वर्तमान मामले में नहीं है। वर्तमान चोट मृतक की लापरवाही से लगी ट्रेन पर चढ़ने की कोशिश के कारण लगी है, जो चल पड़ी थी। रेलवे अधिनियम में भी आपराधिक कृत्य को परिभाषित नहीं किया गया है। हालाँकि, 'आपराधिक कृत्य' शब्द का उपयोग यह दर्शाता है कि इसमें आपराधिक ज्ञान या इरादे का एक तत्व होना चाहिए। इसी तरह यह भी कोई आपराधिक कृत्य नहीं है। वर्तमान मामले में, मृतक रेलवे या किसी अन्य व्यक्ति के खिलाफ कोई अपराध नहीं करने जा रहा था। चलती ट्रेन में चढ़ने की कोशिश करना, जो कि रेलवे स्टेशन पर एक आम दृश्य है, ज्यादा से ज्यादा जल्दबाजी या लापरवाही भरा कार्य कहा जा सकता है लेकिन निश्चित रूप से आपराधिक कृत्य नहीं। इस मामले की जांच होबल सुप्रीम कोर्ट ने भारत संघ बनाम प्रभाकरन विजय कुमार और अन्य के मामले में की थी।

(10) उपरोक्त मामले में भी, माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा निम्नलिखित तथ्यों पर ध्यान दिया गया:

“8. हालाँकि, डीडब्ल्यू-1, डी. सज्जन, जो रेलवे स्टेशन पर स्टेशन मास्टर थे, के साक्ष्य पीडब्लू-2 के साक्ष्य की पुष्टि करते हैं। डीडब्ल्यू-1 ने गवाही दी थी कि उसने एक लड़की को ट्रेन की ओर भागते और कोशिश करते देखा था ट्रेन में प्रवेश किया और वह गिर गई। उन्होंने आगे कहा है कि मृतक अब्जा ने ट्रेन पर चढ़ने का प्रयास किया था और चलती ट्रेन से नीचे गिर गई। इस कारण से, ट्रिब्यूनल ने माना कि यह अर्थ के भीतर एक 'अप्रिय घटना' नहीं थी रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 123(सी) में यह अभिव्यक्ति है कि यह यात्रियों को ले जा रही ट्रेन से किसी यात्री का दुर्घटनावश गिरना नहीं था।”

(11) अतः दोनों मामलों के तथ्य समान हैं। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने इस बिंदु पर मामले के कानून की जांच की और रेलवे अधिनियम की धारा 129 और 124-ए के अवलोकन के बाद, अंतर्गत यह पाया गया:

“16. जिस दुर्घटना में श्रीमती अबजा की मृत्यु हुई, उसे 124ए के परंतुक द्वारा स्पष्ट रूप से कवर नहीं किया गया है। धारा 124ए के परंतुक के खंड (ए) से (ई) में उल्लिखित किसी भी कारण की वजह से हादसा नहीं हुआ। इसलिए, हमारी राय में, वर्तमान मामला स्पष्ट रूप से रेलवे अधिनियम की धारा 124ए के मुख्य भाग के अंतर्गत आता है, न कि इसके प्रावधान के अंतर्गत।

2008 (3) आर.सी.आर. (सिविल) 577

17. धारा 124ए रेलवे दुर्घटनाओं के मामले में सख्त दायित्व या कोई गलती नहीं होने का प्रावधान करती है। इसलिए, यदि कोई मामला धारा 124ए के दायरे में आता है तो यह पूरी तरह से अप्रासंगिक है कि गलती किसकी थी।”

यह माना गया कि रेलवे अधिनियम की धारा 124ए में सख्त दायित्व का सिद्धांत शामिल है, जो “रायलैंड्स बनाम फ्लेचर, 1866 एलआरआई एक्स 265” के मामले में ब्रिटिश उच्च न्यायालय के फैसले में उत्पन्न हुआ था, जिसे बाद में ‘एम.सी.मेहता बनाम यूनियन ऑफ इन्डिआ’ ए.आई.आर. 1987 सुप्रीम कोर्ट 1086 के मामले में माननीय संविधान पीठ द्वारा निर्धारित किया गया था, जिसे निम्नानुसार देखा गया:

“39. भारत में एम.सी. मेहता बनाम भारत संघ, एआईआर 1987 सुप्रीम कोर्ट 1086 में सुप्रीम कोर्ट की ऐतिहासिक संविधान पीठ का फैसला सख्त दायित्व लगाने में रायलैंड्स बनाम फ्लेचर (सुप्रा) से कहीं आगे चला गया है। कोर्ट ने कहा, “यदि उद्यम अपने लाभ के लिए किसी भी खतरनाक या स्वाभाविक रूप से खतरनाक गतिविधि को करने की अनुमति दी जाती है, कानून को यह मानना चाहिए कि ऐसी अनुमति उद्यम पर सशर्त है, ऐसी खतरनाक या स्वाभाविक रूप से खतरनाक गतिविधि के कारण उत्पन्न होने वाली किसी भी दुर्घटना की लागत को उसके ओवरहेड्स की उचित वस्तु के रूप में अवशोषित करना। “न्यायालय ने यह भी देखा कि यह सख्त दायित्व रायलैंड्स बनाम फ्लेचर (सुप्रा) में नियम के किसी भी अपवाद के अधीन नहीं है।

40. एम.सी. में निर्णय मेहता का मामला (सुप्रा) निजी लाभ के लिए काम करने वाली संस्था से संबंधित है। हालाँकि, हमारी राय में यही सिद्धांत वैधानिक प्राधिकरणों (जैसे रेलवे), सार्वजनिक निगमों या स्थानीय निकायों पर भी लागू होगा जो निजी लाभ के लिए काम नहीं करने वाले सामाजिक उपयोगिता उपक्रम हो सकते हैं।“

(12) ऐसा होने पर, यह माना जाता है कि मृतक एक वास्तविक यात्री था और ट्रेन से फिसलने और प्लेटफॉर्म और ट्रेन के बीच गिरने का कार्य 'अप्रिय घटना' की परिभाषा में आता है। अतः आक्षेपित निर्णय में कोई त्रुटि नहीं है।

(13) अतः वर्तमान अपील खारिज की जाती है।

अस्वीकरण:

अनुवादित निर्णय केवल वादकर्ता के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह इसे अपनी भाषा में समझ सके और इसका उपयोग किसी अन्य उद्देश्य के लिए नहीं किया जा सकता है। निर्णय का अंग्रेजी संस्करण सभी न्यायिक और प्रशासनिक उद्देश्यों के लिए मान्य होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

हिमानी सागर

प्रशिक्षित न्याय अधिकारी, हरियाणा