

ਜੇ. ਐਫ. ਡੀ. ਫੋਰ ਰਾਜੇਸ਼ ਬਿੰਦਲ, ਜੇ.

ਯੂਨੀਅਨ ਜਾਂ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ— ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਗੁਰਮ 1 ਤ ਕੌਰ-2012 ਦਾ ਜਵਾਬਦਾਇਕ

FAO ਨੰ. 4404

ਸਤੰਬਰ 17, 2013

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - S.2(28) - ਰੇਲਵੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਐਕਟ, 1987 - S.124-A - 'ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' - ਰੇਲਵੇ ਦੁਰਘਟਨਾ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਪੁੱਤਰ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਰੇਲ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮੌਤ- ਅੱਗੇ ਦਾਇਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ-

ਮੁਆਵਜ਼ਾ

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ - ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ - // etd, ਮੇਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਯੋਗ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨ - ਫਿਕਸਡ ਰੇਲ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ 'ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਜਾਂ 'ਵਾਹਨ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ - ਪਟੀਸ਼ਨ ਰੇਲਵੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - MA CT ਕੋਲ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਅਵਾਰਡ ਅਲੱਗ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ - ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ - ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਉਚਿਤ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਪਸ ਆ ਗਈ।

ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(28), 1989 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਅਤੇ 1987 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 13(1 ਏ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਥਿਰ ਰੇਲਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ" ਜਾਂ "ਵਾਹਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ, 1989 ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 1987 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਯੋਗ ਵਿਵਸਥਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਐਕਟਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। .

(ਪਰਾ ੯)

ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਨੇੜੇ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੰਗਲ ਚੌਕ, ਰੋਪੜ।

(ਪਰਾ 10)

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੀ ਇਹ ਛੋਟੀ ਦਲੀਲ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਦਬਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਿਰਫ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸਵਾਲ ਕੇਸ ਦੀ ਜੜ੍ਹ ਤੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਅਤੇ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਣ 'ਤੇ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ, ਉਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(ਪਰਾ 11)

ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮੇਰੀ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, 23.2.2012 ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਚਿਤ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਸਲਾਹਿਆ ਜਾਵੇ।

(ਪਰਾ 12)

G S. IteX'Mvocatc, **ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ।**

ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਵੱਲੋਂ ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਮਿਤ ਭਨੋਟ ।

ਰਾਜੇਸ਼ ਬਿੰਦਲ, ਜੇ.

(1) ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਮੇਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਰੋਪੜ (ਛੋਟਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ*) ਮਿਤੀ 23.2.2012 ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਅਵਤਾਰ ਸਿੰਘ ਉਰਫ ਰਾਜੂ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ 4,38,000/- ਦਾ ਇਨਾਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(2) ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ 6/7.7.2003 ਦੀ ਰਾਤ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੰਗਲ ਚੌਕ, ਰੋਪੜ ਨੇੜੇ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਪੁੱਤਰ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ 12.5.2009 ਨੂੰ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮੇਟਰ ਵਕੀਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (28) (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, '1988 ਐਕਟ') ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਮੇਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਫਿਕਸ ਸੀਡੀ ਰੇਲਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਏਸੀ ਆਈਡੀ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਐਕਟ, 1987 (ਛੋਟੇ ਲਈ, '1987 ਐਕਟ') ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ 2012 ਦਾ EAO ਨੰਬਰ 4404 ਅਜਿਹੇ [2] ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਿ ਬਨ ਅਲ ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੈ, ਇਸਲਈ, ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

(3) ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਦਬਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਂ lencc, ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

(4) 1 ਆਈਕਾਰਡ ਨੇ ਪੱਖਾਂ ਲਈ ਸਲਾਹ ਸਿੱਖੀ ਅਤੇ ਪੇਪਰ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕੀਤੀ ਕਿਤਾਬ

(5) 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(28) ਮੇਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਉਹੀ ਹੇਠਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

“ਮੇਟਰ ਵਕੀਲ” ਜਾਂ “ਵਾਹਨ” ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜੋ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢਾਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਪ੍ਰੋਪਲ si ਆਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਕਿਸੇ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ

ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਰੋਤ ਤੋਂ ਪ੍ਰਸਾਰਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚੈਸੀਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਬਾਡੀ ਜੁੜੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਟ੍ਰੇਲਰ; ਪਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਿਰ ਰੇਲਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਸਿਰਫ਼ ਫੈਕਟਰੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੰਦ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ 25 ਕਿਊਬਿਕ ਮੈਟੀਰੀਅਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਇੰਜਣ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਚਾਰ ਪਹੀਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ। "

(6) ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1989 ਦੀ ਧਾਰਾ 124A (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, '1989 ਐਕਟ'), ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ:

“124 ਏ. ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ- ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕੋਈ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਗਲਤ ਕੰਮ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਹੋਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਜੋ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉਸ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਮੁਸਾਫਰ ਦਾ ਆਸ਼ਰਿਤ ਜੋ ਕਿ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਿਰਫ਼ ਅਜਿਹੀ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਮੌਤ, ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ 1 way admnistration ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਯਾਤਰੀ dies or su (Tors i nj ury ਕਾਰਨ -

- (a) ਖੁਦਕੁਸ਼ੀ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਆਤਮ ਹੱਤਿਆ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼;
- (b) ਸਵੈ-ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਸੱਟ;
- (c) ਉਸ ਦਾ ਆਪਣਾ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕੰਮ;
- (d) ਨਸ਼ਾ ਜਾਂ ਪਾਗਲਪਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਕੋਈ ਵੀ ਕੰਮ;
- (7) ਕੋਈ ਵੀ ਕੁਦਰਤੀ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਬਿਮਾਰੀ ਜਾਂ ਡਾਕਟਰੀ ਜਾਂ ਸਰਜੀਕਲ ਇਲਾਜ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਕਤ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੱਟ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹਾ ਇਲਾਜ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਹੋ ਜਾਵੇ।

ਵਿਆਖਿਆ. - ਮੈਂ: ਜਾਂ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼, "ਯਾਤਰੀ" ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ-

- (i) ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਇੱਕ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਸੇਵਕ; ਅਤੇ
- (ii) ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵੈਧ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇੱਕ ਵੈਧ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਅਣਸੁਖਾਵੀਂ ਘਟਨਾ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।"

(7) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧ wcf 1.8.1994 ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1A) ਜੋੜ ਕੇ 1987 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਅਨੁਸਾਰੀ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ! 3 ਰੇਲਵੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ

ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ, ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। (8) ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੌਖ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 23.2.2012 ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਵਾਰਡ ਵਿੱਚ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਪੈਰਾ 2 ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ: “2. ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦਾ ਇਲਜ਼ਾਮ, ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ 6/7.7.2003 ਦੀ ਦਰਮਿਆਨੀ ਰਾਤ ਨੂੰ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੰਗਲ ਚੌਕ, ਰੋਪੜ ਨੇੜੇ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਰੇਲ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿਰ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਲਾਸ਼ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਗੜ ਚੁੱਕੀ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਜਾਇਬ ਸਿੰਘ ਇੰਚਾਰਜ ਰੇਲਵੇ ਪੁਲਿਸ, ਰੋਪੜ ਦੁਆਰਾ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਪੋਸਟ ਮਾਰਟਮ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਧਾਰਾ 174 ਸੀ.ਆਰ.ਪੀ.ਸੀ. ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਰੇਲ ਹਾਦਸਾ ਦੱਸਿਆ। ਇਹੀ ਹਾਦਸਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਟਰੇਨ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ। ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ 10 ਲੱਖ 18% ਸਾਲਾਨਾ। ਇਸ ਲਈ, ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ।”^(^) ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(28), 1989 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 124 ਏ ਅਤੇ 1987 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 13(1 ਏ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਥਿਰ ਰੇਲਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ" ਜਾਂ "ਵਾਹਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ. ਇਸਦੇ ਉਲਟ, 1989 ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 1987 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਯੋਗ ਉਪਬੰਧ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਐਕਟਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ।

(10) ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਸੌਖ ਵਿੱਚ the ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਨੰਗਲ ਚੌਕ ਨੇੜੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਨੇੜੇ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਵਾਪਰੇ ਇੱਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਰੋਪੜ।

ਜੱਦਰ ਕੁਮਾਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ 279 (ਹੇਮਾਨੀ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.)

ਐਕਸ

(11) ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਦਬਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਿਰਫ਼ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸਵਾਲ ਕੇਸ ਦੀ ਜੜ੍ਹ ਤੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਅਤੇ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹ ਕੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ, ਉਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(12) ਮੇਰੇ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, 23.2.2012 ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਢੁਕਵੇਂ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜੇਕਰ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ।

ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।

ਜੇ. ਐੱਸ. ਮਹਿੰਦਰਤਾ

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

ਪ੍ਰਭਾਪ੍ਰੀਤ ਸਿੰਘ

