

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

અમદાવાદની ગુજરાત ઉચ્ચ અદાલતમાં
ફર્સ્ટ અપીલ નં.૨૭૪૦ ઓફ ૨૦૧૬
વિથ
સીવિલ એપ્લીકેશન નં.૧૨૨૨૬ ઓફ ૨૦૧૬
ઈન
ફર્સ્ટ અપીલ નં.૨૭૪૦ ઓફ ૨૦૧૬

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી રાજેશ એચ. શુક્લા

=====

૧	શું સ્થાનિક અખબારોના પત્રકારોને ચુકાદો જોવાની મંજૂરી આપવામાં આવી શકે છે?	
૨	પત્રકારને રીફર કરવામાં આવશે કે નહીં?	
૩	શું માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ ચુકાદાની ખરી નકલ જોવા માંગે છે?	
૪	શું આ કેસમાં ભારતના બંધારણના અર્થઘટન અથવા તે હેઠળ કરવામાં આવેલા કોઈપણ આદેશ અંગે કાયદાના નોંધપાત્ર પ્રશ્નનો સમાવેશ થાય છે?	

=====

યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા.... અપીલકર્તા (ઓ)

વિરુદ્ધ

લક્ષ્મીબેન ભાવરાવ સેન્ધને (મરણ ગયેલના વિધવા)....૦ પ્રતિવાદી (ઓ)

=====

ઉપસ્થિતિ:

એમ. એસ. અર્યના યુ અમીન, અપીલકર્તા (ઓ) નંબર ૧ માટે વકીલ એમ.
આર. કુણાલ એમ. શાહ, પ્રતિવાદી (ઓ) નંબર ૧ માટે વકીલ એમ. આર.
મહેશ બી. શાહ, પ્રતિવાદી (ઓ) નંબર ૧ માટે વકીલ એમ. આર. પી. જે.
મેહતા, પ્રતિવાદી (ઓ) નંબર ૧ માટે વકીલ

=====

કોરમ:માનનીય ન્યાયમૂર્તી શ્રી રાજેશ એચ. શુક્લા

તારીખ:૨૭/૦૨/૨૦૧૭

મૌખિક ચુકાદો

૧. હાલની પ્રથમ અપીલ રેલવે કલેમ ટ્રિબ્યુનલ એક્ટ ૧૯૮૭ની કલમ ૨૩ હેઠળ
દાખલ કરવામાં આવી છે, જેમાં રેલવે કલેમ ટ્રિબ્યુનલ, અમદાવાદ દ્વારા કલેમ
કેસ નં. OA IIU/ADI/૨૦૧૫/૦૦૧૮ તારીખ ૩.૬.૨૦૧૬ મૃતક ભાવરાવ
તુકારામ સેઢાણેના મૃત્યુ માટે વળતર માટેના દાવા અંગે અપીલના મેમોમાં અન્ય

આધારો સાથે જણાવવામાં આવ્યું છે કે મૃતક માન્ય ટિકિટ ધરાવતો પ્રામાણિક મુસાફર ન હતો, જે રેલવે અધિનિયમ, ૧૯૮૯ની કલમ ૧૨૩ (૮) (૨) ને આકર્ષવા માટેની પૂર્વશરત છે. એવી પણ દલીલ કરવામાં આવે છે કે ટ્રિબ્યુનલ એ સમજવામાં નિષ્ફળ ગયું છે કે મૃતક પાસે ટ્રેન નંબર ૫૯૦૭૬-ભુસાવાઈ-સુરત પેસેન્જરની માન્ય ટિકિટ નહોતી અને મૃતક ચાલતી ટ્રેન પકડવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યો હતો અને નીચે પડી ગયો હતો જેના પરિણામે અકસ્માત થયો હતો. તેથી એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે તેને રેલવે અધિનિયમ, ૧૯૮૯ની કલમ ૧૨૩ (સી) (૨) હેઠળ વ્યાખ્યાયિત 'અનિરૂપણીય ઘટના' કહેવામાં આવશે નહીં.

૨. અપીલકર્તા-રેલવે વહીવટીતંત્ર માટે વિદ્વાન વકીલ સુશ્રી અર્યના યુ. અમીન અને પ્રતિવાદી માટે વિદ્વાન વકીલ શ્રી પી.જે. મહેતા સાંભળ્યું.

૩. વિદ્વાન વકીલ સુશ્રી અમીને કાગળો અને આર એન્ડ પીનો ઉલ્લેખ કર્યો છે અને રજૂઆત કરી છે કે દાવેદારનો મૃત પતિ ચાલતી ટ્રેન પકડવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યો હતો અને નીચે પડી ગયો હતો જેના પરિણામે અકસ્માત થયો હતો. તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે ટ્રેન નંબર ૫૯૦૭૬ના ગાર્ડ વિમલ શર્માના સોગંદનામામાં સ્પષ્ટપણે જણાવવામાં આવ્યું છે કે જ્યારે ટ્રેન ૧૯ વાગ્યે માધી રેલવે સ્ટેશનથી રવાના થઈ હતી: ૨૦ કલાક. તેણે એક અજાણ્યા વ્યક્તિને ચાલતી ટ્રેન પકડવાનો પ્રયાસ કરતા જોયો અને ટ્રેન પકડી ન શક્યો અને પાટા નીચે પડી ગયો. વિદ્વાન વકીલ સુશ્રી અમીને પણ ડી. આર. એમ. અહેવાલનો ઉલ્લેખ કર્યો છે અને

રજૂઆત કરી છે કે આ અહેવાલ મુજબ, મૃતકનું મૃત્યુ ચાલતી ટ્રેનમાં ચઢતી વખતે નીચે પડવાને કારણે થયું હતું, અને તેથી, તે તેની પોતાની બેદરકારી હતી.તેથી વિદ્વાન વકીલ સુશ્રી અમીને રજૂઆત કરવાનો પ્રયાસ કર્યો કે ટ્રિબ્યુનલ આ સંબંધિત પુરાવાની પ્રશંસા કરવામાં નિષ્ફળ ગયું છે કે અકસ્માત ત્યારે થયો હતો જ્યારે મૃતક ચાલતી ટ્રેનમાં ચઢવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યો હતો જેના પરિણામે અકસ્માત થયો હતો, અને તેથી, તેની તરફ બેદરકારી આકર્ષિત થઈ શકે છે.તેથી વિદ્વાન વકીલ સુશ્રી અમીને રજૂઆત કરી હતી કે તે રેલવે અધિનિયમની કલમ ૧૨૩ (સી) (૨) હેઠળ વ્યાખ્યાયિત 'અનિચ્છનીય ઘટના' નહીં હોય. વધુમાં, તેમણે રજૂઆત કરવાનો પ્રયાસ કર્યો કે પંચનામા વગેરેમાંથી ટિકિટ મળી ન હતી અને તેથી તે પ્રામાણિક મુસાફર ન હતો.

૪. પ્રતિવાદીના વિદ્વાન વકીલ શ્રી પી.જે. મહેતા એ જોકે વિવાદિત ચુકાદા અને આદેશનો ઉલ્લેખ કર્યો હતો અને રજૂઆત કરી હતી કે તે સ્પષ્ટ રીતે અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે અને સામગ્રી અને પુરાવાની પ્રશંસા પર જાણવા મળ્યું છે કે મૃતક એક પ્રામાણિક મુસાફર હતા.તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે આ ઘટના બની છે જેની પુષ્ટિ અપીલકર્તા-રેલવે દ્વારા નોંધાયેલા અને તેના પર આધાર રાખેલા નિવેદન મુજબ થાય છે.જે બેદરકારીને જવાબદાર ઠેરવવામાં આવે છે તે એ છે કે મૃતકએ ચાલતી ટ્રેનને પકડવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો તે પણ બેદરકારીના આવા દાવાને ઉઠાવતા વળતરને નકારી કાઢવાનો આધાર નહીં હોય.તેથી વિદ્વાન વકીલ શ્રી મહેતાએ રજૂઆત કરી હતી કે રેલવે અધિનિયમની કલમ ૧૨૪ (એ)

સાથે વાંચી શકાય તેવી કલમ ૧૨૩ (સી) (૨) અકસ્માત થાય ત્યારે કડક જવાબદારી અથવા કોઈ ખામીની જવાબદારી નક્કી કરે છે.તેથી તેમણે રજૂઆત કરી હતી કે વર્તમાન અપીલને ધ્યાનમાં લેવામાં નહીં આવે.

૫. આ હરીફ રજૂઆતોને ધ્યાનમાં રાખીને, વર્તમાન અપીલ વિચારણા પાત્ર છે કે કેમ તે ધ્યાનમાં લેવું જરૂરી છે.

૬. હકીકતોની પૃષ્ઠભૂમિ પરથી જોઈ શકાય છે તેમ, તે વિવાદમાં નથી કે ગાર્ડના નિવેદન તેમજ ડી. આર. એમ. ના અહેવાલ મુજબ પણ આ ઘટના બની છે.જે રીતે અકસ્માત થયો તેના પર ઘણો ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે કે તેને રેલવે અધિનિયમની કલમ ૧૨૩ (સી) (૨) હેઠળ 'અનિચ્છનીય ઘટના' તરીકે આવરી લેવામાં આવશે નહીં.કલમ ૧૨૩ (સી)

(૨) રેલવે અધિનિયમ, ૧૯૮૯ માં જોગવાઈ છે;

“મુસાફરોને લઈ જતી ટ્રેનમાંથી કોઈ પણ મુસાફરનું આકસ્મિક પતન.”

૭. એ સાચું છે કે ટ્રેનમાં સવાર મૃતક નીચે પડી ગયો હતો જેના પરિણામે અકસ્માત થયો હતો.તેથી, વિવાદાસ્પદ પ્રશ્ન અકસ્માતની હકીકત વિશે છે કે મૃતક નીચે પડી ગયો હતો.વધુમાં, શું તે ટ્રેનમાં ચઢતી વખતે નીચે પડી ગયો હતો.તેથી, મૃતક નીચે પડી ગયો હોવાની ઘટનાને લઈને કોઈ વિવાદ નથી.એમ

ધારીને કે તે ટ્રેનમાં ચઢતી વખતે નીચે પડી ગયો હતો, તે કહેવાની બેદરકારી નહીં હોય કારણ કે 'અનિચ્છનીય ઘટના' અકસ્માતને આવરી લે છે.એકવાર તે સ્વીકારવામાં આવે કે અકસ્માત થયો છે, તેને 'અનિચ્છનીય ઘટના' તરીકે આવરી લેવામાં આવશે, રેલવે અધિનિયમ હેઠળની ચોક્કસ જોગવાઈને ધ્યાનમાં રાખીને ટોર્ટ્સના કાયદા હેઠળ ઉપલબ્ધ બેદરકારીના આધારે વિવાદ ઉઠાવતી જવાબદારીમાંથી રેલવે છટકી શકશે નહીં. જેમ ચર્ચા કરવામાં આવી છે તેમ, રેલવે અધિનિયમની કલમ ૧૨૩ (સી) (૨) માં જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે અનિચ્છનીય ઘટના એ અકસ્માતને આવરી લેશે કે જે વ્યક્તિ નીચે પડે છે તે પણ અનિચ્છનીય ઘટના સમાન હશે.વધુમાં, ૨૦૦૮ એસીજે ૧૮૯૫માં ભારત સંઘ વિરુદ્ધ પ્રભાકરણ વિજય કુમારના અહેવાલના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદાનો ઉપયોગી સંદર્ભ આપી શકાય છે.માનનીય એપેલેટ કોર્ટે અવલોકન કર્યું છે કે ટ્રેન ચઢતી વખતે અથવા નીચે ઉતરતી વખતે અકસ્માત થાય તો પણ તે એક અનિચ્છનીય ઘટના હશે.રેલવે અધિનિયમની કલમ ૧૨૪ (એ) સાથે વાંચવામાં આવેલી કલમ ૧૨૪ પર નજીકથી નજર નાખવાથી એ સ્થિતિ પણ સ્પષ્ટ થાય છે કે રેલવેની કલમ ૧૨૪ જવાબદારીની હદનો ઉલ્લેખ કરે છે અને કલમ ૧૨૪ (એ) અનિચ્છનીય ઘટનાને કારણે વળતરનો ઉલ્લેખ કરે છે.કલમની જોગવાઈમાં એક મર્યાદિત અપવાદની રચના કરવામાં આવી છે જેમાં રેલવે જવાબદાર ન હોઈ શકે અને મૃતકનો કેસ જોગવાઈમાં પૂરા પાડવામાં આવેલા કોઈપણ અપવાદમાં આવતો નથી, જેના આધારે રેલવે જવાબદારી ટાળી શકે છે.ટ્રિબ્યુનલે અકસ્માતની રીતનો ઉલ્લેખ કરતા આ પાસાને પણ ધ્યાનમાં

લીધું છે અને તે મૃતકની બેદરકારી હોવાની દલીલ સ્વીકારી નથી.ઉપર જણાવ્યા મુજબ, રેલવે અધિનિયમની કલમ ૧૨૪ (એ) એકવાર ઘટના સાબિત થઈ જાય અથવા સ્થાપિત થઈ જાય તે પછી કડક જવાબદારી અથવા કોઈ ખામીની જવાબદારીની જોગવાઈ કરે છે.રેલવે અધિનિયમની કલમ ૧૨૪ એવી જોગવાઈ કરે છે કે એકવાર અનિચ્છનીય ઘટના બની જાય તે પછી રેલવે માત્ર અમુક સંજોગોમાં જ જવાબદારી ટાળી શકે છે.

૮. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો આ જોગવાઈઓ કોઈ પણ બેદરકારીને ધ્યાનમાં લીધા વિના રેલવે દ્વારા જવાબદારી ઉઠાવવામાં આવે ત્યારે કડક જવાબદારીની વિભાવના સૂચવે છે.એ ઉલ્લેખ કરવો જરૂરી છે કે કડક જવાબદારીનો સિદ્ધાંત અદાલતોના ચુકાદા પરથી શોધી શકાય છે, જેમાં રાયલેન્ડ્સ વિ. ફ્લેચરના કેસનો સમાવેશ થાય છે, જેનો અહેવાલ (૧૮૬૮) એલઆર ૩ એચસી ૩૩૦ માં આપવામાં આવ્યો હતો.કડક જવાબદારીનો ખ્યાલ પ્રવૃત્તિના પ્રકાર પર આધારિત છે, જ્યાં કાયદો બેદરકારીને ધ્યાનમાં લીધા વિના અકસ્માત થવા પર વળતરની જોગવાઈ કરે છે.ભારત સંઘ વિરુદ્ધ પ્રભાકરણ વિજય કુમારના ૨૦૦૮ના કાયદાકીય દાવો (એસસી) ૭૫૦ના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદાનો સંદર્ભ આપી શકાય છે. એમ.સી. મહેતા અને અન્ય ના કિસ્સામાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદાનો પણ ઉપયોગી સંદર્ભ આપી શકાય છે. વિ. ભારતનું સંઘ અને ઓઆરએસ.એ. આઈ. આર. ૧૯૮૭ એસ. સી. ૧૦૮૬ (૧) માં અહેવાલ આપ્યો હતો, જેમાં ફરીથી કડક જવાબદારીના પાસાનો ઉલ્લેખ

કરવામાં આવ્યો હતો.

૯. જેમ જણાવવામાં આવ્યું છે તેમ, હાથમાં રહેલો કેસ કલમ ૧૨૪ના પરંતુકમાં ઉદ્દેખિત કોઈપણ શ્રેણીમાં આવતો નથી અને તેથી રેલવે અધિનિયમની કલમ ૧૨૪ (એ) સાથે વાંચી શકાય તેવી કલમ ૧૨૩ (સી) (૨) ની વૈધાનિક જોગવાઈના પ્રકાશમાં રેલવે જવાબદારીમાંથી છટકી શકે નહીં. વધુ એક પાસું જે ધ્યાનમાં લેવું જરૂરી છે તે એ છે કે તે એક પ્રામાણિક મુસાફર હોવાની દલીલ ઉઠાવવામાં આવી છે તેની પણ ચર્ચા કરવામાં આવે છે અને ટ્રિબ્યુનલે સ્પષ્ટપણે અવલોકન કર્યું છે કે જ્યારે આવી દુર્ઘટના થાય છે, ત્યારે આવી જીવલેણ દુર્ઘટનામાં ટિકિટ ગુમાવવાની સંભાવના છે, અને તેથી, એવું માની શકાયું ન હોત કે મૃતક પ્રામાણિક મુસાફર ન હતો.

૧૦. તેથી, કારણો નોંધતા ચુકાદા અને આદેશને ધ્યાનમાં રાખીને, એવું ન કહી શકાય કે તેમાં કોઈ ભૂલ છે. આ અદાલત ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા મેળવેલા તારણો અને નિષ્કર્ષ સાથે સંપૂર્ણ સંમત છે અને તે કોઈપણ હસ્તક્ષેપની માંગ કરતી નથી. તેથી હાલની પ્રથમ અપીલ રદબાતલ થવાને પાત્ર છે અને તે મુજબ રદ કરવામાં આવે છે. સિવિલ અરજીનો નિકાલ કરવામાં આવ્યો છે

તદનુસાર. 5

આર એન્ડ પીને તાત્કાલિક પરત મોકલવાનો આદેશ આપવામાં આવ્યો છે.

(રાજેશ એચ. શુક્લ, ન્યાયમૂર્તિ)

This judgment has been translated using AI Tool - SUVAS.

=====

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.