



प्रकाश हेतु अनुमोदित

छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर

युगल पीठ : माननीय श्री न्यायमूर्ति आई. एम. कुदरूसी तथा

माननीय श्री न्यायमूर्ति प्रशांत कुमार मिश्रा

विविध अपील क्रमांक 1144/2004

एस. ई. सी. एल. बिश्रामपुर एवं अन्य

बनाम

श्रीमती भारती देवी एवं अन्य

विचारार्थ आदेश

सही/-

प्रशांत कुमार मिश्रा

न्यायाधीश

माननीय श्री न्यायमूर्ति आई. एम. कुदरूसी

मैं सहमत हूँ।

सही/-

आई. एम. कुदरूसी

न्यायाधीश

आदेश हेतु दिनांक 19.04.2011 को सूचीबद्ध करे।

सही/-

प्रशांत कुमार मिश्रा

न्यायाधीश





छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय, बिलासपुर

युगल पीठ : माननीय श्री न्यायमूर्ति आई. एम. कुदूसी तथा

माननीय श्री न्यायमूर्ति प्रशांत कुमार मिश्रा

विविध अपील क्रमांक 1144/2004

अपीलकर्तागण : एस.ई.सी.एल., बिश्रामपुर एवं अन्य

विरुद्ध

प्रत्यर्थागण : श्रीमती भारती देवी एवं अन्य

उपस्थित : श्री एच. बी. अग्रवाल, वरिष्ठ अधिवक्ता सह श्रीमती मीरा जायसवाल,

अपीलकर्तागण के अधिवक्ता।

श्री प्रशांत जायसवाल, वरिष्ठ अधिवक्ता सह श्री शैलेन्द्र शर्मा, प्रत्यर्थागण के

अधिवक्ता।

विविध अपील अंतर्गत मोटर यान अधिनियम धारा 173

आदेश

(दिनांक 19 अप्रैल, 2011)

माननीय न्यायमूर्ति प्रशांत कुमार मिश्रा द्वारा :

प्रस्तुत अपील मोटर यान अधिनियम, 1988 (आगे 'अधिनियम' के रूप में संदर्भित) की धारा 173 के अंतर्गत वाहन के स्वामी द्वारा दायर की गई है, जो कि मृतक का नियोक्ता भी है। मृतक सतीश कुमार की मृत्यु के कारण, उसके विधिक वारिसों (पत्नी, दो अवयस्क



पुत्र एवं माता-पिता) द्वारा अधिनियम की धारा 166 के अंतर्गत दावा याचिका दायर की गई थी। दावा अधिकरण ने उनके पक्ष में ₹15,68,212/- की क्षतिपूर्ति राशि प्रदान की है।

2. दावा याचिका एवं अपील ज्ञापन में वर्णित मामले के संक्षिप्त तथ्य इस प्रकार हैं कि मृतक सतीश कुमार, नीलमणि का पुत्र, अपीलकर्ता/एसईसीएल के साथ डम्पर चालक के रूप में नियुक्त था तथा बिश्रामपुर स्थित पोखरिया खदान में कार्यरत था। दिनांक 7-12-2002 को लगभग दोपहर 2:30 बजे, डम्पर (हौलपैक) खदान क्रमांक 9, पोखरिया में धँस गया, जिसके परिणामस्वरूप मृतक को गंभीर चोटें आयीं तथा तत्पश्चात उसकी मृत्यु हो गई। दावाकर्तागण, जो कि मृतक की पत्नी, दो अवयस्क पुत्र तथा माता-पिता हैं, ने दावा याचिका

प्रस्तुत की थी, जिसमें विभिन्न मदों के अंतर्गत ₹66,32,264/- की क्षतिपूर्ति राशि का दावा किया गया। उन्होंने अन्य बातों के साथ साथ यह भी अभिकथित किया कि मृतक ₹11,480.88 मासिक रूप से कमा रहा था तथा उसकी मृत्यु के कारण, दावाकर्तागण परिवार का एकमात्र धन अर्जित करने वाला सदस्य खो दिया तथा फलस्वरूप उन्हें आश्रित आय की हानि सहनी पड़ी है।

3. अपीलकर्तागण/एसईसीएल ने अपने प्रत्युत्तर में यह कहा कि डम्पर (हौलपैक) एक मोटर वाहन नहीं है; अतः यह अधिनियम के अंतर्गत पंजीयन प्राधिकारी के साथ पंजीकृत नहीं है तथा यह सार्वजनिक सड़क पर नहीं चलाया जाता। इसलिए दावा याचिका पोषणीय नहीं है और अपीलकर्तागण क्षतिपूर्ति भुगतान के लिए उत्तरदायी नहीं हैं। यह भी कहा गया कि दुर्घटना मृतक की अपनी लापरवाही से हुई, क्योंकि वह असंतुलित हो गया और भयवश वाहन को नियंत्रित नहीं कर सका तथा डम्पर (हौलपैक) से कूद गया। आगे अपीलकर्तागण द्वारा यह भी उल्लेखित किया गया कि उत्तरवादी क्रमांक 1, श्रीमती भारती देवी को अनुकंपा नियुक्ति प्रदान की जा चुकी है तथा वह अपने पति की मृत्यु के कारण देय सभी लाभ प्राप्त



कर रही हैं। अपीलकर्तागण द्वारा यह भी कहा गया कि संबंधित वाहन खदान क्षेत्र में संचालित था, जो कि एक निजी एवं प्रतिबंधित क्षेत्र है, अतः अधिनियम के प्रावधान इस प्रकरण पर लागू नहीं होते।

4. दावा प्राधिकरण ने अपीलकर्तागण द्वारा उठाए गए सभी प्रतिरक्षाओं को अस्वीकार कर दिया तथा दावाकर्तागण के पक्ष में ₹15,68,212/- की क्षतिपूर्ति राशि प्रदान की।

5. दावा प्राधिकरण के समक्ष उठाए गए प्रतिरक्षाओं को दोहराते हुए, अपीलकर्तागण की ओर से उपस्थित माननीय वरिष्ठ अधिवक्ता ने तर्क प्रस्तुत किया कि वर्तमान दावा याचिका इस आधार पर ग्राह्य नहीं थी कि खदान क्षेत्र एक प्रतिबंधित क्षेत्र है, जो सार्वजनिक सड़क

नहीं है, और यह कि वाहन मोटर वाहन नहीं है, अतः दावा याचिका ग्राह्य नहीं थी। यह भी

तर्क दिया गया कि मृतक की पत्नी को अनुकंपा नियुक्ति पहले ही प्रदान की जा चुकी है, अतः निर्धारित क्षतिपूर्ति राशि अत्यधिक है। साथ ही, यह भी कहा गया कि मृतक की मृत्यु उसकी

स्वयं की लापरवाही के कारण हुई है ; अतः इस आधार पर भी दावा याचिका स्वीकार नहीं की जानी चाहिए थी।

6. यह न्यायालय प्रथमदृष्टया इस प्रश्न का परीक्षण करेगा कि क्या मृतक स्वयं दुर्घटना का कारण बनने हेतु उत्तरदायी था। दावाकर्तागण ने आ.सा.-2 विप्रो, पुत्र त्रिनाथ, का साक्ष्य कराया, जो चक्षुदर्शी है क्योंकि वह दुर्घटना स्थल पर उपस्थित था। अपीलकर्तागण द्वारा उसका विस्तृत प्रतिपरीक्षण किया गया। उसने अपने प्रतिपरीक्षण के कंडिका 12 में स्पष्ट शब्दों में इस कथन का खंडन किया कि मृतक भयवश वाहन से कूद गया था। प्रतिपरीक्षण की कंडिका 13 में उसने दुर्घटना के घटित होने की प्रक्रिया स्पष्ट करते हुए कहा कि जब मृतक उस स्थान पर पहुँचा जहाँ मिट्टी निकालनी थी, तभी डम्पर (हौलपैक) पलट गया और



दुर्घटना घटित हुई। उसने इस सुझाव का भी खंडन किया कि मृतक के वाहन से कूद जाने के कारण डम्पर पलटा, तथा यह कि हौलपैक अपने-आप पलट गया था। उन्होंने यह भी कहा है कि वे मृतक के साथ ज्यूटी हेतु उपस्थित रहते थे। अपीलकर्तागण/ अनावेदक के साक्षियों ने यह पुष्टि की है कि आ. सा.-2 विप्रो उनका कर्मचारी है तथा कोलियरी में डोज़र ऑपरेटर के रूप में कार्यरत है। अना.सा.-2 संजय कुमार दास ने भी यह स्वीकार किया कि यद्यपि नियोक्ता द्वारा आयुक्त कर्मकार प्रतिकर के समक्ष क्षतिपूर्ति राशि जमा कर दी गई है, तथापि वह राशि अभी भी जमा है तथा दावाकर्तागण द्वारा निकाली नहीं की गई है।

अना.सा.-3 टी.के. लाहिड़ी ने भी प्रतिपरीक्षण के कंडिका 13 में यह कथन किया कि मृतक की मृत्यु इसलिए हुई क्योंकि हौलपैक डम्पर पलटने पर वह उसके नीचे दब गया था।

उपरोक्त साक्ष्यों तथा दुर्घटना के घटित होने की प्रक्रिया संबंधी पक्षकारों द्वारा प्रस्तुत अभिलेखों से यह स्पष्ट होता है कि हौलपैक वाहन पलट गया और उसके नीचे दब जाने के कारण उसकी मृत्यु हुई। इस बात का कोई भी साक्ष्य उपलब्ध नहीं है कि मृतक हौलपैक को चलाने में लापरवाह था अथवा दुर्घटना का कारण वही था। अतः दावा प्राधिकरण द्वारा निष्कर्ष कि मृतक दुर्घटना के लिए उत्तरदायी नहीं था, अभिलेखों पर आधारित है तथा कदापि अनुचित या विकृत नहीं है।

7. यह प्रश्न कि डम्पर (हौलपैक) एक मोटर वाहन है या नहीं, इस विषय पर माननीय उच्चतम न्यायालय ने **बोलनी ओरस लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य ए.आई.आर.1975 सु.को.17** में विचार किया है। उक्त प्रकरण में माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने कंडिका 24 में निम्नलिखित अवलोकन किया है:

“24. तब प्रश्न यह उत्पन्न होता है कि क्या डम्पर, रॉकर तथा ट्रेक्टेयर सड़क पर उपयोग हेतु उपयुक्त या योग्य हैं? यह अस्वीकृत नहीं है कि ये वाहन



वायवीय पहियों के नहीं है और यांत्रिक शक्ति द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाया जा सकता है। “वाहन” शब्द स्वयं यह दर्शाता है कि यह एक ऐसा यंत्र है जो गतिशील होता है। कोई वाहन जो केवल एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाता है, वह धारा 2(18) अधिनियम के अर्थ में अनिवार्य रूप से मोटर वाहन नहीं हो जाता। वह लोहे की पट्टियों पर भी चल सकता है, जैसे कैटरपिलर वाहन या सैन्य टैंक। दोनों ही एक स्थान से दूसरे स्थान तक जा सकते हैं परन्तु सड़क पर उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं हैं। इसका अर्थ यह नहीं कि वे सड़कों पर चल नहीं सकते, बल्कि यह कि वे सड़कों पर चलने के लिए अनुकूलित, उपयुक्त या निर्मित नहीं हैं। यदि उनका उपयोग किया जाए तो वे सड़कों को उखाड़ देंगे तथा क्षति पहुँचाएँगे। यह प्रतिपादित किया गया है कि डम्पर या रॉकर अत्यधिक भारी होते हैं और यद्यपि वे सड़कों पर चल सकते हैं, परन्तु वे सड़कों को क्षति पहुँचाएँगे, अतः वे सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त नहीं हैं। इस कथन को सिद्ध करने हेतु, अपीलकर्तागण ने हमारे समक्ष उड़ीसा राज्य द्वारा जारी कुछ अधिसूचनाएँ प्रस्तुत की हैं, जिनके अंतर्गत एक निश्चित भारी हुई भार-सीमा से अधिक वाले वाहनों को सड़कों पर चलने से प्रतिबंधित किया गया है। उड़ीसा राज्य की ओर से उपस्थित के अधिवक्ता द्वारा उचित रूप से इंगित किया गया कि केवल कुछ सड़कों पर ही उन वाहनों को चलने की अनुमति नहीं है जिनका भार अधिसूचना में निर्दिष्ट भार से अधिक है। परन्तु इसका यह आशय नहीं है कि वे सभी वाहन जिनका एक निश्चित भार से अधिक है, वे सड़कों पर चलने हेतु अननुकूलित हैं और इस प्रकार मोटर वाहन नहीं हैं। मैसूर मामले





में, निर्माता के अपने विनिर्देशों के अनुसार डम्पर सड़कों हेतु उपयुक्त है, और उसका वर्णन इस प्रकार किया गया है:

“डम्पर निम्न वस्तुओं को वहन करेगा: थोक माल, भवन निर्माण सामग्री, खनन उत्पाद,, कृषिगत और वानिकी उत्पाद, मिट्टी, पत्थर, ईंटें, कंक्रीट, गारा आदि।

डम्पर की संरचना सरल डिजाइन वाली तथा संचालन में सुगम है। टिपिंग लॉकिंग डिवाइस को छोड़कर की जाती है, जो टिपिंग बॉडी को रोके रखता है।”

डम्पर को अपनी टिपिंग बॉडी को खाली करने हेतु कुछ ही सेकंड की आवश्यकता होती है और यह चालक को कोई परेशानी उत्पन्न नहीं करता, जब उसे चढ़ाई या ढलान वाली सड़कों पर संचालित किया जाए, अथवा उसका भार असंतुलित हो, या जब भार आसानी से बाहर फिसलने से इंकार कर दे।

तेजी एवं सरलता डम्पर के संचालन की विशेषताएँ हैं तथा उससे भद्दे और कठिन संचालन की आवश्यकता समाप्त हो जाती है। संकरे मार्गों अथवा ऊबड़-खाबड़ सड़कों पर जहाँ मोड़ना असंभव या अवांछनीय हो, सीट को मोड़ दिया जाता है और वह वाहन की दिशा में ही रहती है।”

8. उपर्युक्त अवलोकन करने से पूर्व, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने अनेक इंग्लैंड के निर्णयों पर विचार किया, जिनमें "रोड ट्रैफिक एक्ट" (इंग्लिश एक्ट) में मोटर वाहन की परिभाषा का उल्लेख है, जिन्हें पृथक करते हुए तथा मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की योजना को ध्यान में



रखते हुए यह अंतिम रूप से प्रतिपादित किया गया कि डम्पर और रॉकर मोटर वाहन हैं। यह निर्णय **बोलानी ओरस लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (पूर्वीत)** में दिया गया, जिसे बाद में माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने अपने निर्णय **मेसर्स सेंट्रल कोल फील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य एवं अन्य ए.आई.आर. 1992 सु.को. 1371** तथा **यूनियन ऑफ इंडिया एवं अन्य बनाम चौगुले एवं कंपनी लिमिटेड आदि, ए.आई.आर. 1992 सु.को. 1376** में व्याख्यायित एवं अवलंब लिया। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने **मेसर्स सेंट्रल कोल फील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य(पूर्वीत)** के निर्णय के कंडिका-8 में निम्नलिखित प्रतिपादित किया है—

“8. यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि कुछ दस्तावेजी सामग्री अपीलकर्तागण द्वारा शपथपत्र के माध्यम से हमें भेजी गई थी, जब हमने निर्णय सुरक्षित रख लिया था। यह सामग्री इस तथ्य का संकेतक है कि कुछ राज्यों में डम्परो को सार्वजनिक सड़कों पर अधिकतम 16 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से चलाने की अनुमति प्रदान की गई है तथा पुलों और नालों (पुलिया) पर 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की गति न होने की सीमा के साथ चलाने की अनुमति प्रदान की गई है। इससे यह संकेत मिलता है कि इनका एक न्यूनतम भार तथा सुरक्षित वहन-भार कुछ सिद्धांतों के आधार पर निर्धारित है। डम्परो के विभिन्न प्रकारों के चित्र भी हमें भेजे गए, जो यह प्रमुख रूप से इंगित करते हैं कि ये डम्पर टायरों पर चलते हैं, जो चैन प्लेटों, जैसे कैटरपिलर या सैन्य टैंकों, के विपरीत है। रबर टायरों के उपयोग से यह स्पष्ट है कि इन्हें सड़कों पर उपयोग हेतु अनुकूलित किया गया है, जिसका अर्थ है कि ये सार्वजनिक सड़कों पर चलने योग्य हैं। केवल यह तथ्य कि इन वाहनों को कुछ स्थानों पर एक निश्चित गति से चलाना आवश्यक है, इस स्पष्ट





स्थिति को कम नहीं करता कि ये सड़क पर उपयोग के लिए अनुकूलित हैं। इन वाहनों की प्रकृति ही यह स्पष्ट कर देती है कि इन्हें केवल फैक्ट्रियों या बंद परिसरों में उपयोग हेतु न तो निर्मित किया गया है और न ही अनुकूलित किया गया है। सिर्फ यह तथ्य कि प्रस्तावित डम्पर या रॉकर भारी होते हैं और सड़कों को क्षति पहुँचाए बिना उन पर अधिक नहीं चल सकते, यह कहने का आधार नहीं हो सकता कि वे सड़कों पर उपयोग के लिए अनुपयुक्त हैं। 'स्वीकार्य' शब्द को प्रावधान में 'उपयुक्त' के रूप में पढ़ा गया था, जैसा कि बोलानी ओरस प्रकरण (ए.आई.आर.1975 SC 17) में संविधान के प्रविष्टि 57, सूची-II की भाषा की व्याख्या से प्राप्त होता है। अतः इस आधार पर अपीलकर्तागण की ओर से यह कहना व्यर्थ था कि डम्पर और रॉकर न तो अनुकूलनीय हैं और न ही सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त। तदनुसार तथ्यात्मक स्थिति के आधार पर हमें इस निष्कर्ष पर पहुँचने में कोई संकोच नहीं है कि माननीय उच्च न्यायालय का यह निष्कर्ष सही था कि डम्पर एवं रॉकर ऐसे वाहन हैं जो सड़कों पर उपयोग हेतु अनुकूलित या उपयुक्त हैं तथा मोटर वाहन होने से, जैसा कि बोलानी ओरस के प्रकरण में प्रतिपादित किया गया है, वे उनके उपयोग या सार्वजनिक सड़कों पर रखे जाने के आधार पर करारोपण हेतु उत्तरदायी हैं। राज्य द्वारा निर्मित एवं अनुरक्षित सड़क नेटवर्क मोटर वाहनों के उपयोग हेतु उपलब्ध कराया जाता है, अतः राज्य एक नियामक तथा प्रतिपूरक कर लगाने का अधिकारी है। अतः अपीलकर्तागण के पास इन अपीलों में किसी भी अनुतोष प्रदान करने का कोई आधार, हमारे विचार में, विद्यमान नहीं है।”



9. उपर्युक्त माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों पर निर्भर करते हुए, मध्यप्रदेश उच्च न्यायालय की एक खंडपीठ ने **नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम साहीबा खातून एवं अन्य, 2000 ए सी जे 168** में भी यह प्रतिपादित किया है कि डम्पर एक मोटर वाहन है। इस मामले में मध्यप्रदेश उच्च न्यायालय ने यह भी माना कि चूँकि सार्वजनिक व्यक्तियों को अनुमति के आधार पर खान क्षेत्र में प्रवेश प्राप्त है, यद्यपि प्रवेश प्रतिबंधित है, फिर भी उक्त क्षेत्र एक सार्वजनिक स्थान माना जाएगा और वाहन के स्वामी पर उस क्षेत्र में घटित दुर्घटना के लिए मुआवजा देने की जिम्मेदारी होगी। हम उक्त मामले में मध्यप्रदेश उच्च न्यायालय द्वारा ग्रहण किए गए दृष्टिकोण से पूर्णतः सहमत हैं।

10. उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, अपीलकर्तागण के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता द्वारा यह तर्क कि डम्पर (हॉलपैक) मोटर वाहन नहीं है तथा खान क्षेत्र, जो एक प्रतिबंधित क्षेत्र है, सार्वजनिक सड़क नहीं है - अस्वीकृत किए जाते हैं।

11. अपीलकर्तागण के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता द्वारा मोटर दुर्घटना दावा प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार के संबंध में यह तर्क कि राशि नियोक्ता द्वारा आयुक्त कर्मकार प्रतिकर के समक्ष जमा की गई थी, इस आधार पर भी असंगत है कि अपीलकर्ता-पक्ष के गवाहों के बयानों से यह स्पष्ट है कि दावा-कर्तागण ने न तो नियोक्ता द्वारा जमा की गई राशि वापस ली है और न ही कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, 1923 के अंतर्गत किसी प्रकार का क्षतिपूर्ति माँगने हेतु कोई आवेदन प्रस्तुत किया है। अतः यह आपत्ति भी अस्वीकृत की जाती है।

12. यह न्यायालय अब उस तर्क का परीक्षण करेगा जिसमें यह कहा गया है कि मृतक की विधवा को अनुकंपा-आधारित नियुक्ति के कारण जो वेतन प्राप्त हो रहा है, वह क्षतिपूर्ति निर्धारण पर प्रभाव डालेगा। यह वेतन क्षतिपूर्ति का मूल्यांकन करते समय घटाया जाना चाहिए था। इस संदर्भ में यह ध्यान देने योग्य है कि दोनों पक्षों के किसी भी गवाह ने यह नहीं



बताया है कि मृतक की पत्नी, जिसे अनुकंपा-आधारित नियुक्ति पर सेवा प्राप्त है, उसका वेतन कितना है। तथापि, दावा-कर्ता श्रीमती भारती देवी ने अपने बयान के कंडिका 17 में यह स्वीकार किया है कि उन्हें श्रेणी-1 मज़दूर के पद पर अनुकंपा-आधारित नियुक्ति प्रदान की गई है; अतः जो वेतन वह प्राप्त कर रही हैं, उसे आश्रित आय के हानि के निर्धारण के समय घटाया जाना आवश्यक है। दावा प्राधिकरण ने इस तथ्य को स्वीकार किया है कि अनुकंपा-आधारित नियुक्ति दी गई है, किन्तु उसने विधवा को प्राप्त हो रहे वेतन को घटाया नहीं है, बल्कि केवल सहचर्य की हानि, प्रेम एवं स्नेह की हानि तथा संपदा की हानि शीर्षकों के अंतर्गत क्षतिपूर्ति देने से इंकार किया है। हमारे सुविचारित मत में, क्षतिपूर्ति के आकलन के दौरान दावा प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई पद्धति विधि के अनुरूप नहीं है। **भाखड़ा ब्यास मेजमेंट बोर्ड बनाम कंता अग्रवाल (श्रीमती) एवं अन्य, (2008) 11 एस.सी.सी. 366** में माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने यह प्रतिपादित किया है कि अनुकंपा -आधारित नियुक्ति के माध्यम से प्राप्त वेतन राशि को आश्रित आय के हानि का निर्धारण करते समय विचार में लिया जाना आवश्यक है। निर्णय के कंडिका 13 में निम्नलिखित प्रतिपादित किया गया है:

"उत्तरवादी के अधिवक्ता ने निर्णय का समर्थन किया तथा अतिरिक्त रूप से यह भी प्रस्तुत किया कि उत्तरवादी नं. 1 की अपील लंबित है। सामान्यतः जब दो अपीलों एक ही सामान्य निर्णय के विरुद्ध दायर हों, तो दोनों अपीलों की सुनवाई उच्च न्यायालय की एक ही पीठ द्वारा की जानी चाहिए। परंतु हम पाते हैं कि उच्च न्यायालय इस तथ्य पर ध्यान नहीं दे सका कि मृत्यु या चोट के कारण दावा-कर्ता को जो लाभ प्राप्त होते हैं, उनका विधिवत् विचार किया जाना आवश्यक है क्षतिपूर्ति निर्धारण के समय।" यह इंगित किया गया है कि उत्तरवादी क्रमांक 1 को ₹4700 प्रतिमाह वेतन प्राप्त हो रहा था तथा उसे आवास भी उपलब्ध कराया गया है और वस्तुतः दुर्घटना के तुरंत पश्चात उसे अनुकम्पा नियुक्ति प्रदान कर दी गई थी।



तथापि, अभिलेख पर यह दर्शित नहीं है की विधवा को वास्तविक रूप से कितना वेतन प्राप्त हो रहा है, अतः हमारे लिए वास्तविक आश्रित आय में हुई क्षति का पुनर्मूल्यांकन करना तथा उसके लिए 'न्यायोचित प्रतिकर' प्रदान करना कठिन है जिसके दावा कर्तागण अधिकारी है। इस कारण, मामला पुनःविचारार्थ दावा प्राधिकरण को प्रेषित किया जाता है।

13. परिणामस्वरूप, अन्य सभी पहलुओं पर आक्षेपित निर्णय की पुष्टि करते हुए, विषय को केवल इस उद्देश्य से दावा प्राधिकरण को पुनः प्रेषित किया जाता है कि वह क्षतिपूर्ति का पुनर्मूल्यांकन इस आधार पर करे कि मृतक की विधवा को अनुकम्पा नियुक्ति के समय कितना वेतन प्रस्तावित/प्राप्त था, तथा इस संबंध में साक्ष्य लेकर यह सुनिश्चित करे कि उक्त वेतन की राशि को आश्रित आय की क्षति के मूल्यांकन में सम्मिलित किया जाए तथा तत्पश्चात क्षतिपूर्ति का पुनर्मूल्यांकन किया जाए। यह भी निर्देशित किया जाता है कि दावा-कर्तागण अन्य मदों, जैसे- सहचर्य हानि, प्रेम एवं स्नेह की हानि, संपदा की हानि आदि के अंतर्गत देय राशि के भी अधिकारी होंगे, तथा पुनर्मूल्यांकन केवल आश्रित आय की हानि के शीर्ष के अंतर्गत ही किया जाएगा। अतः यह अपील आंशिक रूप से स्वीकृत की जाती है। अपील व्यय के संबंध में कोई आदेश पारित नहीं किया जाता।

हस्ताक्षरित/-

(आई. एम. कुददूसी)

न्यायाधीश

हस्ताक्षरित/-

(प्रशांत कुमार मिश्रा)

न्यायाधीश



अस्वीकरण: हिन्दी भाषा में निर्णय का अनुवाद पक्षकारों के सीमित प्रयोग हेतु किया गया है ताकि वो अपनी भाषा में इसे समझ सकें एवं यह किसी अन्य प्रयोजन हेतु प्रयोग नहीं किया जाएगा । समस्त कार्यालयीन एवं व्यवहारिक प्रयोजनों हेतु निर्णय का अंग्रेजी स्वरूप ही अभिप्रमाणित माना जाएगा और कार्यान्वयन तथा लागू किए जाने हेतु उसे ही वरीयता दी जाएगी।

Translated By: Adv. Astha Sharma

