2023:APHC:11685

గౌరవనీయ జస్టిస్ టి.మల్లికార్జునరావు

MACMA. నెం.121 ఆఫ్ 2013

తీర్పు:

1.మోటారు ప్రమాదాల క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్ చైర్మన్ - కమ్ -జిల్లా జడ్జి, గుంటూరు, (సంక్షిప్తంగా "ట్రిబ్యునల్") జారీ చేసిన ఎం.వి.ఒ.పి నెం.742 లో 21.08.2012 నాటి ఉత్తర్వుతో విసిగిపోయిన పిటిషనర్ / హక్కుదారుడు క్లెయిమ్ పిటిషన్ను కొట్టివేయడాన్ని ప్రశ్నిస్తూ ఈ అప్పీలుకు మొగ్గు చూపారు.

2. క్లుప్తత కోసం ట్రిబ్యునల్ ముందు ఆయా పక్షాలను వారి శ్రేణి ప్రకారం రిఫర్ చేస్తారు.

3. 26.04.2011 న జరిగిన మోటారు వాహన ప్రమాదంలో తన కుమారుడు మోకపాటి సతీష్ (ఇకపై 'మృతుడు'గా పేర్కొనబడతాడు) కారణంగా రూ.4,00,000/- నష్టపరిహారం కోసం మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 లోని సెక్షన్ 163-ఎ (సంక్షిప్త "ఎం.వి.యాక్ట్") కింద దరఖాస్తు దాఖలు చేశారు.

4. 26.04.2011 రాత్రి 10.00 గంటల సమయంలో మృతుడు తన స్వగ్రామం చిలకలూరిపేటకు వెళ్లేందుకు వినుకొండ నుంచి ఏపీ7 టీడబ్ల్యూ 3043 నంబరు గల ఆటోలో వెళ్తుండగా.. పురుషోత్తపట్నం వద్దకు చేరుకోగానే ఏపీ-7-టీ 5985 నంబరు గల లారీ (ఇకపై దాన్ని 'అపరాధ వాహనం'గా పిలుస్తారు) ట్రాఫిక్ నిబంధనలు పాటించకుండా డ్రైవర్ అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడిపిన లారీని రోడ్డుపై నిలిపివేశారు. దీంతో ఆటో డ్రైవర్ అదుపుతప్పిన వాహనాన్ని ఢీకొట్టాడు. వెనుక వైపు.. దీంతో తీవ్ర గాయాలపాలైన వారు అక్కడికక్కడే మృతి చెందారు. ఫిర్యాదు మేరకు చిలకలూరిపేట పోలీస్ స్టేషన్ ఐపిసి సెక్షన్ 304-ఎ కింద కారు డ్రైవర్ పై కేసు నమోదు చేశారు.

5. మొదటి ప్రతివాది, తప్పు చేసిన వాహనం యజమాని, మాజీ భాగస్వామిగా మిగిలిపోయారు.

6. రెండో ప్రతివాది తన లిఖితపూర్వక వాంగ్మూలాన్ని దాఖలు చేశారు, మృతుడు అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్లనే ప్రమాదం జరిగిందని, భద్రతా దూరం పాటించకుండా ఆటోను

నడపడం, ఆగి ఉన్న లారీని వెనుక నుంచి ఢీకొట్టడం వల్లే ప్రమాదం జరిగిందని వాదించారు. ప్రమాదానికి గురైన వాహన డ్రైవర్ కు వాహనాన్ని నడపడానికి చెల్లుబాటు అయ్యే మరియు సమర్థవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదు మరియు ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో లారీకి చెల్లుబాటు అయ్యే పర్మిట్ మరియు ఫిట్ నెస్ సర్టిఫికేట్ లేదు.

7. వాదనల ఆధారంగా ట్రిబ్యునల్ సంబంధిత అంశాలను రూపొందించింది. ట్రిబ్యునల్ ముందు, హక్కుదారుడి తరఫున, పిడబ్ల్యుఎస్.1 మరియు 2 లను పరిశీలించి ఎక్స్.ఎ.1 నుండి ఎ.5 వరకు మార్క్ చేశారు. ప్రతివాదుల తరఫున, ఎటువంటి మౌఖిక సాక్ష్యం ఇవ్వబడలేదు, కానీ Ex.B1 సమ్మతితో మార్క్ చేయబడింది.

8. రికార్డుల్లో ఉన్న సాక్ష్యాలను పరిశీలించిన ట్రిబ్యునల్ మృతుడి నిర్లక్ష్యం వల్లే ప్రమాదం జరిగిందని, రోడ్డుపై ముందున్న వాహనాలను గమనించకుండా నిర్లక్ష్యంగా ఆటోను నడపడం, ఆగి ఉన్న లారీని ఢీకొట్టడం వల్లే ఈ ప్రమాదం జరిగిందని తేల్చింది. మరియు వాదనను తోసిపుచ్చారు.

9. ఇరుపక్షాల తరఫు న్యాయవాదుల వాదనలు విని రికార్డును పరిశీలించాను.

10. ట్రిబ్యునల్ ఒక్క పైసా కూడా ఇవ్వకుండా కొట్టివేయడానికి బదులుగా మృతుడి వయస్సు, ధ్రువీకరణను పరిగణనలోకి తీసుకుని మొత్తం క్లెయిమ్ను తీర్పు ఇచ్చి ఉండాల్సిందని పిటిషనర్/హక్కుదారు తరఫు న్యాయవాది వాదించారు. బెంగళూరు మెట్రోపాలిటన్ ట్రాన్స్పోర్ట్ కార్పొరేషన్ మేనేజింగ్ డైరెక్టర్ వి.ఎస్.సరోజమ్మను ట్రిబ్యునల్ అనుసరించాలి, ఇందులో మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించడం వల్ల ప్రమాదం జరిగినట్లు రుజువులు ఎం.వి.చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద నష్టపరిహారం పొందడానికి సరిపోతాయని సుప్రీంకోర్టు పేర్కొంది. కానీ మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 166 ప్రకారం, తొందరపాటు, నిర్లక్ష్య చర్యను రుజువు చేయాల్సిన బాధ్యత పిటిషనర్ పై ఉంది; ట్రిబ్యునల్ 2008 (4) ఎ.ఎల్.టి. పేజీ 1 ఎస్.సి.లో నివేదించిన ఉదహరణను పరిగణనలోకి తీసుకొని, అందులో శాసనసభ యొక్క ఉద్దేశ్యాన్ని స్పష్టంగా పేర్కొంది మరియు చివరకు M.V.At సెక్షన్ 163 ఎ కింద దావా కూడా తప్పు బాధ్యత అని తేల్చింది.

11. వాదనలను తోసిపుచ్చుతూ ప్రతివాదుల తరఫు న్యాయవాది ట్రిబ్యునల్ కనుగొన్న అంశాలను, పరిశీలనలను సమర్థించారు.

12. ఇప్పుడు నిర్ధారణకు కావలసిన అంశాలు:

1. మృతుడి నిర్లక్ష్యం వల్లే ప్రమాదం జరిగిందని ట్రిబ్యునల్ చెప్పడం సమంజసమేనా?

2. తన కుమారుడి మరణానికి పరిహారం పొందే హక్కు హక్కుదారునికి ఉందా?

పాయింట్ నెం.I:

13. మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద దాఖలైన క్లెయిమ్ పిటిషన్లో కూడా నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ సినిత, ఇతరులపై సుప్రీంకోర్టు తీర్పుపై ఆధారపడి క్లెయింలోని పక్షాలు ప్రమాద తీరును రుజువు చేయాలని ట్రిబ్యునల్ పేర్కొంది. కానీ మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ మరియు 166 మధ్య వ్యత్యాసం కారణంగా, ప్రమాద తీరును రుజువు చేయాల్సిన ప్రాథమిక భారం ప్రతివాదిపై ఉంటుంది, అయితే, మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 166 లో, తొందరపాటు మరియు నిర్లక్ష్య చట్టాన్ని రుజువు చేయాల్సిన బాధ్యత పిటిషనర్ పై ఉంటుంది.

14. ట్రిబ్యునల్ చట్టంలో చాలా మార్పులను గమనించింది మరియు గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు ఇటీవలి తీర్పులో పేర్కొన్న సూత్రం 2008 (4) ఎ.ఎల్.డి పేజీ 1 ఎస్.సి కంటే పూర్తిగా భిన్నంగా ఉంది.

15. యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ సునీల్ కుమార్, మరో 3 కేసులను సుప్రీంకోర్టు ఈ కింది విధంగా పేర్కొంది.

నేషనల్ ఇన్స్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ లో ఈ కోర్టు యొక్క ద్విసభ్య బెంచ్ యొక్క తర్కం మరియు ముగింపుతో ఏకీభవించలేకపోయింది. సినితా4, ఈ కోర్టు యొక్క సమన్వయ బెంచ్ తేదీ ఉత్తర్వు ద్వారా29-10-20135 చట్టానికి సంబంధించిన ఈ క్రింది సమస్యను పరిష్కరించడానికి తక్షణ అంశాన్ని ప్రస్తావించాను:

మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988లోని సెక్షన్ 163-ఎ (ఇకపై దీనిని "చట్టం" అని పిలుస్తారు) కింద క్లెయిమ్ ప్రొసీడింగ్లో, నిర్లక్ష్యం యొక్క డిఫెన్స్ / అభ్యర్థనను లేవనెత్తడానికి భీమాదారుకు స్వేచ్ఛ ఉందా?

> సినితా కేసులో, ఈ కోర్టు యొక్క ద్విసభ్య ధర్మాసనం చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ యొక్క పరిధిని అర్థం చేసుకుంది, పరిహారం కోసం క్లెయిమ్ను ఎదుర్కోవటానికి భీమా సంస్థ నిర్లక్ష్యాన్ని సమర్థించడానికి వీలు కల్పిస్తుంది. సినితా కేసులో నిర్ధారణకు రావడానికి, నమోదు చేయడానికి ప్రధాన ఆధారం చట్టంలోని సెక్షన్ 140లోని సబ్ సెక్షన్ (4)కు సమానమైన నిబంధన చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎలో లేకపోవడం. ఈ గైర్హాజరు చట్టంలోని సెక్షన్ 140 కింద జరిగిన ప్రొసీడింగ్ లో మాదిరిగా కాకుండా, నిర్లక్ష్యం ఆధారంగా బీమా కంపెనీ రక్షణను మూసివేస్తున్నట్లుగా కాకుండా, చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద ప్రొసీడింగ్ లో అదే పరిస్థితి లేదని స్పష్టమైన శాసన ఉద్దేశ్యానికి నిదర్శనంగా ధర్మాసనం అర్థం చేసుకుంది.
>
> .... వాస్తవానికి, హన్స్ రాజ్ భాయ్ వి. కొడాలి6లో, బెంచ్ ఈ క్రింది వాటిని గమనించే అవకాశం ఉంది: (ఎస్.సి.సి. పేజీలు 188-89, పేరా 15)
>
> "15. ... వేగంగా కదులుతున్న సమాజంలో పెరుగుతున్న మోటారు వాహన ప్రమాదాల కారణంగా సామాజిక భద్రతా చర్యగా సామాజిక న్యాయం సూత్రంపై అభ్యర్థన లేదా తప్పు రుజువు లేకుండా పరిహార మొత్తాన్ని చెల్లిస్తారు. సెక్షన్ 163-ఎ ప్రవేశపెట్టడానికి ముందు చట్టం సెక్షన్ 140 కింద లోపరహిత బాధ్యతకు పరిమిత ప్రయోజనాన్ని ఇస్తోంది మరియు తప్పు బాధ్యతపై నష్టపరిహార మొత్తాన్ని నిర్ణయించడానికి చాలా

సమయం పట్టింది. సెక్షన్ 163-ఏను ప్రవేశపెట్టడం ద్వారా ఆ దుర్మార్గాన్ని సరిదిద్దాలని, నిర్మాణాత్మక ఫార్ములా ప్రాతిపదికన బాధితులకు ప్రయోజనం చేకూర్చడం ద్వారా జాప్యం అనే వ్యాధిని చాలావరకు నయం చేయాలని కోరుతున్నారు. అంతేకాకుండా, ఫాల్ట్ లయబిలిటీపై నష్టపరిహారాన్ని నిర్ణయించే ప్రశ్నను సజీవంగా ఉంచితే, ఎగవేత వాహనాల యజమాని యొక్క బాధ్యతను నిర్ధారించడంలో హక్కుదారులు విఫలమైతే అది అదనపు వ్యాజ్యాలు మరియు సంక్లిష్టతలకు దారితీస్తుంది.

.... పై చర్చ నుండి, నిర్మాణాత్మక సూత్రం ఆధారంగా చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద నష్టపరిహారం మంజూరు చేయడం తుది తీర్పు స్వభావంలో ఉందని మరియు ప్రమాదానికి గురైన వాహన(లు) యొక్క డ్రైవర్/యజమాని నిర్లక్ష్యానికి ఎటువంటి రుజువు అవసరం లేకుండా అక్కడ తీర్పు ఇవ్వాల్సిన అవసరం ఉందని స్పష్టమవుతోంది. ఈ విషయాన్ని సెక్షన్ 163-ఏ(2) స్పష్టం చేసింది. సెక్షన్ 140(4) ప్రకారం క్లెయిం యొక్క నిర్లక్ష్యం ఆధారంగా బీమా కంపెనీ యొక్క సంభావ్య రక్షణను చట్టం యొక్క పైన పేర్కొన్న సెక్షన్ ప్రత్యేకంగా మినహాయించనప్పటికీ, బీమాదారు మరియు/లేదా ద్వారా అటువంటి రక్షణను ప్రవేశపెట్టడానికి అనుమతించడంచట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎలోని నిబంధనలను అర్థం చేసుకోండి, అటువంటి పరిస్థితిని పరిగణనలోకి తీసుకోవడం చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎను ప్రవేశపెట్టడం వెనుక ఉన్న చట్టపరమైన లక్ష్యానికి విరుద్ధంగా ఉంటుంది, అనగా, తప్పు బాధ్యత ఆధారంగా పరిహారం క్లెయిమ్ లు అనవసరంగా ఎక్కువ సమయం తీసుకుంటున్న పరిస్థితులను అధిగమించడానికి నిర్మాణాత్మక సూత్రం ఆధారంగా పరిమిత కాలపరిమితిలో తుది పరిహారం. చట్టంలోని సెక్షన్

163-ఎను అర్థం చేసుకోవడానికి బీమా సంస్థ నిర్లక్ష్యాన్ని సమర్థించడానికి అనుమతించడం అంటే చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద ప్రొసీడింగ్ ను చట్టంలోని సెక్షన్ 166 కింద ప్రొసీడింగ్ తో సమానంగా తీసుకురావడమే అవుతుంది, ఇది స్వీయ విరుద్ధంగా ఉండటమే కాకుండా, చట్టపరమైన ఉద్దేశ్యాన్ని కూడా దెబ్బతీస్తుంది. పైన పేర్కొన్న కారణాల వల్ల, చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద ప్రొసీడింగ్ లో ఈ విధంగా పేర్కొనడం ద్వారా తలెత్తే ప్రశ్నకు మేము సమాధానం ఇస్తాము; బాధితుడి నిర్లక్ష్యాన్ని సమర్థించడానికి బీమా కంపెనీకి అవకాశం లేదు.

16. సెక్షన్ 163-ఎలోని సబ్ సెక్షన్ (1)లో ప్రస్తుతానికి ఈ చట్టం లేదా మరే ఇతర చట్టం అమలులో ఉన్నప్పటికీ, మోటారు వాహనం ఉపయోగించడం వల్ల సంభవించే ప్రమాదం వల్ల మరణం లేదా శాశ్వత అంగవైకల్యం సంభవిస్తే మోటారు వాహన యజమాని లేదా అధీకృత బీమా సంస్థ చెల్లించాల్సిన బాధ్యత ఉంటుంది. రెండవ షెడ్యూలులో సూచించిన విధంగా, చట్టపరమైన వారసులకు లేదా బాధితురాలికి నష్టపరిహారం.

17. ఈ అంశంపై స్థిరమైన చట్టపరమైన స్థితిని దృష్టిలో ఉంచుకుని, హక్కుదారుడు మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద క్లెయిమ్లో నిర్లక్ష్యానికి సంబంధించిన అంశాన్ని వాదించాల్సిన లేదా రుజువు చేయాల్సిన అవసరం లేదు. హక్కుదారుడు నిర్లక్ష్యానికి సంబంధించిన అంశాన్ని వాదించాల్సిన లేదా రుజువు చేయనప్పుడు, మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద క్లెయిమ్ను పరిగణనలోకి తీసుకునేటప్పుడు నిర్లక్ష్య సమస్య తలెత్తదు.

18. సుప్రీంకోర్టు నిర్దేశించిన చట్ట సూత్రాలను అనుసరించి, ఎం.వి సెక్షన్ 163-ఎ కింద దాఖలైన పిటిషన్లో ఈ విధంగా పేర్కొంది. ప్రమాదానికి గల కారణాన్ని నిర్ణయించాల్సిన అవసరం లేదని, కేవలం వాహనం ప్రమేయం ఉంటే సరిపోతుందని, నష్టపరిహారం కోరే వ్యక్తికి నష్టపరిహారం పొందే హక్కు ఉంటుందని చట్టం పేర్కొంది. రెండు వాహనాలు ప్రమాదానికి గురైనప్పుడు, ఒక వాహనం

యొక్క ప్రయాణికుడు లేదా డ్రైవర్ మరొక వాహనం యొక్క డ్రైవర్, యజమాని మరియు భీమాదారుపై మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎను ఉపయోగించి దరఖాస్తు చేసినప్పుడు, మరొక వాహనం యొక్క డ్రైవర్ చేతిలో నిర్లక్ష్యానికి సంబంధించిన ఎటువంటి సమస్య తలెత్తదు. అందువల్ల సెక్షన్ 163-ఏ కింద ఈ పథకాన్ని ఉటంకించాల్సి ఉంటుందని, నిర్లక్ష్యానికి రుజువు అసంబద్ధమన్నారు. పర్యవసానంగా, కంట్రిబ్యూటరీ నిర్లక్ష్యం కూడా అసంబద్ధం. మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 163ఎను పరిశీలిస్తే ప్రమాదానికి కారణమైన రహదారిపై మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించడం వల్ల ఒక వ్యక్తికి మరణం లేదా శాశ్వత అంగవైకల్యం సంభవించిన వాస్తవం మరియు ప్రమాదానికి ఎవరు సహకరించారు లేదా ఎవరు నిర్లక్ష్యం వహించారు అనే దానితో సంబంధం లేకుండా, మంచి చేయవలసిన అవసరం ఉందని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. మోటారు వాహనాల చట్టంలోని రెండో షెడ్యూలులో సూచించిన నిర్మాణాత్మక ఫార్ములా ప్రకారం వాహన యజమాని, బీమా సంస్థ నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సి ఉంటుంది.

19. రికార్డుల్లో ఉన్న మౌఖిక, డాక్యుమెంటరీ సాక్ష్యాలను పరిశీలించిన ట్రిబ్యునల్ ఏపీ07 టి 5985 నంబరు గల లారీని ఉపయోగించడం వల్ల ప్రమాదం జరగలేదని, రెండో ప్రతివాది బీమాదారుడు కాదని పేర్కొంది. బీమా చేయబడ్డ 1వ ప్రతిస్పందకునికి జరిగిన నష్టానికి నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తుంది. లారీ వినియోగంలో లేదని, కదిలే స్థితిలో లేదని, ఏపీ07 టి 5985 నంబరు గల లారీని ఉపయోగించడం వల్ల ప్రమాదం జరగలేదని, ఏపీ07 టి 5985 నంబరు గల లారీ డ్రైవర్ అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించడం వల్ల ప్రమాదం జరగలేదని ట్రిబ్యునల్ అభిప్రాయపడింది.

20. రోడ్డుపై ఆగి ఉన్న లారీని గమనించకుండా ఆటో డ్రైవర్ మోకపాటి సతీష్ ఆటోను నడపడం, లారీ వెనుక భాగాన్ని ఢీకొనడం వల్లే ప్రమాదం జరిగిందని ట్రిబ్యునల్ గుర్తించింది.

21. ఈ దశలో న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ సబానా బానో అండ్ ఓర్స్ 7 కేసును రాజస్థాన్ హైకోర్టు ఈ విధంగా పేర్కొంది:

"మోటారు వాహనం యొక్క ఉపయోగం" అనే పదబంధాన్ని అర్థం చేసుకోవడానికి ముందు, సంబంధిత పదాలు "మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించడం వల్ల తలెత్తే ప్రమాదం కారణంగా" అని మనం గమనించాలి. మోటారు వాహనం చలనంలో ఉన్నప్పుడు మాత్రమే మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించడం వల్ల ప్రమాదం సంభవించాల్సిన అవసరం లేదు. వాహనం నిలకడగా ఉన్నప్పుడు కూడా ప్రమాదం జరగవచ్చు మరియు సంభవిస్తుంది, కానీ వ్యక్తిని లేదా ఇతరులను లేదా వస్తువులను రవాణా చేసే ఉద్దేశ్యం కోసం వ్యక్తి(లు) ఉపయోగిస్తారు. "ఉపయోగం" అనే పదాన్ని ఇరుకైన చుట్టుకొలతకు పరిమితం చేయలేము. అలా చేయడం చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ స్ఫూర్తిని ఉల్లంఘించడమే అవుతుంది.ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ సామాజికంగా ప్రయోజనకరమైన చట్టంలో భాగమని వేరే చెప్పనవసరం లేదు. ఈ సెక్షన్ ను 1994 సంవత్సరంలో చేర్చారు, ఇది ఎటువంటి దోష భావనను తీసుకురావడానికి మరియు టోర్ట్ చట్టం నుండి పక్కదారి పట్టడానికి, హక్కుదారులు మొదట టోర్టు యొక్క నిర్లక్ష్యాన్ని నిర్ధారించాల్సి ఉంటుంది. దీనికోసమే చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ సుదీర్ఘమైన నాన్ అబ్స్టాంట్ క్లాజుతో మొదలవుతుంది. నాన్-ఆస్సెంట్ క్లాజు స్పష్టంగా ప్రకటిస్తుంది, "ప్రస్తుతానికి అమలులో ఉన్న లేదా ఏదైనా ఇతర చట్టంలో ఏదైనా ఉన్నప్పటికీ. చట్టం యొక్క బలం". అందువలన నాన్-అబ్స్టాంటెడ్ క్లాజును దాని విస్తృత పరిధితో ఉపయోగించారు. అందువల్ల, "ఉపయోగం" అనే పదాన్ని కేవలం కదిలే వాహనం అని అర్థం చేసుకోవడం స్ఫూర్తిని ఉల్లంఘించడమే అవుతుంది మరియు ఈ సెక్షన్ ను చట్టంలోకి తీసుకురావడానికి దోహదపడుతుంది.

ప్రత్యక్ష సాక్షి అఫ్సర్ తెలిపిన వివరాల ప్రకారం.. మోటార్ సైకిల్ ఆగి ఉండగా మరో వాహనం ఢీకొట్టింది. మోటారుసైకిల్ పార్క్ చేసినంత మాత్రాన ప్రమాదం జరిగినప్పుడు మోటార్ సైకిల్ "ఉపయోగంలో" లేదని అర్థం కాదు. ప్రమాదం

జరగకపోయి ఉంటే, అహ్మద్, అతని ఇద్దరు స్నేహితులు స్వదేశానికి తిరిగి రావడానికి ప్రయత్నిస్తున్నారనే వాస్తవాన్ని పరిగణనలోకి తీసుకుంటే, వారు ఖచ్చితంగా పారిపోయేవారు. అందువల్ల క్షణికావేశంలో మోటార్ సైకిల్ పార్క్ చేశారన్న వాస్తవం ఈ కేసును చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ పరిధి నుంచి బయటకు తీయదు.

22. ఫజలుద్దీన్ అండ్ పెరి జాన్, నగర్ వర్సెస్ ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, ఓఆర్ఎస్8 కేసుల్లో కర్ణాటక హైకోర్టు ఈ విధంగా తీర్పునిచ్చింది.

> మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988లోని సెక్షన్ 163 ఎ కింద పై క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేయబడిందని, దీనిలో ప్రమాదానికి గల కారణాన్ని నిర్ణయించాల్సిన అవసరం లేదని, కేవలం వాహనం యొక్క ప్రమేయం మాత్రమే పరిహారం కోరే వ్యక్తికి పరిహారం పొందడానికి అర్హత కల్పిస్తుందని గమనించాలి. ఈ పరిస్థితులలో, బాధితుడు బైక్ రైడర్ అయిన మోటారు సైకిల్ రైడర్ నిర్లక్ష్యానికి సంబంధించి ఒక నిర్ధారణ ఇవ్వబడినప్పటికీ, స్కూటర్ యొక్క బీమాదారుడు ఇతర వాహన యజమానికి నష్టపరిహారం చెల్లించడం ద్వారా చెల్లించే మొత్తాన్ని చెల్లించడానికి స్కూటర్ యొక్క బీమా సంస్థను నిర్దోషిగా ప్రకటించదు, ప్రమాదానికి గురైన స్కూటర్, దాని బాధ్యతను కేవలం 50% వరకు మాత్రమే పరిమితం చేయదు, ఎందుకంటే ప్రాథమికంగా పిటిషన్ మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 163 ఎ కింద ఉంది.

23. మోటారు వాహనం చలనంలో ఉన్నప్పుడు మాత్రమే మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించడం వల్ల ప్రమాదం జరగడం అవసరమని ట్రిబ్యునల్ గుర్తించిందని పైన పేర్కొన్న చట్టం యొక్క స్థానం మరియు పై వాటిని చదివితే స్పష్టమవుతుంది.

24. ఈ కేసులోని వాస్తవాలను పరిగణనలోకి తీసుకుని పిటిషనర్ను పీడబ్ల్యూ.1గా విచారించారు. ఆమె తన చీఫ్ ఎగ్జామినేషన్ అఫిడవిట్ లో ప్రమాద తీరును వివరించారు. అయితే, క్రాస్ ఎగ్జామినేషన్ లో తాను ప్రమాదానికి ప్రత్యక్ష సాక్షిని కాదని అంగీకరించింది. హక్కుదారుడు

పొందాడుప్రమాదానికి ప్రత్యక్ష సాక్షిగా పేర్కొన్న మృతుడు ఎం.సతీష్ సోదరుడిని పిడబ్ల్యు.2గా విచారించారు. అయితే క్రాస్ ఎగ్జామినేషన్ లో ప్రమాదం గురించి సమాచారం అందడంతో ఆస్పత్రికి వెళ్లి తన తమ్ముడిని చూశాడని తేలింది. ప్రమాదం జరిగిన తీరును నిరూపించడానికి ప్రతివాదులు ప్రత్యక్ష సాక్షులను కూడా పరిశీలించలేదు. ఈ కేసులో ఎఫ్ ఐఆర్ ఎక్స్ ఏ1 సర్టిఫైడ్ కాపీని, చార్జిషీట్ ఎక్స్ ఏ5 సర్టిఫైడ్ కాపీని ట్రిబ్యునల్ పరిశీలించింది. ప్రమాదానికి గురైన లారీ డ్రైవర్ అతివేగం, నిర్లక్ష్య చర్యల కారణంగా ఈ ప్రమాదం జరిగినట్లు ఎక్స్.ఎ.1 చూపిస్తుంది. అయితే ఈ ప్రమాదాన్ని చూడని పీడబ్ల్యూ.2 పోలీసులకు ఫిర్యాదు చేసింది. ఆ కారణాన్ని నమోదు చేయడం ద్వారా ట్రిబ్యునల్ నివేదికలోని అంశాలను అంగీకరించలేదు. అయితే చిలకలూరిపేట పోలీస్ స్టేషన్ ఎస్ఐ చేసిన నేరాన్ని క్షుణ్ణంగా పరిశీలించిన తర్వాత లారీ డ్రైవర్పై చార్జిషీట్ దాఖలు చేసినట్లు ఎక్స్-ఏ-5 చూపిస్తుంది. కేవలం చార్జిషీట్ దాఖలు చేస్తే సరిపోదని, డ్రైవర్ తొందరపాటు, నిర్లక్ష్య చర్యలను ట్రిబ్యునల్ తేల్చాలన్న కారణంతో ఛార్జిషీట్ లోని అంశాలకు ట్రిబ్యునల్ ప్రాధాన్యమివ్వకపోవడం సముచితం. ఈ ప్రమాదంలో గాయాలపాలై మృతి చెందడంపై ఇరువర్గాలు విభేదించడం లేదు. ఎక్స్.ఎ.2-ఇన్వెస్టిగేషన్ రిపోర్టు, ఎక్స్.ఎ.3-పోస్టుమార్టం రిపోర్టుల ద్వారా కూడా ఇది స్పష్టమవుతోంది. ఎ.ఎ.4-ఎమ్.వి.ఐ నివేదికను పరిగణనలోకి తీసుకున్న ట్రిబ్యునల్, మోటార్ వెహికల్ ఇన్స్పెక్టర్ వెనుక కుడి వైపు సిగ్నల్ లైట్లకు జరిగిన నష్టాన్ని గుర్తించింది. పగిలిన. లారీ రోడ్డు మధ్యలో ఆగిపోయిందా లేక పార్కింగ్ లైట్లు ఉన్నాయా లేదా అన్నదానికి ఎలాంటి ఆధారాలు లేవని, ఇరువర్గాలు ఎలాంటి రఫ్ స్కెచ్ వేయలేదని తెలుస్తోంది.

25. హక్కుదారుడు నిర్లక్ష్యాన్ని రుజువు చేయాలనేది సాధారణ నియమం అని ఈ కోర్టు తరచూ చెబుతుంది. అయితే యాక్సిడెంట్ కేసుల్లో ప్రమాదానికి అసలు కారణం తెలియకపోయినా దానికి కారణమైన ప్రతిస్పందకుడి పరిజ్ఞానంలోనే ఉండటం వల్ల హక్కుదారుడికి ఇబ్బందులు తప్పవు. అతని నిర్లక్ష్యం కాకుండా మరేదైనా కారణం వల్ల ప్రమాదం జరిగిందని ప్రతివాదులు నిర్ధారించాల్సి ఉంటుంది.

26. ఛార్జిషీటులోని అంశాలు తప్పు అని చెప్పడానికి ప్రతివాదులు విశ్వసనీయమైన ఆధారాలు సమర్పించలేదు. కె.రజని, ఇతరులు, వి.ఎం.సత్యనారాయణగౌడ్ తదితరుల విషయంలో గౌరవ హైకోర్టు ఈ విధంగా వ్యాఖ్యానించింది:

> పోలీసుల దర్యాప్తు అబద్ధమని ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీకి తెలియగానే తగిన ప్రొసీడింగ్స్ లో చార్జిషీట్ ను సవాలు చేయాలి. ఒకవేళ పోలీసులు కనుగొన్న విషయాలు పూర్తిగా తప్పు అని తేలితే, ఛార్జ్ షీట్ లోని అంశాలు తప్పు అని చూపించడానికి బీమా కంపెనీ కొన్ని సాక్ష్యాలను సమర్పించాలి".

27. భీమ్లా దేవి వర్సెస్ హిమాచల్ రోడ్ ట్రాన్స్పోర్ట్ కార్పొరేషన్ 10 కేసులో సుప్రీంకోర్టు ఈ విధంగా వ్యాఖ్యానించింది.

> ఒక నిర్దిష్ట పద్ధతిలో ఒక నిర్దిష్ట బస్సు వల్ల జరిగిన ప్రమాదానికి కచ్చితమైన రుజువు హక్కుదారులు చేయలేరని గుర్తుంచుకోవాల్సిన అవసరం ఉంది. హక్కుదారులు కేవలం సంభావ్యతల ప్రాబల్యం యొక్క స్పర్శ రాయిపై తమ వాదనను స్థాపించడానికి మాత్రమే. సహేతుకమైన సందేహం లేకుండా రుజువు యొక్క ప్రమాణం వర్తించబడదు ".

28. సరైన విచారణ జరపకుండానే లారీ డ్రైవర్ పై చార్జిషీట్ దాఖలు చేసినట్లు రికార్డుల్లో ఏదీ లేదని భావించడం సముచితం. ప్రమాదానికి గురైన లారీ డ్రైవర్ పై పోలీసు అధికారి కేసు పెట్టారని పట్టుకోవడం కూడా కష్టమే.

29. ఎం.వి.చట్టం కింద జరిగే విచారణలో, ఈ ప్రక్రియ సారాంశంగా ఉన్నపుడు, వాదన లేదా సాక్ష్యం యొక్క కఠినమైన నియమాలను పాటించాల్సిన అవసరం లేదు. కొంత ప్రామాణిక విలువను కలిగి ఉన్న, దాని యొక్క వాస్తవికతను సందేహించని ఈ పత్రాన్ని ట్రిబ్యునల్ సంభావ్య వెర్షన్ల ప్రాబల్యం కోసం పరిశీలించవచ్చు. అందువల్ల, క్లెయిమ్ పిటిషన్లో భాగంగా ఎఫ్ఐఆర్ లేదా పోలీస్ పేపర్లను కూడా ప్రమాదం జరిగినప్పుడు కనుగొనడానికి పరిశీలించవచ్చు. సంభావ్యతల

యొక్క ఆధిక్యత తొందరపాటు మరియు నిర్లక్ష్యాన్ని, అలాగే జరిగే విధానం మరియు విధానాన్ని నిర్ధారించడానికి గీటురాయి.

30. 26.04.2011న రాత్రి 10.00 గంటలకు మృతుడు పురుషోత్తపట్నం శివారుకు చేరుకున్నట్లు చార్జిషీట్ లోని అంశాలు చెబుతున్నాయి. దీంతో ఆగ్రహించిన లారీ డ్రైవర్ ఎలాంటి జాగ్రత్తలు తీసుకోకుండా పార్కింగ్ లైట్లు వెలిగించకుండా ఆగి ఉన్న లారీని నిర్లక్ష్యంగా రోడ్డుపై నిలిపి ఉంచాడు. ఆగి ఉన్న లారీని గమనించకుండా ఆటో డ్రైవర్ ఆటోను వెనుక వైపు ఢీకొట్టాడు.

31. మోటారు వాహనాల చట్టం 1988లోని సెక్షన్ 122 ప్రకారం.. ప్రమాదకర స్థితిలో ఉన్న వాహనాలు.. మోటారు వాహనానికి బాధ్యత వహించే ఏ వ్యక్తి కూడా వాహనాన్ని లేదా ఏదైనా ట్రైలర్ ను వదిలివేయడానికి లేదా అటువంటి స్థితిలో లేదా బహిరంగ ప్రదేశంలో విశ్రాంతిగా ఉండటానికి లేదా బహిరంగ ప్రదేశంలోని ఇతర వినియోగదారులకు లేదా ప్రయాణీకులకు ప్రమాదం, అవరోధం లేదా అనవసరమైన అసౌకర్యాన్ని కలిగించే లేదా కలిగించే అవకాశం ఉన్న పరిస్థితులలో అనుమతించరాదని పేర్కొంది. వాహనం యొక్క యజమానికి రహదారిపై వాహనాన్ని నడిపే హక్కు మరియు వాహనాన్ని పార్క్ చేసే హక్కు కూడా ఉంటుంది, కానీ వాహనం యొక్క పార్కింగ్ ఇతర బాటసారులకు లేదా ప్రయాణీకులకు ఎటువంటి ప్రమాదం లేదా అవరోధాన్ని కలిగించదు. ఇది వాహనాన్ని పార్క్ చేయడానికి రహదారిపై ఉన్న పరిమితి. ఒక వాహనాన్ని పార్క్ చేయడానికి రహదారిపై పైన పేర్కొన్న పరిమితి సహేతుకమైన పరిమితి మరియు జాగ్రత్త వహించాల్సిన బాధ్యత నుండి ఉద్భవిస్తుంది.

32. ప్రేమలత నీలంచంద్ శర్మ వర్సెస్ హీరాభాయ్ రాంచోడ్ భాయ్ పటేల్ 11 కేసులో గుజరాత్ హైకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పును, పుష్పా రాణి చోప్రా వర్సెస్ అనోఖా సింగ్ 12 కేసులో ఢిల్లీ హైకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పును కూడా ప్రస్తావించవచ్చు. నిర్లక్ష్యం పార్కింగ్ చేయబడిన వాహనం యొక్క డ్రైవర్ పై ఉంటుంది మరియు అటువంటి పార్కింగ్ చేయబడిన వాహనాన్ని ఢీకొట్టే ఏదైనా వాహనం యొక్క డ్రైవర్ పై కాదు.

33. ఇంకా, శశికళ స్వైన్ అండ్ ఇతరుల వర్సెస్ మహమ్మద్ విషయంలో. ఖైరుద్దీన్ మరియు మరో 13, ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 122 గురించి ప్రస్తావించబడింది మరియు బహిరంగ ప్రదేశంలో స్టేషనరీ వాహనం యొక్క డ్రైవర్ పై విధి వేయబడింది, తద్వారా పబ్లిక్ ప్లేస్ యొక్క వినియోగదారులకు మరియు ఇతర ప్రయాణీకులకు ఎటువంటి ప్రమాదం, ఆటంకం లేదా అనవసరమైన అసౌకర్యం కలగకుండా ఉంటుంది.

34. ఎలాంటి జాగ్రత్తలు తీసుకోకుండా, పార్కింగ్ లైట్లు రెపరెపలాడకుండా బ్లాక్ స్టాప్ రోడ్డుపై లారీని నిలిపి ఉంచినట్లు రికార్డుల ద్వారా స్పష్టమవుతోంది. అందుకే లైట్లు లేకుండా లారీని రోడ్డుపై నిలిపేయడంలో లారీ డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యం వహించారు. రోడ్డుపై నిలిపి ఉంచిన వాహనం ఉందని ఊహించకూడదు, అంచనా వేయకూడదు, ఊహించకూడదు కాబట్టి ఆటో డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యానికి కారణం కాదు. ఒకవేళ ఆటో ఓ మోస్తరు వేగంతో వెళ్తున్నప్పటికీ లారీని ఢీకొట్టకుండా ఉండేందుకు ఆగి ఉన్న లారీని నిలిపి ఉంచిన అదే దిశలో వెళ్తున్న వాహన డ్రైవర్లకు సూచించేలా ఇండికేటర్ పై ఎలాంటి వెలుతురు లేకుండా ఆగి ఉన్న లారీని డ్రైవర్ తప్పించుకోలేకపోయాడు.

35. కేంద్ర మోటారు వాహనాల నిబంధనలు 1989లోని రూల్ 109 ప్రకారం రాత్రిపూట ఏదైనా వాహనం రోడ్డుపై నిలిచిపోతే తగిన జాగ్రత్తలు తీసుకోవాలి. అందులో ఇలా ఉంది..

> పార్కింగ్ లైట్: ప్రతి నిర్మాణ సామగ్రి వాహనం, కంబైన్ హార్వెస్టర్ మరియు మోటారు వాహనం] మరియు మోటార్ సైకిళ్లు మరియు మూడు చక్రాల చెల్లుబాటు కాని క్యారేజీలు మినహా ప్రతి మోటారు వాహనానికి ముందు వైపున ఒక తెలుపు లేదా అంబర్ పార్కింగ్ లైట్ ఏర్పాటు చేయాలి. ఫ్రంట్ లైట్లతో పాటు, రెండు రెడ్ పార్కింగ్ వెనుక భాగంలో ఇరువైపులా ఒకటి లైట్లు ఏర్పాటు చేయాలి. వాహనం రోడ్డుపై నిలకడగా ఉంచినప్పుడు కూడా ముందు మరియు వెనుక పార్కింగ్ లైట్లు వెలుగుతూ ఉండాలి: ఈ వెనుక దీపాలు రూల్ 105 సబ్ రూల్ లో పేర్కొన్న వెనుక దీపాల మాదిరిగానే ఉంటాయి.

(2) ఆఫ్-హైవే లేదా నిర్మాణ కార్యకలాపాల కోసం వాహనం ముందు, వెనుక లేదా వైపు ఆహార కాంతి దీపాలు లేదా స్పోర్ట్స్ లైట్లతో ఏర్పాటు చేయబడిన నిర్మాణ పరికరాల వాహనాలు (మరియు కంబైన్డ్ హార్వెస్టర్లు) అటువంటి దీపాలు లేదా లైట్లకు ప్రత్యేక నియంత్రణను కలిగి ఉంటాయి మరియు వాహనం రోడ్డుపై ప్రయాణిస్తున్నప్పుడు వీటిని శాశ్వతంగా ఆఫ్ చేయాలి.

36. రోడ్డుపై వాహనాన్ని నిలకడగా ఉంచినప్పుడు ముందు, వెనుక పార్కింగ్ లైట్లు వెలిగించాలని ఈ నిబంధన చెబుతోంది.

37. ప్రమాదానికి గురైన లారీకి పార్కింగ్ లైట్లు వేయలేదని, అందువల్ల ఆటో హెడ్ లైట్ కింద ఆగి ఉన్న లారీని చూసి ఉండాల్సిందని భావించి ప్రమాదానికి కారణమైన బాధ్యతను ఆటో డ్రైవర్ పై మోపలేమని రికార్డుల్లో ఉంది. స్టేషనరీ లారీలో జాగ్రత్తలు తీసుకోవడానికి సంబంధించి ఒక నిర్దిష్ట నియమం ఉన్నప్పుడు, స్టేషనరీ వాహనం యొక్క డ్రైవర్ / యజమాని అటువంటి జాగ్రత్తలు తీసుకోకపోతే, అప్పుడు బాధ్యతను ఆటో డ్రైవర్ పై బదిలీ చేయలేము.

38. శివాజీ, యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ డివిజనల్ మేనేజర్ తదితర కేసుల్లో సెక్షన్ 163-ఏ కింద క్లెయిమ్ లో నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించారన్న పిటిషన్ పై విచారణ జరిపిన సుప్రీంకోర్టు 4వ పేరాలో ఇలా పేర్కొంది.

> యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ లోని ఈ కోర్టుకు చెందిన ముగ్గురు న్యాయమూర్తులు ఇటీవల వెలువరించిన తీర్పులో బీమా సంస్థ నిర్లక్ష్యాన్ని సమర్థించడానికి అనుమతించడం, లేదా చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎను అటువంటి పరిస్థితిగా అర్థం చేసుకోవడం వంటి అంశాలను పరిగణనలోకి తీసుకోవాలని పేర్కొంది. ఈ నిబంధనను ప్రవేశపెట్టడం వెనుక ఉన్న చట్టపరమైన ఉద్దేశ్యానికి విరుద్ధంగా ఉంటుంది, ఇది "తప్పు బాధ్యత ఆధారంగా నష్టపరిహారం క్లెయిమ్ లు అనవసరంగా ఎక్కువ సమయం తీసుకుంటున్న పరిస్థితులను అధిగమించడానికి నిర్మాణాత్మక సూత్రం ఆధారంగా పరిమిత కాలపరిమితిలో

తుది పరిహారం". చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద నిర్లక్ష్యాన్ని సమర్థించడానికి బీమా సంస్థను అనుమతిస్తే, చట్టంలోని సెక్షన్ 166 కింద ప్రొసీడింగ్తో సమానంగా చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఎ కింద ప్రొసీడింగ్ను తీసుకురావచ్చని, ఇది స్వీయ విరుద్ధంగా ఉండటమే కాకుండా, చట్టపరమైన ఉద్దేశ్యాన్ని కూడా దెబ్బతీస్తుందని సుప్రీంకోర్టు వ్యాఖ్యానించింది. అందువల్ల, చట్టంలోని సెక్షన్ 163 ఎ కింద విచారణలో, పరిహారం కోసం క్లెయిమ్ను ఎదుర్కోవడానికి బాధితుడి నిర్లక్ష్యాన్ని బీమా సంస్థ సమర్థించజాలదని పేర్కొంది.

39. అటువంటి స్థిరమైన చట్టపరమైన స్థితి ఆధారంగా, లారీ డ్రైవర్ యొక్క నిర్లక్ష్యమే ప్రమాదానికి కారణమని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది, లారీ డ్రైవర్ యొక్క చర్య రోడ్డు వినియోగదారులకు ప్రమాదం లేదా ప్రమాదాన్ని కలిగిస్తుంది, అటువంటి పార్కింగ్ ఉన్నప్పటికీ అటువంటి వాహనం ప్రమాదం నుండి ఉత్పన్నమయ్యే బాధ్యతను నివారించడానికి ప్రయత్నించే వ్యక్తిపై ఉండాలి. లారీలో, అవతలి పక్షం లేదా అటువంటి ఇతర పక్షం యొక్క నిర్లక్ష్యం కారణంగా ప్రమాదం జరిగింది, సహేతుకమైన శ్రద్ధ మరియు జాగ్రత్తతో ప్రమాదాన్ని నివారించవచ్చు.

40. లారీ డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యాన్ని రుజువు చేయాల్సిన బాధ్యతను ట్రిబ్యునల్ హక్కుదారుడిపై తప్పుగా ఉంచిందని చెప్పక తప్పదు. ప్రమాదంలో ఆగి ఉన్న లారీ ప్రమేయాన్ని హక్కుదారుడు చూపించాడనడంలో ఎలాంటి వివాదమూ లేదు. ప్రశ్నార్థకంగా, చట్టం యొక్క స్థితి అటువంటిది, ట్రిబ్యునల్ క్లెయిమ్ పిటిషన్ ను కొట్టివేయడానికి వీల్లేదు.

41. ఇంతకు ముందు చెప్పిన కారణాల వల్ల ఆటోడ్రైవర్ నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించి ప్రమాదానికి కారణమని బీమా సంస్థ వాదించదు. ఏ కోణం నుంచి చూసినా లారీ డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యాన్ని రుజువు చేయాల్సిన అవసరం లేదని, లారీ ప్రమేయాన్ని చూపిస్తే సరిపోతుందని, ఆ వాస్తవం నిరూపితమవుతుందన్నారు. ట్రిబ్యునల్ కూడా హక్కుదారుడి కేసును అంగీకరించింది; కానీ పైన నిర్ణయించిన చట్టపరమైన స్థితి వెలుగులో క్లెయిమ్ పిటిషన్ ను కొట్టివేయడం తప్పు. దానికి తగ్గట్టుగానే ఆ పాయింట్ కి సమాధానం దొరుకుతుంది.

పాయింట్ నెం.2 :

42. మృతుడి వయస్సు 24 సంవత్సరాలు అని, ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో అతను ఆరోగ్యంగా ఉన్నాడని, అతను ఆటో డ్రైవర్ అని, నెలకు రూ.3,000/- అందుకుంటున్నాడని పిడబ్ల్యు.1 సాక్ష్యం ఇచ్చింది. క్రాస్ ఎగ్జామినేషన్ లో తన కుమారుడు/మృతుడు అవివాహితుడిగా చనిపోయాడని పేర్కొంది. మృతురాలి వయస్సు, సంపాదనకు సంబంధించిన డాక్యుమెంటరీ ఆధారాలను ఆమె సమర్పించలేదు. ఎక్స్.ఎ.3 పోస్టుమార్టం సర్టిఫికేట్ లో మృతుడి వయస్సు 24 సంవత్సరాలుగా చూపించారు. రికార్డులో ఎటువంటి ఆధారాలు లేనప్పుడు, PW.1 యొక్క సాక్ష్యాలతో పాటు Ex.A.3లోని విషయాలను పరిగణనలోకి తీసుకోవచ్చు, మృతుడి వయస్సు 24 సంవత్సరాలు. అందువల్ల, ఈ కోర్టు ప్రమాద సమయంలో మృతుడి వయస్సును '24' సంవత్సరాలుగా అంచనా వేసింది.

43. ఎక్స్.ఎ.1 రిపోర్టులోని విషయాలు మృతుడి కుటుంబానికి ఆటో ఉందని, అతనికి డ్రైవింగ్ తెలుసునని చూపిస్తుంది.

44. లక్ష్మీదేవి, ఇతరులు వర్సెస్ మహమ్మద్ తబ్బర్ 15లో నిర్దేశించిన సూత్రాలను అనుసరించి, నేటి ప్రపంచంలో సామాన్య కార్మికుడు కూడా రోజుకు రూ.100 సంపాదించవచ్చని సుప్రీంకోర్టు ఒక సూత్రాన్ని నిర్దేశించింది. పై సూత్రం ఆధారంగా, మరణించిన వ్యక్తి యొక్క నెలవారీ సంపాదన రూ.3,000/-గా నిర్ణయించవచ్చని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది.

45. ఆర్.కె.మాలిక్, ఇతరులు వర్సెస్ కిరణ్ పాల్ 16 కేసులో సుప్రీంకోర్టు 32వ పేరాలో భవిష్యత్ అవకాశాలకు పరిహారం నిరాకరించడం సమంజసం కాదని అభిప్రాయపడింది. దీని ప్రకారం 1988 మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 163-ఏ కింద క్లెయిమ్ లో భవిష్యత్ అవకాశాలకు సుప్రీంకోర్టు నష్టపరిహారం ఇచ్చింది. దీని తరువాత, మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వార్షిక సంపాదన, భవిష్యత్తు అవకాశాలతో సహా అంచనా వేయవచ్చు.

46. నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ ప్రణయ్ సేథీ 17 కేసులో సుప్రీంకోర్టు 61వ పేరాలో ఇలా పేర్కొంది.

(iv) మృతుడు స్వయం ఉపాధి లేదా నిర్ణీత వేతనంపై ఉంటే, మరణించిన వ్యక్తి 40 సంవత్సరాల కంటే తక్కువ వయస్సు ఉన్నట్లయితే, స్థాపించబడిన ఆదాయంలో అదనంగా 40% వారెంట్ ఉండాలి. మృతుడు 40 నుంచి 50 ఏళ్ల మధ్య ఉన్న చోట 25 శాతం, 50 నుంచి 60 ఏళ్ల మధ్య వయసున్న వారు 10 శాతం మందిని తప్పనిసరిగా లెక్కించే పద్ధతిగా పరిగణించాలి. స్థాపిత ఆదాయం అంటే పన్ను భాగాన్ని మినహాయించిన ఆదాయం.

47. ఇక్కడ, ఈ కేసులో, మరణించిన వ్యక్తి స్వయం ఉపాధిదారుడు, అందువలన, స్థాపించబడిన ఆదాయంలో అదనంగా 40% భవిష్యత్తు ప్రాస్పెక్టస్ కోసం వారెంట్ గా ఉండాలని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. ఫ్యూచర్ ప్రాస్పెక్టస్ తో సహా నెలవారీ సంపాదన రూ.4,200/- (రూ.3,000/- +రూ.3,000/- x 40%) గా వస్తుంది. దీని తరువాత, భవిష్యత్తు ప్రాస్పెక్టస్తో సహా మృతుడి వార్షిక సంపాదనను రూ.50,400 /- గా అంచనా వేయవచ్చు.

48. బజాజ్ అలియాంజ్ జనరల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, వి.అనిల్ కుమార్ 18లో నివేదించిన ఒక తీర్పులో, పంజాబ్ మరియు హర్యానా హైకోర్టు ఈ విధంగా పేర్కొంది,

> రెండవ షెడ్యూలు ప్రకారం, కోతను వర్తింపజేయకుండా నష్టపరిహారాన్ని అంచనా వేసిన తరువాత, మృతుడి ఖర్చులను పరిగణనలోకి తీసుకొని మొత్తం పరిహారం నుండి 1/3 వ వంతు మినహాయించాలని నోట్ ద్వారా నిర్దేశించబడింది.

49. మరణించిన వ్యక్తి వ్యక్తిగత, జీవన ఖర్చుల కోసం 1/3 వంతు మినహాయించాలని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. అందువల్ల, హక్కుదారుడి వార్షిక ఆధారపడటం రూ.33,600/- (రూ.50,400/- (-) రూ.50,400/- x 1/3 అవుతుంది.

50. రాయల్ సుందరం అలయన్స్ వర్సెస్ మండల యాదగారి గౌడ్ 09.04.2009న సీఏలో నిర్ణయం తీసుకున్నారు. 2015 యొక్క నెం.6600 ప్రకారం:

"... సుబే సింగ్ (సుప్ర) తీర్పును చదివితే, ముగ్గురు న్యాయమూర్తుల ధర్మాసనం చనిపోయిన వ్యక్తి వయస్సు, తల్లిదండ్రుల వయస్సు కాదని స్పష్టంగా అభిప్రాయపడిందని తెలుస్తుంది. ఈ తీర్పు నిస్సందేహంగా మున్నా లాల్ జైన్ (సుప్ర) కేసుపై ఆధారపడి ఉంది, దీనికి సంబంధించి త్రిసభ్య ధర్మాసనం ఇచ్చిన తీర్పు. తీర్పులోని సంబంధిత భాగాన్ని కూడా వెలికితీశారు. ఒకసారిమళ్ళీ, వెలికితీసిన భాగం ముగ్గురి తీర్పును సూచిస్తుంది. రేష్మా కుమారి అండ్ ఓర్స్ లో జడ్జి బెంచ్. వర్సెస్ మదన్ మోహన్ & ఏఎన్నార్ (2013) 9 ఎస్.సి.సి. 65). రేష్మా కుమారి యొక్క సంబంధిత భాగం, సరళా వర్మ (సుప్ర) కేసును ప్రస్తావించింది మరియు దాని ప్రాముఖ్యతను ఇచ్చింది. డిపెండెన్సీ యొక్క నష్టం ఈ క్రింది వాటిపై ఆధారపడి ఉంటుంది: (i) ఆదాయాన్ని చేరుకోవడం కొరకు చేయాల్సిన చేర్పులు/మినహాయింపులు; (ii) మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వ్యక్తిగత జీవన ఖర్చుల కొరకు చేయాల్సిన మినహాయింపులు; మరియు (iii) మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వయస్సుకు సంబంధించి వర్తింపజేయాల్సిన గుణకం. ఇది ప్రాముఖ్యత కలిగిన మూడవ అంశం, ఈ విషయంలో సరళా వర్మ కేసులో పరిష్కరించిన చట్టాన్ని పునఃసమీక్షించాలనుకోవడం లేదని రేష్మా కుమారి స్పష్టంగా పేర్కొంది. 12. ఇది మాత్రమే కాదు, ప్రణయ్ సేథీ (సుప్ర) కేసులో రాజ్యాంగ ధర్మాసనం ఇచ్చిన తీర్పును కూడా గుణకాన్ని లెక్కించడానికి సుబే సింగ్ లో ప్రస్తావించారు. 13. త్రిసభ్య ధర్మాసనం ఇచ్చిన తీర్పుల ద్వారా పరిష్కరించిన ఈ అంశాన్ని మరోసారి లేవనెత్తాల్సిన అవసరం లేదని, మరణించిన వ్యక్తి వయసును పరిగణనలోకి తీసుకోవాలని, ఆధారపడిన వారి వయసును కాదని రాజ్యాంగ ధర్మాసనాన్ని కూడా నమ్ముతున్నాం.

51. గుణకాన్ని వర్తింపజేసేటప్పుడు డిపెండెన్సీని లెక్కించేటప్పుడు మరణించిన వ్యక్తి వయస్సును పరిగణనలోకి తీసుకోవాలనే వాదనతో ఎలాంటి విభేదాలు లేవు.

52. థర్డ్ పార్టీ ప్రాణాంతక ప్రమాదాలు/ గాయాల కేసు క్లెయిమ్లకు పరిహారం కోసం రెండవ షెడ్యూల్ ప్రకారం, గుణకం '17' 20 ఏళ్లు పైబడిన కానీ 25 సంవత్సరాలకు మించని వారికి వర్తిస్తుంది. పైన సూచించిన విధంగా, ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి మృతుడి వయస్సు 24 సంవత్సరాలు, కాబట్టి ఈ కోర్టు మృతుడి ఆదాయ నష్టాన్ని లెక్కించడంలో గుణకం '17'ను పరిగణనలోకి తీసుకుంది. అందువల్ల డిపెండెన్సీ లాస్ రూ.5,71,200/- (రూ.33,600/- x 17) అవుతుంది. ఆస్తి నష్టం కింద రూ.2,500, అంత్యక్రియల ఖర్చుల కోసం రూ.5,000 చెల్లించాలి.

53. లక్ష్మణ్ @ లక్ష్మణ్ మౌర్య వర్సెస్ డివిజనల్ మేనేజర్, ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, మరో 19 కేసుల్లో నాగప్ప వర్సెస్ గురుదయాళ్ సింగ్ 20ని ప్రస్తావిస్తూ సుప్రీంకోర్టు ఈ క్రింది విధంగా పేర్కొంది:

> చట్టంలోని సెక్షన్ 166 కింద తాను దాఖలు చేసిన పిటిషన్ లో పిటిషనర్ రూ.5,00,000/- మాత్రమే నష్టపరిహారం కోరిన మాట వాస్తవమేనని, అయితే నాగప్ప వర్సెస్ గురుదయాళ్ సింగ్ (2003) 2 ఎస్ సీసీ 274లో పేర్కొన్నట్లు, చట్టంలో ఎలాంటి అడ్డంకులు లేనప్పుడు ట్రిబ్యునల్ కు అధిక నష్టపరిహారం చెల్లించే హక్కు ఉందని, అందుకు ఏ న్యాయస్థానమైనా అధిక నష్టపరిహారం ఇవ్వడానికి అర్హులని పేర్కొంది.

54. రామ్లా వర్సెస్ నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్-21 కేసులో క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తానికి మించి పరిహారం ఇవ్వడానికి సుప్రీంకోర్టు ఎలాంటి ఆంక్షలు విధించలేదు. అందుకని, సుప్రీంకోర్టు నిర్దేశించిన సూత్రాన్ని అనుసరించి, క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తాన్ని మించి రూ.5,78,700/- మొత్తాన్ని పొందడానికి హక్కుదారుడు అర్హులు. అయితే, హక్కుదారుడు ఇచ్చిన పరిహారానికి మించి అవసరమైన కోర్టు ఫీజును చెల్లించాలి.

55. తీర్పుల పరంపరలో సుప్రీంకోర్టు నిర్దేశించిన సూత్రాలను అనుసరించి, క్లెయిమ్ చేసిన దానికంటే ఎక్కువ పొందడానికి హక్కుదారునికి ఉందని ఈ కోర్టు నిర్భయంగా నిర్ధారించగలదు. అంతేకాకుండా, మోటారు వాహనాల చట్టం ఒక ప్రయోజనకరమైన చట్టం, ఇక్కడ హక్కుదారుడి

ప్రయోజనాలను పరిగణనలోకి తీసుకుంటారు. న్యాయస్థానాలు ఎల్లప్పుడూ హక్కుదారునికి ప్రయోజనాన్ని న్యాయమైన మరియు సహేతుకమైన స్థాయిలో అందించడానికి ప్రయత్నించాలి.

56. ఫలితంగా, ఖర్చులు లేకుండా అప్పీల్ అనుమతించబడుతుంది మరియు క్లెయిమ్ పిటిషన్ రూ.5,78,700/- (రూ.5,71,200/- + రూ.5,000/- + రూ.2,500/-) (రూ.5 లక్షలు) పరిహారం మంజూరు చేయడం ద్వారా అనుమతించబడుతుంది. డెబ్బై ఎనిమిది వేల ఏడు వందలు మాత్రమే) 1 మరియు 2 ప్రతిస్పందకులకు వ్యతిరేకంగా ఖర్చులు మరియు వడ్డీ సంవత్సరానికి 7.5% ఉంటుంది. క్లెయిమ్ చేసిన పరిహార మొత్తానికి మించి పెంచిన పరిహారంపై అవసరమైన కోర్టు ఫీజును చెల్లించాలని హక్కుదారుడు ఆదేశించబడతాడు. ఈ ఉత్తర్వుల కాపీ అందిన రెండు నెలల్లోగా పరిహారం మొత్తాన్ని జమ చేయాలని ప్రతివాదులను ఆదేశించింది. మృతుని తల్లి, అంటే హక్కుదారుడు, వడ్డీతో సహా మొత్తం నష్టపరిహార మొత్తాన్ని పొందడానికి అర్హులు. డిపాజిట్ పై, ట్రిబ్యునల్ ముందు తగిన దరఖాస్తును దాఖలు చేసిన తరువాత హక్కుదారుడు మొత్తం నష్టపరిహారాన్ని ఉపసంహరించుకోవడానికి అనుమతించబడతాడు.

57. ఈ అప్పీల్ లో పెండింగ్ లో ఉన్న ఇతర పిటిషన్లు ఏవైనా ఉంటే వాటిని మూసివేయాలి.

తేదీ: 04.04.2023

గమనిక: ఎల్ఆర్ కాపీ మార్క్ చేయాలి

. బి/ఒ. ఎస్.ఎ.కె

టి.మల్లికార్జునరావు, జె.

2023:APHC:11685