ఆంధ్రప్రదేశ్ హైకోర్టు

సోమవారం, జూన్ 15వ రోజు

రెండు వేల ఇరవై

PRSENT

గౌరవనీయులైన శ్రీ జస్టిస్ బట్టు దేవానంద్

మోటారు యాక్సిడెంట్ సివిల్ అప్పీల్ నెంబరు: 1161 ఆఫ్ 2012

మధ్య:

1. పీరుపల్లి అప్పా రావు s/o. లేట్ పోతయ్య

తోటవీధి, భీముంబైపట్నం, విశాఖపట్నం డిస్ట్రిక్ట్.

2. పీరుపల్లి పార్వతి w/o. అప్పా రావు, గృహిణి

తోటవీధి, భీముంబైపట్నం, విశాఖపట్నం డిస్ట్రిక్ట్.

3. పీరుపల్లి హర్షవర్ధిని D/o. late ప్రసాద్, విద్యార్థి

తోటవీధి, భీముంబైపట్నం, విశాఖపట్నం డిస్ట్రిక్ట్. ....పిటిషనర్(లు)

మరియు

1. N.ముత్యాలు, S/o.అప్పల స్వామి, వయసు మేజర్, వ్యాపారం

R/o.13-144/A, BRV పురం, విశాఖపట్నం.

4. న్యూ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ ప్రతినిధి దాని డివిజనల్ మేనేజర్ ద్వారా

O/o. D.No.30-15-35a, డాబాగార్డెన్స్, విశాఖపట్నం – 20.

........ప్రతివాదులు

పిటిషనర్ (ల) తరఫు న్యాయవాది: ఇ. వెంకట రెడ్డి

ప్రతివాదుల తరఫు న్యాయవాది:

కోర్ట్ ఈ క్రింది విధంగా చేసింది: ఆర్డర్

గౌరవనీయ శ్రీ జస్టిస్ బట్టు దేవానంద్

+ MACMA నెం.1668 ఆఫ్ 2010

MACMA నెం.2261 OF 2013

MACMA నెం.1161 OF 2012

MACMA నెం.1670 OF 2010

MACMANO.1675 OF 2010

15.06.2020

MACMA నెం.1668 ఆఫ్ 2010:

ది న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్,

దాని డివిజనల్ మేనేజర్ ద్వారా ప్రాతినిధ్యం వహిస్తారు,

డి.నెం.30-15-35/ఎ, విశాఖపట్నం. ... అప్పీలుదారుడు.

వర్సెస్.

పీరుపల్లి అప్పారావు, ఎస్/ఓ దివంగత పోతయ్య, హిందూ,

వయస్సు 59 సంవత్సరాలు, తోటవీధి, భీమునిపట్నం,

విశాఖపట్నం జిల్లా తదితరులు. ... ప్రతివాదులు

MACMA నెం.2261 ఆఫ్ 2013:

పీరుపల్లి అప్పారావు, ఎస్/ఓ దివంగత పోతయ్య, వృద్ధుడు

60 ఏళ్లు, తోటవీధి, భీమునిపట్నం,

విశాఖపట్నం జిల్లా తదితరులు. ... పిటిషనర్లు..

వర్సెస్.

ఎన్.ముత్యాలు, తండ్రి అప్పల స్వామి, వ్యాపారం,

ఆర్/ఓ 13-144ఎ, బి.ఆర్.వి.పురం, విశాఖపట్నం మరియు

వేరొక. ... ప్రతివాదులు

MACMA నెం.1161 ఆఫ్ 2012:

పీరుపల్లి అప్పారావు ఎస్/ఓ దివంగత పోతయ్య, వృద్ధుడు

60 ఏళ్లు, తోటవీధి, భీమునిపట్నం,

విశాఖపట్నం జిల్లా తదితరులు. ... పిటిషనర్లు

వర్సెస్.

ఎన్.ముత్యాలు అప్పల స్వామి, వ్యాపారం,

ఆర్/ఓ 13-144ఎ, బి.ఆర్.వి.పురం, విశాఖపట్నం మరియు

వేరొక. ... ప్రతివాదులు..

MACMA నెం.1670 ఆఫ్ 2010:

ది న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్,

ప్రాతినిధ్యం వహిస్తున్నారు

MACMA నెం.1675 ఆఫ్ 2010:

ది న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్,

దాని డివిజనల్ మేనేజర్ ద్వారా ప్రాతినిధ్యం వహిస్తారు,

డి.నెం.30-15-35/ఎ, డాబా గార్డెన్స్, విశాఖపట్నం. ... అప్పీలుదారుడు.

వర్సెస్.

$ కొనాడ లావణ్య డి/ఓ నరసింహారావు, వయస్సు 17

శ్రీచైతన్య కళాశాలలో ఇంటర్ ద్వితీయ సంవత్సరం చదువుతున్నాను.

తన తండ్రి చేత మైనర్ ప్రతినిధిగా ఉన్న విసియాఖత్వమ్

కోనాడ నరసింహారావు, వెంకటస్వామి,

ఆర్/ఓ ఫ్లాట్ నెం.503, సువర్ణ అపార్ట్ మెంట్స్, లాసన్స్ బే

కాలనీ, విశాఖపట్నం, మరొకరు. ... ప్రతివాదులు

దాని డివిజనల్ మేనేజర్ ద్వారా,

డి.నెం.30-15-35/ఎ, విశాఖపట్నం. ... అప్పీలుదారుడు.

వర్సెస్.

$ పీరుపల్లి అప్పారావు ఎస్/ఓ దివంగత పోతయ్య, హిందూ,

వయస్సు 59 సంవత్సరాలు, తోటవీధి, భీమునిపట్నం,

విశాఖపట్నం జిల్లా తదితరాలు. ... ప్రతివాదులు..

పిటిషనర్ల తరఫు న్యాయవాది - ఇ.వెంకటరెడ్డి

రెండవ ప్రతివాది తరఫు న్యాయవాది : శ్రీ నరేష్ బైరపనేని

సారాంశం:

హెడ్ నోట్:

? రిఫర్ చేసిన కేసులు:

1 2001 (1) ALT 495 (D.B.)

2 2004 (4) ALD 444

3 2003 (2) LW 75

4 2009 ఎసిజె 1291

5 (2004) 3 SCC 297 = 2004 ACJ 1 (SC)

6 (2008)1 SCALE 531

7 (1997) 7 ఎస్ సిసి 558

8 (2006) 4 ఎస్ సిసి 250

9 2008 లాసూట్ (ఎస్సీ) 206

2011 యొక్క 10 MACMA నెం.690

11 2013(7) ఎస్సీసీ62 (ఎస్సీ)

12 2004 ఎసిజె 721 (ఎస్సీ)

13 2004 ఎసిజె 428

14 2009 ACJ 1411 (SC)

15 2013 ఎసిజె 554 (ఎస్సీ)

16 (2017) సుప్రీంకోర్టు కేసులు 796

17 2017 (6) ALD 170

18 2003

గౌరవనీయులైన శ్రీ జస్టిస్ బట్టు దేవానంద్

MACMA నెం.1668 OF 2010

MACMA నెం.2261 OF 2013

MACMA నెం.1161 OF 2012

MACMA నెం.1670 OF 2010

MACMANO.1675 OF 2010

ఉమ్మడి తీర్పు:

1) ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ. నెం.1668 ఆఫ్ 2010:

న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ అంటే ఎంవీఓపీలో రెండో ప్రతివాదిగా ఈ అప్పీల్ దాఖలు చేసింది. 23.06.2010 నాటి డిక్రీ, ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగా విశాఖపట్నంలోని మోటారు యాక్సిడెంట్స్ క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్-కమ్-4 అదనపు జిల్లా జడ్జి (సంక్షిప్తంగా "ట్రిబ్యునల్") ఫైలుపై 2006 నెం.738 వారి బాధ్యతను, ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహార పరిమాణాన్ని విభేదిస్తుంది.

2) ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ. నెం.2261 ఆఫ్ 2013:

ఈ అప్పీలును పిటిషనర్లు ఎంవీఓపీలో దాఖలు చేశారు. ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారాన్ని పెంచాలని కోరుతూ 23.06.2010 నాటి డిక్రీ, ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగా విశాఖపట్నంలోని మోటార్ యాక్సిడెంట్ క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్-కమ్-4 అదనపు జిల్లా జడ్జి దాఖలు చేసిన ఫైలుపై 2006 నెం.738.

3) ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ. నెం.1670 ఆఫ్ 2010:

న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ అంటే ఎంవీఓపీలో రెండో ప్రతివాదిగా ఈ అప్పీల్ దాఖలు చేసింది. 23.06.2010 నాటి డిక్రీ, ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగా విశాఖపట్నంలోని మోటారు యాక్సిడెంట్ క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్-కమ్-4 అడిషనల్ డిస్ట్రిక్ట్ జడ్జి దాఖలు చేసిన ఫైలుపై 2006 నంబరు 739 వారి బాధ్యతను, ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహార పరిమాణాన్ని విభేదిస్తూ తీర్పునిచ్చింది.

4) ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ. నెం.1161 ఆఫ్ 2012:

ఈ అప్పీలును పిటిషనర్లు ఎంవీఓపీలో దాఖలు చేశారు. ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారాన్ని పెంచాలని కోరుతూ 23.06.2010 నాటి డిక్రీ, ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగా విశాఖపట్నంలోని మోటార్ యాక్సిడెంట్ క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్-కమ్-4 అదనపు జిల్లా జడ్జి దాఖలు చేసిన ఫైలుపై 2006 నెం.739.

5) ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ. నెం.1675 ఆఫ్ 2010:

న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ అంటే ఎంవీఓపీలో రెండో ప్రతివాదిగా ఈ అప్పీల్ దాఖలు చేసింది. 23.06.2010 నాటి డిక్రీ, ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగా విశాఖపట్నంలోని మోటార్ యాక్సిడెంట్స్ క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్-కమ్-4 అడిషనల్ డిస్ట్రిక్ట్ జడ్జి దాఖలు చేసిన ఫైలుపై 2006 నెం.1397.

6) ఈ అప్పీళ్లన్నీ 13.10.2005న నం.ఎ.పి.31 యు.1033 కలిగిన వ్యాన్ కు సంబంధించి జరిగిన ఒకే మోటారు వాహన ప్రమాదం నుండి ఉత్పన్నమయ్యాయి మరియు అన్ని M.V.O.P లలో ప్రతిస్పందకులు ఒకటే. ఈ దృష్ట్యా ఈ అప్పీళ్లన్నింటినీ ఉమ్మడి ఉత్తర్వుల ద్వారా పరిష్కరిస్తారు.

7) ఇకపై పిటిషనర్లుగా, ట్రిబ్యునల్ లో ప్రతివాదులుగా పేర్కొనబడ్డారు.

8) కేసు యొక్క వాస్తవిక మాతృక ఈ విధంగా ఉంది:

ఎ) పిటిషనర్ల కేసు ఏమిటంటే, పీరుపల్లి ప్రసాద్ అనే వ్యక్తి తన భార్య, మేనకోడలు-మైనర్ బాలికతో కలిసి 13.10.2005న సాయంత్రం 6-30 గంటల సమయంలో హీరో హోండా మోటార్ సైకిల్ పై 6-10.200 గంటల సమయంలో భీమిలి నుంచి బయలుదేరి అక్కడ జీడిపప్పు కొనుగోలు చేసేందుకు తగరపువలస వైపు వెళ్తుండగా మోటారు సైకిల్ రాయపాలెం సమీపంలోకి చేరుకుంది. 1వ ప్రతిస్పందకుడికి చెందిన నెంబరు 31 U 1033 (ఇకపై దీనిని "క్రైమ్ వెహికల్" అని పిలుస్తారు) ఉన్న వ్యాన్ అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా వచ్చి మృతుడి వాహనాన్ని ఢీకొట్టింది, దీని కారణంగా మృతుడు, అతని భార్య మరియు అతని మేనకోడలు కింద పడి గాయపడ్డారు మరియు మృతుడు అక్కడికక్కడే మరణించాడు. ఆస్పత్రిలో చికిత్స పొందుతూ మృతుడి భార్య మృతి చెందగా, మేనకోడలుకు గాయాలయ్యాయి. ఐపీసీ సెక్షన్ 304-ఏ, 337, 338 కింద శిక్షార్హమైన నేరాలపై భీమిలి పోలీసులు 2005 క్రైమ్ నెం.307లో కేసు నమోదు చేశారు.

బి) 2006 ఎం.వి.ఓ.పి.నెం.738లో క్లెయిమ్ పిటిషన్ లో పేర్కొన్న వివరాల ప్రకారం పిటిషనర్లు 1, 2 మృతుడి తల్లిదండ్రులు, 3వ పిటిషనర్-మైనర్ కుమార్తె పీరుపల్లి ప్రసాద్. మృతుడి వయస్సు ప్రమాద సమయంలో 28 సంవత్సరాలు మరియు లాల్కర్ మెరైన్ ప్రైవేట్ లిమిటెడ్ లో ఫిట్టర్ మరియు వెల్డర్ గా పనిచేస్తున్నాడు మరియు ఆరు నెలల పాటు అతని పని నౌకలో ఉంది మరియు మిగిలిన ఆరు నెలలు అతను ఇంట్లో ఉన్నాడు మరియు అతను నెలకు 500 అమెరికన్ డాలర్ల జీతం తీసుకుంటున్నాడు. అతను కాలక్రమేణా చేస్తున్నాడు. అంతకు ముందు లాల్కర్ మెరైన్ ప్రైవేట్ లిమిటెడ్, కంపెనీ షిప్ లో ఆరు నెలల పాటు ప్రయాణించి, ప్రయాణం ముగించుకుని ఇంటికి తిరిగివచ్చి, తదుపరి కాల్ కోసం ఎదురుచూస్తుండగా ప్రమాదానికి గురయ్యాడు. పిటిషనర్లు మృతుడిపై ఆధారపడి ఉన్నందున ప్రతివాదుల నుంచి రూ.25 లక్షల పరిహారం కోరుతూ ట్రిబ్యునల్ లో క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేశారు.

సి) 2006 ఎం.వి.ఓ.పి.నెం.739లో క్లెయిమ్ పిటిషన్ లో పేర్కొన్న వివరాల ప్రకారం పిటిషనర్లు 1, 2 మృతుని అత్తమామలు, 3వ పిటిషనర్-మైనర్ కుమార్తె పీరుపల్లి లక్ష్మి. ప్రమాద సమయంలో మృతుడి వయస్సు 20 ఏళ్లుగా ఉంది. కుట్టు, ఎంబ్రాయిడరీ పనులు చేస్తూ నెలకు రూ.3,000 సంపాదిస్తున్నారు. పిటిషనర్లు మృతుడిపై ఆధారపడి ఉన్నందున ప్రతివాదుల నుంచి రూ.3,00,000 పరిహారం కోరుతూ ట్రిబ్యునల్ లో క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేశారు.

డి) 2006 ఎం.వి.ఓ.పి.నెం.1397లో క్లెయిమ్ పిటిషన్ లో పిటిషనర్ కు మోటారు వాహన ప్రమాదంలో గాయాలు అయ్యాయని, చికిత్స కోసం సెవెన్ హిల్స్ ఆసుపత్రికి తరలించి వైద్య, అదనపు పోషణ ఛార్జీల కోసం రూ.25,000/- ఖర్చు చేశారని, రవాణా ఛార్జీల కోసం రూ.1,000/- ఖర్చు చేశారని, ఆమె మూడు నెలల పాటు పేషెంట్ గానే ఉండిపోయిందని పేర్కొన్నారు. దీంతో ప్రతివాదుల నుంచి రూ.1,50,000 నష్టపరిహారం చెల్లించాలని కోరింది.

9) మొదటి ప్రతిస్పందకుడు ఎక్స్పార్టీ మిగిలిపోయాడు.

10) 2వ ప్రతివాది-బీమా కంపెనీ అన్ని భౌతిక ఆరోపణలను ఖండిస్తూ, పిటిషనర్లకు ఖచ్చితమైన ఆధారాలను అందిస్తూ అన్ని ఓపీలలో కౌంటర్లు దాఖలు చేసింది మరియు 2006 ఎం.వి.ఒ.పి.సెం.738 లో మృతుడు అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా మోటారు సైకిల్ను నడిపి ప్రమాదానికి కారణమయ్యాడని, అందువల్ల భీమా సంస్థ ఎటువంటి నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత లేదని, పిటిషన్ను కొట్టివేయాలని కోరింది.

11) (ఎ) 2006లో ఎం.వి.ఒ.పి.సెం.738లో విచారణ సందర్భంగా పిడబ్ల్యు.1 నుండి 3 వరకు పరిశీలించి, పిటిషనర్ల తరపున ఎక్స్.ఎ.1 నుండి ఎ.15 వరకు మార్క్ చేశారు. ప్రతివాదుల తరఫున, R.W.1 పరిశీలించబడింది మరియు Exs.B.1 నుంచి B.3 మార్క్ చేయబడింది. Exs.X.1 నుంచి X.3 వరకు PW.3 ద్వారా మార్క్ చేయబడ్డాయి.

(బి) 2006లో ఎం.వి.ఒ.పి.సెం.739లో విచారణ సందర్భంగా పిడబ్ల్యు.1, 2లను పరిశీలించి, పిటిషనర్ల తరఫున ఎక్స్.ఎ.1 నుంచి ఎ.4 వరకు మార్క్ చేశారు. ప్రతివాదుల తరఫున, R.W.1 పరిశీలించబడింది మరియు Exs.B.1 మరియు B.2 మార్క్ చేయబడ్డాయి.

(సి) 2006లో ఎం.వి.ఒ.పి.సెం.1397లో విచారణ సందర్భంగా పిడబ్ల్యు.1, 2లను పరిశీలించి పిటిషనర్ల తరఫున ఎక్స్.ఎ.1 నుంచి ఎ.5 వరకు మార్క్ చేశారు. ప్రతివాదుల తరఫున, R.W.1 పరిశీలించబడింది మరియు Exs.B.1 మరియు B.2 మార్క్ చేయబడ్డాయి. ex.X.1 PW.2 ద్వారా మార్క్ చేయబడింది.

12) రికార్డుల్లో లభించిన మౌఖిక, డాక్యుమెంటరీ సాక్ష్యాల ఆధారంగా ట్రిబ్యునల్ ఈ విధంగా డిక్రీ, ఉత్తర్వులు జారీ చేసింది:

a) మొదటి ప్రతిస్పందకుడికి చెందిన క్రైమ్ వెహికల్ యొక్క డ్రైవర్ అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా డ్రైవింగ్ చేయడం వల్ల ఈ ప్రమాదం జరిగింది.

బి) 2006 జీవో నెం.738లో ట్రిబ్యునల్ 1, 2 ప్రతివాదులపై ఉమ్మడిగా, పలుమార్లు పిటిషన్ దాఖలు చేసిన తేదీ నుంచి తీర్పు వెలువడే వరకు ఏడాదికి 6% చొప్పున ఖర్చులు, భవిష్యత్తు వడ్డీతో కలిపి రూ.12,41,000/- పరిహారాన్ని ప్రకటించింది.

సి) 2006 జీవో నెం.739లో ట్రిబ్యునల్ 1, 2 ప్రతివాదులపై ఉమ్మడిగా, పలుమార్లు వాదనలు వినిపించే వరకు ఏడాదికి 6 శాతం చొప్పున ఖర్చులు, భవిష్యత్తు వడ్డీతో కలిపి రూ.3,00,000 పరిహారం చెల్లించాలని తీర్పునిచ్చింది.

డి) 2006 జీవో నెం.1397లో ట్రిబ్యునల్ 1, 2 ప్రతివాదులపై ఉమ్మడిగా, పలుమార్లు వాదనలు వినిపించే తేదీ నుంచి విచారణ జరిగే వరకు ఏడాదికి 6% చొప్పున ఖర్చులు, భవిష్యత్తు వడ్డీతో కలిపి రూ.29,000/- నష్టపరిహారం చెల్లించాలని తీర్పునిచ్చింది.

13) ఈ తీర్పుతో విసుగుచెందిన బీమా కంపెనీ 2010 నాటి మాక్మా నెం.1668, 2010 నాటి మాక్ ఎంఏ నెం.1670లో ట్రిబ్యునల్ జారీ చేసిన డిక్రీ, ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగా 2010 నాటి మాక్ ఎంఏ నెం.1670లో అప్పీల్ దాఖలు చేసింది. 2006 నాటి ఎం.వి.ఒ.పి.నెం.1397లో

ట్రిబ్యునల్ జారీ చేసిన డిక్రీ, ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగా బీమా కంపెనీ 2010లో మాక్మా నెం.1675 దాఖలు చేసింది.

14) (ఎ) రూ.25,00,000/- క్లెయిమ్ కు వ్యతిరేకంగా ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన రూ.12,41,000/- పరిహారంపై అసంతృప్తి చెందిన పిటిషనర్లు 2006 ఎం.వి.ఒ.పి.నెం.738లో నష్టపరిహారాన్ని పెంచాలని కోరుతూ 2013లో ఎం.సి.ఎం.ఎ నెం.2261 దాఖలు చేశారు.

(బి) ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయించిన రూ.4,08,000/- మొత్తానికి బదులుగా ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన రూ.3,00,000/- పరిహారంపై అసంతృప్తి చెందిన పిటిషనర్లు 2006 నాటి ఎం.వి.ఒ.పి.నెం.739లో నష్టపరిహారాన్ని పెంచాలని కోరుతూ 2012 ఎం.సి.ఎం.ఎ నెం.1161 దాఖలు చేశారు.

15) అన్ని అప్పీళ్లలో పిటిషనర్ల తరఫున వాదించిన ప్రముఖ న్యాయవాది శ్రీ నరేష్ బైరపనేని, పిటిషనర్ల తరఫు న్యాయవాది శ్రీ ఇ. వెంకటరెడ్డి వాదనలు వినిపించారు. మొదటి ప్రతివాది ట్రిబ్యునల్ ముందు డిక్రీని ఎదుర్కొన్నాడు, మేకా చక్రరావు వర్సెస్ ఏలుబండి బాబూరావు @ రెడ్డెమ్మ మరియు ఇతరులు నివేదించిన తీర్పు నేపథ్యంలో ఈ అప్పీళ్లలో అతని గైర్హాజరు ఎటువంటి ప్రభావాన్ని చూపదు 1.

16) వాహనాన్ని నడిపిన డ్రైవర్ కు రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి లైసెన్స్ లేదని, ఆర్ డబ్ల్యు 1, ఎక్స్ బి 1 సాక్ష్యాల ఆధారంగా గూడ్స్ వాహనాన్ని కించపరిచారని, మొదటి ప్రతివాది అంటే నేర వాహన యజమాని బీమా పాలసీ నిబంధనలను ఉల్లంఘించారని, ట్రిబ్యునల్ బీమా కంపెనీపై క్లెయిమ్ ను కొట్టివేయాలని వాదించారు. వాహనాన్ని అప్పగించిన డ్రైవర్ కు

చెల్లుబాటు అయ్యే మరియు సమర్ధవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ ఉండేలా చూడటం వాహన యజమాని యొక్క చట్టబద్ధమైన విధి అని న్యాయవాది వాదించారు. 2006 ఎంవీవోపీ నెం.738లో మృతుడు ఇద్దరు ద్విచక్రవాహనదారులతో కలిసి మోటారు సైకిల్ పై ప్రయాణిస్తున్నాడని, అదే ప్రమాదానికి కారణమని, మృతుడి నిర్లక్ష్యాన్ని కూడా వివరించాలని కోరారు. పిడబ్ల్యు.3 సాక్ష్యాలను ట్రిబ్యునల్ తిరస్కరించిందని, 2006 ఎం.వి.ఓ.పి.నెం.738లో మృతుడి నెలవారీ ఆదాయం ఎటువంటి ఆధారం లేకుండా రూ.10,000/- గా పేర్కొనడంలో ట్రిబ్యునల్ తీవ్ర తప్పిదం చేసిందని, పరిహారం లెక్కించడానికి ట్రిబ్యునల్ మృతుడి వార్షిక ఆదాయం రూ.15,000/- తీసుకోవాల్సిందని వాదించారు. ఆదాయానికి సంబంధించి ఎలాంటి రుజువులు లేకపోవడంతో.. పిటిషనర్లు 1, 2లు స్వతంత్ర ఆదాయాలు కలిగి ఉన్నందున 2006 ఎంవీవోపీ నెం.738, 739లో పిటిషనర్లు 1, 2లను మృతుడిపై ఆధారపడిన వారిగా ట్రిబ్యునల్ పరిగణించకూడదు. మోటారు వాహనాల చట్టం 1988లోని సెక్షన్ 149(2), కేంద్ర మోటారు వాహన నిబంధనల్లోని రూల్ 123 ప్రకారం ప్రస్తుత అప్పీళ్లలో బీమా కంపెనీ నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన అవసరం లేదని బీమా కంపెనీ తరఫు న్యాయవాది నరేశ్ బైరపనేని వాదించారు.

17) మరోవైపు పిటిషనర్ల తరఫు న్యాయవాది వాదనలు వినిపిస్తూ లయబిలిటీ అంశానికి సంబంధించి ట్రిబ్యునల్ ఉత్తర్వులు రికార్డుల్లో ఉన్న సాక్ష్యాల ఆధారంగా ఉన్నాయని, వాటిని సవరించాల్సిన అవసరం లేదని వాదించారు. పరిహారం పరిమాణానికి సంబంధించి పిటిషనర్ల తరఫు న్యాయవాది వాదనలు వినిపిస్తూ 2006లో ఎంవీవో నెం.738లో రూ.25,00,000/- పరిహారం చెల్లించాల్సి ఉండగా రూ.12,41,000/- పరిహారం మంజూరు చేయడంలో ట్రిబ్యునల్ తప్పు చేసిందని, 2006లో రూ.25,00,000/- నష్టపరిహారం చెల్లించాలని, రూ.3,00,000/- నష్టపరిహారంగా ట్రిబ్యునల్ ఎం.వి.ఓ.నం.3లో మాత్రమే అంచనా వేసిందని వాదించారు. 08,000/- పిటిషనర్లకు అర్హత ఉందని, రికార్డుల్లో ఉన్న సాక్ష్యాల ఆధారంగా పిటిషనర్లు వివిధ పద్దుల కింద మరింత పరిహారానికి అర్హులని, పరిహారాన్ని పెంచాలని కోరారు.

18) పై ప్రత్యర్థి వాదనల వెలుగులో ఈ అప్పీళ్లలో నిర్ణయాత్మక అంశాలు:

(1) నెంబరు.ఎ.పి.31 యు 1033 ఉన్న క్రైమ్ వాహనం యొక్క డ్రైవర్ మాత్రమే ప్రమాదానికి కారణమయ్యాడా లేదా నెంబరు ఏపీ 31 ఎజి 2190 ఉన్న మోటారు సైకిల్ ను నడుపుతున్న వ్యక్తి నిర్లక్ష్యం వహించాడా?

(2) పిటిషనర్లకు నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బీమా చేసిన వ్యక్తితో ఉమ్మడి బాధ్యతను విధిస్తూ ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన తీర్పులో బీమా పాలసీ నియమనిబంధనల ఉల్లంఘన నేపథ్యంలో ఈ కోర్టు జోక్యం అవసరమా?

(3) ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారం న్యాయమైనదా మరియు సహేతుకమైనదా లేదా పెంచాల్సిన అవసరం ఉందా?

(4) ఏ ఉపశమనం?

19) పాయింట్ నెం.1:- ప్రమాద తీరును రుజువు చేయడానికి 2006 ఎం.వి.ఒ.పి.నెం.738, 739లలో మొదటి పిటిషనర్ ను ఈ రెండు కేసుల్లో పిడబ్ల్యు.1గా పరిశీలించారు. 2006 నాటి ఎం.వి.ఒ.పి.నెం.1397లోని పిటిషనర్ ను ఈ కేసులో పిడబ్ల్యు.1గా, మిగిలిన రెండు కేసుల్లో పిడబ్ల్యు.2గా విచారించారు. పిడబ్ల్యు.1 ప్రత్యక్ష సాక్షి కాదు. పిడబ్ల్యు.2-కొండా లావణ్య 2006 ఎం.వి.ఓ.పి.నెం.738లో ప్రమాద సమయంలో మృతుడితో కలిసి మోటారు సైకిల్ పై వెళ్తుండగా, ఆ తర్వాత గాయాలపాలైన అతని భార్య కూడా మొదటి ప్రతివాదికి చెందిన వ్యాన్ ను అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్లే ప్రమాదం జరిగిందని వాంగ్మూలం ఇచ్చారు. 2006లో

ఎం.వి.ఒ.పి.సెం.738, 739లో మరణించిన వ్యక్తి మరణించగా, ఎం.వి.ఒ.పి.సెం.1, ఎ.2 లలో మరణించిన వ్యక్తి మరణించిన మొదటి ప్రతివాదికి చెందిన దాని డ్రైవర్ వ్యాన్ ను అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్ల ఈ ప్రమాదం జరిగిందని పిడబ్ల్యుఎస్.1 మరియు 2 యొక్క సాక్ష్యాల నుండి స్పష్టమవుతోంది. అన్ని కేసుల్లో ప్రత్యక్ష సాక్షిగా ఉండి గాయాలపాలయ్యాడు.

20) పిడబ్ల్యు.2 యొక్క సాక్ష్యాలను పరిశీలిస్తే, ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో 2006 ఎంవిఓపి సెం.738 లో మరణించిన పీరుపల్లి ప్రసాద్ మరియు అతని భార్యతో కలిసి ఆమె మోటారు సైకిల్ పై వెళుతున్నట్లు స్పష్టమైంది, అందువల్ల ఇది ట్రిపుల్ రైడింగ్ కేసు. పిడబ్ల్యు.2 సాక్ష్యాల ప్రకారం, మృతుడు మరో ఇద్దరితో కలిసి మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 128 ప్రకారం చట్టబద్ధంగా నిషేధించబడిన మోటారు సైకిల్ పై ప్రయాణిస్తున్నాడు. ఇద్దరు వ్యక్తులకు ఉద్దేశించిన మోటారు సైకిల్ వల్ల మోటారు సైకిల్ నడపడం వల్ల రద్దీ ఏర్పడి, అదుపు తప్పి ప్రమాదానికి దారితీసి ఉండవచ్చునని, అందువల్ల మోటారు సైకిల్ నడుపుతున్న వ్యక్తి అంటే మృతుడు, ట్రిబ్యునల్ నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించి ఉండవచ్చని, ప్రమాదానికి కారణమైన బీమా కంపెనీపై బాధ్యతను పెంచేటప్పుడు ఈ అంశాన్ని పరిగణనలోకి తీసుకుని ఉండాల్సిందని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. మోటారు సైకిల్ నడుపుతున్న వ్యక్తి వైపు నుంచి కూడా ప్రమాదానికి కారణమైన దోషాన్ని నిర్ధారించారు.

యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ కె.అంజయ్య మరియు ఒ.ఆర్.ఎస్.2 కేసులో గౌరవనీయ ఆంధ్రప్రదేశ్ హైకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుతో నా అభిప్రాయం బలపడింది మరియు తీర్పు యొక్క సంబంధిత భాగాలు ఇక్కడ పొందుపరచబడ్డాయి:

7. ప్రత్యర్థుల వాదనల నేపథ్యంలో ప్రమాదానికి కారణమైన లారీ డ్రైవర్ ఒక్కడే కారణమా కాదా అనేది పరిగణనలోకి తీసుకోవాల్సిన అంశం.

8. ప్రమాదం జరిగిన తేదీ, స్వభావంపై ఎలాంటి వివాదం లేదు. ట్రిపుల్ రైడింగ్ జరిగిందని, స్కూటర్ పై ఉన్న వెనుక కూర్చున్న వారిలో గాయపడిన వ్యక్తి (చనిపోయినప్పటి నుంచి) కూడా ఉన్నారనే విషయంలో ఎలాంటి వివాదం లేదు. నిస్సందేహంగా ద్విచక్రవాహనంపై ట్రిపుల్ రైడింగ్ అనేది చట్టంలోని సెక్షన్ 128 ప్రకారం నిషిద్ధం. ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 128 ఇలా ఉంది.

"128. డ్రైవర్లు మరియు వెనుక కూర్చున్న రైడర్ ల కొరకు భద్రతా చర్యలు:- (1) రెండు చక్రాల మోటారు సైకిల్ యొక్క ఏ డ్రైవర్ కూడా మోటారు సైకిల్ పై తనతో పాటు ఒకరి కంటే ఎక్కువ మందిని తీసుకెళ్లరాదు మరియు తగిన భద్రతా చర్యలతో డ్రైవర్ సీటు వెనుక మోటారు సైకిల్ కు సురక్షితంగా అమర్చిన సరైన సీటుపై కూర్చోకుండా అటువంటి వ్యక్తిని తీసుకెళ్లరాదు.

(2) సబ్ సెక్షన్ (1)లో పేర్కొన్న భద్రతా చర్యలతో పాటు, కేంద్ర ప్రభుత్వం ద్విచక్ర వాహనాల మోటారు సైకిళ్ల డ్రైవర్లు మరియు దానిపై వెనుక కూర్చున్న రైడర్లకు ఇతర భద్రతా చర్యలను సూచించవచ్చు.

9. పై నిబంధనను సాదాసీదాగా చదివితే ద్విచక్రవాహనంపై ట్రిపుల్ రైడింగ్ నిషిద్ధమని స్పష్టమవుతుంది. ఈ చట్టం కింద చట్టబద్ధమైన నిషేధాన్ని విధించినప్పుడు, ద్విచక్ర వాహనదారులు దానిని విస్మరించకూడదు, కానీ వారి స్వప్రయోజనాలు మరియు భద్రత కోసం పాటించాలి. ప్రమాదానికి ప్రత్యక్ష సాక్షిగా చెప్పుకుంటున్న పిడబ్ల్యు.2 సాక్ష్యం ప్రకారం ప్రమాదం జరిగిన రోజున లారీ డ్రైవర్ అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా లారీ నడపడం వల్ల ప్రమాదం జరిగిందని, అయితే ఇద్దరు వెనుక కూర్చున్న వారితో ద్విచక్రవాహనం నడుపుతున్నప్పుడు ఖచ్చితంగా అసౌకర్యానికి గురవుతారని, సహజంగానే వాహనంపై అతని బ్యాలెన్స్ పరిమితం అవుతుందని అందరికీ తెలిసిన విషయమే. ఇద్దరు బైకు రైడర్లు మరియు ఒక బైకు రైడర్ తో రైడింగ్ చేసే

సౌలభ్యం మరియు సౌకర్యం అతనికి ఉండదు. ఈ ఘటనలో స్కూటర్ పై ట్రిపుల్ రైడింగ్ జరిగినట్లు అంగీకరించారు. ఆ పరిస్థితులలో, ట్రిపుల్ రైడింగ్ వల్ల ప్రమాదం జరిగిందని బీమా కంపెనీ సమర్పించిన స్వతంత్ర ఆధారాలు లేనప్పటికీ, స్కూటర్ నడుపుతున్న వ్యక్తికి ఇద్దరు వెనుక కూర్చున్న రైడర్లను అనుమతించడం వల్ల అసౌకర్యం కలిగిందని, అందువల్లే ప్రమాదం జరిగిందని భావించవచ్చు. అతను ఒక బైకు రైడర్ తో స్కూటర్ నడుపుతూ ఉంటే, బహుశా స్కూటర్ ను ఎడమవైపుకు తిప్పడం ద్వారా ప్రమాదాన్ని నివారించేవాడు, కానీ అలా చేయలేకపోయాడు, రద్దీ కారణంగా అతని చేతులు మరియు కాళ్ళ కదలిక పరిమితంగా ఉంది. ఈ నేపథ్యంలో ప్రమాదానికి కారణమైన బాధ్యతను ప్రమాదానికి కారణమైన లారీ డ్రైవర్ వైపు 75 శాతం, స్కూటర్ రైడర్ వైపు 25 శాతంగా నిర్ణయించారు.

21) తమిళనాడు రాష్ట్ర రవాణా సంస్థ మేనేజింగ్ డైరెక్టర్ వర్సెస్ అబ్దుల్ సలాం3 కేసులో మద్రాసు హైకోర్టు డివిజన్ బెంచ్ ముందు ఇదే అంశం పరిశీలనకు వచ్చింది, ఇందులో పరాస్ 10 మరియు 11 లో ఈ విధంగా జరిగింది:

వ్యక్తుల ఇటువంటి చర్య చట్ట ప్రకారం అనుమతించబడుతుందా అని మేము ఆందోళన చెందుతున్నాము. మోటారు సైకిల్ మరియు ఇతర ద్విచక్రవాహనాలు ఇద్దరు వ్యక్తులకు, రైడర్ మరియు వెనుక కూర్చున్న వ్యక్తికి మాత్రమే ఉద్దేశించినవి. ఒక మోటారు సైకిల్ లేదా మరేదైనా ద్విచక్ర వాహనంలో ఇద్దరి కంటే ఎక్కువ మంది ప్రయాణిస్తుంటే, నిస్సందేహంగా ఆ వ్యక్తి యొక్క అటువంటి చర్య చట్టవిరుద్ధం మరియు అనధికారికం అవుతుంది. మోటారు సైకిల్ పై ముగ్గురు వ్యక్తులు ప్రయాణించడం చూసినప్పుడు ఇది భయంకరమైన దృశ్యం. మోటారు సైకిల్ నడుపుతున్న వ్యక్తి దాదాపు పెట్రోల్ ట్యాంక్ మీద లేదా సీటు ముందు అంచున కూర్చునేంత ఇరుకుగా వారు కూర్చున్నారు. అతను అటువంటి స్థితిలో కూర్చున్నప్పుడు, సహజంగా అతని కాళ్ళ కదలిక పరిమితంగా ఉండటం వల్ల, అతను బ్రేక్ పై పూర్తి నియంత్రణను కలిగి ఉండలేడు. అతని చేతుల కదలికలు కూడా చాలా పరిమితంగా ఉన్నాయి. అలాంటప్పుడు

ఖచ్చితంగా ద్విచక్ర వాహనాన్ని నడిపే వ్యక్తికి వాహనంపై పూర్తి నియంత్రణ ఉండదని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. ఈ రోజుల్లో ముగ్గురు వ్యక్తులు మోటారు సైకిల్ లో ప్రయాణించడం సాధారణ విషయంగా మారిందని చెప్పడం వల్ల ఎలాంటి ప్రయోజనం లేదన్నారు.

22) పౌర్ణమి వర్సెస్ సంధ్యా సుంధీర్, మరో 4 కేసుల్లో కేరళ హైకోర్టు డివిజన్ బెంచ్ ఈ విధంగా తీర్పునిచ్చింది: "8. ప్రమాదానికి కారణమైన మోటారు బైకులో అనుమతించిన ఇద్దరు ప్రయాణీకుల కంటే ఎక్కువ మంది అదనపు ప్రయాణీకులతో ఓవర్ లోడ్ అయినప్పుడు నిర్లక్ష్యాన్ని పరిగణనలోకి తీసుకుంటారనే ట్రిబ్యునల్ అభిప్రాయంతో ఏకీభవిస్తున్నారు. అయితే, ఈ సందర్భంలో బైక్ లో తల్లిదండ్రులతో పాటు ప్రయాణిస్తున్న పిల్లలు చిన్న వయస్సులో ఉన్నారని మరియు వారి బరువు వాహనాన్ని అస్థిరంగా మార్చలేదని మేము గమనించాము. అందువల్ల వాస్తవాల ఆధారంగా కంట్రిబ్యూటరీ నిర్లక్ష్యాన్ని 25% గా అంచనా వేస్తాము మరియు ఫిర్యాదు చేసిన వాహనానికి బీమా చేసిన వ్యక్తి మరియు భీమాదారు నుండి ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయించిన మిగిలిన నష్టపరిహారాన్ని పొందడానికి పిటిషనర్ల హక్కును సమర్థిస్తాము."

23) ప్రస్తుత కేసులో లభించిన సాక్ష్యాధారాలను బట్టి, ఉదహరించిన నిర్ణయాలను పరిగణనలోకి తీసుకుని, ఇద్దరు వెనుక కూర్చున్న రైడర్లను అనుమతించడం వల్ల మోటారు సైకిల్ రైడర్ అసౌకర్యానికి గురయ్యాడని, అందువల్లే ప్రమాదం జరిగిందని నేను అభిప్రాయపడుతున్నాను. ఈ పరిస్థితులలో, మోటారు సైకిల్ ను నడిపే వ్యక్తి వైపు నుండి దోహదపడే నిర్లక్ష్యాన్ని 25% గా మరియు క్లైమ్ వెహికల్ యొక్క డ్రైవర్ వైపు నుండి 75% గా నిర్ణయించినట్లు నేను అభిప్రాయపడుతున్నాను.

24) పాయింట్ నెం.2: రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి నేర వాహనం నడిపే డ్రైవర్ కు డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదని బీమా కంపెనీ తరఫున వాదించిన న్యాయవాది వాదనకు సంబంధించి, రెండో

ప్రతివాది ఆర్.డబ్ల్యు.1ను అంటే ఎక్స్.బి.1ను సమర్పించిన విశాఖపట్నం డిప్యూటీ ట్రాన్స్ పోర్ట్ కమిషనర్ కార్యాలయ సీనియర్ అసిస్టెంట్ ఆర్.డబ్ల్యు.1ను పరిశీలించారు. క్రైం వెహికిల్ డ్రైవర్ శ్రీ వి.సంజీవరావు యొక్క డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ వివరాలు మరియు దాని ప్రకారం డ్రైవర్ కు 30.06.2000 నుండి 29.06.2020 వరకు నాన్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ లైసెన్స్ ఉంది మరియు అతను 31.10.2005 నుండి 30.10.2008 వరకు చెల్లుబాటు అయ్యే ట్రాన్స్ పోర్ట్ లైసెన్స్ పొందాడు. ఈ ప్రమాదం 13.10.2005 న జరిగింది మరియు ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్ కు ఎటువంటి లైసెన్స్ లేదని స్పష్టమవుతోంది. ప్రమాద సమయంలో రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్ కు చెల్లుబాటు అయ్యే డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదని బీమా కంపెనీ నిరూపించగలదని ట్రిబ్యునల్ అంగీకరించినప్పటికీ, మరోవైపు డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేని డ్రైవర్ ను యజమాని ఉద్దేశపూర్వకంగా అనుమతించినట్లు చూపించడానికి బీమా సంస్థ డ్రైవర్ లేదా నేర వాహన యజమానిని పరీక్షించడంలో విఫలమైందని పేర్కొంటూ ట్రిబ్యునల్ బీమా సంస్థపై బాధ్యతను కఠినతరం చేసింది. రవాణా వాహనాన్ని నడపడం లేదా వాహనాన్ని డ్రైవర్ కు అప్పగించేటప్పుడు సహేతుకమైన జాగ్రత్తలు పాటించడం. ఈ అంశంపై ట్రిబ్యునల్ తేల్చడం సరికాదని నా అభిప్రాయం. ఇప్పుడు, ఈ సమస్యను నిర్ణయించడానికి మేము మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 యొక్క సంబంధిత నిబంధనలను పరిశీలిస్తాము.

25) మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988లోని చాప్టర్-2 మోటారు వాహనాల డ్రైవర్ల లైసెన్సింగ్ గురించి వివరిస్తుంది మరియు సంబంధిత నిబంధనలు ఇక్కడ పొందుపరచబడ్డాయి:

సెక్షన్-3 డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ ఆవశ్యకత:-

(1) వాహనాన్ని నడపడానికి అనుమతిస్తూ జారీ చేయబడిన సమర్థవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉంటే తప్ప ఏ వ్యక్తి కూడా బహిరంగ ప్రదేశంలో మోటారు వాహనాన్ని నడపకూడదు;

మరియు ఏ వ్యక్తి కూడా తన స్వంత ఉపయోగం కోసం అద్దెకు తీసుకున్న లేదా సెక్షన్ 75 లోని సబ్ సెక్షన్ (2) కింద చేసిన ఏదైనా పథకం కింద అద్దెకు తీసుకున్న రవాణా వాహనాన్ని (మోటారు క్యాబ్ లేదా మోటారు సైకిల్) నడపకూడదు.

(2) మోటారు వాహనాన్ని నడపడంలో సూచనలు అందుకున్న వ్యక్తికి సబ్ సెక్షన్ (1) వర్తించని షరతులు కేంద్ర ప్రభుత్వం సూచించిన విధంగా ఉండాలి.

సెక్షన్ 4: మోటారు వాహనాల డ్రైవింగ్ కు సంబంధించి వయోపరిమితి:-

(1) పద్దెనిమిది సంవత్సరాల కంటే తక్కువ వయస్సు ఉన్న వ్యక్తి ఏ బహిరంగ ప్రదేశంలో మోటారు వాహనాన్ని నడపకూడదు: (ఇంజిన్ సామర్థ్యం 50 సిసి మించని మోటారు సైకిల్) పదహారు సంవత్సరాల వయస్సు వచ్చిన తరువాత ఒక వ్యక్తి బహిరంగ ప్రదేశంలో నడపవచ్చు.

(2) సెక్షన్ 18 యొక్క నిబంధనలకు లోబడి, ఇరవై సంవత్సరాల కంటే తక్కువ వయస్సు ఉన్న వ్యక్తులు ఏ బహిరంగ ప్రదేశంలో రవాణా వాహనాన్ని నడపకూడదు.

(3) ఈ సెక్షన్ కింద ఆ తరగతి వాహనాన్ని నడపడానికి అర్హత ఉంటే తప్ప ఏ వ్యక్తి అయినా దరఖాస్తు చేసుకున్న తరగతికి చెందిన వాహనాన్ని నడపడానికి లెర్నర్ లైసెన్స్ లేదా డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ జారీ చేయబడదు.

సెక్షన్ 5: సెక్షన్ 3, 4లను ఉల్లంఘించినందుకు మోటారు వాహనాల యజమానుల బాధ్యత:- సెక్షన్ 3 లేదా సెక్షన్ 4 యొక్క నిబంధనలను సంతృప్తిపరచని ఏ వ్యక్తిసైనా వాహనాన్ని నడపడానికి మోటారు వాహన యజమాని లేదా వ్యక్తి కారణం లేదా అనుమతి ఇవ్వకూడదు.

26) మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్లు 3, 5లను సాదాసీదాగా చదివితే, వాహనాన్ని నడపడానికి అనుమతి ఇచ్చిన సమర్ధవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉంటే తప్ప ఏ వ్యక్తి కూడా మోటారు వాహనాన్ని బహిరంగ ప్రదేశంలో నడపరాదని, డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ తప్పనిసరిగా అర్హత కలిగి ఉంటే తప్ప ఏ వ్యక్తి కూడా రవాణా వాహనాన్ని నడపరాదని స్పష్టమవుతుంది. సెక్షన్ 5 ప్రకారం మోటారు వాహనాల యజమానుల బాధ్యత మరియు మోటారు వాహనానికి బాధ్యత వహించే ఏ యజమాని లేదా వ్యక్తి సెక్షన్ 3 లేదా సెక్షన్ 4 యొక్క నిబంధనలను సంతృప్తిపరచని వ్యక్తి వాహనాన్ని నడపడానికి కారణం లేదా అనుమతి ఇవ్వకూడదు. పై నిబంధనలను కలిపి చదివితే సమర్ధవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేకుండా ఏ వ్యక్తి కూడా మోటారు వాహనాన్ని నడపరాదని మరియు చెల్లుబాటు అయ్యే లైసెన్స్ లేని ఏ వ్యక్తిని వాహనాన్ని నడపడానికి ఏ యజమాని అనుమతించకూడదని పేర్కొంది. నా అభిప్రాయం ప్రకారం, అటువంటి వ్యక్తికి వాహనాన్ని అప్పగించే ముందు చట్టంలోని సెక్షన్ 3 మరియు 4 ప్రకారం అటువంటి వ్యక్తి సరైన లైసెన్స్ పొందాడా లేదా అని తనను తాను సంతృప్తిపరచుకోవడం వాహన యజమాని యొక్క కర్తవ్యం మరియు బాధ్యత.

27) నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ లో గౌరవ సుప్రీంకోర్టుకు చెందిన ముగ్గురు న్యాయమూర్తుల ధర్మాసనం ఈ చట్టంలోని నిబంధనలను, ఆ రంగంలో పనిచేస్తున్న పూర్వాపరాలను పరిశీలించిన తర్వాత ఈ క్రింది అంశాలను నిర్దేశించింది.

84. మోటారు వాహనాన్ని డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ ఉన్న వ్యక్తి నడపాలన్న నిబంధనలను విశ్లేషించాం. చట్టంలోని సెక్షన్ 3 లేదా 4లోని నిబంధనలను సంతృప్తిపరచని వ్యక్తి తప్ప మరే వాహనాన్ని నడపకుండా చూడాల్సిన బాధ్యత మోటారు వాహన యజమానిపై ఉంటుంది. అందువల్ల, వాహనం యొక్క డ్రైవర్, ఎటువంటి లైసెన్స్ కలిగి లేనప్పుడు మరియు అటువంటి వ్యక్తి వాహనం యొక్క యజమాని చేత ఉద్దేశపూర్వకంగా నడపడానికి అనుమతించిన సందర్భంలో, బీమా సంస్థ దాని రక్షణలో విజయం సాధించడానికి మరియు బాధ్యతను నివారించడానికి హక్కు కలిగి ఉంటుంది. అయితే డ్రైవర్ కు చెల్లుబాటు అయ్యే లైసెన్స్ ఉందా లేదా వాహన యజమాని బీమా ఒప్పందంలోని నిబంధనలను, చెల్లుబాటు అయ్యే డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేని వ్యక్తిని ఉద్దేశపూర్వకంగా వాహనం నడపడానికి అనుమతించడం ద్వారా చట్టంలోని నిబంధనలను ఉల్లంఘించారా అనే వివాదాస్పద ప్రశ్న తలెత్తవచ్చు. ఒక నిర్దిష్ట సందర్భంలో, వాహనం యొక్క డ్రైవర్ కు దానిలో ఎటువంటి హస్తం ఉండకపోవచ్చు, ఉదా: యాంత్రిక లోపం లేదా మేజర్ కారణంగా ప్రమాదం జరిగిన సందర్భం. (చూడండి జితేంద్ర కుమార్ 22 .)"

28) ప్రేమ్ కుమారి అండ్ ఓర్స్ లో. ప్రహ్లాద్ దేవ్ అండ్ ఓర్స్.6, గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు ఈ విధంగా అభిప్రాయపడింది:

10. నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ కుసుమ్ రాయ్ అండ్ ఓర్స్ విషయంలో. (2006) 4 ఎస్ సిసి 250, ఈ వాహనాన్ని టాక్సీగా ఉపయోగిస్తున్నారు. అందువలన అది ఒక వాణిజ్య వాహనం. దీని కోసం సదరు వాహన డ్రైవర్ తగిన లైసెన్స్ కలిగి ఉండాలి. సంబంధిత సమయంలో ఆ వాహనాన్ని నడుపుతున్న రామ్ లాల్ కు తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని మాత్రమే నడపడానికి లైసెన్స్ ఉంది. కమర్షియల్ వెహికిల్ నడపడానికి అతనికి ఎలాంటి లైసెన్స్ లేదు. అందువల్ల, భీమా ఒప్పందం యొక్క షరతు ఉల్లంఘన జరిగింది. అటువంటి పరిస్థితులలో, పిటిషనర్-నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, బీమా కంపెనీ యొక్క వైఖరిని పరిగణనలోకి తీసుకునేటప్పుడు ఈ వాదనను లేవనెత్తవచ్చని కోర్టు అభిప్రాయపడింది. స్వరణ్

సింగ్ (సుప్ర)లో నిర్దేశించిన చట్టాన్ని ఎత్తిచూపిన ఈ కోర్టు, వాహనం యొక్క డ్రైవర్ కు చెల్లుబాటు అయ్యే లైసెన్స్ ఉందో లేదో ధృవీకరించే బాధ్యత వాహన యజమానికి లేదని వాదించలేరని తేల్చింది.

29) యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ జియాన్ చంద్ అండ్ అదర్స్ కేసులో గౌరవ సుప్రీం కోర్టు ఈ విధంగా పేర్కొంది:

"12. లైసెన్స్ లేని డ్రైవర్ నడుపుతున్నందుకు బీమా చేసిన వ్యక్తి వాహనాన్ని అప్పగించిన పరిస్థితులలో, అటువంటి లైసెన్స్ లేని డ్రైవర్ వల్ల వాహన ప్రమాదం కారణంగా నష్టపోయిన మూడవ పక్షం యొక్క క్లెయిమ్లను తీర్చడానికి బీమా కంపెనీ తన బాధ్యత నుండి తప్పించబడుతుంది.

30) నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ కుసుమ్ రాయ్ అండ్ ఇతరుల కేసులో సుప్రీంకోర్టు ఈ విధంగా పేర్కొంది:

11. ఈ వాహనాన్ని ట్యాక్సీగా ఉపయోగిస్తున్నారనే విషయం మా ముందు వివాదాస్పదం కాలేదు. అందువలన అది ఒక వాణిజ్య వాహనం. అందువల్ల సదరు వాహన డ్రైవర్ అక్కడ తగిన లైసెన్స్ కలిగి ఉండాలి. సంబంధిత సమయంలో సదరు వాహనాన్ని నడుపుతున్న రామ్ లాల్ కు తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని నడపడానికి మాత్రమే లైసెన్స్ ఉంది. కమర్షియల్ వెహికిల్ నడపడానికి అతనికి ఎలాంటి లైసెన్స్ లేదు. అందువల్ల బీమా ఒప్పందంలో నిబంధనలు ఉల్లంఘించినట్లు స్పష్టమవుతోంది. అందువల్ల పిటిషనర్ ఈ వాదనను లేవనెత్తవచ్చు.

31) సర్దారీ వర్సెస్ సుశీల్ కుమార్ 9 కేసులో సుప్రీంకోర్టు ఈ విధంగా పేర్కొంది:

వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్ కు తగిన లైసెన్స్ ఉండేలా తగిన జాగ్రత్తలు తీసుకోవాల్సిన బాధ్యత యజమానిపై ఉంది.

32) బజాజ్ అలియాంజ్ జనరల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ పెనుగుమట్ల ధనలక్ష్మి కేసులో ఇదే తరహా కేసును విచారించిన ఈ కోర్టు సింగిల్ జడ్జి పాయింట్ నెం.1కు సమాధానం ఇస్తూ ఈ క్రింది విధంగా తీర్పు ఇచ్చారు.

"మొదటి ప్రతివాది ఆటో యొక్క యజమాని కమ్ డ్రైవర్, ఇది ఎక్స్.బి.1 నుండి బి.6 వరకు బీమా కంపెనీ తరఫున పరిశీలించబడిన ఆర్.డబ్ల్యు.ఎస్.1 మరియు 2 కూడా ట్రాన్స్పోర్ట్ ఎల్ఎమ్వి అని మరియు ఎక్స్.బి.5 మరియు బి.6 ప్రకారం, ఎక్స్.బి.2 ప్రకారం, యజమాని-కమ్డ్రైవర్కు ఎల్ఎమ్వి నాన్ ట్రాన్స్పోర్ట్ లైసెన్స్ మాత్రమే లభించింది, కానీ ఎక్స్.బి.3 ద్వారా లైసెన్స్ ఇవ్వబడలేదు. ఆటో యజమాని కమ్ డ్రైవర్ అందుకు అంగీకరించలేదు. సరైన లైసెన్స్ లేకపోయినా యజమాని కమ్ డ్రైవర్ పై ప్రతికూల అంచనాకు రావడానికి సమాధానం ఇవ్వకుండా సమర్పించి ఉండవచ్చని ఇది నిర్ధారిస్తుంది. ఏదేమైనా, పాలసీ నిబంధనలను ఉల్లంఘించడం లేదా అనుమతించడం అనేది యజమాని-కమ్-డ్రైవర్ అని ఉద్దేశపూర్వకంగా మరియు ప్రాథమికంగా చూపించడానికి కారణం కాదు, పాలసీ రిస్క్కు సెక్షన్ 149 పరిధిలోకి మరియు చట్టంలోని సెక్షన్ 149 మరియు 168 పరిధిలోకి వచ్చిన తర్వాత యజమానిని చెల్లించమని మరియు తరువాత రికవరీ చేయమని ఆదేశించడం. అందువల్ల, బీమాదారు మరియు బీమాదారునిపై ఉమ్మడి బాధ్యతను నిర్ణయించడం అస్థిరమైనది, కానీ క్లెయిందారుకు చెల్లించడానికి మరియు రికవరీ చేయడానికి భీమాదారుపై బాధ్యతను బిగించడం. దానికి అనుగుణంగానే పాయింట్ నెం.1కు సమాధానం ఇస్తారు.

33) గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు మరియు ఈ గౌరవనీయ న్యాయస్థానం సూప్రా పేర్కొన్న అంశాలను పరిగణనలోకి తీసుకొని, ఆర్.డబ్ల్యు.1 మరియు ఎక్స్.బి.1 యొక్క సాక్ష్యాల వెలుగులో, నేరం చేసిన వాహనం యొక్క డ్రైవర్ ప్రమాద సమయంలో చెల్లుబాటు అయ్యే మరియు సమర్థవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి లేడని సురక్షితంగా నిర్ధారించవచ్చు. మొదటి ప్రతివాది అనగా, క్రైమ్ వెహికిల్ యొక్క బీమాదారుడు చట్టబద్ధమైన ఉల్లంఘన మరియు బీమా పాలసీ యొక్క నియమనిబంధనలను ఉల్లంఘించాడు, అందువల్ల, పిటిషనర్లకు నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బీమా చేసిన వ్యక్తికి నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత బీమా సంస్థపై లేదని మరియు బీమా కంపెనీపై బాధ్యతను బిగించలేమని పేర్కొంది.

34) అయితే, ఎస్.అయ్యప్పన్ వర్సెస్ యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ 11 కేసులో గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు బాధ్యత నుండి మినహాయించి పాలసీ యొక్క షరతులను ఉల్లంఘించినట్లు బీమా సంస్థ వాదించినప్పటికీ, ప్రమాదానికి గురైనప్పుడు క్రైమ్ వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్ కు సరైన లైసెన్స్ లేదని, సెక్షన్ 149 ప్రకారం థర్డ్ పార్టీ చట్టబద్ధమైన హక్కుగా మరియు భీమా సంస్థల నుండి నష్టపరిహారాన్ని వసూలు చేయడానికి చట్టంలోని సెక్షన్ 149 ప్రకారం చట్టబద్ధమైన హక్కుగా పేర్కొంది. బీమా పాలసీ యొక్క ఏదైనా ప్రాథమిక ఉల్లంఘన జరిగినట్లయితే థర్డ్ పార్టీకి చెల్లించిన మొత్తాన్ని రికవరీ చేయడం కొరకు బీమా చేసిన వ్యక్తిపై చర్యలు తీసుకోండి.

35) ఈ క్లెయిమ్ పిటిషన్లలో పిటిషనర్లు బీమా ఒప్పందానికి మూడవ పక్షాలు కావడం మరియు మోటారు వాహనాల చట్టం ఒక ప్రయోజనకరమైన చట్టంగా ఉన్నందున, న్యాయం యొక్క ప్రయోజనాలను తీర్చడానికి, తక్షణ క్లెయిమ్ పిటిషన్లలో భీమా సంస్థ మొదట నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించాలి మరియు బీమా చేసిన వ్యక్తి నుండి రికవరీ చేయాలని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది.

తదనుగుణంగా, ఈ అప్పీళ్లలో బీమా సంస్థ పిటిషనర్లకు నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించాలని మరియు దానిని బీమా చేసిన వ్యక్తి నుండి రికవరీ చేయాలని ఆదేశించబడింది(1) ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ నంజయప్పన్ మరియు ఇతరులు 12, (2) నేషనల్ ఇన్స్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ బాల్జిత్ కౌర్ మరియు ఇతరులు 13, (3) ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ అంగద్ కోల్ మరియు ఇతరులు 14, (4) మేనేజర్, నేషనల్ ఇన్స్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ సాజు పి.పాల్ మరియు మరో 15 మరియు (5) మనువారా ఖాతూన్ మరియు ఇతరులు వర్సెస్ రాజేష్ కుమార్ సింగ్ మరియు ఇతరులు 16.

36) పాయింట్ నెం.3:

2006 ఎమ్.వి.ఓ.పి.నెం.738:

పరిహార పరిమాణానికి సంబంధించి, 2006 ఎం.వి.ఓ.పి.నెం.738 లోని క్లెయిమ్ పిటిషన్ లోని అంశాల ప్రకారం, మృతుడి వయస్సు 28 సంవత్సరాలు మరియు లాల్కర్ మెరైన్ ప్రైవేట్ లిమిటెడ్ లో ఫిట్టర్ మరియు వెల్డర్ గా పనిచేస్తూ నెలకు 500 అమెరికన్ డాలర్ల జీతం పొందుతున్నాడు. తమ వాదనకు మద్దతుగా పిటిషనర్లు బట్టే సూర్యనారాయణ అనే వ్యక్తిని పిడబ్ల్యు.3గా, సీమన్ గా పరీక్షించారు, అతను కూడా షిప్పింగ్ కంపెనీల సిబ్బందిలో ఒకడిగా ప్రయాణించానని, లాల్కర్ షిప్పింగ్ కంపెనీలో పనిచేశానని వాంగ్మూలం ఇచ్చాడు. మృతుడు నెలకు రూ.24,000, ఆరు నెలలకు రూ.1,44,000 చొప్పున నెలకు 500 అమెరికన్ డాలర్లు, 100 అమెరికన్ డాలర్లు తీసుకుంటున్నాడని తెలిపారు. గుర్తింపు కార్డు యొక్క ఫోటోస్టాట్ కాపీలు మరియు నిరంతర డిశ్చార్జ్ సర్టిఫికేట్, పాస్ పోర్ట్ మరియు లెటర్ ఆఫ్ ఎంప్లాయిమెంట్ కాంట్రాక్ట్ మరియు పేజ్ స్లిప్ అయిన Exs.X.1 నుంచి X.3 వరకు కూడా అతడు ప్రదర్శించాడు. మృతుడి వేతన వివరాల గురించి మాట్లాడే అధికారం పిడబ్ల్యు.3కి లేదని, అతను వేతన

ధృవీకరణ పత్రాన్ని జారీ చేయలేదని, అతను కేవలం సహ ఉద్యోగి మాత్రమేనని, మృతుడి వేతన వివరాల గురించి మాట్లాడే అధికారం మృతుడిని నియమించిన షిప్పింగ్ కంపెనీ యాజమాన్యానికి ఉందని ట్రిబ్యునల్ పేర్కొంది. ట్రిబ్యునల్ పిడబ్ల్యు.3 యొక్క సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకోనప్పటికీ, పిటిషనర్లు సమర్పించిన అటువంటి మెటీరియల్ లేనప్పటికీ, మృతుడు ఫిట్టర్ మరియు వెల్డర్ కావడంతో మరియు పిటిషనర్లు సమర్పించిన ధృవీకరణ పత్రాలను పరిగణనలోకి తీసుకొని, అతని నెలవారీ ఆదాయాన్ని రూ.10 చొప్పున అంచనా వేశారు. నెలకు 000/- ట్రిబ్యునల్ మృతుడు జీవించి ఉంటే అతని వ్యక్తిగత ఖర్చుల కోసం వచ్చే ఆదాయంలో 1/3 వంతును మినహాయించి, నెలవారీ ఆదాయాన్ని రూ.6,700/- మరియు సంవత్సరానికి రూ.80,400/- చొప్పున నిర్ణయించింది. క్లెయిమ్ పిటిషన్ ప్రకారం మృతుడి వయస్సును 40 సంవత్సరాలుగా పేర్కొన్నారు. ట్రిబ్యునల్ గుణకం "15" ను వర్తింపజేసి డిపెండెన్సీ నష్టాన్ని రూ.12,06,000/-గా నిర్ధారించింది. ప్రేమ, ఆప్యాయతలకు రూ.15వేలు, ఆస్తి నష్టానికి రూ.15వేలు, అంత్యక్రియల ఖర్చులకు రూ.5వేలు చెల్లించాలని ట్రిబ్యునల్ తీర్పునిచ్చింది. మొత్తంగా ట్రిబ్యునల్ పిటిషన్ దాఖలైన నాటి నుంచి తీర్పు వెలువడే వరకు ఏడాదికి 6 శాతం వడ్డీతో కలిపి రూ.12,41,000 పరిహారం చెల్లించాలని తీర్పునిచ్చింది.

37) నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ ప్రణయ్ సేథీ మరియు ఇతరులపై గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు ఆదాయాన్ని నిర్ణయించేటప్పుడు మృతుడి 40 నుండి 50 సంవత్సరాల మధ్య వయస్సు ఉన్న భవిష్యత్తు ప్రాస్పెక్టస్ కోసం వాస్తవ వేతనంలో 25% అదనంగా చేర్చడం అవసరమైన గణన పద్ధతిగా పరిగణించాలని అభిప్రాయపడింది.

38) నష్టపరిహారాన్ని నిర్ణయించేటప్పుడు, తక్షణ కేసులో, ట్రిబ్యునల్ మృతుడి సంపాదన యొక్క భవిష్యత్తు ప్రాస్పెక్టస్ను పరిగణనలోకి తీసుకోలేదు. ప్రణయ్ సేథీ కేసులో నిర్దేశించిన చట్టాన్ని అనుసరించడానికి, మరణించిన వ్యక్తి యొక్క భవిష్యత్తు ప్రాస్పెక్టస్ కోసం వాస్తవ వేతనంలో 25% జోడించాలి, అంటే నెలకు రూ.6,700/- (ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయించిన వాస్తవ

వేతనం) + రూ.1,675/- = రూ.8,375/-. అందువల్ల, మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వార్షిక ఆదాయం 1,00,500/- గా పరిగణించబడుతుంది. దానిని సంబంధిత గుణకం "15"తో గుణించినట్లయితే, డిపెండెన్సీ నష్టం రూ.15,07,500/- అవుతుంది. ప్రణయ్ సేథీ కేసులో (సుప్రా) సుప్రీంకోర్టు ఆదేశాల మేరకు సంప్రదాయ పద్దుల కింద మంజూరు చేయాల్సిన మొత్తాలను 10 శాతం అంటే మూడేళ్ల చొప్పున పెంచాలి. పిటిషనర్లకు ఆస్తి నష్టం కింద రూ.16,500, అంత్యక్రియల ఖర్చుల కోసం రూ.16,500 చెల్లిస్తారు.

అందువల్ల, ప్రణయ్ సేథీ కేసు (9 సుప్ర) ప్రకారం పిటిషనర్లకు వివిధ పద్దుల కింద చెల్లించాల్సిన మొత్తం పరిహారాన్ని ఈ క్రింది విధంగా వివరించవచ్చు:

(i) డిపెండెన్సీ నష్టానికి : రూ.15,07,500-00

(ii) ఆస్తి నష్టం : రూ. 16,500-00

(iii) అంత్యక్రియల ఖర్చుల కొరకు : రూ. 16,500-00

మొత్తం : రూ.15,40,500-00

39) 2006 నాటి ఎంవీఓపీ నెం.738లో మోటారు సైకిల్ నడుపుతున్న వ్యక్తి నిర్లక్ష్యానికి 25 శాతం కంట్రిబ్యూటరీ నిర్లక్ష్యాన్ని నిర్ధారించిన నేపథ్యంలో, పైన పేర్కొన్న పాయింట్ నెం.1ను నిర్ణయించేటప్పుడు పిటిషనర్లు రూ.11,55,375/- నష్టపరిహారం పొందడానికి అర్హులు.

40) 2006 ఎం.వి.ఓ.పి.నెం.739:

2006 ఎంవీవోపీ నెం.739లో క్లెయిమ్ పిటిషన్ లోని అంశాల ప్రకారం మృతుడి వయస్సు 20 ఏళ్లు, బట్టలు కుట్టడం, ఎంబ్రాయిడరీ పనులు చేస్తూ నెలకు రూ.3,000 సంపాదిస్తున్నాడు. మృతుని ఆదాయాన్ని ధృవీకరించడానికి ఎటువంటి రుజువులు లేనప్పటికీ, ట్రిబ్యునల్ మృతుడి సేవలను 3 వ పిటిషనర్ తల్లి సేవగా పరిగణించి నెలకు రూ.3,000/- గా లెక్కించి, ఆ ఆదాయంలో 1/3 వ వంతును మృతురాలు జీవించి ఉంటే, ఆమె జీవించి ఉంటే, ఆమె వ్యక్తిగత ఖర్చులకు మినహాయించి, నెలవారీ ఆదాయాన్ని రూ.2 చొప్పున నిర్ణయించింది. 000/- మరియు సంవత్సరానికి రూ.24,000/- ఇది ఈ కోర్టు అభిప్రాయంలో సహేతుకమైనది. అయితే మృతుడి సంపాదన భవిష్యత్తు ప్రాస్పెక్టస్ను పరిగణనలోకి తీసుకోవడంలో ట్రిబ్యునల్ విఫలమైంది. ప్రణయ్ సేథీ కేసులో (సుప్రా) గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పు ప్రకారం ఆదాయాన్ని నిర్ణయించేటప్పుడు మృతుని వాస్తవ ఆదాయానికి 40% అదనంగా మృతుని వాస్తవ ఆదాయానికి 40% అదనంగా జోడించాలి. ప్రణయ్ సేథీ కేసులో (సుప్ర) నిర్దేశించిన చట్టాన్ని అనుసరించడానికి, మృతుడి భవిష్యత్తు ప్రాస్పెక్టస్ కోసం వాస్తవ ఆదాయంలో 40% జోడించాలి, అంటే నెలకు రూ.2,000/- (ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయించిన వాస్తవ ఆదాయం) + రూ.800/- = రూ.2,800/- అందువల్ల, మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వార్షిక ఆదాయం రూ.33,600/-గా పరిగణించబడుతుంది. దీనిని సంబంధిత గుణకం "18"తో గుణిస్తే, డిపెండెన్సీ నష్టం రూ.6,04,800/- అవుతుంది. **ప్రణయ్ సేథీ** కేసులో (సుప్రా) సుప్రీంకోర్టు ఆదేశాల మేరకు సంప్రదాయ పద్దుల కింద మంజూరు చేయాల్సిన మొత్తాలను 10 శాతం అంటే మూడేళ్ల చొప్పున పెంచాలి. పిటిషనర్లకు ఆస్తి నష్టం కింద రూ.16,500, అంత్యక్రియల ఖర్చుల కోసం రూ.16,500 చెల్లిస్తారు.

వివిధ పద్దుల కింద పిటిషనర్లకు చెల్లించాల్సిన మొత్తం పరిహారాన్ని ఈ క్రింది విధంగా వివరించవచ్చు:

(i) డిపెండెన్సీ నష్టానికి : రూ.6,04,800-00

(ii) ఆస్తి నష్టం : రూ. 16,500-00

(iii) అంత్యక్రియల ఖర్చుల కొరకు : రూ. 16,500-00

మొత్తం : రూ.6,37,800-00

41) ఓపీలో పిటిషనర్లు రూ.3,00,000/- క్లెయిమ్ చేయగా, ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయించిన విధంగా రూ.4,08,000/- చెల్లించాల్సి ఉండగా, ట్రిబ్యునల్ రూ.3,00,000/- ఇచ్చింది. అయితే ఈ కేసులో పరిహారాన్ని నిర్ణయించేటప్పుడు, పిటిషనర్లు నష్టపరిహారంగా రూ.6,37,800/- పొందడానికి అర్హులని ఈ హైకోర్టు అభిప్రాయపడింది. రికార్డుల్లో లభించిన సాక్ష్యాలు మరియు కేసు యొక్క వాస్తవాలు మరియు పరిస్థితుల ఆధారంగా, ఈ కోర్టు చేసిన దావా కంటే ఎక్కువ నష్టపరిహారాన్ని ఇవ్వగలదని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది, ఇది న్యాయమైన, సమానమైన, న్యాయమైన మరియు సహేతుకమైన పరిహారం, నాగప్ప వర్సెస్ గురుదయాళ్ సింగ్ 18 కేసులో గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు నిర్దేశించిన చట్టం ఈ క్రింది విధంగా పేర్కొంది:

(10) ఆ తర్వాత సెక్షన్ 168 క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్కు 'న్యాయమైనదిగా కనిపించే పరిహార మొత్తాన్ని నిర్ణయించే తీర్పును ఇవ్వడానికి' అధికారం ఇస్తుంది. అందువల్ల, నష్టపరిహారాన్ని నిర్ణయించడానికి అది 'న్యాయం'గా ఉండాలి. కేవలం నష్టపరిహారం ఇవ్వడానికి దాని అధికారానికి మరే పరిమితి లేదా పరిమితి లేదు.

42) ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ మొహమ్మద్ కేసులో తర్వాతి నిర్ణయాల్లో ఈ సూత్రాన్ని అనుసరించారు. నాసిర్ 19, నింగమ్మ వర్సెస్ యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ 20 మరియు రాజేష్ మరియు ఇతరులు వి.రాజ్బీర్ సింగ్ మరియు ఇతరులు 21, ఇందులో ట్రిబ్యునల్ / కోర్టు, దరఖాస్తులో పేర్కొన్న క్లెయిమ్లతో సంబంధం లేకుండా, పరిహారం

కోసం దరఖాస్తులో చేసిన క్లెయిమ్ను విస్మరించి, న్యాయమైన, న్యాయమైన మరియు సహేతుకమైన పరిహారాన్ని సక్రమంగా ఇవ్వాల్సిన బాధ్యత ఉందని పేర్కొంది.

43) పైన పేర్కొన్న పాయింట్ నెం.1ను నిర్ణయించేటప్పుడు మోటారు సైకిల్ రైడర్ 25% కంట్రిబ్యూటరీ నిర్లక్ష్యాన్ని నిర్ధారించిన నేపథ్యంలో, పిటిషనర్ రూ.4,78,350/- నష్టపరిహారం పొందడానికి అర్హులు.

44) 2006 ఎంవీవోపీ నెం.1397: ఈ పిటిషన్ లో పిటిషనర్ రెండో ఇంటర్మీడియట్ చదువుతున్న 17 ఏళ్ల మైనర్ బాలిక 13.10.2005న మోటారు సైకిల్ పై బైక్ పై వెళ్తుండగా జరిగిన ప్రమాదంలో గాయపడింది. పిటిషనర్ కు చికిత్స చేసిన పిడబ్ల్యు.2 గా పరీక్షించిన డాక్టర్ సాక్ష్యాల ప్రకారం, పిటిషనర్ 13.10.2005 న తమ ఆసుపత్రిలో చేరారని, ఎడమ గ్లూటాల్ ప్రాంతంపై సున్నితత్వం మరియు కుడి అక్రోమాల్ ప్రాంతంపై రాపిడి మరియు సున్నితత్వం ఉందని, కుడి తొడ యొక్క 4×2 అంతర భాగం గాయం కోసం ఆమెను క్యాజువాలిటీ మెడికల్ వార్డులో ఉంచారని చెప్పారు. వారు ఎ.ఎ.3 గాయం ధృవీకరణ పత్రాన్ని జారీ చేశారు మరియు ఆ గాయం ధృవీకరణ పత్రం ప్రకారం ఆమెకు ఒక తీవ్రమైన గాయం మరియు ఒక సాధారణ గాయం ఉంది. వైద్య ఖర్చుల కోసం రూ.12,356/- మొత్తానికి ఎక్స్.ఎ.5 జారీ చేశారు. పిడబ్ల్యు.2 మరియు ఎక్స్.ఎ.3 సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్న ట్రిబ్యునల్ సాధారణ గాయాలకు రూ.2,000/- మరియు తీవ్రమైన గాయానికి రూ.10,000/- మరియు నొప్పి మరియు బాధకు రూ.5,000/- మరియు వైద్య మరియు ఇతర యాదృచ్ఛిక ఖర్చులకు రూ.12,000/- విధించింది. మొత్తంగా రూ.29వేలు పరిహారంగా మంజూరు చేశారు.

45) వాస్తవానికి పిటిషనర్ రూ.1,50,000/- క్లెయిమ్ కు వ్యతిరేకంగా రూ.29,000/- నష్టపరిహారంగా మంజూరు చేస్తూ ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన ఉత్తర్వులపై అప్పీల్ దాఖలు కాలేదు. అయితే,

ఈ అప్పీళ్లను విచారించే సమయంలో ట్రిబ్యునల్ ఉత్తర్వులను పరిశీలించిన ఈ కోర్టు (పిటిషనర్ కు చికిత్స చేసిన పిడబ్ల్యు.3 వైద్యుడు పిడబ్ల్యు 3 యొక్క సాక్ష్యాల దృష్ట్యా) ట్రిబ్యునల్ పిటిషనర్ కు న్యాయమైన మరియు సహేతుకమైన నష్టపరిహారాన్ని మరియు పిటిషనర్ కు తగిలిన గాయాలకు న్యాయమైన మరియు సహేతుకమైన నష్టపరిహారాన్ని మంజూరు చేయలేదని భావించింది.

46) జానపరెడ్డి నాగయ్య @ నాగన్న వర్సెస్ ఆర్.మల్లికార్జునరావు, ఇతర 22 కేసుల్లో తెలంగాణ, ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రాలకు హైదరాబాద్ లోని హైకోర్టు ఇదే అంశంపై విచారణ జరుపుతున్నప్పుడు తీవ్రమైన గాయానికి రూ.25,000/- తీవ్రమైన గాయానికి రూ.3,000/- పిటిషనర్ కు రూ.3,000/- అదనపు పోషణకు, రూ.2,000/- రవాణా ఛార్జీలకు మంజూరు చేయబడింది. కేసు యొక్క వాస్తవాలు మరియు పరిస్థితులు మరియు రికార్డుల్లో లభ్యమయ్యే సాక్ష్యాల ఆధారంగా మరియు బాధితులకు న్యాయమైన, నిష్పాక్షికమైన, సమానమైన మరియు సహేతుకమైన నష్టపరిహారాన్ని అందించడానికి న్యాయస్థానాలు పరిగణనలోకి తీసుకోవాల్సిన స్థిరమైన చట్టం వెలుగులో, తక్షణ సందర్భంలో, పిటిషనర్-గాయపడిన వ్యక్తికి తీవ్రమైన గాయానికి రూ.25,000/- లభిస్తుందని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. సాధారణ గాయాలకు రూ.3వేలు, అదనపు పోషణకు రూ.3వేలు, రవాణా ఛార్జీల కింద రూ.2వేలు, నొప్పి, బాధలకు ట్రిబ్యునల్ మంజూరు చేసిన రూ.5వేలు, వైద్య ఖర్చులకు రూ.12వేలు ఇస్తారు. మొత్తంగా పిటిషనర్ కు రూ.50,000/-చెల్లిస్తారు.

47) పైన పేర్కొన్న విధంగా పాయింట్ నెం.1ను నిర్ణయించేటప్పుడు మోటారు సైకిల్ రైడర్ యొక్క కాంట్రిబ్యూటరీ నిర్లక్ష్యంలో 25% పరిష్కరించిన నేపథ్యంలో, పిటిషనర్ రూ.37,500/- నష్టపరిహారం పొందడానికి అర్హులు.

48) పాయింట్ నెం.4:

ఫలితంగా 2010లో 1668, 2010లో 1670, 2010లో 1675, 2012లో 1161, 2013లో 2261 జీవోలను పాక్షికంగా అనుమతించి, ఆర్డర్ చేశారు.

(ఎ) మోటారు సైకిల్ ను నడిపే వ్యక్తి వైపు నుండి దోహదపడే నిర్లక్ష్యాన్ని 25% గా మరియు క్రైమ్ వెహికల్ యొక్క డ్రైవర్ వైపు నుండి 75% గా నిర్ణయించారు;

(బి) పిటిషనర్లకు నష్టపరిహారం చెల్లించాలని, పేరా నెం.33లో సుప్రీంకోర్టు నిర్దేశించిన సెటిల్డ్ చట్టం ప్రకారం నిర్దేశించిన ప్రక్రియను అనుసరించి బీమా చేసిన వ్యక్తి నుంచి నష్టపరిహారం వసూలు చేయాలని బీమా సంస్థను ఆదేశిస్తారు.

(సి) 2006 నాటి ఎంవిఒపి నెం.738లోని పిటిషనర్లు రూ.11,55,375/- (రూ.11 లక్షల 55 వేల మూడువందల డెబ్బై ఐదు మాత్రమే) పరిహారానికి అర్హులు.

(డి) 2006 ఎంవిఒపి నెంబరు 739 లోని 3వ పిటిషనర్ రూ.4,78,350/- (రూ.4 లక్షల డెబ్బై ఎనిమిది వేల మూడు వందల యాభై మాత్రమే) పరిహారానికి అర్హులు.

(i) పెంచిన మొత్తం రూ.1,78,350/- కు దరఖాస్తు చేసిన తేదీ నుండి తిరిగి చెల్లించే వరకు సంవత్సరానికి 6% చొప్పున వడ్డీ ఉంటుంది.

(ii) పెంచిన మొత్తంపై అవసరమైన కోర్టు రుసుము చెల్లించిన తరువాత ట్రిబ్యునల్ నష్టపరిహార మొత్తాన్ని పంపిణీ చేస్తుంది.

(ఇ) ఎంవీఓపీలో పిటిషనర్. 2006 నంబరు 1397 ప్రకారం రూ.37,500/- (రూ.37,500/- నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి అర్హులు.

(i) పెంచిన రూ.8,500/- మొత్తంపై పిటిషన్ దాఖలు చేసిన తేదీ నుంచి తిరిగి చెల్లించే వరకు సంవత్సరానికి 6% చొప్పున వడ్డీ ఉంటుంది.

(ఎఫ్) ఈ తీర్పు అందిన తేదీ నుంచి ఒక నెలలోపు నష్టపరిహార మొత్తాన్ని జమ చేయాలని బీమా సంస్థను ఆదేశిస్తారు;

(జి) వడ్డీ మరియు పరిహారం పంపిణీకి సంబంధించి ట్రిబ్యునల్ యొక్క ఇతర ఆదేశాలు అన్ని ఒపిలలో మార్చబడవు.;

(హెచ్) అయితే, ఈ అప్పీళ్లలో ఖర్చులకు సంబంధించి ఎలాంటి ఉత్తర్వులు ఉండవు. పెండింగ్ లో ఉన్న ఇతర పిటిషన్లు ఏవైనా ఉంటే, పర్యవసానంగా మూసివేయబడతాయి.

జస్టిస్ బట్టు దేవానంద్

Dt. 15.06.2020

PGR

గమనిక: ఎల్ఆర్ కాపీ మార్క్ చేయాలి.