2023: ఏపీ హైకోర్టు:18755

ఆంధ్రప్రదేశ్ ఉన్నత న్యాయస్థానం, అమరావతి..

M.A.C.M.A.No. 1970 /2006

మధ్య:

1. ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రం, ప్రాతినిధ్యం వహిస్తున్న జిల్లా కలెక్టర్, అనంతపురం.

2. జిల్లా వైద్య, ఆరోగ్య శాఖ అధికారి, అనంతపురం

3. మెడికల్ ఆఫీసర్, మోడిఫైడ్ లెప్రసీ సెంటర్, యూనిట్ (ఎంఎల్సీ యూనిట్), ధర్మవరం.

... అప్పీలుదారులు/ప్రతిస్పందకుడు నెం.1 నుంచి 3 వరకు

మరియు

1. పి.రాధ, భర్త: ఐ.ఐ.భాస్కరరావు, హిందూ, వయస్సు 34 సంవత్సరాలు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండవ రోడ్డు, అనంతపురం.

2. ఐ.రాగ సుధ, తండ్రి: ఐ.భాస్కరరావు, వయస్సు 26 సంవత్సరాలు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండవ రోడ్డు, అనంతపురం.

3. ఐ.ఫణి రాఘవ, తండ్రి: ఐ.భాస్కరరావు, వయస్సు 25 సంవత్సరాలు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండవ రోడ్డు, అనంతపురం.

4. ఐ.సుధీర్కుమార్, తండ్రి: భాస్కరరావు, వయసు 23 ఏళ్లు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండో రోడ్డు, అనంతపురం.

5. ఐ.సాయి విజయ చంద్రిక, తండ్రి: ఐ.భాస్కరరావు, వయస్సు 4 సంవత్సరాలు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండవ రోడ్డు, అనంతపురం.

.... ప్రతివాదులు/పిటిషనర్లు

(R.2 నుండి R.4 వరకు మేజర్లుగా ప్రకటించబడతారు మరియు 2008 యొక్క M.A.C.M.P.5024లోని dt.22.08.2008 ఆదేశాల ప్రకారం R.1 యొక్క సంరక్షకత్వం నుంచి డిశ్చార్జ్ చేయబడతారు)

6. జనరల్ మేనేజర్, సదరన్ రైల్వే, బెంగళూరు.

.... ప్రతిస్పందకుడు/ప్రతిస్పందకుడు నెం.4

తీర్పు వెలువడిన తేదీ: 15.06.2023

ఆమోదం కోసం సమర్పించబడింది: గౌరవనీయ శ్రీ న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

1. స్థానిక వార్తాపత్రికల రిపోర్టర్లను తీర్పును చూడటానికి అనుమతించవచ్చా? అవును/కాదు

2. తీర్పు కాపీలను లా రిపోర్టర్లు/ జర్నల్స్ కు మార్క్ చేయవచ్చా? అవును/కాదు

3. తీర్పు యొక్క న్యాయమైన కాపీని చూడాలని ఆయన ప్రభువు కోరుకుంటున్నాడా? అవును/కాదు

దుప్పల వెంకట రమణ, న్యాయమూర్తి.

2023: ఏపీ హైకోర్టు:18755

ఆంధ్రప్రదేశ్ ఉన్నత న్యాయస్థానం, అమరావతి..

M.A.C.M.A.No. 1970 /2006

మధ్య:

1. ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రం, ప్రాతినిధ్యం వహిస్తున్న జిల్లా కలెక్టర్, అనంతపురం.

2. జిల్లా వైద్య, ఆరోగ్య శాఖ అధికారి, అనంతపురం

3. మెడికల్ ఆఫీసర్, మోడిఫైడ్ లెప్రసీ సెంటర్, యూనిట్ (ఎంఎల్సీ యూనిట్), ధర్మవరం.

... అప్పీలుదారులు/ప్రతిస్పందకుడు నెం.1 నుంచి 3 వరకు

మరియు

1. పి.రాధ, భర్త: ఐ.ఐ.భాస్కరరావు, హిందూ, వయస్సు 34 సంవత్సరాలు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండవ రోడ్డు, అనంతపురం.

2. ఐ.రాగ సుధ, తండ్రి: ఐ.భాస్కరరావు, వయస్సు 26 సంవత్సరాలు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండవ రోడ్డు, అనంతపురం.

3. ఐ.ఫణి రాఘువ, తండ్రి: ఐ.భాస్కరరావు, వయస్సు 25 సంవత్సరాలు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండవ రోడ్డు, అనంతపురం.

4. ఐ.సుధీర్కుమార్, తండ్రి: భాస్కరరావు, వయసు 23 ఏళ్లు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండో రోడ్డు, అనంతపురం.

5. ఐ.సాయి విజయ చంద్రిక, తండ్రి: ఐ.భాస్కరరావు, వయస్సు 4 సంవత్సరాలు, నివాసం: డి.నెం.2/146, రెండవ రోడ్డు, అనంతపురం.

.... ప్రతివాదులు/పిటిషనర్లు

(R.2 నుండి R.4 వరకు మేజర్లుగా ప్రకటించబడతారు మరియు 2008 యొక్క M.A.C.M.P.5024లోని dt.22.08.2008 ఆదేశాల ప్రకారం R.1 యొక్క సంరక్షకత్వం నుంచి డిశ్చార్జ్ చేయబడతారు)

6. జనరల్ మేనేజర్, సదరన్ రైల్వే, బెంగళూరు.

.... ప్రతిస్పందకుడు/ప్రతిస్పందకుడు నెం.4

పిటిషనర్ల తరఫు న్యాయవాది : ఆర్బిట్రేషన్ కోసం ప్రభుత్వ ప్లీడర్

1 నుండి 5 వరకు ప్రతివాదులకు న్యాయవాది : శ్రీ ఓ.ఉదయ్ కుమార్

రిఫర్ చేసిన కేసులు:

1. 2017 ఎసిజె 2700 (ఎస్సీ)

2. 2009 ఎసిజె 1298 (ఎస్సీ)

3. 2018 ఎసిజె 2782 (ఎస్సీ)

4. 2012 SCC ఆన్ లైన్ డెల్ = 2014 ACJ 1540

ఈ కోర్టు ఈ క్రింది వాటిని చేసింది:

2023: ఏపీ హైకోర్టు:18755

గౌరవనీయులైన శ్రీ న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

M.A.C.M.A.No. 1970 /2006

తీర్పు:

మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 లోని సెక్షన్ 173 (సంక్షిప్తంగా "చట్టం") కింద 11.10.2004 న మోటారు ప్రమాదాల క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్-కమ్ అడిషనల్ డిస్ట్రిక్ట్ జడ్జి ఇచ్చిన తీర్పును సవాలు చేస్తూ అనంతపురం జిల్లా కలెక్టర్, జిల్లా వైద్య మరియు ఆరోగ్య అధికారి మరియు అనంతపురం జిల్లా వైద్యాధికారి ప్రాతినిధ్యం వహించిన అప్పీలు నెం.1 నుండి 3/రాష్ట్రానికి అప్పీలుదారు ప్రాధాన్యత ఇచ్చారు. అనంతపురం (సంక్షిప్తంగా "ట్రిబ్యునల్") 1999 ఒ.పి.నెం.78లో, పిటిషన్ దాఖలు చేసిన తేదీ నుండి విచారణ తేదీ వరకు సంవత్సరానికి 9% వడ్డీతో సహా రూ.6,35,000/- పరిహారాన్ని మంజూరు చేస్తూ క్లెయిమ్ పిటిషన్ లో ప్రతివాదులు 1 నుండి 4 వరకు ఉమ్మడిగా మరియు అనేక విధాలుగా, మృతుడు భాస్కరరావు మరణం కారణంగా, 11.09.1995 న అనంతపురం జిల్లా పెనుగొండ మరియు చాకర్లపల్లి మధ్య లెవల్ క్రాసింగ్ నెం.77 వద్ద వెళుతూ మరణించాడు.

2. సౌలభ్యం కోసం ఇకపై క్లెయిమ్ పిటిషన్లో ట్రిబ్యునల్ ముందు ఇరుపక్షాలను చేర్చారు.

3. అప్పీలు నిర్ధారణకు సంబంధించిన క్లెయిమ్ పిటిషన్లోని సంక్షిప్త వాస్తవాలు ఈ క్రింది విధంగా ఉన్నాయి:

(ఎ) ధర్మవరంలోని కుష్టు వ్యాధి నియంత్రణ కేంద్రంలో నాన్ మెడికల్ సూపర్ వైజర్ గా పనిచేస్తున్న 43 ఏళ్ల ఐ.భాస్కరరావు మరణించేనాటికి నెలకు రూ.6,250 జీతం తీసుకుంటున్నాడు. 11.09.1995న మధ్యాహ్నం 3.10 గంటల సమయంలో మృతుడు ఏహెచ్ఎస్ 2118 నంబరు గల ప్రభుత్వ జీపులో ఇతర ఉద్యోగులతో కలిసి మడకశిర వైపు ప్రయాణిస్తుండగా పెనుగొండ-చాకర్లపల్లి మధ్య లెవల్ క్రాసింగ్ నెం.77 మీదుగా జీపు వెళ్తుండగా అకస్మాత్తుగా పెనుగొండ వైపు నుంచి బెంగళూరు వెళ్లే జీపును ఢీకొట్టింది. ఈ

కారణంగా మృతులతో సహా ఎనిమిది మంది తక్షణమే మరణించారు మరియు ప్రభుత్వ జీపు నెంబరు ఎహెచ్ఎస్ 2118 పూర్తిగా ధ్వంసమైంది.

పెనుగొండ- చాకర్లపల్లి మధ్య లెవల్ క్రాసింగ్ గేట్ నెం.77 వద్ద ప్రమాదం జరిగిందని, ఫలితంగా ప్యాసింజర్ రైలు జీపును ఢీకొట్టిందని, జీపులోని ఎనిమిది మంది అక్కడికక్కడే మృతి చెందారని హిందూపురం దక్షిణ మధ్య రైల్వే డ్యూటీలో ఉన్న స్టేషన్ మాస్టర్ శ్రీరామరెడ్డి అదే రోజు రైల్వే పోలీసులకు ఫిర్యాదు చేశారు. ఈ నివేదిక ఆధారంగా 1995 క్రైమ్ నెం.61లో సెక్షన్ 304-ఏ ఐపీసీ కింద కేసు నమోదు చేశారు.

(సి) మృతుడు భాస్కరరావు మరణం కారణంగా మొదటి పిటిషనర్-భార్య మరియు పిటిషనర్లు 2 నుండి 5 - మైనర్ పిల్లలు అంటే ఇద్దరు కుమార్తెలు మరియు ఇద్దరు కుమారులు రూ.12,00,000/- నష్టపరిహారం కోరుతూ ట్రిబ్యునల్ లో పిటిషన్ దాఖలు చేశారు.

(డి) ప్రతివాదులు 1 మరియు 3 రెండవ ప్రతివాది యొక్క రాతపూర్వక వాంగ్మూలాన్ని స్వీకరిస్తూ మెమో దాఖలు చేశారు. ప్రతివాది నెం.4 ఈ విషయాన్ని వ్యతిరేకించలేదు.

(ఇ) రెండో ప్రతివాది ఈ పిటిషన్ చట్టప్రకారం గానీ, వాస్తవాల ఆధారంగా గానీ సాధ్యం కాదని పేర్కొంటూ లిఖితపూర్వక వాంగ్మూలం దాఖలు చేశారు. ఏహెచ్ఎస్ 2118 నంబరు గల జీపు డ్రైవర్ ఎలాంటి అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా డ్రైవింగ్ చేయలేదని, 4వ ప్రతివాది ఉద్యోగి, విధుల్లో ఉన్న రైల్వే గేట్ మ్యాన్ (గేట్ కీపర్) నిర్లక్ష్యం కారణంగానే ఈ ప్రమాదం జరిగిందని, ఘటనా స్థలంలో లెవల్ క్రాసింగ్ గేటు నిర్వహణలో సమర్థవంతమైన చర్యలు తీసుకోలేదని ఆరోపించారు. 4వ ప్రతివాది/రైల్వేపై ప్రమాదానికి కారణమైన ఏహెచ్ఎస్ 2118 నంబరు గల జీపుకు నష్టపరిహారం చెల్లించాలని కోరుతూ 1997 నాటి జీవో 58లో దావా వేయగా, అనంతపురం సీనియర్ సివిల్ జడ్జి రూ.3,00,000/- ఖర్చు, వడ్డీతో కలిపి రూ.3,00,000 చెల్లించాలని 1998లో డిక్రీ జారీ చేశారు. ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో మృతుడి వయస్సు 43 ఏళ్లేనని పిటిషనర్లకు కచ్చితమైన ఆధారాలు

ఉన్నాయని పేర్కొంది. పిటిషనర్లు క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తం మితిమీరిపోయిందని, పిటిషన్ ను కొట్టివేయాలని కోరారు.

(ఎఫ్) పక్షాల అభ్యర్థనల దృష్ట్యా, ట్రిబ్యునల్ ఈ క్రింది అంశాలను రూపొందించింది:

(1) 11.09.1995న ఏహెచ్ఎస్ 2118 నెంబరు గల జీపును దాని డ్రైవర్ అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడపడం, ప్యాసింజర్ రైలును ఢీకొట్టి, మృతుడి మరణానికి కారణమా?

(2) పిటిషనర్లు నష్టపరిహారానికి అర్హులేనా, అలా అయితే, ఎంత మొత్తానికి, ఏ ప్రతివాదికి?

(3) ఏ ఉపశమనం?

(జి) పిటిషనర్ల వాదనను రుజువు చేయడానికి, విచారణ సమయంలో, పి.డబ్ల్యు.ఎస్.1 మరియు 2 పరిశీలించబడ్డాయి మరియు పిటిషనర్ల తరఫున ఎక్స్.ఎ.1 నుండి ఎ.4 మార్క్ చేయబడ్డాయి. ధర్మవరం ఎంఎల్ సీ యూనిట్ లో సీనియర్ అసిస్టెంట్ గా పనిచేస్తున్న ఆర్పీ నారాయణను ఆర్ డబ్ల్యూ1గా పరిశీలించి ప్రతివాదుల తరఫున ఎలాంటి డాక్యుమెంట్లు ఇవ్వలేదు.

(హెచ్) ట్రిబ్యునల్, రికార్డులో ఉన్న మొత్తం సాక్ష్యాలను విశ్లేషించిన తరువాత, రూ.6,35,000/- నష్టపరిహారంగా తీర్పు ఇచ్చింది. ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహార వివరాలు ఇక్కడ ఇవ్వబడ్డాయి:

S.No.	పరిహార పద్దు	రూ. 10,000 పరిహార మొత్తం రూ.
1.	ఆదాయ నష్టం	5,69,000/-
2.	కన్సార్టియంకు నష్టం	15,000/-
3.	ఆస్తి నష్టం	10,000/-
4.	అంత్యక్రియల ఖర్చులు	1,000/
5.	ప్రేమ, ఆప్యాయత కోల్పోవడం	40,000/-
మొత్తం		6,35,000/-

(i) ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహార పరిమాణంపై అసంతృప్తి చెందిన ప్రతివాదులు 1 నుంచి 3/రాష్ట్రం ఈ తీర్పును ఈ క్రింది కారణాలతో సవాలు చేశారు: (1) 6వ ప్రతివాది/రైల్వేలు పాత భాగస్వామిగా ఉండిపోయి, అప్పీలుదారులకు విరుద్ధమైన సాక్ష్యాధారాలు లేనప్పుడు ట్రిబ్యునల్ చూడాలి. 6వ ప్రతిస్పందకుడు మాత్రమే నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సి ఉంటుంది.

(ii) ప్రతివాదులు 1 నుండి 4/6వ ప్రతివాదులు ఉమ్మడిగా మరియు అనేకసార్లు నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారని ట్రిబ్యునల్ తప్పుగా పేర్కొంది.

(3) మృతుడి భార్యకు ప్రభుత్వం ఉద్యోగం కల్పించిందని, ఆమె అనంతపురం సబ్ రిజిస్ట్రార్ కార్యాలయంలో పనిచేస్తోందని, మృతుల మరణానికి అన్ని పింఛను ప్రయోజనాలు పొందిందని, ట్రిబ్యునల్ జారీ చేసిన ఉత్తర్వుల్లో అర్హతలు లేవని, ప్రతివాదులు 1 నుంచి 3/1 వరకు ఉన్న వాటిని కొట్టివేయాల్సిన బాధ్యత ఉందని ట్రిబ్యునల్ పరిగణనలోకి తీసుకోవాలి.

4. పైన పేర్కొన్న లెవెల్ క్రాసింగ్ వద్ద ప్రమాదాలను నివారించడానికి తక్షణ చర్యలు తీసుకుంటామని రైల్వే అధికారులు ఎప్పటికప్పుడు ప్రజలకు హామీ ఇవ్వాలని, ప్రమాదాలను నివారించడానికి చర్యలు తీసుకోకుండా రైల్వే అధికారులు ఉద్దేశపూర్వక నిర్లక్ష్యానికి పాల్పడ్డారని పిటిషనర్ల తరఫు న్యాయవాది వాదిస్తారు. ఏహెచ్ఎస్ 2118 నంబరు గల జీపు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించలేదని, వాహనంలో ఎలాంటి లోపం లేదని, అయితే 4వ ప్రతివాది/రైల్వే ఉద్యోగి నిర్లక్ష్యం కారణంగానే ఈ ప్రమాదం జరిగిందని, ప్యాసింజర్ రైలు జీపును ఢీకొట్టి ప్రమాదానికి కారణమైందని, దీంతో జీపులోని ఖైదీలు అక్కడికక్కడే మృతి చెందారని ఆయన పేర్కొన్నారు. ఏ కోణంలో చూసినా, 4వ ప్రతివాది/రైల్వే అధికారులు మాత్రమే నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సి ఉంటుంది. 5. 4వ ప్రతివాది/రైల్వే ఉద్యోగి మరియు జీప్ డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యం వహించారని ప్రతివాదులకు 1 నుండి 5/హక్కుదారులు నివేదిస్తారు. రైల్వే లెవల్ క్రాసింగ్ వద్ద గేట్ మెన్ (గేట్ కీపర్) ఉన్నాడని, రైలు వెళ్తోందని సమాచారం అందగానే గేటును మూసివేయాల్సిన బాధ్యత తనపై ఉందన్నారు. లెవల్ క్రాసింగ్ ను మూసివేయడంలో గేట్ మెన్ విఫలం కావడం వల్లే ఈ

ప్రమాదం జరిగిందని, అదే సమయంలో గేటు దాటే సమయంలో జీపు డ్రైవర్ కూడా డ్రైవింగ్ చేయడంలో జాగ్రత్తలు తీసుకోలేదని ఆయన పేర్కొన్నారు. ప్యాసింజర్ రైలు రైల్వే గేటు వద్ద ఎంత దూరంలో లేనప్పుడు జీపు డ్రైవర్, లెవల్ క్రాసింగ్ నిర్వహణకు నియమించిన గేట్ మెన్ ఇద్దరూ ప్రమాదానికి బాధ్యత వహిస్తారు. అందువల్ల, ప్రతివాదులు 1 నుండి 4/పిటిషనర్లు మరియు 6వ ప్రతిస్పందకుడు నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు. 4వ ప్రతివాది ఉద్యోగి తన విధులను సక్రమంగా నిర్వర్తించి ఉంటే ప్రమాదం జరిగి ఉండేది కాదన్నారు. అదేవిధంగా జీపు డ్రైవర్ రైల్వే గేటు దాటే సమయంలో రైలు కదలికలను గమనించి ఉంటే ప్రమాదం జరిగి ఉండేది కాదు. అంతేకాకుండా రైల్వే గేట్ కీపర్, జీపు డ్రైవర్ ఉద్దేశపూర్వకంగా నిర్లక్ష్యం వహించారని ఆయన పేర్కొన్నారు. వారి నిర్లక్ష్యమే ఇందుకు కారణమని స్పష్టమవుతోంది. అంతేగాక, డిపెండెన్సీ, సంప్రదాయ పద్ధులను కోల్పోయినందుకు సుప్రీంకోర్టు తీర్పులకు అనుగుణంగా లేని పరిహారాన్ని ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిందని ఆయన పేర్కొన్నారు. అందువల్ల, ప్రతివాదులు 1 నుండి 5/హక్కుదారులు ఇవ్వబడ్డ పరిహారం కంటే ఎక్కువ నష్టపరిహారానికి అర్హులు.

6. ప్రమాదాలను నివారించడానికి రైల్వే అధికారులు చర్యలు తీసుకున్నారని, మానవసహిత గేటుతో పాటు, మానవసహిత లెవల్ క్రాసింగ్ ఉందని సూచించే హెచ్చరిక బోర్డును ఏర్పాటు చేయడం ద్వారా రైల్వే అధికారులు చర్యలు తీసుకున్నారని 6 వ ప్రతివాదికి విన్నవించారు. లెవల్ క్రాసింగ్ కు సమీపంలో స్పీడ్ బ్రేకర్లు ఉన్నాయని ఆయన వాదించారు. రైల్వే గేటు దాటే సమయంలో జీపు డ్రైవర్ జాగ్రత్తలు తీసుకుని ఉంటే ఈ ప్రమాదం జరిగి ఉండేది కాదన్నారు. అందువల్ల, 6వ ప్రతిస్పందకుడు/రైల్వేలు నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన అవసరం లేదు మరియు దాని బాధ్యత నుండి మినహాయించబడవచ్చు. 7. ఇప్పుడు ఈ అప్పీలులో పరిగణనలోకి తీసుకోవాల్సిన అంశాలు: "1. రైల్వే ఉద్యోగి/గేట్ మెన్ నిర్లక్ష్యం ఏమైనా జరిగిందా లేదా ఏహెచ్ ఎస్ 2118 నెంబరు గల జీపు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యం వల్లనే ప్రమాదం జరిగిందా? 2. ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారం, కేసు వాస్తవాలు, పరిస్థితుల దృష్ట్యా న్యాయబద్ధంగా, సహేతుకంగా ఉందా, లేక పెంపునకు ఈ కోర్టు జోక్యం అవసరమా? 8. విద్వాంసుల వాదనలను పరిగణనలోకి తీసుకొని, రికార్డుల్లో ఉన్న ప్రదర్శిత పత్రాలతో సహా మొత్తం సాక్ష్యాలను పరిశీలించి, మదింపు చేశారు.

9. 11.09.1995న ఏహెచ్ఎస్ 2118 నంబరు గల జీపును దాని డ్రైవర్ ప్యాసింజర్ రైలు ఢీకొనడం వల్ల ప్రమాదం జరిగిందా, మరణించిన వ్యక్తి మరణానికి కారణమా అనే అంశంపై ట్రిబ్యునల్ నం.1ను రూపొందించిందని తీర్పును పరిశీలిస్తే తెలుస్తుంది. డాక్యుమెంటరీ సాక్ష్యాలతో పాటు సాక్షుల సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్న తరువాత, 4వ ప్రతివాది/రైల్వే అడ్మినిస్ట్రేషన్ కు చెందిన ఏహెచ్ఎస్ 2118 నెంబరు గల జీపును దాని డ్రైవర్ మరియు ఉద్యోగి (గేట్ కీపర్) అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్ల ఈ ప్రమాదం జరిగిందని పేరా నెం.8 వద్ద ఇచ్చిన తీర్పులో స్పష్టంగా పేర్కొంది. అందువల్ల, ఏహెచ్ఎస్ 2118 నెంబరు గల జీపును దాని డ్రైవర్ అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా నడపడం మరియు 4 వ ప్రతివాది / రైల్వే అడ్మినిస్ట్రేషన్ యొక్క ఉద్యోగి (గేట్ కీపర్) ఉద్దేశపూర్వక నిర్లక్ష్యం కారణంగా ప్రమాదం జరిగిందని ట్రిబ్యునల్ కనుగొన్న విషయాలలో జోక్యం చేసుకోవడానికి ఎటువంటి కారణం లేదని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది.

10. సాక్ష్యాధారాలు, రికార్డుల్లో ఉన్న డాక్యుమెంట్లను పరిశీలించగా జీపు డ్రైవర్ రైల్వే క్రాసింగ్ వద్దకు చేరుకోగానే గేటు తెరిచి ఉందని, ఎలాంటి డేంజర్ సిగ్నల్ లేదని, రైలు వచ్చే ప్రమాదం ఉందని హెచ్చరించారు. వాస్తవానికి జీపు డ్రైవర్ గేటులోకి వెళ్లగానే అకస్మాత్తుగా ప్యాసింజర్ రైలు వచ్చి జీపును ఢీకొనడంతో జీపు డ్రైవర్ ఢీకొట్టలేకపోయాడు. ప్యాసింజర్ రైలు జీపును ఢీకొనడంతో జీపులోని ఎనిమిది మంది అక్కడికక్కడే మృతి చెందారు. అంతేకాకుండా రోడ్డుకు ఇరువైపులా ఇనుప గేట్లతో కూడిన పబ్లిక్ లెవల్ క్రాసింగ్ ఉంది. గేట్ మెన్ (గేట్ కీపర్) కోసం క్యాబిన్ ఉండేది. రైలు దాటుతున్నప్పుడు లెవల్ క్రాసింగ్ గేట్లను మూసివేయడం రైల్వేల ఆనవాయితీ. వచ్చే ప్రజలు, వాహనాలు రైలు వెళ్లే వరకు వేచి ఉండాలని హెచ్చరించేందుకు రెడ్ లైట్ సిగ్నల్ కూడా ఏర్పాటు చేశారు.

11. దురదృష్టవశాత్తూ గేటు కీపర్ తన డ్యూటీలాగే గేటును మూసివేయలేదు. లెవెల్ క్రాసింగ్ వద్ద రైల్వే అధికారులు మోహరించిన గేట్ కీపర్ యొక్క విధి రైలు సమీపిస్తున్నప్పుడు ట్రాఫిక్ మరియు వాహనాలు మరియు పాదచారులు వెళ్ళకుండా నిరోధించడం. ఈ డ్యూటీని ఆ రోజు గేట్ కీపర్ నిర్లక్ష్యం చేశాడు. లైన్లు క్లియర్ గా ఉన్నాయని భావించిన జీప్ డ్రైవర్.. ప్రమాదం జరిగిన రోజు జీపు లెవల్ క్రాసింగ్ లోకి ప్రవేశించినప్పుడు గేట్లు మూసివేయకపోవడంతో ఈ ప్రమాదం

జరిగింది. రైల్వే అడ్మినిస్ట్రేషన్ యొక్క గేట్ మెన్ (4 వ ప్రతివాది) మరియు నెంబరు ఎహెచ్ఎస్ 2118 ఉన్న జీపు డ్రైవర్ ఈ ప్రమాదానికి బాధ్యులని ఇది స్పష్టంగా రుజువు చేస్తుంది. దురదృష్టవశాత్తూ జీపు డ్రైవర్ గేటులోకి ప్రవేశించగానే అకస్మాత్తుగా ప్యాసింజర్ రైలు కనిపించిందని, తన సర్వశక్తులూ ఒడ్డడంతో డ్రైవర్ ఢీకొట్టకుండా తప్పించుకోలేకపోయాడని, ఫలితంగా జీపులోని ఖైదీలు (8 మంది) అక్కడికక్కడే మృతి చెందారని తెలిపారు. లెవల్ క్రాసింగ్ గేట్ మెన్ గానీ, జీపు డ్రైవర్ గానీ అప్రమత్తంగా ఉండి ఉంటే ఈ ప్రమాదం జరిగి ఉండేది కాదు. అందువల్ల రైల్వే ఉద్యోగి గేటును మూసివేయకుండా నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించి రైలు వస్తున్నట్లు ప్రజలను హెచ్చరించాడు.అయితే లెవెల్ క్రాసింగ్ వద్ద రోడ్డుకు ఇరువైపులా సరైన నిఘా లేకపోవడంతో జీపు డ్రైవర్ మరింత నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించి ప్రమాదం జరిగింది. అందువల్ల, ఇందులో 6వ ప్రతివాది/రైల్వే అడ్మినిస్ట్రేషన్ మరియు అప్పీలుదారులు ఇద్దరూ కంట్రిబ్యూటరీ నిర్లక్ష్యానికి దోషులు మరియు నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు. అప్పీలుదారులు/రాష్ట్రం మరియు 6వ ప్రతివాది/రైల్వే అడ్మినిస్ట్రేషన్ పై బాధ్యతను నిర్ణయించడానికి ఈ కోర్టు ఆత్రుతగా పరిగణనలోకి తీసుకుంటుంది.

12. మోటారు వాహనాల చట్టం అనేది నిజమైన క్లెయిమ్లు సందర్భాల్లో బాధితులు లేదా వారి కుటుంబాలకు ఉపశమనం కలిగించడానికి ఉద్దేశించిన ప్రయోజనకరమైన చట్టం. ప్రస్తుత కేసులో సుప్రీంకోర్టు తీర్పులను అనుసరించి ఏ సూత్రాలపై పరిహారం ఇవ్వవచ్చనే విషయంలో స్పష్టత లేదు.

13. ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహార పరిమాణానికి సంబంధించి, ఆదాయ నష్టానికి పరిహారం ఇవ్వడానికి నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ వర్సెస్ ప్రణయ్ సేథీ 1 కేసులో గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుకు విరుద్ధంగా ఉంది.

14. సరళా వర్మ వర్సెస్ ఢిల్లీ ట్రాన్స్పోర్ట్ కార్పొరేషన్ 2 కేసులో సుప్రీంకోర్టు పేరా 9లో ఈ క్రింది విధంగా పేర్కొంది: 9. మరణిస్తే నష్టపరిహారాన్ని అంచనా వేయడానికి ప్రాథమికంగా మూడు వాస్తవాలను మాత్రమే హక్కుదారులు నిర్ధారించాల్సి ఉంటుంది: (ఎ) మరణించిన వ్యక్తి వయస్సు; (బి) మరణించిన వారి ఆదాయం; మరియు (c) ఆధారపడిన వారి సంఖ్య. డిపెండెన్సీ నష్టాన్ని

నిర్ధారించడానికి ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయించాల్సిన అంశాలు (1) ఆదాయాన్ని చేరుకోవడానికి చేయాల్సిన చేర్పులు/ మినహాయింపులు; (ii) మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వ్యక్తిగత జీవన ఖర్చుల కొరకు మినహాయించడం; మరియు (iii) మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వయస్సుకు సంబంధించి వర్తింపజేయాల్సిన గుణకం. ఈ నిర్ణయాలను ప్రామాణికంగా తీసుకుంటే నిర్ణయాల్లో ఏకరూపత, స్థిరత్వం ఉంటాయి. వివరణాత్మక ఆధారాలు అవసరం తక్కువ. ప్రమాద క్లెయిమ్లను ఆలస్యం చేయకుండా పరిష్కరించడం కూడా బీమా కంపెనీలకు సులభం అవుతుంది.

15. మృతుడు వేతన ఉద్యోగి మరియు ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి 41 - 45 సంవత్సరాల మధ్య వయస్సు కలిగి ఉన్నాడు, ఎక్స్.ఎ.1 నుండి ఎ.3 ప్రకారం, ఎఫ్ఐఆర్, విచారణ మరియు పోస్ట్ మార్టం సర్టిఫికేట్ మరియు మృతుడి వయస్సు "43" సంవత్సరాలు అని స్థిరంగా ఉంది. అందువల్ల ట్రిబ్యునల్ మృతుడి వయస్సును 43 ఏళ్లుగా పరిగణించింది. ప్రణయ్ సేథీ కేసులో నిర్దేశించిన మార్గదర్శకాల ప్రకారం, అతని వాస్తవ వేతనంలో 30% అదనంగా అతని ఆదాయాన్ని అంచనా వేయడానికి భవిష్యత్తు అవకాశాల కోసం జోడించాల్సి ఉంటుంది, దీనిలో పేరా 59.3 ప్రకారం, "ఆదాయాన్ని నిర్ణయించేటప్పుడు, భవిష్యత్తు అవకాశాల కోసం మరణించిన వ్యక్తి యొక్క ఆదాయానికి వాస్తవ వేతనంలో 50% జోడించడం. మరణించిన వ్యక్తికి శాశ్వత ఉద్యోగం ఉండి, 40 సంవత్సరాల కంటే తక్కువ వయస్సు ఉన్నట్లయితే, వారిని చేయాలి. మృతుడి వయస్సు 40 నుంచి 50 ఏళ్ల మధ్య ఉంటే అదనంగా 30 శాతం ఉండాలి. ఒకవేళ మరణించిన వ్యక్తి 50 నుంచి 60 ఏళ్ల మధ్య ఉంటే 15 శాతం అదనంగా చేర్చాలి. వాస్తవ వేతనాన్ని వాస్తవ జీతం లేని పన్నుగా చదవాలి.

16. ప్రణయ్ సేథీ కేసులో (సుప్ర) నిర్దేశించిన సూత్రాల దృష్ట్యా ట్రిబ్యునల్ అతని వాస్తవ ఆదాయంలో 30% అతని ఆదాయాన్ని నిర్ణయించడానికి భవిష్యత్తు అవకాశాలకు జోడించాలి. కానీ, భవిష్యత్ అవకాశాలను పరిగణనలోకి తీసుకోకుండా ట్రిబ్యునల్ తప్పు చేసింది.

17. సరళా వర్మ కేసు (సుప్ర) తీర్పుకు విరుద్ధంగా "11.38" గుణకాన్ని వర్తింపజేయడంలో ట్రిబ్యునల్ మరింత తప్పు చేసింది, దీనిలో డిపెండెన్సీ నష్టాన్ని ఈ క్రింది విధంగా తిరిగి అంచనా వేశారు.

21. కాబట్టి ఉపయోగించాల్సిన గుణకం పై పట్టికలోని కాలమ్ (4)లో పేర్కొన్న విధంగా ఉండాలని మేము భావిస్తున్నాము (సుసమ్మ థామస్, త్రిలోక్ చంద్ర మరియు చార్లీలను వర్తింపజేయడం ద్వారా తయారు చేయబడింది), ఇది 18 (15 నుండి 20 మరియు 21 నుండి 25 సంవత్సరాల వయస్సు గలవారికి) యొక్క ఆపరేటివ్ గుణకంతో ప్రారంభమవుతుంది, ప్రతి ఐదు సంవత్సరాలకు ఒక యూనిట్ తగ్గించబడుతుంది. అంటే 26 నుంచి 30 ఏళ్లకు ఎం-17, 31 నుంచి 35 ఏళ్లకు ఎం-16, 36 నుంచి 40 ఏళ్లకు ఎం-15, 41 నుంచి 45 ఏళ్లకు ఎం-14, 46 నుంచి 50 ఏళ్లకు ఎం-13, ఆ తర్వాత ప్రతి ఐదేళ్లకు రెండు యూనిట్లు, అంటే 51 నుంచి 55 ఏళ్లకు ఎం11, 51 నుంచి 55 ఏళ్లకు ఎం-11, 6 నుంచి 6 ఏళ్ల వరకు 61 నుంచి 65 ఏళ్లకు ఎం-7, 66 నుంచి 70 ఏళ్లకు ఎం-5.

మృతుడికి భార్య, ఇద్దరు మైనర్ కుమారులు, ఇద్దరు మైనర్ కుమార్తెలు ఉన్నారు. అందువలన, అతనిపై ఆధారపడిన కుటుంబ సభ్యుల సంఖ్య "ఐదు". వ్యక్తిగత, జీవన వ్యయాల్లో 1/4 వంతు కోత విధించాలని సరళా వర్మ కేసులో (సుప్ర) సుప్రీంకోర్టు తీర్పునిచ్చింది. సరళా వర్మ కేసులో గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు అభిప్రాయం ఈ క్రింది విధంగా ఉంది: "14. కొన్ని సందర్భాల్లో వ్యక్తిగత, జీవన వ్యయాల కోసం చేయాల్సిన మినహాయింపును త్రిలోక్ చంద్రలో సూచించిన యూనిట్ల ఆధారంగా లెక్కించినప్పటికీ, ప్రామాణిక తగ్గింపులను వర్తింపజేయడం సాధారణ పద్ధతి. ఈ కోర్టు యొక్క అనేక తదుపరి తీర్పులను పరిగణనలోకి తీసుకున్న తరువాత, మృతుడికి వివాహం జరిగిన చోట, మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వ్యక్తిగత మరియు జీవన ఖర్చులకు మినహాయింపు, ఆధారపడిన కుటుంబ సభ్యుల సంఖ్య 2 నుండి 3 వరకు ఉన్న చోట మూడింట ఒక వంతు (1/3వ వంతు), ఆధారపడిన కుటుంబ సభ్యుల సంఖ్య 4 నుండి 6 ఉన్న చోట నాలుగింట ఒక వంతు (1/4వ వంతు) ఉండాలని మేము భావిస్తున్నాము. మరియు ఐదవ వంతు (1/5వ వంతు) ఆధారపడిన కుటుంబ సభ్యుల సంఖ్య ఆరు కంటే ఎక్కువగా ఉంటుంది."

19. హక్కుదారులకు చెల్లించాల్సిన పరిహారాన్ని మదింపు చేసేటప్పుడు, ట్రిబ్యునల్ 1995 ఆగస్టు నెలకు సంబంధించి మృతుడి లాస్ట్ పే సర్టిఫికేట్ (ఎక్స్.ఎ.4)ను పరిగణనలోకి తీసుకుంది, దీనిలో

మృతుడు చివరిసారిగా తీసుకున్న నెలవారీ జీతం రూ.6,250/-. ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి అంటే 11.09.1995 నాటికి మృతుడు రాష్ట్ర ప్రభుత్వ శాశ్వత ఉద్యోగి. తన వాస్తవ వేతనంలో 30% అదనంగా అతని ఆదాయాన్ని అంచనా వేయడానికి భవిష్యత్తు అవకాశాల కోసం జోడించారు మరియు అతని వాస్తవ వేతనంలో 30% రూ.1,875/- (రూ.6,250 x 30% = రూ.1,875/-) గా లెక్కించబడుతుంది. ఈ విధంగా మృతుడి మొత్తం నెలవారీ ఆదాయం రూ.8,125/- (రూ.6,250/- + రూ.1,875/-) గా లెక్కించబడుతుంది. ఆ తర్వాత ఆ మొత్తంలో 1/4 వంతును తన వ్యక్తిగత, జీవన ఖర్చులకు మినహాయించుకోవాలి. నెలవారీ ఆదాయంలో 1/4వ వంతు అంటే రూ.2,031.25, (రూ.8,125 x 1/4 = రూ.2,031.25) అంటే రూ.2,031/-. ఈ మొత్తాన్ని అతని నెలవారీ ఆదాయం నుండి జీవన మరియు వ్యక్తిగత ఖర్చుల కోసం మినహాయించిన తరువాత, మృతుడి నెలవారీ ఆదాయం రూ.6,094/- (రూ.8,125 - రూ.2,031) మరియు మృతుడి వార్షిక ఆదాయం రూ.6,094/- x 12 = రూ.73,128/-గా లెక్కించబడుతుంది. మృతుడి వయస్సు 43 సంవత్సరాలు కాబట్టి, సరళా వర్మ (సుప్ర) విషయంలో గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పు ప్రకారం డిపెండెన్సీ నష్టాన్ని అంచనా వేయడానికి "14" గుణకం వర్తిస్తుంది మరియు డిపెండెన్సీ నష్టాన్ని రూ.73,128/- x 14 = రూ.10గా అంచనా వేస్తారు. 23,792/-.

20. ట్రిబ్యునల్ భవిష్యత్ అవకాశాలు, డిపెండెన్సీ నష్టానికి తగిన నష్టపరిహారం ఇవ్వలేదని ఈ కోర్టు గుర్తించింది. ట్రిబ్యునల్ తీర్పును చదివితే ట్రిబ్యునల్ విధానం ప్రస్తుత న్యాయ అభిప్రాయంతో ఏమాత్రం ఏకీభవించడం లేదని స్పష్టమవుతుంది. అందువలన, హక్కుదారులు "డిపెండెన్సీ నష్టం" శీర్షిక కింద రూ.10,23,792/- మొత్తాన్ని పొందడానికి అర్హులు, ఇది గణనీయంగా ఉంటుంది.

21. ప్రణయ్ సేథీ కేసులో (సుప్ర) మరియు మాగ్మా జనరల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, వి.ఎస్.నాను రామ్ @ చుహ్రూ రామ్ మరియు ఇతరులలో నిర్దేశించిన సూత్రాలకు విరుద్ధంగా, ఆస్తి నష్టం, కన్సార్టియం నష్టం మరియు అంత్యక్రియల ఖర్చులు వంటి సంప్రదాయ పద్దుల కింద పరిహారం ఇవ్వడంలో ట్రిబ్యునల్ తప్పు చేసింది. అంత్యక్రియల ఖర్చులు:

22. ఈ సంప్రదాయ పద్దు కింద ట్రిబ్యునల్ అంత్యక్రియల ఖర్చుల కోసం రూ.1,000/- మొత్తాన్ని తప్పుగా విధించింది. దీనిని రూ.1,000/- నుంచి రూ.15,000/- కు పెంచారు (ప్రణయ్ సేథీ కేసులో రాజ్యాంగ ధర్మాసనం నిర్ణయం ప్రకారం). ఆస్తి నష్టం:

23. ఈ సంప్రదాయ పద్దు కింద ట్రిబ్యునల్ ఆస్తి నష్టానికి రూ.10,000/- మొత్తాన్ని తప్పుగా తీర్పునిచ్చింది. దీనిని రూ.10,000/- నుంచి రూ.15,000/- కు పెంచారు (ప్రణయ్ సేథీ కేసులో రాజ్యాంగ ధర్మాసనం నిర్ణయం ప్రకారం). కన్సార్టియం నష్టం:

24. ఈ సంప్రదాయ పద్దు కింద ట్రిబ్యునల్ ఏకపక్షంగా రూ.15,000/- మొత్తాన్ని 1వ పిటిషనర్/భార్యకు కేటాయించింది, ఇది ప్రణయ్ సేథీ కేసులో సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుకు అనుగుణంగా లేదు. మొదటి పిటిషనర్/భార్యకు రూ.15,000/- నుంచి రూ.40,000/- కు పెంచారు.

25. మోటారు వాహనాల చట్టం అనేది నిజమైన క్లెయిమ్లు సందర్భాల్లో బాధితులు లేదా వారి కుటుంబ సభ్యులకు ఉపశమనం కలిగించడానికి ఉద్దేశించిన ప్రయోజనకరమైన చట్టం. మాగ్మా కేసులో (సుప్రా) గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుకు అనుగుణంగా, మరణించిన నలుగురు పిల్లలు (ప్రతివాదులు 2 నుండి 5 వరకు) తల్లిదండ్రుల సహాయం, రక్షణ, ఆప్యాయత, సమాజం, క్రమశిక్షణ, మార్గదర్శకత్వం మరియు శిక్షణను కోల్పోయినందుకు తల్లిదండ్రుల కన్సార్టియంకు రూ.40,000/- చొప్పున "ప్రేమ మరియు ఆప్యాయత కోల్పోవడం" అనే శీర్షిక కింద పరిహారం పొందడానికి అర్హులు. అందువలన, తల్లిదండ్రుల కన్సార్టియం కింద 2 నుండి 5 సంవత్సరాల మైనర్ పిల్లలు/ప్రతిస్పందకులు ఒక్కొక్కరికి రూ.40,000/- పొందడానికి అర్హులు, ఇది రూ.1,60,000/- (రూ.40,000/- x 4 = రూ.1,60,000/-) అవుతుంది.

26. సరళా వర్మ కేసులో (సుప్రా) గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు "న్యాయమైన పరిహారం" అనే భావనను వివరిస్తూ

> " ఈ క్రింది విధంగా గమనించబడింది: "పరిహారం ఇవ్వడానికి సంబంధించిన బాగా స్థిరపడిన సూత్రాలను వర్తింపజేయడం ద్వారా, తప్పు

ఫలితంగా జరిగిన నష్టాన్ని పూడ్చడానికి, డబ్బు చేయగలిగినంత వరకు, న్యాయంగా మరియు సమానంగా ఉండే తగిన పరిహారం. ఇది బొనాంజాగానో, పెద్దమొత్తంలోనో, లాభ వనరుగానో ఉండటానికి ఉద్దేశించినది కాదు. 27. సుప్రీంకోర్టు తీర్పులో నిర్ణయించిన నిష్పత్తిని, పైన చేసిన లెక్కలను పరిగణనలోకి తీసుకుని, ప్రతివాదులకు చెల్లించాల్సిన మొత్తం పరిహారాన్ని ఈ క్రింది విధంగా పునః మూల్యాంకనం చేస్తారు.

S.No.	పరిహార పద్దు	రూ. 10,000 పరిహార మొత్తం రూ.
1.	ఆధారపడటం కోల్పోవడం	రూ. 10,23,792.00 (రూ.6,094 /- x 12 = రూ.73,128/- x 14 = రూ.10,23,792/-)
2.	ఆస్తి నష్టం	రూ.15,000.00
3.	అంత్యక్రియల ఖర్చులు	రూ.15,000.00
4.	మృతుడి భార్యకు, నలుగురు మైనర్ పిల్లలకు 40,000 x 5 నష్టం	రూ. 2,00,000.00
	మొత్తం	రూ.12,53,792.00
	(-) ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారం	రూ. 6,35,000.00
పెరిగిన మొత్తం		రూ.6,18,792.00

28. ప్రస్తుత కేసులో, హక్కుదారులు ఎటువంటి క్రాస్-అభ్యంతరాలు దాఖలు చేయనప్పటికీ, అప్పీల్ చేయని లేదా క్రాస్-అభ్యంతరాలు దాఖలు చేయని వ్యక్తికి ఉపశమనం ఇవ్వడానికి ఆర్డర్ ఎక్స్ఎల్ఐ రూల్ 33 సిపిసి అప్పిలేట్ కోర్టుకు అధికారం ఇస్తుంది. పార్టీల మధ్య పూర్తి న్యాయం చేయడమే ఈ నిబంధన ఉద్దేశం. నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ కోమల్ మరియు ఇతరులు 4 ఆర్డర్ XLI రూల్ 33 CPC కింద, ఎలాంటి అప్పీల్/క్రాస్ అభ్యంతరాలు లేనప్పుడు కూడా నష్టపరిహారాన్ని పెంచే అధికారం అప్పిలేట్ కోర్టుకు ఉందని స్పష్టమైంది. ఈ తీర్పులోని పేరా నెం.12 ఇలా ఉంది.

> 12. మోటారు వాహనాల చట్టం 1988లోని సెక్షన్ 168 ప్రకారం కేవలం చట్టప్రకారం, హక్కుదారులు క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తం కంటే ఎక్కువ మొత్తంలో నష్టపరిహారం చెల్లించే అధికారం కోర్టుకు ఉంది. మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 లోని నిబంధనలు స్పష్టంగా ప్రయోజనకరమైన చట్టం, కాబట్టి కోర్టు కేవలం నష్టపరిహారాన్ని అంచనా వేయడానికి వీలు కల్పించే విధంగా అర్థం చేసుకోవాలి. సివిల్ ప్రొసీజర్ కోడ్ లోని ఆర్డర్ ఎక్స్ ఎల్ ఐ రూల్ 33 పరిధి, క్రాస్ అభ్యంతరాలు లేనప్పుడు యాక్సిడెంట్ కేసుల్లో తీర్పు మొత్తాన్ని పెంచే అధికారం హైకోర్టుకు ఉందని నాగప్ప వర్సెస్ గురుదయాళ్ సింగ్, ఏఐఆర్ 2003 ఎస్సీ 674 కేసులో సుప్రీంకోర్టు చర్చించింది. అటువంటి నష్టపరిహారం మరియు తగిన సందర్భాల్లో ట్రిబ్యునల్/కోర్టు కోరిన దానికంటే ఎక్కువ పరిహారం పొందడానికి హక్కుదారు అర్హుడని భావిస్తే, ట్రిబ్యునల్ అటువంటి తీర్పును జారీ చేయవచ్చు మరియు గాయపడినవారు అప్పీలు లేదా క్రాస్-అభ్యంతరాలు దాఖలు చేయకుండానే అప్పీలేట్ దశలో నష్టపరిహారాన్ని పెంచడానికి కోర్టుకు అధికారం ఇస్తుంది."

29. మోటారు వాహనాల చట్టం 1988లోని పై నిబంధనల ప్రకారం, హక్కుదారులు క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తం వరకు మాత్రమే పరిహారం ఇవ్వడానికి ఎటువంటి పరిమితి లేదు. తగిన సందర్భంలో, రికార్డు చేయబడిన సాక్ష్యాల నుండి, ట్రిబ్యునల్ / కోర్టు పరిగణనలోకి తీసుకుంటే, హక్కుదారుడు క్లెయిమ్ చేసిన దానికంటే ఎక్కువ పరిహారం పొందడానికి అర్హులు. తీర్పుల్లో

మార్గదర్శకాలను అనుసరించి అప్పీలు లేదా క్రాస్ అభ్యంతరాలు దాఖలు చేయకుండానే అప్పీలేట్ దశలో నష్టపరిహారాన్ని పెంచుకునే హక్కు హక్కు ఉందని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది.

30. అందువల్ల పైన పేర్కొన్న చర్చ దృష్ట్యా ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన తీర్పు పరిహారాన్ని రూ.6,35,000/- నుంచి రూ.12,53,792/-కు పెంచడానికి జోక్యం చేసుకోవాల్సిన అవసరం ఉందని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది.

31. పైన పేర్కొన్న కారణాల వల్ల, అప్పీలుదారులు కోరిన అప్పీలును ఇందుమూలంగా కొట్టివేస్తారు మరియు నష్టపరిహార మొత్తాన్ని రూ.6,35,000/- నుంచి రూ.12,53,792/- కు పెంచుతారు, సంవత్సరానికి 9% వడ్డీ మరియు క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేసిన తేదీ నుండి సాక్షాత్కారం పొందే వరకు ఖర్చులతో సహా, అప్పీలుదారులు 1 నుండి 3 మరియు 6 వ ప్రతివాదులు (జనరల్ మేనేజర్, జనరల్ మేనేజర్, సదరన్ రైల్వే, బెంగళూరు). ఈ తీర్పు వెలువడిన తేదీ నుంచి రెండు నెలల్లోగా 50 శాతం (రూ.6,26,896/-) పరిహారం మొత్తాన్ని (రూ.12,53,792/-) డిపాజిట్ చేయాలని, లేనిపక్షంలో వారిపై చర్యలు తీసుకుంటామని పిటిషనర్లు 1 నుంచి 3, 6వ ప్రతివాదులు (జనరల్ మేనేజర్, దక్షిణ రైల్వే, బెంగళూరు) ఆదేశించారు.

(ii) హక్కుదారులు వారు క్లెయిమ్ చేసిన పరిహారానికి మించి పెంచిన మొత్తానికి సంబంధించి అవసరమైన కోర్టు-ఫీజును చెల్లించాలని ఆదేశించబడుతుంది.

(iii) అటువంటి డిపాజిట్ పై, ట్రిబ్యునల్ కు సరైన దరఖాస్తును దాఖలు చేయడం ద్వారా, ట్రిబ్యునల్ కేటాయించిన వడ్డీ మరియు ఖర్చులతో సహా మొత్తాన్ని ఉపసంహరించుకోవడానికి హక్కుదారులు అనుమతించబడతారు.

(iv) ట్రిబ్యునల్ యొక్క తీర్పు పైన పేర్కొన్న పరిధికి మరియు పైన పేర్కొన్న నిబంధనలు మరియు ఆదేశాలలో సవరించబడింది.

(v) ఈ రోజు నుండి మూడు వారాల్లోగా రికార్డును తిరిగి ట్రిబ్యునల్ కు పంపాలి.

(vi) దీనికి కొనసాగింపుగా, పరిశీలనకు పెండింగ్ లో ఉన్న మధ్యవర్తిత్వ దరఖాస్తులు ఏవైనా ఉంటే, వాటిని మూసివేయాలి.

న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

15.06.2023 L.R.కాపీ మార్క్ చేయాలి

DNS/ Mjl/*

గౌరవనీయులైన శ్రీ న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

M.A.C.M.A.No. 1970 /2006

15.06.2023

L.R.కాపీని మార్క్ చేయాలి

DNS MjI/*