గౌరవనీయ జస్టిస్ టి.మల్లికార్జునరావు

M.A.C.M.A. నెం.3485 ఆఫ్ 2008 &

MACMA. నెం.3971 ఆఫ్ 2012

సాధారణ తీర్పు:

1. విజయనగరంలోని మోటార్ యాక్సిడెంట్స్ క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్ కమ్-1 అడిషనల్ డిస్ట్రిక్ట్ జడ్జి (సంక్షిప్తంగా "ట్రిబ్యునల్") చైర్మన్ జారీ చేసిన ఎం.వి.ఓ.పి నెం.608లో 18.06.2008 నాటి ఉత్తర్వు మరియు డిక్రీతో విసిగిపోయిన ప్రతివాది నెం.6-న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, దాని శ్రీకాకుళం డివిజనల్ మేనేజర్ ప్రాతినిధ్యం వహిస్తున్న ఎం.ఎ.సి.ఎ.8 నెం.3.2.8 నం.2.8ను దాఖలు చేశారు. దీనికి విరుద్ధంగా 2012లో ఎంఏసీఏఎంఏ నెం.3971 దాఖలు చేశారు. ఈ రెండు అప్పీళ్లను ఉమ్మడి తీర్పు ద్వారా పరిష్కరిస్తారు, ఎందుకంటే అవి 2005 ఎం.వి.ఒ.పి నెం.608 లో చేసిన ఉత్తర్వుల నుండి ఉత్పన్నమవుతాయి.

2. 2. సౌలభ్యం కోసం ఇకపై పార్టీలను ఎంవీవోపీలో గ్రూపులుగా పేర్కొంటారు.

3. 3. 03.12.2004న జరిగిన మోటారు వాహన ప్రమాదంలో రవ్వ రామారావు (ఇకపై 'మృతుడు'గా పేర్కొనాలి) మరణించినందుకు రూ.12,00,000/- నష్టపరిహారం కోరుతూ మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988లోని సెక్షన్ 166 (సంక్షిప్తంగా 'ఎంవీ యాక్ట్') కింద దాఖలైన క్లెయిమ్ పిటిషన్ ఇది.

4. 4. మృతుడు మొదటి హక్కుదారుడి భర్త మరియు 2 నుండి 4 హక్కుదారుల తండ్రి అనే విషయంలో వివాదం లేదు.

5. 5. 03.12.2004న రాత్రి 07.30 గంటల సమయంలో మృతుడు తన బంధువుతో కలిసి రైల్వే బ్రిడ్జి సమీపంలోని సెల్లిమర్ల గ్రామ శివారుకు వెళ్లాడు. ఆ సమయంలో, మొదటి ప్రతిస్పందకుడు నెంబరు కలిగిన ట్రాక్టర్-ట్రైలర్ ను నడిపాడు. ఏపీ 30 యూటీ/ఆర్

0999, ఏఏఎస్ 0225 (ఇకపై 'అపరాధ వాహనం'గా పిలుస్తారు) రామతీర్థం వైపు నుంచి అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా, హారన్ ఊదకుండా మృతుడిని ఢీకొట్టింది. దీంతో తీవ్ర గాయాలపాలైన వ్యక్తి అక్కడికక్కడే మృతి చెందాడు. మొదటి నిందితుడిపై ఐపీసీ సెక్షన్ 304ఏ కింద నెల్లిమర్ల పోలీసులు 2004 సీఆర్ నెం.100లో కేసు నమోదు చేశారు.

6. 6. ప్రతివాదులు 1, 2, 4 మరియు 5 మంది ఎక్స్ పార్టేగా ఉన్నారు.

7. 7. మూడో ప్రతివాది-ఐసీఐసీఐ లాంబార్డ్ జనరల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ కౌంటర్ దాఖలు చేసి, ప్రమాదం జరిగిన తీరు, మృతుడి వయస్సు, ఆదాయం సహా చాలా పిటిషన్లను తిరస్కరించిందని, స్థానిక రాజకీయ నాయకుల ఒత్తిడితో పోలీసులు మొదటి ప్రతివాదిపై తప్పుడు కేసు పెట్టారని వాదించింది. ఈ వాదన చాలా మితిమీరినది. ప్రమాదానికి గురైన వాహనానికి తమ కంపెనీతో బీమా చేయించారని, ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి పాలసీ అమల్లో ఉందని క్లెయిందారులు కచ్చితమైన రుజువు చేస్తారు.

8. 6వ ప్రతివాది న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ కౌంటర్ దాఖలు చేసి చాలా పిటిషన్లను తిరస్కరించింది మరియు పిటిషన్ యొక్క ఆరోపణల ప్రకారం ట్రాక్టర్ను అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్ల ప్రమాదం జరిగిందని వాదించారు- నం.ఎ.ఎ.ఎస్ 0225 ఉన్న ట్రైలర్ ఎటువంటి ప్రమాదానికి గురికాలేదు లేదా ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో ట్రాక్టర్కు జతచేయబడలేదు. 5వ ప్రతిస్పందకుడు ప్రమాదానికి గురైన వాహనానికి తమ కంపెనీతో బీమా చేయించాడని మరియు ప్రమాద తేదీ నుండి పాలసీ అమల్లో ఉందని క్లెయిందారులు ఖచ్చితమైన రుజువు చేస్తారు. అనే వాదన మితిమీరినది.

9. 9. వాదనల ఆధారంగా ట్రిబ్యునల్ తగిన అంశాలను రూపొందించింది. ట్రిబ్యునల్ ముందు, హక్కుదారుల తరఫున, PW.1 నుంచి 4 వరకు పరిశీలించి, Exs.A.1 నుంచి A.6 వరకు మార్క్ చేయబడ్డాయి మరియు PW.4 ద్వారా Ex. X1ను మార్క్ చేయబడ్డాయి. మూడవ ప్రతివాది తరఫున, RW.1 పరిశీలించబడింది మరియు Ex.B1 అని మార్క్

చేయబడింది. 6వ ప్రతివాది తరఫున మౌఖిక, డాక్యుమెంటరీ సాక్ష్యాధారాలు సమర్పించలేదు. 10. రికార్డుల్లో ఉన్న సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్న ట్రిబ్యునల్, ప్రమాదానికి కారణమైన వాహన డ్రైవర్ అంటే మొదటి ప్రతివాది అయిన అతివేగం, నిర్లక్ష్యపు డ్రైవింగ్ కారణంగానే ప్రమాదం జరిగిందని తేల్చింది. పిటిషన్ దాఖలు చేసిన నాటి నుంచి ప్రతివాదులపై విచారణ జరిగే వరకు ఏడాదికి 6 శాతం వడ్డీతో కలిపి రూ.6,07,300/- నష్టపరిహారం చెల్లించాలని ఆదేశించింది.

10. నెం.3 మరియు 6, వారు ఉమ్మడిగా మరియు అనేకంగా నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు.

11. 11. పక్షాల తరఫు న్యాయవాదుల వాదనలు వినండి.

12. 12. 2008 నాటి ఎం.ఎ.సి.ఎం.ఎ నెం.3485లో అప్పీలుదారుడు/ప్రతివాది నెం.6- ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ తరఫున నేర్చుకున్న న్యాయవాది ట్రెలర్ వరకు ఎటువంటి అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా డ్రైవింగ్ చేయలేదని వాదించారు; ట్రిబ్యునల్ ట్రైలర్ యొక్క యజమాని మరియు భీమాదారుడు ఎటువంటి నష్టపరిహారానికి బాధ్యత వహించరని చూడటంలో విఫలమైంది; ట్రిబ్యునల్ సంయుక్తంగా మరియు అనేకసార్లు తీర్పును ఆమోదించడంలో తప్పు చేసింది; ఏదైనా ప్రమాదం జరిగినట్లయితే, ట్రాక్టర్ యొక్క డ్రైవర్ యొక్క అతివేగం మరియు నిర్లక్ష్య డ్రైవింగ్ కారణంగా అది సంభవించి ఉండవచ్చని ట్రిబ్యునల్ గుర్తించడంలో విఫలమైంది, అందువల్ల ట్రాక్టర్ యొక్క యజమాని మరియు భీమాదారుడు మాత్రమే బాధ్యత వహిస్తారు.

13. 2012 నాటి ఎం.ఎ.సి.ఎం.ఎ నెం.3971లో పిటిషనర్లు/హక్కుదారుల తరఫు న్యాయవాది వాదనలు వినిపిస్తూ, ప్రమాదానికి గురైన వాహన డ్రైవర్ అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్లనే మృతుడు మరణించాడని ట్రిబ్యునల్ సరైన తీర్పు ఇచ్చినప్పటికీ, నష్టపరిహారం ఇచ్చేటప్పుడు పొరపాటు జరిగిందని, ప్రమాద తేదీ నాటికి మృతుడి వయస్సు 41 సంవత్సరాలు ఉండేలా ట్రిబ్యునల్ చూడాలని వాదించారు. అయితే, మరణించిన వ్యక్తి వయస్సు దృష్ట్యా రెండో షెడ్యూలు

ప్రకారం గుణకం '15' వర్తిస్తుందని ట్రిబ్యునల్ '12'ను నిర్ణయించింది. మృతుడు అటెండర్ గా పనిచేస్తున్నాడని, అప్పటికి అతని నెలవారీ జీతం ఉందని ట్రిబ్యునల్ గమనించి ఉండాలి. రూ.6,860/-; తదుపరి ఉన్నత కేటగిరీకి పదోన్నతి మరియు వేతన స్కేలును పెంచడానికి ప్రకాశవంతమైన అవకాశం ఉంది; ట్రిబ్యునల్ చట్టబద్ధమైన మినహాయింపులను మినహాయించిన తరువాత మరణించిన వ్యక్తి యొక్క నికర ఆదాయాన్ని తీసుకోవాలి.

14. ట్రిబ్యునల్ కనుగొన్న అంశాలను, పరిశీలనలను ప్రతివాదుల తరఫు న్యాయవాదులు సమర్థిస్తున్నారు.

15. ఇప్పుడు పరిగణనలోకి తీసుకోవాల్సిన అంశాలు:

1. ట్రైలరు యజమాని, బీమా సంస్థ నష్టపరిహారం మొత్తాన్ని చెల్లించాలని ట్రిబ్యునల్ తీర్పు ఇచ్చిందా?

2. ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయించిన పరిహార పరిమాణం న్యాయమైనదా, సహేతుకమైనదా, దానికి పెంపు అవసరమా?

పాయింట్ నెం.1 :

16. ట్రిబ్యునల్ ఉత్తర్వుల ప్రకారం, సమస్య నెం.1కు సమాధానం ఇస్తూ, ప్రమాదానికి గురైన ట్రాక్టర్ మరియు ట్రైలర్ ను దాని డ్రైవర్ మొదటి ప్రతివాది అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్ల మాత్రమే ప్రమాదం జరిగిందని పేర్కొంది. నం.2 అంశానికి సమాధానమిస్తూ ట్రాక్టర్, ట్రయిలర్ రెండూ మృతుడిపైకి దూసుకెళ్లి మరణానికి కారణమయ్యాయని ట్రిబ్యునల్ అభిప్రాయపడింది. అందువల్ల, నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి రెండు భీమా సంస్థలు సమానంగా బాధ్యత వహిస్తాయి; నం.3వ అంశానికి సమాధానమిస్తూ ట్రిబ్యునల్ ప్రతివాదులందరికీ రూ.6,07,300 పరిహారం మంజూరు చేసింది.

17. ప్రమాదంలో గాయాలతోనే మృతుడు చనిపోయాడని ట్రిబ్యునల్ తేల్చడం వివాదాస్పదం కాదు. ఈ అన్వేషణ తుది దశకు చేరుకుంది. పోస్ట్ మార్టం సర్టిఫికేట్ యొక్క ఎక్స్ ఎ 2 సర్టిఫైడ్

కాపీ మరియు ఛార్జ్ షీట్ యొక్క ఎక్స్ ఎ 4 సర్టిఫైడ్ కాపీ మరియు విచారణ నివేదిక యొక్క ఎక్స్ ఎ 6-సర్టిఫైడ్ కాపీ ద్వారా కూడా క్లెయిమ్ ల కేసు నిర్ధారణ అవుతుంది.

18. ప్రమాదానికి గురైన ట్రాక్టర్ కు 3వ ప్రతిస్పందకుడితో బీమా చేయించారని, ప్రమాదానికి గురైన ట్రాక్టర్ కు 6వ ప్రతివాదితో బీమా చేయించారని, ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి బీమా పాలసీలు అమల్లో ఉన్నాయనే హక్కుదారుల కేసు కూడా వివాదంలో లేదు. ప్రతిస్పందకులు 3 మరియు 6 బీమా కంపెనీల ద్వారా బీమా చేయబడిన ప్రతిస్పందకులు 2 మరియు 5 కు చెందిన ట్రాక్టర్ మరియు ట్రైలర్ ప్రమాదానికి గురైనట్లు EX.A3 MVI నివేదిక చూపిస్తుంది.

19. ప్రమాద తీరును రుజువు చేయడానికి, హక్కుదారులు మృతుడి భార్య పిడబ్ల్యు.1-రవ్వా విజయలక్ష్మిని పరిశీలించారు. ప్రమాదానికి ఆమె ప్రత్యక్ష సాక్షి కాదని అంగీకరించారు. ఈ ప్రమాదంపై మృతుడి బంధువు పీడబ్ల్యూ.2 చిట్టిబాబు అనే వ్యక్తి పోలీసులకు ఫిర్యాదు చేశాడు. ట్రాక్టర్-ట్రయిలర్ యొక్క డ్రైవర్ పై అంటే మొదటి ప్రతివాదిపై A1-F.I.R నమోదు చేయబడింది; Ex.A4 ప్రకారం, ట్రాక్టర్ మరియు ట్రయిలర్ ను అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా నడపడం ద్వారా ప్రమాదానికి కారణమైనందుకు మొదటి ప్రతివాదిపై పోలీసులు ఛార్జ్ షీట్ దాఖలు చేశారు. పిడబ్ల్యు.2 యొక్క సాక్ష్యం ప్రకారం, అతను ప్రమాదం జరిగిన రోజున మృతుడితో పాటు వెళ్లాడుప్రకృతి పిలుపులకు సమాధానం ఇవ్వండి. మొదటి నిందితుడు అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా ట్రాక్టర్ నడిపి మృతుడిని ఢీకొట్టాడు. క్రాస్ ఎగ్జామినేషన్ లో వాహనం నెంబర్ ను ఏఏఎస్ 0225గా, ఎక్స్ ఏ1లో ఏపీ 5/2372గా పోలీసులకు అందించాడు. మృతుడి మృతదేహంపై ట్రాక్టర్-ట్రయిలర్ దూసుకెళ్లిందని ఆయన పేర్కొన్నారు. ప్రతివాదులు పేర్కొన్నట్లుగా ప్రమాదం జరిగిన తీరును రుజువు చేయడానికి ఎటువంటి ఆధారాలను సమర్పించలేదు. నెం.ఎ.ఎ.ఎస్ 0225 ఉన్న ట్రైలర్ యజమాని అయిన 5వ ప్రతివాదిని పిడబ్ల్యు.4 గా పరిశీలించారు, అతను ట్రైలర్ ను తన స్నేహితుడికి, అంటే రెండవ ప్రతివాది, ట్రాక్టర్ యజమానికి ఇచ్చినట్లు సాక్ష్యం చెప్పాడు. ట్రైలర్ కు సంబంధించి ఎక్స్ ఎక్స్ 1-సి-బుక్ ను కూడా దాఖలు చేశాడు. నెంబరు ఉన్న ట్రాక్టర్ యొక్క 2వ ప్రతివాది యజమాని అని ఆయన పేర్కొన్నారు. ఏపీ 30 యూటీ/ఆర్

0999, దీనికి ప్రమాదం జరిగిన రోజున ట్రైలర్ ను జత చేశారు. పిడబ్ల్యు.4 యొక్క ఈ సాక్ష్యం ఇరు పక్షాలచే తీవ్రంగా విభేదించబడలేదు.

20. మృతుడి శరీరంపై ట్రాక్టర్, ట్రయిలర్ దూసుకెళ్లినట్లు పిడబ్ల్యు.2 ఆధారాలు వివాదాస్పదం కావు. అయితే ప్రమాద సమయంలో ట్రాక్టర్ కు ట్రైలర్ జతచేయలేదని క్రాస్ ఎగ్జామినేషన్ లో తేలింది. పిడబ్ల్యు.2 కు ఇచ్చిన సూచన పిడబ్ల్యు.4 ద్వారా రుజువు చేయబడిన కేసుకు విరుద్ధంగా ఉంది. ఇప్పటికే చెప్పినట్లుగానే, పిడబ్ల్యు.4 తన ట్రైలర్ ప్రమాదానికి గురైందని సాక్ష్యం ఇచ్చింది. 6వ ప్రతివాది-బీమా సంస్థ తరపు న్యాయవాది ట్రైలర్ ప్రమాదానికి గురికాలేదని సూచించారు. 6వ తేదీ విషయంలో అలా కాదు.. ప్రతిస్పందక బీమా కంపెనీ తన సిబ్బంది లేదా ఉద్యోగులు ప్రమాదాన్ని చూశారని తెలిపింది. 6వ ప్రతిస్పందకురాలు-బీమా కంపెనీ, ప్రమాదం జరిగిన తీరుకు సంబంధించి దాని సమాచార మూలాన్ని వివరించలేదు. ఎ4 ఛార్జీషీటులో పేర్కొన్న విధంగా ప్రమాదం జరిగిన తీరును రుజువు చేయడానికి సాక్షులను విచారించలేదు.

21. ఛార్జీషీటులోని అంశాలు తప్పుగా ఉన్నాయని చెప్పడానికి ప్రతివాదులు నమ్మదగిన ఆధారాలను ఉంచలేదు. ఇక విషయానికొస్తే.. రజని తదితరులు, వి.ఎం.సత్యనారాయణగౌడ్ తదితరులు, 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".

22. భీమ్లా దేవి వర్సెస్ హిమాచల్ రోడ్ ట్రాన్స్పోర్ట్ కార్పొరేషన్ 2 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 ".

23. సరైన దర్యాప్తు జరపకుండానే ట్రాక్టర్-ట్రయిలర్పై దర్యాప్తు అధికారి చార్జిషీట్ దాఖలు చేసినట్లు రికార్డుల్లో ఏదీ లేదు. మొదటి ప్రతివాదిపై పోలీసు అధికారి కేసు పెట్టారని భావించడం కూడా కష్టం.

24. సౌలభ్యం కోసం ట్రయిలర్ చనిపోయిన వ్యక్తిపై ముందుకు సాగలేదు. ఇప్పుడు, ట్రైలర్ యొక్క 6వ ప్రతిస్పందకుడిపై బాధ్యతను నిర్ణయించవచ్చా అని నేను పరిశీలిస్తాను.

25. ట్రాక్టర్, ట్రయిలర్ వేర్వేరు యజమానులకు చెందినవి అయినప్పటికీ వాటిని కలిసి కార్యకలాపాలు నిర్వహించడానికి ఉపయోగించారు. బాధ్యతకు సంబంధించి వివాదాన్ని పరిష్కరించడానికి, ట్రాక్టర్ మరియు ట్రైలర్ యొక్క నిర్వచనాలు మరియు మోటారు వాహన చట్టం 1988 యొక్క సంబంధిత నిబంధనలకు సంబంధించి వాటి ఉపయోగం తెలుసుకోవడం అవసరం.

26. మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 2(44) ప్రకారం 'ట్రాక్టర్' అంటే 'మోటారు వాహనం, ఇది ఎలాంటి లోడ్ (ప్రొపల్షన్ కోసం ఉపయోగించే పరికరాలు కాకుండా) మోయడానికి నిర్మించబడలేదు, కానీ రోడ్ రోలర్ను మినహాయించింది'. 'ట్రాక్టర్' యొక్క నిర్వచనాన్ని చదవడం ద్వారా, ట్రాక్టర్ ఎటువంటి లోడ్ను మోయడానికి నిర్మించబడలేదని స్పష్టమవుతుంది, అయినప్పటికీ ట్రాక్టర్ అనేది చట్టంలోని సెక్షన్ 2 (16) కింద నిర్వచించిన విధంగా ఒక రకమైన 'భారీ గూడ్స్ వాహనం'.

> 'హెవీ గూడ్స్ వెహికల్' అంటే ఏదైనా గూడ్స్ క్యారేజీ, దాని స్థూల వాహన బరువు, లేదా ట్రాక్టర్ లేదా రోడ్ రోలర్, బరువు 12,000 కిలోలకు మించదు. ట్రయిలర్ లేదా ఇతర పరికరాల సహాయం లేకుండా ఏదైనా కార్యకలాపాలను నిర్వహించడానికి ఇది (ట్రాక్టర్) ఉపయోగించబడదు.

27. మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 2(46) ప్రకారం ట్రయిలర్ అంటే సెమీ ట్రయిలర్, సైడ్ కార్ కాకుండా మరేదైనా వాహనం మోటారు వాహనం గీసిన లేదా గీయడానికి ఉద్దేశించినది. 'ట్రైలర్' నిర్వచనం చదివితే అది తనంతట తానుగా కదలదని స్పష్టమవుతోంది. దాన్ని గీయాల్సి ఉంటుంది. మరో మోటారు వాహనం సాయంతో.. మోటారు వాహనం యొక్క నిర్వచనం ప్రకారం ట్రయిలర్ అనేది మోటారు వాహనం యొక్క నిర్వచనం ప్రకారం ఒక రకమైన మోటారు వాహనం అయినప్పటికీ, ఇది "మోటారు వాహనం" లేదా "వాహనం" అని అర్థం, ఇది రోడ్ల ఉపయోగం కోసం మార్చబడిన ఏదైనా యాంత్రికంగా నడిచే వాహనం, ప్రొపల్షన్ యొక్క శక్తి బాహ్య లేదా అంతర్గత మూలం నుండి ప్రసారం చేయబడుతుంది మరియు ఒక వస్తువు జతచేయబడని ఛాసిస్ మరియు ట్రైలర్ ను కలిగి ఉంటుంది. స్థిర పట్టాలపై నడిచే వాహనం లేదా కర్మాగారంలో లేదా మరే ఇతర చుట్టుపక్కల ఆవరణలో మాత్రమే ఉపయోగించడానికి అనువైన ప్రత్యేక రకం వాహనం లేదా నాలుగు చక్రాల కంటే తక్కువ ఇంజిన్ సామర్థ్యం (25 క్యూబిక్ సెం.మీ.) కలిగిన వాహనం ఇందులో చేర్చబడదు. దీనిని (ట్రయిలర్) మరొక మోటారు వాహనం సహాయం లేకుండా ఏదైనా కార్యకలాపాలను నిర్వహించడానికి ఉపయోగించలేము, దాని సహాయంతో దానిని గీయాలి.

28. పై చర్చ నుండి, ట్రాక్టర్ మరియు ట్రయిలర్ కలయిక అనేది పూర్తి స్థాయి "గూడ్స్ క్యారేజీ"ని ఏర్పరుస్తుందని స్పష్టమవుతుంది, ఇది మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 2 (47) కింద నిర్వచించబడిన ఒక రకమైన రవాణా వాహనం.

> రవాణా వాహనం అంటే ప్రజాసేవ వాహనం, గూడ్స్ క్యారేజీ, విద్యాసంస్థ బస్సు లేదా ప్రైవేట్ సేవా వాహనం అని అర్థం.

29. ఇంకా, ట్రాక్టర్ మరియు ట్రయిలర్ కలయికను వాణిజ్య కార్యకలాపాలను నిర్వహించడానికి రవాణా వాహనంగా ఉపయోగించవచ్చు, లేదా దానినిపర్మిట్ మరియు బీమా పాలసీ యొక్క స్వభావాన్ని బట్టి వ్యవసాయ కార్యకలాపాలను నిర్వహించడానికి ఇతర వాహనంగా ఉపయోగించవచ్చు. ట్రాక్టర్ మరియు ట్రయిలర్ రెండూ స్వతంత్ర మోటారు వాహనాలు కాబట్టి,

వాటిని విడివిడిగా నమోదు చేయాల్సి ఉంటుంది, అయితే, ట్రాక్టర్ మరియు ట్రైలర్ రెండూ ఒకే యజమానికి చెందినవి అయితే, అతను వాటిని ఒకే పాలసీ కింద కలిపి బీమా చేయవచ్చు లేదా అతను వాటిని రెండు వేర్వేరు పాలసీలతో విడిగా బీమా చేయవచ్చు మరియు అదేవిధంగా, అతను వాటిని ఒకే భీమా సంస్థతో లేదా ఇతర భీమా సంస్థలతో బీమా చేయవచ్చు. అందువల్ల ట్రాక్టర్, ట్రయిలర్ రెండూ ఒకే వ్యక్తికి చెంది కార్యకలాపాలు నిర్వహించడానికి ఉపయోగించాలా వద్దా అని చట్టం ఆలోచించదు.

30. మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 147 పాలసీల ఆవశ్యకతలు, బాధ్యతల పరిమితుల గురించి వివరిస్తుంది. ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 147లోని సబ్ సెక్షన్ (1)లోని క్లాజ్ (బి)లోని సబ్ క్లాజ్ (ఐ) ఇలా ఉంది.

> పాలసీల ఆవశ్యకతలు మరియు బాధ్యత యొక్క పరిమితులు. —
>
> (1) ఈ అధ్యాయం యొక్క ఆవశ్యకతలకు అనుగుణంగా, బీమా పాలసీ తప్పనిసరిగా ఒక పాలసీ అయి ఉండాలి:

31. ట్రాక్టర్ కు జతచేయబడిన ట్రయిలర్ (బీమా చేయబడలేదు) లో ప్రయాణిస్తూ మరణిస్తే (బీమా చేయబడని) వ్యక్తి యొక్క బాధ్యతను బీమా కంపెనీకి అప్పగించవచ్చా లేదా అని నిర్ణయించడానికి ఈ కోర్టు గౌరవ డివిజనల్ బెంచ్ కు చేసిన సూచనలో, యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వి. కోడూరు భాగ్యమ్మ మరియు ఇతరులపై ఈ కోర్టు తీర్పునిచ్చింది. 3 ఈ క్రింది విధంగా ఉన్నాయి:

> 14. ఇప్పుడు ఈ తీర్పులను, పైన ఉదహరించిన చట్ట నిబంధనలను విశ్లేషిస్తే, గుంటి దేవయ్య, ఇతరులు ఈ న్యాయస్థానానికి చెందిన ఒక వివేకవంతుడైన సింగిల్ జడ్జి వి.వాకా పెద్దిరెడ్డి తదితరులు ఈ చట్టాన్ని సరిగ్గా అభినందించారని, మోటారు వాహనాల చట్టం కింద ఆయన చెప్పిన కారణాలు సరిపోతాయని మేము భావిస్తున్నాము. ఒక ట్రయిలర్ కొరకు ఎలాంటి ప్రత్యేక బీమా పరిగణించబడదు, మరియు బీమా చేయబడ్డ ట్రాక్టర్ కు ట్రైలర్ జతచేయబడినప్పుడు, అది ట్రాక్టర్ లో

భాగం అవుతుంది. ఈ తీర్పులోని పేరా-26ను ఈ క్రింది విధంగా పునరుద్ఘాటిస్తున్నాం.

'వాహనం' అనే పదమా? సెక్షన్ 147లో పేర్కొన్న మోటారు వాహనాలు అనే పదానికి 146 సెక్షన్ లో పేర్కొన్నది. అందువల్ల పదవ అధ్యాయం (11)లో ఎక్కడ కనిపించినా వాహనమనే పదాన్ని మోటారు వాహనంగా మాత్రమే చదవాలి. మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించడం వల్ల సంభవించే ప్రమాదాలలో నష్టపరిహారం కోసం క్లెయిమ్ యొక్క సూత్రం తీవ్రమైన బాధ్యతపై ఆధారపడి ఉంటుంది మరియు మోటారు వాహనం యొక్క డ్రైవర్ యొక్క నిర్లక్ష్యం చట్టం యొక్క నిబంధనల ప్రకారం క్లెయిమ్ నిర్వహించడానికి నిరాకరిస్తుంది. ట్రయిలర్ ను స్వయంగా నడపలేనంత వరకు, ట్రాక్టర్ లేదా సెల్ఫ్ ప్రొపెల్డ్ వెహికల్ వంటి మోటారు వాహనంతో తీసుకెళ్లడం లేదా తోయడం చేయాల్సి ఉంటుంది. అందువల్ల ట్రైలర్ ను అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడిపే ప్రశ్నే ఉత్పన్నం కాదు. ట్రాక్టర్ యొక్క కదలికను నియంత్రించేది ప్రధాన వాహనం లేదా మోటారు వాహనం మాత్రమే, మరియు ట్రైలర్ లేదా మోటారు వాహనం నిర్లక్ష్యంగా నడిపినట్లయితే, వాహన యజమాని మరియు దాని భీమాదారు మాత్రమే నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు. కానీ, ట్రైలర్ జతచేయబడింది కాబట్టి, డ్రైవర్ అతివేగంగా మరియు నిర్లక్ష్యంగా డ్రైవింగ్ చేస్తే నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యతను నివారించడానికి ట్రైలర్ కు కూడా స్వతంత్రంగా బీమా చేయాలని చెప్పగలమా? అది కేవలం ఒక వాహనం, మోటారు వాహనం కాదు కాబట్టి ఆ ఆకస్మిక పరిస్థితి తలెత్తదు. అది పన్ను కోసం కావచ్చు. ప్రయోజనాలు, కానీ దీనిని గూడ్స్ వాహనంగా పరిగణిస్తారు. కానీ, మోటారు వాహనాల చట్టంలోని నిబంధనల ప్రకారం, ప్రత్యేక బీమా గురించి ఆలోచించరు. ట్రాక్టర్ కు ట్రైలర్ ను జత చేసినప్పుడు, అది ట్రాక్టర్-ట్రైలర్ గా మారుతుంది. థర్డ్ పార్టీ రిస్క్ ను కవర్ చేయడానికి ట్రైలర్ కు విడిగా ఇన్సూరెన్స్ చేయాలనే నిబంధన లేదు. మోటారు

వాహనాలు లేదా ట్రాక్టర్ల మాదిరిగా దీనిని డ్రైవర్ నడపలేడని కారణాలు స్పష్టంగా కనిపిస్తున్నాయి. అందువలన, మోటారు వాహనానికి మరియు వాహనానికి మధ్య ఒక ప్రత్యేక వ్యత్యాసం గీయబడింది, అనగా, అన్ని నిర్వచనాలలో మరియు ముఖ్యంగా పదకొండవ అధ్యాయంలో కనిపిస్తుంది. నో ఫాల్ట్ లయబిలిటీ విషయంలో చాప్టర్-10లో కూడా ఇదే పరిస్థితి కొనసాగుతుంది, దీనిలో మోటారు వాహనం లేదా మోటారు వాహనాలను ఉపయోగించడం వల్ల సంభవించే ప్రమాదం వల్ల ఏదైనా వ్యక్తి మరణం లేదా శాశ్వత వైకల్యం సంభవించిందా అని పేర్కొనబడింది మరియు వాహనం గురించి ఎటువంటి ప్రస్తావన లేదు.

32. తక్షణ సందర్భంలో, పైన గమనించిన విధంగా, ట్రాక్టర్ ప్రతిస్పందకుడు నెం.2కు చెందినది, మరియు ట్రైలర్ ప్రతిస్పందకుడు నెం.5కు చెందినది. ట్రాక్టర్ కు ప్రతివాది నెం.3తో బీమా చేయబడింది, మరియు ప్రతివాది నెం.6తో ట్రైలర్ కు బీమా చేయబడింది. మునుపటి పేరాగ్రాఫ్ లలో గమనించినట్లుగా, ట్రాక్టర్ మరియు ట్రయిలర్ రెండూ ప్రమాదానికి గురయ్యాయి. పైన పేర్కొన్న చట్టపరమైన స్థితిని దృష్టిలో ఉంచుకుని, ట్రైలర్ ప్రమాదానికి సంబంధించినది కాదని భావించినప్పటికీ, బీమా సంస్థ నష్టపరిహార మొత్తాన్ని చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తుందని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది.

33. ఒక సందర్భంలో కూడా ట్రాక్టర్ ట్రెయిలర్ వంటి ట్రయిలర్ లాగడం ప్రమాదానికి కారణమైతే, ప్రమాదానికి కారణమైన వాహనం ట్రాక్టర్ కాదు గూడ్స్ వాహనం అవుతుంది. ట్రాక్టర్-ట్రైలర్ ను ప్రత్యేక వాహనంగా పరిగణించలేం. ట్రాక్టర్ డ్రైవర్ అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా ట్రాక్టర్ నడపడం, మృతుడు యజమానులు, డ్రైవర్ తో పాటు థర్డ్ పార్టీ కావడంతో ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీలు కూడా రంగంలోకి దిగాయి. వాస్తవానికి, బాధితుడికి ట్రాక్టర్ తో గాయమైందా లేదా ట్రైలర్ తో గాయమైందా అనే దానితో సంబంధం లేకుండా బాధ్యత వహించాల్సి ఉంటుంది. ఈ కోర్టు మోటారు వాహనానికి జతచేయబడిన ట్రైలర్ ను మోటారు వాహనంలో భాగంగానే చూస్తుంది. చట్టంలోని సెక్షన్ 2లోని సబ్ సెక్షన్ (28), (44) మరియు (46) లను కలిపి చదివితే, మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 2లోని సబ్ సెక్షన్ (28) ఒక ట్రైలర్ గురించి ప్రత్యేక ప్రస్తావన చేస్తుంది మరియు

మోటారు వాహనం నుండి ప్రసారం చేయబడిన ప్రొపల్షన్ ద్వారా తప్ప రోడ్లపై ట్రైలర్ ను కదిలించలేము.

34. వివిధ యజమానులకు చెందిన ట్రాక్టర్ మరియు ట్రయిలర్ ఏదైనా కార్యకలాపాలకు కలిపి ఉపయోగించినప్పుడు, అటువంటి ఉపయోగం సమయంలో, ఏదైనా ప్రమాదం జరిగితే, ట్రాక్టర్ మరియు ట్రైలర్ రెండింటి యజమానులు మరియు భీమాదారులు సంయుక్తంగా మరియు అనేకసార్లు క్లెయిమ్కు సమాధానం ఇవ్వాల్సి ఉంటుంది.

35. రికార్డులో ఉన్న సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్న తరువాత, పిటిషనర్లు మరియు ప్రతివాదుల తరఫున సమర్పించిన మౌఖిక మరియు డాక్యుమెంటరీ సాక్ష్యాలు ట్రాక్టర్-ట్రైలర్ డ్రైవర్ యొక్క నిర్లక్ష్య చర్యల వల్ల మృతుడు గాయపడి మరణించాడని స్పష్టంగా చూపిస్తుందని మరియు ట్రైలర్ కూడా ప్రమాదంలో పాల్గొన్నట్లు ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. అందువల్ల ట్రిబ్యునల్ తీర్పులో జోక్యం చేసుకోవడానికి నాకు ఎలాంటి కారణం కనిపించడం లేదు. తదనుగుణంగానే ఈ అంశానికి సమాధానం దొరుకుతుంది.

పాయింట్ నెం.2

36. మృతుడు నెల్లిమర్ల పీహెచ్సీలో అటెండర్గా పనిచేస్తున్నాడు. మృతుడి సంపాదనను నిర్ధారించేందుకు నెల్లిమర్ల ప్రాథమిక ఆరోగ్య కేంద్రం సీనియర్ అసిస్టెంట్ కె.ప్రసన్నకుమారిని పీడబ్ల్యూ.3గా పరీక్షించారు. మృతుడు మరణించే వరకు తమ కార్యాలయంలో అటెండర్ గా పనిచేశాడని, వారి కార్యాలయం జారీ చేసిన ఎక్స్.ఎ5 సర్టిఫికేట్ ప్రకారం నవంబర్ 2004లో మృతుడి స్థూల వేతనం రూ.6,860/- అని ఆమె పేర్కొన్నారు. నెల్లిమర్ల ప్రాథమిక ఆరోగ్య కేంద్రంలో డిప్యూటీ సివిల్ సర్జన్ గా పనిచేస్తున్న ఆర్ డబ్ల్యూ.1కు 3వ ప్రతివాది-బీమా సంస్థ సమన్లు జారీ చేసింది. మృతుడి సర్వీస్ రిజిస్టర్ తీసుకువచ్చి మృతుడి చివరి వేతనం రూ.6,845/- అని పేర్కొన్నారు. మృతుడు 14.10.1992న తమ శాఖలో అటెండర్ గా చేరాడని, 01.10.2004న వేతనాన్ని సవరించామని తెలిపారు. ఎక్స్.ఎ.50 సర్టిఫికేట్ ప్రకారం మృతుడు నెలకు రూ.6,860/- పొందుతున్నాడు. అందులో మృతుడు జీపీఎఫ్ సబ్ స్క్రిప్షన్ కింద

రూ.500, ఏపీజీఎల్ ఐకి రూ.150, జీఐఎస్ కు రూ.15, పీటీకి రూ.20 చెల్లిస్తున్నట్లు తెలుస్తోంది. మినహాయింపులను మినహాయించిన తరువాత, మరణించిన వ్యక్తి యొక్క నికర వేతనం రూ.6,700/-గా పరిగణించబడుతుంది.

37. నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ లో దాని బ్రాంచ్ మేనేజర్, ఆదిలాబాద్ వర్సెస్ మిట్టపల్లి సుందరమ్మ తదితరులు నివేదించిన తీర్పులో, నికర వేతనానికి వచ్చినప్పుడు, స్థూల వేతనం నుండి ప్రామాణిక తగ్గింపులను మాత్రమే మినహాయించాలని, రుణాలు మొదలైన వాటికి చెల్లించిన మొత్తాలను మినహాయించాలని స్పష్టంగా పేర్కొంది.

38. పిడబ్ల్యు.3 యొక్క సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకొని, Ex.A5పై ఆధారపడిన తరువాత, ఈ కోర్టు మృతుడి నెలవారీ సంపాదనను రూ.6,700/-గా పరిగణిస్తుంది. ఏ2 పోస్టుమార్టం సర్టిఫికేట్, పిటిషన్లోని అంశాల ప్రకారం మృతుడి వయస్సు '41'గా ఉంది. వయసు విషయంలో పెద్ద వివాదమేమీ లేదు. అందువల్ల, మృతుడి వయస్సుకు సంబంధించి ఎక్స్.ఎ2 పోస్ట్మార్టం సర్టిఫికేట్ను పరిగణనలోకి తీసుకోవడానికి ఈ కోర్టు మొగ్గు చూపుతుంది. భవిష్యత్తు అవకాశాలకు సంబంధించి, నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ ప్రణయ్ సేథీ 5 కేసులో, 61వ పేరాలో సుప్రీంకోర్టు ఇలా పేర్కొంది.

> (iii) ఆదాయాన్ని నిర్ణయించేటప్పుడు, మరణించిన వ్యక్తికి శాశ్వత ఉద్యోగం ఉండి, 40 సంవత్సరాల కంటే తక్కువ వయస్సు ఉన్న అవకాశాల కోసం వాస్తవ వేతనంలో 50% జోడించాలి. చనిపోయిన వ్యక్తి 40 నుంచి 50 ఏళ్ల మధ్య ఉంటే 30 శాతం అదనంగా ఉండాలి. మరణించిన వ్యక్తి 50 నుండి 60 సంవత్సరాల మధ్య ఉంటే, అదనంగా 15% ఉండాలి. వాస్తవ వేతనాన్ని వాస్తవ జీతం లేని పన్నుగా చదవాలి.
>
> (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. [మార్చు] స్థాపిత ఆదాయం అంటే పన్ను భాగాన్ని మినహాయించే ఆదాయం.

39. ఈ కేసులో, మరణించిన వ్యక్తికి శాశ్వత ఉద్యోగం ఉంది, అందువలన, స్థాపించబడిన ఆదాయంలో అదనంగా 30% భవిష్యత్తు అవకాశాల కోసం హామీ ఇవ్వాలని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. ప్రాస్పెక్ట్ లతో సహా నెలవారీ సంపాదన రూ.8,710/- (రూ.6,700/- + రూ.6,700/- (x) 30%) గా వస్తుంది. దీని తరువాత, భవిష్యత్తు ప్రాస్పెక్టస్ తో సహా మరణించిన వ్యక్తి యొక్క వార్షిక ఆదాయాన్ని రూ.1,04,520/- (రూ.8,710 x 12) గా అంచనా వేయవచ్చు.

40. అందులో మృతుడు వివాహితుడు, ఆధారపడినవారు 4 మంది ఉంటే, మృతుడి వ్యక్తిగత, జీవన ఖర్చులలో 1/4వ వంతు అంటే రూ.26,130/- (రూ.1,04,520/-x 1/4) చెల్లించాలి, తద్వారా మృతుడి సంపాదనలో కుటుంబ సభ్యులకు రూ.7, రూ.7, 390/- {రూ.1,04,520/- (-) రూ.26,130/-}. ఆదాయ నష్టాన్ని అంచనా వేయడానికి, సరళా వర్మ వర్సెస్ ఢిల్లీ ట్రాన్స్ పోర్ట్ కార్పొరేషన్ 6 కేసులో సుప్రీంకోర్టు నిర్దేశించిన విధంగా 41 నుండి 45 సంవత్సరాల వయస్సు గల వారికి తగిన గుణకం '14'ను వర్తింపజేస్తారు మరియు డిపెండెన్సీ నష్టాన్ని రూ.10,97,460/- (రూ.78,390/- x 14) గా పరిగణిస్తారు.

41. సంప్రదాయ పద్దుల విషయానికొస్తే ప్రణయ్ సేథీ కేసులో సుప్రీంకోర్టు సంప్రదాయ పద్దుల కింద మొత్తం రూ.70,000/- జరిమానా విధించింది. ఆస్తి, కన్సార్టియం నష్టం మరియు అంత్యక్రియల ఖర్చులు. ఈ మొత్తాన్ని ప్రతి మూడేళ్లకోసారి 10 శాతం చొప్పున పెంచాలని పేర్కొంది. ఇది పేరా 61 లో ఈ విధంగా జరిగింది:

> (8) సంప్రదాయ పద్దుల కింద సహేతుకమైన లెక్కలు అంటే ఆస్తి నష్టం, కన్సార్టియం నష్టం, అంత్యక్రియల ఖర్చులు వరుసగా రూ.15,000/-,

రూ.40,000/- మరియు రూ.15,000/- ఉండాలి. పైన పేర్కొన్న మొత్తాలను ప్రతి మూడేళ్లకోసారి 10 శాతం చొప్పున పెంచాలి.

42. మాగ్మా జనరల్ ఇన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, వి.నాను రామ్7, 8వ పేరాలో సుప్రీంకోర్టు ఈ విధంగా పేర్కొంది:

> "(8.6)... మోటారు వాహనాల చట్టం ప్రయోజనకరమైనది మరియు సంక్షేమ చట్టం. హక్కుదారుడు దాని తరఫున ఏదైనా అభ్యర్థన లేవనెత్తినప్పటికీ, 'న్యాయమైన నష్టపరిహారాన్ని' ఇవ్వడానికి కోర్టు బాధ్యత వహిస్తుంది మరియు హక్కు కలిగి ఉంటుంది. (8.7) ప్రణయ్ సేథీ, 2017 ఎ.సి.జె 2700 (ఎస్.సి.) లోని ఈ కోర్టు యొక్క రాజ్యాంగ ధర్మాసనం, ఒక మరణ కేసులో నష్టపరిహారాన్ని ఏ పద్దుల కింద ఇవ్వాలో వివరించింది. ఈ పద్దుల్లో కన్సార్టియం నష్టపోవడం ఒకటి.
>
> న్యాయ పరిభాషలో చెప్పాలంటే 'కన్సార్షియం' అనేది 'స్పౌసల్ కన్సార్టియం', పేరెంటల్ కన్సార్టియం' మరియు ఫిలియల్ కన్సార్టియంలను కలిగి ఉన్న ఒక సంక్షిప్త పదం.
>
> కన్సార్షియం హక్కులో మృతుడి కంపెనీ, సంరక్షణ, సహాయం, ఓదార్పు, మార్గదర్శకత్వం, ఓదార్పు మరియు ఆప్యాయత ఉంటాయి, ఇది అతని కుటుంబానికి నష్టం. జీవిత భాగస్వామికి సంబంధించి, చనిపోయిన జీవిత భాగస్వామితో లైంగిక సంబంధాలు (రాజేష్ వర్సెస్ రాజ్బీర్ సింగ్ 2013 ఎసిజె 1403 (ఎస్.సి.) ఇందులో ఉంటాయి. తల్లిదండ్రుల సహాయం, రక్షణ, ఆప్యాయత, సమాజం, క్రమశిక్షణ, మార్గదర్శకత్వం మరియు శిక్షణను కోల్పోయినందుకు తల్లిదండ్రులు అకాల మరణం తరువాత పిల్లలకి తల్లిదండ్రుల కన్సార్టియం మంజూరు చేయబడుతుంది.

పిల్లల ప్రమాదవశాత్తు మరణిస్తే నష్టపరిహారం చెల్లించే హక్కు తల్లిదండ్రులకు ఉంటుంది. చిన్నారి మృతికి దారితీసిన ప్రమాదం మృతుడి తల్లిదండ్రులు, కుటుంబ సభ్యులను తీవ్ర దిగ్భ్రాంతికి గురిచేస్తుంది. తమ జీవితకాలంలో బిడ్డను కోల్పోవడం తల్లిదండ్రులకు అతి పెద్ద వేదన. పిల్లల ప్రేమ, ఆప్యాయత, సాంగత్యం, కుటుంబ యూనిట్లో వారి పాత్రకు విలువ ఇస్తారు.

43. ప్రణయ్ సేథీ కేసులో 2017లో తీర్పు వచ్చింది. అందువల్ల, హక్కుదారులు సంప్రదాయ పద్దులను 10% పెంచడానికి అర్హులు.

44. మొత్తం మీద, హక్కుదారులు, అంటే, మరణించిన వ్యక్తి యొక్క భార్య మరియు పిల్లలు, ఈ క్రింది విధంగా పరిహారానికి అర్హులు:

డిపెండెన్సీ నష్టం దిశగా రూ.10,97,460/-

అంత్యక్రియల ఖర్చుల కోసం రూ. 16,500/-

ఆస్తి నష్టం దిశగా రూ. 16,500/-

స్పాన్సర్ కన్సార్టియం దిశగా రూ. 44,000/-

పేరెంట్స్ కన్సార్టియంకు రూ.1,32,000/-

మొత్తం: రూ.13,06,460/-

45. లక్ష్మణ్ @ లక్ష్మణ్ మౌర్య వర్సెస్ డివిజనల్ మేనేజర్, ఓరియంటల్ ఇన్స్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, మరో 8 కేసుల్లో నాగప్ప వర్సెస్ గురుదయాళ్ సింగ్ను ప్రస్తావిస్తూ సుప్రీంకోర్టు ఈ క్రింది విధంగా పేర్కొంది:

ఈ 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 సిసి 274లో పేర్కొన్నట్లు,

చట్టంలో ఎటువంటి అడ్డంకులు లేనప్పుడు, ట్రిబ్యునల్ మరియు దాని కోసం ఏదైనా సమర్థవంతమైన కోర్టు ప్రమాదానికి గురైన బాధితుడికి అధిక నష్టపరిహారం ఇవ్వడానికి అర్హత కలిగి ఉందని పేర్కొంది.

46. రామ్లా వర్సెస్ నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్-10 కేసులో క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తానికి మించి పరిహారం ఇవ్వడానికి సుప్రీంకోర్టు ఎలాంటి ఆంక్షలు విధించలేదు. సుప్రీంకోర్టు నిర్దేశించిన సూత్రాన్ని పరిగణనలోకి తీసుకుంటే రూ.13,06,460/- కంటే ఎక్కువ మొత్తాన్ని పొందేందుకు హక్కుదారులు అర్హులు. క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తం.. అయితే, హక్కుదారులు ఇచ్చిన పరిహారానికి మించి అవసరమైన కోర్టు ఫీజును చెల్లించాలి.

47. సుప్రీంకోర్టు తన తీర్పుల్లో నిర్దేశించిన సూత్రాలను అనుసరించి, క్లెయిమ్ చేసిన దానికంటే ఎక్కువ పొందడానికి హక్కుదారులకు హక్కు ఉందని ఈ కోర్టు నిర్భయంగా నిర్ధారించవచ్చు. ఇంకా, మోటారు వాహనాల చట్టం ఒక ప్రయోజనకరమైన చట్టం, ఇక్కడ హక్కుదారుల ప్రయోజనాలను పరిగణనలోకి తీసుకుంటారు. న్యాయస్థానాలు ఎల్లప్పుడూ హక్కుదారులకు ప్రయోజనాన్ని న్యాయమైన మరియు సహేతుకమైన స్థాయిలో అందించడానికి ప్రయత్నించాలి.

48. రికార్డుల్లో ఉన్న అంశాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్న తరువాత, హక్కుదారులు సంవత్సరానికి 6% వడ్డీతో రూ.13,06,460/- పొందడానికి అర్హులని ఈ కోర్టు పేర్కొంది. అప్పీలులో పై చర్చను పరిగణనలోకి తీసుకున్న ఈ కోర్టు ఉత్తర్వుల్లో జోక్యం చేసుకుని క్లెయిమ్ పిటిషన్ ను అనుమతించింది. తదనుగుణంగానే ఈ అంశానికి సమాధానం దొరుకుతుంది.

49. శ్రీకాకుళంలోని ప్రతివాది నెం.6-న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ దాఖలు చేసిన ఎం.ఎ.సి.ఎం.ఎ నెం.3485లో దాఖలైన అప్పీలును కొట్టివేశారు. 2012 నాటి ఎం.ఎ.సి.ఎ.ఎం.ఎ నెం.3971లో అప్పీలుకు పాక్షికంగా అనుమతి ఉంది, పరిహారం రూ.6,07,300/- నుంచి రూ.13,06,460/- (రూ. పదమూడు లక్షలు ఆరు వేల నాలుగువందల అరవై మాత్రమే) మొత్తానికి పెంచుతూ, ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన విధంగా సంవత్సరానికి 6% వడ్డీతో. హక్కుదారులు

అవసరమైన మొత్తాన్ని చెల్లించాలి. పెంచిన పరిహార మొత్తంపై కోర్టు ఫీజు. ప్రతివాదులు 3 మరియు 6 ఈ ఉత్తర్వు కాపీని అందుకున్న రెండు నెలల్లో జమ చేసిన మొత్తాన్ని మినహాయించి, పెంచిన పరిహార మొత్తాన్ని జమ చేయాలని ఆదేశించారు. పెంచిన పరిహార మొత్తంలో, మొదటి హక్కుదారుడు పెంచిన పరిహారంలో 55% వడ్డీతో సహా పొందడానికి అర్హులు; 2 నుండి 4 వరకు ఉన్న హక్కుదారులు పెంచిన పరిహార మొత్తాలలో 15% వడ్డీతో సహా పొందడానికి అర్హులు. అటువంటి డిపాజిట్ పై, ట్రిబ్యునల్ ముందు తగిన దరఖాస్తులను దాఖలు చేసిన తరువాత హక్కుదారులు తమ వాటాలను ఉపసంహరించుకోవడానికి అనుమతించబడతారు. మైనర్లుగా చూపించబడిన 2 నుండి 4 మంది హక్కుదారులు వారి మెజారిటీ సాధించిన తరువాత మాత్రమే పెరిగిన పరిహారానికి అర్హులని స్పష్టం చేసింది. ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారానికి సంబంధించి చేసిన విభజనకు భంగం వాటిల్లలేదు. వాటి ఖర్చులను రెండు పార్టీలు భరిస్తాయి.

50. తత్ఫలితంగా పెండింగ్లో ఉన్న ఇతర పిటిషన్లు ఏవైనా ఉంటే వాటిని మూసివేయాలి. తేదీ: 16.03.2023 సాక్

2023:APHC:11697