ఆంధ్రప్రదేశ్ ఉన్నత న్యాయస్థానం

సోమవారం,జులై మూడో రోజు,రెండు వేల ఇరవై మూడు

ప్రస్తుతం

గౌరవనీయులైన శ్రీ న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

మోటారు యాక్సిడెంట్ సివిల్ అప్పీల్ నెంబరు: 3768 /2011

మధ్య:

1. ఐనగంటి ప్రకాశరావు, కూలీ, మరొకరు, తండ్రి: సింగయ్య, నివాసం: ఎస్.సి.కాలనీ, పటమాగులూరు (గ్రామం), సంతమాగులూరు (మండలం) ప్రకాశం జిల్లా.

2. ఇనగంటి సౌభాగ్యవతి, భర్త: నిగంటి ప్రకాశరావు, కూలీ, నివాసం: ఎస్.సి.కాలనీ, పటమాగులూరు (గ్రామం), సంతమాగులూరు (మండలం) ప్రకాశం జిల్లా.

... పిటిషనర్(లు)

మరియు:

1. కందుకూరి మరియబాబు, మరొకరు, తండ్రి: యాకోబు, ఆటో డ్రైవర్, నివాసం: ఉప్పలపాడు (వి), నరసరావుపేట మండలం, గుంటూరు జిల్లా,

3. తానేరు లవకుమార్, తండ్రి: చిన కోటయ్య, ఆటో ఏపీ-07/టీవీ-7112, నివాసం: ఉప్పలపాడు (వి), నరసరావుపేట మండలం, గుంటూరు జిల్లా.

4. బజాజ్ అలియాంజ్ జనరల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, దాని బ్రాంచ్ మేనేజర్, జీఎన్ఆర్ కాంప్లెక్స్, ఎదురుగా: రాజమతాదేవి టవర్స్, సంతపేట, ట్రంక్రోడ్డు, ఒంగోలు.

... ప్రతిస్పందకులు

పిటిషనర్ తరపు న్యాయవాది: హృదయ రాజు వాల్వపురపు

ప్రతివాదుల తరపు న్యాయవాది: టి.మహేందర్ రావు

కోర్టు ఈ క్రింది వాటిని చేసింది: ఉత్తర్వు

గౌరవనీయులైన శ్రీ న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ.నెం.3768 /2011

03.07.2023

మధ్య:

1. ఐనగంటి ప్రకాశరావు, కూలీ, మరొకరు, తండ్రి: సింగయ్య, నివాసం: ఎస్.సి.కాలనీ, పటమాగులూరు (గ్రామం), సంతమాగులూరు (మండలం) ప్రకాశం జిల్లా.

2. ఇనగంటి సౌభాగ్యవతి, భర్త: నిగంటి ప్రకాశరావు, కూలీ నివాసం: ఎస్.సి.కాలనీ, పటమాగులూరు (గ్రామం), సంతమాగులూరు (మండలం) ప్రకాశం జిల్లా.

... పిటిషనర్(లు)

మరియు:

1. కందుకూరి మరియబాబు, మరొకరు, తండ్రి: యాకోబు, ఆటో డ్రైవర్, నివాసం: ఉప్పలపాడు (వి), నరసరావుపేట మండలం, గుంటూరు జిల్లా,

2. తానేరు లవకుమార్, తండ్రి: చిన కోటయ్య, ఆటో ఏపీ-07/టీవీ-7112, నివాసం: ఉప్పలపాడు (వి), నరసరావుపేట మండలం, గుంటూరు జిల్లా.

3. బజాజ్ అలియాంజ్ జనరల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, దాని బ్రాంచ్ మేనేజర్, జీఎన్ఆర్ కాంప్లెక్స్, ఎదురుగా: రాజమతాదేవి టవర్స్, సంతపేట, ట్రంక్రోడ్డు, ఒంగోలు.

... ప్రతిస్పందకులు

తీర్పు వెలువడిన తేదీ: 03.07.2023

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.

గౌరవనీయులైన శ్రీ న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ.నెం.3768 /2011

03.07.2023

మధ్య:

1. ఐనగంటి ప్రకాశరావు, కూలీ, మరొకరు, తండ్రి: సింగయ్య, నివాసం: ఎస్.సి.కాలనీ, పటమాగులూరు (గ్రామం), సంతమాగులూరు (మండలం) ప్రకాశం జిల్లా.

2. ఇనగంటి సౌభాగ్యవతి, భర్త: నిగంటి ప్రకాశరావు, కూలీ నివాసం: ఎస్.సి.కాలనీ, పటమాగులూరు (గ్రామం), సంతమాగులూరు (మండలం) ప్రకాశం జిల్లా.

... పిటిషనర్(లు)

మరియు:

1. కందుకూరి మరియబాబు, మరొకరు, తండ్రి: యాకోబు, ఆటో డ్రైవర్, నివాసం: ఉప్పలపాడు (వి), నరసరావుపేట మండలం, గుంటూరు జిల్లా,

2. తానేరు లవకుమార్, తండ్రి: చిన కోటయ్య, ఆటో ఏపీ-07/టీవీ-7112, నివాసం: ఉప్పలపాడు (వి), నరసరావుపేట మండలం, గుంటూరు జిల్లా.

3. బజాజ్ అలియాంజ్ జనరల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, దాని బ్రాంచ్ మేనేజర్, జీఎన్ఆర్ కాంప్లెక్స్, ఎదురుగా: రాజమతాదేవి టవర్స్, సంతపేట, ట్రంక్రోడ్డు, ఒంగోలు.

... ప్రతిస్పందకులు

పిటిషనర్ల తరఫు న్యాయవాది : డి.బుజ్జిబాబు

3వ ప్రతివాది తరఫు న్యాయవాది : శ్రీ నరేష్ బైరపనేని

రిఫర్ చేసిన కేసులు:

1. 2009 ఎసిజె 1298 (ఎస్సీ)

2. (2017) 14 ఎస్సిసి 663

3. (2011) 13 ఎస్సిసి 236

4. 2014(2) ఎస్సిసి 735

5. 2020 ఎస్సిసి ఆన్లైన్ కేర్ 3180

6. 2017 ఎసిజె 2700 (ఎస్సీ)

7. 2018 ఎసిజె 2782 (ఎస్సీ)

8. (2003) 2 ఎస్సిసి 274

9. 2019 ఏసీజే 559 (ఎస్సీ)

ఈ కోర్టు ఈ క్రింది వాటిని చేసింది:

గౌరవనీయులైన శ్రీ న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ.నెం.3768 /2011

తీర్పు:

మోటారు ప్రమాదాల క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్ కమ్-1 అదనపు జిల్లా జడ్జి, ఒంగోలు 2010 నాటి ఎం.వి.ఒ.పి.నెం.106లో (సంక్షిప్తంగా "ట్రిబ్యునల్") 21.03.2011న జారీ చేసిన తీర్పు మరియు తీర్పులో జోక్యం చేసుకోవాలని పిటిషనర్లు/హక్కుదారులు ఈ కోర్టును కోరుతున్నారు.

2. సౌలభ్యం కోసం ట్రిబ్యునల్ ముందు ఇరుపక్షాలను ఏర్పాటు చేసినందున వాటిని ప్రస్తావిస్తారు.

3. పిటిషనర్ల తరఫు న్యాయవాది శ్రీ డి.బుజ్జిబాబు, బీమా కంపెనీ స్టాండింగ్ కౌన్సెల్ శ్రీ నరేష్ బైరపనేని వాదనలు వినిపించారు.

4. ఈ కేసు యొక్క సంక్షిప్త వాస్తవాలు ఏమిటంటే, హక్కుదారు నెం.1 తండ్రి మరియు హక్కుదారు నెం.2 మృతుడి తల్లి-ఇనగంటి చిన్నమ్మాయి @ చిన్నా. మృతుడి వయస్సు 18 ఏళ్లని, కూలీగా పనిచేస్తూ నెలకు రూ.4,000 సంపాదిస్తున్నాడని పిటిషనర్లు ట్రిబ్యునల్ ముందు వాదించారు. అదే రోజు అంటే 13.02.2010న ఉదయం 9.00 గంటలకు మృతురాలు పాల కేంద్రం నుంచి పాల ప్యాకెట్ తో పాతమాగులూరు గ్రామంలోని తన ఇంటికి తిరిగి వస్తుండగా, మార్గమధ్యంలో 9.30 గంటల సమయంలో మొదటి ప్రతివాది ఆటో డ్రైవర్ గా విధులు నిర్వహిస్తున్నాడు. ఎపి07/టివి-7112 (ఇకపై "క్రైమ్ వెహికల్" అని పిలుస్తారు) అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా కారును నడుపుతూ మృతురాలి వీపుపై కొట్టడంతో ఆమె తీవ్రంగా గాయపడి అక్కడికక్కడే మృతి చెందింది.

క్రైమ్ వెహికిల్ ను అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్లే ఈ ప్రమాదం జరిగిందని, సంతమాగులూరు గ్రామ వీఆర్వో పి.వెంకటేశ్వర్లు ఇచ్చిన ఫిర్యాదు మేరకు సంతమాగులూరు పోలీస్ స్టేషన్ లోని 2010 క్రైమ్ నెం.15లో మొదటి ప్రతివాది (డ్రైవర్)పై

సెక్షన్ 304-ఏ కింద కేసు నమోదు చేసి దర్యాప్తు చేపట్టారు. సెక్షన్ 304-ఎ ఐపిసి కింద శిక్షార్హమైన నేరానికి పాల్పడినందుకు నిందితుడు-డ్రైవర్పై ఛార్జిషీట్ దాఖలు చేశారు.

(iii) మృతుడు అవివాహితుడు మరియు ప్రమాదం జరిగినప్పుడు అతని వయస్సు 14 సంవత్సరాలు. రోడ్డు ప్రమాదంలో మృతి చెందిన మృతురాలి తల్లిదండ్రులు రూ.4 లక్షల నష్టపరిహారం కోరుతూ 1, 2వ హక్కుదారులు ట్రిబ్యునల్ ముందు పిటిషన్ దాఖలు చేశారు.

(iv) మొదటి మరియు రెండవ ప్రతివాదులు ఈ విషయాన్ని వ్యతిరేకించలేదు.

(v) 3వ ప్రతివాది మృతుడి వయస్సు, ఆదాయం మరియు ప్రమాద విధానాన్ని ఖండిస్తూ లిఖితపూర్వక వాంగ్మూలాన్ని దాఖలు చేశాడు మరియు నేర వాహనాన్ని నడపడానికి మొదటి ప్రతివాదికి చెల్లుబాటు అయ్యే డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదని మరియు తప్పు చేసిన వాహనానికి సమర్థవంతమైన పర్మిట్ మరియు చెల్లుబాటు అయ్యే భీమా పాలసీ ఉందని మరియు పిటిషనర్లు దీనికి కఠినమైన రుజువును కలిగి ఉన్నారని వాదించారు. పిటిషనర్ల వాదన మితిమీరిపోయిందని, ఏడాదికి 12 శాతం వడ్డీని క్లెయిమ్ చేసుకునే అర్హత తమకు లేదని, పిటిషన్ ను కొట్టివేయాలని కోరారు.

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

(1) మృతుడు ఇనగంటి చిన్నమ్మాయి @ చిన్న డి/ఓ.ప్రకాశరావు, ఎస్.సి.కాలనీ, పాతమాగులూరు గ్రామం, సంతనూతలపాడు మండలం పాతమాగులూరు సమీపంలో 13.2.2010 ఉదయం 9.30 గంటలకు వినుకొండ నరసరావుపేట రోడ్డులోని పాతమాగులూరు సమీపంలో నం.ఏపీ-7/7 నెంబరు గల ఆటోను డ్రైవర్ అతివేగంగా నడపడం వల్ల మరణించాడా?

(2) పిటిషనర్లు ఏదైనా నష్టపరిహారాన్ని క్లెయిమ్ చేయడానికి అర్హులేనా? ఒకవేళ అలా అయితే, ఎంత మొత్తానికి మరియు ఎవరికి వ్యతిరేకంగా?

(3) ఏ ఉపశమనం?

(vii) పిటిషనర్ల వాదనను రుజువు చేయడానికి, విచారణ సమయంలో, మొదటి పిటిషనర్ /1 వ హక్కుదారును పి.డబ్ల్యు.1 గా పరిశీలించారు మరియు వారి తరఫున ఆరు పత్రాలను మార్క్ చేశారు, అనగా ఎక్స్.ఎ.1 నుండి ఎ.6 వరకు. 3వ ప్రతివాది/బీమా కంపెనీ యొక్క జూనియర్ లీగల్ ఎగ్జిక్యూటివ్ గా ఉన్న జి.చంద్ర శేఖర్ అనే వ్యక్తిని R.W.1గా పరిశీలించారు మరియు ట్రిబ్యునల్ ముందు 3వ ప్రతివాది తరఫున Exs.B.1 నుంచి B.4 వరకు నాలుగు డాక్యుమెంట్ లను మార్క్ చేశారు.

(viii) సాక్ష్యాలను పరిశీలించిన తరువాత ట్రిబ్యునల్ "15" గుణకాన్ని వర్తింపజేస్తూ ఈ క్రింది నష్టపరిహారాన్ని మంజూరు చేసింది.

సీరియల్ నెంబరు	నష్టపరిహారం యొక్క అధిపతి	నష్టపరిహార పురస్కారం మొత్తం రూ.
1.	చెల్లు	1,50,000/-
2.	అంత్యక్రియల ఖర్చులు[మార్చు]	2,000/-
3.	ఆస్తి నష్టం[మార్చు]	2,500/-
4.	మొత్తం	1,54,500/-

(9) అసంతృప్తి చెందిన పిటిషనర్లు/హక్కుదారులు 21.03.2011 నాటి తీర్పుపై ఈ అప్పీలు దాఖలు చేయడం ద్వారా ఈ కోర్టు తలుపులు తట్టారు.

5. నేర వాహనానికి 3వ ప్రతిస్పందకుడితో బీమా చేయించారని, ఆ పాలసీ 29.08.2009 నుంచి 28.08.2010 వరకు అమల్లో ఉందని పిటిషనర్లు/క్లెయిందారుల తరఫు న్యాయవాది సమర్పిస్తారు. ప్రమాదానికి ఆరేళ్ల ముందు మృతుడు 8వ తరగతి చదువుతున్నాడని, 2023:ఏపీహెచ్సీ:21135 8 తేదీ నాటికి మృతుడికి 18 ఏళ్లు నిండిపోయాయని పేర్కొన్నారు. రికార్డుల్లో ఉన్న సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకుని ట్రిబ్యునల్ ఎక్కువ పరిహారం ఇవ్వాల్సిందని పేర్కొంది. ప్రమాదానికి గురైన వాహనం డ్రైవర్ లైట్ మోటార్ వెహికల్ నడపడానికి డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉన్నాడని, ఆ మేరకు ఎటువంటి ఎండార్స్ మెంట్ లేకుండా అటువంటి తరగతి రవాణా వాహనాన్ని కూడా నడపవచ్చని, అందువల్ల బీమా కంపెనీ నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తుందని పేర్కొంది. కానీ, బీమా పాలసీ అమల్లో ఉన్నందున నష్టపరిహారం చెల్లించాలని బీమా కంపెనీని ఆదేశించడానికి బదులుగా బీమా కంపెనీని దాని బాధ్యతల నుంచి తప్పించే క్రమంలో ట్రిబ్యునల్ ఒక తప్పు చేసింది. సరళా వర్మ వర్సెస్ ఢిల్లీ ట్రాన్స్ పోర్ట్ కార్పొరేషన్ 1 కేసులో సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుకు అనుగుణంగా ట్రిబ్యునల్ నష్టపరిహారం ఇవ్వలేదని ఆయన పేర్కొన్నారు. అంతేకాక, బీమా కంపెనీని నిర్దోషిగా ప్రకటించడానికి బదులుగా పైన పేర్కొన్న కారణాల వల్ల 1వ మరియు 2వ ప్రతివాదులపై మాత్రమే బాధ్యతను నిర్ణయించే విషయంలో ఈ కోర్టు జోక్యం చేసుకోవాల్సి ఉంటుందని ఆయన సమర్పిస్తారు. అందువలన, నష్టపరిహార మొత్తాన్ని ప్రతివాదులు 1 నుండి 3 వరకు ఉమ్మడిగా మరియు అనేకసార్లు చెల్లించాలని ఈ కోర్టును ఆదేశించవచ్చు. ట్రిబ్యునల్ దాఖలు చేసిన గణాంకాలు, గుణకాలు సమర్థనీయం కాదని, పరిహారాన్ని పెంచడం ద్వారా ఈ కోర్టు జోక్యం చేసుకోవాల్సిన అవసరం ఉందని ఆయన పేర్కొన్నారు.

6. ట్రాన్స్ పోర్ట్ ఆటో నడపడానికి డ్రైవర్ కు చెల్లుబాటు అయ్యే డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేనందున, బీమా కంపెనీ నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహించదని బీమా కంపెనీ యొక్క లెర్నింగ్ స్టాండింగ్ కౌన్సెల్ నివేదిస్తారు. ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీని నిర్దోషిగా ప్రకటిస్తూ ట్రిబ్యునల్ హేతుబద్ధమైన ఉత్తర్వులు జారీ చేసిందని, మొదటి, రెండో ప్రతివాదులకు (నేర వాహనం డ్రైవర్, యజమాని) నష్టపరిహారం చెల్లించాలని ఆదేశించిందని తెలిపారు. అందువల్ల, ట్రిబ్యునల్ యొక్క ఉత్తర్వు

ఎటువంటి చట్టవిరుద్ధత లేదా బలహీనతకు గురికాలేదు మరియు ఈ కోర్టు జోక్యం అవసరం లేదు మరియు ట్రిబ్యునల్ ఉత్తర్వులను ధృవీకరించడం ద్వారా అప్పీల్ కొట్టివేయబడుతుంది.

7. పై ప్రత్యర్థి వాదనల వెలుగులో, ఈ అప్పీలులో నిర్ణయించవలసిన అంశం ఏమిటంటే: ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారం న్యాయమైనదా మరియు సరైనదా మరియు ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన తీర్పు మరియు తీర్పు ఈ కోర్టు జోక్యాన్ని కోరే ఏదైనా చట్టవిరుద్ధత లేదా బలహీనతకు గురికాలేదా?

8. ఇరువురు న్యాయవాదుల వాదనలను పరిగణనలోకి తీసుకొని, రికార్డులో ఉన్న ప్రదర్శిత పత్రాలతో సహా మొత్తం సాక్ష్యాలను పరిశీలించి, మదింపు చేశారు. మొన:

9. తీర్పును, తీర్పును పరిశీలిస్తే నెంబరు ఉన్న ఆటో డ్రైవర్ అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్ల ప్రమాదం జరిగిందా అనే అంశంపై ట్రిబ్యునల్ ఇష్యూ నెం.1ను రూపొందించిందని తెలుస్తుంది. ఏపీ-07/టీవీ-7112 మృతుడి మరణానికి కారణమైందని, దీనికి డాక్యుమెంటరీ ఆధారాలతో పాటు పీడబ్ల్యూ1 సాక్ష్యాలను పరిశీలించిన ట్రిబ్యునల్ తన తీర్పు నంబరు 8లో క్రైమ్ వెహికల్ డ్రైవర్ అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్లే ప్రమాదం జరిగిందని తేల్చింది. అందువల్ల, ప్రమాదానికి గురైన ఆటో డ్రైవర్ అతివేగం, నిర్లక్ష్యంగా నడపడం వల్లనే ప్రమాదం జరిగిందని ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన తీర్పులో జోక్యం చేసుకోవడానికి నాకు ఎటువంటి కారణం కనిపించడం లేదు.

10. ప్రస్తుత కేసులో 13.02.2010 ఉదయం 9.30 గంటలకు మృతురాలు పాల కేంద్రం నుంచి పాతమాగులూరు గ్రామంలోని తన ఇంటికి తిరిగి వస్తుండగా, మొదటి ప్రతివాది ఏపీ-07/టీవీ-7112 నంబరు గల ఆటో డ్రైవర్ కావడంతో అతివేగంగా, నిర్లక్ష్యంగా వాహనం నడపడం, అతివేగంతో మృతుని వీపును ఢీకొట్టడం వివాదస్పదం. దీంతో ఆమె తీవ్ర గాయాలపాలై అక్కడికక్కడే మృతి చెందింది.

11. 3వ ప్రతివాది/బీమా కంపెనీ తరఫు న్యాయవాది వాదనలు వినిపిస్తూ, నేరం జరిగిన సమయంలో వాహనాన్ని నడపడానికి వాహన డ్రైవర్కు చెల్లుబాటు అయ్యే, సమర్థవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదని వాదించారు. ఆర్.డబ్ల్యు.1 డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ యొక్క ఎక్స్.బి.2-కాపీని సమర్పించాడు, ఇది తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని నడపడానికి అతనికి అనుమతి ఉందని

సూచిస్తుంది. అయితే, రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి అతని వద్ద ఎటువంటి డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదు. అందువల్ల, బీమా కంపెనీ నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించాల్సిన బాధ్యత ఉండదు. ఈ సందర్భంలో, ముకుంద్ దేవాంగన్ వర్సెస్ ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ 2 కేసులో గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు ఇచ్చిన తీర్పును ప్రస్తావించడం సముచితం, దీనిలో ముఖ్యంగా, 43, 45 మరియు 46 పేరాగ్రాఫ్లలో ఈ క్రింది విధంగా ఉంది:

> 43. సెక్షన్ 10(2) (ఎ) నుండి (జె) వరకు ఆ తరగతిలో ఒక నిర్దిష్ట రకం మోటారు వాహనాలు కాకుండా నడపాల్సిన వాహనాల తరగతులను నిర్దేశించింది. ఒక వాహనం ఏదైనా కేటగిరీలోకి వస్తే, ఆ తరగతి వాహనాన్ని నడపడానికి లైసెన్స్ కలిగి ఉన్న లైసెన్స్ హోల్డర్ ఆ నిర్దిష్ట తరగతికి చెందిన అన్ని వాహనాలను నడపవచ్చు. వాహనం సెక్షన్ 10(2)లోని ఏదైనా నిర్దిష్ట తరగతుల పరిధిలోకి వస్తే ప్రత్యేక ఎండార్స్మెంట్ పొందకూడదు లేదా ఇవ్వకూడదు. ఈ కోర్టు నాగశెట్టి (సుప్ర) లో సరిగ్గా గమనించింది, దీనికి విరుద్ధంగా సమర్పించడాన్ని అంగీకరిస్తే, తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని నడపడానికి లైసెన్స్ ఉన్న ప్రైవేట్ కారు యజమాని తన కారుకు రూఫ్ క్యారియర్ లేదా తన కారుకు ఒక ట్రైలర్ ను జతచేసి, దానిపై వస్తువులను తీసుకువెళ్ళిన ప్రతిసారీ, తేలికపాటి మోటారు వాహనం రవాణా వాహనంగా మారుతుంది మరియు యజమానికి దానిని నడపడానికి ఎటువంటి లైసెన్స్ లేదని పరిగణించబడుతుంది. వాహనం. ఇది అసంబద్ధమైన ఫలితాలకు దారితీస్తుంది. ట్రాక్టర్ కు లేదా మోటారు వాహనానికి ట్రైలర్ ను జత చేసినంత మాత్రాన డ్రైవర్ కు డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదని కాదు. మా అభిప్రాయం ప్రకారం, అటువంటి వాహనాన్ని తేలికపాటి మోటారు వాహన తరగతికి చెందిన రవాణా వాహనంగా పరిగణించినప్పటికీ, చట్టపరమైన స్థానం మారదు మరియు తేలికపాటి మోటారు వాహన తరగతికి చెందిన రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్ ఇప్పటికీ చెల్లుబాటు అయ్యే డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉంటాడు, అది రవాణా వాహనం లేదా ట్రాలీతో జతచేయబడిన ప్రైవేట్ కారు / ట్రాక్టర్ లేదా రవాణా వాహనం రూపంలో వస్తువులను తీసుకెళ్లడానికి ఉపయోగించబడుతుంది. అయితే నాగశెట్టి (సుప్ర)లో అంతిమ నిర్ధారణ మనం వివరించిన కారణాల వల్ల సరైనదే.

44. ....

45. రవాణా వాహనం అంటే ప్రజాసేవ వాహనం, గూడ్స్ క్యారేజీ, విద్యాసంస్థ బస్సు లేదా ప్రైవేటు సేవా వాహనం అని చట్టంలోని సెక్షన్ 2(47)లో నిర్వచించారు. సెక్షన్ 2(35)లో పబ్లిక్ సర్వీస్ వెహికల్ అంటే అద్దె లేదా రివార్డు కోసం ప్రయాణీకుల ప్రయాణానికి ఉపయోగించే లేదా స్వీకరించడానికి ఉపయోగించే లేదా స్వీకరించిన ఏదైనా మోటారు వాహనం అని నిర్వచించబడింది మరియు ఇందులో మాక్సికాబ్, మోటార్ క్యాబ్, కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ మరియు స్టేజ్ క్యారేజ్ ఉన్నాయి. రవాణా వాహనం అయిన గూడ్స్ క్యారేజ్ అంటే కేవలం సరుకుల రవాణా కోసం మాత్రమే నిర్మించబడిన లేదా ఉపయోగించడానికి అనువైన మోటారు వాహనం లేదా వస్తువుల రవాణా కోసం ఉపయోగించినప్పుడు అలా నిర్మించబడని లేదా స్వీకరించని ఏదైనా మోటారు వాహనం అని సెక్షన్ 2(14)లో నిర్వచించబడింది. ప్రైవేటు ఉపయోగం కోసం రిజిస్టర్ అయిన తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని నడపడానికి లైసెన్స్ కలిగి ఉన్న వ్యక్తి, రిజిస్టర్ చేయబడిన లేదా బీమా చేయబడిన అదే వాహనాన్ని అద్దెకు లేదా రివార్డు కోసం ప్రయాణీకులను తీసుకువెళ్ళే ఉద్దేశ్యంతో, రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి ఎండార్స్మెంట్ అవసరం లేదని, ఎందుకంటే ఇది చట్టం యొక్క నిబంధనల ప్రకారం పరిగణించబడదు. ప్రైవేటు వినియోగానికి, ప్రయాణికులను అద్దెకు లేదా రివార్డు కోసం తీసుకెళ్లడానికి అనేక వాహనాలు ఉన్నాయని వాదించారు. ఒక వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్ కు అధికారం ఉన్నప్పుడు, అతను దానిని ప్రైవేట్ ప్రయోజనం కోసం లేదా అద్దె లేదా రివార్డు కోసం లేదా సదరు వాహనంలో వస్తువులను తీసుకెళ్లడానికి ఉపయోగించినా దానితో సంబంధం లేకుండా నడపవచ్చు. ఈ చట్టంలోని నిబంధన, 54/1994 సవరణ చట్టం ఉద్దేశం ఇదే. 46. చట్టంలోని సెక్షన్ 10 ప్రకారం వాహన రకానికి సంబంధించి కాకుండా వాహనాల తరగతికి సంబంధించి డ్రైవర్ లైసెన్స్ కలిగి ఉండాలి. ఒక తరగతి వాహనాల్లో, వివిధ రకాల వాహనాలు ఉండవచ్చు. అవి ఒకే తరగతి వాహనాల్లోకి వస్తే, అటువంటి వాహనాలను నడపడానికి ప్రత్యేక ఎండార్స్మెంట్ అవసరం లేదు. తేలికపాటి మోటారు వాహనంలో రవాణా వాహనం కూడా

ఉంటుంది కాబట్టి, లైట్ మోటార్ వెహికల్ లైసెన్స్ ఉన్నవారు రవాణా వాహనాలతో సహా తరగతిలోని అన్ని వాహనాలను నడపవచ్చు. 28.3.2001న సవరించిన ఫారం-4కు ముందు, ఆ తర్వాత సవరించిన స్థానం. సెక్షన్ 2(21)లోని 'లైట్ మోటార్ వెహికిల్' నిర్వచనానికి, సెక్షన్ 10(2)(డి), రూల్ 8, 1989 రూల్స్‌లోని నిబంధనలు, ఇతర నిబంధనలు, నిబంధనలకు అనుగుణంగా ఉన్న రూపాలకు విరుద్ధంగా ఉంటుంది. లేకపోతే రవాణా వాహనాలను "తేలికపాటి మోటారు వాహనాలు" వర్గం నుండి మినహాయించడానికి ఉద్దేశించిన ఫారాలు మరియు తేలికపాటి మోటారు వాహనానికి, అటువంటి లైసెన్స్ యొక్క చెల్లుబాటు కాలం మంచిదే మరియు అటువంటి తరగతి రవాణా వాహనానికి కూడా వర్తిస్తుంది మరియు "రవాణా వాహనం" చట్టంలోని సెక్షన్ 10 (2) (ఇ) లోని వ్యక్తీకరణ మీడియం గూడ్స్ వాహనాన్ని కలిగి ఉంటుంది. మీడియం ప్యాసింజర్ మోటారు వాహనం, హెవీ గూడ్స్ వెహికల్, హెవీ ప్యాసింజర్ మోటారు వెహికల్, ఇది ఇంతకు ముందు సెక్షన్ 10 (2) (ఇ) నుండి (హెచ్) వరకు ఉంది మరియు మేము చర్చించిన సిలబస్ మరియు నియమాల ద్వారా మా ముగింపు బలపడింది. ఈ విధంగా మనకు సూచించబడిన ప్రశ్నలకు మేము ఈ విధంగా సమాధానం ఇస్తాము:

(i) చట్టంలోని సెక్షన్ 2(21)లో నిర్వచించిన విధంగా "తేలికపాటి మోటారు వాహనం" అనేది సెక్షన్ 2(21)లో సూచించిన బరువుకు అనుగుణంగా రవాణా వాహనాన్ని కలిగి ఉంటుంది మరియు సెక్షన్ 2(15) మరియు 2(48).. సవరణ చట్టం నెం.54/1994 ప్రకారం అటువంటి రవాణా వాహనాలు తేలికపాటి మోటారు వాహనం నిర్వచనం నుండి మినహాయించబడవు.

(ii) ఒక రవాణా వాహనం మరియు ఓమ్నిబస్, ఈ రెండింటి యొక్క స్థూల వాహన బరువు 7500 కిలోలకు మించదు. తేలికపాటి మోటారు వాహనం మరియు మోటారు కారు లేదా ట్రాక్టర్ లేదా రోడ్ రోలర్ కూడా ఉంటుంది, దీనిలో "అన్ లేడెన్ బరువు" 7500 కిలోలకు మించదు. సెక్షన్ 10(2)(డి)లో పేర్కొన్న

విధంగా "లైట్ మోటార్ వెహికల్" తరగతిని నడపడానికి డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉన్నవారు రవాణా వాహనం లేదా ఓమ్నిబస్ నడపడానికి అర్హులు, దీని స్థూల వాహన బరువు 7500 కిలోలకు మించదు. లేదా ఒక మోటారు కారు లేదా ట్రాక్టర్ లేదా రోడ్-రోలర్, దీని యొక్క "బరువు" 7500 కిలోలకు మించదు. అంటే పైన పేర్కొన్న విధంగా తేలికపాటి మోటారు వాహన తరగతి రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి లైసెన్స్ పై ప్రత్యేక ఎండార్స్ మెంట్ అవసరం లేదు. సెక్షన్ 10(2)(డి) కింద జారీ చేసిన లైసెన్స్ సవరణ చట్టం 54/1994 మరియు 28.3.2001 తరువాత చెల్లుబాటు అవుతుంది.

(iii) సెక్షన్ 10(2)(ఇ)లో "మీడియం గూడ్స్ వెహికల్" అనే పదాన్ని కలిగి ఉన్న సెక్షన్ 10(2)(ఇ)లోని క్లాజులను (ఇ) (హెచ్)కు బదులుగా సెక్షన్ 10(2)(ఇ)లో మీడియం ప్యాసింజర్ మోటారు వెహికిల్, సెక్షన్ 10(2)(ఎఫ్)లో మీడియం ప్యాసింజర్ మోటారు వెహికిల్, సెక్షన్ 10(2)(ఎఫ్)లో హెవీ గూడ్స్ వెహికిల్,(10)లో హెవీ గూడ్స్ వెహికిల్(10)(2)లో హెవీ గూడ్స్ వెహికిల్(10)గా మార్చారు. పైన పేర్కొన్న ప్రత్యామ్నాయ తరగతులకు మాత్రమే. చట్టంలోని సెక్షన్ 10(2)(డి), సెక్షన్ 2(41) పరిధి నుంచి రవాణా వాహనాన్ని మినహాయించలేదు.

(iv) "రవాణా వాహనం" చేర్చడం ద్వారా ఫారం 4 యొక్క సవరణ ప్రభావం 1994 సంవత్సరంలో భర్తీ చేయబడిన కేటగిరీలకు మాత్రమే సంబంధించినది మరియు "తేలికపాటి మోటారు వాహనం" తరగతి యొక్క రవాణా వాహనానికి డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ పొందే విధానం యథాతథంగా కొనసాగుతుంది మరియు మార్చబడలేదు మరియు రవాణా వాహనాన్ని నడపడానికి ప్రత్యేక ఎండార్స్మెంట్ పొందాల్సిన అవసరం లేదు. మరియు ఒక డ్రైవర్ తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని నడపడానికి లైసెన్స్ కలిగి ఉంటే, అతను ఆ మేరకు ఎటువంటి ఎండార్స్ మెంట్ లేకుండా అటువంటి తరగతి రవాణా వాహనాన్ని నడపవచ్చు.

12. మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 10(2) (ఇ) ప్రకారం నిర్వచించిన రవాణా వాహనాన్ని తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని నడపడానికి లైసెన్స్ కలిగి ఉన్న లైసెన్స్ హోల్డర్ నడిపితే, సెక్షన్ 10(2) లోని ఏదైనా నిర్దిష్ట తరగతుల పరిధిలోకి ఆ వాహనం వచ్చినప్పుడు ప్రత్యేక ఎండార్స్మెంట్ పొందాల్సిన అవసరం లేదని, రవాణా వాహనాన్ని పరిధి నుంచి మినహాయించాల్సిన అవసరం లేదని సుప్రీంకోర్టు స్పష్టం చేసింది. చట్టంలోని సెక్షన్ 10(2) (డి) మరియు సెక్షన్ (21) అంటే తేలికపాటి మోటారు వాహనం. తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్ లైసెన్స్ కలిగి ఉంటే, అతను ఆ తరగతి రవాణా వాహనాన్ని ఎటువంటి ఎండార్స్మెంట్ లేకుండా నడపవచ్చని కూడా స్పష్టం చేశారు.

13. చట్టం యొక్క ఈ స్థిరమైన ప్రతిపాదన దృష్ట్యా, నేర వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్కు చెల్లుబాటు అయ్యే మరియు సమర్థవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదని భావించడానికి నాకు ఎటువంటి కారణం కనిపించడం లేదు. 3వ ప్రతిస్పందకుడు/బీమాదారుడు తీసుకున్న అటువంటి వాదనను అంగీకరించలేనప్పుడు, బీమా కంపెనీ బాధ్యత నుంచి తప్పించుకోజాలదు. కాలమ్ నెం.5లోని ఎం.వి.ఐ రిపోర్టు యొక్క ఎక్స్.ఎ.5/అటెస్టెడ్ కాపీ ప్రకారం, ప్రమాదానికి గురైన వాహనం (వాహనం లేదా వాహనాల రకం, తయారీ మరియు విధానం యొక్క సంక్షిప్త వివరణతో వాటి రిజిస్ట్రేషన్ నెంబరుతో), మోటార్ వెహికల్ ఇన్స్పెక్టర్ కాలమ్ నెం.5ను "కొత్త మోటార్ క్యాబ్స్ - ఎల్ఎమ్వి (లైట్ మోటార్ వెహికల్) హార్డ్ టాప్ టైప్ బాడీ..." అని నింపాడు. లైట్ మోటార్ వెహికల్ లైసెన్స్ కలిగి ఉన్న వ్యక్తి నేర వాహనాన్ని నడపడానికి అర్హులని ఇది స్పష్టంగా సూచిస్తుంది. ఎక్స్.బి.1/కాపీ ఆఫ్ పాలసీ ప్రకారం, క్రైమ్ వెహికల్ ఆరుగురు వ్యక్తుల వరకు ప్రయాణీకులను తీసుకెళ్లడానికి ఉద్దేశించినది. క్రైమ్ వెహికల్ అస్సలు రవాణా వాహనం కాదు మరియు Ex.A.5/MVI రిపోర్ట్ లో వివరించిన విధంగా ఇది తేలికపాటి మోటారు వాహనం మాత్రమే. అందువల్ల, ప్రమాద సమయంలో, నేర వాహనాన్ని నడపడానికి డ్రైవర్ కు చెల్లుబాటు అయ్యే మరియు సమర్థవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదని భావించడానికి నాకు ఎటువంటి కారణం కనిపించడం లేదు. తదనుగుణంగా, ఈ కేసు యొక్క వాస్తవాలు మరియు మోటారు వాహనాల

చట్టం యొక్క ప్రయోజనకరమైన ఉద్దేశ్యాన్ని పరిశీలిస్తే, బీమా కంపెనీ తన బాధ్యతను తప్పించుకోదు మరియు నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తుంది.

14. అందువల్ల, 3వ ప్రతిస్పందకుడు/బీమా కంపెనీని దాని బాధ్యత నుంచి నిర్దోషిగా ప్రకటించడం ద్వారా 1వ మరియు 2వ ప్రతివాదులకు నష్టపరిహారం ఇవ్వడంలో ట్రిబ్యునల్ తప్పు చేసింది, ఇది సరైనది కాదు. ముకుంద్ దేవాంగన్ కేసులో (సుప్ర) నిర్దేశించిన సూత్రాల దృష్ట్యా, బీమా కంపెనీ నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తుంది, ఇది న్యాయం యొక్క లక్ష్యాలకు ఉపయోగపడుతుంది.

15. మౌఖిక, డాక్యుమెంటరీ సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్న ట్రిబ్యునల్ 1, 2వ ప్రతివాదులపై పిటిషన్ దాఖలు చేసిన తేదీ నుంచి విచారణ వరకు ఏడాదికి 6 శాతం చొప్పున ఖర్చులు, వడ్డీతో కలిపి రూ.1,54,500 పరిహారం చెల్లించాలని తీర్పునిచ్చింది. ఇంతకుముందే చెప్పినట్లుగా, నేరం జరిగిన రోజున నేర వాహనం యొక్క డ్రైవర్ చెల్లుబాటు అయ్యే డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉండటం మరియు అతడు ఎల్.ఎం.వి మరియు ఆటో రిక్షా నడపడానికి లైసెన్స్ కలిగి ఉన్నందున, ఆ మేరకు ఎటువంటి ఎండార్స్ మెంట్ లేకుండా అటువంటి తరగతి రవాణా వాహనాన్ని నడపవచ్చు కనుక, బీమా కంపెనీ తన బాధ్యత నుండి మినహాయించబడదు. అయితే ఏపీ-07/టీవీ7112 నంబరు గల వాహనం ప్యాసింజర్ ఆటో. అందువలన, ప్రమాదానికి గురైన వాహనం రవాణా వాహనం అని చెప్పలేము. 3వ ప్రతివాది/బీమా కంపెనీని దాని బాధ్యత నుంచి నిర్దోషిగా ప్రకటించడంలో ట్రిబ్యునల్ ఒక తప్పు చేసింది, ఇది సమర్థనీయం కాదు.

16. మృతుడి వయస్సు 18 ఏళ్లని, కూలీగా పనిచేస్తూ నెలకు రూ.4,000 సంపాదిస్తున్నాడని బాధితులు పేర్కొంటున్నారు. అయితే, పిటిషనర్లు ఆమె పుట్టిన తేదీకి రుజువుగా పాఠశాల రికార్డును సమర్పించలేదని ట్రిబ్యునల్ అభిప్రాయపడింది. మోటారు వాహనాల చట్టంలోని రెండో షెడ్యూలు ప్రకారం ఆదాయం పొందని వ్యక్తులకు నోషనల్ ఆదాయం ఏడాదికి రూ.15,000గా తీసుకోవాలని ట్రిబ్యునల్ పేర్కొంది. అందువల్ల మృతుడు సగటున ఏడాదికి రూ.15,000 సంపాదిస్తున్నాడని ట్రిబ్యునల్ తేల్చింది.

17. మృతుడి ఆదాయాన్ని అంచనా వేసే క్రమంలో ట్రిబ్యునల్ పొరపాటు చేసింది. ఒకవేళ ఆమె కూలీ/కూలీ అయినప్పటికీ, కనీసం రోజుకు రూ.150/- పొందవచ్చు. అందువల్ల, మరణించిన ఐ.చిన్నమ్మాయిని కార్మికుడు/కూలీగా పరిగణించవచ్చని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది మరియు క్లెయిమ్ పిటిషన్ లో ఇదే వాదన ఉంది. ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి ఆమె నెలవారీ ఆదాయాన్ని పరిగణనలోకి తీసుకోవచ్చు, రామచంద్రప్ప వర్సెస్ మేనేజర్, రాయల్ సుందరం అలయన్స్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, 3 లో గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు తీర్పును అనుసరించి, పేరా నెం.13 & 15 వద్ద ఈ క్రింది విధంగా నిర్వహించబడింది:

> 13. తక్షణ కేసులో, పిటిషనర్ వయస్సు సుమారు 35 సంవత్సరాలు మరియు కూలీగా పనిచేస్తున్నాడు మరియు ప్రమాదం జరిగినప్పుడు నెలకు రూ.4500/- సంపాదిస్తున్నాడు. 2004 సంవత్సరంలో సంబంధిత కాలంలో కార్మికుడి వేతనాలు రోజుకు రూ.100/- అనే భావనతో ట్రిబ్యునల్ ఈ క్లెయిమ్ ను రూ.3000/- కు తగ్గించింది. మా దృష్టిలో ఈ ఊహకు ఆధారం లేదు. ట్రిబ్యునల్ ముందు, బీమా కంపెనీ సేవలందించినప్పటికీ, అది కోర్టుకు హాజరు కావడానికి ఎంచుకోలేదు లేదా హక్కుదారుడి క్లెయిమ్ను తిరస్కరించలేదు. అందువల్ల, ట్రిబ్యునల్ హక్కుదారుడి క్లెయిమ్ ను తగ్గించి, నెలకు రూ.3000/- సంపాదన మొత్తాన్ని నిర్ణయించడానికి ఎటువంటి కారణం లేదు. రెండవది, అప్పీలుదారుడు కూలీగా పనిచేస్తున్నాడు, అందువల్ల, అతను తన వాదనను ధృవీకరించడానికి ఏదైనా డాక్యుమెంటరీ సాక్ష్యాలను సమర్పిస్తాడని మేము ఆశించలేము. హక్కుదారుడు చేసిన వాదనకు విరుద్ధంగా మరే ఇతర సాక్ష్యాధారాలు లేనప్పుడు, ప్రస్తుత కేసు యొక్క వాస్తవాల ప్రకారం, ట్రిబ్యునల్ హక్కుదారుడి వాదనను అంగీకరించి ఉండాలి.

14................

> 15. ప్రస్తుత సందర్భంలో, పిటిషనర్ కూలీగా పనిచేస్తున్నాడు మరియు ప్రమాదం జరిగిన తేదీ మరియు చుట్టుపక్కల, కార్మికుడి వేతనం రోజుకు రూ.100/- నుండి

రూ.150/- లేదా నెలకు రూ.4500/- మధ్య ఉండేది. మా దృష్టిలో, ఈ వాదన నిజాయితీగా మరియు నిజాయితీగా ఉంది, అందువల్ల, ట్రిబ్యునల్ పిటిషనర్ యొక్క నెలవారీ సంపాదనను నెలకు రూ.4500/- నుండి రూ.3000/- కు తగ్గించడానికి ఎటువంటి కారణం లేదు. అందువల్ల, అతని నెలవారీ సంపాదన రూ.4500/- అని ఆయన చేసిన ప్రకటనను మేం అంగీకరిస్తున్నాం.

18. రామచంద్రప్ప కేసులో (సుప్ర) గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు నిర్దేశించిన ప్రమాణాలను అనుసరించి, 2004 సంవత్సరంలో సంబంధిత కాలంలో కార్మికుడి వేతనాలు రోజుకు రూ.100/- నుంచి రూ.150/- లేదా రూ.3 మధ్య ఉన్నాయనే కారణంతో కార్మికుడు/కూలీ యొక్క నోషనల్ ఆదాయం నెలకు రూ.4,500/- తీసుకోవచ్చు. నెలకు రూ.000 నుంచి రూ.4,500 వరకు చెల్లిస్తారు.

19. సయ్యద్ సాదిక్ అండ్ అదర్స్ వర్సెస్ డివిజనల్ మేనేజర్, యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ కేసులో గౌరవ సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన మరో తీర్పులో, పేరా నెం.9లో వారి ప్రభువులు ఈ విధంగా పేర్కొన్నారు: "9. తక్షణ కేసులో ట్రిబ్యునల్ మరియు హైకోర్టు పిటిషనర్/హక్కుదారుడి నెలవారీ ఆదాయానికి సంబంధించిన సాక్ష్యాలను అడగడానికి ఎటువంటి కారణం లేదు. మరోవైపు ప్రస్తుత ఆర్థిక పరిస్థితి, వ్యవసాయోత్పత్తుల ధరల పెరుగుదలను బట్టి చూస్తే కూరగాయల వ్యాపారి నెలకు రూ.6,500 సంపాదించగలడని భావిస్తున్నాం.

20. సోమన్ వర్సెస్ జినేష్ జేమ్స్ 5 కేసులో కేరళ హైకోర్టు పేరా నెం.5లో ఈ విధంగా తీర్పునిచ్చింది.

> 5. కూలీగా చెప్పుకునే పిటిషనర్ ఆదాయాన్ని ట్రిబ్యునల్ 2010 సంవత్సరంలో రూ.3000/- గా అంచనా వేసింది. రామచంద్రప్ప వర్సెస్ మేనేజర్, రాయల్ సుందరం అలయన్స్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ [(2011) 13 ఎస్ సిసి 236]లో 2004 సంవత్సరంలో నెలకు రూ.4,500/- వేతనంతో ఒక కూలీని నిర్ణయించారు. అసంఘటిత రంగంలో స్వయం ఉపాధి పొందుతున్న వ్యక్తుల విషయంలో కూడా (నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ ప్రణయ్ సేథీ

(2017) 16 ఎస్ సిసి 680) మరియు సంవత్సరాలుగా జీవన వ్యయం మరియు ఆర్థిక పురోగతి పెరుగుదలను పరిగణనలోకి తీసుకొని కూలీ యొక్క నిర్దిష్ట ఉద్యోగానికి సంబంధించి కూడా పెరుగుదల ఉంటుందనే సూత్రాన్ని గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు గుర్తించింది. ఒక కూలీ కూడా తరువాతి ప్రతి సంవత్సరంలో కనీసం రూ.500/- అదనంగా చేరడానికి అర్హుడని సురక్షితంగా భావించవచ్చు. అటువంటి పరిస్థితులలో, కూలీ అయిన అప్పీలుదారుడు, ప్రమాదం జరిగిన సంవత్సరం ప్రకారం రూ.7500/- అంటే 2010......... యొక్క నోషనల్ ఆదాయంతో నిర్ణయించడానికి అర్హులు.

21. మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 యొక్క ఉద్దేశ్యాన్ని దృష్టిలో ఉంచుకుని పిటిషనర్లు / హక్కుదారులు రూ.4,00,000/- నష్టపరిహారాన్ని క్లెయిమ్ చేసినప్పటికీ, సుప్ర ఉదహరించిన తీర్పుల వెలుగులో, న్యాయమైన మరియు సహేతుకమైన నష్టపరిహారం చెల్లింపుకు సంబంధించి సుప్రా ఉదహరించిన తీర్పుల వెలుగులో. మృతుడు కార్మికుడు/కూలీ అని, నెలకు రూ.4,000 సంపాదిస్తున్నాడని పిటిషనర్లు/హక్కుదారులు వాదించారు, అయితే, మృతుడికి నెలకు రూ.1,250/- లేదా సంవత్సరానికి రూ.15,000/- మాత్రమే ఆదాయం లభిస్తోందని ట్రిబ్యునల్ గుర్తించింది.

22. రామచంద్రప్ప కేసులో (సుప్ర), సయ్యద్ సాదిక్ కేసులో (సుప్ర) గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు 2004 సంవత్సరంలో కూలీ కార్మికుడి నోషనల్ ఆదాయాన్ని నెలకు రూ.4,500/- చొప్పున, కూరగాయల వ్యాపారి ఆదాయాన్ని 2006 సంవత్సరంలో నెలకు రూ.6,500/- చొప్పున నిర్ణయించింది. నోమన్ కేసులో (సుప్ర) కేరళ హైకోర్టు 2010 సంవత్సరంలో కూలీ కార్మికుడి నోషనల్ ఆదాయాన్ని నెలకు రూ.7,500/- గా నిర్ణయించింది.

23. పైన ఉదహరించిన తీర్పుల్లో గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు నిర్దేశించిన ప్రమాణాలను అనుసరించి, మృతుడు కార్మికుడు అని, 2010 సంవత్సరంలో ప్రమాదం జరిగిందని పేర్కొన్న హక్కుదారులు, మృతుడి నోషనల్ ఆదాయాన్ని సురక్షితంగా నెలకు రూ.6,000/- గా నిర్ణయించవచ్చని ఈ కోర్టు

అభిప్రాయపడింది. దీని ప్రకారం, ఈ కోర్టు మృతుడి నోషనల్ ఆదాయాన్ని నెలకు రూ.6,000/-గా తిరిగి నిర్ణయించాలని అభిప్రాయపడింది, ఇది సమర్థనీయం. అందువల్ల, ట్రిబ్యునల్ గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు తీర్పులకు విరుద్ధంగా మృతుడి నెలవారీ ఆదాయాన్ని రూ.1,250/- మరియు వార్షిక ఆదాయాన్ని రూ.15,000/-గా నిర్ణయించడానికి ఎటువంటి కారణం లేదు.

24. తక్షణ కేసులో, మృతుడి వయస్సు సుమారు 18 సంవత్సరాలు, ఎక్స్.ఎ.1 నుండి ఎ.4 వరకు పేర్కొనబడింది. 3వ ప్రతిస్పందకుడు/బీమా కంపెనీ స్కూలు నుంచి రికార్డులను పిలవడానికి లేదా మరణించిన వ్యక్తి వయస్సును తెలుసుకోవడం కొరకు స్కూలు అధికారుల్లో దేనినైనా పరిశీలించడానికి ఎలాంటి చర్యలు తీసుకోలేదు. అందువల్ల, ప్రమాదం జరిగినప్పుడు మరణించిన వ్యక్తి వయస్సును "18" సంవత్సరాలుగా పరిగణించవచ్చని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది.

25. వివిధ పద్దుల కింద నష్టపరిహారం ఇవ్వాలంటే ఇప్పుడు సరళా వర్మ కేసు (సుప్ర)లో తీర్పును ప్రస్తావించాల్సిన అవసరం ఉంది, అందులో పేరా-18లో ఈ క్రింది విధంగా ఉంది: "18. మరణ సందర్భంలో నష్టపరిహారాన్ని అంచనా వేయడానికి హక్కుదారులు ప్రాథమికంగా మూడు వాస్తవాలను మాత్రమే 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. యాక్సిడెంట్ క్లెయిమ్లను ఆలస్యం చేయకుండా పరిష్కరించడం బీమా కంపెనీలకు కూడా సులువవుతుంది.

26. మృతుడు కార్మికుడు కావడం, ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి ఆమె 15-20 సంవత్సరాల మధ్య వయస్సు కలిగి ఉండటం వల్ల, సరళా వర్మ (సుప్రా) లో నిర్దేశించిన మార్గదర్శకాల దృష్ట్యా తగిన గుణకం "18"గా ఉంటుంది, దీనిలో డిపెండెన్సీ నష్టాన్ని నిర్ణయం యొక్క పేరా -42 లో

తిరిగి అంచనా వేయబడింది, ఇది ఈ క్రింది విధంగా ఉంది: "42. అందువల్ల 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 ఎం17, 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 ఎం-11, 51 నుంచి 55 ఏళ్లకు, ఎం-11 6 నుంచి 6 ఏళ్లకు, ఎం-9 నుంచి 6 ఏళ్లకు తగ్గుతుంది. 61 నుంచి 65 ఏళ్లకు ఎం7, 66 నుంచి 70 ఏళ్లకు ఎం-5.

27. తక్షణ కేసులో, మృతురాలి తల్లిదండ్రులు పిటిషనర్లు / హక్కుదారులుగా ఉన్నారు. అందువల్ల, ఆమెపై ఆధారపడిన కుటుంబ సభ్యుల సంఖ్య "రెండు". సరళా వర్మ కేసు (సుప్ర) ప్రకారం, మృతురాలి ఆదాయంలో 50% ఆమె వ్యక్తిగత మరియు జీవన ఖర్చులకు మినహాయించాలి. ఈ అంశానికి సంబంధించి, సరళా వర్మ కేసు (సుప్ర)లో గౌరవనీయ సుప్రీం కోర్టు పేరా-30, 31 మరియు 32 లలో ఈ క్రింది విధంగా ఉంది: "30. 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. 31. మృతుడు బ్రహ్మచారి, హక్కుదారులు తల్లిదండ్రులైతే మినహాయింపు వేరే సూత్రాన్ని అనుసరిస్తుంది.

బ్యాచిలర్స్ విషయానికొస్తే, సాధారణంగా, 50% వ్యక్తిగత మరియు జీవన ఖర్చులుగా మినహాయించబడుతుంది, ఎందుకంటే ఒక బ్రహ్మచారి తన కోసం ఎక్కువ ఖర్చు చేస్తాడని భావిస్తారు. కాకపోతే తక్కువ సమయంలోనే పెళ్లి చేసుకునే అవకాశం కూడా ఉంది.ఈ సందర్భంలో తల్లిదండ్రులు, తోబుట్టువులకు ఇచ్చే విరాళం భారీగా తగ్గే అవకాశం ఉంది. అంతేకాక, దీనికి విరుద్ధమైన సాక్ష్యాలకు లోబడి, తండ్రికి తన స్వంత ఆదాయం ఉండే అవకాశం ఉంది మరియు ఆధారపడిన వ్యక్తిగా పరిగణించబడదు మరియు తల్లి మాత్రమే ఆధారపడినదిగా పరిగణించబడుతుంది. దీనికి విరుద్ధమైన సాక్ష్యాలు లేనప్పుడు, సోదరులు మరియు సోదరీమణులు ఆధారపడినవారిగా పరిగణించబడరు, ఎందుకంటే వారు స్వతంత్రంగా మరియు సంపాదిస్తారు, లేదా వివాహం చేసుకుంటారు లేదా తండ్రిపై ఆధారపడతారు.

> 32. ఈ విధంగా మరణించిన వ్యక్తి తల్లిదండ్రులు మరియు తోబుట్టువులు జీవించి ఉన్నప్పటికీ, తల్లి మాత్రమే ఆధారపడినదిగా పరిగణించబడుతుంది మరియు 50% బ్రహ్మచారి యొక్క వ్యక్తిగత మరియు జీవన ఖర్చులుగా మరియు 50% కుటుంబానికి విరాళంగా పరిగణించబడుతుంది. ఏదేమైనా, బ్రహ్మచారి కుటుంబం పెద్దది మరియు మరణించిన వ్యక్తి యొక్క ఆదాయంపై ఆధారపడి ఉంటుంది, ఎందుకంటే అతనికి వితంతు తల్లి మరియు పెద్ద సంఖ్యలో సంపాదించని సోదరీమణులు లేదా సోదరులు ఉన్న సందర్భంలో, అతని వ్యక్తిగత మరియు జీవన ఖర్చులు మూడింట ఒక వంతుకు పరిమితం చేయబడతాయి మరియు కుటుంబానికి సహకారం మూడింట రెండు వంతులుగా పరిగణించబడుతుంది ".

> 28. తక్షణ కేసులో, మృతురాలు ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి అవివాహితుడు మరియు 1 మరియు 2 వ పిటిషనర్లు / హక్కుదారులు ఆమె తల్లిదండ్రులు. సరళా వర్మ (సుప్ర)లో తీసుకున్న నిర్ణయం దృష్ట్యా, మృతురాలి ఆదాయంలో 50% ఆమె వ్యక్తిగత మరియు జీవన ఖర్చులకు

మినహాయించాలి. పై తీర్పుల్లో పేర్కొన్న సూత్రాలను పరిగణనలోకి తీసుకుని, మృతుడి నెలవారీ ఆదాయాన్ని రూ.6,000/-గా తీసుకుంటే, వార్షికాదాయం రూ.72,000/- (రూ.6,000/- x 12 = రూ.72,000/-)గా లెక్కించబడుతుందని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. ఈ మొత్తంలో 50% రూ.36,000/- (రూ.72,000 x 50% =రూ.36,000/-) అవుతుంది. దానిని ఆమె వ్యక్తిగత, జీవన ఖర్చులకు మినహాయించిన తరువాత, మృతురాలి వార్షిక ఆదాయం రూ.36,000/- (రూ.72,000/- (-) రూ.36,000/- = రూ.36,000/-) అవుతుంది.

29. ప్రమాద సమయంలో మృతుడి వయస్సు "18" సంవత్సరాలు అని కనుగొనబడినందున, సరళా వర్మ కేసు (సుప్రా) లో నిర్దేశించిన సూత్రాల దృష్ట్యా వర్తించే తగిన గుణకం "15" కు బదులుగా "18". పై సూత్రాలను, గుణకాన్ని వర్తింపజేసిన తరువాత, డిపెండెన్సీ నష్టాన్ని రూ.6,48,000/- (రూ.36,000/- x 18 = రూ.6,48,000/-) గా లెక్కిస్తారు. డిపెండెన్సీ నష్టం అనే శీర్షిక కింద పరిహారం ఇచ్చేటప్పుడు ట్రిబ్యునల్ తప్పు చేసిందని ఈ కోర్టు గుర్తించింది. ట్రిబ్యునల్ తీర్పును చదివితే, నేర్చుకున్న ట్రిబ్యునల్ విధానం ప్రస్తుత న్యాయ అభిప్రాయంతో ఏ మాత్రం ఏకీభవించదని స్పష్టమవుతుంది. అందువలన, హక్కుదారులు "డిపెండెన్సీ నష్టం" శీర్షిక కింద రూ.6,48,000/- మొత్తాన్ని పొందడానికి అర్హులు, ఇది గణనీయంగా ఉంటుంది.

30. తక్షణ సందర్భంలో, నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ వర్సెస్ ప్రణయ్ సేథీ6 మరియు మాగ్మా జనరల్ ఇన్స్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, వి.ఎస్.నాను రామ్ @ చుహ్రూ రామ్ మరియు ఇతరులలో నిర్దేశించిన సూత్రాల దృష్ట్యా, ఆస్తి నష్టం, కన్సార్టియం నష్టం మరియు అంత్యక్రియల ఖర్చులు వంటి సంప్రదాయ పద్దుల కింద నష్టపరిహారానికి హక్కుదారులు అర్హులు. అంత్యక్రియల ఖర్చులు:

31. ఈ సంప్రదాయ పద్దు కింద ట్రిబ్యునల్ అంత్యక్రియల ఖర్చుల కోసం రూ.2,000/- మొత్తాన్ని తప్పుగా ఇచ్చింది. దీనిని రూ.2,000/- నుంచి రూ.15,000/- కు పెంచారు (ప్రణయ్ సేథీ కేసులో రాజ్యాంగ ధర్మాసనం నిర్ణయం ప్రకారం). ఆస్తి నష్టం:

32. ఈ సంప్రదాయ పద్దు కింద ట్రిబ్యునల్ ఆస్తి నష్టానికి రూ.2,500/- మొత్తాన్ని తప్పుగా తీర్పునిచ్చింది. దీనిని రూ.2,500/- నుంచి రూ.15,000/- కు పెంచారు (ప్రణయ్ సేథీ కేసులో రాజ్యాంగ ధర్మాసనం నిర్ణయం ప్రకారం). కన్సార్టియం నష్టం:

33. పై పద్దులతో పాటు, మృతుడి తల్లి, తండ్రి అంటే 1, 2వ పిటిషనర్లకు మాగ్మా కేసులో (సుప్రా) గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు తీర్పు ప్రకారం "ఫిలియల్ కన్సార్టియం" శీర్షిక కింద రూ.40,000/- చొప్పున నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి అర్హులు.

34. సరళా వర్మ కేసులో (సుప్ర) గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు "న్యాయమైన పరిహారం" అనే భావనను ఈ క్రింది విధంగా వివరించింది:

> నష్టపరిహారం ఇవ్వడానికి సంబంధించి బాగా స్థిరపడిన సూత్రాలను వర్తింపజేయడం ద్వారా, తప్పు ఫలితంగా జరిగిన నష్టాన్ని పూడ్చడానికి, న్యాయంగా మరియు న్యాయంగా, కేసు యొక్క వాస్తవాలు మరియు పరిస్థితుల ఆధారంగా తగిన నష్టపరిహారం. ఇది బొనాంజాగానో, పెద్దమొత్తంలోనో, లాభ వనరుగానో ఉండటానికి ఉద్దేశించినది కాదు.

35. పైన ఉదహరించిన తీర్పుల్లో గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు నిర్దేశించిన అభ్యర్థనలు, సాక్ష్యాధారాలు, చట్టాన్ని పునఃపరిశీలించినప్పుడు, పిటిషనర్లు/హక్కుదారులు పైన సవరించిన మరియు తిరిగి లెక్కించబడిన విధంగా నష్టపరిహారాన్ని పెంచడానికి అర్హులని నేను ఖచ్చితమైన అభిప్రాయంతో ఉన్నాను.

S.No.	నష్టపరిహార పద్దులు	రూ. 10,000 పరిహార మొత్తం రూ.
1.	ఆధారపడటం కోల్పోవడం	(6,000 x 12 = 72,000/- x 50% x 18 = 6,48,000/-) 6,48,000.00
2.	ఆస్తి నష్టం[మార్చు]	15,000.00
3.	అంత్యక్రియల ఖర్చులు[మార్చు]	15,000.00

4.	1వ మరియు 2వ పిటిషనర్లకు కన్సార్టియంకు నష్టం (ఒక్కొక్కరికి రూ.40,000/-	80,000.00
	మొత్తం 7,58,000.00	7,58,000.00
	(-) ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారం	1,54,500.00
	పెరిగిన మొత్తం	6,03,500.00

36. నాగప్ప వర్సెస్ గురుదయాళ్ సింగ్ తదితరుల కేసులో సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పు ప్రకారం 1988 మోటారు వాహనాల చట్టంలోని నిబంధనల ప్రకారం, హక్కుదారుడు క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తం వరకు మాత్రమే పరిహారం ఇవ్వడానికి ఎటువంటి పరిమితి లేదు. తగిన సందర్భంలో, రికార్డు చేయబడిన సాక్ష్యాల నుండి, క్లెయిమ్ చేసిన దానికంటే ఎక్కువ పరిహారం పొందడానికి హక్కుదారుడు అర్హుడని ట్రిబ్యునల్ / కోర్టు భావించినట్లయితే, ట్రిబ్యునల్ అటువంటి తీర్పును జారీ చేయవచ్చు. అందువల్ల, హక్కుదారులు కోరిన దానికంటే ఎక్కువ పరిహారం పొందడానికి అర్హులు, కానీ ట్రిబ్యునల్ అటువంటి తీర్పును ఇవ్వలేదు. హక్కుదారుడు కోరిన దానికంటే ఎక్కువ పరిహారం ఇవ్వడానికి ఎలాంటి ఆంక్షలు లేవు. బదులుగా, క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తం కంటే ఎక్కువ ఉన్నప్పటికీ ట్రిబ్యునల్ మరియు కోర్టు "న్యాయమైన పరిహారం" ఇవ్వడం తప్పనిసరి. న్యాయబద్ధంగా, సముచితంగా కనిపించాల్సిన పరిహార మొత్తాన్ని నిర్ణయించడం ద్వారా ట్రిబ్యునళ్లు తీర్పు ఇవ్వాలని భావిస్తున్నారు. ప్రస్తుత కేసులో, కేసు యొక్క వాస్తవాలు మరియు పరిస్థితుల నేపథ్యంలో క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన పరిహారం న్యాయమైనది మరియు సహేతుకమైనది కాదు మరియు క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేసే సమయంలో క్లెయిమ్ చేసిన మొత్తం కంటే ఎక్కువ నష్టపరిహారాన్ని క్లెయిమ్ చేయడానికి హక్కుదారులు అర్హులు.

37. అందువల్ల పైన చర్చించిన దృష్ట్యా, సుప్రీంకోర్టు తీర్పుల్లో నిర్దేశించిన సూత్రాలను అనుసరించి, ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన తీర్పు జోక్యం చేసుకోవాల్సిన అవసరం ఉందని, తద్వారా నష్టపరిహారాన్ని

రూ.1,54,500/- నుంచి రూ.7,58,000/-కు పెంచిందని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడింది. 38. తత్ఫలితంగా, ఖర్చులతో అప్పీల్ అనుమతించబడుతుంది మరియు నష్టపరిహార మొత్తాన్ని రూ.1,54,500/- నుండి రూ.7,58,000/- కు పెంచుతారు, క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేసిన తేదీ నుండి సాక్షాత్కార తేదీ వరకు సంవత్సరానికి 7.5% వడ్డీతో సహా, ప్రతివాదులు 1 నుండి 3 వరకు ఉమ్మడిగా మరియు అనేక మందిపై.

(ii) ప్రతివాదులు 1 నుండి 3 వరకు ఈ తీర్పు వెలువడిన తేదీ నుండి రెండు నెలల్లోగా నష్టపరిహార మొత్తాన్ని జమ చేయాలని, లేనిపక్షంలో వారిపై ఉరిశిక్షను అమలు చేయవచ్చు.

(iii) పిటిషనర్లు/హక్కుదారులు క్లెయిమ్ చేయబడ్డ పరిహారానికి మించి ఇవ్వబడిన పెరిగిన మొత్తానికి సంబంధించి అవసరమైన కోర్టు-ఫీజు చెల్లించాలని ఆదేశించబడతారు (రామ్లా వర్సెస్ నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ 9 కేసులో గౌరవనీయ సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పు ప్రకారం).

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

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

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

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

న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

03.07.2023

2023:ఏపీ హైకోర్టు:21135

దినేష్

Mjl/* L.R.కాపీని మార్క్ చేయాలి

2023:ఏపీ హైకోర్టు:21135

గౌరవనీయులైన శ్రీ న్యాయమూర్తి దుప్పల వెంకట రమణ

ఎమ్.ఎ.సి.ఎమ్.ఎ.నెం.3768 /2011

03.07.2023

దినేష్ ఎంజేఎల్/*

ఎల్.ఆర్.కాపీ మార్క్ చేయాలి