సర్వోన్నత న్యాయస్థాన నివేదికలు

కర్ణాటక రాష్ట్ర రహదారి రవాణా సంస్థ

వర్సెస్

కె. వి. సకీనా మరియు ఇతరులు. ETC.

1996

మార్చి,15

[ఎస్. పి. భరూచా మరియు ఎస్. బి. మజ్ముదార్, న్యాయమూర్తులు.]

మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988/కర్ణాటక మోటారు వాహనాల నిబంధనలు, 1963 –సెక్షన్ 168– రూల్ 331–కంట్రిబ్యూటరీ నిర్లక్ష్యం–బస్సు మరియు ట్రక్కు మధ్య ఘర్షణ– బస్సు అతివేగంతో నడపడం– డంపర్ వెడల్పుకు మించి విస్తరించిన డంపర్ తో అమర్చిన ట్రక్కు–డంపర్ సరిగ్గా మార్క్ చేయబడలేదు లేదా ప్రకాశించలేదు–పట్టుకోకపోవడం– ట్రక్కు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యం ప్రమాదానికి దోహదం చేసింది– టోర్ట్స్ చట్టం.

పిటిషనర్ కార్పొరేషన్ కు చెందిన బస్సు ప్రతివాది నెం.1 ట్రక్కును ఢీకొనడంతో నలుగురు మృతి చెందగా, ఇద్దరికి గాయాలయ్యాయి. రాత్రి 10.30 గంటల సమయంలో బస్సు డ్రైవర్ అతివేగంతో బస్సును నడుపుతూ ట్రక్కు ట్రయిలర్ పై అమర్చిన డంపర్ ను ఢీకొట్టాడు. ఢీకొన్న తర్వాత బస్సు 150 అడుగుల దూరం కదిలి చెట్టును ఢీకొని బోల్తా పడింది.

ప్రమాదం జరిగిన రోడ్డుకు ఇరువైపులా 24 అడుగుల వెడల్పు, 8 అడుగుల వెడల్పు మట్టి భుజాలు ఉన్నాయి. ట్రక్కు ట్రయిలర్ 12 అడుగుల వెడల్పు, దానిపై అమర్చిన డంపర్ 15 అడుగుల వెడల్పు ఉంది. దీంతో ట్రక్కుకు ఇరువైపులా ఒకటిన్నర అడుగుల మేర డంపర్ పొడుచుకు వచ్చింది. డంపర్ బరువు 25 టన్నులు కాగా, డంపర్ కు రెడ్ లైట్లు, రిఫ్లెక్టర్లు పెట్టలేదని తేలింది. బస్సు అతివేగంగా వెళ్తుండగా ట్రక్కు గంటకు 5 కిలోమీటర్ల వేగంతో ప్రయాణిస్తున్నట్లు ఆధారాలు లభించాయి.

కర్ణాటక మోటారు వాహనాల నిబంధనలు, 1963 లోని రూల్ 331 (2) ప్రకారం కర్ణాటక అనుమతి ఇవ్వకపోతే లోడ్ లేదా దానిలోని ఏదైనా భాగం లేదా ఏదైనా వాహనము యొక్క పక్కకు లేదా వెలుపల పార్శ్వంగా విస్తరించే విధంగా ఏదైనా వాహనాన్ని నడపడం నిషేధించబడింది. ట్రక్కు యజమాని రూల్ 331(3) కింద గానీ, నిబంధనల ప్రకారం గానీ ఎలాంటి అనుమతి తీసుకోలేదు.

బస్సు డ్రైవర్ మాత్రమే నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించారని భావించిన మోటార్ ప్రమాదాల క్లెయిమ్ ట్రిబ్యునల్ బాధితులకు నష్టపరిహారం చెల్లించింది. ట్రిబ్యునల్ అభిప్రాయంతో ఏకీభవించిన హైకోర్టు పిటిషనర్ అప్పీల్ ను కొట్టివేసింది. పిటిషనర్ ఈ కోర్టులో ప్రత్యేక అనుమతి గురించి పిటిషన్ దాఖలు చేశారు , ఇందులో ట్రక్కు డ్రైవర్ కూడా నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించాడని , అందువల్ల ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన నష్టపరిహారానికి ప్రతివాది కూడా సహకరించాల్సి ఉంటుందని వాదించింది.

ఈ కోర్టు అప్పీలును అనుమతించినది.

తదనుగుణంగా: 1 బస్సు డ్రైవర్ యొక్క నిర్లక్ష్యం మరియు ప్రమాదానికి అతని సహకారం గురించి ఎటువంటి సందేహం లేనప్పటికీ , ట్రక్కు డ్రైవర్ ను నిర్దోషిగా చేయలేము. అతను అర్ధరాత్రి ట్రక్కు ట్రయిలర్ ను నడుపుతున్నాడు , అది చాలా భారీ యంత్రాలను కలిగి ఉంది , అది ట్రైలర్ యొక్క రెండు వైపులా ఒకటిన్నర అడుగుల పొడవున పొడుచుకు వచ్చింది మరియు ఎదురుగా వచ్చే వాహనాలు స్పష్టంగా గమనించడానికి దానిపై ఎరుపు లైట్లు లేదా రిఫ్లెక్టర్లు స్పష్టంగా గుర్తించబడలేదు. ఈ విధంగా ట్రయిలర్ పై డంపర్ ను ఎక్కించడం కర్ణాటక మోటారు వాహనాల నిబంధనలు 1963లోని రూల్ 331ను ఉల్లంఘించడమే. దీని మొత్తం స్పష్టంగా నిర్లక్ష్యమే. ఇది ఇతర రహదారి వినియోగదారులకు ప్రమాదాన్ని కలిగించింది , మరియు బస్సు డ్రైవర్ వలె ఆ రహదారి వినియోగదారులు వేగంగా డ్రైవింగ్ చేయడం వల్ల ఎటువంటి తేడా లేదు. ట్రక్కు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యమే ప్రమాదానికి కారణమని దోహదపడిందని నిర్ధారించాలి.[445 – సి–డి; 448–బి–సి]

2. ట్రక్కు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యమే ప్రమాదానికి కారణమైనప్పటికీ, అతను సహకరించిన నిష్పత్తి బస్సు డ్రైవర్ సహకారంతో సమానమని చెప్పలేము. నిర్లక్ష్యం నిష్పత్తి బస్సు డ్రైవర్ కు 60 శాతం, ట్రక్కు డ్రైవర్ కు 40 శాతం ఉండాలి. ఒకవేళ అతను వేగంగా వెళ్లకపోయి ఉంటే ట్రైలర్ పై ఉన్న భారీ మొత్తాన్ని గమనించి తెలివిగా దూరంగా ఉండేవాడు. [448 – D–E]

రౌస్ వర్సెస్ స్క్వైర్స్ మరియు ఇతరులు, [1973] ఆల్ E. R. 903, ఆధారపడింది.

సివిల్ అప్పీల్ అధికార పరిధి: సివిల్ అప్పీల్ నెం. 101/1992

కర్ణాటక హై కోర్టు యొక్క 19.12.90 నాటి తీర్పు మరియు ఉత్తర్వు నుండి
MFA. నెం. 37/90 సహితముగా MFA నెం. 2419/1990 లో ఉద్భవించినది.

పిటిషనర్ తరఫున ఎస్. ఎస్. జవాలి, కె. ఆర్. నాగరాజ.

ప్రతివాది తరఫున జి. ప్రకాష్, కె. ఎన్. భార్గవ మరియు శ్రీమతి బీనా ప్రకాష్

న్యాయస్థానం యొక్క తీర్పు భరుచ న్యాయమూర్తి వెలువరించారు:

కర్ణాటక హైకోర్టు డివిజన్ బెంచ్ ఇచ్చిన తీర్పు మరియు ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగా ప్రత్యేక అనుమతి ద్వారా దాఖలు చేసిన అప్పీల్ ఇది. ఆరు క్లెయిమ్ పిటిషన్లపై బెంగళూరులోని మోటార్ ప్రమాదాల క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన మూడు తీర్పులపై అప్పీళ్లను డివిజన్ బెంచ్ విచారించింది. నలుగురు మృతికి , ఇద్దరికి గాయాలైనందుకు పరిహారం వసూలు చేయాలని నాలుగు క్లెయిమ్ పిటిషన్లు దాఖలయ్యాయి. కర్ణాటక రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా సంస్థకు చెందిన బస్సు 1987 మే 6వ తేదీ రాత్రి 10.30 గంటలకు బెంగళూరు–మైసూరు రహదారిపై ప్రమాదానికి గురైంది. ఎదురుగా వస్తున్న ట్రక్కును బస్సు ఢీకొనడంతో ఈ ప్రమాదం జరిగింది. ట్రైలర్ పై వెనుక డంపర్ అమర్చారు. (రియర్ డంపర్ అనేది దాని వెనుక భాగం నుండి మట్టిని తీసుకెళ్లడానికి మరియు డంప్ చేయడానికి ఉపయోగించే వాహనం.) ఢీకొన్న తర్వాత బస్సు 150 అడుగుల దూరం ప్రయాణించి రోడ్డుకు ఎడమవైపున ఉన్న చెట్టును ఢీకొని బోల్తా పడింది. మృతుల్లో బస్సు డ్రైవర్ కూడా ఉన్నాడు. బస్సు డ్రైవర్ మాత్రమే నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించాడని ట్రిబ్యునల్ నిర్ధారణకు వచ్చింది. ట్రక్కు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యమే కారణమన్న వాదనను తోసిపుచ్చింది. హైకోర్టు ముందు, మా ముందు మాదిరిగా , బస్సు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించాడనే వాదన వివాదంలో లేదు , కానీ ట్రక్కు డ్రైవర్ తన నిర్లక్ష్యమే ప్రమాదానికి కారణమని, నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత ఉమ్మడిగా ఉందని, వారి నిర్లక్ష్యానికి అనుగుణంగా విభజించాలని కార్పొరేషన్ తరఫున వాదించారు. కార్పొరేషన్ కు వ్యతిరేకంగా హైకోర్టు తీర్పు.

ప్రమాదం జరిగిన రోడ్డు నిటారుగా ఉంది. 24 అడుగుల వెడల్పు , ఇరువైపులా సుమారు 8 అడుగుల వెడల్పుతో మట్టి భుజాలు ఉన్నాయి. ట్రక్కు ట్రయిలర్ 12 అడుగుల వెడల్పు ఉంది. దానిపై ఉన్న డంపర్ 15 అడుగుల వెడల్పుతో ఉండటంతో ఇరువైపులా ఒకటిన్నర అడుగుల వెడల్పుతో ట్రయిలర్ వెడల్పుకు మించి పొడుచుకు వచ్చింది. డంపర్ బరువు 25 టన్నులు. ట్రక్కు గంటకు 5 కిలోమీటర్ల వేగంతో నెమ్మదిగా ప్రయాణిస్తోంది. ఎదురుగా వస్తున్న బస్సు వేగంగా వెళ్తోంది.

కర్ణాటక మోటారు వాహనాల నిబంధనలు , 1963లోని రూల్ 341 నిబంధనల ప్రకారం కర్ణాటక ప్రభుత్వం 1987 మార్చి 7న జారీ చేసిన ప్రకటనపై ఆధారపడిందని హైకోర్టు మరియు ఈ కోర్టు ముందు ఉంచారు. M/s. భారత్ ఎర్త్ మూవర్స్ లిమిటెడ్ కు చెందిన షెడ్యూల్ లో పేర్కొన్న హాల్ పాక్ 35టీ రియర్ డంపర్లను అందులో పేర్కొన్న షరతులకు లోబడి బహిరంగ ప్రదేశాల్లో నడపడానికి ప్రకటన అనుమతించింది. ఆరు హాల్పాక్ 35 టి రియర్ డంపర్ల యొక్క సీరియల్, ఛాసిస్, ఇంజిన్ మరియు ట్రాన్స్ మిషన్ నంబర్లను షెడ్యూల్ పేర్కొంది. డంపర్లను పబ్లిక్ రోడ్లపై నడపడానికి మాత్రమే అధిసూచన వర్తిస్తుందని, ఇతర వాహనాలపై వాటి బండికి వర్తించదని షరతులు సూచించాయి ; ఉదాహరణకు , మొదటి షరతు ఏమిటంటే , ఖాళీ వాహనాన్ని మాత్రమే రవాణా చేయాలి మరియు అది దాని స్వంత బరువుకు మించి ఎటువంటి భారాన్ని మోయకూడదు. ప్రమాదానికి కారణమైన ట్రక్కు ట్రయిలర్ పై డంపర్ రవాణాకు ఈ నోటిఫికేషన్ లో ఎలాంటి దరఖాస్తు లేదని హైకోర్టుతో ఏకీభవిస్తున్నాము.

కర్ణాటక మోటారు వాహనాల నిబంధనలు, 1963లోని రూల్ 331 గురించి కార్పొరేషన్ తరఫు న్యాయవాది మా దృష్టికి తెచ్చారు. ఈ నిబంధనను హైకోర్టు దృష్టికి తీసుకెళ్లినట్లు కనిపించడం లేదనే చెప్పాలి. మోటారు వాహనాలపై లోడ్ల రక్షణకు ఈ నియమం వీలు కల్పిస్తుంది. దానిలోని సబ్ రూల్ (2) ఇలా చెబుతుంది, "ఏ వ్యక్తి కూడా డ్రైవింగ్ చేయకూడదు, మరియు ఏ వ్యక్తి కూడా ఏదైనా వ్యక్తికి ప్రమాదం కలిగించే విధంగా లోడ్ చేయబడిన ఏదైనా మోటారు వాహనాన్ని లేదా లోడ్ లేదా దాని యొక్క ఏదైనా భాగాన్ని లేదా మరేదైనా విస్తరించే విధంగా బహిరంగ ప్రదేశంలో నడపడానికి అనుమతించరాదు.

(i)వాహనము యొక్క పక్కకు వెలుపల లేదా వాహన సమతలానికి వెలుపల భాగం యొక్క పక్కను పొడిగించడం....... ". ట్రిబ్యునల్ సాక్ష్యాధారాల ఆధారంగా నమోదు చేసిన డంపర్ ట్రక్కుకు ఇరువైపులా ఒకటిన్నర అడుగుల మేర పొడుచుకు వచ్చింది. అందువల్ల డంపర్ ను తరలిస్తున్న తీరు నిబంధనలకు విరుద్ధంగా ఉంది రూల్ 331లోని సబ్ రూల్ 3 ప్రకారం అనుమతితో , నిర్దేశిత షరతులకు లోబడి మాత్రమే రవాణా చేయవచ్చు.ఈ క్రింది విధంగా చదవబడుతుంది:

" (3) ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ సమ్మతితో జిల్లా మేజిస్ట్రేట్ అటువంటి ప్రయోజనం కోసం మరియు అటువంటి కాలానికి ఏదైనా మోటారు వాహనాన్ని మినహాయించాలని లిఖితపూర్వకంగా ఆదేశించవచ్చు మరియు ఈ నియమం యొక్క ఏదైనా లేదా అన్ని నిబంధనల నుండి పేర్కొనబడిన షరతులకు లోబడి ఉండవచ్చు."

అలాంటి అనుమతులేవీ నమోదు కాలేదు.

ట్రక్కును చాలా నెమ్మదిగా, రోడ్డుకు కుడివైపు నడపడంపై హైకోర్టు, ట్రిబ్యునల్ దృష్టి సారించాయి. అది 25 టన్నుల బరువును మోస్తున్నందున , ట్రక్కు చాలా నెమ్మదిగా తప్ప ముందుకు సాగలేదు. ట్రైలర్ 12 అడుగుల వెడల్పు, ఇరువైపులా డంపర్ ఒకటిన్నర అడుగులు పొడుచుకురావడం గుర్తుండే ఉంటుంది. అందువలన, ట్రక్కును తారు రోడ్డుకు ఎడమవైపు నడుపుతున్నట్లు భావించినప్పటికీ , దాని ఇరవై నాలుగు అడుగుల వెడల్పులో పదమూడున్నర అడుగుల వెడల్పును ఆక్రమించింది , దీని కోసం ఎడమ వైపున ఉన్న డంపర్ యొక్క ఒకటిన్నర అడుగుల ఓవర్ హ్యాంగ్ మట్టి భుజంపై ఉందని మేము అనుకుంటున్నాము. రాత్రి 10.30 గంటలకు ఈ ప్రమాదం జరిగిందని , అంటే బస్సు, ట్రక్కు హెడ్ లైట్లు వెలిగించాయని గుర్తు చేశారు. బుల్డోజర్ ను బస్సు డ్రైవర్ ఢీకొనడం సమంజసం కాదని ట్రిబ్యునల్ అభిప్రాయపడింది .. " అని ట్రిబ్యునల్ పేర్కొంది. అందువల్ల బస్సు ఢీ కొట్టింది డంపర్ పొడుచుకువచ్చిన భాగమేనని తెలుస్తోంది. వేగంగా వచ్చిన బస్సు 25 టన్నుల బరువున్న సామగ్రిని ఢీకొనడం వల్ల కలిగే ప్రభావాన్ని ఊహించడం కష్టం కాదు.

ట్రక్కు ట్రయిలర్ కు ఇరువైపులా రెడ్ లైట్లు, జెండాలు పెట్టడమే ట్రక్కు డ్రైవర్ కు నిదర్శనం. ఎర్రటి లైట్లు, జెండాల ఉనికి గురించి పిటిషనర్ల సాక్షులు మాట్లాడరు. మహజర్, FIRలో కూడా వారి ప్రస్తావన లేదు. కానీ , ట్రయిలర్ బెడ్ మీద నుంచి డంపర్ బయటకు రావాలంటే బస్సు , ట్రక్కు సురక్షితంగా ఒకదానికొకటి దాటేవని మనకు అనిపిస్తోంది. ట్రైలర్ లోని బెడ్ కు అవతల ఉన్న డంపర్ యొక్క ప్రోట్రూషన్ స్పష్టంగా హైలైట్ చేయబడలేదు. మండుతున్న హెడ్ లైట్ల వెలుగును గమనించిన బస్సు డ్రైవర్ తాను ప్రయాణిస్తున్న వేగాన్ని గమనిస్తే ట్రయిలర్ బెడ్ కు అవతల డంపర్ అంత భారీ శబ్దం ఉందని గ్రహించి దాన్ని ఢీకొట్టాడు. ఈ ఘర్షణ తీవ్ర పరిణామాలకు దారితీసింది. బస్సుకు కుడివైపున కూర్చున్న డ్రైవర్ తీవ్రగాయాలపాలై అక్కడికక్కడే మృతి చెంది ఉంటాడు. ఏదేమైనా, అతను నిర్లక్ష్యానికి గురయ్యే అవకాశం ఉంది లేదా అసమర్థుడు అయి ఉండవచ్చు మరియు ఆ తరువాత చెట్టును ఢీకొట్టే వరకు బస్సు యొక్క పురోగతి 150 అడుగులకు మార్గనిర్దేశం చేయబడలేదు.

చెట్టును ఢీకొనడంతో బస్సు ముందు భాగం తీవ్రంగా దెబ్బతిందని హైకోర్టు పేర్కొంది. బస్సు సైడ్ ప్యానెల్, దానికి సపోర్టింగ్ యాంగిల్స్ చిరిగిపోయాయని తమ ముందు వచ్చిన రిపోర్టులో ఉందని , అయితే అది బస్సుకు కుడివైపు సైడ్ ప్యానెల్ అని రిపోర్టులో చెప్పలేదని వ్యాఖ్యానించింది. ఈ ప్రమాదంలో

బస్సు సైడ్ ప్యానెల్ చిరిగిపోయిందంటే అది కుడివైపు ప్యానెల్ అని , ట్రక్కు ట్రైలర్ పై ఉన్న డంపర్ ను ఢీకొన్న బస్సు కుడి వైపు అని చెప్పడంలో ఎలాంటి సందేహం లేదు. బస్సులోని ప్రయాణీకులకు తగిలిన గాయాలలో కొన్ని లేదా చాలా వరకు చెట్టును ఢీకొనడం వల్ల సంభవించి ఉండవచ్చు , కానీ ట్రక్కు ట్రయిలర్ పై డంపర్ ను ఢీకొనడం వల్ల చెట్టును ఢీకొనడం జరిగిందనే విషయాన్ని మరచిపోలేము.

ఈ పరిస్థితుల్లో బస్సు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యమే ప్రమాదానికి కారణమనడంలో ఎలాంటి సందేహం లేకపోయినా ట్రక్కు డ్రైవర్ ను మాత్రం తప్పించలే ము. అతను అర్ధరాత్రి ట్రక్కు ట్రయిలర్ ను నడుపుతున్నాడు, అది చాలా భారీ యంత్రాలను కలిగి ఉంది, అది ట్రైలర్ యొక్క రెండు వైపులా ఒకటిన్నర అడుగుల పొడవున పొడుచుకు వచ్చింది మరియు ఎదురుగా వచ్చే వాహనాలు స్పష్టంగా గమనించడానికి దానిపై ఎరుపు లైట్లు లేదా రిఫ్లెక్టర్లతో కత్తిరించిన స్పష్టంగా గుర్తించబడలేదు. ఈ విధంగా ట్రయిలర్ పై డంపర్ ను ఎక్కించడం కర్ణాటక మోటారు వాహనాల నిబంధనలు 1963లోని రూల్ 331ను ఉల్లంఘించడమే. మా దృష్టిలో, దీని మొత్తం, స్పష్టంగా నిర్లక్ష్యమే.

ట్రక్కు ట్రయిలర్ యొక్క బీమా సంస్థ తరపు న్యాయవాది వాదనలు వినిపిస్తూ , డంపర్ ట్రైలర్ యొక్క మంచం నుండి పార్శ్వంగా అంచనా వేయబడిందని చూపించడానికి ఎటువంటి ఆధారాలు లేవని వాదించారు. ట్రిబ్యునల్ అలా తీర్పు ఇచ్చిన విషయాన్ని ఇప్పటికే దృష్టికి ఆకర్షించాముః RW 1 లారీ డ్రైవర్ ఒప్పుకున్నట్లుగా బుల్డోజర్ వెడల్పు 15 ' లారీ వెడల్పు 12 అడుగులు , లారీ బుల్డోజర్ అంచులకు ఇరువైపులా ఒకటిన్నర అడుగుల వరకు పొడుచుకు వచ్చింది. ట్రక్కు ట్రయిలర్ డ్రైవర్ ఎర్రటి లైట్లు , జెండాలు చూపించడం ద్వారా అన్ని జాగ్రత్తలు తీసుకున్నాడని పేర్కొన్నారు. ఇక్కడ కూడా సాక్ష్యాధారాలపై దృష్టి సారించా ము. ఈ విషయమై ట్రిబ్యునల్ ఈ విధంగా పేర్కొంది: " RW1 సంఘటనా స్థలానికి చేరుకుని Ex.R.2 ప్రకారం స్కెచ్ సిద్ధం చేశాడని, లారీలో తీసుకెళ్లిన బుల్డోజర్ యొక్క పొడుచుకు వచ్చిన భాగంలో ఎటువంటి జెండాలు కనిపించలేదని చెప్పారు. ఈ వాస్తవాన్ని RW 1 వివాదస్పదం చేసింది. లారీకి ఇరువైపులా ఎర్రటి లైట్లు , జెండాలు ఉంచినట్లు తెలిపారు. పిటిషనర్ తరపున విచారించిన సాక్షులెవరూ ఎర్రజెండాలు , లైట్ల ఉనికి గురించి మాట్లాడలేదు. లారీకి ఇరువైపులా రెడ్ లైట్లు , జెండాలు ఉండటంపై మహాజార్ స్పష్టత ఇవ్వలేదు. అదేవిధంగా FIR అలాంటి జెండాలు లేదా ఎరుపు లైట్ల ఉనికి గురించి చెప్పలేదు. అందువల్ల , ట్రక్ ట్రైలర్ యొక్క భీమాదారు తరపున మేము ఈ సమర్పణలను అంగీకరించలేము.

ఈ ప్రమాదానికి బస్సు డ్రైవర్ , ట్రక్కు డ్రైవర్ ఎంత నిష్పత్తిలో దోహదపడ్డారనే ప్రశ్న ఉత్పన్నమవుతోంది, వారి నిర్లక్ష్యమే ప్రమాదానికి కారణమని, హక్కుదారులకు బాధ్యతను వారి మధ్య ఎలా పంచుకోవాలనే ప్రశ్న ఉత్పన్నమవుతోంది.

రౌస్ వర్సెస్ స్క్వైర్స్ అండ్ అదర్స్ , (1973) ఆల్ ఇంగ్లాండ్ లా రిపోర్ట్స్ 903లో అప్పీల్ కోర్టు ఇచ్చిన తీర్పును కార్పొరేషన్ తరఫు న్యాయవాదులు మా దృష్టికి తెచ్చారు. వాస్తవాలు ఇవే: రాత్రి 10.30 గంటల సమయంలో అలెన్ మోటారు మార్గంలో లారీని నడుపుతుండగా , అతని నిర్లక్ష్యం కారణంగా అది జారిపడి, 'జాక్-కత్తి' మరియు క్యారేజ్ వే యొక్క నెమ్మదిగా మరియు మధ్య మార్గాలను అడ్డుకుంది. వెనుక వెళ్తున్న కారు లారీని ఢీకొట్టింది. దాని వెనుక లైట్లు వెలుగుతూనే ఉన్నాయి. ప్రమాదాన్ని గమనించిన రౌస్ తన లారీని సురక్షితంగా దాటాడు. అనంతరం ఆగి సాయం అందించేందుకు వెనుదిరిగారు. ఫ్రాంక్లిన్ నడుపుతున్న మరో లారీ అలెన్ లారీకి 15 అడుగుల దూరంలోకి దూసుకెళ్లింది. ఫ్రాంక్లిన్ తన హెడ్ లైట్లను ఉద్దేశపూర్వకంగా ఆన్ చేసి విరిగిపోయిన లారీని వెలిగించాడు. చివరకు అసలు ప్రమాదం జరిగిన ఐదు నుంచి పది నిమిషాల తర్వాత యజమాని లారీని అతివేగంగా నడుపుతూ అక్కడికి వచ్చాడు. 400 గజాల దూరంలో వాహనాలను మొదటిసారి చూసినప్పుడు , అవి స్థిరంగా ఉన్నాయని, క్యారేజ్ వే యొక్క రెండు లేన్లు అడ్డుపడుతున్నాయని అతను గ్రహించలేదు. చివరకు 150 గజాల దూరంలో బ్రేకులు వేసినా మంచు కారణంగా జారిపడ్డాడు. అతని లారీ ఫ్రాంక్లిన్ లారీ వెనుక భాగాన్ని ఢీకొట్టి ముందుకు తోసేయడంతో ఫలితం ఇలా ఉంది .అది రౌస్ ను కిందకు తోసేసింది మరియు అతనికి ప్రాణాంతక గాయాలను కలిగించింది. రౌస్ యొక్క భార్య అతని నిర్లక్ష్య డ్రైవింగ్ కు సంబంధించి స్క్వైర్స్ కు వ్యతిరేకంగా నష్టపరిహారం పొందింది మరియు థర్డ్ పార్టీ ప్రొసీడింగ్స్ లో , అలెన్ యొక్క నిర్లక్ష్యానికి సంబంధించి స్క్వైర్స్ అలెన్ మరియు అతని యజమానుల నుండి సహకారాన్ని కోరింది. పగిలిన లారీని తగినంతగా వెలిగించి ఉంటే , స్క్వైర్స్ దానిని 400 గజాల దూరంలో చూసేవాడని , తద్వారా చర్యలు తీసుకోవడానికి తనకు తగినంత సమయం లభించేదని పేర్కొంటూ ట్రయల్ జడ్జి ఈ ప్రమాదానికి పూర్తిగా స్క్వైర్స్ కారణమని పేర్కొంటూ ఈ వాదనను తోసిపుచ్చారు. కెయిర్న్స్ , ఎల్జే గమనించారు:

"ఒక డ్రైవర్ తన వాహనాన్ని హైవేకు ఆటంకం కలిగించే విధంగా నిర్లక్ష్యంగా నిర్వహించి ఇతర రోడ్డు వినియోగదారులకు ప్రమాదాన్ని కలిగిస్తే , ముఖ్యంగా అతివేగంగా డ్రైవింగ్ చేసేవారు లేదా సరైన

జాగ్రత్తలు తీసుకోని వారు , కానీ ఉద్దేశపూర్వకంగా లేదా నిర్లక్ష్యంగా అడ్డంకిలోకి డ్రైవ్ చేసే వారు కాకపోతే, మొదటి డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యం ప్రమాదానికి దోహదం చేసిందని భావించవచ్చు , దీనికి తక్షణ కారణం నిర్లక్ష్యంగా నడపడం. అడ్డంకి ఉండటం వల్ల వాహనం దానిని లేదా మరేదైనా వాహనం లేదా మరేదైనా వ్యక్తిని ఢీకొంటుంది. అందుకనుగుణంగా, మిస్టర్. రౌస్ మరణానికి మిస్టర్ అలెన్ యొక్క నిర్లక్ష్యమే కారణమని నేను ఈ సందర్భంలో భావిస్తాను.

XXX XXX XXX

నేను పరిస్థితిని ఈ విధంగా చూస్తాను. మిస్టర్ అలెన్ యొక్క లారీకి సరిగ్గా ఏమి జరిగిందో మాకు ఖచ్చితంగా తెలియదు; కానీ అతనికి ఏదైనా అత్యవసర పరిస్థితి ఉందని సూచించడానికి ఏమీ లేదు. కొన్ని కారణాల వల్ల అతను తన వాహనంపై నియంత్రణ కోల్పోయాడు , బహుశా మంచు రోడ్డుపై అతివేగంగా నడపడం వల్ల లేదా తెలివితక్కువగా బ్రేకులు వేయడం వల్ల కావచ్చు. మిస్టర్ స్క్వైర్స్ ఆ విషయంలో చాలా నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించాడని , అతివేగంగా డ్రైవింగ్ చేయడమే కాకుండా , సరైన నిఘా ఉంచడంలో అతను విఫలమయ్యాడని పండిత న్యాయమూర్తి (మరియు అతని అన్వేషణలోని ఈ భాగాన్ని నేను ప్రశ్నించడం లేదు) అభిప్రాయపడ్డాడు. కానీ ప్రమాదకరమైన పరిస్థితిని ఆయన ప్రారంభించలేదని , అప్పటికే ఉన్న పరిస్థితిని ఎదుర్కోవడానికి తగిన చర్యలు తీసుకోవడంలో విఫలమయ్యారని చెప్పవచ్చు. ఆ వైఫల్యం ద్వారా ఈ విపత్తుకు ఆయనే ప్రధాన కారణమని భావించాలి. నా దృష్టిలో ఆయన భుజాలపై వేయాల్సిన నిందలు 75 శాతం కాగా, అలెన్ పై 25 శాతం ఉంది.

మకెన్నా, న్యాయమూర్తి అంగీకరించి, ఇలా అన్నారు:

"ఈ వాస్తవాల ఆధారంగా మిస్టర్ అలెన్ నిర్లక్ష్యమే మిస్టర్ స్క్వైర్స్ మరియు మిస్టర్ ఫ్రాంక్లిన్ ల మధ్య ప్రాణాంతక ఘర్షణకు కారణమైందని నేను భావిస్తాను. అదే దిశలో ప్రయాణించే ఇతర వాహనాలకు ప్రమాదం పొంచి ఉన్నందున తన లారీ రోడ్డుకు రెండు లేన్లు దాటే విధంగా ఆయన డ్రైవింగ్ నిర్లక్ష్యంగా వ్యవహరించింది. ఈ ఇతర వాహనాలు లారీని ఢీకొనే ప్రమాదం ఉంది లేదా అటువంటి ఢీకొనకుండా ఉండటానికి ప్రయత్నించడంలో నష్టం కలిగించే ప్రమాదం ఉంది. మిస్టర్ ఫ్రాంక్లిన్ లారీ యొక్క హెడ్-లైట్లు ట్రైలర్ పై కేంద్రీకరించినప్పుడు ఈ ప్రమాదం తగ్గినప్పటికీ , అది ఇప్పటికీ గణనీయమైన స్థాయిలో

ఉనికిలో ఉంది, మరియు దాని కారణంగా మిస్టర్ స్క్వైర్స్ మిస్టర్ ఫ్రాంక్లిన్ లారీని ఢీకొట్టాడు. మిస్టర్ అలెన్ యొక్క నిర్లక్ష్య డ్రైవింగ్ మరియు ప్రాణాంతక ప్రమాదానికి మధ్య ఎటువంటి సంబంధం లేకపోతే , మిస్టర్ ఫ్రాంక్లిన్ అతను చేసిన చోటే ఆగిపోవడానికి కారణం కావచ్చు.

అలెన్ నిర్లక్ష్యానికి, ప్రమాదానికి మధ్య ఉన్న కారణానికి ఎలాంటి విఘాతం కలగలేదని బక్లీ, ఎల్జే కూడా అంగీకరించారు.

కెయిర్న్స్, LJ పరిశీలనలతో మేం ఏకీభవిస్తున్నాము.

ట్రక్కు ట్రయిలర్ డ్రైవర్ దానిని ఒక విధంగా నిర్వహించాడు, ఇది ఇరవై నాలుగు అడుగుల వెడల్పు గల తారు వేయబడిన రహదారిలో కనీసం పదమూడున్నర అడుగులను ఆక్రమించేలా చేసింది. స్పష్టంగా గుర్తించబడని భారీ ప్రోట్రుషన్ ను అతను అర్ధరాత్రి సమయంలో ట్రెయిలర్ పై తీసుకెళ్లాడు. ఇది ఇతర రోడ్డు వినియోగదారులకు ప్రమాదాన్ని కలిగించింది మరియు బస్సు డ్రైవర్ వలె ఆ రహదారి వినియోగదారులు వేగంగా డ్రైవింగ్ చేయడం వల్ల ఎటువంటి తేడా లేదు. ట్రక్కు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యమే ప్రమాదానికి కారణమని భావించాలి, దీని అర్థం ట్రక్కు ట్రయిలర్ పై ఉన్న ప్రోట్రుషన్ తో బస్సు ఢీకొనడం మాత్రమే కాదు , తరువాత చెట్టును ఢీకొనడం కూడా. ట్రయిలర్ మంచం నుంచి రోడ్డు వెడల్పులోకి దూసుకెళ్తున్న డంపర్ ను బస్సు ఢీకొనడంతో మొదలైన ఈ ఘటన చెట్టును ఢీకొనడంతో ముగిసింది. కానీ మునుపటి ఘర్షణకు తరువాతి ఘర్షణ జరిగి ఉండేది కాదు. ట్రక్కు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యం ఖచ్చితంగా ప్రమాదానికి దోహదం చేసింది , కానీ అతను విరాళం ఇచ్చిన నిష్పత్తి బస్సు డ్రైవర్ యొక్క వాటాతో సమానంగా ఉంటుందని మేము అనుకోము , ఇది ఈ కోర్టు ముందు కార్పొరేషన్ యొక్క అభ్యర్థనలలో చేసిన సమర్పణ. మా దృష్టిలో నిర్లక్ష్యం నిష్పత్తి బస్సు డ్రైవర్ 60 శాతం , ట్రక్కు డ్రైవర్ నిష్పత్తి 40 శాతం ఉండాలి. ఒకవేళ అతను వేగంగా వెళ్లకపోయి ఉంటే ట్రైలర్ పై ఉన్న భారీ మొత్తాన్ని గమనించి తెలివిగా దూరంగా ఉండేవాడు.

డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యం కారణంగా తమ ఇన్సూరెన్స్ పాలసీ షరతులను ఉల్లంఘించారని ట్రక్కు ట్రయిలర్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ తరఫు న్యాయవాది వాదించారు.ఏదేమైనా , మోటారు వాహన చట్టం కింద ఇచ్చిన దానికంటే ఎక్కువ మొత్తానికి ట్రక్కు ట్రైలర్ యొక్క భీమాదారును బాధ్యులను చేయలేమని ఆయన

వాదించారు. ట్రక్కు డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యానికి సంబంధించిన పిటిషన్ ను ట్రిబ్యునల్ దృష్టికి తీసుకెళ్లినప్పటికీ పైన పేర్కొన్న వాదనలు లేవనెత్తలేదు మరియు ట్రక్ ట్రైలర్ ను కవర్ చేసే బీమా పాలసీని నమోదు చేయలేదు. అందువల్ల పైన పేర్కొన్న రెండు సమర్పణలను అంగీకరించడం సాధ్యం కాదు.

1988 అక్టోబర్ 30న ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయించిన క్లెయిమ్ పిటిషన్లలో (వీటిలో 1989 నాటి MFA నంబర్లు 141, 142 హైకోర్టు ముందు, 1992 సివిల్ అప్పీల్స్ 102, 103 ఈ కోర్టు ముందు ఉన్నాయి) కార్పొరేషన్ ఎలాంటి సాక్ష్యాధారాలు చూపలేదని మేము గమనించాము. ఆ విషయాల్లో నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత కార్పొరేషన్ పైనే ఉండాలి.

ఫలితంగా 1992 సివిల్ అప్పీల్స్ 101, 104, 105, 106లకు అనుమతి ఉంది. ట్రక్కు ట్రయిలర్ యజమాని, డ్రైవర్, బీమా కంపెనీ నష్టపరిహారంలో కొంత మొత్తాన్ని చెల్లించడానికి బాధ్యత వహించరని పేర్కొంటూ ఈ అప్పీళ్ల కింద తీర్పు, ఉత్తర్వులను పక్కన పెట్టారు ట్రక్కు యజమాని, డ్రైవర్, బీమా కంపెనీ సంయుక్తంగా 40 శాతం నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సి ఉంటుంది. నష్టపరిహారాన్ని కార్పొరేషన్ ఇప్పటికే చెల్లించినందున, ట్రక్కు ట్రైలర్ యజమాని , డ్రైవర్ మరియు భీమాదారు నుండి 40 శాతం రికవరీ చేయడానికి కార్పొరేషన్ అర్హత కలిగి ఉంటుంది.

సివిల్ అప్పీళ్లలో 102, 103/1992లను కొట్టివేశారు.

అన్ని సివిల్ అప్పీళ్లలో ఖర్చులకు సంబంధించి ఎలాంటి ఉత్తర్వులు ఉండవు.

అప్పీలు కొట్టివేయబడినది.