గౌరవనీయన్యాయమూర్తి శ్రీ M. లక్ష్మన్

M.A.C.M.A.No. 2114/2007

తీర్పు:-

ప్రస్తుత మోటార్ యాక్సిడెంట్ సివిల్ మిస్లేనియస్ అప్పీల్, మోటార్ వాహనాల ప్రమాదాల పరిహార దావా నెం. 989/2003 లో16.12.2005 తేదీన మోటార్ ప్రమాదాల క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్– IIIవ అదనపు జిల్లా న్యాయమూర్తి, వరంగల్ (సంక్షిప్తంగా “ట్రిబ్యునల్”) ఇచ్చిన తీర్పును ఆక్షేపిస్తూ దాఖలైంది. ఆ తీర్పులో, ప్రమాదంలో మరణించిన వ్యక్తితరపున దావాదారులు వేసిన దావాను ట్రిబ్యునల్ ఆమోదించి, రూ.6,00,000/- పరిహారాన్ని మంజూరు చేసింది మరియు ఆ మొత్తాన్నిబీమా సంస్థ చెల్లించాలని ఆదేశించింది.ఆ తీర్పుతో అసంతృప్తి చెందినబీమా సంస్థ, ప్రస్తుత అప్పీల్‌ను దాఖలు చేసింది.

2. ఈ అప్పీల్‌లోఅప్పీలుదారులు బీమా కంపెనీ కాగా,ప్రతివాది నెం.1 – మృతుని భార్య, ప్రతివాదులు నెం.2 మరియు 3 – మృతుని కుమారుడు మరియు కుమార్తె,ప్రతివాది నెం.4 – మృతుని తండ్రి,ప్రతివాది నెం.5 – ప్రమాదానికి కారణమైన వాహన యజమాని.సౌలభ్యార్థం,ఈ అప్పీల్‌లో అప్పీలుదారులను "బీమా కంపెనీగా” సూచిస్తారు,ప్రతివాదులు 1 నుండి 4 వరకు ఉన్నవారిని "దావాదారులుగా",ప్రతివాది నెం.5ను "ప్రమాదానికి కారణమైన వాహన యజమాని"గా పేర్కొంటాను.

3. కేసు యొక్క సంక్షిప్త వివరాలు ఏమంటే, తేదీ21.07.2003న సుమారు మధ్యాహ్నం 12:30 గంటల సమయంలో, సమ్మి రెడ్డి (మృతుడు) తన పిల్లలకు టిఫిన్ బాక్సు (carriage) ఇచ్చెందుకు భూపాలపల్లిలో ఉన్న రైజింగ్ సన్ పాఠశాలకు తన సైకిల్ పై వెళ్తుండగా, కాకతీయ బ్యాంక్, భూపాలపల్లి సమీపానికి రాగానే, మోటార్ సైకిల్ నెం.AP 15 N 3052 నంబర్ తో నడుపుతున్న వ్యక్తి, అత్యంత నిర్లక్ష్యంగా మరియు వేగంగా వాహనం నడిపి, సమ్మి రెడ్డి యొక్క సైకిల్‌ను ఢీకొట్టాడు.ఆ ప్రమాదంలో సమ్మి రెడ్డి దేహమంతా తీవ్ర గాయాలకు గురి అయ్యాడు మరియు చికిత్స పొందుతూ మరణించాడు.ఈ పరిస్థితులలో, దావాదారులు, మృతుని మరణానికి పరిహారం పొందేందుకు, పైన పేర్కొన్న M.V.O.P.No.989/2003ను ట్రిబ్యునల్ ముందు దాఖలు చేశారు.

4. వాహన యజమాని వాదనలు (కౌంటర్ ప్లీడింగ్స్) ప్రకారం, ఆ ప్రమాదానికి కారణమైన వాహనానికి తానే యజమానని పేర్కొన్నారు. అయితే,

తేదీ 09.05.2003న ఆ వాహనం తెలియని వ్యక్తులు దొంగిలించారని, దాని సంబంధించి IPC సెక్షన్ 379 కిందక్రైమ్ నెం. 78/2003 గాFIRనమోదు చేసినట్టు తెలిపారు.ఆ నేపథ్యంలో,ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో, ఆ వాహనాన్ని దొంగతనంగా తీసుకెళ్లిన వ్యక్తే నడిపాడని,కాబట్టి, దుర్ఘటనకు తాను బాధ్యత వహించనక్కరలేదని పేర్కొన్నారు.మరియు,ఆ ప్రమాదం జరిగిన రోజునబీమా పాలసీ చెల్లుబాటులో ఉన్నప్పటికీ,తానెవ్వరికి పరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యతలో లేదని స్పష్టం చేశారు.

5. బీమా సంస్థ కూడా తన బాధ్యతను తిరస్కరిస్తూ కౌంటర్ దాఖలు చేసింది.

6. ఇరువర్గాల న్యాయవాదుల వాదనలు వినిపించబడ్డాయి మరియు రికార్డు పై ఉంచిన విషయాలను పరిశీలించాను.

7. బీమా కంపెనీ న్యాయవాది వాదనఏమిటంటే –ప్రమాదానికి కారణమైన వాహనాన్ని తెలియని వ్యక్తి దొంగతనం చేసిన తీసుకెళ్లాడని, ఆ వాహనం అతడిచే తనడిపే సమయంలోనే ప్రమాదం జరిగినదనిపేర్కొన్నారు.కాబట్టి,వాహన యజమాని మరియు బీమా సంస్థ ఇద్దరూ పరిహారం చెల్లించే బాధ్యతలో లేరని వాదించారు.తన వాదనకు మద్దతుగా,ఆమె మద్రాస్ హైకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుNew India Assurance Company Limited Vs. Selvarajamani కేసును ప్రస్తావించారు.

8. "దావాదారుల కోసం తరచుగా వాదనలు చేసిన న్యాయవాది, క్రిమినల్ వాహనం దొంగతనానికి గురయ్యిందని ప్రదర్శించేందుకు ఎలాంటి సాక్ష్యాలు నమోదు చేయబడలేదని, వాహన యజమాని సాక్షిగా నిలబడి అదే విషయాన్ని నిరూపించలేదని, ప్రమాదం జరిగినప్పుడు వాహనం దొంగతనానికి గురయ్యిందని నిరూపించేందుకు బీమా సంస్థ ఎలాంటి సాక్ష్యాలను కూడా హాజరుచేయలేదని, అందువల్ల, ఆధారాలు లేకుండా అలాంటి వాదనను తీసుకురావడం సాధ్యం కాదని వాదించారు. మరొకవైపు, వాహనం దొంగతనానికి గురైనప్పటికీ, ప్రమాదం జరిగినప్పుడు రిజిస్టర్ యజమాని పరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత వహించాలి మరియు బీమా సంస్థ, అ అతని తరఫు భాధ్యత భరించాల్సిందే, రిజిస్టర్ యజమానితో కలిసి మరియు సమానంగా పరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తుందని ఆయన వాదించారు. ఆ వాదనకు మద్దతుగా, ఆయన, "యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ అనితా దేవి"లో ఢిల్లీ హైకోర్టు యొక్క నిర్ణయాన్ని ప్రామాణికంగా తీసుకున్నారు

9. పైన పేర్కొన్న వాదనల నేపథ్యంలో, ప్రస్తుత అప్పీల్‌లో పరిశీలనకు రెండు ముఖ్యమైన అంశాలు ఉత్పన్నమవుతున్నాయి."

(i) ప్రమాదం జరిగిన వాహనం దొంగతనానికి గురయ్యిందని నిరూపించగల సాక్ష్యాలుఉన్నాయా?

(ii) వాహనం నిజంగా దొంగతనానికి గురై ఉండి, దానిని చోరీ చేసిన వ్యక్తిద్వారా ప్రమాదం జరిగిందనుకోని, అయినా వాహన యజమాని మరియు బీమా సంస్థ సంయుక్తంగా మరియు వేర్వేరుగా పరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత వహించాలా?

10. తమ కేసును నిరూపించేందుకు దావాదారులు PW.1 నుండి PW.3 వరకు సాక్షులను విచారించి, Exs.A-1 నుండి A-9 వరకూ ఉన్న పత్రాలపై ఆధారపడ్డారు. బీమా సంస్థ తరపున RW.1 ను సాక్షిగా విచారించగా, వారు Exs.B-1 మరియు B-2 పై ఆధారపడ్డారు. వాహన యజమాని సాక్షిగా న్యాయస్థానంలో ప్రవేశించలేదు.

11. ఇక్కడ సందేహం ఏమిటంటే, ప్రస్తుత కేసులో మరణించిన వ్యక్తి మూడవ పక్షంగా ఉన్నాడు. ప్రమాదానికి కారణమైన వాహనం దొంగిలించబడిందనిపేర్కొనబడిన ఏకైక పత్రం Ex.A-6 మాత్రమే. ఛార్జ్‌షీట్‌ను సమగ్రంగా పరిశీలించినట్లయితే, ఎటువంటి సాక్షులను పరిశీలించకుండానే అలాంటి సూచన ఉంది. అంతేకాదు, వాహన యజమాని — అపరాధం జరిగినదని చెప్పగల అత్యుత్తమ వ్యక్తి — సాక్షిగా ప్రవేశించలేదు. అయితే, కౌంటర్ దావాలో వాహన యజమాని వాహనం మే నెలలో దొంగిలించబడిందని, ప్రమాదం జూలై నెలలో జరిగినదనీ, ఈ విషయంలో FIR కూడా నమోదైనదనీ పేర్కొన్నాడు. కానీ, ఆ వాదనలను యజమానిని సాక్షిగా పరీక్షించకుండానే నిరూపించలేదు. R.W.1 సాక్ష్యం ప్రకారం కూడా ప్రమాదానికి సంబంధించిన వాహనం దొంగిలించబడిందన్న అంశం ఎక్కడా ప్రస్తావించబడలేదు. బీమా సంస్థ తీసుకున్న ఏకైక రక్షణ వాదన ఏమిటంటే, వాహనం నడిపిన వ్యక్తి దగ్గర డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేకపోవడం.

12. పైన పేర్కొన్న వాస్తవాలు మరియు సాక్ష్యాల నేపథ్యంలో, ట్రిబ్యూనల్ ప్రస్తుత అప్పీల్‌లో బీమా సంస్థ లేవనెత్తిన అంశాన్ని గమనించలేదు. ఆ విషయంపై ఎలాంటి విచారణ అంశాన్ని నమోదు చేయలేదు మరియు క్రైమ్ వాహనం దొంగిలించబడిందన్నఅంశంపై ఎలాంటి నిర్ణయం కూడా తీసుకోలేదు. కాబట్టి, బీమా సంస్థ ఈ కోర్టులో మొదటిసారిగా అలాంటి వాదనను లేవనెత్తరాదు. బీమా సంస్థ తరపున న్యాయవాది వాహనం దొంగిలించబడిందన్నవాదనను అంగీకరించినా, అయినా

రిజిస్టర్డ్ యజమాని మరియు బీమా సంస్థ సంయుక్తంగా మరియు వేర్వేరుగా పరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు.

13. "ఈ సందర్భంలో, మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 (సంక్షిప్తంగా 'చట్టం') యొక్క సెక్షన్ 2(30)ను ప్రస్తావించడం సముచితమవుతుంది, అది ఈ క్రింద విధంగా పేర్కొనబడింది:

"యజమానిఅంటే మోటారు వాహనం ఎవరి పేరుతో రిజిస్టర్ చేయబడిందో మరియు ఆ వ్యక్తి మైనర్ అయితే, ఆ మైనర్ యొక్క సంరక్షకుడు, మరియు అద్దె కొనుగోలు ఒప్పందం లేదా లీజు ఒప్పందం లేదా హైపోథెకేషన్ ఒప్పందానికి సంబంధించిన మోటారు వాహనానికి సంబంధించి, ఆ ఒప్పందం ప్రకారం వాహనాన్ని కలిగి ఉన్న వ్యక్తి."

14. పైన పేర్కొన్న నిబంధనను పరిశీలిస్తే, వాహన యజమాని అనగా వాహనం ఎవరెవరి పేరుపై రిజిస్టర్ అయిందో, ఆ వ్యక్తిని యజమానిగా పరిగణిస్తారని స్పష్టమవుతోంది. వాహనం అద్దె-కొనుగోలుఒప్పందం, లీజు ఒప్పందం లేదా ఊహాజనిత ఒప్పందానికి లోబడి ఉంటే, ఆ ఒప్పందం ప్రకారం వాహనాన్ని కలిగి ఉన్న వ్యక్తి కూడా 'యజమాని' అనే నిర్వచనంలోకి వస్తాడు. అంటే, వాహనాన్ని కలిగి ఉన్న వ్యక్తిని పరిమిత ప్రయోజనాల నిమిత్తం యజమానిగా పరిగణిస్తారు."

15. ఈ సందర్భంలో చట్టంలోని సెక్షన్ 3 ను ప్రస్తావించడం సంబంధితంగా ఉంటుంది,అది , ఈ క్రింద విధంగా పేర్కొనబడింది:

3. డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ అవసరం:-(1)ఏ వ్యక్తి అయిన తనకు సరైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ జారీ చేయబడకపోతే, ఏలాంటి పబ్లిక్ ప్రదేశంలో మోటారు వాహనం నడపకూడదు. మోటారు కేబ్ లేదా తన ఉపయోగం కోసం అద్దెకు తీసుకున్న లేదా సెక్షన్ 75(2) ప్రకారం రూపొందించిన పథకం క్రింద అద్దెకు తీసుకున్న మోటార్ సైకిల్ తప్ప, ఇతర రవాణా వాహనాన్ని కూడా తగిన అనుమతితో డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేనివాడు నడపకూడదు.(2)మోటారు వాహనం నడపడం గురించి శిక్షణ పొందుతున్న వ్యక్తికి ఉప-విభాగం (1) వర్తించకుండా ఉండేందుకు కేంద్ర ప్రభుత్వం నిర్దేశించిన నిబంధనలు వర్తిస్తాయి.

16. పైన పేర్కొన్న నిబంధనను చదివితే, ఏ వ్యక్తి అయిన సరైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉండకపోతే, పబ్లిక్ ప్రదేశంలో మోటారు వాహనం నడిపించకూడదని స్పష్టంగా తెలుస్తోంది.

17. ఈ సందర్భంలో చట్టంలోని సెక్షన్ 39 ను ప్రస్తావించడం సంబంధితంగా ఉంటుంది, అది , ఈ క్రింద విధంగా పేర్కొనబడింది:

"39. రిజిస్ట్రేషన్ అవసరం. – ఈ అధ్యాయం ప్రకారం వాహనం రిజిస్టర్ చేయబడి ఉంటే మరియు వాహనం యొక్క రిజిస్ట్రేషన్ సర్టిఫికేట్ సస్పెండ్ చేయబడకపోతే లేదా రద్దు చేయబడకపోతే మరియు వాహనం సూచించిన పద్ధతిలో ప్రదర్శించబడిన రిజిస్ట్రేషన్ గుర్తును కలిగి ఉంటే తప్ప, ఏ వ్యక్తి కూడా మోటారు వాహనాన్ని నడపకూడదు మరియు మోటారు వాహన యజమాని వాహనాన్ని ఏదైనా బహిరంగ ప్రదేశంలో లేదా మరే ఇతర ప్రదేశంలో నడపడానికి అనుమతించకూడదు లేదా అనుమతించకూడదు:

అయితే, ఈ సెక్షన్‌లోని ఏదీ డీలర్ స్వాధీనంలో ఉన్న మోటారు వాహనానికి కేంద్ర ప్రభుత్వం సూచించిన షరతులకు లోబడి వర్తించదు.

18. "పైన పేర్కొన్న నిబంధనను చదివితే, రిజిస్ట్రేషన్ లేకుండా, ఏ వ్యక్తి మోటారు వాహనాన్ని నడిపించకూడదు లేదా ఏ వాహన యజమాని కూడా వాహనాన్ని పబ్లిక్ ప్రదేశంలో నడపడానికి అనుమతించకూడదని స్పష్టమవుతోంది."

19. ఈ సందర్భంలో చట్టంలోని సెక్షన్ 140(1)ను ప్రస్తావించడం కూడా సముచితమవుతుంది, , ఈ క్రింద విధంగా పేర్కొనబడింది:

"సెక్షన్ 140:–కొన్నిసందర్భాలలో తప్పులేని ప్రాతిపదికన పరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత:– (1) ఎవరైనా వ్యక్తి మోటారు వాహనం లేదా మోటారు వాహనాల వినియోగం ద్వారా జరిగిన ప్రమాదంలో మరణం లేదా శాశ్వత అవయవమానం (పర్మనెంట్ డిసేబిలిటి) జరిగినప్పుడు, వాహన యజమాని లేదా, ఆ వాహనాల యజమానులు, సంయుక్తంగా మరియు వేర్వేరుగా, ఆ మరణం లేదా అవయవమానానికి సంబంధించి ఈ సెక్షన్‌లో పేర్కొన్న విధంగా పరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు."

20. పైన పెరోన్న నిబంధనను చదివితే, తప్పులేని బాధ్యత (No Fault Liability) ప్రకారం దావాలు చేసేందుకు, దావాదారులు నిరూపించాల్సింది, మోటారు వాహనం యొక్క వినియోగం ద్వారా జరిగిన ప్రమాదంలో మరణం లేదా శాశ్వత అవయవమానం (పర్మనెంట్ డిసేబిలిటి) జరిగిందని, మాత్రమే. ఆ సమయంలో మోటారు వాహనాల యజమానులు సంయుక్తంగా మరియు వేర్వేరుగా పరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు.

21. ఇంకా,చట్టంలోని సెక్షన్ 146(1)ను ప్రస్తావించడం కూడా సముచితమవుతుంది,అది ఈ క్రింద విధంగా పేర్కొనబడింది:

146. మూడవ పక్షం ప్రమాదానికి వ్యతిరేకంగా భీమా అవసరం. – (1) ఈ అధ్యాయం యొక్క అవసరాలకు అనుగుణంగా, ఏ వ్యక్తి కూడా లేదా ఆ వ్యక్తి ఇతరుల ద్వారా వాహనాన్ని ఉపయోగించడానికి సంబంధించి మూడవ పక్షం ప్రమాదానికి వ్యతిరేకంగా భీమా అమలులో ఉంటే తప్ప, ప్రయాణీకుడిగా తప్ప మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించకూడదు లేదా ఇతర వ్యక్తిని ఉపయోగించడానికి అనుమతించకూడదు:

అయితే, ప్రమాదకరమైన లేదా ప్రమాదకరమైన వస్తువులను మోసుకెళ్ళే లేదా తీసుకెళ్లడానికి ఉద్దేశించిన వాహనం విషయంలో, ప్రజా బాధ్యత బీమా చట్టం, 1991 ప్రకారం బీమా పాలసీ కూడా ఉంటుంది.

22. పైన పేర్కొన్న నిబంధనను చదివితే, అది, చట్టంలోని అవసరాలను పాటిస్తూ చెల్లుబాటుగా ఉన్న బీమా విధానంతో అనుసంధానించకుండా ఏ వ్యక్తి కూడా మోటారు వాహనాన్ని పబ్లిక్ ప్రదేశంలో నడపకూడదు లేదా ఇతరులకు ఎవరికైనా నడపడానికి అనుమతించకూడదు.

23. ఈ సందర్భంలో చట్టంలోని సెక్షన్ 165(1)ను ప్రస్తావించడం కూడా సముచితమవుతుంది, అది, ఈ క్రింద విధంగా పేర్కొనబడింది:

165. క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్స్. – (1) ఒక రాష్ట్ర ప్రభుత్వం, అధికారిక గెజిట్‌లో నోటిఫికేషన్ ద్వారా, మోటారు వాహనాల వాడకం వల్ల కలిగే వ్యక్తుల మరణం లేదా శారీరక గాయం లేదా మూడవ పక్షం యొక్క ఏదైనా ఆస్తికి నష్టం లేదా రెండింటికీ సంబంధించిన ప్రమాదాలకు సంబంధించి పరిహారం కోసం క్లెయిమ్‌లపై తీర్పు చెప్పే ఉద్దేశ్యంతో నోటిఫికేషన్‌లో పేర్కొన్న ప్రాంతానికి ఒకటి లేదా అంతకంటే ఎక్కువ మోటార్ ప్రమాదాల క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్‌స్‌ను (ఇకపై ఈ అధ్యాయంలో క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యునల్ అని పిలుస్తారు) ఏర్పాటు చేయవచ్చు.

24. పైన పేర్కొన్న నిబంధనను చదివితే, రాష్ట్ర ప్రభుత్వము మోటారు వాహనాల వినియోగం వల్ల వ్యక్తులకు మరణం లేదా శారీరక గాయాలు లేదా మూడవ పక్షం యొక్క ఆస్తికి హానీ లేదా మరణం జరిగితే పరిహార దావాలకు సంబంధించి విచారణ కోసం ఒకటి లేదా ఎక్కువ మోటారు ప్రమాద దావా ట్రిబ్యూనళ్లను ఏర్పాటుచేసే వీలును కలిగి ఉంటుందని స్పష్టమవుతుంది.

25. పైన పేర్కొన్న నిబంధనలను సంయుక్తంగా చదివితే, చట్టం కింద పరిహారం కోసం దావాదారులు అభ్యర్థించడానికి ముందు నిబంధన ఏమిటంటే, మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించడం వల్ల జరిగిన ప్రమాదంలో ఒక వ్యక్తికి మరణం లేదా శారీరక గాయం తప్పనిసరిగా

ఉండాలి. పబ్లిక్ ప్రదేశంలో వాహనం ఉపయోగించాలంటే, డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ మరియు బీమా పాలసీ కూడా ఉండాలి. ప్రైవేట్ ప్రదేశంలో కూడా వాహనాన్ని నడపడానికి సరైన లైసెన్స్ ఉన్న వ్యక్తి ఉండాలి."

26. "తప్పుల బాధ్యత (Fault Liability) మరియు తప్పులేని బాధ్యత (No Fault Liability) కింద దావాల మధ్య తేడా ఏమిటంటే, తప్పులేని బాధ్యత కింద, దావాదారులు నిర్లక్ష్యాన్ని నిరూపించాల్సిన అవసరం లేదు, కానీ తప్పుల బాధ్యత కింద అది నిరూపించాల్సి ఉంటుంది."

27. యజమాని' అనే నిర్వచనాన్ని చదివితే, కేవలం రిజిస్టర్ అయిన యజమాని మాత్రమే కాదు, వాహనం యొక్క వాస్తవ కబ్జాదారు కూడా బాధ్యత కోసం యజమానిగా పరిగణించబడుతారు."

28. అత్యున్నత న్యాయస్థానం, పి.పి.మోహమ్మద్ వర్సెస్ రాజప్పన్కేసులో, ప్రమాదం జరిగినప్పుడు రిజిస్ట్రేషన్ లేకుండా యజమాని యొక్క బదిలీకి సంబంధించి రిజిస్టర్ అయిన యజమాని యొక్క బాధ్యతను పరిశీలించింది మరియు రిజిస్టర్ అయిన యజమానికే పరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత ఉందని నిర్ణయించింది.

29. T.V. జోస్ (డాక్టర్) వర్సెస్ చాకో P.Mకేసులో, అపెక్స్ కోర్టు రిజిస్టర్ చేయబడని అని పేరున్న బదిలీ అయిన వ్యక్తి యొక్క బాధ్యతను పరిశీలించింది. ఆ కేసులో, రాజస్థాన్ స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ కార్పొరేషన్ వర్సెస్ కైలాష్ నాథ్ కోతారిలో తన ముందటి నిర్ణయాన్ని ఆధారపడి, అపెక్స్ కోర్టు రిజిస్టర్ అయిన యజమాని మరియు వాస్తవ కబ్జాదారుడు ఇద్దరూ సంయుక్తంగా మరియు వేర్వేరుగా పరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత వహిస్తారని నిర్ణయించింది.

౩౦. ప్రస్తుత కేసులో, వాహనం చోరీకి గురైతే కూడా, యజమాని రిజిస్టర్ అయిన యజమానిగా కొనసాగుతాడు మరియు పరిహారం చెల్లించాలన్నది అతని ప్రధాన బాధ్యత, ఎందుకంటే మూడవ పక్షం వాహనం చోరీకి సంబంధించి బాధ్యులే కాదు. అదే విధంగా, వాహనాన్ని నడిపిన వ్యక్తి మరియు వాహనాన్ని చోరీ చేసిన వ్యక్తి, వీరిద్దరూ వాహన యజమానితో కలిసి మరియు వేర్వేరుగా పరిహారం చెల్లించేందుకు బాధ్యత వహిస్తారు.

31. బీమా సంస్థ తరపున న్యాయవాది లేవనెత్తిన వాదన ఏమిటంటే, క్రైమ్ వాహనం దొంగలించబడినందున, వాహన యజమాని బాధ్యుడిగా ఉండడంలేదని మరియు అంతేకాకుండా, బీమా సంస్థ కూడా పరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత నుండి తప్పించుకుపోతుందని తెలిపారు. ఆమె వాదనకు మద్దతుగా, ఆమె సెల్వరాజామణి కేసును (పూర్వపు నిర్ణయం) ఆధారపడి, అక్కడ రిజిస్టర్ అయిన యజమాని పరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత నుండి తప్పించుకున్నాడని ఏమి చెప్పబడలేదు.

అందులో ఇచ్చిన కారణం మాత్రమే యజమానికి తక్షణ నియంత్రణ లేదు. అయితే, బాధ్యతను సాధించడం కోసం తక్షణ నియంత్రణ అంశం ప్రమాణాలు కాదు. రిజిస్టర్ అయిన యజమాని, వాహనంపై తక్షణ నియంత్రణ లేకపోయినా కూడా పరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు. వాస్తవ కబ్జాదారు మరియు రిజిస్టర్ అయిన యజమాని ఇద్దరూ పరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారు.

32. అనూహ్యమైన సమస్య డిల్లీ హైకోర్టు ముందు అనితా దేవి కేసులో (పూర్వపు నిర్ణయం) పరిశీలనకు వచ్చింది, అందులో డిల్లీ హైకోర్టు మద్రాస్ హైకోర్టు సెల్వరాజామణి కేసులో (పూర్వపు నిర్ణయం) ఇచ్చిన తీర్పుతో అభిప్రాయ విభేదంను వ్యక్తం చేసింది. కర్నాటక హైకోర్టు శ్రీ సతిష్ కిని వర్సెస్ శ్రీమతి జ్ఞానేశ్వరి M.H.నూటన్కేసు లో ఇచ్చిన తీర్పులో ఆధారపడి, యజమాని మరియు బీమా సంస్థ ఇద్దరూ పరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహిస్తారని నిర్ణయించింది.

33. అపెక్స్ కోర్టు యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ లేహ్రు కేసులో ఈ క్రింద విధంగా నిర్ణయించింది:

> "18. ఇప్పుడు సెక్షన్ 149(2)ను పరిశీలిద్దాం. అందులో ప్రత్యేకంగా 149(2)(a)(ii) పై ఆధారపడ్డారు. ఆ నిబంధన ప్రకారం బీమా సంస్థ బాధ్యత నుండి తప్పించుకోవాలంటే, 'ఉల్లంఘన' జరిగినట్లు చూపించాలి.*స్కాండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ కోకిలాబెన్ చంద్రవదన్* (1987) 2 SCC 654 మరియు*సోహన్ లాల్ పాసి వర్సెస్ పి. శేష్ రెడ్డి* (1996) 5 SCC 21 కేసుల్లో పేర్కొనబడినట్లు, ఉల్లంఘన బీమా పొందిన వ్యక్తి (ఇన్యూర్డ్) వంశంలో నుంచే జరగాలి. దానితో నేను పూర్తిగా అంగీకరిస్తున్నాం. వేరే విధంగా నిర్ణయిస్తే, అది అర్థరహితమైన ఫలితాలకు దారితీస్తుంది. ఒక ఉదాహరణగా తీసుకుంటే, ఒక వాహనం దొంగతనానికి గురైందనుకుందాం. దొంగ వాహనాన్ని నడుపుతూ ప్రమాదానికి గురయ్యాడు. అతన్ని పట్టుకొని చూసినప్పుడు అతనికి లైసెన్స్ లేదని తేలింది. అప్పుడు బీమా సంస్థ బాధ్యత నుంచి తప్పించుకోవచ్చా? సమాధానం 'కచ్చితంగా కాదు'. అలా అంగీకరిస్తే, తప్పనిసరి బీమా యొక్క ఉద్దేశాన్ని తిరస్కరించినట్లవుతుంది.
>
> ప్రమాదంలో గాయపడ్డ వ్యక్తి లేదా మరణించిన వ్యక్తి బంధువులు కోర్టు తీర్పు పొందినా, యజమాని వద్ద వనరులు లేకపోవడంతో అది కేవలం కాగితపు తీర్పుగానే మిగిలిపోతుంది. యజమానే ఒక నిర్దోషి బాధితుడవుతాడు. ఆ కారణంగానే శాసనసభ తన విజ్ఞానంతో కనీసం మూడవ పక్ష బీమాను తప్పనిసరి చేసింది. దాని ముఖ్య ఉద్దేశం ఏమిటంటే, బీమా సంస్థ

బాధ్యతను నిర్వర్తించేలా ఉండాలి. బీమా సంస్థలు లాభాల కోసం వ్యాపారం చేస్తాయి, అన్ని వ్యాపారాల్లో ప్రమాదం అనే అంశం ఉంటుంది. వ్యాపారాన్ని నిర్వహించే వారు అందులో భాగమైన ప్రమాదాన్ని భరించాల్సి ఉంటుంది. కాబట్టి లాభాల కోసం వ్యాపారం చేసే సంస్థలు సంబంధిత ప్రమాదాన్ని కూడా భరించాలి. అదే సమయంలో, నిర్దోషి పక్షాలు నష్టపోకుండా చూడాలి. ఆ నిబంధనలు అదే లక్ష్యాన్ని నెరవేర్చుతాయి.

కావున, పై కేసుల్లో పేర్కొన్న ప్రకారం మేము అంగీకరిస్తున్నాం — అంటే, బీమా సంస్థ బాధ్యత నుంచి తప్పించుకోవాలంటే, కేవలం ప్రమాద సమయంలో వాహనం నడిపిన వ్యక్తికి సరైన లైసెన్స్ లేదని చూపడం సరిపోదు. బీమా పొందిన వ్యక్తి వైపు నుంచి ఉల్లంఘన జరిగిందని బీమా సంస్థ నిరూపించాలి."

34. పైన పేర్కొన్న తీర్పును పరిశీలిస్తే బీమా సంస్థ తమ బాధ్యత నుండి తప్పించుకోవాలంటే, బీమా పొందిన వ్యక్తి (ఇన్సూర్డ్)వద్ద మూలభూతమైన ఉల్లంఘన (material breach) జరిగిందని నిరూపించాలి. అలాగే, ఆ ఉల్లంఘన బాధ్యత నుండి తప్పించుకునేలా బలమైనదిగా ఉండాలి."

35. ప్రస్తుత కేసులో, బీమా సంస్థ స్వయంగా పేర్కొన్నదేమిటంటే, క్రైమ్ వాహనం దొంగలించబడడం మరియు ఆ వాహనాన్ని దొంగతనం చేసిన వ్యక్తి నడుపుతుండగా ప్రమాదం జరిగింది. అది నిజమే అయితే, వాహన యజమాని లైసెన్స్ లేని వ్యక్తికి వాహనాన్ని జాగ్రత్తగా ఇవ్వడంలోఅతనికి తెలియజేసే అవగాహన (conscious knowledge) లేదని స్పష్టమవుతుంది. వాహనాన్ని నడిపిన వ్యక్తికి లైసెన్స్ లేకపోయినా, వాహన యజమానిని నిందించలేం, ఎందుకంటే బీమా సంస్థ స్వయంగా చెబుతోంది, వాహనాన్ని ఆ వ్యక్తి తానే చోరీ చేశాడని. అ పరిస్థితిలో వాహనాన్ని నడిపిన వ్యక్తి చర్యలకు సంబంధించి, వాహన యజమాని పాలసీలోని నిబంధనలను ఉల్లంఘించాడని చెప్పలేం. కాబట్టి, బీమా సంస్థ ఆ వాహనం చోరీకి గురైనదని చెప్పినప్పటికీ, దానిని నడిపిన వ్యక్తికి లైసెన్స్ లేనందున తమకు బాధ్యత లేదని వాదించలేరు. అందువల్ల, ఈ అప్పీల్‌లో ఎలాంటి అర్హతలులేవు మరియు ఇది కొట్టివేయబడటానికి బాధ్యత వహిస్తుంది."

36. ఫలితంగా, ఈ MACMA ను కొట్టివేయబడిందిగా ప్రకటిస్తూ, వరంగల్‌లోని మోటారు ప్రమాదాల క్లెయిమ్స్ ట్రిబ్యూనల్–కమ్–IIIవ అదనపు జిల్లా న్యాయమూర్తి గారిచే విచారించబడిన M.V.O.P.No.989/2003 లో తేదీ 16.12.2005న ఇచ్చిన అవార్డును స్థిరపరుస్తున్నాం. ఖర్చులపై ఎటువంటి ఆదేశాలు లేవు.

పెండింగ్‌లో ఉన్న ఇతర మిస్సలేనియస్ పిటిషన్లు ఉంటే, అవి మూసివేయబడ్డాయి.

____

శ్రీ M. లక్ష్మన్, న్యాయమూర్తి

తేదీః 21.08.2023

గమనికః L.R.గుర్తించడానికి.

B/o. TJMR