గౌరవనీయులైన న్యాయమూర్తి శ్రీ నామవరపు రాజేశ్వర్ రావు

M.A.C.M.A.నెం. 3466 / 2011

తీర్పు:

హైదరాబాద్ (సంక్షిప్తంగా "దిగువ కోర్టు") లోని నాల్గవ అదనపు మెట్రోపాలిటన్ సెషన్స్ జడ్జి కమ్-XVIII అదనపు ప్రధాన న్యాయమూర్తి ఫైలుపై 17.03.2009తేదీన O.P.నెం.2663 / 2006 లో ఆమోదించబడిన తీర్పు మరియు డిక్రీ ద్వారా మంజూరు చేయబడిన పరిహారం మొత్తం గురించి, 2వ ప్రతివాది-భీమా కంపెనీ పరిహారం చెల్లించే బాధ్యత నుండి మినహాయించడంపై సంతృప్తి చెందకపోవడంతో, అప్పీలుదారు/పిటిషనర్ ప్రస్తుత అప్పీలును దాఖలు చేశారు.

2. సౌలభ్యం కోసం, ఇకపై పార్టీలు దిగువ కోర్టు ముందు వరుసలో ఉన్న విధంగా సూచించబడతారు.

3. ఈ కేసుకు సంబంధించిన సంక్షిప్త వాస్తవాలు ఏమిటంటే, 22.05.2005న ఉదయం 2.15 గంటల సమయంలో పిటిషనర్, అతని స్నేహితులు ప్యాలెస్ హైట్స్ హోటల్ నుండి ఆగపురాకు మోటార్‌సైకిల్‌పై వస్తుండగా, వారు అబిడ్స్ క్రాస్‌రోడ్స్‌కు చేరుకున్నప్పటికి, AP-07-TT-0996 నెం. గల DCM వ్యాన్ డ్రైవర్ నిర్లక్ష్యంగా మరియు వేగంగా నడుపుతూ మోటార్‌సైకిల్‌ను ఢీకొట్టింది. దీని ఫలితంగా, పిటిషనర్‌కు తలకు తీవ్రమైన గాయ కావడంతో వెంటనే చికిత్స కోసం నిమ్స్ ఆసుపత్రికి తరలించబడ్డాడు. ప్రమాదానికి గురైన వాహన డ్రైవర్ పై అబిడ్స్ పోలీసులు కేసు నమోదు చేశారు. ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో పిటిషనర్ , గణాధికారి కమ్ గోదాం ఇంచార్జిగా పనిచేస్తూ నెలకు రూ.8,000 సంపాదిస్తున్నారు. తలకు తగిలిన గాయం, శరీరమంత ఇతర గాయాల కారణంగా, పిటిషనర్ తన కుటుంబ సభ్యులను గుర్తించలేకపోయాడు; అతనికి ఒక పెద్ద ఆపరేషన్ జరిగింది మరియు వైద్య ఖర్చులు మరియు చికిత్స కోసం రూ. 3,00,000/- ఖర్చు చేశాడు. కాబట్టి, పిటిషనర్ ప్రతివాదులపై రూ. 10,00,000/- పరిహారం కోరుతూ O.P. దాఖలు చేశాడు.

4. దిగువ కోర్టు ముందు, మొదటి ప్రతివాది ఎక్స్ పార్ట్ గా మిగిలిపోయాడు. క్లెయిమ్ పిటిషన్ లో చేసిన వాదనలను తిరస్కరిస్తూ 2వ ప్రతివాది కౌంటర్ దాఖలు చేశారు.

5. పిటిషనర్ కేసును నిరూపించడానికి, PWs.1 నుండి 4 వరకు విచారించబడ్డారు మరియు Exs.A1 నుండి A14 వరకు మరియు Exs.X-1 మరియు X-2 గుర్తించబడ్డాయి. ప్రతివాదుల తరపున, RW.1 ను విచారించారు మరియు Exs.B-1 నుండి B-3 వరకు గుర్తించబడినవి.

6.	రికార్డులో ఉన్న మౌఖిక మరియు దస్తావేజు పూర్వక సాక్ష్యాలను(Documentary evidence) పరిశీలించిన తరువాత, దిగువ కోర్టు పిటిషన్ తేదీ నుండి చెల్లించే తేదీ వరకు సంవత్సరానికి 7.5% వడ్డీతో కలిపి రూ. 3,45,000/- మొత్తాన్ని మొదటి ప్రతివాది మాత్రమే చెల్లించాలని మరియు 2వ ప్రతివాదిపై దావాను కొట్టివేసింది. ఆ ఉత్తర్వులను సవాలు చేస్తూ పిటిషనర్ ప్రస్తుత అప్పీలును దాఖలు చేశారు.

7.	పిటిషనర్ తరపున న్యాయవాది, దిగువ కోర్టు M.V. చట్టంలోని రెండవ షెడ్యూల్ ప్రకారం నష్టపరిహారాన్ని అంచనా వేయడంలో తప్పు చేసిందని మరియు అందువలన పిటిషనర్‌కు తక్కువ పరిహారాన్ని మంజూరు చేసిందని వాదించారు. పిటిషనర్ తన ఉద్యోగ సంపాదనకు సంబంధించి ఆధారపడిన సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకోవడంలో దిగువ కోర్టు విఫలమైంది మరియు నష్టపరిహారాన్ని అంచనా వేసేటప్పుడు మరియు మంజూరు చేసేటప్పుడు దాని ముందు ఉంచిన మౌఖిక మరియు దస్తావేజు పూర్వక సాక్ష్యాలను పరిశీలించడంలో విఫలమైంది. దిగువ కోర్టు ,PW.4గా విచారించబడిన డాక్టర్ సాక్ష్యాన్ని పరిగణించడంలో విఫలమైంది మరియు నిమ్స్ ఆసుపత్రి జారీ చేసిన వైకల్య ధృవీకరణ పత్రాన్ని పరిగణనలోకి తీసుకోవడంలో విఫలమైంది. దిగువ కోర్టు ఇతర అంశాల క్రింద కేవలం నష్టపరిహారాన్ని ఇవ్వలేదు, అందువల్ల దిగువ కోర్టు ఇచ్చిన మొత్తం చాలా తక్కువ మరియు అసమంజసమైనది.

8.	పిటిషనర్ తరపున న్యాయవాది, వాహన యజమాని పాలసీ నిబంధనలు మరియు షరతులను ఉల్లంఘించినప్పటికీ, దిగువ కోర్టు బీమా కంపెనీని మూడవ పార్టీలకు నష్టపరిహారం చెల్లించాలని మరియు ఆ మొత్తాన్ని నేరం చేసిన వాహన యజమాని నుండి తిరిగి వసూలు చేయాలని ఆదేశించి ఉండాల్సిందని వాదించారు. అతను నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ స్వరన్ సింగ్ మరియు ఇతరులు [2004 (3) SCC 297] కేసులో గౌరవనీయమైన సుప్రీంకోర్టు తీర్పును ఆధారంగా చూపారు. అతను షామన్న వర్సెస్ డివిజనల్ మేనేజర్, ది ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కో. లిమిటెడ్ [2018(9) (SC) 3726] కేసులో గౌరవనీయమైన సుప్రీంకోర్టు తీర్పును కూడా ఆధారంగా చూపారు.

9.	2వ ప్రతివాది /ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ తరపున న్యాయవాది వాదనలు వినిపిస్తూ, మొదటి ప్రతివాది బీమా పాలసీ నియమనిబంధనలను ఉల్లంఘించినందున, 2వ ప్రతివాదిపై దావాను కొట్టివేయడంలో దిగువ కోర్టు సమర్థనియమని వాదించారు. తదనుగుణంగా అప్పీలును కొట్టివేయాలని అభ్యర్థించారు.

10.	ఆ ఆక్షేపిత ఉత్తర్వును క్షుణ్ణంగా చదివిన తరువాత, రెండవ ప్రతివాది/బీమా కంపెనీ నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన అవసరం లేదని దిగువ కోర్టు గుర్తించింది. ప్రస్తుత కేసులో, ప్రమాదం

జరిగిన తేదీ వరకు పాలసీ అమలులో లేదని ఎటువంటి వివాదం లేదు. గౌరవనీయమైన సుప్రీంకోర్టు స్వరన్ సింగ్ (పైన పేర్కొన్న) కేసులో మరియు అనేక తీర్పులలో, బీమా కంపెనీ పరిహారం చెల్లించాలని ఆదేశించింది మరియు బీమా పాలసీ షరతులను ఉల్లంఘించినట్లయితే, చెల్లించిన మొత్తాన్ని వాహన యజమాని నుండి తిరిగి పొందే స్వేచ్ఛ కంపెనీకి ఇవ్వబడింది. షామన్న (పైన పేర్కొన్న) కేసులో గౌరవనీయమైన సుప్రీంకోర్టు ఈ క్రింది విధంగా తీర్పు ఇచ్చింది:

> 11. ప్రస్తుత కేసులో, 'చెల్లించి తిరిగి రాబట్టుకునే' ప్రయోజనాన్ని నిరాకరించడానికి, నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కో. లిమిటెడ్ వర్సెస్ పర్వతనేని మరియు మరొకరు (2009) 8 SCC 785 కేసులో, భారత రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 142 ప్రకారం పరిధిని వినియోగించి, భీమా కంపెనీకి పరిహారం చెల్లించే బాధ్యత లేనప్పటికీ పరిహారం చెల్లించాలని ఆదేశించే తీర్పుల చట్టబద్ధతను అనుమానిస్తూ, ద్విసభ్య ధర్మాసనం పెద్ద ధర్మాసనానికి చేసిన సూచన, హైకోర్టును గణనీయంగా ప్రభావితం చేసినట్లు కనిపిస్తోంది. పార్వతనేని కేసులో, భారత రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 142 ఇటువంటి కేసులను కవర్ చేయదని మరియు "బీమా కంపెనీకి అసలు చెల్లించాల్సిన బాధ్యత లేకపోతే, భారత రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 142 ప్రకారం తమకున్న అధికార పరిధిని వినియోగించి కోర్టు ఆదేశం ద్వారా నష్టపరిహారం చెల్లించాలని మరియు తరువాత దానిని వాహన యజమాని నుండి తిరిగి వసూలు చేయాలని బలవంతం చేయలేము" అని సుప్రీంకోర్టు పేర్కొంది. పార్వతనేని కేసులోని పై సూచనను 17.09.2013న త్రిసభ్య ధర్మాసనం కొట్టివేసింది, తగిన కేసులో నిర్ణయం తీసుకునేలా చట్టపరమైన ప్రశ్నలను తెరిచి ఉంచింది."
>
> 12. పార్వతనేని కేసులోని పెద్ద ధర్మాసనానికి చేసిన సూచనను చట్టపరమైన ప్రశ్నలను తగిన కేసులో నిర్ణయించడానికి తెరిచి ఉంచుతూ పరిష్కరించినందున, ప్రస్తుతం లక్ష్మీ నారాయణ్ ధత్ మరియు ఇతర కేసులలో అనుసరించిన స్వరన్ సింగ్ కేసులోని తీర్పు అమలులో ఉంది. ట్రిబ్యునల్ మంజూరు చేసిన ఉత్తర్వు, బీమా కంపెనీ క్లెయిమ్‌దారులకు మంజూరైన నష్టపరిహారం మొత్తాన్ని చెల్లించాలని మరియు తరువాత దానిని సంబంధిత వాహన యజమాని నుండి తిరిగి వసూలు చేయాలని ఆదేశిస్తూ, ఈ కోర్టు స్వరన్ సింగ్ మరియు లక్ష్మీ నారాయణ్ ధత్ కేసులలో ఇచ్చిన తీర్పుకు అనుగుణంగా ఉంది. అలా ఉండగా, మా అభిప్రాయం ప్రకారం, మొదటి ప్రతివాది చెల్లించి వాహన యజమాని నుండి తిరిగి వసూలు చేయాలని ఆదేశిస్తూ ట్రిబ్యునల్ మంజూరు చేసిన ఉత్తర్వు లో హైకోర్టు జోక్యం చేసుకోకూడదు. బీమా కంపెనీని బాధ్యతల నుంచి తప్పించి, వాహన యజమాని నుంచి

నష్టపరిహారాన్ని తిరిగి వసూలు చేయాలని క్లెయిమ్‌దారులను ఆదేశిస్తూ హైకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పును కొట్టివేసి ట్రిబ్యునల్ ఇచ్చిన తీర్పును పునరుద్ధరించారు.

13. ఇంతవరకు వాహన యజమాని నుండి మొత్తాన్ని తిరిగి వసూలు చేసుకునే వరకు, ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కో.లిమిటెడ్ వర్సెస్ నంజప్పన్ మరియు ఇతరులు (2004) 13 SCC 224 కేసులో ఈ కోర్టు పేర్కొన్న విధంగా బీమా కంపెనీ వసూలు చేసుకోవాలి. ఆ కేసులో ఈ కోర్టు "...బీమా చేసిన వ్యక్తి నుండి దానిని తిరిగి వసూలు చేసుకునే ఉద్దేశ్యంతో, బీమాదారు ఒక దావా వేయవలసిన అవసరం లేదు" అని పేర్కొంది. బీమాదారు మరియు యజమాని మధ్య వివాదం ట్రిబ్యునల్ ముందు నిర్ధారణకు వచ్చినట్లుగా మరియు ఆ సమస్య యజమానికి వ్యతిరేకంగా మరియు బీమాదారుకు అనుకూలంగా నిర్ణయించబడినట్లుగా, సంబంధిత ఎగ్జిక్యూటింగ్ కోర్టు ముందు ఒక చర్యను ప్రారంభించవచ్చు."

11. పైన పేర్కొన్న తీర్పులను ప్రస్తుత కేసుకు వర్తింపజేస్తూ, రెండవ ప్రతివాది/బీమా కంపెనీ పిటిషనర్‌కు నష్టపరిహారం మొత్తాన్ని చెల్లించాలని మరియు దానిని మొదటి ప్రతివాది నుండి తిరిగి వసూలు చేసుకోవచ్చని ఈ కోర్టు అభిప్రాయపడుతోంది, ఎందుకంటే రెండవ ప్రతివాది మొదటి ప్రతివాదికి అనుకూలంగా జారీ చేసిన పాలసీ ప్రమాదం జరిగిన తేదీ నాటికి అమలులో ఉందని నిర్ధారించబడింది.

12. మొదటి ప్రతివాది బీమా పాలసీ నియమనిబంధనలను ఉల్లంఘించినందున, రెండో ప్రతివాది పిటిషనర్ కు నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన అవసరం లేదని రెండో ప్రతివాది తరఫు న్యాయవాది కోర్టుకు సమర్పించారు. తన వాదనకు మద్దతుగా, అతను న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ ప్రభు లాల్ [2008 (2) SCJ 470] కేసులో గౌరవనీయమైన అపెక్స్ కోర్టు తీర్పును, అసిర్వథం మరియు ఇతరులు వర్సెస్ G. చంద్రశేఖరన్ మరియు మరొకరు [2008 (1) AJR 192] కేసులో మద్రాస్ హైకోర్టు తీర్పును కూడా ఆధారంగా చూపారు.

13. బాధ్యతను నిర్ణయించే విషయంలో, దిగువ కోర్టు ఈ క్రింది విధంగా పేర్కొంది:-

18. R.W.1 సాక్ష్యం ప్రకారం నేరం జరిగిన వాహనం గూడ్స్ క్యారీ వాహనం మరియు డ్రైవర్ వద్ద LMV నాన్-ట్రాన్స్‌పోర్ట్ లైసెన్స్ ఉంది, కాబట్టి R1 బీమా పాలసీ నిబంధనలు మరియు షరతులను ఉల్లంఘించింది మరియు అందువలన వారు క్లెయిమ్‌దారుకు నష్టపరిహారం చెల్లించడానికి బాధ్యత వహించరు. తన వాదనకు మద్దతుగా అతను రెండు తీర్పులను సమర్పించాడు: 1) 2008 (1)AJR 192 మద్రాస్ హైకోర్టులోని అసిర్వాథం మరియు ఇతరులు వర్సెస్ G. చంద్రశేఖరన్ మరియు మరొకరు మధ్య జరిగిన కేసు మరియు

2) 2008 (2) SCJ 470 న్యూ ఇండియా అస్యూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ ప్రభు లాల్ మధ్య జరిగిన కేసు. పిటిషనర్ తరపు న్యాయవాది, పిటిషనర్ ఒక మూడవ పార్టీ కాబట్టి ఈ రెండు నిర్ణయాలకు వర్తించదని వాదించారు.

19. ఆ రోజు, ప్రమాద సమయంలో K.రవీందర్ అనే వ్యక్తి DCM వ్యాన్ డ్రైవర్ గా ఉన్నాడు. Ex.B.3 అనేది ఆ వాహనం సంబంధించిన R.C (రిజిస్ట్రేషన్ సర్టిఫికెట్) సారాంశం, అక్కడ నేర వాహనం గూడ్స్ క్యారేజ్-LMV (లైట్ మోటార్ వెహికల్) గా ఉంది. Ex. B2 అనేది రవీంద్ర పేరుతో ఉన్న డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ సారాంశం, అతను LMV (లైట్ మోటార్ వెహికల్) నాన్ ట్రాన్స్పోర్ట్ గా కలిగి ఉన్నాడు. మొదటి తీర్పులో, వాహనం నడుపుతున్న డ్రైవర్‌కు భారీ ప్రయాణీకుల వాహనం నడపడానికి డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ ఉంది కానీ భారీ గూడ్స్ వాహనం నడపడానికి D.L. లేదు. కానీ ప్రమాదంలో చిక్కుకున్న వాహనం లారీ, ఇది భారీ గూడ్స్ వాహనం. కాబట్టి, ట్రిబ్యునల్ ఒక నిర్ధారణకు వచ్చింది, అదేమిటంటే భీమా నిబంధనల ఉల్లంఘన జరిగిందని, అందువల్ల వాహన యజమాని చెల్లించాల్సిన నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించడానికి భీమా సంస్థ బాధ్యత వహించదు. ఆ విషయం గౌరవనీయమైన మద్రాస్ హైకోర్టుకు వెళ్ళినప్పుడు ట్రిబ్యునల్ ఉత్తర్వును సమర్థించింది మరియు భీమా సంస్థకు వ్యతిరేకంగా ఉన్న ఉత్తర్వుపై దాఖలు చేసిన అప్పీలును కొట్టివేసింది, పరిహారాన్ని కొంత మేరకు పెంచుతూ ఉత్తర్వును సవరించింది. రెండవ తీర్పులో, ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో మహ్మద్ జుల్ఫికర్ అనే వ్యక్తి వాహనం నడుపుతున్నాడని, అతనికి LMV కోసం D.L ఉంది మరియు లైట్ గూడ్స్ క్యారేజ్ వాహనం కోసం ఎలాంటి డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ లేదని నిర్ధారించింది, కాబట్టి, ఒక లైట్ మోటార్ వెహికల్ ఎల్లప్పుడూ లైట్ గూడ్స్ క్యారేజ్ అని అర్థం కాదు అని పేర్కొంటూ మరియు తదనుగుణంగా దిగువ కోర్టు ఉత్తర్వును ధృవీకరించి, అప్పీలుదారు కోర్టు భీమా సంస్థపై బాధ్యతను మోపుతూ ఇచ్చిన ఉత్తర్వును రద్దు చేసింది. కాబట్టి, ఈ రెండు తీర్పులు ఈ కేసుకు నేరుగా వర్తిస్తాయి మరియు సహాయకారిగా ఉంటాయి. కాబట్టి, R2 మంజూరు చేసిన నష్టపరిహారాన్ని చెల్లించడానికి బాధ్యత వహించదు మరియు మంజూరు చేసిన నష్టపరిహారం R1 మాత్రమే చెల్లించాలి.''

14. 2వ ప్రతివాది తరపున న్యాయవాది, నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ స్వరణ్ సింగ్ [2004 (3) SCC 297] కేసులో గౌరవనీయమైన సుప్రీం కోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుపై ఆధారపడ్డారు, దానిలో గౌరవనీయమైన, సుప్రీంకోర్టు ఈ క్రింది విధంగా పేర్కొంది:-

"ఒక వ్యక్తికి ఒక రకమైన వాహనం కోసం లైసెన్స్ మంజూరు చేయబడినప్పుడు, కానీ అతను సంబంధిత సమయంలో మరొక రకమైన వాహనం నడుపుతున్నాడు:

84. చట్టంలోని సెక్షన్ 10 కింద డ్రైవింగ్ లైసెన్సుల ఫారమ్‌లు మరియు విషయాలను అందిస్తుంది. నిర్ణీత ఫారంలో లైసెన్స్ మంజూరు చేయాలి. అందువల్ల, తేలికపాటి మోటారు వాహనాన్ని నడపడానికి లైసెన్స్ ఉన్న వ్యక్తి ఆ తరగతి లేదా వివరణకు చెందిన వాహనాన్ని నడపడానికి అర్హత పొందుతాడు.

85. చట్టంలోని సెక్షన్ 3 కింద ఒక డ్రైవర్ తాను నడపాలనుకునే వాహనం రకానికి సమర్థవంతమైన డ్రైవింగ్ లైసెన్స్‌ను కలిగి ఉండవలసిన బాధ్యతను విధిస్తుంది. ఆ సెక్షన్ లోని సబ్-సెక్షన్ (2)లో పేర్కొన్న వివిధ వర్గాల వాహనాల కోసం డ్రైవింగ్ లైసెన్సుల ఫారంలను సూచించడానికి చట్టంలోని సెక్షన్ 10 కేంద్ర ప్రభుత్వానికి అధికారం ఇస్తుంది. డ్రైవర్ ఒకటి లేదా అంతకంటే ఎక్కువ వాటి కోసం లైసెన్స్ పొందగల వివిధ రకాల వాహనాలు వివరించబడ్డాయి: (a) గేర్‌లేని మోటార్‌సైకిల్, (b) గేర్‌తో కూడిన మోటార్‌సైకిల్, (c) చెల్లని బండి, (d) తేలికపాటి మోటారు వాహనం, (e) రవాణా వాహనం, (f) రోడ్డు రోలర్ మరియు (g) ఇతర నిర్దిష్ట వివరణ కలిగిన మోటారు వాహనం. చట్టంలోని సెక్షన్ 2లోని నిర్వచన క్లాజు, సెక్షన్ 10 లోని సబ్-సెక్షన్(2)లో పేర్కొన్న విస్తృత రకాలలో చేర్చబడిన వివిధ వర్గాల వాహనాలను నిర్వచిస్తుంది. అవి గూడ్స్ క్యారేజ్',హెవీ-గూడ్స్ వెహికల్', హెవీ ప్యాసింజర్ మోటార్ వెహికల్', ఇన్వాలిడ్ క్యారేజ్', లైట్ మోటార్-వెహికల్', మాక్సీ క్యాబ్', మీడియం గూడ్స్ వెహికల్', మీడియం ప్యాసింజర్ మోటార్-వెహికల్', మోటార్-క్యాబ్',మోటార్‌సైకిల్', ఓమ్నిబస్', ప్రైవేట్ సర్వీస్ వెహికల్', సెమీ-ట్రైలర్', టూరిస్ట్ వెహికల్', ట్రాక్టర్', ట్రైలర్', మరియు `ట్రాన్స్‌పోర్ట్ వెహికల్'. ప్రమాదాల నష్టపరిహారం కోసం దాఖలు చేసిన క్లెయిమ్‌లలో, డ్రైవింగ్ లైసెన్సుల నిబంధనలకు సంబంధించిన వివిధ రకాల ఉల్లంఘనలు ట్రిబ్యునల్ ముందు పరిశీలనకు వస్తాయి. ఒక వ్యక్తి `గేర్‌లేని మోటార్‌సైకిల్' కోసం డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉన్నాడు, దానికి లైసెన్స్ లేదు. లైట్ మోటార్ వెహికల్ కోసం డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ కలిగి ఉన్న వ్యక్తి, లైసెన్స్ లేని మాక్సీ-క్యాబ్, మోటార్-క్యాబ్ లేదా ఓమ్నిబస్ నడుపుతూ పట్టుబడిన సందర్భాలు కూడా తలెత్తవచ్చు. ట్రిబ్యునల్ ముందు సమర్పించిన సాక్ష్యాధారాల ఆధారంగా ప్రతి కేసులో, డ్రైవర్ ఒక రకమైన వాహనం కోసం లైసెన్స్ కలిగి ఉండి, మరొక రకమైన వాహనం నడపడం ప్రమాదానికి ప్రధాన లేదా సహాయకారి కారణమా అనే దానిపై నిర్ణయం తీసుకోవలసి ఉంటుంది. వాస్తవాల ప్రకారం, ప్రమాదం కేవలం కొన్ని ఊహించని లేదా మధ్యలో సంభవించిన కారణాల వల్ల జరిగిందని తేలితే, అవి మెకానికల్ వైఫల్యాలు మరియు డ్రైవర్‌కు అవసరమైన రకం లైసెన్స్ లేకపోవడంతో సంబంధం లేని ఇతర ఇతర కారణాలు అయితే, డ్రైవింగ్ లైసెన్స్‌కు

సంబంధించిన నిబంధనల లోని సాంకేతిక ఉల్లంఘన కోసం మాత్రమే భీమా సంస్థ తన బాధ్యతను తప్పించుకోవడానికి అనుమతించబడదు.

86. మేము చట్టంలోని సెక్షన్ 149 లోని సబ్-సెక్షన్ (2)లోని సబ్-క్లాజ్ (ii) పరిధిని అర్థం చేసుకున్నాము మరియు నిర్ణయించాము. వైద్య దృఢత్వ ధృవీకరణ పత్రం లేకపోవడం, డ్రైవర్ వయస్సు గురించి అవసరం మరియు అలాంటి చిన్నపాటి లైసెన్స్ నిబంధనల ఉల్లంఘనలు ప్రమాదానికి ప్రత్యక్ష కారణం కానట్లయితే, వాహనాల వినియోగ విషయంలో స్వల్పమైన, అల్పమైన విచలనాల చిన్న ఉల్లంఘనలుగా పరిగణించబడతాయి. లైసెన్సింగ్ నిబంధనలకు సంబంధించి అటువంటి చిన్న మరియు అల్పమైన విచలనాలు, థర్డ్ పార్టీలకు భీమా పరిధి ప్రయోజనాన్ని నిరాకరించడానికి తగిన కారణం కారాదు.

87. లైసెన్సింగ్ నిబంధనల ఉల్లంఘనకు సంబంధించి భీమా సంస్థ దాఖలు చేసిన అన్ని పిటిషన్ లపై, ట్రిబ్యునల్ క్లెయిమ్‌ను విచారించడానికి మరియు భీమాదారు మరియు బీమా చేయబడిన వ్యక్తి అంతర్గత బాధ్యతను నిర్ణయించడానికి స్వేచ్ఛ ఉంటుంది; అయితే, అటువంటి విచారణ బాధితుడి క్లెయిమ్ నిర్ణయంలో అనవసరమైన ఆలస్యాన్ని కలిగిస్తుందని భావిస్తే, ట్రిబ్యునల్ తన విచక్షనాధికారంతో భీమా సంస్థను సివిల్ కోర్టులో బీమా చేయబడిన వ్యక్తి నుండి తిరిగి చెల్లించమని కోరడానికి ఆదేశించవచ్చు.

15. ప్రస్తుత కేసులో, నేరపూరిత వాహనం ఒక గూడ్స్ క్యారియర్ వాహనం మరియు డ్రైవర్ LMV (నాన్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్) కలిగి ఉన్నాడు. కాబట్టి, మొదటి ప్రతివాది భీమా పాలసీ నిబంధనలు మరియు షరతులను ఉల్లంఘించారు. పైన చర్చించినట్లుగా, గౌరవనీయమైన సుప్రీంకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుల దృష్ట్యా, భీమా సంస్థ పిటిషనర్‌కు మొత్తం మొత్తాన్ని చెల్లించాలి మరియు దానిని వాహన యజమాని నుండి తిరిగి వసూలు చేసుకోవాలి.

16. పిటిషనర్ ఆదాయానికి సంబంధించి, తాను అంబికా స్టీల్స్‌లో గణాధికారి గా పనిచేస్తున్నానని, నెలకు రూ.5,000/- సంపాదిస్తున్నానని మరియు స్టీల్ లోడింగ్, అన్‌లోడింగ్ ద్వారా నెలకు రూ.3,500/- సంపాదిస్తున్నానని మరియు Ex.A-13 తనవేతన ధృవీకరణ పత్రం అని పేర్కొన్నారు. కానీ, ఆ వాదనకు మద్దతుగా ఎటువంటి ప్రామాణిక పత్రం దాఖలు చేయబడలేదు. 01.04.2002 నుండి 31.03.2003 మధ్య ఆర్థిక సంవత్సరంలో Ex.A-12 ఆదాయపు పన్ను బిల్లు ప్రకారం, మొత్తం ఆదాయం రూ.50,000/-గా నమోదు చేయబడింది మరియు ఎటువంటి పన్ను చెల్లించబడలేదు. Ex.A-12 ప్రకారం, వేతనం రూ. 36,000/-గా చూపబడింది మరియు మరో రూ. 26,000/- అమ్మకాల కమీషన్‌గా చూపబడింది. రెండవ సరళ్ ఫారం 2000-01 ఆర్థిక సంవత్సరానికి సంబంధించి మొత్తం ఆదాయం రూ.51,000/- గా చూపించబడింది మరియు పన్ను

కింద రూ.100/- చెల్లించబడింది. కాబట్టి, పిటిషనర్ పేర్కొన్న ఆదాయం (అంటే, రూ. 5,000/- + రూ. 3,500/-) నమ్మశక్యంగా లేదు. దిగువ కోర్టు గాయపడిన వ్యక్తి ప్రైవేట్ ఉద్యోగి అని మరియు అతను గణాధికారి గా ఉన్నప్పుడు లోడింగ్ మరియు అన్‌లోడింగ్‌కు ప్రత్యేక వేతనం దిగువ కోర్టు గాయపడిన వ్యక్తి సంపాదన రూ.3,500/- నుండి రూ.4,000/- వరకు ఉండవచ్చని కొట్టిపారేయలేమని మరియు పిటిషనర్ ఆదాయాన్ని రూ.3,500/- నుండి రూ. 4,000/- మధ్య నిర్ణయించింది, అది చాలా తక్కువ. ప్రస్తుత పరిస్థితులలో, ఒక కూలీ కూడా నెలకు రూ. 4,500/- ఆదాయం పొందుతున్నాడు. అందువల్ల, రామచంద్రప్ప వర్సెస్ మేనేజర్, రాయల్ సుందర్ అలియన్స్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ [(2011) 13 SCC 236] కేసులో గౌరవనీయమైన అపెక్స్ కోర్ట్ ఇచ్చిన తీర్పు ప్రకారం, ఈ కోర్టు పిటిషనర్ నెలవారీ ఆదాయాన్ని రూ. 4,500/- గా నిర్ణయించడానికి మొగ్గు చూపుతుంది. నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ వర్సెస్ ప్రణయ్ సేథి మరియు ఇతరుల [2017 ACJ 2700] కేసు ప్రకారం, ఈ మొత్తానికి భవిష్యత్తు అవకాశాల కోసం 40% జోడించవలసి ఉంటుంది, అది రూ.6,300/- (రూ.4,500/- + రూ.1,800/-) మరియు వార్షిక ఆదాయం రూ.75,600/- (రూ.6,300/- x 12) వస్తుంది. ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో పిటిషనర్ వయస్సు 26 సంవత్సరాలు. సరళా వెర్మా వర్సెస్ ఢిల్లీ ట్రాన్స్పోర్ట్ కార్పొరేషన్ [2009 ACJT 1298 (SC)] కేసులో అపెక్స్ కోర్ట్ ఇచ్చిన తీర్పు ప్రకారం, పిటిషనర్ వయస్సుకు వర్తించే తగిన గుణకం 17 సంవత్సరాలు. పిటిషనర్ తనకు 50% వైకల్యం ఉందని పేర్కొన్నాడు మరియు ఆ మేరకు Ex.X-2- వైకల్య ధృవీకరణ పత్రాన్ని సమర్పించాడు. అందువల్ల, ఈ కోర్టు వైకల్యాన్ని 50%గా నిర్ణయిస్తోంది మరియు పిటిషనర్ వైకల్యం కోసం రూ. 6,42,600/- (రూ. 75,600 X 17 X 50%) పొందడానికి అర్హుడు. దిగువ కోర్టు మందులు, అదనపు పోషణ కోసం రూ. 70,000/- మరియు నొప్పి, బాధ కోసం రూ. 20,000/- మొత్తాన్ని మంజూరు చేసింది. ఈ కోర్టు రూ. 90,000/- మొత్తానికి అదనంగా మరో రూ. 10,000/- మంజూరు చేస్తోంది. అందువల్ల, పిటిషనర్ మందులు, అదనపు పోషణ మరియు నొప్పి మరియు బాధ కోసం రూ. 1,00,000/- మొత్తానికి అర్హుడు. పిటిషనర్ రవాణా ఖర్చుల కోసం రూ. 5,000/- మొత్తానికి అర్హుడు. పిటిషనర్ తాను 14 నెలల పాటు ఆసుపత్రిలో చేరినట్లు పేర్కొన్నాడు. కాబట్టి, పిటిషనర్ ఆదాయ నష్టం కోసం రూ. 63,000/- (రూ. 4,500/- X 14) మొత్తానికి అర్హుడు.

17. పిటిషనర్ తరపున న్యాయవాది, పిటిషనర్ నెలసరి ఆదాయాన్ని నెలకు రూ. 25,000/-గా నిర్ణయించవచ్చని వాదించారు. తన వాదనకు మద్దతుగా, గురుప్రీత్ కౌర్ మరియు ఇతరులు వర్సెస్ యునైటెడ్ ఇండియా ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ అండ్ ఇతరుల [2022 Live Law (SC) 821] కేసులో గౌరవనీయమైన సుప్రీం కోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుపై ఆయన ఆధారపడ్డారు, అందులో గౌరవనీయమైన సుప్రీం కోర్టు ఈ క్రింది విధంగా పేర్కొంది:-

"6. EMI చెల్లిస్తున్న రేటును దృష్టిలో ఉంచుకుని, ప్రమాదంలో మరణించిన వ్యక్తి మరణానికి ముందు కనీసం నెలకు రూ. 25,000/- సంపాదిస్తూ ఉండాలని ట్రిబ్యునల్ పేర్కొంది. మరణించిన వ్యక్తి నెలసరి ఆదాయంలో ¼ వంతు వ్యక్తిగత ఖర్చుల కోసం తీసివేసిన తరువాత, ట్రిబ్యునల్ 18 గుణకాన్ని వర్తింపజేసి మొత్తం పరిహారాన్ని రూ. 43,75,000/-గా అంచనా వేసింది. విషాదకరంగా, హైకోర్టు, ట్రిబ్యునల్ ఆత్మహత్య చేసుకున్న వ్యక్తి నెలసరీ ఆదాయాన్ని రూ. 25,000/-గా అంచనా వేయడంలో ఆధారపడ్డ అంశాలను తప్పుగా పరిగణించలేదు. రుణ వాయిదాలు చెల్లించినంత మాత్రాన అది అతని నిజమైన ఆదాయానికి ప్రాతినిధ్యం వహిస్తుందని లేదా మరణించిన వ్యక్తి ఆదాయాన్ని నెలకు రూ. 25,000/-గా అంచనా వేయడానికి ఆధారంగా ఏర్పడుతుందని హైకోర్టు నిర్ధారణకు వచ్చింది. హర్యానా రాష్ట్రం జారీ చేసిన నోటిఫికేషన్‌ను పరిగణనలోకి తీసుకుని, సంబంధిత సమయంలో కనీస వేతనాన్ని నిర్ణయిస్తూ, హైకోర్టు మరణించిన వ్యక్తి ఆదాయాన్ని నెలకు రూ. 7,000/-గా అంచనా వేసింది మరియు ఆ ప్రాతిపదికన, పైన పేర్కొన్న విధంగా, పరిహారం తగ్గించబడింది.

7. మేము ఇరుపక్షాల తరపున న్యాయవాదుల వాదనలు విన్నాము మరియు రికార్డులో ఉన్న అంశాలను క్షుణ్ణంగా పరిశీలించాము.

8. మరణించిన ప్యారా సింగ్ ఆదాయానికి సంబంధించి రికార్డులో ఎటువంటి సాక్ష్యం లేనప్పటికీ, కోటక్ మహీంద్రా బ్యాంక్ లిమిటెడ్ నుండి, మరణించిన వ్యక్తి - ప్యారా సింగ్ తన ట్రాక్టర్ రుణ బాధ్యతను తీర్చడానికి క్రమం తప్పకుండా రూ.11,550/- వాయిదా చెల్లిస్తున్నాడని స్పష్టమవుతోంది. ఆ రేటు ప్రకారం, మొత్తం రుణం ఏడాది లేదా అంతకంటే తక్కువ సమయంలో తిరిగి చెల్లించబడింది. అది మరణించిన వ్యక్తి సంపాదన సామర్థ్యాన్ని స్పష్టంగా నిర్ధారిస్తుంది. మరణించిన వ్యక్తి కాంట్రాక్టర్‌గా పనిచేస్తూ నెలకు రూ. 50,000/- సంపాదిస్తున్నాడని అప్పీలుదారులు-క్లెయిమ్‌దారుల వాదన కూడా ఇదే. ట్రిబ్యునల్ సమతుల్య విధానాన్ని అవలంబించింది మరియు ఈ క్రింది అంశాలను దృష్టిలో ఉంచుకుంది: (i) ట్రాక్టర్ రుణం కోసం నెలకు రూ. 11,550/- వాయిదా చెల్లించడం; (ii) భార్య, ఇద్దరు చిన్న పిల్లలు మరియు తల్లిదండ్రులతో కూడిన కుటుంబాన్ని పోషించడం; (iii) ట్రాక్టర్ మరియు మోటార్‌సైకిల్‌ను కలిగి ఉండటం; (iv) మరణించిన వ్యక్తి కాంట్రాక్టర్‌గా పనిచేస్తున్నాడని; అతని ఆదాయాన్ని నెలకు రూ. 25,000/-గా అంచనా వేసింది."

18. పై కేసులో, మరణించిన వ్యక్తి చెల్లించిన EMIల ఆధారంగా నెలసరి ఆదాయం లెక్కించబడింది. కానీ, ప్రస్తుత కేసులో, ఎటువంటి EMIలు చెల్లించబడలేదు మరియు పిటిషనర్ తన జీతం ధృవీకరణ పత్రాన్ని మాత్రమే సమర్పించాడు. కాబట్టి, ఆ తీర్పు ప్రస్తుత కేసుకు వర్తించదు.

19. దిగువ కోర్టు సంవత్సరానికి 7.5% వడ్డీ రేటును సరిగ్గా మంజూరు చేసింది, దానిలో ఈ కోర్టు జోక్యం చేసుకోవలసిన అవసరం లేదు.

20. మొత్తం మీద, పిటిషనర్ రూ. 8,10,600/- పరిహారానికి అర్హుడు.

21. దాని ప్రకారం, M.A.C.M.A. పాక్షికంగా అనుమతించబడింది మరియు దిగువ కోర్టు మంజూరు చేసిన పరిహార మొత్తం రూ. 3,45,090/- నుండి రూ. 8,10,600/- (రూపాయలు ఎనిమిది లక్షల పది వేల ఆరు వందలు మాత్రమే) పెంచబడింది, పిటిషన్ తేదీ నుండి వాస్తవంగా చెల్లించే తేదీ వరకు సంవత్సరానికి 7.5% వడ్డీతో సహా చెల్లించబడుతుంది. ఈ తీర్పు కాపీని అందుకున్న తేదీ నుండి రెండు నెలల వ్యవధిలోపు 2వ ప్రతివాది ఆ మొత్తాన్ని ఖర్చులతో మరియు వడ్డీతో సహా జమ చేయాలని ఆదేశించడమైనది. సదరు మొత్తం జమ చేయబడిన తరువాత, పిటిషనర్ దానిని ఉపసంహరించుకోవడానికి అనుమతించబడుతుంది. 2వ ప్రతివాది/ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ, చట్టం ప్రకారం, మొట్టమొదటి ప్రతివాది/వాహన యజమాని నుండి మొత్తం వసూలు చేసుకోవడానికి స్వేచ్ఛ పొందింది. ఖర్చుల విషయంలో ఎలాంటి ఆదేశాలు ఉండవు.

దీని ఫలితంగా, ఏవైనా పెండింగ్‌లో ఉన్న వివిధ పిటిషన్ లు ముగించివేయబడతాయి.

నామవరపు రాజేశ్వర్ రావు, న్యాయమూర్తి.

తేదీ: 25th September, 2023