2024 (2) THCR

తెలంగాణ రాష్ట్ర ఉన్నత న్యాయస్థానం, హైదరాబాద్

గౌరవనీయ న్యాయమూర్తి లక్ష్మీ నారాయణ అలిశెట్టి

CMA.నెం. 276 /2013 & 14 /2022

తీర్పు తేదీ: 03.04.2024

ది ఓరియెంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్,
దాని బ్రాంచ్ మేనేజర్ ద్వారా ప్రతినిధి,
వర్సెస్
శ్రీమతి గనపురం రేణుక

ఉమ్మడి ఉత్తర్వు:

శ్రీ ఎ.రామకృష్ణారెడ్డి, అప్పీలుదారు-బీమా కంపెనీ స్టాండింగ్ కౌన్సెల్ మరియు పిటిషనర్లు/హక్కుదారుల కొరకు న్యాయవాది శ్రీ వై.యస్.ఎల్ల నంద్ గుప్తా వాదనలు వినిపించారు.

2. WP నెం.29/2011లో 28.01.2013 నాటి ఉత్తర్వులను కొట్టివేయాలని బీమా కంపెనీ దాఖలు చేసిన అప్పీలును CMA నెం.276/2013, CMA నెం.14/2022 లో నష్టపరిహార మొత్తాన్ని పెంచాలని హక్కుదారులు దాఖలు చేసిన అప్పీలు. ఈ రెండు అప్పీళ్లు 28.01.2013న డబ్ల్యుసి నెం.29లో ఉద్యోగుల నష్టపరిహార కమిషనర్ మరియు కార్మిక శాఖ డిప్యూటీ కమిషనర్, నిజామాబాద్ (సంక్షిప్తంగా 'కమిషనర్') ఇచ్చిన ఒకే తీర్పు నుంచి ఉత్పన్నమైనందున, ఈ రెండు అప్పీళ్లను కలిపి విచారించి ఈ ఉమ్మడి తీర్పు ద్వారా నిర్ణయిస్తాను .

3. CMA నెం.276/2013 లోని అప్పీలుదారు బీమా కంపెనీ, CMA నెం.14/2022లో ఆప్పీలుదారులు కమిషనర్ ముందు హక్కుదారులు. వెసులుబాటు కోసం ఇకపై ఆయా పక్షాలను ట్రిబ్యునల్ ముందు నిక్షిప్తం చేసినట్లుగానే పిలువబడతారు.

4. ప్రస్తుత అప్పీల్ దాఖలుకు దారితీసిన సంక్షిప్త వాస్తవాలు ఏమిటంటే-మృతుడు గణపురం ఊషయ్య రిజిస్ట్రేషన్ నెంబరు ఏపీ-10-యు-727 ఉన్న డీసీఎం వ్యాన్లో డ్రైవర్ గా పనిచేస్తున్నాడు.ఓపీ నెం.1

యజమాని ఓపీ నెం.1 ఆదేశాల మేరకు 18.09.2006న మృతుడు హైదరాబాద్ వైపు వాహనాన్ని నడుపుతూ ఇమాంపూర్ గ్రామ సమీపంలోకి చేరుకున్నాడు. వ్యాన్ పై నియంత్రణ కోల్పోయి ఎదురుగా వస్తున్న ఏపీఎస్ఆర్టీసీ బస్సును ఢీకొట్టాడు. దీంతో క్యాబిన్ లో నలిగి అక్కడికక్కడే మృతి చెందాడు. మృతుడిపై క్రైమ్ నెం.234/2016లో కేసు నమోదు చేసిన పీఎస్ తూప్రాన్ అక్కడికక్కడే మృతి చెందడంతో కేసును పోలీసులు మూసివేశారు.

5. మరణించిన వ్యక్తి 28 సంవత్సరాల వయస్సు గలవాడు, ప్రమాద సమయంలో ఆరోగ్యంగా ఉన్నాడు మరియు తన సంపాదనను తన కుటుంబ పోషణ మరియు సంక్షేమానికి అందించడానికి ఉపయోగించాడు. ఉద్యోగుల పరిహార చట్టం, 1923 (సంక్షిప్తంగా చెప్పాలంటే, 'చట్టం') నిబంధనల ప్రకారం వాహన యజమాని, బీమా సంస్థ అయిన ప్రత్యర్థి పార్టీ నెం.1, 2పై ప్రమాదంలో మరణించిన వారికి రూ.10,00,000/- నష్టపరిహారం చెల్లించాలని కోరుతూ హక్కుదారులు దరఖాస్తు చేసుకున్నారు.

6. నేర వాహనం యజమాని ప్రత్యర్థి పార్టీ నెం.1 గైరు హాజరుగా మిగిలిపోయాడు..

7. ప్రత్యర్థి పక్షం నెం.2-ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ, దరఖాస్తులో పేర్కొన్న అన్ని భౌతిక ఆరోపణలను ఖండిస్తూ లిఖితపూర్వక స్టేట్మెంట్ దాఖలు చేసింది మరియు ఒ.పి.1 మరియు మరణించిన వ్యక్తికి మధ్య యజమాని మరియు ఉద్యోగి సంబంధం లేదని వాదించింది. వడ్డీ, ఖర్చులతో దరఖాస్తుదారులు క్లెయిమ్ చేసిన పరిహార మొత్తం అధికం, అధికం మరియు చట్టానికి అనుగుణంగా లేదని వాదించబడింది మరియు చివరికి, భీమా సంస్థపై క్లెయిమ్ ను కొట్టివేయాలని అభ్యర్థించారు.

8. పై వాదనల ఆధారంగా కమిషనర్ ఈ క్రింది అంశాలను రూపొందించారు:

i) మృతుడు గణపురం ఊషయ్య 18.09.2016న మొదటి ప్రత్యర్థి ఉద్యోగిగా ఉపాధి సమయంలో ప్రమాదానికి గురై, ఏపీ-10-యు-727 నంబరు గల డీసీఎం వ్యాన్ లో డ్రైవర్ గా పనిచేస్తూ ప్రమాదానికి గురై మృతి చెందాడా?

ii) కామారెడ్డిలోని తొమ్మిదో ADJ, MACT O.P. నెం.1/2009లో ఇచ్చిన తీర్పు ప్రస్తుత కేసులో ఏమైనా ప్రభావం చూపుతుందా, తదనుగుణంగా నష్టపరిహారం చెల్లించాల్సిన బాధ్యత అంశాన్ని నిర్ణయిస్తుందా?

iii) దరఖాస్తుదారులు అర్హులైనట్లయితే పరిహార మొత్తం ఎంత?

9. ఈ కేసును రుజువు చేయడానికి, మొదటి దరఖాస్తుదారును PW.1 మరియు Exs.A.1 నుండి A5 వరకు వారి తరపున మార్క్ చేయబడినట్లుగా పరిశీలించారు. ప్రత్యర్థి పార్టీ నెం.2-ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ తరపున, RW.1 విచారించబడ్డారు మరియు Exs.B1 నుంచి B3 వరకు మార్క్ చేయబడినవి.

10. సమర్పించిన సాక్ష్యాధారాలు, రికార్డుల్లో ఉన్న డాక్యుమెంట్లను పరిగణనలోకి తీసుకున్న కమిషనర్ రూ.4,41,990/- నష్టపరిహారం చెల్లించారు.

11. అప్పీళ్ల విచారణ సందర్భంగా CMA నెం.276/2013లో బీమా కంపెనీ స్టాండింగ్ కౌన్సెల్ సమర్పిస్తూ, కమిషనర్ ఇచ్చిన తీర్పు మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 167 కింద నిర్దేశించిన చట్టానికి విరుద్ధమని, దీని ప్రకారం హక్కుదారులు డబ్ల్యూసీ యాక్ట్ లేదా ఎంవీ యాక్ట్ కింద పరిహారం క్లెయిమ్ చేసుకునే హక్కు ఉందని, రెండింటి కింద కాదని వాదించారు. ప్రస్తుత కేసులో పిటిషనర్లు ఇప్పటికే నిజామాబాద్ జిల్లా జడ్జి ముందు OP . నం. 585/2007ద్వారా క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేయగా, OP. నం. 1/2009 గా తిరిగి కామారెడ్డిలోని తొమ్మిదో అదనపు జిల్లా జడ్జికి బదిలీ చేసి 13.05.2011 నాటి తీర్పు ద్వారా మెరిట్ ఆధారంగా కొట్టివేయడంతో కేసు తుది దశకు చేరుకుంది. ఈ తీర్పుతో దరఖాస్తుదారులు వ్యథితులైతే, వారికి అందుబాటులో ఉన్న ఏకైక మార్గం అప్పీలేట్ కోర్టులో అప్పీల్ దాఖలు చేయడం, కానీ కమిషనర్ ముందు మరో క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేయడం తప్పు మరియు నిర్వహించదగినది కాదు.

12. ఒకసారి సమర్థులైన కోర్టు/ట్రిబ్యునల్ ద్వారా క్లెయిమ్ నిర్ణయించబడితే, అదే అంశంపై తదుపరి దరఖాస్తును స్వీకరించే అధికారం తనకు లేదని చూడటంలో కమిషనర్ విఫలమయ్యారని ఆయన వాదించారు. కమీషనర్ ఇచ్చిన తీర్పు రెస్ జుడికాట (res judicata) సూత్రంతో ముడిపడి ఉందని, అందువల్ల కమిషనర్ నిర్ణయం చట్టానికి విరుద్ధమని, చివరకు కమిషనర్ ఇచ్చిన తీర్పును పక్కన పెట్టాలని అభ్యర్థించారు.

13. అతని వాదనకు మద్దతుగా, ఎంవి చట్టంలోని సెక్షన్ 167 ప్రకారం, హక్కుదారులు డబ్ల్యు.సి.చట్టం లేదా ఎం.వి.చట్టం కింద నష్టపరిహారాన్ని క్లెయిమ్ చేయడానికి అర్హులు, కానీ రెండింటి కింద కాదు అనే అంశంపై ప్రత్యర్థి పక్షం-బీమా కంపెనీ తరపు న్యాయవాది ఈ క్రింది నిర్ణయాలపై ఆధారపడ్డారు.

(i) షేక్ ఇమామ్ బీ మరియు మరొకరు వర్సెస్ ఓరియంటల్ ఫైర్ అండ్ జనరల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ, విజయవాడ (1988 (2) ALT 684);

(ii) నేషనల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్, వర్సెస్ మస్తాన్ మరియు మరొకరు((2006) 2 SCC 641); మరియు

(iii) ఓరియంటల్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లిమిటెడ్ v. ద్యామవ్వ మరియు ఇతరులు((2013) 9 SCC 406)

14. CMA నెం.14 /2022 అనేది నష్టపరిహారాన్ని పెంచాలని కోరుతూ హక్కుదారులు దాఖలు చేసిన అప్పీలు. నష్టపరిహారాన్ని పెంచాలని కోరుతున్న ప్రాథమిక కారణం ఏమిటంటే, కమిషనర్ వాస్తవాలను, సాక్ష్యాలను అర్థం చేసుకోలేదు మరియు హక్కుదారులు కోరినట్లుగా నష్టపరిహారం ఇవ్వడంలో విఫలమయ్యాడు; మరణించిన తేదీ నుండి లేదా క్లెయిమ్ దరఖాస్తు దాఖలు చేసిన తేదీ నుండి వడ్డీ ఇవ్వడంలో కమిషనర్ విఫలమయ్యారని, అందువల్ల నష్టపరిహారాన్ని పెంచే అప్పీలును అనుమతించాలని అభ్యర్థించారు. హక్కుదారుల కొరకు న్యాయవాది ఈ క్రింది నిర్ణయంపై ఆధారపడి నారు:

i) APSTRC, ముషీరాబాద్, హైదరాబాద్, మరియు మరొకరు వర్సెస్ కమలే కస్తూరిబాయి తదితరులు (2018 (6) ALD 596)

పరిశీలన:

15. మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 కింద క్లెయిమ్ పిటిషన్ ను కొట్టివేసిన తరువాత కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం కింద దరఖాస్తుదారులు దాఖలు చేసిన దరఖాస్తును కొనసాగించవచ్చా లేదా కామారెడ్డిలోని తొమ్మిదవ ADJ, MACT O.P.నెం.1/2009 లోని తీర్పు ప్రస్తుత కేసుతో ఏదైనా ప్రభావాన్ని చూపుతుందా?

16. కేసు మెరిట్ ను పరిశీలించకుండా, కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం, 1923 కింద దాఖలు చేసిన క్లెయిమ్ దరఖాస్తు యొక్క నిర్వహణ యొక్క ప్రధాన సమస్యను పరిష్కరించడం సముచితము.

17. మోటారు వాహన ప్రమాదంలో మరణించిన వ్యక్తికి సంబంధించి ఎటువంటి వివాదం లేదు. హక్కుదారులు మోటారు వాహన చట్టం కింద క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేశారని, తగిన పరిశీలన తర్వాత మెరిట్ ఆధారంగా ట్రిబ్యునల్ దానిని కొట్టివేసిందని బీమా సంస్థ తీవ్రంగా వాదించింది. అందువల్ల,

హక్కుదారులు కార్మికుల పరిహార చట్టం కింద మరొక క్లెయిమ్ దరఖాస్తును దాఖలు చేయడానికి అర్హులు కాదు మరియు ఇది రెస్ జుడికాట సూత్రం ద్వారా దెబ్బతింటుంది.

18. బీమా కంపెనీ లేవనెత్తిన సవాలు మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 167 ఆధారంగా ఉంటుంది. ఈ దశలో మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 167ను పరిశీలించడం సముచితము.

> "సెక్షన్ 167.. కొన్ని సందర్భాల్లో నష్టపరిహారం కొరకు క్లెయిమ్ లకు సంబంధించిన ఆప్షన్:- కార్మికుల పరిహార చట్టం, 1923లో ఏదైనా ఉన్నప్పటికీ, ఈ చట్టం కింద ఏ వ్యక్తి మరణించినా, లేదా శారీరకంగా గాయపడినా, ఈ చట్టం కింద మరియు కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం, 1923 ప్రకారం, నష్టపరిహారానికి అర్హులైన వ్యక్తి చాప్టర్-1 యొక్క నిబంధనలకు పక్షపాతం లేకుండా ఆ రెండు చట్టాల కింద అటువంటి నష్టపరిహారాన్ని క్లెయిమ్ చేయవచ్చు. కానీ రెండింటి కింద కాదు".

19. కమిషనర్ ఇచ్చిన తీర్పును పరిశీలిస్తే తొలుత రోడ్డు ప్రమాదంలో మృతి చెందిన వ్యక్తికి నష్టపరిహారం చెల్లించాలని కోరుతూ కామారెడ్డిలోని తొమ్మిదో అదనపు జిల్లా జడ్జి ఎదుట హక్కుదారులు మోటారు వాహన చట్టం కింద క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేసినట్లు తెలుస్తుంది. ట్రిబ్యునల్, రికార్డులో ఉంచిన అంశాలను పరిగణనలోకి తీసుకొని, సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకొని, 13.05.2011 న O.P.నెం.1/2009 ద్వారా క్లెయిమ్ పిటిషన్ ను కొట్టివేసింది; O.P.ని పరిష్కరించిన తరువాత, హక్కుదారులు అప్పీలేట్ ట్రిబ్యునల్ ముందు అప్పీలు దాఖలు చేయడానికి తగిన పరిష్కారాన్ని పొందకుండా, కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం కింద కమిషనర్ ముందు మరో క్లెయిమ్ దరఖాస్తును దాఖలు చేశారు.

20. బీమా కంపెనీపై ఆధారపడిన షేక్ ఇమామ్ బీ (పైన పేర్కొన్న) నిర్ణయం ప్రకారం, "మోటారు వాహనాల చట్టం మరియు కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం కింద ట్రిబ్యునల్స్ ఉమ్మడి అధికార పరిధిని కలిగి ఉంటాయి. ఏదో ఒక ట్రిబ్యునల్ ను ఎంచుకునే ఆప్షన్ హక్కుదారుడిదే. వాస్తవానికి, కార్మికుడు ఒక నిర్దిష్ట ట్రిబ్యునల్ ను ఎంచుకుంటే, మరొకదాన్ని ఎంచుకునే అధికారం అతనికి ఉండదు".

21. బీమా కంపెనీ ఆధారపడిన మస్తాన్ (పైన పేర్కొన్న)లో సుప్రీంకోర్టు ఈ క్రింది విధంగా పేర్కొంది:

23. "ఎన్నికల సిద్ధాంతం" అనేది "ఎస్టోపెల్ పాలన" యొక్క ఒక శాఖ, దీని ప్రకారం, ఒక వ్యక్తి మాట్లాడటం తన కర్తవ్యం అయినప్పుడు అతని చర్యలు లేదా ప్రవర్తన లేదా మౌనం ద్వారా నిరోధించబడవచ్చు, లేకపోతే అతనికి లభించే హక్కును నొక్కి చెప్పకుండా నిరోధించవచ్చు. ఒకే ఉపశమనం కోసం రెండు పరిష్కారాలు అందుబాటులో ఉన్నప్పుడు, బాధిత పార్టీకి రెండింటిలో ఒకదాన్ని ఎన్నుకునే అవకాశం ఉంటుంది కాని రెండింటినీ కాదని ఎన్నికల సిద్ధాంతం సూచిస్తుంది. ఒకే నియమానికి కొన్ని మినహాయింపులు ఉన్నప్పటికీ తక్షణ సందర్భంలో దీనికి వర్తించదు.

29. .... మోటారు వాహనాన్ని ఉపయోగించడం వల్ల సంభవించే ప్రమాదంలో గాయపడిన వ్యక్తి లేదా మరణించిన మృతుడిపై ఆధారపడిన వ్యక్తికి వేర్వేరు చట్టాల కింద క్లెయిమ్లు ఉండవచ్చు. కానీ వివిధ చట్టాల కింద చర్యకు కారణం తలెత్తినప్పుడు మరియు హక్కుదారుడు మరొక చట్టానికి బదులుగా ఒక చట్టం కింద ఫోరమ్ ను ఎన్నుకున్నప్పుడు, అతను మొదటి చట్టంలో మాత్రమే అందుబాటులో ఉన్న వాదనను లేవనెత్తడానికి అనుమతించబడడు."

22. దృమవ్వ (పైన పేర్కొన్న)లో వి.మస్తాన్ (పైన పేర్కొన్న)లో తీర్పును ప్రస్తావిస్తూ సుప్రీంకోర్టు ఈ క్రింది విధంగా తీర్పునిచ్చింది:

" 9. పిటిషనర్ ఇన్సూరెన్స్ కంపెనీ లేవనెత్తిన సవాలు మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988లోని సెక్షన్ 167 ఆధారంగా ఉంది.

"167. నిర్దిష్ట సందర్భాలలో పరిహారం కోసం క్లెయిమ్‌లకు సంబంధించిన ఎంపిక-కార్మికుల నష్టపరిహారం చట్టం, 1923 (1923లో 8)లో ఏదైనా ఉన్నప్పటికీ, ఏ వ్యక్తి మరణించినా, లేదా శారీరకంగా గాయపడినా, ఈ చట్టం కింద మరియు కార్మికుల నష్టపరిహారం చట్టం కింద కూడా పరిహారం కోసం క్లెయిమ్‌ను పొందవచ్చు. కార్మికుల పరిహార చట్టం, 1923 ప్రకారం, పరిహారం పొందే అర్హత ఉన్న వ్యక్తి చాప్టర్ Xలోని నిబంధనలకు ఎటువంటి పక్షపాతం లేకుండా ఆ చట్టాలలో దేనిలోనైనా అటువంటి పరిహారాన్ని క్లెయిమ్ చేయవచ్చు కానీ రెండింటి క్రింద కాదు.

XXX

"11. ఈ కోర్టు ముందు విజయం సాధించడానికి, ప్రతివాది హక్కుదారులు కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం, 1923 ప్రకారం నష్టపరిహారం పొందడానికి తమ అవకాశాన్ని ఉపయోగించారని, అందువల్ల మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 యొక్క నిబంధనల ప్రకారం మరోసారి నష్టపరిహారం కోరకుండా నిరోధించబడ్డారని పిటిషనర్ నిరూపించడం అవసరం. ఎందుకంటే, అటువంటి ఆప్షన్ ఉపయోగించినప్పుడు మాత్రమే, మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 లోని సెక్ష 167 యొక్క నిబంధనలు హక్కుదారుడు మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 ప్రకారం నష్టపరిహారం కోరకుండా నిరోధిస్తాయి. "

23. పై చర్చ మరియు చట్టపరమైన స్థితి నుండి, దరఖాస్తుదారులు మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988 యొక్క నిబంధన ప్రకారం పరిహారం కోసం క్లెయిమ్ దాఖలు చేయడానికి ఎంచుకున్నారు, అయితే, అర్హతల ఆధారంగా దానిని తోసిపుచ్చారు. అందువల్ల, కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం యొక్క నిబంధనల ప్రకారం పరిహారం కోసం మళ్లీ మరొక దరఖాస్తు దాఖలు చేయడానికి దరఖాస్తుదారులకు అర్హత లేదు/ మరో దరఖాస్తు కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం క్రింద వేసుకోడానికి నిరోధింప బడతారు. అది రెస్ జుడికాట గా చెల్లనేరదు. అయితే గతంలో మోటారు వాహన చట్టం నిబంధన కింద ఇదే ఉపశమనం కోరుతూ దరఖాస్తుదారుడు దాఖలు చేసిన దరఖాస్తును కొట్టివేసిననూ, ఎంవీ చట్టంలోని సెక్షన్ 167 ప్రకారం బార్ ను పరిగణనలోకి తీసుకోకుండా, కమిషనర్ కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టంలోని నిబంధనల కింద దాఖలు చేసిన క్లెయిమ్ దరఖాస్తును పరిగణనలోకి తీసుకొని తప్పు చేశారు. ట్రిబ్యునల్ ఉత్తర్వులపై అప్పీలుకు వెళ్లకుండా కార్మికుల పరిహార చట్టం కింద పరిహారం కోరుతూ దరఖాస్తుదారులు కమిషనర్ ను ఆశ్రయించారు.

24. కమ్లే కస్తూరి బాయి (పైన పేర్కొన్న)లో మృతుడు ఏపీఎస్ ఆర్టీసీలో డ్రైవర్ గా పనిచేస్తున్నాడు. అందులో మృతుడి భార్య 23.10.2008న కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం కింద నష్టపరిహారం సెటిల్ మెంట్ కోసం డిపో మేనేజర్ కు దరఖాస్తు చేసింది. అందులో అప్పీలుదారులు రూ.2,85,360/- నష్టపరిహార మొత్తాన్ని హక్కుదారులకు చెల్లించారు మరియు హక్కుదారులు అందుకున్నారు; ఆ తరువాత, హక్కుదారులు మోటారు వాహనాల చట్టం కింద క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేశారు మరియు ట్రిబ్యునల్ హక్కుదారులకు రూ.7,31,000/- నష్టపరిహారం చెల్లించాలని తీర్పునిచ్చింది. కార్మికుల నష్టపరిహారం చట్టం, 1923 కింద పరిహారం పొందేందుకు హక్కుదారులు తమ ఎంపికను ఎన్నడూ వినియోగించుకోలేదని, మోటారు వాహనాల చట్టం, 1988లోని సెక్షన్ 166 ప్రకారం పరిహారం కోరడం

మినహాయించబడదని గౌరవ హైకోర్టు పేర్కొంది మరియు భీమా సంస్థ దాఖలు చేసిన అప్పీల్‌ను తోసిపుచ్చింది.

25. పై చర్చ దృష్ట్యా, కస్తూరి బాయి (సుప్ర)లోని వాస్తవాలు, హక్కుదారుల తరపు న్యాయవాది నమ్మిన వాస్తవాలు, ప్రస్తుత కేసులో వాస్తవాలు భిన్నంగా ఉన్నాయి, అందువల్ల, ఈ నిర్ణయం ప్రస్తుత కేసు యొక్క వాస్తవాలకు వర్తించదు మరియు హక్కుదారులకు సహాయం చేయదు.

26. ఈ కేసులో హక్కుదారులు OP నెం.1/2009 ద్వారా మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 166 కింద నష్టపరిహారం కోరుతూ ట్రిబ్యునల్ ముందు క్లెయిమ్ పిటిషన్ దాఖలు చేయగా, మౌఖిక, డాక్యుమెంటరీ సాక్ష్యాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్న ట్రిబ్యునల్ 13.05.2011న మెరిట్ ఆధారంగా ఆ OP ను కొట్టివేసింది. తదనంతరం, హక్కుదారులు అప్పీలు దాఖలు చేయడానికి బదులుగా, కార్మికుల నష్టపరిహార చట్టం నిబంధనల ప్రకారం దరఖాస్తు దాఖలు చేశారు మరియు కమిషనర్ నష్టపరిహారం మంజూరు చేశారు. మోటారు వాహన చట్టంలోని సెక్షన్ 167 ప్రకారం, దరఖాస్తుదారులు కార్మికుల పరిహార చట్టం కింద తదుపరి క్లెయిమ్ దరఖాస్తును దాఖలు చేయడానికి ఎటువంటి కారణం లేదు మరియు ఆ దరఖాస్తు రెస్ జుడికాట (res judicata) ప్రకారం చెల్లనేరదు.

27. పై చర్చ, సాక్ష్యాధారాలు, రికార్డులో ఉంచిన మెటీరియల్ మరియు చట్టపరమైన స్థితిని దృష్టిలో ఉంచుకుని, కార్మికుల పరిహార చట్టం కింద దాఖలు చేసిన క్లెయిమ్ దరఖాస్తును విచారించడంలో కమిషనర్ తప్పు చేశారు. అందువల్ల, బీమా కంపెనీ తరపు స్టాండింగ్ కౌన్సెల్ వాదనలో గణనీయమైన బలం మరియు అర్హత ఉంది.

28. ఫలితంగా కమిషనర్ 28.01.2013న జారీ చేసిన ఉత్తర్వులను కొట్టివేస్తూ సీఎంఏ నెం.276/2013 అనుమతించబడింది. సీఎంఏ నెం.276/2013ను రద్దు చేసిన దృష్ట్యా సీఎంఏ నెం.14/2022ను కొట్టివేయడమైంది. ఖర్చులకు సంబంధించి ఎలాంటి ఉత్తర్వు లేదు . పెండింగ్ లో ఉన్న ఇతర పిటిషన్లు ఏవైనా ఉంటే ముగించివేయబడ్డాయి.

★★★★★