

2017 ಕ.ತೀ.ವ. 926

ಸನ್ಮಾನ್ಯ ನ್ಯಾಯಮೂರ್ತಿ ಶ್ರೀ ರಾಮ್ ಮೋಹನ್ ರೆಡ್ಡಿ

ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ
-ವಿರುದ್ಧ- ಶ್ರೀ ಡೀನಿಶ್ ಎಂ.ಎ ಮತ್ತು ಇತರರು*

ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1988ರ 173(1) ನೇ ಪ್ರಕರಣದಡಿಯಲ್ಲಿನ ಮೊದಲ ಸಂಕೀರ್ಣ ಅಪೀಲು.

ಕಾನೂನಿನ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಮತ್ತು ಪಕ್ಷಕಾರರ ಪರವಾಗಿ ಹಾಜರಾದ ವಾನ್ಯ ವಕೀಲರ ಸಮ್ಮತಿಯೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ಣಯ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಂಗತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅಪೀಲುಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟಿಗೆ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಆಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಆದೇಶದ ಮೂಲಕ ವಿಲೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಅಪಘಾತ ಕ್ಲೇಮುಗಳ ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣ, ಬೆಂಗಳೂರು (ಎಸ್‌ಸಿಸಿಎಚ್ - 13) [ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತತೆಗಾಗಿ 'ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣ'] ಇವರ ಮುಂದೆ ಕಡತದಲ್ಲಿರುವ ಎಂವಿಸಿ ಸಂಖ್ಯೆ 4819/2012ರಲ್ಲಿ ದಿನಾಂಕ 6ನೇ ಜೂನ್ 2015ರಂದು ನೀಡಿದ ತೀರ್ಪು ಮತ್ತು ಐತೀರ್ಪನ್ನು ಪ್ರಶ್ನಿಸಿ ಅಪರಾಧವೆಸಗಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ವಿಮೆ ಮಾಡಿದ ಮಾಲೀಕನು ಎಂಎಫ್‌ಎ ಸಂಖ್ಯೆ 5323/2015ನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವಾಗ, 13ನೇ ಜನವರಿ 2013ರಂದು ಅಪೀಲನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವಲ್ಲಿ 119 ದಿನಗಳ ವಿಳಂಬವನ್ನು ಮನ್ನಾ ಮಾಡಲು ಐ.ಎ. ಸಂಖ್ಯೆ 1/16 ರೊಂದಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಜಿಎಂಟಿಸಿ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಇವರು ಎಂ.ಎಫ್.ಎ ಸಂಖ್ಯೆ 442/2016ನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾರೆ.

* ಮೊದಲ ಸಂಕೀರ್ಣ ಅಪೀಲು ಸಂಖ್ಯೆ.: 442/2016 ಇದರೊಂದಿಗೆ ಇತರೆ,
ದಿನಾಂಕ: 29ನೇ ಫೆಬ್ರವರಿ, 2016.

ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಅಪೀಲನಲ್ಲ, ಮಾನ್ಯ ವಕೀಲರು ನಿವೇದನೆಯೆಷ್ಟೆಂದರೆ, ಅಪೀಲುದಾರನಿಗೆ ಸೇರಿದ ಅಪಘಾತಕ್ಕೊಳಗಾದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನವು, ದಿನಾಂಕ 6.01.2011ರಿಂದ 05.01.2012ರ ಅವಧಿವರೆಗೆ ಯುನೈಟೆಡ್ ಇಂಡಿಯಾ ಇನ್ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯೊಂದಿಗೆ ಸಿಂಧುವಾಗಿ ವಿಮೆ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಆಗ 23.11.2011ರಂದು ಅಪಘಾತ ನಡೆದಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆ ದಿನಾಂಕದಂದು ಇದ್ದಂತೆ ವಿಮಾ ಪಾಲಿಸಿ ಜಾರಿಯಲ್ಲತ್ತು.

119 ದಿನಗಳ ಅತಿಯಾದ ವಿಳಂಬಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಅರ್ಜಿಯೊಂದಿಗಿನ ಅಫಿಡೆವಿಟ್‌ನಲ್ಲ ತೋರಿಸಲಾಯಿತು. ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ, ನಿಷ್ಕ್ರಿಯತೆ ಮತ್ತು ಸಾಜಾತನದ ಕೊರತೆಯನ್ನು ಬಿಎಂಟಿಸಿಗೆ ಆರೋಪಿಸಲಾಯಿತು. ವಿಧಿಸಲಾದ ಸಮಯದೊಳಗೆ ಅಪೀಲನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲು ನಿಗಮವನ್ನು ಅಗತ್ಯಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಬಿಎಂಟಿಸಿಯು ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಅಪೀಲುಗಳು ಹಾಗೂ ಅರ್ಹತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲದಿರುವ ಅಪರಾಧವೆಸಗಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ವಿಮೆಗಾರನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಅಪೀಲುಗಳನ್ನು ವಜಾಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾದ ಮೊಕದ್ದಮೆಗಳು:

ಪ್ಯಾರಾಗಳಲ್ಲಿ

1. (2015) 9 ಎಸ್.ಸಿ.ಸಿ. 273
ಬೇನ್ಯೆ -ವಿರುಧ್ಧ-
ನ್ಯೂ ಇಂಡಿಯಾ ಅಶ್ಯುರೆನ್ಸ್ ಕಂಪನಿ ಲಿಮಿಟೆಡ್
ಮತ್ತು ಇತರರು (ಉಲ್ಲೇ) 4
2. (1998) 9 ಎಸ್.ಸಿ.ಸಿ. 160
ರುಕ್ಮಿಣಿ ಮತ್ತು ಇತರರು -ವಿರುಧ್ಧ-
ನ್ಯೂ ಇಂಡಿಯನ್ ಅಶ್ಯುರೆನ್ಸ್ ಕಂ. ಮತ್ತು ಇತರರು (ಉಲ್ಲೇ) 22

ಅಪೀಲುದಾರರ ಪರ : ಶ್ರೀ ಕೆ. ನಾಗರಾಜ, ವಕೀಲರು

ಪ್ರತ್ಯಪೀಲುದಾರರ ಪರ : ಶ್ರೀ ಬಿ.ಸಿ. ಶಿವಣ್ಣೇಗೌಡ, ವಕೀಲರು.

ತೀರ್ಪು**ನ್ಯಾಯಮೂರ್ತಿ ರಾಮ್ ಮೋಹನ್ ರೆಡ್ಡಿ :**

ಕಾನೂನಿನ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಮತ್ತು ಪಕ್ಷಕಾರರ ಪರವಾಗಿ ಹಾಜರಾದ ಮಾನ್ಯ ವಕೀಲರ ಸಮ್ಮತಿಯೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ಣಯ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಂಗತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅಪೀಲುಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟಿಗೆ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಆಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಆದೇಶದ ಮೂಲಕ ವಿಲೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

2. ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಅಪಘಾತ ಕ್ಲೇಮುಗಳ ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣ, ಬೆಂಗಳೂರು (ಎಸ್‌ಸಿಎಚ್ - 13) [ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತತೆಗಾಗಿ 'ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣ'] ಇವರ ಮುಂದೆ ಕಡತದಲ್ಲಿರುವ ಎಂಪಿಸಿ ಸಂಖ್ಯೆ 4819/2012ರಲ್ಲಿ ದಿನಾಂಕ 6ನೇ ಜೂನ್ 2015ರಂದು ನೀಡಿದ ತೀರ್ಪು ಮತ್ತು ಐತೀರ್ಪನ್ನು ಪ್ರಶ್ನಿಸಿ ಅಪರಾಧವೆಸಗಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ವಿಮೆ ಮಾಡಿದ ಮಾಲೀಕನು ಎಂಎಫ್‌ಎ ಸಂಖ್ಯೆ 5323/2015ನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವಾಗ, 13ನೇ ಜನವರಿ 2013ರಂದು ಅಪೀಲನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವಲ್ಲಿ 119 ದಿನಗಳ ವಿಳಂಬವನ್ನು ಮನ್ನಾ ಮಾಡಲು ಐ.ಎ. ಸಂಖ್ಯೆ 1/16 ರೊಂದಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಬಿಎಂಟಿಸಿ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಇವರು ಎಂ.ಎಫ್‌ಎ ಸಂಖ್ಯೆ 442/2016ನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾರೆ.

3. ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಅಪೀಲಿನಲ್ಲಿ, ಮಾನ್ಯ ವಕೀಲರು ನಿವೇದನೆಯೆಷ್ಟೆಂದರೆ, ಅಪೀಲುದಾರನಿಗೆ ಸೇರಿದ ಅಪಘಾತಕ್ಕೊಳಗಾದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನವು, ದಿನಾಂಕ 6.01.2011ರಿಂದ 05.01.2012ರ ಅಪಧಿವರೆಗೆ ಯುನೈಟೆಡ್ ಇಂಡಿಯಾ ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯೊಂದಿಗೆ ಸಿಂಧುವಾಗಿ ವಿಮೆ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಆಗ 23.11.2011ರಂದು ಅಪಘಾತ ನಡೆದಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆ ದಿನಾಂಕದಂದು ಇದ್ದಂತೆ ವಿಮಾ ಪಾಲಿಸಿ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಮಾನ್ಯ ವಕೀಲರ ಪ್ರಕಾರ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ವಿಮಾಗಾರನನ್ನು ದಾವೆಗೆ ಸೇರಿಸಲು ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣದ ಮುಂದೆ ಮೆಮೊವನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದರೂ ಕೂಡ,

ಕ್ಲೇಮುದಾರ-ಗಾಯಾಳು ಸದರಿ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ದಾವೆಗೆ ಸೇರಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅಪಘಾತಕ್ಕೇಡಾದ ಎರಡೂ ವಾಹನಗಳ ಚಾಲಕರ ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನವಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಲಾಗಿರುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಅಪಘಾತ ಕ್ಲೇಮುಗಳ ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣದ ಮುಂದಿರುವ ಅಪೀಲುದಾರನಿಗೆ ಸೇರಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ವಿಮೆದಾರನಾಗಿರುವ ಇನ್ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ದಾವೆಗೆ ಸೇರಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ.

4. **ಬೇನ್ಯೆ -ವಿರುಧ್ಧ- ನ್ಯೂ ಇಂಡಿಯಾ ಅಶ್ಯೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪನಿ ಅಮಿಟೆಡ್ ಮತ್ತು ಇತರರು** 'ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ಸರ್ವೋಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯದ ನಿರ್ಣಯದ ಬೆಳಕಿನಲ್ಲಿ, ಮಾನ್ಯ ನ್ಯಾಯಮೂರ್ತಿ ಎಚ್.ಎಲ್.ದತ್ತ, ಮುಖ್ಯ ನ್ಯಾಯಮೂರ್ತಿಯು ಹೀಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ:

“15. ಹೊಣೆಗಾರ ಮತ್ತು ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದ ನಡುವೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ಹೊಣೆಗಾರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ತಾನೇ ಹೊಣೆಗಾರನಾಗಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ತನ್ನ ಸ್ವಂತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ತನ್ನಿಂದಾದ ಗಾಯಗಳಿಗೆ ನಷ್ಟ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕೋರುವುದಿಲ್ಲ; ಇದರಿಂದ ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಈಡಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಹೊಣೆಯಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಎರಡು ಅಥವಾ ಇತರ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನವರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದಿಂದ ಸಂಭವಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಈ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು, ಟಿ.ಓ.ಆಂಥೋನಿ -ವಿರುಧ್ಧ- ಕರ್ವರ್ನನ್ ಮತ್ತು ಇತರರು ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ [2008 (3) ಎಸ್‌ಸಿಸಿ 748] ಹೊಣೆಗಾರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಗಾಯಾಳು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ

1. (2015) 9 ಎಸ್.ಸಿ.ಸಿ. 273

ರುಜುವಾತುಪಡಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ ಅಥವಾ ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ನಿರ್ಧರಿಸುವುದು ನ್ಯಾಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದೆ. ಗಾಯಾಳು, ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿನ ತನ್ನ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನಕ್ಕೆ ತಾನೇ ಹೊಣೆಯಾಗುವುದು ಹೊಣೆಗಾರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ. ಪೆಟ್ಟುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅವನು ತುಂಬಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ನಷ್ಟಗಳೆಂದು ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನವನ್ನು ಅಗತ್ಯಪಡಿಸುವಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ, ಅವನ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಇಳಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಭಾಗವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಈ ಮುಂದೆ ಉದ್ಧತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ:

“6. ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನವು, ಇಬ್ಬರು ಅಥವಾ ಹೆಚ್ಚಿನ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಕಡೆಯಿಂದಾದ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಡುತ್ತದೆ. ಇಬ್ಬರು ಅಥವಾ ಹೆಚ್ಚು ತಪ್ಪೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಕಡೆಯಿಂದಾದ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ಕಾರಣದಿಂದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಅಂಥ ತಪ್ಪೆಸಗಿದವರ ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ಕಾರಣದಿಂದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದನೆಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ತಪ್ಪೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿ, ಸಂಪೂರ್ಣ ನಷ್ಟವನ್ನು ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಮತ್ತು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಗಾಯಗೊಂಡವರಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಾಗುವರು ಮತ್ತು ಗಾಯಗೊಂಡ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಎಲ್ಲಾ ಅಥವಾ ಅವರಲ್ಲಿ ಯಾರೊಬ್ಬರ ವಿರುದ್ಧ ವ್ಯವಹರಣೆ ನಡೆಸಲು ಆಯ್ಕೆಯುಳ್ಳವನಾಗಿರುವನು. ಅಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ತಪ್ಪೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು

ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ರುಜುವಾತುಪಡಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ ಅಥವಾ ತಪ್ಪೆಸಗಿದ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ನಿರ್ಧರಿಸುವುದು ನ್ಯಾಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ, ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಪೆಟ್ಟುಗಳಿಗೆ ತುತ್ತಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ ಭಾಗಶಃ ಮತ್ತೊಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿ ಅಥವಾ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಕಡೆಯಿಂದಾದ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಭಾಗಶಃವಾಗಿ ಅವನ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಆಗ, ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುವ ಗಾಯಾಳುವಿನ ಕಡೆಯಿಂದಾದ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ಅವನ ಹೊಣೆಗಾರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವೆಂದು ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗಾಯಾಳು ಸ್ವಲ್ಪ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ಅಪರಾಧಿ ಮನೋಭಾವ ಹೊಂದಿದ್ದಲ್ಲಿ, ನಷ್ಟಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅವನ ಕ್ಲೇಮನ್ನು, ಅವನ ಕಡೆಯಿಂದಾದ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತೆಯ ಕಾರಣ ಮಾತ್ರದಿಂದಲೇ ವಿಫಲಗೊಳಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರ ಪೆಟ್ಟುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅವನಿಂದ ತುಂಬಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ನಷ್ಟಗಳನ್ನು ಅವನ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತೆಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಡಿತಗೊಳಿಸಲಾಗುವುದು.

7. ಆದುದರಿಂದ, ಎರಡು ವಾಹನಗಳು ಅಪಘಾತಕ್ಕೀಡಾದಾಗ ಮತ್ತು ಚಾಲಕರಲ್ಲೊಬ್ಬನು ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ಆಪಾದಿಸಿದ ಇತರ ಚಾಲಕನಿಂದ ನಷ್ಟ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕ್ಲೇಮು ಮಾಡುವನು ಮತ್ತು ಮತ್ತೊಬ್ಬ ಚಾಲಕನು ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ನಿರಾಕರಿಸುವನು ಅಥವಾ ಗಾಯಗೊಂಡ ಕ್ಲೇಮುದಾರನು ತಾನೇ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡಿದನೆಂದು ಕ್ಲೇಮು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವನು, ಆಗ ಗಾಯಾಳು ಕ್ಲೇಮುದಾರನು ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡಿರುವನೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸುವುದು ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗಿದ್ದರೆ,

ಅವನು ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕಾರಣಕರ್ತನೇ ಅಥವಾ ಭಾಗಶಃವಾಗಿ ಕಾರಣಕರ್ತನೇ ಮತ್ತು ಅವನ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಾರಣನಾಗಿರುವನೇ ಎಂಬುದು ವ್ಯಕ್ತಿಗತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಗಾಯಳು ಭಾಗಶಃವಾಗಿ ತಾನೇ ಹೊಣೆಗಾರನಾಗಿರುವಾಗ, 'ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ'ದ ತತ್ವವನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಲಾದಂತೆ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವು 50:50 ಆಗಿತ್ತೆಂಬ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪವಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣವು, ಅಪೀಲುದಾರನ ವ್ಯಕ್ತಿಗತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಲೇಬೇಕು ಮತ್ತು ಆ ಮೂಲಕ ವ್ಯಕ್ತಿಗತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮತ್ತು ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ನಡುವಿನ ಗೊಂದಲವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಉಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು ಸದರಿ ದೋಷವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ವಿಫಲವಾಗಿದೆ.”

ಟಿ.ಓ. ಆಂಥೋನಿ -ವಿರುದ್ಧ- ಕರ್ವರ್ಣನ್ ಮತ್ತು ಇತರರು (ಮೇಲಿನ) ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ, ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮ ಮತ್ತು ಮತ್ತೊಬ್ಬರು -ವಿರುದ್ಧ- ಕೆ. ಹೇಮಲತಾ ಮತ್ತು ಇತರರು [2008] (6) ಎಸ್‌ಸಿಸಿ 767] ಪ್ರಕರಣವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದಾರೆ.

16. ಪವನ್ ಕುಮಾರ್ -ವಿರುದ್ಧ- ಹರಿಕಿಶನ್ ದಾಸ್ ಮೋಹನ್‌ಲಾಲ್ ಮತ್ತು ಇತರರು [2014 (3) ಎಸ್‌ಸಿಸಿ 590] ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ಟಿ.ಓ. ಆಂಥೋನಿ (ಮೇಲಿನ) ಮತ್ತು ಹೇಮಲತಾ (ಮೇಲಿನ) ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು, ವಾದಿ/

ಕ್ಲೇಮುದಾರನೇ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಮತ್ತು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡಿರುವನೆಂದು ಕಂಡು ಬಂದಲ್ಲಿ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯು ಉದ್ಭವಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅವನ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ನಿರ್ಧರಿಸಬಹುದಾದ ವಾದಿಯ ಕ್ಲೇಮನ್ನು ಪಾಲಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅವನು ನಷ್ಟಗಳಿಗೆ ಹಕ್ಕುಳ್ಳವನಾಗಿರುವನು. ತನ್ನದೇ ಆದ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನಕ್ಕೆ ಆರೋಪಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ವ್ಯಕ್ತಿಗತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಹಾಗೂ ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಕಾನೂನು ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯವನ್ನು, ಮಚೀಂದ್ರನಾಥ್ ಕೇರ್‌ನಾಥ್ ಕಾಸರ್ -ವಿರುದ್ಧ- ಡಿ.ಎಸ್. ಮೈಲಾರಪ್ಪ ಮತ್ತು ಇತರರು [2008 (13) ಎಸ್‌ಸಿಸಿ 198] ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಜಂಟಿ, ಅಪಕೃತಕಾರನ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲೂ ಈ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು ಪರಿಗಣಿಸಿದೆ. ಈ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಕರ್ತವ್ಯ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವ್ಯಾಜ್ಯಕಾರಣದ ಸಂಬಂಧ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತೆಗೆ ಚಾರ್ಲ್ಸ್‌ವತ್ ಮತ್ತು ಪೆರ್ರಿಯನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸಿದೆ:

“42. ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ಕಾರಣದಿಂದ ಚಾರ್ಲ್ಸ್‌ವತ್ ಮತ್ತು ಪೆರ್ರಿಯು 10ನೇ ಆವೃತ್ತಿ ಪ್ರಕಾರ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಕರ್ತವ್ಯಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಮುಂದಿನಂತೆ ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ:

“ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದವರನ್ನು ನಿಯಮದ ಅರ್ಥವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಳಗೆ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳೆಂದು ಭಾವಿಸಲಾಗುವುದು. ಅವರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ವಿರುದ್ಧದ ವ್ಯಾಜ್ಯಕಾರಣವು ಒಂದೇ ತೆರನಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ, ಅದು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಅವರ ನಡುವಿನ ಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಒಂದೇ ಸಾಕ್ಷ್ಯ

ಬೆಂಬಲಿಸುತ್ತದೆ. ತದನುಸಾರವಾಗಿ ಅವರು ಅಪಕೃತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಕಾರಣರಾಗುವರು. ಇದನ್ನು ಅವರು ಇಬ್ಬರೂ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ ಅಥವಾ ಇದಕ್ಕೆ ಅವರಿಬ್ಬರೂ ಜವಾಬ್ದಾರರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಕಾನೂನು ಒಂದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಇಬ್ಬರು ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಒಂದೇ ದೃಷ್ಟ್ಯವನ್ನು ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ಹೊರಿಸುತ್ತದೆ. ಇದು, (ಎ) ಏಜೆನ್ಸಿಯ ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ; (ಬಿ) ಪ್ರಾತಿನಿಧಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ; ಮತ್ತು (ಸಿ) ಜಂಟಿ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಅಪಕೃತ್ಯ ನಡೆದಲ್ಲಿ, ಅವರ ನಡುವಿನ ಒಪ್ಪಿತ ಸಾಮಾನ್ಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸುತ್ತದೆ”.

17. ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಪೈಕಿ ಒಬ್ಬರಿಗೆ ಲಭ್ಯವಾಗುವ ಪರಿಹಾರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯಾರಿಂದ ನಷ್ಟಪರಿಹಾರವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಶ್ನೆಯು ಉದ್ಭವಿಸುತ್ತದೆ, ಮತ್ತೊಬ್ಬ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಯನ್ನು ದಾವೆಗೆ ಸೇರಿಸದಿದ್ದಾಗ, ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ, ದಾವೆಗೆ ಸೇರಿಸಿರದ ಚಾಲಕನ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ಭಾಗವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿರುವ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ವಿರುದ್ಧ ದಾವೆ ಹೂಡದೆ ರೂಪಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗಾಗಿ ನಷ್ಟಪರಿಹಾರವನ್ನು ಸಂದಾಯ ಮಾಡಿದ ನಂತರ ಇದರ ಸಲುವಾಗಿ ಇತರ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿ ದಾವೆ ಹೂಡಲು ಮತ್ತು ಅವನ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಅವನಿಂದ ವಸೂಲಿ ಮಾಡಲು ದಾವೆ ಹೂಡಲಾದ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಇದು ಮುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಇಬ್ಬರೂ ಜಂಟಿಯಾಗಿ

ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ನ್ಯಾಯಾಲಯ/ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣದ ಮುಂದಿದ್ದಾಗ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಾಕ್ಷ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಅವರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಬಹುದಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಕ್ಲೇಮುದಾರನು ಇಬ್ಬರು ಅಥವಾ ಅವರಿಬ್ಬರಲ್ಲಿ ಯಾರೊಬ್ಬನಿಂದ ನಷ್ಟಪರಿಹಾರವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಲು ಕ್ಲೇಮುದಾರನು ಹಕ್ಕುಳ್ಳವನಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಜಾರಿ ವ್ಯವಹಾರಗಳಲ್ಲಿ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಇತರ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಯಿಂದ ಹಾಗೆ ನಿರ್ಧರಿಸಲಾದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಒಬ್ಬ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಬಹುದು”.

5. ವಿಷಯದ ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಗಾಯಗೊಂಡ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಪಕ್ಷಕಾರರನ್ನು ಆಪಾದಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ನಷ್ಟಪರಿಹಾರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಲು ಯಾರೇ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಅಥವಾ ಅವರೆಲ್ಲರ ವಿರುದ್ಧ ಕ್ಲೇಮನ್ನು ಹೂಡಲು ಮುಂದಾಗಬಹುದು. ತನ್ನ ವಾಹನವನ್ನು ವಿಮೆ ಮಾಡಿರುವ ಇನ್ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಪಕ್ಷಕಾರನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿಲ್ಲವೆಂದು ಆದುದರಿಂದ ಪಕ್ಷಕಾರರ ಅಸೇರ್ಪಡೆಯನ್ನು ವಜಾಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆಯೆಂದು ವಾದಿಸುವುದು ಅಪೀಲುದಾರ ಬಿಎಂಟಿಸಿಗೆ ತುಂಬಾ ಪ್ರಯಾಸಕರವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಪೀಲುದಾರನು ನಷ್ಟಭರ್ತಿ ಕರಾರನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ, ನಷ್ಟಭರ್ತಿಕಾರನಿಂದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಲು ಕಾನೂನು ವ್ಯವಹಾರಣೆಯನ್ನು ಹೂಡಲು ಇದು ಮುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

6. ಅಪೀಲುದಾರನು, ಕ್ಲೇಮುದಾರನಿಗೆ ನಷ್ಟಪರಿಹಾರವನ್ನು ಸಂದಾಯ ಮಾಡಿದರೆ, ಅಪೀಲುದಾರನ ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ಆರೋಪಿಸಿರುವ ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣವು ಭಾಗ ಮಾಡಲಾದಂತೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪ್ರಶ್ನಿಸಲಾದ ಮೋಟಾರು

ವಾಹನವನ್ನು ನೀಡಿರುವ ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪೆನಿಯು ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅಪೀಲುದಾರನು ನಷ್ಟಭರ್ತಿ ಸಂಬಂಧ ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಲು ದಾವೆಯನ್ನು ಹೂಡುವ ಮೂಲಕ ಹೆಚ್ಚಿನ ವ್ಯಾಜ್ಯ ಹೂಡುವುದನ್ನು ನಿರ್ಬಂಧಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ರದ್ದುಗೊಳಿಸುವುದನ್ನು ಮಾತ್ರ ತಿಳಿಸಲಾಗುತ್ತದೆಯೆಂಬುದು ಅಪೀಲುದಾರನ ಪರವಾಗಿ ಹಾಜರಾಗಿರುವ ಮಾನ್ಯ ವಕೀಲರ ಅಸ್ಪಷ್ಟ ನಿವೇದನೆಯಾಗಿದೆ.

7. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1988ರ 149(2)ನೇ ಪ್ರಕರಣದ ಮೇರೆಗೆ ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪೆನಿಯು, ಎದುರುವಾದಿಯಾಗಿ ವಾದ ಮಾಡಲು ಮುಂದಾಗುವ ಹಕ್ಕನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣದ ಮುಂದಿರುವ ಅಂಥ ಎಲ್ಲಾ ವಾದಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ, ಆದುದರಿಂದ ವಿಮಾಗಾರ - ಅಪೀಲುದಾರನು ಅಗತ್ಯ ಮತ್ತು ಯುಕ್ತ ಪಕ್ಷಕಾರನಾಗಿರುತ್ತಾನೆ ಮತ್ತು ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದಿದ್ದರಿಂದಾಗಿ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಲೋಪವೆಸಗಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರಾದ ಎದುರುದಾರರನ್ನು ಆಪಾದಿಸುವ ಆಯ್ಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿರುವ ಕ್ಲೇಮುದಾರನಿಗೆ ಸರ್ವೋಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯದ ತೀರ್ಪಿನ ಅಧಿಕೃತತೆಯ ಬೆಳಕಿನಲ್ಲಿ, ವಜಾಗೊಳಿಸಬೇಕಾದ ಕ್ಲೇಮು ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ವಜಾ ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ಮಾತ್ರ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

8. ಗುಣಾವಗುಣಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಯಾವುದೇ ಆಧಾರಗಳನ್ನು ನಾನು ಗುರುತಿಸಿಲ್ಲ.

9. ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್ನು ಅಪೀಲು ಹೂಡುವಲ್ಲಿ ಆದ 119ದಿನಗಳ ವಿಳಂಬವು ಮಾನ್ಯ ವಕೀಲರ ಪ್ರಕಾರ, ತೀರ್ಪು ಮತ್ತು ಐತೀರ್ಪನ್ನು ದಿನಾಂಕ 06.06.2016ರಂದು ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಮತ್ತು ಅವರ ವಕೀಲರು ದಿನಾಂಕ 16.06.2016ರಂದು ಪ್ರಮಾಣೀಕೃತ ಪ್ರತಿಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಿದರು, ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು 03.07.2015ರಂದು ಹಾಜರಾಗಲು ಅಪೀಲುದಾರನನ್ನು ಅಗತ್ಯಪಡಿಸಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅವನು 26.06.2015ರಂದು ಹಾಜರಾಗಿ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸುವ ಮೂಲಕ ಐ.ಎ.1/16ರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಅಫಿಡವಿಟ್‌ನಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದನ್ನು

ಕೋರಲಾಗಿದೆ. ಇದಾದ ತರುವಾಯ, ವಕೀಲರು ಇದನ್ನು ಕಾನೂನು ಇಲಾಖೆ, ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿ, ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ., ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಷಯ ನಿರ್ವಾಹಕರು ಕಾಗದಪತ್ರಗಳನ್ನು ಸಂಸ್ಕರಿಸಿ 31.10.2015ರಂದು ಸಹಾಯಕ ಕಾನೂನು ಅಧಿಕಾರಿ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕಾನೂನು ಅಧಿಕಾರಿಯು ಸವಿವರವಾದ ಟಿಪ್ಪಣಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಅದನ್ನು ಮುಖ್ಯ ಕಾನೂನು ಅಧಿಕಾರಿ ಮುಂದೆ ಇರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮುಖ್ಯ ಕಾನೂನು ಅಧಿಕಾರಿಯು, ದಿನಾಂಕ 18.11.2015ರ ಕಚೇರಿ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಪ್ರಕಾರ ನಿರ್ದೇಶಕರಿಂದ (ಎಸ್ ಮತ್ತು ವಿ) ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡ ತರುವಾಯ ಪುನರ್ ಪರಿಶೀಲನಾ ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲು ಸೂಚಿಸಿದರು. ನಿರ್ದೇಶಕರು (ಎಸ್ ಮತ್ತು ವಿ) ವಿಷಯವನ್ನು ಚರ್ಚಿಸಲು ಕಚೇರಿಗೆ ಸೂಚಿಸಿದರು. 11.12.2015ರಂದು ಚರ್ಚಿಸಿದ ನಂತರ, ಲಾರಿ ವಿಮಾಗಾರನು ಅಪೀಲನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದುದರಿಂದ ನಿರ್ದೇಶಕರು ಪುನರ್ ಪರಿಶೀಲನಾ ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವ ಬದಲು ಅಪೀಲನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವ ತನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಕಾನೂನು ಅಧಿಕಾರಿಯು 18.12.2015ರಂದು ಸದರಿ ಕಚೇರಿ ಟಿಪ್ಪಣಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿದ್ದರು. ನಿರ್ದೇಶಕರು (ಎಸ್ ಮತ್ತು ವಿ) 31.12.2015ರಂದು ಇದನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸಿದರು. ಇದಾದ ತರುವಾಯ, ಅಪೀಲನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲು ಕೋರಿ 01.01.2016ರಂದು ವಕೀಲರಿಗೆ ತಿಳಿಸಲಾಯಿತು ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕಾಗದಪತ್ರಗಳನ್ನು ದಾಖಲೆಗಳೊಂದಿಗೆ ವಕೀಲರಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅವರು 06.01.2016ರಂದು ಅದನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ 13.01.2016ರಂದು ಅಪೀಲನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲಾಯಿತು.

10. 119 ದಿನಗಳ ಅತಿಯಾದ ವಿಳಂಬಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಅರ್ಜಿಯೊಂದಿಗಿನ ಅಫಿಡವಿಟ್‌ನಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಾಯಿತು. ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ, ನಿಷ್ಕ್ರಿಯತೆ ಮತ್ತು ಸಾಚಾತನದ ಕೊರತೆಯನ್ನು ಬಿಂಬಿಸಿ ಆರೋಪಿಸಲಾಯಿತು. ವಿಧಿಸಲಾದ ಸಮಯದೊಳಗೆ ಅಪೀಲನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲು ನಿಗಮವನ್ನು ಅಗತ್ಯಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

11. ಐ.ಎ. ಸಂಖ್ಯೆ.1/16ನ್ನು ವಜಾಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು ಮತ್ತು ಅಪೀಲನ್ನು ವಜಾಗೊಳಿಸಲೇಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟ ಸಿದ್ಧವಾಗಿತ್ತು.

12. ಸದರಿ ವಾಹನವು ಅಪಘಾತಕ್ಕೊಳಗಾದಾಗ, 23.11.2011ರಂದು ಇದ್ದಂತೆ ಲಾರಿ ಚಾಲಕನು ಸಿಂಧುವಾದ ಮತ್ತು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾದ ಚಾಲನಾ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿ ಸಂ.ಎಪಿ 07-ಯು-8783ರ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಲಾರಿಯ ವಿಮಾಗಾರನು ಎಂಎಫ್‌ಎ 5323/2015ನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾನೆ.

13. ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿರುವ ಚಾಲಕನ ಚಾಲನಾ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ಹಾಜರುಪಡಿಸಲು ವಿಮೆದಾರನನ್ನು ಕೋರಿದಾಗ, ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣದ ಮುಂದೆ ಅದನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸದಿದ್ದಾಗ ಸದರಿ ಲಾರಿಯ ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೊತ್ತುಕೊಳ್ಳುವ ನಿರ್ಣಯವು ಕಾನೂನು ಬಾಹಿರವಾದುದೆಂದು ವಿಮಾಗಾರ-ಅಪೀಲುದಾರನ ಪರವಾಗಿ ಹಾಜರಾಗಿರುವ ಮಾನ್ಯ ವಕೀಲರಾದ ಶ್ರೀ ಬಿ.ಸಿ. ಶಿವಣ್ಣೇಗೌಡರ ಪ್ರತಿಪಾದನೆಯಾಗಿದೆ.

14. ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣವು ಮೋಲೀಸು ದಾಖಲೆಗಳು ಹಾಗೂ ಕ್ಲೇಮುದಾರನ ಸಾಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದ್ದು, ಎಂಎಫ್‌ಎ ಸಂಖ್ಯೆ 442/2016ರಲ್ಲಿ ಅಪೀಲುದಾರ ಎಂದರೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿಗೆ ಸೇರಿದ ಬಸ್‌ನ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳ ಇಬ್ಬರೂ ಚಾಲಕರು ಎಂದರೆ, ಅಪೀಲುದಾರನು ವಿಮೆ ಮಾಡಿದ ಆಪಾದಿತ ಲಾರಿ ಮತ್ತು ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಸೇರಿದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಾಕ್ಷ್ಯವು ಇಲ್ಲದಿದ್ದು, ಅಪಘಾತ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಸುಮಾರು 7.10ಕ್ಕೆ ನಡೆದಾಗ, ಲಾರಿಗೆ ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ ಬಸ್ಸು ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆದ ಸ್ಥಳದಿಂದ ನಿಲುಗಡೆ ಬೆಳಕನ್ನು ಸ್ವಿಚ್ ಆನ್ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ಯಾವುದೇ ಸೂಚನೆ ನೀಡದೆ ರಸ್ತೆಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಆಪಾದಿತ ಲಾರಿಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಎಂಬ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿದ ಸ್ಥಳ ಮಹಜರು ನಿಶಾನೆ ಪಿ.3 ಮತ್ತು ಸ್ಥಳ ನಕ್ಷೆ ನಿಶಾನೆ ಪಿ.2ನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ. ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಪ್ರಶ್ನಿಸದಿದ್ದಾಗ, ಅದು ಅಂತಿಮವಾದುದಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಪಕ್ಷಕಾರರು ಬದ್ಧರಾಗಿರುವರು.

15. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1988ರ 117ನೇ ಪ್ರಕರಣವನ್ನು ಹೀಗೆ ಓದಲಾಗಿದೆ:

“117. ವಾಹನ ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಸ್ಥಳಗಳು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು:- ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಅಥವಾ ಈ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರವು ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದೊಡನೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಅನಿರೀಕ್ಷಿಸುವಾಗ ಅಥವಾ ನಿರೀಕ್ಷಿಸುವಾಗ ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದಾದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವಾ ವಾಹನಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಹತ್ತಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಮತ್ತು ಇಳಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಾದುದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯದವರೆಗೆ ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದಾದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಬಹುದು.”

16. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1988ರ 122ನೇ ಪ್ರಕರಣವನ್ನು ಹೀಗೆ ಓದಲಾಗಿದೆ:

“122 ವಾಹನವನ್ನು ಅಪಾಯಕಾರಿ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಬಿಡುವುದು:- ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ಪ್ರಭಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಯಾರೇ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಆ ವಾಹನವನ್ನು ಅಥವಾ ಹಿಂಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳದ ಇತರ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಅಥವಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅಪಾಯ, ತಡೆ ಅಥವಾ ಅನುಚಿತ ಅನಾನುಕೂಲವನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡುವಂಥ ಅಥವಾ ಮಾಡುವ ಸಂಭವವಿರುವಂಥ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ

ಸನ್ನಿವೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಆ ಯಾವುದೇ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಬಿಟ್ಟುಹೋಗುವಂತೆ ಅಥವಾ ವಿರಮಿಸುವಂತೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಮಾಡಲು ಅನುಮತಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

17. ಕೇಂದ್ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮಗಳು, 1989ರ 109ನೇ ನಿಯಮವನ್ನು ಹೀಗೆ ಓದಲಾಗಿದೆ:

“109. ನಿಲುಗಡೆ ದೀಪ: ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಮೂರು ಚಕ್ರದ ಸಿಂಧುವಲ್ಲದ ಗಾಡಿ ಹೊರತುಪಡಿಸಿದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಿರ್ಮಿತ ಉಪಕರಣ ವಾಹನ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಒಂದು ಬಿಳಿ ಅಥವಾ ಹಳದಿ ನಿಲುಗಡೆ ದೀಪವನ್ನು ಮುಂಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬದಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ಮುಂದಿನ ದೀಪಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ, ಹಿಂಭಾಗದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಡೆ ಎರಡು ಕೆಂಪು ನಿಲುಗಡೆ ದೀಪಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಮುಂಭಾಗದ ಮತ್ತು ವಾಹನವನ್ನು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿರುವಾಗಲೂ ಹಿಂಭಾಗದ ನಿಲುಗಡೆ ದೀಪಗಳನ್ನು ಉರಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

ಪರಂತೂ, ಈ ಹಿಂಭಾಗದ ದೀಪಗಳು 105ನೇ ನಿಯಮದಲ್ಲಿ (2)ನೇ ಉಪ-ನಿಯಮದಲ್ಲಿ, ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾದ ಹಿಂಭಾಗದ ದೀಪಗಳಂತೆಯೇ ಇರುತ್ತವೆ.

[ಮತ್ತೂ ಪರಂತೂ, ಉಪಕರಣ ನಿರ್ಮಿತ ವಾಹನವನ್ನು, ಮುಂಭಾಗದಲ್ಲಿ ಉಬ್ಬರ ಬೆಳಕಿನ ದೀಪಗಳು ಅಥವಾ

ಪ್ರಕಾಶಿತ ದೀಪಗಳೊಂದಿಗೆ, ಅವುಗಳ ಅರ್ಧ ಮಧ್ಯಭಾಗಕ್ಕೆ ವಾಹನದ ಹಿಂಭಾಗ ಅಥವಾ ಪಕ್ಕಕ್ಕೆ ಜೋಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಅಥವಾ ನಿರ್ಮಿತಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳು, ಅಂಥ ದೀಪಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ ಬೆಳಕಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನಿಯಂತ್ರಣವಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ವಾಹನವು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವಾಗ ಇವುಗಳನ್ನು ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಆರಿಸಿರತಕ್ಕದ್ದು.]”

18. ರಸ್ತೆ ವಿನಿಯಮಗಳು, 1989ರ ನಿಯಮಗಳ 15ನೇ ವಿನಿಯಮವನ್ನು ಹೀಗೆ ಓದಲಾಗಿದೆ :

“15. ವಾಹನದ ನಿಲುಗಡೆ: (1) ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿರುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಚಾಲಕನು, ಅಪಾಯವಾಗದಿರುವ ಅಥವಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಅಡೆತಡೆಯಾಗದ ಅಥವಾ ಅನಗತ್ಯ ಅನಾನುಕೂಲ ಆಗದಿರುವ ಅಥವಾ ಅವುಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗುವ ಸಂಭವವಿಲ್ಲದಿರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲುಗಡೆಯ ರೀತಿಯನ್ನು ಯಾವುದೇ ಗುರುತಿನ ಫಲಕದ ಮೂಲಕ ಅಥವಾ ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಗುರುತು ಹಾಕುವ ಮೂಲಕ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಅವನು ಅಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅವನ ವಾಹನವನ್ನು ನಿಲುಗಡೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ಚಾಲಕನು, ತನ್ನ ವಾಹನದ ನಿಲುಗಡೆಯನ್ನು ಹೀಗೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ:-

(I) ರಸ್ತೆ ದಾಟುವ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಬೆಟ್ಟದ ಬಾಗುವಿಕೆಯ ತುದಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ದಿಣ್ಣೆಗಳಿರುವ ಸೇತುವೆ;

(II) ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ;

(III) ಸಂಚಾರಿ ಬೆಳಕು ಅಥವಾ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ದಾಟುವ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ;

(IV) ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಸಂಚಾರ ವೇಗವಾಗಿ ಸಾಗುವ ದಾರಿ;

(V) ಮತ್ತೊಂದು ನಿಲುಗಡೆ ಮಾಡಿದ ವಾಹನದ ವಿರುದ್ಧ ಅಥವಾ ಇತರ ವಾಹನಕ್ಕೆ ಅಡೆತಡೆಯಾಗುವಂತೆ

(VI) ಮತ್ತೊಂದು ನಿಲುಗಡೆ ಮಾಡಿದ ವಾಹನದ ಮಗ್ಗುಲಲ್ಲಿ;

(VII) ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಅಥವಾ ಜಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಬಿಳಿಗೆರೆಯೊಂದಿಗೆ ಅಥವಾ ಒಡೆದ ಗೆರೆಗಳಿಲ್ಲದ ರಸ್ತೆ ಮುಂದುವರಿದಿರುವ ಆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ;

(VIII) ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ, ಶಾಲೆ ಅಥವಾ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಪ್ರವೇಶದ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಸಂಚಾರ ಗುರುತು ಅಡ್ಡವಾಗಿರುವಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಆವರಣಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ ಬೆಂಕಿ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ನೀರೆತ್ತುವ ಕೊಳವೆ ಪ್ರವೇಶದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ;

(IX) ರಸ್ತೆಯ ವಿರುದ್ಧ ದಿಕ್ಕಿನ ಭಾಗದಲ್ಲಿ;

(X) ನಿಲುಗಡೆಯನ್ನು ನಿಷೇಧಿಸಿರುವಲ್ಲಿ;

(IX) ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗದ ತುದಿಯಿಂದ ದೂರದಲ್ಲಿ.”

19. ಹಿಂದೆ ಹೇಳಲಾದ ಶಾಸನಬದ್ಧ ಉಪಬಂಧಗಳ ಬರೀ ಓದಿನಿಂದಲೇ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ವಶದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಹಕ್ಕಿನ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹಕ್ಕುಳ್ಳವರಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಸಲುವಾಗಿ ವಾಹನಗಳ ಮುಕ್ತ ಚಲನೆಗೆ ಅಡ್ಡಿಯುಂಟಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣವು ಅಪೀಲುದಾರ-ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪೆನಿಯು ವಿಮೆ ಮಾಡಿದ ಆಪಾದಿತ ಲಾರಿಯನ್ನು ಯಾವುದೇ ಸೂಚನೆ ನೀಡದೆ ರಸ್ತೆಯ ಮಧ್ಯೆ ನಿಲುಗಡೆ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಮೂಲ ಕಾರಣವಾಗಿದೆಯೆನ್ನುವ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿದೆ ಮತ್ತು ಹಾಗಿರುವುದಾದರೆ, ಪ್ರಶ್ನಿಸದಿದ್ದಾಗ ಎರಡೂ ವಾಹನಗಳ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ಹೊರಿಸುವುದು ಅಂತಿಮವಾಗಿದ್ದು, ಬದ್ಧವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

20. ಅಪೀಲುದಾರ-ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪೆನಿಯು, ಲಾರಿಯ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಚಾಲನಾ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ನ್ನು ಲಭ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಲು ಲಾರಿಯ ವಿಮೆಗಾರ/ಮಾಲೀಕನಿಗೆ ಕೋರಿಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಕಾರಣ ಮಾತ್ರದಿಂದಲೇ ಇದನ್ನು ತಂತಾನೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಂತಾಗಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅಷ್ಟಲ್ಲದೆ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1988ರ 149(2)ನೇ ಪ್ರಕರಣದ ಮೇರೆಗೆ ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾದಂತೆ ಅಪೀಲುದಾರನು ಸಿಂಧುವಾದ ಪ್ರತಿವಾದವಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಪೀಲುದಾರನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ ಅಥವಾ ಆಪಾದಿತ ಲಾರಿ ಚಾಲಕನ ಸಿಂಧುವಾದ ಮತ್ತು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಚಾಲನಾ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಅಥವಾ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿಲ್ಲದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಆಪಾದಿತ ಅಪರಾಧವನ್ನು ತನಿಖೆ ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರಿಯು ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣದ ಮುಂದೆ ಇರಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಪೀಲುದಾರನು ಅಂಥ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಾಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣದ ಮುಂದೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾಗ ಹಾಗೆ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳದೆ

ಇದ್ದು, ಇದು ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ಮಾಲೀಕ/ವಿಮೆದಾರನ ವಿರುದ್ಧ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತತೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ.

21. ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪೆನಿಯು ಹೂಡಿದ ಅಪೀಲು ಭರವಸೆಯಿಲ್ಲದ ಅವಗುಣಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು ವಜಾಗೊಳಿಸಲು ತಕ್ಕುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

22. **ರುಕ್ಮಿಣಿ ಮತ್ತು ಇತರರು -ವಿರುದ್ಧ- ನ್ಯೂ ಇಂಡಿಯನ್ ಅಶ್ಯೂರೆನ್ಸ್ ಕಂ. ಮತ್ತು ಇತರರು**² ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ಸರ್ವೋಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು, ಚಾಲಕನು ಸ್ಕೂಟರನ್ನು ನಡೆಸಲು ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಜರುಪಡಿಸಿರಲಿಲ್ಲವೆಂಬ ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿದ ನಂತರ ಇದನ್ನು ವಿವರಿಸಿದ ಪೊಲೀಸು ನಿರೀಕ್ಷಕರ ಸಾಕ್ಷ್ಯದಂಥ ಸಾಕ್ಷ್ಯ ಸಂಗತಿಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸುವ ಸಂದರ್ಭ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಬೇಡಿಕೆಯ ನಂತರವೂ ಸಹ, ಅವನು ಅದನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲದಿದ್ದರಿಂದ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಪಾಟೀ ಸವಾಲನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವಾಗ ಅವನು, ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ ಇದೆಯೇ ಎಂದು ಪರೀಕ್ಷಿಸುವುದು ಅಗತ್ಯವಾಗಿತ್ತೆಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದ ನಿರೀಕ್ಷಕರಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಿರಲಿಲ್ಲವೆಂದು, ಚಾಲಕನು, ಅದು ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂದು ಭಾವಿಸಿದುದರಿಂದ ತಾನು ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಇದು, ವಿಮಾ ಕಂಪೆನಿಯ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಚಲಾಯಿಸಲು ಸಾಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದೆ. ಸರ್ವೋಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು, ಸ್ಕೂಟರಿನ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಸಮನುಗಳನ್ನು ಹೊರಡಿಸಿರಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಮತ್ತೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದಿಂದ ಯಾವುದೇ ದಾಖಲೆಯನ್ನು ಹಾಜರುಪಡಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪೆನಿಯು, ಇದು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1989ರ 149(2)ನೇ ಪ್ರಕರಣದೊಂದಿಗೆ ಸ್ವಾಮ್ಯವಿರುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1939ರ 96(2) (ಬಿ) (ii)ನೇ ಪ್ರಕರಣದ ಮೇರೆಗೆ ಇದರ ಮೇಲೆ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೊರಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದೆ.

2. (1998) 9 ಎಸ್.ಸಿ.ಸಿ. 160

23. ಬಿಎಂಟಿಸಿಯು ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಅಪೀಲುಗಳು ಹಾಗೂ ಅರ್ಹತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲದಿರುವ ಅಪರಾಧವೆಸಗಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನದ ವಿಮೆಗಾರನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಅಪೀಲುಗಳನ್ನು ವಜಾಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೊತ್ತವನ್ನು ನ್ಯಾಯಾಧಿಕರಣದಲ್ಲಿ ಜಮೆ ಮಾಡಿರುವ ಠೇವಣಿಯನ್ನು ಕೂಡಲೇ ವರ್ಗಾಯಿಸಲು ನಿರ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

ತೀರ್ಪುಗಳನ್ನು ಉಕ್ತಲೇಖಿಸಿದ ನಂತರ ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಂಪೆನಿ ಅಪೀಲುದಾರರ ಪರವಾದ ಮಾನ್ಯ ವಕೀಲರು ಅಪೀಲನ್ನು ಹಿಂಪಡೆಯಲು ನ್ಯಾಯಾಲಯದ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಕೋರಿರುತ್ತಾರೆ.

ನಿವೇದನೆಯನ್ನು ವಜಾಗೊಳಿಸಲು ಮಾತ್ರ ಗಮನಿಸಲಾಗಿದೆಯಷ್ಟೆ.