இந்திய உச்ச நீதிமன்றம்

உரிமையியல் மேல்முறையீட்டு அதிகாரவரம்பு

உரிமையியல் மேல்முறையீடு எண்கள் *2811-2812/2020*

(சிறப்பு அனுமதி மனு (உ) எண்கள் 8495-8496/2018-லிருந்து எழுகிறது)

இருதய பிரியா ... மேல்முறையீட்டாளர்

-எதிர்-

அரசு விரைவு போக்குவரத்துக்
கழகம் லிமிடெட் ... எதிர்மேல்முறையீட்டாளர்

தீர்ப்புரை

மாண்புமிகு நீதியரசர் திரு. சஞ்சய் கிஷன் கவுல்:

1. அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

2. சம்பவம் நிகழ்ந்த நாளான *16.08.2011* அன்று மேல்முறையீட்டாளர், டி.என்.-*01*-என்-*7531* என்னும் பதிவு எண் கொண்ட எதிர்மேல்முறையீட்டாளரான அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு சொந்தமான பேருந்தில் சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கு பயணித்துக் கொண்டிருந்தார். காலை சுமார் *5.40* மணியளவில், கோலார்-பெங்களூர் தேசிய நெடுஞ்சாலையில் பேருந்து பயணித்துக்-கொண்டிருந்தபோது, அது நின்றுகொண்டிருந்த லாரியின்மீது மோதியது. மோதலின் விளைவாக, மேல்முறையீட்டாளர் உட்பட பல பயணிகள் பல்வேறு காயங்கள் அடைந்தனர், மேலும், பேருந்து நடத்துனர் சம்பவ இடத்திலேயே உயிரிழந்தார். மேல்முறையீட்டாளர், கோலாரின் தமாக்கில் உள்ள ஆர்.எல். ஜல்லப்பா ஆராய்ச்சி மற்றும் மருத்துவக் கல்லூரி மருத்துவமனைக்கு கொண்டு செல்லப்பட்டார், மேலும், பெங்களூரிலுள்ள மணிபால் மருத்துவமனையில் மேல்சிகிச்சை அளிக்கப்பட்டு, அங்கு

அவர் 8 மாதங்கள் அனுமதிக்கப்பட்டிருந்தார். மேல்முறையீட்டாளரின் கைகள் மற்றும் கால்களில் முறிவுகள் ஏற்பட்டது உட்பட அவர் கடுமையான காயங்கள் அடைந்திருந்தார், மேலும், அவரது உடலில் மொத்தம் 31.1% ஊனத்தால் பாதிக்கப்பட்டார்.

3. விசாரணையைத் தொடர்ந்து பேருந்து ஓட்டுநர்மீது குற்றஞ்சாட்டப்பட்டு மு.த.அ.-ஆனது பதிவு செய்யப்பட்டது. குற்ற அறிக்கை தாக்கல் செய்யப்பட்டது. ஆனால், முக்கியமானது யாதெனில், மேல்முறையீட்டாளர் விபத்தில் அடைந்த காயங்களுக்கு ரூபாய் ஒரு கோடியை இழப்பீடாகக் கோரி, 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம், (மோ.வா. சட்டம்) பிரிவு 166 உடன் 1989-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விபத்துக் கோருரிமைத் தீர்ப்பாய விதிகளின் பிரிவு 3(1)-இன் கீழ் மதுரையிலுள்ள மோட்டார் வாகன விபத்துக் கோருரிமை தீர்ப்பாயத்தின் முன்பு கோருரிமை மனு ஒன்றைத் தாக்கல் செய்தார். இருதரப்பினராலும் சாட்சியம் அளிக்கப்பட்டது; மேலும், மோ.வா.வி.கோ.தீ.-ஆனது ஆவணங்கள் மற்றும் வாய்மொழி சாட்சியங்களுடன் தோராய வரைபடம் மற்றும் குற்ற அறிக்கையை நுண்ணாய்வு செய்ததன்பேரில், எதிர்மேல்முறையீட்டாளர் அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குச் சொந்தமான பேருந்தினுடைய ஓட்டுநர் அதிவேகமாகவும், கவனக்குறைவான முறையிலும் பேருந்தை இயக்கியதன் காரணமாகவே விபத்து நிகழ்ந்தது என்ற முடிவுக்கு வந்தது, மேலும், இதனால் எதிர்மேல்முறையீட்டாளர் மேல்முறையீட்டாளருக்கு இழப்பீடு செலுத்துவதற்குரியவராகிறார் எனத் தீர்மானித்தது. 20.10.2014-ஆம் தேதியிடப்பட்ட தீர்ப்புரையைப் பொறுத்தவரையில், மோ.வா.வி.கோ.தீ.-ஆனது 31.1% நிரந்தர ஊனத்தை கவனத்திற்கொள்ளவேண்டியதாகிறது என்று கருத்துரைத்ததோடு,

பொருளீட்டுத் திறன் இழப்பைக் கணக்கிட பெருக்கல் முறையைப் பயன்படுத்தியது. மேல்முறையீட்டாளர் 23 வயதானவர் என்பதால், மென்பொருள் பொறியாளரான மேல்முறையீட்டாளரின் மாத வருமானத்தில் பெருக்கல் எண் 17 பயன்படுத்தப்பட்டு பொருளீட்டுத் திறன் இழப்பான ரூ.9,27,424/- இழப்பீடாக கணக்கிடப்பட்டது. இழப்பீடானது, கூடுதல் ஊட்டம், மருத்துவச் செலவுகள், இயன் மருத்துவம், திருமணஞ்சார்ந்த இழப்பு, சௌகரியம் மற்றும் வசதிகளின் இழப்பு, மனவேதனை, வலி மற்றும் வேதனை என பல்வேறு தலைப்புகளின் கீழும் குறித்துரைக்கப் பட்டுள்ளது. மோ.வா.வி.கோ.தீ.-ஆல் மொத்தமாக நிர்ணயிக்கப்பட்ட இழப்பீடான ரூ.35,24,288/- மனு தாக்கல் செய்யப்பட்ட நாளிலிருந்து இழப்பீடு கைவரப்பெறும் நாள்வரை எதிர்மேல்முறையீட்டாளர் அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தால் ஆண்டுக்கு 7.5% வட்டியுடன் செலுத்தப்படவேண்டும்.

4. எதிர்மேல்முறையீட்டாளர் அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் இவ்வுத்தரவுக்கு எதிராக மேல்முறையீட்டைத் தாக்கல் செய்தது; மேல்முறையீட்டாளர் எதிர் மறுப்புரையைத் தாக்கல் செய்தார். 27.10.2017-ஆம் தேதியிடப்பட்ட உயர் நீதிமன்றத்தின் எதிர்ப்புக்குள்ளான தீர்ப்புரையின் பொது உத்தரவின்மூலம் அவை இரண்டும் தீர்வுசெய்யப்பட்டன. பேருந்து ஓட்டுநரின் கவனக்குறைவு குறித்த கண்டறிதல்களை உறுதிசெய்த உயர் நீதிமன்றம், மேல்முறையீட்டாளர் அடைந்த காயங்கள் மென்பொருள் பொறியாளரான அவருடைய பொருளீட்டுத் திறனில் எத்தகைய தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்பது பதிவில் இல்லாதபோது, பொருளீட்டுத் திறன் இழப்பைக் கணக்கிட பெருக்கல் முறை பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது தவறானது என்பதனை முதன்மையாகக்கொண்டு இழப்பீட்டை ரூ.25,00,000/-ஆக குறைத்தது. வட்டி விகிதம் நிலைநிறுத்தப்பட்டது.

5. மோ.வா.வி.கோ.தீ.-ஆல் அனுமதிக்கப்பட்டதைவிட மேலும் கூடுதலாக உயர்த்தப்பட்ட இழப்பீட்டைப் பெற தாம் தகுதியுடையவர் என்று மேல்முறையீட்டாளர் இந்நீதிமன்றத்தின் முன்பு வேண்டுரைத்தார், மேலும், அதையே பல்வேறு தலைப்புகளின்கீழ் ரூ.41,69,831/- எனக் கணக்கிட்டதுடன் சேர்த்து, திருத்தப்பட்ட வட்டி விகிதமாக ஆண்டுக்கு 12%-யும் கோரினார்.

6. நாங்கள் தரப்பினர்களுக்கான கற்றறிந்த வழக்குரைஞர்களின் வாதங்களைக் கேட்டறிந்தோம். அதிலிருந்து அவர்களின் கோரிக்கைகள் மற்றும் மறுப்புரைகள் தொடர்பான குறுகிய பொருட்சுருக்கங்களையும் அவர்கள் தாக்கல் செய்தனர், அத்துடன் மேல்முறையீட்டாளர் இதுபோன்ற வழக்குகளில் தற்போது சட்டம் நன்கு அறுதியிடப்பட்டுள்ளதால், அதில் அவருடைய வழக்குக்குப் பொருந்தக்கூடிய கோட்பாடுகளைப் பட்டியலிட்டுள்ளார்.

7. எங்களால் விசாரணை செய்யப்படவேண்டிய மூன்று அம்சங்கள் இங்குள்ளன:

அ) பெருக்கல் எண் '18'-க்கு பதிலாக '17' பயன்படுத்தப்பட்டது:

நேஷனல் இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனி லிமிடெட் -எதிர்- பிரணய் சேதி மற்றும் பலர்[1] என்ற வழக்கின் தீர்ப்புரையின்மீது சார்வுற்று, மேல்முறையீட்டாளர் 23 வயதானவர் என்பதன் அடிப்படையில் மேற்சொன்ன அதிகரிக்கப்பட்ட பெருக்கல் எண்ணானது கோரப்பட்டது. மேற்படி தீர்ப்புரையின் 42-ஆம் பத்தியில், திருமதி *சர்லா வர்மா மற்றும் பலர் -எதிர்- டெல்லி போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் ஒருவர்*[2]

---

1. (2017) 16 எஸ்.சி.சி. 680
2. (2009) 6 எஸ்.சி.சி. 121

என்ற வழக்கின் அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளதைப் போன்று பெருக்கல் எண் முறை பயன்படுத்தப்படவேண்டும் என்பதை அரசமைப்பு ஆயம் திறம்பட உறுதிசெய்தது. *15-25* வயதுக்குட்பட்டிருப்பின், ஊனத்தின் அளவுடன் சேர்த்து பெருக்கல் எண் *'18'*-ஆக இருத்தல்வேண்டும்.

மேற்கூறிய நிலைப்பாடானது, எதிர்மேல்முறையீட்டாளர் அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கற்றறிந்த வழக்குரைஞரால் உண்மையில் மறுத்துரைக்கப்படவில்லை மற்றும் அதன்படி நாங்கள் மேல்முறையீட்டாளரின் வழக்கில் பயன்படுத்தப்படவேண்டிய பெருக்கல் எண் *'18'*-டேயன்றி *'17'* அல்ல என்ற தீர்முடிவுக்கு வருகிறோம்.

(ஆ) மேல்முறையீட்டாளர் 31.1% நிரந்தர ஊனத்துடன் பொருளீட்டுத் திறனை இழத்தல்

மேற்கூறியவற்றை பொறுத்தவரையில், *ஜெகதீஷ் -எதிர்- மோகன் மற்றும் பலர்*[3] மற்றும் *சந்தீப் கனுஜா -எதிர்- அதுல் தாண்டே மற்றும் ஒருவர்*[4] என்ற வழக்குகளில் எது நிறுவப்பட்ட கோட்பாடு எனக் குறிப்பிடப்படுகிறதோ அதன்படி மேல்முறையீட்டாளர் இழப்பீட்டைக் கோரினார். *(மேற்படி) ஜெகதீஷ்* வழக்கில் பத்தி *8*-இல் விவரிக்கப்பட்டுள்ள கோட்பாட்டை நாங்கள் கீழே எடுகுறிப்பிடுகிறோம்:

> *"8.* செலுத்தப்படவேண்டிய இழப்பீட்டை மதிப்பிடுகையில், அறுதியிடப்பட்ட கோட்பாடுகளை மனதிற்கொள்ள வேண்டியதாகிறது. விபத்தின் விளைவாக நிரந்தர அல்லது

---

3. (2018) 4 எஸ்.சி.சி. 571
4. (2017) 3 எஸ்.சி.சி. 351

தற்காலிக ஊனத்தால் பாதிக்கப்படுபவர் இழப்பீட்டுத் தீர்வத்திற்குத் தகுதியுடையவராகிறார். இழப்பீட்டுத் தீர்வமானது, மற்றவற்றிற்கிடையில் பின்வரும் அம்சங்களை உள்ளடக்கி இருக்கவேண்டும்:

i) விபத்தினால் ஏற்பட்ட வலி, வேதனை மற்றும் அதிர்ச்சி;

ii) **வருங்கால வருமானம் உட்பட வருமான இழப்பு;**

iii) பாதிக்கப்பட்டவர், இயல்பான வாழ்க்கையை வசதிகளுடன் வாழ இயலாதிருத்தல்;

iv) பாதிக்கப்பட்டவரால் வருங்காலத்தில் ஏற்கப்படவேண்டியவை உட்பட மருத்துவச் செலவுகள்; மற்றும்

v) உத்தேச ஆயுட்கால இழப்பு."

(வலியுறுத்திக் கூறப்பட்டது)

மேற்கூறிய கோட்பாடானது முந்தைய தீர்ப்புரையிலும் வலியுறுத்தப்பட்டுள்ளது, அதாவது, *(மேற்படி) சந்தீப் கனூஜா* வழக்கானது, விபத்தினால் மரணமோ அல்லது நிரந்தர ஊனமோ ஏற்படும்போது வருமான இழப்பைக் கணக்கிட பெருக்கல் எண் முறையைக் கடைப்பிடிப்பது வாத வகையில் சீரானதாகவும் மற்றும் சட்ட ரீதியாக நன்கு நிலைநாட்டப்பட்டும் இருந்தது எனக் கருத்துரைத்தது.

தற்போதைய வழக்கிலுள்ள பொருண்மைசார்ந்த பண்புக்கூறுகளில் ஊனச் சான்றிதழை ஆராய்ந்தோமாயின், 2011-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதத்திலிருந்து 2013-ஆம் ஆண்டு ஜனவரி வரையிலான 1½ ஆண்டுகளில் 8 முறை பல்வேறு நாட்களுக்கு மருத்துவமனையில் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளார்/சேர்க்கப்பட்டுள்ளார் என்பதைக் காட்டுகிறது. காயங்களின் தன்மை கீழ்க்காணுமாறு விவரிக்கப்பட்டுள்ளது:

"காயத்தின் தன்மை:

i) இடது கையின் மேற்புற எலும்பு இணைத்தண்டில் பன்முறிவு

ii) இடது முழங்கையின் இரு எலும்புகளிலும் முறிவு

iii) வலது முழங்கையின் இரு எலும்புகளிலும் பன்முறிவு

iv) வலது உள்ளங்கையின் 3, 4 மற்றும் 5-ஆவது எலும்புகளில் முறிவு.

v) இடுப்பெலும்புக்கு சற்றுக் கீழே வலது தொடை எலும்பில் முறிவு.

vi) இடது தொடை எலும்பு இணைத்தண்டில் முறிவு

vii) இடது காலின் இரு எலும்புகளிலும் முறிவு."

மனுவுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள மேல்முறையீட்டாளரின் தற்போதைய உடல்நிலை குறித்துக் காண்பிக்கும் புகைப்படங்கள், விசாரணை நீதிமன்றப் பதிவுருவில் இல்லையென எதிர்மேல்முறையீட்டாளர் அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கான கற்றறிந்த வழக்குரைஞரால் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தாலும், நாங்கள்

அவற்றையும் நுண்ணாய்வு செய்தோம். அது அவ்வாறிருக்கையில், இது சிகிச்சைக்கும் பிந்தைய நிலையே ஆகும், மேலும், காயங்களின் தன்மையே அவற்றின் அளவையும் வெளிப்படுத்துகின்றன. மேலும், *(மேற்படி) சந்தீப் கனுஜா* வழக்கின் பத்தி 12-இல், பெருக்கல் எண் முறையைப் பயன்படுத்தும்போது வாழ்க்கை மற்றும் தொழில் மேம்பாட்டிற்கான வருங்கால வாய்ப்புகளும் கவனத்திற்கொள்ளப்படவேண்டும் எனக் கருத்துரைக்கப்பட்டுள்ளது.

இதனால், மேல்முறையீட்டாளரின் வாதுரையில் தகுதிப்பாடு உள்ளது என்றும், மேலும், மேல்முறையீட்டாளரின் வழக்கில் 31.1%-ஐ நிரந்தர ஊனமாகக் கருதி, வருங்கால வாய்ப்புகள் தொடர்பான மேற்குறிப்பிடப்பட்ட கோட்பாடுகளும் கடைப்பிடிக்கப்படவேண்டும் என்றும் ஐயப்பாட்டிற்கிடமற்ற கருத்தை நாங்கள் கொண்டுள்ளோம். அதுவே *(மேற்படி) நேஷனல் இன்சூரன்ஸ் கம்பெனி லிமிடெட்* என்ற வழக்கின் தீர்ப்புரையை மிகக்குறிப்பாக, பத்தி 59.3-ஐ அடிப்படையாகக் கொண்டு கணக்கிடும்போது, மேல்முறையீட்டாளரின் வயதைக் கருத்திற்கொண்டால், தற்போதைய வழக்கில் உண்மையான ஊதியத்தில் 50% இழப்பீடாகக் கொள்ளப்படும்.

<u>இ) வட்டி விகிதம் 12% எனக் கோரப்பட்டது மூன்றாவது மற்றும் இறுதி அம்சமாகும்</u>

மேற்கூறியவற்றை பொறுத்தவரையில், மேல்முறையீட்டாளர், *(மேற்படி) ஜகதீஷ்* வழக்கு உட்பட நீதிசார் தீர்ப்புகளைக் கவனத்திற்கொண்டு வழக்கு விசாரணையின்போது வட்டி விகிதத்தை 9%-ஆக குறைத்துக்கொண்டார். இந்த அம்சத்தின்பேரில், இந்நீதிமன்றத்தால் விதிக்கப்பட்ட வட்டி விகிதங்களுக்கு ஒத்திசைவாக கோருரிமையானது 9%-ஆக வரையறுத்துக்கொள்ளப்பட்டபோது

எதிர்மேல்முறையீட்டாளருக்கான கற்றறிந்த வழக்குரைஞரால் மீண்டும் ஏதொரு கருத்தார்ந்த விவாதமும் எழுப்பப்படவில்லை.

முடிவு

8. மேற்கூறியதன் முடிவு யாதெனில், அறுதியிடப்பட்ட கோட்பாடுகளின்மீது சார்வுற்று, சுருக்கவுரையின் பத்தி 5-இல் விவரிக்கப்பட்டவாறு மேல்முறையீட்டாளரால் செய்யப்பட்ட இழப்பீட்டின் கணக்கீடு கீழ்க்காணுமாறு பின்பற்றப்படவேண்டும் என்பதாகும்:

தலைப்புகள்	தொகை (ரூ.)
பொருளீட்டுத் திறன் இழப்பு (14648x12x18x31.1/100)	9,81,978.76
வருங்கால வாய்ப்பு நலங்களுக்காக (50% கூடுதலாக)	4,90,989
போக்குவரத்துச் செலவுகள், உணவூட்டம் முதலியன உட்பட மருத்துவச் செலவுகள்	18,46,864
திருமண வாய்ப்புகளின் இழப்பு	5,00,000
சௌகரியம், வசதிகள் மற்றும் மனவேதனை தொடர்பான இழப்பு	1,50,000
வலி மற்றும் வேதனை	2,00,000
மொத்தம்	41,69,831

இதன்படி, மேல்முறையீட்டாளர், அவரால் கோரப்பட்ட ரூ.41,69,831/- இழப்பீட்டுடன், விண்ணப்பிக்கப்பட்ட நாளிலிருந்து தொகை செலுத்தப்படும் நாள்வரை ஆண்டுக்கு 9 சதவீத தனிவட்டி பெற தகுதியுடையவராகிறார்.

9. அதன்விளைவாக, மேல்முறையீடுகள் செலவுத்தொகையுடன் அனுமதிக்கப்படுகின்றன.

10. மீதத் தொகையானது இன்றிலிருந்து அதிகபட்சமாக ஆறு வார காலத்திற்குள்ளாக எதிர்மேல்முறையீட்டாளர் அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தால் மேல்முறையீட்டாளருக்கு செலுத்தப்படவேண்டும்.

மாண்புமிகு நீதியரசர் திரு. சஞ்சய் கிஷன் கவுல்
மாண்புமிகு நீதியரசர் திரு. அஜய் ரஸ்தோகி
மாண்புமிகு நீதியரசர் திரு. அனிருதா போஸ்

புது தில்லி,
27.07.2020.

<u>உரிமைத்துறப்பு</u>

"வட்டார மொழியில் மொழியாக்கம் செய்யப்பட்ட இத்தீர்ப்புரையானது, வழக்காடி, தன்னுடைய மொழியில் புரிந்துகொள்வதற்கு பயன்படுத்திக்கொள்வதற்குட்பட்டதேயன்றி, வேறெந்த நோக்கத்திற்காகவும் பயன்படுத்திக்கொள்ளலாகாது. அனைத்து நடைமுறையான மற்றும் அலுவல்முறையான நோக்கங்களுக்கும் மற்றும் தீர்ப்புரையை நிறைவேற்றலுக்கும், செயற்படுத்தலுக்கும் அதன் ஆங்கிலப் பதிப்பே அதிகாரப்பூர்வமானதாகும்."