

इंग्रजीत टंकलिखित केलेल्या न्यायनिर्णयाचा मराठी अनुवाद

[(1996) 3 एस. सी. आर. 440]

कर्नाटक राज्य रस्ते वाहतूक महामंडळ

विरुद्ध

के. व्ही. सकीना आणि इतर वगैरे वगैरे

मार्च 15, 1996

[न्यायमूर्ति एस. पी. भरुचा आणि न्यायमूर्ति एस. बी. मजमुदार]

मोटार वाहन कायदा, 1988/कर्नाटक मोटार वाहन नियम, 1963-कलम 168 नियम 331- हानिसहायक दुर्लक्ष - बस आणि ट्रक मध्ये टक्कर - बस भरधाव वेगाने धावत होती - ट्रकच्या रुंदीच्या पलीकडे पसरलेल्या डंपरसह रचना असलेला ट्रक -डंपर योग्यरित्या चिन्हांकित किंवा प्रकाशित केलेला नाही - असे मानण्यात आले की ट्रक चालकाच्या निष्काळजीपणामुळे अपघात घडला - लॉ ऑफ टॉर्टचा समावेश होतो.

अपीलकर्ता महामंडळाच्या बसने उत्तरवादी क्रमांक 1 च्या ट्रकला धडक दिल्याने चार जणांचा मृत्यू झाला आणि दोन जण जखमी झाले. बसचालक दुपारी 10.30 वाजता अतिशय वेगाने बस चालवत होता आणि ट्रकच्या ट्रेलरवर बसवलेल्या डंपरला धडकला. या धडकेनंतर बस 150 फूट पुढे गेली, एका झाडाला धडकली आणि पलटी झाली.

ज्या रस्त्यावर हा अपघात झाला तो रस्ता 24 फूट रुंद होता आणि दोन्ही बाजूंना 8 फूट रुंद मातीच्या कडा होत्या. ट्रकचा ट्रेलर 12 फूट रुंद होता तर त्यावर बसवलेला डंपर 15 फूट रुंद होता. अशा प्रकारे डंपर ट्रकच्या दोन्ही बाजूंना दीड फूट बाहेर निघालेला होता. डंपरचे वजन 25 टन होते आणि डंपरवर लाल दिवे किंवा परावर्तक लावलेले नव्हते याचा पुरावा मिळाला होता. बस वेगाने जात असताना ट्रक 5

कि. मी. प्रति तास च्या वेगाने जात होता याचा पुरावा देखील समोर आला होता.

कर्नाटक मोटार वाहन नियम, 1963 चा नियम 331 (2) कर्नाटक मोटार वाहन नियमांच्या नियम 331 (3) अंतर्गत परवानगी दिल्याशिवाय भार किंवा त्याचा कोणताही भाग किंवा काहीही रचनेच्या पलीकडे पसरेल अशा प्रकारे कोणतेही वाहन चालविण्यास मनाई करतो. ट्रकच्या मालकाने नियमांच्या नियम 331 (3) अंतर्गत कोणतीही परवानगी घेतलेली नव्हती.

मोटार अपघात दावा न्यायाधिकरणाने केवळ बस चालकाचा निष्काळजीपणा असल्याचे सांगत पीडित व्यक्तींना नुकसान भरपाई देण्याचा निर्णय दिला. उच्च न्यायालयाने न्यायाधिकरणाच्या मताशी सहमती दर्शवली आणि अपीलकर्त्याची याचिका फेटाळली.

अपीलकर्त्याने या न्यायालयासमोर विशेष अनुमती याचिका दाखल केली ज्यामध्ये त्याने असा युक्तिवाद केला की ट्रक चालक देखील निष्काळजी होता आणि म्हणूनच, उत्तरवादी देखील न्यायाधिकरणाने दिलेल्या नुकसानभरपाईमध्ये योगदान देण्यास जबाबदार आहे.

अपीलला परवानगी देत, या न्यायालयाने

असे मान्य केले की: 1. बस चालकाचा निष्काळजीपणा आणि अपघाताच्या कारणासाठी त्यानी केलेल्या हयगयबद्दल कोणतीही शंका नसली तरी ट्रकच्या चालकाला दोषमुक्त केले जाऊ शकत नाही. तो रात्री उशिरा एक ट्रक ट्रेलर चालवत होता, ज्यावर खूप जड यंत्रसामग्री होती, जी ट्रेलरच्या तळाच्या दोन्ही बाजूंना दीड फूट लांब बाहेर निघालेली होती आणि पुढे येणाऱ्या वाहनांसाठी त्यावर लाल दिवे किंवा परावर्तकांनी स्पष्टपणे चिन्हांकित केलेले नव्हते. अशा प्रकारे ट्रेलरवर डंपरची गाडी

वाहन नेणे हे कर्नाटक मोटार वाहन नियम, 1963 च्या नियम 331 चे उल्लंघन होते. याची एकूण बेरीज म्हणजे स्पष्टपणे, निष्काळजीपणा आहे. यामुळे रस्त्यावरील इतर वापरकर्त्यांसाठी धोका निर्माण झाला आणि रस्त्यावरील बस चालकांसारखे वापरकर्ते वेगाने वाहन चालवत होते याने काही फरक पडला नाही. नक्कीच ट्रक चालकाच्या निष्काळजीपणामुळे अपघात झाला असावा. [445- सी-डी; 448-बी-सी]

2. जरी ट्रक चालकाच्या निष्काळजीपणामुळे हा अपघात झाला असला तरी ज्या प्रमाणात त्यांनी हयगय केली होती त्याच प्रमाणात बसचालकाने हयगय केली होती असे म्हणता येणार नाही. बस चालकाच्या निष्काळजीपणाचे प्रमाण 60 टक्के आणि ट्रक ट्रेलर चालकाच्या 40 टक्के असावे. जर पहिला वेगवान नसता तर त्याने ट्रेलरवरील मोठ्या प्रमाणाकडे लक्ष दिले असते आणि हुशारीने दूर राहिला असता. [448- डी-ई]

रौस - विरुद्ध - स्कॉयर्स अँड अदर्स, [1973] ऑल ई. आर. 903, यावर भर देण्यात आला.

दिवाणी अपीलीय न्यायाधिकरण: दिवाणी अपील क्र. 101 / 1992 इत्यादी. इत्यादी. कर्नाटका उच्च न्यायालयाने दिनांक 19.12.90 रोजी एम. एफ. ए. क्रमांक 37/90 सह एम. एफ. ए. क्रमांक 2419 /1990. मध्ये पारित केलेल्या न्यायनिर्णय आणि आदेशावरून .

अपीलकर्त्यासाठी एस. एस. जवाली आणि के. आर. नागराजा.

उत्तरवादींसाठी जी. प्रकाश, के. एन. भार्गव आणि सुश्री बीना प्रकाश.

न्यायालयाद्वारे न्यायनिर्णय देण्यात आला

न्यायमूर्ति भरुचा - कर्नाटक उच्च न्यायालयाच्या द्वि सदस्यीय खंडपीठाचा निर्णय आणि आदेशाविरुद्ध विशेष अनुमतीद्वारे केलेले अपील आहे. सहा दाव्यांच्या याचिकांवर

बेंगलुरुच्या मोटार अपघात दावा न्यायाधिकरणाने दिलेल्या तीन निकालांविरुद्धच्या याचिकांवर द्वि सदस्यीय खंडपीठ सुनावणी घेत होते. चार व्यक्तींच्या मृत्यूसाठी आणि दोन जण जखमी झालेल्यांसाठी नुकसान भरपाई वसूल करण्यासाठी दावा याचिका दाखल करण्यात आल्या होत्या. कर्नाटक राज्य रस्ते परिवहन महामंडळाच्या मालकीच्या बसमध्ये प्रवासी असलेले चार मृत आणि दोन जखमी व्यक्ती, 6 मे 1987 रोजी बेंगलुरु - म्हैसूर मार्गावर रात्री 10.30 वाजता झालेल्या अपघातात सामील होते. विरुद्ध दिशेने येणाऱ्या ट्रकच्या ट्रेलरला बसने धडक दिल्याने हा अपघात झाला. ट्रेलरवर मागील डंपर बसवण्यात आला होता. (मागील डंपर हे एक वाहन आहे जे त्याच्या मागील टोकापासून माती वाहून नेण्यासाठी आणि फेकण्यासाठी वापरले जाते.) या धडकेनंतर बस 150 फूट पुढे गेली, रस्त्याच्या डाव्या बाजूला असलेल्या झाडाला धडकली आणि पलटी झाली. मृतांमध्ये बस चालकाचा समावेश होता. केवळ बसचालकच निष्काळजी होता, असा निष्कर्ष न्यायाधिकरणाने काढला. ट्रक चालकाचा निष्काळजीपणा असल्याचा युक्तिवाद त्यांनी फेटाळून लावला उच्च न्यायालयासमोर, जसे आमच्या समोर, बसचा चालक निष्काळजी होता यात वाद नव्हता, परंतु महामंडळाच्या वतीने असा पसरविण्यात आले की ट्रक चालकाच्या निष्काळजीपणामुळे अपघात झाला होता आणि नुकसानभरपाई देण्याचे दायित्व संयुक्त आणि पृथक होते आणि त्यांच्या निष्काळजीपणाच्या प्रमाणानुसार त्या चे विभाजन केले पाहिजे. उच्च न्यायालयाने महामंडळाच्या विरोधात निकाल दिला.

ज्या रस्त्यावर हा अपघात झाला तो रस्ता सरळ होता. तो 24 फूट रुंद होता आणि दोन्ही बाजूंना सुमारे 8 फूट रुंद मातीच्या कडा होत्या. ट्रकचा ट्रेलर 12 फूट रुंद होता. त्यावरचा डंपर 15 फूट रुंद होता, त्यामुळे तो ट्रेलरच्या रुंदीच्या पलीकडे दोन्ही बाजूंनी दीड फूट पसरला होता. या डंपरचे वजन 25 टन होते. ट्रक सुमारे 5 कि. मी. प्रति तास च्या वेगाने हळू चालत होता. विरुद्ध दिशेने येणारी बस वेगाने जात होती.

कर्नाटक मोटार वाहन नियम, 1963 च्या नियम 341 च्या तरतुदीनुसार कर्नाटक सरकारने 7 मार्च 1987 रोजी जारी केलेल्या अधिसूचनेवर भर देऊन उच्च न्यायालयासमोर आणि या न्यायालयासमोर ठेवण्यात आले. या अधिसूचनेने मेसर्स भारत अर्थ मूव्हर्स लिमिटेडच्या अनुसूचीत वर्णन केलेल्या हॉलपक 35 टी रिअर डंपर्सना त्यात नमूद केलेल्या अटींच्या अधीन राहून सार्वजनिक ठिकाणी धावण्याची परवानगी दिली. अनुसूचीत सहा हॉलपक 35 टी रिअर डंपरच्या अनुक्रमांक, चेसिस, इंजिन आणि पारेषण क्रमांकांचा उल्लेख आहे. अटी असे ही सूचित करतात की ही अधिसूचना सार्वजनिक रस्त्यांवर डंपर चालविण्यास लागू होते आणि इतर वाहनांवरील त्यांच्या गाडीला लागू होत नाही; उदाहरणार्थ, पहिली अट अशी होती की केवळ रिकाम्या वाहनाची वाहतूक केली जावी आणि त्याने स्वतःच्या वजनापेक्षा जास्त भार उचलू नये. या अधिसूचनेचा अपघात झालेल्या ट्रक ट्रेलरवरील डंपरच्या वाहतुकीवर कोणताही परिणाम झाला नाही, या उच्च न्यायालयाच्या मताशी आम्ही सहमत आहोत.

त्यानंतर महामंडळाच्या विद्वान वकिलांनी कर्नाटक मोटार वाहन नियम, 1963 च्या नियम 331 कडे आमचे लक्ष वेधले. हा नियम उच्च न्यायालयासमक्ष निर्देशित करण्यात आला होता असे दिसत नाही, असे आपण म्हणायलाच हवे. या नियमात मोटार वाहनांवरील भारांच्या संरक्षणाची तरतूद आहे. त्याचा उपनियम (2) मध्ये असे म्हटले आहे की, "कोणत्याही व्यक्तीला धोका निर्माण होऊ शकेल किंवा भार किंवा त्याचा कोणताही भाग किंवा काहीही वाढेल अशा प्रकारे भारित केलेले कोणतेही मोटार वाहन कोणत्याही व्यक्तीने सार्वजनिक ठिकाणी चालवू नये आणि कोणत्याही व्यक्तीने परवानगी देऊ नये किंवा चालवू नये. (i) रचनेच्या बाजूच्या पलीकडे किंवा वाहनाच्या पृष्ठभागाच्या पलीकडे रचनेच्या बाजूच्या विस्तारात. न्यायाधिकरणाने पुराव्याच्या आधारे नोंदवल्याप्रमाणे डंपर ट्रकच्या दोन्ही बाजूंनी दीड फूटापर्यंत बाहेर गेला होता. त्यामुळे डंपरची वाहतूक ज्या पद्धतीने केली जात होती, ते स्पष्टपणे नियमाचे उल्लंघन होते. केवळ परवानगी घेऊन आणि नियम 331 च्या उप-नियम 3

अंतर्गत निर्दिष्ट केलेल्या अटींच्या अधीन राहून अशा प्रकारे वाहतूक केली जाऊ शकली असती, ज्यात असे म्हटले आहे:

“(3) प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरणाच्या संमतीने जिल्हा दंडाधिकारी लेखी आदेशाद्वारे कोणत्याही मोटार वाहनाला अशा उद्देशासाठी आणि या नियमाच्या कोणत्याही किंवा सर्व तरतुदींमधून निर्दिष्ट केल्या जाणाऱ्या अटींच्या अधीन राहून अशा कालावधीसाठी सूट देऊ शकतात.”

अशी कोणतीही परवानगी अभिलेखावर नोंदवली गेली नाही.

ट्रक अतिशय मंद गतीने आणि रस्त्याच्या योग्य बाजूने चालवला जात होता यावर उच्च न्यायालय आणि न्यायाधिकरणाने जास्त भर दिला. ट्रकचे वजन 25 टन होते हे लक्षात घेता, तो अतिशय मंदगती व्यतिरिक्त पुढे जाऊच शकला नसता. ट्रेलर 12 फूट रुंद होता आणि डंपर दोन्ही बाजूंनी दीड फुटांनी बाहेर गेला होता हे लक्षात राहिले. त्यामुळे ट्रक डांबरी रस्त्याच्या अगदी डाव्या बाजूला चालवला जात होता असे गृहीत धरूनही, तो चोवीस फूट रुंदीच्या रस्त्यापैकी साडे तेरा फूट रुंदी व्यापत होता आणि या उद्देशाने आपण असे गृहीत धरतो की डंपरची डावीकडील दीड फूट वरची लटकलेली बाजू मातीच्या कडावर होती. असेही लक्षात ठेवले जाईल की हा अपघात रात्री 10.30 वाजता झाला, ज्याचा अर्थ असा होतो की बस आणि ट्रक दोन्हीचे हेडलाइट चालू होते. न्यायाधिकरणाने असे म्हटले आहे की "बस चालकाने बुलडोझरला धडक देणे योग्य नव्हते". त्यामुळे बस ज्या भागाला धडकली, तो डंपरचा बाहेर पडलेला भाग होता, असे दिसते. भरधाव वेगाने जाणाऱ्या बसने 25 टन वजनाच्या उपकरणांच्या बाहेरच्या भागाला धडक दिल्याने काय परिणाम होतो याची कल्पना करणे कठीण नाही.

ट्रक चालकाचा पुरावा असा आहे की त्याने ट्रक ट्रेलरच्या दोन्ही बाजूंना लाल

दिवे आणि झेंडे लावले होते. दावेदारांचे साक्षीदार लाल दिवे किंवा झेंड्यांच्या अस्तित्वाबद्दल बोलत नाहीत. महाझीर आणि एफआयआरमध्येही त्यांचा उल्लेख नाही. आम्हाला असे वाटते की, परंतु ट्रेलरच्या तळापासून डंपर बाहेर पडलेल्या ठिकाणापासून बस आणि ट्रक एकमेकांजवळून सुरक्षितपणे गेले असते. ट्रेलरच्या तळाच्या पलीकडे बाहेर पडलेला डंपरचा भाग स्पष्टपणे ठळक केला गेला नव्हता. धगधगत्या हेडलाइटची चमक पाहता, बस चालक ज्या वेगाने प्रवास करत होता, त्याच्या लक्षात आले की ट्रेलरच्या तळाच्या पलीकडे डंपर इतके मोठे बाहेर पडलेले आहे त्यामुळे तो त्याला धडकला. या टक्करचे निश्चितच गंभीर परिणाम झाले. बसच्या उजव्या बाजूच्या अगदी समोर बसलेल्या चालकाला धडक बसल्याचा पूर्ण परिमाण झाला असावा आणि त्याचा जागीच मृत्यू झाला असावा. कोणत्याही परिस्थितीत, तो बेशुद्ध किंवा अक्षम झाला असण्याची शक्यता जास्त आहे आणि त्यानंतर झाडाला धडकेपर्यंत बस 150 फूट दिशाहीन समोर गेली होती.

उच्च न्यायालयाने, झाडाला धडक दिल्याने बसच्या पुढच्या भागाचे मोठ्या प्रमाणात नुकसान झाल्याचे नमूद केले. त्यात नमूद केले आहे की त्यापूर्वीच्या अहवालात बसचे बाजूचे पटल आणि त्याचे आधार तावदान फाटल्याचे सांगितले गेले होते, परंतु अहवालात असे म्हटले गेले नाही की ते बसच्या उजव्या बाजूचे बाजूचे पटल होते. जर या अपघातात बसचे बाजूचे पटल फाटले असेल तर त्यात काही शंका नाही की ते उजव्या हाताचे पटल होते कारण बसच्या उजव्या बाजूचे होते पटल होते जे ट्रकच्या ट्रेलरवरील डंपरच्या संपर्कात आले होते. असे असू शकते की बसच्या प्रवाशांना झालेल्या काही किंवा अनेक जखमा झाडाला झालेल्या धडकेमुळे झाल्या असतील, परंतु हे विसरू शकत नाही की झाडाला झालेली त्याची धडक ट्रकच्या ट्रेलरवरील डंपरला झालेल्या आधीच्या धडकेचा परिणाम होती.

अशा परिस्थितीत, बस चालकाचा निष्काळजीपणा आणि अपघाताच्या

कारणासाठी त्याची हयगय याबद्दल कोणतीही शंका नसली तरी ट्रकच्या चालकाला दोषमुक्त केले जाऊ शकत नाही. तो रात्री उशिरा एक ट्रक ट्रेलर चालवत होता, ज्यावर खूप जड यंत्रसामग्री होती, जी ट्रेलरच्या तळाच्या दोन्ही बाजूंना दीड फूट लांब बाहेर होती आणि पुढे येणाऱ्या वाहनांसाठी त्यावर लाल दिवे किंवा रिफ्लेक्टरने स्पष्ट चिन्हांकित नव्हते. अशा प्रकारे ट्रेलरवर डंपरची गाडी कर्नाटक मोटार वाहन नियम, 1963 च्या नियम 331 चे उल्लंघन होते. आमच्या मते, याची एकूण बेरीज, स्पष्टपणे निष्काळजीपणा आहे.

ट्रक ट्रेलरच्या विमा करणाऱ्याच्या विद्वान वकिलाने असे सादर केले की डंपर ट्रेलरच्या तळापासून बाजूला प्रक्षेपित झाला होता हे दर्शविण्यासाठी कोणताही पुरावा नाही. न्यायाधिकरणाने असे मान्य केले आहे या वस्तुस्थितीकडे आम्ही आधीच लक्ष वेधले आहे; त्याच्या शब्दात: "उत्त. साक्ष. 1 लॉरी चालकाने कबूल केल्याप्रमाणे, बुलडोझरची रुंदी 15 फूट होती आणि लॉरीची रुंदी 12 फूट होती आणि लॉरीच्या दोन्ही बाजूंच्या कडांवर एफ ते दीड फूटपर्यंत बाहेर गेली होती. ट्रकच्या ट्रेलरच्या चालकाने लाल दिवे आणि झेंडे दाखवून सर्व खबरदारी घेतली होती, असे सादर करण्यात आले. येथेही आपण पुराव्याकडे लक्ष वेधले आहे. या संदर्भात न्यायाधिकरणाला असे म्हणायचे होते: "उत्त.साक्ष. 1 ने घटनास्थळी धाव घेतली आणि एक्स. आर. 2 नुसार रेखाचित्र तयार केले आणि त्याला लॉरीमध्ये नेण्यात आलेल्या बुलडोझरच्या बाहेर निघालेल्या भागावर कोणतेही झेंडे लावलेले आढळले नाहीत असे म्हटले आहे. या वस्तुस्थितीवर उत्त.साक्ष. 1 ने आक्षेप घेतला आहे. तो सांगतो की त्याने लॉरीच्या दोन्ही बाजूंना लाल दिवे आणि झेंडे ठेवले होते. याचिकाकर्त्याच्या वतीने तपासण्यात आलेल्या साक्षीदारांपैकी कोणीही कधीही लाल झेंडे किंवा दिव्यांच्या अस्तित्वाबद्दल बोलत नाही. महजार लॉरीच्या दोन्ही बाजूंना लाल दिवे किंवा झेंडे असल्याबद्दल काहीही स्पष्ट करत नाही. त्याचप्रमाणे, एफ. आय. आर. मध्ये असे झेंडे किंवा लाल दिवे अस्तित्वात आहेत असे म्हटले जात नाही." त्यामुळे ट्रक ट्रेलरच्या विमा करणाऱ्या

कंपनीच्या वतीने आम्ही ही निवेदने स्वीकारण्यास असमर्थ आहोत.

त्यांच्या निष्काळजीपणामुळे बसचा चालक आणि ट्रकचा चालक यांनी अपघातासाठी किती प्रमाणात योगदान दिले आणि दावेदारांची जबाबदारी त्यांच्यात कशी विभागली जावी, असा प्रश्न त्यानंतर उद्भवतो.

महामंडळाच्या विद्वान वकिलांनी राऊस विरुद्ध स्कॉयर्स आणि इतर, (1973) ऑल इंग्लंड लॉ रिपोर्ट्स 903 मधील अपील न्यायालयाच्या निकालाकडे आमचे लक्ष वेधले. त्यात ही होती तथ्ये: एका गोठलेल्या रात्री सुमारे 10.30 वाजता मोटारवेवरून एलन संदीबध्द लॉरी चालवत होता, तेव्हा त्याच्या निष्काळजीपणामुळे ती घसरली, 'जॅक-नॉईफ' झाली आणि ज्यामुळे शेवटी कॅरिजवेचे मंद आणि मध्य मार्गिका अवरोधित झाल्या. मागन येणाऱ्या एका कारची लॉरीला धडक झाली. त्याचे मागचे दिवे चालू होते. रौसने अपघात पाहिला आणि त्याच्या लॉरीला सुरक्षितपणे मागे ढकलले. त्यानंतर त्याने गाडी उभी केली आणि मदत करण्यासाठी परत आला. फ्रँकलिन चालववित असलेल्या आणखी एका लॉरीने अॅलनच्या लॉरीला त्यापासून सुमारे 15 फूट अंतर ओढले. फ्रँकलिनने तुटलेल्या लॉरीचे हेडलाइट्स प्रकाश देण्याच्या हेतूने मुद्दाम चालू ठेवले. अखेरीस, मूळ अपघाताच्या सुमारे पाच ते दहा मिनिटांनंतर, स्कॉयर्स त्याच्या मालकाची लॉरी वेगवान गतीने चालवत घटनास्थळी पोहोचले. जेव्हा त्याने पहिल्यांदा सुमारे 400 यार्ड अंतरावर वाहने पाहिली तेव्हा त्याला हे लक्षात आले नाही की ती उभी आहेत आणि वाहतूकीच्या मार्गावरील दोन मार्गिका बंद आहेत. अखेरीस, सुमारे 150 यार्ड अंतरावर त्याने ब्रेक लावले, परंतु गोठलेल्या पृष्ठभागामुळे तो घसरला. त्याच्या लॉरीने फ्रँकलिनच्या लॉरीच्या मागील बाजूस धडक दिली आणि त्याला पुढे ढकलले, परिणामी रौसला खाली ढकलल्या गेला आणि त्याला प्राणघातक दुखापत झाली. रौसच्या विधवाने स्कॉयर्सच्या निष्काळजीपणे वाहन चालवल्याबद्दल त्याच्या विरोधात नुकसान भरपाई मिळवली आणि त्रयस्थ पक्षाच्या कारवाईत,

स्क्रायर्सने अॅलनच्या निष्काळजीपणाच्या संदर्भात अॅलन आणि त्याच्या नियोक्त्यांकडून योगदान मागितले. न्यायचौकशी न्यायाधीशांनी हा दावा फेटाळून लावला की अपघातासाठी स्क्रायर्स पूर्णपणे जबाबदार आहे कारण तुटलेल्या लॅरीला दर्शविण्याकरिता पुरेसे प्रकाशित ठेवण्यात आले होते आणि जर स्क्रायर्सने योग्य प्रकारे नजर ठेवली असती तर त्याने ती सुमारे 400 यार्ड दूर पाहिली असती ज्यामुळे कारवाई टाळण्यासाठी स्वतःला पुरेसा वेळ मिळाला असता. स्क्रायर्सने अपील केले.

विद्यमान न्यायधीश केर्न्स, यांनी असे निरीक्षण नोंदवले:

"जर एखादा चालक आपले वाहन इतक्या निष्काळजीपणे चालवत असेल की ते महामार्गाला अडथळा आणू शकेल आणि रस्त्यावरील इतर वापरकर्त्यांसाठी धोका निर्माण करेल, ज्यात, जे खूप वेगाने वाहन चालवत आहेत किंवा योग्य ती नजर ठेवत नाहीत, परंतु जे जाणूनबुजून किंवा बेपर्वाईने अडथळ्यामध्ये वाहन चालवतात त्यांना नाही, तर पहिल्या चालकाच्या निष्काळजीपणामुळे अपघात झाला असे मानले जाऊ शकते, ज्याचे तात्काळ कारण वाहन चालविण्याच्या निष्काळजीपणामुळे होते, जे अडथळ्याच्या उपस्थितीमुळे त्याच्याशी धडकते किंवा इतर काही वाहन किंवा इतर एखाद्या व्यक्तीशी धडकते. त्यानुसार, मी या प्रकरणात असे म्हणून की श्री. अॅलन यांच्या निष्काळजीपणा श्री. राउस यांच्या मृत्यूला कारणीभूत होता .

XXX

XXX

XXX

मी या स्थितिकडे अशा प्रकारे पाहतो. अर्थात, श्री. अॅलनच्या लॅरीचे नेमके काय झाले हे आम्हाला माहीत नाही; परंतु त्याला कोणत्याही आपत्कालीन स्थिति विशेषला सामोरे जावे लागले असे सूचित करण्यासाठी काहीही नव्हते. काही कारणास्तव, बहुधा गोठलेल्या रस्त्यावर खूप वेगाने वाहन चालवल्यामुळे किंवा नकळत ब्रेक लावल्यामुळे, त्याने आपल्या वाहनावरील नियंत्रण गमावले

होते. श्री. स्क़ायर्स यांना विद्यमान न्यायाधीशांनी (आणि मी त्यांच्या निष्कर्षाच्या या भागावर प्रश्न उपस्थित करत नाही) असे म्हटले आहे की ते अत्यंत निष्काळजी होते, खूप वेगाने वाहन चालवण्याव्यतिरिक्त, ते योग्य लक्ष ठेवण्यात अयशस्वी ठरले. परंतु त्याच्याबद्दल असे म्हटले जाऊ शकते की त्याने धोकादायक स्थितिची सुरुवात केली नाही परंतु आधीच अस्तित्वात असलेल्या स्थितिचा सामना करण्यासाठी पुरेशी पावले उचलण्यात तो अपयशी ठरला. त्याच्या असमर्थतेतून त्याला या आपत्तीसाठी प्रामुख्याने जबाबदार व्यक्ती मानले पाहिजे. माझ्या मते, त्याच्या खांद्यावर 75 टक्के दोषाचा भार द्यायला हवा, तर 25 टक्के भार श्री. अॅलन यांच्यावर द्यायला हवा.

विद्यमान न्यायाधीश मॅकेना, यांनी सहमती दर्शवून असे म्हटले की :

" या तथ्यांवर मी असे म्हणेन की श्री. अॅलन यांच्या निष्काळजीपणामुळे श्री. स्क़ायर्स आणि श्री. फ्रँकलिन यांच्यात प्राणघातक टक्कर झाली, त्यांचे वाहन अशा प्रकारे चालवणे आणि त्यांची लॉरी रस्त्याच्या दोन पदरी ओलांडणे निष्काळजीपणाचे होते कारण त्याच दिशेने प्रवास करणाऱ्या इतर वाहनांना यामुळे धोका निर्माण झाला होता. धोका असा होता की अशी टक्कर टाळण्यासाठी इतर वाहनांची लॉरीशी टक्कर होऊ शकते किंवा धोका होऊ शकतो किंवा नुकसान होऊ शकते. श्री. फ्रँकलिनच्या लॉरीचे हेड-लाईट्स ट्रेलरवर केंद्रित असताना जरी ही जोखीम कमी झाली असली तरी ती अजूनही मोठ्या प्रमाणात अस्तित्वात होती आणि त्यामुळे श्री. स्क़ायर्स यांनी श्री. फ्रँकलिनच्या लॉरीला धडक दिली. श्री. अॅलनच्या निष्काळजीपणे वाहन चालवणे आणि प्राणघातक टक्कर यांच्यात कोणताही संबंध नसता तर हे प्रकरण वेगळे असू शकले असते, परंतु यामुळे श्री. फ्रँकलिनला तो जिथे होता तिथे थांबावे लागले होते.

विद्यमान न्यायधीश बकले यांनी अॅलनचा निष्काळजीपणा आणि अपघात यांच्यातील कारणांच्या साखळीत कोणताही खंड नाही, असे मत व्यक्त करून सहमती दर्शवली.

विद्यमान न्यायधीश केन्स यांच्या निरीक्षणांशी आम्ही सहमत आहोत की

ट्रकच्या ट्रेलरच्या चालकाने ते अशा प्रकारे हाताळले ज्यामुळे चोवीस फूट रुंद डांबरी महामार्गाचा किमान साडे तेरा फूट भाग व्यापला गेला. त्याने रात्रीच्या अंधारात ट्रेलरवर एक प्रचंड फुगवटा आणला जो स्पष्टपणे चिन्हांकित केला गेला नव्हता. यामुळे इतर रस्त्यावरील वापरकर्त्यांसाठी धोका निर्माण झाला आणि बसचालकांसारखे रस्त्यावरील वापरकर्ते वेगाने वाहन चालवत होते याने काही फरक पडला नाही. ट्रकच्या चालकाच्या निष्काळजीपणामुळे अपघाताचे कारण निर्माण झाले आहे असे मानले जाणे आवश्यक आहे, ज्याद्वारे आम्ही केवळ ट्रकच्या ट्रेलरवर उलटलेल्या बसची टक्कर नव्हे तर नंतर झाडाला धडकणे देखील म्हणतो. घडामोडींची साखळी जेव्हा बस ट्रेलरच्या तळाशी बाहेरून रस्त्याच्या रुंदीवर लटकत असलेल्या डंपरला धडकली तेव्हा सुरू झाली आणि झाडाला धडकून संपली. परंतु पहिल्या टक्कर झाली नसती तर नंतरची टक्कर झालीच नसती. ट्रक चालकाच्या निष्काळजीपणामुळे हा अपघात झाला हे निश्चित आहे, परंतु त्याच्या निष्काळजीपणाचा जो भाग आहे त्याचे प्रमाण बस चालकाच्या प्रमाणाच्या बरोबरीचे असू शकते असे आम्हाला वाटत नाही, जे या न्यायालयासमोर महामंडळाच्या याचिकेत सादर केले आहे. आमच्या मते, निष्काळजीपणाचे प्रमाण बस चालकाचे 60 टक्के आणि ट्रक ट्रेलर चालकाचे 40 टक्के असावे. जर पहिला वेगवान नसता तर त्याने ट्रेलरवरील मोठ्या प्रमाणाकडे लक्ष दिले असते आणि हुशारीने दूर राहिला असता.

ट्रक ट्रेलरच्या विमा करणाऱ्या कंपनीच्या विद्वान वकिलाने सांगितले की,

चालकाच्या निष्काळजीपणामुळे त्याच्या विमा करणाऱ्या पॉलिसीच्या अटींचे उल्लंघन झाले आहे. त्यांनी असेही सादर केले की कोणत्याही परिस्थितीत, मोटार वाहन कायद्यांतर्गत प्रदान केलेल्या रकमेपेक्षा जास्त रकमेसाठी ट्रक ट्रेलरच्या विमा करणाऱ्या कंपनीला जबाबदार धरले जाऊ शकत नाही. ट्रकच्या चालकाच्या निष्काळजीपणाच्या प्रमाणाची याचिका न्यायाधिकरणासमोर घेतली गेली असली तरी, वरील युक्तिवाद उपस्थित केले गेले नाहीत आणि ट्रकच्या ट्रेलरला कव्हर करणारी विमा करणाऱ्याची पॉलिसी नोंदवली गेली नाही. त्यामुळे वरीलपैकी कोणत्याही एका निवेदनाचा स्वीकार करणे शक्य नाही.

न्यायाधिकरणाने 30 ऑक्टोबर 1988 रोजी निर्णय दिलेल्या दाव्यांच्या याचिकांमध्ये (ज्यापैकी एम. एफ. ए. क्रमांक 141 आणि 142 /1989 उच्च न्यायालयासमोर दाखल करण्यात आले आणि दिवाणी अपीलस 102 आणि 103/ 1992 या न्यायालयासमोर दाखल करण्यात आले) महामंडळाने कोणताही पुरावा सादर केला नव्हता, असे आम्हाला आढळले आहे. त्या बाबींमध्ये नुकसान भरपाई देण्याचे दायित्व केवळ महामंडळाचेच राहिले पाहिजे.

परिणामी, दिवाणी अपीलस क्रमांक 101,104,105 आणि 106/ 1992 मंजूर करण्यात आल्या. ट्रक ट्रेलरचा मालक, चालक आणि विमा करणाऱ्या कंपनी दिलेल्या नुकसानभरपाईच्या कोणत्याही भागाच्या देयकासाठी जबाबदार नव्हते असे गृहीत धरून या अपिलांतर्गत देण्यात आलेले निकाल आणि आदेश बाजूला रद्द बातल करण्यात येतात. ट्रक ट्रेलरचा मालक, चालक आणि विमा करणाऱ्या कंपनी यांना संयुक्तपणे आणि वेगवेगळे नुकसान भरपाईच्या 40 टक्के रक्कम भरण्यासाठी जबाबदार धरले जाते. महामंडळाने नुकसानभरपाई आधीच दिली आहे हे लक्षात घेता, ट्रक ट्रेलरचा मालक, चालक आणि विमा करणाऱ्या कंपनीकडून 40 टक्के रक्कम वसूल करण्याचा महामंडळाला अधिकार असेल.

1992 चे दिवाणी अपील 102 आणि 103 खारीज करण्यात येतात.

सर्व दिवाणी अपीलांमध्ये खर्चाबाबत कोणताही आदेश देण्यात येत नाही.

जे. एन. एस.

अपील खारीज करण्यात येते.

अस्वीकरण

या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील या अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याच्या/ तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहिल आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरता वापर करता येणार नाही तसेच इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरिता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबजावणी करता वैध मानला जाईल.

X-X-X-X