

சார்பு நீதிமன்றம், ஆரணி, திருவண்ணாமலை மாவட்டம்

Case No. MCOP.23/2017

2026ம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் 26ம் நாள் வியாழக்கிழமை

எதிர்மனுதாரர் தரப்பு சாட்சியாகிய எ.ம.சா.2-இல் வாக்குமூலம் ஆக்ட் 10/1873-ம் ஆண்டின் ஏற்பாட்டின் படி திருமதி.ஆர்.இளவரசி, எழுத்தர் நிலை-2 என்பவரால் பிரமாணம் செய்விக்கப்பட்டு, திறந்தவெளி நீதிமன்றத்தில் நீதிபதியின் முன்னிலையில், நேரடியான கவனத்திலும், கண்காணிப்பிலும் வாய்மொழி சாட்சியம் பதிவு செய்யப்பட்டது.

பெயர்	சிட்டிபாபு	தொழில்	நிர்வாக அதிகாரி, யுனைடெட் இந்தியா காப்பீட்டு நிறுவனம், வேலூர்.
தந்தை பெயர்	மணிவேலு	ஜாதி	
கிராமம்		சமயம்	
தாலுக்கா	வேலூர்	வயது	51

26.02.2026 முதல் விசாரணை

1. நான் 2ம் எதிர்மனுதாரர் யுனைடெட் இந்தியா காப்பீட்டு நிறுவனத்தில் நிர்வாக அதிகாரியாக பணிபுரிந்து வருகிறேன். TN25 AY9146 என்ற டிராக்டருக்கான இன்சியூரன்ஸ் பாலிசி எ.ம.சா.ஆ.1 ஆக குறியீடு செய்யப்படுகிறது. விபத்து சம்மந்தமான எங்கள் நிறுவனம் ஆய்வு செய்த அறிக்கை எ.ம.சா.ஆ.2 ஆக குறியீடு செய்யப்படுகிறது. மனுவை தள்ளுபடி செய்யப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறுக்கு விசாரணை

1. விபத்து சம்மந்தமான ஆய்வு அறிக்கையான எ.ம.சா.ஆ.2ல் இறந்தவரின் வயது 20 என்று உள்ளது என்றால் சரிதான். ஆனால் அவரது பள்ளி மாற்றுச்சான்றிதழில் 19 என்று உள்ளது. இறந்தவரின் மாத வருமானம் ரூ.8ஆயிரம் என்று எ.ம.சா.ஆ.2ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது என்றால் சரிதான். இறந்தவர் டிராக்டரின் அசிஸ்டன்ட் கூலி வேலை என்று விவரம் உள்ளது என்றால் சரிதான். விபத்து வாகனமான டிராக்டரை ஓட்டிய நபருக்கு விபத்து சமயத்தில் ஓட்டுநர் உரிமம் இருந்தது என்றால் சரிதான். விபத்து வாகனத்தின் இன்சியூரன்ஸ் விபத்து சமயத்தில் உயிர்ப்புடன் இருந்தது என்றால் சரிதான். எ.ம.சா.ஆ.1 பாலிசியில் கூடுதல் தொகையாக வேலையாட்கள் 6 நபர்களுக்கு மேல் என்று கூறி கூடுதல் பிரீமியம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது என்றால் சரிதான். வேலை ஆட்கள் 6 நபர்கள் என்பது டிராக்டருடன் இணைந்து வரும் டிரெய்லரில் வேலை செய்யும் போது அது கவர் ஆகும். எ.ம.சா.ஆ.1 பாலிசி டிராக்டர் மட்டும் தான் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது என்றால் சரிதான். காப்பீடு செய்த உரிமையாளருக்கு 2 அல்லது 3 டிரெய்லர் இருந்திருக்கலாம் அதற்காக கூடுதல் பிரீமியம் செலுத்தப்பட்டிருக்கலாம். டிராக்டருக்கும் அதற்கான டிரெய்லருக்கும் தனித்தனியான பதிவு செய்யும் முறை உள்ளது என்றாலும் டிரெய்லருக்கு தனியாக காப்பீடு செய்யும் முறை உள்ளது என்றாலும் அது பற்றி எனக்கு தெரியாது. எனக்கு மேற்படி விவரங்கள் நன்றாக தெரியும் என்றாலும் எ.ம.சா.ஆ.1 பாலிசியை மறுப்பதற்காக தெரியாது என்று சொல்கிறேன் என்றால் சரியல்ல.

2. விபத்து வாகனத்தின் உரிமையாளரிடம் எப்போதும் டிரைவ்ஸ் இருந்தது இல்லை என்றாலும் அதற்காக தனியாக பதிவு செய்யவில்லை என்றாலும் காப்பீடும் செய்யவில்லை என்றாலும் சரியல்ல. டிராக்டரின் பின்பக்க சக்கரம் 21/2 அடி அகலம் இருக்கும் என்றால் அதுபற்றி எனக்கு தெரியாது. டிராக்டரின் பின்பக்க டயர் மீது மேல் பக்கத்தில் 3 அடி அகலத்தில் மட்கார்ட்டு இருந்தது என்றால் மட்கார்ட்டு இருந்ததா என்று எனக்கு தெரியாது. பின்பக்க சக்கரத்திற்கு மேல் பக்கத்தில் உள்ள மட்கார்ட்டில் "ப" வடிவ கம்பி 1 அடி உயரத்தில் இருக்கும் என்றால் எனக்கு தெரியாது. வாகனங்களுக்கு காப்பீடு செய்வதற்கு முன்பு வாகனத்தை வரவைத்து நேரில் பார்த்த பிறகு தான் காப்பீடு வழங்கப்படும் என்றால் சரிதான். இந்த வழக்கில் சம்மந்தப்பட்ட டிராக்டரில் காப்பீடு வழங்குவதற்கு முன்பு பார்வையிட்ட போது மேலே சொன்ன மட்கார்ட்டு மற்றும் 1 அடி உயரம் உள்ள கம்பி போடப்பட்டுள்ளது என்றால் சரியல்ல. டிராக்டரின் பின்பக்கத்தில் மட்கார்ட்டின் மீது மேல்புறத்தில் தடுப்பு கம்பி அமைத்திருந்த விவரம் தெரிந்து தான் அதில் கூலிகள் அமர்ந்து செல்வார்கள் என்பதால் தான் எ.ம.சா.ஆ.1ல் கூலியாட்களுக்கும் கூடுதல் பிரீமியம் தரப்பட்டுள்ளது என்றால் சரியல்ல.

3. வாகன பதிவுப்புத்தகத்தில் உள்ள விவரங்களுக்கு மோட்டார் வாகன் சட்டம் 147(1)ன் படி காப்பீடு செய்யப்படும் என்றாலும் பதிவுப்புத்தகத்தில் இல்லாத விவரங்களுக்கு கூடுதல் பிரீமியம் பெற்ற வகையில் 147(2)ன் படி வசூல் செய்துள்ளதால் காப்பீடு வழங்க வேண்டும் என்றால் சரியல்ல.