

سپریم کورٹ رپورٹس (1997) SUPP. 3 ایس سی آر

یونائیٹڈ انڈیا انشورنس کمپنی لمیٹڈ

بنام

شری گیان چند اور دیگران

2 ستمبر 1997

[ایس۔ بی۔ محمد ار اور بی۔ این۔ کراپال، جسٹس صاحبان]

موٹر وہیکل ایکٹ، 1939:

دفعات 96(2) (بی) (ii) اور 110-اے-تھرڈ پارٹی رسک کے خلاف بیمہ شدہ گاڑی - بیمہ پالیسی کے تحت بیمہ کمپنی کی ذمہ داری کو خارج کرنا اگر بیمہ شدہ گاڑی کو بغیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کے ذریعہ چلانے کی اجازت دیتا ہے۔ گاڑی کو بغیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کے ذریعہ چلانے کی اجازت دی جاتی ہے جس سے اسکوٹر سوار ہلاک ہو جاتا ہے۔ بیمہ شدہ نے اپنے کیس کو ثابت کرنے کے لئے گواہ خانے میں قدم نہیں رکھا کہ اس نے گاڑی فروخت کر کے لائسنس یافتہ ڈرائیور کے حوالے کر دی تھی۔ بیمہ شدہ شخص کے خلاف ایک منفی نتیجہ اخذ کیا جاسکتا ہے کہ اس کے ذریعہ دی گئی گاڑی بغیر لائسنس والے ڈرائیور کے ذریعہ چلائی گئی تھی۔ اس طرح بیمہ پالیسی کی مخصوص شرط کی خلاف ورزی کرنے کے بعد، بیمہ کمپنی تیسرے فریق (حادثے کا شکار) کے زیر کفالت کے دعوے کو پورا کرنے کی ذمہ داری سے بری ہو جائے گی۔

تھرڈ پارٹی رسک کے خلاف اپیل کنندہ کے ساتھ رول-9 کے ذریعہ بیمہ شدہ کار حادثے کا شکار ہو گئی جس میں ایک شخص ہلاک ہو گیا۔ مرنے والوں کے لواحقین نے موٹر ایکسیڈنٹ کلیم ٹریبونل کے سامنے

معاوضے کا دعویٰ دائر کیا۔ مدعا علیہ دعویداروں کی دلیل یہ تھی کہ گاڑی کو ڈرائیور آر-1 نے تیز رفتاری اور لا پرواہی سے چلایا تھا اور اس طرح کی ڈرائیونگ کی وجہ سے ان کی روزی کمانے والے کے ساتھ جان لیوا حادثہ پیش آیا۔ گاڑی کے مالک آر-9 کا دفاع یہ تھا کہ وہ پہلے ہی اپنی گاڑی فروخت کر کے آر-1 کے حوالے کر چکا تھا اور اس لیے اس کا اس دعوے سے کوئی لینا دینا نہیں تھا۔ تاہم آر-1 نے اس دعوے کو اس بنیاد پر مسترد کر دیا کہ اس نے نہ تو گاڑی خریدی اور نہ ہی گاڑی چلائی۔ آر-1 نے یہ بھی کہا کہ اس کے پاس گاڑی چلانے کے لئے متعلقہ وقت پر کوئی لائسنس نہیں تھی۔ آر-9 اپنا مقدمہ ثابت کرنے کے لیے گواہوں کے خانے میں داخل نہیں ہوا۔

اپیل کنندہ بیمہ کمپنی کا دفاع یہ تھا کہ معاوضے کے دعوے کے بارے میں آر-1 اور آر-9 کی ذمہ داری جو بھی ہو، اپیل کنندہ کو بیمہ پالیسی میں خارجی شق سے بری کر دیا گیا تھا جس میں بیمہ شدہ کو ڈرائیونگ کے مقصد سے گاڑی بغیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کے حوالے کرنے کی اجازت نہیں تھی۔

ٹریبونل نے پایا کہ حادثہ آر-1 کی تیز رفتاری اور لا پرواہی سے ڈرائیونگ کی وجہ سے پیش آیا اور آر-9 نے گاڑی فروخت نہیں کی اور اسے آر-1 کے حوالے نہیں کیا۔ اس دعوے کا حساب لگایا گیا تھا اور آر-1 اور آر-9 کے ذریعہ قابل ادائیگی بنایا گیا تھا۔ درخواست گزار بیمہ کمپنی کو موٹر وہیکل ایکٹ کی دفعہ 96 (2) (بی) کے پیش نظر اپنے دفاع کی بنیاد پر بری کر دیا گیا۔ آر-1 کے ذریعہ عدالت عالیہ میں اپیل کرنے پر، بیمہ کمپنی کو اسکندریا بیمہ کمپنی، لمیٹڈ بنام کو کیلا بین چندروندن اور دیگران، [1987] 2 ایس سی سی 654 میں اس عدالت کے فیصلے پر بھروسہ کرتے ہوئے بیمہ شدہ اور ڈرائیور کے ساتھ مشترکہ طور پر اور متعدد بار ادائیگی کرنے کے لئے ذمہ دار ٹھہرایا گیا تھا۔ لہذا، بیمہ کمپنی کی طرف سے یہ اپیل۔

اپیل کی اجازت دیتے ہوئے، یہ عدالت

منعقدہ: 1۔ ٹریبونل اور عدالت عالیہ کی جانب سے واضح طور پر کہا گیا ہے کہ مدعا علیہ 1، جسے بیمہ شدہ مدعا علیہ 9 نے گاڑی چلانے کی اجازت دی تھی، اس کے پاس کوئی ڈرائیونگ لائسنس نہیں تھا۔ بیمہ شدہ مدعا علیہ 9 کا معاملہ یہ نہیں تھا کہ وہ نہیں جانتا تھا کہ مدعا علیہ 1 جس کو گاڑی سونپی گئی تھی اس کے پاس درست

لائسنس نہیں تھا۔ درحقیقت، ایک بار جب وہ اپنا مقدمہ ثابت کرنے کے لیے گواہوں کے خانے میں قدم نہیں رکھتے تھے، تو ان کے خلاف ایک منفی نتیجہ اخذ کرنا پڑتا تھا کہ گاڑی کو انہوں نے غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور، مدعا علیہ 1 کے ذریعے چلانے کی وجہ سے ان کے حوالے کیا تھا۔ ان حالات میں، جب بیمہ شدہ نے گاڑی کو بغیر لائسنس والے ڈرائیور کے ذریعے چلانے کے لئے سونپ دیا تھا، تو بیمہ کچنی تیسرے فریق کے دعووں کو پورا کرنے کے لئے اپنی ذمہ داری سے بری ہو جائے گی جو اس طرح کے غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کی وجہ سے گاڑیوں کے حادثے کی وجہ سے متاثر ہو سکتا ہے۔ [697-ڈی-ای]

نیوانڈیا ایشورنس کچنی لمیٹڈ بمقابلہ منوہر مادھوتامبے، [1996] 2 ایس سی سی 328۔ اسکنڈیا بیمہ کچنی لمیٹڈ بمقابلہ کوکیلا بین چندراودن، [1987] 2 ایس سی سی 654۔ کاشی رام یادو بمقابلہ اورینٹل فائر اینڈ جنرل بیمہ کچنی، [1989] 4 ایس سی سی 128 اور سوہن لال پاسی بمقابلہ پی، شیش ریڈی نے تبادلہ خیال کیا۔

2۔ اپیل کنندہ بیمہ کچنی مدعا علیہ کے دعویداروں کے دعوے کو پورا کرنے کی ذمہ دار نہیں ہے۔ درخواست گزار بیمہ کچنی کے خلاف دعوے کی درخواست مسترد کر دی جائے گی۔ تاہم مدعا علیہ دعویدار جو اب دہندگان 1 اور 9 سے معاوضے کی دی گئی رقم وصول کرنے کے حقدار ہوں گے۔ [699-بی]

دیوانی ایپیلیٹ کا دائرہ اختیار: دیوانی اپیل نمبر 6081 آف 1997۔

1993 کے ایف۔ اے۔ نمبر 24 میں ہماچل پردیش عدالت عالیہ کے 12.9.96 کے فیصلے اور حکم سے۔

درخواست گزار کی طرف سے پی۔ پی۔ ملہوترا، ونیت ملہوترا، شلیندر شرما، نریش کے۔ شرما شامل ہیں۔

راجیش شریواستو، اجول بزرگی اور ایچ۔ کے۔ پوری، جو اب دہندہ کے لئے۔

جواب دہندہ (این۔ پی) کے لئے ذاتی طور پر۔

عدالت کا فیصلہ بذریعہ سنایا گیا۔

جسٹس، ایس۔ بی۔ محمد ار، اجازت دے دی گئی۔

ایس ایل پی مرحلے پر ہی، 25 مارچ، 1997 کے حکم کے ذریعہ، اس عدالت نے مندرجہ ذیل ہدایات دی تھیں:

”تاخیر کو معاف کر دیا گیا، نیواٹڈیا ایٹورنس کچنی لمیٹڈ بمقابلہ مندر مادھو تاجے اینڈ اور دیگران میں اس عدالت کے فیصلے کی روشنی میں ایس ایل پی کو حتمی طور پر نمٹانے کے لئے نوٹس جاری کریں۔ حکم امتناع کے لئے درخواست پر نوٹس جس میں درخواست گزار بیمہ کچنی کے خلاف عدالت عالیہ کے حکم پر اگلے احکامات تک عبوری روک لگائی جائے گی۔“

ایس ایل پی میں حتمی تصفیے کے لئے جاری کردہ نوٹس کے مطابق مدعا علیہ نمبر 1 اور 9 نے، جنہیں مناسب طریقے سے پیش کیا گیا ہے، پیش ہونا اور ان کارروائیوں کا مقابلہ کرنا مناسب نہیں سمجھا ہے۔ لہذا اب مقابلہ ایک طرف اپیل کنندہ بیمہ کچنی اور دوسری طرف دعویداروں کے درمیان ہے جن کی نمائندگی فاضل وکیل جناب ایچ کے پوری کر رہے ہیں۔ مقابلہ کرنے والے فریقوں کے وکیل سننے کے بعد، ہم آخر کار اس فیصلے کے ذریعے اس اپیل کو نمٹا رہے ہیں۔

اس اپیل کی وجہ بننے والے چند حقائق شروع میں بیان کیے جاسکتے ہیں۔ یکم جنوری 1988ء کو صبح 10:30 بجے ایک گاڑی جس کا اصل مالک نے درخواست گزار بیمہ کچنی کے ساتھ تھرڈ پارٹی رسک کے خلاف بیمہ کرایا تھا، حادثے کا شکار ہو گئی۔ مذکورہ حادثے میں اسکوٹر پر جا رہا متوفی شدید زخمی ہو گیا۔ مقابلہ کرنے والے جواب دہندگان دعویدار ہیں، جو مرنے والوں کے زیر کفالت ہیں۔ انہوں نے ریاست ہماچل پردیش کے موٹر ایکسیڈنٹ کلیمز ٹریبونل II، او نا کے سامنے معاوضے کا دعویٰ دائر کیا۔ جواب دہندگان کی دلیل یہ تھی کہ گاڑی

کو ڈرائیور نمبر 1 نے تیز رفتاری اور لاپرواہی سے چلایا تھا اور اس طرح کی ڈرائیونگ کی وجہ سے یہ جان لیوا حادثہ ان کے روٹی کمانے والے کے ساتھ پیش آیا۔ گاڑی کے مالک یعنی مدعا علیہ نمبر 9 کا دفاع یہ تھا کہ وہ پہلے ہی اس گاڑی کو فروخت کر کے مدعا علیہ نمبر 1 کے حوالے کر چکا ہے لہذا اس کا اس دعوے سے کوئی لینا دینا نہیں ہے۔ دوسری جانب مدعا علیہ نمبر 1 نے اپنا تحریری بیان داخل کر کے اور گواہوں کے خانے میں داخل ہو کر ٹریبونل کے سامنے کہا کہ اس کا گاڑی سے کوئی تعلق نہیں ہے۔ اس نے نہ تو اسے خریدا تھا اور نہ ہی اس نے اسے چلایا تھا۔ تاہم ان کا کہنا تھا کہ حادثے کے وقت ان کے پاس گاڑی چلانے کا لائسنس نہیں تھا۔ جہاں تک مدعا علیہ نمبر 9، جو بیمہ شدہ ہے، کا تعلق تھا، انہوں نے گواہوں کے خانے میں داخل ہونا مناسب نہیں سمجھا۔ درخواست گزار بیمہ کپنی کا دفاع یہ تھا کہ معاوضے کے دعوے کے حوالے سے مدعا علیہ نمبر 1 اور 9 کی ذمہ داری جو بھی ہو، جہاں تک اپیل کنندہ بیمہ کپنی کا تعلق ہے، اسے بیمہ پالیسی میں خارج کرنے کی شق سے بری کر دیا گیا ہے جس کے تحت بیمہ شدہ شخص کو گاڑی چلانے کے مقصد سے گاڑی غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کے حوالے کرنے کی اجازت نہیں ہے۔ ٹریبونل نے شواہد ریکارڈ کرنے کے بعد یہ نتیجہ اخذ کیا کہ حادثہ مدعا علیہ نمبر 1 کی جانب سے تیز رفتاری اور لاپرواہی سے گاڑی چلانے کی وجہ سے پیش آیا، جو متعلقہ وقت پہیے پر سوار تھے۔ عدالت نے مدعا علیہ نمبر 9 کے کیس پر یقین نہیں کیا کہ اس نے گاڑی فروخت کر کے مدعا علیہ نمبر 1 کے حوالے کی تھی اور اس کا گاڑی سے کوئی تعلق نہیں تھا۔ یہ نتیجہ خاص طور پر اس حقیقت کو مدنظر رکھتے ہوئے حاصل کیا گیا تھا کہ مدعا علیہ نمبر 9 نے اپنے کیس کی حمایت کے لئے گواہ کے باکس میں آنا مناسب نہیں سمجھا۔ نتیجتاً معاوضے کے دعوے کا حساب لگایا گیا اور مدعا علیہ نمبر 1 اور 9 نے اسے قابل ادائیگی قرار دیا۔ تاہم، جہاں تک بیمہ کپنی کا تعلق ہے، ٹریبونل نے یہ موقف اختیار کیا کہ درخواست گزار بیمہ کپنی کو اس حقیقت کی وجہ سے اپنی ذمہ داری سے بری کر دیا گیا تھا کہ مدعا علیہ نمبر 9، بیمہ شدہ، نے گاڑی کو غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور یعنی مدعا علیہ نمبر 1 کے ذریعہ چلانے کی اجازت دی تھی اور اس وجہ سے، اس نے پالیسی کی متعلقہ مدت کی خلاف ورزی کی تھی اور جو بیمہ کپنی کو اس کا فائدہ حاصل کرنے کا حق دار ہے۔ موٹر وہیکل ایکٹ، 1939 کی دفعہ 96 (2) (بی) کے تحت کپنی کو دفاع کے طور پر خارج کرنے کی شق دستیاب ہے۔ نتیجتاً ٹریبونل نے مدعا علیہ نمبر 1 اور موجودہ مدعا علیہ نمبر 9 کے خلاف مدعا علیہ نمبر 1 اور موجودہ مدعا علیہ نمبر 9 کے خلاف 58,400 روپے معاوضہ دیتے ہوئے درخواست گزار بیمہ کپنی کو دعویداروں کے حق میں دی گئی کلیم کی رقم کو پورا کرنے کی ذمہ داری سے بری کر دیا۔

اس کے نتیجے میں گاڑی کے ڈرائیور مدعا علیہ نمبر 1 نے عدالت عالیہ میں اپیل دائر کی۔ اس اپیل میں ان کی جانب سے یہ دلیل دی گئی تھی کہ بیمہ کمپنی کو دعویٰ پورا کرنے کے لیے ذمہ دار ٹھہرایا جانا چاہیے تھا اور ٹریبونل نے اسے غلط طور پر بری کر دیا تھا۔ مدعا علیہ نمبر 1 کے اس دعوے کو عدالت عالیہ نے اپیل میں قبول کر لیا تھا، حالانکہ میرٹ کی بنیاد پر دیگر دلیلوں پر اپیل کو خارج کرنے کا ذمہ دار قرار دیا گیا تھا۔ صرف جزوی طور پر اس حد تک اجازت دی گئی تھی کہ اپیل کنندہ بیمہ کمپنی کو مشترکہ طور پر ذمہ دار ٹھہرایا گیا تھا اور بیمہ شدہ اور ڈرائیور کے ساتھ دعویداروں کو معاوضے کی رقم ادا کرنے کے لئے ذمہ دار ٹھہرایا گیا تھا۔ درخواست گزار بیمہ کمپنی کے خلاف مذکورہ بالا نتیجے پر پہنچنے کے لئے عدالت عالیہ نے اسکنڈ یا بیمہ کمپنی لمیٹڈ بمقابلہ روکیلا بین چندراو دن اینڈ اورس میں اس عدالت کے دو فاضل ججوں کی بیٹھک کے فیصلے پر بہت زیادہ انحصار کیا۔

عدالت عالیہ کا مذکورہ بالا فیصلہ موجودہ اپیل میں ہمارے سامنے جانچ پڑتال کے مراحل میں

ہے۔

اپیل کی حمایت میں درخواست گزار بیمہ کمپنی کے وکیل نے کہا کہ عدالت عالیہ نے بیمہ کمپنی کے خلاف متنازعہ حکم جاری کر کے قانون کی غلطی کی ہے۔ اپنے دلائل کے لئے انہوں نے نیواٹڈ یا ایشورنس کمپنی لمیٹڈ بمقابلہ مندر مادھو تانبے اور دیگران، [1996] 2 ایس سی سی 328 میں اس عدالت کے دو فیصلوں کے ساتھ ساتھ کاشی رام یادو اور دیگران نام اورینٹل فائر اینڈ بیمہ کمپنی اینڈ اورس، [1989] 4 ایس سی سی 128، میں اس عدالت کے پہلے کے فیصلے پر بھروسہ کیا۔ جبکہ مسٹر پوری، جو مقابلہ کرنے والے مدعا علیہان کی طرف سے پیش ہوئے وکیل تھے دعویداروں نے اس عدالت کے پہلے کے فیصلے، [1987] 2 ایس سی سی سپرا کے ساتھ ساتھ سوہن لال پاسی بنام پی۔ شیش ریڈی اور دیگران میں اس عدالت کے تین فاضل ججوں کی بیٹھک کے بعد کے فیصلے پر پختہ اعتماد کا اظہار کیا۔ [1996] 5 ایس سی سی 21۔

فریقین کے درمیان اس تنازعہ کو حل کرنے کے لئے، شروع میں یہ مشاہدہ کیا جانا چاہئے کہ مذکورہ بالا فیصلے واضح طور پر مقدمات کی دو مختلف لائنوں کی نشاندہی کرتے ہیں۔ مقدمات کی پہلی لائن حقائق پر مشتمل ہے جس میں بیمہ شدہ افراد پر بیمہ پالیسی کی شرط کی خلاف ورزی کا الزام لگایا گیا ہے، جس کے تحت انہیں غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کے ذریعہ گاڑی چلانے کی اجازت نہیں دینے کی ضرورت ہوتی ہے۔ اس طرح کی



خلاف ورزی کو بیمہ کپنی کے لئے ایک جائز دفاع کے طور پر دیکھا جاتا ہے تاکہ وہ تیسرے فریق کے دعووں کو پورا کرنے سے بری ہو جائے جو گاڑیوں کے حادثات کی وجہ سے متاثر ہوتے ہیں جو انہیں ذاتی طور پر زخمی کر سکتے ہیں یا جو بیمہ شدہ گاڑیوں کی وجہ سے ہونے والے اس طرح کے حادثات کی وجہ سے ان کی روٹی کے فاتح سے محروم ہو سکتے ہیں۔ مقدمات کی دوسری لائن اس طرح کے حادثات کا سبب بننے والی موٹر گاڑیوں کے بیمہ شدہ مالکان سے متعلق ہے جس میں گاڑیوں کے بیمہ شدہ مالکان خود اس طرح کی کسی بھی شرط کی خلاف ورزی نہیں کرتے ہیں اور ڈرائیونگ کے لئے گاڑیاں لائسنس یافتہ ڈرائیوروں کے حوالے کرتے ہیں جو خود اور بیمہ شدہ کی اجازت کے بغیر، ظاہر یا ظاہری طور پر، گاڑیوں کو سونپ دیں یا اس طرح کام کریں کہ گاڑیاں بغیر لائسنس والے ڈرائیوروں کو دستیاب ہوں کیونکہ وہ ان ڈرائیوروں کے ذریعہ چلائی جاتی ہیں اور جو ایسے غیر لائسنس یافتہ ڈرائیوروں کی ڈرائیونگ سے گاڑیوں کے حادثات میں ملوث ہو جاتی ہیں۔ ایسے معاملات میں بیمہ کپنی خارجی شق کا فائدہ حاصل نہیں کر سکتی ہے اور حادثاتی چوٹوں کے لئے تیسرے فریق کے دعووں کو پورا کرنے کی ذمہ دار ہوگی، چاہے وہ مہلک ہو یا دوسری صورت میں۔ اسکنڈ یا بیمہ کپنی (سپرا) اور سوہن لال پاسی (سپرا) میں اس عدالت کے فیصلے مقدمات کی اس دوسری لائن کی نمائندگی کرتے ہیں جبکہ نیواٹڈ یا ایشورنس کپنی (سپرا) اور کاشی رام یادو (سپرا) میں اس عدالت کے فیصلے مقدمات کی پہلی لائن کی نمائندگی کرتے ہیں۔

اسکنڈ یا بیمہ کپنی لمیٹڈ بمقابلہ کوکیلا بین چندرا و دن اینڈ اورس کے معاملے میں، [1987 جے 2 ایس سی 654 (سپرا) کے معاملے میں، اس عدالت کے دو فاضل ججوں کی بیٹھک نے جسٹس ٹھا کر کے توسط سے بات کرتے ہوئے کہا کہ جب بیمہ شدہ شخص نے گاڑی کو لائسنس یافتہ ڈرائیور کے حوالے کیا تھا اور اگر لائسنس یافتہ ڈرائیور نے خود اور اس کی لاپرواہی کی وجہ سے غیر لائسنس یافتہ کلینر کو گاڑی چلانے کی اجازت دی تھی تو یہ نہیں کہا جاسکتا ہے کہ بیمہ شدہ کے ذریعہ کسی بھی طرح کی خلاف ورزی کی گئی تھی، تاکہ بیمہ کپنی کے حق میں خارج کرنے کی شق کو راغب کیا جاسکے جیسا کہ موٹر وہیکل ایکٹ، 1939 کی دفعہ 96 (2) (بی) کے تحت غور کیا گیا ہے۔ رپورٹ کے پیرا گراف 14 میں یہ مشاہدہ کیا گیا ہے کہ:

دفعہ 96 (2) (بی) میں 'پالیسی کی مخصوص شرط کی خلاف ورزی' کے اظہار میں لفظ 'خلاف ورزی' بہت اہمیت کا حامل ہے۔ خلاف ورزی کا مطلب کسی وعدے یا ذمہ داری کی خلاف

ورزی یا خلاف ورزی ہے۔ اس سے یہ نتیجہ اخذ ہوتا ہے کہ پرومیسر کی طرف سے خلاف ورزی یا خلاف ورزی جان بوجھ کر خلاف ورزی یا خلاف ورزی ہونی چاہئے۔ دفعہ 96 (2) کی شق (بی) کی ذیلی شق (2) بیمہ کنندہ کو یہ ثابت کرنے کا حکم دیتی ہے کہ خلاف ورزی بیمہ شدہ کی طرف سے ہوئی تھی اور یہ کہ یہ بیمہ شدہ شخص تھا جو وعدے کی خلاف ورزی یا معاہدے کی خلاف ورزی کا قصور وار تھا۔ یہ صرف اس وقت ہوتا ہے جب بیمہ شدہ شخص خود گاڑی کو کسی ایسے شخص کی گاڑی کا انچارج بناتا ہے جس کے پاس ڈرائیونگ لائسنس نہیں ہے، تو یہ کہا جاسکتا ہے کہ وہ اس وعدے کی خلاف ورزی کا قصور وار ہے کہ گاڑی لائسنس یافتہ ڈرائیور چلائے گا۔ بیمہ کنندہ بیمہ شدہ کو معاوضہ دینے کی ذمہ داری سے بچ نہیں سکتا جب کوئی حادثہ کسی غلط طریقے سے ہوتا ہے۔ جب بیمہ شدہ شخص نے اپنے اختیار کے اندر رہتے ہوئے سب کچھ کیا ہے جیسا کہ اس نے لائسنس یافتہ ڈرائیور کی خدمات حاصل کی ہیں اور گاڑی کو لائسنس یافتہ ڈرائیور کا انچارج بنا دیا ہے، ایکپریس یا خود چلانے کا حکم دیا ہے، تو یہ نہیں کہا جاسکتا ہے کہ بیمہ شدہ شخص کسی خلاف ورزی کا قصور وار ہے۔ ایک طرح سے سوال یہ ہے کہ کیا بیمہ شدہ شخص کی طرف سے کیا گیا وعدہ مطلق وعدہ ہے یا کیا اسے کسی قانونی نظریے کی بنیاد پر خارج کیا گیا ہے۔

ہم اس بات کو سمجھنے سے قاصر ہیں کہ مذکورہ بالا فیصلہ مدعا علیہان کے وکیل کے لئے کس طرح فائدہ مند ثابت ہو سکتا ہے۔ جو موجودہ کیس کے عجیب و غریب حقائق کے دعویدار ہیں۔ ٹریبونل اور عدالت عالیہ کی جانب سے واضح طور پر کہا گیا ہے کہ مدعا علیہ نمبر 1، جسے مدعا علیہ نمبر 9 نے گاڑی چلانے کی اجازت دی تھی، اس کے پاس کوئی ڈرائیونگ لائسنس نہیں تھا۔ یہ مدعا علیہ نمبر 9، بیمہ شدہ شخص کا معاملہ نہیں تھا کہ وہ نہیں جانتا تھا کہ مدعا علیہ نمبر 1 جسے گاڑی سوپنی جا رہی تھی، اس کے پاس درست لائسنس نہیں تھا۔ درحقیقت، ایک بار جب وہ اپنا کیس ثابت کرنے کے لیے گواہوں کے خانے میں قدم نہیں رکھتے تھے، تو ان کے خلاف ایک منفی نتیجہ اخذ کرنا پڑتا تھا کہ گاڑی ان کے حوالے کی گئی تھی کیونکہ وہ گاڑی ایک غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور، مدعا علیہ نمبر 1 کے ذریعے چلائی گئی تھی۔ ٹریبونل اور عدالت عالیہ کی جانب سے حاصل کیے گئے اس فیصلے کے نتیجے میں بیمہ پکنی کو اس کی ذمہ داری سے بری کر دینا چاہیے کیونکہ اسے قانونی دفاع دستیاب ہو گیا تھا۔ عدالت عالیہ نے ٹریبونل کے ذریعے حاصل کردہ حقائق سے اتفاق کرنے کے باوجود ہمارے خیال میں اسکنڈ یا بیمہ پکنی لمیٹڈ بمقابلہ کوکیلا بین چندراو دن اینڈ اورس میں اس عدالت کے فیصلے کے تناسب کو غلط انداز میں پیش



کرتے ہوئے غلطی سے کہا ہے کہ مذکورہ دفاع موجودہ معاملے کے حقائق پر بیمہ کچنی کو دستیاب نہیں ہے۔

اس کے علاوہ اس عدالت کے تین فاضل ججوں پر مشتمل ایک بیٹھک بھی موجود ہے۔ [1996] 5 ایس سی سی 21 (سپرا) نے اسکنڈیا بیمہ کچنی لمیٹڈ بمقابلہ کوکلی بین چندراو دن اینڈ اوردیگر ان [1987] 2 ایس سی سی 654 (سپرا) میں اس عدالت کے فیصلے کے تناسب کو برقرار رکھتے ہوئے، نے بھی یہی نقطہ نظر اپنایا ہے۔

ان فیصلوں کے علاوہ، جو مدعا علیہان کے معاملے کو بہتر نہیں بناتے ہیں، اپیل کنندہ کے وکیل کی طرف سے اس عدالت کے دو دیگر فیصلوں پر بہت زیادہ انحصار کیا گیا تھا۔ جیسا کہ پہلے ذکر کیا گیا ہے کہ وہ مقدمات کی پہلی لائن کی نمائندگی کرتے ہیں۔ کاشی رام یادو اور دیگر بنام اورینٹل فائر اینڈ جنرل بیمہ کچنی اینڈ اوردیگر ان، [1989] 4 ایس سی سی 128، اس عدالت کے دو فاضل ججوں پر مشتمل ایک بیٹھک نے جگن ناتھ شیٹی کے توسط سے بات کرتے ہوئے اسکنڈیا بیمہ کچنی لمیٹڈ بمقابلہ کوکیلا بین چندراو دن اینڈ اوردیگر ان، [1987] 2 ایس سی سی 654 (سپرا) میں فیصلے کو نمایاں کیا اور یہ موقف اختیار کیا کہ جب بیمہ شدہ نے گاڑی کو غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کے حوالے کیا تھا، بیمہ کچنی کو بری کر دیا جائے گا اور اسکنڈیا بیمہ کچنی لمیٹڈ بمقابلہ کوکیلا بین چندراو دن اور دیگر ان، [1987] 2 ایس سی سی 654 (سپرا) میں فیصلے کا تناسب ایسے معاملے میں دعویٰ داروں کے لئے کوئی مددگار ثابت نہیں ہوگا۔ موجودہ معاملے میں حقیقت کی صورتحال تقریباً اس حقیقت کی صورتحال کے متوازی ہے جس کی جانچ اس عدالت نے کاشی رام یادو بمقابلہ اورینٹل فائر اینڈ جنرل بیمہ کچنی اور دیگر ان، [1989] 4 ایس سی سی 128 (سپرا) میں کی تھی۔ اس عدالت کا ایک فیصلہ نیوانڈیا لائسنس کچنی لمیٹڈ بمقابلہ مندر مادھو تانبے اور دیگر ان، [1996] 2 ایس سی سی 328 میں بھی ہے، جس میں اس عدالت کے دو فاضل ججوں کی ایک بیٹھک ہے، جس میں ہم میں سے ایک شامل ہے۔ جسٹس، بی این کرپال، ایک فریق تھے، نے اسی طرح کی حقائق کی صورتحال کا جائزہ لیا اور اس نتیجے پر پہنچے کہ ”بیمہ پالیسی میں خارج کرنے کی شق یہ واضح کرتی ہے کہ بیمہ کچنی، کسی حادثے کی صورت میں، صرف اسی صورت میں ذمہ دار ہوگی جب گاڑی کسی ایسے شخص کے ذریعہ چلائی جا رہی ہو جس کے پاس ”لرنر لائسنس کے علاوہ“ درست ڈرائیونگ لائسنس یا مستقل ڈرائیونگ لائسنس ہو۔ بیمہ پالیسی میں ”مستقل ڈرائیونگ لائسنس“ کے الفاظ کا استعمال اس بات پر زور دینے کے لئے کیا گیا تھا کہ عارضی یا لرنر لائسنس ہولڈر کو بیمہ پالیسی میں شامل نہیں کیا جائے گا۔

ان حالات میں، جب بیمہ شدہ نے گاڑی کو غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کے ذریعہ چلانے کے لئے سونپ دیا تھا، تو بیمہ کچنی تھرڈ پارٹی کے دعووں کو پورا کرنے کے لئے اپنی ذمہ داری سے بری ہو جائے گی جو اس طرح کے غیر لائسنس یافتہ ڈرائیور کی وجہ سے گاڑیوں کے حادثے کی وجہ سے متاثر ہو سکتا ہے۔ اس عدالت کے مذکورہ بالا دو فیصلوں کو مد نظر رکھتے ہوئے، جو مختلف حقائق سے نمٹتے ہیں، یہ نہیں کہا جاسکتا ہے کہ اس عدالت نے اسکینڈیا بیمہ کچنی لمیٹڈ بمقابلہ کوکیلا بین چندراودن اور دیگران، [1987] 2 ایس سی سی 654 (سپرا) اور 3 فاضل ججوں کی بیٹھک کا فیصلہ، (1996) 5 ایس سی سی 21 میں اس عدالت کے فیصلوں سے نیواٹڈیا ایشورنس کچنی لمیٹڈ بنام مندرمادھوتا سبے اور دیگران، [1996] 2 ایس سی سی 328 (سپرا) اور کاشی رام یادو اور دیگر بنام اورینٹل فائر اینڈ جنرل بیمہ کچنی اور دیگر، [1989] 4 ایس سی سی 128 کسی بھی طرح سے متصادم ہے۔

نتیجے میں، اس لیے اس اپیل کی اجازت ہے۔ اپیل کے تحت ہائی کورٹ کا فیصلہ جس حد تک اس نے بیمہ کچنی کو بری کرنے سے انکار کر دیا تھا اسے ایک طرف رکھا جائے گا اور کہا جاتا ہے کہ اپیل کنندہ۔ بیمہ کچنی مدعا علیہ کے دعویٰ کو پورا کرنے کی ذمہ دار نہیں ہے۔ دعویٰ کی درخواست اپیل کنندہ۔ بیمہ کچنی کے خلاف مسترد کر دی جائے گی۔ تاہم جواب دہندہ۔ دعویٰ اور جواب دہندہ نمبر 1 اور 9 سے معاوضے کی دی گئی رقم کی وصولی کے حقدار ہوں گے۔

چونکہ ان کارروائیوں کے التوا میں اپیل کنندہ کے حق میں پہلے ہی روک لگا دی گئی تھی اور اس کے نتیجے میں درخواست گزار کی طرف سے دعویٰ اور رقم ادا نہیں کی گئی ہے، لہذا جہاں تک موجودہ اپیل میں بیمہ کچنی کے دعوے کا تعلق ہے تو مزید کوئی سوال پیدا نہیں ہوتا ہے۔

آر کے ایس

اپیل منظور کی جاتی ہے۔