

از عدالتِ عظمیٰ

کرنال کا اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن

بنام

کے وی سکینہ ودیگراں وغیرہ۔

تاریخ فیصلہ: 15 مارچ 1996

[ایس۔ پی۔ بھروچا اور ایس۔ بی۔ محمودار، جسٹس صاحبان]

موٹر وہیکلز ایکٹ 1988 / کرنالک موٹر وہیکلز قواعد 1963 - دفعہ 168 - قاعدہ 331 - اشتراکی لاپرواہی - بس اور ٹرک کے درمیان تصادم - تیز رفتاری سے چلنے والی بس - ایسا ٹرک جس پر ایک ڈمپر لگا ہو جو ٹرک کی چوڑائی سے زیادہ تھی - ڈمپر کو صحیح طریقے سے نشان زد یا روشن نہیں کیا گیا - قرار پایا کہ، ٹرک ڈرائیور کی لاپرواہی نے حادثے میں حصہ لیا - ضرر کے ازالے سے متعلق قانون -

ایپل کنندہ کارپوریشن کی بس مدعا علیہ نمبر 1 کے ٹرک سے ٹکرانے سے چار افراد ہلاک اور دو زخمی ہو گئے - بس ڈرائیور شام کو 10.30 پر بہت تیز رفتاری سے بس چلا رہا تھا اور ٹرک کے ٹریلر پر نصب ڈمپر سے ٹکرا گیا - تصادم کے بعد بس 150 فٹ آگے بڑھی، ایک درخت سے ٹکرا گئی اور الٹ گئی -

جس سڑک پر حادثہ پیش آیا وہ 24 فٹ چوڑی تھی اور دونوں طرف 8 فٹ چوڑے حفاظتی رکاوٹیں تھیں - ٹرک کا ٹریلر 12 فٹ چوڑا تھا جبکہ اس پر نصب ڈمپر 15 فٹ چوڑا تھا - اس طرح ڈمپر ٹرک کے دونوں طرف ڈیڑھ فٹ تک پھسل گیا - ڈمپر کا وزن 25 ٹن تھا اور یہ اس بات کا ثبوت تھا کہ ڈمپر کو سرخ روشنیوں یا ریفلیکٹروں سے نشان زد نہیں کیا گیا تھا - اس بات کا بھی ثبوت ملا تھا کہ جب بس تیز رفتاری سے چل رہی تھی، ٹرک 5 کلو میٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے سفر کر رہا تھا -

کرنالک موٹر وہیکلز قواعد، 1963 کا قاعدہ 331 (2) کسی بھی گاڑی کو بوجھ کے ساتھ اس انداز میں چلانے سے منع کرتا ہے کہ بوجھ یا اس کا کوئی حصہ یا کوئی بھی چیز جسم کے اطراف سے آگے بڑھ

جائے جب تک کہ کرناٹک موٹر وہیکلز قواعد کے قاعدہ 331(3) کے تحت اس کی اجازت نہ دی جائے۔ ٹرک کے مالک نے قواعد کے قاعدہ 331(3) کے تحت کوئی اجازت حاصل نہیں کی تھی۔

موٹر ایکسیڈنٹس کلیم ٹریبونل نے صرف بس کے ڈرائیور کو لاپرواہی کا مرتکب قرار دیتے ہوئے متاثرہ افراد کو معاوضہ دینے کا حکم دیا۔ عدالت عالیہ نے ٹریبونل کی رائے سے اتفاق کیا اور اپیل کنندہ کی اپیل کو خارج کر دیا۔

اپیل کنندہ نے اس عدالت کے سامنے ایک خصوصی اجازت عرضی دائر کی جس میں اس نے دعویٰ کیا کہ ٹرک ڈرائیور بھی لاپرواہی کا مظاہرہ کر رہا تھا اور اس لیے مدعا علیہ بھی ٹریبونل کی طرف سے دیے گئے معاوضے میں حصہ ڈالنے کا ذمہ دار ہے۔

اپیل کی اجازت دیتے ہوئے، یہ عدالت

قرار دیا گیا کہ: 1. اگرچہ بس ڈرائیور کی لاپرواہی اور حادثے کی وجہ میں اس کے تعاون کے بارے میں کوئی شک نہیں ہے، لیکن ٹرک کے ڈرائیور کو بری نہیں کیا جاسکتا۔ وہ دیر رات ایک ٹرک ٹریلر چلا رہا تھا جس پر بہت بھاری مشینری تھی جو ٹریلر کے بڈ کے دونوں طرف ڈیڑھ فٹ تک پھیلی ہوئی تھی اور آنے والی گاڑیوں کو واضح طور پر دیکھنے کے لیے اس پر سرخ روشنیوں یا ریفلیکٹروں سے واضح طور پر نشان زد نہیں تھا۔ اس طریقے سے ٹریلر پر ڈپر کی گاڑی کرناٹک موٹر وہیکلز قواعد 1963 کے قاعدہ 331 کی خلاف ورزی تھی۔ اس کا مجموعہ، واضح طور پر، لاپرواہی ہے۔ اس سے سڑک استعمال کرنے والوں کے لیے خطرہ پیدا ہوا، اور اس سے کوئی فرق نہیں پڑا کہ وہ سڑک استعمال کرنے والے، جیسے بس ڈرائیور، تیزی سے گاڑی چلا رہے تھے۔ ٹرک کے ڈرائیور کی لاپرواہی کو لازمی طور پر حادثے کی وجہ قرار دیا جانا چاہیے۔

2. اگرچہ ٹرک ڈرائیور کی لاپرواہی نے یقینی طور پر حادثے میں حصہ ڈالا، لیکن جس تناسب میں اس نے حصہ ڈالا اسے بس ڈرائیور کے تعاون کے برابر نہیں کہا جاسکتا۔ لاپرواہی کا تناسب بس ڈرائیور کا 60 فیصد اور ٹرک ٹریلر ڈرائیور کا 40 فیصد ہونا چاہیے۔ اگر سابقہ تیز رفتار نہ ہوتا تو وہ ٹریلر پر بڑی تعداد کو دیکھتا اور دانشمندی سے دور رہتا۔

راؤس بنام اسکوائر زود دیگر اس، [1973] الہ بادی آر 903، پر انحصار کیا۔

پسیلیٹ دیوانی کا دائرہ اختیار: دیوانی اپیل نمبر 101 سال 1992 وغیرہ وغیرہ

ایم ایف اے نمبر 2419 سال 1990 کے ساتھ ایم ایف اے نمبر 37/90 میں کرناٹک عدالت عالیہ کے مورخہ 19.12.90 کے فیصلے اور حکم سے۔

اپیل گزاروں کے لیے ایس ایس جوالی اور کے آرناگرانج۔

جواب دہندگان کے لیے جی پرکاش، کے این بھارگو اور مس بینا پرکاش۔

عدالت کا فیصلہ جسٹس بھاروچانے سنایا۔

یہ کرناٹک عدالت عالیہ کے ڈویژن بنچ کے فیصلے اور حکم کے خلاف خصوصی اجازت کی طرف سے اپیل ہے۔ ڈویژن بنچ موٹر ایکسیڈنٹس کلیمز ٹریبونل، بنگلور کے ذریعے چھ دعووں کی درخواستوں پر پیدا ہونے والے تین فیصلوں کے خلاف اپیلوں کی سماعت کر رہا تھا۔ چار افراد کی موت کے معاوضے کی وصولی کے لیے چار دعووں کی درخواستیں دائر کی گئیں اور دو کو لگنے والے زخموں کے لیے چار ہلاک اور دوزخمی افراد کرناٹک اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن، اپیل کنندہ کی ملکیت والی بس میں مسافر تھے، جب یہ 6 مئی 1987 کو بنگلور-میسور روڈ پر شام 1 بجے ایک حادثے میں ملوث تھی۔ یہ حادثہ اس وقت پیش آیا جب بس مخالف سمت سے آنے والے ٹرک ٹریلر سے ٹکرا گئی۔ ٹریلر پر ایک آگے کا ڈمپر نصب تھا۔ (آگے کا ڈمپر ایک ایسی گاڑی ہے جو زمین کو اس کے پچھلے سرے سے لے جانے اور پھینکنے کے لیے استعمال ہوتی ہے۔) تصادم کے بعد بس 150 فٹ آگے بڑھی، سڑک کے بائیں طرف ایک درخت سے ٹکرا گئی اور الٹ گئی۔ ہلاک ہونے والوں میں بس ڈرائیور بھی شامل تھا۔ ٹریبونل اس نتیجے پر پہنچا کہ یہ صرف بس ڈرائیور تھا جس نے لاپرواہی کا مظاہرہ کیا۔ اس نے اس دلیل کو خارج کر دیا کہ ٹرک کے ڈرائیور کی طرف سے کوئی لاپرواہی کی گئی تھی۔ عدالت عالیہ کے سامنے، ہمارے سامنے کی طرح، یہ تنازعہ نہیں تھا کہ بس کا ڈرائیور لاپرواہی کا مظاہرہ کر رہا تھا، لیکن کارپوریشن کی جانب سے یہ دعویٰ کیا گیا کہ ٹرک کے ڈرائیور نے اپنی لاپرواہی سے حادثے میں حصہ ڈالا اور معاوضے کی ادائیگی کی ذمہ داری مشترکہ اور متعدد تھی اور اسے ان کی متعلقہ لاپرواہی کی ڈگری کے مطابق تقسیم کیا جانا چاہیے۔ عدالت عالیہ نے کارپوریشن کے خلاف فیصلہ دیا۔

جس سڑک پر حادثہ ہوا وہ سیدھی تھی۔ یہ 24 فٹ چوڑا تھا اور دونوں طرف حفاظتی رکاوٹیں تقریباً 8 فٹ چوڑے تھے۔ ٹرک کا ٹریلر 12 فٹ چوڑا تھا۔ اس پر ڈمپر 15 فٹ چوڑا تھا تا کہ یہ ٹریلر کی چوڑائی سے زیادہ دونوں طرف ڈیڑھ فٹ تک نکل جائے۔ ڈمپر کا وزن 25 ٹن تھا۔ ٹرک تقریباً 5

کلو میٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے آہستہ چل رہا تھا۔ مخالف سمت سے آنے والی بس تیز رفتاری سے چل رہی تھی۔

عدالتِ عالیہ اور اس عدالت کے سامنے 7 مارچ 1987 کے ایک نوٹیفکیشن پر انحصار کیا گیا، جو حکومت کرناٹک نے کرناٹک موٹر وہیکل قواعد 1963 کے قاعدہ 341 کے تحت جاری کیا تھا۔ نوٹیفکیشن نے میسرز بھارت ارتھ موورز لمیٹڈ سے تعلق رکھنے والے اپنے شیڈول میں بیان کردہ ہولپاک 35 ٹی آگے کے ڈمپروں کو اس میں بیان کردہ شرائط کے تابع عوامی مقامات پر چلنے کی اجازت دی۔ شیڈول میں چھ ہولپاک 35 ٹی آگے کے ڈمپروں کے سیریل، چیسس، انجن اور ٹرانسمیشن نمبروں کا ذکر کیا گیا ہے۔ شرائط نے یہ بھی اشارہ کیا کہ نوٹیفکیشن کا اطلاق عوامی سڑکوں پر خود ڈمپروں کے چلنے پر ہوتا ہے نہ کہ دوسری گاڑیوں پر ان کی گاڑی پر؛ مثال کے طور پر، پہلی شرط میں کہا گیا ہے کہ صرف ایک خالی گاڑی کو منتقل کیا جانا چاہیے اور اسے اپنے وزن سے زیادہ کوئی بوجھ نہیں اٹھانا چاہیے۔ ہم عدالتِ عالیہ سے اتفاق کرتے ہیں کہ اس نوٹیفکیشن کا ٹرک ٹریلر پر ڈمپر کی نقل و حمل پر کوئی اطلاق نہیں تھا جو حادثے میں ملوث تھا۔

کارپوریشن کے فاضل وکیل نے پھر کرناٹک موٹر وہیکلز قواعد، 1963 کے قاعدہ 331 کی طرف ہماری توجہ مبذول کرائی۔ ہمیں یہ ضرور کہنا چاہیے کہ ایسا نہیں لگتا کہ اس اصول کی طرف عدالتِ عالیہ کی طرف اشارہ کیا گیا تھا۔ یہ قاعدہ موٹر گاڑیوں پر بوجھ کے تحفظ کے لیے فراہم کرتا ہے۔ اس کے ذیلی قاعدہ (2) میں کہا گیا ہے، "کوئی بھی شخص عوامی جگہ پر کسی بھی موٹر گاڑی کو نہیں چلائے گا، اور نہ ہی کوئی شخص اسے چلائے گا یا چلانے کی اجازت دے گا، جو اس انداز میں بھری ہوئی ہے جس سے کسی شخص کو خطرہ لاحق ہو یا اس انداز میں کہ بوجھ یا اس کا کوئی حصہ یا کوئی چیز بڑھ جائے: (i) جسم کے پہلو کی لمبائی میں جسم کے پہلو سے آگے یا گاڑی کے سطح سے آگے....." ڈمپر، جیسا کہ ٹریبونل نے شواہد کی بنیاد پر درج کیا ہے، ٹرک کے دونوں طرف ڈیڑھ فٹ تک پھیلا ہوا تھا۔ اس لیے جس طریقے سے ڈمپر کو منتقل کیا جا رہا تھا وہ اصول کی واضح خلاف ورزی تھی۔ اسے صرف اجازت کے ساتھ اس طرح منتقل کیا جاسکتا تھا، اور اس طرح کی شرائط کے تابع جو قاعدہ 331 کے ذیلی قاعدہ 3 کے تحت متعین کی گئی تھیں، جو اس طرح پڑھتا ہے:

"(3) ضلعی مجسٹریٹ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کی رضامندی سے تحریری طور پر حکم دے سکتا ہے کہ کسی بھی موٹر گاڑی کو اس مقصد کے لیے اور اس مدت کے مستثنیٰ قرار دیا جائے، اور ایسی شرائط کے تابع ہو جو اس اصول کی کسی بھی یا تمام توضیحات سے متعین کی جائیں۔

اس طرح کی کوئی اجازت ریکارڈ پر نہیں لائی گئی۔

عدالت عالیہ اور ٹریبونل نے اس حقیقت پر بہت زور دیا کہ ٹرک کو بہت آہستہ اور سڑک کے صحیح رخ پر چلایا جا رہا تھا۔ اس بات کو مد نظر رکھتے ہوئے کہ اس کا وزن 25 ٹن تھا، ٹرک بہت آہستہ کے علاوہ آگے نہیں بڑھ سکتا تھا۔ یہ یاد رکھا جائے گا کہ ٹریلر 12 فٹ چوڑا تھا اور ڈمپر دونوں طرف ڈیڑھ فٹ تک پھیلا ہوا تھا۔ پس، اگر یہ تسلیم بھی کر لیا جائے کہ ٹرک پختہ سڑک کے انتہائی بائیں جانب چلایا جا رہا تھا، یہ اپنی چوبیس فٹ چوڑائی کے ساڑھے تیرہ فٹ پر تھا، اور اس مقصد کے لیے ہم فرض کرتے ہیں کہ بائیں طرف ڈمپر کا ڈیڑھ فٹ اور ہینک حفاظتی رکاوٹ تھا۔ یہ بھی یاد رکھا جائے گا کہ حادثہ 10.30 شام کو پیش آیا، جس کا مطلب یہ ہو گا کہ بس اور ٹرک دونوں کی ہیڈروشنیاں آن تھیں۔ ٹریبونل نے فیصلہ دیا ہے کہ "بس ڈرائیور کا بلڈوزر کو ٹکر مارنا جائز نہیں تھا۔....." اس لیے ایسا لگتا ہے کہ بس جس چیز سے ٹکرا گئی وہ ڈمپر کا نکلتا ہوا حصہ تھا۔ تیز رفتار بس کا 25 ٹن وزن والے سامان کے پھسلنے سے ٹکرانے کا اثر تصور کرنا مشکل نہیں ہے۔

ٹرک کے ڈرائیور کا ثبوت یہ ہے کہ اس نے ٹرک کے ٹریلر کے دونوں طرف سرخ روشنیاں اور جھنڈے لگائے تھے۔ دعویٰ داروں کے گواہ سرخ روشنیوں یا جھنڈوں کے وجود کی بات نہیں کرتے۔ مہازیر اور ابتدائی اطلاقی رپورٹ میں بھی ان کا ذکر نہیں ہے۔ ہمیں ایسا لگتا ہے کہ، لیکن ٹریلر کے بڈ سے ڈمپر کے نکلنے کے لیے، بس اور ٹرک ایک دوسرے کے پاس سے بحفاظت گزر چکے ہوں گے۔ ٹریلر کے بڈ سے آگے ڈمپر کا پھیلاؤ واضح طور پر نمایاں نہیں کیا گیا تھا۔ بھڑکتی ہوئی ہیڈروشنیوں کی چمک کو دیکھتے ہوئے، بس ڈرائیور نے، جس رفتار سے وہ سفر کر رہا تھا، محسوس کیا کہ ٹریلر کے بڈ سے آگے ایک ڈمپر کی طرح بڑا پھسلنا تھا اور اس سے ٹکرا گیا۔ تصادم کے، لازمی طور پر، سنگین نتائج برآمد ہوئے۔ بس کے دائیں جانب بالکل سامنے بیٹھے ڈرائیور نے پورا اثر لیا ہو گا اور اس کی موقع پر ہی موت ہو سکتی ہے۔ کم از کم، اس بات کا زیادہ امکان ہے کہ وہ بے ہوش ہو گیا ہو یا معذور ہو گیا ہو اور اس کے بعد بس کی 150 فٹ کی پیش رفت جب تک کہ وہ درخت سے نہیں ٹکرا گئی۔

عدالت عالیہ نے نوٹ کیا کہ بس کے سامنے والے حصے کو درخت سے ٹکرانے سے بری طرح نقصان پہنچا ہے۔ اس نے نوٹ کیا کہ اس سے پہلے کی ایک رپورٹ میں بس کے سائیڈ پینل اور اس کے معاون زاویوں کے پھٹنے کی بات کی گئی تھی، لیکن اس نے اس حقیقت پر تبصرہ کیا کہ رپورٹ میں یہ نہیں کہا گیا کہ یہ بس کے دائیں طرف کا سائیڈ پینل تھا۔ اگر اس حادثے میں بس کا سائیڈ پینل پھٹ گیا تو اس میں کوئی شک نہیں کہ یہ دائیں ہاتھ کا پینل تھا کیونکہ یہ بس کا دائیں ہاتھ تھا جو ٹرک ٹریلر پر موجود ڈمپر کے ساتھ رابطے میں آیا تھا۔ یہ اچھی طرح سے ہو سکتا ہے کہ بس کے مسافروں کو لگنے والی کچھ یا بہت سی چوٹیں اس کے درخت سے ٹکرانے کا نتیجہ تھیں، لیکن یہ فراموش نہیں کیا جا سکتا کہ درخت سے اس کی ٹکر ٹرک کے ٹریلر پر ڈمپر سے ٹکرانے کا نتیجہ تھی۔

ان حالات میں، اگرچہ بس ڈرائیور کی لاپرواہی اور حادثے کی وجہ میں اس کے تعاون کے بارے میں کوئی شک نہیں ہے، لیکن ٹرک کے ڈرائیور کو بری نہیں کیا جا سکتا۔ وہ دیر رات ایک ٹرک ٹریلر چلا رہا تھا جس پر بہت بھاری مشینری تھی جو ٹریلر کے بڈ کے دونوں طرف ڈیڑھ فٹ تک پھیلی ہوئی تھی اور آنے والی گاڑیوں کو واضح طور پر دیکھنے کے لیے اس پر سرخ روشنیوں یا ریفلیکٹروں سے کٹے ہوئے نشانات واضح طور پر نہیں تھے۔ اس طریقے سے ٹریلر پر ڈمپر کی گاڑی کرنائک موٹر ویکلز قواعد 1963 کے قاعدہ 331 کی خلاف ورزی تھی۔ ہمارے خیال میں، اس کا مجموعہ، واضح طور پر لاپرواہی ہے۔

ٹرک ٹریلر کے بیمہ کنندہ کے فاضل وکیل نے پیش کیا کہ یہ ظاہر کرنے کے لیے کوئی ثبوت نہیں ہے کہ ڈمپر نے ٹریلر کے بڈ سے طرف کی طرف پیش کیا تھا۔ ہم پہلے ہی اس حقیقت کی طرف توجہ مبذول کروا چکے ہیں کہ ٹریبونل نے اپنے الفاظ میں کہا ہے: "جیسا کہ گواہ مدعا علیہ 1 لاری ڈرائیور نے اعتراف کیا، بلڈوزر کی چوڑائی 15 فٹ تھی، لاری کی چوڑائی 12 فٹ تھی، اور لاری کے دونوں طرف بلڈوزر ڈیڑھ فٹ کی حد تک نکل رہا تھا۔" یہ پیش کیا گیا کہ ٹرک ٹریلر کے ڈرائیور نے سرخ روشنیاں اور جھنڈے دکھا کر تمام احتیاطی تدابیر اختیار کی ہیں۔ یہاں بھی ہم نے شواہد کی طرف توجہ مبذول کرائی ہے۔ اس سلسلے میں ٹریبونل کا یہ کہنا تھا: گواہ مدعا علیہ 1 کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ وہ موقع پر پہنچا اور نمائش آر 2 کے مطابق خاکہ تیار کیا اور کہا جاتا ہے کہ اسے لاری میں لے جانے والے بلڈوزر کے پھیلے ہوئے حصے پر کوئی جھنڈا لگا ہوا نہیں ملا۔ اس حقیقت کو گواہ مدعا علیہ 1 نے متنازعہ قرار دیا ہے۔ اس کا کہنا ہے کہ اس نے لاری کے دونوں طرف سرخ روشنیاں اور جھنڈے رکھے تھے۔

درخواست گزار کی طرف سے جانچ پڑتال کرنے والے گواہوں میں سے کوئی بھی کبھی بھی سرخ جھنڈوں یا روشنیوں کے وجود کے بارے میں بات نہیں کرتا ہے۔ مہازار لاری کے دونوں طرف سرخ روشنیوں یا جھنڈوں کے وجود کے بارے میں کچھ واضح نہیں کرتا ہے۔ اسی طرح ابتدائی اطلاقی رپورٹ میں ایسے جھنڈوں یا سرخ روشنیوں کے وجود کے بارے میں نہیں کہا گیا ہے۔ "اس لیے ہم ٹرک ڈرائیور کے بیمہ کنندہ کی جانب سے ان عریضیوں کو قبول کرنے سے قاصر ہیں۔

اس کے بعد سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ بس کے ڈرائیور اور ٹرک کے ڈرائیور نے اپنی لاپرواہی کی وجہ سے حادثے میں کس تناسب سے حصہ ڈالا اور دعویٰ داروں کی ذمہ داری ان کے درمیان کیسے تقسیم کی جانی چاہیے۔

کارپوریشن کے فاضل وکیل نے ہماری توجہ راؤس بنام اسکوائرز و دیگر اس، (1973) آل انگریڈ لارپورٹس 903 میں ابتدائی عدالت کے فیصلے کی طرف مبذول کرائی۔ یہ حقائق تھے: رات تقریباً 10:30 بجے ایک کھر آلود رات میں، ایلن ایک جوڈ دار لاری چلا رہا تھا جب، اس کی لاپرواہی کے باعث، وہ پھسل گئی، "الٹ کر رکنا" اور جا کر سڑک کے سست رفتار گاڑیوں کیلئے اور درمیانی گاڑیوں کیلئے راستہ یا سڑک کو بلاک کر دیا۔ پیچھے چل رہی ایک کار لاری سے ٹکرا گئی۔ اس کی پچھلی روشنیاں آن رہیں۔ راؤس نے حادثہ دیکھا اور اپنی لاری کو بحفاظت وہاں سے نکال دیا۔ اس کے بعد اس نے گاڑی کھڑی کی اور مدد کرنے کے لیے واپس آیا۔ ایک اور لاری، جسے فرینکلن چلا رہا تھا، ایلن کی لاری سے تقریباً 15 فٹ دور۔ فرینکلن نے ٹوٹی ہوئی لاری کو روشن کرنے کے لیے جان بوجھ کر اپنی ہیڈلائٹس روشن کر دیں۔ آخر کار، اصل حادثے کے تقریباً پانچ سے دس منٹ بعد، اسکوائرز اپنے آجر کی لاری کو تیز رفتار سے چلاتے ہوئے جائے وقوعہ پر پہنچے۔ جب اس نے پہلی بار وہی 400 گز دور گاڑیاں دیکھیں تو اسے احساس نہیں ہوا کہ وہ کھڑی ہیں اور کیرینج وے کی دولینوں میں رکاوٹ ہے۔ آخر کار، تقریباً 150 گز کے فاصلے پر اس نے اپنے بریک لگائے لیکن، منحنجند سطح کی وجہ سے، وہ پھسل گیا۔ اس کی لاری فرینکلن کی لاری کے پیچھے حصے سے ٹکرا گئی اور اسے آگے دھکیل دیا جس کے نتیجے میں اس نے راؤس کو نیچے گرا دیا اور اسے مہلک چوٹیں آئیں۔ راؤس کی بیوہ نے اسکوائرز کے خلاف اس کی لاپرواہی سے گاڑی چلانے کے سلسلے میں ہر جانہ حاصل کیا اور تیسرے فریق کی کارروائی میں اسکوائرز نے ایلن اور اس کے آجروں سے ایلن کی لاپرواہی کے سلسلے میں تعاون کا دعویٰ کیا۔ ٹرائل جج نے اس دعوے کو خارج کرتے ہوئے کہا کہ اسکوائرز حادثے کا مکمل طور پر ذمہ

دار ہے کیونکہ ٹوٹی ہوئی لاری میں مناسب روشنی تھی اور اگر اسکو ائرز نے مناسب نظر رکھی ہوتی تو وہ اسے تقریباً 400 گز کے فاصلے پر دیکھتا جس سے خود کو کارروائی سے بچنے کے لیے کافی وقت مل جاتا۔ اسکو ائرز نے اپیل کی۔ کیرنز، عزت مآب نے مشاہدہ کیا:

"اگر کوئی ڈرائیور اتنی لاپرواہی سے اپنی گاڑی کا انتظام کرتا ہے کہ اس سے شاہراہ میں رکاوٹ پیدا ہو اور سڑک استعمال کرنے والے دوسرے افراد کے لیے خطرہ بن جاتا ہے، بشمول وہ لوگ جو بہت تیزی سے گاڑی چلا رہے ہیں یا مناسب نظر نہیں رکھ رہے ہیں، لیکن وہ لوگ نہیں جو جان بوجھ کر یا لاپرواہی سے رکاوٹ میں گاڑی چلا رہے ہیں، تو پہلے ڈرائیور کی لاپرواہی کو کسی حادثے کی وجہ سمجھا جاسکتا ہے جس کی فوری وجہ گاڑی کی لاپرواہی تھی جو رکاوٹ کی موجودگی کی وجہ سے اس سے ٹکرا جاتی ہے یا کسی اور گاڑی یا کسی دوسرے شخص سے ٹکرا جاتی ہے۔ اس کے مطابق، میں اس معاملے میں مانوں گا کہ مسٹر ایلن کی لاپرواہی نے مسٹر راؤس کی موت میں حصہ ڈالا۔

XXX

XXXX

XXX

میں صورت حال کو اس طرح دیکھتا ہوں۔ یقیناً، ہم بالکل نہیں جانتے کہ مسٹر ایلن کی لاری کا کیا ہوا؛ لیکن اس بات کا اشارہ کرنے کے لیے کچھ بھی نہیں تھا کہ اسے کسی ہنگامی صورتحال کا سامنا کرنا پڑا۔ کسی وجہ سے اس نے اپنی گاڑی کا قابو کھو دیا تھا، غالباً کسی ٹھنڈی سڑک پر بہت تیزی سے گاڑی چلانے کی وجہ سے یا نادانی سے اپنے بریک لگانے کی وجہ سے۔ مسٹر اسکو ائرز کو فاضل جج نے (اور میں اس کے نتیجے کے اس حصے پر سوال نہیں اٹھاتا) اس میں انتہائی لاپرواہی کا مظاہرہ کیا ہے، بہت تیزی سے گاڑی چلانے کے علاوہ، وہ مناسب نظر رکھنے میں ناکام رہا۔ لیکن ان کے بارے میں یہ کہا جاسکتا ہے کہ انہوں نے خطرناک صورتحال کا آغاز نہیں کیا بلکہ پہلے سے موجود صورتحال سے نمٹنے کے لیے مناسب اقدامات کرنے میں ناکام رہے۔ اس ناکامی کے بذریعے اسے بنیادی طور پر اس آفت کا ذمہ دار ٹھہرایا جانا چاہیے۔ میرے خیال میں الزام کا صحیح تناسب جو اس کے کندھوں پر ڈالا جانا چاہیے وہ 75 فیصد ہے جبکہ مسٹر ایلن پر 25 فیصد ہے۔"

میکینا، جسٹس نے اتفاق کیا، اور کہا:

"ان حقائق پر میرا خیال ہے کہ مسٹر ایلن کی لاپرواہی نے مسٹر اسکو ائرز اور مسٹر فرینکلن کے درمیان مہلک تصادم کا سبب بنی۔ اس کی ڈرائیونگ اس طرح سے تھی کہ

اس کی لاری سڑک کی دو لینیوں کو پار کر گئی کیونکہ اس سے اسی سمت سفر کرنے والی دوسری گاڑیوں کے لیے خطرہ پیدا ہو گیا تھا۔ خطرہ یہ تھا کہ یہ دوسری گاڑیاں لاری سے ٹکرا سکتی ہیں یا اس طرح کے تصادم سے بچنے کی کوشش میں نقصان پہنچا سکتی ہیں یا نقصان پہنچا سکتی ہیں۔ اگرچہ یہ خطرہ اس وقت کم ہوا جب مسٹر فرینکلن کی لاری کی ہیڈ لائٹس ٹریلر پر مرکوز تھیں، لیکن یہ اب بھی کافی حد تک موجود تھی، اور اس کی وجہ سے مسٹر اسکوائرز مسٹر فرینکلن کی لاری سے ٹکرا گئے۔ معاملہ مختلف ہو سکتا تھا اگر مسٹر ایلن کی لاپرواہی سے گاڑی چلانے اور مہلک تصادم کے درمیان کوئی تعلق نہ ہوتا سوائے اس کے کہ اس کی وجہ سے مسٹر فرینکلن وہیں رک گئے جہاں انہوں نے کیا تھا۔

"

بلکہ، عزت مآب نے بھی اتفاق کیا، یہ کہتے ہوئے کہ ایلن کی لاپرواہی اور حادثے کے درمیان وجہ کے سلسلے میں کوئی وقفہ نہیں تھا۔

ہم کیرنز، عزت مآب کے مشاہدات سے قرارداد ہیں۔

ٹرک ٹریلر کے ڈرائیور نے اسے اس طرح سے سنبھالا جس کی وجہ سے یہ چوبیس فٹ چوڑی پختہ شاہراہ کے کم از کم ساڑھے تیرہ فٹ پر قابض ہو گیا۔ اس نے رات کے آخری وقت پر ٹریلر پر ایک بہت بڑا نمبر اٹھایا جو واضح طور پر نشان زد نہیں تھا۔ اس سے دوسرے سڑک استعمال کرنے والوں کے لیے خطرہ پیدا ہوا اور اس سے کوئی فرق نہیں پڑا کہ وہ سڑک استعمال کرنے والے، جیسے بس ڈرائیور، تیزی سے گاڑی چلا رہے تھے۔ ٹرک کے ڈرائیور کی لاپرواہی کو لازمی طور پر حادثے کی وجہ قرار دیا جانا چاہیے، جس سے ہمارا مطلب نہ صرف ٹرک کے ٹریلر پر پھسلنے والی بس سے ٹکرانا ہے بلکہ بعد میں درخت سے ٹکرانا بھی ہے۔ واقعات کا سلسلہ اس بس سے شروع ہوا جو ٹریلر کے بڈ سے باہر سڑک کی چوڑائی پر پیش آنے والے ڈمپر سے ٹکرا گئی اور درخت سے ٹکرانے کے ساتھ ختم ہوئی۔ لیکن سابقہ تصادم کے لیے مؤخر الذکر تصادم نہیں ہوتا۔ ٹرک ڈرائیور کی لاپرواہی نے یقینی طور پر حادثے میں حصہ ڈالا، لیکن ہمیں نہیں لگتا کہ جس تناسب میں اس نے حصہ لیا اسے بس ڈرائیور کے تعاون کے برابر کہا جاسکتا ہے، جو کہ اس عدالت کے سامنے کارپوریشن کی استدعاوں میں پیش کیا گیا ہے۔ ہمارے خیال میں لاپرواہی کا تناسب بس ڈرائیور کا 60 فیصد اور ٹرک ٹریلر ڈرائیور کا

40 فیصد ہونا چاہیے۔ اگر سابقہ تیز رفتار نہ ہوتا تو وہ ٹریلر پر بڑی تعداد کو دیکھتا اور دانشمندی سے دور رہتا۔

ٹرک ٹریلر کے بیمہ کنندہ کے فاضل وکیل نے پیش کیا کہ اس کے ڈرائیور کی لاپرواہی کی وجہ سے اس کی بیمہ پالیسی کی شرائط کی خلاف ورزی ہوئی ہے۔ انہوں نے یہ بھی پیش کیا کہ کسی بھی صورت میں ٹرک ٹریلر کے بیمہ کنندہ کو موٹر ویکل ایکٹ کے تحت فراہم کردہ رقم سے زیادہ کسی بھی رقم کے لیے ذمہ دار نہیں بنایا جاسکتا۔ اگرچہ ٹرک کے ڈرائیور کی شراکتی لاپرواہی کی درخواست ٹریبونل کے سامنے لی گئی تھی، لیکن مذکورہ بالا تنازعات کو نہیں اٹھایا گیا اور ٹرک ٹریلر کا احاطہ کرنے والی انشورنس پالیسی کو ریکارڈ پر نہیں لایا گیا۔ لہذا، مذکورہ بالا کسی بھی دلیل سے اتفاق کرنا ممکن نہیں۔

ہمیں معلوم ہوا ہے کہ ٹریبونل کی طرف سے 30 اکتوبر 1988 کو جن دعووں کی درخواستوں کا فیصلہ کیا گیا تھا (جن میں سے 1989 کے ایم ایف اے نمبر 141 اور 142 عدالت عالیہ کے سامنے آئے اور 1992 کی دیوانی اپیل 102 اور 103 اس عدالت کے سامنے آئیں) کارپوریشن نے کوئی ثبوت پیش نہیں کیا تھا۔ ان معاملات میں معاوضہ ادا کرنے کی ذمہ داری خصوصی طور پر کارپوریشن کی ہونی چاہیے۔

نتیجے میں، 1992 کی دیوانی اپیل 101، 104، 105 اور 106 کی اجازت ہے۔ ان اپیلوں کے تحت فیصلے اور حکم کو اس حد تک کالعدم قرار دیا گیا ہے کہ اس میں کہا گیا ہے کہ ٹرک ٹریلر کا مالک، ڈرائیور اور بیمہ کنندہ معاوضے کے کسی بھی حصے کی ادائیگی کا ذمہ دار نہیں تھا۔ ٹرک ٹریلر کے مالک، ڈرائیور اور بیمہ کنندہ کو معاوضے کا 40 فیصد ادا کرنے کے لیے مشترکہ اور الگ الگ طور پر ذمہ دار ٹھہرایا جاتا ہے۔ اس حقیقت کو مد نظر رکھتے ہوئے کہ کارپوریشن کی طرف سے معاوضہ پہلے ہی ادا کیا جا چکا ہے، کارپوریشن ٹرک ٹریلر کے مالک، ڈرائیور اور بیمہ کنندہ سے اس کا 40 فیصد وصول کرنے کا حقدار ہو گا۔

دیوانی اپیلیں 102 اور 103 سال 1992 خارج کر دی گئی ہیں۔

تمام دیوانی اپیلوں میں اخراجات کے حوالے سے کوئی حکم نہیں ہو گا۔

اپیل خارج کر دی گئی۔