

از عدالتِ عظمیٰ

تاریخ فیصلہ: 19 اپریل، 1995

راجنا

بنام

یونین آف انڈیا

[جے ایس ورما اور سجا تاوی منوہر، جسٹس صاحبان]

ملازمت کا قانون: ایس پی جی اہلکاروں کو معاوضے کی ادائیگی - متعلق حکومتی سرکیولر - ڈیوٹی کے دوران مستقل جزوی معذوری - دعویٰ - کا حق دار - معنی 'حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی' - حقیقی ڈیوٹی کی تخیلاتی توسیع - ورک میز کمپینیشن ایکٹ کے اصول کا اطلاق - سرکیولر کا مقصد - انسانی نقطہ نظر اپنانا۔

الفاظ اور جملے: "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی"، "ملازمت کے دوران" - قانون ملازمت کے تناظر میں معنی - وہی معنی جو ورک میز کمپینیشن ایکٹ کے تحت ہے۔

اپیل کنندہ، جو وزیر اعظم کے دفتر سے منسلک ایس پی جی میں سیکورٹی اسٹنٹ ہے، کو سرکاری ایس پی جی گاڑی میں ڈیوٹی پر جاتے ہوئے چوٹیں آئیں۔ زخموں کی وجہ سے، اپیل کنندہ کو مستقل جزوی معذوری کا سامنا کرنا پڑا اور اس وجہ سے وہ وی آئی پی کی حفاظتی ڈیوٹی انجام دینے کے لیے موزوں نہیں تھا۔

معاوضے کی ادائیگی کے لیے اپیل کنندہ کے دعوے کو حکومت نے مسترد کر دیا تھا کیونکہ یہ سرکیولر میں شامل نہیں تھا۔ ٹریبونل نے اپیل کنندہ کے دعوے کو بھی مسترد کر دیا۔ اس لیے یہ اپیل۔

اپیل کی اجازت دیتے ہوئے، یہ عدالت

قرار دیا گیا: 1. متعلقہ حکام کو لازمی طور پر ایک انسانی نقطہ نظر اپنانا چاہیے اور اس سرکیولر کو آزادانہ طور پر سمجھنا چاہیے تاکہ اس کے مقصد کو آگے بڑھایا جاسکے بجائے اس کے کہ وہ سخت اور تعریفی موقف اختیار کرے۔ جب تک کہ سرکیولر میں اسکیم کو مناسب طریقے سے نافذ نہ کیا جائے، مایوس کن ہوگا جس کے نتیجے میں طے شدہ مقصد کو حاصل کرنے میں ناکامی ہوگی۔

2. یہ اچھی طرح سے معلوم ہے کہ ایلٹ حفاظتی عملہ میں اسپیشل پروٹیکشن گروپ جو ابتدائی طور پر 1985 میں بھارت کے وزیر اعظم کو حفاظتی احاطہ فراہم کرنے کے لیے خصوصی تربیت یافتہ اہلکاروں پر مشتمل تھا اور حال ہی میں جس قانون کے تحت اس کی تشکیل کی گئی تھی اس میں ترمیم کی گئی ہے تاکہ اس طرح کے حفاظتی احاطے کی فراہمی کو سابق وزرائے اعظم تک بڑھایا جاسکے۔ ایس پی جی کی تشکیل کے لیے درکار اہلکاروں کے اعلیٰ معیار کے پیش نظر، انہیں کچھ اضافی فوائد دیے جاتے ہیں کیونکہ وہ بہت زیادہ خطرہ مول لیتے ہیں اور زیادہ خطرہ جس کا انہیں سامنا ہوتا ہے۔ سرکیولر کا مقصد ایس پی جی اہلکاروں کو چوٹوں کی صورت میں معاوضے کی ادائیگی فراہم کرنا ہے۔

3. ترمیم شدہ سرکیولر شروحوں میں اضافہ کرتا ہے اور ایس پی جی اہلکاروں کے لیے اس پر درخواست کی حد کو بڑھاتا ہے۔ یہ التزام نہ صرف "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی" انجام دیتے ہوئے بلکہ "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی کے علاوہ" ڈیوٹی انجام دیتے ہوئے لگنے والی چوٹوں کی ادائیگی کے لیے بھی کیا گیا ہے۔ یہ سرکیولر کے تحت ایس پی جی اہلکاروں کو معاوضے کی ادائیگی کا تصور ہے۔ ایس پی جی تربیت گزار اہلکار بھی سرکیولر کے تحت آتے ہیں؛ اسے "اصل وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی کے علاوہ" ڈیوٹی پر رکھا جائے گا، اور تربیت کی مدت کے دوران اسے لگنے والی چوٹوں کے لیے وہ احاطہ کیا جائے گا اور اس کے تحت ادائیگی کا حقدار ہوگا، حالانکہ کم شرح پر۔

4. فوری معاملے میں، اپیل کنندہ کو چوٹیں نہیں جس کے نتیجے میں وہ ایک موٹر حادثے میں مستقل طور پر جزوی طور پر معذور ہو گیا جب وہ ڈیوٹی پر ایس پی جی اہلکاروں کو لے جانے والی سرکاری ایس پی جی گاڑی میں ڈیوٹی کے لیے اسٹاف کو ارٹروں سے ساؤتھ بلاک جا رہا تھا۔ ورک مینز کمپینیشن ایکٹ کے تحت اس بات کا تعین کرنے کا اصول کہ آیا کارکن کی ملازمت سے اور اس کے دوران کوئی حادثہ پیش آیا ہے، سرکیولر پر یکساں طور پر لاگو ہوتا ہے، کیونکہ دونوں کا مقصد ایک ہی ہے۔ اپیل کنندہ کسی ایسے مقام یا علاقے پر تھا جو "اصل وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی" کی کارکردگی کے لیے سرکاری احاطے کی نظریاتی توسیع کے نظریہ کے تحت آتا ہے۔ سرکاری ایس پی جی گاڑی

سرکاری احاطے کی ایک نظریاتی توسیع تھی اور اس لیے اپیل کنندہ کو اسٹاف کوارٹروں سے ساؤتھ بلاک تک سفر کرتے ہوئے حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی پر سمجھا جاتا تھا۔

سورائٹر سالٹ مینوفیکچرنگ کمپنی بنام ہائی ویلوراجہ اور دیگر، اے آئی آر (1958) ایس سی 881 نے درخواست دی۔

5. حادثے اور اصل وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی کے لیے ایس پی جی میں اس کی ملازمت کے درمیان ایک معقول تعلق تھا اور یہ ایک سرکاری گاڑی میں اسٹاف کوارٹروں سے ساؤتھ بلاک تک سفر کرنے کا روزگار کا واقعہ تھا۔ اس طرح، حادثاتی طور پر چوٹ "ملازمت کے دوران" پیدا ہوئی۔ "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی" کے اظہار کے معنی ورک مینز کمپینیشن ایکٹ میں "ملازمت کے دوران" کے الفاظ کے مطابق ہیں اور اس لیے سرکیولر کے تحت ادائیگی کی ذمہ داری کا تعین کرنے کا امتحان ایک ہی ہے۔

ماؤکنن میکسز ایڈ کمپنی پرائیویٹ لمیٹڈ بنام ابراہیم محمد اسسک، [1970] 1 ایس سی آر 869، پر انحصار کیا۔

انکاشائر اینڈ یارکشیر اریلوے کمپنی بنام ہائیلی، (1917) اے سی 352، حوالہ دیا گیا۔

ہالسبری کے انگلینڈ کے قوانین، جلد 33، چوتھا جلد 490، حوالہ دیا گیا۔

اپیلیٹ دیوانی کا دائرہ اختیار: دیوانی اپیل نمبر 4584، سال 1995۔

سنٹرل ایڈمنسٹریٹو ٹریبونل، دہلی کے او اے نمبر 2284، سال 1992 کے فیصلے اور حکم سے۔

اپیل کنندہ کے لیے کے اے ناگراج۔

مدعا علیہ کی طرف سے کے ٹی ایس تلسی، ایڈیشنل سالیسیٹر جنرل، اے سٹاراؤ اور پی پر میشورن۔

عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے سنایا گیا

جسٹس ایس۔ ورمہ، جسٹس

اجازت دی گئی۔

فیصلے کے لیے واحد سوال یہ ہے: کیا درخواست گزار مرکزی حکومت کے کابینہ سیکریٹریٹ کے 13.6.1986 کے سرکلر کے مطابق 50,000 روپے کی معاوضہ ادائیگی کا حقدار ہے جس میں اسپیشل پروٹیکشن گروپ (ایس پی جی) کے اہلکاروں کو معاوضہ کی ادائیگی کی اجازت دی گئی ہے؟ یہ دعویٰ 20.6.1986 کو ایس پی جی گاڑی میں سفر کے دوران موٹر حادثے میں کچھ چوٹوں کے نتیجے میں اپیل کنندہ کو مستقل طور پر جزوی معذوری کا سامنا کرنا پڑا تھا۔ اصل وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی انجام دیتے ہوئے لگنے والی چوٹوں کے نتیجے میں مستقل جزوی معذوری کا شکار ہونے والے ایس پی جی اہلکاروں کو معاوضے کی ادائیگی کے لیے فراہم کردہ سرکیولر کا مادی حصہ درج ذیل ہے:

"(iii) حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی انجام دیتے ہوئے لگنے والی چوٹوں کے نتیجے میں مستقل جزوی معذوری کا شکار ہونے والے ایس پی جی اہلکاروں کو 50,000 روپے (صرف پچاس ہزار روپے)۔"

متعلقہ حقائق تسلیم کیے جاتے ہیں۔ اپیل کنندہ 17.9.1985 سے کابینہ سیکریٹریٹ سے منسلک اسپیشل پروٹیکشن گروپ میں سیکورٹی اسٹنٹ تھا اور وزیراعظم کے دفتر سے منسلک حفاظتی اہلکاروں میں شامل تھا۔ 20.6.1986 پر اپیل کنندہ کو ساؤتھ بلاک، نئی دہلی میں صبح 9 بجے سے شام 5.30 بجے تک اس طرح کی ڈیوٹی پر ہونا ضروری تھا۔ سرکاری انتظام کے مطابق اپیل کنندہ سمیت ایس پی جی اہلکاروں کے کچھ ارکان کو اسٹاف کوآرڈروں سے ایک سرکاری ایس پی جی گاڑی نے اٹھایا اور گاڑی ساؤتھ بلاک جا رہی تھی جب صبح تقریباً 8.20 بجے سڑک حادثے میں ملوث ہو گئی جس میں اپیل کنندہ کو کچھ چوٹیں آئیں جس کے نتیجے میں اس کی ایک ٹانگ مختصر ہونے کی وجہ سے اسے مستقل طور پر جزوی معذوری کا سامنا کرنا پڑا۔ اس معذوری کے نتیجے میں اپیل کنندہ وی آئی بی پی کی سیکورٹی ڈیوٹی کی کارکردگی کے لیے نااہل ہو گیا اور اسے کم اہم پوسٹنگ پر منتقل کر دیا گیا جس نے اس کا خصوصی الاؤنس بھی 50 فیصد سے کم کر کے 25 فیصد کر دیا۔

اپیل کنندہ نے مذکورہ بالا سرکیولر کے مطابق 50,000 روپے کی معاوضے کی ادائیگی کا دعویٰ اس بنیاد پر کیا کہ اس کی مستقل جزوی معذوری ڈیوٹی کے دوران اسے لگنے والی چوٹوں کا نتیجہ تھی۔ اپیل کنندہ کے دعوے کو خط کے ذریعے مسترد کر دیا گیا جس کی تاریخ 23.7.1992 درج ذیل ہے:-

"نمبر 8/ایس پی جی /- پی ایف /85(136)

اسپیشل پروٹیکشن گروپ

(کابینہ سیکرٹریٹ)

نئی دہلی

نمبر 1، صفدر جنگ لین،

نئی دہلی 110001۔

تاریخ 23 جولائی، 92.

یادداشت

معاوضے کی ادائیگی کے لیے ان کی نمائندگی کے حوالے سے، شری راجنا، ایس اے کو مطلع کیا جاتا ہے کہ ان کے معاملے پر حکومت نے احتیاط سے غور کیا تھا لیکن اسے قبول نہیں کیا جاسکا کیونکہ یہ قواعد کے تحت معاوضے کی ادائیگی کے لیے شامل نہیں تھا اور اس کے بعد اسے خارج کر دیا گیا ہے۔

دستخط /

اسسٹنٹ ڈائریکٹر (انتظامیہ)

اے ڈی (ٹیک)، ایس پی جی کے ذریعے شری راجنا، ایس اے کو

اس کے بعد اپیل کنندہ نے 50,000 روپے کی معاوضے کی ادائیگی کے اپنے دعوے کی وصولی کے لیے سنٹرل ایڈمنسٹریٹو ٹریبونل، پرنسپل بینچ، نئی دہلی کے سامنے او اے نمبر 2284، سال 1992 دائر کیا۔ اس دعوے کا اس بنیاد پر مقابلہ کیا گیا کہ اپیل کنندہ کی مستقل جزوی معذوری کے نتیجے میں ہونے والی چوٹیں سرکیولر کے مطابق "اصل وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی" انجام دیتے ہوئے اس کی طرف سے برقرار نہیں رکھی گئیں بلکہ موٹر حادثے میں جو اپیل کنندہ کے صبح 9 بجے اصل ڈیوٹی میں شامل ہونے سے پہلے پیش آیا تھا۔ ٹریبونل نے دفاع کو قبول کرتے ہوئے اپیل کنندہ کے دعوے کو مسترد کر دیا ہے۔ لہذا، خصوصی اجازت کے ذریعے یہ اپیل۔

فیصلے کے لیے اصل سوال "ایس پی جی اہلکاروں کو معاوضے کی ادائیگی" کے التزام کے تناظر میں مذکورہ سرکیولر میں "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی" کے بیان محاورہ کا معنی ہے۔ ٹریبونل کا استدلال جس کی مدعا علیہ کی جانب سے معروف ایڈیشنل سالیسیٹر جنرل نے حمایت کی ہے کہ "اصل

وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی "کا مطلب ہے اصل مدت جب وہ شخص ڈیوٹی کے اوقات کے آغاز پر وی آئی پی کو سیکورٹی فراہم کر رہا ہے اور اس میں ڈیوٹی پوسٹ پر آنے اور جانے کا سفر شامل نہیں ہے۔ کیا یہ موجودہ تناظر میں بیان محاورہ کا صحیح معنی ہے؟

یہ اچھی طرح سے معلوم ہے کہ اسپیشل پروٹیکشن گروپ ایک ایلٹ حفاظتی عملہ ہے جو ابتدائی طور پر 1985 میں ہندوستان کے وزیر اعظم کو حفاظتی احاطہ فراہم کرنے کے لیے خصوصی تربیت یافتہ اہلکاروں کی تشکیل کی گئی تھی۔ اور کچھ عرصہ پہلے جس قانون کے تحت اس کی تشکیل کی گئی تھی اس میں ترمیم کی گئی ہے تاکہ اس طرح کے حفاظتی احاطے کی فراہمی کو سابق وزرائے اعظم تک بڑھایا جاسکے۔ ایس پی جی کی تشکیل کے لیے درکار اعلیٰ معیار کے اہلکاروں کے پیش نظر، انہیں کچھ اضافی فوائد دیے جاتے ہیں کیونکہ وہ بہت زیادہ خطرہ مول لیتے ہیں اور زیادہ خطرہ جس کا انہیں سامنا ہوتا ہے۔ ایس پی جی اہلکاروں کو چوٹ لگنے کی صورت میں معاوضے کی ادائیگی کے لیے مذکورہ بالا سرکیولر کا ایک ہی مقصد ہے۔

سرکیولر ضمیمہ 'N' جس کی تاریخ 24.1.1990 ہے، پہلے کے سرکیولر کی تاریخ 13.6.1986 میں ترمیم کرتا ہے اور شرحوں میں اضافہ کرتا ہے اور ایس پی جی اہلکاروں کے لیے اس کی درخواست کی حد کو بڑھاتا ہے۔ اس سے پتہ چلتا ہے کہ نہ صرف "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی" انجام دیتے ہوئے بلکہ "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی کے علاوہ" ڈیوٹی انجام دیتے ہوئے لگنے والی چوٹوں کی ادائیگی کے لیے بھی التزام کیا گیا ہے۔ اس طرح اسکیم کے مطابق معاوضے کی ادائیگی ان ایس پی جی اہلکاروں کو بھی کی جاتی ہے جو "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی کے علاوہ" ڈیوٹی انجام دیتے ہوئے زخمی ہو جاتے ہیں۔ یہ سرکیولر کے تحت ایس پی جی اہلکاروں کو معاوضے کی ادائیگی کا تصور ہے۔ اس سرکیولر میں ایک وضاحتی نوٹ درج ذیل ہے:-

"معاوضے کی ادائیگی کے مقصد کے لیے، اصل وی آئی پی ڈیوٹی کے علاوہ ڈیوٹی میں تربیت بھی شامل ہوگی۔

یہ نوٹ اس بات کی نشاندہی کرتا ہے کہ جب ایس پی جی سے تعلق رکھنے والا کوئی شخص تربیت پر ہو، تب بھی اسے "اصل وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی کے علاوہ" ڈیوٹی پر رکھا جائے گا، اور اس مدت کے دوران اسے لگنے والی چوٹوں کے لیے وہ سرکیولر کا احاطہ کرے گا اور اس کے تحت ادائیگی کا حقدار ہوگا، حالانکہ کم شرح پر۔ اگر سرکیولر کے تحت معاوضے کی ادائیگی کا تصور یہی ہے، تو یہ سمجھنا

مشکل ہے کہ کس طرح حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی کے لیے تعینات شخص اور اس مقصد کے لیے سرکاری ایس پی جی گاڑی میں دوسرے ایس پی جی اہلکاروں کے ساتھ اس سرکیولر کے فائدے سے انکار کیا جاسکتا ہے۔ سرکیولر میں اندرونی ثبوت یہ ہے کہ اسے ایس پی جی اہلکاروں کے حق میں آزادانہ طور پر سمجھا جانا چاہیے تاکہ ایس پی جی اہلکاروں کو معاوضے کی ادائیگی کے لیے اسکیم کے مقصد کو فروغ دیا جاسکے۔ کیے گئے دفاع کی قبولیت سرکیولر میں اسکیم کے مقصد کو مایوس کرے گی۔

تسلیم شدہ حقائق واضح طور پر ظاہر کرتے ہیں کہ اپیل کنندہ کو چوٹیں آئیں جس کے نتیجے میں وہ ایک موٹر حادثے میں مستقل طور پر جزوی طور پر معذور ہو گیا جب وہ اس مقصد کے لیے فراہم کردہ سرکاری ایس پی جی گاڑی میں ڈیوٹی کے لیے اسٹاف کو ارٹروں سے ساؤتھ بلاک جا رہا تھا۔ یہ سڑک کا سفر ان کی نجی گاڑی یا پبلک ٹرانسپورٹ میں نہیں تھا جس میں عوام کا کوئی فرد سفر کر سکتا تھا بلکہ سرکاری ایس پی جی گاڑی میں تھا جس کا مقصد ڈیوٹی پر ایس پی جی اہلکاروں کو لے جانا تھا۔ ان حقائق پر، اس میں شک نہیں کیا جاسکتا کہ اسٹاف کو ارٹروں اور ساؤتھ بلاک کے درمیان سرکاری ایس پی جی گاڑی میں اس قسم کے سفر کو شامل کرنے کی اصل ڈیوٹی میں نظریاتی توسیع ہوگی۔ ورک مینز کمپینیشن ایکٹ کے تحت یہ تعین کرنے کے لیے کہ آیا کارکن کی ملازمت سے اور اس کے دوران کوئی حادثہ پیش آیا ہے، سرکیولر پر یکساں طور پر لاگو ہونا چاہیے کیونکہ دونوں کا مقصد ایک ہی ہے۔ اس لیے ورک مینز کمپینیشن ایکٹ کے تحت اس عدالت کے کچھ فیصلوں کا حوالہ دینا مفید ہے۔

سوراشٹر سالٹ مینوفیکچرنگ کمپنی بنام بائی ویلوراجہ اور او آر ایس، اے آئی آر (1958)
ایس سی 881 میں، عام اصول اس طرح ظاہر کیا گیا تھا:

" ایک اصول کے طور پر، ایک کارکن کی ملازمت اس وقت تک شروع نہیں ہوتی جب تک کہ وہ ملازمت کی جگہ پر نہ پہنچ جائے اور جب وہ ملازمت کی جگہ سے نکل جائے تو جاری نہیں رہتا، ملازمت کی جگہ سے آنے جانے کا سفر خارج کر دیا جاتا ہے۔ تاہم، اب یہ اچھی طرح سے طے شدہ ہے کہ یہ آجر کے احاطے کی نظریاتی توسیع کے نظریہ سے مشروط ہے تاکہ اس میں ایک ایسا علاقہ شامل کیا جاسکے جسے کام کرنے والا کام کی اصل جگہ پر جانے اور چھوڑنے میں منتقل کرتا ہے۔ وقت اور جگہ دونوں میں کچھ معقول توسیع ہو سکتی ہے اور ایک کارکن کو اس کی ملازمت کے دوران سمجھا جا سکتا ہے حالانکہ وہ اپنے آجر کے احاطے تک نہیں پہنچا تھا یا چھوڑ چکا تھا۔ ہر معاملے کے حقائق اور

حالات کی بہت احتیاط سے جانچ پڑتال کرنی ہوگی تاکہ اس بات کا تعین کیا جاسکے کہ آیا حادثہ کسی کارکن کی ملازمت سے اور اس کے دوران پیش آیا ہے، ہر وقت اس نظریاتی توسیع کے نظریہ کو مد نظر رکھتے ہوئے۔"

(پیرا 71)

"..... یہ اچھی طرح طے شدہ ہے کہ جب کوئی مزدور کسی عوامی سڑک یا عوامی جگہ یا عوامی نقل و حمل پر ہوتا ہے تو وہ عوام کے کسی دوسرے رکن کی طرح وہاں ہوتا ہے اور اپنی ملازمت کے دوران وہاں نہیں ہوتا ہے جب تک کہ اس کی ملازمت کی نوعیت ہی اس کے لیے وہاں ہونا ضروری نہ بنائے۔ ایک مزدور اس وقت سے اپنی ملازمت کے راستے پر نہیں ہوتا جب وہ اپنا گھر چھوڑ کر اپنے کام پر جا رہا ہوتا ہے۔ اگر وہ کام کی جگہ یا کسی ایسے مقام یا علاقے میں پہنچ جاتا ہے جو نظریاتی توسیع کے نظریہ کے تحت آتا ہے، جس کے باہر آجر اس کے ساتھ ہونے والے کسی حادثے کا معاوضہ ادا کرنے کا ذمہ دار نہیں ہے تو وہ یقینی طور پر اپنی ملازمت کے راستے میں ہے۔....."

(پیرا 81)

(زیر تاکید)

اس معاملے کے حقائق میں آجر کو صرف اس لیے ذمہ دار نہیں ٹھہرایا گیا تھا کہ حادثہ اس وقت پیش آیا جب کارکن ایک کشتی میں سفر کر رہا تھا جو آجر کی طرف سے فراہم نہیں کی گئی تھی بلکہ ایک عوامی نقل و حمل تھی جس میں عوام کا کوئی دوسرا رکن سفر کر سکتا تھا اور یہ کام کرنے والے پر واجب نہیں تھا کہ وہ سفر کے اس طریقے کو اپنائے۔ موجودہ معاملے میں ٹیسٹ کا اطلاق کرتے ہوئے، یہ واضح ہے کہ چونکہ اپیل کنندہ سرکاری ایس پی جی گاڑی میں سفر کر رہا تھا جس میں اسے اسٹاف کوارٹروں سے ساؤتھ بلاک تک سفر کرنا تھا، اس لیے وہ گاڑی ایس پی جی اہلکاروں کے علاوہ کسی اور کے لیے دستیاب نہیں تھی، اپیل کنندہ کسی ایسی جگہ یا مقام یا علاقے میں تھا جو "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی" کی کارکردگی کے لیے سرکاری احاطے کی نظریاتی توسیع کے نظریہ کے تحت آتا تھا۔ دوسرے لفظوں میں، وہ سرکاری ایس پی جی گاڑی سرکاری احاطے کی ایک نظریاتی توسیع تھی اور اس لیے، اپیل کنندہ کو ان حالات میں اسٹاف کوارٹروں سے ساؤتھ بلاک تک سفر کرتے ہوئے حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی پر سمجھا جاتا تھا۔

ماؤکنن میکنزی اینڈ کمپنی پرائیویٹ لمیٹڈ بنام ابراہیم محمد اسسک، [1970] 1 ایس سی آر 869، اس مقصد کے لیے معیار کا اشارہ ذیل میں دیا گیا تھا:-

"ایکٹ کے تحت آنے کے لیے حادثاتی طور پر چوٹ ملازمت سے باہر اور اس کے دوران دونوں جگہ پیدا ہونی چاہیے۔ الفاظ "ملازمت کے دوران" کا مطلب ہے "اس کام کے دوران جس کے لیے مزدور کو ملازم رکھا گیا ہے اور جو اس سے اتفاقی ہے۔" "ملازمت سے پیدا ہونے والے" الفاظ کا مطلب یہ سمجھا جاتا ہے کہ "ملازمت کے دوران، چوٹ سروس کے فرائض کے لیے اتفاقی طور پر کسی خطرے کے نتیجے میں ہوئی ہے، جو کہ جب تک مالک کی وجہ سے ڈیوٹی میں شامل نہیں ہوتا، اس بات پر یقین کرنا مناسب ہے کہ کارکن کو بصورت دیگر تکلیف نہیں اٹھانی پڑتی۔" دوسرے لفظوں میں حادثے اور روزگار کے درمیان ایک وجہ کا تعلق ہونا چاہیے۔ "روزگار سے پیدا ہونے والا" بیان محاورہ ایک بار پھر روزگار کی محض نوعیت تک محدود نہیں ہے۔ یہ بیان محاورہ روزگار پر اس طرح لاگو ہوتا ہے۔ اس کی نوعیت، اس کے حالات، اس کی ذمہ داریوں اور اس کے واقعات پر۔ اگر ان میں سے کسی بھی عنصر کی وجہ سے کارکن کو خصوصی خطرے کے مقام پر لایا جاتا ہے تو چوٹ وہ ہوگی جو ملازمت سے پیدا ہوتی ہے۔" اگر حادثہ کسی خطرے کی وجہ سے پیش آیا ہو جو کہ ملازمت کا واقعہ ہے، تو معاوضے کا دعویٰ کامیاب ہونا چاہیے، جب تک کہ بے شک مزدور نے اپنے ہی بے وقوفانہ عمل سے خود کو کسی اضافی خطرے سے دوچار نہ کر لیا ہو۔"

(صفحات 872-873)

(زیر تاکید)

یہ اس بات کی نشاندہی کرتا ہے کہ حادثے اور ملازمت کے درمیان ایک وجہ کا تعلق ہونا چاہیے؛ یا حادثے کا تعلق کسی خطرے سے ہونا چاہیے جو ملازمت کے لیے ایک واقعہ ہے۔ لنکا شائر میں ہاؤس آف لارڈز اور یارک شائر ریلوے کمپنی بنام ہائیلی، [1917] اے سی 352، نے مذکورہ فیصلے میں انحصار کرتے ہوئے ٹیسٹ کو درج ذیل اشارہ کیا:

"تاہم، میری رائے میں، ایک امتحان ہے جو ہمیشہ کسی بھی شرح پر لاگو ہوتا ہے، کیونکہ یہ قانون کے الفاظ پر ہی پیدا ہوتا ہے، اور یہ عام طور پر کچھ حقیقی مدد کا ہوتا ہے۔ یہ ہے: کیا یہ زخمی شخص کے روزگار کا حصہ تھا کہ وہ خطرہ مول لے، تکلیف اٹھائے، یا ایسا کرے جس کی وجہ سے اسے چوٹ لگی؟ اگر ہاں، تو حادثہ اس کی ملازمت کی وجہ سے پیش آیا۔....."

(زیر تاکید)

ہالسبری کے انگلیٹڈ کے قوانین، جلد 33، چوتھے جلد میں، خلاصہ اس طرح بیان کیا گیا ہے:

"490. کام پر جانے اور آنے کا حادثہ۔

ملازمت کا سلسلہ عام طور پر اس وقت شروع ہوتا ہے جب ملازم اپنے کام کی جگہ پر پہنچ جاتا ہے۔ اسے کام پر آنے اور جانے کے سفر تک بڑھانے کے لیے یہ ظاہر کرنا ضروری ہے کہ، مخصوص طریقے اور راستے سے اور مخصوص وقت پر سفر کرتے وقت، ملازم اپنی خدمت کے معاہدے کی ایک واضح یا مضمومت کو پورا کر رہا تھا۔ ایسا کرنے کا ایک طریقہ یہ ثابت کرنا ہے کہ گھر ملازم کی بنیاد ہے جہاں سے کام کرنا اس کا فرض ہے اور یہ کہ وہ اپنے گھر سے براہ راست راستے سے کسی ایسی جگہ کا سفر کر رہا تھا جہاں اسے کام کرنے کی ضرورت تھی، لیکن یہ ظاہر کرنے کا صرف ایک ہی طریقہ ہے۔ اصل سوال یہ ہے کہ آیا وہ مخصوص سفر میں کسی ڈیوٹی کی انجام دہی کے لیے سفر کر رہا تھا، یا آیا یہ سفر اس ڈیوٹی کی انجام دہی کے لیے تھا کہ محض اس کی انجام دہی کی تیاری کے لیے۔ اگر وہ جگہ جہاں حادثہ ہوتا ہے وہ نجی سڑک یا آجر کی جائیداد پر ہے، تو حادثہ ملازمت کے دوران ہوتا ہے کیونکہ وہ تب صرف اپنی ملازمت کی وجہ سے حادثے کے مقام پر ہوتا ہے اور وہ اپنے روزگار کے دائرے میں پہنچ جاتا ہے۔ امتحان یہ ہے کہ آیا ملازم کو اس کی ملازمت کی وجہ سے مخصوص خطرے کا سامنا کرنا پڑا تھا یا اس نے وہی خطرات اٹھائے تھے جو ہائی وے کا استعمال کرتے ہوئے عوام کے کسی رکن نے اٹھائے تھے۔

(صفحات 369-370)

"496. آجر کی نقل و حمل میں کام پر جانے یا آنے والے حادثات۔

ایک حادثہ اس وقت پیش آتا ہے جب ایک ملازم کمانے والا اپنے آجر کی واضح یا مضمومت اجازت سے اپنے کام کی جگہ پر یا وہاں سے کسی ایسی گاڑی میں مسافر کی حیثیت سے سفر کر رہا ہو جو اس کے آجر کی طرف سے یا اس کی طرف سے چلائی جا رہی ہو، یا جو اپنے آجر کے ساتھ کیے گئے انتظامات کے مطابق کسی دوسرے شخص کی طرف سے فراہم کی گئی ہو، اسے اس کے روزگار سے اور اس کے دوران پیدا ہونے والا سمجھا جانا چاہیے، حالانکہ ملازم کمانے والا اس گاڑی سے سفر کرنے کا پابند نہیں

ہے، اگر ایسا سمجھا جاتا کہ اگر وہ اس کے ذریعے سفر کرنے کی ذمہ داری کے تحت ہوتا تو یہ پیدا ہوتا
بشرطیکہ گاڑی عام عمل میں نہیں چلائی جاتی۔ پبلک ٹرانسپورٹ سروس۔"

(صفحہ 374)

(زیر تاکید)

اس میں کوئی شک نہیں ہو سکتا کہ اس حادثے کے درمیان ایک معقول تعلق تھا جس میں
ایبل کنندہ کو چوٹیں آئیں اور اس کی ایس پی جی میں حقیقی وی آئی پی سیکورٹی ڈیوٹی کے لیے ملازمت؛
اور سرکاری انتظامات کے مطابق ایس پی جی گاڑی میں اسٹاف کو ارٹروں سے ساؤتھ بلاک تک سفر
کرنا اس کی ملازمت کا ایک واقعہ تھا۔ ہماری رائے میں، مذکورہ سرکیولر میں "حقیقی وی آئی پی سیکورٹی
ڈیوٹی" کے بیان محاورہ کا معنی ورک میسنز کمپینیشن ایکٹ میں "ملازمت کے دوران" کے الفاظ کے
مترادف ہونا چاہیے؛ اور اس لیے، سرکیولر کے تحت ادائیگی کی ذمہ داری کا تعین کرنے کا امتحان بھی
وہی ہونا چاہیے۔ ہمارے خیال میں، ٹریبونل نے سرکیولر میں استعمال ہونے والے بیان محاورہ کی غیر
ضروری سخت اور تنگ تعمیر کرنے میں غلطی کی تھی۔

ہم یہ مشاہدہ کرنے پر مجبور ہیں کہ متعلقہ حکام کو ایک انسانی نقطہ نظر اپنانا چاہیے اور اس طرح
کا سخت اور تعریفی موقف اختیار کرنے کے بجائے اپنے مقصد کو آگے بڑھانے کے لیے سرکیولر کو
آزادانہ طور پر سمجھنا چاہیے۔ جب تک کہ مناسب طریقے سے عمل درآمد نہ کیا جائے، سرکیولر میں
موجود اسکیم مایوس ہوگی جس کے نتیجے میں طے شدہ مقصد کو حاصل کرنے میں ناکامی ہوگی۔

نتیجتاً، ایبل کی اجازت 10,000 روپے کے اخراجات کے ساتھ دی جاتی ہے۔

اپیلیں منظور کی گئی۔