

[1999] سپریم کورٹ ریپورٹس 2.S.C.R

از عدالت عظمیٰ

اشوک گنگا دھر مراٹھا

بنام

اورینٹل انشورنس کمپنی لمیٹڈ

2 ستمبر 1999

[ایس صغیر احمد اور ڈی پی وادھوا جسٹسز]

موٹر وہیکل ایکٹ، دفعات 2، 3، 66، 77، 78 اور 79- بیمہ کنندہ کی ذمہ داری- موٹر لائسنس- ہلکی موٹر وہیکل- ایسی گاڑی، اگرچہ سامان لے جانے والی یا نقل و حمل کی گاڑی کے طور پر استعمال کرنے کے لیے ڈیزائن کی گئی ہو، لیکن دفعہ 66 کے پیش نظر ہلکی موٹر گاڑی رہی اور نہ ہی ہلکی سامان والی گاڑی یا ٹرانسپورٹ گاڑی- ہلکی موٹر گاڑی کے ڈرائیور کے پاس نہ تو سامان لے جانے کا اجازت نامہ تھا اور نہ ہی حادثے کی تاریخ پر کوئی سامان لے جانے کا- بیمہ کنندہ نے نہ تو درخواست کی اور نہ ہی پیش کیا کہ زیر بحث گاڑی کے پاس سامان لے جانے کا اجازت نامہ تھا- منعقد، فارم 6 میں جاری ہلکی موٹر گاڑی چلانے کا لائسنس- اس طرح کی گاڑی چلانے کے لیے ایک موٹر اور درست لائسنس تھا- بیمہ کنندہ بیمہ شدہ کے ذریعے پالیسی کی خلاف ورزی کا الزام لگانے والی ذمہ داری سے بچ نہیں سکتا- سنٹرل موٹر وہیکل قواعد، 1989- قاعدہ 16 فارم 6-

الفاظ اور جملے- "موٹر ڈرائیونگ لائسنس"- موٹر وہیکل ایکٹ 1988 کی دفعہ 3 کے تناظر میں معنی

"ہلکی موٹر وہیکل"- مرکزی موٹر وہیکل رولز، 1989، رول 2 (اچ) اور موٹر وہیکلز ایکٹ، 1988، دفعہ 2 (21) کے تناظر میں-

اپیل کنندہ ایک رجسٹرڈ ٹرک، ایک ہلکی موٹر گاڑی کا مالک تھا- گاڑی کا بیمہ مدعا علیہ کے ساتھ ایک مخصوص رقم اور ایک مخصوص مدت کے لیے کیا گیا تھا- مذکورہ گاڑی کا وزن موٹر وہیکل ایکٹ 1988 کی دفعہ 2 (21) میں مقرر کردہ زیادہ سے زیادہ حد سے کم تھا- بیمہ کی مدت کے اندر گاڑی ایک حادثے کا شکار ہو گئی اور مکمل طور پر تباہ ہو گئی- مدعا علیہ نے انشورنس پالیسی کے تحت اپیل کنندہ کے دعوے کا احترام کرنے سے انکار کر دیا- اپیل کنندہ نے صارفین کے ازالے کے فورم سے رابطہ کیا- ریاستی کمیشن نے اپیل کنندہ کے دعوے کی اجازت دے دی- حکم سے ناراض مدعا علیہ نے قومی کمیشن کے سامنے اپیل دائر کی- قومی کمیشن نے مدعا علیہ کے اس موقف کو قبول کر لیا کہ زیر بحث گاڑی ایک مال بردار گاڑی تھی اور اس طرح ایسی گاڑی کی ٹرانسپورٹ گاڑی اور ڈرائیور کو ٹرانسپورٹ گاڑی چلانے کا اختیار نہیں تھا- لہذا، اس نے فیصلہ دیا کہ اپیل کنندہ نے انشورنس پالیسی کی قیود اور ایکٹ توضیحات کی خلاف ورزی کی ہے، مدعا علیہ اپیل کنندہ کو معاوضہ دینے کا ذمہ دار نہیں ہے- اس لیے یہ اپیل-

اپیل کی اجازت دیتے ہوئے عدالت نے

منعقد۔ 1: کسی گاڑی کے نقل و حمل کی گاڑی بننے کے لیے، یہ ایک سامان کی گاڑی ہونی چاہیے جس کا مطلب ہے کوئی بھی موٹر گاڑی جو صرف سامان کی نقل و حمل کے لیے تعمیر کی گئی ہو یا اس کے استعمال کے لیے ڈھالی گئی ہو یا جب اس طرح تعمیر نہیں کی گئی ہو یا سامان کی نقل و حمل کے لیے استعمال نہیں کی گئی ہو۔ موٹر وہیکل ایکٹ میں "بھاری سامان والی گاڑی" اور "درمیانے سامان والی گاڑی" کی تعریف شامل ہے لیکن "ہلکی سامان والی گاڑی" کی کوئی تعریف نہیں ہے۔ اس کے بجائے تعریف "ہلکی موٹر گاڑی" کی ہے۔ اگر ایکٹ کے دفعہ 2(21) میں دی گئی "ہلکی موٹر گاڑی" کی تعریف کا اطلاق "ٹرانسپورٹ گاڑی" کے معنی پر کیا جائے جس کا مطلب "سامان کی گاڑی" ہے تو "ہلکی موٹر گاڑی" کی تعریف اس کے "سامان کی گاڑی" کے بغیر کہیں نہیں ملے گی۔ ایکٹ کا دفعہ 2 ان الفاظ سے شروع ہوتا ہے "جب تک کہ اس ایکٹ میں سیاق و سباق کی ضرورت نہ ہو"۔ لہذا، کسی کو "ہلکی موٹر گاڑی" کی با معنی تشریح دینی ہوگی جیسا کہ شق (21) میں دی گئی ہے۔ سنٹرل موٹر وہیکل رولز، 1989 کے قاعدہ 2(ای) میں "نان ٹرانسپورٹ وہیکل" کی تعریف ایک ایسی موٹر وہیکل کے طور پر کی گئی ہے جو ٹرانسپورٹ وہیکل نہیں ہے (شق (ای) کو 1993 میں قواعد میں ترمیم کے ذریعے شق (ای) کے طور پر دوبارہ نمبر دیا گیا ہے)۔ اس لیے یہ تعریف "نقل و حمل کی گاڑی" کی تعریف سے ہٹ جائے گی جیسا کہ شق (21) ہلکی موٹر گاڑیوں میں دی گئی ہے جو سامان کی گاڑی نہیں ہیں۔ [D-E-207]

2- ریکارڈ پر کوئی ثبوت نہیں ہے اور نہ ہی مدعا علیہ کی طرف سے کوئی دعویٰ کیا گیا ہے کہ زیر بحث گاڑی کے پاس سامان لے جانے کا اجازت نامہ تھا۔ اگر مدعا علیہ دلیل قبول کر لی جائے تو کبھی بھی ہلکی موٹر گاڑی نہیں ہو سکتی اور نہ ہی ہلکی موٹر گاڑی چلانے کے لیے کوئی ڈرائیونگ لائسنس ہو سکتا ہے۔ ایکٹ کی دفعہ 2(21) پر ایسی تعمیر تا کہ ہلکی موٹر گاڑی کو ایکٹ سے مکمل طور پر خارج کیا جاسکے، پیش نہیں کی جاسکتی۔ ہلکی موٹر گاڑی ایک ایسی موٹر گاڑی ہے جسے چلانے کے لیے ڈرائیور کے پاس موٹر ڈرائیونگ لائسنس ہوتا ہے۔ اس کا ڈرائیونگ لائسنس حادثے کی تاریخ پر درست تھا۔ [D-E-208]

مزید برآں، حادثے کی تاریخ پر، گاڑی میں کوئی سامان نہیں تھا، اور اگرچہ یہ کہا جاسکتا ہے کہ اسے نقل و حمل کی گاڑی یا سامان لے جانے والے کے طور پر استعمال کرنے کے لیے ڈیزائن کیا گیا تھا، لیکن ایکٹ کے دفعہ 66 میں موجود قانونی ممانعت کی وجہ سے ایسا نہیں کیا جاسکتا۔ [209-بی]

3- فوری صورت میں ڈرائیور کے پاس ہلکی موٹر گاڑی چلانے کا ڈرائیونگ لائسنس تھا۔ ایسا نہیں ہے کہ انشورنس پالیسی میں ٹرانسپورٹ گاڑی کا احاطہ کیا گیا تھا جس کا مطلب سامان کی گاڑی تھا۔ مدعا علیہ کا پورا مقدمہ غلط بنیاد پر بنایا گیا ہے۔ یہاں تک کہ مدعا علیہ کے مطابق، ہلکی موٹر گاڑی جو کہ غیر نقل و حمل والی گاڑی ہے، کے لیے قواعد کے تحت فارم 6 کے تحت ڈرائیور کے لائسنس پر مخصوص اجازت کی کوئی قانونی ضرورت نہیں تھی۔ ڈرائیور کے پاس حادثے کی تاریخ کو ہلکی موٹر گاڑی چلانے کا موٹر لائسنس تھا۔ [210-اے-بی]

دیوانی اپیل کا عدالتی حد اختیار: دیوانی اپیل نمبر 4490 آف 1996-

1994 کے ایف اے نمبر 65 میں نیشنل کنزیومر ڈسپوٹس ریڈریسل کمیشن، نئی دہلی کے مورخہ 4.5.95 کے فیصلے اور حکم سے۔

اپیل کنندہ کے لیے ٹی سی شرما کے لیے مسز جنی کے پرساد

مدعا علیہ کے لیے دشنومہرا، منیش شرما اور کے ایم کے ناتر

عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے دیا گیا

ڈی پی وادھوا، جسٹس۔ اپیلنٹ کو ریاستی صارفین کے تنازعات کے ازالے کے کمیشن (مختصر طور پر، ریاستی کمیشن) کے حکم کے خلاف بیمہ کنندہ کی اپیل پر قومی صارفین کے تنازعات کے ازالے کے کمیشن (مختصر طور پر، قومی کمیشن) نے غیر موزوں قرار دیا ہے۔ قومی کمیشن اور ریاستی کمیشن دونوں کو کنزیومر پروٹیکشن ایکٹ 1986 کے تحت تشکیل دیا گیا ہے۔ 30 دسمبر 1993 کے فیصلے کے ذریعے ریاستی کمیشن نے اپیل کنندہ کی شکایت کی اجازت دی تھی اور مدعا علیہ بیمہ کنندہ کو ہدایت کی تھی کہ وہ شکایت کنندہ اپیل کنندہ کو حادثے کی تاریخ سے لے کر مدعا علیہ کی طرف سے جاری کردہ پالیسی کے تحت اس کے دعوے کو پورا کرنے کی ادائیگی تک سالانہ 18 فیصد سود کے ساتھ 270000 روپے کی رقم ادا کرے۔ یہ دعویٰ اپیل کنندہ کی موٹر گاڑی کو پہنچنے والے نقصان کی وجہ سے کیا گیا تھا اور مدعا علیہ کے ساتھ اس کا بیمہ کرایا گیا تھا۔

اپیل کنندہ سورا ج مزدا ٹرک کا مالک تھا، ایک ہلکی موٹر گاڑی جس کا رجسٹریشن نمبر کے اے 28567 تھا۔ 17 فروری 1991 سے 16 فروری 1992 تک کی مدت کے لیے ایم وی/3440 / 91 والی پالیسی کے مطابق مدعا کار بیمہ کمپنی کے ساتھ گاڑی کا 282000 روپے کی رقم میں بیمہ کیا گیا تھا۔ اس بات پر کوئی اختلاف نہیں ہے کہ زیر بحث گاڑی ایک ہلکی موٹر گاڑی ہے جس کا وزن 6000 کلوگرام سے کم ہے۔ گاڑی 26 نومبر 1991 کو ایک حادثے کا شکار ہوئی اور مکمل طور پر تباہ ہو گئی۔ اپیل کنندہ نے گاڑی کو کور کرنے والی انشورنس پالیسی کے تحت بیمہ کنندہ کے پاس اپنا دعویٰ درج کرایا۔ چونکہ بیمہ کنندہ نے بیمہ پالیسی کے تحت اپنے عہد کا احترام کرنے سے انکار کر دیا تھا، اس لیے اپیل کنندہ نے 561000 روپے کا دعویٰ کرتے ہوئے ریاستی کمیشن میں شکایت درج کرائی۔ ریاستی کمیشن نے اپیل کنندہ کے دعوے کو 270000 روپے کی حد تک منظور کیا اور اسے حادثے کی تاریخ سے 18 فیصد سالانہ سود دیا۔ یعنی 26 نومبر 1991۔ اپیل کنندہ نے 2500 روپے کی لاگت بھی دی۔ ریاستی کمیشن نے بیمہ کنندہ کی اس درخواست کو مسترد کر دیا کہ گاڑی موٹر ڈرائیونگ لائسنس رکھنے والے شخص کے ذریعے نہیں چلائی جا رہی تھی۔

ریاستی کمیشن کے فیصلے کے خلاف، بیمہ کنندہ نے قومی کمیشن کے سامنے اپیل دائر کی جس کی اجازت 4 مئی 1995 کے متنازعہ فیصلے کے ذریعے دی گئی۔ قومی کمیشن نے بیمہ کنندہ کے موقف کو قبول کر لیا جیسا کہ ریاستی کمیشن کے سامنے بیمہ کنندہ کی طرف سے دائر جوابی بیان حلفی کے پیرا گراف 14 میں بیان کیا گیا ہے۔ یہ پیرا 14 ہم ذیل میں پیش کرتے ہیں :

"اس مدعا علیہ کا کہنا ہے کہ سروے رکی مذکورہ تخمینہ کاری اس شرط سے مشروط تھی کہ بیمہ شدہ نے پالیسی کی قیود و ضوابط کی خلاف ورزی نہیں

کی تھی۔ اس مدعا علیہ کا کہنا ہے کہ بیمہ شدہ کی طرف سے پیش کردہ دستاویزات کی تصدیق پر انکشاف ہوا کہ زیر بحث گاڑی ایک ہلکی سامان والی گاڑی تھی اور اس لیے ایک نقل و حمل والی گاڑی تھی۔ ڈرائیور ناگ صاحب جادھو کی ڈرائیونگ کی تفصیلات جو بیمہ شدہ شخص نے پیش کی تھیں اس سے انکشاف ہوا کہ اس کے پاس صرف ہلکی موٹر گاڑی چلانے کا ڈرائیونگ لائسنس تھا جو کہ 27.2.90 سے 26.2.99 کی مدت کے لیے درست تھا۔ اس ڈرائیونگ لائسنس سے اس طرح پتہ چلا کہ ناگ صاحب جادھو ٹرانسپورٹ گاڑی چلانے کے مجاز نہیں تھے۔ اس مدعا علیہ کا کہنا ہے کہ بیمہ شدہ نے پالیسی کی قیود کی خلاف ورزی کی ہے اور ایم وی ایکٹ 1988 تو ضیعات کی خلاف ورزی کرتے ہوئے ٹرانسپورٹ گاڑی کسی ایسے شخص کو سونپی ہے جس کے پاس ٹرانسپورٹ گاڑی چلانے کے لیے درست ڈرائیونگ لائسنس نہیں تھا اور اس کے نتیجے میں، یہ مدعا علیہ اپنے دعویٰ فارم کے ذریعے درج کردہ اپنے نقصان کے دعوے کے سلسلے میں اپنے بیمہ شدہ کو معاوضہ دینے کا ذمہ دار نہیں تھا۔

موٹر وہیکل ایکٹ 1988 (مختصر طور پر ایکٹ) کی دفعہ 3 کے تحت، کوئی بھی شخص کسی بھی عوامی جگہ پر موٹر گاڑی نہیں چلائے گا جب تک کہ اس کے پاس گاڑی چلانے کا اختیار دینے والا موٹر ڈرائیونگ لائسنس نہ ہو۔ دفعہ 3 حسب ذیل ہے :

"3 ڈرائیونگ لائسنس کی ضرورت۔ (1) کوئی بھی شخص کسی بھی عوامی جگہ پر موٹر گاڑی نہیں چلائے گا جب تک کہ اس کے پاس گاڑی چلانے کا اختیار دینے والا موٹر ڈرائیونگ لائسنس نہ ہو اور اس طرح کوئی بھی شخص موٹر کیب یا موٹر سائیکل کے علاوہ ٹرانسپورٹ گاڑی نہیں چلائے گا جو اس کے اپنے استعمال کے لیے کرائے پر لی گئی ہو یا دفعہ 75 کی ذیلی دفعہ (2) کے تحت بنائی گئی کسی اسکیم کے تحت کرائے پر لی گئی ہو جب تک کہ اس کا ڈرائیونگ لائسنس خاص طور پر اسے ایسا کرنے کا حق نہ دے۔

(2) وہ شرائط جن کے تحت ذیلی دفعہ (1) موٹر گاڑی چلانے کی ہدایات حاصل کرنے والے شخص پر لاگو نہیں ہوں گی وہ ایسی ہوں گی جو مرکزی حکومت کے ذریعے مقرر کی جائیں۔

یہ دفعہ دو تاثرات کا استعمال کرتا ہے، یعنی "موٹر وہیکل" اور "ایلیکٹو ڈرائیونگ لائسنس" "ایلیکٹو" کا مطلب گاڑی کی مدت اور قسم دونوں کے حوالے سے ایک درست لائسنس ہوگا۔ ہم یہاں ڈرائیونگ لائسنس رکھنے والے شخص کی کسی بھی معذوری پر غور نہیں کر رہے ہیں۔ "ڈرائیونگ لائسنس"، "موٹر وہیکل" یا "وہیکل"، "ٹرانسپورٹ وہیکل"، "لائٹ موٹر وہیکل"، "گڈز کیریئر"، "ہیبوی گڈز وہیکل" اور "میڈیم گڈز وہیکل" کی تعریف ایکٹ کے دفعہ 2 میں درج ذیل ہے :

"ڈرائیونگ لائسنس" (شق 10) کا مطلب ہے باب دوم کے تحت کسی مجاز اتھارٹی کی طرف سے جاری کردہ لائسنس جو اس میں مخصوص شخص کو سیکھنے والے کے طور پر، موٹر گاڑی یا کسی مخصوص طبقے یا تفصیل کی موٹر گاڑی کے علاوہ، چلانے کا اختیار دیتا ہے۔ "موٹر گاڑی" یا "گاڑی" [شق (28)] کا مطلب ہے کوئی میکینکی طور پر چلنے والی گاڑی جو سڑکوں پر استعمال کے لیے ڈھال لی گئی ہو چاہے اس میں پروپلشن کی طاقت کسی بیرونی یا اندرونی ذریعہ سے منتقل کی گئی ہو اور اس میں ایک جیسٹیس شامل ہے جس سے کوئی باڈی منسلک نہیں کی گئی ہو اور ایک ٹریلر؛ لیکن اس میں فلسڈریلوں پر چلنے والی گاڑی یا استعمال کے لیے ڈھالنے والی خصوصی قسم کی گاڑی شامل نہیں ہے۔ صرف کسی فیکٹری یا کسی دوسرے بند احاطے میں یا پچیس کیوبک سینٹی میٹر سے زیادہ کی انجن کی گنجائش والی چار پہیوں سے کم والی گاڑی میں

؛ "ٹرانسپورٹ وہیکل" [شق (47)] کا مطلب ہے پبلک سروس وہیکل، سامان کی گاڑی، تعلیمی ادارے کی بس یا نجی سروس وہیکل؛ "ہلکی موٹر وہیکل" [شق (21)] کا مطلب ہے ٹرانسپورٹ وہیکل یا ہمہ گیر گاڑی جس کا مجموعی وزن یا موٹر کار یا ٹریکٹر یا روڈ رولر جس کا بغیر لدے وزن 7500 کلوگرام سے زیادہ نہ ہو؛ "سامان کی گاڑی" [شق (14)] کا مطلب ہے کوئی موٹر گاڑی جو صرف سامان کی نقل و حمل کے لیے تعمیر کی گئی ہو یا صرف سامان کی نقل و حمل کے لیے استعمال کی گئی ہو، یا کوئی موٹر گاڑی جو سامان کی نقل و حمل کے لیے استعمال ہونے پر اس طرح تعمیر یا موافقت نہیں کی گئی ہو۔ "بھاری سامان والی گاڑی" [شق (16)] کا مطلب ہے کوئی سامان جس میں گاڑی کا مجموعی وزن ہو، یا ٹریکٹر یا روڈ رولر جس میں سے کسی ایک کا غیر لدی ہوئی وزن 12000 کلوگرام سے زیادہ ہو؛ اور "درمیانے درجے کی سامان والی گاڑی" [شق (23)] کا مطلب ہے ہلکی موٹر گاڑی یا بھاری سامان والی گاڑی کے علاوہ کوئی سامان کی گاڑی۔

ناگ صاحب جادھو، ڈرائیور کے پاس ہلکی موٹر گاڑی چلانے کا ڈرائیونگ لائسنس تھا۔ حادثے کے دن گاڑی میں کوئی سامان نہیں تھا۔ بیمہ کنندہ دلیل رہا ہے کہ گاڑی ایک سامان کی گاڑی تھی اور اس طرح ایک نقل و حمل کی گاڑی تھی۔ سنٹرل موٹر وہیکل رولز 1989 کے رول 16 میں وہ فارم تجویز کیا گیا ہے جس کے تحت ڈرائیونگ لائسنس جاری کیا جاتا ہے۔ یہ فارم نمبر 6 ہے۔ جادھو کے پاس فارم 6 میں ڈرائیونگ لائسنس تھا جو ہلکی موٹر گاڑی چلانے کے لیے تھا۔ اس کے ڈرائیونگ لائسنس پر کوئی توثیق نہیں تھی جس میں اسے ٹرانسپورٹ گاڑی چلانے کا اختیار دیا گیا ہو۔ کسی گاڑی کے نقل و حمل کی گاڑی بننے کے لیے، یہ ایک سامان کی گاڑی ہونی چاہیے جس کا مطلب ہے کوئی بھی موٹر گاڑی جو صرف سامان کی نقل و حمل کے لیے تعمیر کی گئی ہو یا اس کے استعمال کے لیے ڈھالی گئی ہو یا جب اس طرح تعمیر نہیں کی گئی ہو یا سامان کی نقل و حمل کے لیے استعمال نہیں کی گئی ہو۔ ہمارے پاس "بھاری سامان والی گاڑی" اور "درمیانے سامان والی گاڑی" کی تعریفیں ہیں۔ "ہلکے سامان کی گاڑی" کی کوئی تعریف نہیں ہے۔ اس کے بجائے تعریف "ہلکی موٹر گاڑی" کی ہے۔ اگر ہم ایکٹ کے سیکشن 2 کی شق (21) میں دی گئی "ہلکی موٹر گاڑی" کی تعریف کو "ٹرانسپورٹ گاڑی" کے معنی میں لاگو کرتے ہیں جس کا مطلب بدلے میں "سامان کی گاڑی" ہوتا ہے تو ہمارے پاس "ہلکی موٹر گاڑی" کی تعریف اس کے "سامان کی گاڑی" کے بغیر کہیں نہیں ہے۔ ایکٹ کا دفعہ 2 ان الفاظ سے شروع ہوتا ہے "جب تک کہ اس ایکٹ میں سیاق و سباق کی ضرورت نہ ہو"۔ اس لیے ہمیں "ہلکی موٹر گاڑی" کی با معنی تشریح کرنی ہے جیسا کہ شق (21) میں دیا گیا ہے۔ سنٹرل موٹر وہیکل رولز، 1989 کے رول 2 کی شق (ای) "نان ٹرانسپورٹ وہیکل" کی وضاحت کرتی ہے جس کا مطلب موٹر وہیکل ہے جو ٹرانسپورٹ وہیکل نہیں ہے (شق (ای) کو 1993 میں قواعد میں ترمیم کے ذریعے شق (اچھ) کے طور پر دوبارہ نمبر دیا گیا ہے)۔ اس لیے یہ تعریف "نقل و حمل کی گاڑی" کی تعریف سے ہٹ جائے گی جیسا کہ شق (21) ہلکی موٹر گاڑیوں میں دی گئی ہے جو سامان کی گاڑی نہیں ہیں۔

ایکٹ کے باب پنجم میں ٹرانسپورٹ گاڑیوں کے کنٹرول کے لیے توضیحات شامل ہیں۔ اس باب کے تحت آنے والے ایکٹ کی دفعہ 66 کے تحت موٹر گاڑی کا کوئی بھی مالک کسی بھی عوامی جگہ پر گاڑی کو ٹرانسپورٹ گاڑی کے طور پر استعمال یا اجازت نہیں دے گا چاہے وہ گاڑی اصل میں کسی مسافر یا سامان کو لے کر جا رہی ہو یا نہیں، سوائے اس کے کہ مقررہ انتھارٹی کی طرف سے دی گئی اجازت نامے کی شرائط کے مطابق جو گاڑی کو اس جگہ پر اس طریقے سے استعمال کرنے کا اختیار دیتی ہے جس میں گاڑی کو استعمال کیا جا رہا ہے۔ دفعہ 66 کی ذیلی دفعہ (1) میں ہم حوالہ دیتے ہیں :

"66 اجازت نامے کی ضرورت۔ (1) موٹر گاڑی کا کوئی بھی مالک کسی بھی عوامی جگہ پر گاڑی کو ٹرانسپورٹ گاڑی کے طور پر استعمال یا

استعمال کرنے کی اجازت نہیں دے گا چاہے وہ گاڑی حقیقت میں کسی مسافر یا سامان کو لے کر جا رہی ہو یا نہیں، سوائے اس کے کہ کسی علاقائی یا ریاستی ٹرانسپورٹ اتھارٹی یا کسی مقرر کردہ اتھارٹی کے ذریعہ دیئے گئے یا جوابی دستخط شدہ اجازت نامے کی شرائط کے مطابق جو اسے اس جگہ پر گاڑی کے استعمال کا اختیار دیتا ہے جس انداز میں گاڑی استعمال کی جا رہی ہے :

بشرطیکہ اسٹیج کیریج پر مٹ، اجازت نامے میں بیان کردہ کسی بھی شرط کے تابع، گاڑی کو بطور کنٹریکٹ کیریج استعمال کرنے کی اجازت دے گا۔

بشرطیکہ اسٹیج کیریج پر مٹ، اجازت نامے میں بیان کردہ کسی بھی شرط کے تابع، مسافروں کو لے جانے یا نہ لے جانے کے دوران گاڑی کو سامان کی گاڑی کے طور پر استعمال کرنے کی اجازت دے سکتا ہے۔

بشرطیکہ یہ بھی کہ سامان کی نقل و حمل کا اجازت نامہ، اجازت نامے میں بیان کردہ کسی بھی شرط کے تابع، ہولڈر کو اس کے ذریعے کی جانے والی تجارت یا کاروبار کے لیے یا اس کے سلسلے میں سامان کی نقل و حمل کے لیے گاڑی استعمال کرنے کا اختیار دے گا۔

دفعہ 77 سامان کی نقل و حمل کے لیے موٹر گاڑی استعمال کرنے کے اجازت نامے کی درخواست سے متعلق ہے۔ دفعہ 178 اس طرح کی درخواست پر کارروائی کے لیے متعلقہ تحفظات کا تعین کرتی ہے۔ سیکشن 79 سامان کی نقل و حمل کے اجازت نامے کی منظوری فراہم کرتا ہے۔

ریکارڈ پر کوئی ثبوت نہیں ہے اور نہ ہی بیمہ کنندہ کی طرف سے کوئی دعویٰ کیا گیا ہے کہ زیر بحث گاڑی کے پاس سامان لے جانے کا اجازت نامہ تھا۔ اگر ہم بیمہ کنندہ دلیل کو قبول کرتے ہیں، تو کبھی بھی کوئی ہلکی موٹر گاڑی نہیں ہو سکتی اور نہ ہی ہلکی موٹر گاڑی چلانے کے لیے کوئی ڈرائیونگ لائسنس ہو سکتا ہے۔ ہم اس طرح کی تعمیر کو ایکٹ کے دفعہ 2 کی شق (21) پر نہیں ڈال سکتے تاکہ ہلکی موٹر گاڑی کو ایکٹ سے مکمل طور پر خارج کیا جاسکے۔ ہلکی موٹر گاڑی چلانے کے لیے ایک موٹر گاڑی ہے جس کے لیے جادھو کے پاس موٹر ڈرائیونگ لائسنس تھا۔ اس کا ڈرائیونگ لائسنس حادثے کی تاریخ پر درست تھا۔ اپیل کنندہ کے دعوے کو منظور کرتے ہوئے ریاستی کمیشن نے فیصلہ دیا کہ "حادثے کے وقت گاڑی چلانے والے ڈرائیور کے پاس درحقیقت ہلکی موٹر گاڑی چلانے کا درست ڈرائیونگ لائسنس تھا اور ریکارڈ پر ایسا کوئی مواد موجود نہیں ہے جس سے یہ ظاہر ہو کہ اسے حادثے کے وقت اس طرح کا لائسنس رکھنے یا حاصل کرنے کے لیے نااہل قرار دیا گیا تھا۔ ان حقائق کے پیش نظر اور معاملے کے حالات میں، ہم مطمئن ہیں کہ پالیسی ڈرائیور کے پاس گاڑی چلانے کا لائسنس رکھنے، ٹرانسپورٹ گاڑی چلانے کے لیے مخصوص توثیق حاصل کرنے پر اصرار نہیں کرتی ہے۔" تاہم، ہم اس طرح کے نقطہ نظر کو قبول نہیں کرتے ہیں۔

ایکٹ کے دفعہ 2 کی شق (21) میں دی گئی "ہلکی موٹر گاڑی" کی تعریف صرف "ہلکی سامان والی گاڑی" یا "ہلکی نقل و حمل والی گاڑی" پر لاگو ہو سکتی ہے۔ بصورت دیگر "ہلکی موٹر گاڑی" کو "موٹر گاڑی" یا "گاڑی" کی تعریف کا احاطہ کرنا پڑتا ہے جیسا کہ ایکٹ کے دفعہ 2 کی شق (28) میں دیا گیا ہے۔ ہلکی موٹر گاڑی کا مطلب ہمیشہ ہلکی سامان کی گاڑی نہیں ہو سکتا۔ ہلکی موٹر گاڑی غیر نقل و حمل والی گاڑی بھی

ہوسکتی ہے۔

دہرانے کے لیے، چونکہ کسی گاڑی کو عوامی سڑک پر ٹرانسپورٹ گاڑی کے طور پر اس وقت تک استعمال نہیں کیا جاسکتا جب تک کہ اس مقصد کے لیے علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کی طرف سے جاری کردہ اجازت نامہ نہ ہو، اور چونکہ فوری صورت میں نہ تو کسی فریق کی طرف سے اس سلسلے میں استدعا کی گئی ہے اور نہ ہی ریکارڈ پر کوئی اجازت نامہ موجود ہے، اس لیے زیر بحث گاڑی ہلکی موٹر گاڑی ہی رہے گی۔ مدعا علیہ یہ بھی نہیں کہتا ہے کہ اپیل کنندہ کو ایکٹ کی دفعہ 66 کے تحت ٹرانسپورٹ گاڑی کے طور پر گاڑی چلانے کے لیے کوئی اجازت نامہ دیا گیا تھا۔ مزید برآں، حادثے کی تاریخ پر، گاڑی میں کوئی سامان نہیں تھا، اور اگرچہ یہ کہا جاسکتا ہے کہ اسے نقل و حمل کی گاڑی یا سامان لے جانے والے کے طور پر استعمال کرنے کے لیے ڈیزائن کیا گیا تھا، لیکن ایکٹ کی دفعہ 66 میں موجود قانونی ممانعت کی وجہ سے ایسا نہیں کیا جاسکتا۔

اپیل کنندہ نے نشاندہی کی کہ جادھو کے قانونی نمائندے، ڈرائیور نے ایکٹ کے تحت معاوضے کے لیے درخواست دائر کی تھی۔ بیمہ کنندہ نے یہ موقف اختیار کرتے ہوئے اس دعوے کی مزاحمت کی تھی کہ گاڑی کے ڈرائیور کے پاس گاڑی چلانے کے لیے درست ڈرائیونگ لائسنس نہیں ہے۔ کلیمز ٹریبونل نے بیمہ کنندہ کی درخواست کو مسترد کر دیا اور معاوضے کی درخواست کی اجازت دی گئی اور ڈرائیور کے قانونی نمائندے کو معاوضہ ادا کیا گیا۔ اس معاملے میں بیمہ کنندہ کی طرف سے کسی اپیل کو ترجیح نہیں دی گئی۔

موجودہ معاملے میں، بیمہ کنندہ نے مبینہ کہ اپیل کنندہ نے بیمہ پالیسی کی قیود کی خلاف ورزی کی ہے اور اس نے ایک ایسے شخص کو "ٹرانسپورٹ گاڑی" سونپ کر قانون تو ضیعات کی خلاف ورزی کی ہے جس کے پاس درست لائسنس نہیں ہے اور اس طرح بیمہ کنندہ اپیل کنندہ کو معاوضہ دینے کا ذمہ دار نہیں ہے۔ پالیسی کے تحت سب سے پہلے ہلکی موٹر گاڑی کا مطلب تھا جس کا مجموعی وزن 6000 کلوگرام سے زیادہ نہیں تھا اور دوسرا کالم "ڈرائیور" کے خلاف پالیسی میں کہا گیا تھا :

"ڈرائیور کی شق:— گاڑی چلانے کے حقدار افراد یا طبقات: بیمہ شدہ سمیت کوئی بھی شخص۔"

بشرطیکہ کوئی شخص جو حادثے کے وقت موٹر ڈرائیونگ لائسنس رکھتا ہو اور اس طرح کا لائسنس رکھنے یا حاصل کرنے کے لیے نااہل نہیں ہے۔

بشرطیکہ یہ بھی کہ اگر کوئی موٹر لرنر لائسنس رکھنے والا شخص حادثے کے وقت سامان کی نقل و حمل کے لیے استعمال نہ ہونے پر بھی گاڑی چلا سکتا ہے اور یہ کہ ایسا شخص سنٹرل موٹروہیکل رولز 1989 کے قاعدہ 3 کی ضروریات کو پورا کرتا ہے۔

اب موجودہ معاملے میں گاڑی کا وزن 5920 کلوگرام تھا اور ڈرائیور کے پاس ہلکی موٹر گاڑی چلانے کا ڈرائیونگ لائسنس تھا۔ ایسا نہیں ہے کہ انشورنس پالیسی میں ٹرانسپورٹ گاڑی کا احاطہ کیا جاتا ہے جس کا مطلب سامان کی گاڑی ہوتا ہے۔ بیمہ کنندہ کا پورا معاملہ غلط بنیاد پر بنایا گیا ہے۔ یہ خود بیمہ کنندہ کا معاملہ ہے کہ ہلکی موٹر گاڑی جو کہ غیر نقل و حمل والی گاڑی ہے، کے معاملے میں قواعد کے تحت فارم 6

کے تحت ڈرائیور کے لائسنس پر مخصوص اجازت کی کوئی قانونی ضرورت نہیں تھی۔ اس لیے یہ مانا جانا چاہیے کہ جادھو کے پاس حادثے کی تاریخ پر رجسٹریشن نمبر کے اے-28-567 والی ہلکی موٹر گاڑی چلانے کا موٹر لائسنس تھا۔

اس کے مطابق، اپیل کی اجازت ہے۔ نیشنل کنزیومر ڈسپوٹس ریڈریسل کمیشن کے حکم کو الگ کر دیا گیا ہے اور ریاستی کنزیومر ڈسپوٹس ریڈریسل کمیشن کے حکم کو مختلف بنیادوں پر بحال کیا گیا ہے۔ اپیل کنندہ اخراجات کا حقدار ہوگا۔

این جے

اپیل کی منظوری دی جاتی ہے۔