[2020] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 374

ਡਾ. ਵਿਜੇਕੁਮਾਰਨ ਸੀ.ਪੀ.ਵੀ.

v.

ਕੇਰਲ ਕੇਂਦਰੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.

(2020 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 777)

ਜਨਵਰੀ 28, 2020

[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਹੇਮੰਤ ਗੁਪਤਾ ਅਤੇ ਦਿਨੇਸ਼ ਮਹੇਸ਼ਵਰੀ, ਜੇ.ਜੇ.)

ਸੇਵਾ ਕਾਨੂੰਨ:

ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਐਸੋਸੀਏਟ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਆਨ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ - ਵਿਦਿਆਰਥਣਾਂ ਦੇ ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ 'ਤੇ ਗਠਿਤ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਕਲੰਕਤ ਸੀ - ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ

ਸਰਲ - ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ: ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਮਿਆਦ ਤੋਂ

ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਲੰਕਅਤੇ ਦੰਡਕਾਰੀ ਹੈ - ਅਜਿਹਾ ਆਦੇਸ਼ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਹੁਦੇਦਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਇਸ ਲਈ, ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ - ਮੌਜੂਦਾ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਗ੍ਰਾਂਟਸ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਉੱਚ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਮਹਿਲਾ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ, ਮਨਾਹੀ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰਾ) ਨਿਯਮ, 2005 - ਨਿਯਮ 5 ਅਤੇ 8.

ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦਿਆਂ ਅਦਾਲਤ

ਹੋਲਡ: 1. ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ

ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੇ ਅਕਾਦਮਿਕ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂਚ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ 30.11.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਨੀਂਹ ਵਜੋਂ ਬਣਾਇਆ ਹੋਵੇ। ਜੇ ਇਹ ਇੱਕ ਹੁੰਦਾ

ਸਿਰਫ ਅਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਅਕਾਦਮਿਕ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ, ਸਥਿਤੀ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੀ ਹੁੰਦੀ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਗਠਿਤ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਸਮੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੈਤਿਕ ਗਿਰਾਵਟ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਤੇ ਉਸ ਜਾਂਚ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ

ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ
ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਸਮਝਣਾ ਅਥਾਹ ਹੈ. [ਪੈਰਾ 7] [382--; 383--]

ਉਹ ਸਮੱਗਰੀ ਜੋ ਕਲੰਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਨੂੰ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨਰ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ "ਸਮਾਪਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼" ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
ਅਜਿਹਾ ਹਵਾਲਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਮੌਜੂਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਕਲੰਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.
[ਪੈਰਾ 8] [383--]

3.1 ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਆਂਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਕਸਤ ਟੈਸਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਕਿ ਕੀ
ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ (ਏ) ਪੂਰੇ ਪੈਮਾਨੇ 'ਤੇ ਰਸਮੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਨੈਤਿਕ ਗਿਰਾਵਟ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜੋ
ਇਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਅਪਰਾਧ ਦੀ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਿਆ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਾਰੇ
ਤਿੰਨ ਤੱਤ ਆਕ੍ਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਲੰਕਅਤੇ ਦੰਡਕਾਰੀ ਹੈ. ਅਜਿਹਾ
ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਹੁਦੇਦਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
[ਪੈਰਾ 9] [385--; 386--]

4. ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਬਾਰੇ ਪੀੜਤ ਔਰਤਾਂ (ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੀਆਂ ਵਿਦਿਆਰਥਣਾਂ) ਤੋਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ
ਕਾਰਜ ਸਥਾਨ (ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਕੈਂਪਸ), ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ
ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਕੰਮ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਔਰਤਾਂ ਦੇ ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ (ਰੋਕਥਾਮ, ਰੋਕਥਾਮ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰੇ) ਦੀ ਧਾਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਕਮੇਟੀ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਮੇਟੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ।
ਐਕਟ, 2013 ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜਾਂਚ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ
ਅੰਦਰੂਨੀ ਕਮੇਟੀ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ 2013 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 11 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਗ੍ਰਾਂਟਸ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਰੋਕਥਾਮ) ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
ਔਰਤਾਂ ਦੇ ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਅਤੇ ਵਾਪਸੀ
ਉੱਚ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਮਚਾਰੀ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ) ਨਿਯਮ 2015. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂਚ ਇੱਕ ਰਸਮੀ ਜਾਂਚ ਹੈ ਜੋ 2015 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ. ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ

ਅਜਿਹੀ ਕਮੇਟੀ 2013 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਐਨ) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ "ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ" ਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕਤਾ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਇੱਕ ਸਧਾਰਨ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਕੇ ਲਾਭ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਕੋਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਨਾ ਸਿਰਫ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ ਤਰਕਸ਼ੀਲ ਅੰਤ

ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ

ਕਾਨੂੰਨ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਜਾਂ ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸਬੰਧਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਬੇਗੁਨਾਹੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕੇ। [ਪੈਰਾ 10] [386--; 387-]

5. 30.11.2017 ਦਾ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਰ ਕੀ ਉਸਨੂੰ ਵਾਪਸ ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲਾਭ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ

ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਰਾਹੀਂ ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨਾ, ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 11] [387--]

ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤਾਰੀਖ ਹੈ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ 30.11.2017 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਰ ਨਾਲ ਹੀ,

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੀ ਗਲਤ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਵਾਪਸ ਤਨਖਾਹ ਦੇਣ ਦਾ ਹੱਕ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜੋ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਗਲੇਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 11]

[388--]

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ 30.1.2018 ਅਤੇ 20.2.2018 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਵਾਈਸ ਚਾਂਸਲਰ ਦੇ ਦਸਤਖਤਾਂ ਹੇਠ 30.11.2017 ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ

ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ

ਬੈਕਵੇਜ, ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਸਵਾਲ ਬਾਕੀ ਹਨ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 12] [388--]

ਇੰਦਰ ਪਾਲ ਗੁਪਤਾ ਬਨਾਮ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਕਮੇਟੀ, ਮਾਡਲ ਇੰਟਰ
ਕਾਲਜ, ਥੋਰਾ (1984) 3 ਐਸਸੀਸੀ 384: [1984] 3 ਐਸਸੀਆਰ 752;
ਦੀਪਤੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਬੈਨਰਜੀ ਬਨਾਮ ਸਤੇਂਦਰ ਨਾਥ ਬੋਸ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸੈਂਟਰ ਫਾਰ ਬੇਸਿਕ ਸਾਇੰਸਜ਼, ਕਲਕੱਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ।
(1999) 3 ਐਸਸੀਸੀ 60 : [1999] 1 ਐਸਸੀਆਰ 532; ਪਵਨੇਂਦਰ
ਨਾਰਾਇਣ ਵਰਮਾ ਬਨਾਮ ਸੰਜੇ ਗਾਂਧੀ ਪੀਜੀਆਈ ਆਫ਼ ਮੈਡੀਕਲ
ਸਾਇੰਸਜ਼ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. (2002) 1 ਐਸਸੀਸੀ 520 : [2001] 5 ਬੇਨਤੀ.
41; ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਈਸੀਆਈਐਲ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਅਤੇ ਹੋਰ।
ਵੀ. ਆਰ. ਕਰੁਣਾਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ। (1993) 4 ਐਸਸੀਸੀ 727 : [1993] 2 ਬੇਨਤੀ ਐਸਸੀਆਰ 576 - ਭਰੋਸੇ.

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

[1984] 3 SCR 752	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।	ਪੈਰਾ 8
[1999] 1 SCR 532	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।	ਪੈਰਾ 8
[2001] 5 ਬੇਨਤੀ ਐਸਸੀਆਰ 41	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।	ਪੈਰਾ 9
[1993] 2 ਬੇਨਤੀ ਐਸਸੀਆਰ 576	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।	ਪੈਰਾ 11

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 777
2020.

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 20.02.2018 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ

ਡਬਲਯੂ.ਏ. ਦੇ ਏਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿਖੇ ਕੇਰਲ। ਡਬਲਯੂਪੀਸੀ ਨੰਬਰ 39013 ਵਿੱਚ 2018 ਦਾ ਨੰਬਰ 444 2017.

ਆਰ. ਬਸੰਤ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰੇਸਮਿਤਾ ਆਰ. ਚੰਦਰਨ, ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰਨ, ਬੀਜੂ ਜੋਸਫ, ਪ੍ਰਮੋਦ ਪੀ.

ਵਾਈਨਰੀ ਨਾਵਰੇ, ਐਸ.ਆਰ.ਐਡਵੋਕੇਟ, ਨਚਿਕੇਤਾ ਜੋਸ਼ੀ, ਸਾਜਿਥ ਵਿਸ਼ਵਨਾਥਨ,
ਸੁਚੇਤਾ ਜੋਸ਼ੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਹਿਮਾਦਰੀ ਹਕਸਰ, ਵਿਪੁਲ ਤਿਵਾੜੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਸਨ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸ ਨੇ ਦਿੱਤਾ ਸੀ?

ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.

ਛੁੱਟੀ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਈ ਗਈ।

ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ: ਕੀ ਆਦੇਸ਼
ਕੇਰਲ ਕੇਂਦਰੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਵਾਈਸ ਚਾਂਸਲਰ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਦੇ ਦਸਤਖਤਾਂ ਹੇਠ 30.11.2017 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ
ਗਿਆ ਹੈ, ਕੀ ਇਹ ਅਸਥਾਈ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਹੈ ਜਾਂ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਲੰਕਤ ਹੈ? ਉਪਰੋਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ: -

H

"ਆਰਡਰ

ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਰਿਪੋਰਟ, ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਅਕਾਦਮਿਕ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਨੇ 30/11/2017 ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਡਾ. ਸੀ.ਪੀ.ਵੀ. ਵਿਜੇਕੁਮਾਰਨ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ
ਇਸ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਸੰਕਲਪ ਲਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਬੇਲੋੜੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, 5.6.2017 ਨੂੰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਹਿੰਦੀ ਵਿਭਾਗ ਵਿੱਚ ਐਸੋਸੀਏਟ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਹੋਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਪੱਤਰ ਭੇਜਿਆ। ਇਹ ਪੱਤਰ
ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਰਾਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਰਹੇਗਾ ਅਤੇ ਅਧਿਆਪਕਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅਕਾਦਮਿਕ ਸਟਾਫ ਲਈ ਕੇਰਲ ਕੇਂਦਰੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ/ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਗ੍ਰਾਂਟਸ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਯੂ.ਜੀ.ਸੀ.)/ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਆਦਿ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਚੋਣ ਜ਼ਾਬਤਾ। ਇੱਕ ਰਸਮੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਿਚਕਾਰ ਲਿਖਤੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - 12.6.2017 ਨੂੰ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ, ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ: -

2. (ਏ) ਅਧਿਆਪਕ 12 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਰਹੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ 12 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਹੋਰ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਦੀ ਕੁੱਲ ਮਿਆਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਚੌਵੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਮਹੀਨੇ।

ਹਰੇਕ ਅਧਿਆਪਕ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਪੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਪਰਿਸ਼ਦ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ
ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਤਜਵੀਜ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ 6-8 ਹਫਤਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ. ਦਾ ਫੈਸਲਾ
ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਮਿਆਦ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਜਾਂ ਵਾਧੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤੁਰੰਤ ਅਧਿਆਪਕ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਅਧਿਆਪਕ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਉਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਉਸ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਸਨੂੰ ਉਸਦੇ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਤ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਜਿੱਥੇ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਅਧਿਆਪਕ, ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ, ਉਸ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਰਹਿਣ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਨੇ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਵਧਿਆ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ,
ਸੰਤੁਸ਼ਟੀਜਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਪਰਿਸ਼ਦ () ਜੇ ਨਿਯੁਕਤੀ ਹੈ

ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੁਆਰਾ, ਅਧਿਆਪਕ ਦੀ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ ਤੋਂ ਖਤਮ ਕਰੋ
ਬਿਨਾਂ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ () ਜੇ ਨਿਯੁਕਤੀ ਤਰੱਕੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਅਹੁਦੇਦਾਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੇ ਗਏ ਪਿਛਲੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿਓ।

ਇਹ ਕਿ ਉਕਤ ਅਧਿਆਪਕ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦਾ ਪੂਰੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਅਧਿਆਪਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਜਾਂ ਅਧਿਆਪਕ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਰੀ ਰਹੇਗਾ
ਉਹ 65 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਤੱਕ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੀ ਸੇਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਵੀ ਸਹਿਮਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯੁਕਤੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਆਧਾਰਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ () ਤੋਂ (v) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ। ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ:

ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਆਪਕ ਜਾਂ ਅਕਾਦਮਿਕ ਅਮਲੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਮੈਂਬਰ ਵਿਰੁੱਧ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਈਸ ਚਾਂਸਲਰ, ਜੇ ਉਹ ਲਿਖਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਸਮਝਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਥਾਨ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਅਧਿਆਪਕ ਮੁਅੱਤਲ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੇਗਾ
ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਪਰਿਸ਼ਦ ਨੂੰ ਉਹ ਹਾਲਾਤ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਪਰਿਸ਼ਦ ਜੇ ਇਹ ਹੈ ਤਾਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ
ਇਹ ਰਾਏ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਨਹੀਂ ਹਨ
ਅਧਿਆਪਕ ਜਾਂ ਅਕਾਦਮਿਕ ਅਮਲੇ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ, ਉਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰੋ।

ਉਸ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਜਾਂ ਉਸਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਇੱਕ ਅਧਿਆਪਕ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗੀ
ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਕਾਦਮਿਕ ਅਮਲੇ ਦਾ ਕੋਈ ਮੈਂਬਰ।

ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਕਿਸੇ ਅਧਿਆਪਕ ਜਾਂ ਅਕਾਦਮਿਕ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਚੰਗੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਟਾਫ
ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਆਪਕ ਜਾਂ ਅਕਾਦਮਿਕ ਅਮਲੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਧਾਰਾ () ਜਾਂ ਧਾਰਾ () ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਹਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਣ ਦਾ ਵਾਜਬ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ
ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਵਾਧੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਨ
ਉਹ।

(v) ਕਿਸੇ ਅਧਿਆਪਕ ਜਾਂ ਅਕਾਦਮਿਕ ਅਮਲੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਪਰਿਸ਼ਦ ਦੀ ਮੌਜੂਦ ਅਤੇ ਵੋਟਿੰਗ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਦੋ ਤਿਹਾਈ ਬਹੁਮਤ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ।

(v) ਕਿਸੇ ਅਧਿਆਪਕ ਜਾਂ ਅਕਾਦਮਿਕ ਅਮਲੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਅਧਿਆਪਕ ਜਾਂ ਅਕਾਦਮਿਕ ਅਮਲੇ ਦਾ ਕੋਈ ਮੈਂਬਰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੁਅੱਤਲ ਹੈ, ਹਟਾਇਆ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਦਿਨ ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

8. ਇਸ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੇਰਲ ਕੇਂਦਰੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

4. 12.6.2017 ਤੋਂ ਹਿੰਦੀ ਵਿਭਾਗ ਵਿੱਚ ਐਸੋਸੀਏਟ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਅਹੁਦਾ ਸੰਭਾਲਿਆ। ਪਰ
ਇਸ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ, ਤੀਜੇ ਸਮੈਸਟਰ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੇ 13.7.2017 ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 16 ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੁਆਰਾ 14.7.2017 ਨੂੰ ਦੋ ਹੋਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ 29.8.2017 ਨੂੰ 23 ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਸਾਡੇ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਉਕਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰੀਏ। ਇੱਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ
ਦੱਸੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ
ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਗ੍ਰਾਂਟਸ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਉੱਚ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਮਹਿਲਾ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ, ਮਨਾਹੀ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰਾ) ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਗਠਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਸੀ,
2015 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, '2015 ਨਿਯਮ'). ਇਸ ਦਾ ਨਿਯਮ 5 ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 8 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ. ਦੱਸੀ ਗਈ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣੀ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ
ਨਤੀਜਿਆਂ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ. ਉਸ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹਿੱਸਾ
ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:-

“.....

ਉਪਰੋਕਤ ਸਾਰੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕਮੇਟੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਸੱਚੀ ਅਤੇ ਇਕਸਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ

ਇੱਕ ਬੈਚ ਦੇ ਸਾਰੇ ਅਠਾਰਾਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀ (ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ) ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਏ
ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਜ਼ਮਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਣਾ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਰੁੱਧ ਸਬੂਤ ਦੋਸ਼ੀ, ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਅਤੇ ਲਿਖਤੀ ਦੋਵੇਂ ਬਿਆਨ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ, ਅਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਜਾਂਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੀ ਬੇਗੁਨਾਹੀ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ। ਕਮੇਟੀ ਸਰਬਸੰਮਤੀ ਨਾਲ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਨੇ ਲੜਕੀ ਵਿਰੁੱਧ ਜਿਨਸੀ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤੇ ਸਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਵਿਭਾਗ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਮੁੱਚੇ ਕੈਂਪਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੇ ਅਕਾਦਮਿਕ ਮਾਹੌਲ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਅਸੀਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੀ ਸਾਖ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਮੇਟੀ ਅੱਗੇ ਨਿਡਰ ਹੋਣ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੇਗੀ ਮਹਿਲਾ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਲਈ ਸਿੱਖਣ ਦਾ ਮਾਹੌਲ। ਦੋਸ਼ੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸੰਭਾਵਿਤ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਮੇਟੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਮੌਜੂਦਾ 1 ਦੀਆਂ ਕਲਾਸਾਂ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਤੱਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਹਿੰਦੀ ਵਿਭਾਗ ਦੇ 3 ਬੈਚ ਹਨ।

ਸਾਰੇ ਸਬੂਤ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਗਲੇਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਮਾਨਯੋਗ ਵੀਸੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। (ਕਮੇਟੀ ਦੀਆਂ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਬਿਆਨਾਂ ਦੇ ਵੈਇਸ ਰਿਕਾਰਡ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅੰਤਰਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਇਸ ਵਾਰ।

ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਦੁਆਰਾ 30.11.2017 ਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਪਰਿਸ਼ਦ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ: -

“…….

ਹਿੰਦੀ ਵਿਭਾਗ ਕੋਲ ਸਿਰਫ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਇਹ ਦੋ ਬੈਚ ਹਨ।

ਦੋਸ਼ੀ ਦੀ ਉਮਰ ਇਸ ਸਮੇਂ 62 ਸਾਲ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਆਪਣੀ ਧੀ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀਆਂ ਵਿਦਿਆਰਥਣਾਂ ਨਾਲ ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੀ.ਪੀ.ਵੀ. ਵਿਜੇਕੁਮਾਰਨ, ਇੱਕ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨਰ, ਨੇ ਗੰਭੀਰ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਬਦਨਾਮੀ ਕੀਤੀ। ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਵਿੱਚ ਅਕਾਦਮਿਕ ਮਾਹੌਲ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ।

ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਅਤੇ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬਾਈਕਾਟ ਕਾਰਨ ਉਹ 19 ਸਤੰਬਰ 2017 ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਕਾਦਮਿਕ ਕੰਮ ਦੇ ਤਨਖਾਹ ਲੈ ਰਿਹਾ ਹੈ ਪਹਿਲੇ ਸਮੈਸਟਰ ਅਤੇ ਤੀਜੇ ਸਮੈਸਟਰ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਲਾਸਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ।

ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਡਾ. ਸੀ.ਪੀ.ਵੀ. ਵਿਜਯਾ ਕੁਮਾਰਨ ਦੀ ਅਕਾਦਮਿਕ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਫੈਸਲਾ: ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਰਿਪੋਰਟ, ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਅਕਾਦਮਿਕ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ 'ਤੇ ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਡਾ. ਸੀ.ਪੀ.ਵੀ. ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰਨ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਕੀ ਹੈ?
ਇਸ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਸੰਕਲਪ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਵਾਈਸ ਚਾਂਸਲਰ ਨੂੰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ.....

ਮਿਤੀ 30.11.2017 ਨੂੰ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਵਾਈਸ ਚਾਂਸਲਰ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਹੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਰਿਪੋਰਟ, ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਅਕਾਦਮਿਕ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਨੇ 30.11.2017 ਨੂੰ ਹੋਈ ਆਪਣੀ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੁਰੰਤ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ
30.11.2017 ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਲੰਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਏਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿਖੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਹਾਈ ਕੋਰਟ') ਨੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 39013/2017 ਵਿੱਚ 30.1.2018 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ।
ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲੇ ਰਾਹੀਂ ਅਤੇ
ਰਿੱਟ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 444/2018 ਵਿੱਚ 20.2.2018 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ: ਕੀ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 30.11.2017 ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਲੰਕਤ ਹੈ? ਉਪਰੋਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂਚ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਣਾਇਆ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਕਿਵੇਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਅਕਾਦਮਿਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਮਿਤੀ 30.11.2017. ਕੀ ਇਹ ਸਿਰਫ ਅਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਅਕਾਦਮਿਕ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੁੰਦਾ
ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ, ਸਥਿਤੀ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੀ ਹੁੰਦੀ. ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਨਾ ਸਿਰਫ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂਚ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਸੀ।

ਗੰਭੀਰ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕਮੇਟੀ
ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਚਨਬੱਧ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨੈਤਿਕ ਗਿਰਾਵਟ ਜਾਂ
ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਸਮੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ
ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਜਾਂਚ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਨਿਕਲਿਆ ਕਿ
ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਪਰਿਸ਼ਦ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਦੋਸ਼
ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨਾ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ,
ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਸਮਝਣਾ ਅਥਾਹ ਹੈ।

ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕਲੰਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨਰ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ
ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ "ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼". ਅਜਿਹਾ ਹਵਾਲਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਮੌਜੂਦਾ ਅਹੁਦੇਦਾਰ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਸਾਬਕਾ ਕਲੰਕਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ
ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਇੰਦਰ ਪਾਲ ਗੁਪਤਾ ਬਨਾਮ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਕਮੇਟੀ, ਮਾਡਲ ਇੰਟਰ ਕਾਲਜ, ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ
ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ,
ਥੋਰਾ ੧ ਨੂੰ ਕੁਝ ਅਜਿਹੀ ਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ
ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ
ਕਮੇਟੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਅਧਾਰ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ। ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਮਤੇ ਵਿੱਚ ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ
ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ
ਇਸ ਨੂੰ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਅਧਾਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਸਬੰਧਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦਾ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੀਪਤੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਬੈਨਰਜੀ ਬਨਾਮ ਸਤੇਂਦਰ ਨਾਥ ਕੇਸ
ਬੋਸ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸੈਂਟਰ ਫਾਰ ਬੇਸਿਕ ਸਾਇੰਸਜ਼, ਕਲਕੱਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ।[2], ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ: -

"32. ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਪਿਛਲੇ ਤਿੰਨ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਇੱਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ
ਕਲੰਕ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤਿੰਨ ਅੱਖਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਸੀ
ਇੱਕ ਕਲੰਕ ਦਾ ਭਾਵੇਂ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਇੰਦਰ ਪਾਲ ਗੁਪਤਾ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ
ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਕਮੇਟੀ, ਮਾਡਲ ਇੰਟਰ ਕਾਲਜ (1984) 3 ਐਸਸੀਸੀ
384 ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ,
ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼, ਜੋ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: (ਐਸਸੀਸੀ ਪੰਨਾ 386, ਪੈਰਾ 1)

[1] (1984) 3 384

[2] (1999) 3

"ਉਪਰੋਕਤ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਵਜੋਂ ਸੇਵਾ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ) ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ, ਮੈਂ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਕਮੇਟੀ ਦੇ 27 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1969 ਦੇ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 2 (ਕਾਪੀ ਸਮੇਤ) ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਡੀ.ਆਈ.ਓ.ਐਸ, ਬੁਲੰਦਸ਼ਹਿਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਸੇਵਾ
ਇਸ ਸੰਸਥਾ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
ਹੁਣ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਮਤੇ ਦੀ ਕਾਪੀ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਤੱਥ ਗੰਭੀਰ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੈਨੇਜਰ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ
ਸੰਸਥਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਸਰਬਸੰਮਤੀ ਨਾਲ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਉਸ ਦੇ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ। ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਲਈ ਬਾੜੇ ਵਿੱਚ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਊਂਟਰ ਵਿੱਚ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਸੀ: (ਐਸਸੀਸੀ ਪੰਨਾ 388, ਪੈਰਾ 3)

"ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦਾ ਠਹਿਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਸੰਸਥਾ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ
ਖਾਮੀਆਂ ਦੀ ਗੰਭੀਰਤਾ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਪਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਰੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਨਹੀਂ ਲੈਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੇਰਾ ਸੁਝਾਅ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਕੇ ਸਾਡਾ ਮਕਸਦ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਤਾਂ ਫਿਰ, ਸਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂ ਪੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
ਇਸ ਦੇ ਲਈ ਯਾਨੀ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਡੀ.ਆਈ.ਓ.ਐਸ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਦੇਰੀ ਸਾਡੇ ਹਿੱਤਾਂ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕੋਈ ਗੰਭੀਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸ੍ਰੀ ਇੰਦਰ ਪਾਲ ਗੁਪਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ
ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ।

ਵੈਂਕਟਰਮਯਾਹ, ਜੇ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ) (ਪੰਨਾ 392) ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਮਤੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿ ਉਕਤ ਮਤੇ ਨੂੰ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮਤਾ ਇਸ ਦੀ ਵਾਰੀ ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵੱਲ ਸੀ। ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਕਾਊਂਟਰ ਅਤੇ ਕਾਊਂਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ "ਬੁਨਿਆਦ" ਸੀ। ਵੈਂਕਟਰਮੀਆਹ, ਜੇ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ) ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਸੀ ਕਿ ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਲੰਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸ਼ਬਦ ਸਨ। ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ, "ਇਹ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹੈ

ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਲਈ ਛੂਤ
ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ...", ਕਿ ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਤੀਜੇ "ਬਦਨਾਮੀ ਜਾਂ ਬਦਨਾਮੀ ਦੀ ਨਿਸ਼ਾਨੀ" ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੁਰੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਉੱਥੇ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਦੇ ਸਾਰੇ ਲਾਭਾਂ ਨਾਲ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਹੱਲ
ਕਮੇਟੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਸ ਦਾ ਘੇਰਾ ਸੀ। ਪਰ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਹਿੱਸਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਮਤੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਘੇਰਾ ਸੀ ਬਲਕਿ ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਸੀ
ਬਾੜੇ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਉਕਤ ਰਿਪੋਰਟ ਇਹ ਸੀ
ਕਾਊਂਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਮੈਨੇਜਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਅਧਾਰ ਸਨ ਅਤੇ ਉਕਤ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਲੰਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸ਼ਬਦ ਸਨ। ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਾ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਥਾਰਟੀ ਹੈ
ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਿ ਕਲੰਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨਰ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਅਨੇਕਚਰ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਬੁਲਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ
ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨਰ ਦੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ. ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ
ਜੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਰਾਬ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਕੋਈ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਾਂਗੇ ਕਿ ਕੀ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।
ਕਲੰਕ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਪਵਨੇਂਦਰ ਨਾਰਾਇਣ ਵਰਮਾ ਬਨਾਮ ਸੰਜੇ ਗਾਂਧੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪੀਜੀਆਈ ਆਫ ਮੈਡੀਕਲ ਸਾਇੰਸਜ਼ ਐਂਡ ਏਐਨਆਰ।[3], ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ: -

"21. ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਆਂਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਕਸਤ ਟੈਸਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਕਿ ਕੀ
ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ (ਏ) ਪੂਰੇ ਪੈਮਾਨੇ 'ਤੇ ਰਸਮੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਨੈਤਿਕ ਗਿਰਾਵਟ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜੋ
ਇਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਅਪਰਾਧ ਦੀ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਿਆ। ਜੇ ਤਿੰਨੋਂ ਕਾਰਕ ਮੌਜੂਦ ਹਨ

[3] (2002) 1 SCC 520

H

ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਰੂਪ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸਮਾਪਤੀ ਨੂੰ ਦੰਡਕਾਰੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਜੇ ਤਿੰਨਾਂ ਕਾਰਕਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਇੱਕ ਗਾਇਬ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਵਰਤਮਾਨ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਾਰੇ ਤਿੰਨ ਤੱਤ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਲੰਕਿਤ ਹੈ
ਅਤੇ ਸਜ਼ਾਦਾ। ਅਜਿਹਾ ਆਦੇਸ਼ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਹੁਦੇਦਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਉਚਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ ਪਰ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਇਸ ਗਲਤ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 7 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਸੀ ਸ਼ੁਰੂਆ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਰਸਮੀ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੀ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕੌਂਸਲ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। ਨਿਰਸੰਦੇਹ,
ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਥਿਤ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਬਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥਣਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਸਮੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਰਿਪੋਰਟ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨਾਲ ਸਮਾਪਤ ਹੋਇਆ।

ਕੰਮ ਵਾਲੀ ਥਾਂ (ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਕੈਂਪਸ) ਵਿਖੇ ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਬਾਰੇ ਪੀੜਤ ਔਰਤਾਂ (ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੀਆਂ ਵਿਦਿਆਰਥਣਾਂ) ਤੋਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ
ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਕਮੇਟੀ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਮੇਟੀ ਨੂੰ ਭੇਜਣਾ;
ਕੰਮ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਔਰਤਾਂ ਦਾ ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ (ਰੋਕਥਾਮ, ਰੋਕਥਾਮ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰਾ) ਐਕਟ, 2013 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, '2013 ਐਕਟ')।
ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਕਮੇਟੀ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ
2013 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 11 ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਤਾਂ। ਸੰਚਾਲਨ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ
ਅਜਿਹੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ੨੦੧੫ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂਚ ਇੱਕ ਰਸਮੀ ਜਾਂਚ ਹੈ ਜੋ 2015 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ. ਅਜਿਹੀ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਦੋਸ਼ "ਜਿਨਸੀ ਸ਼ੋਸ਼ਣ" ਦੇ ਹਨ
2013 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 2 (ਐਨ) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕਤਾ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਮਾਮਲਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਅਜਿਹੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਧਾਰਣ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਕੇ ਲਾਭ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ
ਸਮਾਪਤੀ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ, ਬਲਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਅੰਤ ਤੱਕ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਨਿਯਮਤ

ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂਚ ਜਾਂ ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ
ਤਾਂ ਜੋ ਸਬੰਧਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰ ਸਕੇ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਨਿਰਦੋਸ਼ਤਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਸਕੇ। ਅਸੀਂ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਕਹਿੰਦੇ।

ਪਹਿਲੀ ਗੱਲ ਤਾਂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 30.11.2017 ਦਾ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ।
ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ
ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ। ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਰ ਕੀ ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਰਾਹੀਂ ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਸਮੇਤ ਵਾਪਸ ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲਾਭ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਹੈ
ਰਾਏ, ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ
ਈਸੀਆਈਐਲ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ ਬਨਾਮ ਆਰ ਕਰੁਣਾਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ।[4]. ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਕੀ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ
ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ: -

“31. ……..

ਜਿੱਥੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਦਾਲਤ / ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਚਿਤ ਰਾਹਤ ਜੋ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ
ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ /ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਨੂੰ ਇਹ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਪੜਾਅ ਤੋਂ ਜਾਂਚ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਕੇ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾ ਵੇ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ
ਕਰਮਚਾਰੀ ਬੈਕ-ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ
ਉਸ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਉਸ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਲਾਭ
ਜੇ ਆਖਰਕਾਰ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਜੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਤਾਜ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ
ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਬਹਾਲ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਹਾਲੀ ਤੱਕ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਾਲ ਇਹ ਕਿਵੇਂ ਵਿਵਹਾਰ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਕਿਹੜੇ ਲਾਭਾਂ ਲਈ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਭਾਂ ਦੀ ਹੱਦ, ਉਹ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੈਟਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬਹਾਲੀ

[4] (1993) 4 ਐਸਸੀਸੀ

H

ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਪੜਾਅ ਤੋਂ ਨਵੀਂ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਬਹਾਲੀ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਨਹੀਂ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਨਵੀਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚ ਵੀ ਇਹੀ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹੋਵੇਗੀ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ 30.11.2017 ਦੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਰ ਨਾਲ ਹੀ, ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੀ ਗਲਤ ਪਹੁੰਚ, ਵਾਪਸ ਤਨਖਾਹ ਦੇਣ ਦਾ ਹੱਕ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜੋ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਗਲੇਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ।

ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਅਪੀਲ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਫਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਇਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖ ਦਿੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 30.1.2018 ਅਤੇ 20.2.2018 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ 30.11.2017 ਨੂੰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਉਪ-ਕੁਲਪਤੀ ਦੇ ਦਸਤਖਤਾਂ ਹੇਠ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ; ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਬੈਕਵੇਜ ਬਾਰੇ ਸਵਾਲ ਛੱਡਣਾ, ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ।
ਈ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾਵੇ।

ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਲੰਬਿਤ ਪਈਆਂ ਵਾਰਤਾਕਾਰੀ ਅਰਜ਼ੀਆਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ, ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ. ਤ੍ਰਿ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਬ੍ਰਾਂਚ ਮੈਨੇਜਰ, ਇੰਡੀਗੋ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼, ਏ.
ਕੋਲਕਾਤਾ ਅਤੇ ਏ.ਐਨ.ਆਰ.

v.

ਕਲਪਨਾ ਰਾਣੀ ਦੇਬਬਰਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ।

(2020 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 778-779)

ਜਨਵਰੀ 28, 2020

[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ ਅਤੇ ਦਿਨੇਸ਼ ਮਹੇਸ਼ਵਰੀ, ਜੇਜੇ]

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986:

2 (1) (ਜੀ) - ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਸ਼ਿਕਾਇਤ – ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿ

ਸੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਨੇ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਖਪਤਕਾਰ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ
9% ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ - ਕ੍ਰਾਸ ਵਿੱਚ -
ਰਾਜ ਖਪਤਕਾਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਕੋਲ ਅਪੀਲ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਧੀ - ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਸੋਧ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ 'ਤੇ ਲਾਗਤ ਦੇ ਨਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨ - ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ – ਕਿਹਾ:
ਖਪਤਕਾਰ ਮੰਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਤਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇ ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ-
ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ
ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਸੀ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ - ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਨੇ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਬੋਝ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਣਦੇਖੀ ਕਰਦਿਆਂ, ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਾਲ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ - ਦਿ ਨੈਸ਼ਨਲ ' ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾ ਦਿੱਤੀ
ਖਪਤਕਾਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੋਧ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਸਨ
ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਗਲਤੀ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਸੀ।

ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ

ਹੋਲਡ: 1. ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵੇਲੇ, ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਜਾਂਚ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ
ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੰਮ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਤੱਥ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇ ਇਹ ਤੱਥ ਹੋਵੇ
ਪਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (1) (ਜੀ) ਵਿੱਚ 'ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਲਤੀ, ਅਪੂਰਨਤਾ,

ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ, ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਜਾਂ ਅਯੋਗਤਾ ਜੋ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਹੈ
ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਤੱਕ ਸੀਮਤ, ਜੋ ਵੱਖਰੀ ਹੈ
ਦੂਸਰੀ ਧਿਰ ਦੀਆਂ ਕਠੋਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਤੋਂ। (ਪਾਰਸ 11 ਅਤੇ 12) [403-
; 403-ਏ-ਬੀ; 404-]

ਰਵਨੀਤ ਸਿੰਘ ਬੱਗਾ ਬਨਾਮ ਕੇਐਲਐਮ ਰਾਇਲ ਡੱਚ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਤੇ ਏਐਨਆਰ (2000) 1 ਐਸਸੀਸੀ 66 (ਪੈਰਾ 6) : [1999] 4 ਬੇਨਤੀ।
320- 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
2. ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਅਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਨਿਰਪੱਖ ਪੜ੍ਹਾਈ 'ਤੇ
ਇਸੇ ਤਰਜ਼ 'ਤੇ, ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ "ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ" 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਲਈ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜੋ ਸਵੇਰੇ 08:45 ਵਜੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਫਲਾਈਟ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਉਡਾਣ ਭਰੀ
(ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ) ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ
ਰਵਾਨਗੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਟੀਵੀ ਸਕ੍ਰੀਨਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜਨਤਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਜਨਤਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ (ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ) ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਜਾਂ ਗੁੰਮਰਾਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।
ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਾ, ਉਡਾਣ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਸਮੇਂ (ਸਵੇਰੇ 08:45 ਵਜੇ) ਤੋਂ 25 (25) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ [ਪੈਰਾ 12][405-ਜੀ-ਐਚ; 406-ਏ-ਬੀ]

ਤਬਦੀਲੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਚਨਬੱਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਲਈ ਖਪਤਕਾਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾਉਣਾ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਸਮੇਤ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਲਾਨਾਂ ਬਾਰੇ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਉਲਟ ਨਤੀਜੇ ਕੱਢਣਾ
ਇਹ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਮਿਆਰੀ ਅਭਿਆਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਘੋਸ਼ਣਾਵਾਂ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਹੀ ਅਤੇ ਉਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ
ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ (ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ) ਦੁਆਰਾ, ਪਰ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ. ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਤਾਂ ਹੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਦਾਰਥਕ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਹੁੰਦੀ ਅਤੇ ਘਾਟ ਬਾਰੇ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ ਨੂੰ ਵੀ ਨਿਭਾਇਆ ਹੁੰਦਾ।
ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ

ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਏ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ
ਉਡਾਣ ਦਾ ਗੇਟ ਅਤੇ ਰਵਾਨਗੀ। [ਪੈਰਾ 12] [406--]

ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਬੋਝ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਣਦੇਖੀ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਕ ਤੱਥ ਅਨੰਦਮਈ ਹਨ
ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਹਾਜ਼ਰ। ਦੂਜਾ, ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਤੱਥ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਡਿਸਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਨੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ
ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਕਾਰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ
ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚ, ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਬਦਲ ਜਾਵੇਗਾ
ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ ਨਿਭਾਇਆ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 16] [411--]

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ/ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਡੀ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦਾ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਕਿਵੇਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ, ਗੁੰਮਰਾਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ, ਇਲਾਜ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ
ਜਿਵੇਂ ਕਿ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ'। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਇਹ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਮੰਗੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿਆਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕਿਵੇਂ ਹਨ
ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ। ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਕ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। [ਪੈਰਾ 13] [408-; 409--]

ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਹਵਾਈ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਗਰਤਲਾ ਲਈ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ,
ਉਸ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ 'ਗੇਟ' ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਸੀ.ਓ.ਸੀ. ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 8.2 ਅਤੇ 8.3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸ਼ੋਅ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਉਡਾਣ ਦੀ ਰਵਾਨਗੀ। [ਪੈਰਾ 14] [409-ਡੀ]

7. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਿਰਫ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਟੈਕਸਾਂ (ਜੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ) ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਜੇ ਇਹ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੁਝ ਵੱਖਰੀ ਹੁੰਦੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ
ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੇ ਅਗਲੇ ਲਈ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ
ਲੋੜੀਂਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਉਡਾਣ ਉਪਲਬਧ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ,
'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਸਵੀਕਾਰ ਨਾ ਕਰਨਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਲਈ ਹਵਾਈ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਇਹ ਕਠੋਰ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ। ਕਿਉਂਕਿ,
ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰਾਂ 'ਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਯੋਜਨਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਦੱਸੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੀ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਪਾਰਟੀਆਂ। [ਪੈਰਾ 14] [410--]
ਸੀਓਸੀ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਵਾਈ ਟਿਕਟ ਵਿੱਚ ਸੀਓਸੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ (ਜੋ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖੇ ਹਨ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਵਜੋਂ
ਅਤੇ 2 ਸਰਕਾਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੇ ਹਨ
ਸਥਾਪਨਾ), ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੀ ਵੈੱਬਸਾਈਟ ਕਰਦੀ ਹੈ
ਸੀਓਸੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਨਾ ਕਰੋ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਟੈਂਡਰਡ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਹੈ। ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 15] [410-ਈ;
411--]

ਇੰਟਰਗਲੋਬ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਨ ਸਚਿਦਾਨੰਦ (2011) 7 ਐਸਸੀਸੀ 463; [2011] 6 ਐਸਸੀਆਰ 1116 - ਭਰੋਸੇ.

ਇਹ ਦੋਸ਼ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਨੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਹੀ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਖੋਹ ਲਏ ਸਨ।
ਅਨੰਦਮਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਦਾਰਥਕ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ. ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਬੰਧਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਮੇਤ ਉਡਾਣ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਭਰੋਸਾ ਦਿਵਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗੇਟ। ਨਾ ਹੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਸੀ

ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਏ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ 25 (25) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਬਾਰੇ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ. ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 17] [412--]

ਮੈਨੇਜਰ, ਦੱਖਣੀ ਖੇਤਰ, ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ, ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ
ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਵੀ. ਵੀ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾਸਵਾਮੀ 1994 (2) ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ. 171 - ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ

ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਖਪਤਕਾਰ ਰਾਜਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨਾ ਹੈ ਖਪਤਕਾਰ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਮਝਦਾਰੀ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ. ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਲਈ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 18][412--; 413--]

ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ 'ਤੇ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਤੱਕ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ
ਗ਼ਲਤ ਕੰਮ, ਅਸਫਲਤਾ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਹਿਣ ਲਈ ਗਲਤਫਹਿਮੀ ਜੋ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਹੋਈ ਗਲਤਫਹਿਮੀ ਹੈ ਯਾਤਰੀ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਤੋਂ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ ਜਾਂਦੀ। ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਨੂੰ ਆਖਰੀ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਲਝਣ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸੀ
ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ/ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕੇ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ'। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੀ ਤੱਥ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੈ
'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਵਿਚੋਂ ਇਕ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਮੇਕਿੰਗ, ਨਾ ਕਿ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ' ਦਾ। [ਪੈਰਾ 19] [413--]

ਫਿਨਏਅਰ ਓਯਜ ਬਨਾਮ ਟਿਮੀ ਲਾਸੋਏ ਨੇ 4.10.2012 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ
ਕੇਸ ਸੀ -22/11; ਡੇਨਿਸ ਮੈਕਡੋਨਾਗ ਬਨਾਮ ਰਿਆਨਏਅਰ ਲਿਮਟਿਡ
ਕੇਸ -12/11 ਵਿੱਚ 31.1.2013 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉਦੋਂ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰੀ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੰਭਵ ਹੈ

H

ਯਾਤਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਏ ਹਨ ਜਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ (ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ) ਨੇ ਸੇਧ ਲੈਣ ਲਈ ਕੁਝ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ
ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 22] [414--]

ਇੰਟਰਗਲੋਬ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਨ ਸਚਿਦਾਨੰਦ (2011)
7 ਐਸਸੀਸੀ 463; [2011] 6 ਐਸਸੀਆਰ 1116 - ਵਿਲੱਖਣ.
ਸੀ.ਏ.ਆਰ. ਸਿਰਫ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹਨ, ਜੋ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ
ਡਿਊਟੀ ਧਾਰਕਾਂ/ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰਨ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 3.2 ਨੂੰ ਜੇਕਰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰਾ ਹੈ
'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ'। [ਪੈਰਾ 24] [416--]

ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਪਾਇਲਟਸ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਦੀ ਜੁਆਇੰਟ ਐਕਸ਼ਨ ਕਮੇਟੀ 5. ਸ਼ਹਿਰੀ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ ਅਤੇ ਹੋਰ। (2011) 5 ਐਸਸੀਸੀ 435 : [2011] 5 ਐਸਸੀਆਰ 1019 - ਨਿਰਭਰ
'ਤੇ।

ਕਿਸੇ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਉਣਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ
ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇਰੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਕਿੰਨਾ ਵੀ ਉੱਚਾ ਜਾਂ ਨੀਵਾਂ ਹੋਵੇ।
ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਸਵੇਰੇ 08:20 ਵਜੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ
ਮਾਮਲਾ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜਦੋਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਨੂੰ ਆਖਰਕਾਰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 25] [416--]

ਮੈਨੇਜਰ, ਦੱਖਣੀ ਖੇਤਰ, ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ, ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ। ਵੀ. ਵੀ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾਸਵਾਮੀ 1994 (2) ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ. 171 –
ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸਨ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਗਲਤੀ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਸਨ।
ਦੇ ਅੰਦਰ

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੀ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਏ
ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦੋ ਖਪਤਕਾਰ ਮੰਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 20] [413--]

ਰੂਬੀ (ਚੰਦਰਾ) ਦੱਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ
ਲਿਮਟਿਡ (2011) 11 ਐਸਸੀਸੀ 269: [2011] 3 ਐਸਸੀਆਰ 977; ਡਾ. ਬਿਕਾਸ
ਰਾਏ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. ਬਨਾਮ ਇੰਟਰਗਲੋਬ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ (ਇੰਡੀਗੋ) ਨੇ 22.2.2018 ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੇਸ ਨੰ.
/42/2017 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸੁਝਾਵਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ
ਸਾਰੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਅਭਿਆਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ
ਇਸ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ (ਡੀ.ਜੀ.ਸੀ.ਏ.) 'ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇ ਅਤੇ ਸਾਰੇ
ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਚਿਤ ਫੈਸਲਾ ਲਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰੇ।
ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ (ਡੀ.ਜੀ.ਸੀ.ਏ.) ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ,
ਤਰਜੀਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ
ਮੌਜੂਦਾ ਫੈਸਲੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦੀ ਕਾਪੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ
ਇਸ ਲਈ। [ਪੈਰਾ 26] [416--]

<u>ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ</u>

[1999] 4 ਬੇਨਤੀ ਐਸਸੀਆਰ 320	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 11
[2011] 6 SCR 1116	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 15
(1994) 2 ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ. 171	ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ	ਪੈਰਾ 17
[2011] 3 SCR 977	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ	ਪੈਰਾ 20
[2011] 6 SCR 1116	ਵਿਲੱਖਣ	ਪੈਰਾ 22
[2011] 5 ਐਸਸੀਆਰ 1019	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 24
(1994) 2 ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ. 171	ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ	ਪੈਰਾ 25

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 778-779 2020.

ਨੈਸ਼ਨਲ ਦੇ 12.09.2018 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ
ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਨੇ 2018 ਦੀ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 1520-1521 ਵਿੱਚ।

ਰਾਜੀਵ ਦੱਤਾ, ਸਰ ਏਡੀਵੀ, ਸੰਜੀਵ ਕੇਆਰ ਸਿੰਘ, ਅਮਨ ਝਾ, ਰਾਹੁਲ ਰਾਜਨ, ਰਘਵੇਂਦਰ ਪੀ ਸਿੰਘ, ਏਡੀਵੀਐਸ। (ਏ.ਸੀ.ਐਸ.)

H

ਸ਼ਿਆਮ ਦੀਵਾਨ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਅਜੀਤ ਵਾਰੀਅਰ, ਅੰਗਦ ਕੋਚਰ, ਤਨਵੀ ਦੂਬੇ, ਐਸਐਸ ਸ਼ਰਾਫ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਅਮਲਾਨ ਕੁਮਾਰ ਘੋਸ਼, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ। ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸ ਨੇ ਦਿੱਤਾ ਸੀ?

ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਜੇ.

ਛੁੱਟੀ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਈ ਗਈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਜੋ ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਡੀਗੋ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਸ਼ੈਲੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਘੱਟ ਲਾਗਤ ਵਾਲੀ ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੀ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਾਖਾਵਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਹਨ, ਨੇ ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ,
12.9.2018 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਦੇ ਹੋਏ
ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ') ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 1520-1521/2018 ਵਿੱਚ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੁਆਰਾ 22.8.2017 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਫੋਰਮ, ਪੱਛਮੀ ਤ੍ਰਿਪੁਰਾ, ਅਗਰਤਲਾ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ') ਕੇਸ ਨੰ. -35/2017, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤ੍ਰਿਪੁਰਾ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ
ਰਾਜ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਅਗਰਤਲਾ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ') ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੇਸ ਨੰਬਰ ਏ.53.2017 ਅਤੇ ਏ.61.2017 ਵਿੱਚ 22.2.2018 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 51,432/- ਰੁਪਏ (51 ਰੁਪਏ) ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।
ਸਿਰਫ ਹਜ਼ਾਰ 432) ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ
ਇਸ ਨੂੰ 9% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇੰਨੀ ਘੱਟ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ 20,000/- ਰੁਪਏ (ਸਿਰਫ ਵੀਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ) ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

3. ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ/ਲਾਗਤ ਦੀ ਰਕਮ ਬਾਰੇ ਇੰਨੇ ਚਿੰਤਤ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨਾਂ ਮੰਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਆਪਕ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਬਾਰੇ ਗੰਭੀਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਹੈ, ਜੋ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ ਅਸਥਿਰ ਹਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ 1,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ।
- ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਵਿੱਚ (ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ) ਜੋ ਕਿ ਤਾਰੀਖ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਸੀ
13.11.2018. ਇਹ ਰਕਮ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਪਸ ਵੀ ਲੈ ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਮਝ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਰਕਮ ਵਾਪਸ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦੇਣਗੇ, ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲਾਂ ਮੈਰਿਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਫਲ ਹੋਣ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾਖਲ ਹੋਏ

H

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਰਾਜੀਵ ਦੱਤਾ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ।
ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਣਾ।

ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਪੀਐਨਆਰ ਨੰਬਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਬੁੱਕ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ।
ਆਈ.ਐਚ.ਆਰ.ਐਨ.ਐਸ.ਈ. 8.1.2017 ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰੇਗਾ।
ਐਤਵਾਰ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਉਡਾਣ ਨੰਬਰ 6ਈ-861 ਵਿੱਚ ਉਡਾਣ ਭਰੀ
ਸਵੇਰੇ 08:45 ਵਜੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਚੰਗੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਸੀ
ਕੋਲਕਾਤਾ ਦੇ ਨੇਤਾਜੀ ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਬੋਸ (ਘਰੇਲੂ) ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ 'ਤੇ ਸਮਾਂ ਬਿਤਾਇਆ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਰਸਮਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ
ਦੱਸੀ ਗਈ ਉਡਾਣ ਦੁਆਰਾ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਉਡਾਣ ਦਾ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਰਵਾਨਾ ਹੋ ਗਿਆ।
ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਲਈ ਅਗਲੀ ਉਪਲਬਧ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਉਸ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਵੀ ਠੁਕਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਇਸ ਲਈ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਫੰਡ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ,
ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਨੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਖੋਹ ਲਏ
ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਕੋਲਕਾਤਾ ਵਿੱਚ ਦੋ ਰਾਤਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਹੋਟਲ ਵਿੱਚ ਰੁਕਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਫੰਡਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਹ 10.1.2017 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੀ ਇੱਕ ਉਡਾਣ ਰਾਹੀਂ ਰਵਾਨਾ ਹੋਏ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਖਰਚ ਕਰਨਾ ਪਿਆ
ਕੋਲਕਾਤਾ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਟਲ ਵਿੱਚ ਦੋ ਰਾਤਾਂ ਲਈ ਠਹਿਰਨਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਨਖਾਹ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ, ਨਾਲ ਆਏ ਦੋ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਪੜ੍ਹਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਵੀ ਝੱਲਣਾ ਪਿਆ
(ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਦਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਅਤੇ 4) ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਪੀੜਾ, ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ, ਦੁੱਖ ਅਤੇ ਨਿਰਾਸ਼ਾ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ 28.1.2017 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਕੀਲ ਰਾਹੀਂ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 3,32,754/- ਰੁਪਏ (ਤਿੰਨ ਲੱਖ 32 ਹਜ਼ਾਰ ਸੱਤ ਸੌ ਰੁਪਏ) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਸਿਰਫ 54)। ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ
ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦਿਆਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ
ਕੁੱਲ 3,77,770/- ਰੁਪਏ (ਸਿਰਫ ਤਿੰਨ ਲੱਖ 77 ਹਜ਼ਾਰ 770/- ਰੁਪਏ) 12٪ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ। ਉਕਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ
ਮੁੱਢਲਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਉਣ ਵਾਲਾ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿ
ਸਵੇਰੇ 8:58 ਵਜੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫਲਾਈਟ ਨੂੰ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣਾ ਪਿਆ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ 25 ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ

ਏ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਸੀਓਸੀ'), ਜੋ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤਾਂ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇੰਟਰਗਲੋਬ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਨ ਸਚਿਦਾਨੰਦ 1 ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ 'ਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਕੋਲ ਇਸ ਨੂੰ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਮੰਨਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੋਈ ਚਾਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਸੀ.ਓ.ਸੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 8.2 ਅਤੇ ਉਡਾਣ ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਏਅਰ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਕੰਟਰੋਲ (ਏ.ਟੀ.ਸੀ.) ਦੁਆਰਾ ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇਜਾਜ਼ਤ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ ਜਿਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦਰਅਸਲ, ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ ਸਵੇਰੇ 08:45 ਵਜੇ ਸੀ। ਸੀਓਸੀ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 8.2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਸੀ ਸਵੇਰੇ 08:20 ਵਜੇ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ, ਪਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲੌਜਿਸਟਿਕ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦੇਰੀ ਹੋਈ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਸਵੇਰੇ 07:35 ਵਜੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ.ਓ.ਸੀ. ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਅਨੁਸਾਰ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਟੈਕਸਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਿਕਟ ਦੀ ਰਕਮ ਜ਼ਬਤ ਕਰੋ। 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਗਰਤਲਾ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤਾਜ਼ਾ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਲਈ। ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ।

ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਨੇ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਲਈ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਸੀਓਸੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 8.2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਆਧਾਰ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਸਟਾਫ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣ ਲਈ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਐਲਾਨ ਕਰਨਗੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀਆਂ ਘੋਸ਼ਣਾਵਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਈ-ਟਿਕਟਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਥੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਤੋਂ 25 (25) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਉਡਾਣ। ਜੋ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਸੀਟ ਅਸਾਈਨਮੈਂਟ ਲਈ ਉਡਾਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ 2 (ਦੋ) ਘੰਟੇ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ 45 (45) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਨੇ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ

H [1] (2011) 7 SCC 463

ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ (ਆਂ) ਵਿੱਚ ਵੀ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ
ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਤੋਂ 25 (25) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਇਸੇ ਪੈਰਾ ਵਿੱਚ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਖੋਹ ਲਏ ਗਏ ਸਨ।
ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਵੱਲੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ
ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਗੇਟ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਲੈਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਖੋਹ ਲਏ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਬੇਸਹਾਰਾ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।
ਕੋਲਕਾਤਾ ਵਿੱਚ ਦੋ ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਹੋਟਲ ਵਿੱਚ ਰਹੋ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਖੋਜਾਂ 'ਤੇ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਸੀ ਫੋਰਮ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ
ਅਗਰਤਲਾ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਹਵਾਈ ਕਿਰਾਏ ਵਜੋਂ 16,432/- ਰੁਪਏ (ਸਿਰਫ ਸੋਲ੍ਹਾਂ ਹਜ਼ਾਰ ਚਾਰ ਸੌ 32 ਰੁਪਏ), ਹੋਟਲ ਦੇ ਖਰਚੇ ਲਈ 10,000/- ਰੁਪਏ (ਸਿਰਫ ਦਸ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ), ਮਾਨਸਿਕ ਪੀੜਾ, ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਅਤੇ ਦੁੱਖ ਲਈ 10,000/- ਰੁਪਏ (ਸਿਰਫ ਦਸ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ) ਅਤੇ 5,000/- ਰੁਪਏ (ਰੁਪਏ)
ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਲਾਗਤਾਂ ਲਈ ਸਿਰਫ ਪੰਜ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ, ਕੁੱਲ ਰਕਮ 41,432/- ਰੁਪਏ ਬਣਦੀ ਹੈ।
- (ਸਿਰਫ 41 ਹਜ਼ਾਰ 432 ਰੁਪਏ) ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ 9% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਸਹਿਣ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।
ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲ ਕੇਸ ਨੰ. ਏ.61.2017, ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼। ਉਸੇ ਸਮੇਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੇਸ ਨੰ. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ .53.2017। ਦੋਵਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ 22.2.2018 ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਲਗਭਗ ਨਤੀਜਿਆਂ ਅਤੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ
ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਵੇਖਕੇ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਉਚਿਤ ਸਹਾਇਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ
ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਣ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਲਾਨਾਂ ਬਾਰੇ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ। ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ
ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਮਾਨਸਿਕ ਪੀੜਾ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸੀਮਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧ ਕੀਤੀ,

10,000/- ਰੁਪਏ (ਕੇਵਲ ਦਸ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ) ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 20,000/- ਰੁਪਏ (ਸਿਰਫ ਵੀਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ) ਤੱਕ ਤਸ਼ੱਦਦ ਅਤੇ ਦੁੱਖ ਝੱਲਣਾ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਕੁੱਲ 41,432/- ਰੁਪਏ (ਸਿਰਫ 41,432/- ਰੁਪਏ) ਦੀ ਰਕਮ ਵਧਾ ਕੇ 51,432/- ਰੁਪਏ (ਸਿਰਫ 51,442 ਰੁਪਏ) ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

7. ਦੁਖੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 1520-1521/2018 ਰਾਹੀਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਕੋਲ ਲਿਜਾਇਆ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਦੋਵਾਂ ਖਪਤਕਾਰ ਮੰਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਅਤੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਦਿਆਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਘੱਟ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਆਦੇਸ਼ (ਆਂ) ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਸੀ।
ਮਸਲਾ। ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ 20,000/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।
(ਸਿਰਫ ਵੀਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ)।

ਦੁਖੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਤਿੰਨ ਖਪਤਕਾਰ ਮੰਚਾਂ ਦੇ ਸਮਕਾਲੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਅਤੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਮੁੱਖ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਤਿੰਨੋਂ
ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ
ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਅਤੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ। ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਲੀਲ ਜਾਂ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਸੀ ਭਾਵ 25
ਸੀ.ਓ.ਸੀ. ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਡਾਣ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ 25 ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ (25) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬੇਨਤੀ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਾਂ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਬਾਰੇ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ। ਦਰਅਸਲ, ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਨਾ ਕਿ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ' ਦਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ
ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਹਮਦਰਦੀ ਅਤੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ
ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ. ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ, ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਗਲਤੀਆਂ, ਅਪੂਰਨਤਾ, ਕਮੀਆਂ ਜਾਂ ਕਮੀਆਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਸਨ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ।
ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ, ਜੋ ਰਵਨੀਤ ਸਿੰਘ ਬੱਗਾ ਬਨਾਮ ਕੇਐਲਐਮ ਰਾਇਲ ਡੱਚ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਤੇ ਏਐਨਆਰ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਪਾਅ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ।[2]. ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਿਕਾਣੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਯਤਨਾਂ ਬਾਰੇ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ

H [2] (2000) 1 ਐਸਸੀਸੀ 66 (ਪੈਰਾ 6)

(ਸਵੇਰੇ 07:35 ਵਜੇ) ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ (ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ) ਜਾਂ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਲਈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਦਾ ਸਮਾਂ (ਸਵੇਰੇ 08:45 ਵਜੇ). ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ
ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੱਕ ਉਡੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਅਤੇ ਏਟੀਸੀ ਤੋਂ 'ਪੁਸ਼ਬੈਕ' ਅਤੇ 'ਸਟਾਰਟ-ਅੱਪ' ਦੀ ਆਗਿਆ ਮਿਲਦੇ ਹੀ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਸ਼ਹਿਰੀ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਡੀਜੀਸੀਏ') ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਲੋੜਾਂ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਡੀਜੀਸੀਏ')। ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 171
ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਵਿਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ
4 (ਚਾਰ) ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਸਮੇਤ ਸਿਰਫ 7 (ਸੱਤ) ਨੂੰ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ 164 ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਏ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਜ਼ੋਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਨੇ ਵਚਨਬੱਧਤਾ ਜਤਾਈ ਹੈ
ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਿ ਕੋਈ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ,

ਸੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਠੋਸ ਸਬੂਤ
ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਬੋਝ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮਾਂ ਨੇ ਵਿਆਪਕ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੀ ਵੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਅਤੇ 4 ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਵਿਦਵਾਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਅਤੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦੇਣਗੇ ਕਿ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ
ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਇੱਕ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਵੀ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸਨੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ
ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖਤੀ ਨੋਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਵਧਦੀ ਮੰਗ ਅਤੇ ਉਡਾਨ (ਉਦੇ ਦੇਸ਼ ਕਾ ਨਾਗਰਿਕ) ਵਰਗੀਆਂ ਪ੍ਰਚਾਰ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਸਮੇਤ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਧਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕੁਝ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਹਵਾਈ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ
ਖੇਤਰੀ ਅਤੇ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਵਾਲੇ ਅਨਰਿਜ਼ਰਵਡ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਕਿਫਾਇਤੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡੀਜੀਸੀਏ ਦੇ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਵਧੇਰੇ ਮਨੁੱਖੀ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ-ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਯਾਤਰੀ-ਪ੍ਰੋਫਾਈਲ ਹੈ
ਵਧੇਰੇ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਬਣੋ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੋ ਅਤੇ
ਵਿਭਿੰਨ ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਆਮਦਨ ਸਮੂਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼-ਪੱਖੀ। ਉਸਨੇ ਸਾਨੂੰ 'ਇਨਕਾਰਡ ਬੋਰਡਿੰਗ' ਦੇ ਅਰਥ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਰਗੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਚੈੱਕ-ਇਨ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ
ਕਾਊਂਟਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਸਟਾਫ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ

ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਲੰਘਣ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਸੀਏਆਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 3.2.1 ਵਿੱਚ, ਜੋ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਾ ਦੁਆਰਾ ਓਵਰਬੁਕਿੰਗ ਕਾਰਨ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ' ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ

ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਉਡਾਣ ਰੱਦ ਕਰਨ ਸਮੇਤ ਸੰਚਾਲਨ ਕਾਰਨ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਜਾਂ ਅਸਧਾਰਨ ਹਾਲਾਤ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਵਾਲਾਮੁਖੀ

ਧਮਾਕੇ ਨਾਲ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ

ਯੂਰਪੀਅਨ ਯੂਨੀਅਨ ਦੀ ਕੋਰਟ ਆਫ ਜਸਟਿਸ ਦਾ ਤੀਜਾ ਚੈਂਬਰ ਫਿਨਏਅਰ ਓਯਜ ਬਨਾਮ ਟਿਮੀ ਲਾਸੂਏ 3 ਅਤੇ ਡੇਨਿਸ ਮੈਕਡੋਨਾਗ ਬਨਾਮ ਰਿਆਨਏਅਰ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ.[4]. ਉਸਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਹਵਾਈ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ: () ਲਿਆਉਣ ਲਈ

() ਭਾਰਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰਾਂ ਅਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਘਰੇਲੂ/ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਇਕਸਾਰਤਾ; (ਅ) ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ 'ਤੇ ਹੀ ਚੈੱਕ-ਇਨ, ਬੋਰਡਿੰਗ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਕਰਨ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਢੰਗ ਆਦਿ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਲੋੜੀਂਦੇ ਵੇਰਵੇ ਸਥਾਨਕ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ/ਉਜਾਗਰ ਕਰਨਾ

ਜੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; () ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੇ ਕਰਤੱਵ / ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ

ਸਬੰਧਤ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰਾਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵੈੱਬਸਾਈਟਾਂ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ; (ਡੀ) ਚੈੱਕ-ਇਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਸਮੇਤ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਆਉਣ ਅਤੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਾਰੇ ਰਿਕਾਰਡ ਾ ਨੂੰ ਸਾਂਭਣਾ ਅਤੇ ਰੱਖਣਾ

ਈ. ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟਾਂ 'ਤੇ, ਚੈੱਕ-ਇਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰਾਂ/ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟਾਂ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਅੰਤਿਮ ਚੇਤਾਵਨੀ ਅਤੇ ਪੋਸਟ-ਫੈਕਟਮ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੱਕ ਭਾਵ ਸਬੰਧਤ ਉਡਾਣ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ/ਆਉਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ; ਅਤੇ (ਈ) ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ

ਉਹ ਯਾਤਰੀ, ਜੋ ਚੈੱਕ-ਇਨ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ/ਮੋਬਾਈਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕਾਊਂਟਰ/ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ

ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਚਾਰ/ਇੰਟਰਫੇਸ ਦਾ ਚੈਨਲ।

ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਸ਼ਿਆਮ ਦੀਵਾਨ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਅਮਲਾਨ ਕੁਮਾਰ ਘੋਸ਼ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਜੀਵ ਦੱਤਾ ਲਈ, ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਸਿੱਖੀ.

ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵੇਲੇ, ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ

---

[3] ਕੇਸ -22/11 ਵਿੱਚ 4.10.2012 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

[4] ਕੇਸ -12/11 ਵਿੱਚ 31.1.2013 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਜਾਂ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਤੱਥ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਜੇ
ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਪਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਾਂ ਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (1) (ਜੀ) ਵਿੱਚ 'ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਲਤੀ, ਅਪੂਰਨਤਾ, ਗੁਣਵੱਤਾ, ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਜਾਂ ਅਯੋਗਤਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਾਸਤੇ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ
ਉਹ ਸਮਾਂ ਜੋ ਲਾਗੂ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ
ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੇਵਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ। ਇਸ ਲਈ ਰਵਨੀਤ ਸਿੰਘ ਬੱਗਾ (ਸੁਪਰਾ) ਦੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ:

"6. ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ
ਗੁਣਵੱਤਾ, ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ, ਅਪੂਰਨਤਾ, ਕਮੀ ਜਾਂ ਅਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਉਣਾ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਬੋਝ
ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਹੈ ਜੋ
ਇਸ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਗਲਤੀ, ਅਪੂਰਨਤਾ, ਕਮੀ ਜਾਂ ਅਯੋਗਤਾ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨੂੰ ਕਿਹੜੇ ਔਖੇ ਕੰਮਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ
ਉੱਤਰਦਾਤਾ। ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਪੀੜਤ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਆਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਉਪਾਅ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ
ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਪਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਕਥਿਤ ਕੰਮਾਂ ਅਤੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਲਈ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਹਤ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਜੋ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਸੱਚਾਈ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ
ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ, ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਗਲਤੀ, ਅਪੂਰਨਤਾ, ਕਮੀ ਜਾਂ ਅਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ
ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਾਰੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਵਰਤੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਨੇਕ ਵਿਸ਼ਵਾਸ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਮੀ ਸੀ
ਸੇਵਾ। ਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੇਕ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੇਵਾ ਦੀ ਕੋਈ ਕਮੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਪੀੜਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਹਤ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕਮਜ਼ੋਰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਜਿਸ ਦਾ ਕੋਈ ਸਖਤ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਅਸਮਰੱਥਾ, ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਘਾਟ, ਸੱਚਾਈ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ, ਉਲਝਣ, ਜਲਦਬਾਜ਼ੀ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਆਦਿ ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ) 12. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਔਖੇ ਕੰਮਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ।

ਦੂਜੀ ਧਿਰ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸਾਨੂੰ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਦੱਸੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਪੈਰਾ 1 'ਤੇ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ: -

1. ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1, 2, 3 ਅਤੇ 4 ਉਪਰੋਕਤ ਪਤੇ ਦੇ ਉਹੀ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰ ਹਨ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਆਪਣੇ ਪਤੀ ਸ਼੍ਰੀ ਸਵਦੇਸ਼ ਦੇਬਬਰਮਾ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਨਾਲ ਹਨ
ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਦੋ ਪੁੱਤਰ ਮਾਸਟਰ ਅਲਬਿਸ਼ ਦੇਬਬਰਮਾ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਅਤੇ ਮਾਸਟਰ ਐਲੇਕਸ ਦੇਬਬਰਮਾ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 4, ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕੋਲਕਾਤਾ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਆ ਰਹੇ ਸਨ
ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰਾਂ ਭਾਵ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 2, 3 ਅਤੇ 4 ਨਾਲ ਪੀਐਨਆਰ ਨੰਬਰ 2 ਰਾਹੀਂ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਲਈਆਂ। ਆਈ.ਐਚ.ਆਰ.ਐਨ.ਐਸ.ਈ. ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ
ਕੋਲਕਾਤਾ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਬੋਸ (ਘਰੇਲੂ
ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ) 08.01.2017 ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਨੰਬਰ 6 861 ਰਾਹੀਂ, ਰਵਾਨਗੀ ਦਾ ਸਮਾਂ
ਐਤਵਾਰ ਸਵੇਰੇ 08.45 ਵਜੇ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ 08.01.2017 ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੇ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਕਾਊਂਟਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ
ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਰਸਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 1 ਭਾਵ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਇੰਡੀਗੋ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ
ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਆਉਣ ਲਈ ਸਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕਰੋ, ਪਰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਉਡਾਣ ਛੱਡ ਦਿੱਤੀ
ਪਾਰਟੀ ਨੰਬਰ 1 ਉਪਰੋਕਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਈ
ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਆਉਣ ਲਈ ਉਡਾਣ ਕਿਉਂਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਇਮਾਰਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਨ। ਪਰ ਉਕਤ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਵਾਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਉਡਾਣ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਗਈ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨਾਜ਼ੁਕ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਡਿੱਗ ਪਏ ਹਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਕਾਰਨ
ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਨੇ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਦਫਤਰ ਨੂੰ ਲਿਖ ਕੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ। ਪਰ ਦਫਤਰ ਦੇ ਸਟਾਫ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦਾ ਸਟਾਫ ਵੀ

ਇੰਡੀਗੋ ਦੇ ਭਾਵ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬੀ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਖੋਹ ਲਿਆ ਗਿਆ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜੋ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਇੰਡੀਗੋ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਦੇ ਹੱਥੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਛੱਡਣ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ।

ਸੀ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਨੇ ਵੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ
ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 1 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੀ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੀ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਰਾਹੀਂ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰੇਗੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਅੱਗੇ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਕੋਈ ਪੈਸਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਅਗਰਤਲਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੱਕ ਆਉਣ ਲਈ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ।

ਪਰ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਉਸ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ
ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ, ਨਾ ਹੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗ੍ਰਹਿ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਅਗਰਤਲਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਵਾਪਸ ਆਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਨਿਰਾਸ਼ਾਜਨਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਹਨ
ਵਿੱਤੀ ਤੰਗੀ ਅਤੇ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਇੱਕ ਹੋਟਲ ਦਾ ਕਮਰਾ ਲਿਆ

ਈ ਆਪਣੇ ਨਾਬਾਲਗ ਦੋ ਪੁੱਤਰਾਂ ਨਾਲ ਰਹਿਣ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਅਤੇ ਉਹ ਅੱਗੇ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਪੈਸੇ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਟਲ ਦੇ ਕਮਰੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਰਹੇ
ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਆਉਣ ਲਈ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਇਸੇ ਤਰਜ਼ 'ਤੇ, ਗਵਾਹ ਨੇ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ
ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੱਗਰੀ ਤੱਥ ਹਨ? ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਅਤੇ ਉਸੇ ਤਰਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਪੱਖ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨ 'ਤੇ ਵੀ, ਜੋ ਕੁਝ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ "ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ" 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਸੀ।
ਉਡਾਣ ਨੰਬਰ 6ਈ-861 ਲਈ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਸਵੇਰੇ 08:45 ਵਜੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਲਈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਡਾਣ ਉਨ੍ਹਾਂ (ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ) ਨੂੰ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਛੱਡ ਕੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਈ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਟੀਵੀ ਸਕ੍ਰੀਨਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜਨਤਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ

ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ (ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ) ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਸਮੇਂ (ਸਵੇਰੇ 08:45 ਵਜੇ) ਤੋਂ 25 (25) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਜਾਂ ਰੁੰਮਰਾਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਇੱਕ ਵਚਨਬੱਧ ਲਈ ਖਪਤਕਾਰ

ਅਪੀਲਕੁਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾਉਣ ਅਤੇ ਡਰਾਇੰਗ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਉਲਟ ਅਨੁਮਾਨ

ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਲਾਨਾਂ ਬਾਰੇ

ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਮਿਆਰੀ ਅਭਿਆਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਘੋਸ਼ਣਾਵਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਹੀ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ

ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਕਾਰਡ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ (ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ) ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ, ਬਲਕਿ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਤਾਂ ਹੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੱਗਰੀ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਹੁੰਦੀ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਬਾਰੇ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ ਨੂੰ ਵੀ ਨਿਭਾਇਆ ਹੁੰਦਾ

ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਡਾਣ ਦਾ ਗੇਟ ਅਤੇ ਰਵਾਨਗੀ।

ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰਾਂ 'ਤੇ ਸਵੇਰੇ 07:35 ਵਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੈਨਲ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਸੁਝਵਾਨ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ

ਸੁਬੰਧਤ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਵੱਲ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧਣਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ 30.1.2019 ਦੇ ਵਾਧੂ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਲੇਆਉਟ ਅਤੇ ਉਸ ਖੇਤਰ ਦਾ ਗ੍ਰਾਫਿਕ ਵੇਰਵਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਵੱਲ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:

"2. ਮੈਂ ਇਹ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਰਵਾਨਗੀ ਟਰਮੀਨਲ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਲਈ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕੋਲਕਾਤਾ ਦੇ ਘਰੇਲੂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚੋਂ, ਛੇ (6) ਟਰਮੀਨਲ ਹਨ

ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਟਰਮੀਨਲ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਡਿਪਾਰਚਰ ਗੇਟ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਯਾਤਰੀ ਟਰਮੀਨਲ ਇਮਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਕਤ ਗੇਟਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਗੇਟ ਨੰਬਰ 1ਏ, 1ਬੀ, 2ਏ, 2ਬੀ, 3ਏ ਅਤੇ 3ਬੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ

ਟਰਮੀਨਲ ਛੇ ਗੇਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਰਾਹੀਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕੇਂਦਰੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਲਾਂ (ਸੀਆਈਐਸਐਫ") ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਫੋਟੋ ਪਛਾਣ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।

3. ਮੈਂ ਅੱਗੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਚਾਰ (4) ਪੋਰਟਲ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੇ ਚੈੱਕ ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ ਤਾਇਨਾਤ ਹਨ,

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੋਰਟਲ ਏ ਤੋਂ ਡੀ. ਉਪਰੋਕਤ ਚਾਰ ਪੋਰਟਲ ਕਿੱਥੇ ਸਥਿਤ ਹਨ

ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਰਵਾਨਗੀ ਟਰਮੀਨਲ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ।
ਉਪਰੋਕਤ ਚਾਰ ਪੋਰਟਲਾਂ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ, ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਚਾਰ (4) ਸੁਰੱਖਿਆ ਗੇਟ ਸਥਿਤ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗੇਟ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 4. ਮੈਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਚਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗੇਟ ਕਿਸ ਦੁਆਰਾ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਸੀਆਈਐਸਐਫ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਤਲਾਸ਼ੀ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਮੈਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਸੀਆਈਐਸਐਫ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਤਲਾਸ਼ੀ ਅਤੇ ਤਲਾਸ਼ੀ ਲਈ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ।
ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੈਂਡ ਬੈਗ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ (ਸਮੇਤ)
ਉਡੀਕ ਦਾ ਸਮਾਂ) ਇੰਟਰਗਲੋਬ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੈਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਇੰਟਰਗਲੋਬ ਦੇ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ 'ਪੋਰਟਲ ਬੀ' ਅਤੇ ਇਕ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਹਨ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ 'ਪੋਰਟਲ ਸੀ' ਦੇ ਪਾਸੇ. ਮੈਂ ਅੱਗੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਉਕਤ ਪੋਰਟਲ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਗੇਟ ਨੰਬਰ 1 ਏ, 1 ਬੀ, 2 ਏ ਅਤੇ 2 ਬੀ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਹਨ।
ਮੈਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰਿਕਾਰਡ ◌ਾ◌ं ਅਨੁਸਾਰ,
ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 08.01.2017 ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਲਈ ਇੰਡੀਗੋ ਦੀ ਉਡਾਣ ਨੰਬਰ 6ਈ-861 ਵਿੱਚ ਪੀਐਨਆਰ ਨੰਬਰ 2017 ਤਹਿਤ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਲਈ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਈ.ਐਚ.ਆਰ.ਐਨ.ਐਸ.ਆਰ.

ਮੈਂ ਇਹ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੇਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ, 08.01.2017 ਨੂੰ ਯਾਨੀ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਤੀ, ਇੰਡੀਗੋ ਦੀਆਂ ਉਡਾਣਾਂ ਕੋਲਕਾਤਾ ਤੋਂ ਅਗਰਤਲਾ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਉਡਾਣਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਹੇਠਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਗੇਟ ◌ਾ◌ं ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਛੇ (6) ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਭਾਵ 23ਏ ਤੋਂ 23 ਐਫ ਤੱਕ।

ਮੈਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੈਂ ਇੱਕ ਲੇਆਉਟ ਪਲਾਨ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ (ਪੈਮਾਨੇ ਲਈ ਨਹੀਂ)
ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਭਾਗ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਥੇ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ "ਐਨੇਕਚਰ ਏ" ਵਜੋਂ ਨਿਸ਼ਾਨਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਲੇਆਉਟ ਯੋਜਨਾ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ:

ਇੰਟਰਗਲੋਬ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੈੱਕ ਇਨ ਪੋਰਟਲ ਤੋਂ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗੇਟ ਤੱਕ ਦੀ ਦੂਰੀ ਸਿਰਫ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਹੈ 10 ਮੀਟਰ।

ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟਾਂ ਵੱਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗੇਟ ਤੋਂ ਐਸਕੇਲੇਟਰ/ਲਿਫਟ ਤੱਕ ਦੀ ਦੂਰੀ (ਜੋ ਹੇਠਲੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਭਾਵ ਹੇਠਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਹਨ)
ਇਹ ਸਿਰਫ 5 ਮੀਟਰ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਹੈ।

() ਲਿਫਟ/ਐਸਕੇਲੇਟਰ 'ਤੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇੱਕ ਮਿੰਟ ਤੱਕ ਦਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ), ਟੱਚ ਡਾਊਨ ਪੁਆਇੰਟ ਤੋਂ ਗਰਾਊਂਡ ਫਲੋਰ 'ਤੇ ਆਖਰੀ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਯਾਨੀ ਗੇਟ ਨੰਬਰ 23-ਐਫ ਤੱਕ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਸਿਰਫ 125 ਮੀਟਰ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਦੀ ਦੂਰੀ
ਹੋਰ ਗੇਟ 23-ਈ ਤੋਂ 23-ਏ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਘੱਟ ਹੁੰਦੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ.
ਮੈਂ ਅੱਗੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੈਂ 03.12.2018 ਨੂੰ ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਕੁਝ ਤਸਵੀਰਾਂ ਵੀ ਦਾਇਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹਾਂ ਜੋ ਪੋਰਟਲ ਬੀ ਅਤੇ ਸੀ ਦੇ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਲੇਆਉਟ, ਪਹਿਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗੇਟਾਂ ਅਤੇ ਲਿਫਟ / ਐਸਕੇਲੇਟਰ ਅਤੇ ਹੇਠਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।
ਫੋਟੋਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਐਨੇਕਚਰ-ਬੀ ਵਜੋਂ ਨਿਸ਼ਾਨਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ (ਕੋਲੀ)।

ਮੈਂ ਅੱਗੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੇਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਇੰਡੀਗੋ ਦੀ ਉਡਾਣ ਨੰਬਰ 6ਈ-861 ਦੀ ਕੁੱਲ ਸਮਰੱਥਾ 180 ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੀ।
ਮੈਂ ਅੱਗੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੇ ਗਏ ਯਾਤਰੀ ਮੈਨੀਫੈਸਟੋ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, 08.01.2017 ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਗਿਣਤੀ ਕਿੰਨੀ ਸੀ?
171. ਮੈਂ ਇਹ ਵੀ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ 171 ਯਾਤਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁੱਲ 164
ਯਾਤਰੀ (ਭਾਵ ਲਗਭਗ 95% ਯਾਤਰੀ) ਇੰਡੀਗੋ ਫਲਾਈਟ ਨੰਬਰ 6ਈ-861 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਏ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸਿਰਫ 7 ਯਾਤਰੀ (ਇੱਥੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਸਮੇਤ) ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਬੰਧਤ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਆਏ ਅਤੇ ਉਹ ਸਨ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸ ਨੂੰ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਵਜੋਂ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਮੈਂ ਅੱਗੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੇਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ, ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਐਂਟਰੀ ਗੇਟਾਂ, ਚੈੱਕ ਇਨ-ਪੋਰਟਲਾਂ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਗੇਟਾਂ, ਲਿਫਟ/ਐਸਕੇਲੇਟਰ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਲਿਫਟ/ਐਸਕੇਲੇਟਰ ਤੋਂ ਉਕਤ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟਾਂ ਤੱਕ ਦਾ ਰਸਤਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ
ਲੇਆਉਟ ਪਲਾਨ (ਐਨੇਕਚਰ ਏ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ
ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੰਡੀਗੋ ਦੀ ਫਲਾਈਟ ਨੰਬਰ 6ਈ-861 'ਚ ਸਫਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਭਾਵ 08.01.2017 ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਗਵਾਹ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਦੂਰ-ਦੂਰ ਤੱਕ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 07:35 ਵਜੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੈਨਲ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਵੇਰੇ 08:20 ਵਜੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਕਿਸ ਚੀਜ਼ ਨੇ ਰੋਕਿਆ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡਿੰਗ ਦੌਰਾਨ
ਗੇਟ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਬੰਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਵਾਹ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਜਾਂ ਗਵਾਹੀ/
ਇੱਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਪੁੱਛਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦਾ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਕਿਵੇਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸਨ।
ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ, ਗੁੰਮਰਾਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਂ
ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਪਹੁੰਚਣ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੱਕ 'ਗੇਟ ਨੰ. ਦਿਖਾਓ'। ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮੰਗਿਆ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿਆਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦੋਸ਼ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤੀ ਸੀ
ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ। ਅਜਿਹਾ

ਸੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਕ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।
ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਗਰਤਲਾ ਲਈ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ
ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
ਅਤੇ ਸੀਓਸੀ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 8.2 ਅਤੇ 8.3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਡਾਣ ਦੀ ਰਵਾਨਗੀ। ਉਹੀ ਪੜ੍ਹੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ: -

"8.2 <u>ਬੋਰਡਿੰਗ</u>

ਕਾਰਜਕ੍ਰਮ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਹੋਵੇਗਾ
ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ 25 ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ. ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਇੰਡੀਗੋ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਾਜ਼ਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਚੈੱਕ ਇਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਘੋਸ਼ਣਾਵਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ। ਕੋਈ ਵੀ ਗਾਹਕ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ
ਉਪਰੋਕਤ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਵਿਖੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੋ
"ਗੇਟ ਨੰਬਰ ਸ਼ੋਅ" ਅਤੇ ਟਿਕਟ ਦੀ ਰਕਮ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ
ਅਜਿਹੀ ਬੁਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਲਈ ਜਾਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਗਾਹਕ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਟੈਕਸਾਂ (ਜੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ) ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ।

8.3 <u>ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ</u>
ਇੰਡੀਗੋ ਇਸ ਆਰਟੀਕਲ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਖਰਚੇ ਲਈ ਗਾਹਕ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਟੈਕਸਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਹੈ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ ਅਗਰਤਲਾ ਲਈ ਅਗਲੀ ਉਪਲਬਧ ਉਡਾਣ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਅਗਲੀ ਘਟਨਾ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਸ੍ਰੀ ਓ.ਸੀ. ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਨ ਸਿਰਫ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਟੈਕਸਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ (ਜੇ) ਲਾਗੂ) ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ(ਆਂ) ਨੂੰ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸੀ ਜੇ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੁਝ ਵੱਖਰੀ ਹੁੰਦੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਲਈ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ।

ਲੋੜੀਂਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਸਵੀਕਾਰ ਨਾ ਕਰਨਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਲਈ ਹਵਾਈ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਇਹ ਕਠੋਰ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ। ਕਿਉਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਯੋਜਨਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰਾਂ 'ਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦੱਸੀਆਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.

ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸੀਓਸੀ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਐਨ. ਸਚਿਦਾਨੰਦ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ। ਅਸੀਂ ਲਾਭਦਾਇਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਪੈਰਾ 31, ਜਿੱਥੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ: -

"31. ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਧਾਰਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਈ-ਟਿਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਪੂਰੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਹਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ। ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀ ਪੁੱਛ ਸਕਦੇ ਹਨ ਏਅਰਲਾਈਨ ਕੈਰੀਜ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਲਈ ਜਾਂ ਵੈਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਜਾਓ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਓ। ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰੱਖਣਾ ਅਤੇ ਈ-ਟਿਕਟ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਪੀਆਂ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਉਣਾ ਜਾਂਚ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਕਾਊਂਟਰਾਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਨੋਟਿਸ ਹੈ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਬੰਨ੍ਹ ਦੇਵੇਗਾ। ਸਿਰਫ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਕੋਈ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਾਪੀ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹੋ ਜਾਂ ਨਾ ਮੰਗੋ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਗੱਡੀ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਜਵਾਬ: ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਹੋਵੇਗਾ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

ਇਹ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਚਾਰਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।
ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ
ਬੀ ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੇ ਮੂਲ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕਰਦਿਆਂ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ
ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਉਪਰੋਕਤ ਹਿੱਸਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ
ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਵਾਈ ਟਿਕਟ ਵਿੱਚ ਸੀਓਸੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ (ਜੋ ਚੰਗੀ
ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੇ ਹਨ
ਸਰਕਾਰੀ ਅਦਾਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਹੋਣਾ), ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੀ ਵੈੱਬਸਾਈਟ ਸੀ ਸੀਓਸੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਇਹ ਸੀ
ਜਾਂਚ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ, ਜੋ ਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ
ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਟੈਂਡਰਡ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਹੈ। ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ
ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ
ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਬੋਝ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਕ ਤੱਥ ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰ ਹਨ
ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਸੀ।
ਇਸ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਡਿਸਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਈ
ਕੋਈ ਵੀ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਕਾਰਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਾਲ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾ ਦਿੱਤੀ। ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਬੋਝ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਹੀ ਪਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬੋਝ ਨਿਭਾਇਆ ਹੋਵੇ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਦੇ ਐਫ ਨਾਮ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ
ਉਡਾਣ ਨੰਬਰ, ਤਾਰੀਖ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਸਮਾਂ, ਰਵਾਨਗੀ ਦਾ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ 25 (25) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ
ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਨੰਬਰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਜੋ ਨਵੀਨਤਮ ਅਪਡੇਟਾਂ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਸਕ੍ਰੀਨ (ਆਂ) ਨੂੰ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ,
ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਨੇ ਸਾਰੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਿਆਰੀ ਅਭਿਆਸ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕੋ ਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇਗੀ. ਦਰਅਸਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਾਂ ਨੂੰ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਖੋਹ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਹੀ ਇੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੋਸ਼ ਅਨੰਦਮਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਦਾਰਥਕ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਉਡਾਣ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਭਰੋਸਾ ਦਿਵਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ

ਇਸ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਦਾ ਸਮਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਪੜ੍ਹਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ

ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਲੋੜ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ

ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ 25 (25) ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਾ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਕੁਝ ਵੀ ਬੇਨਤੀ ਜਾਂ ਬਿਆਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ, ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ ◌ਾ◌ਂ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਖੇਤਰ ਦੇ ਮੈਨੇਜਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਨੇ ਸੀ ਖੋਹ ਲਿਆ ਸੀ। 19.7.1994 ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 445/1992 ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਨੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਗਵਾਹ ਨੂੰ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਝੂਠਾ ਸੀ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਇਹ ਮੁੱਢਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸੁਰੱਖਿਆ-ਜਾਂਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤੋਂ ਲੰਘੇ ਅਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ (ਘੱਟੋ ਘੱਟ 25 ਮਿੰਟ ਪਹਿਲਾਂ) ਪਹੁੰਚੇ

ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਹੈ ਰਾਜਾ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨਾ ਹੈ

ਅਤੇ ਖਪਤਕਾਰ ਦੇ ਹਿੱਤ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸਮਝਦਾਰੀ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ. ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਦੇਰੀ ਹੋਈ ਸੀ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਜਾਂ ਛੱਡਣਾ। ਦਰਅਸਲ, ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਜਾਂ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਵੇਰੇ 07:35 ਵਜੇ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ 'ਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਹੜੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ।

ਉਡਾਣ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਬੰਦ ਕਰਨਾ. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਪਹਿਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ

ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਖੁਦ ਪਹੁੰਚਣਾ ਅਤੇ

ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਤੱਕ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ ਦੇ ਲੇਆਉਟ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਦੇ ਨਹੀਂ ਸੁਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੀ ਦੂਰੀ

---

5 1994 (2) ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ. 171

ਕਾਊਂਟਰ, ਜਿੱਥੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਤੱਕ ਏ ਇੰਨਾ ਮਾਮੂਲੀ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ
ਸਵੇਰੇ 07:35 ਵਜੇ ਤੋਂ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਤੱਕ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੋ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅਸਫਲਤਾ ਲਈ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਇਸ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ।
ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਹੈ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਯਾਤਰੀ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੈਨਲ ਖੇਤਰ ਵੱਲ ਵਧਣ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨਿਰਧਾਰਤ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਵੱਲ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ. ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ 'ਤੇ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਚੈੱਕ-ਇਨ ਕਾਊਂਟਰ 'ਤੇ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਤੱਕ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ,
ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਤੋਂ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ ਜਾਂਦੀ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਗਲਤਫਹਿਮੀ ਹੋਣ ਦਾ ਅਹਿਸਾਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਨੂੰ ਆਖਰੀ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ / ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਭੰਬਲਭੂਸਾ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।
'ਇਨਕਾਰਡ ਬੋਰਡਿੰਗ' ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੀ ਤੱਥ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਗੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਮੇਕਿੰਗ ਹੈ
ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ' ਨਹੀਂ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਰੂਬੀ (ਚੰਦਰਾ) ਦੱਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਕਥਨ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।[6] ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ
ਇਹ ਕਿ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸਨ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਗਲਤੀ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਸਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੀ ਤੱਥ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ
ਹੇਠਾਂ ਉਪਭੋਗਤਾ ਲਈ.

ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵੱਲੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਡਾ. ਬਿਕਾਸ ਰਾਏ ਐਂਡ ਏਐਨਆਰ ਬਨਾਮ ਇੰਟਰਗਲੋਬ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ (ਇੰਡੀਗੋ) 7 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਨਾ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਕਰ ਸਕਣ।
ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਉਡਾਣ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹੋ।
ਇਹ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਨਿਰੀਖਣ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲੈ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਚੈੱਕ 'ਤੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਨ।

---

[6] (2011) 11 ਐਸਸੀਸੀ 269

[7] 22.2.2018 ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੇਸ ਨੰਬਰ 1ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। /42/2017

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦਾ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਕਾਊਂਟਰ 'ਤੇ ਬੈਠਾ। ਇਹ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਦਾਅਵਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਦਰਅਸਲ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਜਾਂ ਰੁਕਾਵਟ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸਬੰਧਤ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਵੇ। ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ

ਸੁਬੰਧਤ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦਾ ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਲੌਜਿਸਟਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਬੀ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਕੇਸ-ਦਰ-ਕੇਸ ਜਾਂਚ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੋਵੇਗਾ

ਆਧਾਰ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਪੱਖ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

22. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ-ਸਟਾਫ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਦੇਖਭਾਲ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉਦੋਂ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰੀ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਨ. ਸਚਿਦਾਨੰਦ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਹ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੰਭਵ ਹੈ

ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਏ ਹਨ ਜਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ (ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ) ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਗਰਾਊਂਡ ਸਟਾਫ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਜਾਂ ਸਹਾਇਤਾ ਲੈਣ ਲਈ ਕੁਝ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ।

ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਸ ਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਨੂੰ ਈ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟਾਂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਯੂਰਪੀਅਨ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਇਸ ਕੇਸ ਦੀ ਤੱਥ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ. ਕਿਉਂਕਿ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਉਡਾਣ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ

ਰਵਾਨਗੀ [ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫਿਨਏਅਰ ਓਯਜ ਵਿੱਚ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ] (ਸੁਪਰਾ)] ਅਤੇ/ਜਾਂ ਅਸਧਾਰਨ

ਜਵਾਲਾਮੁਖੀ ਫਟਣ ਵਰਗੇ ਹਾਲਾਤ ਜਿਸ ਨਾਲ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਆਨਏਅਰ ਲਿਮਟਿਡ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ)। ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ 'ਇਨਕਾਰ' ਬੋਰਡਿੰਗ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੀਏਆਰ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੀ.ਏ.ਆਰ. ਦੀ ਧਾਰਾ 3.2

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ: -

"3.2 ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ

ਜਦੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਫਲਾਈਟ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਬੁਕਿੰਗ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਡਾਣ ਲਈ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਹੈ

ਉਡਾਣ ਵਿੱਚੋਂ, ਉਪਲਬਧ ਸੀਟਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹਨ, ਇੱਕ ਏਅਰਲਾਈਨ

ਪਹਿਲਾਂ ਵਲੰਟੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੀਟਾਂ ਛੱਡਣ ਲਈ ਕਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਫਲਾਈਟ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਏ ਸੀਟਾਂ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਈਆਂ ਜਾ ਸਕਣ,
ਅਜਿਹੇ ਲਾਭਾਂ/ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਜੋ ਏਅਰਲਾਈਨ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਸਬੰਧਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਕੋਲ ਸਮਰਪਿਤ ਚੈੱਕ-ਇਨ ਸਹੂਲਤਾਂ/ਗੇਟ ਖੇਤਰ ਹੋਣ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਹਾਰਕ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ
ਏਅਰਲਾਈਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ.
ਜੇ ਪੈਰਾ ਵਿਖੇ ਦੱਸੀ ਗਈ ਸ਼ਰਤ ਕਰਕੇ ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
3.2.1 ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇੱਛਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਏਅਰਲਾਈਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਵਿਕਲਪਕ ਉਡਾਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਰਿਜ਼ਰਵੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅਸਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਸਮੇਂ ਦੇ ਇੱਕ ਘੰਟੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਹੈ. ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ, ਏਅਰਲਾਈਨ
ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਵੇਗਾ:

ਜੇ ਏਅਰਲਾਈਨ ਬਦਲਵੀਂ ਉਡਾਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ 24 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਹੈ ਤਾਂ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕ ਤਰਫਾ ਮੂਲ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨ ਫਿਊਲ ਚਾਰਜ ਦੇ 200% ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਰਕਮ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗੀ।

ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕ-ਤਰਫਾ ਮੂਲ ਕਿਰਾਏ ਦੇ 400% ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਰਕਮ
ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਏਅਰਲਾਈਨ ਫਿਊਲ ਚਾਰਜ, ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 20,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਜੇ ਏਅਰਲਾਈਨ ਵਿਕਲਪਕ ਉਡਾਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ 24 ਘੰਟਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਹੈ।

ਜੇ ਯਾਤਰੀ ਬਦਲਵੀਂ ਉਡਾਣ ਦੀ ਚੋਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਿਫੰਡ
ਟਿਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਕੀਮਤ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ 400% ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ
ਇਕ ਤਰਫਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਕਿਰਾਇਆ ਅਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨ ਫਿਊਲ ਚਾਰਜ, ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 20,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਅਧੀਨ।

ਉਸੇ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੀਆਂ ਕਨੈਕਟਿੰਗ ਉਡਾਣਾਂ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਯਾਤਰੀ
ਜਾਂ ਦੂਜੀ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦਾ, ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ
ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਪਹਿਲੇ ਪੜਾਅ ਲਈ ਪਹਿਲੀ ਉਡਾਣ
ਇਸ ਕਾਰ ਦਾ ਪੈਰਾ 3.2.2, ਜਦੋਂ ਉਹ ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਰਵਾਨਗੀ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਤਿੰਨ ਘੰਟੇ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਅੰਤਿਮ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ।

ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸੀਏਆਰ ਸਿਰਫ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹਨ, ਜੋ ਕਰਦੇ ਹਨ
ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਪਾਇਲਟਸ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੀ ਜੁਆਇੰਟ ਐਕਸ਼ਨ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਬਨਾਮ ਸਿਵਲ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ ਅਤੇ ਹੋਰ।[8], ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ

---

[8] (2011) 5 ਐਸਸੀਸੀ 435

ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੀਏਆਰ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜਾਂ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਸੀਏਆਰ ਸਿਰਫ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਨ, ਜੋ ਡਿਊਟੀ ਧਾਰਕਾਂ/ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ 3.2 ਜੇ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ
'ਗ੍ਰੇਟ ਨੋ ਸ਼ੋਅ' ਦੇ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰਾ ਹੈ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ' ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ. ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬੋਲੜਾ ਹੈ
ਵਿਦਵਾਨ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਦੀ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰੋ ਕਿ ਵਿਆਪਕ
ਮਤਲਬ 'ਬੋਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.

ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਮੈਨੇਜਰ, ਦੱਖਣੀ ਖੇਤਰ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਤਾਲਮੇਲ ਬੈਂਚ
ਇਹ ਦੇਖਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਪਾਉਣਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ
ਕਿਸੇ ਵੀ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇਰੀ ਕਰੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰੇ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਕਿੰਨਾ ਵੀ ਉੱਚਾ ਜਾਂ ਨੀਵਾਂ ਹੋਵੇ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਡਿਪਾਰਚਰ ਲਾਊਂਜ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ
ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਅਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਵੱਲੋਂ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਕਮੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 08:20 ਵਜੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸਵੇਰੇ 08:58 ਵਜੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਦੋਂ ਬੋਰਡਿੰਗ ਗੇਟ ਆਖਰਕਾਰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

26. ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਵਿਦਵਾਨ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸੁਝਾਵਾਂ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸਾਰੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਅਭਿਆਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ।
ਅਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਗੁਰੇਜ਼ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ (ਡੀ.ਜੀ.ਸੀ.ਏ.) 'ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਚਿਤ ਫੈਸਲਾ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ (ਡੀਜੀਸੀਏ) ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ
ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਤਰਜੀਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ
ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਕਾਪੀ ਜਾਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ।

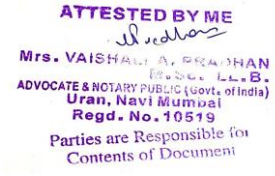
ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ, ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।
ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦੀ ਕੋਈ ਵਸੂਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਜੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਈ ਗਈ ਹੈ।

ਅਸੀਂ ਸਮਰੱਥ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਆਪਣੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ
ਵਿਦਵਾਨ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ - ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਜੀਵ ਦੱਤਾ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਹਾਇਤਾ ਸ਼੍ਰੀ ਸੰਜੀਵ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ।

ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਲੰਬਿਤ ਪਈਆਂ ਵਾਰਤਾਕਾਰੀ ਅਰਜ਼ੀਆਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ, ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ. ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਬੇਦਾਅਵਾ: - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ/ਨਿਆਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ/ ਨਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



D