ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ

ਬਨਾਮ

ਦਿਲੀਪ ਉੱਤਮ ਜਯਭਾਯ

(2021 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 7403)

ਜਨਵਰੀ 03, 2022

ਮਿਸਟਰ ਆਰ. ਸ਼ਾਹ ਅਤੇ ਬੀ. ਵੀ. ਨਾਗਰਥਨਾ, ਜੇ.ਜੇ.

ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਟਰੇਡ ਯੂਨੀਅਨਾਂ ਦੀ ਮਾਨਤਾ ਅਤੇ ਅਨਿਆਇਆ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਅਭਿਆਸਾਂ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਐਕਟ 1971: ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ – ਜਵਾਬਦੇਹ-ਡਰਾਈਵਰ ਖਿਲਾਫ ਮਿਸਕੰਡਕਟ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ – ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕੀਤਾ – ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਮੂਚੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਬਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ – ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਿਸਕੰਡਕਟ ਸਾਬਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ, ਪਰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਸਾਬਤ ਹੋਏ ਮਿਸਕੰਡਕਟ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ-ਆਈ ਦੇ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰ 1(ਜੀ) ਅਨੁਸਾਰ ਅਨਿਆਇਆ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਅਭਿਆਸ ਸੀ – ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ – ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਫੈਸਲਾ: ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੁਕਮ ਨੇ ਦਿਖਾਇਆ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਕਾਮਿਆ ਨੇ ਇਤਨੀ ਵੱਡੀ ਰਫਤਾਰ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਇਆ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ – ਭਾਵੇਂ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜੋ ਕਿ ਆਈ.ਪੀ.ਸੀ. ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 279 ਅਤੇ 304ਏ ਅਧੀਨ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਅਭਿਯੋਗ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਘਟਨਾ ਸਿਰਫ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹ ਅਤੇ ਨਿਰਲੇਖ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨਹੀਂ – ਇਸ ਲਈ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਜੀਪ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹ ਸੀ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ – ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਕਾਮਿਆ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹ ਨਹੀਂ ਸੀ – ਇਸ ਲਈ, ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਮਿਸਕੰਡਕਟ ਦਾ ਪਰਦਾਫਾਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸ਼ੋਅ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ – ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੂਲ ਸਿਧਾਂਤ ਅਨੁਸਾਰ ਇਕ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਟ੍ਰਾਇਲ ਵਿੱਚ ਬਰੀ ਹੋਣ ਦਾ

ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਜਾਂ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦਾ ਮਾਨਕ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵੱਖਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ – ਇਸ ਲਈ, ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ

ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਬਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ - ਐਕਟ, 1971 ਦੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ-I/IV ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੰਬਰ 1(g) ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਮਾਮੂਲੀ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਲਈ ਸੀ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ - ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਵਾਬੀ ਕਾਮਿਆ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾ 'ਚ ਸੀ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਨੂੰ ਚਾਰ ਵਾਰ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ - ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ - ਇਸ ਲਈ, ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਚ, ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਐਕਟ, 1971 ਦੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ-I/IV ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੰਬਰ 1(g) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ: 1. ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਅਤੇ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਦੋਂ ਜਵਾਬੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਨੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਰਹੀ ਜੀਪ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਮਾਰੀ ਅਤੇ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਰਹੀ ਜੀਪ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਦਾ ਅਸਰ ਇੰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ 25 ਫੁੱਟ ਪਿੱਛੇ ਧੱਕੀ ਗਈ। ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬੀ - ਕਾਮਿਆ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਵੱਡੀ ਰਫਤਾਰ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਭਾਵੇਂ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਵਾਬੀ-ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ, ਜੋ ਆਈ.ਪੀ.ਸੀ. ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 279 ਅਤੇ 304ਏ ਅਧੀਨ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਬਰੀ ਕਰਦਿਆਂ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਅਭਿਯੋਗ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਿਆ ਕਿ ਘਟਨਾ ਸਿਰਫ ਦੋਸ਼ੀ - ਜਵਾਬੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹ ਅਤੇ ਨਾਲਾਇਕ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਲਈ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਜੀਪ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਕੇਸ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬੀ-ਕਾਮਿਆ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਉਸ ਨੂੰ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

2.1 ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬੀ-ਕਾਮਿਆ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬਮਿਸ਼ਨਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਚੂੰਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਨੂੰ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਦੁਸ਼ਮਣੀ; ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ

ਵਾਲੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤ; ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ; ਘਟਨਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਪੰਚਨਾਮਾ ਆਦਿ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਰੀ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਭਿਯੋਜਨ ਜਵਾਬੀ ਖਿਲਾਫ ਮਾਮਲਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਾਜਬ ਸ਼ੱਕ ਦੇ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਿਆ। ਉਲਟ, ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਨਾਸਮਝੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਗਲਤੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋਈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ, ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੂਲ ਸਿਧਾਂਤ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਟ੍ਰਾਇਲ ਵਿੱਚ ਬਰੀ ਹੋਣ ਦਾ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਜਾਂ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦਾ ਮਾਨਕ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵੱਖਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬੀ ਦੀ ਬਰੀ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ 'ਤੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂਕਿ ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋਸ਼ ਅਤੇ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਖਾਰਜ ਨੂੰ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਅਨੁਚਿਤ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਕਲਾਜ਼ ਨੰਬਰ 1(ਕ) ਅਨੁਸਾਰ। [ਪੈਰਾ 10.3 10.4]

2.2 ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਕਲਾਜ਼ ਨੰਬਰ 1(ਕ) ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਇੱਕ ਮਾਮੂਲੀ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਗਲਤੀ ਲਈ ਸੀ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਧਿਆਨ ਦੇ ਗਲਤੀ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇ। ਜਵਾਬੀ – ਕਾਮਿਆ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੋਸ਼ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਲਤੀ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਭਾਵੇਂਕਿ ਜਵਾਬੀ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਵੀ ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ – ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਵਾਬੀ – ਕਾਮਿਆ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਨੂੰ ਚਾਰ ਵਾਰ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਜਵਾਬੀ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਕਲਾਜ਼ ਨੰਬਰ 1(ਗ) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ। [ਪੈਰਾ 10.5]

3. ਭਾਵੇਂ ਹੋਰ ਵੀ, ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਇੱਕ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ, ਜਦੋਂ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਲਗਾਈ ਗਈ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਸਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਹਰ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵੀ ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਦਖਲ ਦਿੰਦਿਆਂ ਆਪਣੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵੀ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। [ਪੈਰਾ 11]

4. ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਕਾਮਿਆ-ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਲਾਭਕਾਰੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਲੱਗ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਵੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਨਾਲ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 01.11.2003 ਤੋਂ 31.05.2018 ਤੱਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਕਾਮਿਆ ਨੂੰ ਤਨਖਾਹ ਦੇਣ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਕਾਮਿਆ-ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਭਾਵੇਂ ਹੋਰ ਵੀ, ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਵਾਦ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ। [ਪੈਰਾਸ 12, 13]

ਸਮਾਦ ਬਹਾਦੁਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹੋਰ (2011) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 94 ; (2011) 11 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 136; ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸੀਤਾਰਾਮ ਮਿਸ਼ਰਾ ਅਤੇ ਇੱਕ: (2019) 20 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 588 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2011] 11 ਐਸ.ਸੀ. ਆਰ. 136 ਪੈਰਾ 5.2 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

(2019) 20 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 588 ਨੇ ਪੈਰਾ 5.2 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ

ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 7403 ਦਾ 2021.

ਬੰਬਈ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ 23.01.2020 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਜਿੱਥੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 8401 ਦਾ 2003 ਵਿੱਚ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਕੀਲ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਐਮ. ਆਰ. ਸ਼ਾਹ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ।

1. ਬੰਬਈ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 8401 ਦਾ 2003 ਵਿੱਚ 23.01.2020 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਦੁਖੀ ਅਤੇ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਕੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ – ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਇਸਨੂੰ ਅੱਗੇ "ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ." ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਵੱਲੋਂ ਪਸੰਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਰਿਵੀਜ਼ਨ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ (ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ.) ਨੰਬਰ 13 ਦਾ 2002

ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਪਰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਜਵਾਬੀ ਨੂੰ ਮੁੜ ਬਹਾਲ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ, ਮੂਲ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ – ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਪਸੰਦ ਕੀਤੀ ਹੈ।

2. ਇੱਥੇ ਜਵਾਬੀ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਸੇਵਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਕਿ 23.10.1992 ਨੂੰ ਜਦੋਂ ਉਹ ਬੱਸ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸਨੇ ਉਲਟੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਜੀਪ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਇਸਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਨੂੰ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਲੈ ਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਉਸਨੇ ਇਸਨੂੰ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਅਤਿ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਲੈ ਜਾਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜੋ ਕਿ ਗਲਤ ਪਾਸਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜਤਨ, ਜੀਪ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੀ ਟੱਕਰ ਹੋ ਗਈ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਚਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਕੇ ਉੱਤੇ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਛੇ ਯਾਤਰੀ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਨਾਲ ਜਖਮੀ ਹੋ ਗਏ। ਜੀਪ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਤਬਾਹ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਰੇਡੀਏਟਰ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਬੋਰਡ ਟੁੱਟ ਕੇ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜੀਪ ਦਾ ਅੰਦਰਲਾ ਹਿੱਸਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਕੁਚਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟੱਕਰ ਦਾ ਅਸਰ ਇੰਨਾ ਜਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਲਗਭਗ 25 ਫੁੱਟ ਪਿੱਛੇ ਧੱਕ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬੱਸ ਦਾ ਬੰਪਰ ਵੀ ਕੁਚਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵੀ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਜਵਾਬੀ ਨੂੰ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਜਾਂਚ ਅਧੀਨ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ। ਜਾਂਚ ਦੇ ਸਮਾਪਤੀ ਉੱਤੇ ਉਸਨੂੰ ਨੌਕਰੀ ਤੋਂ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਉਸਨੂੰ ਆਈ.ਪੀ.ਸੀ. ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਅਧੀਨ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। (ਉਸਦੀ ਬਰੀਕਰਨ ਨੂੰ ਇੱਥੇ ਹੇਠਾਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ)। ਜਵਾਬੀ ਨੇ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ। ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਇੱਕ ਰਿਵੀਜ਼ਨ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਦੀ ਆਪਰਾਧਿਕ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਬਰੀਕਰਨ ਅਤੇ ਇਹ ਦੇਖਦਿਆਂ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਪਰਵਾਹ ਸਨ (ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ), ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਟ੍ਰੇਡ ਯੂਨੀਅਨਾਂ ਦੀ ਮਾਨਤਾ ਅਤੇ ਅਨਫੇਅਰ ਲੇਬਰ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸਜ਼ ਐਕਟ, 1971. ("ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ." ਅਤੇ "ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971" ਲਈ ਛੋਟਾ), ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰ 1(ਜੀ) ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਵਰਤਦਿਆਂ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਸਾਬਤ ਹੋਈ ਗਲਤੀ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜਵਾਬੀ/ਕਾਮਿਆ ਨੇ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਲਈ ਦਬਾਅ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ। ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉਸਦੀ ਬਿਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਪਰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ।

3. 31.07.2003 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਦੁਖੀ ਅਤੇ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਕੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਦਯੋਗਿਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਪਰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ 01.11.2003 ਤੋਂ 31.05.2018 ਤੱਕ ਯਾਨੀ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਸੇਵਾਨਿਵ੍ਰਿਤੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਉਸ ਦੀ ਸੇਵਾਨਿਵ੍ਰਿਤੀ ਤੱਕ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੇਵਾਮੁਕਤੀ ਦੇ ਲਾਭ ਵੀ ਮਿਲਣਗੇ।

4 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਦੁਖੀ ਅਤੇ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਕੇ, ਜਿਸ ਨੇ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਨਾਲ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ,

ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ।

5 ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋ ਰਹੇ ਵਕੀਲ ਮਿਸ ਮਯੂਰੀ ਰਾਘੁਵੰਸ਼ੀ ਨੇ ਜੋਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਾਬਿਤ ਹੋਈ ਗਲਤੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਹੈ।

5.1 ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੋਵੇਂ ਨੇ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਫੌਜਦਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਰਖਿਆ ਹੈ।

5.2 ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਬਰੀਕਾਰੀ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ ਕਿ ਬਰੀਕਾਰੀ ਦਾ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵੱਖਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਉਦੇਸ਼ ਹਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮਰ ਬਹਾਦੁਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹੋਰ, (2011) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 94 ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸੀਤਾਰਾਮ ਮਿਸ਼ਰਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, (2019) 20 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 538।

5.3 ਇਹ ਹੋਰ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਰੀਕਾਰੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਰੀਕਾਰੀ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਪੰਚ ਲਈ ਸਪੋਟ ਪੰਚਨਾਮਾ, ਆਦਿ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣ ਵਿੱਚ ਅਭਿਯੋਗ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਅਤੇ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸੰਦੇਹ ਤੋਂ ਪਰੇ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਬਰੀਕਾਰੀ ਨੂੰ ਬੇਜਾ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

5.4 ਇਹ ਹੋਰ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹੋਰ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਦੀਆਂ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਕਾਰਨ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਲ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਚਾਰ ਵਾਰ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਸੀ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਮਲੇ ਦੀਆਂ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਮਾਮਲਾ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. ਅਤੇ ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਿਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰ 1(ਜੀ) ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ।

5.5 ਇਹ ਹੋਰ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੁਸ਼ਾਹਦਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਇੱਕ ਮਾਮੂਲੀ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਹੋਰ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮੁਸ਼ਾਹਦਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੋਈ ਪੀੜਤੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਨੀਅਤ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮੁਸ਼ਾਹਦਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਝੂਠੇ ਤੌਰ ਤੇ ਫਸਾਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਮੂਲੀ ਝੂਠੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਬਰਖਾਸਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. ਅਤੇ ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਅਨੁਸਾਰ ਅਣਉਚਿਤ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. ਅਤੇ ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਿਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਕਲੋਜ਼ 1(ਜੀ) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਸਜ਼ਾ/ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

5.6 ਇਹ ਵੀ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਲਾਭਕਾਰੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ।

5.7 ਇਹ ਵੀ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਾਗੀ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ – ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਨੂੰ 1ਲੀ ਨਵੰਬਰ, 2003 ਤੋਂ 31ਵੀਂ ਮਈ, 2018 ਤੱਕ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ – ਐਮ.ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ। ਇਸ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਹੁਕਮ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ।

6. ਉਪਰੋਕਤ ਦਾਵੇ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਦੀ ਅਰਦਾਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

7. ਸ੍ਰੀ ਨਿਸ਼ਾਂਤ ਪਾਟਿਲ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਔਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਸਮਰਥਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

7.1 ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਔਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਸਾਬਤ ਹੋਈ ਗਲਤੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਸੀ, ਇਹ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰ 1(ਜੀ) ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਅਨਿਆਇਆ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਅਭਿਆਸ ਕਹਿਣਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਔਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ।

7.2 ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ – ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਿ ਸਾਹਮਣੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਜੀਪ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਦੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਜੀਪ ਡਰਾਈਵਰ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ – ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਔਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ

ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ, ਬਿਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਪਰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇਣਾ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਔਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ।

8. ਉਪਰੋਕਤ ਦਾਵੇ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਅਰਦਾਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

9. ਅਸੀਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੁਣਿਆ ਹੈ।

10. ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ – ਡਰਾਈਵਰ ਖਿਲਾਫ ਲਗਾਏ ਗਏ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਜੋ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਨਾਸਮਝੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕੀਤਾ। ਜਵਾਬਦੇਹ – ਕਾਮਿਆ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰਨਾ। ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਠੋਸ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਅਤੇ ਪੂਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਹੁਕਮ ਸਮੇਤ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ, ਪਰ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਸਾਬਤ ਹੋਏ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅਨਿਆਇਆ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਥਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰ 1(ਜੀ) ਅਨੁਸਾਰ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

10.1 ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਛੋਟਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਨੂੰ ਅਨਿਆਇਆ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਥਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋਏ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇੰਡਸਟ੍ਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਦਖਲ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਸੀ।

10.2 ਜਾਂਚ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘਣਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਨਿਰਣਾ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਬਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਉਭਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰ ਗਿਆ ਸਾਹਮਣੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਜੀਪ ਅਤੇ ਉਕਤ ਹਾਦਸੇ 'ਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਇਹ ਉਭਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸਾਹਮਣੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਜੀਪ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਨੂੰ 25 ਫੁੱਟ ਪਿੱਛੇ ਧੱਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ - ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇੰਨੇ

ਵਧੀਆ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਜਿਸ 'ਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ - ਜਵਾਬਦੇਹ - ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜੋ ਆਈਪੀਸੀ ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਅਤੇ 304 (ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਇਸਤਗਾਸਾ ਇਸ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਦੋਸ਼ੀ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਇੱਥੇ ਸਿਰਫ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੋਈ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਲਈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਹੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ | ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ. ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ - ਕਰਮਚਾਰੀ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਉਸਨੂੰ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਦੁਰਵਿਹਾਰ

10.3 'ਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰਨਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਬਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਤਰਫੋਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ - ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਅਪਰਾਧੀ ਦੁਆਰਾ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਦਾਲਤ ਉਸ ਨੂੰ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

10.4 ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਦੁਸ਼ਮਣੀ; ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤ; ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ; ਘਟਨਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਪੰਚਨਾਮਾ ਆਦਿ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬੀ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਭਿਯੋਜਨ ਪੱਖ ਜਵਾਬੀ ਖਿਲਾਫ ਕੇਸ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸ਼ੱਕ ਦੇ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉਲਟ, ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਗਲਤੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋਈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ, ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੂਲ ਸਿਦਾਂਤ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਫੌਜਦਾਰੀ ਟ੍ਰਾਇਲ ਵਿੱਚ ਬਰੀਕਰਨ ਦਾ ਅਨੁਸਾਸ਼ਨਿਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਜਾਂ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦਾ ਮਾਨਕ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵੱਖਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬੀ ਦੀ ਬਰੀਕਰਨ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂਕ ਇਸ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਨੁਸਾਸ਼ਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋਸ਼ ਅਤੇ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਨਾਲ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-I/D ਦੇ ਕਲੋਜ਼ ਨੰਬਰ 1(ਜੀ) ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਅਨਿਆਇਆ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਅਭਿਆਸ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

10.5 ਹੁਣ ਜਿਹੜਾ ਆਦੇਸ਼ ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-IV ਦੇ ਕਲੋਜ਼ ਨੰਬਰ 1(ਜੀ) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ, ਕਲੋਜ਼ ਨੰਬਰ 1(ਜੀ) ਅਨੁਸਾਰ ਸਿਰਫ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਮਾਮੂਲੀ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਸੁਭਾਵ ਦੀ ਗਲਤੀ ਲਈ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੇ

ਬਿਨਾਂ, ਜੋ ਕਿ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਸਜ਼ਾ ਹੈ। ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-IV ਦਾ ਕਲੋਜ਼ ਨੰਬਰ 1 ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:-

"ਅਨੁਸੂਚੀ IV

1. ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਛੁੱਟੀ ਦੇਣਾ ਜਾਂ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰਨਾ-

(a) ਪੀੜਤਾਵਾਦ ਦੇ ਰਾਹੀਂ;

(b) ਚੰਗੀ ਨੀਯਤ ਨਾਲ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਰੰਗੀਨ ਕਸਰਤ ਵਿੱਚ;

(c) ਝੂਠੇ ਸਬੂਤਾਂ ਜਾਂ ਗੜ੍ਹੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਝੂਠੇ ਕ੍ਰਿਮਿਨਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਫਸਾਉਣਾ;

(d) ਸਪੱਸ਼ਟ ਝੂਠੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ;

(e) ਬਿਨਾਂ ਛੁੱਟੀ ਦੇ ਗੈਰ-ਹਾਜ਼ਰੀ ਦੇ ਝੂਠੇ ਜਾਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਦੋਸ਼ਾਂ 'ਤੇ;

(f) ਘਰੇਲੂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਦੇ ਆਚਰਣ ਵਿੱਚ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤਾਂ ਦੀ ਸਰਾਸਰ ਅਣਦੇਖੀ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਲੋੜ ਦੀ ਜਲਦੀ ਨਾਲ;

(g) ਮਾਮੂਲੀ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਗਲਤੀ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਕੋਈ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਸਜ਼ਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।"

ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ-IV ਦੇ ਕਲੋਜ ਨੰਬਰ 1(g) ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਦੀ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਮਾਮੂਲੀ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਗਲਤੀ ਲਈ ਸੀ, ਬਿਨਾਂ ਗਲਤੀ ਦੇ ਸੁਭਾਵ ਜਾਂ ਜਵਾਬੀ — ਕਾਮਿਆ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਕੋਈ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ। ਜਵਾਬੀ — ਕਾਮਿਆ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੋਸ਼ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਲਤੀ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਜਵਾਬੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦਾ ਔਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਐਪੀਲੈਂਟ — ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਵਾਬੀ — ਕਾਮਿਆ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਨੂੰ ਚਾਰ ਵਾਰ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਜਵਾਬੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਕੋਈ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਔਦਯੋਗਿਕ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਐਮ.ਆਰ.ਟੀ.ਯੂ. & ਪੀ.ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ. ਐਕਟ, 1971 ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ-IV ਦੇ ਕਲੋਜ ਨੰਬਰ 1(g) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ।

11. ਭਾਵੇਂ ਹੋਰ ਵੀ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਵੱਲੋਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ

ਗਈ, ਜਦੋਂ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਲਗਾਈ ਗਈ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤਹੀਣ ਸਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਹਰ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ, ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਦਖਲ ਦਿੰਦਿਆਂ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ।

12. ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰਨਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਜਵਾਬਦੇਹ - ਕਾਮਿਆ - ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਲਾਭਕਾਰੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਪਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਵੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਬਹਾਲੀ ਨਾਲ ਸੇਵਾ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ।

13. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਨਹੀਂ ਲੰਘਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ - ਕਾਮਿਆ ਨੂੰ 01.11.2003 ਤੋਂ 31.05.2018 ਤੱਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਤਨਖਾਹ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਕਾਮਿਆ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਭਾਵੇਂ ਹੋਰ ਵੀ ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ।

14. ਉਪਰੋਕਤ ਅਤੇ ਉਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਸਫਲ ਹੈ। ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਰਿਵੀਜ਼ਨ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ (ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ.) ਨੰਬਰ 13 ਦੇ 2002 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 8401 ਦੇ 2003 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਇੱਥੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤ (ਯੂ.ਐਲ.ਪੀ.) ਨੰਬਰ 96 ਦੇ 1993 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਇਨਾਮ ਮੁੜ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨਤੀਜਤਨ, ਅਨੁਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਾਮਿਆ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਇੱਥੇ ਬਰਕਰਾਰ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਖਰਚੇ ਦੇ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ।

ਦੇਵਿਕਾ ਗੁਜਰਾਲ

ਅਪੀਲ ਮਨਜ਼ੂਰ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Vasu Gupta
Advocate