

**ਰਾਜੀਵ ਨਰਾਇਣ ਰੈਨਾ ਜੇ.**  
**ਅਕਬਰ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ**  
**ਬਨਾਮ**  
**ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ**  
**2010 ਦਾ CWP ਨੰ.19359**  
**ਮਾਰਚ 14, 2016**

ਪੰਜਾਬ ਮਿਊਂਸਪਲ ਐਕਟ, 1911—S.236—ਮਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੋਰਡ ਦੇ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ-ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਮਤਾ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ-ਹੋਲਡ, ਮਤੇ ਨੂੰ ਵੈਧ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਇੱਕ ਸੀਵਰਮੈਨ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਤਿਆਰ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਰੱਖਦਾ ਹੈ- ਇੱਕ ਦਹਾਕੇ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਫਰਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਯੋਗ ਯੋਗਤਾ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੈਨੂੰ ਸੀਵਰਮੈਨ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਇੱਛੁਕ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਕਾਰਜਕਾਲ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਫਰਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਰੱਖਦਾ ਹੋਵੇ। ਮਿਊਂਸਪਲ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਅਕਬਰ ਦੀ ਓਨੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਿੰਨੀ ਇਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਦਰਪੇਸ਼ ਮੁਸੀਬਤ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜੋ ਯੋਗ ਉਮੀਦਵਾਰਾਂ ਤੋਂ ਘਰ ਵਿੱਚ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਬੇਕਾਬੂ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਸੁਭਾਸ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਾਡਰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀਯੋਗ ਤਰਕ ਦੁਆਰਾ ਉਲਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(ਪਰਾ 18)

ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ, ਸਾਰੀਆਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਡਿਗਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕਰਤੱਵਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਦਾ ਤੱਥ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲਕ-ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਮਿਊਂਸਪੈਲਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਸਥਿਤੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਫਿਰ [ਦੇ ਹਾਰਸ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ] ਦੇ ਅੰਤਰ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਸੀਵਰਮੈਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਭੱਤੇ। ਸਭ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਜੱਜ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਦਾ ਮਤਾ 22 ਪੱਖਪਾਤ, ਪੱਖਪਾਤ, ਮਨਮਾਨੀ, ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਗਾੜ ਨਾਲ ਦਾਗੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਮਤਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਘੋਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਪੰਜਾਬ ਸਿਵਲ ਸਰਵਿਸ ਸਰਵਿਸ ਰੂਲਜ਼, 1970 ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸਾਮੀਆਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹਨ ਅਤੇ ਉਪਲਬਧ ਹਨ ਪਰ

ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਭਰਤੀ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬੋਰਡ ਭਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਮ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਰ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਦਬਾਅ ਦੇ ਉਲਟ ਬਣਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ।

(ਪਰਾ 19)

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਵਕੀਲ ਓ.ਪੀ.ਗਾਬਾ .

ਇਨਕੁਲਾਬ ਨਾਗਪਾਲ, ਏ.ਏ.ਜੀ., ਪੰਜਾਬ।

ਅਰੁਣ ਕੌਂਡਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਲਈ।

### ਰਾਜੀਵ ਨਗਇਣ ਰੈਣਾ, ਜੋ

(1) ਅਕਬਰ ਜੁਲਾਈ 1996 ਵਿੱਚ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਵਿਖੇ ਪੰਜਾਬ ਵਾਟਰ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਸੀਵਰੇਜ ਬੋਰਡ ਦੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਇਆ। ਸੀਵਰੇਜ ਬੋਰਡ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ 01 ਅਗਸਤ, 2005 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਅਕਬਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਸੀ। ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਸ਼ਹਿਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਅਕਬਰ ਤੋਂ ਸੀਵਰੇਜ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੌਜੂਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਦਸੰਬਰ 2005 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਪਛਾਣ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(2) ਅਗਸਤ 2007 ਵਿੱਚ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖੇਤਰੀ ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੀਮੋ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਹ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀਆਂ ਅਸਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਜੋ ਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਲਈ ਯੋਗ ਹਨ। ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ.

(3) ਇਸ ਕੇਸ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹਨ: ਅਕਬਰ ਨੇ ਇਸ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤੀ ਲਈ ਸਤੰਬਰ 2007 ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਖੇਤਰੀ ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੇ ਕਾਰਜਸਾਧਕ ਅਫਸਰ, ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਿਖ ਕੇ ਅਕਬਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਮਿਤੀ 14 ਅਗਸਤ, 2007 ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਕੇ ਅਜਿਹੇ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਅਸਾਮੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਯੋਗ ਉਮੀਦਵਾਰਾਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਕਰਨ ਲਈ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜੋ ਉਮਰ-ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅਹੁਦੇ ਲਈ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਅਕਬਰ ਨੇ ਇਹ

ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਡਿਊਟੀ ਸੌਂਪੀ ਗਈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਸੇਵਾ ਕਰਦਾ ਰਿਹਾ। ਉਸਨੇ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਹਾਇਕ ਸਬੂਤ ਰੱਖੇ ਹਨ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਚੋਣ ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਖਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੋਣ ਡਿਊਟੀ ਲਈ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਆਖਰਕਾਰ, ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ 03 ਜੂਨ, 2009 ਨੂੰ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਕਾਰਜਸਾਧਕ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਿਖ ਕੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਮੰਗਿਆ।

(4) ਅਕਬਰ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਉਠਾਇਆ ਅਤੇ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਮਿਤੀ 18 ਫਰਵਰੀ, 2009 ਦੇ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਪੀ-8 ਰਾਹੀਂ ਉਸ ਨੂੰ ਕੌਂਸਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਰੂਤੀ ਜਿਪਸੀ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਹ ਮਤਾ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ, ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ 03 ਜੂਨ, 2009 ਨੂੰ ਮਿਉਂਸਪਲ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਭੇਜ ਕੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਮੰਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਤਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਕਾਡਰ ਨੂੰ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਸ ਦੇ ਪੈਰੈਂਟ ਵਿਭਾਗ ਵਿੱਚ ਸੀਵਰਮੈਨ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੌਂਸਲ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ 14 ਅਗਸਤ, 2007 ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੌਂਸਲਾਂ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਉਮੀਦਵਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਖਾਲੀ ਪਈਆਂ ਅਸਾਮੀਆਂ ਲਈ ਯੋਗ ਹਨ। ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਪੰਜਾਬ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੌਂਸਲ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਅਸਾਮੀਆਂ ਖਾਲੀ ਪਈਆਂ ਹਨ। ਦੋ ਫਾਇਰ ਟੈਂਡਰ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਰੋਲ 'ਤੇ ਸਨ ਪਰ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹਨ। ਇਹ ਤਸਦੀਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਕਬਰ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕਾਡਰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ। ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿੱਚ ਖਾਲੀ ਪੋਸਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਐਡਜਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਕਾਡਰ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਬਾਰੇ ਕੌਂਸਲ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ। ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਨੇ 18 ਫਰਵਰੀ, 2009 ਦੇ ਆਪਣੇ ਮਤੇ ਨੰ.22 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਦਫ਼ਤਰੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਖੜ੍ਹੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰਾਂ ਦਾ ਬੇੜਾ ਅਥੈਸਡਰ ਕਾਰ ਅਤੇ ਜਿਪਸੀ ਜੀਪ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਸੀ। ਕਾਉਂਸਿਲ ਕੋਲ ਦੋ ਵਾਹਨ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਡੀ ਫੈਕਟੋ ਡਰਾਈਵਰ ਉਪਲਬਧ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ। ਚਾਰ ਅਹੁਦਿਆਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸਿਰਫ਼ ਅਕਬਰ ਹੀ ਸੀ; ਜੇ ਮੈਂ ਕਹਾਂਗਾ ਕਿ ਇਹ ਅਫਸੋਸਨਾਕ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕੌਂਸਲ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅੱਗ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਮਨੁੱਖੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੁਭਾਅ ਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਡੀ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ/ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ।

(5) ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਮਿਉਂਸਪਲ ਐਕਟ, 1911 ਦੀ ਧਾਰਾ 236 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ "1911 ਐਕਟ") ਦੇ ਤਹਿਤ 08 ਅਕਤੂਬਰ, 2009 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਉਸ ਮਤੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਨੇ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਪਰ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਨਹੀਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮਤੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਲਗਭਗ ਇੱਕ ਸਾਲ ਤੱਕ। ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰ, ਪੰਜਾਬ। ਇਸ ਲਈ, ਇਨਕਾਰ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਪੋਸਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਮੁਸੀਬਤ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਅਕਬਰ ਕੋਲ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਇਹ ਹੋਰ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਹਲਕਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਉਹ ਆਪਣੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਲਤੀ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੁਕਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਅਕਬਰ ਨੇ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ। ਉਸਨੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਸਦਾ ਵਿਕਲਪ ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਸਦਾ ਕੇਸ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮਤਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਫਸਰ, ਐਮਸੀ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੇ 13 ਮਈ, 2010 ਦੇ ਦਫਤਰੀ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ। ਪ੍ਰਧਾਨ, ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਦੀ ਸਰਕਾਰੀ ਕਾਰ। ਇਸ ਤੋਂ ਮੈਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਾਂਗਾ ਕਿ ਅਕਬਰ ਇਕ ਵਧੀਆ ਡਰਾਈਵਰ ਸੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਦਾ ਪ੍ਰਧਾਨ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ।

(6) ਇਹ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਕਬਰ ਨੇ 08 ਅਕਤੂਬਰ, 2009 (ਅਨੇਕਸ) ਪੀ-13 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਤੇ ਨੰ. 22 ਮਿਤੀ 18 ਫਰਵਰੀ, 2009 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅਕਬਰ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੌਕਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਤਰਜੀਹੀ ਹੱਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਵੀ ਜੇ ਕਿ ਐਨੇਕਸ ਪੀ-8 ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਆਂਟਮ ਮੈਰੂਟ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਅਜੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪੀ. ਗਰੋਵਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਰਿਆਣਾ ਦੇ 'ਅਤੇ ਸੇਲਵਾਰਾਜ ਬਨਾਮ ਆਈਲੈਂਡ ਦੇ ਲੈਫਟੀਨੈਂਟ ਗਵਰਨਰ, ਪੋਰਟ ਬਲੋਅਰ ਅਤੇ ਹੋਰ <sup>2</sup>। ਅਕਬਰ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਰਤਵਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਲਈ ਉੱਚੇ ਤਨਖਾਹ ਸਕੇਲ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਨੂੰ ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਭੌਤਿਆਂ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਕੰਮ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਅਜੇ ਵੀ ਮੁਦਰਾ ਵਿੱਚ ਹੈ।

(7) ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਹਾਜ਼ਰੀ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਆਪਣੇ ਸਬੰਧਤ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਇੱਕ, ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਤੇ ਦੂਜਾ

ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰ (Bajaj Narain Raina et al.) ਵਿਭਾਗ, ਪੰਜਾਬ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ। ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਮਿਤੀ 18 ਫਰਵਰੀ, 2009 ਨੂੰ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਵਜੋਂ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਹੀ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੋਸਟ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਕੱਢੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੇ ਅਕਬਰ ਤੋਂ ਸੀਵਰਮੈਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਪੂਰੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਲਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ 'ਤੇ ਲਾਈ ਪਾਬੰਦੀ ਕਾਰਨ ਅਕਬਰ ਫਾਇਰ ਇੰਜਣ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜਾਹਿਰ ਹੈ ਕਿ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ 1911 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 235 ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਅੱਗੇ ਬੇਵੱਸ ਹੈ। ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ, ਅਕਬਰ ਇੱਕ ਨਿਰਪੱਖ ਸੀਵਰਮੈਨ ਹੈ ਪਰ ਇੱਕ ਅਸਲ ਡਰਾਈਵਰ ਹੈ।

(8) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ 1911 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 237 ਦਾ ਪਾਠ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੁਢਲੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਲਈਆਂ ਹਨ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਜਾਂ ਸੋਧਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਇਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਅਣਉਚਿਤ ਸਮਝਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਉੱਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ, ਨਿਰਦੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੇਗੀ।

(9) ਅਗਲਾ ਹਵਾਲਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 30 ਹੈ ਜੋ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਹਰੇਕ ਮੀਟਿੰਗ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਮੀਟਿੰਗ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰਿਤ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਵਾਸੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰੀਖਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਹਰ ਮਤੇ ਦੀ ਕਾਪੀ, ਮੀਟਿੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਡਿਊਟੀ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਮਤੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਐਕਟ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਕਾਡਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਦੀ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਾਜ ਨੇ ਆਪਣੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਚਾਲਕ ਦੀ ਕੋਈ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਅਸਾਮੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਮਤਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਨਿਗਰਾਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਉਕਸਾਏ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਦੁਖੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਦਾਲਤ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਕੋਲ 08 ਅਕਤੂਬਰ, 2009 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਟਿਕਾਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਇਕੱਲੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕੋਈ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਪੋਸਟ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਪੋਸਟ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ; ਇਸ

ਨੂੰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ-ਕਮ-ਮੈਰਿਟ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਫੀਡਰ ਕੇਡਰ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੁਆਰਾ ਭਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(10) ਰਾਜ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਚਾਲਕ ਦੀ ਕੋਈ ਪੋਸਟ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਸਟੈਂਡ ਗਲਤ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਤੋਂ ਆਉਂਦੀ ਫਾਈਲ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਗਲਤ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਇਕ ਪੋਸਟ ਖੜੀ ਹੈ। ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਪੋਸਟ ਸੁਭਾਸ਼ ਪੁੱਤਰ ਫਰਜ਼ਾਦ ਦੁਆਰਾ ਭਰੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜਿਸ ਮਤੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉਸ ਮਤੇ (ਪੀ-8) ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 04 ਜੂਨ 2004 ਦਾ ਮਤਾ ਹੋਣ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਸੁਭਾਸ਼ ਪੁੱਤਰ ਫਰਜ਼ਾਦ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਤੱਕ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਮਤੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਪਾਈ। ਸੁਭਾਸ਼ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਮਾਰੂਤੀ ਜਿਪਸੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਮਤੇ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

(11) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 17 ਅਗਸਤ, 2015 ਨੂੰ ਅੰਤਰਿਮ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕਰਦਿਆਂ ਰਾਜ ਨੂੰ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲਾਂ ਦੇ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ/ਸਥਾਈ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ। ਜਿਸ 'ਤੇ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਧੀਕ ਸਕੱਤਰ ਵੱਲੋਂ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਵਿਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਹਲਫ਼ਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਲਈ ਨਿਯਮ/ਸਥਾਈ ਹੁਕਮ ਨੱਥੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਭਾਗ ਨੇ 19 ਦਸੰਬਰ, 2014 ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰਾਂ/ਓਪਰੇਟਰਾਂ [ਆਰ/2 (ਟੀ)] ਦੀਆਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਸਟਾਫ਼ ਦੀ ਭਰਤੀ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰਾਂ/ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਅਹੁਦਿਆਂ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਯੋਗਤਾ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮਿਡਲ ਸਟੈਂਡਰਡ ਪਾਸ ਅਤੇ ਫਾਇਰ ਸਰਵਿਸ ਵਿੱਚ ਭਰਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪੰਜ ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਯੋਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਉਮੀਦਵਾਰ ਹਨ। ਤੀਜੀ ਸ਼ਰਤ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਮੀਦਵਾਰ ਕੋਲ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਫਾਇਰ ਸਰਵਿਸ ਉਪਕਰਨਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 19 ਦਸੰਬਰ, 2014 ਦੇ ਮੀਮੋ ਦੁਆਰਾ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਯੋਗਤਾ 10+2 ਹੈ। ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਇਸ ਕੇਸ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਪੰਜਾਬ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ (ਗਰੁੱਪ-ਸੀ) ਸਰਵਿਸ ਰੂਲਜ਼, 2001 ਨੂੰ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਜੋਂ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਆਰ-3. ਨਿਯੁਕਤੀਆਂ ਅੰਤਿਕਾ-ਬੀ' ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਹਨ। ਪੰਜਾਬ ਸਿਵਲ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ (ਸੇਵਾ ਦੀਆਂ ਆਮ ਅਤੇ ਆਮ ਸ਼ਰਤਾਂ) ਨਿਯਮ, 1994 ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੋਧੇ ਗਏ ਹਨ ਲਾਗੂ ਹਨ। ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਅਹੁਦਾ ਅੰਤਿਕਾ-ਬੀ' ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹੈ ਜੋ 20% ਤਰੱਕੀ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ 80% ਸਿੱਧੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਭਰਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰ, ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਗਰੁੱਪ-ਡੀ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ

ਨੂੰ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵੱਧ ਅਸਾਮੀਆਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਕਾਰ ਜਾਂ ਜੀਪ। ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਲਈ ਪੰਜਾਬੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨਾਲ ਮਿਡਲ ਪਾਸ ਅਤੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 5 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੇ ਨਾਲ ਕਾਰ ਜਾਂ ਜੀਪ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਨਿਯੁਕਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਕੇਸ ਹੋਵੇ, ਦੁਆਰਾ ਆਯੋਜਿਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਜ ਸਾਧਕ ਅਫਸਰ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੇ ਵੱਖਰਾ ਹਲਫੀਆ ਬਿਆਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਹੁੰ ਚੁੱਕੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਮਹਿੰਦਰਾ ਮੇਕ ਦੇ ਦੋ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਅੰਬੈਲੈਂਡ ਕਾਰ ਬ੍ਰਾਂਡ ਦਾ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਕੋਲ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਸੁਭਾਸ਼ ਪੁੱਤਰ ਫਰਜੰਦ ਹੈ ਜੋ 11 ਜੁਲਾਈ 1997 ਤੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।

(12) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਹਲਫਨਾਮਿਆਂ ਲਈ ਕੋਈ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਰੱਖੇਗਾ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਮਤਾ ਨੰ.22 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਚਾਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਅਕਬਰ ਆਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਤਾਇਨਾਤ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮਤੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕਾਡਰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਲਈ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਹਦਾਇਤਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਨਿਯਮ ਹਨ ਤਾਂ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੇ ਸੀਵਰਮੈਨ ਤੋਂ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਐਂਡਜਸਟ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੇ 19 ਮਈ, 2009 ਦੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ/ਸੁੱਧੀ ਪੱਤਰ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਸੰਕੋਚ ਕਰੇਗਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿਨ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਨਹੀਂ ਵੇਖੀ ਹੈ। ਸਾਰੀ ਪੇਪਰ-ਬੁੱਕ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ, ਇਸ ਲਈ ਜੇ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਹੈ, ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਕਬਰ ਦੇ ਹਿੱਤ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸਮਝਾਂਗਾ ਜੇ ਅਦਾਲਤ ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।

(13) ਮੈਨੂੰ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਕਬਰ ਦਾ ਕੇਸ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੁਆਰਾ ਪੰਜਾਬ ਦੀਆਂ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਟਰੱਸਟ ਸਰਵਿਸ ਸੈੱਲ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ 'ਤੇ ਬੈਕਿੰਗ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਵਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਰੇ।

ਵਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿਭਾਗ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਲਈ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਹੋਰ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ, ਖੇਤਰੀ ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਅਤੇ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲਾਂ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ। ਕੌਂਸਲਾਂ ਅਤੇ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਜੋਂ ਸਿੱਧੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਲਈ ਯੋਗ ਹਨ (ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤੀ ਲਈ ਯੋਗ ਹਨ, ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ 15 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ। ਜੇਕਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਅਜਿਹੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਇਹਨਾਂ

ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀ ਕਿ ਅਕਬਰ ਨੇ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹ ਸਾਲ 2005 ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਸੀਵਰੇਜ ਬੋਰਡ ਤੋਂ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਤਾਇਨਾਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਸਰਕਾਰੀ ਕਾਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਰਜਸਾਧਕ ਅਫਸਰ, ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੇ 14 ਅਗਸਤ, 2007 (ਪੀ-3) ਦੇ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਅਕਬਰ ਦਾ ਕੇਸ ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਨਿਯੁਕਤੀ/ਪੋਸਟਿੰਗ ਲਈ ਡੇਕ ਸਾਫ਼ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਸਨ। ਇਸ ਨੇ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਰਿਕਾਰਡਿੰਗ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ 2004 ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਦੇ ਕੇਸ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰ, ਪੰਜਾਬ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਇੱਕ ਪੋਸਟ ਖਾਲੀ ਪਈ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਮਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਮਤੇ 22 ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਡਰ ਬਦਲਣ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਮੇਰੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਤਿ-ਤਕਨੀਕੀ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਧਾਰਨ ਮਾਮਲੇ ਬਾਰੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਇੱਕ ਬੇਲੋੜਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਜ਼ਰੀਆ ਸੀ। ਕਾਡਰ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਉੱਚੀ ਆਵਾਜ਼ ਵਾਲੇ ਸੇਵਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਚੁੱਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਡਰ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਨਿਯਮ ਨਾ ਮਿਲਣ ਕਾਰਨ ਕੇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

(14) ਅਕਬਰ ਬਹੁਤ ਛੋਟਾ ਆਦਮੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵੱਡੇ ਪਹੀਏ ਰੋਲ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਆਮ ਆਧਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਕਬਰ 2005 ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਸੀਵਰੇਜ ਬੋਰਡ ਤੋਂ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੋਂ ਹੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉਸ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉਹ ਹਲਕੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਪੁੰਨ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਦੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਸਮੇਤ ਉਸ ਦੇ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਸਰਕਾਰੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਵਾਰ ਵਜੋਂ ਤਾਇਨਾਤ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਉੱਚ ਅਹੁਦੇ ਦੀਆਂ ਪੂਰੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੋਢਿਆਂ ਨਾਲ ਨਿਭਾਇਆ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਵੀ ਉਹ ਦੋ ਅਸਾਮੀਆਂ ਭਾਵ ਸੀਵਰਮੈਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ 2005 ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਰੁਝੇਵਿਆਂ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਅੱਜ ਤੱਕ ਦੀਆਂ ਤਨਖਾਹਾਂ ਅਤੇ ਭੱਤਿਆਂ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਫਰਕ ਦਾ ਜ਼ਰੂਰ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। 2010 ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਉਸਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਕੋਲ ਬਕਾਏ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣ ਦਾ ਹੱਕ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪੀ. ਗਰੇਵਰ ਅਤੇ ਸੇਲਵਾਰਾਜ ਕੇਸਾਂ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ 'ਬਰਾਬਰ ਕੰਮ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕੁਆਂਟਮ ਮੋਰੂਟ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

(15) ਕਾਡਰ ਦੀ ਮਿਆਦ 'ਤੇ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਮਤਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਾਮਨਜ਼ੂਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੇਡਰ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕਾਡਰ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਤਾਕਤ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਦੀ ਇਕਾਈ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ



ਕਿ ਕਿਨੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਉਹ ਸਾਰੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮਨੁੱਖੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਕੋਲ ਚਾਰ ਵਾਹਨ ਹਨ ਪਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਭਰਤੀ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਪਾਬੰਦੀ ਕਾਰਨ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਕੋਈ ਡਰਾਈਵਰ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਭਰਤੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹੁਨਰਮੰਦ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਅਟੁੱਟ ਅਸਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਮਾਨਵ ਰਹਿਤ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਵਿੱਚ ਫਾਇਰ ਇੰਜਣ, ਫਾਇਰ ਟੈਂਡਰ, ਪਰ ਡਰਾਈਵਰ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜਿਸ ਦਾ ਵਿਨਾਸ਼ਕਾਰੀ ਨਤੀਜਾ ਕਲਪਨਾ ਲਈ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਫਾਇਰ ਸੇਫਟੀ ਮਾਪਦੰਡ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਨਾਗਰਿਕ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਗੇ। ਮਤੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ 1911 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤਰਕਹੀਣ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਸੱਲੀ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੁਕਮਾਂ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਕੇ ਸਾਲਾਂ ਬੱਧੀ ਇਕੱਠੇ ਹੋ ਕੇ ਇੱਕ ਆਦਮੀ ਦਾ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਕਰਨਾ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। . ਇਹ ਮਤਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਅਤੇ ਲੋਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਰਪੱਖ ਸੌਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਉਸ ਅਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹਾਂਗਾ ਜੋ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਡਰ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਹਦਾਇਤਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਰੱਖ ਕੇ ਫੜਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਨੁੱਖ ਦਿਨ ਦੀਆਂ ਸਖਤ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਰੱਖ ਕੇ ਅੱਗੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਗੈਰ-ਰਵਾਇਤੀ ਇਨਸਾਫ਼ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਵੱਲੋਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਮਤੇ ਨੰ: 22 ਦਾ ਫਲ ਬਹਾਲ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਨਿਯਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਖੜ੍ਹਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬੋਰਡ ਭਰ ਵਿੱਚ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਨਿਯੁਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਅਤੇ ਅਸਾਧਾਰਨ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੋ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਸਧਾਰਨ ਸਥਿਤੀਆਂ ਲਈ ਅਸਧਾਰਨ ਉਪਾਵਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਗਦੇਵ ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਅਪਲਾਈ ਕੀਤਾ

ਰਿੱਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇਕੁਇਟੀ, ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਜ਼ਮੀਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਪਾਹਜ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦੀ ਭਰਤੀ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਰਵਾਇਤੀ ਨਿਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਬਕਾ ਐਕਟੋ ਅਤੇ ਬੋਨੋ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ : -

“12. ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਾਹਤ ਇੱਕ ਅਖ਼ਤਿਆਰੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਨਾ ਤਾਂ ਜਾਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ। ਰਿੱਟ ਕੋਰਟ ਇਕੁਇਟੀ ਵਿੱਚ ਬੈਠਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸਮਝਦਾਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੀ ਪ੍ਰਧਾਨਗੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤ ਬਚਾਅ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਰਾਹਤ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ

ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਕੁਇਟੀ ਇਸ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਚਮਕਦਾਰ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਤਮ ਰੂਪ ਵਿਚ ਇਕ ਈਰਖਾਲੂ ਮਾਲਕਣ ਹੈ ਜੋ ਸ਼ਾਇਦ ਆਪਣਾ ਬਿਸਤਰਾ ਸਾਂਝਾ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਅਤੇ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਧੋਖਾ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਵਿਚ ਗੈਰ-ਰਵਾਇਤੀ ਨਿਆਂ ਕਰਨ ਦਾ ਉੱਦਮ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਨਾਕਾਫੀ ਪਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬੰਨ੍ਹੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਇਹ ਅਕਸਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਖਤ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਨਿਰਪੱਖ ਅਤੇ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੀਵਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਉਤਰਾਅ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲੋਂ ਵੱਡੇ ਹਨ। ”

(16) ਮੌਜੂਦਾ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਤਕਨੀਕੀ ਪਹੁੰਚ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਫਾਈਲ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮਤੇ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਾਜਬ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਤੇ ਕਨੂੰਨ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹਾਸ਼ੀਏ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਫੈਸਲਾ ਸਹੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਵੱਲੋਂ ਇੱਕ ਸੀਵਰਮੈਨ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਜ਼ਮੀਨੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਦੀ ਲੋੜ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਜੱਜ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਫੀ ਚੰਗਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਖਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਾਣੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਰਾਹਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਅਕਬਰ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਅਤੇ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਇੰਜਣਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਫਿੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ LMV ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਸ ਨੂੰ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਮਿਊਂਸਪਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਸਾਮੀਆਂ ਉਪਲਬਧ ਹਨ ਅਤੇ ਭਰਤੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਕਾਰਨ ਭਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ। ਇੱਕ ਦਹਾਕੇ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕੀਮਤੀ ਯੋਗਤਾ ਹੈ।

(17) ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਮੇਰਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਅਕਬਰ ਨੇ ਰਿੱਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਕੇਸ ਬਣਾਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਆਪਣੇ ਪੱਖ ਵਿਚ ਇਕੁਇਟੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਜਾਂ ਅਧੂਰਾ ਹੈ। ਸਮਰੱਥ ਸੰਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਮਤੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਵਾਦ ਅਤੇ ਰੰਗ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਥੇ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਨਿਯਮ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਾਡਰ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ

ਹਦਾਇਤਾਂ ਹਨ। (Rajio Narain, Rajio, J.) ਉਹ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਇੱਕ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਨਿਆਂਇਕ ਉਦਾਹਰਣ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੱਕ ਉਦਾਹਰਣ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਸੁਭਾਸ਼ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਿਸੇ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸੁਭਾਸ਼ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਵੱਖਰਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣਾ ਵੀ ਕਾਡਰ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਸੁਭਾਸ਼ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਕੋਈ ਕਿੱਥੇ ਖੜ੍ਹਾ ਹੈ ਜੇ ਟੈਰਾ ਫਰਮਾ 'ਤੇ ਨਹੀਂ। ਸੁਭਾਸ਼ ਅਤੇ ਅਕਬਰ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਝੁਕਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਕਾਰਣ ਸਮਾਨਤਾ ਹੈ।

(18) ਮੈਨੂੰ ਇੱਕ ਸੀਵਰ ਮੈਨ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਇੱਛੁਕ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਜਕਾਲ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਫਰਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਮਿਉਂਸਪਲ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਅਕਬਰ ਦੀ ਓਨੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਿੰਨੀ ਇਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਦਰਪੇਸ਼ ਮੁਸੀਬਤ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜੇ ਯੋਗ ਉਮੀਦਵਾਰਾਂ ਤੋਂ ਘਰ ਵਿੱਚ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਬੇਕਾਬੂ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਸੁਭਾਸ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਾਡਰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀਯੋਗ ਤਰਕ ਦੁਆਰਾ ਉਲਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(19) ਸਾਰੀਆਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਡਿਗਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਕਰਤੱਵਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਦਾ ਤੱਥ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲਕ-ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਮਿਉਂਸਪੈਲਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਸਥਿਤੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਫਿਰ [de hors the main ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ] ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਭੌਤਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤਰ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਸੀਵਰਮੈਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਤਨਖਾਹ. ਸਭ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਗਰ ਕੌਂਸਲ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਜੱਜ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਦਾ ਮਤਾ 22 ਪੱਖਪਾਤ, ਪੱਖਪਾਤ, ਮਨਮਾਨੀ, ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਗਾੜ ਨਾਲ ਦਾਗੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੇ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਮਤਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਘੋਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਪੰਜਾਬ ਸਿਵਲ ਸਰਵਿਸ ਸਰਵਿਸ ਰੂਲਜ਼, 1970 ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸਾਮੀਆਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹਨ ਅਤੇ ਉਪਲਬਧ ਹਨ ਪਰ ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਭਰਤੀ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬੋਰਡ ਭਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਮ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਰ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਰੋਧੀ ਬਣਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਲਓ। ਫਿਰ ਵੀ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ।

(20) ਇਸ ਲਈ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਇਸ ਰਿੱਟ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਤਸਦੀਕਸ਼ੁਦਾ ਜਾਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਣਗੌਲੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮਤਾ ਨੰਬਰ 22 ਨੂੰ ਵਿਵੇਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਅਨੁਮਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਜੋਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ

ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ/ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੂੰ ਮਤੇ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬਰਾਬਰ ਅਪਵਾਦ ਵਜੋਂ ਮੰਨਣ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਮਿਊਂਸਪੈਲਿਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਹਲਕੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਜਾਂ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਦੀਆਂ ਫਾਇਰ ਬ੍ਰਿਗੇਡ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਕੁਆਂਟਮ ਮਰੂਟ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ 2005 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੀਵਰਮੈਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ ਦੇ ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਭੱਤਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤਰ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦਾ ਵੀ ਹੱਕਦਾਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਅਤੇ ਬੇਬੁਨਿਆਦ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆਂ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਰਡਰ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਜੋ ਨਿਰਪੱਖ ਅਤੇ ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(21) ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਦੇ 4 ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਸਤੀ ਆਰਡਰ ਕਰੋ।

### **ਡਾ ਪਾਇਲ ਮਹਿਤਾ**

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ 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।

ਡੋਲਮਿਨ