

ਐਮ. ਐਮ. ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਰਾਜੇਸ਼ ਬਿੰਦਲ ਜੇ. ਜੇ.

ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਪੀਆਰਟੀਸੀ ਪਟਿਆਲਾ ਅਤੇ

ਇੱਕ ਹੋਰ, - ਜਵਾਬਦੇਹ

CWP ਨੰ. 2007 ਦੇ 8995

31 ਮਈ, 2007

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950 - ਕਲਾਮ 14 . . . ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਵਿਚਾਰ-1981 ਨਿਯਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇੰਸਪੈਕਟਰਾਂ ਦੀਆਂ 15% ਅਸਾਮੀਆਂ ਉਹਨਾਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਚੁਣ ਕੇ ਭਰੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਪਾਸ ਹਨ ਅਤੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 7 ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ-ਇਸ ਅਹੁਦੇ ਲਈ 15% ਕੋਟਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਕੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ—ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਕੱਲਾ ਕੰਡਕਟਰ ਹੀ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਨਿਭਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਡਰਾਈਵਰ ਅਜਿਹੀ ਡਿਊਟੀ ਨਹੀਂ ਨਿਭਾ ਸਕਦਾ—ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਨਿਯਮ ਮਨਮਾਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਲਾ ਦੇ ਅਲਟਰਾ ਵਾਇਰਸ ਵਜੋਂ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। 14 ਅਤੇ 16(1)- ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਕੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ ਲਈ 15% ਕੋਟਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮ ਆਪਹੁਦਰਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਅਤੇ 16 (1) ਦੇ ਉਲਟ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਕੰਡਕਟਰ ਹੀ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਨਿਭਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕੋਈ ਡਰਾਈਵਰ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਡਿਊਟੀ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਕੋਟਾ ਅਲਾਟ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਕਾਡਰ ਦਾ ਆਕਾਰ, ਕੈਰੀਅਰ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਲਈ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਰਾਹ, ਤਰੱਕੀਆਂ ਦਾ ਉਪਲਬਧ ਚੈਨਲ, ਤਨਖਾਹ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਕਾਂ ਦੀ ਮੇਜ਼ਬਾਨੀ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਕੋਟਾ ਅਲਾਟ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਕਵਾਇਦ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿਯਮ ਇੰਨਾ ਆਪਹੁਦਰਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਨਾ ਪਹੁੰਚ ਜਾਵੇ ਕਿ ਇਹ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਭੁਗਤੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ।

(ਪੈਰਾ ੫)

ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਵਕੀਲ ਦਵਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਕੌਸ਼ਲ, ਸੀ .

ਨਿਰਣਾ

ਐਮ.ਐਮ.ਕੁਮਾਰ ਜੇ.

(1) ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਪੈਪਸੂ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ 20 ਫਰਵਰੀ, 2007 (ਪੀ-1) ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਜੋ ਪੈਪਸੂ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੰਡਕਟਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਨੇ ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਪੈਪਸੂ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅੰਤਿਕ-ਏ ਦੇ ਦਾਖਲਾ ਨੰਬਰ 20

(ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸਰਵਿਸ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1981 (ਸੰਖੇਪ ਲਈ, 'ਨਿਯਮ'), ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੰਸਪੈਕਟਰਾਂ ਦੀਆਂ 15% ਅਸਾਮੀਆਂ ਉਹਨਾਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਚੁਣ ਕੇ ਭਰੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ ਜੋ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਪਾਸ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 7 ਸਾਲ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਉਲਟ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ, ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਅਤੇ 16 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ।

(2) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 1978 ਤੋਂ 1989 ਦਰਮਿਆਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤਰੀਕਾਂ 'ਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅੱਡਾ ਇੰਚਾਰਜ ਵਜੋਂ ਵੀ ਡਿਊਟੀਆਂ ਨਿਭਾਈਆਂ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕੰਡਕਟਰ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਤਰੱਕੀ ਦੇਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 31 ਅਕਤੂਬਰ, 2006 ਨੂੰ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 17207 ਆਫ 2006 (ਪੀ-4) ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਨੇ ਇੱਕ ਬੋਲਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜੋ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ

“ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਮਾਨਯੋਗ ਹਾਈਕੋਰਟ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, 11 ਸਤੰਬਰ, 2006 ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੋਟਿਸ (ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ P-3) ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਦਵਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਕੌਸ਼ਲ ਐਡਵੋਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਪੀ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ / -a- ਇਸ ਦਫਤਰ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ ਇੱਕ ਸਪੀਕਿੰਗ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ। ਨਟ ਸ਼ੈਲ ਵਿੱਚ, ਇੱਥੇ ਇਹ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਵੀ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਪਿਛਲੇ 20 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਕੰਡਕਟਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਵਜੋਂ ਪਦਉੱਨਤ ਹੋਣ ਲਈ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਰੀਆਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਫਿਰ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਕਾਰਨ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਵਜੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ, ਮਨਮਾਨੀ, ਰੱਦ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਯੋਗ ਹੈ।

ਪੀ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਨਿਯੁਕਤੀ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ, 1981 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਸਮੇਤ ਪੀ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਦੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ III ਅਤੇ IV ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੰਡਕਟਰਾਂ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰ 3 ਸਾਲ ਦੀ ਸੇਵਾ ਪੂਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਵਜੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਸੀਨੀਅਰਤਾ-ਕਮ-ਮੈਰਿਟ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਅਤੇ ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ 3 ਸਾਲ ਦੀ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਵਜੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ, 15% ਡਰਾਈਵਰ/ਯਾਰਡ ਮਾਸਟਰ ਜੋ ਦਸਵੀਂ ਪਾਸ ਹਨ ਅਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ 7 ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਯੋਗ ਹਨ। ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਪੀ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼ *ibid* ਨੂੰ ਯੋਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਕੁਆਰਟਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਵਰਕਰਜ਼ ਯੂਨੀਅਨਾਂ ਤੋਂ ਇਤਰਾਜ਼/ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾਵਾਂ ਮੰਗਵਾਉਣ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਲਈ 1981 ਦੇ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਰੱਕੀ ਦੇਣ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ

ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(3) ਮਿਸਟਰ ਡੀ ਮਿਸਟਰ ਯਾਨੀ ਦਵਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਕੌਸ਼ਲ, ਡੀ ਸਿੱਖਡ;1 ਵਕੀਲ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅੰਤਿਕਾ-ਏ ਦੀ ਐਂਟਰੀ-20 ਨੂੰ ਸੀਵਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 14 ਅਤੇ 16(1) ਦੇ ਅਤਿ-ਵਿਰੋਧੀ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਯਾਰਡ ਮਾਸਟਰਾਂ ਵਜੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੀ ਤਰੱਕੀ ਵਾਲੀ ਪੋਸਟ ਦੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾਉਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੇਵਲ ਕੰਡਕਟਰ ਹੀ ਹਨ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਅਨੁਸਾਰ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਕੰਡਕਟਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਕੰਡਕਟਰ ਹੀ ਇੰਸਪੈਕਟਰਾਂ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਨਿਭਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਗੇ ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਲਈ ਅਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਡੀ 20 ਫਰਵਰੀ, 2007 (ਪ-1) ਨੂੰ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਦਾਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(4) ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੁਣਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ ਅਤੇ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬਰਖਾਸਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅੰਤਿਕਾ-ਏ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਐਂਟਰੀ ਨੰ: 20 ਤੋਂ 25 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਹ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:-

“ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਨੰ.	ਅਹੁਦਾ 1	ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਅਨੁਛੇਦ 2 ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ	ਯੋਗਤਾ1& Experience2by ਪ੍ਰਮੇਸ਼ਨ
1 ਤੋਂ 19	XXX	XXX	XXX

20. ਇੰਸਪੈਕਟਰ
 ਗੈਜ਼ਟਿੰਗ II ਕਲਾਸ ਜਾਂ MA ਅਤੇ
 ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਫਰਮ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ
 ਵਿੱਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ। ਦਫ਼ਤਰ।
 ਮੈਟ੍ਰਿਕ 2 ਓਆਰ ਦੇ
 ਬਰਾਬਰ,
 (ii)
 the2posttof1Adda1
 'ਤੇ ਅਨੁਭਵ
 ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 3 ਸਾਲ ਦੀ
 ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੰਡਕਟਰ।
 ਇੰਸਪੈਕਟਰਾਂ ਦੀਆਂ 15%
 ਅਸਾਮੀਆਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ
 ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਚੁਣ ਕੇ
 ਭਰੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ।
 ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਅਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ
 ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਘੱਟੋ-
 ਘੱਟ 7 ਸਾਲ ਦਾ ਤਜਰਬਾ
 ਹੋਵੇ।
21. ਵਿਹੜਾ
 ਮਾਸਟਰ
 ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਅਤੇ
 ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ 3 ਸਾਲ ਦਾ ਤਜਰਬਾ।
 ਮਿਡਲ ਸਟੈਂਡਰਡ (ii) 3
 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ
 ਡਰਾਈਵਰ, ਸਟਾਫ ਕਾਰ
 ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ
 ਤਜਰਬਾ।

ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਤੇ ਹੋਰ ਯੂ. ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, 573 ਪੀ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਪਟਿਆਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ
(ਐਮ. ਐਮ. ਕੁਮਾਰ, ਜੇ.)

22. ਡਰਾਈਵਰ

ਮਿਡਲ ਸਟੈਂਡਰਡ ਕੋਲ ਵੈਧ ਹੈਵੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 5 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਭਾਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ। ਮਿਲਟਰੀ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦਾ ਤਜਰਬਾ 7 ਸਾਲ ਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਸਿਵਲ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

23.	ਸਟਾਫ਼ ਦੀ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ	-ਕਰੋ	--ਕਰੋ-
24.	ਅੱਡਾ ਕੰਡਕਟਰ	ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਜਾਂ ਐਮਏ	ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰ (ii) ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 3 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਕੰਡਕਟਰ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਤਜਰਬਾ।
25.	ਕੰਡਕਟਰ	ਮੈਟ੍ਰਿਕ II ਕਲਾਸ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰ।	-

(5) ਨਿਰੀਖਕ ਦੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਪ੍ਰਮੋਸ਼ਨ ਲਈ 15% ਅਸਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਇੰਦਰਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ, 15% ਅਸਾਮੀਆਂ ਉਹਨਾਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਚੁਣ ਕੇ ਭਰੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਪਾਸ ਹਨ ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 7 ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਦੇ ਅਹੁਦਿਆਂ ਲਈ ਸਿਰਫ਼ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦਾ ਤਰੀਕਾ 100% ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਹੈ। ਕੰਡਕਟਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤੀ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਆਈਲੈਂਡ ਕਲਾਸ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਮਿਡਲ ਸਟੈਂਡਰਡ ਜਿਸ ਕੋਲ ਹੈਵੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੇ ਨਾਲ ਵੈਧ ਹੈਵੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਵਜੋਂ ਤਰੱਕੀ ਲਈ 15% ਅਸਾਮੀਆਂ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦੁਖੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੇ ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣ ਲਈ ਅਤੇ ਅੱਡਾ ਕੰਡਕਟਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜੋ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਨ, ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 7 ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਕੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ

ਅਹੁਦੇ ਲਈ 15% ਕੋਟਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ। ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮ ਆਪਹੁਦਰਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੀਵਿਯਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਅਤੇ 16 (1) ਦੇ ਉਲਟ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਕੰਡਕਟਰ ਹੀ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਨਿਭਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕੋਈ ਡਰਾਈਵਰ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਡਿਊਟੀ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਕੋਟਾ ਅਲਾਟ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਕਾਡਰ ਦਾ ਆਕਾਰ, ਕੈਰੀਅਰ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਲਈ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਰਾਹ, ਤਰੱਕੀਆਂ ਦਾ ਉਪਲਬਧ ਚੈਨਲ, ਤਨਖਾਹ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਕਾਂ ਦੀ ਮੇਜ਼ਬਾਨੀ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਕੋਟਾ ਅਲਾਟ ਕਰਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਕਵਾਇਦ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿਯਮ ਇੰਨਾ ਆਪਹੁਦਰਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਭੁਗਤੋਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ।

(6) ਉਪਰੋਕਤ 3 ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਫੇਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ 3 ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਆਰ. ਐਨ. ਆਰ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ 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।

ਕੰਚਨ

ਉਮਾ ਨਾਥ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਰਾਜੀਵ ਭੱਲਾ ਜੇ. ਜੇ.

ਫੁੱਲਵਤੀ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਰਾਜ (ਕੇਂਦਰੀ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ)

ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ

CWP ਨੰ. 2007 ਦੇ 11943

9 ਅਕਤੂਬਰ, 2007

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੀਵਿਯਾਨ, 1950 - ਕਲਾ. 220—ਪੁਲਿਸ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਲਗਭਗ 21 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਇਕ ਨੌਜਵਾਨ ਲੜਕੇ ਦੀ ਮੌਤ—ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਜਾਂਚ ਵਿਚ ਇਕ ਐੱਸ.ਆਈ. ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਫਰਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਿਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਘੋਰ ਅਣਗਹਿਲੀ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ—ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਿਰੁੱਧ 304 ਆਈ.ਪੀ.ਸੀ. ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਮਲਾ ਦਰਜ ਕਰਨਾ— ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਿਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ ਕੇਸ ਦੇ ਨਾਲ - ਰਿਕਾਰਡ ਨਾਲ ਫੇਡਫਾੜ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਨਹੀਂ - ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ