

ਰਿਵੀਜ਼ਨਲ ਸਿਵਲ

ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ ਅਤੇ ਗਰੇਵਰ ਜੇ.ਜੇ.

ਰੁਲਦੂ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ,—ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਸੁਪਰਡੈਂਟ ਨਾਰਦਰਨ ਰੇਲਵੇ ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਕੈਂਟ,—ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1955 ਦਾ ਸਿਵਲ ਰਿਵੀਜ਼ਨ ਨੰਬਰ 339

1957 Nov.22nd

ਤਨਖਾਹ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਐਕਟ (1936 ਦਾ IV)—ਸੈਕਸ਼ਨ 7 ਅਤੇ 15—ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਸਚਿਤ ਦਰ 'ਤੇ ਉਜਰਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ- ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਨਵੇਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਘੱਟ ਸਕੇਲ 'ਤੇ ਉਜਰਤਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ-ਕੀ ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਕਟੌਤੀ ਉਜਰਤ ਵਿੱਚ - ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਉਜਰਤਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਮਾਲਕ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੇਵਾ ਦੇ ਕਿਸੇ ਨਵੇਂ ਸਮਝੌਤੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਘੱਟ ਸਕੇਲ 'ਤੇ ਉਜਰਤਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਇਹ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲਕ ਉਹ ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਐਕਟ, 1936 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਹੈ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਜਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ "ਉਜਰਤ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਏ.ਵੀ.ਡੀ.ਕੋਸਟਾ, ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰ, ਜੀ.ਆਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਬੀ.ਸੀ. ਪਟੇਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (1), 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ; ਅਨੰਤ ਭਾਗੋਜੀ ਬਨਾਮ ਕੈਪਟਨ ਸੁਪਰਡੈਂਟ ਇੰਡੀਅਨ ਨੇਵਲ ਡੈਕਯਾਰਡ (2); ਵੱਖਰਾ

24 ਜਨਵਰੀ 1956 ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਜੇ.ਐਲ. ਕਪੂਰ ਵੱਲੋਂ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਕਤੇ ਬਾਰੇ ਰਾਇ ਲੈਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਬਿਸ਼ਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਵਾਲੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਨਰਾਇਣ, ਅਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਏ.ਐਨ. ਗਰੇਵਰ।

ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 115 ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿਲੀਅਮ ਆਗਸਟੀਨ, ਅਥਾਰਟੀ ਅੰਡਰ ਦਾ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜ ਐਕਟ, ਮਿਤੀ 20 ਜੂਨ, 1955, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ।

ਐਚ.ਐਲ. ਸਰੀਨ ਅਤੇ ਜੇ.ਕੇ. ਖੇਸਲਾ, ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਲਈ।

ਐਨ.ਐਲ. ਸਲੂਜਾ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

ਆਰਡਰ

ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਗਾਰਡ ਹਨ ਜੋ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਸਕੇਲਾਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਜੋ 60 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਹੈ। ਕੁਝ ਸਲਾਨਾ ਵਾਧੇ ਦੇ ਨਾਲ 170

- (i) A.I.R. 1955 SC 412
- (ii) A.I.R. 1956 Bom. 391

ਉਹ ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਕਾਡਰ ਵਿੱਚ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਅਹੁਦਾ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਹੋਰ ਤਨਖਾਹ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਰੁਲਦੂ ਰਾਮ ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਨੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਣਾ ਲਈ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਂਦਾ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਗਾਰਡ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਉਸਦੀ ਤਨਖਾਹ ਘਟਾਈ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਗਾਰਡ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਫਰਜ਼ੀ ਸੂਟ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਨਾਲ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਸੂਟ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜੋ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਈ ਗਈ ਸੀ।

ਸਵਾਲ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉਹਨਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਜਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ ਜੋ ਮੈਂ ਉੱਪਰ ਦਰਸਾਈ ਹੈ, "ਉਜਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕੇਸ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਿਸੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਆਮ ਮਹੱਤਵ ਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵਧੇਰੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਦਾ ਹਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਬੈਂਚ ਦੇ ਗਠਨ ਲਈ ਕਾਗਜ਼ਾਤ ਮਾਨਯੋਗ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੇ ਜਾਣ।

ਨਿਰਣਾ

ਗਰੇਵਰ, ਜੇ.—ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਕਪੂਰ, ਜੇ., ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਉਜਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜਜ ਐਕਟ (ਐਕਟ ਨੰ. 1936 ਦਾ IV)।

ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਬਿੱਲੂ ਰਾਮ, ਹਰੀ ਕਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਬੈਜ ਨਾਥ ਕਪੂਰ ਨੂੰ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 15 ਅਗਸਤ, 1917, 16 ਮਈ, 1930 ਅਤੇ 5 ਫਰਵਰੀ, 1930 ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਗਾਰਡ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਕੇਂਦਰੀ ਤਨਖਾਹ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਈਸਟ ਪੰਜਾਬ ਰੇਲਵੇ ਗਜ਼ਟ (ਅਸਾਧਾਰਨ), ਮਿਤੀ ਦਸੰਬਰ 10, 1947, ਕੇਂਦਰੀ ਤਨਖਾਹ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ, ਤਨਖਾਹ ਆਦਿ ਦੇ ਸਕੇਲਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਸਕੇਲਾਂ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਕਰਨੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਸਕੇਲਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਪੈਮਾਨੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਨਵੇਂ ਸਕੇਲਾਂ ਲਈ ਵਿਕਲਪ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜੋ ਕਿ ਰੁਪਏ ਸੀ। 60—4—120—5—170. ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੁਝ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਮਿਲੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ AW3/3 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਬੈਂਜ ਨਾਥ ਕਪੂਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਿਖਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਕਾਲਮ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਹੈ "ਅਨੇਕਚਰ 'ਏ' (ਪ੍ਰੀ-1931 ਐਂਟਰੈਂਟਸ)" ਜਿਸ ਦੇ ਹੇਠਾਂ "ਗਾਰਡ 1" ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਫਿਰ ਇੱਕ ਸਿਰਲੇਖ "1931 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਦਾਖਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਕੇਲਾਂ (ਪੇਅ ਕਮਿਸ਼ਨ 1946-47) ਵਿੱਚ ਰੀਫਿਕਸੇਸ਼ਨ" ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਿਰਲੇਖ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੈਂਜ ਨਾਥ ਕਪੂਰ ਦਾ ਨਾਮ ਵੀ "ਗਾਰਡ ਗ੍ਰੇਡ 1" ਦੇ ਅਹੁਦੇ ਨਾਲ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਫਿਰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਿਰਲੇਖ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹੈ- "ਨਿਯਤ ਸਕੇਲਾਂ (ਪੇਅ ਕਮਿਸ਼ਨ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦਾ ਵੇਰਵਾ" ਅਤੇ ਗ੍ਰੇਡ ਕਾਲਮ (1) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਬੈਂਜ ਨਾਥ ਕਪੂਰ ਨੂੰ "ਅਨੇਕਚਰ 'ਐਨ'" ਨਾਮਕ ਇੱਕ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ AW3/2 ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਸਨੇ 1 ਜਨਵਰੀ, 1947 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਕੇਲਾਂ 'ਤੇ ਆਉਣ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਕਲਪ ਦਰਜ ਫਾਈਨਲ ਸੀ. ਹੋਰ ਦੋ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਇਆ। ਇਹ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਕੇਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਨਖਾਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ, ਅਰਥਾਤ, ਰੁਪਏ। 60—4—120—5—175, ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਵਾਧੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਪਹਿਲੀ 1 ਜਨਵਰੀ, 1948 ਨੂੰ, ਦੂਜੀ 1 ਜਨਵਰੀ, 1949 ਨੂੰ ਅਤੇ ਤੀਜੀ ਪਹਿਲੀ ਜਨਵਰੀ, 1950 ਨੂੰ। ਸਾਲ 1950 ਦੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਦੱਸੇ ਸਕੇਲ ਅਨੁਸਾਰ ਤਨਖਾਹ ਮਿਲਦੀ ਰਹੀ; ਪਰ ਜਦੋਂ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਬਿੱਲ 8 ਜੁਲਾਈ, 1950 ਤੋਂ 7 ਅਗਸਤ, 1950 ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ

ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਬਿੱਲਾਂ ਵਿੱਚ ਘਟੀ ਹੋਈ ਤਨਖਾਹ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਗ੍ਰੇਡ 40-60 ਰੁਪਏ ਹੈ। ਅਤੇ ਇਹ 1 ਜਨਵਰੀ, 1950 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵੱਲ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਨਿਯਮ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 1 ਸਤੰਬਰ, 1953 ਨੂੰ, ਉਪਰੋਕਤ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਪੇਮੈਂਟ ਵੇਜ ਐਕਟ, 1936 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3, 15 ਅਤੇ 16 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸੀਨੀਅਰ ਸਬ-ਜੱਜ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਜੋ ਕਿ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਅਥਾਰਟੀ ਸੀ, ਕੋਲ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। ਪੈਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਉਜਰਤਾਂ ਦਾ ਪੂਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਉਜਰਤ ਵਿੱਚੋਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਤਨਖਾਹ ਅਵਧੀ ਲਈ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

- ਉਜਰਤ ਦੀ ਮਿਆਦ ਜਿਸ ਲਈ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ	ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। Rs.
ਰੁਲਦੂ ਰਾਮ, 8 ਜੁਲਾਈ 1950 ਤੋਂ 23 ਅਪ੍ਰੈਲ 1953	1,092 0 0
ਹਰੀ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ, 8 ਜੁਲਾਈ 1950 ਤੋਂ 7 ਅਗਸਤ 1953	1,214 0 0
ਬੈਂਜ ਨਾਥ, 8 ਜੁਲਾਈ 1950 ਤੋਂ 7 ਅਗਸਤ 1953	1,411 0 0

ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਸੁਪਰਡੈਂਟ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਦੋ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ- ਇੱਕ 13 ਨਵੰਬਰ 1953 ਅਤੇ ਦੂਜਾ 14 ਜਨਵਰੀ 1954 ਨੂੰ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਜੋ ਇਹਨਾਂ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ। 13 ਨਵੰਬਰ, 1953 ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮੁੱਖ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਪੈਰੇ 8 ਅਤੇ 9 ਵਿੱਚ ਪਾਈਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਕਟੌਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਮਲਾ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜ ਐਕਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ, 1936, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ "ਤਨਖਾਹ ਦੀ ਕਟੌਤੀ" ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 14 ਜਨਵਰੀ, 1954 ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ, ਪੈਰਾ 5 ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ

ਅਤੇ ਬਿਨੈਕਾਰ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ, ਪਰ ਫਾਰਮ 'ਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਨਵੇਂ ਸਕੇਲਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਸਕੇਲਾਂ ਅਤੇ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਨਵੇਂ ਸਕੇਲਾਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਸੀ। 40-2--60. ਸੀਨੀਅਰ ਸਬ-ਜੱਜ (ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ) ਨੇ ਅੰਕ 3 ਅਤੇ 4 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਾਇਆ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਰਜੇ ਨੂੰ ਗਾਰਡ ਵਜੋਂ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜੱਜ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਹੁਦੇ ਤੋਂ ਹੇਠਲੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਬਦਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਕੋਲ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੇ ਗ੍ਰੇਡ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਿ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ ਉਸਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਉਸ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੋਧ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ।

ਸ੍ਰੀ ਹਰਬੰਸ ਲਾਈ ਸਰੀਨ, ਜੋ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜ ਐਕਟ, 1936 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3, 7 ਅਤੇ 15 ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਵਾਇਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 7 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਸਮੱਗਰੀ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890 ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਉਜਰਤ ਉਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਸਿਵਾਏ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ। ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਕਟੌਤੀ ਕੇਵਲ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ (a) ਤੋਂ (k) ਤੱਕ ਦੱਸੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਧਾਰਾ 15 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਕੋਈ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਇੱਕ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਵੇਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਬਣਾਈ ਗਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 15 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਪਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ, 2(vi) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ “ਮਜ਼ਦੂਰੀ” ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ –

' ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ:- ਕੈਂਟ “ਮਜ਼ਦੂਰੀ” ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਸਾਰੇ ਮਿਹਨਤਾਨੇ, ਜੋ ਬੀਪੀਜੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਪੈਸੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ, ਜੇਕਰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ; ਪ੍ਰਗਟ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ, ਪੂਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ, ਭਾਵੇਂ ਨਿਯਮਤ ਹਾਜ਼ਰੀ, ਚੰਗੇ ਕੰਮ ਜਾਂ ਆਚਰਣ ਜਾਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਹੋਰ ਵਿਵਹਾਰ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਉਪਰੋਕਤ ਕੁਦਰਤ ਦਾ ਕੋਈ ਬੋਨਸ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਾਧੂ ਮਿਹਨਤਾਨਾ ਜੋ ਇੰਨਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਕੋਈ ਰਕਮ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ-

(ਏ) ਕਿਸੇ ਮਕਾਨ-ਰਹਾਇਸ਼ ਦੀ ਕੀਮਤ, ਰੋਸ਼ਨੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ, ਪਾਣੀ, ਡਾਕਟਰੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ, ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਆਮ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਛੱਡੀ ਗਈ ਕੋਈ ਸੇਵਾ;

(ਬੀ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਨਸ਼ਨ ਫੰਡ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਵੀਡੈਂਟ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਯੋਗਦਾਨ;

(c) ਕੋਈ ਯਾਤਰਾ ਭੱਤਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰਾ ਰਿਆਇਤ ਦਾ ਮੁੱਲ;

(d) ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਰਕਮ; ਜਾਂ

(ਈ) ਡਿਸਚਾਰਜ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਕੋਈ ਵੀ ਗ੍ਰੈਚੁਟੀ।

ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਉਸੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਸਾਰੇ ਮਿਹਨਤਾਨੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਵੀ ਕਟੌਤੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਉਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਨ। ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਕੇ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਏ.ਵੀ.ਡੀ.ਕੋਸਟਾ, ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰ, ਜੀ.ਆਈ.ਪੀ., ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਬੀ.ਸੀ. ਪਟੇਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (1) ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬਹੁਮਤ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਅਧੀਨ ਸਥਾਪਤ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਵਿਵਾਦ ਅਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕੀ ਸਨ। ਪਰ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕਿ ਉਹ ਵੱਧ ਤਨਖਾਹ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਉਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਵੱਧ ਤਨਖਾਹ ਸਕੀਮ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਉਕਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਇਹ ਕਹੇ ਕਿ ਉਸਦੀ ਤਨਖਾਹ ਆਰ. 100 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਅਤੇ .ਕਿ ਰੁ. ਉਜਰਤਾਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ 10 ਦੀ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਮਤਲਬ ਕਿ ਕਟੌਤੀਆਂ ਧਾਰਾ 7 (2) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦੀਆਂ, ਇਹ ਦਾਇਰੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧਾ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇਗਾ।

(i) A.I.R. 1955 S.C. 412

ਧਾਰਾ 15 ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਹੱਲ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਮੈਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:-

“ਪਰ ਇਹ ਮੈਂ ਉੱਤਰਦਾਇਕ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਹੈ ਨਾ ਸਿਰਫ ਉਪ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ (3) ਸੈਕਸ਼ਨ 15 ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਨੈਕਰੀ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ, ਪਰ ਇਹ ਵੀ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕੀ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਉਜਰਤ ਕੀ ਹੈ।

ਉਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੇ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਲੰਘੇ ਗਏ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਇਹ ਕਰੇ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਰੁਪਏ ਸੀ। 100 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਜੋ ਉਸਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਬਕਾਇਆ ਪਏ ਸਨ, ਪਰ ਇਹ ਕਿ ਉਹ ਉੱਚ ਤਨਖਾਹ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਉਸਦੇ ਉੱਚ ਤਨਖਾਹ ਸਕੀਮ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਮਲਾ ਬਣੇ।”

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਸ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਸੰਖੇਪ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਸੀ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕੀ ਹਨ, ਭਾਵ, ਅਸਲ ਤਨਖਾਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਸੰਭਾਵੀ ਉਜਰਤਾਂ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। .

ਜਗਨਾਧਾਦਾਸ, ਜੇ., ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲਾ ਨਿਰਣਾ ਦਿੱਤਾ। ਅਸੀਂ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਉੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਤਨਖਾਹ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਨ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਨਿਰਣੇ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਜਾਂ ਚਰਚਾ, ਪਰ ਕੈਂਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਕੁਝ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਰਡਰ ਜਿਸ ਲਈ, ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਉਜਰਤ ਸੰਭਾਵੀ ਉਜਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਸਮਰੱਥ ਹੋਵੇਗੀ।

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਵਾਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕੀ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਨੈਕਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਉਜਰਤਾਂ ਕੀ ਸਨ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਸ੍ਰੀ ਨੰਦ ਲਾਈ ਸਲੂਜਾ, ਜੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾ, ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹਨ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਗਾਰਡ ਗ੍ਰੇਡ । ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਜਾਬੰਦੀ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਗ੍ਰੇਡ ਰੁਪਏ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 60-170 ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਤਨਖਾਹ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੀ ਉਹ ਉਸ ਗ੍ਰੇਡ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਇਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇਵਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ * ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਉਪਰੋਕਤ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਮੰਨਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਸਲੂਜਾ ਨੇ ਅਨੰਤ ਭਾਰੋਜੀ ਬਨਾਮ ਕੈਪਟਨ ਸੁਪਰਡੈਂਟ ਇੰਡੀਅਨ ਨੇਵਲ ਡੈਕਯਾਰਡ (1) ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵੇਜ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੇ ਕਿ ਇੱਕ ਇਲਜ਼ਾਮ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤਨਖਾਹ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਅਹੁਦਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1956 Bom. 391

ਬੰਬਈ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਹਨ। ਸਾਹ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ, ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਸਵਾਲ ਜੇ ਵੀ. ਉਸ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜਜ਼ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਸੀ, ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਰੱਸ ਪੱਟਰ ਵਜੋਂ ਦੁਬਾਰਾ ਵਰਗੀਕ੍ਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। , ਜੇ. 23 ਦਸੰਬਰ, 1948 ਦੀ ਅਧਿਸੂਚਨਾ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਸਨੂੰ 31 ਦਸੰਬਰ, 1947 ਦੀ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਉਜਰਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਰਕਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੁਨਰ-ਵਰਗੀਕਰਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਧਿਆਨ ਰਹੇਗਾ ਕਿ ਬੰਬਈ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਖਾਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਆਧਾਰ ਬਣਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਸਵਾਲ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਉਜਰਤਾਂ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਤਨਖ਼ਾਹ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਘੱਟ ਉਜਰਤ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ। ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਉਜਰਤਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਮਾਲਕ ਘੱਟ ਪੈਮਾਨੇ 'ਤੇ ਉਜਰਤਾਂ ਦੇਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਸਵਾਲ ਇਕਦਮ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲਕ ਉਸ ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਕਟੌਤੀ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। . ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦੀ ਘਟੀ ਹੋਈ ਦਰ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ਕੋਈ ਨਵਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਇਕਤਰਫਾ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਉਜਰਤਾਂ ਘਟਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਦਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। . ਇਹ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ 'ਤੇ ਛੱਡਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜੇ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਪੇਮੈਂਟ ਆਫ ਵੇਜ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਜਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਬਦ "ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ"।

ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਹੁਣ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮਕੁੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ 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 ਅਧਿਕਾਰਕ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਪੂਜਾ ਗੁਪਤਾ