

## از عدالت عظمیٰ

دی موٹر ٹرانسپورٹ کنٹرولر، مہاراشٹر ریاست، بمبئی اور دیگر اراں

بنام

پرو نشل راشٹریہ موٹر کار مگر یونین، ناگپور اور دیگر اراں

[پی۔ بی۔ گجینڈر گڈکر، سی۔ جے۔ کے۔ این۔ وانچو اور کے۔ سی۔ داس گپتا، جسٹسز۔]

صنعتی تنازعہ۔ سروس کا خاتمہ۔ نوٹس کی میعاد۔ کسی ادارے کی تمام آسامیوں کا خاتمہ۔ اگر پوسٹوں میں کمی کے مترادف ہے۔ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشنز ایکٹ 1950 (1950 کا 64)، جیسا کہ 1956 کے ایکٹ 87 کے ذریعے ترمیم کی گئی ہے، سیکشن A-47-سنٹرل پروونس اینڈ بیرار انڈسٹریل ڈسپوٹس سیٹلمنٹ ایکٹ، 1947 (1947 کا سی پی اور بیرار 23)، سیکشن 31۔ ایس سی ایچ۔ II، آئٹم 1۔

ریاستوں کی تنظیم نو ایکٹ 1956 کی منظوری کے نتیجے میں، ودھر بھا علاقہ جو ریاست مدھیہ پردیش میں تھا، ریاست بمبئی کا حصہ بن گیا اور جب ریاست بمبئی کو بمبئی تنظیم نو ایکٹ، 1950 کے تحت تقسیم کیا گیا تو مذکورہ علاقہ ریاست مہاراشٹر میں ہی رہا۔ 1956 سے پہلے بمبئی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن اور روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن ایکٹ 1950 کے تحت قائم صوبائی خدمات بالترتیب بمبئی اور مدھیہ پردیش کی ریاستوں میں کام کر رہی تھیں۔ ان علاقائی تبدیلیوں سے پیدا ہونے والی صورتحال سے نمٹنے کے لیے پارلیمنٹ نے روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشنز ایکٹ 1950 میں ترامیم

کیں، جس کے ذریعے دیگر باتوں کے ساتھ ساتھ سیکشن A-47 متعارف کرایا گیا تھا جس میں ایکٹ کے تحت قائم کارپوریشنوں کی تشکیل نو، تنظیم نو اور تحلیل کی فراہمی کی گئی تھی۔ 27 مئی 1961 کو مرکزی حکومت نے ایکٹ کی دفعہ A-47 کے تحت ایک حکم جاری کیا، جس میں بمبئی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کی تنظیم نو کے لیے ایک اسکیم کو منظوری دی گئی اور اس کے ساتھ صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز کو ضم کیا گیا، جو تنظیم نو ایکٹ 1956 کے تحت ریاست بمبئی کا ایک تجارتی ادارہ بن گیا تھا اور جو دربار کے علاقے میں کام کر رہا تھا۔ اس کی شق 9(1) میں صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز میں تمام عہدوں کو ختم کرنے اور اس طرح کے عہدوں پر فائز تمام افراد کو ملازمت سے فارغ کرنے کا التزام کیا گیا ہے لیکن ایسے لوگوں کو مہاراشٹر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کی خدمت میں جاری رہنے کا اختیار دیا گیا ہے۔ صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز (دربار میں کام کرنے والے) کے ذریعہ ملازمت کرنے والے افراد کی خدمات ختم کرنے کا نوٹس جاری کیا گیا۔ وہاں، صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز کے دو سابق ملازمین اور اس ادارے کے کارکنوں کی یونین نے آرٹیکلز 226 کے تحت بمبئی ہائی کورٹ کے سامنے درخواست دی اور ہندوستان کے آئین کی دفعہ 227، ملازمین کو دی گئی ملازمت کے خاتمے کے نوٹسوں کے جواز کو اس بنیاد پر چیلنج کرتی ہے کہ حکومت کی طرف سے عہدوں کو ختم کرنے اور ملازمین کی خدمات کے خاتمے کے نوٹس جاری کرنے میں کی گئی کارروائی خراب تھی کیونکہ اس نے دیگر باتوں کے ساتھ ساتھ، وسطی صوبے اور بیرار صنعتی تنازعات کے تصفیہ ایکٹ، 1947 کی دفعہ 31 کے پروویژن کی خلاف ورزی کی تھی۔

منعقد: کسی ادارے کے تمام عہدوں کا خاتمہ وسطی صوبوں اور بیرار صنعتی تنازعات کے تصفیہ کے قانون 1947 کے شیڈول II کے آئٹم 1 کے معنی میں عہدوں کو کم کرنے کے مترادف نہیں تھا۔ اور عہدوں کو ختم کرنے اور ملازمین کی خدمات کو ختم کرنے کا

حکومتی حکم قانون کے سیکشن 31 کے معنی میں تبدیلی کے مترادف نہیں تھا۔ اس لیے حکومت کو دفعہ 31 میں مذکور طریقہ کار پر عمل کرنے کی ضرورت نہیں تھی۔

دیوانی اپیل کا عدالتی حد اختیار: 1963 کی سول اپیل نمبر 742-4 جولائی کے فیصلے اور حکم سے اپیل۔ 1961.1965 کی خصوصی سول درخواست نمبر 150 میں ناگپور میں بمبئی ہائی کورٹ (ناگپور بنچ) کی۔

اپیل گزاروں کی طرف سے ایس وی گپٹے، ایڈیشنل سالیسیٹر جنرل، جی بی پائی، اور آرا بیچ دھبر۔

جواب دہندہ پیش نہیں ہوا۔

3 اپریل 1964۔ عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے دیا گیا

داس گپتا، جے۔۔ اس اپیل میں غور کے لیے ایک مختصر نقطہ سامنے آتا ہے۔ لیکن یہ سمجھنے کے لیے کہ یہ نقطہ کیسے پیدا ہوتا ہے، حقائق کے کچھ لمبے بیان پر عمل کرنا ضروری ہے۔

روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن ایکٹ، 1950 کے تحت قائم تین روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن 1956 میں بمبئی، مدھیہ پردیش اور حیدرآباد ریاستوں میں کام کر رہے تھے جب ریاستوں کی تنظیم نو ایکٹ، 1956 نافذ کیا گیا تھا۔ ان تینوں کارپوریشنوں کو بالترتیب بمبئی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن، صوبائی ٹرانسپورٹ سروس اور اسٹیٹ ٹرانسپورٹ مراٹھیواڈا کے نام سے جانا جاتا تھا۔ ریاستوں کی تنظیم نو ایکٹ، 1956 کے تحت ریاستوں کی تنظیم نو کے نتیجے میں سابقہ ریاست بمبئی نے اپنے کچھ علاقے نو تشکیل

شده ریاست میسور اور کچھ علاقے ریاست راجستھان کے ہاتھوں کھو دیے۔ دوسری طرف، ریاست بمبئی نے ریاست حیدرآباد سے مراٹھیواڈا اور ریاست مدھیہ پردیش سے ودھربھا علاقہ اور اس وقت کی موجودہ ریاست سوراشر اور ریاست سے کچھ دوسرے علاقے حاصل کیے۔ ان علاقائی تبدیلیوں سے پیدا ہونے والی صورتحال سے نمٹنے کے لیے پارلیمنٹ نے روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن ترمیم ایکٹ 1956 منظور کیا، اس طرح روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن ایکٹ 1950 میں ترمیم کی گئی۔ دفعہ 47-اے جو ترمیم شدہ ایکٹ کے ذریعے متعارف کرائی گئی تھی، ایکٹ کے سیکشن 3 کے تحت قائم کارپوریشنوں کی تشکیل نو، تنظیم نو اور تحلیل کے لیے ہے۔ 31 دسمبر 1956 کو مرکزی حکومت کی طرف سے اس سیکشن کی دفعات کے تحت ایک حکم دیا گیا تھا جس میں حکومت بمبئی کی طرف سے پیش کردہ تنظیم نو کی اسکیم کو منظوری دی گئی تھی۔ اس اسکیم کے ذریعے وہ علاقے جن میں بمبئی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کام کر رہی تھی لیکن ریاستی تنظیم نو ایکٹ کے تحت میسور اور راجستھان ریاستوں کو منتقل کر دیا گیا تھا، انہیں بمبئی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کے کام کرنے والے علاقے سے خارج کر دیا گیا۔ یہ یکم جنوری 1957 سے نافذ ہوا۔ ریاستی تنظیم نو ایکٹ کا ایک اور نتیجہ یہ تھا کہ دو تجارتی ادارے جنہیں صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز کے نام سے جانا جاتا تھا، اور ریاستی ٹرانسپورٹ، مراٹھیواڈا، ریاست بمبئی کے تجارتی ادارے بن گئے۔ مزید برآں، 1960 میں ریاست بمبئی میں علاقائی تبدیلیاں ہوئیں۔ بمبئی تنظیم نو ایکٹ، 1960 کے نمبر 11 کے ذریعے، ریاست بمبئی کو دوبارہ تقسیم کیا گیا۔ سابقہ ریاست میں جو کچھ تھا، اس کا ایک حصہ ریاست گجرات کے نام سے ایک نئی ریاست میں تشکیل دیا گیا، جبکہ باقی علاقے کا نام ریاست مہاراشٹر رکھا گیا۔ اس کے نتیجے میں کچھ دیگر علاقوں کو ایکٹ کی دفعہ A-47 کے تحت ایک حکم نامے کے ذریعے بمبئی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کے آپریشن کے علاقے سے خارج کر دیا گیا۔ اس وقت صورتحال یہ تھی کہ اسٹیٹ ٹرانسپورٹ مراٹھیواڈا مہاراشٹر کے علاقے میں

کام کر رہی تھی، صوبائی ٹرانسپورٹ سروس ودر بھ کے علاقے میں کام کر رہی تھی جبکہ باقی مہاراشٹر ریاست میں بمبئی اسٹیٹ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کام کر رہی تھی۔ یہ وہ وقت تھا جب حالات اس طرح کے تھے کہ مرکزی حکومت نے 27 مئی 1961 کو ترمیم ایکٹ کی دفعہ A-47 کے تحت ایک حکم دیا۔ اس حکم نامے کے ذریعے اس نے بمبئی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کی تنظیم نو اور ریاستی حکومت کے دو دیگر ٹرانسپورٹ اداروں کو اس کے ساتھ ضم کرنے کی اسکیم کو منظوری دی۔ صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز، اور اسٹیٹ ٹرانسپورٹ، مراٹھیواڈا۔ تنظیم نو کے بعد کارپوریشن کو مہاراشٹر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کے نام سے جانا جانا تھا۔ اس حکم نامے کی شق 9(1) میں دو اداروں، صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز، اور اسٹیٹ ٹرانسپورٹ مراٹھیواڈا میں تمام عہدوں کو ختم کرنے اور اس طرح کے عہدوں پر فائز تمام افراد کو ملازمت سے فارغ کرنے کا التزام کیا گیا ہے۔ تاہم، ایسے لوگوں کو معاوضہ، پنشن، یا گریجویٹ جیسے آخری فوائد لینے کا اختیار دینے کا ایک التزام تھا جس کے وہ ان پر لاگو قوانین کے تحت حقدار ہو سکتے ہیں یا یکم جولائی 1961 سے مہاراشٹر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کی خدمت میں جاری رہ سکتے ہیں۔ سق 9 کی ذیلی شق 2۔ بشرطیکہ ہر وہ شخص جو اس طرح کے اختیار کے استعمال کے نتیجے میں مہاراشٹر اسٹیٹ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کی خدمت میں برقرار رہتا ہے، اس کارپوریشن کے ذریعہ اسی شرائط و ضوابط پر ملازمت کا حقدار ہوگا، بشمول مقررہ دن سے فوراً پہلے اس پر لاگو ہونے والی تنخواہ اور تمام مقاصد کے لیے سابقہ کارپوریشنوں کے تحت اپنی خدمت شمار کرنے کا۔ شق 9 کی ذیلی شق 3۔ ان الفاظ میں تھا:—

"ذیلی پیراگراف (2) میں کچھ بھی مہاراشٹر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کے حق کو متاثر نہیں کرے گا، بشرطیکہ دفعات کے تابع ہوں۔ کا۔ 77 بمبئی تنظیم نو ایکٹ، 1960 (1960 کا 11) کے مطابق مقررہ دن کے بعد کارپوریشن کی خدمت میں

جاری رہنے والے کسی بھی فرد کی خدمت کی شرائط کا تعین یا تبدیلی کرنا۔

"بشرطیکہ مقررہ دن سے فوراً پہلے کسی ایسے شخص پر لاگو سروس کی شرائط اس کے نقصان کے مطابق تبدیل نہیں ہوں گی۔ سوائے مرکزی حکومت کی سابقہ منظوری کے۔"

صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز (وڈر بھ میں کام کرنے والے) کے ملازمین کی خدمات ختم کرنے کے نوٹس جاری کیے گئے تھے۔ 12 جون 1961 کو صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز کے دو سابق ملازمین اور اس ادارے کے کارکنوں کی یونین کی طرف سے آئین کے آرٹیکل 226 اور آرٹیکل 227 کے تحت ایک درخواست دائر کی گئی تھی جس میں 27 مئی 1961 کو کیے گئے تنظیم نو کے حکم کے جواز اور ملازمین کو دی گئی ملازمت کے خاتمے کے نوٹس کو چیلنج کیا گیا تھا۔ درج ذیل راحتوں کے لیے استادا کی گئی: (a) کہ منسوخی کے نوٹس کو کالعدم قرار دیا جائے؛ (b) دفعہ A-47 کے تحت ہدایت کے مطابق بمبئی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کے ساتھ صوبائی ٹرانسپورٹ سروسز کا انضمام نہیں کیا جائے، اور (c) کہ "جواب دہندگان 1 سے 3 کو ایک مینڈمس کی رٹ بھی جاری کی جائے جس میں انہیں دفعہ F-25 کے تحت ذمہ داریوں اور صنعتی تنازعات ایکٹ، 1947 کی چھٹنی کی دیگر دفعات اور قانون کی دیگر دفعات کے تحت کوئی کارروائی کرنے سے پہلے قانون کی ضرورت کے مطابق اور حکم کے پیراگراف 9 کے ذریعے بھی یہ فرض کرتے ہوئے کہ انضمام کا حکم قانونی اور مناسب ہے۔"

استدات کی حمایت میں تین تنازعات اٹھائے گئے۔ سب سے پہلے اس بات پر زور دیا گیا کہ 27 مئی کو دیا گیا حکم ایکٹ کی دفعہ A-47 کی دفعات کی خلاف ورزی کرتا ہے اور اس لیے قانون کے لحاظ سے برا ہے، دوسری دلیل یہ تھی کہ ذیلی شق کی شق 3۔

سی ایل کا۔ 9 یہ حکم بمبئی تنظیم نوا ایکٹ کی دفعہ 77 کی دفعات کی خلاف ورزی کرتا ہے۔  
 آخر میں، اس کا مقابلہ کیا گیا۔ یہ کہ حکومت کی طرف سے عہدوں کو ختم کرنے اور ملازمین  
 کی خدمات کو ختم کرنے کے نوٹس جاری کرنے میں کی گئی کارروائی خراب تھی۔ پہلی وجہ یہ  
 کہ اس نے صنعتی تنازعات ایکٹ کی دفعہ 25-F (b) اور (c) کی خلاف ورزی کی اور  
 دوسری وجہ یہ کہ اس نے سی پی کی دفعہ 31 اور بیرار صنعتی تنازعات تصفیہ ایکٹ 1947 کی  
 دفعات کی خلاف ورزی کی۔

ہائی کورٹ نے پہلی دلیل کو مسترد کر دیا کہ سرکاری حکم کی خلاف ورزی ہوئی  
 ہے۔ دفعہ 47-A ایکٹ کا عدالت نے درخواست گزار کی اس دلیل کو بھی مسترد کر دیا  
 کہ حکومت کی طرف سے کی گئی کارروائی صنعتی تنازعات ایکٹ کی دفعہ 25-ایف (بی)  
 اور (سی) کی خلاف ورزی کی وجہ سے خراب تھی۔ ہائی کورٹ کی رائے یہ تھی کہ شق  
 9 کی ذیلی شق 3 ان کے ساتھ تنازعہ میں ہونے کی وجہ سے حکم کا قانون خراب تھا۔ 77  
 بمبئی تنظیم نوا ایکٹ کے تحت، لیکن اس نے قرار دیا کہ یہ شرط علیحدہ کرنے کے قابل تھی اور  
 اس کی غیر قانونی حیثیت اسکیم کے کام کو متاثر نہیں کرتی تھی۔ ہائی کورٹ نے درخواست  
 گزار کی اس دلیل کو بھی قبول کر لیا کہ حکومت کی طرف سے عہدوں کے خاتمے پر خدمات  
 کے خاتمے کے نوٹس جاری کرنے میں کی گئی کارروائی سی پی اور بیرار انڈسٹریل ڈسپوٹس  
 سیٹلمنٹ ایکٹ کی دفعہ 31 کی دفعات کی تعمیل نہیں کرتی ہے اور اس کے مطابق غلط  
 ہے۔ نتیجے میں، ہائی کورٹ نے عہدوں کے خاتمے کے لیے حکومت کی قرارداد اور اس کے  
 نتیجے میں جاری کیے گئے برطرفی کے نوٹس کو کالعدم قرار دے دیا۔ اس نے ایک ہدایت  
 جاری کرنے کا بھی حکم دیا، جس میں مہاراشٹر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کو "حکم  
 کے پیراگراف 9 کے ذیلی پیراگراف (3) کی شق کے تحت کوئی کارروائی نہ کرنے کی  
 ہدایت کی گئی ہے جو کسی بھی ملازم کے نقصان کے لیے خدمات کی شرائط کو تبدیل کرنے

سے متعلق ہے جو مقررہ دن، یعنی یکم جولائی 1961 سے فوراً پہلے پہلے مدعا علیہ کے ملازمین تھے۔ ”ہائی کورٹ کے ان احکامات کے خلاف ریاست مہاراشٹر، مہاراشٹر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن اور موٹر ٹرانسپورٹ کنٹرولر، مہاراشٹر نے اپیل کی ہے۔ اپیل کی سماعت پر ہائی کورٹ میں درخواست گزاروں کی جانب سے کوئی بھی ہمارے سامنے پیش نہیں ہوا۔ ہائی کورٹ کے اس فیصلے کی درستگی کہ 27 مئی 1961 کے حکم کی خلاف ورزی نہیں ہوئی۔ 47- ایکٹ کے اے کو ہمارے سامنے چیلنج نہیں کیا گیا تھا۔ نہ ہی ہائی کورٹ کا یہ فیصلہ کہ صنعتی تنازعات ایکٹ کی دفعہ 25-F (b) اور (c) کی خلاف ورزی کی وجہ سے عہدوں کو ختم کرنے اور ملازمین کی خدمات کو ختم کرنے کا حکومتی اقدام برا نہیں تھا، ہمارے سامنے زیر بحث آیا۔ لہذا ہم نے ان نتائج کی درستگی یا بصورت دیگر کا جائزہ نہیں لیا ہے اور اپیل کو اس بنیاد پر نمٹائیں گے کہ ان نکات پر فیصلہ درست ہے۔

اپیل کی حمایت میں پہلی دلیل یہ ہے کہ ہائی کورٹ کا یہ سوچنا غلط تھا کہ عہدوں کو ختم کرنے اور ان عہدوں پر ملازمین کی خدمات کو ختم کرنے کا حکم دیتے ہوئے حکومت نے سی پی کی دفعہ 31 اور بیرار انڈسٹریل ڈسپوٹس سیٹلمنٹ ایکٹ کی دفعات کی خلاف ورزی کی ہے۔ یہ حصہ ان الفاظ میں ہے:—

"31. (1) اگر کوئی آجر دفعہ 30 کے تحت طے شدہ کسی بھی اسٹینڈنگ آرڈر میں یا شیڈول II میں مذکور کسی صنعتی معاملے کے سلسلے میں تبدیلی لانے کا ارادہ رکھتا ہے، تو وہ ملازمین کے نمائندے کو مقررہ فارم میں اس طرح کے ارادے کا چودہ دن کا نوٹس دے گا۔

(2) آجر نوٹس کی ایک کاپی لیبر کمشنر، لیبر آفیسر اور ایسے دوسرے شخص کو بھیجے گا جو



مقرر کیا جائے اور نوٹس کی ایک کاپی اس احاطے میں کسی نمایاں جگہ پر بھی چپکے گا جہاں مجوزہ تبدیلی سے متاثرہ ملازمین ملازم ہیں اور ایسی دوسری جگہوں پر جہاں لیبر کمشنر کی طرف سے کسی بھی صورت میں خصوصی طور پر ہدایت کی جائے۔

(3) اس طرح کا نوٹس موصول ہونے پر متعلقہ ملازمین کا نمائندہ آجروں کے ساتھ بات چیت کرے گا۔

اس ایکٹ کے شیڈول II میں متعدد معاملات کا ذکر کیا گیا ہے، جن میں سے پہلا "ملازمت میں رکھے گئے افراد کی تعداد میں مستقل یا نیم مستقل نوعیت کی کمی کا ارادہ رکھتا ہے یا جس کی ملازمت فورس میجر کی وجہ سے نہیں کی جاتی ہے"۔ ہائی کورٹ میں جو دلیل غالب رہی وہ یہ تھی کہ تمام عہدوں کا خاتمہ شیڈول II میں اس آئٹم کے معنی میں مستقل کمی کے مترادف ہے۔ اگر یہ درست ہے تو ضروری ہے کہ حکومت کو دفعہ 31 میں بتائے گئے طریقہ کار پر عمل کرنا پڑے۔ ماننا چاہیے کہ ایسا نہیں کیا گیا تھا۔ اس لیے مختصر سوال یہ ہے کہ کیا کسی ادارے کے تمام عہدوں کا خاتمہ عہدوں میں کمی کے مترادف ہے۔ ہماری رائے میں، لفظ تخفیف صرف اس صورت میں استعمال کیا جاسکتا ہے جب تخفیف کے بعد کچھ باقی رہ جائے۔ خاتمے کو پوری چیز میں کمی کے طور پر بیان کرنا سمجھدار یا معقول نہیں لگتا۔ ہم ہائی کورٹ سے اتفاق کرنے سے قاصر ہیں کہ "ملازمت کرنے والے یا ملازمت کرنے والے افراد کی تعداد میں کمی" کی اصطلاح جیسا کہ شیڈول II کے آئٹم 1 میں مذکور ہے، تمام عہدوں کے خاتمے کا احاطہ کرتی ہے۔ ہماری رائے میں، عہدوں کو ختم کرنے اور ملازمین کی خدمات کو ختم کرنے کا حکومتی حکم سی پی اور بیرار انڈسٹریل ڈسپوٹس سیٹلمنٹ ایکٹ کی دفعہ 31 کے معنی میں تبدیلی کے مترادف نہیں ہے۔ اس لیے حکومت کو دفعہ 31 میں مذکور طریقہ کار پر عمل کرنے کی ضرورت نہیں تھی۔

یہ ہمیں ذیلی کل کی شرط کی صداقت کے بارے میں سوال پر لاتا ہے۔ ذیلی شق 3 شق 9 حکم سے۔ جیسا کہ پہلے ہی اشارہ کیا گیا ہے کہ کارکنوں کی دلیل یہ تھی کہ یہ شرط بمبئی تنظیم نوا ایکٹ کی دفعہ 77 کی دفعات کی خلاف ورزی ہے۔ اس سیکشن میں یہ شق شامل تھی کہ کسی کارپوریٹ ادارے، کوآپریٹو سوسائٹی یا کسی تجارتی ادارے یا صنعتی ادارے کے ذریعے تنظیم نو، تنظیم نو، انضمام یا تحلیل کے نتیجے میں کسی کارکن کی منتقلی یا دوبارہ ملازمت پر اس طرح کی منتقلی یا دوبارہ ملازمت کے بعد کارکن پر لاگو سروس کے شرائط و ضوابط اس کارکن کے لیے کم سازگار نہیں ہوں گے جو اس پر دوبارہ ملازمت کی منتقلی سے فوراً پہلے لاگو ہوتے ہیں۔ یہ بظاہر کارکنوں کی طرف سے تفویض کیا گیا تھا کہ اگرچہ ذیلی شق 3 شق 9 کا حکم نامے میں یقینی طور پر کہا گیا ہے کہ مہاراشٹر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن کا کسی بھی شخص کی خدمت کی شرائط کا تعین کرنے یا ان میں تبدیلی کرنے کا حق جو کارپوریشن کی خدمت میں برقرار ہے، بمبئی تنظیم نوا ایکٹ کی دفعہ 77 کی دفعات کے تابع تھا، ذیلی شق کی شق سے فائدہ اٹھایا جاسکتا ہے، جو کم از کم پہلی نظر میں یہ تجویز کرتا ہے کہ مرکزی حکومت کی منظوری سے کسی کارکن کی خدمت کی شرائط بمبئی تنظیم نوا ایکٹ کی دفعہ 77 کی دفعات کے باوجود اس کے نقصان کے لیے مختلف ہو سکتی ہیں۔ تاہم ہمیں مطلع کیا گیا ہے کہ اس طرح کی کوئی تبدیلی نہیں ہوئی ہے۔ درخواست میں خود کوئی مخصوص دعویٰ نہیں تھا کہ کسی بھی کارکن کے نقصان میں کوئی تغیر ہوا تھا۔ صرف اس خدشے کا اظہار کیا گیا کہ مستقبل میں تبدیلی آسکتی ہے۔ جو ابی حلف نامے میں حکومت نے کہا کہ جاری کردہ نوٹسوں میں منظور کردہ حکم نامے میں واضح طور پر ضمانت دی گئی ہے کہ سروس کی شرائط میں تبدیلی نہیں کی جائے گی۔ اگر یہ سوچنے کی کوئی وجہ ہوتی کہ سروس کی کسی بھی شرط میں کوئی تبدیلی ہوئی ہے یا یہ کہ مستقبل قریب میں اس طرح کی کسی تبدیلی کا کوئی امکان ہے، تو ہمارے لیے ضروری ہوتا کہ ہم اس شرط کی صداقت کے بارے میں سوال کا جائزہ لیں۔ تاہم، ایسا لگتا ہے کہ

کوئی تبدیلی نہیں کی گئی ہے اور ایسا لگتا ہے کہ مستقبل قریب میں کسی تبدیلی کا کوئی خدشہ نہیں تھا، ہم نے اس سوال کو کھلا چھوڑنا مناسب سمجھا ہے۔ خاص طور پر اس حقیقت کے پیش نظر کہ اس اپیل میں ہمارے سامنے کارکنوں کی نمائندگی نہیں کی گئی تھی۔ اس لیے ہم نے اپیل کنندہ کے ماہر وکیل سے اس سوال پر مکمل دلائل نہیں سنے ہیں۔

ہائی کورٹ کا یہ فیصلہ کہ شرطہ خراب ہے، اس لیے منسوخ رکھ دیا جاتا ہے اور یہ سوال فیصلے کے لیے کھلا چھوڑ دیا جاتا ہے اگر اور کب ایسا کرنا واقعی ضروری ہو جاتا ہے۔ ہمارے اس فیصلے کے پیش نظر کہ ہائی کورٹ نے یہ سوچ کر غلطی کی کہ سی پی اور بیرار انڈسٹریل ڈسپوٹس سیٹلمنٹ ایکٹ کی دفعہ 31 کو لاگو کرنا پڑا، ہائی کورٹ کے اس حکم کو برقرار نہیں رکھا جاسکتا جس میں عہدوں کے خاتمے کو کالعدم قرار دیا گیا ہو اور برطرفی کے نوٹس کو برقرار نہیں رکھا جاسکتا۔

ہم اس کے مطابق اپیل منظور کرتے ہیں، ہائی کورٹ کے اس حکم کو کالعدم قرار دیتے ہیں جس میں 29 مئی 1961 کی سرکاری قرارداد کو کالعدم قرار دیا گیا تھا جس میں عہدوں کے خاتمے کی ہدایت کی گئی تھی اور اس کے حکم کو بھی ختم کرنے کے نوٹس کو کالعدم قرار دیا گیا تھا۔ جیسا کہ ہم نے ذیلی شق 9 کی شق 3 کے جواز کے حوالے سے ہائی کورٹ کے فیصلے کو کالعدم قرار دے دیا ہے۔ حکم نامے کے تحت اور معاملے کو کھلا چھوڑ کر، ہائی کورٹ کی اس ہدایت کو بھی خارج کر دیا گیا ہے کہ شق کے تحت کوئی کارروائی نہیں کی جانی چاہیے۔ اخراجات کے حوالے سے کوئی آرڈر نہیں ہوگا۔

اپیل کی اجازت دی گئی۔

