S_1996_5_611_618

عدالت عظمیٰ رپوٹس 1996 ایس یو پی پی 5 ایس-سی-آر

یونین آف انڈیا اور دیگران

بنام-

کیشاب لال رائے اور دیگران

9 ستمبر 1996

جے-ایس-ورما اور بی-این-کرپال، جسٹسز

سروس کا قانون:

ریلوے-نجی ریلوے کمپنی رضا کارانہ طور پر اپنا کام بند کر رہی ہے-اس کے ملازمین کو ریلوے میں نئے آنے والوں کے طور پر مقرر کیا گیا ہے-پنشن کے مقاصد کے لیے ماضی کی خدمات کو شمار کرنے کا دعوی-ٹریبونل دعوی کی اجازت دیتا ہے-اپیل ہونے پر، تقرری اور انضمام دو مختلف معنی ہیں-جب نئے سرے سے مقرر کیا جاتا ہے، تو ماضی کی خدمات کو پنشن کے مقاصد کے لیے مدنظر نہیں رکھا جا سکتا۔

بھارت کا آئین 1950:

آرٹیکل 136-خصوصی اجازت کا دائرہ اختیار-درخواست نیچے کی عدالت عالیان میں نہیں اٹھائی گئی-اس طرح کی عرضی کو عدالت عظمیٰ کے سامنے پہلی بار اٹھانے کی اجازت نہیں ہے۔

جواب دہندگان ایک پرائیویٹ ریلوے کمپنی (اے ایس ایل ریلوے) کے ملازمین تھے، جس نے رضا کارانہ طور پر 15 فروری 1978 سے اپنا کام بند کر دیا تھا-ان کی مشکلات کو کم کرنے کے لیے، ان ملازمین کو ریلوے کی وزارت کی طرف سے مشرقی ریلوے کے جنرل منیجر کو 17 مارچ 1978 کو لکھے گئے خط کے ذریعے بھارتیہ ریلوے میں "تازہ داخلہ" کے طور پر مقرر کیا گیا تھا۔مذکورہ خط میں دیگر باتوں کے ساتھ واضح کیا گیا ہے کہ ان افراد کو تقرری کے لیے سمجھا جائے گا نہ کہ انضمام کے لیے۔اس خط کی شق V میں یہ شرط عائد کی گئی تھی کہ جواب دہندگان کو "عارضی ملازمین کے طور پر ریلوے میں ان کی تقرری کی تاریخ پر" پہلی بار بھرتی کیا جانا چاہیے۔

بھارتیہ ریلوے کے موجودہ قواعد کے مطابق پنشن کے فوائد صرف ان افراد کو دیے جاتے تھے جنہوں نے دس سال کی خدمت انجام دی تھی۔جواب دہندگان نے نمائندگی کی کہ ان کی طرف سے اے ایس ایل

ریلوے کو دی جانے والی خدمات کو انہیں پنشن کے فوائد دینے کے لیے شمار کیا جائے۔ نمائندگی مسترد ہونے کے بعد، مدعا علیہان نے سنٹرل ایڈمنسٹریٹو ٹریبونل سے رجوع کیا۔ جواب دہندگان کی درخواست کو ٹریبونل نے اس بنیاد پر منظور کیا کہ جواب دہندگان اور کے ایف ریلوے کے سابقہ ملازمین اسی طرح واقع تھے اور چونکہ ریلوے بورڈ نے پنشن کے فوائد دینے کے لیے کے ایف ریلوے کے ملازمین کی ماضی کی خدمات کو مدنظر رکھا تھا، اسی طرح کا فائدہ جواب دہندگان کو بھی دیا جانا چاہیے۔ اپیل گزاروں نے دعوی کیا کہ اے ایس ایل ریلوے اور کے ایف ریلوے کے سابق ملازمین کی حیثیت مختلف اور امتیازی تھی، جب کہ سابق کو حکومت بھارت نے اپنے قبضے میں لے لیا تھا، مؤخر الذکر رضا کارانہ طور پر ختم ہو گیا تھا۔ جواب دہندگان نے دعوی کیا کہ اے ایس ایل ریلوے کے کچھ سابق ملازمین جنھوں نے دیگر نجی ریلوے کمپنیوں میں شمولیت اختیار کی تھی، جنہیں بعد میں بھارتیہ ریلوے نے اپنے قبضے میں لے لیا تھا، انہیں پنشن کے فوائد دینے میں اے ایس ایل ریلوے کے ساتھ ان کی سابقہ خدمات کے فوائد دیے گئے تھے۔ یہ پیشکش پہلی بار اس عدالت سامنے اپیل میں کی گئی تھی۔

اپیل کی اجازت دیتے ہوئے، یہ عدالت

منعقد **.1.1** :**17** مارچ **1978** کے خط سے یہ واضح ہے کہ ریلوے کا ارادہ جواب دہندگان کو ان کی ماضی کی خدمات سے فائدہ پہنچانے کا نہیں تھا اور اسی وجہ سے ان کے انتخاب پر انہیں "مقرر" سمجھا جاتا تھا اور "جذب" نہیں کیا جاتا تھا اور ان کی تنخواہ بھی متعلقہ تنخواہ کے پیمانے پر کم سے کم مقرر کی جاتی تھی۔(**615**-جی)

.1.2 خط کی شق پنجم میں واضح طور پر ذکر کیا گیا ہے کہ جواب دہندگان کو پہلی بار "ریلوے میں عارضی ملازمین کے طور پر ان کی تقرری کی تاریخ پر" بھرتی کیا جانا تھا۔(**615**-ایچ، **616**-اے)

.2 اگرچہ **17** مارچ **1978** کے خط کی شق **IX** کے مطابق، نئے مقرر کردہ ملازمین کی خدمات پنشن کے قابل تھیں، لیکن خط میں کوئی شرط نہیں تھی کہ سابقہ نجی کمپنی میں ملازمین کی طرف سے فراہم کردہ خدمات کو پنشن کے فوائد دینے کے لیے مدنظر رکھا جائے گا۔(**616**-بی)

.3 کے ایف ریلوے کو بغیر کسی ذمہ داری کے مکمل طور پر خریدا گیا تھا اور اسے حکومت نے اپنے قبضے میں نہیں لیا تھا۔ کے ایف ریلوے کے کچھ ملازمین نے دیگر نجی ملکیت والی ریلوے کمپنیوں میں شمولیت اختیار کی جنہیں بعد میں بھارتیہ ریلوے نے جاری ادارے کے چالو کاروبار لیا اور ان کے ملازمین کو ان کی سابقہ مسلسل خدمات کا فائدہ دیا گیا۔ لہذا جواب دہندگان اور کے ایف ریلوے کے ملازمین مختلف بنیادوں پر

کھڑے ہیں اور ایک جیسے نہیں ہیں۔اے ایس ایل ریلوے کے معاملے میں، یہ رضا کارانہ طور پر لیکوئڈیشن میں چلا گیا اور اسے بھارتیہ ریلوے نے اپنے قبضے میں نہیں لیا اور نہ ہی خریدا۔(616-سی-ڈی؛ 617-ڈی)

.4 یہ دلیل کہ اے ایس ایل ریلوے کے کچھ ملازمین، جنہوں نے دوسری کمپنیوں میں شمولیت اختیار کی تھی، جنہیں بعد میں بھارتیہ ریلوے نے اپنے قبضے میں لے لیا تھا، ان ملازمین کی خدمات کو پنشن کے فوائد کے لیے شمار کیا گیا تھا اور اس طرح جواب دہندگان کی ماضی کی خدمات کو بھی شمار کیا جانا چاہیے، ٹریبونل کے سامنے نہیں اٹھایا گیا تھا، اگر یہ اٹھایا جاتا تو درخواست کنندگان کو جواب دینے کا موقع مل جاتا اور ٹریبونل اس پر فیصلہ سناتا۔اس دلیل کی درستگی پر کوئی فیصلہ نہ ہونے کی وجہ سے اسے اس عدالت میں پہلی بار اٹھانے کی اجازت نہیں دی جاسکتی۔(617-جی-ایچ)

دیوانی اپیلٹ کا دائرہ اختیار: 1994 کی دیوانی اپیل نمبر 5804۔

سنٹرل ایڈمنسٹریٹو ٹریبونل، پٹنہ کے 1989 کے او اے نمبر 113 کے فیصلے اور حکم سے۔

اپیل گزاروں کے لیے پی۔پی۔ملہوترا، پروین سوروپ اور وی۔سبّاراؤ۔

جواب دہندہ کے لیے ذاتی طور پر۔

جواب دہندگان نمبر 13-2 اور 63-15 کے لیے محترمہ راچنا جوشی اسار۔

عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے دیا گیا

کیرپال، جسٹس۔یہاں جواب دہندگان اصل میں آرا ساسارام لائٹ ریلوے (جسے اس کے بعد اے ایس ایل ریلوے کہا جاتا ہے) کے ملازمین تھے جو ایک نجی فریق کی ملکیت تھی۔اس کمپنی نے 15 فروری 1978 سے اپنا کام بند کر دیا۔جواب دہندگان سمیت ملازمین کو برطرفی کے نوٹس جاری کیے گئے، اور کمپنی نے قانون کے مطابق منسوخی کے فوائد ادا کیے۔

اے ایس ایل ریلوے کے برخاست ملازمین کی مشکلات کو کم کرنے کے لیے یہ فیصلہ کیا گیا کہ ان ملازمین کو بھارتیہ ریلوے میں نئے داخلے کے طور پر مقرر کیا جا سکتا ہے۔یہ فیصلہ 17 مارچ 1978 کو ریلوے کی وزارت کی طرف سے مشرقی ریلوے کے جنرل منیجر کو لکھے گئے خط میں موجود تھا۔مذکورہ خط میں وہ شرائط وضوابط تھے جن پر اے ایس ایل ریلوے کے ان سابقہ ملازمین کی تقرری کی جانی تھی۔

جواب دہندگان کو 17 مارچ 1978 کے مذکورہ فیصلے کے مطابق مشرقی ریلوے میں مقرر کیا گیا تھا۔اس وقت کے مروجہ قوانین کے مطابق بھارتیہ ریلوے میں ایک ملازم دس سال کی خدمت میں رہنے کے

بعد ہی پنشن کے فوائد کا اہل ہوتا ہے۔ جواب دہندگان نے اپیل گزاروں سے درخواست کی کہ سابقہ اے ایس ایل ریلوے میں ان کی طرف سے فراہم کردہ خدمات کو انہیں پنشن کے فوائد دینے کے مقصد سے مدنظر رکھا جائے۔ اس نمائندگی کو مسترد کر دیا گیا۔ اس کے بعد جواب دہندگان نے سنٹرل ایڈمنسٹریٹو ٹریبونل، پٹنہ بنچ، پٹنہ کے سامنے 1989 کا او اے نمبر 113 دائر کیا، جس میں درخواست کی گئی کہ انہیں پوری سروس یا اے ایس ایل ریلوے میں ان کی طرف سے دی گئی کم از کم کچھ فیصد یا کچھ سال کی سروس کو شمار کر کے پنشن کے فوائد ادا کیے جائیں تا کہ وہ کم از کم پنشن حاصل کرنے کے حقدار ہوں۔ اس عرضی کی حمایت میں جواب دہندگان نے مؤقف اختیار کیا کہ ریلوے بورڈ نے پنشن کے فوائد کے مقصد سے سابقہ کالی گھاٹ- فالٹا ریلوے (جسے بعد میں 'کے ایف ریلوے' کہا گیا ہے) کی طرف سے فراہم کی جانے والی سابقہ خدمات کی گنتی کی اجازت دی تھی۔ یہ پیش کیا گیا کہ جواب دہندگان کو یکساں فوائد نہ دینے سے ان کے ساتھ امتیازی سلوک کیا جا رہا ہے۔ ٹریبونل کے سامنے اپیل گزاروں کی دلیل یہ تھی کہ سابقہ نجی کمپنی یعنی اے ایس ایل ریلوے اور کے ایف ریلوے کے سابق ملازمین کی حیثیت مختلف تھی۔ یہ پیش کیا گیا کہ کے ایف ریلوے کے اثاثوں کو حکومت بھارت نے براہ راست خریداری کر کے اپنے قبضے میں لے لیا تھا جبکہ اے ایس ایل ریلوے رضاکارانہ طور پر لیکویڈیشن میں چلا گیا تھا اور اسے حکومت بھارت نے اپنے قبضے میں نہیں لیا تھا۔

16 ستمبر 1993 کے حکم نامے کے مطابق، جواب دہندگان کی طرف سے دائر درخواست کی اجازت دی گئی۔ یہ دیکھتے ہوئے کہ کے ایف ریلوے کی حیثیت جس کو اپنے قبضے میں لے لیا گیا تھا اور اے ایس ایل ریلوے کے ملازمین کی حیثیت، جسے اپنے قبضے میں نہیں لیا گیا تھا، کے درمیان کچھ فرق ہے، ٹریبونل نے اس کے باوجود فیصلہ دیا کہ اے ایس ایل ریلوے کے ملازمین نے طویل عرصے تک ایک نجی کمپنی کے ساتھ کام کیا تھا اور اس لیے ان کے ساتھ وہی سلوک کیا جانا چاہیے تھا جو کے ایف ریلوے اور دیگر کمپنیوں کے ملازمین کے ساتھ کیا گیا تھا۔

مذکورہ فیصلے کی درستگی کو چیلنج کرتے ہوئے اپیل گزاروں کی طرف سے پیش فاضل وکیل مسٹر پی پی ملہوترا نے دعوی کیا ہے کہ 17 مارچ 1978 کے مذکورہ خط میں واضح طور پر کہا گیا ہے کہ جواب دہندگان کی تقرری ایک نئی تقرری تھی اور ان کی ماضی کی ملازمت کو پنشن کے مقصد کے لیے نہیں قابل جا سکتا۔

جواب دہندہ نمبر 1، ذاتی طور پر پیش ہوئے، اور مسز راچنا جوشی اسار، دیگر جواب دہندگان کی جانب سے پیش ہونے والی فاضل وکیل، چاہے جو بھی ہو، نے پیش کیا کہ ان کا معاملہ کے ایف ریلوے کے ملازمین کے معاملے سے ملتا جلتا ہے۔ یہ تنازعہ میں نہیں تھا کہ بھارتیہ ریلوے میں ان کی تقرری پر کے ایف ریلوے

کے ملازمین کو ان کی ماضی کی خدمات کا فائدہ دیا گیا تھا اور یہ دعویٰ کیا گیا تھا کہ اس کی کوئی معقول وجہ نہیں تھی کہ وہی فوائد جواب دہندگان کو کیوں نہیں دیے جانے چاہئیں تھے۔ مختصراً عرض یہ تھا کہ مختلف نجی ریلوے کے تمام سابق ملازمین اسی طرح کے تھے اور مشرقی ریلوے میں ان کی تقرری پر ان کی طرف سے سابقہ نجی کمپنیوں میں دی جانے والی سابقہ خدمات کو پنشن کے مقصد کے لیے مدنظر رکھا جانا چاہیے۔

اے ایس ایل ریلوے کا تعلق ایک نجی فریق سے تھا۔ رضا کارانہ طور پر اس نے 19 فروری 1978 سے اپنا کام بند کر دیا۔ دلائل کے دوران یہ تسلیم کیا گیا کہ جواب دہندگان سمیت اس کمپنی کے ملازمین کو پروویڈنٹ فنڈ ادا کیا گیا تھا جو ان کے مذکورہ اے ایس ایل ریلوے کے ملازمین ہونے کی وجہ سے ان کے واجب الادا تھا۔ حکومت بھارت مدعا علیہ کی طرح ملازمین کو کوئی روزگار فراہم کرنے کی ذمہ داری کے تحت نہیں تھی۔ مذکورہ ملازمین کی مشکلات کو کم کرنے کے لیے ہی انہیں روزگار فراہم کرنے کے لیے ایک اسکیم تیار کی گئی تھی۔ 17 مارچ 1978 کے خط میں پیراگراف 2 میں کہا گیا ہے کہ ایسے ملازمین کو ان زمروں میں ملازمت کی پیشکش کر کے 'نئے داخلے کے طور پر' مقرر کرنے کا فیصلہ کیا گیا ہے جن کے لیے وہ موزوں پائے جاتے ہیں۔ ان ملازمین کی اہلیت کا جائزہ لینے کے مقصد سے ایک اسکریننگ کمیٹی تشکیل دی گئی تھی۔ یہ واضح کیا گیا کہ ان افراد کو تقرری کے لیے مدعو کیا جانا تھا، نہ کہ جذب کرنے کے لیے۔ تقرری کے خطوط مناسب اور طبی جانچ کے بعد ہی جاری کیے جانے تھے اور 17 مارچ 1978 کے خط کی شق V میں مزید یہ شرط عائد کی گئی تھی کہ جواب دہندگان کی طرح ان افراد کو "عارضی ملازمین کے طور پر ریلوے میں ان کی تقرری کی تاریخ پر پہلی بار بھرتی کیا گیا سمجھا جائے۔ ایسے ملازمین کی تنخواہ کم از کم متعلقہ نظرثانی شدہ پیمانے پر طے کی جانی تھی۔

مذکورہ خط سے یہ واضح طور پر پتہ چلتا ہے کہ ریلوے حکام کا ارادہ اے ایس ایل ریلوے کے نئے بھرتی شدہ سابقہ ملازمین کو ماضی کی خدمات کا کوئی فائدہ دینے کا نہیں تھا۔ یہی وجہ ہے کہ ان کے انتخاب پر انہیں "مقرر" سمجھا جانا تھا نہ کہ "جذب" اور ان کی تنخواہ بھی کم از کم متعلقہ پیمانے پر طے کی جانی تھی۔ معاملے کو شک سے بالاتر رکھنے کے لیے خط کی شق-5 میں واضح طور پر ذکر کیا گیا ہے کہ ان ملازمین کو پہلی بار "ریلوے میں عارضی ملازمین کے طور پر ان کی تقرری کی تاریخ پر" بھرتی کیا جانا تھا۔ اگرچہ 17 مارچ 1978 کے مذکورہ خط کی شق-1 میں کہا گیا تھا کہ ان نئے مقرر کردہ ملازمین کی خدمات پنشن کے قابل ہوں گی، لیکن خط میں اس بات کی کوئی شرط نہیں تھی کہ ان ملازمین کی طرف سے سابقہ نجی کمپنی میں دی جانے والی خدمات کو ان کی پنشن کی ادائیگی کے مقصد سے مدنظر رکھا جائے گا۔

اس صورت حال کا سامنا کرنا پڑا کہ تقرری کی شرائط جواب دہندگان کو ماضی کی خدمت کے فوائد کو

پنشن کے لیے شمار کرنے کا حق نہیں دیتی تھیں، جواب دہندگان کی جانب سے بنیادی زور یہ تھا کہ ان کے ساتھ امتیازی سلوک کیا جا رہا تھا۔ مختصراً عرض یہ تھا کہ اے ایس ایل ریلوے کے ایف ریلوے کی طرح ایک نجی ملکیت والی ہلکی ریلوے تھی۔ کے ایف ریلوے کے سابق عملے کو، 4 نومبر 1969 کو اس سلسلے میں لیے گئے فیصلے کے مطابق، بھارتیہ ریلوے میں ان کی تقرری پر، ان کی پوری ماضی کی خدمت کو پنشن کے فائدے کے لیے شمار کرنے کی اجازت دی گئی تھی اور اس لیے اس کی کوئی وجہ نہیں تھی کہ جواب دہندگان کے معاملے کو مختلف طریقے سے کیوں نمٹا جائے۔

اس دلیل کو 9 ستمبر 1994 کو اس وقت کے وزیر ریلوے کی طرف سے رکن پارلیمنٹ کو لکھے گئے خط اور اس کے ساتھ منسلک ایک نوٹ کا حوالہ دے کر بہتر طریقے سے نمٹا جا سکتا ہے۔ ایسا معلوم ہوتا ہے کہ یہاں جواب دہندگان کی جانب سے وزیر کو ایک نمائندگی بھیجی گئی تھی جس میں یہ دلیل دی گئی تھی کہ جواب دہندگان اور سابقہ کے ایف ریلوے کا معاملہ ایک جیسا تھا اور اس لیے جواب دہندگان کو ان کی ماضی کی خدمات کو شمار کرتے ہوئے پنشن کے فوائد بھی دیے جانے چاہئیں۔ 9 ستمبر 1994 کا جواب رکن پارلیمنٹ کو بھیجا گیا تھا جس میں کہا گیا تھا کہ کیس کے موقف کی وضاحت کرنے والا ایک نوٹ منسلک کیا گیا تھا۔ وزیر کے مذکورہ خط کے ساتھ مذکورہ نوٹ کا متعلقہ حصہ مندرجہ ذیل ہے:

" شری کے ایل رائے اور دیگر نے میکلوڈ اینڈ کمپنی کے تحت کالی گھاٹ فالٹا ریلوے (کے ایف) کے عملے کو دی گئی اسی طرح کی رعایت کی مشابہت پر پنشن کے فوائد دینے کی استدعا کی ہے۔

کے ایف ریلوے کو چالو کاروباری ادارے کے طور پر نہیں لیا گیا تھا بلکہ بغیر کسی ذمہ داری کے اثاثوں کی براہ راست خریداری کی بنیاد پر لیا گیا تھا۔ اسے 1.4.1957 پر اور اس سے بند کر دیا گیا تھا اور ان کے ملازمین کو معاوضے کی بنیاد پر نئے سرے سے مقرر کیا گیا تھا۔ ان میں سے کچھ ملازمین نے اسی کمپنی کے تحت احمد کٹوا، باکوڑا دامودر ریور، اور بردوان کٹوا لائٹ ریلوے میں شمولیت اختیار کی۔ میکلوڈ، جسے بعد میں بھارتیہ ریلوے نے چالو کاروباری ادارے کے طور پر اپنے قبضے میں لے لیا اور ان کے ملازمین اپنی سابقہ مسلسل خدمات کے فوائد سے لطف اندوز ہو رہے تھے۔ ان تبدیلیوں کے نتیجے میں ایک عجیب صورتحال پیدا ہوئی۔ اگرچہ میکلوڈ کمپنی کے زیر انتظام کے ایف ریلوے سے اضافی رقم حاصل کرنے والے اور بھارتیہ ریلوے میں نئے داخلے کے طور پر لیے جانے والے اپنی ماضی کی خدمات کو شمار نہیں کر سکتے تھے، لیکن جو لوگ اسی کمپنی کے تحت اے کے، بی کے اور بی ڈی آر میں شامل ہوئے، ان کے اقتدار سنبھالنے پر، لائٹ ریلوے پر ان کی ماضی کی خدمات کو پنشن کے فوائد کے لیے شمار کیا گیا۔ اس امتیازی سلوک کو ختم کرنے کے لیے،

4.11.1969 پر یہ فیصلہ کیا گیا کہ K. F. لائٹ ریلوے اسٹاف جنہیں پہلے نئے آنے والوں کے طور پر مانا جاتا تھا، انہیں بھی پنشن کے فوائد کے لیے K. F. ریلوے پر اپنی پوری سروس شمار کرنے کی اجازت دی جانی چاہیے۔

مذکورہ بالا سے یہ واضح ہوتا ہے کہ کے ایف اور اے ایس لائٹ ریلوے کے ملازمین کے معاملات مختلف بنیادوں پر کھڑے ہیں۔

مذکورہ نوٹ میں بیان کردہ حقائق واضح طور پر اس وجہ کو سامنے لاتے ہیں کہ کے ایف ریلوے کے سابق ملازمین کو پنشن کے فوائد کے مقصد سے بھارتیہ ریلوے میں ان کی ماضی کی خدمات کو شمار کرنے کا فائدہ کیوں دیا گیا تھا۔ اس سے یہ بھی ظاہر ہوتا ہے کہ جواب دہندگان اور سابقہ کے ایف ریلوے کے ملازمین ایک جیسے نہیں تھے اور اس لیے اس دلیل میں کوئی اہلیت نہیں ہے کہ جواب دہندگان کے ساتھ امتیازی سلوک کیا گیا تھا۔

اس کے بعد مسز اسارنے یہ دعوی کرنے کی کوشش کی کہ اے ایس ایل ریلوے کے معاملے میں بھی کچھ ملازمین ایسے تھے جنہوں نے دوسری کمپنیوں میں شمولیت اختیار کی تھی جنہیں اس وقت بھارتیہ ریلوے نے اپنے قبضے میں لے لیا تھا اور ان ملازمین کی ماضی کی خدمات کو پنشن کے فوائد کے لیے شمار کیا جارہا تھا۔ یہ دلیل ٹریبونل کے سامنے نہیں اٹھائی گئی۔ ٹریبونل کے سامنے دائر کی گئی درخواست میں بھی اس حوالے سے کوئی حقائق بیان نہیں کیے گئے ہیں۔ اگر یہ دلیل ٹریبونل کے سامنے دائر درخواست میں اٹھائی جاتی تو یہاں اپیل گزاروں کو جواب دینے کا موقع ملتا۔ ٹریبونل کی طرف سے کوئی فیصلہ نہیں کیا گیا ہے کہ آیا اس طرح کے مبینہ حقائق درست ہیں یا نہیں۔ اس دلیل کو پہلی بار اس عدالت میں اٹھانے کی اجازت نہیں دی جاسکتی۔

مذکورہ وجوہات کی بنا پر اپیل کی اجازت ہے۔ ٹریبونل کا حکم خارج کر دیا جاتا ہے اور ٹریبونل کے سامنے مدعا علیہان کی طرف سے دائر درخواست مسترد کر دی جاتی ہے۔ فریقین اپنے اخراجات خود برداشت کریں۔

ایچ۔ کے۔

اپیل منظور کی گئی۔

Sheikh Javiad Alam
I am the author of this document

15.07.24