==

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઇ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

==

એર ઈન્ડિયા લિમિટેડ અને અન્ય

વિરુદ્ધ

વિશાલ કપૂર અને અન્ય

૨૮ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૦૫

[રૂમા પાલ, ડૉ. એઆર. લક્ષ્મણન અને સી. કે. ઠક્કર, ન્યાયમૂર્તિઓ]

શ્રમ કાયદા:

ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭: કલમો ૨(કે), ૧૦(૧), ૧૨(૨), ૧૨(૫), ૧૮(૩), ૩૩(૧)(એ) અને ૩૩-એ.

એર ઈન્ડિયા દ્વારા નોકરીમાં રાખવામાં આવેલા પાઇલટોની સિનિયોરિટી—એર લાઇન્સ ટ્રાન્સપોર્ટ પાઇલટ લાયસન્સ (એ.એલ.ટી.પી.) અને કોમર્શિયલ પાઇલટ લાયસન્સ (સી.પી.એલ.) ધારકો વચ્ચે પરસ્પર સિનિયોરિટી—વિવાદનો મુખ્ય મુદ્દો એ હતો કે શું સિનિયોરિટીની ગણતરી

પાઈલટને એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ મળ્યું તે દિવસથી કરવાની હતી કે પછી પાઈલટ માત્ર સી.પી.એલ. સાથે સેવામાં દાખલ થયો તે દિવસથી—એર ઈન્ડિયાના જણાવ્યા મુજબ, 'અધિકારી જૂથ' જેઓ તમામ ભૂતપૂર્વ ભારતીય વાયુસેના અથવા નૌકાદળના પાઈલટો હતા અને એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ ધરાવતા હતા તેઓ સી.પી.એલ. ધરાવતા પાઈલટો કરતાં સિનિયોરિટી મેળવવા માટે હકદાર હતા કારણ કે તેઓએ સી.પી.એલ. ધારકો પહેલાં એ.એલ.ટી.પી. મેળવ્યું હતું—૧૯૯૮ માં ઈન્ડિયન પાઈલટ્સ ગિલ્ડ અને એર ઈન્ડિયા વચ્ચે એક સમાધાન થયું હતું—૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) માં એનેક્ષર ડી માં સી.પી.એલ. ધારકોને ક્રમ નં. ૧૭૩ થી ૧૭૮ પર અને 'અધિકારી જૂથ' ને ક્રમ નં. ૨૦૫ થી ૨૧૮ સામે મૂકવામાં આવ્યા હતા—'અધિકારી જૂથ' દ્વારા ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) ને પડકારતી રિટ અરજી દાખલ કરવામાં આવી—ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમની કલમ ૧૮(૩) ને ધ્યાનમાં રાખીને ૧૯૯૮ નું સમાધાન તમામ કામદારો માટે બંધનકર્તા છે તેમ ઠેરવીને હાઈકોર્ટે અરજી ફગાવી દીધી—એમ પણ ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે આવો પડકાર હાઈકોર્ટ સમક્ષ તેના રિટ અધિકારક્ષેત્રમાં પડકારનો વિષય બની શકે નહીં—શુદ્ધતા—કોર્ટે ઠેરવેલ કે: તથ્યનો વિવાદિત પ્રશ્ન સામાન્ય રીતે ત્યારે ઊભો થાય છે જ્યારે કોઈ અરજદાર તથ્યો પર એવો કેસ રજૂ કરે કે જેનો સામાવાળાઓ દ્વારા વિરોધ કરવામાં આવ્યો હોય—સી.પી.એલ. ધારકોએ પોતાનો કેસ ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) પર આધારિત રાખ્યો હતો—'અધિકારી જૂથ' એવી દલીલ કરી હતી કે આ સમાધાન ગિલ્ડના હોદ્દેદારો અને એર ઈન્ડિયાના વરિષ્ઠ અધિકારીઓ દ્વારા આચરવામાં આવેલી છેતરપિંડી અને દૂષિત ઈરાદાથી દૂષિત થયેલું હતું, જેથી તેમના પુત્રો અને પુત્રીઓ જેઓ સી.પી.એલ. ધારકો હતા તેમને ગેરવાજબી લાભ આપવામાં આવે—જો આ આક્ષેપો સાબિત થાય તો તે ૧૯૯૮ ના સમાધાનને, જ્યાં સુધી તે અધિકારી જૂથની સિનિયોરિટીને અસર કરતું હતું ત્યાં સુધી, રદબાતલ કરવા માટે પૂરતા હતા—હાઈકોર્ટે તેના પર ધ્યાન આપ્યું ન હતું કારણ કે તેનું માનવું હતું કે તેનાથી કાર્યવાહીના અલગ કારણ પર વિચારણા થશે—આ તારણ ખોટું હતું કારણ કે તે પુરાવાના બોજ અને કાર્યવાહીના કારણ

વચ્ચેના ગૂંચવાડા પર આધારિત હતું—ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ હેઠળ કોઈ ન્યાયાલય કે ટ્રિબ્યુનલે આ આક્ષેપોની ગુણદોષ પર ચકાસણી કરી ન હતી—તેથી, હાઈકોર્ટે રિટ અરજીમાં આ બાબતોનો નિર્ણય કરવો જોઈતો ન હતો પરંતુ પક્ષકારોને યોગ્ય ફોરમ સમક્ષ પોતાના ઉપાય શોધવા માટે છોડી દેવા જોઈતા હતા.

ઔદ્યોગિક ટ્રિબ્યુનલ—એરક્રાફ્ટ રૂલ્સ, ૧૯૩૭, પરિશિષ્ટ ૩.

અપીલકર્તા કંપની, જે ભારત સરકારની માલિકીની છે, તેણે તેના વિમાનોના સંચાલન માટે પાઇલટ–ઇન–કમાન્ડ અને કો–પાઇલો રાખ્યા હતા. ૧૯૮૬ સુધી માત્ર એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ ધરાવતા પાઇલટો જ કો–પાઇલો તરીકે નિમણૂક માટે પાત્ર હતા. ૧૯૮૬ થી સી.પી.એલ. ધારકોને પ્રોબેશનરી કો–પાઇલો તરીકે ભરતી કરવામાં આવ્યા હતા, જે શરતે કે તેઓ પાંચ વર્ષમાં એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ મેળવી લેશે. ૧૯૮૯ માં એક સમાધાન થયું હતું જેમાં ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ સાથે કંપનીમાં જોડાતા પાઇલટો હંમેશા એ.એલ.ટી.પી. વગર કંપનીમાં પહેલેથી નોકરી કરતા કો–પાઇલો કરતાં લાઇન સિનિયોરિટીમાં આગળ રહેશે. ત્યારબાદ ૧૯૯૪ માં જારી કરાયેલ જાહેરાતમાં કો–પાઇલો માટે એ.એલ.ટી.પી. ની લાયકાત નિર્ધારિત કરવામાં આવી હતી. ૧૯૯૫ માં સામાવાળા ૭ થી ૧૨, જેઓ તમામ એ.એલ.ટી.પી. ધારકો હતા અને વાયુસેના/નૌકાદળના ભૂતપૂર્વ પાઇલટ હતા ('અધિકારી જૂથ'), તેઓ સેવામાં જોડાયા. ૧૯૯૮ માં ગિલ્ડ અને કંપની વચ્ચે નવું સમાધાન થયું જેની કલમ ૭(સી) હેઠળ સી.પી.એલ. ધારકોને સિનિયોરિટી લિસ્ટમાં અધિકારી જૂથ કરતાં આગળ મૂકવામાં આવ્યા. અધિકારી જૂથે તેને હાઈકોર્ટ સમક્ષ પડકાર્યો હતો, પરંતુ તેમની રિટ અરજી ફગાવી દેવામાં આવી હતી. ત્યારબાદ અધિકારી જૂથે ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૩૩–એ હેઠળ નેશનલ ઈન્ડસ્ટ્રિયલ ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ ફરિયાદ દાખલ કરી હતી, જે પાછળથી પાછી ખેંચી લેવામાં આવી હતી. ત્યારબાદ અધિકારી જૂથે સમાધાન અધિકારી સમક્ષ કલમ ૧૨ હેઠળ સિનિયોરિટી અંગે વિવાદ ઉઠાવ્યો હતો. સમાધાન

અધિકારીએ કંપનીને ભલામણ કરી હતી જેને કંપનીના ચેરમેને સ્વીકારી હતી અને સી.પી.એલ. ધારકોના કમાન્ડ તાલીમના પત્રો રદ કર્યા હતા.

હાઈકોર્ટે 'અધિકારી જૂથ' ના એ પ્રાથમિક વાંધાને નકારી કાઢીને રિટ અરજદારો દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી રિટ અરજી મંજૂર કરી હતી કે રિટ અરજદારોને ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) ના ભંગ સંબંધિત તેમની ફરિયાદ માટે ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ હેઠળના યોગ્ય ફોરમ સમક્ષ જવું જોઈતું હતું. આથી આ અપીલ દાખલ કરવામાં આવી.

અપીલ મંજૂર કરતાં, કોર્ટે—

ઠેરવ્યું: ૧. સામાવાળા ૭ થી ૧૨ ના પ્રાથમિક વાંધાને નકારી કાઢવામાં હાઈકોર્ટે ભૂલ કરી હતી, જેમાં જણાવાયું હતું કે રિટ અરજદારોને ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) ના ભંગ અંગેની તેમની ફરિયાદ માટે ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ હેઠળના યોગ્ય ફોરમ સમક્ષ મોકલવા જોઈતા હતા. હાઈકોર્ટે પોતે જ નોંધ્યું હતું તેમ એક ગંભીર તથ્યપૂર્ણ વિવાદ અસ્તિત્વમાં હતો. 'અધિકારી જૂથ' દ્વારા એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે ૧૯૯૮ નું સમાધાન ઈન્ડિયન પાઈલટ્સ ગિલ્ડના હોદ્દેદારો અને પ્રથમ અપીલકર્તાના કેટલાક અધિકારીઓ તરફથી કરવામાં આવેલી છેતરપિંડી અને દૂષિત ઈરાદાથી દૂષિત થયેલું હતું. 'અધિકારી જૂથ' નો દાવો એ છે કે ગિલ્ડના વરિષ્ઠ અધિકારીઓ અને પ્રથમ અપીલકર્તાએ કપટપૂર્વક ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) સ્વીકારી હતી જેથી તેમના પુત્રો અને પુત્રીઓ જેઓ સી.પી.એલ. ધારકો હતા તેમને પ્રથમ અપીલકર્તાની સ્થાપિત જરૂરિયાતો અને પ્રથાથી વિપરીત જઈને ગેરવાજબી લાભ આપવામાં આવે. જો આવા આક્ષેપો સાબિત થાય, તો તે ૧૯૯૮ ના સમાધાનને, જ્યાં સુધી તે 'અધિકારી જૂથ' ની સિનિયોરિટીને અસર કરતું હતું ત્યાં સુધી, રદબાતલ કરવા માટે પૂરતા બનશે. [૬૮૬–ડી–ઈ–એફ]

હર્બર્ટસન્સ લિ. વિરુદ્ધ ધ વર્કમેન ઓફ હર્બર્ટસન્સ લિ., [૧૯૭૬] ૪ એસ.સી.સી. ૭૩૬; કે.સી.પી. લિ. વિરુદ્ધ પ્રિસાઈડિંગ ઓફિસર, [૧૯૯૬]

૧૦ એસ.સી.સી. ૪૪૬ અને નેશનલ એન્જિનિયરિંગ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિ. વિરુદ્ધ સ્ટેટ ઓફ રાજસ્થાન, [૨૦૦૦] ૧ એસ.સી.સી. ૩૭૧, નો સંદર્ભ લેવામાં આવ્યો.

૨. તથ્યનો વિવાદિત પ્રશ્ન સામાન્ય રીતે ત્યારે ઊભો થાય છે જ્યારે કોઈ અરજદાર તથ્યો પર એવો કેસ રજૂ કરે કે જેનો સામાવાળાઓ દ્વારા વિરોધ કરવામાં આવે. આ સ્વાભાવિક છે, કારણ કે અરજદાર પોતાની જાતે એમ કહેશે તેવી અપેક્ષા રાખી શકાય નહીં કે જે તથ્યો પર દાવો આધારિત છે તે વિવાદિત છે. જોકે એવું બની શકે કે કોર્ટ અરજીમાં કરાયેલા દાવાના સ્વરૂપની ચકાસણી કરીને એવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચે કે ઉઠાવવામાં આવેલા તથ્યપૂર્ણ મુદ્દાઓ પ્રથમ દ્રષ્ટિએ જ વિવાદાસ્પદ છે અને અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ અધિકારક્ષેત્ર વાપરવાનો પ્રારંભિક તબક્કે જ ઇનકાર કરે, છતાં પણ સામાન્ય રીતે સામાવાળાઓને બાબત અંગે પોતાનું વલણ રજૂ કરવાની તક મળ્યા પછી વિવાદ સપાટી પર આવે છે. પ્રસ્તુત કેસમાં પણ આવું જ બન્યું હતું. રિટ અરજદારોએ પોતાનો કેસ ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) સાથે વંચાણે લેવાતા એનેક્ષર ડી પર આધારિત રાખ્યો હતો. સામાવાળાઓએ દલીલ કરી હતી કે આ સમાધાન છેતરપિંડીથી દૂષિત હતું. સ્વાભાવિક રીતે, આ સાબિત કરવાનો બોજ સામાવાળાઓ પર રહેશે. આજ દિન સુધી કોઈ કોર્ટ કે ટ્રિબ્યુનલે 'અધિકારી જૂથ' દ્વારા કરવામાં આવેલા આક્ષેપોની ગુણદોષ પર ચકાસણી કરી નથી. હાઇકોર્ટે બે કારણોસર આ આક્ષેપોને સંપૂર્ણપણે નકારી કાઢ્યા હતા. પ્રથમ કારણ એ હતું કે તે કાર્યવાહીના એક અલગ કારણ પર વિચારણા કરવા સમાન થશે. આ નિષ્કર્ષ ભૂલભરેલો હતો કારણ કે તે પુરાવાના બોજ અને કાર્યવાહીના કારણ વચ્ચેના ગૂંચવાડા પર આધારિત હતો. [૬૮૭-બી-સી-ડી]

એ.બી.એલ. ઈન્ટરનેશનલ લિ. વિરુદ્ધ એક્સપોર્ટ ક્રેડિટ ગેરંટી કોર્પોરેશન ઓફ ઈન્ડિયા, [૨૦૦૪] ૩ એસ.સી.સી. ૫૫૩ અને લાઇફ ઇન્સ્યોરન્સ કોર્પોરેશન ઓફ ઈન્ડિયા વિરુદ્ધ ડી.જે. બહાદુર, [૧૯૮૧] ૧ એસ.સી.સી. ૩૧૫, પર આધાર રાખવામાં આવ્યો.

૩.૧. ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ ની કલમ ૩૩–એ હેઠળ 'અધિકારી જૂથ' ની ફરિયાદ કાયદેસર રીતે ચાલવાપાત્ર હતી તેવો કોઈનો કેસ નથી. વાસ્તવમાં પ્રથમ અપીલકર્તા અને ગિલ્ડ બંનેએ આ આધારે ફરિયાદનો વિરોધ કર્યો હતો. કલમ ૩૩–એ પેન્ડિંગ સંદર્ભમાં ફરિયાદ દાખલ કરવાની પરવાનગી આપે છે જ્યાં કોઈ નોકરીદાતા ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૦(૧) હેઠળના સંદર્ભ અનુસાર કાર્યવાહી ચાલુ હોવા દરમિયાન તે જ અધિનિયમની કલમ ૩૩ ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરે. કલમ ૩૩(૧)(એ) નો સંબંધિત ભાગ નોકરીદાતાને કાર્યવાહી શરૂ થતાં પહેલાં તરત જ તેમને લાગુ પડતી સેવાની શરતોમાં "આવા વિવાદમાં સંબંધિત કામદારો" ના હિત વિરુદ્ધ ફેરફાર કરવા પર પ્રતિબંધ મૂકે છે. એર ઈન્ડિયા અને તેના કામદારો વચ્ચેના કોઈપણ વિવાદ સંબંધિત કોઈ કાર્યવાહી પેન્ડિંગ ન હતી જેમાં 'અધિકારી જૂથ' કલમ ૩૩–એ હેઠળ ફરિયાદ દાખલ કરી શક્યું હોત. ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ પેન્ડિંગ વિવાદ પ્રથમ અપીલકર્તા અને તેના કામદારો વચ્ચેના વિવાદ સંબંધિત ન હતો. તે ઈન્ડિયન એરલાઈન્સ અને તેના કામદારો વચ્ચેનો વિવાદ હતો જે મૂળભૂત રીતે એ પ્રશ્ન પર હતો કે શું બાદમાં જણાવેલા કામદારો પ્રથમ અપીલકર્તાના કર્મચારીઓ જેવી જ સેવાની શરતો અને નિયમો મેળવવા માટે હકદાર હતા. [૬૮૯–બી–ઈ]

૩.૨. આવા સંજોગોમાં કલમ ૩૩–એ હેઠળની ફરિયાદ પાછી ખેંચી લેવાથી અધિકારી જૂથ નવો ઔદ્યોગિક વિવાદ ઉઠાવવાથી વંચિત થતું ન હતું. અધિકારી જૂથે આ જ કરવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો. તેણે સમાધાન અધિકારીનો સંપર્ક કર્યો હતો. એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે આ દાવાની સમાધાન અધિકારી દ્વારા તપાસ કરવામાં આવી હતી, જેમની ફરજ ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૨(૨) હેઠળ વિવાદોનું વાજબી અને સૌહાર્દપૂર્ણ સમાધાન કરાવવાનો પ્રયાસ કરવાની છે. સમાધાન અર્ધિકારી દ્વારા પ્રથમ અપીલકતા ને ભલામણ કરવામાં આવી હતી. સમાધાન માટેની ભલામણ પ્રથમ અપીલકર્તાના મેનેજમેન્ટ દ્વારા સ્વીકારવામાં આવી

હોવાથી, યોગ્ય સરકાર કલમ ૧૨(૫) હેઠળ ઔદ્યોગિક ટ્રિબ્યુનલને સંદર્ભ આપી શકે તે માટે સમાધાન અધિકારી દ્વારા કલમ ૧૨(૪) હેઠળ સમાધાનની નિષ્ફળતાનો અહેવાલ આપવાનો કોઈ પ્રશ્ન ઉપસ્થિત થતો ન હતો. શું આ પ્રક્રિયા દ્વારા ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) અને એનેક્ષર ડી માં ફેરફાર કરી શકાય તે ફરીથી ૧૯૪૭ ના અધિનિયમ હેઠળ યોગ્ય ફોરમ દ્વારા ઉકેલ માંગી લેતો પ્રશ્ન છે. [૬૮૯–એફ–એચ; ૬૯૦–એ]

૪. સ્વીકાર્ય રીતે, ૧૯૯૮ નું સમાધાન અપેક્ષા મુજબ દાખલ કરવામાં આવ્યું ન હતું કે સંમતિ એવોર્ડ મેળવવામાં આવ્યો ન હતો, જોકે રિટ અરજીમાં આ મુદ્દો ઉઠાવવામાં આવ્યો ન હતો. પરંતુ અગાઉની રિટ અરજીમાં પસાર કરાયેલા હુકમ દ્વારા સામાવાળા ૭ થી ૧૨ સામે આ મુદ્દો નિર્ણિત થઈ ચૂક્યો છે જેમાં જણાવાયું હતું કે ૧૯૯૮ નું સમાધાન એ ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૮(૩) હેઠળનું સમાધાન હતું. તેમ છતાં, ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૨(કે) ના વાક્યપ્રયોગના અર્થમાં ઓછામાં ઓછું સી.પી.એલ. ધારકો અને 'અધિકારી જૂથ' વચ્ચે એક નવો ઔદ્યોગિક વિવાદ ઊભો થયો છે કે શું ૧૯૯૮ નું સમાધાન કલમ ૧૮(૩) હેઠળ હોવા છતાં, જે કથિત સંજોગો હેઠળ તે થયું હતું તેના કારણે અમાન્ય બન્યું હતું. આ ઉપરાંત, 'અધિકારી જૂથ' ઓછામાં ઓછી એવી દલીલ કરી શકે છે કે ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) માં પાછળથી કરાયેલા સુધારાઓ જેના દ્વારા એ.એલ.ટી.પી. ની જરૂરિયાતમાં ફેરફાર કરવામાં આવ્યો અને આખરે તેને દૂર કરવામાં આવી તે માન્ય ન હતા અને કલમ ૧૮(૩) હેઠળના સમાધાનનો ભાગ બનતા ન હતા. આ તમામ વિવાદો ૧૯૪૭ ના અધિનિયમ હેઠળ ઔદ્યોગિક ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા યોગ્ય રીતે ન્યાયનિર્ણય કરવા યોગ્ય છે. [૬૯૦–ઈ–જી]

૫. રિટ અરજી મંજૂર કરતો હાઈકોર્ટનો નિર્ણય એવા કારણો પર આધારિત હતો જે ટકાવી શકાય તેમ નથી. પરિણામે, સામાવાળા ૭ થી ૧૨ અને રિટ અરજદારો વચ્ચે સિનિયોરિટીનો મુદ્દો નિર્ણિત થઈ ગયો હતો તેવા તેના તારણો પણ ભૂલભરેલા હતા. તેથી, સામાવાળા નં. ૩ દ્વારા રિટ અરજદારોને આપવામાં

આવેલા કમાન્ડ તાલીમના પત્રો રદ કરતા પત્રો કાયદેસર રીતે જારી કરી શકાયા હોત કે કેમ તે પ્રશ્ન, પક્ષકારો વચ્ચે ઉઠાવવામાં આવેલા અન્ય મુદ્દાઓ સાથે હજુ પણ ખુલ્લો છે અને આખરે સક્ષમ ઔદ્યોગિક ફોરમ દ્વારા તેનો નિર્ણય લેવો પડશે, જેમ કે હાઈકોર્ટના અગાઉના નિર્ણય દ્વારા યોગ્ય રીતે ઠેરવવામાં આવ્યું હતું. [૬૯૦–એચ; ૬૯૧–એ–ડી]

૬. હાલમાં બે વિકલ્પો ઉપલબ્ધ છે. હાઈકોર્ટના વાદગ્રસ્ત નિર્ણયને રદબાતલ કરી શકાય છે અને રિટ અરજી ફગાવી દઈને અપીલ મંજૂર કરી શકાય છે, જેનાથી પક્ષકારોને ઔદ્યોગિક ફોરમ સમક્ષ તેમના વિવાદોનો નિકાલ કરવાની છૂટ મળશે. આ માટે વિવાદ ઉઠાવવો પડશે અને યોગ્ય સરકાર દ્વારા ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૦(૧) હેઠળ સંદર્ભનો હુકમ પસાર કરવો પડશે. બીજી તરફ, આ કોર્ટ દ્વારા વિવાદ ઘડી કાઢવામાં આવી શકે છે અને પક્ષકારોને સંદર્ભના હુકમ માટે યોગ્ય સરકારનો સંપર્ક કરવાનો નિર્દેશ આપી શકાય છે. અપીલકર્તાઓ અને સામાવાળા ૭ થી ૧૨ દ્વારા આ બાદમાં જણાવેલા માર્ગ પર ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે. [૬૯૧–બી–ઈ]

૭. રાષ્ટ્રીય એરલાઈન્સના સંબંધમાં ઔદ્યોગિક અશાંતિ ટાળવાની જરૂર છે. 'અધિકારી જૂથ' ૧૯૯૭ થી તેમની ફરિયાદ રજૂ કરી રહ્યું છે તે હકીકત ઉપરાંત, પાઈલટો વચ્ચેની પરસ્પર સિનિયોરિટીનો મુદ્દો તાકીદે ઉકેલવાની જરૂર છે કારણ કે તેમાં મુસાફર વિમાનોના કમાન્ડના મુદ્દાઓ અને સ્વાભાવિક રીતે શોર્ટફોલની સંભવિત માંગણીઓનો સમાવેશ થાય છે. [૬૯૧–ઈ–એફ]

હિન્દુસ્તાન સ્ટીલ વર્ક્સ કન્સ્ટ્રક્શન લિ. વિરુદ્ધ હિન્દુસ્તાન સ્ટીલ વર્ક્સ કન્સ્ટ્રક્શન લિ. એમ્પ્લોઈઝ યુનિયન, જેટી (૨૦૦૫) ૭ એસ.સી.૨૭૩, નો સંદર્ભ લેવામાં આવ્યો.

૮. આ દરમિયાન, ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) અને એનેક્ષર ડી કાર્યરત રહેશે પરંતુ રિટ અરજદારોએ ૧૯૯૮ ના સમાધાન હેઠળ શોર્ટફોલનો દાવો કરવો જોઈએ નહીં. જોકે, આ વ્યવસ્થામાંથી ઉદ્ભવતી શોર્ટફોલની

કોઈપણ રકમ અપીલકર્તાઓ દ્વારા ઔદ્યોગિક અદાલતમાં જમા કરાવવી આવશ્યક છે જે તેને કોઈપણ રાષ્ટ્રીયકૃત બેંકમાં ફિક્સ્ડ ડિપોઝિટમાં રાખશે, જે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરવામાં આવી શકે તેવા કોઈપણ વચગાળાના કે આખરી એવોર્ડને આધીન રહેશે. [૬૯૨–બી–સી]

૯. એવો નિર્દેશ આપવામાં આવે છે કે યોગ્ય સરકાર નીચેના પ્રશ્નો યોગ્ય ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ ન્યાયનિર્ણય માટે મોકલશે:

(એ) શું 'અધિકારી જૂથ' દ્વારા આક્ષેપ કર્યા મુજબ છેતરપિંડી, ગેરવાજબી પ્રભાવ વગેરેના કારણોસર ૧૯૯૮ નું સમાધાન અથવા તેનો કોઈપણ ભાગ રદબાતલ થવાપાત્ર છે?

(બી) શું કો–પાઈલો માટે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સની આવશ્યકતા જરૂરી હતી?

(સી) શું લાઈન સિનિયોરિટી યાદીમાં સી.પી.એલ. ધારકો કરતાં 'અધિકારી જૂથ' સિનિયોરિટી મેળવવા માટે હકદાર હતું?

(ડી) અધિકારી જૂથના કેસ અંગે સમાધાન અધિકારીની ભલામણ અને એર ઈન્ડિયા દ્વારા તેની સ્વીકૃતિની કાનૂની અસર શું છે?

(ઈ) પક્ષકારો કયા અનુતોષ માટે હકદાર છે? [૬૯૨–ડી–એફ]

સિવિલ એપેલેટ હકૂમત: સિવિલ અપીલ નં. ૫૯૧૯/૨૦૦૫.

બોમ્બે હાઈકોર્ટ દ્વારા ડબલ્યુ.પી. નં. ૩૧૦૮/૨૦૦૪ માં આપવામાં આવેલ તારીખ ૧૦.૩.૨૦૦૫ ના ચુકાદા અને હુકમ સામે.

સાથે

સી.એ. નં. ૫૯૩૬/૨૦૦૫ અને ૫૯૨૦, ૨૦૦૫ ની સી.એ. નં. ૫૯૨૧

અને ૫૯૨૨.

અપીલકર્તાઓ વતી ગોપાલ સુબ્રમણ્યમ, જયદીપ ગુપ્તા, વી. બી. જોશી, આર. કીવી, કે. કુમાર, પી. ધીંગરા, એસ. એમ. જાધવ, એચ. ગુપ્તા અને બી. કે. સાહ.

સામાવાળાઓ વતી એચ. એન. સાલ્વે, પ્રવીણ ગૌતમ, વી. ક્રિષ્નન, એમ. ગ્રોવર, એન. ગૌરે, આર. એન. કરંજાવાલા, એન. બહલ, પી. બઘેલ અને શ્રીમતી માણિક કરંજાવાલા.

કોર્ટનો ચુકાદો ન્યાયમૂર્તિ રૂમા પાલ દ્વારા આપવામાં આવેલ.

વિશેષ પરવાનગી મંજૂર કરવામાં આવે છે.

આ અપીલો પ્રથમ અપીલકર્તા, એર ઈન્ડિયા લિમિટેડ દ્વારા નોકરીમાં રાખવામાં આવેલા સહ-પાયલોટોની સેવાજ્યેષ્ઠતા બાબતના વિવાદમાંથી ઉદ્ભવે છે. વિવાદિત પક્ષકારો સહ-પાયલોટોના બે જૂથો છે, અર્થાત સામાવાળા નં. ૧ થી ૬ (જે હવે પછી 'રિટ અરજદારો' તરીકે ઉલ્લેખિત છે) અને સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨. વિવાદનું મુખ્ય કારણ એ છે કે સહ-પાયલોટ તરીકેની સેવાજ્યેષ્ઠતાની ગણતરી પાયલોટ એર લાઈન્સ ટ્રાન્સપોર્ટ પાયલોટ લાયસન્સ (એ.એલ.ટી.પી.) મેળવે તે દિવસથી કરવાની છે કે પાયલોટ માત્ર કોમર્શિયલ પાયલોટ લાયસન્સ (સી.પી.એલ.) સાથે પ્રથમ અપીલકર્તાની સેવામાં જોડાય તે દિવસથી કરવાની છે. એરક્રાફ્ટ રૂલ્સ, ૧૯૩૭ ના પરિશિષ્ટ ૨ માં પૂરી પાડવામાં આવેલ જોગવાઈ મુજબ એ.એલ.ટી.પી. અને સી.પી.એલ. વચ્ચેનો તફાવત અન્ય બાબતોની સાથે એ છે કે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સધારક પાસે ઓછામાં ઓછા ૧૫૦૦ કલાકનું ઉડ્ડયન હોય છે જેમાંથી ૫૦૦ કલાક પાયલોટ-ઈન-કમાન્ડ તરીકેના હોય છે. સી.પી.એલ. ધારક પાસે ૨૫૦ ઉડ્ડયન કલાકો હોવા જરૂરી છે જેમાં ૧૫૦ કલાક પાયલોટ-ઈન-કમાન્ડ તરીકેના હોય છે. જોકે આ નોંધવા સિવાય, અમે આ વિવાદનો નિર્ણય કરવાનો પ્રસ્તાવ કરતા નથી

કારણ કે અમારી સમક્ષ નિર્ણય માટે વાસ્તવમાં જે મુદ્દો ઉદ્ભવે છે તે ઘણો સાંકડો છે. પ્રશ્ન એ છે કે શું હાઈકોર્ટે આ અપીલમાં વાદગ્રસ્ત હુકમ દ્વારા આ દલીલનો નિર્ણય જાતે કરવો જોઈતો હતો કે તેનો નિર્ણય ઔદ્યોગિક પંચ પર છોડી દેવો જોઈતો હતો.

પ્રથમ અપીલકર્તા ભારત સરકારની માલિકીની છે અને આંતરરાષ્ટ્રીય હવાઈ પરિવહન સેવાઓ પૂરી પાડે છે. તેના વિમાનો અન્ય કોક–પિટ ક્રૂ ઉપરાંત પાયલોટ્સ ઈન કમાન્ડ (પી.આઈ.સી.) અને સહ–પાયલોટ્સ અથવા ફર્સ્ટ ઓફિસર્સ દ્વારા સંચાલિત થાય છે. સહ–પાયલોટ્સ પી.આઈ.સી. તરીકે ૫૦૦ કે તેથી વધુ કલાકો ધરાવતા કમાન્ડરોના નિરીક્ષણ હેઠળ ઉડ્ડયન કરે છે. આ સર્વસંમત બાબત છે કે જ્યાં સુધી પાયલોટ પાસે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ ન હોય, ત્યાં સુધી તે પી.આઈ.સી. તરીકે લાયક ઠરી શકે નહીં. અપીલકર્તાઓના જણાવ્યા અનુસાર, સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ રિટ અરજદારો કરતાં સેવાજ્યેષ્ઠતા મેળવવા હકદાર હતા કારણ કે તેઓએ રિટ અરજદારો કરતાં પહેલાં એ.એલ.ટી.પી. મેળવ્યું હતું. અપીલકર્તાઓનો કેસ એવો છે કે ૧૯૮૬ સુધી પ્રથમ અપીલકર્તા સાથે સહ–પાયલોટ તરીકે નિમણૂક માટે માત્ર એ.એલ.ટી.પી. ધારકો જ પાત્ર હતા. પ્રથમ અપીલકર્તા દ્વારા માત્ર ૧૯૮૬ થી જ પ્રથમ વખત પ્રોબેશનરી સહ–પાયલોટ તરીકે સી.પી.એલ. ધારકોની ભરતી કરવામાં આવી હતી. તેઓ એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ મેળવે ત્યાં સુધી તેમનો પ્રોબેશન ચાલુ રહેવાનો હતો. જો તેઓ એ.એલ.ટી.પી. મેળવવામાં નિષ્ફળ જાય તો તેનું પરિણામ તેમની નોકરીની સમાપ્તિમાં આવતું હતું.

ઈન્ડિયન પાયલોટ્સ ગિલ્ડ (જે 'ગિલ્ડ' તરીકે ઉલ્લેખિત છે) એ પ્રથમ અપીલકર્તાના પાયલોટોનું માન્યતાપ્રાપ્ત યુનિયન હતું. ૨૧ જુલાઈ, ૧૯૮૯ ના રોજ ગિલ્ડ અને પ્રથમ અપીલકર્તા વચ્ચે ૧.૧૦.૮૫ થી ૩૧.૮.૯૦ ના સમયગાળા માટે એક સમાધાન કરવામાં આવ્યું હતું (જે હવે પછી ૧૯૮૯ ના સમાધાન તરીકે ઉલ્લેખિત છે). સમાધાનની કલમ ૩(ડી) સેવાજ્યેષ્ઠતા સાથે સંબંધિત હતી અને તે નીચે મુજબ વંચાતી હતી:

"(ડી) એ.એલ.ટી.પી. સાથે કોર્પોરેશનમાં જોડાતા પાયલોટો પાસે હંમેશા એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ વિના પહેલેથી જ કોર્પોરેશનની નોકરીમાં રહેલા સહ–પાયલોટો કરતાં ઉચ્ચ લાઈન સેવાજ્યેષ્ઠતા રહેશે".

૧ સપ્ટેમ્બર, ૧૯૯૦ ના રોજ ગિલ્ડે ૧૯૮૯ ના સમાધાનની સમાપ્તિની નોટિસ આપી અને નવી માંગણીઓનું ચાર્ટર રજૂ કર્યું. ૧૯૯૨ માં સી.પી.એલ. ધારકોએ પ્રથમ અપીલકર્તા સાથે જોડાવાની તારીખથી સેવાજ્યેષ્ઠતા માંગતી માંગણી અપીલકર્તાઓ સમક્ષ મૂકી. માંગણી નકારવામાં આવી હતી. ત્યારબાદ તેઓએ ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૩૬૫/૧૯૯૨ દાખલ કરીને ૧૯૮૯ ના સમાધાનની કલમ ૩(ડી) ને પડકારી અને એવી દલીલ કરી કે સહ–પાયલોટ તરીકે કાયમી થવા માટે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ મેળવવું સંપૂર્ણપણે અપ્રસ્તુત હતું. રિટ અરજીનો પ્રથમ અપીલકર્તા તેમજ ગિલ્ડ બંને દ્વારા વિરોધ કરવામાં આવ્યો હતો. છેવટે ૧૧ ફેબ્રુઆરી, ૧૯૯૩ ના રોજ તે એ કારણોસર રદ કરવામાં આવી હતી કે સી.પી.એલ. ધારકોના નિમણૂક પત્રોમાં એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ મેળવવાને આધીન સહ–પાયલોટ તરીકે તેઓના કાયમી થવાની સ્પષ્ટ જોગવાઈ હતી. કોર્ટનો એવો પણ મત હતો કે આ બાબત પ્રથમ અપીલકર્તાના "નીતિવિષયક નિર્ણયના ક્ષેત્રમાં આવતી" હતી અને "આ કલમમાં કશું જ મનસ્વી નહોતું".

જોકે ૨૦ જાન્યુઆરી, ૧૯૯૫ ના રોજ પ્રથમ અપીલકર્તાના વરિષ્ઠ અધિકારીઓની એક બેઠકમાં એવો નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો કે સી.પી.એલ. ધારકો બે વર્ષ માટે તાલીમ સમયગાળા પર રહેશે. તાલીમ સમયગાળો પૂર્ણ થવા પર, તેઓને એક વર્ષના સમયગાળા માટે પ્રોબેશન પર સહ–પાયલોટના ગ્રેડમાં મૂકવામાં આવશે. પ્રોબેશન સમયગાળો સંતોષકારક રીતે પૂર્ણ થવા પર, તેઓને પ્રથમ અપીલકર્તાની સેવામાં એ શરત સાથે કાયમી કરવામાં આવશે કે જો તેઓ તેમની પ્રથમ સોલો ફ્લાઇટની તારીખથી પાંચ વર્ષની અંદર તેમનું એ.એલ.ટી.પી. પૂર્ણ ન કરે તો તેમની સેવાઓ સમાપ્ત કરવામાં આવશે. જે સી.પી.એલ. ધારકોએ પહેલેથી જ તેમનું એ.એલ.ટી.પી. મેળવી લીધું હતું અને સેવામાં કાયમી થયા હતા, તેઓને પશ્ચાતવર્તી અસરથી અર્થાત તેમની સોલો

ફ્લાઈટથી એક વર્ષ બાદ કાયમી ગણવામાં આવશે. જે સી.પી.એલ. ધારકોએ તેમની પ્રથમ સોલો ફ્લાઈટ પૂર્ણ કરી હતી અને સહ–પાયલોટ તરીકે ઉડ્ડયન કરવા માટે મુક્ત કરવામાં આવ્યા હતા, તેઓ પણ જો તેમની સોલો ફ્લાઈટના પાંચ વર્ષની અંદર એ.એલ.ટી.પી. મેળવે તો જ કાયમી ગણાશે. જે સી.પી.એલ. ધારકો તાલીમ પર હતા અને જેમણે હજુ સુધી તેમની પ્રથમ સોલો ફ્લાઈટ કરી ન હતી, તેઓને લેવાયેલા નિર્ણયની શરતો અનુસાર જ કાયમી કરવામાં આવશે. તમામ સી.પી.એલ. ધારકોની સેવાજ્યેષ્ઠતા બેચ મુજબ રહેશે અને તેમનું એ.એલ.ટી.પી. મેળવવાની તારીખથી ગણવામાં આવશે.

રિટ અરજદારોની ૧૯૯૪ પછી તાલીમાર્થી પાયલોટ તરીકે નિમણૂક કરવામાં આવી હતી અને ઓક્ટોબર ૧૯૯૬ થી અમલમાં આવે તે રીતે સપ્ટેમ્બર ૧૯૯૬ માં સહ–પાયલોટ તરીકે કાયમી કરવામાં આવ્યા હતા. તેમના કાયમી થવાના પત્રોમાં તેઓએ તે તારીખથી પાંચ વર્ષના સમયગાળામાં એ.એલ.ટી.પી. મેળવવું જરૂરી હતું, જેમાં નિષ્ફળ જતાં તેમનો નોકરીનો કરાર આપમેળે સમાપ્ત થઈ જતો હતો.

દરમિયાન ૧૪ ફેબ્રુઆરી, ૧૯૯૫ ના રોજ પ્રથમ અપીલકર્તા દ્વારા સહ–પાયલોટ (ફર્સ્ટ ઓફિસર) અને તાલીમાર્થી પાયલોટ તરીકેની નિમણૂક માટે જાહેરાત બહાર પાડવામાં આવી હતી. સહ–પાયલોટ્સ માટે જરૂરી તકનીકી લાયકાત અન્ય બાબતો ઉપરાંત ઓછામાં ઓછા ૧૫૦૦ કલાકના ઉડ્ડયન અનુભવ સાથે ભારતીય એ.એલ.ટી.પી. ધરાવવાની હતી, જેમાં મલ્ટી–એન્જિન એરક્રાફ્ટ પર અથવા ટર્બો–જેટ એરક્રાફ્ટ પર પાયલોટ–ઇન–કમાન્ડ તરીકેનો ૫૦૦ કલાકનો અનુભવ સામેલ હોવો જોઈએ. તાલીમાર્થી પાયલોટો માટે અન્ય બાબતો ઉપરાંત ટ્વીન એન્જિન પ્રકારના વિમાન પર એન્ડોર્સમેન્ટ સાથે ભારતીય સી.પી.એલ. ધરાવવું જરૂરી હતું.

અપીલકર્તાઓના જણાવ્યા મુજબ આ સમયગાળા દરમિયાન ભૂતપૂર્વ વાયુદૂત પાયલોટો પૈકીના કેટલાંકને પ્રથમ અપીલકર્તાની સેવામાં સમાવી

લેવામાં આવ્યા હતા. પાયલોટ–ઇન–કમાન્ડ તરીકે ૫૦૦ કલાક ધરાવતા એ.એલ.ટી.પી. ધારકોને સહ–પાયલોટ તરીકે કાયમી થયેલા સી.પી.એલ. વાળા સહ–પાયલોટો કરતાં ઉપર સેવાજ્યેષ્ઠતા આપવામાં આવી હતી. જોકે તેઓને પ્રથમ અપીલકર્તામાં પહેલેથી સેવા આપતા એ.એલ.ટી.પી. ધરાવતા અધિકારીઓની નીચે મૂકવામાં આવ્યા હતા. બાકીના, જેમાં એ.એલ.ટી.પી. ધરાવતા પરંતુ પર્યાપ્ત કમાન્ડ અનુભવ ન ધરાવતા પાયલોટોનો સમાવેશ થતો હતો, તેઓને માત્ર સી.પી.એલ. ધરાવતા પ્રથમ અપીલકર્તાના તાલીમાર્થી પાયલોટોની નીચે મૂકવામાં આવ્યા હતા. પ્રથમ અપીલકર્તાની સેવામાં ૧૯૯૫ માં વાયુદૂત પાયલોટોના સમાવેશના સંબંધમાં વાસ્તવમાં શું બન્યું હતું તે અંગે કેટલોક વિવાદ છે, જેનો અમે આખરે આપેલા નિર્દેશોને ધ્યાનમાં રાખીને નિર્ણય કરવો બિનજરૂરી છે.

જોકે એ સ્વીકારવામાં આવે છે કે એ.એલ.ટી.પી. કે સી.પી.એલ. ધરાવવાના આધારે સહ–પાયલોટોની લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતા નક્કી કરવાનો વિવાદ ચાલુ રહ્યો હતો. બીજા અપીલકર્તા દ્વારા આ બાબત એક સમિતિને સોંપવામાં આવી હતી. સમિતિએ ૧૬ જાન્યુઆરી, ૧૯૯૬ ના રોજ લેખિતમાં પોતાનો અભિપ્રાય આપ્યો કે એ.એલ.ટી.પી. સાથે પ્રથમ અપીલકર્તામાં જોડાતા પાયલોટોના સંબંધમાં પ્રવર્તમાન નીતિ "પર્યાપ્ત અને સાચી" હતી. સી.પી.એલ. સાથે જોડાતા પાયલોટોની સેવાજ્યેષ્ઠતા નક્કી કરવાની નીતિ પણ "પર્યાપ્ત" જણાઈ હતી. સમિતિએ સેવાજ્યેષ્ઠતા યાદીને આખરી ઓપ આપ્યો હતો જેને પછી ઓપરેશન્સ ડિરેક્ટરને મોકલવામાં આવી હતી અને એવું કહેવામાં આવ્યું હતું કે સેવાજ્યેષ્ઠતા યાદીનો આધાર, જે સમિતિની વિચારણા દર્શાવતો હતો, તે નવા જોડાનારાઓને તેઓ જોડાય તે પહેલાં સમજાવવો જોઈએ જેથી પાછળથી કોઈ રજૂઆત થઈ શકે નહીં.

પ્રથમ અપીલકર્તા દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલી સહ–પાયલોટો માટેની જાહેરાત અનુસાર, સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ અને અન્ય આઠ વ્યક્તિઓ, જેઓ તમામ ભૂતપૂર્વ ભારતીય વાયુસેના અથવા નૌકાદળના પાયલોટો હતા અને

જાહેરાત મુજબ પાયલોટ–ઇન–કમાન્ડ તરીકે ૫૦૦ ઉડ્ડયન કલાકો સાથે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ ધરાવતા હતા, તેઓએ સહ–પાયલોટો તરીકે નિમણૂક માટે અરજી કરી. ૧૪ પાયલોટો (જે હવે પછી 'અધિકારી જૂથ' તરીકે ઉલ્લેખિત થશે) નવેમ્બર ૧૯૯૬ માં પ્રથમ અપીલકર્તામાં સહ–પાયલોટ તરીકે સેવામાં પ્રવેશ્યા. તેમના નિમણૂક પત્રોમાં એક કલમ હતી કે તેઓની સેવાજ્યેષ્ઠતા બાબતે તેઓને પાછળથી જાણ કરવામાં આવશે.

અધિકારી જૂથે ૧૯૮૯ ના સમાધાનની કલમ ૩(ડી) નો અમલ કરાવવાની માંગણી કરતી ડબલ્યુ.પી.(એલ) નં. ૧૬૧૫/૧૯૯૭ રિટ અરજી દાખલ કરી. રિટ અરજી ૧૬ ઓક્ટોબર, ૧૯૯૭ ના રોજ રદ કરવામાં આવી હતી. કોર્ટે ઠેરવેલ કે ૧૯૮૯ નું સમાધાન પહેલેથી જ સમાપ્ત થઈ ગયું હતું અને તે "અસ્તિત્વમાં નહોતું". એવી નોંધ લેવામાં આવી હતી કે ગિલ્ડ અને પ્રથમ અપીલકર્તા વચ્ચે વાટાઘાટો ચાલી રહી હતી અને જો અરજદાર પાયલોટો જે કોઈ સમાધાન થાય તેનાથી વ્યથિત થાય તો તેઓ સમાધાન અધિકારી સમક્ષ વિવાદ ઉપસ્થિત કરી શકે છે. હાઇકોર્ટે એમ પણ જણાવ્યું હતું કે સમાધાન નિષ્ફળ જવાના કિસ્સામાં, વિવાદ રાષ્ટ્રીય ઔદ્યોગિક પંચને મોકલી શકાય છે. એ નોંધવામાં આવ્યું હતું કે પંચ સમક્ષ એક સંદર્ભ પેન્ડિંગ હતો અને "ઉક્ત સંદર્ભમાં જોડાવું અને પોતાની માંગણીઓ રજૂ કરવી તે અરજદારો માટે હંમેશા ખુલ્લું હતું". તેથી અસરકારક વૈકલ્પિક ઉપાય ઉપલબ્ધ હોવાના કારણોસર રિટ અરજી રદ કરવામાં આવી હતી. અધિકારી જૂથે વિશેષ પરવાનગી અરજી દ્વારા આ કોર્ટ સમક્ષ ૧૬ ઓક્ટોબર, ૧૯૯૭ ના હાઇકોર્ટના હુકમને પડકારવાનો પ્રયાસ કર્યો.

વિશેષ પરવાનગી અરજી પેન્ડિંગ હતી તે દરમિયાન, ૩ જાન્યુઆરી, ૧૯૯૮ ના રોજ ગિલ્ડ અને પ્રથમ અપીલકર્તા વચ્ચે એક સમાધાન થયું (જે "૧૯૯૮ ના સમાધાન" તરીકે ઉલ્લેખિત છે). પાયલોટોની સેવાની શરતો સંબંધિત કેટલીક માંગણીઓનો નિર્ણય આ સમાધાન દ્વારા કરવામાં આવ્યો હતો. જ્યાં સુધી પાયલોટોની સેવાજ્યેષ્ઠતાનો સંબંધ હતો, સમાધાને ૧૯૯૫ માં

યોજાયેલી અગાઉની ચર્ચાઓની નોંધ લીધી અને નીચેની શરતો નોંધવામાં આવી:

૭. પાયલોટોની સેવાજ્યેષ્ઠતા.

(એ) xxx xxx xxx xxx

(બી) xxx xxx xxx xxx

(સી) આ ચર્ચાઓના આધારે, તાલીમાર્થી પાયલોટો/સહ-પાયલોટોની સેવાજ્યેષ્ઠતા એક વખતની કવાયત તરીકે નિર્ધારિત કરવામાં આવી છે જે એનેક્ષર-ડી માં સમાવિષ્ટ સેવાજ્યેષ્ઠતા યાદીમાં દર્શાવ્યા મુજબ છે અને ભવિષ્યમાં આને પૂર્વઉદાહરણ તરીકે ટાંકવામાં આવશે નહીં.

(ડી) ૨૧ જુલાઈ, ૧૯૮૯ ના સમાધાનના મેમોરેન્ડમના પરિશિષ્ટ ૨ ની કલમ ૩(ડી) રદ કરવામાં આવે છે. હવે પછી કંપનીમાં જોડાતા સહ-પાયલોટોની લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતા ફર્સ્ટ ઓફિસરના ગ્રેડમાં પાયલોટના પ્રવેશની તારીખ પર આધારિત રહેશે.

કલમ ૭(સી) માં સંદર્ભિત એનેક્ષર ડી એ સેવાજ્યેષ્ઠતા યાદી હતી જેમાં રિટ અરજદારોને ક્રમ નં. ૧૭૩ થી ૧૭૮ પર અને અધિકારી જૂથને ક્રમ નં. ૨૦૫ થી ૨૧૮ સામે મૂકવામાં આવ્યા હતા.

અધિકારી જૂથે ૧૬ ઓક્ટોબર, ૧૯૯૭ ના હુકમને પડકારતી પોતાની વિશેષ પરવાનગી અરજીઓ પાછી ખેંચી લીધી, એમ જણાવીને કે “હાઇકોર્ટ સમક્ષની અરજી અકાળે હોવાથી, તેઓ વર્તમાન વિશેષ પરવાનગી અરજી પાછી ખેંચવા માંગે છે જેથી તેઓ પાછળથી યોગ્ય પગલાં લઈ શકે”. ત્યારબાદ તેઓએ ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) ને પડકારતી બોમ્બે હાઇકોર્ટ સમક્ષ ડબલ્યુ.પી. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ રિટ અરજી દાખલ કરી. રિટ અરજી ૧૪ નવેમ્બર, ૨૦૦૦ ના રોજ રદ કરવામાં આવી હતી. આ અપીલોમાં જે હુકમ વાદગ્રસ્ત છે

તેનો આધાર મોટે ભાગે આ રદ કરવાના કારણો હોવાથી, તે કારણોની કેટલીક વિગતવાર નોંધ લેવામાં આવે છે.

૧૪ નવેમ્બર, ૨૦૦૦ ના પોતાના હુકમમાં હાઈકોર્ટે નોંધ્યું હતું કે ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ ની કલમ ૧૮(૩) ની સ્પષ્ટ જોગવાઈઓને ધ્યાનમાં રાખીને ૧૯૯૮ નું સમાધાન તમામ કામદારો માટે બંધનકર્તા હતું. કોર્ટે અધિકારી જૂથની એ દલીલની પણ નોંધ લીધી હતી કે ૧૯૯૮ ના સમાધાનને એ આધારે પડકારી શકાય છે કે તે અન્યાયી, અયોગ્ય, શુદ્ધબુદ્ધિપૂર્વકનું નહોતું, અને તે છેતરપિંડી, ખોટી રજૂઆત, હકીકતો છુપાવવા અથવા ભ્રષ્ટાચાર અને અન્ય લાલચોના પરિણામે કરવામાં આવ્યું હતું. કોર્ટે જણાવ્યું હતું કે આવો પડકાર હજુ પણ અન્ય ઔદ્યોગિક વિવાદનો વિષય બની શકે છે પરંતુ હાઈકોર્ટ સમક્ષ તેના રિટ અધિકારક્ષેત્રમાં પડકારનો વિષય બની શકે નહીં. પ્રથમ અપીલકર્તા અને ગિલ્ડ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલ પ્રારંભિક વાંધો કે ડબલ્યુ.પી.(એલ) નં. ૧૬૧૫/૧૯૯૭ માં આ મુદ્દો પહેલેથી જ નક્કી કરવામાં આવ્યો હતો જે બાબતે વિશેષ પરવાનગી અરજી પાછી ખેંચી લેવામાં આવી હતી, તે ફગાવી દેવામાં આવ્યો હતો કારણ કે એવું ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે "નવું કારણ ઉપસ્થિત થયું છે તેવી દલીલ કરવામાં અરજદારો વાજબી હોઈ શકે છે". ત્યારબાદ કોર્ટે ઠેરવેલ કે:

> "અરજદારો, જો તેઓને તેવી સલાહ મળે અને જો તેઓ તેમ કરવા હકદાર હોય તો, ઔદ્યોગિક વિવાદ ઉપસ્થિત કરીને સમાધાનની કલમ ૭(સી) ને પડકારી શકે છે. સમાધાન વાજબી, યોગ્ય અને શુદ્ધબુદ્ધિપૂર્વકનું છે કે કેમ અથવા તે પ્રથમ દ્રષ્ટિએ છેતરપિંડી, ખોટી રજૂઆત કે હકીકતો છુપાવવાથી દૂષિત છે કે કેમ તે પ્રશ્નની તપાસ રાજ્ય સરકાર દ્વારા સંદર્ભ કરવામાં આવે ત્યારે ઔદ્યોગિક પંચ દ્વારા થવી જોઈએ. અલબત્ત, કાયદા હેઠળ અનુમતિંપાત્ર કારણોસર ભારતના બ ધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૭ હેઠળની કાર્યવાહીમાં પંચના એવોર્ડને પડકારી શકાય છે".

જોકે, કોર્ટે બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળના પોતાના અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરીને ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) ને રદ કરવાનો ઈનકાર કર્યો હતો કારણ કે:–

> "એવું નથી કે સમાધાન એટલું ઘોર મનસ્વી, ગેરવાજબી અથવા અતાર્કિક છે કે આ કોર્ટ દ્વારા અન્ય કંઈપણ જોયા વિના તેને રદ કરવું જોઈએ".

કોર્ટ પોતાના રિટ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરીને સમાધાનમાં દખલ કરશે નહીં તેવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચ્યા પછી, કોર્ટે એ પણ નોંધ્યું હતું કે તે અધિકારી જૂથ વતી કરવામાં આવેલી અન્ય રજૂઆતોની તપાસ કરવા ઇચ્છુક નથી કારણ કે "તે પ્રશ્નો ઔદ્યોગિક વિવાદમાં ઉઠાવવા પડી શકે છે જેને પંચ દ્વારા ન્યાયનિર્ણય માટે મોકલી શકાય છે".

એવું પણ અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે અધિકારી જૂથને તેમના નિમણૂક પત્રોમાં જણાવવામાં આવ્યું હતું કે તેમની સેવાજ્યેષ્ઠતાનો પ્રશ્ન પાછળથી નક્કી કરવામાં આવશે, તેથી તેઓએ સેવાજ્યેષ્ઠતાનો કોઈ નિહિત અધિકાર પ્રાપ્ત કર્યો ન હતો. કોર્ટે જણાવ્યું કે:

> "અમારી સમક્ષ રજૂ કરાયેલી દલીલોને ધ્યાનમાં રાખીને, અમને લાગે છે કે આ એવી બાબતો છે જેને વધુ ઊંડાણપૂર્વકની વિચારણાની જરૂર પડી શકે છે, અને એવું કહી શકાય નહીં કે સમાધાન, પ્રથમ દ્રષ્ટિએ, એટલું મનસ્વી અને ગેરવાજબી છે કે આ કોર્ટ દ્વારા તેના રિટ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરીને તેને તાત્કાલિક રદ કરવું જોઈએ".

અધિકારી જૂથના દાવા અંગે નીચેની ભાષામાં શંકા પણ વ્યક્ત કરવામાં આવી હતી:–

> "સમાધાન પેકેજ ડીલના સ્વરૂપમાં છે, અને અરજદારો સમાધાન હેઠળના લાભો જેમાં નાણાકીય લાભો સામેલ છે તે મેળવી શકે છે અને તે જ સમયે, સમાધાનની માત્ર એક ચોક્કસ કલમને પડકારી શકે છે કે કેમ તે

શંકાસ્પદ છે".

છેવટે રિટ અરજી રદ કરતી વખતે કોર્ટે જણાવ્યું હતું કે

"અરજદારોએ (અર્થાત અધિકારી જૂથે) ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ અને ૨૨૭ હેઠળ આ કોર્ટના રિટ અધિકારક્ષેત્રનો આશરો લેવાને બદલે ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમની જોગવાઈઓ હેઠળ તેમનો ઉપાય શોધવો જોઈએ".

અધિકારી જૂથે હાઇકોર્ટના હુકમને વિશેષ પરવાનગી અરજીમાં પડકાર્યો હતો જે જોકે ૧૯ માર્ચ, ૨૦૦૧ ના રોજ પાછી ખેંચી લેવામાં આવી હતી. આ કોર્ટના હુકમમાં નોંધવામાં આવ્યું છે:

"અરજદારોના વિદ્વાન વકીલ જણાવે છે કે અરજદારને હાઈકોર્ટના ચુકાદા અનુસાર ઔદ્યોગિક અદાલતનો સંપર્ક કરવાની સલાહ આપવામાં આવશે અને તેઓ અરજી પાછી ખેંચવા માંગે છે. અમે વિદ્વાન વકીલના નિવેદનની નોંધ લઈએ છીએ અને વિશેષ પરવાનગી અરજી પાછી ખેંચાયેલી તરીકે રદ કરીએ છીએ".

ત્યારબાદ અધિકારી જૂથે ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ (જે ૧૯૪૭ ના અધિનિયમ તરીકે ઉલ્લેખિત છે) ની કલમ ૩૩-એ હેઠળ ૧૯૯૦ ના સંદર્ભ નં. એનટીબી-૧ ના પેન્ડિંગ સંદર્ભમાં રાષ્ટ્રીય ઔદ્યોગિક પંચ (જે હવે પછી "પંચ" તરીકે ઉલ્લેખિત છે) સમક્ષ ફરિયાદ દાખલ કરી. આ ફરિયાદનો પ્રથમ અપીલકર્તા તેમજ ગિલ્ડ બંને દ્વારા એ આધારે વિરોધ કરવામાં આવ્યો હતો કે સહ-પાયલોટોની સેવાજ્યેષ્ઠતા સંબંધિત વિવાદ પંચ સમક્ષ પેન્ડિંગ વિવાદ સાથે જોડાયેલો ન હતો અને તેથી ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૩૩-એ હેઠળની ફરિયાદ પોષણક્ષમ ન હતી. અધિકારી જૂથને પંચ સમક્ષથી કલમ ૩૩-એ હેઠળની તેમની ફરિયાદ પાછી ખેંચી લેવાની સલાહ આપવામાં આવી હતી, જે તેઓએ પાછી ખેંચી લીધી હતી.

૬ ઓક્ટોબર, ૨૦૦૩ ના રોજ તેઓએ સમાધાન અધિકારી સમક્ષ ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૨ હેઠળ ૧૯૯૮ ના સમાધાન હેઠળ પોતાની સેવાજ્યેષ્ઠતા નક્કી કરવા સંબંધિત વિવાદ ઉપસ્થિત કર્યો. સમાધાન અધિકારીએ પ્રથમ અપીલકર્તાના મેનેજમેન્ટને એવી ભલામણ કરી કે સેવાજ્યેષ્ઠતા સંબંધિત પ્રશ્નની ઐતિહાસિક પૃષ્ઠભૂમિને ધ્યાનમાં રાખીને, અને અધિકારી જૂથ ૧૯૯૮ નું સમાધાન અમલમાં આવ્યું તે પહેલાં ૨૫ નવેમ્બર, ૧૯૯૬ ના રોજ જોડાયેલ હોવાથી, તેઓને તેઓના દાવા મુજબ સેવાજ્યેષ્ઠતા આપવી જોઈએ.

દરમિયાન ૮ ડિસેમ્બર, ૨૦૦૦ ના રોજ સી.પી.એલ. પાયલોટો માટે પોતાનું એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ મેળવવાની પાંચ વર્ષની મુદત વધુ છ મહિના માટે લંબાવવામાં આવી હતી. ૨૭ જૂન, ૨૦૦૨ ના રોજ આ છ મહિનાની મુદત ફરીથી સાત વર્ષ સુધી લંબાવવામાં આવી હતી. સહ–પાયલોટો માટે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સની આવશ્યકતા છેવટે ૧–૨ ઓગસ્ટ, ૨૦૦૨ સુધીમાં સંપૂર્ણપણે નાબૂદ કરવામાં આવી હતી જ્યારે પ્રથમ અપીલકર્તા દ્વારા એવો નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો કે "તમામ સહ–પાયલોટોને યોગ્ય અને વાજબી તક આપવા માટે" તમામ સહ–પાયલોટો માટે પાંચ વર્ષની અંદર એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ મેળવવાની આવશ્યકતા સંપૂર્ણપણે દૂર કરવી જોઈએ. માત્ર એટલું જ જરૂરી હતું કે સહ–પાયલોટ જ્યારે લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતા મુજબ કમાન્ડ તાલીમ માટે આવે ત્યારે તેની પાસે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ હોવું જોઈએ.

અધિકારી જૂથે સમાધાન અધિકારીની ભલામણના આધારે પ્રથમ અપીલકર્તાના મેનેજમેન્ટને રજૂઆત કરી. જનરલ મેનેજર (માનવ સંસાધન વિકાસ) એ ૨૦ એપ્રિલ, ૨૦૦૪ ના પોતાના પત્ર દ્વારા આ રજૂઆતને ટેકો આપ્યો. પ્રથમ અપીલકર્તાના ચેરમેન અને મેનેજિંગ ડિરેક્ટર (જે બીજા અપીલકર્તા છે) એ આ મુદ્દાની તપાસ કરવા માટે ચાર સભ્યોની સમિતિની નિમણૂક કરી. સમિતિએ ૪ જૂન, ૨૦૦૪ ના રોજ એક લાંબો અહેવાલ સુપરત કર્યો જેમાં તેઓએ રજૂઆત કરી કે નવેમ્બર ૧૯૯૬ માં નિમણૂક પામેલા

અધિકારી જૂથને લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતાના સંદર્ભમાં માત્ર તે એ.એલ.ટી.પી. ધારકોની નીચે જ મૂકવા જોઈએ જેમણે પહેલેથી જ કમાન્ડ પ્રાપ્ત કરી લીધી હતી અથવા જેઓ કમાન્ડ તાલીમ લઈ રહ્યા હતા.

સમિતિની ભલામણ છતાં, ૧–૨ ઓગસ્ટ, ૨૦૦૩ ની સૂચનાઓ સાથે વંચાણે લેતાં ૧૯૯૮ ના સમાધાનના એનેક્ષર 'ડી' ના આધારે કાર્ય કરીને, ત્રીજા અપીલકર્તા અર્થાત જનરલ મેનેજર, ઓપરેશન્સ (વહીવટ) દ્વારા ૧૪ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૦૪ ના રોજ રિટ અરજદારોને કમાન્ડ તાલીમ માટેના પત્રો જારી કરવામાં આવ્યા હતા. જોકે બીજા અપીલકર્તા, એટલે કે એર ઇન્ડિયાના ચેરમેને, સમિતિના અહેવાલના આધારે કાર્ય કરીને, ૨૩/૨૮ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૦૪ ના રોજ સમિતિની ભલામણોને મંજૂર કરતો હુકમ પસાર કર્યો. તેમના મતે, અધિકારી જૂથની સેવાજ્યેષ્ઠતા "અયોગ્ય રીતે" નક્કી કરવામાં આવી હતી. આ સંજોગોમાં, ૧૪ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૦૪ ના રોજ કમાન્ડ તાલીમ માટે રિટ અરજદારોને જારી કરાયેલા પત્રો ૩૦ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૦૪ ના રોજ ત્રીજા અપીલકર્તા દ્વારા રદ કરવામાં આવ્યા હતા, જેમણે ત્યારબાદ ૧ ઓક્ટોબર, ૨૦૦૪ ના રોજ સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ ને કમાન્ડ તાલીમના પત્રો જારી કર્યા હતા.

આ સંજોગોમાં, રિટ અરજદારો દ્વારા ૫ ઓક્ટોબર, ૨૦૦૪ ના રોજ એક રિટ અરજી (ડબલ્યુ.પી. નં. ૩૧૦૮/૨૦૦૪) દાખલ કરવામાં આવી હતી જેને આ અપીલોમાં વાદગ્રસ્ત હુકમ દ્વારા હાઈકોર્ટે ૧૦ માર્ચ, ૨૦૦૫ ના રોજ મંજૂર કરી હતી.

રિટ અરજી મંજૂર કરતી વખતે, હાઈકોર્ટે રિટ અરજદારોની દલીલો સ્વીકારી હતી. તેણે સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ અને અપીલકર્તાઓ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલા પ્રારંભિક વાંધાઓને ફગાવી દીધા હતા કે ૧૯૯૮ ના સમાધાનના કથિત બિન–અમલીકરણ અંગેની રિટ અરજદારોની ફરિયાદનો નિર્ણય યોગ્ય રીતે ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ હેઠળ થવો જોઈએ અને અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ નહીં, ખાસ કરીને જ્યારે હકીકતના વિવાદિત પ્રશ્નો હતા. એવું જણાયું હતું

કે એવો કોઈ હકીકતલક્ષી વિવાદ નહોતો જે કોર્ટને વૈકલ્પિક ઉપાયના આધારે રિટ અરજી રદ કરવા માટે વાજબી ઠેરવે. વાદગ્રસ્ત હુકમમાં ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ ના અગાઉના નિર્ણયના મોટા ફકરાઓ વિગતવાર ટાંકવામાં આવ્યા હતા, જે પછી વિદ્વાન ન્યાયાધીશો એવા નિષ્કર્ષ પર આવ્યા હતા કે ચુકાદાએ પક્ષકારો વચ્ચેના મુદ્દાઓનો આખરી નિર્ણય કર્યો હતો અને તેઓને નવેસરથી ન્યાયનિર્ણય માટે ખુલ્લા રાખ્યા નહોતા. અગાઉનો નિર્ણય આખરીતા પર પહોંચી ગયો હતો અને તેને ફરીથી ખોલી શકાય નહીં. એવું ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ પણ ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૩૩-એ હેઠળની ફરિયાદ પાછી ખેંચી લેવાના કારણે પોતાની ફરિયાદો રજૂ કરવા માટે પ્રતિબંધિત હતા. હાઈકોર્ટે એમ પણ ઠેરવ્યું હતું કે ૧૯૯૮ ના સમાધાન સાથે જોડાયેલ સેવાજ્યેષ્ઠતા યાદી પર અમલ કરવામાં આવ્યો હતો અને તેને લાગુ કરવામાં આવી હતી. એવું ઠેરવવામાં આવ્યું હતું કે સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ પાસે તમામ કાનૂની ઉપાયો મેળવવાની સ્વતંત્રતા હતી અને તેને છોડી દીધા પછી, ૧૯૯૮ થી અમલમાં રહેલું અને લાગુ થયેલું સમાધાન છેતરપિંડી અને મેળાપીપણાથી દૂષિત હતું તેવી દલીલ કરવાનું તેમના માટે ખુલ્લું નહોતું. કોર્ટે ઠેરવ્યું કે કોર્ટ સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ ની વિનંતી પર છેતરપિંડીના આક્ષેપોની તપાસ કરશે નહીં કારણ કે હાઈકોર્ટના મતે તે “સ્વતંત્ર કારણ પર આધારિત સંપૂર્ણપણે અલગ ફરિયાદ” ધ્યાને લેવા સમાન હશે. છેવટે, હાઈકોર્ટે શોધી કાઢ્યું કે અપીલકર્તાઓ રિટ અરજદારોને તેમની કમાન્ડ તાલીમ અંગે જારી કરાયેલા પત્રો પાછા ખેંચવાના પોતાના પગલાને વાજબી ઠેરવી શક્યા નથી. આથી, રિટ અરજદારોને કમાન્ડ તાલીમ માટે જવાનો નિર્દેશ આપતા અગાઉના પત્રો રદ કરતા પત્રોને રદબાતલ કરવામાં આવ્યા હતા.

અપીલકર્તાઓએ દલીલ કરી છે કે સમાધાન અધિકારીની ભલામણ અને સમિતિના અહેવાલના આધારે અધિકારી જૂથની સેવાજ્યેષ્ઠતા યોગ્ય રીતે નક્કી કરવામાં આવી હતી. ૧૯૯૮ ના સમાધાનમાં સ્પષ્ટપણે જણાવવામાં આવ્યું હતું કે તે ભવિષ્યલક્ષી અસરથી અમલમાં આવશે. ગમે તે સંજોગોમાં, ૧૯૯૮ ના

સમાધાનની કલમ ૧૬ માં પેન્ડિંગ સંદર્ભમાં રાષ્ટ્રીય ઔદ્યોગિક પંચ સમક્ષ સમાધાન રજૂ કરવાની અને સંમતિ એવોર્ડ મેળવવાની જોગવાઈ હતી. આ કરવામાં આવ્યું ન હતું. અપીલકર્તાઓ દ્વારા એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે સેવાજ્યેષ્ઠતાનો મુદ્દો ઔદ્યોગિક પંચ પર નિર્ણય માટે છોડી દેવો જોઈએ. જ્યાં સુધી તે કરવામાં ન આવે ત્યાં સુધી, વચગાળાના પગલા તરીકે એવું સૂચન કરવામાં આવ્યું હતું કે અધિકારી જૂથને કમાન્ડર તરીકે ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ પરંતુ ૧૯૯૮ ના સમાધાનના એનેક્ષર ડી મુજબ લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતા એ શરતે ચાલુ રહી શકે છે કે રિટ અરજદારો અને તે યાદીમાં અધિકારી જૂથ કરતાં ઉચ્ચ સ્થાને મૂકવામાં આવેલી અન્ય વ્યક્તિઓ ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૪(એ)(૧) અને (એફ)(૪) હેઠળ ઘટ માટે કોઈ વળતરનો દાવો કરશે નહીં.

અધિકારી જૂથે વાદગ્રસ્ત હુકમને અલગથી પડકાર્યો છે. તેઓએ અપીલકર્તાઓની દલીલો અપનાવી છે. તેઓએ એમ પણ કહ્યું હતું કે પ્રથમ અપીલકર્તાની સ્થાપિત પ્રથા એવી હતી કે તમામ સહ–પાયલોટો અથવા ફર્સ્ટ ઓફિસરો પાસે એ.એલ.ટી.પી. હોવું આવશ્યક હતું. સી.પી.એલ. વાળા ઉમેદવારોની માત્ર પ્રથમ અપીલકર્તાના વરિષ્ઠ અધિકારીઓના દબાણને કારણે તાલીમાર્થી પાયલોટ તરીકે ભરતી કરવામાં આવી હતી જેમના સંતાનોએ સી.પી.એલ. મેળવ્યું હતું. તેમ છતાં, પ્રથમ અપીલકર્તાની નોકરીમાં પહેલેથી રહેલા સહ–પાયલોટો જેમની પાસે એ.એલ.ટી.પી. નહોતું તેમના પર એ.એલ.ટી.પી. ધારકો હંમેશા ઉચ્ચ લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતા ધરાવતા હતા. તેથી સેવાજ્યેષ્ઠતા ફર્સ્ટ ઓફિસર/સહ–પાયલોટની કેટેગરીમાં પ્રવેશની તારીખ પર નહોતી પરંતુ એ.એલ.ટી.પી. મેળવવાની તારીખ પર હતી. ૧૯૮૯ ના સમાધાનની કલમ ૩(ડી) માં આ પૂરી પાડવામાં આવ્યું હતું અને ૧૯૯૦ માં ગિલ્ડ દ્વારા સમાધાન સમાપ્ત કરવામાં આવ્યું હોવા છતાં, નવું સમાધાન અમલમાં ન આવે ત્યાં સુધી તે અમલમાં રહ્યું હતું. આ કાયદો હતો અને વાસ્તવમાં ૧૯૯૫ ની તેમની રેકોર્ડ નોંધમાં, રિટ અરજદારોને જારી કરાયેલા

નિમણૂક પત્રોમાં, જ્યારે વાયુદૂત પાયલોટોને સમાવવામાં આવ્યા હતા ત્યારે, ૧૯૯૫ ની જાહેરાતમાં, અને પ્રથમ અપીલકર્તાના વિવિધ નિર્દેશો અને પત્રોમાં પ્રથમ અપીલકર્તા દ્વારા તેનો અમલ કરવામાં આવ્યો હતો. ૧૧.૨.૧૯૯૩ ના પોતાના હુકમ દ્વારા સી.પી.એલ. ધારકોની રિટ અરજી રદ કરીને હાઈકોર્ટે પણ આ બાબત માન્ય રાખી હતી જેમાં એ.એલ.ટી.પી. ધારકોની ઉચ્ચ લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતાને વાજબી ઠેરવતા પ્રથમ અપીલકર્તા અને ગિલ્ડ દ્વારા સોગંદનામા દાખલ કરવામાં આવ્યા હતા. તેથી જે સમયે અધિકારી જૂથની સહ-પાયલોટ તરીકે નિમણૂક કરવામાં આવી હતી, તે સમયે પ્રવર્તમાન સિદ્ધાંત ૧૯૮૯ ના સમાધાનની કલમ ૩(ડી) હતો અને ૧૯૯૮ નું સમાધાન પશ્ચાતવર્તી અસરથી તેમની સેવાજ્યેષ્ઠતાને અસર કરી શકે નહીં. તેઓ કહે છે કે એનેક્ષર ડી, જે નોંધપાત્ર રીતે એક વખતનું સમાધાન હતું, તે પ્રથમ અપીલકર્તાના વરિષ્ઠ અધિકારીઓ અને ગિલ્ડ દ્વારા સગાંવાદનું પરિણામ હતું જેમના સંતાનો અથવા નજીકના સંબંધીઓ પ્રથમ અપીલકર્તાની નોકરીમાં હતા અને સી.પી.એલ. લાયસન્સ ધરાવતા હતા તેઓને તેના હેઠળ લાભ થશે. ૧૯૯૮ ના સમાધાનનું પણ પાલન કરવામાં આવ્યું નહોતું જેમાં પાંચ વર્ષમાં એ.એલ.ટી.પી. મેળવવાની શરત દૂર કરવામાં આવી હતી. અપીલકર્તાઓનું આ પગલું મનસ્વી, દૂષિત ઈરાદાવાળું અને અન્યાયી હતું તથા અનુચ્છેદ ૧૪ નું ઉલ્લંઘન કરનારું હતું. વધુમાં એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે તેથી ૧૯૯૮ ના સમાધાનનો અમલ થવો જોઈએ નહીં. કોઈપણ સંજોગોમાં અધિકારી જૂથને ઔદ્યોગિક વિવાદ ઉપસ્થિત કરવાનો અધિકાર હતો. હાઈકોર્ટે અધિકારી જૂથને આવો અધિકાર આપ્યો હતો. ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૩૩-એ હેઠળની તેમની ફરિયાદ એક વચગાળાની અરજી હતી અને તેને પાછી ખેંચી લેવાથી તે અધિનિયમની કલમ ૧૨ હેઠળ સમાધાન અધિકારી સમક્ષ વિવાદ ઉપસ્થિત કરવાના તેમના અધિકારને કોઈ પ્રતિકૂળ અસર થઈ નહોતી. વધુમાં, એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે પેન્ડિંગ સંદર્ભ ઈન્ડિયન એરલાઈન્સ અને તેના કર્મચારીઓ વચ્ચેના વિવાદ સાથે સંબંધિત હતો અને પંચ દ્વારા તેના આખરી એવોર્ડમાં ઠેરવ્યા મુજબ એર ઈન્ડિયા અને તેના કામદારો વચ્ચેના કોઈપણ વિવાદ સાથે સંબંધિત

નહોતો. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આ કોર્ટે ઠેરવવું જોઈએ કે ૧૯૯૮ નું સમાધાન અધિકારી જૂથના સેવાજ્યેષ્ઠતાના અધિકારો છીનવી શકે નહીં પરંતુ જો વિવાદોનો નિર્ણય ૧૯૪૭ ના અધિનિયમ હેઠળ થવાનો હોય, તો આ કોર્ટે પોતે જ તે વિવાદ પંચને સંદર્ભિત કરવો જોઈએ. દરમિયાનમાં તેઓ અપીલકર્તાઓ દ્વારા સૂચવવામાં આવેલી વચગાળાની વ્યવસ્થાનું પાલન કરવા તૈયાર હતા.

રિટ અરજદારોએ જણાવ્યું છે કે એ.એલ.ટી.પી. ધારકોની સેવાજ્યેષ્ઠતા સંબંધિત મુદ્દો પૂર્વ ન્યાય (રેસ જ્યુડિકાટા) ના સિદ્ધાંતથી બાધિત હતો કારણ કે ૧૯૮૯ ના સમાધાનને ડબલ્યુ.પી.(એલ) નં. ૧૬૧૫/૧૯૯૭ માં "અસ્તિત્વમાં ન હોવાનું" જણાયું હતું. ૧૪.૧૧.૨૦૦૦ ના પોતાના પછીના નિર્ણયમાં હાઈકોર્ટે ૧૯૯૮ ના સમાધાન સામે ઉઠાવવામાં આવેલા પડકારોનો ગુણદોષના આધારે પણ નિર્ણય કર્યો હતો. વધુમાં, અધિકારી જૂથે પંચ સમક્ષ પોતાનો દાવો જતો કર્યો હતો. જ્યાં સુધી પ્રથમ અપીલકર્તાનો સંબંધ હતો, તેણે તમામ કાર્યવાહીમાં ૧૯૯૮ ના સમાધાનને સમર્થન આપ્યું હતું અને તેને અલગ વલણ અપનાવવાની મંજૂરી આપી શકાય નહીં. ૧૯૯૮ ના સમાધાનમાં પંચ સમક્ષ એવોર્ડ દાખલ કરવાની અને સંમતિ એવોર્ડ મેળવવાની જોગવાઈ હતી તે હકીકત અપ્રસ્તુત હતી કારણ કે કલમ ૧૬ એ સમાધાનના અમલને સંમતિ એવોર્ડ મેળવવા પર શરતી બનાવતી નહોતી. આ ઉપરાંત તેનું પરિણામ એ તમામ નિયમો અને શરતોને ફરીથી ખોલવાનું આવશે જે અપીલકર્તાઓ અને અધિકારી જૂથ દ્વારા પતાવટ થયેલા તરીકે સ્વીકારવામાં આવ્યા હતા અને તેના પર અમલ કરવામાં આવ્યો હતો, જેમણે તેના હેઠળ વધારાના લાભો મેળવ્યા હતા. એવું જણાવવામાં આવ્યું હતું કે ૧૯૯૮ નું સમાધાન એ ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૮(૩) હેઠળનું કાયદેસર વૈધાનિક સમાધાન હતું. રિટ અરજદારોના જણાવ્યા મુજબ નવેમ્બર ૧૯૯૬ ની સ્થિતિએ હયાત એર ઈન્ડિયાના પાયલોટો અધિકારી જૂથની ભરતી કરવામાં આવી તે પહેલાં સી.પી.એલ. ધારકો હોવા છતાં સહ–પાયલોટ તરીકે પહેલેથી જ કાયદેસર રીતે કાયમી થયા હતા. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ૧૯૯૮ ના સમાધાન

સાથે કોઈ બદઈરાદો જોડાયેલો ન હતો અને અધિકારી જૂથને એવી કોઈ ખાતરી મળી નહોતી કે તેઓ સેવામાં પહેલેથી રહેલા લોકોની ઉપરવટ જશે. તેઓ દાવો કરે છે કે આ સ્વીકૃત સેવા ન્યાયશાસ્ત્ર છે કે સામાન્ય રીતે બેચમાં ભરતી થયેલા લોકોની સેવાજ્યેષ્ઠતા સેવામાં પ્રવેશની તારીખ પર આધારિત હોય છે. તેમના મતે ૧૯૮૯ નું સમાધાન વાયુદૂત ભરતી થયેલા લોકોને લાગુ કરવામાં આવ્યું ન હતું અને જ્યારે અધિકારી જૂથની ભરતી કરવામાં આવી ત્યારે તે અમલમાં ન હતું. એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે એનેક્ષર ડી માં એક વખતની પતાવટનો સંદર્ભ વાયુદૂત પાયલોટોના સ્થાન સાથે સંબંધિત હતો અને રિટ અરજદારોની સેવાજ્યેષ્ઠતા સાથે નહીં. તેઓ કહે છે કે સેવાજ્યેષ્ઠતા નક્કી કરવા માટે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સ અપ્રસ્તુત હતું જોકે તે બઢતીના હેતુઓ માટે પ્રસ્તુત હતું. એવી દલીલ પણ કરવામાં આવી હતી કે અધિકારી જૂથ રિટ અરજદારો દ્વારા દાખલ કરાયેલી કાર્યવાહીમાં એનેક્ષર ‘ડી’ ની સેવાજ્યેષ્ઠતા યાદીને આડકતરી રીતે પડકારી શકે નહીં. છેવટે એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે આ કોર્ટે પક્ષકારો વચ્ચેના વિવાદને ન્યાયનિર્ણય માટે ઔદ્યોગિક પંચને મોકલવો જોઈએ નહીં, ખાસ કરીને રિટ અરજદારો દ્વારા દાખલ કરાયેલી રિટ અરજી પર સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ ની વિનંતી પર. જો તેઓને અલગ કાર્યવાહીમાં તેમ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવે તો પણ, નવો ન્યાયનિર્ણય ન થાય ત્યાં સુધી, ૧૯૯૮ ના સમાધાનનો અમલ કરવો પડશે.

અમારા મતે હાઈકોર્ટે સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ ના પ્રારંભિક વાંધાને નકારી કાઢવામાં ભૂલ કરી હતી અર્થાત રિટ અરજદારોને ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) ના ભંગ સંબંધિત તેમની ફરિયાદ માટે ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ હેઠળના યોગ્ય મંચ સમક્ષ આગળ વધવા દેવા જોઈતા હતા. ત્યાં એક ગંભીર હકીકતલક્ષી વિવાદ હતો જે હાઈકોર્ટે પોતે તેના ચુકાદાના ફકરા ૨૨ માં નોંધ્યો હતો. અધિકારી જૂથ દ્વારા એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે ૧૯૯૮ નું સમાધાન ગિલ્ડના હોદ્દેદારો અને પ્રથમ અપીલકર્તાના કેટલાક અધિકારીઓ તરફથી છેતરપિંડી અને બદઈરાદાથી દૂષિત હતું. અધિકારી જૂથનો

દાવો જે અમારી સમક્ષ પુનરાવર્તિત કરવામાં આવ્યો છે તે એ છે કે ગિલ્ડ અને પ્રથમ અપીલકર્તાના વરિષ્ઠ અધિકારીઓએ ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) પર કપટપૂર્વક સંમતિ દર્શાવી હતી જેથી તેમના પુત્રો અને પુત્રીઓ જેઓ સી.પી.એલ. ધારકો હતા તેઓને પ્રથમ અપીલકર્તાની સ્થાપિત જરૂરિયાતો અને પ્રથાથી વિચલિત થઈને અયોગ્ય લાભ આપવામાં આવ્યો હતો. આવા આક્ષેપો જો સાબિત થાય તો તે ૧૯૯૮ ના સમાધાનને જ્યાં સુધી તે અધિકારી જૂથની સેવાજ્યેષ્ઠતાને અસર કરે છે ત્યાં સુધી રદ કરવા માટે પૂરતા ગણાશે. આ સિદ્ધાંતના સમર્થનમાં સત્તાવાર ચુકાદાઓની લાંબી શ્રેણી છે (ઉદાહરણ તરીકે જુઓ હર્બર્ટસન્સ લિમિટેડ વિરુદ્ધ ધ વર્કમેન ઓફ હર્બર્ટસન્સ લિમિટેડ અને અન્ય, [૧૯૭૬] ૪ એસસીસી ૭૩૬, ૭૪૨; કેસીપી લિમિટેડ વિરુદ્ધ પ્રિસાઈડિંગ ઓફિસર, [૧૯૯૬] ૧૦ એસસીસી ૪૪૬ અને નેશનલ એન્જિનિયરિંગ ઈન્ડસ્ટ્રીઝ લિમિટેડ વિરુદ્ધ સ્ટેટ ઓફ રાજસ્થાન, [૨૦૦૦] ૧ એસસીસી ૩૭૧, ૩૯૩). ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ માં હાઈકોર્ટનો પણ આ જ નિષ્કર્ષ હતો. આ આક્ષેપોના સમર્થનમાં પર્યાપ્ત વિગતો આપવામાં આવી હતી. સમાધાન અધિકારી, એર ઈન્ડિયાના ચેરમેન દ્વારા રચવામાં આવેલી સમિતિ અને ચેરમેને પોતે શોધી કાઢ્યું હતું કે અધિકારી જૂથ સાથે અન્યાય થયો હતો. વ્યક્ત કરાયેલા અભિપ્રાયો હાઈકોર્ટ દ્વારા પાયાવિહોણા હોવાનું ઠેરવવામાં આવ્યું નથી. ખરેખર તો હાઈકોર્ટે આમાંના કશા પર વિચાર કર્યો નહોતો કારણ કે તેણે એવું ઠેરવ્યું હતું, ખોટી રીતે જેવું કે અમે અમારા અભિપ્રાયમાં પાછળથી ઠેરવ્યું છે, કે ઉઠાવવામાં આવેલા મુદ્દાઓ ડબલ્યુ.પી.(એલ) નં. ૧૬૧૫/૧૯૯૭ અને ડબલ્યુ.પી.(સી) નં. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ માં સમકક્ષ બેન્ચોના અગાઉના નિર્ણય દ્વારા અંતિમ રીતે નક્કી થઈ ચૂક્યા હતા.

હકીકતનો વિવાદિત પ્રશ્ન સામાન્ય રીતે ત્યારે ઉદ્‌ભવશે જ્યારે અરજદાર એવી હકીકતો પર કેસ રજૂ કરે જે સામાવાળાઓ દ્વારા રદિયો આપવામાં આવતી હોય. આ સ્વાભાવિક છે, કારણ કે એવી અપેક્ષા રાખી શકાય નહીં કે અરજદાર પોતાની મેળે એમ કહેશે કે દાવાનો આધાર બનાવતી હકીકતો વિવાદિત છે. જોકે

એવું બની શકે છે કે અરજીમાં કરવામાં આવેલા દાવાના સ્વરૂપની ચકાસણી પર કોર્ટ એવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચે કે ઉઠાવવામાં આવેલા હકીકતલક્ષી મુદ્દાઓ પ્રથમ દ્રષ્ટિએ વિવાદાસ્પદ છે અને અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરવાનો પ્રારંભમાં જ ઈનકાર કરે, તેમ છતાં સામાવાળાઓને આ બાબતે તેમનું વલણ રજૂ કરવાની તક મળ્યા પછી સામાન્ય રીતે વિવાદ સપાટી પર આવે છે. વર્તમાન કેસમાં પણ આવું જ બન્યું હતું. રિટ અરજદારોએ પોતાનો કેસ ૧૯૯૮ ના સમાધાનના એનેક્ષર ડી સાથે વંચાણે લેતાં કલમ ૭(સી) પર આધારિત રાખ્યો હતો. સામાવાળાઓએ દલીલ કરી હતી કે સમાધાન છેતરપિંડીથી દૂષિત હતું. સ્વાભાવિક રીતે, આ સાબિત કરવાનો બોજો સામાવાળાઓ પર રહેશે. આજ સુધી કોઈ અદાલત કે પંચે અધિકારી જૂથ દ્વારા કરવામાં આવેલા આક્ષેપોની ગુણદોષના આધારે ચકાસણી કરી નથી. હાઈકોર્ટે બે કારણોસર આ આક્ષેપોને સંપૂર્ણપણે નકારી કાઢ્યા હતા. પ્રથમ કારણ એ હતું કે તે અલગ દાવાના કારણને ધ્યાને લેવા સમાન હશે. આ નિષ્કર્ષ ભૂલભરેલો હતો કારણ કે તે પુરાવાના બોજા અને દાવાના કારણ વચ્ચેની ગેરસમજ પર આધારિત હતો.

એબીએલ ઈન્ટરનેશનલ લિમિટેડ વિરુદ્ધ એક્સપોર્ટ ક્રેડિટ ગેરંટી કોર્પોરેશન ઓફ ઈન્ડિયા અને અન્ય, [૨૦૦૪] ૩ એસસીસી ૫૫૩ માં, વિવાદ વીમા કરાર અને નિકાસ કરારની શરતોના અથ ઘટન પૂરતો મર્યાદિત હતો. સામાવાળાના વકીલે એવી દલીલ કરી હતી કે કરારોની કલમોના સાચા અર્થઘટન માટે મૌખિક પુરાવા રજૂ કરવાની જરૂર હતી જેના વિના કલમોનું યોગ્ય અર્થઘટન શક્ય નહોતું, અને તેથી, આ એવો યોગ્ય કેસ હતો જેમાં અપીલકર્તાઓને તેમનો દાવો સાબિત કરવા માટે સિવિલ અદાલતનો સંપર્ક કરવાનો નિર્દેશ આપવો જોઈએ. આ કોર્ટે કરારોની કલમોનું અર્થઘટન કર્યું અને જણાવ્યું કે બીજા કે અન્ય અર્થઘટન માટે કોઈ અવકાશ નથી. એ નોંધવામાં આવ્યું હતું (અને અમે તેના પર ભાર મૂકવા માંગીએ છીએ) કે પ્રશ્ન હેઠળના કરારો છેતરપિંડી દ્વારા કે ખોટી રજૂઆત દ્વારા મેળવવામાં આવ્યા હતા તેવો કોઈ આક્ષેપ નહોતો. આવી હકીકતલક્ષી પરિસ્થિતિમાં, આ કોર્ટનો એવો મત હતો કે કેસની હકીકતોએ

હાઈકોર્ટ કે આ કોર્ટને અરજદાર દ્વારા માંગવામાં આવેલી દાદ આપવાથી રોકવું જોઈતું નહોતું અને રોક્યું નથી. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, માત્ર એટલા માટે કે સામાવાળાઓ કરારની કલમ પર મૂકવામાં આવનાર અર્થઘટન સામે વિવાદ કરવા માંગે છે, તે હકીકતનો વિવાદિત પ્રશ્ન બની જતો નથી. બીજી બાજુ, જો છેતરપિંડી, ખોટી રજૂઆત વગેરેના આક્ષેપો હોય તો તે હકીકતનો વિવાદિત પ્રશ્ન હોઈ શકે છે અને હાઈકોર્ટે તેમાં ઊંડા ઉતરવું જોઈએ નહીં પરંતુ પક્ષકારોને કાયદેસર ઉપલબ્ધ વૈકલ્પિક મંચનો સંપર્ક કરવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ.

હાઈકોર્ટ દ્વારા આપવામાં આવેલું બીજું કારણ (જે અમારી સમક્ષ રિટ અરજદારોની રજૂઆત પણ રહી છે) એ હતું કે સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલા તમામ મુદ્દાઓ ડબલ્યુ.પી.(સી) નં. ૧૬૪૫/૧૯૯૭ માં ૧૬ ઓક્ટોબર, ૧૯૯૭ ના અને ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ માં ૧૪ નવેમ્બર, ૨૦૦૦ ના અગાઉના નિર્ણયો દ્વારા આખરી રીતે નક્કી થઈ ચૂક્યા હતા. નિઃશંકપણે હાઈકોર્ટે ૧૬ ઓક્ટોબર, ૧૯૯૭ ના પોતાના હુકમમાં એવો અભિપ્રાય આપ્યો હતો કે ૧૯૮૯ નું સમાધાન "અસ્તિત્વમાં નહોતું". લાઈફ ઈન્સ્યોરન્સ કોર્પોરેશન ઓફ ઈન્ડિયા વિરુદ્ધ ડી. જે. બહાદુર અને અન્ય, [૧૯૮૧] ૧ એસસીસી ૩૧૫ માં આ કોર્ટ દ્વારા નીચે મુજબ વ્યક્ત કરાયેલા અભિપ્રાયને ધ્યાનમાં લેતાં આ અવલોકન સ્પષ્ટપણે ભૂલભરેલું હતું:-

> "એકવાર અગાઉનો કરાર સમાપ્ત થઈ જાય અને એવોર્ડ અથવા સમાધાન દ્વારા સેવાની નવી શરતોનું નિર્માણ થાય, ત્યારે અનિવાર્ય પરિણામ એ આવે છે કે અમલનો સમયગાળો અને બંધનકર્તા બળની મુદત સમાપ્ત થઈ જાય તો પણ, કરાર સમાપ્ત કરવાની નોટિસ આપવામાં આવી હોવા છતાં, ઉક્ત કરાર જ્યાં સુધી સમાધાન અથવા એવોર્ડના બળ દ્વારા વૈધાનિક કરારના રૂપમાં નવી સમજૂતી તેનું સ્થાન ન લે ત્યાં સુધી પક્ષકારો વચ્ચેના સંબંધોનું સંચાલન કરવાનું ચાલુ રાખે છે". (પૃ. ૩૪૮)

જોકે ડબલ્યુ.પી.(એલ) નં. ૧૬૧૫/૧૯૯૭ માં વ્યક્ત કરાયેલ મત

ભૂલભરેલો છે, તેમ છતાં, શું ૧૯૮૯ નું સમાધાન સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ માં કોઈ અમલપાત્ર અધિકાર સ્થાપિત કરી શકે છે તે પ્રશ્ન તેમની વિરુદ્ધમાં અંતિમ રીતે નક્કી થઈ ગયો છે. પરંતુ આ નિર્ણય ૧૯૯૮ નું સમાધાન છેતરપિંડી અને ભ્રષ્ટાચારથી દૂષિત હતું તેવો વિવાદ ઉપસ્થિત કરવા માટે બાધક બનશે નહીં કારણ કે હાઈકોર્ટ સમક્ષ તે કાર્યવાહી સમાપ્ત થયા પછી આ સમાધાન કરવામાં આવ્યું હતું. વધુમાં, જોકે આ નિર્ણય અધિકારી જૂથને ૧૯૮૯ ના સમાધાન હેઠળ અધિકારનો દાવો કરવાથી અટકાવે છે, તેમ છતાં તેઓ સ્થાપિત પ્રથા અને આવશ્યકતાના સાતત્યના પુરાવા તરીકે ચોક્કસપણે તેના પર આધાર રાખી શકે છે. સી.પી.એલ. ધારકો કરતાં વધુ સેવાજ્યેષ્ઠતા માટેના પોતાના દાવાના સમર્થનમાં અન્ય તમામ પરિબળો પર આધાર રાખવાનું પણ અધિકારી જૂથ માટે ખુલ્લું રહેશે.

ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ ના નિર્ણય દ્વારા, જોકે, હાઈકોર્ટે એવું ઠેરવ્યું નહોતું કે સમાધાનની એક કલમને અલગથી પડકારી શકાતી નથી. માત્ર એક શંકા વ્યક્ત કરવામાં આવી હતી પરંતુ કોઈ મક્કમ નિષ્કર્ષ પર પહોંચવામાં આવ્યું નહોતું. તેમજ કોર્ટે અધિકારી જૂથની ફરિયાદના ગુણદોષનો નિર્ણય પણ કર્યો નહોતો. હાઈકોર્ટે વાસ્તવમાં જે નિર્ણય કર્યો હતો તે એ હતો કે ઉઠાવવામાં આવેલા છેતરપિંડી વગેરેના મુદ્દાઓ અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ કોર્ટના અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરીને નક્કી કરી શકાતા નથી. તેણે આ મુદ્દાઓને ઔદ્યોગિક પંચ દ્વારા વધુ ઊંડાણપૂર્વકની વિચારણા પર નક્કી કરવા માટે સ્પષ્ટપણે છોડી દીધા હતા. અમારા દ્વારા ટાંકવામાં આવેલા ૧૪ નવેમ્બર, ૨૦૦૦ ના ચુકાદાના ફકરાઓ પરથી આ બાબત અત્યંત સ્પષ્ટ થાય છે.

અમારી સમક્ષ વાદગ્રસ્ત નિર્ણયમાં બીજી ભૂલ એ હતી કે સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ ને તેમની સેવાજ્યેષ્ઠતા અંગેનો દાવો રજૂ કરવાની મંજૂરી આપવાનો ઈનકાર કરવામાં આવ્યો હતો કારણ કે તેઓએ ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ ની કલમ ૩૩-એ હેઠળની પોતાની ફરિયાદ પાછી ખેંચી લીધી હતી. સંદર્ભ નં. એનટીબી-૧/૧૯૯૦ માં કલમ ૩૩-એ હેઠળ અધિકારી જૂથની

ફરિયાદ કાયદેસર રીતે પોષણક્ષમ હતી તેવો કોઈનો કેસ નથી. વાસ્તવમાં પ્રથમ અપીલકર્તા અને ગિલ્ડ બંનેએ આ આધારે ફરિયાદનો વિરોધ કર્યો હતો. ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૦(૧) હેઠળના સંદર્ભ અનુસારની કાર્યવાહી પેન્ડિંગ હોય તે દરમિયાન જ્યારે કોઈ નોકરીદાતા ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૩૩ ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરે ત્યારે કલમ ૩૩–એ પેન્ડિંગ સંદર્ભમાં ફરિયાદ દાખલ કરવાની મંજૂરી આપે છે. કલમ ૩૩(૧)(એ) માં સંબંધિત ભાગ નોકરીદાતાને કાર્યવાહી શરૂ થતાં પહેલાં તરત જ લાગુ પડતી સેવાની શરતોમાં “આવા વિવાદમાં સંબંધિત કામદારો” ના હિતને પ્રતિકૂળ રીતે ફેરફાર કરવાથી પ્રતિબંધિત કરે છે. એર ઈન્ડિયા અને તેના કામદારો વચ્ચેના કોઈપણ વિવાદ સંબંધિત એવી કોઈ કાર્યવાહી પેન્ડિંગ નહોતી જેમાં અધિકારી જૂથ કલમ ૩૩–એ હેઠળ ફરિયાદ દાખલ કરી શકે. સંદર્ભ નં. એનટીબી–૧/૧૯૯૦ માં પંચ સમક્ષ જે વિવાદ પેન્ડિંગ હતો તે પ્રથમ અપીલકર્તા અને તેના કામદારો વચ્ચેના વિવાદ સાથે સંબંધિત નહોતો. તે મૂળભૂત રીતે ઈન્ડિયન એરલાઈન્સ અને તેના કામદારો વચ્ચેના એ પ્રશ્ન પરના વિવાદ સાથે સંબંધિત હતો કે શું તેઓ પ્રથમ અપીલકર્તાના કર્મચારીઓ જેવી જ સેવાની શરતો અને નિયમો મેળવવા હકદાર છે. સંદર્ભ પર પંચ દ્વારા જે એવોર્ડ આપવામાં આવ્યો છે તેમાં પણ નોંધવામાં આવ્યું છે:

> “આ સંદર્ભ એર ઈન્ડિયા અને તેના કામદારો વચ્ચેના કોઈપણ ઔદ્યોગિક વિવાદને આવરી શકતો નથી કારણ કે કેન્દ્ર સરકારનો હુકમ (ઈન્ડિયન) એરલાઈન્સ અને તેના કામદારો વચ્ચેના વિવાદ પૂરતો મર્યાદિત છે”.

આ સંજોગોમાં કલમ ૩૩–એ હેઠળની ફરિયાદ પાછી ખેંચી લેવાથી અધિકારી જૂથ નવો ઔદ્યોગિક વિવાદ ઉપસ્થિત કરવાથી બાધિત થતું નહોતું. અધિકારી જૂથે તે જ કરવાનો પ્રયાસ કર્યો છે. તેણે સમાધાન અધિકારીનો સંપર્ક કર્યો. ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૨(૨) હેઠળ વિવાદોનું વાજબી અને સૌહાર્દપૂર્ણ સમાધાન લાવવાનો પ્રયાસ કરવાની જેમની ફરજ છે તેવા સમાધાન અધિકારી દ્વારા દાવાની તપાસ કરવામાં આવી હોવાનું કહેવાય છે. સમાધાન

અધિકારી દ્વારા પ્રથમ અપીલકતા ને ભલામણ કરવામાં આવી હતી. સમાધાન માટેની ભલામણ પ્રથમ અપીલકર્તાના મેનેજમેન્ટ દ્વારા સ્વીકારવામાં આવી હોવાથી, યોગ્ય સરકાર કલમ ૧૨(૫) હેઠળ ઔદ્યોગિક પંચને સંદર્ભિત કરી શકે તે માટે સમાધાન અધિકારી દ્વારા કલમ ૧૨(૪) હેઠળ સમાધાનની નિષ્ફળતાનો અહેવાલ આપવાનો કોઈ પ્રશ્ન ઉપસ્થિત થતો નહોતો. શું આ પ્રક્રિયા દ્વારા ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) અને એનેક્ષર ડી માં ફેરફાર કરી શકાય તે ફરીથી ૧૯૪૭ ના અધિનિયમ હેઠળના યોગ્ય મંચ દ્વારા ઉકેલ મેળવવા માટેનો પ્રશ્ન છે.

જ્યારે વાદગ્રસ્ત ચુકાદામાં હાઇકોર્ટે એવો નિષ્કર્ષ કાઢ્યો કે ૧૯૯૮ ના સમાધાનના એનેક્ષર ડી પર અમલ કરવામાં આવ્યો હતો અને તેનો અમલ થયો હતો, ત્યારે તેણે આ નિષ્કર્ષના સમર્થનમાં કોઈ હકીકતની ચર્ચા કરી નહોતી. આ ઉપરાંત, હાઇકોર્ટનો એવો નિર્ણય કે "કોઈ વિવાદ નથી કે રિટ અરજદારો યાદીમાં વરિષ્ઠ છે અને સામાવાળા નં. ૪ થી ૯ કરતાં ઉપર સેવાજ્યેષ્ઠતા ધરાવે છે" તે વર્ણવેલ સંજોગોમાં હકીકતની દ્રષ્ટિએ ખોટો હતો. પરંતુ નિષ્કર્ષ સાચો હતો તેમ માની લઈએ તો પણ, આ કોર્ટના અગાઉ નોંધેલા નિર્ણયોને ધ્યાનમાં રાખીને, શુદ્ધબુદ્ધિનો અભાવ, મનસ્વીતા, છેતરપિંડી વગેરેના આધારે ૧૯૯૮ ના સમાધાનને પડકારવાનું અધિકારી જૂથ માટે હજુ પણ ખુલ્લું છે. ૧૯૯૮ ના સમાધાન સામેના આવા પડકારનો નિર્ણય અલબત્ત રિટ કાર્યવાહીમાં થઈ શકે નહીં જેવું કે હાઇકોર્ટ દ્વારા ડબલ્યુ.પી. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ માં પહેલેથી જ ઠેરવવામાં આવ્યું છે.

અપીલકર્તાઓ અને અધિકારી જૂથના જણાવ્યા મુજબ, ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ (૧૬) ના કારણે ૧૯૯૮ ના સમાધાનને કોઈપણ સંજોગોમાં ઔદ્યોગિક વિવાદ અધિનિયમ, ૧૯૪૭ ની કલમ ૧૮(૩) હેઠળ અંતિમ સમાધાન કહી શકાય નહીં, જેમાં નીચે મુજબ પૂરી પાડવામાં આવ્યું હતું:-

"૧૬. બંને પક્ષકારો સંમત થાય છે કે આ સમાધાન પેન્ડિંગ સંદર્ભ નં.

એનટીબી–૧/૧૯૯૦ માં નામદાર રાષ્ટ્રીય ઔદ્યોગિક પંચ સમક્ષ રજૂ કરવામાં આવશે અને તે મુજબ સંમતિ એવોર્ડ મેળવવામાં આવશે".

સ્વીકૃત રીતે, ધારણા મુજબ ૧૯૯૮ નું સમાધાન રજૂ કરવામાં આવ્યું નહોતું કે સંમતિ એવોર્ડ મેળવવામાં આવ્યો નહોતો જોકે ડબલ્યુ.પી. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ માં આ મુદ્દો ઉઠાવવામાં આવ્યો નહોતો. પરંતુ ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ માં ૧૪ નવેમ્બર, ૨૦૦૦ ના હુકમ દ્વારા સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ ની વિરુદ્ધ આ મુદ્દો આખરી રીતે નક્કી કરવામાં આવ્યો છે જેમાં કહેવામાં આવ્યું હતું કે ૧૯૯૮ નું સમાધાન ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૮(૩) હેઠળનું સમાધાન હતું. તેમ છતાં ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૨(કે) માંના શબ્દપ્રયોગના અર્થમાં ઓછામાં ઓછું સી.પી.એલ. ધારકો અને અધિકારી જૂથ વચ્ચે નવો ઔદ્યોગિક વિવાદ ઉદ્‌ભવ્યો છે કે શું કલમ ૧૮(૩) હેઠળ હોવા છતાં ૧૯૯૮ નું સમાધાન કથિત સંજોગો હેઠળ કરવામાં આવ્યું હોવાના કારણે અમાન્ય ઠર્યું હતું. વધુમાં, અધિકારી જૂથ ઓછામાં ઓછી એવી દલીલ કરી શકે છે કે ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) માં પાછળથી કરાયેલા સુધારાઓ જેણે એ.એલ.ટી.પી. ની જરૂરિયાતમાં ફેરફાર કર્યો અને છેવટે તેને નાબૂદ કર્યો તે માન્ય નહોતા અને કલમ ૧૮(૩) હેઠળના સમાધાનનો ભાગ બનતા નહોતા. આ તમામ વિવાદો ૧૯૪૭ ના અધિનિયમ હેઠળ ઔદ્યોગિક પંચ દ્વારા યોગ્ય રીતે ન્યાયનિર્ણયપાત્ર છે.

રિટ અરજી મંજૂર કરતો હાઈકોર્ટનો નિર્ણય એવા કારણો પર આધારિત હતો જેને અમે માન્ય રાખી શકીએ નહીં. પરિણામે સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ અને રિટ અરજદારો વચ્ચે સેવાજ્યેષ્ઠતાનો મુદ્દો આખરી રીતે નક્કી થઈ ગયો હતો તેવો તેનો નિષ્કર્ષ પણ ભૂલભરેલો હતો. તેથી, રિટ અરજદારોને જારી કરાયેલા કમાન્ડ તાલીમના પત્રો રદ કરતો સામાવાળા નં. ૩ દ્વારા જારી કરાયેલો પત્ર કાયદેસર રીતે જારી થઈ શક્યો હોત કે કેમ તે પ્રશ્ન પક્ષકારો વચ્ચે ઉઠાવવામાં આવેલા અન્ય મુદ્દાઓ સાથે હજુ પણ ખુલ્લો છે અને છેવટે સક્ષમ ઔદ્યોગિક મંચ દ્વારા તેનો નિર્ણય કરવો પડશે જેવું કે ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૯૩૦/૧૯૯૯ માં

હાઈકોર્ટના અગાઉના નિર્ણય દ્વારા યોગ્ય રીતે ઠેરવવામાં આવ્યું હતું.

હાલમાં, અમારી સમક્ષ બે વિકલ્પો ખુલ્લા છે. અમે હાઈકોર્ટના વાદગ્રસ્ત નિર્ણયને રદબાતલ કરી શકીએ છીએ અને રિટ અરજી રદ કરીને અપીલ મંજૂર કરી શકીએ છીએ જેથી પક્ષકારો ઔદ્યોગિક મંચ સમક્ષ તેમના વિવાદોનો નિકાલ લાવી શકે. આના પરિણામે વિવાદ ઉપસ્થિત કરવો પડશે અને યોગ્ય સરકાર દ્વારા ૧૯૪૭ ના અધિનિયમની કલમ ૧૦(૧) હેઠળ સંદર્ભનો હુકમ પસાર કરવો પડશે. બીજી બાજુ અમે પોતે જ વિવાદની રચના કરી શકીએ છીએ અને પક્ષકારોને સંદર્ભના હુકમ માટે યોગ્ય સરકાર સમક્ષ જવા નિર્દેશ આપી શકીએ છીએ. આ પાછળનો માર્ગ છે જેનો હિન્દુસ્તાન સ્ટીલ વર્ક્સ કન્સ્ટ્રક્શન લિમિટેડ અને અન્ય વિરુદ્ધ હિન્દુસ્તાન સ્ટીલ વર્ક્સ કન્સ્ટ્રક્શન લિમિટેડ એમ્પ્લોઈઝ યુનિયન, જેટી (૨૦૦૫) ૭ એસસી ૨૭૩ માં આ કોર્ટના નિર્ણય પર આધાર રાખીને અપીલકર્તાઓ અને સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ દ્વારા આગ્રહ રાખવામાં આવ્યો છે.

ખાસ કરીને રાષ્ટ્રીય એરલાઈન્સના સંબંધમાં ઔદ્યોગિક અશાંતિ ટાળવાની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને, તે કેસમાં વ્યક્ત થયેલા અભિપ્રાય કરતાં અલગ દ્રષ્ટિકોણ અપનાવવાનું અમને કોઈ કારણ જણાતું નથી. અધિકારી જૂથ ૧૯૯૭ થી પોતાની ફરિયાદ રજૂ કરી રહ્યું છે તે હકીકત ઉપરાંત, પાયલોટો વચ્ચેની પરસ્પર સેવાજ્યેષ્ઠતાનો મુદ્દો તાકીદે ઉકેલવાની જરૂર છે કારણ કે તેમાં પેસેન્જર ફ્લાઈટ્સના કમાન્ડના પ્રશ્નો અને અલબત્ત ઘટ સંબંધિત સંભવિત માંગણીઓ સામેલ થશે. પરંતુ આવો નિર્દેશ આપતાં પહેલાં હજુ એક વધુ પ્રશ્ન છે જેને સંબોધવાની જરૂર છે અર્થાત ઔદ્યોગિક પંચ દ્વારા વિવાદોના ન્યાયનિર્ણય સુધી વચગાળાની વ્યવસ્થા શું રહેશે.

જ્યારે અપીલકર્તાઓ અને સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨ દ્વારા આ કોર્ટ સમક્ષ વિશેષ પરવાનગી અરજીઓ દાખલ કરવામાં આવી ત્યારે અમે ૨૫ એપ્રિલ, ૨૦૦૪ ના રોજ નોંધ્યું હતું કે "પાયલોટ્સ તેમજ સહ–પાયલોટ્સને કમાન્ડ

તાલીમમાં મોકલવામાં આવ્યા છે". અધિકારી જૂથના પાયલોટો અને રિટ અરજદારોને કમાન્ડ તાલીમ માટે મોકલવામાં આવ્યા હતા તે નોંધવાનો આશય હતો. વાસ્તવમાં હાઈકોર્ટે રદ કરવાના પત્રોને રદબાતલ કરતી વખતે નોંધ્યું હતું કે અધિકારી જૂથના છ પાયલોટો (સામાવાળા નં. ૭ થી ૧૨) ને કમાન્ડ તાલીમ માટે પહેલેથી જ મોકલી દેવામાં આવ્યા હતા અને તેઓને પાછા બોલાવવાની જરૂર નથી. જોકે એવી સ્પષ્ટતા કરવામાં આવી હતી કે આ નિર્દેશથી લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતા યાદીમાં તેમની સ્થિતિ બદલાતી નથી. આ કાર્યવાહીની પેન્ડન્સી દરમિયાન અધિકારી જૂથના વધુ છ પાયલોટો તેમજ રિટ અરજદારોને કમાન્ડ તાલીમ માટે મોકલવામાં આવ્યા છે અને સંભવતઃ આ ચુકાદાની તારીખ સુધીમાં તેઓએ તે પૂર્ણ કરી લીધી છે. અધિકારી જૂથના જણાવ્યા મુજબ બાકીના બે પાયલોટોને પણ આ દરમિયાન કમાન્ડ તાલીમ માટે મંજૂરી આપવામાં આવી છે અને તેઓએ આ મહિનાની શરૂઆતમાં પ્રારંભિક તાલીમ શરૂ કરી દીધી છે. અમારો એવો મત છે કે અધિકારી જૂથને તેમની કમાન્ડ તાલીમ પૂર્ણ કરવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ.

અમે પહેલેથી જ નોંધ્યું છે કે અપીલકર્તાઓ અને અધિકારી જૂથ સંમત છે કે દરમિયાનમાં ૧૯૯૮ ના સમાધાનની કલમ ૭(સી) અને એનેક્ષર ડી અમલમાં રહેશે પરંતુ રિટ અરજદારો ૧૯૯૮ ના સમાધાન હેઠળ ઘટનો દાવો કરશે નહીં. આ એક અત્યંત વાજબી સૂચન જણાય છે, સિવાય કે આ વ્યવસ્થામાંથી ઉદ્ભવતી ઘટ પેટે કોઈપણ ચૂકવવાપાત્ર રકમ અપીલકર્તાઓ દ્વારા ઔદ્યોગિક અદાલતમાં જમા કરાવવી પડશે જે પંચ દ્વારા પસાર કરવામાં આવી શકે તેવા વચગાળાના કે આખરી કોઈપણ એવોર્ડને આધીન કોઈપણ રાષ્ટ્રીયકૃત બેંકમાં ફિક્સ્ડ ડિપોઝિટમાં રાખશે.

તેથી, અમે હાઈકોર્ટના નિર્ણયને રદબાતલ કરીએ છીએ અને અપીલો મંજૂર કરીએ છીએ. નિર્દેશ આપવામાં આવે છે કે યોગ્ય સરકાર નીચેના પ્રશ્નો યોગ્ય પંચ સમક્ષ ન્યાયનિર્ણય માટે મોકલશે:

૧. શું અધિકારી જૂથ દ્વારા આક્ષેપ કર્યા મુજબ ૧૯૯૮ નું સમાધાન અથવા તેનો કોઈપણ ભાગ છેતરપિંડી, ગેરવાજબી વગ વગેરેના આધારે રદબાતલ થવાને પાત્ર છે?

૨. શું સહ–પાયલોટો માટે એ.એલ.ટી.પી. લાયસન્સની આવશ્યકતા જરૂરી હતી?

૩. શું અધિકારી જૂથ લાઇન સેવાજ્યેષ્ઠતા યાદીમાં સી.પી.એલ. ધારકો કરતાં વધુ સેવાજ્યેષ્ઠતા મેળવવા હકદાર હતું?

૪. અધિકારી જૂથના કેસ અંગે સમાધાન અધિકારીની ભલામણ અને એર ઇન્ડિયા દ્વારા તેના સ્વીકારની કાનૂની અસર શું છે?

૫. પક્ષકારો કઈ દાદ મેળવવા હકદાર છે?

આ અપીલોના પક્ષકારો પૈકીના કોઈપણ પક્ષકાર અર્થાત અધિકારી જૂથ અથવા રિટ અરજદારો અને તેમના સાથીદારો અથવા એર ઇન્ડિયા અમારા ચુકાદાની નકલ સાથે સંદર્ભના હુકમ માટે યોગ્ય સરકાર સમક્ષ જઈ શકે છે. પંચ દ્વારા વિવાદોનો ન્યાયનિર્ણય ન થાય ત્યાં સુધી, આ ચુકાદાના અગાઉના ભાગમાં નક્કી કર્યા મુજબની વચગાળાની વ્યવસ્થા અમલમાં રહેશે. આ અપીલોનો ખર્ચ સંદર્ભ કાર્યવાહીના પરિણામને આધીન રહેશે.

અપીલો મંજૂર કરવામાં આવે છે.

This judgment has been translated using an AI-assisted translation tool.

==

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઇ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે

મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

===