[2018] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 313

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਬਨਾਮ

ਆਰ.ਕੇ. ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਅਤੇ ਹੋਰ:

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 9176)

ਸਤੰਬਰ 07, 2018

[ਮਦਨ ਬੀ. ਲੋਕੁਰ, ਐਸ. ਅਬਦੁਲ ਨਜ਼ੀਰ ਅਤੇ ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.ਜੇ.)

ਸੇਵਾ ਕਾਨੂੰਨ – ਸੀਨੀਆਰਤਾ – ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਥਾਪਨਾ ਮੈਨੂਅਲ (ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ.) – ਆਰ.ਆਰ. 327-341 – ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇ ਸਰਵਿਸ ਆਫ ਸਿਗਨਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਜ਼ – ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਸਿੱਧੀਆਂ ਭਰਤੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਸੀਨੀਅਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਨੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਸਾਲ 2009 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਲਈ ਮੰਗ ਭੇਜਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਭਾਵ 23.10.2007 ਤੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ- ਸੀ.ਏ.ਟੀ. ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੈਮਾਨੇ (ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.) ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ' ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਗਲਤ ਅਤੇ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਵਾਲੀਆਂ ਸਨ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦੇ ਸਰਕੂਲਰ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਨ ਅਤੇ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਕੋਡਬੱਧ ਸਮੂਹ ਹੈ - ਇਸ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ- ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ

ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਰੇਲਵੇ ਨੇ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਨਿਯਮ 327-341 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਅਤੇ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ - ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੇ ਸੀ.ਏ.ਟੀ. ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ CAT ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ - ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ - ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ – ਕਿਹਾ ਕਿ: ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ (ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਵੰਡ) ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ 1961 ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਨੂੰ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਇਹ ਅਸਾਮੀਆਂ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਲਈ ਹੋਵੇ, ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਭਰਤੀ ਆਦਿ ਲਈ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸਰਕੂਲਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ - ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਾਕਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ - ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੀ.ਏ.ਟੀ. ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਕ ਵਜੋਂ ਹਟਾ ਕੇ ਅਤੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਨੂੰ ਮਾਪਦੰਡ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ.ਏ.ਟੀ. ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੰਗ ਭੇਜਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, **ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ** ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼

ਭਰਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਅਸਾਮੀਆਂ ਭਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਉਸ ਸਾਲ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤੱਕ ਉਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤਹਿਤ ਭਰਤੀ ਕੀਤੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ - ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਹ ਤਾਂ ਹੀ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਭਰਤੀ ਦਾ ਸਾਲ ਖਾਲੀ ਹੋਣ ਦੇ ਸਾਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇ - ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀ ਮੰਗ ਸਾਲ 2007 ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ, ਸਾਲ 2009 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਸੀ.ਏ.ਟੀ. ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਸਾਲ 2007 ਤੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ - ਅਨੁਛੇਦ 77 ਅਤੇ 309 - ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਥਾਪਨਾ ਕੋਡ - ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ (ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਵੰਡ) ਨਿਯਮ, 1961 - ਸੀ.ਐਲ.3.

313

XXXXXX

ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਦਾਲਤ

ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ 1. ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ (ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਵੰਡ) ਨਿਯਮ, 1961 ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਰਸੋਨਲ ਅਤੇ ਸਿਖਲਾਈ ਵਿਭਾਗ (ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ.) ਨੂੰ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਇਹ ਅਸਾਮੀਆਂ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਲਈ ਹੋਵੇ,

ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਭਰਤੀ, ਸਿਵਲ ਅਹੁਦਿਆਂ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ, ਆਚਰਣ ਨਿਯਮਾਂ ਸਮੇਤ ਸੇਵਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ, ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਸੇਵਾ ਦੀ ਛਾਂਟੀ ਅਤੇ ਸੋਧ ਬਾਰੇ ਆਮ ਨੀਤੀ ਆਦਿ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸਰਕੂਲਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਜੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਇੱਕ ਸਰਕੂਲਰ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਸਰਕੂਲਰ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਬਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 20] [326-ਐਚ; 327-ਏ-ਬੀ]

2. ਇਸੇ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵੰਡ, 1961 ਵਿੱਚ ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੂੰ ਕਾਰੋਬਾਰ ਅਲਾਟ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਨੂੰ ਮਾਲੀਆ ਅਤੇ ਖਰਚ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲੇ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਲਈ ਸੇਵਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 21] [327-ਸੀ]

XXXXXX

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਆਰ. ਕੇ. ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ 315

3. ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲੇ ਕੋਲ ਕੋਡਬੱਧ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਥਾਪਨਾ ਕੋਡ (ਆਈਆਰਈਸੀ) ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਆਈਆਰਈਸੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ। ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵੰਡ , 1961 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ

ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਿਰਫ ਆਈਆਰਈਸੀ ਬਲਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਥਾਪਨਾ ਮੈਨੂਅਲ (ਆਈਆਰਈਐਮ) ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਆਈਆਰਈਐਮ ਨੂੰ ਵੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਾਕਤ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 22, 23] [327-ਡੀ-ਜੀ]

4. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੰਗ ਭੇਜਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਜਾਂ ਤਰੱਕੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜਾ ਲੰਬਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਯੁਕਤ/ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਮਿਲੇਗੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਨਮਾਨੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੋਡ ਦੁਆਰਾ ਭਰਤੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਬਾਹਰੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇੱਕ ਮੋਡ ਦੁਆਰਾ ਚੋਣ ਦੂਜੇ ਮੋਡ ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਹੌਲੀ ਹੋਵੇਗੀ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਵਿਗਾੜ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਭਰਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਅਸਾਮੀਆਂ ਭਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਉਸ ਸਾਲ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤਹਿਤ ਭਰਤੀ ਕੀਤੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਭਰਤੀ ਦਾ ਸਾਲ ਖਾਲੀ ਹੋਣ ਦੇ ਸਾਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਾਲ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਅਸਾਮੀਆਂ ਮੌਜੂਦ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਰਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਖਾਲੀ ਸਾਲ ਦੌਰਾਨ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੰਗ ਸਾਲ 2007 ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਸਾਲ 2009 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ CAT ਅਤੇ

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਸਾਲ 2007 ਤੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। [ਪਾਰਸ 29 ਅਤੇ 31] [330- ਐਚ; 331- ਡੀ]

XXXXXX

5. ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਆਈਆਰਈਐਮ ਨਿਯਮ 327-341 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਕੇ CAT ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। CAT ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ 'ਡੀਆਈਟੀਐਸ' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਵਜੋਂ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਕੇ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਦੁਆਰਾ ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ. ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਅਤੇ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਸੀ। CAT ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਸੀ ਕਿ ਤਰੱਕੀ ਦਾ ਸਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 'ਡੀਆਈਟੀਐਸ' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਕ ਹੋਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਆਈਏਐਸ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੇ ਸਾਲ' ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। CAT ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸਾਰੀ ਚਰਚਾ 'ਡੀਆਈਟੀਐਸ' ਕਾਰਨ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਸਾਲ/ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਸਾਲ ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਆਉਣ ਬਾਰੇ ਸੀ ਜੋ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ CAT ਨੇ ਖੁਦ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 5 ਸਾਲ

ਦੀ ਸੇਵਾ ਦਾ ਭਾਰ ਦੇਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਉੱਠਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 'ਡੀਆਈਟੀਐਸ' ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਕ ਵਜੋਂ ਹਟਾ ਕੇ ਅਤੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡ ਵਜੋਂ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦਰਅਸਲ, ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 31, 32] [331-D-F, H; 332-A-D]

ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਬਨਾਮ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2012) 13 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 340: [2012] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 555**- 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ।

ਏ.ਕੇ. ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਸੁਨੀਲ ਮਿਸ਼ਰਾ **(1994) ਸੁਪ. 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 245: [1994] 1 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 127**; ਪੀ. ਸੁਧਾਕਰ ਰਾਓ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਯੂ. ਗੋਵਿੰਦਾ ਰਾਓ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2013) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 693: [2013] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 540** - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ।

XXXXXX

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

[2012] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 555	'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 8
[1994] 1 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 127	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 32
[2013] 13	ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 33

ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 540		

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ / ਮੂਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 9176

2016 ਦੇ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੰਬਰ 10669 ਵਿੱਚ ਪਟਨਾ ਵਿਖੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 12.05.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ।

ਨਾਲ

2017 ਦੀ ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 22444 ਵਿੱਚ 2018 ਦੀ ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 717, 2017 ਦੇ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 22444, ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ ਵਿੱਚ 2018 ਦੀ ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 732, ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. ਸੀ.ਐਨ.ਓ. 2018 ਦਾ 4144 ਅਤੇ 2018 ਦਾ ਟੀ.ਸੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 52

ਪਟਵਾਲੀਆ, ਗੁਰੂ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਕੁਮਾਰ, ਐਮਐਸ ਕਿਰਨ ਸੂਰੀ, ਸਰ ਏਡੀਵੀ, ਵਿਕਾਸ ਮਹਿਤਾ, ਅਨੁਸ਼੍ਰੀ ਮੈਨਨ, ਸ਼ਸ਼ੀ ਐਮ ਕਪਿਲਾ, ਹਰਸ਼ਿਕਾ ਵਰਮਾ, ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਸ਼ਰਮਾ, ਨਿਖਿਲ ਰੋਹਤਗੀ, ਸ਼ਸ਼ਾਂਕ ਖੁਰਾਣਾ, ਰਣਜੀਤਾ ਰੋਹਤਗੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸਮਤੇ ਡੋਮਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪ੍ਰਿਗਿਆ ਬਘੇਲ, ਆਰ ਬਾਲਾਸੁਬਰਾਮਨੀਅਮ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਸ਼ਮਾ ਵਰਮਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕਨਿਕਾ ਸਰਨ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕਨਿਕਾ ਸਰਨ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ ਸੁਭਰੋ ਸਨਿਆਲ, ਗੌਰਵ ਗੋਇਲ, ਏ.ਡੀ.ਵੀ. ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੇਠ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ. 2017 ਦਾ 22444 ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ.(ਸੀ) ਨੰਬਰ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਹੋਈ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਆਗਿਆ।

2. ਇਹ ਇਕ ਹੋਰ ਲੜਾਈ ਹੈ, ਜੋ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਸਿੱਧੇ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਵਿਚਾਲੇ ਕਦੇ ਨਾ ਖਤਮ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਲੜਾਈ ਹੈ ।

3. ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇ ਸਰਵਿਸ ਆਫ ਸਿਗਨਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਜ਼ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਆਈਆਰਐਸਐਸਈ') ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਗਰੁੱਪ-ਏ ਸੇਵਾ ਹੈ। ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਭਰਤੀ ਦੋ ਢੰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ - 50% ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ 50% ਫੀਡਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਗਰੁੱਪ-ਬੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੁਆਰਾ। ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਸੰਘ ਪਬਲਿਕ ਸਰਵਿਸ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਯੂਪੀਐਸਸੀ' ਦੁਆਰਾ ਆਯੋਜਿਤ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

XXXXXX

4. 23.10.2007 ਨੂੰ, ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੇ ਗਰੁੱਪ-ਏ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਖਾਲੀ ਪਈਆਂ ਅਸਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਲਈ ਯੂਪੀਐਸਸੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੇਨਤੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਸਾਲ 2008 ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਭਰਤੀ ਨੂੰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰੀਖਿਆ, 2008 ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ.ਕੇ. ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ 'ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਕਤ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਰਿਹਾ। ਉਸਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 14.12.2009 ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਅਤੇ ਦੂਰਸੰਚਾਰ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਗਰੁੱਪ-ਬੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਕੁਝ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ 12.08.2014 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ 08.05.2014 ਤੋਂ ਗਰੁੱਪ-ਏ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਥਾਪਨਾ ਮੈਨੂਅਲ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਆਈਆਰਈਐਮ'), ਭਾਗ 1 ਦੇ

ਨਿਯਮ 334 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਗਰੁੱਪ-ਬੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ 5 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ ਲਾਭ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਬੰਧਤ ਮਿਤੀ 08.05.2009 ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

5. 87 ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 12.12.2014 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਬੰਧਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

2. ਸਾਰੇ 87 ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸ ਐਗਜ਼ਾਮੀਨੇਸ਼ਨ (ਈਐਸਈ) 2007 ਬੈਚ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਜੂਨੀਅਰ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ (ਡੀਆਰ) ਆਈਆਰਐਸਐਸਈ ਅਧਿਕਾਰੀ (15.12.2008) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਮਿਤੀ) ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ 2008 ਬੈਚ ਦੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰੀਖਿਆ (ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 14.12.2009 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ) ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਸੀਨੀਅਰ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਆਈਆਰਐਸਐਸਈ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਸਾਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਸਿੱਧੀਆਂ ਭਰਤੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਸੀਨੀਅਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

6. ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਸ੍ਰੀ ਆਰ.ਕੇ.ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਪਟਨਾ ਬੈਂਚ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'CAT') ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਓ.ਏ. ਨੰਬਰ 050/00260/2015 ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ 12.12.2014 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ 01.04.2015 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਬੋਰਡ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ.ਕੇ.ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਦੀ ਮਿਤੀ 19.03.2015 ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ 'ਤੇ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ। ਚੇਅਰਮੈਨ ਨੇ 09.06.2015 ਦੇ ਭਾਸ਼ਣ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਸ੍ਰੀ ਆਰ.ਕੇ.ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ

ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੰਗ ਪੱਤਰ ਭੇਜਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਚੇਅਰਮੈਨ ਅਨੁਸਾਰ ਆਈਆਰਐਸਐਸਈ ਸਮੇਤ ਅੱਠ ਸੰਗਠਿਤ ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਜੂਨੀਅਰ ਸਕੇਲ, ਗਰੁੱਪ-ਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਆਈਆਰਈਐਮ ਵੋਲਿਊਮ -1 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਤਹਿਤ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ।

XXXXXX

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਆਰ.ਕੇ. ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ [ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.] 319

7. ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ. ਕੇ. ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਨੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 2015 ਦੇ ਓ.ਏ. ਨੰਬਰ 460 ਵਜੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਿਆਂ ਨਵਾਂ ਓ.ਏ. ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ:

"8.1 ਤੁਹਾਡੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ 09/12.06.2015 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੁਆਰਾ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਅਨੁਬੰਧ ਏ/8 ਅਤੇ ਏ/4 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਲਟ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਕੇਸ ਅਤੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਓ.ਐਮ. ਮਿਤੀ 04.03.2014 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਲਟ ਹਨ।

8.2 ਤੁਹਾਡੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਖੁਸ਼ੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਕੇਸ ਅਤੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਓ.ਐਮ. ਮਿਤੀ 04.03.2014 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ

ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਸੂਚੀ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦੇਰੀ ਦੇ।

8.3 ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਕਿ ਉਹ ਸਿੱਧੇ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦਰਮਿਆਨ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਸਬੰਧੀ ਐਨ.ਆਰ ਪਰਮਾਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ/ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਐਨ.ਆਰ.ਪਰਮਾਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਓ.ਐਮ ਮਿਤੀ 04.03.2014 ਦੇ ਨਵੇਂ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ/ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਥਾਪਨਾ ਮੈਨੂਅਲ ਭਾਗ-1 ਵਿੱਚ ਸੋਧ/ਸੋਧ/ਸੁਧਾਰ ਸਲਿੱਪ ਜਾਰੀ ਕਰਨ।

8.4 ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਕੇਸ ਅਤੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਓ.ਐਮ. ਮਿਤੀ 04.03.2014 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਜੇਏ ਗ੍ਰੇਡ ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਸਮੇਤ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਨਤੀਜੇ ਲਾਭ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

8. 5 ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਰਾਹਤ ਜਾਂ ਰਾਹਤ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

8. ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਓ.ਏ. ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਦਲੀਲਾਂ ਸੁਣੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਰਾਖਵਾਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ, ਜੋ ਇੱਕ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਨ ਅਤੇ ਹਾਜੀਪੁਰ ਵਿਖੇ ਪੂਰਬੀ ਮੱਧ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰੋਮੋਟੀ ਆਫੀਸਰਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ, ਪੂਰਬੀ ਮੱਧ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਸਕੱਤਰ ਵੀ ਸਨ, ਨੇ ਇਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਅਰਜ਼ੀ 05.02.2016 ਨੂੰ ਲਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਫੈਸਲਾ ਜੋ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਉਣ ਲਈ ਰਾਖਵਾਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ

ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਦਿਨ CAT ਨੇ ਸਾਰੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਫੈਸਲਾ ਰਾਖਵਾਂ ਰੱਖ ਲਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਦਲੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। CAT ਨੇ ਆਪਣੇ 03.05.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਓ.ਏ. ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸ੍ਰੀ ਆਰ.ਕੇ.ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਦੀ ਇਸ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 23.10.2007 ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀਆਂ ਅਸਾਮੀਆਂ ਭਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਬਨਾਮ ਐਨ.ਆਰ.ਪਰਮਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦਾ ਕੇਸ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਮੰਗ ਦੇ ਸਾਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਹਮੇਸ਼ਾ ਖਾਲੀ ਸਾਲ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੂਚਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਮੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਾ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਜਾਂ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ।

XXXXXX

9. ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਪਰਸੋਨਲ ਅਤੇ ਸਿਖਲਾਈ ਵਿਭਾਗ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ.') ਨੇ 04.03.2014 ਦੇ ਆਪਣੇ ਸਰਕੂਲਰ ਵਿੱਚ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਉਂਕਿ ਮੰਗ 23.10.2007 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਉਕਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। CAT ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ 23.10.2007 ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਸਵੀਕਾਰ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।

10. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਰਾਹਤ ਸੀ ਜੋ ਸਿੱਧੇ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੇ ਆਪਣੇ ਓ.ਏ. ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਮਲਾ ਉਥੇ ਹੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ CAT ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਬੋਰਡ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਦੁਆਰਾ 09.06.2015 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਸਪੀਕਿੰਗ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਅਤੇ 04.03.2014 ਦੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਸਰਕੂਲਰ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ।

11. ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਜੋ ਓ.ਏ. ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਸੀ, ਦਾ ਕੇਸ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਭਾਗ -1 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮ 327 ਤੋਂ 341 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 5 ਸਾਲ ਦਾ ਭਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਸਾਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਕੱਢਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਨਿਯਮ 328 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਗਰੁੱਪ-ਏ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ 'ਸਮਾਂ ਪੈਮਾਨਾ (ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.) ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਮਿਤੀ' ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੋ ਕੁਝ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਸਿੱਧੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਯੂ.ਪੀ.ਐਸ.ਸੀ. ਦੁਆਰਾ ਆਯੋਜਿਤ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ. ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਪੈਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਕਮਾਈ ਵਾਧਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 334 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਗਰੁੱਪ-ਬੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਰੁੱਪ-ਏ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉਪਰੋਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ. ਨੂੰ ਭਾਰ ਦੇ ਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

[1] (2012) 13 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 340

XXXXXX

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ [ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.] 321

334 ਗਰੁੱਪ ਬੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਗਰੁੱਪ ਏ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਜੂਨੀਅਰ ਪੈਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ:

(1) xxx xxx xxx

(2) ਜੇ ਇੱਕੋ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਦੋ ਜਾਂ ਦੋ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ: -

(i) ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਪੈਨਲ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ।

(ii) ਉਪਰੋਕਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ., ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਭਾਰ ਦੇ ਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ:

(ਏ) ਗਰੁੱਪ 'ਏ' ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਸਥਾਈ ਤਰੱਕੀ 'ਤੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਤਨਖਾਹ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੇਵਾ ਦਾ ਸਾਲ; ਜਾਂ

(ਅ) ਗਰੁੱਪ 'ਬੀ' ਵਿੱਚ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸਥਾਈ ਸੇਵਾ ਦੇ ਕੁੱਲ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਅੱਧਾ;

ਜੋ ਵੀ ਵੱਧ ਹੋਵੇ, ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 5 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ; ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਭਾਰ ਗਰੁੱਪ 'ਬੀ' ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਗੈਰ-ਸੁਭਾਗੀ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ।

12. CAT ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਦਖਲ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦਾ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ 5 ਸਾਲ ਦਾ ਭਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦੇ ਵਾਧੂ ਸਾਲ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਸੇਵਾ (ਆਈ.ਏ.ਐਸ.) (ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦੇ ਨਿਯਮ) ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 1987 ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਈ.ਏ.ਐਸ. ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਾਜ ਸਿਵਲ ਸੇਵਾ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕੁਝ ਭਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। CAT ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਈ.ਏ.ਐਸ. ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਭਰਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਵੀ ਬੇਨਿਯਮੀਆਂ ਜਾਂ ਮਨਮਾਨੀ ਦੂਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਡੀਆਈਟੀਐਸ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਇੱਕ ਭਰਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਣਚਾਹੇ ਦੇਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮਨੁੱਖੀ ਹੇਰਾਫੇਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। CAT ਦੇ 03.05.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

XXXXXX

"19..... ਇਸ ਲਈ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦਾ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਫਲਸਫਾ ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਦੋਵਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਚੰਗਾ ਹੈ। ਨੀਤੀ ਬਣਾਉਣਾ ਕਾਰਜਪਾਲਿਕਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੀਤੀ ਵਿਚ ਮਨਮਾਨੀ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਵਿਚ ਦਖਲ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਇਸ ਬੁਨਿਆਦੀ ਫਲਸਫੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

20. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਇਕ ਹੋਰ ਗੰਭੀਰ ਵਿਗਾੜ ਇਹ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੀ.ਆਰ. ਅਤੇ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਅਨੁਪਾਤ 50:50 ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਾਲੋਂ ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਬੋਰਡ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਵਿੱਚ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੇ ਦਿਖਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ 2001 ਤੋਂ 2007 ਤੱਕ 95 ਸਿੱਧੀਆਂ ਭਰਤੀਆਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 376 ਤਰੱਕੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਬੋਰਡ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ ਇਕ ਤਿਹਾਈ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਰਕਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਡੀ.ਆਰ. ਅਤੇ ਤਰੱਕੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਪਾਤ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲ ਸਕਦੀਆਂ। ਜੇ ਕਟੌਤੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਡੀ.ਆਰ. ਅਤੇ ਤਰੱਕੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. .....

21. xxx xxx xxx

22. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ. ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਅਤੇ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਵਾਲੇ ਹਨ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਸੀਂ 9/12.6.2015 (ਅਨੁਬੰਧ ਏ/8) ਅਤੇ ਮਿਤੀ 12.12.2014 (ਅਨੁਬੰਧ ਏ/4) ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਉਭਰੇ ਮੂਲ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਉਲਟ ਹਨ, ਜੋ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ

ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਕਾਪੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ/ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਪਰੋਕਤ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ।

XXXXXX

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ [ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.] 323

13. ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀ ਗਿਰੀਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਦੇ ਨਾਲ 2016 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 10669 ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ। ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ 12.05.2017 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਆਧਾਰ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦਾ 04.03.2014 ਦਾ ਸਰਕੂਲਰ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ। ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਕੋਡਬੱਧ ਸਮੂਹ ਹੈ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਥਾਪਨਾ ਕੋਡ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਸੀ.' ਦੇ ਨਿਯਮ 201 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਗਰੁੱਪ-ਸੀ ਅਤੇ ਗਰੁੱਪ-ਡੀ ਦੇ ਅਹੁਦਿਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਓ.ਐਮ. ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਨੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

14. ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ CAT ਵੱਲੋਂ 03.05.2016 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਰੇਲਵੇ ਨੇ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਭਾਗ -1 ਦੇ ਨਿਯਮ 327 ਤੋਂ 341 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਅਤੇ

'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਸਾਲ' ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਅਤੇ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੇ ਸਾਲ' ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸੋਧ 2012-2013 ਦੇ ਪੈਨਲ ਤੋਂ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ 2006 ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 2008 ਨੂੰ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਵਜੋਂ ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ 'ਤੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੇ ਸਾਲ ਵਜੋਂ 2009 ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਾਲ 2009 ਦੀ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਨਾਲੋਂ ਜੂਨੀਅਰ ਦਰਜਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ CAT ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੀ ਗਈ ਵਿਗਾੜ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਆਈ.ਏ.ਐਸ. ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

15. ਇਹ ਵਿਕਾਸ 05.03.2018 ਨੂੰ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਅਨੁਸਾਰ ਕੁਝ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ CAT ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 050/00070/17 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ 02.04.2018 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। CAT ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਕਾਰਨ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 'ਖਾਲੀ ਸਾਲ/ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਸਾਲ' ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਆਉਣ ਬਾਰੇ ਸੀ, ਜੋ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਨੀਤੀ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਦੀ ਬਜਾਏ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ/ਖਾਲੀ ਸਾਲ' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ

ਸੁਣਵਾਈ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਧਿਰਾਂ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਨੀਤੀ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਬਾਰੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

XXXXXX

16. CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਨਾਰਾਜ਼ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਨੇ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ 2018 ਦੇ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ.ਜੇ.ਸੀ. ਨੰਬਰ 6489 (ਆਰ.ਕੇ. ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ) ਤਹਿਤ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ 02.04.2018 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ/ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮਿਤੀ 03.05.2018 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

17. ਅਸੀਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸੁਣੇ ਹਨ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ) ਦੇ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਪੀ.ਐਸ. ਪਟਵਾਲੀਆ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਭਾਗ-1 ਦੇ ਨਿਯਮ 327 ਤੋਂ 341 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ CAT ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕਿ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦੇ ਸਰਕੂਲਰ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹਨ ਅਤੇ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਕੋਲ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਾਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਗਲਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਮੁਕੁਲ ਰੋਹਤਗੀ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਗੁਰੂ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਕੁਮਾਰ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ., ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਵਿੱਚ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਸੀ, ਨੂੰ CAT ਨੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਅਜੇ ਵੀ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਕੇ ਦੋਸ਼ੀਆਂ ਨੇ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ

ਇਹ ਵੀ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਵਾਲੇ ਹਨ। ਸ੍ਰੀ ਮਨਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਵੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

18. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ:

1. ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਾਕਤ ਹੈ?

2. ਕੀ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜੋ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਵਿੱਚ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੇ ਹਨ?

XXXXXX

3. ਕੀ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ CAT ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਸਿਰਫ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸਨ?

4. ਕੀ 05.03.2018 ਨੂੰ ਯਾਦ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ/ਸੋਧ ਕਰਕੇ ਰੇਲਵੇ ਨੇ CAT ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ?

ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਡੀਓਪੀਟੀ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਆਈਆਰਈਐਮ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਾਕਤ ਹੈ?

19. CAT ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦੇ ਸਰਕੂਲਰਾਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕੋਲ ਗਰੁੱਪ ਏ ਅਤੇ ਬੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਨਿਯਮ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਬੰਧਨਕਾਰੀ ਤਾਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਯੂ.ਓ.ਆਈ. ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ (ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਆਫ ਬਿਜ਼ਨਸ) ਰੂਲਜ਼ 1961 ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ ਜੋ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰੋਬਾਰ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

I. ਭਰਤੀ, ਤਰੱਕੀ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਮਨੋਬਲ

1.....

2. ਪ੍ਰਮਾਣੂ ਊਰਜਾ ਵਿਭਾਗ, ਸਾਬਕਾ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕਸ ਵਿਭਾਗ, ਪੁਲਾੜ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਰੱਖਿਆ ਖੋਜ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਿਗਿਆਨਕ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਭਰਤੀ, ਤਰੱਕੀ ਅਤੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਮ ਪ੍ਰਸ਼ਨ।

3.....

4. ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸਾਮੀਆਂ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਅਤੇ ਗਜ਼ਟਿਡ ਦਰਜਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਆਮ ਨੀਤੀਗਤ ਮਾਮਲੇ।

XXXXXX

5. ਰੇਲਵੇ ਵਿਭਾਗ, ਪ੍ਰਮਾਣੂ ਊਰਜਾ ਵਿਭਾਗ, ਸਾਬਕਾ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕਸ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਪੁਲਾੜ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਸਕੱਤਰੇਤ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਦਫਤਰਾਂ ਲਈ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਸਟਾਫ ਦੀ ਭਰਤੀ।

6. ਰੇਲਵੇ ਵਿਭਾਗ, ਪ੍ਰਮਾਣੂ ਊਰਜਾ ਵਿਭਾਗ, ਸਾਬਕਾ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕਸ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਪੁਲਾੜ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਹੁਦਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਿਵਲ ਅਹੁਦਿਆਂ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ।

xxx xxx xxx

IV. ਸੇਵਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ

21. ਆਮ ਪ੍ਰਸ਼ਨ (ਰੇਲਵੇ ਵਿਭਾਗ, ਪ੍ਰਮਾਣੂ ਊਰਜਾ ਵਿਭਾਗ, ਸਾਬਕਾ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕਸ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਪੁਲਾੜ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਯੂਨੀਅਨ ਪਬਲਿਕ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਚਰਣ ਨਿਯਮਾਂ ਸਮੇਤ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਾਲੇ ਸਵਾਲਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ)।

22. ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ (ਰੇਲਵੇ ਵਿਭਾਗ, ਪ੍ਰਮਾਣੂ ਊਰਜਾ ਵਿਭਾਗ, ਸਾਬਕਾ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕਸ ਵਿਭਾਗ, ਪੁਲਾੜ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਰੱਖਿਆ ਖੋਜ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਿਗਿਆਨਕ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਾਲੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਅਤੇ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਆਮ ਸੇਵਾ ਹਿੱਤ ਦੇ ਨੁਕਤੇ ਉਠਾਉਂਦੇ ਹਨ)।

23 (ਏ) - (ਡੀ) .....

24. .....

25. .....

26. .....

27. ਰੇਲਵੇ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਅਸਥਾਈ ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਛਾਂਟੀ ਅਤੇ ਸੋਧ ਬਾਰੇ ਆਮ ਨੀਤੀ।

xxx xxx xxx

XXXXXX

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ [ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.] 327

20. ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਆਫ ਬਿਜ਼ਨਸ ਰੂਲਜ਼, 1961, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਨੂੰ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਇਹ ਅਸਾਮੀਆਂ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ, ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਸਟਾਫ ਦੀ ਭਰਤੀ, ਸਿਵਲ ਅਹੁਦਿਆਂ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ, ਸੇਵਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਵੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਚਰਣ ਨਿਯਮ, ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਸੇਵਾ ਦੀ ਛਾਂਟੀ ਅਤੇ ਸੋਧ ਬਾਰੇ ਆਮ ਨੀਤੀ ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸਰਕੂਲਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਇੱਕ ਸਰਕੂਲਰ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਸਰਕੂਲਰ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ

ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਬਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।

21. ਇਸੇ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਆਫ ਬਿਜ਼ਨਸ ਰੂਲਜ਼, 1961 ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੂੰ ਕਾਰੋਬਾਰ ਅਲਾਟ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਨੂੰ ਮਾਲੀਆ ਅਤੇ ਖਰਚ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲੇ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਲਈ ਸੇਵਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ।

22. ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲੇ ਕੋਲ ਕੋਡਬੱਧ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਥਾਪਨਾ ਕੋਡ (ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਸੀ.) ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਸੀ. ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਕੋਲ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫੋਰਸ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਨੇ ਖੁਦ 16.02.2018 ਨੂੰ ਇੱਕ ਦਫਤਰੀ ਯਾਦ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਰਤੀ, ਤਰੱਕੀ ਅਤੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ। ਸਾਨੂੰ ਸਾਰੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਆਫ ਬਿਜ਼ਨਸ ਰੂਲਜ਼, 1961 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਿਰਫ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਸੀ. ਬਲਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ।

23. ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਿਦਵਾਨ ਏ.ਐਸ.ਜੀ. ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੋਧਾਂ/ਸੋਧਾਂ ਵੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ

309 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਾਕਤ ਹੈ।

24. ਅਸੀਂ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਚਾਰਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਅਰਥਾਤ, 03.05.2016 ਨੂੰ CAT ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਨਿਯਮ 327 ਤੋਂ 341 ਵਿੱਚ ਸੋਧ। ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

"……

XXXXXX

328 ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ [2018] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ.

ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਨੇ ਅੱਗੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਨਲ ਸਾਲ 2012-13 ਤੋਂ ਗਰੁੱਪ 'ਏ' ਜੂਨੀਅਰ ਪੈਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਿੱਧੇ ਭਰਤੀ ਗਰੁੱਪ 'ਏ' ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਗਰੁੱਪ 'ਬੀ' ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਨੁਬੰਧ-1 ਅਨੁਸਾਰ ਸੋਧ/ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

……"

ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਭਾਗ 1 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਯਮ ਹਨ।

25. ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਯਾਦ ਪੱਤਰ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਾਕਤ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 309 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੀ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜੋ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਵਿੱਚ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੇ ਹਨ?

26. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਦੂਜੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ CAT ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ 2016 ਦੇ ਓ.ਏ. ਨੰਬਰ 460 ਦੀ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਧਾਰਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ। ਉਕਤ ਓ.ਏ. ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦੀ ਇੱਕ ਵੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੁੱਦਾ CAT ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। CAT ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੇਸ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਭਰਤੀ ਦੀ ਮੰਗ 23.10.2007 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਓ.ਐਮ ਮਿਤੀ 04.03.2014 ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਗੁਰੂ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਕੁਮਾਰ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਬੇਨਤੀ 8.3 ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਭਾਗ-1 ਵਿੱਚ ਸੋਧ/ਸੋਧ/ਸੁਧਾਰ ਸਲਿੱਪ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ। ਜੇ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਤਰੱਕੀ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਸੀ ਤਾਂ ਚੁਣੌਤੀ ਦਾ ਅਧਾਰ ਮੂਲ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਭਾਰ ਦੇਣ

ਵਾਲੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਜਿਹੜੇ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੋਂ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾ ਕੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਨੂੰ ਸੋਧ/ਸੋਧਾਂ/ਸੁਧਾਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਸੁਧਾਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੇ ਬੇਨਤੀ 8.3 ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਨੂੰ 04.03.2014 ਦੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਓ.ਐਮ. ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਆਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸੁਧਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜੋ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ।

XXXXXX

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ [ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.] 329

27. ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਕੇਸ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਲਈ ਮੰਗ ਭੇਜਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਨੇ ਪੈਰਾ 4.3 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ। ਉਸ ਦੇ ਓ.ਏ. ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ: -

"……

4.3 ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬਿਨੈਕਾਰ ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.ਐਸ.ਈ. ਦੀ ਗਰੁੱਪ-ਏ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਗਰੁੱਪ ਸਾਲ 2012-13 ਅਤੇ 2013-14 ਦੇ ਪੈਨਲ ਸਾਲ 2012-13 ਅਤੇ 2013-14 ਲਈ

12.08.2014 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਆਈ.ਆਰ.ਐਸ.ਐਸ.ਈ. ਦੀ ਗਰੁੱਪ-ਏ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਈ ਗਰੁੱਪ-ਬੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਭਾਵ 87 ਨੂੰ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਬਨਾਮ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ 23.10.2007 ਤੋਂ ਭਾਵ ਗਰੁੱਪ-ਏ ਸੇਵਾ ਦੀਆਂ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਾ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਅਤੇ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਾ ਮੁੱਦਾ 27.11.2012 ਨੂੰ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਿਵਲ ਸਮੀਖਿਆ ਵੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ 07.08.2013 ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ....."

XXXXXX

28. ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਇਕੋ ਇਕ ਕੇਸ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉਹ 23.10.2007 ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ, ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀਆਂ ਅਸਾਮੀਆਂ ਭਰਨ ਲਈ ਮੰਗ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ 05 ਸਾਲ ਦਾ ਉਚਿਤ ਭਾਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 08.05.2009 ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਹੁਣ ਇਹ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਤਰੱਕੀ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

ਕੀ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ CAT ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਸਿਰਫ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸਨ?

29. ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਸੀਂ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਸਿੱਧੇ ਭਰਤੀ

ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ, ਕਿ ਉਹ ਮੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੀ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਜਾਂ ਤਰੱਕੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜਾ ਲੰਬਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਯੁਕਤ/ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਮਿਲੇਗੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਨਮਾਨੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੋਡ ਦੁਆਰਾ ਭਰਤੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਬਾਹਰੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਮੋਡ ਦੁਆਰਾ ਚੋਣ ਦੂਜੇ ਮੋਡ ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਹੌਲੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਵਿਗਾੜ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਭਰਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਅਸਾਮੀਆਂ ਭਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਉਸ ਸਾਲ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤਹਿਤ ਭਰਤੀ ਕੀਤੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਭਰਤੀ ਦਾ ਸਾਲ ਖਾਲੀ ਹੋਣ ਦੇ ਸਾਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਾਲ ਤੋਂ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਅਸਾਮੀਆਂ ਮੌਜੂਦ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਰਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਖਾਲੀ ਸਾਲ ਦੌਰਾਨ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

30. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ:

"34.1. ਜੇ ਭਰਤੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਭਰਤੀ ਸਾਲ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਹਨ) ਦੌਰਾਨ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਕਤ ਭਰਤੀ ਲਈ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜਾ ਇੱਕ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਐਲਾਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ), ਅਤੇ ਚੁਣੇ

ਗਏ ਉਮੀਦਵਾਰ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਤੀਜਾ ਐਲਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ), ਚੁਣੇ ਗਏ ਉਮੀਦਵਾਰ ਭਰਤੀ ਸਾਲ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ) ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਿੱਟੇ ਲਈ ਤਰਕ ਅਤੇ ਤਰਕ (2-2-2000 ਦੇ ਓ.ਐਨ. ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ) ਇਹ ਹੈ ਕਿ, ਜੇ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਭਰਤੀ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਚੁਣੇ ਗਏ ਉਮੀਦਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਚੋਣ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਦੇਰੀ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

XXXXXX

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ [ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.] 331

34.2. "ਭਰਤੀ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਅਤੇ "ਭਰਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ, ਭਰਤੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮੰਗ ਭੇਜਣ ਦੀ ਮਿਤੀ।

31. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੰਗ ਸਾਲ 2007 ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਸਾਲ 2009 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਾਲੀ ਅਸਾਮੀਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, CAT ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਸਾਲ 2007 ਤੋਂ ਤਰੱਕੀ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। CAT ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਵਜੋਂ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਕੇ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

4. ਕੀ 05.03.2018 ਨੂੰ ਯਾਦ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ/ਸੋਧ ਕਰਕੇ ਰੇਲਵੇ ਨੇ CAT ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ?

32. ਅਸੀਂ ਉੱਪਰ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ CAT ਨੇ ਜੋ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ. ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਅਤੇ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਵਾਲਾ ਸੀ। 09.06.2015 ਅਤੇ 12.12.2014 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਡੀ.ਓ.ਪੀ.ਟੀ. ਦੇ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਿਯਮ 336 ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਤਰੱਕੀ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰ ਦੇਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਜਾਂ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ CAT ਨੇ ਇਸ ਨਿਯਮ ਨਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਏ.ਕੇ. ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਸੁਨੀਲ ਮਿਸ਼ਰਾ 2 ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ CAT ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ CAT ਨੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ CAT ਨਿਯਮ 336 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਗਈ। CAT ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਸੀ ਕਿ ਤਰੱਕੀ ਦਾ ਸਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਕ ਹੋਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਆਈ.ਏ.ਐਸ. ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੇ ਸਾਲ' ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। CAT ਨੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐਨ.ਆਰ. ਪਰਮਾਰ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸਾਰੀ ਚਰਚਾ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਕਾਰਨ ਮਨਮਾਨੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਸਾਲ/ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਸਾਲ ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਆਉਣ ਬਾਰੇ ਸੀ ਜੋ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ CAT ਨੇ ਖੁਦ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 5 ਸਾਲ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦਾ ਭਾਰ ਦੇਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਉੱਠਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ

ਕਾਰਕ ਵਜੋਂ ਹਟਾ ਕੇ ਅਤੇ ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡ ਵਜੋਂ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦਰਅਸਲ ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ CAT ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ।

[2] (1994) ਪੰਨਾ 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 245

XXXXXX

33. ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਿੱਧੀਆਂ ਭਰਤੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਲੰਬੀ ਦਲੀਲਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮ ਜੋ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਵਾਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੀ. ਸੁਧਾਕਰ ਰਾਓ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਯੂ. ਗੋਵਿੰਦਾ ਰਾਓ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਏ.ਕੇ. ਨਿਗਮ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਹੁਣ ਚੰਗਾ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਵਿਦਵਾਨ ਏ.ਐਸ.ਜੀ. ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਏਕੇ ਨਿਗਮ ਦਾ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਅਜੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪੀ ਸੁਧਾਕਰ ਰਾਓ ਦਾ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਇੱਕ ਤੱਥ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਰ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਥਾ 1955 ਤੋਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਂਦਿਆਂ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੇਠਲੇ ਅਹੁਦੇ 'ਤੇ ਉਹੀ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਤਰੱਕੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਤਰੱਕੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜੋ

ਤਜਰਬਾ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਅਹਿਮੀਅਤ ਦਾ ਲਾਭ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਤਰੱਕੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਤਨਖਾਹਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਤਨਖਾਹ ਮਿਲ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਭਾਰ ਦੇਣ ਲਈ ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਕਾਰਕ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਹੇ ਹਾਂ। ਅਸੀਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮੂਲ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ 334 ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹੀ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਨਾ ਤਾਂ ਮਾਣਹਾਨੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਰਾਏ ਜ਼ਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

[3] (2013) 8 ਐਸਸੀਸੀ 693

XXXXXX

ਪ੍ਰਭਾਤ ਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਆਰ ਕੇ ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ [ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.] 333

34. ਅੱਜ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਤਾਂ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਏ ਗਏ ਹੋਰ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਹੇ ਹਾਂ।

35. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ CAT ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ 'ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ.' ਦੀ ਬਜਾਏ 'ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਸਾਲ' ਅੰਤਰ-ਸੀਨੀਆਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਕ / ਮਾਪਦੰਡ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਅੱਗੇ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਨਾ ਤਾਂ ਆਈ.ਆਰ.ਈ.ਐਮ. ਭਾਗ 1 ਦੇ ਨਿਯਮ 334 ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ CAT ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਸੀਂ CAT ਪਟਨਾ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 02.04.2018 ਨੂੰ ਪਾਸ

ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੇ ਭਰਤੀ ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ.ਕੇ. ਕੁਸ਼ਵਾਹਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਤਬਦੀਲ ਕੇਸ ਨੰਬਰ 52/2018 ਯਾਨੀ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ.ਜੇ.ਸੀ. ਨੰਬਰ 6489/2018 ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

36. ਦਖਲ/ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

37. ਮਾਣਹਾਨੀ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਬਕਾਇਆ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਵੀ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

2018 ਦਾ ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ (ਐਸ) 4144

38. ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਜਬਲਪੁਰ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ 2018 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 299 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ 29.01.2018 ਦੇ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਆਖਰਕਾਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ 20.03.2018 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਬੇਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਅੰਕਿਤ ਗਿਆਨ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ: - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਨ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ।



Prabhat Kiran, Advocate
D/923/2000
Bar Council of Delhi