

V. చారులత మరియు ఇతరులు

వర్యెస్

S. గుణాలన్, చైరమన్, రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డ్, మద్రాస్ మరియు ఇతరులు.

ఏప్రిల్ 4, 1995

[R.M. సహాయ్ మరియు S.B. మజుదార్, న్యాయమూర్తులు.]

సర్వీస్ లా - ధిక్కార పిటిషన్ - రైల్వేస్ - నాన్ టెక్నికల్ కేటగిరీల పోస్టులకు ఎంపిక-ఫలితాలు ప్రచురించబడ్డాయి-రెండో పరీక్ష నిర్వహించాలని నిర్ణయం-రద్దు చేయబడింది-అప్పీల్-ఎంపికైన అభ్యర్థులను రెండు వారాల్లోగా నియమించాలని సుప్రీంకోర్టు ఆదేశాలు-పాటించకపోవడం-ఎనిమిదేళ్లు గడిచిపోయింది-ఆర్డర్ను అమలు చేయనందుకు వివరణ సంతృప్తికరంగా లేదు-మార్చి 1995 నాటికి అభ్యర్థులను నియమించాలనే నిబద్ధత గౌరవించబడలేదు-మిగిలిన అభ్యర్థులందరినీ పన్నెండు వారాల వ్యవధిలో నియమించాలని నిర్దేశించబడింది.

కంటెమ్ప్ట ఆఫ్ కోర్టు యాక్ట్, 1971-సేవా విషయం-రైల్వేలు-నాన్ టెక్నికల్ కేటగిరీల్లో పోస్టుల ఎంపిక-ఫలితాలు ప్రచురించబడ్డాయి-రెండో పరీక్ష నిర్వహించాలని నిర్ణయం-రద్దు చేయబడింది-ఎంపికైన అభ్యర్థులను నియమించాలని సుప్రీంకోర్టు ఆదేశాలు-పాటించకపోవడం-1995 మార్చి నాటికి అభ్యర్థులను నియమించాలనే నిబద్ధత గౌరవించబడలేదు-మిగిలిన అభ్యర్థులందరినీ పన్నెండు వారాల వ్యవధిలోగా నియమించాలని ఆదేశాలు జారీ చేసింది.

1987లో రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డ్, మద్రాస్, భారతీయ రైల్వేలలో సాంకేతికతర కేటగిరీల్లో దాదాపు 500 పోస్టులను ప్రకటించింది. 15-11-1987న రాతపరీక్షలు జరిగాయి. మరుసటి రోజు ఒక వార్తాపత్రికలో ప్రశ్నపత్రాల లీకేజీ గురించి ఆందోళన వ్యక్తం చేస్తూ ఒక వార్త ప్రచురించబడింది. అయితే, ఫలితాలు ప్రచురించబడ్డాయి మరియు ఇంటర్వ్యూలు జరిగాయి. వ్రాత పరీక్షలో అత్యధిక మార్కులు సాధించిన కొందరు అభ్యర్థులు ఇంటర్వ్యూలో చాలా తక్కువ మార్కులు సాధించినందున, రెండోసారి రాత పరీక్ష నిర్వహించాలని అధికారులు నిర్ణయించారు. కొందరు అభ్యర్థులు, పరీక్షకు హాజరైన వారు ఈ ఉత్తర్వులను సెంట్రల్ అడ్మినిస్ట్రేటివ్ ట్రిబ్యూనల్లో సవాలు చేశారు. కొందరు అభ్యర్థులు హైకోర్టును ఆశ్రయించారు. రెండో పరీక్ష నిర్వహించేందుకు రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డుకు అర్హత ఉందని ట్రిబ్యూనల్ పేర్కొంది. ట్రిబ్యూనల్ను ఏర్పాటు చేసిన తర్వాత హైకోర్టులో అభ్యంతరం, హైకోర్టుకు అధికార పరిధి లేదు, ప్రతికూలంగా ఉంది. ఈ క్రమంలో రైల్వేశాఖ SLPని దాఖలు

చేసింది. ఈ కోర్టు ఎలాంటి మధ్యంతర ఉత్తర్వులు ఇవ్వలేదు. రెండోసారి పరీక్ష నిర్వహించాలని ఇచ్చిన ఉత్తర్వులను హైకోర్టు కొట్టివేసింది. డివిజన్ బెంచ్ ధృవీకరించిన ఈ తీర్పును సుప్రీంకోర్టులో సవాలు చేశారు.

18.09.1992న ఈ న్యాయస్థానం, ఎంపిక చేసిన అభ్యర్థులను వారి మెరిట్ల ప్రకారం ఇప్పటికే ఉన్న ఖాళీలలో ఉత్తర్వు జారీ చేసిన తేదీ నుండి రెండు వారాల వ్యవధిలో నియమించాలని అప్పీలుదారులను ఆదేశించింది. కానీ పెద్దగా ఏమీ చేయలేదు. 30.04.1993న ధిక్కార దరఖాస్తులు దాఖలయ్యాయి, అంటే ఉత్తర్వు జారీ చేసి దాదాపు రెండేళ్లు గడిచిన తర్వాత, అప్పీలుదారుకు నియామకాలతో ఎలాంటి సంబంధం లేదని కోర్టు దృష్టికి తీసుకెళ్లారు మరియు అది నియామక అధికారం యొక్క బాధ్యత. 27.09.1993న ఈ కోర్టు నియామక అధికారికి నోటీసు జారీ చేసింది. ఎంపికైన అభ్యర్థులందరినీ మెరిట్ జాబితా ప్రకారం మార్చి, 1995 నాటికి దశల వారీగా నియమిస్తామని హామీ ఇవ్వబడింది. 01.09.1994న ఈ కోర్టు జారీ చేసిన ఆదేశాన్ని ఎందుకు పాటించలేదో వివరించాలని ఈ కోర్టు రైల్వేస్ ని ఆదేశించింది. ఈ ఉత్తర్వును అనుసరించడానికి ఒక సంవత్సరం పొడిగింపును మంజూరు చేయాలని ప్రార్థించారు. ఆర్డర్ను పాటించకపోవడానికి గల కారణాలేమిటంటే, కంప్యూటర్ల పరిచయం మరియు వివిధ పనుల యూనిట్ల మూసివేత కారణంగా అనేక పోస్టులు రద్దు చేయబడ్డాయి; హైకోర్టు రిట్ పిటిషన్లను నిర్ణయించే సమయానికి మరియు ఫ్రెష్ పరీక్షలు నిర్వహించరాదనే ఉత్తర్వు అంతిమంగా మారింది, రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డు 1989 మరియు 1990లో 998 మంది అభ్యర్థులతో కూడిన రెండు ప్యానెల్లను పొందినది; ఖాళీల లభ్యత పూర్తిగా మారిపోయిందని మరియు ఎంపికైన అభ్యర్థులను నియమించడం అసాధ్యమైందని మరియు ఖాళీలు వచ్చినప్పుడే ప్యానెల్లోని వ్యక్తులను నియమించడం తప్ప వేరే మార్గం లేదు. దక్షిణ రైల్వేకు ఎంపికైన అభ్యర్థులకు ఇతర రైల్వేస్ లో అపాయింట్మెంట్ లభించిందని పేర్కొనగా వారు పోస్టులో చేరడానికి అన్విల్లింగ్స్/ అనుముకత వ్యక్తం చేశారు.

విషయాన్ని పరిష్కరించుటకు, ఈ కోర్టు

తీర్పు: 1.1. ప్రస్తుత కేసులో భారతీయ రైల్వేస్ నాన్-టెక్నికల్ కేటగిరీల ఎంపిక కోసం రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డ్ ద్వారా ప్రకటన జారీ చేయబడి ఎనిమిదేళ్లు గడిచిపోయాయి. ఫలితాలు 1988లో ప్రకటించబడ్డాయి. ఈ కోర్టు ఆదేశాలను అమలు చేయనందుకు ఇచ్చిన వివరణ సంతృప్తికరంగా లేదు. అధికారులు మార్చి, 1995 నాటికి అభ్యర్థులను నియమించాలనే వారి స్వంత హామీలను గౌరవించలేదు. 1987లో 775 మంది అభ్యర్థులు ఎంపికయ్యారు. 1989లో తాజాగా పరీక్ష నిర్వహించాలని నిర్ణయం తీసుకున్నారు. వెంటనే అభ్యర్థులు ట్రిబ్యూనల్ మరియు హైకోర్టును ఆశ్రయించారు. అందువల్ల, కోర్టుల ముందు ఈ ఖాళీలకు సంబంధించి వివాదాలు ఉన్నాయని

రైల్వేస్ కు తెలుసు. అందువల్ల, వారు ఈ పోస్టుల కోసం తాజా ఎంపికను 1989లో లేదా 1990లో నిర్వహించలేకపోయారు. [148-C-D]

1989 మరియు 1990లో అందుకున్న రెండు ప్యానెల్ లు 1987 తర్వాత ఏర్పడే ఖాళీలకు సంబంధించి మాత్రమే ఉండవచ్చు. 1989లో లేదా 1990లో జారీ చేసిన ప్రకటనలో గానీ, 1987లో ఎంపిక చేసిన ఖాళీలను మళ్లీ 1989 లేదా 1990లో గానీ ప్రకటనల కోసం ఉండినట్లు హైకోర్టులో ఎక్కడా పేర్కొనలేదు. 1987లో ఉన్న ఈ ఖాళీలు 1989, 1990 మరియు 1992లో ఎలా మాయమయ్యాయో అర్థం కాలేదు. 1991 నాటికే రెండవ పరీక్షను నిర్వహించాలనే ఉత్తర్వు రద్దు చేయబడింది. ఏ కోర్టు నుండి ఎటువంటి స్టే ఆర్డర్ పొందనట్లయితే, 1987లో ఈ వ్యక్తులను నియమించకూడదని లేదా ఎంపికైన అభ్యర్థులను నియమించే అవకాశాన్ని హరించే విధంగా వ్యవహరించకూడదని నిర్ణయం తీసుకోవడానికి రైల్వేస్ అర్హత లేదు. పోస్టుల రద్దు లేదా సంఖ్య తగ్గింపు అనే వాదన కూడా తక్కువ బాధ్యతతో వ్యవహరించినట్లు అనిపిస్తుంది. 1991లో పిటిషన్ పై తీర్పు వచ్చినప్పుడు హైకోర్టు ముందు పేర్కొనలేదు. స్పెషల్ లీవ్ పిటిషన్ లో కూడా పేర్కొనలేదు. చీఫ్ పర్సనల్ ఆఫీసర్ అఫిడవిట్ ప్రకారం పోస్టుల రద్దు 1987 మరియు 1993-94 మధ్య జరిగింది. అయితే పిటిషన్ పై నిర్ణయం తీసుకునే వరకు ఎలాంటి ఇబ్బందులు తలెత్తలేదు. దక్షిణ రైల్వేస్ కు ఎంపికైన అభ్యర్థులకు ఇతర రైల్వేలలో అపాయింట్ మెంట్ లభించిందని అప్పీలుదారుల వివరణ మరియు వారు పోస్టులో చేరడానికి సుముఖత వ్యక్తం చేయడం లేదు, వారు నియమించబడే దావా ఏదీ సంతృప్తికరంగా లేదు. అప్పీలుదారుల మొత్తం కసరత్తు న్యాయమైన ఫేర్ ప్లేకు పూర్తిగా విరుద్ధంగా ఉంది. [148-E నుండి G, 149-A]

1.2 రైల్వేస్ పన్నెండు వారాల వ్యవధిలో మిగిలిన అభ్యర్థులందరినీ నియమించాలి. [149-C]

సివిల్ అప్పీలేట్ అధికార పరిధి : I.A. నం. 160-238/1993 మొదలైనవి.

లో

సివిల్ అప్పీల్ నం. 2577-2616 & 32-70/1991 మొదలైనవి.

W.A.No.533/1991లో మద్రాసు హైకోర్టు యొక్క 15.04.1991 నాటి తీర్పు మరియు ఉత్తర్వు నుండి ఈ అప్పీలు.

వి.ఆర్. రెడ్డి, అదనపు సొలిసిటర్ జనరల్, అరవింద్ Kr. శర్మ, బి. కృష్ణ ప్రసాద్, హేమంత్ శర్మ, వి. బాలచంద్రన్, వి. రామసుబ్రహ్మణ్యం, కె. రాజేంద్ర చౌదరి, రాకేష్ శర్మ మరియు అంబరీష్ కుమార్ హాజరైన పార్టీల కొరకు.

కోర్టు కింది ఉత్తర్వు జారీ చేసినవారు

R.M.సహాయ్, న్యాయమూర్తి. ఈ అప్లికేషన్లు చాలా దురదృష్టకర పరిస్థితుల్లో ఉద్భవించాయి. ఎలాంటి కఠిన చర్యలు తీసుకోకుండా ఉండాలనే ఈ కోర్టు ఆరాటాన్ని సరైన రీతిలో ప్రశంసించనట్లు కనిపిస్తోంది మరియు ఉన్నత న్యాయస్థానం ఆమోదించిన ఉత్తర్వులను అదనపు సొలిసిటర్ జనరల్ కోర్టుకు హామీ ఇచ్చి రెండు సంవత్సరాలు గడిచినప్పటికీ మరియు ఈ న్యాయస్థానం మార్చి, 1995 నాటికి తాజా నిబంధనలకు కట్టుబడి ఉంటుంది మరియు ఒక కాలపట్టికను రూపొందించమని న్యాయస్థానాన్ని ఒప్పించారు, కానీ సమయం పొందడం మరియు సాకులు చెప్పడం మినహా ఏమీ చేయలేదని, ఈ ఉత్తర్వును జారీ చేయడం తప్ప ఈ న్యాయస్థానానికి వేరే మార్గం లేదని చెప్పడానికి మేము చింతిస్తున్నాము.

మేము చేసిన అన్నెజెంట్ పరిశీలనను అభినందించడానికి చిన్న నేపథ్యం అవసరం. 1987లో రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డ్, మద్రాస్, ఇండియన్ రైల్వేస్ లో కమర్షియల్ క్లర్కులు, టిక్కెట్ కలెక్టర్లు, ట్రైన్ క్లర్కులు మొదలైన నాన్-టెక్నికల్ విభాగాల్లో దాదాపు 500 పోస్టులను ప్రకటించింది. ఉద్యోగ ప్రకటనకు అనుగుణంగా అభ్యర్థులు పెద్ద సంఖ్యలో దరఖాస్తు చేసుకోవడంతో 1987 నవంబర్ 15న 3997 కేంద్రాల్లో రాత పరీక్షలు జరిగాయి. మరుసటి రోజు ఒక వార్తాపత్రికలో ప్రశ్నపత్రాల లీకేజీ గురించి ఆందోళన వ్యక్తం చేస్తూ ఒక వార్త ప్రచురించబడింది, కానీ ఏమీ జరగలేదు మరియు ఫలితాలు 7 సెప్టెంబర్, 1988న ప్రచురించబడ్డాయి. 1988 అక్టోబర్ 10న ఇంటర్వ్యూలు జరిగాయి. రాత పరీక్షలో చాలా ఎక్కువ మార్కులు సాధించిన అభ్యర్థులు ఇంటర్వ్యూలో చాలా తక్కువ మార్కులు సాధించడంతో, రెండవసారి రాత పరీక్ష నిర్వహించాలని అధికారులు నిర్ణయించారు. ఏప్రిల్, 1989లో లెటర్స్ జారీ చేయబడ్డాయి. మరుసటి రోజే, పరీక్షకు హాజరై, ఇంటర్వ్యూకు పిలిచిన బాధిత అభ్యర్థులు కొందరు సెంట్రల్ అడ్మినిస్ట్రేటివ్ ట్రిబ్యూనల్ను ఆశ్రయించగా, మరికొందరు హైకోర్టును ఆశ్రయించారు. జూన్ 13, 1989న సెంట్రల్ అడ్మినిస్ట్రేటివ్ ట్రిబ్యూనల్ ఇంటర్వ్యూకు అర్హులుగా ప్రకటించబడిన అభ్యర్థులకు సంబంధించి రెండవసారి వ్రాత పరీక్షను నిర్వహించేందుకు రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డుకు అర్హత ఉందని పేర్కొంది. మొదటి వ్రాత పరీక్షలో మరియు రెండవ రాత పరీక్షలో పొందిన మార్కులను కలిపిన మొత్తాన్ని సగటుగా చేసి ఎంపిక ప్రయోజనాల కోసం ఇది ఫైనల్ మార్కులుగా పరిగణించాలని పేర్కొంది. మరికొన్ని పిటిషన్లను హైకోర్టు విచారించింది. ట్రిబ్యూనల్ను ఏర్పాటు చేసిన తర్వాత హైకోర్టుకు అధికార పరిధి లేదని అప్పీలుదారులు పేర్కొన్నారు. ఇది ప్రతికూలంగా ఉంది. డివిజన్ బెంచ్లో దాఖలైన అప్పీళ్లను కూడా కొట్టివేసింది. ఈ ఉత్తర్వుకు వ్యతిరేకంగా రైల్వేస్ ఈ కోర్టును ఆశ్రయిస్తూ మరియు సెలవును పొందినది(C.A.Nos.32-70/91). ఈ కోర్టు ఎలాంటి మధ్యంతర ఉత్తర్వులు ఇవ్వనందున,

హైకోర్టు సింగిల్ జడ్జి, మద్రాసు యొక్క పిటిషన్లను విచారించారు మరియు రెండవ పరీక్ష నిర్వహించడం కోసం 15.04.1989న అధికారులు జారీ చేసిన ఉత్తర్వును రద్దు చేశారు. ఉత్తీర్ణులైన అభ్యర్థుల జాబితాను మార్చి 31, 1991లోగా లేదా అంతకు ముందు ప్రచురించవచ్చని ఆయన ఆదేశించారు. ఈ తీర్పును 15.04.1991 న డివిజన్ బెంచ్ ధృవీకరించింది. ఈ తీర్పుకు వ్యతిరేకంగా రైల్వేస్ ఈ కోర్టును ఆశ్రయించాయి మరియు 03.06.1991 న సెలవు మంజూరు చేయబడింది మరియు ఈ అప్పీళ్లను అప్పీలుదారుల వాదనను తిప్పికొడుతూ హైకోర్టు జారీ చేసిన ఉత్తర్వుకు వ్యతిరేకంగా నిర్దేశించిన మునుపటి సివిల్ అప్పీళ్లతో అనుసంధానం చేయవచ్చని ఆదేశించబడింది. పిటిషన్లను పరిష్కరించే అధికారం హైకోర్టుకు లేదు. రెండు సెట్ల అప్పీళ్ళు 1991లో వివిధ తేదీల్లో లిస్ట్ చేయబడ్డాయి కానీ అవి నిర్ణయించబడలేదు.

కాబట్టి, 18 సెప్టెంబర్, 1992న ఈ కోర్టు ఉత్తర్వు జారీ చేసిన తేదీ నుండి రెండు వారాల వ్యవధిలో ప్రస్తుత ఖాళీలలో ఎంపికైన అభ్యర్థులను వారి మెరిట్ల ప్రకారం నియమించాలని అప్పీలుదారులను ఆదేశించింది. దీంతో ధిక్కార దరఖాస్తులు దాఖలయ్యాయి, కానీ గణనీయంగా ఏమీ జరుగలేదు. ఈ దరఖాస్తులు మరియు అప్పీళ్లను 1993 ఏప్రిల్ 30న పరిష్కరించారు. ఉత్తర్వు క్రింద సంగ్రహించబడింది:

"అప్పీలుదారు (చైర్మన్, రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డ్, మద్రాస్) మరియు ప్రతివాదుల (ధిక్కార పిటిషన్లో ఆరోపించిన కన్వెన్షన్) తరపున హాజరైన అడిషనల్ సొలిసిటర్ జనరల్, అప్పీలుదారు అభ్యర్థులను ఎంపిక చేసి, ఎంపిక చేసిన 775 మంది అభ్యర్థులతో కూడిన లిస్ట్ ను ఈ న్యాయస్థానం యొక్క ఉత్తర్వును అనుసరించి ఒరిజినల్ అభ్యర్థన ప్రకారం ముగ్గురు అధికారులకు పంపినట్లు పేర్కొన్నారు, అవి, (1) చీఫ్ పర్సనల్ ఆఫీసర్, సదరన్ రైల్వే, మద్రాస్ (2) ఫైనాన్షియల్ అడ్వైజర్ మరియు చీఫ్ అకౌంట్స్ ఆఫీసర్, సదరన్ రైల్వే, మద్రాస్, (3) చీఫ్ పర్సనల్ ఆఫీసర్, ఇంటిగ్రల్ కోచ్, పరంబూర్, మద్రాస్. ప్రస్తుత తేదీ నాటికి ఎంపికైన అభ్యర్థుల నియామకంతో అప్పీలుదారుకు ఎలాంటి సంబంధం లేదని ఆయన పేర్కొన్నారు మరియు అది నియామక అధికారులే ఎంపిక చేసిన అభ్యర్థుల జాబితా నుండి వారి మెరిట్ ప్రకారం నోటిఫికేషన్ ప్రకారం ఖాళీలను నియమించడం మరియు భర్తీ చేయడం.

హైకోర్టులో విచారణ జరిగినప్పటి నుండి ఈ అంశం చాలా కాలంగా పెండింగ్లో ఉన్నందున, అభ్యర్థుల ప్రత్యేక జాబితాను పంపినట్లు పేర్కొన్న నియామక అధికారులు, అవసరమైతే, వారి వయస్సును పరిగణనలోకి తీసుకొని వారి వయోపరిమితిని దరఖాస్తుల సమర్పణ తేదీకి సడలించడం ద్వారా అభ్యర్థులను

నియమించడంలో తగిన మరియు వేగవంతమైన చర్యలు తీసుకుంటారని మేము ఆశిస్తున్నాము మరియు విశ్వసిస్తున్నాము. మధ్యంతర ఉత్తర్వు 18.09.1992న జారీ చేసి ఈ మేరకు సవరించబడింది.

అప్పీలుదారుకు అపాయింట్‌మెంట్స్ తో ఎలాంటి సంబంధం లేదని, ఎంపిక చేసిన జాబితా ఇప్పటికే ఫార్వార్డ్ చేయబడిందని, ఈ పరిస్థితుల్లో, సొలిసిటర్ జనరల్ పేర్కొన్నందున, అప్పీళ్లు ఆచరణాత్మకంగా పనికిరానివిగా మారాయి మరియు అందువల్ల అప్పీళ్లు తిరస్కరించబడ్డాయి. I.As. అప్పీళ్లలో తత్ఫలితంగా కొట్టివేయబడినవి.

పైన పేర్కొన్న అపాయింటింగ్ అథారిటీలకు ఆర్డర్ కాపీని పంపవలసిందిగా కార్యాలయానికి ఆదేశించబడుతుంది.

మేము ఇప్పుడు అప్పీళ్లను కొట్టివేసినందున, ధిక్కార పిటిషన్లలో ఎటువంటి చర్య తీసుకోవలసిన అవసరం లేదు. దీని ప్రకారం, ఈ ధిక్కార పిటిషన్లు పరిష్కరించబడతాయి.

ఆ విధంగా ఉత్తర్వులు జారీ చేసి దాదాపు రెండేళ్లు గడిచిన తర్వాత, అప్పీలుదారుకు నియామకాలతో ఎలాంటి సంబంధం లేదని, నియామక అధికారిదే బాధ్యత అని ఈ కోర్టు దృష్టికి తీసుకెళ్లారు. కాబట్టి, ఈ న్యాయస్థానం 27 సెప్టెంబర్, 1993న చీఫ్ పర్సనల్ ఆఫీసర్, సదరన్ రైల్వే, మద్రాస్, ఫైనాన్షియల్ అడ్వైజర్ మరియు చీఫ్ అకౌంట్స్ ఆఫీసర్, సదరన్ రైల్వే, మద్రాస్ మరియు చీఫ్ పర్సనల్ ఆఫీసర్, ఇంటిగ్రల్ కోచ్, పరంబూర్, మద్రాస్‌కి నోటీసులు జారీ చేయాలని ఆదేశించింది. ఈ అధికారులకు నోటీసులు జారీ చేసిన తర్వాతే డిప్యూటీ చీఫ్ పర్సనల్ ఆఫీసర్, దక్షిణ రైల్వే, మద్రాస్ కౌంటర్ అఫిడవిట్ ను దాఖలు చేశారు. పార్టీలను విచారించిన తర్వాత, ఈ కోర్టు 8 డిసెంబర్ 1993న ఒక ఉత్తర్వును జారీ చేసింది, అది దిగువ సంగ్రహించబడింది:

“ప్రతివాదుల తరపున హాజరైన అదనపు సొలిసిటర్ జనరల్, అంటే, నియామక అధికారులు ఎంపిక చేయబడిన అభ్యర్థులందరూ నోటీసు నెం.1/87,ఎప్రిల్ 15, 1987 నాటి ప్రకారం ఇప్పటికే సిద్ధం చేసిన మెరిట్ జాబితా ప్రకారం 775 ఖాళీల సంఖ్యతో నియమించబడతారని మా ముందు హామీ ఇస్తున్నాము మరియు ఈ అభ్యర్థులలో కొందరు 10 మార్చి, 1994 నాటికి మొదటి దశలో చేర్చబడతారు. వారిలో 100 మంది ఆర్డీసన్సుల పోస్టులకు వెళుతున్నారు మరియు మిగిలిన వారు ఇండియన్ రైల్వేస్ లో కమర్షియల్ క్లర్కులు, టిక్కెట్ కలెక్టర్లు, ట్రైన్ క్లర్కులు అనే పోస్టులలో మార్చి, 1995 ఆఖరున లేదా అంతకు ముందు నియమించబడతారు. ఈ ఇతర ఆర్డీసన్స్ 100 పోస్టులకు సంబంధించిన మొత్తంలో ఉన్న

అభ్యర్థులు, ఆ పోస్టును అంగీకరించడానికి సిద్ధంగా ఉన్నట్లయితే మాత్రమే ఎంపిక చేసిన అభ్యర్థులచే భర్తీ చేయబడుతుంది, లేకుంటే వారిని ఎంపిక చేసుకున్న పోస్టులలో మాత్రమే నియమిస్తారు. ప్రతివాదులు ఎంపికైన అభ్యర్థులందరినీ నియమించే వరకు సాధారణ కోర్సులో ఎంపిక చేయరాదని మరియు కారుణ్య ప్రాతిపదికన నియామకాలు మినహా ఇతర కొత్త నియామకాలు జరగవని హామీ ఇచ్చారు.

ఈ ఎంపికలు హామీ ప్రకారం తప్పకుండా జరగాలి. అభ్యర్థులందరికీ వారి నియామకాలు పూర్తయ్యే వరకు వయోపరిమితిలో సడలింపు ఇవ్వాలి. ఈ విషయాన్ని మార్చి 11, 1994న జాబితా చేయండి”.

ఈ దరఖాస్తులు విచారణకు రాగానే, అపాయింట్మెంట్ లెటర్లు 197 జారీ చేసినట్లు అప్పీలుదారుల తరపున పేర్కొన్నారు. సెప్టెంబర్ 1, 1994న ఈ కోర్టు జారీ చేసిన ఉత్తర్వును ఎందుకు పాటించలేదో వివరించాలని, కోర్టు రైల్వేస్ ని ఆదేశించింది. అదనపు అఫిడవిట్ ని 1994 సెప్టెంబర్ 15న దాఖలు చేయబడింది. సదర్న్ రైల్వే మరియు ఇంటిగ్రల్ కోచ్ ఫ్యాక్టరీలో నాన్-టెక్నికల్ పాపులర్ కేటగిరీలో 105 అన్రిజర్వ్డ్, 70 షెడ్యూల్డ్ కులాలు మరియు 4 షెడ్యూల్డ్ తెగలకు అపాయింట్మెంట్ ఇవ్వబడినట్లు పేర్కొంది. సదర్న్ రైల్వేలో మార్చి 8, 1994న, 70 అన్రిజర్వ్డ్, 26 షెడ్యూల్డ్ కులాలు మరియు 4 షెడ్యూల్డ్ తెగలకు నైపుణ్యం కలిగిన-ఆర్డిసన్ పోస్టుకు సుముఖత వ్యక్తం చేయడానికి అవకాశం కల్పించారు. ఇందులో 46 మంది తమ అంగీకారాన్ని తెలిపారు. అభ్యర్థులు పెద్ద సంఖ్యలో ఉన్నందున ఇండియన్ రైల్వేలో ఖాళీలను గుర్తించడం అవసరమని, తదనుగుణంగా రైల్వే బోర్డుకు సూచన చేశామని పేర్కొంది. వారికి సెంట్రల్ రైల్వేలో ఉద్యోగాలు కల్పించడానికి అంగీకరించింది. అందువల్ల, ముందుగా పేర్కొన్న విధంగా నైపుణ్యం కలిగిన ఆర్డిజన్ పోస్టుల అంగీకారానికి సుముఖత వ్యక్తం తెలుపని 40 మంది అన్రిజర్వ్డ్, 12 షెడ్యూల్డ్ కులాలు మరియు 2 షెడ్యూల్డ్ తెగల అభ్యర్థులని సెంట్రల్ రైల్వేలో టిక్కెట్ కలెక్టర్గా నియామకానికి తమ సుముఖతను తెలియజేయడానికి అవకాశం కల్పించారు. ఈ 54 మంది అభ్యర్థులు పైగా, 53 మంది అన్రిజర్వ్డ్, 40 షెడ్యూల్డ్ కులాలు మరియు 18 షెడ్యూల్డ్ తెగల అభ్యర్థులు కూడా సెంట్రల్ రైల్వేలో చేరేందుకు సుముఖత వ్యక్తం చేశారు. వీరిలో 17 షెడ్యూల్డ్ కులాలు మరియు 4 షెడ్యూల్డ్ తెగలు మరియు 41 అన్రిజర్వ్డ్ అభ్యర్థులు తమ సుముఖత వ్యక్తం చేశారు. సెంట్రల్ రైల్వేలో వాస్తవంగా చేరిన అభ్యర్థుల సంఖ్యను నిర్ధారించిన తర్వాత మెరిట్ వారీగా ఇష్టపడే అభ్యర్థులను నియమించడం ద్వారా లోటును భర్తీ చేయాలని ప్రతిపాదించినట్లు అఫిడవిట్ పేర్కొంది. ఇంత జరిగినా, సెంట్రల్ రైల్వేలో చేరడానికి ఇష్టపడని అభ్యర్థులను మినహాయిస్తే, మార్చి, 1995కి ముందు అపాయింట్మెంట్ ఇవ్వడానికి ప్రతిపాదించబడిన దాదాపు 319 మంది అభ్యర్థులు మిగిలి ఉన్నారని అఫిడవిట్ లో పేర్కొంది.

కావున, ఈ ఉత్తర్వును అనుసరించడానికి ఒక సంవత్సరం పొడిగింపును మంజూరు చేయవలసిందిగా ప్రార్థించింది.

చార్జ్ నుండి దాఖలు చేసిన విచారణ చివరి రోజున అదనపు సొలిసిటర్ జనరల్ ద్వారా, మార్చి 27, 1995, సదర్న్ రైల్వేస్ మరియు ఇంటిగ్రల్ కోచ్, మద్రాస్ లోని ఫ్యాక్టరీలో నాన్-టెక్నికల్ కేటగిరీల్లో 147 మంది అభ్యర్థులు నియమితులయ్యారు మరియు 38 మంది నైపుణ్యం కలిగిన ఆర్డినెన్సుగా సదర్న్ రైల్వేస్ లో నియమితులయ్యారు. చీఫ్ పర్సనల్ ఆఫీసర్, నవంబర్ 1993లో దాఖలు చేసిన అఫిడవిట్ లో పేర్కొన్న విధంగా ఆర్డర్ ను పాటించకపోవడానికి కారణం టు-ఫోర్ట్; ఒకటి, కంప్యూటర్ ను ప్రవేశపెట్టడం మరియు వివిధ వర్క్స్ యూనిట్లను మూసివేయడం వల్ల పోస్టుల సంఖ్య రద్దు చేయబడింది. అఫిడవిట్ లో వివరించిన రెండవ కారణం మరియు అదనపు సొలిసిటర్ జనరల్ గట్టిగా నొక్కిచెప్పడం ఏమిటంటే, రిట్ పిటిషన్లను హైకోర్టు నిర్ణయించే సమయానికి మరియు తాజా పరీక్షలు నిర్వహించరాదనే ఉత్తర్వు అంతిమంగా మారింది, అది 1992 మరియు ఆ సమయంలో అప్పిలెంట్లు/రైల్వే రిక్రూట్మెంట్ బోర్డ్ 1989 మరియు 1990లో 998 మంది అభ్యర్థులతో కూడిన రెండు ప్యానెల్లను వరుసగా 8 ఆగస్టు, 1990 మరియు 28 మార్చి, 1991న స్వీకరించింది. అదనపు సొలిసిటర్ జనరల్ ప్రకారం, ఖాళీల లభ్యత పూర్తిగా మారిపోయింది మరియు 1992 సెప్టెంబర్ 23న సదర్న్ రైల్వేస్ లో వివాదాస్పద ప్యానెల్స్ ను స్వీకరించే సమయానికి ఖాళీల సంఖ్య చాలా తగ్గిపోయి ఎంపికైన అభ్యర్థులను నియమించడం అసాధ్యంగా మారింది. ఇంకా అఫిడవిట్ లో పేర్కొన్న పరిస్థితిలో ఈ మార్పు కోసం రైల్వేస్ ను నిందించలేం. పర్యవసానంగా, ఖాళీలు వచ్చినప్పుడు మరియు ఈ వ్యక్తులను నియమించడం తప్ప వేరే మార్గం లేదని అదనపు సొలిసిటర్ జనరల్ కోరారు. అభ్యర్థులందరూ అబ్సార్బ్ కానంతకాలం తదుపరి ఎంపిక జరగదని కూడా ఆయన పేర్కొన్నారు. అతను 775 మంది అభ్యర్థులలో, 106 మంది అపాయింట్మెంట్ ఆఫర్ ను అంగీకరించడానికి ఇష్టపడలేదని మరియు 66 మంది సదర్న్ రైల్వేస్ లో NTPC కేటగిరీలో అపాయింట్మెంట్ ఆఫర్ ను అంగీకరించడానికి ఇష్టపడలేదని లేదా సదరన్ రైల్వేస్ లో స్కిల్డ్-ఆర్టిజన్ పోస్ట్ తర్వాత NTPC కేటగిరీ పోస్ట్ సెంట్రల్ రైల్వేస్ లో పదేపదే ఆఫర్లు ను చూపించే చార్జును రూపొందించారు. సెంట్రల్ రైల్వేస్ లో NTPC కేటగిరీ పోస్ట్ కోసం 111 మంది సిద్ధంగా ఉన్న అభ్యర్థులకు ఆఫర్ చేయబడుతుందని చార్జ్ సూచిస్తుంది మరియు 1995-96లో వెస్టర్న్ రైల్వేస్ లో NTPC కేటగిరీలో 304 మంది మిగిలి ఉన్న వారికి అపాయింట్మెంట్ ఇవ్వడానికి అంచనా వేయబడింది, ఇందులో దాదాపు 70 మంది ఉన్నారు. సదర్న్ రైల్వేస్, సౌత్ ఈస్టర్న్ రైల్వేస్ లో సుమారు 50 మరియు వివిధ రైల్వేస్ లో బ్యాలెన్స్ తగిన విధంగా ఉంది.

పైన వివరించిన దాని నుండి, రైల్వేస్ ను ఏర్పాటు చేయడమే సమస్య అని స్పష్టంగా తెలుస్తోంది. ఫలితంగా ఇబ్బందులు తలెత్తాయి. కానీ ఎంపిక ఉద్దేశ్యము మరియు దాని ప్రయోజనం నిరాశకు గురిచేసేంత కాలం అవి పరిష్కరించబడకుండా ఉండటానికి అనుమతించబడవు. ప్రకటన వెలువడి ఎనిమిదేళ్లు పూర్తయ్యాయి. ఫలితాలు కూడా 1988లో ప్రకటించబడ్డాయి. ఈ కోర్టు ఇచ్చిన ఆదేశాలను అమలు చేయనందుకు అఫిడవిట్ లోని వివరణ సంతృప్తికరంగా లేదు. మార్చి, 1995 నాటికి అభ్యర్థులను నియమించాలనే వారి స్వంత హామీలను అధికారులు గౌరవించలేదు. 1987లో 775 మంది అభ్యర్థులను ఎంపిక చేయడం వివాదాస్పదం కాదు. 1989లో తాజాగా పరీక్ష నిర్వహించాలని నిర్ణయం తీసుకున్నారు. అభ్యర్థులు వెంటనే ట్రిబ్యునల్, హైకోర్టును ఆశ్రయించారు. అందువల్ల, ఈ ఖాళీలకు సంబంధించి వివాదాలు కోర్టుల ముందు పెండింగ్ లో ఉన్నాయని రైల్వేస్ కు తెలుసు. అందువల్ల వారు 1989లో లేదా 1990లో ఈ పోస్టుల కోసం తాజా ఎంపికను నిర్వహించలేకపోయారు. రెండు ప్యానెల్స్ 1989 మరియు 1990లో వచ్చాయని చీఫ్ పర్సనల్ అధికారి అఫిడవిట్ లో పేర్కొనడం నిజంగా ఆశ్చర్యం కలిగిస్తోంది. ఈ పానెల్స్ 1987 తర్వాత ఏర్పడే ఖాళీలకు సంబంధించి మాత్రమే ఉండేవి. 1989లో లేదా 1990లో జారీ చేసిన ప్రకటనలో గానీ, 1987లో ఎంపిక చేసిన ఖాళీలను మళ్లీ 1989 లేదా 1990లో గానీ ప్రకటనల కోసం ఉంచినట్లు హైకోర్టులో ఎక్కడా పేర్కొనలేదు. 1987లో ఉన్న ఈ ఖాళీలను మళ్లీ 1989 లేదా 1990లో ప్రకటనల కోసం ఎలా ఉంచారో అర్థం కావడం లేదు. 1987లో ఉన్న ఈ ఖాళీలు 1989, 1990 మరియు 1992లో ఎలా మాయమయ్యాయో అర్థం కావడం లేదు. సింగిల్ జడ్జి 1991 నాటికే రెండవ పరీక్షను నిర్వహించాలనే ఉత్తర్వును రద్దు చేశారు. యే కోర్టు నుండి ఎటువంటి స్టే ఆర్డర్ పొందనందున, ఈ వ్యక్తులను నియమించకూడదని లేదా 1987లో ఎంపికైన అభ్యర్థులను నియామకం చేయకుండా నిరోధించే విధంగా వ్యవహరించాలని రైల్వేస్ తమపై నిర్ణయం తీసుకునే అర్హత లేదు. పోస్టుల రద్దు లేదా సంఖ్య తగ్గింపు వాదన కూడా తక్కువ బాధ్యతతో చేసినట్లు కనిపిస్తోంది. 1991లో పిటిషన్ పై తీర్పు వచ్చినప్పుడు హైకోర్టు ముందు పేర్కొనలేదు. స్పెషల్ లీవ్ పిటిషన్ లో కూడా పేర్కొనలేదు. చీఫ్ పర్సనల్ ఆఫీసర్ అఫిడవిట్ ప్రకారం పోస్టుల రద్దు 1987 నుండి 1993-94 మధ్య జరిగింది. అయితే పిటిషన్లపై నిర్ణయం తీసుకునే వరకు ఎలాంటి ఇబ్బందులు తలెత్తలేదు. ఏది ఏమైనప్పటికీ, 1989-90లో ఎంపికలు ఎలా జరిగాయి. సదరన్ రైల్వేకు ఎంపికైన అభ్యర్థులకు ఇతర రైల్వేలలో అపాయింట్ మెంట్ లభించిందని మరియు వారు ఆ పదవిలో చేరడానికి సుముఖత వ్యక్తం చేయడం లేదనే అప్పీలుదారుల వివరణతో మేము ఇంకా సంతృప్తి చెందలేదు. అప్పీలుదారుల మొత్తం కనరత్తు ఫెయిర్ ప్లేకు పూర్తిగా విరుద్ధంగా ఉంది. ఎంపికైన అభ్యర్థుల్లో కొంత మంది జాప్యం, రైల్వే వైఖరి కారణంగా మనస్తాపం చెంది ఆత్మహత్యలకు పాల్పడ్డారని మా దృష్టికి తీసుకురావడంలో తప్పులేదు.

తదనుగుణంగా మేము ఈరోజు నుండి పన్నెండు వారాల వ్యవధిలో మిగిలిన అభ్యర్థులందరినీ నియమించాలని అప్పీలుదారుని-రైల్వేస్ ని ఆదేశిస్తున్నాము. నియామక పత్రాలు సదరన్ జోన్లో నియామకం కోసం జారీ చేయబడతాయి. బయటకు వెళ్లడానికి అంగీకరించని అభ్యర్థులకు కూడా లేఖలు జారీ చేయబడతాయి, ఎందుకంటే వారు ఇప్పుడు ఇతర జోన్లలో కూడా చేరడానికి సిద్ధంగా ఉన్నారని మాకు తెలియజేయబడింది. కానీ మహిళా అభ్యర్థులకు సంబంధించినంతవరకు వారికి సదరన్ మండలంలో మాత్రమే అపాయింట్మెంట్ ఇవ్వబడుతుంది. జోన్ వెలుపల చేరిన వారికి ఈ ఆర్డర్ కారణంగా సదరన్ జోన్పై ఎలాంటి దావా ఉండదు. ఒకవేళ ఖాళీలు లేని పక్షంలో, అదే సమయంలో ఏర్పడిన ఖాళీలను పొందడానికి రైల్వేస్ తగిన చర్యలు తీసుకోవాలి. తదుపరి సమయం మంజూరు చేయబడదని మరియు పన్నెండు వారాల్లోపు అభ్యర్థులందరికీ నియామకాలు జరగకపోతే, ఈ కోర్టు ఆమోదించిన ఉత్తర్వును ఉల్లంఘించినట్లు పరిగణించి, బాధ్యులపై చర్య తీసుకుంటామని స్పష్టం చేయబడింది. ఈ ఆర్డర్ను ఆమోదించడం మాకు చాలా సంతోషంగా లేదు. అయితే ఎంపిక చేసిన అభ్యర్థులందరికీ దశల వారీగా వసతి కల్పిస్తామని మార్చి, 1995 లో అడిషనల్ సొలిసిటర్ జనరల్ ఇచ్చిన హామీ మేరకు సెప్టెంబరు, 1992లో ఆమోదించిన ఆర్డర్ మరియు డిసెంబర్ 1993లో ఆమోదించిన ఆర్డర్ దృష్ట్యా రైల్వేస్ యే ఎంపికను వదిలిపెట్టలేదు. ఈ నియామకాలు తదుపరి చర్యలలో ప్రశ్నించబడవు.

I.A లు తదనుగుణంగా పరిష్కరించబడినవి.

విషయాలు పరిష్కరించబడినవి.