

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ 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.

=====

અમદાવાદ ખાતે ગુજરાતની ઉચ્ચ અદાલતમાં

આર/સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લીકેશન નંબર ૨૧૦/૨૦૧૬

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ એ. એસ. સુપેહિયા

સહી./-

અને

માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ આર. ટી. વાછાણી

સહી./-

=====

રિપોર્ટિંગ માટે મંજૂર	હા.	ના.

=====

યુનિયન ઓફ ઈન્ડિયા અને અન્યો

વિરુદ્ધ

રામજી કેશુભાઈ મકવાણા, કેશુભાઈ મોતીભાઈ મકવાણા નો પુત્ર અને અન્યો

=====

ઉપસ્થિતિ:

અરજદાર નંબર ૧, ૨, અને ૩ તરફથી સુશ્રી અર્યના યુ. અમીન (૨૪૬૨)

સામાવાળા નંબર ૧ તરફથી શ્રી એમ. એસ. રાવ (૧૧૪૪)

સામાવાળા નંબર ૪ ની રૂલ પરત મળેલ નથી

સામાવાળા નંબર ૩, ૫ ની રૂલ ની બજવણી થયેલ છે

સામાવાળા નંબર ૨ ની રૂલ ની બજવણી થયેલ નથી.

=====

કોરમ:માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ એ. એસ. સુપેહિયા

અને

માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ આર. ટી. વાછાણી

તારીખ:૦૬/૦૮/૨૦૨૫

મૌખિક ચુકાદો

(માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ એ. એસ. સુપેહિયા દ્વારા)

૧. વર્તમાન અરજી સેન્ટ્રલ એડમિનિસ્ટ્રેટિવ ટ્રિબ્યુનલ, અમદાવાદ બેન્ચ (ટૂંકમાં "ટ્રિબ્યુનલ") દ્વારા મૂળ અરજી નંબર ૧૬૮/૨૦૧૧ માં પસાર કરાયેલા ચુકાદા અને આદેશ સામે નિર્દેશિત કરવામાં આવી છે, જે સામાવાળા નંબર ૧, એક કર્મચારી દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી છે, જે ગુડ્સ ગાર્ડના કેડરમાં બઢતી માટે પ્રાર્થના કરે છે અને સામાવાળા નંબર ૨,૩ અને ૪ ની બઢતીને પણ પડકાર આપે છે, જેમાં સામાવાળા નંબર ૨,૩ અને ૪ ની બઢતીની તારીખથી તેની બઢતીને અસર કરવાની વિનંતી કરવામાં આવી છે.

૨. પશ્ચિમ રેલવેના અરજદારે ૨૧/૦૬/૨૦૧૦ ના જાહેરનામા દ્વારા, સામાન્ય પસંદગી દ્વારા ૬૦ ટકા રેન્કર્સ ક્વોટા માટે નિર્ધારિત બઢતી દ્વારા ગુડ્સ ગાર્ડની જગ્યા ભરવા માટે અરજીઓ મંગાવી હતી.તદનુસાર, ફીડર કેડરની ચાર જુદી જુદી શ્રેણીઓમાંથી ૧૬ ખાલી જગ્યાઓ ભરવાની સૂચના આપવામાં આવી હતી.સામાવાળા નંબર ૨,૩ અને ૪, અને અરજદાર બધા શ્રેણી નંબર ૩ હેઠળ આવે છે, તે વરિષ્ઠ વાણિજ્યિક કારકુન/સહાયક વાણિજ્યિક કારકુન છે, જે કુલ ૧૬ જગ્યાઓ ભરવા માટે વધુ બઢતી માટે વિચારણા કરવા માટે જરૂરી આવી જગ્યાઓના ૧૪ ટકા છે.

૩. તદનુસાર, લેખિત પરીક્ષાઓ ૧૧/૧૨/૨૦૧૦ પર હાથ ધરવામાં આવી હતી.અરજદાર અને સામાવાળા નંબર ૨,૩ અને ૪ સહિત તમામ ઉમેદવારોએ

તેમાં ભાગ લીધો હતો.૨૦/૦૪/૨૦૧૧ તારીખની સૂચના દ્વારા, અરજદારનું નામ હાજર ન હોવાથી, તેણે ટ્રિબ્યુનલ સમક્ષ મૂળ અરજી દાખલ કરીને બઢતી માટે અને ૨૦/૦૪/૨૦૧૧ તારીખની સૂચના રદ કરવા અને રદ કરવા માટે વિનંતી કરી હતી.ટ્રિબ્યુનલે સંબંધિત પક્ષોને સાંભળ્યા પછી અને પંજાબ અને હરિયાણા હાઈકોર્ટના સિવિલ રિટ પિટિશન નંબર ૪૭૪૬/૨૦૦૨માં ૦૯/૦૪/૨૦૦૮ ના ચુકાદાને ધ્યાનમાં લીધા પછી અને વરિષ્ઠતા-કમ-મેરિટના સિદ્ધાંતોને લાગુ કર્યા પછી અરજીને મંજૂરી આપી હતી.અપીલકર્તા નારાજ હોવાથી, તે રેલવે સાથે ભારત સંઘ છે, તેણે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરાયેલા વિવાદિત ચુકાદા અને આદેશને પડકાર્યો છે.

૪. શરૂઆતમાં અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રીમતી અર્યના યુ અમીન વતી વિદ્વાન વકીલ શ્રી રાહુલ ડી. પટેલએ રજૂઆત કરી છે કે ટ્રિબ્યુનલે પંજાબ અને હરિયાણા હાઈકોર્ટના સિવિલ રિટ પિટિશન નંબર ૪૭૪૬/૨૦૦૨ માં પસાર થયેલા ૦૯/૦૪/૨૦૦૮ ના ચુકાદાને અલગ પાડીને અરજીને મંજૂરી આપવામાં ભૂલ કરી છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ટ્રિબ્યુનલે ઉપરોક્ત પરિપત્રના ફકરા નંબર ૩ પર આધાર રાખીને પંજાબ અને હરિયાણા હાઈકોર્ટના નિર્ણય પછી બહાર પાડવામાં આવેલા ૧૯/૦૬/૨૦૦૯ ના પરિપત્રનો અર્થઘટન કરવામાં ભૂલ કરી છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અરજદારો, ખાનગી પ્રતિવાદીઓ કે જેઓ શ્રેણી નંબર ૩ (૧૪ ટકા) નો ભાગ છે, તેમની

સંબંધિત ગુણવત્તાને ધ્યાનમાં રાખીને બઢતી આપવી જરૂરી છે, અને તે મુજબ, સામાવાળા નંબર ૧, મૂળ અરજદાર ખાનગી પ્રતિવાદીઓ કરતા ઓછા ગુણવાન હોવાનું જણાયું હોવાથી, તેમને પસંદ કરેલા ઉમેદવારોની પેનલમાં સામેલ કરવામાં આવ્યા ન હતા.એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે પસંદગી પામેલા ઉમેદવારોની પેનલ ૨૦/૦૪/૨૦૧૧ તારીખની સૂચના દ્વારા પ્રકાશિત કરવામાં આવી હતી, જે સંપૂર્ણપણે ૨૧/૦૬/૨૦૧૦ તારીખની સૂચના અનુસાર હતી.વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ટ્રિબ્યુનલે એ હકીકતની પ્રશંસા કરવી જોઈતી હતી કે વિવિધ વિભાગોમાં સેવા આપતા કર્મચારીઓ પાસેથી લેખિત પરીક્ષા દ્વારા સખત રીતે ગુફ્સ ગાર્ડના પદ પર પસંદગી માટે અરજીઓ આમંત્રિત કરવા માટે, અહીં સામાવાળા નંબર ૧, જેણે પરીક્ષા માટે અરજી કરી હતી, તેની પસંદગી કરવામાં આવી ન હતી કારણ કે તે ગુણવાન ન હોવાનું જણાયું હતું.આમ, એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરાયેલા ચુકાદા અને આદેશને રદ કરી શકાય છે.

પ. જવાબમાં, સામાવાળા નંબર ૧ ના વિદ્વાન વકીલ શ્રી એમ. એસ. રાવે રજૂઆત કરી છે કે ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા પસાર કરાયેલા ચુકાદા અને આદેશમાં દખલ ન થઈ શકે, કારણ કે તે પંજાબ અને હરિયાણા હાઈકોર્ટના ચુકાદાને અલગ પાડ્યા પછી ચોક્કસપણે પસાર કરવામાં આવે છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વરિષ્ઠ વાણિજ્યિક કારકુન/સહાયક વાણિજ્યિક કારકુનની શ્રેણીમાં,

અરજદાર રેલવેએ માત્ર સહાયક વાણિજ્યિક કારકુનની વરિષ્ઠતાને ધ્યાનમાં લીધી છે, અને તે મુજબ, રેલવેએ વરિષ્ઠતાના સિદ્ધાંતનો ઉપયોગ કરીને વર્તમાન અરજદારને બઢતી આપવી જરૂરી હતી કારણ કે તે ખાનગી પ્રતિવાદીઓ કરતા વરિષ્ઠ છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વર્તમાન કેડરમાં સામાવાળા નંબર ૧ ની નિમણૂકની તારીખ ૧૪/૧૦/૧૯૯૩ છે, જ્યારે અન્ય પ્રતિવાદીઓની નિમણૂક ત્યારબાદ કરવામાં આવે છે. વિદ્વાન વકીલ શ્રી એમ. એસ. રાવે રજૂઆત કરી છે કે હકીકતમાં, ખાનગી પ્રતિવાદીઓ સાથે અરજદારોને રેલવે દ્વારા પ્રકાશિત ૨૪/૦૭/૨૦૦૯ તારીખની સમાન અને સામાન્ય વરિષ્ઠતાની યાદીમાં મૂકવામાં આવ્યા છે, અને તેથી પંજાબ અને હરિયાણા હાઈકોર્ટના ચુકાદામાં નિર્ધારિત સિદ્ધાંતને પ્રતિવાદીઓ દ્વારા સેવામાં દબાવી શકાયો ન હોત. વર્તમાન તથ્યોના પ્રકાશમાં ચુકાદાની તપાસ કર્યા પછી, ટ્રિબ્યુનલે મૂળ અરજીને ચોક્કસપણે મંજૂરી આપી છે. વિદ્વાન વકીલ શ્રી એમ. એસ. રાવ દ્વારા એ પણ રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે જે ઉમેદવારોને પસંદ કરવામાં આવ્યા હતા તેમને જોતા એવું કહી શકાય કે તે ૧૯/૦૬/૨૦૦૯ ના પરિપત્રમાં દર્શાવ્યા મુજબ ત્રણ ગણાથી વધુ ન હતા. અરજદાર રેલવે વિભાગે સામાવાળા નંબર ૧ના કેસની અવગણના કરીને ખાનગી પ્રતિવાદીઓની પસંદગી ન કરવી જોઈતી હતી.

૬. અમે સંબંધિત પક્ષો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલોને સાંભળ્યા છે.

૭. ઉપર જણાવેલી હકીકતો વિવાદમાં નથી.જ્યાં સુધી અરજદાર દ્વારા રૂ. ૫,૨૦૦ – ૨૦,૨૦૦/- ના સ્કેલમાં ગુડ્સ ગાર્ડની જગ્યા ભરવા માટે હાથ ધરવામાં આવેલી ક્વાયત ૨૧/૦૬/૨૦૧૦ ના જાહેરનામા દ્વારા હાથ ધરવામાં આવી છે, ત્યાં સુધી પશ્ચિમ રેલવેએ ચાર જુદી જુદી શ્રેણીઓમાંથી ૧૬ જગ્યાઓ ભરવા માટે ભરતી પ્રક્રિયા હાથ ધરી હતી.એ જ નીચે પ્રમાણે છે:

નંબર	શ્રેણી	ટકાવારી
૧	ટીએનસી/ટીએનસી	૨૨%
૨	શંટિંગ જમાદાર	૧૫%
	બ્રેકમેન (આસિસ્ટન્ટ ગાર્ડ)	
	સ્વીચમેન	
	પી/મેન, સી/મેન	
	લીવરમેન	
૩	સિનિયર કોમર્શિયલ ક્લર્ક/આસિસ્ટન્ટ કોમર્શિયલ ક્લર્ક	૧૪%
૪	સિનિયર ટી. સી./ટી. સી.	૯%

૮. વર્તમાન સામાવાળા નંબર ૧ અને ખાનગી પ્રતિવાદીઓનો ક્વોટા અને શ્રેણી આઈટમ નંબર ૨ હેઠળ આવે છે, તે વરિષ્ઠ વાણિજ્યિક કારકુન/સહાયક વાણિજ્યિક કારકુન છે, અને નિર્ધારિત ટકાવારી ૧૪ ટકા છે.સામાવાળા નંબર ૧એ ખાનગી ઉત્તરદાતાઓ સાથે પસંદગી પ્રક્રિયામાં ભાગ લીધો હતો.

૯. સામાવાળા નંબર ૧ ખાનગી ઉત્તરદાતાઓ કરતાં વધુ ગુણ મેળવી શક્યો ન હોવાથી, તેનું નામ ૨૦/૦૪/૨૦૧૧ ની સૂચના દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલી પસંદ કરેલી પેનલ સૂચિમાં દેખાયું ન હતું.સંબંધિત પક્ષોનો આખો કેસ ૧૯/૦૬/૨૦૦૯ ના પરિપત્રની કલમ ૩ પર આધારિત છે, ખાસ કરીને ફકરો નંબર ૩.એ જ નીચે પ્રમાણે વાંચે છે:

“૩. તદનુસાર, બોર્ડ દ્વારા આ બાબતને કાળજીપૂર્વક ધ્યાનમાં લેવામાં આવી છે અને એવો નિર્ણય લેવામાં આવ્યો છે કે સામાન્ય હોદ્દાઓ પર બઢતીના કિસ્સાઓમાં, જેમાં ઉમેદવારોને વિવિધ શ્રેણીઓમાંથી બોલાવવામાં આવે છે, પછી ભલે તે એક જ વિભાગમાં હોય કે વિવિધ વિભાગોમાંથી અને જ્યાં વિચારણા ક્ષેત્ર હોય, તે પેનલમાં સામેલ કરવાના કર્મચારીઓની સંખ્યાના ત્રણ ગણા સુધી મર્યાદિત ન હોય, ત્યાં ઉમેદવારોએ વ્યાવસાયિક ક્ષમતા અને સેવાના રેકૉર્ડમાં મેળવેલા ગુણના સંદર્ભમાં યોગ્યતા અનુસાર પેનલ કડક રીતે તૈયાર કરવી જોઈએ.એસસી/એસટી સ્ટાફ માટે સામાન્ય છૂટછાટને આધિન.જ્યાં પણ મંજૂરી હશે ત્યાં વ્યાવસાયિક ક્ષમતામાં ૬૦ ટકાથી ઓછી અને એકંદરે ૬૦ ટકાથી ઓછી હાંસલ કરનારાઓને પેનલમાં સામેલ કરવા માટે પાત્ર ગણવામાં આવશે નહીં.વધુમાં, વ્યાવસાયિક ક્ષમતામાં ઓછામાં

ઓછા ૬૦ ટકા ગુણ મેળવનારા ઉમેદવારોના સર્વિસ રેકૉર્ડનું મૂલ્યાંકન કરવામાં આવશે. અંતિમ પેનલને યોગ્યતાના આધારે તૈયાર કરવાની હોવાથી, ૮૦ ટકા કે તેથી વધુ ગુણ મેળવનારા ઉમેદવારોની નિયુક્તિ માટે અગાઉની જોગવાઈ માટે કોઈ અવકાશ રહેશે નહીં. પેનલની ટોચ પર 'આઉટસ્ટેન્ડિંગ' તરીકે વર્ગીકૃત."

૧૦. ૧૯/૦૬/૨૦૦૯ તારીખના પરિપત્રના ફક્ત નંબર ૩ની ઉપરોક્ત જોગવાઈઓનું કાળજીપૂર્વક વાંચન એ દર્શાવે છે કે સામાન્ય હોદ્દાઓ પર બઢતી ભરવા માટે જેમાં ઉમેદવારોને વિવિધ શ્રેણીઓમાંથી બોલાવવામાં આવે છે, પછી ભલે તે એક જ વિભાગમાં હોય કે વિવિધ વિભાગોમાંથી, અને જ્યાં વિચારણા ક્ષેત્ર એમ્પેનલ કરવાના કર્મચારીઓની સંખ્યાના ત્રણ ગણા સુધી મર્યાદિત ન હોય, ત્યાં દરેક ઉમેદવાર દ્વારા વ્યાવસાયિક ક્ષમતા અને સેવાના રેકૉર્ડમાં મેળવેલા ગુણના સંદર્ભમાં યોગ્યતા અનુસાર પેનલ કડક રીતે તૈયાર કરવી જોઈએ.

૧૧. પરિષ્ઠ વાણિજ્યિક કારકુન/સહાયક વાણિજ્યિક કારકુનની શ્રેણી નંબર ૩માં બે અલગ અલગ પરિષ્ઠતા યાદીઓ છે તે વિવાદમાં નથી. સિનિયર કોમર્શિયલ કલર્કમાંથી કોઈ ઉમેદવાર ન હોવાથી, સહાયક કોમર્શિયલ કલર્કના ઉમેદવારોને વિભાગ દ્વારા ધ્યાનમાં લેવામાં આવ્યા હતા, જેમાં અરજદાર અને ખાનગી પ્રતિવાદીઓનો સમાવેશ થતો હતો. તે વિવાદમાં નથી કે ત્રણ વખત સંબંધિત કર્મચારીઓની એમ્પેનલમેન્ટની કેદનો મુદ્દો ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા

તપાસવામાં આવ્યો ન હતો.અમે તેનો પણ અભ્યાસ કર્યો છે અને જાણવા મળ્યું છે કે અપીલકર્તા વિભાગે ૪૩ ઉમેદવારોને ચાદીમાં સામેલ કર્યા છે, જે એ ચાદીમાં સૌથી વધુ સંખ્યા હતી.

૧૨. આમ, ફરો નંબર ૩ ની જોગવાઈઓ અનુસાર, અરજદાર, શ્રેણી નંબર ૩ ના કિસ્સામાં, પસંદગી પ્રક્રિયામાં હાજર રહેલા દરેક સંબંધિત ઉમેદવારોની ગુણવત્તાને ધ્યાનમાં લે છે.સામાવાળા નંબર ૧ માટે દલીલ કરવા માટે ખુલ્લું નથી કે, પરિષ્ઠ વાણિજ્યિક કારકુનમાંથી કોઈ ઉમેદવાર મળી આવ્યો ન હતો અને તેને પેનલમાં સામેલ કરવામાં આવ્યો ન હતો, તેથી માત્ર નિમણૂક/બઢતી માટેના કેસને વરિષ્ઠતાના આધારે ધ્યાનમાં લેવો જોઈએ.

૧૩. અરજદાર રેલવેનો ઈશાદો ૧૯/૦૬/૨૦૦૯ ના પરિપત્રની કલમ ૩ના વાંચનથી સ્પષ્ટ છે, અને તેમાં સ્પષ્ટ રીતે ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે કે જો ઉમેદવારોને વિવિધ શ્રેણીઓમાંથી બોલાવવામાં આવે તો પણ, પછી ભલે તે એક જ વિભાગમાંથી હોય કે વિવિધ વિભાગોમાંથી, આ પેનલ (પ્રમોશનલ પેનલ) ને યોગ્યતા અનુસાર કડક રીતે તૈયાર કરવી જોઈએ.

૧૪. નિઃશંકપણે, સામાવાળા નંબર ૧ ની યોગ્યતા ખાનગી ઉત્તરદાતાઓ કરતા ઓછી છે.આપણે જોઈએ છીએ કે ટ્રિબ્યુનલ તેની સમક્ષ ઉઠાવવામાં આવેલા

મુદ્દાઓના દાયરાની બહાર ગયું છે.ટ્રિબ્યુનલે તેના ચુકાદામાં પંજાબ અને હરિયાણા હાઈકોર્ટના ચુકાદાને અલગ પાડ્યો છે, જે હકીકતો અને ૧૯/૦૬/૨૦૦૯ ના પરિપત્રની જોગવાઈઓનું વિશ્લેષણ કરતી વખતે કરી શકાયો ન હોત.ટ્રિબ્યુનલ દ્વારા ફરરા નંબર ૧૨ માં ઘડવામાં આવેલા મુદ્દાઓ નીચે મુજબ છે:

“૧૨. બંને પક્ષોના વિદ્વાન સલાહકારને સાંભળ્યા પછી, અમારા વિચારણા માટે ઉદ્ભવતા મુખ્ય મુદ્દાઓ છે:

“(૧) શું આઈ. આર. ઈ. એમ. ના ફરરા ૧૨૪ (૧) ની પેટા કલમ (૧) હેઠળ નિર્ધારિત ૬૦ ટકા રેન્કર્સ ક્વોટાની સામે નિમણૂકની પદ્ધતિ વરિષ્ઠતા-કમ-યોગ્યતા અથવા 'યોગ્યતા-કમ-વરિષ્ઠતાના આધારે હશે?

(૨) શું પંજાબ અને હરિયાણાની માનનીય હાઈકોર્ટનો ડબલ્યુ પી નંબર ૪૭૪૬/૨૦૦૨ માં ૦૯/૪/૨૦૦૮ તારીખનો ચુકાદો હાથ પર રહેલા કેસની હકીકતો અને સંજોગો પર લાગુ થઈ શકે છે?”

૧૫. શું ભારતીય રેલવે સ્થાપના માર્ગદર્શિકા, ૧૯૮૯ના ફરરા નંબર ૧૨૪ (૧) ની પેટા-કલમ (૧) હેઠળ નિર્ધારિત ૬૦ ટકા રેન્કર્સ ક્વોટાની સામે નિમણૂકની પદ્ધતિ વરિષ્ઠતા-કમ-યોગ્યતા અથવા યોગ્યતા-કમ-વરિષ્ઠતાના આધારે હશે?શું પંજાબ અને હરિયાણા ઉચ્ચ ન્યાયાલયનો ડબલ્યુ. પી. નંબર

૪૭૪૬/૨૦૦૨માં ૦૯/૦૪/૨૦૦૮ તારીખનો ચુકાદો હાથ પર રહેલા કેસની હકીકતો અને સંજોગો પર લાગુ થઈ શકે છે?

૧૬. અમે શોધી કાઢ્યું છે કે ઉપરોક્ત મુદ્દાઓને ઘડવા અને તેનો જવાબ આપવો બિનજરૂરી હતો, કારણ કે વરિષ્ઠતા-કમ-યોગ્યતા અથવા યોગ્યતા-કમ-વરિષ્ઠતાના પ્રશ્નની તપાસ ત્યારે જ થઈ હોત જ્યારે પેનલ, ફીડર કેડર પેનલની રચનાને લઈને વિવાદ થયો હોત અને પંજાબ અને હરિયાણા હાઈકોર્ટના ૦૯/૦૪/૨૦૦૮ ના ચુકાદાને પણ સ્થાપિત તથ્યોને ધ્યાનમાં રાખીને ૧૯/૦૬/૨૦૦૯ ના પરિપત્રના અર્થઘટન માટે ધ્યાનમાં લેવાની જરૂર ન હતી.

૧૭. આમ, આપણે જોઈએ છીએ કે ટ્રિબ્યુનલે મૂળ અરજીના અવકાશની બહાર મુસાફરી કરી છે અને મૂળ અરજીને મંજૂરી આપવામાં તેના અધિકારક્ષેત્રને વટાવી દીધું છે.

૧૮. પરિણામે, વર્તમાન અરજી સફળ થાય છે.સામાવાળા નંબર ૧ દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી મૂળ અરજી નંબર ૧૬૮/૨૦૧૧માં સેન્ટ્રલ એડમિનિસ્ટ્રેટિવ ટ્રિબ્યુનલ, અમદાવાદ બેન્ચ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલા વિવાદિત ચુકાદા અને આદેશને રદ કરવામાં આવે છે અને રદ કરવામાં આવે છે.નિયમ નિરપેક્ષ બન્યો.

સહી/ –

(ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ. એસ. સુપેહિયા)

સહી/ –

(ન્યાયમૂર્તિ શ્રી આર. ટી. વાછાણી)

This judgment has been translated using AI Tool – SUVAS.

=====

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ 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.*