రాయ్ చంద్ అములాఖ్ షా

వర్సెస్

యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా

(జస్టిస్ సుబ్బారావు, K. గజేంద్రగడ్కర్, PB వాంచూ, KN అయ్యంగార్, N. రాజగోపాల ముధోల్కర్, JR, జె.జె)

భారతీయ రైల్వే చట్టం, 1890, సెక్షన్ 26 - వార్ఫేజ్ మరియు డీమురేజ్ ఛార్జీలను తిరిగి చెల్లించడానికి సూట్ నిర్మాణం - నిషేధించబడితే - "వార్ఫేజ్" మరియు "డీమురేజ్" అంటే టెర్మినల్స్.

వెస్ట్రన్ రైల్వే వసూలు చేసిన మొత్తాలను పిటిషనర్ల నుంచి వార్ఫేజ్, డీమురేజ్ ఛార్జీల కింద తిరిగి చెల్లించాలని పశ్చిమ రైల్వేకు ప్రాతినిధ్యం వహిస్తున్న యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియాపై దావాలు దాఖలయ్యాయి. రైల్వే నోటిఫికేషన్లు, నిబంధనల ప్రకారం రోజుకు రెండు అణాల నుంచి నాలుగు అణాల చొప్పున వార్ఫేజ్ వసూలు చేయడం చట్టవిరుద్ధమని, నిబంధనల ప్రకారం వార్ఫేజ్ ఛార్జీల శీర్షిక కింద ఖాళీ సమయంలో అప్పీలుదారు సంస్థ నుంచి ఛార్జీలు వసూలు చేసే అధికారం రైల్వేకు లేదని పిటిషన్లో ఆరోపించారు. సివిల్ కోర్టుకు వ్యాజ్యాలను విచారించే అధికార పరిధి లేదని, నిబంధనలు అతిక్రమణలు కావని, నిబంధనలకు విరుద్ధంగా డబ్బు వసూలు చేయలేదని ప్రతివాది వాదించారు. భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 26 ప్రకారం వాటిని

నిషేధించారనే కారణంతో ట్రయల్ కోర్టు ఈ వ్యాజ్యాలను కొట్టివేసింది. పిటిషనర్లు స్పెషల్ లీవ్ ద్వారా ఈ కోర్టుకు వచ్చారు. అప్పీళ్లను స్వీకరిస్తూ..

భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని సెక్షన్ 26 ప్రకారం, ఒక దావా యొక్క నిర్వహణకు అడ్డంకి కాదు. సెక్షన్ 26 కింద ఉన్న బార్ సమగ్రంగా లేదు. ఇది సెక్షన్ లోని "చట్టంలో ఇవ్వబడిన విధంగా మినహా" అనే ప్రారంభ పదాల ద్వారా పరిమితం చేయబడింది. సెక్షన్ 26 దరఖాస్తు చేసే ముందు రెండు షరతులను పాటించాలి. భారతీయ రైల్వే చట్టంలోని చాప్టర్ 5లోని నిబంధనలకు విరుద్ధంగా రైల్వే యంత్రాంగం ఒక చర్య చేసి ఉండాలి లేదా తప్పించాలి మరియు ఆ చట్టం లేదా తప్పిదానికి సంబంధించి చట్టం ఒక పరిష్కారాన్ని అందించాలి. ప్రస్తుత కేసులో, రైల్వే అడ్మినిస్ట్రేషన్ అధికంగా వసూలు చేసిన మొత్తాన్ని తిరిగి చెల్లించడం కోసం చట్టంలోని సెక్షన్ 34 కింద నియమించిన ట్రిబ్యునల్ ను ఆశ్రయించడానికి బాధిత పక్షం ఎటువంటి పరిష్కారాన్ని ఈ చట్టం కల్పించలేదు. వార్ఫేజ్ లేదా డీమురేజ్ ఛార్జీలను వసూలు చేయడానికి పరిపాలనకు అధికారం ఇచ్చే నిబంధనలు అల్ట్రావైరస్ కాదా లేదా వసూలు చేసిన మొత్తాలు నిబంధనల ప్రకారం విధించవలసిన దానికంటే ఎక్కువగా ఉన్నాయా అని నిర్ణయించే అధికారం ట్రిబ్యునల్ కు లేదు.

నిబంధనల ప్రకారం క్లియరెన్స్ కోసం అనుమతించిన ఖాళీ సమయాన్ని మించి వ్యాగన్ల నుంచి అన్ లోడ్ చేసి స్టేషన్ లో ఉంచిన వస్తువులకు సంబంధించి, స్టేషన్ ప్లాట్ ఫామ్ పై ఉంచిన వస్తువులకు సంబంధించి వార్ఫేజ్, డీమురేజ్ ఛార్జీలు విధిస్తారు. పైన పేర్కొన్న ఛార్జీలను ఖచ్చితంగా స్టేషన్ కు సంబంధించి ఛార్జీలుగా వర్ణించవచ్చు మరియు చట్టంలోని పదం యొక్క నిర్వచనం యొక్క అర్థంలో టెర్మినల్స్.

సివిల్ అప్పీలేట్ పరిధి: సివిల్ అప్పీళ్ల సంఖ్యలు. 1959 నుండి 154 వరకు.

1958 నాటి సివిల్ రివిజన్ అప్లికేషన్స్ నెంబర్లు 46, 49, 55, 57, 58, 59లలో 1958 ఫిబ్రవరి 25న రాజ్ కోట్ లోని బాంటే హైకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పు నుంచి స్పెషల్ లీవ్ ద్వారా అప్పీళ్లు జారీ అయ్యాయి.

ఎస్.పి.సిన్హా, షహజాదీ మొహియుద్దీన్, ఎం.ఎల్.ఖోవాజా, అపెలెంట్స్ కోసం..

ఎన్.ఎస్.బింద్రా, ఆర్.ఎన్.సాచ్ తే లు ప్రతివాదుల కోసం..

అక్టోబర్ 21, 1963 కోర్టు తీర్పును జస్టిస్ సుబ్బారావు గారు ఇచ్చారు- స్పెషల్ లీవ్ దాఖలు చేసిన ఈ ఆరు అప్పీళ్లు ఒక సాధారణ ప్రశ్నను లేవనెత్తుతాయి, అనగా అప్పీలుదారు సంస్థ నుండి వసూలు చేసిన మొత్తాలను వార్ఫేజ్ లేదా డీమురేజ్ గా తిరిగి చెల్లించాలని పశ్చిమ రైల్వేపై దాఖలైన దావాలు సివిల్ కోర్టులో ఉంటాయా?

1959 నాటి సివిల్ అప్పీల్స్ నంబర్లు 152, 153 ప్రకారం అప్పీలుదారు సంస్థ నుంచి డీమురేజ్ రూపంలో వసూలు చేసిన మొత్తాలను రికవరీ చేయాలని దాఖలైన వ్యాజ్యాల నుంచి, ఇతర అప్పీళ్లను వార్ఫేజ్ ఛార్జీల రూపంలో సదరు సంస్థ నుంచి వసూలు చేసిన మొత్తాలను రికవరీ చేయాలని దాఖలు చేస్తారు. ఒక దావాలో క్లెయిమ్ యొక్క వివరాలను ఇస్తే సరిపోతుంది, ఎందుకంటే రిఫండ్ కోసం క్లెయిమ్ లు మిగిలిన అన్ని దావాలలో సమానంగా ఉన్నాయని బార్ లో పేర్కొన్నారు. 1957 నాటి సివిల్ సూట్ నెం.109లోని ప్లెయింట్ తప్ప మిగతా వాదనలు మా

ముందు ఉంచబడలేదు. అందువలన, అన్ని కేసుల్లో సంబంధిత ఆరోపణలు ఒకేలా ఉన్నాయనే భావనతో మేము ముందుకు సాగుతున్నాము, ప్రత్యేకించి పిటిషనర్ల తరఫు తెలిపైన న్యాయవాది వాదనను ప్రతివాది తరఫు న్యాయవాది ప్రశ్నించలేదు.

పశ్చిమ రైల్వేకు ప్రాతినిధ్యం వహిస్తున్న యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా నుంచి రూ.295 మొత్తాన్ని రికవరీ చేయాలని పిటిషనర్లు 1959 సివిల్ అప్పీల్ నంబర్ 149లో దాఖలు చేశారు. నిందితులు సురేంద్రనగర్ లో వ్యాపారం చేస్తున్న సంస్థ. బెలన్ గంజ్ నుంచి సురేంద్రనగర్ రైల్వేస్టేషన్ కు 125 బస్తాల బియ్యం బస్తాలు వచ్చాయి. సదరు సరుకు డెలివరీ చేసే సమయంలో సురేంద్రనగర్ స్టేషన్ మాస్టర్ రూ.275-7-ఓ మొత్తాన్ని అప్పీలుదారు సంస్థ నుంచి రూ.275-7-ఓ వసూలు చేశారు. రోజుకు రెండు అణాల నుంచి నాలుగు అణాల చొప్పున రైల్వే ఛార్జీలు వసూలు చేస్తున్న రైల్వే నోటిఫికేషన్లు, నిబంధనలు చట్టవిరుద్ధమని, ఏ కోణంలో చూసినా వార్ఫేజ్ ఛార్జీల శీర్షిక కింద ఖాళీ సమయంలో పిటిషనర్ల నుంచి ఛార్జీలు వసూలు చేసే అధికారం రైల్వేకు లేదని పిటిషనర్ పిటిషన్లో పేర్కొన్నారు. ఆ ఆరోపణలపై సదరు రైల్వే వసూలు చేసిన మొత్తాన్ని తిరిగి చెల్లించాలని దావా వేశారు. నిబంధనలు అతి విరుద్ధంగా ఉన్నాయని లేదా నిబంధనలకు విరుద్ధంగా మొత్తాన్ని వసూలు చేశాయని ప్రతివాది ఖండించారు. ఈ వ్యాజ్యాన్ని విచారించే అధికారం సివిల్ కోర్టుకు లేదని వాదించింది. ఇతర మొత్తాలకు సంబంధించి కూడా ఇదే తరహా దావాలు దాఖలయ్యాయి. భారతీయ రైల్వే చట్టం, 1890 (చట్టం 9 ఆఫ్ 1890) లోని సెక్షన్ 26 ప్రకారం వాటిని నిషేధించారనే కారణంతో సివిల్ జడ్జి అన్ని వ్యాజ్యాలను కొట్టివేశారు. రాజ్ కోట్ లోని బాంబే హైకోర్టుకు సివిల్ జడ్జి ఇచ్చిన తీర్పుకు వ్యతిరేకంగా సవరణలకు అన్ని దావాల్లోనూ సదరు సంస్థ మొగ్గుచూపింది. సివిల్ జడ్జి అభిప్రాయంతో ఏకీభవించిన హైకోర్టు సవరణలను కొట్టివేసింది. అందుకే విజ్ఞప్తులు.. ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 26 ప్రకారం అప్పీలుదారు సంస్థ నుంచి వసూలు చేసిన మొత్తాలను తిరిగి చెల్లించేందుకు సివిల్ కోర్టులో దావా వేయడానికి అడ్డంకిగా ఉందా అన్నదే మన ముందున్న ప్రశ్న.

పార్టీల వాదనలను అర్థం చేసుకోవడానికి చట్టంలోని సంబంధిత సెక్షన్లను గమనించడం అవసరం. ప్రస్తుత అప్పీళ్లలో ఈ మొత్తాలు 1953 నుంచి 1955 సంవత్సరాల మధ్య వసూలు అయ్యాయని, అందువల్ల ప్రస్తుత విచారణ కోసం చట్టంలో చేసిన తదుపరి సవరణలను విస్మరిస్తున్నామని మొదట్లో పేర్కొనవచ్చు.

సెక్షన్ 3(14) 'టెర్మినల్స్'లో స్టేషన్లు, సైడింగ్లు, వార్ఫ్స్, డిపోలు, గోదాములు, క్రేన్లు, ఇతర ఇతర సారూప్య విషయాలకు సంబంధించిన ఛార్జీలు, అక్కడ అందించే ఏవైనా సేవలకు సంబంధించిన ఛార్జీలు ఉంటాయి.

సెక్షన్ 26. "ఈ చట్టంలో పొందుపరిచిన విధంగా తప్ప, ఈ చాప్టర్ (చాప్టర్ 5) లోని ఏదైనా నిబంధనను ఉల్లంఘించడం లేదా ఉల్లంఘించడం ద్వారా రైల్వే యంత్రాంగం చేసిన ఏదైనా లేదా ఏదైనా తప్పిదానికి ఎటువంటి దావా వేయడం లేదా ప్రొసీడింగ్ తీసుకోబడదు."

సెక్షన్ 32. "కేంద్ర ప్రభుత్వం సాధారణ లేదా ప్రత్యేక ఉత్తర్వు ద్వారా, మొత్తం లేదా రైల్వే యొక్క ఏదైనా భాగానికి టెర్మినల్ మరియు ఇతర ఛార్జీల రేట్లను నిర్ణయించవచ్చు మరియు అటువంటి రేట్లు వర్తించే పరిస్థితులను సూచించవచ్చు. సెక్షన్ 34.. (1) ఈ అధ్యాయంలో పేర్కొన్న విధులను నిర్వర్తించడానికి రైల్వే రేట్ల ట్రిబ్యునల్ అని పిలువబడే ఒక ట్రిబ్యునల్ ఉంటుంది. సెక్షన్ 41.. (i) రైల్వే అడ్మినిస్ట్రేషన్ పై ఏదైనా ఫిర్యాదు

(సి) అసమంజసమైన ఛార్జీలను (ప్రామాణిక టెర్మినల్ ఛార్జీలు కాకుండా) వసూలు చేయడం, ట్రిబ్యునల్ కు ఇవ్వవచ్చు మరియు ఈ అధ్యాయంలోని నిబంధనలకు అనుగుణంగా ట్రిబ్యునల్ అటువంటి ఫిర్యాదును భరించి నిర్ణయం తీసుకుంటుంది.

సెక్షన్ 45.. ప్రయాణీకులు మరియు వారి లగేజీ, పార్శిల్స్, మిలిటరీ ట్రాఫిక్ మరియు రైల్వే మెటీరియల్స్ మరియు స్టోర్లలో ట్రాఫిక్ మరియు డీమురేజ్ ఛార్జీలకు సంబంధించి రైల్వే యంత్రాంగం విధించే ఛార్జీలకు సంబంధించి ఈ అధ్యాయంలో ఏదీ ట్రిబ్యునల్ కు అధికార పరిధిని ఇవ్వదు, కేంద్ర ప్రభుత్వం ట్రిబ్యునల్ కు చేసిన సూచనపై తప్ప.

సెక్షన్ 46ఏ.. ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయం మెజారిటీ సభ్యులు కూర్చొని ఉంటుంది మరియు అంతిమంగా ఉంటుంది.

ట్రిబ్యునల్ లోని ఒక సభ్యుడు ఏదైనా విషయాన్ని విచారించి, నిర్ణయం తీసుకున్నట్లయితే, అతను తన విచక్షణ మేరకు, ఫుల్ బెంచ్ కు అప్పీల్ చేయడానికి ఏ పక్షానికి అయినా సెలవు ఇవ్వవచ్చు; ఒకవేళ అటువంటి సెలవులకు అనుగుణంగా అప్పీలు దాఖలు చేయబడినట్లయితే, ఫుల్ బెంచ్ లేదా దానిలోని మెజారిటీ సభ్యుల నిర్ణయమే అంతిమంగా ఉంటుంది.

సెక్షన్ 46బీ.. ట్రిబ్యునల్ తాను చేసిన ఏ ఉత్తర్వునైనా స్థానిక అధికార పరిధి కలిగిన సివిల్ కోర్టుకు ప్రసారం చేయవచ్చు మరియు అటువంటి సివిల్ కోర్టు ఆ ఉత్తర్వును ఒక డిక్రీ వలె అమలు చేస్తుంది.

సెక్షన్ 46సీ.. ఈ అధ్యాయంలో, విషయం లేదా సందర్భంలో ఏదైనా అసహ్యం ఉంటే తప్ప,--

(డి) "డీమురేజ్" అంటే బండిని లోడ్ చేయడానికి లేదా అన్ లోడ్ చేయడానికి అనుమతించిన ఖాళీ సమయం ముగిసిన తర్వాత విధించే ఛార్జీ.

పైన పేర్కొన్న నిబంధనల పథకం స్పష్టంగా ఉంది. రైల్వే మొత్తం లేదా కొంత భాగానికి టెర్మినల్ మరియు ఇతర ఛార్జీల రేట్లను కేంద్ర ప్రభుత్వం నిర్ణయిస్తుంది. ప్రామాణిక టెర్మినల్ ఛార్జీలు కాకుండా ఇతర ఛార్జీలను రైల్వే యంత్రాంగం వసూలు చేస్తే, బాధిత పక్షం రైల్వే రేట్ల ట్రిబ్యునల్ లో పరిపాలనపై ఫిర్యాదు చేయవచ్చు. ట్రిబ్యునల్ నిర్ణయమే ఫైనల్. ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 45లో పేర్కొన్న 'డీమురేజ్ అభియోగాలకు సంబంధించి కేంద్ర ప్రభుత్వం ట్రిబ్యునల్ కు చేసిన సూచన తప్ప, దానికి సంబంధించి క్లెయిమ్ ను స్వీకరించే అధికార పరిధి ట్రిబ్యునల్ కు లేదు. సెక్షన్ 26 సాధారణ సివిల్ కోర్టుల అధికార పరిధిని నిషేధిస్తుంది, ఐదవ అధ్యాయంలోని ఏదైనా నిబంధనలను ఉల్లంఘించడం లేదా ఉల్లంఘించడం ద్వారా రైల్వే యంత్రాంగం చేసిన ఏదైనా లేదా ఏదైనా తప్పుకు దావా లేదా ప్రొసీడింగ్సు స్వీకరించవచ్చు. అటువంటి ఉల్లంఘనకు సంబంధించి, బాధిత పక్షం చట్టం కల్పించిన విధంగా మాత్రమే ముందుకు సాగగలదు.

కాబట్టి, రిఫండ్ కొరకు పేర్కొన్న క్లెయిమ్ లు చట్టంలోని సెక్షన్ 26 ద్వారా విధించబడిన బార్ పరిధిలోకి వస్తాయా అనేది చిన్న ప్రశ్న. సెక్షన్ 26 సివిల్ కోర్టుల అధికార పరిధిని నిషేధిస్తున్నందున, దాని నిబంధనలను ఖచ్చితంగా అర్థం చేసుకోవాలి. చట్టంలోని ఐదవ అధ్యాయంలోని ఏవైనా నిబంధనలను ఉల్లంఘించడం లేదా ఉల్లంఘించడం ద్వారా రైల్వే యంత్రాంగం చేసిన ఏదైనా లేదా తప్పిదానికి సంబంధించి ఈ బార్ ఉంటుంది. చట్టంలోని 26వ అధ్యాయంలోని "ఈ చట్టంలో పొందుపరిచిన విధంగా తప్ప" అనే ప్రారంభ పదాలను విస్మరిస్తే, ఆ అధ్యాయం యొక్క నిబంధనల పరిధిలోకి వచ్చే విషయాలకు సంబంధించి రైల్వే యంత్రాంగం ఏవైనా నిర్లక్ష్యానికి పాల్పడితే, అది సమగ్రమైనదిగా కనిపిస్తుంది. అయితే చట్టంలోని ఐదో అధ్యాయంలోని నిబంధనలను ఉల్లంఘించి రైల్వే యంత్రాంగానికి లైసెన్స్ ఇవ్వాలనే ఉద్దేశాన్ని ఆ

సెక్షన్ చాలా స్పష్టంగా ఉంటే తప్ప చట్టసభలకు ఆపాదించకూడదు. "ఈ చట్టంలో ఇవ్వబడిన విధంగా మినహా" అనే ప్రారంభ పదాలు బార్ యొక్క పనితీరును పరిమితం చేస్తాయి. ఒక దావా యొక్క పరిమితి చట్టం పరిష్కారాన్ని అందించిన విషయాలకు మాత్రమే పరిమితం అని సహేతుకంగా అర్థం చేసుకోవచ్చు. కాబట్టి, చట్టంలోని సెక్షన్ 26లోని నిబంధనలను వర్తింపజేయడానికి ముందు, రెండు షరతులను పాటించాలి, అవి: (1) రైల్వే యంత్రాంగం ఐదవ అధ్యాయంలోని నిబంధనలకు విరుద్ధంగా ఒక చర్యను చేసి ఉండాలి లేదా తొలగించాలి మరియు (2) ఆ చట్టం లేదా తొలగింపుకు సంబంధించి చట్టం ఒక పరిష్కారాన్ని అందించింది. ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 32 ప్రకారం ప్రభుత్వం నిబంధనలను రూపొందించిన నిబంధనలకు సంబంధించి రైల్వే యంత్రాంగం విధించే ఛార్జీలు టెర్మినల్స్ అని, నిబంధనల ప్రకారం నిర్దేశించిన ధరల కంటే అధికంగా రేట్లు వసూలు చేశారని పిటిషనర్ల ఫిర్యాదులో పేర్కొన్నారు. అందువలన, ఎస్. 26 దానిని రికవరీ చేయడానికి ఒక దావాను నిషేధిస్తుంది.

కాబట్టి, వార్ఫేజ్ మరియు డీమురేజ్ ఛార్జీలు "టెర్మినల్స్" కాదా అనేది మొదటి ప్రశ్న. స్టేషన్లు, సైడింగ్ లు, వార్ఫ్ లు, డిపోలు, గోదాములు, క్రేన్లు మరియు ఇతర సారూప్య విషయాలకు సంబంధించి ఛార్జీలు మరియు దానిలో అందించే ఏవైనా సేవలకు సంబంధించి ఛార్జీలను చేర్చడానికి చట్టంలోని సెక్షన్ 3(14) ద్వారా "టెర్మినల్స్" నిర్వచించబడింది. ఈ చట్టంలోని సెక్షన్ 32 ప్రకారం కేంద్ర ప్రభుత్వం సాధారణ లేదా ప్రత్యేక ఉత్తర్వు ద్వారా మొత్తం లేదా రైల్వే యొక్క ఏదైనా భాగానికి టెర్మినల్ మరియు ఇతర ఛార్జీల రేట్లను నిర్ణయించవచ్చు మరియు అటువంటి రేట్లు వర్తించే పరిస్థితులను సూచించవచ్చు. వార్ఫేజ్ మరియు డీమురేజ్ ఛార్జీలు "టెర్మినల్స్" నిర్వచనం కిందకు వస్తాయో లేదో తెలుసుకోవడానికి, చట్టం మరియు దాని క్రింద రూపొందించిన నియమాల ప్రకారం "వార్ఫేజ్" మరియు "డీమురేజ్" అనే పదాల అర్థాన్ని తెలుసుకోవడం అవసరం. "వార్ఫేజ్" కు నిర్వచనం లేదు. అయితే సెక్షన్ 46సి(డి) ప్రకారం బండిని లోడ్ చేయడానికి లేదా అన్ లోడ్ చేయడానికి అనుమతించిన ఖాళీ సమయం ముగిసిన

తర్వాత విధించే ఛార్జీని నిర్వచించారు. కానీ ఈ చట్టం కింద రూపొందించిన నిబంధనలు ఈ పదాల అర్థాన్ని స్పష్టంగా తెలియజేస్తాయి. సంబంధిత నియమం ఆర్. 85 మరియు ఇది ఇలా ఉంది:

"వివిధ రైల్వేలలో స్థానికంగా అమలులో ఉన్న వాస్తవ వార్ఫేజ్ మరియు డీమురేజ్ నిబంధనలు ప్రతి రైల్వే టారిఫ్లలో ప్రచురించబడతాయి మరియు స్టేషన్లలో దరఖాస్తుపై నిర్ధారించవచ్చు.

ప్రస్తుతం పశ్చిమ రైల్వేగా పిలువబడుతున్న బి.బి మరియు సి.ఐ రైల్వేలో ఈ క్రింది వార్ఫేజ్ మరియు డీమురేజ్ నిబంధనలు అమలులో ఉన్నాయి. క్లాజులు (ఎ) మరియు (బి) వార్ఫేజ్ మరియు డీమురేజ్ రేట్లను ఇస్తాయి మరియు క్లాజ్ (సి) "డీమురేజ్" మరియు "వార్ఫేజ్" లను నిర్వచిస్తుంది. క్లాజ్ (సి) ఇలా ఉంది:

(i) సరుకుల ద్వారా అన్ లోడ్ చేయాల్సిన వ్యాగన్ లను ఆరు రోజుల ఖాళీ సమయంలో అన్ లోడ్ చేయనప్పుడు, అన్ లోడింగ్ కోసం ఉంచిన తరువాత, పైన పేర్కొన్న క్లాజ్ (బి) (ii) ప్రకారం సరుకులు వ్యాగన్ లో ఉన్నందున, పైన పేర్కొన్న క్లాజ్ (బి) (2) ప్రకారం సరుకులు వ్యాగన్ లో ఉంటాయి, మరియు రైల్వే ఆవరణ నుండి సరుకులను తొలగించకపోతే స్టేషన్ లో వర్తించే రేటుకు ఛార్జీలు వసూలు చేయబడతాయి. ఆ తర్వాత రోజు ముగిసేసరికి వాటిని అన్ లోడ్ చేస్తారు."

(ii) సరుకుల ద్వారా అన్ లోడ్ చేయాల్సిన వ్యాగన్ లను ఆరు పగటి పూటల ఖాళీ సమయంలో అన్ లోడ్ చేసినప్పుడు, అన్ లోడింగ్ కోసం ఉంచిన తరువాత, స్టేషన్ లో వర్తించే విధంగా నోటిపై చేయబడిన రేటు ప్రకారం, ఆరు పగటి పూట ఖాళీ సమయం తరువాత రోజు

చివరిలోగా సరుకులను రైల్వే ఆవరణ నుండి తొలగించకపోతే, వార్ఫేజ్ వసూలు చేయబడుతుంది. గడువు ముగుస్తుంది.

అందువలన ఆరు పగటి పూటల ఖాళీ సమయంలో వ్యాగన్ల నుండి అన్ లోడ్ చేయని వస్తువులపై విధించే ఛార్జీని డిమురేజ్ అంటారు మరియు వార్ఫేజ్ అనేది ఆ ప్రయోజనం కోసం అనుమతించిన ఖాళీ సమయం ముగిసిన తర్వాత రైల్వే ఆవరణ నుండి తొలగించని వస్తువులపై విధించే ఛార్జీ, వాస్తవానికి 1945 చట్టం 65 ద్వారా చేర్చబడిన చట్టంలోని సెక్షన్ 46 సి (డి) పైన పేర్కొన్న నియమంలో ఇవ్వబడిన "డీమురేజ్" అనే పదం యొక్క నిర్వచనాన్ని ఆచరణాత్మకంగా స్వీకరించింది. అందువల్ల నిబంధనల ప్రకారం క్లియరెన్స్ కోసం అనుమతించిన ఖాళీ సమయాన్ని మించి వ్యాగన్లలో లేదా రైల్వే ఆవరణలో ఉంచిన వస్తువులకు సంబంధించి వార్ఫేజ్ మరియు డీమురేజ్ ఛార్జీలు విధించబడతాయి.

చట్టంలో నిర్వచించినట్లుగా ఇటువంటి ఛార్జీలు "టెర్మినల్స్" కాదా అనేది ప్రశ్న. "టెర్మినల్ ఛార్జీలు" అనే పదాన్ని మొదటిసారిగా భారతీయ రైల్వే చట్టం, 1890 లో నిర్వచించారు. ఇది ఇంగ్లీష్ రైల్వే అండ్ కెనాల్ ట్రాఫిక్ చట్టం, 1888 లోని సెక్షన్ 55 లోని నిర్వచనం నుండి తీసుకోబడింది. టెర్మినల్ ఛార్జీలు రెండు రకాలుగా ఉంటాయి: (1) సేవలకు ఛార్జీలు, (2) వ్యాపారాన్ని సులభతరం చేసే వసతి మరియు ఉపకరణాల ఛార్జీలు. "సర్వీస్ టెర్మినల్స్"లో టెర్మినల్ స్టేషన్ లో సరుకుల నిర్వహణకు అంటే రైల్వే ఉద్యోగులు తూకం వేయడం, లోడింగ్, అన్ లోడింగ్ మొదలైన వాటిలో నిమగ్నమైనందుకు పారితోషికం ఉంటుంది. ఈ "సర్వీస్ టెర్మినల్స్" నుండి వేరుగా "స్టేషన్ టెర్మినల్స్" ఉన్నాయి, ఇవి క్యారియర్ యొక్క వ్యాపారానికి వసతిని అందించడానికి ఛార్జీలు, అవి "వర్కింగ్ ఛార్జీలు, మరమ్మతులు, పునరుద్ధరణలు, స్టేషన్ భవనాల భీమా, సైడింగ్లు, షెడ్లు, ప్లాట్ఫారమ్లు, గోదాములు, క్రేన్లు, హైడ్రాలిక్ పవర్, స్థిర ఉపకరణాలు మొదలైనవి." డీమురేజ్ మరియు వార్ఫేజ్ రెండూ "స్టేషన్ టెర్మినల్స్" యొక్క హెడ్ పరిధిలోకి

వస్తాయి, ఎందుకంటే అవి రవాణా లేదా రవాణా పూర్తయిన తర్వాత వ్యాగన్ లేదా ప్లాట్ ఫారం లేదా గూడ్స్ షెడ్ యొక్క ఉపయోగం కోసం వసూలు చేయబడతాయి మరియు రవాణాకు యాదృచ్ఛికం కాదు. స్టేషన్లకు సంబంధించి విధించే ఛార్జీలను ఈ చట్టం కింద "టెర్మినల్స్" నిర్వచనంలో చేర్చారు. వ్యాగన్ల నుంచి అన్ లోడ్ చేసి స్టేషన్ లో ఉంచిన వస్తువులకు సంబంధించి, స్టేషన్ ప్లాట్ ఫామ్ లపై ఉంచిన వస్తువులకు సంబంధించి వార్ఫేజ్, డీమురేజ్ ఛార్జీలు కాబట్టి, ఈ ఛార్జీలను స్టేషన్ కు సంబంధించి ఛార్జీలుగా అభివర్ణించవచ్చు. అలాగైతే, చట్టంలోని ఆ వ్యక్తీకరణ యొక్క నిర్వచనం యొక్క అర్థంలో ఈ ఆరోపణలు "టెర్మినల్స్" అని తెలుస్తుంది. ఫిర్యాదులో పేర్కొన్న ప్రాతిపదికన వసూలు చేసిన ఛార్జీలను తిరిగి చెల్లించమని బాధిత పక్షం కోరడానికి చట్టం ద్వారా ఏదైనా పరిష్కారం లభిస్తుందో లేదో ఇప్పుడు చూద్దాం. ప్రామాణిక టెర్మినల్ ఛార్జీలు కాకుండా రైల్వే యంత్రాంగం విధించే ఛార్జీలు అసమంజసంగా ఉన్నాయో లేదో నిర్ణయించే అధికారం చట్టంలోని సెక్షన్ 34 కింద ఏర్పాటైన ట్రిబ్యునల్ కు ఉంది. రైల్వే యంత్రాంగం వసూలు చేసిన మొత్తాన్ని తిరిగి చెల్లించాలని కోరుతూ బాధిత పక్షం ట్రిబ్యునల్ ను ఆశ్రయించడానికి ఈ చట్టం అవకాశం కల్పించలేదు, ఎందుకంటే ఆ పరిపాలనకు అధికారం ఇచ్చే నిబంధనలు అతిక్రమణలు లేదా నిబంధనల ప్రకారం వసూలు చేయాల్సిన మొత్తాల కంటే అధికంగా ఉన్నాయి. అభియోగాలు ప్రామాణిక టెర్మినల్ ఛార్జీలు అయితే, దానికి సంబంధించిన వివాదం చట్టంలోని సెక్షన్ 41 వెలుపల విఫలమవుతుంది. ఒకవేళ అవి ప్రామాణిక టెర్మినల్ ఛార్జీలు కాకుండా ఇతర ఛార్జీలు అయితే, ట్రిబ్యునల్ యొక్క అధికార పరిధి దాని సహేతుకత ప్రశ్నకు మాత్రమే పరిమితం చేయబడుతుంది. ఒక నిర్దిష్ట ఛార్జీని విధించడానికి రైల్వే పరిపాలనకు అధికారం ఇచ్చే నిబంధనలు అల్ట్రావైరస్ కాదా లేదా రైల్వే పరిపాలన ఒక నియమం కింద చట్టబద్ధంగా విధించగల ఛార్జీల కంటే ఎక్కువ మొత్తాలను వసూలు చేసిందా అని నిర్ణయించే అధికారం దీనికి లేదు. అలాగైతే పిటిషనర్ల నుంచి వసూలు చేసినట్లు ఆరోపణలు ఎదుర్కొంటున్న మొత్తాలను తిరిగి చెల్లించాలని బాధిత పక్షం కోరే వెసులుబాటు కల్పించే నిబంధన చట్టంలో లేదని స్పష్టమవుతోంది. అందువల్ల సెక్షన్ 26 పిటిషనర్లు దాఖలు చేసిన దావాల నిర్వహణకు అడ్డంకి కాజాలదు.

ఈ కేసులో మా అభిప్రాయాన్ని వ్యక్తం చేయదలచుకోలేదు, ఎందుకంటే, ప్రశ్నార్థకమైన అభియోగాలు చట్టంలోని సెక్షన్ 45 లోని "డీమురేజ్ ఛార్జీలు" అనే పదానికి అర్థంలోకి వచ్చాయా, అలా అయితే ట్రిబ్యునల్ యొక్క అధికార పరిధిని దాని క్రింద సూచించిన పద్ధతిలో మాత్రమే ఉపయోగించవచ్చా అని మేము ప్రతిపాదించడం లేదు.

పైన పేర్కొన్న కారణాల వల్ల, చట్టంలోని సెక్షన్ 26 వాటి నిర్వహణకు అడ్డంకిగా ఉందనే కారణంతో హైకోర్టు మరియు ట్రయల్ కోర్టు రెండూ దావాలను కొట్టివేయడంలో తప్పు చేశాయని మేము భావిస్తున్నాము. అందువల్ల హైకోర్టు తీర్పును, ట్రయల్ కోర్టు తీర్పును పక్కనపెట్టి, చట్టప్రకారం కేసులను ట్రయల్ కోర్టుకు రిమాండ్ చేస్తున్నాం. దావాలో లేవనెత్తిన ఇతర ప్రశ్నలపై మనం ఎలాంటి అభిప్రాయాన్ని వ్యక్తం చేయలేదని అర్థం చేసుకోకూడదు. ప్రతివాది ఇక్కడ అప్పీలుదారుల ఖర్చులను చెల్లిస్తాడు. దిగువ కోర్టుల ఖర్చులు ఫలితానికి కట్టుబడి ఉంటాయి.

కిందికోర్టుకి రిమాండ్ చేశారు.