

[2024] 3 एस.सी.आर. 1051 : 2024 आईएनएससी 243

भारत संघ

बनाम

मेसर्स इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड

(सिविल अपील संख्या 1891-1966/2024)

21 मार्च 2024

[न्यायमूर्ति जे.बी. पारदीवाला और न्यायमूर्ति संदीप मेहता]

विचारार्थ मुद्दा

प्रतिवादी कम्पनी का मामला यह है कि माल की बुकिंग के समय, बाड से हिसार वाया पलवल तक, स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार माल ढुलाई की गणना के लिए अधिसूचित प्रभार्य दूरी 444 किलोमीटर थी, तथा तदनुसार प्रतिवादी कम्पनी ने समय-समय पर इसका भुगतान किया। हालाँकि, बाद में, अपीलकर्ता रेलवे ने अपने पत्र दिनांक 05.07.2005 के माध्यम से संशोधित स्थानीय दूरी तालिका में प्रभार्य दूरी को 334 किमी कर दिया और उक्त संशोधित तालिका को भावी प्रभाव से लागू होना था। प्रतिवादी का मामला यह है कि पुरानी स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार 444 किमी की प्रभार्य दूरी गलत थी और माल ढुलाई शुल्क में 110 किमी के अंतर की वापसी की मांग की गई। उच्च न्यायालय ने रेलवे प्रशासन को माल ढुलाई शुल्क के रूप में अवैध रूप से वसूले गए लगभग 110 किमी के अंतर को वापस करने का निर्देश दिया। विचार के लिए निम्नलिखित प्रश्न उठते हैं: (i) रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 उप-धारा (3) का दायरा क्या है; दूसरे शब्दों में, रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 उप-धारा (3) के अर्थ में "अतिरिक्त प्रभार" क्या है; "अतिरिक्त प्रभार" और "अवैध प्रभार" के बीच क्या अंतर है; (ii) क्या मालभाड़ा प्रभार में 110 किमी के अंतर की वापसी का दावा रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 उपधारा (3) के अंतर्गत आता है; दूसरे शब्दों में, क्या दावा 'अतिरिक्त शुल्क' की वापसी के लिए है; (iii) क्या मालभाड़े में 110 किमी का अंतर वापस किया जा सकता है; दूसरे शब्दों में, क्या '444 किमी' की अधिसूचित प्रभार्य दूरी अवैध प्रभार थी या नहीं?

हेडनोट्स

रेलवे अधिनियम, 1989 – धारा 106 – का दायरा:

अवधारित किया गया: धारा 106 मुआवजे के दावे और अतिरिक्त प्रभार की वापसी के लिए नोटिस से संबंधित है – अधिनियम, 1989 की धारा 106 दो भागों में है और इसमें दो अलग-अलग प्रकार के दावे शामिल हैं जो नोटिस के माध्यम से रेलवे प्रशासन के खिलाफ किए जा सकते हैं या मांगे जा सकते हैं: – (i) सबसे पहले, रेलवे प्रशासन से 'मुआवजे' के लिए दावे जो धारा 106 उपधारा (1) के तहत प्रदान किए गए हैं – रेलवे द्वारा ले जाए जा रहे माल को हुए किसी भी नुकसान या क्षति या विनाश के संबंध में मुआवजे की मांग की जा सकती है – (ii) दूसरा, रेलवे द्वारा ले जाए जा रहे किसी भी माल के संबंध में लगाए गए किसी भी 'अतिरिक्त शुल्क' की वापसी के दावे, और यह धारा 106 उप-धारा (3) के तहत प्रदान किया गया है – इस प्रकार, अधिनियम, 1989 की धारा 106 में वैधानिक प्रावधान हैं जो किसी भी व्यक्ति को रेलवे प्रशासन से (i) मुआवजे के लिए या (ii) अतिरिक्त शुल्क की वापसी के लिए, रेलवे द्वारा ले जाए जा रहे किसी भी माल के संबंध में दावे का नोटिस

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

भेजकर दावा करने में सक्षम बनाता है – अधिनियम, 1989 की धारा 106 के तहत दावे का नोटिस देने के लिए 6 महीने की वैधानिक समय अवधि प्रदान की गई है और यदि दावे का नोटिस निर्धारित अवधि के भीतर नहीं दिया जाता है, तो दावा समय-बाधित हो जाता है। [पैरा 34, 35, 36, 39]

रेलवे अधिनियम, 1989 – धारा 106 (3) – अधिभार का अर्थ – अधिभार की वापसी के दावे हेतु नोटिस – शर्तें:

अवधारित किया गया: शब्द "अतिरिक्त प्रभार" को न तो अधिनियम, 1989 और न ही पूर्ववर्ती अधिनियम, 1890 में परिभाषित किया गया है– शब्द "ओवरचार्ज" शब्द 'चार्ज' से लिया गया है जिसके आगे 'ओवर' शब्द लगा है और इसका अर्थ है "सही मात्रा से अधिक या एक निश्चित सीमा से अधिक" – भारत संघ एवं अन्य बनाम वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड एवं अन्य मामले में सर्वोच्च न्यायालय ने स्पष्ट किया कि अधिशुल्क वह राशि है जो कानून के अनुसार देय राशि से अधिक है, अधिशुल्क, प्रभार के समान ही होना चाहिए तथा इसमें वह राशि शामिल नहीं है जो वसूल की गई थी लेकिन देय नहीं थी– सर्वोच्च न्यायालय के साथ-साथ विभिन्न उच्च न्यायालयों ने लगातार माना है कि अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) की कठोरता केवल तभी लागू होगी जब दावा 'अतिरिक्त प्रभार' की वापसी के लिए हो– जहां रिफंड का दावा 'अतिरिक्त प्रभार' के अलावा किसी अन्य चीज के लिए है, वहां अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) लागू नहीं होगी, और दावे की कोई सूचना आवश्यक नहीं है– जब अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अंतर्गत अधिक प्रभार की वापसी के दावे हेतु नोटिस की बात आती है तो निम्नलिखित शर्तें पूरी होनी चाहिए:– क) दावा 'अतिरिक्त शुल्क' की वापसी के लिए होना चाहिए; ख) रेलवे द्वारा ले जाए गए माल के संबंध में रेलवे प्रशासन को अतिरिक्त शुल्क का भुगतान किया जाना चाहिए; ग) भुगतान की तारीख या माल की डिलीवरी से 6 महीने के भीतर नोटिस जारी किया जाना चाहिए जिसके लिए अतिरिक्त शुल्क का भुगतान किया गया था; घ) संबंधित रेलवे प्रशासन को नोटिस दिया जाना चाहिए जिसे अतिरिक्त शुल्क का भुगतान किया गया था– इस प्रकार, धारा 106 उप-धारा (3) की कठोरता, अर्थात् दावे की सूचना देने के लिए 6 महीने की समय अवधि, केवल तभी लागू होती है, जब रिफंड अधिक शुल्क के लिए हो। [पैरा 43, 44, 45, 53, 59]

रेलवे अधिनियम, 1989 – "अतिरिक्त प्रभार" और "अवैध प्रभार" के बीच क्या अंतर है:

अवधारित किया गया: 'अतिरिक्त प्रभार' क्या होगा, इस बारे में सर्वोच्च न्यायालय और विभिन्न उच्च न्यायालयों ने लगातार माना है कि 'अतिरिक्त प्रभार' वह राशि है जो कानून के अनुसार देय राशि से अधिक या अधिक वसूली जाती है– जबकि अवैध प्रभार वह राशि है जो कानून में अनुचित है– किसी अतिरिक्त प्रभार को "अतिरिक्त प्रभार" कहने के लिए भुगतान की गई राशि का मूल प्रभार के समान चरित्र होना चाहिए, या प्रभार की उसी श्रेणी से संबंधित होना चाहिए जो कानून द्वारा देय थी या भुगतान करने की आवश्यकता थी – जबकि, अवैध प्रभार के लिए, राशि कानून द्वारा देय नहीं होनी चाहिए– 'अतिरिक्त प्रभार' और 'अवैध प्रभार' के बीच एक और बहुत ही मामूली लेकिन प्रासंगिक अंतर यह है कि, 'अतिरिक्त प्रभार' आम तौर पर शामिल विशिष्ट पक्षों के बीच होता है और इसके विशिष्ट तथ्य हैं – जबकि 'अवैध प्रभार' सभी के लिए अवैध है, चाहे पक्ष या तथ्य कुछ भी हों। [पैरा 60, 70, 71]

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

रेलवे अधिनियम, 1989 – क्या माल ढुलाई शुल्क में 110 किमी के अंतर की वापसी का दावा रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 उप-धारा (3) के अंतर्गत आता है; दूसरे शब्दों में, क्या दावा 'अधिक शुल्क' की वापसी के लिए है:

अवधारित किया गया: प्रतिवादी कंपनी ने निर्विवाद रूप से अधिसूचित प्रभार्य दूरी के अनुसार माल ढुलाई शुल्क का भुगतान किया है, तथा माल की बुकिंग के समय प्रचलित कानून के अनुसार, अर्थात् पुरानी स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार, जो शुल्क लिया जाना अपेक्षित था, उससे अधिक कुछ भी नहीं लिया गया है—प्रतिवादी कंपनी का मामला यह नहीं है कि उसने कानून द्वारा अपेक्षित खेप की बुकिंग के समय की राशि से अधिक भुगतान किया है, बल्कि प्रतिवादी का मामला यह है कि खेप की बुकिंग के समय प्रचलित कानून द्वारा जो शुल्क चुकाया जाना अपेक्षित था, वह गलत था— दूसरे शब्दों में, प्रतिवादी का मामला यह है कि पुरानी स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार 444 किमी की प्रभार्य दूरी गलत थी, न कि जिस दूरी के लिए प्रतिवादी से शुल्क लिया गया है वह उस समय अधिसूचित प्रभार्य दूरी के संदर्भ में गलत है— चूंकि यह सच है कि प्रतिवादी से जो वसूला गया वह उस समय कानून द्वारा अधिसूचित और देय प्रभार्य दूरी के अनुसार था, तथा इसमें कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं था, और चूंकि प्रतिवादी ने प्रभार के मूल आधार या प्रकार को ही चुनौती दी है, अर्थात् प्राथमिक चुनौती 444 किमी की प्रभार्य दूरी को लेकर है, न कि 444 किमी की दूरी पर लगाए गए माल भाड़े की आकस्मिक मात्रा को लेकर है, और चूंकि इसे स्वीकार किया गया था कि इसे प्रचलित कानून के अनुसार वसूला गया था, न कि किसी गलत प्रयोग या गलती के कारण, अर्थात् पुरानी स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार, यह स्पष्ट रूप से अधिक प्रभार का मामला नहीं है और यह अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के दायरे में नहीं आएगा। [पैरा 104, 105, 107]

रेलवे अधिनियम, 1989 – क्या '444 किमी' की अधिसूचित प्रभार्य दूरी अवैध प्रभार थी या नहीं?

अवधारित किया गया: वर्तमान मामले में, प्रथम दृष्टया ऐसा प्रतीत होता है कि पुरानी दूरी तालिका और नई दूरी तालिका दोनों के अंतर्गत वास्तविक इंजीनियरिंग अंतर को ध्यान में रखा जा रहा था, और दोनों कार्यप्रणालियों के बीच एकमात्र अंतर पूर्णांकन में है— कार्यप्रणाली में परिवर्तन के कारण प्रभार्य दूरी पर 110 किमी का बड़ा अंतर नहीं पड़ता— नये स्टेशन को जोड़ने के कारण न तो मार्ग में कोई परिवर्तन किया गया और न ही उक्त मार्ग की भौतिक ट्रैक लंबाई में कोई परिवर्तन किया गया— दिनांक 05.07.2005 के पत्र में स्वयं संकेत दिया गया है कि 444 किमी की प्रभार्य दूरी में परिवर्तन एक त्रुटि के कारण हुआ था, तथा इसका रेल मंत्रालय के दिनांक 07.04.2004 के पत्र से कोई संबंध नहीं है, जिसमें नई पद्धति की शुरुआत की गई थी— अपीलकर्ता यह सिद्ध करने में असफल रहा कि 444 किमी की प्रभार्य दूरी, कानून के अनुसार सही प्रभार्य दूरी थी— रेलवे दावा न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय दोनों ने वास्तविक दूरी 333.18 किमी होने के सीमित पहलू पर समवर्ती निष्कर्ष दिया है—इस प्रकार, 444 किमी की कथित प्रभार्य दूरी अवैध थी – उच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय और आदेश में कोई त्रुटि नहीं थी। [पैरा 126, 136, 137, 138]

शब्द और वाक्यांश – प्रभार, अतिरिक्त, अवैध – पर चर्चा की गई। [पैरा 61]

कानून की व्याख्या – किसी प्रावधान की तर्कसंगतता या अनुचितता:

अवधारित किया गया: यह एक स्थापित कानून है कि किसी कानून या नियम की व्याख्या करते समय न्यायालय को यह ध्यान में रखना चाहिए कि विधायिका का इरादा कोई अनुचित या असंभव कार्य करने का नहीं है— यदि

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

किसी नियम के पालन से कोई विसंगति या स्पष्ट अन्याय उत्पन्न होता है, तो न्यायालय हस्तक्षेप कर सकता है— एक कानून या नियम सामान्यतः सुविधा, तर्क के अनुकूल होना चाहिए तथा जहां तक संभव हो सभी के लिए न्यायपूर्ण होना चाहिए— एक कानून/नियम इस अर्थ में लाभकारी होना चाहिए कि वह शरारत को दबाए और उपचार को आगे बढ़ाए— किसी नियम की व्याख्या करते समय किसी भी प्रावधान की तर्कसंगतता या अनुचितता को ध्यान में रखना वैध है— किसी भी कानून/नियम में घोर विसंगति से सदैव बचना चाहिए – युक्तिसंगत का अर्थ है, तर्क के अनुसार तर्कसंगत, न कि अत्यधिक या असंयमित। [पैरा 82]

रेलवे अधिनियम, 1989 – धारा 106 (3) – होफेल्ड की न्यायिक संबंधों की योजना:

अवधारित किया गया: होफेल्ड की न्यायिक संबंधों की योजना के अनुसार, एक इकाई को अधिकार प्रदान करने के लिए दूसरे को भी उसी अनुरूप कर्तव्य प्रदान करना आवश्यक है— अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के तहत, अतिरिक्त प्रभार की वापसी की मांग करने का माल प्राप्तकर्ता का अधिकार तभी उत्पन्न होता है जब रेलवे प्रशासन पर ऐसी वापसी प्रदान करने का एक समतुल्य कर्तव्य होता है, अर्थात्, जब दावे की सूचना वैधानिक अवधि के भीतर दी जाती है— धन वापसी की मांग करने के लिए, कुछ शर्तों को प्राप्तकर्ता द्वारा पूरा किया जाना आवश्यक है, इससे पहले कि अधिकार अर्जित माना जा सके, अर्थात्, क) प्रेषक द्वारा रेलवे प्रशासन को अतिरिक्त प्रभार का भुगतान किया गया है; (ख) प्रेषक द्वारा रेलवे प्रशासन को नोटिस दिया गया है, जिस पर अधिक शुल्क का भुगतान किया गया है; (ग) प्रेषक ने उक्त नोटिस ऐसे भुगतान की तारीख से छह महीने के भीतर या गंतव्य स्टेशन पर ऐसे माल की डिलीवरी की तारीख से, जो भी बाद में हो, तामील कर दिया है— इस प्रकार, एक बार जब उपर्युक्त शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो प्राप्तकर्ता के “वापसी पाने के अधिकार” को रेलवे प्रशासन के “वापसी देने के कर्तव्य” के साथ कानूनी रूप से सहसम्बन्धित कहा जा सकता है। [पैरा 84, 84.1]

रेलवे अधिनियम, 1989 – रिफंड का दावा – अदालतों और रेलवे दावा न्यायाधिकरण को सावधान करते हुए:

अवधारित किया गया: जहां न्यायालय या न्यायाधिकरण धन वापसी के दावे की जांच करते समय पाता है कि कोई विशेष शुल्क, जिसके लिए धन वापसी मांगी गई है, अधिक शुल्क नहीं है, तो उन्हें इस निष्कर्ष पर नहीं पहुंचना चाहिए कि उक्त शुल्क अवैध शुल्क है। ऐसी परिस्थितियां हो सकती हैं, जहां जिस शुल्क के लिए धन वापसी की मांग की गई है, वह अधिक शुल्क या अवैध शुल्क नहीं हो सकता है, बल्कि कानून की दृष्टि में पूरी तरह वैध शुल्क हो सकता है, या ऐसा शुल्क जो वैध होते हुए भी साम्यता के दायरे में धन वापसी योग्य हो सकता है, उसका निर्धारण मामले के संपूर्ण तथ्यों के मूल्यांकन के आधार पर किया जाना चाहिए। न्यायालयों और न्यायाधिकरणों को इस तथ्य के प्रति सचेत रहना चाहिए कि, यह प्रश्न कि किसी विशेष शुल्क की प्रकृति क्या है, चाहे वह अधिक शुल्क हो या अवैध शुल्क या वैध शुल्क आदि, अंततः यह निर्धारित करने के लिए है कि वह वापसी के लिए उत्तरदायी है या नहीं, बिना किसी निष्कर्ष पर पहुंचे। [पैरा 95 और 96]

केस कानून का उद्धरण

मफतलाल इंडस्ट्रीज लिमिटेड एवं अन्य बनाम भारत संघ [1996] सप्ल. 10 एससीआर 585 : (1997) 5 एससीसी 536 – अनुसरण किया गया।

भारत संघ एवं अन्य बनाम वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड और अन्य [2004] 2 एससीआर 642 : (2004) 3 एससीसी 458 – पर अवलम्ब लिया गया।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम भारत संघ (2018) 17 एससीसी 729; बिरला सीमेंट वर्क्स बनाम जी.एम. पश्चिमी रेलवे और अन्य [1995] 1 एससीआर 5 : (1995) 2 एससीसी 493; राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड बनाम भारत संघ [2008] 7 एससीआर 1025 : (2008) 5 एससीसी 632 – संदर्भित।

शाह रायचंद अमूलख बनाम भारत संघ एवं अन्य (1971) 12 जीएलआर 93; भारत संघ एवं अन्य बनाम स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (1996) एससीसी ऑनलाइन ओरी 60; भारत संघ बनाम मनसुखलाल जेठालाल (1974) एससीसी ऑनलाइन गुजरात 12; राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड बनाम भारत संघ एआईआर (2001) बोम 310; जे.के. लक्ष्मी सीमेंट लिमिटेड बनाम महाप्रबंधक एवं अन्य (2014) एससीसी ऑनलाइन राज 2340; भारत संघ बनाम खनिज उद्यम (2019) एससीसी आनलाइन कर 1971; मेसर्स नेशनल एल्युमीनियम कंपनी लिमिटेड बनाम भारत संघ, एफएओ नं. 306/2022 (उड़ीसा उच्च न्यायालय); सुरेश कुमार बनाम बोर्ड आफ ट्रस्टीज फॉर दि पोर्ट ऑफ कलकत्ता (1988) एससीसी ऑनलाइन कैल 420 – संदर्भित।

उद्धृत पुस्तकें एवं पत्रिकाएँ

ब्लैक्स लॉ डिक्शनरी', चौथा संस्करण, 1968 पृष्ठ 1610; पी. रामनाथ अय्यर 'द लॉ लेक्सिकन' पर, दूसरा संस्करण, 1997 पृष्ठ 1389; पी रामनाथ अय्यर की 'द लॉ लेक्सिकन' (खंड I, 6 वां संस्करण, 2019 पृष्ठ 886 पर); एल.पी. सिंह और पी.के. मजूमदार का 'न्यायिक शब्दकोश' (दूसरा संस्करण, 2005 पृष्ठ 460 पर); 'ब्लैक्स लॉ डिक्शनरी' में हेनरी कैंपबेल ब्लैक (चौथा संस्करण, 1968 पृष्ठ 295 पर); एल.पी. सिंह और [2024] 3 एस.सी.आर. 1057 भारत संघ बनाम मेसर्स इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड पी.के. मजूमदार का 'न्यायिक शब्दकोश' (दूसरा संस्करण, 2005 पृष्ठ 996); पी रामनाथ अय्यर की 'द लॉ लेक्सिकॉन' (खंड III, 6 वां संस्करण, 2019 पृष्ठ 3990 पर); 'ब्लैक्स लॉ डिक्शनरी' पर हेनरी कैंपबेल ब्लैक (चौथा संस्करण, 1968 पृष्ठ 1256 पर); 'ब्लैक्स लॉ डिक्शनरी' में हेनरी कैंपबेल ब्लैक (चौथा संस्करण, 1968 पृष्ठ 882 पर); पी रामनाथ अय्यर की 'द लॉ लेक्सिकन' (खंड II, 6 वां संस्करण, 2019 पृष्ठ 2605 पर); एल.पी. सिंह और पी.के. मजूमदार का 'न्यायिक शब्दकोश' (दूसरा संस्करण, 2005 पृष्ठ 749 पर) – संदर्भित।

अधिनियमों की सूची

रेलवे अधिनियम, 1890; रेलवे अधिनियम, 1989

कीवर्ड की सूची

मालभाड़ा; अधिसूचित प्रभार्य दूरी; संशोधित स्थानीय दूरी तालिका; मालभाड़ा प्रभारों में अंतर की वापसी; अधिक प्रभार; अवैध प्रभार; अधिक प्रभार की वापसी; मुआवजे का दावा; प्रभार्य दूरी पर कार्यप्रणाली में परिवर्तन; किसी प्रावधान की उचितता या अनुचितता; होफेल्ड की कानूनी संबंधों की योजना; धन वापसी का अधिकार; धन वापसी देने का कर्तव्य; प्रभार; अधिक; अवैध।

से उत्पन्न मामला

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 1891-1966/2024

एफ.ए.एफ.ओ. संख्या 726, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 765, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808,

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

809, 810, 811, 812, 813, 814, 825, 826, 829, 830, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 844, 845, 846, 847, 848, 850, 851, 852, 853, 854 और 855/2014 में इलाहाबाद उच्च न्यायालय के निर्णय और आदेश दिनांक 23.02.2018 से।

पक्षकारों के लिए उपस्थिति

अपीलकर्ता के अधिवक्तागण- अमरीश कुमार, नचिकेता जोशी, राघव शर्मा, श्रीमती रुख्मिणी बोबडे, वरुण चुघ।
प्रतिवादी के अधिवक्तागण- सुश्री मीनाक्षी अरोड़ा, वरिष्ठ अधिवक्ता, सुश्री माला नारायण, शाश्वत गोयल, सुश्री नानकेय कालरा, सुश्री ईशा रे, अधिवक्तागण।

सर्वोच्च न्यायालय का निर्णय/आदेश

निर्णय

न्यायमूर्ति जे.बी. पारदीवाला

प्रस्तुति की सुविधा के लिए, इस निर्णय को निम्नलिखित भागों में विभाजित किया गया है:-

अनुक्रमणिका

A. तथ्यात्मक प्रष्ठभूमि

B. रेलवे दावा न्यायाधिकरण के समक्ष कार्यवाही

C. आक्षेपित आदेश

D. अपीलकर्ता की ओर से प्रस्तुतियाँ

E. प्रत्यर्थी की ओर से प्रस्तुतियाँ

F. विश्लेषण

i. प्रासंगिक वैधानिक योजना और प्रावधान

ii. रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 का दायरा

a. "अधिक प्रभार" का क्या मतलब है?

b. 'अधिक प्रभार' और 'अवैध प्रभार' की अवधारणा

iii. क्या वर्तमान मामला 'अधिक प्रभार' या 'अवैध प्रभार' में से एक है?

a. रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) की प्रयोज्यता

b. 444 किलोमीटर की प्रभार्य दूरी सही थी या नहीं?

G. निष्कर्ष

1. 76 अपीलों का यह समूह भारत संघ की ओर से है, जो उच्च न्यायालय के समक्ष असफल प्रतिवादी है और क्रमशः एफएओ संख्या 726, 730-739, 765, 772-793, 798-814, 825-826, 829- 830, 833-842, 844-848, और 850-855 सन् 2014 में इलाहाबाद उच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णयों और आदेश दिनांक 23.02.2018 के सामान्य श्रृंखला के खिलाफ निर्देशित है, जिसके द्वारा उच्च न्यायालय ने प्रतिवादी (मूल अपीलकर्ता) द्वारा दायर सभी उपर्युक्त अपीलों को अनुमति दे दी और रेलवे प्रशासन को लगभग 110 किमी का अंतर वापस करने का निर्देश दिया, जो माल ढुलाई शुल्क के लिए अवैध रूप से लगाया गया था।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

A. तथ्यात्मक पृष्ठभूमि

2. प्रतिवादी कम्पनी ने वर्ष 2002 से 2005 के बीच बाड से हिसार मार्ग तक रेलवे के माध्यम से फर्नेस ऑयल की विभिन्न खेपें बुक की थीं। निर्विवाद रूप से, अपीलकर्ता द्वारा उक्त मार्ग के लिए मालभाड़े की गणना तत्कालीन प्रचलित दूरी तालिका के अनुसार 444 किमी की कुल प्रभार्य दूरी के आधार पर की गई थी।
3. दिनांक 07.04.2004 को रेल मंत्रालय ने अपने पत्र संख्या टीसीआर/2043/2002/2 के माध्यम से, स्टेशन मार्गों के जोड़े के बीच 'प्रभार्य दूरी' की गणना करने की विधि को युक्तिसंगत बनाने का निर्णय लिया, जिसके तहत अंत में केवल एक बार 'वास्तविक इंजीनियरिंग दूरी' के योग को अगले उच्च किलोमीटर तक पूर्णांकित किया जाएगा। उक्त पत्र नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

“रेट सर्कुलर नंबर 14/2004

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

रेलवे बोर्ड

संख्या टीसीआर/2043/2000/2

नई दिल्ली, दिनांक 07.04.2004

सेवा में,

महाप्रबंधक (वाणिज्यिक)

सभी भारतीय रेलवे, एनसीआर

विषय: प्रभार्य दूरी को पूर्णांकित करना: किराए और माल ढुलाई का युक्तिकरण।

संदर्भ: बोर्ड का पत्र संख्या टीसीआर/2043/2002/4 दिनांक 05.02.2003

बोर्ड के उपर्युक्त पत्र का संदर्भ लिया जाता है, जिसमें क्षेत्रीय रेलों को 1 अप्रैल 2003 से अपनी नई स्थानीय दूरी सारणी (एलडी1) और जंक्शन दूरी सारणी (जेडीटी) मुद्रित करने के लिए कहा गया था, जिसमें विभिन्न खंडों की वास्तविक इंजीनियरिंग दूरियां दो दशमलव स्थानों तक दर्शाई गई हों। बोर्ड इस संबंध में पुष्टि चाहता है तथा यह भी चाहता है कि ये पुस्तकें मुद्रित कर अन्य रेलों में भी वितरित की गई हैं।

संदर्भाधीन पत्र में यह भी संकेत दिया गया था कि 'प्रभार्य दूरी' पर पहुंचने के लिए अपनाई जाने वाली "राउंडिंग ऑफ" की विधि को उचित समय पर सूचित किया जाएगा। रेल मंत्रालय ने अब एक विशिष्ट जोड़ी प्रारंभिक और गंतव्य बिंदुओं के बीच 'प्रभार्य दूरी' निर्धारित करने की विधि को युक्तिसंगत बनाने का निर्णय लिया है। प्रारंभिक स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक विभिन्न खंडों की दो दशमलव स्थानों तक की वास्तविक इंजीनियरिंग दूरियों को जोड़ा जाएगा और इस प्रकार एकत्रित दूरी को अंततः प्रभार्य दूरी निकालने के लिए अगले उच्चतर किलोमीटर में पूर्णांकित किया जाएगा। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि "प्रभार्य दूरी" निकालने के लिए, अलग-अलग अनुभागीय दूरियों का योग अंत में केवल एक बार "पूर्णांकित" किया जाए। इस

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

युक्तिकरण का उद्देश्य भारतीय रेलवे में सभी उपभोक्ताओं के लिए किराया और माल ढुलाई की दूरी निर्धारित करने की विधि में एकरूपता सुनिश्चित करना है।

कार्यान्वयन की एक समान तिथि रखने के लिए, सभी रेलवे 01.06.2004 से तर्कसंगत प्रक्रिया में परिवर्तित हो जाएंगे। चूंकि ये निर्देश भावी प्रभाव वाले हैं और इनके परिणामस्वरूप मौजूदा किराए और मालभाड़े की तुलना में किराए और मालभाड़े में अंतर आ सकता है, इसलिए रेलवे द्वारा न तो कोई कम शुल्क लिया जाएगा और न ही रेलवे पिछले मामलों में वसूले गए शुल्क वापस करेगा। रेल उपयोगकर्ताओं को प्रस्तावित परिवर्तनों के बारे में पहले ही सूचित किया जाना चाहिए तथा कर्मचारियों को भी प्रस्तावित परिवर्तनों से अच्छी तरह परिचित कराया जाना चाहिए। रेल उपयोगकर्ताओं को प्रस्तावित परिवर्तनों के बारे में पहले ही सूचित किया जाना चाहिए तथा कर्मचारियों को भी प्रस्तावित परिवर्तनों से अच्छी तरह परिचित कराया जाना चाहिए।

यह सीएंडआईएस निदेशालय के परामर्श से तथा रेल मंत्रालय के वित्त निदेशालय की सहमति से जारी किया गया है।

एसडी/-

(एल. वेंकटरमण)

निदेशक, यातायात आयुक्त (दरें)

रेलवे बोर्ड"

4. भारतीय रेलवे में किराए और माल ढुलाई के लिए प्रभार्य दूरी प्राप्त करने में एकरूपता सुनिश्चित करने के लिए इस नई पद्धति को अपनाया जा रहा था, और इसके अनुसार, विभिन्न जोनल रेलवे को तदनुसार अपनी संबंधित दूरी तालिकाओं को संशोधित करने की आवश्यकता थी।

5. जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, पत्र में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि नई 'तर्कसंगत प्रक्रिया' में परिवर्तन 01.06.2004 से लागू होगा और इसके अतिरिक्त, चूंकि उपर्युक्त परिवर्तन के परिणामस्वरूप तत्कालीन मौजूदा प्रभारों/दरों की तुलना में किराए और मालभाड़े में भिन्नता हो सकती है, इसलिए उक्त परिवर्तन से रेलवे या अंतिम उपयोगकर्ताओं को किसी भी कम प्रभार या अतिरिक्त प्रभार की वसूली करने या मांगने का अधिकार नहीं होगा, जो उक्त नीति के कार्यान्वयन से पहले पहले ही भुगतान किया जा चुका है।

6. तथापि, चूंकि अनेक क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अपने-अपने स्टेशनों पर संशोधित स्थानीय दूरी सारणी तथा जंक्शन सारणी निर्धारित कार्यान्वयन तिथि तक मुद्रित करके उपलब्ध कराना अभी भी शेष था, इसलिए रेल मंत्रालय ने अपने पत्र दिनांक 24.09.2004 के माध्यम से उक्त नई कार्यप्रणाली के कार्यान्वयन की तिथि में परिवर्तन कर दिया तथा इसे 01.01.2005 कर दिया। यह भी स्पष्ट किया गया कि जब तक संशोधित दिशा-निर्देश लागू नहीं हो जाते, प्रभार्य दूरी की गणना पूर्व में लागू पद्धति और प्रक्रिया के अनुसार ही की जाती रहेगी। उक्त पत्र इस प्रकार है:-

"रेट सर्कुलर संख्या 14/2004

भारत सरकार

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

रेल मंत्रालय

रेलवे बोर्ड

संख्या टीसीआर/2043/2000/2

नई दिल्ली, दिनांक 24.09.2004

सेवा में,

महाप्रबंधक (वाणिज्य)

भारतीय रेलवे, एनसीआर

प्रबंध निदेशक,

कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन,

बेलापुर भवन, सेक्टर-11, सीबीडी बेलापुर,

नवी मुंबई - 400614

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/एफओआईएस

कैम्पस: सीआरआईएस, चाणक्यपुरी,

नई दिल्ली-21

विषय: प्रभार्य दूरी का पूर्णांकन: किराये और मालभाड़े का युक्तिकरण।

कृपया बोर्ड के दिनांक 25.06.2006 के संदेश का संदर्भ लें जिसमें यह सूचित किया गया था कि वास्तविक इंजीनियरिंग दूरी को अंत में केवल एक बार पूर्णांकित करके किराया और माल ढुलाई वसूलने की संशोधित प्रक्रिया 01.10.2004 से लागू होगी। चूंकि सभी क्षेत्रीय रेलों ने लक्ष्य समय तक अपनी स्थानीय दूरी सारणी और जंक्शन दूरी सारणी मुद्रित नहीं की है, इसलिए यह निर्णय लिया गया है कि वास्तविक इंजीनियरिंग दूरी को केवल एक बार अंत में पूर्णांकित करके किराया और मालभाड़ा वसूलने की संशोधित प्रक्रिया 01.01.2005 अर्थात् एक जनवरी दो हजार पांच से लागू होगी।

यह भी निर्णय लिया गया है कि संशोधित दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन तक, क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पुरानी दूरी तालिकाओं के आधार पर प्रभार्य दूरी की गणना के लिए पूर्व प्रक्रिया का ही पालन किया जाना चाहिए।

एसडी/-

(पूरन चंद)

उप निदेशक, यातायात आयुक्त (आर)

रेलवे बोर्ड"

7. दिनांक 05.07.2005 को, उत्तर मध्य रेलवे जोन के मुख्य वाणिज्य प्रबंधक ने मुख्य माल पर्यवेक्षक (सीजीएस), बाड़ को संख्या डीआरएम/सीएलएओजी/आरएडी/दूरी तालिका/2004/20 वाला एक पत्र संबोधित किया, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह कहा गया था कि पुरानी दूरी तालिका के अनुसार

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

रिफाइनरी बाड़ से हिसार तक 444 किमी. की पूर्व प्रभार्य दूरी को नई जंक्शन तालिका के अनुसार 334 किमी. में बदल दिया जाना चाहिए, और "सही दूरी का शुल्क लिया जाना चाहिए"। उक्त पत्र इस प्रकार है:

“उत्तर मध्य रेलवे।”

दिनांक: 05.07.2005

संख्या डीआरएम/क्लॉग राड/दूरी तालिका/2004/20

मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (एम एंड आर)

उत्तर मध्य रेल

इलाहाबाद

विषय: आईओसी बाड़ से हिसार (एचएसआर) तक एफओ एचपीएस बुक की चार्जिंग:

ज़ोन और डिवीजन के गठन से पहले पुरानी दूरी तालिका के अनुसार, टीकेडी के माध्यम से एचएसआर तक की दूरी, रिफाइनरी का शुल्क निम्नानुसार लिया जा रहा था: -

1.	रिफाइनरी बाड़ से बाड़ स्टेशन	04 किमी.
2.	बाड़ से टीकेडी	145 किमी.
3.	टीकेडी से एचएसआर	295 किमी.
कुल		444 किमी.

चूंकि एनसीआर, एनआर की संशोधित दूरी तालिका प्राप्त नहीं हुई थी, इसलिए चार्जिंग 444 किमी. की पूर्व प्रथा के अनुसार थी। इन सभी दूरी तालिकाओं की एनसीआर की संशोधित दूरी तालिकाओं से समीक्षात्मक समीक्षा की गई और आईओसी बाड़ से एचएसआर तक की दूरी निम्नानुसार होनी चाहिए: -

(क) पीडब्लूएल के माध्यम से आईओसी बाड़ से एचएसआर तक की दूरी इस प्रकार है:		
1.	रिफाइनरी बाड़ से बाड़ स्टेशन	04 किमी.
2.	बाड़ से बाड़	93.62 किमी.
3.	टीकेडी से एचएसआर	235.56 किमी.
कुल		333.18 किमी.

(ख) एचएसआर से एडब्ल्यूआर के माध्यम से दूरी इस प्रकार है:		
1.	रिफाइनरी बाड़ से बाड़ स्टेशन	04 किमी.

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

2.	बाड़ से एमटीजे	10.22 किमी.
3.	एडब्लूआर से आरई	74.21 किमी.
4.	आरई से एचएसआर	142.56 किमी.
कुल		354.17 किमी.

चूंकि एफओ और एचपीएस का यातायात पीडब्ल्यूएल के माध्यम से चल रहा है, इसलिए प्रभार्य दूरी 334 किमी. होनी चाहिए।

सीजीएस को नई जंक्शन दूरी तालिका के अनुसार एचएसआर की दूरी यानी 334 किलोमीटर बदलने का निर्देश दिया गया है।

सीजीएस बाड़ को निर्देश दिया गया है कि अन्य विवादित दूरी को भी नई जंक्शन दूरी तालिका के अनुसार ठीक किया जाए और सही दूरी का शुल्क लिया जाए।

एसडी/-

(पी.के. पांडे)

वरिष्ठ मंडल. कॉमल. प्रबंधक

आगरा"

8. प्रतिवादी को दिनांक 05.07.2005 के उपरोक्त पत्र के बारे में पता चलने पर, जिसमें रिफाइनरी बाड़ से हिसार तक के मार्ग के लिए प्रभार्य दूरी को 444 किमी. से 334 किमी. में परिवर्तित किया गया था, संबंधित रेलवे कार्यालय से आगे पूछताछ की और पता चला कि, हालांकि उक्त मार्ग के लिए भौतिक ट्रैक की लंबाई में कोई परिवर्तन नहीं किया गया था और बाड़ से हिसार होते हुए पलवल की वास्तविक दूरी वास्तव में 333.18 किमी. थी, फिर भी अपीलकर्ता उसी मार्ग के लिए 444 किमी. की गलत प्रभार्य दूरी पर माल ढुलाई वसूल रहा था।

9. उपरोक्त के मद्देनजर, प्रतिवादी कंपनी ने पूर्ववर्ती रेलवे अधिनियम, 1890 (संक्षेप में, "अधिनियम, 1890") की धारा 78 बी के तहत दिनांक 07.11.2005 को दावा नोटिस भेजा, जिसमें अपीलकर्ता से माल ढुलाई शुल्क में 110 किमी के अंतर की वापसी की मांग की गई थी, जो गलत प्रभार्य दूरी के आधार पर गलती से वसूला गया था, जिसे बाद में बदल दिया गया था।

10. प्रतिवादी ने उक्त दावे के नोटिस के माध्यम से कुल 122 खेपों के लिए धन वापसी की मांग की थी, जिसके लिए '444 किमी' की प्रभार्य दूरी के आधार पर मालभाड़ा लगाया गया था। हालाँकि, अपीलकर्ता ने सभी दावों को खारिज कर दिया और माल ढुलाई शुल्क में 110 किमी. का अंतर वापस करने से इनकार कर दिया।

B. रेलवे दावा न्यायाधिकरण के समक्ष कार्यवाही

11. इससे व्यथित होकर, प्रतिवादी ने रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 (संक्षेप में, "आरसीटी अधिनियम") की धारा 13(1)(बी) आरडब्लू 16(1) के तहत माल ढुलाई शुल्क में 110 किमी के अंतर की

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

प्रतिपूर्ति के लिए कुल 122 दावा आवेदन दायर किए, जिसमें मुख्य आवेदन ओए/(III)/229/2006/मथुरा द्वारा रेलवे दावा न्यायाधिकरण, गाजियाबाद (“आरसीटी”) के समक्ष दायर किया गया।

12. उपरोक्त दावा आवेदनों के लंबित रहने के दौरान, प्रतिवादी कंपनी ने अपीलकर्ता, विशेषकर महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद के साथ बैठकें की, जिन्होंने मामले की जांच करने के बाद लगभग 45 दावों के लिए धन वापसी की अनुमति दी, जो कि अधिनियम, 1890 की धारा 78 बी, जो अब रेलवे अधिनियम, 1989 (संक्षेप में, “अधिनियम, 1989”) की धारा 106 है, के अंतर्गत 6 महीने की वैधानिक समयावधि के भीतर किया गया था।

13. रेलवे दावा न्यायाधिकरण, गाजियाबाद ने अपने सामान्य अंतिम निर्णय और आदेश दिनांक 26.12.2013 के तहत प्रतिवादी के शेष 77 दावा आवेदनों को समय समाप्त होने के कारण खारिज कर दिया। आर.सी.टी. का उक्त निर्णय दो भागों में है: –

(i) सबसे पहले, आरसीटी ने पाया कि यद्यपि प्रभार्य दूरी केवल 334 किमी. थी, फिर भी माल ढुलाई शुल्क 444 किमी. की दूरी के लिए लगाया गया था। न्यायाधिकरण के अनुसार यह माल ढुलाई के अधिक भुगतान का मामला था, और इस प्रकार जो रिफंड मांगा गया था वह ‘अतिरिक्त शुल्क’ के लिए था। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: –

“18. [...] इस मामले में, माल को ‘ए’ से ‘बी’ तक बुक किया गया था, जिसमें प्रभार्य दूरी 444 किलोमीटर दिखाई गई थी और आवेदक कंपनी द्वारा उसी दूरी के लिए भुगतान किया गया था, लेकिन बाद में रेलवे ने प्रभार्य दूरी को केवल 333.18 किलोमीटर के रूप में संशोधित किया। संबंधित माल उसी मार्ग से ले जाया गया था। अतः यह स्पष्ट है कि भुगतान 333.18 किमी. के लिए किया जाना था, जबकि भुगतान 444 किमी. के लिए किया गया। इस प्रकार आवेदक कंपनी को 333.18 किमी. के स्थान पर 444 किमी. का भुगतान करना पड़ा। इसलिए, वर्तमान मामला माल ढुलाई के इस अतिरिक्त भुगतान की वापसी के लिए है, जिसे केवल अतिरिक्त शुल्क की वापसी कहा जा सकता है और कुछ नहीं और इसलिए, रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 (3) के तहत नोटिस आवश्यक है।”

(प्रभाव वर्धित)

(ii) दूसरे, चूंकि मामला अतिरिक्त प्रभार की वापसी का था और दावे की सूचना अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के तहत निर्धारित 6 माह की समयावधि के भीतर नहीं भेजी गई थी, इसलिए दावे का आवेदन समय-बाधित था। प्रासंगिक टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं: –

“24. [...] इसके अलावा, रिकॉर्ड के अवलोकन से पता चलता है कि आवेदक कंपनी ने प्रतिवादी रेलवे को 07.11.2005 को नोटिस दिया था, लेकिन प्रश्नगत माल की बुकिंग की तारीख 25.08.2002 थी। अतः यह पता चला है कि रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के प्रावधानों के अनुसार उक्त नोटिस की समयावधि समाप्त हो चुकी थी, जो कि आवेदक कंपनी के दिनांक 28.01.2009 के उक्त पत्र के अनुसार भी अच्छी तरह से ज्ञात था। इस संदर्भ में, प्रतिवादी के अधिवक्ता ने बिरला सीमेंट वर्क्स बनाम जी.एम., वेस्टर्न रेलवे एवं अन्य, 1995 एससीसी (2) 493 शीर्षक वाले केस लॉ पर अवलम्ब लिया है। हमने उक्त मामले

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

के कानून का ध्यानपूर्वक अध्ययन किया है और यह प्रतिवादी रेलवे के तर्क का समर्थन करता है।

XXXXX

XXXXX

XXXXX

26. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, यह माना गया है कि आवेदक कंपनी ने रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के प्रावधानों के तहत वैधानिक अवधि के भीतर प्रतिवादी रेलवे को वैध और कानूनी नोटिस नहीं दिया है। इस प्रकार, आवेदक कंपनी किसी भी मुआवजे की हकदार नहीं है। [...]"

(प्रभाव वर्धित)

14. इस प्रकार, आरसीटी ने प्रतिवादी के दावा आवेदनों को खारिज करते हुए माना कि, प्रतिवादी का दावा अतिरिक्त शुल्क की वापसी के लिए था और चूंकि दावे की सूचना अधिनियम, 1989 की धारा 106 (3) के अनुसार नहीं दी गई थी, इसलिए दावा समय-बाधित था।

C. आक्षेपित आदेश

15. उपरोक्त से व्यथित होकर, प्रतिवादी ने आरसीटी अधिनियम की धारा 23 के तहत इलाहाबाद उच्च न्यायालय में अपील की। आदेश के विरुद्ध कुल 76 प्रथम अपीलें दायर की गईं, जिनमें प्रमुख अपील एफएओ संख्या 843/2014 थी, जिसमें उच्च न्यायालय ने अपने निर्णय एवं आदेश दिनांक 23.02.2018 के माध्यम से **हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम भारत संघ (2018) 17 एससीसी 729** में इस न्यायालय के निर्णय पर अवलम्ब लेते हुए उपरोक्त अपील को अनुमति दी। उच्च न्यायालय ने यह विचार व्यक्त किया कि चूंकि इस मामले में भाड़े का भुगतान अधिसूचित प्रभार्य दूरी के अनुसार किया गया था, जिसे बाद में गलत पाया गया, इसलिए यह "अवैध प्रभार" का मामला था न कि "अधिक प्रभार" का। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: –

"[...] इस मामले में, अपीलकर्ता द्वारा अधिसूचित दूरी के अनुसार मालभाड़ा का भुगतान किया गया था और मालभाड़ा शुल्क भी तदनुसार ही चुकाया गया था। हालांकि, बाद में पता चला कि दूरी कम थी और इसी आधार पर अपीलकर्ताओं ने राशि का दावा किया था। यह उन तथ्यों में से एक था जिसके आधार पर सर्वोच्च न्यायालय ने अपीलकर्ता (हिंदुस्तान पेट्रोलियम) के पक्ष में फैसला सुनाया था और यह मालभाड़े की अवैध वसूली का प्रश्न था, न कि अधिक किराया वसूलने का, जैसा कि प्रतिवादी के अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया था। [...]

ट्रिब्यूनल द्वारा दावेदार के दावे को खारिज करने के तथ्य कानून की नजर में गलत हैं, जैसा कि सर्वोच्च न्यायालय ने हिंदुस्तान पेट्रोलियम (उपरोक्त) में कहा था, इसलिए नोटिस जारी करने की कोई आवश्यकता नहीं थी। मैं हिंदुस्तान पेट्रोलियम (उपरोक्त) और वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स (उपरोक्त) में सर्वोच्च न्यायालय के दोनों निर्णयों से अपने विचार को पुष्ट करता हूँ। इसलिए, यह अधिक किराया वसूलने का मामला नहीं है, क्योंकि मालभाड़ा निश्चित दूरी के लिए अधिसूचित दरों के अनुसार ही चुकाया गया था। इस मामले में कोई अन्य दृष्टिकोण नहीं अपनाया जा सकता।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

हिंदुस्तान पेट्रोलियम (उपरोक्त) मामले में दिया गया निर्णय इस मामले में भी अपीलकर्ता के लाभार्थ लागू होगा।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, अपील स्वीकार की जाती है। प्रत्यर्थागणों को आज से 12 सप्ताह के भीतर अंतर की गणना करनी होगी और अपीलकर्ता को भुगतान करना होगा।”

(प्रभाव वर्धित)

16. तदनुसार, उच्च न्यायालय ने दिनांक 23.02.2018 के उपरोक्त निर्णय एवं आदेश के तहत एफएओ संख्या 843/2014 की मुख्य अपील का निस्तारण किया और उसके बाद सामान्य आदेशों के एक समूह द्वारा मुख्य अपील में पारित अंतिम निर्णय एवं आदेश में दर्ज निष्कर्षों के अनुसार अन्य 75 अपीलों का निस्तारण किया।

17. एफएओ संख्या 843/2014 में पारित दिनांक 23.02.2018 के उपरोक्त आदेश अर्थात् मुख्य अपील को चुनौती दी गई और विशेष अनुमति याचिका एसएलपी (सी) संख्या 3987/2021 के माध्यम से इस न्यायालय तक ले जाया गया। इस न्यायालय ने अपने दिनांक 04.03.2021 के आदेश के माध्यम से एफएओ संख्या 843/2014 में पारित दिनांक 23.02.2018 के आदेश में हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया क्योंकि दावा राशि बहुत कम थी। इस प्रकार, उक्त विशेष अनुमति याचिका इस न्यायालय द्वारा खारिज कर दी गई, तथापि कानून का प्रश्न खुला रखा गया। प्रासंगिक अंश इस प्रकार है: -

"आदेश

हम इस विशेष अनुमति याचिका में हस्तक्षेप करने से इनकार करते हैं, क्योंकि हमारा मानना है कि दावा की गई राशि बहुत कम है। तदनुसार विशेष अनुमति याचिका खारिज की जाती है, तथा कानून का प्रश्न खुला रहता है।”

18. उपरोक्त के मद्देनजर, अपीलकर्ता ने व्यथित होकर, अन्य 75 अपीलों में उच्च न्यायालय द्वारा पारित अंतिम आदेशों को चुनौती दी है, जिनकी कुल राशि 1,55,03,652/- रुपये (लगभग) है।

D. अपीलकर्ता की ओर से प्रस्तुतियाँ

19. अपीलकर्ता की ओर से उपस्थित विद्वान वकील श्रीमती रुख्मिणी बोबडे ने अपने लिखित निवेदन में इस प्रकार कहा है: -

“अपीलकर्ता की ओर से लिखित प्रस्तुतियाँ

1. वर्तमान अपील माननीय इलाहाबाद उच्च न्यायालय के प्रथम अपीलों के एक समूह के अंतिम निर्णय के विरुद्ध दायर की गई है, जिसके तहत माननीय उच्च न्यायालय ने प्रथम अपील में आदेश संख्या 843/2014 (वर्तमान अपील के पृष्ठ 79) से पारित दिनांक 23.02.2018 के निर्णय पर अवलम्ब लेते हुए प्रतिवादी-आईओसीएल द्वारा दायर सभी उपर्युक्त अपीलों को अनुमति दे दी है, जो कि अवैध और विकृत है क्योंकि माननीय उच्च न्यायालय ने कानून के सवालों के जवाब देने की अनदेखी की है। यह प्रस्तुत किया गया है कि आदेश संख्या 843/2014 से प्रथम अपील में दिनांक 23.02.2018 के आदेश को अपीलकर्ता-संघ द्वारा इस माननीय न्यायालय के समक्ष चुनौती दी गई थी और एसएलपी (सी) संख्या 3987/2021 वाली उक्त याचिका को इस माननीय न्यायालय द्वारा 04.03.2021 को इस आधार पर खारिज

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

कर दिया गया था कि दावा राशि बहुत कम थी। तथापि, यह प्रस्तुत किया गया है कि सभी बैच मामलों की दावा राशि लगभग 1,55,03,652/- रुपये है।

2. मुख्य मामले के तथ्य यह हैं कि प्रतिवादी-आईओसीएल ने दिनांक 07.11.2005 को रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 के तहत अपीलकर्ता-यूनियन को दिनांक 25.08.2022 की खेप के संबंध में अतिरिक्त माल ढुलाई प्रभार की वापसी के लिए एक कानूनी नोटिस भेजा था, जो कि कार्यप्रणाली में परिवर्तन के कारण था, जिसे 01.01.2005 से लागू किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप तत्कालीन मौजूदा किराए और माल ढुलाई की तुलना में किराए और माल ढुलाई में भिन्नता आई थी। यह प्रस्तुत किया गया है कि वर्तमान अपील मौजूदा अधिसूचित मालभाड़ा परिवर्तन में त्रुटि का मामला नहीं है।

3. अपीलकर्ता-यूनियन का मामला यह है कि रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 वर्तमान मामले पर बिल्कुल भी लागू नहीं होती है क्योंकि अपीलकर्ता-यूनियन द्वारा जारी दिनांक 07.04.2004 और 24.09.2004 (अपील के क्रमशः पृष्ठ 141 और 144) के परिपत्रों के अनुसार, दूरी में परिवर्तन दूरियों के युक्तिकरण के कारण हुआ, जिसका उद्देश्य भारतीय रेलवे में सभी ग्राहकों के लिए किराया और माल ढुलाई की दूरी निकालने की विधि में एकरूपता सुनिश्चित करना था। युक्तिकरण को भावी प्रभाव से (01.01.2005 से) लागू करने का निर्देश दिया गया तथा माल के परिवहन की तिथि 25.08.2002 थी, अर्थात् परिपत्र के लागू होने से 2 वर्ष से अधिक पूर्व। यह भी प्रस्तुत किया गया है कि अपीलकर्ता-संघ ने अपने दिनांक 07.04.2004 के परिपत्र में स्पष्ट रूप से कहा था कि अपीलकर्ता-संघ भिन्नता के कारण कम प्रभार का कोई मुद्दा नहीं उठाएगा और न ही याचिकाकर्ता पिछले मामलों में वसूले गए प्रभार को वापस करेगा, इस प्रकार सुविधा का संतुलन सुनिश्चित किया गया। इसलिए, अधिक किराया वसूलने का प्रश्न ही नहीं उठता, क्योंकि प्रतिवादी-आईओसीएल से उस समय के प्रचलित किराए और मालभाड़े के अनुसार मालभाड़ा वसूला गया है और परिणामस्वरूप, प्रतिवादी-आईओसीएल रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 के तहत मुआवजे के लिए कोई दावा नहीं कर सकता है।

4. प्रतिवादी-आईओसीएल के मामले को स्वीकार किए बिना भी, यदि प्रतिवादी-आईओसीएल अधिक शुल्क लिए जाने का मामला पेश करने में सक्षम है और इस प्रकार रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 लागू होती है, तो प्रतिवादी-आईओसीएल का मामला देरी के आधार पर रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 के प्रावधानों के अनुसार कोई भी दावा करने से रोक दिया गया है।

5. निम्नलिखित केस कानूनों के तथ्यों पर बारीकी से नज़र डालना भी उचित है:

- a. 'बिड़ला सीमेंट वर्क्स बनाम जी.एम., वेस्टर्न रेलवे एवं अन्य' मामले में याचिकाकर्ता पहले चंदेरिया स्थित रेलवे साइडिंग से मीटर-गेज के माध्यम से परिवहन करता था। हालाँकि, ब्रॉड-गेज में रूपांतरण के बाद रेलवे साइडिंग डिफ्थकोला चित्तौड़ ब्रॉड-गेज रेल लिंक पर थी, जिससे 34 किमी की वृद्धि हुई, जिसे माल ढुलाई शुल्क में जोड़ा

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

गया। याचिकाकर्ता ने रेलवे अधिनियम, 1890 की धारा 78-बी (रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 के समरूप) के तहत अपना दावा विलम्ब से उठाया था और इस प्रकार उसे समय-सीमा के कारण प्रतिबंधित कर दिया गया था। याचिकाकर्ता ने रेलवे अधिनियम, 1890 की धारा 78-बी (रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 के समरूप) के तहत अपना दावा विलम्ब से उठाया था और इस प्रकार उसे समय-सीमा के कारण प्रतिबंधित कर दिया गया था।

यह उल्लेख किया जाना चाहिए कि बिरला सीमेंट के तथ्य वर्तमान याचिका में तभी लागू होते यदि अधिक कीमत वसूलने का मामला होता। हालाँकि, चूंकि प्रतिवादी ने उस समय प्रचलित माल ढुलाई शुल्क के अनुसार बुकिंग की थी, इसलिए बिरला सीमेंट के तथ्य बिल्कुल भी सामने नहीं आते हैं।

b. भारत संघ एवं अन्य बनाम वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड एवं अन्य (iii) मामले में, प्रतिवादियों से परिवहन की जाने वाली वस्तु की परवाह किए बिना एक समान दर वसूली जा रही थी और उन्हें दरों की टेलीस्कोपिक प्रणाली का लाभ नहीं दिया गया, जिसकी अनुमति रेलवे द्वारा अन्य को दी गई थी। इससे ऐसी स्थिति उत्पन्न हुई कि प्रत्यर्थियों को कुछ वस्तुओं पर मालभाड़े का भुगतान तीन गुना करना पड़ा, जबकि टेलीस्कोपिक दर प्रणाली का लाभ दिए जाने पर उन्हें मालभाड़े का भुगतान करना पड़ता। इसे एक अवैध और अनुचित आरोप माना गया। निर्णय के पैराग्राफ 20 का संदर्भ दिया गया है:

"20. वर्तमान मामले में, रेलवे प्रशासन द्वारा अपनी वैधानिक शक्ति का प्रयोग करते हुए अधिसूचित मालभाड़ा दरें, जब तक कि उन्हें अधिनियम की धारा 41 के अंतर्गत न्यायाधिकरण द्वारा अवैध और अनुचित घोषित नहीं किया जाता, तब तक वे वैध थीं और रेल द्वारा माल ले जाने वाले किसी भी व्यक्ति को उन दरों के अनुसार मालभाड़ा का भुगतान करना था। प्रत्यर्थियों द्वारा भुगतान किया गया भाड़ा अधिसूचित दरों के अनुसार था। इसलिए वर्तमान मामला अधिक शुल्क का नहीं है। यह मामला अनुचित होने तथा अधिनियम की धारा 28 का उल्लंघन करने के कारण मालभाड़े की अवैध वसूली का है, जिसके परिणामस्वरूप न्यायाधिकरण द्वारा ऐसा निर्धारण किया गया तथा न्यायाधिकरण के निर्णय को इस न्यायालय द्वारा बरकरार रखा गया। "अवैध प्रभार" का मामला "अधिक प्रभार" के मामले से अलग है और इसमें रेलवे अधिनियम की धारा 78-बी लागू नहीं होती है।"

तथ्य वर्तमान मामले से भिन्न हैं, क्योंकि वर्तमान मामले में प्रतिवादी-आईओसीएल से बुकिंग के समय प्रचलित नियमों के अनुसार केवल अधिसूचित दरें ही ली जा रही थीं। प्रतिवादी-आईओसीएल को बुकिंग के समय माल ढुलाई शुल्क के बारे में जानकारी थी।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

c. 'हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम भारत संघ' मामले में तथ्य वर्तमान मामले से भिन्न थे, क्योंकि रेलवे ने मैनूअल प्रणाली से कम्प्यूटरीकृत रेलवे मालभाड़ा प्रणाली को अपना लिया था, जिसके परिणामस्वरूप हरियाणा के रोहतक जिले के असौदा रेलवे स्टेशन और उत्तर प्रदेश के मेरठ जिले के परतापुर के बीच अधिसूचित दूरी में कमी आई थी। यह प्रस्तुत किया गया है कि माननीय न्यायालय ने सही रूप से माना था कि कोई अधिक शुल्क नहीं लिया गया था और इसलिए रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 लागू नहीं होती। तथापि, अत्यंत विनम्रता एवं सम्मानपूर्वक यह प्रस्तुत किया जाता है कि गुण-दोष के आधार पर कानून में इस बात पर कोई चर्चा नहीं है कि रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 के अंतर्गत कोई धन वापसी देय है या नहीं। वर्तमान मामले में, अपीलकर्ता-संघ ने दिनांक 07.04.2004 और 24.09.2004 के परिपत्रों के अनुसार कहा था कि वह कम शुल्क लेने का कोई मुद्दा नहीं उठाएगा, न ही कोई रिफंड प्रदान करेगा और शुल्क भावी हैं।

6. इसलिए, अनुरोध है कि वर्तमान अपील को स्वीकार किया जाए और माननीय उच्च न्यायालय के फैसले को उलट दिया जाए।”

E. प्रत्यर्थी की ओर से प्रस्तुतियाँ

20. प्रतिवादी की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता श्री शाश्वत गोयल ने अपनी लिखित दलीलों में इस प्रकार कहा है: –

“प्रतिवादी की ओर से लिखित प्रस्तुतियाँ – मैसर्स इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड

A. प्रतिवादी का मामला/तर्क संक्षेप में

1. यह सम्मानपूर्वक प्रस्तुत किया जाता है कि वर्तमान मामला याचिकाकर्ता (अर्थात् रेलवे) द्वारा प्रतिवादी तेल कंपनी से माल ढुलाई राशि के 'अवैध प्रभार'/'अवैध वसूली' से संबंधित है। निस्संदेह, याचिकाकर्ता ने प्रतिवादी से 'बाढ़' (BAD) स्टेशन से 'हिसार' (HSR) स्टेशन के बीच 333.18 किमी. की बजाय 444 किमी. की दूरी के लिए माल ढुलाई राशि ली है। यह प्रतिवादी से माल की 'अवैध वसूली' के अलावा और कुछ नहीं है और इसे 'अधिक शुल्क' नहीं कहा जा सकता। यह प्रस्तुत किया गया है कि 'अवैध वसूली'/'अवैध प्रभार' और माल ढुलाई राशि के 'अतिरिक्त प्रभार' के बीच अंतर है। 'अतिरिक्त प्रभार' वह राशि है जो कानून के अनुसार देय राशि से अधिक होती है और तथ्य की गलती के कारण किसी पक्ष द्वारा भुगतान की जाती है। जबकि, 'अवैध वसूली'/'अवैध प्रभार' 'अधिसूचित' दूरी या दरों में परिवर्तन के कारण प्रभारों की अधिक वसूली है।

2. यह प्रस्तुत किया गया है कि याचिकाकर्ता ने 444 किमी. की दूरी के लिए माल ढुलाई राशि की गणना की है, जैसा कि पुरानी दूरी तालिका में 'अधिसूचित' किया गया था। इसलिए इसे अधिक शुल्क नहीं कहा जा सकता। निस्संदेह, यह महसूस करने पर कि उक्त दूरी की गणना गलत तरीके से की गई थी, याचिकाकर्ता के उपयुक्त प्राधिकारी ने पुरानी दूरी तालिकाओं की

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

'गंभीर समीक्षा' की और उसके बाद 05.07.2005 (अर्थात् एसएलपी के पृष्ठ 146 पर अनुलग्नक पी-3) को बीएडी से एचएसआर के बीच सही दूरी/दर 333.18 किमी. के रूप में अधिसूचित की। सही दूरी की इस अधिसूचना ने पूर्व अधिसूचित दरों के तहत 444 किमी. के लिए माल ढुलाई की पूर्व वसूली को अवैध बना दिया। इसके अलावा, मालभाड़े की ऐसी अवैध वसूली की वसूली के लिए कार्रवाई का कारण 05.07.2005 को उत्पन्न हुआ, जब याचिकाकर्ता द्वारा सही दूरी अधिसूचित की गई। इसके तुरंत बाद, प्रतिवादी ने अतिरिक्त दूरी के लिए अतिरिक्त राशि की वसूली के लिए 07.11.2005 को दावा याचिका दायर की, जो याचिकाकर्ता द्वारा अवैध रूप से वसूल की गई थी।

3. वर्तमान मामला हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम भारत संघ, (2018) 17 एससीसी 729 (इसके साथ संलग्न) के मामले में इस माननीय न्यायालय द्वारा पारित निर्णय द्वारा पूरी तरह से कवर किया गया है। उक्त मामले में, याचिकाकर्ता (अर्थात् हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन) ने रेलवे (अर्थात् याचिकाकर्ता) को 01.04.2008 से 30.09.2010 की अवधि के बीच 125 किमी. की अधिसूचित दूरी के लिए मालभाड़े का भुगतान किया। तत्पश्चात, दिनांक 27.02.2011 को रेलवे द्वारा उक्त 125 किमी. दूरी को सुधार कर 100 किमी. कर दिया गया। तत्काल, एचपीसीएल ने 30.03.2011 को अपनी दावा याचिकाएं दायर की, जिन्हें रेलवे, रेलवे न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय द्वारा रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के तहत समय समाप्त होने के कारण खारिज कर दिया गया। जब उक्त मामला इस माननीय न्यायालय में पहुंचा, तो रेलवे (अर्थात् याचिकाकर्ता) ने अपने तर्क के समर्थन में बिरला सीमेंट वर्क्स, (1995) 2 एससीसी 493 में इस माननीय न्यायालय के फैसले पर अवलम्ब लिया कि एचपीसीएल द्वारा दायर दावे रेलवे अधिनियम की धारा 106(3) के तहत वर्जित थे। यह प्रस्तुत किया गया है कि बिरला सीमेंट वर्क्स के उक्त निर्णय को इस माननीय न्यायालय द्वारा अलग रखा गया था और यह माना गया था कि रेलवे द्वारा एचपीसीएल से माल ढुलाई की अधिक वसूली 'अवैध' थी और इसलिए एचपीसीएल के दावों को अनुमति दी गई थी। आगे यह माना गया कि रेलवे अधिनियम की धारा 106 के तहत कोई नोटिस देने की कोई आवश्यकता नहीं थी क्योंकि रेलवे द्वारा कोई अधिक शुल्क नहीं लिया गया था। एचपीसीएल के मामले में माननीय न्यायालय के निष्कर्ष इस प्रकार हैं:

"8. बिरला सीमेंट वर्क्स [बिरला सीमेंट वर्क्स बनाम पश्चिमी रेलवे, (1995) 2 एससीसी 493] एक ऐसा मामला था, जिसमें याचिकाकर्ता (यानी बिरला सीमेंट वर्क्स) को रेलवे प्राधिकारियों द्वारा जारी दिनांक 12-10-1990 के पत्र के माध्यम से दूरी की गलत गणना पर कथित रूप से अधिक माल ढुलाई राशि के बारे में पता चला। वर्तमान मामले में यह प्राथमिक तथ्य स्पष्ट रूप से अनुपस्थित है। वर्तमान मामले में जो भुगतान किया गया था वह अधिसूचित दूरी के आधार पर निर्धारित दर के अनुसार था, जिसे बाद में हरियाणा के

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

रोहतक जिले के असौदा रेलवे स्टेशन पर टर्मिनल मैकेनिज्म सिस्टम

(टीएमएस) की शुरुआत पर एक अन्य अधिसूचना द्वारा सही किया गया था।

9. दूसरी ओर, वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड [यूनियन ऑफ इंडिया बनाम वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड, (2004) 3 एससीसी 458] में इस न्यायालय ने उक्त रिपोर्ट के पैरा 20 में यह दृष्टिकोण अपनाया कि चूंकि भुगतान किया गया भाड़ा अधिसूचित दरों के अनुसार था, इसलिए मामला अधिक शुल्क का नहीं है। यदि यह न्यायालय पूर्ववर्ती अधिनियम अर्थात् रेलवे अधिनियम, 1890 (अर्थात् धारा 78-बी) में समरूप प्रावधान की व्याख्या के संबंध में यही दृष्टिकोण रखता है, तो हम नहीं समझते कि वर्तमान मामले के तथ्यों में, जो काफी हद तक समान हैं, हमें इस मामले में कोई अन्य दृष्टिकोण क्यों अपनाना चाहिए।

10. परिणामस्वरूप, तथा उपरोक्त के आलोक में, हम वर्तमान अपीलों को स्वीकार करते हैं, उच्च न्यायालय तथा रेलवे दावा न्यायाधिकरण, चंडीगढ़ के आदेश को अपास्त करते हैं तथा अपीलकर्ता के दावों को स्वीकार करते हैं, जिनका भुगतान उचित एवं उचित गणना के आधार पर तत्काल किया जाएगा।"

B. इस माननीय न्यायालय द्वारा तय किए गए मुद्दों पर प्रस्तुतियाँ

मुद्दा संख्या 1 – रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 का दायरा क्या है और क्या उक्त प्रावधान वर्तमान मामले पर लागू है?

(i) यह प्रस्तुत किया गया है कि रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 में प्रावधान है कि रेलवे को छह महीने के भीतर निम्नलिखित के लिए नोटिस भेजा जाना चाहिए: (क) 'प्रतिकर हेतु दावा' (उपधारा (1) एवं (2) के अधीन); और (ख) 'अतिरिक्त प्रभार की वापसी' (उपधारा (3) के अधीन)। इस धारा को पढ़ने से यह स्पष्ट है कि रेलवे को किसी अन्य उद्देश्य से/किसी अन्य शीर्ष के अंतर्गत दावा प्रस्तुत करने के लिए नोटिस नहीं भेजा जा सकता, जिसका उल्लेख उक्त धारा में नहीं है। धारा 106 में 'अवैध प्रभार'/'मालभाड़े की अवैध वसूली' शब्द का उल्लेख नहीं किया गया है। इसलिए, माल ढुलाई के 'अवैध प्रभार'/'अवैध वसूली' के कारण दावा करने के लिए धारा 106 के तहत नोटिस भेजने की कोई कानूनी आवश्यकता नहीं है। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि 'अवैध प्रभार' का दावा अधिक प्रभार की श्रेणी में नहीं आएगा, क्योंकि निर्विवाद रूप से 'अधिक प्रभार' और 'अवैध प्रभार' शब्दों के बीच अंतर है।

(ii) इस संबंध में, भारत संघ एवं अन्य बनाम वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड एवं अन्य (iii), (2004) 3 एससीसी 458 (इसके साथ संलग्न) के मामले में पारित इस माननीय न्यायालय के निर्णय पर अवलम्ब लिया गया है। उक्त मामले में, इस माननीय न्यायालय द्वारा पूर्ववर्ती अधिनियम अर्थात् रेलवे अधिनियम, 1890 (अर्थात् धारा 78-बी) में समरूप प्रावधान (जैसे धारा 106) की व्याख्या की गई थी। रेलवे अधिनियम, 1890 की धारा 78-बी (अर्थात् रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 के समान) के प्रयोजनों के लिए 'अतिरिक्त प्रभार' और

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

'अवैध प्रभार' के बीच अंतर पर विचार करते समय, इस माननीय न्यायालय द्वारा यह अवधारित किया गया कि:

"20. "अवैध प्रभार" का मामला "अधिक प्रभार" के मामले से अलग है और रेलवे अधिनियम की धारा 78-बी की प्रयोज्यता को आकर्षित नहीं करता है।"

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस माननीय न्यायालय ने उपर्युक्त निर्णय के पैरा 19 में 'अधिक प्रभार' शब्द के अर्थ का भी विस्तार से विश्लेषण किया है।

(iii) यह दोहराया जाता है कि वर्तमान मामला 'अवैध प्रभार'/'अवैध वसूली' से संबंधित है, न कि माल ढुलाई राशि के 'अधिक प्रभार' से। अतः उपरोक्त प्रस्तुतियों के मद्देनजर यह प्रस्तुत किया जाता है कि रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 का प्रावधान वर्तमान मामले पर लागू नहीं होता है। इस संबंध में, हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (उपरोक्त) के मामले में पारित इस माननीय न्यायालय के निर्णय के पैरा 8-10 पर भी अवलम्ब लिया गया है।

मुद्दा संख्या 2 - क्या बिरला सीमेंट वर्क्स बनाम जीएम वेस्टर्न रेलवे (1995) में इस न्यायालय का निर्णय इस मामले पर लागू होता है?

(i) यह सम्मानपूर्वक प्रस्तुत किया जाता है कि बिरला सीमेंट वर्क्स मामले में माननीय न्यायालय का निर्णय वर्तमान मामले पर लागू नहीं होता। प्रासंगिक रूप से, उक्त निर्णय को इस माननीय न्यायालय द्वारा हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (उपरोक्त) के बाद के मामले में पहले ही अलग कर दिया गया है, जो वर्तमान मामले के समान है।

(ii) बिरला सीमेंट वर्क्स का मामला रेलवे द्वारा लगाए गए 'अधिक प्रभार' की वापसी से संबंधित है। जबकि, वर्तमान मामला रेलवे से 'अवैध रूप से वसूले गए' माल की वसूली का है।

(iii) बिरला सीमेंट वर्क्स के मामले में, रेलवे ने याचिकाकर्ता (अर्थात् बिरला सीमेंट) से दूरी तालिका में निर्धारित की गई राशि से अधिक मालभाड़ा (अर्थात् अधिक प्रभार) वसूला था। जबकि, वर्तमान मामले में, रेलवे (अर्थात् याचिकाकर्ता) ने प्रतिवादी से दूरी के आधार पर माल ढुलाई की राशि वसूल की थी, अर्थात् 444 किमी, जिसे पूर्ववर्ती दूरी तालिका में अधिसूचित किया गया था, जिसे बाद में सही कर दिया गया और रेलवे द्वारा 333.18 किमी (अर्थात् माल ढुलाई की अवैध वसूली) के रूप में अधिसूचित किया गया।

(iv) बिरला सीमेंट वर्क्स के मामले में, याचिकाकर्ता (अर्थात् बिरला सीमेंट) को रेलवे द्वारा जारी पत्र के माध्यम से दूरी की गलत गणना के कारण माल ढुलाई की कथित अधिक राशि के बारे में पता चला। ऐसा नहीं था कि रेलवे प्राधिकारियों द्वारा दूरी को सही कर पुनः अधिसूचित किया गया हो। बिड़ला सीमेंट वर्क्स में रेलवे द्वारा माल ढुलाई की राशि की गणना में गलती की गई थी, क्योंकि उस मामले में दूरी तालिका में निर्धारित दूरी को गलत तरीके से ध्यान में रखा

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

गया था। यह प्रस्तुत किया गया है कि उक्त गलती/त्रुटि ऐसी प्रकृति की थी कि याचिकाकर्ता (अर्थात् बिरला सीमेंट) भी इसमें शामिल हो सकता था, यदि वह तत्पर होता। इसके बजाय, वह रेलवे को मालभाड़ा शुल्क का भुगतान करता रहा और उसने अपना दावा तभी दायर किया जब रेलवे ने उसे बताया कि इसकी गणना गलत तरीके से की गई थी। जबकि, वर्तमान मामले में, प्रतिवादी ने पूर्ववर्ती दूरी तालिका में अधिसूचित 444 किमी की दूरी के अनुसार माल ढुलाई शुल्क का भुगतान किया है, जिसे बाद में सुधार कर दूरी 333.18 किमी अधिसूचित किया गया। वर्तमान मामले में, प्रतिवादी अपने अधिकारों के प्रति लापरवाह नहीं था। प्रतिवादी ने अपना दावा याचिकाकर्ता द्वारा सही दूरी अधिसूचित किए जाने के तुरंत बाद दायर किया तथा प्रतिवादी को अवैध शुल्क के बारे में पता चला। वर्तमान मामले में प्रतिवादी की सतर्कता या सदाशयता में किसी प्रकार की कमी नहीं है।

मुद्दा संख्या 3 – माल भाड़ा शुल्क में संशोधन का क्या कारण था? दूसरे शब्दों में, क्या माल भाड़ा शुल्क में संशोधन किसी नई पद्धति के तहत किया गया या मौजूदा अधिसूचित माल भाड़ा शुल्क में किसी त्रुटि के कारण किया गया?

(i) यह प्रस्तुत किया गया है कि याचिकाकर्ता द्वारा दिनांक 05.07.2005 की अधिसूचना (एसएलपी के अनुलग्नक पी-3 @पृष्ठ 146) के तहत माल ढुलाई प्रभार/बाड़ स्टेशन से एचएसआर स्टेशन के बीच की दूरी को संशोधित/सही किया गया था। उक्त संशोधन/सुधार उत्तर मध्य रेलवे (एनसीआर) की संशोधित दूरी सारणी के साथ पुरानी दूरी सारणी की 'गंभीर समीक्षा' के बाद किया गया। उक्त अधिसूचना में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि पूर्व में अधिसूचित दूरी 444 किमी को माल ढुलाई की गणना के लिए प्रयोग किया गया, क्योंकि एनसीआर की संशोधित दूरी तालिका उपलब्ध होने के बावजूद पहले प्राप्त नहीं हुई थी। इससे याचिकाकर्ता की ओर से स्पष्ट रूप से चूक का पता चलता है। एनसीआर के लिए संशोधित दूरी तालिकाएँ आने की जानकारी होने के बावजूद, उन पर विचार नहीं किया गया और याचिकाकर्ता ने पुरानी दूरी के हिसाब से ही माल ढुलाई की गणना जारी रखी, जो कि अवैध है।

(ii) यह भी कहा गया है कि बाड़ से एचएसआर तक ट्रैक या रूट में कोई बदलाव नहीं किया गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि पुरानी तालिका में गलत दूरी अधिसूचित की गई थी, इसीलिए सही दूरी अधिसूचित करने से पहले उसकी समीक्षा करने की आवश्यकता थी।

4. यहां यह उल्लेख करना उचित है कि याचिकाकर्ता ने अपनी एसएलपी में दिनांक 07.04.2004 और 24.09.2004 के परिपत्र प्रस्तुत करके माननीय न्यायालय को गुमराह करने का सूक्ष्म प्रयास किया है। याचिकाकर्ता ने उक्त परिपत्रों का प्रयोग यह गलत आरोप लगाने के लिए किया है कि दूरी में परिवर्तन उक्त परिपत्रों में उल्लिखित तिथि से लागू किया जाना था। इस संबंध में यह प्रस्तुत किया गया है कि उक्त परिपत्र दूरी में परिवर्तन से संबंधित नहीं है। उक्त परिपत्रों में प्रभार्य दूरी को दो दशमलव स्थानों तक पूर्णांकित करने के लिए दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं। यहां तक कि उक्त परिपत्रों की फाइल संख्या भी दिनांक 05.07.2005 को जारी

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

अधिसूचना से पूरी तरह भिन्न है, जिसके तहत बीएडी और एचएसआर के बीच संशोधित दरें अधिसूचित की गई थीं। परिपत्रों दिनांक 07.04.2004 एवं 24.09.2004 की फाइल संख्या टीसीआर/2043/2000/2 है, जबकि अधिसूचना दिनांक 05.07.2005 के लिए यह डीआरएम/सीएलएओजी आरएडी/दूरी तालिका/2004/20 है। यह प्रस्तुत किया गया है कि यह तथ्य अपने आप में स्पष्ट करता है कि परिपत्र दिनांक 07.04.2004 एवं 24.09.2004 तथा अधिसूचना दिनांक 05.07.2005 की विषय-वस्तु पूर्णतः भिन्न एवं पृथक है तथा उक्त परिपत्रों का वर्तमान मामले से कोई संबंध नहीं है।

5. यहां यह उल्लेख करना भी उचित है कि याचिकाकर्ता द्वारा एसएलपी दायर करने में 661 दिनों की अस्पष्ट देरी हुई है।

उपरोक्त दलीलों के आलोक में, विनम्रतापूर्वक प्रार्थना की जाती है कि याचिकाकर्ता द्वारा दायर वर्तमान एसएलपी को खारिज कर दिया जाए।”

F. विश्लेषण

21. पक्षकारों की ओर से उपस्थित विद्वान अधिवक्ता को सुनने तथा रिकार्ड पर उपलब्ध सामग्री का अवलोकन करने के पश्चात्, निम्नलिखित महत्वपूर्ण प्रश्न हमारे विचारार्थ आते हैं: –

I. रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106, उप-धारा (3) का दायरा क्या है? दूसरे शब्दों में, रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106, उप-धारा (3) के अर्थ में "अतिरिक्त प्रभार" क्या है? "अतिरिक्त प्रभार" और "अवैध प्रभार" के बीच क्या अंतर है?

II. क्या, माल ढुलाई शुल्क में 110 किलोमीटर के अंतर की वापसी का दावा रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 उप-धारा (3) के अंतर्गत आता है? दूसरे शब्दों में, क्या दावा 'अधिक प्रभार' की वापसी के लिए है?

III. क्या माल ढुलाई में 110 किलोमीटर का अंतर वापस किया जाना चाहिए? दूसरे शब्दों में, क्या '444 किलोमीटर' की अधिसूचित प्रभार्य दूरी अवैध प्रभार थी या नहीं?

i. प्रासंगिक वैधानिक योजना और प्रावधान

22. इससे पहले, भारत में रेलवे से संबंधित कानून कई अधिनियमों और कार्यकारी आदेशों में विभाजित थे, जिनमें से प्रत्येक देश भर में रेलवे के विभिन्न पहलुओं को विनियमित करता था। रेलवे पर विभिन्न कानूनों के पीछे कारण यह था कि देश भर में विभिन्न रेलवे कॉरिडोर के विस्तार और स्थापना के कारण तेजी से कई बदलाव हो रहे थे।

23. भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 कानून को समेकित करने और रेलवे से संबंधित सभी महत्वपूर्ण प्रावधानों को शामिल करने वाला पहला प्रमुख कानून था। अधिनियम, 1890 अपने अधिनियमन के बाद से लगभग आधी सदी तक भारत में रेलवे को विनियमित करने के लिए एकमात्र वास्तविक कानून बना रहा।

24. कई बार संशोधन किये जाने के बावजूद, अधिनियम, 1890, भारतीय रेलवे के बुनियादी ढांचे और नेटवर्क में तेजी से हो रहे परिवर्तनों के साथ तालमेल बिठाने में सक्षम नहीं था। समय के साथ, भारतीय रेलवे के

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

कामकाज को सुव्यवस्थित करने और बदलते समय की चुनौतियों का सामना करने के उद्देश्य से कई समितियों का गठन किया गया। इन समितियों द्वारा सरकार को विभिन्न सिफारिशों की गईं, जिनमें सबसे महत्वपूर्ण थी रेलवे को कई परिचालन क्षेत्रों में पूर्णतः पुनर्गठित करना।

25. अनुशंसित परिवर्तनों की बड़ी और व्यापक प्रकृति के कारण, अधिनियम, 1890 में व्यापक संशोधन की आवश्यकता थी, जो संशोधन द्वारा नहीं किया जा सकता था और इस प्रकार, भारतीय रेलवे के एकीकरण और राष्ट्रीयकरण के लिए एक नए संपूर्ण अधिनियम की आवश्यकता थी।

26. तदनुसार, रेलवे अधिनियम, 1989 रेलवे से संबंधित कानून को संशोधित और समेकित करने तथा तत्कालीन भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 को प्रतिस्थापित करने के उद्देश्य से अधिनियमित किया गया। अधिनियम, 1989 के उद्देश्यों और कारणों का विवरण निम्नानुसार है:-

“उद्देश्यों और कारणों का विवरण।”

भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 उस समय लागू किया गया था जब भारत में रेलवे का प्रबंधन ज्यादातर निजी कंपनियों द्वारा किया जाता था। भारत सरकार ने मुख्य रूप से विभिन्न मामलों में समन्वयकारी और विनियमन प्राधिकरण की भूमिका निभाई है, जैसे कि यातायात का अंतर-रेलवे आवागमन, दरों का निर्धारण, राजस्व का बंटवारा, यातायात से होने वाली आय, रेलवे के बीच दावा देयता का विभाजन, यात्री और माल यातायात को उचित सुविधाएं प्रदान करना आदि। तदनुसार यह भूमिका अधिनियम में प्रतिबिंबित की गई। लेकिन अब रेलवे के एक बहुत छोटे हिस्से को छोड़कर, पूरी रेलवे व्यवस्था भारत सरकार का हिस्सा बन गई है। रेलवे प्रणाली में समय-समय पर होने वाले परिवर्तनों को प्रभावी बनाने के लिए, 1890 में अधिनियम के लागू होने के बाद से इस अधिनियम में भी कई बार परिवर्तन किए गए। इसके अतिरिक्त, चूंकि 1890 में अधिनियमित कुछ मूल प्रावधान बिना किसी परिवर्तन के जारी रहे, इसलिए वर्तमान समय की आवश्यकताओं के अनुरूप नए प्रावधानों द्वारा उनके प्रतिस्थापन की आवश्यकता महसूस की गई तथा कुछ अन्य प्रावधान निरर्थक हो गए। संसद के भीतर और बाहर भी इस अधिनियम को पुनः लागू करने की मांग की गई है, ताकि रेलवे में हुए बड़े बदलावों को इसमें शामिल किया जा सके। इसलिए, एक नए अधिनियम द्वारा रेलवे से संबंधित कानून को समेकित और संशोधित करना आवश्यक हो गया है।

2. परिस्थितियों में परिवर्तन के कारण आवश्यक परिवर्तनों को प्रभावी करते हुए अन्य बातों के अलावा, विधेयक निम्नलिखित मामलों का भी प्रावधान करता है, अर्थात्:-

(i) रेलवे का प्रशासन क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जा रहा है। इस स्थिति को अधिनियम में प्रभावी नहीं बनाया गया था। विधेयक में रेलवे जोनों के गठन, मौजूदा जोनों को समाप्त करने तथा इन रेलवे प्रशासनों के प्रमुख के रूप में महाप्रबंधकों की नियुक्ति का प्रावधान है।

(ii) रेलवे पर यात्रियों और माल की ढुलाई के लिए दरें तय करने का अधिकार केन्द्र सरकार को दिया गया है, जबकि वर्तमान में ऐसी ढुलाई के लिए केवल अधिकतम और न्यूनतम दरें तय करने का प्रावधान है तथा विशिष्ट दरों का निर्धारण रेलवे प्रशासन पर छोड़ दिया गया है। इसके

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

अतिरिक्त, रेलवे प्रशासन को माल की ढुलाई के लिए एकमुश्त दरें निर्धारित करने के लिए भी अधिकृत किया जा रहा है।

(iii) कुछ न्यायिक निर्णयों के अनुसार, विधेयक में रेलवे रसीद को परक्राम्य लिखत के रूप में वैधानिक मान्यता प्रदान करने का प्रावधान है।

(iv) विधेयक में विशेष रूप से माल की हानि, क्षति आदि के मुआवजे के भुगतान के संबंध में रेलवे प्रशासन की मौद्रिक देयता को सीमित करने का प्रावधान किया गया है। तथापि, पूर्ण देयता के लिए प्रावधान किया गया है, बशर्ते कि माल को परिवहन के लिए रेलवे प्रशासन को सौंपते समय, प्रेषक को माल का मूल्य घोषित करना चाहिए तथा ऐसे मूल्य पर एक प्रतिशत शुल्क का भुगतान करना चाहिए।

(v) अधिनियम में शामिल अपराधों को युक्तिसंगत बनाया गया है तथा विधेयक में कुछ नये अपराध भी शामिल किये गये हैं। अधिनियम के अधिनियमित होने के बाद से कुछ अपराधों के लिए दंड में कोई परिवर्तन नहीं किया गया। अधिनियम के अंतर्गत अपराधों के लिए निर्धारित दंड को और अधिक कठोर बना दिया गया है, जिसमें अन्य बातों के अलावा, कई अपराधों के लिए न्यूनतम सजा भी शामिल होगी।

3. विधेयक उपरोक्त उद्देश्यों को प्राप्त करना चाहता है।

(प्रभाव वर्धित)

27. अधिनियम, 1989 रेलवे से संबंधित एक समेकित एवं संशोधनकारी विधान है, जिसे स्वीकृति प्राप्त हुई तथा यह अधिनियम, 1989 की धारा 200 में निहित निरसन प्रावधान के आधार पर पूर्ववर्ती अधिनियम, 1890 के स्थान पर 03.06.1989 को लागू हुआ। अधिनियम, 1989 को 16 अध्यायों और 200 धाराओं में विभाजित किया गया है। अधिनियम, 1989 के अध्याय XI में वाहक के रूप में रेल प्रशासन के उत्तरदायित्वों से संबंधित प्रावधान (धारा 93 से 112) निर्धारित किए गए हैं, तथा यह रेलवे द्वारा परिवहन किए गए माल के संबंध में धन वापसी और मुआवजे के दावों से संबंधित है।

28. उपर्युक्त कानून के अतिरिक्त, रेलवे दावा अधिकरण की स्थापना के लिए रेलवे दावा अधिकरण अधिनियम, 1987 भी अधिनियमित किया गया था, जिसका उद्देश्य रेलवे प्रशासन के विरुद्ध दावों की जांच, निर्धारण और न्यायनिर्णयन के लिए प्रक्रियात्मक ढांचा और मंच प्रदान करना था। आर.सी.टी. अधिनियम के उद्देश्यों और कारणों का विवरण इस प्रकार है:-

“उद्देश्यों और कारणों का विवरण।”

रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए उसे सौंपे गए पशुओं या माल की हानि, विनाश, क्षति, हास या न दिए जाने के लिए या किराए या माल की वापसी के लिए या रेलवे दुर्घटनाओं या अप्रिय घटनाओं के परिणामस्वरूप यात्रियों की मृत्यु या चोट के लिए मुआवजे के लिए या उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों के लिए रेलवे प्रशासन के खिलाफ दावों की जांच करने और निर्धारण करने के लिए रेलवे दावा न्यायाधिकरण की स्थापना के लिए एक अधिनियम।”

29. रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम की धारा 13 में यह प्रावधान है कि रेलवे दावा न्यायाधिकरण अन्य बातों के साथ-साथ पूर्ववर्ती अधिनियम, 1890 (अब अधिनियम, 1989 का अध्याय XI) के अध्याय VII के

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

तहत शक्तियों और अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करेगा, जो रेलवे द्वारा ले जाए गए माल के संबंध में नुकसान, विनाश, क्षति आदि के लिए मुआवजे के दावों की जांच और निर्धारण तथा माल ढुलाई आदि की वापसी के दावों से संबंधित है। उक्त प्रावधान इस प्रकार है: -

"13. दावा अधिकरण की अधिकारिता, शक्तियां और प्राधिकार-

(1) दावा अधिकरण, नियत दिन से ही, ऐसी सभी अधिकारिता, शक्तियों और प्राधिकार का प्रयोग करेगा जो उस दिन के ठीक पूर्व, रेल अधिनियम के उपबंधों के अधीन नियुक्त किसी सिविल न्यायालय या दावा आयुक्त द्वारा प्रयोक्तव्य थीं, अर्थात्: -

(क) निम्नलिखित के दावों की बाबत रेल अधिनियम के अध्याय 7 के अधीन वाहक के रूप में रेल प्रशासन के उत्तरदायित्व के संबंध में, -

(i) किसी रेल प्रशासन को रेल द्वारा वहन के लिए सुपुर्द किए गए जीवजंतुओं या माल की हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान के लिए प्रतिकर;

(ii) रेल अधिनियम की धारा 82 क या उसके अधीन बनाए गए नियमों के अधीन संदेय प्रतिकर; और

(ख) किराए या उसके भाग के प्रतिदाय के लिए या किसी रेल प्रशासन को रेल द्वारा वहन किए जाने के लिए सुपुर्द किए गए जीवजंतुओं या माल की बाबत संदत्त भाड़े के प्रतिदाय के लिए दावों के संबंध में।

(1 क) दावा अधिकरण, रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) की धारा 124 क के उपबंधों के प्रारंभ की तारीख से ही, ऐसी सभी अधिकारिता, शक्तियों और प्राधिकार का भी प्रयोग करेगा जो उस तारीख के ठीक पूर्व किसी सिविल न्यायालय द्वारा उक्त अधिनियम की धारा 124 क या उसके अधीन बनाए गए नियमों के अधीन रेल प्रशासन द्वारा अब संदेय प्रतिकर के दावों की बाबत प्रयोक्तव्य हैं।

(1 ख) दावा न्यायाधिकरण वित्त अधिनियम, 2017 (2017 का 7) के अध्याय VI के भाग XIV के प्रारंभ से ही, रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) के अध्याय VII के अंतर्गत न्यायाधिकरण को प्रदत्त अधिकारिता, शक्तियों और प्राधिकार का भी प्रयोग करेगा।

(2) रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) और उसके अधीन बनाए गए नियमों के उपबंध, जहां तक हो सके, इस अधिनियम के अधीन दावा अधिकरण द्वारा किसी दावे की जांच या उसके अवधारण को लागू होंगे।"

(प्रभाव वर्धित)

30. आर.सी.टी. अधिनियम की धारा 15, न्यायालयों और अन्य प्राधिकारियों को आर.सी.टी. अधिनियम की धारा 13 में निर्दिष्ट मामलों के संबंध में किसी भी शक्ति का प्रयोग करने या उसे ग्रहण करने के अधिकार क्षेत्र पर रोक लगाती है। उक्त प्रावधान इस प्रकार है:-

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

“15. अधिकारिता का वर्जन-

नियत दिन से ही, किसी न्यायालय या अन्य प्राधिकारी को धारा 13 की उपधारा (1) और उपधारा (1 क) में निर्दिष्ट विषयों की बाबत कोई अधिकारिता, शक्ति या प्राधिकार नहीं होगा या वह उसका प्रयोग करने का हकदार नहीं होगा।”

31. रेलवे दावा अधिकरण अधिनियम की धारा 16 में प्रावधान है कि रेलवे प्रशासन से मुआवजे या धन वापसी के किसी भी दावे के लिए रेलवे दावा अधिकरण में आवेदन किया जा सकता है, जैसा कि उक्त अधिनियम की धारा 13 के तहत प्रावधान किया गया है। उक्त प्रावधान इस प्रकार है:-

“16 दावा अधिकरण को आवेदन-(1) ऐसा कोई व्यक्ति, जो धारा 13 की उपधारा (1) [या उपधारा (1 क)] में निर्दिष्ट विषयों की बाबत कोई अनुतोष प्राप्त करना चाहता है, दावा अधिकरण को आवेदन कर सकेगा।

(2) उपधारा (1) के अधीन प्रत्येक आवेदन ऐसे प्ररूप में होगा और उसके साथ ऐसे दस्तावेजों या अन्य साक्ष्य और ऐसे आवेदन को फाइल करने की बाबत ऐसी फीस तथा आदेशिकाओं की तामील या निष्पादन के लिए ऐसी अन्य फीस होगी जो विहित की जाए:

परंतु ऐसी कोई फीस धारा 13 की यथास्थिति, उपधारा (1) के खंड (क) के उपखंड (ii) या उपधारा (1 क) के अधीन आवेदन की बाबत संदेय नहीं होगी।”

32. रेलवे दावा अधिकरण की धारा 23 में रेलवे दावा अधिकरण द्वारा पारित किसी भी आदेश के विरुद्ध तथ्य और विधि दोनों के आधार पर उच्च न्यायालय में वैधानिक अपील का प्रावधान है। उक्त प्रावधान इस प्रकार है:-

“23. अपील-(1) उपधारा (2) में यथाउपबंधित के सिवाय और सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 (1908 का 5) में या किसी अन्य विधि में किसी बात के होते हुए भी, अपील दावा अधिकरण के प्रत्येक आदेश के विरुद्ध, जो अंतर्वर्ती आदेश नहीं है, उस उच्च न्यायालय में होगी जिसकी उस स्थान पर अधिकारिता है जहां न्यायपीठ अवस्थित है।

(2) दावा अधिकरण द्वारा पारित किसी आदेश के विरुद्ध कोई अपील पक्षकारों की सहमति से नहीं की जाएगी।

(3) इस धारा के अधीन प्रत्येक अपील उस आदेश की तारीख से नब्बे दिन की अवधि के भीतर की जाएगी जिस आदेश के विरुद्ध अपील की गई है।

33. आरसीटी अधिनियम की धारा 17 की उपधारा (2) में अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान है कि रेलवे प्रशासन से मुआवजे या वापसी के दावे के लिए कोई भी आवेदन न्यायाधिकरण द्वारा तब तक स्वीकार नहीं किया जाएगा, जब तक कि पूर्ववर्ती अधिनियम, 1890 की धारा 78 बी (अब अधिनियम, 1989 की धारा 106) के अनुसार दावे की सूचना दिए जाने की तारीख से तीन महीने की अवधि समाप्त न हो जाए। उक्त प्रावधान इस प्रकार है:-

“17. परिसीमा-(1) दावा अधिकरण-

(क) धारा 13 की उपधारा (1) के खंड (क) के उपखंड (i) के अधीन दावा के लिए आवेदन तब तक ग्रहण नहीं करेगा, जब तक कि आवेदन उस तारीख से, जिसको प्रश्रगत

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

माल रेल प्रशासन को रेल द्वारा वहन के लिए सुपुर्द किया गया था, तीन वर्ष के भीतर नहीं किया जाता है;

(ख) धारा 13 की [यथास्थिति, उपधारा (1) के खंड (क) के उपखंड (ii) या उपधारा (1 क)] के अधीन दावा के लिए आवेदन तब तक ग्रहण नहीं करेगा, जब तक कि आवेदन दुर्घटना के घटित होने के एक वर्ष के भीतर नहीं किया जाता है;

(ग) धारा 13 की उपधारा (1) के खंड (ख) के अधीन दावा के लिए आवेदन तब तक ग्रहण नहीं करेगा, जब तक कि आवेदन उस तारीख से, जिसको किराया या भाड़ा रेल प्रशासन को संदत्त किया जाता है, तीन वर्ष के भीतर नहीं किया जाता है:

परंतु धारा 13 की उपधारा (1) के खंड (क) के उपखंड (i) में निर्दिष्ट किसी दावा के लिए कोई आवेदन दावा अधिकरण को, उस तारीख के पश्चात्, जिसको रेल अधिनियम की धारा 78 ख के अधीन दावे की सूचना दी गई थी, अगले तीन मास के अवसान तक नहीं किया जाएगा।

(2) उपधारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, उपधारा (1) में विनिर्दिष्ट अवधि के पश्चात् आवेदन तभी ग्रहण किया जा सकेगा जब आवेदक दावा अधिकरण का यह समाधान कर देता है कि ऐसी अवधि के भीतर आवेदन न करने का उसके पास पर्याप्त हेतुक था।"

ii. रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 का दायरा

34. वर्तमान प्रकरण में हमारा संबंध अधिनियम, 1989 की धारा 106 से है, जो पूर्ववर्ती अधिनियम, 1890 की धारा 78 बी के समतुल्य है। धारा 106 क्षतिपूर्ति के दावे और अधिक प्रभार की वापसी के लिए नोटिस से संबंधित है। उक्त प्रावधान इस प्रकार है:—

"106. प्रतिकर के लिए दावे और अधिक प्रभार के प्रतिदाय की सूचना – (1) रेल द्वारा वहन किए गए किसी माल की हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान के लिए रेल प्रशासन के विरुद्ध प्रतिकर का दावा करने के लिए कोई व्यक्ति तब तक हकदार नहीं होगा जब तक कि उसकी सूचना की तामील उसके द्वारा या उसकी ओर से –

(क) उस रेल प्रशासन पर जिसको माल वहन के लिए सुपुर्द किया जाता है; या

(ख) उस रेल प्रशासन पर, जिसके रेलमार्ग पर वह गन्तव्य स्टेशन है या जहां हानि, नाश, नुकसान या क्षय घटित हुआ है, माल के सौंपे जाने की तारीख से छह मास की अवधि के भीतर नहीं कर दी जाती है।

(2) उपधारा (1) में वर्णित रेल प्रशासनों में से किसी से उस व्यक्ति के द्वारा या उसकी ओर से माल के अपरिदान या परिदान में हुए विलंब के संबंध में, उस माल की पहचान के लिए पर्याप्त विशिष्टियां देते हुए छह मास की उक्त अवधि के भीतर लिखित रूप में मांगी गई कोई जानकारी या की गई कोई पूछताछ या लिखित रूप में किया गया कोई परिवाद, इस धारा के प्रयोजन के लिए प्रतिकर के लिए दावे की सूचना समझी जाएगी।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

(3) कोई व्यक्ति रेल द्वारा वहन किए गए माल के बारे में अधिक प्रभार के प्रतिदाय का तब तक हकदार नहीं होगा जब तक कि उसके द्वारा या उसकी ओर से उस रेल प्रशासन को जिसे अधिक प्रभार का संदाय किया गया है, ऐसे संदाय की तारीख से या ऐसे माल के गंतव्य स्टेशन पर परिदान की तारीख से, इन दोनों में से जो भी बाद की हो, छह मास के भीतर उसकी सूचना की तामील नहीं कर दी गई है।"

35. उपर्युक्त प्रावधान को ध्यान से पढ़ने पर पता चलता है कि अधिनियम, 1989 की धारा 106 दो भागों में है और इसमें दो अलग-अलग प्रकार के दावे शामिल हैं जो रेलवे प्रशासन के खिलाफ नोटिस के माध्यम से किए जा सकते हैं या मांगे जा सकते हैं: -

(i) पहला रेलवे प्रशासन से 'मुआवजा' के लिए दावे जो धारा 106 उपधारा (1) के तहत प्रदान किए गए हैं। रेलवे द्वारा ले जाए जा रहे माल को हुई किसी हानि, क्षति या विनाश के संबंध में मुआवजे की मांग की जा सकती है। (ii) दूसरा, रेलवे द्वारा ले जाए जा रहे किसी भी माल के संबंध में लगाए गए किसी भी 'अधिक प्रभार' की वापसी के दावे, और यह धारा 106 की उपधारा (3) के तहत प्रदान किया गया है।

36. इस प्रकार, अधिनियम, 1989 की धारा 106 में वैधानिक प्रावधान हैं जो किसी भी व्यक्ति को रेलवे प्रशासन से दावा करने में सक्षम बनाता है, या तो (i) मुआवजे के लिए या (ii) अतिरिक्त शुल्क की वापसी के लिए, रेलवे द्वारा ले जाए जा रहे किसी भी माल के संबंध में दावे की सूचना भेजकर।

37. दावा करने के लिए सक्षम प्रावधान के अतिरिक्त, धारा 106 यह भी प्रावधान करती है कि ऐसा दावा कब किया जा सकता है। धारा 106 की उपधारा (1) में यह प्रावधान है कि प्रतिकर के लिए दावा उस स्थिति में किया जा सकता है, जब रेलवे द्वारा ले जाए जा रहे माल की हानि, क्षति, विनाश, हास या डिलीवरी न हुई हो। जबकि, धारा 106 की उपधारा (2) में यह प्रावधान है कि वापसी के लिए दावा वहां किया जा सकता है जहां ले जाए गए माल के संबंध में अधिक प्रभार लिया गया है और उक्त अधिक प्रभार का भुगतान रेल प्रशासन को कर दिया गया है।

38. अंत में, धारा 106 यह भी बताती है कि दावा कैसे किया जा सकता है और किस तरीके से नोटिस दिया जाना चाहिए, इसके तहत कोई भी दावा करने के लिए निर्धारित समय-सीमा के रूप में एक पूर्व शर्त निर्धारित की गई है: -

(i) धारा 106 की उपधारा (1) में मुआवजे के लिए दावे की सूचना के लिए दोहरी शर्तें निर्धारित की गई हैं और यह प्रावधान है कि ऐसी सूचना माल सौंपे जाने की तारीख से 6 महीने की अवधि के भीतर दी जानी चाहिए और यह सूचना उस रेल प्रशासन को दी जानी चाहिए जिसे माल सौंपा गया था।

(ii) इसी प्रकार, धारा 106 की उपधारा (3) भी अधिक प्रभार की वापसी के लिए दावे की सूचना देने के लिए दोहरी शर्तें निर्धारित करती है और यह प्रावधान करती है कि ऐसी सूचना या तो अधिक प्रभार के भुगतान की तारीख से या उस माल की डिलीवरी की तारीख से 6 महीने की अवधि के भीतर दी जानी चाहिए जिसके संबंध में अधिक प्रभार का भुगतान किया गया था और यह सूचना उस रेल प्रशासन को दी जानी चाहिए जिसे अधिक प्रभार का भुगतान किया गया था।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

39. इस प्रकार, अधिनियम, 1989 की धारा 106 के अंतर्गत दावे की सूचना देने के लिए 6 महीने की वैधानिक समयावधि प्रदान की गई है, और यदि दावे की सूचना निर्धारित अवधि के भीतर नहीं दी जाती है, तो दावा समय-बाधित हो जाता है।

40. गुजरात उच्च न्यायालय ने **शाह रायचंद अमूलख बनाम भारत संघ एवं अन्य** (1971) 12 जीएलआर 93 में अपने निर्णय में अवधारित किया था कि 1890 के अधिनियम की धारा 78 बी (अब अधिनियम, 1989 की धारा 106) के तहत निर्धारित समय-सीमा के पीछे उद्देश्य पुराने या बेईमान दावों को किए जाने से रोकना है, जिन्हें यदि अन्यथा अनुमति दी जाती तो समय बीत जाने के कारण उनके गुण-दोष की जांच करना कठिन हो जाता। प्रासंगिक टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं: -

“3. [...] इस प्रावधान के तहत नोटिस की सेवा का उद्देश्य स्पष्ट रूप से रेलवे प्रशासन को यह जांच करने में सक्षम बनाना है कि क्या नुकसान, विनाश या गिरावट प्रेषक की लापरवाही के कारण थी या रेलवे प्रशासन और उसके कर्मचारियों की जानबूझकर की गई उपेक्षा के कारण थी और आगे पुराने और संभवतः बेईमान दावों को रोकने के लिए, जब देरी के कारण, लेन-देन का पता लगाना या प्रेषक या माल प्राप्तकर्ता द्वारा लगाए गए आरोपों की जांच करना व्यावहारिक रूप से असंभव हो सकता है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि यह प्रावधान कि दावे की सूचना छह महीने के भीतर दी जानी चाहिए, भले ही दावा रेलवे द्वारा ले जाए गए पशुओं या माल के संबंध में अधिक प्रभार की वापसी के लिए हो, का उद्देश्य पुराने और शायद बेईमानी से किए गए दावों को रोकना है, जब समय बीतने के कारण यह जांच करना और पता लगाना संभव नहीं हो सकता है कि किया गया दावा उचित है या नहीं। [...]”

(प्रभाव वर्धित)

41. **शाह रायचंद अमूलख (उपरोक्त)** ने आगे कहा कि 1890 अधिनियम की धारा 78 बी (अब अधिनियम, 1989 की धारा 106) में प्रयुक्त "माल की ढुलाई के संबंध में अधिक शुल्क" शब्द का अर्थ है और इसमें ऐसे सभी शुल्क शामिल हैं जो रेलवे के वाहक व्यवसाय से संबंधित हैं और वे जो रेलवे द्वारा माल की ढुलाई के लिए प्रासंगिक हैं, चाहे वे रेलवे पारगमन से पहले या बाद में किए गए हों, और इस प्रकार माल की लोडिंग और अनलोडिंग भी शामिल होगी। प्रासंगिक टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं:-

“3. [...] रिफंड के दावे को धारा की शरारत के अंतर्गत लाने के लिए, अधिक प्रभार रेलवे द्वारा ले जाए गए माल के संबंध में होना चाहिए। शब्द "रेलवे द्वारा ले जाए गए" माल को योग्य बनाते हैं और यदि इस विवरण को पूरा करने वाले माल के संबंध में कोई अधिक प्रभार वसूला जाता है, तो यह रेल प्रशासन द्वारा विलंब शुल्क और घाटशुल्क के संबंध में "अधिक प्रभार" होगा, यह शब्दों के स्पष्ट और स्वाभाविक अर्थ के अनुसार, रेलवे द्वारा ले जाए गए माल के संबंध में अधिक प्रभार है। मैं नहीं समझता कि इस धारा के दायरे और कवरेज को "रेलवे द्वारा ढोए जाने वाले माल के संबंध में अधिक प्रभार" शब्दों को यह दर्शाकर सीमित करना संभव है कि अधिक प्रभार माल की ढुलाई के संबंध में होना चाहिए। इन शब्दों को इस तरह से पढ़ना उनके स्पष्ट प्राकृतिक अर्थ को अस्वीकार करना होगा और इस धारा को पुनः लिखना होगा, तथा इसके

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

स्थान पर "माल की ढुलाई के संबंध में अधिक प्रभार" जैसे कुछ शब्द प्रतिस्थापित करना होगा। यह किसी भी निर्माण के सिद्धांत के तहत स्पष्ट रूप से अस्वीकार्य होगा।

4. [...] इस प्रकार विलंबशुल्क और घाटशुल्क स्पष्ट रूप से टर्मिनल शुल्क हैं और यद्यपि यह सत्य है कि वे पारगमन के पूरा होने के बाद की अवधि के संबंध में शुल्क हैं, फिर भी वे एक वाहक के रूप में रेलवे प्रशासन के व्यवसाय के लिए प्रासंगिक हैं। इसलिए, ये शुल्क रेलवे प्रशासन द्वारा चलाए जाने वाले वाहक व्यवसाय से असंबद्ध नहीं हैं। रेलवे प्रशासन ये शुल्क इसलिए लगाता है क्योंकि वैगन को उतारने या प्लेटफॉर्म से सामान हटाने में देरी होती है। ये स्पष्ट रूप से रेलवे द्वारा ढोए जाने वाले माल के संबंध में भाड़ा तथा अन्य शुल्क हैं। इसलिए, यदि रेल प्रशासन द्वारा विलंब शुल्क और घाटशुल्क के संबंध में कोई अधिक शुल्क लिया जाता है, तो उसकी वापसी का दावा स्पष्ट रूप से धारा 77 के दायरे और परिधि में आएगा। यह उस धारा के अर्थ में रेलवे द्वारा ढोए गए माल के संबंध में अधिक प्रभार की वापसी का दावा होगा।"

(प्रभाव वर्धित)

42. उड़ीसा उच्च न्यायालय ने यूनियन ऑफ इंडिया एवं अन्य बनाम स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (1996) एससीसी ऑनलाइन ओरिजिन 60 में, अधिनियम, 1890 की धारा 78 बी की जांच करते समय, निम्नलिखित प्रासंगिक टिप्पणियां कीं, जिन्हें निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

"12. [...] इस धारा में, नुकसान की प्रतिपूर्ति के दावे के अलावा, रेलवे द्वारा ले जाए गए पशुओं या माल के संबंध में किसी व्यक्ति को अतिरिक्त प्रभार की वापसी का दावा करने का भी प्रावधान है। इस तरह की वापसी के लिए पूर्व शर्त यह है कि व्यक्ति को रेलवे द्वारा ले जाए जाने वाले पशुओं या माल की डिलीवरी की तारीख से छह महीने के भीतर इस तरह के अतिरिक्त शुल्क या मुआवजे के लिए लिखित रूप में दावा करना चाहिए।"

(प्रभाव वर्धित)

43. इस प्रकार, यह ऊपर से देखा जा सकता है कि जब अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के तहत अधिक प्रभार की वापसी के लिए दावे हेतु नोटिस की बात आती है तो निम्नलिखित शर्तों को पूरा किया जाना चाहिए: -

- दावा 'अतिरिक्त शुल्क' की वापसी के लिए होना चाहिए,
- रेलवे द्वारा ले जाए गए माल के संबंध में रेलवे प्रशासन को अतिरिक्त शुल्क का भुगतान किया जाना चाहिए।
- भुगतान की तिथि या माल की डिलीवरी की तिथि से 6 महीने के भीतर नोटिस जारी किया जाना चाहिए जिसके लिए अधिक शुल्क का भुगतान किया गया था, और
- संबंधित रेलवे प्रशासन को नोटिस दिया जाना चाहिए, जिसे अतिरिक्त शुल्क का भुगतान किया गया था।

44. इस प्रकार, धारा 106 उप-धारा (3) की कठोरता, अर्थात् दावे की सूचना देने के लिए 6 महीने की समय अवधि, केवल तभी लागू होती है, जब रिफंड अधिक शुल्क के लिए हो। जब भी, आरसीटी अधिनियम की धारा 16 के तहत रिफंड के लिए आवेदन किया जाता है, तो यह देखना जरूरी है कि क्या यह ओवरचार्ज की वापसी के लिए है या नहीं? यदि दावा ओवरचार्ज के लिए है, तो धारा 106 की उपधारा (3) लागू होगी।

a. "अधिक प्रभार" का क्या मतलब है?

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

45. इस स्तर पर, यह समझना उचित होगा कि अधिनियम, 1989 की धारा 106 में प्रयुक्त शब्द "अधिक प्रभार" का क्या अर्थ है। शब्द "अधिक प्रभार" को न तो अधिनियम, 1989 और न ही पूर्ववर्ती अधिनियम, 1890 में परिभाषित किया गया है। शब्द "अधिक प्रभार" शब्द 'चार्ज' से लिया गया है जिसके आगे 'ओवर' शब्द लगा है और इसका अर्थ है "सही मात्रा से अधिक या एक निश्चित सीमा से अधिक"। ब्लैक लॉ डिक्शनरी ने "अधिक प्रभार" को इस प्रकार परिभाषित किया है [देखें: हेनरी कैपबेल ब्लैक ऑन 'ब्लैक लॉ डिक्शनरी', चौथा संस्करण, 1968 पृष्ठ 1610 पर]: -

"न्यायसंगत और सही से परे या किसी के अधिकार या शक्ति से परे एक जबरन वसूली, कर या बोझ।"

46. लॉ लेक्सिकन ने "अधिक प्रभार" शब्द को "कानून द्वारा अनुमत राशि से अधिक का प्रभार" के रूप में परिभाषित किया है। [देखें, पी. रामनाथ अय्यर 'पर'द लॉ लेक्सिकन', दूसरा संस्करण, 1997 पृष्ठ पर। 1389]।

47. अधिनियम, 1890 की धारा 78 बी (अब अधिनियम, 1989 की धारा 106) में प्रयुक्त शब्द "अधिक प्रभार" की पहली बार व्याख्या गुजरात उच्च न्यायालय ने शाह **रायचंद अमूलख (उपरोक्त)** में की थी, जिसका अर्थ था कानून द्वारा निर्धारित या अनुमत या देय से अधिक प्रभार। आगे यह भी माना गया कि किसी राशि को अधिक प्रभार कहलाने के लिए यह आवश्यक है कि वह उसी प्रकार की हो जैसा कि प्रभार स्वयं है, या प्रभार की उसी श्रेणी की हो। तदनुसार, उच्च न्यायालय ने माना कि कानून के तहत स्वीकार्य सीमा से अधिक विलंब शुल्क और घाटशुल्क लगाया जाना धारा 78 बी के तहत अतिरिक्त शुल्क था। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: -

"2. [...] "अधिक प्रभार" अनुच्छेद 1944 का एक शब्द नहीं है। यह अंग्रेजी भाषा का एक सामान्य शब्द है, जिसका स्पष्ट प्राकृतिक अर्थ है कानून द्वारा निर्धारित या अनुमत प्रभार से अधिक प्रभार। अधिक प्रभार होने के लिए, किसी धनराशि का उसी प्रकार का होना आवश्यक है जैसा कि प्रभार स्वयं है, या प्रभार के समान प्रकार या वर्ग का होना चाहिए; यह किसी अन्य प्रकार का धन नहीं हो सकता है, जैसे वसूल किया गया धन, जिस पर कुछ भी बकाया नहीं है। अधिक प्रभार का अर्थ है कानून के अनुसार देय राशि से अधिक लिया जाने वाला शुल्क।"

(प्रभाव वर्धित)

48. **यूनियन ऑफ इंडिया बनाम मनसुखलाल जेठालाल** (1974) एससीसी ऑनलाइन गुजरात 12 में गुजरात उच्च न्यायालय के एक अन्य निर्णय में अधिनियम, 1890 की धारा 78 बी (अब अधिनियम, 1989 की धारा 106) के दायरे की जांच की गई। उक्त मामले में रेलवे मालभाड़े के अलावा शंटिंग शुल्क आदि के रूप में नया शुल्क लगा रहा था। यह तर्क दिया गया कि चूंकि मालभाड़े में शंटिंग के लिए टर्मिनल शुल्क शामिल है, इसलिए अधिक प्रभार लगाया जाना मनमाना और अवैध है। उच्च न्यायालय ने माना कि चूंकि अधिक प्रभार शुल्क निर्धारित प्रभार से अधिक नहीं लगाए जा रहे थे, बल्कि एक अलग प्रभार थे, इसलिए उन्हें अधिक प्रभार नहीं कहा जा सकता और इस प्रकार, अधिनियम, 1890 की धारा 78 बी लागू नहीं हुई और दावे की कोई सूचना की आवश्यकता नहीं थी। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: -

"2. ट्रायल कोर्ट ने माना है कि उसे इस मुकदमे पर विचार करने का अधिकार है। यह भी माना गया कि भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 (जिसे आगे "अधिनियम" के रूप में संदर्भित किया जाएगा) की धारा 78-बी के तहत कोई दावा नोटिस आवश्यक नहीं था, क्योंकि यह अतिरिक्त

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

प्रभार की वसूली का मामला नहीं था। इसलिए, ऐसा नोटिस न दिया जाना मुकदमे के लिए घातक नहीं था। शिकायत में किए गए मुख्य कथन इस प्रकार हैं कि वादी ने पश्चिमी रेलवे प्रशासन की लाइन पर स्थित कुडा साल्ट साइडिंग स्टेशन से नमक बुक किया था, जिसका स्वामित्व और प्रतिनिधित्व भारत संघ (मूल प्रतिवादी) के पास है, तथा नमक व्यापारियों को ध्रांगध्रा और अन्य स्टेशनों पर भेजा गया था। नमक की ये खेप कुडा साल्ट साइडिंग स्टेशन से वैगन लोड में बुक की गई थी। पैरा 12 में यह कहा गया है कि दिनांक 1-6-1961 से पश्चिम रेलवे प्रशासन ने कुडा साल्ट साइडिंग स्टेशन से आने-जाने वाले माल यातायात पर सामान्य भाड़ा वसूलने के अलावा गलत, अवैध, मनमाने और अनुचित तरीके से साइडिंग प्रभार या शंटिंग प्रभार या वैगन लगाने का प्रभार या वैगन हटाने का प्रभार के रूप में अतिरिक्त नया प्रभार लगाया है। पैरा 13 से 18 में समय-समय पर उन शुल्कों में की गई वृद्धि तथा की गई वसूली के संबंध में संदर्भ दिया गया है। पैरा 26 में, यह कहा गया है कि, प्रतिवादी पश्चिमी रेलवे प्रशासन ने कुडा साल्ट साइडिंग स्टेशन से गंतव्य तक वादी के नमक की खेप पर वैगन लोड का भाड़ा लगाया और उक्त भाड़े में शंटिंग, उस स्थान पर वैगनों को रखने और हटाने के लिए टर्मिनल शुल्क शामिल है, जहां लोड किया जाने वाला नमक रखा गया है और इसलिए प्रतिवादी-पश्चिम रेलवे प्रशासन, माल ढुलाई के अतिरिक्त, 1-6-61 से साइडिंग प्रभार के रूप में या शंटिंग प्रभार के रूप में या प्लेसमेंट प्रभार के रूप में या हटाने के प्रभार के रूप में या किसी अन्य प्रभार के बहाने नया प्रभार लगाने का हकदार नहीं है और 1-6-61 से वादी से उक्त नए प्रभार का लगाया जाना पूरी तरह से मनमाना, अनधिकृत और अनुचित और अत्यधिक है और वादी प्रतिवादी-पश्चिम रेलवे प्रशासन को उसके द्वारा भुगतान किए गए इस नए प्रभार की वापसी का हकदार है। यह भी दोहरा कराधान है। शिकायत के पैरा 28 में वादी वास्तव में उस तरीके से वसूल की गई कुल राशि का उल्लेख कर रहा है। राहत खंड 33 में मुकदमे की राशि वसूलने की प्रार्थना की गई है जिसमें पहले बताई गई नई फीस के रूप में भुगतान की गई राशि और नोटिस फीस शामिल है, और यह कहा गया है कि यह प्रतिवादी पश्चिमी रेलवे प्रशासन द्वारा वादी से प्राप्त साइडिंग प्रभार, शंटिंग प्रभार, प्लेसमेंट प्रभार के रूप में नए प्रभार की वापसी का दावा है।

XXXX XXXX XXXX

27. वर्तमान मामले में, विपक्षी का यह मामला नहीं है कि उससे निर्धारित प्रभार से अधिक प्रभार वसूल किया गया है तथा वह ऐसे प्रभार की वापसी चाहता है। उनका दावा है कि रेलवे प्रशासन ने अवैध, मनमाने और अनुचित तरीके से प्रभार वसूला है। इन शुल्कों को 'नए शुल्क' के रूप में संदर्भित किया जाता है, जिन्हें रेलवे प्रशासन द्वारा समय-समय पर लगाया जाता था और अतीत में किए गए ऐसे संग्रहों को उपरोक्त आधारों पर चुनौती दी जाती है। मेरी राय में, इन्हें 'अतिरिक्त शुल्क' नहीं कहा जा सकता, ताकि उन पर धारा 78-बी के प्रावधान लागू हों।
[...]"

(प्रभाव वर्धित)

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

49. **बिरला सीमेंट वर्क्स बनाम जी.एम. पश्चिम रेलवेज एवं अन्य** (1995) 2 एससीसी 493 में, इस न्यायालय ने अवधारित किया कि दूरी की गलत गणना के कारण गलती से वसूला गया अतिरिक्त भाड़ा अधिशुल्क था और इस प्रकार, यह 1890 अधिनियम की धारा 78 बी (अब अधिनियम, 1989 की धारा 106) के अंतर्गत आता है। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: –

“2. याचिकाकर्ता द्वारा उठाया गया मुख्य तर्क यह है कि उन्हें गलती का पता तब चला जब रेलवे प्राधिकारियों ने 12-10-1990 के अपने पत्र द्वारा पुष्टि की कि उन्होंने दूरी की गलत गणना करके अधिक मालभाड़ा वसूलने में गलती की थी। परिसीमा अवधि गलती का पता चलने की तारीख से चलना शुरू होती है और इसलिए, परिसीमा अधिनियम, 1963 (1963 का अधिनियम 21) की धारा 17(1)(सी) के संचालन से अपवर्जित हो जाती है और धारा 78-बी इस मामले के तथ्यों पर लागू नहीं होती है। परिणामस्वरूप, उच्च न्यायालय और न्यायाधिकरण ने धन वापसी के दावे को खारिज करके कानूनी त्रुटि की है। हमें इस तर्क में कोई दम नहीं दिखता।

XXX XXX XXX

4. अधिनियम की धारा 78-बी में प्रावधान है कि कोई व्यक्ति रेलवे द्वारा ले जाए जाने वाले पशुओं या माल के संबंध में अधिक प्रभार या अतिरिक्त भुगतान की वापसी का हकदार नहीं होगा, जब तक कि उसके द्वारा या उसकी ओर से रेलवे प्रशासन के समक्ष, जिसे पशु या माल रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए सौंपा गया था, लिखित रूप में वापसी का दावा प्रस्तुत नहीं किया जाता है, आदि, रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए पशु या माल की डिलीवरी की तारीख से छह महीने के भीतर। इस मामले के तथ्यों पर यह प्रावधान लागू नहीं होता। अधिक प्रभार भी एक ऐसा प्रभार है जो अधिनियम की धारा 78-बी के अर्थ में आता है। चूंकि दावे धारा 78-बी के तहत ही किए गए थे, लेकिन छह महीने से अधिक समय के बाद, धारा में उस प्रावधान के लागू होने से, दावा सीमा द्वारा वर्जित हो जाता है। इसलिए, न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय ने सही निष्कर्ष निकाला है कि याचिकाकर्ता दावा की गई राशि की वापसी का हकदार नहीं है।”

(प्रभाव वर्धित)

50. **स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड** (उपरोक्त) में माल को लंबे मार्ग से ले जाने के लिए बुक किया गया था और तदनुसार लंबे मार्ग के लिए भाड़ा वसूला गया था। हालाँकि, माल को छोटे रास्ते से भेजा गया। उड़ीसा उच्च न्यायालय ने कहा कि अधिशुल्क वह है जो किसी विशेष वस्तु के लिए वास्तव में वसूले जाने वाले शुल्क से अधिक वसूला जाता है। उच्च न्यायालय ने कहा कि चूंकि माल लंबे मार्ग के लिए बुक किया गया था, इसलिए माल भाड़ा भी लंबे मार्ग के लिए देय था। चूंकि देय राशि से अधिक कोई भाड़ा नहीं वसूला गया, इसलिए उच्च न्यायालय ने माना कि भाड़ा प्रभार में अंतर की वापसी का दावा अधिक प्रभार का नहीं था। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: –

“4. [...] राउरकेला इस्पात संयंत्र तक ले जाने के लिए विशाखापत्तनम बंदरगाह पर आयातित कोयले को 667 किलोमीटर के छोटे मार्ग के बजाय 1082 किलोमीटर लंबे मार्ग से बुक करके ले जाना पड़ता था। वादी के अनुसार, युक्तिकरण योजना और सामान्य आदेश को देखते हुए,

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

उसके पास लंबे मार्ग के लिए भाड़ा देने के अलावा कोई विकल्प नहीं था, क्योंकि बुकिंग छोटे मार्ग पर माल ढुलाई के लिए नहीं की जा सकती थी।

5. वादी का यह भी मामला है कि अप्रैल, 1987 के आसपास एक अधिकारी को पता चला कि बुक की गई कुछ रेंकें छोटे मार्ग (667 किलोमीटर की दूरी तय करने वाले) से राउरकेला भेजी गईं, जबकि लंबे तर्कसंगत मार्ग (1082 किलोमीटर की दूरी तय करने वाले) से ढुलाई के लिए भार शुल्क वसूला गया था। विभिन्न जंक्शनों पर आगे की जांच करने पर पता चला कि 15-4-1986 से 28-11-1986 और 5-1-1987 से 28-2-1987 की अवधि के दौरान, विशाखापत्तनम से बंडामुंडा तक बुक किए गए आयातित कोयले की एक बड़ी मात्रा वास्तव में तर्कसंगत मार्ग से नहीं बल्कि छोटे मार्ग से ले जाई गई थी। वादी का आरोप है कि उपरोक्त तथ्य की जानकारी होने पर उसने 1,32,87,749/- रुपये की अंतर राशि की वापसी की मांग की, लेकिन उसे अस्वीकार कर दिया गया। [...]

XXXX XXXX XXXX XXXX

13-A. अधिनियम में "अधिक प्रभार" शब्द को परिभाषित नहीं किया गया है। इसलिए इसका अर्थ समझाने के लिए सामान्य बोलचाल का अर्थ ही लेना होगा। सामान्य बोलचाल में, "अतिरिक्त शुल्क" का सरल अर्थ है किसी विशेष वस्तु के लिए वास्तव में जो शुल्क लिया जाना है, उससे अधिक शुल्क लिया जाना। इसे "अधिक प्रभार" का अर्थ मानते हुए, यह देखना होगा कि प्रतिवादी का दावा अतिरिक्त प्रभार की वापसी के लिए है या नहीं। यह सच है कि माल को युक्तिसंगत मार्ग से ले जाने के लिए बुक किया गया था, जिसकी दूरी 1082 किलोमीटर है। न तो प्रतिवादी का और न ही अपीलकर्ताओं का यह मामला है कि माल ढुलाई के लिए जो राशि ली गई वह 1082 किलोमीटर की दूरी के लिए देय राशि से अधिक थी। दूसरे शब्दों में, प्रतिवादी से "अधिक किराया" नहीं लिया गया, क्योंकि 1082 किलोमीटर के लिए देय राशि से अधिक कोई भाड़ा नहीं वसूला गया।

14. मैं समझता हूँ कि वर्तमान मामले के तथ्यों के आधार पर "अतिरिक्त शुल्क" का अर्थ समझना उचित होगा। उदाहरण के लिए, मान लीजिए कि 'ए' ने कोयले को 667 किलोमीटर की दूरी तय करने वाले छोटे मार्ग से ले जाने के लिए बुक किया था, लेकिन उससे 1082 किलोमीटर की दूरी तय करने वाले लंबे मार्ग का भाड़ा लिया गया। यहां, चूंकि कोयले को छोटे रास्ते से ले जाने के लिए बुक किया गया था, इसलिए भाड़ा भी उसी के अनुसार निर्धारित किया जाना चाहिए था। इसलिए, 667 किलोमीटर की दूरी के लिए कानूनी रूप से देय राशि से अधिक माल ढुलाई के लिए 'ए' से वसूली गई कोई भी राशि 'अधिक प्रभार' होगी, क्योंकि उससे जो राशि वसूली गई थी, वह 667 किलोमीटर की दूरी के लिए वास्तव में देय राशि से अधिक थी, जिसके लिए माल बुक किया गया था। वैकल्पिक रूप से, यदि 'ए' ने 1082 किलोमीटर की दूरी तय करने वाले लंबे मार्ग पर माल बुक किया था और ऐसी दूरी के लिए माल भाड़ा लिया गया था, लेकिन परिवहन 667 किलोमीटर की दूरी तय करने वाले छोटे मार्ग पर किया गया था, तो ऐसी स्थिति में, यदि 'ए', यह जानने पर कि यद्यपि उसने माल को लंबे मार्ग

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

पर ले जाने के लिए बुक किया था और तदनुसार भाड़ा का भुगतान किया था, फिर भी चूंकि माल छोटे मार्ग से ले जाया गया था, वापसी का दावा करता है, यह दावा इस साधारण कारण से "अधिक प्रभार" के लिए नहीं होगा कि उसने एक विशेष मार्ग से माल बुक किया था और उस दूरी के लिए देय भाड़ा का भुगतान किया था। वर्तमान मामले में प्रतिवादी का दावा भी इसी प्रकार का है। इसलिए, किसी भी कल्पना के तहत यह नहीं कहा जा सकता कि उसका दावा अधिक प्रभार की वापसी के लिए है। इसलिए अपीलकर्ताओं के विद्वान अधिवक्ता का तर्क है कि प्रतिवादी द्वारा अधिक प्रभार की वापसी के लिए किया गया दावा विफल होना चाहिए।”

(प्रभाव वर्धित)

51. राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड बनाम भारत संघ एआईआर 2001 बॉम 310 में, माल ढुलाई शुरू में केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित बढ़ी हुई दूरी दर पर ली जा रही थी। बाद में वास्तविक दूरी के आधार पर मालभाड़ा वसूलना तय किया गया, हालांकि रेलवे ने गलत धारणा के तहत पुरानी बढ़ी हुई दूरी के आधार पर मालभाड़ा वसूलना जारी रखा, क्योंकि उन्हें लगा कि वही अब भी लागू है। उच्च न्यायालय का प्रथम दृष्टया यह मत था कि भाड़े में अंतर की वापसी अधिक प्रभार थी और इस प्रकार अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के तहत इस पर रोक है। हालांकि, उच्च न्यायालय ने याचिकाकर्ताओं को वैधानिक उपाय का लाभ उठाने के लिए बाध्य किया तथा रिट याचिका को खारिज कर दिया तथा सभी मुद्दों को रेलवे दावा न्यायाधिकरण के निर्णय के लिए खुला छोड़ दिया। प्रासंगिक टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं:-

“2. मामले के तथ्य, जो विवाद में नहीं हैं, इस प्रकार हैं: – याचिकाकर्ता, राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड, एक स्वायत्त सार्वजनिक निकाय है, जो पूर्ण रूप से राजस्थान राज्य सरकार के स्वामित्व और नियंत्रण में है। कोटा (राजस्थान) स्थित उनके थर्मल पावर स्टेशन पर बिजली उत्पादन के लिए कोयले को पूर्वी और दक्षिण पूर्वी रेलवे के अंतर्गत आने वाले क्षेत्रों में स्थित कोयला खदानों से पश्चिमी रेलवे के कोटा डिवीजन में स्थित गुरला नामक स्टेशन तक ले जाया जाता है। दिनांक 4 मार्च, 1992 और 31 दिसंबर, 1992 के बीच याचिकाकर्ताओं ने गुरला तक कोयला ले जाने के लिए 248 रैंक बुक किये। जिन मार्गों पर इन वैगनों का परिवहन किया गया उनमें मध्य रेलवे का एक खंड, अर्थात् कटनी-सिंगरौली, भी शामिल है। रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 71 के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए, केंद्र सरकार ने इस खंड पर कोयला वैगनों की आवाजाही के लिए माल ढुलाई की "बढ़ी हुई दूरी दर" लगाई थी। परिणामस्वरूप, याचिकाकर्ताओं द्वारा ले जाए गए कोयला वैगनों के लिए, मालभाड़े में कटनी-सिंगरौली के इस विशेष खंड के लिए बढ़ी हुई दूरी दर शामिल थी। याचिकाकर्ताओं द्वारा बुक किये गये वैगनों के लिए मालभाड़े का भुगतान पश्चिम रेलवे के कोटा मंडल के गुरला स्टेशन पर किया गया। रेलवे प्राधिकारियों ने 31 दिसम्बर, 1992 तक याचिकाकर्ताओं से कटनी सिंगरौली खंड पर बढ़ी हुई दूरी दर के आधार पर मालभाड़ा वसूला, लेकिन 1 जनवरी, 1993 से रेलवे ने बढ़ी हुई दूरी दर के स्थान पर कटनी-सिंगरौली खंड के लिए वास्तविक दूरी के आधार पर मालभाड़ा वसूलना शुरू कर दिया और याचिकाकर्ताओं ने उसी आधार पर मालभाड़ा चुकाया।

XXXX XXXX XXXX

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

9. याचिकाकर्ताओं की ओर से यह प्रस्तुत किया गया कि रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 की उप-धारा (3) इस मामले के तथ्यों में लागू नहीं होती है, क्योंकि अधिक प्रभार के संबंध में कोई विवाद नहीं था। वर्तमान मामला बिना किसी कानूनी अधिकार के बढ़ा हुआ दूरी शुल्क वसूलने का मामला था। यह प्रस्तुत किया गया कि अधिक शुल्क और गलत शुल्क के बीच अंतर है। इसलिए, यह प्रस्तुत किया गया कि याचिकाकर्ताओं को रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106 की उपधारा (3) के अनुसार नोटिस देने की आवश्यकता नहीं थी, क्योंकि दावा रेलवे द्वारा ले जाए गए माल के संबंध में अधिक प्रभार की वापसी का दावा नहीं था। दूसरी ओर, प्रतिवादियों का तर्क है कि यह स्पष्ट रूप से ऐसा मामला है, जिसमें याचिकाकर्ता रेलवे द्वारा ढोए गए माल के संबंध में अधिक प्रभार की वापसी का दावा कर रहे हैं, और इसलिए, निस्संदेह, याचिकाकर्ताओं का दावा है कि उनसे जितना वसूला जाना चाहिए था, उससे अधिक वसूला गया है, क्योंकि जिस परिपत्र के तहत बढ़ा हुआ दूरी प्रभार लगाया गया था, उसे वापस ले लिया गया था, और वह प्रश्नगत अवधि के दौरान प्रभावी नहीं था। इसके बावजूद याचिकाकर्ताओं को बढ़ी हुई दूरी का शुल्क अदा करने के लिए मजबूर किया गया।

10. हमारे विचार में, प्रतिवादियों की ओर से प्रस्तुत दलील को स्वीकार किया जाना चाहिए, और यह बात सर्वोच्च न्यायालय द्वारा बिरला सीमेंट वर्क्स बनाम जी.एम., पश्चिमी रेलवे, (1995) 2 एससीसी 493: एआईआर 1995 एससी 1111 में निर्धारित सिद्धांतों द्वारा स्पष्ट रूप से समर्थित है। याचिकाकर्ता, राजस्थान के चित्तौड़गढ़ में सीमेंट का निर्माता है, जो रेलवे के माध्यम से विभिन्न स्थानों पर सीमेंट का परिवहन करता था। दिनांक 3 मई 1989 से पहले याचिकाकर्ता ने चंदेरिया स्थित रेलवे साइडिंग से मीटर गेज के माध्यम से सीमेंट का परिवहन कराया था। ब्रॉड गेज में रूपांतरण के बाद रेलवे साइडिंग दथकोला चित्तूर ब्रॉड गेज रेल लिंक पर थी। परिणामस्वरूप, माल ढुलाई शुल्क लगाने के लिए 34 किलोमीटर की दूरी जोड़ दी गई। इसके बाद, मई-जून, 1989 और मार्च, 1990 के बीच याचिकाकर्ता ने सीमेंट की विभिन्न खेपें बुक कीं और उन्हें विभिन्न गंतव्यों तक पहुंचाया तथा माल ढुलाई शुल्क का भुगतान किया। बाद में, 21 जनवरी 1991 को याचिकाकर्ता ने भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 की धारा 78-बी के तहत पश्चिम रेलवे को एक नोटिस भेजा, जिसमें विभिन्न राशियों की वापसी का दावा किया गया। चूंकि इसे खारिज कर दिया गया था, इसलिए याचिकाकर्ता ने रेलवे दावा न्यायाधिकरण के समक्ष अधिनियम की धारा 16 के तहत दावा दायर किया, जिसने याचिका को भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 की धारा 78-बी के तहत वर्जित मानते हुए खारिज कर दिया।

XXXX XXXX XXXX

16. [...] अधिनियम की योजना को ध्यान में रखते हुए, हम इस बात से संतुष्ट हैं कि यह किसी भी त्रुटि को सुधारने के लिए एक पूर्ण तंत्र प्रदान करता है, चाहे वह तथ्य या कानून से संबंधित हो, और न केवल न्यायाधिकरण के समक्ष दावे के माध्यम से एक उपाय प्रदान किया गया है, बल्कि इस न्यायालय में आगे की अपील भी प्रदान की गई है, जो एक सिविल न्यायालय है। इसलिए, इस न्यायालय के लिए अपने रिट अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करते हुए राहत देना उचित

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

नहीं होगा, जिसका प्राधिकार विधिक रूप से रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 की धारा 13 के अंतर्गत दावा न्यायाधिकरण में निहित है।

XXXX XXXX XXXX

18. इसलिए, हम इस रिट याचिका में कोई योग्यता नहीं पाते हैं, और तदनुसार इसे खारिज कर दिया जाता है, और नियम को समाप्त कर दिया जाता है, लेकिन याचिकाकर्ताओं के अधिकार के प्रति कोई पूर्वाग्रह नहीं है, यदि ऐसा सलाह दी जाती है तो वे उचित मंच के समक्ष उपाय की मांग कर सकते हैं।”

(प्रभाव वर्धित)

52. बम्बई उच्च न्यायालय के उपरोक्त निर्णय को इस न्यायालय के समक्ष चुनौती दी गई। **राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड बनाम भारत संघ (2008)** 5 एससीसी 632 में इस न्यायालय की 2 न्यायाधीशों की पीठ ने उच्च न्यायालय के आदेश को खारिज कर दिया और अपीलकर्ता को माल ढुलाई शुल्क की वापसी का हकदार माना। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं:—

“4. वर्तमान मामले में दिनांक 4-3-1992 और 31-12-1992 के बीच अपीलकर्ता ने गुरला तक कोयला ले जाने के लिए रेक बुक किया था। अपीलकर्ता से कुछ समय में गलती से 3, 56, 69, 671/- रुपये की राशि वसूल कर ली गई थी। प्रतिवादी ने यह स्वीकार किया है कि गलती हुई है और उच्च न्यायालय ने भी इस पर उचित रूप से गौर किया है। हालाँकि, हमारे विचार में, उच्च न्यायालय ने वैकल्पिक उपाय की उपलब्धता के आधार पर दावे को गलत तरीके से खारिज कर दिया। उपर्युक्त आधार पर उच्च न्यायालय ने रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 (एतस्मिनपश्चात् “अधिनियम”) की धारा 13 के तहत प्रदान किए गए वैकल्पिक उपाय के लिए रेलवे दावा न्यायाधिकरण से संपर्क करने के निर्देश के साथ रिट याचिका को खारिज कर दिया।

5. हमारा स्पष्ट मत है कि चूंकि प्रतिवादी भारतीय संघ ने स्पष्ट रूप से दायित्व स्वीकार कर लिया है, इसलिए उच्च न्यायालय को अपीलकर्ता को उसके वैकल्पिक उपाय पर नहीं भेजना चाहिए था और इस आधार पर रिट याचिका को खारिज नहीं करना चाहिए था। इस मामले में तथ्य का कोई विवादित प्रश्न नहीं है। जैसा कि पहले ही उल्लेख किया जा चुका है, वर्तमान मामले में प्रतिवादी ने अपना दायित्व स्वीकार कर लिया है और इसलिए, उच्च न्यायालय के समक्ष उठाया गया प्रश्न एक स्वीकृत तथ्य होने के कारण उच्च न्यायालय को अपीलकर्ता को अधिनियम के तहत वैकल्पिक उपाय का सहारा लेने का निर्देश नहीं देना चाहिए था।

6. उपर्युक्त आधार पर, हम उच्च न्यायालय के आक्षेपित आदेश को अपास्त करते हैं। इस अपील अनुमति दी जाती है। लागत के लिए कोई आदेश नहीं। प्रतिवादियों को निर्देश दिया जाता है कि वे स्वीकृत देयता को 6% प्रति वर्ष की दर से ब्याज सहित दिनांक 6-1-1993 से आज से तीन महीने के भीतर भुगतान किए जाने तक अदा करें।”

(प्रभाव वर्धित)

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

53. यूनिन ऑफ इंडिया एवं अन्य बनाम वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड एवं अन्य (2004) 3 एससीसी 458 में रेलवे द्वारा कानून के अनुसार ली जा रही निर्धारित दर को अवैध घोषित किया गया था। इस न्यायालय ने माना कि ऐसे प्रभार की वापसी का कोई भी दावा जो अवैध है, उसे अधिक प्रभार नहीं कहा जा सकता और इस प्रकार वह अधिनियम, 1890 की धारा 78 बी के अंतर्गत नहीं आता। इस न्यायालय ने स्पष्ट किया कि अधिक प्रभार वह होता है जो कानून के अनुसार देय राशि से अधिक होता है, अधिक शुल्क उसी प्रकार या वर्ग का होना चाहिए जैसा कि शुल्क होता है, और इसमें वह राशि शामिल नहीं होती जो वसूल की गई थी लेकिन देय नहीं थी। प्रासंगिक टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं:-

“19. अधिनियम में 'अधिक प्रभार' शब्द को परिभाषित नहीं किया गया है। इसके शब्दकोष में 'ओवरचार्ज' का अर्थ है 'कानून द्वारा अनुमत राशि से अधिक का प्रभार' (देखें: अय्यर, पी. रामनाथ: द लॉ लेक्सिकन, 1997 संस्करण, पृ. 1389)। यह शब्द शाह रायचंद अमूलख बनाम भारत संघ मामले में गुजरात उच्च न्यायालय के विचारार्थ आया। मुख्य न्यायाधीश पी.एन. भगवती (तत्कालीन माननीय न्यायाधीश) ने इस शब्द की व्याख्या करते हुए कहा कि 'अधिक प्रभार' कोई कला-संबंधी शब्द नहीं है। यह अंग्रेजी भाषा का एक साधारण शब्द है जिसका स्पष्ट प्राकृतिक अर्थ है कानून द्वारा निर्धारित या अनुमत प्रभार से अधिक प्रभार। अधिक प्रभार होने के लिए, किसी धनराशि का उसी प्रकार का होना आवश्यक है जैसा कि प्रभार स्वयं है, या वह प्रभार के समान ही प्रकार या वर्ग की होनी चाहिए; यह किसी अन्य प्रकार का धन नहीं हो सकता है, जैसे वसूल किया गया धन, जिस पर कुछ भी बकाया नहीं है। अधिक प्रभार का अर्थ है कानून के अनुसार देय राशि से अधिक लिया जाने वाला शुल्क।

20. वर्तमान मामले में, रेलवे प्रशासन द्वारा अपनी वैधानिक शक्ति का प्रयोग करते हुए अधिसूचित मालभाड़ा दरें, जब तक कि उन्हें अधिनियम की धारा 41 के अंतर्गत न्यायाधिकरण द्वारा अवैध और अनुचित घोषित नहीं किया जाता, तब तक वे वैध थीं और रेल द्वारा माल ले जाने वाले किसी भी व्यक्ति को उन दरों के अनुसार मालभाड़ा का भुगतान करना था। प्रत्यर्थियों द्वारा भुगतान किया गया भाड़ा अधिसूचित दरों के अनुसार था। इस प्रकार वर्तमान मामला अधिक प्रभार का बिल्कुल भी नहीं है। यह मामला अनुचित होने तथा अधिनियम की धारा 28 का उल्लंघन करने के कारण मालभाड़े की अवैध वसूली का है, जिसके परिणामस्वरूप न्यायाधिकरण द्वारा ऐसा निर्धारण किया गया तथा न्यायाधिकरण के निर्णय को इस न्यायालय द्वारा बरकरार रखा गया। 'अवैध प्रभार' का मामला 'अधिक प्रभार' के मामले से अलग है और इसमें रेलवे अधिनियम की धारा 78-बी लागू नहीं होती है।”

(प्रभाव वर्धित)

54. जे.के. लक्ष्मी सीमेंट लिमिटेड बनाम महाप्रबंधक एवं अन्य (2014) एससीसी ऑनलाइन राज 2340 में, राजस्थान उच्च न्यायालय ने अवधारित किया कि दो स्टेशनों के बीच की दूरी की गलत गणना के आधार पर गलती से वसूला गया भाड़ा अधिक था, न कि अवैध। उच्च न्यायालय ने कहा कि अधिशुल्क एक अतिरिक्त राशि है, जिसका चरित्र मूल शुल्क के समान होता है, जो अन्यथा देय होता है, और इस प्रकार, मूल शुल्क से असंबंधित किसी भी अन्य प्रकार का शुल्क अधिशुल्क नहीं होगा। चूँकि रेलवे बुकिंग स्टाफ की गलती के कारण

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

अतिरिक्त भाड़ा वसूला गया था, जो 'माल ढुलाई शुल्क' से संबंधित था, जो अन्यथा देय था, इसलिए इसे अधिक शुल्क माना गया। प्रासंगिक टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं: -

"[...] मामले के तथ्य यह हैं कि अपीलकर्ता कंपनी ने अपने बनास साइडिंग से 4100 मीट्रिक टन लेवी सीमेंट के 5 रैंक थियात हमीरा रेलवे स्टेशन पर ले जाने और वितरित करने के लिए भेजे थे। दोनों स्टेशनों के बीच की दूरी केवल 511 किलोमीटर बताई गई है, और रेलवे ने कथित तौर पर रेवाड़ी के माध्यम से दूरी की गणना करते हुए 946 किलोमीटर की दूरी के लिए माल ढुलाई चार्ज किया था। यह कहा गया कि अपीलकर्ता-कंपनी की बनास साइडिंग से थियात हमीरा रेलवे स्टेशन तक की दूरी की गणना में हुई इस गलती के कारण, रेलवे भाड़ा 13.11 रुपये प्रति क्विंटल की लागू दर के बजाय 21.44 रुपये प्रति क्विंटल की दर से अधिक वसूला गया और गलती से भुगतान कर दिया गया। परिणामस्वरूप 3,69,775/- रुपए अधिक भुगतान किया गया। अपीलकर्ता कंपनी के अनुसार यह अतिरिक्त वसूली मनमाना, अनधिकृत और अवैध थी, तथा रेलवे द्वारा ब्याज सहित वापस की जानी चाहिए।

XXXX XXXX XXXX

[...] इसके अलावा, मनसुखलाल जेठालाल (उपरोक्त) में माननीय गुजरात उच्च न्यायालय के फैसले और वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड (उपरोक्त) में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के फैसले पर एक नजर डालने से यह स्पष्ट हो जाता है कि माल ढुलाई का अधिक प्रभार का मतलब होगा "कानून में अनुमत राशि से अधिक शुल्क"। किसी उद्देश्य के लिए किसी धनराशि का अधिभार, मूल प्रभार के समान ही चरित्र रखता है तथा मूल प्रभार के समान ही श्रेणी या वर्ग का होता है। मूल प्रभार से असंबंधित किसी भी अन्य प्रकार की धनराशि वसूली, जैसा कि गुजरात उच्च न्यायालय और माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने कहा है, वास्तव में अधिक प्रभार का स्वरूप नहीं लेगी। गुजरात उच्च न्यायालय के मामले में, अधिक प्रभार रेलवे की साइडिंग के उपयोग से संबंधित प्रभार से संबंधित था, तथा इसमें वर्तमान मामले की तरह मालभाड़े पर अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाया गया था। अतः माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष इस मामले में, मेरी सुविचारित राय है कि, मनसुखलाल जेठालाल (उपरोक्त) में माननीय गुजरात उच्च न्यायालय द्वारा और वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड (उपरोक्त) में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा कानून की स्थापना से यह स्पष्ट है कि अपीलकर्ता-कंपनी पर लगाया गया शुल्क माल की ढुलाई और आवाजाही के संबंध में था और इससे अधिक कुछ भी अत्यधिक नहीं था, हालांकि ऐसा कथित रूप से किया गया है। इसमें मूल परिवर्तन से अलग कोई चरित्र नहीं था। वास्तव में अपीलकर्ता-कंपनी ने खुद ही अतिरिक्त भाड़ा वसूलने का दावा किया था और विशेष रूप से शिकायत के पैरा 6 में खुद ही दावा किया था कि दूरी की गणना में गलती के कारण 13.11 रुपये प्रति क्विंटल के बजाय 21.44 रुपये प्रति क्विंटल की दर से अतिरिक्त भाड़ा वसूला गया था। इसके अलावा, जिला न्यायाधीश, सिरौही के समक्ष धन वसूली के लिए वाद दायर करने से पहले अपीलकर्ता-कंपनी द्वारा जारी किए गए 1890 के अधिनियम की धारा 78 बी के तहत सीपीसी की धारा 80 के तहत नोटिस में यह प्रस्तुत किया गया था कि रेलवे के बुकिंग स्टाफ

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

की गलती के कारण बनास साइडिंग से थियात हमीरा रेलवे स्टेशन तक की गलत दूरी की गणना कर ली गई थी, जबकि सही प्रभार्य दूरी 511 किलोमीटर थी और दूरी 946 किलोमीटर निकली, जो रेवाड़ी के रास्ते प्रभार्य थी। मुकदमे के पैरा 4 में कहा गया कि रेलवे की ओर से 21.44 रुपये प्रति क्विंटल की दर से बढ़ी हुई दर (मेरे द्वारा प्रभावी) वसूली गई। जैसा कि विद्वान न्यायाधिकरण ने भी माना है, मेरे विचार से अपीलकर्ता कंपनी द्वारा प्रस्तुत मामले से यह स्पष्ट होता है कि कथित रूप से अवैधानिक एवं अनाधिकृत रूप से वसूले गए अतिरिक्त भाड़े की वापसी की मांग की गई थी। बिना किसी संदेह के अतिरिक्त भाड़ा रेलवे द्वारा माल की आवाजाही/परिवहन के लिए देय भाड़े से संबंधित था और इसलिए स्पष्ट रूप से यह अधिक प्रभार था। परिणामस्वरूप, 1890 के अधिनियम की धारा 78 बी के तहत दावा याचिका दायर की गई। यह सच है कि 07.12.1985 और 11.02.1986 के बीच भुगतान किए गए माल भाड़े के संबंध में नोटिस 17.02.1988 को जारी किया गया था, जो स्पष्ट रूप से वैधानिक रूप से निर्धारित छह महीने की अवधि से परे था। न्यायाधिकरण का यह निर्णय सही था।”

(प्रभाव वर्धित)

55. इसके अलावा, यह तर्क कि दावा आवेदनों के समय-बाधित होने के कारण रेलवे द्वारा अतिरिक्त माल को रोके रखना रेलवे के लिए अनुचित लाभ होगा, को राजस्थान उच्च न्यायालय ने **जे.के. लक्ष्मी सीमेंट** (उपरोक्त) मामले में नकार दिया। उच्च न्यायालय ने कहा कि समानता वैधानिक प्रावधान को पराजित नहीं कर सकती है और इस प्रकार, यदि रेलवे द्वारा वसूले गए किसी अतिरिक्त मालभाड़े को अनुचित संवर्धन माना जाता है, तो इसके परिणामस्वरूप अधिनियम, 1989 की धारा 78 बी के तहत वैधानिक समय अवधि निरर्थक और निरर्थक हो जाएगी। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: –

”श्री एस.आर. जोशी ने अंततः प्रस्तुत किया कि यदि यह न्यायालय न्यायाधिकरण द्वारा पारित दिनांक 15.05.1990 के आदेश को बरकरार रखता है, तो इससे रेलवे को अनुचित लाभ होगा, क्योंकि यह स्वीकार किया जाता है कि जिस दूरी पर उसका माल परिवहन किया गया वह 511 कि.मी. थी न कि 946 कि.मी. (बनास साइडिंग और थियात हमीरा रेलवे स्टेशन के बीच) और इसके अतिरिक्त प्रभारित दर 13.11 रुपये प्रति क्विंटल के स्थान पर 21.44 रुपये प्रति क्विंटल थी। 1989 के अधिनियम की धारा 78 बी के अंतर्गत सीमा का प्रावधान वैधानिक रूप से किया गया है। अन्यायपूर्ण संवर्धन के गलत तर्क का गलत प्रयोग नहीं किया जा सकता, इसे संदर्भ से हटाकर न्यायसंगत न्यायालयों द्वारा विकसित किया गया है, तथा इसे उलट दिया जाना चाहिए, तथा वैधानिक सीमा के प्रावधानों और इस मामले में सीमा अधिनियम को दरकिनार करने के लिए उकसाया जाना चाहिए। यदि ऐसा होता तो 1963 के अधिनियम के तहत कानूनी सीमा के प्रावधान या अन्यथा निरर्थक हो जाते। सीमाओं के कानून में निहित सार्वजनिक नीति को पराजित करने वाली समानता की कल्पना नहीं की जा सकती है।”

(प्रभाव वर्धित)

56. **हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम भारत संघ**, (2018) 17 एससीसी 729 में इस न्यायालय के एक अन्य निर्णय में, माल ढुलाई का भुगतान अधिसूचित प्रभार्य दूरी के अनुसार किया गया था। इसके बाद

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

जब रेलवे रसीद बनाने के लिए कम्प्यूटरीकृत प्रणाली शुरू की गई, तो प्रभार्य दूरी कम कर दी गई और उसे पुनः अधिसूचित किया गया। इस न्यायालय ने वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स (सुप्रा) पर भरोसा करते हुए कहा कि चूंकि माल ढुलाई का भुगतान अधिसूचित दर के अनुसार किया गया था, जिसे बाद में गलत पाया गया, इसलिए यह मामला अवैध शुल्क का होगा न कि अधिक शुल्क का। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं:-

“2. जिन मुख्य तथ्यों पर ध्यान देना आवश्यक है, वे इस प्रकार हैं: अपीलकर्ता, एक सार्वजनिक क्षेत्र का संगठन, ने प्रतिवादी के रेलवे टैंक वैगनों के माध्यम से असौदा रेलवे स्टेशन, जिला रोहतक, हरियाणा से परतापुर, जिला मेरठ, उत्तर प्रदेश और देश के विभिन्न भागों में स्थित कुछ अन्य गंतव्यों तक विभिन्न पेट्रोलियम उत्पादों को भेजा था। अपीलकर्ता द्वारा मालभाड़े का भुगतान अधिसूचित दूरी अर्थात् 125 किलोमीटर के अनुसार किया गया था, जिसे मुख्य माल पर्यवेक्षक, सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रासंगिक समय पर अधिसूचित किया गया था। पेट्रोलियम उत्पादों का प्रेषण वर्ष 2008 और 2011 के बीच लंबी अवधि तक जारी रहा और प्रतिवादी के सक्षम प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित गंतव्यों के बीच की दूरी के अनुसार माल ढुलाई शुल्क का भुगतान किया गया। जब रेलवे रसीदें बनाने की मैनुअल प्रणाली बंद कर दी गई और प्रतिवादी ने असौधा रेलवे स्टेशन पर टर्मिनल मैकेनिज्म सिस्टम (टीएमएस) नामक कम्प्यूटरीकृत रेलवे माल ढुलाई प्रणाली स्थापित की, तो असौधा रेलवे स्टेशन, जिला रोहतक, हरियाणा और परतापुर जिला मेरठ (उत्तर प्रदेश) के बीच की दूरी 125 किमी के बजाय 100 किमी अधिसूचित की गई। यह 27-2-2011 को हुआ था।

XXXX XXXX XXXX

8. बिड़ला सीमेंट वर्क्स एक ऐसा मामला था, जिसमें याचिकाकर्ता (अर्थात् बिड़ला सीमेंट वर्क्स) को रेलवे प्राधिकारियों द्वारा जारी दिनांक 12-10-1990 के पत्र के माध्यम से दूरी की गलत गणना पर कथित रूप से अधिक मालभाड़ा वसूले जाने की जानकारी मिली थी। वर्तमान मामले में यह प्राथमिक तथ्य स्पष्ट रूप से अनुपस्थित है। वर्तमान मामले में जो भुगतान किया गया था वह अधिसूचित दूरी के आधार पर निर्धारित दर के अनुसार था, जिसे बाद में हरियाणा के रोहतक जिले के असौदा रेलवे स्टेशन पर टर्मिनल मैकेनिज्म सिस्टम (टीएमएस) की शुरुआत पर एक अन्य अधिसूचना द्वारा सही किया गया था।

9. दूसरी ओर, वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लिमिटेड में, इस न्यायालय ने उक्त रिपोर्ट के पैरा 20 में यह विचार व्यक्त किया कि चूंकि भुगतान किया गया भाड़ा अधिसूचित दरों के अनुसार था, इसलिए मामला अधिक भाड़े का नहीं है। यदि यह न्यायालय पूर्ववर्ती अधिनियम अर्थात् रेलवे अधिनियम, 1890 (अर्थात् धारा 78-बी) में समरूप प्रावधान की व्याख्या पर यही दृष्टिकोण रखता है, तो हम नहीं समझते कि वर्तमान मामले के तथ्यों में, जो काफी हद तक समान हैं, तो हमें इस मामले में कोई अन्य दृष्टिकोण क्यों अपनाना चाहिए।”

(प्रभाव वर्धित)

57. यूनियन ऑफ इंडिया बनाम मिनरल एंटरप्राइजेज (2019) एससीसी ऑनलाइन कर 1971 में, कर्नाटक उच्च न्यायालय एक ऐसे मामले पर विचार कर रहा था जहां दो स्टेशनों के बीच की वास्तविक दूरी रेलवे द्वारा

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

लगाए गए शुल्क से कम थी। उक्त मामले में कर्नाटक उच्च न्यायालय ने माना कि रेलवे द्वारा निर्धारित दूरी से अधिक प्रभार्य दूरी पर वसूला गया अतिरिक्त माल भाड़ा अधिनियम, 1989 की धारा 106 के अर्थ में अधिक प्रभार था। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: -

“3. [...] संक्षेप में बताए गए तथ्य यह हैं कि प्रतिवादी मेसर्स मिनरल एंटरप्राइजेज प्राइवेट लिमिटेड, माल के परिवहन के लिए निर्धारित दरों के अनुसार अम्मासंद्रा से पनमबुरु तक अपीलकर्ता रेलवे के माध्यम से खनिजों का परिवहन कर रहा था। अम्मासंद्रा रेलवे स्टेशन से पनमबुरु तक की दूरी 365 किलोमीटर आंकी गई तथा मालभाड़ा रेलवे द्वारा निर्धारित दर के अनुसार वसूला गया। माल ढुलाई शुल्क माल की लोडिंग और अनलोडिंग के स्थान के बीच की दूरी पर निर्भर था। बाद में, पूछताछ में पता चला कि अम्मासंद्रा रेलवे स्टेशन से पनमबुरु पोस्ट के बीच वास्तविक दूरी केवल 359 किलोमीटर है, न कि 365 किलोमीटर, जैसा कि अपीलकर्ता रेलवे ने शुल्क लिया था। इसलिए, प्रतिवादी कंपनी ने दिनांक 3.10.2006, 5.5.2007 और 20.07.2007 को पत्रों के माध्यम से रेलवे के साथ पत्राचार किया और सुधारात्मक कार्रवाई करने का अनुरोध किया। [...]

XXXX XXXX XXXX

14. यह एक स्वीकृत तथ्य है कि प्रतिवादी कंपनी ने 25.05.2006 से 04.01.2007 तक की अवधि के लिए रेलवे द्वारा निर्धारित दरों पर लौह अयस्क चूर्ण/खनिजों का परिवहन रेलवे के माध्यम से किया था। मुख्य विवाद रेलवे द्वारा दूरी के आधार पर निर्धारित दरों से अधिक वसूले गए मालभाड़े की वापसी के संबंध में था। इस संबंध में प्रतिवादी कंपनी ने वास्तविक दूरी के बारे में स्पष्टीकरण मांगा था, जिसके लिए अपीलकर्ता रेलवे ने जवाब दिया। जैसा कि अभिलेखों से देखा जा सकता है, अम्मासंद्रा से पनमबुरु के बीच वास्तविक दूरी 358 किलोमीटर है, जबकि रेलवे ने दूरी 365 किलोमीटर आंकी थी, लेकिन उन्होंने 360 किलोमीटर से अधिक की दूरी के लिए लागू दरें वसूली हैं। यह एक स्वीकृत तथ्य है कि वास्तविक दूरी के संबंध में स्पष्टीकरण के बाद, रेलवे ने प्रतिवादी कंपनी के अतिरिक्त प्रभारों के संबंध में कुछ दावों का निपटारा कर दिया था, जो सीमा अवधि के भीतर थे। 8,85,000/- रुपये तक के कुछ दावों को इस कारण से खारिज कर दिया गया कि वे समय-सीमा द्वारा वर्जित थे। इन परिस्थितियों में, यह पता लगाना आवश्यक है कि क्या 8,85,000/- रुपए के दावों को अस्वीकार करना उचित था।

XXXX XXXX XXXX

23. अपीलकर्ता रेलवे के विद्वान अधिवक्ता ने बिरला सीमेंट वर्क्स बनाम जी.एम., वेस्टर्न रेलवे और अन्य (1995) 2 एससीसी 493 के मामले में दिए गए निर्णय पर अवलम्ब लिया है, जिसमें माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने निम्नलिखित निर्णय दिया है:

“रेलवे - रेलवे अधिनियम, 1890 - धारा 78 बी - रेलवे दावा न्यायाधिकरण अधिनियम, 1987 - धारा 16 - सीमा - गणना - रेलवे अधिकारियों के पत्र से गलती का पता चलने पर धारा 78-बी के तहत अधिसूचित अतिरिक्त माल की वापसी का दावा वैधानिक समय-

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

सीमा से परे – न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय द्वारा सही माना गया कि यह समय-बाधित है – आगे कहा गया, प्रावधान।

XXX

4. अधिनियम की धारा 78-बी में यह प्रावधान है कि कोई व्यक्ति रेलवे द्वारा ले जाए जाने वाले पशु या माल के संबंध में अधिक प्रभार या अतिरिक्त भुगतान की वापसी का हकदार तब तक नहीं होगा, जब तक कि उसके द्वारा या उसकी ओर से लिखित रूप में उस रेलवे प्रशासन के समक्ष वापसी का दावा प्रस्तुत नहीं किया जाता है, जिसे पशु या माल रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए सौंपा गया था, आदि, पशु या माल के रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए सौंपे जाने की तारीख से छह महीने के भीतर, यह परंतुक इस मामले के तथ्य पर लागू नहीं होता है। अधिक प्रभार भी एक ऐसा प्रभार है जो अधिनियम की धारा 78-बी के अर्थ के अंतर्गत आएगा। चूंकि दावे धारा 78-बी के तहत ही किए गए थे, लेकिन छह महीने से अधिक समय के बाद, धारा में उस प्रावधान के लागू होने से, दावा सीमा द्वारा वर्जित हो जाता है। इसलिए, न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय ने सही निष्कर्ष निकाला है कि याचिकाकर्ता दावा की गई राशि की वापसी का हकदार नहीं है।"

24. उपर्युक्त मामले में याचिकाकर्ता द्वारा उठाया गया मुख्य तर्क यह था कि दावेदार को गलती का पता तब चला जब रेलवे प्राधिकारियों ने अपने पत्र द्वारा पुष्टि की कि उन्होंने दूरी की गलत गणना करके अधिक मालभाड़ा वसूलने में गलती की थी। इस प्रकार, सीमा अवधि गलती का पता चलने की तारीख से चलना शुरू होती है और इसलिए सीमा अधिनियम की धारा 17(i) (सी) के संचालन से बाहर हो जाती है और धारा 78(बी) इस मामले के तथ्यों पर लागू नहीं होती है। लेकिन यह माना गया कि सीमा अधिनियम, 1963 की धारा 17 (i) (सी) केवल सिविल मुकदमे में संस्थित वाद या उस संबंध में किए गए आवेदन पर ही लागू होगी, लेकिन चूंकि न्यायाधिकरण कानून का सृजन है, इसलिए यह सिविल न्यायालय नहीं है और न ही सीमा अधिनियम लागू होता है, भले ही यह माना जा सकता है कि याचिकाकर्ता ने अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान करने में की गई गलती का पता लगा लिया था, सीमा अधिनियम की धारा 17 (i) (सी) के संचालन से सीमा को बचाया नहीं जा सकता है।

25. वर्तमान मामले के तथ्य पूर्वोक्त निर्णय में शामिल तथ्यों के बिल्कुल समान हैं। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने उक्त स्थिति में माना है कि धारा 78(बी) के तहत किए गए दावे समय-सीमा द्वारा वर्जित हैं। ऐसे में, उन पर विचार नहीं किया जा सकता। दावेदार-प्रत्यर्थी के अधिवक्ता द्वारा जिन निर्णयों पर अवलम्ब लिया गया, उनमें उपर्युक्त निर्णय का उल्लेख या विचार नहीं किया गया। न्यायिक प्रणाली के प्रशासन में बाध्यकारी मिसाल का सिद्धांत अत्यंत महत्वपूर्ण है। यह न्यायिक निर्णयों में निश्चितता और स्थिरता लाता है। न्यायिक स्थिरता प्रणाली में विश्वास को बढ़ावा देती है। उपरोक्त निर्णय ((1995) 2 एससीसी 493) में निर्धारित अनुपात इस मामले के तथ्यों पर उपयुक्त रूप से लागू होता है। इस प्रकार, रेलवे अधिनियम की धारा

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

106 (पुराने अधिनियम की धारा 78 (बी)) के मद्देनजर परिसीमा द्वारा वर्जित दावों पर विचार नहीं किया जा सकता है।

(प्रभाव वर्धित)

58. मेसर्स नेशनल एल्युमीनियम कंपनी लिमिटेड बनाम भारत संघ एफएओ संख्या 306/2022 मामले में उड़ीसा उच्च न्यायालय के एक अन्य निर्णय में, माल को लंबे मार्ग से ले जाने के लिए बुक किया गया था और तदनुसार लंबे मार्ग के लिए माल ढुलाई शुल्क लिया गया था। हालाँकि, माल को छोटे रास्ते से भेजा गया। उच्च न्यायालय ने **स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड** (उपरोक्त) पर अवलम्ब लेते हुए, जिसमें समान तथ्य शामिल थे, अवधारित किया कि चूंकि जो शुल्क लिया गया था वह कानून द्वारा निर्धारित था, इसलिए रिफंड अधिक शुल्क के लिए नहीं था, और अधिनियम, 1989 की धारा 106 (3) लागू नहीं होगी। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: –

“8. श्रीमती रथ का तर्क है कि न्यायाधिकरण ने रेलवे द्वारा प्राप्त अतिरिक्त मालभाड़ा की वापसी के दावे को 'अतिरिक्त शुल्क' शब्द से गलत समझा है और इस संबंध में वह एआईआर 1997 उड़ीसा 77 (भारत संघ और अन्य बनाम स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड) में दर्ज इस न्यायालय के निर्णय पर निर्भर हैं।

9. उपर्युक्त मामला इसी तरह के मुद्दों से संबंधित है, जहां सेल ने उप-न्यायाधीश, राउरकेला के समक्ष एक वाद दायर किया था, जिसमें पुराने अधिनियम, अर्थात् भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 से संबंधित युक्तिकरण योजना के तहत रेलवे द्वारा प्राप्त अत्यधिक शुल्क की वापसी के लिए प्रार्थना की गई थी। पुराने अधिनियम की धारा 78-बी, रेलवे अधिनियम, 1989 की वर्तमान धारा 106 के समान है। न्यायालय ने इस मुद्दे पर निर्णय करते हुए कि क्या धारा 78-बी के तहत नोटिस के अभाव में अधिक शुल्क की वापसी का दावा स्वीकार्य है, यह माना है कि यह दावा 'अधिक शुल्क' का नहीं है, केवल इस कारण से कि माल एक विशेष मार्ग से बुक किया गया था और उस दूरी के लिए देय भाड़ा का भुगतान किया गया था। [...]

10. उपर्युक्त के मद्देनजर, 'अधिक प्रभार' से परे अतिरिक्त मालभाड़ा प्रभार की वापसी के दावे पर विचार करने के लिए कोई दूसरी राय नहीं दी जा सकती है और रेलवे अधिनियम की धारा 106 के तहत कोई पूर्व सूचना भेजने की आवश्यकता नहीं है। सुनवाई के दौरान श्रीमती रथ द्वारा प्रस्तुत किए गए निवेदनों के अनुसार, निर्विवाद रूप से, नाल्को द्वारा ऐसा कोई नोटिस नहीं भेजा गया है तथा स्वीकृत तथ्य यह है कि रेलवे से ऐसी राशि की वापसी की मांग करते हुए नाल्को द्वारा कई सूचनाएं उन पत्रों में भेजी गई हैं, जो दावा आवेदन के साथ संलग्न हैं, जैसा कि सुनवाई के दौरान प्रस्तुत दावा आवेदन की प्रति से देखा जा सकता है। इसलिए, धारा 106 के तहत नोटिस की आवश्यकता पर वर्तमान मामले के तथ्यों पर आगे कोई चर्चा की आवश्यकता नहीं है।”

(प्रभाव वर्धित)

59. उपरोक्त से यह समझा जा सकता है कि इस न्यायालय के साथ-साथ विभिन्न उच्च न्यायालयों ने लगातार यह माना है कि अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) की कठोरता केवल तभी लागू होगी जब दावा 'अधिक अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

प्रभार' की वापसी के लिए हो। जहां रिफंड का दावा 'अधिक प्रभार' के अलावा किसी अन्य चीज के लिए है, वहां अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) लागू नहीं होगी, और दावे की कोई सूचना आवश्यक नहीं है।

b. 'अधिक प्रभार' और 'अवैध प्रभार' की अवधारणा

60. जहां तक 'अधिक प्रभार' का सवाल है, इस न्यायालय और विभिन्न उच्च न्यायालयों ने लगातार माना है कि 'अधिक प्रभार' वह राशि है जो कानून के अनुसार देय राशि से अधिक या अधिक वसूली जाती है। जबकि अवैध शुल्क वह राशि है जो कानून में अनुचित है।

61. चूंकि दोनों अभिव्यक्तियों; "अधिक प्रभार" और "अवैध प्रभार" के शब्दकोषीय अर्थ में अंतर्निहित अंतर उपसर्ग "अधिक" और "अवैध" का है, जो "प्रभार" शब्द के साथ संयोजन में प्रयोग किया जाता है, इसलिए पहले "प्रभार" शब्द का अर्थ समझना उचित होगा।

(i) "प्रभार"

पी रामनाथ अय्यर की 'द लॉ लेक्सिकन' (खंड I, 6 वां संस्करण, 2019 पृष्ठ 886) में "प्रभार" को इस प्रकार परिभाषित किया गया है:—

"यह प्रदान की गई सेवाओं के लिए अपेक्षित या मांगी गई कीमत है।"

(प्रभाव वर्धित)

एल.पी. सिंह और पी.के. मजूमदार की 'न्यायिक शब्दकोश' (द्वितीय संस्करण, 2005, पृष्ठ 460) में 'प्रभार' को इस प्रकार परिभाषित किया गया है:—

"सार्वजनिक अधिकारियों की सेवाओं के लिए या सरकार के नियंत्रण में किसी विशेषाधिकार के उपयोग के लिए कानून द्वारा निर्धारित कोई राशि"

(प्रभाव वर्धित)

हेनरी कैंपबेल ब्लैक ने 'ब्लैक्स लॉ डिक्शनरी' (चौथा संस्करण, 1968 पृष्ठ 295) में "प्रभार्य" को इस प्रकार परिभाषित किया है:—

"ऐसा कुछ जिस पर आरोप लगाया जा सकता है या लगाया जा सकता है।"

(प्रभाव वर्धित)

(ii) "अधिक"

उपसर्ग के रूप में "ओवर" शब्द को एल.पी. सिंह और पी.के. मजूमदार के 'न्यायिक शब्दकोष' (द्वितीय संस्करण, 2005 पृष्ठ 996) में निम्नानुसार परिभाषित किया गया है: —

"अत्यधिक या किसी सहमत या वांछनीय सीमा से परे।"

(प्रभाव वर्धित)

पी रामनाथ अय्यर की 'द लॉ लेक्सिकन' (खंड III, 6 वां संस्करण, 2019, पृष्ठ 3990) में कहा गया है कि उपसर्ग के रूप में "ओवर" कुछ दर्शाता है: —

"कुछ अत्यधिक या अधिक"

(प्रभाव वर्धित)

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

हेनरी कैंपबेल ब्लैक ने 'ब्लैक्स लॉ डिक्शनरी' (चौथा संस्करण, 1968, पृष्ठ 1256) में इसे इस प्रकार परिभाषित किया है: -

“इससे अधिक या अधिक”

(प्रभाव वर्धित)

(iii) “अवैध”

जबकि “अवैध” शब्द को हेनरी कैंपबेल ब्लैक ने 'ब्लैक लॉ डिक्शनरी' (चौथा संस्करण, 1968 पृष्ठ 882 पर) में कुछ इस प्रकार परिभाषित किया है: -

“कानून द्वारा अधिकृत नहीं या कानून के विपरीत या गैरकानूनी” या “ऐसा कुछ जिसमें कानून का अधिकार या समर्थन नहीं है”

(प्रभाव वर्धित)

पी रामनाथ अय्यर की 'द लॉ लेक्सिकन' (खंड II, 6वां संस्करण, 2019 पृष्ठ 2605) इसे इस प्रकार परिभाषित करती है:-

“कुछ ऐसा जो कानून के विरुद्ध है” या “कुछ ऐसा जो कानून के विपरीत है या कानून द्वारा निषिद्ध है”

(प्रभाव वर्धित)

एल.पी. सिंह और पी.के. मजूमदार की 'न्यायिक शब्दकोश' (द्वितीय संस्करण, 2005, पृष्ठ 749) में इसे इस प्रकार परिभाषित किया गया है: -

“ऐसा कुछ जो कानून द्वारा निषिद्ध है”

(प्रभाव वर्धित)

62. इस प्रकार, अपने स्पष्ट अर्थ में, “सक्षम” और “कानून द्वारा लगाया गया” शब्दों का प्रयोग यह दर्शाता है कि “प्रभार” शब्द का अर्थ कुछ ऐसा है जो कानून की दृष्टि में अनुमेय और देय है, और इसलिए “अतिभार” शब्द जो “अधिक” और “प्रभार” का संयोजन है, का अर्थ कानून की दृष्टि में देय से अधिक या परे कुछ होगा। उसी तरह, “अवैध आरोप” का अर्थ होगा ऐसा आरोप जो कानून के विपरीत हो या जिसमें कानून का अधिकार न हो या सरल शब्दों में कहें तो गैरकानूनी हो।

63. एल.पी. सिंह और पी.के. मजूमदार की 'न्यायिक शब्दकोश' (द्वितीय संस्करण, 2005, पृष्ठ 888) अधिनियम, 1989 की धारा 106 के संदर्भ में 'अधिक प्रभार' को इस प्रकार परिभाषित करती है: -

“अभिव्यक्तियाँ “प्रभार” और “अधिक प्रभार” का उचित उपयोग केवल देयता की वास्तविक मात्रा के संदर्भ में किया जाता है, और उन्हें प्रभारों की दरों से संबंधित करने के लिए लागू नहीं किया जा सकता है। यदि रेलवे उचित दर से अधिक दर लागू करता है तो अधिक प्रभार लगेगा और वहां भी अधिक प्रभार लग सकता है, जहां ऐसी दर पर भी, जिस पर स्वयं आपत्ति नहीं की जा सकती, रेलवे द्वारा अत्यधिक देयता थोपी जाती है। अधिक शुल्क की अभिव्यक्ति को केवल पूर्व प्रकार के मामलों तक सीमित करना संभव नहीं है, जहां रेलवे कानून द्वारा अनुमत दर से अधिक दर लागू करता है।”

(प्रभाव वर्धित)

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

64. इस प्रकार, अधिनियम, 1989 की धारा 106 उप-धारा (3) के संदर्भ में, "अतिरिक्त प्रभार" वह राशि होगी जो कानून द्वारा देय/कानून द्वारा अपेक्षित राशि से अधिक या उससे अधिक भुगतान की गई हो। यह केवल देयता की वास्तविक मात्रा से संबंधित है। इसके अलावा, केवल इसलिए कि गलत या बल्कि उच्च स्लैब-दर लागू की गई है, इसे अवैध शुल्क नहीं माना जाएगा, जब तक कि शुल्क स्वयं आपत्ति योग्य न हो, अर्थात् गलत न हो।

65. यह ध्यान रखना उचित है कि "कानून द्वारा देय" शब्द को "कानून द्वारा अनुमेय" शब्द के साथ नहीं जोड़ा जाना चाहिए, ऐसा इसलिए है क्योंकि यद्यपि कानून द्वारा अपेक्षित राशि से अधिक भुगतान किया जा सकता है, फिर भी यह किसी भी तरह से स्वचालित रूप से "अतिरिक्त शुल्क" नहीं बन जाएगा। जैसा कि ऊपर कहा गया है, यह बात इस तथ्य से और पुष्ट होती है कि, "प्रभार" का अर्थ ऐसी चीज है जिसका भुगतान करना आवश्यक है या जिसकी मांग की जाती है।

66. उदाहरण के लिए; मान लीजिए कि 'ए' ने रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए कुछ सामान बुक किया, और रेलवे ने 'ए' से माल के लिए लोडिंग शुल्क लिया, भले ही इसमें माल की कोई लोडिंग शामिल नहीं थी। यहां, हालांकि कानून रेलवे को लोडिंग शुल्क लगाने की अनुमति देता है, यानी, लोडिंग शुल्क कानून द्वारा स्वीकार्य हैं, और भले ही लोडिंग शुल्क के लिए 'ए' द्वारा भुगतान की गई राशि को आवश्यकता से अधिक कहा जा सकता है (यानी, शून्य लोडिंग शुल्क से अधिक क्योंकि कोई लोडिंग शामिल नहीं थी), यह एक "अधिक प्रभार" नहीं होगा, लेकिन एक "अवैध प्रभार" होगा।

67. हम ऐसा इसलिए कह रहे हैं क्योंकि मूल प्रभार या दूसरे शब्दों में प्रभार का प्रकार या आधार अर्थात् लोडिंग प्रभार का भुगतान करना आवश्यक नहीं था। इस प्रकार, जब शुल्क का मूल आधार या प्रकार कानून के अनुसार देय नहीं था, तो उसके संबंध में एकत्र की गई कोई भी राशि अधिक शुल्क नहीं होगी, बल्कि एक अवैध शुल्क होगी। चूंकि शुल्क का मूल प्रकार कानून के अनुसार देय होना आवश्यक नहीं था।

68. इसके विपरीत, उदाहरण के लिए, मान लीजिए 'ए' ने फिर से रेलवे द्वारा ले जाने के लिए कुछ सामान बुक किया, और रेलवे ने माल के लिए 'ए' से लोडिंग शुल्क लिया, और इस बार माल की लोडिंग खेप में शामिल थी, लेकिन रेलवे ने गलती से 'ए' से लोडिंग शुल्क के रूप में लागू दर से 100 रुपये अधिक वसूल लिया।

69. एक अन्य उदाहरण के लिए, मान लीजिए कि 'A' ने रेलवे द्वारा लौह अयस्क की ढुलाई के लिए बुकिंग कराई, तथापि, लोहे के लिए लागू दर के स्थान पर, रेलवे ने गलती से 'A' से इस्पात के लिए शुल्क ले लिया। अब, जो दर स्टील के लिए लागू है, वह कानून द्वारा अनुमेय है, लेकिन चूंकि यहां लोहा ले जाया जा रहा था, इसलिए स्टील के लिए लागू दर, हालांकि कानून द्वारा अनुमेय है, कानून द्वारा देय नहीं है, क्योंकि खेप स्टील के लिए नहीं थी। इस प्रकार, यद्यपि भुगतान की गई कोई भी राशि अपेक्षित राशि से अधिक है, तथा जिस प्रभार के लिए भुगतान किया गया वह भी कानून द्वारा अनुमेय था, फिर भी यह नहीं कहा जा सकता कि राशि कानून द्वारा देय राशि से अधिक भुगतान की गई है।

70. इस प्रकार, किसी अतिरिक्त राशि को "अधिक प्रभार" कहने के लिए भुगतान की गई राशि का मूल प्रभार के समान चरित्र होना चाहिए, या प्रभार की उसी श्रेणी से संबंधित होना चाहिए जो कानून द्वारा देय थी या भुगतान करने की आवश्यकता थी। जबकि, अवैध प्रभार के लिए, राशि कानून द्वारा देय नहीं होनी चाहिए।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

71. 'अधिक प्रभार' और 'अवैध प्रभार' के बीच एक और बहुत ही सूक्ष्म लेकिन प्रासंगिक अंतर यह है कि, 'अधिक प्रभार' आम तौर पर इसमें शामिल विशिष्ट पक्षों और उसके विशिष्ट तथ्यों के बीच होता है। जबकि 'अवैध प्रभार' सभी के लिए अवैध है, चाहे पक्ष या तथ्य कुछ भी हों।

72. उदाहरण के लिए, मान लीजिए कि 'A' ने रेलवे द्वारा ले जाए जाने के लिए 10 बक्से बुक किए, तथापि, उससे गलती से 12 बक्सों का किराया ले लिया गया। यहां 10 के बजाय 12 बक्सों के लिए जो अतिरिक्त राशि वसूली गई है, वह केवल 'A' के लिए इन विशिष्ट तथ्यों के आधार पर अधिक शुल्क है। यदि 'बी' रेलवे द्वारा ले जाए जाने वाले 12 बक्से बुक करता है, तो उक्त प्रभार जो 'ए' के तहत अधिक प्रभार था, वह 'बी' के तहत अधिक प्रभार नहीं होगा। इस मामले में, भले ही 'ए' किसी अन्य खेप में 12 बक्से बुक करता है और उससे 12 बक्सों के लिए शुल्क लिया जाता है, तो यह अधिक शुल्क नहीं माना जाएगा। यह कोई अवैधानिक शुल्क नहीं होगा, क्योंकि रेलवे द्वारा 12 बक्सों के लिए शुल्क लगाना अवैधानिक नहीं है (जब भी कोई माल 12 बक्सों के लिए बुक किया जाता है, तो रेलवे वह शुल्क लगा सकता है), बल्कि 12 बक्सों के लिए शुल्क लगाना गलत है, जबकि वास्तव में केवल 10 बक्से ही ले जाए गए थे। यहां, वसूल की गई राशि अधिक है या नहीं, यह मुख्य रूप से विशिष्ट तथ्यों पर निर्भर करता है, विशेष रूप से परिवहन के लिए बुक किए जा रहे बक्सों की संख्या पर। इस प्रकार, यह सुरक्षित रूप से कहा जा सकता है कि अधिक प्रभार के मामले में, मुद्दा "चार्जिंग" में निहित है, जबकि अवैध शुल्क के मामले में, मुद्दा "प्रभार" में ही निहित है।

73. इसके विपरीत, उदाहरण के लिए मान लीजिए कि किसी विशेष मार्ग के लिए कानून के अनुसार प्रभार्य दूरी 100 किमी. थी, लेकिन रेलवे ने अपनी स्थानीय दर सूची में गलत तरीके से प्रभार्य दूरी 120 किमी. दर्शा दी। अब 'ए' लौह अयस्क की खेप बुक करता है और 'बी' समान 120 किमी. की दूरी के लिए इस्पात की खेप बुक करता है। चाहे माल का प्रकार कुछ भी हो या ले जाए जा रहे माल की मात्रा कुछ भी हो या माल किसके द्वारा बुक किया गया हो, 120 किमी. की इस गलत प्रभार्य दूरी के संबंध में ली गई कोई भी राशि अवैध प्रभार है। यहां अवैध प्रभार के रूप में लगाई गई राशि या तो विशिष्ट तथ्यों या उसके पक्षों पर निर्भर नहीं है, प्रभार केवल इसलिए अवैध है क्योंकि प्रभार ही, अर्थात् 120 किमी. की प्रभार्य दूरी कानून का उल्लंघन है।

74. अधिक प्रभार प्रभावी रूप से देय राशि की मात्रा में त्रुटि से संबंधित होता है, जबकि अवैध प्रभार केवल इस बात से संबंधित होता है कि क्या कोई विशेष वस्तु कानून के अनुसार/कानून के अनुरूप देय थी या नहीं।

75. एक अन्य पहलू जो दोनों को अलग करता है वह यह है कि, 'अधिक प्रभार' अक्सर लिपिकीय गलती या किसी विशेष मामले में कानून की गलत व्याख्या या गलत प्रयोग के कारण उत्पन्न होता है, जबकि 'अवैध प्रभार' प्रत्यक्ष त्रुटि या प्रभार में अंतर्निहित त्रुटि अर्थात्, कानून और निष्पक्ष व्यवहार के सिद्धांतों का उल्लंघन से उत्पन्न होता है।

76. वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स (उपरोक्त) में, संबंधित रेलवे जोन, माल प्राप्तकर्ताओं को कोई टेलीस्कोपिक लाभ दिए बिना एक निश्चित दर पर माल ढुलाई वसूल रहा था, जो अन्य रेलवे जोन प्रदान कर रहे थे। दूरदर्शी लाभ से इनकार करना अनुचित, मनमाना और निष्पक्षता के विरुद्ध पाया गया। इस प्रकार, इस न्यायालय ने इसे अवैध माना, भले ही उक्त शुल्क अधिसूचित दर के अनुसार देय था।

77. उदाहरण के लिए, मान लीजिए कि किसी विशेष मार्ग के लिए संबंधित क्षेत्रीय रेलवे प्राधिकरण द्वारा मापी गई प्रभार्य दूरी 100 किमी. है। हालांकि, स्टेशन मास्टर ने स्थानीय दूरी तालिका बनाते समय लिपिकीय गलती के

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

कारण उक्त दूरी 110 किमी. दर्ज कर दी। इस प्रकार, तालिका में वास्तविक प्रभार्य दूरी दर्शाने में त्रुटि के कारण, उक्त मार्ग के लिए मालभाड़ा 110 किमी के लिए प्रभार्य हो जाता है। यद्यपि यहां गलती लिपिकीय है, तथापि ऐसी गलती के कारण स्थानीय दूरी तालिका में अंतर्निहित त्रुटि आ गई है। इस प्रकार, अधिसूचित दर एक अवैध शुल्क होगी न कि कोई अधिक शुल्क। ऐसा इसलिए है क्योंकि यहां त्रुटि उस शुल्क के मूल तत्व या उत्पत्ति में निहित है जिसे अधिसूचित किया गया था, अर्थात् वह शुल्क जिसे कानून द्वारा स्वीकृत और लगाए जाने की अनुमति है, लेकिन कानून के उल्लंघन में यानी क्षेत्रीय प्राधिकरण की गणना के उल्लंघन में।

78. हम इस तथ्य से अवगत हैं कि इस न्यायालय ने **राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (उपरोक्त)** में धारा 106(3) के तहत दावा समय-बाधित होने के बावजूद कानून के गलत प्रयोग द्वारा वसूले गए अतिरिक्त माल भाड़े की वापसी का निर्देश दिया था, हालाँकि बारीकी से पढ़ने पर पता चलता है कि मामले के विशिष्ट तथ्यों और परिस्थितियों को देखते हुए धन वापसी का निर्देश दिया गया था। वैसे भी, न्यायालय ने उक्त निर्णय में रिफंड का निर्देश देते समय धारा 106(3) के तहत प्रतिबंध या अतिरिक्त भाड़ा 'ओवरचार्ज' होगा या नहीं, इस पर ध्यान नहीं दिया। फिर भी, 'अतिरिक्त शुल्क' और 'अवैध शुल्क' के बीच अंतर को इस न्यायालय ने **वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स (उपरोक्त)** और **हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन (उपरोक्त)** में अपने बाद के निर्णयों में स्वीकार किया है, इसलिए, हमें **राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड (उपरोक्त)** के निर्णय पर आगे विस्तार से विचार करने की आवश्यकता नहीं है।

79. इसके अलावा, कानून के अनुसार देय राशि से अधिक भुगतान की गई राशि को उस तारीख को 'अधिक प्रभार' का स्वरूप ग्रहण करना चाहिए, जब भुगतान किया गया था या जब प्रभार लगाया गया था। इसे विस्तार से समझाने के लिए हम **सुरेश कुमार बनाम कलकत्ता बंदरगाह के न्यासी बोर्ड (1988) एससीसी ऑनलाइन काल 420** में कलकत्ता उच्च न्यायालय के निर्णय का संदर्भ ले सकते हैं।

79.1 उक्त निर्णय में, मुद्दा प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 (संक्षेप में, **"बंदरगाह अधिनियम"**) की धारा 55 के प्रावधान से संबंधित था, जो अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अनुरूप है, क्योंकि दोनों प्रावधानों में यह प्रावधान है कि 'अधिक प्रभार' की वापसी के दावे के लिए भुगतान की तारीख से 6 महीने के भीतर दावे की सूचना दी जानी चाहिए।

79.2 **सुरेश कुमार (उपरोक्त)** के तथ्य इस प्रकार थे: कस्टम क्लियरेंस में देरी हुई, जिसके कारण माल को बंदरगाह पर रखना पड़ा। इस कारण माल पर भारी विलंब शुल्क लगा। याचिकाकर्ता ने कस्टम अधिकारियों से अनुरोध किया कि चूंकि देरी उसकी अपनी गलती के कारण नहीं हुई, इसलिए उसे विलंब शुल्क के लिए छूट प्रमाणपत्र जारी किया जाए। इस अवधि के दौरान, चूंकि माल पर विलंब शुल्क लगना जारी रहा, इसलिए याचिकाकर्ता ने विरोध के तहत इसका भुगतान किया। उक्त शुल्कों के भुगतान के बाद, उन्हें छूट प्रमाण पत्र जारी किए गए, जिसके तहत विलंब शुल्क का एक हिस्सा माफ कर दिया गया। तदनुसार, धन वापसी का दावा किया गया, तथापि बंदरगाह अधिनियम की धारा 55 के अनुसार समय बीत जाने के कारण इसे अस्वीकार कर दिया गया।

79.3 कलकत्ता उच्च न्यायालय ने कहा कि यद्यपि यह मूलतः अतिरिक्त प्रभार की वापसी थी, क्योंकि छूट प्रमाण-पत्र के आधार पर कानून द्वारा अपेक्षित राशि से अधिक राशि का भुगतान किया गया था, तथापि यह बंदरगाह अधिनियम की धारा 55 के अंतर्गत नहीं आएगा, क्योंकि अतिरिक्त राशि ने केवल अतिरिक्त प्रभार का

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

स्वरूप ग्रहण किया, भुगतान की तिथि के बाद, जब छूट प्रमाण-पत्र जारी किए गए थे। उच्च न्यायालय ने माना कि बंदरगाह अधिनियम की धारा 55 के तहत समय-अवधि केवल उस मामले पर लागू होगी जहां भुगतान और अधिक शुल्क एक साथ होंगे, यानी भुगतान की तिथि पर प्रचलित तथ्यों और परिस्थितियों के आधार पर, राशि अधिक शुल्क होनी चाहिए। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं:-

“5. सभी सीमा शुल्क औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद उक्त माल को जारी करने में अत्यधिक देरी के कारण, उक्त माल पर भारी विलंब शुल्क लगाया गया। तदनुसार, याचिकाकर्ता ने सीमा शुल्क औपचारिकताओं के पूरा होने तक उक्त माल के भंडारण की अनुमति देने के लिए सीमा शुल्क अधिकारियों के समक्ष प्रतिनिधित्व किया। [...]

7. सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा उक्त माल की निकासी में की गई उपरोक्त देरी के कारण, याचिकाकर्ता की कोई गलती न होने के बावजूद उक्त माल पर भारी विलंब शुल्क लगा दिया गया। इन परिस्थितियों में, याचिकाकर्ता ने सीमा शुल्क प्राधिकारियों के समक्ष आवश्यक घाट किराया छूट प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रार्थना की, ताकि याचिकाकर्ता बंदरगाह प्राधिकारियों से विलंब शुल्क का भुगतान किए बिना माल की निकासी कर सके। 25 मार्च, 1985 के आसपास कई अनुस्मारक भेजने के बाद सीमा शुल्क अधिकारियों ने याचिकाकर्ता को 23 मार्च, 1985 की तारीख का घाट किराया छूट प्रमाणपत्र सौंपा, जिसमें हिरासत की अवधि का हिस्सा शामिल था, अर्थात् 28 नवंबर, 1984 से 1 मार्च, 1985 तक पोत "बतारा दुआ" से आए माल के संबंध में और 22 जनवरी, 1985 से 1 मार्च, 1985 तक पोत "विश्व यश" से आए माल के संबंध में।

8. इसके बाद याचिकाकर्ता ने सीमा शुल्क अधिकारियों से पुनः निरोध की पूरी अवधि अर्थात् 25 मार्च, 1985 तक के लिए घाट किराया छूट प्रमाणपत्र जारी करने का अनुरोध किया। तथापि, इस बीच, चूंकि माल पर विलंब शुल्क लगना जारी था, इसलिए याचिकाकर्ता के पास बंदरगाह प्राधिकारियों को विरोध स्वरूप विलंब शुल्क का भुगतान करने तथा उक्त माल की निकासी लेने के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं था। उक्त खेपों के संबंध में, याचिकाकर्ता ने पोत "बतारा दुआ" के संबंध में 28 नवंबर, 1984 से 25 मार्च, 1985 की अवधि के लिए और पोत "विश्व यश" के संबंध में 15 जनवरी, 1985 से 25 मार्च, 1985 की अवधि के लिए कथित विलंब शुल्क के रूप में कुल 8,43,995 रुपये का भुगतान किया।

9. इसके बाद, दिनांक 3 फरवरी, 1986 को या उसके आसपास सीमा शुल्क प्राधिकारियों ने उक्त माल के संबंध में 2 मार्च, 1985 से 25 मार्च, 1985 तक की अप्राप्त अवधि के लिए एक और घाट किराया छूट प्रमाणपत्र जारी किया।

10. परिसर में, दिनांक 15 फरवरी, 1986 के एक पत्र द्वारा, याचिकाकर्ता ने वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी, डाक और रेलवे लेखा परीक्षा अनुभाग, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट के समक्ष एक आवेदन दायर किया, जिसमें पोर्ट ट्रस्ट अधिकारियों द्वारा विलंब शुल्क लगाने और वसूलने के लिए जारी किए गए बिल और साथ ही उक्त घाट किराया छूट प्रमाण पत्र भी संलग्न थे। उक्त आवेदन के माध्यम से याचिकाकर्ता ने कथित विलंब शुल्क/घाट किराया

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

प्रभार के रूप में उसके द्वारा भुगतान की गई 8,43,995 रुपये की राशि की वापसी का दावा किया। याचिकाकर्ता ने वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित किया कि उक्त घाट किराया छूट प्रमाण पत्र के मद्देनजर याचिकाकर्ता को उक्त विलंब शुल्क/घाट किराया प्रभार के भुगतान के लिए उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता था।

11. मार्च 1986 में या उसके आसपास याचिकाकर्ता के प्रतिनिधि को वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा जारी दिनांक 22 फरवरी, 1986 का एक कथित संचार प्राप्त हुआ, जिसके द्वारा याचिकाकर्ता को सूचित किया गया था कि याचिकाकर्ता को "कोई धन वापसी देय नहीं है" क्योंकि सभी दावे "प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 55 के अनुसार समय-बाधित थे"।

14. यह भी तर्क दिया गया है कि याचिकाकर्ता को प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 55 के तहत निर्धारित समय सीमा के भीतर धन वापसी का दावा प्रस्तुत करना चाहिए था, लेकिन याचिकाकर्ता ने धन वापसी का दावा 26 मार्च, 1985 और 27 मार्च, 1985 को प्रस्तुत किया। याचिकाकर्ता का धन वापसी का दावा वैधानिक रूप से समय-बाधित है।

15. तर्क यह है कि उक्त माल की डिलीवरी लेते समय याचिकाकर्ता ने बंदरगाह शुल्क, अर्थात् घाट किराया और विलंब शुल्क का भुगतान किया और 2 मार्च, 1985 और 25 मार्च, 1985 के बीच की अवधि को कवर करने वाले सीमा शुल्क प्राधिकरण से कलकत्ता बंदरगाह के संबंधित शेड को कोई प्रमाण पत्र प्रस्तुत नहीं किया, ताकि वह दरों के पैमाने के अनुसार किसी भी किराया शुल्क पर रियायत प्राप्त करने में सक्षम हो सके। बंदरगाह किराया और विलंब शुल्क का पूरा भुगतान कर दिया गया था और वापसी के लिए घाटशुल्क छूट प्रमाणपत्र बाद में प्रस्तुत किया गया था। पोर्ट ट्रस्ट की अभिरक्षा से कार्गो की सुपुर्दगी लेते समय पोर्ट ट्रस्ट को किया गया भुगतान अतिरिक्त प्रभार था, जिसके लिए उक्त अधिनियम की धारा 55 में निर्धारित समय के भीतर दावा प्रस्तुत किया जाना चाहिए था।

16. पहला सवाल जो निर्धारित करने की मांग करता है वह यह है कि क्या मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट, 1963 की धारा 55 इस मामले के तथ्यों और परिस्थितियों पर लागू होती है। धारा 55 में निम्नलिखित प्रावधान है:

“कोई भी व्यक्ति बोर्ड द्वारा लगाए गए अतिरिक्त शुल्क की वापसी का हकदार तब तक नहीं होगा जब तक कि उसके द्वारा या उसकी ओर से बोर्ड के समक्ष वापसी का दावा लिखित रूप में भुगतान की तारीख से छह महीने के भीतर सभी प्रासंगिक दस्तावेजों द्वारा समर्थित नहीं किया जाता है। बशर्ते कि बोर्ड किसी भी समय अपनी इच्छा से अपने बिलों में किए गए अधिक प्रभार को माफ कर सकता है।”

17. याचिकाकर्ता के विद्वान अधिवक्ता द्वारा यह तर्क दिया गया है कि वर्तमान मामले में पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकारियों द्वारा कोई "अधिक शुल्क" नहीं लिया जा रहा है या नहीं लिया जा सकता है। घाट किराया छूट प्रमाण पत्र के अभाव में, पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकारियों ने विषयगत वस्तुओं के संबंध में देय घाट किराया वसूलने की मांग की थी। उक्त घाट किराया छूट प्रमाण पत्र के मद्देनजर

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

याचिकाकर्ता द्वारा कोई घाट किराया देय नहीं है और/या याचिकाकर्ता से पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकारियों द्वारा वसूला जाने योग्य नहीं है। इस प्रकार उक्त माल के संबंध में घाट किराये की सम्पूर्ण वसूली विधि के अधिकार के बिना है, क्योंकि उक्त राशि याचिकाकर्ता द्वारा देय ही नहीं है। ऐसी धनराशि की वापसी की मांग उक्त अधिनियम की धारा 55 के दायरे में नहीं आ सकती।

18. इस तर्क में दम है। धारा 55 केवल उस मामले पर लागू होगी जहां भुगतान और अधिक शुल्क एक साथ लिए जाएंगे : दूसरे शब्दों में, भुगतान की तिथि पर विद्यमान तथ्यों और परिस्थितियों के आधार पर, बोर्ड को किराया अधिक लेना चाहिए था। इस मामले में, जिस तिथि को याचिकाकर्ता द्वारा भुगतान किया गया था, उस दिन भुगतान अधिक मूल्य लेने का स्वरूप ग्रहण नहीं कर सकता था। इसने ऐसा स्वरूप तभी ग्रहण किया जब 3 फरवरी, 1986 को छूट प्रमाणपत्रों का दूसरा सेट जारी किया गया।"

(प्रभाव वर्धित)

80. अधिनियम, 1989 की धारा 106 की उपधारा (3) में विशेष रूप से "भुगतान किया गया" और "भुगतान की तिथि" शब्दों का प्रयोग किया गया है। यह स्पष्ट रूप से उपरोक्त टिप्पणियों को पुष्ट करता है, कि अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अर्थ में किसी राशि को "अधिक प्रभार" कहने के लिए, यह उस तारीख को अधिक प्रभार होना चाहिए, जब ऐसी राशि का भुगतान किया गया था। यदि भुगतान की तिथि को विचाराधीन राशि अधिक प्रभार नहीं थी, तो यह बाद की घटनाओं के हस्तक्षेप के कारण कम से कम अधिनियम, 1989 की धारा 106 के अनुसार अधिक प्रभार नहीं बनेगी।

81. अन्यथा, इससे बहुत ही नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा, जिसके तहत एक विशेष राशि जो भुगतान के समय अधिक प्रभार नहीं थी, लेकिन बाद की घटनाओं के कारण (किसी गलती या परिश्रम की कमी के कारण नहीं) अधिनियम, 1989 की धारा 106 (3) के तहत वैधानिक समय अवधि की समाप्ति के बाद अधिक प्रभार बन जाती है, अर्थात् भुगतान की तारीख से 6 महीने बाद, तब भी उक्त राशि वापस नहीं की जाएगी क्योंकि 6 महीने के भीतर कोई नोटिस नहीं दिया गया था। इस प्रकार, ऐसे मामले में "अधिक प्रभार" की वापसी का दावा असंभवता के कारण समय बाधित हो जाएगा, अर्थात्, समय-अवधि के भीतर नोटिस देना असंभव है, जो नहीं किया जा सकता था, क्योंकि प्रासंगिक समय पर यह अधिक प्रभार नहीं था।

82. यह एक स्थापित कानून है कि किसी कानून या नियम की व्याख्या करते समय न्यायालय को यह ध्यान में रखना चाहिए कि विधायिका का इरादा कोई अनुचित या असंभव कार्य करने का नहीं है। यदि किसी नियम के पालन से कोई विसंगति या स्पष्ट अन्याय होता है, तो न्यायालय हस्तक्षेप कर सकता है। एक कानून या नियम सामान्यतः सुविधा, तर्क के अनुकूल होना चाहिए तथा जहां तक संभव हो, सभी के साथ न्याय करना चाहिए। एक कानून/नियम इस अर्थ में लाभकारी होना चाहिए कि वह शरारत को दबाए और उपचार को आगे बढ़ाए। किसी नियम की व्याख्या करते समय, किसी भी प्रावधान की तर्कसंगतता या अनुचितता को ध्यान में रखना उचित है। किसी भी कानून/नियम में घोर मूर्खता से सदैव बचना चाहिए। 'उचित' का अर्थ है 'तर्कसंगत', जो तर्क के अनुसार हो, न कि 'अत्यधिक' या 'असंयमित'।

83. इस प्रकार, उपर्युक्त दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए, और अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) में प्रयुक्त विशिष्ट भाषा, विशेष रूप से शब्द "भुगतान किया गया" और "भुगतान की तिथि", "भुगतान" और "अधिक

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

शुल्क लेना” के पहलुओं को अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) की कठोरता के अंतर्गत आने के लिए समकालिक होना चाहिए।

84. इस पूर्वोक्त पहलू को हॉफेल्ड के न्यायिक संबंधों के विश्लेषण का उपयोग करके एक दूसरे कोण से देखा जा सकता है। हॉफेल्ड की न्यायिक संबंधों की योजना के अनुसार, एक इकाई को अधिकार प्रदान करने के लिए दूसरे को भी उसी अनुरूप कर्तव्य प्रदान करना आवश्यक है। अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के तहत, अतिरिक्त प्रभार की वापसी की मांग करने का माल प्राप्तकर्ता का अधिकार तभी उत्पन्न होता है जब रेलवे प्रशासन पर ऐसी वापसी प्रदान करने का एक समतुल्य कर्तव्य होता है, अर्थात्, जब दावे की सूचना वैधानिक अवधि के भीतर दी जाती है। धन वापसी की मांग करने के लिए, प्राप्तकर्ता को कुछ पूर्व शर्तों को पूरा करना होगा, तभी यह अधिकार अर्जित माना जा सकता है, अर्थात्: -

क) कंसाइनर द्वारा रेलवे प्रशासन को अधिक प्रभार का भुगतान किया गया है।

ख) कंसाइनर द्वारा रेलवे प्रशासन को एक नोटिस भेजा गया है, जिसे अधिक प्रभार का भुगतान किया गया है।

ग) प्रेषक ने ऐसे भुगतान की तारीख से या गंतव्य स्टेशन पर ऐसे माल की डिलीवरी की तारीख से, जो भी बाद में हो, छह महीने के भीतर उक्त नोटिस तामील कर दिया है।

84.1 इस प्रकार, एक बार जब उपर्युक्त शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो प्राप्तकर्ता के “वापसी पाने के अधिकार” को रेलवे प्रशासन के “वापसी देने के कर्तव्य” के साथ कानूनी रूप से सहसम्बन्धित कहा जा सकता है।

85. अब धन वापसी के लिए दावे की सूचना देने का प्राप्तकर्ता का कर्तव्य केवल तभी उत्पन्न होगा जब राशि वैधानिक समयावधि के भीतर अधिक प्रभारित थी, यदि ऐसा नहीं है, तो यह नहीं कहा जा सकता कि दावे की सूचना देने का कोई कर्तव्य था।

86. इस प्रकार, यदि भुगतान की तिथि पर राशि अधिक प्रभारित नहीं थी, तो न तो धारा 106(3) के अनुसार वापसी का दावा करने का अधिकार उत्पन्न होता है और न ही तदनुरूप कर्तव्य अर्थात् न तो अधिकार और न ही कर्तव्य को भुगतान की तिथि पर उत्पन्न हुआ कहा जा सकता है। अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अनुसार धन वापसी का दावा करने का अधिकार और धन वापसी का कर्तव्य, दोनों ही तालमेल के साथ उत्पन्न होने चाहिए (प्रभावी)। यह कहना अतिशयोक्ति होगी कि, हालांकि धारा 106(3) के अनुसार कोई अधिक प्रभार नहीं लगाया गया, तथापि जब राशि वास्तव में अधिक प्रभार बन गई, तो वापसी की मांग करने का कर्तव्य केवल अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अनुसार होगा।

87. उदाहरण के लिए, मान लीजिए कि माल बुक किया गया और 100 रुपये प्रति किलोमीटर की दर से भाड़ा लिया गया, और तदनुसार भाड़े का भुगतान किया गया। इसके सात महीने बाद रेलवे ने नीतिगत तौर पर इसे पूर्वव्यापी प्रभाव से घटाकर 50 रुपये प्रति किलोमीटर करने का निर्णय लिया। अब यद्यपि यह कटौती पूर्वव्यापी प्रभाव से की जा रही है, लेकिन भुगतान किए जाने के 7 महीने बाद इसकी सूचना दी गई है, तथा इसके अलावा, यह एक अतिरिक्त प्रभार है (क्योंकि देय राशि से 50 रुपए अधिक का भुगतान किया गया है), तो इसका अर्थ यह नहीं है कि अतिरिक्त राशि की वापसी प्राप्त करने के लिए, अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अनुसार, भुगतान किए जाने के 6 महीने के भीतर नोटिस दिया जाना चाहिए था। ऐसा मामला, यद्यपि अधिक प्रभार का है, परन्तु अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अर्थ में अधिक प्रभार का नहीं कहा जा सकता, अतः ऐसे मामलों में दावे की सूचना की आवश्यकता नहीं होगी।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

88. एक अन्य विशेष पहलू जिसे ध्यान में रखना चाहिए, वह यह है कि वह अनुवर्ती घटना जो किसी विशेष शुल्क को अधिक शुल्क बनाती है, भुगतान की तिथि के बाद घटित होनी चाहिए। उदाहरण के लिए, मान लीजिए कि ले जाए जा रहे माल पर गलती से 50 रुपये के स्थान पर 100 रुपये किराया वसूला गया। अब यह पहलू भुगतान की तारीख के 6 महीने बाद पक्षकारों के ज्ञान में आता है। इसका अर्थ यह नहीं है कि जिस समय माल भाड़े का भुगतान किया जा रहा था, उस समय यह अधिक प्रभार नहीं था, क्योंकि अतिरिक्त राशि भुगतान की तिथि पर की गई गलती के कारण वसूली गई थी, भले ही बाद में इसकी जानकारी न हो। यह नहीं कहा जा सकता कि किसी वास्तविक गलती के कारण किसी भी पक्ष को यह नहीं लगा कि यह अधिक शुल्क है। बिरला सीमेंट वर्क्स (उपरोक्त) में इस न्यायालय के निर्णय से यह बात पुष्ट होती है। इस प्रकार, अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) की प्रयोज्यता तय करते समय यह देखना होगा कि लगाई गई राशि भुगतान की तिथि पर अधिक प्रभार थी या नहीं। मात्र ज्ञान की कमी से अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अंतर्गत कार्रवाई के कारण के उत्पन्न होने में देरी नहीं होगी।

89. 'अधिक प्रभार' और 'अवैध प्रभार' की वापसी के दावे के बीच किया गया यह अंतर काल्पनिक या अनावश्यक नहीं है, बल्कि मफतलाल इंडस्ट्रीज लिमिटेड एवं अन्य बनाम भारत संघ (1997) 5 एससीसी 536 में इस न्यायालय के 9 न्यायाधीशों की पीठ के ऐतिहासिक निर्णय से अच्छी तरह स्थापित है, जिसमें इस न्यायालय ने कहा था कि लगाए गए किसी भी उत्पाद शुल्क या सीमा शुल्क की वापसी का दावा मोटे तौर पर तीन श्रेणियों में आएगा, और प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: -

"290. मोटे तौर पर, विभिन्न रिफंड दावों के आधार को 3 समूहों या श्रेणियों में वर्गीकृत किया जा सकता है: -

(i) यह लेवी असंवैधानिक है - अधिनियम के प्रावधानों के बाहर है या अधिनियम द्वारा परिकल्पित नहीं है।

(ii) यह लेवी अधिनियम, नियमों या अधिसूचनाओं के प्रासंगिक प्रावधानों की गलत व्याख्या या गलत या त्रुटिपूर्ण व्याख्या पर आधारित है; या अधिनियम के महत्वपूर्ण या मौलिक प्रावधानों का पालन करने में विफलता या न्यायिक प्रक्रिया के मौलिक सिद्धांतों का उल्लंघन करके कार्य करने पर आधारित है।

(iii) कानून की गलती - कर लगाना या लगाना असंवैधानिक या अवैध था या कानून में अयोग्य था (क्षेत्राधिकार के बिना) और ऐसा किसी विशेष करदाता द्वारा शुरू की गई कार्यवाही में नहीं, बल्कि किसी अन्य करदाता द्वारा या तो उच्च न्यायालय या सर्वोच्च न्यायालय द्वारा शुरू की गई कार्यवाही में पाया गया था, और जैसे ही करदाता को निर्णय के बारे में पता चला (सीमा अवधि के भीतर), उसने कानून की गलती के कारण उसके द्वारा भुगतान किए गए कर की वापसी के लिए कार्रवाई शुरू कर दी।"

(प्रभाव वर्धित)

90. हम इस बात का कोई कारण नहीं देखते कि उपर्युक्त विभेद और श्रेणियों को केवल उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क से संबंधित रिफंड के दावों तक ही सीमित क्यों रखा जाना चाहिए और रेलवे द्वारा लगाए गए शुल्कों की

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

वापसी तक क्यों नहीं बढ़ाया जाना चाहिए। इस प्रकार, उपर्युक्त उक्ति को लागू करते हुए, तीन श्रेणियां मोटे तौर पर इस प्रकार कही जा सकती हैं: –

(i) **श्रेणी 1** – “अवैध प्रभार” अर्थात् ऐसा शुल्क जो कानून से बाहर या परे है। यह एक ऐसा आरोप है जिसे कानून में वैध आरोप के रूप में अधिसूचित किया जा सकता है, लेकिन इसके मूल में कानून का उल्लंघन करते हुए सख्त-संवेदनशीलता है, जैसा कि हमने इस निर्णय के पिछले पैराग्राफ में स्पष्ट किया है।

(ii) **श्रेणी 2** – “अतिरिक्त प्रभार” जो गलत निर्माण या गलत व्याख्या या मौलिक प्रावधानों / सिद्धांतों का पालन करने में विफलता पर आधारित है। यह एक ऐसा शुल्क है जो कानून द्वारा अपेक्षित सीमा से अधिक है, अर्थात् अधिसूचित या लागू शुल्क से अधिक है, जैसा कि हमारी चर्चा के पिछले पैराग्राफ में दर्शाया गया है।

(iii) **श्रेणी 3** – “अमान्य शुल्क” वह कर है जिसे न्यायालय द्वारा मनमानी, अनुचितता या निष्पक्षता के सिद्धांतों के आधार पर असंवैधानिक या अवैध घोषित किया गया है या रद्द कर दिया गया है। यह भी श्रेणी 1 में उल्लिखित “अवैध आरोप” की प्रकृति का होगा, एकमात्र अंतर यह होगा कि, न्यायालयों ने कानून को कानून की नजर में अस्थिर पाया, भले ही यह वैधानिक प्रावधानों का उल्लंघन न हो। जैसे कि **वेस्ट कोस्ट पेपर मिल्स** (उपरोक्त) में टेलीस्कोपिक लाभों से मनमाने ढंग से इनकार करके लगाया गया शुल्क, जिसे अवैध माना गया।

91. इस विभेद के महत्व का एक अन्य कारण अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) की कठोरता के पीछे छिपी मंशा है। अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के तहत अधिक प्रभार की वापसी के लिए निर्धारित कठोर एवं छोटी समयावधि को शामिल करने का उद्देश्य, इसकी प्रकृति को ध्यान में रखते हुए है।

92. जैसा कि हमने ऊपर चर्चा की है, ‘अधिक प्रभार’ किसी लिपिकीय या अंकगणितीय गलती या कानून द्वारा निर्धारित या अधिसूचित शुल्क के गलत प्रयोग के कारण उत्पन्न होता है, जो किसी व्यक्तिगत मामले के विशिष्ट तथ्यों के आधार पर लगाया जाता है। ऐसी गलतियों का पता उचित सावधानी से लगाया जा सकता है; इसलिए, यह सुनिश्चित करने के लिए 6 महीने की समयावधि निर्धारित की गई है कि दावेदार सतर्क रहें और ऐसी त्रुटियों को रेलवे के ध्यान में लाने में तत्पर रहें। चूंकि इस तरह के दावों की प्रकृति विशिष्ट होती है तथा उनमें बहुत ही जमीनी स्तर पर त्रुटियां होती हैं, इसलिए गलती का पता लगाने के लिए रेलवे द्वारा समय पर जांच करना आवश्यक हो जाता है। इस प्रकार, अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि जब दावा किया जाए, तो ऐसी तथ्यात्मक त्रुटियों की समय पर जांच संभव हो सके और दावेदार की ओर से लापरवाही और सतर्कता की कमी के कारण विलम्ब से किए गए रिफंड के पुराने और झूठे दावों को समाप्त किया जा सके।

93. अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) का वास्तविक अभिप्राय किसी भी प्रकार से रिफंड के उन दावों को कालातीत नहीं मानना है, जो दावेदारों द्वारा सर्वोत्तम प्रयासों और तत्परता के बावजूद स्वयं नहीं खोजे जा सके। ‘अवैध शुल्क’ अपने स्वभाव से ही कानून द्वारा वैध शुल्क के रूप में निर्धारित, स्वीकृत और अधिसूचित होते हैं, भले ही वे स्वाभाविक रूप से गलत हों या कानून का उल्लंघन करते हों। इस प्रकार, यथोचित परिश्रम के बावजूद, उनकी वैधानिकता पर संदेह करने का कोई वास्तविक कारण नहीं हो सकता। किसी प्राप्तकर्ता से यह अपेक्षा नहीं की जा सकती कि वह प्रभार के मूल में ही ऐसी स्पष्ट या विकृत त्रुटि का पता लगाने में सक्षम हो। यह ऐसी बात है जिसके बारे में केवल वह प्राधिकारी ही जानता है जो शुल्क की गणना, निर्धारण और अधिसूचना करता है, या कम से कम उसे पता होना चाहिए। इस प्रकार, अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) को “अवैध शुल्क” को भी

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

शामिल करने वाला नहीं कहा जा सकता है जो उक्त प्रावधान के इरादे और उद्देश्य से परे हैं, और निर्धारित समय-सीमा की प्रयोज्यता केवल 'अतिरिक्त शुल्क' के दावों तक ही सीमित होनी चाहिए।

94. इसलिए, 'अधिक प्रभार' और 'अवैध प्रभार' के बीच अंतर की परिकल्पना की गई है, जहां पूर्व प्रभार किसी गलती के कारण भुगतान की गई अतिरिक्त राशि से संबंधित है, जिसे उचित सतर्कता के प्रयोग से पता लगाया जा सकता था और इस प्रकार, इसका दावा 6 महीने की अवधि के भीतर किया जाना चाहिए था।

95. अंत में, हमें न्यायालयों और रेलवे दावा न्यायाधिकरण को एक अन्य पहलू के बारे में भी सावधान करना चाहिए, जो यह है कि जहां न्यायालय या न्यायाधिकरण धन वापसी के दावे की जांच करते समय पाता है कि कोई विशेष शुल्क, जिसके लिए धन वापसी मांगी गई है, अधिक शुल्क नहीं है, तो उन्हें इस निष्कर्ष पर नहीं पहुंचना चाहिए कि उक्त शुल्क अवैध शुल्क है। उपरोक्त चर्चा का उद्देश्य केवल यह स्पष्टता लाना था कि अधिनियम, 1989 की धारा 106 की उपधारा (3) के प्रयोजनों के लिए 'अतिरिक्त प्रभार' क्या होगा।

96. ऐसी परिस्थितियां हो सकती हैं, जहां जिस शुल्क के लिए धन वापसी की मांग की गई है, वह अधिक शुल्क या अवैध शुल्क नहीं हो सकता है, बल्कि कानून की दृष्टि में पूरी तरह वैध शुल्क हो सकता है, या ऐसा शुल्क जो वैध होते हुए भी इक्विटी के दायरे में धन वापसी योग्य हो सकता है, उसका निर्धारण मामले के संपूर्ण तथ्यों के मूल्यांकन के आधार पर किया जाना चाहिए। न्यायालयों और न्यायाधिकरणों को इस तथ्य के प्रति सचेत रहना चाहिए कि, प्रश्न यह है कि किसी विशेष शुल्क की प्रकृति क्या है, क्या यह अधिक शुल्क है या अवैध शुल्क है या वैध शुल्क है आदि, यह अंततः यह निर्धारित करने के लिए है कि यह वापसी के लिए उत्तरदायी है या नहीं, बिना किसी निष्कर्ष पर पहुंचे।

97. यह स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (उपरोक्त) और नेशनल एल्युमीनियम कंपनी लिमिटेड (उपरोक्त) के निर्णयों से स्पष्ट होता है, जहां केंद्र सरकार की नीति के अनुसार, विचाराधीन माल को केवल लंबे मार्ग से ही ले जाने की आवश्यकता थी। तदनुसार, माल की बुकिंग कर दी गई और लम्बे मार्ग के लिए माल भाड़ा भी वसूल कर लिया गया, लेकिन रेलवे ने रसद संबंधी समस्याओं के कारण माल को छोटे मार्ग से भेज दिया। यद्यपि उच्च न्यायालय ने पॉलिसी या वसूले गए मालभाड़े में कुछ भी गलत नहीं पाया, तथा दोनों को वैध माना, फिर भी उसने भारतीय संविदा अधिनियम, 1872 की धारा 72 का सहारा लेकर समानता के सिद्धांतों को ध्यान में रखते हुए धन वापसी का निर्देश दिया।

98. इस प्रकार, उपरोक्त चर्चा से यह पूरी तरह स्पष्ट है कि अधिक प्रभार और अवैध प्रभार के बीच बहुत ही सूक्ष्म और स्पष्ट अंतर है, और अधिनियम, 1989 की धारा 106 की उपधारा (3) केवल तभी लागू होती है जब दावा अधिक प्रभार की वापसी के लिए हो, अन्य सभी प्रभारों के लिए, चाहे वे अवैध हों या नहीं, उक्त प्रावधान किसी भी तरह से लागू नहीं होगा।

iii. क्या वर्तमान मामला 'अधिक प्रभार' या 'अवैध प्रभार' में से एक है?

a. रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) की प्रयोज्यता

99. अब वर्तमान मामले के तथ्यों पर आते हैं, प्रतिवादी कंपनी का मामला यह है कि माल की बुकिंग के समय, बाड से हिसार वाया पलवल तक, स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार माल ढुलाई की गणना के लिए अधिसूचित प्रभार्य दूरी 444 किमी थी, और तदनुसार प्रतिवादी कंपनी ने समय-समय पर इसका भुगतान किया।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

100. हालाँकि, बाद में, अपीलकर्ता रेलवे ने अपने पत्र दिनांक 05.07.2005 के माध्यम से संशोधित स्थानीय दूरी तालिका में प्रभार्य दूरी को 334 किमी कर दिया और उक्त संशोधित तालिका को भावी प्रभाव से लागू होना था। यह निर्विवाद है कि जिस समय प्रतिवादी कंपनी ने अपना माल बुक किया था, उस समय बाड से हिसार के लिए अधिसूचित प्रभार्य दूरी 444 किमी थी, और उक्त मार्ग के लिए बुक किए गए किसी भी माल पर उक्त दर के अनुसार शुल्क लिया जाना था।

101. प्रतिवादी कंपनी ने तर्क दिया है कि नीति में परिवर्तन के कारण अधिसूचित प्रभार्य दूरी में परिवर्तन को इस न्यायालय ने **हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड** (उपरोक्त) में अवैध माना था। उच्च न्यायालय ने भी उक्त आदेश पारित करते समय उक्त निर्णय पर भरोसा किया है और माना है कि वर्तमान मामला पूर्णतः **हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड** (उपरोक्त) के अंतर्गत आता है।

102. हालाँकि, हम इससे सहमत नहीं हैं। **हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड** (उपरोक्त) में अधिसूचित प्रभार्य दूरी 125 किमी थी, तत्पश्चात टर्मिनल मैकेनिज्म सिस्टम (टीएमएस) जो एक कम्प्यूटरीकृत रेलवे रसीद प्रणाली थी, के लागू होने से अधिसूचित प्रभार्य दूरी घटकर 100 किमी हो गई। उक्त निर्णय को ध्यान से पढ़ने पर पता चलता है कि अधिसूचित दूरी में परिवर्तन कम्प्यूटरीकृत रसीद प्रणाली के कारण हुआ था, जिसका दूरी की वास्तविक गणना पर कोई प्रभाव नहीं था, दूसरे शब्दों में रसीद प्रणाली का प्रभार्य दूरी निर्धारित करने से कोई लेना-देना नहीं था। इस प्रकार, जब उक्त रसीद प्रणाली के लागू होने के बाद प्रभार्य दूरी में परिवर्तन हुआ और यह 100 किमी हो गई, तो इस न्यायालय को यह मानने में कोई हिचकिचाहट नहीं हुई कि 125 किमी की प्रारंभिक अधिसूचित दूरी अवैध थी, और केवल टीएमएस प्रणाली के लागू होने पर ही उक्त स्पष्ट पेटेंट त्रुटि प्रकाश में आई।

103. तथापि, वर्तमान मामले में, नीति में परिवर्तन प्रभार्य दूरी की गणना की कार्यप्रणाली में परिवर्तन के संबंध में है, जिसका कानून के अनुसार देय प्रभार्य दूरी पर सीधा प्रभाव पड़ता है। इस प्रकार, मात्र पॉलिसी में परिवर्तन, जिसके परिणामस्वरूप कानून के अनुसार देय प्रभार में परिवर्तन होता है, मूल प्रभार को अवैध नहीं बनाएगा, पॉलिसी की प्रकृति और उसके प्रभाव को ध्यान में रखा जाना चाहिए। इस प्रकार, इस मामले में उच्च न्यायालय ने त्रुटि की।

104. प्रतिवादी कंपनी ने निर्विवाद रूप से अधिसूचित प्रभार्य दूरी के अनुसार माल ढुलाई शुल्क का भुगतान किया है, तथा माल की बुकिंग के समय प्रचलित कानून के अनुसार, अर्थात् पुरानी स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार, जो शुल्क लिया जाना अपेक्षित था, उससे अधिक कुछ भी नहीं लिया गया है।

105. प्रतिवादी कंपनी का मामला यह नहीं है कि उसने कानून द्वारा अपेक्षित खेप की बुकिंग के समय की राशि से अधिक भुगतान किया है, बल्कि प्रतिवादी का मामला यह है कि खेप की बुकिंग के समय प्रचलित कानून द्वारा जो शुल्क चुकाया जाना अपेक्षित था, वह गलत था। दूसरे शब्दों में, प्रतिवादी का मामला यह है कि पुरानी स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार 444 किमी की प्रभार्य दूरी गलत थी, न कि जिस दूरी के लिए प्रतिवादी से शुल्क लिया गया है वह उस समय अधिसूचित प्रभार्य दूरी के संदर्भ में गलत है।

106. हम इस तथ्य से सहमत हैं कि **जेके लक्ष्मी** (उपरोक्त) और **मिनरल एंटरप्राइजेज** (उपरोक्त) में गलत प्रभार्य दूरी के कारण लिया गया भाड़ा अधिक प्रभार माना गया।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

106.1 हालांकि, **जे.के. लक्ष्मी** (उपरोक्त) को ध्यान से पढ़ने पर पता चलता है कि यह ऐसा मामला नहीं था, जहां अधिसूचित प्रभार्य दूरी गलत थी, बल्कि यह बुकिंग स्टाफ की ओर से गलत गणना की गलती थी, अर्थात् यह एक लिपिकीय गलती थी और कानून के तहत अनुमत और अधिसूचित शुल्क के कारण हुई गलती नहीं थी। ऐसा प्रतीत नहीं होता है कि उक्त मामला ऐसी स्थिति पर विचार कर रहा था जहां अधिसूचित या निर्धारित दर/प्रभार्य दूरी गलत थी, वास्तव में गलत बताई गई दूरी प्रभार्य दूरी नहीं है जिसे किसी भी रूप में अधिसूचित किया गया हो। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं:-

“[...] दोनों स्टेशनों के बीच की दूरी केवल 511 किमी बताई गई है और रेलवे ने कथित तौर पर रेवाड़ी के रास्ते 946 किमी की दूरी का भाड़ा वसूला है। यह कहा गया कि अपीलकर्ता-कंपनी की बनावट साइडिंग से थियात हमीरा रेलवे स्टेशन तक की दूरी की गणना में हुई इस गलती के कारण, रेलवे भाड़ा 13.11 रुपये प्रति क्विंटल की लागू दर के बजाय 21.44 रुपये प्रति क्विंटल की दर से अधिक वसूला गया और गलती से भुगतान कर दिया गया। परिणामस्वरूप 3,69,775/- रुपए अधिक भुगतान किया गया। अपीलकर्ता कंपनी के अनुसार यह अतिरिक्त वसूली मनमाना, अनधिकृत और अवैध थी, तथा रेलवे द्वारा ब्याज सहित वापस की जानी चाहिए।

XXXX XXXX XXXX

उन्होंने प्रस्तुत किया कि रेलवे द्वारा मनमाने और अनधिकृत तरीके से अधिक शुल्क वसूलने का तथ्य अपीलकर्ता कंपनी के ध्यान में दिनांक 30 दिसंबर 1987 को आया, जब भारत सरकार ने अपीलकर्ता कंपनी के कारखाने से लेवी सीमेंट के रेकों की आपूर्ति के संबंध में उसके खातों का ऑडिट के दौरान यह पता चला कि रेलवे द्वारा अपीलकर्ता कंपनी के बनावट साइडिंग और थियात हमीरा रेलवे स्टेशन पर डिलीवरी के स्थान के बीच की दूरी की गलत गणना करके अनधिकृत रूप से अतिरिक्त माल भाड़ा वसूल किया गया था, जिसमें दोनों स्टेशनों के बीच की वास्तविक दूरी 511 किलोमीटर के मुकाबले गलत तरीके से दूरी 946 किलोमीटर मापी गई थी। अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया कि जैसे ही अपीलकर्ता कंपनी को दिनांक 30.12.1987 का पत्र प्राप्त हुआ, प्रतिवादी रेलवे को 17.02.1988 को आवश्यक नोटिस जारी कर दिया गया।[...]

XXXX XXXX XXXX

[...] वास्तव में अपीलकर्ता कंपनी ने स्वयं ही अधिक मालभाड़ा वसूलने का दावा किया है और विशेष रूप से शिकायत के पैरा 6 में स्वयं ही दावा किया है कि दूरी की गणना में "गलती" के कारण, 13.11 रुपये प्रति क्विंटल के बजाय 21.44 रुपये प्रति क्विंटल की दर से अधिक मालभाड़ा वसूला गया। इसके अलावा, जिला न्यायाधीश, सिरौही के समक्ष धन वसूली के लिए वाद दायर करने से पहले अपीलकर्ता-कंपनी द्वारा जारी किए गए 1890 के अधिनियम की धारा 78 बी के तहत धारा 80 सीपीसी के तहत नोटिस में यह प्रस्तुत किया गया था कि रेलवे के बुकिंग स्टाफ की गलती के कारण बनावट साइडिंग से थियात हमीरा रेलवे स्टेशन तक की गलत दूरी की गणना कर ली गई थी, जबकि सही प्रभार्य दूरी 511 किलोमीटर थी और दूरी 946 किलोमीटर निकली, जो रेवाड़ी के रास्ते प्रभार्य थी। मुकदमे के पैरा 4 में कहा गया कि रेलवे की

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

और से 21.44 रुपये प्रति क्विंटल की दर से बढ़ी हुई दर (प्रभावी) वसूली गई। मेरे विचार से, जैसा कि विद्वान न्यायाधिकरण ने भी माना है, अपीलकर्ता कंपनी द्वारा प्रस्तुत मामले से यह स्पष्ट होता है कि कथित रूप से अवैधानिक एवं अनाधिकृत रूप से वसूले गए अतिरिक्त भाड़े की वापसी की मांग की गई थी। बिना किसी संदेह के अतिरिक्त भाड़ा रेलवे द्वारा माल की आवाजाही/परिवहन के लिए देय भाड़े से संबंधित था और इसलिए स्पष्ट रूप से यह अधिक प्रभार था। परिणामस्वरूप, 1890 के अधिनियम की धारा 78 बी के तहत दावा याचिका दायर की गई। माना जाता है कि 07.12.1985 और 11.02.1986 के बीच भुगतान किए गए माल के संबंध में नोटिस 17.02.1988 को जारी किया गया था, जो स्पष्ट रूप से वैधानिक रूप से निर्धारित छह महीने की अवधि से परे था। न्यायाधिकरण का यह निर्णय सही था।”

(प्रभाव वर्धित)

106.2 इसी प्रकार, मिनरल एंटरप्राइजेज (उपरोक्त) में, रेलवे रसीदों के संबंध में गलत प्रभार्य दूरी जारी की गई थी, जिसमें 359 किमी के बजाय 365 किमी दर्शाया गया था। यह अधिसूचित दरों के गलत होने का मामला नहीं था, अर्थात्, शुल्क कानून के तहत देय बनाया गया है। यह बात इस तथ्य से और भी स्पष्ट होती है कि उच्च न्यायालय ने स्वयं टिप्पणी की थी कि भाड़ा “निर्धारित दूरी” से अधिक वसूला गया था। इस प्रकार, ऐसा प्रतीत होता है कि गलती बुकिंग के समय “दूरी की गणना” से संबंधित थी और यह “निर्धारित दूरी” में कोई गलती नहीं थी। इसी प्रकार, उक्त निर्णय में भी कहीं उल्लेख नहीं है कि 365 किमी एक “अधिसूचित प्रभार्य दूरी” थी, इस प्रकार, यह निर्णय भी अपीलकर्ताओं की सहायता में नहीं आता है।

“14. यह एक स्वीकृत तथ्य है कि प्रतिवादी कंपनी ने 25.05.2006 से 04.01.2007 तक की अवधि के लिए रेलवे द्वारा निर्धारित दरों पर रेलवे के माध्यम से लौह अयस्क चूर्ण/खनिज का परिवहन किया था। मुख्य विवाद रेलवे द्वारा दूरी के आधार पर निर्धारित दरों से अधिक मालभाड़ा वसूले जाने के संबंध में था। इस संबंध में प्रतिवादी कंपनी ने वास्तविक दूरी के बारे में स्पष्टीकरण मांगा था, जिसके लिए अपीलकर्ता रेलवे ने जवाब दिया। जैसा कि अभिलेखों से देखा जा सकता है, अम्मासंद्रा से पनमबुरु के बीच वास्तविक दूरी 358 किमी है, जबकि रेलवे ने दूरी 365 किमी आंकी थी, लेकिन उन्होंने 360 किमी से अधिक दूरी के लिए लागू दरें वसूली हैं। यह एक स्वीकृत तथ्य है कि वास्तविक दूरी के संबंध में स्पष्टीकरण के बाद, रेलवे ने प्रतिवादी कंपनी के अतिरिक्त प्रभारों के संबंध में कुछ दावों का निस्तारण कर दिया था, जो सीमा अवधि के भीतर थे। 8,85,000/- रुपये तक के कुछ दावों को इस कारण से खारिज कर दिया गया कि वे समय-सीमा द्वारा वर्जित थे। इन परिस्थितियों में, यह पता लगाना आवश्यक है कि क्या 8,85,000/- रुपए के दावों को अस्वीकार करना उचित था।

XXXX XXXX XXXX

24. उपर्युक्त मामले में याचिकाकर्ता द्वारा उठाया गया मुख्य तर्क यह था कि दावेदार को गलती का पता तब चला जब रेलवे प्राधिकारियों ने अपने पत्र द्वारा पुष्टि की कि उन्होंने दूरी की गलत गणना करके अधिक मालभाड़ा वसूलने में गलती की थी। [...]”

(प्रभाव वर्धित)

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

106.3 हम **जे.के. लक्ष्मी** (उपरोक्त) और **मिनरल एंटरप्राइजेज** (उपरोक्त) के निर्णयों पर आगे और अधिक विस्तार से चर्चा नहीं करना चाहते हैं, तथा केवल एक टिप्पणी के साथ इसे विराम देते हैं कि, जब तक अधिसूचित प्रभार के मूल या सार में कोई त्रुटि या स्पष्ट अवैधता नहीं है, अर्थात्, वह प्रभार जिसे कानून की मंजूरी द्वारा अनुमेय या लागू किया गया है, वह अवैध प्रभार नहीं होगा।

107. उपर्युक्त के मद्देनजर, चूंकि यह सच है कि प्रतिवादी से जो वसूला गया वह उस समय कानून द्वारा अधिसूचित और देय प्रभार्य दूरी के अनुसार था, तथा इसमें कुछ भी अतिरिक्त नहीं था, और चूंकि प्रतिवादी ने प्रभार के आधार या प्रकार को ही चुनौती दी है, अर्थात् प्राथमिक चुनौती 444 किमी की प्रभार्य दूरी को लेकर है, न कि 444 किमी की दूरी पर लगाए गए माल भाड़े की आकस्मिक मात्रा को, और चूंकि यह प्रभार्य वास्तव में प्रचलित कानून के अनुसार वसूला गया था, न कि किसी गलत प्रयोग या गलती के कारण, अर्थात् पुरानी स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार, तो यह स्पष्ट रूप से अधिक प्रभार का मामला नहीं है और यह अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के दायरे में नहीं आएगा।

b. क्या 444 किमी की प्रभार्य दूरी सही थी या नहीं?

108. प्रतिवादी कंपनी ने 444 किमी की अधिसूचित प्रभार्य दूरी की वैधता या शुद्धता को चुनौती दी है, जो पुरानी स्थानीय दूरी तालिका के अनुसार देय थी। इस स्तर पर यह समझना उचित होगा कि किस आधार पर प्रतिवादी कंपनी ने 444 किमी की प्रभार्य दूरी को चुनौती दी है।

109. प्रतिवादी कंपनी ने तर्क दिया है कि, प्रारंभ में रिफाइनरी बाड से हिसार तक के मार्ग के लिए प्रभार्य दूरी 444 किमी थी, जैसा कि पुरानी स्थानीय दूरी तालिका में दर्शाया गया था। इसके बाद, अपीलकर्ता ने अपने पत्र दिनांक 05.07.2005 के माध्यम से परिवर्तन किया और प्रभार्य दूरी को घटाकर 334 किमी कर दिया। प्रत्यर्थी ने पूछताछ की तो पता चला कि रिफाइनरी बाड और हिसार स्टेशनों के बीच न तो वास्तविक मार्ग में कोई परिवर्तन हुआ है और न ही भौतिक ट्रैक की लंबाई में कोई परिवर्तन हुआ है।

110. इस आधार पर, पुरानी प्रभार्य दूरी 444 किलोमीटर की वैधता संदेह के घेरे में आ गई है, तथा प्रतिवादी कम्पनी ने प्रश्न उठाया है कि रिफाइनरी बाड से हिसार तक के मार्ग में वास्तविक दूरी में कोई परिवर्तन किए बिना प्रभार्य दूरी में 110 किलोमीटर का अंतर कैसे कम हो गया।

111. अपीलकर्ता रेलवे ने प्रस्तुत किया कि रेल मंत्रालय के दिनांक 07.04.2004 के पत्र के अनुसरण में, किसी भी दो स्टेशनों के बीच प्रभार्य दूरी की गणना के लिए रेलवे द्वारा 'युक्तिकरण और पूर्णांकन' की एक नई पद्धति अपनाई गई थी। नई पद्धति के अनुसार, प्रभार्य दूरी की गणना अब विभिन्न स्टेशनों की वास्तविक इंजीनियरिंग दूरी के आधार पर की जाएगी, जो दो दशमलव बिंदुओं तक होगी। प्रभार्य दूरी निर्धारित करने के लिए, मार्ग में प्रत्येक स्टेशन की वास्तविक प्रवेश दूरी (दो दशमलव तक) को पहले जोड़ा जाता है, और फिर अंत में केवल एक बार कुल दूरी को अगले किलोमीटर में पूर्णांकित किया जाता है।

112. इसके अलावा, सम्पूर्ण रेलवे में प्रभार्य दूरी निर्धारित करने की प्रक्रिया में एकरूपता लाने के लिए नई पद्धति को अपनाया गया था, तथा नीति में यह भी विचार किया गया था कि पद्धति में परिवर्तन के परिणामस्वरूप पुरानी पद्धति के तहत लगाए जा रहे मौजूदा मालभाड़े और किराये में भिन्नता हो सकती है।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

113. अपीलकर्ताओं ने तर्क दिया है कि नीति और कार्यप्रणाली में इस परिवर्तन के कारण, पहले देय दूरी 444 किमी से घटकर 334 किमी हो गई। अपीलकर्ताओं ने आगे कहा कि दिनांक 07.04.2004 के उपरोक्त पत्र में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि उक्त परिवर्तन केवल भावी प्रभाव से लागू होगा तथा पुराने किराए और मालभाड़े में किसी भी प्रकार का परिवर्तन किसी भी प्रकार की वापसी का हकदार नहीं होगा।

114. हमने उपरोक्त पत्र का अध्ययन किया है। चूंकि इस न्यायालय के समक्ष प्रश्न पुरानी पद्धति के अनुसार 444 किमी की पुरानी प्रभार्य दूरी की वैधता या शुद्धता से संबंधित है, न कि केवल पद्धति में बाद में हुए परिवर्तन के आधार पर पिछले मालभाड़े की वापसी से। इस प्रकार, दिनांक 07.04.2004 के पत्र के अनुसार कार्यप्रणाली में परिवर्तन के भावी अनुप्रयोग का इस न्यायालय के समक्ष उपस्थित प्रश्न से कोई संबंध नहीं है।

115. अपीलकर्ता रेलवे ने तर्क दिया है कि 444 किमी की पुरानी प्रभार्य दूरी, उस समय प्रचलित पुरानी पद्धति और दूरी तालिका के अनुसार वैध और सही थी, और इस प्रकार, प्रतिवादी कंपनी धन वापसी की हकदार नहीं है।

116. इससे पहले कि हम 444 किमी की पुरानी प्रभार्य दूरी की वैधता निर्धारित करें, हमें वर्तमान मुकदमे में अपीलकर्ता रेलवे के रुख को समझने की कोशिश करनी चाहिए, जैसा कि उनकी दलीलों से स्पष्ट है, जिसने हमें काफी उलझन में डाल दिया है। अपीलकर्ता-रेलवे का तर्क दोबारा इस प्रकार दोहराया गया है:-

(i). पहला, प्रतिवादी कंपनी किसी भी प्रकार की धन वापसी की हकदार नहीं है, क्योंकि प्रभार्य दूरी में परिवर्तन कार्यप्रणाली में परिवर्तन के कारण हुआ था, तथा पुरानी प्रभार्य दूरी पुरानी कार्यप्रणाली और दूरी तालिका के अनुसार सही थी।

(ii) वैकल्पिक रूप से, यह तर्क दिया गया है कि यदि यह न्यायालय पाता है कि प्रतिवादी प्रभार्य दूरी के अंतर की वापसी का हकदार है, तो यह सर्वोत्तम रूप से 'अतिरिक्त प्रभार' का मामला होगा और अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) के अनुसार दावे को समय-बाधित कहा जा सकता है।

117. इस प्रकार, अपीलकर्ता की दलील का प्राथमिक जोर यह है कि यह न तो अधिक शुल्क का मामला है और न ही अवैध शुल्क का, क्योंकि पुरानी प्रभार्य दूरी पुरानी पद्धति और दूरी तालिका के अनुसार वैध थी, इस प्रकार, प्रतिवादी कंपनी किसी भी तरह की धन वापसी की हकदार नहीं है।

118. हालांकि, रोचक बात यह है कि, इस पूर्वोक्त रुख को बनाए रखने के बावजूद कि धन वापसी के लिए कोई मामला नहीं बनता है, अपीलकर्ता रेलवे ने स्वयं रेलवे दावा न्यायाधिकरण, गाजियाबाद के समक्ष मामले के लंबित रहने के दौरान प्रतिवादी कंपनी को लगभग 45 दावों में धन वापसी प्रदान की, जो 6 महीने की वैधानिक समय अवधि के भीतर किए गए थे।

119. प्रथम दृष्टया चूंकि धन वापसी किसी न्यायिक प्राधिकारी द्वारा नहीं की गई थी, इसलिए इस न्यायालय के समक्ष अपीलकर्ता के मामले में इसका कोई असर नहीं होगा, तथापि हमें यह ध्यान रखना चाहिए कि अपीलकर्ता ने अपनी सम्पूर्ण दलीलों में कहीं भी यह स्पष्ट नहीं किया है कि धन वापसी प्रथमतः क्यों दी गई थी या यहां तक कि इस बात का दूर-दूर तक संकेत भी नहीं दिया है कि यह किसी गलती के कारण दी गई थी।

120. अपीलकर्ता ने यह तर्क दिया कि पुरानी पद्धति और पुरानी दूरी तालिका के अनुसार 444 किमी की पुरानी प्रभार्य दूरी सही और वैध थी, लेकिन अपीलकर्ता ने न तो पूरी पुरानी दूरी तालिका उपलब्ध कराई और न ही यह स्पष्ट किया कि पुरानी पद्धति क्या थी जिसके परिणामस्वरूप प्रभार्य दूरी में 110 किमी का अंतर आया।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

121. जैसा कि हमने इस निर्णय में ऊपर चर्चा की है, जब किसी प्रभार को अवैध बताया जाता है, तो प्रतिवादी जैसे प्राप्तकर्ता से यह उम्मीद करना बहुत ज्यादा होगा कि वह यह साबित कर सके कि कोई विशेष प्रभार अवैध है या नहीं। केवल वह प्राधिकारी जिसने किसी विशेष आरोप को तैयार और निर्धारित किया है, ही यह स्थापित करने में सक्षम हो सकता है कि कोई विशेष आरोप वैध है या नहीं। यदि हम 'सबूत के बोझ' शब्द का उपयोग कर सकते हैं, तो किसी विशेष आरोप को "अवैध आरोप" के रूप में चुनौती देते समय, निर्वहन के लिए आवश्यक 'सबूत के बोझ' की दहलीज केवल संभावनाओं की अधिकता पर है, जिसके आधार पर अधिकारियों पर यह स्थापित करने का दायित्व आ जाएगा कि विशेष आरोप कैसे वैध है।

122. वर्तमान मामले में, प्रतिवादी ने 444 किमी की प्रभार्य दूरी की वैधता को चुनौती दी है और निम्नानुसार दलील दी है: -

- a. यह कि, अधिसूचना/संचार जिसके द्वारा प्रभार्य दूरी 444 किमी से घटाकर 334 किमी कर दी गई थी, का प्रभार्य दूरी की गणना के लिए पद्धति में नीति में परिवर्तन से कोई संबंध नहीं था, जैसा कि अपीलकर्ताओं द्वारा आरोपित किया गया है।
- b. इसके अलावा, उक्त संचार से पता चलता है कि प्रभार्य दूरी पुरानी दूरी तालिकाओं की “गंभीर समीक्षा” के बाद किए गए “सुधार” का मामला था, और इस प्रकार, यह दर्शाता है कि 444 किमी की प्रभार्य दूरी अवैध थी।
- c. संबंधित रेलवे कार्यालय से पूछताछ करने पर प्रतिवादी को पता चला कि भौतिक पटरियों या मार्ग में ऐसा कोई परिवर्तन नहीं हुआ है जिससे प्रभार्य दूरी 444 किमी से 334 किमी तक बदली जा सके।

123. प्रत्यर्थियों ने पर्याप्त रूप से यह स्पष्ट किया है कि कैसे और क्यों 444 किमी. की प्रभार्य दूरी अवैध प्रतीत होती है। हालांकि, इसके जवाब में अपीलकर्ताओं ने कहा है कि 444 किमी की प्रभार्य दूरी पुरानी दूरी तालिका और पुरानी पद्धति के अनुसार सही थी, लेकिन वे यह स्पष्ट करने या कोई दस्तावेज प्रस्तुत करने की स्थिति में नहीं हैं कि यह कैसे सही थी। इस प्रकार, एक स्पष्ट दावे के अलावा, इस तरह के दावे को प्रस्तुत करने के लिए कोई अन्य आधार नहीं रखा गया है।

124. उपरोक्त के बावजूद, हमने स्वयं 444 किमी की प्रभार्य दूरी की वैधता की जांच करने का कष्ट उठाया है। नई युक्तिकरण पद्धति के संबंध में रेल मंत्रालय के दिनांक 07.04.2004 के पत्र को ध्यान से पढ़ने तथा वर्तमान दूरी तालिका की तुलना में प्रचलित पुरानी दूरी तालिका के एक छोटे से हिस्से का सावधानीपूर्वक विश्लेषण करने से प्रभार्य दूरी की गणना के लिए प्रयुक्त की जा रही पुरानी पद्धति के बारे में कुछ अंतर्दृष्टि और स्पष्टता मिलेगी। स्पष्टीकरण के प्रयोजनार्थ, उक्त दूरी सारणी नीचे पुनः प्रस्तुत की गई है: -

चित्र 1: पुरानी पद्धति के अनुसार दूरी तालिका

स्टेशन	धौलपुर	मनिया	जाजू	भण्डाई	आगरा कैण्ट	राजा की मण्डी	बिलोचपुर	रणकुण्टा	किथम	फराह	बाड	मथुरा
धौलपुर	..											
मनिया	13	..										
जाजू	27	15	..									

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

भण्डाई	43	30	16	..								
आगरा कैण्ट	53	41	26	11	..							
राजा की मण्डी	57	44	30	15	4	..						
बिलोचपुर	58	46	31	16	6	3	..					
रणकुण्टा	67	55	41	25	15	11	9	..				
किथम	76	64	49	34	24	20	19	11	..			
फराह	88	75	61	46	35	31	30	21	12	..		

A

बाड	97	84	70	55	44	46	xx	xx	40	42	43	39	30	21	12	9	..
मथुरा	107	94	80	65	54	57	xx	xx	50	52	53	49	40	31	22	19	11

B

C

उपरोक्त दूरी तालिका में:-

- “..” उत्पत्ति बिंदु को इंगित करता है, यानी, उत्पत्ति का स्टेशन जहां से माल ढुलाई के लिए बुक/लोड किया जाता है।
- एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक की प्रभार्य दूरी की गणना मूल स्टेशन और गंतव्य स्टेशन के बीच सभी स्टेशनों की दूरी के योग से की जाती है।
- उदाहरण के लिए, बाड से मथुरा तक की प्रभार्य दूरी की गणना दो स्टेशनों के बीच वास्तविक इंजीनियरिंग दूरी से की जाती है।
- “(A)” से “(B)” बाड और मथुरा के बीच वास्तविक इंजीनियरिंग दूरी को दर्शाता है।
- (सी) प्रभार्य दूरी को दर्शाता है जिसकी गणना (ए) और (बी) के बीच की दूरी को जोड़कर और उसके बाद कुल को अगले किलोमीटर तक पूर्णांकित करके की जाती है।

चित्र 2: नई पद्धति के अनुसार दूरी तालिका

स्टेशन	संचयी दूरी	अंतर दूरी
धौलपुर	0.0	0
मनिया	12.45	12.45
जाजू	26.84	14.39
भण्डाई	42.18	15.34
आगरा कैण्ट	52.46	10.28

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

राजा की मण्डी	56.34	3.88
बिलोचपुर	57.79	1.45
रणकुण्टा	66.86	9.07
किथम	75.84	8.98
फराह	87.34	11.50
बाड	96.03	8.69
मथुरा	106.25	10.22

(A1)

बाड	96.03	8.69
मथुरा जंक्शन	106.25	10.22

(B1)

(C1)

xxx --- xxx --- xxx

125. चित्र 1 में पुरानी दूरी तालिका और चित्र 2 में नई दूरी तालिका के बीच महत्वपूर्ण अंतर यह है कि पुरानी पद्धति के तहत प्रत्येक स्टेशन के बीच की दूरी को पूर्णांकित किया जाता है, जबकि नई पद्धति में प्रत्येक स्टेशन के बीच की दूरी को पूर्णांकित नहीं किया जाता है, बल्कि दो दशमलव बिंदुओं तक दर्शाया जाता है। इस प्रकार, पुरानी दूरी तालिका में (A) बाड और (B) मथुरा के बीच प्रभार्य दूरी (C) 11 किमी आती है जबकि नई दूरी तालिका के तहत (A1) बाड और (B1) मथुरा के बीच की दूरी 10.22 के रूप में दर्शाई गई है और इसे पूर्णांकित करने पर प्रभार्य दूरी (C1) 11 किमी आएगी।

126. इस प्रकार, प्रथम दृष्टया ऐसा प्रतीत होता है कि पुरानी दूरी तालिका और नई दूरी तालिका दोनों के अंतर्गत वास्तविक इंजीनियरिंग अंतर को ध्यान में रखा जा रहा था, तथा दोनों पद्धतियों के बीच एकमात्र अंतर पूर्णांकन में है। पुरानी पद्धति के तहत, प्रत्येक स्टेशन के लिए वास्तविक इंजीनियरिंग दूरी को अगले किलोमीटर तक पूर्णांकित किया जाता था, जबकि नई पद्धति के तहत इसे समाप्त कर दिया गया है, तथा केवल संचयी दूरी को अगले किलोमीटर के अंत में केवल एक बार पूर्णांकित किया जा रहा है।

127. इस प्रकार, पुरानी पद्धति के तहत किसी विशिष्ट मार्ग के लिए प्रभार्य दूरी की गणना करते समय, मार्ग के बीच में स्थित प्रत्येक स्टेशन से अधिकतम 1 किमी की दूरी जुड़ेगी। इस प्रकार, किसी मार्ग के लिए संचयी प्रभार्य दूरी में वृद्धि की सीमा मोटे तौर पर उस मार्ग में पड़ने वाले स्टेशनों की संख्या के अनुरूप होगी, जिसमें प्रत्येक मध्यवर्ती स्टेशन प्रभार्य दूरी में अधिकतम 1 किमी की वृद्धि करेगा।

128. यह इस तथ्य से भी स्पष्ट होता है कि रेल मंत्रालय के दिनांक 07.04.2004 के पत्र, जिसके द्वारा नई कार्यप्रणाली शुरू की गई थी, में स्वयं इस विषय में "प्रभार्य दूरी का पूर्णांकन: किराये और मालभाड़े का युक्तिकरण" शब्दों का प्रयोग किया गया है। इससे यह संकेत मिलता है कि दोनों पद्धतियों में वास्तविक

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा ।

इंजीनियरिंग दूरी का उपयोग किया गया है, तथा दोनों के बीच एकमात्र अन्तर केवल पूर्णांकन के संबंध में है, इससे अधिक कुछ नहीं।

129. इसके अलावा, मुख्य माल पर्यवेक्षक (सीजीएस), उत्तर रेलवे द्वारा जारी दिनांक 05.07.2005 के पत्र में, जिसके द्वारा रिफाइनरी बाद से हिसार तक प्रभार्य दूरी 444 किमी से घटाकर 334 किमी कर दी गई थी, इसमें कहीं भी यह उल्लेख नहीं किया गया है कि ऐसा "राउंडिंग ऑफ को युक्तिसंगत बनाने" की नई पद्धति के अनुसरण में किया गया था या रेल मंत्रालय के दिनांक 07.04.2004 के पत्र के आधार पर किया गया था जिसके तहत नई पद्धति पहली बार शुरू की गई थी।

130. सीजीएस के दिनांक 05.07.2005 के उपरोक्त पत्र में केवल इतना कहा गया है कि पुरानी दूरी तालिकाओं की "गंभीर समीक्षा" की गई है और अब प्रभार्य दूरी 334 किमी होनी चाहिए। वास्तव में, उपरोक्त पत्र में सीजीएस बाड को यह भी निर्देश दिया गया है कि "अन्य विवादित दूरी को भी नई जंक्शन तालिका के अनुसार ठीक किया जाना चाहिए और सही दूरी का शुल्क लिया जाना चाहिए"। उक्त पत्र में प्रयुक्त शब्द "विवादित" और "सही" से स्पष्ट संकेत मिलता है कि 444 किमी की दूरी अपने आप में गलत थी, और प्रभार्य दूरी में परिवर्तन का 'राउंडिंग ऑफ' की नई पद्धति से कोई संबंध नहीं था।

131. हम इस तथ्य से अवगत हैं कि दिनांक 05.07.2005 के उपर्युक्त पत्र में यह इंगित किया गया था कि 444 किमी की प्रभार्य दूरी पर पुरानी दूरी तालिका के अनुसार कर लगाया जा रहा था, तथा संशोधित दूरी तालिका के अनुसार उसे ठीक कर दिया गया था। तथापि, यह बात ध्यान में रखनी होगी कि केवल इसलिए कि पुरानी दूरी तालिका के अनुसार 444 किमी की प्रभार्य दूरी सही थी, 444 किमी की प्रभार्य दूरी स्वतः ही सही नहीं हो जाएगी।

132. प्रभार्य दूरी की शुद्धता, कानून द्वारा निर्धारित कार्यप्रणाली के सही अनुप्रयोग तथा कार्यप्रणाली के अनुसार उसकी सही गणना पर निर्भर है। दूरी तालिका एक सार्वजनिक दस्तावेज है, जो प्रत्येक स्टेशन पर उपलब्ध और प्रदर्शित होता है, जब भी कोई माल बुक किया जाना होता है, तो प्रभार्य दूरी की गणना उस दूरी तालिका के अनुसार की जाती है, यदि दूरी तालिका गलत होती, तो प्रतिवादी कंपनी ने उसी समय विवाद किया होता जब माल बुक किया जा रहा होता।

133. हमारे पास इस बात पर संदेह करने का कोई कारण नहीं है कि पुरानी दूरी तालिका के अनुसार गणना की गई प्रभार्य दूरी 444 किमी होती, यदि ऐसा नहीं होता तो प्रतिवादी कंपनी द्वारा उसी समय इस ओर ध्यान दिलाया गया होता। लेकिन केवल इसलिए कि पुरानी दूरी तालिका के अनुसार प्रभार्य दूरी की गणना सही है, दूरी तालिका भी सही नहीं हो जाएगी।

134. प्रतिवादी का मामला यह है कि दूरी तालिका के निर्माण के लिए प्रयुक्त पुरानी पद्धति की गणना और अनुप्रयोग गलत था, जिसके कारण उक्त दूरी तालिका में अंतर्निहित त्रुटि आ गई है, इस प्रकार यह दूरी तालिका गलत है और इसके विस्तार से 444 किमी की प्रभार्य दूरी, जो कानून द्वारा देय होना आवश्यक है, अर्थात् अधिसूचित दूरी तालिका।

135. उल्लेखनीय रूप से, रेलवे दावा न्यायाधिकरण ने भी अपने आदेश में पाया कि बाड से हिसार तक की "वास्तविक दूरी" (जोर) 334 किमी (333.18 किमी) थी, और आरसीटी द्वारा अपीलकर्ता के दावों को खारिज

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

करने का एकमात्र कारण अधिनियम, 1989 की धारा 106(3) द्वारा समय-बाधित होना था, जिसे हम पहले ही बता चुके हैं, जो इस मामले में लागू नहीं है। प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं: -

“18. [...] इस मामले में, माल को ‘ए’ से ‘बी’ तक बुक किया गया था, जिसमें प्रभार्य दूरी 444 किलोमीटर दिखाई गई थी और आवेदक कंपनी द्वारा उसी दूरी के लिए भुगतान किया गया था, लेकिन बाद में रेलवे ने प्रभार्य दूरी को केवल 333.18 किलोमीटर के रूप में संशोधित किया। प्रश्नगत माल उसी मार्ग से ले जाया गया था। इसलिए, यह स्पष्ट है कि भुगतान 333.18 किलोमीटर के लिए किया जाना था, जबकि यह 444 किलोमीटर के लिए किया गया था। इसलिए, यह स्पष्ट है कि भुगतान 333.18 किलोमीटर के लिए किया जाना था, जबकि यह 444 किलोमीटर के लिए किया गया था।

XXXX XXXX XXXX

22. वर्तमान मामले के तथ्यों से, जैसा कि वर्तमान मामले में, आवेदक कंपनी को अच्छी तरह से पता था कि बाड से हिसार की वास्तविक दूरी 444 किलोमीटर के बजाय 333.16 किलोमीटर थी।”

(प्रभाव वर्धित)

136. जैसा कि पूर्व में कहा गया है, चूंकि पुरानी पद्धति और नई पद्धति के बीच एकमात्र ठोस अंतर पूर्णांकन का है, इसलिए प्रभार्य दूरी पर पद्धति में परिवर्तन का प्रभाव अधिक से अधिक सीमित या प्रत्येक संगत मध्यवर्ती स्टेशन के लिए 1 किमी के अंतर तक ही सीमित होता। रिफाइनरी बाद से हिसार तक के मार्ग में लगभग 48 स्टेशन हैं। अपीलकर्ता का यह मामला नहीं है कि नये स्टेशन को जोड़ने के माध्यम से मार्ग में कोई परिवर्तन हुआ था या उक्त मार्ग की भौतिक ट्रैक लंबाई में कोई परिवर्तन हुआ था। इस प्रकार, मात्र कार्यप्रणाली में परिवर्तन से प्रभार्य दूरी में 110 किमी का अंतर नहीं आता।

G. निष्कर्ष

137. इस प्रकार, हमारा यह मानना है कि 444 किमी की प्रभार्य दूरी निम्नलिखित कारणों से अवैध थी:-

- (i) यह कि, कार्यप्रणाली में परिवर्तन के कारण प्रभार्य दूरी पर 110 किमी का बड़ा अंतर नहीं पड़ता,
- (ii) यह कि, नये स्टेशन को जोड़ने के माध्यम से मार्ग में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है, न ही उक्त मार्ग की भौतिक ट्रैक लंबाई में कोई परिवर्तन किया गया है।
- (iii) दिनांक 05.07.2005 के पत्र में स्वयं संकेत दिया गया है कि 444 किमी की प्रभार्य दूरी में परिवर्तन एक त्रुटि के कारण हुआ था, और इसका रेल मंत्रालय के दिनांक 07.04.2004 के पत्र से कोई संबंध नहीं है, जिसमें नई पद्धति की शुरुआत की गई थी।
- (iv) अपीलकर्ताओं ने स्वयं ही बिना कारण बताए धन वापसी की अनुमति दे दी, जबकि उनका कहना था कि प्रतिवादी किसी भी प्रकार की धन वापसी का हकदार नहीं है।
- (v) अपीलकर्ता यह सिद्ध करने में विफल रहा कि 444 किमी की प्रभार्य दूरी कानून के अनुसार सही प्रभार्य दूरी थी।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।

(vi) दोनों के समवर्ती निष्कर्ष के पहलू पर, रेलवे दावा न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय के समक्ष इस बात को लेकर बहस हुई कि वास्तविक दूरी 333.18 किमी है।

138. इस प्रकार, उपरोक्त सभी कारणों से, हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि 444 किमी की उक्त प्रभार्य दूरी अवैध थी। हमें उच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय एवं आदेश में कोई कमी नहीं दिखती।

139. परिणामस्वरूप, अपीलार्थी रेलवे द्वारा दायर अपीलें असफल हो जाती हैं, तथा उन्हें खारिज किया जाता है।

140. पक्षकारों को अपना खर्च स्वयं वहन करना होगा।

141. लंबित आवेदन (आवेदनों), यदि कोई हो, का भी निस्तारण किया जाता है।

हेडनोट्स तैयार किये गये: अंकित ज्ञान द्वारा

मामले का परिणाम:
अपील खारिज की गई।

अस्वीकरण: अनुवादित निर्णय वादी के समझने हेतु है और इसका किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सभी कानूनी और सरकारी उद्देश्यों के लिए, निर्णय का मूल संस्करण ही मान्य होगा।