

ازعدالت عظمیٰ  
رائچند امولکھ شاہ  
بنام  
یونین آف انڈیا

(پی۔ بی۔ گجپندر گڈکر، کے۔ سبّار او، کے۔ این۔ وانچو، این۔ راجگو پالا آیا نگر اور جے۔ آر۔ مدهولگر جسٹمز)

انڈین ریلوے ایکٹ، 1890 دفعہ 26- تکمیل- وارنچ اور ڈیمیرج چارجز کی واپسی کے لیے دعویٰ- اگر منع ہے- "وارنچ" اور "ڈیمیرج" کا مطلب ہے- حدود-

مغربی ریلوے کی نمائندگی کرنے والی یونین آف انڈیا کے خلاف مغربی ریلوے کی طرف سے اپیل گزاروں سے وارنچ اور ڈیمیرج چارجز کے طور پر جمع کی گئی رقم کی واپسی کے لیے مقدمہ دائر کیا گیا تھا۔ شکایت میں یہ الزام لگایا گیا تھا کہ ریلوے کے نوٹیفکیشن اور قواعد جن کے تحت ریلوے نے فی دن دوانا سے چار اٹا نی موئڈ پر وارنچ وصول کیا تھا وہ غیر قانونی اور غیر قانونی تھے اور یہ کہ کسی بھی لحاظ سے ریلوے کو قواعد کے تحت اپیل کنندہ فرم سے "فارغ وقت" کے لیے وارنچ چارجز کے عنوان کے تحت چارج وصول کرنے کا کوئی اختیار نہیں تھا۔ مدعا علیہ نے استدعا کی کہ سول کورٹ کے پاس مقدمات کی سماعت کرنے کا کوئی دائرہ اختیار نہیں ہے اور یہ کہ قواعد غیر موثر نہیں ہیں اور قواعد کے خلاف رقم وصول نہیں کی گئی ہے۔ ٹرائل کورٹ نے مقدمات کو اس بنیاد پر خارج کر دیا کہ انہیں انڈین ریلوے ایکٹ کی دفعہ 26 کے تحت روک دیا گیا تھا۔ نظر ثانی کو بھی ہائی کورٹ نے مسترد کر دیا تھا۔ اپیل کنندگان خصوصی اجازت سے اس عدالت میں آئے تھے۔ اپیلوں کو قبول کرنا،

مانا جاتا ہے کہ انڈین ریلوے ایکٹ کی دفعہ 26 وارنچ یا حد سے زیادہ چارج کیے گئے ڈیمیرج کی واپسی کے لیے مقدمے کی برقرار رکھنے کے لیے رکاوٹ نہیں ہے۔ دفعہ 26 کے تحت پابندی جامع نہیں ہے۔ یہ سیکشن میں "سوائے ایکٹ میں فراہم کردہ" کے ابتدائی الفاظ سے محدود ہے۔ دفعہ 26 کو لاگو کرنے سے پہلے دو شرائط کی تعمیل کی جانی چاہیے۔ ریلوے انتظامیہ کو انڈین ریلوے ایکٹ کے باب پنجم کی دفعات کی خلاف ورزی کرتے ہوئے کوئی کام کرنا چاہیے تھا یا کوئی کام کرنے سے گریز کرنا چاہیے تھا اور ایکٹ کو اس ایکٹ یا غلطی کے سلسلے میں کوئی علاج فراہم کرنا چاہیے۔ موجودہ معاملے میں، ایکٹ کسی متاثرہ فریق کے لیے کوئی علاج فراہم نہیں کرتا ہے کہ وہ ریلوے انتظامیہ کے ذریعے وارنچ یا ڈیمیرج کے ذریعے جمع کی گئی اضافی رقم کی واپسی کے لیے ایکٹ کی دفعہ 34 کے تحت مقرر کردہ ٹریبونل سے رجوع کرے۔ ٹریبونل کے پاس یہ فیصلہ کرنے کا کوئی دائرہ اختیار نہیں ہے کہ آیا انتظامیہ کو وارنچ یا ڈیمیرج چارجز وصول کرنے کا اختیار دینے والے قواعد الٹرا ویرس ہیں یا جمع کی گئی رقم قواعد کے تحت قابل رہائش سے زیادہ ہے۔

وارنچ اور ڈیمیرج ویکٹوں سے اتارے گئے اور اسٹیشن پر رکھے گئے سامان کے سلسلے میں اور اسٹیشن کے پلیٹ فارم پر رکھے گئے

سامان کے سلسلے میں بھی چارجز ہیں، جو قواعد کے تحت راہداری کے لیے اجازت شدہ فارغ وقت سے آگے ہیں۔ مذکورہ چارجز کو یقینی طور پر اسٹیشن کے حوالے سے چارجز کے طور پر بیان کیا جاسکتا ہے اور یہ ایکٹ میں اصطلاح کی تعریف کے معنی کے اندر ٹریمنٹل ہیں۔

دیوانی اپیل کا عدالتی حد اختیار 1959: کاسول اپیل نمبر 149 سے 154۔

راجکوٹ میں سابق بمبئی ہائی کورٹ کے 25 فروری 1958 کے فیصلے اور حکم سے خصوصی اجازت کے ذریعے اپیل 1958 کے سول نظر ثانی درخواست نمبر 46، 49، 55، 57، 58 اور 59 میں۔

اپیل گزاروں کی طرف سے ایس پی سنہا، شہزادی محی الدین اور ایم آئی خواجہ۔

جواب دہندگان کے لیے این ایس بندر اور آراین سچتے۔

21 اکتوبر 1963۔ عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے دیا گیا

سب راول۔ جے۔ خصوصی اجازت کے ذریعے دائر کی گئی یہ چھ اپیلیں ایک مشترکہ سوال اٹھاتی ہیں، یعنی کیا مغربی ریلوے کے خلاف اپیل کنندہ فرم سے جمع کی گئی رقم کی واپسی کے لیے دائر کیے گئے مقدمے سول کورٹ میں ہوں گے۔

1959 کی سول اپیل نمبر 152 اور 153 اپیل کنندہ فرم سے ڈیمرج کے ذریعے جمع کی گئی رقم کی وصولی کے لیے دائر کیے گئے مقدمات سے پیدا ہوتی ہیں اور دیگر اپیلیں مذکورہ فرم سے وارنچ چارجز کے ذریعے جمع کی گئی رقم کی وصولی کے لیے دائر کی جاتی ہیں۔ یہ کافی ہوگا اگر ہم کسی ایک مقدمے میں دعوے کی تفصیلات دیں، کیونکہ بار میں کہا گیا تھا کہ رقم واپسی کے دعوے دوسرے تمام مقدمات میں یکساں تھے۔ 1957 کے سول سوٹ نمبر 109 میں شکایت کے علاوہ دیگر دعوتیں ہمارے سامنے نہیں رکھی گئی ہیں۔ لہذا، ہم اس مفروضے پر آگے بڑھ رہے ہیں کہ تمام دعووں میں متعلقہ الزامات ایک جیسے ہیں، خاص طور پر چونکہ مدعا علیہ کے فاضل وکیل نے مذکورہ اثر پر اپیل گزاروں کے فاضل وکیل کے دعوے پر سوال نہیں اٹھایا تھا۔

1957 کا سول سوٹ نمبر 109 اپیل گزاروں نے 1959 کی سول اپیل نمبر 149 میں مغربی ریلوے کی نمائندگی کرنے والے یونین آف انڈیا سے 295 روپے کی وصولی کے لیے دائر کیا تھا۔ اپیل کنندگان سریندرنگر میں کاروبار کرنے والی ایک فرم ہیں۔ مذکورہ فرم کو بیلنگنچ سے سریندرنگر ریلوے اسٹیشن تک بک کیے گئے چاول کے 125 تھیلوں کی کھیپ موصول ہوئی۔ مذکورہ کھیپ کی فراہمی کے وقت، سریندرنگر کے اسٹیشن ماسٹر نے اپیل کنندہ فرم سے وارنچ چارجز کے طور پر روپے 275-7-0 کی رقم وصول کی۔ شکایت میں الزام لگایا گیا ہے کہ ریلوے کے نوٹیفیکیشن اور قواعد جس کے تحت ریلوے نے فی دن دوانا سے چار انانی مونڈ پر وارنچ وصول کیا تھا وہ غیر قانونی اور غیر قانونی تھے اور یہ کہ کسی بھی لحاظ سے ریلوے کو قواعد کے تحت کوئی اختیار نہیں تھا کہ وہ وارنچ چارجز کے عنوان کے تحت "فارغ وقت" کے لیے مذکورہ قواعد کے تحت اپیل کنندہ فرم سے چارجز وصول کرے۔ ان الزامات پر مذکورہ ریلوے کی

طرف سے جمع کی گئی رقم کی واپسی کے لیے مقدمہ دائر کیا گیا تھا۔ مدعا علیہ نے یا تو اس بات سے انکار کیا کہ قواعد الٹرا وائرس تھے یا اس نے قواعد کے برخلاف رقم وصول کی۔ اس نے استدعا کی کہ سول عدالت کو مقدمے کی سماعت کا کوئی دائرہ اختیار نہیں ہے۔ دیگر رقوم کے سلسلے میں بھی اسی طرح کے مقدمے دائر کیے گئے اور اسی طرح کے تنازعات اٹھائے گئے۔ فاضل سول جج نے تمام مقدمات کو اس بنیاد پر خارج کر دیا کہ انہیں انڈین ریلوے ایکٹ 1890 (1890 کا ایکٹ IX) کی دفعہ 26 کے تحت روک دیا گیا تھا، جسے اس کے بعد ایکٹ کہا جاتا ہے۔ مذکورہ فرم نے تمام مقدمات میں راجکوٹ میں بمبئی ہائی کورٹ کے سول جج کے فیصلے کے خلاف نظر ثانی کو ترجیح دی۔ ہائی کورٹ نے سول جج کے نقطہ نظر سے اتفاق کیا اور ترمیم کو مسترد کر دیا۔ اس لیے اپیلیں۔

ہمارے سامنے اٹھایا گیا واحد سوال یہ ہے کہ کیا ایکٹ کی دفعہ 26 اپیل کنندہ فرم سے وارنٹ اور ڈیرج چارجز کے ذریعے جمع کی گئی مذکورہ رقوم کی واپسی کے لیے سول عدالت میں مذکورہ مقدمات کی برقرار رکھنے کے خلاف رکاوٹ ہے۔

فریقین کے تنازعات کی تعریف کرنے کے لیے ایکٹ کے متعلقہ حصوں کو نوٹس کرنا ضروری ہے۔ شروع میں یہ ذکر کیا جاسکتا ہے کہ موجودہ اپیلوں میں رقم 1953 اور 1955 کے درمیان جمع کی گئی تھی اور اس لیے ہم موجودہ تحقیقات کے مقصد سے ایکٹ میں کی گئی بعد کی ترمیم کو نظر انداز کر رہے ہوں گے۔

دفعہ 3(14) "ٹرمینلز" میں اسٹیشنوں، سائڈنگز، گھاٹیوں، ڈپو، گوداموں، کرینوں اور اسی طرح کے دیگر معاملات اور وہاں فراہم کی جانے والی کسی بھی خدمات کے حوالے سے چارجز شامل ہیں۔" دفعہ 26" اس ایکٹ میں فراہم کردہ کے علاوہ، اس باب (باب پنجم) کی کسی شق کی خلاف ورزی یا خلاف ورزی کرتے ہوئے ریلوے انتظامیہ کی طرف سے کی گئی کسی بھی چیز یا کسی غلطی کے لیے کوئی مقدمہ دائر نہیں کیا جائے گا یا کارروائی نہیں کی جائے گی۔"

دفعہ 32" مرکزی حکومت، عام یا خصوصی حکم کے ذریعے، پورے یا ریلوے کے کسی بھی حصے کے لیے ٹرمینل کے نرخ اور دیگر چارجز طے کر سکتی ہے، اور وہ شرائط تجویز کر سکتی ہے جن میں ایسی شرحیں لاگو ہوں گی۔

دفعہ 34(1) ایک ٹریبونل ہوگا جسے ریلوے ریٹس ٹریبونل کہا جاتا ہے، جس کا مقصد اس باب میں اس کے بعد بیان کردہ کاموں کو انجام دینا ہے۔

دفعہ 41(i) کوئی شکایت کہ ریلوے انتظامیہ۔

(ج) ایسے چارجز عائد کر رہا ہے (معیاری ٹرمینل چارجز کے علاوہ) جو غیر معقول ہیں،

ٹریبونل میں پیش کیا جاسکتا ہے، اور ٹریبونل اس باب کی دفعات کے مطابق ایسی کسی بھی شکایت کو برداشت کرے گا اور اس کا فیصلہ کرے گا۔

دفعہ 45- اس باب کی کوئی چیز ٹریبونل کو ریلوے انتظامیہ کی طرف سے مسافروں اور ان کے سامان کی نقل و حمل، پارسل، فوجی ٹریفک اور ریلوے مواد اور اسٹورز میں ٹریفک، اور ڈیمریج چارجز کے لیے لگائے گئے چارجز کے پیمانے کے حوالے سے دائرہ اختیار فراہم نہیں کرے گی، سوائے مرکزی حکومت کی طرف سے ٹریبونل کو دیے گئے حوالہ کے۔

دفعہ 46 اے- ٹریبونل کا فیصلہ اجلاس میں موجود اراکین کی اکثریت سے ہوگا اور حتمی ہوگا۔

بشرطیکہ جہاں ٹریبونل کے کسی واحد رکن نے کسی معاملے کی سماعت کی ہو اور فیصلہ کیا ہو، وہ اپنی صوابدید پر کسی فریق کو فل پیج میں اپیل کرنے کی اجازت دے سکتا ہے اور اگر ایسی اجازت کے مطابق اپیل دائر کی جاتی ہے تو فل پیج یا اس کے اراکین کی اکثریت کا فیصلہ، جیسا بھی معاملہ ہو، حتمی ہوگا۔

دفعہ 46 بی- ٹریبونل اپنے ذریعے دیے گئے کسی بھی حکم کو مقامی دائرہ اختیار والی سول عدالت میں منتقل کر سکتا ہے اور ایسی سول عدالت اس حکم پر اس طرح عمل درآمد کرے گی جیسے کہ یہ کوئی فرمان ہو۔

دفعہ 46 سی- اس باب میں، جب تک کہ اس موضوع یا سیاق و سباق میں کوئی ناگوار چیز نہ ہو،-

(د) "ڈیمریج" سے مراد وہ چارج ہے جو ویگن کو لوڈ کرنے یا اتارنے کے لیے دیے گئے فارغ وقت کی میعاد ختم ہونے کے بعد عائد کیا جاتا ہے۔

مذکورہ دفعات کی اسکیم واضح ہے۔ مرکزی حکومت پورے یاریلوے کے ایک حصے کے لیے ٹرینیل اور دیگر چارجز کے نرخ طے کرتی ہے۔ اگر کوئی ریلوے انتظامیہ معیاری ٹرینیل چارجز کے علاوہ دیگر چارجز عائد کرتی ہے جو غیر معقول ہیں، تو متاثرہ فریق انتظامیہ کے خلاف ریلوے ریٹ ٹریبونل کے سامنے شکایت درج کر سکتا ہے۔ ٹریبونل کا فیصلہ حتمی ہوتا ہے۔ ایکٹ کے سیکشن 45 میں مذکور ڈیمریج الزامات کے حوالے سے، ٹریبونل کے پاس اس کے سلسلے میں کسی دعوے پر غور کرنے کا کوئی دائرہ اختیار نہیں ہے، سوائے مرکزی حکومت کے ذریعے ٹریبونل کو دیے گئے حوالہ کے۔ دفعہ 26 عام سول عدالتوں کے دائرہ اختیار کو باب پنجم کی کسی بھی شق کی خلاف ورزی یا خلاف ورزی میں ریلوے انتظامیہ کی طرف سے کیے گئے کسی بھی کام یا کسی بھی غلطی کے لیے مقدمہ یا کارروائی پر غور کرنے سے روکتا ہے۔ اس طرح کی خلاف ورزی کے سلسلے میں، ایک متاثرہ فریق صرف ایکٹ کے ذریعے فراہم کردہ طریقے سے آگے بڑھ سکتا ہے۔

اس لیے مختصر سوال یہ ہے کہ آیا رقم واپسی کے مذکورہ دعوے ایکٹ کی دفعہ 26 کے تحت عائد کردہ پابندی کے تحت آتے ہیں۔ چونکہ دفعہ 26 سول عدالتوں کے دائرہ اختیار کو روکتی ہے، اس لیے اس کی دفعات کو سختی سے سمجھا جانا چاہیے۔ یہ پابندی ریلوے

انتظامیہ کی طرف سے ایکٹ کے باب پنجم کی کسی بھی شق کی خلاف ورزی یا خلاف ورزی میں کی گئی کسی بھی چیز یا غلطی کے سلسلے میں ہے۔ اگر ایکٹ کے دفعہ 26 میں "اس ایکٹ میں فراہم کردہ کے علاوہ" ابتدائی الفاظ کو نظر انداز کیا جاتا ہے، تو بار جارج معلوم ہوتا ہے، کیونکہ یہ مذکورہ باب کی دفعات کے تحت آنے والے معاملات کے سلسلے میں ریلوے انتظامیہ کی طرف سے ڈیوٹی کی کسی بھی لاپرواہی کو اپنے دائرہ کار میں لے سکتا ہے۔ لیکن ایکٹ کے باب پنجم کی دفعات کی خلاف ورزی کرنے کے لیے ریلوے انتظامیہ کو مکمل لائسنس دینے کا ایسا ارادہ مقننہ سے منسوب نہیں کیا جائے گا جب تک کہ اس سلسلے میں سیکشن بہت واضح نہ ہو۔ ابتدائی الفاظ "اس ایکٹ میں فراہم کردہ کے علاوہ" بار کے عمل کو محدود کرتے ہیں۔ اس کی معقول تشریح اس طرح کی جاسکتی ہے کہ مقدمے کی پابندی ان معاملات تک محدود ہے جن کے سلسلے میں ایکٹ نے کوئی علاج فراہم کیا ہے۔ اس طرح سمجھا جائے تو، ایکٹ کی دفعہ 26 کی دفعات کو لاگو کرنے سے پہلے، دو شرائط کی تعمیل کی جائے گی، یعنی، (1) ریلوے انتظامیہ نے باب پنجم کی دفعات کی خلاف ورزی کرتے ہوئے کوئی کام کیا ہوگا یا کوئی کام کرنے سے گریز کیا ہوگا اور (2) ایکٹ نے اس ایکٹ یا غلطی کے سلسلے میں کوئی علاج فراہم کیا ہے۔ یہ دلیل دی گئی کہ ریلوے انتظامیہ کی طرف سے "وارنٹج" اور "ڈیمرٹج" کے عنوانات کے تحت لگائے گئے چارجز "ٹریبل" ہیں جن کے حوالے سے حکومت نے ایکٹ کی دفعہ 32 کے تحت قواعد بنائے تھے، کہ اپیل گزاروں کی شکایت یہ تھی کہ نرخ قواعد کے تحت مقرر کردہ سے زیادہ وصول کیے گئے تھے اور اس لیے دفعہ 26 اس کی وصولی کے لیے مقدمے کو روکتی ہے۔

لہذا، پہلا سوال یہ ہے کہ کیا وارنٹج اور ڈیمرٹج چارجز "حدود" ہیں۔ "حدود کی تعریف ایکٹ کی دفعہ 3 (14) کے ذریعے اسٹیشنوں، سائڈنگ، گھاٹیوں، ڈپو، گوداموں، کرینوں اور اسی طرح کے دیگر معاملات اور وہاں فراہم کی جانے والی کسی بھی خدمات کے حوالے سے چارجز کو شامل کرنے کے لیے کی گئی ہے۔ ایکٹ کے دفعہ 32 کے تحت مرکزی حکومت، عام یا خصوصی حکم کے ذریعے، پورے یا ریلوے کے کسی بھی حصے کے لیے حدود اور دیگر چارجز کے نرخ طے کر سکتی ہے، اور وہ شرائط تجویز کر سکتی ہے جن میں ایسی شرحیں لاگو ہوں گی۔ یہ معلوم کرنے کے لیے کہ آیا وارنٹج اور ڈیمرٹج چارجز "ٹریبلز" کی تعریف کے تحت آتے ہیں، "وارنٹج" اور "ڈیمرٹج" کے الفاظ کے معنی کا پتہ لگانا ضروری ہے جیسا کہ ایکٹ اور اس کے تحت بنائے گئے قواعد میں سمجھا گیا ہے۔ ایکٹ میں "وارنٹج" کی کوئی تعریف نہیں ہے۔ لیکن دفعہ 46 سی (ڈی) ڈیمرٹج کی وضاحت کرتا ہے جس کا مطلب ویگن کولوڈ کرنے یا اتارنے کے لیے اجازت شدہ فارغ وقت کی میعاد ختم ہونے کے بعد عائد کردہ چارج ہے۔ لیکن قوانین، جو غالباً ایکٹ کے تحت بنائے گئے ہیں، ان الفاظ کے معنی کا واضح اندازہ دیتے ہیں۔ متعلقہ قاعدہ قاعدہ 85 ہے اور اس میں لکھا ہے :

"مختلف ریلوے پر مقامی طور پر نافذ اصل گھاٹ اور ڈیمرٹج کے قوانین ہر ریلوے کے ٹیرف میں شائع کیے جاتے ہیں اور اسٹیشنوں پر درخواست پر ان کا پتہ لگایا جاسکتا ہے۔"

بی بی اینڈ سی آئی ریلوے، جسے اب مغربی ریلوے کا نام دیا گیا ہے، پر درج ذیل گھاٹ اور ڈیمرٹج کے قوانین نافذ تھے۔ اس کی شقیں (اے) اور (بی) وارنٹج اور ڈیمرٹج کی شرحیں دیتی ہیں اور شق (سی) "ڈیمرٹج" اور "وارنٹج" کی وضاحت کرتی ہے۔ شق (C) میں لکھا ہے :

(i) جب سامان اتارنے والوں کے ذریعے اتارنے کے لیے ضروری ویگنوں کو اتارنے کے لیے پوزیشن میں رکھے جانے

کے بعد چھ دن کے ہلکے اوقات کے فارغ وقت کے اندر اتارا نہیں جاتا ہے، تو مذکورہ شق (بی) (ii) کے مطابق ڈیمریج کا معاوضہ دن کی روشنی کے چھ اوقات سے زیادہ کے لیے لیا جائے گا، کیونکہ سامان ویگن میں رہتا ہے، اور اسٹیشن پر لاگو ہونے والی شرح پر وارنٹیج کا معاوضہ لیا جائے گا اگر سامان کو اس دن کے آخر تک ریلوے کے احاطے سے نہیں ہٹایا گیا جس دن وہ اتارا گیا ہے۔۔۔

(ii) جب سامان اتارنے والوں کے ذریعے اتارنے کی ضرورت والے ویگنوں کو اتارنے کے لیے پوزیشن میں رکھے جانے کے بعد دن کی روشنی کے چھ گھنٹوں کے فارغ وقت کے اندر اتارا جاتا ہے، تو اسٹیشن پر لاگو ہونے والی شرح پر وارنٹیج وصول کیا جائے گا اگر سامان کو ریلوے کے احاطے سے دن کے آخر تک نہیں ہٹایا جاتا ہے جس کے بعد دن کی روشنی کے چھ اوقات کا فارغ وقت ختم ہو جاتا ہے۔۔۔

اس لیے ڈیمریج ایک چارج ہے جو دن کی روشنی کے چھ اوقات کے فارغ وقت کے اندر ویگنوں سے نہ اتارے گئے سامان پر عائد کیا جاتا ہے اور وارنٹیج وہ چارج ہے جو اس مقصد کے لیے اجازت شدہ فارغ وقت کی میعاد ختم ہونے کے بعد ریلوے کے احاطے سے نہ ہٹائے گئے سامان پر عائد کیا جاتا ہے۔ درحقیقت ایکٹ کی دفعہ 46 سی (ڈی)، جسے 1945 کے ایکٹ 65 کے ذریعے شامل کیا گیا تھا، نے عملی طور پر مذکورہ قاعدے میں دی گئی لفظ "ڈیمریج" کی تعریف کو اپنا لیا ہے۔ اس لیے وارنٹیج اور ڈیمریج ویگنوں میں ریلوے کے احاطے میں رکھے گئے سامان کے سلسلے میں قوانین کے تحت کلیئرنس کے لیے اجازت شدہ فارغ وقت سے زیادہ وصول کیے جانے والے چارجز ہیں۔

سوال یہ ہے کہ کیا اس طرح کے چارجز "ٹرمینل" ہیں جیسا کہ ایکٹ میں بیان کیا گیا ہے۔ اصطلاح "ٹرمینل چارجز" کی تعریف پہلی بار انڈین ریلوے ایکٹ 1890 میں کی گئی تھی۔ اسے انگلش ریلوے اینڈ کینال ٹریفک ایکٹ 1888 کے دفعہ 55 کی تعریف سے لیا گیا تھا۔ ٹرمینل چارجز دوزمروں کے ہوتے ہیں (1) خدمات کے لیے چارجز، اور (2) رہائش اور آلات کے لیے چارجز جو کاروبار کو آسان بناتے ہیں۔ "سروس ٹرمینلز" ٹرمینل اسٹیشن پر سامان کی ہینڈلنگ کے معاوضے پر مشتمل ہوتے ہیں یعنی جہاں ریلوے ملازمین وزن، لوڈنگ، ان لوڈنگ وغیرہ میں مصروف ہوتے ہیں۔ جیسا کہ اس "سروس ٹرمینلز" سے ممتاز ہے "اسٹیشن ٹرمینلز" ہیں جو کیریئر کے کاروبار کے لیے اتفاقی رہائش فراہم کرنے کے لیے چارجز ہیں، جیسے کہ "ورکنگ چارجز، مرمت، تجدید، اسٹیشن کی عمارتوں کا بیمہ، سائڈنگ، شیڈ، پلیٹ فارم، گودام، کرین، ہائیڈرولک پاور، فلکسڈ آلات وغیرہ"۔ ڈیمریج اور وارنٹیج دونوں "اسٹیشن ٹرمینلز" کے سرے کے اندر آتے ہیں کیونکہ وہ ٹرانزٹ یا نقل و حمل مکمل ہونے کے بعد ویگن یا پلیٹ فارم یا گڈز شیڈ میں سے کسی ایک کے استعمال کے لیے عائد کیے جانے والے چارجز ہیں اور یہ نقل و حمل کے لیے اتفاقی نہیں ہیں۔ اسٹیشنوں کے سلسلے میں لگائے جانے والے چارجز کو ایکٹ کے تحت "حدود" کی تعریف میں شامل کیا گیا ہے۔ چونکہ وارنٹیج اور ڈیمریج ویگنوں سے اتارے گئے اور اسٹیشن پر رکھے گئے سامان کے حوالے سے اور اسٹیشن کے پلیٹ فارم پر رکھے گئے سامان کے حوالے سے بھی چارجز ہیں، اس لیے مذکورہ چارجز کو یقینی طور پر اسٹیشن کے حوالے سے چارجز کے طور پر بیان کیا جاسکتا ہے۔ اگر ایسا ہے تو، اس سے یہ نتیجہ نکلتا ہے کہ مذکورہ الزامات ایکٹ میں مذکورہ اظہار کی تعریف کے معنی کے اندر "ٹرمینل" ہیں۔

آئیے اب دیکھتے ہیں کہ آیا ایکٹ کے ذریعے کسی متاثرہ فریق کو شکایت میں مذکور بنیاد پر جمع کیے گئے چارجز کی واپسی کا مطالبہ

کرنے کے لیے کوئی علاج فراہم کیا گیا ہے۔ ایکٹ کی دفعہ 34 کے تحت تشکیل شدہ ٹریبونل کو یہ فیصلہ کرنے کا دائرہ اختیار حاصل ہے کہ آیا ریلوے انتظامیہ کی طرف سے معیاری ٹرمینل چارجز کے علاوہ لگائے گئے چارجز غیر معقول تھے یا نہیں۔ ایکٹ کسی متاثرہ فریق کے لیے کوئی علاج فراہم نہیں کرتا ہے کہ وہ ریلوے انتظامیہ کی طرف سے وارنٹج یا ڈیمریج کے ذریعے جمع کی گئی رقم کی واپسی کے لیے ٹریبونل سے اس بنیاد پر رجوع کرے کہ مذکورہ انتظامیہ کو ایسا کرنے کا اختیار دینے والے قواعد دائرہ اختیار سے باہر ہیں یا یہ کہ اس طرح جمع کی گئی رقم قواعد کے تحت رہنے کے قابل وارنٹج یا ڈیمریج سے زیادہ ہے۔ اگر اعتراض شدہ چارجز معیاری حدود چارجز ہیں، تو اس سے متعلق تنازعہ ایکٹ کی دفعہ 41 سے باہر آتا ہے۔ اگر وہ معیاری حدود چارجز کے علاوہ دیگر الزامات ہیں، تو ٹریبونل کا دائرہ اختیار صرف اس کی معقولیت کے سوال تک محدود ہے۔ اس کے پاس یہ فیصلہ کرنے کا کوئی دائرہ اختیار نہیں ہے کہ آیا ریلوے انتظامیہ کو کسی خاص چارج کو عائد کرنے کا اختیار دینے والے قواعد دائرہ اختیار سے باہر ہیں یا آیا ریلوے انتظامیہ ان چارجز سے زیادہ رقم وصول کرتی ہے جو وہ کسی اصول کے تحت قانونی طور پر وصول کر سکتی ہے۔ اگر ایسا ہے تو، یہ واضح ہے کہ ایکٹ کے تحت ایسا کوئی التزام نہیں کیا گیا ہے جس میں متاثرہ فریق کو رقم کی واپسی کا مطالبہ کرنے کے لیے کوئی علاج فراہم کیا گیا ہو، جیسا کہ مبینہ طور پر اپیل گزاروں سے وصول کی گئی رقم۔ دفعہ 26، اس لیے، اپیل گزاروں کی طرف سے دائرے کیے گئے مقدمات کی برقرار رکھنے کے خلاف رکاوٹ نہیں ہو سکتی۔

ہم اس معاملے میں اپنے نقطہ نظر کا اظہار کرنے کی تجویز نہیں کرتے ہیں، کیونکہ ہمارے سامنے یہ دلیل نہیں دی گئی ہے کہ آیا زیر بحث ڈیمریج چارجز ایکٹ کی دفعہ 45 میں "ڈیمریج چارجز" کے اظہار کے معنی میں آتے ہیں اور اگر ایسا ہے تو کیا ٹریبونل کے دائرہ اختیار کو صرف اس کے تحت مقرر کردہ طریقے سے استعمال کیا جاسکتا ہے۔

مذکورہ بالا وجوہات کی بناء پر ہم یہ مانتے ہیں کہ ہائی کورٹ اور ٹرائل کورٹ دونوں نے اس بنیاد پر مقدمات کو مسترد کرنے میں غلطی کی کہ ایکٹ کی دفعہ 26 ان کی برقرار رکھنے کے خلاف رکاوٹ تھی۔ اس لیے ہم ہائی کورٹ کے ساتھ ساتھ ٹرائل کورٹ کے فیصلے کو بھی کالعدم قرار دیتے ہیں اور مقدمات کو قانون کے مطابق نمٹانے کے لیے ٹرائل کورٹ میں بھیج دیتے ہیں۔ یہ نہیں سمجھنا چاہیے کہ ہم نے مقدمات میں اٹھائے گئے دیگر سوالات پر کوئی رائے ظاہر کی ہے۔ مدعا علیہ یہاں اپیل گزاروں کے اخراجات ادا کرے گا۔

درج ذیل عدالتوں کے اخراجات نتیجہ کے مطابق ہوں گے۔

مقدمات ریمانڈ کیے گئے۔