1963
ଅକ୍ଟୋବର 21

ରାୟଚାନ୍ଦ ଅମୂଲଖ ଶାହ

ବନାମ

ଭାରତ ସଂଘ

(ପି. ବି. ଗଜେନ୍ଦ୍ରଗଡକର, କେ. ସୁବ୍ବା ରାଓ, କେ. ଏନ୍.
ୱାଞ୍ଚୁ, ଏନ୍. ରାଜଗୋପାଲ ଆୟାଙ୍ଗର ଏବଂ
ଜେ. ଆର୍. ମୁଧୋଲକର, ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତିବୃନ୍ଦ)

ଭାରତୀୟ ରେଳ ଅଧିନିୟମ, 1890, ଧାରା 26 - ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ମକଦ୍ଦମା – ପଦବିନ୍ୟାସ - ପ୍ରତିବନ୍ଧକ କି - "ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ" ଏବଂ "ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ"ର ଅର୍ଥ – ସୀମା ଶୁଳ୍କ କି

ଅପିଲ କାରୀମାନଙ୍କ ଠାରୁ ପୋତଘାଟ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଭାବରେ ପଶ୍ଚିମ ରେଳବାଇ ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହୀତ ପରିମାଣର ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ପଶ୍ଚିମ ରେଳବାଇର ପ୍ରତିନିଧିତ୍ୱ କରୁଥିବା ଭାରତ ସଂଘଙ୍କ ବିରୋଧରେ ମକଦ୍ଦମା ଦାୟର କରାଯାଇଥିଲା । ଅଭିଯୋଗପତ୍ରରେ ଆରୋପ ଲଗାଯାଇଥିଲା ଯେ ରେଳବାଇ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଏବଂ ନିୟମଗୁଡ଼ିକ, ଯାହା ଅଧୀନରେ ରେଳବାଇ ଦୈନିକ ମଉଣ୍ଡ ପିଛା ଦୁଇ ଅଣାରୁ ଚାରି ଅଣା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ କରିଥିଲା, ବେଆଇନ ଏବଂ କ୍ଷମତାତୀତ ଥିଲା ଏବଂ କୌଣସି ଦୃଷ୍ଟିରୁ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଶୀର୍ଷକ ଅନୁଯାୟୀ "ଖାଲି ସମୟ" ପାଇଁ ଅପିଲକାରୀ-ସଂସ୍ଥାଠାରୁ ଦେୟ ସଂଗ୍ରହ କରିବା ପାଇଁ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ରେଳବାଇର କୌଣସି କ୍ଷମତା ନଥିଲା । ଉତ୍ତରଦାତା ନିବେଦନ କରିଥିଲେ ଯେ ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକର ବିଚାର କରିବା ପାଇଁ ଦେୱାନୀ ଅଦାଲତର କୌଣସି ଆଇନଗତ ଅଧିକାର ନଥିଲା ଏବଂ ନିୟମଗୁଡ଼ିକ *କ୍ଷମତାତୀତ* ନଥିଲା ଏବଂ ନିୟମଗୁଡ଼ିକ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଅର୍ଥ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇନଥିଲା । ଭାରତୀୟ ରେଳ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 26 ଅନୁଯାୟୀ ସେଗୁଡିକୁ ବାରଣ କରାଯାଇଥିବା ଆଧାରରେ ବିଚାରଣ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଦ୍ୱାରା ମକଦ୍ଦମାଗୁଡିକୁ ଖାରଜ କରାଯାଇଥିଲା । ପୁନରୀକ୍ଷଣଗୁଡ଼ିକୁ ମଧ୍ୟ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ । ଅପିଲକାରୀମାନେ ବିଶେଷ ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଏହି ଅଦାଲତର ଦ୍ୱାରସ୍ଥ ହୋଇଥିଲେ । ଅପିଲଗୁଡ଼ିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି,

ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ, ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଅତ୍ୟଧିକ ପୋତଘାଟ କିମ୍ବା ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଏକ ମକଦ୍ଦମାର ଗ୍ରହଣୀୟତା ଉପରେ ଭାରତୀୟ ରେଳ ଅଧିନିୟମର ଧାରା

26 ଏକ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ନୁହେଁ । ଧାରା 26 ଅଧୀନରେ ଥିବା ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ବ୍ୟାପକ ନୁହେଁ । ଉକ୍ତ ଧାରାରେ "ଅଧିନିୟମରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିବା ବ୍ୟତୀତ" ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଶବ୍ଦଗୁଡ଼ିକ ଦ୍ୱାରା ଏହା ସୀମିତ ଅଟେ । ଧାରା 26 ଲାଗୁ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଦୁଇଟି ସର୍ତ୍ତ ପାଳନ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଅଧିନିୟମର ଅଧ୍ୟାୟ Vର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ରେଳବାଇ ପ୍ରଶାସନ ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା କିମ୍ବା ଏକ କାର୍ଯ୍ୟରେ ଅବହେଳା କରିବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ ସେହି କୃତି ବା ଅକୃତି ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ଏକ ପ୍ରତିକାର ପ୍ରଦାନ କରିବା ଉଚିତ୍ । ବର୍ତ୍ତମାନର ମାମଲାରେ, ପୋତଘାଟ କିମ୍ବା ବିଳମ୍ବ ମାଧ୍ୟମରେ ରେଳ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିବା ଅତିରିକ୍ତ ପରିମାଣର ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 34 ଅନୁଯାୟୀ ନିଯୁକ୍ତ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣଙ୍କ ଦ୍ୱାରସ୍ଥ ହେବାକୁ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଏକ ପୀଡ଼ିତ ପକ୍ଷକୁ କୌଣସି ପ୍ରତିକାର ପ୍ରଦାନ କରେ ନାହିଁ । ପୋତଘାଟ କିମ୍ବା ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ସଂଗ୍ରହ କରିବାକୁ ପ୍ରଶାସନକୁ କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରୁଥିବା ନିୟମ *କ୍ଷମତାତୀତ* କି କିମ୍ବା ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ଅର୍ଥ ଠାରୁ ସଂଗୃହୀତ ଅର୍ଥ ଅଧିକ କି, ତାହା ସ୍ଥିର କରିବାକୁ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର କୌଣସି ଅଧିକାରିତା କ୍ଷେତ୍ର ନାହିଁ ।

ପୋତଘାଟ କିମ୍ବା ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ହେଉଛି ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବାଗୁଡିକୁ ଖାଲିକରି ଷ୍ଟେସନରେ ରଖାଯାଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ଏବଂ ଷ୍ଟେସନର ଏକ ପ୍ଲାଟଫର୍ମରେ ରଖାଯାଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଶୁଳ୍କ, ଯାହା ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ନିକାଶ ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଥିବା ଖାଲି ସମୟ ବାହାରେ ଲାଗୁ ହୋଇଥାଏ । ଷ୍ଟେସନ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଉକ୍ତ ଶୁଳ୍କଗୁଡିକ ନିଶ୍ଚିତ ଭାବରେ ଶୁଳ୍କ ଭାବରେ ଏବଂ ଅଧିନିୟମରେ ଉକ୍ତ ଶବ୍ଦର ସଂଜ୍ଞାର ଅର୍ଥ ମଧ୍ୟରେ ଟର୍ମିନାଲ୍ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇପାରିବ ।

ଦେୱାନୀ ଅପିଲୀୟ ଅଧିକାରିତା: ଦେୱାନୀ ଅପିଲ ସଂଖ୍ୟା 149-154/1959 ।

ଦେୱାନୀ ପୁନରୀକ୍ଷଣ ଅପିଲ ସଂଖ୍ୟା 1958 ର 46, 49, 55, 57, 58 ଏବଂ 59 ରେ ରାଜକୋଟସ୍ଥିତ ପୂର୍ବତନ ବମ୍ବେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ 25 ଫେବୃଆରୀ, 1958 ର ରାୟ ଏବଂ ଆଦେଶରୁ ବିଶେଷ ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଅପିଲ ଗୁଡିକ ।

ଅପିଲକାରୀମାନଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ *ଏସ୍. ପି. ସିହ୍ନା, ଶେହଜାଦି ମୋହିଉଦ୍ଦିନ୍* ଏବଂ *ଏମ୍. ଆଇ. ଖୋୱାଜା* ।

ଉତ୍ତରଦାତାମାନଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ *ଏନ୍. ଏସ୍. ବିନ୍ଦ୍ରା* ଏବଂ *ଆର୍. ଏନ୍. ସଚଥେ* ।

1963

ରାୟଚାନ୍ଦ ଅମୁଲଖ ଶାହ
ବନାମ
ଭାରତ ସଂଘ

ନ୍ୟାୟାଧୀଶ ସୁବ୍ବା ରାଓ

21 ଅକ୍ଟୋବର, 1963 । ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ରାୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା

ନ୍ୟାୟାଧୀଶ ସୁବ୍ବା ରାଓଙ୍କ ଦ୍ୱାରା - ବିଶେଷ ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିବା ଏହି ଛଅଟି ଅପିଲ ଏକ ସାଧାରଣ ପ୍ରଶ୍ନ ଉତ୍ଥାପନ କରେ, ଯଥା ଅପିଲକାରୀ-ସଂସ୍ଥାରୁ ପୋତଘାଟ କିମ୍ବା ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଭାବରେ ସଂଗୃହୀତ ଅର୍ଥର ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ପଶ୍ଚିମ ରେଳବାଇ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ମକଦ୍ଦମା ଏକ ଦେୱାନୀ ଅଦାଲତରେରେ ଜାରି ରହିବ କି ।

ଅପିଲ କାରୀ-ସଂସ୍ଥାରୁ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଭାବେ ସଂଗୃହୀତ ପରିମାଣର ଅସୁଲି ପାଇଁ ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକରୁ 1959 ର ଦେୱାନୀ ଅପିଲ ସଂଖ୍ୟା 152 ଏବଂ 153 ଉତ୍ପନ୍ନ ହୁଏ ଏବଂ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ମାଧ୍ୟମରେ ଉକ୍ତ ସଂସ୍ଥାରୁ ସଂଗୃହୀତ ଅର୍ଥ ଅସୁଲ କରିବା ପାଇଁ ଅନ୍ୟ ଅପିଲଗୁଡିକ ଦାଖଲ କରାଯାଇଛି । ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକ ମଧ୍ୟରୁ ଗୋଟିଏ ମକଦ୍ଦମାରେ ଯଦି ଆମେ ଦାବିର ବିବରଣୀଗୁଡିକୁ ଦେବୁ, ତେବେ ଏହା ଯଥେଷ୍ଟ ହେବ, କାରଣ ବାର୍ ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ଯେ ଅନ୍ୟ ସମସ୍ତ ମକଦ୍ଦମାରେ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଦାବିଗୁଡ଼ିକ ସମାନ ଥିଲା । ଦେୱାନୀ ମକଦ୍ଦମା ସଂଖ୍ୟା 109/1957 ରେ ଅଭିଯୋଗ ବ୍ୟତୀତ, ଅନ୍ୟ ଅଭିଯୋଗ ପତ୍ରଗୁଡିକ ଆମ ସମ୍ମୁଖରେ ଉପସ୍ଥାପନ କରାଯାଇନାହିଁ । ତେଣୁ, ଆମେ ଏହି ଅନୁମାନ ଦ୍ୱାରା ଅଗ୍ରସର ହେଉଛୁ ଯେ ସମସ୍ତ ଅଭିଯୋଗ ପତ୍ରରେ ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ଅଭିଯୋଗଗୁଡ଼ିକ ସମାନ ଅଟେ, ବିଶେଷ କରି ଯେହେତୁ ଉକ୍ତ ପ୍ରଭାବ ବିଷୟରେ ଅପିଲକାରୀମାନଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ ବିଜ୍ଞ ଅଧିବକ୍ତାଙ୍କ ଦମ୍ଭୋକ୍ତି ଉପରେ ଉତ୍ତରଦାତାଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ ବିଜ୍ଞ ଅଧିବକ୍ତା ପ୍ରଶ୍ନ ଉଠାଇନଥିଲେ ।

ପଶ୍ଚିମ ରେଳବାଇକୁ ପ୍ରତିନିଧିତ୍ୱ କରୁଥିବା ଭାରତ ସଂଘରୁ 295 ଟଙ୍କା ଅସୁଲି କରିବାକୁ ଦେୱାନୀ ଅପିଲ ସଂଖ୍ୟା 149/1959 ରେ ଅପିଲକାରୀମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦେୱାନୀ ମକଦ୍ଦମା ସଂଖ୍ୟା 109/1957 ଦାୟର କରାଯାଇଥିଲା । ଅପିଲକାରୀମାନେ ସୁରେନ୍ଦ୍ରନଗରରେ ବ୍ୟବସାୟ କରୁଥିବା ସଂସ୍ଥା ଅଟନ୍ତି । ଉକ୍ତ ସଂସ୍ଥା ବେଲନଗଞ୍ଜରୁ ସୁରେନ୍ଦ୍ରନଗର ରେଳ ଷ୍ଟେସନକୁ ବୁକ୍ ହୋଇଥିବା 125 ବସ୍ତା ଚାଉଳର ଏକ ମାଲ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲା । ଉକ୍ତ ମାଲ ବିତରଣ କରିବା ସମୟରେ, ସୁରେନ୍ଦ୍ରନଗରର ଷ୍ଟେସନ ମାଷ୍ଟର ଅପିଲକାରୀ-ସଂସ୍ଥା ପାଖରୁ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଭାବରେ 275-7-0 ଟଙ୍କା ଅସୁଲି କରିଥିଲେ । ଅଭିଯୋଗପତ୍ରରେ ଆରୋପ ଲଗାଯାଇଛି ଯେ ରେଳବାଇ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଏବଂ ନିୟମଗୁଡ଼ିକ, ଯାହା ଅଧୀନରେ ରେଳବାଇ ଦୈନିକ ମଉଣ୍ଡ ପିଛା ଦୁଇ ଅଣାରୁ ଚାରି ଅଣା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ କରିଥିଲା, ବେଆଇନ ଏବଂ *କ୍ଷମତାତୀତ* ଥିଲା ଏବଂ କୌଣସି ଦୃଷ୍ଟିରୁ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଶୀର୍ଷକ ଅନୁଯାୟୀ "ଖାଲି ସମୟ" ପାଇଁ

ଅପିଲକାରୀ-ସଂସ୍ଥାଠାରୁ ଦେୟ ସଂଗ୍ରହ କରିବା ପାଇଁ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ରେଳବାଇର କୌଣସି କ୍ଷମତା ନଥିଲା । ଉକ୍ତ ଅଭିଯୋଗ ଆଧାରରେ ଉକ୍ତ ରେଳବାଇ ଦ୍ୱାରା ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିବା ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ମକଦ୍ଦମା ଦାୟର କରାଯାଇଥିଲା । ନିୟମଗୁଡିକ *କ୍ଷମତାତୀତ* ଥିଲା କିମ୍ବା ନିୟମଗୁଡ଼ିକ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଏହା ଅର୍ଥ ସଂଗ୍ରହ କରିଥିଲା, ଏହାକୁ ପ୍ରତିବାଦୀ ସ୍ୱୀକାର କରିନଥିଲେ । ଏହା ନିବେଦନ କରିଥିଲା ଯେ ଏହି ମକଦ୍ଦମାକୁ ଗ୍ରହଣ କରିବା ପାଇଁ ଦେୱାନୀ ନ୍ୟାୟାଳୟର କୌଣସି ଅଧିକାରିତା ନାହିଁ । ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅର୍ଥ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ସମାନ ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକ ଦାୟର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସମାନ ଯୁକ୍ତି ଉତ୍ଥାପନ କରାଯାଇଥିଲା । ବିଦ୍ୱାନ ଦେୱାନୀ ରାୟପତି ଏହି ଆଧାରରେ ସମସ୍ତ ମକଦ୍ଦମାକୁ ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ ଯେ ଭାରତୀୟ ରେଳ ଅଧିନିୟମ, 1890, ଏହାପରେ ଅଧିନିୟମ ଭାବେ ସୂଚିତ (1890 ର ଅଧିନିୟମ IX) ର ଧାରା 26 ଅନୁଯାୟୀ ସେଗୁଡ଼ିକୁ ନିଷିଦ୍ଧ କରାଯାଇଥିଲା । ସମସ୍ତ ମକଦ୍ଦମାରେ ରାଜକୋଟସ୍ଥିତ ବମ୍ବେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟର ଦେୱାନୀ ରାୟପତିଙ୍କ ରାୟ ବିରୁଦ୍ଧରେ ପୁନରୀକ୍ଷଣଗୁଡିକୁ ଉକ୍ତ ସଂସ୍ଥା ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ । ଦେୱାନୀ ବିଚାରପତିଙ୍କ ମତ ସହ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ସହମତ ହୋଇଥିଲେ ଏବଂ ପୁନରୀକ୍ଷଣଗୁଡ଼ିକୁ ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ । ତେଣୁ ଅପିଲ ଗୁଡ଼ିକ ବିଦ୍ୟମାନ ।

ଆମ ସମ୍ମୁଖରେ ଉତ୍ଥାପିତ ଏକମାତ୍ର ପ୍ରଶ୍ନ ହେଉଛି, ଅପିଲକାରୀ-ସଂସ୍ଥାଠାରୁ ପୋତଘାଟ କିମ୍ବା ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଭାବେ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଉକ୍ତ ଅର୍ଥର ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଦେୱାନୀ ଅଦାଲତରେ ଉକ୍ତ ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକର ଗ୍ରହଣୀୟତା ବିରୁଦ୍ଧରେ ଭାରତୀୟ ରେଳ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 26 ଏକ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ କି ।

ପକ୍ଷମାନଙ୍କ ଯୁକ୍ତିକୁ ଉପଯୁକ୍ତ ଭାବରେ ଗୁଣ ଗ୍ରହଣ କରିବା ପାଇଁ ଅଧିନିୟମର ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ଧାରାଗୁଡ଼ିକୁ ଧ୍ୟାନ ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ । ପ୍ରାରମ୍ଭରେ ଏହା ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇପାରେ ଯେ ବର୍ତ୍ତମାନର ଅପିଲ ଗୁଡ଼ିକରେ ବର୍ଷ 1953 ରୁ 1955 ମଧ୍ୟରେ ଅର୍ଥ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ତେଣୁ, ବର୍ତ୍ତମାନର ତଦନ୍ତ ପାଇଁ ଅଧିନିୟମରେ କରାଯାଇଥିବା ପରବର୍ତ୍ତୀ ସଂଶୋଧନଗୁଡ଼ିକୁ ଆମେ ଅଣଦେଖା କରିବୁ ।

ଧାରା 3(14) "ଟର୍ମିନାଲ" ରେ ଷ୍ଟେସନ, ପ୍ରଧାନ ରେଳ ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱସ୍ଥ ଅନତିଦୀର୍ଘ ରେଳଲାଇନ୍, ପୋତାଶ୍ରୟ, ମାଲ ଗୋଦାମ, ପଣ୍ୟାଗାର, ଉତ୍ତୋଳକ ଯନ୍ତ୍ର ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସମାନ ବିଷୟ ଏବଂ ସେଠାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା କୌଣସି ସେବା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଶୁଳ୍କ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅଟେ ।

ଧାରା 26. "ଏହି ଅଧିନିୟମରେ ପ୍ରଦତ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ବ୍ୟତୀତ, ଏହି ଅଧ୍ୟାୟର କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କିମ୍ବା ଅପବ୍ୟବହାର କରି ରେଳ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ କିମ୍ବା କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ପାଇଁ କୌଣସି ମକଦ୍ଦମା ଦାୟର କିମ୍ବା କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ନାହିଁ (ଅଧ୍ୟାୟ V) ।

ଧାରା 32. "ସାଧାରଣ କିମ୍ବା ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଆଦେଶ ଦ୍ୱାରା, କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ରେଳପଥର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା କୌଣସି ଅଂଶ ପାଇଁ ଟର୍ମିନାଲ୍ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଶୁଳ୍କ ସ୍ଥିର କରିପାରିବେ ଏବଂ କେଉଁ ସର୍ତ୍ତରେ ଏହିପରି ହାର ଲାଗୁ ହେବ ତାହା ସ୍ଥିର କରିପାରିବେ ।

ଧାରା 34. (1) ଏହି ଅଧ୍ୟାୟରେ ଏହା ପରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ରେଳବାଇ ଦର ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ନାମକ ଏକ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ରହିବ ।

ଧାରା 41. (i) କୌଣସି ଅଭିଯୋଗ ଯେ ରେଳ ପ୍ରଶାସନ -

(c) ଅଯୌକ୍ତିକ ଶୁଳ୍କ (ମାନକୀକୃତ ଟର୍ମିନାଲ ଶୁଳ୍କ ବ୍ୟତୀତ) ଆଦାୟ କରୁଛି,

ନ୍ୟାୟାଧିକରଣରେ ଦାଖଲ କରାଯାଇପାରିବ, ଏବଂ ଏହି ଅଧ୍ୟାୟର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଏପରି କୌଣସି ଅଭିଯୋଗର ଭାର ଗ୍ରହଣ କରିବ ଏବଂ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେବ ।

ଧାରା 45. କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନ୍ୟାୟାଧିକରଣକୁ ପ୍ରେରଣ କରାଯାଇଥିବା ବ୍ୟତୀତ, ଯାତ୍ରୀ ଏବଂ ସେମାନଙ୍କ ଜିନିଷ ପତ୍ର, ପଠାଇବା ପାଇଁ ଥିବା ଜିନିଷ, ସାମରିକ ଯାତାୟାତ ଏବଂ ରେଳ ସାମଗ୍ରୀ ଏବଂ ମହଜୁଦ ଭଣ୍ଡାର ସରବରାହ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ପାଇଁ ରେଳ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା ଲାଗୁ କରାଯାଇଥିବା ଶୁଳ୍କର ମାପକ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଏହି ଅଧ୍ୟାୟରେ ଥିବା କୌଣସି ବିଷୟ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣକୁ ଅଧିକାରିତା ପ୍ରଦାନ କରିବ ନାହିଁ ।

ଧାରା 46A. ଉପବିଷ୍ଟ ସଦସ୍ୟଙ୍କ ସଂଖ୍ୟାଗରିଷ୍ଠତା ଦ୍ୱାରା ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଯିବ ଏବଂ ତାହା ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ହେବ ।

ଉଲ୍ଲେଖଥାଉକି, ଯେଉଁଠାରେ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ଜଣେ ସଦସ୍ୟ କୌଣସି ବିଷୟର ଶୁଣାଣି କରି ନିର୍ଣ୍ଣୟ ଦେଇଛନ୍ତି, ସେ ନିଜ ଇଚ୍ଛାନୁସାରେ କୌଣସି ପକ୍ଷକୁ ପୂର୍ଣ୍ଣ ବିଚାରପୀଠରେ ଅପିଲ କରିବା ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦେଇପାରିବେ; ଏବଂ ଯଦି ଏପରି ଅନୁମତି ଆଧାରରେ କୌଣସି ଅପିଲ

ଦାଖଲ କରାଯାଏ, ତେବେ ଯଥାସ୍ଥିତି, ପୂର୍ଣ୍ଣ ବିଚାରପୀଠ କିମ୍ବା ଏହାର ସଂଖ୍ୟାଗରିଷ୍ଠ ସଦସ୍ୟଙ୍କ ନିର୍ଣ୍ଣୟ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ହେବ ।

> *ଧାରା* 46*B*. ନ୍ୟାୟାଧିକରଣ ଏହାଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା କୌଣସି ଆଦେଶକୁ ସ୍ଥାନୀୟ ଅଧିକାରିତା ଥିବା ଏକ ଦେୱାନୀ ନ୍ୟାୟାଳୟକୁ ପଠାଇପାରିବ ଏବଂ ଏପରି ଦେୱାନୀ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଆଦେଶକୁ ଏପରି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବ ଯେପରିକି ଏହା ଏକ ଡିକ୍ରି ଅଟେ ।
>
> *ଧାରା* 46*C*. ଏହି ଅଧ୍ୟାୟରେ, ଯଦି ଉକ୍ତ ବିଷୟ କିମ୍ବା ପ୍ରସଙ୍ଗରେ କିଛି ଅତ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରତିକୂଳ ନଥାଏ,-
>
> (d) "ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ" ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଏକ ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବାରେ ଜିନିଷ ଲଦିବା କିମ୍ବା କାଢିବା ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଥିବା ଖାଲି ସମୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ପରେ ଲାଗୁ କରାଯାଇଥିବା ଶୁଳ୍କ ।

ଉକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକର ଯୋଜନା ସ୍ପଷ୍ଟ ଅଟେ । କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ରେଳପଥର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ଏକ ଅଂଶ ପାଇଁ ସୀମା ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଶୁଳ୍କ ସ୍ଥିର କରନ୍ତି । ଯଦି ଏକ ରେଳବାଇ ପ୍ରଶାସନ ମାନକୀକୃତ ସୀମା ଶୁଳ୍କ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ କରନ୍ତି ଯାହା ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ, ତେବେ ଜଣେ ପୀଡ଼ିତ ପକ୍ଷ ପ୍ରଶାସନ ବିରୋଧରେ ରେଳବାଇ ଦର ନ୍ୟାୟାଧିକରଣରେ ଅଭିଯୋଗ ଦାଖଲ କରିପାରିବେ । ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ନିର୍ଣ୍ଣୟ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ଅଟେ । ଅଧିନିୟମର ଧାରା 45 ରେ ଉଲ୍ଲିଖିତ 'ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ' ସମ୍ବନ୍ଧରେ, କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନ୍ୟାୟାଧିକରଣକୁ ପ୍ରେରଣ କରାଯାଇଥିବା ବ୍ୟତୀତ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର କୌଣସି ଦାବି ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର କୌଣସି ଅଧିକାରିତା ନାହିଁ । ଅଧ୍ୟାୟ V ର କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କିମ୍ବା ବିରୁଦ୍ଧାଚରଣ କରି ରେଳ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ କିମ୍ବା କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ପାଇଁ ଏକ ମକଦ୍ଦମା କିମ୍ବା କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ସାଧାରଣ ଦେୱାନୀ ନ୍ୟାୟାଳୟର ଅଧିକାରିତା କ୍ଷେତ୍ରକୁ ଧାରା 26 ବାରଣ କରେ । ଏପରି ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ସମ୍ପର୍କରେ, ଜଣେ ପୀଡ଼ିତ ପକ୍ଷ କେବଳ ଅଧିନିୟମ ଦ୍ୱାରା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିବା ଢଙ୍ଗରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିପାରିବେ ।

ତେଣୁ, ସଂକ୍ଷିପ୍ତ ପ୍ରଶ୍ନ ହେଉଛି, ଅଧିନିୟମର ଧାରା 26 ଦ୍ୱାରା ଲାଗୁ ହୋଇଥିବା ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ଦ୍ୱାରା ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଉକ୍ତ ଦାବିଗୁଡ଼ିକ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କି ? ଯେହେତୁ ଦେୱାନୀ ନ୍ୟାୟାଳୟର

1963
ରାୟଚାନ୍ଦ ଅମୂଲଖ ଶାହ ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ
ନ୍ୟାୟାଧୀଶ ସୁବ୍ବା ରାଓ

ଅଧିକାରିତାକୁ ଧାରା 26 ବାରଣ କରେ, ଏହାର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକ କଠୋର ଭାବରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଅଧିନିୟମର ଅଧ୍ୟାୟ V ର କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କିମ୍ବା ବିରୁଦ୍ଧାଚରଣ କରି ରେଳବାଇ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ କିମ୍ବା ତ୍ରୁଟି ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଏହି ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ରହିଛି । ଯଦି ଅଧିନିୟମର ଧାରା 26 ର ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଶବ୍ଦଗୁଡ଼ିକ "ଏହି ଅଧିନିୟମରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ବ୍ୟତୀତ" କୁ ଅଣଦେଖା କରାଯାଏ, ତେବେ ଏହି ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ବ୍ୟାପକ ବୋଲି ଜଣାପଡ଼େ, କାରଣ ଏହା ଉକ୍ତ ଅଧ୍ୟାୟର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଦ୍ୱାରା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇଥିବା ପ୍ରସଙ୍ଗ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ରେଳ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା କର୍ତ୍ତବ୍ୟର କୌଣସି ଅବହେଳାକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିପାରେ । କିନ୍ତୁ ଅଧିନିୟମର ଅଧ୍ୟାୟ Vର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରିବା ପାଇଁ ରେଳ ପ୍ରଶାସନକୁ ଏକ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଲାଇସେନ୍ସ ଦେବା ପାଇଁ ଥିବା ଏପରି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ବିଷୟରେ ଯେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏହି ଧାରା ସେହି ପ୍ରଭାବ ପାଇଁ ଅତ୍ୟନ୍ତ ସ୍ପଷ୍ଟ ନ ହୋଇଥାଏ, ବିଧାନମଣ୍ଡଳୀ ଉପରେ ଆରୋପ ଲଗାଯିବ ନାହିଁ । ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଶବ୍ଦଗୁଡ଼ିକ "ଏହି ଅଧିନିୟମରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ବ୍ୟତୀତ" ପ୍ରତିବନ୍ଧକର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାକୁ ସୀମିତ କରିଥାଏ । ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ରୂପେ, ଏହାକୁ ଏପରି ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇପାରେ ଯାହାଦ୍ୱାରା ଅର୍ଥ ଏହା ହୁଏ ଯେ ଏକ ମକଦ୍ଦମାର ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ସେହି ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ସୀମିତ ଯେଉଁଠାରେ ଅଧିନିୟମ ଏକ ପ୍ରତିକାର ପ୍ରଦାନ କରିଛି । ତେଣୁ, ଯେପରି ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇଛି, ଆମେ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 26ରେ ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ ଲାଗୁ କରିବା ପୂର୍ବରୁ, ଦୁଇଟି ସର୍ତ୍ତ ପାଳନ କରାଯିବ, ଯଥା, (i) ଅଧ୍ୟାୟ Vର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ରେଳବାଇ ପ୍ରଶାସନ ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି କିମ୍ବା ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବାକୁ ବାଦ୍ ଦେଇଛି ଏବଂ (ii) ସେହି କୃତି ବା ଅକୃତି ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଏକ ପ୍ରତିକାର ପ୍ରଦାନ କରିଛି । ଏହା ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ରେଳବାଇ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା "ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ" ଏବଂ "ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ" ଶୀର୍ଷକ ଅଧୀନରେ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଶୁଳ୍କ ହେଉଛି "ସୀମା ଶୁଳ୍କ" ଯେଉଁଥିରେ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 32 ଅନୁଯାୟୀ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିୟମ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା, ଅପିଲକାରୀମାନଙ୍କ ଅଭିଯୋଗ ଥିଲା ଯେ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ମୂଲ୍ୟଠାରୁ ଅଧିକ ହାରରେ ତାହା ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ତେଣୁ ଏହାର ଅସୁଲି ପାଇଁ ଧାରା 26 ଏକ ମକଦ୍ଦମାକୁ ବାରଣ କରେ ।

ତେଣୁ, ପ୍ରଥମ ପ୍ରଶ୍ନ ହେଉଛି ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ "ସୀମା ଶୁଳ୍କ" କି ? ଉକ୍ତ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 3(14) ର ପରିଭାଷା ଅନୁଯାଇ "ସୀମା ଶୁଳ୍କ" ରେ ଷ୍ଟେସନ, ପ୍ରଧାନ ରେଳ ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱସ୍ଥ ଅନତିଦୀର୍ଘ ରେଳଲାଇନ୍, ପୋତାଶ୍ରୟ, ମାଲ ଗୋଦାମ, ପଣ୍ୟାଗାର, ଉତ୍ତୋଳକ ଯନ୍ତ୍ର ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସମାନ ବିଷୟ ଏବଂ ସେଠାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା କୌଣସି ସେବା

ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଶୁଳ୍କ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅଟେ । ଅଧିନିୟମର ଧାରା 32 ଅନୁଯାୟୀ ସାଧାରଣ କିମ୍ବା ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଆଦେଶ ଦ୍ୱାରା, କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ଏକ ରେଳପଥର କୌଣସି ଅଂଶ ପାଇଁ ସୀମା ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଶୁଳ୍କ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିପାରିବେ ଏବଂ କେଉଁ ସର୍ତ୍ତରେ ଏହିପରି ହାର ଲାଗୁ ହେବ ତାହା ସ୍ଥିର କରିପାରିବେ । "ସୀମା ଶୁଳ୍କ" ର ସଂଜ୍ଞା ଅଧୀନରେ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କି, ତାହା ଜାଣିବା ପାଇଁ, ଅଧିନିୟମ ଏବଂ ଏହା ଅଧୀନରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିବା ନିୟମ ଦ୍ୱାରା ବୋଧ ହେଉଥିବା "ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ" ଏବଂ "ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ " ଶବ୍ଦର ଅର୍ଥକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଉକ୍ତ ଅଧିନିୟମରେ "ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ" ର କୌଣସି ସଂଜ୍ଞା ନାହିଁ । କିନ୍ତୁ ଧାରା 46C (d) ର ବ୍ୟାଖ୍ୟା ଅନୁଯାୟୀ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଏପରି ଏକ ଶୁଳ୍କ ଅଟେ ଯାହା ଏକ ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବାରେ ଜିନିଷ ଲଦିବା କିମ୍ବା କାଢିବା ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଥିବା ଖାଲି ସମୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ପରେ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥାଏ । କିନ୍ତୁ ସମ୍ଭବତଃ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିବା ନିୟମଗୁଡ଼ିକ, ଏହି ଶବ୍ଦଗୁଡ଼ିକର ଅର୍ଥ ବିଷୟରେ ଏକ ସ୍ପଷ୍ଟ ଧାରଣା ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ । ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ନିୟମ ହେଉଛି ନିୟମ ୫5 ଏବଂ ଏହା ଏହିପରି ଅଟେ:

"ବିଭିନ୍ନ ରେଳବାଇରେ ସ୍ଥାନୀୟ ଭାବରେ ଲାଗୁ ହୋଇଥିବା ପ୍ରକୃତ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ନିୟମ ପ୍ରତ୍ୟେକ ରେଳବାଇର ଶୁଳ୍କଗୁଡ଼ିକରେ ପ୍ରକାଶିତ ହୋଇଛି ଏବଂ ଷ୍ଟେସନରେ ଅପିଲ କରିବା ପରେ ଏହା ନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇପାରିବ ।

B.B. ଏବଂ C.I. ରେଳବାଇ, ଯାହାକୁ ବର୍ତ୍ତମାନ ପଶ୍ଚିମ ରେଳବାଇ ଭାବରେ ନାମିତ କରାଯାଇଛି, ରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ନିୟମ ଲାଗୁ ହୋଇଥିଲା । ଏହାର ଖଣ୍ଡ (A) ଏବଂ (B) ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କର ହାର ପ୍ରଦାନ କରେ ଏବଂ ଖଣ୍ଡ (C) "ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ" ଏବଂ "ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ" କୁ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରିଥାଏ । ଖଣ୍ଡ (C) ଏହିପରି ଅଟେ:

(i) ଖାଲି କରିବାର ସ୍ଥିତିରେ ରଖାଯିବା ପରେ, ଯେହେତୁ ସାମଗ୍ରୀଗୁଡ଼ିକ ରେଳ ଡବାଗୁଡ଼ିକରେ ରହିଥାଏ, ଯେତେବେଳେ ମାଲ ଗ୍ରହୀତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମାଲ ଖାଲିକରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ଥିବା ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବାଗୁଡ଼ିକୁ ଛଅ ଦିବାଲୋକ ଅବଧିର ଖାଲି ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ଖାଲି କରାଯିବ ନାହିଁ, ଉପରୋକ୍ତ ଖଣ୍ଡ (B) (ii) ଅନୁଯାୟୀ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଲାଗୁ କରାଯିବ, ଏବଂ ଯଦି ସେଗୁଡିକ ଖାଲି କରାଯାଇଥିବା ଦିନର ପରଦିନ ଶେଷ ସୁଦ୍ଧା ସାମଗ୍ରୀ ଗୁଡ଼ିକୁ ରେଳ ପରିସରରୁ ହଟାଯାଏ ନାହିଁ, ସେହିଭଳି ଛଅ ଦିବାଲୋକ ଅବଧିରୁ

1963
ରାୟଚାନ୍ଦ ଅମୂଲଖ ଶାହ
ବନାମ
ଭାରତ ସଂଘ
ନ୍ୟାୟାଧୀଶ ସୁବା ରାଓ

ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ଷ୍ଟେସନରେ ଲାଗୁ ହୋଇଥିବା ହାରରେ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ କରାଯିବ ।"

(ii) ଖାଲିକରିବାର ସ୍ଥିତିରେ ରଖାଯିବା ପରେ, ଯେତେବେଳେ ମାଲ ଗ୍ରହୀତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମାଲ ଖାଲିକରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ଥିବା ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବାଗୁଡ଼ିକୁ ଛଅ ଦିବାଲୋକ ଅବଧିର ଖାଲି ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ଖାଲି କରାଯାଏ, ଯେଉଁଦିନ ଛଅ ଦିବାଲୋକ ଅବଧିର ଖାଲି ସମୟ ଶେଷ ହେଉଥିବା ଦିନର ପରଦିନ ଶେଷ ସୁଦ୍ଧା ଯଦି ରେଳ ପରିସରରୁ ସାମଗ୍ରୀ ହଟାଯାଏ ନାହିଁ, ଷ୍ଟେସନରେ ଲାଗୁ ହୋଇଥିବା ଦରରେ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ କରାଯିବ ।

ତେଣୁ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ହେଉଛି ଛଅ ଦିବାଲୋକ ଅବଧିର ଖାଲି ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବାରୁ ଖାଲି ହୋଇନଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ଉପରେ ଲାଗୁ ହେଉଥିବା ଏକ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ହେଉଛି ସେହି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଥିବା ଖାଲି ସମୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ପରେ ରେଳ ପରିସରରୁ ହଟାଯାଇ ନଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ଉପରେ ଲାଗୁ ହେଉଥିବା ଶୁଳ୍କ । ପ୍ରକୃତରେ ଏହି ଅଧିନିୟମର ଧାରା 46C (d), ଯାହା 1945ର ଅଧିନିୟମ 65 ଦ୍ୱାରା ସନ୍ନିବେଶିତ ହୋଇଥିଲା, ଉକ୍ତ ନିୟମରେ ପ୍ରଦତ୍ତ "ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ" ଶବ୍ଦର ସଂଜ୍ଞାକୁ ବ୍ୟବହାରିକ ଭାବରେ ଗ୍ରହଣ କରିଛି । ତେଣୁ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ହେଉଛି ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଥିବା ଖାଲି ସମୟ ବାହାରେ ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବା କିମ୍ବା ରେଳ ପରିସରରେ ରଖାଯାଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଆଦାୟ କରାଯାଉଥିବା ଶୁଳ୍କ ।

ପ୍ରଶ୍ନ ହେଉଛି ଏହି ଅଧିନିୟମରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇଥିବା ପରି ଏହିପରି ଶୁଳ୍କଗୁଡିକ "ସୀମା ଶୁଳ୍କ" କି । ଭାରତୀୟ ରେଳ ଅଧିନିୟମ, 1890 ରେ ପ୍ରଥମ ଥର ପାଇଁ "ସୀମା ଶୁଳ୍କ" ଅଭିବ୍ୟକ୍ତିକୁ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇଥିଲା । ଇଂରାଜୀ ରେଳ ଏବଂ କେନାଲ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଅଧିନିୟମ, 1888ର ଧାରା 55ର ସଂଜ୍ଞାରୁ ଏହାକୁ ନିଆଯାଇଛି । ସୀମା ଶୁଳ୍କର ଦୁଇଟି ଶ୍ରେଣୀ ରହିଛି: (1) ସେବା ପାଇଁ ଶୁଳ୍କ, ଏବଂ (2) ବାସସ୍ଥାନର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଏବଂ ବ୍ୟବସାୟକୁ ସହଜସାଧ୍ୟ କରିବା ନିମନ୍ତେ ଉପକରଣ ପାଇଁ ଶୁଳ୍କ । ଶେଷ ଷ୍ଟେସନରେ ଅର୍ଥାତ୍, ଯେଉଁଠାରେ ରେଳ କର୍ମଚାରୀମାନେ ଓଜନ କରିବା, ଲଦିବା, ଖାଲି କରିବା ଇତ୍ୟାଦି କାର୍ଯ୍ୟରେ ନିୟୋଜିତ, ସାମଗ୍ରୀ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ପାରିଶ୍ରମିକ "ସେବା ସୀମାଶୁଳ୍କ" ରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅଟେ । "ସର୍ଭିସ୍ ଟର୍ମିନାଲ୍" ଠାରୁ "ଷ୍ଟେସନ୍ ଟର୍ମିନାଲ୍" ପ୍ରଭେଦ୍ୟ ଅଟେ ଯାହା ଏକ ବାହକର ବ୍ୟବସାୟ ପାଇଁ ଆନୁଷଙ୍ଗିକ ଆବାସ ପ୍ରଦାନ

ପାଇଁ ଦେୟ ଅଟେ, ଯେପରିକି "କାର୍ଯ୍ୟ ଶୁଳ୍କ, ମରାମତି, ନବୀକରଣ, ଷ୍ଟେସନ୍ କୋଠାର ବୀମା, ପ୍ରଧାନ ରେଳ ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱସ୍ଥ ଅନତିଦୀର୍ଘ ରେଳଲାଇନ୍, ଜିନିଷ ରଖିବା ପାଇଁ ସ୍ଥାନ, ପ୍ଲାଟଫର୍ମ, ଗୋଦାମ, ଉତ୍ତୋଳକ ଯନ୍ତ୍ର, ଜଳଚାଳିତ ଶକ୍ତି, ସ୍ଥାୟୀ ଉପକରଣ ଇତ୍ୟାଦି । ଉଭୟ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ "ଷ୍ଟେସନ୍ ସୀମା ଶୁଳ୍କ" ର ଶୀର୍ଷକ ଅଧୀନରେ ଆସିବ, କାରଣ ସେଗୁଡ଼ିକ ସଞ୍ଚାର କିମ୍ବା ପରିବହନ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବା ପରେ ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବା କିମ୍ବା ପ୍ଲାଟଫର୍ମ କିମ୍ବା ରେଳ ମାଲଗୋଦାମକୁ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଆଦାୟ କରାଯାଉଥିବା ଶୁଳ୍କ ଅଟେ ଏବଂ ପରିବହନ ପାଇଁ ଆନୁଷଙ୍ଗିକ ନୁହେଁ । ଷ୍ଟେସନ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଲାଗୁ କରାଯାଇଥିବା ଶୁଳ୍କକୁ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ "ସୀମା ଶୁଳ୍କ" ର ସଂଜ୍ଞାରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଛି । ଯେହେତୁ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ ଏବଂ ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ହେଉଛି ମାଲବାହୀ ରେଳ ଡବାରୁ ଖାଲି କରାଯାଇଥିବା ଏବଂ ଷ୍ଟେସନରେ ରଖାଯାଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ଏବଂ ଷ୍ଟେସନର ପ୍ଲାଟଫର୍ମରେ ରଖାଯାଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଶୁଳ୍କ, ଉକ୍ତ ଶୁଳ୍କକୁ ନିଶ୍ଚିତ ଭାବରେ ଷ୍ଟେସନ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଶୁଳ୍କ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇପାରେ । ଯଦି ହଁ, ତେବେ ଏହା ଅନୁସରଣ କରେ ଯେ ଉକ୍ତ ଶୁଳ୍କଗୁଡିକ ଅଧିନିୟମର ଉକ୍ତ ଅଭିବ୍ୟକ୍ତିର ସଂଜ୍ଞାର ଅର୍ଥ ମଧ୍ୟରେ "ସୀମା ଶୁଳ୍କ" ।

ଆସନ୍ତୁ ଏବେ ଦେଖିବା, ଅଭିଯୋଗପତ୍ରରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ଆଧାରରେ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଶୁଳ୍କ ଫେରସ୍ତ ମାଗିବା ପାଇଁ ଜଣେ ପୀଡ଼ିତ ପକ୍ଷଙ୍କ ପାଇଁ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଦ୍ୱାରା କୌଣସି ପ୍ରତିକାର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି କି । ମାନକୀକୃତ ସୀମା ଶୁଳ୍କ ବ୍ୟତୀତ ରେଳବାଇ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା ଲାଗୁ କରାଯାଇଥିବା ଶୁଳ୍କ ଅଯୌକ୍ତିକ କି, ଏହାର ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେବାରେ ଏହି ଅଧିନିୟମର ଧାରା 34 ଅନୁଯାୟୀ ଗଠିତ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ଅଧିକାରିତା ରହିଛି । ରେଳ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ କିମ୍ବା ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ମାଧ୍ୟମରେ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ନିମନ୍ତେ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ଦ୍ୱାରସ୍ଥ ହେବା ପାଇଁ ଏହି ଆଧାରରେ ଜଣେ ପୀଡ଼ିତ ପକ୍ଷଙ୍କ ପାଇଁ ଏହି ଅଧିନିୟମ କୌଣସି ପ୍ରତିକାର ପ୍ରଦାନ କରେ ନାହିଁ ଯେ ଉକ୍ତ ପ୍ରଶାସନକୁ ଏପରି କରିବା ପାଇଁ କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରୁଥିବା ନିୟମଗୁଡ଼ିକ *କ୍ଷମତାତୀତ* ଅଟେ କିମ୍ବା ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ପୋତଘାଟ ଶୁଳ୍କ କିମ୍ବା ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କଠାରୁ ଏପରି ଭାବରେ ସଂଗୃହୀତ ପରିମାଣ ଅଧିକ ଅଟେ । ଯଦି ପ୍ରତିବାଦିତ ଶୁଳ୍କଗୁଡ଼ିକ ମାନକୀକୃତ ସୀମା ଶୁଳ୍କ ହୋଇଥାଏ, ତେବେ ସେ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ବିବାଦ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 41ର ପରିସର ବାହାରେ ରହିଛି । ଯଦି ସେଗୁଡ଼ିକ ମାନକୀକୃତ ଟର୍ମିନାଲ ସୀମାଶୁଳ୍କ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଶୁଳ୍କ ହୋଇଥାଏ, ତେବେ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ଅଧିକାରିତା କେବଳ ଏହାର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତତାର ପ୍ରଶ୍ନ ମଧ୍ୟରେ ସୀମିତ ରହିଥାଏ । ରେଳ ପ୍ରଶାସନକୁ

1963
ରାୟଚାନ୍ଦ ଅମୂଲଖ ଶାହ
ବନାମ
ଭାରତ ସଂଘ
ନ୍ୟାୟାଧୀଶ ସୁବା ରାଓ

ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ କରିବାକୁ କ୍ଷମତା ଦେଉଥିବା ନିୟମଗୁଡ଼ିକ *କ୍ଷମତାତୀତ* କି କିମ୍ବା ଏକ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଆଇନଗତ ଭାବରେ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ଶୁଳ୍କ ଠାରୁ ରେଳ ପ୍ରଶାସନ ଅଧିକ ଆଦାୟ କରିଛି କି, ତାହା ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରିବାର କୌଣସି ଅଧିକାର ଏହାର ନାହିଁ । ଯଦି ହଁ, ତେବେ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ଅପିଲକାରୀମାନଙ୍କ ଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଆରୋପିତ ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ମାଗିବା ଲାଗି ଜଣେ ପୀଡ଼ିତ ପକ୍ଷଙ୍କୁ ପ୍ରତିକାର ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅଧୀନରେ କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇନାହିଁ । ସେଥିପାଇଁ, ଅପିଲକାରୀମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକର ଗ୍ରହଣୀୟତା ବିରୁଦ୍ଧରେ ଧାରା 26 ଏକ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ହୋଇପାରିବ ନାହିଁ ।

ଯେହେତୁ ଏହା ଆମ ସମ୍ମୁଖରେ ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇ ନାହିଁ, ଆମେ ଏହି ମାମଲାରେ ଆମର ମତ ବ୍ୟକ୍ତ କରିବାକୁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଉ ନାହୁଁ ଯେ ପ୍ରଶ୍ନରେ ଥିବା ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 45 ରେ "ବିଳମ୍ବ ଶୁଳ୍କ" ଅଭିବ୍ୟକ୍ତିର ଅର୍ଥ ପରିସରରେ ଆସିଛି କି ଏବଂ ଯଦି ଆସିଥାଏ, ତେବେ ନ୍ୟାୟାଧିକରଣର ଅଧିକାରିତା କେବଳ ସେଥିରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଢଙ୍ଗରେ ପ୍ରୟୋଗ କରାଯାଇପାରିବ କି ।

ଉପରୋକ୍ତ କାରଣଗୁଡିକ ପାଇଁ ଆମେ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରୁଛୁ ଯେ ଉଭୟ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଏବଂ ବିଚାରଣ ଅଦାଲତ ଏହି ଆଧାରରେ ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକୁ ଖାରଜ କରିବାରେ ଭୁଲ୍ କରିଥିଲେ ଯେ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 26 ସେଗୁଡ଼ିକର ଗ୍ରହଣୀୟତା ବିରୁଦ୍ଧରେ ଏକ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ଥିଲା । ତେଣୁ, ଆମେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ତଥା ବିଚାରଣ ଅଦାଲତର ରାୟକୁ ରଦ୍ଦ କରୁଛୁ ଏବଂ ଆଇନ ଅନୁଯାୟୀ ସମାଧାନ ପାଇଁ ବିଚାରଣ ଅଦାଲତକୁ ମକଦ୍ଦମା ପୁନଃପ୍ରେରଣ କରୁଛୁ । ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକରେ ଉତ୍ଥାପିତ ଅନ୍ୟ ପ୍ରଶ୍ନଗୁଡ଼ିକ ଉପରେ ଆମେ କୌଣସି ମତ ପ୍ରକାଶ କରିଛୁ ବୋଲି ବୁଝିବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ । ଏଠାରେ ଉତ୍ତରଦାତା ଅପିଲକାରୀମାନଙ୍କ ଖର୍ଚ୍ଚ ବହନ କରିବେ ।

ନିମ୍ନ ନ୍ୟାୟାଳୟଗୁଡ଼ିକର ଖର୍ଚ୍ଚ ପରିଣାମକୁ ପାଳନ କରିବ ।

ମକଦ୍ଦମାଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରତିପ୍ରେରଣ କରାଯାଇଛି ।

1963
ରାୟଚାନ୍ଦ ଅମୂଲଖ ଶାହ
ବନାମ
ଭାରତ ସଂଘ
ନ୍ୟାୟାଧୀଶ ସୁବା ରାଓ

ଅସ୍ୱୀକରଣ

"ଉପଭାଷା ରେ ଅନୁବାଦିତ ରାୟ କେବଳ ମକଦ୍ଦମାରେ ପକ୍ଷଭୁକ୍ତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କର ସୀମିତ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ତାଙ୍କ ଆଞ୍ଚଳିକ ଭାଷାରେ ବୋଧଗମ୍ୟ ହେବା ନିମନ୍ତେ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଏବଂ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ଏହା ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇନପାରେ । ସମସ୍ତ ବ୍ୟବହାରିକ ଏବଂ ସରକାରୀ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ରାୟର ଇଂରାଜୀ ସଂସ୍କରଣଟି ପ୍ରାମାଣିକ ବିବେଚିତ ହେବ ଏବଂ ସମସ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଏବଂ ନିଷ୍ପାଦନ ନିମନ୍ତେ ଏହା ଉପଯୁକ୍ତ ବିବେଚିତ ହେବ ।"

ଭାଷାନ୍ତର:

ସୁଶ୍ରୀ ସଙ୍ଗୀତା ଲେଙ୍କା,
ଅନୁବାଦିକା,
ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ, କଟକ