

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 मार्च, 2004

सं. टीएमपी/64/2003-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा मार्मुगाओ पत्तन न्यास के दरमान के बन्दर भाड़ा/लंगर-प्रभार की धारा ग(i) और ग(ii) पर समान रूप से लागू नोट सं. 3 में, संलग्न आदेशानुसार संशोधन को अनुमोदन प्रदान करता है।

आदेश

प्रकरण सं. टीएमपी/64/2003 - एमओपीटी

मार्मुगाओ पत्तन न्यास

आवेदक

(मार्च 2004 की 15 वे दिन को पारित)

यह प्रकरण मार्मुगाओ पत्तन न्यास के दरमान में बंदर भाड़ा / लंगर प्रभार की धारा ग (i) और ग (ii) पर समान रूप से लागू नोट सं. 3 को संशोधित करने हेतु मार्मुगाओ पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित बिन्दु उठाए हैं :
- (i) प्राधिकरण ने दिनांक 4 फरवरी 2000 के अपने आदेश द्वारा निर्देश दिया था कि वे एक समान समर-सीमा अपनाएँ जिससे आगे बंदर भाड़ा लागू नहीं होगा। तदनुसार, एमओपीटी ने अपने दरमान में (खंड - ग पोत संबंधी प्रभारों के अंतर्गत अपने सभी पत्तनों को बंदरभाड़ा और लंगर प्रभार के नोट सं. 3 के रूप में) निम्नलिखित प्राक्धान सम्मिलित किया :
- "यात्रा आरम्भ करने के लिए तैयार होने का संकेत देने के बाद 4 घंटे का समय बीत जाने के बाद पोत पर कोई बंदर भाड़ा नहीं लगाया जाएगा। झूठा संकेत देने पर दण्ड स्वरूप एक दिन (24 घंटे) का बंदर भाड़ा के बराबर प्रभार लगाया जाएगा।"
- (ii) अनेक बार, प्रतिकूल समुद्री परिस्थितियों या रात्रि-नौहन के अभाव में नौचालन प्रदान नहीं किया जा सकता। चूंकि विलम्ब के ये कारण वर्तमान सशर्तताओं में विशिष्ट रूप से उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं, नोट सं. 3 में निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किया जाता है:
- (क) पोत द्वारा अपनी यात्रा पर जाने की तैयारी का संकेत दे दिए जाने के बाद 4 घंटे की अवधि बीत जाने के बाद कोई बंदरभाड़ा प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (ख) बंदर भाड़ा रोकने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल समुद्री स्थितियों (ज्वार-भाटा) की प्रतीक्षा में लगने वाला समय, तूफानी मौसम या रात्री नौचालन के अभाव में बीतने वाला समय सम्मिलित नहीं है।
- (ग) पोत का मास्टर / एजेंट अनुकूल समुद्री परिस्थिति और अनुकूल मौसम होने पर ही समुद्री यात्रा आरम्भ करने को तैयार होने का संकेत देंगे।
- (घ) झूठा संकेत देने के लिए एक दिन (24 घंटे) के बंदर भाड़ा प्रभार के बराबर "दण्ड स्वरूप बंदर भाड़ा" होगा।

- (iii) जैसा कि ऊपर प्रस्तावित है, यह धारा कांडला पत्तन न्यास और जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास के उनके अपने-अपने दरमानों में मौजूद है।
- (iv) प्रस्तावित संशोधन प्रक्रिया को केवल सरल बनाने के लिए है और इसका कोई वित्तीय प्रभाव नहीं होगा। लागू विवरणियों का ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है।
- 2.2. एमओपीटी का यह प्रस्ताव उसके न्यासी मंडल ने 29 अगस्त 2003 को आयोजित हुई बैठक में अनुमोदित कर दिया था।
- 2.3. इस पृष्ठभूमि में, एमओपीटी ने ऊपर 2.1(ii) में दर्शाए गए प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।
- 3.1. यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 फरवरी 2004 के अपने आदेश के द्वारा समी महापत्तन न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाए जाने के लिए निम्नलिखित दो स्थितियाँ निर्धारित की थी :
- (i) एक ऐसी समव-सीमा होगी जिसके आगे बंदर भाड़ा लागू नहीं होगा पोत द्वारा बात्रा पर जाने की तैयारी का संकेत देने के चार घंटे बाद बंदर भाड़ा लगना रूक जाएगा।
- (ii) झूठे संकेत के लिए एक दिन के बंदर भाड़ा प्रभार के बराबर दण्डस्वरूप बंदर भाड़ा लगाया जाएगा।
- 3.2. इस आदेश के संदर्भ में कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने, उनके पत्तनों के चैनलों में व्यक्त ज्वारीय स्थितियों के कारण उस आदेश को कार्यान्वित करने में असमर्थता व्यक्त की। इन पत्तनों द्वारा प्रदत्त औचित्य के आधार पर इस प्राधिकरण ने दिनांक 19 जुलाई 2000 के अपने आदेश के माध्यम से, उनके अपने-अपने दरमान में, उपरोक्त 3.1 में वर्णित स्थितियों (i) और (ii) के बाद निम्नलिखित दो अतिरिक्त स्थितियाँ सम्मिलित करने को अनुमोदन प्रदान किया था। इसके अतिरिक्त हुगली नदी में ज्वारीय अवयवों पर विचार करते हुए, इस सूची में कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) का नाम भी जोड़ दिया गया।
- (ii) पोत का मास्टर / एजेंट अनुकूल ज्वारीय और मौसम की स्थितियों के अनुसार ही बात्रा पर जाने की तैयारी का संकेत करेगा।
- (iv) बंदर भाड़ा रोकने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में, अनुकूल ज्वारीय स्थितियों की प्रतीक्षा में लगने वाला पोत का समय सम्मिलित नहीं होगा।
- 4.1. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव समी उपयोगकर्ता संगठनों को उनके अभिमत के लिए भेजा गया था।
- 4.2. उपयोगकर्ताओं से प्राप्त अभिमतों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति एमओपीटी को उसके अभिमत / सूचना के लिए भेजी गई थी। इसके प्रत्युत्तर में एमओपीटी ने अपनी प्रेक्षणाएँ प्रस्तुत कर दी हैं।
- 5.1. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 18 जनवरी 2004 को गोवा स्थित एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों ने अपना-अपना पक्ष रखा।
- 5.2. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमत हुई थी, मार्गगाओ शिप्स एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा किए गए अनुरोध को ध्यान में रखकर ज्वारीय परिस्थितियों के अनुसार पोत के लिए संकेत देने के बारे में एमओपीटी को प्रस्तावित सशर्तता की समीक्षा करने की सलाह दी गई थी।
- 5.3. प्रत्युत्तर में एमओपीटी ने दिनांक 10 फरवरी 2004 के अपने पत्र के माध्यम से "झूठे संकेत" के बारे में निम्नानुसार विस्तार से बताया और स्पष्टीकरण दिया :
- "झूठा संकेत" तब होगा जब पोत का इंजिन का तैयार नहीं होने का कार्गो प्रचालन पूरा न होने या किसी ऐसे कारण से, जो पोत के नाम लगाया जा सके, पोत बंदरगाह छोड़ने के लिए तैयार नहीं होने पर भी पोत बात्रा के लिए तैयार होने का संकेत देता है और अग्रिम रूप से पाइलट की मांग करता है। इसमें तैयार होने का वह संकेत शामिल नहीं है जब संकेत देने के बाद पोत प्रतिकूल ज्वार, रात्रि नौवहन के अभाव या प्रतिकूल मौसम के कारण बात्रा पर नहीं निकल पाता।
6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सार-अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.baniffaauthority.org](http://www.baniffaauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।
7. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :
- (i) एमओपीटी के दरमान में बंदरभाड़ा रोकने की समय सीमा निर्धारित करने वाला वर्तमान उपबंध इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए साझे अंगीकरण आदेश पर आधारित है। जैसाकि उपरोक्त पैरा 3.2 में बताया गया है। जलयानों द्वारा अनुकूल ज्वारीय परिस्थितियों के इंतजार में बंदर में खड़े रहने के समय को जलयानों की समय सीमा से बाहर रखने हेतु कुछ पत्तनों को छूट दी गई थी। एमओपीटी के प्रस्ताव ने तथापि तूफानी मौसम और रात्रि नौवहन सुविधाओं के अभाव के कारण पोतों की प्रतीक्षा स्थितियाँ भी जोड़ दी हैं।
- (ii) (क) जैसाकि कुछ अन्य महापत्तनों के मामले में अनुमत किया गया है, एमओपीटी के मामले में भी, अन्-अनुकूल ज्वारीय स्थितियों के कारण पोत के प्रतीक्षा समय को निर्धारित समय-सीमा से बाहर रखा जा सकता है।
- (ख) इससे पहले जेएनपीटी ने तूफानी मौसम के कारण पोत के प्रतीक्षा समय को बाहर रखने का प्रस्ताव किया था। उस समय इस तर्क के आधार पर कि यदि मौसम ठीक न हो तो जलयान सुरक्षित रूप से बात्रा पर नहीं जा सकता और ऐसी स्थिति में तैयार होने का संकेत देना झूठा संकेत देने के समान ही होगा। पुनर्विचार करने पर यह दिखाई देता है कि तूफानी मौसम के कारण बंदर में प्रतीक्षा-समय को बाहर रखने का विशेष उपबंध जलयान के लिए लाभकारी ही हो सकता है क्योंकि यदि उसने बात्रा पर जाने की तैयारी का

संकेत दे भी दिया होगा तो भी वह उस अवधि के लिए केवल सामान्य बंदर भाड़ा का ही भुगतान करेगा। यदि किसी कारण से कोई संकेत नहीं दिया जाता है तो पोत सामान्य बंदर भाड़ा देता रहेगा। इस विषय में एक स्पष्ट उपबंध बना देने से जलयान, झूठा संकेत देने के लिए दंड प्रभारों के भुगतान से बच जाएगा। इस दृष्टिकोण से देखने पर तूफानी मौसम को सम्मिलित करने वाला एमओपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

- (ग) एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मानसून के दौरान कुछ विशेष आकार के पोतों के लिए रात्रि नौवहन सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं। एमओपीटी में आने वाले पोतों से यह अपेक्षा रहती है कि उन्हें इस सीमा की जानकारी है। इसलिए, जैसाकि बताया गया है, पोत को यह पहले से पता होते हुए कि रात्रि नौवहन सुविधा के अभाव में जब पोत बंदर में खड़ा रहता है तो पत्तन द्वारा उस पर बंदर भाड़ा न लगाना तार्किक नहीं है।
- (iii) यह स्वीकार करना होगा कि बंदर भाड़ा रोकने के लिए समय सीमा निर्धारित करने वाला मूलभूत सिद्धांत यह है कि उपयोगकर्ताओं को उन विलम्बों के लिए भुगतान करने के लिए न कहा जाए जो पत्तन के नाम आते हों। तथापि कोई तर्क दे सकता है कि अनुकूल ज्वार की इंतजार में, तूफानी मौसम के कारण और रात्रि नौवहन सुविधाओं के अभाव में जलयान के बंदर में इंतजार करने की स्थिति पोत-स्वामी के नियंत्रण से बाहर है तो इस बात से भी इंकार नहीं किया जा सकता कि ये सभी सीधे-सीधे पत्तन के नाम नहीं आते हैं। ऐसा होते हुए पत्तन से यह अपेक्षा नहीं की जा सकती कि तीन संदमित परिस्थितियों में भी यदि जलयान बंदर में खड़ा है तो पत्तन बंदर भाड़े से प्राप्त होने वाले अपने वैधानिक राजस्व को छोड़ दे। मोर्मूंगाओ शिप्स एजेंट्स एसोसिएशन ने एमओपीटी के प्रस्ताव का, झूठा संकेत की सुस्पष्ट परिभाषा किए जाने की शर्त के साथ उल्लेखनीय रूप से समर्थन किया है।
- (iv) एमएसएए द्वारा किया गया अनुरोध कि यदि किसी जलयान द्वारा यात्रा पर जाने की अपनी तैयारी का संकेत देने के बाद उसे संदर्भित स्थितियों में बंदर में रुकना पड़े तो उसे झूठा संकेत देने के लिए दंड नहीं दिया जा सकता। एमओपीटी ने भी एमएसएए के अनुरोध को स्वीकार कर लिया है और "झूठा संकेत" शब्द की व्याख्या प्रस्तुत की है। एमओपीटी द्वारा सुझाए गए फार्मूले को, झूठे संकेत के लिए दण्ड प्रभार लगाने को शासित करने वाली समुचित सरावतियों के एक भाग के रूप में शामिल कर लिया गया है।
- (v) एमएसएए ने पाइलटों को रोके रखने / रद्द कर देने संबंधी प्रभार लगाने से संबंधित एक और मुद्दा उठाया है और झूठा संकेत के लिए दंड वसूलने के औचित्य पर प्रश्न किया है। एमएसएए ने पाइलटों को रोके रखने / निरस्त करने संबंधी प्रभार लगाने के संबंध में एक अन्य मुद्दा उठाया है और झूठे संकेत के लिए दंड वसूलने का औचित्य पूछा है। यह मुद्दा अन्य पत्तनों के कुछ अन्य उपयोगकर्ता एसोसिएशनों ने भी पहले उठाया है और तैयार होने के झूठे संकेत के लिए दंड का मुद्दा निपटाया। इसको एक ऐसे उपबंध के रूप में देखा जाना है जो यह सुनिश्चित करेगा कि जलयान यात्रा पर जाने की तैयारी का संकेत देने के समय जिम्मेदारी से व्यवहार करेगा वर्ना पत्तन को निश्चित रूप से बंदर भाड़ा गंवाना पड़ेगा, ऐसे संकेत को बाद जिसे केवल चार घंटे तक ही लगाया जा सकता है। यदि दंड - उपबंध नहीं बनाया जाता है तो सैद्धांतिक रूप से पोतों के लिए यह संभव है कि वे यात्रा पर जाने की अपनी तैयारी का मनमाने ढंग से संकेत देंगे और बंदर में निःशुल्क ठहरेंगे।
- पाइलटों के लिए निरस्तीकरण / रोके रखने संबंधी प्रभार पत्तन के अल्पसंख्यक संसाधनों को व्यर्थ करने वाले पोतों के लिए है। पाइलट को यदि नामित पोत द्वारा बुका नहीं किया जाता और रोके न रखा गया होता / निरस्त न किया गया होता तो वह पाइलट किसी अन्य पोत को रास्ता दिखा रहा होता। झूठा संकेत देने के लिए दंड लगाना बंदर भाड़ा बढ़ते जाने से रोकने के लिए प्रासंगिक है। पाइलट को रोकने / निरस्त करने के लिए और यात्रा के लिए तैयार होने का झूठा संकेत देने के लिए दण्ड, इसलिए, दोहरा जोखिम नहीं जान पड़ता। ऐसा होते हुए विभिन्न निर्धारित शर्तें पूरी करने के आधार पर दरमान में निर्धारित दोनों दंडों को लगाना जारी रहना चाहिए।

8.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एमओपीटी के दरमान में बंदर भाड़ा / लंगर शुल्क प्रभार से संबंधित धारा ग (i) और (ii) पर समान रूप से लागू नोट 3 में निम्नलिखित संशोधन करता है :

3. (i) एक समय सीमा होगी जिसके आगे बंदर भाड़ा नहीं लगाया जाएगा। पोत द्वारा यात्रा पर जाने के लिए अपनी तैयारी का संकेत दे देने के 4 घंटे बाद बंदर भाड़ा रूक जाएगा।
- (ii) बंदर भाड़ा रोके लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में, अनुकूल ज्वारीय स्थिति के लिए, जलयान का प्रतीक्षा समय तूफानी मौसम और रात्रि नौवहन के अभाव में बीता समय शामिल नहीं होगा।
- (iii) पोत का मास्टर / एजेंट अनुकूल ज्वारीय स्थिति और अनुकूल मौसम होने पर ही यात्रा पर निकलने की तैयारी का संकेत दे।
- (iv) झूठा संकेत देने के लिए एक दिन के बंदर भाड़ा के बराबर झूठा दंड बंदर भाड़ा लगाया जाएगा। झूठा संकेत तब होगा जब, इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या किसी ऐसे कारण से जो पोत के नाम किया जा सके, जलयान के तैयार न होने पर भी जलयान यात्रा पर जाने की तैयारी का संकेत देता है और अग्रिम रूप से पाइलट की मान करता है। इसमें तैयार रहने का वह संकेत शामिल नहीं है जब अन्-अनुकूल ज्वार, रात्रि नौवहन सुविधा के अभाव या प्रतिकूल मौसम के कारण यात्रा पर नहीं निकल पाता।"

8.2. दरमान में संशोधन, इसके भारत का राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन की समाप्ति के बाद कार्यान्वित होगा।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[ विज्ञापन III/IV/143/2003-असा. ]