

196



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 174]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 29, 2002/भाद्र 7, 1924

No. 174]

NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 29, 2002/BHADRA 7, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 अगस्त, 2002

सं. टीएएमपी/49/2002-सीएचपीटी.—महापत्तन न्याय अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में कंटेनर प्रचालनों के प्रशुल्क का निर्धारण करने से संबंधित इस प्राधिकरण के 6 मार्च, 2002 के आदेश की समीक्षा करने के संबंध में चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि. (सी सी टी एल) द्वारा प्रस्तुत आवेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/49/2002-सीएचपीटी

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि०

..... आवेदक

आदेश

(12 अगस्त, 2002 को पारित)

यह मामला चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि० (सीसीटीएल)के लिए मार्च 2002 में अनुमोदित प्रशुल्कों की समीक्षा करने के संबंध में सीसीटीएल से प्राप्त आवेदन के संबंध में है।

2. इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने के संबंध में 6मार्च, 2002 को एक आदेश पारित किया था जिसे 11 मार्च, 2002 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3.1 सीसीटीएल ने प्रथम तीन माह में प्रचालन के दौरान हुई हानि के मद्देनजर अनुमोदित प्रशुल्कों की समीक्षा करने का अनुरोध करते हुए अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है।

3.2 सीसीटीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्कों के संदर्भ में अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

(i) तूतीकोरिन और चेन्नई की कंटेनर टर्मिनल परियोजनाएं एक ही राज्य में स्थित हैं और इसीलिए एक समान लागत ढांचे की अपेक्षा करना उचित है। परंतु यह पता चला है कि तूतीकोरिन पत्तन में कंटेनर प्रचालन के प्रशुल्क इस तथ्य के बावजूद अधिक हैं कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में कहीं अधिक निवेश किया गया है।

(ii) उसने यह प्रस्ताव किया है कि खतरनाक और अधिक बड़े कंटेनरों के भंडारण प्रशुल्क को भी शामिल किया जाए क्योंकि उपर्युक्त आदेश में उसे शामिल नहीं किया गया था। उसने यह प्रस्ताव किया है कि निरीक्षण हेतु कंटेनरों के खोलने एवं पुनः पैक करने के प्रभार 4.0 अमेरिकी डॉलर और फॉर्क लिफ्ट किराया प्रभार 5.0 अमेरिकी डॉलर को भी कंटेनरों के लदाई / उतराई प्रभारों में शामिल किया जाए।

(iii) कुछ प्रशुल्क मर्दों की पीएसए एसआईसीएल के प्रशुल्कों और सीएचपीटी द्वारा पूर्व में वसूल किए गए प्रशुल्कों के साथ तुलना करने के आधार पर उसने यह अनुरोध किया है कि निम्नलिखित मर्दों के लिए उसके द्वारा प्रस्तावित दरों की अनुमति दी जाए :-

(क) जहाज़ पर्यंत भारण प्रशुल्क : तूतीकोरिन पत्तन में जहाज़ पर्यंत भारण (स्टीवडोरिंग) प्रभार इस तथ्य के बावजूद अधिक हैं कि सीसीटीएल ने अधिक उपस्कर खरीदे हैं और सिविल ढांचे की मरम्मत में बड़े पैमाने पर निवेश किया है।

(ख) रीफर मानीटरिंग : सीसीटीएल में रीफर कंटेनर का प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए प्रति पारी 5.5 अमेरिकी डॉलर है जबकि तूतीकोरिन में 7.47 अमेरिकी डॉलर (प्रत्येक प्लग इन/प्लग आउट के लिए 2.30 डॉलर और विद्युत आपूर्ति के लिए 5.17 डॉलर) इस तथ्य के बावजूद निर्धारित है कि उसने रीफर यार्डों की पुनः फर्निशिंग में 8 करोड़ ₹ खर्च किए हैं।

(ग) लदाई/उतराई प्रभार : महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क इसी प्रकार की सेवा के लिए पूर्व में भुगतान किए गए प्रशुल्क का चतुर्थांश (एक चौथाई) है। सीएफएस प्रचालन के लिए 4210/- ₹ के प्रशुल्क का भुगतान किया गया था इसमें जब सीएचपीटी ने यह सेवा दी थी उस समय अन्य सेवा प्रदाताओं को अदा किया गया प्रशुल्क भी शामिल था। जबकि सीसीटीएल में निर्धारित प्रशुल्क केवल 8.5 डॉलर (अर्थात् 416.50 ₹) + फोर्कलिफ्ट सुपुर्दागी के लिए 600 ₹ है जो 1016.50 ₹ बैठता है।

(घ) भंडारण प्रभार : सीएचपीटी ने कंटेनरों पर और कंटेनरों के भीतर रखे कार्गो पर भी भंडारण प्रभार वसूल किए। हालांकि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने कार्गो पर भंडारण प्रभार हटाकर प्रशुल्क के अपने युक्तिकरण को अनुमोदित कर दिया था तथापि उसने कंटेनरों पर भंडारण प्रभारों में तदनुसारी वृद्धि को अनुमोदित नहीं किया। इससे रियायत करार के अनुसार सीएचपीटी को भुगतान किए गए पट्टा किराये और राजस्व शेयर पर विचार करने के बाद प्रथम तीन माह के प्रचालन में भंडारण राजस्व में 12.54 मिलियन की हानि हुई।

3.3 सीसीटीएल ने अपने द्वारा प्रस्तुत विभिन्न तर्कों के आधार पर निम्नलिखित मुख्य बातों पर इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णयों की पुनः जांच / समीक्षा करने का भी अनुरोध किया है :-

(i) रॉयल्टी को प्रशुल्क निर्धारण करने का खर्च माना जाए

(क) रॉयल्टी सीसीटीएल के लिए वाजिब लागत है।

(ख) सरकार, जहाज़रानी मंत्रालय और पत्तन न्यासों ने भी बोली मॉडलों और राजस्व शेपरिंग व्यवस्थाओं की संवीक्षा की और उन्हें उचित एवं न्यायोचित पाया। सरकार ने इस संबंध में आईडीएफसी जैसी प्रतिष्ठित संस्थाओं से सलाह लेकर बोली मॉडल तैयार किया है।

(ग) अन्य सभी निजीकरण परियोजनाओं में जैसे एनएसआईसीटी और पीएसए एसआईसीएएल में रॉयल्टी की खर्च के रूप में अनुमति दी गई है। इस परियोजना के लिए बोली मूल्य निर्धारित करते समय इस उदाहरण को ध्यान में रखा गया।

(घ) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने तर्क दिया है कि यदि रॉयल्टी की खर्च के रूप में अनुमति दी जाती तो सिद्धांततः कम से कम एक बोलीदाता रॉयल्टी के रूप में 99% राजस्व की बोली लगा सकता था। यह कथन बाजार शक्तियों के अस्तित्व को नजरअंदाज कर देता है। बाजार की 37.128% की रॉयल्टी वहन करने की क्षमता पर सीएचपीटी द्वारा इस रॉयल्टी को स्वीकार करने से पहले विचार नहीं किया गया।

(ङ) कांडला निविदा के संदर्भ में पत्तन 1998 में यह खंड शामिल किया है कि कंपनी को देय रॉयल्टी में संशोधन कर उसे एक कालिक उपाय के रूप में उसी अनुपात में कम या ज्यादा किया जाएगा, जिस अनुपात में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क निविदा दस्तावेजों में प्रावधान किए गए संसूचक प्रशुल्क से भिन्न है। इससे यह स्पष्ट सिद्ध होता है कि सरकार भी इस बात को स्वीकार करती है कि रॉयल्टी और प्रशुल्क के बीच संबंध है।

(च) निवेशक बहुत कम रॉयल्टी की बोली देंगे बशर्ते इसे खर्च न माना गया हो। इसके अलावा कम प्रशुल्क का अर्थ होगा कि प्राइवेट ऑपरेटर पत्तनों में पर्याप्त निवेश करने की स्थिति में नहीं होंगे। इसका अर्थ यह होगा कि भारतीय पत्तन अत्याधुनिक (स्टेट ऑफ द अर्थ) उपस्कर एवं प्रौद्योगिकी का लाभ प्राप्त नहीं कर पाएंगे जो निजीकरण का एक प्रमुख उद्देश्य है।

(ii) तकनीकी सेवा शुल्क को राजस्व व्यय माना जाए :

(ऊ) उपयुक्त तकनीकी सेवा, सूचना एवं जानकारी प्रदान करने, कर्मचारियों के नियोजन, प्रशिक्षण के बारे में सलाह देने, वित्तीय प्राप्ति एवं विपणन सेवाएं प्रदान करने आदि के लिए सीसीटीएल और पी एवं ओ पत्तनों के बीच तकनीकी सेवा करार पर हस्ताक्षर किए गए थे।

(ख) तकनीकी सेवा करार पूरी तरह और एकमात्र कारोबार के प्रयोजन से किया गया राजस्व खर्च है न कि पी एवं ओ को मिलने वाला प्रतिलाभ; और इसीलिए प्रशुल्क का विनिर्धारण करने के प्रयोजन से कटौती की अनुमति दी जानी चाहिए।

(iii) प्राइवेट टर्मिनल आपरेटरों को ईक्विटी पर प्रतिलाभ देने के बजाय महापत्तनों को दिए जाने वाले प्रतिलाभ के समान ही नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ देने पर विचार किया जाना चाहिए। ईक्विटी परियोजना की पूरी अवधि में कमोवेश एक जैसी बनी रहती है जबकि 'नियोजित पूंजी' से सही तस्वीर का पता चलता है क्योंकि इसमें नये निवेशों को और मौजूदा निवेशों में कमियों का ध्यान में रखा जाता है।

(iv) लाइसेंस अवधि के अंत में कर्मचारी देनदारियों आदि जैसे खर्चों के लिए उन्हें विशेष रूप से विकास निधि रिजर्व में अंतरित करके प्रावधान करना आवश्यक होगा जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि ये देनदारियाँ लंबी अवधि में विभाजित किया जा सके। यदि प्राइवेट ऑपरेटरों के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति नहीं दी जाती है तो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा महापत्तनों के समान कम से कम ईक्विटी पर 20% प्रतिलाभ तथा 3% विकास निधि की अनुमति दी जानी चाहिए।

- (v) टर्मिनल के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात पर पत्तन ऑपररेटर का कोई नियंत्रण नहीं होता। कुछ अधिक उत्पादन के लिए बुनियादी ढांचा तैयार करने के लिए ऑपररेटर को दंडित नहीं किया जाना चाहिए। इस प्रकार प्रतिलाभ को प्रशुल्क विनिर्धारण के प्रयोजन से क्षमता उपयोग से जोड़ने की प्रणाली की समीक्षा की जाए और 100% प्रतिलाभ की अनुमति दी जाए।
- (vi) विद्युत क्षेत्र नियामकों द्वारा अपनाए गए कर विनियमों से अनिश्चितताओं को हटाने के लिए कर उपरांत प्रतिलाभ दिया जाए।
- (vii) वसूल न की गई विदेशी मुद्रा की हानियों के जिस अंश को मूल्यहास में से निकाल दिया गया है उसे शामिल किया जाए क्योंकि उसकी दुहरी गणना नहीं की गई है। उसने इस संबंध में लेखा मानक 11 में निर्धारित अनुसार विदेशी मुद्रा सौदों का निरूपण किया है। विदेशी मुद्रा हानि को कभी भी सीधे व्यय नहीं माना जाएगा। इसे हमेशा संगत लेखा मानक के अनुसार अचल परिसंपत्ति और मूल्यहासित शेष कार्यावधि की लागत में जोड़ा गया है।
- (viii) सीएचपीटी से अधिग्रहीत कुछ परिसंपत्तियों की कोई उपयोगी अवधि शेष नहीं है। इसीलिए सही लेखा पद्धतियों के अनुसार इस राशि को प्रथम वर्ष में बट्टे खाते डाला जाना चाहिए।
- (ix) प्रारंभिक व्यय सामान्यतया प्रशासनिक व्यय हैं और अधिकांशतः प्रारंभिक चरण में किए गए आकस्मिक लागत खर्च हैं। इसलिए उनका बाद के वर्षों में तदनुसूची मूल्य बनाए रखना और उस सीमा तक तुलन पत्र में विविध परिसंपत्तियों का अतिमूल्यन करना उचित नहीं होगा। इस्टीमेट्यूड ऑफ चार्टर्ड एकाउंटेंट्स ऑफ इंडिया (आईसीएआई) सिफारिश करती है कि प्रारंभिक व्यय को उसे 5 वर्ष में बट्टे खाते डाल दिया जाना चाहिए। इसीलिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को इस संबंध में निर्धारित मानक लेखा पद्धतियों का पालन करना चाहिए और तदनुसार प्रारंभिक खर्चों का परियोजना की पूरी अवधि में विभाजित करने के बजाय पांच वर्षों में बट्टे खाते डाल देना चाहिए।
- (x) (क) परियोजना अवधि के अंत में परिसंपत्ति के बट्टे खाते मूल्य को क्रेडिट नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि परिसंपत्ति का बट्टा खाता मूल्य और परिसंपत्ति का विक्रय मूल्य एक ही होगा। प्रयुक्त की गई मूल्यहासित दर पूरी अवधि के लिए है न कि बिक्री के वर्ष तक। यह नकद लाभ नहीं है क्योंकि प्रयोग न किए जाने के समय परिसंपत्ति की कार्यावधि के मूल्यहास पर विचार नहीं किया गया है।
- (ख) उसे प्रचालन के समापन के लिए 1.16 मिलियन डॉलर खर्च करने हैं (इसमें 1.0 मिलियन डॉलर की सीमा तक ग्रेच्युटी के लिए कर्मचारी देनदारी शामिल है)। इसीलिए रियायत अवधि के अंत में सीएचपीटी से प्राप्त होने वाले 1 मिलियन डॉलर के पृथक भुगतान को वापस क्रेडिट नहीं किया जाना चाहिए।

4. अपनाई गई परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, सीसीटीएल के अभ्यावेदन को सीएचपीटी और संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं को/ पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि0 (एससीआई)

- (i) सीसीटीएल द्वारा अपने अभ्यावेदन में उठाए गए विभिन्न मुद्दों पर पहले ही चर्चा/ विचार-विमर्श किया जा चुका है और ऑपररेटर तथा पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा कही गई विभिन्न बातों को पर्याप्त महत्त्व देने के बाद महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उनका अपने आदेश में विश्लेषण भी किया गया है।

- (ii) आदेश की वैधता अवधि में संशोधन करने के आवेदन को स्वीकार करने से न केवल एक गलत उदाहरण बनेगा ; बल्कि इससे आदेश की सत्यता पर भी प्रश्न चिह्न लगेगा । इसीलिए पुनर्विचार के आवेदन को खारिज कर दिया जाना चाहिए ।
- (iii) सीसीटीएल अपने प्रशुल्कों की तुलना पीएसए एसआईसीएल में लागू प्रशुल्कों से नहीं करेगा क्योंकि इन टर्मिनलों का निजीकरण भिन्न शर्तों के अधीन किया गया था ।
- (iv) पी एवं ओ पत्तन अपनी बोली प्रस्तुत करने के समय घाट, नौघाट क्रेनों, आरटीजी आदि की स्थिति से पूरी तरह वाकिफ थे । उनके प्रतिस्थापन/पुनः फर्निशिंग की अतिरिक्त लागत को प्रशुल्क में शामिल किया जाना चाहिए था । अतः अब इस चरण में पुनः फर्निशिंग की लागत के लिए प्रशुल्क में वृद्धि करके प्रयोक्ताओं पर बोझ डालना उचित नहीं होगा ।
- (v) सीसीटीएल और पीएसए एसआईसीएल के बीच रीफर कंटेनर के प्रशुल्कों की तुलना करना उचित नहीं है । उल्लेखनीय है कि रीफर प्वाइंटों को विद्युत की आपूर्ति के लिए निर्धारित प्रशुल्क तूतीकोरिन में 5.17 डालर प्रति पारी है जबकि सीसीटीएल द्वारा वसूल किया जाने वाला प्रशुल्क 5.5 डालर प्रति 8 घंटे है । हालांकि सीसीटीएल प्लग इन/प्लग आउट के लिए 2.3 डालर प्रभारित नहीं करता परंतु वह प्रति पारी आधार पर विद्युत की आपूर्ति के लिए उच्चतर दर प्रभारित करता है ।
- (vi) हालांकि दरों के मान में खतरनाक एवं अधिक बड़े कंटेनरों के लिए प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए 95-20 डालर और 40' कंटेनर के लिए 190.40 डालर है (3 निःशुल्क दिवस देने के बाद) तथापि सीएचपीटी ने उसकी वसूली कभी नहीं की । ये प्रभार बहुत अधिक हैं और सामान्य कंटेनरों के भंडारण प्रभारों की तुलना में आनुपातिक नहीं हैं । खतरनाक कंटेनर के लिए अधिकतम प्रभार 1.25 गुणा होना चाहिए और बहुत बड़े कंटेनरों के लिए ये प्रभार जीपी बॉक्स के सामान्य भंडारण प्रभार के दुगुना हो सकते हैं ।
- (vii) सीसीटीएल ने जनवरी, 2002 में पुराने प्रशुल्क के अनुसार भंडारण प्रभार वसूल करने के बजाय नये प्रशुल्क के आधार पर अधिक भंडारण प्रभारों की वसूली की है । सीसीटीएल का भंडारण प्रशुल्क कुछ श्रेणियों में अन्य पत्तनों की तुलना में पहले ही अधिक है । अतः सीसीटीएल का यह कथन समझ से बाहर है कि नये प्रशुल्क के कारण भंडारण प्रभार से मिलने वाले राजस्व की हानि हुई है ।

चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (i) सीसीटीएल द्वारा कही गई विभिन्न बातों पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा की गई कई सुनवाईयों में पहले ही विस्तार से चर्चा की जा चुकी है और सीसीटीएल के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करते समय उन पर विचार भी किया जा चुका है ।
- (ii) सीसीटीएल द्वारा अपने आवेदन में उठाए गए किसी भी मुद्दे पर पुनर्विचार करने की आवश्यकता नहीं है । अतः 18 माह की प्रशुल्क वैधता अवधि बीतने तक सीसीटीएल प्रशुल्क की भी समीक्षा करने की आवश्यकता नहीं है ।

हिंदुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी)

- (i) महापत्तनों के प्रशुल्क के नियामक के रूप में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की भूमिका को बेहतर ढंग से समझने के लिए निम्नलिखित मूलभूत मुद्दों पर विचार करना आवश्यक होगा :-
- (क) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेशों का एक सुनिश्चित प्रशुल्क चक्र है । यह आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना जारी होने की तारीख से दो वर्ष का माना जाता है ।

(ख) संसदीय अधिनियम के अधीन निर्मित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण जैसा कोई अर्ध न्यायिक प्राधिकरण क्या अपने ही प्रख्यापन पर पुनर्विचार कर सकता है ?

(ग) यदि इसका अर्थ यह लिया जाए कि कोई भी आदेश किसी भी समय चक्र के प्रतिबंध के बिना पुनर्विचार और संशोधन के लिए खुला है तो महापत्तनों के लिए प्रशुल्क का नियमन करने वाली सर्वोच्च संस्था के आदेशों का कोई महत्व नहीं रह जाएगा ।

- (ii) यदि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण स्वयं अपनी ओर से या व्यथित पार्टी के अभ्यावेदन के आधार पर अधिसूचित आदेश को खोलने का निर्णय करेगा तो आदेशों को राजपत्र पत्र में अधिसूचित करने और उन पर पुनर्विचार करने का कोई अंत ही नहीं होगा । जहाज़रानी व्यापार के लिए भी बार-बार प्रशुल्क बदले जाने से अपने लागत को समेकित करना संभव नहीं होगा ।
- (iii) अनुषंगी प्रचालनों के लिए नई दरें लागू करना या डीजल की कीमतों में हुई वृद्धि को जो प्राधिकरण के आदेश में न हो, समायोजित करना गलत नहीं है परंतु प्रशुल्क का समग्र नवीकरण तो प्रशुल्क ढांचे की नींव को हिलाकर रख देगा ।
- (iv) सीसीटीएल प्रशुल्क के नये शीर्ष बना कर विशिष्ट गतिविधियों को दर्शा सकता है । यह पूरे व्यापार को मान्य होगा ।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सीसीटीएल को यह निदेश दिया जाना चाहिए कि वह प्राधिकरण के 22 अप्रैल 2002 के आदेश सं. टीएएमपी/73/2001-सीएचपीटी में यथा निर्दिष्ट राशि की वापसी करे ।

चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए)

इसने एचसीसी द्वारा कही गई बातों को ही अधिकांशतः दुहराया है । इसके अलावा इसने निम्नलिखित बातें भी कही हैं :-

- (i) यदि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण समस्त निवेशों पर सामूहिक विचार-विमर्श करने के बाद पारित अपने आदेशों में संशोधन या पुनर्विचार करता है तो इसका अर्थ यह होगा कि पिछले चरण में समुचित ढंग से सामूहिक विचार-विमर्श नहीं किया गया अथवा पिछले चरण में समुचित निवेश प्रस्तुत नहीं किए गए ।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अपने आदेश को प्रख्यापित करने से पहले दो संयुक्त सुनवाई की थीं । इन परिस्थितियों में महापत्तनों के प्रशुल्कों का नियमन करने वाले सर्वोच्च प्राधिकरण की पेशता एवं महत्ता ही समाप्त हो जाएगी ।

सदर्न इंडिया चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एसआईसीसीआई)

- (i) यह बड़े ही आश्चर्य की बात है कि सीसीटीएल ने अपना प्रचालन शुरू करने के कुछ महीनों के भीतर ही दरों के मान पर पुनर्विचार/संशोधन करने का अनुरोध प्रस्तुत कर दिया ।
- (ii) दरों में कोई भी वृद्धि करना निर्यात के लिए हानिकर होगा क्योंकि पिछले वर्ष मंदी के दौरान भी उनमें पहले ही वृद्धि की जा चुकी है ; और इसीलिए उनमें स्थिरता लाने की आवश्यकता है ताकि निर्यातक अपना व्यापार जारी रख सकें ।

- (iii) सीसीटीएल को सीएचपीटी से कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण करते समय विभिन्न उलझनों की पूरी जानकारी थी। उसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को आँकड़े प्रस्तुत करते समय प्रत्याशित लागत का परिकलन कर लेना चाहिए था।
- (iv) प्रशुल्क चक्र के अंत में होने वाली प्रशुल्क में वृद्धि पर विचार किया जाए। उस समय तक सीसीटीएल का परिकलन और 31 मार्च, 2003 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए सभी संगत वित्तीय आँकड़े उपलब्ध होंगे।
- (v) क्षमता वृद्धि द्वारा लागत कम करने के साथ-साथ स्थिरता लाने के लिए भी निजीकरण की अपेक्षा की गई।
- (vi) इस बात पर पर विचार करना होगा कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के लिए क्या दो माह के अंतराल में अपने आदेश की समीक्षा करना उचित होगा। इस प्रकार समीक्षा करने से न केवल इस मामले में बल्कि पूरे देश में कई अन्य मामलों में भी भविष्य में और समीक्षा करने के अनुरोध का रास्ता खुल जाएगा और इससे निर्यात समुदाय का विश्वास तो नष्ट होगा ही एक खराब उदाहरण भी सामने आएगा।

तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

- (i) सीसीटीएल द्वारा सीएफएस प्रचालन का अधिग्रहण किए जाने से पहले, पत्तन न्यास के मजदूर दल द्वारा पत्तन न्या फोर्क लिफ्टों से आयात एलसीएल कार्गो की उतराई की जा रही थी। कार्गो की उतराई के लिए 1155/- ₹ प्रति दल प्रति पारी के एफसीएल प्रभार के अलावा 375/- ₹ प्रति टीईयू प्रभार लिया जा रहा था।
- (ii) सीसीटीएल द्वारा प्रचालन का भार लिए जाने से पहले, सीएचपीटी द्वारा निम्नलिखित प्रभार वसूल किए गए हालांकि उन्हें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया था :-
 - (क) सुपुर्दगी प्रयोजन से आयात सीएफसी पर न्यूनतम 54/- ₹ और अधिकतम 199/- ₹ प्रति टन क्रेन प्रभार लिया गया। इसके अलावा कार्गो प्रहस्तन विभागीय मजदूरों को नियुक्त करने के अलावा आयात अनुप्रयोग पर 70/- ₹ प्रति मी.टन वसूल किए गए।
 - (ख) सीमा शुल्क द्वारा पैकेज खोलने और बंद करने के लिए, सीएचपीटी ने सीएचए द्वारा कूपन दल की नियुक्ति का अनुमोदन किया था। सीएचए द्वारा आयातकों पर वास्तविक मजदूरी लागत पर और सामग्री का प्रति पैकेज 450/- ₹ से 900/- ₹ की रेंज में प्रभार के बिल बनाए गए। इसके अलावा सीएचए द्वारा कार्गो का पता लगाने के लिए प्रति लदान पत्र 450/- ₹ खर्च किए गए। सीएचए द्वारा स्पीड मनी का भी भुगतान किया गया और उसका आयातकों से दावा किया गया।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) प्राधिकरण का आदेश काफी चर्चा और विचार-विमर्श के बाद पारित किया गया था और प्रत्येक निष्कर्ष के आधार को आदेश में साफ स्पष्ट किया गया है। कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं हुआ है।

- (ii) पीएसए एसआईसीएल के साथ बैंच मार्किंग प्रशुल्क वृद्धि की मांग करने का कारण नहीं हो सकती। संयोग से पीएसए एसआईसीएल ने सीसीटीएल के साथ तुलना करके अपनी दरों को उचित ठहराने का प्रयास किया है और इस प्रकार जाने-अनजाने दूषित चक्र बनाना शुरू कर दिया है।
- (iii) प्राधिकरण के आदेश में स्पष्ट कहा गया था कि आगामी सुनवाई में अलग-अलग प्रशुल्क मदों की समीक्षा करने का और कोई मामला नहीं है। यदि सीसीटीएल सभी लागत मामलों पर व्यापक समीक्षा का सुझाव देने में समर्थ होता है तो 18 माह बाद ही एक और समीक्षा का प्रावधान उपलब्ध होगा।
- (iv) यह प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से रॉयल्टी न देने के बारे में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश में अभिव्यक्त विचारों का समर्थन करता है। प्रशुल्क परिकलन में ऐसी लागत की अनुमति देने से प्रशुल्क अवास्तविक हो जाएगा।
- (v) सीसीटीएल सीएचपीटी में एक मात्र प्रचालक है। निश्चित रूप से कुछ ऐसे नियंत्रण लगाने होंगे जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि उनकी सबल स्थिति के परिणामस्वरूप ऐसी दरें न हो जाएं जो अंततः व्यापार के लिए हानिकर हों।
- (vi) यह महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के तकनीकी सेवा शुल्क को व्यय न मानने के दृष्टिकोण से सहमत है। संविदा मूल कंपनी को उनकी जानकारी और अनुभव के बल पर दी गई है।
- (vii) प्राइवेट उद्यम में 'नियोजित पूंजी' ईक्विटी तथा दीर्घकालिक ऋणों के तदनुसूची होती है। ऋणों पर नियत दर पर ब्याज लगता है। यह ईक्विटी ही है जो प्रमोटरों की प्रतिबद्धता को और प्रमोटर द्वारा उठाए जाने वाले तथाकथित जोखिम को दर्शाती है। यह वह जोखिम है जो 20% के साथ होगा। प्राधिकरण के लिए पत्तन को 20% का सुनिश्चित प्रतिलाभ देना उचित नहीं होगा।
- (viii) विकास निधि में 3% प्रतिलाभ के बारे में सीसीटीएल की स्थिति स्पष्ट नहीं है। पारंपरिक पत्तन के मामले में, दोनों रिजर्वों अर्थात् विकास निधि और नवीकरण निधि के लिए अलग-अलग दिया जाने वाला 3% प्रतिलाभ निधि राशि पर नहीं है बल्कि नियोजित पूंजी पर है।
- (ix) जैसाकि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने स्पष्ट किया है कि लाइसेंस अवधि के समाप्त होने पर कर्मचारी देनदारियाँ और परिसंपत्ति पर मूल्यहास पहले से वार्षिक लागत में शामिल हैं और इसीलिए पृथक निधि बनाने की आवश्यकता नहीं है।
- (x) प्रशुल्क निर्धारण की प्रक्रिया में क्षमता उपयोग की संकल्पना बहुत प्रासंगिक है। अधिक क्षमता के परिणामस्वरूप मौजूदा ग्राहकों पर अतिरिक्त प्रभार नहीं पड़ना चाहिए। या तो बुनियादी सुविधाएं कम कर दी जानी चाहिए या फिर मात्रा और बढ़ाई जानी चाहिए।
- (xi) यदि कर को लागत के घटक के रूप में शामिल किया जाना हो तो सुनिश्चित प्रतिलाभ को तदनुसार समायोजित करना आवश्यक होगा।

(xii) वसूल न की गई विदेशी मुद्रा के उतार-चढ़ाव के संबंध में सीसीटीएल का तर्क सही है। अचल परिसंपत्ति के मूल्य में वृद्धि के परिणामस्वरूप मूल्यह्रास के घटक से विदेशी मुद्रा में हानि होती है। यह न मानकर प्राधिकरण सही नहीं कर रहा।

(xiii) लेखा मानकों में प्रारंभिक व्ययों को बट्टे खाते डालने के लिए 3-5 वर्ष की अवधि निर्धारित है। परंतु यह मानक 'चालू संस्था' के मूलभूत सिद्धांत पर आधारित है। यह सीमित कार्य अवधि वाली परियोजना है; और इसीलिए लेखा मानक सीधे लागू नहीं होते। लागत को परियोजना की पूरी अवधि में विभाजित करने का सामान्य सिद्धांत सही सिद्ध होता है।

(xiv) समापन भुगतान मुख्यतया कर्मचारियों को पृथक्करण भुगतान के स्वरूप का है। इस लागत का प्रावधान परियोजना की पूरी अवधि में किया जाएगा; और इसके घटक को पहले ही वेतन लागत में शामिल किया गया है। 1 मिलियन डालर आकस्मिकता के लिए है।

5. विभिन्न प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ सीसीटीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गईं।

6. इस मामले में 18 जून, 2002 को सीएचपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि०

(i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण कह रहा है कि प्राइवेट प्रचालक पत्तन पर लाभ कमाने के लिए आते हैं, नुकसान भुगताने के लिए नहीं। सच्चाई यह है कि सीसीटीएल को लाभ नहीं हो रहा है। प्रशुल्क आदेश हमें लाभ कमाने में समर्थ नहीं बनाता। प्रशुल्क आदेश में त्रुटि है।

(ii) हमारा प्रभार 39 डालर प्रति बॉक्स है। यह बिल्कुल न्यूनतम स्थिति है। इससे हम लाभ नहीं कमा सकते। अतः हमें लागत कम करने के लिए किराये पर उपस्कर का प्रतिलाभ जैसे उपाय करने होंगे।

(iii) रॉयल्टी आदि जैसे कई तत्वों को अस्थायी तत्व (पास थ्रू) माना जाता है, 'लागत तत्व' नहीं। यह मान्य नहीं है। यदि इस भूल को सुधारा नहीं गया तो हमें अन्य गंभीर विकल्पों पर विचार करना होगा।

(iv) जहाज़रानी मंत्रालय ने उत्तर नहीं दिया। यह हमारे तर्कों के संबंध में प्राधिकरण के मूल्यांकन के रास्ते में आ सकता है। अतः हमने केओपीटी के बोली दस्तावेज का उद्धारण यह दर्शाने के लिए दिया है कि रॉयल्टी (प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए जाने वाले) प्रशुल्क से अभिन्न रूप से जुड़ी हुई हैं।

(v) प्रबंध लागत को स्वीकार कैसे नहीं किया जा सकता? पी एवं ओ सीसीटीएल को कई सेवाएं प्रदान करता है। हम सस्ती कीमतों पर उपस्कर खरीदने के लिए अपनी साख का प्रयोग करते हैं। प्रयोक्ताओं को इससे लाभ होता है। अतः उन्हें इन लाभों को प्राप्त करने के लिए अधिक प्रशुल्क अदा करने के लिए तैयार रहना होगा। प्रशुल्क आदेश में इस स्थिति का सही आकलन नहीं किया गया है।

(vi) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण क्षमता उपयोग पर विचार कर सकता है। सीसीटीएल का सुविधा के साइज पर कोई नियंत्रण नहीं था। सीएचपीटी ने वही दिया जो वह चाहता था। इस स्थिति में

'क्षमता' मामूली कारक बन जाती है। अतः वह प्रशुल्क को किसी भी प्रकार नियंत्रित नहीं कर सकती।

- (vii) टीसीटी और सीसीटीएल एक जैसी परियोजनाएं हैं। एक समस्त नये उपस्कर वाली बिल्कुल नई परियोजना है। दूसरी पुराने उपस्कर का इस्तेमाल करने वाले पुराने प्रचालन टर्मिनल से शुरू हुई है। इस स्थिति में हमारा प्रशुल्क टीसीटी के प्रशुल्क से कम नहीं हो सकता।
- (viii) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) उपाय होना चाहिए, मात्र ईक्विटी नहीं। प्राधिकरण ने ईक्विटी चुन कर भूल की है।
- (ix) आयकर पर विचार नहीं किया गया है। प्राधिकरण ने 'कर पूर्व प्रतिलाभ' दिया है।
- (x) कर छूट सामान्य कर पर है। हम एमएटी का भुगतान करते हैं।
- (xi) हमने लागत कम करने के उपाय किए हैं। हम अंतिम आश्रय के रूप में प्राधिकरण के पास वापस आए हैं।
- (xii) दक्षता में वृद्धि इस तथ्य से पता चलती है कि हमारे द्वारा अधिग्रहण करने के बाद 'संकुलन अधिभार' हटा दिया गया।
- (xiii) हम नये लागत घटक शुरू नहीं कर रहे। हम तो केवल अपने मूल प्रस्ताव को पूरी तरह स्वीकार किए जाने के लिए तर्क दे रहे हैं।
- (xiv) मद्रास न्यायालय ने भी कहा था, 'प्राइवेट पार्टियाँ लाभ कमाने के लिए ही ऐसी परियोजनाओं में आती हैं।'
- (xv) क्या दिया गया और क्या लिया गया, इस पर हमारा कोई नियंत्रण नहीं था। भले ही हम क्षमता का आकलन कर सकते हैं परंतु यह सुनिश्चित नहीं कर सकते कि यह केवल हमारे लिए ही बनाया गया था।

चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए)

- (i) किसी भी 'त्रुटि' का उल्लेख नहीं किया गया है। सीसीटीएल की व्याप्ताओं पर प्रकाश डालने की कोई बात ही नहीं है।
- (ii) प्रत्यक्ष त्रुटियों के लिए, प्राधिकरण यदि इस बात को मान लेता है तो वह अपने आदेश को बदल सकता है। आयकर अधिनियम में भी ऐसा प्रावधान है। प्राधिकरण ने हमसे परामर्श करने का जो निर्णय किया है वह एक उचित दृष्टिकोण है।
- (iii) 'उचित कारणों' से समीक्षा करने के लिए आदेश बदले जा सकते हैं। कोई उचित कारण नहीं बताया गया है। क
- (iv) अब सीसीटीएल में एमएलओ मांगे जा रहे हैं। समीक्षा के लिए यह कैसे प्रासंगिक है? आदेश की समीक्षा करने की मांग किए जाने के दिन यह स्थिति को कैसे बदल सकता है?

- (v) प्रबंध शुल्क मूल कंपनी को देय होता है। यह सीसीटीएल में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागत का घटक कमी नहीं हो सकता।
- (vi) ईक्विटी नहीं बल्कि आरओसीई 'प्रतिलाभ' का आधार होगा। आदेश में इस मुद्दे पर पर्याप्त चर्चा हो चुकी है। इसमें नया कुछ भी नहीं है।

चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (i) जब सीसीटीएल ने टर्मिनल का अधिग्रहण किया जब उन्हें यह मालूम था कि वे क्या अधिग्रहण कर रहे हैं। आज के 'क्षमता', 'आयाम' आदि की बात कैसे कर सकते हैं जब कि वे उनके नियंत्रण में नहीं हैं और इसीलिए वे प्रासंगिक भी नहीं हैं।
- (ii) सभी व्ययों के साथ गणना करने के बाद 20% का प्रतिलाभ बहुत कम है। किसी भी स्थिति में इसकी समीक्षा करना बहुत जल्दी है।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) सीसीटीएल 'गंभीर विकल्पों' की बात करता है। हम महसूस करते हैं कि सीसीटीएल को लागत में कमी पर गंभीरता से विचार करना चाहिए।
- (ii) एमएलओ मांगना अच्छा है परंतु छोटे जलयानों के मामले में उनकी प्रयुक्त क्षमता केवल 33% है; और उसका 90% अभी भी सिंगापुर को यानांतरण के लिए है।
- (iii) टीसीटी से तुलना करते समय मात्रा भी देखनी चाहिए। टीसीटी सीसीटीएल यातायात की मात्रा का आधा है।
- (iv) 'आरओसीई' सही नहीं है। 'ईक्विटी' सही मानदंड है। अंतरराष्ट्रीय ऋण को लागत बहुत कम है अर्थात् 4% से 6% है। इस ऋण पर अधिक प्रतिलाभ क्यों मिलना चाहिए ?
- (v) घाट आदि की मरम्मत कोई नई मद नहीं है। उन्हें अधिग्रहण करने से पूर्व निरीक्षण के समय इस बात की जानकारी लेनी चाहिए थी।
- (vi) नियत अवधि वाली परियोजना की लागत को पूरी परियोजना अवधि में विभाजित किया जाना चाहिए।
- (vii) वास्तव में दिया गया 'प्रतिलाभ' 20% से काफी अधिक है। यह लगभग 40% है।
- (viii) कोई भी प्रत्यक्ष ऋण नहीं है। मूल अवधारणाओं को नहीं बदला गया है। समीक्षा हेतु कोई मामला नहीं है।
- (ix) सीसीटीएल की लागतें पारदर्शी नहीं हैं।

तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (टीसीसीआई)

सीसीटीएल विशेष सेवा प्रदान करता है। उन्हें लागत निर्धारण में शामिल नहीं किया गया है। प्रशुल्क में वृद्धि की गुंजाइश है।

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया (एससीआई)

टर्मिनल के बारे में तथ्य और आँकड़े सुविधित थे। सीसीटीएल ने चलते हुए टर्मिनल का अधिग्रहण किया था; यह कोई नया टर्मिनल नहीं था। अतः समीक्षा का कोई मामला नहीं है।

हिंदुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी)

- (i) प्रशुल्क आदेशों की कुछ सत्यता होनी चाहिए। उनमें बिस्कुल हस्तक्षेप नहीं किया जा सकता।
- (ii) कोई नया मुद्दा नहीं उठाया गया है।
- (iii) समीक्षा का कोई प्रावधान नहीं है। अतः प्राधिकरण उसकी समीक्षा नहीं कर सकता। यहाँ आयकर अधिनियम के प्रावधान प्रासंगिक नहीं हैं।
- (iv) सीसीटीएल में कोई श्रम तत्व नहीं है। उन्हें काल्पनिक दलों, यूनियनों आदि को ध्यान में नहीं रखना पड़ता।
- (v) सीसीटीएल द्वारा लागू प्रणाली डीजीपी भारत के लिए कोई विलक्षण नहीं है। कोंकण रेलवे सिस्टम में पहले से 'भिड़ंत चेतावनी प्रणाली' है।

चेन्नई पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन (सीपीएसपी)

निजीकरण की प्रक्रिया भारत की जनता का लाभ पहुंचाने के लिए थी। दूसरे शब्दों में लोकहित को निजी हित से अधिक महत्व दिया जाना चाहिए। मद्रास उच्च न्यायालय ने भी ऐसा ही कहा है।

मद्रास चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआई)

- (i) समीक्षा का कोई मामला नहीं है। सभी मुद्दों पर पहले ही विचार कर लिया गया था।
- (ii) पहले से दिया गया प्रशुल्क पर्याप्त है और अधिक वृद्धि मान्य नहीं होगी।
- (iii) सीसीटीएल को लाभ कमाने के लिए लागत में कटौती और दक्षता में सुधार करना चाहिए।
- (iv) 'रॉयल्टी', 'प्रबंध शुल्क' जैसे मुद्दे आंतरिक हैं।
- (v) हम एचसीसीआई द्वारा अभिव्यक्त मतों का समर्थन करते हैं।
- (vi) कोई खुली निविदा नहीं थी। यह अभिनिर्धारित पार्टियों प्राप्त सीमित निविदा का मामला था। पी एवं ओ अपनी मर्जी से आया। ऐसी स्थिति में, प्रबंध शुल्क प्रभारित करने का कोई मामला नहीं बन सकता।

सदर्न इंडिया चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एसआईसीसीआई)

- (i) हमने एक ज्ञापन दिया है। उसमें दिए गए मुद्दों को कृपया ध्यान में रखें।

- (ii) केवल 2 माह पूर्व प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। इतनी जल्दी संशोधन कैसे किया जा सकता है ? व्यापार को धक्का लगेगा।
- (iii) निजीकरण केवल कीमतों में स्थिरता के लिए नहीं है ; बल्कि कीमत में कमी करने के लिए अधिक है।

इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)

सीसीटीएल को टर्मिनल की क्षमता, क्रेन निकासी आदि की जानकारी होनी चाहिए। वे यह नहीं कह सकते कि वे जिसका अधिग्रहण कर रहे थे उसके बारे में बिना कुछ जाने ही इस व्यापार में आ गए।

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

- (i) यातायात की मात्रा बढ़ने से रॉयल्टी के जरिये हमारी आय बढ़ती नहीं है, घट सकती है। हमने जिस समय टर्मिनल का प्रचालन किया उस समय हमें जो मिल रहा था, कम से कम वह तो मिलना ही चाहिए।
- (ii) रॉयल्टी और भूमि पट्टा प्रभारों पर अब सौदेबाजी नहीं की जा सकती। कम से कम सीएचपीटी तो इस बारे में बात करने में सक्षम नहीं है।
- (iii) जहाँ तक 'विलंब शुल्क' की वापसी का संबंध है, हम इसकी जाँच करेंगे।
- (iv) क्षमता उपयोग के संबंध में 'प्रतिलाभ' नियत है। हम यदि अधिक उपयोग करेंगे तो अधिक लाभ नहीं होगा। परंतु यदि कम करते हैं तो हमें नुकसान उठाना पड़ेगा। यह उचित नहीं है।
- (v) 'एस्करो एकाउंट' के बारे में हमारे कुछ निश्चित मत हैं उन्हें हम अलग नोट में प्रस्तुत करेंगे।

7. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, सीएचपीटी ने 'एस्करो एकाउंट' शुरू करने के बारे में इस प्राधिकरण के आदेश के प्रत्युत्तर में और निवेदन प्रस्तुत किए हैं। ये निवेदन सीएचपीटी से संबंधित सामान्य संशोधन के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पूछे गए विभिन्न प्रश्नों के उत्तर में प्रस्तुत किए गए हैं। अतः सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत लिखित निवेदनों का उस मामले में विश्लेषण किया जाएगा।

7.2 संयुक्त सुनवाई में सीसीटीएल को संबंधित प्रयोक्ताओं को (पूरी) राशि वापस करने में समर्थ बनाने के लिए रॉयल्टी राशि की चुकौती से संबंधित विलंब शुल्क के मामलों की पुनः जांच करने के लिए सीएचपीटी सहमत भी हो गया था। परंतु सीएचपीटी ने इस संबंध में कोई लिखित निवेदन प्रस्तुत नहीं किया है।

8. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) कुछ प्रयोक्ताओं ने विशेषकर एचसीसी ने इस प्राधिकरण की अपने ही आदेशों की समीक्षा करने के लिए प्राप्त अनुरोधों पर विचार करने की क्षमता पर प्रश्न चिह्न लगाया है। इस संदर्भ में यह स्वीकार करना प्रासंगिक होगा कि संविधि (कानून) में इस प्राधिकरण को अपने आदेशों की समीक्षा करने की शक्ति नहीं दी गई है। कई पूर्व मामलों में इस मुद्दे पर इस प्राधिकरण द्वारा विचार-विमर्श किया गया है। अपने आदेशों के विरुद्ध अपील का कोई प्रावधान न होने से,

न्यायालयों में महंगी एवं समय खपाऊ मुकदमेबाजी का सहारा लिए बिना वास्तविक शिकायतों का निराकरण करने का अवसर प्रदान करने के आशय से, इस प्राधिकरण ने सविधि में उसके लिए कोई विशिष्ट प्रावधान न होने पर भी "समीक्षा" के लिए प्राप्त अनुरोधों पर विचार करने का निर्णय सोच-समझ कर किया है। इस परिप्रेक्ष्य में इस पहल को अनभिप्रेत शक्ति का अनधिकार प्रयोग नहीं माना जा सकता बल्कि नैसर्गिक न्याय के सिद्धांत का अनुपालन समझा जाएगा। यह कार्यवाही से जुड़ी पार्टियों के हित में किया गया कार्य समझा जाएगा।

महत्वपूर्ण बात यह है कि एक पूर्व मामले में एक प्रमुख काउंसिल ने जो पत्तन प्रयोक्ता की ओर से संयुक्त सुनवाई में उपस्थित हुआ था, यह मत व्यक्त किया था कि इस प्राधिकरण की उक्त पहल के पीछे छिपे प्रशंसनीय उद्देश्य को ध्यान में रखकर किसी भी पार्टी को मात्र तकनीकी कारणों से इतने हल्के फुल्के ढंग से प्रश्नचिह्न लगाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए; कार्रवाई के पीछे छिपी भावना बनी रहनी चाहिए। यदि ऐसी किसी पहल के मात्र कुछ तकनीकी कारणों से किसी भी के द्वारा चुनौती दी जाती है तो इस प्राधिकरण को गुणावगुणों के आधार पर किसी मामले में न्यायालय के समक्ष तर्क न करने के सामान्य निर्णय से हटना पड़ेगा और तकनीकी अवशकता पर हावी व्यवस्था की भावना बनाए रखने के लिए संबंधित न्यायालय की सदाशयता की अपील करने का निर्णय लेना होगा।

- (ii) यह मामला प्रयोक्ताओं के बीच काफी घबराहट पैदा करता प्रतीत होता है क्योंकि उन्होंने इसे पहले के आदेश में निर्दिष्ट दरों के संशोधन का मामला समझा है। अतः सही स्थिति को स्पष्ट करना आवश्यक है।

इस प्राधिकरण ने दो वर्षीय प्रशुल्क चक्र निर्धारित किया है। परंतु सीसीटीएल के मामले में, कथित कारणों से, प्रशुल्क वैधता चक्र 18 माह का नियत किया गया है। सामान्यतया, दरों के मान की समीक्षा प्रशुल्क वैधता चक्र के समाप्त होने पर ही उसमें संशोधन करने के लिए की जाती है। परंतु निर्धारित समय से पहले समीक्षा तभी की जाती है जब यदि असाधारण परिस्थितियों में इस पर विचार करना आवश्यक हो।

कुछ मामले 'विधिक समीक्षाओं' के भी हैं। ऐसी समीक्षाएं तभी की जाती हैं जब यदि पार्टियाँ न्याय के गलत प्रयोग के कारण रिकार्ड में प्रत्यक्ष दिखाई देने वाली त्रुटियों (तथ्यात्मक) का उल्लेख करने में समर्थ हो। सीसीटीएल का अभ्यावेदन विधिक समीक्षा की श्रेणी में आता है। दूसरे शब्दों में सीसीटीएल रिकार्ड में प्रत्यक्ष दिखाई देने वाली त्रुटियों का आरोप लगाया है जिनके कारण उसके साथ अन्याय हुआ है। इस प्रकार की याचिका पर विचार करने से इंकार नहीं किया जा सकता। यदि त्रुटियाँ सिद्ध हो जाती हैं तो न्याय के हित में उन्हें सुधारना होगा। साथ ही यदि कोई त्रुटि सिद्ध नहीं होती है तो पहले पारित आदेश में कोई हस्तक्षेप नहीं किया जाएगा। ऐसी स्थिति में प्रयोक्ताओं को अपने मन में ऐसी कोई आशंका नहीं रखनी चाहिए कि सीसीटीएल के अभ्यावेदन को विचारार्थ स्वीकार कर लिए जाने के कारण पहले से निर्धारित दरों पर मामूली ढंग से विचार किया जाएगा।

- (iii) सीसीएचएए ने कहा है कि यदि यह प्राधिकरण आश्वस्त हो जाता है तो यह प्रत्यक्ष दिखाई देने वाली त्रुटियों के लिए अपने आदेश को बदल सकता है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि यह प्राधिकरण सीसीटीएल के अभ्यावेदन को उसके द्वारा किए गए आग्रह के बल पर स्वीकार या अस्वीकार नहीं करना चाहता। सभी प्रशुल्क मामलों में अपनाई जाने वाली सामान्य परामर्श प्रक्रिया के अनुसरण में, इस मामले में भी मामले का निर्णय गुणावगुणों के आधार पर करने से

पहल सभी संबंधित प्रयोक्ताओं के अभिमत प्राप्त करके उदार दृष्टिकोण अपनाने का फैसला किया गया है ।

- (iv) सीसीटीएल ने सीसीटीएल के लिए अनुमोदित प्रशुल्को तथा पीएसए एसआईएएल के प्रशुल्कों की विस्तृत तुलना की है । इस प्राधिकरण ने अपने कई आदेशों में यह स्पष्ट किया है कि प्रशुल्क निर्धारण में अपनाए जाने वाले मानदंड, सिद्धांत, संकल्पनाएं और दृष्टिकोण भिन्न-भिन्न पत्तन/ टर्मिनलों में एक जैसे हो सकते हैं, परंतु दरे एक समान नहीं हो सकती (और होने की आवश्यकता भी नहीं है)। एक पत्तन / टर्मिनल पर प्रशुल्कों का स्तर किसी अन्य पत्तन/ टर्मिनल में समान स्तर पर प्रशुल्क निर्धारित करने का स्वतः आधार नहीं हो सकता । यह तथ्य कि ऐसे दो टर्मिनल एक ही राज्य के भीतर स्थित हैं, दोनों स्थानों पर प्रशुल्क का समान स्तर निर्धारित करने का कारण नहीं हो सकता । संयोग से इस प्राधिकरण द्वारा एक ही पत्तन के भीतर स्थित दो कंटेनर टर्मिनलों के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क निर्धारित करने के कुछ उदाहरण हैं । सीसीटीएल और पीएसए एसआईएएल में प्रहस्तित यातायात की मात्रा में भिन्नताओं के बारे में सीएसएएल की टिप्पणी बहुत ही प्रासंगिक है ; और, वास्तविकता तो यह है कि मात्रा निर्धारित लागतों के वितरण के कारण यूनिट दर को प्रभावित करती है ।
- (v) (क) सीसीटीएल में प्रशुल्कों का निर्धारित करने के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण को इस प्राधिकरण के विवादित आदेश में विस्तार से स्पष्ट किया गया है । हालांकि समग्र लागत स्थिति में सीएसपीटी के मौजूदा प्रशुल्क स्तरों पर 'अतिरिक्त राशि' दर्शाई गई है , परंतु कथित कारणों से सीसीटीएल के पक्ष में 10% की वृद्धि की अनुमति दी गई ।

(ख) सीसीटीएल ने अब समीक्षा के लिए कुछ प्रशुल्क मर्दों पर प्रकाश डालते हुए कहा है कि दी गई तदनुरूपी सेवाओं की लागत अनुमोदित प्रशुल्क से अधिक है । यह उल्लेखनीय है कि जिस समय सीसीटीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव की जांच की जा रही थी उस समय सीसीटीएल से गतिविधि-वार लागतें प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । चूंकि इन लागत विवरणों को प्रस्तुत नहीं किया गया अतः टर्मिनल की समग्र स्थिति पर विचार किया गया । विवादित आदेश में यह स्पष्ट बताया गया है कि अलग-अलग प्रशुल्क मर्दों संगत सेवाएं प्रदान करने की लागत के अनुरूप नहीं हो सकती । आदेश में पहले ही स्पष्ट कर दिया गया है कि सेवाओं के एक घटक के अंतर्गत यदि कोई लागत घटा हांता है तो उसकी पूर्ति अपनाए गए समग्र लागत दृष्टिकोण के मद्दे नज़र किसी अन्य घटक में उपलब्ध अतिरिक्त राशि से की जाती है । इस परिप्रेक्ष्य में ऐसी 'लागत' के संदर्भ में जिसमें सीसीटीएल की रिपोर्ट के अनुसार उसे घटा हो रहा है केवल कुछ प्रशुल्क मर्दों की अलग से समीक्षा करना निरर्थक होगा ।

(ग) सीसीटीएल से गतिविधि-वार लागत विवरण प्रस्तुत करने की मांग किए बिना इस मामले पर कार्यवाही करने के कारणों को स्पष्ट करते समय, इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल को यह भी परामर्श दिया है कि वह प्रशुल्कों के आगामी सामान्य संशोधन/समीक्षा के समय अलग-अलग गतिविधियों के लिए लागत विवरण सहित अपना प्रस्ताव तैयार करके प्रस्तुत करे । सीसीटीएल द्वारा हाल में प्रचालन शुरू करने की बात मानकर और विभिन्न सेवाओं के लागत विवरण का पिरकलन करने के लिए विश्वसनीय आंकड़े उपलब्ध न होने के कारण दूसरी संयुक्त सुनवाई में प्रशुल्क वैधता चक्र में कमी करने के विशिष्ट प्रस्ताव पर विचार किया गया था । प्रारंभ में सीसीटीएल ने ही दो वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र के लिए तर्क दिया था । इस स्थिति के बावजूद यदि सीसीटीएल सभी सेवाओं के लिए गतिविधि-वार विश्वसनीय लागत विवरण प्रस्तुत कर देता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्कों के पुनः समायोजन पर विचार करने के लिए इस प्रस्ताव पर विचार

कर सकता है। यह स्वीकार करना होगा कि इस प्रकार का विचार बिल्कुल नये सिरे से किया जाएगा और यह समीक्षा कार्यवाही का अंग नहीं बन सकता।

- (vi) सीसीटीएल ने अब फोर्कलिफ्ट प्रभारों, निरीक्षण प्रभारों आदि के लिए तथा खतरनाक एवं अधिक बड़े कंटेनरों के लिए नये प्रशुल्क लागू करने का प्रस्ताव किया है। ये सभी नई प्रशुल्क मर्दे हैं जिन्हें सीसीटीएल के पहले निपटान किए गए प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया था; इसलिए इसे इस प्राधिकरण की ओर से की गई ऐसी चूक नहीं माना जा सकता जिसकी समीक्षा करने की आवश्यकता पड़े। इस संदर्भ में यह स्पष्ट समझना होगा कि समीक्षा मामलों में किसी नये तथ्य को विचारार्थ प्रस्तुत नहीं किया जा सकता; त्रुटियों का उल्लेख केवल उन्हीं तथ्यों के संदर्भ में करना होगा जो विवादित आदेश के जारी होने के दिन रिकार्ड में हो। परंतु सीसीटीएल की दशों के मान में इन नये प्रभारों के समावेश पर तभी विचार किया जा सकता है जब यदि इन मर्दों से संबंधित पृथक प्रशुल्क प्रस्ताव पूरे औचित्य सहित प्रस्तुत किया जाए।
- (vii) (क) 'राजस्व शेयर' की स्वीकार्यता से संबंधित मुद्दे पर विवादित आदेश में विस्तार से विचार किया जा चुका है; और इस मुद्दे पर प्राधिकरण द्वारा निर्णय किए जाने से पहले सभी संबंधित प्रयोक्ताओं को अपने विचार अभिव्यक्त करने का पर्याप्त अवसर दिया गया। सीसीटीएल द्वारा अब प्रस्तुत किए गए तर्क कमोबेश उन्हीं अभिमतों की पुनरावृत्ति हैं जो उस मामले की कार्यवाही के दौरान पहले अभिव्यक्त किए गए थे जिनके परिणामस्वरूप यह विवादित आदेश जारी किया गया था।
- (ख) सीसीटीएल द्वारा उद्धृत कांडला पत्तन न्यास (केओपीटी) का उदाहरण इस मामले में अप्रासंगिक लगता है क्योंकि केपीटी मामले में विचारणीय मॉडल न्यूनतम गारंटीत यातायात की शर्त के साथ रॉयल्टी की वसूली के लिए था। सीसीटीएल में अपनाया गया मॉडल राजस्व शेयरिंग का है।
- (ग) यह बड़ी ही रोचक बात है कि सीसीटीएल ने यह दावा किया है कि राजस्व शेयर के प्रतिशत का विनिर्धारण 'बाजार की वहन करने की सामर्थ्य' के आधार पर किया गया है। हालांकि यह बात विवादित आदेश की समीक्षा के लिए प्रासंगिक नहीं है परंतु यह बात केवल विवादित आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा की गई इस टिप्पणी को बल प्रदान करने के लिए है कि सीसीटीएल ने प्रयोक्ताओं द्वारा वहन की जाने वाली वसूलियों से सीएचपीटी को निधि देने का प्रस्ताव किया है।
- (viii) सीसीटीएल द्वारा अब उठाए गए मुद्दों जैसे तकनीकी सेवा शुल्क की स्वीकार्यता, अपनाए गए निवेश मॉडल पर प्रतिलाम, कराधान, वसूल न की गई विदेशी मुद्रा दर में अंतर आदि से संबंधित मुद्दों पर इस प्राधिकरण द्वारा एनएसआईसीटी द्वारा दायर समीक्षा याचिका के भाग के रूप में पहले ही विस्तार से विचार किया जा चुका है। उस मामले में सभी प्राइवेट टर्मिनल ऑपरेटर्स तथा सीसीटीएल से परामर्श किया गया था। उस मामले में पारित आदेश प्राइवेट टर्मिनलों में प्रशुल्कों का विनिर्धारण करने के मामले में अपनाए गए मॉडल की पुष्टि करता है। ऐसी स्थिति में यह मानना उचित होगा कि सीसीटीएल को अपने प्रशुल्क आवेदन के प्रस्तुत करने / निर्णय लिए जाने से पहले उक्त मुद्दों में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण की पूरी जानकारी थी। सीसीटीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय भी सीसीटीएल के मामले में भी प्राइवेट टर्मिनलों के लिए समान रूप से अपनाए गए दृष्टिकोण को लागू करने के बारे में पर्याप्त संकेत दे दिए गए थे। इस परिदृश्य में बार-बार इन मुद्दों को उठाना लिए गए निर्णय की समीक्षा करने का आधार नहीं हो सकता।

(ix) (क) क्षमता उपयोग को क्षमताओं के सृजन के लिए किए गए निवेश पर प्रतिलाभ से जोड़ना केवल सीसीटीएल के मामले में अपनाए जाने के लिए विशेष रूप से अभिकल्पित दृष्टिकोण है जो महापत्तन न्यासों और प्राइवेट टर्मिनलों के मामले में अपनाया जाता है ; और सीसीटीएल के मामले में ऐसी कोई असाधारण परिस्थिति नहीं है जिसके कारण इस सामान्य दृष्टिकोण से हटाया जाए ।

(ख) ऐसा प्रतीत होता है कि अपनी निर्धारित क्षमता से अधिक सुविधाओं के प्रचालन का दावा भ्रामक है । इस प्रकार के दावे के लिए निर्धारित क्षमता का आकलन करने के लिए अपनाई गई संगत विधियों (कानूनों) और / या पद्धति के अनुरूप अपनाई गई परिकलन प्रक्रिया की गहन संवीक्षा करनी होगी ।

(ग) सीसीटीएल ने अब यह तर्क दिया है कि उसका सीएचपीटी से प्राप्त सुविधा पर कोई नियंत्रण नहीं है । इस तथ्य को स्वीकार करके टर्मिनल की क्षमता का आकलन सीएचपीटी प्रचालन से संबद्ध उत्पादकता स्तरों के संदर्भ में किया गया है । यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है, जैसाकि सीसीटीएल द्वारा दावा किया गया है कि सीसीटीएल प्रचालन के उत्पादक स्तर पहले ही सीएचपीटी प्रचालन के अधीन प्राप्त स्तरों से अधिक हैं ।

(x) लागत निर्धारण करने का काम प्रशुत्कों की संगणना के लिए किया गया था । कथित कारणों से प्रारंभिक खर्चों, अपफ्रंट भुगतानों और टर्मिनल भुगतानों को परियोजना की पूरी अवधि में विभाजित किया गया है । यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल को अपने लेखे उस पद्धति से रखने का सुझाव नहीं दिया है । जहाँ लेखा मानक वित्तीय लेखों का रख-रखाव करने और किसी संगत संविधि के अधीन वित्तीय प्रकटीकरण करने के लिए प्रासंगिक हो सकते हैं, वहीं इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सिद्धांत केवल प्रशुत्कों का निर्धारण करने के लिए प्रासंगिक होंगे । यह कहना सही नहीं होगा कि निर्धारित लेखा मानक हमेशा इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुत्कों की संगणना के लिए अपनाई गई पद्धति के लिए मार्गदर्शक होने चाहिए ।

(xi) (क) जब यदि सीसीटीएल द्वारा प्रारंभिक चरण में किए गए प्रारंभिक व्ययों पर प्रशुत्कों का विनिर्धारण करने के लिए विचार किया गया है तो यह तर्कसंगत होगा कि परियोजना अवधि के समाप्त होने पर सीसीटीएल द्वारा नकद प्राप्त होने वाले टर्मिनल भुगतान पर भी प्रशुत्कों की संगणना के लिए विचार किया जाए ।

(ख) सीसीटीएल का यह कहना सही नहीं है कि इस प्राधिकरण ने परियोजना अवधि के समाप्त होने पर परिसंपत्ति का बही मूल्य शून्य माना है । परियोजना अवधि के समाप्त होने पर उपस्कर का कोई पुनर्बिक्री मूल्य न होने से, तेरह वर्ष की अवधि समाप्त होने पर परिसंपत्तियों के अवलिखित (बट्टे खाते) मूल्य को सीसीटीएल द्वारा सीएचपीटी से प्राप्त किया जाने वाला मुआवजा माना है । जब यदि प्रशुत्कों की संगणना के लिए पूंजी लागत और उपस्कर के मूल्य हास पर विचार किया जाता है तो उक्त परिसंपत्तियों के निपटान से मिलने वाली नकद राशि पर भी विचार करना उचित होगा ।

(ग) सीसीटीएल ने तर्क दिया है कि समापन के समय देय होने वाली (ग्रेच्युटी के प्रयोजन से) कर्मचारी देनदारी को भी ध्यान रखा जाए । सीसीटीएल द्वारा लागत विवरणों में प्रस्तुत कर्मचारी लागत अनुमानों में जिन्हें समग्रतः स्वीकार कर लिया गया था, कर्मचारी कल्याण के लिए 30% का प्रावधान है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ भविष्य निधि के लिए 12% और ग्रेच्युटी

निधि के लिए 2.5 % शामिल है। अतः परियोजना अवधि के समाप्त होने पर कर्मचारियों को टर्मिनल भुगतान करने के लिए पुनः प्रावधान करने का कोई कारण दिखाई नहीं देता।

- (xii) जैसा कि पहले कहा गया है कि केवल रिकार्ड में प्रत्यक्ष दिखाई देने वाली त्रुटियों के संदर्भ में ही आदेश की समीक्षा की जा सकती है। "समीक्षा" का मार्ग यह नहीं हो सकता कि इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा की जाए कि वह अपने पहले लिए गए ऐसे निर्णय को संशोधित करे जो संबंधित कार्यवाही से जुड़ी किसी भी पार्टी को स्वीकार्य न हो या इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा की जाए कि वह प्रशुल्क निर्धारण के लिए बिल्कुल ही नये दृष्टिकोण को अपनाए। ऐसे मामलों में यदि व्यथित पार्टी इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण से संतुष्ट न हो तो उसे अपनी शिकायतों के निवारण के लिए किसी अन्य उपयुक्त मंच पर जाना होगा। ऊपर दिए गए विश्लेषण के प्रकाश में यह पूरी तरह स्पष्ट है कि सीसीटीएल ने रिकार्ड में प्रत्यक्ष दिखाई देने वाली ऐसी कोई त्रुटि सिद्ध नहीं की है कि 6 मार्च, 2002 के आदेश की समीक्षा करना आवश्यक हो।

9. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण यह निर्णय करता है कि सीसीटीएल रिकार्ड में प्रत्यक्ष दिखाई देने वाली ऐसी किसी त्रुटि को सिद्ध करने में पूरी तरह असमर्थ रहा है जिससे विवादित आदेश की समीक्षा करना आवश्यक हो। तदनुसार इस प्राधिकरण के 6 मार्च, 2002 के आदेश की समीक्षा करने के लिए प्रस्तुत उसके आवेदन को खारिज किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2002/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 29th August, 2002

No. TAMP/49/2002-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application submitted by the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) for a review of this Authority's Order dated 6th March, 2002 on fixing tariffs for container operations at the Chennai Container Terminal as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/49/2002-CHPT

The Chennai Container Terminal Limited

- - -

Applicant

ORDER

(Passed on this 12th day of August 2002)

This case relates to an application received from the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) for a review of the tariffs approved for the CCTL in March 2002.

2. This Authority had passed an Order on 6 March 2002 fixing the tariffs for container operations at the Chennai Container Terminal which was notified in the Gazette of India on 11 March 2002.

3.1. The CCTL has submitted a representation requesting for a review of the tariffs approved in view of the loss incurred during the first three months of the operation.

3.2. The CCTL has made the following main points in its representation with reference to the tariffs approved by this Authority:

- (i). The Container Terminal projects of Tuticorin and the Chennai are located in the same State and so it is reasonable to expect a similar cost structure. It is, however, found