





- (iii) नूँकि इस प्रकार के सीधे यातायात की सहमति एवं सम्मति नहीं ली गई थी अतः टर्मिनल के अधिग्रहण के दिन से सामान्य कार्यों की बहाली तक की पूरी अवधि को 'अकार्य दिवस' माना जा सकता है। सीसीटीएल की अक्षमता के लिए उद्योग को नुकसान नहीं होने दिया जाएगा।
- (iv) जब बॉक्सों को जलयान के हुक से पत्तन के बाहर सीएफएस तक ले जाया जाता है तो घाट साइड की गैट्री क्रेन के अलावा कोई अन्य सीसीटीएल उपस्कर नहीं लगाया जाता। इसलिए प्रति 20' कंटेनर के लिए 1415/- ₹0 और प्रति 40' कंटेनर के लिए 2125/- ₹0 टीएचसी में से केवल 790/- ₹0 और 1185/- ₹0 ही वसूली योग्य है।
- (v) कंटेनर यार्ड तक दुलाई और यार्ड के संबंध में 20' कंटेनर के लिए 625/- ₹0 और 40' कंटेनर के लिए 940/- ₹0 के प्रशुल्क की लाइन से वसूली नहीं की जाएगी। यदि इनकी वसूली की गई है तो उसकी वापसी कर दी जाएगी।
- (vi) कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण होने के बाद, भारण (स्टीवडोरिंग) की जिम्मेदारी सीसीटीएल की है, लाइन की नहीं। अतः लाइनें/एजेंट टीएचसी में शामिल 448/- ₹0 प्रति यूनिट के जहाज पर्यंत भारण (स्टीवडोरिंग) की वापसी करेंगे।
- (vii) 20' कंटेनर 40' कंटेनर के लिए क्रमशः 350/- ₹0 और 515/- ₹0 के लिफ्ट ऑफ प्रभारों को जिनकी टीएचसी के भाग के रूप में वसूली की गई होगी, ऐसे मामलों में वापसी करनी होगी जिन मामलों में बॉक्सों को जलयान के हुक से सीधे बाहरी सीएफएस में ले जाया गया हो।
- (viii) कार्गो पर घाटभाड़े को कार्गो के सामान्य भंडारण के लिए अंतर्निहित उपबंध माना जाता है। सीधे गुप्तदंगी के मामले में कार्गो को भंडारण के लिए अंतर्निहित सुविधा नहीं मिलेगी। ऐसी स्थिति में अथानुमानिक घाटभाड़े की वापसी की जाएगी।
- (ix) विशेष सेवा अनुरोध (एसएसआर) के रूप में 2000/- ₹0 प्रति वांछ्य की गई लागत पर लागू करना अनुचित है और उसके लिए विधिक मजदूरी भी नहीं है, और इसलिए उसकी वापसी की जानी चाहिए।

#### ख. प्रक्रिया संबंधी मुद्दे

- (i) संयुक्त सुनवाई में, कंटेनर टर्मिनल के प्रचालनों के प्रहसन से संबंधित प्रक्रिया संबंधी मुद्दों को प्रशुल्कों के समान ही प्रशुल्कता दी गई थी क्योंकि प्रक्रिया संबंधी मामलों प्रशुल्कों के लिए उलझन पैदा करते हैं।

- (ii) सीसीटीएल ने टर्मिनल का अधिग्रहण करने के बाद अपनी प्रक्रियाओं एवं पद्धतियों के बारे में जहाजशानी उद्योग को नहीं बताया। अभी भी उनकी कोई लिखित दस्तावेजी प्रक्रिया नहीं है। इससे कंटेनर टर्मिनल में भ्रंति उत्पन्न होती है।
- (iii) वित्त मंत्रालय ने सौदा लागत कम करने के लिए प्रतिष्ठित आयातकों के लिए 'ग्रीन चैनल' की संकल्पना शुरू की है। यह सही दिशा में उठाया गया कदम है अतः यह सीसीटीएल में जारी रहेगा।
- (iv) सीएचपीटी प्रशुल्क में पत्तन के भीतर कार्गो का सीमा शुल्क निरीक्षण करने का प्रावधान है। यह पद्धति लगभग दो दशकों से अपनाई जा रही है। यह लागतों को नियंत्रण में रखने में सहायक है। सीसीटीएल को निदेश दिया जाए कि वह पूर्व पद्धति को बनाए रखे। परंतु ऐसे प्रचालनों को पूरा करने के लिए समय सीमा निर्धारित की जाए जिससे स्टैक यार्ड में कार्गो का ढेर न लग जाए।
- (v) निर्यात के संबंध में, अधिग्रहण से पूर्व विद्यमान सभी प्रचालनों को बनाए रखा जाएगा। यदि किसी परिवर्तन के लिए प्रस्ताव किया जाएगा तो वह उद्योग और प्रयोक्ताओं के परामर्श से किया जाएगा।
- (vi) श्रमिकों की आतंकवादी गतिविधियों के कारण सदस्य फर्म पोतलदान की कोई अन्य प्रक्रिया अपनाने अथवा प्रचालन (ओ) यार्ड में पड़े कार्गो के निपटान की वैकल्पिक विधि अपनाने में असमर्थ है। इससे अतिरिक्त वित्तीय नुकसान होता है।

#### नई कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचए)

- (i) सीएचपीटी की मौजूदा दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार कंटेनर यार्ड से प्रचालन (ओ) यार्ड तक कंटेनर ले जाने के लिए प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए 1,040/- ₹0 और 40' कंटेनर के लिए 1,560/- ₹0 है जबकि सीसीटीएल इसी प्रचालन के लिए 1,700/- ₹0 और 2,550/- ₹0 वसूल कर रहा है।
- (ii) सीसीटीएल टन भार आधार पर कार्गो के निरीक्षण के लिए प्रभार वसूल करता है। यह नई वसूली है और इसका कोई प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (iii) सीसीटीएल द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना सीमा शुल्क निरीक्षण के समय पैकेज खोलने के लिए 750/- ₹0 और एक बार सील तोड़ने के लिए 50/- ₹0 वसूल किए जाते हैं। इस प्रकार के प्रभार सीएचपीटी की दरों के मान में निर्धारित नहीं है।

#### नई स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (सीएसए)

- (i) विशेष सेवा अनुरोध (एसएसआर) फार्म में यह निर्दिष्ट नहीं है कि प्रशुल्क निर्यात पर लागू है या आयात पर।
- (ii) विशेष सेवा अनुरोध में सूचीबद्ध कई मदें भी मौजूदा पत्तन प्रशुल्क का भाग हैं। किसी विशिष्ट प्रशुल्क मद पर विचार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्णय के बाद ही किया जा सकता है। और ऐसा निर्णय होने तक मौजूदा प्रशुल्क प्रचलित रहेगा।

- (iii) नवनी कंटेनर याडों से आईसीडी तक और आईसीडी से वेन्नडु कंटेनर याडों तक सुपुदंगी स्थिति परिवर्तन के प्रभारों का विनिर्देश होना चाहिए ।
- (iv) काम नं. 13 में शामिल वजन प्रस्तुत ईआईआर से भिन्न होता है क्योंकि यह सम्भव है कि ट्रक का वजन भी शामिल किया जा रहा हो ।
- (v) सीसीटीएल द्वारा बहुत ही दक्ष एवं लागत प्रभावों तथा देन के लिए दिए गए आश्वासन के प्रातिकूल सीसीटीएल का निष्पादन बिल्कुल भी अक्षम नहीं रहा बल्कि यह नगण्य स्तर तक पहुंच गया है । परिणामस्वरूप फीडर ऑपरेटरो के कंटेनरों के डर के लिए प्रति टीईयू 200 अमेरिकी डॉलर तक अधिभार बढ़ा दिया ।
- (vi) स्थिति के नियंत्रण से बाहर होने पर सीसीटीएल ने कंटेनरों को कॉनकोर में भेजना शुरू कर दिया और इस प्रकार पूरे उद्योग को अत्यधिक कठिनाई में डाल दिया जिसके कारण उद्योग को काफी नुकसान हुआ ।

**कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए)**

- (i) सीसीटीएल ने नाखक सुझाव दिया कि वह कार्गो घाटभाड़ा और विलंब भाड़ा के संबंध में सीएसपीटी द्वारा पातवणिको/ परिधितियों से वसूल किए जा रहे प्रभारों को वसूल करना बंद कर देगा ; और सीसीटीएल द्वारा लाइनों को सीधे ही इन प्रभारों का चीजक बनाकर भेजेगा । लाइनों द्वारा इन प्रभारों की वसूली से सेवाकर और आयकर के रूप में अतिरिक्त वित्तीय एवं प्रशासनिक भार पड़ेगा ।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के सामने प्रशुल्क में संशोधन का मामला विचाराधीन है और मामले में अंतिम निपटान होने तक यथापूर्व स्थिति रखी जाए ।
- (iii) स्थापित प्रक्रिया से किया जाने वाला विचलन लिखित में होना चाहिए, उसमें परिवर्तन के कारण और नियोजित कार्यप्रणाली स्पष्ट होनी चाहिए, और परामर्श प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए ।
- (iv) सीसीटीएल द्वारा वसूल किए जाने वाले विशेष सेवा अनुरोध प्रभार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा प्राधिकृत नहीं हैं ।

**तमिल चेम्बर ऑफ कामरा (टीसीसी)**

- (i) टर्मिनल के अधिग्रहण के समय कंटेनरों के डेर की मौजूदा स्थिति का समाधान हो गया है ; और जहाँ पहले जलयानों को बर्थ के लिए इंतजार करना पड़ता था वहीं आज बर्थ जलयानों का इंतजार कर रहे हैं ।
- (ii) हालांकि यह उल्लेख है कि बिल बनाने के लिए दरों का परिकलन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के विभिन्न घटकों के आधार पर किया जाता है, तथापि विशेष सेवा अनुरोध के संबंध में बिल बनाने की नई प्रक्रिया में काफी अस्पष्टता है ।

- (iii) सीसीटीएल द्वारा कंटेनरों की सुपुर्दगी में विलंब के कारण आयातकों को भारी विलंब भाड़े का भुगतान करना पड़ा है। सीसीटीएल को वसूल किए गए विलंब भाड़ा प्रभारों की वापसी करनी चाहिए क्योंकि सुपुर्दगी में विलंब सीसीटीएल की असफलता के कारण हुआ था।

#### हिंदुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी)

- (i) जिस समय सीसीटीएल ने टर्मिनल का अधिग्रहण किया उस समय 2000 से भी अधिक बॉक्स यार्ड में पड़े हुए थे। पंद्रह दिन बीतने के बाद भी किसी प्राइवेट ऑपरेटर ने उन पर ध्यान नहीं दिया था क्योंकि बॉक्सों को हुक से हटाने पर ही विशेष रूप से ध्यान दिया गया था। आयातकों को भी बॉक्स की सुपुर्दगी देने से इंकार कर दिया गया था। परिणामस्वरूप इन बॉक्सों का अपरिहार्य भंडारण हो गया और पूरी तरह सीसीटीएल की गलती के कारण ही विलंब प्रभार देने पड़े।
- (ii) टर्मिनल के अधिग्रहण के बाद प्रारंभिक 30 दिनों में सीसीटीएल की उत्पादकता गिरकर प्रति पारी कुल 45 संचलन रह गई जबकि टर्मिनल के प्रहस्तन के अंतिम 30 दिनों में सीएचपीटी द्वारा प्राप्त प्रति हुक प्रति पारी 85 संचलन थी।
- (iii) टर्मिनल के प्रचालन के प्रथम माह के दौरान सीसीटीएल ने उपस्कर की खराब स्थिति को दोष दिया जो उसे सीएचपीटी से मिला था जो इसके निष्पादन में कमी का कारण रहा। उसी उपस्कर से और केवल तीन रीच स्टैकरों को शामिल करने से सीसीटीएल अब उच्च स्तर की दक्षता प्राप्त करने का दावा करता है। इससे ऐसा लगता है कि सीसीटीएल द्वारा उल्लिखित उपस्कर की खराब स्थिति केवल उसकी कमी को छिपाने का नाटक थी।
- (iv) उद्योग को कोई नोटिस दिए बिना ही सीसीटीएल ने टर्मिनल में बहुत ढेर हो जाने से (जो सीसीटीएल के द्वारा की गई थी) 8 दिसंबर, 2001 में टर्मिनल से सभी आयात बॉक्सों की सीधी सुपुर्दगी रोक दी। उसने सभी कंटेनरों को कॉनकोर के ऑफ डॉक सीएफएस में भेजना शुरू कर दिया और उद्योग से इस बात का आग्रह किया कि वह कॉनकोर से कंटेनरों को अपने कब्जे में ले ले।
- (v) कॉनकोर सीएफएस को कंटेनर के हटाने में हुए विलंब के लिए भी जबकि यह पूरी तरह सीसीटीएल द्वारा की गई कार्रवाई है, कंटेनर पर भंडारण और कार्गो पर विलंब भाड़ा जैसे सभी प्रकार के दंडस्वरूप प्रभारों का भुगतान करने के लिए उद्योग को बाध्य किया गया।
- (vi) टर्मिनल ऑपरेटर के लिए आयातक के आने के प्रथम सात दिन के लिए अपनी ओर से कंटेनर को ऑफ डॉक सीएफएस में लेने जाने की (बशर्त आयातक द्वारा विशेष रूप से अनुरोध न किया गया हो) विशेष रोक होनी चाहिए जिससे विलंब शुल्क मुक्त अवधि का लाभ उठाया जा सके, सभी अपेक्षित दस्तावेज पूरे किए जा सकें और ऑफ डॉक सीएफएस को कंटेनर भेजने से आने वाली अतिरिक्त लागत को कम किया जा सके।

टर्मिनल की सामान्य गतिविधि की बहाली की पूरी अवधि को टर्मिनल में विद्यमान ओर सीसीटीएल द्वारा कॉनकोर को भेजे गए सभी बॉक्सों के लिए बढ़ाया जा सकता है।

- (vii) जहाँ तक सीएचपीटी द्वारा पतन के भीतर दी गई सीमा शुल्क निकासी का संबंध है उसने एमसीसीआई की टिप्पणियों को ही दोहराया है। सीमा शुल्क औपचारिकताओं को पूरा करने का विकल्प आयातक को होना चाहिए और प्राइवेट टर्मिनल ऑपरेटर को सौंपा जाना चाहिए।
- (viii) पतन से कंटेनर की निकासी या उसे ऑफ डॉक सीएफएस भेजने का विकल्प केवल आयातक को होना चाहिए।
- (ix) जहाँ तक विशेष सेवा अनुरोध का संबंध है इसने अन्य प्रयोक्ताओं के विचारों को ही दोहराया है।
- (x) निर्यात बॉक्सों की प्राप्ति और आयात कंटेनरों की सुपुर्दगी दोनों की प्रक्रिया स्थानीय स्थितियों और निर्धारित पद्धतियों को ध्यान में रखकर निर्दिष्ट की जानी चाहिए। निर्धारित प्रक्रिया में कोई भी परिवर्तन उद्योग और प्रयोक्ताओं के परामर्श से किया जा सकता है।
- (xi) सीसीटीएल ने टर्मिनल के भीतर केवल कंटेनर संख्या का सीमा शुल्क सत्यापन करने के बाद कार्गो का कब्जा लेने के लिए ग्रीन चैनल आयातकों द्वारा सुविधाओं के उपभोग से भी इंकार कर दिया है।
- (xii) जब बहुत से कंटेनरों के लिए एक शिपिंग बिल टर्मिनल को भेजा जाता है तो एकाधिक कंटेनर लंबी कतार के कारण निर्धारित (कट ऑफ) समय में गेट के अंदर प्रवेश नहीं कर पाते। परिणामस्वरूप, निोजित जलयान संबंध/संपर्क खत्म होने के साथ-साथ, निर्यातकर्ता सीमा शुल्क कार्गो को अलग-अलग करने के लिए मजबूर होता है जिससे काफी विलंब हो जाता है और सीसीटीएल को विशेष सेवा अनुरोध प्रभार का भुगतान करने के साथ-साथ अतिरिक्त लागत भी वहन करनी पड़ती है।
- (xiii) सीमा शुल्क द्वारा कार्गो के रोकने की अवधि के दौरान विलंब भाड़ा प्रभारों की छूट की प्रथा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश के अनुसार जारी रखी जा सकती है।

मेसर्स आईटीसी भद्राचलम पेपर बोर्डर्स लि०

- (i) सीसीटीएल के पास इस तथ्य के बावजूद कोई आकस्मिकता नहीं है कि टर्मिनल के अधिग्रहण के समय प्रारंभ में कुछ प्रारंभिक समस्याएँ आ सकती थीं, उद्योग को सभी प्रचालनों एवं प्रक्रियाओं के बारे में अंधेरे में रखा गया।
- (ii) सीसीटीएल की समुचित योजना न होने के कारण कार्गो विलंब भाड़ा, कंटेनर भंडारण और कंटेनर-रोक प्रभारों सहित लगभग 75 लाख ₹० के दंड स्वरूप प्रभारों का भुगतान करना पड़ा।
- (iii) उद्योग को टर्मिनल ऑपरेटर की अक्षमता के लिए दंड स्वरूप प्रभारों का भुगतान करने के लिए बाध्य नहीं किया जाएगा। सीसीटीएल द्वारा वसूल किए गए दंड स्वरूप प्रभार चाहे वे कार्गो से संबंधित हों या कंटेनर विशिष्ट, मुख्यतया ब्याज सहित वापस किए जाने चाहिए।
- (iv) टर्मिनल के अधिग्रहण के ठीक बाद सीसीटीएल के निष्पादन की तुलना में आयात की सीधी सुपुर्दगी की दृष्टि से सीएचपीटी का ट्रैक रिकार्ड देखने से उसकी दंडस्वरूप प्रभारों में छूट दान की मांग उचित सिद्ध होती है।

- (v) सीसीटीएल ने कंटेनरों को बांधी सुपुर्दगी बंद कर दी थी; और कंटेनरों को 8 दिसंबर, 2001 से 23 दिसंबर, 2001 तक सीएफएस में अंतरित कर दिया था। इस प्रकार इस इस अवधि के लिए या उस समय तक के लिए जब कंटेनर कॉन्कोर को भेजे गए कार्गो के भंडारण के लिए भूमि किराया या विलंब भाड़ा प्रभार वसूल करने का कोई अधिकार नहीं है। इसके अलावा निःशुल्क दिनों की गणना घटाने के कंटेनर यार्ड में पड़े हुए कंटेनरों के लिए 23 दिसंबर, 2001 से होगी।

4.1 एमसीसीआई और सीसीएचए द्वारा की गई टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में सीसीटीएल ने निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 4 दिसंबर, 2001 के आदेश में उसे अंतरिम व्यवस्था के रूप में सीएचपीटी की मौजूदा दरों के मान में निर्धारित दरें वसूल करने की अनुमति दी गई है। तदनुसार उसने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीएचपीटी दरों के मान का अनुसरण किया है। प्रचालन प्रक्रियाओं के बारे में इस आदेश में कुछ नहीं कहा गया है।
- (ii) इसके द्वारा वसूल किए गए जहाज पर्यटन चार्ज (ऑन बोर्ड-स्टीवडॉरिंग) प्रभार 448/ 99 (तथा इस पर 5% गैर-गैर) सीएचपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रभारों से कम है।
- (iii) टर्मिनल प्रचालन शुरू करने से पहले विभिन्न प्रस्तावों के माध्यम से औपचारिक रूप से एकत्र होकर इस उद्योग के सभी ग्राहकों में विस्तृत प्रचालन प्रक्रिया को व्यापक स्तर पर पारिचालित किया गया है।
- (iv) कंटेनरों का ढेर लगने के साथ-साथ सामान्य प्रचालनों के लिए पर्याप्त याद रखकर भी उपलब्ध नहीं था। यह सीनेंशियत करना भानेवाय था कि उपलब्ध ससाधनों का अधिकतम स्तर का उपयोग किया जा सके। आयात यार्ड की गाल सुची बहुत तेजी से अपनी अधिकतम क्षमता पर पहुंच रही थी और इसके ऐसे ही-चलते रहने देने का अर्थ यह होता कि टर्मिनल पूरी तरह बंद हो जाता। आयातों का बड़ा मात्रा में भंडारण अंतरराष्ट्रीय टर्मिनलों में अपनाई जाने वाली मानक प्रचालन प्रक्रिया है जो कंटेनरों के रूकने के समय को कम करने में सहायक होती है और इससे उद्योग प्रभावता को सुपुर्दगी भी जल्दी हो जाती है।
- (v) इस तथ्य के बावजूद कि कंटेनरों को बड़े मात्रा में भेजने के लिए सीमा शुल्क की अनुमति 7 दिसंबर, 2001 को ली गई थी, वास्तविक संचालन कॉन्कोर और टीआए स बातचीत करने के बाद 10 दिसंबर, 2001 से ही शुरू किया गया। यह निर्माण एकात्मिक नहीं था। जलिक विभिन्न समतलों से विस्तृत बातचीत करने के बाद किया गया था।
- (vi) कॉन्कोर में भंडारण वाले कंटेनरों की सूची कॉन्कोर, सामा शुल्क, स्टीमर एजेंटों और सीसीएचए को भेजी गई थी। इसके अलावा टर्मिनल गेट रिपोर्ट और यार्ड गाल सुची रिपोर्ट भी स्टीमर एजेंटों को भेजी गईं।
- (vii) सीसी सुपुर्दगी पूरी तरह से समाप्त नहीं की गई थी; बल्कि काम कर ही गई थी। कई परिचियों कई से बंधन सीधे ही समाप्त हो गईं।
- (viii) पर्याप्त कंटेनरों को उस जगह तक के कारण नहीं माने गए कंटेनरों के लिए स्थान ही नहीं गया था। इस प्रकार कंटेनरों पर पर्याप्ततापूर्वक विचार करने के बाद जिन प्रतिनिधि उद्योग कंपनियों के

चर्चा करने के बाद ही कुछ जलयानों के लिए बॉक्सों को हुक से सीएफएस तक सीधे भेजने का निर्णय किया गया था ।

- (ix) 'अकार्य दिवस' घोषणा से दैवी आपदाओं की स्थिति में टर्मिनल में पूरी तरह कामबंदी के परिदृश्य का पता चलता है और इसे भंडारण प्रभारों में छूट देने के लिए उचित नहीं कहा जा सकता । हालांकि यह किसी देयता को स्वीकार नहीं करता तथापि वह अलग-अलग मामले में दावों पर पुनर्विचार करने और यदि कंटेनरों की सुपुर्दगी देने में असमर्थता के कारण कोई 'दंडस्वरूप प्रभार' लिए गए हों तो उनमें छूट देने के लिए सहमत है ।
- (x) उसने 25 दिन के भीतर उस पूरी स्थिति को बदल दिया था जो कंटेनरों का ढेर लग जाने के कारण उत्पन्न हो गई थी और जिसके कारण बर्थ पूर्व स्थिति में कोई विलंब न होने पर भी अधिग्रहण के समय विलंब हुआ । इसके कारण उसे उपस्कर और श्रम घटों की दृष्टि से भारी लागत वहन करनी पड़ी ।
- (xi) प्रशुल्क में छूट देने का प्रावधान उसी स्थिति में है जब यदि कंटेनर की दुलाई में ग्राहक के ट्रेलरों को काम में लाया जाए । बड़ी मात्रा में कंटेनर भेजने के लिए ट्रेलरों का प्रयोग उसने अपने खर्च पर किया था । अतः अनुमोदित प्रशुल्कों के बाहर छूट मांगना उचित नहीं है ।
- (xii) यदि लाइनों ने अतिरिक्त राशि वसूल की हो तो उस पर संबंधित लाइनों से चर्चा करना आवश्यक है ।
- (xiii) घाट से होकर भेजे जाने वाले समस्त कार्गो के लिए घाटभाड़ा लागू होता है और इसीलिए हुक से भारी मात्रा में भेजे गए कंटेनरों के लिए घाटभाड़ा लागू न करना अनुचित है ।
- (xiv) उसने एमसीसीआई द्वारा उठाए गए प्रक्रिया संबंधी सभी मुद्दों को अस्वीकार किया है । उसने यह पुष्टि की है कि सभी प्रक्रियाओं पर विभिन्न एसोसिएशन संस्थाओं से पर्याप्त चर्चा कर ली थी; और इस उद्योग की विभिन्न संस्थाओं को प्रक्रिया दस्तावेज भी परिचालित किए गए थे ।
- (xv) उसके प्रचालनों की पूरी अवधि में ग्रीन चैनल निकासी भी जारी रही ।
- (xvi) कंटेनर यार्ड (सीवाई) से प्रचालन (ओ) यार्ड तक संचलन के प्रभार और टन भार आधार पर निरीक्षण प्रभार जिनका सीसीएचएए ने आरोप लगाया है, न तो निर्धारित किए गए हैं, न ही परिचालित किए गए हैं और निश्चित रूप से न ही क्रियान्वित किए गए हैं । सीमा शुल्क निरीक्षण 'ओ' यार्ड और सीएफएस में किया गया था ।
- (xvii) लगभग 95% बॉक्सों के लिए केवल 'ऑन व्हील' निरीक्षण की आवश्यकता पड़ती है जिनमें सील को हटाना पड़ता है । इस सील को काटने के लिए केवल 50/- की मामूली फीस वसूल की जाती है ।
- (xviii) यदि सीमा शुल्क को जाँच के दौरान कंटेनर से कार्गो हाथ से हटाना पड़ता है तो सीएचपीटो के मौजूदा प्रशुल्क के अनुसार माल की प्रत्येक उतराई/लदाई के लिए 375/- रु० की वसूली की जाती है ।
- (xix) कंटेनरों के ढेर पर लगाया गया 200 अमेरिकी डालर का अधिभार हटा लिया गया है क्योंकि हमने जलयानों के बैकलॉग को पूरी तरह खत्म कर दिया है और अब टर्मिनल पर बिल्कुल भी ढेर नहीं है । यह भी स्पष्ट किया जाता है कि टर्मिनल के अधिग्रहण के बाद से कंटेनरों की आवाजाही का दैनिक औसत सीएचपीटी की उत्पादकता से अधिक है ।

4.2 सीसीटीएल ने विशेष सेवा प्रभारों की तथाकथित वसूली के संबंध में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) विशेष सेवा अनुरोध ग्राहक के अनुरोध पर होता है। यह तो केवल ग्राहक द्वारा अनुरोध की गई विशेष सेवा और उसके द्वारा उपलब्ध कराई गई अपेक्षित सेवा का दस्तावेजी साक्ष्य है।
- (ii) विशेष सेवा अनुरोध उसके द्वारा दी जाने वाली नियमित सेवा का हिस्सा नहीं है। अधिकांश मामलों में विशेष सेवा अनुरोध आवश्यक हो जाता है क्योंकि ग्राहक किसी भी कारण से उसके द्वारा निर्दिष्ट प्रचालन प्रक्रियाओं का पालन करने में असमर्थ होता है। इसका उदाहरण तीन ऐसे मामले हैं जिनमें प्रचालन प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया गया जिसके कारण विशेष सेवा का अनुरोध आवश्यक हो गया। अधिकांश मामलों में उसके द्वारा निःशुल्क 'फाल बैक' समाधान दिया गया; परंतु यह ग्राहक का स्वोकार्य नहीं होता।
- (iii) विशेष सेवा अनुरोध की दरें पूरी तरह सीएचपीटी में विभिन्न गतिविधियों के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क पर आधारित हैं। हालांकि विशेष सेवा अनुरोध को पूरा करने के लिए टर्मिनल कई प्रहस्तन कर सकता है परंतु वसूल किए जाने वाले प्रभार केवल एक अंतरण के लिए हैं। रेल से राड़क या राड़क से रेल तक स्थिति के परिवर्तन के प्रभार अंतरण/लिफ्ट ऑन/ लिफ्ट ऑफ प्रचालनों के लिए लागू दरों पर आधारित होते हैं।
- (iv) यह विशेष सेवा प्रदान करके वसूल किया जाने वाला राजस्व बहुत ही मामूली है। विशेष सेवा प्रदान करना असुविधाजनक होता है; और सीसीटीएल यह सेवा बिल्कुल भी प्रदान नहीं करेगा।

5.1 इस मामले में संयुक्त सुनवाई 2 फरवरी, 2002 को चेन्नई में सीएचपीटी परिसर में की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

दास तेंवर आंफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एमसीसीआई)

- (i) प्रभार साथ कोई चर्चा नहीं की गई। कोई समझौता/करार नहीं हुआ। सीसीटीएल द्वारा लिए गए प्रभारों निर्णय तदर्थ थे।
- (ii) सीसीटीएल द्वारा सीएचपीटी के कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण किया गया, इसे भी अधिसूचित किया गया।
- (iii) तथाकथित बैठकें आयोजित की गईं; परंतु बैठक के कार्यवृत्त तैयार नहीं किए गए। यह केवल एकपक्षीय कार्यवाई थी। टिप्पणियाँ वितरित की गईं; परंतु प्रयोक्ताओं के विचारों से कोई पराकार नहीं था। यहाँ तक कि टिप्पणियाँ सीसीटीएल के पत्र शीर्ष (लेटर हैड) पर भी नहीं थीं।
- (iv) सेवा में बहुत अधिक कटौती की गई; परंतु सभी लागू प्रभार वसूल किए गए। यह अनुचित है।
- (v) महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण में जाने से पहले हमने सीसीटीएल को अभ्यावेदन दिए थे। सीसीटीएल ने न तो (अभी तक) उनकी पावती भेजी है और न ही (अभी तक) जवाब दिया है। सीसीटीएल ने अपनी प्रणाली एकपक्षीय लागू की है।
- (vi) रेल रैलवे सुविधा प्रदान की गई है जिसके कारण प्रचालन यार्ड के लिए अनावश्यक संचालन प्रचालन हो गया है।

- (vii) अब वहाँ कंटेनरों का ढेर नहीं लग सकता परंतु वहाँ ढेर लगा हुआ था। इसकी प्रणाली में अतिरिक्त लागत आती है। सीसीटीएल को हमें इसकी प्रतिपूर्ति करना चाहिए। यहाँ तक कि अपनी मर्जी से ही उद्योग में रूचि रखने वालों से भी भारी मात्रा में किए जाने वाले इस संचयन के बारे में परामर्श नहीं किया गया।

#### चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (i) चर्चा की गई थी; लेकिन अंतिम निर्णय सीसीटीएल द्वारा एक पक्षीय लिया गया। चर्चा के दौरान उठाई गई आपत्तियों/बातों को भी (उदाहरण के लिए जीएलडी क्या है) स्पष्ट नहीं किया गया।
- (ii) पीएन यार्ड में ढेर लगे (पुराने) कंटेनरों को भेजने के लिए था। जलयानों से बॉक्सों को सीधे सुपुर्दगी भी गलत ढंग से लागू की गई थी।
- (iii) कंटेनर की सीधे सुपुर्दगी नहीं दी गई। उन्हें अनावश्यक रूप से सीएसएए में अंतरित करना पड़ा। हम अतिरिक्त भुगतान क्यों करें? भविष्य में भी हमें अतिरिक्त भुगतान क्यों करना चाहिए?
- (iv) विशेष सेवा अनुरोध वास्तव में 'अनुरोध' नहीं है। हमें अनुरोध करने के लिए बाध्य करने के लिए यह स्थिति पैदा की गई।
- (v) आईएमडीजी कार्गो के मामले में सीएसपीटी चुने हुए कार्गो पर ही विशेष प्रभार वसूल किया करता था जबकि सीसीटीएल सभी कार्गो पर विशेष प्रभार वसूल करता है। [ सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि ऐसे दो मामलों में गलती हुई थी जिसे अब सुधार दिया गया है ]

#### चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए)

- (i) हमसे कभी परामर्श नहीं किया गया। हमें केवल सूचना दी गई थी।
- (ii) सीमा शुल्क का काम पूरा हो गया है। समस्या यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगने के बारे में उठाई गई थी। इसे हुक सुपुर्दगी करके हल कर दिया गया। जिन (पुराने) कंटेनरों पर ड्यूटी अदा कर दी गई थी उनकी भी यार्ड में सुपुर्दगी करने से मना कर दिया गया।
- (iii) पीएन यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगने के बारे में था। सीसीटीएल ने हुक प्वाइंट से सीएसएए तक संचयन करने पर भी विशेष ध्यान दिया। यह अनुचित है।
- (iv) विलंब सीसीटीएल की ओर से किया गया था। प्रयोक्ता विलंब शुल्क का भुगतान क्यों करें?
- (v) सीसीटीएल प्रयोक्ता उन्मुखी नहीं है। वह केवल राजस्व उन्मुखी है।
- (vi) रासायनिक जाँच के लिए रोके जाने के कारण हुए विलंबों पर प्रभार नहीं लिया जाएगा। सीसीटीएल को इस लागत को आमेलित करना होगा।
- (vii) दिवस की परिभाषा मध्य रात्रि से मध्य रात्रि तक है। इसका संबंध पारियों से नहीं है और इसीलिए विसंगति होती है। कृपया इस मामले का समाधान करें।

- (viii) कॉनकोर और सीसीटीएल के बीच व्यवस्था में प्रशुल्क संबंधी काफी पेचीदगियाँ हैं। इनकी जाँच भी जानी चाहिए।
- (ix) सीएचपीटी की दरों के मान में विशेष सेवा अनुरोध का कोई उल्लेख नहीं है और इसीलिए यह प्राधिकरण के अंतरिम आदेश के अंतर्गत नहीं आता। इसे रोका जाना चाहिए और वसूल की गई भ्रमस्त राशि लौटाई जानी चाहिए।
- (x) वे जाली नोटों का संदेह होने के कारण नकद भुगतान लेने से इंकार कर देते हैं। वे भुगतान आदेश पर जोर देते हैं। यह असंवैधानिक है और देश का अपमान है। सीसीटीएल को विधिवत अनुदेश दिए जाने चाहिए।
- (xi) सीमा शुल्क द्वारा जाँच करने में लगे समय के लिए प्रयोक्ताओं को जिम्मेदार नहीं माना जाएगा। इसलिए कोई विलंब भाड़ा भी नहीं बनेगा।

#### हिंदुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीएल)

- (i) एचसीसी में एक बैठक तो हुई परंतु उठाए गए मुद्दों पर कोई कार्रवाई नहीं की गई। हमने जहाजरानी मंत्रालय को शिकायत की। जहाजरानी मंत्रालय ने अपने अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक से चेन्नई जाने और प्रयोक्ताओं के साथ बैठक आयोजित करने के लिए गए। तब उन्होंने बैठक की।
- (ii) रियायत करार में लिखा है कि उन्हें सीएचपीटी की पद्धतियों और प्रक्रियाओं का पालन करना है। कोई भी महत्वपूर्ण परिवर्तन केवल लाइसेंसदाता के पूर्व अनुमोदन से ही किया जा सकता है।
- (iii) 'डिस्काउंट' अधिक मात्रा पर होता है। रिबेट निष्पादन पर होती है। त्यजन केवल पत्तन द्वारा किया जा सकता है। सीसीटीएल का कहना है कि हम त्याजन नहीं कर सकते।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क के मार्ग निर्देशों के अनुसार पत्तन द्वारा किए गए विलंब के लिए प्रयोक्ता जिम्मेदार नहीं होता।
- (v) यदि सीसीटीएल प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित न की गई दरें प्रसारित करता है तो रियायत करार में सीएचपीटी द्वारा पट्टे को समाप्त किए जाने का प्रावधान है।
- (vi) पूरे कंटेनर को खाली करने के प्रभार 375/- रु० है। परंतु वे एकबार नमूना जाँच के लिए और एक बार पूरे कंटेनर के लिए प्रभार वसूल कर रहे हैं।
- (vii) सीसीटीएल का पूरा व्यवहार गलत है। यह पूरी तरह से विरोधी और पूंजी उन्मुखी है।
- (viii) सीसीटीएल के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक (सीएमडी) ने कहा था कि यदि सीएचपीटी को कोई आपत्ति नहीं होगी तो वह विलंब भाड़े में छूट दे देंगे। विलंब भाड़े में सीएचपीटी के कोई अधिकारिता नहीं है। सीसीटीएल को विलंब भाड़े में छूट देनी चाहिए।

#### रॉयल इंडिया चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एसआईसीसीआई)

- (i) हम एचसीसी और एमसीसीआई का पूरा समर्थन करते हैं।

- (ii) टर्मिनल में प्रक्रियाओं के बारे में प्रयोक्ताओं के साथ कोई बैठक नहीं हुई। पूरी चर्चा कंटेनरों का ढेर हटाने और उस पर अधिभार वसूल करने के लिए थी।
- (iii) राजस्व की हिस्सेदारी की स्थिति में दोनों ही पार्टियाँ प्रयोक्ता हितों के बारे में सोचेंगी।

सी फूड एक्पोर्टर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसएफईएआई)

- (i) 90% शीफर कंटेनर बाहर के हैं।
- (ii) हमें पोतलदान में विलंब होने पर 60,000/- ₹0 प्रति कंटेनर प्रतिमाह का नुकसान होता है। सीसीटीएल ने विलंब किया है। उन्हें ही इसका भार वहन करना चाहिए।
- (iii) शीफर कंटेनरों के लिए सीएचपीटी की दरें टीपीटी की दरों से अधिक हैं। सीसीटीएल को इसमें और वृद्धि क्यों करनी चाहिए ?
- (iv) शीफर कंटेनरों के प्रभार डॉलर में नहीं होंगे।

तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (टीसीसीआई)

- (i) संदिग्धताओं के कारण अनावश्यक विवाद हो रहा है। विशेष सेवा अनुरोध ही इसके लिए जिम्मेदार है। हमें आशा है कि भविष्य में कोई विशेष सेवा अनुरोध नहीं होगा।
- (ii) विलंब भाड़ा सुपुर्दगी में विलंब होने के कारण लगा। वूसल किए गए विलंब भाड़े की वापसी के नुरोध को स्वीकार कर लेना चाहिए।
- (iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को दरों के मान में सीसीटीएल की जवाबदेही निर्धारित करनी चाहिए।

मैसर्स आईटीसी मद्राचलम पेपर बोर्ड लि०

- (i) हम चेन्नई में प्रमुख कंटेनर प्रयोक्ता हैं।
- (ii) हम इस परिवर्तन से खुश हैं। हम सीसीटीएल का स्वागत करते हैं। हमारा अभ्यावेदन केवल पिछली अवधि अर्थात् 30 नवंबर, 2001 से 26 दिसंबर, 2001 के बारे में है।
- (iii) हमने ब्योरेवार अभ्यावेदन दिया है। कंटेनरों में ढेर लग जाने/भ्रंति होने के कारण विलंब हुआ। यह मारा दोष नहीं है। हमें जिम्मेदार नहीं ठहराया जाना चाहिए।
- (iv) सीसीटीएल की कॉनकोर के साथ विशेष व्यवस्था थी परंतु हुक प्वाइंट से केवल नये कंटेनरों को ही हटाया गया। यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगा हुआ था। कंटेनरों के पड़े रहने से भूमि किराया और विलंब भाड़ा लगता रहा। हमने 75 लाख ₹0 का भुगतान किया है। इस सबकी वापसी की जानी चाहिए।

- (v) हमारे कंटेनर यार्ड में थे। हमने केवल सीमा शुल्क का भुगतान किया था। सीमा शुल्क पीएन में प्राथमिकता का उल्लेख था। तथापि कोई सुपुर्दगी नहीं हुई। ड्यूटी अदा किए गए बॉक्स पीएन के 15 दिन बाद भी कॉन्कोर सीएफएस में भेजे गए।
- (vi) सीएचपीटी प्रतिदिन 300 कंटेनरों की निकासी करता रहा। पहले महीने में सीसीटीएल अपना भरपूर प्रयास करने के बावजूद प्रतिदिन 150 कंटेनरों की निकासी करने में ही समर्थ हुआ। इतने कम स्तर का प्रचालन करने के कारण हुए विलंब के लिए हमें जिम्मेदार कैसे ठहराया जा सकता है ?
- (vii) 7 दिन की यथोचित अवधि में कंटेनरों को यार्ड में रहने दें और तब यार्ड से सुपुर्दगी करें। तत्पश्चात उसे सीसीटीएल की मर्जी के स्थान पर भेजा जाए।

#### कॉन्कोर

- (i) हमारा सरोकार सीसीटीएल के साथ हुए समझौता ज्ञापन से है। अन्यथा हम अपना प्रशुल्क निर्धारित करते हैं।
- (ii) सीएचपीटी प्रशुल्क स्वतः हमारे सीएफएस पर लागू नहीं हुए हैं। हम सीसीटीएल के साथ हुए समझौते के अनुसार प्रभार वसूल कर रहे हैं।
- (iii) हमारे प्रशुल्क सीएचपीटी के प्रशुल्कों से अधिक हैं। सीएचपीटी दरों को अपनाकर हम कम प्रभार वसूल कर रहे थे। वसूल की गई दरों में दुलाई एवं प्रहस्तन प्रभार भी शामिल थे।
- (iv) प्रयोक्ताओं के साथ परामर्शी बैठकें की गईं। बेशक कोई निर्णय नहीं लिए गए परंतु समस्याओं पर चर्चा की गई थी और संबंधित व्यक्तियों से बात की गई थी।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) कई संगठनों ने कई गंभीर शिकायतें की हैं। कहीं-कहीं कुछ गलत हैं। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को स्वयं इसके बारे में सोचना चाहिए।
- (ii) उठाए गए सभी मुद्दे प्रशुल्क की समस्या से संबद्ध हैं। प्राधिकरण को इसकी जाँच करनी चाहिए।
- (iii) सीसीटीएल एकाधिकार की स्थिति में है अतः हो सकता है वे अपनी मर्जी करने के लिए स्वतंत्र महसूस करें। प्रतिस्पर्धा की स्थिति में वे ऐसा नहीं कर सकते थे।

#### इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन(आईएनएसए) तथा शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया (एससीआई)

- (i) हमसे सीसीटीएल ने कोई संपर्क नहीं किया। केवल सीएसएलए ने ही बात की थी।
- (ii) हम विभिन्न चैम्बरों द्वारा की गई विभिन्न टिप्पणियों से सहमत हैं।
- (iii) वे अधिक दक्षता का दावा करते हैं। हम मानते हैं कि दक्षता में सुधार हुआ। परंतु उसके कारण लागत नहीं बढ़नी चाहिए। उनकी दक्षता के परिणामस्वरूप तो लागत कम होने चाहिए थे।

- (iv) महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार कार्गो का वहन, भेजारण और सुपुर्दगी करना उनकी जिम्मेदारी है। उन्हें हर बात प्रयोक्ताओं पर नहीं डाल देनी चाहिए।

#### चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

एक बैठक हुई थी। सीसीटीएल के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक ने दंडस्वरूप प्रभारों की छूट के बारे में बात की थी। हमसे संपर्क नहीं किया गया। हमसे यदि छूट के लिए संपर्क किया जाएगा तो हमें बोर्ड के पास जाना पड़ेगा।

#### चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि० (सीसीटीएल)

- (i) सारी समस्या प्रारंभिक अवधि में हुई थी। सभी समस्याएं वाजिब और संक्रमणकालीन समस्याएं थीं। हम पुनर्विचार करने और (यदि आवश्यक हो तो) राशि लौटाने के लिए तैयार हैं।
- (ii) वे ये आपत्ति कैसे कर सकते हैं कि उनके प्रत्येक सदस्य से बात नहीं की गई। हम केवल एसोसिएशनों के साथ बात कर सकते हैं और करते हैं।
- (iii) सीसीएचएए/सीएफएएसए ने सीमा शुल्क के साथ चर्चा की थी। उन्होंने पीएन का मसौदा तैयार करने और उसे जारी करने का काम सीमा शुल्क पर छोड़ दिया था। यह हमारा काम नहीं था।
- (iv) यदि हमारी प्रचालन प्रक्रिया के बाहर प्रहस्तन अपेक्षित होता है तो विशेष सेवा अनुरोध आवश्यक होता है। कोई दबाव नहीं है। हमारे पास दस्तावेजी साक्ष्य हैं।
- (v) विशेष सेवा अनुरोध हमारे राजस्व का छोटा सा प्रतिशत है। यह हमारे लिए बहुत असुविधाजनक होता है। यह हम अपने लाभ के नहीं कर रहे; यह केवल प्रयोक्ताओं के लाभ के लिए है।
- (vi) मदवार प्रभारों की वसूली सीएचपीटी की दरों के अनुसार की जाती है। दर्शाए गए आंकड़ों में कुछ विसंगतियाँ हो सकती हैं। परंतु हम केवल सही वसूली कर रहे हैं। यदि कोई अधिक वसूली की गई होगी तो हम उसे लौटा देंगे।
- (vii) पत्तन के अंदर निरीक्षण करने का अधिकार है। फिर उसके लिए विशेष सेवा अनुरोध करने का प्रश्न वहाँ से आया ?

6. सीएसएलए ने सीसीटीएल द्वारा संयुक्त सुनवाई में किए गए निवेदनों के संदर्भ में निम्नलिखित कुछ बातें कही गई हैं :-

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण बिल्कुल सही है कि उसका सीसीटीएल या किसी अन्य टर्मिनल में ब्यारेवार प्रचालन मुद्दों से कोई सरोकार नहीं है, सिवाय इसके कि इन मुद्दों का संबंध प्रशुल्क संबंधी समस्याओं से है।
- (ii) यद्यपि सीसीटीएल टर्मिनल का प्रबंध अपने हाथ में लेने के समय से ही अपना काम कर रहा है परंतु प्रचालन समस्याएं अभी भी बनी हुई हैं।
- (iii) लाइनों, एजेंटों और सर्वोपरि उद्योग ने भी ग्राहकों की समस्याओं की प्रति सीसीटीएल की प्रतिक्रिया के बारे में असंतोष प्रकट किया है।
- (iv) सीसीटीएल द्वारा दी जाने वाले सेवाएं न तो राशि का मूल्य दे पाती हैं और न ही लागत प्रभावी हैं। सीसीटीएल एकाधिकारी सप्लायर का - सा व्यवहार करता है।

7. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार सीसीटीएल ने सीसीटीएल द्वारा सीसीटीएल से कॉनकोर सीएफएस तक के संचलनों के बारे में कॉनकोर के साथ हुए समझौता ज्ञापन की प्रति भेजी है। उसने संयुक्त सुनवाई में उठाए गए विभिन्न मुद्दों के प्रत्युत्तर में संक्षिप्त नोट भी प्रस्तुत किया है। उसने पहले दिए गए कुछ स्पष्टीकरणों को पुनः दोहराया है। इनके अलावा सीसीटीएल ने अपने संक्षिप्त नोट में कुछ और मुख्य बातें कही हैं जिनका सार इस प्रकार है :-

- (i) चेन्नई में कंटेनर उद्योग का ढांचा इस प्रकार का है कि अन्य पत्तनों की तुलना में कई इच्छुक पार्टियाँ हैं। इन पार्टियों की जरूरतें कभी एक जैसी नहीं होती अतः कई बार ऐसा होता है कि लिए गए निर्णय कभी एक पार्टी को पसंद नहीं आते तो कभी दूसरी पार्टी को। अतः सीसीटी ने प्रत्येक के बात सुनने और तब स्थिति के अनुरूप सर्वोत्तम निर्णय लेने की नीति अपनाई है।
- (ii) यार्ड में सीमित स्थान होने के कारण प्रचालन यार्ड में निरीक्षण की अनुमति नहीं दी गई। बाद में उद्योग की ओर से अभ्यावेदन मिलने पर प्रचालन यार्ड में निरीक्षण की अनुमति दी गई। यह उल्लेखनीय है कि समस्त एफसीएल के केवल 5% का ही प्रचालन यार्ड में निरीक्षण किया जाता है।
- (iii) कभी-कभी सीमा शुल्क द्वारा निरीक्षण के लिए एक पार्सल लेने के लिए पूरा कंटेनर खाली कराना पड़ता है। अतः अन्य निर्धारित लागत का वहन करने के साथ-साथ आपातोपयोगी पूरे दल को भी तैयार करना पड़ता है। इस दृष्टि से उसे कंटेनर भरने/खाली करने के पूरे प्रभार वसूल करने पड़ते हैं। पूरे बॉक्स को भरने/खाली करने के प्रभारों की वसूली करने के संबंध में पूर्व सहमति हुई थी। इसका संयुक्त सुनवाई में उल्लेख किया गया था।
- (iv) डुक से बॉक्सों की सीधी सुपुर्दगी की संख्या कॉनकोर द्वारा बताए अनुसार 50% नहीं थी; बल्कि इससे काफी कम थी। यह केवल कंटेनरों के ढेर को कम करने के एकमात्र उद्देश्य से बताई गई थी।
- (v) हमने कॉनकोर को कंटेनर भेजने की लागत वहन की है। कॉनकोर के प्रतिनिधियों ने भी संयुक्त सुनवाई में इसकी पुष्टि की है। कॉनकोर के साथ हुए समझौता ज्ञापन में यह उपबंध है कि सीसीटीएल भारी मात्रा में संचलन के कारण होने वाले नुकसान के लिए कॉनकोर को मुआवजा देगा।

8.1 वैस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लि० ने बाद में एक अभ्यावेदन भेजा जिसमें उसने कहा है कि संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार सभी संबद्ध कागजात दंडस्वरूप प्रभार से छूट पर विचार करने के लिए सीसीटीएल को प्रस्तुत कर दिए गए थे। इसकी प्रतिक्रिया में सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि वह दंडस्वरूप प्रभारों में केवल 63% की ही छूट दे पाएगा, क्योंकि सीएचपीटी कुल राजस्व का 37% हिस्सा वसूल करता है उसने अपने हिस्से की छूट देने के अनुरोध को अस्वीकार कर दिया है।

8.2 कुछ प्रयोक्ताओं ने अपने प्रचालनों के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित पृथक प्रशुल्क लागू करने के बारे में भी अपनी टिप्पणियाँ दी हैं। चूंकि इन मुद्दों का निपटान चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में कंटेनर टर्मिनल प्रचालनों के लिए प्रशुल्कों का निर्धारण करने के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा 6 मार्च, 2002 को पारित आदेश में हो गया है अतः इस मामले में उन्हें शामिल नहीं किया गया है।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान संग्रहीत समस्त सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) यह प्राधिकरण साधारणतया किसी के भी प्रचालन मामलों में हस्तक्षेप नहीं करता। तथापि जब प्रचालन प्रक्रियाओं में प्रशुल्क संबंधी समस्याएं उत्पन्न हो जाती हैं तो इस प्राधिकरण के ऐसे मामलों में अधिनिर्णय करना पड़ता है।
- (ii) सीसीटीएल के अपने प्राक्कलनों के आधार पर और अपने टर्मिनलों में कंटेनर प्रचालनों की लागत के आधार पर प्रशुल्कों का निर्धारण करने के आवेदन का निपटान इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही कर दिया गया है और सीसीटीएल के लिए पृथक दरों के मान को अधिसूचित कर दिया गया है। यह मामला टर्मिनल के प्रचालन के प्रारंभिक चरण से संबंधित कुछ आकस्मिक एवं प्रक्रियात्मक मुद्दों तक सीमित है। ऐसी स्थिति में सीसीटीएल के प्रशुल्क लागू करने के बारे में विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दे इस कार्यवाही से संबद्ध नहीं हैं क्योंकि सीसीटीएल प्रचालन की दरों के मान को अधिसूचित करते समय उन पर पहले ही विचार किया जा चुका है।
- (iii) कुछ प्रयोक्ताओं ने आरोप लगाया है कि सीसीटीएल ने अपनी (संशोधित) प्रचालन प्रक्रिया शुरू करने से पहले उनसे कोई परामर्श नहीं किया। जब सीसीटीएल ने विभिन्न आंकड़ों की सूची बनाई, जब उसने विभिन्न प्रयोक्ता समूहों से परामर्श किया तो उस समय आपत्ति यह की गई है कि सीसीटीएल द्वारा लिए गए निर्णय एकपक्षीय थे; बैठक का कार्यवृत्त परिचालित नहीं किया गया; सभी सदस्यों को आमंत्रित नहीं किया गया; आदि।

जैसा कि सीसीटीएल ने उल्लेख किया है कि उसने विभिन्न मुद्दों पर अपने विचारों का आकलन करने के लिए प्रयोक्ताओं से परामर्श किया। यह स्वीकार करना होगा कि सभी मुद्दों पर सभी संबंधित प्रयोक्ताओं के बीच पूर्ण सहमति नहीं हो पाना संभव नहीं है। सीसीटीएल को चूंकि टर्मिनल का प्रचालन करना है। अतः निर्णय उसी को लेना है।

यह प्राधिकरण यह टिप्पणी करने के लिए बाध्य है कि इस मामले में कुछ प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए कुछ मुद्दे बहुत ही क्षुद्र हैं और इनमें केवल सीसीटीएल का विरोध करने का स्वर झलकता है। प्रयोक्ताओं को भी सीसीटीएल के सामने संक्रमण अवधि में अस्थायी तौर पर आई समस्याओं को समझना होगा और उनके साथ सहयोग करने का प्रयास करना होगा।

- (iv) चेन्नई कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण करने की तारीख से प्रचालन की पृथक दरों के मान के अधिसूचित होने तक सीसीटीएल को सीएचपीटी के मौजूदा प्रशुल्कों के आधार पर प्रभार वसूल करने का प्राधिकार दिया गया था। प्रयोक्ताओं द्वारा उठाया गया एक मुद्दा सीसीटीएल द्वारा विशेष सेवा अनुरोध के लिए वसूल किए गए प्रभारों के बारे में है। यह तर्क दिया गया कि वसूल किए गए प्रभार पूरी तरह नये और स्पष्ट रूप से अप्राधिकृत हैं। हालांकि विशेष सेवा अनुरोध के अंतर्गत विभिन्न स्थितियाँ आती हैं तथापि यह स्थिति सीसीटीएल द्वारा दिए गए इस स्पष्टीकरण से उभरती है कि उसने विशेष अनुरोध पर इन सेवाओं को प्रदान किया है और संबद्ध गतिविधियाँ मुख्यतया टर्मिनल के भीतर लिफ्ट ऑन/ लिफ्ट ऑफ तथा दुलाई के लिए हैं और सीएचपीटी की दरों के मान में सेवा के इन घटकों के लिए विशिष्ट प्रभार शामिल हैं। हालांकि टर्मिनल ऑपरटर द्वारा वास्तव में दी गई इन सेवाओं से इंकार नहीं किया जा सकता तथापि यह तर्क भी दिया जा सकता है कि वे टर्मिनल की उन सेवाओं का ही हिस्सा होना चाहिए जिनके लिए संयुक्त रूप से प्रभार अदा किया गया है। उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी की दरों के मान में इस प्रकार के संयुक्त प्रहस्तन प्रभार की वसूली के लिए दी जाने वाली सेवाओं का विशेष रूप से

अभिनिर्धारण किया गया है ; विशेष सेवा अनुरोध के अंतर्गत आने वाली सेवाएं इस प्रकार की अभिनिर्धारित सेवाएं नहीं हैं । ऐसी स्थिति में टर्मिनल ऑपरेटर से उद्योग द्वारा अपेक्षित निःशुल्क सेवाएं प्रदान करने की अपेक्षा करना अनुचित है । इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि सीसीटीएल द्वारा वसूल किए गए प्रभार अधिसूचित प्रशुल्कों पर आधारित हैं, इस प्रकार की वसूलियों की स्वीकार्यता के बारे में कोई आपत्ति नहीं हो सकती । सीसीटीएल ने यह स्वीकार किया है कि एक या दो मामलों में लागू प्रशुल्क में कुछ विसंगति थी और उन्हें दूर करने तथा अतिरिक्त वसूली को वापस करने के लिए वह सहमत है ।

- (v) एससीसीआई और सीसीएचए ने सीमा शुल्क निरीक्षण के लिए कंटेनरों को प्रचालन यार्ड में अंतरित करने के बारे में आपत्ति की है । यह स्वीकार करना होगा कि सीमा शुल्क निरीक्षण सामान्य भंडारण यार्ड में या गेट पर नहीं किया जा सकता । इस प्रकार के निर्धारण के लिए निर्दिष्ट स्थान होना चाहिए । इसके अतिरिक्त, इस मामले में यह निर्णय सीमा शुल्क को करना है वह इस प्रकार निरीक्षण कहाँ करे । यह स्पष्ट नहीं है कि टर्मिनल ऑपरेटर ऐसे स्थान के रूप में एकपक्षीय निर्णय कैसे ले सकता है । संयोग से, सीएचपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि जिस समय टर्मिनल का प्रचालन वह कर रहा था उस समय भी सीमा शुल्क द्वारा कंटेनरों का निरीक्षण पृथक विनिर्दिष्ट यार्ड में किया गया । कंटेनरों को प्रचालन यार्ड में अंतरित करने में सीसीटीएल ने उनकी अतिरिक्त दुलाई की है ; चढ़ाया है, और उतारा है ; और इन सेवाओं के लिए अधिसूचित दरों के अनुसार प्रभार वसूल किए हैं । ऐसी स्थिति में, सीसीटीएल द्वारा दरों के मान को गलत ढंग से लागू करने की स्थिति दिखाई नहीं देती ।

- (vi) विचारार्थ उठाया गया एक मुद्दा सीमा शुल्क द्वारा नमूना जाँच के लिए वसूल किए गए प्रभारों के बारे में है । कुछ प्रयोक्ताओं ने यह उल्लेख किया है कि कंटेनर भरने/खाली करने के लिए प्रति टीईयू 375/- ₹0 की दर पूरे कंटेनर के लिए दी जाने वाली सेवा के लिए है ; और नमूना जाँच में सीमा शुल्क केवल दो या तीन पैकेट निकालता है । ऐसी स्थिति में पूरे कंटेनर को भरने/खाली करने के लिए निर्धारित प्रभारों की वसूली करना उचित नहीं है ।

सीसीटीएल द्वारा अधिसूचित दरों के मान में, यह प्राधिकरण आधे कंटेनर को भरने/खाली करने के प्रभार पहले ही निर्धारित कर चुका है । सीएचपीटी की दरों के मान में इस प्रकार का निर्धारण उपलब्ध नहीं था ।

सीमा शुल्क की नमूना जाँच में, सामग्री निकाली जाती है और फिर वापस भी की जाती है । इसका अर्थ यह हुआ कि एक प्रचालन कंटेनर खाली करने का है और एक प्रचालन भरने का है । हालांकि सीमा शुल्क केवल कुछ पैकेटों की सामग्री की ही जाँच कर सकता है परंतु नमूने मूर्तों से कहीं से भी ले लिए जाते हैं जिनके लिए कई अन्य पैकेटों को भी हटाना आवश्यक हो जाता है जिससे अभिनिर्धारित नमूने प्राप्त किए जा सकें । जैसा कि सीसीटीएल ने उल्लेख किया है कि उसे इस प्रचालन के लिए पूरे श्रम दल की तैनाती करनी पड़ती है जिससे सीमा शुल्क द्वारा अभिनिर्धारित नमूनों को कंटेनर से निकाला जा सके और फिर निरीक्षण के बाद सामग्री को वापस ठीक प्रकार से रखा जा सके ।

यहाँ भी सीसीटीएल द्वारा दरों के मान को गलत ढंग से लागू करने की स्थिति दिखाई नहीं देती ।

- (vii) एससीसी ने कहा है कि रियायत करार में सीसीटीएल से अपेक्षा की गई है कि वह सीएचपीटी की प्रक्रियाओं एवं प्रक्रियाओं का अनुपालन करे और कोई भी महत्वपूर्ण परिवर्तन लाइसेंसदाता के

अनुमोदन से ही किया जा सकता है। हमें नहीं लगता कि सीसीटीएल द्वारा प्रशुल्क संबंधी समस्याओं को बढ़ाने वाला ऐसा कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन किया गया है। किसी भी स्थिति में रियायत करार के उपबंधों को लागू करना इस प्राधिकरण की जिम्मेदारी नहीं है।

एचसीसी ने रियायत करार के एक और उपबंध का भी उल्लेख किया है जिसमें सीसीटीएल द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित न किए गए प्रभारों की वसूली किए जाने पर (सीएचपीटी) द्वारा उसका लाइसेंस समाप्त किए जाने का प्रावधान है। इस प्राधिकरण को ऐसा नहीं लगता कि सीसीटीएल द्वारा दरों के मान को गलत ढंग से लागू किया गया हो। भले ही सीसीटीएल ने अप्राधिकृत प्रभार वसूल किए हैं जैसा कि पहले उल्लेख किया जा चुका है परंतु व्यथित पार्टी को लाइसेंस समाप्त करने के संबंध में उपर्युक्त कार्रवाई करने के लिए लाइसेंसदाता के पास जाना चाहिए।

(viii) लगभग सभी प्रयोक्ताओं ने विलंब की दृष्टि से तथा उनके द्वारा वहन की गई अतिरिक्त लागत के कारण सीसीटीएल द्वारा कंटेनरों के ढेर को कॉन्कोर सीएफएस में भेजने के लिए अपनाई गई प्रक्रिया के बारे में आपत्ति की है।

जिस समय सीसीटीएल ने सीएचपीटी से कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण किया था उस समय कंटेनर यार्ड में कंटेनर का बड़ा ढेर लगा था। यह स्वीकार करना होगा कि यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगाने के लिए एकमात्र सीसीटीएल जिम्मेदार नहीं है, यह ढेर पुराना चला आ रहा था। किसी भी परियोजना में, चाहे वह कितनी ही बड़ी क्यों न हो कुछ प्रारंभिक समस्याएं आ सकती हैं। सीसीटीएल परियोजना में संक्रमण अचानक हुआ था और वह भी विरोधी परिस्थिति में हुआ था। ये सभी कारक प्रारंभिक चरण में आने वाली अप्रत्याशित समस्याओं को और भी बढ़ा देते हैं। सीसीटीएल ने प्रारंभिक चरण में आई इन अप्रत्याशित समस्याओं को ईमानदारी से स्वीकार किया है। इस प्रकार के मामलों में भले ही लाइसेंसधारी ने नियत दिन को विधिक एवं तकनीकी दृष्टि से अधिग्रहण कर लिया हो परंतु यदि प्रचालनों का प्रहस्तन चरणबद्ध ढंग से किया जाए तो इस प्रकार की आकस्मिक समस्याओं से बचा जा सकता है।

जैसा कि सीसीटीएल ने बताया है, उसके पास उपलब्ध वैकल्पिक कार्य अवधि में टर्मिनल का अधिग्रहण करते ही टर्मिनल को बंद करना पड़ता; और यार्ड में जमा कंटेनरों की निकासी के बाद ही प्रचालन शुरू करने पड़ते। विकल्प को अपनाना किसी भी संबंधित प्रयोक्ता के हित में नहीं होता।

यह सही है कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में उपलब्ध भंडारण स्थल सीमित है। इस तथ्य को स्वीकार करके इस प्राधिकरण ने भी सीसीटीएल के लिए पहले से अधिसूचित पृथक दरों के मान में कंटेनरों के भंडारण प्रीर बढ़ा दिए हैं।

महत्वपूर्ण समय में, सीसीटीएल के सामने आई परिस्थितियों में कंटेनरों को आफ-डॉक सीएफएस में अंतरित करने की व्यवस्था अनुचित नहीं लगती। दिसंबर, 2001 के अंत तक भारी मात्रा में जमा कंटेनरों की पूरी निकासी कर दिए जाने से सीसीटीएल द्वारा प्रारंभिक चरण में अपनाए गए दृष्टिकोण की प्रभावोत्पादकता का पता चलता है। निरसंदेह, इस बात का सीसीटीएल को जाता है कि उसने स्वयं टर्मिनल से कॉन्कोर सीएफएस तक कंटेनरों की दूरी की लागत को वहन किया। सीसीटीएल ने उसका औचित्य बनाए रखने के प्रयास में यह सुनिश्चित किया है कि सीएचपीटी प्रभार कॉन्कोर द्वारा उसके सीएफएस में वसूल किए जाएं। उल्लेखनीय है जैसा कि कॉन्कोर ने संयुक्त सुनवाई में स्वीकार भी किया था।

(ix) सीसीटीएल ने संयुक्त सुनवाई में प्रारंभिक चरण में जिस समय कंटेनर यार्ड में भारी ढेर लगा हुआ था, प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान किए गए भंडारण प्रभारों की वापसी करने के संबंध में प्रत्येक मामले के आधार पर पुनर्विचार करने का प्रस्ताव किया है। जैसा कि कई अन्य मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया गया है कि ऐसे मामलों का निपटान करने में मार्गदर्शी सिद्धांत यह होना चाहिए कि पत्तन/टर्मिनल के कारण हुए विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को जिम्मेदार नहीं माना जाएगा।

(x) प्रचालन के प्रारंभिक चरण में जिस समय कंटेनर यार्ड में भारी ढेर लगा था कंटेनरों की निकासी के दो परिदृश्य थे। जो कंटेनर सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के बाद आए वे सुपुर्दगी के लिए कॉनकोर सीएफएस को सीधे भेजे गए। दूसरी श्रेणी के वे कंटेनर थे जो सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के समय यार्ड में थे। जैसा कि आईटीसी भद्राचलम लि० ने बताया है, दूसरी श्रेणी के कंटेनरों को न तो सीसीटीएल में ही सुपुर्दगी के लिए प्राथमिकता दी गई और न ही कॉनकोर सीएफएस में भेजने के लिए।

कुछ प्रयोक्ताओं ने आरोप लगाया है कि कंटेनरों को भारी मात्रा में कॉनकोर सीएफएस में भेजने के लिए सीमा शुल्क द्वारा दी गई अनुमति केवल पुराने कंटेनरों के संबंध में थी जबकि सीसीटीएल ने अपनी मर्जी से नये कंटेनरों का भेजने का विकल्प चुना। इस मुद्दे में यह प्राधिकरण कोई हस्तक्षेप नहीं कर सकता। यदि दी गई अनुमति का उल्लंघन किया गया है तो चूककर्ता के खिलाफ आवश्यक कार्रवाई करना सीमा शुल्क का काम है। यहां यह स्मरण रखना प्रासंगिक होगा कि जैसा कि सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है, आयात कंटेनरों का ढेर लग जाने के कारण नये आने वाले कंटेनरों के लिए स्थान ही नहीं बचा था। इस प्रकार स्थिति पर सावधानीपूर्वक विचार करने के बाद और संबंधित उद्योग संस्थाओं से चर्चा करने के बाद ही कुछ जलयानों के लिए बॉक्सों को हुक से सीएफएस तक सीधे भेजने का निर्णय किया गया था।

(xi) जेएनपीटी सीएफएस के मामले में इस प्राधिकरण ने यह विनिर्णय दिया था कि कंटेनरों पर निःशुल्क समय उनके सीएफएस में पहुंचने के बाद ही शुरू होगा। यह सिद्धांत सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के बाद पहुंचने वाले कंटेनरों के मामलों में भी समान रूप से लागू होगा। ऐसे मामलों में निःशुल्क अवधि कंटेनरों के कॉनकोर सीएफएस में पहुंचने के बाद ही शुरू होगी।

(xii) जैसा कि सीसीटीएल ने स्वयं स्वीकार किया है कि सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण करने के समय यार्ड में पड़े कंटेनरों को भेजने में कुछ वाजिब विलंब हुआ। यह विलंब मुख्य रूप से परिवहन के उपलब्ध न होने तथा यार्ड में भंडारण स्थान के अभाव में नये कंटेनरों को ऑफ डॉक सीएफएस में भेजने की आवश्यकता के कारण हुआ। ऐसे मामलों में (सभी औपचारिकताएं पूरी करने के बाद) संबंधित आयातक द्वारा सुपुर्दगी का आवेदन प्रस्तुत करने की तारीख से कॉनकोर सीएफएस में या सीसीटीएल यार्ड में कंटेनरों का उपलब्ध कराने तक की अवधि को भंडारण प्रीर वसूल करने के प्रयोजन से निःशुल्क अवधि मानना उचित होगा। अतः सीसीटीएल के लिए उचित होगा कि वह उक्त निःशुल्क अवधि के दौरान भी उक्त कंटेनरों पर वसूल किए गए भंडारण प्रभार लौटाए।

(xiii) सीसीटीएल ने तर्क दिया है कि वह स्वीकार्य मामलों में वसूल किए गए भंडारण प्रभारों की केवल 23% राशि ही लौटा सकता है क्योंकि शेष राशि वह रियायत करार में दी गई राजस्व हिस्सेदारी व्यवस्था के अंतर्गत सीएचपीटी को पहले ही भेज चुका है। यह स्वीकार करना होगा कि भंडारण प्रभारों की वापसी इसलिए की जानी है क्योंकि उनकी वसूली ऐसी अवधि के लिए की गई थी

जिस अवधि में यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगा था जिसके लिए प्रयोक्ता जिम्मेदार नहीं थे। चूंकि वसूल किए गए प्रभारों को पूरी तरह सीसीटीएल को प्राप्त राजस्व (आय) नहीं माना जा सकता अतः सीएचपीटी के लिए यह उचित नहीं होगा कि वह उस आय में से अपना हिस्सा मांगे। भले ही ये प्रभार्य दरों के मान के अनुसार स्वीकार्य थे और उसी के अनुसार वसूल किए गए थे परंतु परिस्थितियों के मद्दे नज़र सीएचपीटी को ऐसे सी मामलों में अपने 37% हिस्से को लौटाने के लिए तत्काल सहमत होना चाहिए जिनमें इस समय निर्धारित मार्ग-निर्देशों के अनुसार सीसीटीएल ऐसे कंटेनरों पर वसूल किए गए भंडारण प्रभार लौटाने का निर्णय करे। तथापि जैसा कि उल्लेख किया गया है सीसीटीएल को तो कंटेनरों से भरा यार्ड मिला था, अतः यह प्राधिकरण सीएचपीटी को निदेश देता है कि वह सीसीटीएल द्वारा ऐसे कंटेनरों के लिए भेजे गए भंडारण प्रभार लौटाए।

(xiv) प्रयोक्ताओं ने कंटेनरों को सीधे कॉन्कोर सीएफएस में सीधे भेजने के मामले में संयुक्त प्रहस्तन प्रभार के दुलाई एवं लदाई/उतराई (लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ) के घटकों की वसूली किए जाने के बारे में आपत्ति की है। यह स्वीकार करना होगा कि ये सेवाएं टर्मिनल के भीतर नहीं दी गई थीं। परंतु सीसीटीएल द्वारा की गई व्यवस्था के कारण कॉन्कोर सीएफएस को सीसीटीएल के यार्ड के विस्तार के रूप में देखना होगा। प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से, कंटेनरों को सुपुर्दगी के लिए तैयार रखने के लिए अपेक्षित सभी सुविधाएं उनके द्वारा सीसीटीएल को भुगतान करने के आधार पर उपलब्ध कराई गई थी। ऐसी स्थिति में सीसीटीएल के लिए कंटेनर कॉन्कोर सीएफएस को सीधे भेजने पर प्रहस्तन प्रभारों के किसी भी हिस्से को लौटाना आवश्यक नहीं होगा।

(xv) कुछ प्रयोक्ताओं ने लाइनों द्वारा अतिरिक्त वसूली का मुद्दा भी उठाया है। यह प्राधिकरण लाइनों द्वारा की गई वसूली के मुद्दों की जांच नहीं करेगा तथापि मुंबई पत्तन न्यास के संबंध में की गई कार्यवाही के संबंध में यह बात पहले ही प्रकाश में आ चुकी है कि टीएचसी लाइनों द्वारा वहन की गई लागत की प्रतिपूर्ति है; और जहाज पर्यंत भारक (ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग) लागत लाइनर शर्तों के अधीन समुद्री भाड़े का ही हिस्सा है।

(xvi) सीसीएचएए ने सीसीटीएल द्वारा "पारियों" और दिवसों की परिभाषाओं के बारे में किए गए परिवर्तन का भी मुद्दा उठाया है। सीएचपीटी की पुस्तक - 1 के अध्याय-1 के खंड (क) में दरों के मान में 'पारी' और दिवस को लागू करने के प्रयोजन से उनकी परिभाषा दी गई है। इस प्राधिकरण द्वारा आदेशित अंतरिम व्यवस्था में सीसीटीएल के लिए प्रशुल्कों को लागू करने से संबंधित मौजूदा शासी शर्तों सहित प्रशुल्कों का पालन करना अपेक्षित है। चूंकि सीएचपीटी की दरों के मान में से अगले दिन प्रातः 6 बजे तक की जाएगी अतः सीसीटीएल 'मध्य रात्रि से मध्य रात्रि' तक की नई परिभाषा को शामिल नहीं कर सका। इसी प्रकार सीसीटीएल ने अपने टर्मिनल का प्रचालन करने के लिए पारी समय कुछ भी अपनाया हो परंतु सीएचपीटी की दरों के मान में निर्धारित समय ही सीएचपीटी प्रशुल्कों की वसूली के प्रयोजन से लागू होगा। सीसीटीएल से अपेक्षा की जाती है कि वह अपने बनाए गए बिलों पर पुनर्विचार करे और इस संबंध में यदि आवश्यक हो तो अतिरिक्त वसूली की राशि लौटाए।

10. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय करता है :-

(i) सीसीटीएल द्वारा अपने प्रचालन के प्रारंभिक चरण में दरों के मान को गलत ढंग से लागू करने के संबंध में कोई साक्ष्य नहीं है।

- (ii) (क) सीसीटीएल जिस समय यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगा था उस अवधि में कंटेनरों पर वसूल किए गए भंडारण प्रभारों को लौटाने पर विचार करेगा ।
- (ख) सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के बाद आने वाले नये कंटेनरों के मामले में, निःशुल्क अवधि कंटेनरों के कॉनकोर सीएफएस में पहुंचने के बाद भी शुरू होगी ।
- (ग) उन कंटेनरों के मामले में जो सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के समय यार्ड में पड़े हुए थे, संबंधित आयातक द्वारा (सभी औपचारिकाताएं पूरी करने के बाद) सुपुर्दगी के लिए आवेदन प्रस्तुत करने की तारीख से कंटेनरों को कॉनकोर सीएफएस में या स्वयं सीसीटीएल यार्ड में सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध कराए जाने की तारीख तक की अवधि को भंडारण प्रभाग वसूल करने के प्रयोजन से निःशुल्क अवधि माना जाएगा ।
- (iii) सीएचपीटी ऐसे सभी मामलों में जिनमें सीसीटीएल इस समय निर्धारित मार्ग-निर्देशों के अधीन इन कंटेनरों पर वसूल किए गए भंडारण प्रभारों की वापसी की अनुमति दे, राजस्व के अपने (37%) हिस्से की वापसी करेगा ।

एस. मल्लम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/असा.]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

New Delhi, the 22nd April, 2002

**No. TAMP/73/2001-CHPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports disposes of the representations made by various port users and representative bodies of port users about tariff related issues arising out of the operational procedure introduced by the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) in the initial phase of operation of its terminal as in the Order appended hereto.

#### SCHEDULE

#### Case No. TAMP/73/2001-CHPT

<b>Various port users and representative bodies of port users of the Chennai Container Terminal</b>	---	<b>Applicants</b>
	- Vs -	
<b>Chennai Container Terminal Limited (CCTL)</b>	---	<b>Respondent</b>

### ORDER

(Passed on this 8th day of April 2002)

This case relates to representations received from users about tariff issues arising out of the operational procedures introduced by the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) in the initial phase of operation of its Terminal.

1.2. This Authority had passed an Order on 4 December 2001 authorising the CCTL to levy charges as per the CHPT Scale of Rates for the services rendered as an interim measure till its proposal was disposed of.