



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4.

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 66]
No. 66]नई दिल्ली, शनिवार, मई 3, 2003/वैशाख 13, 1925
NEW DELHI, SATURDAY, MAY 3, 2003/VAISAKHA 13, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 अप्रैल, 2003

सं. टैम्प/104/2001-वी.पी.टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धरा 48, 49 तथा 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार (i) विशाखापट्टनम पत्तन न्यास के दरमान में संशोधन/आशोधन तथा (ii) पॉल जहाजों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के सम्बन्ध में विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वी.पी.टी.) से प्राप्त प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं.-टैम्प/104/2001-वी.पी.टी.

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास आवेदक

आदेश

(17 मार्च, 2003 को पारित)

- 1.1. इस प्राधिकरण ने वी. पी. टी. के दरमान के सामान्य संशोधन को अनुमोदित करने के लिए 18 मई, 2001 को एक आदेश पारित किया था।
- 1.2. उपर्युक्त आदेश के संबंध में कारणों संबंधी / जलज संबंधी प्रभारों तथा नौभरण / जलज मरम्मत अनुज्ञप्ति शुल्क में हुई बेतुलता वृद्धि की समीक्षा हेतु कुछ प्रयोक्ता संगठनों से अन्यायेदन प्राप्त हुए थे। अन्यायेदन की प्रारंभिक समीक्षा के आधार पर यह पाया गया कि प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए कुछ मुद्दों में वास्तव में गलतियां हुई हैं इसलिए इन अन्यायेदनों को उनकी टिप्पणियों के लिए विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वी. पी. टी.) को भेजा गया था। संबंधित प्रयोक्ताओं से चर्चा करने के पश्चात् वी. पी. टी. ने कुछ रतों के साथ दरमान में आशोधन / संशोधन संबंधी प्रस्ताव के साथ-साथ पॉल जहाजों के संबंध में अतिरिक्त टग किराया प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु भी प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं।

सदर

कुछ विशेषकरों की सूची

2. प्रयोग के अन्य प्रतिनिधि प्रकारों के साथ विराहापट्टनम पत्तन प्रयोक्ता संघ ने जलज संबंधी / कार्मो संबंधी कुछ प्रकारों के संबंधित उपबंधों में संशोधन हेतु संयुक्त अग्र्यावेदन दिया है। संयुक्त अग्र्यावेदन में दिए गए कुछ मुख्य बिन्दु नीचे दिए जा रहे हैं :-
- (i). संशोधन / तक की रिफिटिंग सामान्य रिफिटिंग मानी जाए तथा फायलट कार्य फीस उद्ग्रहण के बजाय रिफिटिंग प्रभार लागू किए जाएं।
 - (ii). 1500 मीट्रिक टन से कम जलज की उत्तराई / लदाई हेतु फायलट कार्य फीस में 15% छूट संबंधी संशोधन पूर्व के उपबंध को फिर से शुरू किया जाए तथापि इस हेतु टन सीमा 1500 मीट्रिक टन से 2000 मीट्रिक टन की जाए।
 - (iii). जलजों के जी. आर. टी. के आधार पर निर्धारित किए गए रिफिटिंग प्रभार बहुत अधिक तथा लचीले हैं जिन पर पुनर्विचार करने की आवश्यकता है तथा उनको कम करके योजित स्तर पर लाने की आवश्यकता है।
 - (iv). प्राथमिक गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण की धर्मल कोयले तथा कोकिंग जलजों को पहले उपबंध को शामिल करने की आवश्यकता है जबकि टैम्प ने अंतिम राय बनने तक प्राथमिकता गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण की परमाप्ति की अनुमति दे दी है।
 - (v). सड़क पर जलज के ठहरने के आधार पर 25% से 75% के रेंज में गोदी किराया प्रतिरत के रूप में निर्धारित किए गए संशोधित रोड स्टीड प्रभार संशोधन पूर्व उद्ग्रहीत सामान्य प्रभारों से बहुत अधिक हैं।
 - (vi). छोटे फर्सलों हेतु घाट शुल्क प्रभारों में 25% की छूट, जो संशोधित दस्मान से उठा दी थी, को अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में छोटे व्यापारियों को प्रोत्साहित करने के लिए फिर से शुरू किया जाए जिससे कि काकीनाडा पर रिफिट करने के बजाय विराहापट्टनम पत्तन का उपयोग हो सके।
- 3.1. अग्र्यावेदन में उल्लेखित विभिन्न बिन्दुओं पर वी. पी. टी. द्वारा वी. पी. यू. ए. ए. तथा अन्य सदस्य संगठनों के साथ चर्चा की गई थी और इनमें से कुछ मुद्दों पर सहमति भी हुई थी। तदनुसार वी. पी. टी. ने दो सूचियाँ (क) सहमति सूची तथा (ख) असहमति सूची प्रस्तुत की हैं।
- 3.2. जिन मुख्य बिन्दुओं पर वी. पी. टी. तथा संबंधित प्रयोक्ताओं के बीच सहमति हुई वे निम्नानुसार हैं :-
- (i). पेट्रोलियम, तेल तथा स्नेहकों को पॉल परिभाषा में शामिल करने का प्रस्ताव है।

- (ii). अन्य फत्तनों पर प्रचालित पद्धतियों के संबंध में यह प्रस्ताव है कि किलोलीटर आधार पर सामूहिक यानांतरण प्रमारों की वर्तमान पद्धति को जारी रखा जाए।
- (iii). पायलट कार्य फीस की छूट निम्नलिखित मामलों में प्रस्तावित है :-
- (क) यदि किसी टैंकर को फत्तन के बाहर खाली करने / उसका यानांतरण कार्य पूरा होने के बाद कच्चे तेल की यानांतरण प्राप्ति हेतु छोट्ट (सॉटस) टैंकर नामित किया जाता है और यदि प्रचालन अपेक्षाओं में इस टैंकर को पुनः जगह देने के लिए लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है तो इन प्रचालनों को केवल शिफ्टिंग माना जाएगा।
- (ख) बाहरी फत्तन में मदर टैंकर से कच्चा तेल लेने बाद यदि डॉटर टैंकर को लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और कच्चे तेल की उतराई / यानांतरण के लिए फिर से फत्तन में लाया जाता है तो ऐसे प्रचालन को केवल शिफ्टिंग माना जाएगा।
- (ग) इसी प्रकार छण्ड कारगो (कच्चा तेल) की उतराई / यानांतरण के बाद यदि किसी टैंकर को लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और यानांतरण / उतराई प्रचालन हेतु फत्तन के अंदर या बाहर लाया जाता है तो इसे शिफ्टिंग माना जाएगा। प्रस्तावित उपबंध कम निष्पादन / मरम्मत के लिए रोड में शिफ्ट किए गए टैंकरों के मामले में लागू नहीं है।
- (घ) यदि किसी कार्यशील जहाज को आउटस्टिंग प्राथमिकता जहाज को जगह देने हेतु गोदी से लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और बाद में फिर फत्तन में लाया जाता है तो ऐसा संचालन भी शिफ्टिंग माना जाएगा।
- (iv). अनुसूची 2.2 में पायलट कार्य फीस की रियायती उद्ग्रहण को अनुमति देने संबंधी टिप्पणी को निम्नानुसार आशोधित किया जाए :-
- " जहाज फत्तन में प्रवेश करें परन्तु कारगो या यात्रियों को हँडल न करें " इससे दस्मान में दिए गए समान उपबंध को ध्यान में रखकर लिए भी परस्पर सत्तमति होती है।
- (v). समयोपरि भत्ते / अतिरिक्त अधिकारी प्रमारों सहित फँडों के शिफ्टिंग के लिए समेकित प्रमार उद्ग्रहण संबंधी प्रस्ताव शीघ्र ही टैम्प से अनुमोदन लेने के लिए प्रस्तुत किया जाएगा।
- (vi). थर्मल कोयला तथा कोकिंग कोयला जहाजों के लिए प्राथमिकता गोदी किराया प्रमारों का उद्ग्रहण न करने संबंधी प्रयोक्ताओं से प्राप्त अप्यावेदनों के संबंध में एक उपबंध शामिल करने का प्रस्ताव रखा गया है जिससे सामान्य कारगो गोदी (जी.सी.बी.) में जहाजों को जगह देने पर प्राथमिकता गोदी किराया प्रमार नहीं लगेगा।
- (vii). इसने दंडात्मक गोदी किराया प्रमारों, जैसा कि संयुक्त अप्यावेदन में उल्लेख किया गया है, में लैशिंग शब्द के स्थान के पर सिक्वोरिंग शब्द को प्रतिस्थापित करने के लिए प्रयोक्ता के सुझाव पर सत्तमति दे दी है।
- (viii). (क) बार्जों से बंकर और जलापूर्ति के मामले में जहाज को गोदी में दंडात्मक गोदी किराए के बिना 8 घंटे ठहरने की अनुमति दी जाएगी।
- (ख) जलापूर्ति के मामले में बार्ज को जहाज के पास खड़ा करने के समय से 12 घंटे के लिए जहाज को बिना दंडात्मक गोदी किराए के ठहरने की अनुमति दी जाएगी।

- (ग) बार्ज के अलावा दूसरे साधनों से जल / बंकर लेने वाले जहाजों को कारगो की लदाई / उत्तराई कार्य के पूरा होने के समय से 8 घंटे के लिए दंडात्मक गोदी किराए के बिना ठहराने की अनुमति दी जाएगी।
- (ix) वस्तुवार टुक शिफ्ट आउट पुट (आयात) हेतु निर्धारित सारणी में क्रम सं० 25 तथा 26 में दी गई नामावली में लैम कोक के स्थान पर कोक कोल रखने का प्रस्ताव है।
- (x) पत्तन में जगह पाने हेतु रोड स्टीड पर लंगर झाले खड़े जहाज को रोड स्टीड प्रभार नहीं देना होगा तथापि रोड पर लंगर झाले हुए जहाज तथा समुद्र में जाने वाले जहाजों (यानांतरण हेतु नामित टैंकरों को छोड़कर) को रोड स्टीड चार्ज देना होगा।
- (xi) रोड पर पुनः लंगर झाले और क्रूड यानांतरण हेतु प्रतीक्षास्त क्रूड टैंकरों के मामले में लागू गोदी किराए के रोड स्टीड प्रभारों में 12.5% की कमी की गई। अवशिष्ट कारणों पर रोड स्टीड प्रभारों का उद्ग्रहण केन गोदी किराया प्रभारों के आधार पर नहीं बल्कि नॉन गोदी किराया प्रभारों के आधार पर किया जाएगा। लंगरगाह में पॉल यानांतरण हेतु खड़े मदर / डॉटर टैंकर से किसी रोड स्टीड प्रभार का उद्ग्रहण नहीं किया जाएगा।
- (xii) थोक यानांतरण हेतु समेकित प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए परिमाण के संबंध समय सीमा तिमाही विनिर्दिष्ट की गई है।
- (xiii) क्रूड तथा पॉल के यानांतरण हेतु समेकित प्रभारों के संबंध में अनुसूची 3.1 की क्रम सं०-6 में लॉचिस शब्द के बाद फेंडर शब्द को शामिल करने का प्रस्ताव रखा गया है।
- (xiv) समेकित प्रभारों में पत्तन शुल्क, गोदी किराया, पायलट कार्य (एक शिफ्टिंग सक्ति) तथा फायर फ्लोट प्रभारों के अतिरिक्त घाट शुल्क ₹ 2 प्रति कि. ली. भी शामिल होगा।
- (xv) तुरंत या कुछ समय बाद खाली होने तथा उपयोग में लाए जाने वाले किसी आयात कंटेनर के मामले में डॉल अभिघातित प्रशुल्क को रुपए प्रशुल्क में बदलने के लिए जहाज के प्रवेश दिन पर विचार किया जाए।
- (xvi) आर.आर. सामग्री की एक सूची को घाट शुल्क अनुसूची में याद टिपणी के रूप में सम्मिलित करने का प्रस्ताव है।
- 3.3. बी. टी. ने निम्नलिखित उन मुद्दों को सूचीबद्ध किया है जिन पर उसके तथा पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच सहमति नहीं बन सकी
- (i) पत्तन छोटे पार्सलों के लिए पाइलट शुल्क में कोई भी स्थायित देने के लिए इच्छुक नहीं है।
- (ii) एस. बी. टी. के टैंकरों के मामले में, कम किए सकल टन भार को केवल पत्तन शुल्क के लिए विस्तारित किया जाएगा और न कि सभी पत्तन प्रभारों के लिए।
- (iii) प्रयोक्ताओं से अनुरोध किया जाता है कि पत्तन का अमान्य शिफ्टिंग प्रभार और रोड स्टीड प्रभार को कम करने तथा उन पर पुनः विचार करने संबंधी प्रयोक्ताओं का अनुरोध पत्तन को स्वीकार्य नहीं है। यह स्पष्ट किया जाता है कि रोड स्टीड प्रभार में प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि का उद्देश्य रोड में जलयानों के रुकने को निरस्तसाहित करने है।
- (iv) दंडात्मक गोदी किराया प्रभार में छूट देने / माफ करने अथवा छोड़ने के संबंध में पत्तन अधिकारियों / समिति को विवेकाधिकार देने का अनुरोध स्वीकार्य नहीं है।

- (v). एफ आई ओ जलयान के मामले में गोदी किराया प्रमारों के लिए अलग-अलग दो बिल बनाने के प्रयोक्ताओं के दावे पर उसकी सन्मति नहीं है।
- (vi). प्रयोक्ताओं द्वारा कारगो संबंधी प्रमारों में कमी करने और लाइसेंस / स्टीवोरिंग शुल्क की समीक्षा में कमी करने के लिए दिए गए सुझाव स्वीकार्य नहीं है।

4. संयुक्त अभ्यावेदन पर वी. पी. टी. के प्रत्युत्तर की एक प्रतिलिपि संयुक्त अभ्यावेदन देने वाले सभी सदस्यों को अगली टिप्पणी यदि कोई हो, को प्राप्त करने के लिए भेजी गयी थी। इसके अतिरिक्त संयुक्त अभ्यावेदन और वी. पी. टी. का प्रत्युत्तर विभिन्न फलन प्रयोक्ताओं, फलन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को भी उनकी टिप्पणी के लिए अयोजित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में वी. पी. टी. को भेजी गई थी।

घटक II- स्टीवोरिंग / जलयान मरम्मत लाइसेंस शुल्क में अत्यधिक वृद्धि की समीक्षा

- 5.1. विराहाफलनम् स्टीवोर एसोसिएशन (वी एस ए और विजय जलयान मरम्मत कल्याण सोसाइटी (वी एस आर डब्लू एस) ने स्टीवोरिंग / जलयान मरम्मत लाइसेंस शुल्क के अत्यधिक वृद्धि से संबंधित अलग-अलग अभ्यावेदन प्रस्तुत किए हैं।

- 5.2. वी. पी. टी. द्वारा लाइसेंस शुल्क की संशोधन पूर्व और संशोधन पश्चात तुलनात्मक स्थिति निम्न सारणी में दी गई है

क्र. सं.	विवरण	संशोधन पूर्व दर			संशोधित दर	
		अवधि	नया	नवीनीकरण	नया	नवीनीकरण
1	स्टीवोरिंग	सर्च	4500	4500	3,00,000	2,00,000
2	जलयान मरम्मत	1 वर्ष	2100	2100	2100	1,00,000
3	चिपिंग और पेंटिंग	1 वर्ष	1100	1100	कोई निर्दिष्ट नहीं है।	
4	शिप चेंसलिंग	1 वर्ष	450	450	50,000	25,000
5	अन्य ट्रेडर लाइसेंस	1 वर्ष	300	300	5000	3,500

- 6.1. वी एस आर डब्लू एस ने जलयान मरम्मत के लिए लाइसेंस शुल्क में अत्यधिक वृद्धि के बारे में अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित मुल्य बिन्दु रखे हैं:-

(i). पूर्व संशोधित दरों की तुलना में लाइसेंस नवीनीकरण शुल्क 3471.42% और सुध्ता जमा राशि में 88 गुना वृद्धि हुई है। प्रस्तावित वृद्धि में और अतिरिक्त सुध्ता का प्रस्ताव नहीं है यदि नवीनीकृत प्रशुल्क को लागू किया जाता है तो इसके सदस्यों के पास अपना व्यवसाय बंद करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है

(ii). इसी परिप्रेक्ष्य में वृद्धि पूर्व संशोधित शुल्क को सामान्य स्तर से लाने के लिए 10% से 15% की कमी की जाये। सुध्ता जमा राशि को कम करके बैंक गारंटी के रूप में रु. 25000/- किया जाये।

- 6.2. वी एस ए ने अपने अभ्यावेदन में बताया है कि स्टीवोरिंग लाइसेंस शुल्क में वृद्धि संबंधी प्रस्ताव इसके पहले की राजपत्र अधिसूचना में नहीं दर्शाया गया था, और अनुरोध किया है कि इस मामले को चर्चा के लिए पुनः खोला जाए और सुनवाई का अवसर दिया जाये। इस संदर्भ में यह स्पष्ट किया जाता है कि वी. पी. टी. की संशोधित दरों के प्रस्ताव को विभिन्न फलन प्रयोक्ताओं / फलन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिपत्रित नहीं किया गया था जबकि इसमें वही परिपत्रन थे जो संयुक्त सुनवाई पर आधारित थे। वी. पी. टी. ने अपने संशोधित प्रस्ताव में लाइसेंस शुल्क से संबंधित एक अतिरिक्त प्रविष्टि सम्मिलित की है जो इस प्राधिकरण का ध्यानाकर्षित नहीं कर पाया जिसके परिणाम स्वरूप प्रक्रियात्मक भूल की वजह

से संबंधित प्रयोक्ताओं से विचार विमर्श नहीं किया गया। इसलिए यह निश्चय किया गया था कि लाइसेंस शुल्क में वृद्धि की समीक्षा सर्व संबंधितों को सुनवाई के अवसर देने के बाद की जाय। तदनुसार वी एस आर डब्लू एस और वी एस ए से प्राप्त अभ्यावेदनो को वी. पी. टी. के पास उसकी टिप्पणी के भेजा गया था और पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायो से भी टिप्पणियाँ प्राप्त कर ली गई थी। विभिन्न प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में वी. पी. टी. को भेज दिया गया था।

घटक III - वी ओ एल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभार की वसूली के लिए वी. पी. टी. का प्रस्ताव

- 7.1. वी. पी. टी. ने वी ओ एल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभार के (3 स टग) बारे में प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।
- 7.2. वी. पी. टी. ने अपने प्रस्ताव में मुख्य बातें कही हैं -
- (i). पूर्व संशोधित दरमान में तीसरे टग के लिए अतिरिक्त टग किराया प्रभार विदेश जाने वाले जलयानों के लिए अमेरिकी डालर 618.75 प्रति घंटे या इसके भाग के लिए तथा तटीय जलयानों के लिए रु. 20,314.00 प्रति घंटा या उसके भाग के लिए निर्धारित है।
- (ii). दरमान में पिछले सामान्य संशोधन के समय, सरलता के लिए और जैसा कि ट्रेड द्वारा अनुरोध किया गया था कि तीसरे टग के लिए किराया प्रभार, जब शिफ्टिंग के लिए प्रयोग किया जाता था, को शिफ्टिंग प्रभार में समायोजित कर दिया गया था और शिफ्टिंग प्रभार आनुपातिक रूप से बढ़ाया गया था।
- इस संबंध में यह बताया तर्कसंगत हो सकता है कि वी ओ एल श्रेणी को अलग तत्व माना गया था। और वी ओ एल जलयानों की दरों में टैम्प ने सामान्य संशोधन आदेश में वृद्धि नहीं की थी।
- (iv). इस परिप्रेक्ष्य में यह अनुरोध है कि वी ओ एल जलयान के मामले में किसी जलयान को शिफ्टिंग करने के लिए प्रयोग किए गए तीसरे टग के लिए अतिरिक्त टग किराया प्रभार को वसूलने के लिए या तो पूर्व प्रक्रिया बनाए रखी जाए या अन्य जलयानों पर लागू प्रभार जो वी ओ एल जलयानों पर भी लागू हो, को अपनाया जाये।
8. इस प्रस्ताव की एक-एक प्रति संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं और पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गयी थी वी एस ए ए के अलावा अन्य किसी भी प्रयोक्ता से टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। वी एस ए ए से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में वी. पी. टी. को भेजी जाती है।
- 9.1. उसी समय किसानोपट्टनम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन हमारे ध्यान में यह बात लाया कि वी. पी. टी. वी ओ एल मामले में तीसरे टग के लिए अतिरिक्त टग किराया प्रभार, जो दरमान विहित दरों के अनुसार नहीं है की वसूली कर रहा है। इस मामले पर 6 नवंबर, 2001 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में चर्चा की गई तभी वी. पी. टी. को उस के प्रस्ताव के अनुमोदित होने तक अतिरिक्त टग किराया प्रभार को वसूलना बंद करने के संबंध में निदेश दिया गया था। इस संबंध में हमारे कार्यालय से एक औपचारिक पत्र भी वी. पी. टी. को भेजा गया था।
- 9.2. तत्पश्चात् वी. पी. टी. ने वी ओ एल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभार की वसूली के संबंध में स्थगन लागू होने की तिथि के बारे में स्पष्टीकरण प्राप्त किया है। पत्तन ने मत व्यक्त किया है कि अतिरिक्त टग किराया प्रभार 6 नवंबर, 2001 से न वसूला जाय जबकि प्रयोक्ताओं ने मत व्यक्त किया है कि टैम्प के आदेश पुराने मामलों में, जहाँ बिल 6 नवंबर, 2001 को जारी नहीं किए गए थे, भी लागू किया जाए।
- 9.3. वी. पी. टी. को यह स्पष्ट किया गया था कि वसूली दरमान में शामिल होने तक वैध नहीं थी। इसलिए भुगतान वसूली का सवाल ही नहीं उठता है। अतः इस संबंध में इस प्राधिकरण के निर्णय की प्रतीक्षा करने के लिए अनुरोध किया था। वी. पी. टी. को सूचित भी किया गया था कि इस प्राधिकरण के प्रस्ताव के अनुमोदन तक इस एकाउंट पर कोई संव्यवहार (बिलिंग) न किया जाये और इस स्थिति की पुष्टि वी. पी. टी. ने अपने 25 जनवरी, 2002 के पत्र द्वारा की थी।
- 10.1. इस मामले पर वी. पी. टी. परिसर में 5 फरवरी, 2002 और 21 जनवरी, 2003 को एक संयुक्त सुनवाई हुई। संयुक्त सुनवाई में वी. पी. टी. और विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं ने प्रत्येक घटक पर अपने निवेदन किए हैं।

10.2. 5 फरवरी, 2002 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में वी. पी. टी. और विभिन्न प्रयोक्ताओं संगठनों द्वारा प्रस्तुत तर्कों के आधार पर निम्नलिखित निर्णय लिए गए :-

- (i). कोक / कोल्ट के आउटपुट मानदंड पी ओ एल जलयान और अन्य जलयानों के लिए रो इस्टीम प्रभार सक्षमता / असक्षमता सूची में दिए गए प्रावधानों को ध्यान में रखकर संशोधित प्रस्ताव फाइल करें।
- (ii). प्रयोक्ता उन परिस्थितियों, जिनमें दंडात्मक गोदी किराया प्रकार की वसुली की छूट दी जा सकती हो, के बारे में सुझाव दें।
- (iii). (क) 4 जून, 2001 को भारत के गजट में अधिसूचित दरमान की धारा 9 के अंतर्गत लाइसेंसों के जारी करने के लिए संशोधित दरों का प्रचालन रोक दिया गया था।
(ख) दरें वी. पी. टी. के (संशोधित) दरमान की अधिसूचना तिथि से पूर्व प्रभाव के साथ पुनः अधिसूचित की जाएंगी और ऐसी पुनः अधिसूचित दरों के संदर्भ में वी. पी. टी. को बिलों में आवश्यक समायोजन, यदि कोई हो, करना अपेक्षित होगा।
- (iv). पी ओ एल जलयानों के मामले में एच पी सी एल, आई ओ सी और एस सी आई वी. पी. टी. के साथ संपर्क करें और अतिरिक्त टग किराया की सक्षमता दर इस प्रधिकरण को प्रस्तुत करें।

11.1. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निश्चय किया गया, वी. पी. टी. ने अपने 19 अप्रैल, 2002 के पत्र द्वारा एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। फलन द्वारा पहले ही मान ली गई है। कुछ बातें इस पत्र में दोहराई गई हैं। वी. पी. टी. द्वारा मुख्य संशोधन / स्पष्टीकरण का सारांश नीचे दिया जा रहा है :-

- (i). रोड स्टीड प्रभार कम किये गये हैं। जलयान के गोदी में आने से पूर्व रोड पर ठहरने के प्रभारों में इसके रोड पर प्रथम आगमन पर 24 घंटे तक की छूट दी जाती है। लौह अयस्क के जलयानों को प्रथम प्रवेश पर रोड स्टीड प्रभार नहीं देना होगा।
- (ii). शिफ्टिंग प्रभार में कमी पर विचार नहीं किया है। क्रूड के टैंकर के मामले में बाहरी चर्बर पर कारगो उतारने के बाद बाइटी चर्बर पर पुनः बर्thing के लिए लंगरगाह पर शिफ्ट करना शिफ्टिंग सम्झा जाएगा।
- (iii). यदि कोई जलयान अपने ठहराव के दौरान एक गोदी से ज्यादा गोदी का अधिमोग करता है तो गोदी अधिमोग प्राप्त करने हेतु जलयान के कुल गोदी ठहराव को जोड़ा जाय। इस संबंध में संबंधित शर्तों का भी प्रस्ताव रखा गया है।
- (iv). यह दोहराया गया है कि दंडात्मक गोदी किराया प्रभार के अधित्यन को स्वीकार नहीं किया जा सकता है क्योंकि इससे कारगो हैंडलिंग के लिए मानदंड शुरू करने का उद्देश्य पूरा नहीं होगा। तथापि इससे विभिन्न हैचों में परिवर्तित मात्रा वाले जलयानों के संबंध में गोदी में ठहराने हेतु मानदंडों को प्राप्त करने का आधार संस्थापित किया है।
- (v). प्रयोक्ताओं को उनका अपना खुद का निजी उपस्कर लगाने के प्रावधान क्रम में प्रयोक्ताओं के लिए क्रेनों (बाहर से) को किराए पर लेना बंद कर दिया गया है। ऐसी स्थिति में अनुसूची 8.13 की मद सं० 35 अनावश्यक प्रतीत होती है और इसे दरमान से हटा दिया जाए।
- (vi). पी ओ एल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रभार वसूलने संबंधी प्रस्ताव पर एस सी आई, वी एस ए ए के साथ चर्चा हुई, और उनकी सक्षमता के आधार पर संशोधित अनुकर्षण प्रभार प्रति सेकेण्ड तथा टैंकरों की उत्तरवर्ती शिफ्टिंग हेतु प्रस्तावित है।

11.2. बाद में, पी. पी. टी. ने दंडात्मक गोदी किराया प्रभार वसूली से संबंधित अपेक्षित ब्यौरा प्रस्तुत किया है। वर्ष 2002 के दौरान समुद्री यात्रा पर निकले 1508 जलयानों में से 117 जलयानों ने दंडात्मक गोदी किराये की राशि रु 31.94 लाख वसूली गई जो कुल गोदी किराया प्रभार की 1.41% थी कि दंडात्मक किराया प्रभार वसूलने के प्रमुख कारणों को भी स्पष्ट किया गया है। पी. पी. टी. ने गोदी अधिनियम के लिए मानक निर्धारण के संबंध में और अधिक स्पष्टता लाने हेतु नए चंड शामिल करने का प्रस्ताव रखा है।

12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय अभिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों तथा संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्कों का संकलन संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट (www.knapc.in) पर भी उपलब्ध रहेंगे।

13.4. पी. पी. टी. ने अपने दरमान में निम्नलिखित प्रस्तावों / संशोधनों पर इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त किया है।

I. घटक : दरमान में कुछ तर्कों / प्रस्तावों की समीक्षा

(i). " पी ओ एल " की परिभाषा में पेट्रोलियम, तेल और लुब्रिकेट को शामिल करना।

(ii). के एल पर यानांतरण प्रभार वसूलने की वर्तमान प्रवृत्ति को जारी रखना।

(iii). निम्न मामलों में पाइलट शुल्क की छूट दी जाए :-

(क) बाहरी सर्बर में उत्तराई / यानांतरण कार्य पूर्ण होने के बाद यदि किसी टैंकर को कच्चा तेल का यानांतरण प्राप्त करने के लिए डॉटर टैंकर के रूप में नामित किया जाता है और यदि परिचालनात्मक आवश्यकता के कारण इस टैंकर को लंगरगाह में शिफ्टिंग के लिए शिफ्ट करना अपेक्षित होता है तो यह परिचालन केवल शिफ्टिंग माना जाएगा।

(ख) यदि कोई डॉटर टैंकर बाहरी सर्बर पर मदर टैंकर से कच्चा तेल प्राप्त करके लंगरगाह में शिफ्ट होता है और कूठ की उत्तराई या यानांतरण हेतु पुनः सर्बर में प्रवेश करता है तो ऐसा प्रचालन केवल शिफ्टिंग माना जाएगा।

(ग) इसी तरह आंशिक कारणों कच्चा तेल की उत्तराई / यानांतरण के बाद यदि किसी टैंकर को लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और उत्तराई / यानांतरण प्रचालन के लिए आंतरिक / बाहरी सर्बर पर वापस लाया जाता है, तो इसे शिफ्टिंग माना जाएगा। प्रस्तावित प्रावधान खराब कार्य निष्पादन / मरम्मत के लिए रोडों में शिफ्ट किए गए टैंकरों के मामले में लागू नहीं होगा।

(घ) यदि कोई कार्यशील जलयान गोदी से लंगरगाह में आउटिंग प्राथमिकता जलयान को जगह देने के लिए शिफ्ट किया जाता है और फिर फतल में वापस लाया जाता है तो इसे भी शिफ्टिंग माना जाएगा।

(iv) 2.1. मेंटिषणी 1 (क) में फतल में मरम्मत, बंकर और पानी के लिए प्रवेश करने वाले जलयानों हेतु पाइलट शुल्क में विहित रियायत को हटाया जाए और निम्नानुसार प्रतिस्थापित किया जाए।

" जलयान फतल में प्रवेश करते हैं लेकिन कारणों और रैडल नहीं करते हैं तथा यात्रियों को उतारते या चढ़ते नहीं हैं। "

अनुसूची 2.1- फतल शुल्क में वर्तमान टिप्पणी 1 (ग) को भी हटा दिया जाए।

(v). दरमान में शामिल करने के लिए एक प्रावधान यह है कि सामान्य कारणों गोदी (जीसीबी) में खड़े जलयानों से प्राथमिकता गोदी किराया प्रभार न वसूला जाए।

(vi). अनुसूची 2.3.8 - दंडात्मक गोदी किराया प्रभार में खंड 1 (क) में शब्द " लॉडिंग " के स्थान पर 'सुझा' रखा जाय।

(vii). दंडात्मक गोदी किराया प्रभार

(क) धारा- 2 जलयान संबंधी प्रभार में अनुसूची 2.3.8 दंडात्मक गोदी किराया प्रभार में टिप्पणी (M) में रूप में निम्नलिखित खंड जोड़ा जाए।

*(M). दंडात्मक गोदी किराया प्रभार की वस्तु के लिए प्रत्येक जलयान का गोदी अधिभोग निम्नलिखित शर्तों के अनुसार होगा :-

- (क) किसी जलयान की ठहरने की अवधि निश्चित करने में फत्तन श्रमिकों की चरुताल और श्रमिक छुट्टी के कारण खोई गई शिफ्टें शामिल न की जायें।
- (ख) जिस शिफ्ट में जलयान गोदी में लाया जाता है उसकी गणना जलयान के गोदी में ठहरने के लिए नहीं होगी क्योंकि सामान्यतया जलयान शिफ्ट के बीच में गोदी में लाए जाते हैं जिसके परिणाम स्वरूप कम चुक प्रयोग होते हैं।
- (ग) उस अवधि, जिसके दौरान फ्लोटिंग क्रेन की व्यवस्था (रात की पारी) संस्था कारणों से नहीं की गई थी या जब फ्लोटिंग क्रेन जलयान के कारणों में व्यस्त थी लेकिन जलयान के समीप नहीं, को शामिल न किया जाय।
- (घ) नये करगो के संबंध तीन परेशनों के औसत कार्य निष्पादन को प्रायोगिक तौर पर मानक के रूप में नियत किया जाएगा जिसकी अगले परिष्करण के लिए छह माह के बाद समीक्षा की जाएगी।
- (ङ) जिन शिफ्टों के दौरान फत्तन श्रमिक / सॉक श्रमिक मामलों को निपटाने की मांग करेंगे उन्हें अलग रखा जाएगा।
- (च) (क) बर्जों के माध्यम से बंकरों और या जल की आपूर्ति के मामले में जलयान को 8 घंटे के लिए दंडात्मक गोदी किराया दिए बिना गोदी में ठहरने की अनुमति दी जाएगी।
- (ख) जल आपूर्ति के मामले में जलयान के पास बर्ज के स्थान से 12 घंटे के लिए दंडात्मक गोदी किराया के बिना जलयान को गोदी में ठहरने की अनुमति दी जाएगी।
- (ग) जलयान जो पानी / बंकर बर्ज के अलावा अन्य स्रोतों से लेते हैं, को दंडात्मक गोदी किराया प्रभार के बिना माल चढ़ाने / उतारने के समय से 8 घंटे तक ठहरने की अनुमति दी जाएगी।
- (घ) मद (iii) अनुसूची 2.3.8 में वस्तु वार चुक शिफ्ट आउटपुट (आयात) के लिए निर्धारित सारणी में क्र0 सं0 25 तथा 26 के नामों में लैग बोक के स्थान पर कोक व रखा जाए।

(viii). रोड स्टीड प्रभार

(क) जलयानों के लिए रोड स्टीड प्रभार कम किये गए हैं, रोड स्टीड प्रभार रोडों पर पुनः लगर डाले हुए टैंकरों और कूड के यानांतरण के लिए प्रतीक्षारत टैंकर के लिए शुरू किए गए हैं। फत्तन द्वारा प्रस्तापित रोड स्टीड प्रभार इस प्रकार है :-

समय	रोड पर लंगर झाले जलयान	रोड पर पुनः लंगर झाले तथा कूड के ट्रांसफिपबेट के लिए प्रतीक्षारत कूड टैकर
	लागू गोदी किराया प्रभार का %	लागू गोदी किराया प्रभार का %
प्रथम 24 घंटा	कुछ नहीं	कुछ नहीं
24 घंटे के बाद 10 दिन तक	10%	5%
11 दिन से 20 दिन तक	20%	7.5%
21 दिन से आगे	75%	75%

- (ख) अपेक्षित कारणों पर रोड स्टीड प्रभार क्रेन गोदी किराया प्रभार के बजाए गैर क्रेन गोदी किराया प्रभार पर लगाया जाये।
- (ग) जलयान के रोड पर पहली बार आने पर उसके के गोदी में आने से 24 घंटे पहले की छूट के साथ रोड पर उतरने के लिए यह प्रभार लगाया जाय लौट अयस्क वाले जलयान के मामले में उसके प्रथम आगमन पर रोड स्टीड प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (घ) रोड स्टीड पर लंगर झाले हुए पत्तन में प्रतीक्षारत जलयान रोड स्टीड प्रभार का भुगतान नहीं करेंगे, जबकि रोड पर लंगर झाले और समुद्र में जाने वाले जलयान (यानांतरण के लिए नामित टैकरों के अलावा) रोड स्टीड प्रभार का भुगतान करेंगे।
- (ङ) लंगरगाठ में पॉल यानांतरण के लिए मदर / डॉटर टैकर से रोड स्टीड प्रभार नहीं वसूला जाएगा।
- (च). गोदी किराया प्रभार
- यदि कोई जलयान अपने ठहराव के दौरान एक गोदी से ज्यादा गोदी का अधिभोग करता है तो गोदी में कुल अधिभोग को प्राप्त करने हेतु गोदी में जलयान के कुल ठहराव को जोड़ा जाएगा। गोदी किराया प्रभार संबंधित गोदियों के लिए लागू प्रभार के अनुसार वसूला जाएगा तथा गोदी किराया प्रभार अपेक्षित अपेक्षित, यदि कोई हो, के लिए कुल ठहराव को 8 घंटों की इकाई में बढ़ाने के बाद निम्नानुसार वसूला जाएगा।
- (क) यदि सभी क्रेन गोदी हों तो क्रेन गोदी किराया प्रभार
- (ख) यदि सभी बिना क्रेन की गोदी हों तो गैर क्रेन गोदी किराया प्रभार
- (ग) क्रेन बिना तथा क्रेन दोनों प्रकार की गोदियों के मामले में क्रेन गोदी किराया प्रभार
- (घ) उसके यानांतरण के लिए समेकित प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु परिमाण संबंधी समय सीमा 3 माह रखी जाए।
- (ङ). अनुसूची 3.1 - बाहरी चर्च पर कहीं भी कूड और पी ओ एल के यानांतरण के लिए समेकित प्रभारों की अनुसूची 3.1 में क्रम सं 8 पर लांचेस शब्द के बाद फेडर शब्द जोड़ा जाये।

- (xii). अनुसूची 3.1 में वर्तमान टिप्पणी सं० (4) को यह बताने के लिए आशोधित किया जाये कि समेकित प्रमारों में पत्तन शुल्क, गोदी किराया, पाइलट प्रमार (एक पारी सहित) और फायर फ्लोट प्रमार के अलावा रु० 2 प्रति कि. ली. लीडर से घाट शुल्क भी शामिल है।
- (xiii). किसी आयात कंटेनर के खाली होने तथा तुरंत या कुछ समय बाद उपयोग में लाए जाने के मामले में जलयान प्रवेश दिन पर डॉक्टर अभिमानित प्रशुल्क को रुपए प्रशुल्क में बदलने हेतु विचार किया जाए।
- (xiv). आटोमोबाइल्स पर घाट शुल्क उसको अग्रगणित रखकर कर जारी रखा जाए। आर आर सामानों की निम्न लिखित सूची घाट शुल्क अनुसूची की मद सं० 32 में पाद टिप्पणी के रूप में सम्मिलित की जाए।

क्र० सं०	आर. आर. सम्मन की सूची	ग्रेड
1.	फ्यूज्ड मेग्नेशिया / फ्यूज्ड मेग्नेटाइट / डैड बॉट मेग्नेसाइट / डी बी एम क्लिंकर / एफ एम	92 से 97.97.5
2.	चीनी डैड बॉट मेग्नेसाइट	9480
3.	चीनी फ्यूज्ड मेग्नेसाइट	
4.	चीनी फ्यूज्ड मेग्नेसाइट	97100
5.	मेग्नेशिया ग्रेग, मेग्नीशियम क्लिंकर एवं समुद्री पानी का मैग्नीसाइट	
6.	रेफरामूल	60,70,90
7.	ए एल / एम जी अलॉइड पाथर	
8.	बादामी फ्यूज्ड अल्यूमिनीयम या बी एफ ए	
9.	I, II, और III ग्रेड के कैल्सीन्डल बाक्साइट / रॉटरी किल / राउंड किल कैल्सीन्ड / शाफर किल बाक्साइट / शाफर किल कैल्सीन्ड बॉक्साइट / सी फ्रास्टर बॉक्साइट / स्टर बॉक्साइट / राउंड किल सुपर ग्रेड	
10.	राउंड किल मिड आयरन - 2 ग्रेड	
11.	मेग्नीशिय क्लिंकर / मेग्नेस्टीक प्रिक / मेग्नीशिया प्रिक ग्रेन / मेग्नेसाइट प्रिक ग्रेन	

- (xv). दरमान की अनुसूची 8.13 की मद सं० 35 को हटा दिया जाय क्योंकि यह अनावश्यक है।

ii. कंपोनेंट - स्टीमड्रिंग / जलयान मरम्मत लाइसेंस शुल्क में अत्यधिक वृद्धि की समीक्षा

- (i) वी. पी. टी. ने स्पष्ट किया है कि स्टीपेडरिंग और जलयान ब्रीकिंग लाइसेंस शुल्क में अत्यधिक वृद्धि की समीक्षा टेम्प द्वारा निश्चित की जा सकती है
- (ii) वी एस ए ए और वी एस आर डब्ल्यू एस ने लाइसेंस के नवीनीकरण / जारी करने हेतु लाइसेंस शुल्क में हुई वृद्धि को संशोधन पूर्ण दर, जो अन्य प्रयुक्त मदों के लिए लागू थी, के 10% से 15% तक की कमी करने और बैंक गारंटी के रूप में सुरक्षा जमा राशि को कम करके ₹ 25,000 करने का अनुरोध किया है।

iii. घटक - पॉल जलयानों के मामले में अतिरिक्त टग किराया प्रमारों की वसूली के लिए वी. पी. टी. से प्राप्त प्रस्ताव
टैकरों के मामले में प्रति सेकेंड तथा उत्तर वर्ती शिफ्टिंग के लिए प्रस्तावित कम्पोजिट अनुकर्षण दर निम्नानुसार है :-

विवरण	विदेश जाने वाले जलयान (अमेरिकन टनल में)	तटीय जलयान (रुपए में)
65000 डी डब्ल्यू टी तक	शून्य	शून्य
65000 डी डब्ल्यू टी से 1,15000 डी डब्ल्यू टी से अधिक	1250	41,000
1,15000 डी डब्ल्यू टी से अधिक	2500	82000

13.2. वी. पी. टी. ने उल्लेख किया है कि पत्तन प्रयोक्ताओं के निम्नलिखित सुझाव उसे स्वीकार्य नहीं है।

- (i) छोटे पार्सलों के लिए घाट शुल्क तथा बायलट कार्य शुल्क में रियायत।
- (ii) एस बी टी के साथ टैकरों के मामले में घटे हुए सकल टनमात्र से केवल पत्तन शुल्क बढ़ेंगे न कि सभी पत्तन प्रमार।
- (iii) दंडात्मक गोदी किराया प्रमारों में छूट देने / माफ करने या अधिकृत्यजन करने के लिए पत्तन अधिकारियों / समिति को विकेकाधिकार देने संबंधी अनुरोध स्वीकार्य नहीं है।
- (iv) गोदी किराया प्रमारों के लिए दो अलग-अलग बिल, जिनमें एक 60% के लिए तथा दूसरा 40% के लिए, बनाने का प्रयोक्ताओं का दावा भी स्वीकार्य नहीं है।
- (v) शिफ्टिंग प्रमारों में कटौती स्वीकार्य नहीं है।
- (vi) ठीक उसी प्रकार आटोमोबाइल तथा कुछ थोड़े से अन्य कारगों मदों पर घाटशुल्क में कटौती का अनुरोध स्वीकार्य नहीं है। अन एनमरेटिड श्रेणी अन्तर्गत आने वाले आटोमोबाइलों के लिए घाट शुल्क जारी रखा जा सकता है।

14. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) इस प्राधिकरण ने 18 मई 2001 को वी. पी. टी. के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए एक आदेश पारित किया था। वी पी यू ए तथा अन्य प्रयोक्ता संगठनों ने दरमान में कुछ संशोधन / आशोधन हेतु सुझाव देते

दुए जुलाई, 2001 में एक संयुक्त अन्यापेदन प्रस्तुत किया है। प्रयोक्ताओं के विभिन्न सुझावों पर वी. पी. टी. ने संबंधित पत्तन संगठनों से चर्चा की तथा सहमति और असहमति सूची इस प्राधिकरण को अनुमोदनार्थ प्रस्तुत की हैं।

वी. पी. टी. का यह प्रस्ताव उसके वर्तमान दरमान में संशोधनों / आशोधनों के लिए है।

- (iii). वर्तमान दरमान में रोड स्टीड प्रभार लंगरगाह में ठहराव की संख्या के लिए लागू गोदी किराए का 25% से 50% तक निर्धारित है। वी. एस. ए. ए. तथा अन्य प्रयोक्ताओं ने उल्लेख किया है कि वर्तमान रोड स्टीड प्रभार मूरिंग पर लागू गोदी किराया प्रभारों की तुलना में बहुत अधिक है। प्रयोक्ताओं के सुझावों के क्रम में वी. पी. टी. ने वर्तमान रोड स्टीड प्रभारों में लंगरगाह में 20 दिन तक ठहरने वाले जलयानों के लिए लागू नॉन क्रेन गोदी किराए के 10% से 20% तक तथा 20 दिन से आगे ठहरने के मामले में 75% की कमी करने का प्रस्ताव दिया है। प्रस्तावित प्रभार मूरिंग पर लागू दर से कम हैं। अधिकांश प्रमुख पत्तनों में लंगरगाह शुल्क की वसूली की जा रही है। परन्तु गोदी किराये से असंबद्ध अलग प्रभार भी निर्धारित है। इस प्राधिकरण ने गोदी किराए से असंबद्ध में वी. पी. टी. को पहले ही सलाह दी है। यद्यपि वी. पी. टी. को इस संबंध में एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी गई है फिर भी उसे ऐसा कोई प्रस्ताव अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। इसलिए वी. पी. टी. को अपन प्रस्ताव शीघ्र प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है। इस स्थिति के होते हुए भी यह प्राधिकरण रोडस्टीड प्रभारों में कटौती अनुमोदित करता है क्योंकि इस पर पत्तन तथा संबंधित प्रयोक्ताओं के में परस्पर सहमति हो गई है।

अवशिष्ट कारणों पर रोड स्टीड प्रभार वर्तमान दरमान में क्रेन गोदी किराया प्रभारों के स्थान पर नॉन क्रेन गोदी किराया प्रभारों कि रोड स्टीड प्रभारों में बना क्रेन तत्व की रोड स्टीड प्रभारों की वसूली के कोई प्रासंगिकता नहीं है और इसलिए इस आशोधन को स्वीकार किया जाता है।

रोड स्टीड प्रभार लागू गोदी किराया प्रभारों के 5% से 7.5% तक रोड पर पुन. लंगर डाले तथा कच्चे तेल के यानांतरण हेतु प्रतीक्षास्त टैकरों हेतु प्रस्तावित है। वी. पी. टी. ने लंगरगाह में लौठ अयस्क जलयानों के प्रथम प्रवेश तथा पॉल यानांतरण हेतु नामित मदर / डॉटर टैकरों के लिए रोड स्टीड प्रभारों की वसूली नहीं करने का प्रस्ताव दिया है इसके अतिरिक्त उसने रोड स्टीड में लंगर डाले तथा पत्तन में बर्thing के लिए प्रतीक्षारत जलयान पर रोड स्टीड प्रभार की वसूली नहीं करने का प्रस्ताव भी दिया है तथापि यानांतरण के लिए नामित टैकरों के सिवाय रोड पर लंगर डाले समुद्र की ओर जाने वाले जलयानों से रोड स्टीड प्रभारों की वसूली की जाएगी। चूंकि उपर्युक्त सभी आशोधन संबंधित प्रयोक्ताओं की सहमति से प्रति पादित किए गए हैं इसलिए यह प्राधिकरण वी. पी. टी. के इस प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

- (iii). पॉल की परिभाषा आशोधित करने, कुछ मुद्रण संबंधी त्रुटियों को सुधारने, कारणों तथा यात्री हैंडल न करने, घाटशुल्क अनुसूची में पाद टिप्पणी के रूप में आर. आर. सामग्री की सूची शामिल करने, वस्तुवार ब्रुक शिफ्ट आउट पुट (आयात) में कोक कोल का नाम बदलकर लैमकोक करने, बल्क यानांतरण हेतु समेकित प्रभारों की वसूली के लिए दरमान में निर्धारित परिमाण के लिए तीन माह की समय सीमा निर्धारित करने इत्यादि पर वी. पी. टी. सहमत हो गया है। ये आशोधन प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त अनुरोध के क्रम में हैं और इस लिए यह प्राधिकरण उन्हें अनुमोदित करता है।

- (iv). प्रयोक्ताओं ने उल्लेख किया है कि प्रथमिक गोदी किराया प्रभारों की वसूली संशोधन पूर्व दरमान में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार थर्मल कोयला तथा कोकिंग कोयला जलयानों से नहीं की थी तथापि वर्तमान दरमान इस छूट को अनुबंधित नहीं करता है। इस संबंध में वी. पी. टी. ने सामान्य कारणों गोदी पर बर्thing करने वाले जलयानों पर प्रथमिक गोदी किराया पर बर्thing करने वाले जलयानों पर प्रथमिक गोदी किराया प्रभारों की वसूली न करने का प्रस्ताव दिया है। यह उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए सामान्य संशोधन आदेश में इसका विशेष उल्लेख किया गया था कि दूसरे प्रमुख पत्तन पर लिए गए निर्णयों को अनुमोदित या निस्सुमोदित नहीं करता है। और वी. पी. टी. को सलाह दी गई थी कि जब तक सभी प्रमुख पत्तनों पर आम अभिग्रहण हेतु अंतिम राय नहीं बनती है तब तक वह पहले की तरह ही प्रभार वसूली जारी रखे। इस स्थिति में थर्मल कोयला तथा कोकिंग जलयानों के मामले में प्रथमिक गोदी किराया प्रभारों की वसूली न करने की सलाह वी. पी. टी. को दी जाती है।

(vi). प्रयोक्ताओं ने कहा है कि जी आर टी के आधार पर निर्धारित शिफ्टिंग प्रभार बहुत अधिक और महंगे हैं तथा इन्हें उचित स्तर तक कम किया जाए। उन्होंने कच्चे पेट्रोलियम कोक तथा कैल्सीन्ड पेट्रोलियम कोक के लिए घाट शुल्क दर में कमी करने का भी अनुरोध किया है। वी. पी. टी. शिफ्टिंग प्रभारों तथा घाट शुल्क प्रभारों में कोई कटौती करने के लिए सहमत नहीं हैं। यहाँ यह उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि वर्तमान प्रशुल्क कॉस्ट प्लस फार्मुला अपनाकर लागत विवरण से प्राप्त वित्तीय पहले से ही निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा की वारंटी हेतु रिकार्ड सम्मुख किसी स्पष्ट त्रुटि का उल्लेख नहीं किया है। इस स्थिति में कुछ कारणों मद हेतु शिफ्टिंग प्रभार तथा घाटशुल्क दर में कटौती करना इस परिस्थिति में आवश्यक नहीं पाया गया।

(vi). प्रयोक्ताओं ने कहा है कि लंगरगाह से / तक सभी शिफ्टिंग के लिए पायलट शुल्क न लगाकर सामान्य शिफ्टिंग प्रभार लगाना चाहिए। इस संबंध में वी. पी. टी. ने उन टैंकरों / डॉटर जलयानों, जो प्रचालन कार्य पूरा होने के बाद लंगरगाह में शिफ्ट किए जाते हैं को पायलट शुल्क की दूसरी वसूली से छूट देने का प्रस्ताव रखा है। प्रस्तावित प्रापधान टैंकरों को कम निष्पादन / मरम्मत हेतु रोड पर शिफ्ट करने के मामले में लागू नहीं है। इसके अतिरिक्त यदि किसी कार्यशील जलयान को आउटस्टिंग प्रथमिक जलयान को जगह देने के लिए गोदी से लंगरगाह में शिफ्ट किया जाता है और तत्पश्चात् पत्तन में वापस लाया जाता है तो इसे केवल शिफ्टिंग माना जाए।

'शिफ्टिंग' शब्द से आशय जलयान के उसी ठाँवर में या आन्तरिक ठाँवर से बाहरी ठाँवर या इसके विपरीत संचलन से है। यह उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि गोदी तथा लंगरगाह के बीच सभी संचलनों से पायलट शुल्क की वसूली की जाएगी। शिफ्टिंग की स्वीकृत परिभाषा के अनुसार जलयानों का प्रस्तावित संचलन शिफ्टिंग के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है। इस पर निःसंदेह पायलट शुल्क की वसूली की जानी है। वी. पी. टी. ने प्रयोक्ताओं के अनुरोध को अंशिक रूप से मान लिया है और इन विशिष्ट संचलनों को शिफ्टिंग मानने का प्रस्ताव रखा है। चूँकि यह प्रस्ताव पत्तन द्वारा अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर तैयार किया जाता है इसलिए यह प्राधिकरण वी. पी. टी. के इस प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

(vii). वी. एस. ए. ए. ने उल्लेख किया है कि यदि कोई जलयान एक से अधिक गोदी पर कारणों हैंडल करता है तो वी. पी. टी. ने गोदी किराया प्रभार की वसूली के लिए गोदियों में सभी ठहराव को जोड़ने के स्थान पर प्रति 8 घंटे के ब्लॉक के लिए गोदीवार गोदी किराया प्रभारों की वसूली की। संयुक्त सुनवाई में पहले तो वी. पी. टी. इस प्रस्ताव को लागू गोदी किराया दरों से उच्चदरों की वसूली के अध्यक्षीन स्वीकार करने के लिए सहमत हो गया था।

तत्पश्चात् वी. पी. टी. ने संबंधित गोदियों के लिए गोदी किराया प्रभारों की वसूली के इस प्रस्ताव को आशोधित कर दिया तथा सभी गोदियों में कुल ठहराव को 8 घंटे की इकाई में बदलने के बाद शेष अवधि के लिए गोदी किराया प्रभार जलयान के पत्तन में ठहरने की अवधि में क्रेन गोदी/नॉन क्रेन गोदी या दोनों प्रकार की गोदियों में ठहराव के आधार पर वसूला जाएगा। इस संदर्भ में यह कहना सुसंगत हो सकता है कि ऐसे मामलों में यह प्राधिकरण आठ घंटे के ब्लॉक की शुरुआत पर प्राप्त स्थिति को अग्रणी करने संबंधी सिद्धांत को अपनाता है। फिर भी चूँकि प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित प्रतिपादन पर अपनी सहमति दी है इसलिए प्रस्तावित आशोधन को अनुमोदित किया जाता है।

(viii). दंडात्मक गोदी किराया प्रभार वसूलने के संबंध में प्रयोक्ता यह अनुभव करते हैं कि सभी मामलों में चुक आउट पुट मानकों को सख्त तरीके से प्रयोग करना अभ्यावहारिक होगा। मानक प्राप्त न करने के कारणों का विश्लेषण करने और वास्तविक मामलों में दंडात्मक गोदी किराया प्रभारों की वसूली में छूट / माफ करने हेतु एक समिति / उपसमिति होनी चाहिए। वी. पी. टी. इस बात पर दृढ़ है कि निर्धारित मानकों में छूट देने के लिए कोई विवेकाधिकार नहीं होगा। सी. एस. एल. ए. ने उल्लेख किया है कि यदि पत्तन अपने विवेकाधिकार का प्रयोग करने में संकोच करता है तो दंडात्मक गोदी किराया की वसूली में छूट के कारणों को दरमान में सम्मिलित किया जाना चाहिए।

इस संबंध में वी. पी. टी. ने गोदी अधिभोग के लिए आउट पुट मानकों को प्राप्त करने में अधिक स्पष्टता लाने हेतु दंडात्मक गोदी किराया की वसूली के लिए कुछ सोपथिकताओं को सम्मिलित करने का प्रस्ताव रखा है। आउटपुट मानकों के प्राप्त करने के लिए उसने पत्तन हड़ताल रात्री शिफ्ट में फ्लोटिंग क्रेन की आपूर्ति इत्यादि न होने के कारण खोई हुई शिफ्टों को अलग करने का प्रस्ताव रखा है। उसने बाजों के माध्यम से बंकरों और या जल की आपूर्ति के मामले में उस अवधि को भी निर्धारित किया है जिसमें दंडात्मक गोदी

किया नहीं वसूला जाएगा। प्रस्तावित प्राध्यान तकसंगत प्रतीत होते हैं क्योंकि ये पारंपरिक व्यवस्था को प्राधिकार स्पष्टता प्रदान करेंगे तथा प्रयोक्ताओं को लाभ पहुंचाएंगे और इसलिए स्वीकार किए जाते हैं।

- (ix). प्रयोक्ताओं को अपने निजी उपस्कर लगाने के लिए निशुल्क सुविधा उपलब्ध कराने हेतु पत्तन ने बाहरी व्यक्तियों से उपस्कर किराए पर लेने को बंद करने का निश्चय किया है। इस संबंध में पत्तन ने वर्तमान दरमान में वेगनों के किराया प्रभार को समाप्त करने का अनुरोध किया है क्योंकि यह अन्यायपूर्ण है। प्रस्तावित विलोपन तर्क संगत प्रतीत होता है और इसलिए इस प्राधिकरण ने इसे स्वीकार किया है।
- (x). वी. पी. टी. ने यह स्पष्ट करने के लिए, कि समेकित प्रभारों में पत्तन शुल्क, गोदी किराए, पायलट शुल्क (एक पारी सम्मिलित करते हुए) तथा फायर फ्लोट प्रभारों के अलावा रु 2 प्रति कि. ली. की दर से घाट शुल्क भी सम्मिलित होगा, अनुसूची 3.1 में वर्तमान टिप्पणी सं- 4 को आशोधित करने का प्रस्ताव रखा है। चूंकि यह आशोधन प्रयोक्ताओं की परस्पर सहमति से उनके लाभ के लिए किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण दरमान में प्रस्तावित आशोधन को सम्मिलित करता है।
- (xi). वी. पी. टी. ने छोटे पार्सलों जिनके लिए प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किया गया था, घाट शुल्क दर तथा पायलट फीस में कोई रियायत नहीं दी है। यह उल्लेख करना सुसंगत है कि छोटे पार्सलों पर रियायत संबंधी मुद्दा पिछले सामान्य संशोधन आदेश में उठया गया है और इसलिए अब इसकी समीक्षा हेतु कोई कारण प्रतीत नहीं होता है।
- (xii). इस प्रकार आटोमोबाइल के लिए अलग घाट शुल्क दर के संबंध में प्रयोक्ताओं की मांग वी. पी. टी. ने स्वीकार नहीं की है क्योंकि प्रतिवर्ष मुश्किल से 10 आटोमोबाइल हैंडल किए जाते हैं। इस स्थिति में जैसा कि वी. पी. टी. ने बताया है कि आटोमोबाइल पर घाट शुल्क दर की वसूली अप्रगणित श्रेणी के रूप में जारी रहेगी।
- (xiii). प्रयोक्ताओं ने अनुरोध किया है कि अलग हुए बैलास्ट टैंक के मामले में कम किया गया सकल टनमात्र का प्रयोग पत्तन शुल्क पर प्रतिबंधित करने के स्थान पर सभी पत्तन प्रभारों के लिए किया जा सकता है। इस प्राधिकरण ने सभी प्रमुख पत्तनों के लिए आम अभिगृहण हेतु यह निर्धारित करते हुए, कि अलग किए गए बैलास्ट टैंक के मामले में घटे हुए सकल टनमात्र पर केवल पत्तन शुल्क वसूली के लिए विचार किया जाएगा, एक आदेश जारी किया है। वी. पी. टी. का दावा इस प्राधिकरण की बतायी गई स्थिति के अनुसार है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।
- (xiv). प्रयोक्ताओं ने अनुरोध किया है कि कंपोजिट गोदी किराया प्रभारों को कारण संबंधित प्रभार तथा जलयान संबंधित प्रभार में बाटा जाए। इस मुद्दे को इस प्राधिकरण ने एम. ए. एन. एस. ए. द्वारा दिए गए अभ्यावेदन से संबंधित मामले में पहले ही निपटा दिया है। उस मामले में यह बात उठयी गई थी कि गोदी किराया प्रभारों को विभाजित करने का कोई औचित्य नहीं होगा तथा समस्त गोदी किराया प्रभार जलयान द्वारा पत्तन को देय होने चाहिए। एम. ए. एन. एस. ए. मामले में लिए गए निर्णय की समीक्षा के संबंध में वी. पी. टी. पर कोई असाधारण स्थिति प्रकट नहीं हुई।
- (xv). वी एस आर डब्ल्यू एस तथा वी एस ए ने उल्लेख किया है कि संशोधित दरमान में स्टीयरिंग तथा जहाज मरम्मत हेतु लाइसेंस फीस में वृद्धि कई प्रकार से हुई है तथा अत्यधिक वृद्धि के लिए रु 4500/- से रु 2 लाख तथा तीन लाख होना उचित नहीं है। वी एस आर डब्ल्यू एस ने यह भी उल्लेख किया है कि इन दरों को अनुमोदित करने से पहले उनसे परामर्श नहीं किया गया। यह देखा गया है कि वर्ष 2001 में वी. पी. टी. के सामान्य संशोधन प्रस्ताव की कार्यवाही करते समय पत्तन ने लाइसेंस फीस से संबंधित एक अतिरिक्त प्रविष्टि अपने संशोधित प्रस्ताव में जोड़ दी थी जिसकी कजह से संबंधित प्रयोक्ताओं से परामर्श करने में इस प्राधिकरण का ध्यान चूक गया। फिर भी अब इसे समीक्षा मामला अपनाकर सुधारा गया है जिसे निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसरण में लिया गया है।

जैसा कि ऊपर बताया गया है कि लाइसेंस फीस में अत्यधिक वृद्धि से इस प्राधिकरण का ध्यान चूक गया। वी. पी. टी. का यह तर्क, कि अत्यधिक वृद्धि कुछ व्यक्तियों के प्रवेश से बचने के लिए प्रस्तावित की गई थी, उचित प्रतीत

नहीं होता है। वास्तव में पत्तन इस अपस्थिति का मुकाबला उचित लाइसेंसिंग शर्तों को निर्धारित करके कर सकता है। केवल उच्च फीस अनैतिक तत्वों के प्रवेश को नहीं रोक सकती है। इसके अतिरिक्त इस बात को भी माना जाए कि लाइसेंस फीस राजस्व का साधन नहीं है। वी. पी. टी. ने भी इस स्थिति को स्वीकार किया है। इस स्थिति में पहले अनुमोदित लाइसेंस फीस को कम करने तथा उसकी समीक्षा करने का मजबूत मामला है। प्रयोक्ताओं ने सुझाव दिया है कि लाइसेंस फीस में वृद्धि पूर्व दरों के 10% से 15% तक प्रतिबंधित की जाए। यह उल्लेख करना सुसंगत है कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित वी. पी. टी. के सामान्य संशोधन पर आधारित अन्य सेवाओं के लिए की गई थी। चूंकि लाइसेंस फीस प्राप्त आप भी इस श्रेणी के अन्तर्गत आएगी इसलिए पहले स्वीकृत स्थान को रद्द किया जाता है और नया लाइसेंस जारी करने या लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए लाइसेंस फीस में 15% की वृद्धि संशोधन पूर्व दर के ऊपर अनुमत है।

जैसा कि हमारे अंतर्द्वारा आदेश में उल्लेख किया गया है कि संशोधित लाइसेंस फीस इस प्राधिकरण के 6 जून, 2001 को अधिसूचित आदेश के कार्यान्वयन की तिथि से लागू होगी। वी. पी. टी. को मध्यवर्ती अवधि के दौरान वसूल की गई अतिरिक्त लाइसेंस फीस लौटाने की सलाह दी गई है।

शिप ब्रेकिंग हेतु संशोधित लाइसेंस फीस के केवल 30% भुगतान को अपेक्षित करने संबंधी सम्मानीय आंध्रप्रदेश उच्चन्यायालय द्वारा पारित अन्तरिम आदेश के बारे में वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. ने सूचित किया है। यदि वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. को उचित राहत प्रदान की जाती है तो उसने मामले को अदालत के बाहर ही निपटाने की इच्छा व्यक्त की है। उच्च न्यायालय के अन्तरिम आदेश को ध्यान में रखकर शिप ब्रेकिंग के लिए लाइसेंस फीस में पूर्व प्रभावी अधोगामी संशोधन करने का निर्णय लिया गया है जो उच्च न्यायालय के अंतिम आदेश के अधीन प्रभावी होगी। इस संबंध में वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. उच्च न्यायालय के समक्ष उचित कार्यवाई कर सकता है।

- (xvi) संशोधन पूर्व दरमान ने तीसरे टग के लिए अतिरिक्त किराया प्रभार हेतु प्रशुल्क निर्धारित किया जो अंतिम सामान्य संशोधन प्रस्ताव के समय शिफ्टिंग प्रभारों में शामिल किया गया था और इसलिए तीसरे टग के किराए हेतु प्रशुल्क प्रतिष्ठि को दरमान से हटाया गया था। पॉल जलयानों के मामले में प्रशुल्क में पहले कोई वृद्धि अनुमत नहीं थी तथा इसलिए पॉल जलयानों के लिए शिफ्टिंग प्रभार तत्कालीन स्तर पर जारी रखे गए। वी. एस. ए. ए. से प्राप्त सूचना के आधार पर पत्तन पॉल जलयानों के लिए अतिरिक्त टग किराया प्रभार लगा रहा है, वी. पी. टी. को इस प्रभार, जो दरमान के अनुसार नहीं था, कि वसूली रोकने की सलाह दी गई थी।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि उसे ज्ञानि होती है क्योंकि पॉल जलयानों के तीसरे टग के किराए के लिए कोई प्रशुल्क विद्यमान नहीं है। वास्तव में जलयान शिफ्ट करने हेतु अपेक्षित टगों की संख्या पत्तन द्वारा उपलब्ध करवानी चाहिए तथा उन्हें कंपोजिट शिफ्टिंग प्रभारों में सम्मिलित करना चाहिए। इस स्थिति के होते हुए भी चूंकि वी. पी. टी. ने प्रति सेकेंड तथा तत्पश्चात टैकरों के शिफ्टिंग के लिए कंपोजिट अनुकर्षण दर का प्रस्ताव रखा है और वह अधिकतर एस. सी. आई. तथा वी. एस. ए. ए. के साथ सहमति पर आधारित है इसलिए यह प्राधिकरण वी. पी. टी. के इस प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

15. परिणाम स्वरूप तथा उपर्युक्त कारणोपरा और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित को अनुमोदित करता है -

- (i). वी. पी. टी. द्वारा उपर्युक्त पैरा 13.1(i) में प्रस्तावित दरमान के संशोधन तथा आशोधन अनुमोदित किए जाते हैं।
- (ii). (क) लाइसेंस जारी करने के लिए धारा 9 में निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क प्रभारों को निम्नानुसार हटाया जाए तथा प्रतिस्थापित किया जाए :-

(दर रुपए में)

क्र० सं०	विवरण	प्रति लाइसेंस वर		
		अवधि	नया	नवीनीकरण
1.	स्टीवडोरिंग	2 वर्ष	5175	1575
2.	जहाज मरम्मत	1 वर्ष	2415	2415
3.	चिपिंग तथा पेंटिंग	1 वर्ष	1265	1265
4.	जहाज चेंडलिंग	1 वर्ष	517.50	517.50
5.	अन्य ट्रेडर लाइसेंस	1 वर्ष	345	345

(ख). ऊपर उल्लिखित लाइसेंस फीस इस प्राधिकरण के 4 जून, 2001 को राजपत्र सं० 143 में अधिसूचित आदेश सं० - टैम्प/103/2000-वी. पी. टी. के कार्यान्वयन की तिथि से लागू होगी।

(ग). वी. पी. टी. द्वारा वसुली गई अतिरिक्त लाइसेंस फीस लौटा देनी चाहिए।

(घ). जहाज मरम्मत के लिए लाइसेंस फीस में आशोधन सम्मानीय आंध्रप्रदेश उच्च न्यायालय के समस्त वी. एस. आर. डब्ल्यू. एस. द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका के अन्तिम परिणाम के अन्वय में है।

(ङ). (क). पॉल जलयानों के मामले में कंपोजिट अनुकर्षण प्रमाण सैंकेंड तथा तत्पश्चात शिफ्टिंग के लिए, जैसा कि वी. पी. टी. द्वारा पैरा 13.1 (iii) में प्रस्तावित है, अनुमोदित किए जाते हैं।

16. इस प्राधिकरण द्वारा उपर्युक्त अनुच्छेद 15 (i) तथा 15 (ii) के अनुसार अनुमोदित जलयान संबंधी प्रमारों के संबंध प्रमारों के संबंध में संशोधन भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने के 30 दिन बाद प्रभावी होंगे। कारणों संबंधी प्रमारों के संबंध में संशोधन भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने के 15 दिन के बाद प्रभावी होंगे।

ए. एल. बोंगिरवार, अध्यक्ष
[सं. विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]