



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 59]

No. 59]

नई दिल्ली, शनिवार, अप्रैल 19, 2003/चैत्र 29, 1925

NEW DELHI, SATURDAY, APRIL 19, 2003/CHAITRA 29, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 अप्रैल, 2003

सं. टीएएमपी/87/2002 टीपीटी.—आगमन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मेनलाइन कंटेनर जलयानों से पैकेज समुद्री प्रभारों की वसूली के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मासली सं. टीएएमपी/87/2002-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2003 के 17वें दिन पारित)

यह मामला मेनलाइन कंटेनर जलयानों से पैकेज समुद्री प्रभारों की वसूली के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2 यह प्राधिकरण टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित संबंधित शर्तों के साथ मेनलाइन कंटेनर जलयानों के प्रति आगमन पर 15000 अमेरिकी डॉलर के पैकेज समुद्री प्रभार वसूल करने का अनुमोदन करते हुए 30 अप्रैल, 2001 को एक आदेश पारित कर चुका है। यह योजना छह माह की अवधि के लिए अनुमोदित की गई थी और इस अवधि के भीतर यह लाभ प्राप्त करने वाले मेनलाइन जलयानों से यह सुविधा प्राप्त करने की तारीख से एक वर्ष की अवधि की योजना के अनुसार पैकेज दर वसूल की जानी थी।

1.3 टीपीटी के प्रस्ताव में यथा परिकल्पित और उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बैंक गारंटी देने संबंधी शर्तें निम्नलिखित हैं :-

- (i) 50 आगमन पूरे करने पर प्राप्त की जाने वाली रियायत राशि के लिए जलयान प्रचालक को प्रचालनों के शुरु करने से पहले अनुसूचित बैंक की बिना शर्त की अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी जमा करनी होगी। यदि जलयान आगमन रोक देता है तो आगमन रोके जाने तक किए गए आगमनों के लिए प्रचालक द्वारा प्राप्त की जाने वाली रियायत का प्रचालक मौंग के प्राप्त होने के 30 दिनों के भीतर पत्तन न्यास को भुगतान करेगा, ऐसा नहीं करने पर बैंक गारंटी का नकदीकरण कर लिया जाएगा और मौंग को बैंक गारंटी से प्राप्त होने वाली राशि के साथ समायोजित किया जाएगा और केवल बकाया राशि, यदि कोई हो, प्रचालक को वापस की जाएगी।

- (ii) यदि जलयान लगातार 15 दिनों तक नहीं आता है तो इसे रोकने/प्रचालन को बन्द करने पर विचार किया जाएगा।
- (iii) 365 दिन जलयान प्रचालन कर 50 आगमन नहीं करने पर, प्रचालक नहीं किए गए आगमनों के लिए समुद्री प्रभारों का पैकेज 365 दिनों की समाप्ति के पश्चात 30 दिन के भीतर अदा करेगा, ऐसा नहीं करने पर बैंक गारंटी का नकदीकरण किया जाएगा और नहीं किए गए आगमनों के पैकेज समुद्री प्रभारों के साथ समायोजित किया जाएगा।

2. टीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर विचार करते समय, पैकेज समुद्री प्रभारों की योजना को जारी रखने के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा पूछे गए प्रश्न के संबंध में पत्तन ने स्पष्ट किया कि इस योजना को ग्रहण करने वाले कोई नहीं थे ; विनिर्दिष्ट वैधता अवधि में इस योजना द्वारा परिकल्पित लाभ को प्राप्त करने वाला कोई नहीं था। इस परिप्रेक्ष्य में, इस प्राधिकरण ने टीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के संबंध में 20 सितंबर, 2002 को पारित आदेश में इस उपबंध को अनावश्यक मानकर हटा दिया था।

3.1 टीपीटी ने अब कंटेनर मेनलाइन जलयानों से 15000 अमेरिकी डॉलर के पैकेज समुद्री प्रभार वसूल करने के लिए अपनी पूर्व योजना को दुबारा शुरू करने का प्रस्ताव किया है ; बैंक गारंटी प्रस्तुत करने संबंधी शर्त में संशोधन करते हुए मूल प्रस्ताव के नियम एवं शर्तों को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

3.2 टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) पूर्ववर्ती योजना आदेश की अधिसूचना की तारीख से छह माह की समाप्ति पर 6 मार्च, 2002 से समाप्त की गई थी, क्योंकि पत्तन ने रियायती पैकेज समुद्री प्रभार उपलब्ध कराने के लिए कोई पंजीकरण प्राप्त नहीं किया था।
- (ii) विभिन्न संबंधित प्रयोक्ताओं से प्राप्त सुझाव के मद्देनजर, बैंक गारंटी प्रस्तुत करने के स्थान पर दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार निकर्षण के लिए विशेष दर सहित पूरे समुद्री प्रभार वसूल करने ; और, उपर्युक्त पैरा 1.2 (i) में उल्लिखित पूर्व शर्त के स्थान पर लाइन के 50 आगमन प्रति वर्ष पार करने की स्थिति में पैकेज समुद्री प्रभारों के अनुसार दरों का पुनः निर्धारित कर लाइनों को बकाया राशि वापस करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (iii) टीपीटी ने अधिक जीआरटी के मेनलाइन जलयानों को आकर्षित करने के लिए इस योजना को पुनः शुरू करने का प्रस्ताव किया है। यह योजना निम्नवत कार्य करेगी :-
  - (क) मेन लाइन कंटेनर जलयानों की एक समुद्रयात्रा के दौरान पूर्व में सिंगापुर और दूसरे पश्चिम में सालालाह तक कम से कम किसी एक पत्तन पर जाने के लिए स्थापित समुद्र मार्ग में प्रचालन करना होगा।
  - (ख) यदि उक्त प्रचालक/लाइन एक वर्ष में 50 जलयान आगमन पार करता है तो जलयान प्रभारों को बर्ध में एक विराम (8 घंटों के लिए) के लिए 15000 अमेरिकी डॉलर प्रति आगमन के पैकेज समुद्री प्रभार पर पुनः निर्धारित किए जाएंगे और वसूल की गई बकाया राशि उक्त 50 जलयान आगमन पूरे करने पर प्रचालक/लाइन को वापस कर दिए जाएंगे।
  - (ग) यदि जलयान 8 घंटे की एक पारी से अधिक समय तक टर्मिनल में रहता है तो दरमान के अनुसार अतिरिक्त बर्ध किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
  - (घ) 15000 अमेरिकी डॉलर की राशि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों में संशोधन के आधार पर उपयुक्त ढंग से बकाई गई है।

3.3 यह प्रस्ताव टीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा उनकी 17 अगस्त, 2002 को हुई बैठक में अनुमोदित किया गया था। टीपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि वर्तमान प्रस्ताव पर तृतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए) के साथ चर्चा की गई थी और उन्हें इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं थी।

4.1 प्राधिकरण द्वारा निर्धारित विचार-विमर्श प्रक्रिया के अनुसार, टीपीटी का यह प्रस्ताव संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्था को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियाँ टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। इसके प्रत्युत्तर में, टीपीटी ने भी अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

4.2 इस मामले की संयुक्त सुनवाई 5 फरवरी, 2003 को टीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

5.1 संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, टीपीटी ने तत्पश्चात् अपना संशोधित प्रस्ताव भेजा था। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें और शर्तें निम्नलिखित हैं :-

- (i) पैकेज समुद्री प्रभार, मैनलाइन कंटेनर जलयानों की नीचे दी गई दो श्रेणियों के लिए प्रस्तावित किए गए हैं :-

#### 16000 जीआरटी से अधिक और 21000 जीआरटी तक के जलयान

- (क) उसपर निकर्षण लेवी सहित पत्तन देय और पाइलट शुल्क (उसपर बर्थ किराया और निकर्षण लेवी को छोड़कर) के लिए 10,250 अमेरिकी डॉलर अथवा वास्तविक प्रभार, जो भी कम हो।  
 (ख) यह पैकेज पश्चिम में सालालाह अथवा पूर्व में सिंगापुर से दूर नए अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों की उन सेवाओं पर भी लागू होगा जोकि इस समय तूतीकोरिन पत्तन पर उपलब्ध नहीं है।

#### 21000 जीआरटी से अधिक के जलयान

- (क) उसपर निकर्षण लेवी सहित पत्तन देय और पाइलट शुल्क (परंतु उसपर बर्थ किराया और निकर्षण लेवी को छोड़कर) की तुलना में 13,750 अमेरिकी डॉलर।  
 (ख) यह पैकेज पूर्व में सिंगापुर और पश्चिम में सालालाह से आगे कोलंबो के अलावा किसी अन्तर्राष्ट्रीय पत्तन तक पत्तन की समुद्रयात्राओं के लिए स्वीकार्य होगा।  
 (ii) किसी लाइन अथवा लाइनों के संगठन को प्रति वर्ष न्यूनतम 36 आगमन पूरे करने होंगे।  
 (iii) यह योजना अलग-अलग लाइनों अथवा लाइनों के संगठन पर इस शर्त के साथ लागू होगी कि संगठन इस क्षेत्र में कम से कम 5 वर्ष का अनुभव रखने वाली पंजीकृत संस्था होगी और संगठन अपने सदस्यों द्वारा निष्पादित किए जाने वाले आगमनों की संख्या को अलग-अलग दर्शाएगा।  
 (iv) प्रभारों के भुगतान के निर्बंधन निम्नलिखित होंगे :-  
 (क) उसपर लागू निकर्षण की विशेष दर सहित पत्तन देय, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया वर्तमान दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार देय होगा।  
 (ख) जब मैनलाइन जलयान प्रचालक अथवा संगठन 36 आगमन प्रति वर्ष की सीमा को पार करता है तो पार्टी से वसूल की गई राशि और पैकेज समुद्री प्रभारों के बीच की अन्तर राशि उक्त पार्टी को वापस कर दी जाएगी।  
 (ग) इस योजना के अंतर्गत ली गई राशि पर पत्तन द्वारा कोई ब्याज नहीं दिया जाएगा, क्योंकि वापसी केवल लक्षित आगमनों को पूरा करने पर ही देय होगी।  
 (v) इसने अपने पूर्व मतों को दोहराया है कि तूतीकोरिन पत्तन पर वसूल किए जाने वाले पत्तन प्रभारों की तुलना पहले से उल्लिखित विभिन्न कारकों के कारण कोलंबो कंटेनर टर्मिनल के प्रभारों से नहीं की जा सकती।  
 (vi) पैकेज समुद्री प्रभार, वर्तमान जलयान संबंधी प्रभारों में किसी परिवर्तन की स्थिति में समायोजित किए जाएंगे।

5.2 तत्पश्चात्, टीपीटी ने कुछ प्रयोक्ताओं से प्राप्त सुझावों के अनुसार उपर्युक्त पैरा 5.1 (iv) में प्रस्तावित भुगतान के निबंधनों का एक वैकल्पिक उपाय प्रस्तावित किया है। अगस्त, 2002 में अनुमोदित योजना में विचार किए गए अनुसार 36 आगमन पूरे करने पर प्राप्त की जाने वाली रियायत राशि के लिए इसने प्रचालनों के शुरू होने से पहले अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी प्रस्तुत करने के लिए प्रयोक्ताओं को अनुमति देने की शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

6. संक्षेपण के लिए, टीपीटी ने निम्नलिखित प्रस्ताव के लिए इस प्राधिकरण के अनुमोदन की माँग की है :-

(i) मेनलाइन कंटेनर जलयान के लिए प्रस्तावित पैकेज दर निम्नलिखित है :-

क्र.सं.	मेनलाइन कंटेनर जलयान का आकार	प्रस्तावित दर	स्वीकार्य समुद्रीयात्राएँ
1.	16000 जीआरटी से अधिक और 21000 जीआरटी तक	उत्सपर निकर्षण लेवी सहित पत्तन देयों और पाइलट शुल्कों (परंतु उत्सपर बर्थ किराया और निकर्षण लेवी को छोड़कर) के लिए 10,250 अमेरिकी डॉलर अथवा वास्तविक प्रभार, जो भी कम हो।	पश्चिम में सालालाह अथवा पूर्व में सिंगापुर से आगे नए अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों के लिए वे सेवाएँ जो इस समय तूतीकोरिन में उपलब्ध नहीं हैं।
2.	21000 जीआरटी से अधिक	उत्सपर निकर्षण लेवी सहित पत्तन देयों और पाइलट शुल्कों (परंतु उत्सपर बर्थ किराया और निकर्षण लेवी को छोड़कर) की तुलना में 13,750 अमेरिकी डॉलर	पूर्व में सिंगापुर और पश्चिम में सालालाह से आगे कोलंबो के अलावा किसी अंतर्राष्ट्रीय पत्तन के लिए समुद्रीयात्राएँ

(ii) निष्पादित की जाने वाली समुद्रीयात्राओं की न्यूनतम संख्या 36 आगमन प्रति वर्ष होगी।

(iii) भुगतान के निबंधन के निम्नलिखित दो विकल्प होंगे :-

**विकल्प I - दरमान के अनुसार**

**विकल्प II - बैंक गारंटी**

(क) जलयान प्रचालक, उत्सपर लागू निकर्षण की विशेष दर सहित पत्तन देयों, पाइलट शुल्क और बर्थ किराये के लिए वर्तमान दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार प्रभारों का भुगतान करेगा।

(क) जलयान प्रचालक, 36 आगमन पूरे करने पर मिलाने वाली रियायत राशि के लिए, प्रचालनों के शुरू होने से पहले एक बिना शर्त की अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी जमा करेगा।

(ख) जब मेनलाइन जलयान प्रचालक अथवा संगठन 36 आगमन प्रति वर्ष की सीमा को पार करता है तो पार्टी से वसूल की गई राशि और पैकेज समुद्री प्रभार के बीच की आन्तरिक राशि उक्त पार्टी को वापस कर दी जाएगी।

(ख) यदि जलयान आगमन बन्द कर देता है तो आगमन बन्द होने तक किए गए आगमनों के लिए प्रचालक द्वारा प्राप्त की गई रियायत का माँग की प्राप्ति से 30 दिन के भीतर प्रचालक द्वारा पत्तन न्यास को भुगतान करना होगा।

(ग) इस योजना के अंतर्गत ली गई राशि पर पत्तन द्वारा कोई ब्याज नहीं दिया जाएगा, क्योंकि केवल लक्षित आगमनों को पूरा करने पर ही वापसी देय होगी।

(ग) यदि उपर्युक्त (ख) में निर्धारित शर्त का अनुपालन नहीं किया जाता है तो बैंक गारंटी का नकदीकरण करा लिया जाएगा और माँग को बैंक गारंटी से प्राप्त होने वाली राशि से समाप्त कर दिया जाएगा। बकाया राशि, यदि कोई हो, प्रचालक को वापस कर दी जाएगी।

- (iv) यह योजना इस शर्त के साथ अलग-अलग लाइनों अथवा संगठन पर लागू होगी कि संगठन कम से कम 5 वर्ष का अनुभव रखने वाली पंजीकृत संस्था हो और संगठन अपने सदस्यों द्वारा निष्पादित किए जाने वाले आगमनों की संख्या अलग-अलग दर्शाएगा।
- (v) देय राशि पर दंडात्मक ब्याज की वसूली करने संबंधी वर्तमान शर्त, दरमान में निर्धारित प्रावधान के अनुसार लागू होगी।

7. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकॉर्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का संकलन संगत पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट ([www.tamp.nic.in](http://www.tamp.nic.in)) पर भी उपलब्ध होंगे।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-
- (i) कंटेनर यातायात बढ़ाने के लिए मेन लाइन कंटेनर जलयानों हेतु अधिकतम दरें शुरू करने की संकल्पना को यह प्राधिकरण टीपीटी में आने वाले मेन लाइन कंटेनर जलयानों के लिए पैकेज समुद्री प्रभार अनुमोदित करते हुए 30 अगस्त, 2002 को अपना आदेश पारित करते समय स्वीकार कर चुका है। टीपीटी का यह प्रस्ताव प्रयोक्ताओं से उसको प्राप्त प्रतिपुष्टि के आधार पर कतिपय संशोधनों के साथ पहले से अनुमोदित पैकेज समुद्री प्रभारों को पुनः प्रचलित करने का प्रयास मात्र है। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण पर टीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करने का कोई प्रतिबंध नहीं है।
- (ii) टीपीटी ने प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए सुझावों के आधार पर अपने मूल प्रस्ताव में कुछ परिवर्तन किए हैं। इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित पैकेज समुद्री प्रभारों में 8 घंटे की एक पारी के लिए बर्थ के अभिग्रहण हेतु बर्थ किराया प्रभार शामिल हैं। वर्तमान प्रस्ताव में, टीपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों को इस तथ्य के मद्देनजर पैकेज समुद्री प्रभारों से अलग करने का प्रस्ताव किया है कि शीघ्र ही प्रति घंटा बर्थ किराया प्रभार शुरू किए जाएंगे, जिससे प्रयोक्ताओं को लाभ होगा। टीपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों को अलग करने का ध्यान रखते हुए पैकेज समुद्री प्रभारों में उपयुक्त समायोजन किया है।
- (iii) हालांकि, टीपीटी ने उल्लेख किया है कि अधिरोपित शर्तों के कारण पूर्व योजना समाप्त नहीं होगी, इस शर्त में पैकेज समुद्री प्रभारों में भाग लेने के लिए आवश्यक न्यूनतम आगमनों की संख्या सुनिश्चित करने के लिए बैंक गारंटी प्रस्तुत करने हेतु कहा गया है। इस योजना को और अधिक आकर्षक बनाने के लिए, टीपीटी ने शुरू में वापसी व्यवस्था प्रस्तावित की है। तत्पश्चात्, प्रयोक्ताओं के साथ चर्चा के पश्चात् पत्तन ने एक वर्ष में आगमनों की निर्धारित संख्या सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त बैंक गारंटी स्वीकार कर पहली बार में अपनी ओर से पैकेज प्रभार देने की अनुमति का विकल्प रखने का प्रस्ताव किया है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित अंतिम व्यवस्था में, प्रयोक्ता को एक वर्ष में आगमनों की निर्धारित संख्या पूरी करने पर धन-वापसी प्राप्त करने अथवा बैंक गारंटी देकर अलग-अलग समुद्री यात्राओं पर पैकेज समुद्री प्रभार प्राप्त करने का विकल्प होगा। यह उचित व्यवस्था प्रतीत होती है, क्योंकि प्रयोक्ता को अब अपनी सुविधा के आधार पर मुग्तान के विशेष निबंधन का ध्यान करने का विकल्प होगा।

इस संदर्भ में, कुछ प्रयोक्ताओं ने माँग की है कि पत्तन न्यास को वसूल की गई दरों और पैकेज समुद्री प्रभारों के बीच की आन्तरिक राशि को उस अवधि के ब्याज के साथ वापस करनी चाहिए जिस अवधि के लिए निधियाँ रखी जाती हैं। जैसाकि टीपीटी द्वारा सही तर्क दिया गया है, पत्तन न्यास द्वारा दंडात्मक ब्याज केवल उसके द्वारा वापसी में देरी होने पर ही दिया जाता है। अब प्रस्तावित व्यवस्था में, धन-वापसी आगमनों की निर्धारित संख्या पूरी करने वाले लाइन अथवा लाइनों के संगठन पर आधारित है। यदि पत्तन न्यास शर्त पूरी करने के साथ ही तत्काल धन-वापसी कर देता है तो ब्याज अदा करने का प्रश्न ही नहीं उठता। स्पष्ट रूप से बताया गया है कि आगमनों की निर्धारित संख्या पूरी करने पर होने वाली धन-वापसी छूट का एक रूप है।

- (iv) पुनः उल्लेख किया जाता है कि इस प्राधिकरण ने भारी निकर्षण पर होने वाले भारी खर्च को पूरा करने के लिए टीपीटी द्वारा माँगे गए विदेशी मुद्रा ऋण पर पत्तन की ऋण सेवा बाध्यता को पूरा करने के लिए

टीपीटी में विशेष दर शुरू की है। यह विशेष दर टीपीटी में आने वाले सभी जलयानों से जलयान-संबंधी प्रभारों के प्रतिशत के रूप में वसूल की जाती है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि कंटेनर जलयानों को दी जाने वाली रियायतों से अन्य कार्गो जलयानों के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा, इस प्राधिकरण ने अपने पूर्व आदेश में आदेश दिया था कि पैकेज दरों से वसूल की गई भारी निकर्षण की विशेष दर की समकक्ष राशि, जोकि दरमान के सामान्य प्रशुल्क के अनुसार मेन लाइन जलयानों से वसूल की जाएगी, को भारी निकर्षण खाते में स्थानांतरित किया जाएगा और केवल बकाया राशि पत्तन के सामान्य खाते में ली जाएगी। चूंकि, यह स्थिति अब भी अच्छी है, इसलिए यह प्राधिकरण इस संबंध में पहले किए गए निर्धारण को दोहराना चाहता है।

(v) प्रयोक्ताओं की ओर से माँग की गई है कि फीडर जलयानों के लिए भी ऐसी ही व्यवस्था की जाए। पत्तन न्यासों ने तर्क दिया है कि यह नया व्यापार आकर्षित करने के लिए रियायत देना चाहता है न कि वर्तमान स्थिति को थोपना चाहता है। परंतु टीपीटी ने आश्वासन दिया है कि वह कम जीआरटी वाले कंटेनर जलयानों के लिए पैकेज प्रभार निर्धारित करने संबंधी मामले की जाँच करेगा। इस योजना की सफलता के आधार पर अब इसे मेन लाइन कंटेनर जलयानों के लिए शुरू किया गया है, टीपीटी फीडर जलयानों के संदर्भ में भी स्थिति की समीक्षा करेगा।

(vi) सामान्यतः जलयान-संबंधी प्रभारों में संशोधन भारत के राजपत्र में उसकी अधिसूचना के पश्चात् 30 दिन बाद प्रभावी होता है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह मामला केवल मेन लाइन जलयानों के जलयान-संबंधी प्रभारों के लिए अधिकतम-सीमा दर निर्धारित करने का है न कि दरमान में निर्धारित प्रशुल्कों में बदलाव करने का, इसलिए अनुमोदित उपबंध को 1 अप्रैल, 2003 से लागू करने की अनुमति दी गई है। संयोगवश, आज पारित किए गए एक पृथक आदेश में, टीपीटी में प्रति घंटा बर्थ किराया प्रभार भी अनुमोदित किया गया है जोकि 1 अप्रैल, 2003 से लागू होगा।

9. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण उपर्युक्त अनुच्छेद 6 में यथा उल्लिखित मेन लाइन कंटेनर जलयान पर पैकेज समुद्री प्रभारों की वसूली को नियंत्रण करने संबंधी टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दरों और शर्तों का अनुमोदन करता है।

10. यह आदेश 1 अप्रैल, 2003 से प्रभावी होगा।