

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 मार्च, 2004

सं. टीएएमपी/55/2003-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण बन्दरमाड़ा और लंगर-प्रमार में वृद्धि के लिए मोमुंगाओ पत्तन न्यास के प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार एतद्द्वारा निपटान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी /55/2003 -एमओपीटी

मोमुंगाओ पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मार्च 2004 की 15 वें दिन को पारित)

इस प्राधिकरण ने 17 मार्च 2003 को एक आदेश पारित किया था, जिसके द्वारा 1 जून 2003 से सगी महापत्तन न्यासों में (सीएचपीटी और टीपीटी को छोड़कर, जहाँ ये पहले से लागू थे) प्रति घंटा बंदरगाड़ा प्रशुल्क लागू किया गया था। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने अन्य बातों के साथ, निम्नलिखित प्रस्ताव भी की थी :

"अपनाई गई लागताधिक विधि को ध्यान में रखकर दरों के समायोजन की आवश्यकता के विषय में कुछ पत्तनों द्वारा उठाए गए मुद्दे पर अवश्य विचार किया जाना चाहिए। प्रस्तावित व्यवस्था के कारण राजस्व में कमी, यदि कोई हुई तो, एक अस्थायी चरण होगा। पत्तन की वास्तविक वित्तीय स्थिति की समीक्षा वहाँ प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय की जाएगी। पत्तन द्वारा की गई आन्तरिक समीक्षा में, प्रस्तावित व्यवस्था के कारण, पत्तन को कोई बड़ा वित्तीय घाटा उभर कर आता है, तो ऐसा पत्तन अनुसूची से आगे, वर्तमान पोस्ट-संकेपी प्रमारों में संशोधन का प्रस्ताव लेकर आ सकता है।"

2. एमओपीटी ने आरम्भ में, इस पृष्ठभूमि में 30 जून 2003 को हुई बोर्ड की बैठक की कार्यवाही की एक प्रति भेजी है और बंदर माड़ा / लंगर प्रमारों के प्रस्तावित युक्तिकरण को स्वीकृत करने का अनुरोध किया है। कथित पत्र में एमओपीटी ने निम्नलिखित बिन्दु उठाए थे :

- (i) प्रतिघंटा दरों के क्रियान्वयन के बाद, वर्ष 2002-03 में बंदरगाहों / धारा में प्रहस्तित पोतों और बंदरमाड़ा तथा लंगर-प्रमार की तत्कालीन दरों के आधार पर एक अन्वयास किया गया था। राजस्व में 138.55 लाख रुपये प्रति वर्ष का विभेदीय घाटा सामाने आया।
- (ii) प्रमार की ईकाई में 8 घंटों से प्रति घंटा का परिवर्तन आने के बाद होने वाले घाटों को पाटने के लिए बंदरमाड़ा और लंगर प्रमार में क्रमशः 9.92% और 5.05% की वृद्धि कर उन्हें युक्ति संगत बनाने का प्रस्ताव है।
- (iii) धारा सी (i) और सी (ii) में समान रूप से लागू टिप्पणियों में इस आशय की वृद्धि करने का प्रस्ताव है कि मूरिंग ब्यायज़ / डालिफन्स या ट्रांशिपर के बगल में बेकार खड़े पोतों के विषय में यह माना जाएगा कि वे कार्गो के लदान / उतारने में या यात्रियों को चढ़ाने / उतारने में लगे हुए हैं और उन पर जैसाकि एमओपीटी के दरमान में लंगर-प्रमार से संबंधित धारा सी (ii) के अन्तर्गत मद सं. 2 में निर्धारित किया गया है, प्रमार लगाए जाएंगे।

3.1. जैसाकि एमओपीटी ने, राहायक तथ्यों एवं आंकड़ों के बिना भंडल की कार्यवाही (की प्रति) ही भेजी थी, उससे अनुरोध किया गया था कि वह लागत विवरणों और औचित्य के साथ निर्धारित प्रोफार्मा में अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

3.2. एमओपीटी ने दिनांक 8 सितम्बर 2003 के अपने पत्र के माध्यम से निर्धारित प्रोफार्मा में अपना प्रस्ताव और बंदर भाड़ा तथा लंगर प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करने के लिए वित्तीय वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लागत विवरण वर्ष 2002-03 की बंदरभाड़ा और लंगर प्रभार से 8 घंटा तथा प्रति घंटा ईकाई के आधार पर होने वाली आय दर्शाने वाली विवरणियाँ प्रस्तुत कीं।

3.3. एमओपीटी ने भी सूचित किया था कि प्रस्तावित युक्तिकरण बंदर भाड़ा / लंगर प्रभार वसूलने की ईकाई घटाने के फलस्वरूप होने वाले घाटे को पाटने के लिए ही है, न कि प्रशुल्क में वृद्धि के लिए।

4.1. प्रस्ताव की पावती देते समय, एमओपीटी से जून 2003 से सितम्बर 2003 तक की अवधि में 8 घंटे आधार पर और प्रति घंटा आधार पर बंदर भाड़ा तथा लंगर प्रभार से अर्जित राजस्व पर पड़ेने वाला प्रभार दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। इसके साथ ही यह भी अनुरोध किया गया था कि वे वर्ष 2003-04 में, अनुमानित आय की विस्तृत गणना भी भेजे।

4.2. प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने, पहले उद्धृत अपने बिन्दुओं पर जोर देते हुए, निम्नलिखित बातें प्रस्तुत कीं:-

(i) प्रभार की ईकाई को आठ घंटा से घटा कर एक घंटा करने के फलस्वरूप राजस्व में विगेदीय घाटे को दर्शाने वाली विवरणी में विगेदीय घाटा, 1 जून 2003 से 30 सितम्बर 2003 तक की अवधि में 20.03 लाख रुपये आंका गया है और बंदर भाड़ा तथा लंगर-प्रभार में क्रमशः 8.34% और 2.74% वृद्धि की अपेक्षा की गई है।

(ii) जून से सितम्बर अर्थात् 4 माह के आकलन के आधार पर इस विषय में निर्णय ले लेना उचित नहीं है। मानसून / एमओएचपी के लिए काम बंद की अवधि के कारण संदर्भित अवधि में प्रहस्तित पोतों की संख्या तुलनात्मक रूप से कम ही थी। इसलिए प्रति घंटा बंदर भाड़ा प्रभारों में 9.92% की और प्रति घंटा लंगर - प्रभारों में 5.05% की वृद्धि के प्रस्ताव पर विचार किया जाए।

5.1. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

5.2. उपयोगकर्ताओं से, प्राप्त टिप्पणियों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति एमओपीटी को उसकी टिप्पणियों / सूचना के लिए भेजी गई थी। प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने अपनी प्रेक्षाएं भेजी हैं।

6. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 16 जनवरी 2004 को एमओपीटी परिसर गोवा में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में स्वीकार किया गया था, एमओपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएँ प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था:-

(i) वर्ष 2001-02 और 2002-03 में प्रहस्तित ऐसे पोतों का विवरण जो बंदरगाह में, अपना काम पूरा हो जाने के बावजूद 8 घंटे के पूरे समय खंड में खड़े रहे।

(ii) (क) जून से दिसम्बर 2003 तक प्रति घंटा दरों के वास्तविक वित्तीय निहितार्थ।

(ख) पिछले सामान्य संशोधन के समय समरूप अवधि में जीआरटी में प्रक्षेपित पोत यातायात तथा वास्तव में अर्जित पोत यातायात।

7.2. एमओपीटी ने निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की है:

(i) वर्ष 2001-02, 2002-03 2003-04 (दिसम्बर 2003 तक ही) के वर्षों में, उनका कार्य पूरा हो जाने के बाद भी बंदरगाह में रुके रहने वाले पोतों को दर्शाते हुए, प्रहस्तित पोतों का विस्तृत विवरण। पोतों का बंदरगाह में यह अधिक ठहरना मुख्य रूप से उनके मार्ग में, गहरे गड्ढे बन जाने, रेत आदि भर जाने से उनके तंग / उथला हो जाने, पोतों की छोटी-मोटी मरम्मत, ज्वार-भाटा की प्रतिकूल स्थिति और तूफानी मौसम के कारण होता है। 1 जून 2003 से प्रति घंटा दरों के लागू होने के बाद भी 1 जून 2003 से 31 दिसम्बर 2003 तक सात माह में बंदरगाह में 4 घंटों से अधिक और 8 घंटों से कम समय तक ठहरने वाले पोतों की संख्या 7 थी जबकि वर्ष 2002-03 में इस प्रकार 75 पोत रुके थे। इसलिए यह कहना सही नहीं है कि पोत बंदरगाह में इसलिए अधिक ठहरते थे क्योंकि उन्हें 8 घंटे के लिए बंदरभाड़ा का भुगतान करना होता था और अब वे प्रति घंटा दरें हो जाने के कारण बंदरगाह जल्दी खाली कर देते हैं। कोई भी पोत आवश्यकता से अधिक नहीं ठहरेगा क्योंकि उसे कुछ दूसरी लागतों का भी भुगतान करना होता है।

(ii) ईकाई दर को 8 घंटे के आधार से प्रति घंटा ईकाई में बदल देने से जून 2003 से दिसम्बर 2003 तक फूड़ा वित्तीय प्रभाव (घाटा) बंदरभाड़ा की मद में 55.84 लाख रुपये और लंगर - प्रभार की मद में 5.68 लाख रुपये हैं। घाटे को पाटने के लिए जून से दिसम्बर 2003 तक की अवधि के लिए क्रमशः 9.73% और 3.40% हो गई। ये अपेक्षित दरें मार्च 2004 तक की अवधि के लिए और अधिक बढ़ेंगी। इसलिए केवल सात माह के आकलन के परिणामों के आधार पर इस विषय में कोई निर्णय ले लेना वांछनीय नहीं होगा और इस प्रकार प्रति घंटा बंदर भाड़ा और लंगर - प्रभार की दरों में क्रमशः 9.92% और 5.05% की दर से वृद्धि पर विचार किया जाए और स्वीकार किया जाए।

(iii) पिछले सामान्य संशोधन के समय जीआरटी में पोत यातायात संशोधित अनुमान (2001-02) और बजट अनुमान (2002-03) के आंकड़ों के आधार पर प्रक्षेपित किया गया था। वर्ष 2001-02 और 2002-03 में अर्जित जीआरटी और इनके तत्संबंधी प्रक्षेपण नीचे दिए गए हैं:

विवरण	प्रक्षेपण		वास्तविक अर्जन	
	संशोधन अनुमान 2001-02	बजट अनुमान 2002-03	2001-2002	2002-2003
यातायात (लाख टन में)	204.00	212.00	229.27	236.50
पोतों की संख्या	600	610	597	626
कुल जीआरटी (लाख टनो में)	156.22	161.13	167.37	163.82

8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा की गई जिरह के सारांश सभी संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.tariffauthority.com](http://www.tariffauthority.com) पर भी उपलब्ध हैं।

9. इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उमरती है।

- (i) यह प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा 1 जून 2003 से आदेशित प्रति घंटा प्रमारों के लागू हो जाने से पतन को हुई राजस्व-हानि को पाटने के लिए बंदर भाड़ा / लंगर प्रमार की इकाई दरों में वृद्धि करने से संबंधित है। दरों में प्रस्तावित वृद्धि पिछले वर्ष 2002-03 में एमओपीटी द्वारा परिगणित राजस्व में सैद्धांतिक हानि के आधार पर है। यहाँ यह स्मरण करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने यह पहले ही मान लिया था कि प्रति घंटा प्रणाली में बदल जाने के कारण पतन द्वारा उल्लेखित राजस्व-घाटा, उनके राजस्व में केवल एक संभाव्य घाटा होगा जो एक अस्थायी चरण होगा। इसके आगे यह भी बताया गया था कि अनुबंधित राजस्व संग्रह एक ऐसी व्यवस्था के कारण था जो बहुत तार्किक नहीं थी। कोई यह तर्क दे सकता है कि वर्ष 2002-03 में 138 लाख रुपये का सैद्धांतिक राजस्व घाटा जैसा कि एमओपीटी द्वारा सूचित किया गया है, वास्तव में, प्रशुल्क में उपलब्ध अतिरिक्त कोष था जो इस प्राधिकरण के प्रासंगिक आदेश द्वारा केवल कम कर दिया गया था। एमओपीटी द्वारा जो स्थिति सूचित की गई है वास्तव में वह, इस सिद्धांत को दिमाग में रखते हुए कि उपयोगकर्ता वास्तव में प्राप्त सेवाओं के अनुसार ही भुगतान करना चाहिए, इस प्राधिकरण द्वारा आदेशित औचित्य को ही बल प्रदान करता है।
- (ii) मार्मुगाओ शिप्स एजेन्ट्स एसोसिएशन (एमएसएए) ने तर्क दिया है कि बंदर भाड़ा वसूलने की इकाई को युक्तिसंगत बना देने के कारण जलयानों को उपलब्ध लाभ प्रभावहीन हो जाएगा यदि इकाई दर बढ़ाने का एमओपीटी का तात्कालिक प्रस्ताव स्वीकार कर लिया जाता है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि प्राधिकरण ने, इससे पहले, जनवरी 2000 में बंदर भाड़ा प्रमार की इकाई को तात्कालिक 24 घंटे से 8 घंटे में घटाया था और यह सभी महापतन न्यासों के लिए समान था। उस समय, इकाई दर में किसी भी प्रकार के समायेजन को अनुमति नहीं दी गई थी। तथापि, मार्च 2003 में इकाई को प्रति घंटा आधार पर घटाने का आदेश देते समय पतन को राजस्व घाटे की समावना को मान्य करते हुए इस प्राधिकरण ने इकाई दर की समीक्षा करने का प्रावधान रखा है। सामान्य निर्णय, लागू की गई व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव की विभिन्न पतनों के प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय समीक्षा करने का है। यदि किसी पतन के (राजस्व में) कोई बहुत बड़ा घाटा दिखाई देता है केवल तब ही कार्यक्रम से पहले पोत संबंधी प्रमारों में संशोधन पर विचार करने का निर्णय किया गया था। यह ध्यान देने योग्य है कि कार्यक्रम से पहले संशोधन का निर्णय पोत संबंधी प्रमारों को संपूर्ण समूह की समीक्षा के लिए लिया जाना है। किन्तु एमओपीटी ने यह प्रस्ताव, पोत संबंधी सभी प्रमारों की समग्र वित्तीय / लागत स्थिति का विचार किए बिना, केवल बंदर भाड़ा / लंगर शुल्क प्रमार के संदर्भ से दिया है। प्रशुल्क में मौजूद प्रति क्षतिपूर्ति की दृष्टि से विभिन्न पतन गतिविधियों के लिए यह स्थिति महत्वपूर्ण हो जाती है। इसके अलावा, 1 जून 2003 से प्रमार लगाने की इकाई में परिवर्तन के कारण बंदर भाड़ा प्रमारों में संशोधन के लिए, एमओपीटी और एमबीपीटी को छोड़कर, कोई अन्य महापतन न्यास आगे नहीं आया है। एमबीपीटी के मामले में, प्रति घंटा बंदर भाड़ा प्रमारों के कारण सैद्धांतिक राजस्व घाटे सहित विभिन्न आधारों पर प्रस्ताव को न्यायोचित माना जाना चाहिए।
- (iii) एमएसएए ने दक्षता आधारित प्रशुल्क योजना (ईएलटी) की समीक्षा हेतु प्राधिकरण के समक्ष लम्बित एक अलग प्रस्ताव का संदर्भ दिया है और सुझाव दिया है कि जब तक ईएलटी प्रस्ताव पर कोई अन्तिम निर्णय नहीं ले लिया जाता तब तक एमओपीटी के तात्कालिक प्रस्ताव को आस्थगित किया जाए। जैसा कि ईएलटी योजना की समीक्षा और बंदर भाड़ा प्रमार को युक्ति संगत बनाने का प्रस्ताव दो मिनट मुद्दे हैं, यह सुझाव प्रासंगिक नहीं लगता है, हालांकि ईएलटी योजना के अन्तर्गत प्रीथियम / दंड मूल बंदर भाड़ा प्रमार पर ही देय है।
- (iv) कार्गो प्रचालन पूरा हो जाने के बाद क्या पोतों द्वारा बंदर शीघ्र खाली कर देने की आदत पड़ेगी या नहीं इस मुद्दे पर विभिन्न तर्क दिए जा रहे हैं। यह स्पष्ट किया गया है कि जलयान द्वारा शीघ्र बंदर खाली कर देने के कारण पतनों को होने वाले लाभ का उल्लेख इस प्राधिकरण के प्रासंगिक आदेश में, प्रति घंटा बंदर भाड़ा प्रमार लागू करने के कारण पतनों को केवल प्रासंगिक लाभ के रूप में किया गया है। जैसा कि पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि इस प्राधिकरण द्वारा प्रति घंटा आधार पर बंदर भाड़ा लगाने की व्यवस्था के आदेश का मुख्य प्रयोजन यह था कि पोत केवल उतने ही समय के लिए बंदर भाड़ा का भुगतान करे जितने समय वे पतन की सुविधा (बंदर) में रहे।
- (v) बंदर भाड़ा और लंगर शुल्क प्रमार में वृद्धि हेतु पतन द्वारा प्रस्तावित मात्रा का आधार वर्ष 2002-03 के लिए राजस्व में सैद्धांतिक घाटा है। पतन द्वारा इस घाटे को, वर्ष 2002-03 के आंकड़ों के आधार पर, आरम्भ में, बंदर भाड़ा में 9.92% और लंगर शुल्क प्रमारों में 5.05% आंका गया था। यह स्थिति जून 2003 से 30 सितम्बर 2003 तक की अवधि में संशोधित होकर क्रमशः 8.34% और 2.74% हो गई। इसके अलावा, पतन ने बाद में सूचित किया है कि जून 2003 से दिसम्बर 2003 तक की अवधि के लिए प्रासंगिक आंकड़े क्रमशः 9.73% और 3.40% हैं। पतन ने अपनी ही स्वीकारोक्ति में यह माना है कि वर्ष के एक भाग के लिए कार्यसह्य परिणाम, जरूरी नहीं, कोई स्पष्ट छवि प्रदान करे। जैसा कि एमएसएए और जीएमओईए ने ठीक ही कहा था कि पिछली अवधि के परिणामों के आधार पर प्रशुल्क में संशोधन का निर्णय लेना उचित नहीं होगा। इसका एक सीधा सा कारण है कि प्रशुल्क का निर्धारण हमेशा भावी आवश्यकताओं को देखकर किया जाता है। इस प्रकरण में, इसलिए, अगले दो वर्षों में समावित वित्तीय स्थिति प्रासंगिक या उपयुक्त होगी जो पतन ने उपलब्ध नहीं करवाई है।
- (vi) जीएमओईए ने विभिन्न प्रशुल्कों की परस्पर संबंधित प्रकृति के बारे में वैध बिन्दु उठाया है। यह माना गया है कि एमओपीटी का वर्तमान प्रशुल्क एक-एक गतिविधि की ही लागत के संदर्भ से निर्धारित नहीं किया गया है बल्कि समग्र वित्तीय / लागत स्थिति पर विचार करके तथा विभिन्न गतिविधियों के बीच प्रति क्षतिपूर्ति के प्रवाह को स्वीकार करते हुए निर्धारित किया गया है। यहाँ यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने इससे पहले एमओपीटी में विगत में निर्धारित कार्गो संबंधी प्रमारों से मेलखाने के लिए पोत संबंधी संशोधित प्रमारों के लिए घटाई हुई प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित की थी ताकि एक साझा तिथि को सभी प्रमुख प्रशुल्क मदों की समीक्षा के लिए लाया जा सके। इस निर्णय के पीछे मंशा यह थी कि प्रशुल्क की समीक्षा करते समय पतन की विभिन्न गतिविधियों की लागत / वित्तीय स्थिति की व्यापक समीक्षा की जा सके ताकि किसी भी प्रशुल्क संशोधन का निर्णय लेने से

पहले लागत के आबंटन का औचित्य और विभिन्न गतिविधियों के बीच प्रति क्षतिपूर्ति की मात्रा का अनुमान लगाया जा सके। यह स्थिति अब भी अच्छी है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा पर कोई निर्णय लेने के लिए पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति के साथ-साथ विभिन्न गतिविधियों / उप गतिविधियों के अंतर्गत लागत स्थिति की विस्तृत जांच करना आवश्यक है। इस प्रकार की कवायद निश्चय ही बहुत व्यापक होगी। एमओपीटी के वर्तमान दरमान की अगली सामान्य समीक्षा सितम्बर 2004 में पड़ती है जिसके लिए एमओपीटी द्वारा ऐसे आनुषंगिक विश्लेषण अपेक्षित है। प्रशुल्क मदों में से, जैसे बंदरभाड़ा प्रभार एक संबन्ध में इस प्रकार के विस्तृत विश्लेषण करने के बजाय इसे दरमान की सामान्य समीक्षा के एक भाग के रूप में सुविधाजनक रूप से लिया जा सकता है। एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह जून 2004 के अंत तक अपने दरमान की सामान्य समीक्षा हेतु प्रस्तुत करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करे। इस समय तक वर्ष 2003-04 के वित्तीय परिणाम उपलब्ध हो जाने की आशा है।

(vii) तथापि एमओपीटी ने तर्क दिया है कि यदि संदर्भित कवायद को दरमान की अगली सामान्य समीक्षा तक टाला गया तो बढ़े हुए बंदर भाड़ा का लाभ पिछले प्रभाव से उपलब्ध नहीं होगा। चूंकि प्रशुल्क निर्धारण सामान्यतया भ्रष्टी प्रभाव से किया जाता है, यह सत्य है कि एमओपीटी द्वारा बंदर भाड़ा प्रभारों में प्रस्तावित संशोधन पिछले प्रभाव 1 जून 2003 से नहीं किया जा सकता। यह मान लिया गया है कि एमओपीटी के वर्तमान दरमान की समीक्षा पत्तन द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास करते हुए अगस्त / सितम्बर 2002 में की गई थी। ये अनुमान अब यथार्थ में बदल गए हैं। एमओपीटी द्वारा सूचित स्थिति के अनुसार वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए अनुमान और वास्तविक उपलब्धी के बीच यातायात में क्रमशः 25.27 लाख और 24.50 लाख का अंतर है। इसी प्रकार, कुल जीआरटी के अपुमानों में वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए क्रमशः 11.15 लाख जीआरटी और 2.69 लाख जीआरटी की भिन्नता है। यातायात में इन भिन्नताओं से निम्बल योगदान एमओपीटी को उपलब्ध है जो राजस्व में आई कमी को, यदि कोई कमी आएगी तो, कम से कम आंशिक रूप से तो पाट देगा।

इस स्थिति के बावजूद यदि एमओपीटी यह महसूस करता है कि कार्यक्रम से पहले संशोधन अनिवार्य है तो यह सभी पोत संबंधी प्रभारों की समीक्षा के अनुकूल प्रस्ताव के साथ, जैसा कि इस प्राधिकरण के दिनांक 17 मार्च 2003 के आदेश में कहा गया है, तुरंत आ सकता है। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि इस प्रकार के प्रस्ताव में विभिन्न गतिविधियों के बीच प्रति क्षतिपूर्ति पर समुचित रूप से विचार करना चाहिए।

(viii) एमओपीटी ने कुछ व्यवहारिक कठिनाइयों का उल्लेख किया है और सुझाव दिया है कि बंदर भाड़ा की गणना के लिए समय में, उसके आरम्भ होने के तथा समाप्त होने के बिन्दुओं में कुछ लचीलापन या गुंजाइश होनी चाहिए। प्रति घंटा बंदर भाड़ा प्रभारों को लागू करने में, इस प्रभार को लगाने के तरीके में कोई परिवर्तन शामिल नहीं है, इकाई में आदेशित परिवर्तन के सिवाय। तथापि एमओपीटी का प्रस्ताव उस बुनियादी प्रयोजन के विरुद्ध जाता है जिस प्रयोजन से प्रति घंटा इकाई लागू की गई थी। बंदर भाड़ा / लंगर शुल्क प्रभार लगाने के प्रयोजन से पोत के ठहरने के समय की गणना बिना किसी परिवर्तन के अब से पहले तक की गई गणना के समान जारी रहनी चाहिए।

(ix) पत्तन ने मूरिंग ब्याज / डालिफ़न्स और ट्रांस-शिपपर्स के बगल में बेकार खड़े पोतों पर प्रभार प्रभारों में भी कुछ परिवर्तन प्रस्तावित किए हैं। प्रस्तावित संशोधनों के समर्थन में कोई औचित्य नहीं दिया गया है। इस संशोधन पर भी एमओपीटी के दरमान के अगले सामान्य संशोधन के समय विचार किया जा सकता है बशर्ते पत्तन द्वारा समुचित औचित्य प्रस्तुत किया जाए।

10. परिणामस्वरूप और उपरोक्त कारणों के लिए और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण इस मोड़ पर, बंदरभाड़ा और लंगर शुल्क प्रभार में वृद्धि के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव को खारिज करता है। एमओपीटी को 30 जून 2004 तक अपने दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के लिए प्रस्ताव के साथ सभी प्रशुल्क मदों के व्यापक विश्लेषण के साथ आने की सलाह दी जाती है। यदि एमओपीटी यह पाता है कि कार्यक्रम से पहले संशोधन अनिवार्य होगा तो यह सभी पत्तन संबंधी प्रभारों की समीक्षा के लिए अपने प्रस्ताव के साथ तुरंत आ सकता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]