

(भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग-III, खंड- 4 में प्रकाशित)

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 34

नई दिल्ली,

28 जनवरी, 2010

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48,49 और 50 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण विस्तारित पत्तन क्षेत्र में लंगरगाह शुल्क और मालदुलाई शुल्क प्रभारों के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु मुंबई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को एतत् द्वारा, संलग्न आदेशों के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

(रानी जाधव)

अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/36/2009-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

आ दे श

(दिसंबर 2009 के 30 वें दिन पारित)

यह प्रकरण विस्तारित पत्तन क्षेत्र में लंगरगाह शुल्क और माल ढुलाई शुल्क प्रभारों के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने मुंबई पत्तन न्यास के दरमान के सामान्य संशोधन पर प्रकरण सं. टीएमपी / 57 / 2005 एमबीपीटी में 28 सितंबर 2006 को एक आदेश पारित किया था। कथित आदेश के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमबीपीटी के दरमान की धारा 2.14 लंगरगाह से संबंध रखती है।

2.2. अनेक पोत एजेन्टों और मुंबई एवं न्हावा-शेवा शिप एजेन्ट्स एसोसिएशन (मनसा) ने इस प्राधिकरण को सितंबर से ही एमबीपीटी के बारे में लिखा है कि वह वर्ष 2006-2007 में मुंबई के पत्तन की विस्तारित पत्तन सीमाओं के भीतर पोतों के लंगर डालने और वहां कार्गो लादने / उतारने के लिए, इसको एक वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद लंगरगाह शुल्क के पूरक बिल भेज रहा है। मनसा का दावा था कि, जैसाकि प्राधिकरण द्वारा कोई दर अनुमोदित नहीं की गई थी ऐसे पोतों पर पिछले प्रभाव से, कानूनी रूप से कोई प्रभार नहीं लगाया जा सकता। इसके अनुसार जिन पोतों के लिए पत्तन द्वारा पूरक बिल भेजे गए हैं उन्होंने मुंबई पत्तन की तत्कालीन सीमा से बाहर स्थानों पर लंगर डाला था और कार्गो लादा उतारा था, न कि एमबीपीटी के दरमान की धारा 2.14 के माध्यम से प्रदर्शित लंगरगाह शुल्क-अनुसूची में दिए किसी लंगरगाह स्थल पर।

3. मनसा और अन्य पोत एजेन्टों से प्राप्त हुए अभ्यावेदन (रिप्रेजेंटेशन्स) एमबीपीटी को उसकी टिप्पणी के लिए भेजे गए थे। एमबीपीटी ने उत्तर दिया कि विस्तारित पत्तन सीमाओं में लंगर डालने वाले पोतों पर दरमान की धारा 2.14 में अधिसूचित प्रभारों के समान प्रभार लगाना व्यवस्थित है क्योंकि पोतों ने कार्गो उतारने के लिए पत्तन सीमाओं के भीतर लंगर डाला था और माल-ढुलाई की थी इसने यह भी कहा कि यदि इस प्राधिकरण को यह लगता है कि इस प्रकार के प्रभारों के लिए अलग अनुमोदन की आवश्यकता है तो वह (पत्तन) 26 अक्टूबर 2006 से उस समय तक के लिए कार्यान्वयन अनुमोदन प्रदान कर सकता है।

4. दिनांक 28 सितंबर 2006 के इस प्राधिकरण के आदेश के माध्यम से एमबीपीटी के दरमान को अनुमोदन प्रदान करते समय पत्तन की विस्तारित सीमाएं अस्तित्व में नहीं आई थीं, अतएव, दरमान में, जिसमें लंगरगाही के विशिष्ट प्रचालन स्थलों के लिए दरें सन्निहित हैं, वे स्थल नहीं आए होंगे जो विस्तारित पत्तन सीमा में पड़ते हैं। वर्तमान लंगरगाह अनुसूची में स्थान-विशिष्ट विभेदक दरें प्रदत्त हैं। विस्तारित पत्तन सीमाओं में लंगर डाले पोतों पर एमबीपीटी ने अनुसूची में उपलब्ध उच्चतम दरें लगाई हैं। यद्यपि एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण को सुझाव दिया था कि वह विस्तारित पत्तन क्षेत्र के लिए भी दरें की अनुप्रयोज्यता (एप्लिकेबिलिटी) के विस्तार को कार्यान्वयन अनुमोदन प्रदान कर सकता है, उसने लंगरगाह अनुसूची में उपलब्ध उच्चतम दरें लगाने के लिए कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया। अतएव, एमबीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह विस्तारित पत्तन सीमाओं के में समुचित लंगरगाह शुल्क तय करने के लिए, आवश्यक औचित्य और राजस्व निहितार्थों सहित अच्छी विश्लेषित और स्वतः संपूर्ण प्रस्ताव दाखिल करे।

5.1. इस पार्श्वभूमि पर, एमबीपीटी ने विस्तारित पत्तन क्षेत्र में लंगर डालने और माल दुलाई के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिनांक 28 अगस्त 2009 का अपना प्रस्ताव अग्रेषित किया और 16 सितंबर 2009 को एक पत्र भी दिया। प्रस्ताव की प्रमुख बातें निम्नानुसार हैं :-

- (i) पत्तन की सीमाएं सरकार की अधिसूचना से 26 अक्टूबर 2006 को विस्तारित की गई हैं,
- (ii) पत्तन-सीमाओं को विस्तार प्रदान करने वाली अधिसूचना, टीएएमपी द्वारा दरमान को अनुमोदन प्रदान करने के बाद की है।
- (iii) विस्तारित पत्तन क्षेत्र में एमबीपीटी द्वारा कोई भी सेवा प्रदान नहीं की जाती है। भौतिक प्रचालन वही हैं जो पत्तन सीमा के विस्तार से पहले किए जाते थे, चूंकि यह क्षेत्र अब पत्तन सीमाओं के भीतर है, तो इस विस्तारित क्षेत्र में और विशेष रूप से लंगरगाह के लिए अधिसूचित उस भाग में जिसे पत्तन द्वारा "सी" लंगरगाह का नाम दिया गया है, समस्त संरक्षा सुरक्षा और मल व्ययन कार्यों के लिए पत्तन ही उत्तरदायी है। इस प्रकार, हो सकता है पाइलट सेवा और टोएज सेवा इत्यादि के रूप में वहां कोई भी दैनन्दिन सेवा प्रदान न की जा रही हो, चूंकि वह क्षेत्र पत्तन सीमाओं के भीतर लाया जा रहा है उस क्षेत्र से संबंधित उत्तरदायित्व पर विचार करते हुए सुरक्षित मार्ग, लंगरगाह और प्रचालन सुनिश्चित करने का दायित्व पत्तन का है।
- (iv) पोत विस्तारित पत्तन क्षेत्र में लंगर डाल कर माल चढ़ाने-तारने के प्रचालन संचालित कर रहे हैं। चूंकि मूल पत्तन क्षेत्र में लंगरगाह शुल्क और माल-दुलाई शुल्क प्रभार लगाए जाते हैं, वैसे ही प्रभार विस्तारित पत्तन क्षेत्र में लंगर डालने और माल लादने उतारने संबंधी प्रचालनों के लिए पोतों पर भी लगाए जा रहे हैं। यह, दरमान में अधिसूचित लंगरगाह स्थलों पर लंगरगाह और माल-दुलाई प्रभारों से सदृश्यता लेकर किया गया था। अधिसूचित लंगरगाह शुल्क की अधिकतम दरें विस्तारित पत्तन क्षेत्र में अक्टूबर 2006 से लागू की गई हैं।
- (v) पत्तन ने इस तथ्य पर विचार करते हुए कि पत्तन की सीमाओं का विस्तार किया जा चुका है और पोतों ने कार्गो उतारने के लिए पत्तन सीमाओं के भीतर लंगर डाला है और काम किया है।
- (vi) ये गतिविधियां, जहां तक लंगरगाह और माल-दुलाई प्रचालन का संबंध है, अधिसूचित लंगरगाह (प्रचालनों) के समान हैं। इसके अतिरिक्त, चूंकि दरमान में लंगरगाह / माल दुलाई के लिए अधिकतम दर लगाते हुए ही बिल प्रस्तुत किए गए हैं, इन्हीं दरों को प्रभारित करने और तदनुसार नियमित करने का प्रस्ताव है।

5.2. एमबीपीटी ने, दरमान में प्रस्तावित संशोधन के लिए अनुमोदन पिछले प्रभाव 26 अक्टूबर 2006 से मांगा है।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव की प्रतियां, टिप्पणियों के लिए संबंधित संगठनों को भेजी गई थी। केवल मनसा से ही टिप्पणियां प्राप्त हुईं और उन्हें प्रतिपूरक सूचना के रूप में एमबीपीटी को भेज दिया गया था। एमबीपीटी ने मनसा की टिप्पणियों का उत्तर दिया है।

7. दिनांक 3 नवंबर 2009 के इस प्राधिकरण के पत्र द्वारा एमबीपीटी से कुछ ब्यौरे / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। 25 नवंबर 2009 को पत्तन का उत्तर मिल गया था। मांगे गए स्पष्टीकरण और उनके प्राप्त उत्तर निम्नानुसार हैं :-

क्रम सं.	प्राधिकरण के प्रश्न	एमबीपीटी की टिप्पणियां
(i)	<p>एमबीपीटी ने कहा है कि पत्तन की सीमाएं विस्तारित करने वाली अधिसूचना प्राधिकरण द्वारा पत्तन के दरमान को अनुमोदन प्रदान करने के बाद की है। एमबीपीटी का सामान्य दर-संशोधन प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 28 सितंबर 2008 के आदेश के अंतर्गत पारित किया गया था। इस आदेश पर इस प्राधिकरण को एमबीपीटी ने विभिन्न मुद्दों पर दिनांक 30 दिसंबर 2006 का एक पत्र लिखा था। तथापि एमबीपीटी ने अपने दिनांक 30 दिसंबर 2006 के पत्र में भी इस प्राधिकरण को पत्तन-सीमाओं के विस्तार के बारे में कोई सूचना नहीं दी थी।</p>	<p>पत्तन सीमाओं का विस्तार पोतमार्ग (चैनल) को गहरा और चौड़ा करने हेतु जेएनपीटी को सुविधा प्रदान करने और कुछ विशिष्ट क्षेत्रों को, जहां माल ढुलाई और लंगर डालने के प्रचालन किए जा रहे थे शामिल करने के लिए था। प्राधिकरण द्वारा 28.09.2006 को व्यापक प्रशुल्क संशोधन के अनुमोदन के बाद पत्तन सीमाओं को संशोधित करने वाली अधिसूचना को 26.10.2006 को राजपत्रित किया गया था। सभी पत्तन उपयोगकर्ताओं को पत्तन सीमाओं के संशोधन और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रभारों की अनुप्रयोज्यता के बारे में परिपत्र दिनांक 26.11.2006 द्वारा सूचित किया गया था चूंकि पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालन करने वाले पोतों पर दरमान के अनुसार प्रभार लगाया जाना है, पत्तन सीमाओं में संशोधन के बारे में दि. 30.12.2006 के पत्र में सूचित नहीं किया गया था।</p>
(ii)	<p>एमबीपीटी के अनुसार, पत्तन सीमाओं के विस्तार से पहले पत्तन क्षेत्र के भीतर और लंगरगाह स्थल "साऊथ ऑफ शिपिंग" जहां पोत तो कार्गो प्रचालन करना चाहते थे किन्तु पहले इसकी अनुमति नहीं थी। प्रस्ताव में, मूल पत्तन सीमा में स्थानवार लंगरगाह बिंदु शामिल हैं तो विस्तारित पत्तन सीमाओं में लंगरगाह बिंदु शामिल हैं। इस प्रकार, लंगरगाह बिंदु "साऊथ ऑफ शिपिंग" हमारे यहां दाखिल किए गए प्रस्ताव में शामिल नहीं है।</p>	<p>एक और लंगरगाह बिंदु "साऊथ ऑफ शिपिंग" समूह (ख) लंगरगाहों में जोड़ा जाएगा क्योंकि अनेक पोतों की इच्छा है कि वे उस बिंदु पर कार्गो प्रचालन करें जिस पर पहले अनुमति नहीं थी। बुनियादी रूप से यह प्रतिक्षारत पोतों के लिए लंगरगाह है और केवल तभी उपयोग में लाया जात है जब अन्य लंगरगाह पूरे भरे होते हैं। आसन्न व्यापक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव "साऊथ ऑफ शिपिंग" समेत विभिन्न क्षेत्रों में माल ढुलाई प्रचालनों पर कार्गो संबंधी प्रभार प्रस्तावित करना है।</p>
(iii)	<p>पत्तन ने बताया है कि विस्तारित पत्तन क्षेत्र में ऐसी ही एक सेवा के लिए व्यापक संशोधन में रू. 15/- मीट्रिक टन की एक दर प्रस्तावित की गई थी मामला न्यायालय में होने के कारण जो इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकार कर दी गई थी। दिनांक 28 सितंबर 2006 के आदेश का पैरा 9 (XL VIII) पत्तन के प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत कर दिए जाने की व्याख्या करता है। माननीय मुंबई उच्च न्यायालय के एक निदेश के आधार पर एक अलग कार्यवाही में मुद्दे को पुनर्जीवित किया गया है। वैसे भी, एमबीपीटी का प्रस्ताव इसकी पत्तन सीमाओं के बाहर कार्गो प्रचालनों के लिए रू. 15/-</p>	<p>पत्तन सीमाओं के बाहर प्रचालन के लिए रू. 15/- प्रति मी.टन का प्रभार लगाना उस कार्गो के संबंध में था जब मातृ जलयान के पत्तन सीमाओं के बाहर लंगर डाला होने के कारण कार्गो पत्तन जल सीमा के भीतर से पोतान्तरित किया जाना था। यह मुद्दा विचाराधीन मुद्दे से भिन्न है। यह तथ्यों के पूर्ण प्रकटीकरण और पारदर्शिता के लिए प्रस्ताव में लाया गया था।</p>

	मीटरिक टन का प्रभार लगाने के लिए था। इस प्रकरण में अब विचाराधीन मुद्दा पत्तन सीमाओं के भीतर सुविधाओं के उपयोग के लिए लगाए जा सकने वाले प्रभार का है। अतएव, विचाराधीन प्रकरण में रू. 15/- मी.टन के विवादित प्रभार की प्रासंगिकता समझ से बाहर है।	
(iv)	पत्तन ने दिनांक 28 अगस्त 2009 के अपने पत्र में इस बात की पुष्टि की है कि विस्तारित पत्तन क्षेत्र में कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है। यह बताया गया है कि पत्तन सीमाओं के विस्तार से पहले और इसके बाद विस्तारित क्षेत्र में भौतिक प्रचालन वहीं रहे है। यह कथन इस निष्कर्ष तक ले जाता है कि संबंधित लंगरगाहों में पत्तन सीमाओं के विस्तार से पहले और न उनके पत्तन सीमाओं का भाग बनने के बाद लंगरगाह बिंदुओं पर एमबीपीटी किसी प्रकार की सेवाएं प्रदान नहीं करता है। कृपया इसकी पुष्टि करें।	चूंकि क्षेत्र अब पत्तन सीमाओं के भीतर है, समस्त सुरक्षा, संरक्षा और मल-व्ययन / मल निस्तारण कार्यों के लिए और विशेष रूप से अधिसूचित लंगरगाह के उस भाग में जिसे पत्तन द्वारा "सी" लंगरगाह का नाम दिया गया है, पत्तन ही जिम्मेदार है। इस प्रकार, जबकि पाइलट सेवा, टोवेज सेवा इत्यादि कोई दैनंदिन सेवा प्रदान नहीं की जा रही होगी, क्षेत्र पत्तन सीमाओं के अधीन लाए जाने के साथ ही आई जिम्मेदारियों पर विचार करते हुए पत्तन संरक्षित एवं सुरक्षित मार्ग, लंगरगाह और प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है। इस उद्देश्य से हमने क्षेत्र का सर्वेक्षण करवाया है और नए मार्गदर्शक चार्ट प्रकाशित किए गए हैं। लंगरगाहों और माल ढुलाई प्रचालनों के लिए गतिविधियां वही हैं जो अधिसूचित लंगरगाहों के लिए हैं।
(v)	अनुमोदित दरमान में, इसकी धारा 2.14 (क) और (ख) में विनिर्दिष्ट लंगरगाह बिंदुओं के चार समूहों पर प्रभार्य प्रभार दिए गए हैं। एमबीपीटी से अनुरोध है कि वह अपने द्वारा प्रदत्त सेवाओं और लंगरगाह बिंदुओं के इन समूहों में से प्रत्येक पर उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं की एक सूची बनाए एमबीपीटी से यह भी अनुरोध किया जाता है कि वह विस्तारित पत्तन सीमाओं में पड़ने वाले लंगरगाहों पर उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं और प्रदत्त विभिन्न सेवाओं की सूची बनाए।	सभी लंगरगाहों में, उन माल ढुलाई-लंगरगाहों समेत जो अब, पत्तन सीमाओं के संशोधन के कारण पत्तन के भीतर पड़ते हैं, गहराई की सूचना देना, पायलट की सेवा, खींच कर ले जाने संबंधी सेवा (टोवेज), जलापूर्ति, अग्निशमन सेवा, मल-व्ययन सेवा और सुरक्षित मार्गदर्शन, कार्गो प्रचालन सुनिश्चित करने जैसी सभी सेवाएं और सुविधाएं समान हैं। केवल मात्र अंतर यह है कि इस लंगरगाह क्षेत्र में पायलट की सेवा लेना अनिवार्य नहीं है। फिर भी, यदि इस सेवा के लिए अनुरोध किया जात है तो उसके लिए अलग से प्रभार लिया जाता है, जैसाकि ऊपर वर्णित है।
(vi)	प्रचालित लंगरगाह अनुसूची में बेहतर स्थिति वाले लंगरगाहों और अन्य लंगरगाहों के बीच अंतर करते हुए स्थान-विशेष दरें प्रदान की गई हैं। गोदियों के निकट और संभवतः मुख्य बंदरगाह नहर (चैनल) के दोनों ओर स्थित लंगरगाहों के लिए उच्चतम दरें और अन्य लंगरगाहों के लिए निम्नतर दरें प्रदान की गई हैं। विस्तारित पत्तन सीमाओं में लंगर डाले पोतों पर एमबीपीटी ने, उसकी अनुसूची में उपलब्ध	लंगरगाहों के लिए प्रभार लंगरगाह की उपयोगिता और कार्गो प्रचालनों के संचालन के लिए उनकी अनुकूलता को ध्यान में रखकर, विशेष रूप से उपलब्ध ड्राफ्ट को ध्यान में रखकर तय किए जाते हैं। इस संबंध में उल्लेख किया जा सकता है कि विस्तारित पत्तन सीमाओं में लंगर डालना और माल ढुलाई, अनिवार्य पायलट सेवा क्षेत्र में लंगर डालने की अपेक्षा कहीं बेहतर समझी जाती है क्योंकि वहां उपलब्ध ड्राफ्ट अपेक्षाकृत ऊंचा है (चार्ट डाटम के अनुसार 14 मीटर से भी ऊंचा) और यह मुख्य नौवहन नहर (चैनल) से दूर है। इस प्रकार, प्रभार निर्धारित करते समय इनकी

	उच्चतम दरें लगाई गई हैं जिन्हें नियमित किए जाने की मांग की गई है। एमबीपीटी से एक बार पुनः अनुरोध किया जाता है कि वह विस्तारित पत्तन सीमाओं में इसके द्वारा लगाई गई उच्चतम दरों का औचित्य प्रस्तुत करे।	तुलना अधिसूचित लंगरगाहों से करने की आवश्यकता है जहां गहरे ड्राफ्ट वाले पोत अनिवार्य पायलट सेवा क्षेत्र के भीतर ही लंगर डाल सकते हैं।									
(vii)	एमबीपीटी से अनुरोध है कि वह बताए कि उसका प्रस्ताव अगले तीन वर्षों के भीतर अनुमानित रूप से प्रतिवर्ष कितना अतिरिक्त राजस्व पैदा करेगा, इसके साथ ही कृपया लंगरगाह प्रभारों और माल दुलाई प्रभारों के अन्तर्गत अनुमानित अतिरिक्त राजस्व का अलग-अलग विवरण भी प्रस्तुत करे।	विस्तारित पत्तन क्षेत्र में माल दुलाई और लंगरगाह प्रभारों की मद में प्रतिवर्ष अतिरिक्त राजस्व निम्नानुसार था :- <table border="1" data-bbox="803 520 1383 646"> <thead> <tr> <th></th> <th>माल दुलाई प्रभार</th> <th>लंगरगाह प्रभार</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>रु . 1.08 करोड़</td> <td>रु . 0.16 करोड़</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>रु . 1.06 करोड़</td> <td>रु . 0.25 करोड़</td> </tr> </tbody> </table> <p>तथापि, जबसे एमबीपीटी ने माल दुलाई और लंगरगाह प्रभार लगाने आरंभ किए हैं सामान्य प्रवृत्ति प्रचालनों को यथासंभव मात्रा तक भीतरी लंगरगाहों की ओर स्थलान्तरित करने की रही है। हम, विस्तारित पत्तन सीमा में प्रचालन करने वाले पोतों का डाटा अलग से नहीं रख रहे हैं। इस लिए, मांगी गई सूचना तुरंत / इस समय उपलब्ध नहीं है।</p>		माल दुलाई प्रभार	लंगरगाह प्रभार	2006-07	रु . 1.08 करोड़	रु . 0.16 करोड़	2007-08	रु . 1.06 करोड़	रु . 0.25 करोड़
	माल दुलाई प्रभार	लंगरगाह प्रभार									
2006-07	रु . 1.08 करोड़	रु . 0.16 करोड़									
2007-08	रु . 1.06 करोड़	रु . 0.25 करोड़									
(viii)	पत्तन ने विस्तारित पत्तन क्षेत्र पर 26 अक्टूबर 2006 से लंगरगाह और माल-दुलाई प्रभार लगाने का अनुरोध किया है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.4 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें केवल आगामी प्रभाव से ही, सामान्यतः प्रभावी हो सकती हैं। दरों को पिछले प्रभाव से अनुमोदन प्रदान करने हेतु इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी परिस्थितियां कृपया स्पष्ट की जाएं।	दिनांक 20.11.2006 के परिपत्र द्वारा पत्तन सीमा का संशोधन पत्तन उपयोगकर्ताओं की जानकारी में यह कहते हुए लाया गया था कि अनुमोदित दरमान के अंतर्गत दरों पर प्रभार संशोधित पत्तन सीमाओं के भीतर, कार्गो प्रचालनों के लिए पोतों पर प्रभार्य होंगे। तदनुसार प्रभार पत्तन सीमा के संशोधन की तिथि 26.10.2006 से नियमित किए जाने के लिए प्रस्तावित हैं।									
(ix)	एम.बी.पी.टी. ने अपने दरमान के अध्याय 2 की धारा 2.14 (ए) 2.14 (बी), 2.14 (सी) तथा 2.2 (सी) में विस्तारित पत्तन सीमाओं को सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया है। विस्तारित पत्तन क्षेत्र को नक्शे (चार्ट) में चिन्हित अक्षांश और देशान्तर से चिन्हित क्षेत्र के रूप में परिभाषित किया गया है और मुंबई पत्तन न्यास की विस्तारित पत्तन सीमाओं के भीतर लंगरगाही और माल दुलाई के लिए चिन्हित किया गया है। प्रस्ताव के साथ संलग्न नक्शा / मानचित्र निम्नलिखित अक्षांशों और देशान्तरों के साथ क्षेत्र क(ए), ख(बी), ग(सी) और घ(डी)	हम निम्नानुसार अक्षांश और देशान्तर की पुष्टि करते हैं :- क / ए अक्षांश 18° 57' उत्तर देशान्तर 72° 41' पूर्व ख / बी अक्षांश 18° 55' उत्तर देशान्तर 72° 41' दक्षिण ग / सी अक्षांश 18° 55' उत्तर देशान्तर 72° 43' द.पू. घ / डी अक्षांश 18° 57' उत्तर देशान्तर 72° 43.5' द.पू.									

<p>दर्शाता है :-</p> <p>क(ए) अक्षांश 18°57' उत्तर, देशांतर 72°41' पू.</p> <p>ख(बी) अक्षांश 18°57'उ.देशांतर 72°43'</p> <p>ग(सी) अक्षांश 18°55' और देशा. 72°43' पू.</p> <p>घ (डी) अक्षांश 18°55' और देशां. 72°41'द.पू.</p> <p>कृपया इस बात की पुष्टि करें कि विस्तारित पत्तन सीमाओं में लंगरगाह बिंदु इन्हीं क्षेत्रों तक सीमित हैं जहां माल-दुलाई प्रचालन भी संचालित होंगे।</p>	
--	--

8.1. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 26 नवंबर 2009 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। एमबीपीटी और संबद्ध पक्षों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

8.2. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

9. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) मुंबई पत्तन न्यास की पत्तन सीमाएं पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय में केन्द्रीय सरकार द्वारा, भारतीय पत्तन अधिनियम और महापत्तन न्यास अधिनियम द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए अधिसूचना सं. जीएसआर 672 (ई) दिनांक 26 अक्टूबर 2006 के माध्यम से बढ़ा दी गई हैं। यह विस्तार दिनांक 28 सितंबर 2006 के आदेश के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा प्रचलित दरमान को अनुमोदन प्रदान करने के बाद हुआ है।
- (ii) एमबीपीटी ने परिपत्र सं. डीसी / सी-पीआर (पत्तन सीमाएं) / 5530 दिनांक 20 नवंबर 2008 के द्वारा मनसा, इनसा शिप ओनर्स एंड चार्टरर्स, शिपिंग एजेन्ट्स और सभी संबंधित पत्तन उपयोगकर्ताओं का ध्यान पत्तन सीमाओं के विस्तार के संबंध में सरकार द्वारा जारी की गई राजपत्र अधिसूचना दिनांक 26 अक्टूबर 2006 की ओर खींचा है। उस कथित परिपत्र द्वारा सभी संबंधितों को सूचित किया गया था कि किसी भी प्रचालन के लिए संशोधित पत्तन सीमाओं में प्रवेश करने वाले पोतों को, पत्तन के दरमान के अन्तर्गत लागू सभी पत्तन प्रभार देने होंगे।
- (iii) मनसा और अन्य पोत एजेन्टों ने ध्यान दिलाया है कि जिन पोतों ने 26 अक्टूबर 2006 के बाद विस्तारित पत्तन सीमाओं में प्रचालन संचालित किए थे उन पर विलम्ब से बिल भेजे गए हैं। संयुक्त सुनवाई में इस मुद्दे पर एमबीपीटी ने बताया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 56 छोटे-मोटे प्रभार लगाने के लिए यदि कोई हो, दो वर्ष की अवधि की अनुमति प्रदान करती है। अधिनियम की धारा 56 का संदर्भ केवल उन प्रभारों के संबंध में प्रासंगिक हो सकता है जो अधिनियम के अध्याय VI के अन्तर्गत प्रभार्य हों। ये इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रभार होंगे। जैसा मनसा द्वारा ध्यान दिलाया गया है विचाराधीन समय में विस्तारित पत्तन सीमाओं में

लंगरगाहों के लिए कोई अनुमोदित विशेष दरें नहीं थीं। एमबीपीटी भी इस स्थिति को स्वीकार करता है और यह प्रशुल्क-मद को पिछले प्रभाव से अनुमोदन हेतु इसके अनुरोध से पता चलता है। ऐसी स्थिति में, एमबीपीटी का दावा कि उसकी कार्रवाई अधिनियम की धारा 56 के अनुसार थी, स्वीकार नहीं किया जा सकता।

- (iv) मनसा ने तर्क दिया है कि एमबीपीटी विस्तारित क्षेत्र में तब तक कोई दर नहीं प्रभारित कर सकता जब तक यह प्राधिकरण उन के लिए दर अनुमोदित नहीं कर देता। यह एक तथ्य है कि दिनांक 28 सितंबर 2006 के इस प्राधिकरण के आदेश के द्वारा एमबीपीटी के दरमान को अनुमोदन प्रदान करते समय विस्तारित पत्तन सीमाएं अस्तित्व में नहीं आई थीं, और इसीलिए, वह दरमान जो लंगरगाहों के विशिष्ट बिन्दुओं के लिए दरें प्रदान करता है, विस्तारित पत्तन सीमाओं में पडने वाले बिन्दुओं को समाहित न कर सका था। विवादित प्रश्न है कि क्या पत्तन, विस्तारित पत्तन सीमा में स्थित लंगरगाहों पर कोई प्रभार लगाने के लिए सांविधिक रूप से पात्र है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 49(1) कहती है कि,

“यह प्राधिकरण समय-समय पर, सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा एक दरमान और शर्तों की विवरणी तैयार करेगा, जिसके भुगतान पर और जिनके अन्तर्गत बोर्ड से संबंधित या उसके कब्जे या अधिकार में किसी सम्पत्ति या पत्तन या पत्तन-उपमार्गों की सीमाओं के भीतर किसी स्थान का इसके नीचे विनिर्दिष्ट प्रयोजनों के लिए उपयोग किया जा सकता है :-

- (क) पोत का किसी खतरे के निशान, नौका घाट, पोतघाट, माल-ढुलाई घाट, यात्री-पोतघाट, गोदी, भूमि, भवन या स्थान जैसा कि पहले कहा गया है, पर या में अथवा के बगल में पहुंचना या पड़े रहना।
- (ख) यात्रियों अथवा सामान को ढोने वाले पशुओं या वाहनों का किसी पोतघाट, माल ढुलाई घाट, यात्री पोत घाट, गोदी, भूमि, भवन, सड़क, पुल या स्थान में या पर, जैसा कि पहले कहा गया है, प्रवेश करना या किराए के लिए चलते चले जाना।
- (ग) आयातीत सामान या निर्यात हेतु उद्दीष्ट सामान के मालिकों या स्टीमर एजेन्टों द्वारा भूमि या शैड का पट्टे पर लिया जाना।
- (घ) बोर्ड के स्वामित्व वाले या बोर्ड द्वारा प्रदत्त किसी भूमि, भवन, पोतों या उपस्करों का कोई अन्य उपयोग।

सरकार की अधिसूचना के संदर्भ से कथित अधिसूचना द्वारा समाहित क्षेत्र पत्तन सीमाओं का भाग बनते हैं जिनमें इस कार्यवाही में विस्तारित पत्तन सीमा के नाम से संदर्भित क्षेत्र सम्मिलित हैं। यदि पत्तन न्यास प्रभार लगाने का अधिकारी नहीं है तो इस निमित्त दर प्रदान करने के लिए इस प्राधिकरण को सांविधिक रूप से शक्ति प्रदान करना निरर्थक होगा। एमबीपीटी में लंगरगाही प्रभार और माल-ढुलाई प्रभार समाविष्ट की जाने वाली नई प्रशुल्क मर्दें नहीं हैं। ये पहले से ही (पत्तन के) दरमान में मौजूद हैं। यदि पत्तन ऐसे प्रभार मूल पत्तन सीमाओं में लगा सकता है तो वह उन्हें विस्तारित पत्तन सीमाओं में लगाना भी जारी रख सकता है। यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण होगा कि मूल पत्तन सीमाओं में ऐसे प्रभार लगाने के बारे में कोई भी बिंदुवार आपत्ति नहीं उठाई गई है। अतएव, निर्णित किया जाने वाला मुद्दा नए लंगरगाही बिंदुओं पर लगाए जाने वाले ऐसे प्रभारों की मात्रा और ऐसी दरों पर पिछले प्रभाव से अनुमोदन मांगने वाला पत्तन का अनुरोध है।

- (v) पत्तन ने विस्तारित पत्तन सीमाओं में भी, दरमान में उपलब्ध लंगरगाही प्रभारों की उच्चतम दरें लगाना प्रस्तावित किया है। पत्तन ने तर्क दिया है कि विस्तारित पत्तन सीमाओं में लंगरगाही और माल-दुलाई प्रचालनों के लिए "चार्ट डाटम" से 15 मीटर से भी अधिक ऊंचा ड्राफ्ट उपलब्ध है और वे बिंदु, मूल, पत्तन सीमाओं में उपलब्ध अन्य लंगरगाही बिंदुओं से, जहां ड्राफ्ट की ऊंचाई 5 मीटर से 9.3 मीटर के बीच रहती है, कहीं अधिक श्रेष्ठ हैं। एमबीपीटी के दरमान में वर्तमान में प्रदत्त लंगरगाही प्रभार विभिन्न लंगरगाही स्थानों की नजदीकी, गहराई और वाणिज्यिक उपादेयता जैसे विभिन्न अवयवों के विश्लेषण के बाद निर्धारित किए गए हैं। यह तो समझा हुआ है कि विस्तारित पत्तन सीमाओं में उपलब्ध लंगरगाह, पत्तन पायलट स्टेशन से लगभग 12 नॉटिकल मील दूर है जबकि मूल पत्तन सीमाओं (पत्तन सीमाओं के विस्तार से पहले) के भीतर उपलब्ध लंगरगाही बिंदु 6 नॉटिकल मील के भीतर हैं। पत्तन का मत है कि केवल विस्तारित पत्तन सीमा में लंगरगाहों के लिए कोई लागत आधारित विश्लेषण नहीं किया जा सका जबकि उसने जोर दिया है कि जो सुविधाएं भीतरी लंगरगाहों पर दी गई हैं, वही सुविधाएं इस स्थान (वि.प.सी.) में प्रदान की गई हैं। विभिन्न अविभाज्य तत्वों की दृष्टि से केवल लंगरगाही बिन्दुओं के लिए अद्वितीय लागत ब्यौरा प्रस्तुत करने में पत्तन की कठिनाई समझ में आती है। ऐसे परिदृश्य में, केवल एक ही विकल्प बचा रह जाता है और वह है मूल पत्तन सीमाओं में लंगरगाही बिन्दुओं के लिए पहले से उपलब्ध प्रचलित दरों को कोई चुनौती नहीं दी गई है। इस समय लंगरगाही बिंदुओं की निकटता, गहराई और उपादेयता पर निर्भर करते हुए विदेशगामी पोतों के संबंध में, उनके पहले दिन से 30 वें दिन तक ठहरने के लिए दरमान में दो दरें प्रदान की गई हैं यथा 0.0442 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी प्रति घंटा और 0.0216 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी प्रतिघंटा या उसका अंश। 30 वें दिन से अधिक ठहरने के लिए प्रदत्त दरें हैं। 0.0896 अम.सेंट और 0.0442 अम.सेंट प्रति जीआरटी प्रतिघंटा या उसका अंश। तटीय पोतों के लिए उनके पहले दिन से तीसरे दिन तक ठहरने के लिए तदनु रूप दरें 0.4499 पैसा और 0.2249 पैसा प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश है। इसी प्रकार 30 वें दिन से अधिक ठहरने के लिए ये दरें 0.8999 पैसा और 0.4499 पैसा प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश है। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, विस्तारित पत्तन सीमाओं में प्रचलित उच्चतम दरें अपनाने के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव को इसमें शामिल अंतर की दृष्टि से स्वीकार नहीं किया जा सकता है। उसी समय विस्तारित पत्तन सीमाओं में लंगरगाहों की उच्चतम ड्राफ्ट उपलब्धता और वाणिज्यिक उपादेयता को ध्यान में रखते हुए निम्नतर दरें भी तो लागू नहीं की जा सकती। मध्यमार्ग के रूप में, वर्तमान दरों के अंकगणितीय औसत पर विचार करना अतार्किक नहीं होगा। यद्यपि, अब भी यह एक तदर्थ तरीका ही होगा, इस तरीके में प्रचलित लंगरगाही प्रभार निर्धारित / प्रदान करने के लिए इससे पहले मान्य किए गए विभिन्न परिमाणों में अंतर पर विचार किया गया है। अतएव, यह प्राधिकरण विस्तारित पत्तन क्षेत्र में विदेश गामी पोतों के लिए वहां उनके पहले दिन से 30 वें दिन तक ठहरने के लिए पत्तन द्वारा 0.0329 अमरीकी सेंट (जो 0.0442 अमरीकी सेंट और 0.0216 अमरीकी सेंट का औसत है) प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश लगाए जाने को और 30 वें दिन से अधिक ठहरने के लिए 0.0669 अमरीकी सेंट (जो 0.0896 अमरीकी सेंट और 0.0442 अमरीकी सेंट का औसत है) प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश की विदेशी दर लगाने को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (vi) दिनांक 28 सितंबर 2006 का आदेश जारी करते समय विचारित विनिमय दर एक अमरीकी डालर = रु. 46.10 थी। 4 दिसम्बर 2009 को प्रचलित विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = रु. 46.10 थी। चूंकि वर्तमान विनिमय दर और सितंबर 2006 की विनिमय दर के बीच तुलना में कोई पर्याप्त उतार-चढ़ाव नहीं है, यह प्राधिकरण तटीय पोतों के विस्तारित पत्तन क्षेत्र में पहले

दिन से 30 वें दिन तक ठहरने के लिए पत्तन द्वारा 0.3374 पैसा (जो 0.4499 पैसा और 0.2249 पैसा का औसत है) प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश तथा 30 वें दिन से अधिक ठहरने के लिए 0.6749 पैसा (जो 0.8999 पैसा और 0.4499 पैसा का औसत है) प्रति जीआरटी प्रति घंटा या अंश की तटीय दरे लगाए जाने को अनुमोदन प्रदान करता है।

- (vii) माल दुलाई प्रभार कोई मुद्दा नहीं है क्योंकि यह स्थान विशेष से जुड़ा नहीं है। एमबीपीटी ने वर्तमान अनुसूची को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है ताकि यह पर्याप्त स्पष्ट रूप से दिखाया जा सके कि यह प्रभार विस्तारित पत्तन सीमा में लागू है। तदनुसार यह प्राधिकरण प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (viii) प्रचलित लंगरगाही अनुसूची से संबद्ध विभिन्न अन्य शर्तों में संशोधन कर उनमें विस्तारित पत्तन सीमा शामिल करने का प्रस्ताव है। ये संशोधन स्वाभाविक रूप से परिणामिक है और अतएव यह प्राधिकरण उन्हें अनुमोदन प्रदान करता है।
- (ix) एमबीपीटी ने प्रस्तावित संशोधन के प्रति पिछले प्रभाव 26 अक्टूबर 2006 अर्थात् उस तिथि से जिससे केन्द्रीय सरकार ने पत्तन सीमाओं का विस्तार किया था, अनुमोदन मांगा है। दूसरी ओर, मनसा ने प्रशुल्क मद को पिछले प्रभाव से लागू करने का प्रचंड विरोध किया है और परोक्ष रूप से तो इस प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रभाव से अनुमोदन प्रदान करने की सक्षमता पर प्रश्न किया है। यह प्राधिकरण बिलिंग संबंधी उस जटिलता से भली भांति परिचित है जो दरों को पिछले प्रभाव से अनुमोदित करने से पैदा हो सकती थी और इसीलिए सामान्यतः टुकड़ों-टुकड़ों पर आधारित प्रस्तावों पर वह भी पिछले प्रभाव से अनुमोदन मांगने वाले प्रस्तावों पर विचार नहीं करता। किन्तु कुछ अपवाद स्वरूप मामलों में इस प्राधिकरण ने पिछले प्रभाव आधार पर प्रशुल्क को अनुमोदन प्रदान किया है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी जो केंद्र सरकार द्वारा नीति अनुदेश के रूप में जारी किए गए थे, अपनी धारा 3.2.3 में, अपवादीय मामलों में पिछले प्रभाव से प्रशुल्क निर्धारण को अनुमति प्रदान करती है जिनके कारण रिकार्ड किए जाने चाहिए। वर्तमान प्रकरण में, जैसा कि पहले व्याख्या की जा चुकी है, विस्तारित पत्तन सीमाओं में प्रभार लगाने का पत्तन को अधिकार है। पत्तन ने उपयोगकर्ता समुदाय को पत्तन सीमाओं के विस्तार के बारे में और वहां स्थित सुविधाओं का उपयोग करने के बदले भुगतान करने की आवश्यकता के बारे में पहले से सतर्क कर दिया था। मनसा ने भी न तो ऐसी सुविधाओं करने से इन्कार किया है और न ही वह उनके लिए प्रभार लगाने की एमबीपीटी की शर्त से अंजान है। पत्तन की यदि चूक है तो वह यह कि उसने ऐसे लंगरगाहों में प्रभार्य प्रशुल्क को इस प्राधिकरण से अधिसूचित नहीं करवाया है। मनसा ने केवल इसी बिंदु पर जोर दिया है। किन्तु यह प्राधिकरण केवल तकनीकी आधार पर ही पत्तन के प्रस्ताव को अस्वीकार करने के लिए संकीर्ण और प्रक्रिया अभिमुख रूप नहीं अपनाना चाहता है। ऐसी अस्वीकृति, विस्तारित पत्तन सीमाओं में सुविधाओं के लिए प्रभार लगाने के पत्तन को प्राप्त अधिकार के प्रति निषेध होगा। यद्यपि, यह प्राधिकरण इस बार, प्रक्रिया संबंधी मामले में उदार दृष्टिकोण अपनाने का इरादा रखती है, एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अधिनियम में समाहित प्रशुल्क निर्माण व्यवस्था का सख्ती से अनुसरण करे और यह सुनिश्चित करे कि भविष्य में इस प्रकार की प्रक्रियात्मक चूक दोबारा न हो।

10. परिणाम स्वरूप और ऊपर वर्णित कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण बीच धार में दोनों ओर (कार्गो उतारना) कार्गो के उतारने चढ़ाने के लिए बगल में अन्य पोत की व्यवस्था करने के लिए पोतों / मालवाही नौकाओं / नावों पर प्रभारों से संबंधित एमबीपीटी के दरमान की धारा 2.2 के अधीन वर्तमान

अनुसूची और उसी दरमान में लंगरगाही शुल्कों से संबंधित धारा 2.14 में संशोधन को, जैसाकि संलग्नक में दिया है, अनुमोदन प्रदान करता है।

11. संशोधित अनुसूची को 26 अक्टूबर 2006 से लागू हुआ मान लिया जाना चाहिए अर्थात् उस तिथि से, जिस तिथि को केंद्र सरकार द्वारा अपनी अधिसूचना सं. 5221 दिनांक 26 अक्टूबर 2006 के माध्यम से एमबीपीटी की पत्तन सीमाओं का विस्तार किया गया था।

(रानी जाधव)

अध्यक्ष

संलग्नक

बीच धारा में (दोनों ओर कार्गो उतारना) कार्गो उतारने-चढ़ाने के लिए बगल में अन्य पोत की व्यवस्था करने के लिए पोतों / मालवाही नौकाओं / नावों पर प्रभारों से संबंधित एमबीपीटी के दरमान की धारा 2.2 के अधीन वर्तमान अनुसूची और उसी दरमान में लंगरगाही शुल्कों से संबंधित धारा 2.14 को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है :-

“2.2 बीच धार और पत्तन माल दुलाई लंगरगाही क्षेत्र (दोनों ओर कार्गो उतारना) में कार्गो उतारने-चढ़ाने हेतु, बगल में अन्य पोत की व्यवस्था करने के लिए पोतों / मालवाही नौकाओं / नावों पर प्रभार “

क्रम सं.	हलचल की प्रकृति	दर प्रति जीआरटी		
		तटीय पोत (रू . में)	विदेश गामी पोत (अम.डालर में)	
(क)	कर्षण सहायता के साथ दोनों ओर कार्गो उतारना	6.424	0.2350	
(ख)	कर्षण सहायता के बिना दोनों ओर कार्गो उतारना	4.536	0.1658	
(ग)	कार्गो उतारने-चढ़ाने वाले स्रोत पोतों पर माल दुलाई देयताएं विदेशगामी पोतों पर और तटीय पोतों पर माल-दुलाई देयता क्रमशः अम.डालर 0.0469 अम.डालर और रू . 0.127 प्रति जीआरटी की दर से एक घंटा या उसके अंश, अवधि के लिए उस समय से लगायी जाएगी जिस समय पर ये (पोत) लंगर डालते हैं / कार्गो उतारने-चढ़ाने के लिए बीच धार में पत्तन माल दुलाई लंगरगाह क्षेत्र में अपना स्थान ग्रहण करते हैं। लंगरगाही प्रभार उस अवधि के लिए लगाए जाएंगे जिस अवधि में पोत कार्गो उतार नहीं रहा है। (1)उन पोतों पर जो गोदियों में / एमबीपीटी के यात्री घाट में अपने बुलाए जाने के लिए पोत का ड्राफ्ट कम करने के प्रयोजन से आंशिक कार्गो उतारता है और बाद मुंबई पत्तन की गोदियों में या यात्री घाट में उपस्थित होता है, (2)उन पोतों पर जो बाद में मुंबई पत्तन की गोदियों / बंदरों में कार्गो उतारे जाने के लिए मालवाही नौकाओं पर सारा कार्गो उतार देते हैं और बीच धार / पत्तन माल दुलाई लंगरगाह क्षेत्र से ही यात्रा पर निकल जाते हैं और उनसे उतारा गया कार्गो बाद में, गोदियों / बंदरों पर उतारा जाता है, और (3)उन स्रोत पोतों पर जो एमबीपीटी गोदियों / बंदरों से मालवाही नौकाओं पर लाद कर लाया गया कार्गो ग्रहण करते हैं, - पत्तन माल दुलाई लंगरगाह क्षेत्र पत्तन सीमा में बीच धार कार्गो उतारने में लगे पोतों पर माल दुलाई देयता नहीं लगाई जाएगी।			

2.14 लंगरगाही शुल्क अनुसूची

(क) यदि कोई पोत या स्वयं चालित मालवाही नौका, लैश बार्ज या डंब बार्ज के अलावा, नीचे दी गई सारणी के कालम में प्रदर्शित किसी लंगरगाह बिंदु पर रह जाती है तो (उस पर) इसी के कालम 3 के अनुसार लंगरगाही शुल्क लगाया जाएगा।

क्र. सं.	लंगरगाही बिंदु	दरें प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश		
		ठहरने की अवधि	तटीय / अंतर्देशीय पोत (रू .में)	विदेशगामी पोत अम. डालर में
1	2	3		
(क)	ए,बी,सी,डी,ई,एफ,जी टीए1, टीए2 नया विस्फोटक करंजा	वहले दिन से 30 वें दिन तक	0.4499 पैसा	0.0442 अमरीकी सेंट
		30 वें दिन से आगे	0.8999 पैसा	0.0896 अमरीकी सेंट

(ख)	एच,आई,जे,के,वी,डब्ल्यू,एक्स,वाई,जेड	पहले दिन से ही	0.4499 पैसा	0.0442 अमरीकी सेंट
(ग)	एल,एम(न्यू पीर पाऊ में एन1,एन2,एन3) एन1(बुआई) एन2(बुआई) नार्थ एन3, ओ,पी,क्यू,आर,एल,एफ ऑफ दारु खाना ऑफ कोल बंदर ऑफ हे बंदर ऑफ कसारा बेसिन ऑफ फैरी व्हार्फ ऑफ माझगांव और पी एंड वी चैनल	पहले दिन से 30 वें दिन तक	0.2249 पैसा	0.0216 अम. सेंट
		30 वें दिन से आगे	0.4499 पैसा	0.0442 अम. सेंट
(घ)	पत्तन माल दुलाई लंगरगाही क्षेत्र	पहले दिन से 30 वें दिन तक	0.3374 पैसा	0.0324 अम. सेंट
		30 वें दिन से आगे	0.6749 पैसा	0.0669 अम. सेंट

नोट:- पत्तन माल दुलाई लंगरगाही क्षेत्र निम्नलिखित निर्देशांकों को समाविष्ट करता है :-

बिंदु क / ए अक्षांश	18° 57' उत्तर	देशांतर	72° 41' पूर्व
बिंदु ख / बी अक्षांश	18° 55' उत्तर	देशांतर	72° 41' पूर्व
बिंदु ग / सी अक्षांश	18° 55' उत्तर	देशांतर	72° 43.5' पूर्व
बिंदु घ / डी अक्षांश	18° 57' उत्तर	देशांतर	72° 43.5' पूर्व

(ख) यदि कोई लैश बार्ज या डंब बार्ज नीचे दी सारणी के कॉलम सं. 2 के अनुसार लंगरगाही शुल्क लगाया जाएगा :-

लंगरगाही बिंदु	दरें, प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश		
	ठहरने की अवधि	तटीय / अंतर्देशीय पोत	विदेशगामी पोत
ऑफ दारु खाना ऑफ कोल बंदर ऑफ हे बंदर	पहले दिन से 60 दिन तक	0.0899 पैसा	0.042 अम. सेंट
ऑफ कसारा बेसिन ऑफ फैरी व्हार्फ ऑफ माझगांव और पीएंडवी चैनल	60 वें दिन से आगे	0.1799 पैसा	0.0224 अम. सेंट

(ग) मुंबई पत्तन से इतर पत्तनों की ओर कार्गो के परिवहन के लिए बीच धार में तथा पत्तन माल दुलाई लंगरगाही क्षेत्र में माल दुलाई प्रचालन में लगे प्रत्येक पोत, नौका, मालवाही नौका और जहाज पर, जिस अवधि में वह कोई कार्गो चढ़ाए / उतारेगा नहीं, लंगरगाही के स्थान के आधार पर, ऊपर धारा 2.14 (क) के अनुसार प्रभार लगाया जाएगा। यह विभेदीय प्रशुल्क मुंबई पत्तन में आने वाले मालवाही जहाजों पर नहीं लगेगा।

नोट :-

किसी लंगरगाह पर किसी पोत के ठहरने की अवधि की गणना के प्रयोजन से -----

- (1) लंगरगाही शुल्क पोत द्वारा लंगर डाले जाने के समय से पोत द्वारा लंगरगाही बर्थ छोड़ने के समय तक प्रभारित किया जाएगा।
- (2) जब कोई पोत जो बर्थ लेकर या शुष्क गोदी में प्रवेश करके किसी लंगरगाह में ठहर गया हो और उसके बाद या तो उसी लंगरगाह को या किसी अन्य लंगरगाह को लौट गया हो, तो जितने घंटों तक वह पोत लंगरगाह से दूर रहा होगा उतने घंटे शामिल नहीं किए जाएंगे, किन्तु ऐसी शामिल न की गई अवधि के अलावा शेष बची मौजूदगी वाली अवधि लंगरगाही शुल्क की गणना के लिए अनवरत अवधि मानी जाएगी।
- (3) लंगरगाह शुल्क लगाने के लिए एक मालवाही नौका कार्गो की माल ढुलाई या ईंधन, जल और रसद की आपूर्ति के प्रयोजन से मुंबई पत्तन (विस्तारित पत्तन सीमा समेत) की सीमाओं के भीतर प्रचालन करने वाली नौका / पोत है किन्तु इसमें कार्गो के परिवहन (हस्तान्तरण) के सभी प्रयोजनों के लिए मुंबई पत्तन (विस्तारित पत्तन सीमा सहित) की सीमा के बाहर स्ट्रोत पोतों द्वारा खाली किए गए या भरे गए कोई लैश बार्ज या किसी अन्य प्रकार की मालवाही नौका / नाव शामिल नहीं होंगी।
- (4) उस पोत, नाव, मालवाही नौका और (लैश बार्ज समेत) से जिसने ऊपर धारा 2.10 के अनुसार जल परिवहन (हस्तांतरण) के लिए लाइसेंस शुल्क भर दिया हो, कोई लंगरगाही शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।
- (5) भारतीय नौसेना पोत और तट रक्षक पोत के रूप में वर्गीकृत किसी भी पोत से कोई लंगरगाही शुल्क नहीं लिया जाएगा।
- (6) केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित मुंबई पत्तन सीमाओं के बाहर लंगर डाले हुए पोतों / जलयानों से भी कोई लंगरगाही शुल्क नहीं लिया जाएगा।

पारादीप पत्तन न्यास में प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त 100 टन क्षमता वाली मोबाइल हार्बर क्रेन के उपयोग के लिए दर तय करने हेतु लागत विवरणी

क. शुष्क ब्लक कार्गो के लिए

लाख रुपये में

क्र.सं.	विवरण	पीपीटी द्वारा दि. 6 अगस्त 2009 के पत्र के माध्यम से जैसा प्रस्तुत किया गया है।	2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानक, यदि कोई हो, (बहुउद्देशीय कार्गो पोतघाट)	प्राधिकरण द्वारा परिष्कृत गणनाएँ	कार्यसंचालन	शुष्क ब्लक के लिए (क) खाद्यान, उर्वरक (ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि
I	100 टन क्षमता वाली मोबाइल हार्बर क्रेन की लागत (लाख रूपयों में)		3007.74			2963.70
II	क्षमता					
	डिजाइन साइकिल टाइम	30 साइकिल				
	डिजाइन लोडिंग रेट प्रति साइकिल प्रति घंटा प्रहस्तन दर (टनों में)	20 टन				
		30 साइ.*20 टन प्रति साइ.	600	क) खाद्यान, उर्वरक =10000 टन / दिन (30,000 टन पार्सल साइज) से बड़े पोतों के लिए) ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि =10000 टन / दिन	12500 टन / (24 घंटा * 70% उपयोगिता अवयव)	744
	प्रतिवर्ष काम के घंटे		4000	बिजली/ईंधन की लागत का अनुमान लगान हेतु एक वर्ष में 4000 काम के घंटों का मानक दिया गया है।		4000
	वार्षिक क्षमता (टनों में)	(30 साइ.* 20 टन 4000 घंटे)=	2400000		(744 टन/घंटा* 4000 घंटे)	2976000
	वार्षिक क्षमता(टन में)		2.40			2.97
III	प्रचालन लागत		लाख रु.में			लाख रु.में
	(क)ईंधन लागत	70 लीटर प्रति घंटा * रु. 40 प्रति लिटर * 4000 घंटा	112.00		70 लि./ घंटा * रु. 34.98 प्रति लि. *4000 घंटा	97.94
	(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत (उपकरण - लागत का 5%)	30 करोड़ रु. * का 5%	150.00	मशीनी उपकरण की लागत दर 5%	रु. 2963.70 लाख का 5%	148.19
	(ग) बीमा	30 करोड़ रु. * का 1 %	30.00	मशीनी उपकरण की लागत दर 1 %	रु. 2963.70 लाख का 1%	29.64
	(घ) मूल्य ह्रास	30 करोड़ रु. * का 11.31 %	339.30	कम्पनी अधिनियम में प्रदत्त मानकों के अनुसार	रु. 2963.70 लाख का 10.34%	306.45
	(ड.) लाइसेंस शुल्क			पीपीटी के दरमान के अनुसार	रु. 1200.00 / माह * 7 माह	0.08
	(च) अन्य व्यय	30 करोड़ रु. * का 5%	150.00	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	रु. 2963.70 लाख * 5%	148.19
	कुल प्रचालन लागत (क) से (च) तक		781.30			730.47
iv	आरओसीई	रु. 2660.70 लाख का 16%	425.71	नियोजित पूंजी का 16%	रु. 2350.81 लाख का 16%	376.13
v	कुल लागत + निवेश पर प्रति लाभ		1207.01			1106.60
vi	प्रति टन किराया प्रभार (विदेशी)	रु. 1207.01 लाख / 24 लाख टन	50.00		रु. 1106.60 लाख / 2.97 लाख टन	37.26
vii	प्रति टन किराया प्रभार (तटीय)				रु. 37.26 का 60%	22.35

(ख) ब्रेक ब्लक कार्गो के लिए

क्र.सं.	विवरण	कार्य संचालन	स्टील और थैला बंद कार्गो	अन्य
I	कार्गो प्रहस्तन दर टन / दिन में	(क) स्टील और थैला बंद कार्गो =4000 टन प्रति दिन (ख) अन्य = 2500 टन प्रति दिन	6000	3750
II	कार्गो प्रहस्तन दर (टन / प्रति दिन में)	क्रम सं. 1 (24 घं. x 70% उपयोगिता मानक)	357.00	223
III	प्रति वर्ष काम के घंटे		4000	4000
IV	क्षमता (टन/ वर्ष)	क्रम सं. II * III	1428000	89200
V	कुल लागत + प्रति लाभ जैसा पहली सारणी में क्रम सं. V पर अनुमान लगाया गया है (लाख रूपये में)		1106.60	1106.60
VI	प्रति टन किराया प्रभार (विदेशगामी) रु. / टन में	क्रम सं. V/IV	77.49	124.06
VII	प्रति टन किराया प्रभार (विदेशगामी) रु. / टन में	क्रम सं. VI का 60%	46.50	74.44