

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 187

नई दिल्ली,

07 नवम्बर, 2008

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मुम्बई पत्तन न्यास से (i) बंदरों पर प्रहस्तित कोयले के लिए घाटशुल्क प्रभार संशोधित करने, (ii) ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाट शुल्क उपलब्ध करवाने के लिए और (iii) सवार होना/उतरना प्रभागों की पूर्वव्यापी प्रभाव से वसूली के लिए प्राप्त प्रस्तावों का निपटान करता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/51/2007-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से (i) बंदरों पर प्रहस्तित कोयले के लिए घाटशुल्क प्रभार संशोधित करने, (ii) ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाट शुल्क उपलब्ध करवाने के लिए और (iii) सवार होना/उतरना प्रभारों की पूर्वव्यापी प्रभाव से वसूली से संबंधित है।

2. प्रस्ताव की पृष्ठभूमि और मुख्य बिन्दु नीचे स्पष्ट किए गए हैं:-

क. बंदर पर प्रहस्तित कोयले के लिए घाटशुल्क प्रभार:

आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 द्वारा एमबीपीटी के बृहत् सामान्य दर संशोधन का निपटान करते समय, इस प्राधिकरण ने, साथ ही साथ, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित रू0 35 प्रति टन की दर के विपरीत बंदरों पर प्रहस्तित घटक कोयले के लिए रू0 25 प्रति टन की दर अनुमोदित की गई थी क्योंकि प्रस्तावित दर लागत ब्योरों के साथ प्रमाणित नहीं की गई थी। यह कहते हुए कि उसने विचारणीय निवेश किया था और कोयले के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त ध्यान की जरूरत होती है और इसके प्रहस्तन की लागत लगभग जोखिमपूर्ण कार्गो के बराबर है, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 अगस्त, 2007 में मौजूदा घाटशुल्क दर को बढ़ाकर रू0 35 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया था। एमबीपीटी ने यह उल्लेख भी किया था कि गुजरात मेरीटाइम बोर्ड के पत्तनों और महाराष्ट्र मेरीटाइम बोर्ड पर कोयले के लिए घाटशुल्क दर क्रमशः रू0 40 प्रति टन और 45 प्रति टन हैं। एमबीपीटी ने रू0 36.38 प्रति टन पर कोयले की प्रहस्तन लागत दर्शाते हुए लागत विवरण भी भेजा है।

ख. ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क:

पत्र दिनांक 31 अगस्त, 2007 में एमबीपीटी ने उल्लेख किया था कि ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो पर कोई घाटशुल्क वसूल नहीं किया जा रहा है। पत्तन के अनुसार, वर्ष 1991 से पहले ओवरसाइड उतराई पर घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाता था जिसे 1 जुलाई 1991 से समाप्त कर दिया गया क्योंकि एमबीपीटी द्वारा कोई लेबर आपूर्ति नहीं की जाती थी। पत्तन ने आगे बताया था कि चूंकि इसने दिसम्बर, 2002 से नौभरण गतिविधियां शुरू कर दी थीं, इसलिए लेबर गैंग ओवरसाइड उतराई के लिए तैनात किया जाता है। एमबीपीटी के अनुसार, हाल ही के समय में, परियोजना कार्गो में वृद्धि हुई है और ओवरसाइड उतराई प्रभारों को पुनः लागू करना जरूरी हो गया है। इसने यह कहते हुए ओवरसाइड उतराई प्रभारों के रूप में घाटशुल्क का 50 प्रतिशत प्रस्तावित किया है कि कुछ महापत्तनों के दरमान में, इस सेवा के लिए दरें घाटशुल्क के 50 प्रतिशत से 75 प्रतिशत पर निर्धारित की गई हैं।

ग. सवार होना/उतरना प्रभारों के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव:

पत्र दिनांक 31 अगस्त, 2007 में एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण से 2 अक्टूबर 2005 से 30 नवम्बर, 2006 तक सवार होना/उतरना प्रभारों की वसूली विनियमित करने का अनुरोध किया है जिसके लिए कोई अनुमोदन नहीं है। सवार होना/उतरना प्रभार मुम्बई पत्तन द्वारा 2 अक्टूबर, 2005 से तदर्थ आधार पर लागू किए गए थे। नवम्बर, 2005 में, पत्तन ने सवार होना/उतरना प्रभार प्रति यात्री के लिए 28 नवम्बर, 2005 से रू0 150 प्रति की तदर्थ लेवी के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा था। एमबीपीटी से तदर्थ दर निर्धारित करने का आधार और प्रस्तावित दरों के लिए उपयोक्ताओं की सहमति के समर्थन में प्रमाण भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने उत्तर दिया था कि नियमित क्रूज सेवा 2 अक्टूबर, 2005 से शुरू की गई थी और तदर्थ आधार पर सवार होना और उतरना प्रभारों की वसूली उस तारीख से जारी थी। एमबीपीटी के अनुसार, चूंकि इस सेवा के उपयोक्ता क्रूज जलयानों पर सवार होने और उतरने वाले यात्री होते हैं ना कि क्रूज लाइन अथवा एजेंट्स, इसलिए वैयक्तिक उपयोक्ता से सहमति प्राप्त करना साध्य नहीं है। आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 द्वारा मुम्बई पत्तन न्यास के सामान्य दर संशोधन को अनुमोदन प्रदान करते समय, इस प्राधिकरण ने विचार किया था कि प्रभारों की वसूली का मामला है और रू0 150 प्रति यात्री प्रति सवार होना/उतरना की वसूली अनुमोदित की थी। पत्तन ने यह बताया है कि क्रूज टर्मिनल पर सृजित सुविधाएं क्रूज लाइनों के आदेश पर है और इन लाइनों को क्रूज टर्मिनल सुविधाओं से लाभ हुआ है। चूंकि दिनांक 28-11-2005 से 30 नवम्बर, 2006 के दौरान क्रूज लाइनों ने यात्रियों से सवार होना/उतरना प्रभार वसूल किए थे और राशि एमबीपीटी को प्रेषित की थी जिसके लिए अनुमोदन नहीं था, इसलिए पत्तन ने वसूली को विनियमित करने का अनुरोध किया है।

3. यह प्रस्ताव प्रशुल्क मामला रूप में पंजीकृत किया गया था और निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव की प्रतिलिपि संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। उपयोक्ता संगठनों से जब और जैसे प्राप्त हुई टिप्पणियाँ एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया है।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 21 नवम्बर, 2007 द्वारा एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने पत्र दिनांक 2 अगस्त 2008 के अधीन अपना जवाब भेजा है। माँगे गए स्पष्टीकरण और एमबीपीटी से प्राप्त जवाब निम्नवत् है:-

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमबीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब			
(क).	बंदरों पर कोयला प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क प्रभार	बंदर पर कोयला प्रहस्तन के लिए किए गए निवेशों के ब्योरे दर्शाते हुए विवरण निम्नलिखित है:-			
(i).	बंदरों पर कोयला प्रहस्तन के लिए ₹0 35 प्रति टन लेवी का प्रस्ताव इसके विवरण पर आधारित है कि भारी निवेश बेहतर हाऊसकीपिंग, लगातार डामर बिछाना और सड़कों का कंक्रीटीकरण, जेट्टी का सुदृढीकरण, लम्बी बाऊंझी दीवारों को खड़ा करना, आग और सुरक्षा मुद्दों पर अतिरिक्त व्यय और आग अनुवीक्षण उपस्करों, वैक्यूम मार्जनी प्रणालियों आदि सहित निरोधक उपायों में निवेश के रूप में किया गया है। कृपया इन मदों पर वैयक्तिक रूप से किए गए निवेश भेजें। केवल कोयले के प्रहस्तन के लिए बंदर और निवेशों का लाभ अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी उपलब्ध होगा। यदि अन्य कार्गो भी किए गए निवेशों का लाभ प्राप्त करते हैं तो केवल यह सही होगा कि लागत विवरण में कोयले के प्रहस्तन के लिए किया गया यथानुपात निवेश पर विचार किया जाए।	क्र. सं.	विवरण	प्रोद्भूत व्यय (रुपये)	कुल व्यय का 20% (रुपये) क्र.सं. 7 से 19)
		1	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण पर कम्पाऊंड दीवार का निर्माण	12,87,000	12,87,000
		2	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण के पहुँच मार्ग पर डामर सामग्रियाँ उपलब्ध करवाना और बिछाना	6,00,000	6,00,000
		3	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण पर स्टोरम जल ड्रेनों की डि-स्लिटिंग	2,00,000	2,00,000
		4	एस बिन्दु को पहुँच मार्ग	2,00,000	2,00,000
		5	नष्ट हुए कोपिंग पत्थरों और कोयला जेट्टी पर घाट की मरम्मतें	2,78,000	2,78,000
		6	नष्ट हुए कोपिंग पत्थरों और हाजी बंदर पर घाट की मरम्मतें	2,49,000	2,49,000
		7	एमएसआर रोड़ का कंक्रीटीकरण	6,20,00,000	1,24,00,000
		8	वार्षिक संविदा के अंतर्गत एमएसआर रोड़ की मरम्मतें	15,00,000	3,00,000
		9	सिंगल एवेन्यू हिल रोड़ पर डामर सामग्री उपलब्ध करवाना और बिछाना	19,00,000	3,80,000
		10	गादी अड्डा जंक्शन की मरम्मतें	10,00,000	2,00,000
		11	शिवड़ी बंदर रोड़ की मरम्मतें	7,00,000	1,40,000
		12	शिवड़ी फोर्ट रोड़ की मरम्मतें	30,00,000	6,00,000
		13	तेल डिपो रोड़ की मरम्मतें	15,00,000	3,00,000
		14	अच्छी गुणवत्ता का मलबा उपलब्ध करवाते हुए प्लॉटों का समतलीकरण	5,00,000	1,00,000
		15	वेज ऑयल जंक्शन और बेरियर गेट नं. 1 वडाला महल रोड़ के बीच सड़कों की मरम्मतें	10,00,000	2,00,000
		16	मेहुल में बेरियर नं. 1 और बेरियर गेट नं. 2 के बीच सड़कों की मरम्मतें	90,00,000	18,00,000
		17	मेसेंट रोड़ का कंक्रीटीकरण	6,60,54,207	1,32,10,841
		18	टीपीएस प्लॉट में कम्पाऊंड दीवार की मरम्मतें	1,00,000	20,000
		19	जेट्टी का कंक्रीटीकरण	1,00,000	20,000
			कुल	15,11,68,207	3,24,84,841
		क्र.सं. 7 से क्रम सं. 19 के अंतर्गत दर्शाया गया व्यय सामान्य उपयोक्ता अवसंरचनाओं पर प्रोद्भूत किया गया है। इसलिए सामान्य उपयोक्ता अवसंरचना के लिए प्रोद्भूत कुल व्यय के केवल 20 प्रतिशत पर विचार किया गया है।			

(ii).	कोयले का प्रहस्तन शुरू होने से बंदर पर प्रहस्तित कार्गो की कुल मात्रा और उसमें शामिल कोयले की मात्रा भेजी जाए।	<p>अपेक्षित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="5" style="text-align: right;">(टनों में)</th> </tr> <tr> <th>घटक</th> <th>2004-05</th> <th>2005-06</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>जोखिमपूर्ण कार्गो</td> <td>35500</td> <td>9300</td> <td>5235</td> <td>2658</td> </tr> <tr> <td>अन्य बल्क/ सामान्य कार्गो</td> <td>57270</td> <td>32290</td> <td>5841</td> <td>1694</td> </tr> <tr> <td>कोयला</td> <td>83000</td> <td>1843215</td> <td>2786628</td> <td>2950895</td> </tr> </tbody> </table>	(टनों में)					घटक	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	जोखिमपूर्ण कार्गो	35500	9300	5235	2658	अन्य बल्क/ सामान्य कार्गो	57270	32290	5841	1694	कोयला	83000	1843215	2786628	2950895
(टनों में)																											
घटक	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08																							
जोखिमपूर्ण कार्गो	35500	9300	5235	2658																							
अन्य बल्क/ सामान्य कार्गो	57270	32290	5841	1694																							
कोयला	83000	1843215	2786628	2950895																							
(iii).	प्रस्ताव के साथ प्राप्त वर्ष 2006-07 के लागत विवरण के अनुसार, रू0 10.13 करोड़ की कुल लागत में प्रचालन लागत, सामान्य सुविधाएं, मूल्यहास, वित्त और विविध व्यय, आबंटित प्रबंधन सामान्य उपरिव्यय और 15 प्रतिशत पर परिकलित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ शामिल है। कृपया आधार बताएं जिस पर ये व्यय निर्धारित किए गए हैं। कृपया यह भी बताएं कि क्या पत्तन ने केवल कोयले के प्रहस्तन से संबंधित व्यय लिए हैं। यदि लागत विवरण में दर्शाया गया व्यय 'विपथित' है और केवल लिया नहीं गया है, इस व्यय के प्रभाजन का आधार भेजें।	हाजी बंदर पर कोयले के प्रहस्तन पर प्रोद्भूत वास्तविक व्यय प्रचालन लागत रूप में लिया गया है। यह "बंदरों पर प्रहस्तित सामान्य कार्गो" सेवा में शामिल है। ब्रेक-अप दर्शाते हुए लागत विवरण प्रस्तुत किया गया है।																									
(iv).	उपर्युक्त संदर्भ में लागत विवरण में, नियोजित पूंजी नहीं दर्शाई गई है। चूंकि 15 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रू0 11,47,622/- दर्शाया गया है, इसलिए यह माना गया है कि नियोजित पूंजी रू0 76,50,813/- है। कृपया पुष्टि करें।	पुष्टि की गई है।																									
(v).	लागत विवरण के अनुसार, वर्ष 2006-07 के लिए मूल्यहास राशि रू0 3,20,631 है। कृपया परिसंपत्ति-वार निर्धारित मूल्यहास के ब्योरे भेजे जाएं।	परिसंपत्ति-वार मूल्यहास के ब्योरे भेजे गए हैं।																									
(vi).	प्रस्तावित दर के लेखा पर अगले तीन वर्षों के लिए अतिरिक्त राजस्व सृजन भेजा जाए।	<p>प्रस्तावित दर के लेखा पर अगले तीन वर्षों के लिए अतिरिक्त राजस्व सृजन निम्नलिखित है:-</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>यातायात - कोयला (मिलियन टन)</th> <th>अतिरिक्त राजस्व (रुपये लाखों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>2.25</td> <td>225</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>2.50</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>4.00</td> <td>400</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	यातायात - कोयला (मिलियन टन)	अतिरिक्त राजस्व (रुपये लाखों में)	2008-09	2.25	225	2009-10	2.50	250	2010-11	4.00	400													
वर्ष	यातायात - कोयला (मिलियन टन)	अतिरिक्त राजस्व (रुपये लाखों में)																									
2008-09	2.25	225																									
2009-10	2.50	250																									
2010-11	4.00	400																									
(ख).	ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क																										
(i).	एमबीपीटी ने बताया है कि कार्गो की ओवरसाइड उतराई पर वर्तमान में घाटशुल्क प्रभार्य नहीं है क्योंकि दरमान में दरें निर्धारित नहीं की गई हैं। यही पैरा इस विवरण के साथ समाप्त किया गया है कि ओवरसाइड उतारा गया कार्गो यथामूल्य आधार पर वसूल किया जाता है और वर्तमान में लागत ब्योरे देना साध्य नहीं है। ये विवरण एक-दूसरे के विपरीत दिखाई देते हैं।	वर्तमान में ओवरसाइड उतारे गए और जलमार्गों द्वारा सीधे निकासित कार्गो के मामले में कोई घाटशुल्क प्रभार्य नहीं है। इसी प्रकार ओवरसाइड से जलयान पर सीधे लादे गए कार्गो के मामले में कोई घाटशुल्क प्रभार्य नहीं है। सड़क अथवा रेल में से किसी द्वारा पत्तन ने निकासित कोई कार्गो दरमान के अनुसार घाटशुल्क के अधीन है। वर्तमान प्रस्ताव समुद्र द्वारा निकासित कार्गो पर घाटशुल्क की वसूली परिकलित करता है जहां वर्तमान में कुछ भी वसूल नहीं किया जाता है। सामान्यतः ओवरसाइड उतारा गया कार्गो परियोजना कार्गो है जिसके लिए दरमान में पृथक दर उपलब्ध नहीं है। इस प्रकार, इस पर प्रभार्य घाटशुल्क यथामूल्य होगा।																									
(ii).	कृपया पिछले 3 वर्षों के दौरान मुम्बई पत्तन न्यास में प्रहस्तित परियोजना कार्गो की मात्रा और उसकी ओवरसाइड उतराई की मात्रा भेजी जाए। इस	मुम्बई पत्तन न्यास में प्रहस्तित मशीनरी/परियोजना कार्गो की मात्रा और पिछले 3 वर्षों के दौरान इस प्रचालन से अर्जित राजस्व निम्नवत् है:-																									

	प्रचालन से अर्जित राजस्व भी भेजा जाए।	<table border="1" data-bbox="802 180 1419 359"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>प्रहस्तित मशीनरी/परियोजना कार्गो (मी0ट0)</th> <th>अर्जित राजस्व (रुपये लाखों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>171494.30</td> <td>231.64</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>244791.62</td> <td>340.14</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>329781.00</td> <td>476.91</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>746066.92</td> <td>1048.69</td> </tr> </tbody> </table> <p>तथापि, घाट से बिना निकासित किए ओवरसाइड पर और से उतारे/लादे गए कार्गो के मामले में अलग-से रिकॉर्ड तत्काल उपलब्ध नहीं है।</p>	वर्ष	प्रहस्तित मशीनरी/परियोजना कार्गो (मी0ट0)	अर्जित राजस्व (रुपये लाखों में)	2004-05	171494.30	231.64	2005-06	244791.62	340.14	2006-07	329781.00	476.91	कुल	746066.92	1048.69
वर्ष	प्रहस्तित मशीनरी/परियोजना कार्गो (मी0ट0)	अर्जित राजस्व (रुपये लाखों में)															
2004-05	171494.30	231.64															
2005-06	244791.62	340.14															
2006-07	329781.00	476.91															
कुल	746066.92	1048.69															
(iii).	<p>(क). कृपया बताएं कि क्या ओवरसाइड उतराई प्रहस्तन के लिए पोत के बोर्ड पर कोई अतिरिक्त सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर गैंग तैनात किए जाते हैं। यदि जवाब हाँ है तो कृपया उसकी जरूरत स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). इसकी पुष्टि करें कि वसूल किए गए ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभार ऐसी तैनाती को प्रभावित नहीं करते हैं। यदि ऐसा हो तो, यह स्पष्ट किया जाए कि घाटशुल्क के निर्धारण की बजाय ऑन-बोर्ड नौभरण दर की समीक्षा क्यों नहीं की जा सकती।</p>	<p>(क). बोर्ड पर तैनात सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर सामान्य प्रचालनों के साथ ओवरसाइड उतराई भी करती है। मशीनरी/परियोजना कार्गो यातायात की मात्रा दिन-प्रति-दिन बढ़ रही है जिसमें ओवरसाइड उतराई एक प्रमुख भाग है। इसलिए सुपरवाइज़री स्टाफ और गैंगों को ओवरसाइड प्रचालनों सुपरवाइज़री और प्रहस्तन के लिए तैनात किया जाता है।</p> <p>(ख). हालांकि सुपरवाइज़री स्टाफ की लागत नौभरण प्रशुल्क में शामिल की जा सकती है, परंतु इसमें लागत + अनुमत आरओसीई शामिल नहीं किए जा सकते। ज्यादातर, नौभरण प्रभार एकसमान दर है। आदर्शतः भारी लिफ्ट कार्गो का ऐसा प्रशुल्क प्रगामी ग्रेडेशन के आधार पर होना चाहिए।</p> <p>ऐसे पोतों के नौचालन में शामिल असाधारण प्रचालनों का भी कार्गो हितों पर कुछ बोझ पड़ता है जोकि ऐसे पोतों को कार्य सौंप रहे हैं। ज्यादातर, यह परेषिती की सुविधा के लिए है जो जोर डालता है अथवा ओवरसाइड प्रचालनों के हल के लिए अपेक्षा की जाती है कि ऐसे प्रभार वसूल किए जाने अपेक्षित हैं। जलमार्गों द्वारा भारी पैकेजों की सुपुर्दगी जरूरी है और इसलिए परेषितियों को घाटशुल्क प्रभार वहन करने होंगे।</p> <p>वर्तमान नौभरण प्रशुल्क प्रति टन आधार पर आधारित है। तथापि, यह देखा जाएगा कि भारी पैकेजों के मामले में प्रहस्तन प्रभार सामान्यतः प्रगामी वृद्धि पर रखे जाते हैं क्योंकि पैकेजों का भार बढ़ता रहता है। यह पत्तन फ्लोटिंग क्रैन द्वारा हैवी लिफ्ट कार्गो के प्रहस्तन के लिए समान है। मौजूदा प्रस्ताव कार्गो पर "घाटशुल्क" तक सीमित है जोकि परेषितियों/पोतवणिकों द्वारा देय है जबकि ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभार सामान्यतः पोत एजेंटों द्वारा देय होते हैं।</p> <p>यहां बिन्दु यह है कि परेषिती शून्य घाटशुल्क पर पत्तन से कार्गो की निकासी करता है। यही सिद्धांत अन्य पत्तनों पर अपनाया गया है जोकि कार्गो के प्रवेश/निकासी के प्रकार बावजूद घाटशुल्क वसूल करते हैं। अतः मुम्बई पत्तन न्यास को भी ओवरसाइड उतराई के लिए पृथक दरें रखने की अनुमति दी जाए।</p>															
(iv).	<p>(क). यथामूल्य पर प्रशुल्क वसूल करने और प्रचालन की लागत नहीं भेजने के बीच का संबंध स्पष्ट नहीं है।</p> <p>(ख). कृपया अतिरिक्त व्यय जो पत्तन ओवरसाइड उतराई की सेवा प्रदान करने के लिए प्रोद्भूत करता है, की गणना करें और इस कार्यालय को भेजें।</p>	<p>चूंकि घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर परिकलित किया जाता रहेगा (यदि अनुमोदित किया जाता है), इसलिए प्रहस्तित टनभार के रिकॉर्ड नहीं रखे गए हैं। अब तक प्रभार वसूल नहीं किए गए थे। अतः प्रचालन की लागत भी अलग-से व्यवस्थित नहीं की गई है।</p>															

(v).	कृपया बताएं कि क्या ओवरसाइड उतराई के समय, बाजों की डोकिंग और अनडोकिंग के लिए, पत्तन द्वारा कोई विशिष्ट सेवा प्रदान की जाती है।	<p>ओवरसाइड उतराई के समय बाजों की डोकिंग और अनडोकिंग के लिए पत्तन द्वारा निम्नलिखित अतिरिक्त सेवाएं प्रदान की जाती हैं:-</p> <ul style="list-style-type: none"> ● सुगम प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए विशिष्ट बर्थ जैसे कोने वाले बर्थ। ● पोत के साथ बाजों की दोहरी बैंकिंग। ● यदि अपेक्षित हो, प्रचालनों की सुविधा के लिए सामने वाले बर्थ को खाली रखना। ● ऐसे बर्थों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए पोतों का उपयुक्त स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो। ● प्रचालनों की प्रकृति के मद्देनजर बाजों का संचलन अधिमानतः दिन के समय के दौरान। ● जलयानों को घुमाना अथवा पोतों का स्थानांतरण, यदि अपेक्षित हो। ● हारबर वॉल पर विशिष्ट बर्थों के आबंटन पर भी कई बार विचार किया जाता है। <p>जब सभी क्रॉफ्टों के मामले में बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाते हैं, पोतों के स्थानांतरण अथवा घुमाव के लिए दरमान के अनुसार वसूली नहीं की जाती है। इस प्रकार, यह देखा जाना चाहिए कि पत्तन द्वारा विशिष्ट सेवाएँ ओवरसाइड पैकेजों का आसानी से प्रहस्तन सुनिश्चित करने के लिए उपलब्ध करवाई जाती हैं।</p>															
(vi).	यह बताया गया है कि ओवरसाइड उतराई के समय कार्गो के सुरक्षित प्रहस्तन के लिए, उस समय, पोतों और बाजों का अतिरिक्त संचलन किया जाना अपेक्षित होता है। कृपया पिछले तीन वर्षों के दौरान किए गए पोतों और बाजों के ऐसे अतिरिक्त संचलनों की संख्या भेजें। यह भी बताएं कि क्या पोतों और बाजों के ऐसे अतिरिक्त संचलन के लिए पत्तन ने संबद्ध एजेंटों से कोई स्थानांतरण प्रभार वसूल किए थे।	ओवरसाइड उतराई के लिए कार्गो का सुरक्षित प्रहस्तन किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों और बाजों के अतिरिक्त संचलन के अवसरों संबंधी रिकार्ड उपलब्ध नहीं है क्योंकि पृथक अभिलेख नहीं है अथवा व्यावहारिक रूप से व्यवस्थित किया जा सकता है।															
(vii).	कृपया अनुरक्षण और गोदी की संरक्षणता के लिए पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रोद्भूत व्यय भेजें। ओवरसाइड उतराई की सेवा के लिए आबंटन-योग्य अनुपातिक अनुरक्षण और संरक्षण व्यय भी भेजें।	<p>पिछले 3 वर्षों के दौरान अनुरक्षण और संरक्षण विशेष रूप से निकर्षण और मरीन सर्वेक्षण संबंधी कुल व्यय निम्नवत् है:-</p> <p style="text-align: right;">(रुपये करोड़ों में)</p> <table border="1" data-bbox="803 1270 1404 1501"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>कुल व्यय</th> <th>गोदियों में प्रमाजित</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>43.11</td> <td>15.58</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>27.95</td> <td>17.37</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>29.68</td> <td>19.23</td> </tr> <tr> <td>पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रोद्भूत कुल व्यय</td> <td>100.74</td> <td>52.18</td> </tr> </tbody> </table> <p>ओवरसाइड उतराई के लिए प्रोद्भूत अनुरक्षण और डॉक बेसिन के संरक्षण के लिए पृथक आँकड़े उपलब्ध नहीं हैं।</p>	वर्ष	कुल व्यय	गोदियों में प्रमाजित	2004-05	43.11	15.58	2005-06	27.95	17.37	2006-07	29.68	19.23	पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रोद्भूत कुल व्यय	100.74	52.18
वर्ष	कुल व्यय	गोदियों में प्रमाजित															
2004-05	43.11	15.58															
2005-06	27.95	17.37															
2006-07	29.68	19.23															
पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रोद्भूत कुल व्यय	100.74	52.18															
(viii).	ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो की सेवा के लिए, वसूल किए जाने के लिए अनुमानित आय और डॉक बेसिन, प्रचालनात्मक स्टाफ और लेबर की तैनाती पर प्रोद्भूत होने के लिए अनुमानित व्यय और डॉक बेसिन के अनुरक्षण तथा संरक्षण सहित सामान्य लागत विवरण भेजें।	<p>एक कार्य बिन्दु प्रति पारी पर ऑन-बोर्ड सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर की तैनाती के लिए पत्तन द्वारा प्रोद्भूत अनुमानित व्यय निम्नवत् है:-</p> <p>ऑन-बोर्ड लेबर की लेबर और स्टाफ की लागत रू0 7848.41 है।</p> <p>अनुमानित आय और डॉक बेसिन के भीतर और बाहर बाजों के संचलनों का प्रहस्तन करने के लिए सुपरवाइज़री स्टाफ, प्रचालनात्मक स्टाफ और लेबर की तैनाती पर प्रोद्भूत होने वाला व्यय नहीं भेजा जा सकता क्योंकि इस गतिविधि के लिए कोई पृथक रिकार्ड नहीं रखा जाता है।</p>															

		उपर्युक्त स्थिति के बावजूद, यह बताया जा सकता है कि दरमान के युक्तिकरण से पहले, ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के मामले में 50 प्रतिशत घाटशुल्क की वसूली के लिए प्रावधान था। यह प्रावधान गोदियां के दरमान से हटा दिया गया था। बृहत् प्रशुल्क संशोधन में इस प्रावधान को पुनः देखे जाने की जरूरत है विशेष रूप से पत्तन पर ओवरसाइड को और से प्रहस्तित किए जा रहे अधिक से अधिक परियोजना परेषणों के मद्देनजर। ओवरसाइड उतराई के समय पोतों के संचलन के लिए बर्थों को खाली रखा जाता है जिसके फलस्वरूप पत्तन को घाटशुल्क का नुकसान होता है। इसके अलावा अन्य पत्तनों द्वारा लागू किए गए प्रशुल्क में भी ऐसा प्रावधान मौजूद है जोकि किसी भी प्रकार अर्थात् रेल, सड़क अथवा जलमार्गों द्वारा पत्तन में प्रवेश करने वाले और मौजूद कार्गो के मामले में घाटशुल्क सिद्धांततः वसूल करते हैं।
(ग).	सवार होना/उतरना प्रभार	
(i).	एमबीपीटी ने बताया है कि मुम्बई पत्तन पर सवार होना/उतरना प्रभार दिनांक 28-11-2005 से उसके लिए टीएएमपी की मंजूरी प्राप्त करते हुए तदर्थ आधार पर प्रभार्य थे। ऐसा लगता है कि एमबीपीटी का आशय 'प्राप्त करते हुए' की बजाय 'प्रतीक्षा करते हुए' शब्द से है। कृपया पुष्टि करें, क्योंकि इस प्राधिकरण ने प्रभारों को 28-11-2005 से तदर्थ आधार पर वसूली के लिए कोई अनुमोदन प्रदान नहीं किया है।	मुद्रण-संबंधी त्रुटि हुई है।
(ii).	जहाँ तक सवार होना/उतरना प्रभारों की वसूली को पूर्वव्यापी प्रभाव से विस्तारित करने के लिए एमबीपीटी के अनुरोध का संबंध है, हम पत्तन को पहले कई बार सूचित कर चुके हैं कि 28 नवम्बर, 2005 से तदर्थ आधार पर प्रभारों की वसूली करने की उसकी कार्रवाई संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के अनुसार नहीं है।	यह उल्लेख किया जाता है कि क्रूज़ लाइनों के आदेश पर कुछ सुविधाएं सृजित की गई हैं और ऐसी आधुनिक क्रूज़ टर्मिनल सुविधाओं से इन लाइनों को लाभ पहुंचा है। क्रूज़ लाइनों ने वास्तविक उपयोक्ताओं अर्थात् यात्रियों से 25-11-2005 से सवार होना/उतरना प्रभार वसूल किए हैं और उन्हें एमबीपीटी को प्रेषित किए हैं। इस स्थिति में यदि यह वसूली पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित नहीं की जाती है तो इससे सेवाओं के उपयोक्ता अर्थात् यात्रियों और न ही सेवाओं के प्रदाता अर्थात् एमबीपीटी को लाभ होगा, परंतु वापसी का लाभ क्रूज़ लाइनों को जाएगा। उपर्युक्त के मद्देनजर, आपसे पुनः अनुरोध है कि सवार होना/उतरना प्रभार 25-11-2005 से पूर्वव्यापी प्रभाव से मंजूर किए जाएं।
(घ).	एमबीपीटी ने सशक्त कथन द्वारा निष्कर्ष निकाला है कि 'प्रत्येक प्रस्ताव के लिए मिनट लागत आँकड़े नहीं भेजे जा सकते'। यह उल्लेखनीय है कि सरकार द्वारा जारी किए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन करते हैं जिसमें अपेक्षा की जाती है कि प्रशुल्क पत्तन-वार लागत जमा दृष्टिकोण पर निर्धारित किया जाए। इसलिए, यह जरूरी है कि 'चुनिंदा पत्तनों पर प्रचलित दरें', 'किए गए अतिरिक्त निवेश', 'प्रोद्भूत अतिरिक्त राजस्व', आदि संबंधी केवल कुछ विवरणों पर पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय प्रशुल्क निर्धारित करने से पहले लागत ब्योरो की छानबीन की जानी जरूरी है।	जवाब नहीं भेजा गया है।

5. संयुक्त सुनवाई 30 जून, 2008 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। एमबीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन रखे थे।

6. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

(क). बंदरों पर कोयले के लिए घाटशुल्क प्रभार:

- (i). बंदर पर कोयला प्रहस्तन के लिए ₹0 35 प्रति टन वसूली का एमबीपीटी का प्रस्ताव बेहतर हाऊसकीपिंग, लगातार डामर बिछाना और सड़कों का कंक्रीटीकरण, जेट्टी का सुदृढीकरण, लम्बी बाऊंड्री दीवारों को खड़ा करना, आग और सुरक्षा मुद्दों पर अतिरिक्त व्यय और अग्नि मॉनिटरिंग उपकरणों, वैक्यूम सफाई प्रणालियों, आदि सहित निरोधक उपायों में निवेश के रूप में किए गए निवेशों पर आधारित है। पत्तन ने बताया है कि हाजी बंदर पर कोयले के प्रहस्तन पर प्रोद्भूत वास्तविक व्यय प्रचालन लागत के रूप में लिया गया है। इसने इस मामले में वर्ष 2006-07 के दौरान प्रोद्भूत किए गए ₹0 324.84 लाख का पूंजी व्यय दर्शाते हुए भी एक विवरण प्रस्तुत किया है। तथापि, यह विवरण प्रकट करता है कि प्रहस्तन कोयला के लिए विशिष्ट सुविधाएँ उपलब्ध करवाने के लिए केवल ₹0 28.14 लाख प्रोद्भूत किए गए हैं। कई समीपवर्ती सड़कों के कंक्रीटीकरण और मरम्मतों के लिए प्रोद्भूत व्यय से संबंधित शेष ₹0 296.70 लाख जोकि बंदरों पर कोयला प्रहस्तन सुविधा के सृजन के लिए संयुक्त उपयोक्ता अवसंरचना व्यय रूप में सुविचारित किया गया है। वास्तव में, ₹0 384.84 लाख सहित वर्ष 2006-07 के दौरान बंदरों पर प्रोद्भूत सम्पूर्ण पूंजी व्यय पिछले सामान्य संशोधन के समय कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लागत विवरण में एमबीपीटी द्वारा शामिल किया गया था। समग्र घाटे पर विचार करते हुए, घाटशुल्क दरों में 25 प्रतिशत की बोर्ड पर वृद्धि (भांडागार और पीओएल के अधीन के अतिरिक्त) इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के अधीन अनुमोदित की गई थी। यदि कोयला के लिए स्व-पोषित दर अब निर्धारित की जाती है, गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकी के प्रवाह को बिना स्वीकार किए एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित लागत ब्योरो पर आधारित है (जोकि एमबीपीटी ने ₹0 35 प्रति टन की दर प्रस्तावित करते समय विचार नहीं किया है), तो तदनुरूपी कटौती कुछ अन्य गतिविधियों में की जानी चाहिए। कोयला प्रहस्तन के लिए दर प्रति टन यदि ₹0 296.70 लाख के भारी व्यय को अलग रखने के पश्चात निर्धारित की जाती है, जोकि केवल कोयला प्रहस्तन के लिए विशिष्ट सुविधाएँ प्रदान किए जाने से संबंधित है, ₹0 25 प्रति टन की मौजूदा दर से बहुत ज्यादा भिन्न नहीं होनी चाहिए। इसके अलावा, बंदरों पर प्रहस्तित कोयले की मात्रा मजबूत वृद्धि दर्शाती है जैसाकि यह वर्ष 2006-07 के दौरान 2786628 टन और वर्ष 2007-08 के दौरान 2950895 टन थी। पत्तन ने भविष्य अवधि के लिए अनुमान नहीं भेजे हैं जोकि जरूरी हैं क्योंकि अब निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क भावी रूप से प्रचलित होगा। इसलिए, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दर केवल वर्ष 2006-07 के दौरान प्रहस्तित कोयले की मात्रा के आधार पर निर्धारित करना सही नहीं होगा।
- (ii). असोसिएशन ऑफ मल्टीमोडल ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर्स ऑफ इंडिया के अनुसार, मौजूदा घाटशुल्क स्वतः ही उच्चतर है और इसे संशोधित नहीं किया जाना चाहिए। कॉस्टल एनर्जी प्राइवेट लिमिटेड (सीईपीएल) ने दावा किया है कि निकर्षण, समुद्र दीवार की मरम्मतें, प्रदूषण निरोधक उपाय, रेलवे साइडिंग आदि सहित सभी विकास पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा किए जाते रहे हैं। इंडियन नेशनल शिपऑनर्स असोसिएशन (आईएनएसए) ने इस आधार पर प्रस्ताव पर आपत्ति की है कि एमबीपीटी ने प्रस्तावित वृद्धि को कारण के साथ प्रमाणित नहीं किया गया है। चूंकि पत्तन ने कोई अतिरिक्त सुविधाएँ उपलब्ध नहीं करवाई हैं, इसलिए मुम्बई एंड न्हावा-शेवा शिप-एजेंट्स असोसिएशन (एमएएनएसए) और बम्बई चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री दोनों ने प्रस्ताव का जोरदार विरोध किया है। इंडियन मर्चेंट्स चेम्बर (आईएमसी) का मत है कि कोयला बिजली सृजन के लिए आवश्यक है और पत्तन लागत में किसी वृद्धि से यह कार्गो मुम्बई से दूर हो जाएगा। निष्कर्षतः, व्यापार का कहना है कि कोयला प्रहस्तन बंदरों पर एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाएँ किसी घाटशुल्क वृद्धि की माँग के लिए अपर्याप्त हैं।
- (iii). ऊपर उल्लिखित कारकों पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण को एमबीपीटी बंदरों पर कोयला प्रहस्तन के लिए मौजूदा घाटशुल्क दर में वृद्धि के लिए पत्तन के प्रस्ताव में कोई विशेषताएँ दिखाई नहीं देती हैं।

(ख). ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क:

- (i). अप्रैल, 2006 में एमबीपीटी ने पोत/बार्ज से दूसरे पोत/बार्ज और विलोमतः बर्थ पर ओवरसाइड उतारे गए कार्गो के लिए ₹0 130/- प्रति टन की तदर्थ दर के लिए प्रस्ताव किया था। प्रस्ताव में प्रस्तावित दर को न्यायोचित ठहराने के लिए कोई अन्य प्रासंगिक निष्पादन और वित्तीय ब्योरे शामिल नहीं किए गए थे। पत्तन ने भी 29 जून, 2006 को उसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव संबंधी संयुक्त सुनवाई में इस मुद्दे को नहीं उठाया था। चूंकि यह प्राधिकरण उस समय यह प्रस्ताव अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं था, इसलिए पत्तन को प्रासंगिक लागत ब्योरो और औचित्य के साथ पृथक प्रस्ताव, यदि जरूरी समझा जाता है, लाने की सलाह दी गई थी।

- (ii). हालांकि पत्तन बार-बार यह कहता रहा है कि ओवरसाइड उतराई में वृद्धि की जाए, परंतु यह पिछले 3 वर्षों के दौरान ओवरसाइड उतारे गए कार्गो की मात्रा यह कहते हुए नहीं भेजी जा सकी है कि ऐसे अभिलेख तत्काल उपलब्ध नहीं हैं।
- (iii). पत्तन ने पुष्टि की है कि ओवरसाइड उतराई के प्रहस्तन के लिए पोत के बोर्ड पर अतिरिक्त सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर गैंग तैनात किए जाते हैं। इसने यह पुष्टि भी की है कि उसकी लागत नौभरण प्रशुल्क में शामिल की गई है। तथापि, पत्तन ने टिप्पणी की है कि प्रस्तावित दर अनुमोदित की जानी चाहिए क्योंकि नौभरण प्रशुल्क में प्रोद्भूत लागत और स्वीकार्य आरओसीई शामिल नहीं किया गया है।
- (iv). हालांकि पत्तन दावा करता है कि उसने ओवरसाइड प्रचालनों के लिए विभिन्न अतिरिक्त डोकिंग और अनडोकिंग सेवाएं प्रदान की हैं, परंतु इसने ऐसी सेवाओं के विस्तारण के लिए प्रोद्भूत किए जा रहे अतिरिक्त व्यय को प्रमाणित नहीं किया है। पत्तन उन अवसरों की संख्या दर्शाने वाले अभिलेख उपलब्ध नहीं करवा सका जहां ओवरसाइड उतराई प्रचालनों के लिए पोतों और बार्जों के अतिरिक्त संचलन की आवश्यकता रही हो। इस प्राधिकरण का मत है कि पोतों को ऑफर की गई समेकित सेवाओं में अलग-अलग मदों के लिए पृथक प्रभारों की वसूली नहीं करना कार्गो हितों से लेवी की माँग करने के लिए आधार नहीं हो सकता।
- (v). पत्तन ने दावा किया है कि पिछले 3 वर्षों के दौरान उसने अनुरक्षण और संरक्षण, विशेष रूप से निकर्षण और मरीन सर्वेक्षण के लिए ₹0 100.74 करोड़ का कुल व्यय किया है, और गोदियों के अनुरक्षण तथा संरक्षण के लिए आबंटन-योग्य ₹0 52.18 करोड़ व्यय किया है। तथापि, इसने बताया है कि ओवरसाइड उतराई के लिए डॉक बेसिन के अनुरक्षण और संरक्षण के लिए अलग-से प्रोद्भूत व्यय के ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं।
- (vi). एमबीपीटी के अनुसार, एक कार्य बिन्दु प्रति पारी पर ऑन-बोर्ड सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर की तैनाती के लिए उसके द्वारा किया गया अनुमानित व्यय ₹0 7848.41 है। इसने यह भी बताया है कि अनुमानित आय और डॉक बेसिन के भीतर और बाहर बार्जों का संचलन प्रहस्तित करने के लिए सुपरवाइज़री स्टाफ, प्रचालन स्टाफ और लेबर की तैनाती पर प्रोद्भूत होने वाला व्यय नहीं भेजा जा सकता क्योंकि इस सुविधा के लिए कोई पृथक रिकार्ड नहीं रखा जाता है।
- (vii). सभी उपयोक्ता संगठनों ने टिप्पणी की है कि जब ओवरसाइड उतारे गए कार्गो को गोदी घाटों/बंदर/जेट्टियों को पोतांतरित किया जा सकता है, ऐसे कार्गो पर घाटशुल्क वसूल किया जाता है और, इसलिए, एक ही कार्गो पर एक बार से अधिक घाटशुल्क की वसूली का प्रश्न ही नहीं उठता। एमएएनएसए ने टिप्पणी की है कि ओवरसाइड उतराई के लिए सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर गैंग की तैनाती के लिए, एमबीपीटी नौभरण प्रभार अलग-से वसूल करता है। व्यापार के अनुसार, डॉक बेसिनों के रखरखाव के लिए पोतों से पत्तन देयताएं वसूल की जाती हैं और गोदी रखरखाव के लिए किसी और लेवी से कार्गो हित को प्रभावित नहीं जाना चाहिए।
- (viii). चूंकि सरकार द्वारा जारी किए गए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन किया जाता है जोकि प्रशुल्क को पत्तन-वार लागत जमा दृष्टिकोण पर निर्धारित किए जाने की अपेक्षा करता है, इसलिए यह जरूरी है कि प्रशुल्क निर्धारण से पहले लागत ब्योरों की छानबीन की जाए। ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो की सेवा के लिए एमबीपीटी द्वारा कोई लागत विवरण यह कहते हुए नहीं भेजा गया है कि प्रत्येक प्रस्ताव के लिए मिनट आँकड़े नहीं भेजे जा सकते। लागत ब्योरों के अभाव में, यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि कार्गो की ओवरसाइड उतराई के लिए उपयुक्त दर निर्धारित की जा सके। चूंकि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश 5 वर्षों की अवधि में यथामूल्य दरों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने का आवाहन करते हैं, इसलिए ऐसी स्थिति में तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर अनुमोदित करने के लिए भी कोई औचित्य प्रतीत नहीं होता है। इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के अनुसार, एमबीपीटी की दरों की मौजूदा अनुसूची केवल 31 मार्च, 2009 तक प्रभावी रहेगी और एमबीपीटी से उम्मीद की जाती है कि वह उस तारीख से कम से कम 3 महीने पहले समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करेगा। अतः एमबीपीटी को अपने आसन्न सामान्य दर संशोधन में समर्थक लागत ब्योरों के साथ कार्गो की ओवरसाइड उतराई के लिए उपयुक्त प्रभारों का प्रस्ताव करने की सलाह दी जाती है ताकि संयुक्त लागत के दोहरीकरण को विभिन्न प्रशुल्क मदों में अर्थपूर्ण विश्लेषित किया जा सके।

(ग). सवार होना/उतरना प्रभार:

- (i). पत्तन को पूर्वकाल में कई अवसरों पर सूचित किया गया है कि 28 नवम्बर, 2005 से तदर्थ आधार पर प्रभारों की वसूली की उसकी कार्रवाई संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के अनुसार नहीं हैं। तथापि, एमबीपीटी ने सवार होना/उतरना प्रभारों की दरों की समीक्षा करने और पूर्वव्यापी प्रभाव से मंजूर करने का अनुरोध किया है।
- (ii). एमबीपीटी ने दोहराया है कि कुछ क्रूज टर्मिनल सुविधाएं क्रूज लाइनों के आदेश पर सृजित की गई थीं और लाइनों को उससे लाभ हुआ था। क्रूज लाइनों ने 25 नवम्बर, 2005 से यात्रियों से सवार होना/उतरना प्रभार वसूल किए थे और उन्हें पत्तन को प्रेषित किया था। एमबीपीटी ने निवेदन किया है कि यदि वसूली पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित नहीं की जाती है तो इससे न तो सेवाओं के उपयोक्ता (अर्थात् यात्रियों) और न ही सेवाओं के प्रदाता (अर्थात् एमबीपीटी) को लाभ होगा, परंतु वापसी का लाभ बिचौलियों को चला जाएगा।
- (iii). बम्बई चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री और एमएनएसए ने बताया है कि सवार होना/उतरना प्रभार एमबीपीटी द्वारा बिना किसी पूर्व सूचना के लागू किए गए थे। इंडियन मर्चेंट चेम्बर ऑफ कॉमर्स का मत है कि क्रूज पोतों को उपलब्ध करवाई गई सुविधाएं बहुत ही घटिया हैं और इसलिए इस प्रस्ताव में बिना कोई सुधार किए विचार नहीं किया जाना चाहिए।
- (iv). यह प्राधिकरण सवार होना/उतरना प्रभारों की वसूली भावी प्रभाव से पहले ही अनुमोदित कर चुका है। तथापि, एमबीपीटी ने क्रूज लाइनों के माध्यम से पर्यटक यात्रियों से 28 नवम्बर, 2005 से प्रभारों की वसूली की है और ऐसी लेवी के लए 30 नवम्बर, 2006 तक अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया। पत्तन बार-बार निवेदन करता रहा है कि चूंकि उपर्युक्त सेवा के उपयोक्ता क्रूज पोतों पर सवार होने वाले और उतरने वाले यात्री हैं ना कि क्रूज लाइनें अथवा एजेंट्स, इसलिए वैयक्तिक उपयोक्ताओं सहमति प्राप्त करना संभव नहीं है। संबद्ध उपयोक्ताओं से पहले की जा चुकी वसूली की वापसी के लिए पत्तन को निदेश देने का कोई औचित्य नहीं है क्योंकि 28 नवम्बर, 2005 से 30 नवम्बर, 2006 के दौरान देश में आने वाले वैयक्तिक पर्यटकों को राशि वापस करना पत्तन के लिए व्यावहारिक रूप से संभव नहीं होगा। शेष पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण, विशेष मामले के रूप में, सवार होना/उतरना प्रभारों की वसूली के लिए 28 नवम्बर, 2005, जिस दिन क्रूज लाइनों ने प्रचालन शुरू किए थे, से अनुमोदन प्रदान करता है। तथापि, एमबीपीटी को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों का बिना अनुसरण किए अपनी ओर से कोई पत्तन प्रभार लागू करने से रोकने के लिए सचेत करता है।

8. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण

- (i). एमबीपीटी के बंदरों पर कोयला प्रहस्तन के लिए मौजूदा घाटशुल्क दर में वृद्धि करने के एमबीपीटी के प्रस्ताव में कोई विशेषताएँ नहीं मिली हैं;
- (ii). एमबीपीटी अपने आसन्न सामान्य संशोधन प्रस्ताव में समर्थक लागत व्योरों के साथ कार्गो की ओवरसाइड उतराई के लिए पत्तन को उपयुक्त प्रभार का सुझाव देने की सलाह दी जाती है; और,
- (iii). सवार होना/उतरना प्रभारों की लेवी के लिए 28 नवम्बर, 2005 से, जिस दिन क्रूज लाइनों ने प्रचालन शुरू किए थे, विशेष मामला रूप में, अनुमोदन प्रदान करता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष