

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 66

नई दिल्ली

6 मई 2005

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों पर पैकेज मैरिन चार्ज वापिस लेने हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास टीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है ।

(अ.ल. बोंगिरवार)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी /23/2005-टीपीटी

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(अप्रैल 2005 के 25 वें दिन पारित)

यह प्रकरण मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों पर इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17 मार्च 2003 के अपने आदेश द्वारा पहले अनुमोदित पैकेज पोत प्रभार वापिस लेने हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास टीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के बारे में है ।

2. इस प्राधिकरण ने दिनांक 17 मार्च 2003 के अपने आदेश सं. टीएमपी/87/2002-टीपीटी द्वारा, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पैकेज मैरिन चार्ज 1 अप्रैल 2003 से पुनः लागू करने हेतु टीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया था । तत्पश्चात् इस प्राधिकरण ने कथित आदेश में कुछ प्रावधानों को संशोधित करते हुए 22 अक्टूबर 2003 को एक और आदेश पारित किया ।

3. टीपीटी ने, निम्नलिखित मुख्य आधारों पर पैकेज मैरिन चार्ज वापिस लेने का प्रस्ताव किया है :

(i) मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए कन्सेशनल (रियायती) पैकेज मैरिन चार्ज प्राधिकरण के अनुमोदन से 1 अप्रैल 2003 से लागू किया गया था ।

उस विशेष समय पर, (28 अगस्त 2003 का) आदेश जिसमें यह स्पष्ट किया गया था कि अनुमोदित दरें उच्चतम दरें हैं, और छूट न्यूनतम स्तर की हैं और पत्तन स्तर पर कटौती / छूट प्रदान करने के लिए अधिकार (छूट) प्रदान करने वाला आदेश प्राधिकरण द्वारा पारित नहीं किया गया था ।

(ii) तत्पश्चात्, नौवहन मंत्रालय ने, कोलम्बो पत्तन में प्रचलित स्तर तक विशिष्ट यात्राओं पर (निकले) 1800 टीईयू से अधिक क्षमता वाले मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार घटाने हेतु टीपीटी के प्रति एक निदेश जारी किया था । इस निदेश का पालन करते हुए, मंत्रालय द्वारा विनिर्दिष्ट यात्रा पर निकले मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार इस शर्त पर, 1 जुलाई 2004 से 25% घटा दिए गए थे कि पत्तन द्वारा 6 माह के बाद समीक्षा की जाएगी या मंत्रालय द्वारा कोई अन्य निदेश जारी किया जाएगा, इनमें से जो भी पहले हो । पोत संबंधी प्रभारों में इस कमी ने टीएमपी द्वारा अनुमोदित पैकेज मैरिन चार्ज लागू करने को निष्प्रभ कर दिया चूंकि यह पैकेज मैरिन प्रभार से उपलब्ध रियायत की अपेक्षा व्यापार जगत द्वारा कहीं अधिक अनुकूल पाई गई थी ।

(iii) पोत संबंधी घटे हुए प्रभारों को लागू कर देने से पत्तन को होने वाले लाभों की जांच पड़ताल की गई है और पत्तन द्वारा वाणिज्यिक निर्णय लिया गया है कि प्रदत्त अतिरिक्त रियायत ने न तो प्रदत्त रियायत के अनुरूप अतिरिक्त रूप से पोतों को आकर्षित किया और न ही पोतों से संबंधित आय में कोई वृद्धि हुई है ।

(iv) इस मामले को, पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत नौवहन विभाग के पास उसकी सलाह के लिए भेजा गया था । मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पी आर - 14011/2/2004-पीजी दिनांक 15 फरवरी 2005 के माध्यम से पत्तन को सलाह दी कि वह वाणिज्यिक रूप से सशक्त सिद्धांतों पर नए सिरे से निर्णय ले ।

अतएव टीपीटी के न्यासी मंडल ने मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों को पोत संबंधी प्रभारों में प्रदत्त रियायत को 1 अप्रैल 2005 से वापिस ले लेने का निर्णय लिया है ।

- (v) उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और यह मानते हुए कि प्राधिकरण द्वारा निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क उच्चतम स्तर का है और पोतों को यह अधिकार (या छूट) है कि वे उनमें कटौतियाँ प्रदान करें या प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर की अधिकतम सीमा के भीतर प्रदत्त कटौती को वापिस ले लें, प्राधिकरण को, टीएसपी द्वारा अनुमोदित पैकेज मैरिज चार्ज को जारी रखना अपेक्षित नहीं लगा ।
- (vi) अतएव, इसने अपने वर्तमान दरमान की अनुसूची 2.8 अध्याय-II पोत संबंधी प्रभार में से, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पैकेज मैरिज चार्ज को हटाने के लिए प्राधिकरण से अनुरोध किया है ।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड पीएसए एसआईसीएल और संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों के पास उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था ।

4.2. पीएसए एसआईसीएल तथा उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ टीपीटी को उसकी राय के लिए भेजी गई थीं । हमें टीपीटी से इस विषय में अभी कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला है ।

5. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया, 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 ।

6. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) टीपीटी के अनुरोध पर वर्तमान पैकेज मैरिज चार्ज को इस प्राधिकरण द्वारा 1 अप्रैल 2003 से अनुमोदन प्रदान किया गया था । जैसाकि टीपीटी ने उल्लेख किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा उस समय तय की गई दरें 'पत्तन न्यासों के लिए दरें' थीं और प्रशुल्क को थोड़ा बहुत घटाने के लिए भी इस प्राधिकरण के अनुमोदन की जरूरत होती थी । उस समय प्रचलित इस व्यवस्था को देखते हुए, इस प्राधिकरण के अनुमोदन से, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पैकेज मैरिज चार्ज लागू किया गया था ।

तत्पश्चात, (तत्कालीन) नौवहन मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने अपने वाणिज्यिक विवेक के आधार पर अपेक्षाकृत कम दरें लगाने या अधिक छूट प्रदान कर लचीलापन प्रदान करते हुए 28 अगस्त 2003 को एक आदेश पारित किया ।

- (ii) तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसए), दि इंडियन चैम्बर्स ऑफ कामर्स एंड इन्डस्ट्री (आईसीसीआई) और पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसए-एसआईसीएल) जैसे कुछ उपयोगकर्ताओं ने इन पैकेज मैरिज चार्ज को वापिस लेने के खिलाफ आपत्ति उठायी है ।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टीपीटी ने मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के विषय में पोत संबंधी प्रभार, कोलम्बो पत्तन में प्रचलित स्तर तक घटाने हेतु मंत्रालय से प्राप्त एक विशिष्ट निदेश के अनुपालन में महापत्तनों को प्रदत्त लचीलेपन का उपयोग किया था और मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के विषय में पोत संबंधी प्रभारों को 1 जुलाई 2004 से 25% घटा दिया है । पहले लागू किए गए पैकेज मैरिज चार्ज की तुलना में व्यापार-जगत को घटे हुए पोत संबंधी प्रभार कथित रूप से अधिक अनुकूल लगे थे । पिछले नौ माह से टीपीटी द्वारा प्रदत्त रियायत पैकेज मैरिज चार्ज द्वारा समाविष्ट स्तर से अधिक थी ।

यहाँ यह नोट करना महत्वपूर्ण होगा कि कोई भी प्रशुल्क प्रोत्साहन योजना अनिश्चित समय तक जारी नहीं रह सकती । टीपीटी ने स्थिति की समीक्षा पर यह महसूस किया कि प्रदत्त रियायतों के कारण इसके पत्तन पर आने वाले अतिरिक्त पोत प्रदत्त रियायत के स्तर के

अनुरूप नहीं हैं। पत्तन की पोत संबंधी आय भी, कथित रूप से बढ़ी नहीं है। यदि यह स्थिति दीर्घकाल तक जारी रहती है तो मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों की घाटा-पूर्ति करने वाले अन्य पोत अनिवार्य हो जाएंगे। शायद, इस व्यवस्था को, जो अधिक तर्क संगत नहीं है, अनुभव करने में सरकार ने भी, तत्पश्चात् पत्तन को वाणिज्यिक सिद्धांतों पर नए निर्णय लेने की सलाह दी है।

दरमान में प्रशुल्क (दरमान) को सेवा प्रदान करने की कुल लागत के संदर्भ से निर्धारित किया जाता है। यदि जरूरी हो, प्रशुल्क नियामक दरमान में प्रदत्त बुनियादी दरों को कम कर सकता है जो सावधिक अन्तराल पर की गई सामान्य समीक्षा में ही संभव है। अधिसूचित प्रशुल्क पर कोई कटौती / छूट प्रदान करना पूरी तरह से पत्तन प्राधिकरण का वाणिज्यिक विवेक है। इस स्थिति को देखते हुए, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक विवेक के आधार पर टीपीटी के अनुरोध को स्वीकार करता है।

- (iii) वर्तमान में प्रचलित प्रशुल्क ढांचा व्यवस्था के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं और छूट न्यूनतम स्तर की हैं। अतएव, महापत्तन यदि ऐसा चाहें तो उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर से कम दर पर प्रशुल्क लेने का या इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर से अधिक दर पर छूट देने का लचीलापन (अधिकार) है। पोत परिवहन, सड़क मार्ग परिवहन और राज मार्ग मंत्रालय द्वारा हाल ही में घोषित संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी भी महापत्तनों / प्राइवेट टर्मिनल्स को, अधिक कार्य निष्पादन (पोत यातायात) को आकर्षित करने के लिए अवरोही दरमान अपनाने का अधिकार प्रदान करता है। इस उपलब्ध अधिकार के कारण, जैसाकि टीपीटी ने ठीक ही उल्लेख किया है कि वह बाजार के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए अपने वाणिज्यिक विवेक के आधार पर, जहाँ कहीं आवश्यक हो, अधिसूचित दरों को घटा सकता है। इस नजरिए में देखने पर नियामक द्वारा पत्तन पर एक अलग रियायती प्रशुल्क लादने की आवश्यकता नहीं है।

यहाँ यह ध्यान देने योग्य बात है कि इस प्राधिकरण ने पत्तन के अनुरोध पर कोच्चिं पत्तन न्यास में कन्टेनरों पर लागू मात्रा कटौती योजना (वोल्व्यूम डिस्काउंट स्कीम) वापिस लेने की हाल ही में अनुमति प्रदान की है। संयोगवश, विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास ने भी पैकेज मैरिन चार्ज के लिए रियायती प्रशुल्क वापिस लेने हेतु हाल ही में ऐसा ही अनुरोध किया है जिसे एक अलग आदेश द्वारा मान लिया गया है।

- (iv) टीपीटी ने अपना प्रस्ताव पिछले प्रभाव 1 अप्रैल 2005 से अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सामान्यतः, भावी प्रभाव से पारित किए जाते हैं। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शी भी, जब तक अपवादीय परिस्थितियों की मांग न हो, आदेश के भावी समय से क्रियान्वयन का प्रावधान करते हैं।

वर्तमान प्रकरण में, यह योजना वित्तीय वर्ष के आधार पर चलती है। इस योजना को चालू वित्तीय वर्ष में लागू न रखने के लिए, इसे अनिवार्यतः, पिछले प्रभाव- 1 अप्रैल 2005 से ही निष्प्रभावी करने को अनुमोदन प्रदान करना होगा।

7. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए हुए कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए प्रचलित पैकेज मैरिन चार्ज को वापिस लेने हेतु टीपीटी के प्रस्ताव को 1 अप्रैल 2005 से अनुमोदन प्रदान करता है। तदनुसार टीपीटी के दरमान में से इस विषय में, आनुषंगिक प्रावधान हटाए जाते हैं।

(अ.ल.बोंगिरवार)

अध्यक्ष