

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिमूचना

मुम्बई, 13 नवम्बर, 2005

सं. टीएएमपी/31/2005-बीसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा, विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीसीटीपीएल) के दरमान में, संलग्न आदेशानुसार, एक सशर्तता डाली जाती है।

अनुमूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/31/2005-बीसीटीपीएल

आदेश

(नवम्बर 2005 के 7 वे दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (बीपीटी) में अपने प्रचालनों के लिए विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीसीटीपीएल) के दरमान का सशोधन करते हुए 30 अगस्त 2005 को एक आदेश पारित किया था। अनुमोदित दरमान के साथ यह आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 134 के माध्यम से 22 सितम्बर 2005 को अधिसूचित किया गया था।

2. प्रशुल्क निर्धारण के लिए सशोधित मार्गदर्शियों में विशेष रूप से उल्लेख किया गया है कि जिस विलम्ब के लिए पत्तन उत्तरदायी हो, उसके लिए उपयोगकर्ताओं से यथोचित स्तर से अधिक प्रसार नहीं लेने चाहिए। तदनुसार, यह प्राधिकरण पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल आपरेटरो के दरमान में सशर्तताएँ निर्धारित करते समय इस सिद्धांत से मार्गदर्शन प्राप्त करता है। पोतघाट किराया लगाने के बारे में विद्वांग सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसपीएल), साऊथ बैस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल), कोच्चि पत्तन न्यास (सीओपीटी) और पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के दरमानों में यह उल्लेख किया गया है कि उस अधि के लिए जो पोतघाट किराया नहीं लगाया जाना चाहिए जिस अधि में यांत्रिक खराबी आ जाने के कारण या किसी अन्य कारण से जिसके लिए पत्तन / प्रचालक को उत्तरदायी ठहराया जा सकता हो, तटीय क्रैनों / यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली की अन्-उपलब्धता की वजह से लदान / उतराई का प्रचालन नहीं किया जा सका। इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) के प्रकरण में, जहाँ पोतघाट किराया भूस्वामी पत्तन द्वारा लिया जाता है, एक सशर्तता लगाई गई है (जिसके अन्तर्गत) निजी प्रचालक से अपेक्षा की गई है कि वह उन कारणों से, जिनके लिए प्रचालक उत्तरदायी है, पोतों के खाली खड़े रहने वाली अधि के पोतघाट किराए के समान छूट प्रदान करें। ऐसी सशर्तता, बीसीटीपीएल के हाल ही में अनुमोदित दरमान में अनायास ही शामिल नहीं की जा सकती थी। बीसीटीपीएल को इसकी पृष्ठभूमि समझा दी गई थी और उसे अपने दरमान में इसी प्रकार का प्रावधान डालवाने हेतु अपने विचार व्यक्त करने का अवसर दिया गया था।

3. बीसीटीपीएल इस प्रकार की सशर्तता अपने दरमान में शामिल करने के विरुद्ध मत दिया है। बीसीटीपीएल के प्रत्युत्तर का विश्लेषण निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट करता है:-

(ii) वीसीटीपीएल की टिप्पणी

पोतघाट भाड़ा वीसीटीपीएल के लिए राजस्व की कोई मद नहीं है क्योंकि लाइसेंस अनुबंध की शर्तों के अनुसार यह प्रभार वीपीटी द्वारा वसूल किया जाता है। विज्ञापन सीपोर्ट लिमि. (वीएसएल) और साऊथ टैस्ट पोर्ट लिमि. (एसडब्ल्यूपीएल) स्थित व्यवस्था वीसीटीपीएल से एकदम अलग है। वीएसएल और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पोतघाट किराया अपने अलग-अलग टर्मिनलों पर वसूल किया जाता है। चूंकि वीसीटीपीएल को पोतघाट किराए से कोई भी कमाई करने का अधिकार नहीं है, (अतः उस मद में छूट प्रदान करने का कोई प्रश्न ही पैदा नहीं होता।

विश्लेषण:-

कथित प्रावधान को सम्मिलित करना सशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप है। जैसाकि वीसीटीपीएल ने ठीक ही कहा है, एसडब्ल्यूपीएल और वीएसएल, एलए की शर्तों के अनुसार ही पोतघाट भाड़ा लगाते हैं, अतएव उनके दरमान में निर्धारित आनुषंगिक प्रावधान उन्हें उस अवधि के लिए पोतघाट किराया लगाने से रोकते हैं। वीसीटीपीएल पोतघाट भाड़ा नहीं लगाता है, यह बात उपयोगकर्ताओं की दृष्टि से बहुत प्रासंगिक नहीं है। वें वीपीटी को पोतघाट भाड़ा वीसीटीपीएल द्वारा प्रचालित पोतघाट के उस अवधि में उपयोग के लिए भी अदा करते हैं जब पोत सबधी कोई प्रचालन नहीं होता है। यदि कोई पोत कन्टेनर बर्थ पर उन कारणों से बेकार खड़ा है जिनके लिए वीसीटीपीएल जिम्मेदार है तो वीपीटी से पोतघाट भाड़ा न लगाने की अपेक्षा करना उचित नहीं होगा। ऐसी स्थिति में किसी पोत को राहत पहुँचाने एकमात्र उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए वीसीटीपीएल को, पोत के बेकार खड़े रहने वाली उस अवधि के लिए जिसके लिए वीसीटीपीएल जिम्मेदार है, पोतघाट किराए के बराबर छूट देनी ही होगी। जहाँ तक इस सिद्धांत को लागू करने का संबंध है, इस प्राधिकरण द्वारा कोई नोट नहीं किया गया है। इस सिद्धांत को लागू करने की विधि को लाइसेंस अनुबंधों में अन्तर् की दृष्टि से निम्न होना ही है।

(iii) वीसीटीपीएल की टिप्पणी

चूंकि वीसीटीपीएल एलए में निर्दिष्ट उत्पादकता परिमाणक प्राप्त करने के लिए सविदात्मक रूप से बाध्य है और उसने अभी तक उन्हें प्राप्त कर लिया है, टीएएमपी द्वारा सुझाई गई अलग सशर्तता सम्मिलित करने की अब कोई आवश्यकता नहीं है।

विश्लेषण:-

यह तर्क वर्तमान मुद्दे से पूरी तरह आनुषंगिक नहीं है। तथापि यह तथ्य कि प्रचालक ने एलए की शर्तों के अनुसार न्यूनतम उत्पादकता मानक प्राप्त कर लिए हैं, उपयोगकर्ताओं से विलम्ब की उस अवधि के लिए प्रभार वहन करने की अपेक्षा रखने का, जिस विलम्ब के लिए प्रचालक जिम्मेदार हो, उपयुक्त कारण नहीं हो सकता है।

(iii) वीसीटीपीएल की टिप्पणी

कथित कारणों से पोतघाट भाड़े के बराबर छूट प्रदान करने से इसकी वैध आमदनी में से सीधा घाटा होने लगेगा और उसका वित्तीय (संसाधनों) पर नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा। टर्मिनल द्वारा उपस्करों, श्रमिक शक्ति इत्यादि पर किये जा रहे स्थायी प्रभारों (व्ययों) पर विचार किए बिना, टर्मिनल की जिम्मेदारी वाले कारणों के लिए (विलम्ब अवधि हेतु) पोतघाट भाड़े में छूट देना शिपिंग लाइनों को एक तरफा लाभ देना हो गया है।

विश्लेषण:-

वीसीटीपीएल द्वारा दिया गया कथन उसकी एकपक्षीय कहानी को प्रतिबिम्बित करता है। इसने यह नहीं बताया है कि टर्मिनल प्रचालक की जिम्मेदारी वाले विलम्ब का बोझ उपयोगकर्ताओं को क्यों उठाना चाहिए।

4. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से यह प्राधिकरण निम्नलिखित सशर्तता को वीसीटीपीएल के दरमान में, अनुसूची 2- सामान्य में नोट संख्या 7 के रूप में सम्मिलित करता है:

“यदि कोई पोत वीसीटीपीएल की तट-आधारित सुविचारों न मिल पाने के कारण या उनमें खराबी आ जाने के कारण या किन्हीं ऐसे कारणों से जिनके लिए वीसीटीपीएल उत्तरदायी हो, बेकार खड़ा रखा हो तो उस पोत द्वारा वीपीटी को देय उन पोतघाट प्रभारों के बराबर, जो पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि में प्रोद्भूत हुए हों, वीसीटीपीएल द्वारा छूट प्रदान की जाएगी।”