

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 110

नई दिल्ली 20 जुलाई 2005

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में इसके द्वारा प्रदत्त कन्टेनर फेट स्टेशन (सीएफएस) सेवाओं के लिए दरमान में संशोधन हेतु सेंट्रल वेयर हाउसिंग कार्पोरेशन (सीडब्ल्यूसी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है ।

(अ.ल. बोंगिरवार)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी /12/2005-केपीटी

सेन्ट्रल वेयर हाउसिंग कार्पोरेशन (सीडब्ल्यूसी)

आवेदक

आदेश

(जून 2005 के 15 वें दिन पारित)

यह प्रकरण कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में इसके द्वारा प्रदत्त कन्टेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) सेवाओं के लिए इसके दरमान में संशोधन हेतु सेंट्रल वेयर हाउसिंग कार्पोरेशन (सीडब्ल्यूसी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी स्थित सीएफएस में प्रदत्त विभिन्न सेवाओं के लिए प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते हुए, इस प्राधिकरण ने 10 अगस्त 2004 को एक आदेश पारित किया था।
- 2.2. सीडब्ल्यूसी ने आरम्भ में यह बात उठाई थी कि दरमान के अध्याय-॥ के अन्तर्गत क्रम सं. क(1) के अधीन प्रचालन का विवरण अनजाने में कहता है "लिफ्ट-ऑन प्रभारों समेत।" सीडब्ल्यूसी और केपीटी के बीच लाइसेंस-अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार पत्तन / डॉक क्षेत्र में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ प्रचालन लाइसेंस के कार्य-क्षेत्र के बाहर है। इसलिए, सीडब्ल्यूसी ने इन विशिष्ट शब्दों को अनुमोदित दरमान से निकाल देने के लिए अनुरोध किया था।
- 2.3. इस संदर्भ में सीडब्ल्यूसी को यह स्पष्ट किया गया था कि दरमान के अध्याय ॥ में प्रचालन का विवरण वैसा ही निर्धारित किया गया था जैसा सीडब्ल्यूसी ने प्रस्तावित किया था और इस प्राधिकरण ने अपनी ओर से कोई संशोधन नहीं किया है। यदि सम्मिश्र सेवाओं के किसी अवयव को निकाला जाता है तो सम्मिश्र दर को समायोजित (नीचे लाना) किया जाना भी आवश्यक है। अतएव, सीडब्ल्यूसी को सलाह दी गई थी कि वह दरों में उपयुक्त समायोजन करते हुए अपने दरमान में संशोधन के लिए एक अलग प्रस्ताव दाखिल करे।

3.1. इस पृष्ठभूमि में, सीडब्ल्यूसी ने अपने दरमान में संशोधन के लिए संदर्भित प्रस्ताव दाखिल किया है।

3.2. सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि कार्गो / कन्टेनर प्रहस्तन और परिवहन-प्रचालन बाहरी साधनों से करवाए गए थे और बाहरी साधनों के अनुबंधों में निहित समान कार्य-विवरण के आधार पर प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया था। "पत्तन में लिफ्ट ऑन" सहित सेवा, ये शब्द इसके प्रस्ताव में लिपिकीय त्रुटि के कारण गलत सम्मिलित कर लिए गए थे। पत्तन में लिफ्ट ऑन का कार्य इसके कार्य क्षेत्र के अन्तर्गत नहीं आता है। विशिष्ट शब्दों को प्रस्तावित निकाले जाने की दृष्टि से प्रशुल्क में कमी करने से वर्तमान मामले में कोई लाभ नहीं होगा क्योंकि यह लिपिकीय त्रुटि को केवल सुधारने भर का मामला है।

3.3. सीडब्ल्यूसी ने, प्रदत्त सेवाओं में प्रस्तावित परिवर्तन की दृष्टि से अपने दरमान में निर्धारित दरों में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया है। इसने क्रम सं. क (1) से "पत्तन में लिफ्ट- ऑन समेत" शब्दों को हटाते हुए सेवा के विवरण को पुनः लिखने का अनुरोध किया है और प्रदत्त सेवाओं के विवरण में कुछ दूसरे छोटे-मोटे परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया है। प्रचलित दरमान में निर्धारित प्रावधान की तुलना में उसमें प्रस्तावित संशोधन निम्नानुसार है:

क्रम सं.	आयात प्रचालनों के लिए सेवाओं का संक्षिप्त विवरण									
	यथा प्रचलित दरमान में निर्धारित है	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित								
क (1)	<p>पत्तन में लिफ्ट-ऑन समेत कन्टेनर यार्ड कांडला पत्तन में सड़क-वाहन उपलब्ध करवाना और ठेकेदार द्वारा प्रदत्त वाहनों पर कांडला पत्तन न्यास प्रचालकों द्वारा रखे गए, भरे हुए कन्टेनरों को अपने नियंत्रण में लेना, कन्टेनरों की स्थिति, तालों, सील आदि के अपेक्षित निरीक्षण के बाद और आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करने पर [उतराई / लदान में विलम्ब या यातायात में फंसे होने के कारण किसी विलम्ब के बावजूद कार्य आदेश जारी होने के 24 घंटे के भीतर (जहाँ कहीं और जब भी आवश्यक हो, सीमा शुल्क निगरानी में)] उन्हें कन्टेनर फ्रेट स्टेशन, सीडब्ल्यूसी, कांडला पत्तन भेजना ।</p> <p>दर (रुपयों में)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td>प्रति टीईयू</td></tr> <tr><td>रु. 807.50</td></tr> </table> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td>प्रति एफईयू</td></tr> <tr><td>रु. 1211.25</td></tr> </table>	प्रति टीईयू	रु. 807.50	प्रति एफईयू	रु. 1211.25	<p>कन्टेनर यार्ड, कांडला पत्तन में सड़क वाहन उपलब्ध करवाना और सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रदत्त वाहनों पर सीएसवाई (कन्टेनर स्टॉक यार्ड) टर्मिनल प्रचालकों द्वारा रखे गए भरे हुए कन्टेनरों को अपने नियंत्रण में लेना, कन्टेनरों की स्थिति, तालों-सील आदि के अपेक्षित निरीक्षण के बाद और आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करने पर, उन्हें कन्टेनर फ्रेट स्टेशन, सीडब्ल्यूसी, कांडला पत्तन भेजना ।</p> <p>दर (रुपयों में)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td>प्रति टीईयू</td></tr> <tr><td>रु. 807.50</td></tr> </table> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td>प्रति एफईयू</td></tr> <tr><td>रु. 1211.25</td></tr> </table>	प्रति टीईयू	रु. 807.50	प्रति एफईयू	रु. 1211.25
प्रति टीईयू										
रु. 807.50										
प्रति एफईयू										
रु. 1211.25										
प्रति टीईयू										
रु. 807.50										
प्रति एफईयू										
रु. 1211.25										

-2-

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार सीडब्ल्यूसी का प्रस्ताव केपीटी को और सम्बद्ध पत्तन उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था ।

4.2. केपीटी और उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां सीडब्ल्यूसी को इस अनुरोध के साथ भेजी गई कि वह उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा उठाई गई आपत्तियों पर, विशेषकर, टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दर के अतिरिक्त लिफ्ट ऑन प्रभार की वसूली के संदर्भ में अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करे । सीडब्ल्यूसी को क्रम संख्या क (1) के अन्तर्गत निर्धारित सम्मिक्ष सेवाओं के लिए दर का ब्यौरा भी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है ।

4.3. विभिन्न उपयोगकर्ता एसोसिएशनों से प्राप्त शिकायतों की दृष्टि से केपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह सीडब्ल्यूसी द्वारा अधिसूचित दरमान के अलावा प्रभारों की कथित वसूली के बारे में पता लगाए और वास्तविक स्थिति बताए ।

5.1. सीडब्ल्यूसी ने उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर अपने उत्तर दे दिए हैं । सीडब्ल्यूसी ने मद सं. क (1) के अन्तर्गत सेवाओं का विवरण और लागत का विश्लेषण भी प्रस्तुत कर दिया है जो नीचे सारणी में दिया गया है:

क्र. सं.	प्रचालन	बाहरी साधन एजेन्सियों को देय राशि (रु.में)	टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रचलित दर के अनुसार सीडब्ल्यूसी द्वारा उपयोग-कर्ताओं से ली जा रही राशि (रु.में)	सीडब्ल्यूसी का अन्तर (रु.में)

		टीईयू	एफईयू	टीईयू	एफईयू	टीईयू	एफईयू
क.	पत्तन के भीतर लिफ्ट ऑन	150.00	250.00	शून्य	शून्य	(-)150.00	(-)250.00
ख.	भरे हुए कन्टेनर सीएसवाई-केपीटी से सीएफएस-केपीटी भेजना	555.00	950.00	807.50	1211.25	252.50	261.25
ग.	इस समय पत्तन को प्रति टीईयू देय रायल्टी	107.50	215.00	शून्य	शून्य	(-)107.50	(-)215.00
		812.50	1415.00	807.50	1211.25	(-)5.00	(-)203.75

उपरोक्त डाटा यह दर्शाता है कि यदि मुद्रक की गलती से आ गई विसंगति को दूर नहीं किया जाता है तो उसे यह सेवा समानुपातिक प्रशासनिक और अन्य व्यय की तथा निवेश पर प्रतिलाभ की गुंजाइश रखने के टीएमपी के निदेशों के विपरीत हानि उठाते हुए देनी ही होगी (जो एक बड़ी मद भी है)।

5.2. सीडब्ल्यूसी ने यह जोर देकर कहा है कि कन्टेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ सेवा सीएफएस प्रचालन के क्षेत्र में नहीं आती क्योंकि यह टर्मिनल प्रचालक द्वारा निष्पादित किए जाने वाला कार्य क्षेत्र है। कांडला में, जैसाकि सीएफएस, प्रासंगिक रूप से व्यंग्यात्मक रूप से, टर्मिनल से बहुत आगे निकल आया है, यह सेवा व्यापार जगत द्वारा सीडब्ल्यूसी पर लादी गई है। जब तक टर्मिनल अपनी जगह है, पत्तन या स्वयं उपयोगकर्ताओं को इस सुविधा का भार स्वयं अपने ऊपर लेना होगा और इस तरह, जब तक टर्मिनल अपनी जगह है, कार्गो-हित को यह लागत वहन करनी होगी। तत्पश्चात, कन्टेनर यार्ड टर्मिनल प्रचालक इस सेवा की लागत उगाहेगा। उपरोक्त बातों की दृष्टि से, इसने अपने दरमान के अध्याय II की मद सं. क (1) के अन्तर्गत सेवा के संक्षिप्त ब्यौरे में निम्नलिखित संशोधन अधिसूचित करने का अनुरोध किया है:

“कांडला पत्तन में सड़क वाहन प्रदान करना, (कन्टेनरों के) तालों और सीलों के सत्यापन और अपेक्षित औपचारिकताएँ पूरी करने के बाद भरे हुए कन्टेनरों को कांडला पत्तन स्थित सीडब्ल्यूसी / सीएफएस ले जाना”।

5.3. यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि सीडब्ल्यूसी ने पहले प्रस्तावित संशोधन में कुछ और शब्दों / सेवाओं को, इनके बारे में कोई विशिष्ट उल्लेख किए बिना, संशोधित तक दिया है।

6. अपने दरमान के क्रम सं. क (1) में निर्धारित प्रभारों के अलावा सीडब्ल्यूसी द्वारा लिफ्ट-ऑन प्रभार लगाने के बारे में उपयोगकर्ताओं द्वारा की गई शिकायत के संबंध में, केपीटी ने प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी देते हुए यह स्पष्ट किया है कि इस मुद्दे को केपीटी के अध्यक्ष / यातायात प्रबंधक के साथ हुई बैठक में किसी भी पत्तन उपयोगकर्ता ने नहीं उठाया है। तथापि वह इस मामले की जांच करने और तथ्यात्मक स्थिति टीएमपी को सूचित करने के लिए सहमत हो गया है।

7. इस प्रकरण में 31 मई 2005 को केपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। संयुक्त सुनवाई में सीडब्ल्यूसी, केपीटी और उपयोगकर्ता संगठनों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

-3-

8.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, केपीटी को सलाह दी गई थी कि वह, कन्टेनर यार्ड में लिफ्ट-ऑन प्रचालकों को, जैसाकि एल.ए. में समाहित है, निष्पादित करने की सीडब्ल्यूसी के

उत्तरदायित्व पर अपनी टिप्पणी के साथ सैन्ट्रल वेयर हाउसिंग कार्पोरेशन द्वारा अत्यधिक प्रभारों की कथित वसूली पर अपनी रिपोर्ट दाखिल करे ।

8.2. उत्तर में, केपीटी ने, जैसाकि नीचे संक्षेप में दिया है, अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है:

- (i) एल.ए. की धारा 3.8.1(ii) (ड.) के अनुसार, सीएसवाई से लिफ्ट ऑन प्रचालन समेत कन्टेनरों को सीएफएस पहुंचाना लाइसेंसधारक अर्थात सीडब्ल्यूसी की जिम्मेदारी है । एल.ए. की शर्तों के अनुसार कन्टेनर-यार्ड में लिफ्ट-ऑन प्रचालन केपीटी के कार्यक्षेत्र के भीतर नहीं है ।
- (ii) इसने सीडब्ल्यूसी पर, अत्यधिक प्रभार वसूलने के आरोप की भी जांच की है और इस बात की पुष्टि की है कि सीडब्ल्यूसी कुछ भी अतिरिक्त और अधिसूचित प्रशुल्क से ऊपर नहीं उगाहता है ।

9. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड्स में उपलब्ध हैं । प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश संबद्ध पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे । ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में भी उपलब्ध हैं ।

10. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित हुई सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) जैसाकि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के लिए प्रशुल्क के आरम्भिक निर्धारण से संबंधित प्रक्रिया में हुआ था, कुछ उपयोगकर्ताओं ने सीएफएस के प्रचालन के कारण उन्हें आ रही अतिरिक्त लागत पर अपनी शिकायतें दर्ज कराई थी और सीएफएस के प्रचालन के लिए केवल सीडब्ल्यूसी को अधिकार दिए जाने के औचित्य पर सवाल उठाया था । अगस्त 2004 के अपने पिछले आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा इस मुद्दे पर पहले ही कार्रवाई की जा चुकी है और इस बात को कायम रखा गया है कि पत्तन विकास से संबंधित नीति निर्णयों पर, जो सरकार और पत्तन न्यास के अधिकार क्षेत्र में आता है, विवेक-निर्णय देना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है . जैसाकि सीडब्ल्यूसी को लाइसेंस एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (iii) के प्रावधानों के अन्तर्गत दिया गया है । जिसकी पुष्टि केपीटी ने की है । यह प्राधिकरण, जैसाकि विधि के अधीन अपेक्षित है, इस प्राधिकरण ने दरमान निर्धारित कर दिया है । कुछ उपयोगकर्ता एसोसिएशनों ने, अन्य बातों के साथ, सीएफएस-सीडब्ल्यूसी के लिए दरमान निर्धारित करने के इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र को चुनौती देते हुए माननीय गुजरात उच्च न्यायालय का दरवाजा खटखटाया है । हमारे रिकार्ड के अनुसार, इस प्राधिकरण के पिछले आदेश के क्रियान्वयन पर स्थगन लाने वाला माननीय न्यायालय का कोई आदेश नहीं है । अतएव, यह प्रकरण इसके अधिसूचित दरमान की विशिष्ट प्रशुल्क मद में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित संशोधन पर विचार करने के विशिष्ट संदर्भ तक ही सीमित है । यह प्राधिकरण, केपीटी और सीडब्ल्यूसी के बीच लाइसेंस-करार की व्याख्या (तक) सहित अन्य नीति और प्रबंधकीय मुद्दों पर उठाए गए विवाद में घसीटा जाना नहीं चाहता है ।
- (ii) सीडब्ल्यूसी ने यह दावा किया है कि आयात बॉक्सों के लिए पत्तन यार्ड में लिफ्ट-ऑन प्रचालन इसके द्वारा निष्पादित किए जाने वाला नहीं है, बल्कि, दरमान में इसका निर्धारण लिपिकीय त्रुटि के कारण आ गया है । फैडरेशन ऑफ पोर्ट यूजर्स और केपीटी ने इस दावे का सीएफएस प्रचालनों के लिए उपयोगकर्ताओं को अपनी सुविधाओं की तुलना में अन्यत्र की लागत के अपने विश्लेषण की ओर इशारा करके विरोध किया है । यह लागत विश्लेषण इसके द्वारा वर्तमान दरमान के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तुत किया गया था । हमारा रिकार्ड दिखाता है कि सीडब्ल्यूसी ने अपने पत्र सं. सीडब्ल्यूसी/आरओ-एएचडी/बस.सीएफएस-केपीटी/2003-04/11928, दिनांक 23 मार्च 2004 के द्वारा एक ऐसा तुलनात्मक विश्लेषण दिया तो था जो सीएफएस और केपीटी के भीतर लिफ्ट ऑन / लिफ्ट-ऑफ प्रचालनों के लिए उपयोगकर्ताओं (द्वारा देय) कोई लागत नहीं दिखाता है । अतएव, यह सहज ही स्वीकार करना संभव नहीं है कि दरमान में प्रासंगिक प्रशुल्क मद के लिए (संदर्भित)

शब्द किसी अनदेखी के कारण गढ़े गए हैं । इसके द्वारा पहले प्रस्तुत किए गए तुलनात्मक विवरण में निहित स्थिति को नकारने के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा दिए गए किसी तर्कसंगत आधार के अभाव में, यह यथोचित रूप से अनुमान लगाया जा सकता है कि केपीटी यार्ड में आयात-बॉक्सों के लिए लिफ्ट ऑन प्रचालन, सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाए जाने वाली प्रस्तावित सम्मिश्र दर के बदले प्रदान किया जाना था ।

- (iii) सीडब्ल्यूसी का वर्तमान दरमान सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत की गई लागत और निवेश प्रेक्षणों के संदर्भ से निर्धारित किया गया था । जैसाकि उपयोगकर्ताओं ने ठीक ही उल्लेख किया है, सीडब्ल्यूसी द्वारा की गई बाहरी-साधन व्यवस्था दरमान निर्धारित करने हेतु अकेला निर्धारक अवयव नहीं हो सकता । इसके विपरीत यह सीडब्ल्यूसी का दायित्व है कि वह अधिसूचित दर की एवज में, दरमान में निर्धारित सेवाएं प्रदान करने की व्यवस्था करे ।
- (iv) इसके बाद, सीडब्ल्यूसी ने तर्क दिया है कि दरमान में सन्निहित सम्मिश्र सेवाएँ प्रदान करने की लागत तदनुसार निर्धारित दर से अधिक है और इस प्रकार, यदि लिपिकीय त्रुटि को ठीक नहीं किया गया तो उसे हानि होगी । इस बात की ओर ध्यान देना यहाँ महत्वपूर्ण होगा कि सीडब्ल्यूसी प्रचालन के लिए वर्तमान दरमान, समुचित सुविधाओं पर समग्र सीडब्ल्यूसी प्रचालनों के लिए वित्तीय मॉडल के विश्लेषण के आधार पर, तैयार किया गया है । स्वीकृत रूप से, अलग-अलग प्रशुल्क मर्दे, अपनाए गए सकल लागताधिक दृष्टिकोण की दृष्टि से, अनिवार्य रूप से लागत आधारित नहीं हो

-4-

सकता । इसका अर्थ है कि एक गतिविधि या उप गतिविधि में होने वाली यदि कोई होती हो, हानि की भरपाई अन्यत्र किसी गतिविधि में उपलब्ध अधिशेष से कर ली जाए । इस स्थिति की कुछ उपयोगकर्ताओं द्वारा, जिन्होंने एक या दो अलग-अलग प्रशुल्क मर्दों की बजाय सम्पूर्ण दरमान की समीक्षा की मांग की है, सराहना की गई है । यह ध्यान देने योग्य है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी को देय रायल्टी पर, वर्तमान दरमान निर्धारित करते समय, कुछ वर्णित कारणों से, लागत की मद के रूप में विचार नहीं किया गया था । सीडब्ल्यूसी द्वारा पैरा 6.1 (iv) पर दिए गए विश्लेषण से इस प्रकार का कोई अपवर्तन किया जाता है तो प्रासंगिक सेवा द्वारा प्रत्यक्ष लागत पूरी करने की और अधिशेष उत्पन्न करने की संभावना है जिनसे सामान्य उपरिव्यय और सीडब्ल्यूसी की प्रतिलाभ आवश्यकताओं की पूर्ति हो सकती है ।

- (v) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित संशोधन के पक्ष में एक मुख्य तर्क यह है कि संबंधित एल.ए. इसको, केपीटी यार्ड में लिफ्ट-ऑफ प्रचालन चलाने की अनुमति नहीं देता । जब सही-सही स्थिति स्पष्ट करने के लिए कहा गया तो केपीटी ने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि इस प्रकार का प्रचालन सीडब्ल्यूसी द्वारा एल. ए. में सन्निहित किया गया है । चूंकि यह प्रचालन, एल.ए. के अनुसार, सीडब्ल्यूसी द्वारा निष्पादित किया जाना है, और इस विश्लेषण के पिछले पैराग्राफ में दिए गए कारणों से भी सीडब्ल्यूसी द्वारा “लिपिकीय त्रुटि” का दावा स्थापित नहीं होता है । ऐसी हालत में, उपयोगकर्ताओं का यह तर्क कि प्रस्ताव किसी लिपिकीय त्रुटि को सुधारने के लिए नहीं अपितु अपनी जिम्मेदारी से पीछा छुड़ाने का प्रयास है, हल्के से या आसानी से दरकिनार नहीं किया जा सकता । जैसाकि सीडब्ल्यूसी ने अनुरूप दर में कोई समायोजन प्रस्तावित नहीं किया है, सम्मिश्र गतिविधि के वियोजन के रूप में प्रस्तावित संशोधन पर विचार नहीं किया जा सकता ।
- (vi) यद्यपि, सीडब्ल्यूसी ने लिफ्ट-ऑन प्रचालन को हटाए जाने के लिए विभिन्न कारण दिए हैं, उसने कार्य-आदेश जारी करने के बाद 24 घंटों के भीतर कन्टेनरों को स्थलान्तरित करने की निष्पादन शर्तों को निकालने के लिए कोई आधार नहीं दिया है । इस प्रचालन को अधिशासित करने वाली कोई तो निष्पादन शर्त होनी चाहिए । उपयोगकर्ताओं ने मांग की है कि निष्पादन न करने के लिए अर्थ-दण्ड निर्धारित किया जाना चाहिए । यह प्राधिकरण इस अनुरोध का समर्थन करता है किन्तु प्रशुल्क में इस प्रकार का निर्धारण सीडब्ल्यूसी के दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के समय, पर्याप्त रूप से दीर्घावधि के लिए प्रचालनीय डाटा के आधार पर जो

उस समय तक उपलब्ध होगा, सार्थक रूप से किया जा सकेगा । तथापि, लाइसेंस प्रदाता के रूप में केपीटी को सलाह दी जाती है कि यदि वह इस बात से संतुष्ट हो जाता है कि सीडब्ल्यूसी अपने निष्पादन आश्वासन पूरे करने में ईमानदार प्रयास नहीं कर रहा है तो वह एल.ए. के प्रावधानों के अन्तर्गत समुचित कार्रवाई करे ।

- (vii) कन्टेनर प्रहस्तन के समूचे अनुक्रम में, विभिन्न अवस्थाओं में एक से अधिक, लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ आपरेशन हो सकते हैं । भरपूर सावधानी के द्वारा यह उल्लेख किया गया है कि इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दा आयात बाक्सों को सीएफएस तक ले जाने के मामले में पत्तन यार्ड में लिफ्ट-ऑन गतिविधि से ही संबंधित है । उपयोगकर्ताओं ने आरोप लगाया था कि सीडब्ल्यूसी लिफ्ट ऑन प्रभार वसूल कर रहा था जो अधिसूचित प्रशुल्क की कार्य-सीमा से बाहर था । तथापि उपयोगकर्ताओं द्वारा इस विषय में प्रस्तुत किए गए दस्तावेज उनके इस तर्क का समर्थन नहीं करते । प्रस्तुत किए गए दस्तावेज निर्यात कन्टेनरों को लिफ्ट-ऑफ सेवाएं प्रदान करने के लिए एक निजी फर्म द्वारा लगाए गए प्रभारों के बिल की प्रतियाँ हैं । सीडब्ल्यूसी ने रिकार्ड पर यह स्पष्ट किया है कि आयात बाक्सों के किसी लिफ्ट ऑन प्रचालनों के लिए उनके खाते के अन्तर्गत ऐसा कोई प्रभार नहीं लगाया गया था । यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि उपयोगकर्ता यह सिद्ध कर दें कि आयात बाक्सों पर लिफ्ट-ऑन प्रचालन की मद में, अनुमोदित दरमान के अतिरिक्त यदि कोई प्रभार लगाया गया है तो उसे वापिस किया जाएगा । केपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई रिपोर्ट स्पष्ट रूप से ऐसे लगाए गए किसी भी प्रभार से इंकार करती है । सीडब्ल्यूसी द्वारा धन वापसी हेतु आदेश जारी करने का प्रश्न, जैसाकि उपयोगकर्ताओं ने मांग की है, नहीं उठता ।

11. आदेश के लिए प्रकरण को बंद करने के बाद, सीडब्ल्यूसी ने प्रस्तावित संशोधन को वापिस लेने का अनुरोध किया है । यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पिछले पैराग्राफों में सन्निहित विश्लेषणों की दृष्टि से सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित संशोधन किसी भी हालत में अस्वीकृत करने योग्य है । यह प्राधिकरण अपना प्रस्ताव वापिस लेने के सीडब्ल्यूसी के अनुरोध को स्वीकार करता है और इस प्रकरण को वापिस लिया गया रूप में मानने का निर्णय देता है । यह मुद्दा सीडब्ल्यूसी के दरमान की अगली सामान्य समीक्षा से पहले दोबारा नहीं खोला जा सकता । यदि उस अवस्था में सम्मिश्र सेवाओं में कोई संशोधन भी प्रस्तावित किया जाता है तो उसके साथ सम्मिश्र दर में तदनु रूप समायोजन भी संलग्न होना चाहिए ।

12. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण इस प्रकरण को वापिस लिये गए के रूप में बंद करने का निर्णय देता है ।

(अ.ल.बोंगिरवार)
अध्यक्ष