

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 जनवरी, 2006

सं. टीएएमपी/35/2005-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार धूल पैदा करने वाले बल्क कार्गो पोतों की भीड़-भाड़ कम करने के लिए विशेष प्रभारों को वसूली हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/35/2005-टीपीटी

आदेश

(दिसम्बर 2005 के 27वें दिन पारित किया गया)

यह मामला धूल पैदा करने वाले बल्क कार्गो पोतों की भीड़-भाड़ कम करने के लिए विशेष प्रभारों की वसूली हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 टीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाए गए प्रमुख मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) इसके पास सामान्य कार्गो पोत प्रहस्तन के लिए तीन गहरे कर्षण वाली बर्थ और पांच उथले कर्षण वाली बर्थ हैं। कुछ विशेष कार्गो यथा: तांबा सांद्रण, रॉक-फॉस्फेट, औद्योगिक कोयला, सल्फर, उर्वरक, कोक इत्यादि के प्रहस्तन के कारण होने वाले वायु प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए पत्तन इन कार्गो हेतु गहरे कर्षण वाली बर्थ सं० III और IV निर्धारित करने की पद्धति का अनुसरण करती है। बर्थ संख्या I, II, V, VI और VIII (तीसरी गहरे कर्षण वाली बर्थ) का अन्य सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाता है।

- (ii) कई बार गहरे कर्षण/धूल पैदा करने वाले कार्गो पोतों का समूहीकरण कर दिया जाता है, जिससे पत्तन में भीड़-भाड़ होने से बचा जा सकता है। प्रयोक्ता, विशेषकर बर्थ संख्या V, VI और VIII में विस्तृत बैकअप क्षेत्र के कारण धूल पैदा करने वाले कार्गो के प्रहस्तन के बाद सामान्य कार्गो बर्थ को पत्तन की संतुष्टि के अनुसार साफ करने में असमर्थ रहे हैं।
- (iii) धूल पैदा करने वाले कार्गो पोतों के लिए इन बर्थों का आबंटन, पत्तन की सुविधा के लिए पोतों के हटाने की सुविधा के दुरुपयोग के अलावा पारदर्शी भी नहीं रहा है।
- (iv) टीपीटी ने प्रयोक्ताओं के साथ 29 अप्रैल, 2005 को एक बैठक आयोजित की थी और विस्तृत विचार-विमर्श के बाद परस्पर यह सहमति हुई थी कि दरों के मान में निम्नलिखित प्रावधान शामिल किए जाएं :-

“(क) बर्थ संख्या-VII] को साधारणतया धूल पैदा करने वाले कार्गो जैसे तांबा सांद्रण, सॉक फास्फेट, औद्योगिक कोयला सल्फर उर्वरक, कोक इत्यादि को छोड़कर अन्य कार्गो के लिए ही निर्धारित किया जाएगा।

(ख) बर्थ संख्या-I, II, V और VI का उपयोग सामान्यतया धूल उत्पन्न करने वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए नहीं किया जाएगा।

(ग) तथापि, भीड़-भाड़ के समय, एमओपी/एसओपी और सॉक फास्फेट के प्रहस्तन की अनुमति निम्नलिखित शर्तों के अधीन बर्थ संख्या-VIII में दी जाएगी :

- (i) बर्थ संख्या-III/IV, जहां से कार्यरत पोत को बर्थ संख्या-VIII में अंतरित किया जाएगा, में बर्थिंग की मांग करने वाले पोत दरों के मान के अनुसार पायलिटैज प्रभारों के 33% पर परिकल्पित अंतरण प्रभार अदा करेंगे। इसके अतिरिक्त, वे बर्थ संख्या-VIII में उतारे गए कार्गो के लिए 1/-रूपया प्रति मीट्रिक टन की दर पर सफाई प्रभार भी अदा करेंगे।
- (ii) यदि लंगरगाह में कतार में लगा अगला पोत एमओपी/एसओपी/सॉक फास्फेट का वहन करता है और बर्थ संख्या-III और IV पर पहले से कब्जा है तो पोत को पोत द्वारा साधारणतया देय पायलिटैज के अतिरिक्त पायलिटैज के 33% पर माने गए अंतरण प्रभारों के भुगतान पर सीधे बर्थ संख्या-VIII में खड़ा किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, बर्थ संख्या-VIII में उतारे गए कार्गो के लिए 1/-रूपया प्रति टन का सफाई प्रभार पोत द्वारा अदा किया जाएगा।

(घ) (i) बर्थ संख्या-VIII पर भी पहले से कब्जा रहने की दशा में उतराई के बाद बर्थ सं-III और IV में एमओपी/एसओपी/सॉक फॉस्फेट उतारने वाले कार्यरत पोतों को बर्थ संख्या-III और IV में आने वाले गहरे ड्राफ्ट वाले पोतों को स्थान देने के लिए सीधे तदान हेतु बर्थ संख्या-V और VI में अंतरित किया जा सकता है, बशर्ते कि ऊपर यथाउल्लिखित अंतरण प्रभार और सफाई प्रभार आने वाले पोतों द्वारा अदा किया जाता है।

(ii) यदि लंगरगाह में कतार में लगा अगला पोत एमओपी/एसओपी/रॉक फास्फेट का वहन करता है और बर्थ संख्या-III और IV पर पहले से कब्जा है तो पोत को पोत द्वारा साधारणतया देय पायलिटैज के अतिरिक्त पायलिटैज के 33% पर माने गए अंतरण प्रभार के भुगतान पर सीधे बर्थ संख्या-V/ VI पर खड़ा किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त बर्थ संख्या-V/ VI पर उतारे गए कार्गो पर 1/-रुपया प्रति टन की दर पर सफाई प्रभार भी पोत द्वारा अदा किया जाएगा।

(ड) अगर भीड़-भाड़ कम करने के लिए उपरोक्त सभी उपाय फलदायी नहीं होते हैं, तो अध्यक्ष की अनुमति से केवल असाधारण परिस्थितियों में ही सीधे लदान के लिए ताम्बा सांद्रण को बर्थ संख्या V/VI में ऊपर यथाउल्लिखित अंतरण/माने गए अंतरण और सफाई प्रभार के भुगतान पर प्रहस्तन किए जाने की अनुमति दी जाएगी।”

2.2 टीपीटी ने उल्लेख किया है कि इसके दरों के मान में मौजूदा प्रावधान में उत्तरी तरंग रोध में कोयला जेट्टी और तेल जेट्टी तथा वीओसी में बर्थ I से IV, बर्थ V और VI से संबंधित अंतरण शामिल हैं। चूंकि, बर्थ संख्या VII और VIII (गहरे ड्राफ्ट वाले बर्थ) पूर्णतः प्रचालनात्मक हो गए हैं, इसलिए इन बर्थों से और तक अंतरण को दृष्टांत है। अंतरण प्रभारों में विसंगति प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के दौरान ठीक की जाएगी। तात्कालिक प्रस्ताव बर्थ संख्या III/IV से बर्थ संख्या VIII तक अंतरण प्रभारों को दक्षिण और उत्तरी तरंग रोध के बीच अंतरण प्रभारों को समतुल्य बनाने और उस दर (वास्तविक अथवा मानी गई) को कार्यरत पोतों को भीड़-भाड़ के समय दक्षिण तरंग रोध में अन्य बर्थ तक धूल उत्पन्न करने वाले कार्गो के साथ अंतरण पर लागू करने का पहला उपाय है।

2.3 टीपीटी ने यह भी सूचित किया है कि तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (टीएसएए) ने तदर्थ आधार पर निम्नलिखित शर्तों पर सहमति दी है :

- (i) रॉक फास्फेट और एमओपी पोतों को बर्थ की उपलब्धता के अधीन पायलिटैज शुल्क के 33% के समतुल्य अंतरण प्रभार के भुगतान पर बर्थ संख्या VIII में खड़ा किया जाएगा।
- (ii) यहाँ तक कि अगर एमओपी और रॉक फास्फेट के पोत बर्थ संख्या VIII में खड़े किए जाते हैं, तो इसे माना गया अंतरण समझा जाएगा और ऐसे पोतों को अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटैज शुल्क का 33% अदा करना होगा।
- (iii) बर्थ संख्या VIII पर उतारे गए कार्गो की मात्रा के लिए उक्त पोत हेतु परेषिती द्वारा 1/-रुपया प्रति टन पर सफाई प्रभार अदा किया जाना होगा।

2.4 पत्तन और प्रयोक्ताओं के बीच तदर्थ व्यवस्था पर परस्पर सहमति के दृष्टिगत टीपीटी ने इस प्राधिकरण से अपने दरों के मान में आसन्न संशोधन किए जाने तक दिनांक 30 अप्रैल, 2005 से तदर्थ उपाय के रूप में प्रस्ताव को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

3.1 निर्धारित विचार-विमर्श प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए अग्रेषित की गई थी। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ पुनः जानकारी के रूप में टीपीटी को अग्रेषित की गई थीं।

3.2 टीपीटी ने विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपना प्रत्युत्तर भी दिया है।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पड़ताल के आधार पर, टीपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। उठाए गए प्रश्न और उनपर टीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे सारणीबद्ध किया गया है :

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	बर्थ की सफाई के लिए अतिरिक्त प्रभार लागू करने का कारण इस तथ्य के दृष्टिगत स्पष्ट किया जाए कि धूल पैदा करने वाले कार्गो का पारम्परिक रूप से टीपीटी द्वारा प्रहस्तन किया जा रहा है और मौजूदा दरों के मान में धूल पैदा करने वाले कार्गो और अन्य कार्गो के बीच कोई विभेद नहीं है। प्रस्तावित लेवी का अन्य कार्गो मर्चों की तुलना में धूल पैदा करने वाले कार्गो के लिए प्रदान की जाने वाली अतिरिक्त सेवा की लागत के संदर्भ में औचित्य दिया जाए।	पत्तन द्वारा यह निर्णय लिया जाना विशेषाधिकार है कि कार्गो का उपलब्ध अवसंरचना, प्रदूषण नियंत्रण आदि पर निर्भर करते हुए प्रत्येक बर्थ में प्रहस्तन किया जाता चाहिए। उदाहरणार्थ, कोयले का प्रहस्तन केवल कोयला जेट्टी अथवा बर्थ-III और IV में किया जा सकता है, जिनमें रेलवे साइडिंग की सुविधाएं हैं। वीसीएम का प्रहस्तन केवल उथले बर्थ में ही किया जा सकता है। ऐसी पद्धति पत्तन में तीन दशकों से मौजूद रही है। प्रस्तावित लेवी राजस्व सृजन उपाय नहीं है, परन्तु इसका लक्ष्य कतिपय कार्गो का वहन करने वाले जहाजों के आगमन को अनुशासित करना प्रयोक्ताओं को पत्तन द्वारा अपनाई गई कार्यविधियों से विपथित होकर बर्थ में खड़ा करने के पूर्व रूकने से बचाने में सहायता करता है। अप्रैल-मई, 2005 के दौरान “माने गए” अंतरण प्रभार के रूप में केवल 5.75 लाख रूपए एकत्र किए गए हैं, जो बर्थ की कमी के कारण लंगरगाह में रूकने से विलम्ब प्रभार की तुलना में बहुत कम है। प्रदान की गई “अतिरिक्त सेवा” निर्धारित पद्धतियों से विपथन, बर्थ, जहां वायु प्रदूषण की संभावना अधिक है, में धूल पैदा करने वाले कार्गो का प्रहस्तन आदि है।
(ii)	पायलिटैज शुल्क के 33.33% की दर पर अंतरण प्रभार प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट किया जाए।	इस समय अनुसूची के अनुसार पायलिटैज शुल्क का 25% संग्रहित किया जाता है, अगर कोई पोत बर्थ I से VI के बीच अथवा कोयला जेट्टी I और II तथा तेल जेट्टी के बीच अंतरित किया जाता है। अनुसूची के अनुसार पायलिटैज शुल्क का 50% संग्रहित किया जाता है अगर अंतरण कोयला जेट्टी I और II तथा तेल जेट्टी से बर्थ I से VI और विलोमतः किया जाता है। चूंकि, ये दरें बर्थ/जेट्टी के बीच दूरियों के आधार पर नियत की गई थीं, इसलिए समान अनुरूपता लागू की गई है। यद्यपि, पायलिटैज शुल्क का 50% उपयुक्त होता, फिर भी एसोसिएशन से अनुरोध के आधार पर अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटैज शुल्क के 33% और सफाई प्रभार के रूप में 1/-रूपया प्रति मीट्रिक टन की दर पर सहमति दी गई थी।

(iii)	प्रस्तावित लेवी के कारण सृजित अतिरिक्त आय दर्शायी जाए।	वर्ष 2004-05 के दौरान शुष्क थोक कार्गो का वहन करने वाले 143 पोतों का पत्तन में प्रहरस्तन किया गया था। अंतरण प्रभार के कारण सृजित अतिरिक्त आय कम होगी। यह दोहराया जाता है कि अतिरिक्त लेवी राजस्व सृजन उपाय नहीं है, परन्तु इसका लक्ष्य पारदर्शी तरीके से भीड़-भाड़ को कम करना है।
(iv)	यह पुष्टि करे कि क्या पूंजीगत तलकर्मण लेवी प्रस्तावित अंतरण प्रभार पर लागू होगी। अगर हां, तो इस लेवी के कारण वित्तीय जटिलाएँ प्रस्तुत की जाएँ।	पत्तन अंतरण प्रभार पर पूंजीगत तलकर्मण लेवी लागू नहीं करता रहा है और यह माने गए अंतरण प्रभार पर भी लागू होगा।
(v)	उन मामलों में माने गए अंतरण प्रभार को प्रस्तावित करने जहाँ बर्थ संख्या III और IV पर पहले से कब्जा है और एमओपी/एसओपी/रॉक फास्फेट का वहन करने वाले कतार में लगे पोत सीधे बर्थ संख्या-VIII में खड़े किए जाते हैं, का कारण स्पष्ट किया जाए। साधारणतया, प्रभार प्रदान की गई वास्तविक सेवाओं के लिए लगाया जाना चाहिए न कि किसी आनुमानिक/प्रदान की गई किसी मानी गई सेवाओं के लिए।	अगर लंगरगाह में कतार में लगा अगला पोत एमओपी/एसओपी/रॉक फास्फेट का वहन करता है और बर्थ संख्या III और IV पर पहले से कब्जा है तो पोत को पोत द्वारा साधारणतया देय पायलिटिज के अतिरिक्त, पायलिटिज के 33% पर माने गए अंतरण प्रभार के भुगतान पर ऐसे कार्गो के प्रहरस्तन के लिए सीधे बर्थ संख्या-VIII (जो निर्धारित नहीं है) में खड़ा किया जा सकता है। यह अतिरिक्त प्रभार समान राशि संग्रहित करने के दृष्टिगत लगाया जाता है, चाहे उसे सीधे बर्थ संख्या-VIII में खड़ा किया जाता है अथवा अन्य बर्थ से बर्थ संख्या-VIII में अंतरित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, बर्थ संख्या-VIII में उतारे गए 1/-रूपया प्रति टन का सफाई प्रभार भी पोत द्वारा अदा किया जाएगा। इसे संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड संख्या 1.10 के अनुसार भीड़-भाड़ कम करने के उपाय के रूप में नियत किया जाता है।
(vi)	असाधारण परिस्थितियाँ, जिनके अधीन तांबा सांद्रण को सीधे लदान के लिए बर्थ संख्या V/ IV पर प्रहरस्तन करने की अनुमति दी जाएगी, को मोटे तौर पर सूचीबद्ध किया जाए।	तांबा सांद्रण का वहन करने वाले पोतों का प्रहरस्तन साधारणतया बर्थ संख्या III और IV में किया जाता है ; तथापि, ऐसे पोतों का सीधे लदान के लिए बर्थ संख्या V/VI में प्रहरस्तन करने की अनुमति असाधारण परिस्थितियों में अध्यक्ष के अनुमोदन से दी जाएगी, अगर भीड़-भाड़ कम करने के सभी उपाय फलदायी नहीं होते। इसकी व्यवस्था मैसर्स स्टरलाइट कॉपर, जो पत्तन का कैप्टिव प्रयोक्ता है, की सहायता करने के लिए की गई है।

5.1 इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई टीपीटी परिषद में दिनांक 9 दिसम्बर, 2005 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में टीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपना निवेदन किया।

1266I/2006—2

5.2 संयुक्त सुनवाई में टीपीटी ने 100% बेदखली प्राथमिकता प्रभार के बदले अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटैज शुल्क का केवल 33% लगाने के बारे में कुछ मुद्दे उठाते हुए उसके रजिस्ट्रार लेखापरीक्षा अधिकारी से प्राप्त पत्र की फोटो प्रति प्रस्तुत की। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि बेदखली प्राथमिकता प्रभार का संग्रहण उसके दरों के मान में यथानिर्धारित भिन्न परिस्थितियों के अधीन होता है, जबकि विषयगत प्रस्ताव पत्रों के एकत्रीकरण के कारण भीड़-भाड़ कम करने के लिए धूल पैदा करने वाले थोक कार्गो का वहन करने वाले पोतों से अंतरण प्रभार और सफाई प्रभार एकत्र करना है। इसने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रावधान का अभिप्राय: बेदखली प्राथमिकता प्रभार एकत्र करने के प्रावधानों का विरोध करना नहीं है।

6. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए तर्कों का सार संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

7. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) यह प्रस्ताव गहरे ड्राफ्ट/धूल पैदा करने वाले कार्गो पोतों के एकत्रीकरण के कारण तूतीकोरिन पत्तन में उत्पन्न हुई भीड़-भाड़ को कम करने की आवश्यकता से उत्पन्न हुआ है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि दो गहरे ड्राफ्ट के बर्थ अर्थात् बर्थ संख्या III और IV शुष्क धूल वाले थोक कार्गो जैसे तांबा सांद्रण, रॉक फास्फेट, औद्योगिक कोयला, सल्फर उर्वरक, कोक आदि के प्रहस्तन के लिए निर्धारित हैं। धूल पैदा करने वाले कार्गो पोत का प्रहस्तन वायु प्रदूषण करने वाले ऐसे पोतों द्वारा धूल उत्सर्जन के कारण पत्तन के नीतिगत निर्णय के रूप में बर्थ III और IV को छोड़कर किसी अन्य बर्थ में नहीं किया जाता। तथापि, पोतों के एकत्रीकरण से धूल पैदा करने वाले कार्गो का अन्य बर्थ में प्रहस्तन करने अथवा ऐसे पोतों को स्थान देने के लिए कार्यरत पोतों को अन्य बर्थ में अंतरित करने की आवश्यकता होती है। टीपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्ताव अधिक पारदर्शिता लाने और पोतों के अंतरण की वर्तमान प्रणाली में पत्तन अधिकारियों द्वारा प्रयोग किए जाने वाले किसी अनियंत्रित विवेकाधिकार को प्रतिबंधित करना है।
- (ii) इंडियन चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ने मांग की है कि धूल उत्पन्न करने वाले ऐसे कार्गो का कोई अतिरिक्त प्रभार लगाए गए बिना भीड़-भाड़ के समय किसी अन्य बर्थ में प्रहस्तन करना जारी रखा जा सकता है। कुछ प्रयोक्ताओं ने सुझाव दिया है कि सल्फर, तांबा सांद्रण और कोयले का वहन करने वाले पोतों का प्रहस्तन केवल बर्थ संख्या III और IV में ही किया जा सकता है, जबकि रॉक फास्फेट, एमओपी, यूरिया आदि जैसे अन्य कार्गो का प्रहस्तन अन्य बर्थ में किया जा सकता है।

इस परिप्रेक्ष्य में जैसा टीपीटी द्वारा सही वर्णन किया गया है कि उपलब्ध अवसंरचना, प्रदूषण नियंत्रण आदि पर निर्भर करते हुए किस कार्गो का प्रहस्तन किस बर्थ में किया जाना चाहिए, यह निर्णय करना पत्तन का कार्य है। इसलिए, पत्तन न्यास द्वारा तैयार प्रचालनात्मक योजनाओं की अवहेलना करते हुए, प्रयोक्ताओं का सुझाव पूर्णतया स्वीकार करने योग्य नहीं है।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट है कि पायलिटैज शुल्क एक आवक और एक जावक संचलन रहित पर्याप्त क्षमता के टग/लांच की अपेक्षित संख्या और 'पत्तन की सुविधा' के लिए पोतों के अंतरण/ अंतरणों के साथ एक मिश्रित शुल्क है। पोतों के अनुरोध पर अंतरण पर पृथक अंतरण प्रभार लगेगा।

टीपीटी ने पहले किसी अतिरिक्त लेवी के बिना यह सेवा प्रदान की थी, क्योंकि इस संबंध में उसके दरों के मान में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं था। परन्तु, पोतों के अंतरण और घाट की सफाई में पत्तन को लागत आती है और ऐसी सेवाओं को स्थायी रूप से निःशुल्क प्रदान नहीं किया जा सकता, जब तक परस्पर आर्थिक-सहायता का आश्रय नहीं लिया जाए। यह नोट करना महत्वपूर्ण है कि अंतरण प्रभार की लेवी पर धूल पैदा करने वाले कार्गो के पोतों के स्थान देने के लिए पोतों को प्रस्तावित संचलन से पोत को बर्थ में लगाने से पूर्व रुकने का समय, जो भीड़-भाड़ अथवा पोतों के एकत्रीकरण के समय अधिक होता है, कम करने के रूप में पोत को लाभ होगा। इस परिदृश्य के दृष्टिगत आईसीसीआई द्वारा अंतरण सेवा निःशुल्क प्रदान करने के प्रस्ताव की मांग को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

(iii) अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटैज शुल्क के 33% की प्रस्तावित लेवी के संबंध में टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि बर्थ संख्या I से VI के बीच अथवा कोयला जेट्टी I और II तथा तेल जेट्टी के बीच पोत के अंतरण के लिए पायलिटैज शुल्क के 25% पर और कोयला जेट्टी I और II तथा तेल जेट्टी से बर्थ संख्या I से VI तक और विलोमतः के बीच पोत के अंतरण के लिए पायलिटैज शुल्क के 50% पर वर्तमान अंतरण प्रभार बर्थ/जेट्टी के बीच दूरी के आधार पर नियत किया गया है। इसी के अनुरूप, उसके द्वारा प्रस्तावित पोत के विभिन्न आवागमनों के लिए अंतरण प्रभार पायलिटैज शुल्क का 50% होना चाहिए। प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त पूर्व अनुरोध को स्वीकार करते हुए टीपीटी ने पायलिटैज शुल्क के 33% पर अंतरण प्रभार और सफाई प्रभार के रूप में 1/-रूपया प्रति मीट्रिक टन का प्रस्ताव करने की सहमति दी है। यहां तक कि यद्यपि इस व्यवस्था को इस समय जारी रहने की अनुमति दी जा सकती है, फिर भी टीपीटी को पायलिटैज शुल्क से इसे संबद्ध किए बिना सेवाएं प्रदान करने की लागत के आधार पर पृथक अंतरण प्रभार का प्रस्ताव करना चाहिए।

(iv) प्रस्तावित प्रावधान में उल्लेख किया गया है कि अगर बर्थ संख्या III और IV पर पहले से कब्जा है, तो एमओपी/एसओपी/सॉक फास्फेट का वहन करने वाले कतार में लगे अगले पोत को पायलिटैज शुल्क के 33% पर माने गए अंतरण प्रभार के भुगतान पर बर्थ संख्या V, VI अथवा VIII में बर्थ में सीधे खड़ा किया जा सकता है। साधारणतया, प्रभार प्रदान की गई वास्तविक सेवा के लिए लगाया जाना चाहिए न कि अनुमानिक/मानी गई सेवा के लिए।

तथापि, टीपीटी ने तर्क दिया है कि माना गया अंतरण भी बर्थ संख्या V, VI अथवा VIII, जो वास्तविक रूप में ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए निर्धारित किए गए हैं, पर धूल पैदा करने वाले कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए प्रयोक्ताओं को प्रदान की गई सुविधा है। अगर नहीं तो बर्थ संख्या III/IV में कार्यरत पोत को धूल पैदा करने वाले कार्गो के आने वाले पोतों को स्थान देने के लिए अन्य बर्थ में अंतरित किया जाना होगा, जिस मामले में उसे उक्त अंतरण प्रभार अदा करना होगा। अतिरिक्त प्रभार समान राशि संग्रहित करने की दृष्टि से लगाया जाता है, चाहे उसे सीधे बर्थ संख्या VIII, V अथवा VI में खड़ा किया जाता है अथवा संबंधित बर्थ में अंतरित किया जाता है। वास्तव में, अनुमानित लेवी सीधे बर्थ में खड़ा किए गए पोत और किसी अन्य बर्थ से अंतरित किए गए पोत के बीच समानता बनाए रखने के लिए है।

चूंकि, अधिकांश प्रयोक्ताओं अर्थात् तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (टीएसएए), तूतीकोरिन कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (टीसीएचएए) ने प्रशुल्क व्यवस्था के लिए अपनी सिद्धांततः परस्पर सहमति दे दी है और यह मानते हुए कि इसे भीड़-भाड़ कम करने के लिए पिछले सात महीनों से तदर्थ उपाय के रूप में कार्यान्वित किया जा चुका है, इसलिए अंतरण प्रभार की लेवी का प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित किया जाता है।

(v) तूतीकोरिन चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (टीसीसीआई) ने यह स्पष्टीकरण मांगा है कि क्या कोयले को इस लेवी के प्रयोजनार्थ धूल पैदा करने वाले कार्गो के रूप में वर्गीकृत किया जाना है या नहीं। इस संबंध में टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि कोयला जेट्टी में प्रहस्तन किए गए कोयले को विचाराधीन प्रस्ताव में शामिल नहीं किया जाएगा, क्योंकि यह लेवी केवल निर्धारित बर्थ के अतिरिक्त अन्य बर्थ में प्रहस्तन किए गए धूल पैदा करने वाले कार्गो के संदर्भ में है।

(vi) टीएसएए और टीसीएचए की यह राय थी कि प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था केवल अस्थायी भीड़-भाड़ कम करने के लिए है और यह स्थायी लेवी नहीं होनी चाहिए। यह उल्लेख करना संगत है कि अगर इस सुझाव पर विचार किया जाता है, तो इससे पुनः भीड़-भाड़ हो जाएगी और लेवी वापस लेने पर सुविधा का दुरुपयोग होगा। टीपीटी द्वारा जैसा सही कहा गया है, पोतों के अंतरण में पारदर्शिता लाने के लिए एक स्थायी कार्यन्तंत्र बनाना होगा।

टीपीटी द्वारा सूचित लेवी से इसके कार्यान्वयन के पिछले सात महीनों के लिए अतिरिक्त आय अंतरण प्रभार के कारण 19.6 लाख रूपए और प्रदूषण लेवी से 3.06 लाख रूपए के स्तर पर है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था राजस्व सृजन उपाय नहीं है, परन्तु इसका लक्ष्य बर्थ में लगाने की व्यवस्था को पारदर्शी तरीके से युक्तिसंगत बनाना है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण टीपीटी के दर्शों के मान में प्रस्तावित प्रावधान प्रविष्ट करने का इच्छुक है।

- (vii) टीपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में तांबा सांद्रण वाले पोतों को कतिपय शर्तों के अधीन विशेष परिस्थितियों में सीधे लयान के लिए बर्थ संख्या V अथवा VI में खड़ा करने का प्रस्ताव दिया था। तत्पश्चात्, संयुक्त सुनवाई में टीपीटी ने निवेदन किया है कि उक्त प्रावधान केवल बर्थ संख्या III और IV में ही तांबा सांद्रण का वहन करने वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए तमिलनाडु प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों के दृष्टिगत निष्फल है। इसे ध्यान में रखते हुए, इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में शामिल उक्त प्रावधान संगत नहीं पाया जाता है और इसे वापस लिया गया माना जाता है।
- (viii) जैसा पहले वर्णन किया गया है 1/-रूपया प्रति मीट्रिक टन का प्रस्ताव अंतरण प्रभार की प्रस्तावित लेवी के अतिरिक्त संबंधित बर्थ से उतारे गए धूल पैदा करने वाले कार्गो की मात्रा पर सफाई प्रभार के रूप में किया गया है। ऐसी ही लेवी कुछ अन्य महापत्तन के मामले में भी अनुमोदित की गई है। इसके अलावा, यह "प्रदूषक भुगतान करें" सिद्धांत के अनुरूप है।

चूंकि, प्रस्तावित दर परस्पर सहमत्य दर है, इसलिए यह प्राधिकरण बर्थ से उतारे गए धूल पैदा करने वाले कार्गो के लिए 1/-रूपया प्रति मीट्रिक टन पर प्रस्तावित सफाई प्रभार अनुमोदित करता है।

- (ix) वर्तमान मामले में, टीपीटी ने अपना प्रस्ताव मई, 2005 में प्रस्तुत किया था और साथ-साथ तदर्थ उपाय के रूप में प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था भी कार्यान्वित की थी। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन को तदर्थ दर के रूप में प्रस्तावित प्रशुल्क प्रचालित करने की अनुमति देते हैं, बशर्ते कि इसे तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर निकाला जाता है और इसपर संबंधित प्रयोक्ताओं द्वारा परस्पर रूप से सहमति दी जाती है। टीपीटी ने स्वीकार किया है कि अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटेज शुल्क के 33% की प्रस्तावित दर बर्थ के बीच पोतों के अन्य आवागमनों के लिए उसके दरों के मान में निर्धारित अंतरण प्रभारों के आधार पर निकाली गई थी और वह संबंधित प्रयोक्ताओं से प्राप्त परस्पर सहमति पर आधारित थी। उपरोक्त स्थिति के दृष्टिगत और यह भी मानते हुए कि अनुमोदित प्रशुल्क टीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर है, यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.4 के अनुसार टीपीटी द्वारा दिनांक 30 अप्रैल, 2005 से आदेश के कार्यान्वयन की तारीख तक लगाए गए प्रशुल्क को मानता है और पुष्टि करता है। यह स्पष्ट है कि यह प्रयोक्ताओं और पत्तन के बीच करार के मद्देनजर दिशानिर्देशों के अनुसार है तथा इसकी पूर्व-प्रभाव से अनुमोदन के रूप में व्याख्या नहीं की जानी चाहिए। अनुमोदित संशोधनों की भी टीपीटी के दरों के मान की सामान्य समीक्षा, जो शीघ्र ही होगी, के साथ समीक्षा की जाएगी।

8. इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण टीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित पैरा 2.1(iv) में खंडों (क) से (घ) को अनुमोदित करता है। तदनुसार, इन शर्तों को अनुसूची 2.2.1 और 2.2.2 से संबंधित सामान्य टिप्पणियों में क्रम संख्या 9 के रूप में प्रविष्ट किया जाता है।

अ. ल. बोगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन—III/IV/143/2005/असा.]