

अध्याय XIX : पोत-परिवहन मंत्रालय

मुंबई पतन न्यास

19.1 पार्किंग प्रभारों के संशोधन करने में विफलता के कारण राजस्व की हानि

पार्किंग प्रभारों के संशोधन करने में मुंबई पतन न्यास की विफलता का परिणाम पिछले छः वर्षों से केवल रात्रि पार्किंग प्रभारों पर ₹23.10 करोड़ की राजस्व की हानि में हुआ।

मुंबई पतन न्यास (एमबीपीटी) पत्तन क्षेत्र के भीतर कोटन डिपो में रात्रि पार्किंग प्रभारों का संग्रहण करता है। इन प्रभारों, जिन्हें एमबीपीटी सामान्य उप-नियमों द्वारा निर्धारित किया गया है, को अप्रैल 1989, जब इसे ₹20 प्रति वाहन पर निर्धारित किया गया था, से संशोधित नहीं किया गया है। तथापि, एमबीपीटी संपूर्ण पत्तन क्षेत्र के भीतर दिन में पार्किंग अथवा पत्तन के भीतर अन्य क्षेत्रों (कोटन डिपो के अलावा) में रात्रि पार्किंग पर ऐसे प्रभारों का उद्ग्रहण नहीं करता है।

मार्च 2002 में, एमबीपीटी ने वाहनों हेतु पार्किंग स्थानों को चिन्हित करने तथा तदनुसार प्रभारित करने हेतु उप-नियमों का संशोधन करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को प्रस्ताव प्रेषित किया। दीर्घकालिक पत्राचार के पश्चात्, एमओएस ने सूचित (जून 2010) किया कि मुख्य पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 उप-नियमों में संशोधन को अनुमत नहीं करता था तथा एमबीपीटी को मौजूदा उप-नियमों को तुरत नवीन विनियमों से परिवर्तित करने का निर्देश दिया। तथापि, एमबीपीटी ने अब तक (दिसम्बर 2016) नए विनियमों का प्रारूप तैयार नहीं किया है। परिणामतः कॉटन डिपो से, अप्रैल 1989 में निर्धारित दरों पर रात्रि पार्किंग प्रभारों का प्रभारित किया जाना जारी रहा तथा पत्तन के भीतर दिन में किसी पार्किंग प्रभारों अथवा पत्तन के अन्य क्षेत्रों में रात्रि पार्किंग प्रभारों का उद्ग्रहण नहीं किया गया है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ग्रेटर मुंबई नगर निगम (एमसीजीएम) समान स्थानों पर उच्च पार्किंग प्रभारों का संग्रहण करता है तथा आवधिक रूप से¹ दरों का संशोधन भी करता है। इसलिए, एमसीजीएम पार्किंग दरों को आधार के रूप में लेते हुए, एमबीपीटी को अकेले कोटन डिपो पर रात्रि पार्किंग प्रभारों के प्रति 2010-11 तथा 2015-16 के बीच ₹23.10 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

एमबीपीटी ने बताया (अक्टूबर 2016) कि एमसीजीएम के साथ तुलना सही नहीं है क्योंकि एमसीजीएम ने 'पे एण्ड पार्क' नामित क्षेत्रों को चिन्हित किया है तथा प्रभारों को घण्टा तथा दैनिक आधार पर लागू किया गया है जबकि कोटन डिपो में वसूले जाने वाले प्रभार वाहनों की अप्राधिकृत रात्रि पार्किंग प्रति हैं। एमबीपीटी ने आगे बताया कि उप-नियमों को विनियमों से बदलने के प्रयास किए जा रहे थे परंतु यह एक विशाल कार्य था।

पोत-परिवहन मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2017) कि एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड ने अब तक कॉटन डिपो में वसूल किये जाने वाले रात पार्किंग प्रभार में परिवर्तन नहीं किया है तथा एमबीपीटी, एमबीपीटी (पत्तन का सामान्य प्रबंधन) नियमों को तैयार करने की प्रक्रिया में है, जहां पार्किंग प्रभार की वसूली के लिए पर्याप्त प्रावधान किया गया है। उसी के अंतिम रूप से लंबित होने से, एमबीपीटी ने मौजूदा दर जारी रखा और राजस्व हानि का निष्कर्ष काल्पनिक है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एमबीपीटी ने वाहनों हेतु पार्किंग स्थानों को चिन्हित करने तथा तदनुसार प्रभारित करने का प्रस्ताव (मार्च 2002) अपने आप किया था। पोत-परिवहन मंत्रालय ने अपने जवाब में स्वीकार किया कि एमबीपीटी, एमबीपीटी विनियम तैयार करने की प्रक्रिया में है, जहां पार्किंग प्रभार की वसूली के लिए पर्याप्त प्रावधान किया गया है। उप-नियमों को विनियमों से बदलने के प्रयासों को सामान्य रूप से छः वर्षों से अधिक नहीं लगने के भी होने चाहिए।

¹ ₹140 प्रति वाहन प्रति दिन (2010-11) जिसे ₹145 प्रति वाहन प्रति दिन (2012-13) तक संशोधित किया गया तथा बाद में ₹150 प्रति दिन (2014-15) तक संशोधित किया गया।

इस प्रकार, 1989 से रात्रि पार्किंग प्रभारों को संशोधित करने की विफलता का परिणाम एमसीजीएम द्वारा एक जैसे स्थानों पर उद्ग्रहित पार्किंग प्रभारों की तुलना में ₹23.10 करोड़ के राजस्व की हानि में हुआ।

कोलकाता पत्तन न्यास

19.2 एक निजी दल से आश्वासित सवार सह घाट भाड़ा प्रभारों की कम वसूली

प्रबंधन का एक निजी दल द्वारा पट्टा से संबंधित अन्य अनुबंध के प्रति सामरिक योजना के अंतर्गत आयातित माल हेतु क्रेडिट प्रदान करने के निर्णय का परिणाम ₹13.36 करोड़ की सीमा तक सवार सह घाट भाड़ा प्रभारों की कम वसूली में हुआ।

कोलकाता पतन न्यास (केओपीटी) के हलदिया गोदी परिसर (एचडीसी) ने पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार की स्वीकृति (जुलाई 2005) से एक कोक ओपन संयंत्र की स्थापना करने हेतु 28 अक्टूबर 2005 से 99 वर्षों हेतु पट्टे पर 6.88 लाख वर्ग मीटर के माप की भूमि का आवंटन करने के लिए हुगली मेट कोक तथा पॉवर कम्पनी लिमिटेड (एचएमसी) के साथ एक पट्टा अनुबंध किया (फरवरी 2006)। एचएमसी द्वारा देय पट्टा किराया में ₹77,170 प्रति 100 वर्ग मीटर का अग्रिम भुगतान तथा भूमि के पूर्ण भाग हेतु ₹1 प्रति वर्ष का टोकन किराया शामिल था। पोत परिवहन मंत्रालय की स्वीकृति तथा पट्टे की शर्तों के अनुसार, एचएमसी को एचडीसी के माध्यम से अपनी परियोजना का संचालन करने के लिए संबंधित भूमि पर एक मिलियन टन माल प्रति वर्ष के प्रबंधन को सुनिश्चित करना था। इसको एक मिलीयन टन माल के प्रबंधन हेतु वार्षिक सवार सह घाट भाड़ा प्रभारों के बराबर ₹8.5 करोड़ की निष्पादन प्रत्याभूति प्रस्तुत करनी थी तथा इसे केओपीटी द्वारा वार्षिक सवार सह घाट भाड़ा प्रभारों की कम वसूली होने पर भुनाया जाना था। न्यूनतम माल प्रबंधन का निर्धारण तथा कमी की वसूली को 28 अक्टूबर 2010 अर्थात् पट्टे के प्रारम्भ की तिथि से 5 वर्षों के समापन के पश्चात्, लागू किया जाना था।

इसी बीच, अगस्त 2007 में, केओपीटी ने इस शर्त कि प्रत्येक दल 1.5 मिलीयन टन माल प्रति वर्ष की न्यूनतम आशवासित प्रवाह क्षमता प्रदान करेगा, के तहत, एचडीसी की घाट सं. 2 तथा 8 पर उनके कोकिंग कोल, लाईमस्टोन तथा कोक जलयानों की बाह्य निकास को प्राथमिकता प्रदान करके मुख्य ईस्पात उत्पादन उद्योगों की प्रवाह क्षमता को बढ़ाने के लिए एक सामरिक योजना तैयार की। टाटा स्टील लिमिटेड (टीएसएल) उन कम्पनियों में से एक कम्पनी थीं जिसने 15 मार्च 2008 से समय-समय पर अनुवर्ती विस्तारों सहित एक वर्ष के लिए इस सुविधा का लाभ उठाया था।

मार्च 2010 में, एचएमसी को टीएसएल के साथ मिला दिया था जिससे एचएमसी की सभी देयताएं तथा उत्तरदायित्व टीएसएल के हो गए। इसलिए टीएसएल सामरिक योजना के अंतर्गत निष्पादन प्रत्याभूति के अतिरिक्त एचएमसी को पट्टे पर दी भूमि के संबंध में निष्पादन प्रत्याभूति की पूर्ति हेतु उत्तरदायी हो गया।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि यद्यपि टीएसएल के पक्ष पर एमजीटी की दो अलग बाह्यताएं थीं फिर भी केओपीटी न्यासी बोर्ड ने, केन्द्र सरकार की स्वीकृति के तहत, टीएसएल द्वारा सामरिक योजना के अंतर्गत आयतित तथा बाद में एमजीटी से संबंधित पट्टे की भूमि के प्रति पहले के एचएमसी के कोक ओवन संयंत्र तक रेल द्वारा प्रेषित माल को क्रेडिट प्रदान करने (नवम्बर 2014) का निर्णय लिया जबकि टीएसएल द्वारा आयतित ऐसे माल को पहले ही एमजीटी के प्रति उनके जहाजों की बार्थिंग प्राथमिकता के विरुद्ध पहले ही दर्ज किया जा चुका था। इस प्रकार, 28 अक्टूबर 2010 से 27 अक्टूबर 2014 तक की अवधि हेतु पट्टे की भूमि के संबंध में एमजीटी के प्रति ₹34 करोड़² की राशि का दावा करने के बजाए केवल ₹20.64 का दावा (मई 2014 तथा जनवरी 2015) किया गया था तथा टीएसएल से वसूला गया था। बाद में अप्रैल 2015 में, केन्द्र सरकार की स्वीकृति की मांग की गई थी जिसे अभी भी प्राप्त किया जाना था (मार्च 2016)। इस प्रकार, टीएसएल को ₹13.36 करोड़ का अनुचित लाभ प्रदान किया गया था जिसमें केओपीटी का वित्तीय हित शामिल था।

² ₹8.5 करोड़ × 4 वर्ष = ₹34 करोड़

प्रबंधन ने बताया (दिसम्बर 2015) कि पट्टा अनुबंध अथवा सामरिक योजना में टीएसएल के हलदिया संयंत्र हेतु सामरिक योजना के अंतर्गत लाए गए माल को इसे एमजीटी से संबंधित भूमि के प्रति क्रेडिट करने से अस्वीकार करने का कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं था। तदनुसार उन्होंने टीएसएल द्वारा सामरिक योजना के अंतर्गत लाए गए तथा बाद में इसे पिछली अवधि हेतु भूमि संबंधित निष्पादन प्रत्याभूति के अंतर्गत बाह्यता की पूर्ति के प्रति उनके कोक ओवन संयंत्र को प्रेषित माल के क्रेडिट को अनुमत किया। यह भी बताया गया था कि एमजीटी संबंधित भूमि के प्रति क्रेडिट पट्टे के वैधिक प्रावधानों के अनुसार प्रदान किया गया था तथा केओपीटी एमजीटी की पूर्ति हेतु टीएसएल के कोक ओवन संयंत्र को प्रेषित माल का क्रेडिट प्रदान करने हेतु कानूनी रूप से बाध्य था।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य कि, भूमि अक्टूबर 2005 में पहले के एचएमसी को आवंटित की गई थी जबकि सामरिक योजना के अंतर्गत सुविधाएं मार्च 2008 से टीएसएल को प्रदान की गई थीं, को ध्यान में रखते हुए देखे जाने की आवश्यकता है। इस प्रकार, यह दो अलग वैधिक अस्तित्वों के साथ अनुबंधों पर आधारित दो अलग बाह्यताएं थीं। जिन्हें केवल मार्च 2010 में जाकर ही मिलाया गया था। इसलिए एकीकरण से पूर्व किए गए अनुबंध में ऐसे अस्वीकरण के विशिष्ट उल्लेख हेतु प्रबंधन का तर्क उचित नहीं था। प्रबंधन का दावा कि वह कानूनी रूप से बाध्य था भी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि केओपीटी के कानूनी सलाहकार ने सलाह दी थी (मई 2013) कि भूमि से जुड़ी एमजीटी को सामरिक योजना के लाभों जैसे अन्य एमजीटी के स्वाधीन के रूप में माना जाना चाहिए। कानूनी सलाहकार के ऐसे तर्क के बावजूद प्रबंधन ने इसके विपरीत कार्य किया जिसमें केओपीटी का वित्तीय हित शामिल है।

इस प्रकार, प्रबंधन के निर्णय का परिणाम ₹13.36 करोड़³ की सीमा तक आशवासित सवार सह घाट भाड़ा प्रभारों की कम वसूली में हुआ।

मामला अप्रैल 2016 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर जनवरी 2017 तक प्रतीक्षित था।

³ दावा की जाने वाली राशि-घटा-वास्तव में दावा की गई राशि = ₹34 करोड़ - ₹20.64 करोड़

19.3 प्रत्याशित लाभों की गैर-प्राप्ति तथा निधियों का अवरोधन

ई-गवर्नेंस परियोजना के कार्यान्वयन में कमियों का परिणाम ₹5.10 करोड़ का व्यय करने के पश्चात् प्रत्याशित लाभों की गैर-प्राप्ति तथा नौ वर्षों के लिए कुल ₹3.85 करोड़ की निधियों के अवरोधन में हुआ है।

महानिदेशक पोत परिवहन, मुंबई (डीजीएस) ने सेवाओं की इलेक्ट्रानिक सुपुर्दगी हेतु सम्पर्क का एकल स्थान प्रदान करने के लिए विभिन्न विभागों में सूचना प्रणालियों को संघटित करने हेतु "ई-समुद्र" परियोजना (परियोजना) आरम्भ की थी। कार्य का प्रथम चरण राष्ट्रीय शिप डिजाईन तथा अनुसंधान केन्द्र (एनएसडीआरसी) विशाखापट्टनम (जिसे अब भारतीय समुद्रीय विश्वविद्यालय विशाखापट्टनम), (आईएमयू-V के रूप में जाना जाता है) को टर्नकी आधार पर सौंपा (फरवरी 2005) था। इसे ₹5 करोड़ की अनुमानित लागत पर 15 महीनों के भीतर समाप्त किया जाना अपेक्षित था। अनुबंध के अनुसार डीजीएस को आईएमयू (वी) द्वारा पड़ाव की समाप्ति के प्रति भुगतान करना था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- डीजीएस ने आईएमयू (V) द्वारा सभी मापदण्डों/पड़ावों के समापन के पहले अप्रैल 2004 से अप्रैल 2006 के बीच डीजीएस (V) को ₹4.49 करोड़ (चरण-I की लागत का 89 प्रतिशत) का भुगतान किया।
- चरण- I में समाप्त किए जाने की योजना किए गए 36 मापदण्डों में से केवल 14 को 2009 में क्रियात्मक किया जा सका था। तथापि, डीजीएस ने मंत्रालय को सूचित किया (सितम्बर 2006) कि परियोजना का प्रथम चरण सफल था तथा समय पर समाप्त किया गया था तथा परियोजना के चरण-II की अंतिम स्वीकृति का अनुरोध किया गया था। डीजीएस द्वारा चरण-II हेतु ₹4.96 करोड़ की राशि संस्वीकृत (दिसंबर 2006) की गई थी। चरण-II कार्य हेतु अनुबंध मार्च 2007 में डीजीएस तथा आईएमयू (V) के बीच किया गया था तथा अप्रैल 2007 में ₹4.40 करोड़ की राशि आईएमयू (V) को अदा की गई थी। इस राशि को आईएमयू (V) द्वारा आवधिक जमा में रखा गया था (जून 2008)।

- आईएमयू (V) ने चरण-I के अंतर्गत ₹5.10 करोड़ का व्यय किया था (चरण-II में से 0.56 करोड़, जिसका व्यय वार्षिक अनुरक्षण संविदा हेतु किया गया था, सहित)। 2007 में चरण-II हेतु संस्वीकृत निधियां आईएमयू (V) के पास आवधिक जमा में अप्रयुक्त पड़ी थीं। आवधिक जमा (मार्च 2016) में पड़ी राशि ₹7.98 करोड़ थी जिसमें ₹4.13 करोड़ की राशि सम्मिलित थी। इस प्रकार, नौ वर्षों से अधिक के लिए ₹3.85 करोड़ की निधियों का अवरोधन था। डीजीएस ने उत्तर (अगस्त/अक्टूबर 2016) में स्वीकार किया कि 2009 से केवल 14 माइयूनों को विकसित तथा क्रियात्मक किया गया था। यह भी बताया गया था कि हार्डवेयर तथा सॉफ्टवेयर के कुछ तकनीकी मुद्दों सहित विभिन्न कारणों के कारण इन माइयूनों का न तो पणधारकों और न ही डीजीएस, जीओआई द्वारा पूर्ण रूप से उपयोग किया गया था। परिणामस्वरूप डीजीएस, जीओआई के कई कार्य को पार्ट मैनुअल तथा आधे इलेक्ट्रॉनिक प्लेटफार्म पर किया जा रहा था।

डीजीएस ने यह भी बताया कि पिछले डेढ़ साल से नए माइयूनों को विकसित किया गया था तथा कि मौजूदा ई-गवर्नेंस प्रणाली का अब बड़े पैमाने पर उपयोग किया जा रहा था। डीजीएस ने आगे सूचित किया कि मर्चेंट शिपिंग अधिनियम का सुधार किया गया था जिसके कारण कुछ माइयूनों में विलम्ब हुआ तथा चरण-I व II में सम्मिलित सभी माइयूनों को एक नई ई-गवर्नेंस परियोजना के अंतर्गत कार्यान्वित किया जाएगा। नई ई-गवर्नेंस परियोजना, जिसे 4 चरणों में विकसित किया जाना था, को 2017 में कार्यान्वित किया जाएगा। मौजूदा ई-गवर्नेंस प्रणाली को एक पूर्णतः नई, अद्यतित, उत्कृष्ट ई-गवर्नेंस परियोजना से बदला जाना था। इसके अतिरिक्त, मौजूदा ई-गवर्नेंस प्रणाली, 10 वर्षों से अधिक पुरानी होने से, अप्रचलित हो गई थी तथा सुधार किए जाने की आवश्यकता थी।

डीजीएस के उत्तर को निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए देखे जाने की आवश्यकता है:

- डीजीएस की सशक्त तकनीकी सलाहकार समिति ने शीघ्रताशीघ्र अगस्त 2007 में सुझाव दिया था कि परियोजना के चरण-II में व्यय करना विवेकपूर्ण नहीं होगा जब तक कि अनुमापकता तथा निष्पादन जांच सहित चरण-I की कठिनाइयों तथा मुद्दों को हल नहीं किया जाता। यह लेखापरीक्षा तर्क को सिद्ध करता है कि चरण-II हेतु निधियों को जारी नहीं किया जाना चाहिए।
- परियोजना को एक दशक पहले (2005) प्रारम्भ किया गया था। यह तर्क कि विलम्ब मर्चेंट शिपिंग अधिनियम के सुधार के कारण था शामिल लम्बी अवधि को ध्यान में रखते हुए तर्कसंगत नहीं है।

फरवरी 2005 में नागरिकों को इलेक्ट्रॉनिक रूप से सेवाओं की सुपुर्दगी हेतु एकल सम्पर्क केन्द्र के लिए शुरू से अंत तक समाधान प्रदान करने के लिए चरण-I के अंतर्गत प्रारम्भ परियोजना ने 11 वर्षों के बीत जाने तथा ₹5.10 करोड़ का व्यय करने के पश्चात् भी प्रत्याशित उद्देश्य को प्राप्त नहीं किया गया था। कुछ माइयूल्स को विकसित किया गया था जिन्हें पहले ही सुधार की आवश्यकता थी। मार्च 2007 में संस्वीकृत परियोजना के चरण-II को अप्रैल 2007 में ₹4.41 करोड़ के निर्गम के बावजूद 9 वर्षों के पश्चात् भी प्रारम्भ नहीं किया गया है।

इस प्रकार ई-गवर्नेंस परियोजनाओं के कार्यान्वयन में कमियों का परिणाम ₹5.10 करोड़ का व्यय करने के पश्चात् प्रत्याशित लाभों की गैर-प्राप्ति तथा नौ वर्षों के लिए कुल ₹3.85 करोड़ की निधियों के अवरोधन में हुआ (दिसम्बर 2016)।

मामला अगस्त 2016 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर जनवरी 2017 तक प्रतीक्षित था।

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास

19.4 बकाया दावों की गैर-वसूली

विशाखापट्टनम न्यास, अनुबंध में प्रावधान के अभाव के कारण भारतीय रेल से ₹4.64 करोड़ की वसूली करने में विफल रहा।

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) तथा भारतीय रेल के बीच स्थायी औपचारिक अनुबंधों के अनुसार, आवक और जावक भाड़ा परिवहन डब्बों को प्राप्त एवं प्रेषण (आर एण्ड डी) यार्ड पर वीजीटी अथवा रेलवे, जैसा भी मामला हो, के साथ बदलता जाता है जो बाद में आगे के परिवहन हेतु उत्तरदायी है। वर्ष 2010 से तथा औपचारिक अनुबंध के बिना वीपीटी तथा रेलवे ने नई प्रक्रिया को कार्यान्वित किया जिसके द्वारा आरएण्डडी यार्ड का उपयोग करने के बजाए डिब्बों को सीधे वीपीटी तथा रेलवे यार्ड, विज़ाग में लदान तथा उतराई बिन्दु हेतु प्रेषित किया जाता है। वीपीटी तथा रेलवे ऐसे परिवहन हेतु एक दूसरे के प्रति आवधिक रूप से दावें प्रस्तुत करते हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया (दिसम्बर 2015) कि जुलाई 2010 से अप्रैल 2015 की अवधि के लिए रेलवे के प्रति ₹4.64 करोड़ का निवल दावा बकाया था। वीपीटी ने बताया (दिसंबर 2015) कि बकाया दावों को अनुबंध में प्रावधान के अभाव के कारण वसूला नहीं जा सका था फिर भी उपयुक्त प्रावधानों को 2016 के अनुवर्ती अनुबंध में शामिल किया जाएगा। मंत्रालय ने प्रबंधन के उत्तर का समर्थन किया (अप्रैल 2016)।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि महत्वपूर्ण वित्तीय आशयों को औपचारिक अनुबंध के बिना जोड़ा नहीं जाना चाहिए। परिणामस्वरूप, ₹4.64 करोड़ की वसूली सन्देहास्पद थी।

19.5 शिक्षा शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास ने श्रम निपटान के प्रावधानों के विपरीत महाविद्यालय पाठ्यक्रमों हेतु शिक्षा शुल्क के प्रति ₹1.47 करोड़ अधिक अदा/अनियमित रूप से अदा किए।

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) कर्मचारी (शैक्षणिक सहायता) विनियम, 1990 अनुबंध करता है कि एक कर्मचारी बच्चों के शिक्षा भत्तों का आहरण करने का पात्र है जब वह अपने बच्चे को उस स्थान जहां वह तैनात है/तथा अथवा रहता है, में अपेक्षित कोटि के विद्यालय के अभाव के कारण स्थान से दूर विद्यालय में भेजने के लिए बाध्य है। विनियम आगे प्रावधान करते हैं कि एक कर्मचारी शिक्षा शुल्क प्रतिपूर्ति का पात्र होगा बशर्ते उस बच्चों का शैक्षणिक भत्ता स्वीकार्य नहीं है। शिक्षा शुल्क की ऐसी प्रतिपूर्ति कक्षा-1 से लेकर इंटर, पूर्व विश्वविद्यालय तथा तकनीकी, चिकित्सा बहुशिल्प अथवा पत्राचार महाविद्यालय पाठ्यक्रमों हेतु शिक्षा की सीमाओं के अन्दर स्वीकार्य है।

पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने एक द्विपक्षीय मजदूरी मोल भाव समिति (बीडब्लूएनसी) का गठन किया (25 जनवरी 2007) जिसमें साथ-साथ वर्ग ग तथा वर्ग घ कर्मचारियों⁴ के मुख्य महासंघों के प्रतिनिधि तथा पत्तनों एवं गोदियों के कामगार शामिल थे। निपटान (19 जनवरी 2010)⁵ के अनुसार बच्चों के शिक्षा शुल्क तथा शिक्षा शुल्क की प्रतिपूर्ति को 'बच्चों की शिक्षा भत्ता योजना' के रूप में मिला दिया गया था। ऐसी प्रतिपूर्ति कक्षा नर्सरी से बारहवीं तक शिक्षा हेतु स्वीकार्य थी। वीपीटी ने मजदूरी अनुबंध को कार्यान्वित किया तथा मंत्रालय को मजदूरी अनुबंध के अनुसार विनियमों में व्यापक संशोधनों हेतु लिखा (नवम्बर 2012)। संशोधनों में विशेष रूप से कथित महाविद्यालय पाठ्यक्रमों हेतु शिक्षा शुल्क की प्रतिपूर्ति के संदर्भों को हटाने का प्रस्ताव था। तथापि, मंत्रालय को अभी भी संशोधन को स्वीकृत करना है (अगस्त 2016)।

इसी बीच, वीपीटी ने अपने कर्मचारियों को तकनीकी, चिकित्सा, बहुशिल्प तथा पत्राचार महाविद्यालय पाठ्यक्रमों हेतु शिक्षा शुल्क की प्रतिपूर्ति करना जारी रखा। लेखापरीक्षा में इस पर आपत्ति किए जाने पर (नवम्बर 2015) वीपीटी ने 29 दिसम्बर 2015 से भुगतान को रोक दिया था। तथापि, अस्वीकार्य शिक्षा शुल्क के भुगतान की ₹1.47 करोड़⁶ (अगस्त 2016) की वसूली लम्बित है।

⁴ श्रेणी III तथा श्रेणी IV के कर्मचारियों के रूप में भी जाना जाता है

⁵ 1 जनवरी 2007 से लागू

⁶ अधिक भुगतान (1 जनवरी 2010 से 28 दिसंबर 2015)

वीपीटी ने उत्तर दिया (28 दिसंबर 2015) कि शिक्षा शुल्क की प्रतिपूर्ति के मामले को अन्य पत्तनों में स्थिति का निर्धारण करने के पश्चात् भारतीय पत्तन संघ तथा यूनियनों के साथ उठाया जाएगा। उत्तर इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए तर्कसंगत नहीं है कि मजदूरी अनुबंध के परिणामस्वरूप प्रारम्भ बच्चों की शिक्षा भत्ता योजना, महाविद्यालय शिक्षा के संबंध को छोड़कर, पहले की योजनाओं से अधिक उदारतावादी⁷ है। मजदूरी अनुबंध के अनुसार कर्मचारियों को नई योजना के अंतर्गत शामिल किया गया है तथा उनके द्वारा पहले की योजना के अंतर्गत उपलब्ध खुले लाभों को उठाने तथा चयन करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है। इसके प्रकाश में, वीपीटी को बच्चों के शिक्षा भत्ते के अंतर्गत अपने कर्मचारियों को अधिक अदा/अनियमित रूप से अदा किए गए ₹1.47 करोड़ की वसूली करना अपेक्षित है।

मामला जनवरी 2016 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर जनवरी 2017 तक प्रतीक्षित था।

कोचीन पत्तन न्यास

19.6 पट्टा करार को तैयार करने में उचित सचेतना की कमी के कारण राजस्व की हानि

कोचीन पत्तन न्यास को भूमि के आवंटन हेतु पट्टा करार में असंगत शर्तों को शामिल करने के कारण ₹1.98 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने मैसर्स लार्सन एण्ड टुब्रो लिमिटेड को, सीमेन्ट प्रबंधन सुविधा के निर्माण हेतु 30 वर्षों की अवधि के लिए 10,000 वर्ग मीटर माप की भूमि का आवंटन किया (मार्च 2001)। आवंटन की शर्तों ने आवंटिती द्वारा भूमि का अधिकार लेने की तिथि से 3 लाख टन प्रति वर्ष के न्यूनतम आश्वासित प्रवाह क्षमता (एमजीटी) का प्रावधान किया। आवंटन को

⁷ नई योजना में निम्नलिखित अतिरिक्त प्रावधान शामिल है जो पहले की योजना में शामिल नहीं थे (i) यह बच्चों के अध्ययन के स्थान पर ध्यान दिए बिना सभी कर्मचारियों को एकसमान रूप से लागू है; (ii) इसमें नर्सरी कक्षा में शिक्षा शामिल है; (iii) इसमें पहले की सीमा जो ₹40 प्रति माह से ₹105 प्रतिमाह के बीच थी, की तुलना में ₹1000 प्रति बच्चा (₹2000 विक्लांग बच्चों के लिए) की उच्चतर मासिक सीमा जमा विज्ञान शुल्क जो ₹10 से ₹15 प्रतिमाह के बीच लागू है, शामिल है; (iv) यह मासिक सीमा में आवधिक वृद्धि का प्रावधान करती है; (v) इसमें पहले की योजना के तहत विशेष रूप से अपवर्जित पांच श्रेणियों सहित प्रतिपूर्ति हेतु पात्र दस श्रेणियां शामिल हैं; (vi) इनमें पाठ्य, नोटबुक, विद्यालय की वर्दी तथा जूतों की प्रतिपूर्ति का प्रावधान है।

गैर-निर्माण तथा आवंटन पत्र के अनुसार एमजीटी के संबंध में शर्तों की गैर-पूर्ति के कारण अप्रैल 2008 में समाप्त कर दिया गया था परंतु फरवरी 2009 में फिर से बहाल कर दिया गया, जब आवंटिती ने केरल के माननीय उच्च न्यायालय में एक याचिका दर्ज (मई 2008) की थी। सीओपीटी ने नवम्बर 2010 में मैसर्स अल्ट्रा टेक सीमेन्ट लिमिटेड (मैसर्स लार्सन एण्ड टुब्रो लिमिटेड की विघटित इकाई) के साथ पट्टा करार किया गया था। पट्टा अनुबंध की धारा 7 (छ) के अनुसार यदि पट्टेदार परियोजना को चालू करने की तिथि से प्रारम्भ एमजीटी का प्राप्त करने में विफल होता है तो पट्टेदार घाट-भाड़ा तथा बर्थ किराया प्रभारों में कमी को अदा करने को बाध्य था। भूमि के उद्धार के पश्चात् सीओपीटी द्वारा यह माना गया था (मार्च 2010) कि सीमेन्ट प्रबंधन सुविधा का निर्माण पट्टेदार द्वारा फरवरी 2011 तक समाप्त कर दिया जाएगा। सीओपीटी ने अक्टूबर 2011 से एमजीटी के भुगतान के तहत निर्माण अविधि को फरवरी 2011 से फरवरी 2013 तक फिर से बढ़ा दिया (दिसम्बर 2011)। परिणामस्वरूप, चूंकि पट्टेदार को अप्रैल 2013 में प्रथम शिपमेंट को सुनिश्चित करना था इसलिए सीओपीटी ने अक्टूबर 2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए ₹2.21 करोड़ (₹0.24 करोड़ के सेवा कर सहित) के एमजीटी भुगतान हेतु नोटिस भेजा (मई 2013)। तथापि पट्टेदार ने पट्टा करार की धारा 7 (i) जो अनुबंध करता है एमजीटी पट्टेदार को लागू नहीं था, को बताते हुए भुगतान करने से इंकार कर दिया था (जून 2013)। परिणामस्वरूप, पट्टा करार में असंगत शर्तों को शामिल करने के कारण वसूली नहीं की जा सकी थी जबकि पट्टेदार ने मार्च 2014 तक एमजीटी को प्राप्त नहीं किया था। इसके पश्चात् पट्टा करार को धारा 7 (i) को हटाते हुए तथा एमजीटी भुगतान को 1 अक्टूबर 2014 से लागू करते हुए संशोधित (24 फरवरी 2016) किया गया था। इस प्रकार, सीओपीटी की पट्टा अनुबंध तैयार करने में उचित सचेतना के सुनिश्चित करने की विफलता का परिणाम अक्टूबर 2011 से मार्च 2014 तक की अवधि के लिए ₹1.98 करोड़ (सेवा कर को छोड़कर) के राजस्व की हानि में हुआ। सीओपीटी ने तथ्यों को स्वीकार किया।

मामला सितंबर 2016 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर जनवरी 2017 तक प्रतीक्षित था।