अध्याय–2
भूमि प्रबंधन के लिए दिशा–निर्देश/नीतियां

भारत में बंदरगाहों की कार्य प्रणाली को भारतीय बंदरगाह (आईपी) अधिनियम, 1908 तथा मेजर पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) अधिनियम, 1963 द्वारा शासित किया जाता है। चूंकि, बंदरगाहों की संरक्षा वाली भूमि के प्रबंधन के सम्बंध में आईपी अधिनियम तथा एमपीटी अधिनियम में कोई विशेष प्रावधान नही था, अतः भारत सरकार ने समय समय पर अलग–अलग बंदरगाहों द्वारा भूमि प्रबंधन का विनियमन करने के लिए दिशा–निर्देश जारी किए। यद्यपि कुछ दिशा–निर्देशों को 1983, 1986 तथा 1993 में जारी किया गया था तथापि, भूमि प्रबंधन के विभिन्न पहलुओ को कवर करते हुए विस्तृत दिशा–निर्देशों को विभिन्न मेजर पोर्ट ट्रस्टो के अध्यक्ष के साथ परामर्श करके 1995 में जारी किया गया। मंत्रालय ने दिशा–निर्देशों को लागू करने को सहज, स्पष्ट, असंदिग्ध तथा आसान बनाने की व्यवस्था करने के उद्देष्य से प्राथमिक रूप से भूमि आवंटन से सम्बंधित मामलो का निपटान करने हेतु प्रमुख बंदरगाह के लिए भूमि नीति 2004 प्रारम्भ की (मार्च 2004)। इसके पश्चात, मंत्रालय ने मौजूदा नीतियो की समीक्षा के परिणाम के रूप में तथा उनकी कुशलता को बनाए रखने और उनमें सुधार के लिए प्रमुख बंदरगाहों को शासित करने वाली विभिन्न नीतियो में मध्यावधि सुधार का परामर्श देने के लिए प्रमुख बंदरगाहों के लिए भूमि नीति 2010 प्रारम्भ की (जनवरी 2011)। 2010 की नीति को 2004 की पूर्व नीति के अधिक्रमण में जारी किया गया था। बाद में, मंत्रालय द्वारा भूमि प्रबंधन के लिए एक ड्राफ्ट नीति बनाई गई (2012) तथा एक सलाहकार के कार्य में प्राप्त इनपुटो के आधार पर, प्रमुख बंदरगाह, द्वारा भूमि प्रबंधन के लिए नीति दिशा–निर्देश 2014, जनवरी 2014 में जारी किए गए।

2.1 दिशा–निर्देशों/नीतियों का तुलनात्मक विश्लेषण

भूमि प्रबंधन से संबंधित मामलो के निपटान के लिए विविध दिशा–निर्देशों की पृष्ठभूमि में, नीति दिशा–निर्देशों का एक तुलनात्मक विश्लेषण इस बात की जांच करने हेतु आवश्यक था कि भूमि प्रबंधन के प्रमुख तत्वो को इन दिशा–निर्देशों तथा नीतियों द्वारा कैसे निपटाया गया। 2008–09 से 2012–13 की अवधि के लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र को ध्यान में रखते हुए, विश्लेषण को आवश्यक रूप में 1995, 2004 तथा 2010 के नीतिगत दिशा–निर्देशों तक प्रतिबंधित किया गया। विश्लेषण का ब्यौरा अनुबंध–A में दर्शाया गया हैं।

यह देखा जा सकता था कि यद्यपि 1995 में जारी दिशा–निर्देशों की समीक्षा की गई थी तथा 2004, 2010 व 2014 में संशोधित नीतियां जारी की गई थी तथापि, केवल कुछ मामलो के लिए संशोधनो को प्रतिबंधित किया गया था तथा 1995 के दिशा–निर्देशों में एक व्यापक संशोधन नही किया गया था। इसमें अस्पष्टता तथा बंदरगाहों के लिए स्पष्ट निर्देशन का अभाव था तथा नीतिगत दिशा–निर्देशों में कुछ गंभीर मुद्दो की सक्रिय रूप से चर्चा नहीं की गई थी अर्थात, (i) 'अनधिकृत कब्जे' को स्पष्ट रूप से परिभाषित नहीं किया गया, (ii) मामले जहां पट्टो की समाप्ति के पश्चात इसके नवीकरण की स्वीकृति मंत्रालय के पास लम्बित थी, में नीतिगत दिशा–निर्देशों ने यह नहीं दर्शाया कि पट्टे की अवधि की समाप्ति के पश्चात जब तक स्वीकृति प्राप्त हो तब तक इसे कैसे व्यवहारित किया जाएगा, (iii) नीतिगत दिशा–निर्देशों ने एकरूपता सुनिश्चित करने के लिए पट्टे के लिए मानकीकृत प्रारूप पर जोर नहीं दिया तथा यह संतुष्टि नहीं की गई कि करार में सभी अनिवार्य नियमों तथा शर्तों को शामिल किया

गया था, (iv) नीतिगत दिशा–निर्देशों ने यह अनुबंधित नहीं किया कि क्या बंदरगाह के अधिकारो की कानूनी संभाव्यता सुनिश्चित करने के लिए सभी मामलो में पट्टा करार का क्रियान्वयन आवश्यक था, (v) 2004 के नीतिगत दिशा–निर्देशों ने यह नहीं दर्शाया कि क्या इसने 1995 के दिशा–निर्देशों का अधिक्रमण किया था तथा (vi) मंत्रालय ने उस अवधि को नहीं दर्शाया जिसके अन्दर नीतिगत दिशा–निर्देशों की समीक्षा होगी। एक संशोधित नीति दिशा–निर्देश को भूमि आवंटन से संबंधित प्रक्रियाओं की विस्तृत प्रस्तुति करके जनवरी 2014 में जारी किया गया था परन्तु इसने यह निर्दिष्ट नहीं किया कि इसने 2010 नीति का अधिक्रमण किया था या नहीं।

मंत्रालय ने स्पष्ट किया (जून 2015) कि नीति दिशा–निर्देशों के साथ बंदरगाहों को भेजे गए पत्र में स्पष्ट रूप से उल्लेख था कि नए दिशा–निर्देशों पुराने दिशा–निर्देशों का अधिक्रमण करते हैं, तथा भविष्य में, इसे नए दिशा–निर्देशों की प्रस्तावना में सम्मिलित कर लिया जाएगा। आगे यह कहा गया कि भूमि नीति दिशा–निर्देशों का उद्देश्य बंदरगाहों में एकरूपता लाना नहीं अपितु यह सुनिश्चित करना था कि बंदरगाहों तथा सरकार के हित में पारदर्शिता के सामान्य सिद्धान्तों, वित्तीय विवेकशीलता तथा अन्य प्रक्रियाओ का अनुसरण किया गया। जैसाकि, मंत्रालय का मत था कि यदि पट्टा करार में सभी आवश्यक नियमों तथा शर्तों को शामिल किया गया हो तो पट्टा करार का मानकीकृत प्रारूप निर्धारित करने की कोई आवश्यकता नहीं थी। हालांकि, मंत्रालय पट्टे के लिए एक मॉडल दस्तावेज प्रसारित करने की जांच करेगा।

हालांकि मंत्रालय पट्टे के लिए एक मॉडल दस्तावेज प्रसारित करने तथा नई नीतियों के अधिक्रमण में पूर्व नीतियो के अधिक्रमण से संबंधित एक खण्ड सम्मिलित करने के लिए सहमत हुआ तथापि अनाधिकृत कब्जे को परिभाषित करने तथा पट्टा समाप्ति से मंत्रालय की स्वीकृति प्राप्त होने की अवधि के व्यवहार से संबंधित मामलो पर उत्तर मौन है।

नीतिगत दिशा–निर्देशों में अस्पष्टता के कुछ व्याख्यात्मक मामलों तथा उनके प्रभाव की आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

2.2. स्थायी संरचना के निर्माण को सम्मिलित करते हुए, आवंटन का विनियमन करने की कार्य-प्रणाली

कस्टम बांड भूमि का वह क्षेत्र है जिसे बंदरगाह परिचालनों से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित गतिविधियों के या उनसे जो प्रत्यक्ष रूप से संबंधित नहीं है परन्तु ऐसी गतिविधियों तथा समुद्र व्यापार में सहायता करेगी, के लिए उपयोग किया जाता है। लेखापरीक्षा ने पाया कि 1995 के दिशा–निर्देश कस्टम बांड क्षेत्र में भूमि के आवंटन पर मौन थे तथा इसलिए बंदरगाहों ने दीर्घावधि (बोर्ड की स्वीकृति के साथ 30 वर्षों तक तथा मंत्रालय की स्वीकृति से 30 वर्षों से अधिक) हेतु कस्टम बांड क्षेत्र में भूमि आवंटित की। दूसरी ओर, 2004 में जारी नीतिगत दिशा–निर्देशों ने अनुबंधित किया कि कस्टम बांड क्षेत्र में भूमि को केवल 11 माह की अधिकतम अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर आवंटित किया जा सकता था तथा ऐसा आवंटन बंदरगाह परिचालनो से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित गतिविधियों क लिए किया जाना चाहिए। 2010 में जारी नीतिगत दिशा–निर्देशों ने यह अन्य प्रावधान किया कि पोर्ट ट्रस्ट का अध्यक्ष 10 वर्षों की अवधि तक मध्यावधि पट्टा आधार पर परन्तु किसी स्थाई संरचना के निर्माण के बिना कस्टम बांड क्षेत्र में भूमि आवंटित कर सकता था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 13 लाइसेंसो के तहत 1962 तथा 1995 के बीच चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट (सीएचपीटी) ने कस्टम बांड क्षेत्र में 19.53 एकड़ भूमि आवंटित की। इन आवंटनो को संग्रहण टैंक

सुविधाओ का निर्माण करने के उद्देश्य के लिए 11 मामलो में 30 वर्षों, एक मामले में 25 वर्षों तथा एक मामले में 22 वर्षों की अवधि हेतु किया गया था। वास्तविक पट्टा अवधि 11 मामलो में समाप्त हो गई थी तथा बंदरगाह प्राधिकरण समय समय पर पट्टे को बढ़ा रहे थे। इसी बीच, सीएचपीटी ने सात मामलों में पट्टा अवधि के विस्तार हेतु मंत्रालय की स्वीकृति मांगी जबकि इसे पहले ही 30 वर्षों से ज्यादा बढ़ाया जा चुका था। हालांकि सीएचपीटी ने मंत्रालय के साथ मामला उठाया (अगस्त 2001), तथापि कोई स्वीकृति प्राप्त नहीं हुई ।

सीएचपीटी ने कहा (मई 2014) कि कस्टम बांड क्षेत्र में टैंक फार्मों जैसी स्थाई संरचना सहित आवंटन का विनियमन करने के लिए कार्यप्रणाली से संबंधित, विशिष्ट दिशा–निर्देश मौजूद नीति दिशा–निर्देशों में उपलब्ध नहीं थे। यह भी कहा गया कि मंत्रालय से स्वीकृति प्राप्त करने के लिए मामले का अनुसरण किया जाएगा। इस संदर्भ में, मंत्रालय ने कहा (जून 2015) कि भूमि नीति दिशा–निर्देशों ने स्पष्ट रूप से कहा कि कस्टम बांडिड क्षेत्रो में स्थाई संरचना नहीं दी जानी चाहिए। पुराने मामलो के संबंध में, ये संरचनाएं बंदरगाह परिचालनों के लिए आवश्यक थी तथा कारगो प्रवाह क्षमता में सहयोग देती थी, बंदरगाह नए भूमि नीति दिशा–निर्देशो 2014 के अनुसार उनसे व्यवहार कर रहे थे।

2014 के नीति दिशा–निर्देशों ने स्वतः नवीकरण खंड रखने वाले /न रखने वाले निर्मित स्थाई संरचनाओं सहित मौजूदा पट्टा करारो के नवीकरण हेतु स्पष्टीकरण दिए। बंदरगाहों को मौजूदा पट्टाधारी को मना करने के प्रथम अधिकार के साथ मौजूदा पट्टा अवधि की समाप्ति पर भूमि के आवंटन हेतु निविदा–सह–नीलामी प्रक्रिया की सहायता लेने की सलाह दी गई थी। जब मौजूदा पट्टाधारी एच–। बोली के अनुकूल होने से मना कर देता है तथा यदि मौजूदा पट्टाधारी ने स्थाई संरचनाओं का निर्माण किया तो इसे एक परस्पर स्वीकृत मूल्यांकक द्वारा मूल्यांकित किया जाएगा तथा सफल बोलीदाता उस निर्धारित किए गए मूल्य को मौजूदा पट्टाधारी को देगा। इस प्रकार, लेखापरीक्षा मुख्य रूप से पुराने मामलो के संबंध में 2014 की नीति में बताए गए तंत्र की कुशलता से सहमत नहीं है क्योंकि बंदरगाह को परस्पर स्वीकृत मूल्यांकन की खोज तथा सभी संबधित पार्टियो को स्वीकार्य मूल्य का निर्धारण करते समय विवादो तथा अभियोगो का सामना करना पड़ सकता है। इसलिए, यह संभावित है कि यह तंत्र के महत्वपूर्ण उद्देश्य को ही विफल कर दे अपितु पुराने मामलो में आगे बढ़ने में बंदरगाहों के लिए बाधा खड़ी करें।

2.3. भूमि का 'अन्तिम उपयोग' का परिभाषित न करना

2004 तथा 2010 में जारी नीतिगत दिशा–निर्देशों ने बताया कि दर मापक्रम (एसओआर) को भूमि के उपयोग के अनुसार निर्धारित करना चाहिए तथा विभिन्न दरों को उन उद्देश्यों पर विचार करके निर्धारित करना चाहिए जिसके लिए भूमि आवंटित की गई थी। दिशा–निर्देशों ने यह भी बताया कि ऐसी सभी दरो को स्वीकृति हेतु विनियामक, टीएएमपी को प्रस्तुत करना चाहिए तथा प्रत्येक पांच वर्षों में इसे संशोधित करना आवश्यक है। दरो को प्रत्येक वर्ष दो *प्रतिशत* तक बढ़ाने के लिए बाजार मूल्य के छः *प्रतिशत* को ध्यान में रखकर निर्धारित करना चाहिए। भूमि नीति 2014 भूमि के बाजार मूल्य निर्धारण को भूमि के अंतिम उपयोग से नहीं जोड़ती। लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि भूमि की उसके उपयोग के अनुसार पहचान करने में तथा तदनुसार टैरिफ का परामर्श देने में बंदरगाहों के बीच कोई एकरूपता नहीं थी ताकि उनके राजस्व प्रवाहो को अनुकूलतम बनाया जा सके।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विशाखापटनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) ने अगले पांच वर्षो अर्थात अप्रैल 2008 से मार्च 2013 तक के लिए पट्टे किराए के निर्धारिण हेतु अपने नियंत्रण (16 जोनो तथा 15 उप जोनो में) के तहत आने वाली भूमि के लिए जिला राजस्व प्राधिकरणों (डीआरए) से नया मूल्यांकन मांगा (सितम्बर 2007)। वीपीटी ने सूचित किया कि सड़क तथा रेल की बुनियादी सुविधाओं जैसे विकास उनकी भूमि में हुए थे तथा विशेष जोन मे विकास के आधार पर मूल्यांकन का निर्धारण किया जाना था। तदनुसार, डीआरए ने जोन IV –ए में ₹ 2000/– प्रति वर्ग गज तथा जोन X बी में ₹ 5400/– प्रति वर्ग गज के बीच अप्रैल 2008 तक मूल मूल्यों के निर्धारण हेतु सभी जोनो के लिए मूल्यांकन सूचित किया (अप्रैल 2010)। तथापि, वीपीटी ने आगामी अवधि के लिए पट्टा किराया निर्धारित करने के लिए टीएएमपी के विचार और अनुमोदन के लिए टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बजाय डीआरए से प्रति एकड़ भूमि का दूसरा मूल्यांकन प्राप्त कर लिया (जुलाई 2011)। तत्पश्चात्, टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया (नवम्बर 2011) जिसे एकड़ आधार पर अनुमोदित किया गया था (जून 2012); उदाहरण के लिए, टैरिफ निर्धारण के लिए लागू जोन आई–ए के संबंध में आधारभूत दर ₹ 5940/– प्रति वर्ग गज (पहले मूल्यांकन के अनुसार) से कम कर ₹ 2492/– प्रति वर्ग गज किया गया था फिर इसे और कम कर ₹ 2393.32/– (दूसरे मूल्यांकन के अनुसार) किया गया था। सभी जोनों के लिए इसी प्रकार की कमी की गई थीं।

यह नोट करना उचित होगा कि 'अंतिम उपयोग' पर विचार किए बिना सभी जोनों के लिए समान आधार लागू करने में वीपीटी की व्यवस्था 2004 और 2010 की नीतियों/दिशा–निर्देशों के उल्लंघन में थी अतः अनियमित थी। बदंरगाह प्राधिकारियों ने भूमि उपयोग योजना और पिछले अनुभव के आधार पर भूमि के अन्तिम उपयोग की पहचान नही की और प्रत्येक जोन के लिए टैरिफ निर्धारित किया ताकि भूमि के आवंटन से उचित वित्तीय लाभ लिया जा सके और बंदरगाह के हित की सुरक्षा की जा सके। दूसरी तरफ, उसने विवेकहीनता से सभी जोनों के लिए समान दरें लागू की जिससे उसकी लागत पर पट्टाधारी को अदेय लाभ मिला। सामान्य बोली में, औद्योगिक कार्यों के लिए भूमि के बड़े क्षेत्र की आवश्यकता होती है जिसमें भारी निवेश की मांग होती हैं और जहां निवेश से लाभ मिलने में लम्बी अवधि लगती है जबकि वाणिज्यिक कार्यों में भूमि के छोटे भाग की आवश्यकता होती हैं और तुलनात्मक रूप में कम निवेश लगता हैं। इसी प्रकार, यह सामान्य जानकारी है कि औद्योगिक क्षेत्रों के लिए किराया पट्टा आमतौर पर वणिज्यिक क्षेत्रों पर लगाए जाने की तुलना में कम होगा ऐसे मामले में, वीपीटी में भूमि के अन्तिम उपयोग की पहचान में विफलता उचित नही थी। ऐसी स्थिति से बचा जा सकता था यदि मौजूदा दिशा–निर्देशों में भूमि के 'अन्तिम उपयोग' को स्पष्ट रूप से परिभाषित किया होता जिसके लिए आवंटन किया जा सकता था। परिणास्वरूप, बंदरगाह भूमि के वास्तविक उपयोग को अनदेखा कर अपनी समझ का उपयोग कर स्वेच्छा से किराया पट्टा का निर्णय और निर्धारण कर सकते थे। संयोग से, लेखापरीक्षा ने पाया वी ओ चिदाम्बरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) ने अपने प्रस्ताव को टीएएमपी को प्रस्तुत करते हुए विशिष्ट रूप से वाणिज्यिक/औद्योगिक प्रयोग के लिए पहचानी गई भूमि के लिए पृथक दरों का उल्लेख किया था।

वीपीटी ने बताया (मई 2014) कि कार्गो संभालने वाली एजेंसियों से अधिकतम राजस्व प्राप्ति के लिए भूमि का बाजार मूल्य क्षेत्रफल के आधार पर निर्धारित किया गया था और यदि इसे वाणिज्यिक आधार पर निर्धारित किया जाता तो इसे कार्गो संभलाई कार्यों से अप्रत्यक्ष लाभ अर्जन नही होता। तथ्य यह है कि वीपीटी ने 2004 और 2010 के दिशा–निर्देशों का उल्लंघन किया था जिसमें प्रावधान है कि बंदरगाह भूमि के सही 'अन्तिम उपयोग' की पहचान करेंगे और भूमि के 'अन्तिम उपयोग' के लिए उचित किराया निर्धारित करेंगे। मंत्रालय ने बताया (जून 2015) कि अब वीपीटी ने प्रयोग के आधार पर अर्थात औद्योगिक, आवासीय, वाणिज्यिक और कार्गो स्टैकिंग के उद्देश्य से मूल्यांकन और उसके अनुसार शुल्क निर्धारित करना परिकल्पित किया हैं।

2.4. 30 वर्षों से आगे पट्टा विस्तारण

मंत्रालय द्वारा जारी नीतिगत दिशा–निर्देशों में एक बदंरगाह द्वारा एक पट्टा 30 वर्षों के लिए प्रदान करने का प्रावधान हैं और इस अवधि से आगे पट्टे के नवीकरण के लिए मंत्रालय से अनुमोदन अपेक्षित है। लेखापरीक्षा जांच में पता चला कि एक बार 30 वर्षों की अवधि की समाप्ति होने पर बंदरगाहों ने आगे विस्तारण हेतु मामला मंत्रालय के साथ उठाया था, और मंत्रालय से निर्णय के लम्बन पर बंदरगाहों ने 11 महीने की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर अस्थायी विस्तारण जारी किए। लेखापरीक्षा के दौरान पाए गए इसी प्रकार के मामले पैरा 3.3.1 के अन्तर्गत तालिका 5 में दर्शाए गए हैं। इस संबंध में यह नोट करना उचित है कि मौजूदा नीति निर्देश समान मामलों से निपटने के लिए स्पष्ट निर्देश प्रदान नही करते, विशेष रूप से 30 वर्षों से आगे की अवधि को पट्टे या लाइसेंस के अन्तर्गत मानने के लिए। चूंकि बंदरगाह 30 वर्षों से आगे पट्टा विस्तारण करने के लिए प्राधिकृत नही थे, आगे के विस्तारण लाइसेंस आधार पर दिए जाते थे। इस संबंध में एक सोदाहरण मामले की चर्चा नीचे की गई हैं।

वीओसीपीटी ने 32.73 एकड़ भूमि मै. तूतीकोरीन अलकाली केमिकल्स लि. (टीएसी) को 22 अक्टूबर 2009 तक 30 वर्षों के लिए पट्टा आधार पर आवंटित की (अक्टूबर 1979)। पट्टा अवधि की समाप्ति और टीएसी के निवेदन पर वीओसीपीटी बोर्ड ने उसी भूमि को टीएसी को 23 अक्टूबर 2009 से 22 सितम्बर 2010 तक के लिए 11 महीनों के लिए लाइसेंस आधार पर आंवटित करने का निर्णय लिया। तत्पश्चात, टीएसी के निवेदन के आधार पर (नवम्बर 2010) बोर्ड ने दोबारा सितम्बर 2010 से अगस्त 2011 तक 11 महीनों की अवधि के लिए लाइसेंस अवधि वस्तारित की (मार्च 2011) और लाइसेंस के नवीकरण के लिए मंत्रालय का अनुमोदन मांगा। तदनुसार वीओसीपीटी ने मंत्रालय के साथ मामला उठाया (मई 2011)। उत्तर में मंत्रालय का मत था (जुलाई 2011) कि 30 वर्षों से अधिक पट्टे का विस्तारण केवल उनके अनुमोदन से ही किया जा सकता था। 23 अक्टूबर 2009 से 22 सितम्बर 2010 तक पट्टा विस्तारण करते समय बंदरगाह द्वारा ऐसा कोई अनुमोदन नही लिया गया था। 30 वर्षों से आगे विस्तारण पर पट्टे के लिए विचार किया जाना चाहिए क्योंकि वास्तविक आवंटन पट्टा आधार पर था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि मंत्रालय द्वारा जारी नीतिगत दिशा–निर्देशों (2014 सहित) में 30 वर्षों से आगे की अवधि को क्या माना जाए अर्थात् क्या उसे लाइसेंस या पट्टा माना जाए के बारे में कोई स्पष्ट प्रावधान उपलब्ध नहीं हैं। नीति के अनुसार, एक बदरगांह केवल 30 वर्षों तक पट्टा देने मे सक्षम है और उस अवधि से आगे वह विस्तारण नही कर सकता जब तक कि मंत्रालय से अनुमोदन प्राप्त न हो जाए। दूसरी तरफ, बदरगाह 11 महीनों की अवधि के लिए लाइसेंस देने में सक्षम है और ऐसा लाइसेंस नीति दिशा–निर्देशों में निर्धारित अनुमोदन प्रक्रिया के अनुसार कितनी बार भी दिया जा सकता है। इस प्रकार नीति दिशा–निर्देशों में उचित प्रावधान समाविष्ट करने की आवश्यकता है ताकि बंदरगाहों को समान प्रकार की स्थिति से निपटने के लिए स्पष्ट निर्देश प्रदान किए जा सकें।

मंत्रालय ने कहा की (जून 2015) बंदरगाह को भूमि नीति 2014 के दृष्टिगत मामले की पुनः जाचं की सलाह दी गई है और वीओसीपीटी ने 30 जून 2015 तक लाइसेंस विस्तारित करने और लम्बित अदालती मामले को पूरा होने के बाद ई टेंडर कम निलामी का निर्णय लिया (जनवरी 2015)। तथापि, उत्तर इस तथ्य पर मूक है कि क्या 30 वर्षों से आगे विस्तारण और लाइसेंस का आगे विस्तारण मंत्रालय द्वारा अनुमोदित था।

सिफारिशें

1. एमपीटी अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के ध्यानार्थ प्रचलित दिशा–निर्देशों/नीतियों में बहुलता और दिशा–निर्देशों/नीतियों से बचने के लिए भूमि प्रबंधन से संबंधित सभी मुद्दों से निपटने के लिए विस्तृत नीति बनाने के लिए मंत्रालय द्वारा दिशा–निर्देशों/नीतियों की समीक्षा की जानी चाहिए।

2. पिछली अवधि में किये गये आबंटन के संबंध में कस्टम बांड क्षेत्र के अंदर निर्मित स्थाई संरचनाओं के लिए जारी की गई 2014 नीति दिशा–निर्देश दोबारा देखे जा सकते हैं ताकि प्रस्तावित तंत्र में निहित बाधाऐं समाप्त हो जाये।

3. भूमि आबंटन और मिश्रित गतिविधियों के संबंध में सभी जटिल शब्दों और वाक्याशों को परिभाषित किया जा सकता है ताकि उन पर अलग अलग बंदरगाहों द्वारा असंगत उपचार से बचा जा सके।

4. ऐसे मामलों में जहां मंत्रालय द्वारा अनुमोदन आवश्यक था, में बंदरगाहों को कुछ विशेष शक्तियों के प्रत्यायोजन से अपेक्षित समय को कम करने हेतु प्रबंध किया जा सकता है।