रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 350]	नई दिल्ली, सोमवार, अक्तूबर 19, 2015/आश्विन 27, 1937
No. 350]	NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 19, 2015/ASVINA 27, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
अधिसूचना

मुम्बई, 7 अक्तूबर, 2015

सं. टीएएमपी/34/2015-जेएनपीटी.– महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एततद्वारा, लीक्विड बल्क पोतों के वापिस लौटने के समय में कमी के संबंध में अपने दरमान में संशोधन हेतु अनुमोदन मांगने वाले जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को यहाँ इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं.:टीएएमपी/34/2015-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास **आवेदक**

गणपूर्ति:

1. श्री टी.एस.बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)
2. श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितम्बर 2015 के 22 वें दिन पारित)

यह प्रकरण लीक्विड बल्क पोतों के वापिस लौटने के समय में कमी के संबंध में अपने दरमान में संशोधन हेतु अनुमोदन मांगने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 अप्रैल, 2014 के अपने आदेश के जरिये, जेएनपीटी का दरमान पिछली बार संशोधित किया था। संशोधित दरमान राजपत्र सं. 137 के माध्यम से भारत का राजपत्र में 19 मई, 2014 को अधिसूचित किया गया था। 19 मई, 2014 को अधिसूचित किया गया दरमान 31 मार्च, 2016 तक वैध है।

3.1 इस पृष्ठभूमि में जेएनपीटी ने अपने पत्र सं. जेएनपीटी/फिन/टीएएमपी/2015/969, दिनांक 2 मई, 2015 के माध्यम से लीक्विड बल्क पोतों के वापिस लौटने के समय में कमी के संबंध में अपने दरमान में संशोधन करने हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया है।

3.2 दिनांक 2 मई, 2015 के अपने प्रस्ताव में जेएनपीटी द्वारा रखे गए मुख्य बिंदु संक्षेप में निम्नानुसार हैं ?

(i) यद्यपि प्रमुख रूप से कंटेनर प्रहस्तन पत्तन, यह पत्तन लीक्विड बल्क पोतों का भी प्रहस्तन करता है और बीपीसीएल जैट्टी में लगभग 5.5 मि.मी.ट. से लेकर 6.5 मि.मी.ट. तक का योगदान करता है।

(ii) किसी लीक्विड कार्गो पोत को निम्नलिखित बातें पूरी करने पर ही बर्थिंग के लिए तैयार समझा जाता है।

(क) जब वह रोटेशन नंबर (अपनी बारी का क्रमांक) प्राप्त करने, आईजीएम दाखिल करने, बिल ऑफ एन्ट्री दाखिल करने/डिस्चार्ज परमिशन प्राप्त करने जैसी सीमा-शुल्क औपचारिकताएँ पूरी कर लेता है।

(ख) टैंक फार्म तैयारी प्रस्तुत कर देता है।

(ग) पोत पहचान दस्तावेज (वैसल आइडैन्टिफिकेशन एड्वाइस) प्राप्त करने, पत्तन संबंधी प्रभार का भुगतान करने की औपचारिकता पूरी कर लेता है।

(iii) उपरोक्त में से किसी भी कारण से बर्थिंग में विलम्ब गैर-पत्तन कारणों से बर्थिंग – पूर्व का विलम्ब माना जाता है क्योंकि उपरोक्त गतिविधियों में पत्तन की कोई भूमिका/कोई नियंत्रण नहीं है। यह विलम्ब प्रमुखतया प्राप्तकर्त्ताओं के साथ पर्याप्त टैंक –स्पेस(टंकी में पर्याप्त जगह) की उपलब्धता, आयातकर्त्ता की अपेक्षित आवश्यकता के अनुसार लाइनों की सफाई के लिए आवश्यक दस्तावेजों के पीछे पड़ने के कारण होता है ताकि खाद्य तेलों और बहुमूल्य आयातीत रसायन इत्यादि को प्रदूषित होने से बचाया जा सके। (ऊपर वर्णित दस्तावेजों में सीमा-शुल्क संबंधी घोषणा के लिए बी / एल के पीछे पड़ना निधि भेजे जाने (रैमिटैंस ऑफ फंड) डिलिवरी आदेश संबंधी हिदायतों, डिस्चार्ज परमिशन, पोतघाट शुल्क का भुगतान, टर्मिनल की तैयारी के लिए स्वामियों से लगातार संपर्क में रहना शामिल है।)

बीपीसीएल एलपीजी प्रहस्तन के मामले में, वे लगभग 26000 मी.टन पार्सलों वाले पोत किराये पर ले रहे हैं। किंतु, जैसाकि उरन टर्मिनल में उनके क्रायोजैनिक भंडारण टंकियों की क्षमता केवल लगभग 16000 मी.टन ही है वे इस पार्सल को दो चरणों में खाली कर रहे हैं। इस प्रकार, पोत जेएनपीटी की जलराशि में तब तक इंतजार करता रहता है जब तक कि वह दो बार की बर्थिंग द्वारा पूरा कार्गो खाली नहीं कर देता। इसके साथ-साथ, कार्गो खाली करने की प्रक्रिया को आरम्भ करने हेतु अपेक्षित वांछित तापमान तक लाने के लिए प्रोडक्ट डॉक लाइनों को पहले से ठंडा करके रखने की जरूरत है जिसमें लगभग 24 घंटे लगते हैं। यह कार्य गैर-पत्तन कारणों से बर्थिंग पूर्व पोत को रोकने की आवश्यकता में वृद्धि कर रहा है।

(iv) पोत या जलयान के बर्थिंग के लिए तैयार हो जाने के बाद बर्थिंग के लिए होने वाला विलम्ब "पत्तन संबंधी कारणों से बर्थिंग पूर्व विलम्ब" माना जाता है। यह विलम्ब सीमित मात्रा में इन्फ्रास्ट्रक्चर जैसे बर्थों की सीमित सख्या के कारण होता है। लीक्विड कार्गो जैटी में (केवल) दो बर्थ, उथले पानी के बर्थ में एक अतिरिक्त बर्थ, इन बर्थों पर गहराई (ड्रॉट) और लम्बाई की सीमा एलपीजी के साथ अन्य पैट्रोलियम उत्पादों के प्रहस्तन की रोक /सीमाबंदी, चिपचिपे कार्गो के लिए धीमी लदान / खाली करने संबंधी दरें जो इन पोतों के वापिस लौटने के समय को लंबा खींचती हैं, इन्फ्रास्ट्रक्च की सीमित मात्राएँ हैं।

(v) पोतों के वापिस लौटने में सुधार करके बर्थिंग से पहले के विलम्ब को कम किया जा सकता है। इसके अलावा मूरिंग डॉल्फिन्स को प्रचालन में लाने से दो छोटे आकार के गैर पैट्रोलियम उत्पाद पोतों को एलबी-01 पर एक साथ बर्थ किया जा सकता है और इसके द्वारा पोतों का बर्थिंग पूर्व का समय कम किया जा सकता है।

(vi) लीक्विड पोतों का वापिस लौटने का समय, कार्गो (प्रचालन) आरम्भ करने से पहले और कार्गो (प्रचालन) पूरा होने के बाद, दस्तावेज बनवाने / कार्गो की कमी बेशी दूर करने और सैम्पल (नमूना) देने के लिए लगने वाले समय को नियंत्रित करके कम किया जा सकता है।

(vii) जेएनपीटी के दरमान के अनुसार एक टैंकर पोत, उसको बर्थ के बगल में लाकर खड़ा करने के समय से चार घंटे के भीतर कार्गो प्रचालन आरम्भ कर देगा और कार्गो प्रचालन पूरा कर लेने के बाद पोत को केवल छः (6) घंटे तक ही बर्थ पर रूके रहने की इजाज़त है, इनका पालन न कर पाने पर दण्डात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाए जा सकते हैं।

(viii) इस संबंध में शिपिंग लाइनों (कंपनियों) और टैंक प्रचालकों से कहा गया था कि, वे पोत के बर्थ पर रूके रहने के दौरान सम्पादित विभिन्न गतिविधियों/दस्तावेज सृजन से संबंधित सूचना प्रस्तुत करें, साथ ही प्रत्येक गतिविधि के लिए अपेक्षित समय भी बताएँ। प्रत्युत्तर में, मेसर्स इंटर ओशियन शिपिंग, मेसर्स एँटलॉटिक शिपिंग, मेसर्स जीएसी शिपिंग ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत की है। इन एजेंसियों द्वारा बताए गए समय/समयावधि कुछ अधिक जान पड़ती है। (एजेंसियों द्वारा प्रदत्त समयों की तालिका जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत है।)

(ix) बीपीसीएल जैट्टी में 1 अप्रैल, 2014 से 28 फरवरी, 2015 तक प्रहस्तित पोतों के विवरण से देखा जा सकता है कि पोत की बर्थिंग के बाद प्रचालनों को आरम्भ करने हेतु लिया गया औसत समय 2.99 घंटे है और कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद पोत के समुद्री यात्रा पर निकलने हेतु लिया गया औसत समय 3.75 घंटे है। यह देखा गया है कि लगभग

86% पोत (395 में से 338) अपने कार्गो प्रचालन पूरा हो जाने के बाद 4 घंटे के भीतर ही समुद्री यात्रा पर जाने हेतु तैयार हो गए थे।

(1 अप्रैल, 2014 से 28 फरवरी, 2015 तक बीपीसीएल जैट्टी पर प्रहस्तित पोतों का विवरण जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।)

(x) उपरोक्त आँकड़ों से ऐसा लगता है कि वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था के अनुसार कार्गो प्रचालन पूरा कर लेने के बाद टैंकर पोतों को बर्थ पर खड़े / बने रहने के लिए प्रदत्त छः (6) घंटों का समय घटा कर 4 (चार) घंटे किया जा सकता है। बर्थ के बगल में आकर खड़ा होने के समय से कार्गो प्रचालन आरम्भ होने तक टैंकर पोत को दिया गया 4 घंटे का समय घटा कर 3 घंटे किया जा सकता है। इससे बर्थ पर पोत के गैर-प्रचालनीय समय को कम करने में मदद मिलेगी जिससे पोत के वापिस लौटने के समय को कम किया जा सकेगा।

(xi) उपरोक्त के विचार से और जेएनपीटी द्वारा स्पष्ट किए गए विस्तृत तथ्यों को ध्यान में रखते हुए जेएनपीटी अपने दरमान के अध्याय III के नोटों की धारा सं. (3) (i) (बी) और धारा 3 (v) में फेर बदल करने हेतु प्राधिकरण का निम्नानुसार अनुमोदन शीघ्र मांगता है ताकि मंत्रालय द्वारा निर्धारित आरएफडी लक्ष्य (शीघ्र) प्राप्त किया जा सके –

'(3) (i) (बी) – को कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद निम्नलिखित अवधियों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाए बिना बर्थ पर बने रहने/कब्जा किये रहने की इजाजत होगी –

(क) कंटेनर/कार वाहक पोत–2 घंटे (कोई प्रभार नहीं)

(ख) टैंकर पोत/ प्रोजैक्ट कार्गो/शुष्क बल्क / -4 घंटे ' (ब्रेक बल्क)

' (3) (v) सभी पोत उस समय से जब कोई पोत बर्थ के बगल में लाया जाता है नीचे विनिर्दिष्ट समय कार्यक्रम के भीतर अपना कार्गो प्रचालन आरम्भ कर देंगे। ऐसा न कर पाने पर नोट- (viii) में प्रदत्तानुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा:

(क) बल्क / टैंकर पोत–3 (तीन) घंटे

(ख) अन्य सभी पोत -1 (एक) घंटा (कोई प्रभार नहीं)

3.3 यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी द्वारा बतायी गयी अध्याय संख्या सही नहीं पायी गई है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित परिवर्तन का संबध अध्याय –II पोत संबंधी प्रभार के खंड सं. 2.5 –कचरा उठाने संबंधी प्रभार के अंतर्गत नोटों / टिप्पणियों से है।

4. जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ, जैसा जेएनपीटी ने प्रस्तावित किया है, अपने दरमान में संशोधन के संबंध में अपने न्यासी मंडल का प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। हमने जेएनपीटी के दरमान में संशोधन के लिए न्यासी मंडल के अनुमोदन की एक प्रति प्रस्तुत करने हेतु दिनांक 14 मई, 2015 के माध्यम से अनुरोध किया था। इसके उत्तर में जेएनपीटी ने दिनांक 11 अगस्त, 2015 के पत्र द्वारा, अन्य बातों के साथ बताया कि मंडल ने 31 जुलाई 2015 को आयोजित अपनी बैठक में, दरमान में (संदर्भित) संशोधन के लिए प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है और कि उस बैठक के कार्यवृत्त हमें यथोचित समय पर भेज दिए जाएंगे।

5. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, दिनांक 2 मई, 2015 के जेएनपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति भारत पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) और अन्य उपयोक्ताओं / उपयोक्ता संगठनों को उनकी प्रतिक्रिया मांगते हुए भेजी गई थी। दिनांक 16 जून, 2015 के अनुस्मारक के बाद भी हमें, मुंबई और न्हावा शेवा शिप एजेन्ट्स एसोसिएशन (मानसा) के अलावा किसी भी उपयोक्ता / उपयोक्ता संगठन की, इस प्रकरण को फाइनालाइजेशन के लिए, लिए जाने से पहले टिप्पणियाँ /प्रतिक्रिया नहीं मिली है। मानसा ने दिनांक 24 जून, 2015 के अपने ई-मेल के जरिये कहा है कि यह प्राधिकरण प्रस्ताव पर विचार कर सकती है और उसे उपयुक्त निर्णित करने हेतु आगे बढ़ा सकती है।

6. संदर्भित प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 10 जुलाई, 2015 मुंबई स्थित प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी और उपयोक्ता / उपयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7.1 इस संबंध में, जैसा कि संयुक्त सुनवाई में फैसला लिया गया था, दिनांक 15 जुलाई, 2015 के हमारे पत्र द्वारा यह पता लगाने का अनुरोध किया गया था कि क्या बर्थ के बगल में पोत को लाए जाने के समय से बीपीसीएल के विचारों को ध्यान में रखते हुए कार्गो प्रचालनों को शुरू करने के लिए पीओएल पोतों और गैर-पीओएल पोतों के लिए एक अलग समय-कार्यक्रम / अनुक्रम प्रदान किया जा सकता है।

7.2 दिनांक 30 जुलाई, 2015 का अनुस्मारक जारी करने के बाद जेएनपीटी ने दिनांक 11 अगस्त, 2015 के अपने पत्र के जरिये यह बताया है कि पत्तन ने बीपीसीएल के सुझाव की जाँच पड़ताल की है (उसकी संभावनाओं का पता लगाया है) और जेएनपीटी द्वारा निर्णय

लिया गया है कि पोत को बर्थ के बगल में ले आने के बाद कार्गो प्रचालन शुरू करने के लिए वर्तमान अनुमेय समय 4 घंटे को जेएनपीटी द्वारा इससे पहले प्रस्तावित 3 घंटे की बजाय 3.5 घंटे संशोधित किया जाए।

8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ / कार्यविधि द्वारा प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डस में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश, प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जायेंगे। ये विवरण हमारे वैबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जायेंगे।

9. इस प्रकरण पर आवश्यक कार्रवाई करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है-

(i) जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में, लीक्विड बल्क पोत बर्थ के बगल में आ खड़ा होने के समय से 4 घंटे के भीतर कार्गो प्रचालन शुरू कर सकता है। इसी प्रकार, एक लीक्विड बल्क पोत को अपना कार्गो प्रचालन पूरा कर लेने के बाद 6 घंटे तक, दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किये बिना बर्थ पर खड़े रहने के लिए अनुमति है। जेएनपीटी द्वारा संग्रहित आँकड़े बताते हैं कि कोई लीक्विड बल्क पोत बर्थ के बगल में ले आए जाने के समय से 3 घंटे के भीतर ही अपना कार्गो प्रचालन शुरू कर देता है और इसी प्रकार यह अपना कार्गो प्रचालन पूरा कर लेने के बाद केवल 4 घंटे तक ही बर्थ पर खड़ा रहता है। इस प्रकार, बर्थ पर पोत के गैर-प्रचालनीय समय को कम करने को सांविधिक रूप से लागू करने के लिए जो बाद में पोत का वापिस लौटने का समय कम करेगा, जेएनपीटी अपने वर्तमान दरमान को संशोधित करने हेतु संदर्भित प्रस्ताव लेकर आया है।

(ii) प्रचलित परिदृश्य में भारतीय पत्तनों के बारे में आम चर्चा है कि ये पोतों को वापिस भेजने के लिए बहुत समय लगाते हैं, वहीं जेएनपीटी की पीठ थपथपायी जानी चाहिए कि वह बर्थ पर एक पोत के गैर-प्रचालनीय समय में कमी करने का प्रस्ताव लेकर आया है। वह इससे बर्थ पर पोत के वापिस लौटने के समय में कमी करेगा। इस संबंध में यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि समय अवधि में कमी के द्वारा प्रस्तावित संशोधन को जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 से संबंधित अवधि के लिए इसके द्वारा जुटाए गए आँकड़ों से विधिमान्य पुष्ट कर दिया है।

(iii) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 4 अप्रैल 2014 के अपने आदेश के माध्यम से अनुमोदित जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में प्रचलित प्रासंगिक प्रावधान और जेएनपीटी द्वारा अब प्रस्तावित संशोधनों की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध है-

दरमान का संदर्भ	दिनांक 4 अप्रैल, 2014 के हमारे आदेश द्वारा यथा अनुमोदित	जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन
अध्याय II पोत संबंधी प्रभार, खंड 2.5 कूड़ा कचरा उठाने संबंधी प्रभारों की अनुसूची	(3) (i) पोतों को कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद नीचे वर्णित अवधियों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किए बिना बर्थ पर खड़े रहने की अनुमति होगीः (क) कंटेनर / कार वाहक पोत -2 घंटे (ख) ऊपर (क) पर पोतों से इतर अन्य सभी - 6 घंटे	(3)(i) पोतों को कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद नीचे वर्णित अवधियों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किए बिना बर्थ पर खड़े रहने की अनुमति होगी – (क) कंटेनर / कार वाहक पोत -2 घंटे (ख) टैंकर पोत/प्रोजैक्ट कार्गो/ शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क - 4 घंटे
अध्याय II पोत संबंधी प्रभार, खंड 2.5 कूड़ा कचरा उठाने संबंधी प्रभारों की अनुसूची	(3).(v). पोत को बर्थ की बगल में खड़ा करने के समय से, सभी पोत नीचे विनिर्दिष्ट समय कार्यक्रम के भीतर कार्गो प्रचालन आरम्भ कर देंगे ऐसा न कर पाने पर नीचे नोट(viii) में प्रदत्त के अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा (क) बल्क / टैंकर पोत – 4 घंटा (ख) अन्य सभी पोत – 1 घंटा	(3).(v). पोत को बर्थ की बगल में खड़ा करने के समय से, सभी पोत नीचे विनिर्दिष्ट समय कार्यक्रम के भीतर कार्गो प्रचालन आरम्भ कर देंगे ऐसा न कर पाने पर नीचे नोट(viii) में प्रदत्त के अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा (क) बल्क/टैंकर पोत– 3 1/2 घंटा (*) (ख) अन्य सभी पोत – 1 घंटा

(*) आरम्भ में जेएनपीटी ने समयअवधि में कमी 4 घंटे से 3 घंटा प्रस्तावित की थी। उसके बाद जेएनपीटी ने दिनांक 11 अगस्त, 2015 के अपने पत्र के जरिये अपना प्रस्ताव संशोधित किया है और समय अवधि में 4 घंटे से 3 ½ (3.5) घंटे कमी प्रस्तावित की है।

(iv) अपने प्रचालन पूरे करने के बाद बर्थ में खड़े रहने हेतु लीक्विड बल्क पोत के लिए प्रदत्त वर्तमान समय 6 घंटे में कमी करके 4 घंटे करने हेतु अनुमोदन मांगने वाले जेएनपीटी के प्रस्ताव के संबंध में किसी भी उपयोक्ता / उपयोक्ता संगठन ने प्रस्तावित संशोधन के प्रति कोई आपत्ति प्रकट नहीं की है। यह ज्ञात होते हुए कि समयावधि में प्रस्तावित कमी से बर्थ में पोत के गैर प्रचालनीय समय में कमी आएगी और बर्थ का इष्टतम उपयोग करना सुनिश्चित होगा और यह जेएनपीटी द्वारा जुटाए गए आँकड़ों पर आधारित है, यह प्राधिकरण इस विषय में पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित करने को तैयार है।

(v) अपने प्रचालन आरम्भ करने से पहले बर्थ में आकर खड़े रहने हेतु एक लीक्विड बल्क पोत को प्रदत्त समय में कमी के संबंध में। जेएनपीटी ने आरम्भ में वर्तमान 4 घंटों को 3 घंटों में कम करना प्रस्तावित किया था। इस संबंध में संयुक्त

सुनवाई में बीपीसीएल ने कहा था कि जहाँ तक गैर पीओएल पोतों की बात है जो खाद्य तेल और रसायन लाते हैं, उसे जेएनपीटी का प्रस्ताव स्वीकार है। किन्तु पीओएल पोतों के प्रहस्तन के संबंध में, समयावधि में प्रस्तावित कटौती बीपीसीएल को इस आधार पर स्वीकार्य नहीं थी क्योंकि पीओएल पोतों के प्रहस्तन में कठोर लदान बाजुओं (रिजिड लोडिंग आर्मस) को पोत की सीध में लाना पड़ता है जिसमें कम से कम 3.5 (साढ़े तीन) घंटे लगते हैं। बीपीसीएल द्वारा रखे गए पक्ष के आधार पर जेएनपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के बाद अपना प्रस्ताव संशोधित कर दिया और इसने अब सभी पोतों के लिये 3 घंटे के अपने प्रस्ताव की जगह यह समयावधि 3 1/2 (साढ़े तीन) घंटे प्रस्तावित की है। इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव को इसके न्यासी मंडल का अनुमोदन भी प्राप्त है, ऐसा बताया जाता है। चूंकि प्रस्तावित संशोधन उपयोक्ता द्वारा की गई सिफारिश पर आधारित है और उसे जेएनपीटी के न्यासी मंडल का अनुमोदन भी प्राप्त है, इस संबंध में यह प्राधिकरण, पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने को तैयार है।

(vi) प्रस्तावित नोट सं. 3(i) (बी) में वर्तमान वाक्यांश, ' ऊपर (क) को छोड़कर अन्य सभी ' के स्थान पर जेएनपीटी ने ' टैंकर पोत / प्रोजैक्ट कार्गो / शुष्क बल्क / ब्रेक बल्क ' वाक्यांश प्रति स्थापित करना प्रस्तावित किया है। यह ज्ञात होते हुए कि प्रस्तावित वाक्यांश की तुलना में वर्तमान वाक्यांश समस्त समावेशी वाक्यांश है, वर्तमान वाक्यांश को ही अपरिवर्तित रूप में जारी रखा जाए।

(vii) जैसा कि पोतों की अपेक्षाकृत शीघ्र वापसी के कारण जेएनपीटी अधिक संख्या में पोतों का प्रहस्तन करने में सक्षम हो सकेगा, इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित संशोधनों को अनुमोदन प्रदान करने में कुछ वित्तीय निहितार्थ भी शामिल होंगे। इस प्रकार, जेएनपीटी कथित अतिरिक्त पोतों पर पत्तन देयता, पायलट शुल्क, बर्थ किराया और अन्य प्रासंगिक आय के रूप में अतिरिक्त पोत संबंधी आय से अतिरिक्त राजस्व अर्जित कर सकेगा। इसी प्रकार, कथित अतिरिक्त पोतों द्वारा ढोये गए कार्गो पर पोतघाट शुल्क, कार्गो प्रहस्तन और परिवहन तथा अन्य आनुषंगिक आय के रूप में पत्तन को अतिरिक्त कार्गो संबंधी आय प्राप्त हो सकती है। चूंकि 2014 में कॉस्ट प्लस रिटर्न अप्रोच का अनुपालन करते हुए जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाते हुए जेएनपीटी द्वारा अनुमानित रूप से अर्जित की जाने वाली अतिरिक्त आय की न तो अपेक्षा की गई थी और न ही उसे समायोजित ही किया था, यह तर्क दिया जा सकता है कि राजस्व की हानि लाभ विहीन स्थिति को बनाए रखने के लिए किसी अन्य दर में समायोजन (घट-बढ़) की जाए।

इस विषय में यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हानि लाभ रहित राजस्व स्थिति सुनिश्चित करने का प्रश्न तब उठता है जब अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर पत्तन को अनुमानित घाटा पूरा करने के लिए प्रशुल्क पहले से दिया गया हो और उसके बाद भी उसे पुनः एक नया प्रशुल्क दिया जाना है। तथापि, जेएनपीटी के मामले में, यह याद किया जाए कि अप्रैल, 2014 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित जेएनपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में, उसमें दर्ज कारणों से, कंटेनर और बल्क कार्गो कार्यकलाप के लिए तब प्रचलित प्रशुल्क में 40% की वृद्धि प्रदान करने के बाद भी रु. 168.27 करोड़ की राशि का घाटा पता लगाया (धनीभूत किया गया) और समायोजित किए बिना छोड़ दिया गया था। जेएनपीटी ने अनुमान लगाया है कि समयावधि को युक्तियुक्त बनाने से संभवतः पत्तन वर्ष में 5 से 6 अतिरिक्त पोतों का प्रहस्तन कर पाए। जेएनपीटी के सामान्य प्रशुल्क का संशोधन 1 अप्रैल, 2016 को अपेक्षित है। इसलिए, यदि इस वित्तीय वर्ष में 5 माह गिने जाएँ तो भी अतिरिक्त पोतों की संख्या 5 से कम ही होगी जो रु. 168.27 करोड़ के घाटे को पाटने/उसकी भरपाई करने हेतु पर्याप्त नहीं होगी। इसलिए, समयावधि को युक्तियुक्त बनाने से जेएनपीटी को कोई अनावश्यक लाभ नहीं पहुँचेगा जिसके कारण किसी अन्य प्रशुल्क मद में समायोजन की जरूरत पड़े। प्रस्तावित संशोधन से जेएनपीटी को यदि कोई अतिरिक्त आय अर्जित भी होती है तो वह असमायोजित घाटा राशि को कुछ हद तक कम करने में जेएनपीटी की सहायता करेगी।

10.1 परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में अध्याय-II –पोत संबंधी प्रभार के अंतर्गत खंड 2.5 कूड़ा कचरा उठाने संबंधी प्रभार में वर्तमान नोट 3(i) और 3 (v) का निम्नलिखित प्रावधान से प्रतिस्थापन अनुमोदित करती हैः-

"(3) (i) पोतों को कार्गो प्रचालन पूरा कर लेने के बाद निम्नलिखित अवधियों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किये बिना, बर्थ पर खड़े रहने की अनुमति होगीः

(क) कंटेनर / कार वाहक पोत – 2 घंटा

(ख) ऊपर (क) को छोड़कर अन्य सभी पोत – 4 घंटा

(3) (v) सभी पोत, बर्थ की बगल में (के साथ साथ) पोत को ले आने के समय से नीचे विनिर्दिष्ट समय कार्यक्रम के भीतर कार्गो प्रचालन आरम्भ कर देंगे। ऐसा न कर पाने पर नीचे नोट (viii) में प्रदत्तानुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जायेगाः-

(क) बल्क / टैंकर पोत – 3 1/2 घंटे

(ख) अन्य सभी पोत – 1 घंटा

10.2 जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह दरमान में यथोचित संशोधन करे ।

10.3 जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में क्रियान्वित कथित संशोधन भारत का राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने पर प्रभाव में आएगा और जेएनपीटी के वर्तमान दरमान की वैधता के साथ समाप्त होते हुए 31 मार्च, 2016 तक वैध रहेगा ।

टी.एस. बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञा. III/4/असा./143/15(231)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 7th October, 2015

No. TAMP/34/2015-JNPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), seeking approval for amendment in its Scale of Rates regarding Reduction in the Turnaround time of liquid bulk vessels as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/34/2015-JNPT

Jawaharlal Nehru Port Trust … Applicant

QUORUM

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 22nd day of September, 2015)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for seeking approval for amendment in its Scale of Rates regarding Reduction in the Turnaround time of liquid bulk vessels.

2. This Authority vide its Order dated 4 April, 2014 has last revised the Scale of Rates of the JNPT. The revised Scale of Rates was notified in the Gazette of India on 19 May, 2014 vide Gazette No.137. The Scale of Rates notified on 19 May, 2014 is valid till 31 March, 2016.

3.1. In this backdrop, the JNPT vide its letter No.JNP/Fin/TAMP/2015/969 dated 2 May, 2015 has filed a proposal for amending its Scale of Rates with regard to Reduction of Turnaround time of Liquid Bulk Vessels.

3.2. The main points made by JNPT in its proposal dated 2 May, 2015 are summarized below:

(i). The Port even though primarily container handling Port is also handling Liquid Bulk Vessels and contributing to about 5.5 MMT to 6.5 MMT in BPCL Jetty.

(ii). An arrived liquid cargo ship is considered ready for berthing only when it fulfils the following:

(a). Completion of custom formalities such as obtaining rotation number, filing of IGM, filing of Bill of entry/obtaining discharge permission.

(b). Submission of Tank farm readiness

(c). Obtaining Vessel Identification Advice, payment of port charges

(iii). The delay for berthing on any of above account is considered as "**pre berthing delay on non-port account**" as Port has no role/ control in the above activities. This delay is primarily caused due to vessel documentation (which includes follow up of B/Ls for custom manifest, follow up with owners for the fund remittances, delivery order instructions, for discharge permissions, payment of wharfage charges, terminal readiness etc.) follow up with receivers for availability of sufficient tank space, cleaning the lines to the desired requirement of the importer to avoid contamination of the edible oils, high value imported chemicals etc.

In case of BPCL LPG handling, they are chartering vessels having their parcels of about 26000 MT. However, they are discharging this parcel in two stages as their cryogenic storage tanks in Uran terminal is of capacity of about 16000 MT only. Thus, the ship is waiting in JNPT waters till full cargo is discharged in two berthing. Also, the product dock lines need to be pre-cooled for the desired temperature required for commencement of discharge which takes almost 24 hrs. This is adding to the pre berthing detention on non-port account.

(iv). The delay for berthing after ship becomes ready for berthing is considered as "**pre berthing delay on port account**". This delay is caused due to limitation of the infrastructure such as number of berths i.e. Two at Liquid cargo jetty and one additional berth at shallow water berth, draught and length restriction at these berths, restriction on handling of other petroleum products along with LPG, slower loading/ discharge rates for viscous cargoes increasing the turnaround time of these vessels.

(v). The pre berthing delay can be reduced by improving the turnaround time of the vessels. Further, with the commissioning of the mooring dolphins, two smaller size non petroleum product vessels can be berthed simultaneously at LB-01, thereby reducing the pre berthing time of the vessels.

(vi). The turnaround time of liquid vessels can be reduced by controlling the time taken for the documentation/ cargo ullageing and sampling, activities before commencement of cargo and after completion of the cargo.

(vii). As per the JNPT scale of rates a tanker vessel shall commence cargo operations within four hours from the time the ship is brought alongside the berth and the ship is permitted to occupy berth for six hours after completion of the cargo operations failing which penal berth hire charges are applicable.

(viii). In this connection, the shipping lines and tank operators were asked to submit the information of various activities / documentation carried out during the stay of vessel at berth and approximate time required for each activity. In response, M/s. Inter Ocean shipping, M/s. Atlantic Shipping, M/s. GAC Shipping have submitted the requisite information. The timings indicated by the agencies appear to be on higher side.
(A chart of the timings given by the agencies is furnished by JNPT.)

(ix). From the details of vessels handled at BPCL jetty from 1 April 2014 to 28 February 2015, it is seen that the average time taken for commencement of operations after berthing of vessel is 2.99 hrs and average time taken for sailing of vessel after cargo completion is 3.75 hrs. It is observed that almost 86% of vessels (338 out of total 395) have become ready for sailing within four hrs after its cargo completion.
(The details of vessels handled at BPCL jetty from 1 April 2014 to 28 February 2015 are furnished by JNPT).

(x). From the above statistics, it appears that the time allowed for tanker vessels to occupy berth for six hours after completion of the cargo operations as per present tariff arrangement can be

reduced to four hours. The time allowed for tanker vessels to commence cargo operation from the time the ship is brought alongside the berth can be reduced to 3 hours. This will help in reducing non-operational time of the vessel at berth which will reduce the turnaround time of vessel.

(xi). In view of the above and keeping in view the detailed facts as brought out above, JNPT seeks approval of TAMP for modifying the Clause No.(3)(i)(b) and Clause No.(3) (v) of Notes of CHAPTER III of scale of rates i.e. VESSEL RELATED CHARGES as under early to achieve the RFD target set by the Ministry:

"(3)(i)(b) Shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges for the periods mentioned below:

(a) Container/Car carriers vessels – 2 Hours (No change)
(b) Tanker vessels/Project cargo/dry bulk/break bulk)-4 Hours."

"(3)(v) All the vessels shall commence cargo operations within the time schedule specified below from the time ship is brought alongside the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in note-(viii).

(a) Bulk/Tanker vessels - 3 (Three) Hours
(b) All other vessels - 1 (One) Hour" (No change)

3.3. It is relevant here to mention that the Chapter number mentioned by the JNPT is found to be incorrect. The modifications proposed by the JNPT relate to the Notes under Section No.2.5 - SCHEDULE OF GARBAGE COLLECTION CHARGES OF CHAPTER-II – VESSEL RELATED CHARGES.

4. The JNPT along with its proposal had not furnished the approval of its Board of Trustees with regard to the amendment to the Scale of Rates as proposed by JNPT. At our request vide our letter dated 14 May, 2015 to furnish the copy of the approval of the Board of Trustees for amendment of Scale of Rates of JNPT, the JNPT vide its letter dated 11 August, 2015 has, interalia, stated that the Board has approved the proposal for amendment to the Scale of Rates in its meeting held on 31 July, 2015 and that the minutes of the proceedings would be sent to us in due course of time.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of JNPT dated 2 May, 2015 was forwarded to the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) and other users / user organisations for seeking their comments. In spite of reminder dated 16 June 2015 we have not received comments from the BPCL and any of the users/ user organisations, till the case was taken up for finalisation, except for Mumbai and Nhava Sheva Ship Agents Association (MANSA). MANSA vide its e-mail dated 24 June, 2015 has stated that this Authority may consider the proposal and proceed to decide as deemed fit.

6. A joint hearing on the case in reference was held on 10 July, 2015 at the Office of this Authority in Mumbai. At the joint hearing, the JNPT and the users/ user organisations have made their submissions.

7.1. In this connection, as decided at the Joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 15 July, 2015 to examine whether a separate time schedule for POL vessels and non-POL vessels to commence cargo operations from the time the ship is brought alongside the berth, can be prescribed taking into account the views of BPCL.

7.2. After issue of a reminder dated 30 July, 2015, the JNPT vide its letter dated 11 August, 2015 has stated that the port has examined the BPCL suggestion and that it has been decided by JNPT to amend the permissible time for commencing cargo operations after the vessel is brought alongside to berth, from the existing four hours to 3 ½ hours for all vessels instead of 3 hours earlier proposed by JNPT.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). In the existing Scale of Rates of JNPT, a liquid bulk vessel can commence cargo operation within 4 hours from the time the ship is brought alongside the berth, failing which penal berth hire charge is leviable. Likewise, a liquid bulk vessel is permitted to occupy the berth for 6 hours after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges. The statistics collected by JNPT reveals that a liquid bulk vessel commences cargo operation within 3 hours from the time the ship is brought alongside the berth and likewise it occupies the berth for only 4 hours after completion of cargo operation. Thus, in order to statutorily enforce the reduction of the non-operational time of the vessel at berth which in turn will reduce the turnaround time of vessel, the JNPT has come up with the proposal in reference to amend its existing Scale of Rates.

(ii). In the current scenario, where there are general talks about the Indian ports taking a good long time to turnaround the Vessels, it is commendable on the part of JNPT for coming up with a proposal to reduce the non-operational time of the vessel at berth, thereby reducing the turnaround time of the Vessel at the berth. In this regard, it is relevant to mention here that the proposed amendment by way of reduction in the time period has been validated by JNPT with statistics collected by it for the period pertaining to the year 2014-15.

(iii). A comparative position of the relevant provision as prevailing in the existing Scale of Rates of JNPT approved by this Authority vide its Order dated 4 April, 2014 and the amendment proposed by the JNPT now is tabulated below:

* Initially the JNPT had proposed the reduction in time period from 4 hours to 3 hours. Thereafter, the JNPT vide its letter dated 11 August, 2015 has revised its proposal and has proposed the reduction in time period from 4 hours to 3 ½ hours.

(iv). With regard to the proposal of the JNPT seeking approval for reduction in the time prescribed for a liquid bulk vessel to occupy the berth after completion of its operations from the existing 6 hours to 4 hours, none of the users/ user organisations have objected to the proposed arrangement. Given that the proposed reduction in time period will reduce the non-operational time of the vessel at berth and ensure optimum utilization of the berth and is based on statistics collected by the JNPT, this Authority is inclined to approve the proposal of the port in this regard.

Reference to the SOR	As approved vide our Order dated 4 April 2014	Amendment proposed by JNPT
Chapter-II Vessel Related Charges, Section 2.5-Schedule of Garbage Collection Charges	(3).(i). Vessels shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges for the periods mentioned below: (a). Container/Car carrier vessels - 2 Hours. (b). All other than vessels at (a) - 6 Hours. above	(3).(i). Vessels shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges for the periods mentioned below: (a). Container/Car carrier vessels - 2 Hours. (b). Tanker vessels/ Project cargo/ - 4 Hours dry bulk /break bulk
Chapter-II Vessel Related Charges, Section 2.5 - Schedule of Garbage Collection Charges	(3).(v). All the vessels shall commence cargo operations within the time schedule specified below from the time the ship is brought alongside the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in note - (viii) below. (a) Bulk/Tanker Vessels - 4 Hours (b) All other Vessels - 1 Hour	(3).(v). All the vessels shall commence cargo operations within the time schedule specified below from the time ship is brought alongside the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in note - (viii) below. (a) Bulk/Tanker Vessels-3 1/2 Hours* (b) All other Vessels - 1 Hour

(v). With regard to the reduction in the time prescribed for a liquid bulk vessel to occupy the berth prior to commencing its operations, the JNPT had initially proposed the reduction from the existing 4 hours to 3 hours. In this connection, during the joint hearing, the BPCL had expressed that the proposal of JNPT is acceptable to it, so far as the Non-POL Vessels which bring Edible Oils and Chemicals are concerned. However, with regard to handling of POL Vessels, the proposed reduction in time period was not acceptable to BPCL on the ground that handling of POL Vessels involves aligning the rigid loading arms to the vessel, which requires atleast 3 ½ hours. Based on the submission made by the BPCL, the JNPT has, subsequent to the joint hearing, revised its proposal and has now proposed the reduction in time period from the earlier proposal of 3 hours to 3 ½ hours for all vessels. The proposal of the port in this regard is reported to have approval of its Board of Trustees. Since the proposed amendment is based on the recommendation made by the user and has the approval of the Board of JNPT, this Authority is inclined to approve the proposal of the port in this regard.

(vi). In the proposed note no. 3(i)(b), instead of the existing phrase 'All vessels other than at (a) above', the JNPT has proposed to replace it with the phrase 'Tanker vessels/ Project cargo/ dry bulk /break bulk'. Given that the existing phrase is an all-inclusive phrase when compared to the proposed phrase, the existing phrase may continue to remain unaltered.

(vii). The approval accorded by this Authority for the proposed amendments would involve some financial implication, as the JNPT, due to faster turnaround of the vessels, may be in a position to handle more vessels. Thus, the JNPT may earn additional revenue from additional vessel related income in the form of port dues, pilotage, berth hire and other incidental income on the said additional vessels. Likewise, additional cargo related income in the form of wharfage, handling and movement of cargo and other incidental income on the cargo carried by the said additional vessels may be earned by the port. Since the additional income estimated to be earned by JNPT has not been anticipated and factored while disposing of the general revision proposal of JNPT disposed in 2014 following Cost plus Return approach, there may be an argument that some other rate should be adjusted to maintain revenue neutral position.

In this regard, it is relevant here to mention that the question of ensuring a revenue neutral position arises when a port has already been given tariff to cover the estimated deficit, based on the estimated cost position and thereafter it is to be again granted a new tariff. However, in the case of JNPT, it may be recalled that in the general revision Order of JNPT passed by this Authority in April, 2014, after granting an increase of 40% in the then existing tariff for container and bulk cargo activity and 12% in the then existing tariff for marine activity, for the reasons recorded in the said Order, a deficit amount of `168.27 crores was quantified and left unadjusted. The JNPT has estimated that due to rationalization of the timing, port may handle additional 5 to 6 vessels in a year. The revision of general tariff of JNPT is due on 1 April, 2016. Therefore, if five months are counted in this financial year, the additional vessel may be less than 5, which may not be sufficient to surpass the deficit of `168.27 crores. Therefore, the JNPT will not be put into any undue advantage due to rationalization, calling for adjustment in some other tariff item. The additional income, if earned by the JNPT due to the proposed amendment, will help the JNPT to bridge the gap to some extent in the unadjusted deficit amount.

10.1 In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves replacement of the existing Note 3(i) and 3(v) in Section 2.5 - Schedule of Garbage Collection Charges under Chapter-II - Vessel Related Charges in the existing Scale of Rates of JNPT with the following provision:

"(3). (i). Vessels shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges for the periods mentioned below:

(a). Container/Car carrier vessels – 2 Hours

. (b). All vessels other than at (a) above – 4 Hours.

(3). (v). All the vessels shall commence cargo operations within the time schedule specified below from the time ship is brought alongside the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in note (viii) below.

(a). Bulk/Tanker Vessels – 3 $^{1}/_{2}$ Hours

(b). All other Vessels – 1 Hour"

10.2 The JNPT is advised to suitably amend the Scale of Rates.

10.3. The said amendment effected in the existing Scale of Rates of JNPT shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain valid till 31 March, 2016 co-terminus with the validity of the existing Scale of Rates of JNPT.

T. S. BALASUBRAMANIAN, MEMBER (FINANCE)

[ADVT-III/4/Exty./143/15(231)]

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.