



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-20062020-220057
CG-DL-E-20062020-220057

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 216]
No. 216]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जून 18, 2020/ज्येष्ठ 28, 1942
NEW DELHI, THURSDAY, JUNE 18, 2020/JYAISHTHA 28, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अधिसूचना

मुंबई, 10 जून, 2020

सं. टीएएमपी/52/2019-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करते हुए संशोधित दरमानों को अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/52/2019-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

...

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जून, 2020 के 1वें दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए 27 सितम्बर, 2019 के अपने पत्र संख्या जेएनपीटी/फिन/टीएएमपी/6078 के द्वारा एक प्रस्ताव दायर किया था।

2.2. प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.2 और 3.3 के अनुसार संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को टिप्पणियां देने के लिये महापत्तन न्यास ने उक्त प्रस्ताव को अपनी वेबसाइट में अपलोड कर दिया था। जेएनपीटी द्वारा वेबसाइट पर डाले गए प्रस्ताव के आधार पर, कुछेक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। उक्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के तौर पर जेएनपीटी को भेज दिया गया। जेएनपीटी ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों का उत्तर दिया।

2.3. जेएनपीटी के प्रस्ताव की आंतरिक संवीक्षा की गई और जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए। जेएनपीटी ने मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर दिया। इस मामले में 13 नवम्बर, 2019 को प्राधिकरण के कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और जेएनपीटी ने अपने-अपने निवेदन रखे।

3. मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के हवाले से, इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी से उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक सकारण आदेश पारित किया।

4.1. इस प्राधिकरण द्वारा पारित सकारण आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचना की प्रक्रिया में है और अधिसूचना में अभी और समय लगने की संभावना है। अतः यह प्राधिकरण चाहता है कि संशोधित दरमान और निष्पादन मानक सकारण आदेश की अधिसूचना की प्रतीक्षा किये बिना लागू हो जाएं। तदनुसार, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के संशोधित दरमानों को और निष्पादन मानकों को, **अनुलग्नक** के रूप में संलग्न, तत्काल अधिसूचित कराता है। संशोधित दरमान इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी हो जायेंगे और इस आदेश के प्रभाव की तारीख से तीन वर्ष तक प्रभावी रहेंगे।

4.2. इसी बीच, जेएनपीटी के मौजूदा दरमानों की वैधता का 01 अप्रैल 2020 से जेएनपीटी के संशोधित दरमानों के लागू होने की तारीख तक विस्तार किया गया समझा जाए।

4.3. जेएनपीटी के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा पारित सकारण आदेश को अलग से अधिसूचित किया जायेगा तथा जेएनपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को बाद में भेज दिया जायेगा।

5.1. प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमानों का भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तनों के प्रति 100% की सीमा तक स्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकन किया जायेगा। दरमानों का ऐसा समायोजन, प्रत्येक वर्ष होगा और समंजित दरमान संगत वर्ष के 01 मई से लागू होगा और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेगा। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100% पर दरमानों में वार्षिक सूचकांकन लागू होगा बशर्ते महापत्तन न्यास द्वारा निष्पादन मानकों को प्राप्त किया जायेगा। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जायेगी। यहां यह उल्लेख करना

समीचीन होगा कि वर्तमान मामले में वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए दरमानों के निकालने के प्रयोजन से सूचकांकन पर एआरआर में विचार कर लिया गया है। वर्ष 2019-20 में निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये जाने पर दरमानों में आगामी वार्षिक सूचकांकन 01 मई 2020 से लागू होगा।

5.2. चूंकि, जेएनपीटी के संशोधित दरमान मई 2020 के बाद ही प्रभावी होंगे, जेएनपीटी 01 मई 2020 से संशोधन-पूर्व प्रशुल्क पर सूचकांकन लागू करेगा बशर्ते 2019-20 के लिए निष्पादन मानकों को प्राप्त कर लिया गया हो। जब संशोधित दरमान, इस आदेश द्वारा यथा अनुमोदित, प्रभावी होंगे, तब जेएनपीटी उक्त संशोधित प्रशुल्क पर ऐसी तारीख से सूचकांकन गुणक लागू करे सकेगा जिस तारीख से संशोधित दरमान प्रभावी होंगे, बशर्ते जेएनपीटी ने वर्ष 2019-20 के लिए निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये हों। जेएनपीटी द्वारा सूचकांकित दरमानों की सूचना पत्तन द्वारा प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को दी जायेगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./70/2020-21]

अनुलग्नक

**जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
दरमान**

अध्याय – I

1.1 परिभाषाएं – सामान्य

- (i) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप में लगाया गया पोत होगा।
- (ii) "अंतर्देशीय पोत" अर्थात् अंतर्देशीय पोत अधिनियम, 1917 के प्रावधानों के अधीन ऐसा पंजीकृत कोई पोत होगा।
- (iii) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत और अंतर्देशीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iv) "कोल्ड मूव" अर्थात् प्रचालन से मुख्य इंजिनों के बिना पोतों का संचलन होगा।
- (v) "जोखिमपूर्ण रसायन" का अर्थ पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1989 और नियमावली, समय-समय पर यथा लागू, के अधीन तैयार किए गए जोखिमपूर्ण रसायन नियमावली, 1989 के उत्पादन, भंडारण और आयात के अनुसूची-I, अनुसूची- II और अनुसूची- III के अधीन उल्लिखित रसायन शामिल होंगे।
- (vi) "पत्तन क्षेत्र" अर्थात् पत्तन का सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र होगा।
- (vii) "पत्तन सीमा" अर्थात् भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 4(2) के अनुसार भारत के राजपत्र के केंद्रीय सरकार द्वारा यथा अधिसूचित पत्तन की ब बाहरी सीमाएं होंगी।
- (viii) "सामान्य कंटेनर" अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।
- (ix) "प्रशीतन कंटेनर" अर्थात् अपेक्षित तापमान व्यवस्थित करने के लिए बिजली आपूर्ति की व्यवस्था के साथ नाशवान सामानों की ढुलाई के लिए प्रयुक्त प्रशीतन कंटेनर होगा।

- (x) "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय मेरीटाइम जोखिमपूर्ण सामान (आईएमडीजी) संहिता के अधीन तथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल करते हुए कंटेनर होगा।
- (xi) "पोतांतरण कंटेनर" का अर्थ वह एक कंटेनर होगा जो यार्ड में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xii) "अति आयामीय कंटेनर" अर्थात् एक कंटेनर जो मानक कंटेनर के सामान्य आकर से परे और स्लिंगों, बेडियों, लिफ्टिंग बीम आदि जैसे विशेष डिवाइसों की जरूरत के साथ अतिआयामीय कार्गो की ढुलाई। उनमें नष्ट हुए कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता होती है, भी शामिल है।
- (xiii) "शट आऊट कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो किसी पोत विशेष (पोत पहचान सूचना सं. अर्थात् वीआईएन सं. द्वारा यथानिर्दिष्ट) के लिए निर्यात हेतु पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से से पोत विशेष से संबंधित नहीं हो, तो कंटेनर को शटआऊट कहा जाता है।
- (xiv) "बैक टू टाऊन कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किसी कारण से निर्यात किए जाने में असमर्थ रहता है और वापस टाऊन में ले जाया जाता है।
- (xv) "वीआईएन" का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

(i) पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:

- (क) भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवहन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसके प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।

(ii) रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पात संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:

- (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ख) ऐसे परिवर्तन के सामने में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (ग) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियम भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

(iii) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) के वसूली हेतु मानदंड

- (क) विश्वव्यापी तथा तटीय परिचलन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- i. तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
 - ii. तटीय चालन में * अपरिवर्तित परंतु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- * केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र संक्र 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी, 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।
- (ख) जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (ग) तटीय सामान्य की ढुलाई के लिए पूर्वी तट पर किसी भारतीय पत्तन से पश्चिमी तट के किसी अन्य भारतीय पत्तन के बीच या इसके विपरीत, श्रीलंका के जल क्षेत्र से होकर पोत चाहे वह पोत बीच में श्रीलंका के किसी पत्तन पर रुकते हैं या नहीं और पोत में परिवर्तन किये बिना ढुलाई करता है, तो वह पोत केंद्रीय प्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड के 11 मई, 2008 की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) के अंतर्गत पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में रियायत का पात्र होगा।
- (घ) तटीय सामान्य की ढुलाई के लिए पूर्वी तट पर किसी भारतीय पत्तन और भारत में किसी नदी पत्तन या इसके विपरीत और बिना बीच में परिवर्तन किये पोत बंगलादेश के जल क्षेत्र से होकर गुजरता है तो वह पोत केंद्रीय प्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड के 11 मई, 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क(एनटी) के अंतर्गत पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में रियायत का पात्र होगा।
- (ङ) प्रचालन के लिए मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी) के खंड 6 के अनुसार भारत- बंगलादेश तटीय नौवहन करार (नीचे दिया गया है) के अंतर्गत बंगलादेश से भारत में प्रवेश करने वाले पोतों को विदेशगामी पोत नहीं समझा जायेगा।
- (च) पत्तन और अन्य प्रभार:
- (i) दोनों देशों के बीच तटीय नौवहन करार के अंतर्गत बंगलादेश गणतंत्र के पोतों के भारत में प्रवेश पर और अंतर-देशी व्यापार कर रहे पोतों के प्रवेश पर पर महापत्तन न्यासों द्वारा उगाही जा रही पत्तन देयतायों के लिए देशी पोत माना जायेगा न कि विदेशगामी पोत।
 - (ii) महापत्तन न्यास बंगलादेश गणतंत्र के पोतों से भी सफाई पाईलटेज और अन्य विशिष्ट प्रभार भी तटीय पोतों के समान ही प्रभारित करेंगे। ऐसे प्रभार पोत बंगलादेश की ढुलाई

क्षमता के अनुसार, तटीय नौवहन में लगे पोतों पर लागू प्रभारों के अनुसार ही प्रभारित होंगे।

टिप्पणी:

- 1) ऊपर निर्धारित उपबंध (ग) और (घ) 26 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी तथा 10 जून, 2016 के संशोधित आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी में निर्धारित उपबंधों के अनुपालन के अधीन होंगे।
 - 2) ऊपर (च) में निर्धारित उपबंध भारत-बंगलादेश तटीय नौवहन करार के प्रचालन के लिए मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी) द्वारा शामिल होंगे।
- (iv) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों से वसूल किए जाएंगे। जहां दरें अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभारों की वसूली भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या उसके सहायक बैंकों या सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमरीकी मुद्रा को इसके समतुल्य भारतीय रूपयों में परिवर्तित करके भारतीय रूपये की जाएगी। पत्तन की सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।
- (ख). अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को तथा निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक, जैसा भी पत्तन द्वारा समय-समय पर निर्णय लिया जाता है, द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर के आधार पर समकक्ष भारतीय रूपयों में संग्रहीत किए जाएंगे।
- (v) तीस दिनों से अधिक अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तिथि से तीस दिन में एक बार विनिमय दर पर नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में समीक्षा के समय प्रवृत्त समुचित दर के संदर्भ में बिलिंग के आधार में भावीप्रभाव से परिवर्तन किया जाएगा।
- (vi) देयताओं के परिकलन करने के प्रयोजनार्थ, यूनिट भार 1 टन या 1000 किलोग्राम, यूनिट की माप प्रमात्रा 1 घन मीटर तथा बल्क द्रव्यों के लिए यूनिट का क्षमता माप 1000 लीटर होगा।
- (vii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए सदृश प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे। थर्मल कोयले तथा कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह-अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित घाट से/ तक भंडारण यार्ड तक/ से तथा भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण एवं जहाज तट तक अंतरण के लिए तथा साथ ही कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी संबंधित प्रभारों पर लागू होंगी।
- (ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत जहाज तट अंतरण के लिए तथा घाट से भंडारण यार्ड से/तक एवं भंडारण यार्ड तक/से घाट तक अंतरण के लिए तथा साथ ही कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी संबंधित प्रभारों पर लागू होंगी।
- (घ) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, उस पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार

लगाए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक संवाहित कार्गो/कंटेनर इस रियायत के लिए अर्हक होंगे।

- (ङ) तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित तथा संग्रहीत किए जाएंगे।
- (viii) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज:
- (क) इस दरमान के अंतर्गत प्रयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, जेएनपीटी विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 15 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर जेएनपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) पत्तन द्वारा भुगतान में विलंब की गणना सेवाएं पूरी करने की तारीख या प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से 20 दिन आगे से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना जेएनपीटी द्वारा बिल प्रेषित करने की तिथि के बाद 10 दिनों के बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथाविनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने/ पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग किए जाने से पूर्व किया जाना है तथा / अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों के अग्रिम भुगतान की शर्त निर्धारित की गई है।
- (ix) परिगणित सभी प्रकार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रूपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (x) किसी व्यक्तिक मद के सकल भार या प्रमात्रात्मक माप या क्षमता माप का परिकलन करने में 0.5 तक के खंड को 0.5 यूनिट माना जाएगा तथा 0.5 तथा उससे अधिक के खंडों (भिन्नों) को एक यूनिट माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (xi) उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xii) (क) जहां कहीं जेएनपीटी के अधिसूचित दरमान में किसी नई सेवा / कार्गो / उपस्कर / सुविधा के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो संबंधित महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.6.1 के अनुसार उस नई सेवा / कार्गो / उपस्कर के प्रशुल्क के लिये किसी भी महापत्तन न्यास के दरमानों में तुलनीय सेवा / कार्गो / उपस्कर के लिये निर्धारित प्रशुल्क को अपनाने के लिये प्राधिकरण को सम्पर्क कर सकता है। यदि किसी भी महापत्तन न्यास के दरमानों में प्रस्तावित नई सेवा / कार्गो / उपस्कर का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो पत्तननिर्देश 2008 में दिये गए सिद्धांतों के अंतर्गत निर्धारित इष्टतम क्षमता के हवाले से या सेवा / सुविधा / उपस्कर की धारित क्षमता अथवा तकनीकी विशिष्टियों के आधार पर प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव दायर कर सकता है। यदि ऊपर वर्णित विकल्पों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण उपलब्ध नहीं होता तब महापत्तन न्यास पर्याप्त कारण बताते हुए लागत जमा 16% प्रतिफल फार्मुले के आधार पर दरों का प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.6.2 के अनुसार नये उपस्कर/सुविधा अथवा नई सेवा के प्रयोग के लिये दरों की अधिसूचना का प्रस्ताव नए कार्गो/सुविधा अथवा नई सेवा के आरम्भ होने की प्रत्याशित तारीखसे 60 दिन पहले मिल जाना चाहिये। नई सेवा / नये कार्गो के प्रशुल्क निर्धारण के लिये प्राधिकरण यथा निर्धारित सामान्य परामर्श प्रक्रिया का अनुसरण करेगा।

- (ग) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता तब तक प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।
- (घ) अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 5.7.1. के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.6.1. में दी गयी पद्धति के आधार पर व्युत्पन्न होनी चाहिए और यह संबंधित प्रयोक्ताओं के परामर्श से लागू होनी चाहिये।
- (ङ) नए कार्गो/सेवा के लिए, जिसके लिये दरमानों में दर निर्धारित नहीं हैं, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः उत्तर व्यापी प्रभाव से ही प्रभावी होगी। तदर्थ रूप से अंगीकृत अंतरित दर इस प्रकार संस्विकार की जाएगी जब तक वह पूर्वव्यापी प्रभाव से किसी संशोधन की अपेक्षा से अधिक नहीं पायी जाती।
- (xiii) (क) दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की है, इसी प्रकार, छूट तथा रियायतें न्यूनतम स्तर की हैं। जेएनपीटी, यदि वह चाहें, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है अथवा उच्चतर छूट एवं रियायतें अनुमत कर सकता है।
- (ख) जेएनपीटी, यदि वह चाहे, दरमान में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे यौक्तिकीकरण से प्रयोक्ता को प्राप्ति यूनिट दर में राहत मिले तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों।
- बशर्ते जेएनपीटी सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के यौक्तिकीकरण को अधिसूचित करेगा तथा ऐसे निम्नतर दरों तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा, बशर्ते कि नियत की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xiv) (क) दरमान प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। अगला वार्षिक सूचकांकन जेएनपीटी द्वारा दरमान के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक अर्जित किए जाने के अधीन है। यदि दरमान में निर्धारित निष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमान में कोई सूचकांकन नहीं किया जाएगा।
- पत्तन को संबद्ध उपयोक्ताओं तथा प्राधिकरण को कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसंबर अवधि के लिए इसके द्वारा प्रतिवर्ष अर्जित निष्पादन मानक घोषित करने होंगे। यदि प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित नहीं किए जाते हैं तो पत्तन प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई 100 प्रतिशत की दर से स्वतः ही दरमान से सूचकांकित करेगा और प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से सूचकांकित दरमान लागू करेगा। जेएनपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध प्रयोक्ताओं और प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।
- (xv) (क) मोटरवाहनों की तटीय आवाजही में लगे रो-रो पोतों या तटीय कंटेनर पोतः
- पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों दोनों पर 80 प्रतिशत रियायत।
- (ख) (i) एक्जिम और मोटर वाहनों के तटीय कार्गो दोनों की ढुलाई करने वाले तटीय रोरो पोत या तटीय कंटेनर पोत

अथवा

- (ii) मोटर वाहनों के एक्जिम कार्गो और तटीय कार्गो दोनों की और मोटर वाहनों के अतिरिक्त एक्जिम कार्गो तथा/अथवा तटीय कार्गो की दुलाई करने वाले पोत:

पोत संबंधी प्रभारों पर 80 प्रतिशत रियायत तथा मोटर वाहन की तटीय कार्गो यूनिटों पर कार्गो संबंधी प्रभारों में इसी प्रकार की रियायत दी जा सकती है तथा दरों/छूटों की मौजूदा अनुसूची अन्य कार्गो पर लागू की जाएगी।

उक्त रियायत 03 फरवरी 2020 के आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य की भारत के राजपत्र में अधिसूचित की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी होगी और दो वर्ष तक जारी रहेगी।

- (xvi) पत्तनों में भीड़ कम करने और नियमित घंटों के बाद पत्तन की सेवाओं का उपयोग करने के लिए निर्यातकों/आयातकों को प्रोत्साहित करने के लिए कार्गो तथा पोत संबंधित सेवाओं के लिए कम प्रभार वसूल किए जा सकते हैं और नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट ऑफर की जा सकती है।

1.3. निष्पादन मानक:

क्र.सं.	निष्पादन प्रतिमान	निष्पादन मानक
1	कार्गो संबंधी सेवाएं	
(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	
	(i) कंटेनर	27000
	(ii) शुष्क बल्क	4198
	(iii) द्रव्य	7328
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	18.5
2	पोत संबंधी सेवाएं	
(क)	पोत पत्तन की गणना में औसत वापिसी समय (दिनों में)	1.72
(ख)	पोत-पत्तन की गणना में बर्थिंग-पूर्व औसत समय (दिनों में)	0.16

अध्याय – II

पोत संबंधित प्रभार

2.1. पत्तन देयताओं की अनुसूची:

क्र.सं.	प्रभार्य पोत	दर प्रति जीआरटी		उसी पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)	
01	(क) बल्क कैरियर	0.2233	5.8683	प्रभार पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।
	(ख) कंटेनर पोत	0.1725	4.5114	
	(ग) कार कैरियर पोत (आरओ-आरओ)	0.1117	2.9154	

02	ऊपर कवर किए गए से इतर 10 टन और अधिक के पोत (फिशिंग नावों के सिवाय)	0.1725	4.5114	-तदैव-
03	स्टीम अथवा डीजल या अन्य अभियांत्रिक साधनों द्वारा प्रोपेल्ड टग नावें और नदी नावें	0.1725	4.5114	- तदैव-
04	ऑफ-शोर पोत	-	1.5117	- तदैव-

टिप्पणियां:

- (1). (i) जवाहरलाल नेहरू पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत की पत्तन देयताएं प्रासंगिक पोत समूह के स्थान पर निर्दिष्ट दर पर अपनी कुल जीआरटी पर निर्धारित की जाएंगी।
- (ii) पत्तन में प्रवेश किए जाने के समय पोत की स्थिति के अनुसार तटीय अथवा विदेशगामी रूप में पत्तन देयताएं लागू होंगी।
- (2). किसी पोत के ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले और यात्रियों को नहीं ढोने वालों से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (3). पत्तन में प्रवेश करने वाला परंतु उसमें कोई कार्गो अथवा यात्री नहीं उतारने अथवा लेने वाला (ऐसे जलयान से उतारे गए माल अथवा दोबारा चढ़ाए गए माल की शुरुआत से जो मरम्मतों के प्रयोजनों के लिए जरूरी हो) पत्तन देयताओं के केवल 50 प्रतिशत के साथ प्रभारित किया जाएगा जिससे अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (4). पत्तन देयताएं निम्नलिखित मामलों में उपर्युक्त दरों के 50% प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे:
 - (i) मरम्मतों के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत, बंकरों में शुष्क गोदीकरण, प्रावधान अथवा पानी अथवा माल के बदलाव के अथवा क्रू के किसी बीमार सदस्य को उतारना और बिना यात्री अथवा कार्गो लिए पत्तन से नौचालन।
 - (ii) टेलीग्राफ पोत।
- (5). (i) पत्तन में लाए जाने वाले कार्गो अथवा संपत्ति के साथ डिस्ट्रेस में पोत से पूर्ण पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।
- (ii) पत्तन में लाए गए किसी कार्गो के बिना डिस्ट्रेस में पोत से पत्तन देयताओं का 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (6) खाली और / अथवा लदा हुआ फ्लीटिंग लैश बार्ज पिक अप करने के लिए 'सेकेंड कॉल' करने वाला लैश पोत पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत माना जाएगा परंतु कोई कार्गो अथवा यात्री उतारने अथवा लेते नहीं हैं, और कोई पत्तन देयताएं प्रभारित नहीं किए जाएंगे।
- (7) पृथक्कृत ब्लास्ट के साथ तेल टैंकरों के लिए, कम किया गया सकल टनभार जो अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के 'अभ्युक्तियों' कॉलम में दर्शाया गया है, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए अपने सकल टनभार में लिया जाएगा।
- (8) एमबीपीटी पत्तन देयताएं:

प्रभार्य पोत	दर प्रति जीआरटी	कितनी बार देय
एक पोत, जो मुंबई पत्तन सीमाओं में प्रवेश करता है, परंतु एमबीपीटी के लिए कोई कार्गो अथवा यात्री उतारा लिया नहीं जाता है (मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जैसा भी जरूरी हो कार्गो)	एमबीपीटी दरमान में समय-समय पर यथा निर्धारित पत्तन देयताओं	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।

की ऐसी उतराई और पुनः नौभारण की शुरुआत के साथ)।	का 18%।	
--	---------	--

2.2. क. पाइलटेज-सह-टनभार शुल्क की अनुसूची:

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
01	प्रथम 30000 जीआरटी	0.3835	10.0464
02	30001 से अधिक 60000 जीआरटी तक	11,505 अ.डा. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + 0.3073 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	3,01,392.00/- रु. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + 8.0347 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए
03	60000 जीआरटी से अधिक	20,724 अ.डा. प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + 0.2689 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	5,42,433/- रु. प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + 7.0349 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए

2.2. ख. उसी टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
01	प्रथम 30000 जीआरटी	0.0684	1.9640
02	30001 से अधिक 60000 जीआरटी तक	2052 अ.डा. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + 0.0548 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	58,920.00/- रु. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + 1.5593 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए
03	60000 जीआरटी से अधिक	3696 अ.डा. प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + 0.0479 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	105699/- रु. प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + 1.3689 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए

2.2. ग. एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल, मुंबई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह अथवा जेएनपीटी सीमाओं के भीतर कहीं स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची (2.2 ख से इतर)

क्र.सं.	पोतों का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
01	प्रथम 30000 जीआरटी	0.1920	5.0232
02	30001 से अधिक	5760 अ.डा. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए	1,50,696.00 /- रु. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए

	60000 जीआरटी तक	लिए + 0.1536 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	जीआरटी के लिए + 4.0233 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए
03	60000 जीआरटी से अधिक	10368 रु. प्रथम 60000 जीआरटी के लिए + 0.1344 अ.डा. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए	271395/- रु. प्रथम 30000 जीआरटी के लिए + 3.5115 रु. प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिए

टिप्पणियां:

1. अनुसूची में यथा निर्दिष्ट हारबर के अंदर और बाहर पोतों के पाइलटिंग-सह-टोविंग के लिए प्रभार्य उपर्युक्त प्रभार में 'पत्तन सुविधा' के लिए एक अंतर्गामी और एक बर्हिर्गामी प्रचालन और पोतों के स्थानांतरण के लिए पाइलटों तथा टगों और अन्य क्राफ्ट की सेवाएं शामिल हैं। पोतों/टर्मिनलों के अनुरोध पर स्थानांतरण पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करेगा।
2. पत्तन में प्रत्येक दौरे के लिए पाइलटेज-टोवेज शुल्कों के लिए अनुसूची के अधीन न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 304.87 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए 7990.16 रु. होगी।
3. पाइलटेज-सह-टोवेज प्रत्येक लैग अर्थात् विदेशगामी अथवा तटीय पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए पोत की अंतर्गामी और बर्हिर्गामी लैग के लिए निर्धारित दरों का 50% वसूल किया जाएगा।
4. पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
 - (i) "पत्तन की सुविधा" निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है:

- (क) यदि घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकर्षण के लिए घाट आबंटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुरक्षण करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें स्थानांतरण की आवश्यकता हुई, के लिए स्थानांतरित किया गया/ घाट पर लगाया जाता है, तक ऐसे स्थानांतरण को 'पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण' माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी 'पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण' माना जाएगा।
- (ख) यदि किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्रथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।
- (ग) जब किसी पोत को किसी दूसरे पोत को, जिसे गहराई या एलओए के प्रतिबंधों के कारण किसी अन्य बर्थ पर खड़ा नहीं किया जा सकता, स्थान देने के लिये स्थानांतरित किया जाता है तो पोत को 'पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण' माना जाएगा।
- (घ) जब भी किसी पोत को समीपस्थ बर्थ में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है और जब तक वह पोत स्थानांतरित होता है, जब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ बर्थ में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी 'पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण' के रूप में माना जाएगा।

- (ड) जब भी किसी पोत को जोखिमपूर्ण कार्गो का वहन करने वाले दूसरे पोत, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ बर्थ को खाली रखने की आवश्यकता होती है, को भी 'पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण' के रूप में माना जाता है।
- (ii) जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तब स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा स्थानांतरण को 'पत्तन की सुविधा' के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:
- (क) कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर बर्थ खाली करना होता है।
- (ख) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए बर्थ का प्रयोग करने वाले पोत।
- (ग) पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना बर्थ पर निष्क्रिय खड़े हैं।

2.2. घ. कोल्ड मूव प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
01	यदि पोत कोल्ड मूव के रूप में लाया और वापिस लिया जाता है।	सामान्य दरों का दोगुना।
02	यदि पोत में इंजिन शट ऑफ के साथ एक ओर कोल्ड मूव हो और चालित इंजिनों के साथ दूसरी ओर सामान्य मूव।	सामान्य दरों का डेढ़ गुना
03	कोल्ड मूव के साथ कोई स्थानांतरण	सामान्य दरों का दोगुना

2.3. ड.पाइलटों के लिए रद्दीकरण प्रभार और विराम प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
01	क) 4 घंटों से अधिक के नोटिस के साथ पाइलट की मांग का रद्दीकरण।	शून्य	शून्य
	ख) चार घंटों से कम के नोटिस पर पाइलट की सेवाओं के लिए मांग का रद्दीकरण।	90.6056	2598.68
02	वह बुकिंग अवधि जिसके लिए मांग की जाती है, से 30 मिनटों से अधिक के लिए पाइलट को रोके रखना।		
	क) प्रथम घंटे के लिए	90.6056	2598.68
	ख) अनुवर्ती घंटों अथवा उसके मांग के लिए	45.3028	1299.3077

2.2. च. टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क:

क्र.सं.	विवरण	दर	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
01	टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पाइलटेज	0.1418	3.7257

टिप्पणी:

जेएन पत्तन में प्रत्येक दौरे के लिए न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में 202.95 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में 5318.83रु होंगे।

2.4. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
01	जेएनपीटी बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए उतराई जेटी सहित सभी बर्थ	0.0060	0.1428
02	लंगरगाह बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए	0.0029	0.0595

2.4. स्वच्छ जल प्रभारों की अनुसूची (पोतों को उनके उपयोग के लिए आपूर्ति किए गए जल के लिए):

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	दर प्रति मीट्रिक टन
01	विदेशगामी पोत	अ.डा.	4.0591
02	तटीय पोत	रु.	106.3771
03	ओएनजीसी आपूर्ति पोत	रु.	106.3799

2.5. कूड़ा संग्रहण प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	जलयान/किराये पर लिए गए पत्तन क्राफ्ट में कूड़ा संग्रहण का दौरा दर प्रति जलयान/किराये पर लिया गया पत्तन
01	जलयानों तथा किराये पर लिए गए पत्तन क्राफ्टों के संग्रहण के लिए प्रभार	रु.	805.3899

टिप्पणियां:

- विदेशगामी नाव/बार्ज के मामले में अ.डा. 0.2954 प्रति घंटा अथवा उसका भागकी दर अथवा तटीय नाव/बार्ज अथवा कोई भी जेएनपीटी बर्थों के किसी देशी क्राफ्ट अधिग्रहण अथवा किन्हीं बर्थों के समीप स्टीमर बर्थ के ओवर साइड प्रचालन में सहयोग करने अथवा कार्गो प्रचालन के प्रयोजनों के लिए लंगरगाह अथवा किन्हीं अन्य प्रयोजन मामले में 7.74 रु. प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर पर समेकित बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।
- छोटे क्राफ्टों (*) यात्री लॉचों जेएनपीटी द्वारा किराये पर लिए गए से इतर देशी क्राफ्टों, उतराई जेटी पर मूरिंग अथवा किसी अन्य बर्थ के मामले में 202.95 रु. प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर पर समेकित बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।

*(छोटा क्राफ्ट अर्थात् 20 मीटर से अनधिक लंबाई के पोत)।

3. (i) पोतों को नीचे उल्लिखित अवधि के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किए गए बिना कार्गो प्रचालन को पूरा होने के बाद बर्थ अधिग्रहण करने की अनुमति दी जाएगी:
- (क) कंटेनर/कार कैरियर पोत-2 घंटे
- (ख) उपर्युक्त (क) पर पोतों से इतर- 4 घंटे
- (ii) कंटेनर पोत के मामले में कार्गो प्रचालन कंटेनर लैशिंग के बाद पूरी तरह से सुविचारित किया जाएगा जिसके लिए 4 घंटे की अवधि लदाई के पूरा होने के बाद अनुमति दी जाएगी।
- (iii) चावल, गेहूं और सीधे कम हुए लौह के निर्यात के मामले में कार्गो प्रचालन इनरटिंग/ घूमिकरण और सर्वेक्षण के बाद पूरा किया माना जाएगा। घूमिकरण, इनरटिंग और सर्वेक्षण के लिए अनुमत समय लदाई प्रचालनों के पूरा होने के बाद 24 घंटे रूप में गिनती की जाएगी।
- (iv) द्रव्य कार्गो के निर्यात के मामले में कार्गो प्रचालन पिपिंग आऊट/फलशिंग आउट प्रचालनों के बाद पूर्ण सुविचारित माना जाएगा। फलशिंग आउट/पिपिंग आउट के लिए समय उतराई पूरा होने के बाद 8 घंटे परिगणित किया जाएगा जहां जलयान उपस्कर शामिल है।
- (v) सभी पोत बर्थ के समीप आने वाले जलयान से नीचे विनिर्दिष्ट अनुसूची समय के भीतर कार्गो प्रचालन शुरू करेगा जो दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आते हैं नीचे टिप्पणी (viii) में यथा निर्धारित वसूल किया जाएगा।
- क. बल्क / टैंकर पोत साढ़े तीन घंटे
- ख. अन्य सभी पोत 1 घंटा
- (vi) जब पत्तन अपने प्रचालन के लिए तैयार हो बत पोतों के पत्तन की कार्गो प्रचालन सुविधाओं को निष्क्रिय किए जाने की वजह से नीचे टिप्पणी (viii) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित करेगा। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए निष्क्रिय होने का अर्थ होगा दो घंटों से अधिक के लिए लगातार कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के किसी कारण से स्थगन/रोकना होगा।
- (vii) लिक्विड कार्गो जैसे फरनेस ऑयल, कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक (सीबीएफएस) और ब्राइट स्टॉक, ल्यूब ऑयल के विसकल ग्रेड ढोने वाले पोतों पर 20 घंटे प्रतिदिन के प्रभावी कार्य के लिए निम्नलिखित औसत उतराई दरें सुनिश्चित एवं व्यवस्थिति करने के लिए ऑन बोर्ड पर्याप्त हीटिंग व्यवस्थाएं करनी होंगी।
- क. फरनेस ऑयल 400 मी.ट प्रति घंटा
- ख. कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक 300 मी.ट प्रति घंटा
- ग. ब्राइट स्टॉक 40 मी. टन प्रति घंटा
- यदि यह देखा जाता है कि बर्थ में लिए गए पोत कार्य परिस्थितियों में सही हीटिंग व्यवस्थाएं नहीं करता है और उतराई दर ऊपर विनिर्दिष्ट दरों से कम रहती है तो जेएनपीटी के पास यह अधिकार होगा कि यदि कोई अन्य पोत में पोत एजेंट के लागत और जोखिम पर पोत को खींचा जाएगा अथवा नीचे टिप्पणी – (viii) पर उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करना, यदि पोत को उतराई जारी रखने की अनुमति दी जाती है।
- (viii) दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार ऊपर उल्लिखित निर्धारित घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभारों के अलावा नीचे यथा उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
01	6 घंटों तक	0.0608	1.5950
02	6 घंटों से अधिक परंतु 12 घंटों तक	0.1826	4.7851
03	12 घंटों से अधिक परंतु 18 घंटों तक	0.3652	9.5584
04	18 घंटे प्रतिदिन अथवा उसका भाग से अधिक	0.4871	12.7484

- (ix) ऊपर उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि पोतों का निष्क्रिय होना पत्तन पर अथवा प्रतिकूल ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और कार्गो प्रचालन शुरू होने से पहले अथवा कार्गो प्रचालन के दौरान अथवा कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद बरसात पर आरोप्य हो।
- (x) यदि बर्थ को तत्काल आवश्यकता न हो, तो पत्तन अपने विवेक पर पोत को उस समय तक कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अधिग्रहण की बिना दंडात्मक बर्थ किराये की अनुमति दे सकता है। इस मामले में सामान्य बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
4. (क) वहां पर एक समय सीमा होगी जो बर्थ किराया लागू नहीं होगा, बर्थ किराया नौचालन के लिए पोत द्वारा अपने तैयार होने का सिग्नल देने के 4 घंटे बाद रूक जाएगा। बर्थ किराया समाप्त करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह के लिए अथवा खराब मौसम की वजह से अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं नहीं होने की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।
- (ख) झूठे सिग्नल के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष 'दंडात्मक बर्थ किराया' होगा। "झूठा सिग्नल" पाइलट पुल किए जाने के समय अथवा पाइलट बोर्डिंग के समय पर नौचालन के लिए असमर्थ होता है इस रूप में परिभाषित किया गया है, यदि पाइलट बुकिंग समय पर बोर्ड पर आ जाता है परंतु पोत निम्नलिखित कारणों में से किसी कारण की वजह से बुक किए गए समय के बाद पोत नौचालन होता है:
1. अपूर्ण कार्गो प्रचालन जिसमें प्रशीतन कंटेनरों की लैशिंग तथा जांच करना और कागजी कार्यवाही शामिल है।
 2. अपर्याप्त जीएम (मेटासेन्ट्रिक हाइट)
 3. मुख्य इंजिन अथवा किसी अन्य मशीन का खराब होना जो अमूरिन्ग प्रचालनों/नौचालन को प्रभावित/विलंबित कर सकते हैं।
 4. जलयान के मेनोवरिंग करेक्टेरिस्टिक्स के अनुसार पूरी बिजली का उपलब्ध नहीं होना।
 5. जलयान से संबंधित पत्तन के सभी देय जिनकी अदायगी नहीं की गई हो।
 6. मूल वैध पत्तन निकासी बोर्ड पर नहीं हो।
 7. स्वास्थ्य जांच का प्रमाणपत्र बोर्ड पर नहीं हो।
 8. आप्रवासन एनओसी बोर्ड पर नहीं हो।
 9. पत्तन अथवा सांविधिक नियमों, विनियमों और अपेक्षाओं में से किसी का अनुपालन नहीं किया गया हो।

10. पोत के न्यूनतम सुरक्षा मैनिंग प्रमाणपत्र के अनुसार बोर्ड पर सभी क्रू नहीं हों।
 11. नौचालन रद्द करने के परिणामस्वरूप घोषित मसौदा से इतर वास्तविक ड्राफ्ट।
 12. नेविगेशनल उपस्कर प्रचालन में नहीं हों।
 13. पोत/पोत एजेंटों पर आरोग्य कोई अन्य कारण।”
- (ग) पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटा तथा मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (घ) बर्थ किराया समाप्त करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
5. बर्थ किराये की वसूली के लिए 1 घंटे की अवधि पोत द्वारा बर्थ/जेट्टी/लंगरगाह बर्थों द्वारा अधिग्रहीत किए जाने के समय से गिनती की जाएगी। बर्थ किराया प्रभार समेकित प्रभार हैं जिनमें रविवारों तथा अवकाश दिवसों सहित सामान्य स्थानांतरण घंटों से अधिक कार्य शामिल है।
 6. वरीयता बर्थिंग के लिए एक दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा विराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत जो भी अधिक हो, अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।
- 7. तटीय पोतों के लिए वरीयता बर्थिंग पर दिशानिर्देश:**
- (i) “तटीय पोत” ऐसे किसी पोत के रूप में परिभाषित किया गया है जो केवल भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में नियोजित हो और जहाजरानी महानिदेशालय/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो।
 - (ii) महापत्तन शुष्क बल्क/ सामान्य कार्गो तटीय पोतों को, कम से कम एक बर्थ, की वरीयता बर्थिंग प्रदान करेंगे ताकि पोतवणिक मूल और कार्गो के अंतिम गंतव्य पर ध्यान दिए बिना भारत में पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक माल के परिवहन किया जा सके। यह महापत्तनों में पहले से मौजूद तटीय ताप कोयला, यदि कोई हो, के प्रहस्तन के लिए समर्पित बर्थ के अलावा होगा।
 - (iii) सभी महापत्तन रियायत अनुबंधों और निजी टर्मिनलों पर विंडो बर्थिंग के मौजूदा आबंटन और पत्तनों द्वारा परिचालित कंटेनर बर्थों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए तटीय कंटेनर पोतों को विशिष्ट विंडों के माध्यम से वरीयता बर्थिंग प्रदान करेंगे।
 - (iv) पीओएल/द्रव कार्गो टैंकरों के मामले में, विभिन्न पत्तनों में यथा प्रचलित ऐसी वरीयताओं के संबंध में मौजूदा पद्धतियां जारी रहेंगी।
 - (v) तटीय पोत जिन्हें वरीयता बर्थिंग प्रदान की गई हो उन्हें वरीयता बर्थिंग प्रभारों की उदायगी नहीं करनी होगी।
 - (vi) तटीय पोत की बर्थिंग पर कोई रोक नहीं होगी, उपर्युक्त वरीयता पर बर्थ किए गए तटीय पोत के अलावा, यदि यह पत्तन की सामान्य बर्थिंग नीति के अधीन पात्र हो।
 - (vii) तटीय पोतों को तटीय दरों पर पत्तन प्रभारों की अदायगी करनी होगी भले ही इसे वरीयता पर बर्थिंग किया गया हो अथवा अन्यथा स्थिति हो।

- (viii) पत्तन को तटीय कार्गो के आवागमन को और सुगम बनाने के लिए पत्तनों के सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर तटीय कार्गो के लिए सिर्फ बर्थों, भंडारण क्षेत्रों तथा गेटों के लिए अभिचिह्नित करने की संभावनाओं का पता लगाना चाहिए।
- (ix) महापत्तन स्पष्ट रूप से समयसीमा की गणना करेंगे जिसमें तटीय पोत एक पत्तन विशेष में बर्थ किया जाएगा। यह समय सीमा कार्गो तथा बर्थ पर निर्भर करते हुए भिन्न-भिन्न हो सकती है। प्रत्येक महापत्तन को विस्तृत कार्यवाही करनी चाहिए और वह अधिकतम समय सीमा स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए ट्रेड नोटिस जारी करना चाहिए जिसमें तटीय पोत को पत्तन में बर्थ दिया जाएगा। तटीय कंटेनर पोतों के लिए विशिष्ट विंडों के माध्यम से वरीयता बर्थिंग के संबंध में महापत्तनों को पीपीपी प्रचालक के साथ विस्तृत चर्चा करनी चाहिए और तटीय कंटेनर पोतों के लिए विशिष्ट विंडों प्रकाशित करनी चाहिए। उपर्युक्त कार्यवाही और प्रकाशन इन दिशानिर्देशों के जारी होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर पूरा किया जाना चाहिए।
- (x) पत्तन में एमआईएस तटीय तथा विदेश कार्गो का अलग-अलग डाटा प्राप्त करेगा। ऐसा प्राप्त किया गया डाटा मॉनीटर किया जाएगा और तटीय तथा विदेशी पोतों के लिए पृथक प्रारूप में पत्तन के साथ-साथ आईपीए और मंत्रालय को आंतरिक रूप से रिपोर्ट किया जाएगा।”
8. आस्टिंग वरीयता के लिए, विराम की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत के समकक्ष शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
9. वरीयता /आस्टिंग वरीयता के लिए मांग के साथ अग्रिम रूप में ‘वरीयता /आस्टिंग वरीयता’ के अनुसार शुल्क वापिस किए जाएंगे यदि बर्थिंग पोत के आगमन टर्न की सामान्य कार्यवाही में ही अनुमत की जाती है।
10. उस अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत का स्थिति बदल जाती है, प्रासंगिक घंटे की शुरुआत में पोत की स्थिति के आधार पर वसूल किया जाएगा।
11. बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के प्रभारित नहीं किए जाएंगे, जब एक पोत पत्तन के स्वामित्व वाले उपस्कर खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है।
12. शैलों वॉटर बर्थ, पत्तन क्राफ्ट और पत्तन क्राफ्ट जेटी के लिए बर्थ किराया प्रभार:
- लागू दरों में 20 प्रतिशत न्यूनतम छूट के अधीन बर्थ किराये की अनुसूची 2.3 इन बर्थों पर लागू होगी। बर्थ किराया प्रभारों के लिए टिप्पणी सं. 1 और 2 भी उपर्युक्त बर्थों पर लागू होगी।

अध्याय – III

कंटेनरों तथा कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निबंधन और शर्तें

- 20 फीट से कम और तक लंबाई के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू गिनती किए जाएंगे।
- 20 फीट लंबाई से अधिक 40 फीट लंबाई तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।

- iii. 40 फीट लंबाई से अधिक 45 फीट लंबाई तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों के 200 प्रतिशत होंगे।
- iv. प्रहस्तन के लिए विशेष डिवाइसों अथवा स्लिंगों की अपेक्षा करने वाले मानक आकार से इतर कंटेनरों से खंड 3.3.1 के अधीन लागू प्रभारों के दोगुना वसूल किए जाएंगे। ऐसे कंटेनर में नष्ट हुए कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा करने वाले कोई अन्य प्रभार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन तथा संचलन प्रभार:

कंटेनर के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर / प्रशीतन कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
01	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	3,792.11	3,062.86	2,274.77	1,837.22
02	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन विलोमत:	1,348.20	1,348.20	1,348.20	1,348.20
03	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर केवल रेल)	1,034.43	1,034.43	1,034.43	1,034.43
04	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	1,034.43	1,034.43	1,034.43	1,034.43

ख. जोखिमपूर्ण कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)	
		विदेशी लदा हुआ कंटेनर	तटीय लदा हुआ कंटेनर
01	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	4,740.14	2,843.47
02	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन विलोमत:	1686.72	1686.72
03	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1293.04	1293.04
04	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	1293.04	1293.04

ग. पोतांतरण कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
01	1 – 3000 टीईयू	2704.97	2413.27	1829.87	1654.60
02	3001 – 6000 टीईयू	4083.81	3500.41	2450.04	2099.51
03	6001 – 9000 टीईयू	3792.11	3208.71	2274.77	1924.24

04	उसके बाद	3500.41	2917.01	2099.51	1750.20
----	----------	---------	---------	---------	---------

टिप्पणियां:

1. यह दर उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा लाए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
2. मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर रूप में घोषित, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया गया, पोतांतरण कंटेनर अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
3. कोचीन पत्तन/तूतीकोरित पत्तन और जेएनपीटी के बीच संचलित संवर्धनात्मक यातायात पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए स्लाइडिंग मात्रा छूट निम्नलिखित है-

मात्रा टीईयू प्रति वर्ष	प्रथम वर्ष छूट	दूसरे वर्ष छूट	तीसरे वर्ष छूट	चौथे वर्ष छूट
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001 – 9000 टीईयू	343.17	257.38	171.58	शून्य
9001 – 15000 टीईयू	428.96	343.17	257.38	शून्य

4. बर्थों से दूर पत्तन ग्राहकों को निःशुल्क मोबाइल हारबर कंटेनर प्रहस्तन क्रेनों और प्रासंगिक उपस्करों के लिए पार्किंग स्थल।

घ. अति आयामीय कार्गो कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		विदेशी कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
01	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	7,584.22	6,125.71	4,549.55	3,674.45
02	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन अथवा विलोमतः	2,698.84	2,698.84	2,698.84	2,698.84
03	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1,034.43	1,034.43	1,034.43	1,034.43
04	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	1,034.43	1,034.43	1,034.43	1,034.43

ङ. शटआउट कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू	
		विदेशगामी पोत (अ.डा.)	तटीय पोत (रु.में)
01	शटआउट प्रभार:	60.0756	2623.59

02	पत्तन में किसी स्थान से घाट और टर्मिनल के भीतर स्थान होने के बावजूद विनियुक्त क्षेत्र में वापसी शटआउट कंटेनर का परिवहन (रु.)	2187.7549	2187.75
----	--	-----------	---------

शटआउट प्रभार निम्नलिखित स्थितियों में वसूल नहीं किए जाते हैं:-

1. जब पत्तन के अनुरोध पर दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए शट आउट के साथ पोत नौचालन की अपेक्षा करता है।
2. क. पोत को प्रथम उपलब्ध पर नौचालन करना होगा यदि टर्मिनल प्रचालन पूरे नहीं कर सकता।
ख. पोत को नौचालन के लिए दबाव डाला है ताकि ज्वारभाटीय प्रतिबंधों की वजह से आने वाले पोत को व्यवस्थित किया जा सके।
3. जब क्रेनों की खराबी की वजह से पत्तन द्वारा बोर्ड पर कंटेनर नहीं लादे जा सके थे।
4. जब खराब मौसम परिस्थितियों की वजह से कंटेनर ऑन बोर्ड लादे नहीं जा सके।

च. प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू			
		विदेशगामी पोत (अ.डा.)		तटीय पोत (रु.में)	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
01	बिजली उपयोग और प्रशीतन कंटेनरों का अनुवीक्षण के लिए प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग अतिरिक्त प्रभार	6.0090	6.0090	262.53	262.53

टिप्पणियां:

1. निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।
2. फ्लैट रैक बंडल कंटेनरों के मामले में, प्रहस्तन प्रभार एकल कंटेनर के रूप में वसूल जायेंगे। लेकिन, अन्य सभी प्रभार प्रति कंटेनर आधार पर अलग से वसूले जायेंगे।

छ. अन्य प्रदत्त सेवाएं:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
01	सीमाशुल्क जांच अथवा किसी अन्य प्रयोजन तथा डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनर का स्थानांतरण	2479.39	2479.39	2479.39	2479.39
02	सीमाशुल्क जांच अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में स्टेकिंग कंटेनरों के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	291.69	291.69	291.69	291.69

टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व अर्थात् स्टीवडोरिंग, ग्रेनाइट क्रेन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्रेन का इस्तेमाल, कंटेनरों के रेट भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क, रेलवे अवसंरचना के लिए परिवहन तथा अंशदान शामिल है।

3.3.2 रियायतें:

जेएनपीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से, निम्नलिखित रियायतें उनकी अपनी व्यवस्थाओं के साथ विभिन्न प्रचालन करने के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं पर लागू होगी जब जेएनपीटी उपस्कर खराब हों अथवा उपलब्ध नहीं हो क्योंकि वे अन्य प्रयोक्ता के लिए अथवा किसी अन्य कारण के लिए किराये पर लिए जाते हैं।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर

		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
01	यदि जलयान के गियर जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लदाई/उतराई के लिए उपयोग किए जाते हैं- 20' लंबाई तक	875.10	875.10	525.06	525.06
02	यदि जलयान के गियर जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लदाई/उतराई के लिए उपयोग किए जाते हैं- 20' लंबाई से अधिक	1,166.80	1,166.80	700.08	700.08
03	शैलो ड्रॉट बर्थ में प्रहस्तित पोतांतरण कंटेनर- 20' लंबाई तक	437.55	437.55	262.53	262.53
04	शैलों ड्रॉट बर्थ में प्रहस्तित पोतांतरण कंटेनर- 20' लंबाई से अधिक	583.40	583.40	350.04	350.04
05	यदि पत्तन प्रयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर (टीटी) नियुक्त करता है- 20' लंबाई तक	437.55	437.55	262.53	262.53
06	यदि पत्तन प्रयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर (टीटी) नियुक्त करता है- 20' लंबाई से अधिक	657.18	657.18	394.65	394.65
07	यदि पत्तन प्रयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग कंटेनरों के लिए अपना उपस्कर लेकर आता है- 20' लंबाई तक	365.48	365.48	365.48	365.48
08	यदि पत्तन प्रयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग कंटेनरों के लिए अपना उपस्कर लेकर आता है- 20' लंबाई से अधिक	547.37	547.37	547.37	547.37
09	निजी यार्ड से कंटेनर शट आउट पर शट आउट प्रभारों पर रियायत- 20' लंबाई तक अ.डा.	25.52	-	669.20	-
10	निजी यार्ड से कंटेनर शट आउट पर शट आउट प्रभारों पर रियायत- 20' लंबाई से अधिक अ.डा.	38.29	-	1,003.79	-

- यदि पत्तन उपयोक्ता कंटेनरों के लैशिंग प्रचालनों के लिए लैशिंग/अनलैशिंग उपलब्ध करवाता है, तो प्रहस्तन प्रभारों में 44.61रु. प्रति विदेशी कंटेनर और 27.45रु. प्रति तटीय कंटेनर की छूट स्वीकार की जाएगी। रियायत वास्तव में लैश किए गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित की जाएगी
- एकल कॉल में 1000 टीईयू से अधिक निष्पादन करने वाला कोई पोत, पोत के लिए लागू कुल प्रहस्तन प्रभारों के निम्नलिखित प्रतिशत में रियायत राशि के लिए पात्र होगा:

- 1000 टीईयू से अधिक परंतु 1200 तक 2%
- 1200 टीईयू से अधिक परंतु 1500 तक 3%
- 1500 टीईयू से अधिक परंतु 1800 तक 4%
- 1800 टीईयू से अधिक परंतु 2200 तक 5%
- 2200 टीईयू से अधिक परंतु 2600 तक 6%

- 2600 टीईयू से अधिक परंतु 3100 तक 7%
- 3100 टीईयू से अधिक परंतु 3600 तक 8%
- 3600 टीईयू से अधिक परंतु 4200 तक 9%
- 4200 टीईयू से अधिक 10%

3. निजी उपस्करों द्वारा प्रहस्तित टाऊन कंटेनरों को वापसी के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगी।

3.3.3 कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार, पत्तन परिसर और शैलो जल बर्थ में भंडारित:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू			
		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (अ.डा.) विदेशी		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग तटीय (रु. में)	
		20' लंबाई तक	20' से अधिक से 40' लंबाई तक	20' लंबाई तक	20' से अधिक से 40' लंबाई तक
01	गैर-आईसीडी आयात और निर्यात- लदे हुए				
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 दिन	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	उसके बाद	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
02	गैर-आईसीडी आयात और निर्यात- खाली				
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 दिन	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	उसके बाद	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
03	आईसीडी आयात और निर्यात- लदे हुए सड़क द्वारा संचलित				
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-7 दिन	3.9342	7.8683	171.59	343.18
	8-15 दिन	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 दिन	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	उसके बाद	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
04	आईसीडी आयात और निर्यात- खाली सड़क द्वारा संचलित				
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 दिन	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	उसके बाद	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
05	आईसीडी आयात और निर्यात- लदे हुए या खाली रेल द्वारा संचलित				
	प्रथम 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	8-15 दिन	3.4624	6.9248	151.00	302.00

	16-30 दिन	4.1713	8.3426	181.88	363.77
	31-45 दिन	8.3426	16.6853	363.77	729.25
	उसके बाद	16.6853	33.3706	729.25	1456.05
06	पोतांतरण – लदे हुए				
	प्रथम 10 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	11-45 दिन	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	उसके बाद	9.4803	18.9605	413.53	828.77
07	पोतांतरण- खाली				
	प्रथम 10 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	11-30 दिन	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	31-45 दिन	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	उसके बाद	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
08	शटआउट-लदा हुआ और खाली				
	1-15 दिन	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 दिन	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	उसके बाद	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
09	बैक टू टाउन- लदे हुए और खाली				
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 दिन	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	उसके बाद	18.9605	37.9211	828.77	1655.83

टिप्पणियां :

- 1) कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से नौभरण/डिलीवरी/कंटेनर हटाए जाने की तारीख तक गिनती की जाएगी और इसमें रविवार और अवकाश दिवस शामिल हैं परंतु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर दिवस अतिरिक्त हैं।
- 2) बाद में पोतांतरण कंटेनर स्थानीय रूप से प्रोषण के तरीके को बदलते हैं अथवा खाली करने/भरने के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन उपर्युक्त मद (6) और (7) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार यथा लागू मद सं. 1 अथवा 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल की जाएंगे।
- 3) बाद में पोतांतरण कंटेनर रेल द्वारा आईसीडी प्रोषण के प्रकार को बदलते हुए विराम समय प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए यथा अन्य आईसीडी कंटेनर माने जाएंगे और उपर्युक्त मद (3) और (4) में दरों पर प्रभारित किए जाएंगे। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचालन के लिए लागू होगी।
- 4) तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए जेएनपीटी में उतरने वाले विदेशी पत्तन से कंटेनर से विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित के 50 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।

- 5) बाद में सामान्य आयात कंटेनर रेल द्वारा आईसीडी प्रेषण के प्रकार को बदलते हैं जिन पर सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि ही प्राप्त होगी। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगी।
- 6) शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर नौभारण/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो जाती है।
- 7) अति ऊँचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना वसूल किया जाएगा।
- 8) जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना आकर्षित करेंगे। उपर्युक्त प्रभार सभी प्रकार के प्रभारों जैसे प्रहस्तन, विराम समय, शटआउट आदि के लिए लागू होंगे।
- 9) पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने/खाली करने के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:
 - (i) भरण से पहले, विराम समय प्रभार खाली कंटेनरों पर यथा लागू प्रभारित किए जाएंगे।
 - (ii) लदे हुए निर्यात/आयात कंटेनरों पर यथा लागू निःशुल्क अवधि और विराम समय प्रभार भरण/खाली करना और पत्तन को सूचना के पूरा होने के दिन के अगले दिन से वसूल किया जाएगा।
- 10) नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी समाप्त होने के बाद, खाली कंटेनर खाली करना पूर्ण होने के अगले दिन से खाली कंटेनर के रूप में विराम समय प्रभार वसूल किया जाएगा।
- 11) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/ पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार (भले ही आयात/ निर्यात/पोतांतरण हो) लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई/आगमन के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक वसूल किए जाएंगे:-
 - (i) परेषिती/प्रेषक किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि परेषिती/प्रेषक परित्याग के ऐसे पत्र को जारी नहीं करने का चयन करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र भी जारी कर सकता है-
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगा और इसे पत्तन परिसर से वापिस लेगा अथवा हटाएगा; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा तब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
 - (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/ जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बंद होगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/ जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/ परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाया होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बंद होगा।
- 12) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान जेएनपीटी उसके ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

3.3.4 कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं और हैच कवर प्रभार:**क. हैच कवर खोलना और इसे बदलना:**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर	
		विदेशगामी पोत (अ.डा.)	तटीय पोत (रु.)
01	जब इसे घाट पर रखा जाता है	90.11	2361.06
02	इसे घाट पर रखे बिना	36.03	945.45

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

ख. एक हैच से दूसरे हैच अथ उसी हैच के भीतर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू			
		विदेशगामी पोत (अ.डा.)		तटीय पोत (रु.)	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
01	(क) हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 मूव शामिल करते हुए)	30.0306	30.0306	787.57	787.57
02	(ख) उपर्युक्त (क) से इतर	120.1345	120.1345	3153.71	3153.71

3.3.5 अनिकासित सामानों पर भंडारण प्रभार:

विराम समय प्रभार कार्गो के मामले में वसूल किया जाएगा जो महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 61 और 62 के अनुसार बेचे जाते हैं-

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन (रु. में)
01	यदि मूल परेषिती कार्गो की डिलीवरी लेने के लिए आगे आता है तो लंबे समय तक पड़े कंटेनरों से खाली किए गए को ढके गए स्थान में कार्गो का भंडारण	43.75
02	अनिकासित कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 6वें दिन से 20वें दिन (दोनों दिन सहित) तक भंडारगृह किराया प्रभार। प्रथम 5 कार्य दिवस निःशुल्क हैं।	131.26
03	अनिकासित कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 21वें दिन से आगे भंडारगृह किराया प्रभार	175.02

3.3.6. जेएनपीटी और अन्य टर्मिनल के बीच कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार**क. प्रहस्तन पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के लिए प्रक्रिया:**

- जेएनपीटी पर उतारा गया और अन्य बीओटी टर्मिनल पर लादे जाने वाले टीपी कंटेनर को जेएनपीटी द्वारा सीधे निर्दिष्ट निर्यात यार्ड में उतारा जायेगा।
- इसी तरह, अन्य बीओटी टर्मिनलों पर उतारे गए टीपी कंटेनरों को बीओटी टर्मिनलों से ट्रालों में लाये जाने पर जेएनपीटी द्वारा संबंधित यार्ड में उतारा जायेगा।

ख. जेएनपीटी और बीओटी टर्मिनल के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:

- यदि कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और अन्य बीओटी टर्मिनलों द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:

जेएनपीटी दरमानों के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा। इसी कंटेनर के लिए एनएसआईपीटी/एनएस(आई)जीटी अपने दरमानों के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभार 50% वसूल करेगा, और इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण का प्रभार भी वसूल करेगा।

3.3.7 अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रभार सभी जेएनपीटी टर्मिनलों पर 20' कंटेनर के लिए 400/-रु. और 40' कंटेनर के लिए 800/- रु. है।

3.3.8 पत्तन 5 सितंबर, 2019 से जेएनपीसीटी में प्रहस्तित सभी कंटेनरों (पोतांतरण और टीयम के सिवाय) पर 155 रु. प्रति कंटेनर और 5 सितंबर, 2020 से 165रु का अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार वसूल करना है।

3.3.9 पत्तन मै. मुंबई जेएनपीटी पोर्ट रोड कंपनी लिमिटेड (मै. एमजेपीआरसीएल) की ओर से टोल प्रभार वसूल करेगा। टोल प्रभार 267/-रु.

3.3.10 पत्तन आयातकों से निम्नानुसार डीपीडी प्रभारों की वसूली करेगा:

क्र. सं.	श्रेणी	लागू बिल प्रभार
1	आईएएल के प्रथम कोड में कंटेनर के डीपीडी घोषित जो जाने पर आई डीपीडी के अंतर्गत टर्मिनल से सीधी निकासी (प्रथम कोड < ग्रुप कोड > डीपीडी और आईएएल में द्वितीय कोड डीपीडी)	20' कंटेनर के लिए डीपीडी प्रभार तर्थात् 1688 रु. +जीएसटी और 40' कंटेनर के लिए 2532/-रु. +जीएसटी
2	कंटेनर(रों) के आईएएल के प्रथम कोड में डीपीडी घोषित हा जाने पर आयातक द्वारा डीपीडी के अंतर्गत निकासी नहीं की जाती और आयात अग्रिम सूची (आईएएल) संबंधित शिपिंग एजेंसी द्वारा यथा नामांकित 48 घंटे के पश्चात् सीएफएस को स्थानांतरित अतिरिक्त किया जाता है। (प्रथम कोड < ग्रुप कोड > डीपीडी और आईएएल में द्वितीय कोड डीपीडी)	20' कंटेनर के लिए डीपीडी प्रभार तर्थात् 1688 रु. + जीएसटी और 40' कंटेनर के लिए 2532/-रु. +जीएसटी जमा एक शिफ्टिंग प्रभार 20' कंटेनर के लिए 2023/-रु. +जीएसटी और 40' कंटेनर के लिए 3034.5/-रु. +जीएसटी
3	आईएएल में प्रथम कोड में सीएफएस में अधिमान दिया गया कंटेनर और सीएफएस को नामनिर्दिष्ट (खराबी के साथ) (प्रथम कोड < ग्रुप कोड > सीएफएस और दूसरा कोड आईएएल में डीपीडी)	शून्य
4	कंटेनर को आईएएल के प्रथम कोड में डीपीडी घोषित किया गया और 48 घंटे से पहले सीएफएस को परिवर्तित कर दिया गया (प्रथम कोड < ग्रुप कोड > डीपीडी और आईएएल में द्वितीय कोड डीपीडी)। बाद में, शिपिंग लाइन के अनुरोध पर उतरायी के बाद सीएफएस को प्रभारित और सीएफएस को भेजा गया।	20' कंटेनर के लिए डीपीडी प्रभार तर्थात् 1688 रु. +जीएसटी और 40' कंटेनर के लिए 2532/-रु. +जीएसटी जमा एक शिफ्टिंग प्रभार 20' कंटेनर के लिए 2023/-रु. +जीएसटी और 40' कंटेनर के लिए 3034.5/-रु. +जीएसटी

3.3.11. इस दरमान के खंड 3.3.3. के अनुसार डीपीडी कंटेनरों पर ठहराव समय प्रभार लागू होंगे

अध्याय - IV

शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो के लिए प्रभार

4.1. घाटशुल्क

क्र.सं.	वर्गीकरण	विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रु. में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रु.में)
1	अनाज / दाले / तिलहन	55.77	33.46
2	खाद्यान्न	55.77	33.46
3	खली	55.77	33.46
4	चीनी	64.35	38.61
5	नमक	55.77	33.46
6	पिग आयरन	167.30	100.38
7	स्टील और मेटल स्क्रेप	111.53	66.92
8	स्टील पाइप/ रेल		
	क) लंबाई 12 मीटर से कम	201.61	120.97
	ख) लंबाई 12 मीटर अथवा अधिक	231.64	138.98
9	स्टील कायल	184.45	110.67
10	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	98.66	98.66
11	लौह अयस्क फाइन्स और लंपस	64.34	64.34
12	बाक्साइट	85.79	51.48
13	सीधे कम किया गया लौहा/हॉट ब्रिकेट लौहा	98.66	59.20
14	10 एमएम डायमीटर से अनाधिक आकार वाला कोयला	64.34	38.61
15	एसबेसटोस	128.69	77.21
16	हथियार और आयुध	214.48	128.69
17	अति आयामीय कार्गो	1072.40	643.44
18	ब्रेक बल्क	184.45	110.67
19	मशीनों के पुर्जे	184.45	110.67
20	चूनापत्थर	94.37	56.62
21	सीमेंट	72.92	43.75
22	सीमेंट क्लिंकर	72.92	43.75
23	लकड़ी गूदा	72.92	43.75
24	पेपर रोलस	72.92	43.75
25	टिंबर/लकड़ी/बंबू प्रति मी.ट.	128.69	77.21
	प्रति घन मीटर	111.53	66.92
26	स्टील स्लैब/स्टील बिलेट्स	231.64	138.98
27	अलाभकर मर्दे	231.64	138.98
28	परित्यक्त कार्गो/ सीमाशुल्क द्वारा उतारे गए/ विनिहित पहुंच/अनिकासित/ पत्तन सवास्थ्य प्राधिकरण द्वारा कंकड और जेएनपीटी/साल्वेज किए	85.79	51.48

	गए पूरी तरह से नष्ट		
--	---------------------	--	--

टिप्पणी:

- (i) घाटशुल्क अनुसूची के अधीन “अविनिर्दिष्ट” श्रेणी के अधीन कोई कार्गो वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह पता लगाने के लिए उल्लिखित किया जाएगा कि क्या कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता था।
- (ii) पत्तन में अपने प्रथम नौप्रस्थान पर आने वाले पोत, जिन्हें सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजनों के लिए आयात सामान्य विनिहित अथवा निर्यात सामान्य विनिहित में कार्गो में घोषित किया गया हो, को कार्गो नहीं माना जाएगा और ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत पत्तन में अपने स्वयं के स्टीम पर आता है और अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं से नौप्रस्थान करता है। तथापि, जब पोतों की लदाई अथवा उतराई पत्तन सीमाओं के भीतर की जाती है तो घाटशुल्क ऐसे पोतों पर देय होगा।

4.1.2 सीमेंट प्रहस्तन के लिए मात्रा छूट:

सीमेंट ढोने वाले पोत संवर्धनात्मक यातायात पर छूट प्राप्त करने के लिए पात्र होंगे।

क्र.सं.	यातायात	छूट
01	300000 एमटीएस तक	शून्य
02	300000 से अधिक परंतु 400000 एमटीएस तक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 5 प्रतिशत
03	400000 से अधिक परंतु 500000 एमटीएस तक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 10 प्रतिशत
04	500000 एमटीएस से अधिक	वर्धित मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 15 प्रतिशत

4.2 प्रहस्तन प्रभार (ग्रेव अनलोडर के साथ):

ग्रेव अनलोडर के साथ स्टील कोइलों तथा सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार विदेशी कार्गो के लिए 85.79 रु. प्रति मी.ट. और तटीय कार्गो के लिए 51.48 प्रति टन।

टिप्पणियां:

- 1) 6 मीटर x 2.5 मीटर x 2.5 मीटर अथवा 3 एमटी भार के आयामों से अधिक पैकेज अति आयामीय कार्गो पर लागू दर पर वसूल की जाएगी।
- 2) अति आयामीय कार्गो की परिभाषा स्टील पाइपों/कोइलों स्लैबो/स्टील बिलेट्स पर लागू नहीं होगी।
- 3) टिम्बर/लकड़ी/बंबू पर घाटशुल्क प्रभार प्रति मी.ट. अथवा प्रति घन मीटर, जो भी पत्तन को लाभदायक होगा, पर आधारित होगा।
- 4) बर्थों, घाटशुल्क प्रभारों के उपयोग को शामिल किए बिना कार्गो की लदाई और उतराई के ओवरसाइट प्रचालन पर ढुलाई करने वाले पोतों के मामले में, लागू दर के 75 प्रतिशत की दर वसूल की जाएगी।
- 5) लंगरगाह बर्थ पर कार्गो का प्रचालन का लदाई और उतराई पर ढुलाई करने वाले पोतों के मामले में, लागू दर के 50 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क प्रभार वसूल किया जाएगा।

- 6) जेट्टी पर पोत से अस्थायी रूप से उतारा गया और उसी नौचालन के दौरान उसी पोत पर वापिस नौभरण किया गया कोई कार्गो, कार्गो के प्रकार पर निर्भर करते हुए यथा लागू आयात एवं निर्यात घाटशुल्क अदायगी करेगा।
- 7) घाटशुल्क मुक्त सामान मदें:
- (i) संबद्ध यात्री के बैग और उसके साथ व्यक्तिगत सामान।
 - (ii) डाक सामान/डाक बैग, विनिहित अथवा अविनिहित।
 - (iii) बंकरिंग तेल से इतर नौचालन के दौरान उपभोग के लिए कू हेतु जलयान भंडार और रसद।

4.3. विराम समय प्रभार:

खंड 4.1 में विनिर्दिष्ट मदों के लिए विराम समय प्रभार प्रतिदिन नीचे दी गई दर पर वसूल किए जाने चाहिएं:

क्र.सं.	मद	दर प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)
01	आयात	
	1-7 दिन	शून्य
	8-14 दिन	13.7271
	15-21 दिन	27.4542
	उसके बाद	54.9084
02	निर्यात	
	1-15 दिन	शून्य
	उसके बाद	13.7271

टिप्पणियां:

- आयात के मामले में, ठहराव समय पोत उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- निर्यात के मामले में, ठहराव समय जेएनपीटी में कार्गो की प्राप्ति के दिन के अगले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- निर्यात कार्गो जो न तो निर्यात/ न ही निर्यात के लिए उपयुक्त पाया गया है ठहराव समय प्रभारों के भुगतान पर परेषक द्वारा नगर में वापिस लिया जाएगा। 3 दिनों की निशुल्क अवधि जेएनपीटी में प्रवेश के दिन के अगले दिन से ऐसे कार्गो के लिए अनुमत किया जाएगा और उसके बाद ठहराव समय प्रभार 11.20 रु. प्रति माह प्रति मी.ट. प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर पर वसूली की जाएगी।
- निशुल्क ठहराव समय सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन गैर-कार्य दिवसों के अलावा होंगे।
- विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं किया जाएगा जिस दौरान जेएनपीटी अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो डिलीवरी करने की स्थिति में नहीं हो जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।
- एक दिन में प्रत्येक आठ घंटे की तीन पालियां होती है, पिछले दिन के 07.00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के 07.00 बजे समाप्त।

4.4 भारतोलन प्रभार:

किसी कार्गो के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा धर्मकांटे का इस्तेमाल करने के लिए प्रभार 4.90 रु. प्रति मी.ट. होंगे।

अध्याय- V

द्रव्य कार्गो प्रभार

5.1 परिभाषाएं

- (i) "वैपोराइजर" अर्थात् जिसके द्वारा जोखिमपूर्ण वर्ग के रसायनों के कार्गो परिचालन के पूरा होने के बाद डाक लाइनों की पिगिंग के उपयोग के लिए द्रव्य नाइट्रोजन वैपोराइज किया जाता है।
- (ii) "कम्प्रेसर" अर्थात् जिसके द्वारा जेटी में पोत का कार्गो परिचालन पूरा होने के बाद डाक लाइनों की पिगिंग के लिए कम्प्रेस की गई हवा की आपूर्ति की जाती है।
- (iii) "पिगिंग" अर्थात् कम्प्रेस की गई हवा/ नाइट्रोजन/पानी का इस्तेमाल करते हुए कार्गो परिचालन से पूर्व/बाद में गोदी लाइनों को साफ करना/ खाली करना/निकासी करना।

5.2. जेएनपीटी शैलो बॉटर बर्थ में द्रव्य कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार

क्र.सं.	कार्गो मदें	विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रु.में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रु.में)
1.		अम्ल	
(i)	सभी प्रकार का	171.80	103.08
2.		असंख्यांकित रसायन	
(i)	ऐसिटोन	212.23	127.34
(ii)	एनिलाइन ऑयल	212.23	127.34
(iii)	बुटाइल ऐसिटोन	212.23	127.34
(iv)	क्लोरोफार्म	212.23	127.34
(v)	एन बुटानोल	212.23	127.34
(vi)	फिनोल	212.23	127.34
(vii)	टोल्यून	212.23	127.34
(viii)	बीएएम	212.23	127.34
(ix)	अन्य असंख्यांकित रसायन	212.23	127.34
3.		रसायन	
(i).	एमईजी	171.80	103.08
(ii)	एसएम	171.80	103.08
(iii)	बट एक्राई	171.80	103.08
(iv).	सीजी	171.80	103.08
(v).	मिक्स जाइलेन	171.80	103.08
(vi)	लाइनियर अल्काइन बेंजीन	171.80	103.08
4.	खाद्य तेल	90.97	54.58

5.	मोलास्सि	70.73	42.44
6. पीओएल-एफ			
(i)	बेस ऑयल	85.89	85.89
7	एसएसडी	77.79	77.79

टिप्पणियां:

- (क) जेएनपीटी शैलो वॉटर बर्थ केवल घाट सुविधाएं उपलब्ध कराएगा। पाइपलाइनों के माध्यम से अंदर/बाहर पम्पिंग की व्यवस्था जेएनपीटी में पंजीकृत टैंक फार्म परिचालकों के माध्यम से आयातकों/ निर्यातकों द्वारा की जाएगी।
- (ख) द्रव्य बल्क कार्गो का प्रहस्तन केवल पाइपलाइनों के माध्यम से ही सामान्य तौर पर अनुमत किया जाएगा।
- (ग) कार्गो का मूल्यांकन आयात कार्गो के मामले में प्रवेश के बिल/ उतराई के तटीय बिल और निर्यात कार्गो के मामले में शिपिंग बिल में यथा दिए गए कार्गो के विवरण, जो अनुसूची के अधीन शामिल मद विवरण के उत्तम उपयुक्त हो, के आधार पर किया जाएगा।
- (घ) घाटशुल्क अनुसूची में अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत किए बिना, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह पता लगाने के लिए उल्लिखित किया जाएगा कि क्या कार्गो को अनुसूचियों में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ङ) घाटशुल्क देयताओं की वसूली आयात कार्गो के मामले में प्रवेश बिल/ उतराई बिल/ तटीय उतराई बिल और निर्यात कार्गो के मामले में तटीय सामानों के बिल में यथा दिए गए विनिर्दिष्ट टनभार/कार्गो के परिमाण अथवा मात्रा के आधार पर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर की जाएगी।
- (च) सकल टनभार/परिणाम की गणना संबंधित दस्तावेज जैसे आऊट-टर्न रिपोर्ट/ केंद्रीय उत्पाद शुल्क द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित इनटेक प्रमाणपत्र/जलयान के सर्वेक्षक द्वारा जारी किया गया यूलेज प्रमाणपत्र में यथा विनिर्दिष्ट से की जाएगी।
- (छ) आयात अथवा निर्यात आवेदन अथवा आयात सामान्य विनिर्दिष्ट अथवा डिलीवरी आदेश में संशोधनों के लिए अनुरोध पत्रों के साथ केंद्रीय उत्पाद शुल्क/सीमाशुल्क द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित प्रमाणपत्र लगाया जाएगा।

अध्याय – VI

मोटर वाहनों अथवा पत्तन से गुजरने वाले अन्य उपस्करों पर प्रभार

6.1 स्टीवडोरिंग प्रभार

क्र.सं.	मद	दर प्रति वाहन/उपस्कर (रु.में)	तटीय दरें (रु. में)
01	आयात/निर्यात	60.05	35.54
02	पोतांतरण	68.63	40.44

6.2 घाटशुल्क प्रभार

क्र.सं.	मद	निम्नलिखित के प्रतिशत रूप में दर	तटीय दरें (रु.में)
1	आयात	0.6128 % सीआईएफ मूल्य का	0.3677 % उतराई मूल्य के तटीय बिल का
2	निर्यात	0.6128 % एफओबी मूल्य का	0.3677 % उतराई मूल्य के तटीय बिल का
3	पोतांतरण	0.7966 % सीआईएफ/एफओबी मूल्य का	0.2390% उतराई मूल्य के तटीय बिल का

6.3 ठहराव समय प्रभार:

क. आयात / निर्यात / पोतांतरण

क्र.सं.	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मी.ट. में			
		< 1.0	>= 1.0 / <= 5.0	>= 5.0 / <= 10.0	>= 10.0
		दर प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर			
01	1-15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
02	16-30 दिन	43	86	172	343
03	उसके बाद	86	172	343	686

ख. नगर को वापसी

क्र.सं.	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मी.ट. में			
		< 1.0	>= 1.0 / <= 5.0	>= 5.0 / <= 10.0	>= 10.0
		दर प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर			
01	0-3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
02	4-14 दिन	43	86	172	343
03	15-21 दिन	86	172	343	686
04	उसके बाद	172	343	686	1373

टिप्पणियां:

- 1) ठहराव समय प्रभार कारों के भंडारण के प्रयोजनों के लिए पट्टे पर दिए गए क्षेत्र से इतर पत्तन के भीतर भंडारण के लिए वसूल किए जाएंगे।
- 2) मोटर वाहनों के आयात/पोतांतरण के लिए ठहराव समय उतराई के आखिरी दिन के बाद से गिनती किया जाएगा।
- 3) मोटर वाहनों के निर्यात/नगर को वापिस के लिए ठहराव समय जेएनपीटी के प्राप्ति के दिन के अगले दिन से गिनती किया जाएगा।
- 4) पत्तन उपयोक्ता को उपर्युक्त घाटशुल्क प्रभारों के अलावा एफओबी/सीआईएफ, जैसी भी स्थिति हो, के 0.5 प्रतिशत के समतुल्य राशि अदा करनी होगी यदि पत्तन उपस्कर मोटर वाहनों की लदाई/उतराई के लिए प्रयोग किए जाते हैं।
- 5) किसी कारण से निर्यात वाले किसी वाहन को नगर में वापिस ले जाए जाने को नगर को वापिस वाहन कहा जाता है और उपर्युक्त अनुसूची में यथा दिए गए ठहराव समय के अधीन होगा।
- 6) पोत पर लदाई नहीं करने के लिए शटआउट प्रभार जिसके लिए वाहन/उपस्कर 61.28रु. प्रति वाहन/उपस्कर में लाया जाता है।

6.4 ट्रेन से लाए जाने वाले वाहनों की प्राप्ति और प्रहस्तन के लिए विशेष अवसंरचना के उपयोग के लिए प्रभारों की वसूली:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति वाहन (रु. में)
01	मोटर वाहन 16.5 एचपी से कम	335
02	मोटर वाहन 16.5 एचपी अथवा अधिक	498

अध्याय – VII

विविध प्रभार

7.1. यात्री लॉचों और कार्गो लाइटरो के लिए लाइसेंस शुल्क:

जवाहरलाल नेहरू पत्तन की पत्तन सीमाओं के भीतर यात्री लॉचों/नावों, मशीनरी वाली हारबर क्राफ्टों, कार्गो लाइटरो, मशीनरी वाले गहरे समुद्री ट्रालरों, डम्प बाजों और बिना अभियांत्रिकी वाले फिशिंग नावों के अन्य छोटे क्राफ्ट के लिए 267/-रु. प्रति वर्ष की दर पर लाइसेंस शुल्क वसूल किया जाएगा, लाइसेंस निम्नलिखित शर्तों को पूरा करने पर ही जारी किया जाएगा:-

- आवेदक भारतीय पोत अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के अधीन एमएमडी द्वारा जारी किए गए वैध यात्री नाव सर्वेक्षण प्रमाणपत्र के कब्जे में होना चाहिए।
- लॉचों/नावों में विनिर्दिष्ट सांविधिक आवश्यकता के अनुसार मल्लाह की तैनाती की जानी चाहिए।

7.2. पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग तेल पर घाटशुल्क:

क्र.सं.	मद	दर प्रति मी.ट. (रु.में)
1	पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग तेल पर घाटशुल्क	42.90

7.3. पहले जारी किए गए वीआईए को रद्द करने के लिए दंडात्मक प्रभार:

क्र.सं.	मद	दर प्रति अवसर प्रति वीआईए (रु.में)
1	पहले जारी किए गए वीआईए को रद्द करने के लिए दंडात्मक प्रभार	1,800

7.4. फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार:

क्र.सं.	क्राफ्ट का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु.में)
1.	टग (बोलाई पुल 30 टन)	14,300
2.	टग (बोलाई पुल 50 टन)	16,700
3.	टग (बोलाई पुल 60 टन)	23,300
4.	पाइलट लॉच	2,700
5.	सुरक्षा लॉच	2,400
6.	वीआईपी लॉच (स्पीड लॉच)	1,600

टिप्पणी: किराया प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए भुगतान किए जाएंगे।

7.5. मानवशक्ति किराया प्रभार:

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर प्रति व्यक्ति प्रति घंटा (रु.में)
1	मानवशक्ति किराया प्रभार –प्रबंधकीय	240
2	मानवशक्ति किराया प्रभार- गैर-प्रबंधकीय	180

टिप्पणियां:

1. मानवशक्ति किराया प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए भुगतान किए जाएंगे।
2. प्रभावी किसी संविधि के अधीन व्यक्तिगत जोखिम और क्षतिपूर्ति की देयता जेएनपीटी कार्मिक की सेवाओं की मांग करने वाली पार्टी द्वारा अलग से वहन की जाएगी।

7.6. मोबाइल अग्निशमन गाड़ी सेवा प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा (रु. में)
1	आपातकालीन के दौरान उपलब्ध करावाए गए अग्निशमन वाहन सेवा प्रभार	3,624.72

टिप्पणी:

1. एक बार अग्निशमन गाड़ी सेवा उपलब्ध करवाए जाने पर, प्रभार न्यूनतम 4 घंटों के लिए वसूल किए जाएंगे।
2. प्रभार केवल तभी देय होते हैं जब उपयोक्ताओं/टर्मिनल प्रचालकों अथवा सीएफएस, आदि द्वारा सेवाओं की मांग की जाती है।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 10th June, 2020

No. TAMP/52/2019-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the revised Scale of Rates and Performance Standards disposing of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/52/2019- JNPT**

Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 1st day of June, 2020)

This case relates to the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for general revision of its Scale of Rates.

2.1. The JNPT has filed a proposal vide its letter No. JNPT/Fin/TAMP/6078 dated 27 September 2019 for general revision of its Scale of Rates.

2.2. As per Clauses 3.2. and 3.3 of the Tariff Policy, 2018, the JNPT had hosted the said proposal in its website for comments of users/ user organisations. Based on the proposal as hosted by JNPT in its website,

some of the users/ user organisations have furnished their comments. The said comments were forwarded to the JNPT as feedback information. The JNPT has responded to the comments of the users/ user organizations.

2.3. The proposal of the JNPT was internally scrutinized in the office. Additional information/ clarification were sought from the JNPT. The JNPT has furnished the additional information/ clarification sought. A joint hearing in this case was held on 13 November 2019 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the Users/ User Organisations and JNPT have made their submissions.

3. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, this Authority has passed a speaking Order disposing of the proposal filed by the JNPT for general revision of its SOR.

4.1. The Order passed by this Authority is in the process of notification in the Gazette of India which is likely to take some more time for notification. Therefore, this Authority desires that the revised SOR and Performance Standards may come into force without waiting for notification of the Speaking Order. Accordingly, this Authority notifies the revised SOR and Performance Standards of the JNPT immediately which is attached as **Annex**. The revised SOR will come into force after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and shall be in force for a period of 3 years from the effective date of implementation of this Order.

4.2. In the meanwhile, the validity of the existing Scale of Rates shall be deemed to have been extended from 01 October 2019 till the revised SOR as notified by this Order comes into effect.

4.3. The speaking Order passed by this Authority will be notified separately and communicated to the JNPT and the relevant users/ user organisations in due course of time.

5.1. As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant here to state that in the instant case indexation factor for the years 2018-19 and 2019-20 is already considered in the ARR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to achievement of Performance Standards in the year 2019-20.

5.2. Since the revised SOR of JNPT will come into effect only after May 2020, the JNPT shall apply the indexation factor on the pre-revised tariff with effect from 01 May 2020, subject to achievement of performance standards in the year 2019-20. When the revised SOR as approved by this Order comes into effect, the JNPT shall apply the indexation factor on the said revised tariff with effect from such date, the revised SOR comes into effect, subject to achievement of performance standards by the JNPT in the year 2019-20. The indexed SOR by the JNPT has to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./70/2020-21]

ANNEX

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST

Scale of Rates

CHAPTER – I

1.1 DEFINITIONS – GENERAL

- (i) "**Coastal Vessel**" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii) "**Inland Vessel**" shall mean any vessel registered as such under the provisions of Inland Vessels Act, 1917.
- (iii) "**Foreign Going Vessel**" shall mean any vessel other than Coastal vessel and inland vessel.

- (iv) **"Cold move"** shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (v) **"Hazardous Chemicals"** mean and include the chemicals referred under Schedule-I, Schedule-II and Schedule-III of Manufacture, Storage and Import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (vi) **"Port Area"** shall mean the custom notified area of the port.
- (vii) **"Port Limit"** shall mean the boundary limits of the port as notified by the Central Government in the Gazette of India in terms of Section 4 (2) of the Indian Ports Act, 1908.
- (viii) **"Normal Container"** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (ix) **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (x) **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code.
- (xi) **"Transshipment Container"** shall mean a container, which is discharged from one vessel stored in the yard and transported through other vessel.
- (xii) **"Over Dimensional Container"** shall mean a container, carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiii) **"Shut out Container"** shall mean a container which enters into the Port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be shut out container.
- (xiv) **"Back To Town Container"** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reasons and taken back to town.
- (xv) **"VIAN"** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

(i) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC):

- (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(ii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:

- (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate:

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for "worldwide and coastal" operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- ii. Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- ii. Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002- Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (c) Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in cargo related charges.
- (d) Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in cargo related charges.
- (e) As per Clause 6 of the Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo-Bangladesh Coastal Shipping Agreement (given below), the vessels entering into India from Bangladesh under the Coastal Shipping Agreement between India and Bangladesh are not to be treated as foreign going (FG) vessels.
- (f) Port and other charges:
 - (i) Port dues to be levied by the Major Port Trust on the entry of vessels of the Republic of Bangladesh into India under the Coastal Shipping Agreement between the two countries and engaged in inter country trade, will be treated as domestic vessel engaged in coastal shipping and not as Foreign Going (FG) vessels.
 - (ii) The Major Port Trust shall also on the vessels of the Republic of Bangladesh levy charges for conservancy, pilotage and other specific services at par with those charged from the coastal vessels. The charges will be determined with reference to cargo carrying capacity of the vessels, as applicable to coastal vessel engaged in coastal shipping.

Note:

- 1) The provisions prescribed at (c) and (d) above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016.
- 2) Provisions prescribed at (f) above will be governed by Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo-Bangladesh Coastal Shipping Agreement.
- (iv) (a) Vessel related charges shall be levied on Shipowners/ Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or any other Public Sector Bank as may be decided by the port from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (b) Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees based on the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or any other Public Sector Bank as may be decided by the port from time to time, prevalent on the date of entry of the vessel in case of Import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers.
- (v) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of

- billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi) For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic meter and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 liters.
- (vii) (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels. The cargo/container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (b) In case of cargo related charges, the concessional rate should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage.
- (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d) For the purpose of this concession, cargo / container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e) The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (viii) Interest on delayed payments / refunds:
- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the JNPT shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 15%. The penal interest rate will apply to both the JNPT and the port users equally.
- (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the JNPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ix) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xi) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.
- (xii) (a) Wherever a specific tariff for a new service/cargo/ equipment/ facility is not available in the SOR, of JNPT the concerned Major Port Trust, in accordance with the clause 7.6.1 of the Tariff Policy, 2018 can approach TAMP for notification of tariff for the said new cargo/ equipment/ service/ facility adopting the tariff and performance standards, if any, fixed for comparable cargo/ equipment/ service/ facility in any other Major Port Trust. If there is no rate available in any other Major Port Trust or if the rate available is not representative enough of the proposed new cargo/ service/ facility/ equipment then the port may file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/ equipment/ service/ facility with reference to optimal capacity assessed following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or technical specification of service/ facility/ equipment. If determination of tariff based on the above prescribed options is not possible, then the Major Port Trusts after giving sufficient reasons may propose rates based on Cost plus 16% return formula.

- (b) As per Clause 7.6.2 of the Tariff Policy 2018, the proposal for notification of rate for use of a new equipment/ facility or a new service or new cargo shall be forwarded to the TAMP at least 60 days prior to the expected date of commissioning of the new cargo/ facility/ or a new service. For determination of tariff for new cargo/ equipment/ new service/ facility, TAMP will follow normal consultation process as prescribed.
 - (c) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
 - (d) The ad hoc rate to be operated and the Performance Standards to be applied in the interim period must be based on the approach outlined at clause 7.6.1 of the Tariff Policy 2018 read with clause 5.7.1 of this Working Guidelines and it must be in consultation with the concerned user(s).
 - (e) The final rate fixed by the TAMP for new cargo/ service/ equipment/ facility for which rate is not prescribed in the SoR, will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognized as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xiii) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The JNPT may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b) The JNPT may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the JNPT should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xiv) (a) The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the JNPT achieving the Performance Standards prescribed below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.
- The port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The SOR indexed by the JNPT to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.
- (xv) (a) **Coastal Ro-Ro vessels or coastal Container vessels engaged in coastal movement of automobiles:**
- 80% concession on both vessel related charges and cargo related charges.
- (b) (i) **Coastal Ro-Ro vessels or coastal Container vessels carrying both Exim and coastal cargo of automobiles.**
- OR**
- (ii) **Coastal Container vessels carrying both Exim cargo and coastal cargo of automobiles and Exim cargo and/ or coastal cargo other than automobiles:**
- 80% concession on vessel related charges and similar concession on cargo related charges be given for coastal cargo units of automobiles only and existing schedule of rates/ discount be made applicable for other cargoes.

The above concessions shall come into effect after expiry of a 30 days from the date of notification of the Order no. TAMP/4/2004-Genl dated 03 February 2020 in the Gazette of India and shall remain valid for a period of two years.

- (xvi) In order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours.

1.3. **PERFORMANCE STANDARDS:**

Sr. No.	Performance Parameters	Performance Standards
1	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i) Container	27000
	(ii) Dry Bulk	4198
	(iii) Liquid	7328
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	18.5
2	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels-Port A/c (in days)	1.72
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels-Port A/c (in days)	0.16

CHAPTER – II VESSEL RELATED CHARGES

2.1. **SCHEDULE OF PORT DUES**

Sr no.	Vessels Chargeable	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Foreign going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in `)	
01	(a) Bulk Carriers	0.2233	5.8683	The charges are payable on each entry into the Port.
	(b) Container vessel	0.1725	4.5114	
	(c) Car Carrier Vessels (Ro-Ro)	0.1117	2.9154	
02	Vessels of 10 tonne and upward other than those covered above (except fishing boats)	0.1725	4.5114	-do-
03	Tug Boats and river boats whether propelled by steam or diesel or other mechanical means	0.1725	4.5114	-do-
04	Off-shore vessels	-	1.5117	-do-

Note

- (1).
 - (i) Port Dues of a vessel entering the Port of Jawaharlal Nehru will be assessed on its total GRT at the rate shown against the relevant vessel group.
 - (ii) Port Dues shall be applicable as coastal or foreign-going as per the status of the vessel at the time of entry into the Port.
- (2). A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (3). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger then (with the exception of such unshipment and reshipment as may be Necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (4). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
 - (i) Vessel entering the port for repairs, dry docking in bunkers, provisions or water or for change of goods or discharging any sick member of the crew and sailing from the port without taking in passengers or cargo.
 - (ii) Telegraph vessel.
- (5).
 - (i) A vessel in distress with cargo or property brought into the port shall be charged full port

dues.

- (ii) A vessel in distress without any cargo brought into the port shall be charged 75% of the port dues.
- (6) A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (7) For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (8) **MBPT PORT DUES:**

Vessels Chargeable	Rate per GRT	Due how often chargeable in respect of same vessel
A vessel, which enters the Mumbai Port limits, but does not discharge or take in any cargo or passenger for the MBPT (with the exception of such unshipment and reshipment of cargo as may be necessary for purpose of repairs).	18% of the Port dues as prescribed in the MBPT Scale of Rates from time to time.	The due is payable on each entry into the Port.

2.2. A. SCHEDULE OF PILOTAGE-CUM TOWAGE FEE

Sr. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
01	Upto 30000 GRT	0.3835	10.0464
02	From 30001 upto 60000 GRT	Us \$ 11,505 for first 30000 GRT + US \$0.3073 for every additional GRT	Rs 3,01,392.00 /- for first 30000 GRT + Rs 8.0347 for every additional GRT
03	Above 60000 GRT	Us \$ 20,724 for first 60000 GRT + US \$ 0.2689 for every additional GRT	Rs 5,42,433/- for first 60000 GRT + Rs 7.0349 for every additional GRT

2.2. B. SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES FOR SHIFTING WITHIN THE SAME TERMINAL

Sr. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
01	Upto 30000 GRT	0.0684	1.9640
02	From 30001 upto 60000 GRT	Us \$ 2052 for first 30000 GRT + US \$ 0.0548 for every additional GRT	Rs 58,920.00 /- for first 30000 GRT + Rs 1.5593 for every additional GRT
03	Above 60000 GRT	Us \$ 3696 for first 60000 GRT + US \$ 0.0479 for every additional GRT	Rs 105699/- for first 60000 GRT + Rs 1.3689 for every additional GRT

2.2. C. SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES FOR SHIFTING FROM ONE TERMINAL TO ANOTHER, BOMBAY PORT LIMITS, ANCHORAGE OR ANYWHERE WITHIN JNPT LIMITS (OTHER THEN 2.2 B)

Sr. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
01	Upto 30000 GRT	0.1920	5.0232
02	From 30001 upto 60000 GRT	Us \$ 5760 for first 30000 GRT + US \$ 0.1536 for every additional GRT	Rs 1,50,696.00 /- for first 30000 GRT + Rs 4.0233 for every additional GRT

03	Above 60000 GRT	Us \$ 10368 for first 60000 GRT + US \$ 0.1344 for every additional GRT	Rs 271395/- for first 30000 GRT + Rs 3.5115 for every additional GRT
----	-----------------	---	--

Note:

1. The above charges leviable for piloting-cum-towing of the vessels in and out of harbour as shown in the Schedule shall include services of pilots and tugs and other craft as may be required for one inward and one outward operations and shifting/s of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of the Vessels/Terminals will attract separate shifting charges.
2. The minimum charges under the schedule for Pilotage – towage fees for each visit to the Port shall be US\$ 304.87 for Foreign-going vessels and Rs 7990.16 for Coastal vessels.
3. Pilotage-cum-Towage shall be charged 50% of the prescribed rates for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg i.e. either Foreign-going or Coastal.
4. No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
 - (i) "Port Convenience" is defined to mean the following:
 - (a) If a working cargo vessel at berth or / anchorage is shifted / unberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."
 - (b) If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate an ousting priority, vessels, which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated "PORT CONVENIENCE".
 - (c) Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which cannot be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such vessel is considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (d) Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessels shifts, another vessel cannot be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."
 - (e) Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reason is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE."
 - (ii) Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:-
 - (a) Non-cargo vessel which in any case have to vacate berth when cargo vessels arrive.
 - (b) Vessels using the berth exclusively for over side loading/discharge.
 - (c) Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

2.2. D. COLD MOVE CHARGES

Sr. No.	Description	Rate
01	In case the vessel has to be brought in and taken out as cold move.	Twice the normal rates.
02	In case the vessel has one way cold move with engines shut off and the other way normal move with engines running.	One and half times the normal rates.
03	Any shifting with cold move.	Twice the normal rates.

2.2. E. CANCELLATION CHARGES AND DETENTION CHARGES FOR PILOTS

Sr. No.	Description	Rate		
		Foreign	going	Coastal Vessels

		vessels (in US\$)	(in Rs)
01	a) Cancellation of requisition of Pilot with more than 4 hours' notice.	Nil	Nil
	b) Cancellation of requisition for the services of Pilot with less than four hours' notice.	90.6056	2598.68
02	Detention of Pilot for more than 30 minutes beyond the booking time for which the requisition is made.		
	a) For the first hour	90.6056	2598.68
	b) For subsequent hours or part thereof	45.3028	1299.3077

2.2. F. PILOTAGE FEE FOR VESSELS NOT REQUIRING TUG ASSISTANCE

Sr. No.	Description	Rate	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs)
01	Pilotage for Vessels not requiring tug assistance	0.1418	3.7257

Note:

The minimum charges for each visit to JN Port shall be US\$ 202.95 in case of foreign going vessels and ₹ 5318.83 in case of Coastal vessels.

2.3. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES

Sr. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹.)
01	For occupying JNPT Berth All Berths including Landing Jetty	0.0060	0.1428
02	For occupying Anchorage Berth	0.0029	0.0595

2.4. SCHEDULE OF FRESH WATER CHARGES (for water supplied to vessels for their own use):

Sr. No.	Description	Unit	Rate per metric tonne
01	Foreign going vessel	US\$	4.0591
02	Coastal Vessel	Rs	106.3771
03	ONGC Supply Vessels	Rs	106.3799

2.5. SCHEDULE OF GARBAGE COLLECTION CHARGES:

Sr. No.	Description	Unit	Rate per ship / hired port craft per visit of the garbage collector to the ship / hired port craft
01	Charges for collection of garbage from ships and hired port crafts.	Rs	805.3899

Note:

1. A composite berth hire charge shall be levied, at the rate of US\$ 0.2954 per hour or part thereof in respect of foreign-going boat/barge or a country craft and at the rate of Rs 7.74 per hour or part thereof in respect of coastal boat/barge or a country craft occupying any of the JNPT berths or assisting in over side operation of a steamer berth alongside any of the berths or at anchorage for purposes of cargo operation or any other purpose.
2. A Composite berth hire charge shall be levied at the rate of Rs 202.95 per day or part thereof in respect of small crafts (*), passenger launches or country crafts other than those hired by the JNPT, mooring at the landing jetty or any other berth.
*(A small craft shall mean a vessel not more than 20 meters in length).

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) above - 4 Hours.

- (ii) Cargo operation in respect of the container vessel shall be considered complete after container lashings for which a period of 4 hours will be allowed after completion of loading.
- (iii) Cargo operation in respect of the export of Rice, Wheat and Direct Reduced Iron shall be considered complete after inerting/fumigation and survey. The time allowed for fumigation, inerting and survey shall be reckoned as 24 Hours after completion of loading operations.
- (iv) Cargo operation in respect of the export of Liquid Cargo shall be considered complete after pigging out/ flushing out operations. The time for flushing out/ pigging out shall be reckoned as 8 Hours.
- (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.
- Bulk/Tanker Vessels 3 and half Hours
 - All other Vessels 1 Hour
- (vi) Vessels idling the Port's Cargo operation facilities due to not being ready to work even though the port is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (viii) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (vii) Vessels carrying liquid cargo like Furnace Oil, Carbon Black Feed Stock (CBFS) and Bright Stock, viscous grades of lube oil, must have adequate heating arrangements on board the vessel to ensure and maintain the following average discharge rates for effective working of 20 hours per day.
- Furnace oil 400 MT per hour.
 - Carbon Black Feed Stock 300 MT per hour.
 - Bright Stock 40 MT per hour.
- In case it is observed that a vessel taken to berth does not have proper heating arrangements in working condition and the discharge rate is less than the above specified rates, JNPT reserves the right to pull the vessel out at the cost and risk of the vessel agent in case any other vessel is waiting for berthing or to charge the penal berth hire mentioned at Note – (viii) below, if the vessel is permitted to continue discharge.
- (viii) Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond the prescribed hours mentioned above:

Sr. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign going vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
01	Upto 6 hours	0.0608	1.5950
02	Above 6 hours but upto 12 hours	0.1826	4.7851
03	Above 12 hours but upto 18 hours	0.3652	9.5584
04	Above 18 hours per day or part of thereof	0.4871	12.7484

- (ix) Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessels is attributable to the port or to adverse tidal conditions or bad weather and rain either before commencing cargo operation or during cargo operation on or after completion of cargo operation.
- (x) If the berth is not immediately required, the port at its discretion, may allow a vessel to occupy berth after completion of cargo operation till such time as declared by the Port without attracting the penal berth hire. In this case normal berth hire charges shall be levied.
4. (a) There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of

favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

- (b) There shall be a "Penal Berth Hire" equal to one day's berth hire charge for a false signal. "False Signal is defined as inability of the vessel to sail at the pilot booked time or at the pilot boarding time, if the pilot boards on booked time but vessel sails after the booked time due to any of the following reasons:

1. Incomplete cargo operations inclusive of lashings and checking of reefer containers and documentation.
 2. Inadequate GM (Metacentric Height)
 3. Failure of Main Engine or any other machinery which may affect/ delay the unmooring operations/ sailing.
 4. Non-availability of full power as per ship's maneuvering characteristics.
- (f) All dues to the port relating to the ship not having been settled.
- (g) Original valid port clearance not on board.
- (h) Certificate of Health Inspection not on board.
- (i) Immigration NOC not on board.
- (j) Noncompliance with any of the port or statutory rules, regulations and requirements.
- (k) All crew not on board as per the minimum safe manning certificate of the vessel.
- (l) Actual draft more than the declared draft resulting in cancellation of sailing.
- (m) Navigational equipment (s) in operational.
- (n) Any other reason attributable to Vessel / Vessel Agents."
- (c) The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with the favorable tidal and weather conditions.
- (d) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favorable tidal conditions.
5. The period of 1 hour for levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/ jetty / anchorage berths. The berth hire charges are composite charges inclusive of work beyond normal shift hours including Sundays and holidays.
6. For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher, shall be levied extra.
- 7. Guidelines on priority berthing of coastal vessels:**
- (i) "Coastal vessels" is defined as any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/competent authority.
 - (ii) Major ports shall accord priority berthing at least on one berth, to dry bulk/general cargo coastal vessels to enable shippers to transport goods from one port in India to another port in India irrespective of origin and final destination of the cargo. This would be in addition to dedicated berth for handling of Coastal Thermal Coal already existing in major Ports, if any.
 - (iii) All Major Ports shall accord priority berthing through specific window to coastal container vessels keeping in view the concession agreements and existing allotment of window berthing at the private terminals and availability of container berths operated by the ports.
 - (iv) In respect of POL /Liquid cargo tankers, existing practices regarding such priorities as prevalent in various ports may continue.
 - (v) Coastal vessels which are be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.
 - (vi) There will be no restrictions on berthing of coastal vessel, in addition to the coastal vessel berthed on priority as above, if the same is eligible under normal berthing policy of the port.
 - (vii) A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise
 - (viii) Ports should explore the possibilities of earmarking exclusive berth, storage areas and gates for coastal cargo outside the custom bonded area of the Ports to further facilitate movement of coastal cargoes.
 - (ix) Major Ports shall clearly work out the time limit within which a coastal vessel would be berthed in a particular port. This time limit may differ depending on the cargo and berth.

Each Major Port should carry out a detailed exercise and issue a trade notice clearly indicating the upper time limit within which a coastal vessel would be given a berth in the port. As regards priority berthing though a specific window to coastal container vessels, Major Ports should have a detailed discussion with the PPP operator and publish the specific window for coastal container vessels. The above mentioned exercise and publication should be completed within 30 days from the date of issue of these guidelines.

- (x) The MIS in the Port should capture data for coastal and foreign vessels cargoes separately. The data so captured shall be monitored and reported internally in the port as well as to IPA and Ministry in separate format for coastal and foreign vessels.”
8. For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth Hire charges for actual period of stay shall be levied extra.
9. The fees for according 'priority/ ousting priority' realized in advance along with the requisition for priority/ousting priority shall be refunded if berthing is allowed only in the normal course of the vessel's arrival turn.
10. The berth hire for the period in which the status of the vessel changes shall be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant hour.
11. Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port owned equipment or power failure or any other reasons attributable to the Port.
12. Berth hire charges for Shallow Water Berth, Port Craft and Port Craft Jetty:
Schedule No.2.3 of Berth Hire subject to a minimum of 20% discount in the applicable rates will apply to the seberths. Note No.1 and 2 to the Berth Hire Charges shall also be applicable to the above mentioned berths.

CHAPTER – III

CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERISED CARGO GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- Containers less than and up to 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- Handling charges for container more than 40' length and upto 45' in length will be 200 percent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- Containers other than that of standard size requiring special devices or slings for handling will be charged twice the applicable charges under clause 3.3.1. Such a container will also include damaged containers and any other types requiring special devices.

3.3.1. Charges for handling and movement of containers

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the shipping lines or agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

A. Normal containers/reefer containers

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	From ship to container yard or vice versa	3,792.11	3,062.86	2,274.77	1,837.22
02	From container yard to container freight station or vice versa	1,348.20	1,348.20	1,348.20	1,348.20
03	From container yard to railway flat or vice versa (ICD container rail only)	1,034.43	1,034.43	1,034.43	1,034.43
04	From container yard to truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1,034.43	1,034.43	1,034.43	1,034.43

B. Hazardous Containers

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign container loaded	Coastal container loaded
01	From ship to container yard or vice versa	4,740.14	2,843.47

02	From container yard to container freight station or vice versa	1686.72	1686.72
03	From container yard to railway flat or vice versa (ICD container rail only)	1293.04	1293.04
04	From container yard to truck or vice versa (direct delivery and export intake).	1293.04	1293.04

C. Transshipment containers

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign container		Coastal container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	1 – 3000 teus	2704.97	2413.27	1829.87	1654.60
02	3001 – 6000 teus	4083.81	3500.41	2450.04	2099.51
03	6001 – 9000 teus	3792.11	3208.71	2274.77	1924.24
04	Thereafter	3500.41	2917.01	2099.51	1750.20

Note:

- Rate is based on total TEUS brought by the shipping lines of agents in the same financial year.
- A container originally declared as Transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose the identity as Transshipment container and shall be treated as normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- Sliding volume discount for Transshipment containers on incremental traffic moved between Cochin Port/ Tuticorin port and JNPT are as follows:

Volume TEUs per year	1st year rebate	2nd year rebate	3rd year rebate	4th year rebate
upto 6000 teus	nil	nil	nil	nil
6001 – 9000 teus	343.17	257.38	171.58	nil
9001 – 15000 teus	428.96	343.17	257.38	nil

- Parking space for mobile harbour container handling cranes and relevant equipment's away from berths, free of cost to port customers.

D. Over dimensional cargo containers

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign container		Coastal container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	From ship to container yard or vice versa	7,584.22	6,125.71	4,549.55	3,674.45
02	From container yard to container freight station or vice versa	2,698.84	2,698.84	2,698.84	2,698.84
03	From container yard to railway flat or vice versa (ICD container rail only)	1,034.43	1,034.43	1,034.43	1,034.43
04	From container yard to truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1,034.43	1,034.43	1,034.43	1,034.43

E. SHUTOUT CONTAINERS

Sr. No.	Description	Rate per TEU	
		Foreign-going vessel (US\$)	Coastal vessels (₹)
01	Shutout charges	60.0756	2623.59
02	Transportation of shutout container from any place in the port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal. (₹)	2187.7549	2187.75

Shut out charges are not to be levied on the following instances

1. When a vessel is required to sail with shut outs for accommodating another vessel on port request.
2.
 - a. The vessel has to sail at the first available tide if the terminal cannot complete the operations.
 - b. The vessel alongside is forced to sail so as to accommodate the incoming vessel due to tidal restrictions.
3. When containers could not be loaded on board by port due to break down of cranes.
4. When containers could not be loaded on board due to bad weather conditions.

F. REEFER MONITORING AND CONNECTION

Sr. No.	Description	Rate per TEU			
		Foreign going vessel (in US \$)		Coastal vessel (in ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	Additional charges per 4 hours of part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	6.0090	6.0090	262.53	262.53

Note:

1. Additional electricity charges at the prescribed rates will be applicable in case of reefer Restow containers also.
2. Incase of Flat Rack Bundle containers, the handling charges will be levied as single container. However all other charges will be levied on per container basis separately.

OTHER SERVICES RENDERED

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign container		Coastal container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2479.39	2479.39	2479.39	2479.39
02	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	291.69	291.69	291.69	291.69

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.3.2 REBATES

With the prior permission of JNPT authorities, rebates as follows shall be applicable to port users for carrying out various operations with their own arrangements when the JNPT equipments are out of order or not available because they are hired to other user or for any other reason.

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign vessels		Coastal vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa - upto 20' in length	875.10	875.10	525.06	525.06
02	If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa - over 20' in length	1,166.80	1,166.80	700.08	700.08
03	Transshipment containers handled at shallow draught berth - upto 20' in length	437.55	437.55	262.53	262.53
04	Transshipment containers handled at shallow draught berth - over 20' in length	583.40	583.40	350.04	350.04

05	If the port user employs his own tractor trailer (TT) for transporting containers from quay to container yard or vice versa - upto 20' in length	437.55	437.55	262.53	262.53
06	If the port user employs his own tractor trailer (tt) for transporting containers from quay to container yard or vice versa - over 20' in length	657.18	657.18	394.65	394.65
07	If the user brings his own equipment for lifting containers from container yard to truck and vice versa - upto 20' in length	365.48	365.48	365.48	365.48
08	If the user brings his own equipment for lifting containers from container yard to truck and vice versa - over 20' in length	547.37	547.37	547.37	547.37
09	Rebate on shut out charges on containers shut out from private yard - up to 20' in length US\$	25.52	-	669.20	-
10	Rebate on shut out charges on containers shut out from private yard - over 20' in length US\$	38.29	-	1,003.79	-

1. If the port user provides lashing/unlashing gang for lashing operations of containers, then a rebate of ₹ 44.61 per foreign container and ₹ 27.45 per coastal container in handling charges shall be allowed. The rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.

2. Any vessel performing more than 1000 TEUs in a single call shall qualify for a rebate amounting to the following percentage of the total handling charges applicable for the vessel

- More than 1000 TEUS but upto 1200 2%
- More than 1200 TEUS but upto 1500 3%
- More than 1500 TEUS but upto 1800 4%
- More than 1800 TEUS but upto 2200 5%
- More than 2200 TEUS but upto 2600 6%
- More than 2600 TEUS but upto 3100 7%
- More than 3100 TEUS but upto 3600 8%
- More than 3600 TEUS but upto 4200 9%
- More than 4200 TEUS 10%

3. No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

3.3.3 DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES AND SHALLOW WATER BERTH:

Sr. No.	Particulars	Rate per TEU			
		Rate per container per day or part thereof (in us\$) foreign		Rate per container per day or part thereof (in ₹) coastal	
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length
01	Non-ICD import & export – loaded				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 days	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	Thereafter	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
02	Non-ICD import & export – empty				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 days	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	Thereafter	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
03	ICD Import & Export –Loaded moved by Road				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-7 days	3.9342	7.8683	171.59	343.18
	8-15 days	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 days	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	Thereafter	18.9605	37.9211	828.77	1655.83

04	ICD Import & Export – Empty moved by Road				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 days	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	Thereafter	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
05	ICD Import & Export – Loaded or Empty moved by Rail				
	First 7 days	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	3.4624	6.9248	151.00	302.00
	16-30 days	4.1713	8.3426	181.88	363.77
	31-45 days	8.3426	16.6853	363.77	729.25
	Thereafter	16.6853	33.3706	729.25	1456.05
06	Transshipment - Loaded				
	First 10 days	Free	Free	Free	Free
	11-45 days	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	Thereafter	9.4803	18.9605	413.53	828.77
07	Transshipment - Empty				
	First 10 days	Free	Free	Free	Free
	11-30 days	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	31-45 days	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	Thereafter	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
08	Shutout – Loaded & Empty				
	1-15 days	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 days	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	Thereafter	18.9605	37.9211	828.77	1655.83
09	Back to Town – Loaded & Empty				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	4.7401	9.4803	207.62	413.53
	16-30 days	9.4803	18.9605	413.53	828.77
	Thereafter	18.9605	37.9211	828.77	1655.83

Note:

- 1) The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and holidays but excludes custom notified holidays and port non-working days.
- 2) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in item (6) & (7) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no.1 or 2 as applicable.
- 3) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (3) & (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- 4) A container from foreign port landing at the jnpt for subsequent Transshipment to an Indian port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the Transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- 5) Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- 6) The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of shipment/delivery.
- 7) Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- 8) Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges. The above charges shall be applicable for all types of charges like handling, dwell time, shut-out, etc.

- 9) In case of stuffing/de-stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
- Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - Free period and dwell time charges as applicable to loaded export/import containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing/ de-stuffing and intimation to port.
- 10) In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- 11) The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers (whether import/export/Transshipment) shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing/arrival of the container, whichever is earlier subject to the following:
- The consignee/consignor can issue a letter of abandonment at any time.
 - If the consignee/consignor chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that-
 - The line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - The line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - Where the container is seized/confiscated by the custom authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be moved by the line / consignee from the port premises to the customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day on such removal.
- 12) The storage charges shall not accrue for the period during which the JNPT is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.

3.3.4 CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS HATCH COVER CHARGES

A. OPENING OF HATCH COVER AND REPLACING IT:

Sr. No.	Description	Rate per hatch cover	
		Foreign-going vessels (in US\$)	Coastal vessels (in ₹)
01	When placing it on the quay	90.11	2361.06
02	Without placing it on the quay	36.03	945.45

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

B. ONE HATCH TO ANOTHER HATCH OR WITHIN THE SAME HATCH:

3.3.5 STORAGE CHARGES ON UNCLEARED GOODS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU			
		Foreign-going vessels (in US\$)		Coastal vessels (in ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	(a) hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	30.0306	30.0306	787.57	787.57
02	(b) other than (a) mentioned above	120.1345	120.1345	3153.71	3153.71

Dwell time charges to be levied in respect of cargo which are sold in accordance with sections 61 and 62 of major port trusts act, 1963-

Sr No.	Description	Rate per metric tonne per day (in ₹)
01	Storage of cargo in covered space destuffed from the long standing containers in case the original consignee comes forward to take delivery of cargo	43.75
02	Warehouse rental charges from 6th day till 20th day (both days inclusive) after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo. First 5 working days are free.	131.26
03	Warehouse rental charges from 21st day onwards after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo	175.02

3.3.6. PROCEDURE AND CHARGES FOR INTER TERMINAL TRANSFER OF TRANSHIPMENT OF CONTAINERS BETWEEN THE JNPT AND OTHER TERMINAL

A. Procedure for handling transshipment (TP) containers:

- (i) TP Containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at other BOT terminal, will be Offloaded by JNPT in the designated export yard directly.
- (ii) Similarly, TP Containers discharged at the other BOT terminals, the same will be offloaded at JNPCT in the respective yard when it is arrived by a trailer from BOT terminals.

B. Charges for handling TP Containers between JNPT and BOT TERMINALS:

- (i) If a container is discharged by the JNPT and loaded by the BOT terminals and vice versa, the charges will be as under:

50% of transshipment container handling charges and LIFTOFF /LIFT ON charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT. For the same container

The BOT terminal will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of towards inter-terminal transfer as per its Scale of Rate.

3.3.7 Inter Terminal rail handling charges is Rs. 400/- for 20' Container and Rs. 800/- for 40'container at all the JNPT Terminals.

3.3.8 Port levies Mandatory Usage charges of Rs. 155/- per container on all containers (Except Transshipment and coastal handled at JNPCT w. e.f. 5th September, 2019 and Rs. 165/- w.e.f. 5th September, 2020.

3.3.9 Port will collect Toll charges on behalf of M/s Mumbai JNPT Port Road Company Limited (M/s.MJPRCL) Rs. 267/- per TEU.

3.3.10 Port will collect DPD charges from importers as mentioned below

Sr. No.	Category	Bill charges applicable
1	Containers declared in as DPD in 1 st code in IAL and clears directly from the Terminal under DPD (1 st code <group code> DPD and 2 nd code DPD in IAL)	One DPD charge i.e. Rs. 1688 +GST for 20'container and Rs. 2532/- +GST for 40'container.
2	Container/s declared as DPD in 1 st code of IAL but not cleared by importer under DPD and shifted/transferred to CFS after 48 hrs. as nominated by concerned Shipping Agency in Import Advance List (IAL) (1 st code <group code> DPD and 2 nd code DPD in IAL)	One DPD charge i.e. Rs.1688 +GST for 20'container and Rs. 2532/- + GST for 40'container Plus One Shifting charge i.e. Rs 2023/- +GST for 20' container and Rs. 3034.5/- +GST for 40'

		container.
3	Container/s declared as Preferred CFS in 1 st code in IAL and nominated to a CFS (with out of charge)(1 st code <group code>CFS and 2 nd code DPD in IAL)	NIL
4	Container/s declared as DPD in 1 st code of IAL but changed to CFS before 48 hrs. (1 st code <group code> DPD and 2 nd code DPD in IAL). Latter on Changed to CFS after discharge as per shipping line request and moved to CFS.	One DPD charge i.e. Rs.1688 +GST for 20'container and Rs. 2532/- + GST for 40'container Plus One Shifting charge i.e. ` . 2023/- +GST for 20' container and Rs. 3034.5/- +GST for 40' container.

3.3.11 Dwell time charges will be applicable for DPD containers, as per clause no.3.3.3 in this SOR.

CHAPTER- IV CHARGES FOR DRY BULK AND GENERAL CARGO

4.1. Wharfage

Sl. No.	Classification	Rate per metric tonne (in Rs.)	Coastal rate per metric tonne (in ₹.)
1	Cereals/Pulses/Oilseeds	55.77	33.46
2	Food grains	55.77	33.46
3	Oil Cakes	55.77	33.46
4	Sugar	64.35	38.61
5	Salt	55.77	33.46
6	Pig Iron	167.30	100.38
7	Steel and Metal Scrap	111.53	66.92
8	Steel Pipes/ Rails		
	a) Length less than 12 mtrs.	201.61	120.97
	b) Length 12 meters or more	231.64	138.98
9	Steel Coils	184.45	110.67
10	Iron Ore Pellets	98.66	98.66
11	Iron Ore fines and lumps	64.34	64.34
12	Bauxite	85.79	51.48
13	Direct Reduced Iron/Hot Briquette iron	98.66	59.20
14	Sized coal having not more than 10 mm dia-meter	64.34	38.61
15	Asbestos	128.69	77.21
16	Arms and ammunition	214.48	128.69
17	Over dimensional Cargo	1072.40	643.44
18	Break Bulk	184.45	110.67
19	Machinery parts	184.45	110.67
20	Limestone	94.37	56.62
21	Cement	72.92	43.75
22	Cement Clinker	72.92	43.75
23	Wood pulp	72.92	43.75
24	Paper rolls	72.92	43.75
25	Timber/Wood/Bamboo	128.69	77.21
	Per Cu mtr	111.53	66.92
26	Steel Slab / steel billets/ steel plates	231.64	138.98
27	Unremunerated Items	231.64	138.98
28	Cargo abandoned/excess landed/confiscated by customs, uncleared/condemned by Port Health Authority and ultimately destroyed by JNPT/salvaged.	85.79	51.48

Note:

- (i) Before classifying any cargo under “unspecified” category under the wharfage schedule, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule

- (ii) Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port limits on their own steam. However, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage shall be payable on such vessels.

4.1.2 Volume Discount for Handling Cement

Vessels carrying Cement will be eligible for availing discounts on incremental traffic

Sr. No.	Traffic	Discount
01	Upto 300000 MTS	NIL
02	Above 300000 but upto 400000 MTS	5% of Wharfage charges on exceeded quantity.
03	Above 400000 but upto 500000 MTS	10% of Wharfage charges on exceeded quantity.
04	Above 500000 MTS	15% of Wharfage charges on exceeded quantity.

4.2 Handling charges (with grab unloader)

Handling charges for steel coils and General Cargo with Grab unloader shall be Rs.85.79/- per Metric Tonne for foreign cargo and Rs.51.48/- per tonne for coastal cargo.

Note:

- Package exceeding dimensions of 6 mts. X 2.5 mts. X 2.5 mts. or 3 MT in weight shall be charged at rates applicable to Over Dimensional cargo.
- Definition of Over Dimensional cargo shall not apply to steel pipes/coils slabs/steel billets.
- Wharfage charges on Timber/Wood/Bamboo shall be based on per metric tonne or per cubic meter, whichever is beneficial to the Port.
- In respect of vessels carrying on over side operation of loading and unloading of cargo without involving usage of berths, wharfage charges at the rate of 75 per cent of applicable rate shall be levied.
- In respect of vessels carrying on loading and unloading of operation of cargo at the anchorage berth, wharfage charges at the rate of 50 per cent of applicable rate shall be charged.
- Any cargo temporally unloaded from a vessel on the jetty and reshipped back into the same vessel during the same voyage, will be liable to pay the import as well as export wharfage charges as may be applicable depending on the type of cargo.
- Items of goods free of Wharfage:
 - Bonafide passengers' baggage and seamen's baggage and personal effect accompanying them.
 - Postal articles/mail bags, manifested or unmanifested.
 - Ships stores and provisions for crew for consumption during voyage other than bunkering oil.

4.3. Dwell time charges

Dwell time charges per day for items specified in clause 4.1 shall be levied at the rates given below:

Sr. No.	Item	Rate per metric tonne per day or part thereof (in ₹.)
01	Import	
	1-7 days	Nil
	8-14 days	13.7271
	15-21 days	27.4542
	Thereafter	54.9084
02	Export	

	1-15 days	Nil
	Thereafter	13.7271

Note:

1. In case of import, dwell time shall be calculated from the day following the day the vessel discharge is completed.
2. In case of export, dwell time shall be calculated from the day following the day of receipt of cargo in JNPT.
3. The export cargo which could neither be exported/nor found suitable for export shall be taken back to town by the consignor on payment of dwell time charges. A free period of 3 days will be allowed for such cargo from the day following the day of entry in JNPT and thereafter the dwell time charges shall be levied at the rate of Rs.11.20 per metric tonne per day or part thereof.
4. Free dwell time allowed shall be exclusive of custom notified holidays and port non-working days.
5. The demurrage shall not accrue for the period during which the JNPT is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to it when requested by the user.
6. A day comprises of three shifts of eight hours each, commencing at 07.00 hours of previous day and ending at 07.00 hours of the next day.

4.4 WEIGHING CHARGES

The charges for using weigh bridge facility by the users for any cargo shall be Rs.4.90/- per MT

CHAPTER - V

CHARGES FOR LIQUID CARGO

5.1 DEFINITIONS

- (i) "Vaporizer" means by which liquid nitrogen is vaporized for use of pigging of dock lines after completion of cargo operation of class hazardous chemicals.
- (ii) "Compressor" means equipment by which compressed air is supplied for pigging of dock lines after completion of cargo operation of vessel at jetty.
- (iii) "Pigging" means clearing/ emptying/ cleaning of dock lines before/ after cargo operation using compressed air/ nitrogen/ water.

5.2. WHARFAGE CHARGES FOR LIQUID CARGO AT JNPT SHALLOW WATER BERTH

Sl. No.	Cargo Items	Foreign Rate per metric tonne (in ₹)	Coastal rate per metric tonne (in ₹)
1.		Acids	
(i)	All types of Acids	171.80	103.08
2.		Unenumerated Chemicals	
(i)	Acetone	212.23	127.34
(ii)	Aniline Oil	212.23	127.34
(iii)	Butyl Acetate	212.23	127.34
(iv)	Chloroform	212.23	127.34
(v)	N Butanol	212.23	127.34
(vi)	Phenol	212.23	127.34
(vii)	Toluene	212.23	127.34
(viii)	VAM	212.23	127.34
(ix)	Other Unenumerated Chemicals	212.23	127.34
3.		Chemicals	
(i)	MEG	171.80	103.08
(ii)	SM	171.80	103.08
(iii)	But Acry	171.80	103.08
(iv)	CG	171.80	103.08
(v)	Mix Xylene	171.80	103.08

(vi)	Linear alkyl benzene	171.80	103.08
4.	Edible Oil	90.97	54.58
5.	Molasses	70.73	42.44
6.	POL - F		
(i)	Base Oil	85.89	85.89
7.	HSD	77.79	77.79

NOTES:

- JNPT Shallow Water Berth will provide only wharf facilities. Pumping in/out through pipelines shall be arranged by importers/exporters through tank farm operators registered with the JNPT.
- Handling of liquid bulk cargo will normally be permitted through pipelines only.
- Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry/coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedules.
- Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of the manifested tonnage/measurement or volume of cargo given in the bill of entry/bill of lading/ coastal bill of lading in the case of import cargo and shipping bill/ bill of coastal goods in the case of export cargo.
- The gross tonnage/measurement shall be reckoned with as specified in the related document such as out-turn report / intake certificate duly signed by central excise/ ullage certificate issued by ship's surveyor.
- Requests for amendments in the import or export application or import general manifest or delivery order shall be accompanied by certificate duly signed by central excise/customs.

CHAPTER – VI**CHARGES ON MOTOR VEHICLES OR ANY OTHER EQUIPMENT PASSING THROUGH THE PORT****6.1 STEVEDORING CHARGES**

Sr. No.	Item	Rate per vehicle/ equipment (in ₹)	Coastal Rate (in ₹)
01	Import/Export	60.05	35.54
02	Transshipment	68.63	40.44

6.2 WHARFAGE CHARGES

Sr. No.	Item	Rate as a % of the following	Coastal Rate as a % of the following.
1	Import	0.6128 % of the CIF Value	0.3677 % of Coastal Bill of Lading Value
2	Export	0.6128 % of the FOB Value	0.3677 % of Coastal Bill of Lading Value
3	Transshipment	0.7966 % of the CIF/FOB Value	0.2390 % of Coastal Bill of Lading Value

6.3 DWELL TIME CHARGES**A. IMPORT/EXPORT/TRANSHIPMENT**

Sr. No.	Days	Gross weight of the motor vehicle/equipment in MT			
		< 1.0	>= 1.0 / <= 5.0	>= 5.0 / <= 10.0	>= 10.0
		Rate per day/per vehicle or equipment			
01	1-15 days	Free	Free	Free	Free
02	16-30 days	43	86	172	343
03	Thereafter	86	172	343	686

B. BACK TO TOWN

Sr. No.	Days	Gross weight of the motor vehicle/equipment in MT			
		< 1.0	>= 1.0 / <= 5.0	>= 5.0 / <= 10.0	>= 10.0
		Rate per day/per vehicle or equipment			
01	0-3 days	Free	Free	Free	Free
02	4-14 days	43	86	172	343
03	15-21 days	86	172	343	686
04	Thereafter	172	343	686	1373

Notes:

- 1) The Dwell time charges shall be levied for storage inside the Port other than the area leased out for the purposes of storage of cars.
- 2) Dwell time for import/transhipment of motor vehicles shall be calculated from the day following the last day of landing.
- 3) Dwell time for export/back to town of motor vehicles shall be calculated from the day following the day of receipt in the JNPT.
- 4) The port user will have to pay an amount equivalent of 0.5% of FOB/CIF value as the case may be in addition to the wharfage charges as mentioned above if the ports equipment is used for loading/unloading of motor vehicles.
- 5) Any vehicle meant for export taken back to town for any reason is termed as back to town vehicle and will be subject to dwell time as given in above schedule.
- 6) Shut out charges for not loading on the vessel for which the vehicle/equipment is brought in is Rs.61.28 per vehicle/equipment.

6.4 RECOVERY CHARGES FOR USE OF SPECIALIZED INFRASTRUCTURE FOR RECEIVING AND HANDLING VEHICLES ARRIVING BY TRAIN

Sr. No.	Description	Rate per vehicle (in ₹.)
01	Motor Vehicles of less than 16.5 HP	335
02	Motor Vehicle of ₹.16.5 HP or above	498

CHAPTER – VII
MISCELLANEOUS CHARGES

7.1. LICENCE FEE FOR PASSENGER LAUNCHES AND CARGO LIGHTERS:

Licence Fees at the rate of ₹267/- per annum will be charged for passenger launches/boats, mechanically propelled harbour crafts, cargo lighters, mechanically propelled deep sea trawlers, dump barges and other small crafts excluding non-mechanically propelled fishing boats, plying within the port limits of Jawaharlal Nehru Port, License will be issued subject to fulfillment of the following conditions :

- (i) The applicant should be in possession of a valid passenger boat's survey certificate issued by the MMD under the Relevant Provision of Indian Vessel Act.
- (ii) The launches/boats must be manned as per Statutory Requirement Specified.

7.2. WHARFAGE ON BUNKERING OIL SUPPLIED TO VESSELS:

Sr. No.	Item	Rate per MT (In ₹)
1	Wharfage on bunkering oil supplied to vessels	42.90

7.3 PENALTY CHARGE FOR CANCELLATION OF VIA ISSUED EARLIER:

Sr. No.	Item	Rate per Occasion per VIA (in ₹)
1	Penalty charges for cancellation VIA issued earlier	1,800

7.4. HIRE CHARGES FOR FLOATING CRAFT:

Sr. No.	Name of the Craft	Rate per hr. or part thereof (In ₹)
1.	Tug (Bollard Pull 30 T)	14,300
2.	Tug (Bollard Pull 50 T)	16,700
3.	Tug (Bollard Pull 60 T)	23,300
4.	Pilot Launch	2,700
5.	Security Launch	2,400
6.	VIP Launches (Speed Launches)	1,600

Note: Hiring charges shall be paid for minimum of 4 Hours.

7.5. MANPOWER HIRING CHARGES:

Sr. No.	Classification	Rate per person per hr. (In ₹)
1	Manpower hiring charges-Managerial	240
2	Manpower hiring charges- Non Managerial	180

Notes:

1. Manpower hiring charges shall be paid for a minimum of 4 hours.
2. The liability of personal risk and compensation under any statute in force has to be borne separately by the party requisitioning services of the JNPT Personnel.

7.6. MOBILE FIRE TENDER SERVICE CHARGES.

Sr. No.	Description	Rate per hour (in ₹)
1	Fire Tender service charge provided during emergency	3,624.72

Notes:

1. Once the fire tender service is provided, the charges will be levied for a minimum of 4 hours.
2. The charges is payable only when the services are requisitioned by the users or terminal operators or CFSs, etc.