रजिस्ट्री सं. डी.एल.- 33004/99 REGD. No. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-19122020-223796
CG-MH-E-19122020-223796

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 550] नई दिल्ली, बुधवार, दिसम्बर 16, 2020/ अग्रहायण 25, 1942
No. 550] NEW DELHI, WEDNESDAY, DECEMBER 16, 2020/AGRAHAYANA 25, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
अधिसूचना
मुंबई, 4 दिसम्बर, 2020

सं. टीएएमपी/19/2020-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एततद्वारा, आदेश सं. टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरमानों में संशोधन के लिए वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निप्टान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/19/2020-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) --- **आवेदक**

कोरम

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

आदेश
(अक्तूबर 2020 के 28वें दिन पारित)

यह मामला आदेश सं. टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरमानों में संशोधन के लिए वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 07 अप्रैल 2020 के एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीओसीपीटी के सामान्य दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार 10-अक्टूबर 2019 के आदेश सं. टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी द्वारा अनुमोदित किये गये थे, जिसे 22 अक्टूबर 2019 को भारत के राजपत्र में राजपत्र सं.363 पर अधिसूचित किया गया था। इसके बाद, एक

स्पीकिंग आदेश को राजपत्र सं. 440 पर दिनांक 02 दिसंबर 2019 को अधिसूचित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित एसओआर भारत के राजपत्र में एसओआर की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू हुए, जो संशोधित एसओआर लागू होने की तारीख से 3 साल की अवधि के लिए अर्थात 21 नवंबर 2022 तक लागू रहेंगे।

3.1. इस पृष्ठभूमि में, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 07 अप्रैल 2020 के वत्र के तहत अपने ई-मेल दिनांक 07 अप्रैल 2020 के द्वारा निम्न उल्लेख किए हैं । इसके बाद, वीओसीपीटी ने ईमेल दिनांक 12 अक्टूबर 2020 और 16 अक्टूबर 2020 के तहत प्रस्तावित संशोधन के कारणों को अनुपूरक के रुप में प्ररूतुत किया है ।

(i). एसओआर के कार्यान्वियन के बाद, पत्त न उपयोगकर्ता और उपयोगकर्ता संघों से कई प्रतिवेदन प्राप्त हुए और पत्तन ने संशोधित एसओआर को लागू करने के लिए कुछ व्यावहारिक कठिनाइयों का अनुभव किया। इस संबंध में, पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ कई बैठकों के संचालन के बाद और अनुमोदित बैठक में संशोधनों के वीओसीपीटी के बोर्ड के अनुमोदन से बोर्ड की 27 फरवरी 2020 को आयोजित बैठक में पारित की संकल्प संख्या 110 (प्रतिलिपि संलग्न) के तहत अनुमोदित एसओआर में आशोधनों का प्रस्ताव किया गया है।

(ii). पत्तन के मौजूदा एसओआर बनाम वर्तमान एसओआर में प्रस्तावित आशोधन, कारण सहित नीचे तालिका बद्ध किए गए हैं:

<table>
<tr><th>एसओआर का संदर्भ</th><th>पोर्ट द्वारा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण के आदेश क्रमांक-2019/15/वीओसीपीटी दिनांक 10 मार्च 2019 द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में निर्धारित</th><th>वीओसीपीटी द्वारा 07 अप्रेल 2020 के पत्र के तहत प्रस्तावित संशोधन</th><th>संशोधन का कारण</th></tr>
<tr><td>2.2.1.</td><td>नीचे दी गई दर जोन 'क' के लिए है
<table><tr><th rowspan="2">क्रम सं .</th><th rowspan="2">पोत का आकार</th><th colspan="2">दर प्रति जीआरटी</th></tr><tr><th>तटीय पोत (रू..)</th><th>विदेशगामी पोत (अमेरिकी $)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 से 20,000 जीआरटी</td><td>13.47</td><td>0.5162</td></tr></table></td><td><table><tr><th rowspan="2">क्रम सं.</th><th rowspan="2">पोत का आकार</th><th colspan="2">दर प्रति जीआरटी</th></tr><tr><th>तटीय पोत (रू..)</th><th>विदेशगामी पो (अमेरिकी $</th></tr><tr><td></td><td>0 to 20,000 जीआरटी</td><td>12.12</td><td>0.4646</td></tr></table></td><td>पोर्ट ने, स्लैब 0-20,000 जीआरटी तक की स्लैब वाले पोतों के लिए मौजूदा दर में 10% की कमी का प्रस्ताव किया है।</td></tr>
<tr><td>2.2.3</td><td>नोट:

एक स्थानांतरण प्रभार निशुल्क है। एक से अधिक स्थानांतरण शुल्क के लिए, उपरोक्त दरें लागू हैं।</td><td>नोट:

(i) कार्गो ऑपरेशन के दौरान एक स्थानांतरण निशुल्क है यानी शुरू होने के बाद और कार्गो ऑपरेशन पूरा होने से पहले।
(ii) जब भी स्थानांतरण संबंधित पोत मास्टर/शिप एजेंट से अनुरोध किया जाता है तो एक से अधिक स्थानांतरण उपरोक्त दरों के अनुसार प्रभार्य है।</td><td>स्पष्ट किया जाता है कि कार्गो के अलावा अन्य कार्यों जैसे बंकरिंग और पोत की मरम्मत आदि के लिए नि:शुल्क स्थानांतरण लागू नहीं है।</td></tr>
<tr><td>2.2.3 नोट 3 (i).(ङ)</td><td>" गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को वीओसी घाट में स्था नांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्ट से निचले ड्राफ्ट में स्थानांतरित करने के लिए बशर्ते निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य् पोत प्रतीक्षा न कर रहा हो, को भी "पोत की सुविधा के लिए स्था नांतरण". माना जाएगा</td><td>"गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को सभी बर्थों में स्थानांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्टसे निचले ड्राफ्टमें स्थानांतरित करने के लिए बशर्ते निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य पोत प्रतीक्षा न कर हा होए को भी "पोत की सुविधा के लिए स्थानांतरण". माना जाएगा</td><td>स्पष्ट किया जाता है कि प्रदान करने के लिए कि यह स्थिति सभी बर्थों पर लागू होगी न कि विशिष्ट बर्थों के लिए।</td></tr>
<tr><td>2.4.1.</td><td><table><tr><th rowspan="2">क्रम सं .</th><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="2">दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई भाग</th></tr><tr><th>तटीय पोत (रू..)</th><th>विदेशगामी पोत (अमेरिकी $)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 जीआरटी</td><td>0.1932</td><td>0.0075</td></tr></table></td><td><table><tr><th rowspan="2">क्रम सं .</th><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="2">दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उस कोई भाग</th></tr><tr><th>तटीय पोत (रू..)</th><th>विदेशगामी पो (अमेरिकी $</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 जीआरटी</td><td>0.1739</td><td>0.0068</td></tr></table></td><td>पोर्ट ने 0 से - 20,000 जीआरटी तक की स्लैब वाले पोतों के लिए मौजूदा दर में 10% की कमी का प्रस्ताव दिया है।.</td></tr>
<tr><td>2.4.2</td><td>नोट - 7: कोई भी पोत जो बर्थ खाली करने के लिए डिप्टी कंजर्वेटर / ट्रैफिक मैनेजर द्वारा दिए गए समय की समाप्ति के बाद किसी भी बर्थ पर कब्जा जारी रखता है, निम्न दरों पर अतिरिक्त बर्थ किराया शुल्क का भुगतान करेगा: -
(i) . पहले दो दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए बर्थ किराए के शुल्क का चार गुना।
(ii). तीसरे दिन और आगे के दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए बर्थ किराए के शुल्क का छह गुना।
(iii). अतिरिक्त बर्थ किराया शुल्क अनुसूची के तहत सामान्य बर्थ किराया शुल्क के</td><td>इस नोट को अनुसूची 2.4.1 (बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची) और 2.4.2 (अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची) के लिए सामान्य नोट के रूप में लाने का प्रस्ताव दिया।</td><td>चूंकि यह स्थिति बर्थ किराया शुल्क से संबंधित एक सामान्य स्थिति है और केवल मछली पकड़ने के पोतों पर लागू नहीं है,</td></tr>
</table>

	अलावा देय होगा।		**इसलिए इसे बर्थ किराया अनुसूची 2.4 के सामान्य नोट के रूप में लाये जाने का प्रस्ताव है।**
2.4 **[2.4.2 के बाद नोट 3.]**	एनसीबी-1 बर्थ के लिए निष्पादन मानदंड टीएएमपी द्वारा यह उल्लेख करते हुए अनुमोदित नहीं किया गया है कि एनसीबी-1, मैसर्स एनटीपीएल द्वारा संचालित एक कैप्टिव बर्थ है।	टीएएमपी से अनुरोध किया जाता है कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा कोयले के प्रहस्तन के लिए 12,500 मी.टन / प्रति दिन की दर से एनसीबी-I के लिए निष्पादन मानदंड तय किये जाएं।	यह मानते हुए कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा एक तटीय अनलोडर और एक कन्वेयर सिस्टम द्वारा कोयले का प्रति दिन 12,500 मीट्रिक टन प्रहस्तन निष्पादन मानक प्रस्तावित है। दूसरी ओर एनटीपीएल द्वारा एनसीबी के लिए 25,000 मीट्रिक टन प्रति दिन तय किया गया था, जिसमें दो किनारे अनलोडर और दो कन्वेयर सिस्टम का उपयोग किया जा रहा है। इसलिए, प्रति दिन 25,000 मीट्रिक टन का 50% प्रस्तावित किया गया है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल के द्वारा और आगे स्पष्ट किया कि वर्तमान में, टीएएनजीईडीसीओ के पोतों को एनसीबी-I में प्रहस्तित जा रहा है जो कि मेसर्स एनटीपीएल(एनसीबी-I) की एक कैप्टिव सुविधा है। पोत, यदि कोई हो, एनसीबी-I पर कैप्टिव उपयोगकर्ता के अलावा, किसी अन्स पोत का प्रहस्तन किया जाता है तो उसके निष्पादन

			मानदंड निर्धारित किए जाने हैं और तदनुसार, यह एनसीबी-I पर टीएएनजीईडी सीओ के पोत के लिए निष्पादन मानदंड तय करने का प्रस्ताव है, क्योंकि टीएएनजीईडी सीओ कैप्टिव उपयोगकर्ता नहीं है और एनसीबी-I की अन्य उपयोगकर्ता श्रेणी के अंतर्गत आता है। इसलिए बंदरगाह ने प्रस्तावित संशोधन को मंजूरी देने का प्रस्ताव किया है
2.4 [2.4.2 के पश्चात नोट 3]	इल्मेनाइट में निष्पादन मानदंडों के तहत क्रम सं 5 .पर उल्लेखित है	वही 'इल्मेनाइट (निर्यात)' के अनुरुप हो सकता है।	चूंकि 'इल्मेनाइट)आयात(' के मानदंड अलग से क्रम सं 26 . पर उपलब्ध हैं।
2.5.1. (ख) [नोट 2(क)]	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत आज शाम 6 बजे पहुंचता है और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 18.00 घंटे (6.00घंटे + 12.00 घंटे) तक तैयार नहीं है, इस पर कोई एंकरेज दंडात्मक प्रभार नहीं होगा क्योंकि यह 12.00 घंटे की अनुमत्त् अवधि सीमा के अंदर है।	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत के मामले में जो आज सुबह 06 बजे (01-12-2019) पंहुचा है घंटे आ गए और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 06.00 बजे (03-12-2019) तक (06 घंटे + 48 घंटे) तक तैयार नहीं है, तब कोई दंडात्मक एंकरेज शुल्क नहीं लगेगा क्योंकि यह स्वीकार्य 48.00 घंटे की निःशुल्क अवधि के भीतर है।	उदाहरणार्थ मामले में टीएएमपी ने, 48 घंटे के संशोधित निशुल्क घंटों के बजाय पिछले एसओआर(दर मान) में तरह 12.00 घंटे के निशुल्क एंकोरेज शुल्क का हवाला दिया है। इसलिए, उदाहरण में सुधार की आवश्यकता है। तदनुसार, आशोधन प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के ईमेल के माध्यम से स्पष्ट रूप से कहा है कि प्रस्तावित क्लॉज (ग) का संबंध है अनजाने में 2.5.1 (क) का संदर्भ दे दिया गया है और इसे 2.5.1 (ख)के रूप में पढ़ा जाए।
2.5.1 नोट (2)(क)	(ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 20.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क, खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यदि बर्थ केवल 22.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (18.00 घंटे + 22.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (22वें से 23वें घंटे) के लिए प्रशुल्क 2.5.1 (क)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।	ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 50.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यदि बर्थ केवल 52.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 53.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (48.00 घंटे + 52.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (52वें से 53वें घंटे) के लिए प्रशुल्क 2.5.1 (ख)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।	

<table>
<tr>
<td>2.5.1</td>
<td>एंकरेज शुल्क नोट 1 और 2
(1) उपर्युक्त दरें पोत के एंकरेज समय से 48 घंटे समाप्त होने के पश्चात लागू की जाएंगी और जब उपर्युक्त बर्थ उपलब्ध होगी ।
(2) एंकरेज शुल्क वसूलने का समय ऐसे मामलों में बर्थ के उपलब्धत होने के समय से गिना जाएगा और जिसमें पोत के प्रतीक्षा समय के ओवर-लैपिंग 48 घंटों को शामिल नहीं किया जाएगा ।</td>
<td>उपरोक्त दरें निम्नलिखित शर्तों के तहत 48 घंटे के बाद लागू होती हैं:
(i). पोत तैयार ए बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (क) के अनुसार लागू है
(ii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू है
(iii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार के अनुसार लागू है।</td>
<td>खंड 2.5.1 (ख) के समावेश से पहले पोत को एंकरेज शुल्क 2.5.1 (क) के द्वारा बढ़े हुए नए शामिल किए गए ऊपर और अधिक एंकरेज शुल्क) का भुगतान तालिका 2.5.1 (क)के अनुसार करना होगा, चाहे वह पोत को आवंटित हो या उपयोगकर्ता द्वारा अधिकृत किया गया हो। तालिका 2.5.1 (ख) सम्मिलित किए जाने पर शेष शर्तें नयी शामिल की गई हैं और इसलिए स्पष्टता प्रदान करने के लिए शेष शर्तों नोट्स में आशोधन किया गया है।</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1.1.</td>
<td colspan="2">
<table>
<tr><th rowspan="2">क्रम सं.</th><th rowspan="2" colspan="2">कार्गो</th><th rowspan="2">प्रभार की इकाई</th><th colspan="4">दर(रुपयों में)</th></tr>
<tr><th colspan="2">क्षेत्र क</th><th colspan="2">क्षेत्र ख</th></tr>
<tr><th></th><th></th><th></th><th></th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr>
<tr><td>1.</td><td colspan="3">लिक्विड बल्क (पीओएल)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>डीजल तेल</td><td>1 कि.लि.</td><td>75.01</td><td>75.01</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(ii)</td><td>फर्नेस ऑयल</td><td>1 कि.लि.</td><td>105.99</td><td>105.99</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(iii)</td><td>रसोई गैस</td><td>1 सीयूएम</td><td>192.42</td><td>115.45</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(iv)</td><td>नेफ्था</td><td>1 कि.लि.</td><td>114.14</td><td>114.14</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(v)</td><td>पेट्रोलियम कोक</td><td>1 मी.टन</td><td>74.36</td><td>74.36</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(vi)</td><td>अन्य निर्दिष्ट नहीं</td><td>1 कि.लि.</td><td>75.01</td><td>45.02</td><td>19.56</td><td>11.74</td></tr>
<tr><td>2.</td><td colspan="3">लिक्विड कार्गो</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>कास्टिक सोडा लाइ</td><td>1 कि.लि.</td><td>63.59</td><td>38.15</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(ii)</td><td>तरल अमोनिया</td><td>1 मी.टन</td><td>138.60</td><td>83.17</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(iii)</td><td>ताड़ का तेल</td><td></td><td>75.01</td><td>45.02</td><td>19.56</td><td>11.74</td></tr>
<tr><td></td><td>(iv)</td><td>फॉस्फोरिक एसिड</td><td>1 मी.टन</td><td>138.60</td><td>83.17</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(v)</td><td>गंधक का अम्ल</td><td>1 मी.टन</td><td>81.53</td><td>48.92</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(vi)</td><td>विनाइल क्लोराइड्स</td><td>1 मी.टन</td><td>138.60</td><td>83.17</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(vii)</td><td>मोलेसेज़</td><td>1 मी.टन</td><td>66.86</td><td>40.10</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td></td><td>(viii)</td><td>स्लज आयल</td><td>1 मी.टन</td><td>76.81</td><td>46.09</td><td>38.40</td><td>23.03</td></tr>
<tr><td></td><td>(ix)</td><td>अन्य निर्दिष्ट नहीं</td><td>1 सीयूएम</td><td>146.76</td><td>88.06</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>3.</td><td colspan="3">ड्राई बल्क – कोयला</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>सभी प्रकार के कोयले</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(क)</td><td>(क). बैग / थोक में लकड़ी का कोयला।</td><td>1 मी.टन</td><td>45.66</td><td>27.39</td><td>19.56</td><td>11.74</td></tr>
<tr><td></td><td>(ख)</td><td>(ख) सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया</td><td>1 मी.टन</td><td>61.96</td><td>61.96</td><td>-</td><td>-</td></tr>
</table>
</td>
<td colspan="2">
<table>
<tr><th rowspan="2">क्रमसं.</th><th rowspan="2" colspan="2">कार्गो</th><th rowspan="2">प्रभार इकाई</th><th colspan="3">दर (रूपयों में)</th></tr>
<tr><th colspan="2">क्षेत्र क</th><th>क्षेत्र</th></tr>
<tr><th></th><th></th><th></th><th></th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>विदेशी</th></tr>
<tr><td>1.</td><td colspan="3">लिक्विड बल्क (पोओएल)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>डीजल तेल</td><td>1 कि.लि.</td><td>75.01</td><td>75.01</td><td>75.01</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(ii)</td><td>फर्नेस ऑयल</td><td>1 कि.लि.</td><td>105.99</td><td>105.99</td><td>105.99</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>(iii)</td><td>रसोई गैस</td><td>1 सीयूएम</td><td>192.42</td><td>115.45</td><td>192.42</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>(iv)</td><td>नेफ्था</td><td>1 कि.लि.</td><td>114.14</td><td>114.14</td><td>114.14</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>(v)</td><td>अन्य निर्दिष्ट नहीं</td><td>1 कि.लि.</td><td>75.01</td><td>45.02</td><td>19.56</td><td></td></tr>
<tr><td>2.</td><td colspan="3">लिक्विड कार्गो</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>कास्टिक सोडा लाइ</td><td>1 कि.लि.</td><td>63.5</td><td>38.15</td><td>63.59</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(ii)</td><td>तरल अमोनिया</td><td>1 मी.टन</td><td>138.60</td><td>83.17</td><td>138.60</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(iii)</td><td>ताड़ का तेल</td><td>CBM</td><td>75.01</td><td>45.02</td><td>19.56</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(iv)</td><td>फॉस्फोरिक एसिड</td><td>1 मी.टन</td><td>138.60</td><td>83.17</td><td>138.60</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(v)</td><td>गंधक का अम्ल</td><td>1 मी.टन</td><td>81.53</td><td>48.92</td><td>81.53</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(vi)</td><td>विनाइल क्लोराइड्स</td><td>1 मी.टन</td><td>138.60</td><td>83.17</td><td>138.60</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(vii)</td><td>मोलेसेज़</td><td>1 मी.टन</td><td>66.86</td><td>40.10</td><td>66.86</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(viii)</td><td>स्लज आयल</td><td>1 मी.टन</td><td>76.81</td><td>46.09</td><td>38.40</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(ix)</td><td>अन्य निर्दिष्ट नहीं</td><td>1 सीयूएम</td><td>146.76</td><td>88.06</td><td>146.76</td><td></td></tr>
<tr><td>3.</td><td colspan="3">ड्राई बल्क – कोयला</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>सभी प्रकार के कोयले</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(क)</td><td>(क). बैग / थोक में लकड़ी का कोयला।</td><td>1 मी.टन</td><td>95.66</td><td>57.39</td><td>69.56</td><td></td></tr>
</table>
</td>
<td></td>
</tr>
</table>

		जाता है					
	(ग)	(ग) ऊपर क्रम 3 (बी) के अलावा सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला।		61.96	37.17	37.17	22.30
	(घ)	मेटलर्जीकल कोक	1 मी.टन	74.36	44.62	-	
4	ड्राई बल्क- अन्य						
	(i)	क्लिंकर	1 मी.टन	45.66	27.39	22.84	13.70
	(ii)	सीयू कनसेनट्रेट	1 मी.टन	89.69	53.80	-	-
	(iii)	गार्नेट रेत	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74
	(iv)	जिप्सम रेत	1 मी.टन	11.42	6.84	6.53	3.91
	(v)	थोक में जिप्सम	1 मी.टन	11.42	6.84	6.53	3.91
	(vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74
	(vii)	कच्चा लोहा	1 मी.टन	30.98	30.98	19.56	19.56
	(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74
	(ix)	चूने के पत्थर	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74
	(x)	पोटेशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी)	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59
	(xi)	रॉक फास्फेट	1 मी.टन	53.80	32.28	23.46	14.08
	(xii)	नमक	1 मी.टन	8.16	4.89	6.53	3.91
	(xiii)	चीनी	1 मी.टन	68.48	41.09	52.18	31.32
	(xiv)	गंधक	1 मी.टन	53.80	32.28	24.46	14.68
	(xv)	यूरिया	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59
	(xvi)	गेहूँ	1 मी.टन	68.48	39.41	29.72	17.83
	(xvii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74
5.	ब्रेक बल्क						
	(i)	काजू कर्नल, फल और मेवे	1 मी.टन	66.86	40.10	55.45	33.27
	(ii)	सीमेंट	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61
	(iii)	निर्माण सामग्री	1 मी.टन	29.35	17.61	19.56	11.74
	(iv)	ग्रेनाइट	1 मी.टन	81.53	48.92	44.03	26.41
	(v)	लोहा और इस्पात सामग्री	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61
	(vi)	लॉग्स / टिम्बर	1 सीयूएम	50.56	30.33	29.35	17.61
	(vii)	मशीनरी	1 मी.टन	191.54	114.93	95.77	57.46
	(viii)	पवन चक्की ब्लेड	1 मी.टन	260.00	156.00	-	-
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74
6.	कंटेनर						
	(i)	20 फुट (खाली)	Each	138.60	83.17	-	-
	(ii)	20 फुट (भरा हुआ)	Each	693.02	415.81	-	-
	(iii)	20 फुट से ऊपर (खाली)	Each	201.76	121.05	-	-
	(iv)	20 फुट से ऊपर (भरा हुआ)	Each	1,040.35	624.20	-	-
7.	आरओ आरओ पोत ●						

	(ख)	(ख) सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया जाता है	1 मी.टन	111.96	111.96	111.96	111.96	
	(ग)	(ग) ऊपर क्रम 3 (बी) के अलावा सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला।		111.96	67.17	87.17	52.30	
	(घ)	मेटलर्जीकल कोक	1 मी.टन	124.36	74.62	124.36	74.62	
√	(ङ).	पेट्रोलियम कोक	1 मी.टन	124.36	124.36	124.36	124.36	
4.	ड्राई बल्क - अन्य							
	(i)	क्लिंकर	1 मी.टन	95.66	57.39	72.84	43.70	
	(ii)	सीयू कनसेनट्रेट	1 मी.टन	139.69	83.80	139.69	83.80	
	(iii)	गार्नेट रेत	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(iv)	जिप्सम रेत	1 मी.टन	61.42	36.84	56.53	33.91	√
	(v)	थोक में जिप्सम	1 मी.टन	61.42	36.84	56.53	33.91	
	(vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(vii)	कच्चा लोहा	1 मी.टन	80.98	80.98	69.56	69.56	
	(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
∞	(ix)	चूने के पत्थर	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
~	(x)	पोटेशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी)	1 मी.टन	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xi)	रॉक फास्फेट	1 मी.टन	103.80	62.28	73.46	44.08	
	(xii)	बोरों/थोक में नमक	1 मी.टन	58.16	34.89	56.53	33.91	∞
	(xiii)	बोरों/थोक में चीनी	1 मी.टन	118.48	71.09	102.18	61.32	~
	(xiv)	गंधक	1 मी.टन	103.80	62.28	74.46	44.68	
@	(xv)	यूरिया	1 मी.टन	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xvi)	गेहूँ	1 मी.टन	118.48	69.41	79.72	47.83	
	(xvii)	निर्माण सामग्री	1 मी.टन	79.35	47.61	69.56	41.74	
	(xviii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	118.48	71.09	69.56	41.74	
5.	ब्रेक बल्क							
*	(i)	काजू कर्नल, फल और मेवे	1 मी.टन	116.86	70.10	105.45	63.27	
	(ii)	सीमेंट	1 मी.टन	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(iii)	निर्माण सामग्री ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य	1 मी.टन	79.35	47.61	69.56	41.74	@
	(iv)	ग्रेनाइट	1 मी.टन	131.53	78.92	94.03	56.41	
	(v)	लोहा और इस्पात सामग्री	1 मी.टन	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(vi)	लॉग्स / टिम्बर	1 सीयूएम	100.56	60.33	79.35	47.61	
	(vii)	मशीनरी	1 मी.टन	291.54	174.93	195.77	117.46	
	(viii)	पवन चक्की ब्लेड टॉवर, अन्य संबद्ध सामान	1 मी.टन	360.00	216.00	-	-	*
	(ix)	आयल केक/कोबरा	1 मी.टन	95.6	57.39	69.56	41.74	

	(i)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से नीचे के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए	नग/संख्या	638.46	383.08	-	-
	(ii)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए	नग/सख्या	1,276.92	766.15	-	-

	(x)	पशु चारा	1 मी.टन	69.56	41.74	59.78	35.88
	(xi)	मक्का	1 मी.टन	82.62	49.56	49.56	41.74
	(xii)	फलाई एश	1 मी.टन	79.35	47.61	69.56	41.74
	(xiii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	118.48	71.09	69.56	41.74
6.	कंटेनर						
	(i)	20 फुट (खाली)	प्रत्येक	138.60	83.17	-	-
	(ii)	20 फुट (भरा हुआ)	प्रत्येक	693.02	415.81	-	-
	(iii)	20 फुट से ऊपर (खाली)	प्रत्येक	201.76	121.05	-	-
	(iv)	20 फुट से ऊपर (भरा हुआ)	प्रत्येक	1,040.35	624.20	-	-
7.	आरओ आरओ पोत ●						
	(i)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से नीचे के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए	Nos.	638.46	383.08	638.46	383.08
	(ii)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए	Nos.	1,276.92	766.15	1,276.92	766.15

<u>मौजूदा नोट्स के लिए अतिरिक्त नोट</u>

(i). कनसाइनी मै0 एनटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए लागू कोयला की घाट-भाड़ा दर रू. 61.96 है जो डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के अध्यधीन है ।

(ii). यदि, 9वीं बर्थ पर कार्गो एचएमसी के द्वारा प्रहस्तित किया जाता है तो 11.5 मीटर से अधिक ड्राफ्ट की अपेक्षा वाले विदेशगामी और तटीय पोतों के लिए घाट-भाड़ा प्रभार में क्रमश: रू.15- और रू.9/- की कमी की जाएगी ।

3.1.1 [1(v)]	# मौजूदा एसओआर में लिक्विड बल्क कैटेगरी के तहत पेटकोक के लिए घाट-भाड़ा को मंजूरी दी गई है।	**पेट-कोक के लिए घाट को ड्राई बल्क श्रेणी में लाया जाए ।**	**जैसा कि पेट कोक की प्रकृति तरल नही है इसलिए इसे ड्राई बल्क श्रेणी में लाए जाने का प्रस्ताव है**
3.1.1 [(2)(iii)]	^ ताड़ के तेल के लिए प्रभार की इकाई उपलब्ध नहीं है ।	^ सीबीएम के संदर्भ में प्रभार की इकाई को निर्धारित किया जाना प्रस्तावित है।	एसओआर में ताड़ के तेल के लिए प्रभार इकाई उपलब्ध नहीं है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के ईमेल के तहत और आगे स्पष्ट किया है कि पहले तेज- सब्जी और जानवरों की श्रेणी के लिए, प्रभारी इकाई सीबीएम है। पाम ऑयल के लिए भी इसी तर्ज पर सीबीएम का

			प्रस्ताव है । इसलिए, प्राधिकरण से अनुरोध किया कि वह इसे अनुमोदित करे।
3.1.1 [4(iv)]	**√ जिप्सम रेत का विवरण क्रम नंबर 4 (iv) और बल्क में जिप्सम क्रम सं. 4 (v) के तहत उपलब्ध है।**	**√ जिप्सम रेत निर्धारित 4 (iv) को हटाया जाना है क्योंकि 'जिप्सम इन बल्क' का एक अलग विवरण भी क्रम सं. 4 (v).के तहत उपलब्ध है।**	**दोहराव दूर हो जाता है।**
3.1.1 [4 (xii)]	**∞ नमक**	**∞ बोरों में / थोक में नमक**	**नमक का थोक में और साथ ही थैलियों में प्रहस्तन करने के लिए शामिल करने के लिए।**
3.1.1 [4(xii i)]	**~ क्रम सं..4 (xiii) के तहत कार्गो का विवरण - चीनी है।**	~ विवरण को " बोरों में चीनी / थोक में" के रूप में संशोधित किया जाए।	चीनी का थोक में और साथ ही थैलियों में प्रहस्तन शामिल करने के लिए ।
3.1.1 [5 (iii)]	**@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क**	**@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य**	ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क-अन्य , दोनों को शामिल करने के लिए, इस आशोधन की आवश्यकता है।
3.1.1 [5(vii i)]	* मौजूदा एसओआर में कार्गो का विवरण "विंड मिल ब्लेड" के तौर पर निर्धारित है ।	*** विवरण को "पवन चक्की ब्लेड, टॉवर, सामान आदि" के रूप में संशोधित करने का प्रस्ताव है।**	चूंकि पवन चक्की का ब्लेड पवन चक्की के घटकों यानी टॉवर और सहायक संबद्ध उपकरण आदि को कवर नहीं किया गया है ,इसलिए अब इन्हें जोड़ा जाता है।
3.1.1 [7]	• वाहनों के प्रहस्तन के लिए रो-रो आपरेशन के अलावा घाट दर अलग से उपलब्ध नहीं है।	• प्राधिकरण से वाहनों को मशीनरी की श्रेणी के तहत शामिल करने का अनुरोध किया जाता है।	एलओ एलओ (लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ) के रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आरओ ऑपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में कोई आरओ आरओ सुविधा नहीं है । तथापि वाहनों के प्रहस्तन के लिए घाट भाड़ा प्रभारित करने

			के लिए केवल लिफ्ट ऑन/आफ आधार मानते हुए मशीनरी श्रेणी के लिए प्रभार की इकाई प्रस्तावित की गई है । यह भी स्पष्ट किया जाता है कि पूर्ववर्ती दरमान के अनुसार विभिन्न प्रकार के वाहनों के लिए घाटभाड़ा दर का निर्धारण किया गया था और प्रभार इकाई मीट्रिक टन थी। प्रभार लगाने के मीट्रिक टन की मात्रा का विवरण आईजीएन/ईजीएन में उपलब्ध होंगे ।
3.1.1	नोट 7 – यदि, खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्गो को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे क्रम सं.16 और 23, के तहत "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा ।	नोट 7 - खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्गो को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे क्रम सं.1 और 6, "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा ।	इससे पहले "अन्य कार्गो" श्रेणी केवल क्रम सं.16 और 23 के तहत उपलब्ध थी।. अब, वर्तमान एसओआर में, यह सभी श्रेणियों के लिए उपलब्ध है। इसलिए नोट को तदनुसार आशोधित करने का भी प्रस्ताव है।
3.1.1	नोट नं.14 – रेस्टो - कार्गो अन्य पत्तनों का पोतों से उतरे हुए और उसी पोत में फिर से लादे गए कार्गो पर यथालागू घाट भाड़ा प्रभारित किया जाएगा.	रेस्टो - अन्य पत्तनों के कार्गो को पोतों से उतारे गये और उसी पोत में फिर से लादे गये कार्गो पर घाट भाड़ा, उससे संबंधित कार्गो श्रेणी के तहत घाटभाड़ा की दर का दोगुना घाटभाड़ा लगाया जाएगा।	घाटभाड़ा की मात्रा के बारे में स्पष्टता के लिए अर्थात्, एकल या दोगुणा, यह नोट प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल के माध्यम से और स्पष्ट किया है कि रेस्टो ऑपरेशन में दो गुणा संचालन होता है। एक मालवाहक पोत से बर्थ पर उतारने के लिए और दूसरा ऑपरेशन बर्थ से फिर से हैच के लिए, कार्गो लोड करने के लिए। इसलिए, दोगुना

			घाटभाड़ा प्रस्तावित है। प्राधिकरण से इसे ही अनुमोदित करने का अनुरोध किया गया है।
3.1.1 [नोट (8)]	**बोनाफाइड उपभोज्य/गैर-उपभोज्य पोतीय सामान श्रेणी का कार्गो को पूर्व संशोधित एसओआर के अनुसार घाटभाड़ा से छूट दी गई है। अब यह छूट वापस ले ली गई है, लेकिन मौजूदा एसओआर में कोई घाटभाड़ा दर निर्दिष्ट नहीं है.**	**(i) . तरल वस्तुओं के लिए अनुसूची पीओएल 3.1.1 (1) की लिक्विड बल्क'(पीओएल) श्रेणी के अनुसार घाट भाड़ा प्रस्तावित है।** **(ii). ब्रेक बल्क श्रेणी के तहत 'अन्य निर्दिष्ट नहीं' के अनुसार अन्य मदों के लिए घाट भाड़ा प्रस्तावित है।**	जैसा कि छूट वापस ले ली गई है इसलिए बोनाफाइड उपभोज्य/गैर-उपभोज्य पोतीय सामान पर घाटभाड़ा वसूल किया जाना अपेक्षित है।
3.1.2 नोट (ख)	**<u>ग्रीन गेट</u> के अंदर धूल भरे कार्गो पर अनुसूची 3.1.2 के तहत प्रदूषण को कम करने के उपायों के लिए उपकर लागू होगा।**	**<u>सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र</u> के अंदर छोड़े गए धूल भरे कार्गो पर , अनुसूची 3.1.2 के तहत प्रदूषण को कम करने के उपायों के लिए उपकर लागू होगा।]**	सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र में न केवल ग्रीन गेट के अंदर का क्षेत्र शामिल है बल्कि सभी क्षेत्रों जैसे लाल गेट, नीला गेट और पीला गेट शामिल हैं। अत :इस आशोधन का प्रस्ताव किया गया है
3.2.1	खंड उपलब्ध नहीं है	नोट 3- बिंदु (iii) निम्नानुसार जोड़ा जाए। "पोत की लोडिंग शुरू होने की तारीख तक विलंब-शुल्क की गणना की जाएगी"	आयात के लिए विलंब शुल्क अनुसूची के नोट (1)2 के अनुसार यह उल्लेख किया गया है कि निशुल्क अवधि पोत से सामान के पूरी तरह निकास की अगली तिथि से आरंभ होती है परंतु निर्यात के मामले में विलंब शुल्क के समाप्त होने की तिथि स्पष्ट नहीं है। अत :इस नोट का प्रस्ताव किया गया है ।
3.3	नया प्रावधान	कार्गो के भंडारण के लिए सीमा शुल्क प्रतिबंधत क्षेत्र के अंदर आवंटित भूमि के लिए, एक महीने के किराये के बराबर किराये की फीस अग्रिम के रूप में वसूल की जाएगी.	सुरक्षा जमा के वसूली के संबंध में लिए मौजूदा एसओआर में कोई प्रावधान उपलब्ध नहीं है। दो सप्ताह की राशि के समतुल्य राशि की वसूली प्रचलन में है।
5.11	नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए" दिन "इकाई का अभिप्राय प्रवेश प्राप्त करने के समय से 24 घंटे तक है।	नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए" दिन "इकाई का अभिप्राय पत्तन में प्रवेश अनुज्ञा-पत्र प्राप्त करने के समय से 24 घंटे तक है।	लिए गए पास का, विलंबित उपयोग (दुरुपयोग) से बचने के प्रयोजन हेतु , यह संशोधन प्रस्तावित है।

5.02.2	5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लिए ग्रैब के लिए शुल्क, **विवरण** | **दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य** | **दर प्रति शिफ्ट **** तटीय** | **(रू.)** | **(रू.)** 10 सीबीएम ग्रेब के लिए | 2,891.08 | 1,734.65 7 सीबीएम ग्रेब के लिए | 2,168.90 | 1,301.34 5 सीबीएम ग्रेब के लिए | 1,445.54 | 867.32 उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार पर लागू होता है। *** निर्धारित की गई दरें, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए लागू होंगी।	5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लिए ग्रैब के लिए शुल्क, **विवरण** | **दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य** | **दर प्रति शिफ्ट ****** | **(रू.)** | **(रू.)** वार्फ क्रेन को ग्रेब प्रदान करने के लिए | 15,713 | 9, उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार पर लागू होता है। *** निर्धारित की गई दरे, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए लागू होंगी।	पूर्वानुसार ग्रैब के लिए एकल दर प्रासंगिक वृद्धि के साथ प्रस्तावित है जैसा कि पूर्व संशोधित दरों में प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 16 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल द्वारा आगे और स्पष्ट किया कि वर्तमान में वीओसीपीटी में बर्थ सं.। और II पर 6 टन वाली एक एवं 10 टन वाली एक घाट क्रेनें, और बर्थ संख्या ।।। और IV पर 20 टन वाली 3 घाट क्रेनें उपलब्ध है। 6टन और 10टन वाली घाट क्रेनों के संचालन के लिए, ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता नहीं है क्योंकि कार्गो के प्रहस्तन के लिए क्रेन का उपयोग केवल हुक के साथ किया जा रहा है। 20टन वाली क्रेन के संबंध में, बल्क कार्गो से निपटने के लिए ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, वीओसीपीटी ने वार्फ क्रेन के लिए ग्रैब प्रदान करने के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, जो पहले के संशोधित संशोधित दर के एक हिस्से के रूप में मांगी गई वृद्धि के प्रतिशत के साथ पहले संशोधन पूर्व दर (21.11.2019 से पहले) के आधार पर 20टन वाली

			क्रेन के लिए था। 20टन वाली घाट क्रेन प्रति शिफ्ट के लिए दर (21.11.2019 से पहले की दर, 01.05.2019 से डब्ल्यू.पी.आई इंडेक्सेशन के साथ प्रभावी) रु. .1,3,272.30 * 1.1839 = रु.15,713/- प्रति शिफ्ट है।
अध्याय – VI	6.1 .कार्गो प्रहस्तन संचालनों के लिए वी.ओ .चिदंबरनार पत्तन न्यास कार्गो प्रहस्तन मंडल) वीओसीपीटी सीएचडी) से श्रमिकों की आपूर्ति के लिए वसूली	हटा दिया गया।	वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 12 अक्टूबर 2020 के तहत स्पष्ट कर दिया है कि चूंकि प्रासंगिक लेबर और ट्रांजिट शेड में ग और च संचालनों के लिए लेवी का प्रासंगिक घाटभाड़ा घटक के साथ विलय कर दिया गया है, इसलिए अलग प्रशुल्क शेड्यूल की आवश्यकता नहीं है। कंटेनर भराई और रिक्तीकरण) डि-स्टर्फिंग (ऑपरेशंस के बारे में, पिछले 3 वर्षों में ऐसा कोई भी संचालन नहीं हुआ है, और इसकी आवश्यकता भी नहीं है। इसलिए, यह अनुरोध किया गया है कि प्राधिकरण द्वारा पूरे अध्याय-VI को हटा दिया जाए।
1.1	महीने का अर्थ कैलेंडर माह के प्रथम से अंत तक की अवधि होगी।	लाइसेंस शुल्क अनुसूची के प्रयोजन के लिए महीने का मतलब 30 दिनों की निरंतर अवधि होगी।	इस परिभाषा को सप्ताह की परिभाषा के अनुसार अनुसूची-3.3 के तहत एक अतिरिक्त नोट के रूप में प्रस्तावित किया गया है क्योंकि

			एक उपयोगकर्ता उस महीने के बीच में भूमि लेता है जिसे उसे परिभाषा के अनुसार दो महीने का लाइसेंस शुल्क देना पड़ता है। इसलिए इस आशोधन का प्रस्ताव किया गया है
1.2	टीएएमपी के 25.09.2018 के आदेश के अनुसार नया खंड।	(i). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और पश्चिमी तट पर एक अन्य भारतीय बंदरगाह या इसके विपरीत, श्रीलंका के प्रादेशिक जल से गुजरते हुए तटीय सामान, पोत के परिवर्तन के बिना अथवा नहीं और किसी भी बंदरगाह पर रुक कर या बिना रुके परिवहित किया जाता है, तो वह, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क की 11 मई 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) के संदर्भगत पोत संबंधी शुल्क और कार्गो से संबंधित शुल्क में रियायत के लिए पात्र होंगे।	चूँकि संशोधित एसओआर(दर मान) में टीएएमपी द्वारा नया क्लॉज़ शामिल नहीं है इसलिए इसको शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है.
		((ii). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और भारत में एक नदी पर बंदरगाह या इसके विपरीत, एक पोत द्वारा बांग्लादेशी जल से और पोत परिवर्तन के बिना गुजरते हुए तटीय सामान परवहित किए जाने पर वह केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) दिनांक 11 मई 2018 के संदर्भगत, पोत संबंधी शुल्कों और कार्गो संबंधित शुल्कों में रियायत के पात्र होंगे।	
		उपर्युक्त निर्धारित प्रावधान प्राधिकरण के आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और संशोधन आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन के अध्यधीन होंगे।	

3.2. पत्तन ने कहा है कि उसने पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ कई बैठकों का आयोजन किया है और 27 फरवरी 2020 की बोर्ड मीटिंग में वीओसीपीटी के बोर्ड के संकल्प संख्या 110 के अनुमोदन के तहत इन सुधारों का प्रस्ताव किया है क्योंकि पत्तन ने अधिसूचित एसओआर कार्यान्वयन में कुछ व्यावहारिक कठिनाइयों का अनुभव किया था। वीओसीपीटी ने एसओआर में प्रस्तावित सुधारों को एक शुद्धिपत्र के माध्यम से शामिल करने पर शामिल करने का अनुरोध किया है।

4. यह बताना प्रासंगिक है कि जहाँ कहीं भी रिकार्ड में कोई स्पष्ट त्रुटि पाई जाती है तो त्रुटि दूर करने के लिए शुद्धिपत्र जारी किया जाता है। वीओसीपीटी का प्रस्ताव किसी भी स्पष्ट त्रुटि को सुधारने से संबद्ध नहीं है। यहाँ देखा जा सकता है कि वीओसीपीटी ने मौजूदा एसओआर में निर्धारित दरों/शर्तों के लिए कई संशोधनों / आशोधनों का प्रस्ताव किया है और नई शर्तों और नई दरों को सम्मिलित करने का भी प्रस्ताव किया है। ऐसा होने के कारण, वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर में प्रस्तावित संशोधन पर संबंधित उपयोगकर्ताओं के साथ सामान्य परामर्श प्रक्रिया का अनुपालन किया गया।

5. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित मुख्य संशोधन संक्षेप में नीचे प्रस्तुत किए गए हैं:

(क). 20,000 जीआरटी तक के जहाजों के लिए पायलट और बर्थ किराया शुल्क में पत्तकन ने 01 जनवरी 2020 से 10% की कटौती का प्रस्ताव दिया है।

(ख). तेल, मवेशी चारा, मक्का और फ्लाई ऐश जैसे कुछ कार्गो के लिए अलग घाट दर प्रस्तावित है, वर्तमान में इन कार्गो मदों के लिए घाट दर संबंधित श्रेणी में "अन्य कार्गो" के अंतर्गत आती है।

(ग). लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ द्वारा वाहन का प्रहस्तन आरओआरओ ऑपरेशन से अलग है और इसे लिफ्ट/ऑन ऑफ करके वाहन के प्रहस्तन के लिए मशीनरी की घाट दर चार्ज किए जाने का प्रस्तावित है।

(घ). मौजूदा श्रम लेवी को घाट के साथ विलय करने का प्रस्ताव है। तरल कार्गो और कंटेनरीकृत कार्गो को छोड़कर सभी कार्गो के लिए विलय समान रूप से प्रस्तावित है। प्रस्तावित संशोधन बिलिंग में पारदर्शिता और कार्य-व्यापार करने में आसानी के लिए है।

(ङ). ग्रेब के लिए तीन अलग-अलग आकारों के लिए दर के अनुसार संशोधन-पूर्व एसओआर के अनुरूप ग्रेब की एकल दर का प्रस्ताव किया गया है।

(च). एंकरेज फीस पर नोट्स में संशोधन का प्रस्ताव है।

(छ). मौजूदा दरमान में एनसीबी-I के निष्पादन मानदंड निर्धारित नहीं हैं। यह देखते हुए कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा कोयले का प्रहस्तन एक तटीय अनलोडर और एक कन्वेयर के साथ किया जाता है, प्रति दिन 12500 मीट्रिक टन का निष्पारदन मानक प्रस्तावित है अर्थात एनसीबी-1 के लिए 25,000 प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन के उत्पादन का 50% जो दो तटीय क्रेनों और दो कन्वेयर सिस्टमों से संचालित होता है ।

(ज). पारदर्शिता और कार्य-व्यापार में सुगमता के लिए मौजूदा नोटों में कुछ संशोधन प्रस्तावित हैं.

6. परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी के दिनांक 07 अप्रैल 2020 के प्रस्ताव को संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों और बीओटी संचालकों को हमारे 02 जून 2020 के पत्र के तहत उनकी टिप्पणी की मांग का अनुरोध करते हुए भेज दिया गया था । हमें कुछ संबद्ध उपयोगकर्ताओं या उपयोगकर्ता संगठनों से टिप्पणियां मिली हैं। प्रत्येक टिप्पणी पर प्रतिक्रियात्मक जानकारी के लिए उसकी प्रति वीओसीपीटी को भेज दी गई थी । वीओसीपीटी ने 07 सितंबर 2020 और 29 सितंबर 2020 के अपने ईमेलों के तहत अपनी प्रतिक्रिया भेज दी थी ।

7.1. इस मामले में वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से एक संयुक्त सुनवाई 18 अगस्त 2020 को आयोजित की गई । वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक संक्षिप्त पॉवर प्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों ने अपना अपना पत्र प्रस्तुत किया ।

7.2. संयुक्त सुनवाई में, आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लिमिटेड और सीपोर्ट लॉजिस्टिक्स प्रा. लिमिटेड का मुख्य मुद्दा यह था कि श्रम के विलय के साथ घाट के साथ प्रस्तावित घाट दर उच्च हो जाती है। उनका कहना है कि इससे उपयोगकर्ता उन बर्थों का उपयोग करने के लिए हतोत्साहित होंगे जहां वे एचएमसी का प्रयोग करते हैं और पत्तन से रियायती दर लागू करने अनुरोध किया है । संयुक्त सुनवाई में सहमति के अनुसार, 25 अगस्त 2020 के हमारे पत्र के तहत वीओसीपीटी से उनके (कंपनियों के) अनुरोध की जांच करने और एक सप्ताह के भीतर अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।

7.3. संयुक्त सुनवाई में सहमति के अनुसार, इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) और दक्षिण पेट्रोकेमिकल इंडस्ट्रीज कॉर्पोरेशन (एसपीआईसीएल) को हमारे 25 अगस्त 2020 के पत्र के द्वारा आईओसीएल और एसपीआईसीएल के अनुरोध के आधार पर हमारे द्वारा प्रेषित पावर प्वाइंट प्रेजेंटेशन पर, 29 अगस्त 2020 तक अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन द्वारा किए गए पावर पॉइंट प्रेजेंटेशन पर आईओसीएल और एसपीआईसीएल से कोई टिप्पणी नहीं मिली है।

8. ऊपर उल्लिखित कार्रवाई के संदर्भ के साथ, वीओसीपीटी ने 29 सितंबर, 2020 को अपने ईमेल के द्वारा स्पष्ट किया कि पत्तन किसी भी आयातक को अपने माल को किसी विशेष बर्थ पर प्रहस्तन के लिए बाध्य नहीं कर सकते हैं और वास्तव में, आयातकर्ता उत्पादकता, लागत, चार्टर किराया इत्यादि विभिन्न कारकों के आधार पर विकल्पों का चयन कर सकते हैं। इसके अलावा, शुल्क के साथ लेवी के विलय के संबंध में, प्रस्ताव केवल प्रभार का विलय करने के लिए किया गया है ताकि बिलिंग आसान और पारदर्शी हो और उपयोगकर्ताओं का इसमें कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव न हो।

9. इसके अलावा, वीओसीपीटी ने 22 सितंबर 2020 के अपने ईमेल में निम्न लिखित उल्लेख किया है कि :

(i). इस प्राधिकरण के आदेश सं.टीएएमपी/12/2009-विविध दिनांक 09 अप्रैल 2020 के पत्र पर विचार करते हुए जिसमें वर्ष 2020-21 के लिए महापत्तन न्यासों द्वारा दरमानों के संबंध में वार्षिक वृद्धि कारक 1.88% सूचंकांक सूचित किया गया था, पत्तन ने प्रशुल्क नीति, 2018 के तहत कोविड-19 महामारी की स्थिति के ध्यान में रखते हुए, 01 मई 2020 के बजाय केवल 01 अक्टूबर 2020 के प्रभाव से 1.88% की वृद्धि कारक को लागू करने का निर्णय लिया है।

(ii). पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 07 अप्रैल 2020 में उल्लेख किया है कि एसओआर संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क में 1.88% वृद्धि कारक पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि टीएएमपी से इंडेक्स की सूचना संशोधन के लिए पत्तन के प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के बाद प्राप्त हुई थी । उपरोक्त के मद्देनजर, इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है एसओआर में इस आशोधन के लिए विचार करते समय प्रस्तावित प्रशुल्क पर 1.88% की वृद्धि कारक घटक सहित अनुमोदन प्रदान करें।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों और तर्कों का एक अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्र की गई समग्र जानकारी की के संदर्भ में, निम्न स्थिति उभरती है:

(i). इस प्राधिकरण ने दरमानों (स्केल ऑफ रेट्स) में सामान्य संशोधन के लिए वीओ चिदंबरनार पत्तन ट्रस्ट (वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के संदर्भ में दरमान और निष्पादन मानकों को मंजूरी देते हुए 10 अक्टूबर 2019 को एक आदेश संख्या

टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी पारित किया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित निष्पादन मानकों के साथ संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में 22 अक्टूबर, 2019 को राजपत्र राजपत्र 363 पर अधिसूचित किया गया था। इसके बाद स्पीकिंग आदेश को दिनांक 02 दिसंबर 2019 को राजपत्र संख्या 440 पर अधिसूचित किया गया। उक्त संशोधित एसओआर की वैधता 21 नवंबर 2022 तक है।

वीओसीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव, इस प्राधिकरण के दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के उक्त आदेश द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी के संशोधित एसओआर में संशोधन के लिए है ।

(ii). वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान को 21 नवंबर 2019 से लागू किया है। पत्तन द्वारा दायर संशोधन का प्रस्ताव पत्तन उपयोगकर्ताओं से प्राप्त विभिन्न अभ्यावेदन मद्देनज़र किया गया है। पत्तन ने कहा है कि संशोधन प्रस्ताव कार्य-व्यापार के अनुरोध पर आधारित है और ज्यादातर संशोधन मुख्य रूप से मौजूदा एसओआर में निर्धारित दरों में कमी के लिए हैं। वीओसीटीटी द्वारा उल्लेखित कारणों के साथ एसओआर के मौजूदा प्रावधान और प्रस्तावित संशोधन को आगामी पैराग्राफों में सारणीबद्ध किया गया है।

(iii). (क). आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी प्रा. लिमिटेड ने कहा है कि एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा पर रू.50 प्रति मीट्रिक टन की लेवी पहले से अभी भी रू.1/ - प्रति मीट्रिक टन से काफी अधिक है और जो एक वर्ष से अधिक की अवधि से लागू थी। आईएमसीओएलए ने अपेक्षा की है कि वर्तमान संशोधन प्रस्ताव में 15/- रुपये मीट्रिक टन की प्रस्तावित कमी के बावजूद, कार्गो के प्राप्तकर्ता अभी भी पत्तन की अन्य बर्थों के लिए पोत लेना पसंद करेंगे जो पोतीय क्रेन द्वारा कार्गो का प्रहस्तन करते हैं। इससे उनकी दक्ष क्रेनें बेकार हो जाएंगी. आईएमसीओएलए ने उनके द्वारा जब पोत का निष्टान किया गया तो उनके द्वारा संचालित बर्थ नंबर 9 पर और आंशिक रूप से बर्थ नं. 9 पर और आंशिक रूप से बर्थ सं. 3 और 4 पर कुल राशि के रूप में लागत की तुलना प्रस्तुत की है । आईआईएमसीकोला क्रेन कंपनी प्रा. लि. के अलावा, चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लिमिटेड और सीपोर्ट्स लॉजिस्टिक्स प्रा. लिमिटेड ने भी लेबर रेट के प्रस्तावित विलय पर आपत्ति जताई है। उक्त बीओटी संचालकों ने कहा है कि उक्त विलय से प्रस्तावित घाट की दर अधिक हो जाती है और इससे उपयोगकर्ताओं उन बर्थों का उपयोग करने के लिए हतोत्साहित होंगे जहां वे एचएमसी संचालित करते हैं। बीओटी ऑपरेटरों ने पत्तिन से रियायती दर लागू करने के लिए अनुरोध किया है।

आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी प्रा. लिमिटेड, चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (पी) लिमिटेड और सीपत्त न लॉजिस्टिक्स प्रा. लि., द्वारा उठाई गई आपत्ति के मद्देनजर पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वे उनके अनुरोध की जांच करें।

इस संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अधिक कार्गो आकर्षित करने के लिए कार्य-व्यापार प्रचार के उपायों को प्रोत्साहित करने के लिए, 8 मई 2018 से प्रायोगिक आधार पर 9वीं बर्थ पर बोर्ड के अनुमोदन से 1 रूपया प्रति टन की दर वसूल की गई थी । हालांकि, 9 वीं बर्थ पर कार्गो प्रहस्तान संचालन में कोई सुधार दर्ज नहीं किया गया था, यहां तक कि रियायत और लेवी की दर 01 रुपया प्रति टन करते हुए भी । वीओसीपीटी ने औसतन आईएमसीओएलए के बयान को कि लेवी को पुन: 1 से बढ़ाकर 50 रुपये प्रति टन कर दिया गया है, गलत ठहराया है कि यह सही नहीं है क्योंकि दी गई रियायत अस्थायी आधार पर बाजार की जांच करने के लिए थी, और प्रशुल्क में इस तरह से कोई बदलाव नहीं हुआ था। इस प्राधिकरण द्वारा पत्तन ने उचित ठहराया है कि संशोधनपूर्व-एसओआर में लेवी की दर प्रति टन रु 69 थी , जिसे पिछले प्रशुल्क संशोधन में घटाकर 50 रुपये प्रति टन कर दिया गया था। हालांकि, पत्तन आमद-रफत को बढ़ाने के प्रयास कर रहा है, लेकिन आईएमसीओएलए सहित बीओटी ऑपरेटरों ने प्रशुल्क को कम करके रियायत बढ़ाने सहित यातायात को बढ़ाने का कोई प्रयास नहीं किया है। यदि आवश्यक हो, तो कार्गो को आकर्षित करने के लिए उपयुक्त छूट प्रदान करने सहित प्रयासों को लागू करके एचएमसी ऑपरेटर अपनी सुविधा के माध्यम से व्यावसायिक विकल्पों की तलाश करने की भी आवश्यकता है, ताकि एचएमसी का प्रयोग इष्टतम हो सके। न तो पत्तन, और न ही एचएमसी ऑपरेटर ने एक दूसरे को, किसी भी कार्गो की गारंटी दी है और पत्तन द्वारा आईएमसीओएलए के साथ किया गया समझौता बर्थ पर मैकेनाइज्ड प्रहस्तन सुविधा प्रदान करने और सेवाओं का लाभ उठाने के इच्छुक उपयोगकर्ताओं द्वारा अपनी पसंद के अनुसार कार्य कर सकने के लिए है । बर्थ नं. 9 या पत्तन संचालित बर्थ से सेवाएं लेने की कोई बाध्यता नहीं है।

प्रशुल्क. नीति दिशानिर्देशों के अनुसार, पत्तन संशोधन चक्र से पहले पिछले तीन वर्षों के लिए औसत व्यय, और नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम वसूल कर सकता है 50/- रुपये प्रति लेवी का प्रस्ताव कार्गो प्रहस्तन डिवीजन में किए गए खर्च की वसूली के लिए है और इसे केवल प्राधिकरण के अनुमोदन पर अपनाया जा रहा है। चूंकि पत्तन को यह भी लगता है कि एकत्र की गई लेवी सीधे तौर पर किसी भी तरह से प्रत्येक बर्थ पर तैनात मजदूरों की संख्या से जुड़ी नहीं है, इसलिए पत्तन ने समेकित रुप में प्रति मीट्रिक टन 50 रुपये की एक समान दर से लेवी घटक को घाट भाड़ा के साथ आमेलित का प्रस्ताव दिया है और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में कोई बदलाव नहीं हुआ है।

इस प्रकार, प्रस्ताव केवल मौजूदा श्रम शुल्क को मौजूदा घाट भाड़ा दर दरों के साथ आमेलित करने का है ताकि बिल बनाने की प्रक्रिया अधिक आसान और पारदर्शी हो और कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव उपयोगकर्ताओं पर न पड़े।

पत्तन ने आगे कहा है कि वर्तमान प्रस्ताव में भी, बर्थ नं. 9 पर 11.5 मीटर से अधिक ड्राफ्ट वाले पोतों के लिए एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित विदेशी माल के लिए रू.15/- और तटीय कार्गो के लिए किए जाने रू.06 की एक और कमी लागू करने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए,, प्रभावी रूप से, दर रू.50/ -पीएमटी से घटाकर रू.35/- पीएमटी कर दी गयी है। जहां तक आईएमसीओएलए द्वारा उठाए गए बिंदु का संबंध है, प्रस्तावित विलय पर पोत अन्य बर्थ पर चला जाएगा, इस बारे में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन किसी आयातक को किसी विशेष बर्थ पर अपने माल के प्रहस्तन के लिए मजबूर नहीं कर सकता है और वास्तव में, आयातक उत्पादकता, लागत, चार्टर किराया आदि विभिन्न कारकों के आधार पर विकल्प का चयन करेगा। पोत को पत्तन के अन्य उन बर्थों तक ले जाना के बारे में आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी लिमिटेड द्वारा लाये गये मामले के संबंध में, कि पोत पर कार्गो का पोतीय क्रेन द्वारा प्रहस्तन करने हैं और एचएमसी क्रेनें बेकार हो जाएगी, यह एक परिचालन मामला है और इस समस्या का समाधान पत्तन को ही करना होगा। इस प्राधिकरण के समक्ष पत्तन का प्रस्ताव यह है कि मौजूदा घाट दर और श्रमिकों की तैनाती के लिए लेवी जो दो अलग-अलग अनुसूची में निर्धारित हैं, को आमेलित कर दिया जाए। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि चूंकि प्रस्ताव केवल मौजूदा दो दरों के विलय के लिए है यानी श्रमिक दर के साथ लेवी, इसमें किसी भी वित्तीय निहितार्थ की परिकल्पना नहीं की गई है। वास्तव में, वर्तमान प्रस्ताव में, पत्तन ने बर्थ नंबर 9 पर एचएमसी के माध्यम से कार्गो के प्रहस्तन के लिए 11.5 मीटर से अधिक ड्राफ्ट की ज़रुरत वाले पोतों के लिए विदेशी कार्गो के लिए रू.15/- और तटीय कार्गो के लिए रू.6/- की रियायत देने वाले नोट का प्रस्ताव किया है ।

उपर्युक्त स्पष्टीकरण के आधार पर और यह भी मानते हुए कि प्रस्ताव पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित है, यह प्राधिकरण तरल और कंटेनरीकृत कार्गो को छोड़कर सभी कार्गो के लिए श्रमिक दर के साथ घाट दर के विलय के लिए पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित मंजूरी देता है।

(ख). आईएमसीओएलए द्वारा उठाया गया एक अन्य बिंदु यह है कि पत्तन ने अपने संचालन के लिए कोई श्रमिक तैनात नहीं किये गए हैं और न ही किसी श्रमिक की आवश्यकता है, क्योंकि अत्यधिक परिष्कृत मोबाइल हार्बर क्रेन का उपयोग हॉपर के माध्यम से कार्गो का कन्वेयर बेल्ट पर निर्वहन करने के लिए किया जाता है। आईएमसीओएलए ने शिकायत की है कि हालांकि प्रत्येक क्रेन के लिए पत्तन के एक संचालन कार्य को देखने के लिए श्रमिक(लेबर-वर्कर) की तैनाती के लिए सहमति हो गयी है परंतु वह अपने कार्यों को पूरा करने के लिए वह कभी मौजूद नहीं होता है। इस संबंध में वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि कोई भी नोशनल तैनाती नहीं है और यह तैनाती एनआईटी अवार्ड के अनुसार की गई है। प्रत्येक एचएमसी के लिए एक सिग्नल मैन तैनात है। पोस्ट किए गए कर्मचारी ड्यूटी पर आ रहे हैं और एचएमसी में सिग्नल मैन की अनुपलब्धता पर कोई रिपोर्ट उपलब्ध नहीं है। यह उल्लेख किया जाता है कि पत्तन यह सुनिश्चित करे कि प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.4 के अनुसार किसी श्रमिक और अन्य समतुल्य नोशनल शुल्क की कोई अनुमति नहीं है।

(ग). जैसा कि माना जाता है, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त रॉयल्टी का उपयोग अतिरिक्त श्रमिकों की लागत को पूरा करने के लिए किया जाना चाहिए और तदुनसार और उसके अनुसार, से अर्जित राजस्व का हिस्सा कार्गो प्रहस्तहन लेबर पूल, के प्रति एक स्वचालित अंशदान होगा। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि रू.50/- प्रति टन की लेवी, प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के अनुसार परिचालन व्यय और प्रतिफल को पूरा करने के लिए एसओआर के अनुसार प्रशुल्क की वसूली के लिए है। बीओटी ऑपरेटरों की कमाई पर रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान संबंधित रियायत समझौते के तहत नियंत्रित होता है।

(घ). आईएमसीओएलए द्वारा उठाया गया एक अन्य बिंदु यह है कि पत्तन, पोत से संबंधित शुल्क में लेबर लेवी जोड़ सकता है; जिससे पोत के एजेंट माल ढुलाई में वृद्धि कर देंगे और उपयोगकर्ता से वसूली करेंगे। पत्तन पर असर नहीं पड़ेगा। लेबर लेवी कार्गो प्रहस्तन सेवा से संबंधित शुल्क है। आईएमसीओएलए का तर्क यह है कि इस बोझ को पोत से संबंधित शुल्कों में जोड़कर पोत की ओर स्थानांतरित कर दिया जाए, यह विचार अच्छा नहीं है।

(ङ). मै0.आईएमसीओएलए द्वारा उठाए गए बिंदु के संबंध में कि प्राधिकरण प्रशुल्कअ की गणना के लिए परियोजना लागत में उनकी तीसरी क्रेन कैपेक्स लागत नहीं जोड़ी गई है, यह उल्लेख प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं.टीएएमपी/16/2020-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2020 के तहत अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्कद पीपीपी मोड पर यांत्रिक प्रहस्त्र उपकरण यानी एचएमसी क्रेन के संचालन के लिए वीओसीपीटी के प्रस्ताव पर आधारित है। इस प्रकार निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क अधिकतम निर्धारित क्षमता, पत्तन द्वारा अनुमानित एक एचएमसी की इष्टतम क्षमता, पूंजीगत लागत और परिचालन लागत के संदर्भ में निर्धारित है। पत्तन ने अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर, परियोजना के लिए बोलियां आमंत्रित की होंगी और परियोजना आईएमसीओएल को सौंपी गया होगा । क्रेन की तैनाती की संख्या पत्तन के डोमेन के अंतर्गत आती है। जहां तक प्रशुल्क का सवाल है, तो मूल प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत अपफ्रंट प्रशुल्क उसी आधार पर लागू होगा, जिसके आधार पर परियोजना सौंपी जाती है।

(च). तूतीकोरिन शिप एजेंट्स एसोसिएशन (जीएसएए) ने वीओसीपीटी से अनुरोध किया है कि 20,000 जीआरटी से नीचे के जहाजों के लिए पत्तन देयताओं पर 10% छूट भी प्रदान की जाए। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि

पत्तन ने पायलट शुल्क और बर्थ भाड़े की पहली स्लैब में 10% की कटौती का प्रस्ताव किया है क्योंकि पिछले संशोधन के दौरान कुछ स्लैबों के विलय के मद्देनजर बर्थ भाड़े में और कम जीआरटी वाले पोतों प्रशुल्क पर काफी प्रभाव पड़ा था। इसलिए, कार्य-व्यापार के प्रतिनिधित्व के आधार पर, पत्तन ने 20000 जीआरटी तक के स्लैब के लिए पायलटेज और बर्थ भाड़े में 10% की कमी का प्रस्ताव किया है। जैसा कि वीओसीपीटी ने कहा है स्लैब प्रणाली में पत्तन देयताएं नहीं हैं। यह एकल दर है। इसलिए पायलट और बर्थ भाड़े में कमी देने बात और कारण, पत्तन देयताओं के लिए लागू नहीं होती है।

(iv). इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के तहत अनुमोदित संशोधित एसओआर के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने कार्य-व्यापारियों के अनुरोध के आधार पर अपने मौजूदा अनुमोदित एसओआर में लिए कुछ संशोधन/आशोधनों पर विचार करने का अनुरोध किया है। वीओसीपीटी द्वारा उल्लेखित बिंदु 10 अक्टूबर 2019 के प्रशुल्क ऑर्डर से संबंधित अंश, और हमारे विश्लेषणानुसार अनुलग्नक – 1 में क्रमवार दिए गए हैं। विस्तृत विश्लेषण के आधार पर, वीओसीपीटी द्वारा अनुशंसित संशोधनों को उक्त अनुबंध में अनुमोदित किया गया है।

(v). वीओसीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव वीओसीपीटी के सामान्य दरमान में संशोधन के लिए है। उक्त प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने टीएएनजीईडीसीओ द्वारा एनसीबी-I पर कोयला प्रहस्तन के लिए 12,500 मीट्रिक टन/प्रति दिन का निष्पादन मानदंड तय करने का प्रस्ताव दिया है, जिसमें कहा गया है कि एनसीबी-I के लिए निष्पादन मानदंड इस प्राधिकरण द्वारा पिछले सामान्य संशोधन में अनुमोदित नहीं है, जिसमें कहा गया है कि यह एक कैप्टिव बर्थ है।

वीओसीपीटी ने कहा है कि एनसीबी-I पर एनटीपीएल के लिए निष्पा्दन मानक 25,000 मीट्रिक टन प्रति दिन तय किया गया है, जिसमें दो तटीय अनलोडर्स और दो कन्वेयर सिस्टमों का उपयोग किया जा रहा है। वर्तमान में, टीएएनजीईडीसीओ के पोतों का प्रहस्तन एनसीबी-I में किया जा रहा है जो एनएलसी तमिलनाडु पावर लिमिटेड (एनटीपीएल) की एक कैप्टिव सुविधा है। जहाजों, एनसीबी-I को बंदी उपयोगकर्ता के अलावा, यदि कोई हो, के लिए निष्पादन मानक निर्धारित किया जाना है और तदनुसार, एनसीबी-I पर टीएएनजीईडीसीओ पोत के लिए निष्पासदन मानक तय करने का प्रस्ताव है, क्योंकि टीएएनजीईडीसीओ कैप्टिव उपयोगकर्ता नहीं है और केवल एनसीबी-I की अन्य उपयोगकर्ता श्रेणी के अंतर्गत आता है । इसलिए, पत्तकन ने इस मद की मंजूरी मांगी है। यह देखते हुए कि टीएएनजीईडीसीओ एक तटीय अनलोडर और एक कन्वेयर सिस्टम द्वारा कोयले का प्रहस्तन कर रहा है, प्रति दिन 12,500 मीट्रिक टन का निष्पा्दन मानक प्रस्तावित है यानी प्रति दिन 25,000 मीट्रिक टन का 50%।

सबसे पहले, वीओसीपीटी द्वारा उठाया गया बिंदु कि एनसीबी-I पर एनटीपीएल के लिए निष्पादन मानक 25,000 मीट्रिक टन प्रतिदिन तय किया गया वास्तव में सही नहीं है। जैसा कि हमारे ऑर्डर नंबर टीएएमपी/53/2018-वीओसीपीटी दिनांक 18 जनवरी 2019 के पैरा 10(iv)(ज), में उल्लेमखित है, इस प्राधिकरण ने कारणों का उल्लेख किया है कि यह एनसीबी-। पर पत्तन द्वारा 25,000 टन के निष्पादन मानदंडों को अलग से अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है क्योंमकि वीओसीपीटी द्वारा उक्त बर्थ एनटीपीएल को दी हुई है, जिसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए इस प्राधिकरण ने 2008 के आदेश क्रमांक / 29/2014-वीओसीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के तहत संदर्भ प्रशुल्क को मंजूरी दी है। और अनुमोदित दर डब्ल्यूपीआई के 60% पर वार्षिक सूचकांक के अध्यधीन है। संबंधित ऑपरेटर उक्त प्रासंगिक आदेश में निर्धारित निष्पादन स्तर अनुसार अभिशासित किया जाएगा।

अब वीओसीपीटी ने टीएएनजीईडीसीओ के एनसीबी-I में प्रहस्तित कार्गो के लिए यह कहते हुए निष्पादन मानदण्ड को मंजूरी देने की मांग की है कि यह कैप्टिव कार्गो नहीं बल्कि अन्य कार्गो है।

इस संबंध में, यह बताना प्रासंगिक है प्राधिकरण ने एनसीबी- I बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्कि के निर्धारण से संबंधित ऑर्डर सं. टीएएमपी/29/2014-वीओसीपीटी में यह दिनांक 15 जनवरी 2016 में बर्थ किराया और कार्गो प्रहस्तन प्रभार का अनुमोदन कर दिया है । उक्त आदेश के पैरा 15 (xvii) (ग) के अनुसार, अन्य कार्गो के लिए बर्थ किराया शुल्क लागू है। बीओटी / कैप्टिव बर्थ पर सेवाएं उक्त ऑपरेटर द्वारा प्रदान की जानी चाहिए, जो उनके संबंधित बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में विचार किए गए प्रहस्तसन मानदंड द्वारा अभिशासित हो, और यह कि अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क एक अधिकतन सीमा स्तरीय दर है। ऐसा होने पर, जब ऑपरेटर द्वारा उक्त प्रशुल्क ऑर्डर के अनुसार बर्थ भाड़ा लगाया जाता है, तो यह पता नहीं चलता है कि के लिए अलग-अलग निष्पादन मानदंड 12,500 मीट्रिक टन/प्रतिदिन के हिसाब से वीओसीपीटी के दरमान में दंडित बर्थ किराए कैसे निर्धारित किए जा सकते हैं क्यों कि उक्त बर्थ को वीओसीपीटी द्वारा एनटीपीएल को दी हुई है, जिसके लिए इस प्राधिकरण ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार आदेश सं. टीएएमपी/29/2014-वीओसीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के तहत प्रशुल्क निर्धारत किया है जो डब्ल्यूपीआई के वार्षिक 60% सूचकांकन के अध्यधीन है। उपरोक्त स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित एसओआर में अपने एसओआर को मंजूरी देने की स्थिति में नहीं है।

(vi). पत्तन ने इस प्रस्ताव के प्रसंस्करण के दौरान जो संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, वह इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वर्ष 2020-21 के लिए लागू 1.88% वृद्धि कारक घटक पर विचार किए बिना प्रस्तुत किया है, जो कोविद 19 को देखते हुए 1 अक्टूबर 2020 से लागू किया गया है। इसलिए, वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है कि वह वर्तमान प्रस्ताव वर्ष 2020-21 के लिए प्रशुल्क दर को 1.88% के लागू इंडेक्सेशन फैक्टर द्वारा अनुक्रमित करने के बाद में निर्धारित किया जाए। इस संबंध में यह बताना प्रासंगिक है कि वार्षिक इंडेक्सेशन का 1.2 पर सामान्य नियम और शर्तों के तहत नोट (xxi) में पहले से ही उल्लेखित किया गया है। पत्तन को इंडेक्सेशन फैक्टर के संबंध में दरमान में संबंधित नोट द्वारा अभिशासित किया जाता है, और इसलिए प्राधिकरण द्वारा इंडेक्स दर निर्धारित करना आवश्यक नहीं है। पत्तन इस संशोधन प्रस्ताव में अनुमोदित दरों को लागू करने से पहले लागू सूचकांक कारक को लागू कर सकता है।

(vii). इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू हो जाएंगी। चूंकि अनुमोदित संशोधन वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर का हिस्सा बनेंगे, इसलिए अनुमोदित संशोधनों की वैधता वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता के अनुसार होगी।

12.1. परिणामत: और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और सामूहिक सोच-विचार के आधार पर, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधनों को अनुलग्नक-II के रूप में वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान में संशोधन /प्रविष्टि/आशोधन/प्रतिस्थापन के साथ अनुमोदित किया जाता है।

12.2. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधन भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे। वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता तक अनुमोदित दर में संशोधन मान्य रहेगा।

12.3. वीओसीपीटी को मौजूदा एसओआर में संशोधन करने के लिए निर्देशित किया जाता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./411/2020-21]

अनुलग्नक I

वीओसीपीटी द्वारा किए गए आशोधनों/संशोधनों के सारांश, प्रशुल्क आदेश सं.टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 के प्रासंगिक उद्धरण और हमारे विश्लेषण का तुलनात्मक अध्ययन नीचे दिया गया है

एसओआर का संदर्भ	पोर्ट द्वारा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण के आदेश क्रमांक-2019/15/वीओसीपीटी दिनांक 10 मार्च 2019 द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में निर्धारित	वीओसीपीटी द्वारा 07 अप्रेल 2019 के पत्र के तहत प्रस्तावित संशोधन	उपभोक्ताओं की टिप्पणियों पर वीओसीपीटी द्वारा दिए गए संशोधनों के कारण/औचित्य/टिप्पणियां	प्राधिकरण की टिप्पणियां/विश्लेषण
2.2.1.	' जोन 'क' के लिए है क्रम सं. | पोत का आकार | दर प्रति जीआरटी: तटीय पोत (रू..) | विदेशगामी पोत (अमेरिकी $) 1 | 0 से 20,000 जीआरटी | 13.47 | 0.5162 2..4.1 क्रम सं. | पोत का आकार | दर प्रति जीआरटी: तटीय पोत (रू..) | विदेशगामी पोत (अमेरिकी $) 1 | 0 से 20,000 जीआरटी | 0.1932 | 0.0075	क्रम सं. | पोत का आकार | दर प्रति जीआरटी: तटीय पोत (रू..) | विदेशगामी पोत (अमेरिकी $) 1 | 0 to 20,000 जीआरटी | 12.12 | 0.4646 क्रम सं. | पोत का आकार | दर प्रति जीआरटी: तटीय पोत (रू.. | विदेशगामी पोत (अमेरिकी $) 1 | 0 से 20,000 जीआरटी | 0.1739 | 0.0068	पिछले संशोधन के दौरान, पायलटेज और बर्थ किराया के लिए संशोधनपूर्व-एसओआर की छह विरुद्ध, स्लैबों के टीएएमपी के कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुरूप युक्तिकरण का प्रस्ताव दिया गया था। प्रारंभ में 30,000 जीआरटी तक के पांच स्लैबों को मिलाकर एक कर दिया गया था, और उसके बाद पिछले संशोधन में दो और स्लैब का स्लाइडिंग दरमानों पर प्रस्ताव किया गया था। इसके बाद, विचार-विमर्श के बाद, पिछले संशोधन में 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में शामिल किया गया था और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। **एसओआर के कार्यान्वयन के बाद, व्यापार ने इस आधार पर प्रशुल्क को कम करने के लिए प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है कि पायलट और बर्थ भाड़े के संबंध में स्लैब में कमी के कारण, *20,000* से कम के जीआरटी वाले पोत ज्यादातर प्रभावित होते हैं।**	**प्राधिकरण द्वारा वीओसीपीटी के दरमान पिछली बार प्रशुल्क नीति, 2018 के तहत 19 अक्टूबर 2019 को अनुमोदित किया गया हैं, जो एक अधिकतम सीमा स्तरीय दर है। मेजर पत्तन ट्रस्ट्स में पहले से ही कम दर वसूल करने की सुविधा है। इस आशय का एक उपयुक्त नोट पहले से ही एसओआर में निर्धारित है।** **पत्तन ने अब कारोबारियों के अनुरोध के मद्देनजर मौजूदा पायलटेज शुल्क और बर्थ किराया की पहली स्लैब अर्थात 0 से 20000 जीआरटी में 10% की कमी का प्रस्ताव किया है। इसलिए, प्रस्तावित दरों को मंजूरी दी जाती है। पत्तन ने कहा है कि एसओआर के अनुसार साल 2020-21 के लिए वार्षिक सूचकांकन फैक्टर 01 मई 2020 से प्रभावी है, जो वीओसीपीटी द्वारा कोविड 19 की स्थिति के कारण 1 अक्तूबर 2020 से लागू किया गया है। इसके मद्देनजर पत्तन ने सूचकांकित दर के लिए मंजूरी देने का अनुरोध किया गया है।** **संशोधन के लिए मांगी गई प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए दरों को सूचकांकित करने के बजाय, यह उल्लेख करना उचित है कि यहां अनुमोदित संशोधित दर मौजूदा एसओआर में निर्धारित नोट के अनुसार लागू होने वाले वार्षिक सूचकांक कारक के अध्यधीन होगी। पत्तन, ऊपर उल्लेखित कारणों से सूचकांकन घटक 1 अक्टूबर 2020 से लागू करने के लिए स्वतंत्र क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम सीमा स्तरीय है।**

			उक्त मुद्दे को संबोधित करने के लिए, पत्तन ने मौजूदा पायलट शुल्क और बर्थ किराया शुल्क में *20,000* जीआरटी तक के स्लैब के संबंध में *10%* कटौती का प्रस्ताव किया है। **पत्तन ने अपने बोर्ड की मंजूरी के साथ कम दर को *01* जनवरी *2020* से प्रभावी कर दिया है।**	**इसके अलावा, वीओसीपीटी ने सूचित किया है कि पत्तन 01 जनवरी 2020 से प्रशुल्क कम दर पर वसूल कर रहा है और वीओसीपीटी के बोर्ड के अनुमोदन से 01 जनवरी 2020 से मंजूरी मांगी है।** **जहां तक प्रस्तावित कटौती के लिए 1 जनवरी 2020 से मंजूरी मांगने का संबंध है, इस प्राधिकरण की ऐसी कोई स्वीकृति प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि पत्तन में ऐसा करने की छूट है।** **पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, राजस्व में रू.32.04 करोड़ का अंतर था जो पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व स्तर पर बिना वसूल किए रह गया था। प्रस्तावित कमी से इस अंतर के बढ़ जाने की संभावना है। चूंकि प्रस्ताव कारोबार को लाभ पहुंचाने के लिए है और इसे इसके बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है, इसलिए इसे भावी रूप से अनुमोदित किया गया है।**
2.2.3	नोट: एक स्थानांतरण प्रभार निशुल्क है। एक से अधिक स्थानांतरण शुल्क के लिए, उपरोक्त दरें लागू हैं।	नोट: (i) कार्गो ऑपरेशन के दौरान एक स्थानांतरण निशुलक है यानी शुरू होने के बाद और कार्गो ऑपरेशन पूरा होने से पहले। (ii) जब भी स्थानांतरण संबंधित पोत मास्टर/शिप एजेंट से अनुरोध किया जाता है तो एक से अधिक स्थानांतरण उपरोक्त दरों के अनुसार प्रभार्य है।	स्पष्ट किया जाता है कि कार्गो के अलावा अन्य कार्यों जैसे बंकरिंग और पोत की मरम्मत आदि के लिए नि:शुल्क स्थानांतरण लागू नहीं है।	पत्तन द्वारा व्यक्त कारणों और क्योंकि प्रस्तावित संशोधन स्पष्टात्मकता प्रकृति का है और इसे वीओसीपीटी के न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है
2.2.3 नोट 3 (i).(ङ)	**" गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को वीओसी घाट में स्था नांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्ट से निचले ड्राफ्ट में स्थानांतरित करने के लिए बशर्ते निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य् पोत प्रतीक्षा न कर रहा हो, को भी "पोत की सुविधा के लिए स्था नांतरण". माना जाएगा**	**"गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को सभी बर्थों में स्थानांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्टसे निचले ड्राफ्टमें स्थानांतरित करने के लिए बशर्ते निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य पोत प्रतीक्षा न कर हा होए को भी "पोत की सुविधा के लिए स्थानांतरण". माना जाएगा**	**स्पष्टता प्रदान करने के लिए कि यह स्थिति सभी बर्थों पर लागू होगी न कि विशिष्ट बर्थों के लिए।**	वीओसी घाट पर गहरे ड्राफट बर्थ से कम ड्राफट वाले बर्थों पर पोतों का स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए मानने संबंधी नोट सभी बर्थों के लिए लागू किए जाने का प्रस्ताव है ताकि यह स्पष्ट रहे कि यह शर्त सभी बर्थों के लिए लागू होती है न कि निर्दिष्ट बर्थों के लए। **उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में और उल्लेखित कारणों से प्रस्तावित संशोधनआशोधन का / अनुमोदन किया गया है**
2.4.2	**नोट - 7: कोई भी पोत जो बर्थ खाली करने के लिए डिप्टी कंजर्वेटर / ट्रैफिक मैनेजर द्वारा दिए गए समय की समाप्ति के बाद किसी भी बर्थ पर कब्जा जारी रखता है, निम्न दरों पर अतिरिक्त बर्थ किराया शुल्क का भुगतान करेगा: -** **(i) . पहले दो दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए बर्थ किराए के शुल्क का चार गुना।** **(ii). तीसरे दिन और आगे के दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए बर्थ किराए के शुल्क का छह गुना।** **(iii). अतिरिक्त बर्थ किराया शुल्क अनुसूची के तहत सामान्य बर्थ किराया शुल्क के अलावा देय होगा।**	**इस नोट को अनुसूची 2.4.1 (बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची) और 2.4.2 (अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची) के लिए सामान्य नोट के रूप में लाने का प्रस्ताव दिया।**	**चूंकि यह स्थिति बर्थ किराया शुल्क से संबंधित एक सामान्य स्थिति है और केवल मछली पकड़ने के पोतों पर लागू नहीं है, इसलिए इसे बर्थ किराया अनुसूची 2.4 के सामान्य नोट के रूप में लाये जाने का प्रस्ताव है।**	**पत्तन द्वारा उललेखित कारणों से प्रस्तावित आशोधन को बर्थ किराया अनुसूची 2.4 (सभी के लिए) के एक सामान्य नोट के रुप में उल्लेख करने के लिए अनुमोदन किया गया है।**
2.4 [2.4.2 के बाद नोट 3.]	एनसीबी-1 बर्थ के लिए निष्पादन मानदंड टीएएमपी द्वारा यह उल्लेख करते हुए अनुमोदित नहीं किया गया है कि एनसीबी-1, मैसर्स एनटीपीएल द्वारा संचालित एक कैप्टिव बर्थ है।	टीएएमपी से अनुरोध किया जाता है कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा कोयले के प्रहसतन के लिए 12,500 मी.टन / प्रति दिन की दर से एनसीबी-I के लिए निष्पादन मानदंड तय किये जाएं।	एनसीबी-1 के निष्पादन मानकों को प्राधिकरण्र द्वारा यह उल्लेख करते हुए अनुमोदित नही किया गया है कि यह एक कैप्टिव बर्थ है। यह मानते हुए कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा एक तटीय अनलोडर और एक कन्वेयर सिस्टम द्वारा कोयले का प्रति दिन 12,500 मीट्रिक टन प्रहस्तन निष्पादन मानक प्रस्तावित है। दूसरी ओर एनटीपीएल द्वारा एनसीबी के लिए 25,000 मीट्रिक टन प्रति दिन तय किया गया था, जिसमें दो किनारे अनलोडर और दो कन्वेयर सिस्टम का उपयोग किया जा रहा है। इसलिए, प्रति दिन 25,000 मीट्रिक टन का 50% प्रस्तावित कियागया है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल के द्वारा और आगे स्पष्ट किया कि वर्तमान में, टीएएनजीईडीसीओ के पोतों को एनसीबी-I में प्रहस्तित जा रहा है जो कि मेसर्स एनटीपीएल (एनसीबी-I) की एक	विश्लेषण में विस्तार से उल्लेखित कारणों से टीएएनजीईडीसीओ द्वारा 12,500 मीट्रिक टन प्रति दिन कोयले के प्रहस्तन के लिए एनसीबी-I के लिए निष्पादन मानदंड निश्चित करने के प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया गया है।

			कैप्टिव सुविधा है। पोत, यदि कोई हो, एनसीबी-I पर कैप्टिव उपयोगकर्ता के अलावा, किसी अन्स पोत का प्रहस्तन किया जाता है तो उसके निष्पादन मानदंड निर्धारित किए जाने हैं और तदनुसार, यह एनसीबी-I पर टीएएनजीईडीसीओ के पोत के लिए निष्पादन मानदंड तय करने का प्रस्ताव है, क्योंकि टीएएनजीईडीसीओ कैप्टिव उपयोगकर्ता नहीं है और एनसीबी-I की अन्य उपयोगकर्ता श्रेणी के अंतर्गत आता है। इसलिए बंदरगाह ने प्रस्तावित संशोधन को मंजूरी देने का प्रस्ताव किया है	
2.4 [2.4.2 के पश्चात नोट 3]	इल्मेनाइट में निष्पादन मानदंडों के तहत क्रम सं 5 .पर उल्लेखित है	वही 'इल्मेनाइट) निर्यात(' के अनुरुप हो सकता है।	चूंकि 'इल्मेनाइट (आयात)' के मानदंड अलग से क्रम सं. 26 पर उपलब्ध हैं।	पत्तन ने इसे और अधिक व्याख्यात्मक बनाने के लिए 'निर्यात' शब्द को जोड़ने का प्रस्ताव किया है ताकि अनुसूची 2.4.2 के बाद नोट-3 के तहत क्रम सं. 26 पर इल्मेनाइट (आयात) के लिए निष्पादन मानक अलग से निर्धारित किए गए हैं । पत्तन द्वारा उल्लेखित कारणों से प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।
2.5.1. (ख) [नोट 2(क) (ख) और (ग)]	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत आज शाम 6 बजे पहुंचता है और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 18.00 घंटे (6.00घंटे + 12.00 घंटे) तक तैयार नहीं है, इस पर कोई एंकरेज दंडात्मक प्रभार नहीं होगा क्योंकि यह 12.00 घंटे की अनुमत्त् अवधि सीमा के अंदर है। (ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 20.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क, खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यदि बर्थ केवल 22.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (18.00 घंटे + 22.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (22वें से 23वें घंटे) के लिए प्रशुल्क) 2.5.1 (क)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत के मामले में जो आज सुबह 06 बजे (01-12-2019) पंहुचा है घंटे आ गए और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 06.00 बजे (03-12-2019) तक (06 घंटे + 48 घंटे) तक तैयार नहीं है, तब कोई दंडात्मक एंकरेज शुल्क नहीं लगेगा क्योंकि यह स्वीकार्य 48.00 घंटे की निःशुल्क अवधि के भीतर है। ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 50.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यदि बर्थ केवल 52.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 53.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (48.00 घंटे + 52.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (52वें से 53वें घंटे) के लिए प्रशुल्क 2.5.1 (ख)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।	उदाहरणार्थ मामले में टीएएमपी ने, 48 घंटे के संशोधित निशुल्क घंटों के बजाय पिछले एसओआर(दरमान) में तरह 12.00 घंटे के निशुल्क एंकोरेज शुल्क का हवाला दिया है। इसलिए, उदाहरण में सुधार की आवश्यकता है। तदनुसार, आशोधन प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के ईमेल के माध्यम से स्पष्ट रूप से कहा है कि प्रस्तावित क्लॉज (ग) का संबंध है अनजाने में 2.5.1 (क) का संदर्भ दे दिया गया है और इसे 2.5.1 (ख)के रूप में पढ़ा जाए ।	अनुसूची 2.5.1(क) में मौजूदा एसओआर में एंकरेज शुल्क निर्धारित है और 2.5.1 (ख) के अनुसार यदि बर्थ तैयार है परंतु पोत तैयार नहीं की स्थिति के लिए एंकरेज प्रभार निर्धारित हैं । वीओसीपीटी के दरमानों में निर्धारित कथित उदाहरण पिछले प्रशुल्क संशोधनके दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रखा गया है। अनुसूची के तहत नोट 1 में निर्धारित किया गया है कि एंकरेज दरें एक समुचित खाली बर्थ के उपलब्ध होने पर पोत के एंकरेज समय से 48 घंटों की समाप्ति पर लागू हो जाएंगी तथापि, उसके नीचे दिया गया उदाहरण नोट 1 से अनुरुप नहीं है। वीओसीपीटी ने अ दरमानों में दिए गए उदाहरण को आशोधित करने का प्रस्तव किया है जो बर्थिंग नीति 2016 के अनुसार नोट-1 के अनुरुप है जिसमें एंकरेज शुल्क लगाने के लिए 48 घंटे की निशुल्क अवधि निर्धारित की गई है । इस कारण उदाहरण में प्रस्तावित संशोधनों का अनुमोदित किया गया है ।
नोट2.5 .1	एंकरेज शुल्क नोट 1 और 2 (1) उपर्युक्त दरें पोत के एंकरेज समय से 48 घंटे समाप्त होने के पश्चात लागू की जाएंगी और जब उपर्युक्त बर्थ उपलब्ध होगी । (2) एंकरेज शुल्क वसूलने का समय ऐसे मामलों में बर्थ के उपलब्धत होने के समय से गिना जाएगा और जिसमें पोत के प्रतीक्षा समय के ओवर-लैपिंग 48 घंटों को शामिल नहीं किया जाएगा ।	उपरोक्त दरें निम्नलिखित शर्तों के तहत 48 घंटे के बाद लागू होती हैं: (i). पोत तैयार, बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (क) के अनुसार लागू है (ii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू है (iii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार के अनुसार लागू है।	खंड 2.5.1 (ख) के समावेश से पहले पोत को एंकरेज शुल्क 2.5.1 (क) के द्वारा बढ़े हुए नए शामिल किए गए ऊपर और अधिक एंकरेज शुल्क) का भुगतान तालिका 2.5.1 (क)के अनुसार करना होगा, चाहे वह पोत को आवंटित हो या उपयोगकर्ता द्वारा अधिकृत किया गया हो। तालिका 2.5.1 (ख) सम्मिलित किए जाने पर शेष शर्तें नयी शामिल की गई हैं और इसलिए स्पष्टता प्रदान करने के लिए शेष शर्तों नोट्स में आशोधन किया गया है।।	पोत द्वारा उल्लेखित कारणों और यथा प्रस्ताव, नोट सपष्टता कार्य व्यापर की सुगमता और पारदर्शिता के लिए हैं अत: इन्हें अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

3.1.1.

क्रम सं.	कार्गो		दर(रुपयों में)				
			प्रभार की इकाई	क्षेत्र क		क्षेत्र ख	
				विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	लिक्विड बल्क (पीओएल)						
	(i)	डीजल तेल	1 कि.लि.	75.01	75.01	-	-
	(ii)	फर्नेस ऑयल	1 कि.लि.	105.99	105.99	-	-
	(iii)	रसोई गैस	1 सीयूएम	192.42	115.45	-	-
	(iv)	नेफ्था	1 कि.लि.	114.14	114.14	-	-
	(v)	पेट्रोलियम कोक	1 मी.टन	74.36	74.36	-	-
	(vi)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 कि.लि.	75.01	45.02	19.56	11.74
2.	लिक्विड कार्गो						
	(i)	कास्टिक सोडा लाइ	1 कि.लि.	63.59	38.15	-	-
	(ii)	तरल अमोनिया	1 मी.टन	138.60	83.17	-	-
	(iii)	ड का तेल		75.01	45.02	19.56	11.74
	(iv)	फॉस्फोरिक एसिड	1 मी.टन	138.60	83.17	-	-
	(v)	गंधक का अम्ल	1 मी.टन	81.53	48.92	-	-
	(vi)	विनाइल क्लोराइड इस	1 मी.टन	138.60	83.17	-	-
	(vii)	मोलेसेज़	1 मी.टन	66.86	40.10	-	-
	(viii)	स्लज आयल	1 मी.टन	76.81	46.09	38.40	23.03
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 सीयूएम	146.76	88.06	-	-
3.	ड्राई बल्क – कोयला						
	(i)	सभी प्रकार के कोयले					
	(क)	(क). बैग / थोक में लकड़ी का कोयला।	1 मी.टन	45.66	27.39	19.56	11.74
	(ख)	(ख) सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया जाता है	1 मी.टन	61.96	61.96	-	-
	(ग)	(ग) ऊपर क्रम 3 (बी) के अलावा सीमा		61.96	37.17	37.17	22.30

#

^

क्रम सं.	कार्गो		दर (रूपयों में)				
			प्रभार इकाई	क्षेत्र क		क्षेत्र ख	
				विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	लिक्विड बल्क (पोओएल)						
	(i)	डीजल तेल	1 कि. लि.	75.01	75.01	75.01	75.01
	(ii)	फर्नेस ऑयल	1 कि. लि.	105.99	105.99	105.99	105.99
	(iii)	रसोई गैस	1 सीयू एम	192.42	115.45	192.42	115.45
	(iv)	नेफ्था	1 कि. लि.	114.14	114.14	114.14	114.14
	(v)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 कि. लि.	75.01	45.02	19.56	11.74
2.	लिक्विड कार्गो						
	(i)	कास्टिक सोडा लाइ	1 कि. लि.	63.59	38.15	63.59	38.15
	(ii)	तरल अमोनिया	1 मी. टन	138.60	83.17	138.60	83.17
	(iii)	ड का तेल	CBM	75.01	45.02	19.56	11.74
	(iv)	फॉस्फोरिक एसिड	1 मी. टन	138.60	83.17	138.60	83.17
	(v)	गंधक का अम्ल	1 मी. टन	81.53	48.92	81.53	48.92
	(vi)	विनाइल क्लोराइड इस	1 मी. टन	138.60	83.17	138.60	83.17
	(vii)	मोलेसेज़	1 मी. टन	66.86	40.10	66.86	40.10
	(viii)	स्लज आयल	1 मी. टन	76.81	46.09	38.40	23.03
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 सीयू एम	146.7	88.06	146.76	88.06
3.	ड्राई बल्क – कोयला						
	(i)	सभी प्रकार के कोयले					
	(क)	(क). बैग / थोक में लकड़ी का कोयला।	1 मी. टन	95.66	57.39	69.56	41.74
	(ख)	(ख) सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया जाता है	1 मी. टन	111.96	111.96	111.96	111.96
	(ग)	(ग) ऊपर क्रम 3 (बी) के अलावा सीमा शुल्क		111.96	67.17	87.17	52.30

अध्याय-IV के खंड 6.1 में निर्धारित लेबर लेवी को अध्याय-III खंड 3.1.1 में निर्धारित घाट भाड़ा शुल्क के साथ आमेलित किया जाना चाहिए।

तेल, केक/कोबरा/पशुचारा, मक्का और फलाई-एश जैसे कुछ कार्गो के लिए घाट भाड़ा दर अलग से दर्शाएं।

I. घाटभाड़ा दर के साथ लेबर लेवी के आमेलन का प्रस्ताव:

(क). पत्तन ने अनुसूची 6.1 में निर्धारित मौजूदा श्रमिक लेवी को घाट भाड़ा के साथ विलय करने का प्रस्ताव किया है। तरल कार्गो और कंटेनरीकृत कार्गो को छोड़कर सभी कार्गो के लिए विलयन समान रूप से प्रस्तावित है।

(ख). आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी प्रा. लि., चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लिमिटेड और सीपत्तन लॉजिस्टिक्स प्रा. लिमिटेड ने श्रम लेवी के प्रस्तावित विलयन पर आपत्ति जताते हुए कहा कि प्रस्तावित घाट दर ऊंची हो गई है। उन्होंने कहा है कि इससे उपयोगकर्ता उनके द्वारा संचालित बर्थ का उपयोग करने के लिए हतोत्साहित होंगे और इसलिए पत्तन से रियायती दर लागू करने का अनुरोध किया है।

(घ). संयुक्त सुनवाई के बाद उपयोगकर्ताओं के अनुरोध पर उपरोक्त प्रस्तावित घाट दर में रियायत प्रदान करने के लिए जांच करने के लिए पत्तन ने अपना प्रस्ताव कायम रखा है और कहा है कि घाट शुल्क के साथ लेवी का प्रस्तावित विलय केवल प्रभार को विलय करने के लिए है ताकि बिलिंग आसान और पारदर्शी हो और इसका उपयोगकर्ताओं पर कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा

(ङ). यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पिछले संशोधन में सीएचडी के संबंध में पत्तन द्वारा आकलित एआरआर रू.97.64 करोड़ था और उसके विरुद्ध सीएचडी में प्रस्तावित दर पर पत्तन द्वारा रू.19.97 करोड़ राजस्व का अंतर छोड़ते हुए आकलित राजस्व रू. 77.67 करोड़ था । यहां तक कि पत्तन में सीएचडी सहित एक संपूर्ण रूप में 32.04 करोड़ रुपये के बराबर, राजस्व अंतर है।

प्रशुल्क नीति 2018 के क्लॉज 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों के पास सूचकांकित एआरआर की सीमा के भीतर दरमान निर्धारित करने की छूट दी गई है। पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि श्रम दर के विलय के लिए प्रस्तावित संशोधन से बिलिंग में पारदर्शिता और कार्य-व्यापार करने में आसानी के लिए है और इसका उपयोगकर्ताओं पर कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा।

पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण और एजेंडा नोट में सामने आए विश्लेषण के आधार पर के आधार पर और यह मानते हुए कि पत्तन के न्यासी बोर्ड ने प्रस्तावित विलय को मंजूरी दे दी है, यह प्राधिकरण सीएचएलडी लेवी के विलय की दर के प्रस्ताव को मंजूर करता है।

(ख). कुछ कार्गो-मदों के लिए पृथक घाट-दर का प्रस्ताव

(i). पत्तन ने कहा है कि व्यापार ने प्रतिविदन दिया है कि घाट अनुसूची में कुछ कार्गो के समेकन से दर उच्च (अधिक) हो गई है। इसलिए, तेल केक, पशु-चारा, मक्का और फ्लाई ऐश के लिए अलग घाट दर प्रस्तावित है। इन कार्गो वस्तुओं के लिए घाट-दर संबंधित श्रेणी में "अन्य कार्गो" के तहत आती है।

इसके अलावा, पत्तन ने कुछ कार्गो मदों के नामकरण के दायरे को बढ़ा दिया है और कुछ वस्तुओं के दोहराव को हटा दिया है।

पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि प्रस्तावित संशोधन, बिलिंग में पारदर्शिता के लिए और व्यापार करने में आसानी के लिए है।

पत्तन द्वारा निर्दिष्ट कारणों के लिए कार्गो के नामावली में प्रस्तावित संशोधन और कुछ कार्गो के लिए दरों को सम्मिलित करने जो पहले वर्गीकृत की हुई थीं, को मंजूरी दी गई है।

पत्तन ने प्रस्तावित नोट के लिए कोई कारण नहीं बताया है। (xxi) पर सामान्य नियम और शर्तें के तहत नोट 1.2 पर पहले से ही वार्षिक सूचकांकन के लिए नोट निर्धारित है। मेसर्स एनटीपीएल के लिए विशिष्ट नोट के कारणों की व्याख्या नहीं की गई है। चूंकि एसओआर में बताई गई दरों में सूचकांकन

		शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला।								दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला।					
	(घ)	मेटलर्जीकल कोक	1 मी.टन	74.36	44.62	-	-		(घ)	मेटलर्जीकल कोक	1 मी. टन	124.36	74.62	124.36	74.62
4	ड्राई बल्क- अन्य								(ङ).	पेट्रोलियम कोक	1 मी. टन	124.6	124.36	124.36	124.36
	(i)	क्लिंकर	1 मी.टन	45.66	27.39	22.4	13.70	4.	ड्राई बल्क - अन्य						
	(ii)	सीयू कनसेनट्रेट	1 मी.टन	89.69	53.80	-	-		(i)	क्लिंकर	1 मी. टन	95.66	57.39	72.84	43.70
	(iii)	गार्नेट रेत	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74		(ii)	सीयू कनसेनट्रेट	1 मी. टन	139.69	83.80	139.69	83.80
	(iv)	जिप्सम रेत	1 मी.टन	11.42	6.84	6.53	3.91		(iii)	गार्नेट रेत	1 मी. टन	80.98	48.59	69.56	41.74
	(v)	थोक में जिप्सम	1 मी.टन	11.42	6.84	6.53	3.91		(iv)	जिप्सम रेत	1 मी. टन	61.42	36.84	56.53	33.91
	(vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74		(v)	थोक में जिप्सम	1 मी. टन	61.42	36.84	56.53	33.91
	(vii)	कच्चा लोहा	1 मी.टन	30.98	30.98	19.56	19.56		(vi)	इल्मेनाइट	1 मी. टन	80.98	48.59	69.56	41.74
	(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74		(vii)	कच्चा लोहा	1 मी. टन	80.98	80.98	69.56	69.56
	(ix)	चूने के पत्थर	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74		viii)	थोक में चूना	1 मी. टन	80.98	48.59	69.56	41.74
	(x)	पोटेशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी)	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59		(ix)	चूने के पत्थर	1 मी. टन	80.98	48.9	69.56	41.74
	(x)	रॉक फास्फेट	1 मी.टन	53.80	32.28	23.46	14.08		(x)	पोटेशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी)	1 मी. टन	116.86	70.10	80.98	48.59
	(xii)	नमक	1 मी.टन	8.16	4.89	6.53	3.91		(xi)	रॉक फास्फेट	1 मी. टन	103.80	62.28	73.46	44.08
	(xiii)	चीनी	1 मी.टन	68.48	41.09	52.18	31.32		(xii)	बोरों/थोक में नमक	1 मी. टन	58.16	34.89	56.53	33.91
	(xiv)	गंधक	1 मी.टन	53.80	32.28	24.46	14.68		(xiii)	बोरों/थोक में चीनी	1 मी. टन	118.48	71.09	102.18	61.32
	(xv)	यूरिया	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59		(xiv)	गंधक	1 मी. टन	103.80	62.28	74.46	44.68
	(xvi)	गेहूँ	1 मी.टन	68.48	39.41	29.72	17.83		(xv)	यूरिया	1 मी. टन	116.86	70.10	80.98	48.59
	(xvii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74		(xvi)	गेहूँ	1 मी. टन	118.48	69.41	79.72	47.83
5.	ब्रेक बल्क								(xvii)	निर्माण सामग्री	1 मी. टन	79.35	47.61	69.56	41.74
	(i)	काजू कर्नल, फल और मेवे	1 मी.टन	66.86	40.10	55.45	33.27		(xviii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी. टन	118.48	71.09	69.56	41.74
	(ii)	सीमेंट	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61	5.	ब्रेक बल्क						
	(iii)	निर्माण सामग्री	1 मी.टन	29.35	17.61	19.56	11.74		(i)	काजू कर्नल, फल और मेवे	1 मी. टन	116.86	70.10	105.45	63.27
	(iv)	ग्रेनाइट	1 मी.टन	81.53	48.92	44.03	26.41		(ii)	सीमेंट	1 मी. टन	107.08	64.25	79.35	47.61
	(v)	लोहा और इस्पात सामग्री	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61		(iii)	निर्माण सामग्री ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य	1 मी. टन	79.35	47.61	69.56	41.74
	(vi)	लॉग्स / टिम्बर	1 सीयूएम	50.56	30.33	29.35	17.61								
	(vii)	मशीनरी	1 मी.टन	191.54	114.93	95.77	57.46								
	(viii)	पवन चक्की ब्लेड	1 मी.टन	260.00	156.00	-	-								
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74								

पर सामान्य नोट दिया हुआ है, इसलिए उक्त नोट निर्धारित नहीं किया गया है। प्रस्तावित नोट को मंजूरी दे दी गई है क्योंकि इससे उन उपयोगकर्ताओं / कार्य-व्यापार में कुछ राहत होगी जो सीएचडी लेवी के साथ घाट दर के प्रस्तावित विलय पर आपत्ति कर रहे हैं।

			नहीं												
6.	कंटेनर														
	(i)	20 फुट (खाली)	Each	138.60	83.17	-	-		(iv)	ग्रेनाइट	1 मी. टन	131.53	78.92	94.03	56.41
	(ii)	20 फुट (भरा हुआ)	Each	693.02	415.81	-	-		(v)	लोहा और इस्पात सामग्री	1 मी. टन	107.08	64.25	79.35	47.61
	(iii)	20 फुट से ऊपर (खाली)	Each	201.76	121.05	-	-		(vi)	लॉग्स / टिम्बर	1 सीयू एम	100.56	60.33	79.35	47.61
	(iv)	20 फुट से ऊपर (भरा हुआ)	Each	1,040.35	624.20	-	-		(vii)	मशीनरी	1 मी. टन	291.54	174.93	195.77	117.46
7.	आरओ आरओ पोत ●								(viii)	पवन चक्की ब्लेड टॉवर, अन्य संबद्ध सामान	1 मी. टन	360.00	216.00	-	-
	(i)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से नीचे के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए	नग/संख्या	6384.6	383.08	-	-		(ix)	आयल केक/कोबरा	1 मी. टन	95.66	57.39	69.56	41.74
	(ii)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटो मोबाइल के प्रहस्तन के लिए	नग/संख्या	1,276.92	766.15	-	-		(x)	पशु चारा	1 मी. टन	69.56	41.74	59.78	35.88
									(xi)	मक्का	1 मी. टन	82.62	49.56	49.56	41.74
									(xii)	फलाई एश	1 मी. टन	79.35	47.61	69.56	41.74
									(xiii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी. टन	118.48	71.09	69.56	41.74
								6.	कंटेनर						
									(i)	20 फुट (खाली)	प्रत्येक	138.60	83.17	-	-
									(ii)	20 फुट (भरा हुआ)	प्रत्येक	693.02	415.81	-	-
									(iii)	20 फुट से ऊपर (खाली)	प्रत्येक	201.76	121.05	-	-
									(iv)	20 फुट से ऊपर (भरा हुआ)	प्रत्येक	1,040.35	624.20	-	-
								7.	आरओ आरओ पोत ●						
									(i)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से नीचे के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए	Nos.	638.46	383.08	638.46	383.08
									(ii)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटो मोबाइल के प्रहस्तन के लिए	Nos.	1,276.92	766.15	1,276.92	766.15

<u>मौजूदा नोट्स के लिए अतिरिक्त नोट</u>

(i). कनसाइनी मै0 एनटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए लागू कोयला की घाट-भाड़ा दर रू. 61.96 है जो डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के अध्यधीन है।

(ii). यदि, 9वीं बर्थ पर कार्गो एचएमसी के द्वारा प्रहस्तित किया जाता है तो 11.5 मीटर से अधिक ड्राफ्ट की अपेक्षा वाले विदेशगामी और तटीय पोतों के लिए घाट-भाड़ा प्रभार में क्रमश: रू.15- और रू.9/- की कमी की जाएगी।

3.1.1 [1(v)]	# मौजूदा एसओआर में लिक्विड बल्क कैटेगरी के तहत पेटकोक के लिए घाट-भाड़ा को मंजूरी दी गई है।	**पेट-कोक के लिए घाट को ड्राई बल्क श्रेणी में लाया जाए।**	**जैसा कि पेट कोक की प्रकृति तरल नही है इसलिए इसे ड्राई बल्क श्रेणी में लाए जाने का प्रस्ताव है**	**पत्तन ने पेट-कोक को तरल से ड्राई बल्क श्रेणी में डालने का प्रस्ताव दिया है, जिसमें कहा गया है कि कार्गो ड्राई बल्क है। यह प्रस्तावित दर पेट कोक और श्रमिक लेवी के मौजूदा घाट दर के साथ विलय करने के बाद निकलती है। पत्तन द्वारा बताए गए**

				कारणों से प्रस्तावित आशोधन को मंजूर कर दिया जाए।
3.1.1 [(2)(iii)]	^ ताड़ के तेल के लिए प्रभार की इकाई उपलब्ध नहीं है।	^ सीबीएम के संदर्भ में प्रभार की इकाई को निर्धारित किया जाना प्रस्तावित है।	एसओआर में ताड़ के तेल के लिए प्रभार इकाई उपलब्ध नहीं है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के ईमेल के तहत और आगे स्पष्ट किया है कि पहले तेज- सब्जी और जानवरों की श्रेणी के लिए, प्रभारी इकाई सीबीएम है। पाम ऑयल के लिए भी इसी तर्ज पर सीबीएम का प्रस्ताव है । इसलिए, प्राधिकरण से अनुरोध किया कि वह इसे अनुमोदित करे।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है
3.1.1 [4(iv)]	**√ जिप्सम रेत का विवरण क्रम नंबर 4 (iv) और बल्क में जिप्सम क्रम सं. 4 (v) के तहत उपलब्ध है।**	**√ जिप्सम रेत निर्धारित 4 (iv) को हटाया जाना है क्योंकि 'जिप्सम इन बल्क' का एक अलग विवरण भी क्रम सं. 4 (v).के तहत उपलब्ध है।**	**दोहराव दूर हो जाता है।**	**i). बल्क में जिप्सम रेत और जिप्सम के लिए मौजूदा घाट अनुसूची में 4 (iv) और (4)(v) के तहत दर समान है। दोहराव को हटाने के लिए क्रम सं.4 (iv) के प्रस्तावित विलोपन को उद्धृत कारणों के लिए अनुमोदित किया गया है।** **(ii) परिणामत:, घाटभाड़ा अनुसूची ड्राई बल्क अन्य श्रेणी4 के तहत क्रम सं.(vi) से (xvii) तक को फिर से पुन: नं. (v) से (xvi) तक अंकित किया गया है।**
3.1.1 [4 (xi)]	**∞ नमक**	**∞ बोरों में / थोक में नमक**	**नमक का थोक में और साथ ही थैलियों में प्रहस्तन करने के लिए शामिल करने के लिए।**	**पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है।**
3.1.1 [4(xiii)]	**~ क्रम सं..4 (xiii) के तहत कार्गो का विवरण - चीनी है।**	~ विवरण को " बोरों में चीनी / थोक में" के रूप में संशोधित किया जाए।	चीनी का थोक में और साथ ही थैलियों में प्रहस्तन शामिल करने के लिए।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है
3.1.1 [5 (iii)]	**@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क**	**@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य**	ब्रेक बल्क और ड्राई बल्कअन्य , दोनों को शामिल करने के लिए, इस आशोधन की आवश्यकता है।	**पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है**
3.1.1 [5(viii)]	* मौजूदा एसओआर में कार्गो का विवरण "विंड मिल ब्लेड" के तौर पर निर्धारित है।	*** विवरण को "पवन चक्की ब्लेड, टॉवर, सामान आदि" के रूप में संशोधित करने का प्रस्ताव है।**	चूंकि पवन चक्की का ब्लेड पवन चक्की के घटकों यानी टॉवर और सहायक संबद्ध उपकरण आदि को कवर नहीं किया गया है ,इसलिए अब इन्हें जोड़ा जाता है।	**पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है**
3.1.1 [7]	• वाहनों के प्रहस्तन के लिए रो-रो आपरेशन के अलावा घाट दर अलग से उपलब्ध नहीं है।	• प्राधिकरण से वाहनों को मशीनरी की श्रेणी के तहत शामिल करने का अनुरोध किया जाता है।	एलओ एलओ (लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ) के रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आरओ ऑपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने12 अक्तमूबर 20202 के ईमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में कोई आरओ आरओ सुविधा नहीं है । तथापि वाहनों के प्रहस्तन के लिए घाट भाड़ा प्रभारित करने के लिए केवल लिफ्ट ऑन/आफ आधार मानते हुए मशीनरी श्रेणी के लिए प्रभार की इकाई प्रस्तावित की गई है । यह भी स्पष्ट किया जाता है कि पूर्ववर्ती दरमान के अनुसार विभिन्न प्रकार के वाहनों के लिए घाटभाड़ा दर का निर्धारण किया गया था और प्रभार इकाई मीट्रिक टन थी। प्रभार लगाने के मीट्रिक टन की मात्रा का विवरण आईजीएन/ईजीएन में	मौजूदा दरमान में आरओआरओ संचालन के लिए दर निर्धारित है। आरओआरओ के अलावा लिफ्ट आफ, लिफट ऑन द्वारा अन्य वाहनों के प्रहस्तन आरओआरओ से अलग है, यह कहते हुए पत्तन प्रति मी.टन आधार पर मशीनरी के लिए घाट दर लगाने का प्रस्ताव करता है। पत्तन ने पुष्टि की है कि वाहन के लिए एमटी की मात्रा (भार) के अनुसार शुल्क का विवरण आईजीएम/ईजीएम में दिया हुआ होगा। पत्तन के प्रस्ताव को मंजूर किया जाता है। हालांकि, पत्तन द्वारा वाहनों के लिए अनुसूची में अलग से प्रस्तावित नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में वाहनों (आरओआरओ के अलावा) के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित मशीनरी के लिए दर निर्धारित करते हुए क्रम सं. (xiii) शामिल किया गया है । नतीजतन, मौजूदा क्रम सं. (xiii) को ब्रेक बल्क कार्गो के तहत क्रम सं.(xiv) के रूप में पुन: अंकित किया गया है।

			उपलब्ध होंगे ।	
3.1.1	नोट 7 – यदि, खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्गो को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे क्रम सं.16 और 23, के तहत "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा ।	नोट 7 - खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्गो को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे क्रम सं.1 और 6, "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा ।	इससे पहले "अन्य कार्गो" श्रेणी केवल क्रम सं.16 और 23 के तहत उपलब्ध थी।. अब, वर्तमान एसओआर में, यह सभी श्रेणियों के लिए उपलब्ध है। इसलिए नोट को तदनुसार आशोधित करने का भी प्रस्ताव है।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों के लिए, प्रस्तावित संशोधन को मामूली परिवर्तन के अधीन अनुमोदित किया गया है। चूँकि अन्य श्रेणी की श्रेणी के लिए घाट अनुसूची में क्रम सं. 6 पर, "कंटेनर" में निर्धारित नहीं है, प्रस्तावित आशोधन को "6" के स्थान पर "5" से बदलने के लिए थोड़ा आशोधित किया गया है।
3.1.1	नोट नं.14 – रेस्टो - कार्गो अन्य पत्तनों का पोतों से उतरे हुए और उसी पोत में फिर से लादे गए <u>कार्गो पर यथालागू घाट भाड़ा प्रभारित किया जाएगा.</u>	रेस्टो - अन्य पत्तनों के कार्गो को पोतों से उतारे गये और उसी पोत में फिर से लादे गये कार्गो पर घाट भाड़ा, उससे संबंधित कार्गो श्रेणी के तहत घाटभाड़ा की दर का दोगुना घाटभाड़ा लगाया जाएगा।	घाटभाड़ा की मात्रा के बारे में स्पष्टता के लिए अर्थात्, एकल या दोगुणा, यह नोट प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल के माध्यम से और स्पष्ट किया है कि रेस्टो ऑपरेशन में दो गुणा संचालन होता है। एक मालवाहक पोत से बर्थ पर उतारने के लिए और दूसरा ऑपरेशन बर्थ से फिर से हैच के लिए, कार्गो लोड करने के लिए। इसलिए, दोगुना घाटभाड़ा प्रस्तावित है। प्राधिकरण से इसे ही अनुमोदित करने का अनुरोध किया गया है।	पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर कि रेस्टो ऑपरेशन में दोहरा ऑपरेशन/संचालन होता है, प्रस्तावित नोट जो प्रकृति में अधिक स्पष्ट प्रतीत होता है, स्वीकृत किया गया है।
3.1.1 [नोट (8)]	**बोनाफाइड उपभोज्य/गैर-उपभोज्य पोतीय सामान श्रेणी का कार्गो को पूर्व संशोधित एसओआर के अनुसार घाटभाड़ा से छूट दी गई है। अब यह छूट वापस ले ली गई है, लेकिन मौजूदा एसओआर में कोई घाटभाड़ा दर निर्दिष्ट नहीं है.**	**(i) . तरल वस्तुओं के लिए अनुसूची पीओएल 3.1.1 (1) की लिक्विड बल्क'(पीओएल) श्रेणी के अनुसार घाट भाड़ा प्रस्तावित है।** **(ii). ब्रेक बल्क श्रेणी के तहत 'अन्य निर्दिष्ट नहीं' के अनुसार अन्य मदों के लिए घाट भाड़ा प्रस्तावित है।**	जैसा कि छूट वापस ले ली गई है इसलिए बोनाफाइड उपभोज्य/गैर-उपभोज्य पोतीय सामान पर घाटभाड़ा वसूल किया जाना अपेक्षित है।	पत्तन नामकरण द्वारा बताए गए कारणों से नामावली को बदल दिया गया है, प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदन प्रदान किया गया है।
3.1.2 नोट (ख)	**<u>ग्रीन गेट</u> के अंदर धूल भरे कार्गो पर अनुसूची 3.1.2 के तहत प्रदूषण को कम करने के उपायों के लिए उपकर लागू होगा।**	**<u>सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र</u> के अंदर छोड़े गए धूल भरे कार्गो पर , अनुसूची 3.1.2 के तहत प्रदूषण को कम करने के उपायों के लिए उपकर लागू होगा।]**	सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र में न केवल ग्रीन गेट के अंदर का क्षेत्र शामिल है बल्कि सभी क्षेत्रों जैसे लाल गेट, नीला गेट और पीला गेट शामिल हैं। अत : इस आशोधन का प्रस्ताव किया गया है	**पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है।**
3.2.1	खंड उपलब्ध नहीं है	नोट 3- बिंदु (iii) निम्नानुसार जोड़ा जाए। "पोत की लोडिंग शुरू होने की तारीख तक विलंब-शुल्क की गणना की जाएगी"	आयात के लिए विलंब शुल्क अनुसूची के नोट 2(1) के अनुसार यह उल्लेख किया गया है कि निशुल्क अवधि पोत से सामान के पूरी तरह निकास की अगली तिथि से आरंभ होती है परंतु निर्यात के मामले में विलंब शुल्क के समाप्त होने की तिथि स्पष्ट नहीं है। अत: इस नोट का प्रस्ताव किया गया है ।	चूंकि प्रस्तावित संशोधन का प्रयोजन मौजूदा एसओआर में स्पष्टता लाना है, इसलिए प्रस्तावित नए नोट को मंजूरी दे दी गई है।
3.3	नया प्रावधान	कार्गो के भंडारण के लिए सीमा शुल्क प्रतिबंधत क्षेत्र के अंदर आवंटित भूमि के लिए, एक महीने के किराये के बराबर किराये की फीस अग्रिम के रूप में वसूल की जाएगी.	सुरक्षा जमा के वसूली के संबंध में लिए मौजूदा एसओआर में कोई प्रावधान उपलब्ध नहीं है। दो सप्ताह की राशि के समतुल्य राशि की वसूली प्रचलन में है।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से और चूंकि सिस्टम पहले से ही प्रचलन में है और यह भी मानते हुए कि प्रस्तावित नोट पर किसी भी उपयोगकर्ता ने आपत्ति नहीं की है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित नया नोट स्वीकार्य है। पत्त्र ने नोट नं. इसे अनुसूची 3.3 के तहत पिछले नोट संख्या (x) के रूप में डाला गया
5.11	नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए" दिन " इकाई का अभिप्राय प्रवेश प्राप्त करने के समय से 24 घंटे तक है।	नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए" दिन "इकाई का अभिप्राय पत्तन में प्रवेश अनुज्ञा-पत्र प्राप्त करने के समय से 24 घंटे तक है।	लिए गए पास का, विलंबित उपयोग (दुरुपयोग) से बचने के प्रयोजन हेतु , यह संशोधन प्रस्तावित है।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है
5.02.2	5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लिए ग्रैब के लिए शुल्क, **विवरण** / **दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य** / **दर प्रति शिफ्ट **** तटीय** (रू.) / (रू.) 10 सीबीएम ग्रेब के लिए: 2,891.08 / 1,734.65 7 सीबीएम ग्रेब के लिए: 2,168.90 / 1,301.34 5 सीबीएम ग्रेब के: 1,445.54 / 867.32	5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लिए ग्रैब के लिए शुल्क, **विवरण** / **दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य** / **दर प्रति शिफ्ट **** तटीय** (रू.) / (रू.) वार्फ क्रेन को ग्रेब प्रदान करने के लिए: 15,713 / 9,428 उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार पर लागू होता है।	पूर्वानुसार ग्रैब के लिए एकल दर प्रासंगिक वृद्धि के साथ प्रस्तावित है जैसा कि पूर्व संशोधित दरों में प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 16 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल द्वारा आगे और स्पष्ट किया कि वर्तमान में वीओसीपीटी में बर्थ सं.। और II पर 6 टन वाली एक एवं 10 टन वाली एक घाट क्रेनें, और बर्थ संख्या ।।। और IV पर 20	पूर्व-संशोधनपूर्व एसओआर में 20 टन और 10टन वाले 2 आकारों की ग्रेबों की दरें निर्धारित की गई थीं। पिछले संशोधन के दौरान, पत्तन ने 10, 7 और 5 सीबीएम वाली तीन ग्रेबों के लिए दरों का प्रस्ताव किया है। । पत्तन अब संशोधन प्रस्ताव में, उन कारणों से 20 टन ग्रैब को निर्धारित करना चाहता है जो वर्तमान में वीओसीपीटी बर्थ नंबर I और II में एक 6 टन वाली घाट क्रेन और एक 10 टन वाली क्रेन उपलब्ध है बर्थ संख्या ।।। और IV पर 20 टन वाली 3 घाट क्रेन उपलब्ध हैं।

	लिए				
	उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार पर लागू होता है। *** निर्धारित की गई दरें, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए लागू होंगी।		*** निर्धारित की गई दरे, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए लागू होंगी।	टन वाली 3 घाट क्रेनें उपलब्ध है। 6टन और 10टन वाली घाट क्रेनों के संचालन के लिए, ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता नहीं है क्योंकि कार्गो के प्रहस्तन के लिए क्रेन का उपयोग केवल हुक के साथ किया जा रहा है। 20टन वाली क्रेन के संबंध में, बल्क कार्गो से निपटने के लिए ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, वीओसीपीटी ने वार्फ क्रेन के लिए ग्रैब प्रदान करने के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, जो पहले के संशोधित संशोधित दर के एक हिस्से के रूप में मांगी गई वृद्धि के प्रतिशत के साथ पहले संशोधन पूर्व दर (21.11.2019 से पहले) के आधार पर 20टन वाली क्रेन के लिए था। 20टन वाली घाट क्रेन प्रति शिफ्ट के लिए दर (21.11.2019 से पहले की दर, 01.05.2019 से डब्ल्यू.पी.आई इंडेक्सेशन के साथ प्रभावी) रु. .1,3,272.30 * 1.1839 = रु.15,713/- प्रति शिफ्ट है।	हालांकि, 6टन और 10 टन घाट क्रेन के संचालन के लिए, ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता नहीं है क्योंकि कार्गो के प्रहस्तन के लिए क्रेन का उपयोग केवल हुक के साथ किया जा रहा है। बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 20 टन क्रेन के संबंध में, ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता है। पत्तन ने संशोधनपूर्व रू.12,305 की दर के आधार पर और वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए वार्षिक सूचकांकन फैक्टर लागू करते हुए और 18.39% प्रशुल्क बढ़ोतरी को लेते हुए जो पिछले सामान्य संशोधन आदेश में स्वीकृत वृद्धि के भीतर है प्रस्तावित दर आकलित की है। यह प्रशुल्क आइटम अनिवार्य प्रशुल्क नहीं है। इसके अलावा, किसी भी उपयोगकर्ता ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित उक्त दर के आमेलन पर आपत्ति नहीं जताई है। इसके अलावा, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वे इस दर को लगा रहे हैं। उपरोक्त के आधार पर, पत्तन के प्रस्ताव को मंजूरी दी गई है।
अध्याय – VI	6.1. कार्गो प्रहस्तन संचालनों के लिए वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास कार्गो प्रहस्तन मंडल (वीओसीपीटी सीएचडी) से श्रमिकों की आपूर्ति के लिए वसूली	हटा दिया गया।	वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 12 अक्टूबर 2020 के तहत स्पष्ट कर दिया है कि चूंकि प्रासंगिक लेबर और ट्रांजिट शेड में ग और च संचालनों के लिए लेवी का प्रासंगिक घाटभाड़ा घटक के साथ विलय कर दिया गया है, इसलिए अलग प्रशुल्क शेड्यूल की आवश्यकता नहीं है। कंटेनर भराई और रिक्तीकरण(डि-स्टर्फिंग) ऑपरेशंस के बारे में, पिछले 3 वर्षों में ऐसा कोई भी संचालन नहीं हुआ है, और इसकी आवश्यकता भी नहीं है। इसलिए, यह अनुरोध किया गया है कि प्राधिकरण द्वारा पूरे अध्याय-VI को हटा दिया जाए।	मौजूदा सीएचडी लेवी का घाट दर के साथ विलय कर दिया गया है। जहां तक सी एंड एफ ऑपरेशन और कंटेनर स्टर्फिंग पर सीएचडी लेवी का संबंध है, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कोई संचालन नहीं किया गया है उपरोक्त स्थिति और पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के मद्देनज़र, सीएचडी लेवी के लिए दरों को निर्धारित करने वाले मौजूदा दरमान के अध्याय VI के तहत अनुसूची 6.1, निरर्थक प्रतीत होती है और इसलिए मौजूदा दरमान से इस अध्याय को हटाने का प्रस्ताव है। अतः इस प्रस्ताव को मंजूर किया जाता है।
1.1	महीने का अर्थ कैलेंडर माह के प्रथम से अंत तक की अवधि होगी।	लाइसेंस शुल्क अनुसूची के प्रयोजन के लिए महीने का मतलब 30 दिनों की निरंतर अवधि होगी।	इस परिभाषा को सप्ताह की परिभाषा के अनुसार अनुसूची-3.3 के तहत एक अतिरिक्त नोट के रूप में प्रस्तावित किया गया है क्योंकि एक उपयोगकर्ता उस महीने के बीच में भूमि लेता है जिसे उसे परिभाषा के अनुसार दो महीने का लाइसेंस शुल्क देना पड़ता है। इसलिए इस आशोधन का प्रस्ताव किया गया है	माह की वर्तमान परिभाषा अनुसूची 1.1 के तहत निर्धारित की गई है। माह शब्द का उपयोग वीओसीपीटी के दरमान में खंड 3.3 के तहत अनुसूची 5.05 से 5.08 में भंडारण कक्ष आदि के लिए किराया, वाहन/उपकरण के प्रवेश के लिए लाइसेंस शुल्क (अनुसूची 5.11) लगाने के लिए किया जाता है। पत्तन ने केवल अनुसूची 3.3 के लिए माह की अतिरिक्त परिभाषा का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा उद्धृत कारणों से और चूंकि कारोबारियों के अनुरोध पर ऐसा किया गया है, अनुसूची के तुरंत बाद अनुसूची 3.3 के तहत प्रस्तावित प्रविष्टि अनुमोदित की जाती है।
1.2	टीएएमपी के 25.09.2018 के आदेश के अनुसार नया खंड।	(i). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और पश्चिमी तट पर एक अन्य भारतीय बंदरगाह या इसके विपरीत, श्रीलंका के प्रादेशिक जलक्षेत्र से गुजरते हुए तटीय सामान, पोत के परिवर्तन के बिना अथवा नहीं और किसी भी बंदरगाह पर रुक कर या बिना रुके परिवहित किया जाता है, तो वह, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क की 11 मई 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-	क्योंकि संशोधित दरमानों में टीएएमपी द्वारा नया खंड शामिल नहीं किया गया है, उसी को शामिल करने का प्रस्ताव है।	वीओसीपीटी ने अब 25 सितंबर 2018 के आम अनुकरणीय आदेश में अनुमोदित नोट्स का प्रस्ताव किया है। केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा जारी अधिसूचना सं.38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) के अनुसरण में जारी 25 सितंबर

		सीमा शुल्क (एनटी) के संदर्भगत पोत संबंधी शुल्क और कार्गो से संबंधित शुल्क में रियायत के लिए पात्र होंगे। ((ii). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और भारत में एक नदी पर बंदरगाह या इसके विपरीत, एक पोत द्वारा बांग्लादेशी जलक्षेत्र से और पोत परिवर्तन के बिना गुजरते हुए तटीय सामान परवहित किए जाने पर वह केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) दिनांक 11 मई 2018 के संदर्भगत, पोत संबंधी शुल्कों और कार्गो संबंधित शुल्कों में रियायत के पात्र होंगे। उपर्युक्त निर्धारित प्रावधान प्राधिकरण के आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और संशोधन आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन के अध्यधीन होंगे।		2018 का सामान्य अनुकरणीय आदेश क्रमांक/53/ 2015-वीओसीपीटी दिनांक 11 मई 2018 स्व-स्पष्ट है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सामान्य आदेश के अनुरूप हैं और इसलिए इसे पत्तन द्वारा यथा-प्रस्ताव प्रस्तावित किया गया है।

अनुलग्नक- II

भारत के राजपत्र, असाधारण, (भाग ।।। खंड 4) में 22 अक्तूबर 2019 को राजपत्र सं. 363 पर प्रकाशित आदेश सं. टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 में अनुमोदित दरमानों में संशोधन

एसओआर का संदर्भ	**पोर्ट द्वारा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण के आदेश क्रमांक/टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में निर्धारित**	**निम्नानुसार पढ़ा जाए**
2.2.1. **2..4.1**	र जोन 'क' के लिए है क्रम सं. | पोत का आकार | दर प्रति जीआरटी: तटीय पोत (रू..) | विदेशगामी पोत (अमेरिकी $) 1 | 0 से 20,000 जीआरटी | 13.47 | 0.5162 क्रम सं. | पोत का आकार | दर प्रति जीआरटी: तटीय पोत (रू..) | विदेशगामी पोत (अमेरिकी $) 1 | 0 से 20,000 जीआरटी | 0.1932 | 0.0075	क्रम सं. | पोत का आकार | दर प्रति जीआरटी: तटीय पोत (रू..) | विदेशगामी पोत (अमेरिकी $) 1 | 0 to 20,000 जीआरटी | 12.12 | 0.4646 क्रम सं. | पोत का आकार | दर प्रति जीआरटी: तटीय पोत (रू..) | विदेशगामी पोत (अमेरिकी $) 1 | 0 से 20,000 जीआरटी | 0.1739 | 0.0068
2.2.3	नोट: एक स्थानांतरण प्रभार निशुल्क है। एक से अधिक स्थानांतरण शुल्क के लिए, उपरोक्त दरें लागू हैं।	नोट (i) कार्गो ऑपरेशन के दौरान एक स्थानांतरण निशुल्क है यानी शुरू होने के बाद और कार्गो ऑपरेशन पूरा होने से पहले। (ii) जब भी स्थानांतरण संबंधित पोत मास्टर/शिप एजेंट से अनुरोध किया जाता है तो एक से अधिक स्थानांतरण उपरोक्त दरों के अनुसार प्रभार्य है।
2.2.3 नोट 3 (i).(ङ)	**" गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को वीओसी घाट में स्था नांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्ट से निचले ड्राफ्ट में स्थानांतरित करने के लिए बशर्ते निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य् पोत प्रतीक्षा न कर रहा हो, को भी "पोत की सुविधा के लिए स्था नांतरण". माना जाएगा**	**"गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को सभी बर्थों में स्थानांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्टसे निचले ड्राफ्टमें स्थानांतरित करने के लिए बशर्ते निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य पोत प्रतीक्षा न कर हा होए को भी "पोत की सुविधा के लिए स्थानांतरण". माना जाएगा**
2.4.2	**नोट - 7: कोई भी पोत जो बर्थ खाली करने के लिए डिप्टी कंजर्वेटर / ट्रैफिक मैनेजर द्वारा दिए गए समय की समाप्ति के बाद किसी भी बर्थ पर कब्जा जारी रखता है, निम्न दरों पर अतिरिक्त बर्थ किराया शुल्क का भुगतान करेगा: -** **(i) . पहले दो दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए बर्थ किराए के शुल्क का चार गुना।** **(ii). तीसरे दिन और आगे के दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए बर्थ किराए के शुल्क का छह गुना।** **(iii). अतिरिक्त बर्थ किराया शुल्क अनुसूची के तहत सामान्य बर्थ किराया शुल्क के अलावा देय होगा।**	**इस नोट को अनुसूची 2.4.1 (बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची) और 2.4.2 (अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क की अनुसूची) के लिए सामान्य नोट के रूप में लाने का प्रस्ताव दिया।**
2.4 [2.4.2 के बाद नोट 3.]	इल्मेनाइट में निष्पादन मानदंडों के तहत क्रम सं 5 .पर उल्लेखित है	वही 'इल्मेनाइट (निर्यात)' के अनुरुप हो सकता है।
2.5.1. (ख) [नोट 2(क) (ख) और (ग)]	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत आज शाम 6 बजे पहुंचता है और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 18.00 घंटे (6.00घंटे + 12.00 घंटे) तक तैयार नहीं है, इस पर कोई एंकरेज दंडात्मक प्रभार नहीं होगा क्योंकि यह 12.00 घंटे की अनुमत्त् अवधि सीमा के अंदर है। (ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 20.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क, खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यदि बर्थ केवल 22.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.00 घंटे	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत के मामले में जो आज सुबह 06 बजे (01-12-2019) पंहुचा है घंटे आ गए और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 06.00 बजे (03-12-2019) तक (06 घंटे + 48 घंटे) तक तैयार नहीं है, तब कोई दंडात्मक एंकरेज शुल्क नहीं लगेगा क्योंकि यह स्वीकार्य 48.00 घंटे की नि:शुल्क अवधि के भीतर है। ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 50.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यदि बर्थ केवल 52.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 53.00 घंटे में तैयार होता है, तो

	में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (18.00 घंटे + 22.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (22वें से 23वें घंटे) के लिए प्रशुल्क) 2.5.1 (क)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।	पहले चार घंटे (48.00 घंटे + 52.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (52वें से 53वें घंटे) के लिए प्रशुल्क 2.5.1 (ख)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।
नोट 2.5.1	एंकरेज शुल्क नोट 1 और 2 (1) उपर्युक्त दरें पोत के एंकरेज समय से 48 घंटे समाप्त होने के पश्चात लागू की जाएंगी और जब उपर्युक्त बर्थ उपलब्ध होगी। (2) एंकरेज शुल्क वसूलने का समय ऐसे मामलों में बर्थ के उपलब्धत होने के समय से गिना जाएगा और जिसमें पोत के प्रतीक्षा समय के ओवर-लैपिंग 48 घंटों को शामिल नहीं किया जाएगा।	उपरोक्त दरें निम्नलिखित शर्तों के तहत 48 घंटे के बाद लागू होती हैं: (i). पोत तैयार ए बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (क) के अनुसार लागू है (ii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू है (iii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार के अनुसार लागू है।

3.1.1.

			प्रभार की इकाई	क्षेत्र क		क्षेत्र ख		
				विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	
1.	लिक्विड बल्क (पीओएल)							
	(i)	डीजल तेल	1 कि.लि.	75.01	75.01	-	-	
	(ii)	फर्नेस ऑयल	1 कि.लि.	105.99	105.99	-	-	
	(iii)	रसोई गैस	1 सीयूएम	192.42	115.45	-	-	
	(iv)	नेफ्था	1 कि.लि.	114.14	114.14	-	-	
	(v)	पेट्रोलियम कोक	1 मी.टन	74.36	74.36	-	-	#
	(vi)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 कि.लि.	75. 1	45.02	19.56	11.74	
2.	लिक्विड कार्गो							
	(i)	कास्टिक सोडा लाइ	1 कि.लि.	63.59	38.15	-	-	
	(ii)	तरल अमोनिया	1 मी.टन	138.60	83.17	-	-	
	(iii)	ताड़ का तेल		75.01	45.02	19.56	11.74	^
	(iv)	फॉस्फोरिक एसिड	1 मी.टन	138.60	83.17	-	-	
	(v)	गंधक का अम्ल	1 मी.टन	81.53	48.92	-	-	
	(vi)	विनाइल क्लोराइड्स	1 मी.टन	138.60	83.17	-	-	
	(vii)	मोलेसेज़	1 मी.टन	66.86	40.10	-	-	
	(viii)	स्लज आयल	1 मी.टन	76.81	46.09	38.40	23.03	
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 सीयूएम	146.76	88.06	-	-	
3.	ड्राई बल्क – कोयला							
	(i)	सभी प्रकार के कोयले						
	(क)	(क). बैग / थोक में लकड़ी का कोयला।	1 मी.टन	45.66	27.39	19.56	11.74	
	(ख)	(ख) सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया जाता है	1 मी.टन	61.96	61.96		-	
	(ग)	(ग) ऊपर क्रम 3 (बी) के अलावा सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला।		61.96	37.17	37.17	22.30	
	(घ)	मेटलर्जीकल कोक	1 मी.टन	74.36	44.62	-	-	
4	ड्राई बल्क- अन्य							
	(i)	क्लिंकर	1 मी.टन	45.66	27. 9	22.84	13.70	
	(ii)	सीयू कनसेनट्रेट	1 मी.टन	89.69	53.80	-	-	
	(iii)	गार्नेट रेत	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74	
	(iv)	जिप्सम रेत	1 मी.टन	11.42	6.84	6.53	3.91	√
	(v)	थोक में जिप्सम	1 मी.टन	11.42	6.84	6.53	3.91	

			प्रभार इकाई	क्षेत्र क		क्षेत्र ख		
				विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	
1.	लिक्विड बल्क (पीओएल)							
	(i)	डीजल तेल	1 कि.लि.	75.01	75.01	75.01	75.01	
	(ii)	फर्नेस ऑयल	1 कि.लि.	105.99	105.99	105.99	105.99	
	(iii)	रसोई गैस	1 सीयूएम	192.42	115.45	192.42	115.45	
	(iv)	नेफ्था	1 कि.लि.	114.14	114.14	114.14	114.14	
	(v)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 कि.लि.	75.01	45.02	19.56	11.74	
2.	लिक्विड कार्गो							
	(i)	कास्टिक सोडा लाइ	1 कि.लि.	63.59	38.15	63.59	38.15	
	(ii)	तरल अमोनिया	1 मी.टन	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(iii)	ताड़ का तेल	CBM	75.01	45.02	19.56	11.74	^
	(iv)	फॉस्फोरिक एसिड	1 मी.टन	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(v)	गंधक का अम्ल	1 मी.टन	81.53	48.92	81.53	48.92	
	(vi)	विनाइल क्लोराइड्स	1 मी.टन	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(vii)	मोलेसेज़	1 मी.टन	66.86	40.10	66.86	40.10	
	(viii)	स्लज आयल	1 मी.टन	76.81	46.09	38.40	23.03	
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 सीयूएम	146.76	88.06	146.76	88.06	
3.	ड्राई बल्क – कोयला							
	(i)	सभी प्रकार के कोयले						
	(क)	(क). बैग / थोक में लकड़ी का कोयला।	1 मी.टन	95.66	57.39	69.56	41.74	
	(ख)	(ख) सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया जाता है	1 मी.टन	111.96	111.96	111.96	111.96	
	(ग)	(ग) ऊपर क्रम 3 (बी) के अलावा सीमा शुल्क दस्तावेज में		111.96	67.17	87.17	52.30	

	(vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	30.98	18.5	19.56	11.74	
	(vii)	कच्चा लोहा	1 मी.टन	30.98	30.98	19.56	19.56	
	(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74	
	(ix)	चूने के पत्थर	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74	
	(x)	पोटेशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी)	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59	
	(xi)	रॉक फास्फेट	1 मी.टन	53.80	32.28	23.46	14.08	
	(xii)	नमक	1 मी.टन	8.16	4.89	6.53	3.91	∞
	(xiii)	चीनी	1 मी.टन	68.48	41.09	52.18	31.32	~
	(xiv)	गंधक	1 मी.टन	53.80	32.28	24.46	14.68	
	(xv)	यूरिया	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59	
	(xvi)	गेहूँ	1 मी.टन	68.48	39.41	29.72	17.83	
	(xvii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74	
5.	ब्रेक बल्क							
	(i)	काजू कर्नल, फल और मेवे	1 मी.टन	66.86	40.10	55.45	33.27	
	(ii)	सीमेंट	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61	
	(iii)	निर्माण सामग्री	1 मी.टन	29.35	17.61	19.56	11.74	@
	(iv)	ग्रेनाइट	1 मी.टन	81.53	48.92	44.03	26.41	
	(v)	लोहा और इस्पात सामग्री	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61	
	(vi)	लॉग्स / टिम्बर	1 सीयूएम	50.56	30.33	29.35	17.61	
	(vii)	मशीनरी	1 मी.टन	191.54	114.93	95.77	57.46	
	(viii)	पवन चक्की ब्लेड	1 मी.टन	260.00	156.00	-	-	*
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74	
6.	कंटेनर							
	(i)	20 फुट (खाली)	प्रत्येक	138.60	83.17	-	-	
	(ii)	20 फुट (भरा हुआ)	प्रत्येक	693.02	415.81	-	-	
	(iii)	20 फुट से ऊपर (खाली)	प्रत्येक	201.76	121.05	-	-	
	(iv)	20 फुट से ऊपर (भरा हुआ)	प्रत्येक	1,040.35	624.20	-	-	
7.	आरओ आरओ पोत ●							
	(i)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से नीचे के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए	नग/संख्या	638.46	383.08	-	-	
	(ii)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए	नग/सख्या	1,276.92	766.15	-	-	

		वर्णित किसी भी नाम से कोयला।						
	(घ)	मेटलर्जीकल कोक	1 मी.टन	124.36	74.62	124.36	74.62	
	(ङ).	पेट्रोलियम कोक	1 मी.टन	124.36	124.6	124.36	124.36	
4.	ड्राई बल्क - अन्य							
	(i)	क्लिंकर	1 मी.टन	95.66	57.39	72.84	43.70	
	(ii)	सीयू कनसेनट्रेट	1 मी.टन	139.69	83.80	139.69	83.80	
	(iii)	गार्नेट रेत	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(iv)	जिप्सम रेत	1 मी.टन	61.42	36.84	56.53	33.91	√
	(v)	थोक में जिप्सम	1 मी.टन	61.42	36.84	56.53	33.91	
	(vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(vii)	कच्चा लोहा	1 मी.टन	80.98	80.98	69.56	69.56	
	(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(ix)	चूने के पत्थर	1 मी.टन	80.98	48.59	69.5	41.74	
	(x)	पोटेशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी)	1 मी.टन	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xi)	रॉक फास्फेट	1 मी.टन	103.80	62.28	73.46	44.08	
	(xii)	बोरों/थोक में नमक	1 मी.टन	58.16	34.89	56.53	33.91	∞
	(xiii)	बोरों/थोक में चीनी	1 मी.टन	118.48	71.09	102.18	61.32	~
	(xiv)	गंधक	1 मी.टन	103.80	62.28	74.46	44.68	
	(xv)	यूरिया	1 मी.टन	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xvi)	गेहूँ	1 मी.टन	118.48	69.41	79.72	47.83	
	(xvii)	निर्माण सामग्री	1 मी.टन	79.35	47.61	69.56	41.74	
	(xviii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	118.48	71.09	69.56	41.74	
5.	ब्रेक बल्क							
	(i)	काजू कर्नल, फल और मेवे	1 मी.टन	116.86	70.10	105.45	63.27	
	(ii)	सीमेंट	1 मी.टन	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(iii)	निर्माण सामग्री ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य	1 मी.टन	79.35	47.61	69.56	41.74	@
	(iv)	ग्रेनाइट	1 मी.टन	131.53	78.92	94.03	56.41	
	(v)	लोहा और इस्पात सामग्री	1 मी.टन	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(vi)	लॉग्स / टिम्बर	1 सीयूएम	100.56	60.33	79.35	47.61	
	(vii)	मशीनरी	1 मी.टन	291.54	174.93	195.77	117.46	
	(viii)	पवन चक्की ब्लेड टॉवर, अन्य संबद्ध सामान	1 मी.टन	360.00	216.00	-	-	*

		(ix) आयल केक/कोबरा 1 मी.टन 95.66 57.39 69.56 41.74 (x) पशु चारा 1 मी.टन 69.56 41.74 59.78 35.88 (xi) मक्का 1 मी.टन 82.62 49.56 49.56 41.74 (xii) फलाई एश 1 मी.टन 79.35 47.61 69.56 41.74 (xiii) अन्य निर्दिष्ट नहीं 1 मी.टन 118.48 71.09 69.56 41.74 6. कंटेनर (i) 20 फुट (खाली) प्रत्येक 138.60 83.17 - - (ii) 20 फुट (भरा हुआ) प्रत्येक 693.02 415.81 - - (iii) 20 फुट से ऊपर (खाली) प्रत्येक 201.76 121.05 - - (iv) 20 फुट से ऊपर (भरा हुआ) प्रत्येक 1,040.35 624.20 - - 7. आरओ आरओ पोत ● (i) रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से नीचे के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए नग 638.46 383.08 638.46 383.08 (ii) रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए नग 1,276.92 766.15 1,276.92 766.15 **<u>मौजूदा नोट्स के लिए अतिरिक्त नोट</u>** **(i). कनसाइनी मै0 एनटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए लागू कोयला की घाट-भाड़ा दर रू. 61.96 है जो डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के अध्यधीन है।**
3.1.1 [1(v)]	# मौजूदा एसओआर में लिक्विड बल्क कैटेगरी के तहत पेटकोक के लिए घाट-भाड़ा को मंजूरी दी गई है।	**पेट-कोक के लिए घाट को ड्राई बल्क श्रेणी में लाया जाए।**
3.1.1 [(2)(iii)]	^ ताड़ के तेल के लिए प्रभार की इकाई उपलब्ध नहीं है।	^ सीबीएम के संदर्भ में प्रभार की इकाई को निर्धारित किया जाना प्रस्तावित है।
3.1.1 [4(iv)]	**√ जिप्सम रेत का विवरण क्रम नंबर 4 (iv) और बल्क में जिप्सम क्रम सं. 4 (v) के तहत उपलब्ध है।**	**(क) निर्धारित जिप्सम रेत 4 (iv) को हटाया जाना है क्योंकि 'जिप्सम इन बल्क' का एक अलग विवरण भी क्रम सं. 4 (v).के तहत उपलब्ध है।** **(ख) परिणामत: घाटभाड़ा में ड्राई बल्क अन्य श्रेणी 4 के तहत क्रम सं. Vi से (xvi) को (v) से (xvi) तक पुन:अंकित किया गया है**
3.1.1 [4 (xi)]	**∞ नमक**	**∞ बोरों में / थोक में नमक**
3.1.1 [4(xiii)]	**~ क्रम सं..4 (xiii) के तहत कार्गो का विवरण - चीनी है।**	~ विवरण को " बोरों में चीनी / थोक में" के रूप में संशोधित किया जाए।
3.1.1 [5 (iii)]	**@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क**	**@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य**
3.1.1 [5(viii)]	* मौजूदा एसओआर में कार्गो का विवरण "विंड मिल ब्लेड" के तौर पर निर्धारित है।	*** विवरण को "पवन चक्की ब्लेड, टॉवर, सामान आदि" के रूप में संशोधित करने का प्रस्ताव है।**
3.1.1 [7]	● वाहनों के प्रहस्तन के लिए रो-रो आपरेशन के अलावा घाट दर अलग से उपलब्ध नहीं है।	● प्राधिकरण से वाहनों को मशीनरी की श्रेणी के तहत शामिल करने का अनुरोध किया जाता है।
3.1.1	नोट 7 – यदि, खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्गो को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे क्रम सं.16 और 23, के तहत "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा।	नोट 7 - खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्गो को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे क्रम सं.1 और 6, "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा।
3.1.1	नोट नं.14 – रेस्टो - कार्गो अन्य पत्तनों का पोतों से उतरे हुए और उसी पोत में फिर से लादे गए <u>कार्गो पर यथालागू घाट भाड़ा प्रभारित किया जाएगा.</u>	रेस्टो - अन्य पत्तनों के कार्गो को पोतों से उतारे गये और उसी पोत में फिर से लादे गये कार्गो पर घाट भाड़ा, उससे संबंधित कार्गो श्रेणी के तहत घाटभाड़ा की दर का दोगुना घाटभाड़ा लगाया जाएगा।
3.1.1 [नोट	**बोनाफाइड उपभोज्य/गैर-उपभोज्य पोतीय सामान श्रेणी का कार्गो को पूर्व संशोधित एसओआर के अनुसार घाटभाड़ा से छूट दी गई है। अब यह छूट वापस ले ली गई है, लेकिन**	**(I) . तरल वस्तुओं के लिए अनुसूची पीओएल 3.1.1 (1) की लिक्विड बल्क'(पीओएल) श्रेणी के अनुसार घाट भाड़ा प्रस्तावित है।**

<table>
<tr><td>(8)]</td><td>मौजूदा एसओआर में कोई घाटभाड़ा दर निर्दिष्ट नहीं है.</td><td>(ii). ब्रेक बल्क श्रेणी के तहत 'अन्य निर्दिष्ट नहीं' के अनुसार अन्य मदों के लिए घाट भाड़ा प्रस्तावित है।</td></tr>
<tr><td>3.1.2 नोट (ख)</td><td><u>ग्रीन गेट</u> के अंदर धूल भरे कार्गो पर अनुसूची 3.1.2 के तहत प्रदूषण को कम करने के उपायों के लिए उपकर लागू होगा।</td><td><u>सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र</u> के अंदर छोड़े गए धूल भरे कार्गो पर , अनुसूची 3.1.2 के तहत प्रदूषण को कम करने के उपायों के लिए उपकर लागू होगा।]</td></tr>
<tr><td>3.2.1</td><td>खंड उपलब्ध नहीं है</td><td>नोट 3- बिंदु (iii) निम्नानुसार जोड़ा जाए।
"पोत की लोडिंग शुरू होने की तारीख तक विलंब-शुल्क की गणना की जाएगी"</td></tr>
<tr><td>3.3</td><td>नया प्रावधान</td><td>(x)कार्गो के भंडारण के लिए सीमा शुल्क प्रतिबंधत क्षेत्र के अंदर आवंटित भूमि के लिए, एक महीने के किराये के बराबर किराये की फीस अग्रिम के रूप में वसूल की जाएगी।</td></tr>
<tr><td>5.11</td><td>नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए" दिन "इकाई का अभिप्राय प्रवेश प्राप्त करने के समय से 24 घंटे तक है।</td><td>नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए" दिन "इकाई का अभिप्राय पत्तन में प्रवेश अनुज्ञा-पत्र प्राप्त करने के समय से 24 घंटे तक है।</td></tr>
<tr><td>5.02.2</td><td>5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लिए ग्रैब के लिए शुल्क,
<table><tr><th>विवरण</th><th>दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य</th><th>दर प्रति शिफ्ट **** तटीय</th></tr><tr><td></td><td>(रू.)</td><td>(रू.)</td></tr><tr><td>10 सीबीएम ग्रेब के लिए</td><td>2,891.08</td><td>1,734.65</td></tr><tr><td>7 सीबीएम ग्रेब के लिए</td><td>2,168.90</td><td>1,301.34</td></tr><tr><td>5 सीबीएम ग्रेब के लिए</td><td>1,445.54</td><td>867.32</td></tr></table>उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार पर लागू होता है।
*** निर्धारित की गई दरें, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए लागू होंगी।</td><td>5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लिए ग्रैब के लिए शुल्क,
<table><tr><th>विवरण</th><th>दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य</th><th>दर प्रति शिफ्ट **** तटीय</th></tr><tr><td></td><td>(रू.)</td><td>(रू.)</td></tr><tr><td>वार्फ क्रेन को ग्रेब प्रदान करने के लिए</td><td>15,713</td><td>9,428</td></tr></table>उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार पर लागू होता है।
*** निर्धारित की गई दरे, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए लागू होंगी।</td></tr>
<tr><td>अध्याय – VI</td><td>6.1. कार्गो प्रहस्तन संचालनों के लिए वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास कार्गो प्रहस्तन मंडल (वीओसीपीटी सीएचडी) से श्रमिकों की आपूर्ति के लिए लेवी
<table><tr><th>क्रम सं..</th><th>विवरण</th><th>विदेशी पोत</th><th>तटीय पोत</th></tr><tr><td>1</td><td>कोयला जेट्टी-।। पर कोयले के अलावा सभी कार्गो और नमक*</td><td>50.00</td><td>50.00 (थर्मल कोयले के लिए।)
18.00* (थर्मल कोयले के अलावा कार्गो)</td></tr><tr><td>2</td><td>कोयला जेट्टी-।। पर कोयला</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr><tr><td>3</td><td>नमक</td><td>50.00</td><td>18.00</td></tr><tr><td>4</td><td>कंटेनर स्टफिंग और डीस्टफिंग संचालनों के लिए</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr><tr><td>5</td><td>ट्रांजिट शेड और वेयरहाउस आदि पर सी एंड एफ प्रचालनों के लिए</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr><tr><td>6</td><td>क्षेत्र ख के लिए</td><td>50.00</td><td>18.00 *</td></tr></table></td><td>हटा दिया गया ।</td></tr>
<tr><td>1.1</td><td>महीने का अर्थ कैलेंडर माह के प्रथम से अंत तक की अवधि होगी।</td><td>लाइसेंस शुल्क अनुसूची के प्रयोजन के लिए महीने का मतलब 30 दिनों की निरंतर अवधि होगी।</td></tr>
<tr><td>1.2</td><td>टीएएमपी के 25.09.2018 के आदेश के अनुसार नया खंड।</td><td>(i). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और पश्चिमी तट पर एक अन्य भारतीय बंदरगाह या इसके विपरीत, श्रीलंका के प्रादेशिक जल से गुजरते हुए तटीय सामान, पोत के परिवर्तन के बिना अथवा नहीं और किसी भी बंदरगाह पर रुक कर या बिना रुके परिवहित किया जाता है, तो वह, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क की 11 मई 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) के संदर्भगत पोत संबंधी शुल्क और कार्गो से संबंधित शुल्क में रियायत के लिए पात्र होंगे।
((ii). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और भारत में एक नदी पर बंदरगाह या इसके विपरीत, एक पोत द्वारा बांग्लादेशी जल से और पोत परिवर्तन के बिना गुजरते हुए तटीय सामान परवहित किए जाने पर वह केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) दिनांक 11 मई 2018 के संदर्भगत, पोत संबंधी शुल्कों और कार्गो संबंधित शुल्कों में रियायत के पात्र होंगे।
उपर्युक्त निर्धारित प्रावधान प्राधिकरण के आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और संशोधन आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन के अध्यधीन होंगे ।</td></tr>
</table>

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 4th December 2020

No.TAMP/19/2020-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for amendments to its existing Scale of Rates (SOR) approved vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/19/2020-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust - - - Applicant

QUORUM

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

O R D E R
(Passed on this 28th day of October 2020)

This case relates to a proposal dated 07 April 2020 received from the V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for amendments to its existing Scale of Rates (SOR) approved vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019.

2. The general SOR of VOCPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 which was notified in the Gazette of India on 22 October 2019 vide Gazette No.363. Subsequently, a speaking Order was notified vide Gazette No.440 dated 02 December 2019. The revised SOR notified by this Authority came come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the SOR in the Gazette of India and shall be in force for a period of 3 years from the date the revised SOR came into effect i.e. till 21 November 2022.

3.1. In this backdrop, the VOCPT vide its e-mail dated 07 April 2020 under cover of its letter dated 07 April 2020 has made following submissions. Subsequently, the VOCPT vide emails dated 12 October 2020 and 16 October 2020 has made further submissions supplementing the reasons for the proposed amendment:

(i). After implementation of SOR, a number of representations are received from the port users and user associations and port experienced some practical difficulties to implement the revised SOR. In this connection, after conducting series of meeting with port users and with the approval of Board of VOCPT vide Board Resolution no.110 of the Board Meeting dated 27 February 2020 (copy furnished) modifications to the approved SOR have been proposed.

(ii). Existing SOR vis-à-vis amendment proposed by port in the existing SOR along with reasons for this proposed amendment given by VOCPT are tabulated below:

<table>
<tr><th>Reference to the SOR</th><th>Proposed by port and prescribed in existing SOR approved by this Authority vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019</th><th>Amendment proposed by VOCPT vide its letter dated 7 April 2020</th><th>Reasons for amendment</th></tr>
<tr><td>2.2.1.</td><td>The rate specified below is for Zone A
<table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel
(in ₹)</th><th>Foreign-going vessel
(in US$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>13.47</td><td>0.5162</td></tr></table></td><td><table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel
(in ₹)</th><th>Foreign-going vessel
(in US$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>12.12</td><td>0.4646</td></tr></table></td><td>Port has proposed 10% reduction in the existing rate for the vessels in the slab 0-20,000 GRT.</td></tr>
<tr><td>2.2.3</td><td><u>Notes</u>:
One Shifting Charge is free. For more than one shifting charges, the above rates are applicable.</td><td><u>Notes</u>:
(i) One shifting is free during cargo operation i.e. after commencement and before completion of cargo operation.
(ii) More than one shifting is chargeable as per the above rates whenever the shifting is requested by the respective vessels Master/ Ship agent</td><td>To provide clarity that the free shifting is not applicable for the operations other than cargo handling like bunkering and ship repairing etc.,</td></tr>
<tr><td>2.2.3 note 3 (i).(e)</td><td>Shifting a vessel from deeper draft berth to lower draft berth in <u>VOC wharf</u> to accommodate the first waiting vessel requiring deeper draft berth provided no other vessel requiring lower draft berth waits, in the queue shall also be considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.</td><td>Shifting a vessel from deeper draft berth to lower draft berth in <u>all berths</u> to accommodate the first waiting vessel requiring deeper draft berth provided no other vessel requiring lower draft berth waits, in the queue shall also be considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.</td><td>To provide clarity that this condition is applicable to all berths and not to specific berths.</td></tr>
<tr><td>2.4.1.</td><td><table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Rate per GRT per hour or part thereof</th></tr><tr><th>Coastal vessel
(in ₹)</th><th>Foreign-going vessel
(in US$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>0.1932</td><td>0.0075</td></tr></table></td><td><table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Rate per GRT per hour or part thereof</th></tr><tr><th>Coastal vessel
(in ₹)</th><th>Foreign-going vessel
(in US$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>0.1739</td><td>0.0068</td></tr></table></td><td>Port has proposed 10% reduction in the existing rate for the vessels in the slab 0-20,000 GRT.</td></tr>
<tr><td>2.4.2</td><td>Note on Sl. No. 7: Any vessel which continues to occupy any berth after the expiry of the time given by the Deputy Conservator/Traffic Manager to vacate the berth shall pay additional berth hire charges at the following rates: -
(i). For the first two days – At four times the rate of berth hire charges</td><td>Proposed to bring this note as common note for Schedule 2.4.1 (Schedule of berth hire charges) and 2.4.2 (Schedule of berth hire charges for other vessels).</td><td>As this condition is a general condition relating to berth</td></tr>
</table>

	for authorised occupation. (ii). For third day and for subsequent days - At six times the rate of berth hire charges for authorised occupation. **(iii). The additional berth hire charges shall be in addition to normal berth hire charges payable under the schedule.**		**hire charges and not applicable to fishing vessels only, it is proposed to bring it as a common note of berth hire schedule 2.4.**
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Output norms for NCB-1 Berth is not approved by TAMP stating NCB-I is a captive berth operated by M/s. NTPL	TAMP is requested to fix output norms for NCB-I for handling coal by TANGEDCO at 12,500 MT/per day.	Considering the TANGEDCO is handling coal by one shore unloader and one conveyor system, output norm of 12,500 MT per days is proposed. On the other hand for NTPL 25,000 MT per day was fixed for NCB-I wherein two shore unloaders and two conveyor system is being used. Hence, 50% of 25,000 MT per day is proposed. Subsequently, VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that presently, the vessels of TANGEDCO are being handled at NCB-I which is a captive facility of M/s. NTPL (NCB-I). The vessels, if any, handled at NCB-I other than captive user, the output norms to be prescribed and accordingly, it is proposed to fix output norms for TANGEDCO's vessel at NCB-I, since the TANGEDCO is not the captive user and comes under the other user category of NCB-I only. Hence the port has proposed to approve the proposed amendment
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Under output norms Sl. No-5 is mentioned in Ilmenite	The same may be as 'Ilmenite (Export)'.	Since norms for Ilmenite (Imp) is separately available in Sl. no.26.
2.5.1.(b) [Note 2(a)]	Example case: (a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 18.00 hour (6.00 hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within the allowable 12.00 hours free period.	Example case: (a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs (01.12.2019) hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 6.00 (03.12.2019) hours (6 hrs +48.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within allowable 48.00 hours free period.	TAMP in the example case has cited 12.00 hours free Anchorage charges as in previous SOR instead of the revised free hours of 48 hours. Hence, the example requires correction. Accordingly, modification is proposed. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has categorically stated that as regards proposed clause (c). the clause inadvertently gives reference to 2.5.1(a) and the same may be read as 2.5.1(b)
2.5.1 Note (2)(a)	(b). In the same case, if the vessel is not ready till 20.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. (c). In the same case, if the berth is ready only at 22.00 hours and the vessel is ready by 23.00 hours, then for the first four hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (22.00 hrs to 23.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.	(b). In the same case, if the vessel is not ready till 50.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. (c). In the same case, if the berth is ready only at 52.00 hours and the vessel is ready by 53.00 hours, then for the first four hours (48.00 hrs to 52.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (52.00 hrs to 53.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.	
2.5.1	Anchorage fees Notes 1&2 (1). The above rates will apply after expiry of 48 hours from the anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available. (2). The time for levy of Anchorage fee will count in such cases from the time the berth is available excluding the over lapping	The above rates are applicable after 48 hrs. as per the following condition: (i). Vessel Ready Berth not ready- Charges as per 2.5.1(a) is applicable (ii). Vessel not ready berth ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable (iii). Vessel not ready Berth not ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable.	Prior to incorporation of 2.5.1 (b) (newly incorporated with increased anchorage charges over and above the tariff vide 2.5.1(a))

	48 hours time of the waiting vessels.		the vessel has to pay anchorage charges as per table 2.5.1(a) irrespective of whether vessel allotted or occupied by the User. The remaining conditions are newly incorporated when the table 2.5.1(b) inserted and hence to provide clarity the notes are modified.

3.1.1.

Sl. No.	Cargo	Unit of charge	Rates (In Rupees) Zone A Foreign	Zone A Coastal	Zone B Foreign	Zone B Coastal	
1.	Liquid Bulk (POL)						
(i)	Diesel Oil	1 KL	75.01	75.01	-	-	
(ii)	Furnace Oil	1 KL	105.99	105.99	-	-	
(iii)	LPG	1 Cum	192.42	115.45	-	-	
(iv)	Naptha	1 KL	114.14	114.14	-	-	
(v)	Petroleum Coke	1 MT	74.36	74.36	-	-	#
(vi)	Others – Not specified	1 KL	75.01	45.02	19.56	11.74	
2.	Liquid Cargo						
(i)	Caustic Soda Lye	1 KL	63.59	38.15	-	-	
(ii)	Liquid Ammonia	1 MT	138.60	83.17	-	-	
(iii)	Palm Oil		75.01	45.02	19.56	11.74	^
(iv)	Phosphoric Acid	1 MT	138.60	83.17	-	-	
(v)	Sulphuric Acid	1 MT	81.53	48.92	-	-	
(vi)	Vinyl Chlorides	1 MT	138.60	83.17	-	-	
(vii)	Molasses	1 MT	66.86	40.10	-	-	
(viii)	Sludge Oil	1 MT	76.81	46.09	38.40	23.03	
(ix)	Others – Not specified	1 Cum	146.76	88.06	-	-	
3.	Dry Bulk – Coal						
(i)	All Types of Coal						
(a)	(a). Charcoal in bags/bulk.	1 MT	45.66	27.39	19.56	11.74	
(b)	(b) Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	1 MT	61.96	61.96	-	-	
(c)	(c) Coal by whatever name described in Customs Document other than sl. no. 3(b) above.		61.96	37.17	37.17	22.30	
(d)	Metallurgical Coke	1 MT	74.36	44.62	-	-	
4	Dry Bulk – Others						
(i)	Clinkers	1 MT	45.66	27.39	22.84	13.70	
(ii)	Cu. Concentrate	1 MT	89.69	53.80	-	-	
(iii)	Garnet Sand	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	
(iv)	Gypsum Sand	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91	√
(v)	Gypsum In Bulk	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91	
(vi)	Ilmenite	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	
(vii)	Iron Ore	1 MT	30.98	30.98	19.56	19.56	
(viii)	Lime In Bulk	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	
(ix)	Lime Stones	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	
(x)	Potassium Sulphate (MOP, SOP)	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59	
(xi)	Rock Phosphate	1 MT	53.80	32.28	23.46	14.08	
(xii)	Salt	1 MT	8.16	4.89	6.53	3.91	∞
(xiii)	Sugar	1 MT	68.48	41.09	52.18	31.32	~
(xiv)	Sulphur	1 MT	53.80	32.28	24.46	14.68	

Sl. No.	Cargo	Unit of charge	Rates (In Rupees) Zone A Foreign	Zone A Coastal	Zone B Foreign	Zone B Coastal	
1.	Liquid Bulk (POL)						
(i)	Diesel Oil	1 KL	75.01	75.01	75.01	75.01	
(ii)	Furnace Oil	1 KL	105.99	105.99	105.99	105.99	
(iii)	LPG	1 Cum	192.42	115.45	192.42	115.45	
(iv)	Naptha	1 KL	114.14	114.14	114.14	114.14	
(v)	Others – Not specified	1 KL	75.01	45.02	19.56	11.74	
2.	Liquid Cargo						
(i)	Caustic Soda Lye	1 KL	63.59	38.15	63.59	38.15	
(ii)	Liquid Ammonia	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
(iii)	Palm Oil	CBM	75.01	45.02	19.56	11.74	^
(iv)	Phosphoric Acid	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
(v)	Sulphuric Acid	1 MT	81.53	48.92	81.53	48.92	
(vi)	Vinyl Chlorides	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
(vii)	Molasses	1 MT	66.86	40.10	66.86	40.10	
(viii)	Sludge Oil	1 MT	76.81	46.09	38.40	23.03	
(ix)	Others – Not specified	1 Cum	146.76	88.06	146.76	88.06	
3.	Dry Bulk – Coal						
(i)	All Types of Coal						
(a)	(a). Charcoal in bags/bulk.	1 MT	95.66	57.39	69.56	41.74	
(b)	(b) Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	1 MT	111.96	111.96	111.96	111.96	
(c)	(c) Coal by whatever name described in Customs Document other than sl. no. 3(b) above.		111.96	67.17	87.17	52.30	
(d)	Metallurgical Coke	1 MT	124.36	74.62	124.36	74.62	
(e).	Petroleum coke	1 MT	124.36	124.36	124.36	124.36	
4.	Dry Bulk – Others						
(i)	Clinkers	1 MT	95.66	57.39	72.84	43.70	
(ii)	Cu. Concentrate	1 MT	139.69	83.80	139.69	83.80	
(iii)	Garnet Sand	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
(iv)	Gypsum Sand	1 MT	61.42	36.84	56.53	33.91	√
(v)	Gypsum In Bulk	1 MT	61.42	36.84	56.53	33.91	
(vi)	Ilmenite	1	80.98	48.5	69.56	41.7	

	(xv)	Urea	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59	
	(xvi)	Wheat	1 MT	68.48	39.41	29.72	17.83	
	(xvii)	Others – Not specified	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74	
5.	Break Bulk							
	(i)	Cashew Kernal, Fruits and Nuts	1 MT	66.86	40.10	55.45	33.27	
	(ii)	Cement	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61	
	(iii)	Construction Materials	1 MT	29.35	17.61	19.56	11.74	@
	(iv)	Granite	1 MT	81.53	48.92	44.03	26.41	
	(v)	Iron and Steel Materials	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61	
	(vi)	Logs / Timber	1 Cum	50.56	30.33	29.35	17.61	
	(vii)	Machineries	1 MT	191.54	114.93	95.77	57.46	
	(viii)	Wind Mill Blade	1 MT	260.00	156.00	-	-	*
	(ix)	Others – Not specified	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74	
6.	Container							
	(i)	20 feet (empty)	Each	138.60	83.17	-	-	
	(ii)	20 feet (loaded)	Each	693.02	415.81	-	-	
	(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-	
	(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.35	624.20	-	-	
7.	Ro Ro Vessel ●							
	(i)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling below 1,600 CC	Nos.	638.46	383.08	-	-	
	(ii)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling above 1,600 CC	Nos.	1,276.92	766.15	-	-	

			MT		9		4	
	(vii)	Iron Ore	1 MT	80.98	80.98	69.56	69.56	
	(viii)	Lime In Bulk	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(ix)	Lime Stones	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(x)	Potassium Sulphate (MOP, SOP)	1 MT	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xi)	Rock Phosphate	1 MT	103.80	62.28	73.46	44.08	
	(xii)	Salt in bags / bulk	1 MT	58.16	34.89	56.53	33.91	∞
	(xiii)	Sugar in bags / bulk	1 MT	118.48	71.09	102.18	61.32	~
	(xiv)	Sulphur	1 MT	103.80	62.28	74.46	44.68	
	(xv)	Urea	1 MT	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xvi)	Wheat	1 MT	118.48	69.41	79.72	47.83	
	(xvii)	Construction materials	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	
	(xviii)	Others – Not specified	1 MT	118.48	71.09	69.56	41.74	
5.	Break Bulk							
	(i)	Cashew Kernal, Fruits and Nuts	1 MT	116.86	70.10	105.45	63.27	
	(ii)	Cement	1 MT	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(iii)	Construction Material / break bulk and dry bulk - others	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	@
	(iv)	Granite	1 MT	131.53	78.92	94.03	56.41	
	(v)	Iron and Steel Materials	1 MT	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(vi)	Logs / Timber	1 Cum	100.56	60.33	79.35	47.61	
	(vii)	Machineries	1 MT	291.54	174.93	195.77	117.46	
	(viii)	Wind Mill Blade, Tower, accessories etc.	1 MT	360.00	216.00	-	-	*
	(ix)	Oil cake / cobra	1 MT	95.66	57.39	69.56	41.74	
	(x)	Cattle feed	1 MT	69.56	41.74	59.78	35.88	
	(xi)	Maize	1 MT	82.62	49.56	49.56	41.74	
	(xii)	Fly ash	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	
	(xiii)	Others – Not specified	1 MT	118.48	71.09	69.56	41.74	
6.	Container							
	(i)	20 feet (empty)	Each	138.60	83.17	-	-	
	(ii)	20 feet (loaded)	Each	693.02	415.81	-	-	
	(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-	
	(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.35	624.20	-	-	
7.	Ro Ro Vessel						●	
	(i)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling below 1,600 CC	Nos.	638.46	383.08	638.46	383.08	
	(ii)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling above 1,600 CC	Nos.	1,276.92	766.15	1,276.92	766.15	

Additional notes to the existing notes:

(i). The wharfage rate of coal applicable for cargo handled by consignee M/s.NTPL is ₹61.96 which is subject to WPI indexation.

(ii). A reduction of ₹15 per MT and ₹9 per MT will be applicable on the wharfage charges for the foreign vessels and coastal vessels of more

		than 11.5 draft respectively, if the cargo is being handled through HMC at IX th Berth.	
3.1.1 [1(v)]	# The wharfage for petcoke has been approved under liquid bulk category in the existing SOR.	**The wharfage for pet coke may be brought under dry bulk category**	**As the nature of pet coke is not liquid, the same is proposed to be brought under dry bulk category.**
3.1.1 [(2)(iii)]	^ For palm oil, unit of charge not available.	^ The unit of charge in terms of CBM is proposed to be prescribed.	The unit of charge for palm oil is not available in SOR. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that earlier for the category of Oils-Vegetable and animal, CBM is the unit of charge. On the same line, for Palm oil also, CBM is proposed. Hence, requested the Authority to approve the same.
3.1.1 [4(iv)]	√ **The description of Gypsum sand is available under Sl. No.4 (iv) and Gypsum in Bulk in 4(v).**	√ **Gypsum sand prescribed is 4(iv) is to be removed since a separate description of 'Gypsum in bulk' is also available under Sl. No.4 (v).**	**Duplication is removed.**
3.1.1 [4 (xii)]	∞ Salt	∞ **Salt in bags / bulk**	**To cover both salt in bulk as well as handled in bags.**
3.1.1 [4(xiii)]	~ The description for cargo is Sugar under Sl.No.4(xiii).	~ The description may be modified as "Sugar in Bags/in Bulk".	To cover both Sugar in bulk as well as handled in bags.
3.1.1 [5 (iii)]	@ **Construction materials / Break bulk**	@ **Construction material / break bulk and dry bulk - others**	**To cover both break bulk and dry bulk – others, this modification is required.**
3.1.1 [5(viii)]	* The description of cargo has been prescribed as "Wind Mill Blade" in the existing SOR.	* **The description proposed to be modified as "Wind mill blade, tower, accessories etc."**	**As the wind mill blade do not cover the components of wind mill i.e., tower and accessories etc. and hence now it is added.**
3.1.1 [7]	● Wharfage rate for handling vehicle is not separately available other than Ro Ro operation.	● The Authority is requested to incorporate vehicles category under machineries.	Under RO RO operations as LO LO (Lift on-Lift Off) Since the handling by means of LOLO is different from RO RO operation, hence it is proposed under machineries category. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that at present in VOCPT, no Ro Ro operations facility is available. However, considering the only possible handling mechanism by means of Lift On – Lift Off basis, for handling vehicles, the unit of charge in respect of "machineries category" is proposed for levy of wharfage. It is also clarified that as per the earlier SOR, the wharfage for vehicles of various types and accessories were prescribed and the unit of charge as MT also. The details of quantum of MT will be available in the IGM/EGM for levy of charges.

<table>
<tr><td>3.1.1</td><td>Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as “Goods not otherwise specified”, vide Sl.No.16 and 23 of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues</td><td>Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as “Goods not otherwise specified”, vide Category 1 to 6 of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues</td><td>Earlier the “other cargoes” category was available only under Sl. No.16 and 23. Now, in present SOR, it is available under all categories. Hence the Note is also proposed to be modified accordingly.</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Notes no.14-Restow-Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied as applicable.</td><td>Restow – Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied double the wharfage under relevant cargo category.</td><td>To provide clarity regarding quantum of wharfage i.e., single time or double time, this note is proposed. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that as the Restow operation involves double operations viz., one operation for unloading of the cargo from vessel to berth and another operation for loading of the cargo again from berth to vessel hatch, double wharfage is proposed. Hence requested, the same may be approved by the Authority.</td></tr>
<tr><td>3.1.1 [Note (8)]</td><td>The category of goods viz., Bonafide consumable / Non-consumable ship stores; is exempted from wharfage as per pre revised SOR. Now the exemption has been withdrawn but no wharfage rate is specified in existing SOR.</td><td>(i). For liquid items wharfage as per ‘Liquid Bulk’ (POL) category of schedule 3.1.1 (1) is proposed.

(ii). For other items wharfage as per ‘Others not specified’ under Break bulk category is proposed.</td><td>As the exemption has been withdrawn, the wharfage rate is required to be collected on Bonafide consumable/ non-consumable ship stores.</td></tr>
<tr><td>3.1.2 Note (b)</td><td>The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside Green gate.</td><td>The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside Custom Bound area.</td><td>Custom bound area not only covers the area inside green gate but also covers all the areas viz., red gate, blue gate and yellow gate. Hence, this modification is proposed.</td></tr>
<tr><td>3.2.1</td><td>Clause not available</td><td>Notes 3- point (iii) may be added as follows.

"Demurrage shall be calculated till the date the vessel commences loading"</td><td>As per Note (2)(i) of demurrage schedule, for imports it is stated that free period starts with following the date of complete discharge of goods from vessel but in the case of export no clarity is available with regard to completion date of demurrage. Hence, this note is proposed.</td></tr>
<tr><td>3.3</td><td>New provision</td><td>For land allotted inside the custom bound area for storage of cargo, rental fee equivalent to one month rental fee will be collected as advance.</td><td>No provision is available in existing SOR for the collection of caution deposit. Collection of two weeks amount is in vogue.</td></tr>
<tr><td>5.11</td><td>Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the daily pass means 24 Hours from the time of entry.</td><td>Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the daily pass means 24 Hours from the time of obtaining Port entry permit.</td><td>To avoid delayed usage of pass taken, this modification is proposed.</td></tr>
<tr><td>5.02.2</td><td>5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>Rates per shift Foreign / Others</th><th>Rates pe Co</th></tr>
<tr><td></td><td>(In Rs)</td><td>(In Rs)</td></tr>
<tr><td>For 10 CBM Grab</td><td>2,891.08</td><td>1,734.65</td></tr>
<tr><td>For 7 CBM Grab</td><td>2,168.90</td><td>1,301.34</td></tr>
</table></td><td>5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>Rates per shift Foreign / Others</th><th>Rates per shift **** Coastal</th></tr>
<tr><td></td><td>(In Rs)</td><td>(In Rs)</td></tr>
</table></td><td>As available earlier, single rate for Grab is proposed with the relevant increase is proposed as in the pre revised rates.</td></tr>
</table>

	For 5 CBM Grab 1,445.54 867.32 50% of the above respective rates is applicable for half shift basis. ***The rates prescribed shall be applicable for the Coastal Cargo and containers eligible for concessional tariff for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard	For Providing Grab to wharf Crane 15,713 9,428 50% of the above respective rates is applicable for half shift basis. ***The rates prescribed shall be applicable for the Coastal Cargo and containers eligible for concessional tariff for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard	Subsequently, VOCPT vide its email dated 16 October 2020 has further clarified that at present, one number 6 Tonnes wharf crane and one number of 10 Tonnes crane are available at VOCPT berth No.I & II, and 3 nos. of 20 Tonnes wharf cranes are available at Berth No.III & IV. For operation of 6T and 10T wharf crane, provision of grabs is not required since the cranes are being used for handling cargo with hook only. In respect of 20T cranes, the provision of Grabs is required for handling bulk cargo. Considering the above, VOCPT proposed tariff for providing Grab to wharf crane meant for 20T cranes based on earlier pre revised rate (prior to 21.11.2019) with percentage of increase sought as a part of revision of SOR as detailed below: Rate for 20T wharf crane per shift (rate prior to 21.11.2019 with WPI indexation effective from 01.05.2019) is ₹13,272.30*1.1839 =₹15,713/- per shift.
Chapter – VI	6.1. LEVY FOR SUPPLY OF LABOUR FROM V.O.CHIDAMBARANAR PORT TRUST CARO HANDLING DIVISON (VOCPT CHD) FOR CARGO HANDLING OPERATIONS	Deleted.	The VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has clarified that since the relevant Labour Levy and the levy for C&F operations at Transit Shed are merged with relevant wharfage component, separate tariff schedule is not required Regarding container stuffing & destuffing operations, no such operations are being done in the last 3 years, it is also not required. Hence, it is requested that the entire Chapter-VI may be deleted by the Authority.
1.1	Month shall mean the period 1st to end of calendar month.	"Month shall mean a continuous period of 30 days" for the purpose of License fee schedule.	This definition is proposed as an additional note under Schedule-3.3 in line with week definition since one user takes the land middle of the month he has to pay two months License fee as per the definition. Hence, modification proposed.
1.2	New clause as per TAMP order dated 25.09.2018.	(i). Coastal good 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 vessel related charges and cargo related charges.	As the new clause is not included by TAMP in the revised SOR, the same is proposed to be incorporated.

		(ii). Coastal good 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 vessel related charges and cargo related charges.	
		The provisions prescribed 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.	

3.2. The port has stated that it has conducted series of meeting with port users and with the approval of Board of VOCPT vide Board Resolution no.110 of the Board Meeting dated 27 February 2020 proposed these corrections as port had experienced some practical difficulties in implementation of the notified SOR. The VOCPT has requested to consider to incorporate the corrections proposed in the SOR by means of a corrigendum.

4. It is relevant to state that Corrigendum is issued where there is apparent error on the face of the records considered to remove the error. The proposal of the VOCPT is not to rectify any apparent error as such. It can be seen here that the VOCPT has proposed many modifications/ amendments to the rates/ conditionalities prescribed in the existing SOR and has also proposed to insert new conditions and new rates. That being so, the usual consultation process was followed with the concerned users on the proposed amendment in the existing SOR of the VOCPT.

5. The main amendment proposed by the VOCPT are summarized below:

(a). In Pilotage and berth hire charges for the vessels upto 20,000 GRT the port has proposed reduction of 10% with effect from 01 January 2020.

(b). Separate wharfage rate is proposed for few cargoes like oil cake, cattle feed, maize and fly ash as presently, the wharfage rate for these cargo items falls under "Other cargoes" in the respective category.

(c). Handling of vehicle by lift on/ lift off is different from RORO operation and it is proposed to charge wharfage rate of Machinery for handling of vehicle by lift on/ lift off.

(d). Existing labour levy proposed to be merged with the wharfage. Merger is proposed uniformly for all cargo except liquid cargo and containerized cargo. The proposed amendment is for transparency in billing and for ease of doing business.

(e). Single rate for grab is proposed in line with the pre-revised SOR as against the prescription for rate for three different sizes of grab.

(f). Modification proposed in notes on anchorage fees.

(g). Output norms for NCB-I is not prescribed in the existing SOR. Considering that the handling of coal by TANGEDCO is done with one shore unloader and one conveyor, output norm of 12500 MT per day is proposed i.e. 50% of the output of 25,000 per MT day for NCB- I which operates with two shore cranes and two conveyor systems.

(h). Few modifications are proposed in existing notes for transparency and for ease of business.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of VOCPT dated 07 April 2020 was forwarded to the concerned users/ user organisations and BOT operators seeking their comments vide our letter dated 2 June 2020. We have received comments from few concerned users/ user organisations, copies each of comments were forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT had furnished its response vide its emails dated 07 September 2020 and 29 September 2020.

7.1. A joint hearing in this case was held on 18 August 2020 through Video Conferencing. The VOCPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7.2. At the joint hearing, the main concern of IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd., Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd. and Seaports Logistics Pvt. Ltd. was that with the merger of the labour levy with wharfage, the proposed wharfage rate becomes high. They have contended that this will discourage users to use the berths from where they operate the HMC and have requested the port may apply concessional rate. As agreed at the joint hearing, the VOCPT vide our letter dated 25 August 2020 was requested to examine their request and furnish its response within a week's time.

7.3. As agreed at the joint hearing, Indian Oil Corporation Limited (IOCL) and Southern Petrochemical Industries Corporation (SPICL) vide our letter dated 25 August 2020 were requested to furnish their comments on power point presentation forwarded by us based on request of IOCL and SPICL by 29 August 2020. No comments are received from the IOCL and SPICL on the power point presentation made by the port.

8. With reference to the point of action referred above, the VOCPT has, vide its email dated 29 September 2020 clarified that the Port can't force any importer to handle their cargo at a particular berth and in fact, the importers will select the options based on various factors viz., productivity, cost, Charter hire, etc. Further, with regard to merger of levy with wharfage charges, the proposal is only to merge the charges so that the billing is easy and transparent and will not have any extra financial implication on users.

9. Further, the VOCPT vide its email dated 22 September 2020 has made following submissions:

(i). Considering this Authority's Order No.TAMP/12/2009-Misc. dated 09 April 2020 communicating the annual escalation factor at 1.88% for indexation of SOR for the year 2020-21 by Major Port Trusts under Tariff Policy, 2018, the port has decided to implement the escalation factor of 1.88% with effect from 01 October 2020 only instead of 01 May 2020 due to COVID – 19 pandemic situation.

(ii). Port vide its letter dated 07 April 2020 submitted that the SOR modification proposal is without considering the said 1.88% escalation factor in the proposed tariff as the communication of indexation was received from TAMP after submission of Port's proposal for amendment. In view of the above, this Authority is requested to approve the tariff with the escalation factor of 1.88% on the proposed tariff while considering the approval of SOR modification proposal.

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

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

(i). This Authority has passed an Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019, approving the revised Scale of Rates (SOR) and Performance Standards with reference to the proposal received from the V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for general revision of its SOR. The revised SOR alongwith Performance Standards approved by this Authority were notified in the Gazette of India on 22 October 2019 vide Gazette No.363. Subsequently the detailed speaking Order was notified vide Gazette No.440 dated 02 December 2019. The validity of the said revised SOR approved is till 21 November 2022.

The current proposal of the VOCPT is for amendment to the revised SOR of the VOCPT approved by this Authority vide the said Order dated 10 October 2019.

(ii). The VOCPT has implemented the revised SOR approved by this Authority from 21 November 2019. The proposal for amendment filed by the port is in view of various representations received from port users. The port has stated that the amendment proposal is based on request of trade and most of amendments are mainly for reduction of rates prescribed in the existing SOR. The existing provision in the SOR and the amendment proposed along with reasons as brought out by VOCPT is tabulated in earlier paragraphs.

(iii). (a). IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd. has stated that Labour levy of ₹50 per Metric Tonne on the volume handled by the HMCs over is still far away from the Re.1/- per Metric Tonne levied earlier and which was in force for a period exceeding one year. Imocla has contended that despite the proposed reduction of ₹15/- per Metric Tonne in the current amendment proposal, the Receivers of the cargo would still prefer to take the vessel to other berths of the port which handle the cargo by ship cranes. This will result their efficient cranes to idle. IMCOLA has furnished a cost comparison as to total amount when vessel discharged at the Berth No.9 operated by them and partly at Berth No.9 and partly at port Berth Nos.3 and 4. Apart from IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd., the Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd. and the Seaports Logistics Pvt. Ltd. have also objected the proposed merger of the labour levy with wharfage rate. The said BOT operators have

stated that by the said merger the proposed wharfage rate becomes high and this will discourage users to use the berths from where they operate the HMC. The BOT operators have requested the port to apply concessional rate.

In view of the objection raised by IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd., Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd. and Seaports Logistics Pvt. Ltd., the port was requested to examine their request.

In this regard, the port has clarified that that in order to encourage the trade promotional measures to attract more cargo, Re.1 per tonne at 9th berth was levied with the approval of Board with effect from 08 May 2018 on test basis. However, no improvement was recorded in the Cargo handling operations at 9th Berth, even after extending the concession and levy at Re.1 per tonne. The VOCPT has averred that the statement of IMCOLA that the levy has been increased exorbitantly from Re.1 to ₹50 per Tonne is not correct as the concession given was on temporary basis to test the market, and there was no change in tariff approved by this Authority as such. The port has justified that infact the levy was ₹69 per Tonne in the pre-revised SOR which has been reduced to ₹50 per Tonne in the last tariff revision. Though, the Port has been putting efforts to increase the traffic, but BOT Operators, including IMCOLA, have not made any attempt to increase the traffic, including extending concession by reducing the tariff. The HMC operator also needs to look out for business options to attract cargo through their facility by putting efforts including offering suitable discounts, if required, so that the operations of HMC will be optimal. Neither the Port, nor the HMC Operator have guaranteed any cargo to each other and agreement entered by the port with IMCOLA is to provide for mechanized handling facility at the berth and user willing to avail the services can do as per their choice. There is no a compulsion to avail services from Berth No.9 or port operated berth.

As per the Tariff Policy Guidelines, the port can recover the average expenditure for the last three years prior to revision cycle plus return on capital employed. The proposal of levy of ₹50/- per tonne is to recover the expenditure incurred at cargo handling division and the same is being adopted as approved by TAMP only. As the Port also feels that the levy collected is in no way directly connected with the number of labourers deployed at each berth, the Port has proposed to merge the levy component with wharfage at a uniform rate of ₹50/- per M.T in consolidation manner and there was no change in tariff approved by the TAMP.

Thus, the proposal is only to merge the existing labour levy with the existing wharfage rate charges so that the billing is easy and transparent and will not have any extra financial implication on users. The port has further submitted that even in the current proposal, a note is proposed to apply another reduction of ₹15/- for foreign cargo and ₹6/- for coastal cargo for cargo being handled through HMC at berth no.9 for vessels more than 11.5 metre draft. So, effectively, the rate is reduced from ₹50/- PMT to ₹35/- PMT. As regards the point made by IMCOLA, that at the proposed merger the vessel will move to other berth, the port has clarified that the Port can not force any importer to handle their cargo at a particular berth and in fact, the importers will select the options based on various factors viz., productivity, cost, Charter hire, etc. As regards, the matter brought out by the IMCOLA Crane Company Ltd., about vessel would prefer to take the vessel to other berths of the port which handle the cargo by ship cranes and their crane would lie idle, it is an operational matter and it is for the port to look into it. The proposal of the port before this Authority is that the existing wharfage rate and labour levy for deployment of labour which are prescribed in two different schedule are proposed to be merged. The port has clarified that since the proposal is only for merger of the existing two rates i.e. labour levy with the wharfage rate, it does not envisage any financial implication. In fact, in the current proposal, the port has proposed a note giving concession of ₹15/- for foreign cargo and ₹6/- for coastal cargo for cargo being handled through HMC at berth no.9 for vessels more than 11.5 metre draft.

Based on the above clarification and also recognising that the proposal is approved by the Board of Trustees of the port, this Authority approves the proposal of the port for merger of wharfage rate with labour levy for all cargo except liquid and containerized cargo as proposed by the port.

(b). Another point made by the IMCOLA is that the port has not deployed any labour for its operations nor is any labour required, as highly sophisticated Mobile Harbour Cranes are used to discharge the cargo onto the conveyor belt via the hoppers. IMCOLA has

complained that though it has agreed for deployment one port labour worker for each crane to witness their operations he is never present. The VOCPT in this regard has clarified that there is no notional posting and posting is made as per NIT Award. One Signal Man is posted for each HMC. The workers posted are attending for the duty and there has been no report on non-availability of Signal Man at the HMCs. It is reiterated that the port to ensure that as per clause 7.4 of the Tariff Policy 2018 no notional booking of labour and other similar notional charges is permitted.

(c). As regards, the point made by IMCOLA about the royalty received by the port from PPP Operator should be applied first to meet cost of surplus labour as per the tariff Guideline of 2005 and accordingly, revenue share earned from them shall be an automatic contribution made towards cargo handling labour pool, the VOCPT has clarified that the labour levy of ₹50/- per tonne is towards recovery of tariff as per the SOR to meet the operational expenditure plus return as per Tariff Policy Guidelines. The payment of Royalty /revenue share on the earnings of BOT operators is governed under the respective concession agreement.

(d). Another point made by IMCOLA is that port may add labour levy to vessel related charges; whereby ship agents will increase the freight and recover from user. Port will not be impacted. Labour levy is a charge related to cargo handling service. The contention of the IMCOLA is to shift this burden to the vessel side by adding to the vessel related charges does not merit consideration.

(e). With regard to the point made by M/s.IMCOLA that their third crane capex cost is not added in the Project Cost for calculating the TAMP tariff, it is relevant here to state that the upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2020 is based on the proposal of the VOCPT for operation of mechanical handling equipment i.e. HMC crane at the port on PPP mode. The upfront tariff so determined is with reference to the optimal capacity, capital cost and operating cost of One HMC estimated by the port. Based on the approved tariff, the port would have invited bids for the project and the project is awarded to IMCOLA. The number of deployment of cranes falls under the domain of the port. As far as tariff is concerned, the upfront tariff approved in the original tariff Order shall apply based on which the project is awarded.

(f). Tuticorin Ship Agents Association (TSAA) has pleaded with VOCPT to extend 10% discount on port dues as well for the vessels below 20,000 GRT. It is relevant to state here that the port has proposed 10% reduction in the first slab in the pilotage and berth hire as during the last revision in view of merger of few slabs in the berth hire and the pilotage fee the impact on tariff for smaller GRT vessels was high. Hence based on the representation of the trade, the port has proposed 10% reduction in the pilotage and berth hire for the slab upto 20000 GRT. As stated by the VOCPT port dues is not in slab system. It is a single rate. Hence the context and reason for giving reduction in Pilotage and berth hire does not apply to port dues.

(iv). With reference to the revised SOR approved by this Authority, the VOCPT has requested to consider a few amendments / modifications in its existing SOR approved vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 based on request of trade. The points made by the VOCPT, the relevant extract from the tariff Order dated 10 October 2019 and our analysis thereon are dealt herein **Annex - I** in seriatim. Based on the detailed analysis, the amendments proposed by the VOCPT as recommended in the said Annex is approved.

(v). The current proposal of the VOCPT is for amendment in general SOR of the VOCPT. In the said proposal, the VOCPT has proposed to fix output norms for NCB-I for handling coal by TANGEDCO at 12,500 MT/per day stating that output norms for NCB-I is not approved by this Authority in the last general revision stating that it is a captive berth.

The VOCPT has stated that output norm for NTPL is fixed 25,000 MT per day for NCB-I wherein two shore unloaders and two conveyor system is being used. Presently, the vessels of TANGEDCO are being handled at NCB-I which is a captive facility of NLC Tamilnadu Power Ltd. (NTPL). The vessels, if any, handled at NCB-I other than captive user, the output norm is to be prescribed and accordingly, it is proposed to fix output norm for TANGEDCO vessel at NCB-I, since TANGEDCO is not the captive user and comes under the other user category of NCB-I only. Hence, the port has sought approval of this item. Considering that TANGEDCO is handling coal by one shore unloader

and one conveyor system, output norm of 12,500 MT per day is proposed i.e. 50% of 25,000 MT per day.

Firstly, the point made by the VOCPT that the output norm for NTPL is fixed 25,000 MT per day for NCB-I is not factually correct. As brought out in para 10 (iv) (h), our Order No.TAMP/53/2018-VOCPT dated 18 January 2019, this Authority has for the reasons explained stated that it is not in a position to approve productivity norms separately proposed by the port for NCB I at 25,000 Tonnes as the said berth is given by the VOCPT to NTPL for which this Authority has approved reference tariff following the upfront tariff guidelines of 2008 vide Order No.TAMP/29/2014-VOCPT dated 15 January 2016 and the approved rate is subject to annual indexation at 60% of WPI. The concerned operator will be governed by the productivity level prescribed in the said relevant Order.

Now the VOCPT has sought approval of productivity norm for the cargo of TANGEDCO to be handled at NCB-I citing that it is not captive cargo but other cargo.

In this regard, it is relevant to state that this Authority in the Order No.TAMP/29/2014-VOCPT dated 15 January 2016 relating to fixation of upfront tariff for NCB- I berth has approved Berth Hire and cargo handling charges. As per para 15 (xvii) (c) of the said Order, the berth hire charges is applicable for other cargo. The services at the BOT/ captive berths are to be rendered by the said operator who is governed by the handling norm considered in fixation of upfront tariff of their respective berths, and that the upfront/ reference tariff is a ceiling rate. That being so, when berth hire is leviable as per the said upfront tariff Order by the operator, it remains unexplained as to how different output norms for levy of penal berth hire can be prescribed in the SOR of VOCPT at 12,500 MT/per day as the said berth is given by the VOCPT to NTPL for which this Authority has approved tariff following the upfront tariff guidelines of 2008 vide Order No.TAMP/29/2014-VOCPT dated 15 January 2016 and the approved rate is subject to annual indexation at 60% of WPI. In view of the above position, this Authority is not in a position to approve the said insertion proposed by the port in its SOR.

(vi). The Port has during the processing of the proposal submitted the amendment proposal filed by it is without considering the 1.88% escalation factor applicable for the year 2020-21 announced by this Authority which is implemented by it from 1 October 2020 in view of Covid 19. Hence, the VOCPT has requested this Authority to prescribe the rate in the current proposal after indexing the tariff by the applicable indexation factor of 1.88% for the year 2020-21.

In this regard it is relevant to state that note (xxi) under the general terms and conditions at 1.2 already prescribes the note for annual indexation. The port is governed by the relevant note in the SOR as regards indexation factor and hence it is not necessary for TAMP to prescribe the indexed rate. The port may apply the applicable indexation factor before applying the rates approved in this amendment proposal.

(vii). The rates approved by this Authority shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the this Order in the Gazette of India. Since the amendments approved will form part of the existing SOR of VOCPT, the validity of the amendments approved shall be as per the validity of the existing SOR of VOCPT.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the amendments proposed by the VOCPT is approved with amendment/ insertion/ modification/ replacement in existing SOR of VOCPT as **Annex-II**.

12.2. The amendments approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The amendments approved rate will remain valid till the validity of the existing SOR of the VOCPT.

12.3. The VOCPT is directed to amend the existing SOR accordingly.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT-III/4/Exty./411/2020-21]

Annex - I

A comparative position of the summary of modifications/ amendments made by the VOCPT, the relevant extract from the tariff Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 and our analysis thereon is given below:

<table>
<tr><th>Reference to the SOR</th><th>Proposed by port and prescribed in existing SOR approved by the Authority vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019</th><th>Amendment proposed by VOCPT vide its letter dated 7 April 2020</th><th>Reasons / Justification/ comments given on users comments for amendments given by VOCPT</th><th>Remarks / Analysis of TAMP</th></tr>
<tr><td>2.2.1.</td><td>The pilotage fees specified below is for Zone A
<table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel
(in ₹)</th><th>Foreign-going vessel
(in US$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>13.47</td><td>0.5162</td></tr></table></td><td><table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel
(in ₹)</th><th>Foreign-going vessel
(in US$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>12.12</td><td>0.4646</td></tr></table></td><td rowspan="2">During the last revision, rationalization of slabs for pilotage and berth hire was proposed to fall in line with the TAMP working guideline, as against six slabs in the pre-revised SOR.

Initially five slabs upto 30,000 GRT were clubbed into one, and including two further slabs at the sliding scales were proposed in the last revision. Subsequently, after deliberation, one more slab i.e., upto 20,000 GRT was incorporated in the last SOR and as approved by the Authority.

Subsequent to implementation of SOR, the Trade has submitted representation to reduce the tariff on the grounds that due to reduction of no. of slabs in respect of pilotage and berth hire, the vessels having of GRT of less than 20,000 are mostly affected. To address the said issue, the Port has proposed 10% reduction in respect of slabs upto 20,000 GRT in the existing pilotage fee and berth hire charges.

The port has already implemented the reduced rate with effect from 01 January 2020 with the approval of its Board.</td><td rowspan="2">The SOR of the VOCPT last approved by the Authority in the Order dated 19 October 2019 under Tariff Policy, 2018 is a ceiling rate. Major Port Trusts already have flexibility to charge lower rate. A suitable note is already prescribed in the SOR to this effect.

The port has now proposed 10% reduction in the existing pilotage fee and berth hire in the first slab i.e.0-20.000 GRT in view of the request of the trade. Hence, the proposed rates are approved. The port has stated that annual indexation factor for the year 2020-21 effective from 1 May 2020 as per the SOR has been implemented by the VOCPT from 1 October 2020 in view of COVID 19. In view of that the port has requested to approve the indexed rate.

Instead of indexing the rates for each of the tariff items sought for amendment it may suffice, to state that the revised rate approved here shall be subject to annual indexation factor applicable as per the note prescribed in the existing SOR. The port is free to apply the indexation factor from 1 October 2020 for the stated reasons as the rates approved by this Authority are ceiling rates.

Further, the VOCPT has intimated that the port is collecting reduced tariff from 01 January 2020 with the approval of Board of VOCPT and hence sought approval from 01 January 2020.

As regards, the approval sought from 1 January 2020 for the proposed reduction, there is no approval required as such of this Authority as the port has the flexibility to do so.

During the last tariff revision, there was revenue gap of ₹32.04 crores which was left uncovered at the revenue level estimated by the port. The proposed reduction is likely to widen this gap. Since the proposal is to benefit the trade and has been approved by its Board, the same is approved prospectively.</td></tr>
<tr><td>2.4.1.</td><td>Berth Hire Charges:
<table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Rate per GRT per hour or part thereof</th></tr><tr><th>Coastal vessel
(in ₹)</th><th>Foreign-going vessel
(in US$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>0.1932</td><td>0.0075</td></tr></table></td><td><table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Rate per GRT per hour or part thereof</th></tr><tr><th>Coastal vessel
(in ₹)</th><th>Foreign-going vessel
(in US$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>0.1739</td><td>0.0068</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>2.2.3</td><td><u>Notes</u>:

One Shifting Charge is free. For more than one shifting charges, the above rates are applicable.</td><td><u>Notes</u>:

(i) One shifting is free during cargo operation i.e. after commencement and before completion of cargo operation.

(ii) More than one shifting is chargeable as per the above rates whenever the shifting is requested by the respective vessels Master/ Ship agent</td><td>To provide clarity that the free shifting is not applicable for the operations other than cargo handling like bunkering and ship repairing etc.,</td><td>For the reasons stated by the Port and since the proposed amendment is clarificatory in nature and has been approved by the Board of Trustees of VOCPT proposed amendment is approved.</td></tr>
<tr><td>2.2.3 note 3 (i).(e)</td><td>Shifting a vessel from deeper draft berth to lower draft berth in <u>VOC wharf</u> to accommodate the first waiting vessel requiring deeper draft berth provided no other vessel requiring lower draft berth waits, in the queue shall also be considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.</td><td>Shifting a vessel from deeper draft berth to lower draft berth in <u>all berths</u> to accommodate the first waiting vessel requiring deeper draft berth provided no other vessel requiring lower draft berth waits, in the queue shall also be considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.</td><td>To provide clarity that this condition is applicable to all berths and not to specific berths.</td><td>The existing note for treating shifting of vessel as shifting for port convenience applicable for shifting from deeper draft berth to lower draft berth in VOC wharf is proposed to be applied to all berths to provide clarity that this condition is applicable to all berths and not to specific berths.</td></tr>
</table>

				In view of the above, and for the reasons stated, the proposed amendment / modification is approved.
2.4.2	Note on Sl. No. 7: Any vessel which continues to occupy any berth after the expiry of the time given by the Deputy Conservator/Traffic Manager to vacate the berth shall pay additional berth hire charges at the following rates: - (i). For the first two days – At four times the rate of berth hire charges for authorised occupation. (ii). For third day and for subsequent days - At six times the rate of berth hire charges for authorised occupation. **(iii). The additional berth hire charges shall be in addition to normal berth hire charges payable under the schedule.**	**Proposed to bring this note as common note for Schedule 2.4.1 (Schedule of berth hire charges) and 2.4.2 (Schedule of berth hire charges for other vessels).**	**As this condition is a general condition relating to berth hire charges and not applicable to fishing vessels only, it is proposed to bring as a common note of berth hire schedule 2.4.**	**For reasons stated by the Port, the proposed modification to bring as a common note of berth hire schedule 2.4 is approved.**
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Output norms for NCB-1 Berth is not approved by TAMP stating NCB-I is a captive berth operated by M/s. NTPL	TAMP is requested to fix output norms for NCB-I for handling coal by TANGEDCO at 12,500 MT/per day.	Output norms for NCB-I is not approved by TAMP stating that it is a captive berth. Considering that TANGEDCO is handling coal by one shore unloader and one conveyor system, output norm of 12,500 MT per days is proposed. On the other hand for NTPL 25,000 MT per day was fixed for NCB-I wherein two shore unloaders and two conveyor system is being used. Hence, 50% of 25,000 MT per day is proposed. Subsequently, VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that presently, the vessels of TANGEDCO are being handled at NCB-I which is a captive facility of M/s. NTPL (NCB-I). The vessels, if any, handled at NCB-I other than captive user, the output norms to be prescribed and accordingly, it is proposed to fix output norms for TANGEDCO's vessel at NCB-I, since TANGEDCO is not the captive user and comes under the other user category of NCB-I only. Hence the port has proposed to approve the proposed amendment	For the reasons explained in the analysis in detail the proposal to fix output norms for NCB-I for handling coal by TANGEDCO at 12,500 MT/per day is not approved.
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Under output norms Sl. No-5 is mentioned in Ilmenite	The same may be as 'Ilmenite (Export)'.	Since norms for Ilmenite (Imp) is separately available in Sl. no.26.	The port proposes to add the word "Export" to make it more explicit as output norms for Ilmenite (Import) is prescribed separately at Sl. no.26 under Note 3 after schedule 2.4.2. For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
2.5.1.(b) [Note 2(a)] (b) and (c)	Example case: (a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 18.00 hour (6.00 hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within the allowable 12.00 hours free period. (b). In the same case, if the vessel is not ready till 20.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. (c). In the same case, if the berth is ready only at 22.00 hours and the vessel is ready by 23.00 hours, then for the first four hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (22.00 hrs to 23.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.	Example case: (a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs (01.12.2019) hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 6.00 (03.12.2019) hours (6 hrs +48.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within allowable 48.00 hours free period. (b). In the same case, if the vessel is not ready till 50.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. (c). In the same case, if the berth is ready only at 52.00 hours and the vessel is ready by 53.00 hours, then for the first four hours (48.00 hrs to 52.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (52.00 hrs to 53.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.	TAMP in the example case cited stated 12.00 hours free Anchorage charges as in previous SOR instead of the revised free hours of 48 hours. Hence, the example requires correction. Accordingly, modification is proposed. Certain modification in notes on anchorage fees are proposed for ease of business and for transparency. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has categorically stated that as regards proposed clause (c). the clause inadvertently gives reference to 2.5.1(a) and the same may be read as 2.5.1(b)".	The existing SOR in Schedule 2.5.1 (a) prescribe Anchorage charges and at 2.5.1 (b) prescribed anchorage Charges in case Berth is ready but vessel is not ready. The said example prescribed in the SOR of the VOCPT is as proposed by the port during the last tariff revision. The note 1 under the schedule prescribes that the anchorage rates will apply after expiry of 48 hours from the anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available. However, the example cited thereunder is not in line with the said note 1. The VOCPT now proposes to modify the example prescribed in the SOR. This is so to fall in line with note 1 which is as per the Berthing Policy 2016 prescribing first 48 hours as free from levy of anchorage charge. That being so, the proposed amendments in the example are approved.
Note 2.5.1	Anchorage fees Notes 1 & 2	The above rates are applicable after 48 hrs. as per the following condition:	Prior to incorporation of 2.5.1 (b) (newly incorporated with increased	For the reasons cited by the port and as the proposed notes are to provide clarity and for ease of business and transparency, the

	(1). The above rates will apply after expiry of 48 hours from the anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available. (2). The time for levy of Anchorage fee will count in such cases from the time the berth is available excluding the over lapping 48 hours time of the waiting vessels.	(i). Vessel Ready Berth not ready- Charges as per 2.5.1(a) is applicable (ii). Vessel not ready berth ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable (iii). Vessel not ready Berth not ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable.	anchorage charges over and above the tariff vide 2.5.1(a)) the vessel has to pay anchorage charges as per table 2.5.1(a) irrespective of whether vessel allotted or occupied by the User. The remaining conditions are newly incorporated when the table 2.5.1(b) inserted and hence to provide clarity the notes are modified for ease of business and transparency.	same is approved.
3.1.1.			**The labour levy prescribed in Chapter-VI Section 6.1 to be merged with wharfage charges prescribed in Chapter-III Section 3.1.1).** **Indicate separate wharfage rates for some cargoes viz., oil cake/ cobra, cattle feed, maize and fly ash**	**I. Proposed Merger of Labour levy with the Wharfage rate:** (a). Port has proposed to merge the existing labour levy prescribed in schedule 6.1 with the wharfage. Merger is proposed uniformly for all cargo except liquid cargo and containerized cargo. (b). IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd., Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd. and Seaports Logistics Pvt. Ltd. have objected the proposed merger of the labour levy with wharfage citing that the proposed wharfage rate becomes high. They have contended that this will discourage users to use the berths from operated by them and hence have requested the port to apply concessional rate. (d). When requested the port after the joint hearing to examine the request of the above users for concession in the proposed wharfage rate, the port has maintained its proposal and stated that the proposed merger of levy with wharfage charges is only to merge the charges so that the billing is easy and transparent and will not have any extra financial implication on users (e). It is relevant to mention here that the ARR estimated by the port as regards CHD in the last revision was ₹97.64 crores and as against that the revenue estimated by the port at the proposed rate was ₹77.67 crores leaving uncovered revenue gap ₹19.97 crores from the CHD. Even the port as a whole including CHD, the revenue gap left uncovered is to the tune of ₹32.04 crores. As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR. The port has categorically stated that the proposed amendment of merging labour levy with the wharfage rate is for transparency in billing and for ease of doing business and will not have any extra financial implication on users In view of the clarification furnished by the port and based on the analysis brought out in the agenda note and recognizing that the Board of Trustees of the port has approved the proposed merger, this Authority approves the proposal for merger of CHLD levy with the wharfage rate. **B. Separate wharfage rate proposed for few cargo items** (i). The port has stated that trade represented that consolidation of some cargoes in the wharfage schedule has led to higher rate. Hence, separate wharfage rate is proposed for oil cake, cattle feed, maize and fly ash. The wharfage rate for these cargo items fall under "Other cargoes" in the respective category. Further, the port has extended the scope of nomenclature of few cargo items and deleted duplication in few items. The port has also confirmed that the proposed amendment is for transparency in billing and for ease of doing business.

Sl. No.		Cargo	Unit of charge	Rates (In Rupees) Zone A Foreign	Zone A Coastal	Zone B Foreign	Zone B Coastal	
1.	Liquid Bulk (POL)							
	(i)	Diesel Oil	1 KL	75.01	75.01	-	-	
	(ii)	Furnace Oil	1 KL	105.99	105.99	-	-	
	(iii)	LPG	1 Cum	192.42	115.45	-	-	
	(iv)	Naptha	1 KL	114.14	114.14	-	-	
	(v)	Petroleum Coke	1 MT	74.36	74.36	-	-	#
	(vi)	Others – Not specified	1 KL	75.01	45.02	19.56	11.74	
2.	Liquid Cargo							
	(i)	Caustic Soda Lye	1 KL	63.59	38.15	-	-	
	(ii)	Liquid Ammonia	1 MT	138.60	83.17	-	-	
	(iii)	Palm Oil		75.01	45.02	19.56	11.74	^
	(iv)	Phosphoric Acid	1 MT	138.60	83.17	-	-	
	(v)	Sulphuric Acid	1 MT	81.53	48.92	-	-	
	(vi)	Vinyl Chlorides	1 MT	138.60	83.17	-	-	
	(vii)	Molasses	1 MT	66.86	40.10	-	-	
	(viii)	Sludge Oil	1 MT	76.81	46.09	38.40	23.03	
	(ix)	Others – Not specified	1 Cum	146.76	88.06	-	-	
3.	Dry Bulk – Coal							
	(i)	All Types of Coal						
	(a)	(a). Charcoal in bags/bulk.	1 MT	45.66	27.39	19.56	11.74	
	(b)	(b) Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	1 MT	61.96	61.96	-	-	
	(c)	(c) Coal by whatever name described in Customs Document other than sl. no. 3(b) above.		61.96	37.17	37.17	22.30	
	(d)	Metallurgical Coke	1 MT	74.36	44.62	-	-	

Sl. No.		Cargo	Unit of charge	Rates (In Rupees) Zone A Foreign	Zone A Coastal	Zone B Foreign	Zone B Coastal	
1.	Liquid Bulk (POL)							
	(i)	Diesel Oil	1 KL	75.01	75.01	75.01	75.01	
	(ii)	Furnace Oil	1 KL	105.99	105.99	105.99	105.99	
	(iii)	LPG	1 Cum	192.42	115.45	192.42	115.45	
	(iv)	Naptha	1 KL	114.14	114.14	114.14	114.14	
	(v)	Others – Not specified	1 KL	75.01	45.02	19.56	11.74	
2.	Liquid Cargo							
	(i)	Caustic Soda Lye	1 KL	63.59	38.15	63.59	38.15	
	(ii)	Liquid Ammonia	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(iii)	Palm Oil	CBM	75.01	45.02	19.56	11.74	^
	(iv)	Phosphoric Acid	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(v)	Sulphuric Acid	1 MT	81.53	48.92	81.53	48.92	
	(vi)	Vinyl Chlorides	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(vii)	Molasses	1 MT	66.86	40.10	66.86	40.10	
	(viii)	Sludge Oil	1 MT	76.81	46.09	38.40	23.03	
	(ix)	Others – Not specified	1 Cum	146.76	88.06	146.76	88.06	
3.	Dry Bulk – Coal							
	(i)	All Types of Coal						
	(a)	(a). Charcoal in bags/bulk.	1 MT	95.66	57.39	69.56	41.74	
	(b)	(b) Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	1 MT	111.96	111.96	111.96	111.96	
	(c)	(c) Coal by whatever name described in Customs Document other than sl. no. 3(b) above.		111.96	67.17	87.17	52.30	

4	Dry Bulk – Others									(d)	Metallurgical Coke	1 MT	~~124.36~~	~~74.62~~	124.36	74.62	
	(i)	Clinkers	1 MT	45.66	27.39	22.84	13.70			(e).	Petroleum coke	1 MT	124.36	124.36	124.36	124.36	
	(ii)	Cu. Concentrate	1 MT	89.69	53.80	-	-		4.	Dry Bulk – Others							
	(iii)	Garnet Sand	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74			(i)	Clinkers	1 MT	95.66	57.39	72.84	43.70	
	(iv)	Gypsum Sand	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91	√		(ii)	Cu. Concentrate	1 MT	139.69	83.80	139.69	83.80	
	(v)	Gypsum In Bulk	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91			(iii)	Garnet Sand	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(vi)	Ilmenite	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74			(iv)	Gypsum Sand	1 MT	61.42	36.84	56.53	33.91	√
	(vii)	Iron Ore	1 MT	30.98	30.98	19.56	19.56			(v)	Gypsum In Bulk	1 MT	61.42	36.84	56.53	33.91	
	(viii)	Lime In Bulk	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74			(vi)	Ilmenite	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(ix)	Lime Stones	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74			(vii)	Iron Ore	1 MT	80.98	80.98	69.56	69.56	
	(x)	Potassium Sulphate (MOP, SOP)	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59			(viii)	Lime In Bulk	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(xi)	Rock Phosphate	1 MT	53.80	32.28	23.46	14.08			(ix)	Lime Stones	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(xii)	Salt	1 MT	8.16	4.89	6.53	3.91	∞		(x)	Potassium Sulphate (MOP, SOP)	1 MT	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xiii)	Sugar	1 MT	68.48	41.09	52.18	31.32	~		(xi)	Rock Phosphate	1 MT	103.80	62.28	73.46	44.08	
	(xiv)	Sulphur	1 MT	53.80	32.28	24.46	14.68			(xii)	Salt in bags / bulk	1 MT	58.16	34.89	56.53	33.91	∞
	(xv)	Urea	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59			(xiii)	Sugar in bags / bulk	1 MT	118.48	71.09	102.18	61.32	~
	(xvi)	Wheat	1 MT	68.48	39.41	29.72	17.83			(xiv)	Sulphur	1 MT	103.80	62.28	74.46	44.68	
	(xvii)	Others – Not specified	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74			(xv)	Urea	1 MT	116.86	70.10	80.98	48.59	
5.	Break Bulk									(xvi)	Wheat	1 MT	118.48	69.41	79.72	47.83	
	(i)	Cashew Kernal, Fruits and Nuts	1 MT	66.86	40.10	55.45	33.27			(xvii)	Construction materials	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	
	(ii)	Cement	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61			(xviii)	Others – Not specified	1 MT	118.48	71.09	69.56	41.74	
	(iii)	Construction Materials	1 MT	29.35	17.61	19.56	11.74	@	5.	Break Bulk							
	(iv)	Granite	1 MT	81.53	48.92	44.03	26.41			(i)	Cashew Kernal, Fruits and Nuts	1 MT	116.86	70.10	105.45	63.27	
	(v)	Iron and Steel Materials	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61			(ii)	Cement	1 MT	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(vi)	Logs / Timber	1 Cum	50.56	30.33	29.35	17.61			(iii)	Construction Material / break bulk and dry bulk - others	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	@
	(vii)	Machineries	1 MT	191.54	114.93	95.77	57.46			(iv)	Granite	1 MT	131.53	78.92	94.03	56.41	
	(viii)	Wind Mill Blade	1 MT	260.00	156.00	-	-	*		(v)	Iron and Steel Materials	1 MT	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(ix)	Others – Not specified	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74			(vi)	Logs / Timber	1 Cum	100.56	60.33	79.35	47.61	
6.	Container									(vii)	Machineries	1 MT	291.54	174.93	195.77	117.46	
	(i)	20 feet (empty)	Each	138.60	83.17	-	-			(viii)	Wind Mill Blade, Tower, accessories etc.	1 MT	360.00	216.00	-	-	*
	(ii)	20 feet	Each	693.02	415.81	-	-			(ix)	Oil cake / cobra	1 MT	95.66	57.39	69.56	41.74	
										(x)	Cattle feed	1 MT	69.56	41.74	59.78	35.88	
										(xi)	Maize	1 MT	82.62	49.56	49.56	41.74	
										(xii)	Fly ash	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	
										(xiii)	Others –	1 MT	118.48	71.09	69.56	41.74	

For reasons stated by the Port the proposed modification in nomenclature of cargo and insertion of rates for a few cargo which were earlier categorised is approved.

			(loaded)								Not specified							
	(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-		6.	Container							
	(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.35	624.20	-	-			(i)	20 feet (empty)	Each	138.60	83.17	-	-
7.	Ro Ro Vessel									(ii)	20 feet (loaded)	Each	693.02	415.81	-	-
	(i)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling below 1,600 CC	Nos.	638.46	383.08	-	-			(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-
	(ii)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling above 1,600 CC	Nos.	1,276.92	766.15	-	-			(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.35	624.20	-	-
									7.	Ro Ro Vessel							
										(i)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling below 1,600 CC	Nos.	638.46	383.08	638.46	383.08
										(ii)	Automobiles through Ro R vessels for handling abov 1,600 CC	Nos.	1,276.92	766.15	1,276.92	766.15

		Additional notes to the existing notes: **(i). The wharfage rate of coal applicable for cargo handled by consignee M/s.NTPL is ₹61.96 which is subject to WPI indexation.**	--	**The port has not furnished any reasons for the proposed note. Note (xxi) under the general terms and conditions at 1.2 already prescribes the note for annual indexation. The reasons for specific note for M/s NTPL is not explained. Since general note on indexation in the rates prescribe in the SOR is in place, the said note is not prescribed.**
		(ii). A reduction of ₹15 per MT and ₹9 per MT will be applicable on the wharfage charges for the foreign vessels and coastal vessels of more than 11.5 draft respectively, if the cargo is being handled through HMC at IX th Berth.	--	The proposed note is approved as it will provide some relief to users / trade who are objecting the proposed merger of wharfage rate with CHD levy.
3.1.1 [1(v)]	# The wharfage for pet coke has been approved under liquid bulk category in the existing SOR.	**The wharfage for pet coke may be brought under dry bulk category**	**As the nature of pet coke is not liquid, the same is proposed to be brought under dry bulk category.**	**The port has proposed to shift pet coke from liquid to dry bulk category citing that the cargo is dry bulk. While doing so, the proposed rates is after merging the existing wharfage rate for pet coke and the labour levy. For reasons stated by the Port, the proposed modification may be approved.**
3.1.1 [(2)(iii)]	**^** For palm oil, unit of charge not available.	^ The unit of charge in terms of CBM is proposed to be prescribed.	The unit of charge for palm oil is not available in SOR. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that earlier for the category of Oils- Vegetable and animal, CBM is the unit of charge. On the same line, for Palm oil also, CBM is proposed. Hence, the Authority is requested to approve the same.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
3.1.1 [4(iv)]	**√ The description of Gypsum sand is available under Sl. No.4 (iv) and Gypsum in Bulk in 4(v).**	**√ Gypsum sand prescribed is 4(iv) is to be removed since a separate description of 'Gypsum in bulk' is also available under Sl. No.4 (v).**	**Duplication is removed.**	**(i). The rate is same under 4(iv) and (4(v) in the existing wharfage schedule for Gypsum Sand and Gypsum in Bulk. The proposed deletion of sr. no. 4(iv) to remove duplication is approved for the reasons cited by the port.** **(ii). Consequently, the sr. no. (vi) to (xvii) under category 4 Dry Bulk Others in the wharfage Schedule are renumbered as (v) to (xvi).**
3.1.1 [4 (xii)]	∞ Salt	**∞ Salt in bags / bulk**	**To cover both salt in bulk as well as handled in bags.**	**For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.**
3.1.1 [4(xiii)]	~ The description for cargo is Sugar under Sl.No.4(xiii).	~ The description may be modified as "Sugar in Bags/in Bulk".	To cover both Sugar in bulk as well as handled in bags.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
3.1.1 [5 (iii)]	**@ Construction materials / Break bulk**	**@ Construction material / break bulk and dry bulk - others**	**To cover both break bulk and dry bulk – others, this modification is required.**	**For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.**

3.1.1 [5(viii)]	* The description of cargo has been prescribed as "Wind Mill Blade" in the existing SOR.	*** The description proposed to be modified as "Wind mill blade, tower, accessories etc."**	**As the wind mill blade do not cover the components of wind mill i.e., tower and accessories etc. and hence now it is added.**	**For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.**
3.1.1 [7]	● Wharfage rate for handling vehicle is not separately available other than Ro Ro operation.	● The Authority is requested to incorporate vehicles category under machineries.	Under RO RO operations as LO LO (Lift on-Lift Off) Since the handling by means of lift on/ lift off is different from RO RO operation, it is proposed under wharfage rate of Machinery for handling of vehicle by lift on/ lift off. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that at present in VOCPT, no Ro Ro operations facility is available. However, considering the only possible handling mechanism by means of Lift On – Lift Off basis, for handling vehicles, the unit of charge in respect of "machineries category" is proposed for levy of wharfage. It is also informed that as per the earlier SOR, the wharfage for vehicles of various types and accessories were prescribed and the unit of charge as MT also. It is also informed that the details of quantum of MT will be available in the IGM/EGM for levy of charges.	The existing SOR prescribes rate for RORO operations. Citing that handling of vehicles other than RORO by lift on lift off, the operation is different from RORO, the port proposes to levy the wharfage rate for Machinery on Per MT basis. The port has confirmed that quantum of MT for vehicle will be available in the IGM/EGM for levy of charges. The proposal of the port is approved. The port has, however, not proposed separate entry in the schedule for vehicles. That being so, sl. No. (xiii) is inserted for Vehicles (other than RORO) prescribing the rate for Machinery as proposed by the port. Consequently, the existing sr. no. (xiii) is renumbered as (xiv) under Break bulk cargo.
3.1.1	Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as "Goods not otherwise specified", vide Sl.No.16 and 23 of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues	Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as "Goods not otherwise specified", vide Category 1 to 6 of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues	Earlier the "other cargoes" category was available only under Sl. No.16 and 23. Now, in present SOR, it is available under all categories hence the Note is also proposed to be modified accordingly.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved subject to slight change. Since the other category is not prescribed in the wharfage schedule for category "Containers" at Sl. No. 6, the proposed modification is slightly modified to replace "6" with "5".
3.1.1	Notes no.14-Restow-Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied as applicable.	Restow – Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied double the wharfage under relevant cargo category.	To provide clarity regarding quantum of wharfage i.e., single time or double time, this note is proposed. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that as the Restow operation involves double operations viz., one operation for unloading of the cargo from vessel to berth and another operation for loading of the cargo again from berth to vessel hatch, double wharfage is proposed. Hence it is requested, the same may be approved by the Authority.	Based on the clarification furnished by the Port that the Restow operation involves double operations, the proposed note which appears to be more of clarificatory in nature is approved.
3.1.1 [Note (8)]	**The category of goods viz., Bonafide consumable / Non-consumable ship stores; is exempted from wharfage as per pre revised SOR. Now the exemption has been withdrawn but no wharfage rate is specified in existing SOR.**	**(i). For liquid items wharfage as per 'Liquid Bulk' (POL) category of schedule 3.1.1 (1) is proposed.** **(ii). For other items wharfage as per 'Others not specified' under Break bulk category is proposed.**	**As the exemption has been withdrawn, the wharfage rate is required to be collected on Bonafide consumable/ non-consumable ship stores.**	**For reasons stated by the Port nomenclature has been changed, the proposed modification is approved.**
3.1.2 Note (b)	**The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside Green gate.**	**The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside Custom Bound area.**	**Custom bound area not only covers the area inside green gate but also covers all the areas viz., red gate, blue gate and yellow gate. Hence, this modification is proposed.**	**For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.**
3.2.1	Clause not available	Notes 3- point (iii) may be added as follows. *"Demurrage shall be calculated till the date the vessel commences loading"*	As per Note (2)(i) of demurrage schedule, for imports it is stated that free period starts with following the date of complete discharge of goods from vessel but in the case of export no clarity is available with regard to	Since the proposed amendment is to bring clarify in the existing SOR, the proposed new note is approved.

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>completion date of demurrage. Hence, this note is proposed.</td><td></td></tr>
<tr><td>3.3</td><td>New provision</td><td>For land allotted inside the custom bound area for storage of cargo, rental fee equivalent to one month rental fee will be collected as advance.</td><td>No provision is available in existing SOR for the collection of caution deposit. Collection of two weeks amount is in vogue.</td><td>For reasons stated by the Port and since the system is already in vogue and also recognizing that none of the users have objected to the proposed note, new note proposed by the port is approved . The port has not prescribed the note no. This is inserted as last note no.(x) under Schedule 3.3.</td></tr>
<tr><td>5.11</td><td>Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the daily pass means 24 Hours <u>from the time of entry</u>.</td><td>Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the daily pass means 24 Hours <u>from the time of obtaining Port entry permit</u>.</td><td>To avoid delayed usage of pass taken, this modification is proposed.</td><td>For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.</td></tr>
<tr><td>5.02.2</td><td>5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL
Rates in ₹ per shift
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>Foreign / Others</th><th>Coastal***</th></tr>
<tr><td>For 10 CBM Grab</td><td>2,891.08</td><td>1,734.65</td></tr>
<tr><td>For 7 CBM Grab</td><td>2,168.90</td><td>1,301.34</td></tr>
<tr><td>For 5 CBM Grab</td><td>1,445.54</td><td>867.32</td></tr>
</table>
50% of the above respective rates is applicable for half shift basis.

***The rates prescribed shall be applicable for the Coastal Cargo and containers eligible for concessional tariff for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard</td><td>5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL
Rates in ₹ per shift
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>Foreign / Others</th><th>Coastal ***</th></tr>
<tr><td>For Providing Grab to wharf Crane</td><td>15,713</td><td>9,428</td></tr>
</table>
50% of the above respective rates is applicable for half shift basis.

***The rates prescribed shall be applicable for the Coastal Cargo and containers eligible for concessional tariff for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard</td><td>As available earlier, single rate for Grab is proposed with the relevant increase is proposed as in the pre revised rates.
Subsequently, VOCPT vide its email dated 16 October 2020 has further clarified that at present, one number 6 Tonnes wharf crane and one number of 10 Tonnes crane are available at VOCPT berth No.I & II, and 3 nos. of 20 Tonnes wharf cranes are available at Berth No.III & IV.

For operation of 6T and 10T wharf crane, provision of grabs is not required since the cranes are being used for handling cargo with hook only. In respect of 20T cranes, the provision of Grabs is required for handling bulk cargo. Considering the above, VOCPT proposed tariff for providing Grab to wharf crane meant for 20T cranes based on earlier pre revised rate (prior to 21.11.2019) with percentage of increase sought as a part of revision of SOR as detailed below:

Rate for 20T wharf crane per shift (rate prior to 21.11.2019 with WPI indexation effective from 01.05.2019) is ₹13,272.30 * 1.1839 = ₹15,713/- per shift.</td><td>In the pre-revised SOR, the rates for 2 sizes of grabs were prescribed viz. 20T and 10T.

During the last revision, the port has proposed rates for three grabs viz. 10, 7 and 5 CBM grabs,

Now in the amendment proposal, the port wants to prescribe 20T Grab for the reasons that at present, one number 6 T wharf crane and one number of 10 T crane are available at VOCPT berth No.I & II, and 3 nos. of 20 Tonnes wharf cranes are available at Berth No.III & IV. However, for operation of 6T and 10T wharf crane, provision of grabs is not required since the cranes are being used for handling cargo with hook only. In respect of 20T cranes, the provision of Grabs is required for handling bulk cargo.

The port has arrived at the proposed rate taking the pre-revised rate of ₹12,305 as the base and applying annual indexation factor for the years 2018-19 and 2019-20 and capturing 18.39% tariff hike which is within the increase approved in the last general revision Order.

This tariff item is not a mandatory tariff. Further, none of the users have objected the insertion of said rate proposed by the port. Further, the port has clarified that they have been levying this rate.

Based on the above, the proposal of the port is approved.</td></tr>
<tr><td>Chapter – VI</td><td>6.1. LEVY FOR SUPPLY OF LABOUR FROM V.O.CHIDAMBARANAR PORT TRUST CARGO HANDLING DIVISON (VOCPT CHD) FOR CARGO HANDLING OPERATIONS
(Rate in ₹ Per MT)
<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Foreign vessel</th><th>Coastal Vessel</th></tr>
<tr><td>1</td><td>All cargoes other than Coal at Coal Jetty-II and Salt*</td><td>50.00</td><td>50.00 (FOR THERMAL Coal) 18.00*(Cargo other than thermal coal)</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Coal at Jetty-II</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Salt</td><td>50.00</td><td>18.00</td></tr>
<tr><td>4</td><td>For Containter stuffing and destuffing operations</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr>
<tr><td>5</td><td>C&F Operations at Transit Shed and Warehouse etc.,</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr>
<tr><td>6</td><td>For Zone-B*</td><td>50.00</td><td>18.00 *</td></tr>
</table>
* Concessional rate for coastal cargo prescribed at Sl. Nos.1 and 6 above will be applicable for coastal cargo other than coal used for thermal power plants, crude including POL, iron ore and iron ore pellets.</td><td>Deleted.</td><td>The VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has clarified that since the relevant Labour Levy and the levy for C&F operations at Transit Shed are merged with relevant wharfage component, separate tariff schedule is not required Regarding container stuffing & destuffing operations, no such operations are being done in the last 3 years, it is also not required. Hence, it has requested that the entire Chapter-VI may be deleted by the Authority.</td><td>The existing CHD levy is merged with the wharfage rate. As regards CHD levy on C&F operation and container stuffing, the port has clarified the position that no operations are done.

In view of the above position and relying on the clarification furnished by the port, the Schedule 6.1 under Chapter VI of the existing SOR prescribing the rates for CHD levy appear to be redundant and hence the proposal for deletion of this Chapter from the existing SOR is approved.</td></tr>
<tr><td>1.1</td><td>Month shall mean the period 1st to end of calendar month.</td><td>“Month shall mean a continuous period of 30 days” for the purpose of License fee schedule.</td><td>This definition is proposed as an additional note under Schedule-3.3 in line with week definition since one user takes the land middle of the month he has to pay two months License fee</td><td>The existing definition of month is prescribed under Schedule 1.1.

The term month is used in the SOR of the VOCPT for levy of storage charge under Section 3.3., rent for room etc. in</td></tr>
</table>

			as per the definition. Hence, modification proposed at the request of users to reduce hardship particularly to users who take land on license for short term.	schedule 5.05 to 5.08, license fee for entry of vehicle / equipment (schedule 5.11.) The port has proposed the additional definition of month only for schedule 3.3. For reasons cited by the port and since it is at the request of the trade, the proposed insertion is approved under Schedule 3.3 immediately after the schedule.
1.2	New clause as per TAMP Order dated 25.09.2018.	(i). Coastal good 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 vessel related charges and cargo related charges. (ii). Coastal good 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 vessel related charges and cargo related charges. The provisions prescribed 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.	As the new clause is not included by TAMP in the revised SOR, the same is proposed to be incorporated.	The VOCPT has, now, proposed the notes as approved in the common adoption Order dated 25 September 2018. The prescription in the common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 is in pursuance of the Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance and is explicit. The notes proposed by the VOCPT are in line with the common Order approved by this Authority and hence prescribed as proposed by the port.

Annex-II

AMENDMENT TO THE SCALE OF RATES APPROVED IN ORDER NO.TAMP/15/2019-VOCPT DATED 10 OCTOBER 2019, NOTIFIED IN THE GAZETTE OF INDIA EXTRAORDINARY (PART III SECTION 4) ON 22 OCTOBER 2019 VIDE GAZETTE NO.363.

<table>
<tr><th>Reference to the SOR</th><th>Proposed by port and prescribed in existing SOR approved by the Authority vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019</th><th>To be read as follows</th></tr>
<tr><td>2.2.1.</td><td>The pilotage fees specified below is for Zone A
<table>
<tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr>
<tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US$)</th></tr>
<tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>13.47</td><td>0.5162</td></tr>
</table></td><td><table>
<tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr>
<tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US$)</th></tr>
<tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>12.12</td><td>0.4646</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>2.4.1.</td><td>Berth Hire Charges:
<table>
<tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Rate per GRT per hour or part thereof</th></tr>
<tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US$)</th></tr>
<tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>0.1932</td><td>0.0075</td></tr>
</table></td><td><table>
<tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Rate per GRT per hour or part thereof</th></tr>
<tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vesse (in US$)</th></tr>
<tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>0.1739</td><td>0.0068</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>2.2.3</td><td><u>Notes</u>:

One Shifting Charge is free. For more than one shifting charges, the above rates are applicable.</td><td><u>Notes</u>:

(i) One shifting is free during cargo operation i.e. after commencement and before completion of cargo operation.

(ii) More than one shifting is chargeable as per the above rates whenever the shifting is requested by the respective vessels Master/ Ship agent</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>2.2.3 note 3 (i).(e)</td><td>Shifting a vessel from deeper draft berth to lower draft berth in <u>VOC wharf</u> to accommodate the first waiting vessel requiring deeper draft berth provided no other vessel requiring lower draft berth waits, in the queue shall also be considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.</td><td>Shifting a vessel from deeper draft berth to lower draft berth in <u>all berths</u> to accommodate the first waiting vessel requiring deeper draft berth provided no other vessel requiring lower draft berth waits, in the queue shall also be considered as “SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE”.</td></tr>
<tr><td>2.4.2</td><td>Note on Sl. No. 7: Any vessel which continues to occupy any berth after the expiry of the time given by the Deputy Conservator/Traffic Manager to vacate the berth shall pay additional berth hire charges at the following rates: -
(i). For the first two days – At four times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
(ii). For third day and for subsequent days - At six times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
(iii). The additional berth hire charges shall be in addition to normal berth hire charges payable under the schedule.</td><td>Proposed to bring this note as common note for Schedule 2.4.1 (Schedule of berth hire charges) and 2.4.2 (Schedule of berth hire charges for other vessels).</td></tr>
<tr><td>2.4 [Note 3 after 2.4.2.]</td><td>Under output norms Sl. No-5 is mentioned in Ilmenite</td><td>The same may be as ‘Ilmenite (Export)’.</td></tr>
<tr><td>2.5.1.(b) [Note 2(a)]</td><td>Example case:

(a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 18.00 hour (6.00 hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within the allowable 12.00 hours free period.</td><td>Example case:

(a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs (01.12.2019) hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 6.00 (03.12.2019) hours (6 hrs +48.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within allowable 48.00 hours free period.</td></tr>
<tr><td>2.5.1 Note (2)(a)</td><td>(b). In the same case, if the vessel is not ready till 20.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.

(c). In the same case, if the berth is ready only at 22.00 hours and the vessel is ready by 23.00 hours, then for the first four hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (22.00 hrs to 23.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.</td><td>(b). In the same case, if the vessel is not ready till 50.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.

(c). In the same case, if the berth is ready only at 52.00 hours and the vessel is ready by 53.00 hours, then for the first four hours (48.00 hrs to 52.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (52.00 hrs to 53.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.</td></tr>
<tr><td>Note 2.5.1</td><td>Anchorage fees Notes 1 & 2

(1). The above rates will apply after expiry of 48 hours from the anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available.

(2). The time for levy of Anchorage fee will count in such cases from the time the berth is available excluding the over lapping 48 hours time of the waiting vessels.</td><td>The above rates are applicable after 48 hrs. as per the following condition:

(i). Vessel Ready Berth not ready- Charges as per 2.5.1(a) is applicable

(ii). Vessel not ready berth ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable

(iii). Vessel not ready Berth not ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable.</td></tr>
<tr><td>3.1.1.</td><td>
<table>
<tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2" colspan="2">Cargo</th><th rowspan="2">Unit of charge</th><th colspan="4">Rates (In Rupees)</th><th rowspan="2"></th></tr>
<tr><th colspan="2">Zone A</th><th colspan="2">Zone B</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Foreign</td><td>Coastal</td><td>Foreign</td><td>Coastal</td><td></td></tr>
<tr><td>1.</td><td colspan="8">Liquid Bulk (POL)</td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>Diesel Oil</td><td>1 KL</td><td>75.01</td><td>75.01</td><td>-</td><td>-</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(ii)</td><td>Furnace Oil</td><td>1 KL</td><td>105.99</td><td>105.99</td><td>-</td><td>-</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(iii)</td><td>LPG</td><td>1 Cum</td><td>192.42</td><td>115.45</td><td>-</td><td>-</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(iv)</td><td>Naptha</td><td>1 KL</td><td>114.14</td><td>114.14</td><td>-</td><td>-</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(v)</td><td>Petroleum Coke</td><td>1 MT</td><td>74.36</td><td>74.36</td><td>-</td><td>-</td><td>#</td></tr>
<tr><td></td><td>(vi)</td><td>Others – Not specified</td><td>1 KL</td><td>75.01</td><td>45.02</td><td>19.56</td><td>11.74</td><td></td></tr>
<tr><td>2.</td><td colspan="8">Liquid Cargo</td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>Caustic Soda Lye</td><td>1 KL</td><td>63.59</td><td>38.15</td><td>-</td><td>-</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(ii)</td><td>Liquid Ammonia</td><td>1 MT</td><td>138.60</td><td>83.17</td><td>-</td><td>-</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(iii)</td><td>Palm Oil</td><td></td><td>75.01</td><td>45.02</td><td>19.56</td><td>11.74</td><td>^</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2" colspan="2">Cargo</th><th rowspan="2">Unit of charge</th><th colspan="4">Rates (In Rupees)</th></tr>
<tr><th colspan="2">Zone A</th><th colspan="2">Zone B</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Foreign</td><td>Coastal</td><td>Foreign</td><td>Coastal</td></tr>
<tr><td>1.</td><td colspan="7">Liquid Bulk (POL)</td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>Diesel Oil</td><td>1 KL</td><td>75.01</td><td>75.01</td><td>75.01</td><td>75.01</td></tr>
<tr><td></td><td>(ii)</td><td>Furnace Oil</td><td>1 KL</td><td>105.99</td><td>105.99</td><td>105.99</td><td>105.99</td></tr>
<tr><td></td><td>(iii)</td><td>LPG</td><td>1 Cum</td><td>192.42</td><td>115.45</td><td>192.42</td><td>115.45</td></tr>
<tr><td></td><td>(iv)</td><td>Naptha</td><td>1 KL</td><td>114.14</td><td>114.14</td><td>114.14</td><td>114.14</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(v)</td><td>Others – Not specified</td><td>1 KL</td><td>75.01</td><td>45.02</td><td>19.56</td><td>11.74</td></tr>
<tr><td>2.</td><td colspan="7">Liquid Cargo</td></tr>
<tr><td></td><td>(i)</td><td>Caustic Soda Lye</td><td>1 KL</td><td>63.59</td><td>38.15</td><td>63.59</td><td>38.15</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

	(iv)	Phosphoric Acid	1 MT	138.60	83.17	-	-	
	(v)	Sulphuric Acid	1 MT	81.53	48.92	-	-	
	(vi)	Vinyl Chlorides	1 MT	138.60	83.17	-	-	
	(vii)	Molasses	1 MT	66.86	40.10	-	-	
	(viii)	Sludge Oil	1 MT	76.81	46.09	38.40	23.03	
	(ix)	Others – Not specified	1 Cum	146.76	88.06	-	-	
3.	Dry Bulk – Coal							
	(i)	All Types of Coal						
	(a)	(a). Charcoal in bags/bulk.	1 MT	45.66	27.39	19.56	11.74	
	(b)	(b) Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	1 MT	61.96	61.96	-	-	
	(c)	(c) Coal by whatever name described in Customs Document other than sl. no. 3(b) above.		61.96	37.17	37.17	22.30	
	(d)	Metallurgical Coke	1 MT	74.36	44.62	-	-	
4	Dry Bulk – Others							
	(i)	Clinkers	1 MT	45.66	27.39	22.84	13.70	
	(ii)	Cu. Concentrate	1 MT	89.69	53.80	-	-	
	(iii)	Garnet Sand	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	
	(iv)	Gypsum Sand	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91	√
	(v)	Gypsum In Bulk	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91	
	(vi)	Ilmenite	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	
	(vii)	Iron Ore	1 MT	30.98	30.98	19.56	19.56	
	(viii)	Lime In Bulk	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	
	(ix)	Lime Stones	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	
	(x)	Potassium Sulphate (MOP, SOP)	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59	
	(xi)	Rock Phosphate	1 MT	53.80	32.28	23.46	14.08	
	(xii)	Salt	1 MT	8.16	4.89	6.53	3.91	∞
	(xiii)	Sugar	1 MT	68.48	41.09	52.18	31.32	~
	(xiv)	Sulphur	1 MT	53.80	32.28	24.46	14.68	
	(xv)	Urea	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59	
	(xvi)	Wheat	1 MT	68.48	39.41	29.72	17.83	
	(xvii)	Others – Not specified	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74	
5.	Break Bulk							
	(i)	Cashew Kernal, Fruits and Nuts	1 MT	66.86	40.10	55.45	33.27	
	(ii)	Cement	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61	
	(iii)	Construction Materials	1 MT	29.35	17.61	19.56	11.74	@
	(iv)	Granite	1 MT	81.53	48.92	44.03	26.41	
	(v)	Iron and Steel Materials	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61	
	(vi)	Logs / Timber	1 Cum	50.56	30.33	29.35	17.61	
	(vii)	Machineries	1 MT	191.54	114.93	95.77	57.46	
	(viii)	Wind Mill Blade	1 MT	260.00	156.00	-	-	*

	(ii)	Liquid Ammonia	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(iii)	Palm Oil	CBM	75.01	45.02	19.56	11.74	^
	(iv)	Phosphoric Acid	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(v)	Sulphuric Acid	1 MT	81.53	48.92	81.53	48.92	
	(vi)	Vinyl Chlorides	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17	
	(vii)	Molasses	1 MT	66.86	40.10	66.86	40.10	
	(viii)	Sludge Oil	1 MT	76.81	46.09	38.40	23.03	
	(ix)	Others – Not specified	1 Cum	146.76	88.06	146.76	88.06	
3.	Dry Bulk – Coal							
	(i)	All Types of Coal						
	(a)	(a). Charcoal in bags/bulk.	1 MT	95.66	57.39	69.56	41.74	
	(b)	(b) Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	1 MT	111.96	111.96	111.96	111.96	
	(c)	(c) Coal by whatever name described in Customs Document other than sl. no. 3(b) above.		111.96	67.17	87.17	52.30	
	(d)	Metallurgical Coke	1 MT	124.36	74.62	124.36	74.62	
	(e).	Petroleum coke	1 MT	124.36	124.36	124.36	124.36	
4.	Dry Bulk – Others							
	(i)	Clinkers	1 MT	95.66	57.39	72.84	43.70	
	(ii)	Cu. Concentrate	1 MT	139.69	83.80	139.69	83.80	
	(iii)	Garnet Sand	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(iv)	Gypsum Sand	1 MT	61.42	36.84	56.53	33.91	√
	(v)	Gypsum In Bulk	1 MT	61.42	36.84	56.53	33.91	
	(vi)	Ilmenite	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(vii)	Iron Ore	1 MT	80.98	80.98	69.56	69.56	
	(viii)	Lime In Bulk	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(ix)	Lime Stones	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74	
	(x)	Potassium Sulphate (MOP, SOP)	1 MT	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xi)	Rock Phosphate	1 MT	103.80	62.28	73.46	44.08	
	(xii)	Salt in bags / bulk	1 MT	58.16	34.89	56.53	33.91	∞
	(xiii)	Sugar in bags / bulk	1 MT	118.48	71.09	102.18	61.32	~
	(xiv)	Sulphur	1 MT	103.80	62.28	74.46	44.68	
	(xv)	Urea	1 MT	116.86	70.10	80.98	48.59	
	(xvi)	Wheat	1 MT	118.48	69.41	79.72	47.83	
	(xvii)	Construction materials	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	
	(xviii)	Others – Not specified	1 MT	118.48	71.09	69.56	41.74	
5.	Break Bulk							
	(i)	Cashew Kernal, Fruits and Nuts	1 MT	116.86	70.10	105.45	63.27	
	(ii)	Cement	1 MT	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(iii)	Construction Material /	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	@

										break bulk and dry bulk - others						
	(ix)	Others – Not specified	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74		(iv)	Granite	1 MT	131.53	78.92	94.03	56.41	
6.	Container								(v)	Iron and Steel Materials	1 MT	107.08	64.25	79.35	47.61	
	(i)	20 feet (empty)	Each	138.60	83.17	-	-		(vi)	Logs / Timber	1 Cum	100.56	60.33	79.35	47.61	
	(ii)	20 feet (loaded)	Each	693.02	415.81	-	-		(vii)	Machineries	1 MT	291.54	174.93	195.77	117.46	
	(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-		(viii)	Wind Mill Blade, Tower, accessories etc.	1 MT	360.00	216.00	-	-	*
	(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.35	624.20	-	-		(ix)	Oil cake / cobra	1 MT	95.66	57.39	69.56	41.74	
7.	Ro Ro Vessel					●			(x)	Cattle feed	1 MT	69.56	41.74	59.78	35.88	
	(i)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling below 1,600 CC	Nos.	638.46	383.08	-	-		(xi)	Maize	1 MT	82.62	49.56	49.56	41.74	
	(ii)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling above 1,600 CC	Nos.	1,276.92	766.15	-	-		(xii)	Fly ash	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	●
									(xiii)	Vehicles (other than RORO)	1 MT	291.54	174.93	195.77	117.46	●
									(xiv)	Others – Not specified	1 MT	118.48	71.09	69.56	41.74	
								6.	Container							
									(i)	20 feet (empty)	Each	138.60	83.17	-	-	
									(ii)	20 feet (loaded)	Each	693.02	415.81	-	-	
									(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-	
									(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.35	624.20	-	-	
								7.	Ro Ro Vessel					●		
									(i)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling below 1,600 CC	Nos.	638.46	383.08	638.46	383.08	
									(ii)	Automobiles through Ro Ro vessels for handling above 1,600 CC	Nos.	1,276.92	766.15	1,276.92	766.15	

		Additional notes to the existing notes: **(i). A reduction of ₹15 per MT and ₹9 per MT will be applicable on the wharfage charges for the foreign vessels and coastal vessels of more than 11.5 draft respectively, if the cargo is being handled through HMC at IX th Berth.**
3.1.1 [1(v)]	# The wharfage for pet coke has been approved under liquid bulk category in the existing SOR.	**The wharfage for pet coke may be brought under dry bulk category**
3.1.1 [(2)(iii)]	^ For palm oil, unit of charge not available.	^ The unit of charge in terms of CBM is proposed to be prescribed.
3.1.1 [4(iv)]	√ **The description of Gypsum sand is available under Sl. No.4 (iv) and Gypsum in Bulk in 4(v).**	**(a). √ Gypsum sand prescribed is 4(iv) is to be removed since a separate description of 'Gypsum in bulk' is also available under Sl. No.4 (v).** **(b). Consequently, the sr no (vi) to (xvii) under category 4 Dry Bulk Others in the wharfage Schedule is renumbered as (v) to (xvi)**
3.1.1 [4 (xii)]	∞ Salt	**∞ Salt in bags / bulk**
3.1.1 [4(xiii)]	~ The description for cargo is Sugar under Sl.No.4 (xiii).	~ The description may be modified as "Sugar in Bags/in Bulk".
3.1.1 [5 (iii)]	**@ Construction materials / Break bulk**	**@ Construction material / break bulk and dry bulk - others**
3.1.1 [5(viii)]	* The description of cargo has been prescribed as "Wind Mill Blade" in the existing SOR.	*** The description proposed to be modified as "Wind mill blade, tower, accessories etc."**

<table>
<tr><td>3.1.1 [7]</td><td>● Wharfage rate for handling vehicle is not separately available other than Ro Ro operation.</td><td>● The Authority is requested to incorporate vehicles category under machineries.</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as “Goods not otherwise specified”, vide Sl.No.16 and 23 of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues</td><td>Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as “Goods not otherwise specified”, vide Category 1 to 5 of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Notes no.14-Restow-Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied as applicable.</td><td>Restow – Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied double the wharfage under relevant cargo category.</td></tr>
<tr><td>3.1.1 [Note (8)]</td><td>The category of goods viz., Bonafide consumable / Non-consumable ship stores; is exempted from wharfage as per pre revised SOR. Now the exemption has been withdrawn but no wharfage rate is specified in existing SOR.</td><td>(i). For liquid items wharfage as per ‘Liquid Bulk’ (POL) category of schedule 3.1.1 (1) is proposed.
(ii). For other items wharfage as per ‘Others not specified’ under Break bulk category is proposed.</td></tr>
<tr><td>3.1.2 Note (b)</td><td>The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside Green gate.</td><td>The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside Custom Bound area.</td></tr>
<tr><td>3.2.1</td><td>Clause not available</td><td>Notes 3- point (iii) may be added as follows.
"Demurrage shall be calculated till the date the vessel commences loading"</td></tr>
<tr><td>3.3</td><td>New provision</td><td>(x) For land allotted inside the custom bound area for storage of cargo, rental fee equivalent to one month rental fee will be collected as advance.</td></tr>
<tr><td>5.11</td><td>Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the daily pass means 24 Hours from the time of entry.</td><td>Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the daily pass means 24 Hours from the time of obtaining Port entry permit.</td></tr>
<tr><td>5.02.2</td><td>5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL
Rates in ₹ per shift
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>Foreign / Others</th><th>Coastal***</th></tr>
<tr><td>For 10 CBM Grab</td><td>2,891.08</td><td>1,734.65</td></tr>
<tr><td>For 7 CBM Grab</td><td>2,168.90</td><td>1,301.34</td></tr>
<tr><td>For 5 CBM Grab</td><td>1,445.54</td><td>867.32</td></tr>
</table>
50% of the above respective rates is applicable for half shift basis.

***The rates prescribed shall be applicable for the Coastal Cargo and containers eligible for concessional tariff for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard</td><td>5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL
Rates in ₹ per shift
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>Foreign / Others</th><th>Co *</th></tr>
<tr><td>For Providing Grab to wharf Crane</td><td>15,713</td><td></td></tr>
</table>
50% of the above respective rates is applicable for half shift basis.

***The rates prescribed shall be applicable for the Coastal Cargo and containers eligible for concessional tariff for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard</td></tr>
<tr><td>Chapter – VI</td><td>6.1. LEVY FOR SUPPLY OF LABOUR FROM V.O.CHIDAMBARANAR PORT TRUST CARGO HANDLING DIVISON (VOCPT CHD) FOR CARGO HANDLING OPERATIONS
(Rate in ₹ Per MT)
<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Foreign vessel</th><th>Coastal Vessel</th></tr>
<tr><td>1</td><td>All cargoes other than Coal at Coal Jetty-II and Salt*</td><td>50.00</td><td>50.00 (FOR THERMAL Coal) 18.00*(Cargo other than thermal coal)</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Coal at Jetty-II</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Salt</td><td>50.00</td><td>18.00</td></tr>
<tr><td>4</td><td>For Containter stuffing and destuffing operations</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr>
<tr><td>5</td><td>C&F Operations at Transit Shed and Warehouse etc.,</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr>
<tr><td>6</td><td>For Zone-B*</td><td>50.00</td><td>18.00 *</td></tr>
</table>
* Concessional rate for coastal cargo prescribed at Sl. Nos.1 and 6 above will be applicable for coastal cargo other than coal used for thermal power plants, crude including POL, iron ore and iron ore pellets.</td><td>Deleted.</td></tr>
</table>

3.3.	New note proposed	Following note inserted immediately after the schedule 3.3. – Storage charge: "Month shall mean a continuous period of 30 days" for the purpose of this schedule."
1.2	New clause as per TAMP Order dated 25.09.2018.	(i). Coastal good 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 vessel related charges and cargo related charges.
		(ii). Coastal good 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 vessel related charges and cargo related charges.
		The provisions prescribed 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.

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

MANOJ KUMAR VERMA
Digitally signed by MANOJ KUMAR VERMA
Date: 2020.12.19 14:14:08 +05'30'