



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-15042021-226590
CG-MH-E-15042021-226590

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 172]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 12, 2021/चैत्र 22, 1943

No. 172]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 12, 2021/CHAITRA 22, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 26 मार्च, 2021

सं. टीएमपी/12/2021-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा, महापत्तन न्यासों पर परियोजनाओं के लिए संशोधित दिशानिर्देश 2013 के तहत पीपीपी मॉडल के आधार पर जेएनपीटी द्वारा संचालित मौजूदा कंटेनर टर्मिनल (जेएनपीसीटी) में बदलाव की परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अनुमोदन हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/12/2021-जेएनपीटी

जवाहर लाल नेहरू पत्तन

कोरम

आवेदक

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मार्च, 2021 के 16वें दिन पारित)

तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के तहत मेजर पोर्ट्स, में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देश 2013 जारी किए और इन्हें 9 सितंबर

2013 से प्रभावी कर दिया था। उक्त आशोधित दिशानिर्देशों को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 254 पर 30 सितंबर 2013 को अधिसूचित और 5 वर्षों के लिए वैध किया गया था। एमओएस द्वारा समय-समय पर उक्त दिशा-निर्देशों की वैधता आदेश सं. टीएएमपी/18/2013-विविध दिनांक 16 मार्च 2021, के माध्यम से 8 सितंबर 2021 तक आगे बढ़ाई गई है।

2.1. जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने 28 जनवरी, 2021 के माध्यम से जेएनपीटी द्वारा संचालित मौजूदा कंटेनर टर्मिनल (जेएनपीसीटी) में पीपीपी मॉडल के आधार पर बदलाव की परियोजना के लिए मेजर पोर्ट्स, में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देश 2013 के तहत संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अनुमोदन हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और निम्नप्रकार से उल्लेख किए हैं:

- (i). जेएनपीटी, जेएनपीटी द्वारा संचालित मौजूदा कंटेनर टर्मिनल (जेएनपीसीटी) को पीपीपी मॉडल में बदलने की प्रक्रिया में है। इस के लिए एक प्रस्ताव एमओएस को आगे प्रस्तुत करने के लिए बोर्ड के संकल्प सं.173 दिनांक 24 दिसंबर 2020 के तहत बोर्ड द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है।
- (ii). प्रस्तावित पीपीपी मॉडल को मुख्य रूप से मौजूदा बुनियादी ढाँचे के साथ संचालित किया जाना है क्योंकि इसे "जहां है जैसा है" के आधार पर स्थानांतरित किया जाना है। परियोजना में बर्थ निर्माण शामिल नहीं है। इसलिए, मौजूदा संदर्भ प्रशुल्क जेएनपीसीटी के प्रशुल्क (केवल कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए) के आधार पर तैयार किया गया है, जैसा कि टीएएमपी के आदेश क्रमांक टीएएमपी/52/2019-जेएनपीटी द्वारा दिनांक 1 जून 2020 को अनुमोदित किया गया है।
- (iii). मैसर्स बीएमसीटीपीएल और मैसर्स एनएसआईजीटीपीएल के प्रशुल्क के संदर्भ में प्रशुल्क के रूप में प्रयोज्यता के संबंध में उल्लेख किया गया है कि, ये परियोजनाएं ग्रीन फील्ड परियोजनाएं थीं और जेएनपीसीटी टर्मिनल पर अब परिकल्पित परियोजनाओं से अलग थीं। इसलिए, परियोजना के दायरे, क्षमता, लागत और परियोजना स्थल के लाभ के मामले में भारी अंतर के कारण जेएनपीसीटी या अन्य प्रमुख पत्तन ट्रस्टों (मुख्य रूप से ग्रीन फील्ड परियोजनाओं) में कंटेनर टर्मिनल के उन्नयन, संचालन और रखरखाव के प्रस्तावित परियोजना की तुलना करना मुश्किल है। इसलिए, महापत्तनों पर मैसर्स एनएसआईजीटीपीएल, मैसर्स बीएमसीटीपीएल और किसी भी अन्य पीपीपी ऑपरेटर्स के प्रशुल्क प्रस्तावित परियोजना के लिए लागू प्रशुल्क का प्रतिनिधित्व नहीं होता दिखाई पड़ता है।
- (iv). इसके अलावा, बोर्ड ने संभावित पीपीपी प्रचालक के लिए उपरोक्त प्रशुल्क (जेएनपीसीटी प्रशुल्क) को अपनाने के लिए भी मंजूरी दे दी है, क्योंकि पत्तन द्वारा संचालित मौजूदा टर्मिनल के लिए ऊपर निर्दिष्ट कारण के आधार पर ही संदर्भ प्रशुल्क अपनाया जाना है।
- (v). उपरोक्त के मद्देनजर, जेएनपीसीटी पर प्रस्तावित पीपीपी के लिए प्रदर्शन मानकों के साथ-साथ जेएनपीसीटी के लिए वर्तमान टीएएमपी ऑर्डर पर आधारित संदर्भ दरमान प्रस्तुत किया जा रहे हैं।
- (vi). मेजर पोर्ट्स, 2013 में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, टीएएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और प्रदर्शन मानकों का उल्लेख बोली दस्तावेज में और उसके बाद पीपीपी प्रोजेक्ट्स के संबंध में रियायत समझौते में किया जाएगा।

2.2. उपरोक्त के आधार पर, जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव पर जो कि बंदरगाह पर पीपीपी मॉडल के आधार पर संचालित मौजूदा टर्मिनल के प्रस्तावित रूपांतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क को अधिसूचित करने के लिए प्राथमिकता पूर्वक कार्रवाई करने और प्रशुल्क आदेश जारी करने का अनुरोध किया है।

3. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, जेएनपीटी से दिनांक 04 फरवरी, 2021 के पत्र के माध्यम से कुछ सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने 09 फरवरी 2021 के अपने पत्र के माध्यम से जवाब दे दिया है। जेएनपीटी से मांगी गई जानकारी और जेएनपीटी की प्रतिक्रिया नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

सं.	जेएनपीटी से मांगी गई जानकारी और स्पष्टीकरण	जेएनपीटी के प्रत्युत्तर
(i).	जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि उसके	जेएनपीटी ने बोर्ड के संकल्प की प्रति प्रस्तुत कर दी है।

	प्रस्ताव को उसके न्यासी बोर्ड की मंजूरी प्राप्त है। हालांकि, जेएनपीटी ने को विषयगत प्रस्ताव के लिए बोर्ड संकल्प की मंजूरी प्रेषित नहीं की है। मंजूरी प्रेषित की जाए।															
(ii).	प्रस्तावित परियोजना के लिए ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों के मामलों में जेएनपीटी द्वारा केवल 1 स्लैब यानी '1 - 3000 टीईयू' के संबंध में जेएनपीटी की प्रस्तावित दर, मौजूदा एसओआर से लगभग 161% अधिक पाई गयी है। अन्य स्लैब की दरें जेएनपीटी एसओआर के अनुसार सही पाई गई हैं। केवल प्रथम स्लैब में वृद्धि की उक्त मात्रा का कारण बताया जाए।	जेएनपीटी के मौजूदा एसओआर में, प्रथम स्लैब के ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के संबंध में एक टाइपोग्राफिक त्रुटि है, यानी '1 - 3000 टीईयू'। जेएनपीटी के सामान्य एसओआर में त्रुटि को सुधारते हुए एक शुद्धि-पत्र जारी करने संबंधी एक अलग अनुरोध पत्र टीएएमपी को भेजा गया है।														
(iii).	प्रस्तावित परियोजना के एसओआर में जेएनपीटी के मौजूदा एसओआर में शटआउट कंटेनरों के लिए प्रचलित दरों का प्रस्ताव नहीं करने के कारण का उल्लेख किया जाए।	मौजूदा जेएनपीसीटी टर्मिनल के आधार पर प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क में निबंधनों सहित शट-आउट कंटेनरों के लिए प्रशुल्क इस प्रकार हैं: शट-आउट कंटेनर <table><tr><th rowspan="2">क्रम सं.</th><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="2">दर प्रति टीईयू</th></tr><tr><th>विदेशगामी पोत (अमेरिकी \$)</th><th>तटीय पोत (रु.)</th></tr><tr><td>01</td><td>शट-आउट शुल्क</td><td>4372.65</td><td>2623.59</td></tr><tr><td>02</td><td>टर्मिनल के अंदर स्थान की परवाह किए बिना पत्तन में किसी भी स्थान से क्वे और वापस निर्दिष्ट स्थान पर शट-आउट कंटेनर का परिवहन। (रु.)</td><td>2187.7549</td><td>2187.75</td></tr></table> नोट: विदेशीगामी पोतों के लिए दर की गणना तटीय दरों के आधार पर भारतीय मुद्रा में की जाती है (तटीय प्रशुल्क के लिए विदेशी प्रशुल्क दर का 60% माना जाता है) निम्नलिखित परिस्थितियों पर शट-आउट शुल्क नहीं लगाया जाना चाहिए। - जब पत्तन के अनुरोध पर किसी अन्य जहाज को समायोजित करने के लिए एक पोत को शट-आउट के साथ अनुपालन करना आवश्यक हो। क. टर्मिनल संचालन को पूरा नहीं कर सकने पर पोत को प्रथम उपलब्ध ज्वार पर नौवहन करना हो। ख. ज्वार के प्रतिबंध के कारण आने वाले पोत को समायोजित करने के लिए जहाज के साथ जहाज को मजबूर किया जाता है। - जब क्रेन के खराब हो जाने के कारण कंटेनर को पत्तन से लोड नहीं किया जा सकता हो। - जब खराब मौसम की वजह से कंटेनर को बोर्ड पर लोड नहीं किया जा सकता।	क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू		विदेशगामी पोत (अमेरिकी \$)	तटीय पोत (रु.)	01	शट-आउट शुल्क	4372.65	2623.59	02	टर्मिनल के अंदर स्थान की परवाह किए बिना पत्तन में किसी भी स्थान से क्वे और वापस निर्दिष्ट स्थान पर शट-आउट कंटेनर का परिवहन। (रु.)	2187.7549	2187.75
क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू														
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी \$)	तटीय पोत (रु.)													
01	शट-आउट शुल्क	4372.65	2623.59													
02	टर्मिनल के अंदर स्थान की परवाह किए बिना पत्तन में किसी भी स्थान से क्वे और वापस निर्दिष्ट स्थान पर शट-आउट कंटेनर का परिवहन। (रु.)	2187.7549	2187.75													

4. जेएनपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव और जेएनपीटी द्वारा दिए गए औचित्य के संदर्भ में, निम्न स्थिति उजागर होती है:

- (i). जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) अपने मौजूदा कंटेनर टर्मिनल को सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉडल में बदलने की प्रक्रिया में होने की सूचना है। इस परियोजना में बर्थ निर्माण शामिल नहीं है और मौजूदा सुविधा को सफल बीओटी ऑपरेटर के रूप में "जहां है जैसा है" के आधार पर स्थानांतरित करने का प्रस्ताव है। इस संबंध में, जेएनपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ शुल्क के रूप में वर्ष 2020 में तय किए गए अपने स्वयं के कंटेनर संबंधित प्रशुल्क को अपनाने का एक प्रस्ताव किया है। बंदरगाह के प्रस्ताव को उसके न्यासी बोर्ड की मंजूरी प्राप्त है।

- (ii). 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में, साथ-साथ, यह निर्धारित किया गया है कि यदि संबंधित महापत्तन न्यास में किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क, विकासनीय प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तो संबंधित महापत्तन न्यास किसी अन्य प्रशुल्क का इस प्राधिकरण को पर्याप्त और पर्याप्त औचित्य के साथ प्रस्ताव कर सकता है जो 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत उस वस्तु के लिए किसी अन्य प्रमुख पत्तन न्यास में पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो। तथापि, जेएनपीटी ने कहा है कि ग्रीन फील्ड कंटेनर टर्मिनलों के संबंध में निर्धारित मौजूदा संदर्भ प्रशुल्क का अपनाया जाना, प्रस्तावित परियोजना के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व नहीं करता है, जिसमें बर्थ निर्माण शामिल नहीं है और जहां मौजूदा सुविधा को सफल बीओटी ऑपरेटर को "जैसा है जहाँ है" आधार पर हस्तांतरित किया जाना भी प्रस्तावित है, जिसके परिणामस्वरूप प्रोजेक्ट के कार्य-क्षेत्र के दायरे, क्षमता, लागत और प्रोजेक्ट स्थल के लाभों के संदर्भ में बहुत अंतर है। इस पृष्ठभूमि में कि जेएनपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के रूप में वर्ष 2020 में अपने स्वयं के कंटेनर संबंधित प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव दिया है।
- (iii). इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क नीति 2018 को संचालित करने के लिए कार्य दिशानिर्देशों के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2018 का अनुकरण करते हुए जेएनपीटी द्वारा दायर सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निस्तारण करते हुए दिनांक 01 जून, 2020 को एक आदेश सं. टीएएमपी/52/2019-जेएनपीटी पारित किया था। इसके बाद आदेश सं. टीएएमपी/10/2014-पीपीटी दिनांक 08 सितंबर 2020 के तहत शुद्धिपत्र जारी किया गया।
- उक्त आदेश में जेएनपीटी के लिए अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर), कुल आकलित 1280.55 करोड़ रुपये की गई थी; जेएनपीटी द्वारा प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमान 1188.98 करोड़ रुपये परिकलित किया गया था जिससे राजस्व में ₹.91.57 करोड़ का अंतर रह गया था। जेएनपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व ₹.1188.98 करोड़ में कार्गो से संबंधित विभिन्न शुल्क, पोत संबंधित शुल्क, कंटेनर संबंधित शुल्क और अन्य विविध शुल्क शामिल हैं और तदनुसार जेएनपीटी के दरमान निर्धारित किए गए हैं। यह केवल कंटेनर संबंधी शुल्क हैं जिन्हें बंदरगाह द्वारा प्रस्तावित परियोजना के लिए अब संदर्भ प्रशुल्क के रूप में अपनाने के लिए प्रस्तावित किया गया है।
- (iv). आमतौर पर, जब कोई भी पत्तन किसी भी प्रोजेक्ट के संबंध में पहले से तय किए गए किसी भी अपफ्रंट / रेफरेंस प्रशुल्क को अपनाता है, तो उक्त प्रोजेक्ट का एआरआर पहले से ही उपलब्ध होता है, जिसके आधार पर अपफ्रंट / रेफरेंस प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। वर्तमान परिदृश्य में, जून 2020 के जेएनपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में निर्धारित प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर ₹.1188.98 करोड़ के राजस्व अनुमान में विभिन्न कार्गो से संबंधित शुल्क, पोत से संबंधित शुल्क, कंटेनर संबंधित शुल्क के अलावा अन्य विविध शुल्क शामिल हैं। चूंकि जेएनपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के लिए केवल कंटेनर संबंधित शुल्क को अपनाने का प्रस्ताव किया है, इसलिए केवल कंटेनर संबंधित शुल्क को राजस्व को जेएनपीटी की प्रस्तावित परियोजना के एआरआर के रूप में अलग से उल्लेख करना प्रासंगिक होगा।
- (v). (क). यह जेएनपीटी द्वारा दायर सामान्य संशोधन प्रस्ताव से ज्ञात हुआ है, जो 01 जून 2020 के आदेश में सम्पन्न हुआ कि ₹.1188.98 करोड़ पर प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमान निम्नलिखित घटकों से मिलकर बना है।

सं.	विवरण	प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का आकलन (रु. करोड़ों में)
1.	पोत(वेसल) संबंधित शुल्क	527.69
2.	कंटेनर संबंधित शुल्क	651.01
3.	कार्गो संबंधित शुल्क	10.28
	योग	1188.98

- (ख). संगत फार्म-3 और जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के भाग के रूप में कंटेनर से संबंधित प्रभागों के प्रस्तावित स्तर की उगाही से आय की गणना का आकलन समग्रतः **अनुलग्नक-I** के रूप में संलग्न है। इस प्रकार, पत्तन, दिनांक 01 जून, 2020 के सामान्य संशोधन आदेश सं. टीएएमपी /52/2019-जेएनपीटी के द्वारा अनुमोदित कंटेनर से सम्बद्ध प्रभागों से 651.01 करोड़ रुपये के अनुमानित एआरआर को प्राप्त करने में सफल हुआ था। गणना का सारांश निम्नवत है:

क	कंटेनर चढाई/-उतराई व्यय/ संचालन और गतिविधि/मूवमेंट शुल्क	राजस्व
(क)	सामान्य कंटेनर - आयात	2,552,765,377
(ख)	सामान्य कंटेनर - निर्यात	2,429,324,260
(ग)	रीफर कंटेनर - आयात	262,918,609
(घ)	रीफर कंटेनर - निर्यात	250,372,461
(ङ)	खतरनाक/जोखिमपूर्ण कंटेनर - आयात	226,137,139
(च)	खतरनाक/जोखिमपूर्ण कंटेनर - निर्यात	138,805,002
(छ)	ट्रांसशिपमेंट कंटेनर	69,264,144
(ज)	अति आयाम वाले (ओवर डायमेंशनल) कार्गो कंटेनर - आयात	30,018,908
(झ)	अति आयाम वाले (ओवर डायमेंशनल) कार्गो कंटेनर - निर्यात	18,824,470
(ञ)	शट-आउट कंटेनर	86,334,535
(ट)	रीफर मॉनिटरिंग और कनेक्शन	456,544,220
(ठ)	कंटेनर प्रहस्तन शुल्क -शेलो वॉटर बर्थ	232,458,851
(ड)	गैर-मानक कार्गो का जहाज-घाट भाड़ा/शुल्क	16,417,129
(ढ)	विविध आय	14,332,447
ख	छूट/रियायत	-575,199,670
ग	पत्तन परिसर और शेलो वाटर बर्थ में भंडारित कंटेनर के लिए डवेल टाइम शुल्क	217,681,528
घ	कंटेनर पोतों (हैच कवर) के लिए प्रस्तुत विविध सेवाओं के शुल्क	83,175,767
		6,510,175,179

- (ग). तथापि, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 57.52 करोड़ रुपये की सीमा तक छूट के घटक को छोड़ने के बाद कंटेनर से संबंधित कार्य के लिए प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर उक्त राजस्व आकलन 651.01 करोड़ रुपये है। प्रस्तावित दर-मान/स्केल ऑफ रेट्स में, जेएनपीटी के वर्तमान एसओआर में यथाप्रचलित छूट/रिबेट अनुसूची को खत्म कर दिया गया है। इस प्रकार, प्रस्तावित सुविधा के एआरआर में रियायत के प्रभाव कारक को समीचीन नहीं समझा जाता है। अतः, 57.52 करोड़ रुपये की सीमा तक छूट की मात्रा वापस जोड़ दी गई है जिससे प्रस्तावित सुविधा के लिए एआरआर निर्धारण किया जा सके।

- (घ). इसके अतिरिक्त, ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों के मामले में प्रस्तावित परियोजना के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दर को केवल प्रथम स्लेब अर्थात् 1 - 3000 टीईयू के संबंध में जेएनपीटी के मौजूदा एसओआर से लगभग 161% अधिक पाया गया था। जेएनपीटी एसओआर के अनुसार अन्य स्लेब के लिए दरें ठीक पाई गई हैं। यह उल्लेख किए जाने पर, जेएनपीटी ने अवगत कराया है कि जेएनपीटी के मौजूदा एसओआर में 1 स्लेब अर्थात् '1 - 3000 टीईयू' के संबंध में ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों के लिए दर में एक टाइपोग्राफिकल त्रुटि है और अलग पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को अनुरोध किया है कि जेएनपीटी की सामान्य दरमान में त्रुटि को सुधारने के लिए शुद्धि-पत्र/कोरिजेंडम पारित करें। दूसरे शब्दों में, जेएनपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के लिए प्रथम स्लेब अर्थात् '1 - 3000 टीईयू' के संबंध में ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों के बारे में इसके द्वारा यथा प्रस्तावित दरों को बरकरार रखने का अनुरोध किया है।
- (ङ). आदेश सं. टीएएमपी/52/2019-जेएनपीटी दिनांक 16 मार्च 2019 के आधार पर प्रस्तावित परियोजना के लिए प्रथम स्लेब में ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों की दर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित की गई है। इस संबंध में, प्रसंगवश, यह पता ज्ञात हुआ है कि जून, 2020 में जेएनपीटी के सामान्य परिशोधन प्रस्ताव में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के आकलन से संबंधित गणना में ट्रांसशिपमेंट कंटेनर से आय का अनुमान 1 स्लेब की निचली स्तर के दरों पर आधारित है। यह देखते हुए कि अब इसे ठीक किया जा रहा है, जेएनपीटी के सामान्य परिशोधन आदेश में यथानिर्धारित 651.01 करोड़ रुपये में भी परिवर्तन करेगा जिससे दरों में अंतर को पकड़ा जा सके। पहले की निचली दरों के साथ-साथ वर्तमान में स्वीकृत ट्रांसपोर्टेशन कंटेनरों के लिए उच्च दरों के बीच के अंतर का आकलन 3.93 करोड़ रुपये है। यह ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों की पूर्ववर्ती कम दरों के साथ-साथ इस समय अनुमोदित उच्च दरों के बीच 3.93 करोड़ रुपये का अंतर आंका गया है। इसे कंटेनर संबंधित कार्य के लिए 651.01 करोड़ रुपये के प्रशुल्क में प्रस्तावित स्तर पर आय अनुमान में भी जोड़ा गया है।
- (च). साथ ही, यह भी उल्लेख किया जाता है कि जेएनपीटी द्वारा अपने सामान्य परिशोधन प्रस्ताव में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर यथा अनुमानित आय में 23.25 करोड़ रुपये की सीमा तक शेलो-वाटर बर्थ पर कंटेनर प्रहस्तन शुल्क से प्राप्त आय का भी समावेश है। यह जेएनपीटी से ज्ञात हुआ है कि उथले पानीशेलो वाटर बर्थ बीओटी संचालक/प्रचालक को नहीं सौंपी जाएगी। इसलिए, उक्त आय को 651.01 करोड़ रुपये के आय अनुमान से बाहर करना उचित है।
- (छ). इस प्रकार, प्रस्तावित सुविधा के लिए 689.21 करोड़ रुपये के एआरआर पर नीचे दिए गए विवरण के अनुसार एआरआर के रूप में विचार किया गया है:

विवरण	धनराशि
जून, 2020 के जेएनपीटी के सामान्य परिशोधन आदेश में कंटेनर सम्बद्ध कार्य के लिए प्रशुल्क/प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर अनुमानित आय	651.01
जोड़ें: छूट/रियायत का प्रभाव	57.52
जोड़ें: ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों की पहले स्लेब की पूर्ववर्ती कम दरों और वर्तमान (होने वाली) अनुमोदित उच्च दरों का अंतर	3.93
घटाएं : शेलो ड्राफ्ट बर्थ में कंटेनर प्रहस्तन चार्ज से आय	23.25
प्रस्तावित सुविधा के लिए कुल एआरआर	689.21

- (vi). प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार, वर्ष 2020 में परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के रूप में जेएनपीटी के अपने स्वयं के कंटेनर से संबंधित नियत प्रशुल्क को अपनाने के बारे में, प्रस्तावित दरमान संबंध में निम्नलिखित बिंदुओं का उल्लेख करना संगत/प्रासंगिक है:
- (क). जेएनपीटी ने उक्त शर्तों में उसके अपने दर मान की परिभाषा के न होने पर प्रस्तावित परियोजना के लिए प्रस्तावित दर मान में 'एफसीएल', 'एलसीएल', 'आयात कंटेनर' और 'निर्यात कंटेनर' शब्दों के लिए परिभाषाएं देना प्रारम्भ किया है। न्हावाशेवा (भारत), गेट वे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईजीटीपीएल), न्हावाशेवा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल) और भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीएमसीटीपीएल) जैसे आस-पास के कंटेनर टर्मिनलों के दरमानों में उक्त शर्तों के लिए दी गई परिभाषाएं उक्त शब्दों के लिए विनिर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप पायी गई हैं और इसलिए यह स्वीकार की जाती हैं।
- (ख). जेएनपीटी के अपने दर मान में 'पत्तन एरिया' की परिभाषा यह है कि 'पत्तन एरिया से तात्पर्य पत्तन का कस्टम नोटिफाइड एरिया' होगा। जेएनपीटी ने अब पत्तन क्षेत्र की परिभाषा इस प्रकार प्रस्तावित की है कि इसका तात्पर्य पत्तन के कस्टम बाउंड एरिया/पत्तन ऑपरेशनल एरिया से है। इस परिभाषा को एनएसआईजीटीपीएल, एनएसआईसीटीपीएल और बीएमसीटीपीएल के दरमान के अनुसार माना जाता है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।
- (ग). इसी तरह, जेएनपीटी के अपने दर मान में 'खतरनाक/जोखिमपूर्ण कंटेनर' की परिभाषा यह है कि 'खतरनाक/जोखिमपूर्ण कंटेनर से तात्पर्य अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक/जोखिम सामान (आईएमडीजी) कोड के तहत यथा वर्गीकृत कंटेनर में रखे खतरनाक माल से होगा। जेएनपीटी ने अब खतरनाक/जोखिमपूर्ण कंटेनर की परिभाषा इस प्रकार प्रस्तावित की है कि इसका तात्पर्य आईएमओ के तहत यथा वर्गीकृत 'खतरनाक/जोखिमपूर्ण सामानों से युक्त कंटेनर से है और इस परिभाषा को एनएसआईजीटीपीएल, एनएसआईसीटीपीएल और बीएमसीटीपीएल की दरमान के अनुसार समझा जाता है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।
- (घ). जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित रियायती तटीय दरों की उगाही/लेवी को संचालित करने वाली सशर्त दरों को जेएनपीटी के दर मान के अनुसार नहीं देखा जाता है। उक्त शर्तों को जेएनपीटी के एसओआर में विनिर्धारित शर्तों के अनुरूप संशोधित किया गया है।
- (ङ). जेएनपीटी ने अपनी दरों के मान से अन्य सशर्तियां प्रस्तावित की हैं, जो कंटेनर से संबंधित शुल्क की उगाही के लिए प्रासंगिक/उपयुक्त हैं।
- (च). मौजूदा जेएनपीटी दर मान में जहाज/पोत से कंटेनर यार्ड अथवा इसके विपरीत, कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन अथवा इसके विपरीत, कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या इसके विपरीत (केवल आईसीडी कंटेनर रेल) कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके विपरीत (प्रत्यक्ष वितरण और निर्यात ग्रहण) तक सभी प्रकार के कंटेनरों को प्रहस्तन के लिए दरें निर्धारित हैं। तथापि, जेएनपीटी ने अपने प्रस्तावित एसओआर में सभी प्रकार के कंटेनरों में कंटेनर फ्रेट स्टेशन या इसके विपरीत, कंटेनर यार्ड से प्रहस्तन के लिए शुल्क प्रस्तावित नहीं किए हैं। कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन या इसके विपरीत प्रहस्तन की दरें, एनएसआईजीटीपीएल और बीएमसीटीपीएल की दरमान में निर्धारित नहीं हैं। अतः, कंटेनर यार्ड से सीएफएस या इसके विपरीत कंटेनर की आवाजाही/मूवमेंट की दरों को हटाया जाना स्वीकार किया जाता है क्योंकि ये एनएसआईजीटीपीएल और बीएमसीटीपीएल से समानता बनाए रखने के अनुरूप हैं।

- (छ). पूर्व में स्पष्ट किए वर्णित कारणों से, प्रस्तावित परियोजना के लिए पहली स्लैब में ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों के लिए दर पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित विनिर्धारित है।
- (ज). कोचीन पत्तन/ तूतीकोरिन पत्तन और जेएनपीटी के बीच बढ़ते ट्रैफिक पर ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों के लिए घटती छूट मात्रा के साथ-साथ जेएनपीटी के प्रचलित प्रस्ताव के अनुसार रियायत/छूट की अनुसूची को प्रस्तावित परियोजना के एसओआर प्रस्तावित नहीं किया गया है। इस स्थिति पर विश्वास किया जाता है।
- (झ). ठहराव/पड़ाव समय शुल्क, कंटेनरों को बंद करने की दरें, रीफर निगरानी और कनेक्शन, हैच कवर को खोलने और इसे बदलने, ऐसे हैच कवर को शिफ्ट करने के शुल्क, जो जेएनपीटी के मौजूदा एसओआर में अमेरिकी डॉलर शर्तों में निर्धारित किए गए हैं, को रु.73.02 प्रति यूएस \$ की मौजूदा विनिमय दर पर विचार करते हुए जेएनपीटी द्वारा परिवर्तित किए गए हैं। यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट/रिफरेंस प्रशुल्क की लंबी अवधि तक उगाही को देखते हुए, इस प्राधिकरण ने अतीत में यूएस \$ में किसी भी अपफ्रंट/रिफरेंस प्रशुल्क की उगाही का निर्धारण नहीं करने का निर्णय लिया है।
- (ञ). जेएनपीटी के मौजूदा एसओआर में यथा प्रचलित जेएनपीटी और अन्य टर्मिनलों के बीच ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण की प्रक्रिया और प्रभारों से संबंधित प्रावधान, इंटर टर्मिनल रेल प्रहस्तन शुल्क (आईटीआरएचओ) की उगाही, अनिवार्य यूजर शुल्क (एमयूसी) की उगाही और डीपीडी कंटेनरों से उगाहे जाने वाले प्रभारों को प्रस्तावित सुविधा के लिए एसओआर में पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।
- (ट). इस प्राधिकरण ने अपने 15 सितंबर, 2017 के आदेश सं. टीएएमपी/28/2016-जेएनपीटी के द्वारा शिपिंग लाइन्स/एजेंट/टैंक फार्म आप्रेटर (सड़क द्वारा सुपुर्दगी)/परेषिती आदि से सभी गेट कॉम्प्लेक्सों (जेएनपीटी, एनएसआईसीटीपीएल, जीटीआईपीएल, एनएसआईजीटीपीएल, बीपीसीएल और बीएमसीटीपीएल) में अंदर और बाहर जाने के लिए कंटेनर और अन्य सामान्य कार्गो पर टोल शुल्क की उगाही निर्धारित की थी। इस संबंध में, जेएनपीटी ने अपने प्रस्तावित एसओआर में इस आशय का नोट निर्धारित किया है कि मुंबई जेएनपीटी पत्तन रोड कंपनी लिमिटेड (एमजेपीआरसीएल) की ओर से पत्तन टोल शुल्क शुल्क 267/- रुपये प्रति टीईयू वसूल करेगा। इस संबंध में, यह उल्लेख करना है कि जेएनपीटी के एसओआर में टोल शुल्क की उगाही का प्रावधान किया गया है और जेएनपीटी टोल शुल्क की उगाही का हकदार है, भले ही जेएनपीटी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन सुविधा संचालित की जा रही हो या नहीं। इस प्रकार, प्रस्तावित सुविधा के एसओआर में उक्त नोट को संरक्षित करना आवश्यक नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि इस तरह का कोई नोट एनएसआईजीटीपीएल और बीएमसीटीपीएल के एसओआर में निर्धारित नहीं है।
- (vii). जेएनपीटी की प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भित प्रशुल्क अनुसूची वर्ष 2020 में नियत प्रशुल्क जेएनपीटी के अपने संबंधित कंटेनर पर आधारित है। इस संबंध में, यह उल्लेख किया जाता है कि जून, 2020 में जेएनपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में एआरआर का निर्धारण करते हुए एआरआर वर्ष 2019-20 तक अनुक्रमित किया गया था। ऐसा होने के कारण, प्रस्तावित परियोजना के लिए अनुमोदित अधिकतम सीमा/प्रशुल्क कैप मुद्रास्फीति से अनुक्रमित किया जाएगा लेकिन यह केवल 1 जनवरी, 2020 से संगत वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता का 60% सीमा तक होगा। प्रशुल्क अधिकतम सीमा/प्रशुल्क कैप का ऐसा स्वतः समायोजन हर साल किया जाएगा

और समायोजित प्रशुल्क कैप संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगे। इस संबंध में नोट प्रस्तावित परियोजना के एसओआर में प्रस्तावित किया गया है जिसे अनुमोदित किया जाता है।

- (viii). प्रस्तावित परियोजना के एसओआर में कंटेनरों से संबंधित कार्य-निष्पादन मानकों के संबंध में, जेएनपीटी के मौजूदा एसओआर के विचरण में प्रस्तावित कार्य-निष्पादन मानदंड में जेएनपीटी को दर्शाया गया है। जेएनपीटी के मौजूदा एसओआर में औसतन प्रति घंटा 18.5 फेरो/चालों के मुकाबले, जेएनपीटी ने मेन लाइन वेसल्स की प्रति घंटा फेरो/चालों 25 और फीडर वेसल्स की प्रति घंटा 17 फेरो/चालों का प्रस्ताव दिया है। इसके अतिरिक्त, जेएनपीटी ने पारगमन भंडारण पड़ाव समय और प्राप्तियों/वितरण के संचालन के लिए टर्न-अराऊंड समय के बारे में भी कार्य-निष्पादन मानदंड प्रस्तावित किए हैं।

वर्ष 2013 के संदर्भित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5 में अनुबंध है कि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भित प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख बोली दस्तावेज और तत्पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में किया जाएगा। उक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, रियायत करार में समाविष्ट स्तर पर कार्य-निष्पादन मानकों को हासिल किए जाने पर, प्रचालक अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क पर 15% वृद्धि के संशोधन की मांग करने का पात्र है। कार्य-निष्पादन मानकों का प्रस्ताव रखने में जेएनपीटी के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।

- (ix). चूंकि, प्रस्तावित परियोजना के लिए जेएनपीटी द्वारा मांगे गए संदर्भित प्रशुल्क जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल पर उगाहे जा रहे मौजूदा कंटेनर संबंधित प्रशुल्क को अपनाना है, जिसे उचित परामर्श प्रक्रिया का अनुपालन करने के बाद अनुमोदित किया गया था, अब कोई और परामर्श नहीं किया जाता है।

- (x). यदि रिकॉर्ड में प्रत्यक्षतः या किसी अन्य औचित्यपूर्ण कारणों की कोई त्रुटि दृष्टिगोचर होती है, तो उसके संबंध में भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/तर्क देते हुए परियोजना की बोली प्रक्रिया पूरी होने से पहले नियत संदर्भित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए जेएनपीटी इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा।

5.1. जेएनपीटी द्वारा बोली लगाने के लिए संदर्भित प्रशुल्क के रूप में उसके अपने एसओआर को अपनाने के लिए दिए गए औचित्य के आधार पर और कंटेनर टर्मिनल "जैसा है, जहां है" के आधार पर एसओआर और जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्य-निष्पादन मानकों को, यह प्राधिकरण, अनुमोदन प्रदान करता है जो **अनुलग्नक-II और III** के रूप में संलग्न है।

5.2. जेएनपीटी में पीपीपी मॉडल में जेएनपीटी द्वारा संचालित मौजूदा कंटेनर टर्मिनल (जेएनपीसीटी) के रूपांतरण की परियोजना के लिए संदर्भित प्रशुल्क अनुसूची कार्य-निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित की जाती है।

5.3. संदर्भित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भित प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का बोली दस्तावेज में और तत्पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वे संदर्भित प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजना के संबंध में रियायत करार में सम्मिलित करें।

6.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क को उस वर्ष के संगत अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जो अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में दिए गए सूचकांक के आधार पर पूर्वोक्त संदर्भित प्रशुल्क प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित हो जाएगा जो समग्र रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक/ऑपरेटर संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचक संदर्भित प्रशुल्क से अधिक दूसरे वर्ष से कार्य-निष्पादन मानकों (कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क) के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव आगामी वित्तीय वर्ष के 01 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रस्तुत करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क उस संबंधित वित्तीय वर्ष

के लिए अनुक्रमित संदर्भित प्रशुल्क पर 15% से अधिक नहीं होगा (और यह अधिकतम प्रशुल्क होगा)। कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

6.2. इस प्राधिकरण को परियोजना के रियायत करार के तहत रियायत करार में यथा समाविष्ट पूर्ववर्ती 12 माह में कार्य-निष्पादन अथवा परिचालन के पहले वर्ष में परिचालन के वास्तविक माह, जैसी भी स्थिति हो, की उपलब्धियों को सूचित करते हुए नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर के प्रमाण-पत्र के साथ प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा।

6.3. यह प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथोल्लिखित वर्ष कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रमुख पत्तन न्यास के विचार प्राप्त करेगा।

6.4. प्रचालक/ऑपरेटर पिछले 12 महीनों में रियायत करार में समाविष्ट कार्य निष्पादन मानक पूरा नहीं करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक/ऑपरेटर केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचीबद्ध संदर्भित प्रशुल्क संदर्भ का हकदार होगा।

6.5. प्रमुख पत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण इस बात से संतुष्ट है कि रियायत करार में समाविष्ट कार्य निष्पादन मानकों को हासिल कर लिया गया है, तो वह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने वाले कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

6.6. यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय प्रचालक/ऑपरेटर द्वारा किए कार्य-निष्पादन मानकों और इसके अनुपालन पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण प्रचालक/ऑपरेटर द्वारा उपलब्धि या अन्यथा कार्य-निष्पादन मानकों के आधार पर कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। सूचीबद्ध संदर्भित प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दिखाए गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।

6.7. इस प्राधिकरण द्वारा परिचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी प्रचालक का कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित विगत 12 माह की अवधि के कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वतः अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी प्रचालक तीसरे वर्ष से कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क के साथ स्वतंत्र इंजीनियर का उपलब्धि प्रमाण-पत्र 1 मार्च तक कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी किए जाने वाले कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

6.8. इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्य-निष्पादन मानकों की पीपीपी प्रचालक ऑपरेटर द्वारा उपलब्धि हासिल न करने के बारे में किसी प्रयोक्ता की कोई शिकायत होने की स्थिति में वह इस प्राधिकरण को अभिवेदन कर सकता है जिसमें उसके बाद प्रतिवेदन की जांच-पड़ताल की जाएगी और संबंधित मुख्य पत्तन न्यास द्वारा अपने जांच निष्कर्ष दिए जाएंगे। मुख्य पत्तन न्यास संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

6.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबंधित प्रचालक इस प्राधिकरण को रियायत करार अग्रेषित करेगा और वह इसे अपनी वेबसाइट पर रखेगा।

6.10. पीपीपी ऑपरेटर, इस प्राधिकरण को प्रत्येक बर्थ से संबंधित कार्गो परिवहन, शिप बर्थ डे आउटपुट, जहाजों का औसतन अर्नअराऊंड समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय के साथ-साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क की तिमाही रिपत्तन प्रस्तुत करेगा।

पीपीपी ऑपरेटर द्वारा तिमाही रिपत्तन, प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के बाद अगले एक माह के भीतर प्रस्तुत की जाएगी। प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य जानकारी, भी प्रस्तुत की जाएगी।

6.11. यह प्राधिकरण पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त ऐसी सभी जानकारी अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण किसी भी पीपीपी ऑपरेटर के इस अनुरोध पर विचार करेगा कि वह कुछ ऐसे डॉटा/सूचनाओं का प्रकाशन न करे, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हों। इस तरह के अनुरोध के साथ संदर्भगत डॉटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशन से उनके राजस्व/संचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य के साथ प्रस्तुत किया जाना चाहिए। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम माना जाएगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./36/2021-22]

अनुलग्नक-1

प्रस्तावित दरमानों के अनुसार राजस्व आकलन

क्रम सं.	विवरण	वसूली की इकाई	वसूली की इकाई	2018-19 के दौरान केवल पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक आगमन/प्रस्थान
(1)	(2)	(6)	(8)	(9)=5*8
1	पोत संबंधी प्रभार			
क	पत्तन बकाया	जीआरटी	संदर्भ:अनुलग्नक - क	1406232686
ख	पायलटेज् कम टावेज शुल्क			
(क)	पायलटेज	जीआरटी	संदर्भ:अनुलग्नक - क	2683988602
(ख)	स्थानांतरण प्रभार	जीआरटी	संदर्भ:अनुलग्नक-ख	4306860
(ग)	एक टर्मिनल से दूसरे पर स्थानांतरण, एंकरेज या जेएनपीटी की सीमा में (उपर्युक्त के अतिरिक्त) कहीं भी स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभार अनुसूची	जीआरटी	संदर्भ:अनुलग्नक-ख	1053654.629
(घ)	कोल्ड मूव प्रभार		संदर्भ:अनुलग्नक-ख	0
(ङ)	पायलटों के लिए रद्दीकरण कैंसेलेशन शुल्क और डिटेंशन शुल्क	घंटा	संदर्भ:अनुलग्नक-ग	993245.6294
(च)	टग सहायता न चाहने वाले पोतों के लिए पायलटेज शुल्क	जीआरटी	संदर्भ:अनुलग्नक-ग	0
ग	बर्थ किराया प्रभार	जीआरटी/घंटा	संदर्भ:अनुलग्नक-घ	1165520736
घ	स्वच्छ जल प्रभार	मीट्रिक टन	संदर्भ:अनुलग्नक-घ	0
ङ	कूड़ा कर्कट संग्रहण प्रभार	पोत	संदर्भ:अनुलग्नक-घ	152518.9962
च	संचल अग्निशामक सेवा प्रभार	घंटा	संदर्भ:अनुलग्नक-घ	110157.4428
छ	दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार	जीआरटी/घंटा	संदर्भ:अनुलग्नक-घ	12145863.7
ज	विविध प्रभार	लागू नहीं	संदर्भ:अनुलग्नक-घ	2348492.996
2	कंटेनरों और कंटेनरीकृत कार्गो के लिए प्रदत्त सेवा प्रभार			
क	कंटेनरों के संचलन और प्रहस्तन संबंधी प्रभार			
(क)	सामान्य कंटेनर - आयात	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-ङ	2552765377
(ख)	सामान्य कंटेनर - निर्यात	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-ङ	2429324260
(ग)	रीफर कंटेनर - आयात	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-च	262918609.3
(घ)	रीफर कंटेनर - निर्यात	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-च	250372461.2
(ङ)	जोखिमपूर्ण कंटेनर - आयात	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-छ	226137138.7
(च)	जोखिमपूर्ण कंटेनर - निर्यात	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-छ	138805002.4
(छ)	ट्रांसपोर्टेशन कंटेनर	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-ज	69264144.41
(ज)	अति आयामी कार्गो कंटेनर - आयात	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-ज	30018908.17
(झ)	अति आयामी कार्गो कार्गो कंटेनर - निर्यात	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक-ज	18824470.28
(ञ)	शटआउट कंटेनर	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक झ	86334534.73
(ट)	रीफर की निगरानी और कनेक्शन	टीईयू		456544219.7

(ठ)	कंटेनर प्रहस्तन चार्ज -शेलोवाटर बर्थ	टीईयू	लागू नहीं	232458850.7
(ड)	नॉन एसटीडी कार्गो पर वारफेज		लागू नहीं	16417129
(ढ)	विविध आय			14332447
ख	रियायतें	टीईयू	संदर्भ:अनुलग्नक - ज	-575199669.8
ग	पत्तन परिसर और शेलों वाटर बर्थ में संग्रहीत कंटेनरों के लिए पड़ाव समय शुल्क	कंटेनर/ दिन	संदर्भ:अनुलग्नक -ट	217681528.5
घ	कंटेनरों वाले पोतों को प्रदत्त विविध सेवाओं संबंधी शुल्क	हैच कवर	संदर्भ:अनुलग्नक -ठ	83175767.16
3	ड्राई बल्क और सामान्य कार्गो संबंधी प्रभार			
क	घाटभाड़ा:			
(क)	घाटभाड़ा - तरल	मीट्रिक टन	संदर्भ:अनुलग्नक- ड	70092315.8
(ख)	घाटभाड़ा- गैर-तरल(लॉनलिक्विड)	मीट्रिक टन	संदर्भ:अनुलग्नक- ढ	29924549.14
ख	पड़ाव समय प्रभार	मीट्रिक टन	संदर्भ:अनुलग्नक - ण	1151032.396
ग	पोतों को आपूर्ति बंकरिंग तेल के लिए घाटभाड़ा	मीट्रिक टन	संदर्भ:अनुलग्नक - ण	355336.745
घ	अन्य सामान्य आय		संदर्भ:अनुलग्नक - ण	1290817.065
	प्रस्तावित प्रशुल्क पर कुल अनुमानित राजस्व (1+2+3)			11889842048

अनुलग्नक - II

जवाहरलाल नेहरू पत्तन कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची
अध्याय -1 - परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएं - सामान्य

- (i). 'तटीय पोत' का अभिप्राय: भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच विशेष रूप से व्यापार में नियोजित महानिदेशक पोत परिवहन/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाले पोत से है।
- (ii). 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा
- (iii). 'एफ सी एल' का अभिप्राय है- पूर्ण कंटेनर भार
- (iv). 'एलसीएल' का अभिप्राय है पूर्ण कंटेनर भार से न्यून-भार (एक से अधिक आयातकों/निर्यातकों से संबंधित कार्गो) वाला कंटेनर।
- (v). 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' का अर्थ है अन्तर-राष्ट्रीय मरीन टाइम् आर्गनाइजेशन (आईएमओ) द्वारा यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (vi). 'आयात कंटेनर' का अभिप्राय पोत पर से उतारे गए, कंटेनर यार्ड में रखे गए और सड़क-मार्ग या रेल मार्ग द्वारा प्रेषित कंटेनर से है।
- (vii). 'निर्यात कंटेनर' सड़क-मार्ग या रेल मार्ग द्वारा प्राप्त, कंटेनर यार्ड में रखे गए और निधारित पोत पर लादे गए कंटेनर से है।
- (viii). पोत क्षेत्र का अभिप्राय पत्तन के सीमा शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र / पत्तन संचालित क्षेत्र से है।

- (ix). 'सामान्य कंटेनर' का अभिप्राय सामान्य किस्म के कंटेनर से है जो इसके बाद उल्लेखित किसी श्रेणी में नहीं आते हैं।
- (x). 'प्रशीतक कंटेनर' अर्थात् खराब हो जाने वाले सामान की ढुलाई के लिए वांछित तापमान बनाए रखने हेतु बिजली आपूर्ति के प्रावधानों सहित प्रशीतित कंटेनर।
- (xi). 'ट्रांसशिपमेंट कंटेनर' का अभिप्राय पोत से उतारे गये, कंटेनर यार्ड में रखे गये और अन्य पोत के माध्यम से परिवहित कंटेनर से है।
- (xii). 'अति आयामी कंटेनर' अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वहन करने वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष उपकरणों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, भी शामिल हैं।
- (xiii). "शट आउट कंटेनर का अभिप्राय है कि ऐसा कंटेनर जो एक विशेष पोत पर निर्यात के लिए (वेसल आईडेंटिफिकेशन एडवाइस नंबर अर्थात् वीआईएन के साथ) पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किन्हीं कारणों से, जो भी हों, उस पोत पर लदान नहीं होता है, तो उसे शट-आउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xiv). 'नगर को वापस कंटेनर' का अभिप्राय निर्यात हेतु सीएफएस में प्रवेश करने वाला कंटेनर परंतु किन्हीं कारणों से निर्यात योग्य न होने के कारण नगर को वापिस प्रेषित कंटेनर।
- (xv). 'वीआईएन' का अर्थ है 'वेसल आईडेंटिफिकेशन एडवाइस नंबर'

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधी शुल्क लगाने के लिए सीमा शुल्क या पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा 'तटीय' या 'विदेशगामी' के तौर पर अपने प्रमाणीकरण के साथ पोत की स्थिति उसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति या इसकी मूल उत्पत्ति, इस प्रयोजन के लिए किसी भी प्रकार से प्रासंगिक नहीं होगी।
- (ii). पोत संबंधी शुल्क (वीआरसी) लगाने के लिए पोत की वर्गीकरण प्रणाली
 - (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन कर सकता है। ऐसा पोत जो तटीय चलन में परिवर्तन करता है उसे भारतीय पत्तन पर प्रथम बार पहुंचने पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, आगे भारतीय तट पर संचलन करते समय तक, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत, पोत-परिवहन महानिदेशक द्वारा निश्चित अवधि के लिए जारी लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए रियायती तटीय-दर और विदेशी-दर के मापदंड:
 - (क). परिवर्तन संबंधी ऐसे मामलों में पोत पर तटीय सामान का लदान आरंभ होते ही लदान-पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
 - (ख). परिवर्तन के ऐसे मामलों में भारतीय पत्तन की अंतिम पुकार पर प्रचलन कार्य पूरा होने के समय तक ही तटीय दरें प्रभार्य रहेंगी। उसके तुरत पश्चात डिस्चार्ज पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
 - (ग). पोत-परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय लाइसेंस धारक पूर्णतः समर्पित भारतीय तटीय पोत को, तटीय दरों के लिए किसी अन्य दस्तावेज प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) के मापदंड

(क). "विश्वव्यापी एवं तटीय" प्रचालन के लिए सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी पोत द्वारा प्रहस्तन प्रभारों(एचसी) हेतु तटीय दरें लागू की जानी चाहिए अर्थात् सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर पोत से तट तक और क्वे से/तक भंडारण यार्ड से/तक स्थानान्तरण के लिए, वार्फेज सहित, तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू होंगी :

- (i). तटीय चलन में परिवर्तित और किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाले पोत।
- (ii). तटीय चलन में परिवर्तित नहीं* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ले लाने वाले पोत।

*केंद्रीय सीमा कर और शुल्क परिपत्र सं.15/2002-सी.शु. दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारत में भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन दस्तावेज के एक पत्तन से दूसरे पत्तन को तटीय कार्गो का लाना/ले-जाना अनुमत्त है।

(ख). परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी निश्चित अवधि के लिए लाइसेंस या यात्रा के लिए अधिकार पत्र तथा सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किसी विदेशी ध्वजधारी पोत के अन्य भारतीय पत्तन पर गमन के लिए भारतीय पत्तन पर लादे गए तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर प्रभार्य होगी।

(v). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क अन्य पोतों के प्रासंगिक प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ख). कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में यह रियायत संयोजी दर पर लागू होगी। जहां मदवार शुल्क लगाए जाते हैं यह रियायत पोत-तट स्थानान्तरण, और क्वे से/को भंडारण यार्ड को/ से तक और कार्गो एवं कंटेनरों पर घाट-भाड़ा के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर लागू होगी।

(ग). एक विदेशी पत्तन से कार्गो जो बाद में भारतीय एक भारतीय पोर्ट "बी" के लिए स्थानान्तरण हेतु पोर्ट "ए" पर पहुंचता है, इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायत शुल्क लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति वाले पोतों द्वारा भारतीय बंदरगाहों से/तक कार्गो वहन करने के लिए रियायत का पात्र होगा।

(घ). तटीय कार्गो/पोतों संबंधी शुल्क भारतीय मुद्रा में होंगे और भारतीय रुपये के रूप में वसूल किए जाएंगे।

(vi). विलंबित भुगतान/वापसियों पर ब्याज:

(क). उपयोगकर्ता इन दरमानों की दरों के तहत विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।

(ख). दंडात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्राईम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन उपयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।

(ग). वापसी भुगतान में देरी को, सेवाओं के पूरा होने की तारीख या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद से गिना जाएगा।

(घ). उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतान में देरी को टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल जारी होने की तारीख के 10 दिन बाद से ही गिना जाएगा। हालांकि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होता है, जहां भुगतान,

सेवाओं का लाभ उठाने से पहले किया जाना होगा, जैसा महापत्तजन न्यास अधिनियम और/या जहां इस दरमान में शुल्क का अग्रिम रूप में भुगतान निर्धारित किया गया है।

- (vii). परिकलित किए गए सभी शुल्कों को प्रत्येक बिल के कुल योग के अगले उच्च रुपये के लिए/ तक पूर्णांक कर दिया जाएगा।
- (viii). (क). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं: इसी तरह, छूट और रियायत निम्नतम स्तर की हैं। यदि, ऑपरेटर चाहे तो, वह दर को कम करने और/या उच्च छूट और रियायत की अनुमति दे सकता है।
- (ख). टर्मिनल ऑपरेटर, यदि चाहे तो दरमानों में निर्धारित लागू दरों को नियंत्रित करते हुए निर्धारित शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है, बशर्ते यदि ऐसा युक्तिकरण उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट की दर से राहत देता है और दरमानों में निर्धारित इकाई दर अधिकतम सीमा स्तर से अधिक नहीं होती है। टर्मिनल ऑपरेटर को, तथापि, जनता में ऐसी दरों को नियंत्रित करने वाली सशर्तताओं की ऐसी निचली दरों और/या युक्तिसंगतता को अधिसूचित करना चाहिए और जनता को ऐसी कम दरों और/या ऐसी शर्तों के क्रियान्वयन को नियंत्रित करने वाली सशर्तताओं में कोई और परिवर्तन की अधिसूचना करना जारी रखनी चाहिए, बशर्ते प्रदान की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). उपयोगकर्ताओं को ऑपरेटर के कारण उचित स्तर से अधिक देरी के लिए शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी

अध्याय 2- कंटेनर और कंटेनरीकृत कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं के शुल्क

2.1. सामान्य निबंधन एवं शर्तें :

- (i). प्रशुल्क प्रयोजन हेतु 20 फुट या इससे कम लंबे कंटेनरों को, एक टीईयू इकाई (बीस समतुल्य इकाईयां) माना जाएगा एवं 20' एवं इससे अधिक परंतु 40' तक लंबे कंटेनरों को एक एफईयू (चालीस समतुल्य इकाईयां)।
- (ii). 20' एवं इससे अधिक परंतु 40' तक लंबे कंटेनरों के लिए सभी शुल्क, निर्धारित किराये का 150 गुणा शुल्क प्रभार्य होगा।
- (iii). सामान्य मानक कंटेनरों से हटकर विशेष आकार वाले कंटेनरों पर दो गुणा शुल्क प्रभार्य होगा। ऐसे कंटेनरों में जिनके प्रहस्तन के लिए विशेष उपकरणों/स्लिंगों की आवश्यकता पड़ती हैं, क्षति ग्रस्त कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल हैं

2.2. कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए शुल्क :

कंटेनर की हैंडलिंग और आवाजाही के लिए निम्नलिखित समेकित शुल्क पोर्ट के माध्यम से कंटेनर और कंटेनरीकृत कार्गो के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं के लिए पोतों या कार्गो एजेंटों की शिपिंग लाइनों या एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रूपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
01	पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत	3792.11	3062.86	2274.77	1837.22
02	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या इसके व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1034.43	1034.43	1034.43	1034.43
03	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके व्युत्क्रम में (सीधे वितरण और निर्यात हेतु प्राप्ति)	1034.43	1034.43	1034.43	1034.43

ख. प्रशीतक कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
01	पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत	3792.11	3062.86	2274.77	1837.22
02	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या इसके व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1034.43	1034.43	1034.43	1034.43
03	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके व्युत्क्रम में (सीधे वितरण और निर्यात हेतु प्राप्ति)	1034.43	1034.43	1034.43	1034.43

ग. जोखिमपूर्ण/खतरनाक कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		भरे/लदे हुए	भरे/लदे हुए
01	पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत	4740.14	2843.47
02	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या इसके व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1293.04	1293.04
03	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके व्युत्क्रम में (सीधे वितरण और निर्यात हेतु प्राप्ति)	1293.04	1293.04

घ. ट्रांसशिपमेंट कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
01	1 – 3000 टीईयू	4375.39	3792.01	2625.24	2275.20
02	3001 – 6000 टीईयू	4083.81	3500.41	2450.04	2099.51
03	6001 – 9000 टीईयू	3792.11	3208.71	2274.77	1924.24
04	उसके पश्चात	3500.41	2917.01	2099.51	1750.20

नोट:

- (1). यह दर शिपिंग लाइन्स या एजेंटों द्वारा उस वित्तीय वर्ष के लिए निर्धारित कुल टीईयू पर आधारित होगी।
- (2). बाद में रेल या सड़क मार्ग द्वारा संचालित मूल रूप से ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के तौर पर घोषित कंटेनर, ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा निर्धारित लागू प्रभारों का भुगतान करना होगा।

ड. अति आयामी कार्गो कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु.)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
01	पोत से कंटेनर यार्ड या इसके विपरीत	7584.22	6125.71	4549.55	3674.45
02	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या इसके व्युत्क्रम में (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2068.81	2068.81	2068.81	2068.81
03	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके व्युत्क्रम में (सीधे वितरण और निर्यात हेतु प्राप्ति)	2068.81	2068.81	2068.81	2068.81

नोट:

ऊपर दिए गए समेकित शुल्कों में निम्नलिखित घटक शामिल हैं, अर्थात् स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टीयर भार के अनुसार घाट-भाड़ा, कंटेनरीकृत कार्गो पर घाट-भाड़ा, परिवहन और रेलवे के बुनियादी ढांचे के लिए योगदान।

च. शट-आउट कंटेनर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू	
		विदेशगामी पोत (₹)	तटीय पोत (₹.)
01	शटआउट शुल्क	4372.65	2623.59
02	पल्लन में टर्मिनल के अंदर स्थान की परवाह किए बिना किसी स्थान से क्वे को और वापस निर्धारित क्षेत्र में कंटेनर के परिवहन के लिए (₹.)	2187.75	2187.75

नोट: विदेशगामी पोत की गणना तटीय दरों के आधार पर भारतीय रुपयों में की जाती है (तटीय टैरिफ को विदेशी टैरिफ का 60% माना जाता है)।

निम्नलिखित अवसरों पर शट-आउट शुल्क नहीं लगाया जाना चाहिए

- जब पोर्ट के अनुरोध पर किसी अन्य पोत को समायोजित करने के लिए एक पोत को शट-आउट के साथ नौवहन आवश्यक होता है।
- क. यदि टर्मिनल संचालन को पूरा नहीं कर सकता है तो जहाज को पहले उपलब्ध ज्वार पर खाना होना होगा।
ख. ज्वार के प्रतिबंध के कारण आने वाले पोत को समायोजित करने के लिए पोत को पोत को खाना होने के लिए मजबूर किया जाता है।
- जब क्रेन के खराब होने के कारण बंदरगाह पर कंटेनर भरे नहीं जा सकते थे / तब टूटे हुए थे।
- जब मौसम खराब होने के कारण बोर्ड पर कंटेनर भरे नहीं जा सकते थे।

2.3. पल्लन के परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए पड़ाव-समय (डवेल टाइम) शुल्क :

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू	
		दर प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई अंश (₹ में)	
		लंबाई 20' तक	लंबाई 20' से अधिक 40'
01	गैर आईसीडी आयात और निर्यात – भरे/लदे हुए		
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	346.14	692.29
	16-30 दिन	692.29	1,384.58
	उसके बाद	1,384.58	2,769.16
02	गैर आईसीडी आयात और निर्यात – खाली		
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	346.14	692.29
	16-30 दिन	692.29	1,384.58
	उसके बाद	1,384.58	2,769.16
03	सड़क मार्ग द्वारा संचालित आईसीडी आयात और निर्यात – भरे/लदे हुए		
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-7 दिन	287.29	574.58

	8-15 दिन	346.14	692.29
	16-30 दिन	692.29	1,384.58
	उसके बाद	1,384.58	2,769.16
04	सड़क मार्ग द्वारा संचालित आईसीडी आयात और निर्यात – खाली		
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	346.14	692.29
	16-30 दिन	692.29	1,384.58
	उसके बाद	1,384.58	2,769.16
05	रेल द्वारा परिवहित आईसीडी आयात और निर्यात – भरे/लदे हुए या खाली		
	प्रथम 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	8-15 दिन	252.84	505.68
	16-30 दिन	304.61	609.21
	31-45 दिन	609.21	1,218.43
	उसके बाद	1,218.43	2,436.86
06	ट्रांसशिपमेंट - भरे/लदे हुए		
	प्रथम 10 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	11-45 दिन	346.14	692.29
	उसके बाद	692.29	1,384.58
07	ट्रांसशिपमेंट – खाली		
	प्रथम 10 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	11-30 दिन	346.14	692.29
	31-45 दिन	692.29	1,384.58
	उसके बाद	1,384.58	2,769.16
08	शट आऊट- भरे/लदे हुए एवं खाली		
	1-15 दिन	346.14	692.29
	16-30 दिन	692.29	1,384.58
	उसके बाद	1,384.58	2,769.16
09	नगर को वापस- भरे/लदे हुए एवं खाली		
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	346.14	692.29
	16-30 दिन	692.29	1,384.58
	उसके बाद	1,384.58	2,769.16

टिप्पणियाँ:

1. एक कंटेनर के लिए कुल भंडारण की अवधि कंटेनर के पत्तन में उतरने के दिन के बाद से शिपमेंट के दिन/वितरण/हटाए जाने के दिन तक की जाएगी और इसमें रविवार और अवकाश के दिन शामिल होंगे लेकिन कस्टम अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं किये जाएंगे।

2. ट्रांसशिपमेंट कंटेनर बाद में स्थानीय या कंटेनर फ्रेट स्टेशन को खाली करने / भरने के लिए प्रेषण की माध्यम (मोड) को बदलने पर ऊपर आइटम (4) में निर्धारित रियायती समय खो देंगे। इस तरह के कंटेनरों के लिए पड़ाव समय पर आयात कंटेनरों के बराबर शुल्क वसूल किया जाएगा, जैसा कि मद सं. 1 या 2 में निर्धारित है।
3. ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों को बाद में आईसीडी में रेल द्वारा भेजने के माध्यम में बदलने पर अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा जो कि पड़ाव समय शुल्क की लेवी के उद्देश्य से लगाए जाएंगे और उपरोक्त मद (4) के अनुसार शुल्क लिया जाएगा। ऐसे मामलों में कंटेनर स्थानांतरण के लिए कंटेनर यार्ड से आईसीडी तक अतिरिक्त स्थानांतरण शुल्क लागू होगा।
4. कंटेनर टर्मिनल पर एक विदेशी पत्तन से भारतीय बंदरगाह पर आने वाला कंटेनर आगे भारतीय पत्तन पर तटीय यात्रा पर आने/जाने की ट्रांसपोर्टेशन के लिए विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित ट्रांसशिपमेंट चार्ज का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित 50% चार्ज किया जाएगा।
5. सामान्य आयात कंटेनर द्वारा बाद में आईसीडी के लिए रेल द्वारा प्रेषण माध्यम बदलने पर केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए लागू निशुल्क अवधि का लाभ मिलेगा। ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर की आवाजाही के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण शुल्क लागू होंगे।
6. शटआउट कंटेनर के लिए कुल संग्रहण अवधि की गणना कंटेनर के शटआउट होने के अगले दिन से कंटेनर के शिपमेंट/डिलीवरी के दिन तक की जाएगी।
7. उच्च और अधिक आयामी कंटेनरों पर सामान्य शुल्क का तीन गुणा वसूल किया जाएगा।
8. खतरनाक कंटेनर के लिए सामान्य लागू शुल्कों का 1.25 गुना वसूल किया जाएगा।
9. पत्तन के अंदर कंटेनरों को भरने के मामले में, पड़ाव समय शुल्क निम्नानुसार लागू होंगे:
 - (i). भराई से पहले, खाली कंटेनरों पर पड़ाव अवधि के लिए यथालागू शुल्क वसूल किया जाएगा।
 - (ii). खाली / अवधि वाले निर्यात / आयात कंटेनरों पर लागू होने वाली निःशुल्क अवधि और पड़ाव समय शुल्क भराई/खाली पूरा होने के दिन और पोर्ट को सूचना देने से अगले दिन से लिया जाएगा।
10. नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी समाप्त होने के बाद, कंटेनर खाली होने के अगले दिन से खाली कंटेनर के तौर पर पड़ाव समय के लिए शुल्क लगेगा।
11. भंडारण शुल्क उस अवधि के लिए अर्जित नहीं की जाएगी जिसके दौरान टर्मिनल, उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनर को वितरित करने की स्थिति में नहीं है।
12. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोत के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण शुल्क, परित्याग की लिखित में प्राप्ति की तारीख तक या कंटेनर की लैंडिंग के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अध्यक्षीन लगाया जाएगा :
 - (i). कंसाइनी / कंसाइनर किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि कंसाइनी/कंसाइनर इस तरह के परित्याग के पत्र को जारी नहीं करने का विकल्प देता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ इस शर्त के अध्यक्षीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है
 - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की कस्टडी ले लेगी और या तो इसे वापस ले जाएगी या पोर्ट परिसर से हटा देगी; तथा
 - (ख). लाइन कंटेनर के हिरासत में लेने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित पत्तन के सभी शुल्कों का भुगतान करेगी।

- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और परिवहन और खाली करने की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में, कंटेनर पर संग्रहण शुल्क तब तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक कि कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती है।
- (iv). जहां कंटेनर को कस्टम अधिकारियों द्वारा जब्त/अधिगृहीत कर लिया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, भंडारण शुल्क उस दिन से लागू करना बंद हो जाएगा जिस दिन कार्गो के लिए कस्टम आदेश ऑर्डर जारी कर दिया जाता है बशर्ते आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन किया जाता है और परिवहन एवं खाली करने (डी-स्टफिंग) की लागत वहन की जाती है।

अन्यथा, जब्त / अधिगृहीत किए गए कंटेनरों को पत्तन के परिसर से लाइन / कंसाइनर द्वारा सीमा शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और ऐसे मामले में ऐसे निष्कासन के दिन से भंडारण शुल्क लागू नहीं होगा।

2.4 कंटेनर पोतों को प्रदान की गई विभिन्न प्रकार की सेवाओं के शुल्क

क. प्रशीतक मॉनिटरिंग और कनेक्शन

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
01	बिजली की खपत और रीफर कंटेनरों की निगरानी के लिए 4 घंटे या उसके बाद के अतिरिक्त शुल्क	438.80	438.80	262.53	262.53

ध्यान दें:

प्रशीतक (रीफर) कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली शुल्क लागू होगा।

ख. प्रदान की गई अन्य सेवाएं

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹)			
		विदेशी कंटेनर		विदेशी कंटेनर	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
01	सीमा शुल्क निरीक्षण या किसी अन्य उद्देश्य के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों को स्थानांतरित करना और डिलीवरी के लिए बाद में कंटेनर लोड करना।	2479.39	2479.39	2479.39	2479.39
02	कस्टम परीक्षा के लिए या पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य उद्देश्य के लिए नामित यार्ड में कंटेनरों को स्टैक करने के लिए अतिरिक्त सेवा शुल्क।	291.69	291.69	291.69	291.69

ग. हैचकवर खोलना और इसे बदलना

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (₹. में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	जब इसे क्वे पर रखते हैं	6,580.22	2361.06
2	क्वे पर रखे बिना	2,631.07	945.45

नोट: यदि केवल एक प्रचालन कार्य किया जाता है, तो आधा हैच कवर हैंडलिंग शुल्क लगाया जाएगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच या उसी हैच के भीतर

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		भरे/लदे हुए	खाली	भरे/लदे हुए	खाली
(क)	हैच से हैच में स्थानांतरण के लिए (केवल 1 चाल के लिए)	2,192.96	2,192.96	787.57	787.57
(ख)	ऊपर (क) पर उल्लेखित से अन्य	8,772.74	8,772.74	3153.71	3153.71

अध्याय 3 - पीपीपी ऑपरेटर और अन्य टर्मिनल के कंटेनरों के शिपमेंट के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और शुल्क

3.1. ट्रांसशिपमेंट (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन की प्रक्रिया:

- पीपीपी ऑपरेटर में उतारे गए टीपी कंटेनरों और अन्य बीओटी टर्मिनल पर जाने के लिए जाने वाले कंटेनरों, पीपीपी ऑपरेटर द्वारा सीधे निर्दिष्ट निर्यात यार्ड के लिए उतारे जाएंगे।
- इसी प्रकार, अन्य बीओटी टर्मिनलों पर उतारे गए टीपी कंटेनरों को उसी तरह बीओटी टर्मिनलों से ट्रेलर द्वारा आने पर संबंधित यार्ड में पीपीपी ऑपरेटर में उतारा/लादा जाएगा।

3.2. पीपीपी ऑपरेटर और बीओटी टर्मिनलों के बीच टीपी कंटेनर के लिए प्रहस्तन-शुल्क:

यदि एक कंटेनर को पीपीपी ऑपरेटर द्वारा छोड़ा जाता है और बीओटी टर्मिनलों पर लादा जाता है या इसके व्युत्क्रम में विपरीत उतारा / लादा जाता है, तो शुल्क निम्नानुसार होंगे:

पत्तन द्वारा लाइन पर पत्तन के दरमानों के अनुसार ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के 50% प्रहस्तन शुल्क और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ शुल्क लगाए जाएंगे।

उसी कंटेनर के लिए बीओटी टर्मिनल अपने दरमानों के अनुसार ट्रांसशिपमेंट कंटेनर प्रहस्तन शुल्क का 50% शुल्क वसूल करेगा और इसके अलावा, अपने दरमानों के अनुसार इंटर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए भी शुल्क लेगा।

3.3. सभी पीपीपी टर्मिनलों पर 20' लंबे कंटेनर के लिए इंटर-टर्मिनल रेल प्रहस्तन शुल्क रु.400/- और 40' लंबे कंटेनर के लिए रु.800/- है।

3.4. पत्तन सभी कंटेनरों (परिवहन और तटीय कंटेनर को छोड़कर) पर रु.165/- प्रति कंटेनर की दर से 'अनिवार्य उपयोग शुल्क' लगाता है।

3.5. पोर्ट आयातकों से निम्नानुसार डीपीडी शुल्क वसूल करेगा :-

क्रम सं.	वर्ग	लागू बिल शुल्क
1	आईएएल में प्रथम कोड में डीपीडी के रूप में घोषित कंटेनर और टर्मिनल से डीपीडी के तहत (1 कोड <समूह कोड> डीपीडी और आईएएल में दूसरा कोड डीपीडी) के तहत निपटान किए गए कंटेनर	एक डीपीडी शुल्क यानी 20' कंटेनर के लिए रु.2069 रुपये + जीएसटी और 40 'कंटेनर के लिए रु..3103/- + जीएसटी
2	संबंधित शिपिंग एजेंसी द्वारा आयात अग्रिम सूची (आईएएल) के प्रथम कोड में नामांकित डीपीडी घोषित परंतु डीपीडी के तहत आयातक द्वारा निपटान न किए गए और 48 घंटे के बाद सीएफएस में स्थानांतरित कर दिये गये कंटेनर। (प्रथम कोड <समूह कोड> डीपीडी और आईएएल	एक डीपीडी शुल्क यानी 20' कंटेनर के लिए रु.2069 रुपये + जीएसटी और 40 'कंटेनर के लिए रु..3103/- + जीएसटी

	में दूसरा कोड डीपीडी)	एवं (प्लस) एक स्थानांतरण शुल्क यानी रु. एक डीपीडी शुल्क यानी 20' कंटेनर के लिए रु. 2480/- + जीएसटी और 40' कंटेनर के लिए रु. 3720 /- + जीएसटी
3	आईएएल में प्रथम कोड में प्राथमिक सीएफएस के रूप में घोषित और एक सीएफएस को नामांकित (शुल्क के बिना) कंटेनर (प्रथम कोड <समूह कोड> सीएफएस और आईएएल में दूसरा कोड डीपीडी)	शून्य
4	आईएएल के प्रथम कोड में डीपीडी के रूप में घोषित लेकिन 48 घंटे से पहले सीएफएस में बदले गए कंटेनर को किया गया गया। (प्रथम कोड <समूह कोड> डीपीडी और आईएएल में दूसरा कोड डीपीडी)। शिपिंग लाइन अनुरोध के अनुसार बाद में डिस्चार्ज के बाद सीएफएस में परिवर्तन और सीएफएस में स्थानांतरित ।	एक डीपीडी शुल्क यानी 20' कंटेनर के लिए रु. 2069 रुपये + जीएसटी और 40' कंटेनर के लिए रु. 3103/- + जीएसटी एवं (प्लस) एक स्थानांतरण शुल्क यानी रु. एक डीपीडी शुल्क यानी 20' कंटेनर के लिए रु. 2480/- + जीएसटी और 40' कंटेनर के लिए रु. 3720 /- + जीएसटी

3.7. पड़ाव समय शुल्क डीपीडी कंटेनरों के लिए इन दरमानों में क्लॉज नं. 2.3. के अनुसार लगाया जाएगा ।

अध्याय 4 - अध्याय 2 और 3 के लिए सामान्य नोट:

अधिकतम शुल्क सीमा स्तर को मुद्रास्फीति पर, लेकिन संबंधित वर्ष के 1 जनवरी 2020 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू) में भिन्नता के केवल 60% तक सूचकांकित किया जाएगा। अधिकतम शुल्क सीमा स्तर के ऐसे स्वचालित समायोजन हर साल किए जाएंगे और समायोजित अधिकतम शुल्क सीमा स्तर संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगे।

अनुलग्नक- III

कार्य-निष्पादन मानक

1. सकल बर्थ आउटपुट

ये मानक कंटेनर कार्गो के लिए टर्मिनल के निष्पादन (ग्रॉस बर्थ आउटपुट) से संबंधित है। टर्मिनल और पार्सलों के आकार की क्षमताएं सकल बर्थ निष्पादन (आउटपुट) का निर्धारण करेंगी। उच्च टर्मिनल क्षमता और अधिक पार्सल आकार उच्च उत्पादकता तय करेंगे। दैनिक टीईयू के संदर्भ में मापतोल किए जाने वाला 'बर्थ डे आउटपुट' उपयोग की गई क्रेनों की संख्या पर निर्भर करता है जो पोत के आकार पर निर्भर है। क्रेन का उत्पादकता का मान 25 फेरे प्रति घंटा है।

कार्गो के संदर्भ में एक महीने के दौरान टर्मिनल द्वारा कुल कार्गो के सकल बर्थ आउटपुट की गणना, पोत से (या तो भरे/लदे हुए बिना भरे/लदे हुए) काम करने की संख्या अर्थात् संख्या बर्थ पर दिन पोत पर खर्च किए गए समय से विभाजित करके, टीईयू में की जाएगी। पोत के घंटे से कार्य दिवस की संख्या निर्धारित करते समय, 4 घंटे की अवधि के बर्थ भत्ते को कुल घंटों में से घटाया जाएगा।

विभिन्न श्रेणियों के कार्गो के लिए सकल बर्थ आउटपुट के सांकेतिक मानदंड निम्नानुसार हैं:

कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए सकल बर्थ आउटपुट के मानदंड निम्नानुसार हैं:

कार्गो वर्ग (कंटेनर)	मानक
(मुख्य लाईन के पोत)	25 चाल/फेरे प्रति घंटा
(फीडर पोत)	17 चाल/फेरे प्रति घंटा

निर्धारित निष्पादन मानक पूरा न कर पाने की स्थिति में प्रभार्य: 0.6

2. ट्रांजिट स्टोरेज पडाव अवधि:

कंटेनर के लिए ट्रांजिट स्टोरेज पडाव अवधि का मतलब उस कुल समय से होगा जिसके लिए कंटेनर टर्मिनल में रहता है। कंटेनरों के लिए ट्रांजिट स्टोरेज पडाव अवधि एक औसत के रूप में परिकल्पित की जाएगी और उस टर्मिनल पर महीने के दौरान प्रहस्तित प्रत्येक कंटेनर के पारगमन भंडारण का योग होगा जिसे कंटेनरों की संख्या से विभाजित किया जाएगा।

आगे स्पष्ट किया जाता है कि, पोत से कंटेनर को डिस्चार्ज करने से लेकर जब तक उक्त कंटेनर टर्मिनल के गेट से बाहर नहीं निकलता, तब तक, का समय आयात बॉक्स के लिए कुल ट्रांजिट स्टोरेज समय होता है। निर्यात के मामले में, जिस समय कंटेनर टर्मिनल में प्रवेश करता है, और उस समय और तारीख तक जब यह जहाज पर लादा जाता है भंडारण का समय होगा। आईसीडी कंटेनरों सहित प्रत्येक कंटेनर के संबंध में डिस्चार्ज, गेट-इन, गेट आउट और लोडिंग के समय के विवरण को बनाए रखने की आवश्यकता है।

लावारिस कार्गो या किसी भी कार्गो जिसे सीमा शुल्क या किसी भी सरकारी प्राधिकरण द्वारा हिरासत में लिया जाता है, को शामिल नहीं किया जाएगा।

ट्रांजिट स्टोरेज पडाव अवधि -		
आयात	कंटेनर (टर्मिनल पर)	3 दिन संडक मार्ग द्वारा, 7 दिन
निर्यात	कंटेनर (टर्मिनल पर)	5 दिन संडक मार्ग द्वारा 7 दिन रेल द्वारा

निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में महत्व - 0.3

ध्यान दें: ऊपर 1 और 2; पर दर्शाए गए निष्पादन मानकों को सूचकांकन के लिए मान्य होंगे।

3. प्राप्ति/वितरण संचालन के लिए टर्नअराउंड समय:

प्राप्ति/वितरण संचालन के लिए टर्नअराउंड समय एक महीने में माल को लादने/उतारने में लगने वाले समय के योग को मालवाहक ट्रकों/ट्रेलरों/रेक की संख्या से, जैसी भी स्थिति हो, विभाजित करके गणित किया जाएगा। इसके अलावा, यदि ट्रक/ट्रेलर/रेक टर्मिनल में एक ही प्रविष्टि पर दोनों लोडिंग और अनलोडिंग संचालन होता है, तो आवंटित समय उन ट्रकों/ट्रेलरों/रेक के लिए दोगुना कर दिया जाएगा।

(i) कंटेनर के लिए ट्रेलर (एकल ऑपरेशन)	2 घंटे
(ii) कंटेनर के लिए ट्रेलर (डबल ऑपरेशन)	4 घंटे
(i) आईसीडी कंटेनर के लिए रेक (एकल ऑपरेशन)	6 घंटे
(ii) आईसीडी कंटेनर के लिए रेक (डबल ऑपरेशन)	12 घंटे

निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में महत्व - 0.1

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 26th March, 2021

No. TAMP/12/2021-JNPT.—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 Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixing Reference Tariff for the Project of conversion of the existing container terminal (JNPCT) operated by JNPT into PPP model, under revised guidelines for Determination of Tariff for projects at Major Ports, 2013 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/12/2021-JNPT

Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant**QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

ORDER**(Passed on this 16th day of March, 2021)**

The then Ministry of Shipping (MOS) issued revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made it effective from 9 September 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette No.254 and valid for 5 years. The validity of the said guidelines has been subsequently extended by the MOS beyond its expiry from time to time and the validity has been extended till 8 September 2021 vide Order No. TAMP/18/2013-Misc. dated 16 March 2021.

2.1. The JNPT vide its letter dated 28 January 2021 has filed its proposal for approval of Reference Tariff for the project of Conversion of the existing container terminal operated by JNPT into PPP model under the revised guidelines for determination of tariff for Projects of Major Ports, 2013 and made the following submissions:

- (i). JNPT is in the process of converting the existing container terminal (JNPCT) operated by JNPT into PPP model. The proposal for the same has been approved by the Board vide Board Resolution No.173 dated 24 December 2020, for further submission to MOS.
- (ii). The proposed PPP model is to be operated mainly with existing infrastructure as the same is to be transferred on “as is where is basis” The project does not involve berth construction. Hence, draft reference tariff was prepared on the basis of JNPCT Tariff (Only for container handling activity) as approved by TAMP vide Order No. TAMP/52/2019- JNPT dated 1 June 2020.
- (iii). With respect to applicability of M/s. BMCTPL and M/s. NSIGTPL tariff as a reference tariff, it is submitted that, these projects were green field projects and were different from the project envisaged by the JNPT now at JNPCT terminal. Therefore, it is difficult to compare the proposed Project of Upgradation, Operation and Maintenance of Container at JNPCT or projects at other Major Port Trusts (mainly green field projects) due to vast difference in terms of Project scope, capacity, cost and project site advantages. Hence, the tariff of M/s NSIGTPL, M/s. BMCTPL and any other PPP Operators at Major Ports may not represent the applicable tariff for proposed project.
- (iv). Further, the Board has also approved the adoption of the aforesaid tariff (JNPCT Tariff) as reference tariff to be adopted for the prospective PPP operator of the existing terminal operated by the port based on reason specified above.
- (v). In view of the above, the reference scale of rates based on current TAMP Order applicable to JNPCT along with performance standards for proposed PPP at JNPCT is being submitted.
- (vi). As per Clause 2.5 of Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP will be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

2.2. Based on the above, the JNPT has requested to take up its proposal on priority and issue tariff order notifying the reference tariff for the proposed conversion of existing terminal operated by the port into PPP model.

3. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested vide letter dated 04 February 2021 to furnish some information/ clarification. The JNPT has responded vide its letter dated 09 February 2021. The information sought from JNPT and the response of JNPT thereon is tabulated below:

No.	Information/ clarification sought from JNPT	Response of JNPT														
(i).	The JNPT has indicated that its proposal has the approval of its Board of Trustees. The JNPT has, however, not forwarded the Board Resolution approving the subject proposal. The same to be furnished.	The JNPT has furnished the copy of Board Resolution.														
(ii).	Incase of Transshipment Containers, the rate proposed by JNPT for the proposed project in respect of only 1st slab i.e. ‘1 – 3000 TEUs’, is found to be about 161% higher than the existing SOR of JNPT. The rates for the other slab are found to be in order as per JNPT SOR. The reason for the said quantum of increase only in the 1 st slab to be explained.	There is a typographical error in the rate for the Transshipment Containers in respect of 1 st slab i.e. ‘1 – 3000 TEUs’, in the existing SOR of JNPT. A separate letter has been issued to TAMP requesting TAMP to pass a Corrigendum rectifying the error in the general SOR of JNPT.														
(iii).	The reason for not proposing rates for Shutout Containers as prevailing in the existing SOR of JNPT, in the SOR for the proposed Project, to be explained.	The tariff for shut out containers alongwith the conditionalities in the proposed reference tariff based on the existing JNPCT terminal may be considered as follows: SHUTOUT CONTAINERS <table><tr><th rowspan="2">Sr No.</th><th rowspan="2">Description</th><th colspan="2">Rate per TEU</th></tr><tr><th>Foreign-going vessel (US\$)</th><th>Coastal vessels (₹)</th></tr><tr><td>01</td><td>Shutout charges</td><td>4372.65</td><td>2623.59</td></tr><tr><td>02</td><td>Transportation of shutout container from any place in the port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal. (₹)</td><td>2187.7549</td><td>2187.75</td></tr></table> Note: Foreign going Vessel rate is calculated in INR based on coastal rates (coastal tariff are considered as 60% of foreign tariff) Shut out charges are not to be levied on the following instances - When a vessel is required to sail with shut outs for accommodating another vessel on port request. - The vessel has to sail at the first available tide if the terminal cannot complete the operations. - The vessel alongside is forced to sail so as to accommodate the incoming vessel due to tidal restrictions. - When containers could not be loaded on board by port due to break down of cranes. - When containers could not be loaded on board due to bad weather conditions.	Sr No.	Description	Rate per TEU		Foreign-going vessel (US\$)	Coastal vessels (₹)	01	Shutout charges	4372.65	2623.59	02	Transportation of shutout container from any place in the port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal. (₹)	2187.7549	2187.75
Sr No.	Description	Rate per TEU														
		Foreign-going vessel (US\$)	Coastal vessels (₹)													
01	Shutout charges	4372.65	2623.59													
02	Transportation of shutout container from any place in the port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal. (₹)	2187.7549	2187.75													

4. With reference to the proposal filed by the JNPT and the justification given by JNPT, the following position emerges:

- The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) is reported to be in the process of converting its existing container terminal being operated by it into a Public Private Partnership (PPP) model. The project does not involve berth construction and the existing facility is proposed to be transferred on "as is where is basis" to the successful BOT operator. In this connection, the JNPT has come up with a proposal for adoption of its own container related tariff fixed in the year 2020 as the Reference Tariff for the proposed project. The proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.
- Clause 2.2. of the Reference Tariff Guidelines of 2013, inter alia, stipulates that if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trust can propose to this Authority any other

tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.

However, the JNPT has stated that adoption of the existing Reference Tariff fixed in respect of the green field Container terminals is not representative enough for the Proposed Project, which does not involve berth construction and where the existing facility is proposed to be transferred to the successful BOT Operator on “as is where is basis”, thereby resulting in vast difference in terms of Project scope, capacity, cost and project site advantages. It is in this backdrop, that the JNPT has proposed adoption of its own container related tariff fixed in the year 2020 as the Reference Tariff for the proposed project.

- (iii). This Authority had passed an Order No. TAMP/52/2019-JNPT dated 01 June 2020 disposing of the General Revision proposal filed by JNPT following the Tariff Policy 2018 read with Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy 2018. This was followed by issue of a Corrigendum vide Order no. TAMP/10/2014-PPT dated 08 September 2020.

Vide the said Order, as against the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) for the JNPT as a whole assessed at ₹ 1280.55 crores, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff had been worked out by JNPT at ₹ 1188.98 crores, thereby leaving an uncovered revenue gap of ₹ 91.57 crores. The revenue estimated by the JNPT then at ₹ 1188.98 crores comprised of the revenue from the levy of various Cargo related charges, Vessel Related Charges, Container Related Charges and Other Miscellaneous Charges and accordingly rates have been prescribed in the Scale of Rates of JNPT. It is only the Container Related Charges that the port proposes now to adopt as the Reference Tariff for the proposed project.

- (iv). Generally, when any port adopts any Upfront/ Reference Tariff already fixed earlier in respect of any of the Project, the ARR of the said Project is already available, based on which the Upfront/ Reference Tariff is determined. In the present scenario, the Revenue Estimation at ₹ 1188.98 crores at the proposed level of tariff as determined in the JNPT General Revision Order of June 2020 comprises of revenue from the levy of various Cargo related charges, Vessel Related Charges and Other Miscellaneous Charges apart from container related charges. Since the JNPT proposes to adopt only the Container Related Charges for the proposed Project, it is necessary to separately quantify the revenue from the levy of only Container Related Charges, as this component alone would be relevant as the ARR of the Proposed Project of JNPT
- (v). (a). It is ascertained from the General Revision proposal filed by JNPT which culminated into the Order dated 01 June 2020 that the Revenue Estimation at the proposed level of tariff at ₹ 1188.98 crores, comprised of the following components:

No.	Particulars	Revenue Estimation at the proposed level of tariff (₹ in crores)
1.	Vessel Related charges	527.69
2.	Container Related Charges	651.01
3.	Cargo Related Charges	10.28
	TOTAL	1188.98

- (b). The relevant Form -3 and the working of the income estimation from the levy of proposed level of container related charges forming part of the JNPT general revision proposal is collectively attached as **Annex – I**. Thus, the container related charges approved vide the General Revision Order no. TAMP/52/2019-JNPT dated 01 June 2020 was to enable the port to achieve the estimated ARR of ₹ 651.01 crores. The summary of the workings is given below:

A	Charges For Handling And Movement Of Containers	Revenue
(a)	Normal Containers - Import	2,552,765,377
(b)	Normal Containers - Export	2,429,324,260
(c)	Reefer Containers - Import	262,918,609
(d)	Reefer Containers - Export	250,372,461
(e)	Hazardous Containers - Import	226,137,139
(f)	Hazardous Containers - Export	138,805,002
(g)	Transshipment Containers	69,264,144
(h)	Over Dimensional Cargo Containers - Import	30,018,908

(i)	Over Dimensional Cargo Containers - Export	18,824,470
(j)	Shutout Containers	86,334,535
(k)	Reefer Monitoring And Connection	456,544,220
(l)	Container Handling Charges –Shallow water Berth	232,458,851
(m)	Wharfage On Non Std Cargo	16,417,129
(n)	Misc. Income	14,332,447
B	Rebates	-575,199,670
C	Dwell Time Charges For Container Stored In The Port Premises And Shallow Water Berth	217,681,528
D	Charges For Miscellaneous Services Rendered To The Container Vessels (Hatch Cover)	83,175,767
		6,510,175,179

- (c). However, it is relevant here to mention that the said Revenue Estimation at the proposed level of tariff for the container related activity at ₹ 651.01 crores, is after excluding the component of Rebate to the tune of ₹ 57.52 crores. In the proposed Scale of Rates, the Rebate Schedule as prevailing in the existing SOR of JNPT has been done away with. As such, it is not felt appropriate to factor the impact of the Rebate in the ARR of the proposed facility. Thus, the quantum of rebate to the tune of ₹ 57.52 crores is added back so as to determine the ARR for the proposed facility.
- (d). Further, incase of Transshipment Containers, the rate proposed by JNPT for the proposed project in respect of only 1st slab i.e. '1 – 3000 TEUs', was found to be about 161% higher than the existing SOR of JNPT. The rates for the other slab are found to be in order as per JNPT SOR. On being pointed out, the JNPT has conveyed that there is a typographical error in the rate for the Transshipment Containers in respect of 1st slab i.e. '1 – 3000 TEUs', in the existing SOR of JNPT and vide a separate letter has requested this Authority to pass a Corrigendum to rectify the error in the general Scale of Rates of JNPT. In other words, the JNPT has requested to retain the rates as proposed by it, in respect of the Transshipment Containers in respect of 1st slab i.e. '1 – 3000 TEUs', for the proposed Project.
- (e). Based on the Corrigendum dated 16 March 2021 to the Order No. TAMP/52/2019-JNPT, the rate for transshipment containers in the 1st slab for the proposed Project, is prescribed as proposed by the port. In this connection, incidentally, it has been ascertained that in the workings relating to estimation of income at the proposed level of tariff in the general revision proposal of JNPT in June 2020, the income from the transshipment containers has been estimated based on the lower level of rates of 1st slab. Given that this is now being rectified, the income estimation at the proposed level of tariff for the container related activity at ₹ 651.01 crores as assessed in the general revision Order of JNPT would also undergo a change so as to capture the differential in the rates. The differential between the earlier lower rates as well as the presently approved higher rates for transshipment containers has been assessed at ₹ 3.93 crores. This is also added to the income estimation at the proposed level of tariff for the container related activity at ₹ 651.01 crores.
- (f). Further it is to state that the income as estimated by JNPT at the proposed level of tariff in its general revision proposal is inclusive of income from Container Handling Charges at Shallow water berth to the tune of ₹ 23.25 crores. It is understood from JNPT that the shallow water berth is not going to be handed over to the BOT Operator. Hence, it is appropriate to exclude the said income from the income estimation of ₹ 651.01 crores.
- (g). Thus, the ARR at ₹ 689.21 crores is considered as the ARR for the proposed facility, as per the details tabulated below:

Particulars	Amount in ₹
Income estimated at the proposed level of tariff for the container related activity in the General Revision Order of JNPT of June 2020	651.01
Add: Impact of Rebates	57.52
Add: Differential between the earlier lower rates and the present (to be) approved higher rates of 1st slab for transshipment containers	3.93

Less: Income from Container Handling Charges at Shallow Draft Berth	23.25
TOTAL ARR FOR THE PROPOSED FACILITY	689.21

- (vi). With regard to JNPT adopting its own container related tariff fixed in the year 2020 as per Tariff Policy 2018, as the Reference Tariff for the proposed project, the following points are relevant to mention, with regard to the proposed Scale of Rates:
- (a). The JNPT in the proposed Scale of Rates for the proposed Project has introduced definitions for the terms 'FCL', 'LCL', 'Import Container' and 'Export Container', in the absence of the definition for the said terms in its own Scale of Rates. The definitions for the said terms are seen to be in line with the definitions prescribed for the said terms in the Scale of Rates of neighbouring Container Terminals viz., Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited (NSIGTPL), Nhava Sheva Container Terminal Private Limited (NSICTPL) and Bharat Mumbai Container Terminal Private Limited (BMCTPL), and hence is accepted.
 - (b). The definition of 'Port area' in the JNPT's own Scale of Rates is that 'Port area shall mean the custom notified area of the Port'. The JNPT has now proposed the definition of Port area as that it shall mean the custom bound area/ Port operational Area of the Port. This definition is seen to be as per the Scale of Rates of NSIGTPL, NSICTPL and BMCTPL, and hence is accepted.
 - (c). Likewise, the definition of 'Hazardous Container' in the JNPT's own Scale of Rates is that 'Hazardous Container shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. The JNPT has now proposed the definition of Hazardous Container as that it shall mean a Container containing hazardous goods as classified under IMO. This definition is seen to be as per the Scale of Rates of NSIGTPL, NSICTPL and BMCTPL, and hence is accepted.
 - (d). The conditionalities governing levy of concessional coastal rates as proposed by the JNPT are not seen to be as per the JNPT Scale of Rates. The said conditionalities have been modified, in line with the conditionalities prescribed in the SOR of JNPT.
 - (e). The JNPT has proposed other conditionalities from its Scale of Rates, which are relevant for the levy of container related charges.
 - (f). The existing JNPT Scale of Rates prescribes rates for handling all types of Containers from ship to container yard or vice versa, from container yard to container freight station or vice versa, from container yard to railway flat or vice versa (ICD container rail only) and from container yard to truck or vice versa (direct delivery and export intake). However, the JNPT in its proposed SOR has not proposed charges for handling from container yard to container freight station or vice versa, in all types of Containers. The rates for handling containers from container yard to container freight station or vice versa, are also not prescribed in the Scale of Rates of NSIGTPL and BMCTPL. Hence, the exclusion of rates for movement of container from container yard to CFS or vice versa is accepted as it is in line with the position obtaining at NSIGTPL and BMCTPL.
 - (g). For the reasons as brought out earlier, the rate for transshipment containers in the 1st slab for the proposed Project, is prescribed as proposed by the port.
 - (h). The sliding volume discount for Transshipment containers on incremental traffic moved between Cochin Port/ Tuticorin port and JNPT as well as the Rebate Schedule, as prevailing in the existing SOR of JNPT has not been proposed by JNPT in the SOR for the proposed Project. This position is relied upon.
 - (i). The dwell time charges, rates for shut out containers, charges for Reefer monitoring and Connection, charges for opening of hatch cover and replacing it, shifting of hatch cover, which are prescribed in US dollar terms in the existing SOR of JNPT has been converted by the JNPT by considering the prevailing exchange rate of ₹ 73.02 per US\$. It is noteworthy that considering the long horizon of the levy of Upfront/ Reference Tariff, this Authority has in the past decided not to prescribe any upfront/ reference tariff charges in US\$.

- (j). The provisions relating to procedure and charges for inter terminal transfer of transshipment containers between the JNPT and other terminals, levy of Inter Terminal Rail Handling Charges (ITRHO), levy of Mandatory User Charge (MUC) and the charges to be levied on DPD containers, as prevailing in the existing SOR of JNPT has been proposed by the port in the SOR for the proposed facility.
- (k). This Authority vide its Order no. TAMP/28/2016-JNPT dated 15 September 2017 had prescribed levy of Toll Charges on Containers and other general cargo going in and out of all Gate complexes (at JNPT, NSICTPL, GTIPL, NSIGTPL, BPCL & BMCTPL) from Shipping Lines/ Agents/ Tank Farm operators (delivered by road)/ Consignee etc.). In this connection, the JNPT in its proposed SOR has prescribed a note to the effect that the Port will collect Toll charges on behalf of M/s. Mumbai JNPT Port Road Company Limited (MJPRCL) at ₹ 267/- per TEU. In this regard, it is to state that the provision for levy of Toll charges has been prescribed in the SOR of JNPT and JNPT is entitled to levy the Toll charges, irrespective of whether the container handling facility is being operated by JNPT or not. As such, it is not felt necessary to prescribe the said note in the SOR of the proposed facility. It is noteworthy that no such note is prescribed in the SOR of NSIGTPL and BMCTPL.
- (vii). The Reference Tariff Schedule for the Proposed Project of JNPT is based on the JNPT's own container related tariff fixed in the year 2020. In this regard, it is to state that while determining the ARR in the General Revision Order of JNPT in the June 2020 Order, the ARR was indexed upto the year 2019-20. That being so, the tariff caps (to be) approved for the proposed project will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2020 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year. A note in this regard has been proposed in the SOR of the proposed Project, which is approved.
- (viii). With regard to the performance standards relating to the containers in the SOR for the proposed Project, the JNPT is seen to have proposed performance norms in variance to the existing SOR of JNPT. As against an average of 18.5 moves per hour in the existing SOR of JNPT, the JNPT has proposed 25 moves per hour incase of Mainline Vessels and 17 moves per hour incase of Feeder Vessels. In addition, the JNPT has also proposed performance norms regarding transit storage dwell time and turnaround time for receipt/ delivery operation.

Clause 2.5 of the 2013 Reference tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, on the achievement of the Performance Standards at the level incorporated in the Concession Agreement, the operator is eligible to seek upward revision up to 15% over the indexed reference tariff. The judgement of JNPT in proposing the Performance Standards is relied upon.
- (ix). Since the Reference tariff sought by JNPT for the proposed Project is an adoption of the existing container related tariff being levied at JNPT container terminal, which was approved after following the due consultation process, no further consultation is done.
- (x). **If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the JNPT is approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.**

5.1. Based on the justification given by JNPT to adopt its own SOR as the Reference Tariff for bidding and the container terminal on "as is where is" basis, this Authority approves the SOR and the Performance Standards as proposed by JNPT and attached as **Annex – II and III**.

5.2. The Reference Tariff Schedule for the Project of conversion of the existing container terminal (JNPCT) operated by JNPT into PPP model at JNPT is notified along with the Performance Standards.

5.3. As per clause 2.5 of the Reference Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the JNPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project.

6.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the Reference tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

6.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

6.3. On receipt of the proposal, this Authority shall seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

6.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

6.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

6.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

6.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

6.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

6.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

6.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

6.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority’s decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./36/2021-22]

Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates					Annex- I
Sl. No.	Description	Unit of levy	Actual Traffic exclusively handled by the port during the year 2018-19	Revenue estimation at the proposed tariff (Rs.)	
(1)	(2)	(6)	(8)	(9)=5*8	
1	VESSEL RELATED CHARGES				
A	PORT DUES	GRT	Refer Annexure - A	1,40,62,32,686	
B	PILOTAGE-CUM-TOWAGE FEE				
(a)	PILOTAGE	GRT	Refer Annexure - A	2,68,39,88,602	
(b)	SHIFTING CHARGES	GRT	Refer Annexure - B	43,06,860	
(c)	SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES FOR SHIFTING FROM ONE TERMINAL TO ANOTHER, ANCHORAGE OR ANYWHERE WITHIN THE JNPT LIMITS (OTHER THAN ABOVE)	GRT	Refer Annexure - B	10,53,655	
(d)	COLD MOVE CHARGES		Refer Annexure - B	0	
(e)	CANCELLATION CHARGES AND DETENTION CHARGES FOR PILOTS	HOOR	Refer Annexure - C	9,93,246	
(f)	PILOTAGE FEE FOR VESSELS NOT REQUIRING TUG ASSISTANCE:	GRT	Refer Annexure - C	-	
C	BERTH HIRE CHARGES	GRT/HR	Refer Annexure - D	1,16,55,20,736	
D	FRESH WATER CHARGES	METRIC TON	Refer Annexure - D	0	
E	GARBAGE COLLECTION CHARGES	SHIP	Refer Annexure - D	1,52,519	
F	MOBILE FIRE TENDER SERVICE CHARGES	HOOR	Refer Annexure - D	1,10,157	
G	PENAL BERTH HIRE CHARGES	GRT/HR	Refer Annexure - D	1,21,45,864	
H	MISCELLANEOUS CHARGES	NA	Refer Annexure - D	23,48,493	
2	CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO				
A	CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS				
(a)	NORMAL CONTAINERS - IMPORT	TEU	Refer Annexure - E	2,55,27,65,377	
(b)	NORMAL CONTAINERS - EXPORT	TEU	Refer Annexure - E	2,42,93,24,260	
(c)	REEFER CONTAINERS - IMPORT	TEU	Refer Annexure - F	26,29,18,609	
(d)	REEFER CONTAINERS - EXPORT	TEU	Refer Annexure - F	25,03,72,461	
(e)	HAZARDOUS CONTAINERS - IMPORT	TEU	Refer Annexure - G	22,61,37,139	
(f)	HAZARDOUS CONTAINERS - EXPORT	TEU	Refer Annexure - G	13,88,05,002	
(g)	TRANSHIPMENT CONTAINERS	TEU	Refer Annexure - H	6,92,64,144	
(h)	OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS - IMPORT	TEU	Refer Annexure - H	3,00,18,908	
(i)	OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS - EXPORT	TEU	Refer Annexure - H	1,88,24,470	
(j)	SHUTOUT CONTAINERS	TEU	Refer Annexure - I	8,63,34,535	
(k)	REEFER MONITORING AND CONNECTION	TEU	Refer Annexure - I	45,65,44,220	
(l)	CONTAINER HANDLING CHARGES - SHALLOW WATER BERTH	TEU	NA	23,24,58,851	
(m)	WHARFAGE ON NON STD CARGO		NA	1,64,17,129	
(n)	MISC. INCOME			1,43,32,447	
B	REBATES	TEU	Refer Annexure - J	-57,51,99,670	
C	DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER STORED IN THE PORT PREMISES AND SHALLOW WATER BERTH	CONTAINER/DAY	Refer Annexure - K	21,76,81,528	
D	CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS	HATCHCOVER	Refer Annexure - L	8,31,75,767	
3	CHARGES FOR DRY BULK AND GENERAL CARGO				
A	WHARFAGE:				
(a)	WHARFAGE - LIQUID	METRIC TON	Refer Annexure - M	7,00,92,316	

(b)	WHARFAGE - NON LIQUID	METRIC TON	Refer Annexure - N	2,99,24,549
B	DWELL TIME CHARGES	METRIC TON	Refer Annexure - O	11,51,032
C	WHARFAGE ON BUNKERING OIL SUPPLIED TO VESSELS	METRIC TON	Refer Annexure - O	3,55,337
D	OTHER GENERAL INCOME		Refer Annexure - O	12,90,817
	Total estimated Revenue at the proposed tariff (1+2+3)			11,889,842,048

Annex - II**REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR JAWAHARLAL NEHRU PORT CONTAINER TERMINAL****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/competent authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). “FCL” means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). “LCL” means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). “Hazardous container” means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). “Import container” means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii). “Export container” means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). “Port area” means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). “Normal Container” shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x). “Reefer Container” shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). “Transshipment Container” shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xii). “Over dimensional Container” shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiii). “Shut out Container” shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xiv). “Back To Town Container” shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xv). “VIAN” means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the

Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

- (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

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

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

(iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

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

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

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

- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (v). (a). The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (b). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for shipshore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (c). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (d). The charges for coastal containers shall be denominated and collected in Indian Rupee.

(vi). Interest on delayed payments / refunds:

- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made

before availing the services/ use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and/ or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

2.1. GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (ii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iii). Containers other than that of standard size requiring special devices/ slings/ handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

2.2. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

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

A. Normal Containers

Sr No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	From Ship to container yard or vice versa	3792.11	3062.86	2274.77	1837.22
02	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1034.43	1034.43	1034.43	1034.43
03	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1034.43	1034.43	1034.43	1034.43

B. Reefer Containers

Sr No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty

01	From Ship to container yard or vice versa	3792.11	3062.86	2274.77	1837.22
02	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1034.43	1034.43	1034.43	1034.43
03	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1034.43	1034.43	1034.43	1034.43

C. Hazardous Containers

Sr No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded		Loaded	
01	From Ship to container yard or vice versa	4740.14		2843.47	
02	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1293.04		1293.04	
03	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1293.04		1293.04	

D. Transhipment Containers

Sr No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	1 – 3000 TEUs	4375.39	3792.01	2625.24	2275.20
02	3001 – 6000 TEUs	4083.81	3500.41	2450.04	2099.51
03	6001 – 9000 TEUs	3792.11	3208.71	2274.77	1924.24
04	Thereafter.	3500.41	2917.01	2099.51	1750.20

Notes

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

Sr No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	From Ship to container yard or vice versa	7584.22	6125.71	4549.55	3674.45
02	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2068.81	2068.81	2068.81	2068.81
03	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	2068.81	2068.81	2068.81	2068.81

Note:

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

F. SHUTOUT CONTAINERS

Sr No.	Description	Rate per TEU	
		Foreign-going vessel (₹)	Coastal vessels (₹)
01	Shutout charges	4372.65	2623.59
02	Transportation of shutout container from any place in the port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal. (₹)	2187.75	2187.75

Note: Foreign going Vessel rate is calculated in INR based on coastal rates (coastal tariff are considered as 60% of foreign tariff).

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

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

2.3. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sr. No.	Particulars	Rate per TEU	
		Rate per container per day or part thereof (in ₹)	
		Up to 20' in length	Over 20' to up to 40' in length
01	Non-ICD import & export – loaded		
	First 3 days	Free	Free
	4-15 days	346.14	692.29
	16-30 days	692.29	1,384.58
	Thereafter	1,384.58	2,769.16
02	Non-ICD import & export – empty		
	First 3 days	Free	Free
	4-15 days	346.14	692.29
	16-30 days	692.29	1,384.58
	Thereafter	1,384.58	2,769.16
03	ICD Import & Export –Loaded moved by Road		
	First 3 days	Free	Free
	4-7 days	287.29	574.58
	8-15 days	346.14	692.29
	16-30 days	692.29	1,384.58
	Thereafter	1,384.58	2,769.16
04	ICD Import & Export – Empty moved by Road		
	First 3 days	Free	Free
	4-15 days	346.14	692.29
	16-30 days	692.29	1,384.58
	Thereafter	1,384.58	2,769.16
05	ICD Import & Export – Loaded or Empty moved by Rail		
	First 7 days	Free	Free
	8-15 days	252.84	505.68
	16-30 days	304.61	609.21
	31-45 days	609.21	1,218.43

	Thereafter	1,218.43	2,436.86
06	Transshipment - Loaded		
	First 10 days	Free	Free
	11-45 days	346.14	692.29
	Thereafter	692.29	1,384.58
07	Transshipment - Empty		
	First 10 days	Free	Free
	11-30 days	346.14	692.29
	31-45 days	692.29	1,384.58
	Thereafter	1,384.58	2,769.16
08	Shutout – Loaded & Empty		
	1-15 days	346.14	692.29
	16-30 days	692.29	1,384.58
	Thereafter	1,384.58	2,769.16
09	Back to Town – Loaded & Empty		
	First 3 days	Free	Free
	4-15 days	346.14	692.29
	16-30 days	692.29	1,384.58
	Thereafter	1,384.58	2,769.16

Notes:

- The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non-working days.
- Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - Free period and dwell time charges as applicable to loaded export/ import containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing/ destuffing and intimation to Port.
- In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - The consignee/ consignor can issue a letter of abandonment at any time.

- (ii). If the consignee/ consignor chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- (a). The Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
- (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

2.5 **CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:**

A. Reefer Monitoring and Connection

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
01	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	438.80	438.80	262.53	262.53

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

B. Other Services Rendered

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

C. Opening of Hatch Cover and replacing it

Sr. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	6,580.22	2361.06
2	Without placing it on the Quay	2,631.07	945.45

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

D. One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	2,192.96	2,192.96	787.57	787.57
(b)	Other than (a) mentioned above	8,772.74	8,772.74	3153.71	3153.71

CHAPTER 3 – PROCEDURE AND CHARGES FOR INTER TERMINAL TRANSFER OF TRANSHIPMENT OF CONTAINERS BETWEEN THE PPP OPERATOR AND OTHER TERMINAL

3.1. Procedure for handling transshipment (TP) containers:

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

3.2. Charges for handling TP Containers between PPP Operator and BOT Terminals:

If a container is discharged by the PPP operator and loaded by the BOT terminals and vice versa, the charges will be as under:

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

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

- Inter Terminal rail handling charges is Rs. 400/- for 20' Container and Rs. 800/- for 40'container at all the PPP Terminals.
- Port levies Mandatory Usage charges of Rs. 165/- per container on all containers (Except Transshipment and coastal container)
- Port will collect DPD charges from importers as mentioned below:-**

Sr. No.	Category	Bill charges applicable
1	Containers declared in as DPD in 1st code in IAL and clears directly from the Terminal under DPD (1st code <group code> DPD and 2nd code DPD in IAL)	One DPD charge i.e. Rs. 2069 +GST for 20'container and Rs.3103/- +GST for 40'container.
2	Container/s declared as DPD in 1st code of IAL but not cleared by importer under DPD and shifted/transferred to CFS after 48 hrs. as nominated by concerned Shipping Agency in Import Advance List (IAL) (1st code <group code> DPD and 2nd code DPD in IAL)	One DPD charge i.e. Rs.2069 +GST for 20'container and Rs. 3103/- + GST for 40'container Plus One Shifting charge i.e. Rs 2480/- +GST for 20' container and Rs. 3720/- +GST for 40' container.
3	Container/s declared as Preferred CFS in 1st code in IAL and nominated to a CFS (with out of charge)(1st code <group code>CFS and 2nd code DPD in IAL)	NIL
4	Container/s declared as DPD in 1st code of IAL but changed to CFS before 48 hrs. (1st code <group code> DPD and 2nd code DPD in IAL). Latter on Changed to CFS after discharge as per shipping line request and moved to CFS.	One DPD charge i.e. Rs.2069 +GST for 20'container and Rs. 3103/- + GST for 40'container Plus One Shifting charge i.e. Rs.2480/- +GST for 20' container and Rs.3720/- +GST for 40' container.

- Dwell time charges will be applicable for DPD containers, as per clause no. 2.3 in this SOR.

CHAPTER 4 – GENERAL NOTE TO CHAPTER- 2 AND 3:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2020 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - III**PERFORMANCE STANDARDS****1. Gross Berth Output**

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for Container cargo. The capabilities of the terminal and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The berth day output measured in terms of TEUs per day depends on the number of cranes used which is dependent on the size of the vessel. Productivity norm of the crane is 25 moves per hour.

The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo in terms of TEUs handled (either loaded / unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal i.e. number of working days at the berth. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

The norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo Category (Container)	Norms
(Main line vessel)	25 moves per hour
(Feeder vessel)	17 moves per hour

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – 0.6

2. Transit Storage Dwell Time:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out - gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

Unclaimed cargo or any cargo that has been detained by the customs or any Government Authority shall be excluded.

Transit Storage Dwell Time-		
Import	Container (at terminal)	3 days by road, 7 days by rail
Export	Container (at terminal)	5 days by road, 7 days by rail

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – 0.3

Note: Performance standards indicated at 1 and 2 above shall be considered for indexation.

3. Turnaround Time for receipt/ delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/ delivery operation shall be the sum of time taken for loading/ unloading of cargo divided by the number of trucks/ trailers/ rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/ trailer/ rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/ trailers/ rakes.

(i) Trailer for container (Single operation)	2 hours
(ii) Trailer for container (Double operation)	4 hours
(i) Rake for ICD container (Single operation)	6 hours
(ii) Rake for ICD container (Double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – 0.1