

(भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग-III, खंड-4 में प्रकाशित)

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 10

नई दिल्ली 13 जनवरी 2009

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लि0 के लिए अंतरिम प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु अपने पूर्ववर्ती आदेश दिनांक 19 सितम्बर, 2008 की समीक्षा करता है।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
**मामला सं. टीएएमपी/55/2008-एनएसआईसीटी**

न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लि0

आवेदक

**आदेश**  
**(दिसम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)**

इस प्राधिकरण ने न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लि0 (एनएसआईसीटी) के लिए अंतरिम प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु 19 सितम्बर, 2008 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश 29 सितम्बर, 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था और निर्धारित अंतरिम प्रशुल्क 1 अक्टूबर, 2008 से प्रभावी होना था।

2. वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश महापत्तन न्यासों और वर्तमान निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क के निर्धारण के लिए टर्मिनलवार लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण विनिर्दिष्ट करते हैं। इस दृष्टिकोण में राजस्व परिणामों के निर्धारण के प्रयोजन के लिए भविष्य अवधि में किसी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली अनुमानित यातायात की मात्रा ली जाती है। दिनांक 24 मार्च, 2008 के अपने प्रस्ताव में, एनएसआईसीटी ने टर्मिनलवार लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण को लागू किए जाने के बारे में कुछ मुद्दे उठाए थे। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी द्वारा उठाए गए कुछ बिन्दुओं को प्रासंगिक पाया था और, इसलिए, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के फ्रेमवर्क के भीतर, उन्नत दृष्टिकोण विकसित किया जा जो किसी प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को मान्यता देगा। चूंकि इस प्राधिकरण ने सभी प्रासंगिक शेरधारकों के साथ विचार-विमर्श से संशोधित दृष्टिकोण तैयार करने की इच्छा व्यक्त की थी, इसलिए एनएसआईसीटी का प्रस्ताव अंतरिम रूप में निर्णीत किया गया था। 19 सितम्बर, 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित सुस्पष्ट आदेश अंगीकृत दृष्टिकोण और उसके कारण स्पष्ट करता है। संक्षेप में, अंतरिम प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण निम्नवत् है:-

- (i). मात्रा कुशलता को प्रोत्साहित करने के लिए, प्रशुल्क निर्धारण टर्मिनल की मानक क्षमता की समकक्ष मात्राओं पर आधारित होगा। मानक क्षमता का स्तर वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र और प्रासंगिक पैरामीटरों को लागू करते हुए निर्धारित किया गया है।
- (ii). वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए, 1 जनवरी, 2008 को परिसंपत्तियों का सकल मूल्य जोकि यातायात की मानक क्षमता के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित होते हैं, स्वीकार किया गया है।
- (iii). मानक क्षमता के स्तर पर मात्राओं का प्रहस्तन करने के लिए किए जाने वाले अनुमानित प्रचालन व्ययों को वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में समाविष्ट प्रतिमानकों के आधार पर उपयुक्तता की जाँच किए जाने के पश्चात लेखा में लिया गया है।
- (iv). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश एनएसआईसीटी के मामले में रॉयल्टी के आंशिक पास-थ्रू की अनुमति प्रदान करते हैं परंतु अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम तक बशर्ते कोई नुकसान हुआ हो। अतः अधिकतम स्वीकार्य स्तर के भीतर रॉयल्टी के पास-थ्रू के परिमाण के निर्धारण के लिए मानक क्षमता आधारित स्थिति की बजाय एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति पर विचार किया गया है।
- (v). संशोधित लक्षित राजस्व मूल राजस्व आवश्यकता में रॉयल्टी पास-थ्रू का परिमाण और मौजूदा प्रशुल्क पर राजस्व के बीच अन्तर को जोड़ते हुए निर्धारित किया गया था और संशोधित लक्षित राजस्व आवश्यकता को प्रशुल्क में वृद्धि करने की अनुमति देते हुए पूरा किया गया था, जोकि 1 जनवरी, 2008 से 30 सितम्बर, 2009 अवधि के लिए एनएसआईसीटी के मामले में 10.3 प्रतिशत होता है।

3. 19 सितम्बर, 2008 के प्रशुल्क आदेश में यथा प्रतिबद्ध, कंटेनर प्रहस्तन में प्रासंगिक शेरधारकों के साथ परामर्श कार्यवाही प्रारंभ की गई थी। एक परामर्श बैठक 26 नवम्बर, 2008 को आयोजित की गई थी जोकि कुछ असोसिएशनों के अनुरोध पर 17 दिसम्बर, 2008 को दूसरी बैठक द्वारा अनुसरित थी। परामर्श प्रक्रिया में प्रकट हुई स्थिति पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (i). मानक क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण के दृष्टिकोण का यह सामान्य समर्थन है।
- (ii). जुलाई, 2003 से पहले के टर्मिनलों के मामले में रॉयल्टी का केवल कुछ हिस्सा लागत की मद के रूप में स्वीकार करने और जुलाई, 2003 के बाद के टर्मिनल के मामले में सम्पूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा अस्वीकार किए जाने की वर्तमान नीति की समीक्षा करने की माँग की गई थी। यह सुझाव दिया गया था कि जुलाई, 2003 से पहले के टर्मिनलों के लिए रॉयल्टी का पूर्ण पास-थ्रू स्वीकार किया जाना चाहिए और जुलाई, 2003 के बाद के टर्मिनलों के

लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) की सीमा तक की मात्राओं पर देय कम से कम रॉयल्टी/राजस्व हिस्से पर विचार किया जाना चाहिए।

यह स्वीकार करना होगा कि की गई कार्यवाही बाउंड्स और वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों जोकि सरकार के नीति निदेश हैं, के फ्रेमवर्क के भीतर लागत जमा दृष्टिकोण को शोधित करने के लिए है इसका आशय केवल कार्यपद्धति में सुधार करना है और उन दिशा-निर्देशों द्वारा प्रदत्त स्वैच्छिक शक्ति का इस्तेमाल करते हुए कोई ज्यादा संशोधन करना नहीं है। इस दृष्टिकोण में स्वतः शोधित करने के लिए उठाया गया कदम उक्त दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 द्वारा अनिवार्य है जो इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि प्रशुल्क निर्धारित करते समय मानक लागत और खंड 2.2. (iii) जोकि निष्पादन में कुशलता और सर्वोत्तम क्षमता जैसे विभिन्न कारकों के विचार की अपेक्षा करता है, में समाविष्ट सामान्य मार्गदर्शन को भी विकसित करने के लिए कोशिश करनी चाहिए। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निदेश हैं, इसलिए, इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी हैं। प्रशुल्क में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का पास-थ्रू स्वीकृत करने के मुद्दे पर सरकार के मौजूदा नीति निर्णय द्वारा इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन किया जाएगा। तथापि, अंगीकृत मानक क्षमता आधारित पद्धति रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के भुगतान की पूर्ति के लिए कुशल प्रचालक को एक अवसर प्रदान करेगी जिसपर मानक क्षमता से अधिक प्रहस्तित मात्राओं द्वारा दिए गए योगदान से प्रशुल्क परिकलन में विचार नहीं किया गया है।

- (iii). इंडियन प्राइवेट पोर्ट्स एंड टर्मिनल्स असोसिएशन (आईपीपीटीए) ने प्रचालकों को प्रतिस्पर्धा और साध्य प्रशुल्क संतुलन की सीमा के भीतर कार्य करने के लिए प्रशुल्क का निम्नतम और अधिकतम स्तर निर्धारित करने का सुझाव दिया है। आईपीपीटीए द्वारा सुझाई गई पद्धति अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट रॉयल्टी के पूर्ण पास-थ्रू पर विचार करने के लिए इसके पूर्ववर्ती सुझाव पर बहुत हद तक निर्भर करती है। चूंकि राजस्व हिस्से/रॉयल्टी पास-थ्रू की मौजूदा नीति में कोई बदलाव नहीं किया जाना है, इसलिए इस स्थिति में यह सुझाव बहुत प्रासंगिक नहीं है। किसी भी मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क केवल अधिकतम स्तर है और, इसलिए, दरमान में निर्धारित अधिकतम स्तर के भीतर प्रशुल्क वसूल करने के लिए प्रचालकों को पर्याप्त अधिकार उपलब्ध हैं।
- (iv). प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर विचार करने का भी सुझाव था। सुझाव की योग्यता पर गए बिना, यह बताया गया है कि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश केवल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य पर प्रतिलाभ की अनुमति प्रदान करते हैं। यह सत्य है कि एनएसआईसीटी मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया अंतरिम दृष्टिकोण 1 जनवरी, 2008 को परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर प्रतिलाभ केवल राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए मान्यता प्रदान करता है। अंतरिम दृष्टिकोण के ध्यानपूर्वक अवलोकन से यह प्रकट होगा कि परिसंपत्तियों के केवल निवल प्रखंड जोकि रॉयल्टी के पास-थ्रू की मात्रा पूर्णतः निर्धारित करता है, पर प्रतिलाभ स्वीकार करते हुए वास्तविक स्थिति की समीक्षा की गई थी। मुख्य सिद्धांत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार स्वीकृत की जाने वाली अन्यथा रॉयल्टी के पास-थ्रू को कम करना है। अतः सकल प्रखंड पर प्रतिलाभ स्वीकार करना स्वचालित रूप में नहीं लिया जा सकता। इसे प्रशुल्क परिकलन में राजस्व हिस्से/रॉयल्टी के पास-थ्रू के परिमाण को प्रगामी कम करने के आलोक में देखा जाना चाहिए।
- (v). आईपीपीटीए ने यह सुझाव भी दिया था कि वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र के आधार पर मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए लागू किए जाने वाले कुछ पैरामीटरों के मूल्यों में कुछ बदलाव किए जाएं और अधिकतम क्षमता के केवल 60 प्रतिशत को मानक क्षमता के रूप में स्वीकार किया जाए। वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश सरकार के नीति निदेश है। यह स्पष्ट नहीं है कि राष्ट्रीय स्तर पर नीति रूप में स्वीकृत मानक सूत्र वैयक्तिक टर्मिनलों की अपेक्षाओं के अनुरूप संशोधित किया जाए। यह भी स्वीकार किया जाना चाहिए कि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश विभिन्न स्तरों पर विचारणीय विमर्शों के पश्चात प्रचलित किए गए थे। इसके अलावा, प्रभाकरण समिति जिसमें कई उपयोक्ता असोसिएशन भी सदस्य थे, की अनुशंसाओं और राष्ट्रीय मेरीटाइम अकादमी, चेन्नई द्वारा किए गए अध्ययन पर विश्वास करते हुए कंटेनर प्रहस्तन संबंधी प्रतिमानों को उन दिशा-निर्देशों में समाविष्ट किया गया था। अतः यह प्राधिकरण मानक क्षमता निर्धारित करने की पद्धति पर विचार करने के पक्ष में नहीं है जोकि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित एक से भिन्न होगा।

4. इस प्रकार यह स्पष्ट है कि सितम्बर, 2008 के आदेश में एनएसआईसीटी मामले में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत कार्यपद्धति पर शेरधारकों ने कोई गंभीर आपत्ति नहीं की थी। परामर्श प्रक्रिया में किए गए अनुरोध और सुझाव इस दृष्टिकोण को और सरल बनाने के लिए अधिक हैं ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी मामले में सितम्बर, 2008 के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में अनुसरित मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण की पुष्टि करने का निर्णय लिया है। जैसाकि सितम्बर, 2008 के पूर्ववर्ती आदेश में पहले ही प्रमुख रूप से उल्लेख किया गया है, संशोधित अंगीकृत दृष्टिकोण प्रचालकों और उपयोक्ताओं दोनों के लिए फायदे की स्थिति है। संशोधित दृष्टिकोण किसी प्रचालक को उसके प्रतिलाभों में सुधार करने के लिए उच्चतर स्तर का प्रहस्तन करने के लिए

प्रोत्साहित करता है। मात्राओं में वृद्धि से, यह संभव है कि प्रशुल्क में रॉयल्टी पास-थ्रू के स्तर को प्रगामी रूप से कम करना संभव होगा।

5. यह दोहराया जाता है कि एनएसआईसीटी का प्रस्ताव दिनांक 24 मार्च 2008, जिसका सितम्बर, 2008 के आदेश के माध्यम से निपटान किया गया था, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित तीन वर्ष की अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु था। इस प्राधिकरण ने उस समय मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों का प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पहली बार विकसित किए गए मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण पर प्रासंगिक शेरधारकों के प्रतिवाद के लिए आदेश में केवल एक वर्ष के लिए अंतरिम निर्धारित करने का निर्णय लिया था। चूंकि इस आदेश में विकसित किए गए मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण का आखिरकार अब अनुसरण किए जाने का निर्णय लिया गया है, इसलिए इस प्राधिकरण के लिए यह जरूरी हो जाता है कि तीन वर्षों की सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए एनएसआईसीटी हेतु प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। प्रशुल्क की अक्टूबर, 2008 से पूर्वव्यापी प्रभाव से समीक्षा और संशोधन करने की बजाय, यह निर्णय लिया गया है कि अगले तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 2009, 2010 और 2011 के लिए भावी प्रभाव से समीक्षा की जाए। अगले तीन वर्षों की अवधि के लिए अंतिम प्रशुल्क निर्धारित करते समय तीन महीनों की अवधि जिसके लिए अंतरिम प्रशुल्क प्रभावी था, के लिए प्राप्त की गई वास्तविक स्थिति पर भी विचार किया गया है।

6. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 दिसम्बर, 2008 द्वारा इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि अंतिम आदेश पारित करते समय निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार किया जाए:-

- (i). एनएसआईसीटी की सर्वोत्तम क्षमता इस तथ्य को स्वीकार करते हुए 1195740 टीईयू की बजाय 1019053 टीईयू पर निर्धारित किया जाए कि एनएसआईसीटी के पास केवल 6222 भूमि स्लॉट हैं।
- (ii). रॉयल्टी का पूर्ण पास-थ्रू स्वीकृत किया जाना चाहिए।
- (iii). पूर्व अधिशेष क्षमता के बेहतर उपयोग से आया था और, इसलिए, प्रशुल्क निर्धारित करते समय ऐसी राशि को समायोजित नहीं किया जाना चाहिए।

7. एनएसआईसीटी द्वारा कही गई बातें सितम्बर, 2008 के प्रशुल्क आदेश संबंधी कार्यवाही में किए गए इसके निवेदनों का ज्यादातर दोहराया जाना है। जैसाकि इस आदेश के पूर्व भाग में चर्चा की गई है, यह प्राधिकरण मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र और पैरामीटरों को ही अपनाएगा। राजस्व हिस्से/रॉयल्टी का संव्यवहार सरकार के मौजूदा नीति निर्णय द्वारा मार्गदर्शित होगा। पूर्व अधिशेष को समायोजित नहीं किए जाने के एनएसआईसीटी के अनुरोध पर सितम्बर, 2008 के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में चर्चा की गई थी और निपटान किया गया था और इसलिए पूर्व निर्णय पर पुनर्विचार करने के लिए कोई कारण दिखाई नहीं देता है।

8. हमारे अनुरोध पर, एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर, 2008 द्वारा सूचित किया है कि वर्ष 2008 में उनके द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला कंटेनर यातायात दिसम्बर, 2008 के महीने में प्रहस्तित होने वाली अनुमानित मात्रा सहित 1471313 टीईयू होगा। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि एनएसआईसीटी अपनी मानक क्षमता की अपेक्षा उच्चतर स्तर पर प्रचालन करता है और टर्मिनल में मात्राओं का वृद्धि झुकाव पिछले कुछ वर्षों में उन्नत हुआ है और वर्तमान आर्थिक स्थिति को स्वीकार करते हुए भी, अगले तीन वर्षों के लिए एनएसआईसीटी पर प्रहस्तित किया जाने वाला अनुमानित कंटेनर यातायात वर्ष 2008 के उस समय के समान स्तर पर सुविचारित किया गया है। तथापि, यह अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय सत्यापन और जरूरी समायोजन, भिन्नता की स्थिति में, के अधीन होगा।

9. एनएसआईसीटी ने 1 अक्टूबर, 2008 से 31 दिसम्बर, 2008 तक 3 महीनों की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क पर सुविधाओं का प्रचालन किया है। चूंकि अंतिम प्रशुल्क 1 जनवरी, 2009 से भावी प्रभाव से कार्यान्वित किया जाना है, इसलिए यह जरूरी है कि 1 अक्टूबर, 2008 से 31 दिसम्बर, 2008 तक की 3 महीनों की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क को कार्यान्वित किए जाने पर एनएसआईसीटी की वित्तीय स्थिति का आगलन किया जाए। जैसाकि परिगणनाओं से प्रकट होता है, एनएसआईसीटी द्वारा प्रतिवेदित प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर, अक्टूबर, 2008 से दिसम्बर, 2008 तक 3 माह की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क के प्रचालन से, प्रचालक स्वीकार्य स्तर से रु0 190 लाख अधिक अर्जित करेगा। इस अधिक राजस्व को अगले वर्ष में समायोजित किए जाने पर विचार किया गया है।

10. (क). स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक रु0 473.42 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि के लिए 22 जुलाई, 2005 के प्रशुल्क आदेश में परिमाणित किया गया था। इस समायोजन के प्रभाव कसे सुगम बनाने के लिए, इस अधिशेष को आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 के अनुच्छेद सं. 10 (xii) द्वारा पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किए जाने का निर्णय लिया गया था। तदनुसार, राशि रु0 142.02 करोड़ वर्ष 2005-06 से 2007-08 के अनुमानों में समायोजित किए जाने और शेष रु0 94.68 करोड़ को समायोजित किए

जाने के लिए छोड़ने का निर्णय लिया गया था। इस शेष राशि में से, ₹0 47.34 करोड़ की एक किस्त सितम्बर, 2008 के आदेश में अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए समायोजित की गई थी। ₹0 94.68 करोड़ की शेष राशि को अब अक्टूबर, 2008 से दिसम्बर, 2010 अवधि में पूर्णतः समायोजित किया गया है।

(ख). सितम्बर, 2008 के आदेश में, अप्रैल, 2005 से दिसम्बर, 2007 अवधि के लिए वास्तविकताओं और जनवरी, 2008 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए अनुमानित स्थिति के आधार पर, अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष ₹0 217.36 करोड़ निर्धारित किया गया था। चूंकि वर्ष 2008 के लिए वास्तविक यातायात स्थिति अब उपलब्ध है, इसलिए अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात वास्तविक निवल अधिशेष का निर्धारण ₹0 217.34 करोड़ पर अधुनातित और परिगणित किया गया है। अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए संशोधित लागत विवरण की प्रति **अनुलग्नक-I** रूप में संलग्न की गई है।

(ग). चूंकि वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि से संबंधित अधिशेष को अक्टूबर, 2008 से दिसम्बर, 2010 अवधि के दौरान पूर्णतः समायोजित किया गया है, इसलिए ₹0 217.34 करोड़ के संशोधित अधिशेष को वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि से संबंधित पूर्व अधिशेष के समायोजन में अंगीकृत समान दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए वर्ष 2011 से शुरू करके पाँच वर्षों की अवधि में समायोजित किए जाने पर विचार किया गया है। ₹0 217.34 करोड़ का पांचवा हिस्सा राशि ₹0 43.47 करोड़ वर्ष 2011 में समायोजित किया गया है। इससे जनवरी, 2012 से शुरू होने वाले भविष्य प्रशुल्क चक्र में समायोजित किए जाने के लिए ₹0 773.87 करोड़ शेष रह जाता है।

11. पूर्व आदेश में विकसित किए गए अंतरिम दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, जिसे प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श के पश्चात अब अंतिम रूप दिया गया है, दिसम्बर, 2011 तक की अवधि के लिए एनएसआईसीटी की लागत और वित्तीय स्थिति का विश्लेषण किया गया था। परिगणना पत्रक **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न किया गया है।

12. संक्षेप में, परिगणना पत्रक तैयार करने के लिए निम्नलिखित दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया था:-

(i). वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए मानक वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) पर पहुंचने के लिए, वर्ष 2008 के लिए पहले निर्धारित एआरआर को डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा की मुद्रास्फीति से जोड़ा गया है, जोकि वर्ष 2008-09 में निर्णीत मामलों के लिए 4.76 प्रतिशत है।

(ii). वर्ष 2009 से 2011 के लिए कुल व्यय (रॉयल्टी अतिरिक्त) तत्संबंधी पिछले वर्ष की स्थिति में वार्षिक मुद्रास्फीति सूचकांक लागू करते हुए, जहां कहीं प्रासंगिक हो, अनुमानित किया गया है।

(iii). पूर्व आदेश के अनुसार, वर्ष 2008 और 2009 के लिए नियोजित निवल पूंजी क्रमशः ₹0 57012 लाख और ₹0 53112 लाख होती है। चूंकि एनएसआईसीटी ने वर्ष 2010 में परिसंपत्तियों में कोई संवर्धन/कटौतियां प्रस्तावित नहीं की हैं, इसलिए वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए नियोजित निवल पूंजी क्रमशः ₹0 53112 लाख, ₹0 48394 लाख और ₹0 43392 लाख ली गई है। 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ नियोजित निवल पूंजी पर स्वीकृत किया गया है।

(iv). जैसाकि पूर्व आदेश में निर्णय लिया गया है, उपर्युक्त अनुच्छेद 10 में उल्लिखित निवल अधिशेष रॉयल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए स्रोत है। यदि अंतरिम आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार रॉयल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए उपर्युक्त अनुच्छेद सं. 10 में दिए गए पूर्व अधिशेष के समायोजन को भी स्रोत रूप में सुविचारित किया जाता है, उपर्युक्त स्रोत द्वारा शामिल नहीं किए गए पूर्ण यातायात पर रॉयल्टी भुगतान उक्त समय अवधियों के लिए क्रमशः ₹0 2050 लाख, ₹0 10299 लाख, ₹0 14516 लाख और ₹0 14631 लाख देखा गया है। मानक क्षमता स्तर के लिए तदनुरूपी शामिल नहीं की गई रॉयल्टी उक्त प्रासंगिक वर्षों के लिए क्रमशः ₹0 1774 लाख, ₹0 8370 लाख और ₹0 11891 लाख होती है। यह देखा जाए कि मानक क्षमता स्तर के लिए पास-थ्रू रूप में स्वीकृत की जाने वाली रॉयल्टी मानक यातायात के लिए वास्तविक रॉयल्टी के 38.49 प्रतिशत से 46.21 प्रतिशत की सीमा में है, जोकि 69.50 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर से काफी कम है। यदि यह व्यय पास-थ्रू रूप में स्वीकृत नहीं किया जाता है, एनएसआईसीटी निवल परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ अर्जित नहीं कर सकता जिससे प्रचालक को नुकसान होगा। इस तरह, ऊपर उल्लिखित प्रतिशतों की सीमा तक रॉयल्टी के पास-थ्रू नुकसान से बचने के लिए पर्याप्त है।

(v). अंतरिम प्रशुल्क अवधि में अर्जित अतिरिक्त राजस्व का समायोजन करने के पश्चात, समायोजित राजस्व अन्तर अक्टूबर, 2008 से पहले के प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹0 4413 लाख, ₹0

8651 लाख और ९0 9379 लाख है। इस प्रकार, ९0 22443 लाख का कुल घाटा प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत करते हुए पूरा किया जा सकता है तो बाद के वर्षों में प्रचालक को होने वाले राजस्व घाटे के लिए प्रशुल्क चक्र की प्रारंभिक अवधि में उपयोक्ताओं को ज्यादा भुगतान करना होगा। वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत से संबंधित वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि का सुझाव देते हैं। इस संकल्पना को लेना उपयोक्ताओं के नज़रिये से प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को सुगम करना होगा। प्रचालक किसी भी स्थिति में प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित राजस्व घाटे को पूरा करने के लिए प्रशुल्क वृद्धि से अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करेगा। चूंकि इस स्थिति में भविष्य अवधि के लिए डब्ल्यूपीआई का अनुमान लगाना साध्य नहीं है, इसलिए इस प्राधिकरण ने तत्संबंधी पिछले वर्षों के प्रशुल्क में 3-4 प्रतिशत की सीमा में अनुवर्ती वर्षों में प्रशुल्क वृद्धि करने का निर्णय लिया है जो डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा में संभावित ज्यादा अथवा कम हो सकता है। तदनुसार, अगले 3 वर्षों की अवधि में ९0 22443 लाख के राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए, इस प्राधिकरण ने अक्टूबर, 2008 से पहले के प्रशुल्क में वर्ष 2009 के लिए 18 प्रतिशत की बोर्ड पर वृद्धि करने का निर्णय लिया है। वर्ष 2009 के लिए प्रशुल्क वर्ष 2010 के लिए 3.27 प्रतिशत तक ज्यादा होगा और वर्ष 2011 का प्रशुल्क वर्ष 2010 के प्रशुल्क से 3.86 प्रतिशत ज्यादा होगा।

13. उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और एनएसआईसीटी द्वारा विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार एसबीआई के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। 12.25 प्रतिशत का प्रचलित पीएलआर दर्शाने के लिए दंडात्मक ब्याज संशोधित किया गया है।

14.1. उपर्युक्त चर्चा के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एनएसआईसीटी का संशोधित दरमान **अनुलग्नक-III** रूप में संलग्न किया गया है।

14.2. संशोधित दरमान इस आदेश की तारीख से 15 दिनों पश्चात प्रभावी होगा और उसके पश्चात 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। उसके पश्चात, प्रदान किया गया अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.3. एनएसआईसीटी से यह अपेक्षा की जाती है कि 31 दिसम्बर, 2008 को समाप्त प्रथम तिमाही से शुरू करके वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रारूप में इस प्राधिकरण को भेजी जाए जिसमें प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए लागत विवरण दाखिल किया गया है।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

अनुबंध I

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड					
अप्रैल 2005 से सितम्बर 2008 अवधि के लिए लागत विवरण					
क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			
		2005 *	2006	2007	2008 **
	यातायात (सी0ट0/टीईयू में)	983395	1344574	1471723	1103485
<b>I</b>	<b>कुल प्रचालन लागत</b>				
	कंटेनर प्रहस्तन आय	33,459.59	39,185.57	41,626.64	31,211.28
	अन्य	52.46	51.35	46.32	34.74
	<b>कुल</b>	<b>33,512.05</b>	<b>39,236.92</b>	<b>41,672.96</b>	<b>31,246.02</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन लागत</b>				
	प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	862.31	1,162.22	1,253.67	980.70
	अनुरक्षण लागत	340.87	535.70	548.98	446.79
	उपस्कर चालन लागत	2,052.72	2,992.71	2,786.31	2,553.85
	रायल्टी/राजस्व हिस्सा	3,375.40	6,998.35	10,661.97	10,491.49
	उपस्कर किराया	1,648.04	2,574.78	3,385.02	2,654.81
	अन्य व्यय	793.18	810.10	968.25	759.59
	तकनीकी सेवा शुल्क	377.17	320.75	326.98	245.24
	<b>कुल</b>	<b>9,449.69</b>	<b>15,394.61</b>	<b>19,931.18</b>	<b>18,132.47</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	3,639.86	4,787.05	4,624.88	3,428.16
<b>IV</b>	<b>उपरिव्यय</b>				
	प्रबंधन और प्रशासन व्यय	199.61	519.45	386.49	344.52
	सामान्य उपरिव्यय	85.25	99.14	93.30	73.19
	प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट भुगतान बट्टा खाता	18.00	24.00	24.00	18.00
	अन्य	1,717.62	1,417.17	1,307.68	1,138.79
	<b>कुल</b>	<b>2,020.48</b>	<b>2,059.76</b>	<b>1,811.48</b>	<b>1,574.50</b>
<b>V</b>	<b>प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>18,402.02</b>	<b>16,995.49</b>	<b>15,305.43</b>	<b>8,110.89</b>
<b>VI</b>	<b>वित्त और विविध आय (एफएमआई)</b>				
	परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	0.00	30.88	35.61	0.00
	<b>कुल</b>	<b>0.00</b>	<b>30.88</b>	<b>35.61</b>	<b>0.00</b>
<b>VII</b>	<b>वित्त और विविध व्यय (एफएमई)</b>				
	परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि	87.33	0.00	0.00	0.00
	<b>कुल</b>	<b>87.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII</b>	<b>एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)</b>	87.33	0.00	0.00	0.00
<b>IX</b>	<b>अधिशेष ब्याज और टैक्स से पूर्व (V) + (VIII)</b>	<b>18,314.69</b>	<b>17,026.37</b>	<b>15,341.04</b>	<b>8,110.89</b>
<b>X</b>	<b>नियोजित पूंजी</b>	69,363.98	65,316.76	60,292.55	57,012.13
<b>XI</b>	<b>नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ</b>	<b>7,803.45</b>	<b>9,797.51</b>	<b>9,646.81</b>	<b>6,841.46</b>
<b>XII</b>	<b>निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XI)</b>	<b>10,511.24</b>	<b>7,228.86</b>	<b>5,694.23</b>	<b>1,269.44</b>
<b>XIII</b>	<b>अप्रैल 2005 से सितम्बर 2008 अवधि के लिए 1232470 टीईयू के यातायात स्तर के लिए कुल निवल अधिशेष</b>				
			21733.52		

टिप्पणियां:

\* अप्रैल से दिसंबर 2005 तक 9 महीने की अवधि से संबंधित है।

\*\* जनवरी से सितंबर 2008 तक 9 महीने की अवधि से संबंधित है।

जनवरी 2009 से दिसम्बर 2011 अवधि के लिए एनएसआईसीटी में प्रशुल्क निर्धारण हेतु परिगणना

1) मानक क्षमता स्तर के लिए मानक वार्षिक राजस्व आवश्यकता:

	₹ लाखों में
सितम्बर 2008 आदेश में मानक वार्षिक राजस्व आवश्यकता।	29416
इस प्रकार, 2008 में 3 महीनों की अवधि के लिए मानक राजस्व आवश्यकता	7354
2.78 प्रतिशत (डब्ल्यूपीआई का 80 प्रतिशत) पर वृद्धि लागू करने के पश्चात सितम्बर 2008 आदेश से विधित वर्ष 2008 के लिए मानक राजस्व आवश्यकता। (जनवरी 09 - मार्च 09 = 29416/12*3 + अप्रैल 09 - दिसम्बर 09 = 29416*1.0276/12*9)	30025
2.78 प्रतिशत (डब्ल्यूपीआई का 80 प्रतिशत) की वृद्धि लागू करने के पश्चात वर्ष 2010 के लिए मानक राजस्व आवश्यकता (जनवरी 10 - मार्च 10 = 30025/12*3 + अप्रैल 09 - दिसम्बर 09 = 30025*1.0276/12*9)	30646
2.78 प्रतिशत (डब्ल्यूपीआई का 80 प्रतिशत) की वृद्धि लागू करने के पश्चात वर्ष 2011 के लिए मानक राजस्व आवश्यकता। (जनवरी 11 - मार्च 11 = 30646/12*3 + अप्रैल 09 - दिसम्बर 09 = 30646*1.0276/12*9)	31281

2) वास्तविक यातायात के लिए अनुमानित प्रचालन लागत।

Sr.No.	Particulars	2008 (3 माह)	2009	2010	2011
1	प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	327	1353	1415	1480
2	अनुपेक्षण लेबर	149	616	645	674
3	उपस्कर चालन लागतें	814	3523	3685	3854
4	उपस्कर किराया	831	3661	3830	4006
5	अन्य व्यय	253	1048	1096	1146
6	तकनीकी सेवा शुल्क	82	327	327	327
	मूल्यहास	1143	5020	5002	5002
7	प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	115	475	497	520
8	सामान्य उपरिव्यय	24	101	106	110
9	प्रारंभिक व्यय और अपक्रंट भुगतान बट्टा खाता	6	24	24	24
10	अन्य व्यय	380	1571	1643	1719
	<b>कुल व्यय रॉयल्टी अतिरिक्त</b>	<b>4124</b>	<b>17717</b>	<b>18268</b>	<b>18862</b>

3) निवल प्रखंड पर 16 प्रतिशत प्रतिताम स्वीकृत करने के लिए रॉयल्टी पास-थू का निर्धारण

क्र.सं.	विवरण	2008 (3 माह)	2009	2010	2011
1	वास्तविक यातायात (टीईयू)	345404	1471313	1471313	1471313
2	वास्तविक यातायात के लिए मानक राजस्व (कदम 1 अनुमानित)	8497	36945	37709	38490
3	<b>कुल व्यय (रॉयल्टी अतिरिक्त) (तालिका 2 के अनुसार)</b>	<b>4124</b>	<b>17717</b>	<b>18268</b>	<b>18862</b>
4	नियोजित पूंजी (निवल)	57012	53,112	48,394	43,392
5	16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिताम	2280	8,498	7,743	6,943
6	<b>कुल व्यय और आरओसीडी के पश्चात निवल अधिशेष (2 - 3 - 5)</b>	<b>2093</b>	<b>10729</b>	<b>11698</b>	<b>12685</b>
7	वास्तविक यातायात पर पूर्ण रॉयल्टी	5326	25763	29765	31663
8	69.50 प्रतिशत की दर से अधिकतम स्वीकार्य रॉयल्टी पास थू	3702	17905	20686	22006
9	निवल अधिशेष द्वारा शामिल नहीं की गई रॉयल्टी (7-6)	3233	15033	18067	18978
10	2000-04 अवधि के लिए परिगणित शेष पूर्व अधिशेष राशि ₹0 94.68 करोड़ का समायोजन	1184	4734	3551	0
11	2005-08 अवधि के लिए परिगणित पूर्व अधिशेष राशि ₹0 217.34 करोड़ का 2011 से शुरू होने वाली पांच किस्तों में समायोजन	0	0	0	4347
12	पूर्व अधिशेष के समायोजन के पश्चात मी कवर नहीं की गई रॉयल्टी (9-10-11)	2050	10299	14516	14631
13	1.19 मिलियन टीईयू के मानक क्षमता स्तर के लिए मानक राजस्व आवश्यकता में जोड़ी जाने वाली रॉयल्टी	1774	8370	11797	11891
14	स्वीकृत की जाने वाली रॉयल्टी का प्रतिशत	<b>38.49%</b>	<b>39.98%</b>	<b>48.77%</b>	<b>46.21%</b>
15	एनएसआईसीटी द्वारा प्रति टीईयू देय औसत रॉयल्टी (₹0 में)	1542.00	1751.00	2023.00	2152.00
16	रॉयल्टी की औसत इकाई दर प्रति टीईयू में वृद्धि के कारण संवर्धनात्मक रॉयल्टी	-	13.55%	15.53%	6.38%

4) 1.19 मिलियन टीईयू के मानक क्षमता स्तर के लिए उपयुक्त (3) में रॉयल्टी स्वीकार करने के पश्चात लक्षित मानक राजस्व

	2008 (3 माह)	2009	2010	2011
उपयुक्त 1 में मानक राजस्व	7354	30025	30646	31281
लागत रूप में जोड़ी जाने वाली रॉयल्टी (उपयुक्त (3) से)	1774	8370	11797	11891
<b>लक्षित राजस्व आवश्यकता</b>	<b>9128</b>	<b>38395</b>	<b>42443</b>	<b>43171</b>
5) अपेक्षित प्रशुल्क में वृद्धि				
क. लक्षित मानक राजस्व आवश्यकता (उपयुक्त 4 से)	9128	38395	42443	43171
ख. अक्टूबर 2008 से पहले के प्रशुल्क के मामले में वास्तविक यातायात के लिए राजस्व	9761	41580	41580	41580
ग. अक्टूबर 2008 से पहले के प्रशुल्क के संबंध में 1195740 टीईयू की मानक क्षमता के लिए राजस्व	8448	33793	33793	33793
घ. राजस्व अन्तर (क-ग)	680	4603	8651	9379
ङ. अक्टूबर-दिसम्बर 2008 के 3 महीनों की अवधि के लिए राजस्व अन्तर (उपयुक्त तालिका 5 से) *	-	190	-	-
च. निवल राजस्व अन्तर (घ-ङ.)	680	4413	8651	9379
<b>3 वर्षों के लिए कुल राजस्व अन्तर</b>			<b>22443</b>	

\* टिप्पणी:

अक्टूबर 2008 से सितम्बर 2008 के 3 महीनों की अवधि के लिए राजस्व अन्तर (उपयुक्त तालिका 5 से) अंतरिम आदेश के कारण 298935 टीईयू की मानक क्षमता पर अतिरिक्त राजस्व एनएसआईसीटी द्वारा राजस्व अन्तर से अधिक अर्जित अतिरिक्त राजस्व

(₹0 लाखों में)

680  
870  
**190**

## दरमान

### न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

#### प्रस्तावना

यह दरमान न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड पर प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को देय प्रभारों का निर्धारण करता है।

#### 1.0. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगे:-

- 1.1. "एनएसआईसीटी" का अर्थ न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल, भारत में शामिल की गई एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपना है।
- 1.2. "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 1.3. "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहस्तित यथा एक इकाई और कंटेनर स्परेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- 1.4. "एफसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई करने के लिए कहे गए कंटेनर हैं।
- 1.5. "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- 1.6. "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर है।
- 1.7. "आईसीडी" का अर्थ अंतर्देशीय कंटेनर डिपो है।
- 1.8. "एलसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई से कम धारण करने के लिए कहे गए कंटेनर है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर)।
- 1.9. "अति आयामीय कंटेनर" का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाला कंटेनर है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) ओर लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- 1.10. "प्रति दिन" का अर्थ प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग है।
- 1.11. "प्रशीतन" का अर्थ सामानों को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर है जिसके लिए वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति की अपेक्षा की जाती है।
- 1.12. "पत्तन" का अर्थ जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास है।
- 1.13. "शट आऊट कंटेनर" का अर्थ ऐसा कोई कंटेनर है जो वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- 1.14. "पोतांतरण कंटेनर" का अर्थ एक पोत से उतारा गया कंटेनर है जो एनएसआईसीटी में भंडारित किया जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- 1.15. "वीआईएएन" का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

#### 2.0. सामान्य

- 2.1 धारा 1,2,3,4,5,6,7,8 (धारा 9 की मद संख्या (ii) और (iii) और धारा 10 की मद संख्या (ii) और (iii) के अलावा) में निर्धारित दरों में 1.1.2010 से 3.27 प्रतिशत की वृद्धि होगी और संशोधित प्रशुल्क में 1.1.2011 से 3.86 प्रतिशत की वृद्धि की जायेगी।
- 2.2 लम्बाई में 20' से कम और तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिगणित किया जाएगा।
- 2.3 सामान्यतः 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40' तक लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रभार लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
- 2.4 40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।
- 2.5 मानक आकार से इतर कंटेनरों जिसके लिए विशेष डिवाइसों/स्लिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, से नीचे खंड 4 में के अनुसार वसूली की जाएगी। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किन्हीं अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

- 2.6 अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार समकक्ष भारतीय रूपों में वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, भारतीय रिज़र्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहायक बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश (आयात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को और टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन (निर्यात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को प्रचलित समय-समय पर विनिर्दिष्ट की जा सकती है, डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रूपों में बदलने के लिए लागू किया जा सकता है।
- 2.7 परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ को अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- 2.8 (i). उपयोक्ता को किसी भी प्रभार के विलंब से भुगतान पर इसके दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एनएसआईसीटी विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।  
(ii). दंडात्मक ब्याज की दर 14.25 प्रतिशत प्रति वर्ष होगी। चुनी गई दंडात्मक दर एनएसआईसीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।  
(iii). वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।  
(iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब एनएसआईसीटी द्वारा बिल माँगे जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।
- 2.9 (i). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ii). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई पोत द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।  
(iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(v). नौवहन महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- 2.10. उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात् नौभरण, गैन्ट्री क्रेन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्रेन का इस्तेमाल, बांधना/खोलना, नौचालन योजना आदि, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के भार पर घाटशुल्क, रेलवे अवसंरचना के लिए परिवहन और योगदान शामिल है।
- 2.11. एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- 2.12. यदि पोत एनएसआईसीटी की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती स्वीकार्य होगी।

### 3.0 कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के संचलन और प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार।

#### खंड-1 सभी सामान्य और प्रशीतन के लिए प्रभार

#### क. पत्तन क्रेन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान

विवरण	विदेश-गामी (रूपों में)	तटीय (रूपों में)
<b>प्रति लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	1619.90
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	2429.85
40'' से अधिक लम्बाई	5399.67	3239.80
<b>प्रति आईसीडी कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	1619.90
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	2429.85
40'' से अधिक लम्बाई	5399.67	3239.80
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2180.64	1308.39

20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3270.96	1962.58
40'' से अधिक लम्बाई	4361.29	2616.77

**ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>प्रति लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	960.52	960.52
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1440.78	1440.78
40'' से अधिक लम्बाई	1921.04	1921.04
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	960.52	960.52
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1440.78	1440.78
40'' से अधिक लम्बाई	1921.04	1921.04

**ग. यार्ड से रेल/रेल से यार्ड केवल आईसीडी के लिए**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>आईसीडी कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1349.92	1349.92
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2024.88	2024.88
40'' से अधिक लम्बाई	2699.84	2699.84

**घ. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	415.36	415.36
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	623.04	623.04
40'' से अधिक लम्बाई	830.71	830.71
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	415.36	415.36
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	623.04	623.04
40'' से अधिक लम्बाई	830.71	830.71

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर साधारण प्रकार के कंटेनर हैं, बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।

**खंड-2 सभी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3115.20	1869.12
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4672.81	2803.68
40'' से अधिक लम्बाई	6230.41	3738.24
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	1619.90
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	2429.85
40'' से अधिक लम्बाई	5399.67	3239.80

टिप्पणी:

- पोतांतरण कंटेनर वह है, जोकि एक जलयान से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है। सीएफएस, आईसीडी को भेजा गया अथवा स्थानीयतः सुपुर्वर्गी लिए गए पोतांतरण कंटेनर से स्थानीय कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
- खंड 7 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होगा यदि –

(क). पोत नामांकन बदला जाता है; अथवा

(ख). यदि पोत नामांकन पूर्ववर्ती पोत के बर्थ किए जाने के पश्चात बाद के पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

**खंड-3 सभी जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रभार**

**क. पत्तन क्रेन इस्तेमाल करते हुए यार्ड को जलयान**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3374.80	2024.88
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5062.19	3036.32
40'' से अधिक लम्बाई	6749.59	4049.56
<b>आईसीडी कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3374.80	2024.88
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5062.19	3036.32
40'' से अधिक लम्बाई	6749.59	4049.76
<b>पोतांतरण कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3894.00	2336.40
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5841.01	3504.60
40'' से अधिक लम्बाई	7788.01	4672.81

**ख. यार्ड से सीएफएस – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1038.40	1038.40
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1556.60	1556.60
40'' से अधिक लम्बाई	2075.80	2075.80

**ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>आईसीडी</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1557.60	1557.60
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2336.40	2336.40
40'' से अधिक लम्बाई	3115.20	3115.20

**घ. यार्ड से ट्रक**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>लदा हुआ</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	519.20	519.20
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	778.81	778.81
40'' से अधिक लम्बाई	1039.41	1039.41

**खंड-4 सभी अति आयामीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार**

**क. पत्तन क्रेन इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>लदा हुआ</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5399.68	3239.81
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	8099.53	4859.72

40'' से अधिक लम्बाई	10799.37	6479.62
<b>आईसीडी</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5399.68	3239.81
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	8099.53	4859.72
40'' से अधिक लम्बाई	10799.37	6479.62
<b>पोतांतरण</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5399.68	3239.81
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	8099.53	4859.72
40'' से अधिक लम्बाई	10799.37	6479.62
<b>खाली</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	4361.28	2616.77
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	6540.90	3924.55
40'' से अधिक लम्बाई	8721.55	5232.93

**ख. यार्ड से सीएफएस – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1921.04	1921.04
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2881.56	2881.56
40'' से अधिक लम्बाई	3841.08	3841.08
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1921.04	1921.04
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2881.56	2881.56
40'' से अधिक लम्बाई	3841.08	3841.08

**ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>आईसीडी</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	2699.84
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	4049.76
40'' से अधिक लम्बाई	5399.67	5399.67
<b>खाली</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	2699.84
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	4049.76
40'' से अधिक लम्बाई	5399.67	5399.67

**घ. यार्ड से ट्रक**

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	830.72	830.72
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1245.09	1245.09
40'' से अधिक लम्बाई	1660.45	1660.45
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	830.72	830.72
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1245.09	1245.09
40'' से अधिक लम्बाई	1660.45	1660.45

## खंड 5 – पोतों के हैचकवर्स

हैचओवर खोलना और इसे बदलना (प्रभार प्रति हैचओवर)	दर अमेरिकी डॉलर में
क. जब हैचओवर घाट पर रखा जाता है	83.00
ख. हैचओवर को घाट पर बिना रखे	33.21

## खंड 6 – एफसीएल और मी0ट0 रेस्टोज़

पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (प्रति चालन)

	दर अमेरिकी डॉलर में
<b>क. हैच से हैच स्थानांतरण</b>	
एफसीएल और मी0ट0 40'	41.50
एफसीएल और मी0ट0 20'	27.67
<b>ख. अन्यत्र (क).</b>	
एफसीएल और मी0ट0 40'	166.01
एफसीएल और मी0ट0 20'	110.68

40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।

## खंड 7 – शट आऊट/कंटेनरों का पुनः नामांकन

	दर अमेरिकी डॉलर में
<b>क. शटआऊट प्रभार</b>	
एफसीएल और मी0ट0 40'	83.00
एफसीएल और मी0ट0 20'	55.33
<b>ख. अन्यत्र (क).</b>	
एफसीएल और मी0ट0 40'	2655.00
एफसीएल और मी0ट0 20'	1770.00

टिप्पणी: शटआऊट कंटेनर के मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि खंड 9 के क्रम सं. 5 पर निर्धारित निःशुल्क भंडारण अवधि के अनुसार कंटेनर के पहली बार प्राप्ति के समय से शटआऊट होने तक दी जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि पार हो जाती है तो भंडारण प्रभार लिफ्ट ऑन समय तक निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात परिगणित किए जाएंगे।

## खंड 8 – प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन (प्रति 4 घंटे)

	दर अमेरिकी डॉलर में
एफसीएल और मी0ट0 20'	8.30
एफसीएल और मी0ट0 40'	12.45
ट्रिप-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	50.00
<b>कंटेनरों की निकासी</b>	
एफसीएल और मी0ट0 20'	2.00
एफसीएल और मी0ट0 40'	4.00

टिप्पणी: 1. नाशी वस्तुओं को ढोने के लिए इस्तेमाल किया गया प्रशीतित कंटेनर, वांछित तापमान को बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतन कंटेनर माना जाता है।  
2. उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा खराब प्रशीतनों की मरम्मत और रखरखाव शामिल नहीं है। प्रभार रेस्टो

- प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू हैं।
3. प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण, पोत के बोर्ड पर कनेक्शन और कनेक्शन हटाने संबंधी सेवाएं और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रदान की जाएंगी।
  4. 20' के लिए 31.04 अमेरिकी डॉलर और 40' के लिए 46.56 अमेरिकी डॉलर प्रति केलेंडर दिवस के अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।

### खंड 9 – विराम समय प्रभार

#### कंटेनर भंडारण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग (अमेरिकी डॉलर में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयात-एफसीएल और एलसीएल 0-3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.84 7.68 15.36	निःशुल्क 7.68 15.36 30.72	निःशुल्क 11.52 23.04 46.09
2.	निर्यात-एफसीएल और एलसीएल 0-7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.37 6.75 13.51	निःशुल्क 6.75 13.51 27.01	निःशुल्क 10.13 20.26 40.53
3.	निर्यात/आयात – खाली कंटेनर प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.84 7.68 15.36	7.67 15.36 30.72	11.52 23.04 46.09
4.	आईसीडी-आयात और निर्यात-लदे हुए और खाली (रेल द्वारा संचालित) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 31-45 दिन उसके पश्चात	निःशुल्क 1.67 3.34 6.72 13.43	निःशुल्क 3.34 6.70 13.43 26.86	निःशुल्क 5.01 10.04 20.15 40.29
5.	पोतांतरण – लदे हुए प्रथम 7 दिन 8-45 दिन उसके पश्चात	निःशुल्क 3.84 7.68	निःशुल्क 7.68 15.36	निःशुल्क 11.52 23.04
6.	पोतांतरण – खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.84 7.68 15.36	7.68 15.36 30.72	11.52 23.04 46.09
7.	शटआऊट – लदे हुए और खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.84 7.68 15.36	7.68 15.36 30.72	11.52 23.04 46.09
8.	स्थानीय सुपुर्दगी के लिए स्थिति का बदलना प्रथम 3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.84 7.68 15.36	निःशुल्क 7.68 15.36 30.72	निःशुल्क 11.52 23.04 46.09

1. कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दर्गी/हटाने के दिन तक परिगणित की जाएगी।
2. पोतांतरण कंटेनर जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में बदल जाता है, रियायती भंडारण प्रभार खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासंगिक आयात कंटेनरों के भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किए जाएंगे।
3. आईसीडी कंटेनर के मामले में, यदि दस्तावेज कंटेनरों की उतराई की तारीख के 48 घंटों के भीतर जमा किए जाते हैं, रेल पर कंटेनर लदाई के लिए 7 निःशुल्क दिवसों की भंडारण अवधि लागू होगी। सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित बाकी निःशुल्क भंडारण अवधि लागू होगी।
4. सामान्य आयात कंटेनर बाद में रेल को प्रेषण के प्रकार के बदलते हुए केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लागू निःशुल्क अवधि मिलेगी।
5. शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के बन्द होने के दिन के अगले दिन से नौभरण/सुपुर्दर्गी के दिन तक परिगणित की जाएगी।
6. अधिक ऊँचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना लगेगा।
7. जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार यथा उपर्युक्त तत्संबंधी स्लैब के अधीन 25 प्रतिशत अधिक होगी।
8. उपयोक्ताओं को उस अवधि के दौरान के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जब एनएसआईसीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दर्गी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
9. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
  - (i). परेषिती परित्याग—पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
  - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
  - (iii). लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और
  - (iv). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
  - (v). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
  - (vi). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्त लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

#### खंड 10 – एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार।

जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया और प्रभार:

- (i). **पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया:**
  - क. जेएनपीटी पर उतारे गए और एनएसआईसीटी में लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपी टीटी द्वारा परिवहन किया जाएगा; और, जेएनपी आरटीजीसी इन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में उतारेगा।
  - ख. समानतः, एनएसआईसीटी पर उतारे गए और जेएनपीटी पर लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपीटी के सीवाई 31 में अपने आरटीजीसी और टीटी का इस्तेमाल करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाएगा।
- (ii). **टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:**
  - क. यदि कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:—
    - (i). जेएनपीटी दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा।

- (ii). उसी कंटेनर के लिए, एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रू0 1575/- (20' के लिए) अथवा रू0 2363/- (40' के लिए) का प्रभार भी वसूल करेगा।

ख. यदि कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:-

- (i). एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार लाइन से पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा।
- (ii). उसी कंटेनर के लिए, जेएनपीटी टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए भी प्रभार वसूल करेगा।

#### खंड 11 – विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रूपयों में)	
		20' लम्बाई से अनाधिक	20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक
(i).	सील लगाना और उतारना	200.00	200.00
(ii).	सीमाशुल्क जाँच के लिए, पूर्व व्यवस्था द्वारा, विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों का चट्टा लगाने के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	236.00	354.00
(iii).	सीमाशुल्क जाँच अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण और उपयोक्ता के साथ पूर्व व्यवस्था के साथ सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई	2212.50	3318.75
(iv).	पीओडी प्रभार	2482.00	3723.00
(v).	रेल से सड़क अथवा विलोमतः कंटेनर की स्थिति का बदलना	2482.00	3723.00
(vi).	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	200.00	200.00
(vii).	एक दरवाजा खोलना प्रभार प्रति कंटेनर	1000.00	1000.00
(viii).	दस्तावेजों का रद्दीकरण – प्रति ईआईआर	100.00	100.00
(ix).	जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अ-घोषणा/गलत घोषणा	3000.00	3000.00
(x).	ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	600.00	600.00
(xi).	उपयोक्ता की चूक के कारण पोत का अधिक समय तक रूकना – दर प्रति घंटा	100000.00	100000.00
(xii).	इलेक्ट्रॉनिक प्रक्रिया के माध्यम से गेट पर कंटेनरों की सर्वेक्षण रिपोर्ट/फोटो भेजना प्रति कंटेनर	400.00	400.00

#### टिप्पणियाँ:

- जब ईआईआर ग्राहकों के अनुरोध पर रद्द किया जाता है तब रद्दीकरण प्रभार लागू होता है।
- “एक दरवाजा खोलना” प्रभार कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है जिसके लिए केवल एक दरवाजा खुला रखना होता है (उदाहरणतः प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा टर्मिनल द्वारा की जाती है।
- “सील लगाना”। टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा बिना ही बॉटल सील के पहुंचने वाले प्रत्येक कंटेनर पर इसकी प्रवेश की अनुमति देने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। यह शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों की सूची जिसपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, लाइनों को बताई जाएगी। सील प्रभार सीलों को हटाने के लिए भी लागू होंगे।
- “जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना”। केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कंटेनर पर लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों में से किसी भी मामले में ग्राहक को उक्त गतिविधि करने के लिए एनएसआईसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।
- ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण। कंटेनर का ऑन-व्हील निरीक्षण, ग्राहक के अनुरोध पर, केवल नामांकित बिन्दु पर ही स्वीकार्य होगा। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क पर्यवेक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल परिसर के भीतर भरण/खाली करने, आंशिक तौर पर भी, की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- जोखिमपूर्ण कंटेनर की अघोषणा/गलत घोषणा। ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और एनएसआईसीटी को प्रासंगिक जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। उपर्युक्त प्रभार केवल कंटेनर की जोखिमपूर्ण प्रकृति की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए हैं। तथापि, अघोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण प्रकट होने वाले परिणामों संबंधी देयताएँ और लागत ग्राहकों के लेखा पर होंगी।

