

निर्यात संवर्धन पर स्थायी समिति (स्कोप) - पोत परिवहन की 48वीं बैठक का कार्यवृत्त

श्री विनय कुमार, विशेष सचिव (लाजिस्टिक्स) की अध्यक्षता में 8 फरवरी 2018 को नई दिल्ली में निर्यात संवर्धन पर स्थायी समिति (स्कोप) - पोत परिवहन की 48वीं बैठक हुई। प्रतिभागियों की सूची संलग्न है।

2. अपनी उद्घाटन टिप्पणी में विशेष सचिव (एसएस) ने सदस्यों का स्वागत किया और बताया कि एग्जिम व्यापार में लाजिस्टिक्स के आयोजन में सरलता को बढ़ावा देने, लाजिस्टिक्स के लागत एवं समय आधिक्य को कम करने के लिए वाणिज्य विभाग ने एक नए लाजिस्टिक्स प्रभाग का गठन किया गया है। इससे माल की प्रतिस्पर्धी क्षमता में वृद्धि होगी, निर्यात और इससे संबद्ध आर्थिक विकास में वृद्धि होगी। उन्होंने बताया कि राज्य सरकारों ने भी विशेष क्षेत्र के रूप में लाजिस्टिक्स पर ध्यान देना शुरू कर दिया है तथा छत्तीसगढ़ के बाद हाल ही में महाराष्ट्र ने भी अपनी लाजिस्टिक्स नीति तैयार की है। विशेष सचिव ने बताया कि लाजिस्टिक्स क्षेत्र को अवसंरचना का दर्जा प्रदान किया गया है और यह कि मल्टीमाडल माल परिवहन अधिनियम 1993 की समीक्षा की जा रही है। उन्होंने यह भी बताया कि लाजिस्टिक्स प्रभाग मल्टीमाडल लाजिस्टिक्स हब / पार्क पर नीति तैयार करने पर विचार कर रहा है जिसका उद्देश्य निवेश को बढ़ावा देना है। एक व्यापक पारदर्शी वन स्टाप लाजिस्टिक्स मार्केट प्लेस पर भी विचार किया जा रहा है ताकि निर्यातक और अन्य हितधारक रियल टाइम पर अंतःक्रिया कर सकें।

3. महानिदेशक, विदेश व्यापार महानिदेशालय (डीजीएफटी) ने सदस्यों को बताया कि निर्यात में लगभग 7-8 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। महानिदेशक ने बताया कि जीएसटी में आवश्यक राहत प्रदान करने के लिए वे सीमा शुल्क विभाग के साथ घनिष्ठ संपर्क में हैं। उन्होंने बताया कि डीजीएफटी ने एक "कंटैक्ट डीजीएफटी" सेवा शुरू की है जिसमें व्यापारी व्यापार तथा व्यापार नीति के कार्यान्वयन से जुड़े मुद्दों के संबंध में अपनी शिकायतों एवं परिवादों को सीधे डीजीएफटी के पास दर्ज करा सकते हैं। उन्होंने बताया कि डीजीएफटी में सर्वोच्च स्तर पर व्यापारियों की शिकायतों एवं परिवादों की निगरानी की जा रही है। डीजीएफटी कारोबार की सरलता के लिए विदेश व्यापार नीति पर व्यापार सेवा प्रदाताओं से सुझावों का स्वागत करेगा।

4. बैठक में निम्नलिखित मुद्दों पर चर्चा हुई :

क्र. सं.	संगठन का नाम	मुद्दे जिन पर संक्षेप में चर्चा की गई	निर्णय
1.	फेडरेशन ऑफ फ्रेट फारवर्डर्स एसोसिएशन इन इंडिया (एफएफएफआई)	पोत परिवहन कंपनियों तथा एनवीओसीसी से व्यापार द्वारा अपेक्षित पारदर्शिता एवं एक समान प्रथाएं : पोत परिवहन कंपनियों तथा एनवीओसीसी	पोत परिवहन महानिदेशालय को सभी हितधारकों की बैठक बुलानी चाहिए और दो माह के अंदर

	<p>ब्रिहनमुम्बई कस्टम ब्रोकर्स एसोसिएशन (बीसीबीए)</p>	<p>द्वारा लगाए जाने वाले शुल्क एवं प्रथाओं में पारदर्शिता एवं एकरूपता न होने के कारण विलंब होता है और निरंकुशता को बढ़ावा मिलता है।</p> <p>पोत परिवहन कंपनियों / एनवीओसीसी से अनुरोध है कि वे पारदर्शिता लाने के लिए लगाए गए सभी प्रभारों को लदान पत्र में प्रदर्शित करें। लदान पत्र में उल्लिखित प्रभारों के अलावा कोई और प्रभार वसूल नहीं किया जाना चाहिए। सामान्यतया लदान पत्र पर इनलैंड हॉलेज प्रभार तथा टर्मिनल हैंडलिंग प्रभार जैसे प्रभार प्रदर्शित किए जाते हैं परंतु स्थानीय आधार पर कुछ अतिरिक्त प्रभार लगाए जाते हैं, उदाहरण के लिए सफाई प्रभार। जो प्रभार पोत परिवहन कंपनियों की ओर से वसूले जाने हैं वे लदान पत्र में उसी तरह प्रदर्शित किए जाने चाहिए जैसे कि कोलंबो में प्रदर्शित किया जाता है। पिछली बैठक में लिए गए निर्णय के आधार पर महानिदेशक, पोत परिवहन तथा डीजीएफटी को ब्यौरे प्रदान किए गए हैं।</p> <p>सीएसएलएआई के प्रतिनिधि ने बताया कि सभी मुख्य पोत परिवहन कंपनियां अपनी वेबसाइटों पर प्रभार प्रदर्शित करती हैं। किसी अपवाद के लिए, विशिष्ट ब्यौरे प्रदान किए जा सकते हैं। वेबसाइट पर सी फ्रेट रेट नहीं हैं क्योंकि ऐसा करना अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा कानून के विनियमों का उल्लंघन होता है।</p> <p>एससीआई के प्रतिनिधि ने भी इस बात से सहमति व्यक्त की कि सामान्यतया प्रभार प्रदर्शित किए जाते हैं। ये व्यक्तिगत संविदाएं हैं जिनमें अंतर हो सकते हैं।</p> <p>संयुक्त सचिव, पोत परिवहन मंत्रालय ने बताया कि पोत परिवहन महानिदेशालय इस तरह की बैठक का आयोजन कर चुका है और एडवाइजरी जारी की गई है परंतु संभावित</p>	<p>मुद्दे का समाधान करना चाहिए। बैठक में शामिल होने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय तथा वाणिज्य विभाग के प्रतिनिधियों को आमंत्रित किया जा सकता है।</p> <p>सीबीईसी कस्टम, जेएनसीएच, मुंबई के आदेश को अन्य बंदरगाहों पर भी लागू करने पर विचार करेगा।</p>
--	--	---	---

		<p>हस्तक्षेप सीमित है क्योंकि ऐसा करना अनिवार्य नहीं किया गया है। लागत प्रलेखन एवं प्रक्रिया में पारदर्शिता एवं एकरूपता लाने के लिए पोत परिवहन महानिदेशालय पोत परिवहन कंपनियों, एनवीओसीसी, फारवर्डर आदि की बैठक पुनः बुला सकता है। यह भी बताया गया कि जेएनसीएच, मुंबई के सीमा शुल्क प्राधिकारियों ने कार्गो एवं सीमा शुल्क विनियम 2009 के अंतर्गत एक सार्वजनिक नोटिस जारी किया है जिसके माध्यम से पोत परिवहन महानिदेशालय की एडवाइजरी को लागू किया गया है।</p> <p>एफआईओ के प्रतिनिधि ने कच्ची कपास के आयात का उदाहरण दिया जिसके लिए जहाज की सफाई की आवश्यकता होती है जिसकी लागत आयातक पर प्रभारित की जाती है। पोत परिवहन कंपनियां सफाई प्रभार / मरम्मत प्रभार / अनुरक्षण प्रभार के रूप में 5000/40 रुपए तक प्रभारित कर रही हैं, हालांकि कंटेनर के अनुरक्षण के संबंध में कुछ भी नहीं किया जाता है। निर्यातकों को भी इसी तरह की समस्या का सामना करना पड़ता है, उदाहरण के लिए कृष्णापट्टनम बंदरगाह पर मायर्सक को ग्रेनाइट के निर्यात के लिए।</p> <p>अध्यक्ष ने बताया कि जेएनसीएच कस्टम के आदेश को अन्य क्षेत्रों में भी लागू किया जा सकता है।</p>	
2.	<p>फेडरेशन ऑफ फ्रेट फारवर्डर्स एसोसिएशन इन इंडिया (एफएफएफआई)</p> <p>ब्रिहन्मुम्बई कस्टम ब्रोकर्स एसोसिएशन (बीसीबीए)</p>	<p>अग्रिम बीजक :</p> <p>पोत परिवहन कंपनियां अग्रिम बीजक (वेजल के आगमन से पूर्व) जारी करें, अग्रिम डिलीवरी आर्डर जारी करें और भुगतान के सामान्य प्लेटफॉर्म पर आनलाइन प्रभार वसूल करें। भुगतान हो जाने के बाद ई-डिलीवरी आर्डर जारी किया जाता है। तथापि, सीमा शुल्क के विनियमों में हाल के संशोधनों के माध्यम से कुछ हद तक इसका समाधान हो</p>	<p>सीएसएलआई सामान्य पोर्टल के माध्यम से प्रभारों के भुगतान को सक्रियता से सुगम बनाएगा। पोत परिवहन कंपनियां निर्धारित समय सीमा में बीजक जारी कर सकती हैं।</p>

		<p>गया है। विभिन्न पोत परिवहन कंपनियों द्वारा भुगतान के तंत्र को सरल बनाया जा सकता है। संघ ने डिलीवरी आर्डर प्रक्रिया पर श्वेत पत्र प्रदान किया है। एयरलाइंस के लिए समान प्रक्रिया संचालित और लागू की गई है।</p> <p>सीएसएलएआई के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि सामान्यतया पोत के आगमन से पूर्व डिलीवरी आर्डर जारी किया जाता है। उन्होंने बताया कि वेबसाइट पर सभी पोतन परिवहन कंपनियों के अपेक्षित फार्मेट उपलब्ध हैं। भुगतान प्राप्त हो जाने के बाद आयातक या उसके एजेंट के आधार पर ई-डिलीवरी आर्डर जारी किया जाता है।</p> <p>एफआईआईओ के प्रतिनिधि ने बताया कि विलंब के ब्यौरों की पहचान करने की आवश्यकता है। कार्गो के आगमन, लदान पत्र दाखिल करने तथा डिलीवरी आर्डर जारी करने के ब्यौरों को देखने पर इसका अनुमान लगाया जा सकता है। कारणों को समझने के लिए विशिष्ट विलंबों का विश्लेषण किया जा सकता है। कस्टम ऐसा कोई डाटा नहीं रखते हैं जिसके लिए डीपीडी हुआ है।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने विशिष्ट डीपीडी के संबंध में डाटा प्रदान करने तथा अध्ययन कराने का आश्वासन दिया।</p>	<p>एफएफएफएआई / बीसीबीए विशिष्ट लेनदेन को सीएसएलएआई के संज्ञान में लाएगा।</p> <p>सीबीईसी से उपलब्ध कराए जाने वाले आंकड़ों के आधार पर अपने अध्ययन में एफआईआईओ डीपीडी के लिए डिलीवरी आर्डर जारी करने में विलंब का विश्लेषण करेगा।</p>
3.	<p>फेडरेशन आफ फ्रेट फारवर्डर्स एसोसिएशन इन इंडिया (एफएफएफएआई)</p> <p>ब्रिहन्मुम्बई कस्टम ब्रोकर्स एसोसिएशन (बीसीबीए)</p>	<p>एनवीओसीसी, पोत परिवहन कंपनियों आदि का पंजीकरण :</p> <p>इस समय, व्यापार में कार्गो, विशेष रूप से एलसीएल कार्गो के लिए भारी मात्रा में लेनदेन लागत, मनमाने प्रभारों, विलंब करने की चालों का सामना करना पड़ रहा है और फारवर्डर्स / कंसोल एजेंट तथा एनवीओसीसी की ओर से जवाबदेही का अभाव है।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने बताया कि दिसंबर 2016 में प्रारूप मैनीफेस्टो (वेजल) विनियम</p>	<p>अब कोई कार्रवाई की आवश्यकता नहीं है।</p>

		जारी किया गया। उम्मीद है कि दो तीन माह में विनियम प्रभावी हो जाएगा जिसके अंतर्गत सभी पोत परिवहन कंपनियों तथा एनवीओसीसी को अपना पंजीकरण कराना होगा तथा इसके माध्यम से ऐसे पहलुओं का ध्यान रखा जाएगा।	
4.	कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)	<p>एक भारतीय बंदरगाह से दूसरे भारतीय बंदरगाह पर खाली कंटेनर का मूवमेंट :</p> <p>महानिदेशालय द्वारा निर्मित निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुपालन के बाद पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा कैबोटेज छूट के अंतर्गत एक भारतीय बंदरगाह से दूसरे भारतीय बंदरगाह में खाली कंटेनर के मूवमेंट को अनुमत किया गया है। तथापि, चेन्नई में सीमा शुल्क प्राधिकारी महानिदेशक से आवश्यक अनुमति प्राप्त करने के बाद भी ऐसे मूवमेंट की अनुमति नहीं दे रहे हैं और ड्यूटीज के भुगतान के लिए वचन देने पर जोर दे रहे हैं जो वास्तव में महानिदेशक की अनुमति से एक भारतीय बंदरगाह से दूसरे भारतीय बंदरगाह पर विदेश जाने वाले किसी वेजल पर ऐसे खाली कंटेनर की ढुलाई के लिए लागू नहीं है। इसकी वजह से पोत परिवहन कंपनियां सड़क मार्ग से या विदेशी बंदरगाहों के माध्यम से ट्रांसशिप द्वारा खाली कंटेनरों को मूव करने के लिए विवश हो रही हैं जिससे पोत परिवहन कंपनियों को अतिरिक्त लागत वहन करनी पड़ती है और स्थानीय परिवहन के लिए सड़क मार्ग का प्रयोग करने के लिए बाध्य हो रही हैं जिससे अंततः सड़क पर भीड़-भाड़ बढ़ रही है और यह समुद्री मार्ग को बढ़ावा देने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय की नीति के विरुद्ध है।</p>	सीएसएलएआई सीबीईसी को विशिष्ट संदर्भ का ब्यौरा प्रदान करेगा।
5.	कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)	दो भारतीय बंदरगाहों के बीच एग्जिम कंटेनर की ढुलाई के लिए विदेशी ध्वज वाहक वेजल के लिए एकल यात्रा कैबोटेज छूट प्राप्त करने की अवधि कम से कम 7 से 10 दिन है और इसमें मैनुअल इंटरैक्शन शामिल होता है। अब	पोत परिवहन मंत्रालय यह सुनिश्चित करेगा कि प्रणाली यथाशीघ्र क्रियाशील हो जाए।

		<p>इंसा एनओसी आनलाइन है, अनुरोध करेगा यदि पोत परिवहन महानिदेशालय आनलाइन अनुमोदन तथा भुगतान के विकल्प प्रदान कर सकता है तो अवधि को घटाकर दो या तीन दिन किया जा सकता है। यह आवश्यक है क्योंकि ऐसा अनुरोध अक्सर किसी बफर टाइम के बगैर आखिरी क्षण में प्राप्त होता है।</p> <p>पोत परिवहन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने बताया कि पोत परिवहन महानिदेशालय की मौजूदा इलेक्ट्रानिक प्रणाली की अपनी सीमाएं हैं। पोत परिवहन महानिदेशालय नई इलेक्ट्रानिक प्रणाली स्थापित करने के लिए निविदा जारी कर चुका है और इस माह के अंत तक संविदा सौंपने की प्रक्रिया पूरी हो जाएगी। नई प्रणाली के लागू हो जाने पर सभी सेवाएं इलेक्ट्रानिक मोड में उपलब्ध होंगी।</p> <p>इंसा के प्रतिनिधि ने बताया कि वे पिछले 10-12 वर्षों से ई-मोड में काम कर रहे हैं तथा जलयानों को तुरंत अनुमति प्रदान की जाती है।</p>	
6.	कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)	<p>पीत ज्वर निरीक्षण – पीएचओ :</p> <p>पीत ज्वर से पीड़ित देशों के स्टेशन से मुंद्रा पर पहुंचने वाले वेजल को पीएचओ द्वारा निरीक्षण के लिए लंगरगाह पर प्रतीक्षा करनी पड़ती है तथा ऐसी स्वीकृति के बाद ही लंगर डालने की अनुमति दी जाती है। इससे लंगर डालने में कम से कम 6 घंटे का विलंब होता है (पोत परिवहन कंपनियों तथा टर्मिनल को होने वाली क्षति) तथा पीएचओ निरीक्षकों के लिए टग हायर की अतिरिक्त लागत वहन करनी पड़ती है।</p> <p>इस समय समुद्री सांविधिक विनियमों के अनुसार सभी वेजल अपने साथ मान्य टीकाकरण / स्वास्थ्य कार्ड रखते हैं। वेजल के पहुंचने से काफी पहले मास्टर द्वारा इलेक्ट्रानिक रूप से "स्वस्थ वेजल एवं क्रू" के</p>	<p>मुंद्रा बंदरगाह पर स्वास्थ्य जांच करने के लिए स्वास्थ्य मंत्रालय पर्याप्त संख्या में समर्पित जनशक्ति तैनात करेगा।</p> <p>डीजीएचएस भौतिक निरीक्षण के संबंध में सीएसएलएआई के अनुरोध की जांच करेगा।</p>

		<p>टीकाकरण एवं पुष्टि के स्टेटस के बारे में सूचित किया जाता है। इसके अलावा मई 2014 में विश्व स्वास्थ्य सभा द्वारा अंतर्राष्ट्रीय स्वास्थ्य विनियम (आईएचआर), 2005 के अनुबंध 7 में संशोधन अपनाया गया जो यह निबंधित करता है कि पीत ज्वर के टीकाकरण द्वारा प्रदान किए गए संरक्षण की अवधि तथा प्रमाण पत्र की वैधता की अवधि 10 साल से परिवर्तित होकर टीकाकृत व्यक्ति के पूरे जीवन पर लागू होगी। 11 जुलाई 2016 को संशोधित आईएचआर अनुबंध 7 लागू हुआ और यह आईएचआर के सभी राज्य पक्षकारों पर कानूनन बाध्यकारी है। इस प्रकार 11 जुलाई 2016 से पीत ज्वर के विरुद्ध टीकाकरण का प्रमाण पत्र टीकाकृत व्यक्ति के पूरे जीवन के लिए मान्य है। विनियमों के अनुसार यह आजीवन वैधता सभी मौजूदा एवं नए प्रमाण पत्रों पर अपने आप लागू होती है जिसकी शुरुआत टीकाकरण की तिथि के 10 दिन बाद होती है।</p> <p>इस संबंध में पीएचओ के नियमों की समीक्षा करने तथा लागत एवं विलंब की बचत करने के लिए उनमें संशोधन करने की आवश्यकता है।</p> <p>स्वास्थ्य मंत्रालय के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि अक्टूबर 2017 से भारत विश्व स्वास्थ्य संगठन की इस सिफारिश से भी सहमत हो गया है कि पीत ज्वर टीकाकरण की एकल खुराक आईएचआर संशोधन के अनुसार टीकाकृत व्यक्ति के पूरे जीवन के लिए मान्य होगी। उन्होंने बताया कि मुंद्रा बंदरगाह पर वही टग बोट जिसका प्रयोग पायलट द्वारा किया जा रहा है, पीएचओ द्वारा भी प्रयुक्त की जा रही है। इसलिए विशेष रूप से वेजल के पीएचओ द्वारा निरीक्षण के कारण कोई अतिरिक्त लागत वहन नहीं की जा रही है। प्रतिनिधि ने यह भी बताया कि 30 दिन के अंदर पीत ज्वर से प्रभावित देशों से पहुंचने</p>	
--	--	--	--

		<p>वाले वेजल का भौतिक निरीक्षण विनियमों के अनुसार जारी रहेगा। इसके लिए नियमों में संशोधन करने की आवश्यकता होगी।</p> <p>चर्चा के दौरान यह चिह्नित किया गया कि कांडला पीएचओ कार्यालय ने मुंद्रा के लिए एक अधिकारी प्रतिनियुक्त किया है जो मुंद्रा में आवश्यक निरीक्षण करता है। इसकी वजह से अनुमति जारी करने में कुछ विलंब हो जाता है।</p> <p>अध्यक्ष ने डीजीएचएस से अनुरोध किया कि वे भौतिक निरीक्षण के संबंध में सीएसएलएआई के अनुरोध पर विचार करें।</p>	
--	--	--	--

7.	<p>कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)</p>	<p>न्हावा शेवा पर पोर्ट क्लियरेंस की वैधता :</p> <p>कस्टम द्वारा पोर्ट क्लियरेंस जारी किया जाता है और पोर्ट क्लियरेंस की वैधता अवधि मात्र 72 घंटे है। किसी कारण से वैधता अवधि समाप्त हो जाने पर पोत परिवहन कंपनी को पोर्ट क्लियरेंस की वैधता अवधि बढ़ाने के लिए व्यक्तिगत रूप से मूल पोर्ट क्लियरेंस के साथ कस्टम से संपर्क करना होता है। ऐसे मामलों में जहां टर्मिनल में वेजल के लंगर डालने में विलंब हो जाता है या शनिवार / रविवार / सोमवार सार्वजनिक अवकाश होता है तथा वेजल से मंगलवार को रवाना होने की उम्मीद होती है तो पोत परिवहन कंपनी के प्रतिनिधि को पोर्ट क्लियरेंस की वैधता अवधि बढ़ाने के लिए कस्टम से संपर्क करना होता है।</p> <p>कस्टम द्वारा पोर्ट क्लियरेंस जारी करने के लिए पोत परिवहन कंपनी को वार्षिक बांड, आईटी एनओसी / डीआईटी, वेजल प्रमाण पत्र की प्रति, लाइट ड्यूज, वीआईए प्रति / पोर्ट भुगतान प्रति प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है जिनकी वैधता अवधि अधिक होती है।</p> <p>कस्टम 7 दिन की वैधता अवधि वाले पोर्ट</p>	<p>सीबीईसी इलेक्ट्रॉनिक रूप से पुनः निर्गम की प्रक्रिया को सरल एवं त्वरित बनाने की संभावना का पता लगाएगा। दस्तावेजों को पुनः प्रस्तुत करने की आवश्यकता की भी जांच की जाएगी।</p>
----	---	---	---

		<p>क्लियरेंस को जारी करने पर विचार करे जिससे पोर्ट क्लियरेंस की वैधता अवधि बढ़ाने के लिए संपर्क करने के अतिरिक्त कार्य की बचत होगी।</p> <p>सीएसएलएआई के प्रतिनिधि ने बताया कि चूंकि सभी अन्य दस्तावेजों की वैधता अवधि 7 दिन से अधिक होती है और किसी विलंब के मामले में पोर्ट क्लियरेंस के लिए सभी दस्तावेजों को पोर्ट क्लियरेंस के पुनः निर्गम के लिए प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है।</p>	
8.	कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)	<p>आईसीडी टीआर प्रतियां प्रस्तुत करना</p> <p>इस समय आईसीडी लोकेशन टीआर की दो प्रतियां अर्थात टीआर 1 और टीआर 2 क्रियर से लोडिंग स्टेशन को प्रेषित कर रहे हैं। जब पोत परिवहन कंपनी लोड पोर्ट पर टीआर प्रतियां प्राप्त करती है तो वेजल पर आईसीडी कंटेनर लोड किए जाते हैं। वेजल पर आईसीडी कंटेनर की लोडिंग के बाद ईजीएम हार्ड कॉपी के साथ टीआर की दोनों प्रतियां दो अलग अलग सेट / लिफाफे में कस्टम को भेजी जाती हैं, टीआर 1 प्रति न्हावा शेवा कस्टम के लिए और टीआर 2 संबंधित आईसीडी कस्टम के लिए। न्हावा शेवा कस्टम संबंधित आईसीडी लोकेशन को उनकी पुष्टि / प्राप्ति के लिए एक लिफाफा प्रेषित करेगा। लोडिंग पोर्ट पर पोत परिवहन कंपनियां स्थानीय कंटेनर की तरह आइसगेट में आईसीडी कंटेनर के लिए ईडीआई ईजीएम फाइल कर रही हैं। यह प्रक्रिया न्हावा शेवा पर 1 नवंबर से शुरू हुई थी। न्हावा शेवा कस्टम से अनुरोध के अनुसार, अधिकांश पोत परिवहन कंपनियों ने आईजीएसटी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए जुलाई 2017 से आइसगेट के माध्यम से ईडीआई ईजीएम दाखिल किया है। आजकल टीआर की 99 प्रतिशत प्रतियां आइसगेट के माध्यम से तैयार की जाती हैं, एसईजेड के लदान पत्र को छोड़कर, जो मैनुअल लदान पत्र</p>	सीबीईसी मैनीफेस्ट विनियमों के यथाशीघ्र जारी होने का सुनिश्चय करेगा।

		<p>/ एसईजेड सिस्टम है।</p> <p>चूंकि आइसगेट सिस्टम के माध्यम से सभी आईसीडी कंटेनर सृजित किए जाते हैं और हर दृष्टि से तैयार होते हैं इसलिए आईसीडी लोकेशन का एजेंट लदान पत्र, कंटेनर, डेस्टिनेशन आदि के ब्यौरे के साथ ईमेल भेज सकता है ताकि लोडिंग लोकेशन पर कस्टम के साथ ईडीआई / ईजीएम की हार्ड कॉपी फाइल की जा सके। इससे सभी लोडिंग स्टेशन पर कागज रहित कार्य के लिए पोत परिवहन कंपनियों को मदद मिलेगी। इस समय कस्टम के मौजूदा विनियमों के अनुसार, पोत परिवहन कंपनियों को निर्यात अग्रिम सूची तैयार होने से पूर्व लोडिंग स्टेशन पर टीआर प्रति अपने पास रखनी होती है और इसके बाद पोत परिवहन कंपनी को टीआर प्रतियां स्थानीय कस्टम को प्रस्तुत करनी होती है।</p> <p>इसलिए यदि सेंट्रल कस्टम यह कहते हुए कोई सार्वजनिक नोटिस जारी करता है कि आइसगेट क माध्यम से मूल लोकेशन पर तैयार हो रही टीआर प्रतियों के तैयार हो जाने पर पोत परिवहन कंपनियां आईसीडी कंटेनर लोड कर सकती हैं और इसलिए लोडिंग स्टेशन पर टीआर की हार्ड कॉपी रखने की कोई आवश्यकता नहीं है। इससे लोडिंग स्टेशन को हार्ड कॉपी प्रेषित करने और पुनः आईसीडी लोकेशन को प्रेषित करने की आवश्यकता नहीं होगी।</p> <p>तथापि, उल्लेखनीय है कि अधिकांश मामलों में आईसीडी कंटेनर लोडिंग स्टेशन पर कूरियर से टीआर की प्रतियां प्राप्त होने से पहले पहुंच सकते हैं और अनुसूचित वेजल पर निर्यात का लदान पत्र गायब हो सकता है। पीक सीजन के दौरान यदि पोत परिवहन कंपनियां सभी आईसीडी कंटेनर को लोड कर सकती हैं, जो टर्मिनल पर पहुंच चुके हैं तथा मूल स्टेशन</p>	
--	--	--	--

		<p>पर आइसगेट के माध्यम से टीआर प्रतियां तैयार हो चुकी हैं तो टर्मिनल पर भीड़-भाड़ की समस्या दूर हो जाएगी।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि जहां तक निर्यात का संबंध है, इस समय आइसगेट माइयूल पूर्णतः क्रियाशील नहीं है। वे इन अनुरोध से सैद्धांतिक रूप से सहम हैं। माइयूल के क्रियाशील हो जाने पर टीआर 1 और टीआर 2 की भौतिक प्रति की आवश्यकता नहीं होगी। डीजी, सिस्टम भी सीबीईसी के मैनीफेस्ट विनियमों के जारी होने की प्रतीक्षा कर रहा है। इसके जारी हो जाने पर डीजी, सिस्टम प्रणाली में तदुसार आवश्यक परिवर्तन करेगा।</p>	
9.	कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)	<p>नई एजेंसी का पंजीकरण</p> <p>पूर्वी तट पर स्थित बंदरगाहों पर नई एजेंसी के पंजीकरण तथा पंजीकरण को पुनः वैध करने के लिए कस्टम द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया विस्तृत एवं समय साध्य है। पश्चिमी तट पर स्थित बंदरगाहों पर कस्टम द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया सरल है तथा एकबारगी पंजीकरण प्रक्रिया अपनाई जाती है। बंदरगाहों पर भिन्न-भिन्न ढंग से विनियम लागू किए जाते हैं।</p> <p>अध्यक्ष ने टिप्पणी की कि यह विभिन्न प्राधिकारियों द्वारा विनियमों की व्याख्या के कारण हो सकता है।</p>	<p>सीबीईसी को विशिष्ट उदाहरणों का ब्यौरा प्रदान किया जा सकता है।</p> <p>सीबीईसी विनियमों की एकसमान व्याख्या सुनिश्चित करने के लिए परिपत्रों को फिर से जारी करने पर विचार कर सकता है।</p>
10.	कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)	<p>सीएच के लाइसेंस को पट्टे पर देना</p> <p>ऐसे मामले मौजूद हैं जहां सीएच लाइसेंस तीसरे पक्ष की संस्थाओं को पट्टा पर दिया जा रहा है। इस प्रथा पर अंकुश लगाने के लिए कस्टम उपयुक्त कठोर उपायों को लागू कर सकता है।</p>	<p>सीबीईसी को विशिष्ट उदाहरणों का ब्यौरा प्रदान किया जा सकता है।</p>
11.	कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)	<p>पूर्ति श्रृंखला में हितधारक</p> <p>एग्जिम हितधारकों अर्थात एनवीओसीसी, फ्रेट फारवर्डर और कस्टम ब्रोकर आदि को भी</p>	<p>एग्जिम हितधारक अपनी वेबसाइट पर प्रभागों को प्रदर्शित</p>

		अपनी वेबसाइटों पर अपने प्रभागों को प्रदर्शित करना चाहिए। यह "पारदर्शिता तथा कारोबार करने की सरलता" के अनुरूप है।	करने के लिए राजी हैं।
12.	ब्रिहनमुम्बई कस्टम ब्रोकर्स एसोसिएशन (बीसीबीए)	<p>पोत परिवहन कंपनियों से मांगे गए दस्तावेजों का मानकीकरण</p> <p>डिलीवरी आर्डर जारी करते समय पोत परिवहन कंपनियों को आयातक या एजेंट द्वारा दस्तावेजी आवश्यकताओं अर्थात कंटेनर बांड, खाली चेक, प्राधिकार पत्र, आयातक एवं ब्रोकर का केवाईसी, वचन पत्र आदि का अनुपालन करना होता है। सभी पोत परिवहन कंपनियां फैक्ट्री स्टफिंग बांड या डीस्टफिंग बांड के लिए मानक भाषा का प्रयोग कर सकती हैं और आनलाइन उपलब्ध करा सकती हैं।</p> <p>सीएसएलएआई के प्रतिनिधि ने बताया कि अनेक पोत परिवहन कंपनियां वेबसाइट पर अपनी आवश्यकताओं का ब्यौरा प्रदान करती हैं। दस्तावेज ज्यादातर मानक हैं और पोत परिवहन कंपनियों की वेबसाइट पर उपलब्ध हैं।</p> <p>एएमटीओवाई के प्रतिनिधि ने बताया कि अनेक एजेंसियों द्वारा केवाईसी दस्तावेजों की मांग की जाती है। वित्तीय क्षेत्र में केवाईसी का काम देखने के लिए एजेंसियां मौजूद हैं तथा लाजिस्टिक्स क्षेत्र के लिए भी समान व्यवस्था पर विचार किया जा सकता है। एकल लेनदेन के लिए विभिन्न एजेंसियां केवाईसी पंजीकरण की मांग करती हैं। सीबीईसी ने एक परिपत्र जारी किया है जिसके माध्यम से केवाईसी को अनिवार्य किया गया है।</p>	सीएसएलएआई दस्तावेजों के मानकीकरण के लिए सक्रियता से काम करेगा और सभी पोत परिवहन कंपनियों के लिए एसओपी तैयार करेगा।
13.	वी ओ चिंदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट	रेल मंत्रालय न्यूनतम फ्रेट स्लैब को 50 किलोमीटर से घटाकर 25 किलोमीटर करके शार्ट हॉल रेक मूल्य को तर्कसंगत बना सकता है। रेल फ्रेट मूवमेंट को बढ़ावा देने के लिए रोड फ्रेट के अनुरूप रेल फ्रेट को घटाया जाए।	रेल मंत्रालय रिपोर्ट के परिणाम को अपडेट करेगा।

		<p>यह कैप्टिव पावर प्लांट एवं इंडस्ट्री के लिए कोयला तथा अन्य कच्चे माल के परिवहन को भी प्रोत्साहित कर सकता है।</p> <p>रेल मंत्रालय के प्रतिनिधि ने बताया कि इस समय रेलवे फ्रेट प्रभागों की किसी समीक्षा पर विचार नहीं कर रहा है। सामान्यतया सिद्धांत के रूप में रेलवे लंबी दूरी के टैरिफ को प्रोत्साहित करता है। तथापि, हाल ही में संक्षिप्त दूरी के टैरिफ के मुद्दे की जांच के लिए एक समिति का गठन किया है और उसके आधार पर संभवतः कोई निर्णय लिया जा सकता है। चूंकि कंटेनर ट्रेन आपरेटर की प्रतिस्पर्धा रोड आपरेटर से होती है इसलिए ट्रैफिक में कटौती का कोई लाभ उपभोक्ता को अंतरित होने की संभावना है।</p>	
14.	<p>एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)</p>	<p>सीआईएफ पर इंपोर्ट ओशन फ्रेट</p> <p>जब कोई विदेशी कंपनी सीआईएफ पर माल के आयात के लिए किसी भारतीय फ्रेट फारवर्डर (आईएफएफ) की सेवाएं प्राप्त करती है तो भारतीय फ्रेट फारवर्डिंग कंपनी के लिए विदेशी ग्राहक को प्रीपेड आयात शिपमेंट पर जीएसटी लगाना अनिवार्य है। जबकि विदेशी कंपनियां लेनदेन पर कर लगाने की किसी घटना का सामना नहीं करती हैं जब वे विदेशी फ्रेट फारवर्डर (एफएफएफ) के साथ काम करने का विकल्प चुनती हैं।</p> <p>जब कोई भारतीय कंपनी तीसरे देश में परिवहन के लिए किसी आईएफएफ की सेवाएं प्राप्त करती है तो उसे धारा 12 के अनुसार जीएसटी का भुगतान करना होता है। जब वही भारतीय कंपनी किसी विदेशी फ्रेट फारवर्डर की सेवाएं प्राप्त करती है तो जीएसटी की धारा 13 (9) लागू नहीं होती है। यह विदेशी फ्रेट फारवर्डर के पक्ष में है। इसलिए तीसरे देश को माल के परिवहन में शामिल ऐसे लेनदेन पर शून्य दर लागू होनी चाहिए तथा जीएसटी नहीं लगाना चाहिए।</p>	<p>संघ जीएसटी परिषद को अभिवेदन प्रस्तुत करे।</p>

		<p>इस प्रकार जीएसटी लगने से आईएफएफ का प्रतिस्पर्धी लाभ समाप्त होता है, जिस पर पुनर्विचार किया जा सकता है।</p> <p>इस मुद्दे पर जीएसटी परिषद को भी अभिवेदन भेजा गया है।</p>	
15.	एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	<p>माल के अंतर्राष्ट्रीय परिवहन वाले लेनदेन पर दर शून्य होनी चाहिए तथा एल्यूटी (विधिक वचन पत्र) के अंतर्गत सेवाओं का निर्यात :</p> <p>इस समय जीएसटी की धारा 13 (3) सहायता सेवाओं जैसे कि कस्टम क्लियरेंस, परिवहन, लोडिंग, अपलोडिंग आदि पर लागू नहीं है। सरकार इस संबंध में स्पष्टीकरण जारी करे।</p>	संघ जीएसटी परिषद को अभिवेदन प्रस्तुत करे।
16.	एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	<p>इंको की अंतर्राष्ट्रीय शर्तों के अंतर्गत परिवहन – कार्य पश्चात डीएपी आदि :</p> <p>लाजिस्टिक्स उद्योग के लिए कंपोजिट सेवाएं परिभाषित करें। व्यापार इंको की शर्तों द्वारा अभिशासित होना चाहिए तथा इंको की शर्तों के अनुसार माल की डिलीवरी के लिए शामिल सभी सेवाओं को कंपोजिट सेवा के रूप में वर्गीकृत किया जाना चाहिए और संपूर्ण परिवहन को 5 प्रतिशत की समान दर पर सेवाओं के निर्यात के रूप में लिया जाना चाहिए क्योंकि प्रधान सेवाएं मुख्य रूप से सागर / सड़क हैं।</p>	
17.	एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	<p>एनवीओसीसी / स्लाट आपरेटर द्वारा खाली कंटेनर का मूवमेंट :</p> <p>विदेशी आपरेटरों की तुलना में जीएसटी के कारण लागत बढ़ जाती है। भारतीय एनवीओसीसी आपरेटर को खाली कंटेनरों को पुनर्स्थापित करने के लिए जीएसटी का भुगतान करना पड़ता है। विदेशी एनवीओसीसी आपरेटर के मामले में ऐसा नहीं है। ऐसे लेनदेन पर जीएसटी की दर शून्य हानी चाहिए।</p>	संघ जीएसटी परिषद को अभिवेदन प्रस्तुत करे।
18.	एसोसिएशन ऑफ	लाजिस्टिक्स उद्योग में सेवा प्रदाताओं द्वारा	समुचित बीजक तैयार

	मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	<p>तैयार किए गए बीजक :</p> <p>ऐसे अनेक मामले हैं जहां सेवा प्रदाता सेवाओं के वास्तविक प्राप्तकर्ता के नाम में बीजक तैयार करने से मना कर देते हैं। इसके अलावा पोत परिवहन कंपनियां ईपीसी कंपनी के नाम में या कस्टम ब्रोकर के फारवर्डर के नाम में भी बीजक तैयार करने से मना करती हैं। ऐसे सभी मामलों में क्रेडिट की क्षति होती है क्योंकि ओएनजीसी, आईओएल जैसी कंपनियों का सरोकार केवल ईपीसी कंपनी के अंतिम बीजक से होता है।</p>	करने का सुनिश्चय करने के लिए तथा जांच के लिए एएमटीओआई द्वारा सीबीईसी के समक्ष विशिष्ट उदाहरण लाए जाएं।
19.	एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	<p>विशुद्ध एजेंट परिगमन :</p> <p>हालांकि सरकार ने विशुद्ध एजेंट परिगमन की संकल्पना पर स्पष्टीकरण जारी किया है परंतु ऐसे अनेक संगठन हैं जो वास्तविक सेवा प्रदाता के नाम में जीएसटी बीजक जारी नहीं करते हैं। ऐसे मामलों में लाजिस्टिक्स कंपनी विशुद्ध एजेंट के रूप में काम करने में असमर्थ है।</p>	समुचित बीजक तैयार करने का सुनिश्चय करने के लिए तथा जांच के लिए एएमटीओआई द्वारा सीबीईसी के समक्ष विशिष्ट उदाहरण लाए जाएं।
20.	एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	<p>परिवर्तनीय मुद्रा में इनवर्ड और आउटवर्ड भुगतान :</p> <p>धन प्रेषण के समय लेनदेन का निस्तारण – जीएसटी के प्रावधान आरबीआई के दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं हैं। कारोबार करने की सरलता के लिए तथा विदेशी मुद्रा की क्षति से बचने के लिए इनवर्ड / आउटवर्ड धन प्रेषण के विवरण को सेवाओं के निर्यात के लिए प्राप्त धन के प्रमाण के रूप में स्वीकार किया जाए।</p>	सीबीएससी तथा वित्त मंत्रालय – आरबीआई इस पर विचार करें और संशोधित दिशानिर्देश जारी करें।
21.	एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	<p>पोत परिवहन कंपनियों के लिए बैंकिंग एवं धन प्रेषण प्रक्रिया :</p> <p>(1) फार्म 15 सीए को जारी रखा जा सकता है तथा फार्म 15 सीबी लाभार्थी, धन प्रेषण की प्रकृति, प्रयोजन कोड तथा कर की स्थिति समान होने के अधीन वित्त वर्ष के लिए मान्य होना चाहिए;</p>	सीबीडीटी विभिन्न फार्म प्रस्तुत करने की प्रक्रियाओं की समीक्षा करेगा।

		<p>(2) यदि डीआईटी लाभों का दावा किया जाना है तो फार्म 15 सीए में टीआरसी अपलोड करना : विदेशी कंपनियों से प्रत्येक 5 साल में एक बार टीआरसी प्राप्त करने और प्रति प्रस्तुत करने / अपलोड करने की आवश्यकता होनी चाहिए। बाद के प्रत्येक चार वर्ष के लिए विदेशी कंपनी से केवल इस आशय की घोषणा पर्याप्त होनी चाहिए कि पहले प्रस्तुत किए गए टीआरसी के अनुसार टैक्स रेजीडेंसी में कोई परिवर्तन नहीं है तथा परवर्ती चार वर्षों में प्रत्येक में से उनकी घोषणा की एक बार प्रस्तुति पर्याप्त होनी चाहिए।</p> <p>(3) एसपीएम द्वारा बैंक को विवरणी प्रस्तुत करने की इस आवश्यकता को समाप्त किया जा सकता है या वार्षिक आधार पर विवरणी प्रस्तुत करने का प्रावधान किया जा सकता है।</p>	
22.	एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	<p>(1) ईईएफसी लेखा – गैर प्रयोग के अधीन अनिवार्य परिवर्तन के लिए समय सीमा : किसी माह में प्रोद्घवन के लिए परिवर्तन हेतु अनुमत अवधि प्रोद्घवन के उत्तरवर्ती माह से तीन माह के अंत में होनी चाहिए।</p> <p>(2) ओएफएसी / संस्वीकृत लाभार्थी – समुचित अध्यवसाय करने के लिए अधिकृत डालर : धन प्रेषक को पूर्व सूचना देने के लिए धन भेजने वाले बैंक द्वारा आवश्यक समुचित अध्यवसाय किया जाता है यदि धन प्रेषण ऐसे लाभार्थी को किया जाता है।</p> <p>(3) सूचीबद्ध कंपनियों की ऋण प्रतिभूतियों में प्रवासी निवेश : सूचीबद्ध कंपनियों की ऋण प्रतिभूतियों में निवेश कतिपय सीमाओं के अंदर होना चाहिए यदि उस देश के कानूनों के अनुसार विदेशी रेजीडेंट कंपनी के रूप में उनका गठन मान्य है।</p> <p>(4) अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में प्रयुक्त किए जाने के लिए भारतीय पोत परिवहन कंपनी द्वारा कंटेनर का क्रय जबकि धन प्रेषण के</p>	<p>वित्तीय सेवा विभाग / भारतीय रिजर्व बैंक प्रलेखन की आवश्यकता तथा प्रक्रियाओं की समीक्षा करे।</p>

		दस्तावेजों में अनिवार्य रूप से यह प्रदर्शित करना होता है कि आयात पत्र दाखिल किया जाएगा। आरबीआई द्वारा इस आशय की स्वयं घोषणा स्वीकार की जानी चाहिए।	
23.	एसोसिएशन ऑफ मल्टीमाडल ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई)	आइसगेट सिस्टम में अनेक संशोधन किए गए हैं। पोर्ट कम्युनिटी सिस्टम तथा आइसगेट को एक दूसरे से जोड़ा गया है तथा आइसगेट से वृद्धिमूलक डाटा (संशोधनों के कारण) को पीसीएस के साथ साझा करना होता है। डाटा ट्रांसफर की समस्या के समाधान के लिए आईपीए सीबीईसी के साथ समन्वय कर रहा है।	सीबीईसी सुनिश्चित करे कि पीसीएस को वृद्धिमूलक डाटा भेजा जाता है।
24.	कंटेनर फ्रेट स्टेशन एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएफएसआई)	<p>जेएनपीटी पर कंटेनर की स्कैनिंग में विलंब : सीमा शुल्क विभाग के विनियमों के अनुसार, स्कैन किए जाने वाले आयात कंटेनर की सूची सृजित की जाती है (एचएमएस एवं पाकिस्तान कार्गो के अलावा, जिनकी 100 प्रतिशत स्कैनिंग की जाती है)। जेएनपीटी पर 4000 स्थानीय आयात (सीएफएस प्लस फैक्ट्री डीस्टफिंग प्लस पीडीपी) में से लगभग 250 से 350 कंटेनर हर रोज स्कैनिंग के लिए चुने जाते हैं, जबकि सीडब्ल्यूसी डिस्ट्रीपार्क में सिंगल फिक्स्ड आर स्कैनर प्रतिदिन लगभग 250 कंटेनर को स्कैन करने में सक्षम है। इसकी वजह से आर स्कैनिंग सुविधा में कंटेनर के साथ 350-400 टीटी की लंबी कतार लग जाती है। इसके अलावा नियोजित रख-रखाव के लिए माह में दो दिन के लिए सिस्टम बंद रहने के कारण यह समस्या और गंभीर हो जाती है।</p> <p>जेएनपीटी के अधिकारियों द्वारा व्यापार के सदस्यों को सूचित किया गया कि अधिक क्षमता वाले नए कंटेनर स्कैनर लगाए जा रहे हैं जिससे समस्या दूर हो जाएगी, परंतु सुझाव दिया जाता है कि नए स्कैनर के क्रियाशील होने तक अंतरिम अवधि में या तो आर स्कैनिंग के लिए चयन कम किया जाए या</p>	<p>सीबीईसी स्कैनर की क्षमता के अनुसार स्कैनिंग के लिए जोखिम प्रबंध सूची तैयार करे और विलंब कम करने के लिए शेष कंटेनर की जांच करे।</p> <p>जीएनपीटी किसी भी भावी अड़चन से बचने के लिए अवसंरचना के नियोजित विकास का सुनिश्चय करे।</p>

		<p>100 प्रतिशत जांच के लिए कुछ कंटेनर को दूसरी जगह भेजा जाए जिनकी स्कैनिंग अनिवार्य है।</p> <p>बंदरगाह में अवसंरचना के सृजन के लिए समग्र योजना तैयार करने की आवश्यकता है ताकि कोई रुकावट पैदा न हो। स्कैनर में 2000 कंटेनर फीड करने के लिए होल्डिंग एरिया बिल्कुल अपर्याप्त है। बताया गया कि वैश्विक प्रथा के अनुसार फाटकों पर स्कैनर लगाने की आवश्यकता होती है।</p> <p>संयुक्त सचिव, अवसंरचना, वाणिज्य विभाग ने भी बताया कि व्यापार सुगमता करार के कार्यान्वयन के साथ जोखिम प्रबंधन में परिवर्तन होगा।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने बताया कि भौतिक जांच के कारण हो रहे विलंब को कम करने के लिए स्कैनिंग की जा रही है तथा भौतिक जांच के लिए अनुरोध को स्वीकार करने से विलंब में और वृद्धि हो सकती है। दिशानिर्देशों के अनुसार, कंटेनर की जांच की जा सकती है यदि 24 घंटे से अधिक विलंब होता है।</p>	
25.	कंटेनर फ्रेट स्टेशन एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएफएसएआई)	<p>एफआईजीओ / बीआरआईईएफ की रिपोर्ट के अनुसार सीएफएसएआई के लिए इवेल टाइम की गणना – प्रदर्शित इवेल टाइम की तुलना में वास्तविक इवेल टाइम में भारी अंतर :</p> <p>"कारोबार करने की सरलता" के अंतर्गत और विश्व बैंक के सर्वे के अनुसार, एफआईजीओ के अध्ययन के अनुसार सीएफएस में इवेल टाइम लगभग 150 घंटे है, तथापि, गतिविधि के अनुसार इवेल टाइम केवल आयातक / क्लियरिंग एजेंट पर आरोपित किया जाता है क्योंकि गतिविधि के लिए सीएफएस द्वारा लिया गया कुल समय लगभग 12 घंटे है। तथापि, विलंब सीएफएस पर पूर्णतः आरोपित किया जाता है और उनको अकुशल के रूप में दर्शाया जाता है।</p>	किसी अग्रेतर कार्रवाई की आवश्यकता नहीं है।

26.	<p>कंटेनर फ्रेट स्टेशन एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएफएसएआई)</p>	<p>कस्टम द्वारा "परम जब्ती" के अधीन कार्गो के लिए अभिरक्षकों को राजस्व की क्षति तथा कोई क्षतिपूर्ति नहीं (ग्रांड रेंट की भी क्षतिपूर्ति नहीं) :</p> <p>ऐतिहासिक रूप से जब कार्गो का फैसला सुनाया जाना होता है तो सामान्य प्रथा यह है कि एक मोचन जुर्माना लगाया जाता है जिसका भुगतान अभिरक्षक (हमारे मामले में सीएफएस) को करना होता है, जिसके बाद वह सीमा शुल्क विभाग द्वारा लगाई गई शर्त, यदि कोई हो, के साथ माल की नीलामी कर सकता है। तथापि, यह प्रथा अब बंद हो गई है। अब सीमा शुल्क विभाग माल की नीलामी करता है और सफल बोलीदाता को अभिरक्षक (सीएफएस) के लिए उत्पन्न ग्रांड रेंट का भुगतान किए बगैर माल ले जाने की अनुमति दी जाती है।</p> <p>ऐसे परिदृश्य में सीएफएस ऐसे कार्गो के संबंध में व्यय एवं लागत वहन करते हैं और सीमा शुल्क विभाग द्वारा प्राप्त की गई आय से उनको प्रतिपूर्ति प्रदान करने से इन्कार किया जा रहा है। यहां यह उल्लेखनीय है कि विशाल कैपेक्स के साथ सीएफएस स्थापित किए जाते हैं तथा उनका ओपेक्स काफी होता है और उनकी वास्तविक लागत से अभिरक्षक को वंचित करना नितांत अनुचित है तथा सीमा शुल्क विभाग से नीलामी की आय से अभिरक्षकों को प्रतिपूर्ति प्रदान करने के लिए कहा जाना चाहिए।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने बताया कि अभिरक्षक अपनी तैनाती की शर्तों से बंधा है।</p>	<p>सीबीईसी शिपमेंट से अर्जित राजस्व को सीएफएस के साथ साझा करने पर विचार करे।</p>
27.	<p>कंटेनर फ्रेट स्टेशन एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएफएसएआई)</p>	<p>बैंक गारंटी (बीजी) – बीजी के स्वतः नवीकरण के लिए जेएनसीएच द्वारा मांग :</p> <p>सीएफएस कस्टम को एक बांड प्रस्तुत करते हैं तथा किसी अप्रत्याशित घटना / दुर्घटना</p>	<p>सीबीईसी बैंक गारंटी के स्वतः नवीकरण की शर्त से छूट प्रदान करने पर विचार करे।</p>

		<p>(चोरी / आग / पूर्ण क्षति आदि) के मामले में राजस्व की क्षति के विरुद्ध अपने हित की रक्षा के लिए बीमा भी लेते हैं। इसके अलावा सीएफएस बैंक गारंटी भी प्रस्तुत करते हैं। जेएनसीएच बैंक गारंटी के स्वतः नवीकरण पर जोर देता है जो व्यावहारिक समाधान नहीं है। इसके अलावा "बैंक गारंटी का स्वतः नवीकरण" प्राप्त करने की यह संकल्पना मूलतः आयातकों पर, न कि सीएफएस पर लागू थी क्योंकि सीएफएस स्थायी संस्थाएं हैं जिन्हें कस्टम द्वारा लाइसेंस प्रदान किया गया है।</p> <p>उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए चूक की स्थिति में बैंक गारंटी की राशि के वसूल न होने के बारे में कस्टम को कोई आशंका नहीं करनी चाहिए। इसके अलावा चूंकि सीएफएस द्वारा हैंडल किया गया आयतन वर्ष दर वर्ष भिन्न होता है इसलिए बैंक गारंटी की राशि में भी अंतर होता है और इस प्रकार लागत शीर्ष होने के अलावा स्वतः नवीकरण "कारोबार करने की सरलता" में रुकावट भी है।</p>	
28.	<p>कंटेनर फ्रेट स्टेशन एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएफएसएआई)</p> <p>नेशनल एसोसिएशन ऑफ कंटेनर फ्रेट स्टेशन (एनएसीएफएस)</p>	<p>लंबे समय तक रुकने वाले कंटेनर :</p> <p>90 दिन के बाद पड़े रहने वाले आयात और निर्यात कार्गो के मामले में अभिरक्षकों को एचसीसीएआर 2009 के विनियम 6 (1) (एम) के अनुसार माल का निस्तारण करना होता है। ऐसे अनेक उदाहरण हैं जहां राजस्व आसूचना निदेशालय / एसआईआईबी या संबद्ध एजेंसियों जैसे कि मसाला बोर्ड आदि द्वारा माल जब्त कर लिया जाता है जिसके कारण मोटे तौर पर निम्नलिखित हैं :</p> <p>(क) गलत घोषणा (ख) गलत वर्गीकरण (ग) प्रतिबंधित माल के साथ कार्गो (घ) निषिद्ध माल के साथ कार्गो</p> <p>ऐसी सभी स्थितियों के लिए निर्यातक /</p>	<p>सीबीईसी ऐसे कंटेनर के निस्तारण के मुद्दे पर नीति तैयार करे और निस्तारण के लिए विशेष अभियान चलाए।</p> <p>संघ पूरी दुनिया में निस्तारण की प्रथाओं का ब्यौरा प्रदान कर सकते हैं।</p>

		<p>आयातक / सीबी की गलती / चूक जिम्मेदार होती है और आयात के मामले में पोत परिवहन कंपनी को भी हमारे देश, भारत में कानूनन सही माल लाने का सुनिश्चय करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभानी होती है।</p> <p>ऐसे जब्त माल को अनिश्चित समय तक रखने का बोझ अभिरक्षकों के कंधों पर डाला जाता है और इसके लिए उनको कोई पारिश्रमिक नहीं दिया जाता है। इसके अलावा, इससे आईसीडी / सीएफएस का महत्वपूर्ण स्थान अवरुद्ध हो जाता है और इसलिए कुछ समय सीमा लागू की गई है और इसके बाद जो हितधारक गलती / धोखाधड़ी के लिए जिम्मेदार है उसे अभिरक्षक को क्षतिपूर्ति प्रदान करनी होगी।</p> <p>इसी तरह ऐसे उदाहरण हैं जहां आयातक / निर्यातक सीमा शुल्क या किसी अन्य संबद्ध एजेंसी से निदान के लिए कानूनी रास्ता अपनाते हैं और निस्तारण की किसी संभावना के बगैर एक साल से अधिक समय तक कंसाइनमेंट पड़ा रहता है।</p> <p>सीएफएसएआई ने सुझाव दिया कि बोर्ड के निर्दिष्ट परिपत्र के माध्यम से अवधारित कार्गो के निस्तारण के लिए विशेष अभियान चलाया जा सकता है। एनएसीएफएस ने सूचित किया कि प्रारूप निस्तारण मैनुअल सितंबर 2013 में बोर्ड को प्रस्तुत किया गया था जो जब्त किए गए कार्गो के शीघ्रता से निस्तारण के लिए संदर्भ सामग्री के रूप में काम करने के लिए था। बोर्ड द्वारा इस पर विचार किया जा सकता है।</p> <p>सीबीईसी के परिपत्र संख्या 50/2005 और 52/2005 के अनुसार, सीमा शुल्क अधिनियम 1962 की धारा 48 के अंतर्गत लावारिस / क्लियर न किए गए कार्गो के निस्तारण की प्रक्रिया के अधीन अभिरक्षक के पास पड़े कार्गो के संबंध में किसी लाट के लिए नीलामी</p>	
--	--	--	--

		<p>/ निविदा की अधिकतम संख्या चार होनी चाहिए। हालांकि विभिन्न बंदरगाहों में इसका अनुपालन होता है परंतु जेएनसीएच ने एकपक्षीय रूप से पिछले कुछ वर्षों से इसे बंद कर दिया है। ऐसे अनेक उदाहरण हैं जहां कंटेनर की 8-9 नीलामियां हुई हैं जो गैर उत्पादक हो जाता है क्योंकि कई बार माल खराब हो जाता है और मूल्य काफी घट जाता है। जेएनसीएच में इस समस्या का निदान करने की आवश्यकता है।</p>	
29.	पीएचडी चैंबर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री	<p>लंगरगाह पर ड्राफ्ट की गहराई : आजकल पूरी दुनिया में स्टील जैसे कार्गो की ढुलाई हैंडी मैक्स वेजल अर्थात 45000-52000 डीडब्ल्यूटी वेजल में होती है जिसके लिए सामान्यतया 12 से 12.5 मीटर के ड्राफ्ट की आवश्यकता होती है। उदाहरण के लिए मुंबई बंदरगाह केवल बीपीएक्स बर्थ में वेजल को स्थान उपलब्ध करा सकता है जहां ड्राफ्ट की गहराई 10.5 मीटर है (मानसून के दौरान यह घटकर 10 या 10.2 मीटर हो जाती है) तथा हार्बर वाल में दो अन्य बर्थ हैं जिनकी गहराई 8-8.5 मीटर है। गोदी के अंदर अन्य सभी बर्थ केवल छोटे वेजल को स्थान उपलब्ध करा सकते हैं।</p> <p>जाम कम करने तथा तेजी से डिलीवरी के लिए रोड की हालत में पर्याप्त सुधार के साथ पूरे भारत में बंदरगाह की अवसंरचना का उन्नयन करने की आवश्यकता है; जेएनपीटी के सभी टर्मिनल तथा अन्य बंदरगाहों पर कंटेनर की स्थिति की आनलाइन ट्रैकिंग की आवश्यकता है; सतत आधार पर गेट कटऑफ की आवश्यकता है; बफर यार्ड से कार्गो के मूवमेंट में सुधार होना चाहिए; जलयान के टर्न एराउंड टाइम को कम करने तथा पूर्ति श्रृंखला की दक्षता में सुधार के लिए कांडला और मुंद्रा जैसे बंदरगाहों में कृषि कार्गो के लिए विशेष प्रयोजन वाले कृषि जेटी उपलब्ध कराने की आवश्यकता है; लोडिंग कार्गो के लिए समुचित एवं पर्याप्त क्षमता वाले मोबाइल क्रेन इंस्टाल</p>	जेएनपीटी, पोत परिवहन मंत्रालय अवसंरचना में सुधार पर विचार करें।

		करने की आवश्यकता है।	
30.	पीएचडी चैंबर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री	परिवहन के विभिन्न साधनों के माध्यम से परिवहन एवं प्रलेखन पर मौजूदा प्रतिबंधों, विशेष रूप से सीमा शुल्क अधिनियम में प्रतिबंधों को दूर करने के लिए मल्टी माडल माल परिवहन अधिनियम 1993 में अनेक संशोधनों की आवश्यकता है, जो माल के अचूक मूवमेंट की अनुमति नहीं देता है और इनलैंड कंटेनर डीपो (आईसीडी), कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) तथा बंदरगाहों के बीच कार्गो के अबाध मूवमेंट पर प्रतिबंधों को दूर करने की आवश्यकता है।	लाजिस्टिक्स, वाणिज्य विभाग एमएमटीजीए में संशोधन पर विचार करे।
31.	पीएचडी चैंबर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री	आईजीएसटी पश्चात अवधि के दौरान इयूटी ड्राबैक के बीच अंतर की जांच की जानी चाहिए। पहले निर्यातक 9-10 प्रतिशत पर इयूटी ड्राबैक लेने में समर्थ होते थे यदि सेनवैट प्राप्त न किया गया हो और यदि सेनवैट प्राप्त किया गया हो तो इयूटी ड्राबैक 2-3 प्रतिशत था। सामान्यतया अधिकांश निर्यातक 9-10 प्रतिशत इयूटी ड्राबैक ले रहे थे परंतु अब नई व्यवस्था के अंतर्गत केवल 2 प्रतिशत पर इयूटी ड्राबैक अनुमत है जो पिछली दरों की तुलना में काफी कम है।	सीबीईसी इयूटी ड्राबैक की दरों की समीक्षा करें।
32.	फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्टर अर्गनाइजेशन (एफआईईओ)	मोचन के दौरान एस/बी प्रस्तुत करने की आवश्यकता को समाप्त करना : सीमा शुल्क के परिपत्र संख्या 55/2016 सीमा शुल्क दिनांक 23 नवंबर 2016 को ध्यान में रखते हुए डीजीएफटी ने 12 जनवरी 2018 के अपने हाल के पीएन 52 में दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं जहां निर्यातकों को लदान पत्र की निर्यातक प्रति की मूल प्रति प्रस्तुत करने / अपलोड करने की सलाह दी गई है जो कस्टम प्राधिकारियों द्वारा विधिवत रूप से प्रमाणित होनी चाहिए। कस्टम ने लदान पत्र की ईपी प्रति की प्रक्रिया समाप्त कर दी है। तथापि, डीजीएफटी के लाइसेंस के मोचन के दौरान वे ईपी प्रति या निर्यातक प्रति की मांग कर रहे हैं जो कस्टम द्वारा विधिवत रूप से	डीजी, सिस्टम, सीबीईसी के साथ मिलकर डीजीएफटी इस समस्या का समाधान करे।

		<p>प्रमाणित होनी चाहिए। यह प्रक्रिया स्पष्ट नहीं है।</p> <p>डीजीएफटी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि उन्होंने इस मुद्दे का संज्ञान लिया हुआ है क्योंकि डीजीएफटी भी भौतिक प्रति नहीं चाहता है। डीजीएफटी ऐसा प्रावधान विकसित करने के लिए डीजी, सिस्टम, सीबीईसी के संपर्क में है जिसके माध्यम से यह निर्यातक के लदान पत्र को पूरी तरह आनलाइन देख सके जो इस समय आंशिक रूप से हो रहा है। डीजी, सिस्टम ने सूचित किया था कि लदान पत्र का पूरा ब्यौरा प्रदान करने के लिए अक्सेस प्रदान करने पर वे काम कर रहे हैं।</p>	
33.	<p>फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्टर अर्गनाइजेशन (एफआईओ)</p>	<p>अनेक शाखाओं वाली कंपनियों के लिए डीपीडी की सुविधा :</p> <p>सरकार ने आयातक द्वारा समय से क्लियरेंस को सुगम बनाने के लिए तथा क्लियरेंस की लागत कम करने के लिए भी डीपीडी क्लियरेंस लागू किया है अनेक शाखाओं वाली बड़ी कंपनियों के लिए डीपीडी की सुविधा प्राप्त करने की औपचारिकताओं का पालन करना थोड़ा कठिन हो रहा है क्योंकि उनकी शाखाएं पूरे भारत में स्थित हैं और उनको एक बार में सभी शाखाओं के संबंध में औपचारिकताएं पूरी करनी हैं। डीपीडी आईईसीवार उपलब्ध है और यहां यह उल्लेखनीय है कि एक आईईसी में भिन्न जीएसटीएन के साथ अनेक शाखाएं हो सकती हैं। अतः आईईसी तथा जीएसटीएन दोनों के आधार पर डीपीडी की सुविधा प्रदान करने के लिए कोई तंत्र विकसित किया जाना चाहिए।</p>	सीबीईसी इस पर विचार करे।
34.	<p>फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्टर अर्गनाइजेशन (एफआईओ)</p>	<p>बंगलौर में पशु संगरोध :</p> <p>पशु संगरोध, बंगलौर में स्टाफ (तकनीकी) की कमी है, अतः कुछ विलंब होता है जिसकी वजह से कई बार आयातक को विलंब शुल्क का भुगतान करना पड़ता है और निर्यातक के लिए विलंब होता है।</p>	पशुपालन एवं कृषि विभाग सेंटर पर पर्याप्त मात्रा में स्टाफ तैनात करे।

35.	फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्टर अर्गनाइजेशन (एफआईईओ)	कजाकिस्तान, ताजिकिस्तान, अजरबैजान, अफगानिस्तान आदि जैसे भूआबद्ध देशों को शिपमेंट भेजने वाले निर्यातक ईरान के समुद्री बंदरगाहों के माध्यम से अपना माल भेज रहे हैं तथा कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं क्योंकि बैंक ऐसे शिपमेंट को नियमित नहीं कर रहे हैं।	वित्तीय सेवा विभाग आवश्यक निदेश जारी करे।
36.	चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट	<p>कस्टम ने सार्वजनिक नोटिस संख्या 176/2015 के माध्यम से आउटर एंकरेज बंकरिंग के प्रचालनों के लिए क्लियरेंस प्रदान किया है। चेन्नई बंदरगाह पर आउटर एंकरेज के प्रचालनों को सुगम बनाने के लिए 4 नवंबर 2015 को विदेशी क्षेत्रीय पंजीकरण कार्यालय (एफआरआरओ), चेन्नई को एक पत्र भेजा गया जिसमें चेन्नई बंदरगाह की सीमाओं में 24 घंटे निम्नलिखित प्रचालनों को अनुमत करने के लिए दिशानिर्देश जारी करने का अनुरोध किया गया :</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) एंकरेज क्रू में परिवर्तन (2) वेजल के प्रचालन / वाणिज्यिक आवश्यकताओं के लिए बर्थ एवं एंकरेज पर विदेशी नागरिकों सहित वाणिज्यिक एवं तकनीकी कार्मिकों की बोर्डिंग। चूंकि एफआरआरओ से अपेक्षित क्लियरेंस प्राप्त नहीं हुआ इसलिए गृह मंत्रालय को पत्र दिनांक 22 जनवरी 2016 भेजा गया जिसमें आवश्यक दिशानिर्देश जारी करने के लिए एफआरआर को निदेश देने का अनुरोध किया गया। <p>चेन्नई समुद्री बंदरगाह में इंजन की समस्या, बिजली की समस्या आदि जैसे आपातकालीन मामलों में वेजल को अटेंड करने के लिए भारतीय नागरिकों को आउटर एंकरेज की अनुमति दी जाती है, चेन्नई बंदरगाह, कस्टम तथा हार्बर मरीन पुलिस से अनुमति प्राप्त करने के बाद दैनिक आधार पर दिन की रोशनी में हैंडलिंग एजेंट के अनुरोध पर दिन</p>	गृह मंत्रालय आवश्यक स्पष्टीकरण प्रदान कर सकता है।

		<p>के दौरान बंकरिंग प्रचालन अनुमत है। विदेशी नागरिकों के लिए चेन्नई समुद्री बंदरगाह समुद्री बंदरगाह उत्प्रवासन के एसओपी का अनुसरण कर रहा है। एसओपी में "आउटर एंकरेज पर वेजल पर विदेशी तकनीशियन को उतरने की अनुमति नहीं होनी चाहिए, तथापि, आपातकालीन स्थितियों में यदि वीजा में वेजल पर उतरने के प्रयोजन तथा तकनीशियन के नाम का उल्लेख हो तो दावे की वास्तविकता का सुनिश्चय करने के बाद इसकी अनुमति दी जा सकती है।"</p>	
37.	इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)	<p>उत्प्रवास ब्यूरो ने 25 सितंबर 2010 को भारतीय क्रू लिए अचानक हस्ताक्षर करना बंद कर दिया है, यदि वेजल पारादीप और कोच्चि के बंदरगाहों में एंकरेज पर है। इसका अपवाद तब होता है जब क्रू बीमार पड़ जाता है। ये वेजल बर्थ के किनारे पर नहीं आ सकते हैं क्योंकि वे कार्गो डिस्चार्ज करके मूव कर जाते हैं।</p>	उत्प्रवास ब्यूरो, गृह मंत्रालय विनियमों की समीक्षा करे।
38.	इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)	<p>बंदरगाह स्वास्थ्य विनियम के अनुसार, स्वच्छता की आवश्यकता होती है तथा अंतर्राष्ट्रीय यात्रा पर जाने वाले वेजल के मामले में डीरेटिंग प्रमाण पत्र लागू होता है। स्वास्थ्य अधिकारी तटीय वेजल के लिए भी इस प्रमाण पत्र की मांग कर रहे हैं।</p>	डीजीएचएस – स्वास्थ्य मंत्रालय मुद्दे की जांच करें।
39.	इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)	<p>प्रत्याभूत धन प्रेषण से संबंधित शर्त :</p> <p>अनुरोध किया गया कि टग बोट और आफशोर वेजल के निर्यात के लिए प्रत्याभूत धन प्रेषण (जीआर) छूट प्राप्त करने की शर्त हटाई जा सकती है।</p> <p>डीजीएफटी के प्रतिनिधि ने कहा कि यह मामला आरबीआई से जुड़ा है।</p>	डीजीएफटी मुद्दे को आरबीआई के पास भेजे।
40.	इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)	<p>ईसीबी के माध्यम से व्यापार क्रेडिट का पुनर्वित्त पोषण / ईसीबी के माध्यम से जलयान के क्रय के लिए भुगतान की गई राशि की प्रतिपूर्ति :</p> <p>आईएनएसए ने बताया कि इस समय विदेशी क्रेडिट ऋण (ईसीबी) पर संशोधित रूपरेखा</p>	डीजीएफटी मुद्दे को आरबीआई के पास भेजे।

		<p>दिनांक 30 नवंबर के अंतर्गत अनुमत अंतिम प्रयोग में निर्धारित किया गया है कि पोत परिवहन तथा एयरलाइन कंपनियां केवल वेजल और एयरक्राफ्ट के आयात के लिए ईसीबी प्राप्त कर सकती हैं (पैरा 4)। ट्रेक 1 के अंतर्गत प्राप्त किए गए ईसीजी के लिए सामान्य अंतिम प्रयोग की शर्तें पूंजी माल के आयात के लिए जुटाए गए मौजूदा व्यापार क्रेडिट के पुनर्वित्त पोषण को अनुमत करती हैं (पैरा 1 (7))। उन्होंने मांग की कि यह सुविधा भारतीय पोत परिवहन कंपनियों को भी प्रदान की जाए।</p> <p>भारतीय पोत परिवहन कंपनियों को भारत और विदेश में बैंक खाता रखने की अनुमति दी गई है। विदेशी खाते से भुगतान किए गए किसी अग्रिम धन पर क्रय की समाप्ति पर अधिकृत डीलर बैंक द्वारा रिफंड के लिए विचार नहीं किया जाता है।</p>	
41.	<p>इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)</p>	<p>क्या आटोमेटिक रूट के तहत सेकंड हैंड वेजल का आयात किया जा सकता है – इस पर मांगा गया स्पष्टीकरण :</p> <p>आईएनएसए के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि जलयान खरीदने के लिए ईसीबी विदेश व्यापार नीति में हमेशा से आटोमेटिक रूट के तहत रहा है। तथापि, यह पिछली ईसीबी रूपरेखा में स्पष्ट नहीं है। अब इस रूपरेखा के पेज 3 के बिंदु 2 पर इसे स्पष्ट किया गया है जहां ट्रेक 1 के तहत पोत परिवहन एवं एयरलाइन कंपनियों को शामिल किया गया है। बाद में इसे परवर्ती विदेश व्यापार नीति में परिवर्तित करके केवल एयरलाइन कर दिया गया जिससे भ्रम पैदा हो रहा है।</p> <p>उपर्युक्त विवरण की बारीकियों से उत्पन्न संदिग्धता पर स्पष्टीकरण प्रदान करने का अनुरोध किया गया जिसके अनुसार अनुमोदन रूट के तहत निम्नलिखित प्रयोजनों के लिए ईसीबी पर विचार किया जाएगा :</p>	<p>डीजीएफटी प्रावधानों की समीक्षा करे और स्पष्टीकरण जारी करे।</p>

		<p>(1) विदेश व्यापार महानिदेशालय (डीजीएफटी) के दिशानिर्देशों के अनुसार सेकंड हैंड माल का आयात। आरबीआई इस बात पर जोर देता रहा है कि इस मामले डीजीएफटी से जुड़ा है।</p> <p>डीजीएफटी के प्रतिनिधि ने बताया कि डीजीएफटी द्वारा इस तरह का कोई प्रतिबंध नहीं लगाया गया है और विदेश व्यापार नीति में जो मर्दे प्रतिबंधित नहीं हैं वे सभी अनुमत हैं।</p>	
42.	इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)	<p>आईएनएसए के प्रतिनिधि ने बताया कि मौजूदा परिपत्र के अनुसार कैरिज के रूप में काम करने वाले जलयान को किसी विदेशी बंदरगाह के लिए प्रस्थान करने से पूर्व आखिरी भारतीय बंदरगाह पर सभी घरेलू डिब्बाबंद कार्गो को डिस्चार्ज करना चाहिए। उपयुक्त स्पष्टीकरण जारी करने की आवश्यकता है ताकि किसी विदेशी बंदरगाह जैसे कि कोलंबो के लिए रवाना होने के समय इंटरनेशनल फीडर या एग्जिम कार्गो के साथ वेजल घरेलू कार्गो की भी ढुलाई कर सके जो दो भारतीय बंदरगाहों / तटों के बीच में है। कोलंबो के अलावा परिपत्र में बंगलादेश के बंदरगाह जैसे कि चटगांव और मोंगला को भी शामिल किया जा सकता है जिससे दोनों देशों के बीच तटीय पोत परिवहन सुगम होगा।</p> <p>आईएनएसए के प्रतिनिधि ने बताया कि इस संबंध में सीबीईसी का परिपत्र शीघ्र जारी होने वाला है और उनके इस प्रयास के लिए वे सीबीईसी को धन्यवाद देना चाहते हैं।</p>	सीबीईसी अधिसूचना जारी करे।
43.	न्यू मंगलौर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी)	<p>हालांकि एनएमपीटी को पशु संगरोध स्टेशन के रूप में अधिसूचित किया गया है परंतु एनएमपीटी को औपचारिक रूप से अधिसूचना नहीं भेजी गई है। एनएमपीटी के अनुसार पशुपालन एवं किसान विभाग ने स्टीमर्स एजेंट एसोसिएशन को सूचित किया है कि इस तरह की अधिसूचना जारी की जा रही है।</p>	पशुपालन विभाग अधिसूचना के बारे में एनएमपीटी को औपचारिक रूप से सूचित करे।
44.	न्यू मंगलौर पोर्ट ट्रस्ट	एनएमपीटी में एफआरआरओ का कार्यालय	किसी अग्रतर कार्रवाई

	(एनएमपीटी)	स्थापित किया जाए। गृह मंत्रालय के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि एफआरआरओ का कार्यालय स्थापित हो गया है।	की आवश्यकता नहीं है।
--	------------	--	----------------------

अध्यक्ष के प्रति धन्यवाद जापन के साथ बैठक समाप्त हुई।
