

8 फरवरी 2018 को पूर्वाह्न 2:00 बजे आयोजित निर्यात संवर्धन पर स्थायी समिति (स्कोप) – हवाई परिवहन की 56वीं बैठक का कार्यवृत्त

श्री विनय कुमार, विशेष सचिव की अध्यक्षता में निर्यात संवर्धन पर स्थायी समिति (स्कोप) – हवाई परिवहन की 56वीं बैठक 8 फरवरी 2018 को नई दिल्ली में हुई। प्रतिभागियों की सूची संलग्न है।

2. शुरू में अध्यक्ष ने सभी प्रतिभागियों का स्वागत किया और राय व्यक्त की कि जो मुद्दे काफी समय से लंबित हैं उनका समाधान किया जाना चाहिए। अध्यक्ष ने सुझाव दिया कि संबंधित विभाग समयबद्ध ढंग से मुद्दों का समाधान करने का प्रयास करें।

3. निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए और उन पर चर्चा हुई।

क्र. सं.	संगठन का नाम	मुद्दे जिन पर संक्षेप में चर्चा हुई	निर्णीत कार्रवाई
1.	दि मरीन प्रोडक्ट एक्सपोर्ट डवलपमेंट अथारिटी (मपेडा)	<p>अहमदाबाद एयरपोर्ट पर कस्टम अधिकारियों की उपलब्धता :</p> <p>अहमदाबाद से जिंदा एवं फ्रोजन फिश का निर्यात किया जाता है। मपेडा ने एयरपोर्ट पर प्रतिदिन केवल 12 घंटे के लिए कार्गो के लिए कस्टम क्लियरेंस की सुविधा की उपलब्धता का मुद्दा उठाया। कस्टम क्लियरेंस की नियत टाइमिंग के कारण निर्यातकों को अपराह्न 4 बजे से पहले अत्यंत नाशवान कार्गो सौंपना पड़ता है, हालांकि उड़ान का निर्धारित समय अगले दिन भोर में है। अहमदाबाद एयरपोर्ट से चिल्ड फिश का निर्यात बढ़ाने के लिए कस्टम क्लियरेंस की सुविधा 24 घंटे उपलब्ध कराने का सुझाव दिया गया।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने अनुरोध किया कि रोके जा रहे कार्गो का ब्यौरा प्रदान किया जाए ताकि स्टाफ की तैनाती की आवश्यकता की जांच की जा सके।</p>	<p>मपेडा ऐसी घटनाओं का ब्यौरा प्रदान करे जहां एयरपोर्ट पर कस्टम क्लियरेंस की सुविधा 24 घंटे उपलब्ध न होने के कारण नाशवान कार्गो को रोका गया।</p> <p>सीबीईसी मपेडा द्वारा प्रस्तुत किया गए ब्यौरों के आधार पर अहमदाबाद एयरपोर्ट पर कस्टम क्लियरेंस की सुविधा 24 घंटे प्रदान करने के मुद्दे में आवश्यक कार्रवाई करे।</p>
2.	फेडरेशन ऑफ फ्रेट फारवर्डर्स एसोसिएशन इन इंडिया (एफएफएफआई)	<p>मानव हस्तक्षेप में कटौती / उन्मूलन तथा पूरे देश में प्रक्रियाओं का मानकीकरण :</p> <p>कस्टम ने दो दशक से भी अधिक समय पहले ईडीआई सिस्टम लागू किया है जिसका उद्देश्य दस्तावेज फाइल करने की प्रक्रिया में मानव हस्तक्षेप को कम करना तथा कागज रहित लेनदेन की ओर अग्रसर होना है।</p>	<p>एफएफएफआई अगले स्तर पर एग्जिम कार्गो के मूवमेंट से संबंधित कागज रहित संकल्पना को सीबीईसी के साथ</p>

		<p>सूचित किया गया कि सीबीईसी ने दस्तावेजों की अपलोडिंग को संभव बनाते हुए ई-संचित की शुरुआत करके कागज रहित व्यवसाय माडल की ओर अग्रसर होने की दिशा में बड़ी पहल की है। सीबीईसी द्वारा आयात पत्र और पोत परिवहन पत्र के आदान प्रदान को समाप्त कर दिया गया है।</p> <p>प्रणाली को सफल बनाने तथा लक्ष्यों एवं उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए प्रक्रिया को त्वरित बनाने हेतु कदम उठाए जाने चाहिए, मानव हस्तक्षेप का उन्मूलन किया जाना चाहिए और लेनदेन को कागज रहित किया जाना चाहिए।</p>	उठाना जारी रखे।
3.	फेडरेशन ऑफ फ्रेट फारवर्डर्स एसोसिएशन इन इंडिया (एफएफएफआई)	<p>नागर विमानन मंत्रालय द्वारा एएफएस नीति से संबंधित मुद्दे :</p> <p>भारत सरकार द्वारा वर्ष 2014 में एयर फ्रेट स्टेशन (एएफएस) की स्थापना और संचालन को अभिशासित करने वाली नीति जारी की गई परंतु नीति में स्पष्टता न होने के कारण अभी तक एक भी एएफएस क्रियाशील नहीं हुआ है। टर्मिनल हैंडलिंग प्रभार, टर्मिनल आपरेटर के साथ अंतःक्रिया से संबंधित मुद्दों का अभी तक समाधान नहीं हुआ है। इसकी वजह से अवर्णनीय विलंब हुआ है तथा आकांक्षी उद्यमियों पर भारी वित्तीय बोझ पड़ रहा है।</p> <p>जहां तक एएफएस की स्थापना का संबंध है, संयुक्त सचिव, वाणिज्य विभाग द्वारा स्पष्ट किया गया कि इनलैंड कंटेनर डीपो (आईसीडी) और कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) में एएफएस स्थापित करने की नीति से संबंधित मुद्दों का समाधान कस्टम तथा नागर विमानन मंत्रालय द्वारा किया गया है। यह भी बताया गया कि आईएमसी में ग्रीन फील्ड एएफएस का कोई प्रस्ताव लंबित नहीं है।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने बताया कि एईआरए के साथ मुद्दे को उठाया गया है और मामले के समाधान के लिए हितधारकों के साथ बैठक आयोजित की गई। सूचित किया गया कि एईआरए संभावित रूप से लगाए जाने वाले दोहरे प्रभारों के उन्मूलन के लिए पृष्ठभूमि कार्य कर चुका है।</p>	एईआरए के साथ मिलकर नागर विमानन मंत्रालय टर्मिनल हैंडलिंग प्रभार लगाने तथा टर्मिनल हैंडलिंग ऑपरेटर एवं एएफएस के बीच प्रक्रियाओं के मुद्दे का समाधान करे।

4.	<p>एक्सप्रेस इंडस्ट्री काउंसिल आफ इंडिया</p>	<p>एएफएस की प्रमुख गतिविधियों में से एक स्क्रीनिंग के लिए कार्गो तथा कस्टम द्वारा क्लियर किए गए शिपमेंट को हैंडल करने से संबंधित है। एएफएस तथा ग्राउंड हैंडलिंग एजेंट में 100 प्रतिशत एफडीआई अनुमत है परंतु एक्सप्रेस विनियमित एजेंट के रूप में एजेंसी द्वारा शिपमेंट की स्क्रीनिंग का कार्य बीसीएस द्वारा अनुमत नहीं किया गया है। कस्टोडियन के लिए कस्टम द्वारा कस्टम क्लियरेंस के बाद शिपमेंट की भौतिक हैंडलिंग अनुमत है और यहां भी एफडीआई अनुमत है। आदेश संख्या 9/2011 के पैरा 11 के साथ पठित नीति दिनांक 25 दिसंबर 2017 विदेशी संस्था के साथ भारतीय संस्था द्वारा स्क्रीनिंग के लिए शिपमेंट / कस्टम कंट्रोल शिपमेंट की हैंडलिंग की अनुमति नहीं देता है।</p> <p>एफडीआई के ऐसे मामलों में ग्राउंड हैंडलिंग नीति स्पष्ट नहीं है। एफडीआई की नीति तथा नागर विमानन मंत्रालय की नीति में अंतर प्रतीत होता है।</p> <p>बीसीएस के प्रतिनिधि ने बताया कि इस संबंध में 2015 में स्पष्ट दिशानिर्देश जारी किए गए हैं और यह कि वर्तमान विनियमों के अनुसार विदेशी एजेंट को सुरक्षा का कार्य नहीं सौंपा जा सकता है। बताया गया कि केवल भारतीय विनियमित एजेंसी द्वारा स्क्रीनिंग अनुमत है और अधिकांश विदेशी हैंडलिंग एजेंट किसी भारतीय संस्था के माध्यम से प्रचालन कर रहे हैं।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने बताया कि इस समय विनियम विदेशी एजेंसियों द्वारा स्क्रीनिंग की अनुमति नहीं देते हैं तथा केवल भारतीय एजेंसियों को ऐसा करने की अनुमति प्रदान की गई है। नीति तथा इसके दिशानिर्देशों में अपेक्षित किसी स्पष्टीकरण के लिए मांग की जा सकती है।</p>	<p>एक्सप्रेस इंडस्ट्रीज काउंसिल ऑफ इंडिया अपेक्षित स्पष्टीकरण प्राप्त करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय को संदर्भ भेज सकता है जिसमें ग्राउंड हैंडलिंग नीति की संगत धाराओं का उल्लेख होना चाहिए।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय ग्राउंड हैंडलिंग एजेंट द्वारा सुरक्षा के कार्यों के संबंध में स्पष्टीकरण जारी करे।</p>
5.	<p>फेडरेशन ऑफ फ्रेट फारवर्डर्स एसोसिएशन इन इंडिया (एफएफएफआई)</p>	<p>पोत परिवहन कंपनियों के कंटेनर और एयरलाइंस के यूएलडी को पट्टा पर देने के लिए एकसमान प्रक्रिया :</p> <p>सीमा शुल्क विभाग निर्यातकों एवं आयातकों द्वारा अपने कारखाना / परिसर में कार्गो की स्टफिंग / डिस्टफिंग तथा बांड प्रस्तुत करने के लिए पोत परिवहन कंपनियों के कंटेनर तथा एयरलाइंस के</p>	<p>एफएफएफआई एयर कार्गो कंटेनर की रिहाई के लिए हवाई अड्डों पर अधिसूचना से विशिष्ट विचलन का ब्यौरा प्रदान करे।</p>

		<p>यूएलडी को अस्थायी रूप से पट्टा पर देने के लिए अलग अलग प्रक्रियाओं का पालन करता है।</p> <p>हवाई अड्डों पर कस्टम द्वारा अलग अलग प्रक्रियाओं का पालन किया जाता है, उदाहरण के लिए दिल्ली में कंटेनर का लॉग तैयार करने के बाद एयरलाइनर द्वारा कंटेनर के मूवमेंट की अनुमति प्रदान की जाती है। मुंबई, बंगलुरु और चेन्नई में कस्टम एयरलाइनर और हैंडलिंग एजेंट दोनों से कंटेनर बाहर ले जाने के लिए बांड प्रस्तुत करने के लिए कहता है।</p> <p>सभी हवाई अड्डे कंटेनर के मूवमेंट को अनुमत करने के लिए बांड प्रस्तुत करने के प्रावधान के संबंध में एकसमान प्रक्रिया अपना सकते हैं।</p> <p>एक्सप्रेस इंडस्ट्री काउंसिल ऑफ इंडिया के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि मुंबई में एयरलाइनर कंटेनर को छुड़ाने के लिए बांड प्रस्तुत करते हैं।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि अधिसूचना संख्या 104/94 के माध्यम से सभी आयातित कंटेनरों को कंटेनर लाने वाले व्यक्ति द्वारा बांड प्रस्तुत करके इयूटी के भुगतान के बगैर बाहर ले जाया जा सकता है। एयरलाइनर की तरह, शिप लाइनर से भी बांड लिया जा रहा है यदि खाली समुद्री फ्रेट कंटेनर को बंदरगाह से बाहर ले जाया जाता है। इसलिए बंदरगाहों और हवाई अड्डों से खाली हवाई एवं समुद्री कंटेनर के मूवमेंट के संबंध में पूरे देश में एकसमान नीति का अनुसरण किया जा रहा है।</p>	
6.	<p>फेडरेशन ऑफ फ्रेट फारवर्डर्स एसोसिएशन इन इंडिया (एफएफएफआई)</p>	<p>एयर कार्गो मोड में क्लियरेंस के लिए अपेक्षित डीपीडी माडल :</p> <p>दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के लिए नए विनियम के लागू होने के साथ 48 घंटे के अंदर इयूटी के भुगतान के कारण 70 प्रतिशत से अधिक कंटेनर मूल्यांकन के बगैर भेजे जा रहे हैं। सुझाव दिया गया कि नियमित आयातकों के लिए पूरे देश में एयर कार्गो मोड के माध्यम से क्लियरेंस के लिए डीपीडी मोड अपनाया जाना चाहिए, जो कस्टम इयूटी का समय से भुगतान करते हैं उनको लैंडिंग पर तत्काल आरएमएस की सहायता से कार्गो के क्लियरेंस के लिए प्रोत्साहित</p>	<p>सीबीईसी सर्वोत्तम संभव रास्ता निकालने के लिए एयर कार्गो आपरेटर और एयरलाइंस, सुरक्षा एजेंसियों के साथ परामर्श का आयोजन करे जिसमें एयर कार्गो के लिए डीपीडी माडल कार्यान्वित</p>

		किया जाना चाहिए। इससे ड्वेल टाइम में सुधार होगा।	किया जा सकता है।
7.	बृहनमुंबई कस्टम ब्रोकर्स एसोसिएशन	<p>एसीसी मुंबई में अवसंरचना :</p> <p>एयर कार्गो कम्प्लेक्स, मुंबई जो देश का अग्रणी कम्प्लेक्स है, में अवसंरचना सुधार की प्रबल आवश्यकता है। समयबद्ध ढंग से समुचित अवसंरचना का विकास करने की आवश्यकता है जिससे एयर कार्गो व्यापार में वृद्धि करने तथा अतिरिक्त कार्गो को हैंडल करने में मदद मिलेगी। यह इस समय 45 प्रतिशत एयर कार्गो ट्रेफिक को हैंडल कर रहा है। पथकर के उन्मूलन से एयरपोर्ट से कार्गो के मूवमेंट में वृद्धि होने की संभावना है। आज भी टर्मिक एरिया से कार्गो हैंडल किया जा रहा है।</p> <p>एमआईएएल के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि प्रतिवर्ष 3 लाख मीट्रिक टन कार्गो हैंडल करने के लिए एक नया निर्यात टर्मिनल हाल ही में खोला गया तथा इस टर्मिनल से थ्रोपुट 17000 मीट्रिक टन प्रतिमाह है। निर्यात की वर्ष दर वर्ष वृद्धि 15 प्रतिशत है और इस समय यह 19 प्रतिशत है। नया फर्मा एवं एगो वेयरहाउस विकसित किया जा रहा है जो 5 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष हैंडल कर सकता है। 400 ट्रक के लिए एक नया ट्रक पार्किंग एरिया निर्मित किया गया है तथा ट्रक डॉक की क्षमता बढ़ाकर 100 ट्रक की गई है। मात्रा में वृद्धि को हैंडल करने के लिए नए आयात टर्मिनल को फिर से डिजाइन किया जा रहा है उन्होंने बताया कि वे प्रतिदिन औसतन 900-1000 टन आयात कार्गो तथा 7-800 टन प्रतिदिन निर्यात कार्गो हैंडल करते हैं। बताया गया कि आयात कार्गो की डिलीवरी में ड्वेल टाइम 6.5 से घटकर 4 दिन हो गया है और पर्याप्त स्थान उपलब्ध है। सीएचए द्वारा समुचित आयोजना के माध्यम से प्रातःकाल के दौरान डिलीवरी में वृद्धि हो सकती है।</p>	<p>नागर विमानन मंत्रालय अवसंरचना की पर्याप्तता की जांच करने के लिए सुविधा का दौरा करे।</p>
8.	दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)	<p>कस्टम के ईडीआई सिस्टम (आईसीईएस) में अक्सर ब्रेकडाउन की समस्या :</p> <p>प्रतिनिधि ने सूचित किया कि सिस्टम अक्सर खराब रहता है जिससे क्लियरेंस में विलंब होता है, एग्जिम ट्रेड के लिए कठिनाइयां उत्पन्न होती हैं। प्राथमिकता के आधार पर समयबद्ध ढंग से सिस्टम का उन्नयन</p>	<p>सीबीईसी इस संबंध में फीडबैक प्रदान करे कि ईडीआई प्रणाली के उन्नयन का काम कब तक पूरा हो जाएगा और प्रणाली चालू हो</p>

		<p>किया जा सकता है।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि ईडीआई सिस्टम (आईसीईएस) को अपग्रेड करने के लिए सक्षम परियोजना कार्यान्वित की जा रही है और शीघ्र ही पूर्णतः क्रियाशील हो जाएगी।</p> <p>एयर कार्गो फोरम आफ इंडिया के प्रतिनिधि ने बताया कि एसीएलपीबी की पिछली बैठक में सूचित किया गया था कि अगस्त 2017 तक उन्नयन का काम पूरा हो जाएगा।</p>	जाएगी।
9.	दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)	<p>पृथक्करण रिपोर्ट के संदेशों का एकीकरण :</p> <p>आईजीएम ब्यौरे की प्राप्ति पर टर्मिनल आपरेटर कार्गो को अलग करते हैं और आयात फ्लाइट की पृथक्करण रिपोर्ट इलेक्ट्रॉनिक रूप से कस्टम को प्रस्तुत की जा रही है। साथ में हार्ड प्रतियां भी कस्टम को प्रदान की जा रही हैं। प्रस्तुत किए गए इलेक्ट्रॉनिक डाटा को कस्टम के सिस्टम के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए। कस्टम पहले से उपलब्ध मैनीफेस्ट के साथ डाटा का मिलान कर सकता है। हार्ड प्रति प्रस्तुत करने की आवश्यकता समाप्त की जा सकती है।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि टर्मिनल आपरेटर द्वारा भेजे जा रहे पृथक्करण के संदेशों को प्रणाली के साथ एकीकृत किया जा रहा है।</p>	सीबीईसी अपनी प्रणाली से इसकी पुनः पुष्टि करने के बाद हार्ड प्रतियां प्रस्तुत करने के मुद्दे को स्पष्ट कर सकता है।
10.	दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)	<p>आईजीएम की इनवर्ड प्रविष्टि को आनलाइन किया जाए :</p> <p>प्रतिनिधि ने सूचित किया कि आयात फ्लाइट के लिए आईजीएम की इनवर्ड प्रविष्टि इस समय हाथ से किया जा रही है। एयरलाइंस के प्रतिनिधि को कस्टम के सिस्टम में इंट्री कराने के लिए कस्टम अधिकारी से संपर्क करना होता है।</p>	सीबीईसी से सर्वोत्तम संभव तरीका तैयार करने के लिए एयर कार्गो आपरेटर और एयरलाइंस के साथ परामर्श का आयोजन करने के लिए कहा गया जिसके माध्यम से कार्गो की ढुलाई करने वाले एयरक्राफ्ट के आगमन के समय

			को सीबीईसी के सिस्टम में रियल टाइम आधार पर आनलाइन अपडेट किया जा सकता है।
11.	<p>दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)</p> <p>दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया</p>	<p>आंशिक लदान संशोधन आनलाइन किया जाए :</p> <p>आंशिक लदान के लिए आईजीएम में संशोधन की अनुमति मैनुअल रूप में प्राप्त की जाती है क्योंकि आयात कार्गो पृथक्करण रिपोर्ट कस्टम के सिस्टम के साथ एकीकृत नहीं है।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि टर्मिनल आपरेटर द्वारा भेजे जा रहे पृथक्करण के संदेश प्रणाली के साथ एकीकृत किए गए हैं।</p> <p>जहां तक शॉर्ट लैंडिंग के मामलों का संबंध है, इस अनुमति से प्रक्रिया में 3 से 7 दिन का विलंब होता है। यह विलंब ऐसी उड़ानों में स्पष्ट रूप से महसूस किया जा सकता है जो बहुत फ्रिक्वेंट नहीं हैं।</p> <p>एयर कार्गो फोरम ऑफ इंडिया के प्रतिनिधि ने बताया कि सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 15 के कारण आंशिक कार्गो की अभी भी डिलीवरी नहीं की जाएगी जहां आगमन पर ड्यूटी लगाई जा सकती है। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर आंशिक लदान को पूर्ण ड्यूटी के भुगतान के आधार पर जारी किया जाता है। इस समय कस्टम पैकिंग सूची के आधार पर कार्गो की जांच करता है और ड्यूटी लगाता है।</p>	<p>सीबीईसी सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 15 के अंतर्गत सीमा की जांच करे और उपयुक्त संशोधन पर विचार करे।</p>
12.	<p>दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)</p>	<p>आयात डिलीवरी तथा जांच गेट के प्रचालन के लिए कस्टोडियन अधिकृत होने चाहिए :</p> <p>पिछले दो वर्षों से 24 घंटे प्रचालन हो रहा है परंतु सही मायने में ऐसा नहीं हो रहा है। एयरलाइंस, टर्मिनल आपरेटर इस समय प्रतिदिन 24 घंटे प्रचालन करते हैं। प्रातः 9.30 बजे के बाद कस्टम अधिकारियों द्वारा आयात डिलीवरी एवं जांच गेट का प्रबंधन किया जाता है (खोले और बंद किए जाते हैं)। इसकी वजह से ऐसे कार्गो की डिलीवरी नहीं हो पाती है जो इस समय के बाद कस्टम द्वारा क्लियर किए जाते हैं और ड्यूटी का भुगतान किया जाता है। चूंकि कस्टोडियन प्राप्त</p>	<p>सीबीईसी फाटकों को बंद करने की प्रक्रिया की समीक्षा करे।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय उस कार्यवृत्त की प्रति प्रदान करे जिसमें इस मुद्दे का उल्लेख किया गया है।</p>

		<p>कार्गो के लिए जिम्मेदार हैं इसलिए उनको गेट खोलने और बंद करने की भी अनुमति दी जा सकती है।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने बताया कि इस संबंध में उनके द्वारा भी संदर्भ भेजा गया है।</p>	
13.	<p>दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)</p> <p>एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया</p>	<p>ट्रांसशिपमेंट को प्रोसेस करते समय कस्टम की अनुमति / हस्ताक्षर की आवश्यकता को समाप्त करना :</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय भारत में एविएशन हब को बढ़ावा दे रहा है। ट्रांसशिपमेंट कार्गो जो भारतीय हवाई अड्डों पर आता है, 5 प्रतिशत से कम है। ऐसे किसी कार्गो के लिए भौतिक रूप में कस्टम की अनुमति की आवश्यकता होती है जिसे दूसरी फ्लाइट से कनेक्ट करना होता है। शिपमेंट को किसी कार्गो टर्मिनल में प्रवेश करने की इजाजत नहीं होती है और उसे एयरसाइड पर रखा जाता है। मैनुअल अनुमति की इस प्रक्रिया को समाप्त करना होगा ताकि ट्रांसशिपमेंट हब के रूप में एयरपोर्ट को बढ़ावा दिया जा सके।</p> <p>इनवर्ड और आउटवर्ड मैनीफेस्ट का मिलान किया जा सकता है क्योंकि ये आटोमेटिक हैं। कस्टम मैनीफेस्ट को इलेक्ट्रॉनिक रूप में देख सकता है, जैसा कि बड़े अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर होता है। इससे एग्जिम कार्गो के लिए लागत भी कम होने की संभावना है।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि डायल द्वारा एक स्टेराइल एरिया का निर्माण किया गया है। डायल ने सूचित किया कि इस एरिया को कस्टम द्वारा अनुमोदित किया गया है परंतु अभी तक कोई दस्तावेज सृजित नहीं किया गया है।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि इस संबंध में सिस्टम को एकीकृत किया गया है।</p>	<p>डायल एकीकरण के कार्यान्वयन पहलुओं की पुष्टि करे।</p>
14.	<p>दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)</p>	<p>बीयूपी (निर्मित यूनिट) उत्पाद का प्रयोग करने में असमर्थता (कस्टम एवं बीसीएस) :</p> <p>प्रतिनिधि ने बताया कि भारतीय हवाई अड्डों पर बीयूपी (निर्मित यूनिटें) लोकप्रिय नहीं हैं, जिसके कारण इस प्रकार हैं : (क) आन साइड कस्टम जांच और (ख) पैलट लेवल स्क्रीनिंग करने के लिए संगत प्रौद्योगिकी</p>	<p>नागर विमानन मंत्रालय सीबीईसी के परामर्श से उपयुक्त अवसंरचना का सृजन करे।</p>

		का उपलब्ध न होना। इसकी वजह से लूज कार्गो को हैंडल करने की प्रक्रिया अदक्ष, उबाऊ हो गई है और ड्वेल टाइम काफी बढ़ गया है।	
15.	<p>दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)</p> <p>दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन आफ इंडिया</p> <p>एयरपोर्ट अथारिटी आफ इंडिया</p>	<p>बांडेड प्रचालनों के संचालन के लिए ट्रकर्स / एयरलाइंस के लिए अनेक बांडों की आवश्यकता :</p> <p>इस समय जो कोई भी एक से अधिक स्टेशन पर बांडेड सेवाओं का प्रचालन करना चाहता है (परिवहन का माध्यम जो भी हो), उनको प्रत्येक संबंधित लोकेशन पर कस्टम के साथ बांड फाइल करने की आवश्यकता होती है। इसलिए अनेक हब एवं स्पोक बांडेड प्रचालन के संचालन के लिए अनेक बांड प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है जिससे हब प्रचालन महंगा, अदक्ष एवं बोझिल हो जाता है।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने बताया कि सभी आपरेटर्स का केन्द्रीय पंजीकरण विचाराधीन है और इससे मुद्दे का समाधान हो जाएगा।</p>	सीबीईसी केन्द्रीय पंजीकरण सुनिश्चित करने के अपने प्रयास में पूरे देश में सभी कस्टम लोकेशन के लिए एकल बांड के मुद्दे की जांच करे।
16.	<p>दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)</p> <p>एयरपोर्ट अथारिटी आफ इंडिया</p>	<p>ट्रांसशिपमेंट में समय साध्य तथा प्रचुर एक्सरे प्रक्रिया :</p> <p>ट्रांजिट के दौरान विशेष रूप से उस समय ट्रांसशिपमेंट कार्गो की री-स्क्रीनिंग की आवश्यकता होती है जब यह किसी अंतर्राष्ट्रीय लोकेशन से उत्पन्न होता है। यह अन्य अंतर्राष्ट्रीय हब पर अपनाई जा रही प्रथा के अनुरूप नहीं है।</p> <p>बीसीएस के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि ऐसे देशों के कार्गो की री-स्क्रीनिंग की आवश्यकता नहीं होती है जिनके साथ परस्पर करार किए गए हैं।</p>	नागर विमानन मंत्रालय / बीसीएस ऐसे देशों की सूची साझा करे जिनके साथ करार किए गए हैं।
17.	<p>दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)</p>	<p>कैबोटेज नीति पर स्पष्टता का अभाव :</p> <p>अंतर्राष्ट्रीय कैरियर / फ्रेटर को घरेलू मार्गों पर अंतर्राष्ट्रीय कार्गो की ढुलाई करने की अनुमति उस समय भी नहीं दी जाती है जब वे भारत के अंदर दो या अधिक स्टेशन के साथ प्रचालन करते हैं। इससे वे संबंधित भारतीय एयरपोर्ट पर एक अंतर्राष्ट्रीय उड़ान से दूसरी अंतर्राष्ट्रीय उड़ान में कार्गो को ट्रांसफर नहीं कर पाते हैं जिससे कार्गो हब के रूप में काम करने की भारतीय हवाई अड्डों की क्षमता सीमित होती है। (तब यह कार्य दूसरे विदेशी एयरपोर्ट पर किया जाता है</p>	किसी अग्रतर कार्रवाई की आवश्यकता नहीं है।

		<p>जिससे हब की यह गतिविधि हमारे भारतीय एयरपोर्ट से शिफ्ट हो जाती है)। उदाहरण बीएलआर / डीईएल / एफआरए, कार्गो ईएक्स बीएलआर डीईएल के मार्फत भेजा जाता है परंतु बोर्ड पर बना रहता है (5वें / 6वें फ्रीडम का अंतर – एक देश में दो बिंदुओं को स्पर्श करना)।</p> <p>डीजीसीए के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि इस समय किसी भी देश में कोई अंतर्राष्ट्रीय प्रथा नहीं है। फ्रीडम का 8वां अधिकार भी विचाराधीन नहीं है। ओपन स्काई नीति भी कैबोटेज को अनुमत नहीं करती है। विदेशी एयरलाइंस लोकल कैरियर के साथ व्यवस्था कर सकते हैं। फ्रेट के लिए भी कोड साझा करने की संभावना तलाशी जा सकती है।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि नीति के रूप में घरेलू फ्रेटर उद्योग को बढ़ावा दिया जा रहा है। फ्रेटर का समावेशन और ट्रांसशिपमेंट हब का विकास एक साथ होता है और नीति के रूप में इनको बढ़ावा दिया जा रहा है। गोलाकार भाग का उपयोग अभी भी चिंता का विषय है तथा क्षेत्रीय संपर्क योजना इस दिशा में एक कदम है।</p>	
18.	पीएचडी चैंबर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री	<p>छोटे शहरों में कारीगरों के लिए प्रचुर संभावना है क्योंकि कूरियर के माध्यम से आनलाइन बाजार उपलब्ध है। भेजे गए कूरियर का वाणिज्यिक पैकेज मूल्य 25000 रुपए से अधिक नहीं हो सकता है जो निर्यात के लिए कूरियर सेवाओं के उपयोग को प्रतिबंधित करता है। सीबीईसी इस सीमा में वृद्धि करने पर विचार कर सकता है। ई-कामर्स के लेनदेन में आरबीआई ने आनलाइन भुगतान गेटवे से धन प्रेषण की राशि बढ़ाकर प्रति शिपमेंट 10000 अमरीकी डालर कर दी है।</p> <p>एक्सप्रेस इंडस्ट्री काउंसिल के प्रतिनिधि ने अनुरोध किया कि यह सीमा बढ़ाई जाए।</p> <p>एफआईआईओ के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि कूरियर शिपमेंट की कम लिमिटेड के कारा ई-कामर्स का व्यापार प्रभावित हो रहा है। ई-कामर्स के अंतर्गत डिजाइनर / हैंडीक्राफ्ट के उत्पादों का काफी अधिक</p>	सीबीईसी वाणिज्यिक कूरियर कार्गो के लिए लिमिट की जांच करे।

		<p>मूल्य होता है। हाल ही में सीबीईसी ने भी ई-कामर्स के लेनदेन के लिए कूरियर लदान विधेयक अधिसूचित किया है परंतु कुछ लोकेशन पर मैनुअल मोड में इसे कार्यान्वित किया जा रहा है। डीजीएफटी ने 1000 रुपए के आवेदन शुल्क के साथ एमईआईएस लाभ के लिए केवल 5 उत्पादों को अधिसूचित किया है और वसूली के दस्तावेज प्रस्तुत करने पर यह लाभ प्राप्त किया जा सकता है। ऐसे भुगतानों के मामले में कोई ई-बीआरसी जारी नहीं किया जाता है क्योंकि व्यक्तिगत खाते में धन भेजा जाता है और धन भेजने का प्रमाण एफआईआरसी है। लगभग 2500 रुपए के भुगतान पर एफआईआरसी प्राप्त किया जाता है। निर्यात के आंकड़ों में निर्यात के मूल्य को भी शामिल नहीं किया जाता है।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने बताया कि विभाग एक आनलाइन ई-कार्गो पोर्टल विकसित करने का प्रयास कर रहा है ताकि कार्गो का लदान संभव हो सके।</p>	
19.	एयरपोर्ट अथारिटी ऑफ इंडिया	<p>श्रेणी 2/3 के शहरों में एयरपोर्ट पर एएआईसीएलएएस के लिए कस्टम लागत वसूली प्रभार से छूट :</p> <p>प्रतिनिधि ने बताया कि इस बात को ध्यान में रखते हुए कि श्रेणी 2/3 के शहरों में अन्य बातों के साथ इन शहरों की संप्रभुता को बढ़ावा देने के लिए इन हवाई अड्डों पर निर्यातकों को सुविधाएं प्रदान करने के लिए इंटरनेशनल कार्गो की सुविधाएं सृजित की जा रही हैं, एएआई (अब एएआईसीएलएएस) ने नागर विमानन मंत्रालय के माध्यम से वित्त मंत्रालय के साथ मामले को उठाया है तथा श्रेणी 2/3 के शहरों में हवाई अड्डों पर कस्टम लागत वसूली प्रभार की समीक्षा करने का औचित्य प्रदान किया गया है परंतु एएआईसीएलएएस के लिए प्रभारों में छूट अभी भी मृग मरीचिका बनी हुई है जिसके फलस्वरूप यह सफल नहीं हो पा रहा है। सूचित किया गया कि कुछ सुविधाओं में वस्तु का मूल्य काफी है परंतु आयतन कम है। अनुरोध किया गया कि लागत वसूली प्रभारों से छूट प्रदान करने के लिए आयतन के स्थान पर ऐसी सुविधाओं के लिए निर्यात कार्गो के मूल्य पर भी विचार किया जाए।</p>	<p>सीबीईसी कस्टम वसूली प्रभारों के भुगतान से छूट प्रदान करने के लिए नियत कसौटियों की जांच करे। सीबीईसी कार्गो के मूल्य के आधार पर, न कि केवल कार्गो के आयतन के आधार पर ऐसी छूट प्रदान करने पर विचार कर सकता है।</p> <p>सीबीईसी सुनिश्चित करे कि समय पर कार्गो का क्लियरेंस सुनिश्चित करने के लिए सभी लोकेशन पर स्टाफ तैनात किए गए हैं।</p>

		सीबीईसी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि लागत वसूली प्रभार यह सुनिश्चित करने के लिए हैं कि व्यय विभाग द्वारा स्टाफ की तैनाती की अनुमति दी जाती है और इस समय कार्गो की एक निश्चित मात्रा प्राप्त करने के बाद इससे छूट प्रदान की जाती है।	
20.	<p>एयरपोर्ट अथारिटी ऑफ इंडिया</p> <p>दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएएआई)</p>	<p>एग्रिम कार्गो की शीघ्रता से प्रोसेसिंग के लिए अंतर्राष्ट्रीय कार्गो सुविधाओं में अन्य विनियामक एजेंसियों के अधिकारियों की कमी :</p> <p>प्रतिनिधि ने सूचित किया कि हालांकि एएआई / एएआईसीएलएस श्रेणी 2/3 के शहरों में अंतर्राष्ट्रीय कार्गो की नई सुविधाओं का सृजन कर रहा है, कस्टम स्टाफ की तैनाती में विलंब तथा इनकी तैनाती न होना, पादप संगरोध, सहायक औषधि नियंत्रक, पशु संगरोध अधिकारी आदि की तैनाती में विलंब से निर्यात कार्गो का क्लियरेंस शीघ्रता से नहीं हो रहा है जिससे एयर कार्गो का ठीक से विकास नहीं हो रहा है।</p> <p>एसीएएआई के प्रतिनिधि ने अनुरोध किया कि नियमित आधार पर संबंधित प्राधिकारी अनिवार्य रूप से तैनात किए जाएं।</p>	<p>एएआई / एसीएएआई स्थानीय उद्योग के आधार पर अनुमानित कार्गो की मात्रा के साथ श्रेणी 2/3 के विभिन्न एयरपोर्ट पर अधिकारियों की तैनाती के संबंध में सूचना प्रस्तुत कर सकते हैं ताकि संबंधित विभाग स्टाफ की तैनाती पर विचार कर सके।</p>
21.	<p>दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएएआई)</p>	<p>पूरी दुनिया में अग्रिम आयात सामान्य मैनीफेस्ट (व्हील अप पर आईजीएम) की प्रथा है। अनुरोध किया जाता है कि यहां भी आईजीएम की अग्रिम फाइलिंग की जानी चाहिए और तिथि एवं समय की प्रविष्टियों का इलेक्ट्रानिक एकीकरण किया जाना चाहिए।</p> <p>डायल के प्रतिनिधि ने स्पष्ट किया कि आज भी व्हील अप पर अग्रिम में आईजीएम किया जाता है और एयरक्राफ्ट की लैंडिंग से पूर्व आईजीएम नंबर जारी किया जाता है। मैनुअल इनवर्ड डेट इंट्री / टचडाउन टाइम का उल्लेख करने के कारण विलंब होता है।</p> <p>सीबीईसी के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि विभाग एयर कार्गो मैनीफेस्ट विनियम तैयार करने की प्रक्रिया में है। कस्टम प्राधिकारियों द्वारा सिस्टम पर इनवर्ड डेट की इंट्री की जाती है। हाल ही में आइसटैब मोबाइल अप्लीकेशन ने ब्योरों को प्रविष्ट करने में कस्टम अधिकारियों को समर्थ बनाया है।</p> <p>डायल के प्रतिनिधि ने यह भी बताया कि एयरपोर्ट</p>	<p>सीबीईसी एयर कार्गो मैनीफेस्ट विनियम जारी करने से पूर्व एयरलाइंस और एयर कार्गो एजेंट से परामर्श करे।</p> <p>एयरपोर्ट अथारिटी ऑफ इंडिया तथा सीबीईसी एयरक्राफ्ट के इनवर्ड डेट और टाइम की इलेक्ट्रानिक रिकार्डिंग को संभव बनाएं।</p>

		<p>आपरेटर एयरलाइंस को ब्यौरे प्रदान करता है जो सिस्टम में इंटी के लिए इसे कस्टम को प्रदान करता है। उन्होंने बताया कि एयरपोर्ट के सिस्टम कस्टम के सिस्टम से जुड़े हैं और इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्रविष्टियां पारेषित की जा सकती हैं ताकि पारगमन अचूक हो।</p> <p>एयर कार्गो फोरम ऑफ इंडिया (एसीएफआई) के प्रतिनिधि ने बताया कि एटीसी से भी ब्यौरे प्राप्त किए जा सकते हैं।</p>	
22.	दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएफआई)	शिपमेंट के पुनः आयात के लिए बांडेड सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए।	
23.	दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएफआई)	<p>सभी एयरलाइंस के पास सुरक्षा संबंधी घोषणाएं होती हैं जो विभिन्न फार्मेट में हैं जो बीसीएस द्वारा अनुमोदित हैं। जांच के विभिन्न चरणों पर भौतिक प्रति की मांग की जाती है। सभी एयरलाइंस एकल फार्मेट अपना सकती हैं और भौतिक प्रति की आवश्यकता समाप्त की जा सकती है।</p> <p>बीसीएस के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि दिसंबर 2017 से सभी प्रविष्टियों को आनलाइन फार्मेट में भरा जाना है।</p>	बीसीएस इस संबंध में प्रक्रियाओं का मानकीकरण कर सकता है कि कौन घोषणा एवं फार्मेट प्रदान करेगा।
24.	दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएफआई)	<p>चूकि ड्यूटी के भुगतान में विलंब के लिए शिपर को दंडित किया जाता है और फारवर्डर पर विलंब प्रभार का दंड लगाया जाता है, इसलिए एयरपोर्ट आपरेटर और कस्टोडियन के कार्गो प्रचालन के लिए प्रचालनात्मक पैरामीटर तथा मानक प्रचालन प्रक्रियाएं (एसओपी) निर्धारित करने की आवश्यकता है।</p> <p>नागर विमानन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि प्रारूप सेवा स्तरीय करार परिचालित किए गए हैं जिसमें प्राप्त किए जाने वाले ड्वेल टाइम का उल्लेख किया गया है।</p>	नागर विमानन मंत्रालय एसएलए का अनुपालन सुनिश्चित करे।
25.	दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएफआई)	<p>कूरियर कार्गो से संबंधित मुद्दा :</p> <p>(क) कूरियर कार्गो के कस्टम क्लियरेंस की प्रक्रियाओं को सामान्य कार्गो के लिए लागू करने की आवश्यकता है।</p>	सीबीईसी अनुपालन सुनिश्चित करे।

		(ख) लागू विनियमों के अनुसार कूरियर शिपमेंट के लिए वजन के कठोर प्रतिबंधों का सभी हवाई अड्डों पर पालन किया जाए।	
26.	दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएएआई)	<p>एयरपोर्ट पर जब तक सभी संबद्ध एजेंसियां 24 घंटे काम करना शुरू न करें तब तक फ्री पीरियड में अवकाशों को शामिल न किया जाए :</p> <p>एएआई तथा डायल के प्रतिनिधियों ने सूचित किया कि अवकाशों की गणना नहीं की जाती है।</p>	नागर विमानन मंत्रालय एयरपोर्ट आपरेटर के साथ मुद्दे की जांच करे।
27.	दि एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएएआई)	निर्यात कार्गो से संबंधित सेवाओं के लिए जीएसटी के अंतर्गत जीरो रेटिंग।	राजस्व विभाग अनुरोध की जांच कर सकता है।
28.	अपेडा	<p>नाशवान वस्तुओं, उदाहरण के लिए आम के पीक सीजन के दौरान एयर फ्रेट प्रभार में वृद्धि चिंता का विषय है। इच्छा व्यक्त की गई कि फलों और सब्जियों जैसी नाशवान वस्तुओं को फ्रेट प्रभार की गणना के लिए बहुमूल्य वस्तुओं के रूप में लेना चाहिए। पीक सीजन के दौरान विभिन्न नाशवान वस्तुओं के लिए एकसमान एवं प्रतिस्पर्धी फ्रेट प्रभार लगाए जाने चाहिए।</p> <p>एसीएएआई के प्रतिनिधि ने बताया कि फ्रेट प्रभार बाजार द्वारा निर्धारित होते हैं।</p> <p>अल कार्गो के प्रतिनिधि ने बताया कि लखनऊ जैसे क्षेत्रों में डिस्काउंट दिया जा रहा है। सभी नाशवान वस्तुओं की दुलाई समान दर पर की जाती है।</p>	नागर विमानन मंत्रालय एयर फ्रेट आपरेटर से परामर्श करके मुद्दे की जांच करे।
29.	अपेडा	<p>पीक सीजन के दौरान नाशवान वस्तुओं की शिपिंग के लिए स्थान की किल्लत होती है। एयरलाइंस शिपिंग के लिए निर्धारित स्पेस आवंटित करने की संभावना की जांच कर सकती हैं।</p> <p>डायल के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि नाशवान कृषि वस्तुओं के मूवमेंट को बढ़ावा देने की दिशा में प्रयास किए जा रहे हैं।</p>	नागर विमानन मंत्रालय कुछ क्षेत्रों में नाशवान वस्तुओं के भंडारण के लिए कुछ निर्दिष्ट स्थान आवंटित करने के मुद्दे पर चर्चा करने के लिए कार्गो एंड फ्रेट हैंडलिंग बिरादरी के साथ समन्वय कर सकता

			है।
30.	अपेडा	<p>विभिन्न हवाई अड्डों, विशेष रूप से मुंबई एयरपोर्ट पर नाशवान एवं फूड कार्गो के क्लियरेंस के लिए एक ग्रीन चैनल स्थापित करने की आवश्यकता है। कार्गो की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए क्लियरेंस के लिए लंबी कतार की समस्या को दूर करने हेतु तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता है।</p> <p>एसीएफआई के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि नाशवान कार्गो के प्रबंधन के लिए स्थान की किल्लत को दूर करने के लिए अतिरिक्त क्षेत्र का सृजन किया जा रहा है। कार्गो की हैंडलिंग के लिए एक विशेष क्षेत्र का सृजन किया जाएगा।</p>	<p>एमआईएल / एआई एरिया का विस्तार करके शीघ्र क्लियरेंस सुनिश्चित करें।</p>
31.	अपेडा	<p>नवगठित राज्य आंध्र प्रदेश से प्रचालन करने वाली हवाई एवं अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों द्वारा बढ़ते निर्यात को ध्यान में रखते हुए विजयवाड़ा एयरपोर्ट को निर्यात के पोर्ट के रूप में अधिसूचित किया जा सकता है।</p>	<p>सीबीईसी विजयवाड़ा एयरपोर्ट को निर्यात के पोर्ट के रूप में अधिसूचित करे।</p>
