

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 188

नई दिल्ली 7 नवंबर 2008

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतत् द्वारा, इसके पत्तन पर आने वाले विदेशी नौसैनिक पोतों पर विशेष दर लगाने हेतु मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निबटाता है।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/36/2007-एमओपीटी

मुर्गाव पत्तन न्यास

----

आवेदक

### आ दे श

(सितंबर 2008 के 30 वें दिन पारित)

यह प्रकरण मुर्गाव पत्तन न्यास के पत्तन पर पहुँचने वाले विदेशी नौसैनिक पोतों पर विशेष दर लगाने हेतु मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।

2.1. एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बिन्दु प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) हाल ही के बीते वर्षों में पत्तन पर आने वाले विदेशी मूल के रक्षा पोतों की आवृत्ति में बढ़ोत्तरी हुई है । 14 विदेशी नौसैनिक पोत प्रतिवर्ष पत्तन पर आते हैं । पत्तन के पास उपलब्ध पिछले 3 वर्षों के आंकड़ों के आधार पर इन पोतों का जीआरटी 605 से 40600 के बीच रहता है ।
- (ii) प्रचलित दरमान और दरमान को शासित करने वाली सशर्तताओं के अनुसार सदभावना यात्रा पर आने वाले विदेशी मूल के रक्षा पोतों से कोई पत्तन देयताएँ वसूल नहीं की जाती हैं । फिर भी, अन्य पोतों पर लगने वाले पाइलेट-प्रभार, बर्थ-भाड़ा, पोतघाट शुल्क और विविध प्रभार जैसे अन्य प्रभार इन पोतों पर भी लगाए जाते हैं ।
- (iii) सामान्य कार्गो बर्थों की पर्याप्त संख्या के अभाव में, इन गैर-कार्गो पोतों को कार्गो पोतों पर वरीयता देते हुए भी लंगर डालने देने के लिए विवश होना पड़ता है । ऐसे विदेशी नौसैनिक (गैर-कार्गो) पोतों को मूरिंग डॉल्फिन्स और धारा में लंगर डालने के अतिरिक्त सामान्यतः बर्थ सं. 8,10 और 11 पर भी लंगर डालते हैं ।
- (iv) चूंकि विदेशी नौसैनिक पोत गैर-कार्गो पोत होते हैं, पत्तन इनसे कोई कार्गो संबंधी प्रभार नहीं वसूल करता है । फिर भी, इस बात को स्वीकार किया जाना चाहिए कि ये पोत पत्तन और अन्य कार्गो पोतों की लागत और सुविधा (की कीमत) पर सामान्य कार्गो बर्थों का उपयोग करते हैं । इस प्रकार बर्थ सं. 10 और 11 पर कार्गो के लदान / उतराई की उत्पादकता पर बुरा प्रभाव पड़ता है । इसलिए, इस कारण से छोड़ दिये गये राजस्व की भरपाई करने की जरूरत है ।
- (v) (क) कार्गो पोतों की तुलना में विदेशी नौसैनिक पोतों का जीआरटी बहुत कम होता है । राजस्व की हानि किस सीमा तक और कहां -कहां होती है, इसका निर्धारण सामान्य कार्गो बर्थों और लंगरगाहों पर प्रहस्तित विदेशी नौसैनिक पोतों के औसतन आकार के सृदृश पोतों के आकार पर किया गया है ।  
(ख) कार्गो बर्थों पर यादृच्छिक रूप से लिए गए कुछ नमूने कार्गो पोतों और गैर-कार्गो पोतों से कुल राजस्व दर्शाता है कि छोड़े गए कुल राजस्व की राशि केवल उन कार्गो संबंधी

प्रभारों के समान होती है जो विदेशी नौसैनिक पोतों से उन पर, विशेषदर लगाकर वसूली जानी प्रस्तावित है।

- (vi) विभिन्न स्थितियों में राजस्व-भार और इस पत्तन पर 01.04.2004 से 31.03.2007 तक की अवधि में प्रहस्तित नौसैनिक पोतों की संख्या दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत की गई है। प्रस्तावित विशेष दर तक पहुंचाने हेतु एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई संक्षिप्त गणना नीचे दी गई है :-

क्र. सं.	विवरण	गणना
1.	2004-05 से 2006-07 की अवधि में मुर्गाव पत्तन स्थित विभिन्न स्थानों में आए विदेशी नौसैनिक पोतों का औसत जीआरटी।	7955 जीआरटी
2.	बर्थ सं. 8,10 और 11 तथा मूरिंग डॉल्फिन पर प्रहस्तित कार्गो पोतों का औसत जीआरटी	20863 जीआरटी
3.	विभिन्न बर्थों पर भिन्न-भिन्न जीआरटी वाले विदेशी नौसैनिक पोतों के प्रहस्तन पर अर्जित राजस्व: बर्थ सं. 8 (9769 जीआरटी) बर्थ सं. 10 (4812 जीआरटी) बर्थ सं. 11 (0605 जीआरटी) मूरिंग डॉल्फिन्स (40600 जीआरटी)	रु.235115.00 रु.648835.00 रु.007937.00 रु.562956.00
4.	सदृश जीआरटी वाले कार्गो पोतों पर जब उन्हें सामान्य कार्गो बर्थों पर प्रहस्तित किया गया, अर्जित राजस्व	रु.636411.00
5.	विदेशी नौसैनिक पोत पर अर्जित राजस्व	रु.235115.00
6.	सामान्य कार्गो बर्थों पर कार्गो और गैर कार्गो पोतों से अर्जित राशि में अंतर	रु.401296.00
7.	प्रति जीआरटी दर = 401296	
	7955 (जीआरटी) X 72 (घंटे) X रु.40.35 (डालर के रूप में परिवर्तन के लिए अपनाई गई विनिमय दर)	अम. डालर 0.017363

- (vi) इसने विदेशी नौसैनिक पोतों द्वारा सामान्य कार्गो बर्थों और मूरिंग डॉल्फिन्स पर लंगर डालने के लिए उन पर अम. डॉलर 0.017363 प्रति जीआरटी दर से विशेष प्रभार लगाना प्रस्तावित किया है।

- (vii) पिछले तीन वर्षों में ऐसे पोतों द्वारा दी गई औसत दस्तकों के आधार पर विदेशी नौसैनिक पोतों पर प्रस्तावित लेवी से यह प्रतिवर्ष 60 लाख रुपये की अतिरिक्त आय पैदा करने की अपेक्षा रखता है।

2.2. एमओपीटी ने अनुरोध किया है कि पत्तन स्थित बर्थों, मूरिंग डॉल्फिन्स और सुरक्षित लंगरगाहों पर विदेशी नौसैनिक (गैर-कार्गो) पोतों के प्रहस्तन के कारण होने वाली राजस्व की हानि की भरपाई के लिए विदेशी नौसैनिक पोतों पर 0.017363 अम. डॉलर प्रति जीआरटी की दर से प्रस्तावित विशेष दर को अनुमोदन प्रदान करे।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों और भारतीय नौसेना को उनका अभिमत जानने के लिए भेजा गया था। उपयोगकर्ता संगठनों और भारतीय नौसेना से

प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिपूरक सूचना के रूप में एमओपीटी को भेज दिया गया था। एमओपीटी ने उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों पर अपने उत्तर दे दिए हैं।

4. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 14 जुलाई 2008 को एमओपीटी के परिसर में हुई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव की पावर-प्वाइंट प्रस्तुति वहां की थी। उस संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी ने अपने उत्तर भी प्रस्तुत किए थे।

5. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित समस्त प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों के सारांश और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

6. इस प्रकरण पर प्रक्रिया करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) मुर्गाव पत्तन न्यास का प्रस्ताव, अपने बर्थों और मूरिंग डॉल्फिन पर विदेशी नौसैनिक पोतों को स्थान प्रदान करने के कारण कार्गो संबंधी प्रभारों में पत्तन द्वारा छोड़े गए राजस्व की हानि की भरपाई करने के लिए विदेशी नौसैनिक पोतों पर विशेषदर आरंभ करने के लिए है।
- (ii) विदेशी नौसैनिक पोत (गैर-कार्गो पोत) कथित रूप से, मूरिंग डॉल्फिन्स और धारा में लंगर डालने के अलावा बर्थ सं. 8, 10 और 11 में भी आकर ठहरते हैं। पत्तन ने सूचित किया है कि औसतन 14 विदेशी नौसैनिक पोत पत्तन पर प्रतिवर्ष आकर ठहरते हैं।

चूंकि ये गैर कार्गो पोत हैं, पत्तन इन विदेशी नौसैनिक पोतों से कोई कार्गो संबंधी प्रभार वसूल नहीं करता। कभी-कभी, विदेशी नौसैनिक पोतों को, कार्गो पोतों पर वरीयता देकर बर्थ प्रदान की जाती है। पत्तन ने सूचित किया है कि एक वर्ष में पांच से सात बार बर्थ संख्या 8 पर कार्यरत पोत को वहां से हटाकर विदेशी नौसैनिक पोतों को स्थान देना पड़ता है।

ऊपर वर्णित स्थिति के मददे नज़र और यह स्वीकार करते हुए कि विदेशी नौसैनिक पोत कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं पर भी कब्जा जमा लेते हैं जिसके परिणामस्वरूप पत्तन को राजस्व की हानि होती है जिसे वह अन्यथा कार्गो पोतों से अर्जित करता, पत्तन ऐसे (गैर कार्गो) पोतों पर विशेष दर लगाने का प्रस्ताव किया है।

- (iii) यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि विशाखा कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड ने भी गैर-कन्टेनर पोतों पर जो छोटी-मोटी मरम्मत, फ्यूमीगेशन इत्यादि के लिए टर्मिनल की भूमि पर की सुविधाएं उपयोग करते हैं किन्तु टर्मिनल प्रचालकों को ऐसे पोतों से कोई पोतघाट राजस्व नहीं मिलता क्योंकि (इस प्रक्रिया में) कोई पोत / तट अंतरण शामिल नहीं होता, प्रभार लगाने के लिए लगभग ऐसा ही प्रस्ताव दाखिल किया था।

इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी / 12 / 2007-वीपीटी दिनांक 7 अगस्त 2007 के माध्यम से यह अनुभव किया कि टर्मिनल की सुविधाएं निःशुल्क उपयोग करने देना अनुचित होगा और इसलिए प्रचालक को इसकी भरपाई की जानी चाहिए। तदनुसार टर्मिनल की सुविधाओं के उपयोग के लिए ऐसे गैर-कार्गो / गैर-कन्टेनर पोतों पर प्रभार लगाने हेतु वीसीटीपीएल के प्रस्ताव को स्वीकार किया गया था।

वर्तमान मामले में, विदेशी नौसैनिक (गैर-कार्गो) पोतों को स्थान देने के कारण एमओपीटी को कार्गो प्रहस्तन राजस्व की हानि (की प्रति पूर्ति) से भी इन्कार नहीं किया जा सकता है।

इसलिए, विदेशी नौसैनिक पोतों को स्थान प्रदान करने से पत्तन द्वारा व्यक्त कार्गो प्रहस्तन राजस्व के लिए कम से कम आंशिक रूप से पत्तन को इसकी भरपाई करने का प्रथम दृष्ट्या मामला तो बनता ही है।

- (iv) (क) भारतीय नौसेना के फ्लैग कमांडिंग आफिसर का अभिमत है कि रक्षा संबंधी पोत कूटनीतिक प्रकृति के होते हैं और उनका लक्ष्य दो समुद्र तटीय देशों के बीच द्विपक्षीय संबंध बढ़ाना होता है और इसलिए पत्तन को इस प्रकार के विशेष प्रभार आरंभ करने से बचना चाहिए।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि वर्तमान प्रचलित दरमान के अनुसार सद्भावना यात्रा पर आने वाले विदेशी रक्षा पोतों को पहले ही से पत्तन संबंधी प्रभारों से छूट प्राप्त है। एमओपीटी ने बताया है कि (पत्तन की) यात्रा करने वाले अधिकतर विदेशी रक्षा पोतों का प्रयोजन आराम और मनोरंजन के लिए होता है।

इस स्थिति के बावजूद, पत्तन को उस कार्गो संबंधी राजस्व हानि की, जो पत्तन ने अन्यथा अपने मुख्य कारोबार से अर्जित की होती प्रतिपूर्ति / भरपाई नहीं मिलनी चाहिए, इसका कोई औचित्य नजर नहीं आता है।

इस बात को मानना होगा कि लंगर डालने का स्थान (बर्थिंग स्पेस) एक अत्यल्प संसाधन है और इस का उपयोग इष्टतम रूप से किया जाना चाहिए। राजस्व की हानि की प्रतिपूर्ति के लिए एमओपीटी के तर्क पर इस कोण से विचार किया जाना चाहिए कि पत्तन द्वारा व्यक्त राजस्व-हानि का बोझ के लिए पत्तन में प्रहस्तित किसी अन्य वस्तु से अपेक्षा नहीं की गई है।

- (ख) भारतीय नौसेना ने दावा किया है कि कार्गो पोतों को डॉल्फिन के पश्चिम में प्रहस्तित नहीं किया जाता है। इस प्रकार पत्तन को डॉल्फिन के पश्चिम में कार्गो संबंधी कोई आय नहीं होती है इसलिए, मूरिंग डॉल्फिन पर कोई विशेष दर नहीं लगाई जानी चाहिए। पत्तन ने भारतीय नौसेना के दावे से इंकार किया है और उसने अपने दावे का समर्थन करने के लिए 2004-05 से 2006-07 तक पिछले तीन वर्षों में मूरिंग डॉल्फिन के पश्चिम में प्रहस्तित पोतों का ब्यौरा प्रस्तुत किया है।

- (ग) गोआ चैम्बर ऑफ कामर्स ने सामान्य अभ्युक्ति की है कि वर्तमान प्रावधान सरकार के किसी नीति निदेश से निःसृत है। चूंकि प्रचलित दरमान विदेशी नौसैनिक पोत को रियायत प्रदान करता है, जीसीसीआई का यह विचार है कि प्रचलित वैधता अवधि के भीतर किसी भी परिवर्तन से सेवा प्रदाताओं और ऐसे विदेशी सरकारी रक्षा पोतों को विदेशों में सेवा प्रदान करने वाले पोत-एजेन्टों में गलतफहमी पैदा हो सकती है।

इस संदर्भ में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विशेष दर की गणना में, पत्तन देयताओं में इस श्रेणी के पोतों को प्रदत्त रियायत की मद में पत्तन को होने वाली राजस्व की हानि को शामिल नहीं किया गया है। इस का संबंध

कार्गो संबंधी प्रभारों में होने वाली राजस्व की हानि से है। विदेशी नौसैनिक पोतों को पत्तन देयताओं में प्रदत्त प्रचलित रियायत को, जैसा कि बाद के पैराग्राफों में बताया गया है, जारी रहने दिया गया है।

- (v) पत्तन द्वारा प्रस्तावित विशेष दर लागत आधारित दर नहीं है। अमरीकी डालर 0.01763 प्रति जीआरटी की प्रस्तावित विशेष दर एमओपीटी द्वारा पिछले वास्तविक विवरण से चुने गए कुछ कार्गो पोतों और विदेशी रक्षा पोतों के यादृच्छिक नमूनों पर आधारित है।

सामान्य कार्गो बर्थों / लंगरगाहों पर प्रहस्तित विदेशी नौसैनिक पोतों के औसत आकार के सदृश कार्गो पोतों के आकार के लिए राजस्व पर गणना में विचार किया गया है। गणना में विचारित, कार्गो पोतों से वास्तविक राजस्व में कार्गो संबंधी प्रभार और पोत संबंधी प्रभार दोनों से (प्राप्त होने वाला) राजस्व शामिल है किन्तु कथित रूप से पत्तन देयताएं इसमें शामिल नहीं हैं।

बर्थ सं. 8 पर प्रहस्तित सदृश आकार के कार्गो पोत से कथित राजस्व रु. 636411 है और विदेशी नौसैनिक पोत से, पोत के औसत जीआरटी तक राजस्व रु. 235115 है। इस प्रकार, राजस्व की अनुमानित हानि रु. 401296 है। आंतरिक राजस्व को विदेशी नौसैनिक पोतों के औसत जीआरटी पर फैलाया गया है और (ऐसे) पोतों का औसत पड़ाव लगभग 72 घंटे मानते हुए, विशेष दर की गणना 0.01763 अम. डॉलर प्रति जीआरटी आती है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर के समर्थन में प्रस्तुत की गई विस्तृत गणना भी प्रस्ताव के साथ संबद्ध उपयोगकर्ताओं और उपयोगकर्ता एसोसिएशनों को परिपत्रित की गई थी। किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता ने, प्रस्तावित दर की गणना में पत्तन द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है।

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विस्तृत गणना पर विश्वास करते हुए यह प्राधिकरण, एमओपीटी द्वारा अपनाई गई विनिमय दर 1 अम. डॉलर = रु. 40.35 के मुकाबले इस प्रकरण के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर 1 अम. डॉलर = रु.48.43 के संदर्भ से (प्रस्तावित) दर में बदलाव करने की शर्त पर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विशेष दर को स्वीकार करता है। तदनुसार, संशोधित विशेषदर 0.0145 अम. डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या अंश परिगणित होगी।

- (vi) विशेष रक्षा पोत पर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विशेष दर पोत संबंधी सेवा के लिए नहीं है। यह आंशिक रूप से कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से होने वाली राजस्व हानि की आंशिक प्रतिपूर्ति के लिए है। दर का प्रस्ताव जीआरटी आधार पर पत्तन द्वारा किया गया है।

यदि प्रति पोत एक नियत (स्थिर) दर निर्धारित की जाती है, तब शायद छोटे आकार के विदेशी नौसैनिक पोतों को, अधिक जीआरटी वाले पोतों की तुलना में उच्चतर प्रशुल्क अदा करना पड़ सकता है। अतएव, यह उचित पाया गया है कि पोतों के भिन्न-भिन्न आकार के साथ विदेशी नौसैनिक पोतों पर विशेष दर को जोड़ने के एमओपीटी के प्रस्ताव को अनुमत किया जाए।

तथापि प्रस्ताव का संक्षिप्त रूप यह दर्शाता है कि विशेष दर प्रति जीआरटी आधार पर है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत गणना से यह देखा गया है कि प्रस्तावित दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके अंश के आधार पर होना चाहिए। विशेष दर की गणना में एमओपीटी द्वारा अपनाए गए नजरिए के अनुरूप सही स्थिति दर्शाने के लिए लेवी की ईकाई को परिवर्तित किया गया है।

- (vii) जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है कि एमओपीटी के वर्तमान दरमान में सद्भावना यात्रा पर आने वाले विदेशी मूल के रक्षा पोतों को पत्तन देयताओं से छूट प्राप्त है। एमओपीटी के दरमान में प्रदत्त यह प्रावधान अप्रैल 1997 में इस प्राधिकरण के गठन से पहले से भी चलन में है।

एमओपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में कहा है कि विदेशी मूल के रक्षा पोतों पर पत्तन देयताएं सांविधिक रूप से प्रभार्य नहीं हैं। इसने बाद में, संयुक्त सुनवाई में इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि इस श्रेणी के पोतों पर पत्तन देयताएं लगाने से छूट देने वाले वर्तमान प्रावधान को निकाल दिया जाए। यह प्रस्ताव इसके उस आरंभिक प्रस्ताव का भाग नहीं था जो परामर्शी प्रक्रिया के एक भाग के रूप में संबद्ध उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता एसोसिएशनों को अग्रेषित किया गया था।

मुंबई पत्तन न्यास, कोच्चि पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान नौसैनिक पोतों / रक्षा पोतों को पत्तन देयता लगाने से छूट प्रदान करते हैं। किन्तु वे यह साफ-साफ नहीं बताते कि सद्भावना यात्रा पर आए विदेशी रक्षा पोतों को भी यह छूट प्राप्त है या नहीं। भारत के अन्य महापत्तनों के दरमानों में पोतों के ऐसे वर्ग को पत्तन देयताओं से छूट का कोई प्रावधान नहीं है।

जहां तक किसी महापत्तन न्यास में प्रशुल्क व्यवस्था का संबंध है, महापत्तन न्यास, अधिनियम आनुषांगिक विधि है। महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में विदेशी मूल के रक्षा पोतों पर पत्तन देयताएं लगाने से छूट प्रदान करने वाला कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं है। पोत परिवहन सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से इस प्राधिकरण को कोई विशिष्ट निदेश नहीं है जो सद्भावना यात्रा पर आए विदेशी मूल के नौसैनिक पोतों पर पत्तन-देयताएं लगाने से छूट प्रदान करते हों।

चूंकि यह स्पष्ट नहीं है कि छूट प्रदान करने वाला वर्तमान प्रावधान एमओपीटी के दरमान में किस प्रकार शामिल किया गया था, पत्तन को यह सलाह देना उचित समझा गया है कि पत्तन उन परिस्थितियों की जांच-पड़ताल करे जिनके अन्तर्गत यह शर्त दरमान में आरंभ में शामिल की गई थी और क्या वर्तमान लागू विधिक प्रावधान पोतों की कुछ श्रेणियों पर पत्तन देयताएं लगाने से छूट प्रदान करने की अपेक्षा करता हो। एमओपीटी अपने दरमान में व्यापक संशोधन के लिए जो मार्च 2009 में अपेक्षित है, प्रस्ताव तैयार करते समय, अपने दरमान में इस संबंध में उपयुक्त परिवर्तन प्रस्तावित कर सकता है। उस समय तक, वर्तमान प्रावधान किसी परिवर्तन के बिना जारी रह सकता है।

7.1. परिणाम स्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, सामान्य कार्गो बर्थ और मूरिंग डॉल्फिन पर लंगर डालने के लिए विदेशी नौसैनिक पोतों पर 0.0145 अम. डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके अंश की दर से विशेष दर लगाने को अनुमोदन प्रदान करता है।

7.2. अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने के बाद प्रभवी होगी और इसकी समीक्षा एमओपीटी के दरमान की सामान्य समीक्षा के साथ, जो मार्च 2009 में अपेक्षित है, की जाएगी।

(ब्रह्म दत्त)

अध्यक्ष