

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 96

नई दिल्ली

11 जून 2008

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतत्द्वारा, रोरो कार कैरियर्स द्वारा कारों के निर्यात हेतु निःशुल्क भंडारण दिनों को शासित करने वाली अतिरिक्त धाराएं सम्मिलित करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है ।

(ब्रह्म दत्त)

अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी / 41 / 2007-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास
आवेदन

आदेश

(जून 2008 के 11 वें दिन पारित)

यह प्रकरण रोरो कार कैरियर्स द्वारा कारों के निर्यात हेतु निःशुल्क भंडारण दिनों को शासित करने वाली अतिरिक्त धाराएं सम्मिलित करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त दिनांक 21 जुलाई 2007 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी द्वारा दिनांक 21 जुलाई 2007 के अपने प्रस्ताव में संक्षेप में निम्नलिखित मुख्य बिन्दु प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) सीएचपीटी ने, 1 अप्रैल 2006 से 31 मार्च 2018 तक 12 वर्ष के लिए, सीएचपीटी के रास्ते कारें निर्यात करने हेतु मे.हुंडई मोटर्स इंडिया लिमि. के साथ एक रियायती अनुबंध किया है। अन्य कार निर्यातकों ने भी सीएचपीटी के जरिए अपनी कारें निर्यात करने हेतु दिलचस्पी दिखलाई है।
- (ii) निर्यात के लिए कारों को करने के लिए लगने वाले समय का विश्लेषण किया गया था और यह देखा गया है कि निर्यात कार कैरियर के प्रचालन के लिए लगने वाला औसत समय 9 दिन है।
- (iii) अतएव, यह प्रस्ताव किया जाता है कि रोरो कार कैरियर्स द्वारा प्रहस्तित कारों के लिए अनुमत निःशुल्क दिनों की संख्या वर्तमान 30 से घटाकर 10 दिन कर दी जाए।

2.2. सीपीटी ने खंड 1 (क) में वर्तमान प्रावधान में संशोधन और खंड 1(क) स्केल 2 के अधीन दो नई धाराएं अध्याय IV (विलम्ब शुल्क) में निःशुल्क दिन (निर्यात) शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

(क) वर्तमान प्रावधानों में प्रस्तावित संशोधन नीचे दिखाया गया है :

खंड	वर्तमान प्रावधान	प्रस्तावित संशोधन
-----	------------------	-------------------

(क)	कन्टेनर में भरे निर्यात कार्गो के अलावा किसी पोत निर्यात कार्गो को अनुमति दी जाएगी।	किसी पोत के लिए निर्धारित कन्टेनराइज्ड निर्यात कार्गो और रोरो पोत के जरिए निर्यात होने वाली कारों से इतर निर्यात कार्गो को निर्यात की अनुमति होगी।
-----	---	--

(ख) प्रस्तावित दो धाराएं नीचे दी गई हैं :-

- (i) रोरो पोतों के जरिए कारों के निर्यात के मामले में, पारगमन क्षेत्र में सामान प्राप्त होने की वास्तविक तिथि से (सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन के अ-कार्य दिवसों को छोड़कर) दस दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान की जाती है।
- (ii) जिस दिन से पोत में निर्यात कार्गो की लदाई आरंभ होती है, उस दिन से पोत द्वारा लदान पूर्ण करने के दिन तक की अवधि भी निःशुल्क अवधि होगी।

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी राय / टिप्पणियां जानने के लिए भेजा गया था।

3.2. उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपूरक सूचना के रूप में सीएचपीटी को भेजी गई थीं। सीएचपीटी ने, उपयोगकर्ता द्वारा उसके प्रस्ताव पर भेजी गई टिप्पणियों का उत्तर भी दिया है।

4. प्रस्ताव की आरंभिक जांच-पड़ताल पर, सीएचपीटी से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचनाएं स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। सीएचपीटी ने उत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और उनपर सीएचपीटी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध रूप में दिए गए हैं :-

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण	सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण
(i)	पत्तन द्वारा मेसर्स हुंडई मोटर इंडिया लिमि. से किए एक रियायती अनुबंध	सीएचपीटी ने मेसर्स एचएमआईएल के साथ उसके द्वारा किए गए दिनांक 17 जनवरी 2007 के अनुबंध की एक प्रति प्रस्तुत कर दी है।

	की एक प्रति ।	
(ii)	निर्यात कार कैरियर के प्रचालन के लिए 9 दिन के रूप में लिया गया औसत समय निर्धारित करने के लिए सीएचपीटी द्वारा किए गए विश्लेषण की एक प्रति ।	निर्यात कार कैरियर के प्रचालन के लिए लगने वाला औसत समय 9 दिन है, यह दर्शाने के लिए सीएचपीटी ने विश्लेषण प्रस्तुत किया है । (यह विश्लेषण दिखाता है कि पोत के पहुँचने से लगभग 10 दिन पहले कारों को प्रवेश दिया जाता है ।
(iii) (क)	रोरो प्रणाली के जरिए प्रहस्तित मोटरकारों पर इस समय विलम्ब शुल्क, यदि कोई होता है, तो किस तरह लगाया जाता है ।	सीएचपीटी ने मापदंड-6 अध्याय IV को दोहराया है जिसमें, निःशुल्क दिनों के बाद भी पारगमन क्षेत्र में पड़े हुए आयात / निर्यात कारों पर विलम्ब शुल्क लगाने का प्रावधान है । मापदंड-6 के क्रम सं. 2 के अनुसार प्रति पोतघाट शुल्क इकाई रू. 3.60 प्रति दिन या उसका अंश प्रभार्य है ।
(ख)	रोरो प्रणाली द्वारा प्रहस्तित मोटर कारों पर मूल्य आधारित पोतघाट शुल्क लगाने का आधार । रोरो प्रणाली द्वारा प्रहस्तित मोटरकारों पर विलम्ब शुल्क प्रभार लगाने के लिए सीएचपीटी को लेवी की एक विशिष्ट इकाई निर्धारित करनी चाहिए ।	रोरो प्रणाली द्वारा प्रहस्तित मोटर कारों पर पोतघाट शुल्क (मूल्य आधारित) लगाने का आधार उपरोक्त मापदंड में पहले ही उपलब्ध है । इसलिए, उसी के लिए एक अलग यूनिट प्रदान करने की कोई आवश्यकता नहीं है ।
(ग)	रोरो द्वारा प्रहस्तित मोटरकारों के लिए सीएचपीटी ने	जैसा कि विगत देखा गया है, कारें 10 दिन की औसत अवधि के भीतर ही निर्यात की जाती हैं । इसलिए पोत लदान के अधिकतर मामलों में विलम्ब शुल्क प्रभार

	<p>वर्तमान 30 दिन की निःशुल्क अवधि के बाद लगने वाले विलम्ब शुल्क प्रभार की मात्रा के साथ विलम्ब शुल्क का आधार भी प्रस्तावित किया जाए ।</p>	<p>लगाने का तो प्रश्न ही नहीं उठेगा । दस दिन की निःशुल्क अवधि के बाद, दरमान के अध्याय IV, मापदंड-6 की मद सं. 2 के अनुसार विलम्ब शुल्क रू. 4/- प्रति टन की दर से लगाया जायेगा । (सीएचपीटी के दरमान के अध्याय IV में मापदंड-6 की मद सं. 2 पारगमन क्षेत्र में निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद पड़े हुए निर्यात गुड्स और पोत लदान गुड्स पर रू. 3.60 प्रति पोत घाट शुल्क इकाई प्रति दिन या उसके अंश पर विलम्ब शुल्क लगाने का प्रावधान करता है ।)</p>
(iv)	<p>निर्यात कारो के लिए वर्तमान निःशुल्क अवधि में प्रस्तावित कमी के कारण वित्तीय प्रभाव पड़ेंगे । सीएचपीटी भंडारण यार्ड का अधिक प्रभावी ढंग से उपयोग करने की स्थिति में हो सकती है । ऐसी स्थिति में, वर्तमान प्रशुल्क की शेष वैधता अवधि में, भंडारण यार्ड के लाभकारी उपयोग से उत्पन्न होने वाली अतिरिक्त आय का अनुमान लगाया जाए और सूचित किया जाए । यह भी स्पष्ट किया जाए कि पत्तन अतिरिक्त आय का किस प्रकार उपयोग करने वाला है ।</p>	<p>निर्यात वाली कारों को खड़ा करने के लिए एक विशिष्ट क्षेत्र चिह्नित किया गया है । यदि कारें 10 दिन के भीतर निर्यात कर दी जाती हैं तो खाली हुए भंडारण स्थान को मेसर्स महिन्द्रा, निसान, रिनॉल्ट, डैमर क्रिस्लर, वोल्वो और कैटरपिलर जैसे अन्य कार निर्यातकों को आबंटित किया जायेगा । जिन्होंने सीएचपीटी के जरिए कारें निर्यात करने में रूचि दिखाई है । तथापि, भंडारण स्थान के उपयोग से अर्जित होने वाली आय का इस समय अनुमान नहीं लगाया जा सकता ।</p>

v(क)	रोरो प्रणाली के जरिए निर्यात कारों के प्रहस्तन की मद में वर्ष 2004-05 से वर्ष 2006-07 तक अर्जित वास्तविक आय और तीनों वर्षों में प्रत्येक वर्ष में प्रहस्तित कारों की संख्या का ब्यौरा	वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक रोरो प्रणाली द्वारा प्रहस्तित निर्यात कारों की संख्या के साथ इन वर्षों में हुई वास्तविक आय नीचे प्रस्तुत की गई है:																								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र</th> <th>अवधि</th> <th>आय रू.</th> <th>वास्तविक आय</th> <th>सीएचपीटी द्वारा प्रदत्त रियायत</th> <th>प्रहस्तित कारें</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2004-05</td> <td>559311697</td> <td>-</td> <td>559311697</td> <td>83121</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2005-06</td> <td>65371008</td> <td>-</td> <td>65371008</td> <td>102692</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>2006-07</td> <td>86591135</td> <td>41835993</td> <td>44755142</td> <td>114756</td> </tr> </tbody> </table>	क्र	अवधि	आय रू.	वास्तविक आय	सीएचपीटी द्वारा प्रदत्त रियायत	प्रहस्तित कारें	1	2004-05	559311697	-	559311697	83121	2	2005-06	65371008	-	65371008	102692	3	2006-07	86591135	41835993	44755142	114756
क्र	अवधि	आय रू.	वास्तविक आय	सीएचपीटी द्वारा प्रदत्त रियायत	प्रहस्तित कारें																					
1	2004-05	559311697	-	559311697	83121																					
2	2005-06	65371008	-	65371008	102692																					
3	2006-07	86591135	41835993	44755142	114756																					
v (ख)	(i) दरमान की वर्तमान वैधता अवधि (2006-07 और 2007-08) में रोरो प्रणाली द्वारा प्रहस्तन की जाने वाली निर्यात कारों की अनुमानित संख्या ।	रोरो प्रणाली द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली निर्यात कारों की अनुमानित संख्या निम्नानुसार है:- क. 2006-07 (वास्तविक) 1,14,756 इकाइयाँ ख. 2007-08 (अनुमानित) 1,30,000 इकाइयाँ तथापि निःशुल्क दिनों की संख्या 30 दिन से घटाकर 10 दिन करने के परिणामस्वरूप प्रहस्तन की जाने वाली अतिरिक्त कारों की संख्या इसमें शामिल नहीं है ।																								
	(ii) वर्ष 2006-07 और 2007-08 में कार्य प्रणाली द्वारा समर्थित पोतघाट शुल्क, विलम्ब शुल्क और अन्य विविध प्रभार लगाने से उद्भूत अनुमानित आय ।	पोतघाट शुल्क, विलम्ब शुल्क और अन्य विविध प्रभार लगाने से उद्भूत अनुमानित आय नीचे दी गई है:- <table border="1"> <tbody> <tr> <td>(क)</td> <td>2006-07 (वास्तविक)</td> <td>पोतघाट शुल्क</td> <td>रू. 86591135/- (रियायत के बिना)</td> </tr> <tr> <td>(ख)</td> <td>2007-08 (अनुमानित)</td> <td>पोतघाट शुल्क विलम्ब शुल्क</td> <td>रू. 98092800/- (रियायत के बिना) रू. 221000/-</td> </tr> </tbody> </table>	(क)	2006-07 (वास्तविक)	पोतघाट शुल्क	रू. 86591135/- (रियायत के बिना)	(ख)	2007-08 (अनुमानित)	पोतघाट शुल्क विलम्ब शुल्क	रू. 98092800/- (रियायत के बिना) रू. 221000/-																
(क)	2006-07 (वास्तविक)	पोतघाट शुल्क	रू. 86591135/- (रियायत के बिना)																							
(ख)	2007-08 (अनुमानित)	पोतघाट शुल्क विलम्ब शुल्क	रू. 98092800/- (रियायत के बिना) रू. 221000/-																							

5. इस प्रकरण में 28 जनवरी 2008 को सीएचपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । इसमें सीएचपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे ।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया (कार्यवाही) इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है । प्राप्त टिप्पणियों के सारांश और सम्बद्ध पक्षों

द्वारा दिए गए तर्क प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे । ये ब्यौरे हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे ।

7, इस प्रकरण की कार्यवाही के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

(i) सीएचपीटी का वर्तमान दरमान निर्यात कार्गो के लिए 30 दिन के निःशुल्क भंडारण समय प्रदान करता है । यह नानाविध प्रावधान, मोटर कारों सहित सभी प्रकार के सामान्य कार्गो पर लागू होता है । यह ध्यान देने योग्य तथ्य है कि चेन्नई पत्तन के जरिए नियमित आधार पर कारों का निर्यात वर्ष 2000-01 से आरम्भ हुआ और कथित रूप से इसकी मात्रा उल्लेखनीय रूप से बढ़ती ही चली गई है । चूंकि मोटर कारों का निर्यात एक नियमित गतिविधि बन गई है और मोटर कारों के भंडारण के लिए आवश्यक अपेक्षाकृत बड़े क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए ऐसा लगता है कि सीएचपीटी इस विशेष प्रकार के कार्गो को, निःशुल्क भंडारण अवधि प्रदान करने के प्रयोजन से, इसे सामान्य प्रावधान से अलग करना चाहता है ।

(ii) इस प्राधिकरण ने विगत में इसके द्वारा निर्णित अनेक प्रकरणों में यह मत बनाया है कि पत्तन में भंडारण क्षेत्र का उपयोग केवल अस्थायी पारगमन प्रयोजन से ही करना चाहिए और व्यापार जगत को दीर्घकालिक भंडारण के लिए गोदाम (वेयर हाउसिंग) सुविधा के रूप में उपलब्ध नहीं करवाना चाहिए । ऐसे दीर्घकालिक भंडारण के लिए यदि अनुमति प्रदान की गई तो वह केवल उत्पादकता की कीमत पर ही हो सकती है और हो सकता है उससे पत्तन में भीड़-भाड़ हो जाए । चूंकि पारगमन भंडारण क्षेत्र की उपलब्धता अलग-अलग पत्तन में अलग-अलग होती है और प्रत्येक जिनस की आवश्यकता भी अलग होती है, सभी महापत्तनों पर लागू होने वाली निःशुल्क अवधि स्थानीय परिस्थितियों पर जिनका आकलन सम्बद्ध पत्तन प्रशासन द्वारा बेहतर ढंग से किया जा सकता है, निर्भर करता है । इस स्थिति को समझते हुए, सन् 2005 में सरकार द्वारा घोषित संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी, निःशुल्क दिनों की संख्या प्रस्तावित करना अलग-अलग पत्तनों के विवेक पर खुला छोड़ते हैं । (संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 की धारा 4.5).

(iii) जैसा कि पहले उल्लेख किया जा चुका है, सीएचपीटी के जरिये भरपूर मात्रा में मोटर कारों का निर्यात किया जा रहा है और जैसा कि अनेक नए कार निर्यातक कथित रूप से अपना निर्यात सीएचपीटी के जरिए करने में दिलचस्पी रखते हैं, निर्यात कारों की मात्रा और अधिक बढ़ने

की संभावना है । दूसरी ओर प्रमुख रूप से पत्तन की भौतिक परिस्थितियों द्वारा लादी गई रूकावटों के कारण उसके भंडारण क्षेत्र का विस्तार करने की उल्लेखनीय संभावना नहीं हो । ऐसी स्थिति में, जैसा कि हिन्दुस्तान चैम्बर ऑफ कामर्स द्वारा ठीक ही पाया गया है, उपलब्ध क्षेत्र को न्यायोचित / यथोचित ढंग से उपयोग किए जाने की आवश्यकता है ।

- (iv) यहाँ यह नोट करना समुचित होगा कि उपयोगकर्ताओं ने निःशुल्क अवधि में कमी करने के प्रस्ताव से पूरी तरह असहमति व्यक्त नहीं की है । असहमति अनुमत किए जाने वाली संशोधित निःशुल्क अवधि तक सीमित है । इस सुविधा के प्रमुख उपयोगकर्ता मेसर्स हुंडई मोटर्स इंडिया लिमिटेड (एचएमआईएल) ने अनुरोध किया है कि निःशुल्क अवधि में कमी धीरे-धीरे लागू की जाए ।
- (v) अपने प्रस्ताव के समर्थन में पत्तन ने वर्ष 2006-07 में मोटर कारों भंडारण समय का एक विश्लेषण प्रस्तुत किया है जो यह दिखाता है कि निर्यात मोटरकारों की औसतन भंडारण अवधि लगभग 10 दिन ही थी । इसके अलावा पत्तन ने, दोनों पक्षों के बीच परस्पर सहमति से मेसर्स हुंडई मोटर्स इंडिया लिमिटेड के साथ किए गए दिनांक 17 जनवरी 2007 के एक विशेष अनुबंध के विषय में जानकारी दी है जो (अनुबंध) 12 वर्ष की अवधि के लिए लागू है । इस अनुबंध की धारा 12 स्पष्ट रूप से प्रावधान करती है कि सीएचपीटी, एचएमआईएल को अपनी मोटर कारें आबंटित क्षेत्र में पोत लदान से केवल 10 दिन पहले ही लाने की इजाजत दी जाएगी । इस शर्त से सहमत होने के बाद और इस अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के बाद एचएमआईएल द्वारा इस कार्यवाही में उठाई गई आपत्ति का कोई औचित्य नहीं है । सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत विश्लेषण के और अनुबंध के आनुषांगिक प्रावधान के प्रकाश में जो सीएचपीटी ने प्रमुख उपयोगकर्ता संगठन के साथ हस्ताक्षरित किया है, सीएचपीटी का प्रस्ताव आयुक्ति संगत नहीं लगता है ।
- (vi) सोसायटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल्स मैन्यूफैक्चरर्स (सियाम) ने भी, पत्तन के जरिए मोटर कारों के निर्यात की बढ़वार के बारे में सीएचपीटी की स्थिति की पुष्टि की है, इसी के साथ, सियाम ने सीएचपीटी में बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए भंडारण स्थान की उपलब्धता के सर्वाधिक महत्वपूर्ण बिन्दु के अलावा विभिन्न अवयवों को उद्घृत करते हुए सीएचपीटी के प्रस्ताव पर आपत्ति व्यक्त की है । जैसाकि सीएचपीटी ने ठीक ही अनुभव किया है, किसी पोत के पत्तन पर आगमन में विलम्ब करने वाली मौसम की परिस्थितियाँ या नगरीय मार्गों पर सम्बद्ध

प्राधिकारियों द्वारा वाहनों के आवागमन पर लगाई गई पाबन्दियाँ, विचाराधीन मद को निर्णीत करने में अधिक प्रभावी कारण नहीं हो सकते ।

- (vii) निःशुल्क अवधि में कमी के कारण मुक्त होने वाले भंडारण स्थान को अतिरिक्त यातायात को आबंटित करने हेतु गंभीरता पूर्वक विचार करता है, हो सकता है इससे पत्तन को अतिरिक्त भंडारण आय हो बशर्ते ऐसा अतिरिक्त यातायात (कारों की संख्या) भंडारण यार्ड में अनुमत निःशुल्क समय के बाद भी बना रहे । यदि पिछली परम्परा को संकेतक माना जाए तो हो सकता है पोत लदान के अधिकतर मामलों में विलम्ब शुल्क प्रभार उद्भूत ही न हो क्योंकि विगत में अनुभूत औसत भंडारण अवधि के अनुसार संशोधित निःशुल्क समय को एड्जस्ट किया जाता है, जबकि यह प्राधिकरण सीएचपीटी द्वारा वर्णित स्थिति को कि निःशुल्क अवधि में कमी करने से अर्जित होने वाली अतिरिक्त आय का ठीक-ठीक आकलन करना, इस पड़ाव पर संभव नहीं है, स्वीकार करने को प्रवृत्त है, ऐसा उपार्जन सीएचपीटी के प्रशुल्क के अप्रैल 2008 में अपेक्षित अगले सामान्य संशोधन के समय पूरी तरह गिना जाएगा ।
- (viii) सीएचपीटी के दरमान में निःशुल्क दिनों से संबंधित अनुसूची में क्रम सं. 1(क) (ii) पर इस आशय की सशर्तता पहले से ही उपलब्ध है कि पोत में निर्यात-कार्गो का लदान आरंभ होने के दिन से पोत में लदान पूर्ण होने के दिन तक अवधि भी निःशुल्क अवधि होगी । इस सशर्तता से कारों सहित सभी प्रकार का निर्यात-कार्गो शासित होना चाहिए । ऐसी स्थिति में, निर्यात कारों को शासित करने वाले उसी प्रावधान के दोहराव की कोई आवश्यकता नहीं है ।

8. परिणामस्वरूप, नीचे दिए हुए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर सीएचपीटी के दरमान में नीचे प्रदत्तानुसार संशोधन किया जाता है :

- (i) अध्याय IV में मापदंड 2-निःशुल्क दिन (निर्यात) के अधीन खंड 1(क) में वर्तमान प्रावधान को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है :

“1. (क) कन्टेनरयुक्त निर्यात कार्गो से इतर और रोरो पोत के जरिए निर्यात के लिए आई कारों से इतर, पोत हेतु निर्यात कार्गो अनुमत होगा ।”

(ii) अध्याय-IV खंड(1) (क), मापदेड 2-निःशुल्क दिन(निर्यात) में वर्तमान क्रमांक (i) के बाद क्रमांक 2 के रूप में निम्नलिखित धारा को जोड़ा जाता है :-

“(ii) रोरो पोतों के जरिए कारों के निर्यात के मामले में, पारगमन क्षेत्र में सामान के वास्तव में प्राप्त होने के दिन से दस दिन की निःशुल्क अवधि (सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर) अनुमत की जाती है। ”

(iii) अध्याय IV में खंड (1) (क), मापदंड 2-निःशुल्क दिन (निर्यात) के वर्तमान क्रमांक (ii) को (iii) के रूप में संख्यांकित किया जाता है।

9. दरमान में (ये) संशोधन, भरत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने के बाद लागू होंगे।

(ब्रह्म दत्त)

अध्यक्ष