



# ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ

ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲಾದುದು

ಸಂಪುಟ ೧೫೭ Volume 157	ಬೆಂಗಳೂರು, ಶುಕ್ರವಾರ, ೨೫, ನವೆಂಬರ್, ೨೦೨೨ ( ಮಾರ್ಗಶಿರ, ೦೪, ಶಕವರ್ಷ, ೧೯೪೪ ) BENGALURU, FRIDAY, 25, NOVEMBER, 2022(MARGASHIRA, 04, SHAKAVARSHA, 1944)	ಸಂಚಿಕೆ ೨೩೭ Issue 237
-------------------------	--	-------------------------

ಭಾಗ ೩

ಸರ್ಕಾರದ ಆಯಾ ಇಲಾಖೆಗಳ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ  
ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಧಿಸೂಚನೆಗಳು

ಪತ್ತನ, ಪೊತ ಪರಿವಹನ ಂವ ಜಲಮಾರ್ಗ ಮಂತ್ರಾಲಯ

ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ

ಪಣಬೂರ, ಮಂಗಲೂರ

ಸಂ. ಂನಂಮಪೀಂ /ವಿತ್ತ/ರಾಜಸ್ವ/2022-23/5164

ದಿ. 22.11.2022

## ಅಧಿಸೂಚನಾ

ಮಹಾ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ ಅಧಿನಿಯಮ 2021 ((2021 ಕಾ 1) ಕೀ ಧಾರಾ 27 ದ್ವಾರಾ ಪ್ರದತ್ತ ಶಕ್ತಿಯೆಂ ಕಾ ಪ್ರಯೋಗ ಕರತೆ ಹುಂ, ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಕೆ ಲೀಂ ಮಹಾ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ ಕೆ ಮಂಡಲ, ಇಸಕೆ ಸಾಥ ಸಲಗ್ರ ಆದೇಶ ಕೆ ಅನುಸಾರ ದರಮಾನೆಂ ಕೆ ಅಪನೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಂಶೋಧನ ಕೂ ಅಧಿಸೂಚಿತ ಕರತಾ ಹುಂ.

ಹಸ್ತಾ.

(ವಿನಾಯಕ ರಾವ)

ವಿತ್ತ ಸಲಾಹಕಾರ ಂವ ಮುಖ್ಯ ಲೇಖಾ ಅಧಿಕಾರೀ

**नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण****सं. एनएमपीए /वित्त/राजस्व/ 2022-23/5164****आदेश****( 28.10 .2022 को पारित)**

\*\*\*\*\*

यह नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण के दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन की अधिसूचना से संबंधित है।

1. पत्तन सेवाओं के लिए मौजूदा एसओआर को पिछली बार टीएएमपी द्वारा 24 जुलाई 2019 के आदेश सं.टीएएमपी/78/2018-एनएमपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था और सरकारी राजपत्र में दिनांक 21 अगस्त 2019 को अधिसूचित किया गया था। संशोधित एसओआर 20/09/2019 से लागू किया गया था। आदेश के अनुसार, एसओआर और निष्पादन मानक आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तिथि से 3 वर्ष की अवधि के लिए वैध हैं।
2. नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण के मंडल ने संकल्प सं.10/2021-22 दिनांक 4 मार्च 2022 ने जुलाई 2019 में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरमानों को अपनाया। संकल्प के अनुसार एसओआर संशोधित एसओआर के प्रभावी कार्यान्वयन तक वैध है।
3. पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) ने आदेश सं.-पीडी-14024/5/2020-पीडी-1(ई343443) दिनांक 03 नवंबर 2021 के तहत टैरिफ गणना के लिए कार्य दिशानिर्देशों के साथ महा पत्तन प्राधिकरणों के लिए टैरिफ नीति जारी की है जो सभी महा पत्तनों पर लागू है।
4. उपर्युक्त नीति के आधार पर एनएमपीए ने एनुअल रेवेन्यू रिक्वायरमेंट (एआरआर) की गणना निम्नलिखित प्रस्तुतीकरण/कारकों/धारणा नोटों पर विचार करते हुए की है:-

- क) नीति के अनुसार, पत्तन एनुअल रेवेन्यू रिक्वायरमेंट (एआरआर) का आकलन करेगा, जो कि गैर-संबंधित और एकमुश्त खर्चों के समायोजन के बाद तत्काल पूर्ववर्ती तीन वर्षों के लेखा परीक्षित खातों के अनुसार वास्तविक व्यय के योग का औसत है। इस प्रकार ARR को WPI के 100% के लिए अनुक्रमित किया गया।
- ख) एसओआर तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष के लिए पत्तन के लिए समग्र अनन्य यातायात को ध्यान में रखते हुए निकाला जाएगा।
- ग) कंटेनर कार्गो संचालन 29.03.2022 से पीपीपी आधार पर मैसर्स जेएसडब्ल्यूएमसीटीपीएल को सौंपा गया है और तदनुसार कंटेनर आय पर गणना के लिए विचार नहीं किया गया है।
- घ) रेलवे गतिविधि से होने वाली आय व्यय से अधिक है, संशोधन में रेलवे से संबंधित शुल्कों पर विचार नहीं किया जाता है। तदनुसार, व्यय और परिसंपत्ति को एआरआर गणना से बाहर रखा गया है। तदनुसार, व्यय और परिसंपत्ति को एआरआर गणना से वर्जित किया गया।
- ड) एस्टेट, पीपीपी बर्थ और कैप्टिव बर्थ से संबंधित व्यय और परिसंपत्ति को मानदंडों के अनुसार एआरआर गणना से वर्जित किया गया है।
- च) कार्गो हैंडलिंग प्रचालनों के लिए आरसीएचडब्ल्यू उगाही पर गणना के लिए विचार नहीं किया गया।







(v).	ಅಧಿವರ್ಷಿತಾ ನಿಧಿ ಮೆ 2/3 ಯುಗದಾನ (ಪೆಷನ ನಿಧಿ, ಗ್ರೆಚ್ಯುಡಿ ನಿಧಿ ಔರ ಛುಡ್ಡಿ ನಕದೀಕರಣ ನಿಧಿ)	4,666.67	6,666.67	6,666.67
(vi).	ಪ್ರಚಾಲನ ವ್ಯಯ ಔರ ಮೂಲ್ಯಹಾಸ ಕೆ ಕುಲ ಯುಗ ಕೆ 25% ಸೆ ಅಧಿಕ ಪ್ರಬಂಧನ ಔರ ಸಾಮಾನ್ಯ ಉಪರಿವ್ಯಯ	1,271.39	868.62	-
(vii).	ಕೆಪ್ಟಿವ ಬರ್ಥ ಕೆ ಟೆರಿಫ ನಿರ್ಧಾರಣ ಕೆ ಲೀಁ ಉಪಯುಕ್ತ ವ್ಯಯ, ಯದಿ ಕುಡ್ಡಿ ಹು, ಜು ಟೆರಿಫ ಪುಲಿಸೀ ವರ್ಕಿಂಗ ಗಾಡ್ಲಾಁಸ, 2021 ಕೆ ಖಂಡ 2.2 (v) ಕೆ ತಹತ ಶಾಸಿತ ಹೆ।			
	(ಕ). ಪ್ರಚಾಲನ ವ್ಯಯ	111.92	123.11	135.43
	(ಖ). ಮೂಲ್ಯಹಾಸ	44.68	44.68	44.68
	(ಗ). ಆವಂತಿತ ಪ್ರಬಂಧನ ಔರ ಪ್ರಶಾಸನಿಕ ಉಪರಿವ್ಯಯ ಔರ ಁಫಁಮಁಁ	912.83	1,031.78	1,235.19
	<b>ಪೂರ್ಣ ಯುಗ 2(vi) = [(ಕ)+ ಖ)+( ಗ)]</b>	<b>1,069.43</b>	<b>1,199.58</b>	<b>1,415.30</b>
(viii).	ಪೀಪೀಪೀ ಬರ್ಥ ಕೆ ಟೆರಿಫ ನಿರ್ಧಾರಣ ಕೆ ಲೀಁ ಉಪಯುಕ್ತ ವ್ಯಯ, ಯದಿ ಕುಡ್ಡಿ ಹು, ಜು ಟೆರಿಫ ಪುಲಿಸೀ ವರ್ಕಿಂಗ ಗಾಡ್ಲಾಁಸ, 2021 ಕೆ ಖಂಡ 2.4 ಕೆ ತಹತ ಶಾಸಿತ ಹೆ।			
	(ಕ). ಪ್ರಚಾಲನ ವ್ಯಯ	-	-	-
	(ಖ). ಮೂಲ್ಯಹಾಸ	141.63	143.97	132.19
	(ಗ). ಆವಂತಿತ ಪ್ರಬಂಧನ ಔರ ಪ್ರಶಾಸನಿಕ ಉಪರಿವ್ಯಯ ಔರ ಁಫಁಮಁಁ	-	-	-

	पूर्ण योग 2(vi) = [(क)+ ख)+( ग)]	141.63	143.97	132.19
	कुल 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii) +2(viii)	10,518.17	12,160.7 6	11,333.6 6
(3).	कुल सडररुऑन के डरद कुल वुडड ( 3 = 1 - 2 )	34,720.86	35,223.7 7	34,892.9 0
(4).	कुर. नं. 3 कर ओसर वुडड = [वरई 1 + वरई 2 + वरई 3] / 3			34,945.84
(5).	नररुऑरत डूंऑर			
	(i). 31.03.2022 कुर नरवल अकल डररसंडतुत (लेखर डररकुषरत वररुषरक लेखर के अनुसर)			85,125.34
	(ii). ऑरुऑें: 31.03.2022 कुर कररुड डुरऑरत डरर है (लेखर डररकुषरत वररुषरक लेखर के अनुसर)			694.50
	(iii). ऑरररुं: लेखरडररकुषरत वररुषरक लेखुं के अनुसर 31.03.2022 कुर संडडर ऑरररररुधर से संडंधरत अकल डररसंडतुतुतुतुं कुर नरवल डुलुडर।			9,471.28
	(iv). ऑरररुं: लेखरडररकुषरत लेखर के अनुसर 31 डररु 2022 कुर डररुओरुओर ऑुडररुओर कुर हुसुतररररत अकल संडतुतुतुतुं कुर नरवल डुलुडर, डरद कुरई हुओ।			
	(v). ऑरररुं: 31 डररु 2022 तक अकल डररसंडतुतुतुं कुर नरवल डुलुडर, लेखरडररकुषरत लेखर के अनुसर, कुरैडुतुवर डररुथ के लररु वरकुरर कुरर ऑरने के लररु, डुररररु नरररु, 2021खंड 2.4 के तहुत, डरद कुरई हुओ।			2,212.97
	(vi). ऑरररुं: 31 डररु 2022 तक अकल डररसंडतुतुतुं कुर नरवल डुलुडर, डररुडररु डररुथ के लररु उडडुकुतु लेखरडररकुषरत लेखर के अनुसर,			8,451.30





9. टैरिफ प्रस्ताव ड्राफ्ट एसओआर के साथ पत्तन उपयोगकर्ताओं को भेजा गया था और हितधारकों की टिप्पणियों के लिए 05/09/2022 को पत्तन वेबसाइट पर अपलोड किया गया था। टिप्पणियां जमा करने की अंतिम तिथि 20.09.2022 थी।
10. एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलोर पोर्ट स्टीवडोर्स और मंगलोर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने टैरिफ संशोधन प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। 6 अक्टूबर 2022 को पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ परामर्श बैठक हुई थी।
11. समिति ने पत्तन उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों को नोट किया और उठाए गए मुद्दों पर विचार-विमर्श किया। उठाए गए बिंदु और बिंदुओं के उत्तर नीचे दिए गए हैं:-

मंगलूर स्टीमर एजेंट टिप्पणियाँ	नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण जवाब
<p><b>1.0. लंगरगाह शुल्क:</b> लंगरगाह बकाया राशि अब तक पत्तन के लिए केवल 'नकारात्मक आय' अर्जित की है, लंगरगाह में प्रतीक्षारत पोतों की संख्या को सीमित करना तो दूर की बात है।  अनुरोध है कि कृपया एसओआर से पैरा सं 2.5.' लंगर शुल्क' को हटा दें।</p>	<p>नव मंगलूर पत्तन में कार्गो का निर्वहन या लोड करनेवाले पोतों की बर्थिंग से पहले लंगर शुल्क बंद कर दें।  एनएमपीए में माल संचालन के पूरा होने के बाद लंगर में रहने वाले पोतों के लिए लंगर शुल्क जारी रखें और पोतों के लिए पत्तन पर किसी भी कार्गो / यात्री को लेने या उतारने के बिना लंगर में रहता है।</p>
<p><b>2.0. एसपीएम जहाजों के लिए पोर्ट देय राशि:</b> एसपीएम पर आमंत्रित पोतों के लिए पत्तन देय राशि अन्य टैंकर बर्थ पर कॉल करने वाले जहाजों और स्टीमर के समान नहीं हो सकती क्योंकि उन्हें पत्तन से कोई सुविधा नहीं मिलती है। कैप्टिव उपयोगकर्ता द्वारा पूरी तरह से वित्त पोषित और स्थापित सुविधा के लिए, टैरिफ कम होना चाहिए था। हमारी जानकारी के अनुसार, पत्तन देय शुल्क चैनल/डॉक आर्म्स पर ड्रेजिंग के रखरखाव की लागत, समुद्री परिसंपत्तियों के रखरखाव, फ्लोटिंग क्राफ्ट, प्रदूषण नियंत्रण व्यय, समुद्री सर्वेक्षण व्यय आदि को पूरा करने के लिए है। चूंकि एसपीएम पर आमंत्रित पोतों द्वारा इन सेवाओं का लाभ नहीं उठाया जा रहा है, इसलिए इन खर्चों को एसपीएम पोतों के लिए पत्तन बकाया की गणना करते समय वर्जित किया गया।</p>	<p>एसओआर के तहत विभिन्न सेवाओं के लिए शुल्क एआरआर पद्धति के तहत तय किए गए हैं और विशिष्ट सेवा के लिए किए गए खर्च के आधार पर नहीं। इसलिए, प्रस्तावित वृद्धि के साथ एसपीएम पोतों के लिए पत्तन बकाया जारी रखा जाना चाहिए।</p>
<p><b>3.0. एसपीएम के लिए पायलटेज और पुल बैक टग:</b> वर्ष में करीब 132 दिन एसपीएम ऑपरेशन के लिए दो टग (ओशन आइकॉन और ओशन ब्रीज) का इस्तेमाल किया जा रहा है। वर्ष में शेष निष्क्रिय दिनों के दौरान पत्तन में अन्य पोत संचालन के लिए भी</p>	<p>एसओआर के तहत विभिन्न सेवाओं के लिए शुल्क एआरआर पद्धति के तहत तय किए गए हैं और विशिष्ट सेवा के लिए किए गए खर्च के आधार पर नहीं। इसलिए, प्रस्तावित वृद्धि के साथ एसपीएम पोतों के लिए टग किराया प्रभार जारी रखा जाना</p>

<p>समान टगों का उपयोग किया जा रहा है। इसलिए, इन दो टगों की लागत पूरी तरह से एसपीएम संचालन के लिए नहीं ली जानी चाहिए। टैरिफ निर्धारण के समय, पत्तन ने टैरिफ प्राधिकरण को सूचित किया था कि उन दो टगों को विशेष रूप से एसपीएम परिचालनों के लिए किराए पर लिया और उपयोग किया जाता है और तदनुसार टॉम्प ने एसपीएम के लिए पाइलटेज की गणना करते समय संपूर्ण किराया प्रभारों पर विचार किया। चूंकि इन टगों का उपयोग अन्य सेवाओं के लिए किया जा रहा है, इसलिए एसपीएम के लिए पायलटेज पर फिर से कार्य करने की आवश्यकता है।</p>	<p>चाहिए।</p>
<p><b><u>4.0. टग किराया शुल्क:</u></b></p> <p>2.4.1 (4) टग किराया शुल्क, किराएदार द्वारा उपयोग नहीं किया गया है क्योंकि उनका कोई नियंत्रण नहीं है और एक घंटे के भीतर जारी किया गया है, लागू शुल्क यूएसडी 56.35 हैं। जबकि, इसी तरह की स्थिति के लिए एक घंटे से अधिक की देरी होने पर पहले एक घंटे के लिए शुल्क दोगुना होता है। यह अतिशयोक्तिपूर्ण प्रतीत होता है जिसे छोड़ने की आवश्यकता हो सकती है।</p> <p>4.1 टग और पत्तन क्राफ्ट के लिए टैरिफ प्रति घंटे या उसके हिस्से के आधार पर दिया जाता है। कई अवसरों पर, 5 मिनट के लिए उपयोग किए गए क्राफ्ट को पूरे घंटे के लिए चार्ज किया जा रहा है और उस अवधि के लिए शुल्क एकत्र करना अनुचित है, जिसके दौरान उपयोगकर्ता ने क्राफ्ट की सेवाओं का उपयोग नहीं किया है। इसलिए, टैरिफ वास्तविक आधार पर एकत्र किया जा सकता है।</p>	<p>खंड सभी पत्तनों के लिए एक मानक खंड है और इसलिए इसे जारी रखा जाएगा।</p>
<p><b><u>5.0. बीमार चालक दल को उतारने के लिए प्रभार लगाना:</u></b></p> <p>एनएमपीए कोई पत्तन सुविधा प्रदान नहीं करने के बावजूद, संकटकालीन कॉल पर पहुंचने वाले पोतों से लंगरगाह में बीमार चालक दल को उतारने के लिए पत्तन बकाया का 50% एकत्र कर रहा है। कई पत्तनों ने ऐसी सेवाओं के लिए छूट दी है। मानवीय आधार पर, एनएमपीए को बीमार कर्मीदल को लंगरगाह पर उतारने के लिए शुल्क जमा करना बंद कर देना चाहिए क्योंकि यह एक वाणिज्यिक नहीं है। गतिविधि और जहाज-मालिक जो अपने पोतों को किसी बीमार चालक दल के उतारने जैसी आपात</p>	<p>खंड सभी पत्तनों के लिए एक मानक खंड है और इसलिए इसे जारी रखा जाएगा।</p>

<p>स्थिति से उत्पन्न होने वाली स्थिति से निपटने के लिए निकटतम पत्तन की ओर मोड़ते हैं। अतः, एनएमपीए को बीमार चालक दल के आपातकालीन चिकित्सा निकासी के लिए आमंत्रित पोतों के लिए पत्तन देय राशि एकत्र करने की इस आदत को बंद करना चाहिए।</p> <p>5.1. उसी प्रकार, जो पोत वे पत्तन की सीमा में प्रवेश किए गए थे और बाद में, अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण पड़ोसी पत्तनों की ओर मोड़ दिए गए थे, उन पर पत्तन बकाया का 50% शुल्क लिया गया था। चूंकि इन पोतों ने पत्तन से कोई सेवा नहीं ली थी, इसलिए हमारी राय है कि बिंदु सं. 2.1 नोट (2) को लंगरगाह में पहुंचने वाले पोतों से देय राशि एकत्र करने के लिए अनुमोदन के रूप में नहीं माना जा सकता है। अतः, ऐसे पोतों को किसी भी शुल्क का भुगतान करने से छूट देने वाले एसओआर में विशिष्ट खंड शामिल किया जा सकता है।</p>	
<p><b>6.0. कूज पोतों के लिए समग्र पत्तन प्रभार:</b></p> <p>पैरा सं. 3.4 में कहा गया है कि 3 नवंबर 2017 से 2 नवंबर 2020 तक 3 वर्षों की अवधि के लिए परीक्षण के आधार पर कूज पोतों के लिए शुल्क प्रभावी बनाया गया है। इसमें उपयुक्त संशोधन किया जा सकता है।</p>	<p>कूज पोतों और यात्रियों के लिए एमओपीएसडब्ल्यू के निदेशों के अनुसार शुल्क लिया जाना है और तदनुसार संशोधित किया जाएगा।</p>
<p><b>7.0. लंगर में बंकरिंग :</b></p> <p>पैरा सं. 2.5 नोट (2) (iii) में कहा गया है कि एसओआर के अनुसार एंकरेज पर विशेष रूप से बंकरिंग के लिए आमंत्रित पोतों के लिए एंकरेज शुल्क लिया जाएगा। इस सेवा के लिए लागू एसओआर स्पष्टता के लिए एसओआर में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जा सकता है।</p>	<p>बंकर बार्ज के लिए मुफ्त लंगर जारी रखने का प्रस्ताव है और विशेष रूप से बंकरिंग के लिए आमंत्रित पोतों के लिए लंगर शुल्क न्यूनतम बर्थ किराया शुल्क का प्रभारित किया जाएगा।</p>
<p><b>8.0. स्टीमर एजेंसी प्रमाणपत्र का नवीनीकरण:</b></p> <p>बिंदु सं. 6.4 नोट (क) (ख) न्यूनतम व्यावसायिक गतिविधि को निर्दिष्ट करता है जो लाइसेंसधारी को नवीकरण के लिए अर्हता प्राप्त करने के लिए आवश्यक है। मौजूदा शर्तों के अलावा, उन लाइसेंसधारियों को, जिन्होंने इस अवधि के दौरान कू परिवर्तन गतिविधि को अंजाम दिया था, उन्हें भी आगे के नवीकरण के लिए अर्हता प्राप्त करने पर विचार किया जा सकता है।</p>	<p>पत्तन स्टीमर एजेंसी लाइसेंस के लिए एक अलग एसओपी बनाने की प्रक्रिया में है। तब तक मौजूदा नीति जारी रहेगी। एसओपी जारी होने पर इसकी सूचना दी जाएगी।</p>

<p><b>9.0. ಟೆಂಕರ ಘಾಟೆಂ ಪರ ದಮಕಲ ಗಾಡ್ಲಿಯೆಂ ಕೆ ಲೀಁ ಅತೀರಿಕ್ತ ಭುಗತಾನ:</b></p> <p>ಇನ ಸಭೆ ವರ್ಷೆಂ ಮೆಂ, ಹುಮಾರೆ ಸದಸ್ಯ ತೀನ ಶೀರ್ಷಕೆಂ ಅರ್ಥಾತ ಪತ್ತನ ದೇಯ, ಪಾಯಲಡೇಜ ಅೂರ ಬರ್ಥ ಕೀರಾಯಾ ಕೆ ತಹತ ಪೊತ ಸಂಬಂಧೀ ಶುಲ್ಕ ಕಾ ಭುಗತಾನ ಕರತೆ ಥೆ. ಹಾಲ ಹೀ ಮೆಂ, ಹುಮಾರೆ ಕುಡ್ಡ ಸದಸ್ಯೆಂ ಕೆ ಟೆಂಕರ ಘಾಟೆಂ ಪರ ಪೊತೆಂ ಕೀ ಬರ್ಥಿಂಗ ಕೆ ಲೀಁ ಅಗ್ನಿಶಮನ ಸುವಿಧಾ ಶುಲ್ಕ ಕೆ ಭುಗತಾನ ಕೆ ಲೀಁ ಮಾಗ್ ಪತ್ರ ಪಾಸ್ತ ಹುಁ. ಹುಮಾರೆ ಸರ್ವೊತ್ತಮ ಜಾನಕಾರೀ ಕೆ ಲೀಁ, ಇನ ಸಭೆ ಶುಲ್ಕೆಂ ಕೀ ಗಣನಾ ತಬ ಕೀ ಜಾತೀ ಹೆ ಜಬ ಪತ್ತನ ದೇಯತಾಂ ಅೂರ ಘಾಡಶುಲ್ಕ ಪ್ರಭಾರೆಂ ಕೀ ಗಣನಾ ಕರತಾ ಹೆ . ಯಹೀ ಸಡೀಕ ಕಾರಣ ಹೆ ಕೀ ಁಸೆ ವರತಮಾನ ಁಸಁಁರ ಮೆಂ ಕೆಡೆ ಸ್ಥಾನ ನಹೀಂ ಮೀಲಾ ಹೆ. ಇಸಲೀಁ, ಹುಮ ಅಪಸೆ ಅನುರೊಧ ಕರತೆ ಹೆಂ ಕೀ ಕಾರ್ಗೊ ರೀಸೀವರ ದ್ವಾರಾ ಭುಗತಾನ ಕೀಁ ಗಁ ಘಾಡಶುಲ್ಕ ಪ್ರಭಾರೆಂ ಕೆ ಅಲಾವಾ ಅಗ್ನಿಶಮನ ಸುವಿಧಾ ಕೆ ಲೀಁ ಅತೀರಿಕ್ತ ಶುಲ್ಕ ಁಕ್ತರ ಕರನೆ ಕೀ ಇಸ ಆದತ ಕೆ ಬಂದ ಕರೆಂ.</p>	<p>ತೆಲ ಬರ್ಥೆಂ ಪರ ಫಾಯರ ಟೆಂಕರೆಂ ಕೀ ತೆನಾತೀ ಕೆ ಲೀಁ ಅತೀರಿಕ್ತ ಭುಗತಾನ ಕೆ ಬಂದ ಕರ ದೀಯಾ ಜಾಁಗಾ, ಯಹ ದೆಖತೆ ಹುಁ ಕೀ ಪತ್ತನ ದ್ವಾರಾ ಬರ್ಥ ಸಂ.12 ಪರ ಁತ್ತ ಪಾರ್ಸಲ ಆಕಾರ ಕೆ ಪೊತೆಂ ಕೆ ಸಂಭಾಲನೆ ಕೆ ಲೀಁ ವ್ಯವಸ್ಥಾ ಕೀ ಗಡೆ ಹೆ, ಜಬಕೀ, ಘಾಡಶುಲ್ಕ ಪ್ರಭಾರ ಬರ್ಥ ಪರ ಧ್ಯಾನ ದೀಁ ವೀನಾ ಸಮಾನ ಹೆ.</p>
<p><b>10.0. ಪಾಯಲಡೇಜ :</b></p> <p>ಪೆರಾ 2.3 ನೊಡ 2(i)(ಗ) ಮೆಂ ಪತ್ತನ ಕೀ ಸುವಿಧಾ ಪರ ಪೊತೆಂ ಕೆ ಬರ್ಥ ಸಂ.14 ಸೆ ಅನ್ಯ ಬರ್ಥ ಮೆಂ ಸ್ಥಾನಾಂತರೀತ ಕರನೆ ಕಾ ಪ್ರಾವಧಾನ ಹೆ. ಅಬ ಜಬಕೀ ಯಹ ಬರ್ಥ ಜೆಁಸಡಬ್ಲೂ ಕೆ ಸೆಂಪ ದೀ ಗಡೆ ಹೆ, ಕ್ಯಾ ಯಹ ದೀಶಾನೀರ್ದೆಶ ಅಭೆ ಮೀ ಲಾಗೂ ಹೆ?</p> <p>10.1. 27.07.22 ಸೆ, ಬರ್ಥ ಸಂ. 8 ಸೆ ಕೀಸೀ ಅನ್ಯ ಸಾಮಾನ್ಯ ಕಾರ್ಗೊ ಬರ್ಥ ಮೆಂ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಕೆ 'ಪತ್ತನ ಸುವಿಧಾ ಕೆ ಲೀಁ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ' ಮಾನಾ ಜಾಁಗಾ. ಕೃಪಯಾ ಇಸೆ ಁಸಁಁರ ಮೆಂ ಶಾಮೀಲ ಕೀಯಾ ಜಾಁ.</p>	<p>ತುಂಕೀ ಇಸೆ ಮೆಸರ್ಸ ಜೆಁಸಡಬ್ಲೂ ಕೆ ಸೆಂಪ ದೀಯಾ ಗಾ ಹೆ; ಬರ್ಥ ಸಂ.14 ಸೆ ಅನ್ಯ ಬರ್ಥ ತಕ ಪತ್ತನ ಸುವಿಧಾ ಲಾಗೂ ನಹೀಂ ಹೆ.</p> <p>ಬರ್ಥ ಸಂ.8 ಸೆ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಪಹಲೆ ಸೆ ಹೀ ಸಂಶೊಧೀತ ಕೀಯಾ ಜಾ ರಹಾ ಹೆ ಅೂರ ಇಸೆ ಁಸಁಁರ ಮೆಂ ಅಪಡೆಡ ಕೀಯಾ ಜಾಁಗಾ .</p>
<p><b>11.0. ಁಁರಁರ ಕೀ ಗಣನಾ:</b></p> <p>ಗತೀವಿಧೀ-ವಾರ ರಾಜಸ್ವ ಆವಶ್ಯಕತಾ ಅೂರ ಅನುಮಾನೀತ ಯಾತಾಯಾತ ಕೆ ಸಾಥ ಆಯ ಸೃಜನ ಅೂರ ಯಹ ಸಮಜನೆ ಕೆ ಲೀಁ ಪ್ರಸ್ತಾವೀತ ದರ ದೀ ಜಾನೀ ಚಾಹೀಁ ಕೀ ಁಕ್ ಗತೀವಿಧೀ ಸೆ ದೂಸರೀ ಗತೀವಿಧೀ ಕೆ ಲೀಁ ಕೆಡೆ ಕ್ರಾಸ್ ಸಬ್ಸೀಡೀಜೆಶನ ನಹೀಂ ಹೆ.</p>	<p>ಟೆರೀಫ ವಾರ್ಷೀಕ ರಾಜಸ್ವ ಆವಶ್ಯಕತಾ (ಁಁರಁರ) ಪದ್ಧತೀ ಪರ ತಯ ಕೀಯಾ ಗಾ ಹೆ ನ ಕೀ ಗತೀವಿಧೀ ಕೆ ಅನುಸಾರ.</p> <p>ಕ್ರಾಸ್ ಸಬ್ಸೀಡೀಜೆಶನ ಜಾರೀ ರಹೆಗೀ .</p>

<p><b>12.0. प्रस्तावित एसओआर पर राजस्व अनुमान:</b></p> <p>प्रपत्र 3 में, राजस्व का आकलन 2021-22 में पत्तन द्वारा नियंत्रित वास्तविक यातायात पर आधारित है। आम तौर पर यह अपेक्षित है कि यातायात में वृद्धि होगी। अगर इस पर विचार किया जाए तो राजस्व में वृद्धि होगी। तब टैरिफ वृद्धि को कम किया जा सकता है। साथ ही, प्रस्तावित राजस्व 492.13 करोड़ रुपये है, जबकि पृष्ठ 1 के प्रस्ताव में निर्दिष्ट राशि 446.16 करोड़ रुपये है। अतः, प्रस्तावित राजस्व को बनाए रखने के लिए 15% से कम हो सकता है।</p>	<p>टैरिफ नीति के अनुसार, एसओआर को विशेष रूप से वाई3 यानी 2021-22 के लिए पत्तन के लिए समग्र वास्तविक यातायात को ध्यान में रखते हुए निकाला जाना है। तदनुसार राजस्व आकलन 2021-22 के यातायात को देखते हुए बनाया गया है।</p>
<p><b>13.0 मौजूदा एसओआर और शर्तों की तुलना:</b></p> <p>प्रस्तावित टैरिफ के साथ मौजूदा एसओआर की तुलना प्रदान नहीं की गई है।</p>	<p>6 अक्टूबर 2022 को पत्तन उपयोगकर्ता की परामर्श बैठक में दिखाई गई तुलना।</p>
<p><b>14.0 एसओआर के सामान्य निबंधन और शर्तें:</b></p> <p>निष्पादन मानकों की उपलब्धि के आधार पर 60% के बजाय 100% पर टैरिफ में सूचीकरण के प्रस्ताव के 1.2 (xiii) का संदर्भ लें। यह निष्पादन मानक प्रस्ताव के प्रपत्र 6 में विनिर्दिष्ट हैं।</p> <p>14.1. तीनों वर्षों के लिए निर्धारित मानक समान है। जब इंडेक्सेशन वृद्धि @ 100% की मांग की जाती है, तो इसे आधार वर्ष की तुलना में उत्तरोत्तर नीचे (बेहतर निष्पादन) करना होगा।</p> <p>14.2 निर्दिष्ट निष्पादन मानक बहुत सामान्य है जो प्रमुख कार्गो समूहों के रूप में निर्दिष्ट है और निर्धारित टन भार बहुत कम है। (यदि कच्चा तेल या अन्य तेल कार्गो समूह में है, प्रति दिन 18500 टन के लक्ष्य को हासिल करना आसान है)।</p> <p>14.3. इसके अलावा, पोत के टर्नअराउंड समय और पोत के पूर्व बर्थिंग समय के लिए उन्हें एक निष्पादन मानक के रूप में बनाने के लिए बहुत अधिक है (इसी तरह तरल कार्गो पोतों के लिए, 38 दिनों का निष्पादन मानक बहुत अधिक है)।</p> <p>14.4. बेहतर समझ के लिए समान कार्गो और पोत टर्नअराउंड समय के लिए अन्य पत्तनों के साथ इन</p>	<p>1. प्रस्तावित टैरिफ इंडेक्सेशन प्रमुख पत्तन प्राधिकरणों के लिए टैरिफ नीति, 2021 के अनुसार है।</p> <p>2. पिछले 3 वर्ष के औसत निष्पादन के आधार पर निष्पादन मानक पर विचार किया जाता है। साथ ही इसमें कच्चे तेल सहित सभी कार्गो शामिल हैं।</p> <p>3. निष्पादन मानक को दिनों से घंटों तक अद्यतन किया गया है।</p> <p>4. प्रत्येक पत्तन कार्गो मिश्रण अलग है और संचालन की विधि अलग है। इसलिए अन्य पत्तनों के निष्पादन मानकों की तुलना उपयुक्त नहीं है</p> <p>5. टैरिफ का सूचीकरण 01.05.2023 से लागू है</p>

<p>ಮಾನकों की तुलना की जानी चाहिए।</p> <p>14.5. पैरा xiii (ए) देखें, अगला वार्षिक सूचीकरण 01.05.2020 से होगा। जबकि, बिंदु 4 पर समिति ने कहा है कि सूचीकरण 01.05.2023 से प्रभावी होगा। यह स्पष्ट करने की आवश्यकता है कि लागू सूचीकरण क्या होगा और इसकी प्रभावी तिथि क्या होगी।</p> <p>14.6 xii में निर्दिष्ट शर्त देखें, उपयोगकर्ता एनएमपीए के कारण उचित स्तर से अधिक विलंब के लिए शुल्क का भुगतान न करें। इस खंड के तहत शामिल निर्दिष्ट सेवाएं नहीं हैं। साथ ही, उचित स्तर से अधिक विलंब बहुत अस्पष्ट शब्द है। यह परिमाणित होना चाहिए और निष्पादन मानकों से जुड़ा जाना चाहिए।</p> <p>14.7. पैरा viii देखें बिल जमा करने की तिथि के बाद 10 दिनों से अधिक विलंबित भुगतान पर ब्याज। इस मामले में फॉर्म 4 में निर्दिष्ट विविध देनदार संपत्ति आय के 10 दिनों के बकाया पर होना चाहिए था। इससे कार्यशील पूंजी की आवश्यकता और नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिफल कम हो जाएगा।</p>	<p>6. विलंबित भुगतान खंड पर ब्याज केवल कमी भुगतान के लिए लागू है।</p> <p>7. विविध देनदारों को कार्य दिशानिर्देशों के अनुसार माना जाता है।</p>
<p><b>15.0 सामान्य:</b></p> <p>यह कहा गया है कि एमपीटी, गोवा और कोचीन की तुलना में दरें मुकाबले की हैं। हालांकि, कोई तुलना रिकॉर्ड पर नहीं रखी गई है।</p> <p>15.1. उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों/विचारों को प्रस्तुत करने के लिए दी गई समय सीमा बहुत कम है क्योंकि प्रस्ताव में कार्य विवरण नहीं है जैसे विनिमय दर पर विचार किया गया है, पिछले संशोधन के विवरण, सूचीकरण लाभ के साथ वास्तविक हासिल किया गया और विनिमय दर भिन्नता (सकारात्मक) आदि का प्रभाव है यह समझने के लिए कि क्या कोई प्रस्तावित की तुलना में कोई अतिरिक्त कमाई थी। यदि कोई अतिरिक्त थी, तो उसे वर्तमान गणना में जमा करना होगा। यह प्रदान नहीं किया गया है।</p> <p>15.2. कोविड के बाद, वर्तमान परिदृश्य में ट्रेड और वाणिज्य की वसूली, आरओसी @ 16% बहुत अधिक है। इसे 10% पर रखने का अनुरोध किया जा सकता है।</p> <p>15.3. पैरा 2.2.1 में बर्थ किराए के लिए टैरिफ है जहां घाट क्रेन स्थापित नहीं हैं। चूंकि घाट क्रेन को स्थायी रूप से नष्ट कर दिया गया है, इसलिए इस</p>	<p>1. 6 अक्टूबर 2022 को पत्तन उपयोगकर्ता परामर्श बैठक में दिखाई गई तुलना।</p> <p>2. औसत दर 80 रुपये/प्रति डॉलर पर विचार किया गया है। दिशानिर्देशों के अनुसार प्राक्कलित राजस्व, अधिकतम एआरआर के भीतर है।</p> <p>3. सरकार द्वारा जारी टैरिफ नीति के अनुसार आरओसी 16% है।</p> <p>4. बर्थ किराए के लिए टैरिफ जहां घाट क्रेन स्थापित</p>

शब्द को एसओआर से हटाया जा सकता है।	नहीं हैं:- नए एसओआर और बिलिंग में अपडेट किया जाएगा।
<b>16. विनिमय दर:</b> पोत संबंधी प्रभारों के लिए विदेशी पोतों के लिए मानी जाने वाली विनिमय दर @78/- प्रति डॉलर है जो गणना के समय प्रचलित था। अब विनिमय दर बढ़कर 82/- रुपये हो गई और इस वृद्धि का आय में वृद्धि पर प्रभाव पड़ेगा। इसे अंतिम रूप देने से पहले फिर से देखा जा सकता है।	विनिमय दर बाजार की अस्थिरता के अधीन है। हालांकि, हाल की अवधि में औसत विनिमय दर को देखते हुए, औसत 80/- रुपये प्रति यूएस-डॉलर पर विचार किया गया है।

12. उपयोगकर्ताओं द्वारा उठाए गए प्रमुख बिंदु निम्नानुसार हैं:

- क) एसोसिएशन ऑफ न्यू मैंगलोर पोर्ट स्टीवडोर्स ने आरसीएचडब्ल्यू लेवी को बंद करने के प्रस्ताव का स्वागत किया है। परामर्श बैठक के दौरान प्रतिनिधि ने कार्गो हैंडलिंग शुल्क को 2% से अधिक न बढ़ाने का अनुरोध किया।
- ख) स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने अनुरोध किया है:
- लंगरगाह शुल्क बंद करें,
  - एसपीएम प्रचालनों के लिए पत्तन देयताओं और टग किराया प्रभारों की समीक्षा
  - बीमार चालक दल के उतरने के लिए बंदरगाह बकाया बंद करें
  - बर्थ सं.12 पर दमकल गाड़ियों के लिए भुगतान बंद करें
  - 5% से अधिक शुल्क न बढ़ाना
- ग) उपयोगकर्ताओं द्वारा उठाए गए विचार-विमर्श के बिंदु निम्नानुसार हैं:
- वर्ष 2021-22 के दौरान, लंगर प्रभार के लिए उत्तरदायी पोत मुख्य रूप से एलपीजी और पीओएल कार्गो पोत थे। तेल विपणन कंपनियों घरेलू बाजार की जरूरतों को पूरा करने के लिए फ्लोटिंग स्टॉक बनाए हुए हैं।
  - समिति ने विचार-विमर्श के बाद लंगर शुल्क की समीक्षा का प्रस्ताव निम्नानुसार किया:
- क) नव मंगलूर पत्तन पर कार्गो को उतारने या लोड करने वाले पोतों के बर्थिंग से पहले एंकरेज के उपयोग के लिए शुल्क बंद करें
- ख) एनएमपीए में कार्गो हैंडलिंग के पूरा होने के बाद लंगरगाह में रहने वाले पोतों के लिए लंगर शुल्क जारी रखें और पत्तन पर किसी भी कार्गो/यात्री को उतारने या उतारने के बिना पोतों के लंगर में रुकने के लिए।
- ग) बंकर नौकाओं के लिए नि: शुल्क लंगरगाह प्रदान करने और विशेष रूप से बंकरिंग के लिए आमंत्रित पोतों के लिए न्यूनतम बर्थ किराया शुल्क के 10% की दर से लंगर लगाने का प्रस्ताव।
- घ) लंगरगाह बर्थ किराया प्रभारों के तहत निर्दिष्ट संबंधित श्रेणी के पोतों के लिए लागू बर्थ किराया प्रभारों के 20% पर प्रभारित किया जाना है।
- समिति ने कहा कि एसओआर के तहत विभिन्न सेवाओं के लिए शुल्क एआरआर पद्धति के तहत तय किए जाते हैं, न कि विशिष्ट सेवा के लिए किए गए खर्च के आधार पर। इसलिए, एसपीएम पोतों के लिए पत्तन बकाया और टग किराया प्रभार जारी करना चाहिए।
  - ऑयल बर्थों पर फायर टैंडरों की तैनाती के लिए अतिरिक्त भुगतान बंद किया जाएगा इस बात पर विचार करते हुए कि पत्तन द्वारा बर्थ सं.12 पर उच्च पार्सल आकार के पोतों को संभालने के लिए व्यवस्था की गई है, जबकि घाट शुल्क बर्थ के बावजूद समान है।
13. समिति ने पत्तन उपयोगकर्ताओं के अनुरोध पर विचार और नोट किया कि 64.16 करोड़ के अंतर को पूरा करने के लिए, पत्तन शुल्क को 15% से 20% तक बढ़ाना होगा। तथापि, ट्रेड और पत्तन उपयोगकर्ताओं ने प्रभारों में वृद्धि पर अपनी चिंता व्यक्त की है और वृद्धि को न्यूनतम रखने का अनुरोध किया है। पत्तन

उपयोगकर्ताओं के अनुरोधों पर विचार करते हुए और घाटे के हिस्से की वसूली के लिए समिति ने निम्नलिखित का प्रस्ताव रखा:-

- I. कार्गो हैंडलिंग के लिए आरसीएचडब्ल्यू लेवी को बंद करना
- II. बर्थिंग से पहले लंगरगाह के उपयोग के लिए शुल्क बंद करें और केवल कार्गो हैंडलिंग गतिविधियों के पूरा होने के बाद पल्लन पर रहने वाले पोतों के लिए लंगरगाह शुल्क वसूलें और पोत पल्लन पर किसी भी कार्गो हैंडलिंग गतिविधियों को नहीं ले जाते हैं।
- III. पोत संबंधित प्रभारों को 10% तक बढ़ाने के लिए
- IV. कार्गो संबंधित शुल्क में 3% की वृद्धि करने के लिए
- V. प्रति यूएसडी विनिमय दर, जहां कहीं भी लागू हो, रूपांतरण के लिए रु. 80.00/- पर विचार किया जाता है।
- VI. पिछले 3 कैलेंडर वर्षों की उपलब्धि को ध्यान में रखते हुए 3 कैलेंडर वर्षों के लिए निर्धारित निष्पादन मानक निम्नानुसार हैं:-

क्रम संख्या:	निष्पादन पैरामीटर	इकाई	निष्पादन लक्ष्य
1	कार्गो संबंधित सेवाएं		
क)	औसत पोत बर्थ दिवस उत्पादन (प्रमुख कार्गो के संबंध में)	टन	18,500
2	पोत संबंधित सेवाएं		
क)	पोतों का औसत टर्नअराउंड समय (पल्लन खाता)	घंटे	38.00
ख)	पोतों का औसत प्री-बर्थिंग समय (पल्लन खाता)	घंटे	12.50

14. फॉर्म-1 के तहत एआरआर की संशोधित गणना और फॉर्म-3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व प्राक्कलन। एआरआर (फॉर्म -1) और फॉर्म 3 में राजस्व प्राक्कलन पेशेवर चार्टर्ड एकाउंटेंट और वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी विधिवत प्रमाणित हैं। (अनुलग्नक-1)
15. मौजूदा एसओआर की निम्नलिखित शर्तों को निम्नानुसार संशोधित किया गया है:-

मौजूदा शर्त	प्रस्तावित शर्त
<p>1.1 <u>सामान्य निबंधन और शर्तें</u></p> <p>(viii). विलंबित भुगतान/धनवापसी पर ब्याज:</p> <p>(घ). एनएमपीटी द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के 10 दिनों के बाद ही उपयोगकर्ता द्वारा भुगतान में देरी की गणना की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां एमपीटी अधिनियम, 1963 में निर्धारित सेवाओं/पोर्ट संपत्तियों का उपयोग करने से पहले भुगतान किया जाना है और/या जहां भुगतान</p>	<p>1.2 <u>सामान्य निबंधन और शर्तें</u></p> <p>(viii) विलंबित भुगतान/धनवापसी पर ब्याज:</p> <p>(घ). एनएमपीए द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के 10 दिनों के बाद ही उपयोगकर्ता द्वारा भुगतान में देरी की गणना की जाएगी। यह केवल अंतिम बीजक में कमी के लिए लागू है। हालांकि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां सेवाओं का लाभ उठाने/ पोर्ट संपत्तियों का उपयोग करने से पहले भुगतान किया जाना है और/या जहां दरमानों में एक शर्त के रूप में अग्रिम रूप से शुल्क का भुगतान निर्धारित किया गया है।</p>



<p>नरु</p>	<p><b>पररररररर - सररररर</b></p> <p>(x). "सरुनररररर" कर अरुथ है डरक डेरसन के डरतर डुतुतु की सरुवरन ।</p>																																													
<p>2.5. लंगरगरह शुलुक:</p> <p>अधरसुवररत डतुतन सरुडररु के डरतर डतुतन के अल डें डुत (अहरअ डर स्टुडर, नुकररडन डुत, टग, लरनुवर डर अनुड सरडुदुरी कुररुड) के ठहरने के लरए लंगर शुलुक के रुरु डें नरनुनलरखरत शुलुक लगरए अररुंगे:</p> <p>2.5.1. तरल करगु डुतुतु के अलरवर डरु डुतुतु के लरए लंगरगरह शुलुक की अनुसुकी:</p> <table border="1" data-bbox="181 743 727 1220"> <thead> <tr> <th>कुर.सं.</th> <th>अवरधर</th> <th>लंगरगरह शुलुक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>48 अंटे तक</td> <td>डुतु</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>48 अंटे से अधरक अरु 96 अंटे तक</td> <td>लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 10%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>96 अंटे से अधरक अरु 144 अंटे तक</td> <td>लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 30%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>144 अंटे से ऊडर</td> <td>लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 50%</td> </tr> </tbody> </table> <p>2.5.2. तरल डरलवरहरक डुतुतु के लरए लंगरगरह शुलुक की अनुसुकी:</p> <table border="1" data-bbox="181 1329 743 1696"> <thead> <tr> <th>कुर.सं.</th> <th>अवरधर</th> <th>लंगरगरह शुलुक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>72 अंटे तक</td> <td>डुतु</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>72 अंटे से अधरक अरु 144 अंटे तक</td> <td>लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 5%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>144 अंटे से ऊडर</td> <td>लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>नुरु: (1). उन डरडरु डें कुडु लंगरगरह डरडर डेड नरुन है अरु अरु डतुतन के लरए अरुडुडरडर कुरररु से लंगरगरह डर डरुतुडर कर रहे डुत के कुररर (असे कुरन डर उडकुररर की वरडुलतर, डरडलरुड की अनुडलडुधतर, डरडरुड डरुथ की अनुडलडुधतर अरुडर) डुतुतु की डरुतुडर कर रहे है।</p>	कुर.सं.	अवरधर	लंगरगरह शुलुक	1	48 अंटे तक	डुतु	2	48 अंटे से अधरक अरु 96 अंटे तक	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 10%	3	96 अंटे से अधरक अरु 144 अंटे तक	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 30%	4	144 अंटे से ऊडर	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 50%	कुर.सं.	अवरधर	लंगरगरह शुलुक	1	72 अंटे तक	डुतु	2	72 अंटे से अधरक अरु 144 अंटे तक	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 5%	3	144 अंटे से ऊडर	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 10%	<p>2.5. लंगरगरह शुलुक:</p> <p>अधरसुवररत डतुतन सरुडररु के डरतर डतुतन के अल डें डुत (अहरअ डर स्टुडर, नुकररडन डुत, टग, लरनुवर डर अनुड सरडुदुरी कुररुड) के ठहरने के लरए लंगरगरह शुलुक के रुरु डें नरनुनलरखरत शुलुक लगरए अररुंगे:</p> <table border="1" data-bbox="820 646 1425 1709"> <thead> <tr> <th rowspan="2">कुर.सं.</th> <th rowspan="2">वरवरण</th> <th colspan="2">डर डरुतु अंटे डर उसकर डर डरुतु अरु डरुतु</th> </tr> <tr> <th>वरुडेशु</th> <th>तुडुड</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>डरु डुतुतु के लरए डुरर-डरुथरंग अंकरेअ डतुतन डर कुररु लुड/ अनलुडरंग</td> <td>डुतु</td> <td>डुतु</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>डरुथ से रवरनर हुने के डरड डुत लंगरगरह डें रुकनर</td> <td>डुडसडु 0.0007 सेंट, नुनतड डुडसडु 1.4 डरुतु अंटे के अधरन</td> <td>रु 0.020 नुनतड 40 रुडडे/ डरुतु अंटे के अधरन</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>ऊडर वरुणरत के अलरवर अनुड डुत</td> <td>डुडसडु 0.0007 सेंट, नुनतड डुडसडु 1.4 डरुतु अंटे के अधरन</td> <td>रु 0.020 नुनतड 40 रुडडे/ डरुतु अंटे के अधरन</td> </tr> </tbody> </table>	कुर.सं.	वरवरण	डर डरुतु अंटे डर उसकर डर डरुतु अरु डरुतु		वरुडेशु	तुडुड	1.	डरु डुतुतु के लरए डुरर-डरुथरंग अंकरेअ डतुतन डर कुररु लुड/ अनलुडरंग	डुतु	डुतु	2.	डरुथ से रवरनर हुने के डरड डुत लंगरगरह डें रुकनर	डुडसडु 0.0007 सेंट, नुनतड डुडसडु 1.4 डरुतु अंटे के अधरन	रु 0.020 नुनतड 40 रुडडे/ डरुतु अंटे के अधरन	3.	ऊडर वरुणरत के अलरवर अनुड डुत	डुडसडु 0.0007 सेंट, नुनतड डुडसडु 1.4 डरुतु अंटे के अधरन	रु 0.020 नुनतड 40 रुडडे/ डरुतु अंटे के अधरन
कुर.सं.	अवरधर	लंगरगरह शुलुक																																												
1	48 अंटे तक	डुतु																																												
2	48 अंटे से अधरक अरु 96 अंटे तक	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 10%																																												
3	96 अंटे से अधरक अरु 144 अंटे तक	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 30%																																												
4	144 अंटे से ऊडर	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 50%																																												
कुर.सं.	अवरधर	लंगरगरह शुलुक																																												
1	72 अंटे तक	डुतु																																												
2	72 अंटे से अधरक अरु 144 अंटे तक	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 5%																																												
3	144 अंटे से ऊडर	लरगु डरुथ कुरररर डरडररु कर 10%																																												
कुर.सं.	वरवरण	डर डरुतु अंटे डर उसकर डर डरुतु अरु डरुतु																																												
		वरुडेशु	तुडुड																																											
1.	डरु डुतुतु के लरए डुरर-डरुथरंग अंकरेअ डतुतन डर कुररु लुड/ अनलुडरंग	डुतु	डुतु																																											
2.	डरुथ से रवरनर हुने के डरड डुत लंगरगरह डें रुकनर	डुडसडु 0.0007 सेंट, नुनतड डुडसडु 1.4 डरुतु अंटे के अधरन	रु 0.020 नुनतड 40 रुडडे/ डरुतु अंटे के अधरन																																											
3.	ऊडर वरुणरत के अलरवर अनुड डुत	डुडसडु 0.0007 सेंट, नुनतड डुडसडु 1.4 डरुतु अंटे के अधरन	रु 0.020 नुनतड 40 रुडडे/ डरुतु अंटे के अधरन																																											

(2). ಬೆಂಕರಿಂಗ್ ಸಂಚಾಲನ ಕೆ ಲಿಁ:  
 (i). ಬೆಂಕರ ಬಾರ್ಜ ಕೆ ಲಿಁ ಕೂಡೆ ಂಕರೇಜ ಶುಲ್ಕ ನಹೀ ಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ।  
 (ii). ಕೆವಲ ಬರ್ಥ ಪರ ಬೆಂಕರಿಂಗ್ ಕೆ ಲಿಁ ಪೂತ ಆಮೆಂತ್ರಲ ಕರನೇ ಕೆ ಲಿಁ ಲೆಂಗರಗಾಹ ಶುಲ್ಕ ಁಸಒಆರ ಕೆ ಅನುಸಾರ ಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ। (iii). ಁಸಒಆರ ಕೆ ಅನುಸಾರ ಲೆಂಗರಗಾಹ ಢೆಂ ವಿಶೇಷ ರೂಪ ಸೆ ಬೆಂಕರಿಂಗ್ ಕೆ ಲಿಁ ಆಮೆಂತ್ರಲ ಕರನೇ ವಾಲೇ ಪೂತೂಂ ಕೆ ಲಿಁ ಲೆಂಗರಗಾಹ ಶುಲ್ಕ ಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ।

4.	ಬೆಂಕರಿಂಗ್ ಕೆ ಲಿಁ ಲೆಂಗರಗಾಹ ಕೆ ಲಿಁ ವಿಶೇಷ ರೂಪ ಸೆ ಆಮೆಂತ್ರಲ ಪೂತ	ಯೂಁಸಡಿ 0.00026, ನ್ಯೂನತಮ ಯೂಁಸಡಿ 904 ಪ್ರತಲ ಘಟೆ ಕೆ ಅಧೀನ	₹0.007 ನ್ಯೂನತಮ ₹24.00 ಪ್ರತಲ ಘಟೆ ಕೆ ಅಧೀನ
----	--	--	---

**ಟಲಪ್ಪಣಿಯಾँ:**

- (1). ಬೆಂಕರಿಂಗ್ ಸಂಚಾಲನ ಕೆ ಲಿಁ:
- (i). ಬೆಂಕರ ಬಾರ್ಜ ಕೆ ಲಿಁ ಕೂಡೆ ಂಕರೇಜ ಶುಲ್ಕ ನಹೀ ಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ।
- (2) ಪತ್ತನ ಢೆಂ ಡ್ರೆಜಲಂಗ ಗತಲವಲಧಲ ಕೆ ಲಿಁ ತೆನಾತ ಡ್ರೆಜರ ಕೆ ಲಿಁ ಕೂಡೆ ಲೆಂಗರ ಶುಲ್ಕ ನಹೀ ಲಗಾಯಾ ಜಾಁಗಾ
- (3) ಪತ್ತನ ಸಂಚಾಲನ ಕೆ ಲಿಁ ಁಪಯೂಗ ಕಲಁ ಜಾನೇ ವಾಲೇ ಕಲಸಲ ಢಲ ಡಗ ಕೆ ಲಿಁ ಕೂಡೆ ಲೆಂಗರ ಶುಲ್ಕ ನಹೀ ಹೂಗಾ ।
- (4) ಸೆಲಲಲಂಗ ಆಁಡಟ ಕಾ ಅರ್ಥ ಹೆ ಬರ್ಥ ಸೆ ಁಡಿಡಿ।

16. ಆಗೂ ಯಹ ನೂಟ ಕಲಿಯಾ ಗಯಾ ಹೆ ಕಲ ಪತ್ತನ ಕೆ ಸ್ವಾಮಲತ್ವ ಢೆಂ 63 ಡನ ಁಚಁಁಢಸಲ ಹೆ ಂೂರ ಁಸಒಆರ ಕೂ ಜಲ ಸೆಂ.465 ಡಲನಾಂಕ 17.12.2019 ಕೆ ತಹತ ಅಧಲಸೂಚಲತ ಕಲಿಯಾ ಗಯಾ ಥಾ ಜೂ 01.01.2020 ಸೆ ಪ್ರಢಾವಲ ಥಾ ಂೂರ ವಾರ್ಷಲಕ ಸೂಚಲಕರಣ ಕೆ ಅಧೀನ 5 ವರ್ಷ ಯಾನಲ 31.12.2024 ತಕ ವೆಧ ಹೆ । ಗಣನಾ ಕೆ ಲಿಁ ವಲತ್ತ ವರ್ಷ 2021-22 ಕೆ ಲಿಁ ಸೆಂಢಾಲೇ ಗಁ ಕಾಗೂಂ ಪರ ವಲಚಾರ ಕಲಿಯಾ ಗಯಾ ಥಾ।
17. ಡೆರಲಫ ನಲತಲ ಖೆಂಡ 3.7 ಕೆ ಅನುಸಾರ ಁಸ ಪ್ರಕಾರ ಗಠಲತ ಸಢಲತಲ ಬಲನಾ ಕಲಸಲ ಸೆಂಶೂಧನ ಕೆ ಯಾ ಬಲನಾ ವೆಬಸಾಁಡಟ ಪರ ಹೂಸ್ಟ ಕಲಁ ಗಁ ಡ್ರಾಫ್ಟ ಁಸಒಆರ ಕೂ ಅಂತಲಢ ರೂಪ ಡೆಗಲ। ಪತ್ತನ ಡ್ವಾರಾ ನಲಷ್ಪಾಡಲತ ಕಲಸಲ ಢಲ ಸೆವಾ ಕೆ ಲಿಁ ಸಢಲತಲ ಡ್ವಾರಾ ಅಂತಲಢ ರೂಪ ಡಲಁ ಗಁ ಁಸಒಆರ ಕೂ ಢಹಾಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಲಕರಣ ಕೆ ಢೆಂಢಲ ಕೆ ಅನುಢೂಡನ ಕೆ ಲಿಁ ರಖಾ ಜಾಁಗಾ।
18. ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಲಕರಣ ಅಪನಲ ವೆಬಸಾಁಡಟ ಢೆಂ ಪ್ರಸ್ತಾವಲತ ಁಸಒಆರ ಕೂ ಹೂಸ್ಟ ಕರನೇ ಕಲ ತಲಥಲ ಸೆ 75 ಡಲನೂಂ ಕೆ ಢಲತರ ಢಹಾಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಲಕರಣ ಡ್ವಾರಾ ಪ್ರಸ್ತಾವಲತ ನಲಷ್ಪಾಡನ ಢಾನಕೂಂ ಕೆ ಸಾಥ ಁಸಒಆರ ಕೂ ಅಧಲಸೂಚಲತ ಕರಗಲ। ಢಹಾಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಲಕರಣ ಕೆ ಢೆಂಢಲ ಡ್ವಾರಾ ಅನುಢೂಡಲತ ಸೆಂಶೂಧಲತ ಡರಢಾನ, ಸೆಂಶೂಧನ, ಶುಢ್ವಲಪತ್ರ, ನಡೆ ಡೆರಲಫ ಢಡ ಆಡಲ ಕೂ ರಾಜ್ಯ ರಾಜಪತ್ರ ಢೆಂ ಢಹಾ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಲಕರಣ ಡ್ವಾರಾ ಅಧಲಸೂಚಲತ ಕಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ ಂೂರ ಁಸೆ ಪತ್ತನ ಕಲ ವೆಬಸಾಁಡಟ ಪರ ಢಲ ಹೂಸ್ಟ ಕಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ ಂೂರ ಸಢಲ ಸೆಂಬಂಧಲತ ಹಲತಧಾರಕೂಂ ಕೂ ಸೂಚಲತ ಕಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ ।
19. ಕಾರ್ಯ ಡಲಶಾನಲಢೆಡೆಶೂಂ ಕೆ ಡೆರಲಫ ನಲತಲ ಖೆಂಡ 3.9 ಕೆ ಅನುಸಾರ, ಢಹಾಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಲಕರಣ ಡ್ವಾರಾ ಅಧಲಸೂಚಲತ ರಾಜ್ಯ ರಾಜಪತ್ರ ಢೆಂ ಅಧಲಸೂಚನಾ ಕಲ ತಲಥಲ ಸೆ 30 ಡಲನೂಂ ಕಲ ಸಢಾಪತಲ ಕೆ ಬಾಡ ಁಸಒಆರ ಪ್ರಢಾವಲ ಹೂಗಾ, ವಾರ್ಷಲಕ

- सूचीकरण के अधीन 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा, जैसा कि भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिनों की समाप्ति के बाद उल्लेख किया गया है।
20. कार्य दिशानिर्देशों के टैरिफ नीति खंड 3.10 के अनुसार, अधिसूचित एसओआर वार्षिक सूचीकरण के अधीन 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा।
21. इस प्रकार संशोधित टैरिफ टैरिफ नीति के खंड 2.8.1 और 2.8.2 के अनुसार 01.05.2023 से सूचीकरण के अधीन है: -
- क. पूर्ण बिक्री मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60% की सीमा तक एसओआर को वार्षिक रूप से मुद्रास्फीति के लिए स्वचालित रूप से अनुक्रमित किया जाएगा। जैसा कि इंडियन पोर्ट्स एसोसिएशन (आईपीए) या सरकार द्वारा तय किए गए किसी अन्य सक्षम प्राधिकरण द्वारा जनवरी से दिसंबर तक सभी वस्तुओं के लिए मासिक पूर्ण बिक्री सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) औसत के आधार पर भारत सरकार के वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय द्वारा घोषित किया गया है।
- ख. महापत्तन प्राधिकरण द्वारा प्रतिबद्ध निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर टैरिफ निर्धारण के दूसरे वर्ष से उपर्युक्त खंड 2.8.1 में निर्धारित डब्ल्यूपीआई में 60% भिन्नता के बजाय सरकार द्वारा निर्धारित किए गए, इंडियन पोर्ट्स एसोसिएशन (आईपीए) या किसी अन्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा सूचित डब्ल्यूपीआई में 100% भिन्नता पर टैरिफ में सूचीकरण का हकदार, यद्यपि, महापत्तन प्राधिकरण होगा।
- ग. एसओआर का ऐसा समायोजन हर वर्ष किया जाएगा और समायोजित एसओआर संबंधित वर्ष के 1 मई से अगले वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा।
22. दरमान (एसओआर), तीन वर्षों के लिए सूचकांक के अधीन, निर्धारित उच्चतम स्तर की दरें हैं। पत्तन, यदि वे चाहें, तो अधिसूचित दरों से कम दरें वसूल कर सकते हैं और/या उच्च छूट और छूट की अनुमति दे सकते हैं या निर्धारित मुक्त अवधि को बढ़ा सकते हैं। पत्तन, यदि वे चाहें तो दरमान में निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकते हैं यदि इस तरह के युक्तिकरण से उपयोगकर्ताओं को राहत मिलती है। इसके अलावा, गतिशील बाजार शक्तियों को प्रभावी ढंग से प्रतिक्रिया देने के लिए, पत्तन समय-समय पर वेबसाइट पर एसओआर में निर्धारित उच्चतम टैरिफ के भीतर लागू टैरिफ की समीक्षा और होस्ट कर सकते हैं और ट्रेड नोटिस जारी कर सकते हैं।
23. इस तरह की समीक्षा की अवधि पत्तन प्राधिकरणों के अधिकार के अनुसार होगी जो बाजार मुकाबले का जवाब देने या परिसंपत्ति उपयोग को बढ़ाने की आवश्यकता से आवश्यक है।
24. ऐसे मामलों में जहां पत्तन प्राधिकरण ट्रेड/ग्राहकों के साथ दीर्घकालिक करार/संविदा करते हैं, ऐसी व्यवस्थाओं में इस प्रकार निर्धारित टैरिफ भी टैरिफ नीति के अनुसार निर्धारित एआरआर की सीमा के भीतर होगा। इस तरह के समझौतों में टैरिफ नीति के खंड 3 के अनुसार, निष्पादन मानकों के संदर्भ में पत्तन प्राधिकरण और न्यूनतम कार्गो गारंटी के संदर्भ में ग्राहक दोनों पक्षों की प्रतिबद्धताएं शामिल होनी चाहिए।
25. परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और दिमाग के सामूहिक आवेदन के आधार पर, मंडल संशोधित एसओआर और अनुबंध- I और II में संलग्न नव मंगलूर पत्तन के निष्पादन मानकों को मंजूरी देता है। संशोधित दरमान और संशोधित दरमान के आवेदन को नियंत्रित करने वाली शर्तें कर्नाटक के सरकारी राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिनों से प्रभावी होंगी और तिथि से 3 वर्षों की

अवधि के लिए लागू होंगी। संशोधित एसओआर का प्रभाव दिया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

हस्ता.

(विनायक राव)

वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी

अनुबंध 1-

नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण  
दरमान

अध्याय 1

परिभाषाएँ और सामान्य नियम और शर्तें

**1.3 परिभाषाएँ -सामान्य**

इस दरमान में जब तक संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- i .( "तटीय पोत "का अर्थ भारत में किसी भी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से नियोजित किसी भी जहाज से होगा ,जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) "कोल्ड मूव "का अर्थ होगा पोत के इंजन की शक्ति के बिना पोत की आवाजाही।
- (iii) "दिन "का अर्थ होगा एक दिन के सुबह 6बजे से शुरू होकर अगले दिन सुबह 6बजे समाप्त होने वाली अवधि।
- (iv) "विदेशी जहाज "का मतलब तटीय जहाज के अलावा कोई भी जहाज होगा।
- v(i) "सप्ताह "का अर्थ 7दिनों की निरंतर अवधि होगा।
- vi .( "किराये पर लेने वाला "का अर्थ पत्तन के किसी भी उपकरण का उपयोग करने वाले पत्तन के सभी उपयोगकर्ता होंगे।
- vii(. "माह "का अर्थ कैलेंडर माह के 1से अंत तक की अवधि होगा।
- viii .( "नौकायन पोत "का अर्थ पूरी तरह से पवन ऊर्जा से चलने वाले जहाजों से है और इसमें प्रणोदन के यांत्रिक साधनों से लगे जहाज शामिल हैं।
- (ix) "जहाज/स्टीमर "का अर्थ किसी भी जहाज से है जो शक्ति के तहत चलाया जाता है और इंजन के साथ लगाया जाता है।
- x(. "स्थानांतरण "का अर्थ गोदी बेसिन के भीतर जहाजों की आवाजाही है।

#### 1.4 सामान्य नियम और शर्तें

- (i) . ( सीमा शुल्क या नौवहन महानिदेशालय द्वारा इसके प्रमाणीकरण के रूप में एक जहाज की स्थिति , जहाज से संबंधित शुल्क लगाने के उद्देश्य से 'तटीय' या 'विदेशी' के रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगी ;और ,इस प्रयोजन के लिए कार्गो की प्रकृति या इसके मूल की कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). पोत संबंधी प्रभार (वीआरसी) लगाने के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली
- (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का एक विदेश जाने वाला जहाज सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय रन में परिवर्तित हो सकता है। ऐसा जहाज जो भारतीय पत्तन में अपने पहले पत्तन पर सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय गति में परिवर्तित हो जाता है, तब तक आगे कस्टम रूपांतरण की आवश्यकता नहीं होती है, जब तक यह भारतीय तट पर चलता है।
- (ख). विदेशी ध्वज का एक विदेश जाने वाला जहाज शिपिंग महानिदेशक द्वारा जारी निर्दिष्ट अवधि या यात्रा के लिए लाइसेंस और एक कस्टम रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय गति में परिवर्तित हो सकता है।
- (iii). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित शुल्क (वीआरसी) लगाने के लिए मानदंड।
- (क). ऐसे रूपांतरण के मामलों में, तटीय दरों को लोड पत्तन द्वारा उस समय से प्रभारित किया जाएगा जब जहाज तटीय माल को लोड करना शुरू करता है।
- (ख). ऐसे रूपांतरण के मामलों में तटीय दरें तब तक प्रभार्य रहेंगी जब तक कि जहाज भारतीय पत्तन की अंतिम कॉल पर निर्वहन संचालन पूरा नहीं कर लेता; उसके तुरंत बाद, विदेश जाने वाली दरें डिस्चार्ज पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ग). नौवहन महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय जहाजों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित शुल्क (सीआरसी) लगाने के लिए मानदंड
- (क). 'विश्व भर में और तटीय' संचालन के लिए जारी किए गए सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले विदेश जाने वाले भारतीय पोत को हैंडलिंग शुल्क (एचसी) के संबंध में लागू तटीय दरों को प्रदान किया जाना चाहिए, यानि जहाज से तट पर स्थानांतरण और घाट से/को/भंडारण यार्ड से स्थानांतरण निम्नलिखित परिदृश्य में घाट शुल्क शामिल है:
- (i). तटीय गति में परिवर्तित और किसी भी भारतीय पत्तन से तटीय माल ले जाना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए नियत होना।
- (ii). तटीय गति में परिवर्तित नहीं लेकिन किसी भी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो ले जाना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए नियत होना।
- \* केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमा शुल्क बोर्ड का परिपत्र संख्या 15/2002-सीमाशुल्क दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी कस्टम रूपांतरण के भारतीय ध्वज के विदेश जाने वाले जहाजों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।
- (ख). शिपिंग के महानिदेशक द्वारा जारी निर्दिष्ट अवधि या यात्रा के लिए जारी किए गए लाइसेंस और कस्टम रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय रन में परिवर्तित एक विदेशी ध्वज पोत के मामले में, किसी भी भारतीय पत्तन से लोड किए गए तटीय कार्गो / कंटेनर और

किसी के लिए गंतव्य अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर लगाया जाना चाहिए।

- v. )क .(पोत संबंधित शुल्क जहाज मालिकों/स्टीमर एजेंटों पर लगाया जाएगा। जहां भी दरों को अमेरिकी डॉलर के संदर्भ में दर्शाया गया है ,भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर या भारतीय स्टेट बैंक की बाजार खरीद दर पर अमेरिकी मुद्रा के समतुल्य भारतीय रुपये में रूपांतरण के बाद भारतीय रुपये में यथा समय-समय पर निर्दिष्ट शुल्क वसूल किया जाएगा। पत्तन की सीमा में जहाज के प्रवेश की तारीख को इस तरह के परिवर्तन के दिन के रूप में गिना जाएगा।
- )ख .( अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित शुल्क समतुल्य भारतीय रुपये में वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए ,भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर या भारतीय स्टेट बैंक की बाजार खरीद दर ,आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तिथि और पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तिथि पर प्रचलित है। निर्यात कंटेनरों के मामले में डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के ऐसे परिवर्तन के लिए दिन माना जाएगा।
- .(vi) पोत के तीस दिन से अधिक समय तक पत्तन में रहने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में , समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनिमय दर के संदर्भ में बिलिंग का आधार संभावित रूप से बदल जाएगा।
- )vii.( )क .( सभी तटीय पोतों के पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के संगत प्रभारों के %60से अधिक नहीं होने चाहिए।
- )ख .( थर्मल कोयले के अलावा सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित शुल्क , कच्चे तेल सहित पीओएल ,लौह अयस्क और लौह पैलेट सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित शुल्कों के %60से अधिक नहीं होने चाहिए।
- )viii.( विलंबित भुगतान/वापसी पर ब्याज:
- )क .( उपयोगकर्ता दरमान के तहत किसी भी शुल्क के विलंबित भुगतान पर %15प्रति वर्ष की दर से ब्याज का भुगतान करेगा।
- )ख .(इसी तरह ,पत्तन प्राधिकरण विलंबित रिफंड पर %15प्रति वर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगी।
- )ग .( रिफंड में देरी सेवाओं के पूरा होने की तारीख से बीस दिनों के बाद या उपयोगकर्ता से आवश्यक सभी दस्तावेजों के उत्पादन पर ,जो भी बाद में हो ,गिना जाएगा।
- )घ .( उपयोगकर्ता द्वारा भुगतान में देरी एनएमपीए द्वारा बिल जारी करने की तारीख के 10दिन बाद ही गिना जाएगा। यह केवल अंतिम चालान में कमी के लिए लागू है। हालांकि ,यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां सेवाओं का लाभ उठाने से पहले भुगतान किया जाना है/पत्तन संपत्तियों का उपयोग करना है और/या जहां शुल्कों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित है।
- .(ix) जब तक रिफंडेबल राशि -/100रुया उससे अधिक न हो ,तब तक कोई रिफंड नहीं किया जाएगा । इसी तरह ,अगर पत्तन को देय राशि -/100रुया उससे कम है ,तो एनएमपीए पूरक या अंडर चार्ज बिल जारी नहीं करेगा ।
- )x.( निकाले गए सभी शुल्कों को प्रत्येक श्रेणी में अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।

- )xi.( )ಕ.( दरमान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं;इसी तरह,छूट और डिस्को इकाइयां फर्श के स्तर हैं। एनएमपीए,यदि वे चाहें तो,कम दर वसूल कर सकते हैं और/या उच्च छूट और छूट की अनुमति दे सकते हैं।
- )ख.(पत्तन भी कर सकता है,यदि वे चाहें तो दरमान में निर्धारित दरों के अनुप्रयोग को नियंत्रित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकते हैं यदि इस तरह के युक्तिकरण से उपयोगकर्ताओं को प्रति यूनिट दर और दरमान में निर्धारित यूनिट दरों में राहत मिलती है,जो सीमा स्तर से अधिक न हो।
- )ग.(पत्तनों को जनता को ऐसी कम दरों और/या ऐसी दरों के अनुप्रयोग को नियंत्रित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सूचित करना चाहिए और जनता को इस तरह की कम दरों और/या ऐसी दरों के अनुप्रयोग को नियंत्रित करने वाली शर्तों में किसी भी तरह के बदलाव के बारे में सूचित करना जारी रखना चाहिए । प्रदान की गई नई दरें एनएमपीए द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- )xii(. उपयोगकर्ताओं को एनएमपीए के कारण उचित स्तर से अधिक देरी के लिए शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- )xiii(. भारतीय पत्तन संघ) आईपीए (या सरकार द्वारा तय किए गए किसी अन्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा सूचित किए जाने के अनुसार,एसओआर स्वचालित रूप से मुद्रास्फीति के लिए सालाना %60की सीमा तक थोक बिक्री मूल्य सूचकांक )डब्ल्यूपीआई (में भिन्नता के औसत के आधार पर अनुक्रमित किया जाएगा। भारत सरकार के तहत वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय द्वारा घोषित जनवरी से दिसंबर तक सभी वस्तुओं के लिए मासिक थोक मूल्य सूचकांक )डब्ल्यूपीआई(
- (xiv) महा पत्तन प्राधिकरण,हालांकि,भारतीय पत्तन संघ )आईपीए (या सरकार द्वारा तय किए गए किसी अन्य सक्षम प्राधिकरण द्वारा डब्ल्यूपीआई में निर्धारित %60बदलाव के बजाय %100भिन्नता पर टैरिफ में उपरोक्त (xiii)में,नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण द्वारा प्रतिबद्ध निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर टैरिफ निर्धारण के दूसरे वर्ष से सूचीकरण का हकदार होगा।
- एसओआर का ऐसा समायोजन हर साल किया जाएगा और समायोजित एसओआर संबंधित वर्ष की 1मई से अगले वर्ष की 30अप्रैल तक लागू होगा।
- )क.( अगला वार्षिक इंडेक्सेशन 1मई 2023से होगा। एनएमपीए द्वारा हितधारकों को अनुक्रमित एसओआर सूचित किया जाएगा।
- .(xiv) पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा पत्र संख्या पीटी-2014/51/11033-पीटी दिनांक 4सितंबर 2014द्वारा जारी किए गए महा पत्तनों पर तटीय जहाजों की प्राथमिकता वाली बर्थिंग पर दिशानिर्देश:
- )क.( "तटीय जहाजों"को भारत में किसी भी पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से नियोजित किसी भी जहाज के रूप में परिभाषित किया गया है,जो भारत में किसी भी अन्य पत्तन या जगह के लिए नौवहन महानिदेशक /सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।

- (ख) .( महर डतन कड से कड एक डरुथ डर शुषुक डलुक/सरडरनुड कररुगे तटीड डहरऑे कु डरुथुंग डेने कु डुररथडुकतर डेगे तरकु शुरडरस कररुगे के डूल और अंतुड गंतवुड डर धुडरन डुर डुर डुररत डें एक डतन से दूरसे डतन तक डरल डरररवहन कर सकें। डर डुरडुख डतन , डुर डुरकुई हु ,डें डरहले से डुडुड तटीड थरुडल कुडुडले कु हुंडलुंग के लुरे सरडरडत डरुथ के अतरररकुत हुगुर।
- (ग) .( सडु डर डतन रुरररडतुी सरडऑुीतुें और नुरऑुी तरुडुनलुें डर वुंडु डरुथुंग के डुडुडर अरवंतन और डतनुें दुररर संचरलरत कंटेनर डरुथ कु उडलडुथतर कु धुडरन डें ररखते हुए वुरशुरषु वुंडु के डरधुडड से तटीड कंटेनर डहरऑे कु डुररथडुकतर डेगे।
- (घ) .( डुीओएल/तरल कररुगे टैकरुें के संबंध डें ,वुरडुरनु डतनुें डें डुरकलरत ऐसी डुररथडुकतरओुें के संबंध डें डुडुडर डुरथरएं डररुी रह सकतुी हें।
- (ङ) .( तटीड डुत डुरनुहें डुररथडुकतर डरुथुंग दुी डररुी हुै ,डुररथडुकतर डरुथुंग शुलुक कर डुगतरन करने के लुरे उतुतरदररुी नरुी हुंगुे।
- (च) .( उडरुडुकुत डुररथडुकतर के अरधर डर तटीड डुत के डरुथुंग के अलरवर तटीड डुत कु डरुथुंग डर कुकुई डुरतुडंध नरुी हुगुर ,डुर डुर डुरदररगुरह कुी सरडरनुड डरुथुंग नुीतुी के तहत डरतुर हुै।
- (छ) .( एक तटीड डहरऑु तटीड दरुें डर डतन शुलुक कर डुगतरन करने के लुरे उतुतरदररुी हुगुर डर अनुडथर करहे वर डुररथडुकतर डर डरुथु कुररर डरगुर हुे ।
- (ज) .( डतनुें कु तटीड कररुगे कुी अरवरऑरहुी कु और सुवुरधरऑनक डुरनरने के लुरे डतनुें के कसुतड डुडुडु कुेत्र के डरहर तटीड कररुगे के लुरे वुरशुरषु डरुथु ,डुंडररण कुेत्र और गेट नुरधररुरत करने कुी संडरवनरओुें कर डतुर लगरनर करहुरे।
- (ऑ) .( महर डतन उस सरडु डुी डर सुडरु रुरड से नुरधररुरत कररुगे डुरसके डुीतर एक तटीड डहरऑु कुे एक वुरशुरषु डतन डें डरुथु कुररर डररगुर। कररुगे और डरुथु के अरधर डर डर डरडु डुी डुरनु हुे सकतुी हुै। डुरतुेक महर डतन कुे एक वुरसुतु अडुडरस करनर करहुरे और एक वुडरडर नुीतुस सुडरु रुरड से ऊडरुी सरडु डुी डर संकत देते हुए डररुी करनर करहुरे डुरसके डुीतर एक तटीड डहरऑु कुे डतन डें डरुथु दुरर डररगुर। तटीड कंटेनर डहरऑे के लुरे एक वुरशुरषु वुंडु के डरधुडड से डुररथडुकतर डरुथुंग के संबंध डें ,डुरडुख डतनुें कुे डुीडुीडुी अऑुडररुटर के सरथ वुरसुतु कुररुी करहुरे और तटीड कंटेनर डहरऑे के लुरे वुरशुरषु वुंडु डुरकरशुरत करनरुी करहुरे। उडरुडुकुत अडुडरस और डुरकरशन कुे इन दुरशरनुरदरुशुें के डररुी हुेने कुी तररुीख से 30दुरनुें के डुीतर डुरर कुररर डररनर करहुरे।
- (ड) .( डतन डें एडअरुईएस कुे तटीड और वुरदुेशुी डहरऑे के कररुगे के लुरे अलुग-अलुग डुेटर डुररडुत करनर करहुरे। इस डुरकर एकतुर कुरे गए डुेटर कुी नुरगरनरुी कुी डररगुी और अरंतुररक रुरड से डतन के सरथ-सरथ अरुईडुीए और डुनुररलड कुे तटीड और वुरदुेशुी डहरऑे के लुरे अलुग-अलुग डुरररुड डें रुरडुुेर कुररर डररगुर।
- (xv) डतनुें डें डुीडुडरडु कड करने और नुरररुतकुुें/अरररतकुुें कुे नुररडुडत घंतुें के डरद डतन सेवरओुें कर उडडुग करने के लुरे डुरुतुसरहुरत करने के लुरे ,कररुगे और डहरऑे से संबंधुरत सेवरओुें के लुरे कड शुलुक लगरर डररगुर सरथ हुी नुररडुडत घंतुें के डरद डुरदरन कुी डरने वरलुी सेवरओुें के लुरे डतन शुलुकुें डें वुरशुरषु ऑुुट कुी डेशकश कुी डररगुी।

डुरह शरुतु एडओएस के डतुर सं.डुीडुी -2015/101/14033/डुीडुी.वुी दुरनरंक 3डुररवरुी 2016के अनुरसरण डें शररडुल कुी गरुई हुै ,डुरसके अरधर डर इस डुररधुरकररण दुररर सरडरनुड अंगुीकररण अरदुेश सं.तुीएडडडुी -2016/14/वुरवुरधु दुरनरंक 9डुररवरुी 2016कुे डुनऑुुरी दुी गरुई हुै।



- (xvi) एनएमपीए बांग्लादेश गणराज्य के जहाजों पर संरक्षण, संचालन और अन्य विशिष्ट सेवाओं के लिए तटीय जहाजों से लिए जाने वाले शुल्क के बराबर शुल्क लगाएगा। शुल्कों का निर्धारण जहाजों की कार्गो वहन क्षमता के संदर्भ में किया जाएगा, जैसा कि तटीय नौवहन में लगे तटीय जहाजों पर लागू होता है।

यह शर्त एमओएस पत्र सं.पीडी -2012/5/15025/आईडब्ल्यूटी दिनांक 25नवंबर 2016के अनुसरण में शामिल की गई है, जिसके आधार पर प्राधिकरण द्वारा सामान्य अंगीकरण आदेश सं.टीएमपी -2004/4/सामान्य दिनांक 16दिसंबर 2016को अनुमोदित किया गया है।

### अध्याय II-

### पोत संबंधी प्रभार

#### 2.1 पत्तन को देय राशि

पोत प्रभार्य टन और उससे अधिक के समुद्री जहाज(	दर प्रति जीआरटी		एक ही जहाज के संबंध में भुगतान की आवृत्ति	
	विदेश जा रहे जहाज )यूएस \$में(	तटीय जहाज ₹)में(	विदेश जा रहे जहाज )यूएस \$में(	तटीय जहाज ₹)में(
एसपीएम सहित जहाज/स्टीमर	0.3784	6.13	प्रत्येक प्रविष्टि	प्रत्येक प्रविष्टि
ऊपर शामिल नहीं किए गए टग, लॉन्च, नौकायन पोत, बजरा आदि	0.0605	2.83	प्रत्येक प्रविष्टि	प्रत्येक प्रविष्टि
बंकर बजरा	0.0605	2.83	पहली प्रविष्टि के दौरान एक बार	पहली प्रविष्टि के दौरान एक बार
बर्थ पर बंकरिंग के लिए विशेष रूप से कॉल करने वाले जहाज	0.3784	6.13	प्रत्येक प्रविष्टि	प्रत्येक प्रविष्टि
एंकोरेज में बंकरिंग के लिए विशेष रूप से कॉल करने वाले जहाज	शून्य	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं

#### टिप्पणियाँ:

- (1) बैलास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले और यात्रियों को नहीं ले जाने वाले जहाज पर पत्तन बकाया का केवल %75 शुल्क लगाया जाएगा, जिसके साथ वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (2) एक जहाज पत्तन में प्रवेश करता है लेकिन किसी भी कार्गो या यात्री को नहीं उतारता या ले जाता है (एसे अन-शिपमेंट और रिशिपमेंट के अपवाद के साथ जो मरम्मत के उद्देश्य के लिए आवश्यक हो सकता है (को पत्तन बकाया राशि का केवल %50 चार्ज किया जाएगा जिसके साथ वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (3) खाली और/या लदे फ्लीटिंग लैश बार्ज को लेने के लिए 'दूसरा कॉल' करने वाला एक लैश जहाज पोर्ट में प्रवेश करने वाले जहाज के रूप में माना जाएगा, लेकिन उसमें किसी भी कार्गो या यात्रियों को उतारना या ले जाना नहीं है, जैसा कि महा पत्तन प्राधिकरण की धारा 50बी में वर्णित है। अधिनियम, और किसी भी पत्तन देय शुल्क नहीं लिया जाएगा।

- (4) निम्नलिखित के संबंध में कोई पत्तन देय शुल्क नहीं लगाया जाएगा:
- (i) कोई आमोदजनक नौका ;या,
  - (ii) कोई भी जहाज़ जो पत्तन छोड़ चुका है ,उसे प्रतिकूल मौसम या किसी क्षति के परिणामस्वरूप फिर से प्रवेश करने के लिए मजबूर किया जाता है।
- (5) अलग-अलग बैलास्ट वाले तेल टैंकरों के लिए ,घटा हुआ सकल टनभार ,जो इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के टिप्पणी कॉलम में इंगित किया गया है ,पत्तन बकाया वसूलने के प्रयोजन के लिए इसका सकल टनभार माना जाएगा।
- (6) तट रक्षक/नौसेना और अन्य सरकारी जहाजों के लिए बंदरगाह शुल्क अन्य जहाजों/स्टीमर पर लागू दर के अनुसार लगाया जाएगा।
- (7) पोत परिवहन मंत्रालय ,भारत सरकार के पत्र संख्या डब्ल्यूटीसी-2012/5/15025-आईडब्ल्यूटी (खंड III) (Pt(दिनांक के अनुसार मानक 2016 नवंबर 25 संचालन प्रक्रिया/तटीय शिपिंग समझौते के खंड (6)के बीच भारत और बांग्लादेश गणराज्य ,भारत और बांग्लादेश के बीच तटीय नौवहन समझौते के तहत बांग्लादेश से भारत में प्रवेश करने वाले जहाजों को तटीय नौवहन में लगे घरेलू पोत के रूप में माना जाएगा ,न कि विदेश जाने वाले जहाजों के रूप में औरपत्तन देय शुल्क तदनुसार लगाया जाएगा।
- (8) ऊपर बिंदु संख्या 7के तहत उल्लिखित गैर-वाणिज्यिक जहाजों के अलावा ,मछली पकड़ने के जहाजों और क्राफ्ट को पत्तन देय शुल्क के भुगतान से छूट दी जाएगी।
- (9) (i). तटीय माल पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और पश्चिमी तट पर एक अन्य भारतीय पत्तन या इसके विपरीत ,श्रीलंका के क्षेत्रीय जल के माध्यम से एक जहाज द्वारा ले जाया जाता है ,चाहे बीच में श्रीलंका में किसी बंदरगाह को बुलाया जाए या नहीं और शर्तों में जहाज के परिवर्तन के बिना केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड की अधिसूचना संख्या -2018/38सीमा शुल्क )एनटी (दिनांक 11मई 2018पोत संबंधित शुल्कों और कार्गो संबंधी शुल्कों में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (ii) अधिसूचना संख्या -2018/38सीमा शुल्क (NT)दिनांकित शर्तों के अनुसार ,पूर्वी तट पर एक भारतीय पत्तन और भारत में एक नदी पत्तन या इसके विपरीत ,एक जहाज द्वारा बांग्लादेशी जल से गुजरने वाले मार्ग के माध्यम से और जहाज के परिवर्तन के बिना तटीय माल का परिवहन किया जाता है। केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड के 11मई 2018से पोत संबंधित शुल्कों और कार्गो संबंधी शुल्कों में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (iii) ऊपर निर्धारित प्रावधान आदेश संख्या टीएएमपी -2015/53/वीओसीपीटी दिनांक 26नवंबर 2015और संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी -2015/53/वीओसीपीटी दिनांक 10जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के पालन के अधीन होंगे ।

## 2.2 बर्थ किराया प्रभार :

### 2.2.1 तेल टैंकर के अलावा अन्य पोत

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति घंटा या उसका अंश प्रति जीआरटी	
	विदेश जाने वाला जहाज )यूएस /\$सेंट में(	तटीय पोत ₹में(
जीआरटी पर ध्यान दिए बिना सभी पोत	यूएसडी 0.0026 न्यूनतम यूएसडी 9.04 प्रति घंटे के	₹ 0.07 .न्यूनतम 242.00₹प्रति घंटे के

	अधीन	अधीन
--	------	------

### 2.2.2 तेल टैकर और अन्य जहाज

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति घंटा या उसका अंश प्रति जीआरटी	
	विदेश जाने वाला जहाज )यूसडी /\$सेंट में (	तटीय पोत ₹में(
i) .(टैकर /तेल टैकर	यूसडी 0.0037 न्यूनतम यूसडी 7.46 प्रति घंटे के अधीन	रु 0.10.न्यूनतम 199.36रु प्रति घंटे के अधीन
<b>दर प्रति पोत प्रति घंटा</b>		
(ii)नौकायन पोत ,बजरा ,टग )स्टीमर और टैकरों के अलावा अन्य जहाज(	यूसडी 4.69 प्रति पोत /घंटा	125.28रुप्रति जहाज/घंटा
(iii)मछली पकड़ने के जहाज / सेवा नाव	यूसडी 0.75 प्रति पोत /घंटा	20.06रुप्रति जहाज/घंटा
(iv) सहायक इंजन के साथ या उसके बिना लकड़ी की रोइंग नाव	यूसडी 0.36 प्रति पोत /घंटा	9.85रुप्रति जहाज /घंटा
v)(. डबल बैकिंग )बेटी पोत(	जब भी एक जहाज को दूसरे जहाज के साथ एक बर्थ पर डबल बैक किया जाता है ,तो उस पर ऊपर निर्दिष्ट बर्थ किराया का %50शुल्क लिया जाएगा।	
(vi) बंकर बजरा	यूसडी 4.69 प्रति पोत /घंटा	125.28रुप्रति जहाज / घंटा
vii)(. बर्थ पर बंकरिंग के लिए विशेष रूप से कॉल करने वाले जहाज़	यूसडी 0.0037 न्यूनतम यूसडी 7.46प्रति घंटा प्रति GRTके अधीन	रु 0.10. न्यूनतम 199.36रुप्रति घंटे प्रति जीआरटी के अधीन

#### मातृ पोत:

यदि मातृ पोत घाट के साथ-साथ बर्थ किए जाते हैं ,तो अन्य व्यापारिक जहाजों पर लागू होने वाले सभी शुल्क वसूली योग्य होंगे।

#### टिप्पणियाँ:

- 1 बर्थ में पोत की मूरिंग पूरी होने के समय से प्रति घंटा बर्थ किराया लगाया जाएगा।
- 2 i) .(बर्थ किराया जहाज के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4घंटे बाद बंद हो जाएगा। एक दिन के बर्थ किराया प्रभार) अर्थात् 24 घंटे (के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया झूठे संकेत के लिए लगाया जाएगा।  
"झूठा संकेत "तब होगा जब एक जहाज तत्परता का संकेत देता है और प्रत्याशा में पायलट के लिए पूछता है ,भले ही वह इंजन के तैयार नहीं होने या कार्गो संचालन पूरा नहीं होने या ऐसे अन्य कारणों से जहाज से बाहर निकलने के लिए तैयार न हो। यह सिग्नलिंग तैयारी को बाहर करता है जब एक जहाज प्रतिकूल ज्वार ,रात की नेविगेशन की कमी या प्रतिकूल मौसम की स्थिति के कारण नौकायन करने में सक्षम नहीं होता है।
- (ii) बर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा में अनुकूल ज्वारीय स्थितियों की कमी या खराब मौसम के कारण या रात्रि नौवहन सुविधाओं के अभाव के कारण जहाज का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।

- 3 एक पोत जो एक आसन्न चक्रवात के कारण ,बंदरगाह के अधिकारियों द्वारा विधिवत चेतावनी दिए जाने के बाद बंदरगाह में रहने का चुनाव करता है ,चेतावनी द्वारा कवर की गई अवधि के लिए निर्दिष्ट दरों पर शुल्क लिया जाएगा और उस जहाज के मामले में शुरू होगा जिसने नहीं किया है लोडिंग या अनलोडिंग पूरा होने के बाद से ,चेतावनी के समय में इसकी लोडिंग या अनलोडिंग पूरी कर ली गई है।
- 4 )i(. जिस जहाज की सुविधा के लिए बगल की बर्थ खाली रखी जाती है )हैं (उस विशेष बर्थ पर संभाले जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण खाली रखी गई बर्थ के लिए बर्थ किराया शुल्क के अलावा बर्थ किराया शुल्क लिया जाएगा। जहाज द्वारा कब्जा कर लिया गया बर्थ।  
(ii)तट रक्षक/नौसेना और घाट/डायाफ्राम की दीवार के साथ बर्थ या बर्थ पर कब्जा करने वाले अन्य जहाजों के लिए बर्थ किराया शुल्क लगाया जाएगा जैसा कि अन्य जहाजों पर लागू होता है।
- 5 कोई भी जहाज जो पत्तन द्वारा दिए गए समय की समाप्ति के बाद किसी बर्थ पर कब्जा करना जारी रखता है, बर्थ के अनधिकृत कब्जे के लिए दंड शुल्क ,कानून ,नियमों और विनियमों के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार कार्रवाई के किसी भी अन्य तरीके पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना , पोर्ट में बर्थ के अनधिकृत कब्जे के लिए बर्थ किराया शुल्क ३घंटे की अग्रिम सूचना या नोटिस देने के बाद निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा। संबंधित जहाजों के एजेंटों/मालिकों को पत्र लिखना:

i	३दिन या उसके भाग तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की तीन गुना दर पर
i	३से अधिक 6 दिनों तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के चार गुना पर
iii	6से अधिक और 9दिनों तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के पांच गुना पर
iv	9दिनों से ऊपर और इसी तरह बाद के दिनों के लिए	:	बर्थ किराया प्रभारों की छह गुना दर पर और इसी तरह

दंडात्मक शुल्क नोटिस जारी करने के समय/तारीख से केवल जहाज की ओवरस्टे अवधि के लिए लागू होंगे।

- 6 उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा जब पोर्ट उपकरण के खराब होने या बिजली गुल होने या पोर्ट पर आरोप्य किसी अन्य कारण से जहाज अपनी बर्थ पर बेकार पड़ा हो।
- 7 **प्राथमिकता बर्थिंग या ऑस्टिंग प्राथमिकता**
  - i .( किसी भी जहाज को प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान करने के लिए ,एक दिन 24)घंटे (के बर्थ किराया शुल्क के बराबर शुल्क या बर्थ पर जहाज के वास्तविक रहने की कुल अवधि के लिए गणना की गई बर्थ किराया शुल्क का ,%75जो भी अधिक हो ,तैयार रहें।
  - (ii) किसी जहाज को बेस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान करने के लिए ,एक दिन 24)घंटे (के लिए बर्थ किराया शुल्क के बराबर शुल्क या बर्थ पर जहाज के वास्तविक रहने की कुल अवधि के लिए गणना की गई बर्थ किराया शुल्क का ,%100जो भी अधिक हो ,चार्ज किया जाएगा।
  - (iii) ऊपर बताए अनुसार 'प्राथमिकता/हटाने के लिए शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों को छोड़कर सभी जहाजों से लिया जाएगा:

- )क .( रक्षा मंत्रालय से संबंधित कार्गो ले जाने वाले जहाज़  
 )ख .( सद्भावना यात्राओं पर आने वाले रक्षा पोत  
 )ग .( महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के उद्देश्य से किराए पर लिए गए जलयान  
 )घ .( कोई अन्य पोत जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट दी गई है।

## 8 बर्थ आरक्षण

- i .( एक कंटेनर जहाज के लिए अग्रिम आरक्षण की आवश्यकता वाली शिपिंग लाइन को कम से कम 3महीने पहले जहाजों के निर्धारित आगमन की सूचना देनी चाहिए। अन्य जहाजों के मामले में कम से कम 1महीने का नोटिस दिया जाना चाहिए। शिपिंग लाइन को बर्थ आरक्षण मांगते समय बर्थ पर जहाज के संभावित ठहराव की सूचना भी देनी चाहिए।
- (ii) एक दिन 24घंटे (के लिए बर्थ किराया शुल्क के बराबर बर्थ आरक्षण या बर्थ पर जहाज के अपेक्षित ठहराव के लिए बर्थ किराए का ,%25जो भी अधिक हो ,वसूल किया जाएगा।
- (iii) यदि शिपिंग लाइन पूर्व-आरक्षित समय पर जहाज नहीं लाती है ,तो अग्रिम भुगतान किया गया बर्थ आरक्षण शुल्क जब्त कर लिया जाएगा।
- (iv) बर्थ के लिए आरक्षित समय के शुरू होने के 6घंटे के भीतर लाइनर जहाजों को आना चाहिए और गैर-लाइनर जहाजों को जहाज के आगमन के लिए बताए गए समय के 24घंटों के भीतर पहुंचना चाहिए।
- 9 पोत परिवहन मंत्रालय ,भारत सरकार के पत्र सं .डब्ल्यूटीसी -2012/5/15025-आईडब्ल्यूटी ) (III.खंड) पीटी (दिनांक 25नवंबर 2016भारत और बांग्लादेश गणराज्य के बीच मानक संचालन प्रक्रिया/तटीय नौवहन समझौते के खंड (6)के संबंध में ,बांग्लादेश से भारत में प्रवेश करने वाले जहाज भारत और बांग्लादेश के बीच तटीय नौवहन समझौते के तहत तटीय नौवहन में लगे घरेलू पोत के रूप में माना जाएगा ,न कि विदेश जाने वाले जहाजों के रूप में और पत्तन देय शुल्क तदनुसार लगाया जाएगा।
10. जहाज के मास्टर/मालिक/एजेंट को प्रवेश और निकासी प्रमाण पत्र जारी करने के लिए 1,540.00₹ प्रति प्रमाणपत्र शुल्क लिया जाएगा ,जो किसी भी कार्गो या यात्री को उतारे या लोड किए बिना पत्तन सीमा के भीतर क्रू परिवर्तन और लंगर के लिए पत्तन पर कॉल करता है।
11. i) .( तटीय माल पूर्वी तट पर एक भारतीय पत्तन और पश्चिमी तट पर एक अन्य भारतीय पत्तन या इसके विपरीत ,श्रीलंका के क्षेत्रीय जल के माध्यम से एक जहाज द्वारा ले जाया जाता है ,चाहे बीच में श्रीलंका में किसी बंदरगाह को बुलाया जाए या नहीं और शर्तों में जहाज के परिवर्तन के बिना केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड की अधिसूचना संख्या -2018/38सीमा शुल्क )एनटी (दिनांक 11मई 2018पोत संबंधित शुल्कों और कार्गो संबंधी शुल्कों में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (ii) अधिसूचना संख्या -2018/38सीमा शुल्क )एनटी (दिनांकित शर्तों के अनुसार ,पूर्वी तट पर एक भारतीय पत्तन और भारत में एक नदी पत्तन या इसके विपरीत ,एक जहाज द्वारा बांग्लादेशी जल से गुजरने वाले मार्ग के माध्यम से और जहाज के परिवर्तन के बिना तटीय माल का परिवहन किया जाता है। केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड के 11मई 2018से पोत संबंधित शुल्कों और कार्गो संबंधी शुल्कों में रियायत के लिए पात्र होंगे।

- .(iii) ऊपर निर्धारित प्रावधान आदेश संख्या टीएमपी -2015/53/वीओसीपीटी दिनांक 26नवंबर 2015और संशोधन आदेश संख्या टीएमपी -2015/53/वीओसीपीटी दिनांक 10जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के पालन के अधीन होंगे ।

**2.3 पाइलटेज**

जहाजों का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी	
	विदेश जाने वाले पोत )यूएस डॉलर में(	तटीय जहाज ₹में(
.i.( मार्गदर्शन के लिए दोनों आवक और जावक		
)क 30,000 .(जीआरटी तक	0.4851न्यूनतम 1, 455यूएसडी के अधीन	12.95रुन्यूनतम 38रु, 841के अधीन
)ख 30,001 .(से 60,000जीआरटी	यूएसडी14 ,USD + 553 0.3883प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	3रु,88, 10.36रु +410 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
)ग 60,001 .(जीआरटी और ऊपर	यूएसडी 26, + 202यूएसडी 0.3399प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	6रु,99, 9.06रु + 270 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक
)घ.( एसपीएम	यूएसडी 0.2860	10.90रु
	दर प्रति जहाज	
.(ii)		
)क .(बार्ज ,टग ,लॉन्च आदि ,जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं हैं और नौकायन जहाज ]सहायक इंजन के साथ/बिना [और जीआरटी 199तक मछली पकड़ने के जहाज	यूएसडी 107.80	2रु,887.50
)ख.( जीआरटी 200और ऊपर	अमरीकी डालर 161.70	4रु,329.60
) .(iii)क.( बंकर बजरा )पहली प्रविष्टि के दौरान एक बार(	यूएसडी 107.8	2रु,887.5
)ख( विशेष रूप से बर्थ पर कॉल करने वाले जहाजों के लिए	( i ) 2.3के अनुसार	( i ) 2.3के अनुसार
)ग .(एंकरेज में विशेष रूप से कॉल करने वाले जहाजों के लिए )अनुरोध के आधार पर(	( i ) 2.3के अनुसार	( i ) 2.3के अनुसार

**टिप्पणियाँ :**

- .1 )i.( पाइलटेज शुल्क समग्र होगा और इसमें पत्तन के पायलट/एस की सेवाओं के साथ एक आवक और एक आउटवर्ड मूवमेंट शामिल होगा ,जिसमें आवश्यक संख्या में टग/टम्स , पर्याप्त क्षमता के लंच और 'पत्तन सुविधा'के लिए जहाजों की शिफ्टिंग और घाट नौकाओं की आपूर्ति शामिल होगी।
- .(ii)तट रक्षक/नौसेना और अन्य सरकारी जहाजों के लिए पायलटेज शुल्क अन्य जहाजों पर लागू दर के अनुसार लगाया जाएगा।
- .(iii) पाइलटेज शुल्क जहाजों के जीआरटी के आधार पर एकत्र किया जाएगा ,डेक कार्गो को पाइलटेज शुल्क के मूल्यांकन से छूट दी जाएगी।

2. ಪತ್ತನ ಕಿ ಸುವಿಧಾ ಕೆ ಲೀಫ ಜಹಾಜ ಕೂ ಸ್ಥಾನಾಂತರಿತ ಕರನೇ ಕೆ ಲೀಫ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಕೆ ಲೀಫ ಕೂಡೆ ಶುಲ್ಕ ನಹೀ ಲಗಾಯಾ ಜಾಫಗಾ।
- i) .( "ಪತ್ತನ ಸುವಿಧಾ "ಕೂ ನಿಢ್ಢಲಿಖಿತ ಕೆ ಅರ್ಥ ಢೆ ಪರಿಢಾಫಿತ ಕಿಯಾ ಗಯಾ ಹೆ:
- ಕ) .( ಯದಿ ಬರ್ಥ ಪರ ಕಾಢ ಕರನೇ ವಾಲೆ ಕಾರ್ಗೂ ಜಹಾಜ ಯಾ ಢೂರಿಗ ಪರ ಕಿಸೀ ಢಿ ಜಹಾಜ ಕೂ ಡ್ರೆಜಿಂಗ ಕಾರ್ಯ/ಹಾಢ್ಢ್ರೂಗ್ರಾಫಿಕ ಸರ್ವೆಕ್ಷಣ ಕಾರ್ಯ ಕರನೇ ಯಾ ಡ್ರೆಜರ ಕೆ ಲೀಫ ಬರ್ಥ ಆವಂತಿತ ಕರನೇ ಯಾ ಬರ್ಥ ಕಿ ಢರಢಢತ ,ರಖರಖಾವ ಂರ ಇಸೀ ತರಹ ಕೆ ಅನ್ಯ ಕಾರ್ಯೂ ಕೆ ಲೀಫ ಶಿಫ್ಟ /ಅನಬರ್ಥೆಡ ಕಿಯಾ ಜಾತಾ ಹೆ , ಜಿಸಸೆ ಶಿಫ್ಟಿಂಗ /ಪಾಢ್ಢಲಟೆಜ ಕಿಯಾ ಜಾತಾ ಹೆ। ಆವಶ್ಯಕ ಹೆ ,ಁಸೆ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ /ಪಾಢ್ಢಲಟೆಜ ಕೂ " ಪತ್ತನ ಸುವಿಧಾ ಕೆ ಲೀಫ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ "ಢಾಢಾ ಜಾಫಗಾ। ಇಸ ತರಹ ಕೆ ಸ್ಥಾನಾಂತರಿತ ಪೂತ ಕೂ ಬದಲನೇ ಕೆ ಲೀಫ ಕೀಫ ಗಁ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ /ಢಾರ್ಗದರ್ಶನ ಕೂ "ಪತ್ತನ ಸುವಿಧಾ ಕೆ ಲೀಫ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ "ಕೆ ರೂಪ ಢೆ ಢಿ ಢಾಢಾ ಜಾಫಗಾ।
- ಖ) .( ಕಿಸೀ ಅನ್ಯ ಜಹಾಜ ಕಿ ಸುವಿಧಾ/ಲಾಢ ಕೆ ಲೀಫ ಕಿಸೀ ಜಹಾಜ ಕೆ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ /ಪಾಢ್ಢಲಟೆಜ ಕೆ ಲೀಫ ,ಲಾಢಾಢ್ವಿತ ಪೂತ ಕೂ ಸ್ಥಾನಾಂತರಿತ ಜಹಾಜ ಕೆ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಂರ ಪುಢ: ಸ್ಥಿತಿ ಕೆ ಲೀಫ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ /ಪಾಢ್ಢಲಟೆಜ ಶುಲ್ಕ ಕಾ ಢುಗತಾಢ ಕರನೇ ಕೆ ಲೀಫ ಂತ್ತರದಾಯಿ ಹೆ।
- ಗ) .( ಲಾಢ್ಢಿಂಗ ಂಪರೇಶನ ಕೆ ಬಾದ ಬರ್ಥ ಢಂಬರ 8ಸೆ ಕಿಸೀ ಅನ್ಯ ಸಾಢಾಢ್ಯ ಕಾರ್ಗೂ ಬರ್ಥ ಢೆ ಜಹಾಜೂ )ಅನ್ಯ ಹಢ ಆಢ್ಢಿಂಪಿ ಜಹಾಜೂ (ಕಾ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಂರ ಇಸಕೆ ವಿಪರೀತ ಟೂಪಿಂಗ /ಟ್ರಿಢಿಂಗ ಂಪರೇಶನ ಕೆ ಲೀಫ ಢಿರ್ಯಾತ ಕಾರ್ಗೂ ಕೆ ಶಿಪಢೆಂಟ್ ಕೆ ಲೀಫ "ಪತ್ತನ ಸುವಿಧಾ ಕೆ ಲೀಫ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ "ಂರ ಬರ್ಥ ಢಂಬರ 17ಕೆ ಒಾಲ್ ಹೂನೇ ತಕ ಕೂಡೆ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಶುಲ್ಕ ನಹೀ ಹೂಗಾ ।
- ಘ) .( ಯಾತ್ರಿ/ಕೂಜ ಜಹಾಜೂ ಕಿ ಆಗಢಢ ಬರ್ಥಿಗ ಕಿ ಸುವಿಧಾ ಕೆ ಲೀಫ ಸಾಢಾಢ್ಯ ಕಾರ್ಗೂ ಬರ್ಥ ಸೆ ಕಿಸೀ ಢಿ ಕಾರ್ಯಶೀಲ ಜಹಾಜೂ ಕೂ ಸ್ಥಾನಾಂತರಿತ ಕರನೇ ಕೂ "ಪತ್ತನ ಸುವಿಧಾ ಕೆ ಲೀಫ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ "ಢಾಢಾ ಜಾಫಗಾ ಂರ ಕೂಡೆ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಶುಲ್ಕ ನಹೀ ಲಗಾಯಾ ಜಾಫಗಾ।
3. ಜಹಾಜ ದ್ವಾರಾ ಪಾಯಲಟ್ ಕೂ ಅಪರಿಹಾರ್ಯ ಕಾರಣೂ ಸೆ ಬಂದರಗಾಹ ಕಿ ಸಿಢಾ ಸೆ ಬಾಹರ ಲೆ ಜಾಢೆ ಕಿ ಸ್ಥಿತಿ ಢೆ , ಢಾಸ್ಟರ ಪಾಯಲಟ್ ಕೂ ಅಗಲೆ ಢಿಕಟ್ಢಢ ಪತ್ತನ ಪರ ಒೂಡಢೆ ಕೆ ಲೀಫ ಬಾಧ್ಯ ಹೂಗಾ ಂರ ಢಾಸ್ಟರ ,ಢಾಲಿಕ ಯಾ ಂಸಕೆ ಪ್ರತಿನಿಧಿ ಪ್ರತ್ಯಾವರ್ತಢ ಂರ ಂಸಸೆ ಜುಡಿ ಸಢಿ ಂಪಚಾರಿಕತಾಂ ಕೆ ಲೀಫ ಜಿಢಢೆದಾರ ಹೂಗೂ ಂರ ಒೂರ್ದಿಂಗ ,ಲೂಜಿಂಗ ,ಅನ್ಯ ಂಒಿತ ಖರ್ಒೂ ಂರ ಇಸ ಪ್ರಕಾರ ಕೀಫ ಗಁ ಪಾಯಲಟ್ ಕೆ ಪ್ರತ್ಯಾವರ್ತಢ ಕೆ ಢಾಢಲೆ ಢೆ ಕೀಫ ಗಁ ಸಢಿ ಖರ್ಒೂ ಕಾ ಢುಗತಾಢ ಕರನೇ ಕೆ ಲೀಫ ಢಿ ಂತ್ತರದಾಯಿ ಹೂಗಾ। ಇಸಕೆ ಅಲಾವಾ ,ತಟಿಢ ಜಹಾಜ ಕೆ ಲೀಫ 111.19ರೂಯಾ ಪ್ರತಿ ಘಂಟೆ ವಿಢೆಶ ಜಾಢೆ ವಾಲೆ ಜಹಾಜೂ ಕೆ ಲೀಫ ಯೂಸ 4.16 \$ಕಿ ದರ ಸೆ ಢುಆವಜಾ ಪೂತ ಕೆ ಢಾಸ್ಟರ ದ್ವಾರಾ ತಬ ತಕ ದೆಢ ಹೂಗಾ ಜಬ ತಕ ಕಿ ಪಾಯಲಟ್ ಪತ್ತನ ಪರ ಒ್ಯೂಟಿ ಪರ ವಾಪಸ ನಹೀ ಆ ಜಾತಾ।
4. )i) .( ಪೂತೂ ಕೆ ಅಢುರೂಢ ಸೆ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಪರ ಢಿಒೆ ಢಿರ್ಧಾರಿತ ಅಢುಸಾರ ಅಲಗ ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಪ್ರಢಾರ ಲಗೂಗಾ:  
**ಸ್ಥಾನಾಂತರಣ ಶುಲ್ಕ :**

ಜಹಾಜೂ ಕಾ ವರ್ಗೀಕರಣ	ದರ ಪ್ರತಿ ಜಿಆರಟಿ	
	ವಿಢೆಶ ಜಾಢೆ ವಾಲಾ ಜಹಾಜ (ಅಢರೀಕಿ ಡೂಲರ ಢೆ)	ತಟಿಢ ಪೂತ ರ)ಢೆ
ii) .(ಕ 30,000 .(ಜಿಆರಟಿ ತಕ	ಯೂಸಡಿ 0.1210 ಢ್ಯೂಢತಢ USD 363ಕೆ ಅಧಿಢ	3.24ರೂಢ್ಯೂಢತಢ 9ರ, 735ಕೆ ಅಧಿಢ
)ಖ 30,001 .(ಸೆ 60,000 ಜಿಆರಟಿ	ಯೂಸಡಿ USD 0.0968 + 3,630 ಪ್ರತಿ ಜಿಆರಟಿ 30,000 ಜಿಆರಟಿ ಸೆ ಅಧಿಕ	97ರ, 2.60ರ + 350 ಪ್ರತಿ ಜಿಆರಟಿ 30,000ಜಿಆರಟಿ ಸೆ ಅಧಿಕ
)ಗ 60,001 .(ಜಿಆರಟಿ ಂರ	ಯೂಸಡಿ 6, + 534ಯೂಸಡಿ	1ರ, 75, 2.27ರ + 230 ಪ್ರತಿ ಜಿಆರಟಿ

ऊपर	0.0847प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	60,000जीआरटी से अधिक
<b>दर प्रति जहाज</b>		
.(ii) क.( बार्ज ,टग ,लॉन्च आदि , जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं हैं और नौकायन जहाज ]सहायक इंजन के साथ/बिना [और जीआरटी 199तक मछली पकड़ने के जहाज	यूएसडी 27.02 प्रति पोत	721.60₹
ख.( जीआरटी 200और ऊपर	यूएसडी 40.50 प्रति पोत	1082.40₹
.(iii)क.( बंकर बजरा	शून्य	शून्य
ख.( विशेष रूप से बर्थ पर बंकरिंग के लिए कॉल करने वाले जहाजों के लिए	शून्य	शून्य

.(ii) जब टग का उपयोग शिफ्टिंग के लिए नहीं किया जाता है तो शिफ्टिंग चार्ज पर %50की छूट दी जाएगी।

5. ऊपर निर्धारित स्थानांतरण शुल्क डॉक बेसिन के भीतर जहाजों की आवाजाही के लिए हैं। जहाज को किसी भी बर्थ से लंगरगाह में स्थानांतरित करने का मतलब पाइलटेज अधिनियम को पूरा करना होगा। पोत द्वारा पुनः प्रवेश करने पर ,नए सिरे से पाइलटेज शुल्क अनुसूची के तहत निर्धारित अनुसार देय होगा।
6. यदि पोर्ट में रहने के दौरान जहाज की स्थिति विदेशी रन से तटीय रन या इसके विपरीत बदल जाती है ,तो समेकित मार्गदर्शन को दो बराबर हिस्सों में विभाजित किया जाना चाहिए )अर्थात् एक आवक के लिए और दूसरा बाहरी मार्गदर्शन के लिए (जो होना चाहिए प्रासंगिक संचालन के समय प्रचलित पोत की स्थिति के अनुसार शुल्क लिया जाता है।
7. जहां टग की विफलता ,लंबाई की कमी ,उचित फेंडर की कमी आदि जैसे कारणों से जहाज की आवाजाही रोक दी जाती है या बदलना पड़ता है ,जिसके लिए जहाज की गलती नहीं होती है , इसमें शामिल असफल संचालन के लिए कोई शुल्क नहीं लगाया जाएगा जब तक वह आवंटित बर्थ पर कब्जा नहीं कर लेती।
8. पोत के मास्टर द्वारा प्रमाणित कोल्ड मूव पर किसी जहाज को चलाने के लिए ,अर्थात् जहाज के इंजन की शक्ति के बिना आंशिक रूप से या पूरी तरह से किसी भी ऑपरेशन में ,ऊपर निर्धारित पाइलटेज प्रभार पायलटेज की अनुसूची के अनुसार देय दरों पर %20 का अधिभार लगाया जाएगा।
9. हॉट मूवमेंट के दौरान ,अगर कोई जहाज अधिकतम पांच मिनट की अवधि के लिए अपनी पूरी शक्ति देने में विफल रहता है ,तो इसे कोल्ड मूव नहीं माना जाएगा।
10. पोत परिवहन मंत्रालय ,भारत सरकार के पत्र सं .डब्ल्यूटीसी-2012/5/15025-आईडब्ल्यूटी (III.खंड)पीटी (दिनांक 25नवंबर 2016भारत और बांग्लादेश गणराज्य के बीच मानक संचालन प्रक्रिया/तटीय नौवहन समझौते के खंड (6)के संबंध में ,बांग्लादेश से भारत में प्रवेश करने वाले जहाज भारत और बांग्लादेश के बीच तटीय नौवहन समझौते के तहत तटीय नौवहन में लगे



घरेलू पोत के रूप में माना जाएगा, न कि विदेश जाने वाले जहाजों के रूप में और पत्तन देय शुल्क तदनुसार लगाया जाएगा।

11. )i.( तटीय माल पूर्वी तट पर एक भारतीय पत्तन और पश्चिमी तट पर एक अन्य भारतीय पत्तन या इसके विपरीत, श्रीलंका के क्षेत्रीय जल के माध्यम से एक जहाज द्वारा ले जाया जाता है, चाहे बीच में श्रीलंका में किसी पत्तन को बुलाया जाए या नहीं और शर्तों में जहाज के परिवर्तन के बिना केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड की अधिसूचना संख्या -38/2018 सीमा शुल्क )एनटी (दिनांक 11 मई 2018) से संबंधित शुल्कों और कार्गो संबंधी शुल्कों में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- .(ii) अधिसूचना संख्या -2018/38 सीमा शुल्क )एनटी (दिनांकित शर्तों के अनुसार, पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और भारत में एक नदी बंदरगाह या इसके विपरीत, एक जहाज द्वारा बांग्लादेशी जल से गुजरने वाले मार्ग के माध्यम से और जहाज के परिवर्तन के बिना तटीय माल का परिवहन किया जाता है। केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड के 11 मई 2018 से पोत संबंधित शुल्कों और कार्गो संबंधी शुल्कों में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (iii)। ऊपर निर्धारित प्रावधान आदेश संख्या टीएमपी -2015/53/वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और संशोधन आदेश संख्या टीएमपी -2015/53/वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के पालन के अधीन होंगे।

#### .2.4 जहाजों का अवरोधन शुल्क:

क्र.सं.	विवरण	विदेश जाने वाला जहाज )यूएस \$में(	तटीय पोत ₹)में(
.i.(	पायलट के लिए 2 घंटे से कम नोटिस या 1800 घंटे और 0600 घंटे के बीच पायलट के लिए 6 घंटे से कम नोटिस वाले पायलट की सेवाओं के लिए मांग रद्द करने के लिए	यूएसडी 113.54	3,035.00₹
.(ii)	जिस समय के लिए मांग की गई थी, उसके बाद 30 मिनट से अधिक समय तक स्टीमर द्वारा पायलट को रोके रखने के लिए		
	)ए (पहले घंटे या उसके भाग के लिए	यूएसडी 56.78	1,516.90₹
	)बी (प्रत्येक बाद के घंटे या उसके हिस्से के लिए	यूएसडी 47.31	1,263.90₹

#### टिप्पणी:

ऐसे मामले में जहां कोई पायलट किसी जहाज/स्टीमर पर चढ़ता है लेकिन उसे यह सूचित किए जाने पर वापस लौटना पड़ता है कि इस सेवा की आवश्यकता नहीं है, ऊपर उप-मद (i) में निर्दिष्ट रद्दीकरण शुल्क लगाया जाएगा। यदि किसी पायलट को जहाज पर चढ़ने के बाद 30 मिनट से अधिक समय तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है और यह सूचित किया जाता है कि उसकी सेवाओं की आवश्यकता नहीं है, तो ऊपर उप-मद (ii) में निर्दिष्ट शुल्क रद्दीकरण शुल्क के अतिरिक्त लगाया जाएगा।

**2.4.1 टग किराया प्रभार:**

विवरण	दर प्रति टग घंटा या उसका भाग	
	विदेश जाने वाला जहाज )यूएस \$में(	तटीय पोत ₹में(
.1एसपीएम संचालन के लिए टग हायर शुल्क	यूएसडी 1,408.00	53,680.00₹
.2एसपीएम संचालन के अलावा अन्य के लिए टग किराया शुल्क	अमरीकी डालर 264.00	11,000.00₹
हार्बर क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार		
)i.( पायलट लॉन्च	यूएसडी 76.00	3,179.00₹
.(ii)मूरिंग लॉन्च	यूएसडी 62.70	2,629.00₹
.4मांग किए जाने पर टग किराया प्रभार लेकिन उपयोग नहीं किया गया या विलंबित )उनकी क्षमता पर ध्यान दिए बिना सभी टगों के लिए लागू।		
.(i)किराएदार द्वारा किसी भी कारण से टग का उपयोग न करना ,उन असाधारण परिस्थितियों के अलावा जिनके तहत किराएदार का कोई नियंत्रण नहीं है और गलती नहीं है और सौंपे गए कार्य के लिए रिपोर्ट करने के समय से एक घंटे के भीतर टग जारी किया जाता है।	यूएसडी 54.00	2,255.00₹
.(ii)टग के किराएदार द्वारा एक घंटे से अधिक की देरी के मामले में जब टग ने असाधारण परिस्थितियों के अलावा अन्य कारणों से काम के लिए सूचना दी है ,जिसके तहत किराएदार का कोई नियंत्रण नहीं है और गलती नहीं है।		
)क.( पहले एक घंटे के लिए।	यूएसडी 107.80	4,510.00₹
)ख.( प्रत्येक अतिरिक्त घंटे या उसके भाग के लिए।	यूएसडी 55.00	2,310.00₹
.5क्र.सं .में उल्लिखित फ्लोटिंग क्राफ्ट के संबंध में रद्दीकरण प्रभार। ऊपर नंबर ,3जिनकी सेवाओं की मांग की गई है लेकिन उपयोग नहीं किया गया है या देरी हुई है। यदि 3घंटे का नोटिस दिए बिना निरस्तीकरण किया गया हो।		
)i.( लॉन्च )फ्लैट रेट।	यूएसडी 8.80	368.50₹
.(ii)टग )फ्लैट रेट (के संबंध में।	यूएसडी 17.60	738.10₹

**टिप्पणियाँ :**

बर्थिंग ,अन-बर्थिंग ,शिफ्टिंग ,मूरिंग ,री-मूरिंग और सभी जुड़े कार्यों के प्रयोजनों के लिए मास्टर /मालिकों , जहाजों के एजेंटों से अनुरोध पर टग सेवा पायलटेज सेवा )बिना किसी शुल्क के (के हिस्से के रूप में प्रदान की जाएगी। स्थानांतरण सेवा के भाग के रूप में प्रदान की जाने वाली टग सेवा भी बिना किसी शुल्क के होगी।

**2.5 एंकरेज शुल्क :**

अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर पत्तन के पानी में जहाज )जहाज या स्टीमर ,नौकायन जहाज ,टग्स , लॉन्च या अन्य समुद्री शिल्प (के ठहरने के लिए लंगर शुल्क के रूप में निम्नलिखित शुल्क लगाए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा या उसका अंश प्रति जीआरटी	
		विदेश	तटीय
.1	पत्तन पर कार्गो लोड करने/उतराई करने वाले सभी जहाजों के लिए प्री-बर्थिंग एंकरेज	निशुल्क:	निशुल्क:
.2	बर्थ से निकलने के बाद जहाज लंगरगाह में ठहरते हैं	यूएसडी 0.0007 सेंट न्यूनतम यूएसडी 1.4 प्रति घंटे के अधीन	0.020 र्न्यूनतम रु . /40.00प्रति घंटा के अधीन
.3	ऊपर बताए गए जहाजों के अलावा अन्य जहाज	यूएसडी 0.0007 सेंट न्यूनतम यूएसडी 1.4 प्रति घंटे के अधीन	0.020 र्न्यूनतम रु /40.00प्रति घंटा के अधीन
4	बंकरिंग के लिए लंगरगाह के लिए विशेष रूप से आमंत्रित पोत	यूएसडी 0.00026, न्यूनतम यूएसडी 904 प्रति घंटे के अधीन	₹0.007 न्यूनतम ₹24.00 प्रति घंटे के अधीन

**टिप्पणियाँ :**

- (1) बंकरिंग संचालन के लिए :  
i) .( बंकर बार्ज के लिए कोई एंकरेज शुल्क नहीं लिया जाएगा।
- (2)पत्तन में ड्रेजिंग गतिविधि के लिए तैनात ड्रेजर के लिए कोई एंकरेज शुल्क नहीं लगाया जाएगा
- पत्तन संचालन के लिए उपयोग किए जाने वाले किसी भी टग के लिए कोई एंकरेज शुल्क नहीं ।
- (4) सेलिंग आउट का अर्थ है बर्थ से एटीडी।

**2.6 टग के उपयोग के लिए विविध सेवा शुल्क:**

विवरण	राशि (₹)
एसपीएम ड्यूटी पर टग करते समय प्रति यात्रा प्रति व्यक्ति शुल्क	-/5,500

**नोट :** परिचालन आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए अनुमति प्रदान की जाएगी।

**अध्याय III -  
घाट प्रभारों की अनुसूची**

नव मंगलूर पत्तन में उतारे गए या वहां से भेजे गए माल पर घाटों, जेट्टी और लैंडिंग स्थानों )इसके बाद घाट शुल्क के रूप में संदर्भित (के उपयोग के लिए भुगतान की जाने वाली दरें नीचे निर्दिष्ट की जाएंगी- :

**3.1. ब्रेक बल्क-कार्गो**

क्र.सं.	कार्गो	इकाई	विदेशी ₹में(	तटीय ₹में(
1	मसाले )इलायची ,अदरक ,हल्दी ,धनिया के बीज ,काली मिर्च ,मिर्च आदि(	मीट्रिक टन	61.95	37.40
2	मछली सूखी ,ताजा ,नमकीन संरक्षित या फ्रोज़ेन झींगे ,मेंढक के पैर और झींगा	मीट्रिक टन	46.74	28.05

	मछली संरक्षित या प्रोजेन			
3	धागा, कपास और कच्चा ऊन, बेकार या निर्मित स्टेपल फाइबर	सीबीएम	53.81	32.73
4	सुपारी, बीड़ी की पत्तियां और बीड़ी, कॉफी इंस्टेंट कॉफी एसेंस या पाउडर, मैग्नासाइट इल्यूमिनेट्स मोनाजाइट बॉक्साइट रूटाइल रेत, चंदन की लकड़ी के लट्टे और उत्पाद, चाय, कॉफी/कॉफी की भूसी, तम्बाकू	मीट्रिक टन	60.78	36.23
5	डामर, बिटुमेन	मीट्रिक टन	98.18	59.62
6	संयंत्र और मशीनरी) नॉक डाउन स्थितियों में या अन्यथा(	मीट्रिक टन	154.27	92.34
7	ओवर डायमेंशनल कार्गो	मीट्रिक टन	1057.74	634.64

3.2 थोक माल

क्र.सं.	माल	इकाई	विदेशी रु)में(	तटीय रु)में(
1	<b>क (तैयार उर्वरक</b>			
	एमओपी, एसओपी, यूरिया, डीएपी, एनपीके, कैन अमोनिया सल्फेट, एमएपी/एसएपी/यूएपी और कोई अन्य तैयार उर्वरक	मीट्रिक टन	42.08	24.54
	<b>ख (उर्वरक कच्चे माल</b>			
	सल्फेट /रॉक फॉस्फेट	मीट्रिक टन	47.92	28.05
2	<b>खाद्यान्न और खाद्य उत्पाद</b>			
	क (चावल, गेहूं, मक्का, दालें) बैग /थोक(	मीट्रिक टन	47.92	28.05
	ख (चीनी, मिश्री या घन	मीट्रिक टन	47.92	28.05
3	<b>पीओएल</b>			
	क (मोटर स्प्रीट	मीट्रिक टन	84.14	84.14
	ख (सुपीरियर मिट्टी का तेल	मीट्रिक टन	84.14	84.14
	ग (डीजल तेल	मीट्रिक टन	84.14	84.14
	घ (कच्चे तेल	मीट्रिक टन	84.14	84.14
	ड (.नेफ्था	मीट्रिक टन	84.14	84.14
	च (फर्नेस ऑयल	मीट्रिक टन	84.14	84.14
	छ (ग्रीज़	मीट्रिक टन	77.14	77.14
	ज (डामर /कोलतार /बिटुमेन	मीट्रिक टन	77.14	77.14
	झ (सिंगल प्वाइंट मूरिंग) एसपीएम (के माध्यम से कच्चा तेल	मीट्रिक टन	30.40	30.39
	ञ (पेट कोक) थोक या ब्रेक बल्क में(	मीट्रिक टन	47.92	47.92
	ट (स्लोप/स्लज तेल/अपशिष्ट तेल/गैस तेल/रिफॉर्मेट	मीट्रिक टन	84.14	84.14
	ठ (अन्य	मीट्रिक टन	84.14	84.14
4	<b>अन्य रसायन</b>			
	क (अमोनिया तरल या गैस	मीट्रिक टन	84.14	50.25

	)ख (फॉस्फोरिक एसिड और स्टाइरीन मोनोमर	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ग (सल्फ्यूरिक एसिड	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)घ (ऑर्थोक्सिलेस	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ड (. एथिलीन डाइक्लोराइड )ईडीसी(	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)च (साइक्लोहेक्सानोन	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)छ (जीरा	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ज (मेथनॉल	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)झ (फिनोल	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ञ (कास्टिक सोडा डार्ड	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ट (एसिड/एक्रिलिक एसिड/क्रिस्टल तरल पदार्थ में सभी प्रकार के रसायन जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं हैं	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ठ (बेंजीन	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ड (मिश्रित जाइलीन	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ढ (पैरा ज़ाइलीन	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ण (सोडा ऐश	मीट्रिक टन	77.14	46.74
	)त (सल्फर	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)थ (पॉली प्रोपेलीन ग्रेन्यूलेस	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)द (शुद्ध टैरेफथलिक एसिड )पीटीए(	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ध (पॉली एथिलीन टैरेफथलेट )पीईटी(	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)न (मोनो एथिलीन ग्लाइकोल )एमईजी(	मीट्रिक टन	71.30	43.25
<b>5</b>	<b>खाद्य तेल और अन्य तरल पदार्थ</b>			
	)क (ताड़ का तेल ,वनस्पति तेल आदि।	मीट्रिक टन	59.62	36.23
	)ख (तिलहन	मीट्रिक टन	59.62	36.23
	)ग (गुड़	मीट्रिक टन	59.62	36.23
<b>6</b>	<b>लोहा और इस्पात सामग्री</b>			
	)क (लोहा और स्टील प्लेट्स ,पाइप ,ट्यूब ,स्टील वायर कॉइल्स )व्यक्तिगत टुकड़े के वजन के बावजूद(	मीट्रिक टन	59.62	36.23
	)ख (लोहा और स्टील स्क्रेप और ड्रॉप्स/स्क्रेप्स	मीट्रिक टन	47.92	28.05
	)ग (पिग आयरन/स्पंज आयरन/हॉट रोल्ड कॉयल	मीट्रिक टन	59.62	36.23
	)घ (गैल्वेनाइज्ड स्टील ,सिल्लियां ,टिन प्लेट्स , सभी प्रकार की लीड सामग्री	मीट्रिक टन	98.18	58.44
	(.ड) मिश्र धातु इस्पात ,स्टेनलेस स्टील और धातु जो अन्यथा निर्दिष्ट नहीं हैं -सिल्लियां और उत्पाद	मीट्रिक टन	163.6 3	98.18
<b>7</b>	<b>ग्रेनाइट बोल्टर को छोड़कर किसी भी रूप में ग्रेनाइट</b>	मीट्रिक टन	53.76	31.56
<b>8</b>	<b>अयस्क/धातु</b>			
	)क (मैंगनीज अयस्क	मीट्रिक टन	36.23	21.04
	)ख (पर्लाइट अयस्क	मीट्रिक टन	36.23	21.04
	)ग (क्रोमाइट अयस्क	मीट्रिक टन	36.23	21.04
	)घ (बैंटोनेट और बॉलक्ले रेत /किसी भी वर्ग की मिट्टी	मीट्रिक टन	23.38	14.03
	)ड (. रॉक रेत	मीट्रिक टन	32.73	19.88

	)च (जिंक ध्यान	मीट्रिक टन	105.1 8	63.12
	)छ (काँपर ध्यान केंद्रित	मीट्रिक टन	47.92	28.05
	)ज (काँपर कैथोड	मीट्रिक टन	148.4 3	88.84
	)झ (काँपर वायर ,रॉड ,केबल ,बार ब्लॉक	मीट्रिक टन	119.2 1	71.30
	)ञ (चूना पत्थर	मीट्रिक टन	42.08	24.54
	)ट (एल्यूमीनियम और टिन	मीट्रिक टन	130.9 1	78.31
	)ठ (केआईओसीएल के अलावा अन्य लौह अयस्क पेलेट्स	मीट्रिक टन	42.08	42.08
	)ड (लौह अयस्क फाइन्स/डेर	मीट्रिक टन	39.74	39.74
	)ढ (स्लैग	मीट्रिक टन	39.74	24.54
	)ण (बॉक्साइट	मीट्रिक टन	42.08	24.54
	)त (थोक में कोई अन्य अयस्क	मीट्रिक टन	42.08	24.54
<b>9</b>	<b>गैस</b>			
	एलपीजी/एलएनजी या किसी अन्य रूप में कोई गैस	मीट्रिक टन	213.8 9	128.57
<b>10</b>	<b>इमारती लकड़ी और संबद्ध उत्पाद</b>			
	)क (प्लाईवुड सहित सभी प्रकार की इमारती लकड़ी के लट्टे	सीबीएम	46.74	28.05
	)ख (लकड़ी लुगदी और लकड़ी चिप्स	मीट्रिक टन	46.74	28.05
	)ग (रद्दी कागजों सहित सभी प्रकार के कागज	मीट्रिक टन	46.74	28.05
<b>11</b>	<b>बड़ी मात्रा में कोयला और कोक</b>			
	)क (थर्मल कोयला )यूपीसीएल के अलावा(	मीट्रिक टन	29.22	29.22
	)ख (कोयला )थर्मल कोल के अलावा (और कोक	मीट्रिक टन	29.22	17.52
<b>12</b>	<b>सीमेंट</b>			
	)क 3.00 (लाख तक टन प्रति वर्ष	मीट्रिक टन	71.30	43.25
	)ख 3.00 (लाख से ऊपर टन और 4.00लाख तक टन प्रति वर्ष	मीट्रिक टन	59.62	36.23
	)ग 4.00 (लाख से ऊपर टन प्रति वर्ष	मीट्रिक टन	47.92	28.05
	)घ (बोरी में बंद सीमेंट/चीनी/कच्ची चीनी/सभी प्रकार की बोरी में भरा माल	मीट्रिक टन	71.30	43.25
<b>13</b>	(क) जिप्सम /क्लिंकर	मीट्रिक टन	36.23	21.04
	)ख (डोलोमाइट	मीट्रिक टन	36.23	21.04
<b>14</b>	<b>अन्य</b>			
	)क (कच्चे काजू	मीट्रिक टन	42.08	24.54
	)ख (काजू की गुठली	मीट्रिक टन	63.12	37.40
	)ग (काजू खोल तरल	मीट्रिक टन	47.92	28.05
	)घ (काँपर और काँपर उत्पाद	मीट्रिक टन	65.45	39.74
	(.ड) फेरो सिलिकॉन	मीट्रिक टन	47.92	28.05
	)च (रक्षा भंडार उपकरण	मीट्रिक टन	154.2 7	92.34
	)छ (खली और सभी प्रकार का चारा	मीट्रिक टन	36.22	21.04
	)ज (बिना किसी साथ के निजी सामान	मीट्रिक टन	119.2 1	71.30

	)झ (यात्रियों के साथ जाने वाले सामान या नाविक मुक्त और कर्मियों के सामान, घोड़े और गाड़ियां/जहाजों से ड्यूटी पर जाने वाले सैन्य कर्मियों और उनके लिए भोजन उपलब्ध कराने के लिए पशु मांस		मुक्त	मुक्त
	(ज) मिल स्केल	मीट्रिक टन	56.10	33.90
15	नमक	मीट्रिक टन	8.18	4.68
16	चावल की भूसी	मीट्रिक टन	36.23	21.04
17	टैपिओका चिप्स, आटा स्टार्च, अपशिष्ट और इमली के बीज का पाउडर	मीट्रिक टन	43.25	25.71
18	प्याज़	मीट्रिक टन	36.23	21.04
.19क	निर्माण और निर्माण सामग्री:			
	रिवरसेंड /मेटल सैंड /ग्रेन्युल /जेली /मार्बल / निर्मित सैंड )एम.सैंड(	मीट्रिक टन	23.38	14.03
.19ख	निर्माण और निर्माण सामग्री के अलावा अन्य वस्तुएं:			
	(i) बड़ी मात्रा में मिट्टी, चाक, फ्लाई ऐश	मीट्रिक टन	46.74	28.05
	(ii) ग्रेनाइट पत्थर	मीट्रिक टन	46.74	28.05
	(iii) टेढ़ा पॉड	मीट्रिक टन	46.74	28.05
20	परिवहन -विभिन्न प्रकार, पुर्जे और सहायक उपकरण			
	)क (पत्तन के माध्यम से आयातित /निर्यात किए गए वाहन /उपकरण	प्रत्येक इकाई	3,627.88	2,177.42
	)बी (रो-रो ऑपरेशन के माध्यम से पत्तन के जरिए आयातित/निर्यात वाहन/उपकरण।	प्रति वाहन/उपकरण	3,627.88	2,177.42
	)सी (रो-रो ऑपरेशन के माध्यम से लोडेड मर्चेंडाइज या कार्गो के साथ संचालित वाहन/उपकरण	प्रति वाहन/उपकरण	1,813.94	362.32
21	पीओएल उत्पादों के पाइपलाइन स्थानांतरण परिचालन प्रभार	मीट्रिक टन	46.74	46.74
22	ऊपर निर्दिष्ट के अलावा अन्य अनगिनत सामान	मीट्रिक टन	46.74	28.05

मीट्रिक टन =मीट्रिक टन

सीबीएम =घन मीटर

## . 3.3 बर्थ के साथ-साथ बंकरिंग सुविधा के उपयोग के लिए प्रभार

विवरण	इका	विदेशी ₹में(	तटीय ₹में(
स्थिर पाइपलाइनों या लोडिंग आर्म्स या उपयोगकर्ताओं के लचीले होज़ या मोबाइल ट्रकों/प्रशिक्षकों/बार्जों के माध्यम से बर्थ/लंगरगाह के साथ-साथ बंकर उपलब्ध कराने के लिए	मीट्रि	41.97	29.22

### 3.4 ಕ್ರುಜ್ ಜಹಾಜ್‌ಗಳಿಗಿಲೆ ಸಂಯುಕ್ತ ಬಂದರಗಾಹ ಶುಲ್ಕ

ಸಮಯ-ಸಮಯ ಪರ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ಕೆ ಆದೇಶ್‌ಗಳಿಗಿಲೆ ಅನುಸಾರಿ.

#### ಡಿಪ್ಪಣಿಗಿಲೆ:

- .1 ಪತ್ತನ ಕೆ ಪ್ರಾಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿ ಕಿಲೆ ಲಿಖಿತ ಅನುಮತಿ ಕೆ ಬಿನಾ ಕಿಸಿಲೆ ಢಿಲೆ ನಿರ್ಯಾತ ಕಾರ್ಗಿಲೆ ಕೂ ಪತ್ತನ ಪರಿಸರ ಢೆಲೆ ಪ್ರವೇಶ ಢಿಲೆಲೆ ದಿಯಾ ಜಾಁಗಾ. ಅಮ ತೂರ ಪರ ಜಹಾಜ್ ಕೆ ಲಿಁ ನಿರ್ಯಾತ ಕಾರ್ಗಿಲೆ ಕೂ ನಿರ್ಯಾತ ಕೆ ಲಿಁ ಜಹಾಜ್ ಖಿಲೆಲೆ ಜಾನೆ ಕೆ ಬಾಢ ಹಿ ಸ್ವೀಕಾರ ಕಿಯಾ ಜಾಁಗಾ.
- .2 ಘಾಟ ಶುಲ್ಕ ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಕೆ ಘಾಟಿಲೆ, ಗೂಢಾಢಿಲೆ, ಡ್ರಾಜಿಟ ಶೆಢ ಯಾ ಲೆಲಿಂಗ ಸ್ಥಾನಿಲೆ ಢೆಲೆ ಢಾಲ ಕೆ ಢೆಢಾರಣ ಕೆ ಲಿಁ ಕಿರಾಁ ಕೆ ಲಿಁ ಕಿಸಿಲೆ ಢಿಲೆ ಶುಲ್ಕ ಕೆ ಅತಿರಿಕ್ತ ಹೂಗಾ.
- .3 ಆಯಾತ/ನಿರ್ಯಾತ ಆವೆಢನಿಲೆ ಯಾ ಢಸ್ತಾವೆಜಿಲೆ ಢೆಲೆ ಸಂಶೂಢನ ಕೆ ಅನುರೂಢ ಕೆ ಸಾಥ -/10ರಕಾ ಶುಲ್ಕ ಲಗಾಯಾ ಜಾಁಗಾ, ಜೂ ವಾಪಸ ಢಿಲೆಲೆ ಕಿಯಾ ಜಾಁಗಾ.
- .4 ಸಢಿಲೆ ತಟಿಲೆ ಕಾರ್ಗಿಲೆ/ಕೆಂಟೆನರಿಲೆ ಕೆ ಲಿಁ ಕಾರ್ಗಿಲೆ/ಕೆಂಟೆನರ ಸಂಬಂಧಿತ ಶುಲ್ಕ, ತರ್ಮಲ ಕೂಯಲೆ ಕೆ ಅಲಾವಾ, ಕಚ್ಚಾ ತೆಲ, ಲೂಹ ಅಯಸ್ಕ ಅೂರ ಲೂಹ ಅಯಸ್ಕ ಪೆಲೆಟ್ಸ ಸಹಿತ ಪಿಆಁಲ, ಸಾಢಾನ್ಯ ಕಾರ್ಗಿಲೆ/ಕೆಂಟೆನರ ಸಂಬಂಧಿತ ಶುಲ್ಕಿಲೆ ಕೆ ಲಿಁ ಸಂಬಂಧಿತ ಶುಲ್ಕಿಲೆ ಕೆ %60ಸೆ ಅಧಿಕ ಢಿಲೆಲೆ ಹೂನಾ ಚಾಹಿಁ.
- .5 **ಘಾಟ ಶುಲ್ಕ ಕಿಲೆ ಗಣನಾ ಕರನೆ ಕಿಲೆ ವಿಢಿ :**
  - )i. ( ಶಿಪಢೆಂಟ್ ಕೆ ಲಿಁ ಇಚ್ಛಿತ ಸಢಿಲೆ ಸಾಢಾನಿಲೆ ಕಾ ನಿರ್ಯಾತ ಆವೆಢನ ಪರ ಢೂಲ್ಯಾಂಕನ ಕಿಯಾ ಜಾಁಗಾ ಅೂರ ಢಾಲ ಢೆಜನೆ ಸೆ ಪಹಲೆ ಘಾಟ ಶುಲ್ಕ ಕಾ ಢುಗತಾನ ಕಿಯಾ ಜಾಁಗಾ.
  - .(ii) ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಕಿಲೆ ಸಿಢಾ ಕೆ ಢಿಲೆತರ ಁತಾರೆ ಗಁ ಸಢಿಲೆ ಸಾಢಾನಿಲೆ ಕಾ ಆಯಾತ ಆವೆಢನ ಪರ ಢೂಲ್ಯಾಂಕನ ಕಿಯಾ ಜಾಁಗಾ ಅೂರ ಢಾಲ ಕಿಲೆ ಸುಪುರ್ದಗಿಲೆ ಸೆ ಪಹಲೆ ಘಾಟ ಶುಲ್ಕ ಕಾ ಢುಗತಾನ ಕಿಯಾ ಜಾಁಗಾ.
  - .(iii) ಘಾಟ ಶುಲ್ಕ ಢೆಯ ರಾಶಿ ಕಿಲೆ ಗಣನಾ ಆಯಾತ, ಲೂಹಾ ಅೂರ ಇಸ್ಪಾತ ಸ್ಕೆಪ, ಅಯಸ್ಕಿಲೆ ಅೂರ ತೂಕ ಢೆಲೆ ಅನ್ಯ ವಸ್ತುಲೆ ಕೆ ಢಾಢಲೆ ಢೆಲೆ ಜಹಾಜ್ ಕೆ ಕಾರ್ಗಿಲೆ ಕೆ ಪ್ರಕಟ್ ಡನ ಢಾರ ಪರ ಕಿಲೆ ಜಾಁಗಿಲೆ.
  - .(iv) ಁಪ-ನಿಯಢ (iii)ಢೆಲೆ ಁಲ್ಲಿಲಿಖಿತ ಕಾರ್ಗಿಲೆ ಕೆ ಅಲಾವಾ ಅನ್ಯ ಕಾರ್ಗಿಲೆ ಕೆ ಢಾಢಲೆ ಢೆಲೆ, ಘಾಟಶುಲ್ಕ ಕಿಲೆ ಗಣನಾ ಁಪರ ಢಿಲೆ ಗರ್ದಿ ಘಾಟಶುಲ್ಕ ಕಿಲೆ ಅನುಸೂಚಿಲೆ ಢೆಲೆ ಢಾಲ ಕಿಲೆ ಪ್ರತೀಕ ಢಢ ಕೆ ಸಾಢನೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಇಕಾರ್ದಿ ಕೆ ಅನುಸಾರ ಕಿಲೆ ಜಾಁಗಿಲೆ .
- )v. ( ಘಾಟಶುಲ್ಕ ಢೆಯ ಕಿಲೆ ಗಣನಾ ಢಾಲ ಕಿಲೆ ಪ್ರತೀಕ ಢಢ ಕೆ ಕೂಲ ಡನ ಢಾರ ಪರ ಕಿಲೆ ಜಾಁಗಿಲೆ. ಇಸ ಁಢ್ದೇಶ್ಯ ಕೆ ಲಿಁ, ಸಂಬಂಧಿತ ಚಾಲಾನ ಯಾ ಅನ್ಯ ಶಿಪಿಂಗ ಢಸ್ತಾವೆಜ್ಞ ಢೆಲೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರತೀಕ ಪೆಕೆಜ್ ಕಾ ಸಕಲ ಅೂರ ಶುಢ್ಢ ಡನ ಢಾರ ಢಿಲೆಲೆ ಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ, ಯಢಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಲೆ ಕಿಲೆ ಆವಶ್ಯಕತಾ ಹೂ ತೂ ಪತ್ತನ ಢ್ವಾರಾ ನಁ ಸಿರೆ ಸೆ ಜಾಂಚ ಕಿಲೆ ಜಾಁಗಿಲೆ. ಇನ ಢಸ್ತಾವೆಜಿಲೆ ಕೆ ಅಢಾವ ಢೆಲೆ ಯಾ ಁಸಢೆಲೆ ಸಕಲ ಡನ ಢಾರ ಕೆ ವಿನಿರ್ದೇಶ ಕೆ ಅಢಾವ ಢೆಲೆ ವಾಸ್ತವಿಕ ನಢೂನಾ-ಜಾಂಚ ಢ್ವಾರಾ ಪ್ರಾಪ್ತ ಡನ ಢಾರ ಕೂ ಸಕಲ ಡನ ಢಾರ ಕೆ ರೂಪ ಢೆಲೆ ಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ.
- )vi. ( ಢರಿಲೆ ಕೆ ಢಾನ ಢೆಲೆ ಬಕಾಯಾ ರಾಶಿ ಕಿಲೆ ಗಣನಾ ಕೆ ಪ್ರಯೂಜನ ಕೆ ಲಿಁ -
  - )ಕ .( ಢಾರ ಕೆ ಅನುಸಾರ ಁಕ ಇಕಾರ್ದಿ ಕಾ ಅರ್ಥ ಹೆ 1ಢನ 1000)ಕಿಲೂಗ್ರಾಢ(
  - )ಖ .( ಢಾಪನ ಕಿಲೆ ಁಕ ಇಕಾರ್ದಿ ಕಾ ಅರ್ಥ ಹೆ 1ಘನ ಢೀಟರ
  - )ಗ .( ತರಲ ಢಾಪ )ಕಷಢತಾ (ಢ್ವಾರಾ ಁಕ ಇಕಾರ್ದಿ ಕಾ ಢತಲಬ 1000ಲಿಲೆಟರ ಹೆ



- )vii .( सकल वजन या माप की मात्रा या क्षमता या एक व्यक्तिगत वस्तु की गणना में 0.50 ,तक के अंशों को 0.50के रूप में गिना जाएगा और 0.50से अधिक के अंशों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा।
- .(viii) विविध स्वरूप की वस्तुओं वाले पैकेजों पर मूल्यांकन अलग-अलग कार्गो मदों के लिए लागू दर के आधार पर लगाया जाएगा।
- .(ix) जहां निशान अविभेद्य हैं और कार्गो को थोक में या ऐसी परिस्थितियों में उतारा जाता है कि उस मामले में टन भार का आसानी से पता नहीं चल पाता है;
- )क .( यदि कार्गो को घाट पर उतारा जाता है ,तो वास्तविक माप लेकर और इसे एक घन मीटर से एक टन में परिवर्तित करके टन भार का पता लगाया जाएगा ।
- )ख .( यदि कार्गो को बाहरी सड़कों पर एक जहाज से शिल्प द्वारा ले जाया जाता है ,तो शिल्प की लाइसेंस प्राप्त वहन क्षमता को टन भार के रूप में लिया जाएगा।
- )x .( किसी भी कार्गो को 'अगणित माल 'के रूप में वर्गीकृत करने से पहले संबंधित सीमा शुल्क वर्गीकरण को यह पता लगाने के लिए संदर्भित किया जाएगा कि क्या कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के तहत वर्गीकृत किया जा सकता है।

#### 6 वापसी :

पत्तन की सीमाओं के भीतर बोर्ड या घाटों पर खोए हुए माल के संबंध में बकाया राशि की कोई वापसी नहीं की जाएगी। हालांकि,जहाज पर फेंके गए या जहाज से उतारे गए माल के मामले में, लेकिन बचाया नहीं गया,पत्तन प्राधिकरण के अधिकृत अधिकारी से एक प्रमाण पत्र की प्रस्तुति पर घाट शुल्क की वापसी पर विचार किया जाएगा ,जिसमें उन परिस्थितियों को सही ठहराया जाएगा जिनके तहत माल को जहाज पर गिराया गया था या जहाज पर फेंका गया था। यदि माल को बचाया जाता है और पत्तन सीमा के भीतर उतारा जाता है ,तो घाटशुल्क देय राशि यथानुपात आधार पर वसूल की जाएगी।

#### 7 घाट या जेटी पर ढुलाई )कार्गो का संचालन(

- .(i) पत्तन किसी भी निर्यात कार्गो की अभिरक्षा ग्रहण नहीं करेगा और उसे घाट या जेटी पर संभालेगा।
- .(ii) ओवरसाइड डिलीवरी ऑर्डर )ओडीओ (द्वारा कवर किए गए आयात कार्गो और सभी बल्क कार्गो )आयात (के लिए ,एनएमपीए कार्गो की अभिरक्षा ग्रहण नहीं करता है।
- .(iii) पत्तन पट पर अभिरक्षा ग्रहण कर सकता है और ट्रांजिट स्पेस को भेज सकता है और डिलीवरी के लिए सभी आयात सामान्य कार्गो और अन्य कार्गो की छंटनी कर सकता है जिसके लिए पत्तन और सीमा शुल्क द्वारा विशेष मामले में जहाजों से सीधे डिलीवरी की अनुमति दी जाती है ,बल्क कार्गो को छोड़कर और इस सेवा के लिए घाटशुल्क के अतिरिक्त ,निम्नलिखित प्रभार लगाए जाएंगे अर्थात्
- )क .( पत्तन द्वारा किए गए वास्तविक श्रम शुल्क के साथ %20उपरिव्यय
- )ख .( दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार क्रेन किराया प्रभार ,यदि क्रेन पोर्ट द्वारा प्रदान की जाती है

- .ग .( दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार फोर्क लिफ्ट किराया प्रभार, यदि पोर्ट द्वारा फोर्कलिफ्ट प्रदान किया जाता है
- .घ .( ओवरटाइम भत्ता स्वीकार्य
- .(iv) रियायती टैरिफ के लिए पात्र तटीय कार्गो के संबंध में जहाज से तट पर स्थानांतरण और घाट/भंडारण यार्ड संचालन के लिए स्थानांतरण के मामले में, उपरोक्त अनुसूची में निर्धारित दरों का %60 लगाया जाएगा।
- .8 ट्रांसशिप माल**
- .i .( घाट पर उतरा और लदान किया गया कार्गो, अन्यथा प्रदान किए जाने को छोड़कर पूर्ण घाटशुल्क वसूल किया जाएगा। तटीय कार्गो/जहाज के संबंध में पोतांतरण प्रभार तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती दर पर होंगे।
- .(ii) हालांकि वार्फ़ पर उतरे ट्रांसशिपमेंट के लिए कार्गो मूल रूप से शिपमेंट के पत्तन पर प्रकट होता है और कार्गो स्थानीय के लिए प्रकट होता है और बाद में ट्रांसशिपमेंट के लिए न्यू मैंगलोर के बंदरगाह पर संशोधित किया जाता है, लागू घाट शुल्क का %85 शुल्क लिया जाएगा।
- .(iii) भारतीय पत्तनों के लिए खाद्यान्नों के संबंध में और पत्तन सीमाओं के भीतर कार्गो टैंकरों या थोक वाहकों से छोटे जहाजों को स्थानांतरित करने के संबंध में कार्गो को ओवरसाइड या ओवरसाइड )जहाज से जहाज (पर लागू घाट शुल्क दर का %50 शुल्क लिया जाएगा।
- .(iv) घाटशुल्क भारतीय पत्तनों के लिए खाद्यान्नों पर और पत्तन में टैंकर या थोक वाहक से एक छोटे पोत में ले जाए जाने पर रु -/1. प्रति टन की दर से लगाया जाएगा। यह शुल्क इस पत्तन पर उतराई गई जहाज की मात्रा के संबंध में नहीं लगाया जाएगा
- .(v) यदि विदेशी पत्तन से कार्गो एनएमपीए में आता है और बाद में तटीय यात्राओं पर भारतीय पोर्ट पर ट्रांसशिपमेंट के लिए जाता है, तो विदेश जाने के लिए निर्धारित ट्रांसशिपमेंट दर का %50 और तटीय लेग के लिए निर्धारित %50 लगाया जाएगा।
- .9 घाट शुल्क से छूट प्राप्त माल**
- माल की निम्नलिखित श्रेणियों को घाटशुल्क प्रभारों से छूट दी जाएगी:
- .(i) वास्तविक उपभोज्य/गैर उपभोज्य जहाज भंडार।
- .(ii) यात्री और नाविक का वास्तविक सामान और उनके साथ निजी सामान।
- .(iii) भारी मात्रा में कार्गो की लैडिंग या लोडिंग की सुविधा के लिए या गीले या फटे बैग को बदलने के लिए खाली गनी और सुतली को जहाज पर भेजा जाता है।
- .(iv) नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण को या उसके द्वारा भेजा गया माल
- .(v) डाक मेल बैग।

### अध्याय IV - कंटेनर शुल्क

) .4.1क .(जोखिम भरे कंटेनरों के लिए घाट शुल्क प्रभार:

क्र. सं.	कंटेनर का आकार	दर प्रति कंटेनर			
		खाली		लदा हुआ	
		विदेशी ₹) में(	तटीय ₹)में(	विदेशी ₹) में(	तटीय ₹)में(
1	'20तक	140.26	84.14	701.27	420.77
2	'20से ऊपर और '40तक	210.38	126.24	1051.90	631.14
3	'40और ऊपर	280.50	168.31	1402.52	841.52

ख.( अन्य प्रकार के कंटेनरों के लिए घाटशुल्क प्रभार )रीफर कंटेनरों सहित:(

क्र. सं.	कंटेनर का आकार	दर प्रति कंटेनर			
		खाली		लदा हुआ	
		विदेशी ₹) में(	तटीय ₹)में(	विदेशी ₹) में(	तटीय ₹)में(
1	'20तक	93.50	56.10	467.51	280.50
2	'20से ऊपर और '40तक	140.26	84.14	701.27	420.77
3	40से ऊपर'	187.01	112.20	935.01	561.01

.4.2 भंडारण प्रभार

क्र.सं.	कंटेनर का आकार	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका हिस्सा	
		विदेशी )यूएस \$में(	तटीय ₹)में(
1	'20तक	0.50	22.22
2	'20से ऊपर और '40 तक	1.00	44.40
3	40से ऊपर'	1.50	66.62

टिप्पणियाँ :

1. कंटेनरों पर 1दिन की मुफ्त अवधि की अनुमति दी जाएगी ,चाहे वे खाली हों या भरे हुए हों
2. ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि में सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश और बंदरगाह के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं हैं।
3. लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक या कंटेनर के उतरने की तारीख से 75 दिनों तक लगाया जाएगा ,जो भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन होगा:

)i .(प्रेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है

.(ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करने का विकल्प चुनता है ,तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ परित्याग पत्र भी इस शर्त के अधीन जारी कर सकता है कि,

- (क) .( लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की हिरासत फिर से शुरू करेगी और या तो इसे वापस ले लेगी या पोर्ट परिसर से हटा देगी ;तथा
- (ख) .( लाइन कंटेनर की हिरासत फिर से शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी बंदरगाह शुल्कों का भुगतान करेगी।
- . (iii) कंटेनर एजेंट /एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और परिवहन और खाली करने की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर इस तरह की कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में ,कंटेनर पर भंडारण शुल्क लगाया जाना जारी रखा जाएगा ,जब तक कि कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती है।
- . (iv) जहां कंटेनर को सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा जब्त/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है ,तो भंडारण शुल्क कार्गो की रिहाई के लिए सीमा शुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बंद हो जाएगा ,बशर्ते कि आवश्यक शर्तों का पालन किया जाए। औपचारिकताओं और परिवहन और डिस्ट्रिब्यूशन की लागत वहन अन्यथा ,जब्त/हिरासत में लिए गए कंटेनरों को लाइन/प्रेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमा शुल्क बंधित क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण शुल्क ऐसे हटाने की तारीख से लागू नहीं होगा।
- 4. कंटेनर पर भंडारण शुल्क उस अवधि के लिए अर्जित नहीं होगा जब एनएमपीए उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनर को वितरित करने/शिप करने की स्थिति में नहीं है।
- 5. यदि परिचालन क्षेत्र को उपयोगकर्ताओं को किराए की शर्तों पर लाइसेंस दिया गया है ,तो कंटेनरों पर भंडारण शुल्क/वहाँ संग्रहीत कार्गो पर पारगमन भंडारण शुल्क फिर से नहीं लगाया जाएगा।

#### .4.3 रि -स्टोवार्ज :

अन्य गंतव्य के लिए कंटेनर ,एक ही जहाज में एक ही यात्रा में अनलोड और रीलोडेड ,निम्नलिखित दरें लगाई जाएंगी:

क्र.सं.	कंटेनर का आकार	दर प्रति कंटेनर			
		खाली		लदा हुआ	
		विदेशी ₹ में(	तटीय ₹में(	विदेशी ₹में(	तटीय ₹में(
1	'20तक	36.23	22.22	59.62	36.23
2	'20से ऊपर और '40 तक	53.78	32.73	90.00	53.76
3	40से ऊपर'	71.30	43.25	119.21	71.30

#### सामान्य टिप्पणियाँ :

1. कंटेनरों की सामग्री पर ध्यान दिए बिना कंटेनरों पर घाटशुल्क वसूल किया जाता है।
2. कंटेनर से निकाले गए स्टफ्ड कार्गो और उस उद्देश्य के लिए लीज पर आवंटित स्थान के अलावा ट्रांजिट क्षेत्र में स्टैक्ड कंटेनर में स्टफिंग के लिए कार्गो ट्रांजिट स्टोरेज के लिए उत्तरदायी होंगे , जैसा कि चैप्टर Vट्रांजिट स्टोरेज में निर्दिष्ट कार्गो पर लागू होता है।

j) .( कंटेनरीकृत आयात कार्गो

ट्रांजिट स्टोरेज की वसूली के लिए ,कंटेनर से खाली किए गए आयात कार्गो के लिए मुफ्त दिनों की गणना खाली करने की तारीख के बाद की तारीख से की जाएगी ।

.(ii) कंटेनरीकृत निर्यात कार्गो

ट्रांजिट स्टोरेज की वसूली के लिए ,निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिनों की गणना उस तिथि से की जाएगी जिस पर ट्रांजिट क्षेत्र में कार्गो को प्रवेश दिया जाता है और ट्रांजिट स्टोरेज ,यदि कोई हो ,की गणना फ्री दिनों के पूरा होने के अगले दिन से की जाएगी ,जब तक कि कार्गो कंटेनरों में भर दिया गया हो।

3. आवेदक आवंटित किराये के स्थान पर संग्रहीत माल के लिए सभी जोखिमों और उत्तरदायित्वों को स्वीकार करेगा और ऐसे स्थानों में संग्रहीत सामानों की सुरक्षा के लिए अपनी व्यवस्था करेगा। शिपर द्वारा उपयोग किए जाने पर पत्तन उपकरण के लिए किराया शुल्क समय-समय पर लागू दर के पैमाने के अनुसार अलग से लिया जाएगा।

.4.4कंटेनर प्रहस्तन के लिए स्प्रेडर्स का किराया प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	प्रति घंटा या उसके भाग की दर ₹में(
.1	'20स्प्रेडर	178.83
.2	'40स्प्रेडर	267.66

.4.5 कंटेनर प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	कंटेनर का आकार	दर प्रति कंटेनर			
		खाली		लदा हुआ	
		विदेशी ₹ में(	तटीय ₹में(	विदेशी ₹में(	तटीय ₹में(
1	'20तक	218.57	130.91	456.99	274.67
2	'20से ऊपर और '40तक	327.25	196.36	686.07	411.41
3	40से ऊपर'	435.95	261.81	915.16	549.32

.4.6 रीफर कंटेनर के लिए बिजली और निगरानी शुल्क

क्र.सं_ .	कंटेनर का आकार	दर प्रति 4घंटे या उसके भाग प्रति कंटेनर ₹में(
1	'20कंटेनर तक	188.17
2	'20से अधिक और '40तक के कंटेनर	227.91
3	'40कंटेनर से ऊपर	268.82

.4.7 कंटेनर स्कैनिंग शुल्क:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू ₹में(
1	कंटेनर स्कैनिंग प्रभार	225.40

**अनुसूची 4.7से संबंधित टिप्पणियाँ :**

.(1) कंटेनर स्कैनिंग के लिए निर्धारित टैरिफ सभी आयात और निर्यात लदे कंटेनरों पर लागू होता है , चाहे वह स्कैन किया गया हो या नहीं।

.(2) निर्धारित टैरिफ स्वतः वार्षिक इंडेक्सेशन के अधीन लागू होने की तारीख से 15वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा।

.(3) ऊपर निर्धारित टैरिफ को मुद्रास्फीति के लिए अनुक्रमित किया जाएगा ,लेकिन संबंधित वर्ष के 1 जनवरी 2020 और 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60% की सीमा तक टैरिफ कैप का ऐसा स्वतः समायोजन हर वर्ष किया जाएगा और समायोजित टैरिफ कैप संबंधित वर्ष के मई 1 से अगले वर्ष के अप्रैल तक लागू 30 होगा। टैरिफ में पहला वार्षिक इंडेक्सेशन 1 मई 2021 को होगा।”

**टिप्पणियाँ:**

1. एनएमपीए की पूर्व अनुमति के बिना पत्तन परिसर में किसी भी निजी उपकरण की अनुमति नहीं दी जाएगी।
2. उपकरण के उपयोग के लिए उपलब्ध कराए जाने के समय से किराया शुल्क शुरू हो जाएगा।
3. यदि उपकरण को बिना उपयोग के रोका जाता है ,तो रूकावट शुल्क 100रुप्रति घंटा या उसके भाग की दर से लगाया जाएगा।
4. यदि किराए की अवधि शुरू होने से पहले मांग को लिखित रूप में रद्द कर दिया जाता है ,तो प्रति उपकरण 350रुका शुल्क वसूल किया जाएगा ,बशर्ते एनएमपीए द्वारा अनुपालन करने के लिए कार्रवाई करने से पहले रद्द करने का नोटिस प्राप्त होने पर ऐसा कोई शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा। माँग। ऐसे मामले में जहां किराए की अवधि शुरू होने से पहले रद्दीकरण की कोई लिखित सूचना प्राप्त नहीं होती है या जहां उपकरण का उपयोग केवल लागू अवधि के एक हिस्से के लिए किया जाता है ,मांग की पूरी अवधि के लिए देय शुल्क वसूल किया जाएगा। यदि एनएमपीए मांग की पूरी अवधि के लिए या उसके किसी भाग के लिए उनकी सुविधा के अनुरूप उपकरण की आपूर्ति करने में असमर्थ है ,तो उपकरण की आपूर्ति न करने की अवधि के लिए कोई शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।
5. )i .( किराए पर लेने वाला उपकरण किराए पर नहीं लेगा या अपने एजेंटों या कर्मचारियों या ऐसे किराएदार के तहत काम करने वाले अन्य व्यक्तियों द्वारा लगाया जाएगा ,जो उक्त उपकरणों की उठाने की क्षमता से अधिक भारी हो।
  - (ii) जब भी एनएमपीए द्वारा इस तरह के उल्लंघन का दोषी पाया जाता है ,तो किराएदार उपरोक्त शर्त के प्रत्येक उल्लंघन पर 500रुका जुर्माना देने के लिए उत्तरदायी होगा।
  - (iii) उपरोक्त शर्त के उल्लंघन में उपकरण के उपयोग के कारण होने वाली क्षति की लागत , यदि कोई हो ,ऊपर उल्लिखित दंड के अतिरिक्त ,किराएदार से वसूल की जाएगी और इसमें उपकरण का प्रतिस्थापन मूल्य भी शामिल होगा यदि हुई क्षति ऐसी वसूली को आवश्यक बनाती है। बीमा कंपनी से उपकरणों के नुकसान के दावे के स्वीकार होने पर , इसे किराएदार को वापस कर दिया जाएगा ,जिससे नुकसान की लागत वसूल की गई थी।
6. एनएमपीए भाड़े के लिए इसकी आपूर्ति की अवधि के दौरान उपकरण के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से उत्पन्न होने वाले किसी भी नुकसान या क्षति या चोट के लिए किरायेदार या

- किसी भी व्यक्ति के लिए जिम्मेदार नहीं होगा। किराए पर लेने वाला एनएमपीए को आपूर्ति की अवधि के दौरान उपकरण के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से होने वाली सभी नुकसान या क्षति या चोट के लिए पत्तन से संबंधित किसी भी संपत्ति या किसी अन्य व्यक्ति या किसी अन्य व्यक्ति को एनएमपीए की क्षतिपूर्ति करेगा। संपत्ति। किराएदार का दायित्व इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगा कि इस तरह की हानि या क्षति या जीवन को चोट पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कार्य या चूक के कारण उत्पन्न हो सकती है। किराएदार कामगार मुआवजा अधिनियम 1923, के तहत सभी देनदारियों के लिए एनएमपीए को भी क्षतिपूर्ति करेगा।
7. जब उपकरणों की एक निर्दिष्ट संख्या के लिए मांग की जाती है, लेकिन लगातार नहीं बल्कि पोर्ट की सुविधा के अनुरूप अलग-अलग समय पर उपलब्ध कराया जाता है, तो शुल्क की गणना इस तरह की जाएगी जैसे कि किराए पर काम की टूटी हुई अवधि को जोड़कर निरंतर अवधि के लिए किया गया हो। कार्य के प्रत्येक चरण को अलग-अलग पूर्णकृत करना।
  8. यांत्रिक दोष के कारण उपकरणों के खराब होने की स्थिति में, मरम्मत में लगने वाली अवधि को किराया प्रभारों की गणना करते समय घटा दिया जाएगा।
  9. जहां भी तटीय कंटेनर प्रबंधन के लिए अलग दर निर्धारित नहीं की गई है, रियायत की स्वीकार्यता और सीमा अनुसूची -1.2 सामान्य नियम और शर्तों के खंड (v) द्वारा शासित होगी।

#### .4.8 अनिवार्य उपयोगकर्ता शुल्क:

नेशनल इंडस्ट्रियल कॉरिडोर डेवलपमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड) जिसे पहले दिल्ली-मुंबई इंडस्ट्रियल कॉरिडोर डेवलपमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड के नाम से जाना जाता था (द्वारा प्रदान की जाने वाली लॉजिस्टिक्स डेटा बैंक) एलडीबी (सेवा के लिए अनिवार्य उपयोगकर्ता शुल्क, टीएएमपी के आदेश द्वारा प्रकरण सं. टीएएमपी-2021/40/एमयूसी दिनांक 15 सितंबर 2021, द्वारा पारित किया गया था और राजपत्र संख्या 420 दिनांक 28 सितंबर 2021, द्वारा अधिसूचित सभी महा पत्तनों और वहां संचालित होने वाले निजी टर्मिनलों पर लागू है।

### अध्याय -V

#### ट्रांजिट स्टोरेज

##### .5.1 आयात

निम्नलिखित दरों पर ट्रांजिट स्टोरेज शुल्क पत्तन के ट्रांजिट शेड या खुली जगह में छोड़े गए सभी सामानों के संबंध में नि शुल्क: दिनों की समाप्ति के बाद और उनकी डिलीवरी प्रभावी होने तक नि शुल्क: अवधि के लिए लगाया जाएगा।

क्र.सं .	वर्गीकरण	इकाई	भाव
1	ट्रांजिट शेड या खुले ट्रांजिट स्थान में पड़ा माल	प्रति घाट शुल्क इकाई प्रति दिन	(क) पहला सप्ताह 4.68 (ख) दूसरा सप्ताह 8.18₹ (ग) सफल अवधि 11.69₹

**टिप्पणियाँ :****.1 निःशुल्क दिन**

- (i.) (निम्न निर्धारित निःशुल्क दिनों में सीमा शुल्क अवकाश और पत्तन के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (ii) पोत से घाटों, घाटों या घाटों पर माल के पूर्ण निर्वहन की तारीख के बाद के सात कार्य दिवस (सीमा शुल्क अवकाश और बंदरगाह के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर (को निःशुल्क अवधि के रूप में अनुमति दी जाएगी।  
जब माल को जहाज से लाइटर, बार्ज या अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट में उतारा जाता है, तो सात कार्य दिवसों की गणना लाइटर, बार्ज या अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से घाटों, घाटों या घाटों पर माल के पूर्ण निर्वहन की तिथि से की जाएगी।
- (iii) मुफ्त दिनों की समाप्ति के बाद के पहले सप्ताह को सामान्य पारगमन भंडारण शुल्क के रूप में माना जाता है और बाद के सप्ताहों को विलम्ब शुल्क के रूप में माना जाता है।
- (iv) बचाए गए सामानों के मामले में, कर्नाटक राज्य के आधिकारिक राजपत्र में रिसीवर या मलबे द्वारा बचाव की अधिसूचना की तारीख के बाद के दिनों से मुक्त दिनों की गणना की जाएगी।

**.2 निःशुल्क अवधि:**

ऊपर निर्धारित निःशुल्क दिनों के अतिरिक्त निम्नलिखित निःशुल्क अवधियों की अनुमति दी जाएगी:

- (i) सीमा शुल्क अधिनियम 1962) 1962का (152की धारा 144की उप-धारा (3) और (4)के तहत परीक्षा के लिए सीमा शुल्क कलेक्टर द्वारा माल को हिरासत में लेने की अवधि, मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अलावा और द्वारा प्रमाणित सीमा शुल्क कलेक्टर आयातकों की ओर से किसी भी गलती या लापरवाही के लिए जिम्मेदार नहीं होगा, साथ ही एक कार्य दिवस। इसके अतिरिक्त सीमा शुल्क अवकाश को भी निःशुल्क अवधि के रूप में माना जाएगा।
- (ii) अवधि जिसके दौरान किसी भी सार्वजनिक स्वास्थ्य प्राधिकरण द्वारा माल को हिरासत में लिया जाता है या नष्ट कर दिया जाता है।

**.3 माल का सर्वेक्षण**

यदि माल को सर्वेक्षण के लिए रोक लिया जाता है, तो सीमा शुल्क अवकाश और बंदरगाह के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर सात दिनों से अधिक की अवधि, पोत से निर्वहन पूरा होने की तारीख से भंडारण शुल्क की गणना करते समय बाहर रखा जा सकता है, बशर्ते सर्वे पूरा होने के बाद माल चौबीस घंटे भीतर हटा दिया गया हो।

**.4 खाली या आंशिक रूप से खाली पैकेज**

ट्रांजिट स्टोरेज शुल्क खाली या आंशिक रूप से खाली किए गए पैकेजों पर देय होगा।

**.5 रविवार और पत्तन अवकाश पर ट्रांजिट स्टोरेज शुल्क**

एक बार ट्रांजिट स्टोरेज शुल्क जमा होना शुरू हो जाने के बाद, रविवार और पोर्ट छुट्टियों के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जाएगा।



**.6 ಮಾಲ ಕಿ ಡಿಲಿವರಿ**

ಮಾಲ ಕೆ ಮಾಲಿಕೆಂ ಯಾ ಪ್ರೆಫಿತಿ ಕೊ ಮಾಲ ಕಿ ಸುಪುರ್ದಗಿ ತಬ ತಕ ನೆಹಿ ಕಿ ಜಾಁಗಿ ಜಬ ತಕ ಁಸ ಪರ ಲಗಾಁ ಜಾನೆ ವಾಲೆ ಸಭಿ ಬಕಾಯಾ ,ಜಿಸಮೆಂ ಪಾರಗಮನ ಭಂಡಾರಣ ಶುಲ್ಕ ಶಾಢಿಲ ಹೆಂ ,ಕಾ ಭುಗತಾನ ನೆಹಿ ಕರ ದಿಯಾ ಜಾತಾ ಹೆ.

**.7 ಮಾಲ ಕಿ ಭಿಢ**

ಯದಿ ಕಿಸಿ ಭಿ ಸಮಯ ಪತ್ತನ ಪಾರಗಮನ ಕ್ಷೆತ್ರ ಮೆಂ ಁಕ ಗಂಭಿರ ಭಿಢಭಾಢ ಕಿ ಆಶಂಕಾ ಕರತಾ ಹೆ ಜೊ ಪತ್ತನ ಕೆ ಮಾಧ್ಯಮ ಸೆ ಮಾಲ ಕೆ ತೆಜಿ ಸೆ ಪಾರಗಮನ ಕೊ ಪ್ರಭಾವಿತ ಕರ ಸಕತಾ ಹೆ ,ತೊ ಯಹ ಕಿಸಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಮಾಲ ಕೆ ಮಾಲಿಕೆಂ ಯಾ ಪರೆಫಿತಿ ಕೊ ಁಕ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿ ಕೆ ಭಿಂತರ ಪೊರ್ಟೆ ಪರಿಸರ ಸೆ ಁಸೆ ಸಾಢಾನೆಂ ಕೊ ಹಟಾನೆ ಕಾ ನಿರ್ದೆಶ ದೆ ಸಕತಾ ಹೆ.

.8 ಯದಿ ಮಾಲ ಁಕ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿ ಕೆ ಭಿಂತರ ನೆಹಿ ಹಟಾಯಾ ಜಾತಾ ಹೆ ,ತೊ ಪತ್ತನ ಁನೆಂ ಹಟಾ ಸಕತಾ ಹೆ ಁರ ಪೊರ್ಟೆ ಪರಿಸರ ಕೆ ಭಿಂತರ ಕಿಸಿ ಅನ್ಯ ಸ್ಥಾನ ಪರ ಫಿರ ಸೆ ಖಢಾ ಕರ ಸಕತಾ ಹೆ ಁರ ಮಾಲಿಕ ಯಾ ಪರೆಫಿತಿ ಕೆ ಁಕಮಾತ್ರ ಜೊಖಿಮ ಪರ ಖರ್ಚ ಕರ ಸಕತಾ ಹೆ. ಇಸ ತರಹ ಸೆ ಹಟಾಁ ಗಁ ಮಾಲ ಪರ ಟ್ರಾಂಜಿಟ ಸ್ಟೋರೇಜ )ಆಯಾತ (ಕಿ ಅನುಸೂಚಿ )ಸಿ (ಕ್ರಢಾಂಕ 1ಯಾ ,2ಜೊ ಭಿ ಲಾಗೂ ಹೊ ,ಮೆಂ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದರೊಂ ಪರ ಟ್ರಾಂಜಿಟ ಸ್ಟೋರೇಜ ಶುಲ್ಕ ಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ.

**.5.2 ನಿರ್ಯಾತ**

**4.68ರೂಪಯೆ** ಪ್ರತಿ ಘಾಟ ಶುಲ್ಕ ಇಕಾಁ ಕಿ ದರ ಸೆ ಟ್ರಾಂಜಿಟ ಸ್ಟೋರೇಜ ಶುಲ್ಕ ಲಗಾಯಾ ಜಾಁಗಾ.

ಟಿಪ್ಪಣಿಯೆಂ:

**.1 ನಿ :ಶುಲ್ಕ ದಿನ**

- .i.( ಮುಕ್ತ ದಿನೊಂ ಮೆಂ ಸಿಢಾ ಶುಲ್ಕ ಅವಕಾಶ ಁರ ಪತ್ತನ ಕೆ ಗೆರ-ಕಾರ್ಯ ದಿವಸ ಶಾಢಿಲ ನೆಹಿ ಹೆಂಗೆ
- .ii) ಬಕಾಁ ಗಁ ಮಾಲ ಕೊ ಛೊಢಕರ ಸಭಿ ಕಾರ್ಗೊ )ಕ (ಪಾರಗಮನ ಕ್ಷೆತ್ರ ಮೆಂ ಮಾಲ ಕಿ ಪ್ರಾಪ್ತಿ ಕಿ ವಾಸ್ತವಿಕ ತಿಥಿ ಸೆ ಇಕ್ಕಿ ಸ ದಿನ ಮುಫ್ತ ದಿನ )ಕಸ್ಟಮ್ಸ್ ಛುಟಿಯೊಂ ಁರ ಬಂದರಗಾಹ ಕೆ ಗೆರ-ಕಾರ್ಯ ದಿವಸೊಂ ಕೊ ಛೊಢಕರ(1 )ಖ( ಜಿಸ ತಾರೀಖ ಸೆ ಜಹಾಜ ಕೊ ಕಾಢ ಕರನೆ ವಾಲೆ ಕಾರ್ಗೊ ಕೆ ಲೀಁ ಬರ್ಥ ಕಿಯಾ ಜಾತಾ ಹೆ ,ಁಸ ತಾರೀಖ ಸೆ ಜಹಾಜ ಕಿ ಲೊಢಿಂಗ ಪೂರಿ ಹೊ ಜಾತಿ ಹೆ.
- .iii) ಬಕಾಁ ಗಁ ಸಾಢಾನೆಂ ಕೆ ಲೀಁ ,ಁಸ ತಾರೀಖ ಸೆ ತಿಂ ದಿನ )ಕಸ್ಟಮ್ಸ್ ಛುಟಿಯೊಂ ಁರ ಪತ್ತನ ಕೆ ಗೆರ-ಕಾರ್ಯ ದಿವಸೊಂ ಕೊ ಛೊಢಕರ (ಜಿಸ ಪರ ಸಾಢಾನ ವಾಸ್ತವ ಮೆಂ ಬಕಾಯಾ ಗಯಾ ಥಾ.

**.2 ರೊಕಾ ಗಯಾ ಕಾರ್ಗೊ**

- .i.( ಶಿಪಮೆಂಟ ಸೆ ಬಾಹರ ಕೀಁ ಗಁ ಮಾಲ ಕೆ ಢಾಢಲೆ ಮೆಂ ಁರ ಯದಿ ಬಾಹರ ಲೆ ಜಾಯಾ ಜಾತಾ ಹೆ ,ತೊ ನೊಟ 1ಮೆಂ ಁಲ್ಲಿಖಿತ ಮುಫ್ತ ದಿನೊಂ ಕೆ ಅಲಾವಾ ,ಪೊತ ದ್ವಾರಾ ನಿರ್ಯಾತ ಕೊ ಪೂರಾ ಕರನೆ ಕಿ ತಾರೀಖ ಕೆ ಅಗಲೆ ಕಾರ್ಯ ದಿವಸ ಕೊ ಭಿ ಮುಫ್ತ ದಿನ ಕೆ ರೂಪ ಮೆಂ ಅನುಢತಿ ದಿ ಜಾಁಗಿ. .
- .ii) ಁಕ ಪೊತ ದ್ವಾರಾ ಬಂದ ಕೀಁ ಗಁ ಮಾಲ ಕೆ ಢಾಢಲೆ ಮೆಂ ಁರ ಬಾಡ ಮೆಂ ದೂಸರೆ ಪೊತ ದ್ವಾರಾ ಭೆಜ ದೀಁ ಜಾನೆ ಪರ ಮುಕ್ತ ದಿನೊಂ ಕಿ ಗಣನಾ ಪಹಲೆ ಶಾಟ ಆಁಟ ಕಿ ತಾರೀಖ ಸೆ ಸಿಢಾ ಶುಲ್ಕ ಅವಕಾಶ ಁರ ಪತ್ತನ ಕೆ ಗೆರ-ಕಾರ್ಯ ದಿವಸೊಂ ಕೊ ಛೊಢಕರ ದಸ ದಿನೊಂ ತಕ ಕಿ ಜಾಁಗಿ. ಹಾಲ್ಲೆಂಕಿ ,ಕುಲ ನಿ:ಶುಲ್ಕ ಅವಧಿ ನೊಟ 1ಮೆಂ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ 21 ದಿನೊಂ ಸೆ ಅಧಿಕ ನೆಹಿ ಹೆಂಗೆ.

- .(iii) निर्यात के लिए कार्गो,लेकिन वास्तव में शिप नहीं किया गया,पारगमन क्षेत्र में माल की प्राप्ति की वास्तविक तिथि से सीमा शुल्क छुट्टियों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर केवल सात दिनों तक मुफ्त दिनों की अनुमति दी जाएगी।

**.3 निःशुल्क अवधि**

मुफ्त दिनों के अलावा,वह अवधि जिसके दौरान सीमा शुल्क कलेक्टर द्वारा माल को धारा 17की उप धारा (3)और (4)के तहत जांच के लिए और सीमा शुल्क अधिनियम 1962,की धारा 144के तहत रासायनिक परीक्षण के लिए हिरासत में लिया जाता है,अन्य सामान्य प्रक्रियाओं या मूल्यांकन के अलावा सीमा शुल्क कलेक्टर द्वारा प्रमाणित और निर्यातकों की ओर से किसी भी गलती या लापरवाही के कारण नहीं होने के लिए,साथ ही एक कार्य दिवस को मुफ्त अवधि के रूप में भी अनुमति दी जाएगी। इसके अतिरिक्त सीमा शुल्क अवकाश को भी निःशुल्क अवधि के रूप में माना जाएगा।

**.4 माल की भीड़भाड़-**

यदि किसी भी समय पत्तन ट्रांजिट शेड्स या अन्य स्थानों पर पत्तन के माध्यम से माल के तेजी से पारगमन के नुकसान के लिए आवंटित पारगमन शेड या अन्य स्थानों में एक गंभीर भीड़ की आशंका करता है,तो यह किसी भी निर्दिष्ट माल के मालिक या कंसाइनर या एजेंटों को निर्देशित कर सकता है। एक निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसे सामानों को पोर्ट परिसर से हटा दें। यदि ऐसी अवधि के भीतर माल नहीं हटाया जाता है,तो पत्तन उन्हें हटा सकता है और पोर्ट परिसर के भीतर किसी अन्य स्थान पर फिर से खड़ा कर सकता है और मालिक या शिपर/एजेंट के जोखिम पर खर्च कर सकता है। ऐसे माल पर ट्रांजिट स्टोरेज शुल्क निर्यात कार्गो पर ट्रांजिट स्टोरेज के लिए निर्दिष्ट दर के अनुसार लगाया जाएगा।

**.5 माल का ट्रांसशिपमेंट**

माल की प्राप्ति की तारीख से सीमा शुल्क अवकाश और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर 28दिनों तक ट्रांसशिपमेंट कार्गो के लिए मुफ्त अवधि की अनुमति दी जाएगी ।

**सामान्य टिप्पणियाँ :**

- .1आयात और निर्यात कार्गो दोनों पर ट्रांजिट स्टोरेज प्रभार उस अवधि के लिए अर्जित नहीं होगा जब एनएमपीए उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो को वितरित/शिप करने की स्थिति में नहीं है।
- .2 यदि परिचालन क्षेत्र को उपयोगकर्ताओं को किराये की शर्तों पर लाइसेंस दिया गया है,तो वहां संग्रहीत कार्गो पर भंडारण शुल्क फिर से नहीं लगाया जाएगा।

**.5.3 मोटर वाहन /उपकरण )आयात/निर्यात /ट्रांसशिपमेंट (के लिए ठहराव समय प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	मोटर वाहन/उपकरण का सकल भार मीट्रिक टन में	
		10टन से कम	10टन से अधिक
.1	10 - 1दिन	निशुल्क :	निशुल्क :
.2	20 - 10दिन	-/181.16रुप्रति दिन प्रति वाहन / उपकरण	-/362.32 रुप्रति दिन प्रति वाहन / उपकरण
.3	उसके बाद	-/362.32रुप्रति दिन प्रति वाहन/उपकरण	-/725.81रुप्रति दिन प्रति वाहन/उपकरण

**टिप्पणियाँ:**

1. निशुल्क: दिनों में सीमा शुल्क अवकाश और पत्तन के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।
2. वाहन/उपकरण के भंडारण के उद्देश्य से पट्टे पर दिए गए क्षेत्र के अलावा पत्तन के अंदर भंडारण के लिए ड्वेल शुल्क लगाया जाएगा।
3. मोटर वाहन/उपकरण के आयात/ट्रांसशिपमेंट के लिए रुकने के समय की गणना लैंडिंग के दिन के अगले दिन से की जाएगी।
4. मोटर वाहन/उपकरण के निर्यात के लिए ठहराव समय की गणना एनएमपीए में प्राप्ति के दिन के अगले दिन से की जाएगी।
5. जिस जहाज़/उपकरण के लिए वाहन/उपकरण लाया गया है, उस पर लदान न करने के लिए शट आउट शुल्क -/50रुप्रति वाहन/उपकरण है।

**अध्याय VI -  
अन्य शुल्क**

**6.1. जलापूर्ति के लिए शुल्क**

विवरण	दर प्रति केएल/टन	
	विदेश जाने वाले जहाज )यूएस डॉलर में(	तटीय जहाज ₹में(
जल प्रभार	यूएसडी 5.50	146.04

**6.2. मार्शलिंग यार्ड उपयोग शुल्क**

क्र.सं .	विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन ₹में(
.1	घाट के बाहर मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	19.28
.2	घाट के अंदर निजी साइडिंग सहित मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	24.54
.3	<b>कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभार )घाट के बाहर:(</b>	<b>दर प्रति बॉक्स ₹में(</b>
.i.(	"20खाली के लिए )फ्लैट रैक/ओपन टॉप/ड्राई/आरएफ/टैंक(	46.74
.(ii)	"40खाली )फ्लैट रैक/ओपन टॉप/ड्राई/आरएफ/टैंक (के लिए	70.13
.(iii)	"20ड्राई/एफआर/ओटी लादेन	467.51
.(iv)	"40ड्राई/एफआर/ओटी लादेन	584.38
.(v)	"20रीफर/टैंक कंटेनर लादेन	584.38
.(vi)	"40रीफर/टैंक कंटेनर लादेन	701.27
.4	<b>कंटेनर प्रहस्तन के लिए घाट के अंदर निजी साइडिंग सहित मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभार:</b>	<b>दर प्रति बॉक्स ₹में(</b>
.(i)	"20खाली के लिए )फ्लैट रैक/ओपन टॉप/ड्राई/आरएफ/टैंक(	58.44
.(ii)	"40खाली )फ्लैट रैक/ओपन टॉप/ड्राई/आरएफ/टैंक (के लिए	93.50
.(iii)	"20ड्राई/एफआर/ओटी लादेन	584.38
.(iv)	"40ड्राई/एफआर/ओटी लादेन	724.64
.(v)	"20रीफर/टैंक कंटेनर लादेन	724.64

.(vi)	"40रीफर/टैंक कंटेनर लादेन	841.52
-------	---------------------------	--------

**6.3. सी एंड एफ एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क**

क्र.सं.	विवरण	दर ₹में(
1	नया लाइसेंस	दो कैलेंडर वर्षों के लिए 28,530.00
2	दो कैलेंडर वर्षों की एक और अवधि के लिए लाइसेंस की अवधि के भीतर नवीनीकरण	3,420.00प्रति लाइसेंस
3	मूल खो जाने या विरूपित होने पर डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने के लिए	340.00प्रति लाइसेंस
4	एक वर्ष से अधिक की अवधि के लिए अस्थायी लाइसेंस के लिए	एक कैलेंडर वर्ष के लिए 11,410.00

**टिप्पणी:**

नवीनीकरण लाइसेंस तभी प्रभावी होगा जब लाइसेंस ने पूर्व लाइसेंस अवधि के दौरान पत्तन पर प्रति वर्ष कम से कम चार जहाजों के कार्गो/कंटेनर को संभाला हो । समाप्ति के एक महीने के भीतर लाइसेंस को नवीनीकृत करने में विफल रहने पर लाइसेंस रद्द कर दिया जाता है ।

**6.4. स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क**

क्र.सं .	विवरण	दर ₹में(
1	नया लाइसेंस	दो कैलेंडर वर्षों के लिए 28,530.00
2	दो कैलेंडर वर्षों की एक और अवधि के लिए लाइसेंस की अवधि के भीतर नवीनीकरण	3,420.00प्रति लाइसेंस
3	मूल खो जाने या विरूपित होने पर डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने के लिए	340.00प्रति लाइसेंस
4	एक वर्ष से अधिक की अवधि के लिए अस्थायी लाइसेंस के लिए	एक कैलेंडर वर्ष के लिए 11,410.00

**टिप्पणी:**

लाइसेंस का नवीनीकरण केवल तभी प्रभावी होगा जब लाइसेंस ने संभाला हो:

)क .( प्रति वर्ष न्यूनतम चार पोत या

)ख .( पिछले लाइसेंस अवधि के दौरान प्रति वर्ष कम से कम चार जहाजों के कंटेनर पत्तन में निर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेंस को नवीनीकृत करने में विफल रहने पर लाइसेंस रद्द करने की आवश्यकता होती है।

**6.5 बोलार्ड पुल परीक्षण करने के लिए शुल्क:**

क्र.सं.	विवरण	प्रति घंटा या उसके भाग की दर	
		विदेश जाने वाले जहाज़ )यूएस \$में(	तटीय पोत ₹) में(
)i.(	बोलार्ड पुल परीक्षण करने के लिए शुल्क*	524.00	14,320.00

बोलार्ड डुल डरलकुषण शुलुक उन टगुु डर ललगु हुते हुु कु डतुन दुवलर कलरलए डर नहुु ललए कुते हुु और सुवलधल कल ललड उठल रहे हुु।

#### 6.6. कलरुु डुरहुसुतन उडकुरण के ललए कलरलडल डुरडलर

कुर.सं.	उडकुरण	डुरतल घंठल डल उसके डलग की दर रु)डुं(
1	10डुडलक टन कुषडतल कल डुरुक ललडुड टुक	853.20 रुनुडतड 3,332.64रुके अधलन
2	टलटल टुक डुडुडल एलडुडल 36/909	670.88 रुनुडतड 5,246.17 रुके अधलन
3	3टन डुरुकललडुड टुक	<b>वलदुशु रु)डुं(</b>
		<b>ततुड रु)डुं(</b>
		144.92रुनुडतड 284.51रु के अधलन
		86.48रुनुडतड 169.78रु के अधलन

टलडुडलडुं:

1. एनएडडुडल की डुरुव अनुडतल के डलनल डलतुन डरलसर डुं कलसु डु डलनल उडकुरण की अनुडतल नहुु डु कुललु।
2. उडकुरण के उडडुग के ललए उडलडुड कुरलए कुने के सडड से कलरलडल शुलुक शुलुरु हु कुललु।
3. डदल उडकुरण कु डलनल उडडुग के रुकुल कुतल हु, तु रुुकललवट शुलुक 100 रुडुरतल घंठल डल उसके डलग की दर से ललगल कुललु।
4. डदल कलरलए की अवधल शुलुरु हुने से डलहुे डलंग कु ललखलत रुडु डुं रुदु कुर डदल कुतल हु, तु डुरतल उडकुरण 350रुकल शुलुक वसुल कलडल कुललु, डशरुतु एनएडडुडल दुवलर अनुडललन कुरने के ललए कलरुवलरु कुरने से डलहुे रुदु कुरने कल नुडलस डुरलड हुने डर ऐसल कुडु शुलुक वसुल नहुु कलडल कुललु। डलंग। ऐसु डलडुल डुं कुललु कलरलए की अवधल शुलुरु हुने से डलहुे रुदुडलकुरण की कुडु ललखलत सुुकनल डुरलड नहुु हुतुल हु डल कुललु उडकुरण कल उडडुग केवल ललगु अवधल के एक हुलसुे के ललए कलडल कुललु हु, डलंग की डुरुल अवधल के ललए देड शुलुक वसुल कलडल कुललु। डदल एनएडडुडल डलंग की डुरुल अवधल के ललए डल उसके कलसु डलग के ललए उनकु सुवलधल के अनुलरुड उडकुरण की आडुरुतल कुरने डु असडुरुथ हु, तु उडकुरण की आडुरुतल न कुरने कु अवधल के ललए कुडु शुलुक वसुल नहुु कलडल कुललु।
5. डु. ( कलरलए डर लेने वललल उडकुरण कलरलए डर नहुु लेगल डल अडने एकुतुं डल कुरडुडलरलडुं डल ऐसु कलरलएदलर के तहुत कलड कुरने वलले अनुड वडुकुतलडुं दुवलर ललगल कुललु, कु उकुत उडकुरणुं की उठलने की कुषडतल से अधलक डलरु हु।  
 .(ii) कुड डु एनएडडुडल दुवलर इस तरहु के उलुलुंघन कल दुडुषु डलडल कुतल हु, तु कलरलएदलर उडरुकुत शरुत के डुरतुडक उलुलुंघन के ललए 500रुकल कुडुडलनल देने के ललए उकुतुरदलडु हुगल।  
 .(iii) उडरुकुत शरुत के उलुलुंघन डु उडकुरण के उडडुग के कलरण हुने वललु कुषलत की ललगत, डदल कुडु हु, ऊडर उलुलुखलत दंड के अतलरलकुत, कलरलएदलर से वसुल की कुललु और इसडुं उडकुरण कल डुरतलसुथलडन डुलुड डु शलडलल हुगल डदल हुडु कुषलत ऐसुल वसुलु कु अवशुडक डनलतुल हु।
6. एनएडडुडल डलडु के ललए इसकुल आडुरुतल की अवधल के दुवलरन उडकुरण के उडडुग से डुरतुडकुष डल अडुरतुडकुष रुडु से उतुडनु हुने वलले कलसु डु डलनलसलन डल कुषलत डल कुडु के ललए कलरलएदलर डल कलसु डु वडुकुत के ललए कुलडुडुदलर नहुु हुगल। कलरलए डर लेने वललल एनएडडुडल कु आडुरुतल की अवधल के दुवलरन उडकुरण के उडडुग से डुरतुडकुष डल डरुकुष रुडु से हुने वललु सडु डलनलसलन डल

क्षति या चोट के लिए बंदरगाह से संबंधित किसी भी संपत्ति या किसी अन्य व्यक्ति या किसी अन्य व्यक्ति को एनएमपीए की क्षतिपूर्ति करेगा। संपत्ति। किराएदार का दायित्व इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगा कि इस तरह की हानि या क्षति या जीवन को चोट पोर्ट के किसी कर्मचारी के किसी कार्य या चूक के कारण उत्पन्न हो सकती है। किराएदार कामगार मुआवजा अधिनियम, 1923के तहत सभी देनदारियों के लिए एनएमपीए को भी क्षतिपूर्ति करेगा।

7. जब उपकरणों की एक निर्दिष्ट संख्या के लिए मांग की जाती है ,लेकिन लगातार नहीं बल्कि पत्तन की सुविधा के अनुरूप अलग-अलग समय पर उपलब्ध कराया जाता है ,तो शुल्क की गणना इस तरह की जाएगी जैसे कि किराए पर काम की टूटी हुई अवधि को जोड़कर निरंतर अवधि के लिए किया गया हो। कार्य के प्रत्येक चरण को अलग-अलग पूर्णांकित करना।
8. यांत्रिक दोष के कारण उपकरणों के खराब होने की स्थिति में ,मरम्मत में लगने वाली अवधि को किराया प्रभारों की गणना करते समय घटा दिया जाएगा।
9. जहां भी कार्गो/कंटेनर हैंडलिंग के लिए तटीय दरें निर्धारित नहीं हैं ,रियायत की स्वीकार्यता और सीमा अनुसूची 1.2के खंड -(v)सामान्य नियम और शर्तों द्वारा नियंत्रित होगी।

**6.7. निजी ऑपरेटरों द्वारा स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए शुल्क :**

एनएमपीए द्वारा अधिकृत निजी ऑपरेटरों द्वारा स्थापित एचएमसी के लिए किराया शुल्क अलग आदेश संख्या टीएएमपी-2019/41/ एनएमपीटी द्वारा 29नवंबर 2019को टीएएमपी द्वारा अनुमोदित और 17दिसंबर 2019को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया जाएगा। अनुमोदित दर है 25 फरवरी 2020से प्रभावी और दूसरे वर्ष से डब्ल्यूपीआई के %100पर स्वतः वार्षिक सूचीकरण के अधीन 5वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगा।

**6.8. पत्तन द्वारा संस्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार :**

टीएएमपी-2019/51/ एनएमपीटी दिनांक 29.11.2019को भारत के राजपत्र में 17.12.2019को अधिसूचित द्वारा अनुमोदित दरों द्वारा शासित होगी। अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 15दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होगी और दूसरे वर्ष से डब्ल्यूपीआई के %100पर स्वतः वार्षिक सूचीकरण के अधीन 5वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगी। .

ड्राई बल्क कार्गो	अधिकतम दर प्रति टन ₹)में(	
	विदेशी	थर्मल कोयले और लौह अयस्क/पैलेट्स के अलावा अन्य तटीय कार्गो
	46.47	27.88

नोट : थर्मल कोल ,आयरन ओर और आयरन पेलेट कार्गो के लिए ,विदेशी श्रेणियों के तहत निर्दिष्ट दर तटीय कार्गो पर लागू होगी।

**(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:**

)ए(। स्टील और बैगेड कार्गो	अधिकतम दर प्रति टन ₹)में(	
	विदेशी	तटीय
	113.15	67.89

)बी(। स्टील और बैगेड कार्गो के अलावा	अधिकतम दर प्रति घंटा या उसका भाग ₹)में(	
	विदेशी	तटीय

	29,155.79	17,494.16
--	-----------	-----------

.(iii) कंटेनरुं के लिए :

	विदेशी रुमें(		तटीय रुमें(	
रीफर कंटेनर सहित सामान्य कंटेनर	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
'20तक	1,955.13	931.61	1,173.31	559.42
'20से '40	2,933.28	1,397.98	1,759.97	838.56
खतरनाक कंटेनर				
'20तक	2,346.63	1,118.84	1,408.20	670.62
'20से '40	3,519.94	1,677.14	2,111.74	1,006.51

टिप्पणियाँ:

ii.( एमएचसी के ब्रेकडाउन /गैर-प्रदर्शन के कारण किसी जहाज को बर्थ से दूसरे बर्थ /एंकरेज में स्थानांतरित करने के मामले में पोर्ट द्वारा कोई स्थानांतरण शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

## 6.9. विविध प्रभार

.I बंदरगाह परिसर में तस्वीरुं लेने या फिल्म की शूटिंग के लिए शुल्क :

क्र.सं .	वर्गीकरण	दर रुमें(
1	फिल्म बनाने वाली कंपनी या निजी पार्टियों द्वारा फिल्मों की शूटिंग के लिए	5,00,000.00प्रति दिन या उसका भाग
2	पत्तन उपयोगकर्ता के अनुरोध पर निर्यात/आयात कार्गो या पोत की स्थिर तस्वीरुं के लिए	1,150.00प्रति दिन या उसका भाग

टिप्पणियाँ:

1. एनएमपीए या उसके द्वारा अधिकृत किसी अधिकारी द्वारा अनुमति जारी की जाएगी ।
2. राज्य और केंद्र सरकार द्वारा स्टिल फोटोग्राफ और फिल्म की शूटिंग, शिक्षा और वैज्ञानिक उद्देश्यों के लिए और सरकारी प्रचार और शिपिंग गतिविधियों के संबंध में भुगतान शुल्क से छूट दी गई है।
3. परिधि की दीवार के भीतर या पत्तन परिसर में अभी भी तस्वीरुं लेने और फिल्मों की शूटिंग के किसी भी अन्य मामले में प्रत्येक मामले की योग्यता के आधार पर एनएमपीए के विवेक पर होगा।
4. शुल्क का अग्रिम भुगतान किया जाएगा और कार्यक्रम की किसी भी विफलता/रद्दीकरण के लिए ऐसे भुगतानों की वापसी की अनुमति नहीं दी जाएगी ।

5. कार्यक्रम का रद्दकरण पत्तन के कहने पर या असाधारण परिस्थितियों में होता है ,तो भुगतान किए गए शुल्क समय पर दावे के अधीन वापस किए जाएंगे।
6. किसी भी शिल्प और या पत्तन के उपकरण के लिए किराया शुल्क ,यदि कोई हो ,जो फिल्म बनाने वाली कंपनी द्वारा आपूर्ति की जाती है और उपयोग की जाती है या फोटोग्राफ लेने वालों द्वारा इस के तहत देय शुल्क के अलावा दर के पैमाने के संबंधित प्रावधानों के अनुसार लगाया जाएगा।

**II. घाट में प्रवेश के लिए पास /लाइसेंस जारी करने का शुल्क:**

क्र.सं_ .	वर्गीकरण	दर ₹)में(
1	व्यक्ति के लिए प्रवेश पास जारी करने के लिए )प्रति व्यक्ति(	
i(	प्रतिदिन	5.00
(ii	एक महीना	100.00
(iii	छह महीने	200.00
(iv	एक वर्ष	400.00
2	यात्रियों को ले जाने वाली बस ,अधिकृत ट्रकों के लिए प्रवेश पास जारी करना )प्रति वाहन प्रति दिन(	120.00
.3क(	वाणिज्यिक वाहनों के लिए प्रवेश पास जारी करना	
i(	प्रतिदिन	20.00
(ii	एक महीना	400.00
(iii	छह महीने	700.00
(iv	एक वर्ष	1250.00
ख(	व्यक्तिगत और वाणिज्यिक वाहनों के लिए प्रवेश पास जारी करना	
(i	प्रतिदिन	25.00
(ii	एक महीना	450.00
(iii	छह महीने	750.00
(iv	एक वर्ष	1500.00
.4क(	हल्के मोटर वाहनों )कार/जीप/वैन (के लिए प्रवेश पास जारी करना	
(i	प्रतिदिन	10.00
(ii	एक महीना	250.00
(iii	छह महीने	600.00
(iv	एक वर्ष	1000.00
ख(	व्यक्तिगत और हल्के मोटर वाहनों )कार/जीप/वैन (के लिए प्रवेश पास जारी करना	
(i	प्रतिदिन	15.00
(ii	एक महीना	300.00
(iii	छह महीने	750.00
(iv	एक वर्ष	1250.00
5	निजी कार्गो प्रहस्तन उपकरण के लिए प्रवेश पास जारी करना	
(i	प्रतिदिन	120.00
(ii	एक महीना	750.00
(iii	छह महीने	3500.00
(iv	एक वर्ष	6000.00



**टिप्पणियाँ:**

1. आरएफआईडी कार्ड की जमा लागत ) -/150रुकेवल एक सौ पचास रुपये (होगी।
2. आरएफआईडी टैग की जमा लागत ) -/210रुदो सौ दस रुपए मात्र (होगी।
3. आरएफआईडी कार्ड और टैग की यह जमा लागत कार्ड/टैग के भौतिक सत्यापन के बाद वापस की जा सकती है यदि यह प्रयोग करने योग्य स्थिति में है। आरएफआईडी कार्ड और टैग पुनः प्रयोज्य हैं।
4. प्रवेश पास एनएमपीए द्वारा जारी किए जाएंगे।
5. शुल्क का भुगतान स्वचालित रूप से किसी व्यक्ति को पास प्राप्त करने का हकदार नहीं बनाता है।
6. अस्थायी पास एक दिन के लिए वैध होगा जिसके लिए इसे शून्य से शून्य घंटे तक प्राप्त किया जाता है।
7. एनएमपीए बंदरगाह के विशिष्ट अतिथियों, अन्य प्रमुख बंदरगाहों के विजिटिंग स्टाफ और अन्य सरकारी विभागों को अस्थायी पास निःशुल्क जारी कर सकता है। पत्तन प्राधिकरण से जुड़े अधिकारी/कर्मचारी और आधिकारिक ड्यूटी पर घाट पर जाने वाले। एनएमपीए द्वारा जारी वैध फोटो पास रखने वाले वैध पहचान पत्र और अन्य शिपिंग हितों वाले पत्तन के कर्मचारियों से कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।
8. जिन व्यक्तियों के पास पत्तन प्रवेश पास है, उन्हें ही उपरोक्त निर्धारित शुल्क के भुगतान पर अस्थायी वाहन प्रवेश पास जारी किए जाएंगे और यह हस्तांतरणीय नहीं है।
9. पत्तन द्वारा जारी अस्थायी वाहन प्रवेश पास के लिए एक बार भुगतान किए गए शुल्क के लिए कोई वापसी की अनुमति नहीं दी जाएगी।
10. वाहनों के ड्राइवर्स )स्थायी प्रवेश पास के साथ (को घाट में प्रवेश के लिए भुगतान से छूट दी गई है।
11. असमाप्त अवधि के लिए उपरोक्त आइटम द्वारा कवर किए गए वाहनों के लिए जारी किए गए प्रवेश पास के लिए एक बार भुगतान किए गए शुल्क के लिए कोई धनवापसी की अनुमति नहीं दी जाएगी।
12. वाहन अर्थात् नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण और अन्य महा पत्तन प्राधिकरण से संबंधित माल के वाहक को प्रवेश पास रखने से छूट दी जाएगी।
13. उपरोक्त द्वारा कवर नहीं किए गए किसी अन्य वाहन को एनएमपीए के विवेक पर दरों के पैमाने के तहत शुल्क से छूट दी जा सकती है।

14. प्रवेश पास की असमाप्त अवधि के लिए कोई धनवापसी अनुमत नहीं है।
15. जब भी एनएमपीए के तटवर्ती परिसर के भीतर चलने वाले किसी वाहन के कारण एनएमपीए की संपत्ति को नुकसान होता है, तो वाहन का मालिक उसकी जिम्मेदारी स्वीकार करेगा और उसके परिणामस्वरूप हुए नुकसान का भुगतान करेगा।
- III. तौलने का पैमाना किराये पर लेने और मापतौल प्रमाण पत्र जारी करने का- शुल्क:

(1)	तौलने के लिए तराजू किराए पर लेने के लिए	1.62रुप्रति टन या उसका हिस्सा
(2)	कार्गो के कुल टन भार का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	4.81रुप्रति प्रमाणपत्र न्यूनतम 22.95रुके अधीन

### टिप्पणियाँ:

1. अनुचर श्रमिक की आपूर्ति सभी मामलों में संबंधित पक्षों द्वारा की जाएगी।
  2. शुल्क उपरोक्त पैमाने के अनुसार लगाए जाएंगे जब पत्तन के लिए सामान तौलना आवश्यक हो, उदाहरण के लिए माल के संबंध में देय घाट शुल्क की राशि का आकलन करने के उद्देश्य से।
  3. प्राधिकृत अधिकारी को मांग रद्द करने का नोटिस लिखित रूप में नहीं भेजा जाता है तो किराया शुल्क की कोई वापसी की अनुमति नहीं दी जाएगी ताकि किराए की अवधि शुरू होने से कम से कम 2घंटे पहले उनके पास पहुंच जाए।
  4. पत्तन प्राधिकारियों द्वारा जारी किए गए डुप्लीकेट प्रमाण पत्र के लिए प्रत्येक के लिए -/10का शुल्क लगाया जाएगा।
- IV. तौल ब्रिज के उपयोग के लिए शुल्क:

विवरण	राशि
पत्तन लॉरी तौल ब्रिज पर कार्गो का वजन	44.40रुप्रति टुक दोनों तरफ

### टिप्पणियाँ:

1. तुलाचौकी का उपयोग केवल लॉरी या कार्ट आदि को भार सहित या बिना भार के तौलने के लिए किया जाएगा।
2. ऊपर आइटम (1)के तहत शुल्क में कार्ट या लॉरी आदि को खाली करने और वेटिंग प्लेटफॉर्म पर लोड करने के किराया शुल्क शामिल होंगे।
3. घाट क्षेत्र के भीतर पत्तन वे ब्रिज पर टेयर वेट दर्ज करने के बाद यदि कोई खाली लॉरी उसी दिन के दौरान ग्रॉस वेट रिकॉर्ड करने के लिए लोड के साथ पत्तन वेट ब्रिज पर नहीं लाई जाती है, तो प्रति लॉरी 7.00रुका शुल्क देय होगा। वह पक्ष जिसकी ओर से टेयर वजन दर्ज करने के लिए कहा गया है।
4. तौल ब्रिज एनएमपीए द्वारा संचालित किया जाएगा।

5. ಏನಏಮಪೀಏ ಖಾಢೆ ಕೀ ಂವಧಿ ಕೆ ಢೂರಾಢ ತೂಲ ಖ್ರಿಜ ಕೆ ಂಪಯೂಗ ಸೆ ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ಯಾ ಅಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ರೂಪ ಸೆ ಜೀವಢ ಕೂ ಢೂಢೆ ವಾಲೀ ಕಿಸೀ ಖೂ ಢಾಢಿ ಯಾ ಕ್ಷತಿ ಯಾ ಒೂಟ ಕೆ ಲೀಏ ಕಿರಾಏಢಾರ ಯಾ ಕಿಸೀ ವ್ಯಕ್ತಿ ಕೆ ಪ್ರತಿ ಜಿಢಢೆಢಾರ ಢೂಢೆ ಢೂಗಾ। ಕಿಸೀ ಂಢ್ಯ ವ್ಯಕ್ತಿ ಯಾ ಸಂಪತ್ತಿ ಕೂ ತೂಲ ಖ್ರಿಜ ಕೆ ಂಪಯೂಗ ಸೆ ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ಯಾ ಅಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ರೂಪ ಸೆ ಂತ್ಪಢ್ಢ ಢೂಢೆ ವಾಲೀ ಸಢೂ ಢಾಢಿ ಯಾ ಕ್ಷತಿ ಯಾ ಒೂಟ ಕೆ ಲೀಏ ಕಿರಾಏಢಾರ ಏಢಏಢಪೀಏ ಕೀ ಕ್ಷತಿಪೂರಿತಿ ಕರೆಗಾ। ಕಿರಾಏಢಾರ ಕಾ ಢಾಯಿತ್ವ ಇಸ ತಥ್ಯ ಸೆ ಪ್ರಢಾವಿತ ಢೂಢೆ ಢೂಗಾ ಕಿ ಇಸ ತರಢ ಕೀ ಢಾಢಿ ಯಾ ಕ್ಷತಿ ಯಾ ಜೀವಢ ಕೀ ಒೂಟ ಪತ್ತಢ ಕೆ ಕಿಸೀ ಕರ್ಮಒಾರೀ ಕೆ ಕಿಸೀ ಕಾರ್ಯ ಯಾ ಒೂಕ ಕೆ ಕಾರಢ ಂತ್ಪಢ್ಢ ಢೂ ಸಕತೀ ಢೆ। ಕಿರಾಏಢಾರ ಕಾಢಗಾರ ಢುಂವಾಜಾ ಅಧಿಢಿಯಢ 1923 ,ಕೆ ತಢತ ಸಢೂ ಢೆಢಢಾರಿಯೂ ಕೆ ಲೀಏ ಏಢಏಢಪೀಏ ಕೂ ಖೂ ಕ್ಷತಿಪೂರಿತಿ ಕರೆಗಾ।

**V. ಸಢುಢ್ರ ಕೆ ಜಲ ಕೀ ಂಪೂರಿತಿ ಕೆ ಲೀಏ ಖಿಜಲೀ ಕೆ ಪಂಪ ಕೆ ಂಪಯೂಗ ಕೆ ಲೀಏ ಶುಲ್ಕ:**

ವಿವರಣ	ರಾಶಿ (₹)
ಸಢುಢ್ರ ಕೆ ಜಲ ಕೀ ಂಪೂರಿತಿ ಕೆ ಲೀಏ ಖಿಜಲೀ ಕೆ ಪಂಪ ಕೆ ಂಪಯೂಗ ಕೆ ಲೀಏ ಶುಲ್ಕ	-/2,229.38ಪ್ರತಿ ಘಟಾ

**ಟಿಪ್ಪಣಿಯಾ:**

- 1 ಢಾಸಿಕ ಢಾಂಗ ಕೀ ಗಣಢಾ ಕೆ ಲೀಏ ಕುಲ ಢಾಸಿಕ ಘಟೂ ಕೂ ಢಿಕಟತಢ ಇಕಾಢಿಯೂ ಅರ್ಥಾತಿ ಘಟೂ ತಕ ಪೂರ್ಣಾಕಿತ ಕಿಯಾ ಜಾಏಗಾ।
- 2 ಸಢುಢ್ರ ಕೆ ಪಾಢೀ ಕೀ ಂಪೂರಿತಿ ಕೆ ಲೀಏ ಂಪರ ಢಿರ್ಢಾರಿತ ಶುಲ್ಕ ವಿಢ್ಯುತ ಪಂಪ ಕೆ ವಾಸ್ತವಿಕ ಂಪಯೂಗ ಕೆ ಂಢುಸಾರ ಶುಲ್ಕ ಲಿಯಾ ಜಾಏಗಾ।

**ಂಢುಬಢ್ಢ -**

**ಢಿಷ್ಪಾಢಢ ಢಾಢಕ**

ಕ್ರ.ಸಂ.	ಢಿಷ್ಪಾಢಢ ಢಾಢಕ	ಇಕಾಢಿ	ಕೆಲೆಢ್ಡರ ವರ್ಷ ,2022 2023ಂರ 2024
1	ಕಾರ್ಗೂ ಸಢ್ಬಂಧಿತ ಸೆವಾಏ		
ಕ(	ಂಸತ ಶಿಪ ಖರ್ಥ ಡೆ ಂಂಢುಟುಟ )ಪ್ರಢುಖ ಕಾರ್ಗೂ ಕೆ ಸಢ್ಬಂಧ ಢೆ(	ಟಢ	18,500
2	ಪೂತ ಸಢ್ಬಂಧಿತ ಸೆವಾಏ		
ಕ(	ಜಢಾಜೂ ಕಾ ಂಸತ ಡರ್ಮಂರಾಂಢುಡ ಸಢಯ )ಪತ್ತಢ ಕೀ ವಜಢ(	ಘಟೆ	38.00
ಖ(	ಜಢಾಜೂ ಕಾ ಂಸತ ಪ್ರೀ-ಖರ್ಥಿಗ ಸಢಯ )ಪತ್ತಢ ಕೀ ವಜಢ(	ಘಟೆ	12.50

**Ministry of Ports, Shipping and waterways  
New Mangalore Port Authority  
Panambur, Mangalore**

No. NMPA/FIN/REV/ 2022-23/5164

Dated. 22.11.2022

**NOTIFICATION**

In exercise of powers conferred by Section 27 of Major Port Authorities Act 2021 (1 of 2021), the Board of Major Port Authority for New Mangalore Port, hereby notifies its general revision of Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Sd/-

(Vinayaka Rao)

Financial Adviser and Chief Accounts Officer

**New Mangalore Port Authority**

**No. NMPA/FIN/REV/ 2022-23/5164**

**ORDER**

**(Passed on 28.10.2022)**

\*\*\*\*\*

This relates to notification of General Revision of Scale of Rates (SOR) of New Mangalore Port Authority.

1. The existing SOR for Port Services was last approved by TAMP Vide Order No. TAMP/78/2018-NMPT dated 24<sup>th</sup> July 2019 and notified in the Official Gazette vide No. 294 dated 21<sup>st</sup> August 2019. The revised SOR was implemented w.e.f 20/09/2019. As per the Order, the SOR and Performance Standards are valid for a period of 3 Years from the effective date of implementation of the order.
2. The Board of New Mangalore Port Authority vide Resolution No 10/2021-22 dated 4<sup>th</sup> March 2022 adopted the Scale of Rates approved by the TAMP in July 2019. As per the resolution the SOR is valid till effective implementation of the revised SOR.
3. Ministry of Ports, Shipping and waterways (MOPSW) vide Order No-PD-14024/5/2020-PD-1(e343443) dated 03 November 2021 issued the Tariff policy for Major Port Authorities along with Working Guidelines for tariff computation which is applicable to all Major Ports.

4. On the basis of above policy NMPA has computed the Annual Revenue Requirement (ARR) considering following submissions/ factors/ assumptions notes as below:-
  - a. As per the policy, Port shall assess the Annual Revenue Requirement (ARR), which is the average of the sum of actual expenditure as per audited accounts of the immediate preceding three years after adjusting for non-related and onetime expenses. The ARR so arrived to be indexed for 100% of WPI.
  - b. The SOR shall be drawn considering the overall exclusive traffic for the port for the immediate preceding year.
  - c. The container cargo operations have been handed over to M/s JSWMCTPL on PPP basis w.e.f 29.03.2022 and accordingly container income not considered for computation.
  - d. The income from railway activity is more than expenses, railway related charges are not considered in the revision. Accordingly, the expenses and assets are excluded from ARR calculations.
  - e. Expenses and assets related to Estate, PPP berths and Captive berths have been excluded from the ARR calculations as per the norms.
  - f. The RCHW Levy for Cargo handling operations not considered for computation.
  - g. The charges levied by neighboring ports, viz Mormugao and Cochin are compared and observed that, the charges of New Mangalore Port is competitive to the both the Ports even after the proposed increase.
  - h. The exchange rate per USD, wherever applicable was considered for conversion Rs 80.00/-
  - i. The charges for issue of RFID-Entry certificate was not revised.
5. **Revised rate fixed but revenue is not estimated for the following Items:-**
  - i. Detention charges of vessel
  - ii. Anchorage Fees
  - iii. Miscellaneous service charges for use of tugs
  - iv. Wharfage for certain cargoes which are not handled in 2021-22
  - v. Wharfage for new items proposed
  - vi. Charges for use of Bunkering facility alongside berths
  - vii. Container related charges like Wharfage charges for Reefer, Hazardous and ISO specialized Tank containers Storage, Re stow and hire charges of spreaders and containers.
  - viii. Electricity and monitoring charges for reefer containers
  - ix. Demurrage charges
    - x. Dwell Time charges for Motor Vehicles/Equipments (Import/Export/Transshipment)
    - xi. Charges of supply of water
    - xii. Use of Marshalling Yard including Private private siding inside the wharf for handling containers
    - xiii. Fees for issue of License to C& F/Steamer agency
    - xiv. Charges for carrying out Bollard Pull test.
    - xv. Hire charges for cargo handling equipments.
    - xvi. Charges for taking photographs or shooting films in the harbor premises.
    - xvii. Fees for issue of passes /License for entry in to wharf

- xviii. Fees for the hire of weighing scale and for the issue of certificates of weights
- xix. Service charges for the use of electric pump for supply of sea water.
- xx. Per Ton levy in case of newly proposed cargoes and cargoes not handled in 2021-22
6. **Revenue estimated for computation but rate remain same for the following Items:-**
- i. Operation of Mobile X-Ray Container Scanner System charges was notified vide G No.211 dtd.18.06.2020 and effective from 18.07.2020 for 15 Years i.e till 17.07.2035 subject to annual indexation.
7. The Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) is Rs **510.32** Crores The Revenue Estimation at the present rates of tariff works out to Rs 446.16 Crores as per Computation **and the gap in ARR and the estimated tariff at the present rate is Rs 64.16 Crores.**
8. The Committee constituted by the Board of NMPA as per Rule 4 of the Major Port Authorities (Fixation and Implementation of Scale of Rates, Fees & Conditions) Rules 2021, vide Resolution No-103/2021-22 proposed for the following recommendations in its meeting held on 05.08.2022:-
- a. The RCHW Levy for Cargo handling operations to be discontinued as the number of employee are less and NMPA not able to provide services.
- b. To increase the Vessel Related Charges by 15% over the current SOR
- c. To increase the Cargo Related Charges by 5% over the current SOR
- d. Indexation of revised SOR w.e.f 01.05.2023 as per clause 2.81 and 2.82 of the Tariff Policy.
- e. Performance standards as proposed for next 3 years based on the last 3 years performance.
- i. The computation of ARR under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form - 3. The ARR( Form-1)and Revenue estimation at Form - 3 are duly certified by Practicing Chartered Accountant and Financial Advisor & Chief Accounts Officer.
- ii. The summary position of ARR computation is tabulated below:-

<b>Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy for Major Port Authorities 2021 (after the MPA Act 2021 Comes in to Force), for Determination of Tariff for Major Port Trusts furnished by NMPA</b>				
<b>Rs. in lakhs</b>				
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>			
		<b>Y1 (2019-20)</b>	<b>Y2 (2020-21)</b>	<b>Y3 (2021-22)</b>
(1).	<b>Total Expenditure (As per Reconciled Audited Annual Accounts)</b>			
(i).	Operating expenses (including Depreciation)	20,728.69	20,194.34	21,026.72

(ii).	Management & general Overheads	6,555.60	5,974.65	4,997.76
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	17,954.75	21,215.53	20,202.09
	<b>Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)</b>	<b>45,239.03</b>	<b>47,384.53</b>	<b>46,226.56</b>
(2).	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including Depreciation)	1,206.16	1,148.62	1,038.48
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	381.46	339.83	246.83
	(c). Allocated FME	1,044.75	1,206.70	997.75
	<b>Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]</b>	<b>2,632.37</b>	<b>2,695.15</b>	<b>2,283.06</b>
(ii).	Railway related expenses			
	(a). Operating expenses (including Depreciation)	337.55	112.23	66.40
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	106.75	33.20	15.78
	(c). Allocated FME	292.38	117.91	63.80
	<b>Subtotal 2(ii)=[(a)+(b)+(c)]</b>	<b>736.68</b>	<b>263.34</b>	<b>145.98</b>
(iii).	<b>Interest on loans</b>			
(iv).	<b>2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)</b>			

	(a).Ex Gratia Paid on SVRS	-	323.42	690.47
	<b>Subtotal 2(iii) = [(a)+(b)+(c)]</b>	-	<b>323.42</b>	<b>690.47</b>
(v).	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation funds (Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund)</b>	<b>4,666.67</b>	<b>6,666.67</b>	<b>6,666.67</b>
(vi).	<b>Management and General overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation</b>	<b>1,271.39</b>	<b>868.62</b>	-
(vii).	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.2 (v). of the Tariff Policy Working Guidelines, 2021</b>			
	(a). Operating Expenses	111.92	123.11	135.43
	(b). Depreciation	44.68	44.68	44.68
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads and FME	912.83	1,031.78	1,235.19
	<b>Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)]</b>	<b>1,069.43</b>	<b>1,199.58</b>	<b>1,415.30</b>
(viii).	<b>Expenses relevant for tariff fixation of PPP Berth, if any governed under clause 2.4 of the Tariff Policy Working Guidelines, 2021</b>			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	141.63	143.97	132.19



	(c). Allocated Management and Administrative Overheads and FME	-	-	-
	<b>Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)]</b>	<b>141.63</b>	<b>143.97</b>	<b>132.19</b>
	<b>Total of 2 =2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)</b>	<b>10,518.17</b>	<b>12,160.76</b>	<b>11,333.66</b>
(3).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1 - 2 )</b>	<b>34,720.86</b>	<b>35,223.77</b>	<b>34,892.90</b>
(4).	<b>Average Expenses of SI. No.3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>			<b>34,945.84</b>
(5).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2022 (As per Audited Annual Accounts)			85,125.34
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2022 (As per Audited Annual Accounts)			694.50
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2022 as per Audited Annual Accounts.			9,471.28
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2022 as per Audited Accounts.			
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2022 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.4. of the Tariff Policy, 2021			2,212.97
	(vi). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2022 as per Audited Accounts relevant to be considered for PPP berths, if any, under			8,451.30

	clause 2.4 of the Tariff Policy, 2021			
	(vii). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines 2021			
	(a). Inventory			135.60
	(b). Sundry Debtors			1,879.89
	(c). Cash			1,829.98
	<b>(d). Sum of (a)+(b)+(c )</b>			<b>3,845.47</b>
	<b>(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)-(vii)(d)]</b>			<b>69,529.77</b>
(6).	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)</b>			<b>11,125.00</b>
(7).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March</b> <b>[(4)+(6)]</b>			<b>46,070.84</b>
(8).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2022-23</b>			<b>10.77%</b>
(9).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>			<b>51,032.67</b>

9. The tariff proposal along with the draft SOR were sent to the port users and uploaded on the port website on 05/09/2022 for comments from the stakeholders. The last date for submission of comments was 20.09.2022.

10. Association of New Mangalore Port Stevedores and the Mangalore Steamer Agents Association have submitted their comments on the tariff revision proposal. Consultation meeting was with the port users on 6<sup>th</sup> October 2022.
11. The Committee noted the comments of port users and deliberated on the points raised. The points raised and the reply to the points as below:-

Mangalore Steamer Agents Comments	New Mangalore Port Authority Reply
<p><b>1.0. Anchorage Fees:</b></p> <p>The anchorage dues has so far only earned 'negative income' to the port let alone restricting the number of waiting vessels at anchorage.</p> <p>The request to kindly drop para no.2.5 'Anchorage Fees' from the SOR.</p>	<p>Discontinue anchorage charges before berthing of vessels which discharges or loads cargo at New Mangalore Port.</p> <p>Continue anchorage charges for vessels staying at anchorages after completion of cargo handling at NMPA and for vessels stays at anchorage without taking or discharging any cargo/passenger at the port.</p>
<p><b>2.0. Port Dues for SPM vessels:</b></p> <p>Port dues for vessels calling at SPM cannot be same as vessels and steamers calling at other tanker berths as they do not get any facility from the port. For a facility fully funded and installed by the captive user, the tariff should have been lesser. To best of our knowledge, the port dues charges is for meeting the cost of maintenance dredging at channel/dock arms, maintenance of marine assets, floating crafts, pollution control expenses, marine survey expenses etc. As these services are not being availed by vessels calling at SPM, these expenses to be excluded while calculating the port dues for SPM vessels.</p>	<p>The charges for various services under SOR are fixed under ARR method and not based on the costs incurred for the specific service. Therefore, the Port dues for SPM vessels to be continued with the proposed increase.</p>

<p><b><u>3.0. Pilotage and pull back tug for SPM:</u></b> Two tugs(Ocean Icon and Ocean Breeze) are being used for SPM operation for about 132 days in a year. Same tugs are also being used for other vessel movements in the port during remaining idle days in a year. Hence, the cost of these two tugs should not be charged entirely for SPM operation. At the time of tariff fixation, the port had informed the tariff authority that those two tugs are hired and used exclusively for SPM operations and accordingly the TAMP considered entire hire charges while calculating Pilotage for SPM. As these tugs are being utilized for other services, the pilotage for SPM is required to be reworked.</p>	<p>The charges for various services under SOR are fixed under ARR method and not based on the costs incurred for the specific service. Therefore, the Tug hire charges for SPM vessels to be continued with proposed increase.</p>
<p><b><u>4.0. Tug Hire charges:</u></b> 2.4.1 (4) Tug hire charges, unutilized by the hirer for reason they have no control and released within one hour, applicable charges are USD 56.35. Whereas, if delay beyond one hour for similar situation the rate is double the charges for the first one hour. This appears to be superfluous which may need to be omitted. 4.1. The tariff for tug and port crafts is given per hour or part thereof basis. On many occasions, the crafts used for 5 minutes is being charged for full hour and it is unfair to collect the charges for a period during which the user has not utilised the services of crafts. Hence, the tariff may be collected on actual basis.</p>	<p>The clause is a standard clause across all the ports and hence it shall be continued.</p>
<p><b><u>5.0. Levying charges for landing sick crew:</u></b> NMPA has been collecting 50% of the port dues from vessels arriving on distress call to land sick crew at anchorage, despite not providing any port facility. Many ports have accorded exemption for such services. On humanitarian grounds, NMPA should stop collecting charges for landing sick crew at anchorage as this is not a commercial activity and ship-owners who divert their vessels to the nearest port to meet out eventuality arising out of emergencies, such as landing a sick crew. Hence, NMPA should stop this practice of collecting port</p>	<p>The clause is a standard clause across all the ports and hence it shall be continued.</p>

<p>dues for vessels calling for emergency medical evacuation of sick crew.</p> <p>5.1. Similarly, those vessels which entered port limits and subsequently, was diverted to neighbouring ports due to unforeseen circumstances, were charged 50% of the port dues. As these vessels had not availed any service from the port, we are of the opinion that the point No.2.1 Notes (2) cannot be construed as approval for collecting dues from the vessels arriving at anchorage. Hence, specific clause may be included in the SOR exempting such vessels from paying any charges.</p>	
<p><b><u>6.0. Composite Port Charges for Cruise vessels:</u></b>          Para No.3.4 states that the tariff for cruise vessels are made effective on a trial basis for a period of 3 years from 3rd November 2017 to 2nd November 2020. This may suitably be amended.</p>	<p>Charges for Cruise vessels and passengers are to be charged as per the directives of MOPSW and will be revised accordingly.</p>
<p><b><u>7.0. Bunkering at anchorage:</u></b>          Para No.2.5 Notes (2) (ill) says anchorage charges will be charged for vessels calling exclusively for bunkering at anchorages as per the SOR'. The applicable SOR for this service may explicitly mentioned in the SOR for clarity.</p>	<p>Proposed to continue free anchorage for bunker barges and Anchorage charges for vessels calling exclusively for bunkering to be charged @10% of the lowest berth hire charges</p>
<p><b><u>8.0. Renewal of Steamer Agency certificate:</u></b>          Point No.6.4 Note (a) (b) specifies the minimum business activity the licensee is required to do to qualify for renewal. In addition to the existing conditions, those licensees who carried out crew change activity during the period may also be considered to qualify for further renewal.</p>	<p>Port is in the process of making a separate SOP for steamer agency license. Till such time the existing policy would continue. On issue of SOP, the same will be communicated.</p>
<p><b><u>9.0. Additional payment for fire tenders at tanker jetties:</u></b>          All these years, our members used to pay vessel related charges under three headings viz Port Dues, Pilot age and Berth hire. Recently, some of our members received demand note for payment of fire fighting facility charges for berthing of vessels at tanker jetties. To our best of knowledge, all these charges are computed while calculating port dues and wharfage charges.</p>	<p>Additional payment for deployment of fire tenders at oil berths to be discontinued considering the arrangement is made by the port for handling higher parcel size vessels at B No 12 whereas, the wharfage charges is same irrespective of berth.</p>

<p>This is the precise reason why same has not found any place in the present SOR. Hence, we request you to stop this practice of collecting additional charges for firefighting facility over and above wharfage charges paid by the cargo receiver.</p>	
<p><b><u>10.0.Pilotage:</u></b> Para 2.3 Notes 2(i)(c) accords shifting of vessels on port convenience from berth No.14 to other berths. Now that this berth has been handed over to JSW, whether this guideline is still applicable? 10.1. Wef27.07.22, shifting from berth No.8 to any other general cargo berths is to be considered as 'shifting for port convenience'. Same may please be included in the SOR.</p>	<p>Since its handed over to M/s JSW; port convenience from berth no 14 to other berth not applicable.</p> <p>Shifting from berth No.8 is already being amended and same will be updated in SOR.</p>
<p><b><u>11.0. Computation of ARR:</u></b> Activity-wise revenue requirement and income generation with projected traffic and proposed rate to be given to understand that there is no cross subsidization of one activity to another.</p>	<p>The tariff is fixed on Annual Revenue Requirement (ARR) method and not activity wise.</p> <p>Cross subsidization would continue</p>
<p><b><u>12.0. Revenue estimation at the proposed SOR:</u></b> In Form 3, the estimate of revenue is based on actual traffic handled by the port in 2021-22. It is generally expected that there will be increase in traffic. If this is considered, the revenue will increase. Then the tariff increase can be reduced. Also, the revenue projected is Rs.492.13 Crore as compared to the amount stated in the proposal in page 1 is Rs.446.16.Crore. Therefore, to maintain the revenue projected can be less than 15%.</p>	<p>As per the tariff policy, the SOR has to be drawn considering the overall actual traffic exclusively for the Port for Y3 i.e 2021-22. Accordingly the revenue estimation has been made considering the traffic of 2021-22.</p>
<p><b><u>13.0. Comparison of existing SOR and conditionalities:</u></b> Comparison of existing SOR with proposed tariff is not provided.</p>	<p>Comparison shown in the Pot user's consultation meeting on 6<sup>th</sup> October 2022.</p>
<p><b><u>14.0. General Terms &amp; Conditions of SOR:</u></b> Refer 1.2 (xiii) of the proposal about indexation in tariff at 100% instead of 60% based</p>	

<p>on achievement of performance standards. This performance standards are specified in Form 6 to the proposal.</p> <p>14.1. The standard fixed for all three years is same. When indexation increase @100% is sought, the same has to progressively come down (better performance) as compared to the base year.</p> <p>14.2. The performance standard specified is very general specifying as Major Cargo Groups and the tonnage fixed is too low. (If Crude oil or other oil cargo is in the group, it is easy to achieve the target of 18500Tonnes per day).</p> <p>14.3. Also, the time for turnaround time of vessel and pre-berthing time of vessel is too high to make them as a performance standard (Similarly for liquid Cargo vessels, the performance standard of 38 days is too high).</p> <p>14.4. The comparison of these standards with other ports for similar cargo and vessel turnaround time is to be given for better understanding.</p> <p>14.5. Refer para xiii (a), the next annual indexation will be from 01.05.2020. Whereas, the committee at point 4 has stated that indexation will be effective 01.05.2023. This needs to be clarified as to what will be the applicable indexation and its effective date.</p> <p>14.6. Refer condition specified at xii, Users not to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to NMPA. The services covered under this clause is not specified. Also, delays beyond reasonable level is very vague term. This should be quantified and linked to performance standards.</p> <p>14.7. Refer para viii, interest on delayed payment beyond 10 days after the date of raising the bill. In which case the Sundry debtors specified at Form 4 should have been on 10 days outstanding of the Estate Income. This will reduce the working capital requirement and the consequent return on capital employed.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. The tariff indexation proposed is as per the Tariff policy for Major port authorities, 2021.</li> <li>2. Performance standard is considered based on previous 3 year average performance. Also it includes all cargo including Crude oil.</li> <li>3. Performance standard has been updated to hours from days.</li> <li>4. Each port cargo mix is different and the method of handling is different. Therefore comparison of performance standards of other ports not relevant</li> <li>5. The indexation of tariff is applicable from 01.05.2023</li> <li>6. Interest on delayed payment clause applicable only for shortfall payments.</li> <li>7. The sundry debtors are considered as per the working guidelines.</li> </ol>
<p><b>15.0. General:</b> It is stated that Rates are competitive as compared to MPT, Goa and Cochin. However, no comparison is placed on record.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Comparison shown in the Pot users consultation meeting on 6<sup>th</sup> October 2022.</li> </ol>

<p>15.1. Time frame given to offer comments/ views of users is too short as the proposal is not having working details like exchange rate considered, details as to last revision made, actual achieved with indexation benefit and effect of exchange rate variation(Positive) etc. is to be given to understand if any excess earnings were there than projected. If any excess were there, the same has to be credited to the current computation. This has not been provided.</p> <p>15.2. In the current scenario post Covid recovery of trade and commerce, the ROC @16% is too high. This may be requested to be kept at 10%.</p> <p>15.3. Para 2.2.1 has the tariff for berth hire where wharf cranes are not installed. As the wharf cranes have been permanently dismantled, this word may be deleted from the SOR.</p>	<p>2. The average rate Rs 80/per dollar has been considered. The revenue estimated as per the guidelines, is within the ceiling ARR.</p> <p>3. ROC 16% is as per the Tariff Policy issued by the Govt.</p> <p>4. Tariff for berth hire where wharf cranes are not installed:-Will be updated in new SOR and billing.</p>
<p><b>16. Exchange Rate:</b> The exchange rate considered for foreign vessels for vessel related charges is @78/- per dollar which was prevailed at the time of computation. Now the exchange rate increased to Rs 82/- and this increase will have impact in increase in Income. This may be relooked before finalization.</p>	<p>The exchange rate is subject to market volatility. However considering the average exchange rate in the recent period, an average Rs 80/- per US-dollar has been considered.</p>

12. The major points raised by the users are as under:

- a) Association of New Mangalore Port Stevedores have welcomed the proposal to discontinue the RCHW levy. During the consultation meeting the representative requested not to increase the Cargo handling charges more than 2%.
- b) The Steamer Agents Association has requested to:
  - i. discontinue the Anchorage charges,
  - ii. review of Port dues and tug hire charges for SPM operations
  - iii. discontinue port dues for landing sick crew
  - iv. discontinue payment for fire tenders at B No 12
  - v. Not to increase the charges over 5%
- c) The deliberated points raised by the users in detail as under:
  - i. During the year 2021-22, the vessels which were liable for anchorage charges were mainly LPG and POL cargo vessels. The oil marketing companies are maintaining floating stock to meet the requirements of the domestic market.
  - ii. The Committee after the deliberations proposed to review the anchorage charges as under:



- a) Discontinue charges for use anchorage before berthing of vessels which discharges or loads cargo at New Mangalore Port
- b) Continue anchorage charges for vessels staying at anchorage after completion of cargo handling at NMPA and for vessels stays at anchorage without taking or discharging any cargo/passenger at the port.
- c) Proposed to provide anchorage for bunker barges free of charges and levy Anchorage charges for vessels calling exclusively for bunkering @10% of the lowest berth hire charges.
- d) Anchorage charges are to be charged at 20% of the Berth Hire charges applicable for the relevant category of vessels specified under Berth Hire Charges
- iii. The Committee noted that, the charges for various services under SOR are fixed under ARR method and not based on the costs incurred for the specific service. Therefore, the Port dues and Tug hire charges for SPM vessels to be continued.
- iv. Additional payment for deployment of fire tenders at oil berths to be discontinued considering that the arrangement is made by the port for handling higher parcel size vessels at B No 12 whereas, the wharfage charges is same irrespective of berth.
13. The Committee deliberated the Port Users request and noted that to bridge the gap of 64.16 Crores, the port charges have to be increased by 15% to 20%. However, the trade and the port users have raised their concern over increase of charges and requested to keep the increase to minimum. Considering the port users requests and also to recover the part of the deficit the Committee proposed the following:-
- I. Discontinue the RCHW levy for cargo handling
  - II. Discontinue charges for use of anchorage before berthing and levy anchorage charges only for vessels stay at port after completion of cargo handling activities and vessels do not carry at any cargo handling activities at the port.
  - III. To increase the vessel Related Charges by 10%
  - IV. To increase the Cargo Related Charges by 3%
  - V. The exchange rate per USD , wherever applicable is considered for conversion Rs 80.00/-
  - VI. Performance standards fixed for 3 calendar years considering achievement of past 3 calendar years as below:-

Sl No	Performance parameters	Unit	Performance Targets
1	Cargo Related Services		
a)	Average Ship berth day output (in respect of Major Cargos)	Tonnes	18,500
2	Vessel Related services		
a)	Average Turnaround Time of Vessels (Port Account)	Hours	38.00
b)	Average Pre-berthing time of Vessels (Port Account)	Hours	12.50

14. The modified computation of ARR under Form- 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form-3. The ARR( Form-1) and Revenue estimation at Form 3 are duly certified by practicing Chartered Accountant and Financial Advisor & chief Accounts Officer. (Annexure-A(i) &(ii))

## 15. The following conditionality's of existing SOR modified as below:-

Existing Conditions	Proposed Condition																										
<p><b>1.5 <u>General Terms &amp; Conditions</u></b></p> <p>(viii). Interest on delayed payments/refunds:</p> <p>(d). Delay in payments by user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by NMPT. This provision will, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/ use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/ or where pay</p>	<p><b>1.6 <u>General Terms &amp; Conditions</u></b></p> <p>(viii). Interest on delayed payments/refunds:</p> <p>(d). Delay in payments by user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by NMPA. This is applicable only for shortfall in the final invoice. This provision will, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/ use of port properties and/ or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.</p>																										
<p>NEW</p>	<p><b>Definitions – General</b></p> <p>(x). “Shifting” means movement of vessels within the dock basin.</p>																										
<p><b>2.5. ANCHORAGE FEES:</b></p> <p>The following charges shall be levied as anchorage fee for stay of vessel (ship or steamer, sailing vessel, tugs, launches or other marine crafts) in the port waters within the notified port limits:</p> <p>2.5.1. Schedule of Anchorage charges for all vessels other than liquid cargo vessels:</p> <table border="1" data-bbox="181 1497 716 1934"> <thead> <tr> <th>Sl No</th> <th>Period</th> <th>Anchorage Charges</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Upto 48 hours</td> <td>Free</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Above 48 hours and upto 96 hours</td> <td>10% of applicable berth hire charges</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Above 96 hours and upto 144 hours</td> <td>30% of applicable berth hire charges</td> </tr> </tbody> </table>	Sl No	Period	Anchorage Charges	1	Upto 48 hours	Free	2	Above 48 hours and upto 96 hours	10% of applicable berth hire charges	3	Above 96 hours and upto 144 hours	30% of applicable berth hire charges	<p><b>2.5. ANCHORAGE FEES:</b></p> <p>The following charges shall be levied as anchorage fee for stay of vessel (ship or steamer, sailing vessel, tugs, launches or other marine crafts) in the port waters within the notified port limits:</p> <table border="1" data-bbox="841 1451 1463 1934"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Sl. No.</th> <th rowspan="2">Particulars</th> <th colspan="2">Rate per hour or part thereof per GRT</th> </tr> <tr> <th>Foregin</th> <th>Coastal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Pre-berthing anchorage to all vessels Loading/Unloading cargo at the port</td> <td>Free</td> <td>Free</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Vessels stay at anchorage after</td> <td>USD 0.0007</td> <td>₹ 0.020 subject to</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Particulars	Rate per hour or part thereof per GRT		Foregin	Coastal	1.	Pre-berthing anchorage to all vessels Loading/Unloading cargo at the port	Free	Free	2.	Vessels stay at anchorage after	USD 0.0007	₹ 0.020 subject to
Sl No	Period	Anchorage Charges																									
1	Upto 48 hours	Free																									
2	Above 48 hours and upto 96 hours	10% of applicable berth hire charges																									
3	Above 96 hours and upto 144 hours	30% of applicable berth hire charges																									
Sl. No.	Particulars	Rate per hour or part thereof per GRT																									
		Foregin	Coastal																								
1.	Pre-berthing anchorage to all vessels Loading/Unloading cargo at the port	Free	Free																								
2.	Vessels stay at anchorage after	USD 0.0007	₹ 0.020 subject to																								

4	Above 144 hours	50% of applicable berth hire charges	sailing out from berth	cents subject to minimum of USD 1.4 per hour	minimum of Rs 40/per hour
2.5.2. Schedule of Anchorage charges for liquid cargo vessels:					
Sl No	Period	Anchorage Charges	3.	Vessels other than mentioned above	USD 0.0007 cents subject to minimum of USD 1.4 per hour
1	Upto 72 hours	Free	4.	Vessels exclusively called to anchorage for bunkering	USD 0.00026 subject to a minimum of USD .904 per hour
2	Above 72 hours and upto 144 hours	5% of applicable berth hire charges			₹ 0.020 subject to minimum of Rs 40/per hour
3	Above 144 hours	10% of applicable berth hire charges			₹ 0.007 subject to a minimum of ₹24.00 per hour
Notes: (1). No anchorage charges are payable in cases where vessels waiting at anchorage for reasons attributable to the Port like (e.g. crane or equipment failure, unavailability of pilot, unavailability of dedicated berth etc.) causing waiting of vessels.					
(2). For bunkering operations:					
(i). No Anchorage charges shall be charged for bunker barge.					
(ii). Anchorage charges for vessel calling only for bunkering at Berth shall be charged as per the SOR. (iii). Anchorage charges will be charged for vessels calling exclusively for bunkering at Anchorage as per the SOR.					
<b>Notes:</b>					
(1). <u>For bunkering operations:</u>					
(i). No Anchorage charges shall be charged for bunker barge.					
(2) No anchorage charges shall be levied for dredger deployed for dredging activity in the port					
(3) No anchorage charges for any tugs which is used for port operations.					
(4) Sailing out means ATD from the berth.					

16. Further is noted that 63 Ton HMC Owned by Port and the SOR was notified vide G No. 465 dtd.17.12.2019 which was effective from 01.01.2020 and valid till 5 years i.e. 31.12.2024 subject to annual indexation. The Cargo handled for FY 2021-22 was considered for computation.

17. As per Tariff policy Clause 3.7 the committee so constituted shall finalise the draft SOR hosted on the website with or without any modification. The SOR finalized by the Committee for any of the services performed by the Port shall be placed for seeking approval of the Board of the Major Port Authority.
18. Port Authority shall notify the SOR along with Performance Standards proposed by the Major Port Authority within 75 days from the date of hosting the proposed SOR in its website. The revised Scale of Rates, amendments, corrigendum, new tariff item etc., approved by the Board of the Major Port Authority, shall be notified by the Major Port Authority in the State Gazette and the same shall also be hosted on the website of the port and intimated to all the concerned stake holders.
19. As per Tariff policy Clause 3.9 of Working Guidelines, the SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification in the State Gazette by the Major Port Authority notified shall remain valid for 3 years subject to annual indexation as mentioned after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date the Order approved comes into effect.
20. As per Tariff policy Clause 3.10 of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years subject to annual indexation.
21. The Tariff so revised is subject to indexation w.e.f 01.05.2023 as per Clause 2.8.1 and 2.8.2 of Tariff Policy as under:-
  - a. The SOR will be automatically indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in the Whole Sale Price Index (WPI) as communicated by Indian Ports Association (IPA) or any other Competent Authority decided by the government based on the average of monthly Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities from January to December announced by the Ministry of Commerce and Industry under the Government of India.
  - b. The Major Port Authority would, however, be entitled to indexation in tariff at 100% of variation in WPI communicated by the Indian Ports Association (IPA) or any other Competent Authority decided by the Government instead of 60% variation in WPI prescribed in clause 2.8.1 above, from the second year of tariff fixation on achievement of performance standards committed by the major Port Authority.
  - c. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year.
22. The Scale of Rates (SOR), are ceiling levels rates fixed, subject to indexation, for three years. The ports may, if they so desire, charge lower rates than the notified rates and/or allow higher rebates and discounts or increase the prescribed free period. The port may also, if they so desire, rationalize the prescribed conditionalities in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the users. Further, to respond effectively to the dynamic market forces, the ports may periodically review and host the Applicable Tariffs, within the ceiling tariff prescribed in the SOR on the web site and issue trade notices.

23. The duration for such review shall be as per the discretion of the Port Authorities necessitated from the need to respond to the market competition or to increase asset utilization.
24. In cases where the Port Authorities enter in to a long term agreement/contract with trade/customers, the tariff so fixed in such arrangements shall also be within the ceiling of ARR determined as per the Tariff Policy. Such agreements should include commitments from both parties i.e. The Port Authority in terms of performance standards, as per clause 3 of the Tariff Policy, and the Customer in terms of minimum cargo guarantee.
25. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, the Board approves the revised SOR and the Performance Standards of New Mangalore Port attached at Annexure – I & II. The revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will be effective from 30 days from the date of notification of this Order in the Official Gazette of Karnataka and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

Sd/-

(Vinayaka Rao)

Financial Adviser and Chief Accounts Officer

**Annexure A(i)****Form -1**

<b>Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy for Major Port Authorities 2021 (after the MPA Act 2021 Comes in to Force), for Determination of Tariff for Major Port Trusts furnished by NMPA</b>				
<b>Rs. in lakhs</b>				
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>			
		<b>Y1 (2019-20)</b>	<b>Y2 (2020-21)</b>	<b>Y3 (2021-22)</b>
(1).	<b>Total Expenditure (As per Reconciled Audited Annual Accounts)</b>			
(i).	Operating expenses (including Depreciation)	20,728.69	20,194.34	21,026.72
(ii).	Management & general Overheads	6,555.60	5,974.65	4,997.76

(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	17,954.75	21,215.53	20,202.09
	<b>Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)</b>	<b>45,239.03</b>	<b>47,384.53</b>	<b>46,226.56</b>
(2).	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including Depreciation)	1,206.16	1,148.62	1,038.48
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	381.46	339.83	246.83
	(c). Allocated FME	1,044.75	1,206.70	997.75
	<b>Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]</b>	<b>2,632.37</b>	<b>2,695.15</b>	<b>2,283.06</b>
(ii).	Railway related expenses			
	(a). Operating expenses (including Depreciation)	337.55	112.23	66.40
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	106.75	33.20	15.78
	(c). Allocated FME	292.38	117.91	63.80
	<b>Subtotal 2(ii)=[(a)+(b)+(c)]</b>	<b>736.68</b>	<b>263.34</b>	<b>145.98</b>
(iii).	<b>Interest on loans</b>			
(iv).	<b>2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)</b>			

	(a).Ex Gratia Paid on SVRS	-	323.42	690.47
	<b>Subtotal 2(iii) = [(a)+(b)+(c)]</b>	-	<b>323.42</b>	<b>690.47</b>
(v).	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation funds (Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund)</b>	<b>4,666.67</b>	<b>6,666.67</b>	<b>6,666.67</b>
(vi).	<b>Management and General overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation</b>	<b>1,271.39</b>	<b>868.62</b>	-
(vii).	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.2 (v). of the Tariff Policy Working Guidelines, 2021</b>			
	(a). Operating Expenses	111.92	123.11	135.43
	(b). Depreciation	44.68	44.68	44.68
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads and FME	912.83	1,031.78	1,235.19
	<b>Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)]</b>	<b>1,069.43</b>	<b>1,199.58</b>	<b>1,415.30</b>
(viii).	<b>Expenses relevant for tariff fixation of PPP Berth, if any governed under clause 2.4 of the Tariff Policy Working Guidelines, 2021</b>			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	141.63	143.97	132.19

	(c). Allocated Management and Administrative Overheads and FME	-	-	-
	<b>Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)]</b>	<b>141.63</b>	<b>143.97</b>	<b>132.19</b>
	<b>Total of 2 =2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)</b>	<b>10,518.17</b>	<b>12,160.76</b>	<b>11,333.66</b>
(3).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 - 2)</b>	<b>34,720.86</b>	<b>35,223.77</b>	<b>34,892.90</b>
(4).	<b>Average Expenses of Sl. No.3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>			<b>34,945.84</b>
(5).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2022 (As per Audited Annual Accounts)			85,125.34
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2022 (As per Audited Annual Accounts)			694.50
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2022 as per Audited Annual Accounts.			9,471.28
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2022 as per Audited Accounts.			
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2022 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.4. of the Tariff Policy, 2021			2,212.97
	(vi). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2022 as per Audited Accounts relevant to be considered for PPP berths, if any, under clause 2.4 of the Tariff Policy, 2021			8,451.30



	(vii). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines 2021			
	(a). Inventory			135.60
	(b). Sundry Debtors			1,879.89
	(c). Cash			1,829.98
	<b>(d). Sum of (a)+(b)+(c )</b>			<b>3,845.47</b>
	<b>(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)-(vii)(d)]</b>			<b>69,529.77</b>
(6).	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)</b>			<b>11,125.00</b>
(7).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March</b> <b>[(4)+(6)]</b>			<b>46,070.84</b>
(8).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2022-23</b>			<b>10.77%</b>
(9).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>			<b>51,032.67</b>

## Annexure A(ii)

Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates						Form - 3
Sl. No.	Description	Proposed Tariff (foreign)	Proposed Tariff (Coastal)	Actual Traffic exclusively handled by the port during the year 2021-22(Foreign)	Actual Traffic exclusively handled by the port during the year 2021-22(coastal)	Revenue estimation at the proposed tariff (Rs. In lakhs)
1	<b>Port Dues</b>					
a	Ships/ Steamers- Foreign going vessels	USD 0.3784	Rs. 6.13	1,92,26,516.00	90,10,356.00	6,372.32
b	Tugs, Launches, Barges, Sailing vessels, etc. not included above	USD 0.0605	Rs. 2.83	6,894.00	4,546.00	0.46
c	SPM	USD 0.3784	Rs. 6.13	38,96,692.00	66,590.00	1,183.69
d	Ro-Ro Vessel	USD 0.3652	Rs. 1.97			
2	<b>Pilotage</b>					
(i)	For pilotage both inward and outward					
(a)	upto 30,000 GRT	USD 0.4851 subject to minimum of USD 1455	Rs. 12.95 subject to minimum of Rs.38841	1,93,22,404.00	92,47,672.00	8,695.93
(b)	30,001 TO 60,000 GRT	USD 14553 + USD 0.3883 per GRT over 30000 GRT	Rs.388410+ Rs.10.36 per GRT over 30000 GRT	62,54,045.00	11,47,036.00	2,061.61
(c)	60,001 GRT and above	USD 26202 + 0.3399 per GRT over 60000 GRT	Rs.699270+ Rs.9.06 per GRT over 60000 GRT	22,26,641.00	96,463.00	614.21
(d)	SPM	USD 0.2860	Rs. 10.90	-	-	-

(ii). (a)	Barges,Tugs,Launches, etc. not specified above and sailing vessels[With/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	USD 107.80	Rs. 2,887.50	-	-	
(b)	200 GRT and above	USD 161.70	Rs. 4,329.60	-	-	
(iii)	for Ro-Ro Vessels					
<b>3</b>	<b>Shifting charges</b>					-
(i) (a)	Upto 30000 GRT	USD 0.1210 subject to a minimum of USD 363	Rs.3.24 subject to a minimum of Rs.9735	9,05,891.00	3,89,154.00	100.32
(b)	30,001 TO 60,000 GRT	USD 3630 + USD 0.0968 per GRT over 30000 GRT	Rs.97350 + Rs.2.60 per GRT over 30000 GRT	2,88,928.00	10,962.00	22.66
(c)	60,001 GRT and above	USD 6534 + USD 0.0847 per GRT over 60000 GRT	Rs.175230 + Rs.2.27 per GRT over 60000 GRT	1,77,701.00	-	12.04
(ii). (a)	Barges,Tugs,Launches, etc. not specified above and sailing vessels[With/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	USD 27.02	Rs. 721.60	-		
(b)	200 GRT and above	USD 40.50	Rs. 1,082.40	-		
(iii)	for Ro-Ro Vessels			-		
<b>4</b>	<b>Detention charges of the vessels:</b>					
(i)	Cancellation of a requisition for the services of Pilot with less than 2 hours notice for pilotage between 0600 hours to 1800 hours or with less than 6 hours notice for pilotage between 1800 hours and 0600 hours	USD 113.54	Rs. 3,035.00	-		

(ii)	For detention of Pilot by a Steamer for more than 30 minutes beyond the time or which the requisition was made			-		
	(a) For 1st hour or part thereof	USD 56.78	Rs. 1,516.90	6.00	1.00	0.29
	(b) For every subsequent hour or part thereof	USD 47.31	Rs. 1,263.90	79.00	-	2.99
<b>5</b>	<b>Tug Hire Charges:</b>					
1	Tug hire charges for SPM operations	USD 1,408.00	Rs. 53,680.00	2,372.00	262.00	2,812.46
2	Tug hire charges for other than SPM operations	USD 264.00	Rs. 11,000.00	-	367.00	40.37
3	Hire charges for other Harbour Craft					
	(i). Pilot Launches	USD 75.90	Rs. 3,179.00			
	(ii). Mooring Launches	USD 62.70	Rs. 2,629.00	936.00	-	46.95
	(iii). Dumb Barge					
4	Tug hire charges when requisitioned but not utilised or delayed (applicable for all tugs irrespective of their capacity).					
	(i). Non-utilisation of the tug by the hirer for any reason, other than those exceptional circumstances under which the hirer has no control and is not at fault and the tug released within one hour from the time of reporting for assigned work	USD 53.90	Rs. 2,255.00			
	(ii). In the case of the tug being delayed by the hirer beyond one hour from the time the tug has reported for work due to					

	reasons other than exceptional circumstances under which the hirer has no control and is not at fault.					
	(a). For first one hour.	USD 107.80	Rs. 4,510.00			
	(b). For every additional half an hour or part thereof.	USD 55.00	Rs. 2,310.00			
5	Cancellation charges in respect of floating craft mentioned in Sl. No.3 above, whose services have been requisitioned but not utilised or delayed.If cancellation was done without giving 3 hoursNotice.					
	(i). Launch (Flat Rate).	USD 8.80	Rs. 368.50			
	(ii). In respect of Tug (Flat Rate).	USD 17.60	Rs. 738.10			
6	<b>Berth Hire Charges:</b>					
	<b>Berth Hire Charges for occupation of berth where wharf cranes are not installed</b>					
	<b>Vessel Other than oil Tanker</b>					
	All vessels irrespective of GRT	0.0026 cents subject to a minimum of USD 9.04/hour	Re. 0.07 subject to a minimum of Rs. 242.00/hour	84,30,395.00	58,39,276.00	1,000.11
	<b>Oil Tankers and Other vessels</b>					
(i)	Tankers / Oil tankers	0.0037 cents subject to a minimum of USD 7.46/hour	Re. 0.10 subject to a minimum of Rs. 199.36/hour	2,03,96,127.00	68,68,428.00	2,542.92

(ii)	Sailing vessels, Barges, Tugs (Vessels other than steamer and Tankers)	USD 4.69	Rs. 125.28			
(iii)	Fishing vessels / service boats	USD 0.75	Rs. 20.06			
(iv)	Wooden rowing boat with or without auxiliary engines	USD 0.36	Rs. 9.85			
(v)	Double banking (Daughter Vessel)	Whenever a vessel is double banked with other vessel occupying a berth, it will be charged 50% of the berth hire specified above				
	<b>Charges for issue of Entry &amp; Clearance Certificate:</b>					
	Charges for issue of entry and clearance certificate to Master/Owner/Agent of vessel which calls at the Port for crew change and anchor within or beyond port limits without discharging or loading any cargo or passenger.	Rs. 0.00				
7	<b>Anchorage Fees:</b>					
8	<b>Wharfage charges</b>					
8.1	<b>Break - Bulk Cargo</b>					-
1	Spices (cardamom, ginger, turmeric, coriander seed, pepper, chillies etc.)	Rs. 61.95	Rs. 37.40			-
2	Fish dried, fresh, salted preserved or frozen prawns, frog legs and lobsters preserved or frozen	Rs. 46.74	Rs. 28.05			-
3	Yarn, cotton and wool raw. Waste or manufactured staple fiber	Rs. 53.81	Rs. 32.73			-

4	Areca nuts, beedi leaves, coffee instant coffee essence or powder, mangnasite illuminates monazite bauxite rutile sand, sandal wood logs, and product, Tea, Coffee husk, tobacco.	Rs. 60.78	Rs. 36.23			-
5	Asphalt, Bitumen	Rs. 98.18	Rs. 59.62			-
6	Plant & Machinery (in Knock Down Conditions or otherwise)	Rs. 154.27	Rs. 92.34	1,064.50	26.00	1.67
7	Over dimensional cargo	Rs. 1,057.74	Rs. 634.64	63.00	4,127.50	26.86
						-
<b>8.2</b>	<b>Bulk Cargo</b>					-
<b>1.(a)</b>	<b>Finished Fertilizers</b>					-
	MOP, urea,DAP,NPK,CAN Ammonia Sulphate and any other Finished fertilizer	Rs. 42.08	Rs. 24.54	4,32,353.50	-	181.91
<b>(b)</b>	<b>Fertilizer Raw materials</b>					-
	Sulphate/Rock phosphate	Rs. 47.92	Rs. 28.05	1,20,000.00	-	57.50
						-
<b>2</b>	<b>Food Grains and Food Products</b>					-
(a)	Rice,Wheat,Maize,pulses(bags/bulk)	Rs. 47.92	Rs. 28.05	-	2,220.00	0.62
(b)	Sugar,Sugarcandy or cube	Rs. 47.92	Rs. 28.05	1,39,902.50	-	67.04
						-
<b>3</b>	<b>P.O.L</b>					-
(a)	Motor spirit	Rs. 84.14	Rs. 84.14	13,30,653.00	2,30,319.50	1,313.41
(b)	Superior Kerosene oil	Rs. 84.14	Rs. 84.14			-
(c)	Diesel oil	Rs. 84.14	Rs. 84.14	36,58,300.00	6,72,887.50	3,644.29

(d)	Crude oil	Rs. 84.14	Rs. 84.14	40,11,349.00	26,79,677.50	5,629.88
(e)	Naptha	Rs. 84.14	Rs. 84.14	1,61,247.50	-	135.67
(f)	Furnace oil	Rs. 84.14	Rs. 84.14	-	69,032.50	58.08
(g)	Grease	Rs. 77.14	Rs. 77.14			-
(h)	Asphalt/ coaltar/ bitumen	Rs. 77.14	Rs. 77.14	2,89,262.00	-	223.13
(i)	SPM	Rs. 30.40	Rs. 30.39	77,97,732.00	5,23,383.00	2,529.17
(j)	Pet coke	Rs. 47.92	Rs. 47.92	44,000.00	15,629.00	28.57
(k)	SLOP/ Sludge Oil/ Waste Oil	Rs. 84.14	Rs. 84.14			
(l)	Others	Rs. 84.14	Rs. 84.14	4,20,414.00	-	353.74
						-
<b>4</b>	<b>Other chemicals</b>					-
(a)	Ammonia Liquid or Gas	Rs. 84.14	Rs. 50.25	57,900.00	-	48.72
(b)	Phosphate Acid and Styrene Monomer	Rs. 71.30	Rs. 43.25	1,41,105.00	-	100.60
(c)	Sulphuric acid	Rs. 71.30	Rs. 43.25	15,998.50	14,568.00	17.71
(d)	Orthoxylence	Rs. 71.30	Rs. 43.25			-
(e)	Ethylene Dichloride(E.D.C)	Rs. 71.30	Rs. 43.25	37,796.50	-	26.95
(f)	Cyclohexanone	Rs. 71.30	Rs. 43.25			-
(g)	Cumene	Rs. 71.30	Rs. 43.25			-
(h)	Methanol	Rs. 71.30	Rs. 43.25	38,960.00	-	27.78
(i)	Phenol	Rs. 71.30	Rs. 43.25			-
(j)	Caustic soda dye	Rs. 71.30	Rs. 43.25			-
(k)	Acids/chemicals of all kinds in crystals liquids not specified above	Rs. 71.30	Rs. 43.25			-
(l)	Benzene	Rs. 71.30	Rs. 43.25	1,08,417.50	-	77.30
(m)	Mixed Xylene	Rs. 71.30	Rs. 43.25	3,15,297.00	84,265.50	261.24



(n)	Para Xylene	Rs. 71.30	Rs. 43.25			-
(o)	Soda Ash	Rs. 77.14	Rs. 46.74			-
(p)	Sulphur	Rs. 71.30	Rs. 43.25	21,000.00		14.97
(q)	Poly Propelene Granuales	Rs. 71.30	Rs. 43.25			
(r)	Purified Terephthalic Acid (PTA)	Rs. 71.30	Rs. 43.25			
(s)	Poly Ethylene Terephthalate (PET)	Rs. 71.30	Rs. 43.25			
(t)	Mono Ethylene Glycol (MEG)	Rs. 71.30	Rs. 43.25			
						-
<b>5</b>	<b>Edible oil &amp; Other Liquids</b>					-
(a)	Palm oil,vegetable oil etc.	Rs. 59.62	Rs. 36.23	6,57,883.50	21,012.00	399.82
(b)	Oil seeds	Rs. 59.62	Rs. 36.23	1,04,116.00	-	62.07
(c)	Molasses	Rs. 59.62	Rs. 36.23			-
						-
<b>6</b>	<b>Iron &amp; steel Materials</b>					-
(a)	Iron and steel plates, pipes, tubes, steel wire coils (irrespective of the weight of individual piece)	Rs. 59.62	Rs. 36.23	1,40,726.00	1,15,008.00	125.56
(b)	Iron and steel scraps and drops	Rs. 47.92	Rs. 28.05			-
(c)	Pig iron/ sponge iron	Rs. 59.62	Rs. 36.23			-
(d)	Galvanized steel,ingots,Tin plates.Lead material of all types	Rs. 98.18	Rs. 58.44	-	73,029.50	42.68
(e)	Alloy steel, Stainless steel and Metals not otherwise specified - Ingots and products	Rs. 163.63	Rs. 98.18			-
						-
<b>7</b>	<b>Granite in any form except Granite</b>	Rs. 53.76	Rs. 31.56	-		-

	<b>Boulder</b>					
<b>8</b>	<b>Ores/ Metals</b>					-
(a)	Manganese ore	Rs. 36.23	Rs. 21.04			-
(b)	Perlite Ore	Rs. 36.23	Rs. 21.04			-
(c)	Chromate ore	Rs. 36.23	Rs. 21.04			-
(d)	Bentonate & ballclay sand/ clay of any class	Rs. 23.38	Rs. 14.03	-	7,000.00	0.98
(e)	Rock sand	Rs. 32.73	Rs. 19.88			-
(f)	Zinc concentrate	Rs. 105.18	Rs. 63.12			-
(g)	Copper Concentrate	Rs. 47.92	Rs. 28.05			-
(h)	Copper cathode	Rs. 148.43	Rs. 88.84			-
(i)	Copper wire, rods, cables, bars blocks	Rs. 119.21	Rs. 71.30			-
(j)	Limestone	Rs. 42.08	Rs. 24.54	49,200.00	-	20.70
(k)	Aluminium and tin	Rs. 130.91	Rs. 78.31			-
(l)	Iron ore other than KIOCL	Rs. 42.08	Rs. 42.08			-
(m)	Iron Ore Fines/ Lumps	Rs. 39.74	Rs. 39.74	-	-	-
(n)	Slag	Rs. 39.74	Rs. 24.54			-
(o)	Bauxite	Rs. 42.08	Rs. 24.54			-
(p)	Any other ore in bulk	Rs. 42.08	Rs. 24.54			-
						-
<b>9</b>	<b>Gas</b>					-
	LPG/LNG or any gas in any other form	Rs. 213.89	Rs. 128.57	26,99,478.00	-	5,773.91
						-
<b>10</b>	<b>Timber &amp; Allied products</b>					-
(a)	Timber of all kinds of logs including plywood	Rs. 46.74	Rs. 28.05	3,518.50	13.00	1.65
(b)	Wood pulp and	Rs. 46.74	Rs. 28.05			

	Wood chips					-
(c)	Papers of all kinds including waste papers	Rs. 46.74	Rs. 28.05			-
						-
<b>11</b>	<b>Coal and coke in bulk</b>					-
(a)	Thermal coal	Rs. 29.22	Rs. 29.22			-
(b)	Coal(Other than thermal coal) and coke	Rs. 29.22	Rs. 17.52	-	-	-
						-
<b>12</b>	<b>Cement</b>					-
(a)	Upto 3.00 lakh tones per annum	Rs. 71.30	Rs. 43.25	-	2,51,666.00	108.84
(b)	Above 3.00 lakhs tones and upto 4.00 lakhs tones per annum	Rs. 59.62	Rs. 36.23			-
(c)	Above 4.00 lakh tones per annum	Rs. 47.92	Rs. 28.05			-
(d)	Bagged cement/ sugar/ Raw sugar / All types of Bagged cargo	Rs. 71.30	Rs. 43.25	1,26,656.00	405.50	90.48
						-
<b>13</b>						
(a)	Gypsum/ Clinker	Rs. 36.23	Rs. 21.04		-	-
(b)	Dolomite	Rs. 36.23	Rs. 21.04			-
<b>14</b>	<b>Others</b>					-
(a)	Raw cashew nuts	Rs. 42.08	Rs. 24.54			-
(b)	Cashew Kernels	Rs. 63.12	Rs. 37.40			-
(c)	Cashew shell liquid	Rs. 47.92	Rs. 28.05			-
(d)	Coir and coir products	Rs. 65.45	Rs. 39.74			-
(e)	Ferro silicon	Rs. 47.92	Rs. 28.05			-

(f)	Defence stores equipments	Rs. 154.27	Rs. 92.34			-
(g)	Oil cakes and fodder of all kinds	Rs. 36.22	Rs. 21.04			-
(h)	Unaccompanied personal effects	Rs. 119.21	Rs. 71.30			-
(i)	Baggages accompanying passengers or seamen free and personnel baggages, Horses and carriages/ accompanying Military personnel moving on duty Embarking from vessels and the Animal meats for providing food for them	FREE	FREE			-
(j)	Mill Scale	Rs. 56.10	Rs. 33.90			-
						-
15	Salt	Rs. 8.18	Rs. 4.68	-	69,580.00	3.25
16	Rice Bran	Rs. 36.23	Rs. 21.04			-
17	Tapioca chips, flour starch, waste & tamarind seed powder in bags	Rs. 43.25	Rs. 25.71			-
18	Onion	Rs. 36.23	Rs. 21.04			-
19.	<b>Construction and building materials</b>					-
a)	Riversand/ Metal Sand/ Granule/ Jelly/Marble	Rs. 23.38	Rs. 14.03		-	-
b)	<b>Items other than Construction and building materials</b>					-
(i)	Clay, chalk, fly ash in bulk	Rs. 46.74	Rs. 28.05		-	-
(ii)	Granite Boulders	Rs. 46.74	Rs. 28.05	12,500.00		5.84
(iii)	Tetra Pod	Rs. 46.74	Rs. 28.05			-
						-

<b>20</b>	<b>Conveyance - Various types, parts and accessories:-</b>					-
(a)	Vehicles/Equipments Imported/Exported through the Port	Rs. 3,627.88	Rs. 2,177.42			-
(a)	Vehicles/Equipments Imported/ Exported through the Port through Ro-Ro operation.	Rs. 3,627.88	Rs. 2,177.42			-
(b)	Vehicles/Equipments handled with loaded merchandise or cargoes through Ro-Ro operation	Rs. 1,813.94	Rs. 362.32			-
						-
21	MAP/ SAP	Rs. 35.02	Rs. 21.63			-
22	Pipeline Transfer Operation Charges of POL Products	Rs. 46.74	Rs. 46.74		2,10,635.00	98.45
						-
23	<b>Unenumerated goods other than the above specified</b>	Rs. 46.74	Rs. 28.05			-
						-
<b>3.3</b>	<b>Composite Port Charges for Cruise Vessels</b>					-
	Rate for cruise vessel					-
	For first 12 hours	Rs. 0.35	Rs. 0.00			-
	For each additional hour or part thereof exceeding 12 hours	Rs. 0.06	Rs. 0.00	-		-
<b>9</b>	<b>Container charges</b>					-
						-
<b>9.1.</b>	<b>Wharfage charges for</b>					-
a)	<b>Reefer, Hazardous and ISO specialised Tank Containers</b>					-
	<b>Empty</b>					-

1	Container Upto 20'	Rs. 140.26	Rs. 84.14			-
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 210.38	Rs. 126.24			
3	Above 40'	Rs. 280.50	Rs. 168.31			-
	<b>Loaded</b>					
1	Container Upto 20'	Rs. 701.27	Rs. 420.77			
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 1,051.90	Rs. 631.14			
3	Above 40'	Rs. 1,402.52	Rs. 841.52			
<b>9.1.</b>	<b>Wharfage charges for</b>					
<b>b)</b>	<b>other types of containers</b>					-
	<b>Empty</b>					-
1	Container Upto 20'	Rs. 93.50	Rs. 56.10	-	-	-
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 140.26	Rs. 84.14	-	-	-
3	Above 40'	Rs. 187.01	Rs. 112.20	-	-	-
						-
						-
	<b>Loaded</b>					-
1	Container Upto 20'	Rs. 467.51	Rs. 280.50	-	-	-
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 701.27	Rs. 420.77	-	-	-
3	Above 40'	Rs. 935.01	Rs. 561.01			-
<b>9.2</b>	<b>Storage charges</b>					
1	Upto 20'	Rs. 0.50	Rs. 22.22			
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 1.00	Rs. 44.40			
3	Above 40'	Rs. 1.50	Rs. 66.62			
<b>9.3</b>	<b>Re-stow charges</b>					
	<b>Empty</b>					
1	Upto 20'	Rs. 36.23	Rs. 22.22			

2	Above 20' and upto 40'	Rs. 53.78	Rs. 32.73			
3	Above 40'	Rs. 71.30	Rs. 43.25			
	<b>Loaded</b>					
1	Upto 20'	Rs. 59.62	Rs. 36.23			
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 90.00	Rs. 53.76			
3	Above 40'	Rs. 119.21	Rs. 71.30			
<b>9.4</b>	<b>Hire charges of Spreaders for Container Handling:</b>					
1	20' Spreader	Rs. 178.83				
2	40' Spreader	Rs. 267.66				
<b>9.5</b>	<b>Container Handling Charges</b>					
	<b>Empty Container</b>					
1	Upto 20'	Rs. 218.57	Rs. 130.91	-	-	-
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 327.25	Rs. 196.36	-	-	-
2	Above 40'	Rs. 435.95	Rs. 261.81	-		
	<b>Loaded Container</b>					
1	Upto 20'	Rs. 456.99	Rs. 274.67	-	-	-
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 686.07	Rs. 411.41	-	-	-
3	Above 40'	Rs. 915.16	Rs. 549.32			
<b>9.6</b>	<b>Electricity and monitoring charges for Reefer container</b>					
1	Upto 20'	Rs. 188.17				
2	Above 20' and upto 40'	Rs. 227.91				
3	Above 40'	Rs. 268.82				
<b>9.7</b>	<b>Container Scanner Charges</b>	Rs. 232.16				
				50,000.00		298.33

<b>10</b>	<b>DEMURRAGE</b>					
<b>10.1</b>	<b>Imports</b>					
1	Goods lying in the Transit sheds or in the open transit space except on which the rate of wharfage dues is fixed for each or by number	4.68		10,714.42		1.29
		8.18		658.68		0.14
		11.69		9.07		-
<b>10.2</b>	<b>Exports</b>					
	All export cargoes	Rs. 4.68		889.32		0.11
<b>10.3</b>	<b>Dwell Time Charges for Motor Vehicle / Equipments (Import/Export/Transhipment)</b>					
		<b>Gross Weight of the Motor Vehicle/Equipment in MT</b>				
		<b>Less than 10 ton</b>	<b>More than 10 ton</b>			
1	1-10 days	Free	Free			
2	10-20 days	Rs. 181.16	Rs. 362.32			
3	Thereafter	Rs. 362.32	Rs. 725.81			
<b>11</b>	<b>Other Charges</b>					
<b>11.1</b>	<b>Charges for supply of water</b>					
	Water charges	USD 5.50	Rs. 146.04			
<b>11.2</b>	<b>Charges for use of bunkering facility alongside berths</b>					
	For providing bunkers alongside berth(s) through fixed pipelines or loading	Rs. 41.97	Rs. 29.22	21,392.50	35,564.50	19.37



	arms or flexible hoses of users or through mobile trucks/trainers					
<b>11.3</b>	<b>Marshalling yard usage charges</b>					
1	Use of Marshalling yard outside wharf	Rs. 19.28				-
2	Use of Marshalling yard inside the wharf	Rs. 24.54				-
<b>3</b>	<b>Use of Marshalling Yard for handling containers (outside wharf):</b>					
	<b>Type of container:</b>					
i.	For 20" Empty (Flat Rack/ Open Top/ Dry/ RF/ Tank)	Rs. 46.74				-
ii.	For 40" Empty (Flat Rack/ Open Top/ Dry/ RF/ Tank)	Rs. 70.13				-
iii.	20" Dry/ FR/ OT Laden	Rs. 467.51				
iv.	40" Dry/ FR/ OT Laden	Rs. 584.38				
v.	20" Reefer/ Tank Container Laden	Rs. 584.38				
vi.	40" Reefer/ Tank Container Laden	Rs. 701.27				
<b>4</b>	<b>Use of Marshalling Yard including private siding inside the wharf for handling containers</b>					
	<b>Type of container:</b>					
i.	For 20" Empty (Flat Rack/ Open Top/ Dry/ RF/ Tank)	Rs. 58.44				
ii.	For 40" Empty (Flat Rack/ Open Top/ Dry/ RF/ Tank)	Rs. 93.50				
iii.	20" Dry/ FR/ OT Laden	Rs. 584.38				
iv.	40" Dry/ FR/ OT Laden	Rs. 724.64				
v.	20" Reefer/ Tank Container Laden	Rs. 724.64				
vi.	40" Reefer/ Tank Container Laden	Rs. 841.52				
<b>11.4</b>	<b>Fees for issue of Licence to C&amp;F Agency</b>					
1	New Licence	Rs. 28,523.28				
2	Renewal within the period of licence for further period	Rs. 3,422.79				

	of two calendar years				
3	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	Rs. 342.28			
4	For temporary licence for a period not exceeding one year	Rs. 11,409.31			
5	Security Deposit	Rs. 2,00,000.00			
<b>11.5</b>	<b>Fees for issue of licence to Steamer agency</b>				
1	New Licence	Rs. 28,523.28			
2	Renewal within the period of licence for further period of two calendar years	Rs. 3,422.79			
3	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	Rs. 342.28			
4	For temporary licence for a period not exceeding one year	Rs. 11,409.31			
5	Security Deposit	Rs. 5,00,000.00			
<b>11.6</b>	<b>Charges for carrying out Bollard Pull Test</b>	Rs. 523.68	Rs. 14,318.69		
<b>11.7</b>	<b>Hire charges for cargo handling equipment</b>				
1	10 MT capacity Fork lift truck	Rs. 853.20			
		subject to a minimum of Rs. 3332.64			
2	Tata Truck Model LPT 909/36	Rs. 670.88			
		subject to a minimum of Rs.5246.17			
3	3 Ton Forklifts Trucks	Rs. 144.92 Subject to a minimum of Rs. 284.51	Rs. 86.48 subject to a minimum of Rs. 169.78		

<b>11.8</b>	<b>Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the port:</b>					
(I)	<b>For Dry Bulk Cargo</b>					
		Rs. 47.86	Rs. 28.72	3,11,899.00	16,160.00	153.93
(II)	<b>For Break - Bulk Cargo</b>					
		Rs. 116.54	Rs. 69.93	12,851.40	1,43,603.65	115.39
(III)	<b>For Containers</b>					
	<b>Normal Containers:</b>					
	<b>Empty Container</b>					
	Upto 20'	Rs. 959.56	Rs. 576.20			
	Above 20' and upto 40'	Rs. 1,439.92	Rs. 863.72			
	<b>Loaded Container</b>					
	Upto 20'	Rs. 2,013.78	Rs. 1,208.51			
	Above 20' and upto 40'	Rs. 3,021.28	Rs. 1,812.77			
	<b>Reefer Containers:</b>					
	<b>Empty Container</b>					
	Upto 20'	Rs. 959.56	Rs. 576.20			
	Above 20' and upto 40'	Rs. 1,439.92	Rs. 863.72			
	<b>Loaded Container</b>					
	Upto 20'	Rs. 2,013.78	Rs. 1,208.51			
	Above 20' and upto 40'	Rs. 3,021.28	Rs. 1,812.77			
	<b>Hazardous Containers:</b>					
	<b>Empty Container</b>					

	Upto 20'	Rs. 1,152.41	Rs. 690.74			
	Above 20' and upto 40'	Rs. 1,727.45	Rs. 1,036.71			
	<b>Loaded Container</b>					
	Upto 20'	Rs. 2,417.03	Rs. 1,450.45			
	Above 20' and upto 40'	Rs. 3,625.54	Rs. 2,175.09			
	<b>Hazardous + Reefer Containers:</b>					
	<b>Empty Container</b>					
	Upto 20'					
	Above 20' and upto 40'					
	<b>Loaded Container</b>					
	Upto 20'					
	Above 20' and upto 40'					
<b>11.9</b>	<b>Miscellaneous Charges</b>					
<b>I</b>	<b>Charges for taking photographs or shooting films in the harbour premises:</b>					
1	For shooting of films by film making company or private parties	Rs. 5,00,000.00				
2	For still photographs of export / import cargoes or vessel on request of port users.	Rs. 1,150.00				
<b>II</b>	<b>Fees of issue of passes / licence for entry into the wharf:</b>					
1	For issue Entry pass for individual (per head)					
	i) Daily	Rs. 5.00				
	ii) One Month	Rs. 100.00				
	iii) Six Months	Rs. 200.00				
	iv) One Year	Rs. 400.00				
2	Issue of entry pass for bus, authorized trucks carrying passengers (per vehicle per day)	Rs. 120.00				

3.a)	Issue of entry pass for commercial vehicles				
	i) Daily	Rs. 20.00			
	ii) One Month	Rs. 400.00			
	iii) Six Months	Rs. 700.00			
	iv) One Year	Rs. 1,250.00			
3.b)	Issue of entry pass for Individual and Commercial Vehicles				
	i) Daily	Rs. 25.00			
	ii) One Month	Rs. 450.00			
	iii) Six Months	Rs. 750.00			
	iv) One Year	Rs. 1,500.00			
4.a)	Issue of entry pass for light motor vehicles (Car/ Jeep/ Van)				
	i) Daily	Rs. 10.00			
	ii) One Month	Rs. 250.00			
	iii) Six Months	Rs. 600.00			
	iv) One Year	Rs. 1,000.00			
4.b)	Issue of entry pass for individual and light motor vehicles (Car/Jeep/Van)				
	i) Daily	Rs. 15.00			
	ii) One Month	Rs. 300.00			
	iii) Six Months	Rs. 750.00			
	iv) One Year	Rs. 1,250.00			
5	Issue of entry pass for private cargo handling equipment				
	i) Daily	Rs. 120.00			
	ii) One Month	Rs. 750.00			
	iii) Six Months	Rs. 3,500.00			
	iv) One Year	Rs. 6,000.00			
<b>III</b>	<b>Fees for the hire of weighing scale and for the issue of certificates of weights:</b>				
	For hire of weighing scales	Rs. 1.62			
	For issue of certificate of total tonnage of cargo	Rs. 4.81 subject to a minimum of Rs. 22.95/- per certificate			

<b>IV</b>	<b>Charges for the use of weigh bridges:</b>				
	Weighment of cargo on the Port Lorry weigh bridge	Rs. 44.40			-
<b>V</b>	<b>Service charges for the use of electric pump for supply of sea water</b>				
	Charges for supply of sea water for hot work activities	Rs. 2,229.38			
<b>VI</b>	<b>Miscellaneous Service charges for the use of Tug :</b>				
	Charges per person per voyage while tug on SPM duty (to and fro)	Rs. 5,500.00	78.00		4.29
	<b>Total estimated Revenue at the proposed tariff</b>				<b>47,663.23</b>
<b><u>CERTIFICATE</u></b>					
<b>It is hereby certified that the Revenue estimation furnished in the above statement has been verified and found to be in Order.</b>					
	----- Head of the Finance Department of the Major Port Authority			----- Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant in practice	

Annex - I

**NEW MANGALORE PORT AUTHORITY**  
**SCALE OF RATES**

**CHAPTER - I**  
**Definitions and General Terms and Conditions**

**1.7 Definitions – General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). “Coastal Vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid costal licence issued by the Competent Authority.

- (ii). "Cold move" shall mean the movement of the vessel without the power of the engine of the vessel.
- (iii). "Day" shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iv). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (v). "Week" shall mean a continuous period of 7 days.
- (vi). "Hirer" shall mean all users of the port using any of the appliances of the port.
- (vii). "Month" shall mean the period from 1st to end of the calendar month.
- (viii). "Sailing vessels" shall mean vessels propelled solely by wind power and includes vessels fitted with mechanical means of propulsion.
- (ix). "Ship/steamers" means any vessel propelled under power and fitted with engines.
- (x). "Shifting" means movement of vessels within the dock basin.

### **1.8 General Terms & Conditions**

- (i). The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate.
  - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
  - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii). Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.  
\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). (a). Vessel related charges shall be levied on ship owners/steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Reference Rate notified by the Reserve Bank of India or Market Buying Rate of State Bank of India as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the Port Limits shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the Reference Rate as notified by the Reserve Bank of India or Market Buying Rate of State Bank of India prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in the Port premises in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion of dollar denominated charges.
- (vi). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessel in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (vii). (a). The vessel related charges of all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges of other vessels.
- (b). The cargo/ container related charges for all coastal cargo/ containers, other than thermal coal, POL including Crude Oil, iron ore and iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo/ container related charges.
- (viii). Interest on delayed payments/refunds:
- (a). The User shall pay interest at the rate of 15% per annum, on the delayed payments of any charge under the Scale of Rates.
- (b). Likewise, the Port Authority shall pay penal interest at the rate of 15% per annum on delayed refunds.
- (c). The delay in refunds will be counted beyond twenty days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the User whichever is later.
- (d). Delay in payments by user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by NMPA. This is applicable only for shortfall in the final invoice. This provision will, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/ use of port properties and/ or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.



- (ix). No refund shall be made unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, NMPA will not raise supplementary or under charge bills, if the amount due to Port is ₹100/- or less.
- (x). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupees in each category.
- (xi). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The NMPA may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Port may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the Users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The Ports should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the NMPA.
- (xii). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NMPA.
- (xiii). The SOR will be automatically indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in the Whole Sale Price Index (WPI) as communicated by Indian Ports Association (IPA) or any other Competent Authority decided by the Government based on the average of monthly Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities from January to December announced by the Ministry of Commerce and Industry under the Government of India
- (xiv). The Major Port Authority would, however, be entitled to indexation in tariff at 100% of variation in WPI communicated by the Indian Ports Association (IPA) or any other competent Authority decided by the Government instead of 60% variation in WPI prescribed in (xiii) above, from the second year of tariff fixation on achievement of performance standards committed by the New Mangalore Port Authority.
- Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year.
- (a). The next annual indexation will be from 1 May 2023. The indexed SOR to be intimated by NMPA to the stakeholders.
- (xiv). Guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Ports issued by the Ministry of Shipping vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014:
- (a). “Coastal vessels” is defined as any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping / competent authority.

- (b). Major ports shall accord priority berthing, at least on one berth, to dry bulk/ general cargo coastal vessels to enable shippers to transport goods from one port in India to another port in India irrespective of origin and final destination of the cargo. This would be in addition to dedicated berth, for handling of Coastal Thermal Coal already existing in Major Ports, if any.
- (c). All Major Ports shall accord priority berthing through specific window to coastal container vessels keeping in view the concession agreements and existing allotment of window berthing at the private terminals and availability of container berths operated by the ports.
- (d). In respect of POL / Liquid cargo tankers, existing practices regarding such priorities as prevalent in various ports may continue.
- (e). Coastal vessels which are to be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.
- (f). There will be no restrictions on berthing of coastal vessel, in addition to the coastal vessel berthed on priority as above, if the same is eligible under normal berthing policy of the port.
- (g). A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise.
- (h). Ports should explore the possibilities of earmarking exclusive berth, storage areas and gates for coastal cargo outside the custom bonded area of the Ports to further facilitate movement of coastal cargoes.
- (i). Major Ports shall clearly work out the time limit within which a coastal vessel would be berthed in a particular port. This time limit may differ depending on the cargo and berth. Each Major Port should carry out a detailed exercise and issue a trade notice clearly indicating the upper time limit within which a coastal vessel would be given a berth in the port. As regards priority berthing through a specific window to coastal container vessels, Major Ports should have a detailed discussion with the PPP operator and publish the specific window for coastal container vessels. The above mentioned exercise and publication should be completed within 30 days from the date of issue of these guidelines.
- (j). The MIS in the Port should capture data for coastal and foreign vessels cargoes separately. The data so captured shall be monitored and reported internally in the port as well as to IPA and Ministry in separate format for coastal and foreign vessels.”
- (xv). In order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours.

[This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 is approved by this Authority.]

- (xvi). The NMPA shall on the vessels of the Republic of Bangladesh levy charges for conservancy, pilotage and other specific services at par with those charged from the

coastal vessels. The charges will be determined with reference to cargo carrying capacity of the vessels, as applicable to coastal vessel engaged in coastal shipping.

[This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.PD/15025/5/2012-IWT dated 25 November 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/4/2004-Genl dated 16 December 2016 is approved by this Authority.]

## **CHAPTER-II VESSEL RELATED CHARGES**

### 2.1. PORT DUES

Vessels chargeable (Sea going vessels of 15 tonnes and above)	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign- going Vessels (in US \$)	Coastal Vessels (in ₹)	Foreign- going Vessels (in US \$)	Coastal Vessels (in ₹)
Ships/Steamers including SPM	0.3784	6.13	Each entry	Each entry
Tugs, Launches, Sailing vessels, Barge, etc. not included above	0.0605	2.83	Each entry	Each entry
Bunker Barge	0.0605	2.83	Once During First Entry	Once During First Entry
Vessels calling exclusively for bunkering at berth	0.3784	6.13	Each entry	Each entry
Vessels calling exclusively for bunkering at Anchorage	Nil	Nil	NA	NA

#### Notes:

- (1). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
- (2). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger (with the exception of such un-shipment and reshipment as may be necessary for the purpose of repairs) shall be charged with only 50% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
- (3). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering the Port but not discharging or taking any cargo or passengers therein, as described in Section 50B of the Major Port Authority Act, and shall not be charged any Port Dues.
- (4). No Port dues shall be levied in respect of:
  - (i). any pleasure yacht; or,
  - (ii). any vessel which having left the port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
- (5). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the remarks column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying port dues.

- (6). Port Dues shall be levied for Coast Guard/Naval and other Government Vessels as per the rate applicable to other Ships/Steamers.
- (7). As per the Ministry of Shipping, Government of India, letter No. WTC-15025/5/2012-IWT (Vol.III) (Pt) dated 25<sup>th</sup> November 2016 regarding Clause (6) of Standard Operating Procedure/ Coastal Shipping Agreement between India and the Republic of Bangladesh, the vessels entering into India from Bangladesh under the Coastal Shipping Agreement between India and Bangladesh shall be treated as domestic vessel engaged in Coastal Shipping and not as Foreign Going vessels and port dues shall be levied accordingly.
- (8). Non-Commercial vessels other than mentioned under Point No.7 above, fishing vessels and crafts shall be exempted from the payment of Port Dues.
- (9). (i). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.
- (ii). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.
- (iii). The provisions prescribed above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016.

## 2.2. Berth Hire charges:

### 2.2.1. Vessel other than oil tanker

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign going Vessel (in US \$/cents)	Coastal Vessel (in ₹)
All vessels irrespective of GRT	USD 0.0026 subject to a minimum of USD 9.04 per hour	Rs. 0.07 subject to a minimum of ₹242.00 per hour

### 2.2.2. Oil Tankers and Other vessels

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign going Vessel (in US \$/cents)	Coastal Vessel (in ₹)
(i). Tankers / Oil tankers	USD 0.0037 subject to a minimum of USD 7.46 per hour	Rs.0.10 subject to a minimum of ₹199.36 per hour
<b>Rate per Vessel per Hour</b>		
(ii). Sailing vessels, Barges, Tugs (Vessels other than steamer and Tankers)	USD 4.69 Per vessel/hour	₹125.28 per vessel / hour
(iii). Fishing vessels/service boat	USD 0.75 Per vessel/hour	₹20.06 per vessel/hour

(iv). Wooden rowing boat with or without auxiliary engines	USD 0.36 Per vessel/hour	9.85 per vessel /hour
(v). Double banking (Daughter vessel)	Whenever a vessel is double banked with other vessel occupying a berth, it will be charged 50% of the berth hire specified above.	
(vi). Bunker Barge	USD 4.69 Per vessel/hour	₹125.28 per vessel /hour
(vii). Vessels calling exclusively for bunkering at berth	USD 0.0037 subject to a minimum of USD 7.46 per hour per GRT	Rs.0.10 subject to a minimum of ₹199.36 per hour per GRT

**Mother Vessel:**

If the mother ships are berthed alongside a Wharf, all the charges as applicable to other Merchant vessels shall be recoverable.

**Notes:**

1. Berth hire shall be levied per hour from the time of completion of mooring of a vessel in a berth is completed.
2. (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. A penal berth hire equal to berth hire charges for one day's berth hire charge (i.e. 24 hours) shall be levied for a false signal.  

“False signal” would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.”
- (ii). The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
3. A vessel which owing to an impending cyclone, elects to stay in the Port after being duly warned by the Port authorities, shall be charged at the specified rates for the period covered by warning and commencing in the case of a vessel which has not completed its loading or unloading at the time of warning, from the day after the loading or unloading has been completed.
4. (i). The vessel for whose convenience an adjacent berth(s) is (are) kept vacant due to the nature of cargo to be handled at that particular berth shall be charged berth hire charges applicable to the berths kept vacant in addition to berth hire charge for the berth occupied by the vessel.  
(ii). Berth Hire charges shall be levied for Coast Guard/ Naval and other Government Vessels occupying the berth or berthed alongside the wharf/diaphragm wall as applicable to other vessels.
5. Any vessel which continues to occupy any berth after the expiry of time given by the port, penal charges for unauthorized occupation of berths; without prejudice to any other course of action in accordance with the relevant provisions of law, rules and regulations, berth hire charges for the unauthorized occupation of a berth in the Port shall be levied at the

following rates after giving 3 hours advance intimation or notice in writing to the agents/owner of the vessels concerned:

I	Upto 3 days or part thereof	:	At three times the rate of berth hire charges
II	Above 3 and upto 6 days	:	At four times the rate of berth hire charges
III	Above 6 and upto 9 days	:	At five times the rate of berth hire charges
IV	Above 9 days and so on for subsequent days	:	At six times the rate of berth hire charges and so on

Penal Charges shall be applicable only for the overstay period of the vessel from time/date of issue of the notice.

6. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of Port equipments or power failure or any other reasons attributable to the Port.

**7. Priority Berthing or Ousting priority**

(i). For providing priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 75% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.

(ii). For providing ousting priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 100% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.

(iii). The fee for according 'priority' /ousting as indicated above shall be charged from all vessels, except the following categories:

- (a). Vessels carrying cargo on account of the Ministry of Defence
- (b). Defence vessels coming on goodwill visits
- (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by the Department of Ocean Development
- (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

**8. Berth Reservation**

(i). A Shipping line requiring advance reservation for a container ship should give its scheduled arrival of ships at least 3 months in advance. In the case of other vessels, a minimum notice of 1 month should be given. The shipping line should also intimate the expected stay of the ship at the berth at the time of asking for berth reservation.

(ii). A berth reservation equal to berth hire charges for single day (24 hours) or 25% of the berth hire for the expected stay of the ship at the berth, whichever is higher, will be charged.

(iii). If the shipping line does not bring the ship at the pre-reserved time, then the berth reservation fee paid in advance will be forfeited.

(iv). Liner ships should arrive within 6 hours of the commencement of the time reserved for the berths and non-liner ships should arrive within 24 hours of the time indicated for arrival of the ship.

9. As per the Ministry of Shipping, Government of India, letter No. WTC-15025/5/2012-IWT (Vol.III) (Pt) dated 25<sup>th</sup> November 2016 regarding Clause (6) of Standard Operating Procedure/ Coastal Shipping Agreement between India and the Republic of Bangladesh, the vessels entering into India from Bangladesh under the Coastal Shipping Agreement between India and Bangladesh shall be treated as domestic vessel engaged in Coastal Shipping and not as Foreign Going vessels and port dues shall be levied accordingly.
12. ₹1,540.00 per certificate will be charged for issue of entry and Clearance certificate to Master/Owner/Agent of vessel which calls at the Port for crew change and anchor within port limits without discharging or loading any cargo or passenger.
13. (i). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.
- (ii). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.
- (iii). The provisions prescribed above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016.

### 2.3. PILOTAGE

Classification of the vessels	Rate per GRT	
	Foreign-going Vessels (in US \$)	Coastal Vessels (in ₹)
(i). For Pilotage both inward and outward		
(a). Upto 30,000 GRT	0.4851 subject to minimum of USD 1,455.00	₹12.95 subject to minimum of ₹38,841.00
(b). 30,001 to 60,000 GRT	USD 14,553 + USD 0.3883 per GRT over 30,000 GRT	₹3,88,410+ ₹10.36 per GRT over 30,000 GRT
(c). 60,001 GRT and above	USD 26,202 + USD 0.3399 per GRT over 60,000 GRT	₹6,99,270 + ₹9.06 per GRT over 60,000 GRT
(d). SPM	USD 0.2860	₹10.90
	Rate per vessel	
(ii).		
(a). Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessel upto GRT 199	USD 107.80	₹2,887.50

(b). GRT 200 and above	USD 161.70	₹4,329.60
(iii). (a). Bunker Barge (One time during First Entry)	USD 107.80	₹2,887.50
(b). For vessels calling exclusively at berth	As per 2.3 (i) above	As per 2.3 (i) above
(c). For vessels calling exclusively at Anchorage (Based on request)	As per 2.3 (i) above	As per 2.3 (i) above

**Notes:**

1. (i). Pilotage fee will be composite and shall include one inward and one outward movement with services of Port's Pilot/s for to and fro pilotage and towage with required number of tug/tugs, lanches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience' and supply of mooring boats.
- (ii). Pilotage-charges shall be levied for Coast Guard/Naval and other Government Vessels as per the rate applicable to other vessels.
- (iii). Pilotage fees shall be collected based on the GRT of the Vessels, Deck Cargo shall be exempted from assessment of Pilotage fees.
2. No charges for shifting shall be levied for shifting of a vessel for Port convenience.
- (i). "Port convenience" is defined to mean the following:
  - (a). If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted/unberthed for undertaking dredging work/hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting/Pilotage is necessitated, such shifting/Pilotage shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting/ Pilotage made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE"
  - (b). For shifting/Pilotage of any vessel for the convenience of/benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting/Pilotage charges for shifting and re-positioning of the vessel shifted.
  - (c). Shifting of vessels (other than IOP vessels) from Berth No. 8 to any other general cargo berths after lightening operation and vice versa for shipment of export cargo for topping up/trimming operation as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE" and no shifting charges shall be levied till operationalization of Berth No 17.
  - (d). Shifting of any working vessels from general cargo berth to facilitate on arrival berthing of passenger/ cruise vessels shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE" and no shifting charges shall be levied.
4. In the event of the vessel carrying a Pilot outside the Port limits for unavoidable reasons, the Master shall be bound to leave the pilot at the next nearest port and Master, Owner or his representatives shall be responsible for the repatriation and all connected formalities thereof and also be liable to pay all expenses incurred in the matter of boarding, lodging, other reasonable expenses and repatriation of the Pilot thus over carried. In addition, compensation at the rate of ₹111.19 for coastal vessel or US\$ 4.16 for foreign going vessels per hour shall be payable by the Master of the vessel till the Pilot reports back to duty at the port.



5. (i). Shifting at the request of the vessels will attract separate shifting charges as prescribed below:

**Shifting charges:**

Classification of vessels	Rate per GRT	
	Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
(i). (a). Upto 30,000 GRT	USD 0.1210 subject to a minimum of USD 363.00	₹3.24 subject to a minimum of ₹9,735.00
(b). 30,001 to 60,000 GRT	USD 3,630 + USD 0.0968 per GRT over 30,000 GRT	₹97,350 + ₹2.60 per GRT over 30,000 GRT
(c). 60,001 GRT and above	USD 6,534 + USD 0.0847 per GRT over 60,000 GRT	₹1,75,230 + ₹2.27 per GRT over 60,000 GRT
<b>Rate per vessel</b>		
(ii). (a). Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessel upto GRT 199	USD 27.02 per vessel	₹721.60
(b). GRT 200 and above	USD 40.50 per vessel	₹1,082.40
(iii). (a). Bunker Barge	Nil	Nil
(b). for Vessels calling for bunkering exclusively at berth	Nil	Nil

- (ii). When tugs are not used for shifting, 50% concession shall be given on shifting charges.
6. The shifting charges prescribed above are for the movement of vessels within the dock basin. Shifting vessel from any berth to anchorage shall mean completion of Pilotage act. On re-entry by the vessel, Pilotage fees afresh shall be payable as prescribed under the schedule.
12. If the status of the vessel is changed during its stay in the Port, from foreign run to coastal run or vice versa, then the consolidated pilotage should be divided into two equal halves (i.e. one for inward and other for outward pilotage) which should be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of relevant movement.
13. Where a movement of a vessel is aborted or had to be changed due to reasons like tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders, etc. for which the vessel is not at fault, no charge shall be levied for the unsuccessful operation involved till she occupies allotted berth.
14. For piloting a vessel on COLD MOVE as certified by the Master of the vessel namely without the power of the engine of the vessel partly or fully in any operation, a surcharge of 20% shall be levied over the rates payable as per the Schedule of pilotage charges prescribed above.

15. During the course of hot movements, if a vessel fails to offer its full power for a duration not exceeding five minutes, it shall not be considered as cold move.
16. As per the Ministry of Shipping, Government of India, letter No. WTC-15025/5/2012-IWT (Vol.III) (Pt) dated 25<sup>th</sup> November 2016 regarding Clause (6) of Standard Operating Procedure/ Coastal Shipping Agreement between India and the Republic of Bangladesh, the vessels entering into India from Bangladesh under the Coastal Shipping Agreement between India and Bangladesh shall be treated as domestic vessel engaged in Coastal Shipping and not as Foreign Going vessels and port dues shall be levied accordingly.
17. (i). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.
- (ii). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.
- (iii). The provisions prescribed above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016.

#### 2.4. Detention charges of the vessels:

Sl.No.	Description	Foreign going vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
(i).	For cancellation of a requisition for the services of a Pilot with less than 2 hours notice for pilotage between 0600 hours to 1800 hours or with less than 6 hours notice for pilotage between 1800 hours and 0600 hours	USD 113.54	₹3,035.00
(ii).	For detention of Pilot by a Steamer for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition was made		
	(a) For 1st hour or part thereof	USD 56.78	₹1,516.90
	(b) For every subsequent hour or part thereof	USD 47.31	₹1,263.90

#### Note:

In case where a Pilot boards a ship/Steamer but has to return on being informed that this services are not required, cancellation charges specified in sub-item (i) above shall be levied. If a Pilot is made to wait for more than 30 minutes after boarding the vessel before being informed that his services are not required, charges specified in sub-item (ii) above shall be levied in addition to cancellation charges.

**2.4.1 Tug Hire Charges:**

Description	Rate per Tug hour or part thereof	
	Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
1. Tug Hire charges for SPM Operations	USD 1,408.00	₹53,680.00
2. Tug Hire charges for other than SPM Operations	USD 264.00	₹11,000.00
3. Hire charges for other Harbour Craft		
(i). Pilot Launches	USD 76.00	₹3,179.00
(ii). Mooring Launches	USD 62.70	₹2,629.00
4. Tug hire charges when requisitioned but not utilised or delayed (applicable for all tugs irrespective of their capacity).		
(i). Non-utilisation of the tug by the hirer for any reason, other than those exceptional circumstances under which the hirer has no control and is not at fault and the tug released within one hour from the time of reporting for assigned work.	USD 54.00	₹2,255.00
(ii). In the case of the tug being delayed by the hirer beyond one hour from the time the tug has reported for work due to reasons other than exceptional circumstances under which the hirer has no control and is not at fault.		
(a). For first one hour.	USD 107.80	₹4,510.00
(b). For every additional hour or part thereof.	USD 55.00	₹2,310.00
5. Cancellation charges in respect of floating craft mentioned in Sl. No.3 above, whose services have been requisitioned but not utilised or delayed. If cancellation was done without giving 3 hours Notice.		
(i). Launch (Flat Rate).	USD 8.80	₹368.50
(ii). In respect of Tug (Flat Rate).	USD 17.60	₹738.10

**Notes:**

Tug service shall be provided as part of the pilotage service (without any charge) on requisition from Master/Owners, Agents of vessels for purposes of berthing, un-berthing, shifting, mooring, re-mooring and all connected works. Tug service provided as part of shifting service shall also be without any charge.

**2.5. ANCHORAGE FEES:**

The following charges shall be levied as anchorage fee for stay of vessel (ship or steamer, sailing vessel, tugs, launches or other marine crafts) in the port waters within the notified port limits:

Sl. No.	Particulars	Rate per hour or part thereof per GRT	
		Foreign	Coastal
1.	Pre-berthing anchorage to all vessels Loading/Unloading cargo at the port	Free	Free

2.	Vessels stay at anchorage after sailing out from berth	USD 0.0007 cents subject to minimum of USD 1.4 per hour	₹ 0.020 subject to minimum of Rs 40.00/per hour
3.	Vessels other than mentioned above	USD 0.0007 cents subject to minimum of USD 1.4 per hour	₹ 0.020 subject to minimum of Rs 40.00/per hour
4.	Vessels exclusively called to anchorage for bunkering	USD 0.00026 subject to a minimum of USD .904 per hour	₹ 0.007 subject to a minimum of ₹24.00 per hour

**Notes:**(1). For bunkering operations:

(i). No Anchorage charges shall be charged for bunker barge.

(2) No anchorage charges shall be levied for dredger deployed for dredging activity in the port

(3) No anchorage charges for any tugs which is used for port operations.

(4) Sailing out means ATD from the berth.

**2.6. Miscellaneous service charges for the use of tug:**

Description	Amount (₹)
Charges per person per voyage while tug on SPM duty	5,500/-

**Note:** Permission will be provided considering operational requirements.

**CHAPTER - III**  
**SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES**

The rates to be paid for the use of wharves, jetties and landing places (hereinafter referred to as Wharfage dues) on goods landed at or shipped from the Port of New Mangalore shall be as specified below:-

**4.1. Break-Bulk Cargo**

Sl.	Cargo	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1	Spices (cardamom, ginger, turmeric, coriander seed, pepper, chillies etc.)	MT	61.95	37.40
2	Fish dried, fresh, salted preserved or frozen prawns, frog legs and lobsters preserved or frozen	MT	46.74	28.05
3	Yarn, cotton and wool raw, waste or manufactured staple fibre	CBM	53.81	32.73
4	Areanuts, beedi leaves and beedies, coffee instant coffee essence or powder, magnasite illuminates monazite bauxite rutile sand, sandal wood logs, and product, Tea, Coffee/ Coffee husk, tobacco	MT	60.78	36.23

5	Asphalt, Bitumen	MT	98.18	59.62
6	Plant & Machinery (in Knock Down Conditions or otherwise)	MT	154.27	92.34
7	Over Dimensional Cargo	MT	1,057.74	634.64

### 3.2. Bulk Cargo

Sl.	Cargo	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
<b>1</b>	<b>(a) Finished Fertilizers</b>			
	MOP, SOP, Urea, DAP, NPK, CAN Ammonia Sulphate, MAP/SAP/UAP and any other Finished fertilizer	MT	42.08	24.54
	<b>(b) Fertilizer Raw Materials</b>			
	Sulphate/ Rock phosphate	MT	47.92	28.05
<b>2</b>	<b>Food Grains and Food Products</b>			
	(a) Rice, Wheat, Maize, Pulses (bags/bulk)	MT	47.92	28.05
	(b) Sugar, Sugarcandy or Cube	MT	47.92	28.05
<b>3</b>	<b>P.O.L.</b>			
	(a) Motor spirit	MT	84.14	84.14
	(b) Superior Kerosene Oil	MT	84.14	84.14
	(c) Diesel Oil	MT	84.14	84.14
	(d) Crude Oil	MT	84.14	84.14
	(e) Naphtha	MT	84.14	84.14
	(f) Furnace Oil	MT	84.14	84.14
	(g) Grease	MT	77.14	77.14
	(h) Asphalt/ coaltar/ bitumen	MT	77.14	77.14
	(i) Crude oil through Single Point Mooring (SPM)	MT	30.40	30.39
	(j) Pet Coke (in bulk or break bulk)	MT	47.92	47.92
	(k) Slop/ Sludge Oil/ Waste Oil/ gas oil/ Reformate	MT	84.14	84.14
	(l) Others	MT	84.14	84.14
<b>4</b>	<b>Other Chemicals</b>			
	(a) Ammonia Liquid or Gas	MT	84.14	50.25
	(b) Phosphoric Acid and Styrene Monomer	MT	71.30	43.25
	(c) Sulphuric Acid	MT	71.30	43.25
	(d) Orthoxylene	MT	71.30	43.25
	(e) Ethylene Dichloride (E.D.C.)	MT	71.30	43.25
	(f) Cyclohexanone	MT	71.30	43.25
	(g) Cumene	MT	71.30	43.25
	(h) Methanol	MT	71.30	43.25
	(i) Phenol	MT	71.30	43.25
	(j) Caustic Soda Dye	MT	71.30	43.25
	(k) Acids/ Acrylic Acid/ Chemicals of all kinds in crystals liquids not specified above	MT	71.30	43.25
	(l) Benzene	MT	71.30	43.25
	(m) Mixed Xylene	MT	71.30	43.25
	(n) Para Xylene	MT	71.30	43.25
	(o) Soda Ash	MT	77.14	46.74

	(p) Sulphur	MT	71.30	43.25
	(q) Poly PropeleneGranuales	MT	71.30	43.25
	(r) Purified Terephthalic Acid (PTA)	MT	71.30	43.25
	(s) Poly Ethylene Terephthalate (PET)	MT	71.30	43.25
	(t) Mono Ethylene Glycol (MEG)	MT	71.30	43.25
<b>5</b>	<b>Edible Oil &amp; Other Liquids</b>			
	(a) Palm oil, vegetable Oil etc.	MT	59.62	36.23
	(b) Oil seeds	MT	59.62	36.23
	(c) Molasses	MT	59.62	36.23
<b>6</b>	<b>Iron &amp; Steel Materials</b>			
	(a) Iron and Steel Plates, Pipes, tubes, steel wire coils (irrespective of the weight of individual piece)	MT	59.62	36.23
	(b) Iron and steel scraps and drops/scraps	MT	47.92	28.05
	(c) Pig iron/ Sponge iron/ Hot rolled coils	MT	59.62	36.23
	(d) Galvanized Steel, Ingots, Tin plates, Lead material of all types	MT	98.18	58.44
	(e) Alloy Steel, Stainless Steel and Metals not otherwise specified - Ingots and products	MT	163.63	98.18
<b>7</b>	<b>Granite in any form except Granite Boulder</b>	MT	53.76	31.56
<b>8</b>	<b>Ores/ Metals</b>			
	(a) Manganese ore	MT	36.23	21.04
	(b) Perlite ore	MT	36.23	21.04
	(c) Chromite ore	MT	36.23	21.04
	(d) Bentonate&ballclay sand/ clay of any Class	MT	23.38	14.03
	(e) Rock sand	MT	32.73	19.88
	(f) Zinc concentrate	MT	105.18	63.12
	(g) Copper concentrate	MT	47.92	28.05
	(h) Copper cathode	MT	148.43	88.84
	(i) Copper wire, rods, cables, bars blocks	MT	119.21	71.30
	(j) Limestone	MT	42.08	24.54
	(k) Aluminium and Tin	MT	130.91	78.31
	(l) Iron Ore Pellets other than KIOCL	MT	42.08	42.08
	(m) Iron Ore Fines/Lumps	MT	39.74	39.74
	(n) Slag	MT	39.74	24.54
	(o) Bauxite	MT	42.08	24.54
	(p) Any other ore in bulk	MT	42.08	24.54
<b>9</b>	<b>Gas</b>			
	LPG/LNG or any gas in any other form	MT	213.89	128.57
<b>10</b>	<b>Timber &amp; Allied Products</b>			
	(a)Timber of all kinds of logs including plywood	CBM	46.74	28.05
	(b) Wood pulp and wood chips	MT	46.74	28.05
	(c) Papers of all kinds including waste papers	MT	46.74	28.05
<b>11</b>	<b>Coal and Coke in bulk</b>			
	(a) Thermal Coal (other than UPCL)	MT	29.22	29.22
	(b) Coal (other than Thermal Coal) and coke	MT	29.22	17.52
<b>12</b>	<b>Cement</b>			
	(a) upto 3.00 lakh tonnes per annum	MT	71.30	43.25

	(b) Above 3.00 lakhs tonnes and upto 4.00 lakhs Tonnes per annum	MT	59.62	36.23
	(c) Above 4.00 lakh tonnes per annum	MT	47.92	28.05
	(d) Bagged cement/ sugar/ raw sugar/ all types of bagged cargo	MT	71.30	43.25
<b>13</b>	(a) Gypsum/ Clinker	MT	36.23	21.04
	(b) Dolomite	MT	36.23	21.04
<b>14</b>	<b>Others</b>			
	(a) Raw cashew nuts	MT	42.08	24.54
	(b) Cashew kernels	MT	63.12	37.40
	(c) Cashew shell liquid	MT	47.92	28.05
	(d) Coir and coir products	MT	65.45	39.74
	(e) Ferro silicon	MT	47.92	28.05
	(f) Defence stores equipments	MT	154.27	92.34
	(g) Oil cakes and fodder of all kinds	MT	36.22	21.04
	(h) Unaccompanied personal effects	MT	119.21	71.30
	(i) Baggages accompanying passengers or Seamen free and personnel baggages, Horses and carriages/ accompanying Military personnel moving on duty Embarking from vessels and the Animal meats for providing food for them.		Free	Free
	(j) Mill Scale	MT	56.10	33.90
<b>15</b>	Salt	MT	8.18	4.68
<b>16</b>	Rice Bran	MT	36.23	21.04
<b>17</b>	Tapioca chips, flour starch, waste & tamarind Seed powder in bags	MT	43.25	25.71
<b>18</b>	Onion	MT	36.23	21.04
<b>19.a)</b>	Construction and building materials:			
	Riversand/Metal Sand/ Granule/ Jelly/Marble/Manufactured Sand (M.Sand)	MT	23.38	14.03
<b>19.b)</b>	Items other than Construction and building materials:			
	(i) Clay, chalk, fly ash in bulk	MT	46.74	28.05
	(ii) Granite boulders	MT	46.74	28.05
	(iii) Tetra Pod	MT	46.74	28.05
<b>20</b>	Conveyance- Various types, parts and accessories			
	(a) Vehicles/Equipments Imported/Exported through the Port	Each Unit	3,627.88	2,177.42
	(b) Vehicles/Equipments Imported/ Exported through the Port through Ro-Ro operation.	Per vehicle/ equipment	3,627.88	2,177.42
	(c) Vehicles/Equipments handled with loaded merchandise or cargoes through Ro-Ro operation	Per vehicle/ equipment	1,813.94	362.32
<b>21</b>	Pipeline Transfer Operation Charges of POL Products	MT	46.74	46.74
<b>22</b>	Unenumerated goods other than the above specified	MT	46.74	28.05

M.T = Metric Tonne

CBM = Cubic metre

**3.3. Charges for use of bunkering facility alongside berths**

Description	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
For providing bunkers alongside berth(s)/anchorage through fixed pipelines or loading arms or flexible hoses of users or through mobile trucks/trainers/barges	MT	41.97	29.22

**3.4 Composite Port Charges for Cruise Vessels**

As per Govt of India orders from time to time.

**Notes:**

1. No export cargo shall be admitted into the Port premises without the permission in writing of the authorized official of the Port. Normally export cargo for a vessel shall be admitted only after the vessel is opened for export.
2. Wharfage shall be in addition to any charges towards rent for storage of goods in the quays, warehouses, transit sheds or landing places of the Port of New Mangalore.
3. Request for amendment in import / export applications or documents shall be accompanied by a fee of ₹10/- which shall not be refunded.
4. The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
5. **Method of calculating wharfage:**
  - (i). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and wharfage shall be paid before the goods are shipped.
  - (ii). All goods landed within the limits of the Port of New Mangalore shall be assessed on import application and the wharfage shall be paid before the goods are delivered.
  - (iii). The wharfage dues shall be calculated on the manifested tonnage of the vessel's cargo in the case of imports, iron and steel scrap, ores and other goods in bulk
  - (iv). In the case of cargo other than that mentioned in sub-rule (iii), the wharfage shall be calculated in accordance with the unit specified against each item of the goods in the Schedule of Wharfage given above.
  - (v). The wharfage dues shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be taken, subject to fresh check by the Port if the circumstances so require. In the absence of these documents or in the absence of the specification of gross tonnage therein the tonnage arrived at by actual test-check shall be taken as gross tonnage.
  - (vi). For the purpose of calculating the dues in the Scale of rates –



- (a). One unit by weight means 1 tonne (1000 kilograms)
  - (b). One unit by measurement means 1 cubic meter
  - (c). One unit by liquid measurement (capacity) means 1000 liters
- (vii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity or an individual item, fractions upto and including 0.50 shall be reckoned as 0.50 and fractions over 0.50 shall be reckoned as one unit
- (viii). Assessment on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied based on the rate applicable for individual cargo items
- (ix). Where marks are indistinguishable and the cargo is landed in bulk or under such conditions that the tonnage is not readily ascertainable in that case;
- (a). if the cargo is landed at the Wharf, the tonnage shall be ascertained by taking the actual measurement and converting it at one cubic meter to a tonne,
  - (b). if the cargo is conveyed by craft from a vessel at the outer roads, the licenced carrying capacity of the craft shall be taken as the tonnage.
- (x). Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.

#### 6. **Refund:**

No refund of dues shall be made in respect of goods lost over board or jetties within the limits of the Port. However, in the case of goods thrown overboard or jettisoned but not salvaged, refund of wharfage will be considered on production of a certificate from the authorized official of the Port Authority, justifying the circumstances under which the goods were jettisoned or thrown overboard. In case the goods are salvaged and landed within the port limits, the wharfage dues would be charged on a pro-rata basis.

#### 7. **Porterage (Handling of Cargo) at wharf or jetties**

- (i). The Port shall not assume custody of any export cargo and handle the same at the wharf or jetties.
- (ii). Import cargo covered by Oversight Delivery Order (ODO) and for all bulk cargoes (import), NMPA doesn't assume the Custody of cargo.
- (iii). The Port may assume custody at shore and convey to transit space and sort for delivery all import general cargo and other cargo for which oversight delivery direct from ships is permitted in special case by the Port and the Customs except the bulk cargo and for this service in addition to wharfage, the following charges shall be levied namely
  - (a). Actual labour charges incurred by the Port plus 20% overhead
  - (b). Crane hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Crane is provided by the Port
  - (c). Fork lift hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Forklift is provided by the Port
  - (d). Overtime allowance admissible

- (iv). In case of ship to shore transfer and transfer from quay/ to storage yard operations in respect of coastal cargo eligible for concessional tariff, 60% of the rates prescribed in the above schedule will be levied

#### 8. Tranship Goods

- (i). Cargo landed on and shipped from the wharf, except as otherwise provided shall be charged full wharfage. The transshipment charges in respect of coastal cargo / vessel shall be at the concessional rate as prescribed for coastal cargo.
- (ii). Though cargo originally manifested at Port of shipment for transshipment landed on the Wharf and cargo manifested for local and subsequently amended at the Port of New Mangalore for transshipment shall be charged 85% of the applicable wharfage
- (iii). Cargo discharged overside or shipped overside (ship to ship) shall be charged 50% of the applicable wharfage rate except in respect of food grains manifested for Indian Ports and transhipped to smaller vessels from cargo tankers or bulk carriers within the Port limits.
- (iv). Wharfage shall be levied at Rs.1/- per tonne on food grains manifested for Indian Ports and transhipped into a smaller vessel from tanker or bulk carrier at the Port. This charge shall not be levied in respect of transhipped quantity landed at this Port
- (v). In case cargo from foreign Port lands at NMPA for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.

#### 9. Goods exempted from wharfage

The following categories of goods shall be exempted from the wharfage charges:

- (i). Bonafide consumable/non consumable ship stores.
- (ii). Passenger and seaman's bonafide baggage and personal effects accompanying them.
- (iii). Empty gunnies and twines sent to ship to facilitate landing or loading of cargoes in bulk or for replacing wet or torn bags.
- (iv). Goods consigned to or by the New Mangalore Port Authority
- (v). Postal Mail bags.

### **CHAPTER – IV CONTAINER CHARGES**

- 4.1. (a). Wharfage charges for Hazardous containers:

Sl. No	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign(in ₹)	Coastal(in ₹)	Foreign(in ₹)	Coastal(in ₹)
1	Upto 20'	140.26	84.14	701.27	420.77
2	Above 20' and upto 40'	210.38	126.24	1,051.90	631.14
3	40' and above	280.50	168.31	1,402.52	841.52

**(b). Wharfage Charges for other types of containers (including Reefer containers):**

Sl. No	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign(in ₹)	Coastal(in ₹)	Foreign(in ₹)	Coastal(in ₹)
1	Upto 20'	93.50	56.10	467.51	280.50
2	Above 20' and upto 40'	140.26	84.14	701.27	420.77
3	Above 40'	187.01	112.20	935.01	561.01

**4.2. Storage charges**

Sl.	Container Size	Rate per container per day or part thereof	
		Foreign (in US \$)	Coastal (in ₹)
1	Upto 20'	0.50	22.22
2	Above 20' and upto 40'	1.00	44.40
3	Above 40'	1.50	66.62

**Notes:**

6. 1 day free period shall be allowed on containers whether landed/shipped either empty or stuffed
7. Free period prescribed above excludes Customs notified holidays and port's non-working days.
8. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders for release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

9. Storage charge on container shall not accrue for the period when the NMPA is not in a position to deliver/ship container when requested by the user
10. If operational area is licensed on rental terms to users, storage charge on containers/Transit storage charges on cargo stored there at shall not be levied again.

#### 4.3. Re-Stowcharges:

Container manifested for other destination, unloaded and reloaded in the same vessel in the same voyage, the following rates will be levied:

Sl.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign(in ₹)	Coastal(in ₹)	Foreign(in ₹)	Coastal(in ₹)
1	Upto 20'	36.23	22.22	59.62	36.23
2	Above 20' and upto 40'	53.78	32.73	90.00	53.76
3	Above 40'	71.30	43.25	119.21	71.30

#### General Notes:

4. Wharfage on containers is collected irrespective of the contents of the containers.
5. The stuffed cargo removed from the container and cargo meant for stuffing in the container stacked in transit area other than the space allotted on lease for that purpose will be liable for Transit storage as applicable to the cargo specified in Chapter V Transit storage.
  - (i). **Containerised import cargo**  
For levy of Transit storage, the free days for import cargo destuffed from the container shall count from the date following the date of destuffing.
  - (ii). **Containerised Export cargo**  
For levy of Transit storage, the free days for export cargo shall be reckoned from the date on which cargo is admitted in the transit area and Transit storage leviable, if any shall be computed from the day following the completion of free days till the cargo has been stuffed into containers.
6. The applicant shall accept all risks and responsibilities for goods stored at the rental space allotted and shall make his own arrangement for security of the goods stored in such spaces. Hire charges for port equipment whenever utilised by the shipper will be charged separately according to the Scale of Rates in force from time to time.

#### 4.4. Hire charges of Spreaders for Container Handling:

Sl.No.	Description	Rate per hour or part thereof (in ₹)
1.	20' Spreader	178.83
2.	40' Spreader	267.66

#### 4.5. Container Handling charges

Sl. No.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign(in ₹)	Coastal(in ₹)	Foreign(in ₹)	Coastal(in ₹)
1	Upto 20'	218.57	130.91	456.99	274.67
2	Above 20' and upto 40'	327.25	196.36	686.07	411.41

3	Above 40'	435.95	261.81	915.16	549.32
---	-----------	--------	--------	--------	--------

**4.6. Electricity and monitoring charges for Reefer container**

SI.No.	Container Size	Rate per 4 hours or part thereof per container (in ₹)
1	Upto 20' containers	188.17
2	Above 20' and upto 40' containers	227.91
3	Above 40' containers	268.82

**4.7. Container Scanning Charges:**

SI.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)
1	Container Scanning Charges	225.40

**Notes relating to Schedule 4.7:**

- (1). The tariff prescribed for container scanning is applicable to all import and export laden containers whether it is scanned or not.
- (2). The tariff prescribed will be valid for period of 15 years from the date it comes into effect subject to automatic annual indexation.
- (3). The tariff prescribed above will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January 2020 and 1<sup>st</sup> January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year. The first annual indexation in tariff shall be on 1 May 2021."

Notes:

10. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPA.
11. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
12. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of ₹100 per hour or part thereof.
13. A charge of ₹350 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPA to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPA are unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.
14. (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.  
(ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of ₹500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPA

- (iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary. On admittance of the claim of damages of the equipments from the insurance company, the same shall be refunded to the hirer from whom the cost of the damage was collected.
15. The NMPA shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPA against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPA for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.
16. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.
17. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.
18. Wherever separate rate for coastal container handling are not prescribed, the admissibility and extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2-General Terms & conditions.
- 4.8. **Mandatory User Charges:**  
The Mandatory User Charges for the Logistics Data Bank (LDB) service to be rendered by National Industrial Corridor Development Corporation Limited (formerly known as Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation Limited) passed by Order of TAMP vide Case No.TAMP/40/2021-MUC dated 15th day of September 2021 and notified vide Gazette No-420 dated 28th September 2021 applicable to all Major Ports and private terminals operating thereat.

## **CHAPTER-V**

### TRANSIT STORAGE

#### 5.1 . Imports

Transit storage charges at the following rates shall be levied in respect of all goods left in the port's Transit sheds or open space after the expiry of the free days and free periods till their delivery is effected.

Sl. No.	Classification	Unit	Rate
1	Goods lying in the Transit sheds or in the open transit space	Per wharfage unit per day	(a) first week 4.68 (b) second week ₹8.18 (c) succeeding period ₹11.69

**Notes:****1. Free days**

- (i). Free days prescribed below shall exclude customs holidays and Port's non working days.
- (ii). Seven working days (excluding customs holidays and Port's non-working days) following the date of the complete discharge of the goods from the vessel on to jetties, quays or wharves shall be allowed as free period.  
When goods are landed from the vessel into lighters, barges or other floating craft, the seven working days shall be calculated from the date of complete discharge of goods from the lighters, barges or other floating craft on the jetties, quays or wharves.
- (iii) The first week after the expiry of the free days is considered as normal transit storage charges and subsequent weeks are considered as demurrage charges
- (iv). In the case of salvaged goods, the free days shall be reckoned from the day following the date of notification of salvage by the Receiver or wrecks in the Official Gazette of Karnataka State.

**2. Free period:**

The following free periods shall be allowed in addition to the free days prescribed above:

- (i). Periods during which the goods are detained by the Collector of Customs for examination under sub-section (3) and (4) of section 144 of the Customs Act 1962 (152 of 1962), other than the ordinary process of appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of importers, plus one working day. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.
- (ii). Periods during which the goods are detained by any public Health Authority whether cleared or destroyed.

**3. Survey of Goods**

If the goods are detained for survey, then a period not exceeding seven days excluding Customs holidays and Port's non-working days, from the date of completion of discharge from the vessel may be excluded while calculating the storage charges provided the goods are removed within twenty four hours after the completion of the survey.

**4. Empty or partially empty packages.**

Transit storage charges shall be payable on packages landed empty or partially empty.

**5. Transit Storage charges on Sundays and Port Holidays**

Once Transit storage charges begin to accrue, no allowance shall be made for Sundays and port holidays

**6. Delivery of goods**

Goods shall not be delivered to owners or consignees unless all dues leviable thereon, including transit storage charges are paid.

**7. Congestion of goods**

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit area which may effect rapid transit of goods through the Port, it may direct the owners or consignees of any specified goods to remove such goods from the port premises within a specified period.

8. If the goods are not removed within a specified period, the Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or consignees. Goods so removed shall be charged Transit storage charges at the rates prescribed in the Schedule of Transit storage (Imports) at (c) in SI.No.1 or 2 whichever is applicable.

**5.2. EXPORTS**

Transit storage charges at the rate of Rs **4.68** per wharfage unit shall be levied after the expiry of the free days.

Notes:

**1. Free days**

- (i). Free days shall exclude the Customs holidays and port non-working days
- (ii). All cargo except salvaged goods (a) Twenty One day free days(excluding Customs holidays and Port's non-working days) from the actual date of the receipt of goods in the transit area. (b) From the date the vessel is berthed for working cargo to the date of the vessel completes loading.
- (iii). For salvaged goods, three days (excluding Customs holidays and port's non-working days) from the date on which the goods were actually salvaged.

**2. Shut out cargo**

- (i). In the case of goods shut out from shipment and if removed outside, in addition to the free days mentioned in Note 1, the working day next to the date of completion of taking in of the exports by the vessel also be allowed as a free day.
- (ii). In the case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel the free days shall count from the date of the first shut out, upto ten days excluding Customs holidays and port's non-working days. The total free period, however, shall not be more than 21 days as specified in Note 1.
- (iii). Cargo intended for export but not actually shipped will be allowed free days up to only seven days excluding Customs holidays and port's non-working days from the actual date of receipt of the goods in the transit area.

**3. Free periods**

In addition to the free days prescribed above, the period during which goods are detained by the Collector of Customs for examinations under Sub section (3) and (4) of Section 17 and for chemical test under Section 144 of the Customs Act, 1962, other than the ordinary processes or appraisalment and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the exporters, plus one working day shall also be allowed as free period. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.



**4. Congestion of goods**

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit sheds or other spaces allotted for the goods in transit to the detriment of the rapid transit of goods through the Port, it may direct the owner or consignor or Agents of any specified goods to remove such goods from the Port premises within a specified period. If the goods are not removed within such period, Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or shipper/agents. Transit Storage charges shall be levied on such goods in accordance with the rate specified for Transit storage on export cargo.

**5. Transshipment of Goods**

The free period shall be allowed for the transshipment cargo up to 28 days excluding Customs holiday and port's non-working days from the date of receipt of the goods.

**General Notes:**

1. Transit Storage charge on both import and export cargo shall not accrue for the period when the NMPA is not in a position to deliver/ship cargo when requested by the user.
2. If operational area is licensed on rental terms to users, storage charge on cargo stored there-at shall not be levied again.

**5.3. Dwell Time Charges for Motor Vehicle / Equipments (Import/Export/Transshipment)**

Sl. No.	Description	Gross Weight of the Motor Vehicle/Equipment in MT	
		Less than 10 Ton	More than 10 Ton
1.	1 - 10 days	Free	Free
2.	10 - 20 days	₹181.16/- per day per vehicle / equipment	₹362.32/- per day per vehicle / equipment
3.	Thereafter	₹362.32/- per day per vehicle / equipment	₹725.81/- per day per vehicle / equipment

**Notes:**

6. Free days shall exclude the Customs holidays and Port non-working days.
7. The Dwell charges shall be levied for storage inside the Port other than the area leased out for the purpose of storage of vehicle/equipment.
8. Dwell time for import/transshipment of motor vehicle/equipment shall be calculated from the day following the day of landing.
9. Dwell time for export of motor vehicle/equipment shall be calculated from the day following the day of receipt in NMPA.
10. Shut out charges for not loading on the vessel for which the vehicle/equipment is brought in is `50/- per vehicle/equipment.

**CHAPTER - VI  
OTHER CHARGES**

**6.5. Charges for supply of water**

Description	Rate per K.L./Tonne	
	Foreign-going Vessels(in US \$)	Coastal Vessels(in ₹)
Water Charges	USD 5.50	146.04

**6.6. Marshalling yard usage charges**

SI.No.	Description	Rate per M.T. (in ₹)
1.	Use of Marshalling yard outside wharf	19.28
2.	Use of Marshalling yard including private siding inside the wharf	24.54
<b>3.</b>	<b>Marshalling yard usage charges for handling containers (outside wharf):</b>	<b>Rate per Box (in ₹)</b>
(i).	For 20" Empty (Flat Rack/ Open Top/ Dry/ RF/ Tank)	46.74
(ii).	For 40" Empty (Flat Rack/ Open Top/ Dry/ RF/ Tank)	70.13
(iii).	20" Dry/ FR/ OT Laden	467.51
(iv).	40" Dry/ FR/ OT Laden	584.38
(v).	20" Reefer/ Tank Container Laden	584.38
(vi).	40" Reefer/ Tank Container Laden	701.27
<b>4.</b>	<b>Marshalling yard usage charges including private siding inside the wharf for handling containers:</b>	<b>Rate per Box (in ₹)</b>
(i).	For 20" Empty (Flat Rack/ Open Top/ Dry/ RF/ Tank)	58.44
(ii).	For 40" Empty (Flat Rack/ Open Top/ Dry/ RF/ Tank)	93.50
(iii).	20" Dry/ FR/ OT Laden	584.38
(iv).	40" Dry/ FR/ OT Laden	724.64
(v).	20" Reefer/ Tank Container Laden	724.64
(vi).	40" Reefer/ Tank Container Laden	841.52

**6.7. Fees for issue of Licence to C&F Agency**

SI.No.	Description	Rate (in ₹)
1	New Licence	28,530.00 for two calendar years
2	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years	3,420.00 per licence
3	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	340.00 per licence
4	For temporary licence for a period not exceeding one year	11,410.00 for one calendar year

**Note:**

Renewal licence shall be effected only if the licence has handled cargo / container of a minimum four vessels per annum at the port during the pervious licence period. Failure to renew the licence within one month of expiry entails cancellation of the licence.

**6.4. Fees for issue of licence to Steamer Agency**

SI.No.	Description	Rate (in ₹)
1	New Licence	28,530.00 for two calendar years
2	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years	3,420.00 per licence
3	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	340.00 per licence
4	For temporary licence for a period not exceeding one year	11,410.00 for one calendar year

**Note:**

Renewal of licence shall be effected only if the licence has handled:

- (a). Minimum four vessels per annum or
- (b). Containers of a minimum four vessels per annum at the port during the previous licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the license.

**6.5. Charges for carrying out Bollard Pull Test:**

Sl.No.	Particulars	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
(i).	Charges for carrying out Bollard Pull Test*	524.00	14,320.00

Bollard pull test charges are applicable to the tugs which are not hired by the port and are availing the facility.

**6.10. Hire charges for cargo handling equipment**

Sl.No.	Equipment	Rate per hour or part thereof (in ₹)	
1	10 MT capacity Fork Lift Truck	₹ 853.20 subject to minimum of ₹3,332.64	
2	Tata Truck Model LPT 909/36	₹ 670.88 subject to minimum of ₹5,246.17	
3	3 Ton Forklift Trucks	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
		₹144.92 subject to a minimum of ₹284.51	₹86.48 subject to a minimum of ₹169.78

**Notes:**

10. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPA.
11. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
12. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of `100 per hour or part thereof.
13. A charge of `350 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPA to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPA are unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.
14. (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.  
(ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of `500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPA.

- (iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary.
15. The NMPA shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPA against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPA for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.
16. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.
17. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.
18. Wherever coastal rates are not prescribed for cargo/container handling, the admissibility and extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2 – General Terms and conditions.

6.7. **Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:**  
The hire charges for HMC installed by private operators authorized by NMPA will be governed by separate Order No.TAMP/41/2019-NMPT approved by TAMP on 29 November 2019 & notified in the Gazette of India on 17 December 2019. The rate approved is effective from 25<sup>th</sup> February 2020 & will remain valid for a period of 5 years subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI from second year onwards.

6.8. **Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the port:**

The rate for 63T HMC installed by the port will be governed by the rates approved by this Authority vide separate Order No.TAMP/51/2019-NMPT dated 29.11.2019 notified in the Gazette of India on 17.12.2019. The rate approved will come into effect after expiry of 15 days from date of notification of the order passed in the Gazette of India and will remain valid for a period of 5 years subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI from second year onwards.

Dry Bulk Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal cargo other than thermal coal and iron ore/pallets
	46.47	27.88

Note: For Thermal Coal, Iron Ore and Iron pellets cargos, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo.

(ii). **For Break Bulk Cargo:**

(A). Steel & Bagged Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
	113.15	67.89

(B). Other than Steel & Bagged Cargo	Ceiling rate per Hour or part thereof (in ₹)	
	Foreign	Coastal
	29,155.79	17,494.16

(iii). **For Containers:**

	Foreign (in ₹)		Coastal (in ₹)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Normal Containers including reefer containers				
Upto 20'	1,955.13	931.61	1,173.31	559.42
20' to 40'	2,933.28	1,397.98	1,759.97	838.56
Hazardous Containers				
Upto 20'	2,346.63	1,118.84	1,408.20	670.62
20' to 40'	3,519.94	1,677.14	2,111.74	1,006.51

**Notes:**

- (i). No shifting charges shall be levied by the port in case shifting of a vessel from berth to another berth/ anchorage becomes necessary due to breakdown/ non- performance of MHC.

**6.9. Miscellaneous Charges****I. Charges for taking photographs or shooting films in the harbour premises:**

Sl.	Classification	Rate (in ₹)
1	For shooting of films by film making company or private parties	5,00,000.00 per day or part thereof
2	For still photographs of export/import cargoes or vessel on request of port user	1,150.00 per day or part thereof

**Notes:**

- The permission shall be issued by the NMPA or any official authorised by it.
- Still photographs taken and shooting film by the State and Central Govt. for education and scientific purposes and in connection with Govt.Publicity and shipping activities are exempted from paying charges.
- Any other cases of taking still photographs and shooting of films within the perimeter wall or in the Port premises shall be at the discretion of the NMPA on merit of each case.
- The charges shall be paid in advance and no refund of such payments shall be allowed for any failure/cancellation of the programme.
- If the cancellation of programme is at the instance of the Port or under extraordinary circumstances the charges paid shall be refunded subject to the claim in time.

12. The hire charges for any craft and or appliance of the Port if any, that are supplied and used by the film making company or by those taking photographs shall be levied as per the respective provisions of the Scales of Rates in addition to charges payable under this scale.

**VI. Fees of issue of passes/licence for entry into the wharf:**

Sl.No.	Classification	Rate (in ₹)
1	For issue Entry pass for individual (per head)	
i)	Daily	5.00
ii)	One month	100.00
iii)	Six months	200.00
iv)	One year	400.00
2	Issue of entry pass for bus, authorized trucks carrying passengers (per vehicle per day)	120.00
3.a)	Issue of entry pass for commercial vehicles	
i)	Daily	20.00
ii)	One month	400.00
iii)	Six months	700.00
iv)	One year	1250.00
b)	Issue of entry pass for Individual and Commercial Vehicles	
i)	Daily	25.00
ii)	One month	450.00
iii)	Six months	750.00
iv)	One year	1500.00
4. a)	Issue of entry pass for light motor vehicles (Car/ Jeep/ Van)	
i)	Daily	10.00
ii)	One month	250.00
iii)	Six months	600.00
iv)	One year	1000.00
b)	Issue of entry pass for individual and light motor vehicles (Car/Jeep/Van)	
i)	Daily	15.00
ii)	One month	300.00
iii)	Six months	750.00
iv)	One year	1250.00
5	Issue of entry pass for private cargo handling equipment	
i)	Daily	120.00
ii)	One month	750.00
iii)	Six months	3500.00
iv)	One year	6000.00

**Notes:**

16. The deposit cost of the RFID card will be ₹150/- (Rupees One Hundred and Fifty only).
17. The Deposit cost of the RFID Tag will be ₹210/- (Rupees Two Hundred and Ten only).
18. This deposit cost of the RFID card and Tag is refundable after physical verification of the card / tag if is in usable condition. RFID card and Tag are reusable.
19. The entry passes shall be issued by the NMPA.

20. The payment of the charge will not automatically entitle a person to get a pass.
21. The temporary pass shall be valid for a day for which it is obtained from zero to zero hours.
22. The NMPA may issue temporary passes free of charge to the distinguished guests to the port, visiting staff of other Major Ports and other Govt. Officers/ officials connected with the Port Authority and visiting the Wharf on official duty. No charges shall also be collected from the employees of the Port holding valid identity cards and other shipping interests holding valid photo passes issued by the NMPA.
23. Only persons who have harbour entry passes will be issued with temporary vehicles entry passes on payment of the above prescribed fee and it is not transferable.
24. No refund will be allowed for the charges once paid for temporary vehicle entry passes issued by the Port.
25. Drivers of vehicles (with permanent entry passes) are exempted from the payment for entry into the Wharf.
26. No refund will be allowed for the charges once paid for the entry passes issued for the vehicles covered by item above for unexpired period.
27. Vehicles i.e. carriers of goods belonging to the New Mangalore Port Authority and other major Port Authorities alone shall be exempted from holding an entry passes.
28. Any other vehicles not covered by above may be exempted from charge under the scale of rates at the discretion of the NMPA.
29. No refund is permissible for the unexpired period of entry passes.
30. Whenever damage to the NMPA property is caused by any vehicle plying within the NMPA foreshore premises, the owner of the vehicle shall accept liability thereof and pay the damages resulting therefrom.

VII. Fees for the hire of weighing scale and for the issue of certificates of weights:

(1)	For hire of weighing scales	₹1.62per tonne or part thereof
(2)	For issue of certificate of total tonnage of cargo	₹4.81 subject to a minimum of ₹22.95 per certificate

**Notes:**

5. The attendant labour shall be supplied by the parties concerned in all cases.
6. Charges shall be levied in accordance with the above scale when it is necessary for the Port to weigh goods, e.g. for the purpose of assessing the amount of wharfage payable in respect of the goods.
7. No refund of hire charges shall be allowed in case a notice of cancellation of requisition is not sent to the authorised officer of the NMPA in writing so as to reach him at least 2 hours prior to the commencement of the period of hire.
8. A fee of ₹10/- each shall be levied for a duplicate certificate of payment issued by the port authorities.

**VIII. Charges for the use of weigh bridges:**

Description	Amount
Weighment of cargo on the Port Lorry weigh bridge	₹44.40 per truck both ways

**Notes:**

6. The weighbridge shall be used only for weighing lorries or carts etc., with or without loads.
7. The fee under item (1) above shall cover hire charges of passing the cart or lorry etc., both empty and loaded over the weighing platform.
8. If any empty lorry after recording the tare weight on the ports weigh bridge within the wharf area is not brought to the ports weigh bridge during the same day with a load for recording the gross weight, a fee of ₹7.00 per lorry shall be payable by the party on whose behalf the tare weight is asked to be recorded.
9. The weigh bridge shall be manned by the NMPA.
10. The NMPA shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge during the period of its hire. The hirer shall indemnify the NMPA against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The hirer shall also indemnify the NMPA for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

**IX. Charges for the use of electric pump for supply of sea water:**

Description	Amount (₹)
Charges for the use of electric pump for supply of sea water	2,229.38 /- per hour

**Notes:**

1. Total monthly hours will be rounded off to nearest units, i.e., Hours for calculation of monthly demand.
2. The charges prescribed above for supply of sea water will be charged as per actual usage of electric pump.



## Annexure-II

## Performance standards

SI No	Performance standards	Unit	Calendar Year 2022, 2023 & 2024
1	Cargo Related Services		
a)	Average Ship berth day output (in respect of Major Cargos)	Tonnes	18,500
2	Vessel Related services		
a)	Average Turnaround Time of Vessels (Port Account)	Hours	38.00
b)	Average Pre-berthing time of Vessels (Port Account)	Hours	12.50

## PD-144

## ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಆಇ 555 ವೆಚ್ಚ-12/2022  
(ಇ-ಆಫೀಸ್ ಕಡತ)

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ  
ವಿಧಾನ ಸೌಧ  
ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:28.10.2022

## ಅಧಿಸೂಚನೆ

ಮೈಸೂರು ಅರಮನೆಯ ವಸತಿ ಭಾಗದ ದುರಸ್ತಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ರೂ.2.44 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀ ಹೆಚ್.ಎಸ್.ಎಸ್.ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯೂ ಫೌಂಡೇಶನ್ (ಹೆಚ್.ಹೆಚ್. ಶ್ರೀ ಶ್ರೀಕಂಠದತ್ತ ನರಸಿಂಹ ಒಡೆಯರ್ ಫೌಂಡೇಶನ್, ಮೈಸೂರು,) ವತಿಯಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ ಅಧಿನಿಯಮ-1999 ರ ಕಲಂ 4(ಜಿ) ರಡಿ ಪ್ರದತ್ತವಾದ ಅಧಿಕಾರ ಚಲಾಯಿಸಿ, ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ ಕಾಯ್ದೆಯಿಂದ ವಿನಾಯಿತಿ ನೀಡಿದೆ.

ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಮಂಜಸ ದರದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವುದನ್ನು ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಇಲಾಖೆಯು ದೃಢಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ  
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ

(ಕಾಂತಮ್ಮ ಎನ್.ಎಂ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ  
ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ (ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಕೋಶ)

## PR-1281

ಭಾಗ ೨

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಶುಕ್ರವಾರ, ೨೫, ನವೆಂಬರ್, ೨೦೨೨

೧೩೩೪೨

## ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಆಇ 560 ವೆಚ್ಚ-12/2022

(ಇ-ಆಫೀಸ್ ಕಡತ)

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ

ವಿಧಾನ ಸೌಧ

ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:01.10.2022

### ತಿದ್ದುಪಡಿ

ಈ ಹಿಂದೆ ಹೊರಡಿಸಿರುವ ಅಧಿಸೂಚನೆ ಸಂ:ಆಇ 560 ವೆಚ್ಚ-12/2022, ದಿನಾಂಕ:15.09.2022 ರಲ್ಲಿನ ಒಂದನೇ ಕಂಡಿಕೆಯನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಮಾರ್ಪಡಿಸಿಕೊಂಡು ಓದಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

" 2022-23 ಸಾಲಿನ " ನಾಡಹಬ್ಬ ದಸರಾ ಮಹೋತ್ಸವ - 2022 " ರ ಆಚರಣೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕ ಸರಕು, ಸೇವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ರೂ.27.80 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳು, ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆ, ತಲಾ ರೂ.1.00 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿ, ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆ, ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿ, ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ ಹಾಗೂ ರೂ.20.00 ಲಕ್ಷಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿ, ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆ ಇವರು ನೇರವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ ಅಧಿನಿಯಮ-1999 ರ ಕಲಂ 4(ಜಿ) ರಡಿ ಪ್ರದತ್ತವಾದ ಅಧಿಕಾರ ಚಲಾಯಿಸಿ, ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ ಕಾಯ್ದೆಯಿಂದ ವಿನಾಯಿತಿ ನೀಡಿದೆ "

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ

ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ

(ಕಾಂತಮ್ಮ ಎನ್.ಎಂ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ (ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಕೋಶ)

PR-1282