



ನವ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಪ್ರಾಧಿಕಾರ
नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण
NEW MANGALORE PORT AUTHORITY
(Fully Solar Powered)

भारत सरकार (पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय)
Govt of India (Ministry of Ports, Shipping and Waterways)
ಪಣಂಬೂರು ಪನ್ಸೂರು Panambur / ಮಂಗಳೂರು ಮಂಗಲೂರು Mangalore - 575010

75
Azadi Ka
Amrit Mahotsav



SAGARMALA
PORT-LED PROSPERITY

NMPT/DTM/BP/2024

Dated: 10.05.2024.

TRADE NOTICE

Sub: Berthing Policy for Dry Bulk Cargo Vessels at
New Mangalore Port Authority – Reg.

The revised Berthing Policy for Dry Bulk Cargo Vessels at NMPA duly approved by the Board has been notified in the State Gazette of Karnataka under No.PD65, Part 03 dtd.04.05.2024 (Copy enclosed). The revised policy shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification in the State Gazette of Karnataka i.e. from 03.06.2024 and shall remain valid till the next revision of Scale of Rates (SOR) of NMPA or until the up-gradation of Berth infrastructure whichever is earlier. The existing policy will continue till such time the above revised policy comes into effect.

Encl: As above.


TRAFFIC MANAGER

To,

All Stevedoring and Shore Handling Agents and Steamer Agents.

Cc to : The President Association of NMP Stevedores, Mangalore.

The President, Mangalore Steamer Agents Association.

The President C&F Agent Association.

Sr.DTM / DTM (O/C) / DTM (A) / ATM Gr-I (C) / ATM Gr-I (Op.) for necessary action.

Account Officer Gr-I (Rev.) for necessary action.

DD (EDP) with a request to display the trade notice in the NMPA website along with enclosure and implement the revised policy in the IPOS/ERP.

FA & CAO for information.

PS to Dy. Chairman for kind information of Dy. Chairman, NMPA.

PS to Chairman for kind information of Chairman, NMPA.

ದೂರವಾಣಿ / ದೂರಭಾಷ / Phone : 0824- 2407341, 2887399

आईएसओ 9001:2015, 14001:2015, 45001: 2018 एवं आईएसपीएस अनुपालनकर्ता पत्तन

An ISO 9001:2015, 14001:2015, 45001: 2018 & ISPS Compliant Port

ಪುರಸಭೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ವಸತಿಯೇತರ ಚಟುವಟಿಕೆಯ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ (ವಾಣಿಜ್ಯ/ಕೈಗಾರಿಕೆ) ಕಟ್ಟಡಗಳು, ಅಧಿಕೃತ ಗೃಹಗಳು ಮತ್ತು ಜಾಹಿರಾತುಗಳಿಗೆ 2024-25ನೇ ಸಾಲಿನಿಂದ ಅಂದರೆ 01.04.2024 ರಿಂದ ಅನ್ವಯವಾಗುವಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಪುರಸಭಾ ಕಾಯ್ದೆ 1964ರ ಕಲಂ 256(2)(4) ರಂತೆ ಈ ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ಶುಲ್ಕಗಳನ್ನು ವಿಧಿಸಲು ತೀರ್ಮಾನಿಸಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಆಕ್ಷೇಪಣೆಗಳು ಅಥವಾ ಸಲಹೆಗಳೇನಾದರೂ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಸಮರ್ಥನೀಯವಾದ/ಸಮಂಜಸವಾದ ಕಾರಣಗಳೊಂದಿಗೆ ಹಾಗೂ ಅದನ್ನು ಪ್ರತಿಪಾದಿಸುವ ಸೂಕ್ತ ಪೂರಕ ದಾಖಲೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಈ ಪ್ರಕಟಣೆ ದಿನಾಂಕದಿಂದ 30 ದಿನಗಳೊಳಗಾಗಿ ಕಛೇರಿ ವೇಳಾ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯಾಧಿಕಾರಿ, ಪುರಸಭೆ, ಕೋನಪ್ಪನ ಆಗ್ರಹಾರ (ರಜಾ ದಿನಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ) ಇವರಿಗೆ ಲಿಖಿತ ಮೂಲಕ ಸಲ್ಲಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅವಧಿ ಮುಗಿದ ನಂತರ ಸಲ್ಲಿಸುವ ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಮತ್ತು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಸಹಿ/-
ಮುಖ್ಯಾಧಿಕಾರಿ
ಪುರಸಭೆ, ಕೋನಪ್ಪನ ಆಗ್ರಹಾರ

ಸಹಿ/-
ಆಡಳಿತಾಧಿಕಾರಿ
ಪುರಸಭೆ, ಕೋನಪ್ಪನ ಆಗ್ರಹಾರ

PD-65

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

No. NMPA/TM/SM/2024

Dated: 25.03.2024

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 Performance norms and incentives/ penalties required under Berthing Policy for Dry bulk cargo for New Mangalore Port Authority as in the Order appended hereto.

Sd/-
Satish.Kumar
Traffic Manager
New Mangalore Port Authority

New Mangalore Port Authority**No. NMPA/TM/SM/2024****ORDER****(Passed on 01.03.2024)**

This relates to notification of Performance norms and incentives/ penalties required under Berthing Policy for Dry bulk cargo for New Mangalore Port Authority.

1. The existing Performance norms and incentives/ penalties required under Berthing Policy for Dry bulk cargo for New Mangalore Port Authority was last approved by the Board of NMPA Vide Resolution No. 132/2022-23 and notified in the Karnataka state Gazette No. 158 dated 30th January 2023. The revised Berthing Policy was implemented w.e.f 01.03.2023 and was valid up to 28/02/2024.

2. As the validity of the above said order has expired on 28 Feb 2024, performance review of Dry Bulk vessels was undertaken. During the effective period from 1st January 2023 till 31st December 2023 (12 months), 73 bulk cargo vessels were handled at port operated berths by the stevedoring and shore handling agents. Out of this, Fifty-five (55) vessels, i.e., 75% of vessels have achieved above 5% of the performance norms and have been awarded incentives. Eleven (11) vessels i.e., 15% of vessels have incurred neither penalty nor incentive since their performances are at par or within the limit of (+/-) 5% of the prescribed norms. Seven (07) Vessels i.e., 10% of vessels have incurred penalty.
3. The Clause 7.2 of Berthing Policy stipulates that, if more than 60%-70% of the vessels are achieving the set norms, then the Port should increase the norms and if more than 70% of ships cannot meet the norms, Chairman in consultation with Board can relax the performance norms. Overall for the period under review, 90% of vessels (out of 73 vessels handled between 01.01.2023 till 31.12.2023) has achieved the set performance norms.
4. In this regard, a meeting was held on 30.01.2024 with the representatives of Stevedoring & Shore handling Agents and Steamer Agents to review the performance norms and penalty/incentive for Dry Bulk cargo vessels at NMPA to build a consensus on the proposed norms with an objective to increase it at one hand and also to ensure business continuity of the non-captive segment through NMPA. In the meeting, representatives of Association of New Mangalore Port Stevedores and the Mangalore Steamer Agent's Association submitted various challenges related to availability of shore infra, the non-captive nature of cargo and the underutilization of the general cargo berths and emphasized on the necessity to fix norms as per the charter party obligations as that impacts nominating such cargoes to port. They have also highlighted constraints in handling such as dusty cargo, frequent stoppages on account of pollution control and use of vessel gear including time lost on technicalities at the berth such as ownership change, bunkering etc.
5. After due consultation with the stakeholders and in conformity with the ministry guidelines, the performance norms were reviewed in such a manner that any adverse impact on cargo throughput is avoided.
6. Further proposed performance norms and penalty/incentive under Berthing Policy for Dry Bulk cargo for NMPA with terms and conditionalities was placed before the Tariff Committee on 19.02.2024 for deliberation and recommendation. The Tariff Committee duly recommended the revised policy to the Board of New Mangalore Port Authority for consideration.
7. The Board of New Mangalore Port Authority vide Resolution No 240/2023-24 dated 01.03.2024 has approved the revised Berthing policy for Dry Bulk cargo for NMPA (Annexure-B). This Policy and conditionalities governing the application of the policy shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification in the Official Gazette of Karnataka and shall remain valid till the next revision of SOR of NMPA or until the upgradation of berth infrastructure whichever is earlier and continue the existing Berthing

Policy till such time the revised policy comes into effect. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by the Board of NMPA.

Sd/-
Satish.Kumar
Traffic Manager
New Mangalore Port Authority

ANNEXURE-B

Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for New Mangalore Port Authority

1. Fixation of Incentives and Penalties along with the Performance norms for implementation of Berthing Policy for NMPA is as follows:

(a) Productivity Norms for dry bulk cargo:

Sl. No.	Commodity	(Tonnes/day)		
		MHC of 100T and above capacity (2Nos.)	64TMHC (2Nos.)	Ship Crane (4Nos.)
1	Coal	22000	7000	13000
2	Pet Coke	16400	10000	12000
3	Met Coke	12000	7700	7500
4	Urea	11600	9000	7500
5	DAP/SOP	11600	8500	7500
6	MOP	12900	9500	9000
7	Sulphur	12000	9500	8000
8	Gypsum and other Ores and Minerals	20000	9600	11000
9	Limestone/Dolomite	12000	11000	9500
10	Bentonite	12000	7500	7300
11	Rock Phosphate and other FRM	4000	4000	4000
12	Other Finished fertilizer	11600	9500	9000
13	Iron Ore Fines	21600	9000	14500
14	Food Grains	10400	5200	5000
15	River Sand	20000	15000	16000
16	Industrial Salt	14500	13500	12000

(b) Incentive/Penalty:

Based on the performance norm for the commodity-infrastructure combination fixed from time to time, the duration of ship's stay in hours will be stipulated by the port on ship to ship basis. For each ship, actual berth stay will be calculated based on "end of inward Pilotage" to sailing time. The actual berth stay will be compared with stipulated berth stay for the ship-commodity combination. Following incentive or penalties will be levied in case of lower or higher stay of ship as compared to stipulated time.

Sl. No.	Description	Incentive	Penalties
(i)	Ship stays within 5% (higher or lower) of stipulated time	---NIL---	---NIL---
(ii)	Ship stays more than 5% higher than the stipulated time	---NA---	No. of additional hours X Rs.3500/- per hour or part thereof.
(iii)	Ship stay more than 5% lower than the Stipulated time	No. of additional hours saved X Rs. 350/-per hour or part thereof.	---NA---

Note:

i. In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/incentive any stoppage of operations on account of port-related or weather-related issues will be discounted. Such exclusions will be limited to:

- a. Break-down/non-availability of port provided equipment at berth.
- b. Weather related stoppages as indicated in the Statement of Facts (SOF).
- c. Shifting of ships between berths on account of port. Port is required to maintain a record of a historical data of the frequency of such cases.
- d. Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of port i.e. pilot/tug unavailability, tidal conditions.
- e. Essential activities like Bunkering, ownership / vessel name change.
- f. Any stoppages attributable to the Port account like vessel idling at berth due to non-availability of Berth of suitable draft.
- g. Draft surveys within the prescribed norms for ships. As a guideline maximum 30 minutes per party for interim draft survey should be allowed. Any additional time incurred in draft surveys will be considered in berth stay. Port should also make all attempts to ensure that in case of multi-party consignments, common surveyors are appointed so as to reduce time lost during interim draft surveys.

Any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board.

- h. For computing the incentive/penalty the respective Steamer and Stevedoring agents may submit a joint declaration clearly mentioning the stoppages to be accounted on their behalf. Accordingly, the bill shall be raised to the Stevedore, which will also specify abstract of penalties and incentives calculated clearly mentioning the stoppage accountable to the respective Steamer Agent/Stevedores. Subsequently, the Stevedoring agent may raise bill the same to the respective Steamer Agent.
- i. For any operational purpose like during the discharge of heterogeneous cargo belonging to the multiple parties and are stowed separately in a vessel and if all the 4 ship cranes are unable to discharge / load the cargo, then performance norms of the ship crane will be proportionately reduced.

- ii. Steamer Agents to submit the 'vessel planning' prior to berthing of the vessel.
- iii. The Stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 44,000 tonnes of coal handled through two Nos. of MHC of 100T and above capacity the stipulated time of stay of vessel will be 48 hours i.e.(44,000/22,000)X 24.
- iv. The penalty of Rs. 3,500/- per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of Rs.350/-per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.
- v. If the total stay at berth of a vessel is 3 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of Rs.1,050/-(i.e. Rs.350*3) and in case of vessel stays 3 hours higher than the stipulated time they shall be liable to pay Rs.10,500/- (i.e. Rs.3,500*3)in case of penalty.
- vi. Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the stevedores indent resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
- vii. The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading/unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading/unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/importer/exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) subject to availability till the ship gears is/are made operational.
- viii. In case of vessels using more than 2 HMCs to achieve better efficiency, the incentive/ penalty to be calculated considering the productivity norms for 2 HMCs.
- ix. Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, NMPA reserve the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- x. NMPA may review the productivity norms on annual basis and revise the same, if required, based on local conditions, up-gradation of berth infrastructure and past performance etc. .as stipulated in the Berthing Policy for Dry bulk cargo for Major Ports,2016 issued by the Ministry of Port, Shipping and Waterways(MOPSW).

(c) Anchorage charges for Dry Bulk Cargo Vessels:

1. The Anchorage charges for dry bulk cargo may be considered as prescribed in the general revision of the Scale of Rates of NMPA.
2. The above provisions will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the State Gazette and shall remain valid till the next revision of SOR of NMPA or until the up-gradation of Berth infrastructure whichever is earlier. The existing policy will be continuing till such time this revised policy comes into effect.

ಪತ್ತನ,ಪೊತ ಪರಿವಹನ ಔರ ಜಲಮಾರ್ಗ ಮಂತ್ರಾಲಯ
ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ
ಪಣಬೂರ, ಮಂಗಲೂರ

ಸಂಖ್ಯಾ ಂನಂಮಪೀಂ/ಟೀಂಮ/ಂಸಂಂ/2024

ದಿನಾಂಕ:25.03.2024

ಅಧಿಸೂಚನಾ

ಮಹಾ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ ಅಧಿನಿಯಮ 2021 (2021 ಕಾ 1) ಕೀ ಧಾರಾ 27 ದ್ವಾರಾ ಪ್ರದತ್ತ ಶಕ್ತಿಯೊ ಕಾ ಪ್ರಯೊಗ ಕರತೆ ಹುಂ, ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಕೆ ಲೀಂ ಮಹಾ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ ಮಂಡಲ ಂತದದ್ವಾರಾ ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ ಶುಷ್ಕ ಥೊಕ ಕಾರ್ಗೊ ಕೆ ಲೀಂ ಬರ್ಥಿಗ ನೀತಿ ಕೆ ತಹತ ಅಪೆಕ್ಷಿತ ನಿಷ್ಪಾದನ ಮಾರದಂಡೊ ಔರ ಪ್ರೊತ್ಸಾಹನೊ/ಶಾಸ್ತಿಯೊ ಕೊ ಅಧಿಸೂಚಿತ ಕರತಾ ಹೆ, ಜೆಸಾ ಕಿ ಸಲಗ್ನ ಆದೆಶ ಮೆ ಹೆ।

ಹಸ್ತಾ/-

ಸತೀಶ ಕುಮಾರ

ಯಾತಾಯಾತ ಪ್ರಬಂಧಕ

ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ

ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ
ಸಂ. ಂನಂಮಪೀಂ/ಟೀಂಮ/ಂಸಂಂ/2024

ಆದೆಶ

(01.03.2024 ಕೊ ಪಾರಿತ)

ನವ ಮಂಗಲೂರ ಪತ್ತನ ಪ್ರಾಧಿಕರಣ ಕೆ ಲೀಂ ಶುಷ್ಕ ಥೊಕ ಕಾರ್ಗೊ ಕೆ ಲೀಂ ಬರ್ಥಿಗ ನೀತಿ ಕೆ ತಹತ ಅಪೆಕ್ಷಿತ ನಿಷ್ಪಾದನ ಮಾರದಂಡೊ ಔರ ಪ್ರೊತ್ಸಾಹನೊ/ಶಾಸ್ತಿಯೊ ಕೀ ಅಧಿಸೂಚನಾ ಸೆ ಸಂಬಧಿತ ಹೆ।

1. ಮೊಜೂದಾ ನಿಷ್ಪಾದನ ಮಾರದಂಡ ಆಂರ ಪ್ರೊತ್ಸಾಹನ/ಶಾಸ್ತಿ ಕೊ ಅಂತಿಮ ಬಾರ ಂನಂಮಪೀಂ ಬೊರ್ಡ ದ್ವಾರಾ ಆದೆಶ ಸಂಖ್ಯಾ 132/2022-23 ದಿನಾಂಕ 26 ಅಕ್ಟೂಬರ 2021 ದ್ವಾರಾ ಅನುಮೊದಿತ ಕಿಯಾ ಗಯಾ ಥಾ ಔರ ಆಧಿಕಾರಿಕ ರಾಜಪತ್ರ ಮೆ ಸಂ.158 ದಿನಾಂಕ 30 ಜನವರಿ 2023 ದ್ವಾರಾ ಅಧಿಸೂಚಿತ ಕಿಯಾ ಗಯಾ ಥಾ। ಸಂಶೊಧಿತ ಬರ್ಥಿಗ ನೀತಿ 01/03/2023 ಸೆ ಲಾಗೂ ಕೀ ಗರ್ಡೆ ಥೀ ಔರ 28/02/2024 ತಕ ವೆಧ ಥೀ।
2. ಒುಕೆ ಆದೆಶ ಕೀ ವೆಧತಾ 28 ಫರವರಿ 2024 ಕೊ ಸಮಾಪ್ತ ಹೊ ರಹೀ ಥೀ, ಇಸಲೀಂ ಶುಷ್ಕ ಥೊಕ ಜಹಾಜೊ ಕೆ ನಿಷ್ಪಾದನ ಕೀ ಸಮೀಕ್ಷಾ ಕೀ ಗರ್ಡೆ। 1 ಜನವರಿ 2023 ಸೆ 31 ದಿಸಂಬರ 2023 (12 ಮಹೀನೆ) ಕೀ ಅವಧಿ ಕೆ ಲೀಂ, 73 ಥೊಕ ಮಾಲ ಜಹಾಜೊ ಕೊ ಸ್ಟೀವೆಡೊರಿಗ ಔರ ತಟೀಯ ಹೆಂಡಲಿಗ ವಾಲೆ ಂಜೆಂಟೊ ದ್ವಾರಾ ಪತ್ತನ ಸಂಚಾಲಿತ ಬರ್ಥ ಪರ ಸಂಭಾಲಾ ಗಯಾ ಥಾ। ಇಸಮೆ ಸೆ ಅಡತಾಲೀಸ (55) ಜಹಾಜೊ, ಯಾನಿ 75% ಜಹಾಜೊ ನೆ ನಿಷ್ಪಾದನ ಮಾರದಂಡೊ ಕೆ 5% ಸೆ ಂಪರ ಹಾಸಿಲ ಕಿಯಾ ಹೆ ಔರ ಂಹೆ ಪ್ರೊತ್ಸಾಹನ ದಿಯಾ ಗಯಾ ಹೆ। ಗ್ಯಾರಹ (11) ಜಹಾಜೊ ಯಾನಿ 15% ಜಹಾಜೊ ಪರ ನ ಡೊ ಜುರ್ಮಾನಾ ಲಾಗಾಯಾ ಹೆ ಔರ ನ ಹೀ ಪ್ರೊತ್ಸಾಹನ ವ್ಯೊಕೆ ಂನಕಾ ನಿಷ್ಪಾದನ ನಿರ್ಧಾರಿತ ಮಾರದಂಡೊ ಕೆ ಬರಾಬರ ಯಾ (+/-) 5% ಕೀ ಸೀಮಾ ಕೆ ಖೀತರ ಹೆ। ಸಾತ (07) ಪೊತೊ ಅರ್ಥಾತ 10% ಪೊತೊ ಪರ ಜುರ್ಮಾನಾ ಲಾಗಾಯಾ ಗಯಾ ಹೆ।
3. ಬರ್ಥಿಗ ನೀತಿ ಕಾ ಖಂಡ 7.2 ಯಹ ನಿರ್ಧಾರಿತ ಕರತಾ ಹೆ ಕಿ, ಯದಿ 60%-70% ಸೆ ಅಧಿಕ ಪೊತ ನಿರ್ಧಾರಿತ ಮಾರದಂಡೊ ಕೊ ಪ್ರಾಪ್ತ ಕರ ರಹೆ ಹೆ, ಡೊ ಪತ್ತನ ಕೊ ಮಾರದಂಡೊ ಕೊ ಬದಾನಾ ಒಾಹೀಂ ಔರ ಯದಿ 70% ಸೆ ಅಧಿಕ ಜಹಾಜ ಮಾರದಂಡೊ

को पूरा नहीं कर सकते हैं, तो अध्यक्ष बोर्ड के परामर्श से निष्पादन मानदंडों में ढील दे सकते हैं। समीक्षाधीन अवधि के लिए कुल मिलाकर, 90% जहाजों (01.01.2023 से 31.12.2023 के बीच संभाले गए 73 जहाजों में से) ने निर्धारित निष्पादन मानदंडों को हासिल कर लिया है।

4. इस संबंध में, एनएमपीए में 30.01.2024 को स्टीवडोरिंग एवं शोर हैडलिंग एजेंटों और स्टीमर एजेंटों के प्रतिनिधियों के साथ शुष्क थोक माल जहाजों के लिए निष्पादन मानदंडों और शास्ति/प्रोत्साहन की समीक्षा करने के लिए बैठक आयोजित की गई ताकि आम सहमति बनाई जा सके। प्रस्तावित मानदंडों का उद्देश्य एक तरफ इसे बढ़ाना है और साथ ही एनएमपीए के माध्यम से गैर-कैप्टिव खंड की व्यापार निरंतरता सुनिश्चित करना है। बैठक में, एसोसिएशन ऑफ नव मंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स और मंगलूर स्टीमर एजेंट एसोसिएशन के प्रतिनिधियों ने तटीय बुनियादी ढांचे की उपलब्धता, कार्गो की गैर-कैप्टिव प्रकृति और सामान्य कार्गो बर्थ के कम उपयोग से संबंधित विभिन्न चुनौतियां प्रस्तुत कीं और इन्हें ठीक करने की आवश्यकता पर जोर दिया। चार्टर पार्टी के दायित्वों के अनुसार मानदंड ऐसे कार्गो को पत्तन पर नामांकित करने पर प्रभाव डालते हैं। उन्होंने धूल भरे कार्गो, प्रदूषण नियंत्रण के कारण बार-बार रुकने और बर्थ पर स्वामित्व परिवर्तन, बंकरिंग आदि जैसी तकनीकी चीजों पर बर्बाद होने वाले समय सहित पोत उपकरण के उपयोग जैसी बाधाओं पर भी प्रकाश डाला है।
5. हितधारकों के साथ उचित परामर्श के बाद और मंत्रालय के दिशा-निर्देशों के अनुरूप, निष्पादन मानदंडों की इस तरह से समीक्षा की गई कि कार्गो थ्रूपुट पर किसी भी प्रतिकूल प्रभाव से बचा जा सके।
6. इसके अलावा एनएमपीए के लिए शुष्क थोक माल के लिए बर्थिंग नीति के तहत प्रस्तावित निष्पादन मानदंड और शास्ति/प्रोत्साहन को नियमों और शर्तों के साथ 19.02.2024 को टैरिफ समिति, एनएमपीए के समक्ष रखा गया था। टैरिफ समिति ने विधिवत संशोधित नीति को विचार हेतु नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण के बोर्ड को अनुशंसित किया।
7. नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण के बोर्ड ने संकल्प संख्या 240/2023-24 दिनांक 01.03.2024 के माध्यम से एनएमपीए (अनुलग्नक-ख) के लिए शुष्क थोक माल के लिए संशोधित बर्थिंग नीति को मंजूरी दे दी है। यह नीति और नीति के आवेदन को नियंत्रित करने वाली शर्तें कर्नाटक के आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगी और एनएमपीए के एसओआर के अगले संशोधन तक या बर्थ इंफ्रास्ट्रक्चर के उन्नयन तक, जो भी हो, वैध रहेंगी। पहले है और संशोधित नीति प्रभावी होने तक मौजूदा बर्थिंग नीति जारी रहेगी। इसके बाद दी गई मंजूरी स्वतः समाप्त हो जाएगी जब तक कि एनएमपीए बोर्ड द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं की जाती।

हस्ता/-

सतीश कुमार

यातायात प्रबंधक

नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण

क्र.सं.	विवरण	प्रोत्साहन	शास्तियां
(i)	जहाज (अधिक या कम) निर्धारित समय के 5% भीतर रहता है	- शून्य -	- शून्य -
(ii)	जहाज निर्धारित समय से 5% अधिक देर तक ठहरता है	-लागू नहीं-	अतिरिक्त घंटों की संख्या X रु. 3500/- प्रति घंटा या उसका अंश
(iii)	निर्धारित समय 5% से कम की तुलना में जहाज अधिक ठहरता है	बचाए गए अतिरिक्त घंटों की संख्या X रु.350/- प्रति घंटा या उसका अंश	-लागू नहीं-

टिप्पणी:

i. शास्ति/प्रोत्साहन की गणना के उद्देश्य से प्रत्येक जहाज द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन की गणना में पल्लन-संबंधी या मौसम-संबंधी मुद्दों के कारण परिचालन के किसी भी ठहराव को छूट दी जाएगी। ऐसी छूट निम्नलिखित तक सीमित होगी:

- क) बर्थ पर पल्लन प्रदत्त उपकरण का खराब होना/अनुपलब्धता।
- ख) मौसम संबंधी रुकावटें जैसा कि तथ्यों के विवरण (एसओएफ) में दर्शाया गया है।
- ग) पल्लन के कारण बर्थ के बीच जहाजों का स्थानांतरण। पल्लन को ऐसे मामलों की आवृत्ति के ऐतिहासिक डेटा का रिकॉर्ड बनाए रखना आवश्यक है।
- घ) पल्लन यानी पायलट/टग की अनुपलब्धता, ज्वार की स्थिति के कारण जहाज की तैयारी के बाद नौकायन में कोई देरी।
- ङ) बंकरिंग, स्वामित्व/जहाज का नाम परिवर्तन जैसी आवश्यक गतिविधियाँ।
- च) उपयुक्त ड्राफ्ट की बर्थ की अनुपलब्धता के कारण पल्लन खाते के कारण होने वाला कोई भी ठहराव, जैसे जहाज का बर्थ पर निष्क्रिय पड़ा रहना।
- छ) जहाजों के लिए निर्धारित मानदंडों के भीतर मसौदा सर्वेक्षण। एक दिशानिर्देश के रूप में अधिकतम अंतरिम मसौदा सर्वेक्षण के लिए प्रति पक्ष 30 मिनट की अनुमति दी जानी चाहिए। ड्राफ्ट सर्वेक्षण में लगने वाले किसी भी अतिरिक्त समय को बर्थ स्टे में माना जाएगा। पल्लन को यह सुनिश्चित करने के लिए भी सभी प्रयास करने चाहिए कि बहु-पक्षीय खेपों के मामले में, सामान्य सर्वेक्षणकर्ताओं को नियुक्त किया जाए ताकि अंतरिम मसौदा सर्वेक्षण के दौरान बर्बाद होने वाले समय को कम किया जा सके। अन्य कारणों से किसी भी रुकावट को निष्पादन मानदंडों की गणना के लिए बाहर नहीं रखा जाएगा, जब तक कि बोर्ड द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित न किया गया हो।
- ज) प्रोत्साहन/शास्ति की गणना के लिए संबंधित स्टीमर और स्टीवडोरिंग एजेंट एक संयुक्त घोषणा प्रस्तुत कर सकते हैं जिसमें उनकी ओर से किए जाने वाले स्टॉपेज का स्पष्ट उल्लेख हो। तदनुसार, बिल को स्टीवडोर के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा, जिसमें संबंधित स्टीमर एजेंट/स्टीवडोर के प्रति जवाबदेह रुकावट का स्पष्ट रूप से उल्लेख करते हुए गणना किए गए शास्ति और प्रोत्साहन का सार भी निर्दिष्ट किया जाएगा। इसके बाद, स्टीवडोरिंग एजेंट संबंधित स्टीमर एजेंट को बिल भेज सकता है।

- झ) किसी भी परिचालन उद्देश्य के लिए जैसे कि कई पार्टियों से संबंधित विषम कार्गो के निर्वहन के दौरान और एक जहाज में अलग से संग्रहीत किया जाता है और यदि समस्त 4 जहाज क्रेन कार्गो को निर्वहन/लोड करने में असमर्थ हैं, तो जहाज क्रेन के निष्पादन मानदंड आनुपातिक रूप से कम हो जाएंगे।
- ii. स्टीमर एजेंटों को जहाज की बर्थिंग से पहले 'जहाज योजना' प्रस्तुत करनी होगी।
- iii. जहाज के ठहरने के निर्धारित समय की गणना बर्थ पर रहने के दौरान जहाज से उतारे गए/ लोड किए गए कुल कार्गो और वस्तु के लिए निर्धारित निष्पादन मानदंड के आधार पर की जाएगी। उदाहरण के लिए, 44,000 टन कोयला ले जाने वाले एक जहाज को 100टी और उससे अधिक क्षमता के दो एमएचसी के माध्यम से संभाला जाता है, जहाज के रुकने का निर्धारित समय 48 घंटे यानी $(44,000/22,000) \times 24$ होगा।
- iv. बर्थ पर जहाज के ठहरने के निर्धारित समय से अधिक बर्थ पर जहाज के रुकने के लिए 3,500/- रुपये का जुर्माना प्रति घंटा या उसके हिस्से का प्रोत्साहन और निर्धारित समय से कम बर्थ पर जहाज के रुकने के लिए 350/- रुपये प्रति घंटा या उसके हिस्से का प्रोत्साहन।
- v. यदि जहाज के बर्थ पर कुल ठहराव निर्धारित समय से 3 घंटे कम है, तो स्टीवडोर्स रु.1,050/- (अर्थात् रु.350*3) के प्रोत्साहन के पात्र हैं और जहाज के बर्थ पर रुकने के मामले में निर्धारित समय से 3 घंटे अधिक रुकते हैं। निर्धारित समय के बाद वे जुर्माने के मामले में रु.10,500/- (अर्थात् रु.3,500*3) का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होंगे।
- vi. चूंकि कार्गो को संभालने के लिए पत्तन द्वारा स्टीवडोर्स को लाइसेंस जारी किए जाते हैं और स्टीवडोर्स कार्गो को संभालने के लिए संसाधनों की मांग करते हैं, स्टीवडोर्स को प्रोत्साहन मिलेगा और जुर्माना भी वहन करना होगा।
- vii. गियर वाले जहाजों से अपेक्षा की जाती है कि वे कार्गो की लोडिंग/अनलोडिंग पूरी होने तक सभी क्रेनों का संचालन करें। ऐसे गियर वाले जहाज जो जहाज क्रेन के खराब होने या पत्तन के लिए जिम्मेदार नहीं होने वाले किसी अन्य कारण से कार्गो लोडिंग/अनलोडिंग संचालन के लिए सभी या किसी भी जहाज क्रेन को संलग्न करने में असमर्थ हैं, पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) को संलग्न करने के लिए उत्तरदायी है) जहाज के गियर चालू होने तक उपलब्धता पर निर्भर।
- viii. बेहतर दक्षता प्राप्त करने के लिए 2 से अधिक एचएमसी का उपयोग करने वाले जहाजों के मामले में, 2 एचएमसी के लिए उत्पादकता मानदंडों को ध्यान में रखते हुए प्रोत्साहन/शास्ति की गणना की जाएगी।

- ix. जहां जहाज निर्धारित उत्पादकता मानदंडों को प्राप्त नहीं कर रहा है, एनएमपीए उपर्युक्त निर्धारित दर पर जुर्माना शुल्क, यदि कोई हो, लगाने के अलावा जहाज के जोखिम और लागत पर जहाज को लंगरगाह में स्थानांतरित करने का अधिकार सुरक्षित रखता है।
- x. एनएमपीए वार्षिक आधार पर उत्पादकता मानदंडों की समीक्षा कर सकता है और यदि आवश्यक हो तो स्थानीय परिस्थितियों, बर्थ बुनियादी ढांचे के उन्नयन और पिछले निष्पादन आदि के आधार पर इसे संशोधित कर सकता है, जैसा कि महा पत्तनों के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) द्वारा शुष्क थोक माल के लिए बर्थिंग नीति, 2016 में निर्धारित है।

(ग) शुष्क थोक माल जहाजों के लिए लंगर शुल्क:

1. शुष्क थोक माल के लिए एंकरेज शुल्क को एनएमपीए के दरमान के सामान्य संशोधन में निर्धारित माना जा सकता है।
2. उपर्युक्त प्रावधान अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे मौजूदा नीति आदेश राज्य राजपत्र में पारित किया गया और एसओआर के अगले संशोधन तक वैध रहेगा। एनएमपीए या बर्थ इंफ्रास्ट्रक्चर के उन्नयन तक, जो भी पहले हो। यह संशोधित नीति प्रभावी होने तक जारी रहेगी।