



ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ

ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲಾದುದು

ಸಂಪುಟ ೧೫೮ Volume 158	ಬೆಂಗಳೂರು, ಶುಕ್ರವಾರ, ೩೧, ಮಾರ್ಚ್, ೨೦೨೩ (ಚೈತ್ರ, ೧೦, ಶಕವರ್ಷ, ೧೯೪೫) BENGALURU, FRIDAY, 31, MARCH, 2023 (CHAITHRA, 10, SHAKAVARSHA, 1945)	ಸಂಚಿಕೆ ೬೭ Issue 67
-------------------------	--	-----------------------

ಭಾಗ ೩

ಸರ್ಕಾರದ ಆಯಾ ಇಲಾಖೆಗಳ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ
ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಧಿಸೂಚನೆಗಳು

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय
नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण
पणम्बूर, मंगलूर

सं. एनएमपीए/टीएम/एसएम/2023

दि. .03.2023

अधिसूचना

महापत्तन प्राधिकरण अधिनियम 2021 (2021 का 1) की धारा 27 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, नव मंगलूर पत्तन के लिए महापत्तन प्राधिकरण मंडल, एतद द्वारा लौह अयस्क के निर्यात के लिए नीति को अधिसूचित करता है - पत्तन के भीतर लघु/मध्यम अवधि लाइसेंस आवंटन और नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण (एनएमपीए) के लिए बर्थ का आवंटन जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में है।

हस्ता/-

(कैप्टन हिमांशु शेखर)
यातायात विभाग
नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण

नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण
सं. एनएमपीए/टीएम/एसएम/2023
आदेश
(08.02.2023 को पारित)

यह पत्तन के भीतर लघु/ मध्यम अवधि लाइसेंस आवंटन और नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण के लिए बर्थ का आवंटन- लौह अयस्क के निर्यात के लिए नीति की अधिसूचना से संबंधित है।

(३९५९)

1. ಮई 2022 में भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने प्रतिबंध हटा लिया और विदेश को कर्नाटक राज्य में स्थित खानों से लौह अयस्क के चूरे और छरों के निर्यात की अनुमति दी, लेकिन सख्ती से भारत सरकार की मौजूदा नीति की शर्तों पर जैसा कि देश के बाकी हिस्सों में किया जा रहा है।
2. इस विकास के साथ, एनएमपीए को लौह अयस्क के निर्यात के संबंध में निर्यातकों और स्टीवडोरिंग और तटीय हैंडलिंग एजेंटों से व्यावसायिक प्रश्न प्राप्त होने लगे। इसलिए, वैधानिक आवश्यकताओं का अनुपालन करने वाले लौह अयस्क निर्यात की अनुमति देने और उसे सुविधाजनक बनाने के लिए एक मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी) तैयार करने की आवश्यकता है।
3. प्राप्त विभिन्न व्यापारिक पूछताछ के दौरान निर्यातकों के साथ विचार-विमर्श के दौरान यह पता चला कि निर्यातक/खनिकों द्वारा एक बार लौह अयस्क का निर्यात शुरू करने के बाद यह एक सतत प्रक्रिया होगी। मात्रा निर्यातकों के लिए पोतवार भूमि, भंडारण का आवंटन और छूट अव्यावहारिक होगी। इस प्रकार निर्यातकों ने किसी विशेष पोत से डीलिकिंग करते हुए लंबी अवधि के आधार पर भंडारण के लिए भूमि के आवंटन का अनुरोध किया है। इससे उन्हें खानों से कार्गो एकत्र करने और फिर विभिन्न जहाजों को समूह-वार शिपमेंट करने में मदद मिलेगी। मौजूदा भूमि नीति दिशानिर्देश पत्तन कस्टम बॉन्ड क्षेत्र के अंदर 11 महीने तक की अवधि के लिए कार्गो के भंडारण हेतु, लाइसेंस के आधार पर, निविदा के बिना भूमि के आवंटन के लिए प्रदान करता है। हालांकि, इसके अलावा यह अभिव्यक्त करता है कि इस तरह के आवंटन के तौर-तरीके संबंधित पत्तनों द्वारा तय किए जाएंगे।
4. तदनुसार वैधानिक आवश्यकताओं के अनुपालन, प्रदूषण नियंत्रण उपायों और सभी दावों के खिलाफ पत्तन की सुरक्षा और भूखंडों का उचित उपयोग सुनिश्चित करने और कार्गो की मात्रा को अधिकतम करने के लिए, लौह अयस्क निर्यात के प्रबंधन और भंडारण के लिए एक नई लघु/मध्यम अवधि की लाइसेंस नीति है। भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित किया जा रहा है। इस नीति के तहत कुल कार्गो पर 16 रुपये प्रति टन (तदर्थ दर) प्रदूषण शमन, सुरक्षा, पर्यवेक्षण और बुनियादी ढांचा उपकरण लगाया जाएगा। आवंटन से पहले पत्तन के पास जमा की जाने वाली घोषित मात्रा पर उपकरण का अग्रिम भुगतान किया जाएगा, जिसे लाइसेंस अवधि के पूरा होने पर कुल वास्तविक कार्गो के अनुसार मिलान किया जाएगा। यह तदर्थ दर लौह अयस्क के निर्यात की प्रभावी तिथि से अधिकतम 3 महीने की अवधि के लिए लागू होगी जब तक कि पत्तन द्वारा अंतिम दर अधिसूचित नहीं की जाती। यह प्रावधान महापत्तन प्राधिकरण 2021 की टैरिफ नीति के खंड 7.10.2 के अनुसार लागू किया गया है।
5. लौह अयस्क निर्यात के लिए बुनियादी ढांचे की समीक्षा करते हुए, यह ध्यान दिया जा सकता है कि बर्थ नं. 6 और बर्थ नं. 7 को धूल भरे कार्गो को संभालने के लिए नामित किया गया है और लौह अयस्क निर्यात को संभालने के लिए पसंदीदा बर्थ होंगे, बर्थ सं. 2, 3 और 8 के साथ टॉपिंग अप संचालन के लिए अनुमति दी जाएगी। टॉपिंग अप ऑपरेशंस (वार्ज से पोत तक लोडिंग) बर्थ नं. 15 (जेटी पर किसी भी बदलाव के बिना और केवल वाटरफ्रंट का उपयोग किए बिना) या एंकरेज पर किया जा सकता है। तदनुसार एनएमपीए के विभिन्न बर्थों पर लौह अयस्क की लदान की विभिन्न संभावनाओं और सीमाओं पर विचार करते हुए, एनएमपीए में लौह अयस्क निर्यात पोतों के लिए बर्थ के आवंटन की नीति भी तैयार की जाती है।
6. परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों से, नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण के मंडल ने संकल्प सं. 171/2022-23 दिनांक 08.02.2023 के माध्यम से लौह अयस्क के निर्यात के लिए नीति को मंजूरी दी है - पत्तन के अंदर लघु / मध्यम अवधि के लाइसेंस आवंटन और नव मंगलूर पत्तन प्राधिकरण के लिए बर्थ का आवंटन अनुबंध - I में संलग्न है। नीति के अनुप्रयोग को नियंत्रित करने वाली इस नीति और शर्तों को कर्नाटक के सरकारी राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिनों से प्रभावी होगी। इस आदेश के किसी भी अनुवादित संस्करण के अभिप्राय के बीच किसी भी विसंगति या असंगतता के मामले में, अंग्रेजी भाषा के संस्करण का अभिप्राय मान्य होगा।

हस्ता/-

(कैप्टन हिमांशु शेखर)
यातायात विभाग
नव मंगलूर पत्तन
प्राधिकरण

अनुलप्रक-1

लौह अयस्क निर्यात की हैडलिंग के लिए नीति

- क. लौह अयस्क निर्यात के लिए पत्तन के अंदर 3 महीने/11 महीने तक लघु/मध्यम अवधि लाइसेंस आवंटन
1. इस नीति में लौह अयस्क (मैसर्स केआईओसीएल के अलावा फाइन/लंप्स/पेलेट्स आदि) के निर्यात को शामिल किया जाएगा और यह एनएमपीए के सीमा शुल्क बंधित क्षेत्र के अंदर आवंटन के लिए लागू होगा।
 2. भूमि आवंटन के आवेदन पर यातायात विभाग द्वारा कार्यवाही की जाएगी। भूमि का आवंटन यातायात प्रबंधक द्वारा किया जाएगा।
 3. भूमि आवंटन पार्टी के आवेदन पर सभी लागू औपचारिकताओं के अनुपालन पर पहले आओ पहले पाओ के आधार पर किया जाएगा।
 4. जमीन के भूखंड भारतीय निर्यातकों को आवंटित किए जाएंगे जिनके पास खान और भूविज्ञान विभाग (डीएमजी) और आईई कोड के साथ वैध पंजीकरण है और पत्तन के साथ कोई पिछला बकाया नहीं है। आवंटन की अवधि या तो 3 महीने या 11 महीने के लिए ही होगी। लाइसेंस अवधि के अंत में, भूखंड को खाली स्थिति में पत्तन को सौंपना आवश्यक है।
 5. इस सुविधा का लाभ उठाने के लिए, लाइसेंसधारी क्रमशः 3 महीने/11 महीने की अवधि के दौरान न्यूनतम 40,000 मीट्रिक टन/1, 50,000 मीट्रिक टन कार्गो (इसके बाद एमजीटी के रूप में संदर्भित) जो एनएमपीए के माध्यम से जुटाने की प्रतिबद्धता देगा और आवंटन के लिए न्यूनतम क्षेत्र 5000 वर्गमीटर होगा।
 6. ऐसे भूखंडों का लाइसेंसधारी एमजीटी जमा (पत्तन बैंक खाते में ई-ट्रांसफर के माध्यम से) जीएसटी के साथ लौह अयस्क के लिए लागू एमजीटी के 110% घाट शुल्क के बराबर प्रदान करेगा। एमजीटी जमा लाइसेंस अवधि के पूरा होने के बाद जारी किया जाएगा, जो एमजीटी की पूर्ति और/या देय राशि और क्षति, यदि कोई हो, के समायोजन के अधीन होगा।
 7. यदि किसी अनुज्ञप्तिधारी को 3 माह/11 माह के लिए अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता हो तो ऐसी भूमि 1000 वर्ग मीटर के पार्सल में उपलब्धता के आधार पर आवंटित की जायेगी। ऐसे प्रत्येक आवंटन के लिए नए एमजीटी जमा द्वारा समर्थित अतिरिक्त एमजीटी (यथानुपात परिकलित) की आवश्यकता होगी।
 8. एमजीटी की कमी और नए एमजीटी जमा / अगले लाइसेंस के लिए एमजीटी जमा के नवीकरण सहित सभी बकाया राशि के भुगतान के अधीन आगे का लाइसेंस दिया जाएगा।
 9. यदि लाइसेंसधारी एमजीटी को पूरा करने में विफल रहता है, तो लाइसेंसधारी को कमी की मात्रा के संबंध में जीएसटी सहित लागू घाट शुल्क के बराबर राशि का भुगतान करना होगा, जिसके विफल होने पर उक्त राशि के लिए एमजीटी जमा को भुनाया जाएगा।
 10. यदि लाइसेंसधारी एमजीटी को पूरा करने में विफल रहता है, तो लाइसेंसधारी के विशिष्ट अनुरोध के खिलाफ समान अवधि के लिए प्लॉट का नया लाइसेंस फिर से आवंटित किया जा सकता है और कमी राशि के भुगतान / एमजीटी जमा के नकदीकरण और प्रस्तुत करने पर नए एमजीटी जमा (पहले के एमजीटी जमा के नकदीकरण के मामले में) या मौजूदा एमजीटी जमा का नवीनीकरण (यदि लाइसेंसधारी कमी की राशि का भुगतान करता है)।
 11. लाइसेंस शुल्क भूमि के आवंटन से पहले अग्रिम रूप से भुगतान किया जाएगा जिसे लाइसेंस अवधि के प्रारंभ होने की तिथि के रूप में भी माना जाएगा।
 12. लाइसेंसधारी को आरंभिक रूप से प्रदान की गई लाइसेंस अवधि के लिए कुल लाइसेंस शुल्क का अग्रिम रूप से भुगतान करना होगा। इसके अलावा, एक महीने का लाइसेंस शुल्क (सभी कर सहित) सुरक्षा जमा के रूप में जमा किया जाना है।
 13. नीति में कोई भी संशोधन प्रभावित हो सकता है और पत्तन के मंडल के अनुमोदन से तुरंत बाद में राज्य के राजपत्र में प्रकाशन से लागू किया जा सकता है।

आवंटन के नियम और शर्तें

1. किसी भी परिस्थिति में लाइसेंस स्थान की सबलेटिंग/अंडरलेटिंग/पार्टिंग/ट्रांसफर/समनुदेशन की अनुमति नहीं दी जाएगी। लाइसेंसधारी को आवंटित भूमि का उपयोग केवल कार्गो के भंडारण के प्रयोजन के लिए करना होगा। भंडारण के उपयोग के उद्देश्य में कोई बदलाव की अनुमति नहीं दी जाएगी।
2. कार्गो को निर्दिष्ट भूखंड के आवंटन के आधार पर प्रवेश के लिए अनुमति दी जाती है जो निर्यातक की ओर से संबंधित निर्यातक/सी एंड एफ एजेंट की अभिरक्षा, जोखिम और लागत में होगा। दरमान के अनुसार पत्तन निर्यात कार्गो की अभिरक्षा नहीं लेता है।
3. वैध डीएमजी परमिट के साथ आवंटन के सापेक्ष केवल पहले चरण में रेल मोड के माध्यम से कार्गो प्रवेश को प्राथमिकता दी जाएगी।
4. निर्यातक या सी एंड एफ एजेंट (निर्यातक की ओर से) एनएमपीए की क्षतिपूर्ति करते हुए निर्यातक से क्षतिपूर्ति बॉन्ड के साथ शिपिंग बिल और ऑनलाइन निर्यात आवेदन फाइल करता है। उक्त खेप के निर्यात से उत्पन्न होने वाले सभी विवादों से और शिपमेंट से पहले या बाद में कार्गो के संबंध में दीवानी या आपराधिक अदालतों द्वारा पारित कार्यवाही के परिणामों सहित। निर्यातकों को यह भी घोषित करना चाहिए कि कार्गो सभी बाधाओं से मुक्त है, जिसमें कानूनी और वित्तीय दायित्वों सहित किसी भी सिविल या आपराधिक अदालतों या वैधानिक प्राधिकरणों द्वारा पारित किए गए कुर्की / निषेधाज्ञा / डिक्री / आदेश शामिल हैं, जिसमें कानूनी और वित्तीय दायित्व भी शामिल हैं, जो दुर्घटनाओं से उत्पन्न होने वाले दावों को कवर करते हैं और तीसरे पक्ष की संपत्ति को नुकसान। क्षतिपूर्ति बॉन्ड को आवंटन से पहले और साथ ही शिपमेंट से पहले 200 रुपये से कम मूल्य के गैर-न्यायिक स्टाम्प पेपर पर प्रस्तुत किया जाना है।
5. ट्रकों द्वारा कार्गो प्रवेश (बाद के चरण में) पत्तन की आरएफआईडी प्रणाली के माध्यम से होगा और निर्यातक को अपने आईई कोड, आवंटन संख्या, डीएमजी परमिट विवरण को प्रत्येक प्रवेशित ट्रक से जोड़ना होगा।
6. निर्यातक/सी एंड एफ एजेंट को आवंटित क्षेत्र को निर्यातक का नाम प्रदर्शित करते हुए सीमांकित करना होगा। प्लॉट में स्टैकड कार्गो पार्टियों के जोखिम और जिम्मेदारी पर रहता है और पत्तन किसी भी चोरी या कार्गो की कमी के लिए उत्तरदायी नहीं है।
7. निर्यातक/सी एंड एफ एजेंट को प्रत्येक सप्ताह प्लॉट में कार्गो के एकत्रीकरण की तिथिवार विस्तृत घोषणा एक मान्यता प्राप्त सर्वेक्षक द्वारा प्रमाणित करनी होगी। प्रत्येक पोतों के रवाना होने के बाद 48 घंटे के भीतर निर्यातक को आवंटित भूखंड में मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्ट और कार्गो शेष का विवरण देना चाहिए।
8. निर्यातक को शिपमेंट की मात्रा के लिए खान और भूविज्ञान विभाग द्वारा जारी परमिट की प्रतियों के साथ पोतों की बर्थिंग से पहले पूरी बुकिंग मात्रा के लिए घाट शुल्क का अग्रिम भुगतान करना होगा।
9. घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के बाद पोतों को बर्थ किया जा सकता है और सीमा शुल्क विभाग से लेट एक्सपोर्ट ऑर्डर प्राप्त होने के बाद कार्गो के निर्यात की अनुमति दी जा सकती है।
10. लाइसेंस शुल्क यार्ड के आवंटन की तिथि से लिया जाएगा। उसके लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान भूमि के कब्जे की तिथि/लाइसेंस की देय तिथि से पहले किया जाएगा; ऐसा न करने पर भुगतान प्राप्त होने तक एसबीआई एमसीएलआर + 2% की दर से दंडात्मक ब्याज लगाया जाएगा। किसी भी स्थिति में भुगतान में कब्जे की तिथि/ देय तिथि से 15 दिन से अधिक की देरी नहीं होनी चाहिए।
11. दोनों ओर से 7 दिनों के लिखित नोटिस पर लाइसेंस समाप्त किया जा सकता है। इस तरह की समाप्ति के कारण किसी भी पक्ष को दूसरे पर किसी भी दावे का कोई अधिकार नहीं होगा।
12. एसओआर के अनुसार लाइसेंस शुल्क के भुगतान के अलावा, लाइसेंसधारक सभी लागू करों का भुगतान करेगा।
13. यदि किसी भी स्तर पर यह पाया जाता है कि एक लाइसेंसधारी भ्रष्ट/धोखाधड़ी/ दुरभिसन्धिपूर्ण/जबरदस्ती में लिप्त है या उसने जाली/गलत दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं, तो ऐसी एजेंसी का लाइसेंस तत्काल प्रभाव से समाप्त कर दिया जाएगा और उसकी जमानत राशि जब्त कर ली जाएगी और एमजीटी जमा को पत्तन द्वारा भुनाया जाएगा। इसके अलावा, ऐसी एजेंसी को पत्तन में भविष्य के कारोबार के लिए प्रतिबंधित किया जाएगा।

14. पत्तन द्वारा नोटिस दिए जाने के बाद भी लाइसेंसधारी द्वारा भूमि और रेलवे ट्रैक आदि पर अतिक्रमण या अनाधिकृत कब्जा नुकसान के सुधार की लागत के अलावा पत्तन संपत्तियों के कारण अनुसूचित लाइसेंस शुल्क के तीन गुना की दर से जुर्माना देने का दायित्व शामिल होगा।
15. यदि लाइसेंसधारी नोटिस के बावजूद अतिक्रमित क्षेत्र से कार्गो को हटाने में विफल रहता है, तो लाइसेंस निर्धारित किया जाएगा और एमपीए अधिनियम 2021 के अनुसार कार्गो की नीलामी की जाएगी और लाइसेंस शुल्क की वसूली की जाएगी।
16. एसओआर संशोधित होने पर लाइसेंसधारी को लाइसेंस शुल्क वहन करना होगा।
17. लाइसेंसधारी पत्तन परिसंपत्तियों को कोई नुकसान नहीं पहुंचाएगा। यदि कोई नुकसान होता है, तो लाइसेंसधारी अपने खर्चे पर नुकसान की भरपाई करने और पोर्ट की संतुष्टि के लिए व्यवस्था करने के लिए उत्तरदायी होगा।
18. लाइसेंसधारी पत्तन द्वारा समय-समय पर जारी किए गए सभी नियमों और निर्देशों का पालन करने के लिए सहमत होगा। निर्यातकों/सी एंड एफ एजेंटों को डॉक सुरक्षा विनियमों के अनुसार सुरक्षित संचालन पर मानक संचालन प्रक्रियाओं का सख्ती से पालन करना चाहिए।
19. निर्यातकों/सी एंड एफ एजेंटों को यह सुनिश्चित करना होगा कि उनके द्वारा तैनात कामगार/श्रमिक शौचालयों का उपयोग करते हैं और घाट में कचरे के निपटान के लिए उचित तरीके का पालन करते हैं। खुले में शौच करते पाए जाने पर कामगारों/श्रमिकों के खिलाफ सख्त कार्रवाई की जाएगी।
20. निर्यातकों/सी एंड एफ एजेंटों को यह सुनिश्चित करना होगा कि परिवहन और हैंडलिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले वाहनों और उपकरणों के पास वैध फिटनेस प्रमाणपत्र है और पत्तन पर रहने के दौरान प्रत्येक समय चालक और क्लीनर/सहायक द्वारा संचालित किया जाता है। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि कार्गो परिवहन करने वाले ट्रकों/वाहनों पर निर्धारित भार सीमा से अधिक भार नहीं होना चाहिए।
21. लाइसेंस के अंतर्गत भंडारित कार्गो संपूर्ण जोखिम और लाइसेंसधारी के उत्तरदायित्व पर होगा। भूखंड पर कब्जा करने वाले का नाम और भूखंड के क्षेत्र को प्रदर्शित करने वाले प्लेकार्ड लगाए जाने चाहिए। किसी अन्य लाइसेंसधारी के कार्गो का उल्लंघन करने पर लाइसेंस को समाप्त कर दिया जाएगा।
22. लाइसेंसधारी को सरकार या कोई अन्य वैधानिक प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर किए जाने वाले सभी अनुबंधों और माँगों का पालन करना होगा। लाइसेंसधारक लाइसेंस अवधि के दौरान आवश्यक सभी वैधानिक मंजूरी प्राप्त करेगा। पत्तन इस मामले में कोई जिम्मेदारी नहीं लेगा।
23. लाइसेंसधारी आवंटित भूमि पर किसी प्रकार का भवन, निर्माण या सुविधा का निर्माण नहीं करेगा।
24. लाइसेंसधारी सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित सुरक्षा मानदंडों का पालन करेगा और व्यक्तियों, सामग्रियों और मशीनों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक उपाय करेगा। सेव ऑल नेट का उपयोग तट से जहाज संचालन के लिए किया जाना चाहिए जो अच्छी स्थिति में होना चाहिए और ठीक से कसा होना चाहिए।
25. लाइसेंसधारी को हैंडलिंग के दौरान कार्गो को ढकने/सुरक्षित करने के लिए सभी आवश्यक उपाय करने होंगे और प्रदूषण-रोधी, छलकाव-रोधी और पर्यावरण के अनुकूल उपायों का पालन करना होगा। पर्यावरण और सुरक्षा मानदंडों का पालन करने में विफल रहने पर लाइसेंस रद्द करने सहित जुर्माना लगाया जा सकता है। लाइसेंसधारी भूखण्ड तक पहुँचने के लिये उचित मार्ग बनायेंगे तथा अपने अधिकार क्षेत्र में आने वाले मार्ग एवं नालियों की नियमित सफाई की व्यवस्था करेंगे।
26. कार्गो को तिरपाल से ढक कर रखा जाना चाहिए और कार्गो की फिसलन को रोकने के लिए 3 परतों में बैग की माला चारों ओर रखी जानी चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि ढेर से रिसाव को बसाने वाले तालाब में प्रवाहित किया जाना चाहिए। स्टैक को जल निकासी से कम से कम 2 मीटर दूर होना चाहिए और प्लॉट का एप्रोच जल के अवरोध से मुक्त होना चाहिए। स्टैक की ऊंचाई 4 मीटर से अधिक नहीं होगी, ऐसा न करने पर आवंटन रद्द कर दिया जाएगा।
27. लाइसेंसधारी को किसी भी रूप में पत्तन संचालन के लिए कोई असुविधा नहीं पैदा करनी चाहिए।
28. लाइसेंस शुल्क या विस्तार के संबंध में उपर्युक्त शर्तों में छूट के लिए अनुरोध स्वीकार नहीं किया जाएगा।

- ಅಯಸ್ಕ ಪೇಲೆಟ್ ನಿರ್ಯಾತೆ ಕೆ ಲೀಁ ಢೆಸರ್ಸ್ ಕೆಆರ್‌ಐಓಸೀಁಲ್ ಢ್ವಾರಾ ಆವಶ್ಯಕ ನಹೀಁ ಹೆ, ತೆ ಡೀಪ ಡ್ರಾಫ್ಟ ಕೆ ಆವಶ್ಯಕತಾ ವಾಲೆ ಅನ್ಯ ಪೆತೆಂ ಜಹಾಜೆಂ ಕೆ ಪಹಲೆ ಆಓ ಪಹಲೆ ಪಾಓ ಕೆ ಸಿಢ್ಧಾಂತ ಪರ ಬರ್ಥ ಕೆ ಅನುಢತಿ ಢಿ ಜಾಁಗೀ।
- iii. ಬರ್ಥ ಸಂ. 2, 3 ಓರ್ 8 ಪರ ಟೆಂಪಿಂಗ ಕೆ ಲೀಁ ಅಢಿಕತಢ 36 ಘೆಟೆ ಕೆ ಅನುಢತಿ ಢಿ ಜಾಁಗೀ। ಟೆಂಪಿಂಗ ಕೆ ಲೀಁ ಸಢಯ ಢಢಾನೆ ಪರ ತಢಿ ವಿಚಾರ ಕೀಯಾ ಜಾಁಗಾ ಜಬ ಬರ್ಥ ಕೆ ಕೆಓಢೆ ಢಾಂಗ ನಹೀಁ ಹೆಗೀ।
- iv. ಕೀಸೀ ಢಿ ಪೂರ್ವೆಕ್ತ ಬರ್ಥ ಪರ ಟೆಂಪಿಂಗ ಅಪ ಪರಿಚಾಲನ ಕೆ ಲೀಁ ಲೆಓಹ ಅಯಸ್ಕ ಪೆತೆ ಕೆ ಢೆ ಶಿಫ್ಟಿಂಗ ಪತ್ತನ ಕೆ ವಜಹ ಪರ ಹೆಗೀ।

3. ಬರ್ಥ ಪರ ಬಾರ್ಜೆ ಲೆಓಡಿಂಗ ಓರ್ ಟೆಂಪಿಂಗ ಅಪ ಸಂಚಾಲನ

- i. ಬಾರ್ಜೆ ಲೆಓಡಿಂಗ ಕೆ ಅನುಢತಿ ಕೆವಲ ಬರ್ಥ ಸಂ. 6 ಓರ್ 7 ಪರ ಢಿ ಜಾಁಗೀ।
- ii. ಁಪ ಸಂರಕ್ಷಕ, ಁನಁಢಪೀಁ, ಸೀಢಾ ಶುಲ್ಕ ಓರ್ ಅನ್ಯ ವೆಢ್ವಾನಿಕ ಪರಾಢಿಕರಣ ಸೆ ಸಢಿ ಪರಕಾರ ಸೆ ಆವಶ್ಯಕ ಢಂಜೂರಿ ಪರಾಸ ಕರನೆ ಕೆ ಲೀಁ ಬರ್ಥ ಸಂ. 15 (ಜೆಢ್ರೆ ಪರ ಕೀಸೀ ಢಿ ಢಢಲಾವ ಕೆ ಢಿನಾ ಓರ್ ಕೆವಲ ತಟ ಕಾ ಁಪಯೆಂಗ ಕೀಁ ಢಿನಾ) ಯಾ ಁಂಕರೆಜ ಪರ ಟೆಂಪಿಂಗ ಅಪ ಸಂಚಾಲನ (ನೆಓಕಾ ಸೆ ಪೆತೆ ತಕ ಲೆಓಡಿಂಗ) ಕೀಯಾ ಜಾ ಸಕತಾ ಹೆ।
- iii. ಬರ್ಥ ಸಂ.15 ಢೆಸರ್ಸ್ ಯೂಪೀಸೀಁಲ್ ಕೆ ಁಪಯೆಂಗ ಕೆ ಲೀಁ ಕೆಫ್ಟಿವ ಬರ್ಥ ಹೆ। ಁಸಲೀಁ, ಲೆಓಹ ಅಯಸ್ಕ ಪೆತೆಂ ಕೆ ಬರ್ಥಿಂಗ ಕೆವಲ ತಢಿ ಕೆ ಜಾಁಗೀ ಜಬ ಬರ್ಥ ಖಾಲೀ ಹೆ ಓರ್ ಢೆಸರ್ಸ್ ಯೂಪೀಸೀಁಲ್ ಢ್ವಾರಾ ಁಸಕೆ ಆವಶ್ಯಕತಾ ನ ಹೆ। ಯಢಿ ಲೆಓಹ ಅಯಸ್ಕ ಪೆತೆ ಬರ್ಥ ಸಂ. 15 ಪರ ಹೆ ಓರ್ ಢೆಸರ್ಸ್ ಯೂಪೀಸೀಁಲ್ ಢ್ವಾರಾ ಬರ್ಥ ಕೆ ಆವಶ್ಯಕತಾ ಹೆ, ತೆ ಲೆಓಹ ಅಯಸ್ಕ ಪೆತೆ ಕೆ ಁಜೆಂಟೆ ಕೆ ವಜಹ ಪರ ಅನ್ಯ ಁಪಯುಕ್ತ ಬರ್ಥ/ಁಂಕರೆಜ ಢೆಂ ಸ್ಥಾನಾಂತರಿತ ಕರ ಢಿಯಾ ಜಾಁಗಾ।
- iv. ಬಾರ್ಜೆ ಟೆಂಪಿಂಗ ಅಪ ಪರಿಚಾಲನೆಂ ಕೆ ಲೀಁ ಪೆತೆ ಕೆ ಁಕ ಶಿಫ್ಟಿಂಗ ಪೆರ್ಟೆ ಅಕಾಂಟೆ ಪರ ಹೆಗೀ। ಁಸಓಆರ್ (25 ಢಿಸಂಢರ್ 2022 ಸೆ ಪರಿಭಾವೀ) ಕೆ ಢ್ವಾರಾ 8 (iii) ಕೆ ಅನುಸಾರ ವಿಢೆಶೆಂ ಢೆಂ ಢೆಜೆ ಜಾನೆ ವಾಲೆ ಕಾರ್ಗೆಂ ಪರ ಲಾಗೂ ಘಾಟ ಶುಲ್ಕ ಢರ ಕಾ 50% ಶುಲ್ಕ ಲಿಯಾ ಜಾಁಗಾ।
- v. ಬಾರ್ಜೆ ಸಂಚಾಲನ ಢಾನಸೂನ ಕೆ ಢೆಸಮ (ಜೂನ ಸೆ ಸಿಂಟಂಢರ್ ತಕ) ಢೆಂ ಪರಿಬಂಢಿತ ರಹೆಗಾ।
- vi. ಪತ್ತನ ಁಪಯೆಂಗಕರ್ತಾಂ ಕೆ ಢೆಢಾಁಲ್ ಹಾರ್ಬರ್ ಕ್ರೆನ, ಫಲೆಓಡಿಂಗ ಕ್ರೆನ ಓರ್ ಟ್ರಾಂಸಶಿಪರ್ ಜೆಸೆ ಁನಕೆ ಁಪಕರಣೆಂ ಕೆ ಆವಶ್ಯಕತಾ ಹೆಂನ ಪರ ವಿನಿಯೆಂಜನ ಕೆ ಅನುಢತಿ ಢೆನ ಪರ ವಿಚಾರ ಕರ ಸಕತಾ ಹೆ।

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

No. NMPA/TM/SM/2023

Dated .03.2023

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 the Policy for Export of Iron Ore - Short/Medium term license allotment inside Port and Allocation of berth for New Mangalore Port Authority(NMPA) as in the Order appended hereto.

Sd/-
(Capt Himanshu Shekhar)
Traffic Manager
New Mangalore Port Authority

New Mangalore Port Authority**No. NMPA/TM/SM/2023****ORDER****(Passed on 08.02.2023)**

This relates to notification the Policy for Export of Iron Ore - Short/Medium term license allotment inside Port and Allocation of berth for New Mangalore Port Authority.

1. The Hon'ble Supreme Court of India in May 2022 lifted the ban and permitted the export of iron ore fines and pellets from mines situated in the State of Karnataka, to countries abroad, as is being done in the rest of the country, but strictly in terms of the extant policy of the Government of India.
2. With this development, NMPA started receiving business queries from Exporters and Stevedoring and Shore handling agents regarding the export of Iron Ore. Hence, it is needed to formulate a Standard Operating Procedure (SOP) for allowing and to facilitate Iron Ore Export complying with the statutory requirements.
3. On discussions with Exporters over the course of various business enquiries received, it was learnt that Export of Iron Ore once commenced by the exporter/Miners will be continuous process. Vessel wise allotment of land, storage and vacation will be impractical for volume exporters. The Exporters have thus requested for allotment of land for storage on long term basis delinking from any particular vessel. This will enable them to aggregate cargo from the mines and then do lot wise shipments to various vessels. The existing Land Policy Guidelines provides for allotment of land inside Port Custom Bond area, for storage of cargo for a period of up to 11 months, on license basis, without recourse to tender. However, it further states that the modalities for such allotment will be decided by the respective ports.
4. Accordingly considering the compliances of statutory requirements, pollution control measures and safeguarding Port against all claims and to ensure proper utilization of the plots and maximize the cargo volume, a new Short/Medium Term License policy for handling and storage of Iron Ore exports is being proposed in accordance with Land Policy guidelines. Under this policy, Pollution Mitigation, Safety, Supervision and Infrastructure Cess at Rs 16 per Ton (adhoc rate) will be levied on the cargo aggregated. The cess shall be paid upfront on the declared Quantity to be deposited with Port before allotment which will be reconciled as per the actual cargo aggregated on completion of the license period. This adhoc rate will be applied for a period of maximum 3 months from the effective date of commencement of the export of Iron Ore till the final rate is notified by the Port. This provision is implemented as per Clause 7.10.2 of the Tariff Policy for Major Port Authorities 2021.
5. Reviewing the infrastructure for Iron Ore Export, it may be noted that the Berth No. 6 and Berth No.7 have been designated for handling dusty cargo and shall be the preferred berths for handling Iron Ore Exports with the berth No. 2, 3, and 8 allowed for topping up operations. Topping up operations (loading from Barge to the vessel) may be performed at Berth No. 15 (without any alterations at the jetty and utilizing only the waterfront) or at the Anchorage. Accordingly considering the various possibilities and limitations for loading of

Iron Ore at the different berths of NMPA, the policy for Allocation of Berth for Iron Ore Export vessels at NMPA is also formulated.

6. In the result, and for the reasons give above, the Board of New Mangalore Port Authority vide Resolution No 171/2022-23 date 08.02.2023 has approved the Policy for Export of Iron Ore - Short/Medium term license allotment inside Port and Allocation of berth for New Mangalore Port Authority attached at Annexure – I. This Policy and conditionalities governing the application of the policy will be effective from 30 days from the date of notification of this Order in the Official Gazette of Karnataka. In case of any discrepancy or inconsistency between the meanings of any translated versions of this Order, the meaning of the English Language version shall prevail.

Sd/-

(Capt Himanshu Shekhar)

Traffic Manager

New Mangalore Port Authority

Annexure-I

Policy for Handling Iron Ore Export

A. Short/Medium Term License allotment Upto 3 months/ 11 months inside the Port for Iron Ore Export

1. The Policy will cover export of Iron Ore (Fine/Lumps/Pellets etc. other than M/s KIOCL) and will be applicable for allotments inside the customs bonded area of NMPA.
2. The request for land allotment will be processed by Traffic Department. Allotment of land shall be done by Traffic Manager.
3. Land allotment will be done on application of the party on First come first serve basis on compliance of all applicable formalities.
4. Land plots will be allotted to Indian Exporters having valid registration with Dept. of Mines and Geology (DMG) and IE Code having no previous dues with the Port. Period of allotment will be for either 3 months or 11 months only. At the end of the license period, the plot is required to be handed over to Port in vacant condition.
5. For availing this facility, the licensee shall give a commitment of mobilizing through NMPA minimum of 40,000 MT/1, 50,000 MT of cargo (hereinafter referred to as MGT) during the 3 months/11 months period respectively and the minimum area for allotment will be 5000 sq.m.
6. The licensee of such plots shall provide MGT Deposit (through e-transfer to Port Bank Account) equivalent to 110% wharfage charges of the MGT applicable for Iron Ore along with GST. The MGT Deposit will be released after completion of the license period subject to fulfillment of MGT and/or adjustment of dues and damages if any.
7. If any licensee requires additional land for 3months/11 months, such land will be allotted in parcels of 1000 sq.m subject to availability. For each such allotment additional MGT (calculated pro-rata) backed by fresh MGT deposit will be required.
8. Further license will be granted subject to payment of all outstanding dues including towards shortfall of MGT and submission of fresh MGT Deposit/ renewal of the MGT Deposit for the next license.

9. If the licensee fails to fulfill the MGT, then the licensee will be required to pay the amount equivalent to the applicable wharfage including GST in respect of the shortfall quantity, failing which, the MGT Deposit will be en-cashed for the said amount.
10. In the event, the licensee fails to fulfill the MGT, fresh license of the plot may be re-allotted further for similar period against specific request of the licensee and subject to payment of shortfall amount / encashment of MGT Deposit and upon submission of the fresh MGT Deposit (in case of encashment of the earlier MGT Deposit) or renewal of the existing MGT Deposit (in case the licensee pays the shortfall amount).
11. The license fee shall be paid in advance before the allotment of the land which will also be reckoned as the date of commencement of the license period.
12. The Licensee has to pay the total license fee towards the initially granted license period, in advance. In addition, one month's License fee (plus all taxes) is to be deposited as Security Deposit.
13. Any Modifications in the Policy may be affected and implemented with the approval of the Board of the Port immediately followed by later publication in the State Gazette.

Terms and Conditions of Allotment

1. Subletting/underletting/parting/transfer/assignment of the license space shall not be allowed under any circumstances. The licensee shall be required to utilize the allotted land for the purpose of storage of cargo only. No change in purpose of utilization that is storage will be allowed.
2. The cargo is permitted for admittance based on the allotment to the assigned plot which shall be in the custody, risk and cost of respective exporter/C & F Agent on behalf of the exporter. Port does not take custody of export cargo as per of Scale of Rates.
3. Cargo Admittance shall be preferred through Rail Mode Only in the first phase against the allotment with valid DMG permit.
4. The Exporter or the C&F Agent (on behalf of the exporter) files Shipping Bill and Online Export Application along with Indemnity Bond from Exporter indemnifying N.M.P.A. from all dispute arising out of export of the said consignment and including the consequences of the proceedings passed by Civil or Criminal courts in respect of the cargo prior to or after it shipment. Exporters should also declare that the cargo is free from all encumbrances including attachments/injunction/decrees/orders passed by any Civil or Criminal courts or statutory authorities restraining the export of the said cargo including Legal and Financial obligations also covering claims arising out of accidents and third party property damage. The indemnity Bond has to be furnished on non judicial stamp paper of value not less than Rs.200 before the allotment as well as before the shipment.
5. Cargo admittance by trucks (at a later stage) shall be through RFID system of Port and Exporter has to link his IE Code, Allotment Number, DMG Permit details to each Truck admitted.
6. The Exporter/C&F agent has to demarcate the allotted area displaying Exporter name. The cargo stacked in plot remains at parties risk and responsibility and Port is not liable for any theft or shortage of cargo.
7. The exporter/ C&F agent has to give detailed declaration of date wise aggregation of cargo in the plot every week certified by a recognised surveyor. After sailing of every

- vessel, within 48 hours the exporter should give the draft survey report and the statement of cargo balance in the allotted plot.
8. The exporter has to pay the wharfage charges for the entire booking quantity in advance prior to berthing of the vessel along with copies of permits issued by Dept. of Mines & Geology for the quantity of shipment.
 9. After realisation of wharfage charges the vessel may be berthed and export of cargo may be permitted after receipt of Let Export Order from Customs.
 10. The license fee will be charged from the date of allotment of the yard. License fee for the same shall be paid before occupation date of land / due date of the license; failing which penal interest @ SBI MCLR + 2% will be levied till the payment is received. In any case the payment should not be delayed beyond 15 days from the occupation date / due date.
 11. The license is terminable on 7 days' written notice on either side. Neither party shall have any right of any claim on the other on account of such termination.
 12. In addition to payment of license fee as per SOR, licensee shall pay all applicable taxes.
 13. If it is observed at any stage that a licensee has indulged in corrupt/fraudulent /collusive/coercive practice or has produced forged/misrepresented documents, the license of such agency shall be terminated with immediate effect and its Security Deposit shall be forfeited and the MGT Deposit shall be encashed by the Port. Further, such agency shall be banned for future business in the Port.
 14. Encroachment or unauthorized occupation of land and Railway tracks, etc. by licensee even after giving notice by the Port will involve a liability to pay a penalty at the rate of three times the scheduled license fee, in addition to the cost of rectification of damages caused to Port properties.
 15. If the licensee fails to remove cargo from the encroached area in spite of notice to do so, the license will be determined and the cargo will be auctioned as per MPA Act 2021 and license fee will be recovered.
 16. Licensee has to bear the license fee if SoR is revised.
 17. The licensee shall not cause any damage to Port Properties. If any damage is caused, the licensee shall be liable to make good the damages at his own cost and arrangement to the satisfaction of the Port.
 18. The licensee shall agree to comply with all rules and directions issued by Port from time to time. Exporters/C&F Agents should strictly adhere to Standard Operating Procedures on Safe handling as per Dock Safety Regulations.
 19. The Exporters/C&F Agents have to ensure that the Workers /labourers deployed by them use the toilets and follow proper method for waste disposal in the wharf. Strict action will be taken if the workers/labourers are found indulging in open defecation.
 20. The Exporters/C&F Agents have to ensure that the vehicles and equipment used for transportation and handling are having valid Fitness Certificate and are manned by the driver and cleaner/helper at all times during the stay at the Port. It must be ensured that the trucks/vehicle transporting cargo should not be overloaded beyond the stipulated load limited.
 21. Cargo stored under license shall be at the entire risk and responsibility of licensee. Placards should be placed in the plot displaying the name of the occupant and the area

- of the plot. Infringement of the cargo of any other licensee will lead to termination of the license.
22. The licensee shall have to comply with all stipulations and requisitions which may from time to time may be made by Govt. or any other statutory authority. The licensee shall obtain all statutory clearances required during the license period. Port would not take any responsibility in the matter.
 23. The licensee shall not construct any building, erection or convenience on the allotted land.
 24. The licensee shall follow safety norms as may be prescribed by competent authority and take all necessary measures for ensuring safety of men, materials and machines. Save all net should be used for shore – to- ship operations which should be in good condition and properly fastened.
 25. The Licensee has to take all necessary measures to cover/secure the cargo during handling and follow anti-pollution, anti-spillage and environmentally friendly measures. Failure to observe the environmental and safety norms can lead to penalties including cancellation of license. Licensee to make proper approach road to the plot and shall make arrangements to clean the road and drains falling in their jurisdiction regularly.
 26. Cargo must be kept covered with tarpaulin and garland of bags in 3 layers must be placed around to prevent slippages of cargo to drain. It has to be ensured that seepage from the stack must be channeled to the settling Pond. The stack should be away from the drainage at least 2 meters and approach of plot is free from blockage of water. The height of the stack shall not be more than 4 meters failing which allotment will be cancelled.
 27. Licensee should not create any inconvenience to the Port Operations, in any form.
 28. Request for waiver of above said terms with regard to license fee or extension will not be accepted.
 29. All operations starting from Entry of Rakes/Trucks shall be monitored through CCTV including storage of cargo and Port will deploy additional security personnel for supervision and mapping/monitoring of the stack through drone based surveillance may be undertaken. Port will provide adequate high mast towers for illumination for night operations.
 30. Pollution Mitigation, Safety, Supervision and Infrastructure Cess @ Rs 16 per Ton (ad hoc rate) will be levied on the cargo aggregated. The cess shall be paid upfront on the declared Quantity to be deposited with Port before allotment which will be reconciled as per the actual cargo aggregated on completion of the license period.
 31. In case of any dispute with regard to the interpretation of any of the clauses in this policy, the licensee shall bring it to the notice of the Traffic Manager and the decision of the Port shall be final and binding on the licensee.

Checklist of Mandatory Documents to be submitted under the Policy

- a. At the Time of Land Allotment
 1. Application for Land Allotment of the Exporter
 2. Self Attested Copy of registration with Dept. of Mines and Geology

3. Self Attested Copy of IEC Certificate
4. No dues certificate from Estate Division of NMPA
5. Receipt of payment of MGT Deposit, License fees with Security Deposit and Pollution Mitigation, Safety and Supervision Cess.
6. Indemnity Bond executed on Non Judicial Stamp paper of value of not less than Rs.200 from Exporter in the prescribed format (Annexure-A)

b. At the Time of Shipment

1. C&F agent has to give declaration of date wise aggregation of cargo every week certified by a recognised surveyor.
2. Shipping Bill and Online Export Application
3. Permits/Clearance from Dept. of Mines & Geology for the shipment.
4. Let Export Order from Customs and other statutory clearances.
5. Draft Survey Report and statement of cargo balance in the allotted plot within 48 hours of vessel sailing.
6. Indemnity Bond executed on Non Judicial Stamp paper of value of not less than Rs.200 from Exporter in the prescribed format (Annexure-B)

B. Allocation of Berth for Iron Ore Export at NMPA

1. **Preferred Berths:** Berthing of vessels for Iron Ore Export will be given on the principle of First Come First Serve Basis at General Cargo Berths. The berth No. 6 and Berth No.7 have been designated for handling dusty cargo and shall be the preferred berths for handling Iron Ore Exports.
2. **Utilization of other berths with higher drafts:**
 - i. Berth No. 2, Berth No. 3 and Berth No.8 may be utilized for loading of Iron ore vessels to permissible high drafts (topping up operations). However, priority will be given for clean cargo vessels (food grains, Fertilizer, timber, project cargo, RO-RO and all other cargoes falling under this category) at Berth No.2 and Berth No.3. In case of cruise vessels berthed at Berth No.4, the cargo handling and movement of cargo vehicles will be restricted.
 - ii. Berth No. 8 is a captive berth for the use of M/s KIOCL export consignments. Hence, preference/priority will be given for berthing vessels of KIOCL on arrival for the export consignment. However, if the berth is vacant and not required by M/s KIOCL for Iron Ore Pellet export, other vessels requiring deep draft shall be allowed to berth on the principle of First Come First Serve Basis.
 - iii. Maximum of 36 hours will be permitted for topping at Berth No. 2, 3 & 8. Extending the time for topping up will be considered only if there is no demand for the berth.
 - iv. Two Shifting of Iron ore vessel for Topping up Operations to any of the aforesaid berths will be on Port account.

3. Barge Loading at the Berth and Topping Up Operations

- i. Barge Loading will be permitted at Berth No 6 & 7 only.
- ii. Topping up operations (loading from Barge to the vessel) may be performed at Berth No. 15 (without any alterations at the jetty and utilizing only the waterfront) or at the Anchorage subject to obtaining required clearances in all respects from Dy.Conservator NMPA, Customs and other statutory authorities.
- iii. Berth No. 15 is a captive berth for the use of M/s UPCL. Hence, berthing of Iron Ore vessels shall be done only if the berth is vacant and not required by M/s UPCL. In case Iron Ore vessel is at Berth No.15 and the berth is required by M/s UPCL, then the Iron Ore Vessel will be shifted to other suitable berth/anchorage on agent account.
- iv. One shifting of the vessel for Barge Topping up Operations will be on Port account. Cargo shipped overside shall be charged 50% of the applicable wharfage rate as per Section 8 (iii) of the SoR (effective from 25 December 2022).
- v. Barge operations will be restricted in Monsoon season (June till September).
- vi. Port may consider allowing Port users for deployment of their own equipment like Mobile Harbour Cranes, Floating Crane and Transhipper if needed.

**Annexure-A
INDEMNITY BOND**

(to be executed in Non Judicial Stamp paper of not less than Rs. 200 at the time of land allotment)

This deed of indemnity is executed by (Firm Name) Represented by its (Designation) Sri Duly authorized under(board reso./ Partnership Deed dtd:..... / PoA dtd:..... having its office at....., herein after referred to as 'Indemnifier' which expression shall unless repugnant to the context or meaning thereof, include its successors, Administrator, representatives and permitted assignees in favour of New Mangalore Port Authority, Panambur, Mangalore 575010, herein after referred to as 'Indemnified' which expression shall unless repugnant to the context or meaning thereof include its representatives and assignees etc.

Whereas the indemnified herein has allotted to the indemnifier herein vacant plot/ land measuring in NMPA Yard on terms and conditions set out inter alia in the allotment letter dtd.....for a period from..... toissued as per the Policy for Short/Medium Term License allotment inside the Port for Iron Ore Export.

AND Whereas, the clauses in the terms and conditions of the above mentioned allotment letter provides for indemnifying the indemnified by the indemnifier for any loss, damage, claim or action arising out of the acts of Indemnifier during the period of allotment.

AND Whereas, the Indemnifier hereby irrevocably agrees to indemnify the indemnified and keep harmless from and against all or any claims, demands, proceedings, costs, charges and expenses whatsoever in respect thereof or in relation thereto and the indemnified shall be at liberty to deduct or adjust the said loss or costs as the case may be from the

security deposit amount or any other amount/s of the indemnifier by the indemnified for an amount that the indemnified may be called upon to pay towards claims, demands, proceedings, costs, charges and expenses whatsoever in respect of or in relation to the allotment referred to above without any reference to the indemnifier.

The Indemnifier agrees to comply with all rules and directions issued by Port from time to time and strictly adhere to Standard Operating Procedures on Safe handling as per Dock Safety Regulations. The Indemnifier agrees to ensure that the Workers /labourers deployed by them use the toilets and follow proper method for waste disposal in the wharf.

The Indemnifier agrees to ensure that the vehicles and equipment used for transportation and handling have valid Fitness Certificate and are manned by the driver and cleaner/helper at all times during the stay at the Port and the trucks/vehicle transporting cargo should not be overloaded beyond the stipulated load limited.

The Indemnifier shall comply with all or any other applicable legislation or other statutory Rules and Regulations whatsoever in force if these are applicable. Any obligations finding or otherwise missed under any statutory enactments rules & regulations there under shall be the responsibility of the Indemnifier and the Indemnified will have no responsibility for the same.

In addition to complying of the above, the Indemnifier hereby undertakes to indemnify the indemnified against all dispute arising out of export of the said consignment and including the consequences of the proceedings passed by Civil or Criminal courts in respect of the cargo prior to or after it shipment. The Indemnifier hereby undertakes that the cargo is free from all encumbrances including attachments/injunction/decrees/orders passed by any Civil or Criminal courts or statutory authorities restraining the export of the said cargo including Legal and Financial obligations also covering claims arising out of accidents, overloading of the vehicles and third party property damage for which the indemnified and its officers / representation are in no way responsible.

For.....

INDEMINIFIER

(Signature with Name and Designation)

Company Seal

Station:

Date:

Witness:

1.....

Signature with Name, Designation & Address

2.....

Signature with Name, Designation & Address

Annexure-B
INDEMNITY BOND

(to be executed in Non Judicial Stamp paper of not less than Rs. 200 at the time of shipment)

This deed of indemnity is executed by (Firm Name) Represented by its (Designation) Sri Duly authorized under(board reso./ Partnership Deed dtd:..... / PoA dtd:..... having its office at....., herein after referred to as 'Indemnifier' which expression shall unless repugnant to the context or meaning thereof, include its successors, Administrator, representatives and permitted assignees in favour of New Mangalore Port Authority, Panambur, Mangalore 575010, herein after referred to as 'Indemnified' which expression shall unless repugnant to the context or meaning thereof include its representatives and assignees etc.

Whereas the indemnified herein has allotted to the indemnifier herein vacant plot/ land measuring in NMPA Yard on terms and conditions set out inter alia in the allotment letter dtd.....for a period from..... toissued as per the Policy for Short/Medium Term License allotment inside the Port for Iron Ore Export.

AND Whereas, the clauses in the terms and conditions of the above mentioned allotment letter provides for indemnifying the indemnified by the indemnifier for any loss, damage, claim or action arising out of the acts of Indemnifier during the period of allotment.

AND Whereas, the Indemnifier hereby irrevocably agrees to indemnify the indemnified and keep harmless from and against all or any claims, demands, proceedings, costs, charges and expenses whatsoever in respect thereof or in relation thereto and the indemnified shall be at liberty to deduct or adjust the said loss or costs as the case may be from the security deposit amount or any other amount/s of the indemnifier by the indemnified for an amount that the indemnified may be called upon to pay towards claims, demands, proceedings, costs, charges and expenses whatsoever in respect of or in relation to the allotment referred to above without any reference to the indemnifier.

The Indemnifier agrees to comply with all rules and directions issued by Port from time to time and strictly adhere to Standard Operating Procedures on Safe handling as per Dock Safety Regulations. The Indemnifier agrees to ensure that the Workers /labourers deployed by them use the toilets and follow proper method for waste disposal in the wharf.

The Indemnifier agrees to ensure that the vehicles and equipment used for transportation and handling have valid Fitness Certificate and are manned by the driver and cleaner/helper at all times during the stay at the Port and the trucks/vehicle transporting cargo should not be overloaded beyond the stipulated load limited

The Indemnifier agrees to comply with all or any other applicable legislation or other statutory Rules and Regulations whatsoever in force if these are applicable. Any obligations finding or otherwise missed under any statutory enactments rules & regulations

there under shall be the responsibility of the Indemnifier and the Indemnified will have no responsibility for the same.

In addition to complying of the above, the Indemnifier hereby undertakes to indemnify the indemnified against alls dispute arising out of export of the said consignment and including the consequences of the proceedings passed by Civil or Criminal courts in respect of the cargo prior to or after its shipment in vessel (vessel name / VCN) The cargo is free from all encumbrances including attachments/injunction/decrees/orders passed by any Civil or Criminal courts or statutory authorities restraining the export of the said cargo including Legal and Financial obligations also covering claims arising out of accidents and third party property damage for which the indemnified and its officers / representation are in no way responsible.

For.....

INDEMINIFIER

(Signature with Name and Designation)

Company Seal

Station:

Date:

Witness:

1.....

Signature with Name, Designation & Address

2.....

Signature with Name, Designation & Address

