वर्ष 2024 की वाणिज्य पोत परिवहन सूचना संख्या 07

फाइल संख्या: 13-28/1/2024-इंजी-नौमनि दिनांक: 13.02.2024

विषय: समुद्र में जीवन की रक्षा हेतु अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेन्शन, 1974, यथा संशोधित, के अध्याय 14 के प्रावधानों के अंतर्गत, आर्कटिक और अन्टार्कटिक महासागरों में प्रवेश करने वाले पोतों हेतु ध्रुवीय संहिता की अपेक्षाएं।

1. पृष्ठभूमि और प्रयोजन:
   1.1. इस बात को मानते हुए कि 21 नवंबर 2014 को एमएससी.385 (94) संकल्पों और 15 मई, 2015 को एमईपीसी.264 (68) के अंतर्गत आईएमओ द्वारा अंगीकृत ध्रुवीय महासागरों में चल रहे पोतों हेतु अन्तर्राष्ट्रीय संहिता (ध्रुवीय संहिता) का आरंभ सोलास अध्याय 14 से हुआ।
   1.2. इस सूचना का प्रयोजन यह है कि 21 नवंबर 2014 को एमएससी.386 (94) संकल्प द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन (आईएमओ) द्वारा अंगीकृत, ध्रुवीय महासागरों में चले रहे पोतों हेतु सुरक्षोपाय (सोलास अध्याय 15)- यथा संशोधित, समुद्र में जीवन की रक्षा हेतु अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेन्शन, 1974 के अध्याय 14 के प्रावधानों के अंतर्गत, आर्कटिक और अन्टार्कटिक महासागरों में प्रवेश करने वाले पोतों हेतु अपेक्षाएं उपलब्ध करवाना है।
   1.3. इस सूचना को ध्रुवीय संहिता और परिपत्र एमएससी.1/परिपत्र 1519, बर्फ़ में प्रचालनात्मक क्षमताओं और सीमाओं का मूल्यांकन करने के लिए तरीकों पर मार्गदर्शन के साथ पढ़ा जाना चाहिए।

1.4. जिन पोतों को पोलर क्लास (आइस क्लास) में रखा गया है उन्हें इन्टरनेशनल एसोसिएशन ऑफ क्लासीफिकेशन सोसाइटीज़ (आईएसीएस) द्वारा प्रकाशित किया गया है और इन्हें आईएसीएस यूनीफाइड रिक्वायरमेन्ट । में देखा जा सकता है।

2. प्रयोजन और प्रयोज्यता:

यह सूचना ध्रुवीय महासागरीय क्षेत्रों में जाने के लिए अभिप्रेत परंपरा से इतर आकार से कम वाले पोतों सहित समस्त भारतीय पोतों पर लागू होती है।

3. ध्रुवीय संहिता की संरचना

3.1. सोलास अध्याय 14 के विनियम 1.4 के अनुसरण में, ध्रुवीय महासागरों को ''आर्कटिक महासागर और/या अन्टार्कटिक क्षेत्र'' के रूप में परिभाषित किया गया है।

विनियम 1.3 में आर्कटिक महासागर को इस प्रकार से परिभाषित किया गया है, '' .... जो महासागर अक्षांश 58000'.0 एन की लाइन के उत्तर दिशा में और देशांतर 042000'.0 से अक्षांश 64037'.0 एन, देशांतर 035027'.0 डबल्यू और वहां से एकदिश नौपथ रंब रेखा तक अक्षांश 67003'.9 एन, देशांतर 026 डिग्री 33'.4 डबल्यू और वहां से एक दिश नौपथ रंब रेखा तक अक्षांश 70049'.56 एन और देशांतर 008 डिग्री 59'.61 डबल्यू (Sørkapp, Jan Mayen) और जन मायेन के दक्षिणी तट से 73 डिग्री 31'.6एन और 019डिग्री 01'.0 ई से Bjørnøya द्वीप, और वहां की बड़ी वृत्त रेखा से अक्षांश 68 डिग्री 38'.29एन और देशांतर 043023'.08ई (Cap Kanin Nos) और वहां से एशियाई महाद्वीप के उत्तरी तट के पूर्व की ओर से बेरिंग जलडमरूमध्य और वहां के बेरिंग जलडमरूमध्य से पश्चिम की ओर से अक्षांश 600एन से लेकर Il'pyrskiy तक और 60वीं नॉर्थ पैरेलल ईस्टवार्ड से लेकर और इटोलिन जलडमरूमध्य सहित तक और वहां से उत्तरी अमेरिका महाद्वीप के उत्तरी तट से सुदूर दक्षिण में अक्षांश 600एन और वहां से अक्षांश58डिग्री00'.0 एन, देशांतर 042डिग्री00'.0डबल्यू तक स्थित है।

3.3.विनियम 1.2 में अन्टार्कटिक महासागर को इस तरह से परिभाषित किया गया है ''........... अक्षांश 600एस के दक्षिण की ओर का समुद्र''।

चित्र 1: आर्कटिक महासागर की रूपरेखा चित्र 2: अन्टार्कटिक महासागर की रूपरेखा

3.4 ध्रुवीय संहिता में भाग ए (अनिवार्य अपेक्षाएं) और भाग बी (दिशानिर्देश) निहित हैं। भाग-1ए में सुरक्षा संबंधी उपायों का समाधान किया गया है और भाग ।।-ए में प्रदूषण की रोकथाम संबंधी अपेक्षाएं बताई गई हैं।

3.5 अनिवार्य से इतर भाग ।-बी और ।।-बी में क्रमश: भाग ।5ए और ।।-ए में दी गई अपेक्षाओं का क्रियान्वयन किए जाने पर दिशानिर्देश दिए गए हैं, और ध्रुवीय महासागरों में प्रचालन संबंधी मैनुअल (पीडबल्यूओएम) तैयार किए जाते समय इसे ध्यान में रखा जाना चाहिए।

4. ध्रुवीय महासागरों में प्रचालन

4.1. रूस के उत्तरी समुद्रीय मार्ग, कनाडा का उत्तर-पश्चिमी मार्ग, आयसलैन्ड के दक्षिणी छोर के आसपास, हडसन की खाड़ी और अलास्का के आसपास जैसी जगह पर गर्मी में नौचालन के स्वरूप को परंपरागत रूप से ऐसा समझा गया है कि विद्यमान कन्वेन्शनों द्वारा जो निराकरण किए गए हैं उनके अलावा कोई और विशिष्ट मांगें नहीं लागू की जाती हैं जो कि ऐसे पोतों पर लगाई जाएं जो बर्फ के लिए विशेष मजबूती से नहीं बनाए गए हैं।

4.2. ध्रुवीय संहिता में अपेक्षा है कि ध्रुवीय महासागरों में चलने वाले पोतों का प्रचालनात्मक सीमाओं संबंधी मूल्यांकन किया जाए, एक पीडबल्यूओएम हो और फिर इनका सर्वेक्षण किया जाए और ध्रुवीय पोत प्रमाणपत्र जारी किया जाए। भारतीय पोतों पर भारतीय प्रशासन द्वारा प्राधिकृत किसी आरओ द्वारा अनुमोदित पीडबल्यूओएम होना चाहिए।

4.3. मान्यता प्राप्त संगठन से यथासमय बातचीत हो और उन्नत प्रचालनात्मक मूल्यांकन हो तथा एक व्यापक पीडबल्यूओएम का संकलन हो, जिसमें उन विशिष्ट यात्रा क्षेत्रों को कवर किया जाए जहां पोत को चलाए जाने की संभावना हो एवं हर मौसमी परिवर्तन को ध्यान में रखा जाए, उससे ध्रुवीय पोत प्रमाणपत्र जारी किया जाना आसान होगा, खासतौर पर तब जब जल्द ही प्रमाणन की आवश्यकता होगी।

4.4. पत्तन राष्ट्र नियंत्रण (पीएससी) व्यवस्था यह सत्यापित करेगी कि क्या ध्रुवीय महासागरों के बाहर चाहे कहीं से आएं और/या कहीं भी जाएं इस बात को ध्यान में रखे बिना ध्रुवीय महासागरों में से होकर गुजरते पोतों पर ध्रुवीय पोत प्रमाणपत्र उपलब्ध है या नहीं।

4.5. पीएससी यह भी सत्यापित करेगी कि जो पोत ध्रुवीय महासागरों के भीतर के किन्हीं पत्तनों से आए हैं या जिन्हें ध्रुवीय महासागरों के भीतर ही कहीं पहुंचना है उन पोतों पर ध्रुवीय पोत प्रमाणपत्र उपलब्ध है या नहीं।

5. ध्रुवीय संहिता – मुख्य बिंदु

5.1 ध्रुवीय संहिता अपेक्षाओं के प्रयोग का विस्तार पोत के अभिकल्प यानी डिजाइन की विशेषताओं पर निर्भर होगा। ध्रुवीय संहिता अपेक्षाओं के प्रयोग हेतु, पोतों को निम्नानुसार तीन श्रेणियों में उप-विभाजित किया गया है:

5.1.1. श्रेणी ए के पोत से आशय उस पोत से है जो कम से कम मीडियम पहले साल की बर्फ में ध्रुवीय महासागरों में चलाए जाने के लिए बनाया गया हो, जिसमें पुरानी शामिल हुई बर्फ शामिल है, जैसे कि वे पोत जिनका पेटा अपेक्षाकृत रूप से अधिक आइस-स्ट्रेंथनिग हो;

5.1.2. श्रेणी बी के पोत से आशय उस पोत से है जो पोत श्रेणी ए में शामिल न हो, जिसे कम से कम पहले साल की पतली बर्फ में चलाए जाने के लिए डिजाइन किया गया हो, जिसमें पुरानी जुड़ी हुई बर्फ शामिल है, जैसे कि मीडियम आइस-स्ट्रेंथनिंग वाले नौतल।

5.1.3. श्रेणी सी पोत का अर्थ उस पोत से है जो खुले समुद्र में या श्रेणी ए या श्रेणी बी में शामिल की अपेक्षा कम गंभीर स्थितियों वाली बर्फ में चलाए जाने के लिए डिजाइन किए गए हों, जैसे ऐसे पोत जिनका नौतल या तो बिना आइस-स्ट्रेंथनिंग वाला हो या फिर वैकल्पिक रूप से मामूली स्ट्रेंथ वाला हो।

5.2. ध्रुवीय संहिता की अनिवार्य अपेक्षाओं को समाप्त न होने वाली सूची में निम्नानुसार सारबद्ध किया जा सकता है:

1. ध्रुवीय महासागरों में चलाए जाने वाले सभी पोतों का प्रमाणीकरण ध्रुवीय संहिता के भाग 1-ए के परिच्छेद 1.3 के अनुसरण में किया जाएगा। ध्रुवीय पोत प्रमाणपत्र प्रयोजनीय ध्रुवीय संहिता अपेक्षाओं के अनुपालन को सत्यापित करने के लिए आरंभिक या नवीकरण सर्वेक्षण के उपरांत जारी किया जाएगा और यह पोत के अन्य सोलास प्रमाणपत्रों के अनुरूप होगा;
2. जहां श्रेणी सी के पोत का प्रचालनात्मक मूल्यांकन यह दर्शाता है कि ध्रुवीय महासागरों में अभिप्रेत यात्रा हेतु, ध्रुवीय संहिता के अनुपालन को दर्शाए जाने हेतु किसी अतिरिक्त उपकरण की और न ही संरचनात्मक आशोधन की आवश्यकता है, ध्रुवीय पोत प्रमाणपत्र प्रशासनिक रूप से जारी किया जा सकता है, जिसका आधार प्रलेख सत्यापन होगा। इस मामले में ध्रुवीय पोत प्रमाणपत्र की मान्यता की पुष्टि आगामी अनुसूचित सोलास-संबंधी सर्वेक्षण में होगी। ऊपर बताया गया प्रलेख सत्यापन का कार्य पोत को श्रेणीबद्ध करने वाले बाहामाज़ रिकग्नाइज्ड ऑर्गेनाइजेशन द्वारा पूरा किया जाएगा (दोहरे क्लास वाले पोतों के लिए, मान्यता प्राप्त संगठन जो कि वैधानिक प्रमाणपत्र जारी करता है);
3. ध्रुवीय महासागरों में चलने वाले सभी पोत पीडबल्यूओएम लेकर चलेंगे। पीडबल्यूओएम में जोखिम मूल्यांकन, मुख्य प्रक्रियाएं और ध्रुवीय समुद्र में चलाए जाने के लिए निरूपित किए गए प्रचालनात्मक उपाय शामिल होंगे जो कि ध्रुवीय संहिता के अध्याय 2 में बताए गए हैं;
4. ध्रुवीय महासागरों में चलाए जाने वाली सभी पोतों पर पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित क्रू वाला चालक दल होगा;
5. अतिरिक्त एलएसए के प्रावधान और पोत पर विद्यमान सुरक्षा उपकरण का "विन्टरीसेशन" किया जाना;
6. संकल्प एमईपीसी.265 (68) के माध्यम से आईएमओ द्वारा अंगीकृत, यथा संशोधित (मारपोल), पोतो से प्रदूषण की रोकथाम हेतु अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेन्शन, 1973 के अंतर्गत

यथापेक्षित रूप से, तैलीय मिश्रणों और जल-मल अपशिष्ट, गारबेज हैन्डलिंग और उत्सर्जन विनियमों से संबंधित विशिष्ट अपेक्षाएं;

7. सोलास अध्याय 5 के विनियम 19 की अपेक्षाओं से बाहर अतिरिक्त नौचालन उपकरण का प्रावधान, जैसे पोतों के लिए कम से कम दो चुंबेतर साधनों की आवश्यकता होगी ताकि उनकी हैडिंग को निर्धारित और प्रदर्शित किया जा सके, दो या अधिक इको-साउंडिंग ट्रान्स्ड्यूसर्स की आशयता पोतों की आइस-स्ट्रेन्थनिंग हेतु, उपर्युक्त 80 डिग्री के अक्षांश क्षेत्रों में जाने के लिए अभिप्रेत पोतों हेतु जीएनएसएस दिशासूचक की आवश्यकता होगी;

8. ध्रुवीय संहिता के अध्याय 4 में नए पोतों पर लागू अतिरिक्त स्थायित्व और उप-विभाजन अपेक्षाओं के बारे में बताया गया है। बर्फ संबंधी नुकसान को सहन करने के लिए सभी लोडिंग स्थितियों में श्रेणी ए और बी के नए पोतों का पर्याप्त अवशिष्ट स्थायित्व होगा।

6. जीवन-रक्षी उपस्कर

6.1. जीवन-रक्षी उपस्कर और इससे जुड़े उपकरण तथा संसाधन इस तरह से उपलब्ध करवाए जाएंगे और इतनी पर्याप्त मात्रा में होंगे कि पोत से सभी लोग प्रभावी रूप से निकल सकें और अधिकतम प्रत्याशित बचाव समय की अवधि हेतु उन्हें जीवित रहने हेतु सहायता मिल सके।

6.2. पोत को छोड़ देने के प्रावधानों में इसे समुद्र में, बर्फ में, या ज़मीन पर छोड़ देने की संभावना शामिल होगी।

6.3. बचाव का अधिकतम प्रत्याशित समय 5 दिन से कम का न होगा। आर्कटिक और अन्टार्कटिका के दूरस्थ क्षेत्रों में प्रचालनार्थ बचाव की प्रत्याशित समयावधि काफी अधिक होगी क्योंकि खोज और बचाव (एसएआर) कवरेज धीमा और मुश्किल होता है।

6.4. हर छूट या डिस्पेन्सेशन हेतु आवेदन मान्यता प्राप्त संगठन की संस्तुति रिपोर्ट के साथ नौवहन महानिदेशालय को प्रस्तुत किए जाएंगे।

7. कम तापमान और बर्फ में प्रचालन

7.1. जहां पोत कम तापमान में कार्य हेतु जाने के लिए अभिप्रेत है तो यह अवश्य प्रदर्शित किया जाना चाहिए कि संरचना और उपकरण का डिजाइन और प्रचालनात्मक क्षमताएं संभावित रूप से सामना की जाने वाली स्थितियों हेतु पर्याप्त हैं।

7.2. ध्रुव्रीय संहिता में मीन डेली लो टेम्परेचर (एमडीएलटी) और पोलर सर्विस टेम्परेचर (पीएसटी) की शुरुआत की गई है।

7.3. एमडीएलटी का मान उस क्षेत्र के देखे गए डेटा समुच्चय के आधार पर होगा जहां कि कार्य हेतु पोत का जाना अभिप्रेत है, जिसमें कम से कम 10 साल का देखा गया तापमान शामिल है। पीएसटी अभिप्रेत क्षेत्र और मौसम के न्यूनतम एमडीएलटी से कम से कम 10 डिग्री नीचे होगा।

7.4. आर्कटिक और अन्टार्कटिक के भीतर की निश्चित जगहों हेतु एमडीएलटी के संबंध में 10 साल का विश्वसनीय देखा गया तापमान समुच्चय प्राप्त करने के लिए, नौवहन महानिदेशालय अपेक्षाकृत कम तापमान वाले देखे गए डेटा समुच्चयों को स्वीकार कर सकता है जो स्थानीय प्राधिकारियों, इन क्षेत्रों पर स्थित प्रचालकों या मान्यता प्राप्त वैज्ञानिक संस्थानों के माध्यम से प्राप्त किया जा सकता है।

7.5. जब पोत का कार्य स्वरूप ऐसा हो कि इसे अनियमित अंतरालों पर ध्रुवीय महासागरों में प्रवेश करना होता हो तो विभिन्न मौसमों के दौरान और विभिन्न स्थानों का एमडीएलटी/पीएसटी मान संभावित रूप से सामना की जाने वाली समस्त प्रत्याशित प्रचालनात्मक स्थितियों को कवर करे। न्यूनतम प्रत्याशित एमडीएलटी/पीएसटी मान का चयन उपयुक्त रूप से किसी पोत विशेष के डिजाइन और इसकी विशेषताओं के अनुसार होगा।

7.6. पीडबल्यूओएम में वे प्रक्रियाएं और व्यवस्थाएं शामिल होंगी जो बर्फ में लंबे समय तक फंसे रहने की दशा में आइस-स्ट्रेंथन्ड पोत पर प्राण रक्षा कर सकें और इसकी विश्वसनीयता को बरकरार रख सकें। बर्फ में बहुत अधिक समय तक फंसे रहने पर, सहायता दिए जा सकने के लिए निकटतम पत्तन या स्थान पर, फंसे होने की जगह से सुरक्षाप्रद गति से पोत को चलाकर ले जाए जाने में लगने वाले समय की अपेक्षा अधिक समयावधि के रूप में लिया जाएगा।

8. एसटीसीडबल्यू और क्रू प्रशिक्षण अपेक्षाएं

8.1. ध्रुवीय संहिता के अध्याय 12 में दिए अनुसार, मास्टर और नौचालन निगरानी अधिकारियों हेतु विशिष्ट ध्रुवीय प्रचालन प्रशिक्षण अनिवार्य समझा गया है। प्रशिक्षण अपेक्षाएं यथा संशोधित, समुद्रकर्मियों हेतु प्रशिक्षण और प्रमाणन के मानकों पर

अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेन्शन (एसटीसीडबल्यू) 1978, में आईएमओ संकल्प एमएससी.416 (97) और एमएससी.417(97) तथा नौमनि परिपत्रों के माध्यम से बताई गई हैं।

8.2. प्रशिक्षण अपेक्षाओं पर और अधिक दिशानिर्देश नौवहन महानिदेशालय की वैबसाइट पर प्रशिक्षण परिपत्र संख्या 23/2018 और एनटी परीक्षा परिपत्र 02/2018 के अंतर्गत दिए गए हैं।

9. मारपोल अनुलग्नक 1 – स्राव और संरचनात्मक अपेक्षाएं

9.1. ध्रुवीय संहिता के भाग ।।-ए के परिच्छेद 1.1.1 के अनुसार आर्कटिक महासागर में तेल या तेल के मिश्रणों का स्राव प्रतिषेधित है।

9.2. ध्रुवीय समुद्रों में प्रचालन को यथोचित रूप से ऑइल रिकॉर्ड बुक, में दर्ज किया जाना चाहिए तथा पीडबल्यूओएम और पोतस्थ तेल प्रदूषण आपातकालिक योजना या पोतस्थ समुद्री प्रदूषण आपातकालिक योजना को मारपोल अनुलग्नक 1 द्वारा यथापेक्षित रूप से रखा जाना चाहिए।

9.3. श्रेणी ए और बी के नए पोतों पर निम्नोक्त अपेक्षाएं लागू होंगी:

1. जिन पोतों की तेल ईंधन की पूर्ण क्षमता 600 मी 3 से कम है उन पर 30 मी 3 से अधिक क्षमता वाले समस्त तेल ईंधन टैंक बाहर के खोल से अलग-अलग होंगे और इनके बीच की दूरी 0.76 मीटर से कम न होगी;
2. समस्त तेल अपशिष्ट (गाद) और गंदे पानी के टैंक जिनकी अलग-अलग क्षमता 30 मी 3 से अधिक होगी वे बाहर के खोल से अलग-अलग होंगे और इनके बीच की दूरी 0.76 मीटर से कम न होगी;
3. 5000 टन डैडवेट से कम वाले तेल टैंकरों के कार्गो टैंक की पूरी लंबाई दोहरे तले और विंग टैंकों या खाली जगहों से संरक्षित होगी जो कि मारपोल अनुलग्नक 1 के विनियम 19 की अपेक्षाओं के अनुसरण में होगी;
4. तेल टैंकरों के अलावा पोतों पर, समस्त कार्गो टैंक जो तेल ले जाने के लिए अभिप्रेत होंगे वे बाहर से अलग-अलग होंगे और इनके बीच की दूरी 0.76 मीटर से कम न होगी।

10.मारपोल अनुलग्नक ।। - स्राव और संरचनात्मक अपेक्षाएं

10.1. ध्रुवीय संहिता के भाग ।।-ए के परिच्छेद 2.1.1 के अनुसार, आर्कटिक महासागर में हानिप्रद तरल पदार्थों, या ऐसे पदार्थों वाले मिश्रणों को समुद्र में बहाया जाना प्रतिषेधित है।

10.2. ध्रुवीय महासागरों में प्रचालन को यथोचित रूप से कार्गो रिकॉर्ड बुक में दर्ज किया जाना चाहिए, पीडबल्यूओएम और हानिप्रद तरल पदार्थों हेतु पोतस्थ समुद्री प्रदूषण आपातकालिक योजना या मारपोल अनुलग्नक ।। द्वारा यथापेक्षित रूप से पोतस्थ समुद्री प्रदूषण आपातकालिक योजना में शामिल किया जाना चाहिए।

10.3. 1 जनवरी 2017 को या उसके बाद बने श्रेणी ए और बी के पोतों के लिए, अध्याय 17, कॉलम ई, में बताई गई एनएलएस की ढुलाई, टाइप 3 पोत के रूप में या टाइप 3 पोतों के कार्गो टैंकों में बल्क में खतरनाक रसायनों की ढुलाई करने वाले पोतों के निर्माण और उपकरण हेतु अन्तराष्ट्रीय संहिता के अध्याय 18 में एनएलएस के रूप में बताए गए हों वे भारतीय ध्वज की ओर से मान्यता प्राप्त संगठन के अनुमोदन अधीन होंगे। बल्क में हानिप्रद तरल पदार्थों की एलाई हेतु अन्तर्राष्ट्रीय प्रदूषण रोकथाम प्रमाणपत्र या ध्रुवीय महासागरों में प्रचालनानुरूप फिटनैस के प्रमाणपत्र पर परिणाम दर्शाए जाएंगे।

11 मारपोल अनुलग्नक 4 – स्राव

11.1. मारपोल अनुलग्नक 4 के अनुसरण में किए गए और निम्नलिखित अपेक्षाओं को छोड़कर ध्रुवीय महासागरों में मल-जल को बहाया जाना प्रतिषेधित है:

1. पोत बर्फ की चट्टान से या तटबद्ध बर्फ से 3 समुद्री मील की दूरी पर मारपोल अनुलग्नक 4 के विनियम 11.1.1 के अनुसरण में विखंडित और नि:संक्रमित मल-जल को और 1/10 से अधिक बर्फ के संकेन्द्रण वाले क्षेत्रों से यह यथा व्यावहारिक रूप से दूर बहाता है; या
2. पोत मारपोल अनुलग्नक 4 के विनियम 11.1.1 के अनुसरण में ऐसे मल-जल को बहाता है जो न तो विखंडित है और न ही नि:संक्रमित और बर्फ की हर चट्टान या तटबद्ध बर्फ से यह 12 समुद्री मील की दूरी से अधिक पर बहाता है तथा यह 1/10 से अधिक बर्फ के संकेन्द्रण वाली जगह से यथा व्यावहारिक रूप से दूर होगी; या
3. पोत पर ऐसा कार्यशील अनुमोदित मल-जल उपचार संयन्त्र हो जो मारपोल अनुलग्नक 4 के विनियम 9.1.1 या 9.2.1 में से किसी की प्रचालनात्मक अपेक्षाओं पर खरा उतरता हो, और अनुलग्नक 4 के विनियम 11.1.2 के अनुसरण में मल-जल को बहाता हो और इसे निकटतम भूमि, किसी बर्फ की चट्टान, तटबद्ध बर्फ या ऐसी जगहों से दूर बहाए जहां बर्फ का संकेन्द्रण 1/10 से अधिक हो।

11.2 परिच्छेद 3 के अनुपालन में जो बहाव हों उन्हें छोड़कर, 1 जनवरी 2017 को या उसके बाद निर्मित श्रेणी ए और बी के पोतों से और उन सभी यात्री पोतों से जो 1 जनवरी 2017 को या उसके बाद बने हैं समुद्र में मल-जल को बहाया जाना प्रतिषेधित है।

11.3 परिच्छेद 11.1 में किसी भी बात के रहते हुए भी, लंबे समय तक 1/10 से अधिक बर्फ के संकेन्द्रण वाले क्षेत्रों में चलने वाले श्रेणी ए और बी के पोत, मारपोल अनुलग्नक 4 के विनियम 9.1.1 या 9.2.1 में से किसी एक में दी गई प्रचालनात्मक अपेक्षाओं पर खरे उतरने वाले अनुमोदित मल-जल उपचार संयन्त्र का प्रयोग करके ही जल-मल को बहा सकेंगे। इन बहावों के लिए इस निदेशालय से अनुमोदन लेना होगा।

12 मारपोल अनुलग्नक 5 - बहाव, कूड़ा प्रबंधन योजना और घोषणापत्र

1. 12. 1. मारपोल अनुलग्नक 5 के विनियम 4 के अनुसरण में आर्कटिक महासागरों में, समुद्र में कूड़ा डालने की अनुमति है जिस हेतु ध्रुवीय संहिता के भाग ।।-ए के परिच्छेद 5.2.1 में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त अपेक्षाओं पर खरा उतरना होगा।

12.2. अन्टार्कटिक क्षेत्र में, समुद्र में कूड़ा डालना मारपोल अनुलग्नक 5 के विनियम 6 के अनुसार अनुमत है, ध्रुवीय संहिता के भाग ।।-ए के परिच्छेद 5.2.2 में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त अपेक्षाओं पर खरा उतरना होगा।

12.3. मारपोल के अनुलग्नक 5 के विनियम 10 के अंतर्गत अपेक्षित यथोचित रूप से कूड़ा रिकॉर्ड बुक, कूड़ा प्रबंधन योजना में ध्रुवीय महासागरों में प्रचालन को ध्यान में रखा जाएगा। विशिष्ट रूप से, पोत की कूड़ा प्रबंधन योजना में ध्रुवीय महासागरों में चलाए जाने के लिए अभिप्रेत पोतों के लिए ध्रुवीय संहिता के भाग ।।-ए के परिच्छेद 5.2 की अपेक्षाओं को दृष्टिगत रखा जाएगा।

इसे नौवहन महानिदेशक एवं अपर सचिव, भारत सरकार के अनुमोदन से जारी किया जाता है।

अ चाकी

(अनिरुद्ध चाकी)

इंजीनियर एवं पोत सर्वेक्षक-सह-उमनि (तकनीकी)

सेवा में,

1. प्रधान अधिकारी/समुद्री वाणिज्य विभाग, मुंबई/कोलकाता/चेन्नई/कांडला/कोच्चि

2. प्रभारी सर्वेक्षक, समुद्री वाणिज्य विभाग, गोवा/जामनगर/पोर्ट ब्लेयर/विशाखापत्तनम/तूतीकोरिन/नोएडा/हल्दिया/पारादीप/मैंगलोर।

3. समस्त मान्यता प्राप्त संगठन

4. इन्डियन नेशनल शिप ओनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए), मुंबई

5 मुख्य सर्वेक्षक/नॉटिकल सलाहकार/उप मुख्य पोत सर्वेक्षक

6. नौमनि की वैबसाइट पर अपलोड करने के अनुरोध सहित कंप्यूटर कक्ष

(अस्वीकरण- हिन्दी या अंग्रेज़ी पाठ में असमानता होने या कानूनी विवाद की स्थिति में मूल अंग्रेज़ी पाठ ही मान्य होगा।)