वाणिज्य पोत परिवहन सूचना - 02/2024

फ़ाइल सं. 13-28/1/2024-इंजी-नौमनि	दिनांक- 30.01.2024

विषय –भारतीय पत्तनों पर आने वाले विदेशी ध्वज जलयानों के पत्तन राष्ट्र नियंत्रण (पीएससी) निरीक्षण – संबंधी।

1. पृष्ठभूमि और उद्देश्य:

1.1. जबकि, लॉ ऑफ द सी पर संयुक्त राष्ट्र के कन्वेन्शन, 1982 (यूएनसीएलओएस'82), अन्य बातों के साथ-साथ अनुच्छेद–73, 218, 219 और 226 तटवर्ती/ पत्तन राष्ट्र प्राधिकरणों को अनुमति प्रदान करता है कि वे अपने पत्तनों पर, लंगरगाहों में या अपतटीय संस्थापनों में स्वैच्छिक रूप से आने वाल विदेशी ध्वज जलयानों का भौतिक निरीक्षण कर सकें ताकि सक्षम अंतर्राष्ट्रीय संगठन या सामान्य राजनयिक कॉन्फ्रेन्स के माध्यम से स्थापित प्रयोजनीय अंतर्राष्ट्रीय नियमों और मानकों अनुपालन का सत्यापन किया जा सके ताकि संबंधित तटवर्ती/ पत्तन राष्ट्र की विधियों के अनुसार जलयाना को रोके जाने सहित समुचित प्रशासनिक उपाय किए जा सकें।

1.2. इसके अलावा, विभिन्न अंतर्राष्ट्रीय कन्वेन्शन जैसे कि, अध्याय 1 का विनियम -19, अध्याय -9 का विनियम-6.2, अध्याय-9-1 का विनियम-4 और सोलास के अध्याय-9-2 का विनियम -9, सोलास प्रोटोकॉल द्वारा यथा आशोधित; भार रेखा प्रोटोकॉल, 1988 द्वारा यथा आशोधित भार रेखा का अनुच्छेद-21; अनुच्छेद-5 और 6, अनुलग्नक-1 का विनियम -11, अनुलग्नक-2 का विनियम-16.9, अनुलग्नक-3 का विनियम-8, अनुलग्नक-4 का विनियम-13, मारपोल के अनुलग्नक-5 का विनियम-8 और अनुलग्नक-6 का विनियम-10; एसटीसीडबल्यू का अनुच्छेद-10; टनभार का अनुच्छेद-12 एएफएस का अनुच्छेद-11 और एमएलसी का विनियम-5.2 अपने पत्तनों पर आने वाले विदेशी पोतों के संबंध में संगत कन्वेन्शन के पक्ष द्वारा अपनाई जाने वाली नियंत्रण प्रक्रियाएं उपलब्ध करवाते हैं।

1.3. जबकि, भारतीय प्रशासन ने यथा संशोधित रूप में वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के माध्यम से अंतर्राष्ट्रीय अपेक्षाओं का कानून बनाया है साथ ही भारतीय पत्तन में रहते विदेशी ध्वज पोतों का निरीक्षण करने और इन्हें रोके जाने हेतु सांविधिक शक्तियां भी प्रदान की गईं हैं, जो कि धारा 342 (धारा 336 के साथ पठित) और धारा 356एच के माध्यम से ये इस तरह से लागू हैं मानों ये भारतीय पोत भी हो।

1.4. जबकि, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण (पीएससी) अन्य राष्ट्रीय पत्तनों में विदेशी पोतों हेतु ऐसे निरीक्षणों की एक सामंजस्यपूर्ण व्यवस्था है जिसे क्षेत्रीय समझौता ज्ञापन (एमओयू) के माध्यम से किया जाता है जिसका प्रयोजन पोत की स्थिति को सत्यापित करना और यह देखना होता है की इसके उपकरण उपर्युक्त अंतर्राष्ट्रीय कन्वेन्शनों की अपेक्षाओं के अनुसार हैं और क्या जलयान को प्रयोजनीय अंतर्राष्ट्रीय वि[illegible]धि का अनुपालन करते हुए इस पर चालक दल को नियोजित किया

गया है और इसकाक प्रचालन किया जा रहा है।

1.5. जबकि, भारत हिंद महासागर समझौता ज्ञापन (आईओएमयू) का सदस्य है और वि□हित पत्तन राष्ट्र नियंत्रण व्यवस्था को कार्यान्वि□त करने हेतु इसकी बाध्यता है।

1.6. इस बात को मानते हुए कि निरंतर अद्यतनीकरण करके पत्तन राष्ट्र नियंत्रण व्यवस्था में अद्यतन वि□कास को प्रभावी रूप से कार्यान्वि□त किए जाने की भी अवश्यकता है। ताकि समुद्रीय सुरक्षा में वृद्धि हो और समुद्रीय पर्यावरण को बचाया जा सके, जिससे पोतों पर रहने और कार्य करने की स्थितियों में सुधार आए साथ ही इस बात को सुनिश्चित किया जाना है कि पोत निरंतर रूप से अनुमोदित अभिकल्प और ऊर्जा की कम खपत वाले तरीकों से प्रचालित किए जाएं।

2. नीति का प्रयोजन:

2.1. अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन ने वि□भिन्न संकल्प अंगीकार किए हैं ताकि पत्तन राष्ट्र नियंत्रण किए जाने पर आधारभूत दिशानिर्देश उपलब्ध कराए जा सकें और इन निरीक्षणों को करने, पोत, इसके उपकरणों या इसके क्रू की कमियों की पहचान करने, और नियंत्रण प्रक्रियाओं के अनुप्रयोग में निरंतरता बरती जा सके, सबसे नया **आईएमओ संकल्प ए.1155 (32)-पत्तन राष्ट्र नियंत्रण हेतु प्रक्रियाएं, 2021** है।

2.2. हिंद महासागर समझौता ज्ञापन (आईओएमयू) के साथ-साथ विभिन्न क्षेत्रीय समझौता ज्ञापन (एमओयू), जिनका कि भारत एक सदस्य है, उनमें भी पत्तन राष्ट्र नियंत्रण व्यवस्था को कार्यान्वि□त किए जाने के लिए वि□स्तृत प्रक्रियाएं प्रख्यापित की गईं हैं।

इस वाणिज्य पोत परिवहन सूचना का प्रयोजन संगत अंतर्राष्ट्रीय दिशानिर्देशों और रीतियों को प्रभावी रूप से कार्यान्वि□त करने के लिए स्पष्ट नीति के अनुसार भारतीय प्रशासन द्वारा पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षणों को आयोजित किए जाने के लिए व्यापक प्रक्रिया आरंभ की जाए साथ ही यह भी सुनिश्चित किया जाए कि आईओएमयू/भारतीय प्रशासन द्वारा तय किए गए लक्ष्यों को सहजता से प्राप्त करने के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा आवधिक रूप से (वार्षिक/छमाही) समीक्षाएं की जाती हैं।

3. प्रयोज्यता:

3.1. यह प्रक्रिया स्वैच्छिक रूप से भारत में पत्तनों, लंगरगाहों और अपतटीय संस्थापनाओं में आने वाले समस्त वि□देशी ध्वज जलयानों पर लागू होती है तथा इसमें वे पोत शामिल हैं जो कन्वेन्शन से इतर आकार से कम हैं और जो उनके हैं जो कन्वेन्शन के पक्ष नहीं हैं, बशर्ते अनुप्रयोग का वि□स्तार आईएमओ संकलप ए.1155 (32) में यथा उल्लिखित रूप से हो या यह पत्तन राष्ट्र नियंत्रण हेतु आईएमओ द्वारा प्रक्रियाओं की समस्या का समाधान करने के लिए कोई अनुवर्ती

संकल्प हो।

3.2. यह सूचना इस सूचना में सुस्पष्ट रूप से दिए गए वि□स्तार तक वर्ष 2013 की वापोप सूचना 09 और इस वि□षय पर समस्त परिपत्रों/सूचनाओं के अधिक्रमण में है।

4. पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी (पीएससीओ):

4.1. निरीक्षण करने करने वाले (पीएससीओ) को यथा संशोधित वापोप अधिनियम, 1958 की धारा(2) के अंतर्गत सर्वेक्षक के तौर पर नियुक्त किए जाने की आवश्यकता होती है जो समुचित समुद्रगामी अनुभव प्राप्त मास्टर/चीफ इंजीनियर के रूप में वि□धिवत योग्यता प्राप्त हो, या समतुल्य रूप से अनुभव प्राप्त और प्रशिक्षित हो साथ ही अपेक्षा सहित नौवास्तुकार हो। इसके अलावा, उक्त सर्वेक्षक स्वतंत्र पीएससीओ के तौर पर अपनी योग्यता से पहले एक वर्ष तक योग्यता प्राप्त ध्वज राष्ट्र सर्वेक्षक के तौर पर पूरा कर चुका हो और समय-समय पर यथा वि□निर्दिष्ट रूप से अन्य अपेक्षित प्रशिक्षण आवश्यकताओं पर खरा उतरता हो। प्राधिकृत पीएससीओ के लिए यह आवश्यकता है कि वह अपने क्षेत्राधिकार वाले प्रधान अधिकारी (पीओ), समुद्री वाणिज्य वि□भाग (एमएमडी) के निदेशानुसार भारत में निरीक्षण का कार्य करे।

4.2. आईओएमयू से परामर्श कर नौवहन महानिदेशालय प्रयास करेगा कि पीएससीओ के ज्ञान को अद्यतनीकृत करने के लिए अद्यतन अपेक्षाएं उपलब्ध करवाए। व्यवहारिक प्रशिक्षण के अलावा, पीएससीओ हेतु सैद्धांतिक प्रशिक्षण कार्यक्रम नौवहन महानिदेशाल/आईओएमयू द्वारा आवधिक अंतरालों (अधिमानत: यह 5 वर्ष से अधिक न हो) पर चलाए जाएं। तथापि, व्यक्ति के ज्ञान को निरंतर अद्यतनीकृत किए जाने का प्राथमिक उत्तरदायित्व पीएससीओ का है जिसका मूल्यांकन समय-समय पर सक्षम प्राधिकारी द्वारा किया जाएगा।

4.3. पीएससीओ की सहायता रेडियो निरीक्षकों सहित अन्य सर्वेक्षकों/निरीक्षकों द्वारा की जा सकेगी, किंतु निरीक्षण किए जाने का उत्तरदायित्व और उसमें पायी गई कमियों को सामने लाने का उत्तरदायित्व संबंधित पीएससीओ का होगा। इसके अलावा, पीएससीओ यह प्रयास करेगा कि नौवहन महानिदेशालय द्वारा समय-समय पर तय किए गए मासिक लक्ष्यों को पूरा किया जाए ताकि आईएमओयू द्वारा निर्धारित दीर्घकालिक निरीक्षण लक्ष्यों की पूर्ति किए जाने संबंधी प्रतिबद्धता को सुनिश्चित किया जा सके।

4.4. निरीक्षणों में पारदर्शिता पेशेवर दृष्टिकोण लाने हेतु पीएससीओ को प्रोत्साहित किया जाए कि जहां संभव हो वहां वे कम से कम दो निरीक्षकों की टीम बनाकर निरीक्षण का कार्य करें और ऐसी दशा में वरिष्ठ पीएससीओ इस बात के लिए उत्तरदायी होगा कि निरीक्षण संतोषजनक रूप से किया गया है और उसमें देखी गई कमियों को सामने लाया गया है।

4.5. सभी पीएससीओ आवश्यक रूप से अपनी पहचान का समुचित प्रमाण अपने पास रखें जिसमें स्पष्ट रूप से पीएससी निरीक्षणों को करने संबंधी उनके प्राधिकारी का उल्लेख हो और मांगे जाने पर वे ऐसे मास्टरों को दिखाएं। परिचय पत्र में जो जानकारी होनी चाहिए वह अनुलग्नक-4 में दी

गई है।

5. निरीक्षण प्रक्रिया:

5.1. समुद्रीय वाणिज्य वि□भागों के क्षेत्राधिकार वाले प्रधान अधिकारियों का उत्तरदायित्व है कि वे अपने क्षेत्राधिकारों में पत्तन राष्ट्र निरीक्षण करवाएं प्रधान अधिकारी, समुद्री वाणिज्य वि□भाग को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि प्रधान अधिकारी (पीओ) और पीएससीओ के बीच प्रभारी संवाद सुनिश्चित किया जाए और इसके कार्यान्वयन के दौरान और जब कभी कार्यान्वयन के दौरान कोई संदेहजनक स्थिति सामने आए तो पीएससीओ को तदनुसार दिशानिर्देश दिए जाएं। हर अपील और स्पष्टीकरण के लिए नौवहन महानिदेशालय अपीलीय प्राधिकरण है।

5.2. भारत सरकार के पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी (पीएससीओ) आईएमओ संकल्प ए.1155(32) या निरीक्षण के सामान्य सिद्धांतों, पोतों के चयन, अपेक्षाकृत रूप से अधिक वि□स्तृत निरीक्षण और पोतों को रोके जाने हेतु समय-समय पर अद्यतनीकृत किए गए पत्तन राष्ट्र निरीक्षण और आईओएमओयू पीएससी मैनुअल हेतु प्रक्रियाओं की समस्या का समाधान करने के लिए आईएमओ द्वारा जारी हर अनुवर्ती संकल्प का पालन करेगा।

5.3. पीएससीओ, किसी ऐसे राष्ट्र के उस विदेशी ध्वज वाले पोत का निरीक्षण कर रहा हो जो कन्वेन्शन या यथा संशोधित "संगत संलेख" का पक्ष न हो जिस हेतु ऐसे कन्वेन्शन या यथा संशोधित "संगत संलेख" का पक्ष भारतीय प्रशासन हो, तब वह यह सुनिश्चित करेगा कि उस पोत और उसके क्रू के साथ ऐसा रवैया अपनाया जाना सुनिश्चित किया जाए जो कन्वेन्शन का अनुसमर्थन करने वाले राष्ट्र सदस्यों के ध्वजों को लेकर चलने वाले विदेशी पोतों के साथ अपनाया जाता है उससे अधिक उनका पक्ष न लिया जाए।

5.4. पत्तन राष्ट्र नियंत्रण का प्रयोग किए जाते समय, पीएससीओ को चाहिए कि वह कन्वेन्शन के उन्हीं प्रावधानों का प्रयोग करे जो प्रवृत्त हैं और भारत जिन हेतु एक पक्ष है।

5.5. निरीक्षण के समापन पर, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण को ऑनलाइन आईओसीआईएस मॉड्यूल पर रिपोर्टें सीधे ही अपलोड करनी होंगी और मॉड्यूल से ही फार्म ए और बी प्राप्त हो जाएगा जिसे तब प्रिंट करके हस्ताक्षरित कर पीएससीओ द्वारा जलयान को उपलब्ध करवाए जाने की आवश्यकता होगी और जलयान छोड़ने से पहले मॉड्यूल पर रिपोर्ट अपलोड करनी होगी। तकनीकी कारणों की वजह से यदि मैनुअल रिपोर्ट जारी की जाती है तो इसकी पूर्व अनुमति प्रधान अधिकारी से लेनी होगी। यदि किन्हीं अपवादजनक स्थितियों में जलयान को मैनुअल रिपोर्ट जारी की जाती है तो यह इस सूचना के अनुलग्नकों में यथा विनिर्दिष्ट आरूप में ही होगी।

5.6. पीएससीओ अपने विवेकानुसार मास्टर या चीफ इंजीनियर से इस आशय की घोषणा भी करवा सकते हैं कि जलयान के सांविधिक/ बीमा प्रमाण पत्र, आईएसपीएस घोषणाओं और क्रू संबंधी प्रलेख असल और सही हैं तथा उनकी सर्वश्रेष्ठ जानकारी के अनुसार जलयान समुद्र-गमन योग्य दशा में है।

5.7. पीएससीओ को यदि दर्शाई गई कमियां समाप्त करने के लिए कहा जाता है तो पीएससीओ अन्य व्यस्तता के चलते जलयान की समय सूची भंग करके अनावश्यक बिलंब नहीं कर सकता। यदि पीएससी निरीक्षण कर लिया गया है और निरीक्षण के दौरान कोड-17 या कोड-30 की कमियों की मिलने की वजह से जलयान को रोका गया है तो प्रधान अधिकारी का उत्तरदायित्व यह सुनिश्चित करना होगा कि जलयान द्वारा अपनी तैयारी बताए जाते ही तुरंत अल्पकालिक सूचना पर पुन: निरीक्षण किए जाने के लिए पीएससीओ उपलब्ध करवाया जाए।

5.8. इस बात को पुन: कहा जाता है कि पीएससीओ भारतीय प्रशासन का एक प्रतिनिधि है और इसकी ओर से विदेशी ध्वज जलयानों पर अपना कामकाज निपटाने के चलते पत्तन राष्ट्र नियंत्रण किए जाते समय आईएमओ के सदस्य राष्ट्र के रूप में भारत की प्रतिष्ठा का प्रश्न बना रहता है। पीएससी निरीक्षण संवेदनशीलता के साथ पेशेवर और सुसंगत तरीके से ही किए जाएं तथा विदेशी ध्वज जलयानों और विदेशी क्रू के साथ कार्य व्यवहार के दौरान प्रयोजनीय कोड्स ऑफ गुड प्रैक्टिसेज को अपनाया जाए।

5.9. सार्वजनिक अवकाश और सप्ताहांत के दौरान पीएससी निरीक्षणों को किए जाने के लिए क्षेत्राधिकार वाले प्रधान अधिकारी से अनुमति लिए जाने की आवश्यकता होगी। उचित कारणों की वजह से जब तक आवश्यक न हो जाए तब तक जलयानों के चल देने के समय से तुरंत पहले जलयानों पर नहीं जाना चाहिए क्योंकि ऐसा करने से पोतों को अनावश्यक बिलंब होता है। यह सुनिश्चित करने का खयाल रखा जाना चाहिए कि जलयान के नेमी कामकाज पर बिना किसी मान्य औचित्य के और प्रधान अधिकारी की सहमति के बिना कोई प्रतिकूल प्रभाव न हो।

6. पोतों को लक्ष्य किया जाना:

6.1. पीएससी व्यवस्था का प्राथमिक उद्देश्य है कि घटिया पोतों की पहचान की जाए और उन्हें समाप्त किया जाए। अत: घटिया पोतों को ठीक तरह से लक्ष्य किया जाना पीएससी व्यवस्था के प्रभावी कार्यान्वियन का एक महत्वपूर्ण भाग है। आईओएमओयू ने पोत के गत निरीक्षण निष्पादन के इतिहास पर आधारित 'लक्ष्य घटक' की गणना करने के लिए 'ऑनलाइन मूल्यांकन' कार्यक्रम विकसित और क्रियान्वित किया है। आईओएमओयू की नई निरीक्षण व्यवस्था (एनआईआर) के अनुसार, पीएससीओ द्वारा निरीक्षण हेतु जलयान को चुने जाने के दौरान प्राथमिकता-2 से पहले प्राथमिकता-1 वाले पोत को सदैव अधिमान दिया जाना चाहिए। जो जलयान एनआईआर में किसी प्राथमिकता के अंतर्गत नहीं आते उनका निरीक्षण तब तक नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि इसका कोई स्पष्ट आधार या कोई अतिकारी घटक विद्यमान न हो और इसे क्षेत्राधिकार वाले प्रधान अधिकारी की अनुमति से किया जाना चाहिए। स्पष्ट आधार के लिए अधिक विस्तृत निरीक्षण की आवश्यकता होगी जिनका ब्यौरा पीएससीओ के दिशानिर्देश हेतु आईएमओ संकल्प ए.1155(32) की खंड 2.4 के अंतर्गत दिया गया है।

(विस्तृत जानकारी के लिए आईओएमओयू वैबसाइट में अद्यतन समझौता ज्ञापन देखें)

7. पोतों के निरीक्षण को रोका जाना/निलंबन:

7.1. रोका जाना पत्तन राष्ट्र द्वारा की जाने वाली एक हस्तक्षेप कार्रवाई है जो तब की जाती है जब पोत या इसके क्रू की स्थिति मोटे तौर पर लागू कन्वेन्शनों के अनुरूप न हो जिससे यह

सुनिश्चित किया जा सके कि यह पोत तब तक समुद्र में यात्रा नहीं करेगा जब तक कि पोत या पोतस्थ व्यक्तियों को इसके समुद्र में जाने से खतरा न हो या फिर समुद्रीय पर्यावरण को इससे कोई अनुचित हानि होने का खतरा नहीं है भले ही ऐसी कार्रवाई से पोत के जाने की सामान्य समय सारणी पर विपरीत प्रभाव पड़ता हो।

7.2. योग्यताकारी कमियों की सूची मात्र दिखा कर पोत के घटिया होने को परिभाषित किया जाना अव्यावहारिक है क्योंकि व्यापक रूप से यह पीएससीओ के पेशेवर निर्णय के भीतर ही होता है। हालांकि, इस निर्णय को समान रूप से लागू करने के लिए पीएससीओ की सहायता हेतु कमियों की एक सूची, संगत कन्वेन्शनों और/ या संहिताओं के अंतर्गत समूहबद्ध जिन्हें ऐसी गंभीर प्रकृति का समझा जाता है जिनकी वजह से पोत को रोके जाने की आवश्यकता हो उन्हें आईएमओ संकल्प ए.1155(32) के परिशिष्ट-2 पर संलग्न किया गया है।

7.3. पत्तन राष्ट्र की यह बाध्यकारिता है कि जलयान के ध्वज राष्ट्र और आरओ को इसके रोके जाने की दशा में तत्काल और सीधे ही सूचित किया जाए तथा संबंधित पीएससीओ की यह पेशेवर जिम्मेदारी है कि वह इस बात को सुनिश्चित करे। ग्लोबल इंटीग्रेटेड शिपिंग इन्फॉरमेशन सिस्टम (जीआईएसएस) में ध्वज राष्ट्रों के प्रयोजनीय संपर्क बिंदु उपलब्ध करवाए गए हैं जिनका इस प्रयोजन हेतु उपयोग करना होगा।

7.4. पोत को रोके जाने संबंधी प्रवर्तन के लिए सक्षम प्राधिकारी मात्र क्षेत्राधिकार वाला प्रधान अधिकारी होगा तथा कोई पीएससीओ संबंधित प्रधान अधिकारी से सुस्पष्ट अनुमोदन लिए बिना जलयान को नहीं रोक सकता।

7.5. अपवादजनक परिस्थितियों में, अधिक विस्तृत निरीक्षण के परिणामस्वरूप, पोत तथा इसके उपकरण की समग्र स्थिति, साथ ही क्रू की स्थितियों को भी ध्यान में रखते हुए यदि यह स्पष्ट तौर पर घटिया पाया जाता है तो पीएससीओ निरीक्षण को अकाट्य कारण दर्ज कर प्रधान अधिकारी द्वारा अनुमोदन प्राप्त कर निलंबित कर सकता है।

7.6. यदि निरीक्षण निलंबित बताया गया तो यह स्पष्ट है कि जलयान की समग्र स्थिति घटिया है। आंशिक रूप से निरीक्षण किए जाने तक पीएससीओ रोके जाने लायक दृष्टिगत हुई सभी कमियों को दर्ज करेगा और ध्वज राष्ट्र तथा आरओ को अधिसूचित करेगा कि निरीक्षण निलंबित कर दिया गया है।

7.7. पुन: निरीक्षण करना तब निलंबित रहेगा जब तक कि ध्वज/आरओ वे आवश्यक कदम न उठा लें जिनसे कि यह सुनिश्चित किया जा सके कि पोत कन्वेन्शनों की समस्त संगत अपेक्षाओं का पालन करता है। ध्वज/आरओ द्वारा पत्तन राष्ट्र को यह पुष्टि कर दिए जाने की उपरांत कि जलयान प्रयोजनीय कन्वेन्शनों की समस्त संगत अपेक्षाओं का पालन करता है और प्रधान अधिकारी संतुष्ट हो तो वह जलयान का पुन: निरीक्षण करने का आदेश पुन: दे सकता है जो जलयान का पूरा निरीक्षण होगा न कि आरंभिक निरीक्षण रिपोर्ट में बताई कमियों तक सीमित होगा।

7.8. भारत के किसी पत्तन पर शरण पाने के लिए जो जलयान आते हैं या जो दुर्घटना के कारण मार्ग/बर्थ/लंगरगाह में किसी दुर्घटना की वजह से क्षतिग्रस्त होते हैं तो उनका पीएससी निरीक्षण इस बात की पुन: पुष्टि करने के लिए किया जाएगा कि क्या ये जीवन या पर्यावरण की सुरक्षा को खतरे में डाले बिना फिर से समुद्र में जाने के योग्य हैं। हालांकि, यदि ऐसा पाया गया कि किसी भी कारण से पोत को दुर्घटनावश क्षति पहुँची है तो इस दुर्घटना या क्षति से जुड़ी खामियों हेतु इसे रोके जाने का कोई आदेश नहीं दिया जाएगा बशर्ते पत्तन में प्रवेश करने से पहले या क्षति की घटना होने के समय मास्टर या कंपनी ने पत्तन राष्ट्र प्राधिकरण को दुर्घटना की परिस्थितियों तथा उसे हुई क्षति और ध्वज राष्ट्र प्रशासन द्वारा अपेक्षित अधिसूचना के बारे में पूरी जानकारी प्रदान कर दी हो। इसके अलावा, अभीष्ट समुद्र यात्रा हेतु प्रस्थान करने के लिए हर दृष्टिकोण से समुद्र में जाने हेतु योग्य पाए जाने पर जलयान को प्रस्थान की अनुमति दी जाएगी।

7.9. पीएससीओ मास्टर को सूचित करेगा कि पीएससी निरीक्षण पूरा सर्वेक्षण नहीं है और इसमें बताई गई कमियों की सूची समाप्त नहीं हो जाती। रोके जाने की दशा में संस्तुति की जाती है कि जलयान के ध्वज राष्ट्र/ मान्यता प्राप्त संगठन (आरओ) द्वारा संपूर्ण निरीक्षण करके फिर से निरीक्षण किए जाने हेतु आवेदन से पहले पाई गई सभी कमियों को ठीक कर लिया जाए।

8. रोकने वाले प्राधिकारी:

8.1. पोत को रोका जाना पत्तन राष्ट्र की ओर से एक गंभीर हस्तक्षेपी उपाय है जिससे कई संस्थाओं, वि□शेष रूप से वि□देशी ध्वज राष्ट्र पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। अत: यथा संशोधित वापोप अधिनियम, 1958 की धारा 336 के अंतर्गत रोकने वाले अधिकारियों के रूप में केन्द्र सरकार द्वारा अधिकारियों को वि□धिवत प्राधिकृत किया है, मात्र यही भारत में वि□देशी पोत के रहते उसे रोके जाने का आदेश दे सकते हैं।

8.2. यथा संशोधित वापोप अधिनियम, 1958 की धारा 336 के प्रयोजनार्थ रोकने वाले अधिकारियों के रूप में भारत सरकार ने प्रधान अधिकारियों और कुछ प्रभारी सर्वेक्षकों को अधिसूचित किया है। हालांकि, रोके जाने की प्रक्रिया को सरल करने के लिए, इसके बाद, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई, कांडला और कोच्चि के प्रधान अधिकारियों या उनके द्वारा वि□धिवत प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा ही, उनसे संबंधित क्षेत्राधिकार के अंतर्गत, भारतीय पत्तनों में रहते, पीएससी के अंतर्गत रोके जाने या अनुवर्ती रूप से इन्हें मुक्त किए जाने के प्राधिकार का प्रयोग किया जाएगा।

8.3. प्रभारी सर्वेक्षकों सहित सभी पीएससीओ को सलाह दी जाती है कि वे पीएससी के अंतर्गत पोत को रोके जाने या उसे मुक्त करने का आदेश देने से पहले निरीक्षण के पत्तन क्षेत्राधिकार के अंतर्गत आने वाले प्रधान अधिकारी का पूर्वानुमोदन प्राप्त कर लें। पीएससीओ यह अनुमोदन फोन पर प्राप्त कर सकता है लेकिन वह भारत सरकार की प्रयोजनीय प्रक्रियाओं के अनुसार यथाशीघ्र इसे नियमित करवा लेगा। मौखिक अनुदेश देने वाले प्रधान अधिकारी आवश्यक रूप से यह सुनिश्चित कर लें कि प्रभारी सर्वेक्षकों ने इस प्रकार से इसे नियमित करवा लिया है।

8.4. सभी पीएससीओ को फिर से स्मरण कराया जाता है कि यथा संशोधित वापोप अधिनियम, 1958 की धार 337 के अंतर्गत वह पोत को गलत तरीके से रोके जाने की दशा में क्षतिपूर्ति का भुगतान करने के लिए दायी होगा। अत: पीएससीओ जलयान को रोके जाने की संस्तुति करने से पहले इस बात की पुन: पुष्टि करेगा कि इस सूचना के परिच्छेद 7.2 के अंतर्गत स्पष्ट की गई 'रोके जाने लायक कमी' के आशय के भीतर बताई गई कमी आती है।

8.5. चूँकि, पोत को जब भी छोड़ा जाए तब उसके गुणावगुणों को सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व प्रधान अधिकारियों पर होता है इसलिए, उन्हें सलाह दी जाती है कि वे रोके जाने हेतु वि□चार किए गए जलयान पर पाई गई हर कमी के गुणावगुण का व्यक्गित रूप से सत्यापन कर लें ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि कोई पोत अनुचित रूप से न तो रोका गया है और न ही पीएससी के अंतर्गत बिलंब हुआ है।

9. रोकने की सूचना देना:

9.1. रोके जाने की दशा में पोत के मास्टर को 'रोके जाने का आदेश' औपचारिक रूप से, निरीक्षण रिपोर्ट (अनुलग्नक-1) के प्रपत्र ए और बी के साथ, यथा संलग्न (अनुलग्नक-2) के वि□हित आरूप में दिया जाएगा, जिसमें कमियों की प्रकृति का ब्यौरा होगा और पोत को मुक्त करवाने के लिए मास्टर द्वारा की जाने वाली अपेक्षित कार्रवाई का वि□वरण होगा। ऐसे सभी मामलों में परिच्छेद 5.5 के प्रावधानों का अनुपालन करने की आवश्यकता होगी।

9.2. परिच्छेद 7.3 में बताए अनुसार रोके जाने के आदेश और प्रपत्र ए और बी के साथ अनुवर्ती रूप से मुक्त किए जाने के आदेश से ध्वज राष्ट्र और/या भारत में इसके वाणिज्य दूतावास कार्यालय, मान्यता प्राप्त संगठन (आरओ) जिसने इस जलयान को सांवि□धिक प्रमाण पत्र जारी किए थे और नौवहन महानिदेशालय के पीएससी कक्ष को तत्काल सूचित किया जाएगा।

9.3. रोके जाने और अनुवर्ती रूप से छोड़े जाने के आदेश की सूचना भारतीय तट रक्षक बल, पत्तन अधिकारी/पत्तन के उप कंजरवेटर और कस्टम के कलेक्टर और/या यदि प्रयोजनीय हो तो वापोप अधिनियम की धारा 444 में यथोल्लिखित के साथ-साथ, 'रोके जाने का प्रवर्तन' हेतु वि□धिवत शक्ति संपन्न सभी अभिकरणों को भी दी जाएगी।

9.4. परिच्छेद 5.5 में यथा वि□निर्दिष्ट रूप से अपेक्षा के अलावा, पीएससीओ के लिए आवश्यक होगा कि वह पत्तनों आदि जैसे अन्य हितधारियों के पोर्टलों पर निरीक्षण/ रोके जाने के आदेशों/ मुक्त किए जाने के आदेशों की रिपोर्ट अपलोड करें जिसकी अपेक्षाएं समय-समय पर नौमनि द्वारा वि□निर्दिष्ट की जाती हैं। पीएससी की रिपोर्टें इन्हें अभिलेखागार में पहुँचाए जाने से पहले कम से कम 10 साल की अवधि तक आईओएमओयू की वैबसाइट पर रखा जाता है।

10. पीएससीओ का कोड ऑफ गुड प्रैक्टिस:

10.1. हितधारियों से सीधे संपर्क की वजह से पीएससीओ ही समुद्रीय प्रशासन का सर्वाधिक प्रतिनिधित्व करते हैं और पीएससी व्यवस्था के उद्देश्यों की प्राप्ति में इनकी केन्द्रीय भूमिका होती है। अत: पीएससीओ से प्रत्याशित है कि उनके पीएससी निरीक्षण उच्च्तम पेशेवर स्तर के हों, विधि के भीतर सख्ती से रहते हुए कार्य किया जाए। अपनी सरकार के नियमानुसार उचित, खुले, निष्पक्ष और सुसंगत तरीके से कार्य को किया जाए।

10.2. आईएमओ ने एमएससी-एमईपीसी .4/परिपत्र-2 के माध्यम से और आईएमओ संकल्प ए.1155(32) के परिशिष्ट-1 के माध्यम से तीन आधारभूत सिद्धांतों को शामिल करते हुए 'कोड ऑफ गुड प्रैक्टिस जारी किया है जिससे पीएससीओ की सत्यनिष्ठा, उसके पेशेवर होने और पारदर्शिता के समस्त कार्यों का निर्णय होता है। सभी पीएससीओ को सलाह दी जाती है कि वे भारत में पीएससी निरीक्षणों को करते समय इस 'कोड ऑफ गुड प्रैक्टिस' का सख्ती से पालन करें।

10.3. पीएससीओ को नहीं चाहिए कि वह प्रचालनात्मक जांचे शामिल करे या भौतिक मांगें थोपे मास्टर के निर्णयानुसार जिनकी वजह से पोत, क्रू, यात्रियों, नियंत्रण अधिकारियों या कार्गो की सुरक्षा खतरे में पड़ जाए। सभी पीएससीओ को सलाह दी जाती है कि वे आपातकालिक प्रक्रिया मूल्यांकन हेतु अभ्यासों के निरीक्षण सहित प्रचालनात्मक अपेक्षाओं के नियंत्रण के लिए दिशानिर्देशों से संबंधित आईएमओ संकल्प ए.1155(32) के परिशिष्ट-7 का पालन करें।

10.4. मान्य कारणों से जब तक आवश्यक न जो जाए तब तक जलयानों के प्रस्थान करने के तय समय से तुरंत पहले कार्य समय के उपरांत जलयानों पर न जाएं ताकि पोतों को अनुचित बिलंब न हो। इस बात का खयाल रखा जाना चाहिए कि यह सुनिश्चित किया जाए कि बिना मान्य औचित्यों और प्रधान अधिकारी की सहमति के बिना निरीक्षण के दौरान जलयान के नेमी प्रचालनों पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

10.5. निरीक्षण करने वाले पीएससीओ को ये बात ध्यान में रखनी चाहिए कि यदि उसके आदेश से जलयान को रोका जाता है तो यह सुनिश्चित करना उसके लिए एक बाध्यकारी कर्तव्य हो जाता है कि उससे कभी भी तत्काल संपर्क किया जा सके भले ही संपर्क कार्यालय समय के बाद या फिर अवकाश के दिनों में ही क्यों न किया जाना हो ताकि यदि कोई कमियां हो और यथा प्रयोजनीय रूप से उनमें सुधार कर लिए जाने के उपरांत यदि तत्काल निरीक्षण चाहा गया हो तो उसकी वजह से पोत को बिलंब न होने पाए।

10.6. पीएससीओ जन सेवा में लगे सरकारी अधिकारी पर लागू भारत सरकार की समस्त नियंत्रण तथा अनुवीक्षण प्रणालियों द्वारा भी शासित होगा।

11. रोके जाने का फॉलोअप:

हाल में पोत स्वामियों द्वारा, पोतों को रोके जाने के बाद पोतों को रोके जाने की रिपोर्टों को ध्यान

में रखते हुए, जिनकी वजह से कई कानूनी तकनीकी और सामाजिक समस्याएं सामने आईं, इसलिए प्रधान अधिकारी निम्नलिखित बातों को ध्यान में रख कर ही आदेश दें।

11.1. प्रशासन और पत्तनों के सर्वश्रेष्ठ हितों में पीएससीओ के लिए आदर्श स्थिति यह होगी कि वह लक्ष्य किए गए पोत का निरीक्षण करें, कमियां देखें, यदि कोई हो तो उसे तत्काल ठीक करवाए और जलयान को आगे जाने दें ताकि सभी संबंधितों और तटवर्ती राष्ट्र के रूप में विशेष रूप से भारत पर वह जलयान दायित्व न बने।

11.2. हालांकि, दोषी पोत स्वामी यदि तत्परता के साथ कमियों को सुधारने का उपाय न करें तो पत्तन के चेयरमैन/उप कंजरवेटर को पोत के रोके जाने, कमियों को ठीक किए जाने संबंधी प्रगति और संभावित रूप से जलयान को जाने दिए जाने की अनुमति प्रदान किए जाने संबंधी व्यावहारिक संभावना के तथ्य से हर सप्ताह औपचारिक रूप से अवगत कराया जाता रहे ताकि तटवर्ती राष्ट्र के रूप में भारत के हित में, जिन कानूनों की प्रयोजनीय शक्तियों से वे शक्ति संपन्न हैं उनका प्रयोग करने पर वे विचार कर सकें।

11.3. पत्तन प्राधिकारी, पर्याप्त बर्थ सुविधाओं की अनुउपलब्धता पर निर्णय करें कि जलयान को स्थानीय प्रधान अधिकारी की सहमति से लंगरगाहों में भेजा जाए किंतु किसी भी दशा में इन्हें पत्तन सीमाओं से बाहर न जाने दिया जाए। हालांकि, उप कंजरवेटर ऐसी स्थितियों में मास्टर से एक बचन पत्र ले सकता है कि जलयान के समस्त जीवनरक्षी उपस्कर (एलएसए) और अग्निशामक उपस्कर (एफएफए) ठीक से कार्य करते हैं और यह कि जलयान सदैव चला कर ले जाए जाने के लिए तैयार होगा। जलयान के अभिकर्ताओं को यह सूचित किए जाने की आवश्यकता होगी कि मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसी दशाओं में जलयान संबंधित पत्तन संचार केन्द्रों और निकटतम भारतीय तट रक्षक केन्द्रों से नियमित संपर्क बनाए रखेगा ताकि आपातकालिक दशा में तत्काल बचाव सहायता उपलब्ध करवाई जा सके।

12. रोके जाने संबंधी समीक्षा प्रक्रियाएं:

12.1. समस्त पीएससीओ को यह सलाह दी जाती है कि वे पोत के मास्टर से औपचारिक रूप से यह सूचित करें कि यदि उसे पीएससीओ के निर्णयों से कोई शिकायत है तो वह स्थानीय प्रधान अधिकारी को समुचित अभ्यावेदन दे सकता है और उसे छूट है कि यदि उसे लगता है कि यह रोका जाना औचित्यपूर्ण नहीं है तो वह इस रोके जाने के विरुद्ध अपीलीय प्राधिकारी से अपील कर सकता है। भारत में राष्ट्रीय स्तर पर अपीलीय प्राधिकारी मुख्य सर्वेक्षक, भारत सरकार होंगे जिनसे ई-मेल: cs-dgs@nic.in या psc-dgs@nic.in द्वारा संपर्क किया जा सकेगा।

12.2. ध्वज राष्ट्र प्राधिकारी हिंदी महासागर समझौता ज्ञापन (आईओएमओयू) के 'डिटेन्शल रिव्यू पैनल' के माध्यम से इस रोके जाने के विरुद्ध अपील कर सकते हैं।

13. इस सूचना/लक्ष्यों के प्रभावी कार्यान्वयन की आवधिक समीक्षा:

नौवहन महानिदेशालय के सक्षम प्राधिकारी निरीक्षण प्रक्रियाओं, प्रमुख मानदंडों कमियों, रोके

(जे सेंथिल कुमार)
इंजिनियर एवं पोत सर्वेक्षक-सह-उमनि(तक.)

सेवा में,

1. प्रधान अधिकारी/समुद्री वाणिज्य विभाग, मुंबई/कोलकाता/चेन्नई/कांडला/कोच्चि।
2. सर्वेक्षक-प्रभारी, समुद्री वाणिज्य विभाग, गोवा/जामनगर/पोर्ट ब्लेयर/विशाखापत्तनम/तूतिकोरिन/नोएडा/हल्दिया/पारादीप/मंगलोर।
3. सभी मान्यता प्राप्त संगठन
4. मुख्य सर्वेक्षक/नॉटिकल सलाहकार/उप मुख्य सर्वेक्षक
5. कंप्यूटर कक्ष को नौमनि के वैबसाइट पर अपलोड करवाने हेतु

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