रजिस्ट्री सं. डी.एल.- 33004/99 REGD. No. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-23072020-220647
CG-DL-E-23072020-220647

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 356] नई दिल्ली, बुधवार, जुलाई 22, 2020/ आषाढ़ 31, 1942
No. 356] NEW DELHI, WEDNESDAY, JULY 22, 2020/ASADHA 31, 1942

पोत परिवहन मंत्रालय

(पीडी प्रभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 22 जुलाई, 2020

सा.का.नि. 460(अ).—केन्द्र सरकार, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 132 की उप–धारा(1) के साथ पठित धारा 124 की उप–धारा(1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, एतद्द्वारा उपर्युक्त अधिनियम की धारा 123 के अंतर्गत कोचिन पत्तन ट्रस्ट के न्यासीमण्डल द्वारा बनाए गए एवं धारा 124 की उप धारा (2) के अंतर्गत यथा अपेक्षित उसके द्वारा प्रकाशित किए गए कोचिन पत्तन एवं डॉक विनियम, 2020 को इस अधिसूचना में संलग्न अनुसूची में निर्धारित किए गए अनुसार संशोधनों के साथ अनुमोदित करती है।

1. उक्त विनियम सरकारी राजपत्र में इस अधिसूचना के प्रकाशन की तिथि से प्रवृत्त होंगे।

अनुसूची

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 123 में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एवं कोचिन पत्तन एवं डॉक विनियम, 1975 कोचिन पत्तन ट्रस्ट (लिपिकों, आयातकों, शिपर्स व समाशोधन एवं अग्रेषण एजेंटों का लाइसेंसीकरण) विनियम, 1966 और कोचिन पत्तन ट्रस्ट सरकारी बंधक मालगोदाम (किराया व अन्य शुल्क) विनियम, 1967 का अतिक्रमण करते हुए एवं इस तरह के अतिक्रमण से पहले की जाने वाली की गई अथवा छोड़ी गई सामग्रियों को छोड़कर कोचिन पत्तन ट्रस्ट का न्यासीमण्डल एतद्द्वारा केन्द्र सरकार के अनुमोदन से निम्नलिखित विनियम बनाता है एवं इसे उपर्युक्त अधिनियम की धारा 124 की उप धारा (2) में यथा अपेक्षित सार्वजनिक सूचना के लिए सरकारी राजपत्र में दो बार प्रकाशित करता हैं, नामत :–

I- प्रस्तावना

1- **संक्षिप्त नाम व प्रारंभ**– (**1**) इन विनियमों को कोचिन पत्तन एवं डॉक विनियम, 2020 कहा जा सकेगा।

(**2**) ये विनियम भारत के सरकारी राजपत्र में केंद्र सरकार के अनुमोदन के प्रकाशन की तिथि से प्रवृत्त होंगें।

2- **परिभाषाएँ**– इन विनियमों में जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो,–

(i) "अधिनियम" यानि महापत्तन न्यास अधिनियम, **1963** (**1963** का **38**);

(ii) "बर्थ" यानि जलयानों के बर्थिंग के लिए लब्ध सुविधाएं जिसमें डॉक, पाईयर, वार्फ़, क्वे, जेट्टी एवं सिंगल प्वाइंट मूरिंग शामिल हैं;

(iii) "बोर्ड" यानि उक्त अधिनियम के तहत गठित कोचिन पत्तन का न्यासीमण्डल;

(iv) "बल्क तेल जलयान" यानि कार्गो के रूप में पेट्रोलियम को बल्क में परिवहन करने हेतु लाइसेंस प्राप्त जलयान;

(v) "अध्यक्ष", "उपाध्यक्ष", "डॉक", "जलयान", "मास्टर", "मालिक", "सामग्री" और अन्य सभी प्रासंगिक नियम और परिभाषाओं, जिन्हें यहां स्पष्ट रूप से परिभाषित या शामिल नहीं किया गया है, का अर्थ वही होगा जो उपर्युक्त अधिनियम या भारतीय पत्तन अधिनियम, **1908** (**1908** का **15**) या किसी अन्य लागू अधिनियम में उनके संबंध में विहित किए गए हैं।

(vi) "दिन" यानि **24** घण्टों की अवधि, पूर्वाह्न **6** बजे से पूर्वाह्न **6** बजे तक;

(vii) "उप संरक्षक" यानि ऐसे अधिकारी जो वर्तमान में समुद्री विभाग के प्रभारी हैं या उप संरक्षक के प्राधिकार में हार्बर मास्टर एवं अन्य कोई अधिकारी;

(viii) "वित्तीय सलाहकार व मुख्य लेखा अधिकारी" यानि ऐसे अधिकारी जो वर्तमान में वित्त विभाग के प्रभारी हैं और इस परिभाषा में वित्तीय सलाहकार व मुख्य लेखा अधिकारी के उप अधिकारी एवं सहयोगी अधिकारी और वित्तीय सलाहकार व मुख्य लेखा अधिकारी के प्राधिकार में कार्यरत कोई अन्य एक या एक से अधिक अधिकारी शामिल हैं;

(ix) किसी पेट्रोलियम का "फ्लैश प्वाइंट" यानि सबसे कम तापमान जिस पर यह वाष्प उत्पन्न करता है और जो प्रज्वलित होने पर क्षणिक चमक देता है;

(x) "ईंधन तेल" यानि कम से कम पैंसठ डिग्री सेंटीग्रेड का "फ्लैश प्वाइंट" वाला पेट्रोलियम;

(xi) "गैस मुक्त प्रमाणपत्र" यानि इस संबंध में केंद्र सरकार द्वारा नियुक्त एक अधिकारी द्वारा दिया गया इस आशय का प्रमाण पत्र कि जलयान को अच्छी तरह से साफ किया गया है और पेट्रोलियम और ज्वलनशील वाष्प से मुक्त किया गया है;

(xii) "आईएमओ" यानि अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन;

(xiii) "मोटर वाहन" यानि यांत्रिक प्रणाली से चलने वाला वाहन;

(xiv) "पेट्रोलियम" यानि कोई भी तरल हाइड्रोकार्बन या हाइड्रोकार्बनों का मिश्रण और कोई भी ज्वलनशील मिश्रण (द्रव्य, गाढ़ा या घन) जिसमें कोई तरल हाइड्रोकार्बन हो;

(xv) "पेट्रोलियम श्रेणी ए" यानि पेट्रोलियम जो तेईस डिग्री सेंटीग्रेड से नीचे फ्लैश प्वाइंट धारण करता है;

(xvi) "पेट्रोलियम श्रेणी बी" यानि पेट्रोलियम जो तेईस डिग्री सेंटीग्रेड या उससे अधिक लेकिन पैंसठ डिग्री सेंटीग्रेड से नीचे फ्लैश प्वाइंट धारण करता है;

(xvii) "पेट्रोलियम श्रेणी सी" यानि पेट्रोलियम जो पैंसठ डिग्री सेंटीग्रेड या उससे अधिक लेकिन तिरानवे डिग्री सेंटीग्रेड से नीचे फ्लैश प्वाइंट धारण करता है;

(xviii) "थोक में पेट्रोलियम" यानि एक हजार लीटर से अधिक क्षमता वाले पात्र में निहित पेट्रोलियम;

(xix) "पत्तन" यानि कोचिन पत्तन ;

(xx) "यातायात प्रबंधक" यानि यातायात विभाग के वर्तमान प्रभारी एवं उनके उप अधिकारी व सहयोगी अधिकारी और यातायात प्रबंधक के प्राधिकार में कार्यरत अन्य कोई अधिकारी

(xxi) "वाहन" यानि कोई भी गाड़ी, लॉरी, ट्रक या अन्य पहिएदार वाहन जो मानव व संपत्ति के सड़क मार्ग से परिवहन के लिए प्रयोग किया जाता है।

II - सामान्य

3. **पत्तन अधिकारियों के किसी भी कृत्य या चूक के लिए बोर्ड जिम्मेदार नहीं है**– उप संरक्षक या हार्बर मास्टर या उपर्युक्त अधिकारियों के किसी भी उप प्रमुख या सहायक या ऐसे प्राधिकरियों, उप प्रमुख या सहायक के नियंत्रण या निर्दे"ा में कार्यरत किसी व्यक्ति के किसी भी कृत्य या किसी पायलट की चूक के लिए या परिणामतः जलयान को हुई किसी भी क्षति के लिए अथवा बोर्ड के स्वामित्व वाली मूरिंग्स, हॉज़े या कोई अन्य सामग्री जो जलयान द्वारा उपयोग में लाई जा सकती है, में पाए गए किसी भी प्रकार की खराबी के लिए बोर्ड जिम्मेदार नहीं होगा।

III- **पत्तन में जलयानों के प्रवेश**–

4. **जलयानों के अपेक्षित आगमन की सूचना**:– जब कोई जलयान पत्तन में प्रवेश करता है तो, अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन संख्या धारण करने वाले जलयानों के लिए पत्तन कम्युनिटी प्रणाली के माध्यम से निर्धारित प्रपत्र में और अन्य जलयानों के लिए मैन्युअल रूप से जलयान के मास्टर, मालिक या एजेंट द्वारा पत्तन के उप सरक्षक को किसी ऐसी वि"ोष बर्थ, यदि कोई हो, जिस पर वे जलयान लगाने के इच्छुक हों, तो यह अभिरूचि व्यक्त करते हुए शीघ्रातिशीघ्र सूचना दी जाएगी एवं साथ ही ऐसी अभिरूचि की सूचना यातायात प्रबंधक व हार्बर मास्टर को भी भेजी जाएगी।

5. **बर्थ का आवंटन, अधिग्रहण व रिक्ति**– बर्थ का आबंटन यातायात प्रबंधक के प्राधिकार में होगा और अपने इस प्राधिकार का प्रयोग करते हुए यातायात प्रबंधक निम्नलिखित द्वारा निर्देशित किया जाएगा, नामतः–

(क) जलयानों की बर्थिंग व्यवस्था इस प्रकार होनी चाहिए कि–

(i) जब किसी पोत के एजेंट ने किसी विशेष बर्थ के लिए अभिरूचि व्यक्त की है, तो यातायात प्रबंधक को यथासंभव ऐसी बर्थ की व्यवस्था करनी चाहिए और अपेक्षित बर्थ आवंटित करना संभव न हो पाने की स्थिति में यातायात प्रबंधक एजेंट को उचित सूचना देनी चाहिए;

(ii) अन्य बातों के समान होने पर, सबसे पहले पत्तन सीमा में दाखिल होने वाले व पत्तन नियंत्रक को सूचित करने वाले जलयान के लिए बर्थों के आवंटन में प्राथमिकता दी जाएगी ब"ार्ते कि उसका डुबाव एवं अन्य समुद्री मान इसकी अनुमति देते हों:

बशर्ते कि बर्थ के आवंटन में इस तरह की प्राथमिकता जलयान के आगमन से कम से कम 24 घंटे पहले जलयान के आगमन की सूचना की प्राप्ति के अधीन होगी;

(iii) यात्री जलयानों या पशुधन को चढाने–उतारने वाले जलयानों की तुलना में सेना को चढाने या उतारने वाले सरकारी जलयानों, या सरकारी भण्डारों के चढाने या उतारने वाले जलयानों को ओवर–राईडिंग (अध्यारोही) प्राथमिकता दी जा सकती है।

(iv) अन्य कारकों के सामान्य होने पर, आवंटन इस तरह से किया जाए जिसमें पत्तन को कोई नुकसान न हो।

(ख) पत्तन में बर्थ किए हुए किसी भी जलयान को पत्तन के उप संरक्षक की विशेष अनुमति के बिना अपने मुख्य इंजिन को गतिहीन या मरम्मत नहीं करनी चाहिए, यह अनुमति जलयान के मास्टर या एजेंट द्वारा लिखित रूप में प्राप्त की जानी अत्यंत आवश्यक है और उप संरक्षक यातायात प्रबंधक के परामर्श से ऐसी अनुमति दे सकते हैं।

(ग) यदि कोई जलयान किसी दिन मौसम जैसे जलयान के नियंत्रण से बाहर वाले कारणों को छोड़कर खंड (घ) में विनिर्दिष्ट मात्रा को डिस्चार्ज या लोड करने में विफल रहता है तो यातायात प्रबंधक सूचना की प्राप्ति के चार घंटे के भीतर उसे अपनी बर्थ खाली करने का निर्देश दे सकते हैं और इस तरह के जलयानों को सूचना में विनिर्दिष्ट समय के भीतर बर्थ खाली करना होगा;

(घ) जलयानों में निम्नानुसार न्यूनतम शिप बर्थ–दिवस आउटपुट होनी चाहिए:–

क) लिक्विड बल्क – 2500 मेट्रिक टन;

ख) ड्राई बल्क – 2000 मेट्रिक टन;

ग) ब्रेक बल्क – 500 मेट्रिक टन;

बशर्ते कि पत्तन पर खंड (घ) में नियत मात्रा से कम कार्गो को चढाने या उतारने के लिए आए किसी जलयान को खंड (ग) और (घ) का कोई भी प्रावधान, किसी बर्थ तक पहुंचने या पत्तन की अन्य सुविधाओं का उपयोग करने से प्रतिबंधित करता हुआ नहीं समझा जाएगा।

(ङ) बर्थों के आवंटन संबंधी प्राथमिकताओं के संबंध में पूर्वगामी प्रावधानों के बावजूद यातायात प्रबंधक यदि यह पाते हैं कि इस तरह की व्यवस्था से बर्थ का सर्वोत्तम उपयोग होगा और इस तरह की व्यवस्था नौवहन के सर्वोत्तम हितों के इष्टतम लाभ को सुनिश्चित करेगा तो उनके पास किसी विशेष तरीके से जलयानों की बर्थिंग की व्यवस्था करने का सर्वाधिकार होगा।

6. **सार्वजनिक हितों में बर्थ का अधिमान्य आवंटन**– विनियम 5 में निहित किसी बात के होते हुए भी बोर्ड यदि इसकी राय में यह सार्वजनिक हितों के लिए वांछनीय है, किसी भी जलयान या जलयानों को बर्थ आवंटन में वरीयता दिए जाने का निर्देश दे सकता है और अपनी इन शक्तियों का प्रयोग करते समय बोर्ड निम्नलिखित द्वारा निर्देशित होगा, नामत :–

(i) ऐसी शक्ति, जो अध्यारोही प्रकृति की है, का केवल उसी मामले में प्रयोग किया जाएगा जहां सार्वजनिक हित में बोर्ड के निर्देश अपेक्षित हों;

(ii) ऐसे निर्देश केवल तभी बनाया जायेगा जब बोर्ड को यह संतुष्टि हो कि विनियम 5 के अनुसार किए गए यातायात प्रबंधक के निर्णय में हस्तक्षेप करना आवश्यक है;

(iii) जलयानों को बर्थ के अधिमान्य आवंटन के संबंध में समय–समय पर जारी सरकारी निर्देशों को अध्यारोही प्राथमिकता दी जाएगी;

(iv) विशेष प्रकार के कार्गो या जलयान को समर्पित बर्थ के आवंटन को अनावश्यक रूप से बाधित नहीं किया जाएगा;

(v) किसी भी बर्थ या बर्थ के समूहों के संबंध में प्राथमिकताओं पर निर्देश जारी होने से पहले विधिवत विचार किया जाएगा;

(vi) सामान्य स्थिति में, यातायात प्रबंधक व उप संरक्षक के परामर्श से अधिमान्य बर्थिंग की जा सकती है; तथा

(vii) यह सुनिश्चित किया जाएगा कि पत्तन में आने वाले जलयान के मालिक या एजेंट को कोई परिहार्य कठिनाई न हो।

7. **बर्थ आवंटन हेतु अस्वीकृति**– यदि यातायात प्रबंधक या उप संरक्षक के पास किसी जलयान को वर्थ आवंटन न करने हेतु पर्याप्त कारण हैं, तो वह उस मामले को बोर्ड के अध्यक्ष के समक्ष प्रस्तुत कर सकते हैं और अध्यक्ष के निर्णय लेने तक वह बर्थ आवंटन से इनकार कर सकते हैं तथा अध्यक्ष का निर्णय प्राप्त होने के बाद ऑनलाइन बर्थ आवंटन के समय पर इसके कारण बता सकते हैं या यदि आवश्यक हो, तो स्टीमर एजेंटों को लिखित रूप में कारण बता सकते हैं।

8. **जलयान मास्टर के नियंत्रण में हो** – किसी जलयान को बर्थ में प्रवेश करने या छोड़ने या एक बर्थ से दूसरे में ले जाने की अनुमति तब तक नहीं होगी जब तक कि ऐसे जलयान का मास्टर या मास्टर प्रमाणपत्र धारित करने वाला मुख्य अधिकारी जलयान के बोर्ड पर उपलब्ध न हो और वास्तविक रूप से नियंत्रण कर सकता हो तथा केवल असामान्य परिस्थितियों जैसे कि मास्टर के निधन या गंभीर बीमारी जैसी स्थिति में उप संरक्षक द्वारा विशेष व्यवस्था की जाएगी।

9. **उप संरक्षक के आदेश आदि को कार्यान्वित किया जाना**– जलयानों के मालिक और मास्टर्स को जलयानों की रोटे"ान और पत्तन में प्रवे"ा करने के तरीके, पत्तन में आगमन व प्रस्थान संबंधी सभी निर्देशों का पालन करना होगा।

10. **शुष्क कार्गो वार्फ़ बर्थ पर बालास्ट में टैंकरों की बर्थिंग**– बालास्ट में टैंकरों को एक शुष्क कार्गो वार्फ़ बर्थ पर तब तक बर्थिंग नहीं किया जायेगा जब तक कि उपयुक्त विस्फोटक निरीक्षक द्वारा यह प्रमाण पत्र न दिया जाए कि जलयान खतरनाक वाष्प से मुक्त है।

11. **जलयानों को टगों द्वारा नियंत्रित किया जाना या सहायता प्राप्त होना**– पत्तन के चैनलों या प्रवेश द्वार में किसी जलयान को नौचालन करने की अनुमति तब तक नहीं होगी जब तक वह अपने मुख्य इंजिन द्वारा चालित न हो या आवश्यकता पड़ने पर कुशल टग या टगों द्वारा सहायता प्राप्त न हो और मास्टर या मालिक द्वारा प्रदान की जा रही अपर्याप्त प्रेरित शक्ति की स्थिति में या ऐसे किसी भी मामले में जिसमें वह ऐसा करना वांछनीय समझें, उप संरक्षक, किसी भी पोत के चैनलों या प्रवेश द्वार या बर्थिंग व गैर बर्थिंग के संबंध में बोर्ड के और अन्य उपलब्ध किसी टग या टगों को तैनात कर सकते हैं और इस प्रकार के सभी जलयानों के मालिक या मास्टर को इस संबंध में समय–समय पर निर्धारित दरों के अनुसार बोर्ड के किसी भी टग के उपयोग के लिए किराया शुल्क का भुगतान करना होगा और इसी तरह के कार्य के लिए नियोजित किसी अन्य टग के उपयोग के लिए ऐसी दर पर भुगतान करना होगा चूँकि आमतौर पर टग के मालिक इस प्रकार के कार्य के लिए शुल्क वसूलते हैं।

12. **लाइन्स, हॉज़े आदि की आपूर्ति**– चैनल में प्रवेश करने वाले एवं वार्फ़ या बर्थ में बर्थिंग करने वाले किसी जलयान पर ऐसे स्टील के तार या अन्य हॉज़े या पर्याप्त लंबाई की लाइनें जो प्रत्येक बो और क्वार्टर के लिए आवश्यक हो सकती हैं और बर्थ पर रहने के दौरान इस तरह की अन्य रस्सियों, लाइनों और फेंडर बर्थिंग की सुविधा के लिए या बर्थ में हाउलिंग के दौरान क्षति से जलयान को बचाने के लिए आवश्यक हो सकता है, की तैयारी एवं उपयोग के लिए आपूर्ति उपलब्ध होनी चाहिए।

13. **जलयान के बोर्ड पर पर्याप्त संख्या में चालक दल और उपकरण होने चाहिए**– जलयान के मालिक या मास्टर जलयान के बोर्ड पर पर्याप्त संख्या में चालक दल और उपकरण को नियुक्त करेंगे, जो पत्तन चैनल में और पत्तन में उनके जलयान पर काम करने के लिए हमेशा तत्पर रहेंगें और इसमें चूक होने पर या उप संरक्षक जब आवश्यक समझें, अपने प्राधिकार से ऐसी संख्या में कर्मियों को नियुक्त कर सकते हैं और जलयान के मालिक व मास्टर के खर्चे पर ऐसे उपकरणों को जिन्हें वे आव"यक समझते हैं, उपलब्ध करवा सकते हैं।

14. **एंकर तैयार होने चाहिए**– जलयान के पत्तन में आगमन व प्रस्थान के समय दोनों एंकरों को तैयार रहना चाहिए।

15. **एंकरों की स्टोविंग**– अपनी बर्थों में जलयानों के मूरिंग होने के तुरंत बाद एवं पत्तन में उनकी अवस्थिति के समय तक दोनों एंकरों को ठीक से बांध कर रखा जाएगा।

16. **जलयान की ओर से प्रोजेक्शन**– जब जलयान पत्तन में प्रवेश करते हैं, प्रस्थान करते हैं, चल रहे होते है या बर्थ के पास खड़े रहते हैं, उनको सभी प्रकार के प्रोजेक्शन से मुक्त होना चाहिए।

17. **दुर्घटनाओं के लिए मास्टर आदि की जिम्मेदारी**– जलयानों के मास्टर और मालिकों को जलयान के कारण होने वाली सभी दुर्घटनाओं, जो इन नियमों में निर्दिष्ट किसी भी सावधानी को अपनाने में विफलता के परिणामस्वरूप हो सकती हैं, के लिए जिम्मेदार ठहराया जाएगा।

18. **चैनल के बाहर खड़े जलयान को हटाया जाना**– प्रवेश द्वार के पास बाहरी रास्तों पर स्थित किसी जलयान को उप–संरक्षक द्वारा आवश्यक समझे जाने पर जलयान के मालिक या मास्टर द्वारा हटा दिया जाएगा और इस प्रकार हटाया जाना उप–संरक्षक के आदेश प्राप्त होने के एक घंटे के भीतर ही प्रभावी होगा।

बशर्ते कि असाधारण मामले में उप संरक्षक द्वारा ऐसा करने के लिए लिखित में कारण रिकार्ड करने के बाद ऐसी समय सीमा में ढील दी जा सकती है: बशर्ते और कि एक घंटे या उप–संरक्षक द्वारा इस तरह आगे बढाई गई समय सीमा के भीतर इस तरह के हटाए जाने को तुरंत प्रभावी नहीं किया जाता है, तो उप–संरक्षक के आदेशों और निर्दे"ाों के अधीन जलयान के मालिक या मास्टर को अपनी जोखिम एवं खर्च पर यह कार्य करना होगा।

19. **बर्थिंग या अनबर्थिंग के दौरान जलयान का सीधा होना**– बर्थ पर बर्थिंग या अनबर्थिंग करते समय जलयान बिलकुल सीधा होगा।

20. **मास्टर आदि द्वारा अपना जलयान अपनी बर्थ में रखना**– वार्फ़ में जलयान लगाने के लिए बर्थ का निर्णय यातायात प्रबंधक द्वारा किया जाएगा और मास्टर या मालिक को अपनी निजी जिम्मेदारी में ऐसी बर्थ में ऐसे जलयानों को लगाना होगा तथा सामान्य रूप से बोर्ड का एक पायलट सभी जलयानों को अपने प्रवेश चैनल से नियत बर्थ तक या इसके विपरीत या पत्तन में एक बर्थ से दूसरी बर्थ तक ले जाने में सहायता करेगा।

21. **बोर्ड पर जीवन या संपत्ति की सुरक्षा के लिए मास्टर्स, आदि, द्वारा सभी सावधानियां बरतना**–(1) पत्तन में एक जलयान उसके मास्टर के प्रभार में होगा और यह देखना मास्टर या मालिक का कर्तव्य होगा कि सभी गैंगवे सुरक्षित रूप से रखे जाएं और जब उपयोग में न हों, तो सभी हैचवे ठीक से सुरक्षित और कवर किए जाएं ताकि जीवन और संपत्ति दोनों को सुरक्षित रखा जा सके और जब उपयोग में हों तो वे किसी भी व्यक्ति के गिरने से बचाने के लिए अच्छी तरह से रोशन हों;

(2) पत्तन में किसी भी जलयान पर जब भी गर्म कार्य किया जाना होता है, तो मास्टर, मालिक या स्टीमर एजेंटों द्वारा उप संरक्षक की पूर्व अनुमति प्राप्त की जानी चाहिए और इस परिचालन के दौरान, यह सुनि"चित करना मास्टर या मालिक की जिम्मेदारी होगी कि आग की रोकथाम के लिए सभी सावधानियां बरती गईं हैं (आसपास की सभी ज्वलनशील सामग्री को हटाकर, आग बुझाने वाला उपकरण तैयार कर तथा फायर होस को सुसज्जित रख कर) और प्रचालन की देखरेख किसी जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा की गई है।

22. **पत्तन में मूरिंग, अनमूरिंग और जलयानों का आवागमन** -(1) जलयानों के मास्टरों और मालिकों तथा सेरांग, टिंडल्स और लॉन्च, बार्ज, कार्गो बोट या अन्य छोटे क्राफ्ट के प्रभारी व्यक्तियों को पत्तन में किसी भी जलयान के आवागमन, मूरिंग, अनमूरिंग के संबंध में उप–संरक्षक या उनके सहायक के निर्देशों का पालन करना चाहिए और उनको कोई बाधा नहीं डालनी चाहिए।

(2) लॉन्च, बार्ज, कार्गो बोट या अन्य छोटे क्राफ्ट को उप संरक्षक, जो इस विनियम को लागू करने के लिए यथा उचित समझें अपेक्षित तरीका अपना सकते हैं, की मंजूरी के बिना मूर करने या जलयान के साथ खडे करने की अनुमति नही दी जाएगी।

(3) लॉन्च, बार्ज, कार्गो बोट या अन्य छोटे क्राफ्ट को छोड़ कर किसी जलयान को हटाने के तरीके एवं समय की पूर्व सूचना के बिना उनको बर्थ से हटाने की आवश्यकता नहीं होगी और जहां आवश्यक हो, उप संरक्षक अपने आदेश को लागू करने के लिए जो उचित समझे जाने वाले उपाय कर सकते हैं और उस पर होने वाले व्यय, मास्टर या मालिक द्वारा देय किसी भी दंड के पूर्वाग्रह के बिना, ऐसे जलयान के मास्टर या मालिक द्वारा देय होगा।

(4) जलयान का मास्टर, उप संरक्षक से अनुमेय आगमन और प्रस्थान ड्राफ्ट प्राप्त करेगा।

23. **मूरिंग सही तरीके से की जानी है** – बर्थ के साथ लगे हुए जलयान के मास्टर या मालिक को अपने जलयान की रस्सियों या होसर्स को इन बर्थों पर विशेष रूप से इस प्रयोजन के लिए प्रदान की गई बोल्लार्ड या अन्य व्यवस्थाओं के अलावा किसी भी स्थान या स्थानों पर बांधने की अनुमति नहीं देनी चाहिए।

24. **जलयान सक्षम व्यक्तियों के प्रभार में होने हैं** – ऐसे समय जब जलयान पत्तन में रहता है, मास्टर या एक जिम्मेदार डेक अधिकारी, जो तीसरे अधिकारी के पद से नीचे न हों, जलयान के प्रभारी होंगे और पर्याप्त चालक दल हमेशा बोर्ड पर रहेंगे और प्रभारी अधिकारी जलयान की लदाई एवं उतराई आदि के संबंध में सभी कार्यों के कार्यान्वयन हेतु निर्देश देंगें एवं और यदि ऐसा कोई अधिकारी जलयान का प्रभारी है, जो योग्यता प्रमाण पत्रधारक नहीं हैं, तो जलयान का मास्टर उसकी कार्रवाई के लिए जिम्मेदार होगा।

25. **क्वार्टर–मास्टर या सीमैन को डेक पर रखना है** – पत्तन में कोई जलयान हमेशा क्वार्टर–मास्टर या सीमैन को डेक पर ड्यूटी पर रखेगा जो जलयान या तट गैंगवे के प्रभारी के रूप में तैनात होंगे एवं जो मूरिंग रस्सियों और जलयानों की लाईनों की देखरेख करेंगे एवं समय–समय पर आवश्यक रूप से टैंकर बर्थ पर मूर किए गए जलयानों के मामले में उन्हें ठीक करेंगे एवं इसमें चूक होने पर जलयान के मालिक या मास्टर इस तरह की चूक से उत्पन्न किसी भी नुकसान के लिए उत्तरदायी होगा।

26. **जलयान के प्रोपेलर को काम नहीं करना है** – (1) जब पत्तन में किसी बर्थ पर जलयान खड़ा होता है, तो उप संरक्षक की लिखित पूर्व अनुमति के बिना उसके प्रोपेलर को पॉवर या हाथ से नहीं चलाया जाएगा और इसे उनके द्वारा नियत शर्तों के अधीन ही चलाया जाएगा।

(2) उप–विनियम (1) के तहत किसी बात के होते हुए भी अनुमति प्राप्त न होने पर पॉवर या हाथ द्वारा किसी प्रोपेलर के चलाये जाने पर हुई किसी भी हानि के लिए मास्टर या मालिक जिम्मेदार होंगें।

27. **ड्रॉप किए गए एंकर या अन्य गियर को उठाया जाना है** – किसी भी एंकर या गियर को तत्काल उठाने के लिए मास्टर और जलयानों के मालिक जिम्मेदार होंगे, जो पत्तन में उनके जलयानों से बोर्ड से गिराए गए हों और यथा"ीघ्र ऐसे किसी भी एंकर या गियर को पानी से हटाने के लिए कदम उठाएंगे।

28. **जलयान ठीक से बैलास्ट होना चाहिए**– पत्तन में जलयान को इस प्रकार लादा हुआ या बैलस्टेड रखा जाए कि आग या अन्य आपातकालीन स्थिति उत्पन्न होने पर उनको सुरक्षित रूप से और बिना खतरे के अपनी बर्थ से हटाया जा सके।

29. **जलयानों की मरम्मत**–(1) एक जलयान को जब तक मरम्मत के उद्देश्य के लिए उपयुक्त बर्थ आवंटित नहीं की जाती पत्तन में उसकी मरम्मत नहीं की जाएगी।

(2) जलयान का मास्टर, मालिक या उसका प्रभारी कोई व्यक्ति ऐसी किसी भी मरम्मत जिसमें, ईंधन भंडारण टैंक या ईंधन प्रणाली के आसपास खुली चिंगारी, गैस–काटने का या वेल्डिंग उपकरण का उपयोग शामिल है, ऐसे किसी जलयान के ईंधन भंडारण टैंक में किसी भी व्यक्ति के प्रवेश करना शामिल है जिसमें पेट्रोलियम जमा हो सकता है, शूरू करने की अनुमति नहीं देगा, जब तक जलयान के मास्टर, मालिक या उसके प्रभारी व्यक्ति ने विस्फोटक निरीक्षक से गैस मुक्त प्रमाण पत्र प्राप्त न किया हो, और इस विनियम के किसी भी उल्लंघन से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से उत्पन्न

किसी भी नुकसान या क्षति के लिए ऐसे जलयान के मास्टर, मालिक या उसका प्रभारी व्यक्ति बोर्ड को क्षतिपूर्ति करेंगें।

(3) इस विनियम के तहत आवंटित बर्थ को जलयान में कार्गो की लदाई व उतराई केलिए जब भी आवश्यक हो खाली किया जाएगा।

(4) जब एक जलयान की पत्तन में मरम्मत चल रही हो और अगर मरम्मत के दौरान किसी भी ओवर साइड पाइप को खोलना आवश्यक हो जाता है, तो इस तरह के पाइपों को खाली करके सुरक्षित रखा जाएगा और अगर एक ओवर साइड पाइप को खाली नहीं किया जा सकता और इसे सुरक्षित रखना है, तो इसे खोला जाएगा और जलयान के मास्टर, मालिक या उसके प्रभारी अधिकारी को किसी भी दुर्घटना, जो किसी भी तरह से इन सावधानियों की उपेक्षा से उत्पन्न हो सकती है, और दुर्घटना के परिणामस्वरूप उत्पन्न होने वाली सभी देनदारियों के लिए जिम्मेदार ठहराया जा सकता है।

(5) बर्थ या एंकरेज में जलयान के किनारों की चिपिंग और पैंटिंग की अनुमति नहीं होगी।

30. **माल, आदि को गिरने नहीं दिया जाना है** – पत्तन सीमा में किसी भी जलयान, क्वे या तटबंध से कोई भी कार्गो, माल या पदार्थ को पानी में फैंकने या गिराने की अनुमति नहीं दी जाएगी और ऐसी किसी स्थिति में या उपर्युक्त के अनुसार ऐसे किसी भी माल या पदार्थ को पानी में फैंका या गिरने दिया जाता है, तो वह व्यक्ति, मास्टर, मालिक, या स्टीवडोर जिसके दायित्व में माल या पदार्थ उस समय था, को उत्तरदायी ठहराया जाएगा और किसी भी नुकसान, क्षति या साफ–सफाई की लागत के लिए जिम्मेदार होंगे।

31. **जुर्माना**– जलयान का मास्टर या मालिक या एजेंट जो विनियमन 30 के प्रावधानों का उल्लंघन करता है, वह पत्तन या किसी अन्य अधिकृत एजेंसी द्वारा नुकसान, क्षति की भरपाई या साफ–सफाई के लिए किसी भी खर्च के अलावा एक लाख रुपये का जुर्माना अदा करने के लिए उत्तरदायी होगा।

32. **पोतों से प्रदूषण की रोकथाम के लिए अंतर्राष्ट्रीय समझौता (एमएआरपीओएल) विनियमों का अनुपालन**– सभी जलयान, पोतों से प्रदूषण की रोकथाम के लिए अंतर्राष्ट्रीय समझौता (एमएआरपीओएल) के अनुबंध I से VI में निहित प्रासंगिक नियमों का पालन करेंगे।

33. **जलयानों तक पहुंच** – जलयान तक पहुंच के लिए पर्याप्त प्रकाश और सुरक्षा जाल सहित सुरक्षित और स्वीकृत साधन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किए जाएंगे।

34. **फायर आर्म्स** – लोडेड गन या लोडेड फायर आर्म्स को किसी अधिकृत तरीके के अलावा पत्तन में किसी भी जलयान पर रखने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

35. **जलयान के मास्टर आदि क्षति के लिए जिम्मेदार**– मास्टर और जलयानों के मालिक और उनके एजेंटों को उनके जलयान व नौकरों द्वारा बोर्ड को हुई किसी भी क्षति के लिए उत्तरदायी ठहराया जाएगा और बोर्ड उनके जलयानों को तब तक रोक सकता है जब तक बोर्ड द्वारा दावा किए गए मुआवजे और क्षति की सुरक्षा राशि का भुगतान नहीं किया जाता।

36. **मास्टर आदि की जिम्मेदारी में जलयान** – पत्तन में सभी जलयान अपने मास्टर या मालिकों की जिम्मेदारी में होंगे और ऐसे मास्टर या मालिकों को उनके दोषपूर्ण नेविगेशन और उनके बर्थ या एंकर से उनके संपर्क टूटने के परिणामस्वरूप उत्पन्न किसी भी नुकसान या क्षति के लिए जिम्मेदार ठहराया जाएगा।

37. **क्रू आदि के कृत्यों के लिए मास्टर आदि की जिम्मेदारी**– मास्टर और जलयानों के मालिकों को चालक दल और ऐसे किसी भी व्यक्ति या व्यक्तियों के कृत्यों के लिए उत्तरदायी और जिम्मेदार ठहराया जाएगा जिन्हें उनके जलयानों पर या उसके संबंध में नियोजित किया गया हो।

38. **देरो आदि के लिए बोर्ड उत्तरदायी नहीं** – बोर्ड, जलयानों के पत्तन के भीतर प्रवेश करने, ठहरने, या पत्तन से बाहर जाने या पत्तन के भीतर एक बर्थ से दूसरे तक जाने या जलयानों पर या से कार्गो की लदाई व उतराई में किसी भी प्रकार की देरी या अवरोधन के लिए या जलयानों अथवा माल की अधिकता के कारण या अपने नियंत्रण से परे अन्य परिस्थितियों के चलते या माल की डिलीवरी में रूकावट के कारण या किसी भी अन्य तरीके से डैड–फ्रैट, माल के चढाने उतारने में होने वाली देरी या अवरोध का उत्तरदायी नहीं होगा।

39 **जलयानों के मास्टर, आग लगने, विस्फोट, रिसाव या टकराव की सूचना तुरंत देंगें** – (1) किसी भी जलयान में चाहे कार्गो होल्ड्स या बंकर या किसी अन्य स्थान पर आग लगने या विस्फोट होने की स्थिति में या यदि इस तरह के जलयान में रिसाव होता है या टकराते हैं, तो जलयान का मास्टर तुरंत उपलब्ध साधनों द्वारा उप संरक्षक को घटना की सूचना देगा और यदि यह रिपत्तन 'वेरी हाई फ्रीक्वेंसी' (वीएचएफ) पर बनाई गई है, तो इसके बाद जल्द से जल्द एक लिखित रिपत्तन करनी होगी।

(2) पत्तन के पास इस तरह के कदम उठाने का अधिकार होगा जिन्हें यह पत्तन में खडे पोतों सहित पत्तन और उसके परिसर में आग को बुझाने के लिए आवश्यक समझता है।

(3) जिस जलयान में आग लगी है, उसके मालिक या संबंधित माल या वस्तुओं के मालिक आग बुझाने के लिए लगाए गए सभी शुल्कों का भुगतान करेंगे।

(4) आग या आपातकाल की स्थिति में, वेरी हाई फ्रीक्वेंसी से अलार्म बजाना चाहिए या जलयान की सीटी या टेलीफोन बजने चाहिए जिसे समय–समय पर उप संरक्षक द्वारा अधिसूचित किया जाएगा।

40 **पानी के अंदर मरम्मत**– उप संरक्षक की पूर्व अनुमति के बिना कोई डाइविंग परिचालन नहीं किया जाएगा।

41 **पत्तन में किसी भी बोट के डूबने की रिपत्तन की जाएगी**– पत्तन में किसी भी बोट के डूबने और इस तरह के डूबने के तथ्य और उस स्थान पर जहां बोट डूबा है, के बारे में उप संरक्षक को सूचित किया जाएगा।

42 **लाइटर, बोट और अन्य क्राफ्ट केवल नियत स्थानों पर ही समुद्र तट पर लगाए जाएंगे** – जैसा कि उप संरक्षक द्वारा इस उद्देश्य से नियत किए गए स्थानों को छोड़कर किसी भी लाइटर, बोट या अन्य क्राफ्ट को मरम्मत के उद्देश्य से किनारे या समुद्र तट पर नहीं लाया जाएगा।

43 **बोट एवं अन्य क्राफ्ट क्वे, वार्फ या लैंडिंग स्थानों पर नहीं बांधे जाएंगे** – पत्तन की अनुमति के बिना यात्रियों या सामान को चढाने या उतारने अथवा लदाई व उतराई उद्देश्य के अलावा किसी भी नावों, लाइटरों या अन्य क्राफ्टों को लैंडिंग स्थान, वार्फ या क्वे में साथ लगाने या बांधने की अनुमति नही दी जाएगी।

IV- क्वे व शेड, जलयानों की लदाई व उतराई एवं सामानों की पावती, सुपुर्दगी एवं शिपमेंट के संबंध में विनियम।

44 **यातायात प्रबंधक के अधीन पत्तन में कार्गो कार्य**–(1) पत्तन में जलयानों की लदाई एवं उतराई यातायात प्रबंधक के पूर्ण नियंत्रणाधीन होगी।

(2) बंधक क्षेत्र के भीतर कार्गो के स्टैकिंग या भंडारण को यातायात प्रबंधक द्वारा विनियमित किया जाएगा।

(3) इसी तरह कार्गो द्वारा क्वे स्पेस का उपयोग यातायात प्रबंधक द्वारा विनियमित किया जाएगा।

45 **क्रेन या कार्गो संभलाई उपकरणों का आवंटन**– क्रेन या कार्गो संभलाई उपकरणों का आवंटन सामान्यतः आवश्यकता की प्राप्ति के क्रम में होगा, बशर्ते कि यातायात प्रबंधक सामान्य रूप से अन्य सुपुर्दगी एवं जलयान कार्य के सामान्य हित में अपने अधिकार से क्रेन या कार्गो संभलाई उपकरणों के आवंटन हेतु आदेश दे सकेगा एवं यह सुनिश्चित करेगा कि यह जलयान कार्य के सामान्य हित में क्रेन या कार्गो संभलाई उपकरणों का सबसे अच्छा उपयोग है।

46. **कार्गो कार्य से पहले जलयान को मूर किया जाना है** – जब तक किसी जलयान को उसके नियत बर्थ पर मूर नहीं किया जाता, तब तक पत्तन में उस जलयान पर माल की लदाई या उतराई नहीं की जाएगी।

47. **जलयान के कागजात, कार्गो विवरण आदि की प्रस्तुति**– जलयानों के मास्टर, मालिक और एजेंट को बर्थिंग या कार्गो संभलाई परिचालन शुरू करने से पहले आयात या निर्यात के लिए आयात सामान्य घोषणापत्र या शिपिंग बिल और स्टोवेज विवरण सहित ऐसे अन्य दस्तावेज यातायात प्रबंधक को प्रस्तुत करने होंगे।

48. **कार्गो की लदाई व उतराई जो वार्फों को दूषित कर सकती हैं**–(1) वार्फों एवं पारगमन शेड को किसी प्रकार से दूषित करने वाली संभाव्य प्रकृति की एवं दूसरे सामान को खराब करने वाली सामग्रियों को केवल यातायात प्रबंधक की अनुमति से जलयान से वार्फ़ तक ले जा सकता है। ब"र्ते कि ऐसी सामग्रियों के मालिक या प्राप्तकर्ता वार्फ या पारगमन शेड की सफाई के लिए बोर्ड द्वारा दहन किए गए खर्चों का भुगतान करने के लिए वचन बद्ध हों।

(2) जहां थोक में तेल का डिसचार्ज या लदाई का कार्य हो रहा है, वहां तेल का परिवहन अनुमोदित टैंक वैगनों, टैंकर लॉरियों या टैंक बार्जों में किया जाएगा और जलयान के टैंकों से या में सीधे पंप किया जाएगा और यह श्रेणी–ए और बी पेट्रोलियम उत्पादों के लिए लागू नहीं होगा।

49. **बर्थों से जलयानों की शिफ्टिंग**– यातायात प्रबंधक या उप संरक्षक पर्याप्त कारणों के लिए किसी भी बर्थ से किसी अन्य खाली बर्थ में जाने के लिए किसी भी जलयान को निर्देश दे सकते हैं और बोर्ड इस विनियमन के तहत स्थानांतरित किए गए एक जलयान के कारण किसी भी देरी के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।

50. **जलयान ओवरलैपिंग या डबल बैंक्ड**– क्वे–साइड बर्थ पर लगे जलयान को बर्थ के बाहर मौजूद जलयान से माल उतारने या चढाने के लिए इस तरह की सुविधा देनी होगी जैसाकि यातायात प्रबंधक उचित समझें, और जलयान के ओवरलैपिंग या डबल बैंकिंग के कारण इस तरह के जलयान के ओवर साइड लोडिंग या अनलोडिंग में होने वाली किसी भी देरी या डेमरेज के लिए बोर्ड जिम्मेदार नहीं होगा।

51. **किसी जलयान के कार्गो का निपटान मास्टर आदि या स्टीवडोर के पर्यवेक्षण में होना है और उनकी देयताएं** –(1) जलयान के मास्टर या मालिक या पत्तन में इस तरह के कार्य के लिए बोर्ड से लाइसेंस प्राप्त स्टीवडोर के निर्दे"न और पर्यवेक्षण के बिना पत्तन में किसी भी जलयान में कार्गो को डिस्चार्ज, लोड या शिफ्ट नहीं किया जाएगा।

(2) जलयान में या से कार्गो संभलाई, स्टीवडोर गतिविधियों के संबंध में लागू किसी भी विनियम द्वारा शासित होगी।

(3) इस तरह के जलयान पर माल के संचालन से संपत्ति या व्यक्ति को होने वाले किसी भी नुकसान या क्षति के संबंध में जलयान का मालिक या स्टीवडोर उत्तरदायी होगा।

52. **कार्गो का काम कर रहे मास्टर्स, आदि और स्टीवडोर्स को बोर्ड पर उचित रोशनी प्रदान करनी है** – जलयान के मास्टर और मालिक और ऐसे जलयानों के कार्गो का काम करने वाले स्टीवडोर्स संयुक्त रूप से और व्यक्तिगत रूप से जलयान के उन सभी भागों में रोशनी के उचित प्रावधान के लिए जिम्मेदार होंगे, जहां कार्य चल रहा है और कार्य, प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से बोर्ड के क्रेन, क्वे, पायर या अन्य संपत्ति के उपयोग किसी भी प्रकार से संबंधित है, चूक होने पर, वे संयुक्त रूप से और व्यक्तिगत रूप से जीवन की क्षति व हानि या संपत्ति के किसी भी नुकसान या क्षति के संबंध में उत्तरदायी होंगे।

53. **जलयान के कोमिंग्स के तहत इस्तेमाल न होने वाले स्लिंग और क्रेन को एकत्र करना**– किसी भी जलयान के आयात माल की स्लिंग्स सामान को उतारने वाले जलयान में सीधे खुले हैचवे के नीचे लगाई जाएगी और किसी भी परिस्थिति में, जो भी हो, बोर्ड की क्रेन को कोमिंग्स के नीचे से माल ब्रेक करने या हटाने के उद्देश्य से नियोजित नहीं किया जाना चाहिए।

54. **जलयान के विंचेस का उपयोग**–(1) माल की लदाई व उतराई के लिए अपने स्वयं के क्रेन या विंचेस का उपयोग करने वाले जलयान के मास्टर और मालिक सामान, संपत्ति या व्यक्ति को किसी भी कारण से होने वाले किसी भी प्रकार के नुकसान या क्षति के संबंध में अपने जोखिम और उत्तरदायित्व पर ऐसा करेंगे।

(2) जलयान के अधिकारी यह सुनिश्चित करेंगे कि पत्तन क्रेनें जलयान के गियर से काफी हट कर काम कर रही हैं।

55. **भारी पैकेज की लदाई व उतराई**– भारी पैकेज या कार्गो की लदाई व उतराई वार्फ के भार घनत्व के आधार पर अनुमोदन के अधीन होगी।

56. **खतरनाक और नाजुक सामान का निपटान**– खतरनाक और नाजुक सामान का निपटान ऐसे कार्गो के लिए सुरक्षित संचालन की सामान्य पद्धति द्वारा नियंत्रित किया जाएगा।

57. **जिन सामानों पर कार्य चल रहा है उनके लिए बोर्ड द्वारा श्रमिकों की आपूर्ति**–(1) बोर्ड बर्थ के साथ पोतान्तरण और माल की लदाई व उतराई या निर्यात या आयात के लिए आवश्यक श्रमिक प्रदान कर सकता है, बशर्ते कि बोर्ड श्रमिकों की अपर्याप्त आपूर्ति के परिणामस्वरूप उत्पन्न किसी भी नुकसान या क्षति के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।

(2) बोर्ड समय–समय पर निर्धारित की जाने वाली शर्तों के अधीन माल के मालिकों या उनके एजेंटों को जलयान पर और जलयान से माल की लैंडिंग या शिपमेंट की अनुमति दे सकता है।

58. **निर्यात वस्तुओं का भंडारण और शिपमेंट**–(1) लदान के लिए पत्तन शेड या परिसर में लाया जाना वाला माल मालिक, शिपर्स या एजेंटों, जैसा भी मामला हो, की अभिरक्षा एवं एक मात्र जिम्मेदारी व दायित्व में होगा; बोर्ड ऐसे माल के लिए अभिरक्षा या उत्तरदायित्व नहीं लेगा। लदान के लिए माल शेडों में या खुले स्थानों में, यातायात प्रबंधक के आदेशों के तहत सीमा शुल्क औपचारिकताओं के अनुपालन के अधीन प्राप्त किया जाएगा। उसका ऐसे स्थानों पर भंडारण किया जाएगा, जो उनके द्वारा निर्देशित हैं और किसी भी परिस्थिति में वार्फों पर यातायात को बाधित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(2) शिपमेंट के लिए माल को पत्तन में किसी भी जलयान पर तब तक लोड नहीं किया जाएगा, जब तक कि सीमा शुल्क निर्यात शिपिंग बिल "निर्यात छोडें" आदेश या सीमा शुल्क विभाग द्वारा पारित शिपमेंट के विधिवत आवेदन सहित प्रस्तुत नहीं किया गया हो और माल के शिपर द्वारा उक्त माल पर बोर्ड को देय शुल्क के लिए आवश्यक रसीद प्रस्तुत की गई हो।

59. **आयात माल का दायित्व**–(1) बोर्ड किसी भी आयात के सामान के लिए तब तक ज़िम्मेदार नहीं होगा, जब तक उसे क्वे साइड से डिस्चार्ज न कर दिया गया हो या धारा से बोट पर ला कर क्वे के भाग में न रख दिया गया हो और उसके बाद क्वे पर डिस्चार्ज न कर दिया गया हो:

बशर्ते कि, बोर्ड द्वारा सामान के प्रभार लेने की तारीख से बोर्ड की दरों के पैमाने में विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद बोर्ड की कोई जिम्मेदारी नहीं होगी:

(2) आयात माल की स्थिति या सुरक्षा निगरानी के लिए बोर्ड की जिम्मेदारी तब तक शुरू नहीं होगी जब तक इस तरह के सामान को यातायात प्रबंधक के प्रभार में प्राप्त नहीं किया जाता है।

(3) प्राकृतिक या अपरिहार्य कारणों से माल को होने वाली खराबियों के लिए बोर्ड जवाबदेह या उत्तरदायी नहीं होगा।

(4) विनियम 62 के प्रावधान के अधीन, बोर्ड परिसर से माल हटाने से पहले यातायात प्रबंधक द्वारा निर्धारित, उल्लिखित और बताए जाने तक बोर्ड किसी भी हानि या कमियों के लिए जवाबदेह या उत्तरदायी नहीं होगा।

(5) जलयान के पास उतारे गए माल (विशेष व्यवस्था के मामलों को छोड़कर, जहाँ माल के उतरने और वितरण का काम जलयानों के मालिकों द्वारा किया जाता है) को यातायात प्रबंधक द्वारा क्वे पर प्रभार में लिया जा सकता है जो उस माल की क्वे पर या शेडों में उचित स्टैकिंग कर सकते हैं या सही मालिक को वितरण के लिए इसे रोक कर रख सकते हैं।

(6) किसी भी जलयान से जाहिर तौर पर टूटी हुई, अव्यवस्थित या क्षतिग्रस्त स्थिति में उतारे गए सभी सामानों के संबंध में टिप्पणियां भेजनी चाहिए और ऐसे सभी सामानों के लिए, बोर्ड किसी भी प्रकार की जिम्मेदारी को स्वीकार या अंगीकार नहीं करेगा।

60. **केवल प्राप्त माल की मात्रा के लिए जिम्मेदारी**– आयात माल के लिए बोर्ड केवल ऐसी वस्तुओं के लिए जलयान के मास्टर, मालिक या एजेंटों को प्रदान की गई रसीदों में यातायात प्रबंधक द्वारा पावती एवं हस्ताक्षर की गई संख्या के संबंध में जिम्मेदारी स्वीकार करेगा।

61. **रसीद और टिप्पणी सूची जारी करना** – यातायात प्रबंधक परिशिष्ट "ए" पर 'टैली रिपत्तन' में जलयान के मास्टर, मालिकों या स्टीमर एजेंटों के लिए विल्लिंगडन आईलैण्ड में वार्फ़ पर उतारे गये ऐसे सभी माल के लिए रसीदें प्रस्तुत करेगा, जिन्हें बोर्ड ने लैंडिंग की तारीख के बाद चौथे कार्य दिवस के अंत तक अपने प्रभार में लिया है और क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण स्थिति में उतारे गए सामानों को 'टैली रिपत्तन' में उसी रूप में दिखाया जाएगा।

62. **खोए हुए या क्षतिग्रस्त सामान के लिए जिम्मेदारी** (1) अधिनियम की धारा 42 की उप–धारा (2) के तहत बोर्ड द्वारा ऐसे सामानों के प्रभार लेने की तिथि से जब तक बोर्ड के दरों के पैमाने में निर्दिष्ट अवधि के भीतर इस तरह के नुकसान या क्षति की सूचना नहीं दी जाती है, बोर्ड किसी भी तरह से माल के नुकसान, विनाश या खराबी या क्षति के लिए जिम्मेदार नहीं होगा

और बोर्ड द्वारा इस तरह के सामान का प्रभार लेने के दिन से इस तरह की नि:"ुल्क अवधि की समाप्ति के बाद बोर्ड पर कोई जिम्मेदारी नहीं लगाई जाएगी।

(2) बोर्ड सीमा शुल्क परीक्षा के लिए खोले गए आयात माल के लिए जिम्मेदार नहीं होगा और जब तक सीमा शुल्क परीक्षा के लिए सामान लेने से पहले नुकसान या क्षति की सूचना नहीं दी जाती है तब तक इस तरह का माल उसके मालिक की पूरी जिम्मेदारी पर बोर्ड के परिसर में रखा रहेगा और इस तरह के नोटिस को दर मानकों के अनुसार नि: शुल्क अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

(3) ऐसे सामानों की सुपुर्दगी या ट्रांसशिपमेंट उप–विनियम (1) के तहत उल्लिखित अवधि की समाप्ति, जो भी पहले हो, से पूर्व जब तक खो जाने या कथित नुकसान की सूचना प्राप्त नहीं होती है, बोर्ड किसी भी आयात या क्षतिग्रस्त माल के नुकसान या क्षति के लिए जिम्मेदारी को स्वीकार नहीं करेगा।

63. **सामग्रियों की सुपुर्दगी**–(1) वार्फ़ बर्थ में स्थितएवं यातायात प्रबंधक द्वारा प्रभार में प्राप्त सामग्रियों को जलयान के स्टीमर एजेंटों द्वारा इस तरह के सामान के निपटान हेतु जारी किए गए यातायात प्रबंधक को संबोधित सुपुर्दगी आदेश को प्रस्तुत करने पर ही सुपुर्द किया जाएगा।

(2) पत्तन शुल्क के भुगतान और सीमा शुल्क औपचारिकताओं का अनुपालन, जिसमें प्रविष्टि बिल और प्रभार मुक्त दस्तावेजों की प्रस्तुति भी शामिल है, के बाद ही मालिकों या उनके प्रतिनिधियों को माल की सुपुर्दगी की जाएगी।

(3) माल की ऐसी सुपुर्दगी लेने वाले अधिकृत व्यक्ति द्वारा प्राप्त सामग्रियों की विधिवत् पावती दी जाएगी।

(4) वार्फ़ परिसर से निकासी की प्रक्रिया में रेलवे वैगनों, लॉरियों या ऐसी अन्य सुविधाओं में लदे, लेकिन वार्फ से नहीं हटाए गए, सामान उसके मालिक के उत्तरदायित्व में रखे जाएंगे।

64. **फ्रैट आदि के लिए सामग्रियों को रोक कर रखना** – जलयान से उतारे गए एवं बोर्ड के प्रभार में दिए गए माल को जलयान के एजेंट, मास्टर या मालिक या उसके एजेंटों से लिखित में उचित सूचना मिलने पर जलयान के मालिक को देय भाड़ा या अन्य शुल्क के लिए रोक कर रखा जाएगा और दावे का निपटान होने तक इस तरह के माल को गोदाम या शेड या बोर्ड के अन्य परिसर, जैसा भी मामला हो, में उक्त माल के मालिकों के दायित्व एवं खर्च पर रखा जाएगाः

बशर्ते कि, जलयान के ओवर–साइड उतारे गए माल हेतु बोर्ड द्वारा ऐसी कोई जिम्मेदारी नहीं ली जाएगी।

65. **मालिकों द्वारा पैकेज खोलना** – सीमा शुल्क औपचारिकताओं के अनुपालन में यातायात प्रबंधक द्वारा जारी किए गए मूल्यांकन टिकट के बिना कोई पैकेज, मूल्यांकन या परीक्षा के लिए नहीं खोला जाएगा।

66. **मालिक की जिम्मेदारी में खोले गए पैकेज** – सीमा शुल्क विभाग के आदेश से या स्टीमर एजेंटों के अनुरोध पर या माल के मालिक के अनुरोध पर जांच के लिए खोले गए सामानों की जिम्मेदारी उसके मालिक की होगी।

67. **वार्फ़ आदि से पार्टियों द्वारा पोतान्तरण न की गई सामग्रियों का निष्कासन**– पोतान्तरण न की गई सामग्रियों को जब तक सीमा शुल्क द्वारा माल को सील कर उसके ऊपर पोतान्तरण बिल नहीं चिपकाया जाता तब तक उसे क्वे, सड़कों या शेडों से नहीं हटाया जाएगा।

68. **अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन श्रेणी–I कार्गो (विस्फोटक) की संभलाई**– (1) अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन श्रेणी–I कार्गो की संभलाई मुख्य विस्फोटक नियंत्रक द्वारा अनुमोदित और समय–समय पर संशोधित मानक संचालन प्रक्रिया के प्रावधानों द्वारा नियंत्रित की जाएगी और यह अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड के अनुरूप होगी।

(2) अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन श्रेणी–I के मालवाहक जलयानों के चलन को दिन के प्रकाश तक सीमित रखा जाएगा।

(3) पत्तन परिसर में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन श्रेणी–I कार्गो के भंडारण की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(4) इस विनियम के साथ सख्त अनुरूपता के साथ अन्यथा संभाले गए ऐसे किसी भी पैकेज के संबंध में पत्तन की कोई देयता या जिम्मेदारी नहीं होगी।

69. **बोर्ड पर विस्फोटक सामगो सहित नौसेना के जलयानों की बर्थिंग**– आस पास बर्थ किए गए युद्धपोत में गोला बारूद से संलग्न खतरों और इसकी जिम्मेदारी पूरी तरह से ऐसे पोतों की होगी। केवल असाधारण परिस्थितियों में ही युद्धपोतों द्वारा गोला–बारूद के संभलाई हेतु अध्यक्ष की अनुमति दी जाएगी।

70. **बर्थिंग के समय युद्धपोतों की मरम्मत नहीं की जाएगी** – गोला बारूद धारण करने वाले किसी भी युद्धपोत की बर्थिंग के समय मरम्मत करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

71. **खतरनाक कार्गो का संभलाई**–(1) खतरनाक कार्गो की लदाई या उतराई अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड के प्रावधानों के अनुरूप होगी।

(2) खतरनाक कार्गो के पोतान्तरण के बारे में जानकारी सात दिन पहले पत्तन को प्रदान की जाएगी।

(3) खतरनाक कार्गो का भंडारण केवल निर्दिष्ट क्षेत्र तक ही सीमित रहेगा।

(4) ऊपर उल्लिखित सामान को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड में निर्धारित निर्देश के अनुसार सावधानीपूर्वक पैक, चिह्नित और लेबल किया जाएगा।

(5) खतरनाक माल ले जाने वाले जलयान के मास्टर, मालिक या एजेंट, पारगमन में, किन्तु अवतांरण के लिए नहीं, ऐसे सामानों और उनके भंडारण के सभी विवरण प्रस्तुत करते हुए पत्तन में प्रवेश करने से पहले उप संरक्षक की पूर्व अनुमति प्राप्त करेंगे।

V- प्रेट्रोलियम जलयान् एवं जलयानों की बंकरिंग

72. **पेट्रोलियम जलयान**–(1) बल्क में तरल पेट्रोलियम ले जाने वाले सभी जलयानों को तेल कंपनी अंतर्राष्ट्रीय समुद्री फोरम द्वारा प्रकाशित व समय–समय पर संशोधित अंतर्राष्ट्रीय ऑयल टैंकर और टर्मिनल सुरक्षा गाइड में दी गई सभी सावधानियों व प्रावधानों का अनुपालन करना होगा।

(2) पेट्रोलियम श्रेणी 'ए', श्रेणी 'बी' या श्रेणी 'सी' ले जाने वाले हर जलयान के मास्टर को अंतर्राष्ट्रीय संकेतों के ध्वज 'बी' को फहराना होगा एवं दिन के समय इस प्रकार के ध्वज को फहराते रहना होगा व रात में स्पष्ट प्रज्वलित लाल प्रकाश दिखाएंगें।

(3) पेट्रोलियम ले जाने वाले प्रत्येक हार्बर क्राफ्ट को दिन में चारों ओर दिखने वाला एक बड़ा वर्गाकार लाल ध्वज और रात में चारों तरफ दिखने वाली लाल बत्ती दिखानी होगी।

(4) बल्क में पेट्रोलियम ले जाने वाले जलयानों को आम तौर पर थोक में पेट्रोलियम संभलाई करने के लिए निर्दिष्ट बर्थ पर बर्थिंग किया जाएगा।

(5) जब तक कार्गो के रूप में थोक में पेट्रोलियम ले जाने वाले किसी भी जलयान के मास्टर उसके गैस मुक्त होने का प्रमाण पत्र प्रस्तुत नहीं करते, जलयान को टैंकर बर्थ के अलावा किसी भी बर्थ पर या शुष्क डॉक में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(6) बल्क में पेट्रोलियम ले जाने वाले जलयान द्वारा पालन की जाने वाली अन्य सावधानियां नीचे दी गई है –

(क) पेट्रोलियम श्रेणी 'ए' युक्त ऐसे किसी हार्बर क्राफ्ट को किसी ऐसे तरीके से उन्मुक्त नहीं किया जाएगा जिसके आसपास के क्षेत्र में चल रहे अन्य जलयानों से टकराने का खतरा हो;

(ख) पेट्रोलियम वाहक किसी भी जलयान के बोर्ड में उस समय तैनात मास्टर या कोई अन्य प्रभारी व्यक्ति जलयान से रिसाव या किसी अन्य कारण से पेट्रोलियम बाहर जाने से रोकने के लिए प्रभावी कदम उठाएंगें;

(ग) उप संरक्षक से प्राप्त लिखित अनुमति और उनके द्वारा इस उद्ये"य से जारी किसी भी निर्देश के अलावा बल्क में खतरनाक पेट्रोलियम का अवतांरण करने वाले किसी भी जलयान को कोचिन पत्तन में पचास मीटर के भीतर आने नहीं दिया जाएगा। यह नियम उन जलयानों पर नहीं लागू होगा जिनके बोर्ड पर पायलेट होगा;

(घ) पत्तन में बंकरिंग जलयानों के लिए उपयोग किए जाने वाले बार्ज अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 1917 (1917 की 1) या वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 की 44) और समय समय पर संशोधित पेट्रोलियम नियम, 2002 के अनुसार समुद्र में चलने योग्य, मानवयुक्त, सुसज्जित और कार्यरत होने चाहिए। डेक और पोत के ईंजन कक्ष के जिम्मेदार अधिकारी संचालन का पर्यवेक्षण करेंगे और तेल बैंकरों को प्राप्त करने वाले जलयान के बोर्ड पर सभी आव"यक सुरक्षा सावधानियां बरतेंगे;

(ड़) पाइपलाईन किनारे तक बोर्ड पर मैनिफोल्ड के संयोजन हेतु हार्ड आर्म या आर्मर्ड होजों का उपयोग किया जाएगा और बल्क में पेट्रोलियम का निर्वहन या लदाई शुरू होने से पहले निरंतर यंत्रवत् और विद्युत रूप से सभी जोड़ों को पूरी तरह से रिसाव मुक्त किया जाएगा;

(च) बल्क में पेट्रोलियम की लदाई और अवतांरण में उपयोग किए जाने वाले सभी पाइप और अन्य उपकरण रिसाव से मुक्त होंगे;

(छ) बल्क तेल जलयान के मालिक, एजेंट या मास्टर बल्क में पेट्रोलियम की लदाई या अवतांरण के दौरान छलकन व आगजनी की दुर्घटना की रोकथाम के लिए सभी उचित सावधानी बरतेंगे;

(ज) बल्क तेल जलयान के मालिक, एजेंट या मास्टर को उनके नियंत्रण में किसी भी व्यक्ति को थोक में पेट्रोलियम की लदाई व उतराई स्थान पर धूम्रपान को रोकने के लिए और इस तरह की लदाई व उतराई में तैनात ऐसे किसी भी व्यक्ति द्वारा फ़्यूज़, माचिस या किसी भी ज्वलनशील उपकरण को साथ में रखने, जिससे चिंगारी भड़कने का खतरा हो, से रोकने के लिए पर्याप्त कदम उठाने चाहिए;

(झ) एक चिंगारी पैदा करने में सक्षम लोहे या स्टील के हथौड़ों या अन्य उपकरणों का उपयोग पेट्रोलियम पोत के हैच या टैंक के ढक्कनों को खोलने या बंद करने के लिए, या आसपास के क्षेत्र में लोहे की सरिया या पेंट की कतरन के लिए नहीं किया जाएगा;

(ञ) पत्तन में किसी बल्क जलयान होने के समय के दौरान, इन विनियमों के प्रावधानों को लागू करने और इनके कार्यान्वयन हेतु एक जिम्मेदार अधिकारी और इंजीनियर को रात और दिन के समय हमे"ाा जलयान के बोर्ड पर तैनात होना चाहिए। मास्टर की अनुपस्थिति में, बोर्ड पर वरिष्ठ डेक अधिकारी जिम्मेदार अधिकारी होंगे। जब लदाई व उतराई प्रगति पर हो या शुरू होने वाली हो यह पूरी तरह से आवश्यक है कि मास्टर या मुख्य अधिकारी और या तो मुख्य अभियंता या दूसरा अभियंता अनिवार्यतः बोर्ड पर हों और यह सुनिश्चित करें कि जलयान और उसके कार्गो की सुरक्षा के लिए हर आवश्यक सावधानी ऐसे सभी समय के दौरान बरती जा रही है और इंजन और मशीनरी को कार्यक्षम रखा जाएगा, ताकि जलयान को यथा संभव शीघ्र चलाया जा सके, यदि पत्तन के उप संरक्षक द्वारा ऐसा आवश्यक हो;

(ट) पेट्रोलियम की लदाई व उतराई की पूरी अवधि के दौरान तेल जेट्टी पर पाइपलाइन और अन्य फिटमेंट पत्तन अग्निशमन, सेवा के एक जिम्मेदार अधिकारी की निरंतर निगरानी में रहेंगे।

73. **काचिन पत्तन में बल्क तेल जलयान की उतराई और पेट्रोलियम की लदाई** –(1) पेट्रोलियम श्रेणी "ए" की बल्क में लदाई व उतराई केवल बल्क में पेट्रोलियम संभलाई के लिए विनिर्दिष्ट बर्थों पर ही की जाएगी।

(2) बल्क तेल जलयान के मालिक, एजेंट या मास्टर को अपने नियंत्रण में किसी भी व्यक्ति को पेट्रोलियम श्रेणी 'ए' की लदाई व उतराई स्थान में धूम्रपान करने से रोकने के लिए और किसी भी व्यक्ति को फ्यूज, माचिस या ऐसे किसी भी ज्वलनशील (मोबाईल फोन समेत) उपकरण को ले जाने से रोकने के लिए पर्याप्त कदम उठाने होंगें।

(3) पेट्रोलियम की लदाई व उतराई के समय निम्नलिखित सावधानियां बरती जाएगी, नामतः –

(क) बोर्ड पर पाइप लाइन किनारे तक को मैनीफॉल्ड से जोड़ने के लिए हार्ड आर्म या आर्मर्ड हॉजेस का उपयोग किया जाएगा और बल्क में पेट्रोलियम लदाई या उतराई शुरू होने से पहले सभी जोड़ो को यांत्रिक और विद्युत रूप से पूरी तरह से रिसाव मुक्त बनाया जाएगा;

(ख) बल्क में पेट्रोलियम श्रेणी– 'ए' की लदाई व उतराई में उपयोग किए जाने वाले सभी पाइप और अन्य उपकरण रिसाव मुक्त होंगे;

(4) मुख्य विस्फोटक निरीक्षक, यदि वह हार्ड आर्म अथवा आर्मर्ड हॉज के अलावा किसी भी अन्य तरह से एक रिसाव मुक्त और विद्युतीय सतत प्रणाली सुनिश्चित कर सकते हैं, तो उप–विनियम (3) के खंड (क) और (ख) के प्रावधानों से किसी विशेष मामले में लिखित आदेश द्वारा छूट दे सकता है।

(5) किसी भी पेट्रोलियम श्रेणी 'ए' को पत्तन क`जल में अवतांरण अथवा निपटान की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(6) आग से बचने के लिए निम्नलिखित सावधानियां बरती जाएंगी–

(क) बल्क तेल जलयान के मालिक, एजेंट या मास्टर को पेट्रोलियम श्रेणी 'ए' की लदाई व उतराई में आग से दुर्घटना की रोकथाम के लिए सभी उचित सभी सावधानियां बरतनी होंगी;

(ख) पेट्रोलियम श्रेणी– ए की लदाई व उतराई के समय आसपास के क्षेत्र में उपयोग किए जाने वाले सभी उपकरण आंतरिक रूप से सुरक्षित होंगे; तथा

(ग) पेट्रोलियम श्रेणी–ए के बल्क में पाइपलाइनों में या तेल जेट्टी पर अन्य किसी फिटमेंट में उतारने या लादने की पूरी अवधि के दौरान यह कार्य पत्तन अग्नि"मन सेवा के एक जिम्मेदार अधिकारी के निरंतर निगरानी में होंगे।

74. **पेट्रोलियम जलयानों के बीच की दूरी**– दो या अधिक पेट्रोलियम पोत, केवल पोतान्तरण उद्देश्य को छोड़कर, एक दूसरे से तीस मीटर की दूरी बनाकर रहेंगे, जब तक कि पत्तन के उप संरक्षक की राय में इतनी दूरी बनाए रखना अव्यावहारिक न हो।

75. **बोर्ड पर जिम्मेदार अधिकारी–(**1) पत्तन में किसी भी बल्क जलयान के रहते समय इन विनियमों के प्रावधान को पूरा करने और प्रभावी बनाने के लिए जलयान के एक जिम्मेदार अधिकारी और इंजीनियर को हमेशा रात और दिन बोर्ड पर होना चाहिए और मास्टर की अनुपस्थिति में, बोर्ड पर वरिष्ठ डेक अधिकारी जिम्मेदार अधिकारी होंगे।

(2) जब लदाई व उतराई प्रगति पर हो या शुरू होने वाली हो, यह नितांत आवश्यक है कि मास्टर या मुख्य अधिकारी और या तो प्रमुख या दूसरा अभियंता बोर्ड में हों और यह देखें कि जलयान और उसके कार्गो की सुरक्षा के लिए हर आवश्यक सावधानी बरती जाती है और ऐसे सभी समय के दौरान इंजन, बॉयलर और मशीनरी कार्यक्षम रखे जाते हैं ताकि यथा संभव जलयान तैयार हो जाने पर यदि पत्तन के उप संरक्षक द्वारा आवश्यक समझा जाए, उसे चलाया जा सके।

76. **अन्य सावधानियां**– (1) कार्गो के रूप में ईंधन तेल के अलावा पेट्रोलियम वहन करने वाला प्रत्येक जलयान पत्तन में मूरिंग करते समय, आपातकालीन स्थिति में टग को पकड़ने के लिए बो और स्टर्न में जल के किनारे पर नजर रखने के लिए एक वायर हाजर रखेगा।

(2) कार्गो के रूप में ईंधन तेल के अलावा पेट्रोलियम और इसके उत्पाद वहन करने वाला प्रत्येक जलयान लदाई व उतराई करते समय या जब हैचेस खुलें रहते हों, उसके सभी फायर हॉज़े जुड़े होने चाहिए और सभी अग्निशमन उपकरण तत्काल उपयोग के लिए तैयार होने चाहिए और और यदि लदाई या उतराई या स्टो किया जा रहा पेट्रोलियम श्रेणी 'ए' हो तो सभी सिग्नल प्रदर्शित होंगे।

77. **पैक किया हुआ पेट्रोलियम और उसके उत्पाद**–(1) पैक किए गए पेट्रोलियम और इसके उत्पादों को केवल इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए जेट्टी या बार्ज या लाईटर्स और पत्तन के उप संरक्षक द्वारा यथा निर्देशित विनिर्दिष्ट जगह पर उतारा जाएगा।

(2) कोई भी सामग्री जो (अपनी रचना और गुण के आधार पर) 23 डिग्री सेंटीग्रेड से नीचे ज्वलनशील खतरनाक पेट्रोलियम और उसके उत्पाद या अन्य ज्वलनशील तरल पदार्थों की श्रेणियों के तहत वर्गीकृत होने में सक्षम है, से इस प्रकार निपटा जाएगाः–

(क) पत्तन पर निपटान के लिए पेट्रोलियम और उसके उत्पादों से लदे जलयानों के स्टीमर एजेंट को जलयान के आगमन की अपेक्षित तिथि से कम से कम अड़तालीस घंटे पहले पत्तन के उप संरक्षक व यातायात प्रबंधक को लिखित रूप में सूचित करना होगी एवं माल के पोतान्तरण के मामले में f"ापर्स व स्टीमर एजेंटों द्वारा उसी प्रकार की लिखित सूचना पत्तन के उपर्युक्त दोनों अधिकारियों को देनी होंगी;

(ख) पैक्ड पेट्रोलियम और उसके उत्पादों की लैंडिंग और पोतान्तरण इस संबंध में बनाये गये विनियमों, यदि कोई हों, के अनुरूप होंगे;

(ग) सभी उतारे गए या लोड किये जाने वाले पैक्ड पेट्रोलियम को वार्फ परिसर के बीच संग्रहीत नहीं किया जाएगा;

(घ) पत्तन के उप संरक्षक और सीमा शुल्क आयुक्त की अनुमति के बिना कोई आयातित पेट्रोलियम या उसके उत्पाद उतारे नहीं जाएंगे और उप–संरक्षक की पूर्व अनुमति के बिना कोई पेट्रोलियम या उसके उत्पादों को जलयानों द्वारा भेजा नहीं जाएगा या पोतान्तरण के लिए लदान के लिए लाइटर में लोड नहीं किया जाएगा;

(ड़) विल्लिंगडन आईलैण्ड में निपटान के लिए लाए गए पैक्ड पेट्रोलियम एवं इसके उत्पादों के लिए यातायात प्रबंधक की विशिष्ट लिखित अनुमति प्राप्त की जाएगी;

(च) पेट्रोलियम और इसके उत्पादों को समय–समय पर संशोधित पेट्रोलियम नियम, 2002 के प्रावधानों के अनुसार धारकों में ले जाया जाएगा;

(छ) सामान्य तौर पर पैक्ड पेट्रोलियम व उसके उत्पादों को सूर्योदय और सूर्यास्त के बीच के घंटों के अलावा जलयानों पर लोड नहीं किया जाएगा और असाधारण मामलों में, जैसे भी मामला हो, उक्त अनुमति में निर्धारित शर्तों के तहत उप–संरक्षक या यातायात प्रबंधक की पूर्व लिखित अनुमति से लदाई या उतराई की अनुमति दी जा सकती है;

(ज) एक अधिकारी जो सेकेंड मेट से कम की योग्यता का दक्षता प्रमाण पत्र न धारण करता हो, जलयान के हैच पर तब तक ड्यूटी पर रहेगा, जब तक कि उस जलयान का निपटान या पोतान्तरण नहीं हो जाता, जिससे किसी भी पेट्रोलियम और उसके उत्पाद का निपटान किया जा रहा है या भरा जा रहा हैं;

(झ) तट पर संचालन पत्तन, के एक अधिकारी, कम से कम सहायक वार्फ अधीक्षक की रैंक के हों, की सीधी निगरानी में किया जाएगा;

(ञ) पेट्रोलियम या इसके उत्पादों की संभलाई के समय किसी भी तरह की आग, नग्न प्रकाश और किसी भी धूम्रपान की अनुमति नहीं दी जाएगी;

(ट) पैक्ड पेट्रोलियम या अन्य पेट्रोलियम उत्पादों के अलावा कोई भी ज्वलनशील कार्गो ठीक उसी समय उतारा या लादा नहीं जाएगा;

(ठ) कोई भी व्यक्ति जो पेट्रोलियम या इसके उत्पादों के संभलाई में तैनात हैं, मोबाइल फोन सहित फ़्यूज़, माचिस या कोई अन्य उपकरण, जो प्रज्वलन या विस्फोट करने में सक्षम है, धारण नहीं करेंगें;

(ड) पेट्रोलियम और उसके उत्पादों को संभालते समय तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) 156 के अनुपालन में पर्याप्त अग्निशमन व्यवस्था की जाएगी;

(ढ) किसी भी हैच में जलयान से पैक्ड पेट्रोलियम और उसके उत्पाद की लदाई या उतराई के दौरान, कोई अन्य कार्गो हैच पर संभलाई नहीं जाएगा;

(ण) जब श्रेणी 'ए' पेट्रोलियम को जलयान में या से लादा या उतारा जा रहा हो, उस समय ऐसे जलयान में कोई अन्य कार्गो की लदाई या उतराई नहीं की जाएगी;

(त) कोई श्रेणी 'ए' पेट्रोलियम, रेलवे वैगन के अलावा सूर्यास्त और सूर्योदय के बीच बंदरगाह में वास्तविक पारगमन में नहीं होगा, अर्थात्, इस तरह के पेट्रोलियम को किसी भी तरह से रात में संभलाई नहीं जाना चाहिए और न ही पत्तन परिसर में पडे रहने देने चाहिए;

(थ) श्रेणी 'ए' पेट्रोलियम से लदे किसी भी हार्बर क्राफ्ट को पत्तन के जलयानों द्वारा उपयोग किए जाने वाले गहरे चैनलों में या तो एरणाकुलम चैनल में कहीं भी पत्तन में प्रवेश करने या छोड़ने या पत्तन के अंदर एक बर्थ से दूसरे में जाने के समय पारगमन में उपयोग नहीं किया जा सकता हैं।

78. **पेट्रोलियम के निकास की रोकथाम**– पेट्रोलियम के परिवहन के दौरान उसके किसी भी निकास, विशेष रूप से नाली, सीवर, हार्बर, नदी या पानी में, को रोकने के लिए हर समय सभी सावधानी बरती जाएगी।

79. **नुकसान के लिए पेट्रोलियम जलयान के मास्टर आदि जिम्मेदार**– बोर्ड से संबंधित कार्गो या संपत्ति को किसी भी क्षति के लिए पेट्रोलियम जलयान के मास्टर, मालिक और एजेंट उत्तरदायी होंगे।

80. **तरल ईंधन के साथ जलयान की बंकरिंग**– सर्विस पाइप लाइनों के माध्यम से या बंकर बार्ज द्वारा पत्तन के किसी भी बर्थ पर क्वे पर तरल ईंधन के साथ जलयान की बंकरिंग को समय–समय पर उप संरक्षक द्वारा प्रस्तुत मानक संचालन प्रक्रिया के अनुसार अनुमति दी जा सकती है और इसके अलावा, निम्नलिखित शर्तों को भी पूरा किया जाएगा, नामतः –

(i) ऐसे सभी समय के दौरान जब कोई भी जलयान उसके बंकरों में तरल ईंधन प्राप्त कर रहा होता है, इस तरह के जलयान के मास्टर या फर्स्ट मेट, बोर्ड पर मौजूद रहेंगे एवं यह देखना उनका उत्तरदायित्व होगा कि सभी विनियमों एवं सभी सुरक्षा उपायों का सही अनुपालन हो रहा है;

(ii) बंकरिंग जारी रहते समय जलयान का एक अधिकारी निगरानी करेगा और बंकरों के लिए तरल ईंधन के आपूर्तिकर्ता के एक सहायक को फ्लेक्सीवल कनेक्टिंग पाइप के साथ तैनात किया जाएगा;

(iii) तरल ईंधन के आपूर्तिकर्ता यह देखने के लिए जिम्मेदार होंगे कि बंकरिंग जलयान के लिए उपयोग किए जाने वाले सभी फ्लेक्सीबल पाइप, संचालन शुरू होने से पहले 7 केजी/सीएम2 के दबाव में परीक्षण किए जाते हैं और सभी

जोड़ रिसाव मुक्त हैं और बंकरों के लिए तरल ईंधन के आपूर्तिकर्ता ईंधन तेल या अन्य कारणों के किसी भी रिसाव से कार्गो या पत्तन से संबंधित किसी भी संपत्ति की क्षति के लिए उत्तरदायी होंगें;

(iv) ऐसे ईंधन को प्राप्त करने वाले जलयान के मास्टर एवं मालिक या एजेंट लापरवाही या दोष या जलयान के उपकरण संबंधित विफलता या खराबी के कारण इस तरह की क्षति के लिए भी उत्तरदायी होंगें;

(v) तेल द्वारा अप्रभावित सामग्री के अलावा अन्य किसी अन्य कार्गो को तेल स्टैंड पाइप के पंद्रह मीटर के भीतर वार्फ पर अनुमति नहीं दी जा सकती है एवं बंकरिगं के समय उनके पीछे तुरंत दरवाजे बंद किए जाएंगें;

(vi) क्वे पर सर्विस पाइप लाइनों द्वारा बंकरिंग शुरू होने से पहले सहायक को यह देखना होगा कि बंकरिंग आपूर्तिकर्ता के साथ सभी संचार सही ढंग से काम कर रहे हैं;

(vii) बंकरिंग के दौरान एक सहायक पंप पर पूरे समय ड्यूटी पर रहेगा;

(viii) बंकरिंग शुरू होने से पहले उप–संरक्षक को लिखित में कम से कम दो घंटे का नोटिस दिया जाएगा;

(ix) जब तक पत्तन के मुख्य अग्निशमन अधिकारी इस बात से संतुष्ट न हो कि सभी आवश्यक सावधानी बरती गई है, तब तक कोई बंकरिंग शुरू नहीं की जाएगी;

(x) बंकरिंग शुरू होने के समय कोई धूम्रपान, रसोई या नग्न प्रकाश की अनुमति नहीं दी जाएगी;

(xi) वार्फ या पानी में किसी भी तेल रिसाव को रोकने के लिए कनेक्टिंग सर्विस पाइप के नीचे एक उपयुक्त नाली, ड्रिप ट्रे या अन्य अंतर्वस्तु रखी जाएगी।

VI. विविध

81. **क्वे आदि यातायात प्रबंधक के प्राधिकार में रहेंगें**– क्वे, शेड, गेट और वार्फ परिसर के भीतर की जमीन यातायात प्रबंधक के प्राधिकार में होंगें, जो माल की उतराई व पोतान्तरण के साथ और शेड में और खुले में उनके भंडारण के साथ जुड़े सभी कार्यों को निर्देशित और प्रबंधित करेंगें और वार्फ परिसर में उतारे गए सभी सामानों की सुरक्षा उनके संरक्षण में होंगीं, जिनके संरक्षण को बोर्ड स्वीकार करेगा एवं वह आदेश के उचित अनुपालन के लिए आवश्यक कदम उठा सकते हैं।

82. **सार्वजनिक व्यापार को छोड़कर जनता को पत्तन परिसर से बाहर रखा जाएगा**– (1) इस संबंध में बोर्ड द्वारा समय समय पर जारी निर्देशानुसार पत्तन के बर्थ, सीमा"ुल्क बंधित क्षेत्रों, कंटेनर फ्रेट स्टेशन और ऐसे अन्य क्षेत्रों में प्रवेश, पत्तन उद्देश्य और सेवा कार्य से जुड़े पत्तन परिसर के मध्य व्यापार के लिए आम जनता के आवेदन पर अध्यक्ष के प्राधिकार से जारी किए गए लिखित पास द्वारा ही नियंत्रित किया जायेगा।

बशर्ते कि सीमा शुल्क अधिकारी और ड्यूटी पर तैनात अन्य प्राधिकृत सरकारी अधिकारियों को सीमाशुल्क या संबंधित विभागों द्वारा उन्हें जारी किए गए फोटो पहचान पत्रों के आधार पर इन परिसरों के अंदर जाने की अनुमति दी जाएगी।

(2) पत्तन की बर्थ, सीमा शुल्क बंधित क्षेत्र, कंटेनर फ्रेट स्टेशन और बोर्ड द्वारा समय–समय पर निर्देशित ऐसे अन्य क्षेत्रों में कर्मियों का प्रवेश नियंत्रण (प्रवेश या निकास) यातायात प्रबंधक के समग्र अधिकार और नियंत्रण में होगा।

83. **ट्रांजैक्शन लाइसेंस जारी करना**–(1) पत्तन के घाटों और डॉक से कार्गो की डिलीवरी लेने के लिए वैध सीमा शुल्क लाइसेंसधारकों को सीमा शुल्क ब्रोकरों की ओर से व्यापार करने के उद्देश्य से यातायात प्रबंधक द्वारा व्यापार लाइसेंस जारी किया जाएगा

(2) लाइसेंस तीन साल के लिए या तीसरे कैलेंडर वर्ष के अंत तक, जो भी पहले हो, वैध होगा और हर तीन साल में नवीकरणीय होगा।

(3) ऐसे लाइसेंस जारी करने का शुल्क पत्तन की दरों में प्रदान की गई दरों के अनुसार होगा।

(4) विनियम (1) में निहित किसी भी बात के होते हुए भी, पत्तन की दरों में निर्धारित शुल्क के भुगतान के साथ यातायात प्रबंधक को किए गए आवेदन पर एक अस्थायी लाइसेंस जारी किया जा सकता है और यह यातायात प्रबंधक द्वारा तय की गई अवधि तक ही मान्य होगा।

(5) यातायात प्रबंधक पत्तन के बर्थ, सीमाशुल्क बंधित क्षेत्रों, कंटेनर फ्रेट स्टेशन और इस तरह के अन्य परिचालन क्षेत्रों तक पहुंच प्रदान करने से संबंधित एक मानक संचालन प्रक्रिया प्रस्तुत करेंगें।

84. **अतिक्रमण**–(1) विनियम 81 एवं 82 में यथा वर्णित के अनुसार बोर्ड के परिसर में पास या फोटो पहचान पत्र के बिना पाए गए किसी भी व्यक्ति के प्रवेश को अनाधिकार प्रवेश माना जाएगा एवं यह दंडनीय होगा।

(2) व्यवसाय के उद्देश्य से वार्फ में प्रवेश करने और रहने के लिए पास धारक को अधिकार होगा, एवं ऐसे किसी व्यक्ति को, भले ही वह पास धारक हो, अपने व्यापार क्षेत्र के अलावा अन्यत्र घूमते हुए पाए जाने पर उसे अनाधिकार प्रवेश माना जाएगा।

(3) यदि कोई व्यक्ति ऊपर उल्लिखित के संदर्भ में बोर्ड परिसर में विधिवत कारण के बिना घूमता हुआ पाया जाता है, या अपने पास का दुरूपयोग करता हुआ पाया जाता है, तो उसे बिना किसी दण्ड के पूर्वाग्रह के, जिसका वह हकदार है, उसके पास को रद्द किया जाएगा।

बशर्ते कि पत्तन परिसर का कोई निश्चित भाग बिना किसी प्रतिबंध के समय–समय पर जनता के लिए मुक्त कर दिया जाता है, ऐसे क्षेत्र में पत्तन व्यापार उद्देश्य के बिना किसी भी व्यक्ति के प्रवेश को अनाधिकार प्रवेश नहीं माना जाएगा।

85. **अवांछनीय**– (1) ऐसा कोई भी व्यक्ति, भले ही वह पास धारक हो, बोर्ड परिसर के मध्य या पत्तन द्वारा समय समय पर प्रतिबंध के साथ या प्रतिबंध के बिना आम जनता के लिए मुक्त क्षेत्र में उच्छृंखल पाए जाने पर अथवा उसे अवांछनीय व्यक्ति माना जाएगा और उसके पास को जब्त किया जा सकता है।

(2) ऐसे किसी भी व्यक्ति को, जिसे पुलिस द्वारा लुटेरा माना गया हो, या सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा तस्कर माना गया हो और जो संक्रामक रोगी के रूप में जाना जाता हो, जिससे दूसरों को संक्रमण होने का खतरा हो अथवा जो यात्रियों तथा व्यापार के लिए खतरा माना जाता हो, या उनको कष्टकर हों, बिना कोई कारण बताए पत्तन परिसर से बाहर कर दिया जाएगा एवं उसके पास को रद्द कर दिया जाएगा।

86. **पारगमन में जलयान के अधिकारी और चालक दल तथा यात्री**– पत्तन के परिसर में जलयान के यात्रियों, क्रू सदस्यों एवं अधिकारियों को अनधिकार प्रवेश नहीं माना जाएगा।

87. **आगंतुकों का प्रवेश**– आगंतुकों को पत्तन द्वारा जारी पास प्राप्त करने पर पत्तन के परिसर में प्रवेश करने की अनुमति दी जा सकती है:

बशर्ते कि इस तरह के परमिट धारक को यातायात प्रबंधक द्वारा स्पष्ट रूप से अनुमति दी गई सीमाशुल्क बंधित या ऐसे क्षेत्र में प्रवेश का अधिकार होगा।

88. **प्रमाण का उत्तरदायित्व**– यह प्रमाण करने का उत्तरदायित्व उस व्यक्ति पर होगा कि बोर्ड परिसर में उनके व्यापार वैध है।

89. **पत्तन परिसर में मोटर वाहन**– पत्तन परिसर में मोटर वाहन यातायात के संबंध में अत्यंत सावधानी के साथ संचालित किया जाएगा और निम्नलिखित अन्य शर्तों का भी पालन किया जाएगा जैसे कि: –

(i) इस तरह के मोटर वाहन सभी प्रकार से मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के प्रावधान और उसके तहत बनाए गए नियमों के अनुरूप होंगे;

(ii) ऐसे मोटर वाहन को लावारिस नहीं छोड़ा जाएगा;

(iii) ऐसे मोटर वाहन आमतौर पर पत्तन में मान्यता प्राप्त सड़कों पर खड़े किए जाएंगें परन्तु पत्तन के नियंत्रणाधीन लोड या अनलोड के उद्देश्य से ट्रांसिट शेड और मुक्त भंडारण स्थान में, क्वे पर पारगमन की अनुमति दी जा सकती है;

(iv) ऐसे मालवाहक मोटर वाहन बोर्ड के परिसर में प्रवेश या प्रस्थान करते समय वार्फ़ के द्वार में ड्यूटी पर पत्तन न्यास या सीमा शुल्क अधिकारियों या सुरक्षा कर्मियों की अनुमति मिलने तक रुकेंगे और वाहनों में लदे हुए सामनों के निरीक्षण हेतु सुरक्षा कर्मियों द्वारा यथा अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत करेंगें;

(v) यात्रियों की सुविधा के लिए मोटर वाहन एवं उनके निजी सामान (यदि कोई हो) बोर्ड परिसर में प्रवेश या निकास के समय वार्फ़ के द्वार में ड्यूटी पर तैनात पत्तन न्यास या सीमाशुल्क अधिकारियों या पुलिस तथा सुरक्षा कर्मियों से जाने की अनुमति मिलने तक खड़े रहेंगें;

(vi) माल की लदाई व उतराई के उद्देश्य से यातायात प्रबंधक के आवश्यक अनुमति के बिना कोई भी मोटर वाहनों को बोर्ड परिसर में या वार्फ़ में रहने की अनुमति नहीं दी जाएगी;

(vii) मटरगश्ती और किराए के लिए गाड़ी चलाना प्रतिबंधित है;

(viii) यातायात प्रबंधक से विशेष अनुमति के बिना किसी भी वाहन को बोर्ड परिसर या वार्फ़ में पेट्रोल या अन्य ईंधन भरने की अनुमति नहीं होगी।

90. **पत्तन में तस्वीरें या वीडियोग्राफी करने की अनुमति**– कोई भी व्यक्ति इस संबंध में अध्यक्ष या उनके द्वारा प्राधिकृत किसी अधिकारी की पूर्व लिखित अनुमति के बिना पत्तन या उसके किसी भी हिस्से की तस्वीरें नहीं लेगा; बशर्ते कि जब इस तरह की अनुमति दी गई हो, तो तस्वीरों या वीडियोग्राफी को निर्देशों व शर्तों के अनुसार ही लिया जाएगा।

91. **कार्यशील घण्टे**– कार्गो की लैंडिंग व शिपिंग उद्देश्य के लिए एवं आयात की सुपुर्दगी व निर्यात कार्गो की प्राप्ति आदि अन्य कार्यों के लिए पत्तन द्वारा समय समय पर कार्यशील घण्टे तय किए जाएंगें।

92. **प्रभारों का प्रतिदाय**–(1) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के तहत लगाए गए किसी भी टोल, बकाया, किराया, दर या शुल्क की वापसी के लिए दावा जिस तिथि से इस तरह के टोल, बकाया, किराया, दर या शुल्क का भुगतान किया गया है या जिस तिथि से क्रेडिट किया गया है, से छह महीने के भीतर लिखित में प्रस्तुत किया जाना चाहिए एवं यह दावा सभी अनुषंगी दस्तावेजों के साथ किया जाना चाहिए।

(2) अनुषंगी दस्तावेजों के साथ दावा न किए जाने पर प्राधिकृत अधिकारी द्वारा निरस्त कर दिया जाएगा:

बशर्ते कि प्राधिकृत अधिकारी इस बात से संतुष्ट हो कि किसी पार्टी को ऐसे दस्तावेज पेश करने से पर्याप्त कारण से रोका जाता है, वह अपने प्राधिकार से ऐसे दस्तावेजों की प्रस्तुति के लिए कुछ समय प्रदान करने पर विचार कर सकता है।

(3) एक सौ रुपये से कम राशि के प्रतिदाय के लिए किसी भी दावे, चाहे वह अलग से किया गया हो या अन्य दावों के साथ मिला कर किया गया हो, किसी भी स्थिति में, जब तक कि बोर्ड के किसी कर्मचारी की गलती से इस तरह का दावा किया गया हो, पर विचार नहीं किया जाएगा।

93. **वाहनों, उपकरणों, उपस्करों या अन्य सामग्रियों का प्रवेश या हटाना**– यातायात प्रबंधक के अनुमति के बिना कोई भी वाहन, उपकरण, उपस्कर या अन्य ऐसे कोई भी सामग्री को पत्तन के बर्थ, सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र, कंटेनर फ्रेट स्टेशन एवं बोर्ड द्वारा समय–समय पर निर्देशित अन्य ऐसे क्षेत्र में प्रवेश या हटाने की अनुमति नहीं दी जाएगी एवं ऐसे वाहनों, उपकरणों, उपस्करों या अन्य ऐसी सामग्रियों, जिनको पत्तन परिसर से तुरंत हटाया जाना संभव नहीं है, को वाहनों के मालिकों के निजी खर्चे पर पत्तन द्वारा हटाया जाएगा।

94. **बोर्ड की किसी भी संपत्ति का क्षतिग्रस्त होना या नुकसान होना**– (1) ऐसा कोई भी व्यक्ति, जो–

(i) किसी भी मूरिंग, रस्सी, चेन, लाइफ बॉय, लाइफ लाइन या जीवन रक्षक उपकरण या किसी भी बॉय रस्सी या केबल को या शिपिंग संचालन के लिए आवश्यक किसी भी उपकरण को काटता है, ख़राब करता है या घायल करता है, या

(ii) बोर्ड के किसी भी कार्य या संपत्ति को नष्ट कर देता है, किसी भी पूर्वाग्रह के बिना, जिसके लिए वह उत्तरदायी है, क्षति, मरम्मत और वसूली की राशि के भुगतान के लिए उत्तरदायी होगा।

(2) सार्वजनिक संपत्ति अधिनियम, 1984 (1984 के 3) के उप–विनियम (1) में नुकसान की रोकथाम के तहत संदर्भित या सार्वजनिक संपत्ति के विनाश से संबंधित या उस समय लागू किसी अन्य नियम के तहत व्यक्ति पर मुकदमा चलाने के लिए कार्रवाई की जाएगी।

95. **अपशिष्ट की डंपिंग**– (1) कोई भी व्यक्ति कोचिन पत्तन न्यास की भूमि, संपत्ति या पानी या वायु या पत्तन क्षेत्र या सीमा के भीतर सार्वजनिक स्थान पर किसी भी प्रकार के अपशिष्ट या प्रदूषकों को डंप या जमा नहीं करेगा और न ही किसी को ऐसा करने में सहायता करेगा।

(2) कोई भी व्यक्ति जो उप–विनियमन (1) या इसके तहत दिए गए किसी भी आदेश का उल्लंघन करता है, को जुर्माना से दण्डित किया जाएगा, जिसकी राशि दो हजार रुपये तक बढ़ायी जा सकती है और जहाँ ऐसा उल्लंघन नियमित पाया जाता है, ऐसी स्थिति में जुर्मानें की राशि को पांच सौ प्रति दिन तक बढ़ाया जा सकता है और पत्तन की संपदा, पर्यावरण एवं मानव जीवन की हानि के लिए अध्यक्ष द्वारा यथा निर्धारित दस हजार रुपये की राशि, जो भी अधिक हो, के भुगतान के लिए वाध्य होगा।

96. **अधिकारियों को बाधित करना**– कोई भी व्यक्ति जो छेड़छाड़ करता है, हमला करता है, विरोध करता है, बाधा डालता है, या बाधित करता है या बोर्ड के किसी भी कर्मचारी के साथ छेड़छाड़, मारपीट, विरोध, या अपने कर्तव्य के निष्पादन में बाधा उत्पन्न करने का प्रयास करता है, या उसके वैध आदेशों की अवज्ञा करता है, या अपमानजनक या आपत्तिजनक भाषा का उपयोग करता है या दूसरों को ऐसा करने में सहायता करता है या उकसाता है, को अवांछनीय व्यक्ति माना जाएगा और उसका पास आगे से जब्त किया जाएगा और वह पत्तन द्वारा उचित समझी जाने वाली कार्रवाई का हकदार होगा।

97. **पत्तन निकासी जारी करना**–(1) पत्तन छोड़ने के इच्छुक हर जलयान के संबंध में पत्तन निकासी के लिए जलयान के मास्टर, मालिक या एजेंट द्वारा उप–संरक्षक को पर्याप्त समय के साथ अग्रिम रूप से आवेदन प्रस्तुत किया जाना चाहिए और उप संरक्षक इस तरह के जलयान को पत्तन निकासी प्रदान करेंगेः

बशर्ते, कि, यदि जलयान द्वारा बोर्ड को देय प्रभार भुगतान न किए जाने के कारण या किसी अन्य कारण से पत्तन में किसी जलयान को अवरोधन किया जाना आवश्यक हो जाता है, पर्याप्त कारणों के लिए उप संरक्षक निकासी प्रमाण–पत्र जारी करने से मना कर सकते हैं या जब तक बोर्ड को देय प्रभारों का भुगतान न किया जाता हो, या अन्य किसी कारण हेतु जलयान को अवरोधन किया गया हो, उप संरक्षक अपनी संतुष्टि के उपरांत ही ऐसे जलयान को पत्तन छोड़ने की अनुमति दे सकते हैं, और यदि निकासी पहले से ही जारी हो चुकी हो, तो उप संरक्षक पर्याप्त कारणों के साथ उपर्युक्त मामलों का हवाला देते हुए उसे रद्द कर सकते हैं, एवं आवेदक को तदनुसार सूचित कर सकते हैं, एवं उप संरक्षक ऐसे जलयान को तब तक पत्तन छोड़ने की अनुमति नही देंगें, जब तक कि वह इस बात से संतुष्ट न हों कि जलयान द्वारा बोर्ड को देय सभी प्रभागों का भुगतान किया गया है और जलयान द्वारा उन सभी मानदण्डों को पूरा किया है, जिसके अभाव में उसे अवरोधन किया गया था।

(2) सीमा शुल्क विभाग तब तक पत्तन निकासी नहीं देगा, जब तक उप संरक्षक द्वारा विधिवत जारी निकासी प्रमाण–पत्र प्रस्तुत न किया गया हो।

98. **धूम्रपान आदि**– पत्तन के भीतर किसी भी शेड, गोदाम, वार्फ या क्वे में किसी भी तरह के धूम्रपान और असुरक्षित आग या रोशनी का इस्तेमाल करना सख्त वर्जित है और कोई भी व्यक्ति ऐसे स्थानों, जिन्हें इस उद्देश्य के लिए आवंटित किया गया है, को छोड़कर किसी भी क्वे या बोर्ड पर या किसी भी जलयान के आसपास के क्षेत्र में धूम्रपान अथवा माचिस अथवा अन्य ज्वलनशील पदार्थों को प्रज्वलित या नग्न रोशनी का प्रदर्शन नहीं करेगा।

99. **पत्तन और पुलिस अधिकारियों के लिए जलयानों की सुगम्यता**– पत्तन में जलयान और उसके सभी भागों को पत्तन और पुलिस अधिकारियों के लिए, जब भी इसकी मांग हो, निरीक्षण हेतु उन्मुक्त रखा जाएगा और कोई भी व्यक्ति किसी भी पुलिस अधिकारी या सुरक्षा विभाग या अग्निशमन सेवा के सदस्यों की आज्ञा की अवहेलना नहीं करेगा।

100. **कुछ परिस्थितियों में बोर्ड सामग्रियों की हानि व क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा**– बोर्ड अपने नियंत्रण से परे आग के कारण, आग बुझाने में प्रयुक्त पानी, वर्मिन, अन्य अपरिहार्य कारण या परिस्थितियों से माल को हुई हानि व क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

101. **बोर्ड माल के लिए भंडारण स्थान खोजने के लिए बाध्य नहीं है**– बोर्ड को ट्रांजिट आदि के दौरान क्षतिग्रस्त हुए माल के भंडारण के लिए किसी भी तरीके से या तो अपने गोदाम में या खुले में ऐसे माल जिसका भंडारण पत्तन के हित को प्रभावित

करेगा, किसी भी माल को स्वीकार न करने का अधिकार होगा और खतरनाक या जहरीले या ज्वलनशील कार्गो को केवल ऐसे उद्देश्य के लिए रखे गए स्थानों पर संग्रहीत करने की अनुमति दी जाएगी।

102. **जुर्माना**– इनमें से किसी भी नियम का उल्लंघन करने पर दस हजार रुपये का जुर्माना और पहली बार ऐसे उल्लंघन के बाद निरंतर उल्लंघन की स्थिति में जुर्माना पांच हजार रुपये प्रति दिन तक बढ़ाया जाएगा, सिवाय इसके कि इन विनियमों में ऐसे दंड विशेष रूप से प्रदान किए गए हैं।

103. **व्याख्या**– यदि इन नियमों की व्याख्या के संबंध में कोई प्रश्न उठता है, तो मामला बोर्ड को भेजा जाएगा और वही उसका निर्णय करेगा।

[फा.सं. पीडी–0808/5/2017–पीडी–।।/324253]

संजय बंदोपाध्याय, अतिरिक्त सचिव

परिशिष्ट–क

कोचिन पत्तन न्यास
विल्लिंगडन आईलैण्ड, कोचिन–682 009
आईएसओ 9001:2015 पत्तन

टैली रिपोर्ट

वीसीएन	जलयान	आईजीएम नं.	लाईन नं	सब लाईन	अंक एवं संख्या	माल सूची गत पैकेज	माल सूची गत कुल भार	टैली संपूर्ण पैकेज	टैली संपूर्ण कुल भार	भोश पैकेज	भोश कुल भार
					कुल योगः						

MINISTRY OF SHIPPING

(PD DIVISION)

NOTIFICATION

New Delhi, the 22nd July, 2020

G.S.R. 460(E).— In exercise of the powers conferred by sub-section (1) of section 124 read with sub-section (1) of section 132 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Central Government hereby approves with modifications the Cochin Port and Dock Regulations, 2020 made by the Board of Trustees of the Cochin Port Trust under section 123 and published by it as required under sub-section (2) of section 124 of the said Act, as set out in the Schedule annexed to this notification.

1. The said regulations as approved shall come into force on the date of publication of this notification in the Official Gazette.

SCHEDULE

In exercise of the powers conferred by section 123 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), and in supersession of the Cochin Port and Dock Regulations, 1975, the Cochin Port Trust (Licensing of Clerks, Importers, Shippers and Clearing and Forwarding Agents) Regulations, 1966 and the Cochin Port Trust Public Bonded Warehouse (Rent and other Charges) Regulations, 1967, except as respects things done or omitted to be done before such supersession, the Board of Trustees of Cochin Port Trust hereby makes the following regulations, subject to the approval of the Central Government and the same being published twice in the Official Gazette for the information of the public, as required under sub-section (2) of section 124 of the said Act, namely:-

I. PRELIMINARY

1. Short title and commencement.- (1) These regulations may be called the Cochin Port and Dock Regulations, 2020.

1. (2) They shall come into force on the date of publication of the approval of the Central Government in the Official Gazette of India.

2. Definitions.- In these regulations, unless the context otherwise requires, -

(i) "Act" means the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963);

(ii) "berth" means facilities for berthing of vessels and includes dock, pier, wharf, quay, jetty and single point mooring;

(iii) "Board" means the Board of Trustees of the Port of Cochin constituted under the Act;

(iv) "bulk oil vessel" means a vessel licensed to carry petroleum in bulk as cargo;

(v) "Chairman", "Deputy Chairman", "dock", "vessel", "master", "owner", "goods" and all other relevant terms and definitions, not expressly defined or covered herein, shall have the same meaning assigned to them in the Act or in the Indian Ports Act, 1908 (15 of 1908) or any other applicable Act in force;

(vi) "day" means a period of 24 hours from 6 a.m to 6 a.m.;

(vii) "Deputy Conservator" means the officer for the time being in charge of the Marine Department and includes the Harbour Master and any other officer or officers acting under the authority of the Deputy Conservator;

(viii) "Financial Adviser and Chief Accounts Officer" means the officer for the time being in charge of the Finance Department and includes the deputies and assistants to the Financial Adviser and Chief Accounts Officer and any other officer or officers acting under the authority of the Financial Adviser and Chief Accounts Officer;

(ix) "flash point" of any petroleum means the lowest temperature at which it yields a vapour which gives a momentary flash when ignited;

(x) "fuel oil" means petroleum having a flash point of not less than sixty-five degree Centigrade;

(xi) "Gas Free Certificate" means a certificate granted by an officer appointed by the Central Government in this behalf to the effect that a vessel has been thoroughly cleaned and freed from petroleum and inflammable vapour;

(xii) "IMO'' means International Maritime Organisation;

(xiii) "motor vehicle" means vehicle propelled by mechanical means;

(xiv) "petroleum" means any liquid hydrocarbon or mixture of hydrocarbons and any inflammable mixture (liquid, viscous, or solid) containing any liquid hydrocarbon;

(xv) "Petroleum Class A" means petroleum having a flash point below twenty-three degree Centigrade;

(xvi) "Petroleum Class B" means petroleum having a flash point of twenty-three degree Centigrade and above but below sixty-five degree Centigrade;

(xvii) "Petroleum Class C" means petroleum having a flash point of sixty-five degree Centigrade and above but below ninety three-degree Centigrade;

(xviii) "Petroleum in bulk" means petroleum contained in a receptacle exceeding one thousand litres in capacity;

(xix) "Port" means the Cochin Port;

(xx) "Traffic Manager" means the officer for the time being in-charge of the Traffic Department and includes the deputies and assistants to the Traffic Manager and any other officer or officers acting under authority of the Traffic Manager;

(xxi) "vehicle" means any cart, carriage, lorry, truck or other wheeled contrivance used for the transportation by road of human beings or of property.

II. GENERAL

3. Board not responsible for any act of or default of Port officials.- The Board shall not be responsible for any act or default of Deputy Conservator or Harbour Master or of any deputy or assistant of any of the authorities aforesaid, or of any person acting under the control or direction of any such authority, deputy or assistant or for any act or default of any Pilot, or for any damage sustained by any vessel in consequence or any defect in any of the moorings, hawsers or other things belonging to the Board which may be used by the vessel.

III. ADMISSION OF VESSELS INTO PORT

4. Notice of the expected arrival of a vessels.- When a vessel is expected to arrive in the port, a notice shall be sent in advance at the earliest possible moment in the prescribed form, through Port Community System for vessels with International Maritime Organisation number and manually for other vessels, to the Deputy Conservator of the Port by the master, owner or agent of the vessel expressing also the particular berth, if any, which the vessel would prefer to occupy and the expression of such preference shall also be sent simultaneously to the Traffic Manager and the Harbour Master.

5. Allotment, occupation and vacation of berths.- The allotment of berths shall be in the discretion of the Traffic Manager and in exercising his discretion, the Traffic Manager shall be guided by the following, namely-

(a) berthing of vessels should be so arranged that.-

(i) when the agents of a vessel have expressed a preference for any particular berth, the Traffic Manager shall, whenever possible, arrange for such a berth and where it is not possible to allot the berth desired, the Traffic Manager shall give due intimation to the agents;

(ii) other things being equal, the vessel first arriving at the Port limits and reporting to the Port Control, shall be given priority in the allotment of berths provided her draughts and other nautical considerations permit:

Provided that such priority in the allotment of berth shall be subject to the receipt of the notice of arrival of the vessel at least 24 hours prior to the arrival of the vessel;

(iii) over-riding priority may be given to the Government vessels embarking or disembarking troops, or landing or shipping Government stores, to passenger ships or to vessels landing or shipping live-stock;

(iv) the allotment shall be done in such a way as not to cause any loss to the Port, other factors being common.

(a) no vessel berthed within the Port shall immobilise its main engines or effect repairs without the special permission of the Deputy Conservator of the Port which must be obtained in writing by the master or agents of the vessel and the Deputy Conservator shall grant such permission in consultation with the Traffic Manager;

(b) if a vessel fails to discharge or load on any one day the quantities specified in clause (d) except for reasons beyond the control of the vessel such as weather, the Traffic Manager may call upon her to vacate her berth within four hours of the receipt of notice and such vessel shall vacate the berth within the time specified in the notice;

(c) The vessels shall have a minimum ship berth-day output as follows:-

a) Liquid bulk- 2500 metric tonnes;

b) Dry bulk - 2000 metric tonnes;

c) Break bulk - 500 metric tonnes:

Provided that nothing in clauses (c) and (d) shall be deemed to prevent a vessel having arrived at the Port for discharge or loading lesser quantities of cargo than those specified in clause (d), from having access to a berth, or from the use of other Port facilities;

(d) notwithstanding the foregoing provisions regarding the priorities in the allotment of berths, the Traffic Manager shall have the discretion to arrange the berthing of vessels in any particular manner, if he finds that such arrangement shall facilitate the best use of the berths or that such arrangement shall serve the general interest of shipping to the best advantage.

6. Preferential allotment of berths in public interests.- notwithstanding anything contained in regulation 5, the Board may direct that preference be given in the allotment of berth to any vessel or vessels, if in its opinion, it is desirable so to do in the public interest, and in exercising this power, the Board shall be guided by the following, namely:

(i) such power, which is overriding in nature, shall be exercised only in case which warrants the Board's direction in public interest;
(ii) such direction shall be made only when the Board is satisfied that it is necessary to interfere with the decision of the Traffic Manager made in accordance with Regulation 5;
(iii) the Government direction issued from time to time regarding preferential allotment of berth to vessels shall have overriding priority;
(iv) allotment of dedicated berths to particular type of cargo or ship shall not be unduly disturbed;
(v) priorities in respect of any berth or groups of berths are duly considered before the directions are issued;
(vi) in the normal course, preferential berthing may be done in consultation with the Traffic Manager and Deputy Conservator; and
(vii) it shall be ensured that no avoidable hardship is caused to the owner or agent of a ship calling at the Port.

7. Refusal to allot a berth.- If the Traffic Manager or Deputy Conservator considers that there is good reason for not allotting a berth to a vessel, he may refer the question to the Chairman of the Board and pending the Chairman's decision, he may refuse to allot a berth and explain the reasons therefore at the time of online berth allotment and in writing to the Steamer Agents if required, after Chairman's decision is obtained.

8. Master to be in command of vessels.- A vessel shall not be permitted to enter or leave or be moved from one berth to another unless the Master of such a vessel or the Chief Officer holding a Master's Certificate is on board and is in actual command and only under exceptional circumstances, such as the death or serious illness of the master, special arrangements shall be made with the Deputy Conservator.

9. Orders, etc., of the Deputy Conservator to be carried out.- Masters and owners of vessels shall obey all directions of the Deputy Conservator in relation to the rotation and manner of approaching the port entrance and of coming into or going out of Port.

10. **Berthing of tankers in ballast at Dry Cargo Wharf Berths.-** Tankers in ballast shall not be berthed at a dry cargo wharf berth unless a certificate to the effect that the vessel is free from dangerous vapour issued by the appropriate Inspector of Explosive is produced.

11. **Vessels to be under power or assisted by tugs.-** A vessel shall not be permitted to navigate in the Port's channels or entrance unless propelled by her main engines or assisted, when necessary, by an efficient tug or tugs and the Deputy Conservator may, in the event of insufficient propelling power being provided by the master or owner, or in any case in which he considers it desirable so to do, employ the Board's and any other available tug or tugs for duties in connection with any vessel navigating the channels or entrance or berthing and unberthing; and the master or owner of every such vessel shall pay hire charges for the use of any tug of the Board in accordance with the rates fixed from time to time in this behalf and shall also pay for the use of any other tug engaged at such rate as the owner of the Tug usually charges for a similar work.

12. **Supply of Lines, Hawsers, etc.-** A vessel entering the channel and berthing at wharf or berth shall have in readiness and supply for use, such steel wire or other hawsers or lines of adequate length as may be required for each bow and quarter, and such other ropes, lines and fenders as may be necessary to facilitate berthing or to protect the vessel from damage whilst hauling into the berth.

13. **Vessel to have sufficient number of crew and appliances on board.-** Master or owners of vessel shall employ sufficient number of crew, and keep in readiness such as may be necessary appliances on board for working their vessel in and out of the Port channel and in port and default or whenever necessary, the Deputy Conservator may, at his discretion, employ such number of personnel, and make available such appliances as he may consider necessary at the expenses of the master or the owner.

14. **Anchors to be ready.-** Vessels when entering, leaving or being moved in the port shall have both anchors ready for letting go.

15. **Stowing of Anchors.-** Immediately after vessel shall have been moored in their berths and so long as they shall remain in Port, both anchors shall be properly stowed.

16. **Projection from a vessel's side.-** Vessels when entering, leaving, being moved or lying at alongside berths, shall have their sides free of all projections.

17. **Master's etc. responsibility for accidents.-** Master and owners of the vessels shall be held responsible for all accidents caused by the vessel, including those which may in any way result from failure to adopt any of the precautions specified in these regulations.

18. **Vessel lying outside the channel to be moved.-** A vessel lying at the outer roads near the entrance channel shall be removed by the master or owner if and when required by the Deputy Conservator and such removal shall be effected within one hour on receipt of order of the Deputy Conservator.
Provided that such time limit may be relaxed by the Deputy Conservator in exceptional case after recording in writing the reason for doing so: Provided further that where such removal is not effected promptly within one hour or such further time limit as allowed by the Deputy Conservator, it shall be carried out under the orders and directions of the Deputy Conservator at the risk and expense of the master or owner of such vessel.

19. **Vessels to be upright while berthing or unberthing.-** Vessel shall be upright while berthing at or unberthing from the alongside berths.

20. **Masters etc. to place his vessel into her berth.-** The berth to be occupied by a vessel alongside a wharf shall be decided by the Traffic Manager and the master or owner shall place such vessel in such berth on his own responsibility and a pilot of the board shall normally be put on all vessels to assist in moving them from channel entrances to their appointed berths and vice versa or from one berth to another berth in Port.

21. **Masters, etc., to take all precautions on board to safeguard life or property.-** (1) A vessel in port shall be in the charge of her master and it shall be the duty of the master or owner to see that all gangways are securely placed and that, when not in use, all hatch ways are properly secured and covered in order to safeguard both life and property and that when in use they are properly illuminated as a safeguard against any person from falling;

(2) whenever hot work is to be conducted on board any vessel in Port, the prior permission of the Deputy Conservator shall be obtained by the master, owner or steamer agents and during this operation, it shall

be the responsibility of the master or owner to see that all precautions are taken for the prevention of fire (by removing all inflammable material from the vicinity, having a fire extinguisher ready and fire hose rigged) and that the operations are supervised by a responsible person.

22. Mooring, unmooring and moving vessels in Port.- (1) Masters and owners of vessels and serangs, tindals and other persons in charge of launches, barges, cargo boats or other small craft shall obey the directions of and shall offer no obstruction, to the Deputy Conservator or his assistant in regard to the mooring, unmooring or moving of any vessel in Port.

(2) Launches, barges, cargo boats or other small crafts, shall not be moored or allowed to lie alongside the vessels without the permission of the Deputy Conservator who shall employ whatever means may be required, which he may consider reasonable to enforce this regulation.

(3) A vessel, except launches, barges, cargo boats or other small craft shall not be required to be moved from her berth without previous intimation as to the mode and time of removal having first been given, and where necessary, the Deputy Conservator shall employ whatever means as required, which he considers reasonable, to enforce his order, and the expenses so incurred shall, without prejudice to any penalty which the master or owner of vessel may be liable, be payable by such master or owner.

(4) Master of vessel shall ascertain from the Deputy Conservator the permissible arrival and departure drafts.

23. Mooring to be done properly.- Master or owner of the vessel lying at alongside berths shall not permit the ropes or hawsers of their vessel to be made fast to any place or places at these berths other than bollards or other arrangements specially provided for the purpose.

24. Vessel to be in charge of competent persons.- During such time a vessel remains in port the master or a responsible Deck Officer not below the rank of 3rd Officer shall be in charge of the vessel and sufficient crew shall always be on board and the officer in charge shall superintend and direct the carrying out of all duties in connection with the vessel or loading or unloading her cargo and in case such officer in charge of a vessel is not a holder of certificate of competency, the master of the vessel shall be responsible for his action.

25. Quarter-Master or Seaman to be kept on deck.- A vessel in port shall maintain a Quarter-Master or Seaman always on duty on deck, who shall be stationed in charge of the vessel's or shore gangway and who shall attend to mooring ropes and lines of the vessel and shall cause their adjustment from time to time as necessary especially in the case of vessels moored at tanker berths and in default, the master or owner of the vessel shall be liable for any damage resulting from such default.

26. Vessels propeller not to be worked.- (1) While a vessel is berthed at any of the berths in Port, her propeller shall not be moved either by power or hand without the previous written permission of the Deputy Conservator and subject to such conditions as he may direct.

(2) Masters and owners shall be responsible for any damage that may result from the moving of any propeller by power or hand notwithstanding that permission has been obtained under sub-regulation (1).

27. Anchor or other gear dropped to be recovered.- Masters and owners of the vessels shall be responsible for the immediate buoying of any anchor or gear that may have been dropped over board from their vessel in Port and shall take steps for the removal from the water of any such anchor or gear with all reasonable dispatch.

28. Vessel should be properly ballasted.- Vessels in Port shall be kept so loaded or ballasted that in the event of fire or other emergency arising, they may safely and without danger be removed from their berths.

29. Repairing vessels.- (1) A vessel shall not carry out repairs in Port unless a suitable berth is allotted for the express purpose of carrying out repairs.

(2) The owner, master or any person in charge of a vessel shall not allow the commencement of any repairs, involving the use of naked lights, gas-cutting or welding apparatus to or in the vicinity of the fuel storage tanks or the fuel system or involving the entry of any person into any fuel storage tank, of such vessel wherein petroleum may have been deposited, unless such owner, master or other person in charge of the vessel has obtained a Gas Free certificate from the Inspector of Explosives and such owner, master or other person in charge of such vessel shall indemnify the Board for any loss or damage what so ever arising directly or indirectly from any breach of this regulation.

(3) A berth allotted under this regulation shall be vacated as and when required for a vessel desiring to load or unload cargo.

(4) When a vessel is under repairs in the port and if in the course of repairs it becomes necessary to open up any of the over side pipes, such pipes shall be rendered safe by being blanked off and if an over side pipe cannot be blanked off and rendered safe then it shall be opened up and the master or the officer in charge of the vessel and the owner of the vessel shall be held responsible for any accident that may in any way arise from neglect to take these precautions and for all liabilities that may arise as a result of the accident.

(5) Chipping and painting of the ship sides shall not be permitted at the berth or anchorage.

30. Goods, etc. not to be allowed to fall.- No cargo, goods, or substances whatsoever shall be thrown or allowed to fall from any vessel, quay or pier in the water within the Port limits and in the event or any such cargo, goods or substances being so thrown or allowed to fall as aforesaid, the person, master, owner, or stevedore in whose charge the cargo goods or substance was at the time shall be responsible and held liable for any loss, damage or clean-up cost which may arise in consequence.

31. Penalty.-The master or owner or agent of the vessel who contravenes the provisions of regulation 30 shall be liable to pay a penalty of one lakh rupees in addition to any expense that the Port or any other authorised agency may incur in making good the loss, damage or the clean-up.

32. Compliance with International Convention for the prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Regulations.- All vessels shall comply with relevant regulations contained in Annexure I to VI of the International Convention for the prevention of Pollution from Ships (MARPOL).

33. Access to vessels.- Safe and approved means of access to the vessel shall be ensured by the Master including adequate lighting and safety nets.

34. Fire arms.- Loaded guns or loaded fire arms shall not be kept or allowed on board any vessel while lying in port except in an authorised manner.

35. Master etc. of vessels responsible for damage.- Masters and owners of vessels and their agents shall be held liable for any damage whatsoever that shall have been caused by their vessel or servants, to any of the works or property of the Board and the Board may detain their vessels until compensation claimed by the Board is paid or security has been given for the amount of damage caused.

36. Vessels lie at risk of Master etc.- All vessels in the Port shall lie at the risk of their masters or owners, and such masters or owners shall be held responsible for any loss or damage that may arise in consequence of their faulty navigation or by reason of their breaking adrift from their berths or anchors.

37. Master's etc. responsibility for acts of crew etc.- Masters and owners of vessels shall be held liable and responsible for the acts of the crew and of any person or persons that shall be employed about or on board their vessels.

38. Board not liable for delay, etc.- The Board shall not be liable in respect of any detention or delay to vessels, entering, remaining in, or going out of the port or in their progress from one berth to another within the port or for detention or delay in the discharge or loading of cargoes from or into vessels, or for dead-freight, delay in the loading and unloading of goods owing to a glut of vessels or goods or other circumstances beyond their control, or of a stoppage in the delivery of goods, or from any other cause whatsoever.

39. Master of vessels to report, immediately, out-break of fire, explosion, leak or collision.- (1) In the event of any fire or explosion occurring on board any vessel which is in the Port whether in cargo holds or bunkers or any other place or if such vessel springs leak or suffers a collision, the master of the vessel shall immediately report the occurrence to the Deputy Conservator by the quickest available means and if this report is made on Very High Frequency (VHF), a written report shall follow as soon as possible.

(2) The Port shall have the right to take such steps as it may consider necessary to extinguish fires in the Port and its premises including ships in the Port.

(3) The owner of the vessel in which the fire has occurred or the owner of the goods or articles involved shall pay all charges incurred to extinguish the fire.

(4) In the event of a fire or emergency, alarm may be raised by Very High Frequency or Ship's Whistle or Telephone, which shall be notified by the Deputy Conservator from time to time.

40. Under water repairs.- No diving operation shall be undertaken without the prior permission of the Deputy Conservator.

41. The sinking of any boat in the Port to be reported.- Sinking of any boat in the Port and the fact of such sinking and the place where it occurred shall be reported to the Deputy Conservator.

42. Lighters, boats and other craft to be beached only at places assigned.- No lighters, boats or other craft shall be brought ashore or beached for purpose of repair, except at such places, as may be assigned by the Deputy Conservator for the purpose.

43. Boat and other craft not to make fast to quays, wharves or landing places.- No boats, lighters, or other crafts shall be permitted to lie alongside or make fast to the quays, wharves or landing place, except when loading or unloading or for the purpose of taking off or land in passengers or baggage, without permission of the Port.

IV. REGULATIONS IN RESPECT OF QUAYS AND SHEDS, LOADING AND UNLOADING OF VESSELS AND RECEIPTS, DELIVERY AND SHIPMENT OF GOODS.

44. Cargo work in the Port under the Traffic Manager.- (1) The loading and unloading of vessels in the Port shall be subjected to the overall control of the Traffic Manager.

(2) The stacking or storage of cargo within the bonded area shall be regulated by the Traffic Manager.

(3) The use of quay space by cargo shall similarly be regulated by the Traffic Manger.

45. Allocation of cranes or cargo handling equipments.- The allocation of cranes or cargo handling equipments shall be normally in the order of the receipt of the requisition, provided Traffic Manager may, at his discretion, order the allocation of the cranes or cargo handling equipments in a manner that will ensure the best use of the cranes or cargo handling equipments in the general interest of ship's work and other deliveries generally.

46. Vessel to be moored before working cargo.- Goods shall not be loaded or unloaded from a vessel in the Port until that vessel shall have been moored at her appointed berth.

47. Production of vessel's papers, cargo details etc.- The masters, owners and agents of vessels before berthing or commencement of cargo handling operation shall submit Import General Manifest or Shipping Bill for import or export and such other documents including stowage details, to the Traffic Manager.

48. Loading and unloading of cargoes likely to foul wharves.- (1) Goods of a nature likely to foul the wharves or transit sheds in any manner whatsoever or to cause damage to other goods may be discharged from a vessel on to the wharf only with the permission of the Traffic Manger and subject to the owner or consignee of the goods undertaking to pay to the Board the expenses incurred by the Board for cleaning the wharf or transit shed.

(2) Where discharge or loading in bulk of oils are to be effected, the oils shall be transported in approved tank wagons, tanker lorries or tank barges and pumped directly to or from the vessel's tanks and this shall not be applicable for Class-A and B petroleum products.

49. Shifting of vessels from their berths.- The Traffic Manager or Deputy Conservator may direct any vessel to move from any berth to any other vacant berth for adequate reasons and the Board shall not be responsible for any delay which may be caused due to a vessel shifted under this regulation.

50. Vessel overlapping or double banked.- Vessel occupying quay-side berths shall give such facilities for loading and unloading cargo to and from vessel occupying outside berths as the Traffic Manager may consider reasonable, and the Board shall not be responsible for any delay or demurrage that may occur, by reason of overlapping or double banking of vessel, to the over side loading or unloading of such vessel.

51. Discharge of a vessel's cargo to be under the supervision of master, etc. or stevedore and their liabilities.- (1) Cargo shall not be discharged, loaded or shifted in any vessel in the Port except under the direction and supervision of the master or owner of the vessel or of a stevedore licensed by the Board to perform such work in the Port.

(2) The handling of cargo from or to the vessel shall be governed by any regulation in force relating to the Stevedoring activities.

(3) The owner of the vessel or stevedore shall be liable in respect of any loss or damage arising either to property or person from the handling of goods on board such vessel.

52. Masters, etc., and stevedores working cargoes to provide proper lights on board.- Master and owners of vessel and the stevedores working the cargoes of such vessels shall be jointly and severally responsible for the proper provision of lights in all those parts of vessels, where work is being carried on

or is in any way connected, directly or indirectly with the use of the Board's cranes, quays, piers or other property. In default, they shall, jointly and severally, be liable in respect of any loss or damage to life, lump or property that may result.

53. Making up on slings and cranes not to be used under vessel's coamings.- Slings of import goods shall be made up directly under the open hatchway of any vessel unloading and in no circumstances, whatsoever, shall the Board's cranes be employed for the purpose of breaking out or removing goods from under the coamings.

54. Use of vessel winches.- (1) Master and owners of vessel employing their own cranes or winches for the loading or unloading of goods shall do so at their own risk and responsibility in respect of any loss or damage to goods, property or person arising from any cause whatsoever.

(2) The ship's officers shall ensure that the Port cranes work quite clear of the ship's gear.

55. Discharge or loading of heavy package.- Discharge or loading of heavy packages or cargo shall be subject to approvals based on the load density of the wharf.

56. Discharge of hazardous and fragile goods.- Discharge of hazardous and fragile goods shall be governed by the common practice of safe handling for such cargoes.

57. Supply of labour by the Board for working goods.- (1) The Board may provide the necessary labour for loading or unloading or export or import of goods and goods for transhipment at the alongside berths, provided the Board shall not be responsible for any loss or damage arising as a consequence of insufficient supply of labour.

(2) The Board may permit owners of cargoes or their agents to undertake the landing or shipment of goods from and on vessel, subject to such conditions as may be prescribed by the Board from time to time.

58. Storage and shipment of export goods.- (1) Goods brought into the Port sheds or premises at the wharves for shipment shall remain in the custody of and at the sole risk and responsibility of the owners, shippers or the agents as the case may be; the Board does not assume any custody of or responsibility for such goods. Goods for shipment shall be received in the sheds or in the open spaces at the wharves, only under the orders of the Traffic Manager subject to compliance of the customs formalities in force. They shall be stored at such places as directed by him and shall under no circumstances be allowed to obstruct the traffic at the wharves.

(2) Goods for shipment shall not be loaded onboard any vessel in the Port, unless the customs export shipping bill with the "let export" order or the reshipment application duly passed by the Customs Department has been produced; and the shipper of the goods produces the necessary receipt for the charges due to the Board on the said goods.

59. Responsibility for import goods.- (1) The Board shall not take charge of or be responsible for any import goods unless discharged on to the quay side or tendered alongside the quay after being boated from the stream and discharged thence on to the quay:

Provided, that no responsibility shall attach to the Board after the expiry of free period as specified in the Scale of Rates of the Board from the date of taking charge of such goods by the Board:

(2) The responsibility of the Board for the condition or safe custody of goods imported shall not commence until such goods have been received into the charge of Traffic Manger.

(3) The Board shall not be answerable or liable for deficiencies of merchandise caused by natural or unavoidable reasons.

(4) Subject to the provision of regulation 62, the Board shall not be answerable or liable for any losses or deficiencies whatever, unless ascertained, pointed out to and acknowledged by the Traffic Manager prior to the removal of the goods from the premises.

(5) Import goods unloaded from vessel alongside (except in cases of special arrangements where the landing and delivery of goods is undertaken by the owners of vessels) may be received charge of on the quay by the Traffic Manager who may undertake their proper stacking either on the quays or in the sheds and may hold such goods for delivery to the proper owner.

(6) Remarks shall be passed on all goods landed from any vessel in an apparently broken, chafed or damaged condition and for all such goods, the Board shall not accept or admit any responsibility whatsoever.

60. Responsibility only for quantity of goods received.- The Board shall accept responsibility in respect of import goods only for the number of articles or packages acknowledged and signed for by the Traffic Manager in the receipts granted for such import goods to the master, owner or agents of the vessel.

61. Issue of receipt and remark list.- The Traffic Manger shall furnish receipts in the form 'Tally Report' at Appendix "A" to masters, owners or steamer agents of vessels in respect of all goods landed at the Willingdon Island wharves of which the Board assumes custody not later than the end of the fourth working day following the date of landing and in respect of goods landed in a damaged or defective condition, the same shall be reflected in such 'Tally Report'.

62. Responsibility for lost or damaged goods.- (1) The Board shall not be in any way responsible for the loss, destruction or deterioration of, or damage to goods, of which it has taken charge unless notices of such loss or damage has been given within the free period as specified in the Scale of Rates of the Board from the date of taking charge of such goods by the Board under sub-section (2) of section 42 of the Act and no responsibility shall attach to the Board after the expiry of such free period from the day of taking charge of such goods by the Board.

(2) The Board shall not be responsible for the import goods which have been opened for customs examination and such goods shall lie in the Board's premises at the entire risk of the owner thereof unless notice of loss or damage has been given before taking over the goods for customs examination and such notice must be served within the free period as specified in the Scale of Rates

(3) The Board shall accept no responsibility whatsoever for loss of or damage to import or transhipped goods unless notice of loss or of the damage alleged shall have been received prior to the delivery or transhipment of such goods or the expiry of the period mentioned under sub-regulation (1) whichever is earlier.

63. Delivery of goods.- (1) The goods landed at the wharf berths and received charge of by the Traffic Manager shall be delivered only on production of a delivery order addressed to the Traffic Manager issued by the steamer agents of the vessel discharging such goods.

(2) The delivery of goods to the owners or their representatives will be affected on payment of Port charges and compliance with the customs formalities, including production of Bill of Entry and Out of Charge documents.

(3) Goods received shall be duly acknowledged by the authorised person taking such delivery of goods.

(4) Goods loaded into railway wagons, lorries or such other conveyances in the process of clearance from the wharf premises, but not removed from the wharf, shall lie at the risk of the owner thereof.

64. Detention of goods for freight etc.- Goods landed from a vessel and given into the custody of the Board shall be detained for freight or other charges payable to the owner of the vessel on receipt of due notice in writing from the master or owner of the vessel or his agents and such goods shall be retained either in the warehouse or sheds or other premises of the Board as the case may be at the risk and expense of the owners of the said goods until the lien shall have been discharged:

Provided that, no such responsibility shall be taken by the Board for the goods discharged over-side the ship.

65. Opening of packages by the owners.- No packages shall be opened for appraisement or examination without the appraisement ticket issued by the Traffic Manager in compliance of the customs formalities.

66. Packages opened at owner's risk.- Goods opened by order of the Customs Department for examination for appraisement, or for survey at the request of the steamer agents or of the owner's of the goods shall lie and remain at the risk of the owner thereof.

67. Removal of goods not shipped by parties from wharf etc.- Goods which have not been shipped shall not be removed from the quays, roads or sheds unless covered by an endorsement on the Shipping Bill to the effect of the goods being shut-out by the Customs.

68. Handling of International Maritime Organization Class I cargo (Explosives).- (1) The handling of International Maritime Organization Class-I Cargo shall be governed by the provisions of the Standard Operating Procedure as amended from time to time and approved by the Chief Controller of Explosives and shall conform to the International Maritime Dangerous Goods Code.

(2) The movement of vessels carrying International Maritime Organization class-I cargo shall be restricted to day light hours.

(3) No storage of International Maritime Organization Class-I cargo shall be permitted in the Port premises.

(4) The Port shall have no liability or responsibility whatsoever, in respect of any such packages handled otherwise than in strict conformity with this regulation.

69. Berthing of naval vessels having explosives onboard.- Ammunition carried on board warships berthed alongside, shall be entirely at the risk and responsibility of such ships. Handling of ammunition by warships shall be permitted only in exceptional circumstances with the permission of the Chairman.

70. Warships not to carry out repairs while at berth.- No warship carrying ammunition shall be allowed to undertake any repairs while berthed alongside.

71. Handling of hazardous cargo.- (1) Landing or loading of hazardous cargo shall conform to the provisions of International Maritime Dangerous Goods Code.

(2) Information regarding shipment of hazardous cargo shall be provided to the Port seven days in advance.

(3) Storage of hazardous cargo shall be confined to the designated area only.

(4) the goods referred to above shall be carefully packed, marked and labelled in conformity with the direction laid down in the International Maritime Dangerous Goods Code.

(5) The master, owner or agent of vessel carrying hazardous goods in transit, but not for discharge, shall obtain the prior permission of the Deputy Conservator before entering the Port, furnishing all details of such goods and their storage.

V. PETROLEUM VESSELS AND BUNKERING OF VESSELS

72. Petroleum vessels.- (1) All vessels carrying liquid petroleum in bulk shall observe all the precautions and practices as given in the International Oil Tanker and Terminal Safety Guide published by the Oil Companies International Marine Forum, as amended from time to time.

(2) The master of every vessel carrying petroleum class 'A' or petroleum class 'B' or class 'C' shall hoist Flag 'B' of the International Code of Signals and shall during the day keep such flag flying and during the night exhibit a red light visible all round where it can best be seen.

(3) Every harbour craft carrying petroleum shall exhibit, during the day, a large square red flag in such a position as may be visible all round and during the night a red light visible all around.

(4) Vessels carrying petroleum in bulk shall normally be berthed at the berths designated for handling petroleum in bulk.

(5) No vessel carrying petroleum in bulk as cargo shall be berthed at any berth other than tanker berth or be allowed to enter the Dry Dock until her master produces the Gas Free Certificate.

(6) Other precautions to be followed by a vessel carrying petroleum in bulk are-

a) no harbour craft containing Petroleum Class 'A' shall cast off in such manner as may involve risk of collision when other vessels are manoeuvring in the vicinity;

b) the master or any other person for the time being in charge of any vessel having petroleum on board shall take effective measures for preventing the escape of petroleum from the vessel by leaking or otherwise;

c) no vessel shall approach within fifty meters of any vessel discharging dangerous petroleum in bulk in the port of Cochin except with the previous permission of the Deputy Conservator obtained in writing and in conformity with any direction that may be issued by him on that behalf. This rule shall not apply to vessels with a pilot on board;

d) the Barges used for bunkering vessels in the port shall be seaworthy, manned, equipped and employed in accordance with the Inland Vessels Act,1917(1 of 1917) or Merchant Shipping Act,1958 (44 of 1958) and the Petroleum Rules, 2002 as amended from time to time. Responsible deck and engine room officers of the ship shall supervise the operation and shall take all necessary safety precautions on board the vessel receiving oil bunkers;

e) Hard arms or armoured hoses shall be used to connect the manifolds on board to the pipeline ashore and all the connections shall be made completely leak proof and mechanically and electrically continuous before the discharge or loading of Petroleum in bulk is commenced;

f) all pipes and other appliances used in loading and discharging of petroleum in bulk shall be free of leakage;

g) the owner, agent or master of the bulk oil vessel shall take all due precautions for the prevention of accident by fire or spillage whilst loading or discharging petroleum in bulk;

h) the owner, agent or master of the bulk oil vessel shall take adequate steps to prevent any person under his control from smoking at or near the place where petroleum in bulk is being landed or loaded and to prevent any person engaged in such loading and discharging from carrying, fuses, matches or any appliances whatsoever for producing ignition;

i) Iron or steel hammers or other instruments capable of causing a spark shall not be used for the purpose of opening or closing the hatches or tank lids of a petroleum ship, or for chipping of iron rust or paint, in the vicinity;

j) during the time any bulk vessel is in the Port, a responsible officer and engineer of the vessel must always be on board, night and day to carry out and give effect to the provisions of these Regulations. In the absence of the master, the senior deck officer on board shall be the responsible officer. When loading or discharging is in progress or about to be started, it is absolutely essential that the master or chief officer and either the chief engineer or the second engineer must be on board and see that every necessary precaution is taken for the safety of the vessel and her cargo and during all such time the engines and machinery shall be maintained in working order so that the vessel may be moved as soon as ready, if so required by the Deputy Conservator of the Port;

k) throughout the period that petroleum is being landed or loaded, the pipelines and other fitments on the oil jetty shall be under constant supervision of a responsible officer of the Port fire service.

73. Bulk oil vessel discharging and loading petroleum at the Port of Cochin.- (1) Petroleum class 'A' in bulk shall be loaded or discharged only at the berths designated for handling Petroleum in bulk.

(2) The owner, agent or master, of the bulk oil vessel shall take adequate steps to prevent any person under his control from smoking at or near the place where petroleum Class 'A' is being landed or loaded and to prevent any person engaged in such landing or loading from carrying fuses, matches or any appliances (including mobile phones) whatsoever for producing ignition.

(3) The following precautions shall be taken while loading and discharging, namely:-

a) Hard arms or armoured hoses shall be used to connect the manifold on board to the pipeline ashore and all the connections shall be made completely leak proof mechanically and rendered electrically continuous before the discharge or loading or Petroleum in bulk is commenced;

b) all pipes and other appliances used in the landing and loading of petroleum Class 'A' in bulk shall be free from leakage;

(4) The Chief Inspector of Explosives may by written order grant exemption in any particular case from the provisions of clause (a) and (b) of sub-regulation (3) if he is satisfied with any means, other than hard arm or armoured hose which will ensure a leak proof and electrically continuous system.

(5) No petroleum class 'A' shall be discharged or allowed to escape into the waters of the Port.

(6) The following precautions against fire shall be taken-

a) the owner, agent or master of a bulk oil vessel shall take all due precautions for the prevention of accident by fire in landing or loading petroleum class 'A';

b) all equipment used in the vicinity while landing or loading petroleum class 'A' shall be intrinsically safe; and

c) throughout the period that petroleum class 'A' in bulk is being landed or loaded the pipelines and other fitments on the oil jetty shall be under constant supervision of a responsible officer of the Port fire service.

74. Distance between Petroleum vessels.- Two or more petroleum ships shall not, except for purpose of transhipment, lie within thirty meters of one another unless in the opinion of the Deputy Conservator of the Port it is impracticable to maintain such distance.

75. Responsible officer to be on board.- (1) During the time any bulk vessel is in the Port, a responsible officer and engineer of the vessel must always be on board, night and day, to carry out and give effect to the provision of these regulations and in the absence of the master, the senior Deck Officer on board shall be the responsible officer.

(2) When loading or discharging is in progress or about to start, it is absolutely essential that the master or Chief officer and either the chief or the Second Engineer must be on board and see that every necessary precaution is taken for the safety of the vessel and her cargo and during all such time the

engines, boilers, and machinery shall be maintained in working order so that the vessel may be moved as soon as ready, if so required by the Deputy Conservator of the Port.

76. Other precautions.- (1) Every vessel having petroleum other than Fuel Oil on board as cargo, whilst moored in the port, shall keep the end of a wire hawser having an eye, laid out to the water's edge at the bow and stern to enable a tug to take hold in case of emergency.

(2) Every vessel having petroleum other than fuel oil on board as cargo when discharging or loading or while hatches are open shall have her all fire hoses connected and all fire extinguishing appliances ready for immediate use, and if the Petroleum being loaded or discharged or stowed in the holds is petroleum class 'A' all signals shall be displayed.

77. Packed petroleum and its products.- (1) Packed petroleum and its products shall be landed only at jetties provided for the purpose or in barges or lighters and only at such places as the Deputy Conservator of the Port may direct.

(2) Any commodity which (by virtue of its composition and property) is capable of being classified under the categories of dangerous petroleum and its product or other inflammable liquids flashing below 23 degrees centigrade, shall be dealt as follows:-

(a) Steamer agents of vessels having packed petroleum and its products for discharge at the Port shall advise in writing, the Deputy Conservator of the Port and the Traffic Manager of the Port at least forty eight hours in advance of the vessel's expected date of arrival and similar notice shall be given both by the shippers and the steamer agents in the case of consignments for shipment;

(b) landing and shipment of packed petroleum *and its products*, shall conform to the regulations if any, made on the subject;

(c) all packed petroleum landed or to be loaded shall not be stored inside the wharf premises;

(d) no imported petroleum or its products shall be landed except with the permission of the Deputy Conservator of the Port and the Commissioner of Customs and no petroleum or its products shall be shipped by vessels or loaded into lighters for shipment without the prior permission of the Deputy Conservator;

(e) specific written permission of the Traffic Manager shall also be obtained before packed petroleum and its product are discharged at or brought for shipment to the Willington Island wharves;

(f) petroleum and its products shall be carried in receptacles in accordance with the provisions of the Petroleum Rules, 2002, as amended from time to time;

(g) vessels shall not normally load or discharge packed petroleum and its products except between the hours of sunrise and sunset and in exceptional case, discharging or loading may be permitted with the prior written permission of the Deputy Conservator or Traffic Manager, as the case may be, under the conditions laid down in the said permission;

(h) an officer serving on board the vessel who holds a certificate of competency, not lower than that of second mate, shall be on duty at the hatch from which any petroleum and its product are being discharged or into which they are being shipped, until the discharge or shipments is completed;

(i) on shore, the operations shall be conducted under the immediate supervision of an officer of the port not lower in rank than an Assistant Wharf Superintendent;

(j) no fire, naked light of any description, and no smoking shall be allowed while handling petroleum or its products;

(k) no inflammable cargo other than packed petroleum or other petroleum products shall be landed or shipped at the same time;

(l) no person engaged in handling or loading petroleum or its products shall carry fuses, matches or any other appliance, including mobile phones, capable of producing ignition or explosion;

(m) adequate fire fighting arrangements in compliance with Oil Industry Safety Directorate (OISD) 156 shall be in place while handling petroleum and its products;

(n) during the loading or discharge of packed petroleum and its product at any hatch, no other cargo shall be handled at the hatch;

(o) when petroleum class 'A' is being loaded into or discharged from a vessel no other cargo should be loaded into or discharged from such vessel;

(p) no petroleum class 'A' shall be in actual transit in the harbour between sunset and sunrise otherwise than in railway wagon, that is, such petroleum should not be handled in any way at night nor lie afloat in harbour craft in the port, at night;

(q) no harbour craft containing petroleum class 'A' shall be in transit in deep channels used by seagoing vessels either in Ernakulam Channel anywhere near a vessel entering or leaving the port or shifting from one berth to another inside the port.

78. Prevention of escape of petroleum.- All due precautions shall be taken at all times to prevent any escape of Petroleum during transport especially into any drain, sewer, harbour, river or water course.

79. Master Etc. of petroleum vessel responsible for damage.- The master, owner and agent of a petroleum vessel shall be liable for any damage whatsoever caused to cargo or property belonging to the Board.

80. Bunkering of vessel with liquid fuel.- Bunkering of vessel with liquid fuel at the quays by means of the service pipe lines or at any of the berths in port by bunker barges may be permitted, as per the Standard Operating Procedure which shall be laid down by the Deputy Conservator, from time to time and in addition, the following conditions shall also be fulfilled, namely:-

(i) during all such times as any vessel is receiving liquid fuel into her bunkers, the master or first mate of such vessel shall be present on board and it shall be incumbent upon him to see that these regulations are complied with and that all responsible precautions for safety are observed;

(ii) a ship's officer shall be on watch and an attendant of the supplier of the liquid fuel for bunkers shall be stationed alongside the flexible connecting pipe while bunkering is in progress;

(iii) suppliers of liquid fuel shall be responsible for seeing that all flexible pipes used for bunkering vessel are tested to a pressure of 7kgs/cm2 before operations commences and that all joints are leak proof and suppliers of liquid fuel for bunkers shall be liable for any damage whatsoever caused to cargo or property belonging to the Port, by any leakage of fuel oil or other causes;

(iv) the masters and owners or the agents of the vessel receiving such fuel shall also be liable for any such damage if caused by negligence or defect or failure of apparatus or appliances belonging to the vessel;

(v) no cargo other than goods, unaffected by oil, shall be allowed on the wharf within fifteen meters of the oil stand pipes and shed doors immediately behind them shall be kept closed while bunkering is in progress;

(vi) before bunkering commences through the service pipe lines on the quays the attendant shall see that the communications with the bunker supplier is in working order;

(vii) an attendant shall be on duty at the pump throughout the time of bunkering;

(viii) at least two hours notice in writing shall be given to the Deputy Conservator before bunkering is commenced;

(ix) no bunkering shall be commenced unless the Port's Chief Fire Officer is satisfied that all necessary precautions have been taken;

(x) no smoking, cooking or naked lights shall be allowed on the vessel's decks while bunkering is in progress;

(xi) a suitable gutter, drip tray or other contrivance shall be placed under the connecting service pipe to prevent any oil from dropping on the wharf or into the water.

VI. MISCELLANEOUS

81. Quays etc., to be under the authority of the Traffic Manager.- The quays, sheds, gates and the land within the wharf premises shall be in the charge of the Traffic Manager who shall direct and manage all operations connected with the landing and shipping of goods, and with their storage in the sheds and in the open and he shall have proper custody of all goods lying in the wharf premises whose custody the Board assumes and take whatever steps he may consider necessary for the proper maintenance of order.

82. Public excluded from the Port premises except on business.- (1) Admission to the Port's berths, Customs bonded areas, Container Freight Station and such other areas as the Board may direct from time to time in this behalf, shall be regulated by means of passes which shall, on application, be issued by the authority of the Chairman, to such of the public as have business to transact within the premises connected with the purpose, services or work of the Port:

Provided that Customs Officers and other authorised Government officials on duty will be allowed inside these premises on the strength of photo identity cards issued to them by the Customs or respective Departments.

(2) The access control (entry or exit) of personnel to and from Port's berths, Customs bonded areas, Container Freight Station and such other areas as the Board may direct from time to time, shall be under the overall authority and control of the Traffic Manager.

83. Issue of Transaction Licence.- (1)Transaction license shall be issued by the Traffic Manager for the purpose of transacting business on behalf of Customs Brokers having valid Customs Licence such as to make delivery of cargo to, and to take delivery of cargo from the Port's wharves and docks.

(2) The license shall be valid for three years or till the end of the third calendar year whichever is earlier and shall be renewable every three years.

(3) The charges for the issue of such licenses shall be as per the rates provided in the Port's Scale of Rates.

(4) Notwithstanding anything contained in regulation (1), a Temporary Licence may be issued on an application made to the Traffic Manager on payment of fees as prescribed in the Port's Scale of Rates and it shall be valid for such period, as may be decided by the Traffic Manager.

(5) The Traffic Manager shall lay down a Standard Operating Procedure relating to the grant of access to the Port's berths, Customs bonded areas, Container Freight Station and such other operational areas.

84. Trespass.- (1) Any person found in the Board's premises referred to in regulations 81 and 82, without being in possession of a pass or photo identity card as stated in the said regulation, shall be deemed to be a trespasser and liable for prosecution.

(2) The possession of the pass entitles the holder to obtain admission to and remain in the harbour premises for purpose of transacting the particular business; and any person loitering elsewhere than the place where the business is transacted shall be deemed to be a trespasser although he may be in possession of such a pass.

(3) If any person is found trespassing without lawful excuse in the Board's premises referred to above or found to be misusing the pass in any way, he shall, without prejudice to any penalty to which he may be liable, be also liable to cancellation of such passes:

Provided that when any definite part of the port premises have been from time to time thrown open by the Port without restriction, for the public, the presence therein of persons not having Port business to transact shall not be trespass.

85. Undesirable.- (1) Any person, even if in possession of a pass shall be liable to exclusion and to forfeiture of his pass, if his conduct within the Board's premises or any part of the port premises thrown open by the Port, from time to time, with or without restriction to public, has been proved to have been disorderly or to be an undesirable person.

(2) Any person who is reported by the police to be known depredator, or by the customs authorities as being a smuggler, or who is known to suffer from contagious disease likely to be communicated to others by contact or who is proved guilty of preying on passengers and trade or of annoying them may be excluded from the above premises without reasons being assigned and his pass seized.

86. Ships officers and crew and passengers in transit.- The passage of the officers, crew and passengers or vessels in the Port, through the Port's premises, shall not be deemed to be trespass.

87. Admission of visitors.- Visitors may be permitted to enter the Port's premises on obtaining passes issued by the Port:

Provided that the possession of such a permit only entitles the holder to obtain admission upto the customs barrier or such areas, as may be expressly permitted by the Traffic Manager.

88. Onus of proof.- The onus of proof that their business on the Board's premises is lawful shall lie on the person concerned.

89. Motor vehicles in Port premises.- Motor vehicle in Port premises shall be driven with the utmost caution having regard to the traffic and shall also comply with the following other conditions, namely :-

(i) such motor vehicle shall conform in all respects to the provision of the Motor Vehicles Act, 1988 and the rules made thereunder;

(ii) such motor vehicle shall not be left unattended;

(iii) such motor vehicles shall ordinarily traverse the recognised roads in the port, but may be permitted on the quays, in transit sheds and open storage space, for the purpose of being loaded and unloaded subject to control by the Port;

(iv) such motor vehicle carrying goods when entering or leaving the Board's premises at the wharves shall stop at the gates until permission to pass has been obtained from the Port Trust or Customs officers or security personnel on duty at the gate and the driver there of shall on demand produce for inspection such documents as are required for the checking of goods carried therein;

(v) motor vehicles for the conveyance of persons and their personal luggage (if any)when entering or leaving the Board's premises at the wharves shall stop at the gates until permission to pass has been obtained from the Port Trust or Customs officers or Police or security personnel on duty at the gate;

(vi) no such motor vehicle shall be allowed to remain within the Board's premises at the wharves longer than as shall, in the opinion of the Traffic Manager, be necessary for the purpose of loading or unloading goods;

(vii) loitering and plying for hire is prohibited;

(viii) no such motor vehicles shall fill their tanks with petrol or other fuel within the Board's premises at the wharves without a special permit from the Traffic Manager.

90. Permission to take photographs or videography in the Port.- No person shall take photographs of the Port or any portion of it without the previous written permission of the Chairman or of an officer authorized by him in this behalf; provided that when such permission has been granted the photographs or videography shall be taken according to the directions and subject to the conditions.

91. Working hours.- The working hours for the purpose of landing and shipping of cargo and for other work like delivery of import and receiving of export cargo shall be as fixed by the Port from time to time.

92. Refund of charges.- (1) Claim for refund of any toll, dues, rent, rate or charge levied under the Major Port Trust Act, 1963, must be preferred in writing within six months either from the date when such toll, dues, rent, rate or charge shall have been paid, or from the date on which credit therefore was given and the claim shall be accompanied by all supporting documents.

(2) A claim not accompanied by the supporting documents shall be rejected by the Authorised Officer:

Provided that where the Authorised Officer is satisfied that a party is prevented by sufficient cause from presenting such documents, he may, at his discretion, grant such, further time, as it may consider proper, for the production of such documents.

(3) No claim for refund of a sum less than rupees one hundred whether made separately or in conjunction with other claims, shall in any circumstance be entertained unless such claim arises from an error on the part of an employee of the Board.

93. Entry or Removal of vehicles, equipments, tools, appliances or any other items.- No vehicles or equipments or tools or appliances or any other items shall be allowed to enter into or be removed from the Port's berths, customs bonded areas, Container Freight Station and such other areas as the Board may direct from time to time, without the permission of the Traffic Manager and these vehicles or equipments or tools-appliances or any other items which are not immediately taken out of the Port's premises shall be liable to removal by the Port at the risk and expense of the owners of the vehicles.

94. Destruction or damage to any of the Board's property.- (1) Any person who, -

(i) cuts, defaces or injures any mooring, rope, chain, life buoy, life line or life saving appliances or any buoy rope or cable, or any appliance essential for the shipping operations; or

(ii) vandalises or destroys, any of the works or property of the Board shall, without prejudice to any penalty to which he may be liable, be required to pay the amount of damage, repair and recovery.

(2) action shall be taken to prosecute the person referred to in sub-regulation (1) under the Prevention of Damage to Public Property Act, 1984 (3 of 1984) or under any other applicable law for the time in force relating to destruction of public property.

95. Dumping of Waste.- (1) No person shall dump, deposit, abandon or cause or assist to dump, deposit or abandon any kind of waste or pollutants on the land, property or water or air of the Cochin Port Trust or in public place within the Port area or limit.

(2) Any person who contravenes sub-regulation (1) or any order made thereunder shall be punishable with fine which may extend to two thousand rupees and where the contravention or breach is continuous, with further fine which may extend upto five hundred rupees per day of such continued offence and also

liable to pay the cost of rupees ten thousand towards the damages caused to the Port property, environment and human life or as determined by the Chairman, whichever is higher.

96. Obstructing officers.- Any person who molests, assaults, resists, hinders, obstructs, impedes or interrupts or attempts to molest, assault, resist, hinder, obstruct, impede, or interrupt any employee of the Board in the execution of his duty, or disobey his lawful orders, or use abusive or offensive language or aid or incite others to do so, shall be deemed undesirable and his pass shall be confiscated forthwith and he shall be liable for such other action as the Port may deem appropriate.

97. Issue of Port clearance.- (1) An application for Port clearance must be made to the Deputy Conservator sufficiently in advance by the master, owner or agent in respect of every vessel desiring to leave the Port and the Deputy Conservator shall thereupon grant Port clearance to such vessel:

Provided, that, if it becomes necessary to detain a vessel in Port on account of non-payment of charges due to the Board by the vessel, or for any other reason, the Deputy Conservator may for adequate reasons, refuse to issue a clearance certificate or to allow the vessel to leave the Port until the charges due to the Board are paid or secured or the other reasons for which the vessel is detained, have been dealt with, to the satisfaction of the Deputy Conservator and, if clearance shall already have been issued the Deputy Conservator may, for adequate reasons, cancel the same in cases similar to those cited above and inform the applicant accordingly and refuse to allow the vessel to leave the Port until such times as a fresh clearance certificate is issued after the charges due to the Board are paid or secured or the other reasons for which the vessel is detained, have been dealt with, to the satisfaction of the Deputy Conservator.

(2) The Customs Department will not grant a Port clearance until a clearance certificate duly issued by the Deputy Conservator is produced.

98. Smoking etc.- Smoking and the use of any unprotected fire or light in any shed, warehouse, pier or quay within the Port is strictly prohibited and no person shall smoke or ignite matches or other inflammable articles or exhibit naked lights on any quay or on board or in the vicinity of any vessel except in such places as may be allotted for the purpose.

99. Accessibility of vessels to Port and Police officials.- Vessels in the Port and all parts thereof shall be held and made free and accessible to Port and Police officials for inspection purposes whenever demanded and no person shall disobey, any order of any police officer or members of the security department or fire service.

100. Board not responsible for loss or damage to goods under certain circumstances.-The board shall not be responsible for loss or damage to goods, caused by fire, water used in extinguishing fire, vermin, other unavoidable cause or circumstances beyond their control.

101. Board not bound to find storage space for goods.- The Board shall have the right not to accept any goods damaged during transit etc. and goods, the storage of which shall affect the interest of the Port in any manner for storage either in their godown or in the open and hazardous or poisonous or inflammable cargo shall be permitted to be stored only at places earmarked for such purpose.

102. Penalty.- The penalty for breach of any of these regulations shall be ten thousand rupees and when the breach is a continuing one, a further fine which may extend to five thousand rupees for every day after the first during which such breach continues; except where such penalties have been specifically provided for in these regulations.

103. Interpretation.- If any question arises regarding the interpretation of these regulations, the matter shall be referred to the Board who shall decide the same.

[F. No. PD-0808/5/2017-PD-II/324253]

SANJAY BANDOPADHYAYA, Addl. Secy.

APPENDIX A

COCHIN PORT TRUST
WILLINGDON ISLAND, COCHIN – 682 009
ISO 9001:2015 PORT

TALLY REPORT

VCN	Vessel	IGM No.	Line No.	Sub Line	Marks & Nos	Manifested Pkgs	Manifested Tot Wt.	Tally Completed Pkgs	Tally Completed Tot Wt.	Balance Pkgs	Balance Total Wt.
					Grand Total:						

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

MANOJ KUMAR VERMA Digitally signed by MANOJ KUMAR VERMA Date: 2020.07.23 20:15:52 +05'30'