



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-31072026-274989  
CG-DL-E-31072026-274989

असाधारण  
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 609]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 27, 2026/श्रावण 5, 1948

No. 609]

NEW DELHI, MONDAY, JULY 27, 2026/SHRAVAN 5, 1948

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 जुलाई, 2026

सा.का.नि. 671(अ).—केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 130 की उप-धारा (1) और उप-धारा (2) के खंड (क), (ख) और (ड) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, और वाणिज्य पोत परिवहन (जीवन रक्षक साधित्रों) नियम, 1991 को उन बातों के सिवाय अधिक्रांत करते हुए, जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पहले किया गया है या करने का लोप किया गया है, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात्:

1.संक्षिप्त नाम और प्रारंभ (1) —इन नियमों का संक्षिप्त नाम वाणिज्य पोत परिवहन (जीवन रक्षक साधित्रों और व्यवस्था) नियम, 2026 है।

(2) वे ऐसी तारीख को लागू होंगे जो केंद्र सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, नियत करे।

**2. लागू होना. -** (1) जब तक कि अन्यथा स्पष्ट रूप से प्रावधान न किया गया हो, ये नियम निम्न पर लागू होंगे

- (क) अधिनियम के अधीन भारत में पंजीकृत सभी पोत किसी भी यात्रा पर लगे हुए हैं; और
- (ख) भारतीय पोतों के अतिरिक्त अन्य सभी पोत, जो तटीय जल में हैं, जिनकी नौतल रखी गई है, या जो 1 जुलाई, 1998 को या उसके बाद निर्माण के समान चरण में हैं।

**स्पष्टीकरण -** इस उप-नियम के प्रयोजनों के लिए, -

- (क) "सभी पोत" से 1 जुलाई, 1998 से पहले, या उस पर या उसके बाद निर्मित पोत अभिप्रेत है और "सभी यात्री पोत" और "सभी मालवाहक पोत" की अभिव्यक्तियों का अर्थ तदनुसार लगाया जाएगा
- (ख) "निर्मित पोतों" से ऐसे पोत अभिप्रेत हैं, जिनकी नौतल रखी गई है या जो निर्माण के समान चरण में हैं;
- (ग) "निर्माण के समान चरण" से वह चरण अभिप्रेत है, जिस पर
  - (i) एक विशिष्ट पोत के साथ निर्माण की पहचान शुरू होती है; और
  - (ii) पोत को जोड़ने की प्रक्रिया शुरू हो गई है और इसमें सभी संरचनात्मक सामग्री के अनुमानित द्रव्यमान का कम से कम पचास टन या एक प्रतिशत, जो भी कम हो, सम्मिलित है।

(2) 1 जुलाई, 1998 से पहले निर्मित पोतों के संबंध में, प्रशासन -

- (क) सुनिश्चित करें कि सुरक्षा अभिसमय के अध्याय-3 के अधीन लागू अपेक्षाएं, 1 जुलाई, 1998 से ठीक पहले लागू हैं, का अनुपालन किया जाता है;

(ख) यह सुनिश्चित करें कि जब ऐसे पोतों पर जीवन रक्षक साधित्रों या व्यवस्थाएं बदल दी जाती हैं, या जब ऐसे पोतों की मरम्मत, परिवर्तन या किसी बड़े प्रकार के संशोधन से गुजरते हैं, जिसमें मौजूदा जीवन रक्षक साधित्रों या व्यवस्थाओं का प्रतिस्थापन या कोई भी वृद्धि सम्मिलित है, तो ऐसे साधित्रों या व्यवस्थाएं, जहां तक उचित और व्यवहार्य है, इन नियमों की अपेक्षाओं का अनुपालन करें:

परंतु जहां एक फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट के अतिरिक्त एक जीवन रक्षक क्राफ्ट को उसके लॉन्चिंग साधित्रों को बदले बिना प्रतिस्थापित किया जाता है, या इसके विपरीत, जीवन रक्षक क्राफ्ट या लॉन्चिंग साधित्रों उसी प्रकार का हो सकता है जिसे प्रतिस्थापित किया गया है; और

(ग) यात्री पोतों के संबंध में, यह सुनिश्चित करें कि क्षति नियंत्रण अभ्यास अनुसूची 10.3 और नियम 13 के अनुच्छेद के अनुसार आयोजित किए जाते हैं।

(3) 1 जुलाई, 2014 को या उसके बाद और 1 जुलाई, 2019 से पहले शुष्क-डॉक किए गए सभी पोतों के जीवन रक्षक बोट ऑन-लोड निर्मुक्त तंत्र अंतर्राष्ट्रीय जीवन-रक्षक साधित्रों संहिता के पैरा 4.4.7.6.4 से 4.4.7.6.6 का अनुपालन करेंगे।

(4) मोबाइल ऑफशोर ड्रिलिंग यूनिट (एमओडीयू) मोबाइल ऑफशोर ड्रिलिंग यूनिट के निर्माण और साधित्रों के लिए संहिता में दिए गए जीवन रक्षक साधित्रों की अपेक्षाओं का पालन करेगी।

(5) उच्च गति वाले क्राफ्ट लागू होने वाले उच्च गति वाले क्राफ्ट के लिए सुरक्षा के अंतर्राष्ट्रीय संहिता में दिए गए जीवन रक्षक साधित्रों की अपेक्षाओं का अनुपालन करेंगे।

**स्पष्टीकरण** - इस नियम के प्रयोजनों के लिए किसी पोत को कार्गो पोत सहित एक यात्री पोत में परिवर्तित किया जाता है, को उस तारीख को एक यात्री पोत माना जाएगा जिस तारीख को ऐसा परिवर्तन शुरू होता है।

**3. परिभाषाएँ - (1)** इन नियमों के प्रयोजन के लिए, जब तक कि अन्यथा स्पष्ट रूप से प्रावधान न किया गया हो, -

- (क) "अधिनियम" से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) अभिप्रेत है;
- (ख) "प्रशासन" से भारतीय पोतों के महानिदेशक अभिप्रेत है और किसी अन्य राज्य के ध्वज को फहराने के हकदार पोत के संबंध में, उस राज्य की सरकार है
- (ग) "एंटी-एक्सपोजर सूट" से बचाव नौका दल और समुद्री निकासी प्रणाली दलों द्वारा उपयोग के लिए डिज़ाइन किया गया एक सुरक्षात्मक सूट अभिप्रेत है।
- (घ) "अनुमोदित" से भारत सरकार के नॉटिकल सलाहकार द्वारा अनुमोदन अभिप्रेत है ;
- (ङ) "कार्गो पोत" से ऐसा पोत अभिप्रेत है, जो यात्री पोत नहीं है;
- (च) "प्रमाणित व्यक्ति" से ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है, जो नाविकों के लिए प्रशिक्षण, प्रमाणन और निगरानी के मानकों पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय की अपेक्षाओं के अनुसार प्रशासन के अधिकार के अधीन जारी जीवन रक्षक क्राफ्ट में प्रवीणता का प्रमाण पत्र रखता है, या ऐसा व्यक्ति जो उस उद्देश्य के लिए अभिसमय प्रमाण पत्र एक राष्ट्र के प्रशासन द्वारा जारी या मान्यता प्राप्त प्रमाण पत्र रखता है जो उस अभिसमय का पक्ष नहीं है।
- (छ) "उतरने की सीढ़ी" से जीवन रक्षक क्राफ्ट की लॉन्चिंग के बाद सुरक्षित रूप से पहुंच पाने के लिए जीवन रक्षक क्राफ्ट संबंधी उतरने वाले स्टेशनों पर प्रदान की गई सीढ़ी अभिप्रेत है।
- (ज) "उतरने का स्टेशन" से पोत पर ऐसे क्षेत्र को नामित किया गया है जहां से चालक दल और यात्री उस स्टेशन से सीधे एक जीवन रक्षक क्राफ्ट पर सवार हो सकते हैं;
- (झ) "अनुकूल मौसम" से नियम 15 के अनुसार नॉटिकल सलाहकार द्वारा निर्दिष्ट किए गए संशोधनों के अधीन है, -

- (i) अरब सागर में, मौसम 1 सितंबर से शुरू होकर 31 मई को समाप्त होने वाला; और
- (ii) बंगाल की खाड़ी में, 1 दिसंबर से शुरू होने वाला और 30 अप्रैल को समाप्त होने वाला मौसम, से अभिप्रेत है;
- (ज) मुक्त-पतन लॉचिंग से ऐसे जीवन रक्षक क्राफ्ट को लॉच करने की विधि अभिप्रेत है, जिसमें नौका को उसमें सवार व्यक्तियों और साधित्रों सहित बिना किसी अवरोधक के समुद्र में गिरने के लिए छोड़ दिया जाता है;
- (ट) "फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों " से ऐसा साधित्रों अभिप्रेत है, जो उत्प्लावन के लिए गैर-कठोर गैस से भरे कक्षों पर निर्भर करता है और जिसे सामान्यतः उपयोग के लिए तैयार होने तक बिना फुलाए रखा जाता है
- (ठ) "ईमर्शन सूट" से ऐसा सुरक्षात्मक सूट अभिप्रेत है, जो पहनने वाले व्यक्ति के शरीर को ठंडे पानी में गर्म रखता है;
- (ड) "अंतर्राष्ट्रीय यात्रा" से भारत के किसी पत्तन या स्थान से या वहां से भारत के बाहर किसी पत्तन या स्थान तक या वहां से यात्रा करना अभिप्रेत है।
- (ढ) "अंतर्राष्ट्रीय जीवन रक्षक साधित्रों संहिता" या "एलएसए संहिता" से समुद्री सुरक्षा समिति संगठन द्वारा संकल्प एमएससी.48 (66), यथासंशोधित, द्वारा अपनाया गया अंतर्राष्ट्रीय जीवन रक्षक साधित्रों संहिता अभिप्रेत है,
- (ण) "लॉन्चिंग साधित्रों " से एक जीवन रक्षक या बचाव नौका को सुरक्षित रूप से पानी में स्थानांतरित करने के लिए एक साधित्रों या व्यवस्था अभिप्रेत है।
- (त) "लंबाई" से नौतल के शीर्ष से मापी गई न्यूनतम ढलाई की गहराई के 85% पर जलरेखा पर कुल लंबाई का 96%, या उस जलरेखा पर स्टेम के अग्र भाग से रडार स्टॉक के अक्ष तक की लंबाई अभिप्रेत है, यदि वह अधिक है:

परंतु नौतल के रेक के साथ डिज़ाइन किए गए पोतों में, जिस जलरेखा पर इसे मापा जाता है, वह डिज़ाइन की गई जलरेखा के समानांतर होगी;

- (थ) "सबसे हल्की समुद्री स्थिति" से पोत के नौतल पर, बिना माल के, 10% भंडार और शेष ईंधन के साथ और यात्री पोत के मामले में यात्रियों की पूरी संख्या और चालक दल और उनके सामान के साथ की स्थिति अभिप्रेत है:
- (द) "समुद्रीय निकासी प्रणाली" से किसी पोत के उतराई वाले डेक से किसी तैरते हुए जीवन रक्षक यान में व्यक्तियों को तेजी से स्थानांतरण किए जाने हेतु साधित्रों अभिप्रेत है,
- (ध) "मोल्डेड डेप्थ" से नौतल के शीर्ष से फ्रीपोत डेक बीम के शीर्ष तक मापी गई ऊर्ध्वाधर दूरी अभिप्रेत है,

**स्पष्टीकरण.**— इस खंड के प्रयोजनों के लिए,

- (i) लकड़ी और कंपोजिट पोतों में, नौतल रैबेट के निचले किनारे से दूरी मापी जाती है और जहां मध्य-पोत खंड के निचले हिस्से में आकार खोखला होता है, या जहां मोटे गार्बोर्ड फिट किए जाते हैं, वहां उस बिंदु से दूरी मापी जाती है जहां नीचे की सपाट की रेखा अंदर की ओर नौतल के किनारे को काटती है;
- (ii) गोल गनवेल वाले पोतों में, ढलाई की गहराई को डेक और साइड शेल प्लेटिंग की ढलाई की रेखाओं के प्रतिच्छेदन बिंदु तक मापा जाएगा, रेखाएँ इस तरह फैली हुई होंगी जैसे कि गनवेल को कोणीय डिज़ाइन का हो
- (iii) जहां फ्रीपोत डेक का आरंभ होता है और डेक का उठा हुआ हिस्सा उस बिंदु पर फैला हुआ है, जिस पर ढलाई की गहराई निर्धारित की जानी है, ढलाई की गहराई को डेक के निचले हिस्से से ऊपर उठे हुए हिस्से के समानांतर एक रेखा के साथ विस्तारित संदर्भ की एक रेखा तक मापा जाएगा,
- (न) "मस्टर सूची" से चालक दल और यात्रियों की एक सूची अभिप्रेत है, जिन्हें एक दिए गए मस्टर स्टेशन पर इकट्ठा होने की अपेक्षितता होती है;

- (प) "मस्टर स्टेशन" से चालक दल और यात्रियों के संयोजन के लिए एक पोत पर ऐसे नामित क्षेत्र अभिप्रेत है;
- (फ) संगठन" से अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन अभिप्रेत है;
- (ब) "यात्री पोत" से ऐसा पोत अभिप्रेत है, जो बारह से अधिक यात्रियों को ले जाता है;
- (भ) "मान्यता प्राप्त संगठन" से केंद्रीय सरकार द्वारा विधिमान्य सर्वेक्षण, लेखापरीक्षा, निरीक्षण, अनुमोदन और प्रमाणन कार्यों के उद्देश्य से केंद्रीय सरकार की ओर से कार्य करने के लिए मान्यता प्राप्त वर्गीकरण समाज या अन्य निकाय अभिप्रेत है।
- (म) बचाव नौका के लिए "रिकवरी समय" से नौका को एक ऐसी स्थिति में उठाने के लिए अपेक्षित समय अभिप्रेत है, जहां पोत के डेक पर सवार व्यक्ति उतर सकें और इसमें बचाव नौका पर रिकवरी की तैयारी के लिए अपेक्षित समय सम्मिलित है जैसे कि एक पेंटर को पास करना और सुरक्षित करना, बचाव नौका को लॉन्चिंग साधित्रों से जोड़ना, और बचाव नौका को उठाने का समय, लेकिन बचाव नौका को पुनः प्राप्त करने के लिए लॉन्चिंग साधित्रों को नीचे करने के लिए अपेक्षित समय सम्मिलित नहीं है;
- (य) "बचाव नौका" से संकट में फंसे व्यक्तियों को बचाने और जीवन रक्षक क्राफ्ट को मार्शल करने के लिए डिज़ाइन की गई नौका अभिप्रेत है ;
- (य क) "रो-रो यात्री पोत" से सुरक्षा अभिसमय के विनियम II-2/3 में परिभाषित रो-रो कार्गो स्पेस या विशेष श्रेणी स्पेस वाला यात्री पोत अभिप्रेत है
- (य ख) "अनुसूची" से इन नियमों के साथ संलग्न एक अनुसूची अभिप्रेत है;
- (य ग) "लघु अंतर्राष्ट्रीय यात्रा" से ऐसी अंतर्राष्ट्रीय यात्रा अभिप्रेत है, जिसके दौरान एक पोत एक पत्तन या उस स्थान से 200 मील से अधिक नहीं है जहां यात्रियों और चालक दल को सुरक्षित रखा जा सकता है

**स्पष्टीकरण.-** इस खंड के प्रयोजनों के लिए, यह स्पष्ट किया जाता है कि न तो उस देश में अंतिम कॉल के पत्तन के बीच की दूरी जिसमें यात्रा शुरू होती है और गंतव्य का अंतिम पत्तन और न ही वापसी यात्रा 600 मील से अधिक होगी और गंतव्य का अंतिम पत्तन निर्धारित यात्रा में अंतिम कॉल का पत्तन है जिस पर पोत उस देश में अपनी वापसी यात्रा शुरू करता है जिसमें यात्रा शुरू हुई थी

(य घ) "जीवन रक्षक क्राफ्ट " से ऐसा क्राफ्ट जो पोत को छोड़ने के समय से संकट में व्यक्तियों के जीवन को बनाए रखने में सक्षम है;

(य ङ) "थर्मल प्रोटेक्टिव एंड" से कम थर्मल चालकता के साथ जलरोधी सामग्री से बना बैग या सूट अभिप्रेत है;

(य च) "रखरखाव की अपेक्षाएं " से जीवन रक्षक नौकाओं और बचाव नौकाओं, लॉन्चिंग साधित्रों और निर्मुक्त गियर के रखरखाव, गहन जांच, प्रचालन परीक्षण, जीर्णोद्धार और मरम्मत की अपेक्षाएं अभिप्रेत है, जो संगठन की समुद्री सुरक्षा समिति द्वारा संकल्प एमएससी.402(96) द्वारा अपनाई गई हैं, जैसा कि संगठन द्वारा संशोधित किया जा सकता है।

(2) इन नियमों में प्रयुक्त अपरिभाषित शब्दों एवं पदों के वही अर्थ होंगे जो उन्हें अधिनियम में दिए गए हैं।

**4. समान और छूट- (1)** जहां इन नियमों के अनुसार किसी विशेष फिटिंग, सामग्री, साधित्रों, साधित्रों या उसके प्रकार को किसी पोत में फिट या ले जाने की अपेक्षितता होती है, या कोई विशेष प्रावधान किया जाना चाहिए, तो प्रशासन किसी अन्य फिटिंग, सामग्री, साधित्रों, साधित्रों या प्रावधान को उस पोत में फिट या ले जाने की अनुमति दे सकता है, यदि परीक्षण, साक्ष्य या अन्य साधनों से संतुष्ट है, और ऐसी संतुष्टि लिखित में दर्ज की जाती है, कि ऐसा विकल्प इन नियमों के अधीन अपेक्षित की तुलना में कम से कम प्रभावी है।

(2) प्रशासन, यदि संतुष्ट है कि यात्रा की आश्रय प्रकृति और स्थितियां इन नियमों के किसी विशिष्ट प्रावधान के आवेदन को अनुचित या अनावश्यक बनाती हैं, तो उन अपेक्षाओं से किसी



भी व्यक्तिगत पोत या पोतों के वर्ग को छूट दे सकती है जो अपनी यात्रा के दौरान निकटतम भूमि से 20 समुद्री मील से अधिक आगे नहीं बढ़ते हैं।

(3) विशेष व्यापार यात्रियों की बड़ी संख्या के परिवहन के लिए विशेष व्यापार में नियोजित यात्री पोतों के मामले में, तीर्थयात्री पोतों सहित, प्रशासन इन नियमों की विशिष्ट अपेक्षाओं से छूट दे सकता है, परंतु ऐसे पोत विशेष व्यापार यात्री पोत समझौते, 1971 और विशेष व्यापार यात्री पोतों के लिए अंतरिक्ष अपेक्षाओं पर प्रोटोकॉल, 1973 से जुड़े नियमों का पूरी तरह से अनुपालन करें।

(4) प्रशासन किसी भी ऐसे पोत को, जो सामान्यतः अन्तर्राष्ट्रीय जलयात्राओं में नहीं लगा रहता है, किन्तु जो असाधारण परिस्थितियों में, एक ही अन्तर्राष्ट्रीय जलयात्रा करने के लिए अपेक्षित है, इन नियमों की किसी भी अपेक्षितता से छूट दे सकता है, परंतु ऐसी शर्तें जो सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त समझी जाएं।

**5. पोतों का वर्गीकरण -** इन नियमों के प्रयोजनों के लिए, भारतीय पोतों और समुद्र में जाने वाले नौकायन पोतों को निम्नलिखित वर्गों में व्यवस्थित किया जाएगा, अर्थात्: -

#### **क - यात्री पोत**

वर्ग 1- तृतीय श्रेणी के पोतों के अतिरिक्त अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा पर लगे यात्री पोत ;

वर्ग 2 - वर्ग 4 के पोतों के अतिरिक्त छोटी अन्तर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे यात्री पोत ;

वर्ग 3 - अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा पर लगे विशेष व्यापार यात्री पोत ;

वर्ग 4- विशेष व्यापार यात्री पोत जो छोटी अन्तर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे हुए हैं;

वर्ग 5 - विशेष व्यापार यात्री पोत या यात्री पोत (वर्ग के पोतों के अतिरिक्त ) अन्तर्राष्ट्रीय यात्राओं के अतिरिक्त अन्य यात्राओं पर लगे हुए हैं;

वर्ग 6- विशेष व्यापार यात्री पोत या निकटतम भूमि से 20 समुद्री मील के भीतर तटीय यात्रा पर लगे यात्री पोत :

परंतु ऐसे पोत कच्छ, कैम्बे या मन्नार की खाड़ियों को पार करने के कारण केवल वर्ग 6 नहीं रहेंगे।

वर्ग 7- विशेष व्यापार यात्री पोत जो उचित मौसम के दौरान भारत के पत्तनों के बीच यात्रा पर लगे हुए हैं, जिसके दौरान वे निकटतम भूमि से 5 समुद्री मील से अधिक नहीं जाते हैं।

#### **ख - मालवाहक पोत**

वर्ग 8 - अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं और निकट तटीय यात्राओं पर लगे मालवाहक पोत ;

वर्ग 9- (वर्ग के पोतों के अतिरिक्त ) मालवाहक पोत जो अंतर्राष्ट्रीय यात्रा पर लगे हुए हैं।

वर्ग 10 - निकटतम भूमि से 20 समुद्री मील के भीतर तटीय व्यापार में लगे मालवाहक पोत:

परंतु ऐसे पोत कच्छ, कैम्बे या मन्नार की खाड़ियों को पार करने के कारण केवल क्लास 10 नहीं होंगे।

वर्ग 11- भारत में पत्तनों के बीच उचित मौसम के दौरान यात्रा पर लगे मालवाहक पोत , जिसके दौरान वे निकटतम भूमि से 5 समुद्री मील से अधिक नहीं जाते हैं।

वर्ग 12- टग, टेंडर, जलावतरण , लाइटर, ड्रेजर, बजरे और हॉपर जो मुख्य रूप से आश्रय वाले पानी के भीतर काम करते हैं, और कभी-कभी उचित मौसम की स्थिति में खुले समुद्र तक जा सकते हैं।

**स्पष्टीकरण.-** इस नियम के प्रयोजनों के लिए, इन नियमों के प्रारंभ से पहले वर्ग-7 या वर्ग-9 या वर्ग-11 के रूप में प्रमाणित पोत क्रमशः पहले के नियमों के अधीन लागू अपेक्षाओं के अनुसार ऐसे रूप में काम करना जारी रख सकते हैं और वर्ग-7, वर्ग-9 और वर्ग-11 के अधीन पोतों का प्रमाणन इन नियमों के प्रारंभ के बाद बंद कर दिया जाएगा।

**6. जीवन रक्षक साधित्रों की मंजूरी।** - (1) किसी भी जीवन रक्षक साधित्रों या व्यवस्था को किसी भी पोत पर तब तक नहीं ले जाया जाएगा जब तक कि ऐसा साधित्रों या व्यवस्था नौसेना सलाहकार या किसी मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा अनुमोदित प्रकार की न हो।

(2) समुद्री सलाहकार किसी अन्य राज्य के प्रशासन द्वारा दी गई मंजूरी को मान्यता दे सकता है, जहां ऐसी मंजूरी इन नियमों और एलएसए संहिता के अधीननिर्दिष्ट मानकों के बराबर है।

(3) अनुमोदन प्रदान करने से पहले, नॉटिकल सलाहकार यह सुनिश्चित करेगा कि इन नियमों और एलएसए संहिता के अनुपालन की पुष्टि करने के लिए अपेक्षित परीक्षण या परीक्षण किए गए हैं:

परंतु समुद्री सलाहकार, ऐसी निगरानी और शर्तों के अधीन जो निर्दिष्ट की जा सकती हैं, अपनी ओर से ऐसे परीक्षण या परीक्षण करने के लिए एक मान्यता प्राप्त संगठन या एक अनुमोदित परीक्षण प्रतिष्ठान को अधिकृत कर सकता है।

**7. जीवन रक्षक साधित्रों और व्यवस्थाओं का मूल्यांकन, परीक्षण और अनुमोदन। - (1)** इन नियमों द्वारा अपेक्षित सभी जीवन रक्षक साधित्रों और व्यवस्थाएं नियम 6 के अनुसार अनुमोदित प्रकार की होंगी।

(2) अनुमोदन देने से पहले, नॉटिकल सलाहकार यह सुनिश्चित करेगा कि जीवन रक्षक साधित्रों और व्यवस्थाएँ-

(क) संगठन की सिफारिशों के अनुसार इन नियमों और एलएसए संहिता के प्रदर्शन मानकों और अपेक्षाओं के अनुपालन की पुष्टि करने के लिए परीक्षण और मूल्यांकन किया जाता है; या

(ख) नौसैनिक सलाहकार की संतुष्टि के लिए, उन परीक्षणों से सफलतापूर्वक गुजर चुके हैं जो उन सिफारिशों के काफी बराबर हैं।

(3) किसी भी नए जीवन रक्षक साधित्रों या व्यवस्था को मंजूरी देने से पहले, नॉटिकल सलाहकार यह सुनिश्चित करेगा कि -

(क) साधित्रों इन नियमों और एलएसए संहिता की अपेक्षाओं के कम से कम समकक्ष सुरक्षा मानक प्रदान करता है और संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों के आधार पर इसका मूल्यांकन और परीक्षण किया गया है; या

(ख) व्यवस्था नियम 14 के अनुसार सफलतापूर्वक इंजीनियरिंग विश्लेषण और मूल्यांकन से गुजरी है।

**स्पष्टीकरण.-** इस उप-नियम के प्रयोजन के लिए, "नवीन जीवन रक्षक साधित्रों या व्यवस्था" अभिव्यक्ति का अर्थ है एक जीवन रक्षक साधित्रों या व्यवस्था जिसमें इन नियमों या एलएसए संहिता के उपबंधों द्वारा पूरी तरह से कवर नहीं की गई नई विशेषताएं सम्मिलित हैं, लेकिन जो सुरक्षा का समान या उच्चतर मानक प्रदान करता है।

(4) अनुमोदन के लिए समुद्री सलाहकार द्वारा स्थापित प्रक्रियाओं में ऐसी शर्तें सम्मिलित होंगी जिनके अधीन इस तरह की मंजूरी जारी रह सकती है, निलंबित की जा सकती है या वापस ली जा सकती है।

(5) प्रशासन द्वारा पहले से अनुमोदित नहीं किए गए जीवन रक्षक साधित्रों या व्यवस्था को स्वीकार करते समय, नौसेना सलाहकार यह सुनिश्चित करेगा कि यह इन नियमों और एलएसए संहिता की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है।

(6) जीवन रक्षक साधित्रों जिनके लिए एलएसए संहिता में विस्तृत विनिर्देश सम्मिलित नहीं हैं, नौसेना सलाहकार के समाधानप्रद होंगे, वे सुरक्षा का समकक्ष स्तर प्रदान करें।

**8. उत्पादन परीक्षण -** (1) प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि यह सत्यापित करने के लिए उत्पादन परीक्षण किए जाएं कि प्रत्येक जीवन रक्षक साधित्र अनुमोदित प्रोटोटाइप के समान मानक के अनुसार निर्मित है।

(2) उत्पादन परीक्षण एलएसए संहिता और आईएमओ संकल्प एमएससी.81 (70) के सुसंगत उपबंधों के अनुसार किया जाएगा, जो समय-समय पर संशोधित किया जाए।

**9. अंतर्राष्ट्रीय जीवन रक्षक साधित्र संहिता का अनुपालन -** सभी जीवन रक्षक साधित्र और व्यवस्थाएं एलएसए संहिता की लागू अपेक्षाओं का अनुपालन करेंगी।

**10. पोतों और जीवन रक्षक साधित्रों के लिए अपेक्षाएं। -** (1) वे सभी पोत जिन पर ये नियम लागू होते हैं, अपनी-अपनी श्रेणियों के अनुसार अनुसूचियों में निर्दिष्ट अपेक्षाओं का पालन करेंगे, जो निम्न प्रकार हैं: -

- (क) सभी यात्री और मालवाहक पोतों पर लागू साधारण अपेक्षाएं अनुसूची में निर्दिष्ट की जाएंगी
- (ख) यात्री पोतों के लिए अतिरिक्त अपेक्षाएं , अनुसूची के अतिरिक्त , अनुसूची II में विनिर्दिष्ट की जाएंगी
- (ग) कार्गो पोतों के लिए अतिरिक्त अपेक्षाएं, अनुसूची I के अतिरिक्त अनुसूची I के अतिरिक्त अनुसूची III में विनिर्दिष्ट की जाएंगी।

**11. प्रशिक्षण मैनुअल और ऑन पोत प्रशिक्षण सहायता। -** (1) सभी पोतों में प्रशिक्षण मैनुअल होगा।

(2) उप-नियम (3) के अनुपालन में एक पोत विशिष्ट प्रशिक्षण मैनुअल प्रत्येक क्रू मेस रूम और मनोरंजन कक्ष में या प्रत्येक क्रू केबिन में प्रदान किया जाएगा।

(3) प्रशिक्षण मैनुअल, जिसमें कई खंड हो सकते हैं, में जीवन रक्षक साधित्रों और पोतों में प्रदान की गई व्यवस्थाओं और जीवित रहने के सर्वोत्तम तरीकों के बारे में आसानी से समझ में आने वाले शब्दों में निर्देश और जानकारी सम्मिलित होगी और ऐसी किसी भी जानकारी को मैनुअल के बदले श्रव्य-दृश्य सहायक के रूप में प्रदान किया जा सकेगा और निम्नलिखित को विस्तार रूप से स्पष्ट किया जाएगा, अर्थात्: -

- (क) यथा समुचित जीवन रक्षक जैकेट, जलमग्न सूट और एंटी-एक्सपोज़र सूट पहनना, उचित;
- (ख) सौंपे गए स्टेशनों पर एकत्र होना;
- (ग) बोर्डिंग, जीवन रक्षा नौकाओं और बचाव नौकाओं को आरंभ करना और साफ करना, जिसमें, जहां लागू हो, समुद्री निकासी प्रणालियों का उपयोग भी सम्मिलित हैं;

- (घ) क्राफ्ट के भीतर से जलावतरण करने की विधि;
- (ङ) लॉन्चिंग साधित्रों से मुक्ति
- (च) प्रक्षेपण क्षेत्रों में सुरक्षा के लिए विधियों और साधित्रों का उपयोग, जहां उपयुक्त हो;
- (छ) लॉन्चिंग क्षेत्रों में रोशनी;
- (ज) सभी जीवन रक्षक साधित्रों का उपयोग;
- (झ) सभी पहचान साधित्रों का उपयोग;
- (ञ) चित्रों की सहायता से रेडियो जीवन रक्षक साधित्रों का उपयोग;
- (ट) ड्रोग्स का उपयोग;
- (ठ) इंजन और सहायक साधित्रों का उपयोग;
- (ड) स्टोवेज और सुरक्षित करने सहित जीवन रक्षक क्राफ्ट और बचाव नौकाओं की रिकवरी
- (ढ) एक्सपोज़र के खतरे और गर्म कपड़ों की अपेक्षितता;
- (ण) जीवित रहने के लिए जीवन रक्षक-क्राफ्ट सुविधाओं का सर्वोत्तम उपयोग;
- (त) बचाव गियर (स्लिंग, बास्केट, स्ट्रेचर), ब्रीचेस-बॉय, तट पर जीवन रक्षक साधित्रों और पोत की लाइन फेंकने के साधित्रों के उपयोग सहित पुनर्प्राप्ति के तरीके;
- (थ) मस्टर सूची और आपातकालीन निर्देशों में निहित अन्य सभी कार्य; और
- (द) जीवन रक्षक साधित्रों की आपातकालीन मरम्मत के लिए निर्देश।

**स्पष्टीकरण** — इस उप-नियम के प्रयोजनों के लिए,—

- (क) "पता लगाना" से उत्तरजीवी या जीवित बचे लोगों के स्थान का अवधारण अभिप्रेत है;
- (ख) "पुनर्प्राप्ति" से उत्तरजीवी की सुरक्षित पुनर्प्राप्ति अभिप्रेत है।

(4) समुद्री निकासी प्रणाली से सुसज्जित प्रत्येक पोत को उस प्रणाली के उपयोग में ऑन पोत प्रशिक्षण सहायता प्रदान की जाएगी।

(5) प्रशिक्षण मैनुअल पोत की कार्यशील भाषा में लिखा जाएगा।

**12. ऑन पोत रखरखाव के लिए अनुदेश (1)** जीवन रक्षक साधित्रों के ऑन पोत रखरखाव के लिए अनुदेश आसानी से समझे जा सकेंगे जहां उपयुक्त हो, चित्रित किए जा सकते हैं।

(2) ऐसे निर्देशों में प्रत्येक साधित्र के लिए निम्नलिखित सम्मिलित होगा

- (क) अनुसूची 1 के पैरा 16.7 द्वारा अपेक्षित निरीक्षण करते समय उपयोग के लिए एक चेकलिस्ट
- (ख) रखरखाव और मरम्मत निर्देश;
- (ग) आवधिक रखरखाव का एक कार्यक्रम;
- (घ) अनुशंसित स्नेहक के साथ स्नेहन बिंदुओं का एक आरेख;
- (ङ) प्रतिस्थापनीय भागों की एक सूची;
- (च) स्पेयर पार्ट्स के स्रोतों की एक सूची; और
- (छ) निरीक्षण और रखरखाव रिकॉर्ड करने के लिए एक लॉग।

**13. मस्टर सूची और आपातकालीन निर्देश - (1)** मस्टर सूची में एलएसए संहिता के पैरा 7.2 में निर्दिष्ट सामान्य आपातकालीन अलार्म और सार्वजनिक-पता प्रणाली का विवरण और चालक दल और यात्रियों द्वारा उस अलार्म के बजने पर की जाने वाली कार्रवाई निर्दिष्ट की जाएगी और इसमें यह भी निर्दिष्ट किया जाएगा कि पोत छोड़ने का आदेश कैसे दिया जाएगा।

(2) प्रत्येक यात्री पोत में अपने स्टेटरूम में फंसे यात्रियों का पता लगाने और उन्हें बचाने के लिए प्रक्रियाएं होनी चाहिए।

(3) मस्टर सूची चालक दल के विभिन्न सदस्यों को सौंपे गए कर्तव्यों को दर्शाएगी, जिसके अंतर्गत निम्नलिखित भी हैं,

- (क) जलरोधी दरवाजों, अग्निरधी दरवाजों, वाल्वों, स्कूपर्स, साइड स्कटल्स, रोशनदानों, पोर्टहोलों और अन्य समान खुले स्थानों को बंद करना;
- (ख) जीवन रक्षा नौका और अन्य जीवन रक्षक साधित्रों का सुसज्जित करना;
- (ग) जीवन रक्षक क्राफ्ट की तैयारी और लॉन्चिंग
- (घ) अन्य जीवन रक्षक साधित्रों की सामान्य तैयारी;
- (ङ) यात्रियों का मस्टर;
- (च) संसूचना साधित्रों का उपयोग;
- (छ) आग से निपटने के लिए नियुक्त अग्निशमन दलों की तैनाती;
- (ज) अग्निशमन साधित्र और प्रतिष्ठानों के संबंध में विशेष कर्तव्य सौंपे गए; और
- (झ) केवल यात्री पोतों के लिए बाढ़ आपात स्थिति के लिए क्षति नियंत्रण।

(4) मस्टर सूची में यह निर्दिष्ट किया जाएगा कि किन अधिकारियों को यह सुनिश्चित करने के लिए नियुक्त किया गया है कि जीवन रक्षक और अग्निशमन साधित्र अच्छी स्थिति में बनाए रखे जाते हैं और तत्काल उपयोग के लिए तैयार हैं।

(5) मस्टर सूची में उन प्रमुख व्यक्तियों के लिए प्रतिस्थापनों को निर्दिष्ट किया जाएगा जो दिव्यांगजन हो गए हैं, यह ध्यान में रखते हुए कि विभिन्न आपात स्थितियों के लिए अलग-अलग कार्यों की अपेक्षितता हो सकती है।

(6) मस्टर सूची आपातकाल की स्थिति में यात्रियों के संबंध में चालक दल के सदस्यों को सौंपे गए कर्तव्यों को दर्शाएगी, जिसके अंतर्गत निम्नलिखित भी हैं -

- (क) यात्रियों को चेतावनी देना;
- (ख) यह सुनिश्चित करना कि वे उचित रूप से कपड़े पहने हुए हैं और अपने जीवन रक्षक जैकेट सही ढंग से पहने हुए हैं;
- (ग) मस्टर स्टेशनों पर यात्रियों को इकट्ठा करना;
- (घ) पैसगेवे और सीढ़ियों में व्यवस्था बनाए रखना और आम तौर पर यात्री आवाजाही को नियंत्रित करना; और



(ड) यह सुनिश्चित करना कि उत्तरजीवी क्राफ्ट में कंबल की आपूर्ति की जाए।

(7) पोत के समुद्र में जाने से पहले मस्टर सूची तैयार की जाएगी और इसके तैयार होने के पश्चात्, यदि चालक दल में कोई परिवर्तन होता है जिसके लिए परिवर्तन की अपेक्षितता होती है, तो मास्टर या तो सूची को संशोधित करेगा या एक नई सूची तैयार करेगा।

(8) यात्री पोतों पर उपयोग की जाने वाली मस्टर सूची का प्रारूप नौसेना सलाहकार द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

**14. वैकल्पिक डिजाइन और व्यवस्था -** (1) जीवन रक्षक साधित्रों और व्यवस्थाएं इन नियमों में निर्धारित अपेक्षाओं से विचलित हो सकती हैं, परंतु कि ऐसा वैकल्पिक डिजाइन और व्यवस्थाएं संबंधित अपेक्षाओं के आशय को पूरा करती हैं और इन नियमों के लिए सुरक्षा का एक समतुल्य स्तर प्रदान करती हैं।

(2) जहां कोई वैकल्पिक डिजाइन या व्यवस्था इन नियमों की निर्धारित अपेक्षाओं से विचलित होती है, ऐसे डिजाइन और व्यवस्थाओं का इंजीनियरिंग विश्लेषण, मूल्यांकन और अनुमोदन इस नियम के अनुसार किया जाएगा।

(3) इंजीनियरिंग विश्लेषण संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों के आधार पर प्रशासन को तैयार और प्रस्तुत किया जाएगा, और इसमें कम से कम निम्नलिखित तत्व सम्मिलित होंगे: -

- (क) पोत के प्रकार और जीवन रक्षक साधित्रों और संबंधित व्यवस्थाओं का निर्धारण;
- (ख) निर्धारित अपेक्षितता या अपेक्षाओं की पहचान जिसके साथ जीवन रक्षक साधित्रों और व्यवस्था अनुपालन नहीं करेंगे;
- (ग) उस कारण की पहचान जिसके कारण प्रस्तावित डिजाइन निर्धारित अपेक्षाओं को पूरा नहीं करेगा, अन्य मान्यता प्राप्त इंजीनियरिंग या उद्योग मानकों के अनुपालन द्वारा समर्थित;

(घ) पोत और जीवन रक्षक साधित्रों और संबंधित व्यवस्थाओं के लिए प्रदर्शन मानदंड का निर्धारण, प्रासंगिक निर्देशात्मक अपेक्षितता या अपेक्षाओं द्वारा संबोधित किया गया है, अर्थात्:

(i) प्रदर्शन मानदंड सुरक्षा का एक स्तर प्रदान करेगा जो इन नियमों में अन्तर्विष्ट सुसंगत निर्देशात्मक अपेक्षाओं से कमतर नहीं होगा; और

(ii) प्रदर्शन मानदंड मात्रात्मक और मापने योग्य होगी;

(ङ) वैकल्पिक डिजाइन और व्यवस्थाओं का विस्तृत विवरण, जिसमें डिजाइन में उपयोग की गई धारणाएं और कोई प्रस्तावित प्रचालन प्रतिबंध या शर्तें सम्मिलित हैं;

(च) तकनीकी औचित्य जो यह दर्शाता है कि वैकल्पिक डिजाइन और व्यवस्था सुरक्षा प्रदर्शन मानदंडों को पूरा करती है; और

(छ) जोखिम मूल्यांकन प्रस्ताव से जुड़े संभावित दोषों और खतरों की पहचान करना।

(4) उप-नियम (3) के अधीन प्रस्तुत इंजीनियरिंग विश्लेषण का मूल्यांकन और अनुमोदन समुद्री सलाहकार द्वारा संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए किया जाएगा।

(5) दस्तावेज़ की एक प्रति, उप-नियम (4) के अधीन समुद्री सलाहकार द्वारा यथाअनुमोदित है, यह संकेत देता है कि वैकल्पिक डिजाइन और व्यवस्था इस नियम का अनुपालन करती है, पोत पर ले जाया जाएगा।

(6) प्रशासन सुरक्षा अभिसमय के अधीन एक संविदाकारी सरकार के रूप में भारत के दायित्वों के अनुसार, इन नियमों के अधीन अनुमोदित वैकल्पिक डिजाइनों और व्यवस्थाओं पर संगठन को जानकारी भेजेगा, जिससे अन्य संविदाकारी सरकारों को प्रसारित किया जा सके।

(7) जहां अनुमोदित वैकल्पिक डिजाइन और व्यवस्था में निर्धारित धारणाएं या प्रचालन प्रतिबंध बदल दिए जाते हैं, इंजीनियरिंग विश्लेषण की समीक्षा की जाएगी और परिवर्तित शर्तों के अधीन अनुमोदन के लिए नॉटिकल सलाहकार को फिर से प्रस्तुत किया जाएगा।

**15. साधारण उपबंध -** (1) समुद्री सलाहकार भारतीय मौसम विज्ञान विभाग या भारतीय राष्ट्रीय महासागर सूचना प्रणाली केंद्र से प्राप्त जानकारी के आधार पर उचित मौसम या खराब मौसम के मौसम की शुरुआत और समाप्ति की तारीखों को संशोधित कर सकता है।

**स्पष्टीकरण.-** इस उप-नियम के प्रयोजनों के लिए, "खराब मौसम " का अर्थ है, -

(i) अरब सागर में, मौसम 1 जून से शुरू होकर 31 अगस्त को समाप्त होता है; और

(ii) बंगाल की खाड़ी में, मौसम 1 मई से शुरू होकर 30 नवंबर को समाप्त होता है

इस नियम के अनुसार सलाहकार द्वारा निर्दिष्ट किए गए संशोधनों के अधीन-

(2) कोई भी पोत स्वामी, पोत प्रबंधक या पोत मास्टर समुद्री सलाहकार की पूर्व अनुमति के बिना जीवन रक्षक साधित्रों के संबंध में किसी पोत में कोई परिवर्तन नहीं करेगा, या नहीं करेगा।

(3) पोत के स्वामी, पोत प्रबंधक और पोत मास्टर को हर समय पोत को ऐसी स्थिति में बनाए रखेगा जो सभी जीवन रक्षक साधित्रों के उचित और कुशल कामकाज को सुनिश्चित करे।

(4) जहाँ किसी पोत के संचालन के दौरान जीवन रक्षक साधित्रों को कोई क्षति होती है, पोत का स्वामी, पोत प्रबंधक या पोत स्वामी तुरंत समुद्री वाणिज्य विभाग के निकटतम प्रधान अधिकारी या पत्तन प्राधिकरण को सूचित करेगा और ऐसा प्राधिकरण तुरंत नॉटिकल सलाहकार को जानकारी देगा।

(5) पोत का मास्टर पोत को समुद्र में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि -

(क) पोत इन नियमों के अधीन जीवन रक्षक साधित्रों से संबंधित सभी लागू अपेक्षाओं का अनुपालन करे; और

(ख) पोत अधिनियम और इन नियमों के उपबंधों के अधीन जारी एक वैध और उपयुक्त प्रमाण पत्र को अपने साथ रखता है।

**16. सर्वेक्षण और प्रमाणन -** (1) जीवन रक्षक साधित्रों और संबंधित व्यवस्थाओं की दक्षता और उचित कामकाज सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, प्रत्येक पोत सर्वेक्षकों द्वारा निरीक्षण और सर्वेक्षण के अधीन होगा।

(2) इस तरह के निरीक्षण या सर्वेक्षण के संतोषजनक समापन पर, पोत को सुरक्षा अभिसमय में दिए गए अनुसार एक उपयुक्त प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा।

**17. सेवा स्टेशनों की मंजूरी -** (1) भारत में कोई भी सर्विस स्टेशन प्रशासन की मंजूरी के बिना जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग और परीक्षण में सम्मिलित नहीं होगा।

(2) फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों, जिनमें फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट, फुलाए जाने वाले रेस्क्यू बोट, फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक जैकेट और जलमग्न सूट सम्मिलित हैं, की सर्विसिंग के लिए प्रशासन द्वारा सर्विसिंग स्टेशनों की मंजूरी के लिए अपेक्षाएं, शर्तें और प्रक्रियाएं, और ऐसी सर्विसिंग के लिए सक्षम व्यक्तियों की मंजूरी के लिए, अनुसूची 4 में विनिर्दिष्ट की जाएगी।

**18. नियंत्रण और अनुपालन -** (1) इन नियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करने और जीवन रक्षक साधित्रों के सुरक्षित संचालन को बनाए रखने के प्रयोजनों के लिए, प्रशासन द्वारा अधिकृत कोई भी अधिकारी, समुद्री वाणिज्य विभाग का प्रधान अधिकारी, या कोई सर्वेक्षक निरीक्षण के लिए किसी भी पोत पर सवार हो सकेगा।

(2) यदि यह पाया जाता है कि उसके जीवन रक्षक साधित्रों की सामान्य दक्षता या स्थिति ऐसी है कि वह पोत या उस पर सवार लोगों की सुरक्षा को खतरे में डालती है तो एक पोत को निरुद्ध किया जा सकेगा।

(3) असुरक्षित या समुद्र में चलने के अयोग्य पोतों की हिरासत की प्रक्रिया अधिनियम के उपबंधों के अनुसार होगी।

**19. दंड (1)** इन नियमों का कोई भी उल्लंघन या उनकी किसी अपेक्षितता का अनुपालन करने में विफलता अधिनियम में निर्दिष्ट दंड के लिए उत्तरदायी होगी।

(2) कोई भी व्यक्ति जो इन नियमों के उपबंधों के उल्लंघन में किसी पोत का संचालन करता है, और जिसके लिए अधिनियम की धारा 281 की उप-धारा (2) के अधीन कोई विशिष्ट दंड प्रदान नहीं किया गया है, वह शास्ति के लिए उत्तरदायी होगा जो पचास हजार रुपये तक हो सकेगी, और यदि उल्लंघन एक है, तो अतिरिक्त शास्ति जो पहले दिन के दौरान हो सकता है, जिसके दौरान उल्लंघन जारी रहता है, के लिए पांच हजार रुपये तक हो सकेगी।

(3) इस नियम के अधीन किसी भी दंड के अधिरोपण से स्वामी या मास्टर को गैर-अनुपालन को सुधारने की अपेक्षा से मुक्त नहीं किया जाएगा।

**20. फीस -** इन नियमों के अधीन देय फीस अनुसूची 5 में विनिर्दिष्ट किए जाएंगे।

## अनुसूची 1

### यात्री पोतों और मालवाहक पोतों के लिए साधारण अपेक्षाएं

[नियम 10 और नियम 12 (2) देखें]

#### 1. संसूचना

##### 1 आपातकालीन संकेत:

1.1 एलएसए संहिता की धारा 3.1 की अपेक्षाओं का अनुपालन करते हुए 12 से कम रॉकेट पैराशूट फ्लेयर्स नहीं ले जाए जाएंगे और नौचालन पुल पर या उसके पास रखे जाएंगे।

##### 2 पोतस्थ संसूचना और अलार्म प्रणाली:

2.1 कोई आपातकालीन साधन जिसमें निश्चित या पोर्टेबल साधित्र या दोनों सम्मिलित हैं, आपातकालीन नियंत्रण स्टेशनों, मस्टर और चढ़ाई के स्टेशनों और पोत पर रणनीतिक पदों के बीच दो-तरफ़ा संसूचना के लिए प्रदान की जाएगी।

2. एलएसए संहिता के पैरा 7.2.1 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाला कोई सामान्य आपातकालीन अलार्म सिस्टम प्रदान किया जाएगा और इसका उपयोग यात्रियों और चालक दल को मस्टर स्टेशनों पर बुलाने और मस्टर सूची में सम्मिलित कार्यों को आरंभ करने के लिए किया जाएगा। सिस्टम को एलएसए संहिता के पैरा 7.2.2 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले सार्वजनिक संबोधन प्रणाली या संसूचना के अन्य उपयुक्त साधनों द्वारा पूरक किया जाएगा। सामान्य आपातकालीन अलार्म प्रणाली सक्रिय होने पर मनोरंजन ध्वनि प्रणालियाँ स्वचालित रूप से बंद हो जाएंगी।

2.3 सामान्य आपातकालीन अलार्म प्रणाली सभी आवास और सामान्य चालक दल के कार्य स्थलों में श्रव्य होनी चाहिए। यात्री पोतों पर, यह प्रणाली सभी खुले डेक पर भी सुनाई देगी।

2.4 समुद्री निकासी प्रणाली से सुसज्जित पोतों पर, प्रस्थान स्टेशन और प्लेटफॉर्म या जीवन रक्षा यान के बीच संसूचना सुनिश्चित की जाएगी।

##### 3 यात्री पोतों पर सार्वजनिक संबोधन प्रणाली:

3.1 सुरक्षा अभिसमय के विनियम II-2/40.5 या विनियम II-2/41-2 की अपेक्षाओं के अतिरिक्त और पैरा 6.4.2 के अतिरिक्त सभी यात्री पोतों को एक सार्वजनिक संबोधन प्रणाली से सुसज्जित किया जाएगा। 1 जुलाई, 1997 से पहले निर्मित यात्री पोतों के संबंध में, अनुच्छेद 3.2 और 3.4 की अपेक्षाएं, अनुच्छेद 3.5 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, 1 जुलाई, 1997 के पश्चात् पहले आवधिक सर्वेक्षण की तारीख के अपश्चात् लागू नहीं होंगी।

3.2 सार्वजनिक पते की प्रणाली परिवेशी ध्वनि से ऊपर स्पष्ट रूप से सुनाई देनी चाहिए, एलएसए संहिता के पैरा 7.2.2.1 द्वारा निर्धारित, और नौचालन पुल पर एक स्थान से नियंत्रित एक ओवरराइड फ़ंक्शन के साथ प्रदान किया जाएगा और पोत पर ऐसे अन्य स्थानों पर जैसा प्रशासन अपेक्षित समझे जिससे सभी आपातकालीन संदेश प्रसारित किए जाएं यदि संबंधित स्थानों में कोई लाउडस्पीकर बंद कर दिया गया है, इसकी आवक कम कर दी गई है या सार्वजनिक पते की प्रणाली का उपयोग अन्य प्रयोजनों के लिए किया गया है।

1. सार्वजनिक पता प्रणाली में कम से कम दो लूप होने चाहिए जो उनकी लंबाई में पर्याप्त रूप से अलग हों और दो अलग और स्वतंत्र प्रवर्धक हों; और

2. सार्वजनिक पता प्रणाली और इसके प्रदर्शन मानकों को संगठन द्वारा अपनाई गई सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए प्रशासन द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

3.4 सार्वजनिक पते की प्रणाली सुरक्षा अभिसमय के विनियम 2-1/42.2.2 द्वारा अपेक्षित विद्युत शक्ति के आपातकालीन स्रोत से जुड़ी होनी चाहिए।

3.5 1 जुलाई 1997 से पहले निर्मित पोत जो पहले से ही प्रशासन द्वारा अनुमोदित सार्वजनिक संबोधन प्रणाली से सुसज्जित हैं जो एलएसए संहिता के पैरा 3.2 और 3.4 और पैरा 7.2.2.1 का अनुपालन करते हैं, उन्हें अपनी प्रणाली बदलने की अपेक्षितता नहीं है।

## 2. व्यक्तिगत जीवन रक्षक साधित्रों:

1 रक्षा बोया:

1.1 एलएसए संहिता के पैरा 2.1.1 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले रक्षा बोया होंगे-

1. इस प्रकार वितरित किया जाता है कि पोत के दोनों किनारों पर आसानी से उपलब्ध हो और जहां तक संभव हो पोत के किनारे तक फैले सभी खुले डेक पर, कम से कम एक को पिछले हिस्से के आसपास रखा जाएगा; और

2. इस प्रकार रखा गया कि इसे तेजी से ढीला किया जा सके, और किसी भी तरह से स्थायी रूप से सुरक्षित नहीं किया जा सके।

1.2 पोत के प्रत्येक किनारे पर कम से कम एक रक्षा बोया को एलएसए संहिता के पैरा 2.1.4 की अपेक्षाओं के अनुरूप एक उत्प्लावक जीवन रेखा से सुसज्जित किया जाएगा, जो सबसे हल्की समुद्री स्थिति में जलरेखा से ऊपर रखे जाने की ऊंचाई से कम से कम दोगुनी लंबाई में, या 30 मीटर, जो भी अधिक हो, होगा।

1.3 कुल संख्या के आधे से अधिक रक्षा बोया रोशनी संहिता के पैरा 2.1.2, की अपेक्षाओं के अनुरूप रक्षा बोया स्वयं-प्रज्वलित रोशनी प्रदान की जानी चाहिए इनमें से कम से कम दो को भी, स्वयं-सक्रिय ध्रुएं संकेत प्रदान किया जाना चाहिए एलएसए संहिता के पैरा 2.1.3 की अपेक्षाओं के अनुरूप और नेविगेशन ब्रिज से त्वरित निर्मुक्त करने में सक्षम होना चाहिए; रोशनी और रोशनी और ध्रुएं संकेत के साथ रोशनी पोत के दोनों किनारों पर समान रूप से वितरित की जानी चाहिए।

1.4 प्रत्येक रक्षा बोया को रोमन वर्णमाला के ब्लॉक कैपिटल्स में उस पोत के नाम और रजिस्ट्री के पत्तन के साथ चिह्नित किया जाना चाहिए जिस पर इसे ले जाया जाता है।

## 2 जीवन रक्षक जैकेट:

2.1 एलएसए संहिता के पैरा 2.2.1 या 2.2.2 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाला एक जीवन रक्षक जैकेट पोत पर सवार प्रत्येक व्यक्ति के लिए प्रदान किया जाएगा और इसके अतिरिक्त -.1 24 घंटे से कम की यात्रा पर यात्री पोतों के लिए, कम से कम 2.5% यात्रियों की संख्या के बराबर शिशु जीवन रक्षक जैकेट की संख्या प्रदान की जाएगी;



2. 24 घंटे या उससे अधिक की यात्रा पर यात्री पोतों के लिए 24 घंटे या उससे अधिक की यात्रा पर, शिशु जीवन रक्षक जैकेट प्रत्येक शिशु के लिए प्रदान की जाएगी;

3. कम से कम 10% यात्रियों की संख्या के बराबर बच्चों के लिए या प्रत्येक बच्चे के लिए एक जीवन रक्षक जैकेट प्रदान करने के लिए अपेक्षित अधिक संख्या के उपयुक्त कई जीवन रक्षक जैकेट प्रदान किए जाएंगे।

4. निगरानी पर व्यक्तियों के लिए और दूर स्थित जीवन रक्षक क्राफ्ट स्टेशनों पर उपयोग के लिए पर्याप्त संख्या में जीवन रक्षक जैकेट ले जाए जाएंगे, जिन्हें पुल पर, इंजन नियंत्रण कक्ष में और किसी अन्य मानवयुक्त निगरानी स्टेशन पर रखा जाएगा; और

5. यदि प्रदान किए गए वयस्क जीवन रक्षक जैकेट 140 किलोग्राम तक वजन वाले व्यक्तियों और 1,750 मिमी तक की छाती वाले व्यक्तियों के लिए डिज़ाइन नहीं किए गए हैं, तो उन्हें सुरक्षित करने की अनुमति देने के लिए पर्याप्त संख्या में उपयुक्त सहायक साधन पोत पर उपलब्ध होंगे।

2.2 जीवन रक्षक जैकेट इस प्रकार रखे जाएंगे कि वे आसानी से सुलभ हों और उनकी स्थिति स्पष्ट रूप से इंगित की जाए और जहां, पोत की विशेष व्यवस्था के कारण, पैरा 2.1 की अपेक्षाओं के अनुपालन में प्रदान किए गए जीवन रक्षक जैकेट अप्राप्य हो सकते हैं, प्रशासन की संतुष्टि के लिए वैकल्पिक प्रावधान किए जाएंगे जिसमें ले जाने के लिए जीवन रक्षक जैकेट की संख्या में वृद्धि सम्मिलित हो सकती है।

2.3 पूरी तरह से बंद जीवन रक्षक बोट में उपयोग किए जाने वाले जीवन रक्षक जैकेट, फ्री-फॉल जीवन रक्षक बोट को छोड़कर, जीवन रक्षक बोट में सीट बेल्ट के संचालन सहित, जीवन रक्षक बोट में प्रवेश या बैठने में बाधा नहीं डालेंगे।

2.4 फ्री-फॉल जीवन रक्षक बोट के लिए चयनित जीवन रक्षक जैकेट, और जिस तरह से उन्हें ले जाया या पहना जाता है, वह जीवन रक्षक बोट में प्रवेश, अधिवासी सुरक्षा या जीवन रक्षक बोट के संचालन में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

3 ईमर्शन सूट और एंटी-एक्सपोज़र सूट:

3.1 एलएसए संहिता की धारा 2.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाला एक ईमर्शन सूट या एलएसए संहिता की धारा 2.4 का अनुपालन करने वाला एक एंटी-एक्सपोजर सूट, उचित आकार का, बचाव नौका के चालक दल को सौंपा गया है या समुद्री निकासी प्रणाली पार्टी को सौंपा गया है, प्रत्येक व्यक्ति के लिए प्रदान किया जाएगा और यदि पोत लगातार गर्म जलवायु में लगा हुआ है, तो प्रशासन इन नियमों में अपेक्षित थर्मल सुरक्षात्मक सहायता के परिवहन से छुटकारा पा सकता है।

### 3. मस्टर सूची और आपातकालीन निर्देश:

1 यह पैरा सभी पोतों पर लागू होता है।

2 आपातकाल की स्थिति में पालन किए जाने वाले स्पष्ट निर्देश पोत पर हर व्यक्ति के लिए प्रदान किए जाएंगे। यात्री पोतों के मामले में ये निर्देश पोत के ध्वज राज्य द्वारा अपेक्षित भाषा या भाषाओं में और अंग्रेजी भाषा में तैयार किए जाएंगे।

3 नियम 13 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली मस्टर सूचियाँ और आपातकालीन निर्देश पूरे पोत में नौवहन पुल, इंजन-कक्ष और चालक दल आवास स्थानों सहित सभी स्थानों पर प्रदर्शित किए जाएंगे।

4 उपयुक्त भाषाओं में चित्र और निर्देश यात्री केबिनों में पोस्ट किए जाएंगे और यात्रियों को सूचित करने के लिए मस्टर स्टेशनों और अन्य यात्री स्थानों पर स्पष्ट रूप से प्रदर्शित किए जाएंगे

1. उनका मस्टर स्टेशन;

2. आपातकाल में उन्हें जो अपेक्षित कार्रवाई करनी चाहिए; और

3. जीवन रक्षक जैकेट पहनने की विधि।

### 4. प्रचालन निर्देश:

1 यह पैरा सभी पोतों पर लागू होता है।

2 जीवन रक्षक नौका और उनके लॉन्चिंग नियंत्रणों पर या उसके आसपास पोस्टर या संकेत प्रदान किए जाएंगे और उन्हें प्रदान किया जाएगा

1. साधनों के संचालन के लिए नियंत्रणों के उद्देश्य और प्रक्रियाओं को दर्शाता है और प्रासंगिक निर्देश या चेतावनियाँ देता है;

2. आपातकालीन प्रकाश व्यवस्था की स्थिति में आसानी से देखा जा सकता है; और

3. संगठन की सिफारिशों के अनुसार प्रतीकों का उपयोग करें।

### 5. जीवन रक्षक क्राफ्ट की मैनिंग और पर्यवेक्षण:

1. यह पैरा सभी पोतों पर लागू होगा।

2. अप्रशिक्षित व्यक्तियों को जुटाने और सहायता करने के लिए पोत पर पर्याप्त संख्या में प्रशिक्षित व्यक्ति होने चाहिए।

3. चालक दल के कू सदस्यों की पर्याप्त संख्या होनी चाहिए, जो डेक अधिकारी या प्रमाणित व्यक्ति हो सकते हैं, जो जीवित रहने वाले क्राफ्ट के संचालन के लिए और पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या द्वारा परित्याग के लिए अपेक्षित लॉन्चिंग व्यवस्था के लिए पोत पर हो सकते हैं।

4. प्रत्येक उपयोग की जाने वाली जीवन रक्षक नौका का प्रभारी एक डेक अधिकारी या प्रमाणित व्यक्ति होगा। परंतु कि प्रशासन, यात्रा की प्रकृति, पोत पर सवार व्यक्तियों की संख्या और पोत की विशेषताओं को ध्यान में रखते हुए, प्रमाणित व्यक्तियों के बदले जीवन रक्षक क्राफ्ट के संचालन और संचालन में अभ्यास करने वाले व्यक्तियों को जीवन रक्षक क्राफ्ट के प्रभारी होने की अनुमति दे सकता है। जीवन रक्षक बोट के मामले में एक दूसरे-इन-कमांड को भी नामित किया जाएगा।

5. जीवन रक्षक क्राफ्ट के प्रभारी व्यक्ति के पास जीवन रक्षक क्राफ्ट दल की एक सूची होनी चाहिए और यह देखना चाहिए कि उसके अधीन दल अपने कर्तव्यों से परिचित हैं। जीवन रक्षक बोट में दूसरे-इन-कमांड के पास जीवन रक्षक बोट चालक दल की सूची भी होनी चाहिए।

6. प्रत्येक मोटर चालित जीवन रक्षक नौका में एक व्यक्ति नियुक्त किया जाएगा जो इंजन चलाने और मामूली समायोजन करने में सक्षम हो।

7. मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि पैरा 2, 3 और 4 में उल्लिखित व्यक्तियों का वितरण पोत के जीवन रक्षक क्राफ्ट के बीच समान रूप से किया जाए।

#### **6. जीवन रक्षक क्राफ्ट मास्टर और चढ़ाई की व्यवस्था:**

1. जीवन रक्षक बोट और जीवन रक्षक क्राफ्ट जिनके लिए अनुमोदित लॉन्चिंग साधनों की अपेक्षितता होती है, उन्हें यथासंभव आवास और सेवा स्थानों के करीब रखा जाना चाहिए।
2. मास्टर स्टेशन पर्याप्त स्पष्ट डेक स्थान के साथ चढ़ाई के स्टेशनों के करीब प्रदान किए जाएंगे ताकि उस स्टेशन पर मास्टर में नियुक्त सभी व्यक्तियों को समायोजित किया जा सके, लेकिन प्रति व्यक्ति कम से कम 0.35 वर्ग मीटर होना चाहिए।
3. मास्टर और चढ़ाई के स्टेशन आवास और कार्य क्षेत्रों से आसानी से सुलभ होने चाहिए।
4. मास्टर और चढ़ाई के स्टेशन को सुरक्षा अभिसमय के विनियम II-1/42 या II-1/43 द्वारा अपेक्षित विद्युत शक्ति के आपातकालीन स्रोत से आपूर्ति की गई प्रकाश व्यवस्था से पर्याप्त रूप से प्रकाशित किया जाएगा।
5. मास्टर और चढ़ाई के स्टेशनों तक पहुंच प्रदान करने वाले गलियारे, सीढ़ियां और निकास प्रकाशयुक्त होंगे। इस तरह की प्रकाश व्यवस्था सुरक्षा अभिसमय के विनियम II-1/42 या II-1/43 द्वारा अपेक्षित विद्युत शक्ति के आपातकालीन स्रोत द्वारा आपूर्ति की जा सकती है। इसके अतिरिक्त और सुरक्षा अभिसमय के विनियम 2/28.1.10 के अधीन अपेक्षित चिह्नों के भाग के रूप में, मास्टर स्टेशनों के मार्गों को मास्टर स्टेशन प्रतीक के साथ इंगित किया जाएगा, जिसका उद्देश्य संगठन की सिफारिशों के अनुसार है।
6. डेविट-जलावतरण और फ्री-फॉल जलावतरण किए गए जीवन रक्षक क्राफ्ट मास्टर और चढ़ाई के स्टेशन इस प्रकार व्यवस्थित किए जाएंगे ताकि स्ट्रेचर केस को जीवन रक्षक क्राफ्ट में रखा जा सके।

7. एलएसए संहिता के पैरा 6.1.6 की अपेक्षाओं के अनुरूप एक चढ़ने की सीढ़ी, एक ही लंबाई में, डेक से वाटरलाइन तक सबसे हल्की समुद्री स्थिति में और सभी परिस्थितियों में 10% तक ट्रिम और 20% तक की सूची के साथ, दोनों तरह से प्रत्येक चढ़ाई के स्टेशन पर या पोत के किनारे से नीचे उतारे गए जीवन रक्षा क्राफ्ट के लिए प्रत्येक दो आसन्न चढ़ाई के स्टेशनों पर प्रदान की जाएगी। परंतु प्रशासन जीवन रक्षक क्राफ्ट तक पहुंच प्रदान करने के लिए अनुमोदित साधनों द्वारा ऐसी सीढ़ियों को बदलने की अनुमति दे सकता है जब जलजनित हो, परंतु कि पोत के प्रत्येक तरफ कम से कम एक चढ़ाई सीढ़ी हो। अनुसूची 3 के पैरा 1.1.4 के अनुसार जीवन रक्षक क्राफ्ट के लिए नियंत्रित तरीके से पानी में उतरने में सक्षम अन्य साधन अनुमत हो सकते हैं।

8. जहां अपेक्षित हो, पोत के किनारे के विपरीत डेविट-लॉन्च जीवन रक्षक क्राफ्ट लाने और उन्हें किनारे पर रखने के लिए साधन प्रदान किए जाएंगे ताकि व्यक्तियों को सुरक्षित रूप से सवार किया जा सके।

### 7. लॉन्चिंग स्टेशन:

प्रक्षेपण स्टेशन ऐसी स्थिति में होंगे ताकि नौदक और पतवार के तीव्र रूप से लटकते हुए हिस्सों से निकासी को ध्यान में रखते हुए सुरक्षित प्रक्षेपण सुनिश्चित किया जा सके और जहां तक संभव हो, जीवन रक्षक क्राफ्ट, विशेष रूप से फ्री-फॉल प्रक्षेपण के लिए डिज़ाइन किए गए जीवन रक्षक क्राफ्ट को छोड़कर, पोत के सीधे किनारे से नीचे जलावतरण किया जा सकता है। यदि आगे की ओर स्थित है, तो वे एक आश्रय वाली स्थिति में टक्कर पोतभीत के पीछे स्थित होंगे और इस संबंध में, प्रशासन लॉन्चिंग साधन की ताकत पर विशेष ध्यान देगा।

### 8. जीवन रक्षक क्राफ्ट का गोदाम:

1 प्रत्येक जीवन रक्षक नौका को रखा जाएगा—

1. ताकि न तो जीवन रक्षक क्राफ्ट और न ही उसके रखने की व्यवस्था किसी अन्य लॉन्चिंग स्टेशन पर किसी अन्य जीवन रक्षक क्राफ्ट या बचाव नौका के संचालन में हस्तक्षेप करेगी;
2. पानी की सतह के जितना करीब सुरक्षित और व्यवहार्य हो और, पोत द्वारा जीवन रक्षक क्राफ्ट के अतिरिक्त एक जीवन रक्षक क्राफ्ट के समुद्र में गिराए जाने के लिए मामले में, ऐसे

स्थान पर कि सवार होने की स्थिति में जीवन रक्षक पानी की रेखा से 2 मीटर से कम नहीं है, पोत पूरी तरह से भरी हुई स्थिति में प्रतिकूल परिस्थितियों में ट्रिम 10 तक और सूचीबद्ध 20 तक दोनों तरह से, या जिस कोण पर पोत का मौसम डेक किनारा डूब जाता है, जो भी कम हो;

3. निरंतर तत्परता की स्थिति में ताकि दो चालक दल के सदस्य 5 मिनट से भी कम समय में सवार होने और जलावतरण करने की तैयारी कर सकें;

4. इस अध्याय और एलएसए संहिता द्वारा अपेक्षित रूप से पूरी तरह से सुसज्जित; और

5. जहां तक संभव हो, एक सुरक्षित और आश्रय वाली स्थिति में और आग और विस्फोट से क्षति से सुरक्षित, विशेष रूप से, टैंकों पर जीवन रक्षक नावों के अतिरिक्त, अनुसूची की धारा 1.1.4 के लिए अपेक्षित जीवन रक्षक नावों को विस्फोटक या खतरनाक स्थोरा वाले कार्गो टैंक, स्लोप टैंक या अन्य टैंक पर या उसके ऊपर नहीं रखा जाएगा।

2. पोत के किनारे को नीचे करने के लिए 2 जीवन रक्षक बोटों को यथासंभव नोदक के आगे रखा जाएगा। 80 मीटर लंबाई और उससे अधिक लेकिन 120 मीटर से कम लंबाई के मालवाहक पोतों पर, प्रत्येक जीवनरक्षक को इस प्रकार रखा जाना चाहिए कि जीवनरक्षक का पिछला छोर नोदक के आगे की ओर जीवनरक्षक की लंबाई से कम न हो। 120 मीटर लंबाई और उससे अधिक के मालवाहक पोतों और 80 मीटर लंबाई और उससे अधिक के यात्री पोतों पर, प्रत्येक जीवनरक्षक को इस प्रकार रखा जाएगा कि जीवन रक्षक राफ्ट का पिछला छोर नोदक के आगे जीवनरक्षक की लंबाई से 1.5 गुना से कम न हो। जहां उचित हो, पोत को इस प्रकार व्यवस्थित किया जाएगा कि जीवनरक्षक नौकाएं, अपने रखे गए स्थानों में, भारी समुद्र से होने वाले नुकसान से सुरक्षित रहें।

3. लॉन्चिंग साधनों से जुड़ी 3 जीवन रक्षक बोटों को रखा जाना चाहिए।

#### 4. जीवन रक्षक राफ्ट का भंडारण:

4.1 प्रत्येक जीवन रक्षक राफ्ट को उसके चित्रकार के साथ स्थायी रूप से पोत से जोड़ा जाना चाहिए।

4.2 प्रत्येक जीवन रक्षक या जीवन रक्षक समूह को एलएसए संहिता के पैरा 4.1.6 की अपेक्षाओं के अनुरूप फ्लोट-मुक्त व्यवस्था के साथ रखा जाना चाहिए ताकि प्रत्येक फ्लोट मुक्त हो जाए और यदि हवा भरी हो तो पोत डूबने पर स्वचालित रूप से हवा भर जाए।

4.3 जीवन रक्षक राफ्ट इस प्रकार रखे जाएंगे कि वे अपनी सुरक्षित व्यवस्था से एक समय में एक बेड़ा या कंटेनर को मैनुअल रूप से छोड़ने की अनुमति दे सकें।

4.4 अनुच्छेद 4.1 और 4.2 पैरा 3 के पैरा 1.1.4 द्वारा अपेक्षित जीवन रक्षक राफ्ट पर लागू नहीं होते हैं।

5. डेविट-जलावतरण किए गए जीवन रक्षक राफ्ट को उठाने वाले हुक की पहुंच के भीतर रखा जाएगा, जब तक कि स्थानांतरण का कोई साधन प्रदान नहीं किया जाता है जो पैरा 1.2 में निर्दिष्ट ट्रिम और सूची की सीमाओं के भीतर या पोत की गति या बिजली की विफलता से अप्रभावी नहीं हो जाता है।

6. फेंकने के लिए अभिप्रेत जीवन रक्षक-राफ्ट को इस प्रकार रखा जाना चाहिए कि पोत के दोनों ओर जलावतरण करने के लिए आसानी से स्थानांतरित किया जा सके जब तक कि जीवन रक्षक राफ्ट, अनुसूची-3 की पैरा 1.1 द्वारा अपेक्षित कुल क्षमता के जीवन रक्षक राफ्ट पोत के दोनों ओर जलावतरण करने में सक्षम न हों।

#### 9. बचाव नौकाओं का भंडारण:

1 बचाव नौकाओं को रखा जाएगा—

1. निरंतर तत्परता की स्थिति में 5 मिनट से अनधिक समय में जलावतरण करने के लिए और यदि फुला हुआ प्रकार हो, हर समय पूरी तरह से फुलाए गए स्थिति में होनी चाहिए;

2. लॉन्चिंग और रिकवरी के लिए उपयुक्त स्थिति में;

3. ताकि न तो बचाव नौका और न ही उसके भंडारण की व्यवस्था किसी अन्य लॉन्चिंग स्टेशन पर किसी भी जीवन रक्षक क्राफ्ट के संचालन में हस्तक्षेप करेगी; और
4. यदि यह एक जीवनरक्षक नौका है, तो अनुसूची 1 के पैरा 8 की अपेक्षाओं के अनुपालन में होगा।

#### 10. समुद्री निकासी प्रणालियों का भंडारण:

1. पोत के किनारे में समुद्री निकासी प्रणाली के एम्बार्केशन स्टेशन और सबसे हल्की समुद्री स्थिति में जलरेखा के बीच कोई खुलापन नहीं होना चाहिए और सिस्टम को किसी भी प्रक्षेपण से बचाने के लिए साधन प्रदान किए जाएंगे।
2. समुद्री निकासी प्रणालियाँ ऐसी स्थिति में होनी चाहिए कि सुरक्षित प्रक्षेपण सुनिश्चित हो सके, विशेष रूप से नोदक से निकासी और पतवार की खड़ी लटकती स्थिति को ध्यान में रखते हुए और ताकि, जहां तक संभव हो, प्रणाली को पोत के सीधे किनारे से जलावतरण किया जा सके।
3. प्रत्येक समुद्री निकासी प्रणाली को इस प्रकार रखा जाएगा कि न तो मार्ग और न ही मंच और न ही इसका भंडारण या प्रचालन व्यवस्था किसी अन्य लॉन्चिंग स्टेशन पर किसी अन्य जीवन रक्षक साधित्रों के संचालन में हस्तक्षेप करेगी।
4. जहां उपयुक्त हो, पोत को इस प्रकार व्यवस्थित किया जाएगा कि उनके भंडारित स्थानों में समुद्री निकासी प्रणालियाँ भारी समुद्र से क्षति से सुरक्षित रहें।

#### 11. जीवन रक्षक क्राफ्ट लॉन्चिंग और पुनर्प्राप्ति व्यवस्था:

1. जब तक अन्यथा प्रावधान न किया गया हो, एलएसए संहिता की धारा 6.1 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले लॉन्चिंग और चढ़ाई के साधन सभी जीवन रक्षक क्राफ्ट के लिए प्रदान किए जाएंगे, सिवाय उन क्राफ्ट के जो हैं
1. सबसे हल्की समुद्री स्थिति में जलरेखा से 4.5 मीटर से कम ऊंचाई पर डेक पर एक स्थिति से सवार हुआ और जिसका द्रव्यमान 185 किलोग्राम से अधिक नहीं है; या



2. सबसे हल्की समुद्री स्थिति में जलरेखा से 4.5 मीटर से कम ऊंचाई पर डेक पर एक स्थिति से सवार होता है और जिन्हें 10 तक के ट्रिम और 20 तक की सूची के प्रतिकूल परिस्थितियों में सीधे लंगर डालने की स्थिति से लंगर डालने के लिए रखा जाता है; या
  3. पोत पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या के 200% के लिए जीवन रक्षक क्राफ्ट से अधिक ले जाया गया और जिसका द्रव्यमान 185 किलोग्राम से अधिक नहीं है; या
  4. पोत पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या के 200% के लिए जीवन रक्षा नौका से अधिक ले जाया जाता है, 10 तक की ट्रिम और 20 तक की सूची के प्रतिकूल परिस्थितियों में सीधे लदान की स्थिति से जलावतरण करने के लिए रखा जाता है; या
  5. समुद्री निकासी प्रणाली के संयोजन में उपयोग के लिए प्रदान किया गया, एलएसए संहिता की धारा 6.2 की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है और 10 तक के ट्रिम और 20 तक की सूची के प्रतिकूल परिस्थितियों में सीधे लदान की स्थिति से जलावतरण करने के लिए रखा गया है।
2. प्रत्येक जीवनरक्षक नौका के लिए एक साधन प्रदान किया जाएगा जो जीवनरक्षक नौका को जलावतरण करने और पुनः प्राप्त करने में सक्षम हो। इसके अतिरिक्त, रखरखाव के लिए निर्मुक्त गियर को मुक्त करने के लिए जीवन रक्षक नौका लटकने का प्रावधान होगा।
  3. लॉन्चिंग और रिकवरी व्यवस्था इस प्रकार की होनी चाहिए कि पोत पर साधन ऑपरेटर लॉन्चिंग के दौरान सभी समय पर जीवन रक्षा नावों और रिकवरी के दौरान जीवन रक्षक नौकाओं का निरीक्षण करने में सक्षम हो।
  4. पोत पर ले जाए गए समान जीवन रक्षक क्राफ्ट के लिए केवल एक प्रकार की निर्मुक्त तंत्र का उपयोग किया जाएगा।
  5. किसी भी लॉन्चिंग स्टेशन पर जीवन रक्षक नौका की तैयारी और संचालन से किसी अन्य स्टेशन पर किसी अन्य जीवन रक्षक नौका या बचाव नौका की त्वरित तैयारी और संचालन में हस्तक्षेप नहीं किया जाएगा।

6. जहाँ उपयोग किया जाता है, फॉल्स इतने लंबे होंगे कि जीवन रक्षक क्राफ्ट पोत की सबसे हल्की समुद्री स्थिति में, 10° तक के ट्रिम और 20° तक की सूची की प्रतिकूल परिस्थितियों में दोनों तरफ पोत के साथ पानी तक पहुँच सके।
7. तैयारी और लॉन्चिंग के दौरान, जीवन रक्षा यान, उसके लॉन्चिंग साधन और वह क्षेत्र जिसमें इसे जलावतरण किया जाना है, को सुरक्षा अभिसमय के विनियम II-1/42 या II-1/43 द्वारा अपेक्षित विद्युत शक्ति के आपातकालीन स्रोत से आपूर्ति की गई रोशनी से पर्याप्त रूप से प्रकाशित किया जाएगा।
8. परित्याग के दौरान जीवन रक्षा नौका पर पानी के किसी भी निर्वहन को रोकने के लिए साधन उपलब्ध होंगे।
9. यदि पोत के स्टेबलाइजर पंखों से जीवन रक्षक क्राफ्ट को नुकसान पहुंचने का खतरा है, तो स्टेबलाइजर पंखों को अंदर लाने के लिए ऊर्जा के आपातकालीन स्रोत द्वारा संचालित साधन उपलब्ध होंगे; स्टेबलाइजर पंखों की स्थिति दिखाने के लिए नेविगेटिंग ब्रिज पर ऊर्जा के आपातकालीन स्रोत द्वारा संचालित संकेतक उपलब्ध होंगे।
10. यदि एलएसए संहिता की धारा 4.5 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली आंशिक रूप से बंद जीवन रक्षक नौका ले जाई जाती हैं, तो एक डेविट स्पैन प्रदान किया जाएगा, जिसमें 10 डिग्री तक के ट्रिम और 20 डिग्री तक की सूची की प्रतिकूल परिस्थितियों में पोत को उसके सबसे हल्के समुद्री स्थिति में पानी तक पहुंचने के लिए पर्याप्त लंबाई की कम से कम दो जीवन रक्षक लाइनें हों।

## **12. बचाव नौका पर चढ़ना, लॉन्चिंग और पुनर्प्राप्ति व्यवस्था:**

1. बचाव नौका पर चढ़ने और जलावतरण करने की व्यवस्था इस प्रकार की होनी चाहिए कि बचाव नौका को कम से कम समय में पोतस्थ किया जा सके और जलावतरण किया जा सके।
2. यदि बचाव नौका पोत के जीवन रक्षक यानों में से एक है, तो चढ़ाई की व्यवस्था और लॉन्चिंग स्टेशन अनुसूची 1 के पैरा 6 और 7 की अपेक्षा का अनुपालन करेगा।

3. लॉन्चिंग व्यवस्था अनुसूची 1 के पैरा 11 की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगी। परंतु सभी बचाव नौकाएं शांत पानी में 5 समुद्री मील तक की गति से आगे बढ़ने वाले पोत के साथ, जहां अपेक्षित हो, चित्रकारों का उपयोग करके जलावतरण करने में सक्षम होंगी।

4. मध्यम समुद्री स्थितियों में बचाव नौका के लिए पुनः प्राप्ति का समय 5 मिनट से अधिक नहीं होना चाहिए जब वह व्यक्तियों और साधित्रों के पूर्ण पूरक के साथ भरी हुई हो। यदि बचाव नौका भी एक जीवनरक्षक नौका है, तो यह पुनर्प्राप्ति समय संभव होगा जब यह अपने जीवनरक्षक साधित्रों और अनुमोदित बचाव नौका कम से कम छह व्यक्तियों के साथ भरी हुई हो।

5. बचाव नौका पर सवार होने और पुनर्प्राप्ति की व्यवस्था स्ट्रेचर केस को सुरक्षित और कुशल रीति से संभालने की अनुमति देगी। यदि भारी गिरावट अवरोध एक खतरा पैदा करती है तो सुरक्षा के लिए खराब मौसम रिकवरी स्ट्रॉप प्रदान किए जाएंगे।

### 13. पानी से व्यक्तियों की वसूली:

1. सभी पोतों के पास पानी से व्यक्तियों की वसूली के लिए पोत-विशिष्ट योजनाएं और प्रक्रियाएं होंगी, जिसमें संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखा जाएगा। योजनाओं और प्रक्रियाओं में उन साधित्रों की पहचान की जानी चाहिए जिनका उपयोग पुनर्प्राप्ति प्रयोजनों के लिए किया जाना है और पुनर्प्राप्ति कार्यों में सम्मिलित पोत के कर्मियों के जोखिम को कम करने के लिए उठाए जाने वाले उपायों की पहचान की जानी चाहिए। 1 जुलाई 2014 से पहले निर्मित पोतों को 1 जुलाई 2014 के बाद किए गए पोत के पहले आवधिक या नवीकरण सुरक्षा उपस्कर सर्वेक्षण द्वारा इस अपेक्षा का अनुपालन करना होगा, जो भी पहले हो।

2. रो-रो यात्री पोत जो अनुसूची 2 की धारा 6.4 का अनुपालन करते हैं, इस पैरा का अनुपालन करने के लिए माने जाएंगे।

### 14. लाइन-श्रोइंग वाले साधित्रों:

एलएसए संहिता की धारा 7.1 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाला एक लाइन-श्रोइंग वाला साधित्रों प्रदान किया जाएगा।

## 15. आपातकालीन प्रशिक्षण और अभ्यास:

1. यह पैरा सभी पोतों पर लागू होता है।

2. सुरक्षा प्रतिष्ठानों और अभ्यास के साथ परिचितता:

2.1 नियत आपातकालीन कर्तव्यों वाले प्रत्येक चालक दल के सदस्य को यात्रा शुरू होने से पहले इन कर्तव्यों से परिचित होना चाहिए।

2.2 एक पोत पर एक यात्रा पर लगा हुआ है जहां यात्रियों को 24 घंटे से अधिक समय तक पोत पर रहने के लिए निर्धारित किया गया है, नए-शुरू किए गए यात्रियों के लिए प्रस्थान से पहले या तुरंत बाद होगा। यात्रियों को जीवन रक्षक जैकेट के उपयोग और आपात स्थिति में कार्रवाई करने के बारे में निर्देश दिया जाएगा।

2.3 जब भी नए यात्री सवार होते हैं, प्रस्थान से ठीक पहले या प्रस्थान के तुरंत बाद एक यात्री सुरक्षा ब्रीफिंग दी जानी चाहिए। संक्षिप्त विवरण में अनुसूची 1 के पैरा 3.2 और 3.4 द्वारा अपेक्षित अनुदेश सम्मिलित होंगे, और यात्रियों द्वारा समझी जाने वाली एक या अधिक भाषाओं में घोषणा के माध्यम से किया जाएगा। घोषणा पोत के सार्वजनिक संबोधन प्रणाली पर की जाएगी, या अन्य समतुल्य साधनों द्वारा की जाएगी जो कम से कम उन यात्रियों द्वारा सुनी जाने की संभावना है जिन्होंने अभी तक यात्रा के दौरान इसे नहीं सुना है। पैरा 2.2 के अनुसार ब्रीफिंग को मस्टर में सम्मिलित किया जा सकता है। सूचना कार्ड या पोस्टर या वीडियो कार्यक्रम पोतों पर वीडियो डिस्प्ले पर प्रदर्शित किए जा सकते हैं, किंतु घोषणा को प्रतिस्थापित करने के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता है।

3 ड्रिल:

3.1 ड्रिल, जहां तक संभव हो, इस तरह से आयोजित की जानी चाहिए जैसे कि कोई वास्तविक आपातकाल हो।

3.2 प्रत्येक चालक दल के सदस्य को हर महीने कम से कम एक परित्यक्त पोत अभ्यास और एक अग्नि अभ्यास में भाग लेना चाहिए। यदि पिछले महीने में 25% से अधिक चालक दल ने पोत पर परित्यक्त पोत और अग्नि के अभ्यास में भाग नहीं लिया है, तो पोत के पत्तन छोड़ने

के 24 घंटे के भीतर चालक दल का अभ्यास किया जाना चाहिए। जब कोई पोत पहली बार सेवा में प्रवेश करता है, किसी प्रमुख चरित्र के उपांतरण के बाद या जब कोई नया चालक दल लगा दिया जाता है, तो ये अभ्यास नौकायन से पहले आयोजित किए जाएंगे। प्रशासन उन पोतों की श्रेणियों के लिए अन्य व्यवस्थाओं को स्वीकार कर सकता है जिनके लिए यह अव्यावहारिक है।

3.3 बंद स्थान प्रवेश या बचाव उत्तरदायित्व वाले चालक दल के सदस्यों को कम से कम हर दो महीने में एक बार पोत पर आयोजित होने वाले बंद स्थान प्रवेश और बचाव अभ्यास में भाग लेना चाहिए।

### 3.4 परित्यक्त पोत ड्रिल

#### 3.4.1 प्रत्येक परित्यक्त पोत ड्रिल अभ्यास में सम्मिलित होगा

1. अनुसूची 1 के पैरा 1.4.2 द्वारा अपेक्षित अलार्म के साथ यात्रियों और चालक दल को मस्टर स्टेशनों पर बुलाना, उसके बाद सार्वजनिक पते या अन्य संसूचना प्रणाली पर ड्रिल घोषणा और यह सुनिश्चित करना कि उन्हें पोत छोड़ने के आदेश के बारे में पता चल जाए;
2. स्टेशनों को रिपोर्ट करना और मस्टर सूची में वर्णित कर्तव्यों के लिए तैयारी करना;
3. यह जांच करना कि यात्री और चालक दल उचित रूप से कपड़े पहने हुए हैं;
4. यह जांचना कि जीवन रक्षक जैकेट सही ढंग से पहने गए हैं;
5. लॉन्चिंग के लिए किसी भी अपेक्षित तैयारी के बाद कम से कम एक जीवनरक्षक को कम करना;
6. लाइफ़बोट इंजन शुरू करना और चलाना;
7. जीवन नौकाओं को जलावतरण करने के लिए उपयोग किए जाने वाले डेविट्स का संचालन;
8. यात्रियों की उनके स्टेटरूम में फंसी हुई स्थिति में नकली खोज और बचाव; और

### 9. रेडियो जीवन रक्षक साधित्रों के उपयोग के निर्देश।

3.4.2 अलग-अलग जीवन रक्षक बोट को यथासंभव पैरा 3.4.1.5 की अपेक्षाओं के अनुपालन में क्रमिक अभ्यास में उतारा जाएगा।

3.4.3 पैरा 3.4.4 और 3.4.5 में दिए गए उपबंधों को छोड़कर, प्रत्येक जीवनरक्षक को जलावतरण किया जाएगा, और उसके नियत संचालन दल द्वारा, पोत छोड़ने के अभ्यास के दौरान कम से कम हर तीन महीने में एक बार पानी में चलाया जाएगा।

3.4.4 फ्री-फॉल लॉन्चिंग के लिए व्यवस्थित एक जीवन रक्षक बोट के मामले में, एक परित्यक्त पोत ड्रिल के दौरान कम से कम हर तीन महीने में एक बार चालक दल को जीवन रक्षक बोट पर चढ़ना चाहिए, अपनी सीटों में खुद को ठीक से सुरक्षित करना चाहिए और जलावतरण प्रक्रिया शुरू करनी चाहिए, किंतु वास्तविक रिहाई को छोड़कर (यानी, निर्मुक्त हुक को जारी नहीं किया जाएगा)। इसके बाद या तो जीवनरक्षक को केवल अपेक्षित प्रचालन चालक दल के साथ मुक्त-पतन जलावतरण किया जाएगा, या प्रचालन चालक दल के साथ या उसके बिना लॉन्चिंग के द्वितीयक साधनों के माध्यम से पानी में उतारा जाएगा। दोनों ही स्थितियों में इसके बाद जीवनरक्षक नौका को संचालन दल द्वारा पानी में चलाया जाएगा। छह महीने से अधिक के अंतराल पर, जीवनरक्षक या तो केवल ऑपरेटिंग क्रू के साथ फ्री-फॉल द्वारा जलावतरण किया जाएगा, या संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों के अनुसार अनुकरण लॉन्चिंग की जाएगी।

3.4.5 प्रशासन छोटे अंतरराष्ट्रीय यात्राओं पर चलने वाले पोतों को एक तरफ जीवनरक्षक नौकाओं को जलावतरण करने की अनुमति नहीं दे सकता है यदि पत्तन में उनके बर्थिंग व्यवस्था और उनके व्यापार पैटर्न उस तरफ जीवनरक्षक नौकाओं को जलावतरण करने की अनुमति नहीं देते हैं। परंतु कि ऐसी सभी जीवन रक्षक नौका को कम से कम हर 3 महीने में एक बार नीचे उतारा जाएगा और कम से कम वार्षिक रूप से जलावतरण किया जाएगा।

3.4.6 जहां तक उचित और व्यवहार्य है, जीवनरक्षक नौकाओं के अतिरिक्त अन्य बचाव नौकाओं को, जो बचाव नौकाएं भी हैं, उनके नियत चालक दल के साथ प्रत्येक महीने

जलावतरण किया जाएगा और पानी में चलाया जाएगा। सभी मामलों में, इस अपेक्षा का अनुपालन कम से कम हर तीन महीने में एक बार किया जाना चाहिए।

3.4.7 यदि जीवनरक्षक और बचाव नौका लॉन्चिंग अभ्यास पोत के आगे बढ़ने के साथ किए जाते हैं, तो इस तरह के अभ्यास, सम्मिलित खतरों के कारण, केवल आश्रय वाले पानी में और इस तरह के अभ्यास में अनुभवी अधिकारी की देखरेख में अभ्यास किया जाएगा।

3.4.8 यदि किसी पोत में समुद्री निकासी प्रणाली लगी हुई है, तो अभ्यास में सिस्टम की वास्तविक तैनाती से ठीक पहले सिस्टम की तैनाती के लिए अपेक्षित प्रक्रियाओं का अभ्यास सम्मिलित होगा। अभ्यास के इस पहलू को नियम 11 के अनुसार पोत पर प्रशिक्षण सहायता का उपयोग करके नियमित निर्देश द्वारा बढ़ाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक प्रणाली पार्टी सदस्य को, जहां तक संभव हो, एक समान प्रणाली की पूर्ण तैनाती में भाग लेकर आगे प्रशिक्षित किया जाएगा, या तो पोत पर या किनारे पर, दो वर्ष से अधिक नहीं, किंतु किसी भी मामले में तीन साल से अधिक नहीं। यह प्रशिक्षण अनुसूची I की धारा 16.8.2 द्वारा अपेक्षित तैनाती से जुड़ा हो सकता है।

3.4.9 प्रत्येक परित्याग पोत अभ्यास में एकत्र करने और परित्याग के लिए आपातकालीन प्रकाश व्यवस्था का परीक्षण किया जाना चाहिए।

### 3.5 अग्नि अभ्यास:

3.5.1 अग्निशमन अभ्यास की योजना इस प्रकार बनाई जानी चाहिए कि पोतों और कार्गो के प्रकार के आधार पर होने वाली विभिन्न आपात स्थितियों में नियमित अभ्यास पर उचित ध्यान दिया जाए।

3.5.2 प्रत्येक अग्नि अभ्यास में सम्मिलित होगा

1. स्टेशनों को रिपोर्ट करना और अनुसूची 1 के पैरा 3 के अनुसार मस्टर सूची में वर्णित कर्तव्यों के लिए तैयारी करना;

2. आग बुझाने वाले पंप की शुरुआत, यह दिखाने के लिए कि सिस्टम उचित कार्य क्रम में है, कम से कम पानी के दो अपेक्षित जेट का उपयोग करना;
3. फायरमैन के पोशाक और अन्य व्यक्तिगत बचाव साधित्रों की जाँच;
4. सुसंगत संसूचना साधित्रों की जाँच;
5. ड्रिल क्षेत्र में वाटरटाइट दरवाजों, फायर दरवाजों, फायर डैम्पर्स और वेंटिलेशन सिस्टम के मुख्य इनलेट और आउटलेट के संचालन की जांच करना; और
6. पोत को बाद में छोड़ने के लिए अपेक्षित व्यवस्था की जाँच करना।

3.5.3 अभ्यास के दौरान उपयोग किए जाने वाले साधित्रों को तुरंत अपनी पूरी प्रचालन स्थिति में वापस लाया जाना चाहिए और अभ्यास के दौरान खोजी गई किसी भी त्रुटि और दोष को जल्द से जल्द ठीक किया जाना चाहिए।

### 3.6 बंद जगह में प्रवेश और बचाव अभ्यास:

3.6.1 बंद स्थान में प्रवेश और बचाव अभ्यास की योजना बनाई जानी चाहिए और सुरक्षित रीति से आयोजित की जानी चाहिए, जिसमें संगठन द्वारा विकसित सिफारिशों में प्रदान किए गए मार्गदर्शन को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

### 3.6.2 प्रत्येक संलग्न स्थान प्रविष्टि और बचाव अभ्यास में सम्मिलित होगा

1. प्रवेश के लिए अपेक्षित व्यक्तिगत सुरक्षा साधित्रों की जाँच और उपयोग;
2. संसूचना साधित्रों और प्रक्रियाओं की जाँच और उपयोग;
3. बंद स्थानों में वातावरण को मापने के लिए साधित्रों की जाँच और उपयोग;
4. बचाव साधित्रों और प्रक्रियाओं की जाँच और उपयोग; और
5. प्राथमिक चिकित्सा और पुनर्जीवन तकनीकों में निर्देश।



#### 4. पोत पर प्रशिक्षण और निर्देश:

4.1 पोत के जीवन रक्षक साधित्रों के उपयोग में ऑन पोत प्रशिक्षण, जिसमें जीवन रक्षक क्राफ्ट साधित्रों सम्मिलित हैं, और पोत के अग्निशमन साधित्रों के उपयोग में, एक कू सदस्य के पोत में सम्मिलित होने के दो सप्ताह के बाद जल्द से जल्द किंतु बाद में नहीं दिया जाएगा। परंतु कि जहां चालक दल का सदस्य नियमित रूप से पोत पर रोटेटिंग असाइनमेंट पर है, ऐसा प्रशिक्षण पोत पर पहली बार सम्मिलित होने के समय के दो सप्ताह के बाद नहीं दिया जाएगा। पोत के अग्निशमन साधित्रों, जीवन रक्षक साधित्रों के उपयोग में निर्देश, और समुद्र में जीवित रहने के लिए ड्रिल के समान अंतराल पर दिए जाएंगे। व्यक्तिगत निर्देश में पोत के जीवन रक्षक और आग बुझाने वाले साधित्रों के विभिन्न हिस्सों को सम्मिलित किया जा सकता है, किंतु पोत के सभी जीवन रक्षक और आग बुझाने वाले साधित्रों को दो महीने की अवधि के भीतर कवर किया जाएगा।

4.2 प्रत्येक चालक दल के सदस्य को निर्देश दिए जाएंगे जिनमें सम्मिलित होंगे लेकिन अपेक्षित रूप से सीमित नहीं होंगे

1. पोत के फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट का संचालन और उपयोग;
2. हाइपोथर्मिया की समस्याएं, हाइपोथर्मिया के लिए प्राथमिक उपचार और अन्य उपयुक्त प्राथमिक उपचार प्रक्रियाएं;
3. गंभीर मौसम और गंभीर समुद्री परिस्थितियों में पोत के जीवन रक्षक साधित्रों के उपयोग के लिए अपेक्षित विशेष निर्देश;
4. अग्निशमन साधित्रों का संचालन और उपयोग; और
5. संलग्न स्थानों और ऐसे स्थानों में सुरक्षित प्रवेश के लिए पोत पर प्रक्रियाओं से जुड़े जोखिम जो उचित रूप से संगठन द्वारा विकसित सिफारिशों में प्रदान किए गए मार्गदर्शन को ध्यान में रखेंगे।

4.3 डेविट-जलावतरण किए गए जीवन रक्षक बेड़ों के उपयोग में ऑन पोत प्रशिक्षण ऐसे साधित्रों से सुसज्जित प्रत्येक पोत पर चार महीने से अधिक के अंतराल पर नहीं होगा, जिसमें

जीवन रक्षक बेड़े का फुलाना और नीचे करना सम्मिलित हो सकता है। यह जीवन रक्षक एक विशेष जीवन रक्षक हो सकता है जो केवल प्रशिक्षण के उद्देश्य से है, जो पोत के जीवन रक्षक उपस्कर का भाग नहीं है और ऐसे विशेष जीवन रक्षक को स्पष्ट रूप से चिह्नित किया जाएगा।

## 5. रिकॉर्ड:

5.1 वह तारीख जब मस्टर्स आयोजित किए जाते हैं, परित्यक्त पोत अभ्यास और आग अभ्यास का विवरण, बंद जगह में प्रवेश और बचाव अभ्यास, अन्य जीवन रक्षक साधित्रों का अभ्यास और ऑन पोत प्रशिक्षण को प्रशासन द्वारा निर्धारित की गई ऐसी लॉग-बुक में दर्ज किया जाएगा। यदि नियत समय पर पूर्ण मस्टर, ड्रिल या प्रशिक्षण सत्र आयोजित नहीं किया जाता है, तो लॉग-बुक में परिस्थितियों और मस्टर, ड्रिल या प्रशिक्षण सत्र के विस्तार को बताते हुए प्रविष्टि की जाएगी।

## 16. प्रचालन, तत्परता, रखरखाव और निरीक्षण:

1. यह पैरा सभी पोतों पर लागू होगा और पैरा 3.2, 3.3 और 6.2 की अपेक्षाओं का अनुपालन, जहां तक संभव हो, 1 जुलाई, 1986 से पहले निर्मित पोतों पर किया जाएगा।

### 2. प्रचालन तत्परता:

2.1 पोत के पत्तन से निकलने से पहले और यात्रा के दौरान हर समय, सभी जीवन रक्षक साधित्रों कार्यक्रम में और तत्काल उपयोग के लिए तैयार होने चाहिए।

### 3. रखरखाव:

3.1 जीवन रक्षक साधित्रों का रखरखाव, परीक्षण और निरीक्षण ऐसे साधित्रों की विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए उचित ध्यान रखते हुए किया जाएगा।

3.2 नियम 12 के अनुपालन में जीवन रक्षक साधित्रों के ऑन पोत रखरखाव के लिए निर्देश प्रदान किए जाएंगे और रखरखाव तदनुसार किया जाएगा।

3.3 प्रशासन पैरा 3.2 की अपेक्षाओं के अनुपालन में, एक पोत पोत नियोजित रखरखाव कार्यक्रम स्वीकार कर सकता है, जिसमें नियम 12 की अपेक्षाएं सम्मिलित होंगी।

#### 4. फॉल्स का रखरखाव:

4.1 शीव से गुजरने वाले क्षेत्रों के विशेष ध्यान के साथ लॉन्चिंग में उपयोग किए जाने वाले फॉल्स का समय-समय पर निरीक्षण किया जाना चाहिए, और फॉल्स के खराब होने के कारण या पांच वर्ष से अधिक नहीं के अंतराल पर, जो भी पहले हो, नवीनीकृत किया जाना चाहिए।

#### 5. स्पेयर और मरम्मत साधित्रों :

5.1 जीवन रक्षक साधित्रों और उनके घटकों के लिए स्पेयर और मरम्मत साधित्रों प्रदान किए जाएंगे जो अत्यधिक घिसाव या खपत के अधीन हैं और उन्हें नियमित रूप से बदलने की अपेक्षितता है।

#### 6. साप्ताहिक निरीक्षण:

6.1 निम्नलिखित परीक्षण और निरीक्षण साप्ताहिक रूप से किए जाएंगे और निरीक्षण की रिपोर्ट लॉग-बुक में दर्ज की जाएगी—

1. सभी जीवन रक्षक क्राफ्ट , बचाव नौकाएँ और लॉन्चिंग साधित्रों यह सुनिश्चित करने के लिए दृश्य रूप से निरीक्षण किया जाएगा कि वे उपयोग के लिए तैयार हैं। निरीक्षण में सम्मिलित होगा, किंतु हुक की स्थिति, जीवनरक्षक से उनका लगाव और ऑन-लोड निर्मुक्त गियर ठीक से और पूरी तरह से रीसेट किया जाना;

2. जीवनरक्षक नौकाओं और बचाव नौकाओं में सभी इंजन कम से कम तीन मिनट की कुल अवधि के लिए चलाए जाएंगे, परंतु परिवेश का तापमान इंजन को शुरू करने और चलाने के लिए अपेक्षित न्यूनतम तापमान से ऊपर हो। समय की इस अवधि के दौरान, यह प्रदर्शित किया जाना चाहिए कि गियर बॉक्स और गियर बॉक्स ट्रेन संतोषजनक रूप से संलग्न हैं। यदि बचाव नौका में लगी आउटपोट मोटर की विशेष विशेषताएं इसे तीन मिनट की अवधि के लिए अपने प्रोपेलर को डुबोकर चलाने की अनुमति नहीं देती हैं, तो एक उपयुक्त पानी की आपूर्ति प्रदान की जा सकती है। विशेष मामलों में, प्रशासन 1 जुलाई, 1986 से पहले निर्मित पोतों के लिए इस अपेक्षितता से छूट दे सकता है

3. मालवाहक पोतों पर फ्री-फॉल जीवन रक्षक बोटों को छोड़कर, जीवनरक्षक नौकाओं को उनके भंडारित स्थान से, बिना किसी व्यक्ति के, प्रक्षेपण साधित्रों के संतोषजनक संचालन का प्रदर्शन करने के लिए अपेक्षित सीमा तक ले जाया जाएगा, यदि मौसम और समुद्री परिस्थितियां इसकी अनुमति देती हैं; और

4. साधारण आपातकालीन अलार्म का परीक्षण किया जाएगा।

#### 7. मासिक निरीक्षण:

7.1 फ्री-फॉल जीवन रक्षक बोटों को छोड़कर सभी जीवन रक्षक बोटों को यदि मौसम और समुद्री परिस्थितियां अनुमति दें तो बिना किसी व्यक्ति के उनके बंद स्थान से बाहर कर दिया जाएगा।

7.2 जीवन रक्षक साधित्रों, जिसमें जीवनरक्षक साधित्रों भी सम्मिलित हैं, का निरीक्षण नियम 12 द्वारा अपेक्षित चेकलिस्ट का उपयोग करके मासिक रूप से किया जाएगा जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि वे पूर्ण और अच्छी स्थिति में हैं। निरीक्षण की रिपोर्ट लॉग-बुक में दर्ज की जाएगी।

8. फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट, फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक जैकेट, समुद्री निकासी प्रणालियों की सर्विसिंग और फुलाए जाने वाले बचाव नौकाओं का रखरखाव और मरम्मत:

8.1 प्रत्येक फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट, फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक जैकेट और समुद्री निकासी प्रणाली की सर्विस निम्नानुसार की जाएगी :-

1. बारह मास से अनधिक के अंतराल पर, परंतु किसी भी दशा में जहां यह अव्यावहारिक है, प्रशासन इस अवधि को सत्रह मास तक बढ़ा सकता है; और

2. एक अनुमोदित सर्विसिंग स्टेशन पर जो उन्हें सर्विस देने में सक्षम है, उचित सर्विसिंग सुविधाएं बनाए रखता है और केवल उचित रूप से प्रशिक्षित कार्मिकों का उपयोग करता है।

8.2 समुद्री निकासी प्रणालियों की चक्रानुक्रम में तैनाती:

पैरा 8.1 द्वारा अपेक्षित समुद्री निकासी प्रणालियों का सर्विस अंतराल के अतिरिक्त या उसके संयोजन में, प्रत्येक समुद्री निकासी प्रणाली को प्रशासन द्वारा सहमत अंतराल पर चक्रानुक्रम आधार पर पोत पर तैनात किया जाएगा, परंतु प्रत्येक प्रणाली को हर छह वर्ष में कम से कम एक बार तैनात किया जाना है।

8.3 एक प्रशासन जो नियम 7 के अधीन नए और नवीन फुलाए जाने वाले जीवन राफ्ट व्यवस्थाओं का अनुमोदन करता है, निम्नलिखित शर्तों पर विस्तारित सर्विस अंतराल की अनुमति दे सकता है

1. नए और नवीन जीवन रक्षक राफ्ट व्यवस्था ने विस्तारित सर्विस अंतराल के दौरान परीक्षण प्रक्रिया द्वारा यथापेक्षित वैसे ही मानकों को बनाए रखने के लिए साबित किया है
2. जीवन रक्षक राफ्ट प्रणाली की फलक पर जांच पैरा 8.1.1 के अनुसार प्रमाणित कार्मिकों द्वारा की जाएगी;
3. पांच वर्ष से अनधिक के अंतराल पर सर्विस संगठन की सिफारिशों के अनुसार क्रियान्वित की जाएगी।

8.4 फुफलाए जाने वाली हुई बचाव नौकाओं की सभी मरम्मत और रखरखाव विनिर्माता के अनुदेशों के अनुसार क्रियान्वित की जाएगी। आपातकालीन मरम्मत पोत के फलक पर की जा सकती है। परंतु स्थायी मरम्मत एक अनुमोदित सर्विसिंग स्टेशन पर की जाएगी।

8.5 प्रशासन जो पैरा 8.3 के अनुसरण में जीवन रक्षक राफ्ट सेवा अंतराल के विस्तार की अनुमति देता है, सुरक्षा अभिसमय के विनियम 1/5 (ख) के अनुसरण में ऐसी कार्रवाई के बारे में संगठन को अधिसूचित करेगा।

9. द्रवस्थैतिक निर्मुक्त इकाइयों की आवधिक सर्विसिंग:

9.1 निस्तारणीय द्रवस्थैतिक निर्मुक्त इकाइयों से भिन्न अन्य द्रवस्थैतिक निर्मुक्त इकाइयों की सर्विसिंग की जाएगी

1. बारह मास से अनधिक नहीं के अंतराल पर, परंतुक जहां यह अव्यावहारिक है, प्रशासन इस अवधि को सत्रह मास तक बढ़ा सकता है; और

2. सर्विसिंग स्टेशन पर जो उन्हें सर्विस प्रदान करने में सक्षम है, उचित सर्विसिंग सुविधाएं रखता है और केवल उचित रूप से प्रशिक्षित कार्मिकों का उपयोग करता है।

#### 10. नौभरण स्थानों का अंकन:

10.1 जीवन रक्षक साधित्रों के लिए कंटेनर, ब्रैकेट, रैक और अन्य समान नौभरण स्थानों को संगठन की सिफारिशों के अनुसार प्रतीकों के साथ अंकित किया जाना चाहिए \*, जो उस प्रयोजन के लिए उस स्थान में नौभरित युक्तियों को उपदर्शित करता है। यदि उस स्थान पर एक से अधिक युक्ति नौभरित किए जाते हैं, तो युक्तियों की संख्या भी उपदर्शित की जाएगी।

11. रखरखाव, पूरी जांच, प्रचालन परीक्षण, जीवन रक्षक नौकाओं, बचाव नौकाओं और तेज बचाव नौकाओं, जलावतरण उपस्करों और निर्मुक्तनिर्मुक्त गियर का रखरखाव और जीर्णोद्धार:

#### 11.1 जलावतरण उपस्कर -

1. सुरक्षा अभिसमय के विनियमों 1/7 या 1/8 के अनुसार वार्षिक सर्वेक्षणों में पूरी तरह से जांच के अधीन होगा; और

2. पैरा 11.1.1 में निर्दिष्ट परीक्षा पूरी होने पर, अधिकतम अधिकतम कम की जाने वाली गति पर विंच ब्रेक के डायनेमिक परीक्षण के अधीन होगा लागू किए जाने वाला भार उत्तरजीविता क्राफ्ट या बचाव नौका का द्रव्यमान होगा, जिसमें व्यक्ति सवार नहीं होंगे, सिवाय इसके कि, कम से कम प्रत्येक पांच वर्ष के अंतराल पर, व्यक्तियों और उपस्कर सहित उत्तरजीविता क्राफ्ट या बचाव नौका के वजन के 1.1 गुना भार के बराबर प्रमाण भार के साथ परीक्षण किया जाएगा।

11.2 जीवन रक्षक नौका और बचाव नौका निर्मुक्त गियर, जिसमें त्वरित बचाव नौका निर्मुक्त गियर और फ्री-फॉल जीवन नौका निर्मुक्त प्रणाली शामिल हैं,

1. सुरक्षा अभिसमय के विनियमों 1/7 और 1/8 द्वारा अपेक्षित वार्षिक सर्वेक्षणों के दौरान एक गहन परीक्षा और प्रचालन परीक्षण के अधीन होगा;

2. ऑन-लोड निर्मुक्त गियर की दशा में, जब भी निर्मुक्त गियर का जीर्णोद्धार किया जाता है, तो व्यक्तियों और उपस्करों के पूर्ण पूरक के साथ लोड होने पर नौका के कुल द्रव्यमान के 1.1 गुना के भार के अधीन प्रचालनीय रूप से परीक्षण किया जाता है। इस तरह की मरम्मत और प्रचालन परीक्षण कम से कम प्रत्येक पांच वर्ष में एक बार कार्यान्वित किया जाना चाहिए; और

11.2.2 के पैरा के होते हुए भी, फ्री-फॉल जीवन रक्षक नौका निर्मुक्त प्रणाली का प्रचालन, परीक्षण या तो केवल चालक दल के साथ फ्री फॉल जलावतरण द्वारा किया जाएगा या रखरखाव, गहन परीक्षा, प्रचालन परीक्षण, जीर्णोद्धार और मरम्मत की अपेक्षाओं के आधार पर जीवन रक्षक नौका को जलावतरण किए बिना किया जाएगा।

11.3 डेविट-जलावतरण जीवन रक्षक राफ्ट स्वचालित निर्मुक्त जलावतरण किया जाएगा-

1. सुरक्षा अभिसमय के विनियमों 1/7 और 1/8 द्वारा अपेक्षित वार्षिक सर्वेक्षणों के दौरान गहन परीक्षा और प्रचालन परीक्षण के अधीन होगा; और

2.1.1 भार के अधीन प्रचालन रूप से परीक्षण किया गया, जब भी स्वचालित निर्मुक्त हुक की जीर्णोद्धार किया जाता है, तब जीवन रक्षक राफ्ट के कुल द्रव्यमान का 1.1 गुना भार के साथ व्यक्तियों और साधित्रों के पूर्ण पूरक के साथ लोड किया जाता है। इस तरह का जीर्णोद्धार और प्रचालन परीक्षण कम से कम प्रत्येक पांच वर्ष में एक बार किया जाना चाहिए।

11.4 जीवन रक्षक नौकाएँ और बचाव नौकाएँ, जिनमें तीव्र बचाव नौकाएँ भी सम्मिलित हैं, सुरक्षा अभिसमय के विनियमों/7 और/8 द्वारा अपेक्षित वार्षिक सर्वेक्षणों के दौरान एक गहन परीक्षा और प्रचालन परीक्षण के अधीन होंगी।

11.1 से 11.4 के पैरा द्वारा अपेक्षित गहन जांच, प्रचालन परीक्षण और जीर्णोद्धार और पैरा 11.1 से 11.4 में निर्दिष्ट उपस्करों का रखरखाव और मरम्मत, रखरखाव, गहन जांच, प्रचालन परीक्षण, जीर्णोद्धार और मरम्मत तथा नियम 12 के अनुसार फलक पर रखरखाव के लिए अनुदेशों के लिए अपेक्षाओं के अनुसार कार्यान्वित किया जाएगा।

## अनुसूची 2

### यात्री पोत

(अतिरिक्त अपेक्षाएं)

[नियम 10 (ख) देखें]

#### 1. जीवन रक्षक क्राफ्ट और बचाव नौकाएँ

##### 1. उत्तरजीविता क्राफ्ट :

1.1 अंतर्राष्ट्रीय यात्रा पर लगे यात्री पोत (1) जो छोटी अंतर्राष्ट्रीय यात्रा नहीं करते हैं, उन्हें निम्नलिखित अनुसार ले जाना चाहिए

1. एलएसए संहिता की धारा 4.5 या 4.6 की अपेक्षाओं का अनुपालन करते हुए आंशिक या पूर्णतः संलग्न जीवन रक्षक नौकाएं, ऐसी कुल क्षमता के प्रत्येक तरफ फलक पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या के 50% से कम को समायोजित करने के लिए होगा। प्रशासन जीवन रक्षक राफ्ट समतुल्य कुल क्षमता की जीवन रक्षक नौकाओं के प्रतिस्थापन की अनुमति दे सकता है, परंतु पोत पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या के 37.5% को समायोजित करने के लिए प्रत्येक तरफ पर्याप्त जीवन रक्षक नौकाएं कभी भी कम नहीं होनी चाहिए। फुलाए जाने वाले या कठोर जीवन रक्षक राफ्ट एलएसए संहिता की धारा 4.2 या 4.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगी और पोत के प्रत्येक तरफ समान रूप से वितरित जलावतरण साधित्रों द्वारा सेवा की जाएगी; और

2. इसके अतिरिक्त, एलएसए संहिता की धारा 4.2 या 4.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले फुलाए जाने वाले या कठोर जीवन रक्षक राफ्ट, ऐसी कुल क्षमता के साथ जो पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या का कम से कम 25% समायोजित करेगी। इन जीवन रक्षक राफ्ट को प्रत्येक तरफ कम से कम एक जलावतरण उपस्कर द्वारा सेवा प्रदान की जाएगी जो पैरा 1.1.1 की अपेक्षाओं के अनुपालन में उपबंधित किए गए हों या दोनों तरफ उपयोग किए जा



सकने वाले समतुल्य अनुमोदित साधित्रों हों। परंतु कि इन जीवन रक्षक राफ्ट का नौभरण अनुसूची 1 के पैरा 8.5 की अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं कर सकता है।

1.2 कम दूरी की अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे यात्री पोत (वर्ग-2) निम्नानुसार ले जाएंगे:-

1. एलएसए संहिता की धारा 4.5 या 4.6 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली आंशिक या पूर्णतःसंलग्न जीवन रक्षक नौकाएं, ऐसी कुल क्षमता के साथ जो पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या का कम से कम 30% समायोजित करेगी। जीवनरक्षक नौकाएँ, जहां तक संभव हो, पोत के दोनों ओर समान रूप से वितरित की जाएंगी। इसके अतिरिक्त, एलएसए संहिता की धारा 4.2 या 4.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले फुलाए जाने वाले या कठोर जीवन रक्षक राफ्ट को ऐसी कुल क्षमता के साथ ले जाया जाएगा कि, जीवनरक्षक नौका क्षमता के साथ, उत्तरजीविता क्राफ्ट पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करेगा। जीवन रक्षक राफ्ट को पोत के दोनों ओर समान रूप से वितरित जलावतरण उपस्करों द्वारा सेवा के लिए लगाया जाएगा;

2. इसके अतिरिक्त , एलएसए संहिता की धारा 4.2 या 4.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले फुलाए जाने वाले या कठोर जीवन रक्षक राफ्ट, ऐसी कुल क्षमता के साथ जो पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या का कम से कम 25% समायोजित करेगी। इन जीवन रक्षक राफ्ट को प्रत्येक तरफ कम से कम एक जलावतरण उपस्कर द्वारा सेवा प्रदान की जाएगी जो पैरा 1.2.1 की अपेक्षाओं के अनुपालन में प्रदान किए गए हों या दोनों तरफ उपयोग किए जा सकने वाले समतुल्य अनुमोदित उपस्करों हों। परंतु कि इन जीवन रक्षक नौकाओं का नौभरण अनुसूची के पैरा 8.5 की अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं कर सकता है।

1.3 सभी उत्तरजीविता क्राफ्ट को पोत पर सवार कुल व्यक्तियों की संख्या द्वारा परित्याग के लिए अपेक्षित पूर्ण संख्या में व्यक्तियों और साधित्रों के साथ परित्यक्त पोत का संकेत दिए जाने के समय से 30 मिनट की अवधि के भीतर सभी व्यक्तियों के एकत्र होने के पश्चात् जीवन रक्षक जैकेट पहने हुए जलावतरण करने में सक्षम होना चाहिए।

1.4 और 1.2 के पैरा की अपेक्षाओं को पूरा करने के बदले, 500 से कम सकल टन भार वाले यात्री पोत जहां फलक पर व्यक्तियों की कुल संख्या 200 से कम है, निम्नलिखित का अनुपालन कर सकते हैं:

1. वे पोत की प्रत्येक ओर पर, एलएसए संहिता की धारा 4.2 या 4.3 की अपेक्षाओं के अनुरूप फुलाए जाने वाले या कठोर जीवन रक्षक राफ्ट और ऐसी कुल क्षमता को ले जाएंगे जो पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करेगी;

2. जब तक कि पैरा 1.4.1 के अनुसार जीवन रक्षक नौकाओं को एक ही खुले डेक स्तर पर आसान साइड-टू-साइड नौभरण की स्थिति के लिए प्रदान की जाती हैं, तो अतिरिक्त जीवन रक्षक नौकाओं को प्रदान किया जाएगा ताकि प्रत्येक ओर उपलब्ध कुल क्षमता में सवार व्यक्तियों की कुल संख्या का 150% समायोजित हो सके।

3. यदि पैरा 2.2 द्वारा अपेक्षित बचाव नौका भी एलएसए संहिता की धारा 4.5 या 4.6 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली आंशिक या पूर्णतः संलग्न जीवनरक्षक नौका है, तो इसे पैरा 1.4.1 द्वारा अपेक्षित कुल क्षमता में शामिल किया जा सकता है, परंतु कि पोत के दोनों ओर उपलब्ध कुल क्षमता पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या का कम से कम 150% हो; और

4. किसी एक उत्तरजीविता क्राफ्ट के खो जाने या अनुपयोगी हो जाने की स्थिति में, दोनों ओर से पर उपयोग के लिए पर्याप्त उत्तरजीविता क्राफ्ट उपलब्ध होगा, जिसमें वे भी सम्मिलित हैं जो एक ही खुले डेक स्तर पर आसान साइड-टू-साइड स्थानांतरण प्रदान करने की स्थिति में नौभरण किए जाते हैं, ताकि पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित किया जा सके।

1.5 एलएसए संहिता की धारा 6.2 के अनुपालन में समुद्री निकासी प्रणाली या प्रणालियों को पैरा 1.1.1 या 1.2.1 द्वारा अपेक्षित जीवन रक्षक राफ्ट और जलावतरण उपस्कर की समतुल्य क्षमता के लिए प्रतिस्थापित किया जा सकता है।

## 1.6 तीसरी से छठी श्रेणी के यात्री पोत :

वर्ग 3 से 6 के पोतों पर प्रत्येक जीवनरक्षक नौका कम से कम एलएसए संहिता की धारा 4.5 में विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा।

### 1.6.1 तृतीय श्रेणी के यात्री पोत निम्नानुसार ले जाएंगे:-

.1 पोत के प्रत्येक तरफ, पर्याप्त कुल क्षमता वाली जीवनरक्षक नौकाओं की संख्या जो पोत द्वारा ले जाने के लिए प्रमाणित व्यक्तियों की कुल संख्या के आधे हिस्से को समायोजित कर सके; या

.2 पोत के प्रत्येक तरफ 2, पोत द्वारा ले जाने के लिए प्रमाणित व्यक्तियों की कुल संख्या के 35% से अन्यून को समायोजित करने के लिए पर्याप्त क्षमता वाली जीवनरक्षक नौकाएं; और

.3 पर्याप्त क्षमता के जीवन रक्षक राफ्ट ताकि जीवन रक्षक और जीवन रक्षक नौका एक साथ सभी व्यक्तियों को समायोजित कर सकें, पोत को ले जाने के लिए प्रमाणित किया जाता है, जलावतरण साधित्रों के साथ पोत के प्रत्येक तरफ समान रूप से वितरित किया जाता है; और

.4 पोत पर ले जाने के लिए प्रमाणित व्यक्तियों की कुल संख्या के 25% को समायोजित करने के लिए पर्याप्त क्षमता वाले जीवन रक्षक राफ्ट।

### 1.6.2 चौथी और पांचवी श्रेणी के यात्री पोत निम्नानुसार ले जाएंगे :-

.1 ऐसी कुल क्षमता की जीवन रक्षक नौका जो कम से कम 30% व्यक्तियों को समायोजित करने के लिए पोत को ले जाने के लिए प्रमाणित किया गया है, पोत के प्रत्येक तरफ समान रूप से वितरित किया गया है; और

.2 ऐसी कुल क्षमता के जीवन रक्षक राफ्ट जो पैरा 1.6.2.1 में उपबंधित जीवन रक्षक नौकाओं के साथ मिलकर कुल व्यक्तियों की संख्या को समायोजित करने के लिए पोत को ले जाने के

लिए प्रमाणित किया गया है, जिसमें जलावतरण उपस्कर पोत के प्रत्येक तरफ समान रूप से वितरित किए गए हैं; और

.3 कुल क्षमता के जीवन रक्षक राफ्ट जो कम से कम 10% व्यक्तियों की कुल संख्या को पोत समायोजित करने के लिए प्रमाणित है; और

.4 पर्याप्त संख्या में जीवन रक्षक राफ्ट और बचाव नौकाएं ताकि प्रत्येक जीवन रक्षक नौका या बचाव नौका द्वारा नौकाएं से अनधिक जीवन रक्षक राफ्ट को पोत को ले जाने के लिए प्रमाणित कुल व्यक्तियों की संख्या द्वारा परित्याग के लिए किया गया है।

1.6.3 वर्ग 6 यात्री पोत प्रत्येक तरफ जीवन रक्षक राफ्ट ले जाएंगे जो पोत द्वारा ले जाने के लिए प्रमाणित को समायोजित करने के लिए पर्याप्त होगा।

## 2. बचाव नौकाएँ:

2.1 500 सकल टन भार और उससे अधिक के यात्री पोत को, पोत के प्रत्येक तरफ एलएसए संहिता की धारा 5.1 की अपेक्षाओं के अनुरूप कम से कम एक बचाव नौका ले जानी चाहिए।

2.2 500 टन से कम सकल टन भार वाले यात्री पोत एलएसए संहिता की धारा 5.1 की अपेक्षाओं के अनुरूप कम से कम एक बचाव नौका ले जाएंगे।

2.3 एक जीवनरक्षक नौका को बचाव नौका के रूप में स्वीकार किया जा सकता है, परंतु कि वह और उसके जलावतरण और पुनर्प्राप्ति की व्यवस्था भी बचाव नौका की अपेक्षाओं का अनुपालन करती हो।

## 3. जीवन रक्षक राफ्ट की मार्शलिंग:

3.1 यात्री पोतों पर ले जाई जाने वाली जीवनरक्षक नौकाओं और बचाव नौकाओं की संख्या यह सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त होगी कि पोत पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या द्वारा परित्याग के लिए प्रावधान करने में प्रत्येक जीवनरक्षक नौका या बचाव नौका द्वारा छह से अनधिक जीवन रक्षक नौकाओं को मार्शल करने की अपेक्षितता नहीं है।

3.2 छोटी अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगी यात्री पोतों पर ले जाई जाने वाली जीवनरक्षक नौकाओं और बचाव नौकाओं की संख्या यह सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त होगी कि प्रत्येक नौका या बचाव नौका द्वारा पोत पर कुल संख्या के व्यक्तियों के द्वारा परित्याग के लिए उपबंध करने के नौ से अनधिक जीवन रक्षक राफ्ट को मार्शल किया जा सकता है।

## 2. व्यक्तिगत जीवन रक्षक उपस्कर

### 1. जीवन रक्षक

1.1 एक यात्री पोत अनुसूची के पैरा 2.1 और एलएसए संहिता की धारा 2.1 की अपेक्षाओं के अनुरूप जीवन रक्षकों की संख्या से कम नहीं ले जाएगा। निम्नलिखित सारणी में विनिर्दिष्ट किया गया है:

| पोत की लंबाई     | जीवन रक्षकों की |
|------------------|-----------------|
| 60 से कम         | 8               |
| 60 और 120 से कम  | 12              |
| 120 और 180 से कम | 18              |
| 180 और 240 से कम | 24              |
| 240 और उससे अधिक | 30              |

1.2 अनुसूची 1 के 2.1.3 के पैरा होते हुए भी, 60 मीटर से कम लंबाई के यात्री पोत में कम से कम छह जीवन रक्षक होने चाहिए, जिनमें स्व-प्रज्वलन लाइटें हों।

### 2. जीवन रक्षक जैकेट:

2.1 अनुसूची 1 के पैरा 2.2 के द्वारा अपेक्षित जीवन रक्षक जैकेट के अतिरिक्त, प्रत्येक यात्री पोत पर सवार कुल व्यक्तियों की संख्या के 5% से अन्यून के लिए जीवन रक्षक जैकेट ले

जाएंगे। इन जीवन रक्षक जैकेटों को डेक पर या मास्टर स्टेशनों पर सहजदृश्य स्थानों पर नौभारित किया जाना चाहिए।

2.2 जहां यात्रियों के लिए जीवन रक्षक जैकेट भंडार कक्षों में नौभारित की जाती हैं जो सार्वजनिक स्थानों और मस्टर स्टेशनों के बीच सीधे मार्गों से दूर स्थित होते हैं, वहां इन यात्रियों के लिए अनुसूची 1 के पैरा 2.2.2 के अधीन अपेक्षित अतिरिक्त जीवन रक्षक जैकेट या तो सार्वजनिक स्थानों, मस्टर स्टेशनों या उनके बीच सीधे मार्गों पर नौभारित की जाएंगी। जीवन रक्षक जैकेट इस तरह से नौभारित की जाएंगी कि उनका वितरण और पहनना मस्टर स्टेशनों और उत्तरजीविता क्राफ्ट के एम्बार्केशन स्टेशनों तक व्यवस्थित आवाजाही में बाधा न डाले।

### 3. जीवन रक्षक जैकेट लाइट:

3.1 सभी यात्री पोतों पर प्रत्येक जीवन रक्षक जैकेट एलएसए संहिता के पैरा 2.2.3 की अपेक्षाओं की अनुपालना में एक लाइट से सुसज्जित होगा।

3.2.1 जुलाई 1998 से पहले यात्री पोतों पर जीवन रक्षक जैकेट पर लगी लाइटें और एलएसए संहिता के पैरा 2.2.3 का पूरी तरह से अनुपालन नहीं करती हैं, उन्हें प्रशासन द्वारा तब तक स्वीकार नहीं किया जा सकता है जब तक कि जीवन रक्षक जैकेट लाइट को सामान्य रूप से प्रतिस्थापित नहीं किया जाता है या 1 जुलाई 2002 के पश्चात् पहला आवधिक सर्वेक्षण जब तक नहीं किया जाता है, जो भी पूर्वतर हो।

### 4. अप्लावन सूट और थर्मल सुरक्षात्मक सहायता:

4.1 सभी यात्री पोतों को एलएसए संहिता की धारा 2.3 की अपेक्षाओं की अनुपालना में कम से कम तीन अप्लावन सूट पोत पर हर एक जीवन रक्षक नौका इसके अतिरिक्त, प्रत्येक व्यक्ति के लिए अप्लावन सूट प्रदान नहीं किए जाने पर तथा जीवनरक्षक में समायोजित होने के लिए एलएसए संहिता की धारा 2.5 की अपेक्षाओं की अनुपालना में एक थर्मल सुरक्षा सहायता ले जानी जाएंगे। इन अप्लावन सूट और थर्मल सुरक्षात्मक सहायता को निम्नलिखित के लिए नहीं ले जाया जा सकता है।

1. पूर्ण या आंशिक रूप से संलग्न जीवन रक्षक नौकाओं में व्यक्तियों को समायोजित करने के लिए; या

2. यदि पोत लगातार गर्म जलवायु में यात्राओं पर लगा रहता है, तो प्रशासन इन नियमों में यथापेक्षित थर्मल सुरक्षात्मक सहायता के वाहन को बंद कर सकता है।

4.2 एलएसए संहिता की धारा 4.5 या 4.6 की अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं करने वाली आंशिक या पूर्णतः संलग्न जीवन रक्षक नौकाओं पर भी पैरा 4.1.1 के उपबंध लागू होते हैं, परंतु कि उन्हें 1 जुलाई 1986 से पहले निर्मित पोतों पर ले जाया जाए।

3. उत्तरजीविता क्राफ्ट और बचाव नौका पर सवार होने की व्यवस्था

1 यात्री पोतों पर, उत्तरजीविता क्राफ्ट पर सवार होने की व्यवस्था को निम्नलिखित के लिए डिज़ाइन किया जाएगा:-

1. सभी जीवन रक्षक नौकाओं को सीधे नौभरित स्थिति से या एक सवार होने के डेक से चढ़ाया और जलावतरण किया जाना चाहिए, लेकिन दोनों नहीं; और

2. डेविट-नौभरित स्थिति के तुरंत बाद या एक ऐसी स्थिति से चढ़ाए जाने और जलावतरण किए जाने के लिए जीवन रक्षक राफ्ट जलावतरण किए गए हैं, जहां से, अनुसूची 1 के पैरा 8.5 की अपेक्षाओं के अनुपालन में, जलावतरण से पहले जीवन रक्षक राफ्ट को स्थानांतरित किया जाता है।

2. बचाव नौका की व्यवस्था इस प्रकार की जाएगी कि बचाव नौका को सीधे नौभरित गए स्थान से ही चढ़ाया और जलावतरण किया जा सके और उसमें नौका के लिए समानुदेशित व्यक्तियों की संख्या के साथ ही उसे उतारा जा सके और पैरा 1.1 की अपेक्षाओं के होते हुए भी यदि बचाव नौका एक जीवन रक्षक नौका भी है और अन्य जीवन रक्षक नौकाओं को भी लंगर डाले गए स्थान से चढ़ाया और जलावतरण किया जाता है, तो ऐसी व्यवस्था की जाएगी कि बचाव नौका को भी लंगर डाले गए स्थान से ही चढ़ाया और जलावतरण किया जा सके।

#### 4. जीवन रक्षक क्राफ्ट का सामान

1. यात्री पोत पर जीवन रक्षक क्राफ्ट की स्टॉवेज ऊंचाई अनुसूची के पैरा 8.1.2 की अपेक्षाओं, सुरक्षा अभिसमय के विनियमन II-2/28 \* के एस्केप उपबंधों, पोत के आकार और इसके प्रचालन के आशयित क्षेत्र में आने वाली संभावित मौसम की स्थिति को ध्यान में रखेगी। पोतक्रेन जलावतरण किए गए जीवन रक्षक क्राफ्ट के लिए, पोतक्रेन शीर्ष की ऊंचाई जीवन रक्षक क्राफ्ट के साथ पोतारोहण स्थिति में, जब पोत अपनी सबसे हल्की समुद्री स्थिति में होता है, तो जलरेखा तक, जहां तक साक्ष्य हो, 15 मीटर से अधिक नहीं होनी चाहिए।

#### 5. मस्टर केन्द्र

1. प्रत्येक यात्री पोत, अनुसूची 1 के पैरा 6 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने के अतिरिक्त, यात्री मस्टर स्टेशन होंगे जो -

1. प्रस्थान स्टेशनों के निकट स्थित हो और यात्रियों को उन तक सुगम पहुँच करे अतिरिक्त , प्रस्थान स्टेशनों जब तक कि वे एक स्थान पर नहीं; और
2. यात्रियों के क्रम बंधन और अनुदेश के लिए पर्याप्त स्थान हों, किंतु कम से कम 0.35 प्रति यात्री।

#### 6. रो-रो यात्री पोतों के लिए अतिरिक्त अपेक्षाएं

1. निर्मित सभी रो-रो यात्री पोत —

1.1 जुलाई 1998 को या उसके पश्चात् 2.3 , 2.4 , 3.1 , 3.2 , 3.3 , 4 और 5 के पैरा की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा;

2.1 जुलाई 1986 को या उसके पश्चात् और 1 जुलाई 1998 से पहले 1 जुलाई 1998 के पश्चात् के पहले आवधिक सर्वेक्षण के पश्चात् पैरा 5 की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा और 1 जुलाई 2000 के बाद पहले आवधिक सर्वेक्षण के पश्चात् पैरा 2.3, 2.4, 3 और 4 की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा



3.1 जुलाई 1986 से पहले 1 जुलाई 1998 के पश्चात् पहले आवधिक सर्वेक्षण से बाद में पैरा 5 की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा और 2.1 , 2.2 , 2.3 , 2.4 , 3 और 4 की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा। 1 जुलाई 2000 के पश्चात् पहले आवधिक सर्वेक्षण से पश्चात् में नहीं; और

4.1 जुलाई 2004 से पहले 2.5 के अपेक्षाओं का अनुपालन उस तारीख को या उसके पश्चात् पहले सर्वेक्षण से अधिक नहीं किया जाएगा।

## 2. जीवन रक्षक राफ्ट:

2.1 रो-रो यात्री पोत के जीवन रक्षक नौकाओं को समुद्री निकासी प्रणालियों द्वारा एलएसए संहिता की धारा 6.2 की अपेक्षाओं का अनुपालन किया जाना चाहिए या पैरा 6.1.5 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले लॉन्चिंग साधित्रों एलएसए संहिता का, पोत के दोनों ओर समान रूप से वितरित किया गया।

2.2 रो-रो यात्री पोतों पर प्रत्येक जीवन रक्षक राफ्ट अनुसूची 1 के पैरा 8.4 की अपेक्षाओं के अनुरूप फ्लोट-फ्री स्टोवेज व्यवस्था से सुसज्जित होगा।

2.3 रो-रो यात्री पोतों पर प्रत्येक जीवन रक्षक एक बोर्डिंग रैंप के साथ सुसज्जित प्रकार का होगा जो एलएसए संहिता के पैरा 4.2.4.1 या 4.3.4.1 की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है।

2.4 रो-रो यात्री पोतों पर प्रत्येक जीवन रक्षक राफ्ट या तो स्वचालित रूप से स्वयं को सीधा करने वाला होगा या एक छतरीदार प्रतिवर्ती जीवन रक्षक होगा जो समुद्री मार्ग में स्थिर है और सुरक्षित रूप से संचालित करने में सक्षम है जिस भी तरह से वह तैर रहा है। वैकल्पिक रूप से, पोत को अपने सामान्य जीवन रक्षक राफ्ट के पूरक के अतिरिक्त स्वचालित रूप से स्वयं को सही करने वाले जीवन रक्षक राफ्ट या छतरीदार वाले प्रतिवर्ती जीवन रक्षक राफ्ट ले जाने चाहिए, जो कम से कम 50% लोगों को समायोजित करने के लिए पर्याप्त क्षमता के होंगे जो जीवन रक्षक राफ्ट में समायोजित नहीं हैं। यह अतिरिक्त

जीवन रक्षक क्षमता, सवार व्यक्तियों की कुल संख्या और जीवन रक्षक नौकाओं में समायोजित व्यक्तियों की संख्या के बीच के अंतर के आधार पर अवधारित की जाएगी। ऐसी प्रत्येक जीवन रक्षक राफ्ट को संगठन द्वारा अपनाई गई सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए प्रशासन द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

2.5 रो-रो यात्री पोतों पर ले जाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट में प्रत्येक चार जीवन रक्षक राफ्ट के लिए एक खोज और बचाव स्थान निर्धारण साधित्रों के अनुपात में एक खोज और बचाव स्थान निर्धारण युक्ति लगायी जाएगी। खोज और बचाव का पता लगाने वाली युक्ति जीवन रक्षक के अंदर लगाया जाना चाहिए ताकि जब जीवन रक्षक राफ्ट तैनात हो तो उसका एंटीना समुद्र तल से एक मीटर से अधिक ऊपर हो, सिवाय छतरीदार प्रतिवर्ती जीवन रक्षक राफ्ट के लिए खोज और बचाव का पता लगाने वाले युक्ति इस प्रकार व्यवस्थित किया जाना चाहिए कि उत्तरजीवियों द्वारा आसानी से पहुंच और खड़ा किया जा सके। प्रत्येक खोज और बचाव पता लगाने वाले युक्ति को मैन्युअल रूप से स्थापित करने की व्यवस्था की जाएगी जब लाइफ़ राफ्ट तैनात हो। खोज और बचाव लोकेटिंग युक्तियों से लैस जीवन रक्षक राफ्ट के कंटेनरों को स्पष्ट रूप से चिह्नित किया जाएगा।

### 3 तेज़ बचाव नौकाएँ:

3.1 एक रो-रो यात्री पोत पर कम से कम एक बचाव नौका एलएसए संहिता की धारा 5.1.4 का अनुपालन करने वाली एक तेज बचाव नौका होगी।

3.2 प्रत्येक तेज बचाव नौका को एलएसए संहिता की धारा 6.1.7 के अनुरूप एक उपयुक्त लॉन्चिंग युक्ति द्वारा सेवा प्रदान की जाएगी।

3.3 प्रत्येक तेज बचाव नौका के कम से कम दो कर्मीदल को नाविकों के प्रशिक्षण, प्रमाणन और निगरानी (एसटीसीडब्ल्यू) संहिता और संगठन द्वारा अपनाई गई सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए नियमित रूप से प्रशिक्षित और ड्रिल किया जाना चाहिए, जिसमें बचाव, संभलाई, संचालन, विभिन्न परिस्थितियों में इन क्राफ्ट का संचालन और उन्हें उलटने के सभी पहलू सम्मिलित हैं।

3.4 उस मामले में जहां 1 जुलाई 1997 से पहले संनिर्मित रो-रो यात्री पोत की व्यवस्था या आकार ऐसा है कि पैरा 3.1 द्वारा अपेक्षित तेज बचाव नौका की स्थापना को रोका जा सके, तेज बचाव नौका को विद्यमान जीवन रक्षा नौका के स्थान पर स्थापित किया जा सकता है जिसे बचाव नौका के रूप में स्वीकार किया जाता है या, 1 जुलाई 1986 से पहले संनिर्मित पोतों की दशा में, आपात स्थिति में उपयोग के लिए नौका, परंतु निम्नलिखित सभी शर्तें पूरी हों—

1. स्थापित तेज बचाव नौका को पैरा 3.2 के उपबंधों के अनुरूप लॉन्चिंग साधित्रों द्वारा सेवा प्रदान की जाती है;
2. उपरोक्त प्रतिस्थापन से जीवन रक्षक क्राफ्ट की क्षमता की क्षति जीवन रक्षक यान की स्थापना से भरपाई की जाती है जो कम से कम **जीवन रक्षक राफ्ट** द्वारा प्रतिस्थापित गए व्यक्तियों की समान संख्या को ले जाने में सक्षम है; और
3. ऐसे जीवन रक्षक राफ्ट विद्यमान लॉन्चिंग साधित्र या समुद्री निकासी प्रणालियों द्वारा सेवा प्रदान करते हैं।
4. बचाव के साधन:

4.1 प्रत्येक रो-रो यात्री पोत को जल से बचे लोगों को तेजी से पुनः प्राप्त करने और बचाव इकाइयों या जीवन रक्षक नौका से बचे लोगों को पोत में स्थानांतरित करने के लिए कुशल साधनों से सुसज्जित किया जाएगा।

4.2 जीवित बचे लोगों को पोत में स्थानांतरित करने का साधन समुद्री निकासी प्रणाली का हिस्सा हो सकता है, या बचाव प्रयोजनों के लिए डिज़ाइन की गई प्रणाली का हिस्सा हो सकता है।

4.3 यदि समुद्री निकासी प्रणाली की स्लाइड का आशय बचे लोगों को पोत के डेक तक स्थानांतरित करने का साधन प्रदान करना है, तो स्लाइड पर चढ़ने में सहायता के लिए स्लाइड को हैंडलाइन या सीढ़ियों से सुसज्जित किया जाएगा।

## 5. जीवन रक्षक जैकेट:

2.2 अनुसूची के पैरा 2.2 और अनुसूची 2 के पैरा 2.2 के होते हुए भी की अपेक्षाओं के बावजूद, 2.2 अनुसूची के पर्याप्त संख्या में जीवन जैकेट मस्टर स्टेशनों के आसपास रखे जाएंगे ताकि यात्रियों को अपने जीवन जैकेट एकत्र करने के लिए अपने केबिन में वापस न जाना पड़े।

5.2 रो-रो यात्री पोतों में, प्रत्येक लाइफ़ जैकेट एलएसए संहिता के पैरा 2.2.3 की अपेक्षाओं के अनुरूप लाइट से सुसज्जित होगा।

## 7. यात्रियों की जानकारी

1. सभी यात्री पोतों पर सवार सभी व्यक्तियों की प्रस्थान से पहले गिनती की जाएगी।
2. आपातकालीन स्थितियों में विशेष देखभाल या सहायता की अपेक्षितता घोषित करने वाले व्यक्तियों के ब्यौरे अभिलिखित किए जाएंगे और प्रस्थान से पहले मास्टर को सूचित किया जाएगा।
3. इसके अतिरिक्त, 1 जनवरी 1999 के पहले, खोज और बचाव के उद्देश्यों के लिए पोत पर सवार सभी व्यक्तियों के नाम और लिंग, वयस्कों, बच्चों और शिशुओं के बीच अंतर दर्ज किया जाएगा।
4. पैरा 1, 2 और 3 द्वारा अपेक्षित जानकारी को किनारे पर रखा जाएगा और अपेक्षितता पड़ने पर खोज और बचाव सेवाओं के लिए आसानी से उपलब्ध कराया जाएगा।
5. प्रशासन यात्री पोतों को पैरा 3 की अपेक्षाओं से छूट दे सकेंगे, यदि ऐसे पोतों की अधिसूचित जल यात्राएं उनके लिए ऐसे अभिलेख तैयार करना अव्यवहार्य बना देती हैं।

## 8. हेलीकॉप्टर लैंडिंग और पिक-अप क्षेत्र

1. सभी रो-रो यात्री पोतों को संगठन द्वारा अपनाई गई सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए प्रशासन द्वारा अनुमोदित हेलीकॉप्टर पिक-अप क्षेत्र प्रदान किया जाएगा।

2. जुलाई 1999 को या उसके पश्चात् संनिर्मित 130 मीटर लंबाई और उससे अधिक के रो-रो यात्री पोतों को संगठन द्वारा अपनाई गई सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए प्रशासन द्वारा अनुमोदित हेलीकॉप्टर लैंडिंग क्षेत्र से सुसज्जित किया जाएगा।

### 9. यात्री पोतों के मास्टर्स के लिए विनिश्चय समर्थन प्रणाली

1. जुलाई 1997 से पहले निर्मित सभी यात्री पोत 1 जुलाई 1999 के पश्चात् पहले आवधिक सर्वेक्षण की तारीख से बाद में इस पैरा की अपेक्षाओं का पालन करेंगे।

2. सभी यात्री पोतों में, आपातकालीन प्रबंधन के लिए एक विनिश्चय समर्थन प्रणाली नौपरिवहन ब्रिज पर प्रदान की जाएगी।

3. सिस्टम में कम से कम एक मुद्रित आपातकालीन योजना या योजनाएं होगी। सभी अनुमानित आपातकालीन स्थितियों को आपातकालीन योजना या योजनाओं में पहचाना जाएगा, जिसमें निम्नलिखित मुख्य समूह सम्मिलित हैं, किंतु यह इन्हीं तक सीमित नहीं हैं

1. आग;

2. पोत को नुकसान;

3. प्रदूषण;

4. पोत की सुरक्षा और उसके यात्रियों और चालक दल की सुरक्षा को खतरे में डालने वाले विधिविरुद्ध कार्य;

5. कार्मिक संबंधी दुर्घटनाएँ;

6. स्थोरा-संबंधी दुर्घटनाएँ; और

7. अन्य पोतों को आपातकालीन सहायता।

4. आपातकालीन योजना या योजनाओं में स्थापित आपातकालीन प्रक्रियाएं आपातकालीन स्थितियों के किसी भी संयोजन को संभालने के लिए मास्टर को विनिश्चय समर्थन प्रदान करेंगी।
5. आपातकालीन योजना या योजनाओं में एक समान संरचना होनी चाहिए और उपयोग में आसान होनी चाहिए। जहाँ लागू हो, यात्री पोत की यात्रा स्थिरता के लिए गणना की गई वास्तविक लोडिंग स्थिति का उपयोग क्षति नियंत्रण उद्देश्यों के लिए किया जाएगा।
6. मुद्रित आपातकालीन योजना या योजनाओं के अतिरिक्त, प्रशासन नेविगेशन ब्रिज पर कंप्यूटर आधारित विनिश्चय समर्थन प्रणाली के उपयोग को भी स्वीकार कर सकेगा जो आपातकालीन योजना या योजनाओं, प्रक्रियाओं, चेकलिस्ट आदि में अंतर्विष्ट सभी जानकारी प्रदान करता है, जो दूर की संभावना वाली आपात स्थितियों में किए जाने वाले सिफारिश किए कार्यों की एक सूची प्रस्तुत करने में सक्षम है।

## 10. ड्रिल्स

1. यह पैरा सभी यात्री पोतों पर लागू होता है।
2. यात्री पोतों पर, एक सम्मिलित पोत ड्रिल और अग्नि की ड्रिल साप्ताहिक रूप से होगी। पूरा दल हर ड्रिल में सम्मिलित नहीं हो सकता है, किंतु प्रत्येक चालक दल के सदस्य को अनुसूची के पैरा 15.3.2 में यथाअपेक्षित प्रत्येक मास एक परित्यक्त पोत ड्रिल और आग ड्रिल में भाग लेना चाहिए। यात्रियों को इन ड्रिल में भाग लेने के लिए दृढ़ता से प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।
3. सुरक्षा अभिसमय के विनियम 2-1/19-1 में यथाअपेक्षित क्षति नियंत्रण अभ्यास आयोजित किए जाएंगे।

## अनुसूची 3

### स्थोरा पोत

(अतिरिक्त अपेक्षाएं)

[(नियम 10 (ग) देखें)]

#### 1. जीवन रक्षक क्राफ्ट और बचाव नौकाएँ

##### 1. जीवन रक्षक क्राफ्ट :

##### 1.1 वर्ग 8 के स्थोरा पोत ले जाएंगे

1. एलएसए संहिता की धारा 4.6 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली एक या अधिक पूर्ण रूप से बंद जीवन रक्षक राफ्ट, पोत के प्रत्येक तरफ कुल क्षमता के अनुसार, पोत पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करने के लिए; और

2. इसके अतिरिक्त, एलएसए संहिता की धारा 4.2 या 4.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले एक या अधिक फुलाए जाने वाले या कठोर जीवन राफ्ट, 185 किलोग्राम से कम द्रव्यमान और एक ही खुले डेक स्तर पर आसान साइड-टू-साइड स्थानांतरण के लिए प्रदान की गई स्थिति में रखे गए हैं, और ऐसी कुल क्षमता जो पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करेगी। यदि जीवन रक्षक राफ्ट या जीवन रक्षक राफ्टों का 185 किलोग्राम से कम द्रव्यमान के नहीं हैं और एक ही खुले डेक स्तर पर आसान साइड-टू-साइड स्थानांतरण के लिए एक स्थिति में रखे जाते हैं, तो प्रत्येक पक्ष पर उपलब्ध कुल क्षमता पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करने के लिए पर्याप्त होगी।

1.2 पैरा 1.1 की अपेक्षाओं को पूरा करने के बदले, स्थोरा पोत ले जा सकते हैं

1. एलएसए संहिता की धारा 4.7 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली एक या अधिक फ्री-फॉल जीवन रक्षक बोट, जो पोत के स्टर्न पर फ्री-फॉल जलावतरण करने में सक्षम है, जिसमें पोत पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करने के लिए कुल क्षमता होगी; और

2. इसके अतिरिक्त, एलएसए संहिता की धारा 4.2 या 4.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले एक या अधिक फुलाए जाने वाले या कठोर जीवन रक्षक राफ्ट, पोत के प्रत्येक तरफ, कुल क्षमता के साथ जो पोत पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करेगा। पोत के कम से कम एक तरफ के जीवन रक्षक राफ्ट को लॉन्चिंग साधित्रों द्वारा सेवा प्रदान की जाएगी।

1.3 1.1 या 1.2 के पैरा की अपेक्षाओं को पूरा करने के बदले, तेल टैंकरों, रासायनिक टैंकरों और गैस वाहकों से भिन्न 85 मीटर से कम लंबाई के स्थोरा पोत निम्नलिखित का अनुपालन कर सकते हैं

1. वे पोत के प्रत्येक किनारे पर, एलएसए संहिता की धारा 4.2 या 4.3 की अपेक्षाओं के अनुरूप एक या अधिक फुलाए जाने वाले या कठोर जीवन राफ्ट और ऐसी कुल क्षमता को ले जाएंगे जो पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करेगी

2. जब तक कि पैरा 1.3.1 द्वारा अपेक्षित जीवन रक्षक 185 किलोग्राम से कम द्रव्यमान के न हों और एक ही खुले डेक स्तर पर आसान साइड-टू-साइड स्थानांतरण के लिए एक स्थिति में रखे गए हों, अतिरिक्त जीवन रक्षक प्रदान किए जाएंगे ताकि प्रत्येक पक्ष पर उपलब्ध कुल क्षमता में सवार व्यक्तियों की कुल संख्या का 150% समायोजित हो सके;

3. यदि पैरा 2 द्वारा अपेक्षित बचाव नौका भी एलएसए संहिता की धारा 4.6 की अपेक्षाओं का पूर्ण रूप से संलग्न जीवनरक्षक है, तो इसे पैरा 1.3.1 द्वारा अपेक्षित कुल क्षमता में सम्मिलित किया जा सकता है, परंतु पोत के दोनों ओर उपलब्ध कुल क्षमता पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या का कम से कम 150% हो; और



4. किसी एक जीवन रक्षक क्राफ्ट के खो जाने या अनुपयोगी हो जाने की स्थिति में, प्रत्येक पक्ष पर उपयोग के लिए पर्याप्त जीवन रक्षक क्राफ्ट उपलब्ध होगा, जिसमें 185 किलोग्राम से कम द्रव्यमान वाले और एक ही खुले डेक स्तर पर आसान साइड-टू-साइड स्थानांतरण के लिए प्रदान की गई स्थिति में रखे गए क्राफ्ट भी सम्मिलित हैं, ताकि पोत पर व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित किया जा सके।

1.4 स्थोरा पोत, जहां पोत के स्टेम या स्टर्न के चरम छोर से निकटतम जीवन रक्षक क्राफ्ट के निकटतम छोर तक क्षैतिज दूरी 100 मीटर से अधिक है, जीवन रक्षक क्राफ्ट के अतिरिक्त, अनुच्छेद 1.1.2 और 1.2.2 द्वारा अपेक्षित जीवन रक्षक को पीछे की ओर, या एक को आगे और दूसरे को पीछे की ओर, जैसा उचित और व्यवहार्य हो, रखा जाएगा। ऐसे तरह के जीवन रक्षक क्राफ्ट या जीवन रक्षकों क्राफ्टों को सुरक्षित रूप से बांधा जा सकता है ताकि मैनुअल निर्मुक्त की अनुमति दी जा सके और यह उस प्रकार का नहीं होना चाहिए जिसे अनुमोदित लॉन्चिंग युक्ति से जलावतरण किया जा सके।

1.5 अनुसूची के पैरा 11.1.1 में उल्लिखित जीवन रक्षक क्राफ्ट को छोड़कर, कुल संख्या के व्यक्तियों द्वारा परित्याग के लिए अपेक्षित सभी जीवन रक्षक यान को पोत पर सवार व्यक्तियों और साधित्रों के पूर्णता के साथ परित्यक्त पोत का संकेत दिए जाने की अवधि के 10 मिनट के भीतर जलावतरण करने में सक्षम होना चाहिए।

1.6 जहरीले वाष्प या गैस उत्सर्जित करने वाले स्थोरा ले जाने वाले रासायनिक टैंकर और गैस वाहक, एलएसए संहिता की धारा 4.6 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली पूरी तरह से बंद जीवन रक्षक बोट के बदले, एलएसए संहिता की धारा 4.8 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली अंतर्विष्ट वायु समर्थन प्रणाली वाली जीवन रक्षक बोट ले जाएंगे।

1.7 तेल टैंकर, रासायनिक टैंकर और गैस वाहक जो 60 डिग्री सेल्सियस (बंद कप परीक्षण) से अधिक फ्लैश प्वाइंट वाले कार्गो ले जाते हैं, एलएसए संहिता की धारा 4.6 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली पूरी तरह से बंद जीवन रक्षक बोट के बजाय, एलएसए संहिता

की धारा 4.9 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली अग्नि-संरक्षित जीवन रक्षक बोट ले जाएंगे।

1.8 पैरा 1.1 की अपेक्षाओं के होते हुए भी, 1 जुलाई 2006 को या उसके पश्चात् संनिर्मित सुरक्षा अभिसमय के विनियम 9/1.6 में यथापरिभाषित थोक वाहक पैरा 1.2. की अपेक्षाओं का अनुपालन करेंगे।

1.9 वर्ग 10 के स्थोरा पोत होंगे-

1. पोत को ले जाने के लिए प्रमाणित व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करने के लिए पर्याप्त कुल क्षमता के जीवन रक्षक ले जाए और उन्हें इस तरह से रखा जाए कि उन्हें पोत के दोनों किनारों पर लॉन्चिंग के लिए आसानी से स्थानांतरित किया जा सके;
2. जहां जीवन रक्षक नौकाओं को इस प्रकार स्थानांतरित नहीं किया जा सकता है, वहां अतिरिक्त जीवन रक्षक नौकाएं प्रदान की जाएंगी ताकि प्रत्येक पक्ष पर उपलब्ध क्षमता कुल व्यक्तियों की संख्या का 100 प्रतिशत समायोजित कर सके जिसे पोत ले जाने के लिए प्रमाणित है।

1.10 स्थोरा पोत वर्ग 12 के होंगे-

1. पोत को ले जाने के लिए प्रमाणित व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करने के लिए पर्याप्त कुल क्षमता के जीवन राफ्ट ले जाए और उन्हें इस तरह से रखा जाए कि उन्हें पोत के दोनों किनारों पर लॉन्चिंग के लिए आसानी से स्थानांतरित किया जा सके;
2. जहां जीवन रक्षक को स्थानांतरित नहीं किया जा सकता है, अतिरिक्त जीवन रक्षक प्रदान किए जाएंगे ताकि प्रत्येक तरफ उपलब्ध क्षमता कुल व्यक्तियों की संख्या का 100 प्रतिशत समायोजित कर सके, जिसे पोत ले जाने के लिए प्रमाणित किया गया है:

परंतु वर्ग 12 का पोत जो केवल कभी-कभी जल यात्रा पर समुद्र में जाता है, वह पोत को ले जाने के लिए प्रमाणित व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित करने के लिए पर्याप्त कुल क्षमता के जीवन राफ्ट ले जा सकता है।

## 2. बचाव नौकाएँ:

2.1 मालवाहक पोत एलएसए संहिता की धारा 5.1 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाली कम से कम एक बचाव नौका धारण करेंगे। एक जीवनरक्षक नौका को बचाव नौका के रूप में स्वीकार किया जा सकता है, परंतु यह कि वह और उसके जलावतरण और पुनः प्राप्ति की व्यवस्था भी बचाव नौका की अपेक्षाओं का अनुपालन करती हो।

2.2 24 मीटर से कम लंबाई और 500 जीटी से कम के 12वीं वर्ग के पोतों को बचाव नौकाओं की अपेक्षाओं से छूट दी गई है। सक्षम प्राधिकारी 500 सकल टन भार से कम के वर्ग-10 और वर्ग-12 के पोतों के लिए 24 मीटर या उससे अधिक लंबाई लेकिन 85 मीटर से कम के पोतों के लिए वैकल्पिक समतुल्य व्यवस्था की अनुमति देकर बचाव नौका की अपेक्षितता में छूट दे सकता है।

3. अपनी जीवनरक्षक नौकाओं के अतिरिक्त, 1 जुलाई 1986 से पहले निर्मित सभी मालवाहक पोत धारण करेंगे-

1. एक या अधिक रक्षा बेड़े जो पोत के दोनों ओर जलावतरण किए जा सकते हैं और ऐसी कुल क्षमता के हैं जो पोत पर सवार व्यक्तियों की कुल संख्या को समायोजित कर सकें। रक्षा बेड़े या रक्षा बेड़े को सुरक्षित करने के लिए एक लेशिंग या एक समकक्ष साधन से सुसज्जित किया जाएगा जो इसे डूबते पोत से स्वचालित रूप से जारी करेगा; और

2. जहां पोत के स्टेम या स्टर्न के चरम छोर से निकटतम जीवन रक्षक क्राफ्ट के निकटतम छोर तक क्षैतिज दूरी 100 मीटर से अधिक है, पैरा 3.1 द्वारा अपेक्षित जीवन रक्षक राफ्ट के अतिरिक्त, एक रक्षा बेड़े जितना आगे या पीछे रखा गया है, या एक जितना आगे और दूसरा जितना पीछे है, जैसा कि उचित और व्यवहार्य है। पैरा 3.1 की अपेक्षाओं के बावजूद, ऐसे जीवन रक्षक राफ्ट या जीवन रक्षक राफ्टों को सुरक्षित रूप से बांधा जा सकता है ताकि मैनुअल निर्मुक्त की अनुमति दी जा सके।

## 2. रक्षा बोया

1. रक्षा बोया :

1.1 मालवाहक पोत अनुसूची 1 के पैरा 2.1 और एलएसए संहिता की धारा 2.1 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाले रक्षा बोया पोतों की संख्या से कम नहीं ले जाएंगे। निम्नलिखित तालिका में विहित किया गया है:

| मीटर में पोत की लंबाई | न्यूनतम संख्या रक्षा बोया की |
|-----------------------|------------------------------|
| 100 से कम             | 8                            |
| 100 और 150 से कम      | 10                           |
| 150 और 200 से कम      | 12                           |
| 200 और उससे अधिक      | 14                           |

1.2 अनुसूची 1 के पैरा 2.1.3 द्वारा अपेक्षित टैंकरों पर रक्षा बोया के लिए स्व-प्रज्वलन लाइटें इलेक्ट्रिक बैटरी प्रकार की होंगी।

## 2. जीवन रक्षक जैकेट लाइट:

2.1 यह पैरा सभी मालवाहक पोतों पर लागू होता है।

2.2 मालवाहक पोतों पर, प्रत्येक लाइफ़जैकेट को एलएसए संहिता के पैरा 2.2.3 की अपेक्षाओं के अनुरूप लाइफ़जैकेट लाइट से सुसज्जित किया जाएगा।

2.3 1 जुलाई 1998 से पहले के मालवाहक पोतों पर जीवन रक्षक जैकेट पर लगी लाइटें और एलएसए संहिता के पैरा 2.2.3 का पूरी तरह से अनुपालन नहीं करती हैं तो, उन्हें प्रशासन द्वारा स्वीकार किया जा सकता है जब तक कि जीवन रक्षक जैकेट लाइट को आम तौर पर बदल दिया जाए या 1 जुलाई 2001 के बाद पहला अवधिक सर्वेक्षण, जो भी पहले हो।

### 3. ईमर्शन सूट:

3.1 यह पैरा सभी मालवाहक पोतों पर लागू होता है। हालाँकि, 1 जुलाई 2006 से पहले निर्मित मालवाहक पोतों के संबंध में, पैरा 3.2 से 3.5 का अनुपालन 1 जुलाई 2006 को या उसके बाद पहले सुरक्षा साधित्रों सर्वेक्षण से अधिक नहीं किया जाएगा।

3.2 एलएसए संहिता की धारा 2.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाला उपयुक्त आकार का एक ईमर्शन सूट पोत पर सवार प्रत्येक व्यक्ति के लिए प्रदान किया जाएगा। परंतु कि बल्क वाहकों के अतिरिक्त अन्य पोतों के लिए, जैसा कि सुरक्षा अभिसमय के विनियम IX/7 में परिभाषित किया गया है, इन ईमर्शन सूट की अपेक्षितता नहीं हो सकती है: परंतु यदि पोत लगातार गर्म जलवायु में यात्रा पर लगा हुआ है, तो प्रशासन इन नियमों में अपेक्षित थर्मल सुरक्षात्मक सहायता के आवागमन को अभिमुक्त कर सकता है।

3.3 यदि किसी पोत में कोई निगरानी या कार्य स्टेशन हैं जो उस स्थान या स्थानों से दूर स्थित हैं जहां ईमर्शन सूट आम तौर पर रखे जाते हैं, जिसमें अनुसूची III की पैरा 1.1.4 के अनुसार ले जाए गए दूरस्थ रूप से स्थित जीवन रक्षक क्राफ्ट भी शामिल हैं,

1.1.4, इन स्थानों पर सामान्य रूप से उन स्थानों पर किसी भी समय काम करने वाले व्यक्तियों की संख्या के लिए उपयुक्त आकार के अतिरिक्त ईमर्शन सूट प्रदान किए जाएंगे।

3.4 ईमर्शन सूट को इस प्रकार रखा जाना चाहिए कि वे आसानी से सुलभ हों और उनकी स्थिति स्पष्ट रूप से इंगित की जाए।

3.5 इस पैरा द्वारा अपेक्षित ईमर्शन सूट का उपयोग अनुसूची I के पैरा 2.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने के लिए किया जा सकता है।

### 3. जीवन रक्षक क्राफ्ट पर सवार होना और लॉन्चिंग व्यवस्था

1. मालवाहक पोत जीवन रक्षक नौकाओं की व्यवस्था इस प्रकार की जानी चाहिए कि जीवनरक्षक नौकाओं को सीधे लंगर डाले गए स्थान से चढ़ाया और छोड़ा जा सके और अनुसूची 1 के पैरा 8.5 के अनुपालन में डेविट-जलावतरण किए गए जीवनरक्षक नौकाओं को लंगर

डाले गए स्थान के ठीक बगल के स्थान से या उस स्थान से जहां जीवनरक्षक नौका को जलावतरण करने से पहले स्थानांतरित किया जाता है।

2. 20,000 सकल टन भार और उससे अधिक के मालवाहक पोतों पर, डेविट-जलावतरण जीवन रक्षक बोट जलावतरण करने में सक्षम होना चाहिए, जहां अपेक्षित हो, चित्रकारों का उपयोग करते हुए, पोत को शांत पानी में 5 समुद्री मील तक की गति से आगे बढ़ने में सक्षम होना चाहिए।

## अनुसूची 4

जीवन रक्षक साधित्रों (एलएसए) सेवा स्टेशनों का अनुमोदन और फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग के लिए सक्षम व्यक्तियों की अनुमोदन प्रक्रिया

[(नियम 17(2) देखें)]

**भाग- : फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों के लिए सर्विस स्टेशन का अनुमोदन**

1. भारत में सभी जीवन रक्षक साधित्रों सेवा स्टेशनों को सुरक्षा अभिसमय और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन असेंबली संकल्प ए.761(18) के उपबंधों के अनुसार फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों (एलएसए) की सर्विसिंग करने के लिए प्रशासन से वैध अनुमोदन प्राप्त होने चाहिए। केवल प्रशासन द्वारा अनुमोदित सर्विस स्टेशनों को भारतीय पोतों या विदेशी पोतों की एलएसए की समय-समय पर सर्विसिंग करने की अनुमति दी जाएगी, जब वे भारतीय जलक्षेत्र में हों। ऐसे सर्विस स्टेशन संगठन द्वारा जारी लागू दिशानिर्देशों का पालन करेंगे, गुणवत्ता मानक प्रणाली बनाए रखेंगे, संबंधित वैधानिक प्राधिकरणों के साथ पंजीकृत होंगे, और फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग के लिए सक्षम व्यक्तियों को नियुक्त करेंगे। इस प्रकार नियोजित सक्षम व्यक्ति सर्विस स्टेशन पर फुलाए जाने वाले एलएसए की सर्विसिंग से संबंधित गतिविधियों के लिए जिम्मेदार होंगे।

1.1 एलएसए सर्विस स्टेशन और सक्षम व्यक्ति को पांच साल की अवधि के लिए वैध अनुमोदन का प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा, जो प्रमाण पत्र की दूसरी और तीसरी वर्षगांठ की तारीखों के बीच एक मध्यवर्ती सत्यापन के अधीन होगा। फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों के लिए सर्विस स्टेशन स्थापित करने का आशय रखने वाली कंपनी प्रशासन को आवेदन प्रस्तुत कर सकती है। प्रारंभिक अनुमोदन, नवीनीकरण या मध्यवर्ती सत्यापन के लिए आवेदन जमा करने की जिम्मेदारी सेवा स्टेशन पर होगी। अधिकार क्षेत्र वाले समुद्री वाणिज्य विभाग सेवा स्टेशनों का प्रारंभिक, मध्यवर्ती और नवीनीकरण सत्यापन करेगा।

1.2 एलएसए सेवा स्टेशन के अनुमोदन का प्रमाण पत्र जिसने कि प्रारंभिक अनुमोदन और नवीनीकरण सहित संबंधित समुद्री वाणिज्य विभाग के प्रधान अधिकारी की सिफारिश पर प्रशासन द्वारा जारी किया जाएगा। जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग संगठन और प्रशासन द्वारा जारी लागू साधित्रों और दिशा-निर्देशों के अनुसार की जाएगी।

1.3 अनुमोदित सेवा स्टेशन और सक्षम व्यक्ति संगठन और प्रशासन द्वारा जारी लागू साधित्रों और निर्देशों के निरंतर अनुपालन की पुष्टि करते हुए, निर्धारित प्रक्रिया के माध्यम से प्रशासन को प्रमाणन के नवीनीकरण के लिए अपने आवेदन प्रस्तुत करेंगे।

1.4 प्रशासन द्वारा अनुमोदित एक सक्षम व्यक्ति एक सेवा स्टेशन से को संलग्न किया जाएगा, और ऐसे सक्षम व्यक्ति के नाम को संबंधित सेवा स्टेशन को जारी अनुमोदन के प्रमाण पत्र में पृष्ठांकित किया जाएगा।

सेवा स्टेशनों द्वारा फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग के लिए प्राधिकार

2. पोतों पर विभिन्न प्रकार के जीवन रक्षक साधित्रों की मरम्मत और सर्विसिंग के लिए निम्नलिखित प्रावधान लागू होंगे:

2.1 प्रशासन द्वारा अनुमोदित और मूल साधित्रों निर्माता (ओईएम) द्वारा स्थापित या जीवन रक्षक साधित्रों के निर्माण और मॉडल के निर्माता द्वारा विधिवत अधिकृत सेवा कर्मियों द्वारा स्थापित और उचित रूप से प्रशिक्षित, योग्य और ओईएम-प्रमाणित सेवा कर्मियों द्वारा स्थापित सेवा स्टेशनों को भारतीय पत्तन पर जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग करनी चाहिए जहां पोत ने साधित्रों को उतारा गया है। सर्विसिंग निर्माता के सर्विस मैनुअल में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार, ओईएम स्पेयर पार्ट्स या निर्माता द्वारा अनुमोदित स्पेयर पार्ट्स का उपयोग करके की जाएगी। सर्विस स्टेशन का सक्षम व्यक्ति बारह महीने की अवधि के लिए वैध सर्विसिंग प्रमाणपत्र जारी करेगा, जिसमें स्व-प्रमाणीकरण योजना के अधीन ओईएम अनुमोदन संख्या और इसकी वैधता निर्दिष्ट होगी। इस तरह के प्रमाण पत्र के साथ जारी करने के समय वैध ओईएम अनुमोदन की एक प्रति संलग्न होनी चाहिए।



2.2 जहां पत्तन पर पोत से जीवन रक्षक साधित्रों को उतारे जाने वाले ओईएम-अनुमोदित सर्विस स्टेशन उपलब्ध नहीं है, सर्विसिंग राज्य के भीतर एक निकटवर्ती पत्तन पर ओईएम-अनुमोदित सर्विस स्टेशन पर की जा सकती है।

2.3 जहां पत्तन पर या निकटवर्ती पत्तन पर विनिर्माता (ओईएम) या ओईएम-अधिकृत सर्विस स्टेशन उपलब्ध नहीं है, जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग प्रशासन द्वारा अनुमोदित सर्विस स्टेशन द्वारा की जा सकती है, परंतु यह कि ऐसे सर्विस स्टेशन में ओईएम स्पेयर पार्ट्स, प्रयुक्त किये जाने वाले और प्रासंगिक ओईएम सर्विस मैनुअल हों। इस तरह की सर्विसिंग अधिकार क्षेत्र के समुद्री वाणिज्य विभाग के सर्वेक्षक या किसी मान्यता प्राप्त संगठन के सर्वेक्षक द्वारा देखी जाएगी। सर्विसिंग प्रमाणपत्र में भाग लेने वाले सवावि सर्वेक्षक या मान्यता प्राप्त संगठन सर्वेक्षक द्वारा पृष्ठांकन किया जाएगा। इस तरह की सर्विसिंग की पूर्व सूचना अधिकार क्षेत्र के समुद्री वाणिज्य विभाग को प्रस्तुत की जानी चाहिए। ऐसी सूचना के अतिरिक्त किसी पूर्व अनुमोदन की अपेक्षितता नहीं होगी।

2.4 यात्री पोतों के मामले में, जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग की अधिकार क्षेत्र वाले समुद्री वाणिज्य विभाग के सर्वेक्षक द्वारा देखा जाएगा, और सर्विसिंग प्रमाण पत्र पर उपस्थित समुद्री वाणिज्य विभाग के सर्वेक्षक द्वारा पृष्ठांकन किया जाएगा।

3. प्रशासन द्वारा अनुमोदित सर्विस स्टेशन के अतिरिक्त किसी भी इकाई द्वारा भारतीय पत्तनों पर आने वाले या संचालित होने वाले पोतों के लिए भारतीय पत्तनों में फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग निषिद्ध होगी।

4. प्रशासन द्वारा अनुमोदित प्रत्येक सर्विस स्टेशन को गुणवत्ता मानक प्रणाली बनाए रखनी होगी। ऐसी प्रणाली के अनुसार, प्रत्येक अनुमोदित सेवा स्टेशन सर्विसिंग का रिकॉर्ड रखेगा और गतिविधियों के त्रैमासिक विवरण संबंधित समुद्री वाणिज्य विभाग (सवावि) और प्रशासन को प्रस्तुत करेगा। रिकॉर्ड को एक सप्ताह से अधिक के अंतराल पर अपडेट किया जाएगा, जिसमें प्रशासन के ऑनलाइन पोर्टल पर अपडेट करना भी सम्मिलित है, जिसे समय-समय पर अधिसूचित किया जाएगा।

5. सभी समाप्त हो चुके पायरोटेक्निक्स का निपटान समय-समय पर संशोधित एनटी परिपत्र संख्या 01 का 2015 दिनांक 18 मई 2015 में निर्दिष्ट दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

5.1 पायरोटेक्निक्स के उपयोग और निपटान के लिए अपेक्षित रिकॉर्ड बनाए रखा जाएगा। सर्विसिंग के दौरान बदले गए सभी उपभोग्य वस्तुओं का सटीक रिकॉर्ड भी सर्विस स्टेशन

बनाएगा। प्रतिस्थापन के मामले में, चालान और ओईएम या टाइप-अनुमोदन प्रमाणपत्र सहित पूर्ण विवरण पोत के मालिक या प्रबंधक को सौंप दिया जाएगा।

5.2 पोत -पुनर्चक्रण यार्ड से प्राप्त प्रयोग की गई वस्तुओं और पायरोटेकनिक्स के उपयोग पर प्रतिबंध लगाया जाएगा। इन अपेक्षाओं का अनुपालन निरीक्षण के दौरान समुद्री वाणिज्य विभाग द्वारा सत्यापित किया जाएगा।

6. जीवन रक्षक साधित्रों की मरम्मत, रखरखाव और सर्विसिंग में लगे सभी सर्विस स्टेशन सेवा परिसर का सीसीटीवी कवरेज बनाए रखेंगे, और पूरी सर्विसिंग प्रक्रिया को रिकॉर्ड किया जाएगा। रिकॉर्डिंग की एक प्रति पोत के मास्टर को प्रदान की जाएगी, और सर्विस स्टेशन रिकॉर्डिंग को कम से कम तीन साल की अवधि के लिए बनाए रखेगा। साधित्रों और उसके क्रम संख्या से जुड़े पहचान योग्य सर्विसिंग रिकॉर्ड बनाए रखने में विफलता के परिणामस्वरूप बिना किसी सूचना के अनुमोदन निलंबित हो जाएगा।

7. उपरोक्त अपेक्षाओं के किसी भी उल्लंघन की स्थिति में या सक्षम व्यक्ति या सेवा स्टेशन के आचरण या अनुमोदन की स्थिति के संबंध में प्रतिकूल रिपोर्ट प्राप्त होने पर, ऐसे सेवा स्टेशन या सक्षम व्यक्ति का अनुमोदन निलंबित या वापस लिया जा सकता है, और वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 के अधीन उचित दंडात्मक कार्रवाई शुरू की जा सकती है।

**भाग 2- : फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग के लिए सक्षम व्यक्तियों की मंजूरी की प्रक्रिया**

8. अध्याय -3 सुरक्षा अभिसमय के अनुसार, जीवन रक्षक साधित्रों और व्यवस्था के अधीन, जीवन रक्षक साधित्रों का उचित रखरखाव, सर्विसिंग और समय-समय पर प्रशिक्षित और योग्य कर्मियों द्वारा अभिसमय के प्रासंगिक उपबंधों और संगठन द्वारा जारी संबंधित दिशानिर्देशों के अनुसार निरीक्षण किया जाएगा, ताकि उनके उपयोग के लिए तत्परता और पोत पर व्यक्तियों की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

9. पैरा 8 में उल्लिखित गतिविधियों को केवल सक्षम और पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित कर्मियों द्वारा ही किया जाएगा। आईएमओ परिपत्र एमएससी 1/सर्क-1277 के अधीन जारी जीवन रक्षा बोया, लॉन्चिंग साधित्रों और ऑन-लोड निर्मुक्त गियर के निरीक्षण, रखरखाव और सर्विसिंग के लिए जिम्मेदार कर्मियों के प्रशिक्षण और प्रमाणन के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार, जैसा समय-समय पर संशोधित किया जाए।

10. फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों (एलएसए) की सर्विसिंग केवल प्रशासन द्वारा प्रमाणित सक्षम व्यक्तियों द्वारा ही भारत में की जानी चाहिए। ऐसे प्रमाणित सक्षम व्यक्तियों को प्रशासन द्वारा अनुमोदित सर्विस स्टेशनों से जोड़ा जाएगा।

10.1 सक्षम व्यक्तियों के प्रमाणन के लिए आवेदन प्रशासन द्वारा अनुमोदित सेवा स्टेशनों द्वारा निर्धारित भारतकोश शुल्क रसीद के साथ प्रशासन को प्रस्तुत किए जाएंगे। प्रशासन द्वारा पात्रता मानदंडों की प्रारंभिक जांच के बाद, आवेदन को आवेदक की योग्यता के आकलन के लिए अधिकार क्षेत्र वाले समुद्री वाणिज्य विभाग को भेजा जाएगा। आवेदन के प्रारूप और विस्तृत निर्देश अनुलग्नक-क में दिए गए हैं।

11. सक्षम व्यक्तियों के लिए मूल्यांकन और अनुमोदन प्रक्रिया क्षेत्राधिकार वाले समुद्री वाणिज्य विभाग द्वारा आयोजित की जाएगी और इसमें सम्मिलित होगा - -

11.1 एक लिखित परीक्षा (ऑनलाइन या ऑफलाइन); और

11.2 फुलाए जाने वाले एलएसए की सर्विसिंग से संबंधित दक्षताओं का एक व्यावहारिक मूल्यांकन या प्रदर्शन।

11.3 अनुमोदन आवेदक के दोनों आकलन में सफलतापूर्वक अर्हता प्राप्त करने के अधीन दिया जाएगा।

12. सक्षम व्यक्तियों के प्रमाणन के लिए परीक्षा में सम्मिलित होंगे—

12.1 एक मानकीकृत बहुविकल्पीय प्रश्न (एमसीक्यू) परीक्षण, व्यक्तिपरक प्रश्नों के साथ; और

12.2 फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों की सर्विसिंग से संबंधित व्यावहारिक कौशल का मूल्यांकन, संबंधित सर्विस स्टेशन पर आयोजित किया जाएगा।

13. एक सक्षम व्यक्ति की स्वीकृति अधिकार क्षेत्र वाले समुद्री वाणिज्य विभाग की सिफारिश के आधार पर प्रशासन द्वारा जारी की जाएगी, जो लागू सुरक्षा अभिसमय अपेक्षाओं और संगठन द्वारा जारी प्रासंगिक दिशानिर्देशों के अनुपालन के अधीन होगी।

14. प्रशासन के पास एलएसए सर्विस स्टेशनों की मंजूरी में संशोधन करने का अधिकार सुरक्षित है, जिसमें फुलाए जाने वाले राफ्ट, फुलाए जाने वाले बचाव नौकाओं, फुलाए जाने वाले रक्षा बोया जैकेट और ईमर्शन सूट की सर्विसिंग के लिए अनुमोदित सर्विस स्टेशनों से जुड़े सक्षम व्यक्तियों को जोड़ना या हटाना सम्मिलित है।

14.1 एक सक्षम व्यक्ति को किसी भी समय प्रशासन द्वारा अनुमोदित एक से अधिक सर्विस स्टेशनों से नहीं जोड़ा जाएगा।

15. फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक साधित्रों के लिए सक्षम व्यक्ति के रूप में प्रमाणन के लिए न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता और अनुभव अपेक्षाएं नीचे दी गई तालिका में निर्दिष्ट की जाएंगी:

| क्र.सं. | योग्यता                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | अनुभव                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | ओईएम प्रशिक्षण                                                                                                                                                                                              |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1       | राज्य/केंद्र सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त किसी भी संस्थान से किसी भी इंजीनियरिंग संकाय या संबंधित क्षेत्र में किसी भी संस्थान से स्नातक की डिग्री रखता हो अथवा समुद्री इंजीनियरिंग संकाय (द्वितीय इंजीनियर या समुद्री इंजीनियर अधिकारी वर्ग-1) में योग्यता प्राप्त या प्रशासन या समकक्ष प्राधिकारी द्वारा जारी मास्टर मैरिनर या मुख्य अधिकारी के रूप में योग्यता का प्रमाण पत्र धारक। | प्रशासन द्वारा अनुमोदित एक सक्षम व्यक्ति की देखरेख में, प्रशासन द्वारा अनुमोदित सर्विस स्टेशन में फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट और बचाव नौकाओं की सर्विसिंग, परीक्षण, मरम्मत और पुनः प्रमाणन में भाग लेने में न्यूनतम छह महीने का अनुभव।<br><br>प्रशिक्षण अवधि के दौरान न्यूनतम 50 जीवन रक्षक राफ्ट और 2 बचाव नौकाओं की मरम्मत की जानी चाहिए। | उम्मीदवार के पास विभिन्न देशों के प्रशासन द्वारा मान्यता प्राप्त कम से कम तीन संख्या के ओईएम से प्रशिक्षण और प्रमाणन होना चाहिए।<br><br>नोट: एक ही देश के दो अलग-अलग ओईएम से अनुमोदन स्वीकार नहीं की जाएगी। |

|   |                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                   |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | <p>राज्य/केंद्र सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त किसी संस्थान से किसी भी संकाय में बीएससी (विज्ञान स्नातक) रखता हो, जो अथवा राज्य/केंद्र सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त किसी भी इंजीनियरिंग संकाय में डिप्लोमा रखता हो।</p> | <p>प्रशासन द्वारा अनुमोदित सर्विस स्टेशन में फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट और बचाव नौकाओं की सर्विसिंग, परीक्षण, मरम्मत और पुनः प्रमाणन में सक्षम व्यक्ति की सहायता करने में कम से कम एक वर्ष का अनुभव रखता हो।</p> <p>प्रशिक्षण अवधि के दौरान न्यूनतम 100 जीवन रक्षक राफ्ट और 4 बचाव नौकाओं की मरम्मत की जानी चाहिए।</p>            | <p>अभ्यर्थी के पास विभिन्न देशों के प्रशासन द्वारा मान्यता प्राप्त कम से कम तीन संख्या के ओईएम से प्रशिक्षण और प्रमाणन होना चाहिए।</p> <p>नोट: एक ही देश के दो अलग-अलग ओईएम से अनुमोदन स्वीकार नहीं की जाएगी।</p> |
| 3 | <p>राज्य/केंद्र सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त किसी भी संस्थान से विज्ञान में स्नातक</p> <p>या</p> <p>राज्य/केंद्र सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त किसी भी संस्थान द्वारा आईटीआई ट्रेड प्रमाणपत्र उत्तीर्ण हो।</p>         | <p>प्रशासन द्वारा अनुमोदित सर्विस स्टेशन में फुलाए जाने वाले जीवन रक्षक राफ्ट और बचाव नौकाओं की वार्षिक सर्विसिंग, परीक्षण, मरम्मत और पुनः प्रमाणन में सक्षम व्यक्ति की सहायता करने में कम से कम तीन साल का अनुभव होना चाहिए।</p> <p>प्रशिक्षण अवधि के दौरान न्यूनतम 150 जीवन रक्षक राफ्ट और 6 बचाव नौकाओं की मरम्मत की जानी चाहिए।</p> | <p>अभ्यर्थी के पास विभिन्न देशों के प्रशासन द्वारा मान्यता प्राप्त कम से कम तीन संख्या के ओईएम से प्रशिक्षण और प्रमाणन होना चाहिए।</p> <p>नोट: एक ही देश के दो अलग-अलग ओईएम से अनुमोदन स्वीकार नहीं की जाएगी</p>  |

16. प्रशासन द्वारा पूर्व में अनुमोदित कोई भी सक्षम व्यक्ति मान्यता प्राप्त बना रहेगा, और उससे उपरोक्त विनिर्दिष्ट मानदंडों को पूर्ति करने की अपेक्षा नहीं होगी। तथापि, ऐसे विद्यमान सक्षम व्यक्ति के अनुमोदन का पुनर्विधिमान्यकरण प्रशासन द्वारा अनुमोदित अनुमोदित सेवा स्टेशन के प्रबंधन द्वारा घोषणा के आधार पर और संबंधित अधिकारिता वाले समुद्री वाणिज्य विभाग द्वारा सत्यापित उस सेवा स्टेशन जिससे वह संबद्ध है, में उसकी भौतिक उपस्थिति और निरन्तर गतिविधि की पुष्टि पर होगा।

17. एक ही कंपनी के विभिन्न शाखाओं के मध्य किसी सक्षम व्यक्ति का आंतरिक स्थानांतरण प्रशासन के पूर्व अनुमोदन के अधीन होगा। एक कंपनी से दूसरी कंपनी में किसी सक्षम व्यक्ति के स्थानांतरण हेतु प्रशासन का पूर्व-अनुमोदन अपेक्षित होगा। ऐसे मामलों में विद्यमान सेवा स्टेशन के अनुमोदन के प्रमाण पत्र से नाम विलोपित किए जाने और नए सेवा स्टेशन के अनुमोदन प्रमाण पत्र में नाम के पृष्ठांकन किए जाने हेतु, त्यागपत्र और कार्यभार हस्तांतरण का दस्तावेजी साक्ष्य प्रशासन के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा।

18. फुलाए योग्य जीवन रक्षक साधनों की सर्विसिंग के लिए प्रशासन द्वारा जारी एक सक्षम व्यक्ति प्रमाणन केवल उस सर्विस स्टेशन के संबंध में वैध होगा, जिससे उक्त सक्षम व्यक्ति संबद्ध है, परंतु यह जब कि, ऐसा सेवा स्टेशन वैध ओईएम अनुमोदन रखता हो।

## अनुलग्नक-क

सक्षम व्यक्तियों के अनुमोदन के लिए आवेदन प्ररूप  
(कंपनी के लेटर हेड में प्रस्तुत किया जाए)

|                                                                                                                                                                                            |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| प्ररूप : सीपी/001 आवेदन संख्या: .....                                                                                                                                                      |  |
| 1. उम्मीदवार का नाम                                                                                                                                                                        |  |
| 2. जन्म की तारीख                                                                                                                                                                           |  |
| 3. कंपनी का नाम                                                                                                                                                                            |  |
| 4. सक्षम व्यक्ति का नाम                                                                                                                                                                    |  |
| 5. कंपनी का पता                                                                                                                                                                            |  |
| 6. टेलीफोन नं.                                                                                                                                                                             |  |
| 7. फैक्स नं.                                                                                                                                                                               |  |
| 8. ईमेल आईडी                                                                                                                                                                               |  |
| <b>शैक्षिक शैक्षिक अर्हता</b>                                                                                                                                                              |  |
| 9. बुनियादी शैक्षिक अर्हता<br>(क) किसी भी इंजीनियरी में स्नातक की उपाधि या समुद्री अर्हताएं<br>(ख) किसी भी विषय में विज्ञान स्नातक या अभियांत्रिकी में डिप्लोमा                            |  |
| 10. ओइएम द्वारा अनुमोदित तकनीकी योग्यता<br>(विभिन्न देशों के कम से कम तीन निर्माताओं द्वारा अधिकृत होना अनिवार्य है)<br>टिप्पण : एक ही देश के दो विभिन्न ओइएम से अनुमोदन स्वीकार नहीं होगा |  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>11. अनुभव:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                 |
| 11 (अ) सेवा स्टेशन पर अनुभव की अवधि<br>(क) न्यूनतम 6 मास<br>(ख) न्यूनतम 1 वर्ष<br>(ग) न्यूनतम 3 वर्ष<br><b>"जैसा लागू हो"</b>                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                 |
| (आ) जीवन रक्षक राफ्ट और बचाव नौकाओं की सर्विसिंग में अनुभव<br>(क) (न्यूनतम 50 जीवन रक्षक राफ्ट और 2 बचाव नौकाएं)<br>(ख) (न्यूनतम 100 जीवन रक्षक राफ्ट और 4 बचाव नौकाएं)<br>(ग) (न्यूनतम 150 जीवन रक्षक राफ्ट और 6 बचाव नौकाएं)                                                                                                                                                                  | क/ख/ग (टिक करें, जो लागू है)    |
| <b>12. सेवा स्टेशन के प्रभारी की अनुशंसा:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                 |
| सुसंगत सहायक दस्तावेज संलग्न करें                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | .....<br>उम्मीदवार के हस्ताक्षर |
| शुल्क का भुगतान: रु. ----<br>लेन-देन संदर्भ संख्या..... तारीख.....<br>माध्यम: भारतकोष के माध्यम से भुगतान                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                 |
| तारीख:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | स्थान:                          |
| <b>कंपनी/प्रबंधक द्वारा घोषणा</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                 |
| मैं एतद्वारा सत्यनिष्ठापूर्वक घोषणा करता / करती हूँ कि मेरी सर्वोत्तम जानकारी और विश्वास के अनुसार, इस प्ररूप में दिए गए विवरण सत्य और सही हैं। यदि कोई जानकारी कपटपूर्ण पाई जाती है, तो मेरे/ कंपनी/प्रबंधक के विरुद्ध भारतीय न्याय संहिता के प्रावधानों के अधीन आपराधिक कार्यवही की जा सकेगी। मुझे यह आवेदन करने के लिए स्वामी/प्रबंधक द्वारा अधिकृत किया गया है। निर्धारित शुल्क रु. _ _ _ _ |                                 |



आपके पक्ष में संलग्न है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि बिंदु संख्या 1 में उल्लिखित आवेदक को "सक्षम व्यक्ति" के रूप में अनुमोदन प्रदान करने की कृपा करें

तारीख: .....

नाम: .....

.....

सेवा स्टेशन के प्रभारी के हस्ताक्षर

## अनुसूची - V

## फीस

(नियम 20 देखें)

| क्र. सं. | वस्तुएं                                                                                                                                 | श्रेणी                                               | शुल्क                                                                                                                      |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | जीवन रक्षक साधनों का लेआउट                                                                                                              | (i) 1000 जीटी तक के पोत<br><br>(ii) 1000 जीटी से ऊपर | रुपए 22,000/-<br><br>रुपए 22,000/- और प्रत्येक अतिरिक्त 100 जी.टी. या उसके भाग के लिए रुपए 750/- अधिकतम रुपए 60,000/- तक   |
| 2        | क) अनुमोदित सर्विसिंग स्टेशन पर फुलाए योग्य जीवन रक्षक राफ्ट की वार्षिक सर्विसिंग के दौरान निरीक्षण।<br><br>b) एचआरयू वार्षिक सर्विसिंग |                                                      | रुपए 4500/- प्रति राफ्ट<br><br>रुपए 750/- प्रति नग*<br><br>* सेवा स्टेशन के प्रत्येक दौरे न्यूनतम शुल्क रुपए 4,500/- होगा। |

| 3. | जीवन रक्षक साधनों का अनुमोदन |                                                                                       |                                                         |
|----|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 1  | आंशिक रूप से बंद लाइफ बोट    | (i) 30 व्यक्ति तक<br><br>(ii) 30 से व्यक्तियों के बीच<br><br>(iii) 50 से अधिक व्यक्ति | रुपए 37,000/-<br><br>रुपए 45,000/-<br><br>रुपए 60,000/- |
| 2  | पूर्णतः बंद जीवन रक्षक बोट   | (i) 30 व्यक्ति तक<br><br>(ii) 30 से 50 व्यक्तियों<br><br>(iii) 50 से अधिक व्यक्ति     | रुपए 60,000/-<br><br>रुपए 75,000/-<br><br>रुपए 90,000/- |
| 3  | लाइफ बोट डेविट विंच          |                                                                                       | रुपए 30,000/-                                           |
| 4  | लाइफ बोट बोट डेविट           |                                                                                       | रुपए 37,000/-                                           |
| 5  | लाइफ बोट डिसएंगेजिंग गियर    |                                                                                       | रुपए 12,000/-                                           |
| 6  | लाइफ बोट बोट इंजन            |                                                                                       | रुपए 30,000/-                                           |
| 7  | बचाव नौका                    |                                                                                       | रुपए 30,000/-                                           |

|    |                                |  |               |
|----|--------------------------------|--|---------------|
| 8  | बचाव नौका इंजन                 |  | रुपए 30,000/- |
| 9  | जीवन नौकाएँ                    |  | रुपए 30,000/- |
| 10 | बुओयंटएपरेट्स                  |  | रुपए 7500/-   |
| 11 | रक्षा बोया                     |  | रुपए 4500/-   |
| 12 | रक्षा बोया                     |  | रुपए 2200/-   |
| 13 | a) पायलट सीढ़ी                 |  | रुपए 4500/-   |
|    | b) आरोहण सीढ़ी                 |  | रुपए 7500/-   |
| 14 | जीवन रक्षक बोट के लिए खोज लाइट |  | रुपए 2200/-   |
| 15 | लाइफ जैकेट                     |  | रुपए 7500/-   |
| 16 | नेविगेशन लाइट                  |  | रुपए 7500/-   |
| 17 | आतिशबाजी                       |  | रुपए 7500/-   |

|    |                                                |                                                                               |                                                     |
|----|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 18 | बेल और गोंग                                    |                                                                               | रुपए 4500/-                                         |
| 19 | एयर व्हिसल                                     |                                                                               | रुपए 7500/-                                         |
| 20 | हाइड्रोस्टैटिक निर्मुक्त यूनिट                 |                                                                               | रुपए 4500/-                                         |
| 4  | प्रोटोटाइप के लिए सर्वेक्षण और परीक्षण         |                                                                               |                                                     |
| 1  | जीवन रक्षक बोट -<br>आंशिक रूप से बंद<br>संलग्न | (i) 30 व्यक्ति तक<br>(ii) 30 से 50 व्यक्ति के बीच<br>(iii) 50 से अधिक व्यक्ति | रुपए 75,000/-<br>रुपए 82,000/-<br>रुपए 97000/-      |
| 2  | लाइफ बोट – पूर्णतः<br>बंद                      | (i) 30 व्यक्ति तक<br>(ii) 30 से 50 व्यक्ति के बीच<br>(iii) 50 से अधिक व्यक्ति | रुपए 120,000/-<br>रुपए 142,000/-<br>रुपए 1,65,000/- |
| 3  | लाइफ बोट डेविड<br>विंच                         |                                                                               | रुपए 30,000/-                                       |
| 4  | लाइफ बोट डेविड                                 |                                                                               | रुपए 45,000/-                                       |
| 5  | लाइफ बोट इंजन                                  |                                                                               | रुपए 45,000/-                                       |

|       |                                   |  |               |
|-------|-----------------------------------|--|---------------|
| 6     | बचाव नौका                         |  | रुपए 75,000/- |
| 7     | बचाव नौका इंजन                    |  | रुपए 30,000/- |
| 8     | जीवन नौकाएँ                       |  | रुपए 75,000/- |
| 9     | बुओयंट एपरेट्स                    |  | रुपए 30,000/- |
| 10    | रक्षा बोया                        |  | रुपए 30,000/- |
| 11. क | आरोहण                             |  | रुपए 15,000/- |
|       | सीढ़ी                             |  |               |
| 11. ख | पायलट सीढ़ी                       |  | रुपए 7500/-   |
| 12    | खोज लाइट                          |  | रुपए 7500/-   |
| 13    | रक्षा बोया लाइट                   |  | रुपए 9000/-   |
| 14    | लाइफ जैकेट                        |  | रुपए 30,000/- |
| 15    | नेविगेशन लाइट/प्रति<br>लाइट       |  | रुपए 9000/-   |
| 16    | आतिशबाजी                          |  | रुपए 30,000/- |
| 17    | एयर व्हिसल                        |  | रुपए 30,000/- |
| 18    | बेल और गोंग                       |  | रुपए 9000/-   |
| 19    | हाइड्रोस्टैटिक निर्मुक्त<br>युनिट |  | रुपए 12,000/- |

|    |                                    |                              |               |
|----|------------------------------------|------------------------------|---------------|
| 20 | लाइफ बोट वायर फाल्स                |                              | रुपए 30,000/- |
| 21 | जीवन रक्षक नौका ब्योयंसी सामग्री   |                              | रुपए 37,000/- |
| 5  | उत्पादन के दौरान सर्वेक्षण/परीक्षण |                              |               |
| 1  | लाइफ बोट आंशिक रूप से बंद          | (i) 30 व्यक्ति तक            | रुपए 22,000/- |
|    |                                    | (ii) 30 से 50 व्यक्ति के बीच | रुपए 30,000/- |
|    |                                    | (iii) 50 से अधिक व्यक्ति     | रुपए 37,000/- |
| 2  | पूर्णतः बंद लाइफ बोट संलग्न        | (i) 30 व्यक्ति तक            | रुपए 30000/-  |
|    |                                    | (ii) 30 से 50 व्यक्ति के बीच | रुपए 37000/-  |
|    |                                    | (iii) 50 से अधिक व्यक्ति     | रुपए 45,000/- |
| 3  | जीवन रक्षक बोट इंजन                |                              | रुपए 20,000/- |
| 4  | जीवन रक्षक बोट डेविट               |                              | रुपए 20,000/- |

|    |                                                      |  |                                                                      |
|----|------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------------------------|
| 5  | जीवन रक्षक बोट डेविट विंच                            |  | रुपए 15000/-                                                         |
| 6  | बचाव नौका                                            |  | रुपए 20,000/-                                                        |
| 7  | बचाव नौका इंजन                                       |  | रुपए 12,000/-                                                        |
| 8  | जीवन नौकाएं                                          |  | रुपए 9000/-                                                          |
| 9  | बुओयंट एपरेट्स                                       |  | रुपए.750/- प्रति बी.ए.<br>प्रति दौरा न्यूनतम शुल्क रुपए 4,500/- होगा |
| 10 | रक्षा बोया , लाइफ जैकेट                              |  | रुपए 750/- प्रति यूनिट - प्रति दौरा न्यूनतम शुल्क रुपए 4,500/- होगा  |
| 11 | नेविगेशन लाइट                                        |  | रुपए 750 प्रति लालटेन प्रति दौरा न्यूनतम रुपए4500/- होगा             |
| 12 | जीवन रक्षक बोट वायर फॉल                              |  | रुपए 15,000/-प्रति कोइल 200 मीटर या उसका कोई भाग                     |
| 13 | हाइड्रोस्टैटिक निर्मुक्त युनिट                       |  | रुपए 2,200/- प्रति दौरा न्यूनतम रुपए4500/- होगा                      |
| 6  | एलएसए सर्विस स्टेशन (प्रारंभिक/नवीनीकरण ) का अनुमोदन |  | रुपए 22,000/-                                                        |
| 7  | सेवा स्टेशन का निरीक्षण                              |  | रुपए 22,000/-                                                        |



|    |                                                                                |  |                                                                                    |
|----|--------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------------------|
|    | (प्रारंभिक/मध्यवर्ती/नवीनीकरण)                                                 |  | प्रत्येक दौरे के लिए रुपए 12,000/-<br>अधिकतम रुपए 22,000/- तक                      |
| 8  | एलएसए<br>(प्रारंभिक/मध्यवर्ती/नवीनीकरण) की<br>विनिर्माण इकाइयों<br>का निरीक्षण |  | रुपए 22,000/-<br><br>प्रत्येक दौरे के लिए रुपए 12,000/-<br>अधिकतम रुपए 22,000/- तक |
| 9  | एलएसए की सर्विसिंग<br>के लिए विस्तार<br>अनुरोध                                 |  | रुपए 4500/-                                                                        |
| 10 | एकल समुद्री यात्रा या<br>क्षति या आपात<br>स्थिति में एलएसए से<br>छूट का अनुरोध |  | रुपए 7000/-                                                                        |
| 11 | उपर्युक्त के अतिरिक्त<br>कोई अप्य विविध<br>अनुरोध                              |  | रुपए 5000/-                                                                        |

[फा. सं. एस वाय-19014/199/2025-एमजी-भाग(9)]

वेंकटेशपति एस, संयुक्त सचिव

**MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS****NOTIFICATION**

New Delhi, the 27th July, 2026

**G.S.R. 671(E).**—In exercise of the powers conferred by sub-section (1) and clauses (a), (b) and (e) of sub-section (2) of section 130 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), and in supersession of the Merchant Shipping (Life-Saving Appliances) Rules, 1991, except as respects things done or omitted to be done before such supersession, the Central Government hereby makes the following rules, namely:—

**1. Short title and commencement.** — (1) These rules may be called the Merchant Shipping (Life-Saving Appliances and Arrangements) Rules, 2026.

(2) They shall come into force on such date as the Central Government may, by notification in the Official Gazette, appoint.

**2. Application.** — (1) Unless otherwise expressly provided, these rules shall apply to—

(a) all ships registered in India under the Act, engaged on any voyage; and

(b) all ships other than Indian ships while in coastal waters, the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after the 1st day of July, 1998.

**Explanation.** — For the purposes of this sub-rule, —

(a) “all ships” refers to ships constructed before, on or after the 1st day of July, 1998, and the expressions “all passenger ships” and “all cargo ships” shall be construed accordingly;

(b) “ships constructed” means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction;

(c) “similar stage of construction” means the stage at which—

(i) construction identifiable with a specific ship begins; and

(ii) assembly of the ship has commenced and comprises at least fifty tons or one per cent. of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

(2) In respect of ships constructed before the 1st day of July, 1998, the Administration shall—

(a) ensure that the requirements applicable under Chapter III of the Safety Convention, as in force immediately prior to the 1st day of July, 1998, are complied with;

(b) ensure that when life-saving appliances or arrangements on such ships are replaced, or when such ships undergo repairs, alterations, or modifications of a major nature

involving replacement of, or any addition to, existing life-saving appliances or arrangements, such appliances or arrangements, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of these rules:

Provided that where a survival craft other than an inflatable life raft is replaced without replacing its launching appliance, or *vice versa*, the survival craft or the launching appliance may be of the same type as that replaced; and

(c) in respect of passenger ships, ensure that the damage control drills are conducted in accordance with paragraph 10.3 of Schedule II and rule 13.

(3) The lifeboat on-load release mechanism of all ships dry-docked on or after the 1st day of July, 2014, and before 1st day of July, 2019, shall comply with paragraphs 4.4.7.6.4 to 4.4.7.6.6 of the International Life-Saving Appliance Code.

(4) Mobile Offshore Drilling Units (MODU) shall comply with the requirements of life-saving appliances given in the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units as applicable.

(5) High-speed Crafts shall comply with the requirements of life-saving appliances given in the International Code of Safety for High-Speed Craft as applicable.

**Explanation.** — For the purposes of this rule, a ship, which is converted to a passenger ship including a cargo ship, shall be treated as a passenger ship on the date on which such conversion commences.

**3. Definitions.** — (1) For the purpose of these rules, unless otherwise expressly provided, —

- (a) “Act” means the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025);
- (b) “Administration” means the Director-General for Indian ships and with respect to a ship entitled to fly a flag of another State, means the Government of that State;
- (c) “anti-exposure suit” means a protective suit designed for use by rescue boat crews and marine evacuation system parties;
- (d) “approved” means approved by the nautical advisor to the Government of India;
- (e) “cargo ship” means a ship which is not a passenger ship;
- (f) “certificated person” means a person who holds a certificate of proficiency in survival craft issued under the authority of, or recognised as valid by, the Administration in accordance with the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, or a person who holds a certificate issued or recognised by the Administration of a State which is not a party to that Convention, for the same purpose as the Convention certificate;

- (g) “embarkation ladder” means the ladder provided at survival craft embarkation stations to permit safe access to survival craft after launching;
- (h) “embarkation station” means the area designated as such on board a ship from where the crew and passengers can embark a survival craft directly from that station;
- (i) “fair weather season” means, —
  - (i) in the Arabian Sea, the season beginning on and from 1<sup>st</sup> September and ending 31<sup>st</sup> May; and
  - (ii) in the Bay of Bengal, the season beginning on and from 1<sup>st</sup> December and ending 30<sup>th</sup> April,subject to such modifications as may be specified by the nautical advisor in accordance with rule 15;
- (j) “free-fall launching” means the method of launching a survival craft whereby the craft with its complement of persons and equipment on board is released and allowed to fall into the sea without any restraining apparatus;
- (k) “inflatable life-saving appliances” means an appliance which depends upon non-rigid, gas-filled chambers for buoyancy and which is normally kept uninflated until ready for use;
- (l) “immersion suit” means a protective suit which reduces the body heat loss of a person wearing it in cold water;
- (m) “international voyage” means a voyage from or to a port or place in India to or from a port or place outside India;
- (n) “International Life-Saving Appliance Code” or “LSA Code” means the International Life-Saving Appliance Code adopted by the Maritime Safety Committee of the Organisation by resolution MSC.48(66), as may be amended by the Organisation from time to time;
- (o) “launching appliance” means an appliance or arrangement for transferring a survival craft or rescue boat from its stowed position safely to the water;
- (p) “length” means 96 % of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that is greater:

Provided that in ships designed with a rake of keel, the waterline on which this is measured shall be parallel to the designed waterline;

- (q) “lightest sea-going condition” means the condition with the ship on an even keel, without cargo, with 10% stores and fuel remaining and in the case of a passenger ship with the full number of passengers and crew and their luggage;
- (r) “marine evacuation system” means an appliance for the rapid transfer of persons from the embarkation deck of a ship to a floating survival craft;
- (s) “moulded depth” means the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam a side;

**Explanation.**— For the purposes of this clause,—

- (i) in wood and composite ships, the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet and where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel;
- (ii) in ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design;
- (iii) where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part;
- (t) “muster list” means a list of the crew and passengers who are required to assemble at a given muster station;
- (u) “muster station” means the area designated as such on board a ship for assembly of crew and passengers;
- (v) “Organisation” means the International Maritime Organization;
- (w) “passenger ship” means a ship which carries more than twelve passengers;
- (x) “recognised organisation” means a classification society or other body recognised by the Central Government for the purpose of performing statutory surveys, audits, inspections, approvals and certification functions on behalf of the Central Government;
- (y) “recovery time”, for a rescue boat, means the time required to raise the boat to a position where persons on board can disembark to the deck of the ship and includes the time required to make preparations for recovery on board the rescue boat such as passing and securing a painter, connecting the rescue boat to the launching appliance, and the time to raise the rescue boat, but does not include

the time needed to lower the launching appliance into position to recover the rescue boat;

- (z) “rescue boat” means a boat designed to rescue persons in distress and to marshal survival craft;
- (za) “ro-ro passenger ship” means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3 of the Safety Convention;
- (zb) “Schedule” means a Schedule appended to these rules;
- (zc) “short international voyage” means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety;

**Explanation.**— For the purposes of this clause, it is hereby clarified that neither the distance between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination nor the return voyage shall exceed 600 miles and the final port of destination is the last port of call in the scheduled voyage at which the ship commences its return voyage to the country in which the voyage began;

- (zd) “survival craft” means a craft capable of sustaining the lives of persons in distress from the time of abandoning the ship;
- (ze) “thermal protective aid” means a bag or suit made of waterproof material with low thermal conductance;
- (zf) “requirements for maintenance” means the requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organisation by resolution MSC.402(96), as may be amended by the Organisation.

(2) Words and expressions used in these rules but not defined herein shall have the meanings respectively assigned to them in the Act.

**4. Equivalents and exemptions.** — (1) Where these rules require that a particular fitting, material, appliance, apparatus, or type thereof shall be fitted or carried in a ship, or that any particular provision shall be made, the Administration may permit any other fitting, material, appliance, apparatus, or provision to be fitted or carried in that ship, if satisfied by trial, evidence, or other means, and such satisfaction is recorded in writing, that such alternative is at least as effective as that required under these rules.

(2) The Administration may, if satisfied that the sheltered nature and conditions of the voyage render the application of any specific provision of these rules unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements any individual ship or class of ships which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 nautical miles from the nearest land.

(3) In the case of passenger ships employed in special trades for the carriage of large numbers of special trade passengers, including pilgrim ships, the Administration may grant exemptions from specific requirements of these rules, provided such ships fully comply with the rules annexed to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 and the rules annexed to the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.

(4) The Administration may exempt any ship not normally engaged on international voyages, but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage, from any of the requirements of these rules, subject to such conditions as may be considered appropriate to ensure safety.

**5. Classification of ships.** — For the purposes of these rules, Indian ships and sea going sailing vessels, shall be arranged in the following classes, namely: -

**A — Passenger ships**

Class I — Passenger ships engaged on international voyages other than ships of Class III;

Class II — Passenger ships engaged on short international voyages other than ships of Class IV;

Class III — Special Trade Passenger ships engaged on international voyages;

Class IV — Special Trade Passenger ships engaged on short international voyages;

Class V — Special Trade Passenger ships or Passenger ships (other than ships of Classes VI) engaged on voyages other than international voyages;

Class VI — Special Trade Passenger ships or Passenger ships engaged on coastal voyages within 20 nautical miles from the nearest land:

Provided that such ships shall not cease to be Class VI merely by reason of crossing the Gulfs of Kutch, Cambay, or Mannar.

Class VII — Special Trade Passenger ships engaged on voyages in fair weather season between ports in India during the course of which they do not go more than 5 nautical miles from the nearest land.

**B — Cargo ships**

Class VIII — Cargo ships engaged on international voyages and near coastal voyages;

Class IX — Cargo ships (other than ships of Class X) engaged on voyages which are not international.

Class X — Cargo ships engaged on coastal trade within 20 nautical miles from the nearest land:

Provided that such ships shall not cease to be Class X merely by reason of crossing the Gulfs of Kutch, Cambay, or Mannar.

Class XI — Cargo ships engaged on voyages in fair weather season between ports in India during the course of which they do not go more than 5 nautical miles from the nearest land.

Class XII — Tugs, tenders, launches, lighters, dredgers, barges and hoppers which mainly operate within the sheltered waters, and may occasionally go upto open sea in fair weather conditions.

*Explanation.*— For the purposes of this rule, ships certified as Class VII or Class IX or Class XI prior to the commencement of these rules may continue to operate as such respectively in accordance with the requirements applicable under the earlier rules and certification of ships under Class VII, Class IX, and Class XI shall be discontinued after the commencement of these rules.

**6. Approval of life-saving appliances.** — (1) No life-saving appliance or arrangement shall be carried on board any vessel unless such appliance or arrangement is of a type approved by the nautical advisor or a recognised organisation.

(2) The nautical advisor may recognise approvals granted by the Administration of another State, where such approvals are based on standards equivalent to those specified under these rules and the LSA Code.

(3) Before granting approval, the nautical advisor shall ensure that such tests or trials necessary to confirm compliance with these rules and the LSA Code are carried out:

Provided that the nautical advisor may, subject to such supervision and conditions as may be specified, authorise a recognised organisation or an approved testing establishment to carry out such tests or trials on his behalf.

**7. Evaluation, testing and approval of life-saving appliances and arrangements.** — (1) All life-saving appliances and arrangements required by these rules shall be of a type approved in accordance with rule 6.

(2) Before granting approval, the nautical advisor shall ensure that the life-saving appliances and arrangements—

(a) are tested and evaluated to confirm compliance with the performance standards and requirements of these rules and the LSA Code, in accordance with the recommendations of the Organisation; or

(b) have successfully undergone, to the satisfaction of the nautical advisor, tests that are substantially equivalent to those recommendations.

(3) Before approving any novel life-saving appliance or arrangement, the nautical advisor shall ensure that—

(a) the appliance provides safety standards at least equivalent to the requirements of these rules and the LSA Code and has been evaluated and tested on the basis of the guidelines developed by the Organisation; or



(b) the arrangement has successfully undergone engineering analysis and evaluation in accordance with rule 14.

**Explanation.**— For the purpose of this sub-rule, the expression “novel life-saving appliance or arrangement” means a life-saving appliance or arrangement which embodies new features not fully covered by the provisions of these rules or the LSA Code, but which provides an equal or higher standard of safety.

(4) Procedures established by the nautical adviser for approval shall include conditions under which such approval may continue, be suspended, or be withdrawn.

(5) When accepting a life-saving appliance or arrangement not previously approved by the Administration, the nautical adviser shall ensure that it complies with the requirements of these rules and the LSA Code.

(6) Life-saving appliances for which detailed specifications are not included in the LSA Code shall be to the satisfaction of the nautical adviser, provided that they offer an equivalent level of safety.

**8. Production tests.** — (1) The Administration shall ensure that production tests are carried out, as necessary, to verify that each life-saving appliance is manufactured to the same standard as the approved prototype.

(2) Production testing shall be conducted in accordance with the relevant provisions of the LSA Code and IMO Resolution MSC.81 (70), as amended from time to time.

**9. Compliance with the International Life-Saving Appliance Code.** — All life-saving appliances and arrangements shall comply with the applicable requirements of the LSA Code.

**10. Requirements for ships and life-saving appliances.** — (1) All ships to which these rules apply shall comply with the requirements specified in the Schedules, according to their respective categories, as follows, namely: -

- (a) the general requirements applicable to all passenger and cargo ships shall be as specified in Schedule I;
- (b) additional requirements for passenger ships, in addition to Schedule I, shall be as specified in Schedule II;
- (c) additional requirements for cargo ships, in addition to Schedule I, shall be as specified in Schedule III.

**11. Training manual and on board training aids.** — (1) All ships shall have training manual on board.

(2) A ship specific training manual complying with sub-rule (3) shall be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin.

(3) The training manual, which may comprise several volumes, shall contain instructions and information, in easily understood terms and illustrated wherever possible, on the life-saving appliances and arrangements provided in the ship and on the best methods of survival and any part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual and the following shall be explained in detail, namely:—

- (a) donning of lifejackets, immersion suits and anti-exposure suits, as appropriate;
- (b) mustering at the assigned stations;
- (c) boarding, launching and clearing the survival craft and rescue boats, including, where applicable, use of marine evacuation systems;
- (d) method of launching from within the survival craft;
- (e) release from launching appliances;
- (f) methods and use of devices for protection in launching areas, where appropriate;
- (g) illumination in launching areas;
- (h) use of all survival equipment;
- (i) use of all detection equipment;
- (j) use of radio life-saving appliances with the assistance of illustrations;
- (k) use of drogues;
- (l) use of engines and accessories;
- (m) recovery of survival craft and rescue boats, including stowage and securing;
- (n) hazards of exposure and the need for warm clothing;
- (o) best use of survival-craft facilities in order to survive;
- (p) methods of retrieval, including use of helicopter-rescue gear (slings, baskets, stretchers), breeches-buoy, shore life-saving apparatus and ship's line-throwing apparatus;
- (q) all other functions contained in the muster list and emergency instructions; and
- (r) instructions for emergency repair of life-saving appliances.

**Explanation.** — For the purposes of this sub-rule,—

- (a) “detection” means the determination of the location of survivors or survival craft;
- (b) “retrieval” means the safe recovery of survivors.

(4) Every ship fitted with a marine evacuation system shall be provided with on board training aids in the use of that system.

(5) The training manual shall be written in the working language of the ship.

**12. Instructions for on board maintenance.** — (1) Instructions for on board maintenance of life-saving appliances shall be easily understood and, where appropriate, illustrated.

(2) Such instructions shall include, for each appliance—

- (a) a checklist for use when carrying out the inspections required by paragraph 16.7 of Schedule I;
- (b) maintenance and repair instructions;
- (c) a schedule of periodic maintenance;
- (d) a diagram of lubrication points with the recommended lubricants;
- (e) a list of replaceable parts;
- (f) a list of sources of spare parts; and
- (g) a log for recording inspections and maintenance.

**13. Muster list and emergency instructions.** — (1) The muster list shall specify details of the general emergency alarm and public-address system specified in paragraph 7.2 of the LSA Code and the action to be taken by the crew and passengers when that alarm is sounded and it shall also specify how the order to abandon ship shall be given.

(2) Each passenger ship shall have procedures in place for locating and rescuing passengers trapped in their staterooms.

(3) The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew, including—

- (a) closing of watertight doors, fire doors, valves, scuppers, side scuttles, skylights, portholes and other similar openings;
- (b) equipping of survival craft and other life-saving appliances;
- (c) preparation and launching of survival craft;
- (d) general preparations of other life-saving appliances;
- (e) muster of passengers;
- (f) use of communication equipment;
- (g) manning of fire parties assigned to deal with fires;

- (h) special duties assigned in respect of fire-fighting equipment and installations; and
  - (i) damage control for flooding emergencies for passenger ships only.
- (4) The muster list shall specify which officers are assigned to ensure that life-saving and fire appliances are maintained in good condition and are ready for immediate use.
- (5) The muster list shall specify substitutes for key persons who may become disabled, taking into account that different emergencies may call for different actions.
- (6) The muster list shall show the duties assigned to members of the crew in relation to passengers in case of emergency, including —
- (a) warning the passengers;
  - (b) ensuring that they are suitably clad and have donned their lifejackets correctly;
  - (c) assembling passengers at muster stations;
  - (d) maintaining order in passageways and stairways and generally controlling passenger movement; and
  - (e) ensuring that a supply of blankets is taken to the survival craft.
- (7) The muster list shall be prepared before the ship proceeds to sea and after it has been prepared, if any change takes place in the crew which necessitates an alteration, the master shall either revise the list or prepare a new one.
- (8) The format of the muster list used on passenger ships shall be approved by the nautical adviser.

**14. Alternative design and arrangements.** — (1) Life-saving appliances and arrangements may deviate from the requirements set out in these rules, provided that such alternative design and arrangements meet the intent of the requirements concerned and provide an equivalent level of safety to these rules.

(2) Where any alternative design or arrangement deviates from the prescriptive requirements of these rules, an engineering analysis, evaluation and approval of such design and arrangements shall be carried out in accordance with this rule.

(3) The engineering analysis shall be prepared and submitted to the Administration, based on the guidelines developed by the Organisation, and shall include, at a minimum, the following elements:—

- (a) determination of the ship type and the life-saving appliances and arrangements concerned;

- (b) identification of the prescriptive requirement or requirements with which the life-saving appliances and arrangements will not comply;
- (c) identification of the reason due to which the proposed design will not meet the prescriptive requirements, supported by compliance with other recognised engineering or industry standards;
- (d) determination of the performance criteria for the ship and the life-saving appliances and arrangements concerned, addressed by the relevant prescriptive requirement or requirements, namely:—
  - (i) the performance criteria shall provide a level of safety not inferior to the relevant prescriptive requirements contained in these rules; and
  - (ii) the performance criteria shall be quantifiable and measurable;
- (e) detailed description of the alternative design and arrangements, including the assumptions used in the design and any proposed operational restrictions or conditions;
- (f) technical justification demonstrating that the alternative design and arrangements meet the safety performance criteria; and
- (g) risk assessment identifying the potential faults and hazards associated with the proposal.

(4) The engineering analysis submitted under sub-rule (3) shall be evaluated and approved by the nautical adviser, having due regard to the guidelines developed by the Organisation.

(5) A copy of the documentation, as approved by the nautical adviser under sub-rule (4), indicating that the alternative design and arrangements comply with this rule, shall be carried on board the ship.

(6) The Administration shall forward to the Organisation information on alternative designs and arrangements approved under these rules, in accordance with India's obligations as a contracting Government under the Safety Convention, for circulation to other contracting Governments.

(7) Where the assumptions or operational restrictions stipulated in the approved alternative design and arrangements are changed, the engineering analysis shall be reviewed and resubmitted to the nautical adviser for approval under the changed conditions.

**15. General provisions.** — (1) The nautical adviser may modify the dates of commencement and cessation of the fair weather season or the foul weather season, based on the inputs received from the Indian Meteorological Department or the Indian National Centre for Ocean Information System.

**Explanation.**— For the purposes of this sub-rule, “foul weather season” means, —

- (i) in the Arabian Sea, the season beginning on and from 1<sup>st</sup> June and ending 31<sup>st</sup> August; and
- (ii) in the Bay of Bengal, the season beginning on and from 1<sup>st</sup> May and ending 30<sup>th</sup> November,

subject to such modifications as may be specified by the nautical advisor in accordance with this rule.

(2) No ship owner, ship manager, or ship master shall make, or cause to be made, any alteration to a ship in respect of life-saving appliances without the prior permission of the nautical adviser.

(3) The ship owner, ship manager, and ship master shall, at all times, maintain the ship in a condition that ensures the proper and efficient functioning of all life-saving appliances.

(4) Where any damage to life-saving appliances occurs during the operation of a ship, the ship owner, ship manager, or ship master shall immediately notify the nearest principal officer of the Mercantile Marine Department or the Port Authority and such authority shall forthwith communicate the information to the nautical adviser.

(5) The ship master shall not take the ship to sea unless—

- (a) the ship complies with all applicable requirements relating to life-saving appliances under these rules; and
- (b) the ship carries on board a valid and appropriate certificate issued under the provisions of the Act and these rules.

**16. Survey and certification.** — (1) For the purpose of ensuring the efficiency and proper functioning of life-saving appliances, and associated arrangements, every ship shall be subject to inspection and survey by surveyors.

(2) Upon satisfactory completion of such inspection or survey, the ship shall be issued with an appropriate certificate as provided in the Safety Convention.

**17. Approval of service stations.** — (1) No service station in India shall engage in servicing and testing of life-saving appliances without the approval of the Administration.

(2) The requirements, conditions, and procedures for approval of service stations by the Administration for servicing inflatable life-saving appliances, including inflatable life rafts, inflatable rescue boats, inflatable lifejackets and immersion suits, and for approval of competent persons for such servicing, shall be as specified in Schedule IV.

**18. Control and Compliance.** — (1) For the purposes of ensuring compliance with these rules and maintaining the safe operation of life-saving appliances, any officer authorised by the Administration, principal officer of the Mercantile Marine Department, or any surveyor may board any ship for inspection.

(2) A ship may be detained if it is found that the general efficiency or condition of its life-saving appliances is such that it endangers the safety of the ship or those on board.

(3) The procedure for detention of unsafe or unseaworthy ships shall be in accordance with the provisions of the Act.

**19. Penalty.** — (1) Any contravention of these rules or failure to comply with any requirement thereof shall be liable to penalties as specified in the Act.

(2) Any person who operates any ship in contravention of the provisions of these rules, and for which no specific penalty is provided under sub-section (2) of section 281 of the Act, shall be liable to penalty which may extend to fifty thousand rupees, and if the breach is a continuing one, with further penalty which may extend to five thousand rupees for every day after the first day during which the breach continues.

(3) The imposition of any penalty under this rule shall not absolve the owner or master from the requirement of rectifying the non-compliance.

**20. Fees.** — The fees payable under these rules shall be as specified in Schedule V.

## **SCHEDULE I**

### **GENERAL REQUIREMENTS FOR PASSENGER SHIPS AND CARGO SHIPS**

[See rules 10 and 12 (2)]

#### **1. Communications**

##### **1. Distress flares:**

1.1 Not less than 12 rocket parachute flares, complying with the requirements of section 3.1 of the LSA Code, shall be carried and be stowed on or near the navigation bridge.

##### **2. On board communications and alarm systems:**

2.1 An emergency means comprised of either fixed or portable equipment or both shall be provided for two-way communications between emergency control stations, muster and embarkation stations and strategic positions on board.

2.2 A general emergency alarm system complying with the requirements of paragraph 7.2.1 of the LSA Code shall be provided and shall be used for summoning passengers and crew to muster stations and to initiate the actions included in the muster list. The system shall be supplemented by either a public address system complying with the requirements of paragraph 7.2.2 of the LSA Code or other suitable means of communication. Entertainment sound systems shall automatically be turned off when the general emergency alarm system is activated.

2.3 The general emergency alarm system shall be audible throughout all the accommodation and normal crew working spaces. On passenger ships, the system shall also be audible on all open decks.

2.4 On ships fitted with a marine evacuation system communication between the embarkation station and the platform or the survival craft shall be ensured.

3. Public address systems on passenger ships:

3.1 In addition to the requirements of regulation II-2/40.5 or regulation II-2/ 41-2 of the Safety Convention, and of paragraph 6.4.2, all passenger ships shall be fitted with a public address system. With respect to passenger ships constructed before 1<sup>st</sup> July, 1997, the requirements of paragraphs 3.2 and 3.4, subject to the provisions of paragraph 3.5, shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1<sup>st</sup> July, 1997.

3.2 The public address system shall be clearly audible above the ambient noise in all spaces, prescribed by paragraph 7.2.2.1 of the LSA Code, and shall be provided with an override function controlled from one location on the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary, so that all emergency messages will be broadcast if any loudspeaker in the spaces concerned has been switched off, its volume has been turned down or the public address system is used for other purposes.

3.3 On passenger ships constructed on or after 1<sup>st</sup> July, 1997—

1. the public address system shall have at least two loops which shall be sufficiently separated throughout their length and have two separate and independent amplifiers; and

2. the public address system and its performance standards shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organisation.

3.4 The public address system shall be connected to the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42.2.2 of the Safety Convention.

3.5 Ships constructed before 1<sup>st</sup> July 1997 which are already fitted with the public address system approved by the Administration which complies with paragraphs 3.2 and 3.4 and paragraph 7.2.2.1 of the LSA Code, are not required to change their system.

**2. Personal life-saving appliances:**

1. Lifebuoys:

1.1 Lifebuoys complying with the requirements of paragraph 2.1.1 of the LSA Code shall be—

1. so distributed as to be readily available on both sides of the ship and as far as practicable on all open decks extending to the ship's side, at least one shall be placed in the vicinity of the stern; and

2. so stowed as to be capable of being rapidly cast loose, and not permanently secured in any way.

1.2 At least one lifebuoy on each side of the ship shall be fitted with a buoyant lifeline complying with the requirements of paragraph 2.1.4 of the LSA Code equal in length to not



less than twice the height at which it is stowed above the waterline in the lightest seagoing condition, or 30 m, whichever is the greater.

1.3 Not less than one half of the total number of lifebuoys shall be provided with lifebuoy self-igniting lights complying with the requirements of paragraph 2.1.2 of the Code, not less than two of these shall also be provided with lifebuoy self-activating smoke signals complying with the requirements of paragraph 2.1.3 of the LSA Code and be capable of quick release from the navigation bridge; lifebuoys with lights and those with lights and smoke signals shall be equally distributed on both sides of the ship.

1.4 Each lifebuoy shall be marked in block capitals of the Roman alphabet with the name and port of registry of the ship on which it is carried.

## 2. Lifejackets:

2.1 A lifejacket complying with the requirements of paragraph 2.2.1 or 2.2.2 of the LSA Code shall be provided for every person on board the ship and, in addition—

1. for passenger ships on voyages less than 24 h, a number of infant lifejackets equal to at least 2.5% of the number of passengers on board shall be provided;
2. for passenger ships on voyages 24 h or greater, infant lifejackets shall be provided for each infant on board;
3. a number of lifejackets suitable for children equal to at least 10% of the number of passengers on board shall be provided or such greater number as may be required to provide a lifejacket for each child;
4. a sufficient number of lifejackets shall be carried for persons on watch and for use at remotely located survival craft stations which shall be stowed on the bridge, in the engine control room and at any other manned watch station; and
5. if the adult lifejackets provided are not designed to fit persons weighing up to 140 kg and with a chest girth of up to 1,750 mm, a sufficient number of suitable accessories shall be available on board to allow them to be secured to such persons.

2.2 Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated and where, due to the particular arrangements of the ship, the lifejackets provided in compliance with the requirements of paragraph 2.1 may become inaccessible, alternative provisions shall be made to the satisfaction of the Administration which may include an increase in the number of lifejackets to be carried.

2.3 The lifejackets used in totally enclosed lifeboats, except free-fall lifeboats, shall not impede entry into the lifeboat or seating, including operation of the seat belts in the lifeboat.

2.4 Lifejackets selected for free-fall lifeboats, and the manner in which they are carried or worn, shall not interfere with entry into the lifeboat, occupant safety or operation of the lifeboat.

### 3. Immersion suits and anti-exposure suits:

3.1 An immersion suit, complying with the requirements of section 2.3 of the LSA Code or an anti-exposure suit complying with section 2.4 of the LSA Code, of an appropriate size, shall be provided for every person assigned to crew of the rescue boat or assigned to the marine evacuation system party and if the ship is constantly engaged in warm climates, the Administration may dispense with the carriage of thermal protective aids as required in these rules.

### **3. Muster list and emergency instructions:**

1. This paragraph applies to all ships.

2. Clear instructions to be followed in the event of an emergency shall be provided for every person on board. In the case of passenger ships these instructions shall be drawn up in the language or languages required by the ship's flag State and in the English language.

3. Muster lists and emergency instructions complying with the requirements of rule 13 shall be exhibited in conspicuous places throughout the ship including the navigation bridge, engine-room and crew accommodation spaces.

4. Illustrations and instructions in appropriate languages shall be posted in passenger cabins and be conspicuously displayed at muster stations and other passenger spaces to inform passengers of—

1. their muster station;
2. the essential actions they must take in an emergency; and
3. the method of donning lifejackets.

### **4. Operating instructions:**

1. This paragraph applies to all ships.

2. Posters or signs shall be provided on or in the vicinity of survival craft and their launching controls and shall—

1. illustrate the purpose of controls and the procedures for operating the appliance and give relevant instructions or warnings;
2. be easily seen under emergency lighting conditions; and
3. use symbols in accordance with the recommendations of the Organisation.

### **5. Manning of survival craft and supervision:**

1. This paragraph shall apply to all ships.

2. There shall be a sufficient number of trained persons on board for mustering and assisting untrained persons.

3. There shall be a sufficient number of crew members, who may be deck officers or certificated persons, on board for operating the survival craft and launching arrangements required for abandonment by the total number of persons on board.
4. A deck officer or certificated person shall be placed in charge of each survival craft to be used. Provided that the Administration, having due regard to the nature of the voyage, the number of persons on board and the characteristics of the ship, may permit persons practised in the handling and operation of life rafts to be placed in charge of life rafts in lieu of certificated persons. A second-in-command shall also be nominated in the case of lifeboats.
5. The person in charge of the survival craft shall have a list of the survival craft crew and shall see that the crew under his command are acquainted with their duties. In lifeboats the second-in-command shall also have a list of the lifeboat crew.
6. Every motorized survival craft shall have a person assigned who is capable of operating the engine and carrying out minor adjustments.
7. The master shall ensure the equitable distribution of persons referred to in paragraphs 2, 3 and 4 among the ship's survival craft.

#### **6. Survival craft muster and embarkation arrangements:**

1. Lifeboats and life rafts for which approved launching appliances are required shall be stowed as close to accommodation and service spaces as possible.
2. Muster stations shall be provided close to the embarkation stations with sufficient clear deck space to accommodate all persons assigned to muster at that station, but at least 0.35m<sup>2</sup> per person.
3. Muster and embarkation stations shall be readily accessible from accommodation and work areas.
4. Muster and embarkation stations shall be adequately illuminated by lighting supplied from the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43 of the Safety Convention.
5. Alleyways, stairways and exits giving access to the muster and embarkation stations shall be lighted. Such lighting shall be capable of being supplied by the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43 of the Safety Convention. In addition to and as part of the markings required under regulation II-2/28.1.10 of the Safety Convention, routes to muster stations shall be indicated with the Muster Station symbol, intended for that purpose, in accordance with the recommendations of the Organisation.
6. Davit-launched and free-fall launched survival craft muster and embarkation stations shall be so arranged as to enable stretcher cases to be placed in survival craft.
7. An embarkation ladder complying with the requirements of paragraph 6.1.6 of the LSA Code extending, in a single length, from the deck to the waterline in the lightest seagoing condition under all conditions of trim of up to 10° and a list of up to 20° either way shall be provided at

each embarkation station or at every two adjacent embarkation stations for survival craft launched down the side of the ship. Provided that the Administration may permit such ladders to be replaced by approved devices to afford access to the survival craft when waterborne, provided that there shall be at least one embarkation ladder on each side of the ship. Other means of embarkation enabling descent to the water in a controlled manner may be permitted for the life rafts as per paragraph 1.1.4 of Schedule III.

8. Where necessary, means shall be provided for bringing the davit-launched survival craft against the ship's side and holding them alongside so that persons can be safely embarked.

#### **7. Launching stations:**

Launching stations shall be in such positions as to ensure safe launching having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull and so that, as far as possible, survival craft, except survival craft specially designed for free-fall launching, may be launched down the straight side of the ship. If positioned forward, they shall be located abaft the collision bulkhead in a sheltered position and, in this respect, the Administration shall give special consideration to the strength of the launching appliance.

#### **8. Stowage of survival craft:**

1. Each survival craft shall be stowed—

1. so that neither the survival craft nor its stowage arrangements will interfere with the operation of any other survival craft or rescue boat at any other launching station;

2. as near the water surface as is safe and practicable and, in the case of a survival craft other than an life raft intended for throw over board launching, in such a position that the survival craft in the embarkation position is not less than 2 m above the waterline with the ship in the fully loaded condition under unfavourable conditions of trim of up to 10° and listed up to 20° either way, or to the angle at which the ship's weather deck edge becomes submerged, whichever is less;

3. in a state of continuous readiness so that two crew members can carry out preparations for embarkation and launching in less than 5 minutes;

4. fully equipped as required by this Chapter and the LSA Code; and

5. as far as practicable, in a secure and sheltered position and protected from damage by fire and explosion. In particular, survival craft on tankers, other than the life rafts required by paragraph 1.1.4 of Schedule III, shall not be stowed on or above a cargo tank, slop tank, or other tank containing explosive or hazardous cargoes.

2. Lifeboats for lowering down the ship's side shall be stowed as far forward of the propeller as practicable. On cargo ships of 80 m in length and upwards but less than 120 m in length, each lifeboat shall be so stowed that the after end of the lifeboat is not less than the length of the lifeboat forward of the propeller. On cargo ships of 120 m in length and upwards and passenger ships of 80 m in length and upwards, each lifeboat shall be so stowed that the after end of the lifeboat is not less than 1.5 times the length of the lifeboat forward of the propeller.

Where appropriate, the ship shall be so arranged that lifeboats, in their stowed positions, are protected from damage by heavy seas.

3. Lifeboats shall be stowed attached to launching appliances.

4. Stowage of life raft:

4.1 Every life raft shall be stowed with its painter permanently attached to the ship.

4.2 Each life raft or group of life rafts shall be stowed with a float-free arrangement complying with the requirements of paragraph 4.1.6 of the LSA Code so that each floats free and, if inflatable, inflates automatically when the ship sinks.

4.3 Life rafts shall be so stowed as to permit manual release of one raft or container at a time from their securing arrangements.

4.4 Paragraphs 4.1 and 4.2 do not apply to life rafts required by paragraph 1.1.4 of Schedule III.

5. Davit-launched life rafts shall be stowed within reach of the lifting hooks, unless some means of transfer is provided which is not rendered inoperable within the limits of trim and list specified in paragraph 1.2 or by ship motion or power failure.

6. Life rafts intended for throw-overboard launching shall be so stowed as to be readily transferable for launching on either side of the ship unless life rafts, of the aggregate capacity required by paragraph 1.1 of Schedule III to be capable of being launched on either side, are stowed on each side of the ship.

#### **9. Stowage of rescue boats:**

1. Rescue boats shall be stowed—

1. in a state of continuous readiness for launching in not more than 5 minutes, and if the inflated type, in a fully inflated condition at all times;

2. in a position suitable for launching and recovery;

3. so that neither the rescue boat nor its stowage arrangements will interfere with the operation of any survival craft at any other launching station; and

4. if it is also a lifeboat, in compliance with the requirements of paragraph 8 of Schedule I.

#### **10. Stowage of marine evacuation systems:**

1. The ship's side shall not have any openings between the embarkation station of the marine evacuation system and the waterline in the lightest seagoing condition and means shall be provided to protect the system from any projections.

2. Marine evacuation systems shall be in such positions as to ensure safe launching having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging positions of the hull and so that, as far as practicable, the system can be launched down the straight side of the ship.

3. Each marine evacuation system shall be stowed so that neither the passage nor platform nor its stowage or operational arrangements will interfere with the operation of any other life-saving appliance at any other launching station.

4. Where appropriate, the ship shall be so arranged that the marine evacuation systems in their stowed positions are protected from damage by heavy seas.

**11. Survival craft launching and recovery arrangements:**

1. Unless otherwise expressly provided, launching and embarkation appliances complying with the requirements of section 6.1 of the LSA Code shall be provided for all survival craft except those which are—

1. boarded from a position on deck less than 4.5 m above the waterline in the lightest seagoing condition and which have a mass of not more than 185 kg; or

2. boarded from a position on deck less than 4.5 m above the waterline in the lightest seagoing condition and which are stowed for launching directly from the stowed position under unfavourable conditions of trim of up to 10° and list of up to 20° either way; or

3. carried in excess of the survival craft for 200% of the total number of persons on board the ship and which have a mass of not more than 185 kg; or

4. carried in excess of the survival craft for 200% of the total number of persons on board the ship, are stowed for launching directly from the stowed position under unfavourable conditions of trim of up to 10° and list of up to 20° either way; or

5. provided for use in conjunction with a marine evacuation system, complying with the requirements of section 6.2 of the LSA Code and stowed for launching directly from the stowed position under unfavourable conditions of trim of up to 10° and list of up to 20° either way.

2. Each lifeboat shall be provided with an appliance which is capable of launching and recovering the lifeboat. In addition, there shall be provision for hanging-off the lifeboat to free the release gear for maintenance.

3. Launching and recovery arrangements shall be such that the appliance operator on the ship is able to observe the survival craft at all times during launching and for lifeboats during recovery.

4. Only one type of release mechanism shall be used for similar survival craft carried on board the ship.

5. Preparation and handling of survival craft at any one launching station shall not interfere with the prompt preparation and handling of any other survival craft or rescue boat at any other station.

6. Falls, where used, shall be long enough for the survival craft to reach the water with the ship in its lightest seagoing condition, under unfavourable conditions of trim of up to 10° and list of up to 20° either way.

7. During preparation and launching, the survival craft, its launching appliance, and the area of water into which it is to be launched shall be adequately illuminated by lighting supplied from the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43 of the Safety Convention.

8. Means shall be available to prevent any discharge of water on to survival craft during abandonment.

9. If there is a danger of the survival craft being damaged by the ship's stabilizer wings, means shall be available, powered by an emergency source of energy, to bring the stabilizer wings inboard; indicators operated by an emergency source of energy shall be available on the navigating bridge to show the position of the stabilizer wings.

10. If partially enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.5 of the LSA Code are carried, a davit span shall be provided, fitted with not less than two lifelines of sufficient length to reach the water with the ship in its lightest seagoing condition, under unfavourable conditions of trim of up to 10° and list of up to 20° either way.

#### **12. Rescue boat embarkation, launching and recovery arrangements:**

1. The rescue boat embarkation and launching arrangements shall be such that the rescue boat can be boarded and launched in the shortest possible time.

2. If the rescue boat is one of the ship's survival craft, the embarkation arrangements and launching station shall comply with the requirements of paragraph 6 and 7 of Schedule I.

3. Launching arrangements shall comply with the requirements of paragraph 11 of Schedule I. Provided that all rescue boats shall be capable of being launched, where necessary utilizing painters, with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water.

4. Recovery time of the rescue boat shall be not more than 5 minutes in moderate sea conditions when loaded with its full complement of persons and equipment. If the rescue boat is also a lifeboat, this recovery time shall be possible when loaded with its lifeboat equipment and the approved rescue boat complement of at least six persons.

5. Rescue boat embarkation and recovery arrangements shall allow for safe and efficient handling of a stretcher case. Foul weather recovery strops shall be provided for safety if heavy fall blocks constitute a danger.

#### **13. Recovery of persons from the water:**

1. All ships shall have ship-specific plans and procedures for recovery of persons from the water, taking into account the guidelines developed by the Organisation. The plans and procedures shall identify the equipment intended to be used for recovery purposes and measures to be taken to minimise the risk to shipboard personnel involved in recovery operations. Ships constructed before 1 July 2014 shall have complied with this requirement by the first periodical or renewal safety equipment survey of the ship carried out after 1 July 2014, whichever comes first.

2. Ro-ro passenger ships which comply with paragraph 6.4 of Schedule II shall be deemed to have complied with this paragraph.

**14. Line-throwing appliances:**

A line-throwing appliance complying with the requirements of section 7.1 of the LSA Code shall be provided.

**15. Emergency training and drills:**

1. This paragraph applies to all ships.

2. Familiarity with safety installations and practice musters:

2.1 Every crew member with assigned emergency duties shall be familiar with these duties before the voyage begins.

2.2 On a ship engaged on a voyage where passengers are scheduled to be on board for more than 24 hours, musters of newly-embarked passengers shall take place prior to or immediately upon departure. Passengers shall be instructed in the use of the lifejackets and the action to take in an emergency.

2.3 Whenever new passengers embark, a passenger safety briefing shall be given immediately before departure, or immediately after departure. The briefing shall include the instructions required by paragraph 3.2 and 3.4 of Schedule I, and shall be made by means of an announcement, in one or more languages likely to be understood by the passengers. The announcement shall be made on the ship's public address system, or by other equivalent means likely to be heard at least by the passengers who have not yet heard it during the voyage. The briefing may be included in the muster as per paragraph 2.2. Information cards or posters or video programmes displayed on ships video displays may be used to supplement the briefing, but may not be used to replace the announcement.

**3 Drills:**

3.1 Drills shall, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.

3.2 Every crew member shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every month. The drills of the crew shall take place within 24 hours of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month. When a ship enters service for the first time, after modification of a major character or when a new crew is engaged, these drills shall be held before sailing. The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of ships for which this is impracticable.

3.3 Crew members with enclosed space entry or rescue responsibilities shall participate in an enclosed space entry and rescue drill to be held on board the ship at least once every two months.

3.4 Abandon ship drill



3.4.1 Each abandon ship drill shall include—

1. summoning of passengers and crew to muster stations with the alarm required by paragraph 1.4.2 of Schedule I followed by drill announcement on the public address or other communication system and ensuring that they are made aware of the order to abandon ship;
2. reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list;
3. checking that passengers and crew are suitably dressed;
4. checking that lifejackets are correctly donned;
5. lowering of at least one lifeboat after any necessary preparation for launching;
6. starting and operating the lifeboat engine;
7. operation of davits used for launching life rafts;
8. a mock search and rescue of passengers trapped in their staterooms; and
9. instruction in the use of radio life-saving appliances.

3.4.2 Different lifeboats shall, as far as practicable, be lowered in compliance with the requirements of paragraph 3.4.1.5 at successive drills.

3.4.3 Except as provided in paragraphs 3.4.4 and 3.4.5, each lifeboat shall be launched, and manoeuvred in the water by its assigned operating crew, at least once every three months during an abandon ship drill.

3.4.4 In the case of a lifeboat arranged for free-fall launching, at least once every three months during an abandon ship drill the crew shall board the lifeboat, properly secure themselves in their seats and commence launch procedures up to but not including the actual release of the lifeboat (i.e., the release hook shall not be released). The lifeboat shall then either be free-fall launched with only the required operating crew on board, or lowered into the water by means of the secondary means of launching with or without the operating crew on board. In both cases the lifeboat shall thereafter be manoeuvred in the water by the operating crew. At intervals of not more than six months, the lifeboat shall either be launched by free-fall with only the operating crew on board, or simulated launching shall be carried out in accordance with the guidelines developed by the Organisation.

3.4.5 The Administration may allow ships operating on short international voyages not to launch the lifeboats on one side if their berthing arrangements in port and their trading patterns do not permit launching of lifeboats on that side. Provided that all such lifeboats shall be lowered at least once every 3 months and launched at least annually.

3.4.6 As far as is reasonable and practicable, rescue boats other than lifeboats which are also rescue boats, shall be launched each month with their assigned crew aboard and manoeuvred in the water. In all cases, this requirement shall be complied with at least once every three months.

3.4.7 If lifeboat and rescue boat launching drills are carried out with the ship making headway, such drills shall, because of the dangers involved, be practiced in sheltered waters only and under the supervision of an officer experienced in such drills.

3.4.8 If a ship is fitted with marine evacuation systems, drills shall include exercising of the procedures required for the deployment of such a system up to the point immediately preceding actual deployment of the system. This aspect of drills shall be augmented by regular instruction using the on board training aids as per rule 11. Additionally, every system party member shall, as far as practicable, be further trained by participation in a full deployment of a similar system into water, either on board a ship or ashore, at intervals of not longer than two years, but in no case beyond three years. This training may be associated with the deployments required by paragraph 16.8.2 of Schedule I.

3.4.9 Emergency lighting for mustering and abandonment shall be tested at each abandon ship drill.

### 3.5 Fire drills:

3.5.1 Fire drills shall be planned in such a way that due consideration is given to regular practice in the various emergencies that may occur depending on the type of ships and the cargo.

3.5.2 Each fire drill shall include—

1. reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list as per paragraph 3 of Schedule I;
2. starting of a fire pump, using at least the two required jets of water to show that the system is in proper working order;
3. checking of fireman's outfit and other personal rescue equipment;
4. checking of relevant communication equipment;
5. checking the operation of watertight doors, fire doors, fire dampers and main inlets and outlets of ventilation systems in the drill area; and
6. checking the necessary arrangements for subsequent abandoning of the ship.

3.5.3 The equipment used during drills shall immediately be brought back to its fully operational condition and any faults and defects discovered during the drills shall be remedied as soon as possible.

### 3.6 Enclosed space entry and rescue drills:

3.6.1 Enclosed space entry and rescue drills shall be planned and conducted in a safe manner, taking into account, as appropriate, the guidance provided in the recommendations developed by the Organisation.

3.6.2 Each enclosed space entry and rescue drill shall include—

1. checking and use of personal protective equipment required for entry;
2. checking and use of communication equipment and procedures;
3. checking and use of instruments for measuring the atmosphere in enclosed spaces;
4. checking and use of rescue equipment and procedures; and
5. instructions in first aid and resuscitation techniques.

4. On board training and instructions:

4.1 On board training in the use of the ship's life-saving appliances, including survival craft equipment, and in the use of the ship's fire-extinguishing appliances, shall be given as soon as possible but not later than two weeks after a crew member joins the ship. Provided that where the crew member is on a regularly scheduled rotating assignment to the ship, such training shall be given not later than two weeks after the time of first joining the ship. Instructions in the use of the ship's fire-extinguishing appliances, life-saving appliances, and in survival at sea shall be given at the same interval as the drills. Individual instruction may cover different parts of the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances, but all the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances shall be covered within a period of two months.

4.2 Every crew member shall be given instructions which shall include but not necessarily be limited to—

1. operation and use of the ship's inflatable life rafts;
2. problems of hypothermia, first-aid treatment for hypothermia and other appropriate first-aid procedures;
3. special instructions necessary for use of the ship's life-saving appliances in severe weather and severe sea conditions;
4. operation and use of fire-extinguishing appliances; and
5. risks associated with enclosed spaces and onboard procedures for safe entry into such spaces which shall take into account, as appropriate, the guidance provided in recommendations developed by the Organisation.

4.3 On board training in the use of davit-launched life rafts shall take place at intervals of not more than four months on every ship fitted with such appliances which may include the inflation and lowering of a life raft. This life raft may be a special life raft intended for training purposes only, which is not part of the ship's life-saving equipment and such a special life raft shall be conspicuously marked.

5. Records:

5.1 The date when musters are held, details of abandon ship drills and fire drills, enclosed space entry and rescue drills, drills of other life-saving appliances and on board training shall be

recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration. If a full muster, drill or training session is not held at the appointed time, an entry shall be made in the log-book stating the circumstances and the extent of the muster, drill or training session held.

**16. Operational readiness, maintenance and inspections:**

1. This paragraph shall apply to all ships and the requirements of paragraphs 3.2, 3.3 and 6.2 shall be complied with, as far as is practicable, on ships constructed before 1<sup>st</sup> July, 1986.

2. Operational readiness:

2.1 Before the ship leaves port and at all times during the voyage, all life-saving appliances shall be in working order and ready for immediate use.

3. Maintenance:

3.1 Maintenance, testing and inspections of life-saving appliances shall be carried out in a manner having due regard to ensuring reliability of such appliances.

3.2 Instructions for on board maintenance of life-saving appliances complying with rule 12 shall be provided and maintenance shall be carried out accordingly.

3.3 The Administration may accept, in compliance with the requirements of paragraph 3.2, a shipboard planned maintenance programme, which shall include the requirements of rule 12.

4. Maintenance of falls:

4.1 Falls used in launching shall be inspected periodically with special regard for areas passing through sheaves, and renewed, when necessary, due to deterioration of the falls or at intervals of not more than five years, whichever is the earlier.

5. Spares and repair equipment:

5.1 Spares and repair equipment shall be provided for life-saving appliances and their components which are subject to excessive wear or consumption and need to be replaced regularly.

6. Weekly inspection:

6.1 The following tests and inspections shall be carried out weekly and a report of the inspection shall be entered in the log-book—

1. all survival craft, rescue boats and launching appliances shall be visually inspected to ensure that they are ready for use. The inspection shall include, but not limited to, the condition of hooks, their attachment to the lifeboat and the on-load release gear being properly and completely reset;

2. all engines in lifeboats and rescue boats shall be run for a total period of not less than three minutes, provided the ambient temperature is above the minimum temperature required for starting and running the engine. During this period of time, it should be demonstrated that the

gear box and gear box train are engaging satisfactorily. If the special characteristics of an outboard motor fitted to a rescue boat would not allow it to be run other than with its propeller submerged for a period of three minutes, a suitable water supply may be provided. In special cases, the Administration may waive this requirement for ships constructed before 1<sup>st</sup> July, 1986;

3. lifeboats, except free-fall lifeboats, on cargo ships shall be moved from their stowed position, without any persons on board, to the extent necessary to demonstrate satisfactory operation of launching appliances, if weather and sea conditions so allow; and

4. the general emergency alarm shall be tested.

7. Monthly inspection:

7.1 All lifeboats, except free-fall lifeboats, shall be turned out from their stowed position, without any persons on board if weather and sea conditions so allow.

7.2 Inspection of the life-saving appliances, including lifeboat equipment, shall be carried out monthly using the checklist required by rule 12 to ensure that they are complete and in good order. A report of the inspection shall be entered in the log-book.

8. Servicing of inflatable life rafts, inflatable lifejackets, marine evacuation systems and maintenance and repair of inflated rescue boats:

8.1 Every inflatable life raft, inflatable lifejacket, and marine evacuation system shall be serviced—

1. at intervals not exceeding twelve months, provided where in any case this is impracticable, the Administration may extend this period to seventeen months; and

2. at an approved servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and use only properly trained personnel.

8.2 Rotational deployment of marine evacuation systems:

In addition to or in conjunction with the servicing intervals of marine evacuation systems required by paragraph 8.1, each marine evacuation system shall be deployed from the ship on a rotational basis at intervals to be agreed by the Administration provided that each system is to be deployed at least once every six years.

8.3 An Administration which approves new and novel inflatable life raft arrangements under rule 7 may allow for extended service intervals on the following conditions—

1. the new and novel life raft arrangement has proved to maintain the same standard, as required by testing procedure, during extended service intervals;

2. the life raft system shall be checked on board by certified personnel according to paragraph 8.1.1;

3. service at intervals not exceeding five years shall be carried out in accordance with the recommendations of the Organisation.

8.4 All repairs and maintenance of inflated rescue boats shall be carried out in accordance with the manufacturer's instructions. Emergency repairs may be carried out on board the ship. Provided that permanent repairs shall be effected at an approved servicing station.

8.5 An Administration which permits extension of life raft service intervals in accordance with paragraph 8.3 shall notify the Organisation of such action in accordance with regulation I/5(b) of the Safety Convention.

9. Periodic servicing of hydrostatic release units:

9.1 Hydrostatic release units, other than disposable hydrostatic release units, shall be serviced—  
—

1. at intervals not exceeding twelve months, provided where this is impracticable, the Administration may extend this period upto seventeen months; and

2. at a servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.

10. Marking of stowage locations:

10.1 Containers, brackets, racks, and other similar stowage locations for life-saving equipment shall be marked with symbols in accordance with the recommendations of the Organisation\*, indicating the devices stowed in that location for that purpose. If more than one device is stowed in that location, the number of devices shall also be indicated.

11. Maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats, rescue boats and fast rescue boats, launching appliances and release gear:

11.1 Launching appliances shall—

1. be subject to a thorough examination at the annual surveys as per by regulations I/7 or I/8 of the Safety Convention; and

2. upon completion of the examination referred to in paragraph 11.1.1, subjected to a dynamic test of the winch brake at maximum lowering speed. The load to be applied shall be the mass of the survival craft or rescue boat without persons on board, except that, at intervals of at least once every five years, the test shall be carried out with a proof load equal to 1.1 times the weight of the survival craft or rescue boat and its full complement of persons and equipment.

11.2 Lifeboat and rescue boat release gear, including fast rescue boat release gear and free-fall lifeboat release systems, shall—

1. be subject to a thorough examination and operational test during the annual surveys required by regulations I/7 and I/8 of the Safety Convention;

2. in case of on-load release gear, operationally tested under a load of 1.1 times the total mass of the boat when loaded with its full complement of persons and equipment whenever the release gear is overhauled. Such overhauling and operational test shall be carried out at least once every five years; and

3. notwithstanding paragraph 11.2.2, the operational testing of free-fall lifeboat release systems shall be performed either by free fall launch with only the operating crew on board or by a test without launching the lifeboat carried out based on requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair.

11.3 Davit-launched life raft automatic release hooks shall be—

1. subject to a thorough examination and operational test during the annual surveys required by regulations I/7 and I/8 of the Safety Convention; and

2. operationally tested under a load of 1.1 times the total mass of the life raft when loaded with its full complement of persons and equipment whenever the automatic release hook is overhauled. Such overhauling and operational test shall be carried out at least once every five years.

11.4 Lifeboats and rescue boats, including fast rescue boats, shall be subject to a thorough examination and operational test during the annual surveys required by regulations I/7 and I/8 of the Safety Convention.

11.5 The thorough examination, operational testing and overhaul required by paragraphs 11.1 to 11.4 and the maintenance and repair of equipment specified in paragraphs 11.1 to 11.4 shall be carried out in accordance with the requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair, and the instructions for onboard maintenance as per rule 12.

## **SCHEDULE II PASSENGER SHIPS**

### **(ADDITIONAL REQUIREMENTS)**

[See rule 10 (b)]

#### **1. Survival craft and rescue boats**

##### **1. Survival craft:**

1.1 Passenger ships engaged on international voyages (Class-I) which are not short international voyage shall carry—

1. partially or totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.5 or 4.6 of the LSA Code on each side of such aggregate capacity as will accommodate not less than 50% of the total number of persons on board. The Administration may permit the substitution of lifeboats by life rafts of equivalent total capacity provided that there shall never be less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate 37.5% of the total number of persons on board. The inflatable or rigid life rafts shall comply with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the LSA Code and shall be served by launching appliances equally distributed on each side of the ship; and

2. in addition, inflatable or rigid life rafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the LSA Code of such aggregate capacity as will accommodate at least 25% of the total number of persons on board. These life rafts shall be served by at least one launching appliance on each side which may be those provided in compliance with the requirements of paragraph 1.1.1 or equivalent approved appliances capable of being used on both sides. Provided that stowage of these life rafts may not comply with the requirements of paragraph 8.5 of Schedule I.

1.2 Passenger ships engaged on short international voyages (Class-II) shall carry—

1. partially or totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.5 or 4.6 of the LSA Code of such aggregate capacity as will accommodate at least 30% of the total number of persons on board. The lifeboats shall, as far as practicable, be equally distributed on each side of the ship. In addition, inflatable or rigid life rafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the LSA Code shall be carried of such aggregate capacity that, together with the lifeboat capacity, the survival craft will accommodate the total number of persons on board. The life rafts shall be served by launching appliances equally distributed on each side of the ship;

2. in addition, inflatable or rigid life rafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the LSA Code of such aggregate capacity as will accommodate at least 25% of the total number of persons on board. These life rafts shall be served by at least one launching appliance on each side which may be those provided in compliance with the requirements of



paragraph 1.2.1 or equivalent approved appliances capable of being used on both sides. Provided that the stowage of these life rafts may not comply with the requirements of paragraph 8.5 of Schedule I.

1.3 All survival craft required to provide for abandonment by the total number of persons on board shall be capable of being launched with their full complement of persons and equipment within a period of 30 minutes from the time the abandon ship signal is given after all persons have been assembled, with lifejackets donned.

1.4 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1 **or** 1.2, passenger ships of less than 500 gross tonnage where the total number of persons on board is less than 200, may comply with the following:

1. they shall carry on each side of the ship, inflatable or rigid life rafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the LSA Code and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on-board;
2. unless the life rafts as per paragraph 1.4.1 are stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, additional life rafts shall be provided so that the total capacity available on each side will accommodate 150% of the total number of persons on board;
3. if the rescue boat required by paragraph 2.2 is also a partially or totally enclosed lifeboat complying with the requirements of section 4.5 or 4.6 of the LSA Code, it may be included in the aggregate capacity required by paragraph 1.4.1, provided that the total capacity available on either side of the ship is at least 150% of the total number of persons on board; and
4. in the event of any one survival craft being lost or rendered unserviceable, there shall be sufficient survival craft available for use on each side, including those which are stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, to accommodate the total number of persons on board.

1.5 A marine evacuation system or systems complying with section 6.2 of the LSA Code may be substituted for the equivalent capacity of life rafts and launching appliances required by paragraph 1.1.1 or 1.2.1.

1.6 Passenger ships of Class III to VI:

Every lifeboat on ships of Class III to VI shall at least comply with the requirements specified in section 4.5 of the LSA Code.

1.6.1 Passenger ships of Class III shall carry—

1. on each side of the ship, such number of lifeboats of sufficient aggregate capacity as to accommodate one-half of the total number of persons the ship is certified to carry; or
2. on each side of the ship, lifeboats of sufficient capacity to accommodate not less than 35% of the total number of persons the ship is certified to carry; and

3. life rafts of sufficient capacity so that the lifeboats and life rafts together can accommodate all persons the ship is certified to carry, with launching appliances equally distributed on each side of the ship; and

4. life rafts of sufficient capacity to accommodate 25% of the total number of persons the ship is certified to carry.

1.6.2 Passenger ships of Class IV and V shall carry—

1. lifeboats of such aggregate capacity as to accommodate at least 30% of the total number of persons the ship is certified to carry, distributed equally on each side of the ship; and

2. life rafts of such aggregate capacity that together with the lifeboats provided in paragraph 1.6.2.1 shall accommodate the total number of persons the ship is certified to carry, with launching appliances equally distributed on each side of the ship; and

3. life rafts of such aggregate capacity as shall accommodate at least 10% of the total number of persons the ship is certified to carry; and

4. sufficient number of life rafts and rescue boats so that not more than nine life rafts may be marshalled by each lifeboat or rescue boat in providing for abandonment of the ship by the total number of persons the ship is certified to carry.

1.6.3 Passenger ships of Class VI shall carry life rafts on each side sufficient to accommodate the total number of persons the ship is certified to carry.

2. Rescue boats:

2.1 Passenger ships of 500 gross tonnage and over shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of section 5.1 of the LSA Code on each side of the ship.

2.2 Passenger ships of less than 500 gross tonnage shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of section 5.1 of the LSA Code.

2.3 A lifeboat may be accepted as a rescue boat provided that it and its launching and recovery arrangements also comply with the requirements for a rescue boat.

3. Marshalling of life rafts:

3.1 The number of lifeboats and rescue boats that are carried on passenger ships shall be sufficient to ensure that in providing for abandonment by the total number of persons on board not more than six life rafts need be marshalled by each lifeboat or rescue boat.

3.2 The number of lifeboats and rescue boats that are carried on passenger ships engaged on short international voyages shall be sufficient to ensure that in providing for abandonment by the total number of persons on board not more than nine life rafts may be marshalled by each lifeboat or rescue boat.

## 2. Personal life-saving appliances

### 1. Lifebuoys

1.1 A passenger ship shall carry not less than the number of lifebuoys complying with the requirements of paragraph 2.1 of Schedule I and section 2.1 of the LSA Code specified in the following table:

| Length of ship in metres | Minimum number of lifebuoys |
|--------------------------|-----------------------------|
| under 60                 | 8                           |
| 60 and under 120         | 12                          |
| 120 and under 180        | 18                          |
| 180 and under 240        | 24                          |
| 240 and over             | 30                          |

1.2 Notwithstanding paragraph 2.1.3 of Schedule I, passenger ships of under 60 m in length shall carry not less than six lifebuoys provided with self-igniting lights.

### 2. Lifejackets:

2.1 In addition to the lifejackets required by paragraph 2.2 of Schedule I, every passenger ship shall carry lifejackets for not less than 5% of the total number of persons on board. These lifejackets shall be stowed in conspicuous places on deck or at Muster Stations.

2.2 Where lifejackets for passengers are stowed in staterooms which are located remotely from direct routes between public spaces and Muster Stations, the additional lifejackets for these passengers required under paragraph 2.2.2 of Schedule I, shall be stowed either in the public spaces, the Muster Stations, or on direct routes between them. The lifejackets shall be stowed so that their distribution and donning does not impede orderly movement to Muster Stations and survival craft embarkation stations.

### 3. Lifejacket lights:

3.1 On all passenger ships each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of paragraph 2.2.3 of the LSA Code.

3.2 Lights fitted on lifejackets on board passenger ships prior to 1 July 1998 and not complying fully with paragraph 2.2.3 of the LSA Code may be accepted by the Administration until the lifejacket light would normally be replaced or until the first periodical survey after 1 July 2002, whichever is the earliest.

#### 4. Immersion suits and thermal protective aids:

4.1 All passenger ships shall carry for each lifeboat on the ship at least three immersion suits complying with the requirements of section 2.3 of the LSA Code and, in addition, a thermal protective aid complying with the requirements of section 2.5 of the LSA Code for every person to be accommodated in the lifeboat and not provided with an immersion suit. These immersion suits and thermal protective aids may not be carried—

1. for persons to be accommodated in totally or partially enclosed lifeboats; or
2. if the ship is constantly engaged on voyages in warm climates, the Administration may dispense the carriage of thermal protective aids as required in these rules.

4.2 The provisions of paragraph 4.1.1 also apply to partially or totally enclosed lifeboats not complying with the requirements of section 4.5 or 4.6 of the LSA Code, provided they are carried on ships constructed before 1 July 1986.

#### **3. Survival craft and rescue boat embarkation arrangements**

1. On passenger ships, survival craft embarkation arrangements shall be designed for—

1. all lifeboats to be boarded and launched either directly from the stowed position or from an embarkation deck but not both; and
2. davit-launched life rafts to be boarded and launched from a position immediately adjacent to the stowed position or from a position to which, in compliance with the requirements of paragraph 8.5 of Schedule I, the life raft is transferred prior to launching.

2. Rescue boat arrangements shall be such that the rescue boat can be boarded and launched directly from the stowed position with the number of persons assigned to crew the rescue boat on board and notwithstanding the requirements of paragraph 1.1, if the rescue boat is also a lifeboat and the other lifeboats are boarded and launched from an embarkation deck, the arrangements shall be such that the rescue boat can also be boarded and launched from the embarkation deck.

#### **4. Stowage of survival craft**

1. The stowage height of a survival craft on a passenger ship shall take into account the requirements of paragraph 8.1.2 of Schedule I, the escape provisions of regulation II-2/28\* of the Safety Convention, the size of the ship, and the weather conditions likely to be encountered in its intended area of operation. For a davit-launched survival craft, the height of the davit head with the survival craft in embarkation position, shall, as far as practicable, not exceed 15 m to the waterline when the ship is in its lightest seagoing condition.

#### **5. Muster Stations**

1. Every passenger ship shall, in addition to complying with the requirements of paragraph 6 of Schedule I, have passenger Muster Stations which shall—

1. be in the vicinity of, and permit ready access for the passengers to, the embarkation stations unless in the same location; and
2. have ample room for marshalling and instruction of the passengers, but at least 0.35m<sup>2</sup> per passenger.

#### **6. Additional requirements for ro-ro passenger ships**

##### **1. All ro-ro passenger ships constructed—**

1. on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 and 5;
2. on or after 1 July 1986 and before 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with the requirements of paragraphs 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000;
3. before 1 July 1986 shall comply with the requirements of paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with the requirements of paragraphs 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000; and
4. before 1 July 2004 shall comply with the requirements of paragraph 2.5 not later than the first survey on or after that date.

##### **2. Life rafts:**

2.1 The ro-ro passenger ship's life rafts shall be served by marine evacuation systems complying with the requirements of section 6.2 of the LSA Code or launching appliances complying with the requirements of paragraph 6.1.5 of the LSA Code, equally distributed on each side of the ship.

2.2 Every life raft on ro-ro passenger ships shall be provided with float-free stowage arrangements complying with the requirements of paragraph 8.4 of Schedule I.

2.3 Every life raft on ro-ro passenger ships shall be of a type fitted with a boarding ramp complying with the requirements of paragraph 4.2.4.1 or 4.3.4.1 of the LSA Code, as appropriate.

2.4 Every life raft on ro-ro passenger ships shall either be automatically self-righting or be a canopied reversible life raft which is stable in a seaway and is capable of operating safely whichever way up it is floating. Alternatively, the ship shall carry automatically self-righting life rafts or canopied reversible life rafts, in addition to its normal complement of life rafts, of such aggregate capacity as will accommodate at least 50% of the persons not accommodated in lifeboats. This additional life raft capacity shall be determined on the basis of the difference between the total number of persons on board and the number of persons

accommodated in lifeboats. Every such life raft shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organisation.

2.5 Life rafts carried on ro-ro passenger ships shall be fitted with a search and rescue locating device in the ratio of one search and rescue locating device for every four life rafts. The search and rescue locating device shall be mounted inside the life raft so its antenna is more than one metre above the sea level when the life raft is deployed, except that for canopied reversible life rafts the search and rescue locating device shall be so arranged as to be readily accessed and erected by survivors. Each search and rescue locating device shall be arranged to be manually erected when the life raft is deployed. Containers of life rafts fitted with search and rescue locating devices shall be clearly marked.

### 3. Fast rescue boats:

3.1 At least one of the rescue boats on a ro-ro passenger ship shall be a fast rescue boat complying with section 5.1.4 of the LSA Code.

3.2 Each fast rescue boat shall be served by a suitable launching appliance complying with section 6.1.7 of the LSA Code.

3.3 At least two crews of each fast rescue boat shall be trained and drilled regularly having regard to the Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code and recommendations adopted by the Organisation, including all aspects of rescue, handling, manoeuvring, operating these craft in various conditions, and righting them after capsizing.

3.4 In the case where the arrangement or size of a ro-ro passenger ship, constructed before 1 July 1997, is such as to prevent the installation of the fast rescue boat required by paragraph 3.1, the fast rescue boat may be installed in place of an existing lifeboat which is accepted as a rescue boat or, in the case of ships constructed prior to 1 July 1986, boats for use in an emergency, provided that all of the following conditions are met—

1. the fast rescue boat installed is served by a launching appliance complying with the provisions of paragraph 3.2;
  2. the capacity of the survival craft lost by the above substitution is compensated by the installation of life rafts capable of carrying at least an equal number of persons served by the lifeboat replaced; and
  3. such life rafts are served by the existing launching appliances or marine evacuation systems.
4. Means of rescue:

4.1 Each ro-ro passenger ship shall be equipped with efficient means for rapidly recovering survivors from the water and transferring survivors from rescue units or survival craft to the ship.

4.2 The means of transfer of survivors to the ship may be part of a marine evacuation system, or may be part of a system designed for rescue purposes.

4.3 If the slide of a marine evacuation system is intended to provide the means of transfer of survivors to the deck of the ship, the slide shall be equipped with handlines or ladders to aid in climbing up the slide.

## 5. Lifejackets:

5.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 2.2 of Schedule I and 2.2 of Schedule II, a sufficient number of lifejackets shall be stowed in the vicinity of the Muster Stations so that passengers do not have to return to their cabins to collect their lifejackets.

5.2 In ro-ro passenger ships, each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of paragraph 2.2.3 of the LSA Code.

## 7. Information on passengers

1. All persons on board all passenger ships shall be counted prior to departure.
2. Details of persons who have declared a need for special care or assistance in emergency situations shall be recorded and communicated to the master prior to departure.
3. In addition, not later than 1 January 1999, the names and gender of all persons on board, distinguishing between adults, children and infants shall be recorded for search and rescue purposes.
4. The information required by paragraphs 1, 2 and 3 shall be kept ashore and made readily available to search and rescue services when needed.
5. Administrations may exempt passenger ships from the requirements of paragraph 3, if the scheduled voyages of such ships render it impracticable for them to prepare such records.

## 8. Helicopter landing and pick-up areas

1. All ro-ro passenger ships shall be provided with a helicopter pick-up area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organisation.
2. Ro-ro passenger ships of 130 m in length and upwards, constructed on or after 1 July 1999, shall be fitted with a helicopter landing area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organisation.

## 9. Decision support system for masters of passenger ships

1. All passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of this paragraph not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1999.
2. In all passenger ships, a decision support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.

3. The system shall, as a minimum, consist of a printed emergency plan or plans. All foreseeable emergency situations shall be identified in the emergency plan or plans, including, but not limited to, the following main groups of emergencies—

1. fire;
2. damage to ship;
3. pollution;
4. unlawful acts threatening the safety of the ship and the security of its passengers and crew;
5. personnel accidents;
6. cargo-related accidents; and
7. emergency assistance to other ships.

4. The emergency procedures established in the emergency plan or plans shall provide decision support to masters for handling any combination of emergency situations.

5. The emergency plan or plans shall have a uniform structure and be easy to use. Where applicable, the actual loading condition as calculated for the passenger ship's voyage stability shall be used for damage control purposes.

6. In addition to the printed emergency plan or plans, the Administration may also accept the use of a computer-based decision support system on the navigation bridge which provides all the information contained in the emergency plan or plans, procedures, checklists, etc., which is able to present a list of recommended actions to be carried out in foreseeable emergencies.

#### **10. Drills**

1. This paragraph applies to all passenger ships.

2. On passenger ships, an abandon ship drill and fire drill shall take place weekly. The entire crew may not be involved in every drill, but each crew member must participate in an abandon ship drill and a fire drill each month as required in paragraph 15.3.2 of Schedule I. Passengers shall be strongly encouraged to attend these drills.

3. Damage control drills shall be conducted as required in regulation II-1/19-1 of the Safety Convention.



### **SCHEDULE III CARGO SHIPS**

#### **(ADDITIONAL REQUIREMENTS)**

[(See rule 10 (c))]

#### **1. Survival craft and rescue boats**

##### **1. Survival craft:**

##### **1.1 Cargo ships of Class VIII shall carry—**

1. one or more totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.6 of the LSA Code of such aggregate capacity on each side of the ship as will accommodate the total number of persons on board; and

2. in addition, one or more inflatable or rigid life rafts, complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the LSA Code, of a mass of less than 185 kg and stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board. If the life raft or life rafts are not of a mass of less than 185 kg and stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, the total capacity available on each side shall be sufficient to accommodate the total number of persons on board.

##### **1.2 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1, cargo ships may carry—**

1. one or more free-fall lifeboats, complying with the requirements of section 4.7 of the LSA Code, capable of being free-fall launched over the stern of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board; and

2. in addition, one or more inflatable or rigid life rafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the LSA Code, on each side of the ship, of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board. The life rafts on at least one side of the ship shall be served by launching appliances.

##### **1.3 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1 or 1.2, cargo ships of less than 85 m in length other than oil tankers, chemical tankers and gas carriers, may comply with the following—**

1. they shall carry on each side of the ship, one or more inflatable or rigid life rafts complying with the requirements of section 4.2 or 4.3 of the LSA Code and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board;

2. unless the life rafts required by paragraph 1.3.1 are of a mass of less than 185 kg and stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level,

additional life rafts shall be provided so that the total capacity available on each side will accommodate 150% of the total number of persons on board;

3. if the rescue boat required by paragraph 2 is also a totally enclosed lifeboat complying with the requirements of section 4.6 of the LSA Code, it may be included in the aggregate capacity required by paragraph 1.3.1, provided that the total capacity available on either side of the ship is at least 150% of the total number of persons on board; and

4. in the event of any one survival craft being lost or rendered unserviceable, there shall be sufficient survival craft available for use on each side, including any which are of a mass of less than 185 kg and stowed in a position providing for easy side-to-side transfer at a single open deck level, to accommodate the total number of persons on board.

1.4 Cargo ships where the horizontal distance from the extreme end of the stem or stern of the ship to the nearest end of the closest survival craft is more than 100 m shall carry, in addition to the life rafts required by paragraphs 1.1.2 and 1.2.2, a life raft stowed as far forward of aft, or one as far forward and another as far aft, as is reasonable and practicable. Such life raft or life rafts may be securely fastened so as to permit manual release and need not be of the type which can be launched from an approved launching device.

1.5 With the exception of the survival craft referred to in paragraph 11.1.1 of Schedule I, all survival craft required to provide for abandonment by the total number of persons on board shall be capable of being launched with their full complement of persons and equipment within a period of 10 min from the time the abandon ship signal is given.

1.6 Chemical tankers and gas carriers carrying cargoes emitting toxic vapours or gases shall carry, in lieu of totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.6 of the LSA Code, lifeboats with a self-contained air support system complying with the requirements of section 4.8 of the LSA Code.

1.7 Oil tankers, chemical tankers and gas carriers carrying cargoes having a flash point not exceeding 60°C (closed cup test) shall carry, in lieu of totally enclosed lifeboats complying with the requirements of section 4.6 of the LSA Code, fire-protected lifeboats complying with the requirements of section 4.9 of the LSA Code.

1.8 Notwithstanding the requirements of paragraph 1.1, bulk carriers as defined in regulation IX/1.6 of the Safety Convention constructed on or after 1 July 2006 shall comply with the requirements of paragraph 1.2.

1.9 Cargo Ships of Class X shall—

1. carry life rafts of sufficient aggregate capacity to accommodate the total number of persons the ship is certified to carry and shall be so stowed that they may be readily transferred for launching on either side of the ship ;

2. where the life rafts cannot be so transferred, additional life rafts shall be provided so that capacity available on each side may accommodate 100 per cent of the total number of persons the ship is certified to carry.

1.10 Cargo Ships of Class XII shall—

1. carry life rafts of sufficient aggregate capacity to accommodate the total number of persons the ship is certified to carry and shall be so stowed that they may be readily transferred for launching on either side of the ship;

2. where the life rafts cannot be so transferred, additional life rafts shall be provided so that capacity available on each side may accommodate 100 per cent of the total number of persons the ship is certified to carry:

Provided that ship of Class XII which proceeds to sea on an occasional voyage only may in-lieu carry life rafts of sufficient aggregate capacity to accommodate the total number of persons the ship is certified to carry.

2. Rescue boats:

2.1 Cargo ships shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of section 5.1 of the LSA Code. A lifeboat may be accepted as a rescue boat, provided that it and its launching and recovery arrangements also comply with the requirements for a rescue boat.

2.2 Class XII vessels of less than 24 meter length and less than 500 GT are exempted from the requirements of rescue boats. The competent authority may relax the requirement of a rescue boat by permitting an alternate equivalent arrangement for Class X and Class XII vessels of less than 500 gross tonnage, being vessels of 24 metres or more in length but less than 85 metres.

3. In addition to their lifeboats, all cargo ships constructed before 1 July 1986 shall carry—

1. one or more life rafts capable of being launched on either side of the ship and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board. The life raft or life rafts shall be equipped with a lashing or an equivalent means of securing the life raft which will automatically release it from a sinking ship; and

2. where the horizontal distance from the extreme end of the stem or stern of the ship to the nearest end of the closest survival craft is more than 100 m, in addition to the life rafts required by paragraph 3.1, a life raft stowed as far forward or aft, or one as far forward and another as far aft, as is reasonable and practicable. Notwithstanding the requirements of paragraph 3.1, such life raft or life rafts may be securely fastened so as to permit manual release.

## **2. Personal life-saving appliances**

1. Lifebuoys:

1.1 Cargo ships shall carry not less than the number of lifebuoys complying with the requirements of paragraph 2.1 of Schedule I and section 2.1 of the LSA Code prescribed in the following table:

| Length of ship in metres | Minimum number of lifebuoys |
|--------------------------|-----------------------------|
| under 100                | 8                           |
| 100 and under 150        | 10                          |
| 150 and under 200        | 12                          |
| 200 and over             | 14                          |

1.2 Self-igniting lights for lifebuoys on tankers required by paragraph 2.1.3 of Schedule I shall be of an electric battery type.

## 2. Lifejacket lights:

2.1 This paragraph applies to all cargo ships.

2.2 On cargo ships, each lifejacket shall be fitted with a lifejacket light complying with the requirements of paragraph 2.2.3 of the LSA Code.

2.3 Lights fitted on lifejackets on board cargo ships prior to 1 July 1998 and not complying fully with paragraph 2.2.3 of the LSA Code may be accepted by the Administration until the lifejacket light would normally be replaced or until the first periodical survey after 1 July 2001, whichever is the earliest.

## 3. Immersion suits:

3.1 This paragraph applies to all cargo ships. However, with respect to cargo ships constructed before 1 July 2006, paragraphs 3.2 to 3.5 shall be complied with not later than the first safety equipment survey on or after 1 July 2006.

3.2 An immersion suit of an appropriate size, complying with the requirements of section 2.3 of the LSA Code shall be provided for every person on board the ship. Provided that for ships other than bulk carriers, as defined in regulation IX/1 of the Safety Convention, these immersion suits may not be required: Provided that if the ship is constantly engaged on voyages in warm climates, Administration may dispense the carriage of thermal protective aids as required in these rules.

3.3 If a ship has any watch or work stations which are located remotely from the place or places where immersion suits are normally stowed, including remotely located survival craft carried in accordance with paragraph 1.1.4 of Schedule III, additional immersion suits of an

appropriate size shall be provided at these locations for the number of persons normally on watch or working at those locations at any time.

3.4 Immersion suits shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

3.5 The immersion suits required by this paragraph may be used to comply with the requirements of paragraph 2.3 of Schedule I.

### **3. Survival craft embarkation and launching arrangements**

1. Cargo ship survival craft embarkation arrangements shall be so designed that lifeboats can be boarded and launched directly from the stowed position and davit-launched life rafts can be boarded and launched from a position immediately adjacent to the stowed position or from a position to which the life raft is transferred prior to launching in compliance with the requirements of paragraph 8.5 of Schedule I.

2. On cargo ships of 20,000 gross tonnage and upwards, davit-launched lifeboats shall be capable of being launched, utilizing painters where necessary, with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water.

**SCHEDULE IV****Approval of Life Saving Appliances (LSA) Service Stations and Procedure for Approval of Competent Persons for Servicing of Inflatable Life-Saving Appliances**

[(See rule 17(2))]

**Part-I: Approval of Service Station for Inflatable Life-saving Appliances**

1. All Life Saving Appliances service stations in India shall obtain a valid approval from the Administration for carrying out servicing of inflatable life-saving appliances (LSAs) in accordance with the provisions of the Safety Convention and International Maritime Organisation Assembly Resolution A.761(18). Only service stations approved by the Administration shall be permitted to carry out periodical servicing of LSAs of Indian ships or foreign ships while in Indian waters. Such service stations shall comply with the applicable guidelines issued by the Organisation, maintain a quality standards system, be registered with the relevant statutory authorities, and employ competent persons for servicing inflatable life-saving appliances. The competent persons so employed shall be responsible for the activities relating to servicing of inflatable LSAs at the service station.

1.1 The LSA service station and the competent person shall be issued a certificate of approval valid for a period of five years, subject to an intermediate verification between the second and third anniversary dates of the certificate. A company intending to establish a service station for inflatable life-saving appliances may submit an application to the Administration. The responsibility for submitting applications for initial approval, renewal or intermediate verification shall rest with the service station. The jurisdictional Mercantile Marine Department shall carry out the initial, intermediate and renewal verification of the service stations.

1.2 The certificate of approval of an LSA service station, including initial approval and renewal, shall be issued by the Administration on the recommendation of the principal officer of the concerned Mercantile Marine Department. The servicing of life-saving appliances shall be carried out in accordance with the applicable instruments and directions issued by the Organization and the Administration.

1.3 The approved service station and the competent persons shall submit their applications for renewal of certification to the Administration through the prescribed procedure, confirming continued compliance with the applicable instruments and directions issued by the Organisation and the Administration.

1.4 A competent person shall be attached to a service station approved by the Administration, and the name of such competent person shall be endorsed in the certificate of approval issued to the concerned service station.

Authorisation for servicing of inflatable life-saving appliances by service stations

2. The following provisions shall apply to the repair and servicing of different makes of life-saving appliances on ships:

2.1 service stations approved by the Administration, and established by the Original Equipment Manufacturer (OEM) or duly authorised by the manufacturer of the make and model of the life-saving appliance, and having appropriately trained, qualified and OEM-certified service personnel, shall carry out the servicing of life-saving appliances at the Indian port where the vessel has offloaded the equipment. The servicing shall be carried out in accordance with the procedures prescribed in the manufacturer's service manuals, using OEM spares or spares approved by the manufacturer. The competent person of the service station shall issue a servicing certificate valid for a period of twelve months, specifying the OEM approval number and its validity under the self-certification scheme. Such certificate shall be accompanied by a copy of the valid OEM approval at the time of issuance.

2.2 Where an OEM-approved service station is not available at the port where the life-saving appliance has been offloaded from the vessel, the servicing may be carried out at an OEM-approved service station at an adjacent port within the State.

2.3 Where the manufacturer (OEM) or an OEM-authorised service station is not available at the port or at an adjacent port, servicing of life-saving appliances may be carried out by a service station approved by the Administration, provided that such service station possesses OEM spares, consumables and the relevant OEM service manuals. Such servicing shall be witnessed by a surveyor of the jurisdictional Mercantile Marine Department or by a surveyor of a recognised organisation. The servicing certificate shall be endorsed by the attending MMD surveyor or recognised organisation surveyor. Prior intimation of such servicing shall be submitted to the jurisdictional Mercantile Marine Department. No prior approval shall be required other than such intimation.

2.4 In the case of passenger vessels, the servicing of life-saving appliances shall be witnessed by a surveyor of the jurisdictional Mercantile Marine Department, and the servicing certificate shall be endorsed by the attending Mercantile Marine Department surveyor.

3. The servicing of inflatable life-saving appliances in India for ships calling at or operating in Indian ports by any entity other than a service station approved by the Administration shall be prohibited.

4. Every service station approved by the Administration shall maintain a quality standards system. In accordance with such system, every approved service station shall maintain records of servicing and submit quarterly statements of activities to the concerned Mercantile Marine Department (MMD) and to the Administration. The records shall be updated at intervals not exceeding one week, including updating on the online portal of the Administration, as notified by the from time to time.

5. All expired pyrotechnics shall be disposed of in accordance with the guidelines specified in NT Circular No. 01 of 2015 dated 18 May 2015, as amended from time to time.

5.1 Necessary records shall be maintained for the use and disposal of pyrotechnics. The service station shall also maintain accurate records of all consumables replaced during servicing. In case of replacement, full details including invoices and OEM or type-approval certificates shall be handed over to the shipowner or manager.

5.2 The use of consumables and pyrotechnics sourced from ship-recycling yards shall be prohibited. Compliance with these requirements shall be verified by the Mercantile Marine Department during inspection.

6. All service stations engaged in the repair, maintenance and servicing of life-saving appliances shall maintain CCTV coverage of the service premises, and the entire servicing process shall be recorded. A copy of the recording shall be provided to the Master of the vessel, and the service station shall retain the recordings for a minimum period of three years. Failure to maintain identifiable servicing records linked to the appliance and its serial number shall result in suspension of approval without notice.

7. In the event of any breach of the above requirements or upon receipt of an adverse report concerning the conduct or approval status of a competent person or service station, the approval of such service station or competent person may be suspended or withdrawn, and appropriate penal action may be initiated under the Merchant Shipping Act, 2025.

**Part-II: Procedure for approval of competent persons for servicing of inflatable Life-Saving Appliances**

8. As per the Safety Convention, under Chapter III – Life-Saving Appliances and Arrangements, life-saving appliances shall be properly maintained, serviced and periodically inspected by trained and qualified personnel in accordance with the relevant provisions of the Convention and associated guidelines issued by the Organisation, in order to ensure their readiness for use and the safety of persons on board.

9. The activities referred to in paragraph 8 shall be carried out only by competent and adequately trained personnel. As per the guidelines for the training and certification of personnel responsible for the inspection, maintenance and servicing of lifeboats, launching appliances and on-load release gear, issued under IMO circular MSC 1/Circ-1277, as amended from time to time.

10. Inflatable Life-Saving Appliances (LSAs) shall be serviced in India only by competent persons certified by the Administration. Such certified competent persons shall be attached to a service stations approved by the Administration.

10.1 Applications for certification of competent persons shall be submitted by the service stations approved by the Administration to the Administration along with the prescribed Bharatkosh fee receipt. Upon preliminary scrutiny of the eligibility criteria by the Administration, the application shall be forwarded to the jurisdictional Mercantile Marine Department for assessment of the competency of the applicant. The application format and detailed instructions are provided in Annexure A.

11. The assessment and approval process for competent persons shall be conducted by the jurisdictional Mercantile Marine Department and shall include—

11.1 a written examination (online or offline); and

11.2 a practical assessment or demonstration of competencies relating to the servicing of inflatable LSAs.

11.3 Approval shall be granted subject to the applicant successfully qualifying in both assessments.

12. The examination for certification of competent persons shall consist of—



12.1 a standardised Multiple-Choice Question (MCQ) test, along with subjective questions; and 12.2 an evaluation of practical skills relating to the servicing of inflatable life-saving appliances, to be conducted at the concerned service station.

13. The approval of a competent person shall be issued by the Administration based on the recommendation of the jurisdictional Mercantile Marine Department, subject to compliance with the applicable Safety Convention requirements and relevant guidelines issued by the Organisation.

14. The Administration reserves the right to amend the approval of LSA service stations, including the addition or deletion of competent persons associated with service stations approved for servicing inflatable life rafts, inflatable rescue boats, inflatable life jackets, and immersion suits.

14.1 A competent person shall not be associated with more than one service stations approved by the Administration at any given time.

15. The minimum educational qualifications and experience requirements for certification as a competent person for inflatable life-saving equipment shall be as specified in the table below:

| Sl. No. | Qualification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Experience                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | OEM Training                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1       | <p>Possess a Bachelor's Degree in any Engineering stream or related field from any institution recognized by the State / Central Government Or</p> <p>Qualified in the Marine Engineering stream (Second Engineer or Marine Engineer Officer Class I) or holding a Certificate of Competency as Master Mariner or Chief Officer issued by the Administration or an equivalent authority.</p> | <p>Minimum six months' experience in attending servicing, testing, repair and re-certification of inflatable life rafts and rescue boats in a service station approved by the Administration, under the supervision of a competent person approved by the Administration.</p> <p>Should have serviced minimum of 50 Life rafts and 2 rescue boats during the training period.</p> | <p>The candidate must possess Training and certification from a min of three numbers of OEM recognised by the Administration from different countries.</p> <p><b>Note: Approval from two different OEM from same country will not be accepted.</b></p> |

|   |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | <p>Possess a B.Sc (Bachelor of Science) Degree in any stream from any Institution, recognised by the State / Central Government or</p> <p>possess a Diploma in any Engineering stream from any Institution, recognised by the State / Central Government.</p> | <p>Possessing at least one year's experience in assisting a competent person in the servicing, testing, repair and re-certification of inflatable life rafts and rescue boats in a service station approved by the Administration.</p> <p>Should have serviced minimum of 100 life rafts and 4 rescue boats during the training period.</p>          | <p>The candidate must possess Training and certification from a min of three numbers of OEM recognised by the Administration from different countries.</p> <p><b>Note: Approval from two different OEM from same country will not be accepted.</b></p> |
| 3 | <p>Graduate in Science from any Institution, recognized by the State / Central Government</p> <p>Or</p> <p>Passed ITI trade certificate by any Institution, recognised by the State / Central Government</p>                                                  | <p>Possessing at least three years' experience in assisting a competent person in the annual servicing, testing, repair and re-certification of inflatable life rafts and rescue boats in a service station approved by the Administration.</p> <p>Should have serviced minimum of 150 life rafts and 6 rescue boats during the training period.</p> | <p>The candidate must possess Training and certification from a min of three numbers of OEM recognised by the administration from different countries.</p> <p><b>Note: Approval from two different OEM from same country will not be accepted</b></p>  |

16. Any competent person already approved by the Administration shall continue to be recognised and shall not be required to meet the criteria specified above. However, the approval of such existing competent person shall be revalidated by the Administration based on confirmation of the physical presence and continued activity in the service station to which such person is attached, as verified by the jurisdictional Mercantile Marine Department, upon submission of a declaration by the management of the approved service station.

17. Internal transfer of a competent person within the same company across its branches shall be subject to approval by the Administration. Transfer of a competent person from one company to another shall also require approval of the Administration. In such cases, documentary proof of resignation and job handover shall be submitted to the Administration for deletion of the name from the certificate of approval of the existing service station and endorsement of the name in the certificate of approval of the new service station.

18. A competent person certification issued by the Administration for servicing of inflatable life-saving appliances shall remain valid only for the service station to which the competent person is attached, provided that such service station holds valid OEM approval.

**Annexure A****APPLICATION FORM FOR APPROVAL OF COMPETENT PERSONS**

(shall be submitted in a company letter head)

|                                                                                                                                                                                                                                 |                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Form: CP/001 APPLICATION NO.: .....                                                                                                                                                                                             |                                  |
| 1. NAME OF THE CANDIDATE                                                                                                                                                                                                        |                                  |
| 2. DATE OF BIRTH                                                                                                                                                                                                                |                                  |
| 3. NAME OF THE COMPANY                                                                                                                                                                                                          |                                  |
| 4. NAME OF THE COMPETENT PERSON                                                                                                                                                                                                 |                                  |
| 5. ADDRESS OF THE COMPANY                                                                                                                                                                                                       |                                  |
| 6. TELEPHONE NO.                                                                                                                                                                                                                |                                  |
| 7. FAX NO.                                                                                                                                                                                                                      |                                  |
| 8. EMAIL ID                                                                                                                                                                                                                     |                                  |
| <b>EDUCATIONAL QUALIFICATION</b>                                                                                                                                                                                                |                                  |
| 9. BASIC EDUCATIONAL QUALIFICATION<br>(a) Bachelors Degree in any Engineering or Marine qualifications<br>(b) B.Sc (Bachelor of Science) or Diploma in Engineering in any stream                                                |                                  |
| 10. TECHNICAL QUALIFICATION APPROVED BY OEM<br>(Must be authorized by at least three manufacturers from different countries)<br><b>Note: Approval from two different OEM from same country will not be accepted</b>             |                                  |
| <b>11. EXPERIENCE:</b>                                                                                                                                                                                                          |                                  |
| 11 (A) Years of Experience at the Service Station<br>(a) Minimum 6 Months<br>(b) Minimum 1 Year<br>(c) Minimum 3 Years<br><b><u>"As applicable"</u></b>                                                                         |                                  |
| 11 (B) Experience in servicing of Life Rafts and rescue boats.<br>(a) (Minimum of 50 life rafts and 2 rescue boats)<br>(b) (Minimum of 100 Life rafts and 4 rescue boats)<br>(c) (Minimum of 150 Life rafts and 6 rescue boats) | A/B/C (tick which is applicable) |
| 12. RECOMMENDATION BY INCHARGE OF THE SERVICE STATION:                                                                                                                                                                          |                                  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| ATTACH RELEVANT SUPPORTING DOCUMENTS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | .....<br>SIGNATURE OF THE<br>CANDIDATE |
| FEE PAID: RS -----<br>TRANSACTION REF. NO..... DATE.....<br>MODE: PAYMENT THROUGH BHARATKOSH                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                        |
| DATED:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | PLACE:                                 |
| <b>DECLARATION BY THE COMPANY / MANAGER</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                        |
| I hereby solemnly declare that to the best of my knowledge and belief, the particulars given in the form are true & correct. In case of any fraudulent information, Criminal proceedings may be initiated against me / Company / Manager as per the Indian penal code. I have been authorized by the Owner / Manager to make this application. A prescribed fee of Rs. _ _ _ _ _<br>_ _ _ in your favour is enclosed. I request you to grant the Approval as “Competent Person” in respect of applicant mentioned at Point No.1. |                                        |
| DATE: ..... NAME: .....<br><br>SIGNATURE OF SERVICE STATION IN CHARGE .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                        |

## SCHEDULE V

### Fees

(See rule 20)

| SR. NO. | ITEMS                                                                                                                        | CATEGORY                                                                                 | FEES                                                                                                                          |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1       | Layout of Life Saving Appliances                                                                                             | (i) Vessels up to 1000 GT<br><br>(ii) Above 1000 GT                                      | Rs.22,000/-<br><br>Rs.22,000/- plus Rs.750/-for every additional 100 G.T. or part thereof subject to a maximum of Rs.60,000/- |
| 2       | a) Inspection during annual servicing of inflatable life rafts at approved servicing station.<br><br>b) HRU annual servicing |                                                                                          | Rs.4,500/- per raft<br><br>Rs.750/- per piece*<br><br>* Subject to a minimum of Rs.4,500/- per visit to service station.      |
| 3.      | <b>APPROVAL OF LIFE SAVING APPLIANCES</b>                                                                                    |                                                                                          |                                                                                                                               |
| 1       | Life Boat – Partially Enclosed                                                                                               | (i) Up to 30 persons<br><br>(ii) Between 30 and 50 persons<br><br>(iii) Above 50 persons | Rs.37,000/-<br><br>Rs.45,000/-<br><br>Rs.60,000/-                                                                             |
| 2       | Life Boat - Fully Enclosed                                                                                                   | (i) Up to 30 persons<br><br>(ii) Between 30 and 50 persons<br><br>(iii) Above 50 persons | Rs.60,000/-<br><br>Rs.75,000/-<br><br>Rs.90,000/-                                                                             |

|          |                                         |                                |              |
|----------|-----------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 3        | Lifeboat davit winch                    |                                | Rs.30,000/-  |
| 4        | Life Boat Davit                         |                                | Rs.37,000/-  |
| 5        | Lifeboat Disengaging Gear               |                                | Rs.12,000/-  |
| 6        | Life Boat Engine                        |                                | Rs.30,000/-  |
| 7        | Rescue Boat                             |                                | Rs.30,000/-  |
| 8        | Rescue Boat Engine                      |                                | Rs.30,000/-  |
| 9        | Life rafts                              |                                | Rs.30,000/-  |
| 10       | Buoyant Apparatus                       |                                | Rs.7,500/-   |
| 11       | Life Buoys                              |                                | Rs.4,500/-   |
| 12       | Life Buoy Lights                        |                                | Rs.2,200/-   |
| 13       | a) Pilot Ladder                         |                                | Rs.4,500/-   |
|          | b) Embarkation Ladder                   |                                | Rs.7,500/-   |
| 14       | Search Light for Lifeboat               |                                | Rs.2,200/-   |
| 15       | Life Jackets                            |                                | Rs.7,500/-   |
| 16       | Navigation Lights                       |                                | Rs.7,500/-   |
| 17       | Pyrotechnic                             |                                | Rs.7,500/-   |
| 18       | Bell and Gong                           |                                | Rs.4,500/-   |
| 19       | Air Whistle                             |                                | Rs.7,500/-   |
| 20       | Hydrostatic Release Unit                |                                | Rs.4,500/-   |
| <b>4</b> | <b>SURVEY AND TESTING FOR PROTOTYPE</b> |                                |              |
| 1        | Life Boat – Partially Enclosed          | (i) Up to 30 persons           | Rs.75,000/-  |
|          |                                         | (ii) Between 30 and 50 persons | Rs.82,000/-  |
|          |                                         | (iii) Above 50 persons         | Rs.97,000/-  |
| 2        | Life Boat - Fully Enclosed              | (i) Up to 30 persons           | Rs.120,000/- |

|       |                                |                                |               |
|-------|--------------------------------|--------------------------------|---------------|
|       |                                | (ii) Between 30 and 50 persons | Rs.142,000/-  |
|       |                                | (iii) Above 50 persons         | Rs.1,65,000/- |
| 3     | Lifeboat davit winch           |                                | Rs.30,000/-   |
| 4     | Life Boat Davit                |                                | Rs.45,000/-   |
| 5     | Life Boat Engine               |                                | Rs.45,000/-   |
| 6     | Rescue Boat                    |                                | Rs.75,000/-   |
| 7     | Rescue Boat Engine             |                                | Rs.30,000/-   |
| 8     | Life rafts                     |                                | Rs.75,000/-   |
| 9     | Buoyant Apparatus              |                                | Rs.12,000/-   |
| 10    | Life Buoys                     |                                | Rs.30,000/-   |
| 11. a | Embarkation<br>Ladder          |                                | Rs.15,000/-   |
| 11. b | Pilot Ladder                   |                                | Rs.7,500/-    |
| 12    | Search Light                   |                                | Rs.7,500/-    |
| 13    | Lifebuoy Light                 |                                | Rs.9,000/-    |
| 14    | Lifejackets                    |                                | Rs.30,000/-   |
| 15    | Navigation Lights/per<br>Light |                                | Rs.9,000/-    |
| 16    | Pyrotechnic                    |                                | Rs.30,000/-   |
| 17    | Air Whistle                    |                                | Rs.30,000/-   |
| 18    | Bell and Gong                  |                                | Rs.9,000/-    |
| 19    | Hydrostatic Release<br>Unit    |                                | Rs.12,000/-   |
| 20    | Life Boat Wire falls           |                                | Rs.30,000/-   |
| 21    | Life Boat Buoyancy material    |                                | Rs.37,000/-   |

| 5  | SURVEY/ TESTING DURING PRODUCTION                            |                                                                                          |                                                                         |
|----|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Life Boat Partially Enclosed                                 | (i) Up to 30 persons<br><br>(ii) Between 30 and 50 persons<br><br>(iii) Above 50 persons | Rs.22,000/-<br><br>Rs.30,000/-<br><br>Rs.37,000/-                       |
| 2  | Life Boat Fully Enclosed                                     | (i) Up to 30 persons<br><br>(ii) Between 30 and 50 persons<br><br>(iii) Above 50 persons | Rs.30,000/-<br><br>Rs.37,000/-<br><br>Rs.45,000/-                       |
| 3  | Life Boat Engine                                             |                                                                                          | Rs.20,000/-                                                             |
| 4  | Life Boat Davit                                              |                                                                                          | Rs.20,000/-                                                             |
| 5  | Life Boat Davit Winch                                        |                                                                                          | Rs.15,000/-                                                             |
| 6  | Rescue Boat                                                  |                                                                                          | Rs.20,000/-                                                             |
| 7  | Rescue Boat Engine                                           |                                                                                          | Rs.12,000/-                                                             |
| 8  | Life Rafts                                                   |                                                                                          | Rs.9,000/-                                                              |
| 9  | Buoyant Apparatus                                            |                                                                                          | Rs.750/- per B.A.<br><br>Subject to minimum of Rs.4,500/- per visit     |
| 10 | Lifebuoys, Life Jacket                                       |                                                                                          | Rs.750/- per unit - subject to minimum of Rs.4,500/- per visit.         |
| 11 | Navigation Lights                                            |                                                                                          | Rs.750/- per lantern subject to minimum of Rs.4,500/- per visit.        |
| 12 | Lifeboat Wire falls                                          |                                                                                          | Rs.15,000/- per coil of 200 Meters (approx.) or part thereof.           |
| 13 | Hydrostatic Release Unit                                     |                                                                                          | Rs.2,200/- subject to minimum of Rs.4,500/- per visit.                  |
| 6  | Approval of LSA Service Station (Initial/Renewal)            |                                                                                          | Rs.22,000/-                                                             |
| 7  | Inspection of service station (Initial/intermediate/renewal) |                                                                                          | Rs.22,000/-<br><br>For each visit Rs.12,000/- up to maximum Rs.22,000/- |



|    |                                                                            |  |                                                                            |
|----|----------------------------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------------------------------|
| 8  | Inspection of manufacturing units of LSA<br>(Initial/intermediate/renewal) |  | Rs.22,000/-<br><br>For each visit Rs.12,000/- up to maximum<br>Rs.22,000/- |
| 9  | Extension requests for servicing of LSA                                    |  | Rs.4,500/-                                                                 |
| 10 | Exemption request from LSA for single voyage or due to damage or emergency |  | Rs.7,000/-                                                                 |
| 11 | Any other miscellaneous request not covered above                          |  | Rs.5,000/-                                                                 |

[F. No. SY-19014/199/2025-MG-Part(9)]

VENKATESAPATHY S, Jt. Secy.