



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-31072026-275005
CG-DL-E-31072026-275005

असाधारण
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 610]

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

No. 610]

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

पत्तन, जलयान परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 जुलाई, 2026

सा.का.नि. 672(अ).—केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 76 की उपधारा(1), धारा 77 की उपधारा (1), धारा 134 की उपधारा (1) के खंड (ड) और धारा 151 की उपधारा (1) के खंड (ग) और उपधारा (2), धारा 152 की उपधारा (1) और उपधारा (2) के खंड (च) और धारा 319 की उपधारा (1) और उपधारा (2) के (छ), (ज) और (झ) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात्: -

अध्याय 1

प्रारंभिक

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वाणिज्य पोत परिवहन (पत्तन राष्ट्र नियंत्रण और ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन) नियम, 2026 है।

(2) ये राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. परिभाषाएं - (1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, -

- (क) "अधिनियम" से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) अभिप्रेत है;
- (ख) "केन्द्रीय इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली" से डिजिटल प्लेटफार्म अभिप्रेत है, जिसका उपयोग महानिदेशक या पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण डाटा और जलयान जोखिम प्रोफाइल को लक्षित करने, रिपोर्ट करने, अभिलिखित करने और साझा करने के लिए समझौता ज्ञापन द्वारा किया जाता है;
- (ग) "प्रमाणीकरण" में जलयान, उसकी कंपनी या पत्तन से संबंधित सभी आवश्यक प्रमाणपत्रों और अन्य दस्तावेजों की विधिमान्यता का सत्यापन शामिल है, जिसमें जलयान के ध्वज राष्ट्र या ध्वज राष्ट्र के मान्यता प्राप्त संगठन के सक्षम प्राधिकारी द्वारा सभी आवश्यक सर्वेक्षण पूरे किए गए हैं और अनुमोदित हैं, और जो मांग पर प्रस्तुत किया जाएगा।
- (घ) "कमी" से सुसंगत अभिसमय की अपेक्षाओं के अनुपालन में पाई गई कमी अभिप्रेत है।
- (ङ) "निरोध" से पत्तन राष्ट्र द्वारा की गई हस्तक्षेप कार्रवाई अभिप्रेत है, जब जलयान या उसके चालक दल की स्थिति सुसंगत अभिसमयों के अनुरूप नहीं होती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि जलयान तब तक समुद्र में नहीं जाएगा जब तक कि वह जलयान या उस पर सवार व्यक्तियों के लिए खतरा न हो या समुद्री पर्यावरण को नुकसान पहुंचे बिना और अनुचित खतरा पैदा किए बिना आगे बढ़ सकता है, भले ही ऐसी कार्रवाई जलयान के प्रस्थान के सामान्य कार्यक्रम को प्रभावित करेगी।;
- (च) "समझौता ज्ञापन" से पत्तन राष्ट्र नियंत्रण पर क्षेत्रीय समझौता ज्ञापन अभिप्रेत है, जिसमें भारत समय-समय पर संशोधित अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन संकल्प ए.1185 (33) के अनुसार पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण करने का एक पक्ष है
- (छ) "राष्ट्रीय प्राधिकरण" से पत्तन राष्ट्र नियंत्रण और ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन के लिए अधिनियम की धारा 8 की उपधारा (1) के खंड (घ) के उपखंड (1) के अधीन नियुक्त किया गया मुख्य सर्वेक्षक अभिप्रेत है;
- (ज) "पत्तन राष्ट्र नियंत्रण" से भारत के पत्तनों, टर्मिनलों, लंगरगाहों, पत्तन सुविधाओं या अपतटीय सुविधाओं या भारत के क्षेत्रीय जल में विदेशी जलयानों का निरीक्षण करना अभिप्रेत है, ताकि यह

सत्यापित किया जा सके कि जलयान की स्थिति, उसके उपकरण और उसका प्रचालन लागू अंतरराष्ट्रीय अभिसमयों की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है और यह कि जलयान उन अभिसमयों और इन नियमों के अनुपालन में मानवयुक्त और प्रचालित है

(झ) "पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी" से धारा 8 की उपधारा (1) के खंड (घ) के अधीन या अधिनियम की धारा 9 के अधीन नियुक्त किया गया सर्वेक्षक अभिप्रेत है, जिसे पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण करने के लिए राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा प्राधिकृत किया गया है और जो इन नियमों के प्रयोजनों के लिए केंद्रीय सरकार की जिम्मेदारी के अधीन कार्य करता है;

(ञ) "मान्यता प्राप्त संगठन" से मान्यता प्राप्त संगठनों के लिए कोड के अनुसार अपने पक्ष में कानूनी सर्वेक्षण और प्रमाणन करने के लिए जलयान के संबंधित ध्वज राष्ट्र द्वारा प्राधिकृत संगठन अभिप्रेत है, जैसा कि संगठन द्वारा यथासंशोधित, संकल्प एमएससी.349(92) और एमईपीसी.237(65) के माध्यम से अपनाया गया है।

(ट) "अवमानक जलयान" से ऐसा जलयान अभिप्रेत है, जिसका हल, मशीनरी, उपस्कर या प्रचालन सुरक्षा सुसंगत अभिसमयों द्वारा अपेक्षित मानकों से काफी नीचे है या जिसका चालक दल या उनके प्रमाणन सुरक्षित प्रचालन अपेक्षाओं के अनुरूप नहीं हैं और निम्नलिखित विशेषताओं में से कोई एक शामिल है, अर्थात्: -

- (i) अभिसमयों द्वारा अपेक्षित प्रमुख उपस्करों या व्यवस्थाओं का अभाव;
 - (ii) अभिसमयों के सुसंगत विनिर्देशों के साथ उपस्कर या व्यवस्थाओं का गैर-अनुपालन;
 - (iii) जलयान या उसके उपस्कर की पर्याप्त गिरावट;
 - (iv) प्रचालन दक्षता की अपर्याप्तता या आवश्यक प्रचालन प्रक्रियाओं के साथ चालक दल की अपरिचितता; या
 - (v) नाविकों की कमी या विधिमान्य प्रमाणन की अपर्याप्तता;
- (ठ) "असुरक्षित जलयान" से ऐसा जलयान अभिप्रेत है, जिसमें समुद्र में चलने योग्य जलयान शामिल न हो, जो-

- (i) जीवन की सुरक्षा के लिए खतरा पैदा करता है; या
- (ii) अपने प्रचालनात्मक सुरक्षा, पतवार, मशीनरी, उपकरण, नाविकों के प्रशिक्षण और काम करने की स्थिति या प्रचालन सुरक्षा के कारण पर्यावरण को नुकसान का अनुचित खतरा पैदा करता है, जो आवश्यक मानकों से काफी नीचे है; या
- (iii) पत्तनों, टर्मिनलों, लंगरगाहों, पत्तन सुविधाओं या अपतटीय सुविधाओं या भारत के क्षेत्रीय जल की सुरक्षा और सुरक्षा के लिए अनुचित खतरा पैदा करता है;
- (iv) संबंधित अभिसमयों की अपेक्षाओं को पूरा न करने वाला चालक दल हो, या मास्टर या चालक दल आवश्यक पोत बोर्ड सुरक्षा, सुरक्षा या प्रदूषण रोकथाम प्रक्रियाओं से परिचित नहीं हैं।

(2) इन नियमों में प्रयुक्त और अपरिभाषित शब्दों और पदों के किंतु जो अधिनियम अंतर्राष्ट्रीय अभिसमयों तथा संहिताओं में परिभाषित हैं, के वही अर्थ होंगे, जो यथास्थिति, इस अधिनियम, अंतर्राष्ट्रीय अभिसमयों और संहिताओं में उनके हैं।

3. पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी और ध्वज राष्ट्र निरीक्षक- (1) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी और ध्वज राष्ट्र निरीक्षक इन नियमों के अधीन पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण करने के लिए प्राधिकृत होंगे।

(2) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारियों और ध्वज राष्ट्र निरीक्षकों की अर्हता अनुभव अनुसूची – 1 में विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

(3) उप-नियम (1) के अधीन प्राधिकृत पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी और ध्वज राष्ट्र निरीक्षक केवल नियम 4 में अधिकारिता क्षेत्र प्राधिकरण के निर्देशों के अधीन निरीक्षण करेंगे।

(4) प्रत्येक पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी और ध्वज राष्ट्र निरीक्षक के पास अधिकार क्षेत्र के प्रधान अधिकारी, समुद्री वाणिज्य विभाग द्वारा जारी एक आधिकारिक पहचान पत्र होना चाहिए, जो अनुसूची – 2 में विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं को पूरा करता है, जिसमें अधिकारी की स्पष्ट पहचान पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी या ध्वज राष्ट्र निरीक्षक के रूप में फोटो और जारी करने वाले प्राधिकारी के पदनाम और विधिमान्यता शामिल है।

4. क्षेत्र प्राधिकरण - (1) प्रत्येक पत्तन या क्षेत्र के लिए समुद्री वाणिज्य विभाग का प्रधान अधिकारी, उसकी अधिकारिता के अधीन किए गए सभी पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षणों और ध्वज राष्ट्र निरीक्षणों के लिए उत्तरदायी क्षेत्र प्राधिकारी होगा।

(2) क्षेत्रीय प्राधिकरण अपनी अधिकारिता के भीतर पत्तनों, लंगरगाहों और अपतटीय प्रतिष्ठानों पर आने वाले जलयानों पर पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण और ध्वज राष्ट्र निरीक्षण करने के लिए प्राधिकृत पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारियों या ध्वज राष्ट्र निरीक्षकों को नामनिर्दिष्ट और नियुक्त करेगा।

(3) क्षेत्रीय प्राधिकरण, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण या ध्वज राष्ट्र निरीक्षण की रिपोर्ट से संतुष्ट होने पर, रिपोर्टों को मंजूरी देगा और अंतिम समीक्षा के लिए राष्ट्रीय प्राधिकरण को भेजेगा और अपेक्षानुसार केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली में अपलोड करेगा।

(4) क्षेत्र प्राधिकरण जलयानों के लिए अनिहित निरुद्ध प्राधिकारी होगा जो अवमानक या असुरक्षित पाए जाते हैं या अन्यथा अधिनियम के उपबंधों या लागू अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन के प्रस्तावों और पत्तन राष्ट्र नियंत्रण प्रक्रियाओं के अनुपालन में नहीं हैं:

परंतु कि अधिकारिता प्रधान अधिकारी के अनुमोदन के बिना किसी भी जलयान को निरुद्ध नहीं किया जाएगा।

5. राष्ट्रीय प्राधिकरण - (1) राष्ट्रीय प्राधिकरण के पास पूरे भारत में इन नियमों के एक समान कार्यान्वयन के लिए समग्र जिम्मेदारी होगी।

(2) राष्ट्रीय प्राधिकरण, नियम 4 के उप-नियम (3) के अधीन क्षेत्रीय अधिकारियों द्वारा भेजे गए निरीक्षण रिपोर्ट प्राप्त होने पर, केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली में अंतिम अपलोड के लिए

और राष्ट्रीय या अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर आवश्यक किसी भी आगे की कार्रवाई के लिए पत्तन राष्ट्र नियंत्रण या ध्वज राष्ट्र निरीक्षण रिपोर्ट की समीक्षा करेगा और संतोषजनक पाए जाने पर उसे मंजूरी देगा।

(3) राष्ट्रीय प्राधिकरण इसके लिए उत्तरदायी होगा -

(क) भारत में पत्तन राष्ट्र नियंत्रण और ध्वज राष्ट्र निरीक्षण करने के लिए प्राधिकृत सर्वेक्षकों की सूची को अनुमोदन देना और बनाए रखना; और

(ख) इन नियमों और अधिनियम की अपेक्षाओं के अनुसार, प्रदर्शन, क्षमता या किसी कदाचार के आधार पर किसी पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी या ध्वज राष्ट्र निरीक्षक के प्राधिकरण को प्रदान करना, निलंबित करना या वापस लेना।

अध्याय - 2

ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन

6. इस अध्याय का लागू होना - जब तक अन्यथा अभिव्यक्त रूप से उपबंधित न किया गया हो, इस अध्याय के उपबंध निम्न पर लागू होंगे

(क) कोई भी जलयान जो अधिनियम के अधीन भारत में रजिस्ट्रीकृत है और अधिनियम द्वारा इस प्रकार रजिस्ट्रीकृत किए जाने के लिए अपेक्षित कोई भी जलयान, जहां जलयान संचालित हो रहा हो;

(ख) सभी नदी-समुद्र जलयान और सभी भारतीय तटीय जलयान, चाहे उनका टन भार या सेवा श्रेणी कुछ भी हो, उस सीमा तक कि अधिनियम और उसके अधीन बनाए गए नियमों के सुरक्षा, सुरक्षा और प्रदूषण निवारण उपबंध उन पर लागू होते हैं।

7. सुसंगत अभिसमय और बाध्यताएं - (1) भारतीय जलयानों, कंपनियों और मान्यता प्राप्त संगठनों के लिए इन नियमों के अधीन ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन और निरीक्षण प्रक्रियाओं का कार्यान्वयन अंतर्राष्ट्रीय विधि और लिखतों के अधीन भारत की बाध्यताओं द्वारा दिशानिर्देशित किया जाएगा, जिसमें शामिल हैं -

(क) समुद्र की विधि पर संयुक्त राष्ट्र अभिसमय, 1982 का अनुच्छेद 217, जिसके लिए यह अपेक्षित है कि एक ध्वज राष्ट्र यह सुनिश्चित करे कि उसके ध्वज पर उड़ने वाले जलयान लागू अंतर्राष्ट्रीय नियमों और मानकों का पालन करते हैं, और ऐसे नियमों का उल्लंघन करने वाले जलयानों के विरुद्ध प्रवर्तन उपायों को विहित करता है; और

(ख) अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन लिखत कार्यान्वयन कोड (3 कोड) का भाग जो सर्वेक्षणों, निरीक्षणों, हताहत जांचों की निगरानी और प्रमाणपत्र जारी करने सहित अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन अभिसमयों के सुरक्षा और पर्यावरणीय उपबंधों के प्रशासन में ध्वज राज्यों के लिए अनिवार्य मानक प्रदान करता है।

(2) महानिदेशक इन नियमों में यथाविनिर्दिष्ट ध्वज राष्ट्र निरीक्षण, लेखा परीक्षा और संबंधित उपायों के लिए एक सुसंगत प्रणाली स्थापित और लागू करेगा, ताकि अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन लिखत कार्यान्वयन कोड मानकों को पूरा किया जा सके या उससे अधिक किया जा सके।

8. छूट, समतुल्य और अनुकल्पी डिजाइन - (1) महानिदेशक, जब अधिनियम के अधीन इस प्रकार सशक्त या प्राधिकृत होता है, तो लागू अभिसमयों और अधिनियम के उपबंधों के अनुसार, अधिनियम या नियमों के विशिष्ट उपबंधों से विनिर्दिष्ट छूट दे सकता है, समतुल्य समाधान की अनुमति दे सकता है, या भारतीय जलयानों के लिए अनुकल्पी डिजाइन और व्यवस्था को मंजूरी दे सकता है।

(2) जब किसी भारतीय जलयान या जलयानों के वर्ग या समतुल्य या अनुकल्पी डिजाइन और व्यवस्था को उप-नियम (1) के अधीन महानिदेशक द्वारा छूट दी जाती है, तो विनिश्चय को छूट प्रमाण पत्र या उसी तरह के लिखत जारी करके प्रलेखित किया जाएगा:

परंतु कि जहां कोई जलयान महानिदेशक द्वारा या उसकी ओर से किसी मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा जारी किए गए अनुमोदित समतुल्यता या अनुकल्पी विधिमान्य छूट प्रमाण पत्र या दस्तावेज़ को ले जाता है, यह माना जाएगा कि जलयान ऐसी अपेक्षा का अनुपालन करता है।

(3) जहां ध्वज राष्ट्र निरीक्षण के दौरान इस बारे में कोई संदेह उत्पन्न होता है कि क्या किसी विशिष्ट छूट, समतुल्यता या अनुकल्पी डिजाइन और व्यवस्था को प्राधिकृत किया गया है, ध्वज राष्ट्र निरीक्षक उस विषय पर गैर-अनुपालन के लिए दंड अधिरोपित नहीं करेगा जब तक कि राष्ट्रीय प्राधिकरण से सत्यापन प्राप्त नहीं हो जाता है:

परंतु कि यह उप-नियम वहां लागू नहीं होगा जहां स्थिति से तत्काल परिसंकट उत्पन्न होता है और हस्तक्षेप की आवश्यकता होती है।

9. निरीक्षण की आवृत्ति- (1) महानिदेशक जलयान के प्रकार, आयु, व्यापार क्षेत्र और पत्तन राष्ट्र नियंत्रण और ध्वज राष्ट्र निरीक्षण प्रदर्शन को ध्यान में रखते हुए ध्वज राष्ट्र निरीक्षण की आवृत्ति को अवधारित करेगा:

परंतु कि यदि अवधारित ध्वज राष्ट्र निरीक्षण के लिए विनिर्दिष्ट अवधि के दौरान जलयान विदेशी व्यापार में संलग्न है, तो जलयान को जलयान पर अंतिम वैधानिक सर्वेक्षण करने वाले मान्यता प्राप्त संगठन से भिन्न किसी अन्य मान्यता प्राप्त संगठन के माध्यम से वार्षिक सर्वेक्षण के बराबर एक सामान्य निरीक्षण करना होगा।

(2) आवधिक निरीक्षण के अतिरिक्त, किसी भी भारतीय जलयान को किसी विदेशी पत्तन में पत्तन राष्ट्र नियंत्रण प्राधिकरण द्वारा हिरासत में लिया गया है, -

(क) भारत में अपने पहले पत्तन के कॉल पर ध्वज राष्ट्र निरीक्षण के अधीन होगा

(ख) राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा अतिरिक्त निरीक्षण उपायों के अधीन किया जा सकता है, जैसे कि अपने बेड़े में अन्य जलयानों का गहन निरीक्षण या कंपनी की तट आधारित सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली का लेखा परीक्षा का जाना, यदि अवरोध प्रणालीगत मुद्दों को उपदर्शित करता है।

(3) समुद्री वाणिज्य विभाग के प्रधान अधिकारी या महानिदेशक के पत्तन राष्ट्र नियंत्रण, ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन शाखा, किसी भी समय, अगली निर्धारित आवधिक निरीक्षण से पहले, वास्तविक शिकायतों, बढ़ती सुरक्षा जानकारी, हताहतों, घटना रिपोर्टों या असंतोषजनक पत्तन राष्ट्र रिपोर्टों के आधार पर, किसी भी भारतीय जलयान पर एक आश्चर्य या अनियोजित ध्वज राष्ट्र निरीक्षण करने का निदेश दे सकते हैं।

10. निगरानी और नियंत्रण - (1) क्षेत्र प्राधिकारी अपने क्षेत्रों के भीतर ध्वज राष्ट्र निरीक्षणों के प्रशासन के लिए उत्तरदायी होंगे।

(2) राष्ट्रीय प्राधिकरण संपूर्ण ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन व्यवस्था की निगरानी रखेगा और समन्वय और अपीलीय प्राधिकरण के रूप में कार्य करेगा।

(3) ध्वज राष्ट्र निरीक्षण से उत्पन्न होने वाले किसी भी असहमति या विवाद को समाधान के लिए राष्ट्रीय प्राधिकरण को भेजा जा सकता है।

11. ध्वज राष्ट्र निरीक्षण का संचालन - (1) ध्वज राष्ट्र निरीक्षण जलयान की एक व्यापक और विस्तृत परीक्षा होगी, जिसमें जलयान पर लागू होने वाली कानूनी अपेक्षाओं के सभी पहलुओं को शामिल किया जाएगा।

(2) यदि किसी मान्यताप्राप्त संगठन द्वारा किए गए किसी निरीक्षण या सर्वेक्षण के दौरान, कोई गंभीर कमियां देखी जाती हैं, जो उपस्थित सर्वेक्षक की राय में, जलयान के सुरक्षित संचालन को प्रभावित कर सकती हैं या चालक दल या पर्यावरण के लिए आसन्न जोखिम प्रस्तुत कर सकती हैं, तो मान्यताप्राप्त संगठन जलयान के पत्तन से प्रस्थान करने से पहले राष्ट्रीय प्राधिकरण को तुरंत सूचित करेगा और ऐसी सूचना प्राप्त होने पर, राष्ट्रीय प्राधिकरण को निर्देश देना चाहिए कि जलयान को मरम्मत किए जाने तक या मरम्मत यार्ड के अधीन प्रतिबंधों के अधीन चलने तक पत्तन में रहना चाहिए।

12. प्रचालनीय, परीक्षण और ड्रिल- ध्वज राष्ट्र निरीक्षक चालक दल और जलयान की तैयारी का निर्धारण करने के लिए पत्तन राष्ट्र निरीक्षण के समान प्रचालन, परीक्षण या ड्रिल की अपेक्षा कर सकता है;

परंतु कि कोई परीक्षण या ड्रिल नहीं किया जाएगा यदि मास्टर इस आधार पर प्रतिरोध करता है कि इससे तत्काल सुरक्षा से समझौता होगा।

13. ध्वज राष्ट्र निरीक्षण की रिपोर्टिंग- (1) ध्वज राष्ट्र निरीक्षण पूरा होने पर, निरीक्षक महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट रूपविधान में एक विस्तृत निरीक्षण रिपोर्ट तैयार करेगा और इसे केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली में अपलोड किया जाएगा और निरीक्षण रिपोर्ट की एक मुद्रित या इलेक्ट्रॉनिक प्रति मास्टर को जलयान के अभिलेख के लिए प्रदान की जाएगी, जिसे मास्टर के हस्ताक्षर द्वारा स्वीकार किया जाएगा।

(2) यदि तकनीकी मुद्दों या दूरस्थ स्थान के कारण, निरीक्षक सीधे ऑनलाइन रिपोर्ट अपलोड करने में सक्षम नहीं है, तो निरीक्षक को अनुसूची-8 के अनुसार मैनुअल रिपोर्ट बनानी चाहिए और रिपोर्ट को जल्द से जल्द केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली में दर्ज किया जाना चाहिए।

(3) भारतीय जलयानों पर सामान्य निरीक्षण या ध्वज से संबंधित सर्वेक्षण करने वाले मान्यता प्राप्त संगठन अपनी खोजों की तुरंत महानिदेशक को रिपोर्ट करेंगे और डिजिटल सिस्टम में परीक्षा रिपोर्ट अपलोड करेंगे।

14. ध्वज राष्ट्र द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई और पुनः निरीक्षण - (1) निरीक्षण पूरा होने पर, यदि मालिक या मास्टर सूचित करता है कि आवश्यक सुधार हेतु कार्रवाई की गई है, तो ध्वज राष्ट्र निरीक्षक या क्षेत्र प्राधिकरण द्वारा प्राधिकृत अन्य अधिकारी, बिना किसी अनुचित देरी के और जलयान के कार्यक्रम पर न्यूनतम प्रभाव के साथ, कमियों में किए गए सुधार को सत्यापित करने के लिए पुनः निरीक्षण करेगा।

(2) क्षेत्रीय प्राधिकरण यह सुनिश्चित करेगा कि प्राधिकृत ध्वज राष्ट्र निरीक्षक ऐसे पुनः निरीक्षण के लिए कम समय में उपलब्ध हैं, विशेष रूप से यदि किसी जलयान के समुद्री यात्रा या माल के प्रचालन को सुधारों के सत्यापन के लिए लंबित रखा गया है।

(3) ऐसे मामलों में जहां पत्तन प्रचालन की बाधाएं किसी जलयान को निरुद्ध करके या मरम्मत के लिए कमियों के लिए, बर्थ से लंगर या किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित करने की आवश्यकता होती है, पत्तन प्राधिकरण, उसके द्वारा विनिर्दिष्ट किसी भी सुरक्षा उपायों के अधीन, ऐसा पर्यवेक्षण अधिकारिता के प्रधान अधिकारी की सहमति से कर सकते हैं

15. क्षेत्र प्राधिकारी द्वारा भारतीय जलयानों को निरुद्ध करना (1) निरीक्षण पर या अन्यथा, यदि यह पाया जाता है कि किसी भारतीय जलयान या उसके चालक दल या उसके प्रचालन की स्थिति अधिनियम या नियमों या लागू अभिसमयों की अपेक्षाओं का पालन करने में विफल रहती है, जिससे जीवन, संपत्ति या समुद्री पर्यावरण के लिए खतरे की स्थिति पैदा होती है, तो क्षेत्र प्राधिकारी, जलयान को अस्थायी रूप से निरुद्ध कर सकता है और जलयान को तब तक समुद्री यात्रा से रोका जाएगा जब तक कि खतरों को दूर करने के लिए आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती है।

(2) जहां किसी जलयान को क्षेत्र प्राधिकारी अस्थायी रूप से निरुद्ध करता है, वहां अनुसूची -9 में विनिर्दिष्ट प्ररूप में मास्टर को एक हिरासत आदेश जारी किया जाएगा, जिसमें स्पष्ट रूप से कहा गया है कि जलयान को केंद्रीय सरकार के प्राधिकारी के अधीन हिरासत में लिया गया है और हिरासत के आधारों की सूची है और ऐसे आदेश की एक प्रति तुरंत राष्ट्रीय प्राधिकरण, जलयान के मालिक या प्रचालक और जलयान के प्रमाणन के लिए उत्तरदायी मान्यता प्राप्त संगठन को सूचित की जाएगी।

(3) अनुसूची -10 के अनुसार एक बार जब जलयान को आगे बढ़ने के लिए उपयुक्त माना जाता है, तब एक निर्मुक्त आदेश दिया जाएगा।

16. निरीक्षण का निलंबन- (1) यदि कोई ध्वज राष्ट्र निरीक्षक किसी भारतीय जलयान को बोर्ड में कई गंभीर कमियों के कारण असाधारण रूप से खराब स्थिति में पाता है, जो जलयान के रखरखाव या प्रबंधन के टूटने का संकेत देता है, जिससे सामान्य निरीक्षण जारी रखना व्यर्थ हो जाता है, तो वह प्रधान अधिकारी की सहमति से निरीक्षण को निलंबित कर सकता है और जलयान को समुद्र में चलने के अयोग्य या अवमानक के रूप में रिपोर्ट कर सकता है और इस तरह के निलंबन के बारे में मास्टर को लिखित में सूचित कर सकता है।

(2) उप-नियम (1) के अधीन निलंबन पर, जलयान के मालिक या प्रबंधक यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कदम उठाएंगे कि जलयान अधिनियम, नियमों और लागू अभिसमयों की अपेक्षाओं का पूरी तरह से

अनुपालन करता है और प्रधान अधिकारी केवल मालिक या प्रबंधक या मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा यह प्रमाणित करने के बाद पुनः निरीक्षण की व्यवस्था कर सकते हैं कि जलयान उक्त अपेक्षाओं को पूरा करता है।

(3) उप-नियम (2) के अधीन पुनः निरीक्षण में जलयान का पूर्ण निरीक्षण होगा और यह केवल कमियों तक सीमित नहीं होगा।

17. निरोध की सूचना (1) जहां किसी भारतीय जलयान को क्षेत्र प्राधिकारी द्वारा निरुद्ध किया जाता है, वहां प्रधान अधिकारी या निरीक्षक, -

(क) मालिक और जलयान की कंपनी को ऐसे निरोध की सूचना दें;

(ख) स्थानीय पत्तन प्राधिकरण को निर्देशित करें कि ऐसा जलयान समुद्र में आगे न बढ़े; और

(ग) राष्ट्रीय प्राधिकरण और मान्यता प्राप्त संगठन को तत्काल सूचित करें, जिसमें निरोध संबंधी कमियों और स्थितियों का विवरण प्रदान किया जाए।

(2) महानिदेशक अतिरिक्त सर्वेक्षकों या लेखा परीक्षकों को प्रतिनियुक्त कर सकते हैं या उन परिस्थितियों का पता लगाने के लिए जांच कर सकते हैं जिनके कारण जलयान का निरोध किया गया और ध्वज राष्ट्र के प्रदर्शन में सुधार के लिए उठाए जाने वाले उपायों का निदेश दे सकते हैं।

18. विदेशी पत्तनों में निरीक्षण के अधीन भारतीय जलयानों और कंपनियों की बाध्यमाएं- (1) किसी भारतीय जलयान का मालिक या प्रबंधक जो किसी विदेशी पत्तन राष्ट्र प्राधिकरण द्वारा पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण के अधीन है, वह-

(क) यह सुनिश्चित करें कि किसी विदेशी पत्तन राष्ट्र प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए किसी भी पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण रिपोर्ट की एक प्रति को प्राथमिकता पर राष्ट्रीय प्राधिकरण को भेजा जाए

(ख) विदेशी पत्तन में पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण पूरा होने के सात कार्य दिवसों के भीतर, केंद्रीयकृत इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली में निरीक्षण रिपोर्ट अपलोड करें।

(2) यदि किसी भारतीय जलयान को किसी विदेशी पत्तन में किसी पत्तन राष्ट्र नियंत्रण प्राधिकरण द्वारा हिरासत में लिया जाता है, तो मालिक या प्रबंधक किसी भी मामले में, हिरासत में लेने के समय से चौबीस घंटे से अनधिक, सभी सुसंगत विवरणों के साथ तत्काल महानिदेशक के पत्तन राष्ट्र नियंत्रण-ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन शाखा को सूचित करेगा।

19. विदेशों में पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरोध के पश्चात् सुधारात्मक और निवारक कार्रवाई - (1) जहां किसी भारतीय जलयान को किसी विदेशी पत्तन में निरुद्ध किया जाता है, वहां मालिक, प्रबंधक और मास्टर बिना किसी देरी के विदेशी पत्तन राष्ट्र द्वारा पहचानी गई सभी निरोध योग्य कमियों को दूर करेंगे, और पुनः निरीक्षण के लिए पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी को आमंत्रित करने से पहले जलयान को पूर्ण अनुपालन में लाने के लिए एक व्यापक निरीक्षण किया जाएगा।

(2) यदि किसी विदेशी पत्तन राष्ट्र प्राधिकरण द्वारा किसी जलयान का निरीक्षण निलंबित कर दिया जाता है, तो जलयान को पुनः निरीक्षण के लिए प्रस्तुत करने से पहले, कंपनी यह सुनिश्चित करेगी कि निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं, अर्थात्: -

- (क) जलयान का एक व्यापक निरीक्षण कंपनी के एक योग्य अधीक्षक द्वारा या भारत की ओर से जलयान के प्रमाणपत्र जारी करने वाले मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा किया जा सकता है
- (ख) यदि आवश्यक हो तो एक अतिरिक्त सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली लेखा परीक्षा, राष्ट्रीय प्राधिकरण के निदेशों पर एक मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा किया जा सकता है, और पाई गई किसी भी गैर-अनुरूपता को संबोधित और साफ़ किया जाएगा
- (ग) पत्तन राष्ट्र के निरीक्षण द्वारा उल्लिखित सभी कमियों को पत्तन राष्ट्र नियंत्रण द्वारा पुनः निरीक्षण के लिए प्रस्तुत किए जाने से पहले पूरी तरह से ठीक कर दिया जाता है
- (घ) महानिदेशक की पूर्व जानकारी और सहमति के बिना हिरासत के बाद जलयान पर वर्ग की कोई अतिरिक्त शर्त जारी नहीं की जाएगी
- (ङ) महानिदेशक अतिरिक्त लेखा परीक्षा या प्रचालन प्रतिबंध तब तक लगा सकते हैं जब तक कि जलयान के अनुपालन में विश्वास बहाल नहीं हो जाता।
- (च) जलयान को पुनः निरीक्षण के लिए पेश किया जाएगा या मरम्मत यार्ड या वैकल्पिक पत्तन पर केवल इस उप-नियम के उपबंधों के अनुपालन पर पुनः निरीक्षण के लिए ले जाया जाएगा।

20. विदेशी निरोध के विरुद्ध अपील - (1) यदि किसी भारतीय जलयान का मालिक या संचालक किसी विदेशी पत्तन राष्ट्र प्राधिकरण द्वारा निरुद्ध किए जाने से इस आधार पर व्यथित है कि हिरासत की परिस्थितियाँ अनुचित थीं या अभिसमयों की अपेक्षाओं से परे थीं, तो मालिक, महानिदेशक की सहमति से, ऐसे निरोध के विरुद्ध पत्तन राष्ट्र की विधियों के अनुसार अपील कर सकता है।

(2) उप-नियम (1) के अधीन अपील निरोधक प्राधिकारी के राष्ट्रीय विधि या पत्तन राष्ट्र को नियंत्रित करने वाले लागू पत्तन राष्ट्र नियंत्रण समझौता ज्ञापन द्वारा विनिर्दिष्ट समय सीमा के भीतर की जाएगी।

(3) इस नियम में कुछ भी जलयान मालिक के प्रतिकर की मांग करने या विदेशी राष्ट्र की विधियों के अधीन उपलब्ध किसी भी विधिक उपचार के अधिकार को नुकसान नहीं पहुंचाएगा यदि निरोध गलत पाया जाता है।

(4) महानिदेशक भारतीय जलयानों के सभी निरोध और ध्वज राष्ट्र के प्रदर्शन में निरंतर सुधार के लिए किसी भी अपील के परिणामों का अभिलेख रखेगा।

अध्याय 3

पत्तन राष्ट्र नियंत्रण

21. इस अध्याय का लागू होना - जब तक अन्यथा उपबंधित न किया गया हो, इस अध्याय के उपबंध निम्न पर लागू होंगे-

- (क) कोई भी जलयान, भारतीय जलयान से भिन्न, जिस पर सुसंगत अभिसमय लागू होते हैं, जब ऐसा जलयान किसी पत्तन, टर्मिनल, लंगरगाह, पत्तन सुविधाओं, भारतीय अपतटीय सुविधाओं या भारत के प्रादेशिक जल के भीतर है, और जलयान-पत्तन इंटरफेस में लगा हुआ है या अन्यथा भारतीय अधिकारिता में है;
- (ख) केवल अनुसूची-3 में सूचीबद्ध अभिसमयों और अन्य लिखतों के वे उपबंध जो लागू हैं और जिनके लिए भारत अनुसमर्थन या परिग्रहण के माध्यम से एक पक्ष है, जैसे कि भारत एक पत्तन राष्ट्र के रूप में उनकी अपेक्षाओं को लागू करने के लिए बाध्य है; और
- (ग) भारत पर लागू पत्तन राष्ट्र नियंत्रण पर समझौता ज्ञापन के ढांचे के अधीन किए गए सभी पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण।

22. गैर-पक्षों के लिए अधिक अनुकूल व्यवहार नहीं - (1) किसी ऐसे राष्ट्र के झंडे को फहराने के हकदार जलयानों को, जो किसी सुसंगत अभिसमय का पक्षकार नहीं है, उससे अधिक अनुकूल व्यवहार नहीं दिया जाएगा, जो उस अभिसमय का पक्षकार राष्ट्र के झंडे को फहराने वाले जलयानों को दिया जाता है।

(2) गैर-पक्ष जलयान समकक्ष निरीक्षण के अधीन होंगे और उन्हें रक्षा, सुरक्षा और पर्यावरण संरक्षण के समतुल्य स्तर को पूरा करना होगा जो जलयानों के लिए आवश्यक है, जिन पर संबंधित अभिसमय लागू होते हैं।

23. जिन जलयानों पर सुसंगत अभिसमय लागू नहीं होते हैं - (1) ध्वज राष्ट्र प्रशासन द्वारा या उसकी ओर से जारी किए गए कोई भी प्रमाण पत्र या अन्य दस्तावेज जो टन भार, प्रकार या सेवा के हैं जो संबंधित अभिसमयों के अंतर्गत नहीं आते हैं या ऐसे अभिसमयों की लागू सीमा से नीचे हैं, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण के दौरान अनुपालन के प्रथम दृष्टया *साक्ष्य* के रूप में स्वीकार किए जाएंगे।

(2) उप-नियम (1) के अधीन निरीक्षण का दायरा मुख्य रूप से यह सत्यापित करना होगा कि जलयान की स्थिति और प्रचालन उन प्रमाणपत्रों या दस्तावेजों में बताए गए सुरक्षा, प्रदूषण निवारण और सुरक्षा मानकों के अनुरूप हैं।

(3) इस बात के बावजूद कि सुसंगत अभिसमय इस नियम के अधीन उसके छोटे आकार या विशेष प्रकृति के आधार पर किसी जलयान पर लागू नहीं होते हैं, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी, -

- (क) यह निर्धारण करना कि क्या जलयान सुरक्षा और प्रदूषण निवारण के स्वीकार्य मानक का है, जलयान के आकार, आयु, प्रकार, सेवा और प्रचालन के क्षेत्र, प्रदान किए गए उपकरण, ले जाने वाले माल की प्रकृति और उसकी यात्रा की लंबाई और प्रकृति जैसे कारकों को ध्यान में रखते हुए; और
- (ख) सुनिश्चित करें कि ऐसा जलयान, उसके कर्मियों या पर्यावरण के लिए खतरा पैदा नहीं करेगा।

24. छूट, समतुल्य और अनुकल्पी डिजाइन व्यवस्था- (1) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण करते समय, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी ध्वज राष्ट्र द्वारा विभिन्न अभिसमयों के अधीन किसी जलयान को दी गई विशिष्ट छूट, समतुल्य व्यवस्था या अनुकल्पी डिजाइन और व्यवस्था को स्वीकार करेगा।

(2) जहां कोई जलयान एक विधिमान्य छूट प्रमाण पत्र या समतुल्यता या अनुकल्पी डिजाइन और उप-नियम (1) में निर्दिष्ट व्यवस्थाओं के दस्तावेजी साक्ष्य रखता है, तो पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी स्वीकार करेगा कि जलयान उस अभिसमय की संबंधित अपेक्षाओं का अनुपालन करता है।

(3) किसी छूट, समतुल्यता या अनुकल्पी डिजाइन अनुमोदन की प्रामाणिकता या विधिमान्यता के बारे में किसी संदेह की स्थिति में, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी किसी भी कार्रवाई से पहले जलयान के ध्वज राष्ट्र प्रशासन से स्पष्टीकरण मांग सकता है या ध्वज राष्ट्र की प्रकाशित जानकारी को निर्दिष्ट कर सकता है।

(4) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी जलयान को तब तक निरुद्ध नहीं करेगा या दंडित नहीं करेगा जब तक कि उप-नियम (3) में निर्दिष्ट स्पष्टीकरण प्राप्त नहीं हो जाता, जब तक कि प्रश्न में मुद्दा तत्काल खतरा प्रस्तुत नहीं करता है।

25. अंतर्राष्ट्रीय प्रक्रियाओं का अनुपालन- (1) महानिदेशक, समझौता ज्ञापन के, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण प्रक्रिया मैनुअल में स्थापित मार्गदर्शक सिद्धांतों और प्रक्रियाओं और पत्तन राष्ट्र नियंत्रण की प्रक्रियाओं पर लागू अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन के संकल्पों के अनुसार पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण करेगा।

(2) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी अंतर्राष्ट्रीय लिखतों में निर्धारित निरीक्षण मानकों, दिनचर्या, कार्यप्रणाली और दायित्वों का पालन करेंगे, जहां तक वे अधिनियम और इन नियमों के साथ असंगत नहीं हैं।

26. पर्यवेक्षण और आंतरिक नियंत्रण (1) क्षेत्र प्राधिकारी अपने क्षेत्रों के भीतर पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण के प्रशासन के लिए उत्तरदायी होंगे।

(2) राष्ट्रीय प्राधिकरण संपूर्ण पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण व्यवस्था की निगरानी रखेगा और समन्वय और अपीलीय प्राधिकरण के रूप में कार्य करेगा।

(3) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण से उत्पन्न होने वाले किसी भी असहमति या विवाद को समाधान के लिए राष्ट्रीय प्राधिकरण को भेजा जा सकता है।

27. निरीक्षण के लिए जलयानों का लक्ष्य बनाना - पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण निम्नलिखित प्राथमिकताओं और सूचनाओं के आधार पर विदेशी जलयानों के दौरे पर किया जाएगा, अर्थात्:

(क) समझौता ज्ञापन के केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली या ऐसे समझौता ज्ञापन के अधीन अपनाए गए किसी भी लक्षित तंत्र द्वारा निर्धारित उनके जलयान जोखिम प्रोफाइल के अनुसार उच्च जोखिम वाले जलयानों या मानक जोखिम वाले जलयानों के रूप में पहचाने गए जलयानों का निरीक्षण उच्च प्राथमिकता के रूप में किया जाएगा, जबकि क्षेत्रीय प्रक्रियाओं के अनुरूप कम जोखिम वाले जलयानों का कम बार निरीक्षण किया जा सकता है;

- (ख) जलयान जो किसी अन्य पत्तन राष्ट्र या किसी तटीय राष्ट्र या ध्वज राष्ट्र द्वारा कमियों या संदिग्ध गैर-अनुपालन के संबंध में अनुरोध या अधिसूचना के विषय हैं, यदि भारतीय पत्तन के लिए बाध्य हैं या हैं, तो निरीक्षण के लिए चयन किया जा सकता है जैसा आवश्यक समझा जाए;
- (ग) जिन जलयानों के लिए जलयान के चालक दल, एक पेशेवर निकाय, एक संघ, एक ट्रेड यूनियन या जलयान की रक्षा और सुरक्षा, उसके चालक दल और यात्रियों के कल्याण, या समुद्री पर्यावरण की सुरक्षा में वैध हित रखने वाले किसी अन्य व्यक्ति या संगठन द्वारा जानकारी या शिकायत प्रदान की गई है, यदि यह उचित आधार प्रस्तुत करता है तो निरीक्षण के माध्यम से जांच की जाएगी
- (घ) किसी पायलट या पत्तन प्राधिकरण द्वारा रिपोर्ट की गई जलयानों में कमियां या विसंगतियां हैं जो सुरक्षा या पर्यावरण के लिए जोखिम पैदा कर सकती हैं, तो उसे जलयान के केंद्रित या विस्तारित निरीक्षण के लिए स्पष्ट आधार माना जाएगा
- (ङ) क्षेत्र प्राधिकारी के विनिर्दिष्ट निदेश पर या राष्ट्रीय प्राधिकारी के निदेश पर कोई भी जलयान, जब ऐसी निदेश उभरती सुरक्षा या सुरक्षा चिंताओं, घटनाओं या केंद्रित निरीक्षण अभियान या दुर्घटना जांच करने की अपेक्षितता के आधार पर दी गई है।

स्पष्टीकरण - इस नियम के प्रयोजनों के लिए, -

- (i) स्पष्ट आधार का अर्थ है कि किसी जलयान, उसके उपस्कर या उसके चालक दल की स्थिति सुसंगत अभिसमयों की अपेक्षाओं को पर्याप्त रूप से पूरा नहीं करती है, या यह कि मास्टर या चालक दल आवश्यक जलयान सुरक्षा, सुरक्षा या प्रदूषण निवारण प्रक्रियाओं से परिचित नहीं हैं
- (ii) जलयान जोखिम प्रोफाइल का अर्थ है, समझोते के अधीन कम्प्यूटरीकृत सूचना प्रणाली में एक जलयान को सौंपा गया वर्गीकरण, पिछले छत्तीस मास में जलयान के प्रदर्शन रिकॉर्ड के आधार पर और जहां जलयानों को जलयान के प्रकार और आयु, ध्वज राष्ट्र प्रदर्शन, मान्यता प्राप्त संगठन प्रदर्शन, कंपनी प्रदर्शन और जलयान के पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण इतिहास जैसे मानदंडों के अनुसार उच्च जोखिम जलयान, मानक जोखिम जलयान या कम जोखिम जलयान के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।

28. पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण के प्रकार - पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण की प्रकृति और सीमा अनुसूची-4 में विनिर्दिष्ट अनुसार होगी।

29. प्रचालन परीक्षण और अभ्यास का प्रचालन - पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी चालक दल और जलयान की तैयारी का आकलन करने के लिए ध्वज राष्ट्र निरीक्षण के समान प्रचालन परीक्षण या अभ्यास की आवश्यकता कर सकता है:

परंतु कि कोई परीक्षण या अभ्यास नहीं किया जाएगा यदि मास्टर इस आधार पर वस्तुएं हैं कि इससे तत्काल सुरक्षा से समझौता होगा।

30. निरीक्षण के पश्चात् रिपोर्टिंग - (1) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण पूरा होने पर, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी अनुसूची-5 में विनिर्दिष्ट प्ररूप में एक विस्तृत निरीक्षण रिपोर्ट तैयार करेगा और इसे केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली में अपलोड किया जाएगा और निरीक्षण रिपोर्ट की एक

मुद्रित या इलेक्ट्रॉनिक प्रति मास्टर को जलयान के अभिलेख के लिए प्रदान की जाएगी, जिसे मास्टर के हस्ताक्षर द्वारा स्वीकार किया जाएगा।

(2) यदि तकनीकी मुद्दों या दूरस्थ स्थान के कारण, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी सीधे ऑनलाइन रिपोर्ट अपलोड करने में सक्षम नहीं है, तो वह अनुसूची-5 के अनुसार मैनुअल रूप से रिपोर्ट करेगा और रिपोर्ट को जल्द से जल्द केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक डेटाबेस और सूचना प्रबंधन प्रणाली में दर्ज किया जाएगा।

31. पत्तन राष्ट्र नियंत्रण के अधीन अनुवर्ती कार्रवाई और पुनः निरीक्षण - (1) निरीक्षण पूरा होने पर, यदि मालिक या मास्टर सूचित करता है कि आवश्यक सुधारात्मक कार्रवाई की गई है, तो पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी या क्षेत्र प्राधिकरण द्वारा प्राधिकृत अन्य अधिकारी, बिना किसी अनुचित देरी के और जलयान के कार्यक्रम पर न्यूनतम प्रभाव के साथ, कमियों के सुधार को सत्यापित करने के लिए पुनः निरीक्षण करेगा।

(2) क्षेत्र प्राधिकरण यह सुनिश्चित करेगा कि प्राधिकृत पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी ऐसे पुनः निरीक्षण के लिए कम समय में उपलब्ध हैं, विशेष रूप से यदि किसी जलयान की नौकायन या माल प्रचालन को सुधार के सत्यापन के लिए लंबित रखा गया है।

(3) ऐसे मामलों में जहां पत्तन प्रचालन बाधाएं किसी जलयान को रोककर या मरम्मत के लिए कमियों के लिए, बर्थ से लंगर या किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित करने की आवश्यकता होती है, पत्तन प्राधिकरण उसके द्वारा विनिर्दिष्ट किसी भी सुरक्षा उपायों के अधीन ऐसा पर्यवेक्षण अधिकार क्षेत्र के प्रधान अधिकारी की सहमति से कर सकते हैं,

(4) यदि किसी जलयान को अनुसूची -5 की ख में विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर सुधारात्मक कमियों के साथ चलने की अनुमति दी गई थी, और जलयान ऐसी कमियों को दूर करने के प्रयोजन से किसी भारतीय पत्तन पर आता है, तो पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी तुरंत अनुवर्ती निरीक्षण करेगा ताकि यह सत्यापित किया जा सके कि जलयान के कार्यक्रम में अनुचित देरी किए बिना पहले उल्लिखित कमियों को ठीक किया गया है या नहीं।

32. विदेशी जलयान निरोध- (1) निरीक्षण या अन्यथा, यदि यह पाया जाता है कि किसी विदेशी जलयान या उसके चालक दल या उसके प्रचालन की स्थिति लागू अभिसमयों की अपेक्षाओं का पालन करने में विफल रहती है, जिससे जीवन, संपत्ति या समुद्री पर्यावरण के लिए खतरे की स्थिति उत्पन्न होती है, तो क्षेत्र प्राधिकारी, जलयान को अस्थायी रूप से निरुद्ध कर सकता है और जलयान को तब तक नौकायन से रोका जाएगा जब तक कि खतरों को दूर करने के लिए आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती है।

(2) जहां किसी जलयान को क्षेत्र प्राधिकारी द्वारा अस्थायी रूप से निरुद्ध किया जाता है, वहां अनुसूची -6 में विनिर्दिष्ट प्ररूप में मास्टर को एक निरोध आदेश जारी किया जाएगा, जिसमें स्पष्ट रूप से कहा गया है कि जलयान को केंद्रीय सरकार के प्राधिकारी के अधीन निरोध किया गया है और निरोध के आधारों की सूची है और ऐसे आदेश की एक प्रति तुरंत राष्ट्रीय प्राधिकरण, जलयान के मालिक या प्रचालक और जलयान के प्रमाणन के लिए उत्तरदायी मान्यता प्राप्त संगठन को सूचित की जाएगी।

(3) इस नियम के अधीन निरोध का आधार अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन पत्तन राष्ट्र नियंत्रण प्रक्रियाओं और समझौता ज्ञापन मार्गदर्शक सिद्धांतों के मानदंडों द्वारा निदेशित किया जाएगा।

(4) अनुसूची -7 के अनुसार एक बार जब जलयान को आगे बढ़ने के लिए उपयुक्त माना जाता है, तब एक निर्मुक्त आदेश दिया जाएगा

33. निरीक्षण का निलंबन - (1) यदि कोई पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी किसी विदेशी जलयान को बोर्ड में कई गंभीर कमियों के कारण असाधारण रूप से खराब स्थिति में पाता है, जो जलयान के रखरखाव या प्रबंधन के टूटने का संकेत देता है, जिससे सामान्य निरीक्षण जारी रखना व्यर्थ हो जाता है, तो वह, अधिकारिता के प्रधान अधिकारी की सहमति से, निरीक्षण को निलंबित कर सकता है और जलयान को समुद्र में चलने के लिए अनुपयुक्त या अवमानक के रूप में रिपोर्ट कर सकता है और इस तरह के निलंबन के बारे में मास्टर को लिखित में सूचित कर सकता है।

(2) उप-नियम (1) के अधीन निलंबन पर, जलयान के ध्वज राष्ट्र प्रशासन या उसके मान्यता प्राप्त संगठन यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कदम उठाएंगे कि जलयान लागू अभिसमयों की अपेक्षाओं का पूरी तरह से अनुपालन करता है और अधिकारिता प्रधान अधिकारी जलयान के ध्वज राष्ट्र प्रशासन या उसके मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा प्रमाणित होने के पश्चात् ही पुनः निरीक्षण की व्यवस्था कर सकते हैं कि जलयान उक्त अपेक्षाओं को पूरा करता है।

(3) उप-नियम (2) के अधीन पुनः निरीक्षण जलयान का पूर्ण निरीक्षण होगा और केवल कमियों तक सीमित नहीं होगा।

34. निरोध की सूचना - (1) जहां नियम 33 के अधीन किसी जलयान को निरुद्ध किया जाता है या निरीक्षण निलंबित किया जाता है, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी क्षेत्र प्राधिकरण के माध्यम से अधिसूचित करेगा, -

(क) ध्वज जलयान का राष्ट्र प्रशासन;

(ख) भारत में ध्वज राष्ट्र का कौंसल या राजनयिक प्रतिनिधि;

(ग) स्थानीय पत्तन प्राधिकरण कि ऐसा जलयान समुद्र की ओर नहीं बढ़ेगा; और

(घ) मान्यता प्राप्त संगठन जिसने जलयान और राष्ट्रीय प्राधिकरण के लिए वर्ग या कानूनी प्रमाण पत्र जारी किए हैं।

(2) इस तरह की अधिसूचना में निरोध के कारण और, जहां सुसंगत हो, जलयान की मुक्ति के लिए अपेक्षित उपायों को शामिल किया जाना चाहिए।

35. दुर्घटनावश क्षति या बल पूर्वक परिस्थितियों के साथ जलयान - (1) यदि कोई जलयान संकट या आपातकाल के परिणामस्वरूप या समुद्र में या पत्तन में आकस्मिक क्षति के बाद शरण लेने के लिए सीधे भारतीय पत्तन पर पहुंचता है, तो पत्तन राष्ट्र नियंत्रण प्राधिकरण जलयान की यात्रा को सुरक्षित रूप से जारी रखने के लिए उसकी उपयुक्तता का निर्धारण करने के लिए निरीक्षण कर सकता है।

(2) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी दुर्घटना के कारण सीधे तौर पर होने वाली कमियों के लिए जलयान को नहीं रोकेगा यदि मास्टर या कंपनी ने पत्तन में प्रवेश करने से पहले या प्रवेश करने पर-

(क) घटना के संबंधित अधिकारियों को सूचित किया; और

(ख) ध्वज राष्ट्र को सूचित किया:

परंतु कि यह नियम वहां लागू नहीं होगा जहां लापरवाही का स्पष्ट प्रमाण हो या यदि जलयान को रवाना होना हो तो वह अनुचित खतरा उत्पन्न करेगा।

36. मास्टर के लिए अस्वीकरण- (1) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी मास्टर को सभी पहचान की गई कमियों को रेखांकित करते हुए एक विस्तृत निरीक्षण रिपोर्ट प्रदान करेगा।

(2) निरोध की दशा में, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी सिफारिश करेगा कि जलयान ध्वज राष्ट्र या संबंधित मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा जलयान के पुनः निरीक्षण का अनुरोध करने से पहले जलयान की पूरी जांच की व्यवस्था करे।

(3) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी मास्टर को सूचित करेगा कि -

(क) हिरासत की स्थिति में जलयान को अपील करने का अधिकार होगा; और

(ख) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण एक नमूना निरीक्षण है और पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी द्वारा अभिलिखित की गई कमियां संपूर्ण नहीं हो सकती हैं।

अध्याय 4

प्रकीर्ण

37. मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा सर्वेक्षण और प्रमाणन - इन नियमों के प्रयोजनों के लिए भारत सरकार की ओर से सर्वेक्षण, लेखापरीक्षा करने और प्रमाण पत्र जारी करने वाले मान्यता प्राप्त संगठन, सरकार और मान्यता प्राप्त संगठन के बीच निष्पादित करार या प्राधिकरण के लिखत के अनुसार और लागू अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन लिखतों (समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, जलयानों से प्रदूषण की रोकथाम के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, लोड लाइन आदि, और मान्यता प्राप्त संगठन के लिए संहिता सहित) के अनुरूप ऐसे कर्तव्यों का पालन करेंगे।

38. मान्यता प्राप्त संगठनों द्वारा रिपोर्टिंग - (1) मान्यता प्राप्त संगठन अपने डेटाबेस तक पहुंच प्रदान करेंगे और राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा किए गए सर्वेक्षणों, लेखापरीक्षाओं और निरीक्षणों के संबंध में मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा राष्ट्रीय प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट आवृत्ति और रूपविधान में अपनी समय-समय पर रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

(2) एक मान्यता प्राप्त संगठन किसी भी निरीक्षण के दौरान, यदि उसे कोई जलयान समुद्र में जाने या बिना जोखिम के प्रचालन जारी रखने के लिए उपयुक्त नहीं पाता है, तो वह तुरंत राष्ट्रीय प्राधिकरण को रिपोर्ट करेगा।

(3) मान्यता प्राप्त संगठन किसी भी भारतीय जलयान पर हुई दुर्घटना, घटना या घटना की सूचना तुरंत महानिदेशक को देंगे, जिसका प्रभाव सुरक्षा या प्रदूषण निवारण पर पड़ेगा।

39. महानिदेशक द्वारा मान्यता प्राप्त संगठनों की निगरानी - महानिदेशक अपनी ओर से कार्य करने वाले मान्यता प्राप्त संगठनों की निगरानी और लेखापरीक्षा करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि वे अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन मान्यता प्राप्त संगठन संहिता और लागू विधियों के अनुसार अपने कर्तव्यों का पालन करें, जिसमें शामिल हैं

(क) मान्यता प्राप्त संगठनों के कार्यालयों और प्रक्रियाओं की समय-समय पर लेखापरीक्षा, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अंतराल पर, यह सत्यापित करने के लिए कि मान्यता प्राप्त संगठन प्राधिकरण के अनुरूप सर्वेक्षण और प्रमाणन कर रहा है;

(ख) प्रत्येक मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा सर्वेक्षण किए गए भारतीय जलयानों की निरोध करने की दरों, रिपोर्ट की गई कमियों की संख्या आदि सहित मान्यता प्राप्त संगठन के प्रदर्शन संकेतकों की समीक्षा:

परंतु कि यदि किसी मान्यता प्राप्त संगठन को अपेक्षाकृत खराब प्रदर्शन करने वाला माना जाता है, तो राष्ट्रीय प्राधिकरण मान्यता प्राप्त संगठन को सुधारात्मक उपाय करने का निदेश देगा या, यदि आवश्यक हो, तो अधिनियम की धारा 9 के अधीन उनकी सेवाओं का प्राधिकरण वापस ले लेगा।

40. अवमानक जलयानों पर प्रतिबंध - (1) यदि किसी विदेशी ध्वज जलयान को भारतीय पत्तनों में बारह मास से कम अवधि के भीतर एक से अधिक बार निरुद्ध किया गया है या लगातार अवमानक प्रचालन के पैटर्न को दर्शाने वाली गंभीर कमियां पाई गई हैं, तो महानिदेशक उस जलयान को भारत के पत्तनों, टर्मिनलों, लंगरगाहों, पत्तन सुविधाओं या अपतटीय सुविधाओं या क्षेत्रीय जल में स्थायी रूप से या एक विनिर्दिष्ट अवधि के लिए प्रवेश करने से प्रतिबंधित कर सकता है।

(2) जहां किसी जलयान पर प्रतिबंध लगाया जाता है, महानिदेशक जलयान के मास्टर, मालिक और ध्वज राष्ट्र के साथ-साथ भारत में लागू सभी पत्तन प्राधिकरणों और संबंधित अभिकरणों को एक नोटिस जारी करेगा, जिसमें सूचित किया जाएगा कि जलयान को भारतीय पत्तनों, टर्मिनलों, लंगरगाहों, पत्तन सुविधाओं या अपतटीय सुविधाओं या प्रादेशिक जल तक पहुंच से इनकार कर दिया गया है।

(3) उप-नियम (2) के अधीन जारी नोटिस में प्रतिबंध हटाने के लिए शर्तें भी शामिल होंगी, यदि कोई हों।

41. वार्षिक समीक्षा - (1) राष्ट्रीय प्राधिकरण पत्तन राष्ट्र नियंत्रण और ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन व्यवस्था की वार्षिक समीक्षा करेगा जिसमें निरीक्षण डेटा और प्रमुख प्रदर्शन संकेतकों जैसे निरीक्षणों की संख्या, कमियां, निरोध, विदेशों में भारतीय जलयानों के निरोध और किसी भी घटना का विश्लेषण शामिल होगा।

(2) समीक्षा में पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारियों और ध्वज राष्ट्र निरीक्षकों के प्रदर्शन का निर्धारण भी किया जाएगा और उनके सुधार के लिए क्षेत्रों की पहचान की जाएगी, और यह मूल्यांकन किया जाएगा कि क्या लक्षित मानदंड और निरीक्षण आवृत्तियों को प्रभावी ढंग से लागू किया जा रहा है।

(3) इस तरह की समीक्षाओं के परिणाम को सभी हितधारकों की जानकारी के लिए महानिदेशक द्वारा प्रकाशित की जाने वाली वार्षिक रिपोर्ट के रूप में प्रलेखित किया जाएगा।

42. प्रशिक्षण और अर्हताएं - (1) राष्ट्रीय प्राधिकरण यह सुनिश्चित करेगा कि सभी पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी और ध्वज राष्ट्र निरीक्षक लागू प्रारंभिक प्रशिक्षण से गुजरें और समय-समय पर रिक्रेशर प्रशिक्षण प्राप्त करें और प्रथाओं को सामंजस्यपूर्ण बनाने के लिए विनिमय कार्यक्रमों या संयुक्त निरीक्षण में भाग लें।

(2) क्षमता निर्माण की एक प्रणाली बनाए रखी जाएगी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि केवल वे लोग जो अनुसूची -1 में विनिर्दिष्ट अर्हताओं को पूरा करते हैं, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी या ध्वज राष्ट्र निरीक्षक के रूप में अनिहित किए जाते हैं।

(3) राष्ट्रीय प्राधिकरण प्राधिकरण को रद्द या निलंबित कर सकता है यदि एक निरीक्षक प्रदर्शन या अखंडता में कमी पाया जाता है।

43. इन नियमों से जलयानों को छूट देने की शक्ति - (1) महानिदेशक, केंद्रीय सरकार की पूर्व स्वीकृति से और अधिनियम की धारा 300 के उपबंधों के अनुरूप, ऐसी शर्तों के अधीन, जो उचित समझी जाएं, किसी विदेशी जलयान या जलयानों की श्रेणी को इन नियमों के अधीन किसी विनिर्दिष्ट अपेक्षा से पूर्णतः या आंशिक रूप से छूट दे सकता है।

(2) ऐसी छूट तभी दी जाएगी जब यह समाधान हो जाए कि छूट देने से अंतरराष्ट्रीय अभिसमयों के अधीन भारत के किसी भी बाध्यता का उल्लंघन नहीं होगा और प्रश्रुगत जलयान अन्य माध्यमों से सुरक्षा और पर्यावरण संरक्षण का समतुल्य स्तर प्रदान करता है।

(3) यदि संलग्न शर्तों को पूरा नहीं किया जाता है या यदि इसे प्रदान करने के कारण लागू नहीं होते हैं, तो इस प्रकार की कोई भी छूट प्रदान की जाएगी और इसे किसी भी समय रद्द किया जा सकता है।

44. भारतीय पत्तनों में विदेशी जलयानों की बाध्यताएं - (1) प्रत्येक विदेशी ध्वज जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान में प्रवेश करता है या भारतीय प्रादेशिक जल में है, वह केंद्रीय सरकार या राष्ट्र सरकार के महानिदेशक या किसी अन्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा विनिर्दिष्ट सभी अपेक्षाओं का पालन करेगा, जिसमें आगमन की पूर्व सूचना, प्रमाणपत्रों और चालक दल की सूची का विवरण, जलयानों से प्रदूषण की रोकथाम के लिए अंतराष्ट्रीय अभिसमय के अधीन निर्वहन का अभिलेख, अंतराष्ट्रीय जलयान और पत्तन सुविधा कोड के अनुसार सुरक्षा जानकारी, पतवार या मशीनरी के किसी भी गंभीर दोष और पत्तन राष्ट्र नियंत्रण से सुसंगत कोई अन्य विशिष्टियां शामिल हो सकती हैं।

(2) पत्तन में अपने प्रवास के दौरान, जलयान प्रदूषण नियंत्रण उपायों, सीमा शुल्क और आव्रजन विधियों आदि सहित लागू भारतीय विधियों और विनियमों का पालन करेगा।

(3) आवश्यक जानकारी प्रदान करने में विफलता या गलत जानकारी प्रदान करने पर अधिनियम के अधीन शास्तियों के लिए दायी होगा।

45. निदेश और मार्गदर्शक सिद्धांत जारी करने की शक्ति - इन नियमों में किसी बात के होते हुए भी, महानिदेशक, सुसंगत अंतर्राष्ट्रीय अभिसमयों या इन नियमों के उपबंधों को प्रभावी करने के लिए, अधिनियम के अधीन किसी जलयान, स्वामी, प्रचालक, कंपनी, पत्तन प्राधिकरण, मान्यता प्राप्त संगठन या व्यक्तियों को प्रशासनिक निर्देश, परिपत्र या मार्गदर्शक सिद्धांत जारी कर सकता है।

46. फीस और लागत - प्रत्येक जलयान का स्वामी या प्रचालक इन नियमों के अधीन निरीक्षण और संबंधित सेवाओं के लिए फीस, लागत और फीस का संदाय करने के लिए दायी होगा, जैसा कि अनुसूची -11 में विनिर्दिष्ट है।

47. शास्तियां - जो कोई भी निम्नलिखित सहित इन नियमों के किसी भी उपबंध का पालन करने में विफल रहता है, वह अधिनियम में विनिर्दिष्ट शास्तियों के लिए दायी होगा, अर्थात्: -

(क) पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी या ध्वज राष्ट्र निरीक्षक को उनके कर्तव्यों के निष्पादन में बाधा डालना या रूकावट करना;

(ख) अपेक्षा होने पर कमियों को दूर किए बिना किसी जलयान को चलाना;

(ग) निरीक्षकों को झूठी या भ्रामक जानकारी प्रदान करना।

48. अपीलीय प्राधिकारी - (1) इन नियमों के अधीन की गई किसी कार्रवाई से व्यथित कोई भी व्यक्ति ऐसी कार्रवाई से तीस दिनों के भीतर राष्ट्रीय प्राधिकरण के समक्ष लिखित में अपील कर सकता है।

(2) राष्ट्रीय प्राधिकरण अपील की सुनवाई करेगा और अपील प्राप्त होने की तारीख से तीस दिनों की अवधि के भीतर आदेश पारित करेगा।

(3) इन नियमों के अधीन ऐसा कोई आदेश तब तक पारित नहीं किया जाएगा जब तक कि पक्षों को सुनने का उचित अवसर नहीं दिया गया हो।

अनुसूची -1

[नियम 3(2) और 42(2) देखिए]

ध्वज राष्ट्र निरीक्षक और पीएससीओ के लिए अर्हता और अनुभव

क. ध्वज राष्ट्र निरीक्षक के लिए अर्हता और अनुभव

1. वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 8 की उप-धारा (1) के खंड (घ) के अधीन एक 'सर्वेक्षक' के रूप में नियुक्त किया गया।
2. भारत सरकार के साथ नियमित आधार पर कार्यरत एक मुख्य अभियंता, मास्टर मरीन या नौ वास्तु के रूप में प्रमाणित।
3. रेडियो सर्वेक्षक या निरीक्षक केवल रेडियो से संबंधित निरीक्षण के लिए अर्हित ध्वज राष्ट्र निरीक्षक की सहायता कर सकते हैं।
4. अधिकारी द्वारा एक अर्हित ध्वज राष्ट्र निरीक्षक के अधीन संतोषजनक ढंग से कम से कम दस एफएसआई निरीक्षण किया जाए।
5. अर्हता अभिलेख के साथ-साथ संबंधित जिले के प्रधान अधिकारी द्वारा अनुमोदन के लिए मुख्य सर्वेक्षक को भेजा जाए।
6. यदि अधिकारी ने एक कैलेंडर वर्ष में कम से कम दो ध्वज राष्ट्र निरीक्षण नहीं किए हैं तो प्राधिकृत ध्वज राष्ट्र निरीक्षक की पुनः अर्हता आवश्यक है।
7. ऐसे अधिकारी को प्राधिकृत ध्वज राष्ट्र निरीक्षक के अधीन कम से कम दो एफएसआई आयोजित करके पुनः अर्हता प्राप्त करनी होगी और संतोषजनक ढंग से पूरा होने पर संबंधित अधिकारिता के प्रधान अधिकारी द्वारा प्राधिकरण का नवीनीकरण किया जाना है।
8. पुनः अर्हता अपेक्षाएं प्रधान अधिकारियों, उप मुख्य सर्वेक्षकों, उप नौसेना सलाहकारों और उप मुख्य जलयान सर्वेक्षकों पर लागू नहीं होती हैं।

ख. पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी के लिए अर्हता और अनुभव

1. वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 8 की उप-धारा (1) के खंड (घ) के अधीन एक 'सर्वेक्षक' के रूप में नियुक्त किया गया।
2. भारत सरकार के साथ नियमित आधार पर कार्यरत एक मुख्य अभियंता, मास्टर मरीन या नौसेना वास्तु के रूप में प्रमाणित।
3. रेडियो सर्वेक्षक या निरीक्षक केवल रेडियो से संबंधित निरीक्षण के लिए अर्हित पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षक की सहायता कर सकते हैं।

4. अधिकारी को कम से कम छह मास की अवधि के लिए एक अर्हित ध्वज राष्ट्र निरीक्षक होना चाहिए और ध्वज राष्ट्र सर्वेक्षक के रूप में न्यूनतम एक वर्ष का अनुभव होना चाहिए।
5. अधिकारी को प्राधिकृत ध्वज राष्ट्र निरीक्षक के रूप में कम से कम दस ध्वज राष्ट्र निरीक्षण पूरे करने चाहिए और एक अर्हित पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी के अधीन कम से कम दस पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण संतोषजनक ढंग से करने चाहिए।
6. अर्हता अभिलेख के साथ-साथ संबंधित जिले के प्रधान अधिकारी द्वारा अनुमोदन के लिए मुख्य सर्वेक्षक को भेजा जाना है।
7. यदि अधिकारी ने एक कैलेंडर वर्ष में कम से कम दो पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण नहीं किए हैं तो प्राधिकृत पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी के पुनः अर्हता की अपेक्षा होती है।
8. ऐसे अधिकारी को प्राधिकृत पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी के अधीन कम से कम दो पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण आयोजित करके पुनः अर्हता प्राप्त करनी होगी और संतोषजनक ढंग से पूरा होने पर संबंधित अधिकार क्षेत्र के प्रधान अधिकारी द्वारा प्राधिकरण का नवीनीकरण किया जाना है।
9. पुनः अर्हता अपेक्षाएं प्रधान अधिकारियों, उप मुख्य सर्वेक्षकों, उप नौसेना सलाहकारों और उप मुख्य जलयान सर्वेक्षकों पर लागू नहीं होती हैं।

अनुसूची -2
[नियम 3(4) देखिए]
पहचान पत्र

पहचान पत्र के लिए अपेक्षाएं
पत्तन राष्ट्र के नियंत्रण अधिकारियों और ध्वज राष्ट्र निरीक्षकों के लिए

1. पहचान पत्र में कम से कम निम्नलिखित जानकारी होनी चाहिए, अर्थात्:

- (क) जारी करने वाले प्राधिकारी का नाम;
- (ख) पहचान पत्र धारक का पूरा नाम;
- (ग) पहचान पत्र धारक की अद्यतन तस्वीर;
- (घ) पहचान पत्र धारक के हस्ताक्षर;
- (ङ) इस आशय का एक कथन कि पहचान पत्र धारक राष्ट्रीय विधान के अनुसार निरीक्षण करने के लिए प्राधिकृत है।

2. यदि पहचान पत्र पर उपयोग की जाने वाली मुख्य भाषा अंग्रेजी नहीं है, तो इसमें उस भाषा में अनुवाद शामिल होना चाहिए।

3. पहचान पत्र का रूपविधान अधिकारिता के प्रमुख अधिकारी, समुद्री वाणिज्य विभाग के विवेक पर छोड़ दिया जाए।

अनुसूची -3**[नियम 21(ख) देखिए]****सुसंगत अभिसमयों की सूची।**

- (1) समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1974, यथासंशोधित (एसओएलएएस 1974)
- (2) समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1974, से संबंधित 1988 के प्रोटोकॉल, यथासंशोधित (एसओएलएएस प्रोटी 1988)
- (3) लोड लाइनों पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1966, यथासंशोधित (एलएल1966)
- (4) लोड लाइनों पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1966, यथासंशोधित, से संबंधित 1988 के प्रोटोकॉल (एलएल प्रोटी 1988)
- (5) पोत से प्रदूषण की रोकथाम के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय 1973, 1978 और 1997 प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, यथासंशोधित (एमएआरपीओएल);
- (6) नाविकों के लिए प्रशिक्षण, प्रमाणन और निगरानी के मानकों पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1978, यथासंशोधित (एसटीसीडब्ल्यू 1978)
- (7) पोत के टन भार मापन पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1969, यथासंशोधित (भार 1969)
- (8) पोत पर हानिकारक दूषण रोधी प्रणाली के नियंत्रण पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 2001 (एएफएस 2001)
- (9) समुद्र में टकराव को रोकने के लिए अंतर्राष्ट्रीय विनियमों पर अभिसमय, 1972, यथासंशोधित (कोलरेग 1972)
- (10) तेल प्रदूषण क्षति के लिए नागरिक दायित्व पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1969 (सीएलसी 1969)
- (11) तेल प्रदूषण क्षति के लिए नागरिक दायित्व पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय में संशोधन करने के लिए 1992 का प्रोटोकॉल, 1969, यथासंशोधित (सीएलसी प्रो टी 1992);
- (12) बंकर तेल प्रदूषण क्षति के लिए नागरिक दायित्व पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 2001 (बंकर 2001)
- (13) पोत के बैलास्ट वाटर और तलछट के नियंत्रण और प्रबंधन के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 2004, (बीडब्ल्यूएम 2004) यथासंशोधित; और
- (14) मलबे को हटाने पर नैरोबी अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 2007 (नैरोबी डब्ल्यूआरसी 2007),
- (15) समुद्री श्रम अभिसमय, 2006;
- (16) पोत के सुरक्षित और पर्यावरण की दृष्टि से सुरक्षित पुनर्चक्रण के लिए हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय (2009)।

अनुसूची -4

[नियम 28 देखिए]

पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण के प्रकार

(1) प्रारंभिक निरीक्षण - प्रारंभिक निरीक्षण में जलयान की संरचना और सुविधाओं के दृश्य अवलोकन शामिल हैं और इसमें प्रमुख क्षेत्रों का वॉक-थ्रू शामिल हो सकता है। किसी जलयान पर की जाने वाली निरीक्षण में सुसंगत प्रमाणपत्रों और अन्य दस्तावेजों की वैधता, जलयान की समग्र स्थिति, उसके उपकरण और उसके चालक दल की जांच करना शामिल है। निरीक्षण के दौरान यदि इस बात का प्रमाण मिलता है कि जलयान, उसके उपकरण या उसके कर्मी दल संबंधित अभिसमयों की अपेक्षाओं के अनुरूप नहीं हैं या जलयान के सुरक्षा या प्रदूषण की रोकथाम से संबंधित आवश्यक जलयान-प्रक्रियाओं से जलयान के मास्टर या कर्मी दल के सदस्य परिचित नहीं हैं तो एक अधिक विस्तृत निरीक्षण किया जाना है।

(2) अधिक विस्तृत निरीक्षण- प्रारंभिक निरीक्षण के दौरान जब भी स्पष्ट आधार हों और जब पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी को प्रमाण मिले, तो अधिक विस्तृत निरीक्षण किया जाना चाहिए, जो जलयान, उसके उपकरण या उसके चालक दल के अधिक विस्तृत निरीक्षण की पुष्टि करता है। अधिक विस्तृत निरीक्षण में उन क्षेत्रों में गहन जांच शामिल होगी जहां स्पष्ट आधार स्थापित किए गए थे, किसी भी अध्यारोही या अप्रत्याशित कारकों से संबंधित क्षेत्र और अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन, अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा प्रबंधन संहिता और नाविकों के लिए प्रशिक्षण, प्रमाणन और निगरानी के मानकों पर अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय द्वारा कवर किए गए मानव तत्वों को ध्यान में रखा जाएगा और उचित रूप से प्रचालन नियंत्रण शामिल होंगे।

(3) विस्तारित निरीक्षण- एक विस्तारित निरीक्षण दायरे और गहराई में व्यापक है, आमतौर पर उच्च जोखिम प्रोफाइल वाले कुछ जलयानों पर किया जाता है (उदाहरण के लिए, पुराने तेल टैंकर, गैस या रासायनिक टैंकर, थोक वाहक, यात्री जलयान, या जलयानों के अवरोध का इतिहास) या नए निरीक्षण व्यवस्था के अधीन आवश्यक है। इस तरह के निरीक्षण में कम से कम जलयान संरचना, मशीनरी, नेविगेशन, जीवन रक्षक, अग्नि सुरक्षा, पर्यावरण संरक्षण और काम करने और रहने की स्थिति के लागू तत्वों को विस्तार से शामिल किया जाता है। उच्च जोखिम वाले जलयान और पंद्रह वर्ष से अधिक पुराने जलयान एक विस्तारित निरीक्षण के लिए पात्र हैं, जिसमें अन्य बातों के अलावा मानव तत्व सहित समग्र स्थिति की जांच शामिल होगी। उनकी व्यावहारिक व्यवहार्यता या व्यक्तियों, जलयान या पत्तन की सुरक्षा से संबंधित किसी भी बाधा के अधीन, प्रत्येक जलयान प्रकार के लिए जोखिम क्षेत्रों में विनिर्दिष्ट मदों का सत्यापन एक विस्तारित निरीक्षण का हिस्सा होना चाहिए। पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी को प्रत्येक विशिष्ट आइटम की जांच या परीक्षण की उचित गहराई अवधारित करने के लिए वृत्तिक निर्णय का उपयोग करना चाहिए।

(4) संकेंद्रित निरीक्षण अभियान - संकेंद्रित निरीक्षण अभियान विनिर्दिष्ट क्षेत्रों पर ध्यान केंद्रित करते हैं जहां गैर-अनुपालन का अधिक जोखिम हो सकता है। सभी पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारी समय-समय पर हिंद महासागर समझौता ज्ञापन द्वारा घोषित विनिर्दिष्ट अवधि के दौरान विनिर्दिष्ट विषय पर संकेंद्रित निरीक्षण अभियान चलाएंगे।

अनुसूची - 5

[नियम 30 और 31(4) देखिए]

पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण रिपोर्ट मैनुअल का रूपविधान
हिंद महासागर क्षेत्र में पत्तन राष्ट्र नियंत्रण पर
समझौता ज्ञापन के अनुसार निरीक्षण की रिपोर्ट

प्ररूप क

प्राधिकरण का नाम: समुद्रीय प्रशासन महानिदेशालय	प्रतिलिपि: मास्टर
पता: 9वीं मंजिल, बीटा बिल्डिंग, आई थिंक टेक्नो-कैंपस, कांजुरमार्ग (ई), मुंबई 400 042।	मुख्यालय पीएससीओ
टेलीफोन : +91 22 25752040-43	यदि जलयान को हिरासत में लिया जाता है, प्रतिलिपि :
फैक्स : + 91-22-25752029/35	ध्वज राष्ट्र
ईमेल : .psc-dgs@nic.in	पत्तन प्राधिकारी
रिपोर्ट का प्रकार: प्रारंभिक/अनुवर्ती	यदि लागू हो तो मान्यता प्राप्त संगठन

1. रिपोर्टिंग प्राधिकारी: भारत	2. पोत का नाम:
3. पोत का ध्वज:	4. पोत का प्रकार:
5क. कॉल साइन:	5ख. एमएमएसआई संख्या:
6. आईएमओ नंबर :	7. सकल टन भार:
8. डेडवेट (जहां लागू हो) :	9. नौतल रखने की तारीख:
10. निरीक्षण की तारीख:	11. निरीक्षण का स्थान:
12. मान्यता प्राप्त संगठन:	13. हिरासत से रिहाई की तारीख **::
14क. आईएमओ कंपनी नंबर:	14ख. कंपनी का विवरण :
15. यह प्रमाणित करने के लिए कि 14 ख के अधीन दी गई जानकारी सही है मास्टर का नाम और हस्ताक्षर:	
नाम	हस्ताक्षर :
16. पोत प्रमाणपत्रों का ब्यौरा:	

क्र.सं.	क. शीर्षक	ख. जारीकर्ता प्राधिकरण	ग. जारी करने की तारीख	घ. अवसान की तारीख	ड. अंतिम मध्यवर्ती या वार्षिक सर्वेक्षण की जानकारी		
					तारीख	सर्वेक्षण प्राधिकरण	स्थान

17. कमिया:	18. पोत निरोध किया गया ***: हाँ/नहीं
19. समर्थन दस्तावेज़	20. पीएससी निरीक्षण कार्रवाई की गई:

जारी करने वाला कार्यालय:	नाम:
टेलीफोन :	हस्ताक्षर :
फैक्स :	

इस रिपोर्ट को दो वर्ष की अवधि के लिए बोर्ड पर रखा जाना चाहिए और सभी समय पर पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारियों द्वारा परामर्श के लिए उपलब्ध होना चाहिए।

* यह निरीक्षण रिपोर्ट केवल मास्टर और पत्तन राज्यों को यह सूचित करने के प्रयोजन से जारी की गई है कि शीर्षक में उल्लिखित पत्तन राष्ट्र द्वारा निरीक्षण किया गया है। इस निरीक्षण रिपोर्ट को उस प्रमाण पत्र से अधिक समुद्री अर्हता प्रमाण पत्र के रूप में नहीं माना जा सकता है जो पोत को ले जाने की अपेक्षा है।

** निरोध की दशा में और मान्यता प्राप्त संगठन (आरओ) की जिम्मेदारी के निर्धारण के मार्गदर्शक सिद्धांतों को पूरा किया जाना है।

*** मास्टर्स, पोत मालिकों और/या प्रचालकों को सलाह दी जाती है कि निरोध पर विस्तृत जानकारी भविष्य में प्रकाशन के अधीन हो सकती है।

अपीलीय प्राधिकरण: 1. psc-dgs@nic.in ;, 2. cs-dgs@nic.in

जारी करने वाला कार्यालय:	नाम:
टेलीफोन :	हस्ताक्षर :
फैक्स :	

इस रिपोर्ट को दो वर्ष की अवधि के लिए बोर्ड पर रखा जाना चाहिए और सभी समय पर पत्तन राष्ट्र नियंत्रण अधिकारियों द्वारा परामर्श के लिए उपलब्ध होना चाहिए।

* यह निरीक्षण पूर्ण सर्वेक्षण नहीं था और सूचीबद्ध कमियां संपूर्ण नहीं हो सकती हैं। निरोध की दशा में यह अनुशंसा की जाती है कि पूर्ण सर्वेक्षण किया जाए और पुनः निरीक्षण के लिए आवेदन करने से पहले सभी कमियों को सुधारा जाए।

** निरोध की दशा में और मान्यता प्राप्त संगठन (आरओ) की जिम्मेदारी के निर्धारण के मार्गदर्शक सिद्धांतों को पूरा किया जाना है।

प्ररूप ख पीछे की तरफ
कार्रवाई के लिए कोड ***

क्र. सं.	कमी कार्रवाई कोड	कमी कार्रवाई का नाम
	10	कमी का सुधार किया गया
	15	अगले पत्तन पर कमी को सुधारें।
	16	14 दिनों के भीतर कमी का सुधार करें।
	17	प्रस्थान से पहले कमी का सुधार करें।
	18	3 मास के भीतर कमी का सुधार करें।
	21	कंपनी द्वारा आई.एस.एम. प्रणाली पर सुधारात्मक कार्रवाई 3 मास के भीतर की जानी चाहिए
	30	निरोध योग्य कमी।
	46	सहमति से मरम्मत पत्तन पर निरोध की कमी को सुधारें
	48	जैसा कि सहमत ध्वज राष्ट्र की स्थिति में है
	49	जैसा कि सहमत सुधार कार्य योजना में है
	99	अन्य (विनिर्दिष्ट)

अपीलीय प्राधिकरण: 1. psc-dgs@nic.in ;, 2. cs-dgs@nic.in

अनुसूची -6
[नियम 32(2) देखिए]
पीएससी के लिए निरोध आदेश का रूपविधान

निरोध के आदेश

निरोध के आदेश सं. _____।	तारीख:
--------------------------	--------------

पोत का नाम	आईएमओ	रजिस्ट्री का पत्तन	वर्तमान स्थान	मास्टर का नाम
			पत्तन	

जलयान _____, आईएमओ संख्या _____, का सर्वेक्षण विभाग के सर्वेक्षकों द्वारा _____ पर अपनाए गए पत्तन राष्ट्र निरीक्षण प्रक्रियाओं के अनुसार.....को निरीक्षण किया गया था। निरीक्षण दल ने जलयान की कमियों की सूचना दी है जिससे वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम 2025 (2025 का 24) की धारा 278 के अधीन 'समुद्री यात्रा के लिए अनुपयुक्त' के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 307 के अधीन निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए, प्रधान अधिकारी, समुद्री वाणिज्य विभाग, पत्तन राष्ट्र नियंत्रण के अधीन, नीचे दिए गए "टिप्पण" के अधीन जलयान..... आईएमओ संख्या, को अनंतिम निरोध का आदेश देता है। ,

टिप्पण:-

इस प्रकार इस कार्यालय से अनुमति के बिना पोत..... आईएमओ संख्या - - - (पत्तन का नाम) को पत्तन सीमा से बाहर जाने की अनुमति नहीं दी जाती है। जब तक स्पष्ट रूप से अन्यथा सूचित न किया जाए, जलयान को वर्गीकरण/ध्वज राष्ट्र के परामर्श से सभी आवश्यक मरम्मत करनी होगी, लागू अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार नियम अपेक्षाओं का अनुपालन करना होगा और इस विभाग के सर्वेक्षक को पुनः निरीक्षण के लिए प्रस्तुत करना होगा, या अन्यथा सूचित किया गया है।

अनुलग्नक:- पीएससी रिपोर्ट (प्ररूप क और ख)

नाम.....

हस्ताक्षर.....

तारीख.....

प्रतिलिपि - (जहां लागू हो) मास्टर (यह भी सुनिश्चित करें कि मालिक/अभिकर्ता/आरओ को तुरंत सूचित किया जाए);

1. समुद्रीय प्रशासन महानिदेशालय, मुंबई (पीएससी शाखा);
2. मालिक/अभिकर्ता;
3. ध्वज राष्ट्र प्रशासन;
4. उप संरक्षक/संबंधित पत्तन प्राधिकरण;
5. सीमा शुल्क आयुक्त;
6. भारतीय तटरक्षक बल;
7. वर्गीकरण सोसायटी (आरओ);
8. दूतावास/वाणिज्य दूतावास;
9. अभिकर्ता

टिप्पण: - जलयान के मास्टर को इस आदेश के खिलाफ "अपील का अधिकार" है।

अपीलीय प्राधिकरण: cs-dgs@nic.in ; psc-dgs@nic.in

अनुसूची -7

[नियम 32(4) देखिए]

पीएससी के लिए निर्मुक्ति आदेश का रूपविधान

निर्मुक्ति आदेश

रिपोर्टिंग कार्यालय:

पीएससी निर्मुक्ति आदेश सं. _____.	तारीख:
पीएसई निरोध आदेश सं. _____	तारीख:

जलयान का नाम	आईएमओ	रजिस्ट्री का पत्तन	वर्तमान स्थान	मास्टर का नाम

“”, आईएमओ सं.,..... जलयान पर देखी गई गंभीर कमियों के मद्देनज़र इस कार्यालय द्वारा _____ पर निरोध किया गया था और जलयान के ध्वज राष्ट्र/मान्यता प्राप्त संगठन (आरओ) के परामर्श से सभी आवश्यक मरम्मत करने की सलाह दी गई थी।

यह पुष्टि करने के लिए है कि इस विभाग द्वारा जलयान के पुनः निरीक्षण के पश्चात् _____ पर प्रधान अधिकारी, एमएमडी,, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 307 के अधीन निहित शक्ति का प्रयोग करते हुए, एतद्वारा “”,..... आईएमओ संख्या निर्मुक्त करने का आदेश देता है।

इस प्रकार “”, आईएमओ सं.,..... निम्नलिखित शर्तों के अधीन यदि कोई हो (यदि कोई शर्त लागू नहीं होती है, तो कृपया एनआईएल बताएं) _____ के पत्तन से निम्नलिखित शर्तों के अधीन यात्रा करने की अनुमति है: -

- 1.
- 2.
- 3.

नाम.....

हस्ताक्षर.....

तारीख

एनसीएल:- पीएससी रिपोर्ट (प्ररूप क और ख)

नाम

हस्ताक्षर.....

तारीख

प्रतिलिपि - (जहां लागू हो)

1. मास्टर (यह भी सुनिश्चित करने के लिए कि मालिक/अभिकर्ता/आरओ को तुरंत सूचित किया जाए);
2. समुद्रीय प्रशासन महानिदेशालय, मुंबई (पीएससी शाखा);
3. मालिक/अभिकर्ता;
4. ध्वज राष्ट्र प्रशासन;
5. डीपीए के उप संरक्षक;
6. सीमा शुल्क आयुक्त;
7. भारतीय तटरक्षक बल;
8. वर्गीकरण सोसायटी (आरओ);
9. दूतावास/वाणिज्य दूतावास;
10. अभिकर्ता

अनुसूची -8

[नियम 13(2) देखिए]

ध्वज राष्ट्र निरीक्षण रिपोर्ट मैनुअल का रूपविधान

वाणिज्य पोत परिवहन (पत्तन राष्ट्र नियंत्रण और ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन) नियम, 2026 के अनुसार
निरीक्षण की रिपोर्ट

प्ररूप क

प्राधिकरण का नाम: समुद्रीय प्रशासन महानिदेशालय	प्रतिलिपि: मास्टर
	डीजीएमए
पता: 9वीं मंजिल, बीटा बिल्डिंग, आई थिंक टेक्नो-कैंपस, कांजुरमार्ग (ई), मुंबई 400 042।	पीओ, एमएमडी
	यदि पोत को निरोध किया जाता है, प्रतिलिपि :
टेलीफोन : +91 22 25752040-43	डीजीएमए
फैक्स : + 91-22-25752029/35	मान्यता प्राप्त संगठन यदि लागू हो तो
ईमेल : .psc-dgs@nic.in	पत्तन प्राधिकारी
रिपोर्ट का प्रकार: प्रारंभिक/अनुवर्ती	

1. एमएमडी कार्यालय की रिपोर्टिंग:	2. पोत का नाम:
3. पोत का ध्वज: भारत	4. पोत का प्रकार:
5क. कॉल साइन:	5ख. एमएमएसआई संख्या:
6. आईएमओ नंबर :	7. सकल टन भार:
8. डेडवेट (जहां लागू हो) :	9. कील की गई तारीख:
10. निरीक्षण की तारीख:	11. निरीक्षण का स्थान:
12. मान्यता प्राप्त संगठन:	13. निरोध से निर्मुक्ति की तारीख **::
14क. आईएमओ कंपनी नंबर:	14ख. कंपनी का विवरण :
15. यह प्रमाणित करने के लिए कि 14ख के अधीन दी गई जानकारी सही है मास्टर का नाम और हस्ताक्षर:	
नाम	हस्ताक्षर :
16. पोत प्रमाणपत्रों का व्यौरा:	

क्रम सं.	क. शीर्षक	ख. जारीकर्ता प्राधिकरण	ग. जारी करने की तारीख	घ. अवसान की तारीख	ड. अंतिम मध्यवर्ती या वार्षिक सर्वेक्षण की जानकारी		
					तारीख	सर्वेक्षण प्राधिकरण	स्थान

17. कमियाँ:	18. पोत हिरासत में रखा गया ***: हाँ/नहीं
19. सहयोगी दस्तावेज़	

जारी करने वाला कार्यालय:	नाम:
टेलीफोन :	हस्ताक्षर :
फैक्स :	

इस रिपोर्ट को दो वर्ष की अवधि के लिए बोर्ड पर रखा जाना चाहिए और सभी समय पर ध्वज राष्ट्र निरीक्षकों द्वारा परामर्श के लिए उपलब्ध होना चाहिए।

** निरोध की स्थिति में पूरा किया जाना है।

*** मास्टर्स, पोत मालिकों और/या प्रचालकों को सलाह दी जाती है कि निरुद्ध करने पर विस्तृत जानकारी भविष्य में प्रकाशन के अधीन हो सकती है।

अपीलीय प्राधिकरण: 1. psc-dgs@nic.in ;, 2. cs-dgs@nic.in

प्ररूप बी

प्राधिकरण का नाम: समुद्रीय प्रशासन महानिदेशालय	प्रतिलिपि: मास्टर
पता: 9वीं मंजिल, बीटा बिल्डिंग, आई थिंक टेक्नो-कैंपस, कांजुरमार्ग (ई), मुंबई 400 042।	मुख्यालय पीएससीओ
टेलीफोन : +91 22 25752040-43	यदि पोत को निरुद्ध किया जाता है, प्रतिलिपि :
फैक्स : + 91-22-25752029/35	ध्वज राष्ट्र
ईमेल : .psc-dgs@nic.in	आईएमओ
रिपोर्ट का प्रकार: प्रारंभिक/अनुवर्ती	यदि लागू हो तो मान्यता प्राप्त संगठन

1. पोत का नाम	2. आईएमओ नंबर
3. निरीक्षण की तारीख:	4. निरीक्षण का स्थान:

5.	6	कमी की प्रकृति*	कमी का विवरण	अभिसमय निर्देश **	7. की गई कार्रवाई ***

जारी करने वाला कार्यालय:	नाम:
टेलीफोन :	हस्ताक्षर :
फैक्स :	

इस रिपोर्ट को दो वर्ष की अवधि के लिए बोर्ड पर रखा जाना चाहिए और सभी समय पर ध्वज राष्ट्र निरीक्षकों द्वारा परामर्श के लिए उपलब्ध होना चाहिए।

* यह निरीक्षण पूर्ण सर्वेक्षण नहीं था और सूचीबद्ध कमियां संपूर्ण नहीं हो सकती हैं। निरोध की दशा में यह

अनुशंसा की जाती है कि पूर्ण सर्वेक्षण किया जाए और पुनः निरीक्षण के लिए आवेदन करने से पहले सभी कमियों को सुधारा जाए।

** निरोध की दशा में पूरा किया जाना है।

प्ररूप ख का पीछे की तरफ
कार्रवाई के लिए कोड ***

क्रं. सं.	कमी कार्रवाई कोड	कमी कार्रवाई का नाम
	10	कमी का सुधार किया गया
	15	अगले पत्तन पर कमी को सुधारें।
	16	14 दिनों के भीतर कमी का सुधार करें।
	17	प्रस्थान से पहले कमी का सुधार करें।
	18	3 मास के भीतर कमी का सुधार करें।
	21	कंपनी द्वारा आई.एस.एम. प्रणाली पर सुधारात्मक कार्रवाई 3 मास के भीतर की जानी चाहिए
	30	निरोधनीय कमी।
	46	सहमति से मरम्मत पत्तन पर निरोधनीय कमी को सुधारें
	48	जैसा कि सहमत ध्वज राष्ट्र की स्थिति में है
	49	जैसा कि सहमत सुधार कार्य योजना में है
	99	अन्य (विनिर्दिष्ट)

अपीलीय प्राधिकरण: 1. psc-dgs@nic.in ;, 2. cs-dgs@nic.in

अनुसूची -9
[नियम 15(2) देखिए]
एफएसआई के लिए निरोध आदेश का रूपविधान

निरोध के आदेश

निरोध का आदेश सं. _____।	तारीख:
--------------------------	--------------

पोत का नाम	आईएमओ	रजिस्ट्री का पत्तन	वर्तमान स्थान	मास्टर का नाम

जलयान....., आईएमओ संख्या....., का इस विभाग के सर्वेक्षकों द्वारा स्वीकृत वाणिज्य पोत परिवहन (पत्तन राष्ट्र नियंत्रण और ध्वज राष्ट्र कार्यान्वयन) नियम, 2026 के अनुसारकोपर निरीक्षण किया गया और निरीक्षण दल ने कमियों की सूचना अनुसार जलयान को वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 278 अधीन 'समुद्री यात्रा के लिए अनुपयुक्त' के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 307 के अधीन निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए, प्रधान अधिकारी, समुद्री वाणिज्य विभाग....., नीचे दिए गए "टिप्पण" के अधीन और ध्वज राष्ट्र निरीक्षण प्रक्रियाओं के अधीन जलयान..... आईएमओ संख्या..... की अनंतिम निरोध का आदेश देता है।

टिप्पण:-

वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 307 की अपेक्षाओं के अनुसार, भारत का जलयान _____, आईएमओ संख्या _____ इस विभाग के सर्वेक्षक द्वारा को जलयान के ध्वज राष्ट्र निरीक्षण के दौरान नोट की गई निरोध योग्य कमियों के कारण पत्तन से प्रचालन और नौकायन करने की अनुमति नहीं है। जब तक अन्यथा स्पष्ट रूप से सूचित नहीं किया जाता है, तब तक जहाज को वर्गीकरण/ध्वज राज्य के परामर्श से सभी आवश्यक मरम्मत करनी होती है, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 के लागू उपबंधों के अनुसार नियम अपेक्षाओं का पालन करना होता है और इस विभाग के सर्वेक्षक को पुनः निरीक्षण के लिए प्रस्तुत किया जाना होता है, या जैसा कि अन्यथा सूचित किया जाता है। अनुलग्नक:- एफएसआई रिपोर्ट (प्ररूप क और ख)।

प्राधिकृत प्राधिकारी

प्रधान अधिकारी-सह-संयुक्त महानिदेशक (तकनीकी)

(समुद्री वाणिज्य विभाग)

प्रतिलिपि - (जहां लागू हो)

1. मास्टर (यह भी सुनिश्चित करने के लिए कि मालिक/अभिकर्ता/आरओ को तुरंत सूचित किया जाए);
2. समुद्री प्रशासन महानिदेशालय, मुंबई(पीएससी शाखा);
3. मालिक/अभिकर्ता;
4. उप संरक्षक/संबंधित पत्तन प्राधिकरण;
5. वर्गीकरण सोसायटी (आरओ);
6. अभिकर्ता।

टिप्पण: जलयान के मास्टर को इस आदेश के विरुद्ध "अपील का अधिकार" है

अपीलीय प्राधिकरण: cs-dgs@nic.in; psc-dgs@nic.in

अनुसूची – 10

[नियम 15(3) देखिए]

एफएसआई के लिए निर्मुक्त आदेश का रूपविधान

निर्मुक्त आदेश

रिपोर्टिंग कार्यालय:

एफएसआई निर्मुक्त आदेश सं. _____.	तारीख:
एफएसआई निरोध आदेश सं. _____।	तारीख:

पोत का नाम	आईएमओ	रजिस्ट्री का पत्तन	वर्तमान स्थान	मास्टर का नाम

“”, आईएमओ सं..... जलयान पर देखी गई गंभीर कमियों के मद्देनजर इस कार्यालय द्वारा _____ पर निरुद्ध किया गया था और जलयान के मालिकों/प्रबंधकों/मान्यता प्राप्त संगठन (आरओ) के परामर्श से सभी आवश्यक मरम्मत करने की सलाह दी गई थी।

यह पुष्टि करने के लिए है कि इस विभाग द्वारा जलयान के पुनः निरीक्षण के पश्चात् _____ पर प्रधान अधिकारी, एमएमडी, _____, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 307 के अधीन निहित शक्ति का प्रयोग करते हुए, एतद्वारा “”, आईएमओ संख्या..... मुक्त करने का आदेश देता है। _____।

इस प्रकार “”, आईएमओ सं..... निम्नलिखित शर्तों के अधीन यदि कोई हो (यदि कोई शर्त लागू नहीं होती है, तो कृपया एनआईएल बताएं) _____ के पत्तन से निम्नलिखित शर्तों के अधीन यात्रा करने की अनुमति है: -

- 1.
- 2.
- 3.

प्राधिकृत प्राधिकारी
प्रधान अधिकारी-सह-संयुक्त महानिदेशक (तकनीकी)
समुद्री वाणिज्य विभाग

प्रतिलिपि - (जहां लागू हो)

1. मास्टर (यह भी सुनिश्चित करने के लिए कि मालिक/अभिकर्ता/आरओ को तुरंत सूचित किया जाए);
2. समुद्री प्रशासन महानिदेशालय, मुंबई। (पीएससी शाखा);
3. मालिक/अभिकर्ता;
4. उप संरक्षक/संबंधित पत्तन प्राधिकरण;
5. वर्गीकरण सोसायटी (आरओ);
6. अभिकर्ता।

टिप्पण: जलयान के मास्टर को इस आदेश के खिलाफ "अपील का अधिकार" है
अपीलीय प्राधिकरण: cs-dgs@nic.in; psc-dgs@nic.in

अनुसूची -11
[नियम 46 देखिए]

ध्वज राष्ट्र और पत्तन राष्ट्र नियंत्रण निरीक्षण के लिए फीस और लागत की अनुसूची

क्र. सं.	मर्दे	प्रवर्ग	फीस/लागत
1.	ध्वज राष्ट्र निरीक्षण (एफएसआई) फीस	प्रारंभिक निरीक्षण	8000/- रु
		अनुवर्ती निरीक्षण	5000/- रु
2.	एफएसआई के अधीन निरुद्ध किए गए भारतीय पोत जिनमें गलत दस्तावेजों के साथ नाविकों के नियोजन के संबंध में बाद की तारीख में हिरासत संबंधी कमियों या सबूतों के साथ पाए गए।	नाविकों की अर्हता के जाली प्रमाणपत्रों सहित नकली कानूनी प्रमाणपत्रों के कब्जे में पाए गए पोत।	16,50,000/- रु
		सुरक्षा/प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र के बिना काम करते हुए पाए गए पोत	22,000/- रु
3.	प्रमुख दोषों के कारण या मशीनरी/उपकरण में या एफएसआई के अधीन ओवरलोडिंग या अनुचित लोडिंग के कारण निरोध किए गए पोत के सर्वेक्षण के लिए।	(i) 500 जी.टी. से नीचे.	रु
		(ii) 500 जी.टी. और उससे ऊपर लेकिन 1000 जी.टी. से नीचे।	37,500 /- रु
		(iii) प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जी.टी. या उसके भाग के लिए।	7,500/- रु अधिकतम 2,40,000/- रु के अधीन
4.	पत्तन राष्ट्र नियंत्रण (पीएससी) अनुवर्ती निरीक्षण फीस	बोर्ड उपस्थिति पर अपेक्षित कमियों के सुधार को सत्यापित करने के लिए प्रत्येक पत्तन राष्ट्र नियंत्रण फॉलो अप निरीक्षण के लिए फीस	5,000/- रु
5.	पीएससी के अधीन निरुद्ध किए गए विदेशी पोतों का निरीक्षण	नाविकों की अर्हता के प्रमाण पत्र सहित जाली कानूनी प्रमाणपत्रों के कब्जे में पाए गए पोत।	16,50,000/- रु
		सुरक्षा/प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र के बिना या समाप्त या अमान्य पाए गए पोत	12,00,000/- रु
6.	पीएससी के अधीन निरुद्ध किए गए विदेशी पोत प्रमुख हल, मशीनरी और उपकरण की कमियों के कारण उप-मानक पाए गए, जिसके लिए निरीक्षण को निलंबित करने की आवश्यकता थी।	(i) 5000 जी.टी. से नीचे.	2,40,000/- रु
		(ii) 5000 जीटी से अधिक	2,40,000 /- रु. और प्रत्येक 1000 जीटी के लिए . 37,500/- रु. अधिकतम 12,00,000/- रु. के अधीन

7.	पीएससी के अधीन निरुद्ध किए गए विदेशी पोतों में ओवरलोडिंग या अनुचित लोडिंग के कारण निरोध किए जाने सहित निरोध कमियों के साथ पाए गए।	(i) 5000 जी.टी. से नीचे.	60,000/-रु
		(ii) 5000 जीटी से अधिक	60,000 /- रु. और प्रत्येक 1000 जीटी के लिए . 12,000/- रु. अधिकतम 4,80,000/- रु. के अधीन
8.	शनिवार, रविवार, सार्वजनिक अवकाश और कार्यालय समय से पहले या बाद में सर्वेक्षण, लेखा परीक्षा और निरीक्षण करने के लिए पेशेवर प्रभार	(i) सुबह 0930 बजे से पहले और शाम 6 बजे के पश्चात्	3,000 /- रु.
		(ii) शनिवार, रविवार और सार्वजनिक अवकाश	10,000 /- रु.

[फा. सं. SY-19014/199/2025-MG]

वेंकटेशपति एस, संयुक्त सचिव

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

New Delhi, the 27th July, 2026

G.S.R. 672(E).— In exercise of the powers conferred by sub-section (1) of section 76, sub-section (1) of section 77, sub-section (1) and clause (e) of sub-section (1) of section 134, clause (c) of sub-section (1) and sub-section (2) of section 151, sub-section (1) and clause (f) of sub-section (2) of section 152, sub-section (1) and clauses (g), (h) and (i) of sub-section (2) of section 319 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), the Central Government hereby makes the following rules, namely: —

CHAPTER I**PRELIMINARY**

1. Short title and commencement. — (1) These rules may be called the Merchant Shipping (Port State Control and Flag State Implementation) Rules, 2026.

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. Definitions. — (1) In these rules, unless the context otherwise requires, —

(a) “Act” means the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025);

(b) “Centralised Electronic Database and Information Management System” means the digital platform used by the Director-General or by the memorandum of understanding for targeting, reporting, recording and sharing Port State Control inspection data and vessel risk profiles;

(c) “certification” includes the verification of the validity of all required certificates and other documents pertaining to a vessel, its company or port, with all requisite surveys completed and endorsed by the competent authority of the vessel’s flag State or recognised organisation of the flag State, and which shall be produced on demand;

(d) “deficiency” means a condition found not to be in compliance with the requirements of the relevant convention;

(e) “detention” means an intervention action taken by the port State when the condition of the vessel or its crew does not correspond substantially with the relevant conventions to ensure that the vessel will not sail until it can proceed to sea without presenting a danger to the vessel or persons on board, or without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, whether or not such action will affect the normal schedule of the departure of the vessel;

(f) “memorandum of understanding” means any regional Memorandum of Understanding on Port State Control to which India is a party for carrying out Port State Control inspections, as per International Maritime Organisation Resolution A.1185 (33) as amended from time to time;

(g) “national authority” means the chief surveyor as may be appointed under sub-clause (ii) of clause (d) of sub-section (1) of section 8 of the Act for Port State Control and Flag State Implementation;

(h) “Port State Control” means the inspection of foreign vessels in India’s ports, terminals, anchorages, port facilities or offshore facilities or the territorial waters of India to verify that the condition of the vessel, its equipment, and its operation comply with the requirements of applicable international conventions and that the vessel is manned and operated in compliance with those conventions and with these rules;

(i) “Port State Control Officer” means a surveyor as may be appointed under clause (d) of sub-section (1) of section 8 or under section 9 of the Act, authorised by the national authority to carry out Port State Control inspections and who acts under the responsibility of the Central Government for the purposes of these rules;

(j) “recognised organisation” means an organisation authorised by the respective flag State of the vessel to carry out statutory survey and certification on its behalf as per the Code for recognised organisations, as adopted by the organisation through Resolution MSC.349(92) and MEPC.237(65), as amended from time to time;

(k) “substandard vessel” means a vessel whose hull, machinery, equipment, or operational safety is substantially below the standards required by the relevant conventions or whose crew or their certifications do not conform to the safe manning requirements and has one or any of the following characteristics, namely: –

- (i) absence of principal equipment or arrangements required by the conventions;
- (ii) non-compliance of equipment or arrangements with the relevant specifications of the conventions;
- (iii) substantial deterioration of the vessel or its equipment;
- (iv) insufficiency of operational proficiency or unfamiliarity of the crew with essential operational procedures; or
- (v) insufficiency of manning or of valid certification of seafarers;

(l) “unsafe vessel” means a vessel, including an unseaworthy vessel, which—

- (i) poses a risk to safety of life; or
- (ii) poses an unreasonable threat of harm to environment by reason of its safe manning, hull, machinery, equipment, training and working conditions of seafarers or operational safety being substantially below the required standards; or
- (iii) poses an unreasonable threat to the safety and security of ports, terminals, anchorages, port facilities or offshore facilities or the territorial waters of India;
- (iv) does not have the crew meeting the requirements of the relevant conventions, or that the master or crew are not familiar with essential shipboard safety, security, or pollution prevention procedures.

(2) Words and expressions used and not defined in these rules but defined in the Act, international conventions and Codes shall have the meanings respectively assigned to them in the Act or in the relevant international conventions and Codes, as the case may be.

3. Port State Control Officers and Flag State Inspectors.— (1) Port State Control Officers and Flag State Inspectors shall be authorised to carry out Port State Control inspections under these rules.

(2) The qualification and experience of the Port State Control Officers and Flag State Inspectors shall be as specified in Schedule - I.

(3) The Port State Control Officers and Flag State Inspectors authorised under sub-rule (1) shall conduct inspections only under the directions of the jurisdictional field authority referred to in rule 4.

(4) Every Port State Control Officer and Flag State Inspector shall carry an official identity card issued by the jurisdictional Principal Officer, Mercantile Marine Department, which shall meet the requirements specified in Schedule - II, including clear identification of the officer as Port State Control Officer or Flag State Inspector along with photograph and designation of the issuing authority and validity.

4. Field authority. — (1) The Principal Officer of the Mercantile Marine Department for each port or region shall be the field authority responsible for all Port State Control inspections and Flag State inspections carried out under his jurisdiction.

(2) The field authority shall nominate and assign authorised Port State Control Officers or Flag State Inspectors to carry out Port State Control inspections and Flag State inspections, as applicable, on vessels arriving at ports, anchorages and offshore installations within its jurisdiction.

(3) The field authority, upon being satisfied with the reports of Port State Control inspections or Flag State inspections, shall approve the reports and forward them to the national authority for final review and for uploading in the Centralised Electronic Database and Information Management System, as required.

(4) The field authority shall be the designated detaining authority for vessels found to be substandard or unsafe or otherwise not in compliance with the provisions of the Act or applicable International Maritime Organisation Resolutions and Port State Control procedures:

Provided that no vessel shall be detained without the approval of the jurisdictional Principal Officer.

5. National authority. — (1) The national authority shall have overall responsibility for the uniform implementation of these rules throughout India.

(2) The national authority, upon receipt of the inspection reports forwarded by the field authorities under sub-rule (3) of rule 4, shall review and, if found satisfactory, approve the Port State Control or Flag State inspection reports for final uploading in the Centralised Electronic Database and Information Management System and for any further action required at the national or international level.

(3) The national authority shall be responsible for –

(a) approving and maintaining the list of surveyors authorised to carry out Port State Control and Flag State inspections in India; and

(b) granting, suspending or withdrawing the authorisation of any Port State Control Officer or Flag State Inspector, based on performance, competence, or any misconduct, in accordance with the requirements of these rules and the Act.

CHAPTER II

FLAG STATE IMPLEMENTATION

6. Application of this Chapter. — Unless otherwise expressly provided, the provisions of this Chapter shall apply to—

(a) any vessel which is registered in India under the Act and any vessel required by the Act to be so registered, wherever the vessel may be operating;

(b) all River-Sea Vessels and all Indian Coastal Vessels, irrespective of their tonnage or service category, to the extent that the safety, security, and pollution prevention provisions of the Act and rules made thereunder apply to them.

7. Relevant conventions and obligations. — (1) The implementation of Flag State implementation and inspection procedures under these rules for Indian vessels, companies, and recognised organisations shall be guided by India's obligations under the international law and instruments, including —

(a) Article 217 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 which requires that a flag State ensure vessels flying its flag comply with applicable international rules and standards, and prescribes enforcement measures against vessels that violate such rules; and

(b) Part II of the International Maritime Organisation Instruments Implementation Code (III Code) which provides the mandatory standards for Flag States in administering the safety and environmental provisions of the International Maritime Organisation conventions, including oversight of surveys, inspections, casualty investigations, and issuance of certificates.

(2) The Director-General shall establish and enforce a coherent system for Flag State inspections, audits, and related measures as specified in these rules, to meet or exceed the International Maritime Organisation Instruments Implementation Code standards.

8. Exemptions, equivalents, and alternative design. — (1) The Director-General, when so empowered or authorised under the Act, may grant specific exemptions from particular provisions of the Act or rules, allow equivalent solutions, or approve alternative design and arrangements for Indian vessels, in accordance with the provisions of the applicable conventions and the Act.

(2) When an exemption is granted to an Indian vessel or class of vessels or an equivalent or alternative design and arrangements is approved by the Director-General under sub-rule (1), the decision shall be documented by issuance of an exemption certificate or similar instrument:

Provided that where a vessel carries a valid exemption certificate or documentation of an approved equivalence or alternative issued by the Director-General or by a recognised organisation on its behalf, it shall be presumed that the vessel complies with such requirement.

(3) Where any doubt arises during a Flag State Inspection as to whether a particular exemption, equivalence or alternative design and arrangements has been authorised, the Flag State Inspector shall not impose sanctions for non-compliance on that item until verification is received from the national authority:

Provided that this sub-rule shall not apply where the situation poses an immediate hazard that warrants intervention.

9. Frequency of inspections.— (1) The Director-General shall determine the frequency of Flag State inspections after taking into account the vessel's type, age, trading area, and Port State Control and Flag State Inspection performance:

Provided that if during the window specified for the scheduled Flag State Inspection the vessel is trading abroad, the vessel shall carry out a General Inspection equivalent to an annual survey, through a recognised organisation other than the recognised organisation which carried out the last statutory surveys on the vessel.

(2) In addition to the periodic inspections, any Indian vessel detained by a Port State Control authority in a foreign port, –

(a) shall also be subjected to a Flag State Inspection at its first port of call in India;

(b) may be subjected to additional oversight measures by the national authority, such as intensified inspection of other vessels in its fleet or an audit of the company's shore based safety management system, if the detention indicates systemic issues.

(3) The Principal Officer of any Mercantile Marine Department or the Director-General's Port State Control-Flag State Implementation Branch may, at any time, direct that a surprise or unscheduled Flag State Inspection be carried out on any Indian vessel, based on bona-fide complaints, emerging safety information, casualties, incident reports, or unsatisfactory Port State reports, before the next scheduled periodic inspection.

10. Oversight and control. — (1) The field authorities shall be responsible for administering Flag State inspections within their areas.

(2) The national authority shall maintain oversight of the entire Flag State Implementation regime and act as the coordinating and appellate authority.

(3) Any disagreements or disputes arising from Flag State inspections may be referred to the national authority for resolution.

11. Conduct of flag State inspections. — (1) A flag State inspection shall be a comprehensive and detailed examination of the vessel, covering all aspects of the statutory requirements that apply to the vessel.

(2) If during any inspection or survey conducted by a recognised organisation, any serious deficiencies are observed, which in the opinion of the attending surveyor, could affect the safe operation of the vessel or present an imminent risk to the crew or environment, the recognised organisation shall immediately inform the national authority before the vessel departs the port and upon receiving such information, the national authority shall instruct that the vessel should remain in port until repairs are effected or sail under restrictions, to a repair yard.

12. Operational tests and drills. — The Flag State Inspector may require operational tests or drills similar to those in port State inspections to assess the crew and vessel's preparedness;

Provided that no test or drill shall be conducted if the master objects on the grounds that it would compromise immediate safety.

13. Reporting of flag State inspections. — (1) On completion of a flag State inspection, the inspector shall prepare a detailed inspection report in the format specified by the Director-General and shall be uploaded in the Centralised Electronic Database and Information Management System and a printed or electronic copy of the inspection report shall be provided to the master for vessel's records, which shall be acknowledged by the master's signature.

(2) If due to technical issues or remote location, the inspector is not able to directly upload the report online, the inspector shall make a report manually in accordance with Schedule - VIII and the report shall then be entered in the Centralised Electronic Database and Information Management System at the earliest.

(3) The recognised organisations conducting general inspection or flag-related surveys on Indian vessels shall promptly report their findings to the Director-General and upload the examination report in the digital system.

14. Follow-up and re-inspection by flag State. — (1) Upon completion of inspection, if the owner or master informs that the required corrective actions have been taken, the flag State inspector or another officer authorised by the field authority shall, without undue delay and with minimal impact on the vessel's schedule, carry out a re-inspection to verify rectification of the deficiencies.

(2) The field authority shall ensure that authorised flag State inspectors are available at short notice for such re-inspections, particularly if a vessel's sailing or cargo operations are being held up pending verification of rectifications.

(3) In cases where port operational constraints necessitate shifting a vessel detained or under repair for deficiencies, from a berth to anchorage or another location, the port authorities may do so under supervision and with the concurrence of the jurisdictional Principal Officer, subject to any safety measures specified by him.

15. Detention of Indian vessels by field authority.— (1) Upon inspection or otherwise, if it is found that the condition of an Indian vessel or its crew or its operation fails to comply with the requirements of the Act or the rules or applicable conventions creating a situation of danger to life, property or the marine environment, the field authority, may provisionally detain the vessel and the vessel shall be prevented from sailing until necessary actions are taken to remove the hazards.

(2) Where a vessel is provisionally detained by the field authority, a detention order shall be issued to the master in the format specified in Schedule - IX, clearly stating that the vessel is detained under the authority of the Central Government and list the grounds for the detention and a copy of such order shall immediately be communicated to the national authority, vessel's owner or operator and the recognised organisation responsible for the vessel's certification.

(3) A release order as per Schedule - X shall be given once the vessel is deemed fit to proceed.

16. Suspension of inspection. — (1) If a flag State inspector finds an Indian vessel in an extraordinarily poor state due to numerous serious deficiencies across the board, indicating a breakdown of the vessel's maintenance or management such that continuing a normal inspection is futile, he may, with the consent of the Principal Officer, suspend the inspection and report the vessel as unseaworthy or substandard and notify the master in writing about such suspension.

(2) Upon suspension under sub-rule (1), the owner or manager of the vessel shall take necessary steps to ensure that the vessel fully complies with the requirements of the Act, the rules and the applicable conventions and the Principal Officer may arrange for a re-inspection only after the owner or manager or recognised organisation certify that the vessel meets the said requirements.

(3) The re-inspection under sub-rule (2) shall be a full inspection of the vessel and not limited only to deficiencies.

17. Notification of detention. — (1) Where an Indian vessel is detained by the field authority, the Principal Officer or inspector shall, –

- (a) inform the master and company of the vessel of such detention;
- (b) direct the local port authority that such vessel shall not proceed to sea; and
- (c) inform the national authority and the recognised organisation immediately, providing details of the deficiencies and conditions of detention.

(2) The Director-General may depute additional surveyors or auditors or institute an inquiry to ascertain the circumstances which led to the detention and direct the measures to be taken for improvement in flag State performance.

18. Obligations of Indian vessels and companies subject to inspection in foreign ports—

(1) The owner or manager of any Indian vessel which is subjected to Port State Control inspection by a foreign port State authority shall—

- (a) ensure that a copy of any Port State Control inspection report issued by a foreign port State authority is forwarded to national authority on priority;
- (b) within seven working days of the completion of a Port State Control inspection in a foreign port, upload the inspection report in the Centralised Electronic Database and Information Management System.

(2) If an Indian vessel is detained by a port State control authority in a foreign port, the owner or manager shall notify the Port State Control-Flag State Implementation Branch of the Director-General immediately and, in any case, not later than twenty-four hours from the time of detention with all relevant details.

19. Corrective and preventive actions after port State control detentions abroad. — (1)

Where an Indian vessel is detained in a foreign port, the owner, manager and master shall rectify all detainable deficiencies identified by the foreign port State without any delay, and a comprehensive inspection shall be undertaken to bring the vessel in full compliance before inviting the Port State Control Officer for re-inspection.

(2) If a vessel's inspection is suspended by a foreign port State authority, then before offering the vessel for re-inspection, the company shall ensure that the following steps are taken, namely: —

- (a) a comprehensive inspection of the vessel may be conducted by a qualified superintendent of the company or by the recognised organisation that issued the vessel's certificates on behalf of India;
- (b) an additional Safety Management System audit may, if required, be carried out on the directions of the national authority by a recognised organisation, and any non-conformity found shall be addressed and cleared;
- (c) all deficiencies noted by the port State's inspection are fully rectified before the vessel is presented for re-inspection by the Port State Control;
- (d) no additional condition of class shall be issued on the vessel after detention without the prior knowledge and concurrence of the Director-General;

(e) the Director-General may impose additional audits or operational restrictions until confidence in the vessel's compliance is restored.

(f) the vessel shall be offered for re-inspection or be moved to a repair yard or alternative port for re-inspection only upon compliance with the provisions of this sub-rule.

20. Appeals against foreign detention. — (1) If the owner or operator of an Indian vessel is aggrieved with the detention by a foreign port State authority, on the ground that the circumstances of the detention were unwarranted or beyond the requirements of the conventions, the owner may, with the concurrence of the Director-General, appeal against such detention in accordance with the laws of the port State.

(2) An appeal under sub-rule (1) shall be made within the time frame specified by the detaining authority's national law or by the applicable Port State Control Memorandum of Understanding governing the port State.

(3) Nothing in this rule shall prejudice the right of the vessel owner to seek compensation or any legal remedy available under the foreign state's laws if a detention is found to be wrongful.

(4) The Director-General shall keep records of all detentions of Indian vessels and the outcomes of any appeals for continuous improvement of flag State performance.

CHAPTER III

PORT STATE CONTROL

21. Application of this Chapter. — Unless otherwise expressly provided, the provisions of this Chapter shall apply to—

(a) any vessel, other than an Indian vessel to which the relevant conventions apply, when such vessel is within a port, terminal, anchorages, port facilities, Indian offshore facilities or the territorial waters of India, and is engaged in a vessel-port interface or is otherwise in Indian jurisdiction;

(b) only those provisions of the conventions and other instruments listed in Schedule - III which are in force and to which India is a party through ratification or accession, such that India is bound to enforce their requirements as a port State; and

(c) all Port State Control inspections carried out under the framework of the Memorandum of Understanding on Port State Control, as applicable to India.

22. No more favourable treatment for non-Parties. — (1) No more favourable treatment shall be given to vessels entitled to fly the flag of a State which is not a party to a relevant convention, than is accorded to vessels flying the flag of a State that is a party to that convention.

(2) The non-Party vessels shall be subject to equivalent inspections and must meet an equivalent level of safety, security and environmental protection as required of vessels to which the relevant conventions apply.

23. Vessels to which relevant conventions do not apply. — (1) Any certificates or other documents issued by or on behalf of the flag State administration for vessels which are of a tonnage, type, or service not covered under the relevant conventions or are below the applicable

thresholds of such conventions shall be accepted as *prima facie* evidence of compliance during a Port State Control inspection.

(2) The scope of the inspections under sub-rule (1) shall primarily be to verify that the vessel's condition and operations are consistent with the safety, pollution prevention, and security standards stated in those certificates or documents.

(3) Notwithstanding that the relevant conventions do not apply to a vessel by virtue of its small size or particular nature under this rule, the Port State Control Officer shall, –

(a) assess whether the vessel is of an acceptable standard of safety and pollution prevention, taking into account factors such as the vessel's size, age, type, service and area of operation, the equipment provided, the nature of cargo carried, and the length and nature of its voyage; and

(b) ensure that such a vessel shall not pose a threat to the vessel, its personnel, or the environment.

24. Exemptions, equivalents, and alternative design arrangements. — (1) While carrying out Port State Control inspections, Port State Control Officer shall accept the specific exemptions, equivalent arrangements or alternative design and arrangements granted to a vessel under various conventions by the flag State.

(2) Where a vessel holds a valid exemption certificate or documentary evidence of an equivalence or alternative design and arrangements referred to in sub-rule (1) the Port State Control Officer shall accept that the vessel complies with the related requirements of that convention.

(3) In case of any doubt as to the authenticity or validity of an exemption, equivalence or alternative design approval, the Port State Control Officer may seek clarification from the vessel's flag State administration or refer the flag State's published information, before taking any action.

(4) The Port State Control Officer shall not detain or penalise the vessel until the clarification referred to in sub-rule (3) is obtained, unless the issue in question presents an immediate danger.

25. Compliance with international procedures. — (1) The Director-General shall conduct Port State Control inspections in accordance with the guidelines and procedures established in the Port State Control Procedures Manual of the Memorandum of Understanding and the applicable International Maritime Organisation resolutions on procedures for Port State Control.

(2) The Port State Control Officers shall adhere to the inspection standards, routines, methodologies and obligations set forth in the international instruments, in so far as they are not inconsistent with the Act and these rules.

26. Oversight and internal control. — (1) The field authorities shall be responsible for administering Port State Control inspections within their areas.

(2) The national authority shall maintain oversight of the entire Port State Control inspections regime and act as the coordinating and appellate authority.

(3) Any disagreements or disputes arising from the Port State Control inspections may be referred to the national authority for resolution.

27. Targeting of vessels for inspection. — Port State Control inspections shall be carried out on visiting foreign vessels based on the following priorities and information, namely: —

- (a) vessels identified as high risk ships or standard risk ships according to their ship risk profile as determined by the Centralised Electronic Database and Information Management System of the Memorandum of Understanding or any targeting mechanism adopted under such Memorandum of Understanding, shall be inspected as a high priority, whereas low risk ships may be subject to less frequent inspections in line with the regional procedures;
- (b) vessels which are the subject of a request or notification by another port State or any coastal State or flag State regarding deficiencies or suspected non-compliance, if bound for or in an Indian port, may be selected for inspection as deemed necessary;
- (c) vessels for which information or a complaint has been provided by the vessel's crew, a professional body, an association, a trade union or any other person or organisation with a legitimate interest in the safety and security of the vessel, the welfare of its crew and passengers, or the protection of the marine environment, shall be investigated through inspection if it presents reasonable grounds;
- (d) vessels reported by a pilot or by a port authority as having deficiencies or anomalies that may pose a risk to safety or the environment shall be considered clear grounds for a focused or expanded inspection of the vessel;
- (e) any vessel at the specific direction of the field authority or at the direction of the national authority, when such direction is given based on emerging safety or security concerns, incidents or the need to conduct concentrated inspection campaigns or accident investigations.

Explanation. — For the purposes of this rule, —

- (i) “clear grounds” means evidence that the condition of a vessel, its equipment, or its crew does not substantially meet the requirements of the relevant conventions, or that the master or crew are not familiar with essential shipboard safety, security, or pollution prevention procedures;
- (ii) “ship risk profile” means the classification assigned to a vessel in the Computerised Information System under the memorandum of understanding, based on the vessel's performance record over the preceding thirty-six months and where vessels are classified as high risk ships, standard risk ships, or low risk ships according to criteria such as type and age of vessel, flag State performance, recognised organisation performance, company performance, and the vessel's Port State Control inspection history.

28. Types of Port State Control inspections. — The nature and extent of a Port State Control inspection shall be as specified in Schedule – IV.

29. Conduct of operational tests and drills. — The Port State Control Officer may require operational tests or drills similar to those in flag State inspections to assess the crew and vessel's preparedness:

Provided that no test or drill shall be conducted if the master objects on the grounds that it would compromise immediate safety.

30. Reporting after inspection. — (1) On completion of a Port State Control inspection, the Port State Control Officer shall prepare a detailed inspection report in the format specified in

Schedule-V and shall be uploaded in the Centralised Electronic Database and Information Management System and a printed or electronic copy of the inspection report shall be provided to the master for vessel's records, which shall be acknowledged by the master's signature.

(2) If due to technical issues or remote location, the Port State Control Officer is not able to directly upload the report online, he shall make a report manually in accordance with Schedule-V and the report shall then be entered in the Centralised Electronic Database and Information Management System at the earliest.

31. Follow up and re-inspection under Port State Control. — (1) Upon completion of inspection, if the owner or master informs that the required corrective actions have been taken, the Port State Control Officer or another officer authorised by the field authority shall, without undue delay and with minimal impact on the vessel's schedule, carry out a re-inspection to verify rectification of the deficiencies.

(2) The field authority shall ensure that authorised Port State Control Officer are available at short notice for such re-inspections, particularly if a vessel's sailing or cargo operations are being held up pending verification of rectifications.

(3) In cases where port operational constraints necessitate shifting a vessel detained or under repair for deficiencies, from a berth to anchorage or another location, the port authorities may do so under supervision and with the concurrence of the jurisdictional Principal Officer, subject to any safety measures specified by him.

(4) If a vessel was allowed to sail with deficiencies rectifiable within a period as specified in Form B of Schedule - V, and the vessel calls at an Indian port for the purpose of clearing such deficiencies, the Port State Control Officer shall promptly undertake the follow-up inspection to verify whether the previously noted deficiencies have been rectified without causing undue delay to the vessel's schedule.

32. Detention of foreign vessels. — (1) Upon inspection or otherwise, if it is found that the condition of a foreign vessel or its crew or its operation fails to comply with the requirements of the applicable conventions creating a situation of danger to life, property or the marine environment, the field authority, may provisionally detain the vessel and the vessel shall be prevented from sailing until necessary actions are taken to remove the hazards.

(2) Where a vessel is provisionally detained by the field authority, a detention order shall be issued to the master in the format specified in Schedule - VI, clearly stating that the vessel is detained under the authority of the Central Government and list the grounds for the detention and a copy of such order shall immediately be communicated to the national authority, vessel's owner or operator and the recognised organisation responsible for the vessel's certification.

(3) The ground for detention under this rule shall be guided by the criteria of the International Maritime Organisation Port State Control procedures and the Memorandum of Understanding guidelines.

(4) A release order as per Schedule - VII shall be given once the vessel is deemed fit to proceed.

33. Suspension of inspection. — (1) If a Port State Control Officer finds a foreign vessel in an extraordinarily poor state due to numerous serious deficiencies across the board, indicating a breakdown of the vessel's maintenance or management such that continuing a normal inspection is futile, he may, with the consent of the jurisdictional Principal Officer, suspend the inspection and report the vessel as unseaworthy or substandard and notify the master in writing about such suspension.

(2) Upon suspension under sub-rule (1), the vessel's flag state administration or its recognised organisation shall take necessary steps to ensure that the vessel fully complies with the requirements of the applicable conventions and the jurisdictional Principal Officer may arrange for a re-inspection only after the vessel's flag state administration or its recognised organisation certify that the vessel meets the said requirements.

(3) The re-inspection under sub-rule (2) shall be a full inspection of the vessel and not limited only to deficiencies.

34. Notification of detention. — (1) Where a vessel is detained or an inspection is suspended under rule 33, the Port State Control Officer through the field authority shall notify, –

- (a) the flag State administration of the vessel;
- (b) the consul or diplomatic representative of the flag State in India;
- (c) the local port authority that such vessel shall not proceed to sea; and
- (d) the recognised organisation that has issued class or statutory certificates for the vessel and the national authority.

(2) Such notification should include the reasons for detention and, where relevant, the measures required for the vessel's release.

35. Vessels with accidental damage or *force majeure* circumstances. — (1) If a vessel arrives at an Indian port directly as a result of distress or an emergency or to seek refuge after suffering accidental damage at sea or in port, the Port State Control authority may conduct an inspection for assessing the vessel's fitness to continue its voyage safely.

(2) The Port State Control Officer shall not detain the vessel for deficiencies directly caused by the accident if the master or company, prior to or on entering the port, has—

- (a) notified the relevant authorities of the incident; and
- (b) informed the flag State:

Provided that this rule shall not apply where there is clear evidence of negligence or the vessel would present an unreasonable danger if it were to sail.

36. Disclaimer to master. — (1) The Port State Control Officer shall provide the master with a detailed inspection report outlining all identified deficiencies.

(2) In the event of detention, the Port State Control Officer shall recommend that the vessel arrange a thorough examination by the flag State or the relevant recognised organisation before requesting a re-inspection by the port State.

(3) The Port State Control Officer shall inform the master, –

- (a) of the vessel's right to appeal in the event of a detention; and
- (b) that a Port State Control inspection is a sampling inspection and the deficiencies recorded by the Port State Control Officer may not be exhaustive.

CHAPTER IV

MISCELLANEOUS

37. Survey and certification by recognised organisation. — Recognised organisations performing surveys, audits, and issuing certificates on behalf of the Government of India for the purposes of these rules shall carry out such duties in accordance with the agreement or instrument of authorisation executed between the Government and the recognised organisation and in line with the applicable International Maritime Organisation Instruments (including International Convention for the Safety of Life at Sea, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Load Line, etc., and the Code for Recognised Organisation).

38. Reporting by recognised organisations. — (1) Recognised organisations shall provide access to their database and submit periodic reports of Indian vessels to the national authority regarding the surveys, audits and inspections carried out by the recognised organisation, at the frequency and in format as specified by the national authority.

(2) A recognised organisation shall promptly report to the national authority, if during any inspection, it finds a vessel not fit to proceed to sea or to continue operations without risk.

(3) Recognised organisations shall also promptly inform the Director-General of any accident, incident or occurrence on an Indian vessel which comes to their knowledge, having implications for safety or pollution prevention.

39. Monitoring of recognised organisations by Director-General. — The Director-General shall monitor and conduct audits of the recognised organisations acting on its behalf and ensure that they carry out their duties as required by the International Maritime Organisation Recognised Organisation Code and the applicable laws, including —

(a) periodic audits of the recognised organisations' offices and processes, at such intervals as specified by the Director-General, to verify that the recognised organisation is performing surveys and certifications in conformity with the authorisation;

(b) review of recognised organisation performance indicators including detention rates of Indian vessels surveyed by each recognised organisation, number of deficiencies reported, etc.:

Provided that if any recognised organisation is identified as having relatively poor performance, the national authority shall direct the recognised organisation to take corrective measures or, if warranted, withdraw authorisation of their services under section 9 of the Act.

40. Banning of substandard vessels. — (1) If a foreign flag vessel has been detained more than once within a period of less than twelve months in Indian ports or found to consistently present serious deficiencies indicating a pattern of substandard operation, the Director-General may ban that vessel from entering India's ports, terminals, anchorages, port facilities or offshore facilities or the territorial waters, permanently or for a specified period of time.

(2) Where a vessel is banned, the Director-General shall issue a notice to the master, owner, and flag State of the vessel, as well as to all Port authorities and relevant agencies as applicable in India, informing that the vessel is refused access to Indian ports, terminals, anchorages, port facilities or offshore facilities or the territorial waters.

(3) The notice issued under sub-rule (2) shall also contain the conditions, if any for lifting the ban.

41. Annual review. — (1) The national authority shall conduct an annual review of the Port State Control and Flag State Implementation regimes which shall include analysis of inspection data and key performance indicators such as number of inspections, deficiencies, detentions, detentions of Indian vessels abroad, and any incidents.

(2) The review shall also assess the performance of Port State Control Officers and Flag State Inspectors and identify areas for their improvement, and evaluate whether the targeting criteria and inspection frequencies are being effectively implemented.

(3) The outcome of such reviews shall be documented as an annual report to be published by the Director-General for the information of all stakeholders.

42. Training and qualifications. — (1) The national authority shall ensure that all Port State Control Officers and flag State Inspectors undergo applicable initial training and receive periodic refresher training and participate in exchange programs or joint inspections to harmonise practices.

(2) A system of competency building shall be maintained to ensure that only those who meet the qualifications specified in Schedule - I are designated as Port State Control Officers or Flag State Inspectors.

(3) The national authority may revoke or suspend authorisations if an Inspector is found lacking in performance or integrity.

43. Power to exempt vessels from these rules. — (1) The Director-General may, with the prior approval of the Central Government and in conformity with the provisions of section 300 of the Act, exempt any foreign vessel or category of vessels from any specific requirement under these rules, in whole or in part, subject to such conditions as deemed appropriate.

(2) Such exemption shall be granted only if it is satisfied that granting the exemption shall not contravene any of India's obligations under international conventions and that the vessel in question provides an equivalent level of safety and environmental protection by other means.

(3) Any such exemption granted shall be documented and may be revoked at any time if the conditions attached are not fulfilled or if the reasons for granting it ceases to apply.

44. Obligations of foreign vessels in Indian ports. — (1) Every foreign flag vessel that enters a port or place in India or is within Indian territorial waters, shall comply with all the requirements as specified by the Director-General or any other competent authority of the Central Government or State Government which may include providing advance notice of arrival, details of certificates and crew list, records of discharges under International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, security information as per the International Ship and Port Facility Code, any serious defects of hull or machinery and any other particulars relevant to Port State Control.

(2) During its stay in port, the vessel shall comply with applicable Indian laws and regulations including pollution control measures, customs and immigration laws, etc.

(3) Failure to provide required information or providing false information shall be liable to penalties under the Act.

45. Power to issue directions and guidelines. — Notwithstanding anything contained in these rules, the Director-General may issue administrative directions, circulars, or guidelines to any vessel, owner, operator, company, port authority, recognised organisation or persons subject to the Act, in order to give effect to the provisions of relevant international conventions or these rules.

46. Fees and costs. — Every owner or operator of a vessel shall be liable to pay fees, costs and charges for inspections and related services under these rules, as specified in Schedule - XI.

47. Penalties. — Whoever fails to comply with any provision of these rules including the following, shall be liable to such penalties as specified in the Act, namely: –

- (a) obstructing or hindering a Port State Control Officer or Flag State Inspector in the execution of their duties;
- (b) sailing a vessel without rectifying deficiencies when required to do so;
- (c) providing false or misleading information to inspectors.

48. Appellate authority. — (1) Any person aggrieved by any action taken under these rules may prefer an appeal in writing before the national authority within thirty days from such action.

(2) The national authority shall hear the appeal and pass an order within a period of thirty days from the date of receipt of the appeal.

(3) No such order shall be passed under these rules unless the parties have been given a reasonable opportunity of being heard.

Schedule - I
[See rules 3(2) and 42(2)]
Qualification and Experience for Flag State Inspector and PSCO

A. Qualification and experience for Flag State Inspector—

1. Appointed as a ‘surveyor’ under clause (d) of sub-section (1) of section 8 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025).
2. Certified as a chief engineer, master mariner or a naval architect employed with the Government of India on a regular basis.
3. Radio Surveyor or Inspector can only assist qualified Flag State Inspector for radio related inspections.
4. The officer should have conducted at least ten FSI inspections satisfactorily under a qualified Flag State Inspector.
5. The qualification record along with recommendation by the principal officer of the district concerned to be forwarded to the chief surveyor for approval.
6. Re-qualification of the authorised flag state inspector is required if the officer has not carried out at least two Flag State Inspection in a calendar year.
7. Such officer is to get re-qualified by conducting at least two FSI under an authorized Flag State Inspector and on satisfactory completion of the same the authorization to be renewed by the concerned jurisdictional principal officer.
8. The requalification requirements are not applicable to principal officers, deputy chief surveyors, deputy nautical advisors and deputy chief ship surveyors.

B. Qualification and experience for Port State Control Officer—

1. Appointed as a ‘surveyor’ under clause (d) of sub-section (1) of section 8 of the Merchant Shipping Act, 2025(24 of 2025).
2. Certified as a chief engineer, master mariner or a naval architect employed with the Government of India on a regular basis.
3. Radio Surveyor or Inspector can only assist qualified Port State Control Inspector for radio related inspections.
4. The officer should have been a qualified Flag State Inspector for a period of at least six months and has a minimum of one year experience as flag state surveyor.
5. The officer should have completed at least ten Flag State inspections as an authorized Flag State Inspector and satisfactorily carried out at least ten Port State Control inspections under a qualified Port State Control Officer.
6. The qualification record along with recommendation by the principal officer of the district concerned to be forwarded to the chief surveyor for approval.

7. Re-qualification of the authorised Port State Control Officer is required if the officer has not carried out at least two Port State Control inspections in a calendar year.
8. Such officer is to get re-qualified by conducting at least two Port State Control inspections under an authorised Port State Control Officer and on satisfactory completion of the same the authorization to be renewed by the concerned jurisdictional principal officer.
9. The requalification requirements are not applicable to principal officers, deputy chief surveyors, deputy nautical advisors and deputy chief ship surveyors.

Schedule - II
[See rule 3(4)]
Identity Card

**REQUIREMENTS FOR THE IDENTITY CARD
FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS AND FLAG STATE
INSPECTORS**

1. The identity card shall contain at least the following information, namely: —
 - (a) name of issuing authority;
 - (b) full name of the holder of the identity card;
 - (c) an up-to-date picture of the holder of the identity card;
 - (d) the signature of the holder of the identity card;
 - (e) a statement to the effect that the holder of the identity card is authorised to carry out inspections in accordance with national legislation.
2. In case the main language used on the identity card is not English, it must include a translation into that language.
3. The format of the identity card is left to the discretion of the jurisdictional principal officer, Mercantile Marine Department.

Schedule - III
[See rule 21(b)]
List of relevant conventions.

- (1) the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974);
- (2) the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS PROT 1988);
- (3) the International Convention on Load Lines, 1966, as amended (LL1966);
- (4) the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, as amended (LL PROT 1988);
- (5) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, as amended (MARPOL);
- (6) the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978);
- (7) the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, as amended (TONNAGE 1969);
- (8) the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS 2001);
- (9) the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG 1972);
- (10) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969);
- (11) the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended (CLC PROT 1992);
- (12) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (BUNKERS 2001);
- (13) the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, as amended (BWM 2004); and
- (14) the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (NAIROBI WRC 2007),
- (15) the Maritime Labour Convention, 2006;
- (16) the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (2009).

Schedule - IV
[See rule 28]
Types of Port State Control Inspections

(1) **Initial inspection** – An initial inspection includes visual observations of the vessel's structure and facilities and may include a walk-through of key areas. The inspection to be carried out on board a vessel includes checking the validity of the relevant certificates and other documents, the overall condition of the vessel, its equipment and its crew. During the inspection if there is evidence that the vessel, its equipment, or its crew do not correspond substantially with the requirements of the relevant conventions or that the master or crew members are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of vessels or the prevention of pollution a more detailed inspection has to be carried out.

(2) **More detailed inspection**- A more detailed inspection has to be carried out whenever there are clear grounds during the initial inspection and the grounds exist when a Port State Control Officer finds evidence, which warrants a more detailed inspection of the vessel, its equipment or its crew. A more detailed inspection shall include an in-depth examination in the area(s) where clear grounds were established, the areas relevant to any overriding or unexpected factors and will take account of the human elements covered by International Labour Organisation, International Safety Management Code and International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers and include operational controls as appropriate.

(3) **Expanded inspection**- An expanded inspection is broader in scope and depth, typically carried out on certain vessels with a higher risk profile (for example, aged oil tankers, gas or chemical tankers, bulk carriers, passenger vessels, or vessels with a history of detentions) or as required under the New Inspection Regime. Such inspections cover in detail at least the critical elements of vessel structure, machinery, navigation, life-saving, fire safety, environmental protection, and working and living conditions, as applicable. The High Risk Ships and ships more than fifteen years old are eligible for an expanded inspection which shall inter alia include a check of the overall condition, including the human element where relevant. Subject to their practical feasibility or any constraints relating to the safety of persons, the vessel or the port, verification of the specific items in the risk areas for each vessel type must be part of an expanded inspection. The Port State Control Officer must use professional judgement to determine the appropriate depth of examination or testing of each specific item.

(4) **Concentrated inspection campaign** - Concentrated inspection campaigns focus on specific areas where a higher risk of non-compliance could exist. All Port State Control Officers shall carry out concentrated inspection campaigns on the specified subject during the specified period as announced by the Indian Ocean Memorandum of Understanding from time to time.

Schedule - V
[See rules 30 and 31(4)]
Format of Manual Port State Control Inspection Report
REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF
UNDERSTANDING
ON PORT STATE CONTROL IN THE INDIAN OCEAN REGION

FORM A

Name of Authority : Directorate General of Maritime Administration	Copy To : Master
Address : 9th Floor, Beta Building, I Think Techno-Campus,Kanjurmarg (E), Mumbai400 042.	Head Office
	PSCO
Telephone : +91 22 25752040-43	If Ship is detained, copy to :
Facsimile : +91-22-25752029/35	Flag State
Email : psc-dgs@nic.in	Port Authority
Type of report : Initial / Follow Up	Recognised Organisation, if applicable

1. Reporting Authority : India	2. Name of Ship :
3. Flag of Ship:	4. Type of Ship:
5a. Call Sign :	5b. MMSI Number :
6. IMO Number :	7. Gross Tonnage :
8. Deadweight (where applicable) :	9. Date Keel Laid :
10. Date of Inspection :	11. Place of Inspection :
12. Recognised Organisation :	13. Date of release from detention** :
14a. IMO Company Number :	14b. Particulars of Company :
15. Name and Signature of Master to certify that the information under 14b is correct:	
Name:	Signature:
16. Details of Ship Certificates :	

[illegible]

17. Deficiencies :	18. Ship Detained ***: Yes/No
19. Supporting Documentation	20. PSC inspection action taken :
Issuing Office :	Name :
Telephone :	Signature :
Facsimile :	

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for consultation by port State control officers at all times.

* This inspection report has been issued solely for the purposes of informing the master and the port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificate the ship is required to carry.

** To be completed in the event of a detention and Guidelines of the responsibility assessment of the Recognised Organisation(RO).

*** Masters, shipowners and/or operators are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.

APPELLATE AUTHORITY: 1. psc-dgs@nic.in;, 2. cs-dgs@nic.in

FORM B

Name of Authority : Directorate General of Maritime Administration	Copy To : Master
Address : 9th Floor, Beta Building, I Think Techno-Campus, Kanjurmarg (E), Mumbai 400 042.	Head Office
Telephone : +91 22 25752040-43	PSCO
Facsimile : +91-22-25752029/35	If Ship is detained, copy to :
Email : psc-dgs@nic.in	Flag State
Type of report : <u>Initial / Follow Up</u>	IMO
	Recognised Organisation, if applicable

1. Name of Ship	2. IMO Number
3. Date of Inspection :	4. Place of Inspection :

20.No.	21.Code	Nature of Deficiency*	Deficiency Description	Convention Reference **	22.Action Taken ***	23.Responsible RO**

Issuing Office :	Name :
Telephone :	Signature :
Facsimile :	

This report must be retained on board for period two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.

* This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention. It is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

** To be completed in the event of a detention and Guidelines of the responsibility assessment of the Recognised Organisation(RO).

Reverse Side of Form B
Codes For Action Taken***

Sr. No.	Deficiency Action Code	Deficiency Action Name
	10	Deficiency Rectified.
	15	Rectify Deficiency at next port.
	16	Rectify Deficiency within 14 days.
	17	Rectify Deficiency before departure.
	18	Rectify Deficiency within 3 months.
	21	Corrective action taken on the ISM system by the Company is required within 3 months
	30	Detainable deficiency.
	46	Rectify detainable deficiency at agreed repair port
	48	As in the agreed flag state condition
	49	As in the agreed Rectification Action Plan
	99	Other (Specify)

APPELLATE AUTHORITY: 1. psc-dgs@nic.in;, 2. cs-dgs@nic.in

Schedule - VI
[See rule 32(2)]
Format of Detention Order for PSC

Detention Order

Detention Order No.	Date:
--------------------------	-------------

Name of Ship	IMO	Port of Registry	Present Location	Name of Master
			PORT	

Vessel_____, IMO No._____, was inspected in accordance with _____ MOU Port State Inspection Procedures adopted by the surveyors from this department on At..... The inspection team has reported deficiencies rendering the vessel to be categorized as ‘Un-seaworthy’ within the meaning of Sect. 278 of Merchant Shipping Act 2025 (24 of 2025).

In exercise of the powers vested under section 307 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025) the Principal Officer, MERCANTILE MARINE DEPARTMENT,_____, hereby orders the provisional DETENTION of Vessel_____, IMO No._____,”under Port State Control, subject to the “Note” below:

Note:-

__ __ (name of the ship), __ __ __ IMO No __ __ __ is thus detained and not allowed to sail out of the port limits of __ __ __ (name of the port) __ __ __ without permission from this office. Unless otherwise informed explicitly the vessel has to carry out all necessary repairs in consultation with the classification / Flag state, comply with the rule requirements as per the applicable International Standards and presented for re-inspection to a surveyor from this department, or as intimated otherwise.

Encl:- PSC Report (Form A & B)

Name.....

Signature.....

Date.....

....

Copy to- (where applicable)

11. The Master (to also ensure that owners / Agent / RO is informed forth with);
12. The Directorate General of Maritime Administration, Mumbai. (PSC Branch);
13. Owners / Agent;
14. Flag State Administration;

15. The Dy. Conservator/ Concerned Port Authority;
16. The Commissioner of Customs;
17. Indian Coast Guard;
18. Classification Society (RO);
19. Embassy/ Consulate;
20. Agents.

NOTE: - The Master of the vessel has the “right of appeal” against this order.
Appellate Authority: cs-dgs@nic.in; psc-dgs@nic.in

Schedule - VII
[See rule 32(4)]
Format of Release Order for PSC

Release Order**Reporting office:**

PSC Release Order No.....	Date :
PSC Detention Order No.	Date:

Name of Ship	IMO	Port of Registry	Present Location	Name of Master

“”, **IMO No.....** was detained by this office on, in view of serious deficiencies observed on the vessel and was advised to carry out all necessary repairs in consultation with Flag State / Recognised Organisation (RO) of the vessel.

This is to confirm that subsequent to the re-inspection of the vessel by this department on Principal Officer, MMD,....., in exercise of the power vested under section 307 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), hereby orders the release of “”, **IMO No.....**

Thus “.....”, **IMO No.....** is permitted to sail out subject to the following conditions if any (if no conditions apply, please state NIL) from the port of..... subject to the following conditions:-

- 1.
- 2.
- 3.

Name.....

Signature.....

Date.....

Encl:- PSC Report (Form A & B)

Name

.....

Signature.....

Date.....

Copy to- (where applicable)

21. The Master (to also ensure that owners / Agent / RO is informed forth with);
22. The Directorate General of Maritime Administration, Mumbai. (PSC Branch);
23. Owners / Agent;
24. Flag State Administration;
25. The Dy. Conservator DPA;
26. The Commissioner of Customs;
27. Indian Coast Guard;
28. Classification Society (RO);
29. Embassy/ Consulate;
30. Agents.

[illegible]

Issuing Office :	Name :
Telephone :	Signature :
Facsimile :	

This report must be retained on board for period two years and must be available for consultation by Flag State Inspectors at all times.

* This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention. It is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

** To be completed in the event of a detention.

Reverse Side of Form B
Codes For Action Taken***

Sr. No.	Deficiency Action Code	Deficiency Action Name
	10	Deficiency Rectified.
	15	Rectify Deficiency at next port.
	16	Rectify Deficiency within 14 days.
	17	Rectify Deficiency before departure.
	18	Rectify Deficiency within 3 months.
	21	Corrective action taken on the ISM system by the Company is required within 3 months
	30	Detainable deficiency.
	46	Rectify detainable deficiency at agreed repair port
	48	As in the agreed flag state condition
	49	As in the agreed Rectification Action Plan
	99	Other (Specify)

APPELLATE AUTHORITY: 1. psc-dgs@nic.in;, 2. cs-dgs@nic.in

Schedule - IX
[See rule 15(2)]
Format of Detention Order for FSI

Detention Order

Detention Order No.	Date:
--------------------------	-------------

Name of Ship	IMO	Port of Registry	Present Location	Name of Master

Vessel_____, IMO No._____, was inspected in accordance with the Merchant Shipping (Port State Control and Flag State Implementation) Rules, 2026 adopted by the surveyors from this department on At..... The inspection team has reported deficiencies rendering the vessel to be categorised as ‘unseaworthy’ within the meaning of section 278 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025).

In exercise of the powers vested under section 307 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025) the Principal Officer, MERCANTILE MARINE DEPARTMENT,_____, hereby orders the provisional DETENTION of Vessel_____, IMO No._____,”under Flag State Inspection Procedures , subject to the “Note” below:

Note:-

As per the requirements of section 307 of the Merchant Shipping Act, 2025(24 of 2025), **Vessel**of INDIA, **IMO No.**..... is not allowed to operate and sail from the port of on account of the detainable deficiencies noted during the Flag State Inspection of the vessel by the Surveyor of this department on Unless otherwise informed explicitly the vessel has to carry out all necessary repairs in consultation with the classification / Flag State, comply with the rule requirements as per the applicable provisions of the Merchant Shipping Act, 2025 and be presented for re-inspection to a surveyor from this department, or as intimated otherwise.

Encl:- FSI Report (Form A & B)

Authorised authority

Principal Officer-Cum-Joint DG (Tech)

Mercantile Marine Department,.....

Copy to- (where applicable)

1. The Master (to also ensure that owners / Agent / RO is informed forth with);
2. The Directorate General of Maritime Administration, Mumbai. (PSC Branch);
3. Owners / Agent ;
4. The Dy. Conservator/ Concerned Port Authority;
5. Classification Society (RO);
6. Agents.

NOTE: The Master of the vessel has the “right of appeal” against this order

Appellate Authority : **cs-dgs@nic.in**; psc-dgs@nic.in

Schedule - X
[See rule 15(3)]
Format of Release Order for FSI

Release Order

Reporting office:

FSI Release Order No.....	Date :
FSI Detention Order No.	Date:

Name of Ship	IMO	Port of Registry	Present Location	Name of Master

“”, **IMO No.....** was detained by this office on, in view of serious deficiencies observed on the vessel and was advised to carry out all necessary repairs in consultation with Owners/Managers / Recognised Organisation (RO) of the vessel.

This is to confirm that subsequent to the re-inspection of the vessel by this department on Principal Officer, MMD,....., in exercise of the power vested under section 307 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), hereby Orders the release of “”, **IMO No.....**

Thus “.....”, **IMO No.....** is permitted to sail out subject to the following conditions if any (if no conditions apply, please state NIL) from the port of..... subject to the following conditions:-

- 1.
- 2.
- 3.

Authorized authority
Principal Officer-Cum-Joint DG (Tech)
Mercantile Marine Department,

Copy to- (where applicable)

1. The Master (to also ensure that owners / Agent / RO is informed forth with);
2. The Directorate General of Maritime Administration, Mumbai. (PSC Branch);
3. Owners / Agent ;
4. The Dy. Conservator/ Concerned Port Authority;
5. Classification Society (RO);
6. Agents.

NOTE: The Master of the vessel has the “right of appeal” against this order

Appellate Authority : **cs-dgs@nic.in**; psc-dgs@nic.in

Schedule -XI
[See rule 46]

Schedule of Fees and Costs for Flag State and Port State Control Inspections

S.No.	Items	Category	Fees/Costs(INR)
1.	Flag State Inspection (FSI) Fees	Initial Inspection	Rs.8,000/-
		Follow Up Inspection	Rs.5,000/-
2.	Indian ships detained under FSI and found with detainable deficiencies or evidence noticed at later date regarding employment of seafarers with fake documents.	Ships found in possession of forged statutory certificates including fake certificates of competency of seafarers.	Rs.16,50,000/-
		Ships found to be operating without safety/ pollution prevention certificates	Rs.12,00,000/-
3.	For survey of ships detained on account of major defects in hull/ machinery/equipment or on account of overloading or improper loading under FSI.	(i) Below 500 G.T.	Rs.22,500/-
		(ii) 500 G.T. and above but below 1000 G.T.	Rs. 37,500/-
		(iii) For every additional 1000 G.T. or part thereof.	Rs. 7,500/- subject to a maximum of Rs.2,40,000/-
4.	Port State Control (PSC) Follow up Inspection Fees	Fees for each Port State Control follow up inspection to verify rectification of deficiencies necessitating on board attendance	Rs. 5,000/-
5.	Inspection of Foreign Ships detained under PSC	Ships found in possession of forged statutory certificates including certificates of competency of seafarers.	Rs.16,50,000/-
		Ships found to be operating without or expired or invalid safety/ pollution prevention certificates	Rs.12,00,000/-
6.	Foreign Ships detained under PSC found sub-standard due to major hull, machinery and equipment deficiencies, necessitating suspension of inspection.	(i) Below 5000 G.T.	Rs.2,40,000/-
		(ii) Above 5000 GT	Rs.2,40,000/- plus Rs.37,500/- for every additional 1000 GT subject to maximum of Rs.12,00,000/-
7.	Foreign Ships detained under PSC found with detainable deficiencies necessitating detention including being	(i) Below 5000 G.T.	Rs.60,000/-
		(ii) Above 5000 GT	Rs.60,000/- plus Rs.12,000/- for

	detained on account of overloading or improper loading.		every additional 1000 GT subject to maximum of Rs.4,80,000/-
8.	Professional Charges for carrying out surveys, audits and inspections on Saturday, Sunday, Public Holidays and before or beyond office hours	(i) Before 0930 AM and After 6 PM	Rs. 3,000/-
		(ii) Saturday, Sunday and Public Holidays	Rs. 10,000/-

[F. No. SY-19014/199/2025-MG]

VENKATESAPATHY S, Jt. Secy.