



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)

PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 594]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 7, 2019/आश्विन 15, 1941

No. 594]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 7, 2019/ASVINA 15, 1941

पोत परिवहन मंत्रालय

(पीडी प्रभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 7 अक्टूबर, 2019

सा.का.नि. 761(अ).—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 132 की उप-धारा (1) के साथ पठित धारा 124 की उप-धारा (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए केन्द्र सरकार, एतद्वारा धारा 123 के अंतर्गत कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के न्यासी मण्डल द्वारा बनाए गए और उपर्युक्त अधिनियम की धारा 124 की उप-धारा (2) में की गई अपेक्षा के अनुसार उनके द्वारा प्रकाशित कोचिन पोर्ट ट्रस्ट (हानिकारक अथवा खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले फ्रेट कंटेनरों की संभलाई) विनियम, 2019 को संशोधनों के साथ अनुमोदित करती है जैसाकि इस अधिसूचना में संलग्न अनुसूची में दर्शाया गया है।

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

अनुसूची

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 123 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एवं कोचिन पोर्ट ट्रस्ट (हानिकारक व खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले फ्रेट कंटेनरों की संभलाई) विनियम, 1987 के अधिक्रमण में, इस प्रकार के अधिक्रमण से पहले किए गए अथवा करने के लिए छोड़े गए कार्यों को छोड़कर, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट का न्यासीमण्डल केन्द्र सरकार के अनुमोदन के अधीन निम्नलिखित विनियम बनाता है एवं उपर्युक्त अधिनियम की धारा 124 की उपधारा (2) के अंतर्गत यथा अपेक्षित सार्वजनिक सूचना के लिये सरकारी राजपत्र में दो बार प्रकाशित किया जा रहा है, नामतः

- संक्षिप्त नाम व प्रारंभ:**—(1) इन विनियमों को कोचिन पोर्ट ट्रस्ट (हानिकारक व खतरनाक कार्गो वाहक फ्रेट कंटेनरों की संभलाई) विनियम, 2019 कहा जाएगा।
(2) ये विनियम केन्द्र सरकार के अनुमोदन से सरकारी राजपत्र में प्रकाशित होने की तिथि से प्रवृत्त होंगे।
- परिभाषा:**—इन विनियमों में जब तक संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो:—
(i) "कंटेनर" से तात्पर्य, परिवहन के उपकरणों के ऐसे एक साधन से है, जिसे परिवहन के एक या अधिक साधनों द्वारा खतरनाक सामानों के परिवहन के लिए विशेष रूप से डिज़ाइन और निर्मित किया गया है।

नोट— हानिकारक या खतरनाक सामग्री की संभलाई के लिए इस्तेमाल किये जा रहे कंटेनरों में, जिन सेवाओं में उनका उपयोग किया जा रहा है, वहां की परिस्थितियों के संभावित प्रभाव को सहन करने के लिए पर्याप्त मजबूती होनी चाहिए और उनका सही ढंग से व नियमित अनुरक्षण किया जाएगा,

- (ii) "बंद कंटेनर" से तात्पर्य है, ऐसा कंटेनर जो पार्श्व या अंत दीवारों में केवल एक या अधिक दरवाजों के माध्यम से लादा जा सकता है,
- (iii) "ओपन टॉप कंटेनर" से तात्पर्य है, बिना छत का तलहटी और दीवारों वाला एक कंटेनर,
- (iv) "टैंक कंटेनर" से तात्पर्य है, ऐसा कंटेनर जिसे विशेष रूप से थोक में तरल पदार्थ और गैसों के परिवहन और वितरण के लिए बनाया गया है,
- (v) "प्लेटफॉर्म कंटेनर" से तात्पर्य है, एक ऐसा लोड करने योग्य प्लेटफॉर्म जो श्रृंखला कंटेनरों के आधार के अनुरूप समान समग्र बाहरी लंबाई व चौड़ाई वाला हो और इन कंटेनरों पर स्थित शीर्ष और निचले कोने की समान फिटिंग से सुसज्जित हो, ताकि पकड़ने और उठाने वाले उन्हीं उपकरणों का उपयोग किया जा सके।
- (vi) "कंटेनर स्पेस" से तात्पर्य है, एक बीस फीट के समतुल्य इकाई के बराबर एक कंटेनर द्वारा घेरी गई जगह,
नोट— एक बीस फीट समतुल्य इकाई का मापन 6.1 मीटर x 2.4 मीटर x 2.4 मीटर है और यह फासला एक न्यूट्रल कंटेनर या कंटेनरों द्वारा घेरा जा सकता है,
- (vii) "उप संरक्षक" से तात्पर्य ऐसा व्यक्ति जो समुद्री विभाग के प्रमुख के रूप में बोर्ड द्वारा नियुक्त किया गया है,
- (viii) "कंटेनर पार्किंग यार्ड" से तात्पर्य ऐसा यार्ड जहाँ कंटेनरों को स्टैक किया जाता है,
- (ix) "कंटेनर संभलाई उपकरण" से तात्पर्य है, कंटेनर की सुरक्षित संभलाई के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरण जैसे ट्रांसफर क्रेन, टॉप लिफ्ट ट्रक, फोर्क लिफ्ट ट्रक अथवा कंटेनर उठाने के लिए विशेष यंत्र से सज्जित कोई अन्य उपकरण,
- (x) "कंटेनर जहाज" से तात्पर्य है, ऐसा जहाज जिसमें कंटेनर या तो डेक के नीचे या डेक के ऊपर लोड किए जाते हैं और इसमें ब्रेक बल्क के रूप में कार्गो की संभलाई करने वाले कंटेनर उन्मुख जहाजों को भी शामिल किया जाएगा,
- (xi) "खतरनाक कार्गो शेड" से तात्पर्य है, हानिकारक व खतरनाक कार्गो को रखने के लिये विशेष रूप से निर्मित शेड,
- (xii) "अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड" से तात्पर्य है अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अपनाया और समय-समय पर संशोधित किया गया अंतर्राष्ट्रीय समुद्री हानिकारक सामग्री कोड,
- (xiii) "लोडिंग और अनलोडिंग" एक जहाज पर कंटेनर की लदाई और उतराई से संबंधित है,
- (xiv) "पैकेज" हानिकारक सामग्रियों के लिए तथा हानिकारक या खतरनाक कार्गो के भंडारण के लिए उपयोग किए जाने वाले डब्बे/बक्से से संबंधित है,
- (xv) "पैकिंग और अनपैकिंग" एक कंटेनर में हानिकारक या खतरनाक सामग्री युक्त पैकेज को रखने एवं वहाँ से उनको बाहर निकाने से संबंधित है।
- (xvi) "पोर्ट" से तात्पर्य है, कोचिन पोर्ट।
- (xvii) "स्टफिंग एण्ड डी-स्टफिंग" से तात्पर्य है, कंटेनर को कार्गो से भरना और कंटेनर से कार्गो को हटाना,
- (xviii) "परिवहन ट्रैक्टर-ट्रेलर" से तात्पर्य है, मुख्य रूप से सड़क द्वारा सामग्री परिवहन के लिए डिजाइन किए गये ट्रेलर के साथ स्थायी या अस्थायी रूप से एक साथ जोड़े गए परिवहन ट्रैक्टर का एक संयोजन, तथा
- (xix) इसमें प्रयुक्त किए गए अन्य सभी ऐसे शब्द और अभिव्यक्तियां, जिनको परिभाषित नहीं किया गया है, परन्तु महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) अथवा भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 (1908 का 15) में परिभाषित किया गया है, उन अधिनियमों में कम : उन भावों के लिए प्रयुक्त अर्थ बने रहेंगे।
3. हानिकारक व खतरनाक कार्गो—इस नियमों के प्रयोजनों के लिए अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन के अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड द्वारा खतरनाक सामग्री के रूप में वर्गीकृत सभी पदार्थों को शामिल किया जाएगा।
4. हानिकारक या खतरनाक सामानों का वर्गीकरण—इन विनियमों के प्रयोजनों के लिए अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड वर्गीकरण के आधार पर हानिकारक या खतरनाक सामानों को निम्नलिखित वर्गों में विभाजित किया जाएगा, नामतः
- श्रेणी 1 - विस्फोटक,
- श्रेणी 2 - संपीडित गैसें; दबाव में तरलीकृत या विलयित;
- श्रेणी 3 - ज्वलनशील तरल पदार्थ,

- श्रेणी 4 - ज्वलनशील ठोस,
 श्रेणी 4-1 - ज्वलनशील ठोस (स्वप्रतिक्रियाशील पदार्थों और ठोस घनीभूत विस्फोटक सहित)
 श्रेणी 4-2 - स्वतः दहन संभावी पदार्थ,
 श्रेणी 4-3 - ऐसे पदार्थ, जो पानी के संपर्क में आते ही ज्वलनशील गैसों का उत्सर्जन करते हैं,
 श्रेणी 5-1 - ऑक्सीकरण योग्य पदार्थ,
 श्रेणी 5-2 - ऑर्गानिक पेट्रोक्साइड,
 श्रेणी 6-1 - जहरीला (विषाक्त) पदार्थ,
 श्रेणी 6-2 - संक्रामक पदार्थ,
 श्रेणी 7 - रेडियोधर्मी पदार्थ,
 श्रेणी 8 - संक्षारक,
 श्रेणी 9 - विविध खतरनाक पदार्थ व सामग्री अर्थात्, कोई अन्य पदार्थ जिसकी हानिकारक प्रकृति अनुभव से पता चली है अथवा पता चल सकती है, को हानिकारक सामग्री के रूप में माना जाएगा।
5. हानिकारक या खतरनाक कंटेनरों को पोर्ट में ले जाने वाले जहाजों की सामान्य स्वीकार्यता—(1) पोर्ट क्षेत्र में प्रवेश करने वाले सभी हानिकारक या खतरनाक कार्गो को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री हानिकारक सामग्री कोड के अनुसार वर्गीकृत, पैक, लेबल और चिह्नित किया जाना चाहिए और तदनुसार जहाज या शिपर द्वारा घोषित किया जाना चाहिए और कंटेनर को भी इस तरह से चिह्नित किया जाएगा और साथ ही सामग्री के बारे में सूचित करते हुए परिचालन कंपनी द्वारा जारी किए गए पैकिंग प्रमाणपत्र से युक्त होना चाहिए।
- (2) कंटेनर पर हानिकारक या खतरनाक सामग्री रखने वाला कोई भी जहाज तब तक पोर्ट में प्रवेश नहीं करेगा जब तक कि कंटेनर को स्टोव नहीं किया गया हो और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री हानिकारक सामग्री कोड के लागू प्रावधानों के अनुसार इसे विलेखित नहीं किया गया हो।
6. कुछ श्रेणियों और मात्राओं के हानिकारक या खतरनाक सामग्री वाहक जहाजों के प्रवेश पर प्रतिबंध—(1) विस्फोटक वाहक जहाजों को संबंधित पोर्ट प्राधिकरणों द्वारा अधिसूचित किए गए ऐसे लंगर या क्षेत्रों में, केवल इतनी मात्रा को छोड़कर, जो पोर्ट क्षेत्र में संभलाई करने के लिए प्रचलित समय के लिए लागू नियम के अंतर्गत अनुमत्य है, जाने की अनुमति दी जाएगी।
- (2) संपीडित, तरलीकृत अथवा विघटित कोई भी गैस सिलेंडर को पोर्ट के अंदर लाने की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक कि मुख्य विस्फोटक नियंत्रक द्वारा ऐसे सिलेंडरों को आयात या निर्यात के लिए अनुमति नहीं दी जाती है।
- (3) निम्नलिखित श्रेणी और प्रकार के टैंक कंटेनरों में खतरनाक सामग्री और वस्तु की मात्रा को किसी भी जहाज पर उतनी मात्रा तक सीमित किया जा सकता है जितनी पोर्ट अधिकारियों द्वारा अधिसूचित की जा सकती है, नामतः
- श्रेणी 2 - तरलीकृत, ज्वलनशील या जहरीली गैस,
 श्रेणी 3.1 - ज्वलनशील तरल जैसे कि कार्बन डाइसल्फाइड,
 श्रेणी 4.2 - स्वतः दहन शील तरल पदार्थ, जैसे लेड एल्युमिनियम एल्काइल्स,
 श्रेणी 6 - टेट्रा—मिथाइल लेड (ईंधन एडिटिव्स),
 श्रेणी 6.1 - जहरीला (विषाक्त) पदार्थ,
 श्रेणी 6.2 - संक्रामक पदार्थ,
 श्रेणी 8 - संक्षारक,
 श्रेणी 9 - विविध खतरनाक पदार्थ,
- (4) ऐसे सभी मामलों में, टैंक कंटेनरों की संभलाई केवल दिन के समय तक सीमित की जाएगी तथा बर्तों कि प्राप्तकर्ता द्वारा पोर्ट परिसर से डिलीवरी ली जाएगी और यह सामग्री पोर्ट परिसर के भीतर किसी भी समय तक जमा नहीं होगी।
- (5) उप संरक्षक या पोर्ट की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार अधिकारी अथवा पोर्ट में हानिकारक या खतरनाक सामग्री के विनियमन के लिए उसके द्वारा विशेष रूप से नामित कोई प्राधिकृत प्रतिनिधि को कंटेनरों में हानिकारक या खतरनाक कार्गो को उतारने या लोड करने की अनुमति देने का एकमात्र अधिकार होगा।

7. अग्रिम अधिसूचना—(1) मास्टर या जहाज के मालिक या एजेंट को जहाज में हानिकारक और खतरनाक सामग्री से लदे कंटेनरों, जिनकी पोर्ट में संभलाई की जानी है, के संबंध में जहाज के पत्तन पर आने से कम से कम अड़तालीस घंटे पहले पोर्ट प्राधिकारी को सूचित करना होगा।
- (2) स्टीमर एजेंट या कंसाइनर या कंसाइनी को हानिकारक या खतरनाक सामग्री की लदाई या उतराई के प्रयोजन के लिए कम से कम अड़तालीस घण्टे पहले अग्रिम रूप से उप संरक्षक को तीन प्रतियों में आवेदन देना होगा एवं ऐसे आवेदन में उन सामग्रियों के वास्तविक रासायनिक नाम और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड संख्या के साथ उनकी पूरी सूची शामिल होनी चाहिए।
- बशर्ते कि इस तरह के प्रत्येक आवेदन की एक-एक प्रति और उसका संलग्नक उप संरक्षक, कंटेनर टर्मिनल प्रबंधक और यातायात प्रबंधक को दी जाएगी एवं इस तरह की सूची में उनके पूर्ण तकनीकी नाम, मात्रा, पैकेजिंग की विधि, अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री वर्गीकरण, अगर ज्ञात हो, और इस तरह की अन्य प्रासंगिक सूचना सहित पूरा विवरण प्रस्तुत करना होगा:
- बशर्ते आगे कि सूची में शामिल वस्तुओं को संदर्भ तथा आगे के पत्राचार के लिए क्रमिक रूप से क्रमांकित किया जाएगा।
- (3) पेट्रोलियम अधिनियम, 1934 (1934 का 30) की धारा 2 के खंड (ए) में परिभाषित पेट्रोलियम सहित ज्वलनशील तरल पदार्थों के लिए परमिट जारी करने के लिए एक आवेदन में इस तरह के तरल पदार्थों के प्लैश बिंदुओं के संबंध में और ऐसे तरल पदार्थ पानी के साथ मिश्रणीय है या नहीं संबंधी जानकारी होनी चाहिए।
- (4) इस विनियमन में निर्दिष्ट दस्तावेजों के अलावा, उप संरक्षक और कंटेनर टर्मिनल प्रबंधक को प्रत्येक जहाज द्वारा वहन किए गए हानिकारक या खतरनाक सामग्री कंटेनरों के पारगमन कार्गो के बारे में जानकारी प्रदान की जाएगी।
- (5) निर्यात के मामले में, कंटेनरों के माध्यम से हानिकारक या खतरनाक कार्गो निर्यात करने के प्रयोजन से बर्थ पर कंटेनरों की डेलीवरी के कम से कम अड़तालीस घंटे पहले पोर्ट प्राधिकारी को सूचित करना होगा एवं उप संरक्षक से अनुमति प्राप्त करनी होगी।
- (6) सामग्री के पारगमन के मामले में लदाई या उतराई के लिए वही रोक एवं प्रतिबंध लागू होंगे जो खतरनाक या हानिकारक कार्गो के संबंध में लागू हैं।
8. बर्थिंग— खतरनाक या हानिकारक सामग्री रखने वाले कंटेनरों को ऑनबोर्ड ले जाने वाले किसी भी कंटेनर जहाज को केवल उसी समय बर्थ करने की अनुमति दी जाएगी, जब निर्दिष्ट बर्थ पर पोर्ट अधिकारियों द्वारा बर्थ की अनुमति दी गई हो।
9. हानिकारक या खतरनाक कार्गो कंटेनरों की स्टैकिंग— पोर्ट अधिकारी किसी खतरनाक या हानिकारक कार्गो कंटेनर की स्टैकिंग निम्नलिखित में से किसी एक तरीके से करेंगे : —
- (i) एक विशेष रूप से नामित क्षेत्र जिसका निर्माण हानिकारक या खतरनाक सामग्री के भंडारण के लिए किया गया है और जिसमें अग्निशमन व्यवस्था प्रदान की गई, में कंटेनरों को अलग से स्टैक करना, या
- (ii) अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड के अनुसार उचित अलगाव प्रदान करके पार्किंग यार्ड में ही कंटेनरों को स्टैक करना।
10. अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल, पोर्ट कंटेनर फ्रेट स्टेशन आदि में लाए जाने वाले खतरनाक या हानिकारक कार्गो वाले कंटेनर—(1) अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल या पोर्ट कंटेनर फ्रेट स्टेशन या ऐसे अन्य टर्मिनल या स्टेशन पर लाए जाने वाले हानिकारक या खतरनाक सामग्री वाले कंटेनरों को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा यथा विनिर्दिष्ट उचित स्तर की सुरक्षा व्यवस्था के साथ विशेष रूप से चिह्नित या विनिर्दिष्ट क्षेत्र में और विशिष्ट वर्गीकृत कार्गो के लिए उपयुक्त अग्निशमन की व्यवस्था के साथ रखा जाना चाहिए
- (2) इंडिया गेटवे टर्मिनल की अनुमति केवल पारगमन के लिए होगी और उप-संरक्षक द्वारा अधिकृत इंडिया गेटवे टर्मिनल या अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल में अधिकारी को कार्गो को भेजने से पहले यह सुनिश्चित करना होगा कि कंटेनर फ्रेट स्टेशन पर अग्निशमन उपकरणों सहित अलगाव और सुरक्षा आवश्यकताएं उपलब्ध हैं।
- (3) इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के महाप्रबंधक या उनके द्वारा नामित एक अधिकारी खतरनाक सामग्री की सुरक्षा और अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल में एवं मार्ग में इसकी संभलाई के लिए जिम्मेदार होगा और अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल या इंडिया गेटवे टर्मिनल पर कार्गो की सुरक्षित संभलाई के लिए जिम्मेदार ऐसे अधिकारी का नाम और पदनाम उप-संरक्षक को सूचित किया जाएगा।
11. श्रेणी -7 कार्गो के पारगमन की अनुमति के लिए विशेष शर्तों का पालन किया जाना चाहिए — अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा यथा वर्गीकृत पारगमन में श्रेणी-7 कार्गो वाहक जहाजों को
- निम्नलिखित शर्तों के अधीन कोचिन पोर्ट इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल में अनुमति दी जा सकती है, नामतः —

- (i) पोर्ट में या जलयान पर कंटेनर की कोई शिफ्टिंग की अनुमति नहीं दी जाएगी,
- (ii) पोर्ट को जलयान के आगमन से कम से कम दस दिन पहले, स्टोवेज योजना की एक प्रति जिसमें श्रेणी - 7 कार्गो कंटेनरों की स्थिति दर्शाई गई हो, के साथ सूचित किया जाना चाहिए,
- (iii) श्रेणी-7 कार्गो वाहक जहाज के आगमन की सूचना उप संरक्षक, हार्बर मास्टर, यातायात प्रबंधक एवं अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल के टर्मिनल प्रबंधक को दी जानी चाहिए, एवं
- (iv) 'इन ट्रांजिट कंटेनर' के संबंध में खतरनाक कार्गो की घोषणा की जाएगी।
12. सड़क या रोल ऑन - रोल ऑफ बार्जेस द्वारा पोर्ट में सीमाशुल्क परीक्षण के लिये लाये गए कंटेनर-सड़क या रोल ऑन-रोल ऑफ बार्जेस द्वारा कोचिन पोर्ट, विल्लिंगडन आईलैण्ड में सीमाशुल्क परीक्षण हेतु कंटेनर लाए जाने पर निम्नलिखित शर्त लागू होगी, नामतः
- (i) कम से कम अड़तालीस घंटे पहले अग्रिम सूचना और पोर्ट कंटेनर फ्रेट स्टेशन के विनिर्दिष्ट क्षेत्र या निरीक्षण रैंप पर कंटेनर रखने के लिए अनुमति प्राप्त की जाएगी,
- (ii) कंटेनर की सभी सतहों पर अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन का उचित वर्ग लेबल लगा हुआ होना चाहिए,
- (iii) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट एरिया कंटेनर फ्रेट स्टेशन पर कंटेनर का डवेलिंग टाइम अड़तालीस घंटों से अधिक नहीं होना चाहिए, एवं
- (iv) सीमाशुल्क प्रतिनिधियों द्वारा सील सत्यापन पोर्ट अग्निशमन कर्मियों की उपस्थिति में किया जाएगा।
13. कंटेनरों की स्टाफिंग एवं डी-स्टाफिंग-(1) कंटेनरों की स्टाफिंग विनियम 9 में यथा विनिर्दिष्ट रूप से की जाएगी एवं उप संरक्षक की मंजूरी के उपरांत ही स्टाफिंग अथवा डी-स्टाफिंग प्रचालन भुरू किया जाएगा।
- (2) फ्रेट कंटेनर में हानिकारक या खतरनाक सामग्री की पैकिंग के लिए स्टाफिंग एवं डी-स्टाफिंग प्रचालन हेतु अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री दिशानिर्देशों का सख्ती से पालन किया जाएगा।
- (3) यदि स्टैक-यार्ड के आसपास के क्षेत्र में स्टाफिंग एवं डी-स्टाफिंग कार्य किया जाता है, तो लगभग तीस मीटर की न्यूनतम दूरी बरती जाएगी।
- (4) स्टाफिंग से पहले निम्नलिखित प्रक्रिया व शर्तों का पालन किया जाएगा, नामतः -
- (क) जिन कंटेनरों में हानिकारक सामग्री भरी जानी है, उनकी स्पष्टतया जांच की जाएगी कि वे क्षतिग्रस्त तो नहीं हैं, यदि महत्वपूर्ण क्षति के प्रमाण पाए जाते हैं, तो कंटेनर को पैक नहीं किया जाएगा,
- (ख) कंटेनर साफ, सूखा और उपयोग के लिए उपयुक्त होना चाहिए एवं स्टाफिंग शुरू होने से पहले अप्रासंगिक हानिकारक कार्गो लेबल हटा देने या आवृत्त किए जाने चाहिए।
- (ग) खतरनाक कार्गो के संभलाई किए जाने वाले हानिकारक अनुपात की जानकारी शिपर द्वारा प्रदान की जाएगी और शिपर यह भी सुनिश्चित करेगा कि खतरनाक माल को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड के अनुसार भरा, चिह्नित और लेबल किया गया है,
- (घ) खतरनाक कार्गो की तब तक संभलाई नहीं की जाएगी, जब तक कि वे इन विनियमों के अनुसार पैक, चिह्नित और लेबल नहीं किये जाते हों,
- (ङ) हानिकारक सामग्री को केवल उसी व्यक्ति के प्रत्यक्ष और पहचान किए जाने योग्य पर्यवेक्षण के तहत संभलाई, भरा और सुरक्षित किया जाएगा, जो कि कन्साईनर या कन्साइनी, जैसा भी मामला हो, द्वारा नियुक्त किया गया हो, जो इसमें निहित जोखिमों से भलीभांति परिचित हो और यह जानता हो कि कौन सा आपातकालीन उपाय किया जाना चाहिए और ऐसे व्यक्ति को यह भी सुनिश्चित करना होगा कि कोई आवश्यक सुरक्षात्मक उपकरण उपलब्ध है,
- (च) धूम्रपान पूर्णतः प्रतिबंधित होगा,
- (छ) उपयुक्त अग्नि शमन उपाय किए जाएंगे,
- (ज) पैकेजों की जांच की जाएगी और यदि कोई पैकेज क्षतिग्रस्त, रिसता या छनता हुआ पाए जाता है, तो इसे कंटेनर में नहीं भरा जाएगा। पैकेज मैला आदि होने का प्रमाण पाए जाने पर इसे कंटेनर में तभी पैक किया जाएगा, जब यह निर्धारित हो जाए कि ऐसा करना सुरक्षित और स्वीकार्य है।
- (झ) पैकेज से लगे हुए पानी या अन्य पदार्थ को कंटेनर में पैक करने से पहले हटा दिया जाएगा,
- (ञ) यदि कार्गो को पैलेटाइज अथवा अन्यथा उपयोग में लाया जाता है, तो इसे इस प्रकार से बांधा जाना और सुरक्षित रखा जाना चाहिए कि इसके द्वारा इकाई भार से युक्त अलग-अलग पैकेजों को क्षति पहुंचने की संभावना न हो और इकाई भार को एक साथ बांधे रखने के लिए प्रयुक्त पदार्थ इकाई भार के पदार्थ के

- अनुकूल हो तथा नमी, अत्यधिक तापमान और सूर्य की रोशनी के संपर्क में आने पर उसकी क्षमता बरकरार रहे।
- (ट) ऐसे मामलों में जहां कंटेनरों को स्टैक किए जाने वाले या उनकी स्टफिंग और डी-स्टफिंग किए जाने वाले क्षेत्र में किसी उपकरण या मशीन के लिए बिजली की आपूर्ति की गई है, तो मशीनरी में बिजली की आपूर्ति प्रणाली इस प्रकार की होगी जिससे किसी भी चिंगारी के कारण खतरे की संभावना नहीं हो, तथा
- (ठ) तापमान नियंत्रण के तहत खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले कंटेनर का निरीक्षण और संचालन यह सुनिश्चित करने के लिए किया जाएगा कि शिपमेंट से पहले मशीनरी समुचित रूप से कार्यक्षम है और इस संबंध में निरीक्षण का रिकॉर्ड रखा जाएगा।
- (5) कंटेनर की स्टफिंग एवं इन्हें सुरक्षित करते समय,—
- (क) संभलाई के दौरान यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष ध्यान रखा जाएगा कि पैकेज या बक्सा क्षतिग्रस्त नहीं हैं,
- (ख) यदि संभलाई के दौरान खतरनाक कार्गो युक्त पैकेज क्षतिग्रस्त हो जाता है और सामग्री लीक हो जाती है, तो उसके आसपास के स्थान को खाली कर दिया जाएगा जब तक कि खतरे की क्षमता का आकलन नहीं कर लिया जाता और ऐसे क्षतिग्रस्त पैकेजों का परिवहन नहीं किया जाएगा,
- (ग) पोर्ट परिसर के भीतर कोई पुनःपैकिंग नहीं की जाएगी और यदि खतरनाक कार्गो से रिसाव के कारण किसी विस्फोट, स्वतः दहन, विषाक्तता या इसी तरह के खतरे की संभावना है, तो कर्मियों को तुरंत सुरक्षित स्थान पर ले जाया जाएगा और अग्निशमन, चिकित्सा सेवाओं और प्रदूषण नियंत्रण संगठन सहित आपातकालीन प्रतिक्रिया संगठन को आवश्यक रूप से सूचित किया जाएगा,
- (घ) खतरनाक सामानों को परस्पर विरोधी पदार्थों के साथ एक ही कंटेनर में नहीं भरा जाएगा,
- (ङ) खतरनाक वस्तुएं, जो अन्य उत्पादों को दाग, गंध या संदूषण से नुकसान पहुंचा सकती हैं, उन्हें सामग्री के रूप में उसी कंटेनर में नहीं भरा जाएगा,
- (च) जब खतरनाक सामग्री, विशेष रूप से श्रेणी 6-1 (जहर) और श्रेणी 8 (संक्षारक) आदि की संभलाई की जाती है, उस समय किसी भी प्रकार का खान-पान निषिद्ध होगा,
- (छ) अलग-अलग या अन्यथा उपलब्ध पैकेजों पर विस्तृत विशेष पैकिंग निर्देश का सख्ती से अनुपालन किया जाएगा एवं "ठंड से सुरक्षित रखें" चिह्नित सामग्री को कंटेनर की दीवारों से दूर रखा जाएगा, तथा
- (ज) "दिस वे अप" चिह्नित माल को तदनुसार पैक किया जाएगा और जब खतरनाक माल कंसाईनमेंट कंटेनर के माल का केवल एक हिस्सा ही हो, तब उसकी स्टफिंग इस प्रकार से की जाएगी कि कंटेनर के दरवाजों से इस तक पहुंच आसान हो।
14. मार्किंग और लेबलिंग—(1) कंटेनर को भेजने से पहले सील कर दिया जाएगा लेकिन तब तक बंद नहीं किया जाएगा जब तक कि विशेष रूप से आवश्यक न हो और कंटेनर परिचालक द्वारा सहमति न दी जाए और ऐसे मामलों में हर समय एक कुंजी आसानी से उपलब्ध होनी चाहिए।
- (2) जिन कंटेनरों में खतरनाक सामान भरा हुआ है उन पर अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन खतरनाक सामग्री कोड क्लास लेबल (प्लेकार्ड) लगा होना चाहिए, जो आकार में 250 मिमी x 250 मिमी से कम नहीं होगा और सिवाय इसके कि जहाँ अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड की आवश्यकता नहीं है, वहाँ कम से कम चार ऐसे लेबल (प्लेकार्ड) होंगे जो आसानी से दिखने वाले स्थानों पर बाहरी रूप से लगाए जाएंगे, यानि प्रत्येक पार्श्व में एक एवं प्रत्येक पार्श्व के अंत में एक और कंटेनर के पार्श्व के लेवल ऐसी जगह में चिपकाए जाएं ताकि कंटेनर के द्वार खोले जाने पर भी वे दिखाई देते रहें।
- (3) कंटेनर में भरे गए खतरनाक पदार्थों में से प्रत्येक का सही तकनीकी नाम, कंटेनर के बाहर चिपकाया जाएगा।
- (4) रेल और सड़क परिवहन अधिकारियों द्वारा अपेक्षित अतिरिक्त लेबल प्रदान किए जाएंगे।
15. स्टफिंग प्रमाण पत्र—(1) खतरनाक सामग्री को कंटेनर में भरने के लिए जिम्मेदार लोग यह प्रमाणित करते हुए कंटेनर स्टफिंग प्रमाण पत्र उपलब्ध कराएंगे कि जिसमें निम्नलिखित प्रावधानों को सही तरीके से पूरा करने के साथ उनका स्पष्ट उल्लेख किया जाएगा, नामतः:
- (i) कंटेनर साफ, सूखा और सामग्री रखने के लिए बिल्कुल उपयुक्त था,
- (ii) कंटेनर में कोई परस्पर प्रतिकूल सामग्री नहीं भरी गई है,
- (iii) सभी पैकेजों का बाहरी रूप से निरीक्षण किया गया है कि इनमें कोई क्षति तो नहीं है और केवल सूखे, सही पैकेज ही पैक किए गए हैं,

- (iv) सभी पैकेजों को कंटेनर में ठीक से भरा गया है और सुरक्षित और उपयुक्त सुरक्षित सामग्री का उपयोग किया गया है,
- (v) कंटेनर और पैकेज ठीक से चिह्नित और लेबल किए गए हैं,
- (vi) कंटेनर में खतरनाक कार्गो वे ही हैं जिनके संबंधित रिपमेंट के बारे में आधिकारिक तौर पर स्वीकृति प्राप्त कर ली गई है, तथा
- (vii) खतरनाक सामग्री के हर मामले में कंसाईनर ने खतरे की प्रकृति के संबंध में खतरनाक कार्गो की घोषणा जारी की है और यह कि समुद्र द्वारा परिवहन के लिए सामग्री की उपयुक्त रूप से पैकिंग की गई है,
- (2) कंटेनर स्टफिंग प्रमाणपत्र कंटेनर के साथ अग्रेषित किया जाएगा और सामग्री को पोत पर लोड करते समय उपलब्ध रहेगा।
16. भराई अथवा गैर-भराई के लिए हानिकारक या खतरनाक कार्गो युक्त कंटेनरों की प्राप्ति संबंधी सामान्य सलाह—(1) हमेशा इस संभावना को ध्यान में रखते हुए कि पारगमन के समय कार्गो क्षतिग्रस्त हो गया होगा, खतरनाक कार्गो वाले कंटेनरों को ध्यान से डी-स्टफ किया जाएगा और दरवाजे खोलने से पहले कार्गो की विशेषताओं को भी ध्यान में रखा जाएगा और कार्गो के क्षतिग्रस्त पाए जाने की दृष्टि में कंटेनरों को डी-स्टफ करने से पहले विशेषज्ञ की सलाह लेनी चाहिए।
- (2) निम्नलिखित सामान्य सलाह का पालन किया जाएगा, नामतः—
- (i) कोई भी कंटेनर जो खतरनाक कार्गो, विशेष रूप से जहरीले उत्पादों, को वहन करता है, उसकी डी-स्टफिंग शुरू करने से पहले उसे हवादार कर दिया जाएगा, अर्थात्, दरवाजा पर्याप्त अवधि के लिए खुला रखा जाएगा,
- (ii) खतरनाक सामग्री रखने वाले किसी भी कंटेनर को डी-स्टफ करने के बाद, यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष सावधानी बरती जानी चाहिए कि कोई खतरा न रहे और इसके लिए विशेष रूप से सफाई की जानी चाहिए यदि जहरीला रिसाव होने की घटना हुई हो या होने का संदेह हो और केवल इस बात से संतुष्ट होने पर कि कंटेनर में कोई खतरा नहीं है, खतरनाक सामग्री का लेबल हटा दिए जाएंगे,
- (iii) यदि कोई कंटेनर गर्मी के संकेत दर्शाता है, तो उसे एक सुरक्षित स्थान पर हटा दिया जाएगा और अग्निशमन सेवाओं को तुरंत सूचित किया जाएगा तथा यह देखने के लिए सावधानी बरती जाएगी कि इस्तेमाल की जाने वाली अग्निशमन की कोई भी विधि उस स्थिति में कार्गो के लिए उपयुक्त हो, तथा
- (iv) आम तौर पर डी-स्टफिंग, साफ करने और हर तरह के कार्गो के परिवहन के लिए उपयुक्त बनाने के बाद कन्साईनी कंटेनर को वापस करने के लिए बाध्य होता है, खासकर जब उसमें जहरीली, खतरनाक या आपत्तिजनक सामग्री का परिवहन किया गया हो।
17. हानिकारक या खतरनाक माल की गैर-भराई—(1) कंटेनर के पोर्ट के भीतर आने से पहले कन्साईनी या आयातक या उसके एजेंट द्वारा संबंधित पोर्ट प्राधिकरण को खतरनाक कार्गो के आयात की सूचना दी जानी चाहिए।
- (2) हानिकारक या खतरनाक कार्गो को डीस्टफ करते समय, निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा, नामतः—
- (i) हमेशा इस संभावना को ध्यान में रखते हुए कि पारगमन के समय कार्गो क्षतिग्रस्त हो गया होगा, खतरनाक कार्गो वाले कंटेनरों को ध्यान से डी-स्टफ किया जाएगा और दरवाजे खोलने से पहले कार्गो की विशेषताओं को भी ध्यान में रखा जाएगा और कार्गो के क्षतिग्रस्त पाए जाने की दृष्टि में कंटेनरों को डी-स्टफ करने से पहले विशेषज्ञ की सलाह लेनी चाहिए।
- (ii) यदि कार्गो को डीस्टफ कर दिया गया है और उसकी जाँच की गई है, तो उसे अपनी श्रेणी के अनुसार अलग किया जाना चाहिए और सही भंडारण क्षेत्र में रखा जाना चाहिए और चिह्न, लेबल या पैकेजिंग के प्रकार संबंधी किसी भी विसंगति की सूचना पर्यवेक्षक को दी जानी चाहिए और प्रचालन कंपनी को शीघ्रतापूर्वक सलाह दी जानी चाहिए,
- (iii) विभिन्न वर्गों के भंडारण के लिए क्षेत्रों को स्पष्ट रूप से निश्चित किया जाएगा और जहां संभव हो, वहाँ एक बाहरी स्टोवेज होगा बशर्ते कि पैकेजिंग उपयुक्त हो और किसी भी घटना में, पारगमन शेड के भीतर खतरनाक सामग्री को सामान्य सामग्री से अलग रखा जाएगा,
- (iv) आयातित हानिकारक सामग्री को हटाने के लिए तुरंत कार्रवाई की जानी चाहिए,
- (v) जैसे ही कंटेनर को गैर-हानिकारक घोषित किया जाता है सभी खतरनाक कार्गो लेबल हटा दिए जाएंगे,
- (vi) कंटेनर लोड से कम कार्गो वाले कंटेनर, जिनमें अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन कार्गो का कुछ हिस्सा होता है, को पोर्ट के कंटेनर फ्रेट स्टेशन में डी-स्टफ करने की अनुमति होगी,
- (vii) पोर्ट के कंटेनर फ्रेट स्टेशन में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन का कार्गो नहीं रखा जाएगा,

- (viii) पूर्ण कंटेनर लोड कंटेनरों को सीधे डिलीवरी के लिए अनुमति दी जाती है,
- (ix) गैर-भराई के लिए कंटेनर लोड से कम कार्गो वाले कंटेनरों को पोर्ट कंटेनर फ्रेट स्टेशन पर अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन कंटेनरों के स्थान के लिए चिह्नित सभी क्षेत्रों पर उचित लेबल के साथ रखा जाना है,
- (x) गैर-भराई के लिए उप संरक्षक या उनके प्राधिकृत व्यक्ति से अनुमति प्राप्त की जाएगी, तथा
- (xi) अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन कार्गो को कंटेनर या निर्दिष्ट ट्रकों में डिलीवर किया जाएगा, जो सड़क परिवहन के लिए लागू मोटर वाहन नियमों का पालन करेंगे।
- 18 खतरनाक कार्गो की सीमा – निर्दिष्ट क्षेत्र में खतरनाक कार्गो की कुल मात्रा दस-कंटेनर लोड से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- 19 हानिकारक या खतरनाक कार्गो की संभलाई करने वाले व्यक्तियों द्वारा बरती जाने वाली सावधानियां—(1) निर्दिष्ट क्षेत्रों, जहां हानिकारक या खतरनाक कार्गो कंटेनर रखे जाते हैं, में निम्नलिखित विशेष अग्निशमन प्रावधान किए जाएंगे, नामतः—
- (क) राष्ट्रीय या स्थानीय नियमों द्वारा यथा अपेक्षित सभी अग्निशमन उपकरणों की उचित अनुरक्षण एवं पूर्ण परिचालन स्थिति के साथ व्यवस्था,
- (ख) अनुसरण की जाने वाली आपातकालीन कार्यप्रणाली की स्पष्ट जानकारी का प्रावधान और इस तरह की कार्यप्रणाली का नियमित अभ्यास,
- (ग) कंटेनर बेस और स्थानीय फायर ब्रिगेड के बीच अच्छा संपर्क, ताकि हर समय अग्नि सेवा आसानी से उपलब्ध हो,
- (घ) चूँकि चूरा के साथ मिश्रित तेल के पैच आग लगने के संभावित स्रोत होते हैं और कचरे के ढेर आसानी से आग लग सकती है और डननेज के ढेर आग को तेजी से फैलने में सहायता कर सकते हैं, इसलिए अच्छी हाउसकीपिंग और स्वच्छता सुनिश्चित की जानी चाहिए,
- (ङ) धूम्रपान, असुरक्षित या सही तरह से रखरखाव न की गई विद्युत सुविधाएं या मुख्य उपकरण जैसे आग लगने के स्रोतों को न्यूनतम करने के लिए उचित ध्यान दिया जाना चाहिए,
- (च) विशेष रूप से ईंधन भरने के दौरान मशीनरी और इसके संचालन की उचित देखभाल, तथा
- (छ) परिसर के भीतर अग्नि शमन उपकरणों की आसानी से पहुंच को बनाए रखा जाना चाहिए और इसके मार्ग को हर समय खुला रखा जाए ताकि आपातकालीन वाहन क्षेत्र तक पहुंचे जा सकें।
- (2) निम्नलिखित विशेष उपकरण निर्दिष्ट क्षेत्रों में प्रदान किए जाएंगे जहां खतरनाक या हानिकारक कंटेनर रखे जाते हैं, नामतः —
- (क) पर्याप्त और उचित श्वसन उपकरण प्रदान किए जाने चाहिए और इसके उपयोग का प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए ताकि हानिकारक धुएं से प्रभावित कर्मियों को तत्काल सहायता प्रदान की जा सके,
- (ख) स्पिल्ट सामग्री की संभलाई में सुरक्षात्मक कपड़े, जिसमें रबर के जूते और दस्ताने शामिल हैं तथा ऑयलस्किकन के साथ एप्रन को उपयोग के लिए उपलब्ध करवाया जाए, तथा
- (ग) बिखरे हुए तरल के फैलाव को कम करने हेतु उपयोग के लिए निष्क्रिय सामग्रियों के बक्से उपलब्ध करवाए जाएंगे,
- बशर्ते कि विपदा आने पर उचित आपातकालीन सेवा की मदद लेने के संबंध में इस खंड में कुछ भी बाधक नहीं बनेगा।
- (3) पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था की जाएगी और —
- (क) जहां भी और जब भी खतरनाक सामग्री की संभलाई की जाती है या जब खतरनाक सामग्री से सटी अन्य सामग्री की संभलाई की जाती है, तो पर्याप्त और फ्लेमप्रूफ प्रकाश की व्यवस्था की जाएगी, तथा
- (ख) यह याद रखा जाएगा कि कृत्रिम प्रकाश में लेबलों का रंग बदला हुआ दिख सकता है।
- 20 अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन वर्ग के कंटेनरों का अलगाव— अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन वर्ग के कंटेनरों का अलगाव अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड के प्रावधानों के अनुसार होगा।
- 21 विशिष्ट प्रावधानों के अभाव में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड लागू होना – इन विनियमों में, जहां एक प्रक्रिया का स्पष्ट रूप से प्रावधान नहीं किया जाता है, अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक सामग्री कोड के प्रावधान लागू होंगे।
- 22 विनियमों का उल्लंघन – कोई भी व्यक्ति जो पूर्वोक्त प्रावधानों या आदेशों में से किसी का उल्लंघन करता है, जुर्माने से दंडित किया जा सकता है, जो दो हजार रुपये तक बढ़ाया जा सकता है और जहां इस तरह का उल्लंघन या चूक

निरंतर प्रकृति का होता है, तो इसके लिए निरंतर उल्लंघन करने के प्रतिदिन के लिए पांच सौ रुपये तक का जुर्माना हो सकता है और पोर्ट की संपत्ति, पर्यावरण और मानव जीवन को हुए नुकसान के लिए एक लाख रुपये या अध्यक्ष, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा निर्धारित, जो भी अधिक हो, लागत के भुगतान करने के लिए भी उत्तरदायी है।

23 मानक प्रचालन पद्धतियां – बोर्ड द्वारा विशिष्ट मानक प्रचालन पद्धतियों का समय-समय पर तैयार किया जा सकता है।

[मिसिल सं. पीडी. 25021/41/2015/पीडी-IV/317091]

रबिंद्र अग्रवाल, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF SHIPPING

(PD DIVISION)

NOTIFICATION

New Delhi, the 7th October, 2019

G.S.R. 761(E).—In exercise of the powers conferred by sub-section (1) of section 124 read with sub-section (1) of section 132 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Central Government hereby approves with modifications the Cochin Port Trust (Handling Freight Containers Carrying Dangerous or Hazardous Cargo) Regulations, 2019 made by the Board of Trustees of the Cochin Port Trust under section 123 and published by it as required under sub-section (2) of section 124 of the said Act, as set out in the Schedule annexed to this notification.

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

SCHEDULE

In exercise of the powers conferred by section 123 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), and in supersession of the Cochin Port Trust (Handling Freight Containers Carrying Dangerous or Hazardous Cargo) Regulations, 1987, except as respects things done or omitted to be done before such supersession, the Board of Trustees of Cochin Port Trust hereby makes the following regulations, subject to approval of the Central Government and the same is being published twice in the official Gazette for the information of the public, as required under sub-section (2) of section 124 of the said Act, namely:-

1. **Short title and Commencement.**—(1) These regulations may be called the Cochin Port Trust (Handling Freight Containers Carrying Dangerous or Hazardous Cargo) Regulations, 2019.
 - (2) They shall come into force on the date of publication of the approval thereto by the Central Government in the official Gazette.
2. **Definitions.** – In these regulations, unless the context otherwise requires,-
 - (i) “container” means an article of transport equipment specially designed and constructed for the purpose of transport of dangerous goods by one or more modes of transport.

Note. - Containers used for the carriage of dangerous or hazardous cargo shall be of adequate strength to resist the possible stress imposed by the conditions of the services in which they are deployed and they shall be properly and regularly maintained;
 - (ii) “closed container” means a container which can be laden only through one or more doors in the side or end walls;
 - (iii) “open top container” means a container with the bottom side and walls, but no roof;
 - (iv) “tank container” means container especially built for transport and distributing liquids and gases in bulk;
 - (v) “platform container” means a type of loadable platform having the same overall external length and width as the base of series containers and equipped with top and bottom corner fittings located, as on these containers, so that some of the same securing and lifting devices may be used;
 - (vi) “container space” means a space occupied by one container equivalent to one Twenty-Foot Equivalent Unit.;

Note. - One Twenty-Foot Equivalent Unit measures 6.1 metres x 2.4 metres x 2.4 metres and this distance may be occupied by a neutral container or containers;

- (vii) “deputy conservator” means the person appointed as such by the Board to be the Head of Marine Department;
- (viii) “container parking yard” means the yard in which the containers are stacked;
- (ix) “container handling equipments” means equipments used for safe handling of containers including Transfer Cranes, Top Lift Trucks, Fork Lift Trucks or any other equipment fitted with special device for lifting containers;
- (x) “container ship” means a ship in which the containers are loaded either below the deck or above deck and shall also include container oriented ships handling cargo in break bulk form;
- (xi) “dangerous cargo shed” means a specially constructed shed used for keeping dangerous or hazardous cargo;
- (xii) “International Maritime Dangerous Goods Code” means the International Maritime Dangerous Goods code adopted, by the International Maritime Organisation and as amended from time to time;
- (xiii) “loading and unloading” refer to the placing of a container aboard a ship and to its removal therefrom;
- (xiv) “packages” refer to receptacles for dangerous goods and receptacles containing dangerous or hazardous cargo;
- (xv) “packing and unpacking” refer to the placing of package containing dangerous or hazardous cargo into a container and their removal there from;
- (xvi) “port” means the Port of Cochin;
- (xvii) “stuffing and de-stuffing” means filling up the container with cargo and removal of cargo from the container;
- (xviii) “transport tractor-trailer” means a combination of transport tractor with trailer coupled together permanently or temporarily designed primarily for the transportation of goods by road; and
- (xix) all other words and expressions used herein and not defined, but defined in the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) or the Indian Ports Act, 1908 (15 of 1908) shall have the meanings respectively assigned to them in those Acts.
3. Dangerous or Hazardous Cargo. -- For the purpose of this regulations, the dangerous or hazardous cargo shall cover all substances classified as dangerous cargo by the International Maritime Dangerous Goods code by the International Maritime Organization.
4. Classification of Dangerous or Hazardous Goods. -- For the purposes of these regulations, dangerous or hazardous goods shall be divided into the following classes based on the International Maritime Dangerous Goods Code classifications, namely:-
- Class 1 – Explosives;
- Class 2 – Gases compressed; liquefied or dissolved under pressure;
- Class 3 – Inflammable liquids;
- Class 4 – Flammable Solids;
- Class 4.1 – Flammable solids (including self reactive substances and solid desensitized explosives) ;
- Class 4.2 – Substances liable to spontaneous combustion;
- Class 4.3 – Substances, which in contact with water emit inflammable gases;
- Class 5.1 – Oxidizing substances;
- Class 5.2 – Organic Peroxides;
- Class 6.1 – Poisonous (Toxic) substances;
- Class 6.2 – Infectious substances;
- Class 7 – Radio-active substances;
- Class 8 – Corrosives;
- Class 9 – Miscellaneous dangerous substances and articles, i.e., any other substance which experience has shown or may show to be of such dangerous character as to be treated as dangerous goods.

5. General acceptability of ships carrying dangerous or hazardous containers into port. – (1) All dangerous or hazardous cargo entering the Port area must be classified, packaged, labelled and marked in accordance with the International Maritime Dangerous Goods Code and be declared by the ship or shipper accordingly and the container shall also be marked as such and shall be accompanied by a packing certificate issued by the operating company indicating the contents.
- (2) No ship carrying containers containing dangerous or hazardous cargo on board shall enter the port unless the containers are stowed and so documented according to the applicable provisions of the International Maritime Dangerous Goods code.
6. Restriction on entry of ships carrying certain classes and quantities of dangerous or hazardous cargo.–(1) Ships carrying explosives shall be allowed only at such of the anchorages or areas notified by the concerned port authorities except in such quantities as may be permitted to be handled inside the port area under the applicable law for the time being in force.
- (2) No cylinder containing gases compressed, liquefied or dissolved under pressure shall be permitted to be brought inside the port unless such cylinders are permitted for import or export by the Chief Controller of Explosives.
- (3) Dangerous goods in tank containers of the following class and type of commodity shall be limited aboard any ship to such quantity as may be notified by the port authorities, namely:-
- | | | |
|-----------|---|--|
| Class 2 | - | Liquefied, Inflammable or Poisonous Gases; |
| Class 3.1 | - | Inflammable Liquids e.g. Carbon Disulphide; |
| Class 4.2 | - | Spontaneously Combustible Liquids e.g. Aluminium Alkyls; |
| Class 6 | - | Tetra-methyl Lead (Fuel Additives); |
| Class 6.1 | - | Poisonous (Toxic) substances; |
| Class 6.2 | - | Infectious substances; |
| Class 8 | - | Corrosives; |
| Class 9 | - | Miscellaneous dangerous substances; |
- (4) In all such cases, handling of tank containers shall be limited to day light hours and subject to the consignee taking delivery from the port premises and they shall not be deposited for any length of time within the port premises.
- (5) The Deputy Conservator or officer responsible for the safety of the port or any authorized representative specially nominated by him for the regulation of the dangerous or hazardous cargo in the port shall be the sole authority to give permission for landing or loading dangerous or hazardous cargo in containers.
7. Advance Notification.–(1) The Master or the ship owner or agent must inform the port authority at least forty eight hours prior to arrival of the ship of the dangerous or hazardous goods in the containers aboard the ship and those to be discharged at the port.
- (2) The intention to land or load dangerous or hazardous cargo shall be given by the steamer agents or consignors or consignees in an application made in triplicate to the Deputy Conservator for seeking permission at least forty-eight hours in advance and such application shall include a complete list of all substances with their true chemical name and International Maritime Dangerous Goods Code Number:
- Provided that one copy of each such application and its enclosure shall be given to the Deputy Conservator, Container Terminal Manager and Traffic Manager and such list shall furnish complete details including their full technical names, quantities, mode of packaging, International Maritime Dangerous Goods classification, if known and such other relevant data:
- Provided further that the items included in the list shall be serially numbered for reference and follow up correspondence.
- (3) An application for issue of permits for inflammable liquids including petroleum as defined in clause (a) of section 2 of the Petroleum Act, 1934 (30 of 1934), shall contain the information in respect of flash points of such liquids and whether such liquids are miscible with water or not.
- (4) In addition to the documents as specified in this regulation, the Deputy Conservator and Container Terminal Manager shall be provided with the information regarding transit cargo of dangerous or hazardous goods containers carried by each ship.

- (5) In the case of export, the intention to export dangerous or hazardous cargoes through containers shall be advised to the port authority prior to their delivery to the berth at least forty eight hours in advance and permission obtained from the Deputy Conservator.
- (6) In the case of cargo in transit, the same prohibitions and restrictions as applicable in respect of dangerous or hazardous cargo for loading or unloading shall be applicable.
8. Berthing.—Any container ship carrying containers containing dangerous or hazardous cargo on board shall be berthed only when permission to berth is granted by the port authorities at the designated berth.
9. Stacking of dangerous or hazardous cargo containers. - The port authorities shall stack the dangerous or hazardous cargo containers in either of the following:-
- (i) stack the containers separately in a specially designated area which has been constructed for storage of dangerous or hazardous cargo and provided with fire fighting arrangements; or
 - (ii) stack the containers in the parking yard itself by providing proper segregation as per International Maritime Dangerous Goods Code.
10. Containers containing dangerous or hazardous cargo brought to International Container Transshipment Terminal, Port Container Freight Station etc.—(1) The containers containing dangerous or hazardous cargo which are brought to the International Container Transshipment Terminal or Port Container Freight Station or such other terminal or station shall be placed in specifically marked area or noted area with proper labels, security arrangements and adequate fire fighting arrangements suitable for the specific classified cargoes as specified by the International Maritime Organization.
- (2) The permission for India gateway terminal shall be only for transit and the officer at International container transshipment terminal or India gateway terminal authorised by the Deputy Conservator shall ensure that segregation and safety requirements including fire fighting equipments are available at the container freight station prior to permitting despatch of cargo.
- (3) The General Manager of the India Gateway Terminal Private Limited or an officer designated by him shall be responsible for the safety of dangerous cargo and its handling in the International container transshipment terminal and en-route, and the name and designations of such officer responsible for enforcing safe handling of cargo at International Container Transshipment Terminal or India Gateway Terminal shall be intimated to the Deputy Conservator.
11. Special conditions to be followed for permitting transit of Class-7 Cargo. -- Vessels in transit carrying Class-7 cargo as classified by the International Maritime Organization shall be permitted in Cochin Port International Container Transshipment Terminal, subject to the following conditions, namely:-
- (i) no shifting of containers shall be permitted in the port or on board the vessel;
 - (ii) the port is to be informed at least ten days in advance of the arrival of the vessel along with a copy of the stowage plan showing the position of the Class-7 cargo containers;
 - (iii) the information on the arrival of the vessel carrying Class - 7 cargos is to be intimated to Deputy Conservator, Harbour Master, Traffic Manager and Terminal Manager of the International Container Transshipment Terminal; and
 - (iv) hazardous cargo declaration in respect of 'in transit' container shall be provided.
12. Container brought in for customs examination in port by road or Roll On - Roll Off Barges. - The following condition shall be applicable when containers are brought in for customs examination in Cochin Port, Willingdon Island by road or roll on - roll off barges, namely:-
- (i) advance information of not less than forty-eight hours and permission shall be obtained for placing the container at noted area or Inspection Ramp in the Port Container Freight Station;
 - (ii) container to be placed with proper International Maritime Organisation Class labels on all sides;
 - (iii) dwelling time of container at Cochin Port Trust Area Container Freight Station shall not exceed forty-eight hours; and
 - (iv) seal verification by the Custom's representatives shall be done in the presence of port fire service personnel.

13. Stuffing and de-stuffing of containers.-(1) The stacking of containers shall be as provided in regulation 9 and the stuffing or destuffing operation shall commence only after obtaining clearance from the Deputy Conservator.
- (2) The stuffing and destuffing operation shall follow strictly the International Maritime Dangerous Goods Guidelines for the packing of dangerous or hazardous cargo in a Freight Container.
- (3) In case stuffing or destuffing is done in an area in the vicinity of stack-yard, a minimum distance of thirty metres around shall be observed.
- (4) The following procedure and conditions shall be followed before stuffing, namely:-
- (a) containers into which dangerous cargos are to be stuffed shall be examined visually for damage and if there is evidence of material damage, the container shall not be packed;
 - (b) container shall be clean, dry and fit for use and irrelevant dangerous cargo labels shall be removed or masked over before stuffing begins;
 - (c) information shall be provided by the shipper about the hazardous proportions of the dangerous cargo to be handled and the shipper shall also ensure that dangerous cargoes are stuffed, marked and labeled in accordance with the International Maritime Dangerous Goods Code;
 - (d) dangerous cargo shall not be handled unless packaged, marked and labeled in accordance with these regulations;
 - (e) dangerous cargo shall only be handled, stuffed and secured under direct and identifiable supervision of a person deputed by the consignor or the consignee as the case may be, who is familiar with the risks involved and knows which emergency measure should be taken and such person shall also ensure that any necessary protective equipment is available;
 - (f) smoking shall be strictly prohibited;
 - (g) suitable fire precaution measure shall be taken;
 - (h) packages shall be examined and if any found to be damaged, leaking or sifting shall not be stuffed into a container and packages showing evidence of staining, etc., shall not be packed into a container without first determining that it is safe and acceptable to do so;
 - (i) water or other matter adhering to packages shall be removed before packing into a container;
 - (j) if cargoes are palletized or otherwise utilized they shall be compact and secured in a manner unlikely to damage the individual packages comprising the unit load and the materials used to handle the unit load together shall be compatible with the substances unit load and retain their efficiency when exposed to moisture, extremes of temperature and sunlight;
 - (k) in case where electric power supplied is used for any equipment or machinery in the area where containers are stacked or stuffing and destuffing is carried out, the electric supply system in the machinery shall be of a type which will not cause any spark likely to cause hazard; and
 - (l) container intended to carry dangerous cargo under temperature control shall be inspected and operated to ensure that the machinery is in proper working order before the shipment is made and a record of the inspection shall be maintained.
- (5) While stuffing and securing containers, -
- (a) special care shall be taken during handling to ensure that the packages or receptacles are not damaged;
 - (b) if a package containing dangerous cargo is damaged during handling and the contents leak out, the immediate area shall be evacuated until the hazard potential can be assessed and such damaged packages shall not be transported;
 - (c) no repacking shall be done within the port premises and if leakage from dangerous cargo is likely to cause any explosion, spontaneous combustion, poisoning or similar danger, personnel shall immediately be moved to safe place and the emergency response organization including the fire service, medical services and pollution control organization shall be notified as necessary;
 - (d) dangerous goods shall not be stuffed in the same container with incompatible substances;
 - (e) dangerous goods, which may suffer damage by taint, odour or contamination to other products, shall not be stuffed in the same container as goods;
 - (f) when dangerous cargo, particularly those from Class 6.1 (Poisons) and Class 8 (Corrosives) are handled, consumption of any form of food or drink shall be prohibited;

- (g) special packing instructions detailed on individual packages or otherwise available must be strictly observed and goods marked “Protect from Frost” shall be stowed away from the walls of the container; and
 - (h) goods marked “this way up” shall be packed accordingly and when dangerous goods consignment forms only part of the load of a container, it shall be stuffed so as to be accessible from the doors of the container.
14. Marking and Labeling.—(1) The containers shall be sealed prior to dispatch but shall not be locked unless specifically required and agreed to by the container operator and in such cases a key shall be readily available at all times.
- (2) Containers in which dangerous goods are stuffed shall bear International Maritime Organization Dangerous goods Code Class Labels (Placards) which shall be not less than 250 mm x 250 mm in size and except where not required by International Maritime Dangerous Goods Code there shall be at least four such labels (Placards) placed externally in conspicuous places, one on each side and one on each end and the labels for the sides of the container shall be affixed in such position that they are not obscured when the container doors are opened.
 - (3) The container shall also bear externally the correct technical name of each of the dangerous substances packed therein.
 - (4) Additional labels as may be required by rail and road transport authorities shall be provided.
15. Stuffing Certificate.—(1) Those responsible for the stuffing of the dangerous cargo into a container shall provide a Container Stuffing Certificate certifying that it has been properly carried out and embodying the following provisions, namely:-
- (i) that the container was clean, dry and apparently fit to receive the goods;
 - (ii) no incompatible goods have been stuffed in the container;
 - (iii) all packages have been externally inspected for damage and only dry, sound packages packed;
 - (iv) all packages have been properly stuffed in the container and secured and suitable securing materials used;
 - (v) the container and packages are properly marked and labelled;
 - (vi) the dangerous cargoes in the container are those for which acceptance has been officially obtained with the shipment in question; and
 - (vii) the consignor of the dangerous cargo has in each case issued a dangerous cargo’s declaration as to nature of the hazard and that the cargoes are suitably packaged for transport by sea.
- (2) The Container Stuffing Certificate shall be forwarded with the container and to be available at the time of loading on board ship.
16. General advice on receipt of containers containing dangerous or hazardous cargo for stuffing or de-stuffing. – (1) Containers containing dangerous cargo shall be destuffed with care, always bearing in mind that the cargo may have been damaged in transit and before the doors are opened, this possibility shall be borne in mind in relation to the properties of the cargo and if there is evidence that damage has occurred and such a condition exists, expert advice must be sought before commencing to de-stuff the containers.
- (2) The following general advice shall be followed, namely:-
- (i) any container which carried dangerous cargo particularly, toxic products, shall be ventilated before destuffing commences, that is, the door shall be kept open for an adequate period;
 - (ii) after any container containing dangerous goods had been destuffed, particular care must be taken to ensure that no hazard remains and this may entail special cleaning particularly if toxic spillage has occurred or is suspected and only when satisfied that a container offers no hazard, the dangerous goods labels shall be removed;
 - (iii) If any container shows signs of heat it shall be removed to a safe place and fire services immediately notified and care shall be taken to see that any fire fighting methods to be used are suitable for the cargo in question; and
 - (iv) consignee is normally obliged to return the container, after destuffing, cleaning and making it suitable for the transport of every kind of cargo, especially when poisonous, dangerous or obnoxious cargo has been transported.

17. De-stuffing of dangerous or hazardous cargoes.-(1) Notification of import of dangerous cargo must be given to the concerned port authority by the consignee or importer or his agent prior to the arrival of the container within the port.
- (2) While destuffing dangerous or hazardous cargoes, the following procedure shall be followed, namely:-
- (i) dangerous cargo containers shall be destuffed with care always bearing in mind that the cargo may have been damaged in transit and before the doors are opened, this possibility shall be borne in mind in relation to the properties of the cargo and if there is evidence that such damage has occurred, expert advice must be sought before commencing destuffing of the container;
 - (ii) if cargo is destuffed and checked, it must be separated according to its class and placed in the correct storage area and any discrepancy in respect of marks, labels or type of packaging must be reported to the supervisor and the operating company shall be advised at the earliest opportunity;
 - (iii) areas for the storing of the various classes shall be clearly defined and where possible, there shall be an outside stowage provided the packaging is suitable and in any event, dangerous goods shall be set apart from the general cargo within the transit shed;
 - (iv) removal of imported dangerous cargo must be effected immediately;
 - (v) all dangerous cargo labels shall be removed as soon as the container can be declared non-hazardous;
 - (vi) Less than Container Load containers containing part International Maritime Organization cargo shall be permitted to be de-stuffed in port's Container Freight Station;
 - (vii) International Maritime Organization cargo shall not be stored in the Port's Container Freight Station;
 - (viii) Full Container Load containers are permitted for direct delivery;
 - (ix) Less than Container Load containers for de-stuffing are to be placed at noted area marked for placement of International Maritime Organization containers at Port Container Freight Station with proper labels on all sides;
 - (x) permission for de-stuffing shall be obtained from Deputy Conservator or his authorised deputies; and
 - (xi) International Maritime Organization cargo shall be delivered either in the containers or designated trucks, which shall observe the applicable motor vehicle rules for road transportation.
18. Limit of dangerous cargo. - Total quantity of dangerous cargo in a designated area shall not exceed ten-container load.
19. Precautions to be taken by persons handling dangerous or hazardous cargo.-(1) The following special fire fighting provisions shall be made in the designated areas where dangerous or hazardous cargo containers are kept, namely:-
- (a) the provision of all fire fighting equipment as required by national or local regulations in properly maintained and fully operational condition;
 - (b) the provision of clear information as to emergency routines to be followed and a regular practice of such routines;
 - (c) good liaison between the container base and the local fire brigade so that the fire service shall be readily available at all times;
 - (d) good housekeeping and cleanliness shall be ensured since patches of oil mixed with the sawdust are potential sources of ignition and heaps of rubbish can be readily ignited, and piles of dunnage can assist in the rapid spread of the fire;
 - (e) proper care shall be taken to minimize sources of ignition such as smoking, unprotected or ill maintained electrical installations or main equipment;
 - (f) proper care of machinery and its operations particularly when refueling; and
 - (g) clear access to fire appliances within the premises shall be maintained and its route kept clear at all times to enable emergency vehicles to reach the area.
- (2) The following special equipment shall be provided in the designated areas where dangerous or hazardous containers are kept, namely:-
- (a) adequate and proper breathing apparatus shall be provided and trained in its use so as to render immediate assistance to personnel affected by noxious fumes;

- (b) protective clothing, comprising rubber boots and gloves and apron together with oilskins shall be available for use in dealing with spilt material; and
 - (c) receptacles of inert materials shall be available for use in minimising the spread of spilt liquid:
- Provided that nothing in this section shall prevent calling upon the proper emergency service as soon as trouble arises.
- (3) Adequate lighting arrangements shall be made and -
- (a) wherever and whenever dangerous goods are handled or when other goods handled adjacent to dangerous goods, adequate and flameproof lighting shall be provided; and
 - (b) it shall be remembered that labels may appear to change colour in artificial light.
20. Segregation of International Maritime Organization class containers. -- The segregation of International Maritime Organization class containers shall be in accordance with the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code.
21. International Maritime Dangerous Goods Code to apply in the absence of specific provisions. -- In these regulations, where a procedure is not expressly provided for, the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code shall apply.
22. Contraventions of regulations. -- Any person who contravenes any of the aforesaid provisions or orders made thereunder shall be punishable with fine which may extend up to two thousand rupees and where the contravention or failure is continuous one, with further fine which may extend up to five hundred rupees per day of such continued contravention and also liable to pay the cost of rupees one lakh towards the damage caused to the port property, environment and human life or as determined by the Chairman, Cochin Port Trust, whichever is higher.
23. Standard Operating Procedures. -- Specific standard operating procedures may be framed by the Board from time to time.

[F. No. PD-25021/41/2015-PD-IV/317091]

RABINDRA AGARWAL, Jt. Secy.