



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-12022026-270079  
CG-DL-E-12022026-270079

असाधारण  
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 113]  
No. 113]

नई दिल्ली, सोमवार, फरवरी 9, 2026/माघ 20, 1947

NEW DELHI, MONDAY, FEBRUARY 9, 2026/MAGHA 20, 1947

श्रम एवं रोजगार मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 फरवरी, 2026

**सा.का.नि. 119(अ).**—निम्नलिखित मसौदा विनियम, जिन्हें केन्द्र सरकार व्यावसायिक सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्य दशाएँ संहिता, 2020 (2020 का 37) की धारा 136 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए बनाने का प्रस्ताव करती है, को धारा 134 की उप धारा (1) की अपेक्षा के अनुसार, उन सभी व्यक्तियों की सूचना के लिए, जिनके इससे प्रभावित होने की संभावना है, एतद्वारा अधिसूचित किया जाता है और एतद्वारा नोटिस दिया जाता है कि उक्त मसौदा अधिसूचना पर उस तारीख से 45 दिनों की अवधि की समाप्ति के बाद विचार किया जाएगा, जिस तारीख को राजपत्र की प्रतियां, जिसमें यह अधिसूचना प्रकाशित की गई है, आम जन के लिए उपलब्ध करा दी जाती हैं; आपत्तियां और सुझाव, यदि कोई हों, को श्री रविशंकर निराला, अवर सचिव, भारत सरकार, श्रम एवं रोजगार मंत्रालय, कमरा संख्या: 17, श्रम शक्ति भवन, रफी मार्ग, नई दिल्ली को अथवा ईमेल(fas@dfgasli.nic.in तथा ravis.nirala@nic.in) द्वारा भेजा जा सकता है। आपत्तियां और सुझाव एक प्रोफार्मा में भेजे जाएँ जिसमें कॉलम (i) में व्यक्तियों और संगठनों के नाम और पते का उल्लेख हो, कॉलम (ii) में उस नियम या उपनियम का उल्लेख हो जिसे संशोधित करने का प्रस्ताव है, तथा कॉलम (iii) में प्रस्तुत किए जाने वाले संशोधित विनियम या उप विनियम और उसके कारणों का उल्लेख हो; उक्त मसौदा अधिसूचना के संबंध में किसी व्यक्ति या संगठन से ऊपर निर्दिष्ट 45 दिनों की अवधि समाप्त होने से पहले प्राप्त आपत्तियों और सुझावों पर केन्द्र सरकार द्वारा विचार किया जाएगा।

खदान कामगारों के लिए व्यावसायिक स्वास्थ्य, सुरक्षा और कार्य दशाएँ संहिता, 2020 की धारा 136 के तहत निर्दिष्ट व्यावसायिक स्वास्थ्य, सुरक्षा और कार्य दशाएँ (डॉक कार्य) केंद्रीय विनियम, 2026।

**व्यावसायिक सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्यदशाएं (डॉक कार्य) केंद्रीय विनियम, 2026**

**1. संक्षिप्त शीर्षक, सीमा और प्रारंभ -**

(1). इन विनियमों को व्यावसायिक सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्यदशाएं (डॉक कार्य) विनियम, 2026 कहा जाए।  
 (2) ये भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 2025 में यथापरिभाषित भारत के सभी प्रमुख बंदरगाहों पर लागू होंगे

**2. अधिसूचना की तारीख- ये राजपत्र में इनके प्रकाशन की तारीख से लागू होंगे।**

**3. परिभाषाएँ- (1) इन विनियमों में जब तक कि संदर्भ अन्यथा आवश्यक न हो-**

(क) "अभिकर्ता" - जब एक डॉक कार्य के संबंध में उपयोग किया जाता है, तो इसका आशय ऐसे प्रत्येक व्यक्ति या कंपनी से है, चाहे वह इस रूप में नियुक्त किया गया हो या नहीं, जो जहाज मालिकों, ऑपरेटरों, चार्टर्स, शिपर, निर्यातक, बंदरगाह प्राधिकरणों, सीमा शुल्क और बंदरगाह के अन्य हितधारकों की ओर से कार्य करता है या कार्य करने के लिए अभिप्रेत है ऐसे डॉक कार्य या उसके किसी भाग के प्रबंधन, नियंत्रण, पर्यवेक्षण या दिशा में भाग लेता है;

(ख) "प्राधिकृत व्यक्ति" से तात्पर्य, बंदरगाह प्राधिकरण, नियोक्ता, जहाज के स्वामी या अभिकर्ता या किसी जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा किसी विशिष्ट कार्य या कार्यों को करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति से है और जो कार्य या कार्यों को करने के लिए आवश्यक तकनीकी ज्ञान और अनुभव रखता हो;

(ग) "संहिता" से व्यावसायिक सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्यदशाएं संहिता, 2020 अभिप्रेत है।

(घ) "कंटेनर" का आशय: (i) एक स्थायी प्रकृति वाले और तदनुसार बार-बार उपयोग हेतु उपयुक्त होने के लिए पर्याप्त मजबूत (ii) मध्यवर्ती पुनः लोड किए बिना परिवहन के एक या अधिक साधनों द्वारा, माल के परिवहन की सुविधा के लिए विशेष रूप से डिज़ाइन किया गया (iii) इन उद्देश्यों के लिए कॉर्नर फिटिंग के साथ सुरक्षित और/या आसानी से संभालने के लिए डिज़ाइन किया गया परिवहन उपकरण का एक आर्टिकल है। "कंटेनर" शब्द में न तो वाहन और न ही पैकेजिंग शामिल हैं; हालांकि, चेसिस पर ले जाने वाले कंटेनर शामिल होते हैं,

**तथा**

कंटेनर का अर्थ है कठोर, आयताकार, पुनः प्रयोज्य कार्गो इकाइयाँ जो पैकेज्ड के इंटरमॉडल सङ्क, रेल या समुद्री परिवहन या मध्यवर्ती रीलोडिंग के बिना परिवहन के एक या अधिक साधनों द्वारा बल्क कार्गो के लिए अभिप्रेत हैं।

(ङ) "कंटेनर टर्मिनल" का अर्थ है वह क्षेत्र जहां जहाजों और परिवहन के अन्य साधनों के बीच कंटेनरों को प्राप्त करने, भंडारण, प्रेषण और इंटरचेंज का संचालन किया जाता है, जो मुख्य रूप से उठाने वाले उपकरणों और परिवहन उपकरणों की मदद से किया जाता है, और इसमें संबंधित सङ्क वाहन, प्रतीक्षा स्थल, कंट्रोल इंटर-चेंज ग्रिड, स्टैकिंग क्षेत्र और संबंधित सङ्क वाहन, प्रस्थान शामिल हैं, लेकिन इसमें निम्नलिखित शामिल नहीं होंगे-

(i) टर्मिनल जो एक ही परिचालन क्षेत्रों का उपयोग करके कंटेनरीकृत कार्गो और ब्रेक-बल्क कार्गो की महत्वपूर्ण मात्रा को संभालते हैं;

(ii) सभी रेलवे टर्मिनल और सभी अंतर्रेशीय डिपो;

(iii) कंटेनरों की सामग्री की स्टॉकिंग और स्ट्रिपिंग; तथा

(iv) शिप-बोर्ड और शिप-साइड ऑपरेशन एलओ-एलओ और आरओ-आरओ वैसल्स;

(च) "कन्वेयर" का अर्थ है एक स्थान से दूसरे स्थान तक एकल पैकेज या ठोस थोक कार्गो के परिवहन के लिए डॉक कार्य में उपयोग किए जाने वाले यांत्रिक उपकरण;

(छ) 'जोखिमपूर्ण वस्तुओं' का अर्थ ऐसी वस्तुएं हैं, जो अपनी प्रकृति, मात्रा या ऐसे माल के संचालन और भंडारण के तरीके के आधार पर या तो अकेले या सामूहिक रूप से बंदरगाह की सीमा के भीतर या किसी जहाज पर व्यक्तियों के जीवन या स्वास्थ्य को खतरे में डालने के लिए उत्तरदायी हैं या ऐसी बंदरगाह सीमा के भीतर संपत्ति को नुकसान पहुंचाते हैं और इसमें ऐसी वस्तुएं शामिल हैं जो एक रिसेप्टेकल, पोर्टेबल टैंक, फ्रेट कंटेनर या वाहन में निहित हैं, जैसा कि आईएमडीजी कोड में परिभाषित किया गया है। इस शब्द में एक खाली रिसेप्टेकल, पोर्टेबल टैंक या टैंक वाहन शामिल है जिसका उपयोग पहले जोखिमपूर्ण वस्तुओं की ढुलाई के लिए किया जाता रहा है जब तक कि इस तरह के पात्र को साफ और सुखाया नहीं गया है या, जब पूर्व सामग्री की प्रकृति सुरक्षा के साथ ऐसी गाड़ी की अनुमति देती है और कंटेनरों को सुरक्षित रूप से बंद करने की अनुमति देती है।

जोखिमपूर्ण वस्तुओं में सभी पदार्थ शामिल हैं –

(i) अंतर्राष्ट्रीय समुद्री जोखिमपूर्ण वस्तु (आईएमडीजी) संहिता में सूचीबद्ध वर्गों के भीतर आने वाली संपत्तियां होना;

(ii) विस्फोटक अधिनियम, 1884 के अधीन यथापरिभाषित विस्फोटक;

(iii) खतरनाक रसायनों के विनिर्माण, भंडारण और आयात नियम, 1989 की अनुसूची-I में सूचीबद्ध खतरनाक रसायन।

(ज) "डॉक" का अर्थ है कोई भी डॉक, ब्हार्फ, घाट या तट और इसमें डॉक, ब्हार्फ, घाट या तट या किसी भी रेलवे ट्रैक या साइडिंग के मालिकों, ट्रस्टियों या संरक्षकों से संबंधित गोदाम या भंडारण स्थान शामिल होंगे जो डॉक, ब्हार्फ, घाट या तट गतिविधियों के संबंध में या उसके आसपास के क्षेत्र में स्थित हैं, लेकिन भारतीय रेलवे का हिस्सा नहीं हैं।

(झ) "डॉक वर्कर" का वही अर्थ होगा जो बंदरगाह प्राधिकरण के परिसर में काम करने वाले ओएसएच और डब्ल्यूसी कोड, 2020 की धारा 2 (जेडजेडएल) के तहत परिभाषित किया गया है।

(ज) "फॉर्म" का अर्थ है इन विनियमों में संलग्न एक प्रपत्र;

(ट) "हैच" का अर्थ है डॉक कार्य के प्रयोजनों के लिए या ट्रिमिंग के लिए या वेंटिलेशन के लिए या सफाई के लिए उपयोग किए जाने वाले डेक की एक ओपनिंग;

(ठ) "हैचवे" का अर्थ है शीर्ष डेक से होल्ड के नीचे तक हैच के वर्ग के भीतर की पूरी जगह;

(ड) आईएमडीजी कोड का अर्थ अंतर्राष्ट्रीय समुद्री जोखिमपूर्ण वस्तु (आईएमडीजी) संहिता है, जिसे अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन की समुद्री सुरक्षा समिति द्वारा समय-समय पर संशोधित किया जा सकता है।

(ढ) "लिफ्टिंग उपकरण" का अर्थ है सभी स्थिर या मोबाइल कार्गो हैंडलिंग उपकरण, जिनमें उनके स्थायी अटैचमेंट शामिल हैं, जैसे कि क्रेन, डेरिक्स तट-आधारित बिजली संचालित रैप, गैन्ट्री क्रेन जो तट या ऑन-बोर्ड

जहाज पर कार्गों को बंद रखने, उठाने या कम करने या बंद रखने या समर्थित होने पर उन्हें एक स्थिति से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए, डॉक कार्य के संबंध में उपयोग किए जाते हैं, और इसमें लिफ्टिंग मशीनरी शामिल है;

(ण) "लो-लो" का अर्थ है लिफ्ट-ऑन लिफ्ट-ऑफ कार्गो जिसे जहाज या शोर क्रेन का उपयोग करके जहाजों और अन्य वाहनों को लिफ्ट-ऑन या ऑफ किया जाएगा।

(त) "लूज गियर" का अर्थ है हुक, रिंग, शैकल, कुंडा, चेन, गोफन, उठाने वाले बीम, कंटेनर स्प्रेडर, ट्रे, हड्डपने, चुंबक, उठाने वाले उपकरण और किसी भी अन्य, उपकरण के आर्टिकल जिसके माध्यम से लोड को उठाने वाले उपकरण से जोड़ा जा सकता है जो उठाने वाले उपकरण का एक अभिन्न अंग नहीं बनाता है।

(थ) "बंदरगाह" का अर्थ है भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 2025 के तहत परिभाषित बंदरगाह

(द) "बंदरगाह प्राधिकरण" का अर्थ है वह व्यक्ति जिसके पास भारतीय बंदरगाह अधिनियम 2025 की धारा 2(ब्र)(i) में परिभाषित "प्रमुख बंदरगाह" में डॉक का सामान्य प्रबंधन और नियंत्रण है।

बशर्ते कि यदि किसी अन्य व्यक्ति ने डॉक के किसी भी हिस्से पर कब्जे के अनन्य अधिकार से, ऐसे हिस्से का सामान्य प्रबंधन और नियंत्रण हासिल कर लिया है, तो उसे उस हिस्से के संबंध में "बंदरगाह प्राधिकरण" माना जाएगा;

(ध) "परिसर" का अर्थ है कोई भी डॉक, व्हार्फ, क्रे, घाट, गोदाम, भंडारण स्थान या लैंडिंग स्थान, सड़कें, प्रतीक्षा या पार्किंग क्षेत्र जहां बंदरगाह प्राधिकरण का सामान्य नियंत्रण है और डॉक का काम किया जाता है;

(न) "पुली ब्लॉक" का अर्थ है पुली ब्लॉक, जिन और इसी तरह के गियर, एक क्रेन ब्लॉक के अलावा विशेष रूप से एक क्रेन के साथ उपयोग के लिए बनाया गया है जिससे यह स्थायी रूप से जुड़ा हुआ है;

(प) "जिम्मेदार व्यक्ति" का अर्थ है नियोक्ता, जहाज के मालिक, गियर के मालिक, एजेंट या बंदरगाह अधिकारियों द्वारा नियुक्त एक व्यक्ति, जैसा भी मामला हो, एक विशिष्ट कर्तव्य या कर्तव्यों के प्रदर्शन के लिए जिम्मेदार होना और जिसके पास कर्तव्य या कर्तव्यों के उचित प्रदर्शन के लिए पर्याप्त ज्ञान और अनुभव और अपेक्षित अधिकार है;

(फ) "आरओ-आरओ ऑपरेशन" का अर्थ है रोल-ऑन रोल-ऑफ नौका प्रकार का पोत जिस पर माल और कंटेनरों को आमतौर पर रैप के माध्यम से चलाया जा सकता है।

(ब) ढीले गियर या उठाने वाले उपकरण के एक आर्टिकल के संबंध में "सुरक्षित कार्य भार" का अर्थ है वह भार जो अधिकतम भार है जिसे सामान्य कामकाजी परिस्थितियों में सुरक्षा के साथ लगाया जा सकता है और जैसा कि सक्षम व्यक्ति द्वारा मूल्यांकन और प्रमाणित किया जा सकता है;

(भ) "अनुसूची" का अर्थ है इन विनियमों के साथ संलग्न एक अनुसूची;

(म) "जहाज" का अर्थ है किसी भी प्रकार का जहाज, जहाज, बार्ज, लाइटर, होवर-क्राफ्ट या युद्ध के जहाजों और देशी शिल्प के जहाजों को छोड़कर, मुख्य रूप से पानी द्वारा माल के परिवहन, गाड़ी और / या परिवहन के लिए बनाई गई कोई भी वस्तु।

(कक) "मानकों" का वही अर्थ होगा जो ओएसएच और डब्ल्यूसी, संहिता 2020 की धारा 18 के तहत परिभाषित किया गया है।

(कग) "परीक्षण प्रतिष्ठान" का अर्थ परीक्षण और परीक्षा सुविधाओं के साथ एक प्रतिष्ठान से है, जैसा कि मुख्य निरीक्षक सह सुविधाकर्ता द्वारा विनियमों के तहत आवश्यक उपकरण या लूज गियर या तार रस्सी को उठाने के परीक्षण, परीक्षण, एनीलिंग या प्रमाणन आदि करने के लिए अनुमोदित किया गया है;

(कग) "परिवहन उपकरण" का अर्थ है सभी संचालित हाथ ट्रक, कांटा-लिफ्ट, ट्रक, ट्रैक्टर, ट्रेलर, लोकोमोटिव, प्राइम मूवर और डॉक कार्य के लिए उपयोग किए जाने वाले किसी भी अन्य उपकरण;

(कघ) इस विनियमन में परिभाषित नहीं किए गए शब्दों और अभिव्यक्तियों का वही अर्थ होगा जो उन्हें संहिता में सौंपा गया है जब तक कि अन्यथा निर्दिष्ट न हो।

#### 4. निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता के रूप में नियुक्ति के लिए आवश्यक योग्यताओं को निर्दिष्ट करने के लिए क्रम संख्या

##### (क) के तहत विनियमन;

केंद्र सरकार राजपत्र में अधिसूचना द्वारा उन व्यक्तियों को नियुक्त कर सकती है जैसा कि वह उचित समझे और किसी मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय या संस्थान से इंजीनियरिंग की किसी ब्रांच या विज्ञान में डिग्री रखने वाले मुख्य निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता या निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता के रूप में नियुक्त कर सकती है।

#### 5. इस संहिता के तहत प्रतिष्ठानों या प्रतिष्ठानों के वर्ग द्वारा दाखिल किए जाने वाले रिटर्न के प्रपत्रों को निर्दिष्ट करने के लिए क्रम संख्या (यट) के तहत विनियमन;

किसी प्रतिष्ठान का प्रत्येक नियोक्ता ओएसएच और डब्ल्यूसी (केंद्रीय) नियम, 2026 में विनिर्दिष्ट किए गए अनुसार प्रपत्र- IX में दो प्रतियों में ऐसे प्रतिष्ठान से संबंधित वार्षिक रिटर्न को क्षेत्राधिकार वाले निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता को 31 जनवरी तक भेजेगा।

#### 6. तट, जहाज, डॉक, संरचना और अन्य स्थानों जिस पर कोई भी डॉक काम किया जाता है, पर काम करने के स्थानों की सुरक्षा के लिए निर्माण, लैस और रखरखाव से संबंधित सामान्य आवश्यकता के लिए क्रम संख्या (यठ) के तहत विनियमन,;

तट के मामले में बंदरगाह प्राधिकरण और जहाज के मामले में मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि:

##### (1) फ्लोर लोडिंग

(क) गोदाम या भंडारण के किसी भी तल द्वारा ले जाने वाला प्रति वर्ग मीटर अधिकतम भार को और ऐसी मंजिल पर उपयोग किए जाने वाले किसी भी उठाने वाले उपकरण और परिवहन उपकरण के अधिकतम भार को विशिष्ट स्थानों पर प्रदर्शित किया जाएगा।

(ख) उप-विनियमन (क) में निर्दिष्ट अधिकतम भार को पार नहीं किया जाएगा।

##### (2) सीडिंग

(क) एक गोदाम या भंडारण में सीडिंगों को 1 मीटर ऊंचाई की पर्यास रेलिंग के साथ प्रदान किया जाएगा और बनाए रखा जाएगा। सीडिंगों के खुले हिस्से पर सुरक्षात्मक हैंड रेल प्रदान की जाएगी।

(ख) सीडिंगों के सभी खुले किनारों को निचले और मध्य-स्तर की सुरक्षात्मक रेल की आवश्यकता हो सकती है।

(ग) एक रिसर्स की अधिकतम ऊंचाई 19 सेमी होगी और राइजर की संख्या प्रति उड़ान 12 तक सीमित होगी।

## (3) कार्य स्थान

(क) डेक कार्गो को स्टोर किया जाएगा, या प्रभावी उपाय किए जाएंगे, ताकि,-

- विंचेज, होल्ड, सीढ़ी और सिग्नलर के स्टैंड तक सुरक्षित पहुंच प्रदान की जाती है; तथा
- लोडिंग या अनलोडिंग के दौरान उपयोग की जाने वाली विंचेज और क्रेन को सुरक्षित रूप से संचालित किया जा सकता है।

(ख) डेक कार्गो, होल्ड सीढ़ी और काम के किसी भी स्थान तक सुरक्षित रूप से स्थापित सीढ़ियों या सीढ़ी द्वारा सुरक्षित पहुंच सुनिश्चित की जाएगी।

(ग) जब एक सिग्नलर को हैच के वर्ग से जहाज की तरफ जाना होता है, तो कम से कम 90 सेंटीमीटर चौड़ी जगह साफ रखी जाएगी।

(घ) यदि डेक कार्गो की सतह असमान है, तो डॉक श्रमिकों की सुरक्षित आवाजाही के लिए उपयुक्त उपाय प्रदान किए जाएंगे।

(ङ) जब डेक कार्गो को जहाज के बुलवार्क या हैच कमिंग के विपरीत रखा जाता है और इतनी ऊँचाई पर कि डॉक कार्यकर्ता को बोर्ड पर या खुली पकड़ में गिरने का खतरा होता है, तो इस तरह के गिरने को रोकने के लिए उपयुक्त और पर्याप्त बाड़ लगाई जाएगी।

(च) जब डेक पर कोई कार्गो होता है, तो यह सुनिश्चित किया जाएगा कि उपयुक्त व्यवस्था करके सिग्नलर और क्रेन या चरखी ऑपरेटर के बीच दृश्यता बाधित न हो।

(छ) सभी स्थानों, जैसे डेक, चरणों आदि को ठीक से साफ किया जाना चाहिए और वस्तुओं या मलबे से मुक्त रखा जाना चाहिए जो फिसलने, ठोकर खाने और गिरने का कारण बन सकते हैं।

(ज) जब कोमिंग इतनी अधिक हो कि सिग्नलर होल्ड में ठीक से नहीं देख पाता है, तो एक उपयुक्त स्टेप या प्लेटफॉर्म इस तरह से प्रदान किया जाएगा कि प्लेटफॉर्म के शीर्ष और कमिंग के ऊपरी किनारे के बीच की दूरी एक मीटर से कम न हो।

(झ) कम से कम 90 सेंटीमीटर चौड़ा एक अवाधित स्थान और जहां यह व्यावहारिक नहीं है, उतना ही व्यापक नहीं है, हर हैच के चारों ओर प्रदान किया जाएगा।

(ज) डॉक कार्य के संबंध में उपयोग किए जाने वाले जहाज का कोई भी हिस्सा पेटेंट दोष से मुक्त होगा और अच्छे कार्य क्रम में बनाए रखा जाएगा।

## (4) सतहें

(क) डॉक और डॉक के अंदर एक प्रत्येक काम करने की जगह के लिए सभी रेगुलर अप्रोच जिसका श्रमिकों को डॉक पर जाने या डॉक से जाने के लिए उपयोग करना पड़ता है-

- साफ और उन वस्तुओं से मुक्त रखा जाता है जो ट्रिपिंग, फिसलने, ठोकर खाने या गिरने का कारण बन सकती हैं,
- डॉक कामगारों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए अच्छी मरम्मत में रख-रखाव किया जाता है।

(ख) डॉक के सभी क्षेत्रों को ठीक से सूखा और वर्गीकृत किया जाएगा ताकि शेड, गोदामों और स्टोर स्थानों तक सुरक्षित पहुंच और कार्गो और उपकरणों की सुरक्षित हैंडलिंग की सुविधा मिल सके।

(ग) नाली पूल और कैच बेसिन को ठीक से कवर या अटैच किया जाना चाहिए।

(घ) रैप आदि के अलावा अन्य सभी सतहें जल निकासी प्रदान करते समय यथोचित रूप से व्यावहारिक स्तर की होनी चाहिए। घाटों या अन्य परिचालन क्षेत्रों पर कोई भी ढलान घाट के किनारे की ओर नहीं बनाया जाना चाहिए।

(ङ) एक डॉक के सभी क्षेत्रों और सभी दृष्टिकोण जिन पर उठाने वाले उपकरण और परिवहन उपकरण का उपयोग किया जाना चाहिए, अच्छी पहनने वाली सामग्री के साथ सतह पर और पर्याप्त रूप से और खुले या बिना बाड़ वाले उद्वाटन, छेद, दरारें, उतार-चढ़ाव और अनुमानों से मुक्त और स्किड प्रतिरोधी, नाजुक कवर खोलने के लिए जहां आवश्यक हो वहां सुरक्षित परिवहन और कार्गो के भंडारण का खर्च उठाया जाएगा और ठीक से बनाए रखा जाएगा।

(च) डॉक में कोई भी कार्य क्षेत्र जो क्षतिग्रस्त है या मरम्मत के अधीन है, उसे अन्य क्षेत्रों से प्रभावी ढंग से अवरुद्ध कर दिया जाएगा और जब आवश्यक हो, रात में चेतावनी रोशनी प्रदान की जाएगी।

(छ) जल द्वारा परिवहन के लिए बने जहाजों से उतरने या उतरने के लिए डॉक श्रमिकों द्वारा उपयोग किए जाने वाले सभी लैंडिंग स्थानों को उनका उपयोग करने वाले व्यक्तियों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए सीढ़ियों की नियमित सफाई के साथ अच्छी स्थिति में बनाए रखा जाएगा।

#### (5) कार्गो प्लेटफॉर्म

(क) कार्गो प्लेटफॉर्म (स्वयं कार्गो द्वारा सूजित को छोड़कर) ठोस सामग्री से बने होंगे, पर्याप्त रूप से और मजबूती से निर्मित होंगे, उपयुक्त रूप से समर्थित और अच्छी काम करने की स्थिति में बनाए रखा जाएगा।

(ख) कार्गो प्लेटफॉर्म-

- (i) कार्गो प्राप्त करने और उन पर काम करने वाले डॉक श्रमिकों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त आकार का होगा;
- (ii) यदि ऊंचाई 1.5 मीटर से अधिक है, तो उपर्युक्त (क) की आवश्यकताओं के अलावा, प्लेटफॉर्म को एक मीटर की ऊंचाई तक पर्याप्त बाड़ लगाकर उन पक्षों पर संरक्षित किया जाएगा, जिनका उपयोग कार्गो प्राप्त करने या वितरित करने के लिए नहीं किया जाता है; तथा
- (iii) सीढ़ी या सीढ़ियों जैसे पहुंच के सुरक्षित साधन प्रदान किए जाएं।

(ग) कार्गो प्लेटफॉर्म पर अतिभार नहीं डाला जाएगा।

(घ) पोर्टबल ट्रेस्टल स्थिर और सुरक्षित होंगे।

7. डॉक, व्हार्फ, घाट या अन्य स्थानों पर किसी भी नियमित पहुंच की सुरक्षा के लिए जिसका उपयोग डॉक श्रमिकों को काम पर जाने और ऐसे स्थानों और परियोजनाओं की फेन्सिंग लगाने के लिए करना पड़ता है क्रम संख्या (यड) के तहत तैयार किया गया विनियम;:

डॉक, व्हार्फ या घाट के मामले में बंदरगाह प्राधिकरण और जहाज के मामले में मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि:

#### (1) मुक्त रखे जाने वाले मार्ग-

(क) कार्गो को इस तरह से संग्रहीत नहीं किया जाएगा या परिवहन उपकरण या उठाने वाले उपकरणों को डॉक के किसी भी क्षेत्र पर नहीं रखा जाएगा जहां डॉक श्रमिकों को नियोजित किया जाता है ताकि इन

विनियमों के तहत प्रदान किए गए जहाजों, क्रेन, जीवन रक्षक उपकरणों, अग्निशमन उपकरणों और कल्याण सुविधाओं तक पहुंच में बाधा उत्पन्न हो सके।

(ख) जहां किसी भी घाट या घाट के किनारे पर कोई स्थान छोड़ा जाता है, यह कम से कम 90 सेमी चौड़ा होना चाहिए और उपयोग में आने वाली निश्चित संरचनाओं, संयंत्र और उपकरणों के अलावा अन्य सभी बाधाओं से मुक्त रखा जाना चाहिए।

(ग) जहां डॉक के कार्य क्षेत्र संलग्न हैं और यातायात वारंट हैं, पैदल चलने वालों के लिए एक अलग गेट या मार्ग प्रदान किया जाएगा।

(घ) वाहनों और कार्गो-हैंडलिंग उपकरणों के सुरक्षित उपयोग की अनुमति देने के लिए पर्यास चौड़ाई के मार्ग छोड़े जाएंगे।

(ङ) वाहनों के लिए उपयोग किए जाने वाले मार्ग एकादिशात्मक होने चाहिए। जहां यह व्यावहारिक नहीं है, यातायात शंकु या अन्यथा यातायात धाराओं को अलग करना सभी यातायात मार्गों पर किया जाना चाहिए।

(च) उठाने वाले उपकरण, वाहन या व्यक्ति की आवाजाही के लिए खतरनाक होने वाली कोई भी बाधा, यदि इसे हटाया नहीं जा सकता है या व्यावहारिक कारण नहीं हैं, तो उपयुक्त और स्पष्ट रूप से चिह्नित किया जाएगा और, जहां आवश्यक हो, पर्यास रूप से प्रकाश डाला जाएगा।

(छ) सड़क मार्गों पर गति सीमा सहित उन्नित चेतावनी संकेत प्रदान किए जाने चाहिए।

(ज) वाहनों की सुरक्षित पार्किंग का प्रावधान उपयुक्त स्थानों पर किया जाना चाहिए।

(झ) पैदल यात्री उपयोग के लिए अलग-अलग मार्ग प्रदान किए जाएंगे जहां आवश्यक और व्यावहारिक हो; ऐसे मार्ग पर्यास चौड़ाई के होंगे और, जहां तक व्यावहारिक हो, स्पष्ट चिह्नों वाले वाहनों द्वारा उपयोग किए जाने वाले मार्गों से अलग होंगे।

## (2) केन्सिंग और रेलिंग

(क) हैचवे, आवास सीढ़ी, गैंगवे, चढ़ने, उतरने के लिए सीढ़ी, और किसी भी अन्य खतरनाक स्थान की बाड़ लगाने के लिए सभी रेलिंग ठोस सामग्री, अच्छे निर्माण और पर्यास रूप से मजबूत होंगे और जब तक कि इन विनियमों में निर्दिष्ट न हो:

(i) कम से कम एक 1 मीटर ऊँचा हो; और

(ii) दो रेल या दो तना हुआ रस्सियाँ या जंजीरें जो स्टैंचियन और पैर की अंगुली बोर्ड को सपोर्ट करती हैं।

(ख) मध्यवर्ती रेल, रस्सियाँ या चेन 50 सेमी ऊँची होनी चाहिए।

(ग) स्टैंचियन 2 मीटर से अधिक अलग नहीं होंगे और अनजाने में इसे बाहर निकालने से सुरक्षित किया जाएगा।

(घ) पैर की अंगुली बोर्ड कम से कम 15 सेमी ऊँचा होना चाहिए।

(ङ) रेलिंग तेज किनारों से मुक्त होनी चाहिए।

(च) सतर्क डिस्प्ले बोर्ड के साथ जंगम बाड़ का उपयोग अस्थायी खतरों के आसपास और बर्थ के किनारों पर किया जा सकता है जहां स्थायी बाड़ लगाना व्यावहारिक नहीं है।

(छ) हैचवे, एलिवेटेड प्लेटफॉर्म आदि की अस्थायी फेन्सिंग जहां तक यथोचित रूप से व्यावहारिक रूप से 1 मीटर की ऊँचाई तक विस्तारित होगी और इसमें या तो शामिल होंगे:

- दो तना हुआ रस्सियाँ या स्टैचियन के साथ जंजीरें; या
- एक ठीक से धांधली और सुरक्षित रूप से बन्धन सुरक्षा जाल।

(ज) परिवहन पोत के लिए एक्सेस सीढ़ियों को लकड़ी या रबर की निविदाओं से सुसज्जित किया जाएगा ताकि जहाज के सीढ़ियों के किनारे और किनारे के बीच 30 सेमी से अधिक का अंतर बनाए रखा जा सके।

(झ) फर्श और दीवारों में सभी उद्घाटन तब तक होंगे जब तक वे खतरे को रोकते हैं, प्रभावी ढंग से संरक्षित किए जाएंगे।

### (3) खतरनाक स्थानों पर फेन्सिंग-

(क) किसी डॉक और एप्रोचेज के निम्नलिखित हिस्सों, जो यातायात और काम करने के संबंध में व्यावहारिक हैं, सुरक्षित रूप से फेन्सिंग लगाई जाएगी और फेन्सिंग की ऊँचाई 1 मीटर से कम न हो तथा फेन्सिंग को अच्छी स्थिति में बनाए रखा जाएगा:

- सभी टूटने, खतरनाक कोने और डॉक के अन्य खतरनाक हिस्से या किनारे;
- इस तरह के पैदल मार्गों, ओवरब्रिज, कैसॉन और डॉक गेट के दोनों किनारों, जिनका डॉक श्रमिकों द्वारा सामान्य उपयोग किया जाता है और इस तरह के पैदल मार्ग के प्रत्येक छोर पर प्रवेश द्वार के प्रत्येक पक्ष को पर्यास दूरी के लिए 4.5 मीटर से अधिक नहीं होता है: बशर्ते कि इस विनियमन के शुरू होने की तारीख से पहले बनाए गए फेन्सिंग के मामले में, यह पर्यास होगा यदि फेन्सिंग की ऊँचाई 75 सेमी से कम नहीं है।

(ख) पाइप और केबल और अन्य खतरनाक द्वार और खुदाई के लिए खाई, गड्ढे, खाइयों और खुदाई को सुरक्षित रूप से कवर किया जाएगा या पर्यास रूप से बैरिकेड किया जाएगा।

(ग) जहां घाटों के घाट पानी की ओर तेजी से ढलान करते हैं, बाहरी किनारे को जहां तक व्यावहारिक रूप से संरक्षित किया जाएगा।

(घ) सभी स्थायी फेन्सिंग का निर्माण मजबूती से किया जाना चाहिए, स्पष्ट रूप से दिखाई देना चाहिए और विपरीत रंग में होना चाहिए। खतरे के क्षेत्र के अंत में फेन्सिंग लगाना तुरंत नहीं रुकना चाहिए, बल्कि इससे 1.1 मीटर आगे तक जारी रहना चाहिए।

(ङ) जहां परिचालन संबंधी बाधाओं के कारण डॉक के किनारों पर फेन्सिंग नहीं लगाई जा सकती है, वहां खतरे को दर्शाते हुए साइनेज, ग्राउंड मार्किंग आदि जैसे उपयुक्त साधनों द्वारा प्रदान किया जाएगा।

8. डॉक, जहाज, किसी भी अन्य जहाज, डॉक संरचना या कार्य स्थलों, जहां कोई डॉक कार्य किया जाता है और ऐसे स्थानों के सभी अप्रोचेज, जहां डॉक श्रमिकों को अपने रोजगार के दौरान जाने की आवश्यकता होती है, सभी क्षेत्रों में कुशल रोशनी के लिए क्रम संख्या (यढ) के तहत विनियमन;

(1) डॉक, ब्हार्फ या घाट के मामले में बंदरगाह प्राधिकरण और जहाज के मामले में मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि:

(क) एक डॉक और एक जहाज पर सभी क्षेत्र जहां डॉक का काम किया जाता है और ऐसे क्षेत्रों और स्थानों के सभी दृष्टिकोण जहां डॉकवर्कर्स को अपने रोजगार के दौरान जाने की आवश्यकता होती है, उन्हें उचित तरीके से सुरक्षित और कुशलता से रोशन किया जाएगा।

(ख) डॉक पर उन क्षेत्रों में सामान्य रोशनी जहां डॉक श्रमिकों को गुजरना पड़ता है, कम से कम 10 लक्स होगी और उन स्थानों पर जहां डॉक श्रमिकों को नियोजित किया जाता है, विशेष रूप से खतरनाक स्थानों पर आवश्यक किसी भी अतिरिक्त रोशनी के प्रावधान के पूर्वाग्रह के बिना रोशनी कम से कम 50 लक्स होगी।

(ग) (i) जहां तक व्यावहारिक हो, सभी कृत्रिम प्रकाश व्यवस्था, चकाचौंध या छाया ना होने को रोकने के लिए स्थित होगी जो डॉक श्रमिकों के लिए दुर्घटना का खतरा पैदा कर सकती है।

(ii) प्रकाश प्रदूषण और चकाचौंध को रोकने के लिए लैंप फिटिंग को शेड्स और डिफ्यूज़र के साथ प्रदान किया जाना चाहिए। प्रकाश व्यवस्था व्यावहारिक के रूप में समान होनी चाहिए और रोशनी के स्तर में तेज बदलाव से बचना चाहिए।

(iii) प्रकाश प्रतिष्ठानों का डिजाइन और रखरखाव लागू राष्ट्रीय मानकों के अनुसार होगा।

(घ) पोर्टेबल रोशनी को अच्छी कार्यशील स्थिति में बनाए रखा जाएगा और यह करेगा:

(i) पर्याप्त रिफ्लेक्टर और गार्ड से लैस होना; तथा

(ii) सुरक्षित स्थिति में बनाए गए कनेक्शन और इन्सुलेशन के साथ भारी शुल्क वाले बिजली के तारों से लैस हो।

(iii) किसी भी कक्ष, टैंक, वैट पिट, पाइप ग्रिप या किसी भी सीमित स्थान के अंदर उपयोग के लिए चौबीस वोल्ट से अधिक के किसी भी पोर्टेबल इलेक्ट्रिक लाइट या किसी अन्य बिजली के उपकरण की अनुमति नहीं दी जाएगी (जब तक कि फ्लेमप्रूफ निर्माण जैसे पर्याप्त सुरक्षा उपकरण प्रदान नहीं किए जाएंगे)

(ङ) आंतरिक और बाहरी रोशनी लागू राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप होगी।

(च) उठाने वाले उपकरण, वाहन या व्यक्ति की आवाजाही के लिए खतरनाक होने वाली कोई भी बाधा, यदि ऐसे व्यावहारिक कारणों से हटाया नहीं जा सकता है, तो उपयुक्त और स्पष्ट रूप से चिह्नित किया जाना चाहिए और जहां आवश्यक हो, पर्याप्त रूप से जलाया जाना चाहिए।

(छ) रिकॉर्ड सभी प्रकाश मापों के कम से कम दो साल की अवधि के लिए रखे जाएंगे। इनमें दिनांक, समय, मौसम की स्थिति, स्थान और प्रकाश मीटर का विवरण शामिल होना चाहिए।

(ज) विशेष रूप से खतरनाक स्थानों पर उच्च स्तर की रोशनी प्रदान की जा सकती है, जिसमें शोर गैंगवे, आवास सीढ़ी, सीढ़ियाँ और घाटों में अन्य अंतराल शामिल हैं, या जहां विस्तृत कार्य की आवश्यकता होती है।

जहां रुक-रुक कर बढ़े हुए प्रकाश स्तर की आवश्यकता होती है, इसकी आपूर्ति मोबाइल या पोर्टेबल प्रकाश उपकरण द्वारा की जाएगी।

**9. प्रत्येक इमारत या जहाज पर एक एनक्लोजर में, जहां डॉक कर्मचारी कार्यरत हैं, पर्यास वेंटिलेशन और उपयुक्त तापमान प्रदान करने और बनाए रखने के लिए क्रम संख्या (यण) के तहत विनियमन;**

डॉक, व्हार्फ या घाट के मामले में बंदरगाह प्राधिकरण और जहाज के मामले में मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि:

(1) सभी क्षेत्रों और इमारतों को डिजाइन और निर्माण किया जाएगा जहां माल रखा जाता है, हर इमारत, एनक्लोजर में, रीफर होल्ड, चैंबर, या रीफर कंटेनर में ताजी हवा, आरामदायक तापमान और उचित वायु आंदोलन के संचलन के माध्यम से पर्यास वेंटिलेशन को सुरक्षित करने और बनाए रखने के लिए प्रभावी और उपयुक्त व्यवस्था सुनिश्चित की जाएगी, ताकि आराम की स्थिति प्रदान की जा सके और चोट से बचाया जा सके।

(2) इन्हें किसी इमारत में पानी के छिड़काव की संभावित आवश्यकता और किसी भी क्षेत्रीय जलवायु कारक, जैसे अतिरिक्त वेंटिलेशन या इन्सुलेशन की आवश्यकता को ध्यान में रखना चाहिए।

(3) प्रत्येक भवन या एक एनक्लोजर या एक रीफर होल्ड या कक्ष या रीफर कंटेनर में सुरक्षित और रखरखाव के लिए प्रत्येक डॉक में प्रभावी और उपयुक्त प्रावधान किया जाएगा, जहां डॉक श्रमिकों को ताजी हवा के संचलन द्वारा पर्यास वेंटिलेशन और ऐसे तापमान और वायु आंदोलन का उपयोग किया जाता है, जो डॉक श्रमिकों को आराम की उचित परिस्थितियों में सुरक्षित करेगा और चोट से बचाएगा।

**10. आग और विस्फोट की रोकथाम और सुरक्षा के लिए क्रम संख्या (यत) के तहत विनियमन;**

डॉक, व्हार्फ या घाट के मामले में बंदरगाह प्राधिकरण और जहाज के मामले में मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि:

**(1). सामान्य**

(क) उस प्रत्येक स्थान जहां डॉक कामगार कार्यरत हैं, वहां निम्नलिखित प्रदान किए जाएंगे-

- (i) पर्यास और उपयुक्त आग बुझाने वाले उपकरण;
- (ii) राष्ट्रीय मानकों के अनुसार पर्यास दबाव पर पर्यास जल आपूर्ति।

(ख) आग बुझाने वाले उपकरणों का उपयोग करने के लिए प्रशिक्षित व्यक्ति सभी कार्य घंटों के दौरान आसानी से उपलब्ध होंगे।

(ग) आग बुझाने वाले उपकरणों का उचित अनुरक्षण किया जाएगा और नियमित अंतराल पर निरीक्षण किया जाएगा और इस आशय का एक रिकॉर्ड रखा जाएगा। अग्निशमन उपकरणों का आवधिक रखरखाव उसके निर्माता की सिफारिशों के अनुसार या प्रासंगिक राष्ट्रीय मानकों के अनुसार, जो भी पहले हो, के अनुसार होगा।

(घ) डॉक कामगारों के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले प्रत्येक प्रक्षेपण या नाव या अन्य क्राफ्ट में और मोबाइल क्रेन सहित क्रेन केबिनों में भी उपयुक्त प्रकार का एक पोर्टेबल अग्निशमन उपकरण प्रदान किया जाएगा।

(ङ) जहाज के होल्ड में, घाट पर, गोदामों और ट्रांजिट शेड में धूम्रपान की अनुमति नहीं दी जाएगी और ऐसे स्थानों पर "धूम्रपान वर्जित" या अन्य चेतावनी नोटिस प्रदर्शित किए जाएंगे।

(च) अग्निशमन उपकरणों तक पहुंच किसी भी कार्यों या किसी अन्य सामग्री के भंडारण से बाधित नहीं होगी।

(छ) ज्वलनशील और विस्फोटक रसायनों और पदार्थों को संभालने वाले डॉक कार्य में धूम्रपान की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ज) खतरनाक क्षेत्र का वर्गीकरण ओएसएच और डब्ल्यूसी संहिता, 2020 की धारा 18 के तहत निर्धारित मानकों के अनुसार किया जाएगा। ज्वाला रोधी/आंतरिक रूप से सुरक्षित विद्युत उपकरणों का उपयोग डॉक कार्यों में किया जाएगा जहां ज्वलनशील या विस्फोटक कार्यों और खतरनाक पदार्थों को संभाला जाता है या मौजूद होने की संभावना होती है।

(झ) सीओ2, जल, जल धूंध, फोम, विसीपी प्रकार आदि जैसे पोर्टेबल और ट्रॉली के अग्निशामक यंत्र जो प्रासंगिक राष्ट्रीय मानकों को पूरा करते हैं, उस क्षेत्र में खतरे/जोखिम के आधार पर प्रदान किए जाएंगे।

(ज) प्राथमिक चिकित्सा अग्निशमन उपकरण जैसे अग्नि कंबल, फायर बाल्टी, फायर बीटर, फायर ब्रूम, फायर एक्स आदि आवश्यकता के आधार पर प्रदान किए जाएंगे।

(ट) अग्निशामकों को कार्मिक सुरक्षा उपकरण निशुल्क उपलब्ध कराए जाएंगे।

## (2). आग लगने की स्थिति में भागने के साधन

(क) सभी गोदामों और स्टोर स्थानों को उसमें नियोजित डॉक श्रमिकों के लिए, आग लगने की स्थिति में भागने के पर्याप्त साधन प्रदान किए जाएंगे और सामान्य उपयोग में निकास के साधनों के अलावा भागने के सभी साधनों को डॉक श्रमिकों के बहुमत द्वारा समझी जाने वाली भाषा में विशिष्ट रूप से चिह्नित किया जाएगा।

(ख) आग लगने की स्थिति में भागने के प्रत्येक साधन तक पहुंच प्रदान करने वाला एक मुक्त मार्ग सभी डॉक श्रमिकों के उपयोग के लिए बनाए रखा जाएगा।

(ग) प्रत्येक डॉक में, उसमें कार्यरत प्रत्येक डॉक कामगार को आग लगने की स्थिति में चेतावनी देने के लिए प्रभावी और स्पष्ट रूप से श्रव्य साधन उपलब्ध कराए जाएंगे।

## (3) विस्फोटक और ज्वलनशील माल

जब ज्वलनशील कार्यों को लोड या अनलोड किया जा रहा है, तो यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष उपाय किए जाएंगे कि प्रारंभिक चरण के दौरान, आग को तुरंत नियंत्रित किया जा सके।

## (4) स्टफिंग और डी-स्टफिंग

कंटेनर के अंदर स्टफिंग या डी-स्टफिंग ऑपरेशन के दौरान धूम्रपान की अनुमति नहीं दी जाएगी।

11. जहाजों, होल्ड, स्टेजिंग, उपकरण, उठाने वाले उपकरणों और अन्य कार्य स्थानों तक पहुंच के लिए सुरक्षित साधन प्रदान करने के लिए, क्रम संचया (यथ) के तहत विनियमन;

डॉक, व्हार्फ या घाट के मामले में बंदरगाह प्राधिकरण और जहाज के मामले में मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि:

## (1). सीड़ी

(क) डॉकवर्कर्स द्वारा उपयोग की जाने वाली सभी धातु, लकड़ी, रस्सी, या अन्य सीड़ियां ठोस सामग्री से बनी होंगी, अच्छी तरह से निर्मित होंगी, और पर्याप्त मजबूत रहनी चाहिए। इन सीड़ियों के पायदान एंटी-

स्किड सामग्री से बने होंगे या तेल, मलबे या किसी अन्य फिसलन सामग्री से मुक्त रहने के लिए उचित रूप से डिज़ाइन किए जाएंगे और उचित रूप से बनाए रखे जाएंगे।

(ख) लकड़ी की सीढ़ियों को पेंट नहीं किया जाना चाहिए, लेकिन स्पष्ट वार्निंग या अन्य पारदर्शी परिरक्षक के साथ कवर किया जाना चाहिए।

(ग) ऐसी किसी सीढ़ी का उपयोग नहीं किया जाएगा जिसमें -

(i) गुम या दोषपूर्ण पायदान; या

(ii) छड़ जो नेल्स, स्पाइक्स या अन्य समान फिक्सिंग पर निर्भर करता है या इसका सपोर्ट करता है।

(घ) एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा उपयुक्त अंतराल पर प्रत्येक सीढ़ी का निरीक्षण किया जाएगा, और सभी दोषपूर्ण सीढ़ियों को तुरंत सेवा से हटा दिया जाएगा।

(ङ) एक ओवरबोर्ड व्यक्ति को डेक पर चढ़ने में सक्षम बनाने के लिए घाट या व्हार्फ के तट के किनारे पर स्थायी ब्रेक साइड सीढ़ियां प्रदान की जानी चाहिए। यदि आवश्यक हो तो ऐसी सीढ़ियों का उपयोग छोटे जहाजों तक पहुंच के लिए भी किया जा सकता है।

(च) सीढ़ियों को 50 मीटर से अधिक की दूरी पर नहीं रखा जाना चाहिए।

(छ) कम ज्वार पर किसी भी समय सीढ़ियों का निचला पायदान पानी के निम्नतम स्तर से कम से कम 1 मीटर नीचे होना चाहिए।

(ज) जहां सीढ़ी के स्ट्रिंगर घाट के ऊपर फैले हुए हैं, उन्हें पर्याप्त रूप से खोला जाना चाहिए ताकि कोई व्यक्ति उनके माध्यम से गुजर सके, और घाट के किनारे से ढलान या घुमावदार होना चाहिए।

(झ) सीढ़ियों को रेट्रो-रिफ्लेक्टिव मार्किंग के साथ चित्रित किया जाना चाहिए ताकि यह घाट की ओर के व्यक्तियों को स्पष्ट रूप से दिखाई दे और इसे पानी में गिरते हुए किसी भी व्यक्ति द्वारा देखा जा सके।

(ज) विद्युत कार्यों के लिए केवल इंसुलेटेड या एफआरपी सीढ़ी का उपयोग किया जाएगा।

(ट) सीढ़ी के आधार में फिसलन-प्रतिरोधी सामग्री प्रदान की जानी चाहिए।

(ठ) सभी पोर्टेबल सीढ़ियों को ठीक से सुरक्षित किया जाएगा, और उनके स्तर की स्थिति एक दृढ़ सतह पर टिकी होगी।

(ड) सीढ़ी के नीचे और ऊपर के क्षेत्रों को व्यक्तियों की आवाजाही की अनुमति देने के लिए किसी भी बाधा से मुक्त होना चाहिए।

(ढ) किसी भी समय अनुमत व्यक्तियों की अधिकतम संख्या सीढ़ी के प्रवेश पर प्रदर्शित की जाएगी।

## (2) डेक सीढ़ी

ऊपरी डेक या पुल डेक या विंच डेक से मुख्य डेक तक जाने वाली सीढ़ियों को इस तरह से स्थित किया जाएगा कि जहां तक व्यावहारिक हो और डॉक श्रमिकों के जोखिम को कम किया जा सके-

(क) लोडिंग या अनलोडिंग के दौरान कार्गो से टकरा जाना; और

(ख) यदि वे सीढ़ी से गिरते हैं, तो सीधे ऑपन होल्ड में गिरना।

**(3). स्केलेटन डैक**

(क) जब किसी भी स्केलेटन डैक पर डॉक का काम आगे बढ़ रहा है, तो एक सुरक्षित कामकाजी सतह सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त रेलिंग के साथ पर्याप्त स्टेजिंग प्रदान की जाएगी जब तक कि डैक के नीचे की जगह इस तरह के डैक के 60 सेंटीमीटर की दूरी के भीतर कार्रों से भर न जाए।

(ख) जब स्केलेटन डैक होल्ड सीढ़ी से सुलभ नहीं होते हैं, तो पोर्टेबल सीढ़ी जैसे पहुंच के सुरक्षित साधन प्रदान किए जाएंगे।

**(4) बुलवार्क्स या रेल्स**

(क) सभी ऊपरी डैक जिन पर डॉक कार्य करने के उद्देश्य से डॉक श्रमिक पहुंच सकते हैं, उन्हें बाहरी किनारे पर डैक के ऊपर एक मीटर की ऊंचाई तक प्रदान किया जाएगा, जिसमें बुलवार्क या गार्ड रेल के साथ इस तरह से डिजाइन, निर्माण और रखा गया है, ताकि किसी भी डॉक श्रमिक को गलती से पानी में गिरने से रोका जा सके।

(ख) बुलवार्क या गार्ड रेल निरंतर होगी, सिवाय इसके कि जहां डॉक कार्य के उद्देश्य से खंडों को हटाया जाना है और ऐसे खंड आवश्यक न्यूनतम दूरी से आगे नहीं बढ़ेंगे।

**(5) किनारे और जहाज के बीच पहुंच**

(क) जब कोई जहाज डॉक कार्य के लिए न्हार्फ या घाट के साथ होता है, तो जहाज तक पहुंच के पर्याप्त और सुरक्षित साधन, ठीक से स्थापित और सुरक्षित प्रदान किए जाएंगे।

(ख) उप-विनियमन (क) द्वारा आवश्यक सुरक्षित साधन इस प्रकार होंगे:

जहां व्यावहारिक हो, जहाज, आवास सीढ़ी या गैंगवे या इसी तरह का निर्माण, होगा -

(i) 55 सेंटीमीटर से कम नहीं, सीढ़ियों पर चौड़ा और स्थायी गैर-स्किड सतह वाले चरणों के साथ पर्याप्त गहराई वाला;

(ii) उचित रूप से सुरक्षित और सुरक्षित रूप से 1 मीटर ऊपरी और निचली रेल, तना हुआ रस्सियों या जंजीरों या अन्य समान रूप से सुरक्षित साधनों के लिए प्रत्येक तरफ अपनी लंबाई में सुरक्षित और सुरक्षित रूप से फेन्सिंग लगाना, सिवाय इसके कि जहाज के आवास सीढ़ी के मामले में इस तरह की फेन्सिंग खुली तरफ के लिए आवश्यक होगी क्योंकि दूसरी तरफ जहाज की संरचना द्वारा संरक्षित है।

(iii) उपयुक्त सामग्री का निर्माण करना और इस उद्देश्य के लिए उपयुक्त अच्छी स्थिति में बनाए रखना;

(iv) फिसलने से रोकने के लिए एक स्थिति में बनाए रखना;

(v) सीढ़ी के दोनों छोर और निचले प्लेटफॉर्म या डॉक/डैक पर आराम करने वाले ट्रेड्स के साथ एक प्लेटफॉर्म के साथ सुसज्जित करना;

(vi) एक झुकाव कोण थैतिज से 40 डिग्री से अधिक नहीं होना चाहिए, चाहे डॉक/डैक पर हो।

(ग) निश्चित चलने वाली सीढ़ियों के झुकाव का कोण इतना कम होना चाहिए कि डॉक श्रमिकों को सीढ़ी पर सुरक्षित क्लीटेड डक बोर्डों के साथ धागों के किनारे पर चलने में सहायता मिल सके।

(घ) डॉक श्रमिकों को जहाज और किनारे के बीच गिरने से बचाने के लिए आवास सीढ़ी के नीचे एक सुरक्षा जाल या अन्य उपयुक्त सुरक्षा लगाई जाएगी।

(ङ) यदि आवास सीढ़ी या गैंगवे और पैर के बीच की जगह घाट या घाट के किनारे से 30 सेमी से अधिक दूर है, तो दोनों तरफ मध्य-रेल के साथ एक मीटर ऊंचाई की रेलिंग के साथ एक मजबूत पैदल मार्ग प्रदान किया जाएगा।

(च) जहाज तक पहुंच निलंबित भार के झूलते दायरे के भीतर नहीं होगी, जब तक कि जहाज के बीच में एक गैंगवे का निर्माण नहीं किया गया हो, किसी भी डॉक कार्यकर्ता को लोडिंग और अनलोडिंग संचालन के दौरान काम करने या आगे बढ़ने या उपस्थित होने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(छ) एक मीटर ऊंचाई के कम से कम एक रेलिंग के साथ ठीक से सुरक्षित चरणों की पर्यास संभ्या प्रदान की जाएगी जब पहुंच का ऊपरी छोर गैंगवे के अनुरूप है या बुलवार्क और डेक के साथ फ्लश में है।

(ज) पहुंच के लिए डेरिक या रस्सी की सीढ़ी को घुमाना प्रतिबंधित होगा।

(झ) नीचे रोलर के साथ गैंगवे के प्रवेश द्वारा पर क्षमता बहन करने वाले व्यक्ति को प्रदर्शित किया जाएगा।

(ज) यह सुनिश्चित करने के लिए घड़ी प्रदान की जाएगी कि गैंगवे या इसका विस्तार हमेशा फर्म सतहों पर टिका हुआ है।

(ट) केवल लोड टेस्टेड लैशिंग केज, गोंडोला पिंजरे, सुरक्षित कार्य पिंजरों का उपयोग डॉक श्रमिकों की सुरक्षित आवाजाही के लिए किया जाएगा या अन्य डॉक कार्य की अनुमति दी जाएगी।

(ठ) सभी लैशिंग पिंजरे, गोंडोला केज, सभी भागों और गियर सहित सुरक्षित वर्क केज, चाहे वे स्थिर हों या जंगम, एक सक्षम व्यक्ति द्वारा परीक्षण और जांच की जाएगी।

## (6). जहाजों और अन्य जहाजों के बीच पहुंच

(क) आसन्न जहाजों या जहाजों के बीच जाने के लिए आवश्यक डॉक श्रमिकों को बिना किसी अनुचित जोखिम के और किसी विशेष उपकरण के उपयोग के बिना सभी कामकाजी परिस्थितियों में पहुंच के पर्यास और सुरक्षित साधन प्रदान किए जाएंगे।

(ख) एक जहाज के साथ अपेक्षाकृत कम मुक्त बोर्ड के बार्ज, फ्लैट कील, लाइटर या अन्य समान जहाज, उच्च फ्रीबोर्ड के साथ जहाज द्वारा पहुंच प्रदान की जाएगी।

(ग) जहाज और दूसरे जहाज के बीच रस्सी पहुंच सीढ़ियां-

- अच्छे निर्माण की हों, पर्यास ताकत के साथ उपयुक्त और ठोस सामग्री से बना हो और ठीक से बनाए रखा गया हो;
- जहाज के बीच नीचे की ओर फिसलने वाली सीढ़ी के लुढ़के हुए मुक्त सिरे की किसी भी संभावना को रोकने के लिए इसके ऊपरी हिस्से पर मजबूती से और सुरक्षित रूप से सुरक्षित किया गया
- 30 सेमी चौड़ाई और 15 सेमी गहराई के एंटी-स्लिप फ्लैट ट्रेड रखें।

- (iv) सीढ़ी को घुमाने से रोकने के लिए स्प्रेडर या अन्य उपयुक्त प्रावधान हों और
- (v) झूलने से बचने के लिए निचली लैंडिंग जगह की सुरक्षित दूरी के भीतर नीचे की ओर चाल हो।

**(7). डेक और होल्ड के बीच पहुंच-**

(क) डेक और होल्ड के बीच 1.5 मीटर से अधिक की गहराई के लिए एक सुरक्षित पहुंच प्रदान की जाएगी।

(ख) जहां व्यावहारिक हो, होल्ड तक पहुंच अलग-अलग मैन-हैच द्वारा 60 सेमी 60 सेमी आकार में स्पष्ट होगी, प्रत्येक डेक के माध्यम से एक ढलान वाली सीढ़ी और रेलिंग के साथ निचली पकड़ और एक मैन-हैच के लिए टिका हुआ कवर होगा, जबकि खुला प्रभावी ढंग से सुरक्षित होगा।

(ग) 7 मीटर से अधिक हैचवे की लंबाई के लिए, हैच वे के दोनों या आगे और पीछे की तरफ एक निश्चित होल्ड सीढ़ी लगाई जाएगी।

(घ) फिक्स्ड होल्ड सीढ़ियों को अच्छी कार्यशील स्थिति में बनाए रखा जाएगा और निम्नलिखित प्रावधानों का पालन किया जाएगा:

(i) सीढ़ियाँ अपने सहायक पैरों के बीच कम से कम 30 सेमी होनी चाहिए और सीढ़ी के पीछे कम से कम 12 सेमी की खाली पैर की जगह छोड़नी चाहिए;

(ii) झुकाव और स्लाइड से बचने के लिए पायदानों को बांधा जाएगा, और बाद के पायदानों के बीच का अंतराल 30 सेंटीमीटर से अधिक नहीं होना चाहिए;

(iii) मजबूत पकड़ के लिए पायदान मजबूत होंगे;

(iv) सीढ़ियाँ पर्याप्त रूप से लंबी होंगी; और

(v) प्रत्येक 6 मीटर लंबाई या उसके अंश के लिए एक उपयुक्त लैंडिंग प्लेटफॉर्म प्रदान किया जाएगा।

(ङ) डेक के बीच फिक्स्ड होल्ड सीढ़ियां सीधी रेखा में होंगी, जब तक कि सीढ़ी से सुरक्षित चढ़ाई और उतरने के लिए प्रत्येक ट्वीन डेक पर उपाय नहीं किए जाते हैं।

(च) (i) सीढ़ियाँ जो कमिंग पर ऊपर की ओर नहीं बढ़ती हैं, उन्हें 30 सेमी से अधिक के अंतराल पर सीढ़ी के समान रेखा में कोमिंग के लिए मजबूत क्लीट्स के साथ फिट किया जाना चाहिए और फुट को बगल में फिसलने से रोकने के लिए कम से कम 30 सेंटीमीटर की आंतरिक चौड़ाई कम से कम 12 सेमी की फ्री फुट की जगह सुनिश्चित की जाएगी:

(ii) डेक के ऊपर 90 सेमी से बड़े कमिंग को भी विनियमन के उप-पैरा के अनुसार बाहर की तरफ आवश्यक क्लीट्स के साथ प्रदान किया जाएगा।

(छ) शाफ्ट सुरंगों को प्रत्येक तरफ पर्याप्त हैंड-होल्ड और फुट-होल्ड प्रदान किया जाएगा।

(ज) सीढ़ियों और सीढ़ियों को पकड़ने के लिए दृष्टिकोण कम से कम 40 सेमी चौड़ा होना चाहिए और बाधित नहीं होना चाहिए, और यदि दोनों तरफ खतरनाक चलने वाले हिस्से हैं तो कम से कम 50 सेंटीमीटर चौड़ा होना चाहिए।

(ज्ञ) कार्गो को सीढ़ी से पर्यास रूप से दूर रखा जाएगा ताकि सीढ़ी के प्रत्येक पायदान पर 25 सेमी की चौड़ाई के लिए 12 सेमी से कम की सीढ़ी के पीछे कोई भी जगह शामिल हो।

#### (8). हैचवे के चारों ओर बाड़

(क) 1.5 मीटर से अधिक गहराई वाले होल्ड के हैचवे, जिन्हें 75 सेंटीमीटर की न्यूनतम ऊँचाई तक कोमिंग द्वारा सुरक्षित नहीं किया गया है, जब उपयोग में न हों, तो उन्हें या तो एक मीटर ऊँचाई की प्रभावी बाड़ से सुरक्षित किया जाना चाहिए या ऐसे ढक्कन से ढक दिया जाना चाहिए जो डॉक कर्मचारियों को होल्ड में गिरने से रोक सके।

(ख) यदि किसी हैच डॉक में एक साथ दो डेक पर कार्य किया जा रहा हो, तो उच्च डेक में हैच का खुला सिरा एक मीटर की ऊँचाई तक तब्तों या जाल या किसी अन्य उपयुक्त तरीके से संरक्षित किया जाना चाहिए ताकि डॉक कर्मचारियों या माल के गिरने से रोका जा सके, और जब सुरक्षा जाल लगाए जाएं, तो उन्हें हच कवर से सुरक्षित नहीं किया जाना चाहिए।

(ग) जब एक हैच सेक्षण या संग्रहित कार्गो की ऊँचाई 2.5 मीटर से अधिक हो और इसका किनारा इस तरह उजागर हो कि इससे डॉक कर्मचारियों के किनारे से गिरने का खतरा उत्पन्न हो, तो इसे एक मीटर ऊँचाई तक टांगा हुआ रसी, सुरक्षा जाल या रेलिंग द्वारा सुरक्षित किया जाना चाहिए।

(घ) एक आंशिक रूप से ढके हैच या एक ढेर पर काम करने वाले डॉक कामगारों को गिरने के खतरे से बचाने के लिए नेट फैलाकर और सुरक्षित करके या किसी अन्य उपयुक्त तरीके से सुरक्षित किया जाना चाहिए।

#### (9). बाड़ लगाना और लिफिंग उपकरणों तक पहुंच के साधन।

(क) लिफिंग उपकरण के प्रत्येक भाग तक पहुंच के सुरक्षित साधन प्रदान किए जाएंगे।

(ख) द्वारा संचालित प्रत्येक क्रेन या टिप पर ऑपरेटर के प्लेटफॉर्म पर सुरक्षित रूप से बाड़ लगाया जाएगा और पहुंच के सुरक्षित साधन प्रदान किए जाएंगे। विशेष रूप से, जहां सीढ़ी के माध्यम से पहुंचा जाना है, -

(i) सीढ़ी के किनारे प्लेटफॉर्म से परे पर्यास दूरी तक फैले होंगे या कोई अन्य उपयुक्त हैंड होल्ड प्रदान किया जाएगा;

(ii) प्लेटफॉर्म पर लैंडिंग स्थान को बाधा और फिसलन से मुक्त रखा जाएगा; और

(iii) यदि सीढ़ी ऊर्ध्वाधर है और ऊँचाई 6 मीटर से अधिक है, तो प्रत्येक 6 मीटर और उसके हिस्से के बाद एक विश्राम स्थल प्रदान किया जाएगा।

12. क्रम संख्या (यद) के तहत तैयार किया गया विनियम, जो हैच खोलने और बंद करने, डॉक के रास्तों और अन्य खुले स्थानों जो उनके लिए खतरनाक हो सकते हैं, की सुरक्षा में लगे कामगारों की सुरक्षा का प्रावधान करता है;

जहाज का स्वामी और डॉक कामगार का प्रत्येक नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा कि:

#### (1). हैच कवरिंग, हैच बीम, आदि-

(क) हैच कवरिंग के लिए उपयोग की जाने वाली सभी आगे और पीछे की किरणों और थवार्टशिप किरणों में उन्हें उठाने के लिए उपयुक्त गियर होगा बिना किसी डॉक कामगार के लिए उन्हें इस तरह के गियर को समायोजित करने के लिए स्थानांतरित करना आवश्यक नहीं होगा।

(ख) सभी हैच कवरिंग और बीम को स्पष्ट रूप से उस डेक और हैच जिससे वे संबंधित हैं और उसमें उनकी स्थिति को इंगित करने के लिए चिह्नित किया जाएगा।

(ग) सभी हैच कवरिंग और बीम को उनके चिह्नों के अनुसार रखा जाएगा:

बशर्ते कि यह विनियमन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां किसी जहाज के सभी हैच कवरिंग और बीम विनिमेय हैं या, स्थिति के अंकन के संबंध में, जहां एक हैच के सभी हैच कवरिंग विनिमेय हैं।

(घ) स्लाइडिंग बीम और हैच कवरिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले ट्रैक और सभी हैच कवरिंग सहित सभी आगे और पीछे बीम और थवार्टशिप बीम को अच्छी काम करने की स्थिति में बनाए रखा जाएगा।

(ङ) उनके आकार और वजन को ध्यान में रखते हुए, सभी हैच कवरिंग पर पर्याप्त हैंडग्रिप प्रदान किए जाएंगे, जब तक कि हैच या हैच कवरिंग का निर्माण एक चरित्र का नहीं है जो हाथ ग्रिप के प्रावधान को अनावश्यक बनाता है।

(च) हैच कवरिंग का उपयोग चरणों के निर्माण में या किसी अन्य उद्देश्य के लिए नहीं किया जाएगा जो उन्हें नुकसान पहुंचा सकता है।

(छ) हैच कवर और बीम को हटाया नहीं जाएगा और तब रखा जाएगा जब हैचवे के नीचे डॉक का काम चल रहा हो। लोडिंग या अनलोडिंग होने से पहले, किसी भी हैच कवर या बीम को हटा दिया जाएगा जो विस्थापन के खिलाफ पर्याप्त रूप से सुरक्षित नहीं है।

(ज) केवल एक अधिकृत व्यक्ति को बिजली संचालित हैच कवर खोलने या बंद करने की अनुमति दी जाएगी।

(झ) अनजाने में कवर को खोलने से रोकने के लिए फोलिंग हैच कवर को लॉकिंग उपकरणों के साथ फिट किया जाएगा।

(ञ) हैच कवर को इस तरह से खोला या बंद नहीं किया जाएगा जिससे किसी भी डॉक कामगार को चोट लगने की संभावना है।

## (2). हैच खोलना और बंद करना।

(क) हैचवे को सुरक्षित रूप से फहराने या कम करने की अनुमति देने के लिए पर्याप्त रूप से खोला जाएगा।

(ख) किसी भी हैच से किसी भी हैच कवर या हैच बीम को तब तक नहीं हटाया जाएगा या उस पर नहीं रखा जाएगा जब तक कि हैच के आसपास कम से कम 60 सेंटीमीटर चौड़ा या जहां यह यथोचित रूप से व्यावहारिक नहीं है, जितना कि यथोचित व्यावहारिक है।

(ग) जहां हैच को तिरपाल जैसी किसी भी सामग्री द्वारा कवर करने की आवश्यकता होती है, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि कोई खुला स्थान नहीं बचा है और सभी हैच कवर सुरक्षित रूप से बंधे हुए हैं।

(घ) हैच कवर खोलते या बंद करते समय उस पर किसी भी सामग्री या आदमी से मुक्त होगा।

## (3). हैच कवरिंग और बीम की हैंडलिंग -

(क) 55 किलोग्राम से अधिक वजन वाले सभी हैच कवर और किसी भी हैच की सभी किरणों को केवल एक विच या अन्य उपयुक्त यांत्रिक साधनों से हटाया या प्रतिस्थापित किया जाएगा।

(ख) जब प्रतिस्थापित किया जा रहा हो, हैच कवर और बीम को उस पर निशान द्वारा इंगित स्थिति में हैच पर रखा जाएगा और पर्याप्त रूप से सुरक्षित किया जाएगा।

(ग) जब डॉक कामगार हैच के स्तर से नीचे ऐसी स्थिति में है कि उसे गिरती हैच कवरिंग या हैच बीम से चोट लग सकती है, हैच कवर और बीम को हटाया या प्रतिस्थापित नहीं किया जाएगा।

(घ) हैच कवर, तिरपाल, आगे और पीछे की बीम और थवार्टिशिप बीम, जिन्हें हटा दिया गया है, उन्हें इस तरह से रखा जाएगा, ढेर किया जाएगा या सुरक्षित किया जाएगा कि वे पकड़ में नहीं आएं या अन्यथा खतरे का कारण नहीं बन सकें।

(ङ) हैच कवर और बीम को इस प्रकार रखा जाएगा कि बुलवार्क से हैच कोमिंग या आगे-पीछे तक एक मुक्त वॉकवे के रूप में छोड़ दिया जाए।

(च) हैच कवर या तो व्यवस्थित किए जाएंगे और साफ सुधरे ढेर में सुरक्षित किए जाएंगे जो कोमिंग से अधिक नहीं हैं और इससे दूर हैं या कोमिंग और रेल के बीच एक उच्च फैलाएंगे जिनके बीच कोई जगह नहीं है। स्टैक की ऊंचाई को इस प्रकार विनियमित किया जाएगा ताकि, यदि गलती से एक स्लिंग से चोट लगे, तो वे नीचे या बाहर एक डॉक कामगार को खतरे में नहीं डालेंगे।

#### (4). हैच कवरिंग और हैच बीम की सुरक्षा --

(क) जहां किसी भी हैच बीम को हैच में स्थिति में सुरक्षित करने के लिए एक स्थायी उपकरण के साथ फिट किया जाता है, वहां उस उपकरण और कोमिंग में इसकी संबंधित फिटिंग को प्रभावी ढंग से और ठीक से बनाए रखा जाएगा।

(ख) डॉक के काम के लिए उपयोग में आने वाली किसी भी हैच की किरणें, यदि हटा नहीं दी जाती हैं, तो उनके विस्थापन को रोकने के लिए पर्याप्त रूप से सुरक्षित की जाएंगी।

(ग) हैच कवरिंग का सपोर्ट करने वाली कोई भी स्लाइडिंग या रोलिंग हैच बीम जो आंशिक रूप से खुली हैच में स्थिति में छोड़ दी जाती है, हैच बीम के किसी भी क्षेत्रिज परिवर्तन को रोकने के लिए पर्याप्त रूप से सुरक्षित की जाएंगी।

(घ) प्रत्येक स्लाइडिंग या रोलिंग हैच बीम और इसके गाइड का निर्माण और रखरखाव किया जाएगा कि हैच बीम गलती से अपने गाइडों से विस्थापित होने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं।

(ङ) यांत्रिक रूप से संचालित हैच कवरिंग, जब संग्रहीत किया जाता है तो आंदोलन को रोकने के लिए पर्याप्त रूप से सुरक्षित किया जाएगा।

### 13. लोडिंग या अनलोडिंग, संचालन के दौरान कार्गो द्वारा किए जा रहे ओवरबोर्ड गिरने के जोखिम से डॉक पर श्रमिकों की सुरक्षा प्रदान करने के लिए क्रम सं. (यथ) के तहत बनाए गए विनियम;

डॉक कामगार का प्रत्येक नियोक्ता ऑनबोर्ड काम करने वाले डॉक कामगारों के लिए निम्नलिखित सुरक्षा उपाय सुनिश्चित करेगा:

#### (1). मैन ओवरबोर्ड (एमओबी) सुरक्षा उपाय

क) मौसम के पूर्वानुमानों की नियमित रूप से जांच और निगरानी की जाएंगी।

ख) डेक पर रहते हुए जहाज के स्वामी और चालक दल के बीच विशेष रूप से रात के समय के दौरानदृश्य संपर्क या मौखिक संचार लगातार बनाए रखा जाएगा।

ग) जहाज पर सवार सभी व्यक्तियों को पर्याप्त प्रशिक्षण की आपूर्ति की जाएंगी।

घ) स्लिप या ट्रिप खतरों की अनुपस्थिति सुनिश्चित करने के लिए उपाय किए जाएंगे।

ड) समझौता की गई स्वास्थ्य स्थितियों वाले व्यक्तियों को जहाजों पर काम करने से मना किया जाएगा।

च) आपात, बचाव और निकासी प्रोटोकॉल के साथ-साथ ठंडे पानी के विसर्जन के प्रभावों से संबंधित नियमित मॉक ड्रिल आयोजित की जाएगी।

छ) जहाज पर कार्यरत सभी डॉक कामगारों को व्यक्तिगत फ्लोटेशन उपकरणों के उचित उपयोग पर व्यापक प्रशिक्षण प्रदान किया जाएगा।

ज) वॉटरफ्रंट पर या उसके पास काम करने के लिए लगे सभी व्यक्तियों को काम करने के खतरों, बचाव की विधि के बारे में जानकारी दी जाएगी और उनके नियमित व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरणों के अलावा लाइफ जैकेट, फ्लोटर आदि जैसे उपयुक्त व्यक्तिगत फ्लोटिंग डिवाइस पहनेंगे।

## (2). भीड़ के मामले में प्रक्रिया

क) मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि ओवरबोर्ड गिरने वाले व्यक्तियों के जोखिम को कम करने के लिए निवारक उपाय किए गए हैं और अलार्म उठाने और वसूली प्रक्रियाओं को तुरंत शुरू करने के लिए सिस्टम मौजूद हैं।

ख) यदि एक डॉक कामगार को पानी में गिरते हुए देखा जाता है, तो उसे देखने वाला यथासंभव जोर से चिल्लाकर एक अलार्म उठाएगा 'पर्सन ओवरबोर्ड, पर्सन ओवरबोर्ड'। प्रत्युत्तर प्राप्त होने तक साथी अलार्म बजाता रहेगा। गवाह को अलार्म बजते समय, जहां वे हैं वहाँ रहना चाहिए और डॉक कामगार को पानी में देखते हुए इशारा करना चाहिए।

ग) अलार्म का जवाब देने वाले पहले व्यक्ति को पानी में डॉक कामगार को एक लाइफ रिंग या उच्चाल उपकरण और एक पोजीशन मार्किंग डिवाइस फेंकना चाहिए। गवाह ऐसा करने में सक्षम हो सकता है लेकिन पहली प्राथमिकता पानी में डॉक कामगार की दृष्टि बनाए रखना है।

घ) एक बार डूबने वाला व्यक्ति डिवाइस को मजबूती से पकड़ लेता है तो उसे आश्वस्त करता है कि आवश्यक मदद आ रही है।

ङ) यदि डूबने वाला व्यक्ति रस्सी से पकड़े हुए है, तो उसे अपने हाथों में उलझाने के लिए कहें ताकि रस्सी का सिरा उसके हाथ से न फिसल जाए।

च) यदि संभव हो, तो किसी निश्चित वस्तु या उपकरण या शिल्प से लंगर डाले हुए रस्सी की मदद से व्यक्ति को खींचने का प्रयास करें। अचानक झूले के रूप में खींचते समय सतर्क रहें जिससे चोट लगेगी।

## (3). जीवनरक्षक उपकरण

डॉक कामगारों के डूबने से बचाव का प्रावधान किया जाएगा और बनाए रखा जाएगा, और इसमें शामिल होंगे;

(क) लाइफ-लाइन या अन्य उपयुक्त बचाव उपकरणों से सुसज्जित जीवन रक्षक पेटी जैसे जीवन रक्षक उपकरणों की आपूर्ति घाट या 'ड्रैप' पर तैयार रखी जानी चाहिए और सभी परिस्थितियों के लिए यथोचित रूप से पर्याप्त होगी। जीवन रक्षक पेटी के लिए उपयुक्त लाइफ-लाइन उपयुक्त आकार और लंबाई की होनी चाहिए, और पॉलीप्रोपाइलीन या अन्य उपयुक्त सामग्री से बनाई जानी चाहिए ताकि तैरते रहें; तथा

(ख) किसी व्यक्ति को स्वयं की सहायता करने या पानी से भागने में सक्षम बनाने के लिए 50 मीटर से अधिक के उचित अंतराल पर पानी की सतह पर या उसके पास साधन हों जो सभी परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए यथोचित रूप से पर्याप्त होगा।

(ग) उपकरण को विशिष्ट रंग में चित्रित स्थान पर प्रमुखता से लगाया जाना चाहिए और स्थान हर समय आसानी से दिखाई देने और सुलभ होने के लिए वाधाओं से मुक्त होना चाहिए।

(घ) उन स्थितियों में जहां एक डॉक कामगार जहाज के पानी के किनारे काम कर रहा है, मास्टर लाइफ-लाइन या अन्य उपयुक्त बचाव उपकरणों से लैस जीवन रक्षक पेटी की उपलब्धता सुनिश्चित करेगा।

14. लिफिंग और अन्य कार्गो हैंडलिंग उपकरणों और भार रखने और उसे सपोर्ट करने वाली पैलेट्स जैसी सेवाओं के निर्माण, रखरखाव और उपयोग का प्रावधान करने वाला क्रम सं. (यन) के तहत विनियमन और यदि आवश्यक हो तो उन पर सुरक्षा उपकरणों का प्रावधान;

लिफिंग उपकरणों का स्वामी निम्नलिखित सुनिश्चित करेगा:

(1). लिफिंग उपकरणों का निर्माण और रखरखाव

(क) सामान्य

सभी लिफिंग उपकरण, जिनमें उसके सभी भाग और कामकाजी गियर शामिल हैं, चाहे वह स्थिर या गतिशील हों, और ऐसे उपकरण को फिक्स करने या लंगर में उपयोग किया जाने वाला कोई भी संयंत्र या गियर होगा:

- (i) अच्छे निर्माण, अच्छी सामग्री, उस उद्देश्य के लिए पर्याप्त मजबूती वाला होगा जिसके लिए इसका उपयोग किया जाता है और डिजाइन और विनिर्माण दोष से मुक्त होगा;
- (ii) राष्ट्रीय या अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार बनाया गया; और
- (iii) अच्छी मरम्मत और काम करने की स्थिति में बनाए रखा गया।
- (iv) लिफिंग उपकरणों के मूल डिजाइन में कोई संरचनात्मक संशोधन और परिवर्तन नहीं किया जाएगा।

(ख) ड्रम:

- (i) सभी ड्रम या पुली व्हील जो किसी भी उठाने वाले उपकरणों की रस्सी को ले जाता है, पर्याप्त व्यास का होगा और उपयोग की जाने वाली रस्सी पर निर्मित होगा।
- (ii) कोई भी रस्सी जो लिफिंग उपकरण के धुमावदार ड्रम पर समाप्त होती है, ड्रम से सुरक्षित रूप से जुड़ी होगी और रस्सी के कम से कम 3 डेड मोड लिफिंग उपकरण की प्रत्येक परिचालन स्थिति में ड्रम पर रहेंगे।
- (iii) ड्रम की फ्लेंज को अंतिम परत से दोगुना रस्सी व्यास का प्रोजेक्ट करना चाहिए और यदि यह ऊंचाई उपलब्ध नहीं है, तो रस्सी को ड्रम से बाहर आने से रोकने के लिए अन्य उपाय जैसे कि स्लैकनेस विरोधी गार्ड प्रदान किए जाएंगे।

(ग) ब्रेक:

सभी लिफिंग उपकरणों को एक कुशल ब्रेक (ब्रेक) प्रदान किया जाएगा जो -

- (i) इन विनियमों के अनुसार लागू किए गए किसी भी परीक्षण भार सहित निलंबित भार के गिरने को रोकने में सक्षम हो, और लोड को कम करते समय प्रभावी ढंग से नियंत्रित करने में सक्षम हो;

- (ii) झटके या झटके के बिना काम करना;
- (iii) ऐसे जूते हैं जिन्हें पुनः लाइनिंग के लिए आसानी से हटाया जा सकता है; और
- (iv) समायोजन के सरल और आसानी से सुलभ साधन प्रदान किए जाएं:

**(घ) नियंत्रण: लिफ्टिंग उपकरणों का नियंत्रण, -**

- (i) इस प्रकार स्थित हो कि उसके स्टैंड या सीट पर ऑपरेटर के पास संचालन के लिए पर्याप्त जगह हो और जहां तक व्यावहारिक हो, डॉक के काम का एक अप्रतिबंधित दृश्य हो, और भार और रस्सियों से स्पष्ट रहता है, और कोई भार उस पर नहीं गुजरता है;
- (ii) आसान संचालन के लिए एर्गोनोमेट्रिक कंसीडरेशन के संबंध में स्थिति बनाई जाए;
- (iii) इतना स्थित हो कि ऑपरेटर को हील ब्लॉक की खाई में न रहना पड़े;
- (iv) उनके उद्देश्य और संचालन के तरीके को इंगित करने के लिए उन पर या उनके बगल में स्पष्ट निशान हों;
- (v) जहां आवश्यक हो, आकस्मिक परिवर्तन या विस्थापन को रोकने के लिए एक उपयुक्त लॉकिंग डिवाइस के साथ प्रदान किया जाए;
- (vi) जहां तक व्यावहारिक हो, परिणामी भार परिवर्तन की दिशा में आगे बढ़ें; और
- (vii) जहां भी स्वचालित ब्रेक प्रदान किए जाते हैं, बिजली की विफलता के मामले में स्वचालित रूप से तटस्थ स्थिति में आ जाएं।

**(2). लिफ्टिंग उपकरणों का परीक्षण और आवधिक परीक्षण-**

(क) पहली बार उपयोग में लाए जाने से पहले या इसके बाद इसकी ताकत या स्थिरता को प्रभावित करने के लिए उत्तरदायी तनाव वाले हिस्सों के किसी भी पर्याप्त विकल्प या नवीनीकृत या मरम्मत से गुजरा है और कम से कम हर पांच साल में एक बार, सभी लिफ्टिंग उपकरणों सहित सभी भागों और गियर, चाहे वह निश्चित या चल हो, अनुसूची ॥ में निर्धारित तरीके से एक सक्षम व्यक्ति द्वारा परीक्षण और जांच की जाएगी।

(ख) प्रत्येक 12 महीने में कम से कम एक बार एक सक्षम व्यक्ति द्वारा सभी लिफ्टिंग उपकरणों की पूरी तरह से जांच की जाएगी। जहां परीक्षा के दौरान सक्षम व्यक्ति पहचान करता है और मानता है कि लिफ्टिंग उपकरण सुरक्षित रूप से कार्य करना जारी नहीं रख सकता है, तुरंत लिफ्टिंग उपकरण के स्वामी या भारत में गैर-पंजीकृत जहाज पर ऑन-बोर्ड लिफ्टिंग उपकरण के मास्टर या प्रभारी अधिकारी को निरीक्षक सह सुविधाप्रदाता को सूचना देते हुए लिखित रूप में निष्कर्षों के बारे में सूचित करेगा।

(ग) इस विनियमों के प्रयोजन के लिए पूरी तरह से परीक्षा शामिल होगी, जो अन्य साधनों जैसे हथौड़ा परीक्षण आदि द्वारा पूरक होगी। आवश्यकतानुसार, जांच किए गए भागों की सुरक्षा के संबंध में एक विश्वसनीय निष्कर्ष निर्धारित करने के लिए, शर्तों के अनुसार सावधानीपूर्वक किया जाता है; और यदि दोषपूर्ण पाया जाता है, तो उठाने वाले उपकरण और/या गियर के कुछ हिस्सों को नष्ट कर दिया जाएगा।

(घ) उपकरण उठाने का जिम्मेदार व्यक्ति डॉक कार्य में प्रत्येक उपयोग से पहले वायर रस्सियों और लिफ्टिंग उपकरण के अन्य हिस्सों का नियमित दृश्य निरीक्षण करेगा और उसका रिकॉर्ड बनाए रखा जाएगा।

### (3). स्वचालित सुरक्षित लोड संकेतक

(क) प्रत्येक क्रेन, यदि ऐसा निर्माण किया गया है कि जेआईबी को बढ़ाकर या कम करके सुरक्षित कार्य भार में बदलाव किया जा सकता है या अन्यथा, सुरक्षित कार्य भार का एक स्वचालित संकेतक संलग्न किया जाएगा जो ऑपरेटर को एक चेतावनी भी देगा जहां भी सुरक्षित कार्य भार पार हो जाता है।

(ख) कट-आउट, जो स्वचालित रूप से क्रेन के लिफिंग भागों की आवाजाही को गिरफ्तार करता है, सुरक्षित कार्य भार से अधिक भार की स्थिति में, जहां भी लागू हो, प्रदान किया जाएगा।

(ग) इस उप विनियम (क) के प्रावधान वहां लागू नहीं होंगे, जहां एक स्वचालित सुरक्षित लोड संकेतक स्थापित करना संभव नहीं है, ऐसे मामलों में, क्रेन की तालिका पर जेआईबी के संबंधित झुकाव या त्रिज्या पर सुरक्षित कार्य भार दिखाने वाले प्रावधान को पर्याप्त अनुपालन माना जाएगा।

## 15. यूनिटाइज्ड कार्गो को संभालने के लिए माल ढुलाई कंटेनर टर्मिनलों या अन्य टर्मिनलों में नियोजित कामगारों की सुरक्षा के लिए क्रम संख्या (यप) के तहत विनियमन;

टर्मिनल ऑपरेटर, पोर्ट अथारिटी और टर्मिनल के अंदर की गतिविधियों के प्रशासन पर सभी नियंत्रण रखने वाले सभी नियोक्ताओं का यह कर्तव्य होगा कि वे निम्नलिखित सुनिश्चित करें:

### (1). कंटेनर टर्मिनल-

क) पानी के किनारे को छोड़कर, कंटेनर टर्मिनल की परिधि को तार-जाल या पर्याप्त निर्माण की कुछ अन्य उपयुक्त सामग्री और पर्याप्त ताकत और स्थायित्व की बाड़ लगाई जाएगी, जो कम से कम 1.5 मीटर ऊंचाई पर होगी।

ख) कंटेनर टर्मिनल में अलग प्रवेश और निकास बिंदु होंगे और स्पष्ट रूप से चिह्नित किए जाएंगे।

ग) जहां भी कंटेनरों को ढेर किया जाता है, फर्श की भार वहन क्षमता और ऊंचाई को सुरक्षित रूप से संभालने के लिए रबर टायर गैंट्री क्रेन (आरटीजीसी) डिजाइन सीमाओं का कड़ाई से पालन किया जाएगा।

घ) टर्मिनल रोड और पैदल यात्री यातायात को इंगित करने वाले उपयुक्त संकेत या संकेत उपयुक्त स्थानों पर बनाए और बनाए रखे जाएंगे।

ङ) वाहनों की प्रतीक्षा के लिए एक विशेष क्षेत्र या सड़क मार्ग या उसका हिस्सा प्रदान किया जाएगा। केवल कंटेनर हैंडलिंग उपकरण, कंटेनर और अन्य अधिकृत वाहनों के परिवहन के लिए वाहनों को कंटेनर टर्मिनलों के अंदर अनुमति दी जाएगी।

च) सभी क्षेत्र जहां यांत्रिक हैंडलिंग उपकरण और परिवहन उपकरण संचालित होते हैं, उन्हें पॉट होल, अनावश्यक उपकरण और बाधाओं से मुक्त रखा जाएगा।

छ) सभी परिचालन क्षेत्रों, कंटेनर यार्ड और उन तक पहुंच को विनियम 9 के तहत निर्दिष्ट पर्याप्त और उपयुक्त प्रकाश प्रदान किया जाएगा।

### (2). लिफिंग उपकरण और अन्य उपकरण-

(क) कंटेनर टर्मिनल उपयुक्त लिफिंग उपकरणों और परिवहन उपकरणों से सुसज्जित होंगे जिन्हें अच्छी काम करने की स्थिति में बनाए रखा जाएगा।

(ख) खाली कंटेनरों के हैंडलिंग के लिए लगाए गए फॉर्कलिफ्ट ट्रक के मामले में फोर्क की लंबाई कंटेनर की कुल चौड़ाई के समतुल्य होगी तथा फोर्क लिफ्ट की क्षमता कम से कम कंटेनर के वजन के समतुल्य होगी।

(ग) फोर्क लिफ्ट ट्रकों को इन कंटेनरों को हैंडल करने के लिए नहीं लगाया जाएगा जिनमें फोर्क पॉकेट न हो।

**(3). कंटेनर संचालन-**

(क) जिम्मेदार व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि कंटेनर स्प्रेडर अच्छी काम करने की स्थिति में है और संहिता की धारा 18 के तहत निर्धारित मानकों के अनुसार परीक्षण किया गया है।

(ख) कंटेनरों को उठाने के लिए एकल या फोर लेगड वाले स्लिंग का उपयोग नहीं किया जाएगा। हालांकि, यदि स्प्रेडर के साथ इसके चार कोनों से कंटेनरों को संभालना संभव नहीं है, तो उचित सुरक्षा उपायों के साथ फोर लेगड वाले स्लिंग का उपयोग किया जा सकता है।

(ग) उपयोग किए गए लिफ्टिंग उपकरण या परिवहन उपकरण के सुरक्षित कार्य भार के संबंध में कंटेनर और स्प्रेडर का वजन नोट किया जाएगा।

(घ) लोडिंग या डिस्चार्जिंग करते समय, कंटेनर को झूलने से बचने के लिए कंटेनर को सीधे लंब के नीचे उठाया जाना चाहिए।

(ङ) कंटेनर हैंडलिंग में नियोजित विशेष लिफ्टिंग उपकरण केवल इन कार्यों के लिए पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित ऑपरेटरों द्वारा संचालित किए जाएंगे।

(च) कंटेनर हैंडलिंग में नियोजित लिफ्टिंग उपकरणों को एक सिग्नलर के मार्गदर्शन में संचालित किया जाएगा जिसे पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित किया जाएगा। जब सिग्नलर क्रेन के ऑपरेटर के साथ प्रभावी ढंग से संवाद करने की स्थिति में नहीं होते हैं, तो वॉकी-टॉकी, शॉर्टवेव रेडियो आदि जैसे सिग्नलिंग के अन्य प्रभावी साधनों को नियोजित किया जाएगा।

(छ) जब किसी पात्र को ट्रैक्टर ट्रेलर से नीचे उतारा या ऊपर उठाया जा रहा हो, तो कोई भी व्यक्ति झूलते हुए भार के नीचे नहीं रहेगा।

(ज) किसी भी डॉक कामगार को उसके संचालन के दौरान कंटेनर टॉप पर या उसकी निकटता में खड़े होने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(झ) डॉक कामगारों को स्थिर स्थिति में लिफ्टिंग गियर/तंत्र को लगाने के अलावा किसी अन्य कंटेनर के ऊपर चढ़ने या उठाने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ज) जब एक कंटेनर के शीर्ष पर चढ़ने के लिए सीढ़ी का उपयोग किया जाता है, तो सीढ़ी ध्वनि निर्माण की होगी जो एंटी-स्किड बेस और उपयुक्त रूप से सुरक्षा व्यवस्था के साथ प्रदान की जाएगी और यदि आवश्यक हो, तो लुकआउट व्यक्ति को सीढ़ी के नीचे रखने के लिए प्रदान किया जाएगा।

(ट) जब कामगारों को कंटेनरों के ऊपर काम करना होता है-

(i) यह सुनिश्चित किया जाएगा कि सतह फिसलने से बचने के लिए सूखी और साफ हो; और

(ii) कंटेनरों के ऊपर जाने और कंटेनरों की लैशिंग और अनलैशिंग में भाग लेने के लिए कामगारों को उपयुक्त और सुरक्षित साधन प्रदान किए जाएंगे।

(iii) डॉक कामगारों को लैशिंग योजना से अवगत कराया जाएगा और किसी भी अप्रिय घटना को रोकने के लिए डॉक श्रमिकों को उपयुक्त पीपीई प्रदान किए जाएंगे।

(iv) लेशिंग में शामिल ऑपरेटर और डॉक कामगारों के बीच उचित संचार होना चाहिए।

(ठ) डॉक कामगारों को कंटेनरों को खोलने के लिए सुरक्षित कार्य प्रक्रियाओं में प्रशिक्षित किया जाएगा, जिसमें खतरनाक रसायनों के लिए परीक्षण उपकरणों का उपयोग और कंटेनर खोलते समय व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण (पीपीई) का उपयोग शामिल है।

(ड) पैदल यात्रियों को उनके उपयोग के लिए चिह्नित मार्गों के अलावा कंटेनर टर्मिनल के किसी भी हिस्से में अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ढ) कंटेनर को कसकर सुरक्षित किया जाना चाहिए और ट्रक के चेसिस से ट्रिवस्ट लॉक के माध्यम से क्रॉस चेक किया जाना चाहिए, इससे पहले कि इसे ले जाया जाए। उन ट्रेलरों में जो पारंपरिक ट्रिवस्ट लॉक सुरक्षा उपकरण नहीं रखते हैं, और कंटेनर टर्मिनलों के भीतर उपयोग किए जाते हैं जहां भार केवल धीमी गति से कम दूरी की यात्रा करते हैं, सड़कों पर तेज मोड़ों पर बातचीत किए बिना, पर्यास ऊंचाई के पर्यास कोना प्लेट या अन्य संयम लगाए जाने चाहिए ताकि भार को स्थिति में बनाए रखा जा सके।

(ण) डॉक कार्य में नियोजित सभी कंटेनरों का परीक्षण किया जाएगा, जांच की जाएगी और लागू मानकों के अनुसार बनाए रखा जाएगा।

#### (4). स्टफिंग और डी-स्टफिंग-

(क) सामान भरने के लिए उपयोग किए जाने वाले कंटेनर साफ, शुष्क और अप्रिय गंध से मुक्त होंगे।

(ख) कंटेनरों की पैकिंग के लिए उचित प्रकाश व्यवस्था की जानी चाहिए और प्रकाश फिटिंग सुरक्षित रूप से स्थित होनी चाहिए।

(ग) चेसिस पर लगाए गए कंटेनरों को ठीक से सुरक्षित और समर्थित और उचित ब्रिज प्लेटों के साथ सुरक्षित किया जाएगा और इसके उपकरणों के साथ कार्गो का भार वहन करने की पर्यास क्षमता होगी, यदि कोई हो, तो स्टफिंग या डी-स्टफिंग ऑपरेशन के दौरान उपयोग किया जाएगा।

(घ) खतरनाक सामान जिन्हें एक साथ समूहीकृत करने की सिफारिश नहीं की जाती है, उन्हें एक ही कंटेनर में भर नहीं दिया जाएगा।

(ङ) जोखिमपूर्ण और खतरनाक सामानों से भरे कंटेनरों को राष्ट्रीय या अंतरराष्ट्रीय स्तर पर अनुमोदित लेबल के साथ लेबल किया जाएगा जो उनके पास होने वाले खतरे को दर्शाता है।

(च) जब फोर्क लिफ्ट का उपयोग भरने या निकालने के लिए किया जाता है, तो कोई अन्य व्यक्ति कंटेनर के अंदर नहीं होगा।

(छ) किसी भी कंटेनर को उसकी क्षमता से परे भरा नहीं जाएगा जो उस पर चिह्नित है और कंटेनरों को इस तरह से भरा जाएगा कि कंटेनरों के फर्श क्षेत्र में जहां तक संभव हो वजन वितरण एक समान हो।

(ज) कंटेनर के अंदर सामान भरने या डी-स्टफिंग संचालन के दौरान किसी भी धूम्रपान की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(झ) सामान भरने के पूरा होने पर, कंटेनर दरवाजे को ताले या कंटेनर सील के साथ ठीक से सुरक्षित किया जाएगा।

(ज) जब एक कंटेनर को डी-स्टफ किया जाना है, तो किसी भी कार्गो के गिरने की संभावना को रोकने के लिए एक समय में केवल एक दरवाजा सावधानीपूर्वक खोला जाएगा और किसी को भी दरवाजे के सामने खड़ा नहीं होना चाहिए।

(ट) रीफर कंटेनरों की स्टफिंग और डी-स्टफिंग में कार्यरत डॉक कामगारों को पर्याप्त सुरक्षा किट प्रदान की जाएगी।

(ठ) खतरनाक सामान को अलगाव तालिका और आईएमडीजी कोड में दिए गए अनुसार उनकी संगतता के अनुसार कंटेनर में ढेर कर दिया जाएगा।

**16. क्रम संख्या (यफ)** के तहत बनाए गए विनियमन मशीनरी, लाइव इलेक्ट्रिकल कंडक्टर, स्टीम पाइप और खतरनाक उद्घाटन की बाड़ के लिए प्रदान करते हैं;

बंदरगाह प्राधिकरण या मास्टर या जिम्मेदार व्यक्ति या प्रत्येक नियोक्ता जैसा भी मामला हो, वह निम्नलिखित को सुनिश्चित करेगा:

**(1). मोटरों की बाड़ लगाना -**

(क) सभी मोटर, कॉग व्हील, चेन और घर्षण गियरिंग, फ्लाईव्हील, शाफ्ट, मशीनरी के हर खतरनाक और चलती हिस्सों (चाहे यांत्रिक शक्ति द्वारा संचालित हो या नहीं) और भाप पाइप को सुरक्षित रूप से बाड़ या लैग्ड किया जाएगा।

(ख) मशीनरी के खतरनाक हिस्सों के आसपास की बाड़ को मशीनरी के संचालन के दौरान नहीं हटाया जाएगा, लेकिन यदि अनजाने में हटा दिया जाता है, तो मशीनरी को फिर से सामान्य उपयोग में लेने से पहले फिर से रखा जाएगा।

(ग) किसी भी मशीनरी का कोई भी भाग जो चालू है और जिसे सुरक्षित रूप से बाड़ नहीं लगाई गई है, विधिवत अधिकृत व्यक्तियों द्वारा जांच, चिकनाई, समायोजन या मरम्मत आदि नहीं की जाएगी।

(घ) जब मशीनरी या उसके हिस्सों को सफाई, सर्विसिंग या मरम्मत के लिए लिया जाता है, तो यह सुनिश्चित करने के लिए कि इसे अनजाने में फिर से शुरू नहीं किया जा सकता है, लॉकआउट/टैगआउट विधि आदि के साथ उपकरणों के उचित अलगाव जैसे पर्याप्त उपाय किए जाएंगे।

**(2). विद्युत उपकरण/लाइव कंडक्टर**

(क) केवल विधिवत अधिकृत और प्रशिक्षित व्यक्ति को आवश्यक व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण और सुरक्षा गियर जैसे नियाँन परीक्षक, परीक्षण लैंप आदि के उपयोग के साथ, रबर मैट, डक बोर्ड या अन्य उपयुक्त इन्सुलेशन के साथ, यदि इन्सुलेटेड डेक मौजूद नहीं है, तो विद्युत उपकरणों या सर्किटों को स्थापित, समायोजित, जांच, मरम्मत, विस्थापित या हटाने की अनुमति दी जाएगी।

(ख) खतरे को रोकने के लिए आवश्यक होने पर सिस्टम के हर हिस्से से सभी दबाव को काटने के लिए कुशल और उपयुक्त रूप से स्थित साधन प्रदान किए जाएंगे।

(ग) सभी पोर्टेबल इलेक्ट्रिकल उपकरण अच्छी काम करने की स्थिति में बनाए रखे जाएंगे और इसका उपयोग करने से पहले दिन में कम से कम एक बार जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा निरीक्षण किया जाएगा।

(घ) एक सीमित स्थान में उपयोग की जाने वाली पोर्टेबल विद्युत लाइट या उपकरण चौबीस वोल्ट या उससे कम का होना चाहिए।

(ङ) केवल फ्लेम प्रूफ और आंतरिक रूप से सुरक्षित विद्युत उपकरण का उपयोग एक सीमित स्थान में किया जाएगा जहां ज्वलनशील गैस, धुआं या धूल मौजूद होने की संभावना है। फ्लेमप्रूफ और आंतरिक रूप से सुरक्षित का अर्थ संगत राष्ट्रीय मानक के अनुसार होगा।

(च) विद्युत उपकरणों के सभी गैर-वर्तमान ले जाने वाले धातु भागों को अर्थ किया जाएगा या उन्हें ऊर्जायुक्त बनने से रोकने के लिए अन्य उपयुक्त उपाय किए जाएंगे।

(छ) पोर्टेबल या लचीले विद्युत चालक भारी-भरकम प्रकार के होने चाहिए और भार, चलने वाले गियर और चलने वाले उपकरणों से दूर रखे जाने चाहिए।

(ज) सभी लाईव कंडक्टरों को डॉक कामगारों के आकस्मिक संपर्क से खतरे को रोकने के लिए पर्याप्त रूप से इंसुलेट या बाड़ लगाया जाएगा। लिफ्टिंग उपकरणों के बिजली-रहित ले जाने वाले हिस्सों, वाहकों, परिवहन उपकरणों और मशीनरी की पर्याप्त रूप से फैंसिंग की जाएगी।

(झ) विद्युत उपकरण जो गीले या धूल भरे परिस्थितियों के संपर्क में आने की संभावना रखते हैं, उन्हें इस तरह से निर्मित किया जाना चाहिए कि वे ऐसी परिस्थितियों में उपयोग के लिए उपयुक्त हों।

(ज) उन स्थानों पर उपयोग के लिए विद्युत उपकरण जहां संभावित विस्फोटक वातावरण होने की संभावना है, का निर्माण किया जाना चाहिए ताकि विस्फोट स्रोत से बचा जा सके।

(ट) सभी पोर्टेबल विद्युत उपकरण जिनमें लैंप शामिल हैं, राष्ट्रीय मानक के अनुसार होने चाहिए और उपयोग करने से पहले संभावित दोषों के लिए सावधानीपूर्वक जांच की जानी चाहिए। यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष ध्यान रखा जाना चाहिए कि इन्सुलेशन क्षतिग्रस्त नहीं है और केबल सुरक्षित रूप से जुड़े हुए हैं और उपकरण के उपयोग के दौरान बने रहेंगे। लचीले केबलों को यांत्रिक क्षति से बचाने और टपकते तरल पदार्थों, धूल, नमी, बारिश आदि से सुरक्षा के लिए भी विशेष ध्यान रखा जाना चाहिए।

(ठ) खतरनाक क्षेत्रों में और यहां तक कि उन स्थानों पर जहां ज्वलनशील वातावरण की अक्सर उम्मीद की जानी है, एक अनुमोदित प्रकार का होगा और ठीक से बनाए रखा जाएगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि न तो उपकरण और न ही वायरिंग प्रज्वलन का स्रोत बन जाए।

(ड) विद्युत खतरों के आसपास काम करना, यदि किसी अन्य विनियमन के संचालन को सीमित किए बिना, यदि काम किसी अन्य विद्युत खतरे, केबलों, किसी अन्य विद्युत खतरे के आसपास किया जाना है, तो यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाए जाएंगे कि विद्युत अधिनियम, 2003 और उसके तहत बनाए गए विनियमों का अनुपालन हो।

(ढ) इलेक्ट्रिकल सर्किट / उपकरण पर या उसके पास रखरखाव, मरम्मत, सफाई और निर्माण कार्य करने के लिए, 'काम करने के लिए परमिट' प्रणाली का पालन किया जाएगा।

(ण) जब किसी व्यक्ति को इलेक्ट्रिक सर्किट पर काम करने की अनुमति दी जाती है, सिवाय इसके कि जब सर्किट परीक्षण और समायोजन के लिए सक्रिय रहता है, तो सर्किट उन सभी बिंदुओं पर डी-एनर्जीकृत और चेक किया जाएगा जिन पर यह सुनिश्चित करने के लिए काम किया जाना है कि यह वास्तव में डी-एनर्जीकृत है।

(त) यदि आसपास के वातावरण में ज्वलनशील गैसें या वाष्प हैं तो आग लगने से बचने के लिए 'स्थिर बिजली' के लिए उपयुक्त उपाय किया जाएगा।

17. स्टेजिंग के निर्माण, रखरखाव और उपयोग के लिए प्रदान करने वाले क्रम संख्या (यब) के तहत तैयार विनियम;

बंदरगाह प्राधिकरण या मास्टर या जिम्मेदार व्यक्ति या प्रत्येक नियोक्ता जैसा भी मामला हो, यह सुनिश्चित करेगा:

## (1). स्टेजिंग निर्माण एवं अनुरक्षण

(क) मंचन के निर्माण के लिए सुविधाजनक स्थान या स्थानों पर ध्वनि और पर्याप्त सामग्री के मचान की पर्याप्ति आपूर्ति उपलब्ध होगी।

(ख) सभी मंचन निम्नलिखित होंगे:

(i) ध्वनि और पर्याप्त सामग्री से सुरक्षित रूप से निर्मित और सभी डॉक कामगारों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ऐसी स्थिति में बनाए रखा जाएगा; और

(ii) एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा नियमित और लगातार अंतराल पर निरीक्षण किया जाता है।

(ग) स्टेजिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले सभी तथ्ये और रस्सियाँ होंगी:

(i) स्थापना से पहले सावधानीपूर्वक जांच की गई, और

(ii) चरणों को अलग करने के बाद दोबारा उपयोग करने से पहले एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा दोबारा जांच की गई।

(घ) फिसलने से रोकने के लिए मंच बनाने वाले सभी तथ्यों को सुरक्षित रूप से बांधा जाएगा।

(ङ) उसमें काम करने वाले डॉक कामगारों की सुरक्षा को सुरक्षित करने के लिए सभी चरण पर्याप्त चौड़ाई के होंगे। विशेष रूप से, ग्राउंड लेवल डेक बॉटम, डेक या टैंक टॉप से 2 मीटर या उससे अधिक की ऊँचाई पर, 30 सेमी से कम चौड़ा नहीं होगा।

(च) सीढ़ियों के पायदान के रूप में समर्थित तथ्यों का उपयोग चरणों का समर्थन करने के लिए नहीं किया जाएगा।

(छ) (i) रस्सियों या जंजीरों द्वारा निलंबित चरण को जहां तक संभव हो सुरक्षित किया जाएगा ताकि उन्हें झूलने से रोका जा सके; और

(ii) किसी भी रस्सी या चेन का उपयोग चरणों को निलंबित करने में नहीं किया जाएगा जब तक कि यह उपयुक्त गुणवत्ता, पर्याप्त शक्ति और विनिर्माण दोषों से मुक्त न हो। फाइबर रस्सी तेज किनारों के ऊपर से नहीं गुजरेगी।

(ज) डॉक कामगारों के उपयोग के लिए पहुंच के सुरक्षित साधन चरणों में और से प्रदान किए जाएंगे और चरणों को निलंबित करने के लिए उपयोग की जाने वाली रस्सियों का उपयोग पहुंच के साधन के रूप में नहीं किया जाएगा।

(झ) असुरक्षित गर्म सतहों/विद्युत शक्ति स्रोतों से न्यूनतम 1.1 मीटर की निकासी को बनाए रखा जाएगा।

## (2). स्टेजिंग पर कार्य

(क) स्टेजिंग प्लैन पर एक साथ दो से अधिक पुरुषों को काम करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ख) 2.5 मीटर से अधिक ऊँचे स्टेजिंग पर काम करते समय डॉक कामगारों को जीवनरेखा से सुसज्जित पूरे बॉडी सेफ्टी हारनेस द्वारा संरक्षित किया जाएगा जिसे एक निश्चित संरचना तक सुरक्षित किया जाएगा।

(ग) प्रत्येक उपयोग से पहले, दोहन और जीवन रेखा का निरीक्षण नमी, रासायनिक क्षति या अन्य दोषों के लिए किया जाएगा जो उनकी ताकत को प्रभावित कर सकते हैं। दोषपूर्ण बेल्ट का उपयोग नहीं किया जाएगा।

(घ) स्टेजिंग पर काम तब नहीं किया जाएगा जब लोड किए गए स्लिंग्स को स्टेजिंग के ऊपर से गुजरना होगा और गिरती वस्तुओं से खतरा है।

### (3). निर्माण

(क) गोदामों और भंडारण के सभी फर्श, दीवारें, सीढ़ियाँ, मार्ग, च्यूट और गैंगवे ध्वनि निर्माण के होंगे और ठीक से बनाए रखे जाएंगे।

(ख) रैंप की ढलान ऐसी होगी कि उनका उपयोग करने वाले परिवहन उपकरणों या वाहनों की स्थिरता से समझौता नहीं किया जाता है। रैंप की ढलान की डिग्री प्रत्येक स्थान पर स्पष्ट रूप से प्रदर्शित की जाएगी।

18. क्रम संख्या (जेडएक्स) के तहत तैयार किया गया विनियमन जहाज के डेरिक्स की हेराफेरी और उपयोग के लिए प्रदान करता है;

जहाज का स्वामी और डॉक कर्मचारी का प्रत्येक नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा कि:

#### (1). जहाज के डेरिक्स की हेराफेरी

प्रत्येक जहाज अपने डेरिक्स और आवश्यक गियर की सुरक्षित हेराफेरी के लिए आवश्यक वर्तमान और संगत हेराफेरी योजनाओं और किसी भी अन्य संगत जानकारी को ले जाएगा।

#### (2). डेरिक फुट को सुरक्षित करना-

एक डेरिक के फुट को उसके सॉकेट या सपोर्ट से बाहर निकालने से रोकने के लिए उचित और पर्याप्त उपाय किए जाएंगे।

#### (3). विंचेज

##### (क) सामान्य

(i) विंच का उपयोग नहीं किया जाएगा यदि नियंत्रण लीवर अत्यधिक घर्षण या अत्यधिक खेल के साथ काम करते हैं।

(ii) डबल गियर विंच का उपयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि गियर शिफ्ट को लॉक करने का सकारात्मक साधन प्रदान नहीं किया जाता है।

(iii) दो-गियर की चरखी पर गियर बदलते समय, चरखी पर गिरने और कार्गो हुक असेंबली के अलावा कोई भार नहीं होगा।

(iv) जहां भी आवश्यक हो, मौसम के खिलाफ विंच ऑपरेटर को पर्याप्त सुरक्षा प्रदान की जाएगी।

(v) अस्थायी सीटें और आश्रय जो विंच ऑपरेटर या अन्य डॉक कामगारों के लिए खतरा पैदा कर सकते हैं, की अनुमति नहीं है।

(vi) जब चरखी को बिना ध्यान दिए छोड़ दिया जाता है, तो नियंत्रण लीवर को तटस्थ स्थिति में सुरक्षित किया जाएगा और, पावर बंद कर दी जाएगी।

#### (4). इलेक्ट्रिक विंचेज

(क) किसी भी दोष की स्थिति में, डॉक के श्रमिकों को विजली स्रोतों के बीच स्थानांतरित करने या विद्युत नियंत्रण सर्किट के साथ छेड़छाड़ या समायोजन करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ख) उन मामलों में डॉक के काम के लिए इलेक्ट्रिक वायर्ड/वायरलेस नियंत्रण का उपयोग किया जाएगा जहां-

(i) इलेक्ट्रो-मैग्नेटिक ब्रेक लोड रखने में असमर्थ होने की स्थिति में; और

(ii) एक या अधिक नियंत्रण, या तो ऊपर उठाना या नीचे करना ठीक से काम नहीं कर रहा है।

19. क्रम संख्या (यम) के तहत तैयार किया गया विनियमन जंजीरों और रस्सियों और डॉक काम में उपयोग किए जाने वाले स्लिंग्स और अन्य लिफिंग उपकरणों सहित ढीले गियर के उपयुक्त परीक्षण, परीक्षा, निरीक्षण और प्रमाणन के लिए उपकंध करता है;

प्रत्येक नियोक्ता, आपूर्तिकर्ता या निर्माता, जैसा भी मामला हो, यह सुनिश्चित करेगा कि:

(1). ढीले गियर का निर्माण और रखरखाव-

(क) सभी ढीले गियर होंगे-

(i) अच्छे डिजाइन और निर्माण, ध्वनि सामग्री और उस उद्देश्य के लिए पर्याप्त ताकत जिसके लिए इसका उपयोग किया जाता है और पेटेंट दोषों से मुक्त है;

(ii) प्रासंगिक राष्ट्रीय या अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप; और

(iii) अच्छी मरम्मत और काम करने की स्थिति में ठीक से बनाए रखा जाता है।

(ख). ढीले गियर के घटकों को बदल दिया जाएगा यदि किसी भी बिंदु पर आयामों में से एक में 10 प्रतिशत या उससे अधिक की कमी हो गई है।

(ग). (i) जंजीरें, जब पांच प्रतिशत से अधिक लंबाई में फैली और बढ़ी होती हैं या जब जंजीर का एक लिंक विकृत हो जाता है या अन्यथा क्षतिग्रस्त हो जाता है या दोषपूर्ण वेल्ड्स के उभरे हुए स्कार्प देखे जाते हैं, तो उपयोग से वापस ले लिया जाएगा।

(ii) जंजीरों से जुड़े छल्ले, हुक, घुमाव और अंतिम लिंक जंजीरों के समान सामग्री के होने चाहिए।

(घ). किसी भी मैग्नेटिक लिफिंग डिवाइस में इलेक्ट्रिक सप्लाई का वोल्टेज 10 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा।

(2). ढीले गियरों का परीक्षण और समय-समय पर जांच

(क). सभी ढीले गियर का परीक्षण शुरू में एक सक्षम व्यक्ति द्वारा किया जाएगा जैसा कि अनुसूची II में निर्धारित किया गया है, उपयोग में आने से पहले या किसी भी हिस्से में किए गए किसी भी पर्याप्त परिवर्तन या संशोधन के बाद इसकी सुरक्षा को प्रभावित करने के लिए प्रवण किया जाएगा और बाद में स्वामी द्वारा गियर का कम से कम हर पांच साल में पुनः परीक्षण किया जाएगा।

(ख). किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा हर बारह महीने में कम से कम एक बार सभी ढीले गियर की पूरी तरह से जांच की जाएगी। इसके अलावा, एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा हर महीने कम से कम एक बार चैन की पूरी तरह से जांच की जाएगी।

(ग). उठाने वाले उपकरण का जिम्मेदार व्यक्ति डॉक कार्य में प्रत्येक उपयोग से पहले ढीले गियर के भागों का नियमित दृश्य निरीक्षण करेगा और उसका रिकॉर्ड रखा जाएगा।

## (3). रस्सियाँ

(क) डॉक के काम के लिए किसी भी रस्सी का उपयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि-

- यह उपयुक्त गुणवत्ता का है और पेटेंट दोष से मुक्त है, और
- वायर रोप के मामले में, इसका परीक्षण और जांच एक सक्षम व्यक्ति द्वारा किया गया है जैसा कि अनुसूची II में निर्धारित है।

(ख) डॉक के काम में उपयोग किए जाने वाले उपकरण या ढीले गियर को उठाने की प्रत्येक तार की रस्सी का निरीक्षण एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा हर तीन महीने में कम से कम एक बार किया जाएगा, यदि तार की रस्सी का कोई या अधिक तार टूटा हुआ या स्नैप किया हुआ पाया जाता है, तो तार की रस्सी का निरीक्षण किया जाएगा। हर महीने में कम से कम एक बार और तदनुसार रिकॉर्ड बनाए रखा जाएगा।

(ग) डॉक के काम में किसी भी तार रस्सी का उपयोग नहीं किया जाएगा, यदि आठ व्यास की किसी भी लंबाई में, दृश्य टूटे हुए तारों की कुल संख्या तारों की कुल संख्या के 10 प्रतिशत से अधिक है या रस्सी अत्यधिक पहने, संक्षारण या किसी अन्य दोष का संकेत दिखाती है जो इसका निरीक्षण करने वाले व्यक्ति या निरीक्षक सह सुविधाकर्ता की राय में, इसे उपयोग के लिए अयोग्य मानता है।

(घ) तार की रस्सियों से हुक, रिंग और अन्य ऐसे भागों को जोड़ने के लिए उपयुक्त थिम्बल के साथ आंख के स्प्लिस और लूप बनाए जाएंगे।

(ङ) किसी भी तार रस्सी में बनाया गया एक थिम्बल या लूप स्प्लिस निम्नलिखित के अनुरूप होगा -

- वायर रस्सी या रस्सी स्लिंग में रस्सी के पूर्ण स्ट्रैंड के साथ कम से कम तीन टक और सभी मामलों में प्रत्येक स्ट्रैंड और स्ट्रैंड से काटे गए तारों के आधे हिस्से के साथ दो टक होंगे, ऐसे स्ट्रैंड को रस्सी की परत के खिलाफ खींचा जाएगा;
- तार रस्सी और रस्सी के स्लिंग्स पर किसी भी स्प्लिस में स्ट्रैंड्स के उभरे हुए सिरों को कवर या उपचारित किया जाएगा ताकि कोई तेज बिंदु न रह जाए;
- फाइबर रस्सी या रस्सी स्लिंग में उपयुक्त तरीके से ऐसे टक की कम से कम चार टक टेल होनी चाहिए, और
- सिंथेटिक फाइबर रस्सी या रस्सी स्लिंग में पूर्ण स्ट्रैंड के साथ कम से कम चार टक होंगे, इसके बाद प्रत्येक स्ट्रैंड के आधे फिलामेंट्स कट-आउट और ट्रैंड्स से कट-आउटशेष फिलामेंट्स के आधे के साथ अंतिम टक होगा। फिलामेंट्स की कम संख्या वाले टक्स वाले स्प्लिसेस के हिस्से को उपयुक्त टेप या अन्य सामग्रियों के साथ सुरक्षित रूप से कवर किया जाएगा: बशर्ते कि यह पैरा स्प्लिस के किसी अन्य रूप के उपयोग को रोकने के लिए काम नहीं करेगा जिसे इन विनियमों में निर्धारित कुशल दिखाया जा सकता है।

(च) (i) जब उपयोग में न हों, सिंथेटिक फाइबर रस्सियों और स्लिंग को वायुमंडलीय परिस्थितियों के किसी भी जोखिम से बचाया जाना चाहिए।

(ii) गीली होने वाली प्राकृतिक या सिंथेटिक फाइबर रस्सियों और स्लिंग्स को स्वाभाविक रूप से सुखाया जाना चाहिए।

(iii) नायलॉन (पॉलीएमाइड) रस्सियों और स्लिंग को पानी में नहीं डुबोया जाना चाहिए या अत्यधिक गीला नहीं किया जाना चाहिए, क्योंकि इससे सिकुड़ने के कारण लगभग 15 प्रतिशत शक्ति की हानि हो सकती है।

(iv) पॉलीप्रोपाइलीन फाइबर रस्सियों और स्लिंग्स को परावैंगनी प्रकाश जैसे उज्ज्वल धूप के संपर्क में नहीं आना चाहिए।

(v) रस्सियों को लकड़ी, धातु या प्लास्टिक की रीलों पर सावधानीपूर्वक धाव किया जाना चाहिए, या सीधी रेखाओं में रखा जाना चाहिए ताकि किंक और आंशिक अनरेवलिंग से बचा जा सके।

**(4). ढीले गियरों का ताप ट्रीटमेंट-**

(क) डेरिक या मस्तूलों से जुड़ी लगाम श्रृंखलाओं और फहराने या कम करने में उपयोग की जाने वाली सभी रिंग, हुक, बेड़ियों और कुंडलियों के अलावा अन्य सभी श्रृंखलाओं को निम्नलिखित अंतराल पर सक्षम व्यक्ति द्वारा ठीक से एनील की गई और विधिवत प्रमाणित किया जाएगा:

(i) सामान्य उपयोग में 12.5 मिलीमीटर और छोटी जंजीरें, छल्ले, हुक, बेड़ियाँ और कुदाल, कम से कम हर छह महीने में एक बार; तथा

(ii) सामान्य उपयोग में आने वाली अन्य सभी चेन, रिंग, हुक, बेड़ी और स्विवेल, कम से कम हर बारह महीने में एक बार।

बशर्ते कि ऐसे गियर के मामले में पूरी तरह से क्रेन पर उपयोग किया जाता है और मैन्युअल रूप से काम किए गए अन्य फहराने वाले उपकरणों के मामले में बारह महीने उप-खंड (i) में छह महीने और उप-खंड (ii) में बारह महीने के लिए दो साल के लिए प्रतिस्थापित किए जाएंगे:

(ख). उप-पैरा (क) पर लागू नहीं होगा;

(i) पिच की हुई चेन, जो स्प्रोकेट पहियों के स्प्रोकेट पर काम करती है;

(i). छल्ले, हुक और कुंडा स्थायी रूप से पिच चेन, पुली ब्लॉक या वजन मशीनों से जुड़े हुए हैं; तथा

(iii) हुक और स्विवल शेविंग बॉल बेयरिंग या अन्य केस-हार्डन किए गए भाग।

(ग) उच्च तन्यता स्टील या मिश्र धातु स्टील से बनी सभी श्रृंखलाएं और ढीले गियर स्पष्ट रूप से और तदनुसार उचित रूप से मुहर लगाई गई हैं। उच्च तन्यता वाले स्टील या मिश्र धातु स्टील से बनी कोई भी श्रृंखला या ढीला गियर किसी भी प्रकार के गर्मी उपचार के अधीन नहीं होगा, सिवाय इसके कि जहां मरम्मत के उद्देश्य के लिए और सक्षम व्यक्ति के निर्देश के तहत आवश्यक हो।

(घ) यदि जाली लोहे के गियर का पिछला इतिहास अज्ञात है या यदि संदेह है कि गियर को गलत तापमान पर गर्म किया गया है, तो उपयोग से पहले इसे सामान्यीकृत किया जाएगा।

**(5). वास्तविक परीक्षण, परीक्षा आदि के बाद जारी किया जाने वाला प्रमाण पत्र-**

एक सक्षम व्यक्ति विनियमन के संबंधित उप पैरा के प्रयोजन के लिए प्रासंगिक मानकों में निर्दिष्ट उपकरण ढीले गियर और तारों की रस्सियों को उठाने की जांच के लिए, केवल वास्तविक परीक्षण के बाद या, जैसा कि आवश्यक हो, एक प्रमाण पत्र जारी करेगा।

**(6) आवधिक परीक्षण और परीक्षा का रजिस्टर और उसके प्रमाणपत्र।**

(क) फॉर्म VI में एक रजिस्टर बनाए रखा जाएगा और विनियमन के संबंधित उप-पैरा द्वारा आवश्यक उठान उपकरणों और ढीले गियर और हीट ट्रीटमेंट के परीक्षण और परीक्षा का विवरण,

(ख) निम्नलिखित के संबंध में, सक्षम व्यक्ति से प्रमाण पत्र प्राप्त किए जाएंगे और प्रत्येक के सामने दिखाए गए प्रपत्रों में रजिस्टर से संलग्न किए जाएंगे:

(i) फॉर्म I में विंच, डेरिक, क्रेन और होइस्ट और उनके सहायक गियर के लिए विनियमों के संबंधित उप-पैरा के तहत प्रारंभिक और आवधिक परीक्षण और परीक्षा।

(ii) फॉर्म II में विनियमों के उप-पैरा के तहत ढीले गियर का परीक्षण, परीक्षा और पुनर्परीक्षा;

(iii) फॉर्म III में विनियमों के उप-अनुभागों के तहत तार रस्सियों का परीक्षण और परीक्षा;

(iv) फॉर्म IV में ढीले गियर का गर्मी उपचार और परीक्षण;

(v) फॉर्म V में लिफ्टिंग उपकरणों और ढीले गियर की वार्षिक गहन परीक्षा, जब तक कि रजिस्टर में आवश्यक विवरण दर्ज नहीं किए गए हैं।

(ग) रजिस्टर और रजिस्टर से संलग्न प्रमाण पत्र निम्नलिखित होंगे-

(i) जहाज के उठाने के उपकरण, ढीले गियर और तार की रस्सियों के मामले में जहाज पर रखा जाता है;

(ii) अन्य उठाने वाले उपकरणों, ढीले गियर और तार के संबंध में स्वामी के परिसर में रखा गया।

(iii) निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता के समक्ष मांग पर उत्पादित किया जाता है; और

(iv) अंतिम प्रविष्टि की तारीख के बाद कम से कम पांच साल तक बनाए रखा गया।

(घ) कोई लिफ्टिंग उपकरण और ढीला गियर जिसके संबंध में प्रवेश करने की आवश्यकता है और रजिस्टर में परीक्षण और परीक्षा के प्रमाण पत्र संलग्न करने की आवश्यकता है, का उपयोग डॉक कार्य के लिए तब तक किया जाएगा जब तक कि आवश्यक प्रविष्टि न हो जाए। रजिस्टर में किया गया है और आवश्यक प्रमाण पत्र इस प्रकार संलग्न किए गए हैं।

**(7). सुरक्षित कार्य भार का अंकन-**

(क) सभी उठाने वाले उपकरणों और ढीले गियर की वस्तुओं को स्पष्ट रूप से इसके सुरक्षित कार्य भार और मुद्रांकन द्वारा पहचान/विशिष्ट चिह्न के साथ चिह्नित किया जाएगा या किसी अन्य माध्यम से जहां यह अव्यावहारिक है।

(ख) (i) प्रत्येक जहाज के डेरिक (डेरिक क्रेन के अलावा) को उसके सुरक्षित कार्य भार के साथ स्पष्ट रूप से चिह्नित किया जाएगा जब डेरिक का उपयोग किया जाता है-

क. एकल खरीद में,

ख. कम कार्गे ब्लॉक के साथ, तथा

ग . सभी संभावित ब्लॉक स्थिति में संघ की खरीद में;

(ii) जिस क्षेत्रिज कोण पर डेरिक का उपयोग किया जा सकता है, उसे भी स्पष्ट रूप से अंकित किया जाना चाहिए।

(ग) सभी लिफ्टिंग उपकरणों (जहाज के डेरिक्स को छोड़कर) जिनकी सुरक्षित कार्यभार क्षमता एक से अधिक है, उन्हें प्रभावी साधनों से सुसज्जित होना चाहिए जो ऑपरेटर को प्रत्येक व्यक्तिगत उपयोग की स्थिति में सुरक्षित कार्यभार निर्धारित करने में सक्षम बनाएं।

(घ). ऐसे साधन प्रदान किए जाने चाहिए जिससे किसी भी डॉक कार्यकर्ता द्वारा ढीली गियर का उपयोग करते समय उन ढीली गियरों के लिए सुरक्षित कार्य भार निर्धारित किया जा सके, जिन परिस्थितियों में इसका उपयोग किया जा सकता है, और ऐसे साधनों में निम्नलिखित वस्तुएं शामिल होंगी-

(i) जहाँ तक चेन स्लिंग्स का संबंध है, सुरक्षा कार्य भार को स्पष्ट अंकों या अक्षरों में स्लिंग पर या उसके साथ सुरक्षित रूप से जुड़ी टिकाऊ सामग्री की टैबलेट या रिंग पर अंकित करने का; तथा

(ii) वायर रोप स्लिंग्स के मामले में, ऊपर धारा (क) में निर्दिष्ट साधनों में से कोई एक या कोई सूचना या सूचनाएँ जो इस प्रकार प्रदर्शित की गई हों कि संबंधित डॉक कर्मी उन्हें आसानी से पढ़ सकें, जिसमें उपयोग की जाने वाली विभिन्न आकार की वायर रोप स्लिंग्स के लिए सुरक्षित कार्यभार बताया गया हो।

(ङ) कोई भी उठाने वाला उपकरण या ढीला सामान इस मानक के प्रावधानों के अनुसार चिह्नित न होने पर उपयोग नहीं किया जाएगा।

#### (8). लिफ्टिंग उपकरणों और ढीली गियर का लोडिंग।

(क) उठाने वाले उपकरणों, ढीले गियर और सभी तार रस्सियों का उपयोग किसी भी असुरक्षित तरीके से नहीं किया जाएगा जिससे कि डॉक कामगारों का खतरा हो, और, विशेष रूप से, अनुसूची ॥ में निर्धारित परीक्षण के दौरान और किसी सक्षम व्यक्ति के निर्देशन में सिवाय परीक्षण के दौरान, इसके सुरक्षित कार्य भार या भार से परे लोड नहीं किया जाएगा।

(ख) कोई उठाने वाले उपकरण और ढीले गियर या किसी अन्य कार्गो हैंडलिंग उपकरण का उपयोग नहीं किया जाएगा, यदि-

(i) निरीक्षक सह सुविधाकर्ता परीक्षण या परीक्षा के प्रमाण पत्र या मानकों के तहत प्रदान किए गए किसी भी प्रमाणित रिकॉर्ड से संतुष्ट नहीं है; तथा

(ii) निरीक्षक सह सुविधाकर्ता की राय में, उठाने वाला उपकरण, ढीला गियर या कोई अन्य कार्गो हैंडलिंग उपकरण डॉक कार्य में उपयोग के लिए सुरक्षित नहीं है।

### (9). पुली ब्लॉक

डॉक कार्य में किसी भी पुली ब्लॉक का उपयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि सुरक्षित कार्य भार और इसकी पहचान/विशिष्ट चिह्नों पर स्पष्ट रूप से मुहर न लगाई जाए।

### (10). वैक्यूम और चुम्बकीय लिफिंग डिवाइस

(क) वैक्यूम या कोई अन्य लिफिंग उपकरण जिसमें केवल अटैचमेंट/सक्षण पावर द्वारा ही भार को पकड़ा जाता है, का उपयोग तब नहीं किया जाएगा जब कामगार होल्ड्स (अवलंबन) में हों।

(ख) डॉक कार्यों में उपयोग किए जाने वाले सभी चुम्बकीय लिफिंग उपकरणों को वैकल्पिक ऊर्जा आपूर्ति जैसे बैटरी से लैस किया जाना चाहिए, जो मुख्य ऊर्जा आपूर्ति विफल होने की स्थिति में तुरंत कार्य में आ जाएः बशर्ते कि इस उप-नियम के प्रावधान उन चुम्बकीय लिफिंग उपकरणों पर लागू न हों जो स्क्रैप मेटल को लोड या अनलोड करने हेतु उपयोग किए जा रहे हैं या अन्य ऐसे कार्गो सेवा संचालन के लिए जिनमें भार के झूलने वाले क्षेत्र में कोई डॉक कर्मचारी नहीं होता।

(ग) लोड के स्विंग क्षेत्र में पर्याप्त लंबाई की सुरक्षा सीमा और चेतावनी प्रदर्शक बोर्ड स्पष्ट रूप से लगाया जाना चाहिए।

### (11). चेन और तार रस्सियों को गाँठना

डॉक कार्य में गांठ वाले चेन या तार के रस्से का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।

20. धारा संख्या (यय) के तहत तैयार किया गया विनियमन, जो कोयला या अन्य बल्क कार्गो को संभालते समय होल्ड, बिन, हॉपर या इसी प्रकार के स्थान में या होल्ड की डेक के बीच काम करने वाले कामगारों की बचाव की सुविधा के लिए आवश्यक सावधानियों को प्रदान करता है;

जहाज का मालिक या डॉक वर्कर का प्रत्येक नियोक्ता, जैसा भी मामला हो, यह सुनिश्चित करेगा कि:

(क) होल्ड या बिन हॉपर या डेक तक पहुंच बिंदु अवाधित हैं और श्रमिकों के लिए निर्वाध प्रवेश और निकास की अनुमति देने के लिए अनुपालन करते हैं।

(ख) बिजली आउटेज या कम दृश्यता की स्थिति के दौरान भागने के मार्गों की पर्याप्त रोशनी सुनिश्चित करने के लिए विनियमन 9 के अनुसार होल्ड या बिन हॉपर या डेक के भीतर आपातकालीन प्रकाश व्यवस्था स्थापित और बनाए रखें।

(ग). होल्ड या बिन या हॉपर के भीतर खतरनाक गैसों या धूएं के निर्माण को रोकने के लिए अनुपालन में उचित वेंटिलेशन सिस्टम बनाए रखें और इस प्रकार श्रमिकों के लिए सुरक्षित भागने की सुविधा प्रदान करें।

(घ) आपात स्थिति के दौरान श्रमिकों की त्वरित चेतावनी और निकासी प्रक्रियाओं के समन्वय को सक्षम करने के लिए आवश्यकतानुसार संचार प्रणालियों को लागू करना और बनाए रखना।

(ङ) आपात स्थिति के दौरान श्रमिकों की सुरक्षित निकासी की सुविधा के लिए सीढ़ी, रस्सियों या उत्थापन उपकरणों के अनुसार आपातकालीन उपकरणों और सामग्रियों से होल्ड या बिन हॉपर या डेक को लैस करें।

21. धारा संख्या (यथक) के तहत तैयार किया गया विनियमन, जो कार्गो के ढेर लगाना, ढेर हटाना, स्टोव करना और अनस्टोव करने या इसके संबंध में हैंडलिंग में खतरनाक कार्य पद्धति को रोकने के लिए उठाए जाने वाले उपायों का प्रावधान करता है;

तट के मामले में बंदरगाह प्राधिकरण, जहाज के मामले में मास्टर और डॉक वर्कर के प्रत्येक नियोक्ता, जैसा भी मामला हो, यह सुनिश्चित करेंगे कि:

(1) लोडिंग और अनलोडिंग ऑपरेशन-

(क) किसी भी मध्यवर्ती डेक पर माल को फॉल या स्लिंग द्वारा नहीं लोड या अनलोड किया जाएगा जब तक कि उस डेक के हैच को मजबूत ढक्कन से बंद न किया गया हो या उस पर एक मजबूत लैंडिंग प्लेटफॉर्म नहीं रखा गया हो, जिसकी चौड़ाई हैच कवरिंग के एक खंड की चौड़ाई से कम न हो: बशर्ते कि यह नियम किसी भी लोडिंग या अनलोडिंग कार्य पर लागू नहीं होगा जिसे आधे घंटे के भीतर पूरा किया जा सकता है।

(ख) कोई ढीला गियर या कोई अन्य वस्तु होल्ड के अंदर या बाहर नहीं फेंकी जाएगी।

(ग) बल्कि कार्गो की लोडिंग और अनलोडिंग के दौरान, होल्ड में सभी डॉक कामगारों का रिकॉर्ड बनाए रखा जाएगा और निरीक्षक सह सुविधाकर्ता को मांग पर प्रस्तुत किया जाएगा।

(घ) जहां भी आवश्यक कार्गो को स्थानांतरित होने या गिरने से रोकने के लिए सुरक्षित या अवरुद्ध किया जाएगा। खराब होने की स्थिति में, जहां भी आवश्यक हो, सावधानी बरती जाएगी, ताकि शेष कार्गो को गिरने से रोका जा सके।

(ङ) (i) सामान को खींचना केवल तब किया जाएगा जब रनर सीधे डेरिक नील ब्लॉक से लगाया गया हो, और यह कार्य जहाज के विंचों से ही किया जाएगा; और

(ii) रनर के लिए उचित मार्ग प्रदान करने के लिए पुली ब्लॉकों का उपयोग किया जाना चाहिए ताकि यह अवरोधों के साथ घिसने से बच सके।

(च) यदि स्टैकिंग और अनस्टैकिंग के उद्देश्य से जहाज की पकड़ में हेडरूम 1.5 मीटर से कम है, तो संभावित दुर्घटनाओं से बचाव के लिए उपयुक्त उपाय किया जाएगा।

(छ) लोड को उठाने से पहले सुरक्षित रूप से बांधा जाना चाहिए। लोड से लटकी या बाहर निकली ढीली सामग्री या मलबा हटा दिया जाना चाहिए और कार्गो गिरने से रोकने के लिए उपयुक्त उपाय अपनाए जाने चाहिए।

(ज) कार्गो हैंडलिंग ब्रिडल, जैसे पैलेट ब्रिडल, जिन्हें लगातार स्लिंग लोड उठाते समय लिफ्टिंग उपकरणों से जुड़े रहना होता है, उन्हें शैकल या अन्य संभव तरीकों से इस प्रकार सीधा किया जाना चाहिए कि वे लिफ्टिंग उपकरण के हुक से अनजाने में अलग न हो जाएँ।

(झ) जब उठाने वाले उपकरण स्लिंग पर बिना लोड के काम कर रहे हों:

(i) स्लिंग या चैन को उपकरणों से सुरक्षित रूप से हुक किया जाना चाहिए इससे पहले कि ऑपरेटरों को चलाने का संकेत दिया जाए;

(ii) तेज़ हुक, कई हुक और पंजे एक सिरे पर लटके नहीं होने चाहिए बल्कि उन्हें स्लिंग्स के माध्यम से सहारा दिया जाना चाहिए; तथा

(iii) ऑपरेटर उपकरणों को इस तरह उठाएंगे कि वे डॉक कामगारों और वस्तुओं से दूर रहें।

(ज) किसी भी लोड के किनारों को ऐसे किसी भी रस्सी या चेन स्लिंग के संपर्क में आने से रोकने के लिए, जो रस्सी या चेन स्लिंग को नुकसान पहुंचा सकता है, उपयुक्त पैकिंग का उपयोग या अन्य उपाय करके प्रभावी कदम उठाए जाएंगे।

(ट) बाल्टियों, टबों और इसी तरह के उपकरणों को उनके किनारों से ऊपर तक भरा नहीं जाना चाहिए।

(ठ) जब तक पट्टियाँ उचित और सुरक्षित स्लींग पॉइंट के रूप में अनुमोदित न हों, तब तक किसी भी भार को उठाया नहीं जाएगा। ऐसे भारों को केवल तब ही स्थानांतरित करने की अनुमति दी जा सकती है जब सभी कामगार खतरनाक क्षेत्र छोड़ चुके हों।

(ड) लिफिंग उपकरणों के साथ काम करते समय, ढलान पर खींचना, क्लैंसिज रूप से खींचना और लोड और लिफिंग उपकरणों को जानबूझकर झुलाना सख्त मना होगा।

(ढ) डॉक वर्कर्स को लोड या लिफिंग इक्विपमेंट से चोट लगने से बचाने के लिए सभी ज़रूरी कदम उठाए जाएंगे। यह सुनिश्चित करने के लिए सभी ज़रूरी कदम उठाए जाएंगे कि कोई भी कामगार संभावित खतरनाक स्थान पर खड़ा न हो, जहाँ स्टैक से कार्गों गिरने का खतरा हो और यह भी सुनिश्चित किया जाएगा कि कोई भी डॉक वर्कर लिफिंग मशीन के घूमने के दायरे में या उसके नीचे, या हैंडल किए जा रहे लोड के रास्ते में, या रखे हुए कार्गों के आस-पास खड़ा या आराम न कर रहा हो।

(ण) कार्गो से स्लिंग या शैक्ल हटाते समय, डॉक वर्कर्स को हिदायत दी जाएगी कि वे इस बात का ध्यान रखते हुए कि कार्गो और स्लिंग या सतह के संभावित खतरनाक ज़ोन में उनके हाथ/उंगलियां न फंसें।

(त) परिचालन शुरू होने से पहले, डॉक कार्य के पर्यवेक्षक को इसके संचालन के दौरान संभावित खतरे वाले क्षेत्रों जैसे कार्गो के गिरने के संभावित क्षेत्र, अप्रत्याशित स्विंग का क्षेत्र और कार्गो या बुलवार्क आदि जैसी दो सतहों के बीच फंसने के बारे में जानकारी दी जाएगी।

(थ) सौर अल्ट्रा वायलेट विकिरण (यूवीआर) के संपर्क से जुड़े स्वास्थ्य और सुरक्षा जोखिम से बचने हेतु कार्यस्थल को इसके द्वारा प्रबंधित किया जाना चाहिए:

- (i) कामगारों के लिए सौर यूवीआर जोखिम की पहचान करना और उसका आकलन करना:
- (ii) समाप्त करना या कम करना, जहाँ तक यथोचित रूप से व्यावहारिक है, सूर्य संरक्षण नियंत्रण उपायों को लागू करने और उनकी समीक्षा करने और सूचना, निर्देश, प्रशिक्षण और पर्यवेक्षण प्रदान करने से जोखिम को कम करना।
- (द) संचालन स्थल पर अच्छी सफाई बनाए रखी जानी चाहिए और डन्बेज़, लकड़ी की तख्ती, बंधन पट्टियाँ या तार जैसी पैकेजिंग सामग्री को तुरंत हटा देना चाहिए ताकि यह किसी कटने वाली चोट का कारण न बने या उपकरण के टायरों के नीचे फंसने के कारण उड़कर लगने का खतरा न हो।
- (ध) सुरक्षित तरीके से और उचित गियर के साथ कार्गो को संचालने की अग्रिम योजना बनाई जाएगी।
- (न) उपयोग किए जा रहे उठाने वाले उपकरणों के हुक पर अरेस्टर फ्लैप या हुक लॉक प्रदान किया जाता है।

## (2). ऊँचाई पर कार्य करना

(क) जहां भी यथोचित रूप से व्यावहारिक हो, जमीन पर या ठोस निर्माण पर काम करते हुए गिरने का जोखिम समाप्त हो जाएगा।

ऊँचाई पर काम के मामले में, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि क्षेत्र में निम्नलिखित हैं:

(i) एक सतह जो संरचनात्मक रूप से लोगों, सामग्री और उस पर किसी भी अन्य भार का समर्थन करने में सक्षम है;

(ii) किसी भी खुली पैठ के आसपास खड़ी बाधाएं;

(iii) एक समान और आसानी से परक्राम्य सतह और ढाल, और पहुंच और निकास का एक सुरक्षित साधन उपलब्ध है।

(ख) प्राथमिकता के क्रम में निम्नलिखित नियंत्रण उपायों का उपयोग करके काम की एक सुरक्षित प्रणाली प्रदान की जाएगी:

(i) गिरने की रोकथाम के उपकरण (उदाहरण के लिए, अस्थायी कार्य प्लेटफॉर्म और गार्ड रेलिंग);

(ii) एक कार्य पोजिशनिंग सिस्टम का उपयोग करना जो सुनिश्चित करता है कि श्रमिक एक सुरक्षित क्षेत्र के भीतर काम करते हैं, और गिरने की किसी भी दूरी को कम करने के लिए गिरने की गिरफ्तारी प्रणाली को लागू करना (उदाहरण के लिए जहाज की पकड़ के भीतर या कंटेनरों के शीर्ष को सुरक्षित करते समय)।

## (3). स्टैकिंग और अनस्टैकिंग-

(क) जहां कार्गो या उसके संबंध में हैंडलिंग को सुरक्षित रूप से बिना किसी सहायता के स्टैकिंग, अनस्टैकिंग, स्टोइंग या अनस्टोइंग, स्टफिंग या डीस्टफिंग नहीं किया जा सकता है, दुर्घटनाओं से बचाव के लिए उचित उपाय शोरिंग या अन्य उपयुक्त स्थिर प्रक्रियाओं द्वारा किए जाएंगे।

(ख) कार्गो का स्टैकिंग फर्म फ्लोर पर किया जाएगा जो बसने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा और कार्गो का वजन ऐसा होगा कि फ्लोर लोड बेयरिंग क्षमता को ओवर-लोड न करें।

(ग) कार्गो को गोदामों या भंडारण के विभाजन या दीवारों के खिलाफ तब तक नहीं रखा जाएगा जब तक कि यह न कहा जाए कि विभाजन या दीवारों स्टैकड लोड द्वारा लगाए गए दबाव का सामना करने के लिए पर्याप्त रूप से मजबूत हैं।

(घ) कार्गो को इतनी ऊँचाई तक या इस तरह से नहीं लगाया जाना चाहिए कि स्टैक किया गया ढेर अस्थिर हो जाए।

(ङ) जहां डॉक कर्मचारी 1.5 मीटर से अधिक ऊँचाई वाले स्टैक के ऊपर काम कर रहे हैं, पहुंच के सुरक्षित साधन प्रदान किए जाएंगे।

(च) स्टैकिंग और अनस्टैकिंग अधिकृत व्यक्ति की सख्त निगरानी में की जाएगी।

(छ) ठोस या सुरक्षित तरीके जैसे कि वेजेज़, इंटरलॉकिंग, डननेज आदि के माध्यम से स्टैक को प्रभावी रूप से सुरक्षित या अवरुद्ध किया जाना चाहिए ताकि इसके स्थानांतरण या आकस्मिक गति को रोका जा सके।

(ज) आपातकालीन परिस्थितियों में आपातकालीन कर्मियों की आवाजाही की अनुमति देने के लिए द्वेरों के बीच और चारों ओर पर्याप्त जगह रखी जाती है।

#### (4). लोडिंग और अनलोडिंग संचालन पर प्रतिबंध -

(क) जहाँ डॉक का काम जारी है, वहाँ अडचन के खतरे से बचने के लिए कोई अन्य काम जैसे कि रखरखाव, मरम्मत, सैंड ब्लास्टिंग या वेल्डिंग नहीं किया जाना चाहिए।

(ख) जब गोदी कामगार का एक से अधिक समूह एक साथ होल्ड में काम कर रहा होता है, तो यह सुनिश्चित किया जाएगा कि, -

(i) लोडिंग या अनलोडिंग का संचालन इस तरह से समन्वित किया जाता है कि एक-दूसरे से काम करने वाली टीमों को कोई खतरा या जोखिम न हो।

(ii) एक दल का जुका हुआ माल दूसरे गिरोह के गोदी कामगारों को खतरे में नहीं डालेगा;

(iii) जहाँ विभिन्न स्तरों पर दल काम कर रहे हैं, वहाँ एक जाल लगाया जाना चाहिए और उसे सुरक्षित रूप से बांधा जाना चाहिए ताकि डॉक कामगारों के गिरने या नीचे काम कर रहे डॉक कामगारों पर सामान गिरने से बचाया जा सके;

(iv) होल्ड के एक हिस्से में दलों की भीड़-भाड़ से बचा जाना चाहिए।

#### 5. मिडस्ट्रीम में डॉक कार्य -

किसी भी डॉक वर्कर को मिड-स्ट्रीम में लंगर डाले हुए किसी भी जहाज पर कार्गो को संभालने के लिए नियुक्त नहीं किया जाएगा, जब तक कि डॉक श्रमिकों की सुरक्षा के लिए उचित सुरक्षा सावधानी नहीं बरती जाती है।

#### (6). जहाजों के बर्थिंग और शिपिंग के दौरान कार्य -

(क) जब जहाजों को बर्थ या स्थानांतरित किया जा रहा है, तो श्रमिकों की सुरक्षा के लिए सभी किनारे के क्रेनों को जहाज के आगे और पीछे से उचित दूरी पर स्थानांतरित किया जाएगा।

(ख) फेंडर और बोलार्ड की निगरानी पोत की बर्थिंग के दौरान और यदि कोई क्षति या घटना पाई जाती है। प्रत्येक जहाज के नौकायन के बाद दृश्य निरीक्षण किया जाना चाहिए।

(ग) प्रत्येक नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा कि डॉक कर्मचारी हेविंग लाइन श्रोइंग स्पैन और मूरिंग रस्सी एडजस्टिंग बोलार्ड से दूर हों।

(घ) जब जहाजों को बर्थ या स्थानांतरित किया जा रहा है, तो किसी भी डॉक कार्यकर्ता द्वारा होल्ड या हैच और डेक पर कोई काम नहीं किया जाएगा।

(ङ) जब जहाजों को बांधा जा रहा हो, तो डॉक श्रमिकों को मूरिंग रस्सियों से दूर रखा जाएगा और विशेष रूप से, उन्हें कैपस्तान द्वारा खींची जा रही रस्सियों की ऊंचाई में खड़े होने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(च) मूरिंग संचालन के दौरान स्लैप बैक ज्ओन और संभावित पिंच पॉइंट में कोई डॉक वर्कर मौजूद नहीं रहेगा।

#### (7). पर्यवेक्षक की उपस्थिति

कार्गो की लोडिंग, अनलोडिंग, स्टैकिंग, अनस्टैकिंग और आवाजाही जैसे सभी डॉक कार्य एक अधिकृत व्यक्ति के मार्गदर्शन या पर्यवेक्षण में किए जाएंगे।

#### (8). रो-रो और लो-लो संचालन:

(क) संचालन में, जैसे कि रो-रो (रोल-ऑन, रोल-ऑफ) और लो-लो (लिफ्ट-ऑन, लिफ्ट-ऑफ) आंदोलनों में, नियंत्रण या तो किनारे की ओर प्रबंधन या जहाजों के मास्टर या कुछ उदाहरणों में, दोनों के साथ अनुमति दी जा सकती है।

(ख) रो-रो और लो-लो संचालन के दौरान ऐसे संचालन के दौरान निर्देशों का पालन करते हुए परिभाषित प्रक्रियाओं को लागू करने के लिए समन्वय सुनिश्चित किया जाएगा।

22. धारा संख्या (यथां) के तहत बनाए गए नियम जो खतरनाक पदार्थों के संचालन और खतरनाक या हानिकारक परिस्थितियों में कार्य करने के लिए और ऐसे संचालन से संबंधित सावधानी के लिए प्रावधान करते हैं;

#### (1). खतरनाक वस्तुओं की अधिसूचना

(क) किसी भी जहाज से अनुसूची V में वर्गीकृत किसी भी खतरनाक वस्तु को उतारने से पहले, जहाज का मालिक या प्रभारी अधिकारी और जहाज का एंजेंट, जो किसी भी अनुसूची V में वर्गीकृत खतरनाक वस्तु को संभालने की ईच्छा रखते हैं, डॉक कर्मचारियों के नियोक्ता, पोर्ट प्राधिकरण और निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता को खतरनाक वस्तु का घोषणापत्र कम से कम 48 घंटे पहले जहाज के आगमन से पहले प्रस्तुत करेंगे और इसमें वस्तु का उचित शिपिंग नाम, आईएमडीजी वर्गीकरण के साथ सहायक जोखिम, यदि कोई हो, संयुक्त राष्ट्र संख्या (यू.एन.सं.) निर्दिष्ट करेंगे और इसे इलेक्ट्रॉनिक रूप से भेजेंगे।

(ख) किसी भी खतरनाक माल को शिपमेंट के लिए प्राप्त करने से पहले, शिपर या उसका एंजेंट पोर्ट अर्थात् निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता और खतरनाक माल संभालने वाले डॉक कर्मचारियों के नियोक्ता को उल्लिखित नियम (1) के उप-खंड द्वारा आवश्यक जानकारी (जैसे कि मटेरियल सेफ्टी डेटा शीट – एमएसडीएस) प्रदान करेगा।

#### (2). सामान्य सावधानियां-

(क) खतरनाक सामानों का लोडिंग, अनलोडिंग, हैंडलिंग, भंडारण और परिवहन उपयुक्त लिफ्टिंग उपकरणों, ढीले गियरों के दिए गए सुरक्षित विधि / प्रक्रिया के तहत और एंजेंट / निर्यातक / आयातक के 'जिम्मेदार व्यक्ति' की निगरानी में किया जाना चाहिए, जिनके पास ऐसे कार्गो को संभालने का आवश्यक

अनुभव हो। यदि जोखिम की प्रकृति या उठाए जाने वाले उपायों के संदर्भ में कोई संदेह हो, तो कोड के तहत नियुक्त सुरक्षा अधिकारी से आवश्यक निर्देश प्राप्त किए जाने चाहिए।

(ख) खतरनाक सामान के पैकेजों को तब तक नहीं संभाला जाएगा जब तक वे सुरक्षित स्थिति में न हों और उन्हें आईएमडीजी कोड में दिए गए पैकेजिंग, अंकन, लेबलिंग मानकों के अनुरूप होना चाहिए। डॉक कर्मचारियों को माल की प्रकृति और इसे संभालने में अपनाई जाने वाली विशेष सावधानियों के बारे में पूर्व में पर्याप्त जानकारी दी जानी चाहिए।

(ग) विशेष सावधानियाँ, जैसे कि मैट, स्लिंग नेट, बॉक्स और ऊँचे किनारे वाले पैलेट की व्यवस्था, किया जाना चाहिए ताकि खतरनाक वस्तुओं के कंटेनरों के टूटने या नुकसान को रोका जा सके।

(घ) डॉक कामगारों को जो खतरनाक माल लोडिंग या अनलोडिंग या अन्य कोई कार्य संभाल रहे हैं, उन्हें उपयुक्त सुरक्षा उपकरण प्रदान किए जाने चाहिए।

(ङ) खतरनाक सामान संभालने वाले डॉक कर्मचारियों को कोई भी भोजन, पेय आदि लेने से पहले साबुन या किसी अन्य सफाई घटक से अपने हाथ और चेहरा अच्छी तरह धोना चाहिए।

(च) खतरनाक सामानों की सफाई, सफाई या रिसाव को संभालने के लिए केवल विशेष रूप से प्रशिक्षित डॉक श्रमिकों को नियुक्त किया जाएगा।

(छ) जहाज पर या बर्थ पर या उन स्थानों पर गर्म काम से जुड़ी मरम्मत सख्त वर्जित होगा, जहां विस्फोटक, ज्वलनशील गैसों, तरल पदार्थ या ठोस, ऑक्सीकरण एंजेंट और कार्बनिक पेरोक्साइड प्रकृति वाले पदार्थों को ले जाया या संभाला जा रहा है।

(ज) कार्यस्थल में कचरे के रूप में उत्पादित खतरनाक पदार्थों की स्पष्ट रूप से पहचान की जाएगी और लागू वैधानिक प्रावधानों के अनुसार सुरक्षित तरीके से निपटाया जाएगा।

(झ) लोडिंग टर्मिनल मास्टर को सूचित करेंगे, यदि लोड किए जाने वाले कार्गो में विषाक्त पदार्थों की खतरनाक सांद्रता है। इसके अलावा, यह मास्टर की जिम्मेदारी है कि वह प्राप्त करने वाली सुविधा को सूचित करे कि जिस कार्गो को डिस्चार्ज किया जाना है, उसमें जहरीले पदार्थ हैं, और इसे लिखित रूप में पारस्परिक रूप से आदान-प्रदान किया जाएगा।

(झ) टैंक में उतारा गया ध्रातु टेप जैसे जांच पर विद्युत आवेशों के संभावित संचय से जुड़े खतरों के संपर्क में आने से बचने के लिए पर्याप्त सावधानी बरती जाएगी।

(ट) पंप अलार्म और ट्रिप, लेवल अलार्म आदि, जहां खतरनाक स्थापना में फिट किया गया है, यह सुनिश्चित करने के लिए नियमित रूप से परीक्षण किया जाना होगा कि वे सही ढंग से काम कर रहे हैं, और इन परीक्षणों के परिणाम दर्ज किए जाने चाहिए।

(ठ) कार्गो हैंडलिंग की शुरुआत और दौरान, जिम्मेदार व्यक्ति को यह सुनिश्चित करने के लिए बार-बार जांच करनी चाहिए कि कार्गो केवल निर्धारित कार्गो टैंकों में ही जा रहा है या बाहर आ रहा है और यह कि कार्गो पंप कक्षों या कॉफ़र्डैम्स में नहीं जा रहा है, या समुद्र और ओवरबोर्ड डिस्चार्ज वाल्व के माध्यम से नहीं निकल रहा है।

(ङ) टैंकर और टर्मिनल कर्मियों को नियमित रूप से पाइपलाइन और नली या धातु हाथ के दबाव की जांच करनी चाहिए। विशेष रूप से पनडुब्बी पाइपलाइनों में टैंकर और टर्मिनल अनुमानों के बीच दबाव में कोई गिरावट या कोई स्पष्ट विसंगति देखी जाती है, कार्गो संचालन को तब तक रोक दिया जाएगा जब तक कि रिसाव के स्रोत और मरम्मत के बारे में जांच नहीं की जाती है।

(ङ) खतरनाक वस्तु के भंडारण की सूची को न्यूनतम संभव अवधि तक रखा जाना चाहिए और जीवन और संपत्ति के जोखिम से बचने के लिए इसे जल्द से जल्द निपटाया जाना चाहिए।

(ण) खतरनाक वस्तुओं के एजेंट / प्रेषक / प्राप्तकर्ता, पोर्ट क्षेत्रों के भीतर हमेशा किसी भी सुरक्षा उपायों का पालन करेंगे और / या पालन कराएंगे, जो यहाँ उल्लेखित नहीं हैं, लेकिन जीवन और संपत्ति की सुरक्षा के लिए आवश्यक हैं।

### (3). विस्फोटक और ज्वलनशील कार्गों

(क) जब ज्वलनशील कार्गों को लोड या अनलोड किया जा रहा है, तो यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष उपाय किए जाएंगे कि आग को तुरंत नियंत्रित किया जा सके।

(ख) जहाँ विद्युत उपकरणों से विस्फोट का खतरा हो, वहाँ सर्किट को अलग किया जाना चाहिए और जब तक खतरा बना रहे, इसे निष्क्रिय रखा जाना चाहिए, जब तक कि ऐसे उपकरण और सर्किट विस्फोटक वातावरण में सुरक्षित उपयोग के लिए उपयुक्त न हों। फ्लेम प्रूफ उपकरण और गैर-चिंगारी वाले उपकरण ऐसे वातावरण में उपलब्ध कराए जाने चाहिए और उनका उपयोग किया जाना चाहिए।

(ग) खतरनाक वस्तुओं के भंडारण और संचालन में उपयोग किए जाने वाले प्लांट और संरचनाओं का निर्माण, स्थापना, कमीशनिंग, संचालन, परीक्षण, रखरखाव, मरम्मत और डीकमीशनिंग किया जाना चाहिए, यदि अत्यधिक प्रदूषित हैं ताकि जोखिम को समाप्त या कम किया जा सके।

(घ) खतरनाक सामानों के थोक भंडारण के लिए उपयोग किए जाने वाले एक कंटेनर और उसके पाइप कार्य को स्थिर नींव और समर्थन के साथ प्रदान किया जाएगा और जंग से संरक्षित किया जाएगा।

(ङ) कंटेनर से जुड़ी कोई भी पाइपवर्क या उपकरण इस तरह स्थापित किए जाने चाहिए कि कंटेनर, पाइपवर्क और उपकरण पर अत्यधिक दबाव न पड़े। डिजाइन के दौरान इस पहलू को ध्यान में रखा गया।

(च) बल्क कंटेनर का नियमित अंतराल पर निरीक्षण किया जाएगा जो कंटेनर की निरंतर संपूर्णता और सेवाक्षमता सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त है।

(छ) कोई भी पात्र जिसमें खतरनाक सामान शामिल है, उसे खतरनाक सामान से साफ कर दिया जाएगा, इससे पहले कि इसे बंद कर दिया जाए और प्रासंगिक मानकों के तहत निर्धारित तरीके से सुरक्षित रूप से निपटान किया जाए।

(ज) यह सुनिश्चित करेगा कि खतरनाक सामान और उनके भंडारण और हैंडलिंग से संबंधित किसी भी संरचना और संयंत्र को, यथासंभव व्यावहारिक रूप से, वाहनों, मोबाइल संयंत्र, जहाजों या नावों के टकराव से होने वाले नुकसान से सुरक्षित रखा जाए। बोवसरों के लिए टक्कर सुरक्षा उपकरण न केवल रिसाव के जोखिम

से, बल्कि बोवसर में इलेक्ट्रिकल उपकरणों को नुकसान से जुड़े जोखिमों से भी, जहां तक संभव व्यावहारिक रूप से, सुरक्षा प्रदान करें।

(ज्ञ) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि जितना व्यावहारिक रूप से संभव हो, ज्वलनशील स्रोत किसी भी खतरनाक क्षेत्र के पास या उसके अंदर मौजूद न हों।

(ज) विजली गिरने से सुरक्षा के लिए, संयंत्र और संरचनाओं को इस तरीके से डिज़ाइन किया जाना होगा कि आग के जोखिम को खतरनाक वस्तुओं (जैसे कि ज्वलनशील गैसें और तरल पदार्थ) तक सीमित रखा जा सके, साथ ही यह सुनिश्चित किया जा सके कि ये सीधे विजली गिरने के संपर्क में नहीं आएं, इसके लिए विजली सुरक्षा उपकरण जोड़े जाएँ।

(ट) ज्वलनशील, विस्फोटक या दम घोंटने वाला वातावरण से जुड़ा जोखिम वेंटिलेशन सिस्टम लगाने या पर्जिंग करने से समाप्त या कम किया जा सकता है। पर्जिंग का उपयोग ज्वलनशील या विस्फोटक वातावरण से जुड़े जोखिम को नियंत्रित करने के लिए भी किया जा सकता है, हालांकि इससे दम घोंटने वाला वातावरण बन सकता है, इसलिए डालते समय उचित कदम उठाए जाने चाहिए।

#### (4). अन्य खतरनाक सामान-

(क) अनाज जैसे फ्यूमिगेटेड कार्गो को लोड या अनलोड करने से पहले, यह सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त उपाय किए जाएंगे कि कार्गो को संभालने के लिए सुरक्षित है।

(ख) जहां कास्टिक और संक्षारक पदार्थों को संभाला या संग्रहीत किया जाता है, कंटेनरों को नुकसान से बचाने और किसी भी रिसाव को हानिरहित बनाने के लिए विशेष सावधानी बरती जानी चाहिए।

(ग) यदि खाल, ऊन, बाल, हड्डियों या अन्य जानवरों के अंगों को सक्षम प्राधिकारी द्वारा कीटाणुरहित के रूप में प्रमाणित नहीं किया गया है, विशेष रूप से एंथ्रेक्स और अन्य जैविक खतरों के खिलाफ, तो संबंधित डॉक कार्यकर्ता होंगे: -

- (i) उन्हें संक्रमण के जोखिम और लेने वाली सावधानियों के बारे में बताया गया;
- (ii) उपयुक्त प्रकार के व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण से सुसज्जित; तथा
- (iii) विशेष चिकित्सा निगरानी के अध्यधीन।

#### (5). खतरनाक रसायनों का संचालन -

खतरनाक रसायनों को सुरक्षित संचालन प्रक्रियाओं के अनुसार नियंत्रित किया जाएगा।

#### (6). खतरनाक रसायन रजिस्टर/रिकॉर्ड:

(क) किसी कार्य स्थल पर एक व्यवसाय या उपक्रम का संचालन करने वाला व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि:

(i) कार्यस्थल पर उपयोग किए जाने, सहेजे जाने वाले या संग्रहीत किए जाने वाले खतरनाक/खतरनाक रसायनों का एक रजिस्टर/रिकॉर्ड तैयार किया जाता है और कार्यस्थल पर रखा जाता है; तथा

(ii) यह सुनिश्चित करने के लिए रजिस्टर/रिकॉर्ड रखा जाता है कि रिकॉर्ड में दी गई जानकारी अद्यतित है।

(iii) हैंडलिंग और खतरनाक यौगिकों के भंडारण से संबंधित फिटमेंट्स जैसे गेज़, इंडिकेटर, सेंसर, टैक्स, पाइपलाइन आदि के वैध परीक्षण सह कैलिब्रेशन दस्तावेज साइट पर बनाए रखे जाएंगे और निरीक्षक सह सुविधाकर्ता को उपलब्ध कराए जाएंगे।

(घ) रजिस्टर/रिकॉर्ड में शामिल होंगे:

(i) उपयोग किए गए, सहेजे गए या संग्रहीत खतरनाक रसायनों की सूची; तथा

(ii) सूचीबद्ध प्रत्येक खतरनाक रसायन के लिए वर्तमान सुरक्षा डेटा शीट।

(ग) जिम्मेदार व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि रजिस्टर/रिकॉर्ड आसानी से सुलभ है:

(i) एक खतरनाक रसायन का उपयोग, संचालन या भंडारण में शामिल कार्यकर्ता; तथा

(ii) कोई और जो कार्यस्थल पर खतरनाक रसायन से प्रभावित होने की संभावना है।

(घ) खतरनाक/खतरनाक रसायनों को जहाज से तब तक नहीं उतारा जाएगा जब तक:

(i) खतरनाक रसायनों वाले सभी रिसेप्टेकल्स को विशिष्ट रूप से और टिकाऊ रूप से रसायनों और खतरे के प्रतीक के नाम वाले शब्दों के साथ चिह्नित किया जाता है

(ii) खतरनाक रसायनों को उतारते समय निम्नलिखित उपाय किए जाएंगे:

(iii) बंदरगाह की सीमा के भीतर खतरनाक रसायनों वाला कोई भी पात्र नहीं खोला जाएगा;

(iv) अनलोडिंग ऑपरेशन शुरू करने से पहले, खतरनाक रसायनों की खेप का निरीक्षण एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा जहाज पर किया जाएगा।

(v) रिसाव के किसी भी संकेत को दिखाने वाले ड्रम युक्त किसी भी खतरनाक रसायन को तब तक उतारा नहीं जाएगा जब तक कि उपयुक्त रूप से मरम्मत नहीं की जाती है या रिसाव से पर्याप्त सावधानी बरतते हुए एक बड़े पात्र या कंटेनर में नहीं रखा जाता है;

(vi) खतरनाक रसायनों वाले ड्रम/बैग को संभालते समय हुक या किसी भी नुकीली वस्तु का उपयोग नहीं किया जाएगा; रसायनों वाले बैगों को पर्याप्त पीपीई के प्रावधान और उपयोग के बिना और पर्यवेक्षण के बिना मैन्युअल रूप से नहीं उठाया जाएगा।

(vii) लागू और अनुमोदित न्यूट्रलाइजिंग रसायन आसानी से उपलब्ध होंगे और किसी भी आकस्मिक रिसाव और रिसाव को रोकने के लिए निवारक उपाय किए जाएंगे।

(viii) जहां अत्यधिक तीक्ष्ण गंध का उत्सर्जन करने वाले हर खतरनाक रसायन का रख-रखाव किया जा रहा है, ऐसे रसायनों के रिसाव से निपटने में प्रशिक्षित नहीं डॉकर्वर्क्स को उस स्थान से हटा दिया जाएगा; और लीकेज को संभालने और रोकने में शामिल श्रमिकों को डॉक कार्य के दौरान उपयुक्त पीपीई का उपयोग करना चाहिए।

(ix) खतरनाक रसायनों की हैंडलिंग और भंडारण करते समय, जहां भी आवश्यक हो, नियंत्रण मापदंडों को इष्टतम स्तर पर रखा जाएगा जैसा कि व्यक्तिगत रसायन (रसायनों) के एमएसडीएस में निर्दिष्ट है।

(x) उपयुक्त सेंसर, डिटेक्टर अलार्म या सिग्नल को भंडारण टैंक, फ्लैंज वाल्व, मोड आदि जैसे उपयुक्त स्थानों पर लगाया जाएगा ताकि खतरनाक रसायनों के हैंडलिंग और भंडारण के दौरान किसी भी रिसाव या रिसाव का पता लगाया जा सके और इन्हें सुरक्षित और अच्छी कामकाजी परिस्थितियों में बनाए रखा जाना चाहिए।

(xi) खतरनाक रसायनों के भंडारण क्षेत्र में, रसायनों के वाष्प का स्तर, यदि कोई हो, अनुसूची V में निर्दिष्ट सीमा से अधिक नहीं होना चाहिए।

(xii) संहिता की धारा 18 के तहत निर्धारित मानकों के अनुसार खतरनाक रसायनों की हैंडलिंग प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

#### (7). दूटा हुआ या लीक होने वाला रासायनिक कंटेनर

जब खतरनाक सामानों के टूटे या लीक होने वाले कंटेनरों से खतरा होता है, तो डॉक श्रमिकों को दूषित क्षेत्र से निकाला जाएगा और डॉक कार्य फिर से शुरू करने से पहले निम्नलिखित चरणों का पालन किया जाएगा:

(क) यदि कार्गो खतरनाक गैसें या वाष्प पैदा करता है:

(i) उन डॉक कर्मचारियों के लिए उपयुक्त श्वसन सुरक्षा उपकरण उपलब्ध कराया जाएगा जो दोषपूर्ण कंटेनरों को हटाने वाले हैं;

(ii) यदि आवश्यक हो तो क्षेत्र को हवादार किया जाएगा और यह सुनिश्चित करने के लिए परीक्षण किया जाएगा कि वातावरण में गैसों या वाष्पों की सांद्रता डॉक कार्य के लिए सुरक्षित है;

(ख) यदि कार्गो एक संक्षारक पदार्थ है-

(i) क्षतिग्रस्त कंटेनरों को हटाने में शामिल डॉक श्रमिकों को उपयुक्त व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण उपलब्ध कराए जाएंगे; तथा

(ii) रिसाव को साफ करने में उपयुक्त शोषक या बेअसर करने वाली सामग्री का उपयोग किया जाएगा।

## (8). विषाक्त सॉल्वैंट्स

सॉल्वैंट्स के उपयोग या संचालन से पहले, सॉल्वैंट्स के विषाक्त गुणों का पता लगाया जाएगा और जहरीले सॉल्वैंट्स के संपर्क में आने वाले डॉक श्रमिकों के स्वास्थ्य की रक्षा के लिए पर्याप्त उपाय सुनिश्चित किए जाएंगे।

## (9). आपातकालीन कार्य योजनाएँ

(क) सभी बंदरगाहों और खतरनाक प्रतिष्ठानों को यह सुनिश्चित करना होगा कि कार्यस्थल के लिए एक आपातकालीन योजना तैयार की गई है, जिसमें उन श्रमिकों के लिए भी शामिल हैं जो कई कार्यस्थलों पर काम कर सकते हैं। आपातकालीन योजना तैयार करने में, सभी प्रासंगिक मामलों पर विचार करने की आवश्यकता है जिनमें शामिल हैं:

- (i) कार्यस्थल पर किए जा रहे कार्य की प्रकृति
- (ii) कार्यस्थल पर खतरों की प्रकृति
- (iii) कार्यस्थल का आकार और स्थान, उदाहरण के लिए, दूरस्थता, स्वास्थ्य सेवाओं से निकटता, तथा
- (iv) श्रमिकों की संख्या और संरचना।

(ख) सभी पत्तनों के पास आपात स्थिति से निपटने के लिए आपातकालीन कार्य योजना तैयार की जाएगी और मुख्य निरीक्षक सह सुविधाप्रदाता को जानकारी के लिए प्रस्तुत किया जाएगा। विशेष रूप से, ऐसी योजनाओं पर विचार किया जाएगा -

- (i) आग/विस्फोट (खतरनाक या गैर-खतरनाक पदार्थों सहित) - जैसे जहाज या सुविधा (हाइड्रोकार्बन/इलेक्ट्रिकल/विल्डिंग)
- (ii) उठाने वाले उपकरणों, इमारतों, शेड आदि का ढह जाना;
- (iii) गैस रिसाव और खतरनाक रसायनों का रिसाव;
- (iv) डॉक श्रमिकों का डूबना, जहाजों का डूबना, परिवहन उपकरण / डॉक बेसिन से उठाने वाले उपकरणों की पुनर्प्राप्ति; तथा
- (v) बाढ़, तूफान, अन्य प्राकृतिक आपदाएँ और दैवीय कार्य।
- (vi) जीवन के लिए खतरा उत्पन्न करने वाले चोट, अचानक मौत (मृत्यु)
- (vii) पानी में डूबे हुए व्यक्ति
- (viii) गंभीर मौसम- उदाहरण स्वरूप - तेज हवा, चक्रवात, विजली, तूफान, सुनामी, कोहरा आदि।
- (ix) सुरक्षा-उदाहरण स्वरूप - आतंकवाद, बम की धमकी, तोड़फोड़, बंधक या समुद्री सुरक्षा उल्लंघन

(x) नागरिक अव्यवस्था या आक्रमण - उदाहरण के लिए दंगे, हड्डतालें

(xi) बिजली शक्ति विफलता – जैसे कि क्रेन का हवाँफ पर लंबित लोड के साथ रुक जाना

(xii) विषयांतर

(xiii) औद्योगिक घटना/आपात स्थिति

(xiv) शिपिंग - उदाहरण के लिए बंदरगाह, जमीन या ढूबने में टक्कर

(xv) वाहन/संयंत्र की टक्कर

(ग) एक बंदरगाह प्राधिकरण एक अप-टू-डेट आपातकालीन योजना तैयार करेगा और बनाए रखेगा जिसमें अनुसूची VI में निर्दिष्ट विवरण होगा और यह विवरण होगा कि बड़ी दुर्घटनाओं से कैसे निपटा जाएगा और उस योजना में उस व्यक्ति का नाम शामिल होगा जो साइट पर सुरक्षा के लिए जिम्मेदार है और आपात स्थिति की स्थिति में योजना के अनुसार उचित और तत्काल कार्रवाई करने के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के नाम शामिल होंगे।

(घ) पत्तन प्राधिकरण यह सुनिश्चित करेगा कि आपातकालीन योजना का मॉक ड्रिल वर्ष में कम से कम एक बार आयोजित किया जाए और आयोजित मॉक ड्रिल की विस्तृत रिपोर्ट निरीक्षक सह सुविधाकर्ता को उपलब्ध कराई जाएगी।

**(10). साइनेज, लेबलिंग और पैकेजिंग**

(क) समुद्री या आन्तरिक बंदरगाह से किसी भी स्थान पर परिवहन के लिए भारी पैकेज भेजने वाला प्रत्येक व्यक्ति उस पर पैकेजों का कुल भार स्पष्ट, टिकाऊ और प्रमुख रूप से अंकित करेगा: बशर्ते कि जिन मामलों या परिस्थितियों में सही वजन निर्धारित करना कठिन हो, वहां केवल अनुमानित वजन ही ऐसे अंकित किया जाएगा।

(ख) खतरनाक सामान की परिवहन शृंखला में सही पहचान सुनिश्चित करने के लिए, इन्हें सही तरीके से चिह्नित, लेबल और संकेतित किया जाना चाहिए ताकि सभी संबंधित व्यक्तियों को खतरे की जानकारी मिल सके।

(ग) कोई मालिक या पोर्ट अथॉरिटी या एजेंट, जैसा भी मामला हो, खतरनाक पदार्थ को संभालने में शामिल होने की संभावना है, किसी भी खतरनाक रसायन की आपूर्ति या परिवहन नहीं करेगा, जब तक कि यह एक पैकेज में न हो जो उस उद्देश्य के लिए उपयुक्त हो।

(घ) कोई मालिक या पोर्ट अथॉरिटी या एजेंट, जैसा भी मामला हो, ऐसी सामग्री को संभाल नहीं करेगा जो आपूर्ति और परिवहन के लिए खतरनाक है जब तक कि सामग्री आवश्यकताओं के अनुसार स्पष्ट रूप से चिह्नित न हो।

(ङ) निम्नलिखित विवरण चिह्नों पर आवश्यक होंगे, अर्थात्:-

- (i) पैक किए गए खतरनाक सामानों को आईएमओ के आईएमडीजी कोड के अनुसार अलग, पैक और लेबल किया जाना चाहिए, प्लेकार्ड किया जाना चाहिए, हस्ताक्षरित और चिह्नित किया जाना चाहिए।
- (ii) उत्पाद का नाम जिसमें व्यापार का नाम, पदार्थ का नाम, व्यवस्थित रासायनिक नाम और रासायनिक पहचानकर्ता जैसे रासायनिक सार संख्या शामिल है, जहां भी लागू हो।
- (iii) प्रत्येक पैकेज पर सकल वजन या शुद्ध वजन का संकेत दिया जाना चाहिए।
- (iv) सामग्री के निर्माता, आयातक, थोक विक्रेता या अन्य आपूर्तिकर्ता का नाम और पता, और किसी भी पार्टी को शामिल करना जो सामग्री को निर्माता या उत्पादक तक पहुँचाने के लिए अनुवर्ती करने के लिए आवश्यक माना जाता है।
- (v) पैकेजिंग पर एक आपातकालीन संपर्क नंबर इंगित किया जाएगा जो पत्तन प्रवेश द्वार पर हिंदी, अंग्रेजी और स्थानीय भाषा में होगा।

#### (11). कार्यस्थलों पर सुरक्षा संकेत

- (क) सुरक्षा साइनबोर्ड अधिमानतः प्रदान किए जाने चाहिए ताकि भाषा या साक्षरता कौशल की परवाह किए बिना और बिना या न्यूनतम पाठ के सभी द्वारा समझा जा सके। जहां भी आवश्यक हो, उपयुक्त पाठ वाले पूरक साइन बोर्ड प्रदान किए जा सकते हैं। सड़क, समुद्री या रेल परिवहन के लिए उपयुक्त सुरक्षा संकेतों का उपयोग किया जाना चाहिए, जहां भी आवश्यक हो।
- (ख) ध्वनिक संकेत, जो परिवेशी शोर से अलग और सुनाई देने योग्य हों, जैसे कि कुछ प्रकार के डॉक क्रेनों पर ट्रैवल अलार्म और आपातकालीन अलार्म, अलग-अलग स्थानों पर प्रदान किए जाने चाहिए।
- (ग) नामित सिग्नलरों द्वारा हैंड सिग्नलिंग तट श्रमिकों के बीच और जहाज और तट श्रमिकों के बीच भी प्रदान की जाएगी।

#### (12). खतरनाक और हानिकारक वातावरण

- (क) जब आंतरिक दहन इंजन किसी हॉल्ड या इंटरमीडिएट डेक या किसी अन्य कार्यस्थल में धुएँ छोड़ते हैं, जहाँ न तो प्राकृतिक वेंटिलेशन होता है और न ही जहाज की वेंटिलेशन प्रणाली वातावरण में कार्बन मोनोऑक्साइड की मात्रा को 50 पार्ट्स प्रति मिलियन से कम बनाए रखने के लिए पर्याप्त होती है; ऐसे स्थानों पर डॉक्स कर्मचारियों को स्वास्थ्य जोखिम से बचाने के लिए उचित और उपयुक्त उपाय किए जाने चाहिए।
- (ख) किसी भी गोदी कामगार को किसी भी जहाज के किसी भी होल्ड या टैंक में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी, जहां इस तरह की किसी भी धूल, धुएँ या अन्य अशुद्धियों को छोड़ दिया जाता है और इस हद तक कि गोदी कामगारों के लिए हानिकारक या भयावह होने की संभावना है या जिसमें विस्फोटक, जहरीले, हानिकारक या गैसीय कार्गो ले जाया गया है या संग्रहीत किया गया है या जिसमें सूखी बर्फ को प्रशीतक के रूप में इस्तेमाल किया गया है, जिसे धूमित किया गया है, या जिसमें ऑक्सीजन की कमी की संभावना है, जब तक कि धूल, धुएँ या अन्य अशुद्धियों और खतरों को दूर करने के लिए सभी व्यावहारिक कदम नहीं उठाए गए हैं,

जो मौजूद हो सकते हैं और इसके किसी भी आगे प्रवेश को रोकने के लिए, और इस तरह के होल्ड या टैंकों को वर्क परमिट सिस्टम में प्रमाणित किया गया है कि 'सीमित स्थान में प्रवेश' गोदी कामगारों के लिए सुरक्षित और फिट होने के लिए जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा अनुपालन की पुष्टि करने के बाद गोदी कामगारों के लिए सुरक्षित और फिट हो। संहिता की धारा 18 के तहत बनाए गए निर्धारित मानकों के अनुसार पीईएल (अनुमेय एक्सपोजर लिमिट्स) सीमा और जब तक काम नहीं किया जा रहा है, तब तक मात्रा के हिसाब से उसमें वातावरण 19.5% से 23.5% के बीच बनाए रखा जाएगा।

(ग) जब डॉक कामगारों को थोक अनाज, उर्वरक, सीमेंट, रेत और अन्य समान कार्गो को संभालने के रूप में पर्याप्त मात्रा में किसी भी धूल के संपर्क में लाया जाता है, तो उन्हें वर्क परमिट सिस्टम में निर्दिष्ट उपयुक्त श्वसन सुरक्षा उपकरणों द्वारा संरक्षित किया जाएगा।

**(13). होल्ड में आंतरिक दहन इंजनों का उपयोग-**

(क) आंतरिक दहन इंजनों का उपयोग होल्ड या कार्गो रिक्त स्थान में डॉक कार्य के संबंध में तब तक नहीं किया जाएगा जब तक-

- (i) वेंटिलेशन के पर्याप्त साधन और, जहां आवश्यक यांत्रिक वेंटिलेशन प्रदान किया जाता है;
- (ii) समुचित अग्निशमन उपकरण आसानी से उपलब्ध हैं;
- (iii) निकास पाइप, कनेक्शन और मफलर को तंग रखा जाता है;
- (iv) निकास इस प्रकार निर्देशित किया गया है कि यह ऑपरेटर और डॉक कर्मचारियों को असुविधा न पहुँचाए;
- (v) यह सुनिश्चित किया जाता है कि कोई विस्फोटक, ज्वलनशील तरल पदार्थ, गैस या इसी तरह का खतरनाक माल मौजूद न हो;
- (vi) इंजन के निकास पर एक स्पार्क अरेस्टर लगाया जाता है और इंजन की नंगी गर्म सतहें, जो रिसे हुए ईंधन को प्रज्वलित करने के लिए उत्तरदायी होती हैं, उपयुक्त रूप से संरक्षित होती हैं;
- (vii) इंजन को डेक के ऊपर ईंधन भरा जाता है; तथा

- (viii) निकास में अनुमेय एक्सपोजर सीमा से ऊपर कार्बन मोनोऑक्साइड नहीं होता है जैसा कि संहिता की धारा 18 के तहत बनाए गए डॉक कार्य संबंधी मानकों में निर्धारित किया गया है।

(ख) उपयोग में न होने पर आंतरिक दहन इंजन को बंद कर दिया जाएगा।

(ग) कार्गो रिक्त स्थान या कार्गो होल्ड में आंतरिक दहन इंजन के ऑपरेटर अकेले काम नहीं करेंगे।

(घ) जब भी डॉक कार्य में उपयोग के लिए आंतरिक दहन इंजनों को बोर्ड पर लाया जाना है, तो जहाज के मालिक या प्रभारी अधिकारी को सूचित किया जाएगा।

23. क्रमांक (ययग) के तहत बनाए गए नियम जो ऐसे कार्यों के संबंध में सफाई, चिपिंग, पेंटिंग, संचालन और इन कार्यों से संबंधित सुरक्षा उपायों के लिए प्रावधान करते हैं;

प्रत्येक नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा कि

(1). जहाज या संयंत्र के किसी भी हिस्से में कोई अन्य कार्य, जैसे कि मेंटेनेंस या मरम्मत का काम जैसे कि चिपिंग, कॉकलिंग, स्प्रे पेंटिंग, सैंड ब्लास्टिंग या वेलिंग आदि, उन स्थानों पर नहीं किया जाना चाहिए जहाँ डॉक का काम चल रहा हो यदि इससे गैसों, धुआं, धूल, विकिरण, शोर या किसी अन्य असुविधा के कारण डॉक कार्य करने वाले लोगों को खतरा या बाधा पहुँच सकती हो। यदि ऐसी आवश्यकता उत्पन्न होती है, तो ऐसे कार्य में लगे डॉक कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए प्रभावी स्क्रीन या उपयुक्त गॉगल प्रदान किए जाने चाहिए।

(2). अन्य श्रमिकों से हमेशा पर्याप्त दूरी बनाए रखी जानी चाहिए, और उस दिशा में कोई काम नहीं किया जाना होगा जहाँ जंग के कण या पेंट उड़ सकते हैं, जिस दिशा में काम करने वाले श्रमिक हैं।

(3). चिपिंग या कोई मरम्मत कार्य नहीं किया जाएगा, जहाँ ज्वलनशील वातावरण मौजूद होने की संभावना है।

(4). यदि चिपिंग टूल्स न्यूमेटिक प्रकार के हैं, तो प्रत्येक उपयोग से पहले, कपलिंग, कनेक्शन और वायु नली की किसी भी रिसाव के लिए जाँच की जाएगी।

(5). 2 मीटर से अधिक ऊँचाई पर चिपिंग और पेंटिंग का काम करते समय, ऊँचाई पर काम करने के सभी संबंधित सुरक्षा सावधानियों का पालन किया जाना चाहिए।

(6). चित्रकारी का कार्य किसी भी गर्म सतह या ऐसी जगहों पर नहीं किया जाना चाहिए जहाँ तापमान अधिक हो।

(7). स्प्रे पेंटिंग का काम करने वाले डॉक वर्कर को सभी आवश्यक पीपीई पहनें

24. क्रमांक (ययघ) के अंतर्गत बनाई गई विनियामक व्यवस्था, जो कार्गो, संचालन उपकरण, पावर संचालित हैच कवर या अन्य पावर संचालित जहाज के उपकरणों, जैसे कि जहाज की हुल में दरवाजा, रैंप, रिट्रेसेबल कार डेक या इसी प्रकार के उपकरणों को संभालने के लिए व्यक्तियों को रोजगार देने या ऐसे मशीनरी के ड्राइवरों को संकेत देने के लिए प्रावधान करती है;

डॉक कर्मचारी का प्रत्येक नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा:

(1). क्रेन और विन्च ऑपरेटर, क्रेन ड्राइवर, सिग्नलर आदि के लिए योग्यता –

एकल या जोड़े में लोडिंग विंच या क्रेन जिसे एक ही बिंदु से संचालित किया जा सकता हो, उसे एक ही ऑपरेटर द्वारा संचालित किया जाएगा और वह होगा –

(क) वयस्क कामगार जिसने 60 वर्ष की आयु पूरी नहीं की है; सक्षम, भरोसेमंद और हिंदी, अंग्रेजी या स्थानीय क्षेत्रीय भाषा में पढ़ और संवाद कर सकता है;

(ख) उत्तरदायी व्यक्ति द्वारा डॉक कर्मचारियों का पर्यास प्रारंभिक प्रशिक्षण और जाँच कराई जानी चाहिए और ऐसे व्यक्तियों का रिकॉर्ड रखा जाना चाहिए।

(ग) विंच / क्रेन संचालन के अंतर्निहित जोखिमों का ज्ञान रखना और पर्यास रूप से प्रशिक्षित होना। तथा

(घ) चिकित्सीय रूप से समय-समय पर जांच की जाती है और निष्कर्षों को ओएसएच और डब्ल्यूसी (केंद्रीय) नियम 2026 के फॉर्म V में दर्ज किया जाता है।

## (2). परिवहन उपकरण

(क) वयस्क कामगार, जिसने 60 वर्ष की आयु पूरी नहीं की है, उसे केवल किसी भी परिवहन उपकरण को संचालित करने के लिए नियोजित किया जाएगा, उसके पास उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा जारी वैध लाइसेंस है और वह पर्यास रूप से सक्षम और विश्वसनीय है।

(ख) परिवहन उपकरण के संचालन के अंतर्निहित जोखिमों का ज्ञान प्राप्त करना और पर्यास रूप से प्रशिक्षित होना।

## (3). संकेतक (सिग्नलर)

जब किसी हच्चे के माध्यम से माल को उठाया या उतारा जा रहा हो, तो एक सिग्नलर को नियुक्त किया जाएगा। जब हच्चे पर एक से अधिक फॉल का उपयोग किया जा रहा हो, तो प्रत्येक फॉल के लिए एक दूसरा सिग्नलर नियुक्त किया जाएगा।

बशर्ते कि:

(क) यह नियम उन मामलों में लागू नहीं होंगे, जब कोई बार्ज, लाइटर या अन्य समान पोत लोड या अनलोड किया जा रहा हो, यदि क्रेन या विंच का ऑपरेटर, जो फॉल चला रहा है, उस होल के उन हिस्सों का स्पष्ट और अप्रतिवंधित दृश्य रखता है जहाँ डॉक काम किया जा रहा हो; तथा

(ख) जहाँ निरीक्षक सह सुविधा प्रदाता की राय है कि उपयोग में आने वाले क्रेन या विंच या अन्य उपकरण की प्रकृति के कारण या किसी विशेष व्यवस्था के कारण, डॉक श्रमिकों की सुरक्षा के लिए इस उप-विनियमन की आवश्यकताएं आवश्यक नहीं हैं, तो वह इन आवश्यकताओं को लिखित रूप में निलंबित कर सकता है।

## 25. क्रमांक संख्या (ययड) के तहत बनाए गए नियम जो डॉक कर्मचारियों के परिवहन के लिए प्रावधान करते हैं; डॉक कर्मचारी का प्रत्येक नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा:

### (1) जमीन पर

बंदरगाह के भीतर किसी भी स्थान से कार्य क्षेत्र तक या दो कार्य क्षेत्रों के बीच डॉक श्रमिकों के लिए सुरक्षित परिवहन के उपयुक्त साधन प्रदान किए जाएंगे।

### (2) पानी से

(क) यदि डॉक कामगारों को डॉक कार्य से संबंधित यात्रा के लिए पानी के माध्यम से जाना आवश्यक हो, तो कामगारों के परिवहन के लिए अच्छी कामकाजी स्थिति वाली उपयुक्त नाव उपलब्ध कराई जानी चाहिए। नाव की अनुमत वहन क्षमता, जिसे सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रमाणित किया गया हो, स्पष्ट रूप से नाव पर

प्रदर्शित की जानी चाहिए और इसका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए। इस उद्देश्य के लिए उपयोग की जाने वाली पोतों की देखरेख जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा की जानी चाहिए, और इसे सुरक्षित नेविगेशन और पर्यास जीवनरक्षक उपकरणों के साथ उचित रूप से सुसज्जित किया जाना चाहिए; लेकिन नाव की अनुमत वहन क्षमता से कम नहीं।

(ख) उप-धारा (क) में निर्दिष्ट परिवहन के साधन निम्नलिखित के अनुरूप होंगे:

- (i) डॉक श्रमिकों को खराब मौसम से पर्यास सुरक्षा प्रदान की जाती है;
- (ii) नाव को पर्यास और अनुभवी चालक दल द्वारा संचालित किया जाएगा, जो सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत अधिकृत और तट के साथ संचार के उचित साधन होंगे;
- (iii) यदि नाव के किनारे 60 सेमी से कम हैं, तो खुले किनारों को डेक से कम से कम एक मीटर की ऊंचाई तक उपयुक्त बाड़ के साथ फिट किया जाएगा। बाड़ लगाने में उपयोग किए जाने वाले पोस्ट, स्टैचियन और इसी तरह के हिस्सों को दो मीटर से अधिक की दूरी पर नहीं रखा जाना चाहिए;
- (iv) डेक पर जीवन प्लवों की संख्या कम से कम चालक दल में व्यक्तियों की संख्या के बराबर होगी और दो से कम नहीं होगी;
- (v) सभी जीवन बॉय को रखरखाव की अच्छी स्थिति में रखा जाएगा और इस तरह रखा जाएगा कि यदि वे नाव डूबते हैं, तो उक्त बोया में से एक स्टीयरमैन की तत्काल पहुंच के भीतर होगा और दूसरा दूर स्थित होगा; और
- (vi) नाव के स्टीयरमैन की स्थिति ऐसी होगी कि उसके पास सभी पक्षों का यथोचित स्पष्ट दृष्टिकोण हो।

26. श्रृंखला संख्या (यथच) के तहत तैयार नियम जो कार्यस्थल पर अत्यधिक शोर, कंपन और वायु प्रदूषण के हानिकारक प्रभावों से डॉक कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए आवश्यक सावधानियों के बारे में प्रावधान करता है;

डॉक कर्मचारी का प्रत्येक नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा:

- (1) कार्यस्थल पर अत्यधिक शोर और कंपन के हानिकारक प्रभावों से डॉक श्रमिकों की रक्षा के लिए पर्यास सावधानी बरती जाएगी। किसी भी स्थिति में शोर का स्तर अनुसूची-1 में निर्धारित सीमा से अधिक नहीं होगा
- (2) नियोक्ता यह सुनिश्चित करेंगे कि कंपन आकलन किया जाता है जहाँ पूरे शरीर के कंपन (डब्ल्यूबीवी) होने का कोई खतरा होता है, और आवश्यकतानुसार उचित उपाय किए जाते हैं। डॉक श्रमिकों की समय-समय पर चिकित्सा जांच संहिता की धारा 18 के तहत बनाए गए मानकों के अनुसार की जाएगी। किसी भी स्थिति में पूरे शरीर के लिए कंपन स्तर अनुसूची 1 में निर्धारित सीमा से अधिक नहीं होना चाहिए।

27. क्रम संख्या (यथछ) के अंतर्गत सुरक्षात्मक उपकरण या सुरक्षात्मक वस्त्रों हेतु बनाए गए विनियम;

प्रत्येक डॉक कामगार नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा कि :

- (क) जहाँ हानिकारक एजेंट्स से बचाव के अन्य साधन अव्यावहारिक या अपर्याप्त हों, वहाँ डॉक कामगारों को उनके द्वारा किए जाने वाले कार्य की प्रकृति के अनुरूप, ऐसे कारकों के प्रभाव से बचाने हेतु पर्यास एवं उपयुक्त सुरक्षात्मक वस्त्र और व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण (पीपीई) निःशुल्क प्रदान किए जाएंगे।

(ख) सुरक्षात्मक वस्त्र और व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण राष्ट्रीय मानकों या समय-समय पर संशोधित किसी अन्य प्रासंगिक मानक के अनुरूप उपयुक्त गुणवत्ता के होंगे तथा उन्हें अच्छी स्थिति में रखा जाएगा और उपयुक्त अंतराल पर साफ एवं विसंक्रमित किया जाएगा।

(ग) जहाँ सुरक्षात्मक उपकरण और वस्त्र विषाक्त या अन्य खतरनाक वस्तुओं से दूषित हो सकते हों, वहाँ डॉक कामगारों के वस्त्रों, पीपीई और अन्य सामान को दूषित होने से बचाने के लिए उन्हें एक अलग और सुरक्षित भंडारण में रखा जाएगा।

(घ) रीफर होल्ड या कक्षों या रीफर कंटेनरों में नियोजित डॉक कामगारों को पूर्ण शरीर सुरक्षा प्रदान करने हेतु उपयुक्त सुरक्षा उपकरण जारी किए जाएंगे;

(ङ) वे सभी डॉक कामगार जो खतरों के प्रति संवेदनशील हैं, डॉक कार्य के दौरान उन्हें प्रदान किए गए व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरणों का उपयोग करेंगे और उन्हें अच्छी स्थिति में बनाए रखेंगे।

(च) डॉक कामगारों की सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु, नियोक्ता निम्नलिखित सुनिश्चित करेगा-

(i) डॉक कामगारों को निम्नलिखित व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण प्रदान किए जाएंगे:

(क) सुरक्षा हेलमेट

(ख) सुरक्षात्मक फुट वेर

(ग) फेस शील्ड के साथ गॉगल्स और सुरक्षा चश्मा

(घ) हाथ या पूरे शरीर की सुरक्षा के लिए दस्ताने और सुरक्षात्मक वस्त्र

(ङ) आसान पहचान के लिए परावर्तक जैकेट या अन्यथा विशिष्ट रूप से दिखाई देने वाले क्लर-कोडित ऊपरी वस्त्र

(ii) जहाँ भी आवश्यक हो, डॉक कामगारों को निम्नलिखित व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण प्रदान किए जाएंगे और उनके लिए इन्हें पहनना अनिवार्य होगा:

क. अधिक शोर के संपर्क के मामले में कान सुरक्षा उपकरण

ख. वायुजनित प्रदूषकों के संपर्क में आने पर उपयुक्त मास्क।

ग. प्रतिकूल मौसम की स्थिति में काम करते समय जलसह कपड़े और सिर ढकने के उपकरण।

घ. स्वतंत्र रूप से सुरक्षित लाइफ लाइन्स के साथ सुरक्षा कवच जहाँ अन्य उपयुक्त माध्यमों से गिरने से सुरक्षा प्रदान नहीं की जा सकती हो।

ङ. पानी में गिरने का खतरा होने पर लाइफ वेस्ट और लाइफ प्रिजर्वर।

च. कार्य की आवश्यकता के अनुसार कोई अन्य व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण (पीपीई)।

(iii) व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरणों का उपयोग एनएबीएल मान्यता प्राप्त प्रयोगशाला द्वारा गहन परीक्षण के पश्चात ही किया जाएगा और ऐसी परीक्षण प्रक्रिया संबंधित बीआईएस मानकों या किसी विशेष पीपीई मद के लिए समय-समय पर संशोधित किसी अन्य मानक के अनुसार होगी।

(iv) व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण अनुसूची IV में निर्धारित आवश्यकताओं के अनुरूप होने चाहिए।

(छ) डॉक कामगारों को खतरनाक पदार्थों के रख-रखाव / कार्य परिवेश से संबंधित सीमाओं और अवशिष्ट खतरों के बारे में सूचित रखा जाएगा।

**28.** क्रम संख्या (ययज्ञ) के तहत बनाए गए विनियम निम्नलिखित का उपबंध करते हैं—(i) चिकित्सा पर्यवेक्षण; (ii) एम्बुलेंस कक्ष, प्राथमिक चिकित्सा और बचाव सुविधाएं तथा डॉक कामगारों को निकटतम उपचार स्थान तक ले जाने की व्यवस्था।

**(1). चिकित्सा पर्यवेक्षण**

(क). ओएसएच और डब्ल्यूसी संहिता, 2020 की धारा 24 के तहत बनाए गए ओएसएच और डब्ल्यूसी (केंद्रीय) नियम 2026 के उपबंधों का पालन किया जाएगा।

(ख). एम्बुलेंस कक्ष पोर्ट / समुद्री टर्मिनल के शेष हिस्सों से अलग एक कमरा होगा और इसका उपयोग केवल प्राथमिक चिकित्सा उपचार और आराम के उद्देश्य से किया जाएगा।

(ग). एम्बुलेंस कक्ष में उपचार किए गए दुर्घटनाओं और बीमारी के सभी मामलों का रिकॉर्ड रखा जाएगा और मांग किए जाने पर निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा।

(घ). किसी भी चिकित्सा अधिकारी से ऐसा कोई कार्य करने की अपेक्षा नहीं की जाएगी और न ही उसे ऐसा कोई कार्य करने की अनुमति दी जाएगी, जो इस नियम के तहत उसकी जिम्मेदारियों के साथ विसंगत हो या उनके लिए हानिकारक हो।

**(2). एम्बुलेंस वाहन-**

ओएसएच और डब्ल्यूसी संहिता, 2020 की धारा 24 के तहत बनाए गए ओएसएच और डब्ल्यूसी संहिता केंद्रीय नियमों के उपबंधों का पालन किया जाएगा।

**(3). प्राथमिक चिकित्सा बक्से-**

ओ.एस.एच. और डब्ल्यू.सी. संहिता, 2020 की धारा 24 के तहत निर्मित ओ.एस.एच. और डब्ल्यू.सी. केंद्रीय नियमों के उपबंधों का पालन किया जाएगा। प्रत्येक डॉक में और प्रत्येक जहाज पर, कार्य के सभी घंटों के दौरान आसानी से सुलभ रहने योग्य व्यवस्थाएं प्रदान की जाएंगी और उनका रखरखाव किया जाएगा।

**(4). स्ट्रेचर**

(क) प्रत्येक डॉक पर सुविधाजनक स्थानों पर नील रॉबर्टसन स्ट्रेचर या किसी अन्य उपयुक्त स्लिंग स्ट्रेचर सहित पर्याप्त संख्या में उपयुक्त स्ट्रेचर उपलब्ध कराए जाएंगे, ताकि आपात स्थिति में वे तत्काल उपलब्ध हो सकें।

(ख) जिस क्षेत्र के हैच में गोदी कार्य किया जा रहा हो, वहाँ कम से कम एक बास्केट स्ट्रेचर उपलब्ध होना चाहिए। बास्केट स्ट्रेचर को ऐसे स्थान पर रखा जाना चाहिए जो आसानी से सुलभ और निकटतम हो।

**(5). डॉक कामगारों का चिकित्सा परीक्षण**

(क) डॉक कामगारों का चिकित्सा परीक्षण ओ.एस.एच. और डब्ल्यू.सी. नियम, 2020 के तहत यथानिर्धारित किया जाएगा और इसके लिए किसी भी डॉक कामगार से कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।

(ख) विशेष व्यावसायिक स्वास्थ्य खतरों के संपर्क में आने वाले डॉक कामगारों के मामले में, आवधिक चिकित्सा परीक्षण में व्यावसायिक रोगों के निदान के लिए आवश्यक समझे जाने वाले किसी भी विशेष अन्वेषण (जांच) को शामिल किया जाएगा।

(ग) यदि चिकित्सा अधिकारी की यह राय है कि स्वास्थ्य सुरक्षा हेतु परीक्षित डॉक कामगार को डॉक कार्य से हटाया जाना आवश्यक है, तो वह मामले के अनुसार पोर्ट प्राधिकारी अथवा डॉक श्रम बोर्ड या डॉक कामगारों के अन्य नियोक्ताओं को तदनुसार निर्देश दे सकता है। हालांकि, इस प्रकार हटाए गए डॉक कामगार को

वैकल्पिक तैनाती प्रदान की जाएगी, जब तक कि वह चिकित्सा अधिकारी की राय में पूरी तरह से अक्षम न हो; ऐसी स्थिति में प्रभावित कामगार का उचित रूप से पुनर्वासित किया जा सकता है।

(घ) केवल सरकारी या स्थानीय प्राधिकरण अस्पताल अथवा पत्तन अस्पताल के उन चिकित्सा अधिकारियों द्वारा जारी चिकित्सा प्रमाण पत्र, जिन्होंने औद्योगिक स्वास्थ्य में तीन महीने का प्रशिक्षण कार्यक्रम पूरा किया हो, अथवा औद्योगिक स्वास्थ्य में तीन महीने का प्रशिक्षण कार्यक्रम पूरा करने वाले और डीजीफ़ासली द्वारा पैनलबद्ध चिकित्सा डॉक्टरों द्वारा जारी चिकित्सा प्रमाण पत्र ही वैध माने जाएंगे।

(ङ) डॉक कामगारों को चिकित्सा प्रमाण पत्र जारी करने के लिए चिकित्सा व्यवसायियों के पैनल में शामिल होने के मानदंड अनुसूची VII के तहत दिए गए अनुसार होंगे।

### (iii) सुरक्षा एवं स्वास्थ्य संगठन।

ओएसएच एवं डब्ल्यूसी संहिता, 2020 के अंतर्गत निर्मित केंद्रीय नियमों का पालन किया जाएगा।

29. क्रम संख्या (ययज) के तहत निर्मित विनियम व्यावसायिक दुर्घटनाओं, खतरनाक घटनाओं और रोगों की जाँच का उपबंध करता है, जिसमें ऐसे रोगों और नोटिस के प्रपत्रों, उन व्यक्तियों और अधिकारियों को जिन्हें ये प्रस्तुत किए जाने हैं, उनमें शामिल किए जाने वाले विवरण और उस समय-सीमा को निर्दिष्ट किया गया है जिसके भीतर उन्हें प्रस्तुत किया जाना है; और

ओ.एस.एच. एवं डब्ल्यू.सी. नियम 2026 के तहत निर्धारित उपबंधों का पालन किया जाएगा।

30. क्रम संख्या (ययट) के तहत निर्मित विनियम दुर्घटनाओं के विवरण, मानव-दिवसों की हानि, संभाले गए कारों की मात्रा और डॉक कामगारों के विवरण प्रस्तुत करने का उपबंध करता है; और

(1). दुर्घटनाओं का विवरण ओ.एस.एच. एवं डब्ल्यू.सी. (केंद्रीय) नियम, 2024 में निर्दिष्ट प्रपत्र-X के अनुसार प्रदान किया जाएगा।

(2). मानव-दिवसों की हानि, संभाले गए कारों की मात्रा और डॉक कामगारों का विवरण ओ.एस.एच. एवं डब्ल्यू.सी. (केंद्रीय) नियम, 2024 में निर्दिष्ट प्रपत्र-IX के अनुसार प्रदान किया जाएगा।

31. क्रम संख्या (ययठ) के तहत निर्मित विनियम—कोई भी अन्य मामला जो आवश्यक हो।

#### (1). अत्यधिक वजन

क) किसी भी डॉक कामगार को चिकित्सा परीक्षण और सिफारिशों के आधार पर व्यक्ति विशेष की सुरक्षित भार उठाने की क्षमता के अधीन, अनुसूची-V में निर्धारित अधिकतम सीमा से अधिक वजन उठाने, ले जाने या स्थानांतरित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

ख) डॉक कामगारों के एक समूह द्वारा संयुक्त रूप से किसी सामग्री, वस्तु, उपकरण या सामान को उठाने, ले जाने या स्थानांतरित करने के लिए, अधिकतम वजन समूह के सबसे कमजोर सदस्य की क्षमता को समूह में डॉक कामगारों की संख्या से गुणा करने के बराबर अनुमत है।

ग) जहाँ तक यथोचित व्यावहारिक हो, भार के हस्तचालित परिवहन के लिए उपयुक्त तकनीकी उपकरणों का उपयोग किया जाएगा।

अनुमत सीमाओं के भीतर भार के नियमित मैनुअल परिवहन (हाथ से ढोने) में लगाए जाने के लिए प्रस्तावित डॉक कामगारों का, भार उठाने के नियमित कार्य सौंपे जाने से पूर्व और उसके बाद कम से कम 12 महीने के अंतराल पर, 'कार्य संबंधी मस्कुलोस्केलेटल डिसऑर्डर' (डब्ल्यूएमएसडी) के लिए चिकित्सा परीक्षण और आवधिक चिकित्सा परीक्षण किया जाएगा, यदि ऐसे कार्यों का आवंटन 12 महीने से अधिक समय तक रहने की संभावना है।

#### (2). बेल (गांठों) आदि के लिए हुक

जब किसी होल्ड में कार्य करने का स्थान हैच के वर्गाकार क्षेत्र तक सीमित हो, तो कपास, ऊन, कॉर्क, टाट के बोरे या इसी तरह के अन्य सामानों की गांठों के बैंड या फासनिंग में हुक नहीं फँसाए जाएंगे। साथ ही, किसी

बैरल की बनावट या स्थिति अथवा हुक की स्थिति के कारण यदि डॉक कामगारों के लिए जोखिम उत्पन्न होने की संभावना हो, तो ऐसे बैरल को उठाने या नीचे उतारने के लिए हुक का उपयोग नहीं किया जाएगा।

### (3). टैंडम या दोहरी लिफ्ट

कार्यस्थल पर संयंत्र के प्रबंधन या नियंत्रण के लिए जिम्मेदार व्यक्ति, जहाँ तक यथोचित व्यावहारिक हो, यह सुनिश्चित करेगा कि कोई भी भार एक साथ एक से अधिक संयंत्रों द्वारा तब तक नहीं उठाया जाए जब तक कि उठाने की पद्धति यह सुनिश्चित न कर दे कि प्रत्येक संयंत्र पर पड़ने वाला भार उस संयंत्र की प्रमाणित एसडब्ल्यूएल क्षमता से अधिक नहीं है।

### (4). मौसम की स्थिति

प्रतिकूल मौसम की स्थिति में डॉक कार्य नहीं किया जाना चाहिए, जिससे भार उठाने के कार्य प्रभावित हो सकते हों।

### (5). लिफ्टिंग कार्यों में आपातकालीन रेस्पॉन्स प्रक्रियाएँ

क) जिस कार्यस्थल पर क्रेन संचालन किया जाना है, वहाँ क्रेन के आसपास के क्षेत्र से लोगों को नियंत्रित तरीके से सुरक्षित बाहर निकालने (निकासी) के लिए प्रभावी प्रतिक्रिया वाली एक आपातकालीन योजना होनी चाहिए।

ख) क्रेन के आस-पास काम करने वाले सभी कामगारों के बीच संचार का एक विश्वसनीय और प्रभावी माध्यम स्थापित किया जाना चाहिए, ताकि खतरनाक क्षेत्रों से प्रभावी ढंग से सुरक्षित निकासी सुनिश्चित की जा सके।

ग) आपातकालीन सेवाओं के संपर्क नंबर प्रमुखता से प्रदर्शित किए जाने चाहिए।

घ) आपातकालीन प्रक्रियाओं के बारे में कामगारों को सूचित किया जाना चाहिए, जिनमें शामिल होगी:

(i) चेतावनी प्रणालियों का उपयोग और उनके बजाने/सक्रिय होने पर की जाने वाली अपेक्षित प्रतिक्रिया।

(ii) क्रेन को सुरक्षित रूप से बंद करना।

(iii) क्रेन और आस-पास के क्षेत्र को नियंत्रित तरीके से खाली करना।

(iv) प्राथमिक चिकित्सा उपचार तक पहुँच और उसे प्रदान करना, तथा

(v) अग्निशमन और बचाव उपकरणों का स्थान और उनका उपयोग तथा

ड) क्रेन में एक आपातकालीन स्टॉप डिवाइस लगा होना चाहिए जो:

(i) सक्रिय होने पर क्रेन की ऊर्जा आपूर्ति को काट दे और क्रेन को पूरी तरह से रोक दे।

(ii) स्पष्ट रूप से दिखाई देने वाला हो और लाल रंग का हो।

(iii) आसानी पहुँच हो और ऐसे स्थान पर स्थित हो जहाँ ऑपरेटर को इसे सक्रिय करते समय अन्य खतरों का सामना न करना पड़े, तथा

(iv) सक्रिय होने पर 'स्टॉप' पोज़िशन में लॉक हो जाए और जिसे पुनः शुरू करने के लिए मैन्युअल रीसेट की आवश्यकता हो।

च) वर्क बॉक्स या कार्मिक क्रेडिल के प्रतिदिन के प्रथम उपयोग से पूर्व, होइस्टिंग ड्राइव ट्रेन की ब्रेकिंग दक्षता का परीक्षण किया जाना चाहिए। यह परीक्षण वर्क बॉक्स या कार्मिक क्रेडिल के अधिकतम भार से कम से कम दोगुने भार को उठाकर और उसे थामकर किया जाएगा।

### (6). पावर ट्रक और हैंड ट्रक

(क) सभी ट्रक/ट्रेलर और ट्रैक्टर उपकरण अच्छी सामग्री के, सुदृढ़ निर्माण वाले, जिस उद्देश्य के लिए वे उपयोग किए जाते हैं उसके लिए पर्याप्त रूप से मजबूत और अच्छी कार्यशील स्थिति में बनाए रखे जाएंगे:

परंतु माल डुलाई कंटेनरों के परिवहन के लिए नियोजित ट्रक और ट्रेलर बिना लटकने कंटेनरों को ले जाने के लिए उपयुक्त आकार के होंगे तथा चारों कोनों पर राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप ट्रिवस्ट लॉक लगे होंगे, और ये:

(i) एक सक्षम व्यक्ति द्वारा अनुमोदित होंगे; और

(ii) एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा महीने में कम से कम एक बार निरीक्षण किए जाएंगे और रिकॉर्ड बनाए रखा जाएगा।

(ब) सभी ट्रकों और अन्य उपकरणों का सप्ताह में कम से कम एक बार किसी जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा निरीक्षण किया जाएगा और जब उपकरण में कोई भी खतरनाक दोष दिखाई दे, तो उसे तुरंत उपयोग से हटा दिया जाएगा।

(ग) पावर ट्रक और ट्रैक्टर प्रभावी ब्रेक, हेडलाइट, टेल लैंप, रिवर्स हॉर्न और जहाँ भी व्यावहारिक हो रिवर्स प्रॉक्सिमिटी सेंसर से इंक्रिप्ट होने चाहिए और उनका अच्छे कार्यशील स्थिति में रख रखाव किया जाएगा।

(घ) भारी और लंबी वस्तुओं को ले जाने वाले पावर ट्रकों और ट्रैलरों के साइड स्टैंचियन-

- (i) मजबूत रूप से निर्मित और दोषमुक्त होने चाहिए;
- (ii) स्टैंचियन को बाहर की ओर फैलने से रोकने के लिए भार के ऊपर शीर्ष पर जुड़ी हुई टाई-चेन से युक्त होने चाहिए; और
- (iii) जहाँ भी आवश्यक हो, लोडिंग और अनलोडिंग के दौरान स्टैंचियन अपने स्थान पर होने चाहिए।

(ङ) लॉसियों, ट्रकों, ट्रैलरों और वैगनों में लोडिंग और अनलोडिंग कार्य में लगे डॉक कामगारों के आने-जाने के लिए सुरक्षित आवागमन मार्ग प्रदान किए जाएंगे।

(च) ट्रकों और अन्य उपकरणों पर उनकी सुरक्षित वहन क्षमता से अधिक भार नहीं लादा जाएगा, और यह क्षमता उन पर स्पष्ट और साफ अक्षरों में अंकित होनी चाहिए।

(छ) हैंड ट्रकों के हैंडल इस तरह से डिजाइन किए जाएंगे कि डॉक कामगारों के हाथों की सुरक्षा हो सके, अन्यथा उनमें नकल गार्ड प्रदान किए जाएंगे।

(ज) ऑपरेटर के अलावा किसी भी अन्य व्यक्ति को डॉक कार्य में लगे किसी भी परिवहन उपकरण पर यात्रा करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(झ) परिवहन उपकरण का चालक केवल एक सिग्लर के निर्देश पर ही उपकरण को सुरक्षित तरीके से चलाएगा। परंतु यह उप-पैरा उस स्थिति में लागू नहीं होगा जहाँ चालक की दृष्टि बाधित न हो।

(ञ) पत्तन प्राधिकरण प्रत्येक सड़क के लिए सुरक्षित गति सीमा निर्धारित करेगा और उसे सभी सड़कों पर सुस्पष्ट स्थानों पर प्रदर्शित करेगा, तथा सुरक्षित गति सीमा संबंधी रिपोर्ट निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता को भेजी जाएगी।

(ट) परिवहन उपकरण का चालक वाहन चलाते समय सीट बेल्ट पहनेगा।

(ठ) संहिता की धारा 18 के तहत निर्धारित मानकों के अनुसार सुरक्षित संचालन प्रक्रियाओं का पालन किया जाएगा।

(ङ) जब किसी परिवहन उपकरण को पार्क किया जाता है या बिना निगरानी के छोड़ा जाता है, तो हैंड ब्रेक या अन्य पार्किंग ब्रेक का उचित रूप से उपयोग किया जाएगा। यदि ढलान या पर पार्क करना आवश्यक हो, तो अचानक होने वाली हलचल को रोकने के लिए 'चोक' जैसे अतिरिक्त उपयुक्त सुरक्षात्मक उपाय किए जाएंगे।

(ङ) जब ईंधन भरा जा रहा हो, तब यह सुनिश्चित किया जाएगा कि—

- (i) इंजन बंद कर दिया गया है, हैंड ब्रेक लगा दिया गया है, और स्टॉप लॉग को अपनी जगह पर रख दिया गया है;
- (ii) चालक मोटर वाहन पर न हो;

- (iii) ज्वलन (इग्निशन) के स्रोतों को रिसाव वाले स्थान से दूर रखा जाए;
- (iv) रिसाव और ओवरफिलिंग को रोका जाए;
- (v) यदि कोई रिसाव होता है, तो इंजन शुरू करने से पहले उसे साफ किया जाए;
- (vi) फिलर कैप को सुरक्षित रूप से वापस लगा दिया जाए।

(ण) केवल वही व्यक्ति पत्तन (पोर्ट) में परिवहन उपकरण चलाने के लिए पात्र होगा, जिसके पास संबंधित लाइसेंसिंग प्राधिकरण द्वारा जारी वैध ड्राइविंग लाइसेंस और पत्तन प्राधिकरण या समकक्ष प्राधिकरण द्वारा जारी डॉक प्रवेश परमिट हो।

(त) कोई भी व्यक्ति संबंधित पत्तन प्राधिकरण द्वारा अपने अधिकार क्षेत्र के लिए प्रकाशित किए जाने वाले दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित गति सीमा से अधिक गति पर कोई भी परिवहन उपकरण नहीं चलाएगा।

(थ) कोई भी व्यक्ति किसी भी परिवहन उपकरण को ऐसी गति या ऐसे तरीके से नहीं चलाएगा जिससे पत्तन की किसी संपत्ति या सुविधा, अथवा वहाँ आवागमन करने वाले व्यक्तियों के लिए खतरा उत्पन्न हो।

(द) कोई भी व्यक्ति किसी नशीले पदार्थ के प्रभाव में किसी भी परिवहन उपकरण को नहीं चलाएगा।

(ध) परिवहन उपकरण का चालक पत्तन प्राधिकरण द्वारा प्रकाशित किए जाने वाले दिशा-निर्देशों के अनुसार सुरक्षित ड्राइविंग प्रथाओं का पालन करेगा।

(न) सभी परिवहन उपकरणों को केवल पत्तन प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट (डेजिग्रेटेड) क्षेत्र में ही पार्क किया जाएगा।

(प) किसी भी परिवहन उपकरण का चालक निम्नलिखित का कड़ाई से पालन करेगा—

(i) संबंधित पत्तन द्वारा लगाए गए या संचालित नोटिस, यातायात चिह्न (ट्रैफिक साइन) या संकेतों (सिग्नल) द्वारा दर्शाया गया कोई भी लागू निर्देश

(फ) पत्तन में सड़क चौराहों पर लगे स्वचालित सिगनलिंग उपकरणों द्वारा इंगित कोई भी दिशा।

(ब) कोई भी चालक या किसी परिवहन उपकरण का प्रभारी व्यक्ति, परिवहन उपकरण को पत्तन (पोर्ट) में किसी भी ऐसे स्थान पर लावारिस नहीं छोड़ेगा या खड़ा (पार्क) नहीं रहने देगा, जिससे पत्तन उपयोगकर्ताओं या पत्तन में मौजूद व्यक्तियों को खतरा, अवरोध, संकट या अनुचित असुविधा होने की संभावना हो।

(भ) किसी भी परिवहन उपकरण का चालक या उस परिवहन उपकरण का प्रभारी व्यक्ति, किसी भी अनधिकृत व्यक्ति को वाहन के भीतर या उस पर सह-सवारी (co-ride) करने की अनुमति नहीं देगा।

(म) कोई भी व्यक्ति किसी भी परिवहन उपकरण पर तब चढ़ने का प्रयास नहीं करेगा जब वह उपकरण गतिशील (चल रहा) हो।

(य) किसी भी व्यक्ति को किसी खड़े (पार्क किए गए) मोटर वाहन के नीचे, या मोटर वाहनों की पार्किंग के लिए बने किसी फर्श (फ्लोर) पर, अथवा पत्तन (पोर्ट) में किसी सड़क के किनारे बैठने, आराम करने, सोने या लेटने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(यक) किसी भी व्यक्ति को क्रेन, लोकोमोटिव या फोर्कलिफ्ट ट्रक चलाने या क्रेन अथवा लोकोमोटिव ऑपरेटर को संकेत (सिग्नल) देने के लिए तब तक नियोजित नहीं किया जाएगा, जब तक कि एक योग्य नेत्र रोग विशेषज्ञ या पत्तन चिकित्सा अधिकारी अथवा पैनल में शामिल डॉक्टर द्वारा उसकी दृष्टि और 'क्लर विजन' की जांच न कर ली गई हो और उसे काम के लिए फिट घोषित न कर दिया गया हो, चाहे वह सुधारात्मक चश्मे के उपयोग के साथ हो या बिना।

(यख) नियोजित व्यक्ति की दृष्टि और 'क्लर विजन' की जांच 45 वर्ष की आयु तक प्रत्येक 24 महीने में कम से कम एक बार और उस आयु के बाद प्रत्येक 12 महीने में एक बार की जाएगी तथा ऐसी जांच या पुनः जांच का रिकॉर्ड बनाए रखा जाएगा।

### (7). फोर्कलिफ्ट और विद्युत संचालित वाहक

(क) विद्युत संचालित ट्रकों या कारों, फोर्कलिफ्टों आदि में कम से कम एक प्रभावी मैकेनिकल ब्रेकिंग डिवाइस लगा होना चाहिए और यांत्रिक रूप से संचालित करंट स्विच-ऑफ की सुविधा होनी चाहिए, जो ऑपरेटर द्वारा वाहन छोड़ते ही स्वचालित रूप से सक्रिय हो जाए।

(ख) फोर्क-लिफ्ट ट्रकों में ऑपरेटर को गिरने वाली वस्तुओं से बचाने के लिए ओवरहेड प्रोटेक्टिव गार्ड लगा होना चाहिए।

(ग) फोर्क-लिफ्ट ट्रकों या इलेक्ट्रिक कारों पर उनका कुल वजन स्पष्ट रूप से अंकित होना चाहिए।

(घ) जब किसी इंटरमीडिएट डेक में फोर्कलिफ्ट ट्रक या इलेक्ट्रिक कार का संचालन किया जाता है, तो यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाए जाएंगे कि कार्य की सतह भार सह सके और ट्रक की आवाजाही से हैच कवर अपने स्थान से न हटें।

### (8). स्थिरता परीक्षण

सभी फोर्क-लिफ्ट ट्रकों और इलेक्ट्रिक कारों की स्थिरता का परीक्षण किया जाएगा। सभी फोर्कलिफ्ट और इलेक्ट्रिक कारों का परीक्षण और परीक्षण-निरीक्षण सक्षम व्यक्ति द्वारा किया जाएगा।

### (9). डॉक रेलवे

(क) संरचनाओं या कारों के ढेरों और रेलवे ट्रैक के बीच सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त अंतराल (क्लियरेंस) रखा जाएगा।

(ख) लोकोमोटिव चालक केवल अधिकृत व्यक्ति द्वारा दिए गए संकेतों पर ही कार्रवाई करेंगे: परंतु सभी इलेक्ट्रॉनिक या मैनुअल 'स्टॉप' (रुकने के) संकेतों का हमेशा पालन किया जाएगा, चाहे उनका स्रोत कुछ भी हो।

(ग) जब वैगनों को खींचने या धकेलने वाले लोकोमोटिव ऐसे क्षेत्र से गुजर रहे हों जहाँ डॉक कामगार कार्यरत हैं, तो वे अत्यंत धीमी गति से चलेंगे और बोर्ड पर मौजूद एक व्यक्ति द्वारा निर्देशित किए जाएंगे।

(घ) रेलवे ट्रैक पर किसी भी लोकोमोटिव या वैगन को तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक कि एक प्रभावी श्रव्य चेतावनी संकेत क्रियाशील न हो और जहाँ डॉक कामगार काम कर रहे हों, जिनकी सुरक्षा को खतरा हो सकता है, वहाँ लोकोमोटिव या वैगन को पैदल चलने वाले व्यक्ति द्वारा निर्देशित न किया जा रहा हो; विशेष रूप से सीमित दृश्यता वाले किसी मोड़ या डॉक श्रमिकों के लिए खतरनाक किसी अन्य स्थान के करीब पहुँचते समय यह अनिवार्य होगा।

(ङ) जब लोकोमोटिव से सीधे न जुड़े हुए किसी रेलवे वैगन या वैगनों के समूह को स्थानांतरित किया जा रहा हो, तो प्रत्येक वैगन या वैगनों के समूह को नियंत्रित करने के लिए एक व्यक्ति नियुक्त किया जाएगा।

(च) रेलवे वैगनों को स्थानांतरित करने के लिए क्रेन, जहाज के विंच और डैरिक का उपयोग नहीं किया जाएगा।

(द्व) उन परिसरों में, जहाँ डॉक कामगार में कार्य कर रहे हों, 'फ्लाई शंटिंग' प्रतिबंधित होगी और किसी भी वैगन को अलग करने से पहले सभी ट्रेनों को पूरी तरह से रोका जाएगा।

(ज) जहाँ तक व्यावहारिक हो, खाली वैगनों को घाट पर एक-दूसरे के बीच बहुत कम दूरी पर स्थिर खड़ा नहीं रखा जाएगा।

(झ) जब डॉक कामगारों को रेलवे वैगनों के बीच या उनके नीचे काम करना आवश्यक हो, तो उन्हें एक लुक-आउट मैन प्रदान किया जाएगा जो उन्हें समय पर आवश्यक चेतावनी देने के लिए जिम्मेदार होगा।

(ज) डॉक कामगारों को खुले वैगन के भीतर काम पर नहीं लगाया जाएगा जब - ग्रैब या फावड़े के माध्यम से थोक कार्गो का रख-रखाव किया जा रहा हो; या  
इलेक्ट्रो-मैगेट के माध्यम से स्टील कार्गो का रख-रखाव किया जा रहा हो।

(ट) वैगनों को खींचने या धकेलने के लिए उपयोग किए जाने वाले लोकोमोटिव का उचित रखरखाव और मरम्मत की जानी चाहिए तथा उन्हें अच्छी कार्यशील स्थिति में रखा जाना चाहिए।

(ठ) रेलवे वैगनों को चलाने से पहले, ट्रेन कू यह सुनिश्चित करेगा कि सभी डॉक कामगार वैगनों और खतरनाक क्षेत्रों से बाहर हैं और वैगन पर्यवेक्षक द्वारा 'ऑल क्लियर संकेत दे दिए गए हैं।

#### (10). कन्वेयर

(क) कन्वेयर अच्छी सामग्री, सुदृढ़ निर्माण और उन भारों को सुरक्षित रूप से सहने के लिए पर्याप्त शक्ति के होने चाहिए जिनके लिए वे अभिप्रेत हैं, और उन्हें अच्छी कार्यशील स्थिति में रखा जाएगा।

(ख) कन्वेयिंग मशीनरी का निर्माण और स्थापना इस प्रकार की जाएगी जिससे गतिशील और स्थिर भागों या वस्तुओं के बीच खतरनाक बिंदुओं/स्थानों से बचा जा सके।

(ग) जब कोई गलियारा खुले कन्वेयर के बगल में हो, तो पैदल मार्ग के भीतरी किनारे और कन्वेयर के बीच कम से कम 90 सेंटीमीटर का अंतराल प्रदान किया जाएगा।

(घ) जब डॉक कामगारों को कन्वेयर पार करना हो, तो निर्दिष्ट स्थानों पर पर्याप्त सुविधाएं प्रदान की जाएंगी जो मार्ग पर सुरक्षित और उपयुक्त प्रकाश व्यवस्था सुनिश्चित करेंगी।

(ङ) जब ऐसे कन्वेयर, जो पूरी तरह से ढके हुए नहीं हैं, उन स्थानों के ऊपर से गुजरते हैं जहाँ डॉक कामगार मौजूद होते हैं या जहाँ से वे कन्वेयर के नीचे से गुजर सकते हैं, तो कन्वेयर से किसी भी सामग्री के गिरने से डॉक कामगारों की रक्षा के लिए शीट मेटल या स्क्रीन गार्ड प्रदान किए जाएंगे।

(च) शक्ति-चालित कन्वेयरों में लोडिंग और अनलोडिंग स्टेशनों पर, ड्राइव तथा लोडिंग सिरों पर, और अन्य सुविधाजनक स्थानों पर आपात स्थिति में कन्वेयर मशीनरी को रोकने के लिए उपकरण प्रदान किए जाएंगे।

(छ) ट्रांसफर पॉइंट पर पर्याप्त बाड़ प्रदान की जाएगी।

(ज) जिन कन्वेयरों पर भार चढ़ाई पर ले जाया जाता है, वे यांत्रिक उपकरणों से व्यवस्थित होंगे ताकि विजली कट जाने की स्थिति में मशीनरी भार के साथ लोडिंग सिरे की ओर विपरीत दिशा में न चले।

(झ) जहाँ दो या दो से अधिक कन्वेयर एक साथ संचालित होते हैं, वहाँ नियंत्रण उपकरणों की व्यवस्था इस प्रकार की जाएगी कि कोई भी कन्वेयर किसी रुके हुए कन्वेयर पर सामग्री की आपूर्ति न कर सके।

(ज) जहाँ कन्वेयर को सामग्री पहुँचाने वाले हॉपर्स के शीर्ष, फर्श से 90 सेंटीमीटर से कम ऊँचे हों, वहाँ उनके ओपेनिंग्स पर पर्याप्त रूप से सुरक्षा धेरा लगाया जाएगा।

(ट) ठोस वस्तुओं को ले जाने वाले कन्वेयर के किनारे कम से कम 10 सेंटीमीटर ऊँचे होने चाहिए, या वस्तुओं की ऊँचाई के आधे होने चाहिए, जो भी अधिक हो।

(ठ) जहाँ कन्वेयर ऐसे स्थानों तक फैले हुए हों जो नियंत्रण केंद्रों से दिखाई नहीं देते, वहाँ उन्हें गोंग (घंटी), सीटी या सिग्नल लाइटों से व्यवस्थित किया जाना चाहिए, जिनका उपयोग ऑपरेटरों द्वारा मशीनरी शुरू करने से पहले डॉक कामगारों को चेतावनी देने के लिए किया जाएगा।

(ड) जहाँ आवश्यक हो, डॉक कामगारों को ऑपरेटर के साथ संवाद करने में सक्षम बनाने के लिए सीटी, झंडे या सिग्नल लाइट प्रदान किए जाएंगे।

(ढ) कन्वेयर स्वचालित और निरंतर लूब्रिकेशन प्रणालियों से व्यवस्थित होंगे, अथवा उनमें इस प्रकार की लूब्रिकेशन सुविधाएं व्यवस्थित होंगी कि तेल और ग्रीस लगाने का कार्य चलते भागों के जोखिमी रूप से समीप आए बिना किया जा सके।

(ण) कन्वेयर का प्रत्येक तीन महीने में एक बार एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा अच्छी तरह से निरीक्षण किया जाएगा।

(त) डॉक कामगार कन्वेयर पर सवारी नहीं करेंगे।

(थ) बेल्ट कन्वेयर के बेल्टों और ड्रमों के निप्स पर सुरक्षा गार्ड प्रदान किए जाएंगे।

(द) न्यूमेटिक कन्वेयर के ब्लोअर या एग्जॉस्ट पंखों के इंटेक ओपनिंग (अंतर्ग्रहण द्वारा) को मजबूत धातु की स्क्रीन या ग्रेटिंग (जाली) से संरक्षित किया जाएगा।

(ध) ग्रेविटी रोलर और च्यूट के फ्रेम स्प्लिटर्स, नुकीले किनारों और खुरदरी सतहों से मुक्त रखे जाएंगे।

(न) ग्रेविटी रोलर और च्यूट का उपयोग डॉक कामगारों द्वारा मार्ग के रूप में नहीं किया जाएगा।

(प) च्यूट के साइड बोर्ड पर्यास ऊंचाई के होने चाहिए ताकि कार्गो को नीचे गिरने से रोका जा सके।

(फ) कन्वेयरों की सफाई और बाधाओं को सुरक्षित रूप से हटाने के लिए उपयुक्त उपबंध किए जाएंगे। जहाँ उचित हो, गार्डों को इंटरलॉक किया जाना चाहिए। यदि मशीनरी रुकने के निर्देश के बाद भी कुछ देर तक चलती रहती है, तो उसमें एक उपयुक्त समय विलंब तंत्र शामिल किया जाना चाहिए।

(ब) बेल्ट चालित कन्वेयरों के दोनों ओर, आपातकालीन स्थिति में रोकने के लिए नियमित अंतराल पर पुल कॉर्ड स्विच प्रदान किए जाएंगे;

(भ) कन्वेयर से संबंधित खतरों के बारे में डॉक कामगारों द्वारा समझी जाने वाली क्षेत्रीय भाषा में सचित्र और शब्दिक, दोनों रूपों में उपयुक्त चेतावनी प्रदर्श बोर्ड प्रदान किए जाएंगे।

## (11). परिवहन, लौरियां, ट्रक और वाहन

(क) वाहनों की आगे की ओर या पीछे की ओर (रिवर्स) होने वाली आवाजाही की चेतावनी देने के लिए स्वचालित श्रव्य अलार्म और लाइटें लगाई जाएंगी। ये अलार्म और लाइटें लगातार या फ्लैशिंग के माध्यम से 'हजार्ड मोड' (संकट मोड) में काम करेंगी, सामान्यतः तब जब वाहन को रिवर्स (पीछे) किया जा रहा हो।

(ख) वाहनों में रेडियो सेंसिंग डिवाइस लगाए जाएंगे, जो ऑपरेटर द्वारा 'रिवर्स' चुनने पर मोबाइल यूनिट (उपकरण/वाहन आदि) के पिछले हिस्से से एक पूर्व-निर्धारित दूरी के भीतर किसी पैदल यात्री के होने पर ऑपरेटर को सचेत करने के लिए केबिन के भीतर चेतावनी लाइट और अलार्म ध्वनि प्रदान करेंगे।

(ग) जहाँ शक्ति-चालित मोबाइल संयंत्र/प्लांट का उपयोग किया जाता है, वहाँ एक नियोक्ता, जहाँ तक यथोचित व्यावहारिक हो, निम्नलिखित के जोखिम को नियंत्रित करेगा:

- (i) शक्ति-चालित मोबाइल संयंत्र का पलटना;
- (ii) शक्ति-चालित मोबाइल संयंत्र के ऑपरेटर पर वस्तुओं का गिरना;
- (iii) आग जैसी आपात स्थिति में ऑपरेटर का शक्ति-चालित मोबाइल संयंत्र से बाहर निकलना

(iv) शक्ति-चालित मोबाइल संयंत्र का पैदल चलने वालों या अन्य शक्ति-चालित मोबाइल संयंत्र से टकराना।

(घ) इंडस्ट्रियल लिफ्ट ट्रकों का संचालन निर्माता के निर्देशों के अनुसार और डिज़ाइन मापदंडों के भीतर किया जाना चाहिए।

(ङ) नियोक्ता यह सुनिश्चित करेगा कि इंडस्ट्रियल लिफ्ट ट्रक में ऐसे चेतावनी उपकरण लगे हों जो उन लोगों को प्रभावी ढंग से सचेत करने के लिए उपयुक्त हों, जिन्हें इंडस्ट्रियल लिफ्ट ट्रक की आवाजाही से खतरा हो सकता है।

(च) व्यक्तियों या सामग्रियों को उठाने वाले प्लांट (संयंत्र/मशीनरी) का उपयोग करने से पहले, इस प्रकार के प्लांट के उपयोग हेतु निम्नलिखित कारकों पर विचार किया जाना चाहिए:

- (i) उठाए जा रहे भार की प्रकृति और वजन
- (ii) उपयोग की आवृत्ति
- (iii) कार्य प्रणालियाँ
- (iv) लिफ्टिंग तंत्र की आवाजाही
- (v) सहायक क्षेत्र और संरचनाएँ
- (vi) संयंत्र की स्थिरता और वह भू-भाग जिस पर इसका उपयोग किया जाता है
- (vii) संचार प्रणालियाँ
- (viii) संयंत्र से लोगों की आपातकालीन निकासी
- (ix) सुरक्षा उपकरण और सुरक्षा गियर
- (x) आवधिक संरचनात्मक जाँचें।

(छ) नियोक्ता यह भी सुनिश्चित करेगा कि ऑपरेटर ऑक्सिलरी पावर यूनिट के सुरक्षित उपयोग और उन परिस्थितियों के बारे में उचित रूप से प्रशिक्षित और निर्देशित हो, जिनमें इसका उपयोग किया जा सकता है।

(ज) नियोक्ता, जहाँ तक यथोचित व्यावहारिक हो, यह सुनिश्चित करेगा कि जब मोबाइल संयंत्र (मोबाइल प्लांट) उपयोग में न हो, तो उसे ऐसी स्थिति में छोड़ा जाए जिससे किसी भी व्यक्ति के लिए जोखिम उत्पन्न न हो।

## (12). वाहन यातायात प्रबंधन योजनाएँ

(क) पत्तन प्राधिकरण एक उपयुक्त यातायात प्रबंधन योजना बनाए रखेगा जो यातायात को सुचारू रूप से चलाने और दुर्घटना के जोखिम को कम करने के लिए किसी क्षेत्र में लोगों और वस्तुओं की आवाजाही को प्रबंधित करने में मदद करे; यह सुनिश्चित करेगा कि उनके परिसर में यातायात की आवाजाही सुरक्षित, कुशल और नियंत्रित हो और इसकी प्रत्येक 12 महीने में समीक्षा की जाएगी। एक यातायात प्रबंधन योजना निम्नलिखित सुनिश्चित करेगी:

- (i) खतरों और जोखिमों को कम करने या समाप्त करने के लिए वर्तमान नियंत्रणों की पहचान करना और उनका संक्षिप्त विवरण।
- (ii) साइट लेआउट (स्थल मानचित्र), निर्दिष्ट पैदल यात्री मार्ग और कार्य क्षेत्र शामिल होंगे।
- (iii) यातायात प्रबंधन योजना के अनुसार सभी सड़कों और पैदल मार्गों पर सुरक्षा संकेतों के साथ उचित पेंटिंग की जाएगी।
- (iv) वाहनों के यातायात प्रवाह को प्रबंधित करने और सड़क यातायात नियमों को लागू करने के लिए समर्पित कर्मी तैनात किए जाएंगे।

- (v) अनधिकृत प्रवेश को रोकने के लिए साइट के सभी प्रवेश द्वारों को बंद (लॉक) रखा जाएगा या वहाँ कर्मियों की तैनाती की जाएगी।
- (vi) सभी पैदल यात्री केवल निर्धारित पैदल मार्गों का ही उपयोग करेंगे।
- (vii) सभी ऑपरेटर और डॉक कामगार प्रशिक्षित होने चाहिए और वे यातायात मार्गों से दूर रहेंगे।
- (viii) सभी अप्रयुक्त लिफ्टिंग उपकरण, परिवहन उपकरण या किसी भी अन्य सामान को केवल निर्धारित क्षेत्र में ही पार्क किया जाएगा।

#### (13). साझा उपयोगकर्ता सुविधाएं

- (क) साझा उपयोगकर्ता सुविधाओं के प्रबंधन में, विशेष रूप से जब एक ही क्षेत्र में एक से अधिक व्यवसाय या उपक्रम कार्य कर रहे हों, तो पड़ोसी परिचालनों के यातायात मार्गों पर विचार किया जाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि विभिन्न गतिविधियां जोखिम बढ़ाए बिना सुरक्षित रूप से संपन्न की जा सकें।
- (ख) साझा उपयोगकर्ता ऑपरेटर को साइट पर काम करने वाले प्रासंगिक हितधारकों के साथ परामर्श करके एक यातायात प्रबंधन योजना विकसित करनी चाहिए। प्रत्येक व्यक्तिगत पत्तन प्राधिकरण को अपनी स्वयं की यातायात प्रबंधन योजना विकसित करनी चाहिए।

#### (14). टर्मिनल या सुविधा के भीतर यातायात की आवाजाही

- (क) ट्रक के मार्ग तथा लोडिंग और अनलोडिंग (माल चढ़ाने और उतारने) के स्थानों को चिह्नित किया जाना चाहिए या अन्य माध्यमों से इंगित किया जाना चाहिए।
- (ख) लोडिंग और अनलोडिंग क्षेत्र अन्य यातायात, पैदल यात्रियों और उन लोगों से मुक्त होने चाहिए जो इस कार्य में शामिल नहीं हैं।
- (ग) पर्यवेक्षक या फोरमैन की अनुमति के बिना ट्रकों या ट्रेलरों को किसी अन्य स्थान पर लोड या अनलोड नहीं किया जाना चाहिए। लोडिंग और अनलोडिंग क्षेत्रों के भीतर ट्रकों के क्रम को बदलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए और वाहन के ट्रिवस्ट लॉक/लैशिंग को प्रवेश के बाद खोला जाना चाहिए तथा साइट से बाहर निकलने से पहले लॉक किया जाना चाहिए।
- (घ) ट्रक ड्राइवरों को साइट सुरक्षा दिशानिर्देशों और यातायात प्रबंधन योजनाओं का पालन करना चाहिए, जिसमें लोडिंग या अनलोडिंग के समय अपवर्जित या प्रतिबंधित क्षेत्रों के प्रति जागरूक रहना शामिल है।

#### (15). कार्गो भंडारण क्षेत्रों में वाहनों की आवाजाही

जहाँ कार्गो के रख-रखाव (हैंडलिंग) के लिए वाहनों का उपयोग किया जाता है, वहाँ जहाँ तक व्यावहारिक हो, उस क्षेत्र को पैदल यात्रियों और अन्य परिचालनों से अलग रखा जाना चाहिए। जहाँ पैदल मार्ग स्टैकिंग क्षेत्रों के निकट हों, वहाँ उपकरणों और लोगों के बीच टक्कर को रोकने के लिए बैरियर (अवरोधक) लगाए जा सकते हैं। चेतावनी संकेत प्रदर्शित किए जाने चाहिए और उस क्षेत्र में अनधिकृत प्रवेश प्रतिबंधित होगा।

#### (16). वाहनों को रिवर्स करना

जहाँ कहीं भी व्यावहारिक हो, यातायात के प्रवाह को इस प्रकार डिजाइन किया जाएगा कि वाहनों को रिवर्स करने की आवश्यकता कम से कम हो। जहाँ वाहनों को रिवर्स करना आवश्यक हो, वहाँ नियंत्रण उपायों में निम्नलिखित शामिल हो सकते हैं:

- (क) दर्पण, रिवर्सिंग कैमरा, सेंसर और अलार्म के माध्यम से ड्राइवरों को वाहन के चारों ओर की हलचल का पता लगाने में सहायता करना।
- (ख) चमकती लाइट जैसे दृश्य चेतावनी उपकरणों का उपयोग करना; शक्ति-चालित मोबाइल संयंत्रों के लिए उच्च-दृश्यता वाले चिह्नों का होना; और

(ग) प्रभावी संचार प्रणालियों के उपबंध और उपयोग को सुनिश्चित करना, उदाहरण के लिए सिग्नल देने वालों और ड्राइवरों के बीच, तथा स्ट्रैडल कैरियर्स एवं ट्रकों सहित अन्य संयंत्र ऑपरेटरों के बीच।

#### (17). वाहनों की कतार और पार्किंग

कार्य क्षेत्रों में स्पष्ट रूप से दिखाई देने वाले गति सीमा संकेत और ट्रकों की कतार व वाहनों के पार्किंग क्षेत्रों को दर्शाने वाली लाइनें होनी चाहिए। ट्रकों की अप्रत्याशित कतार और भीड़भाड़ को नियंत्रित करने के लिए, 'ट्रक मार्शलिंग क्षेत्र' का उपयोग किया जा सकता है। डॉक कार्य से संबंधित नहीं होने वाले वाहनों को स्टीवडोरिंग कार्यों से अलग रखा जाना चाहिए।

#### (18). लैंडसाइड-स्ट्रैडल कैरियर्स

जब स्ट्रैडल कैरियर उपयोग के दौरान अन्य वाहनों और पैदल चलने वालों के निकट संचालित किए जाते हैं, तो यह सुनिश्चित किया जाएगा कि:

- (क) वाहनों की सुरक्षित आवाजाही तथा लोडिंग और अनलोडिंग कार्यों के लिए एक स्ट्रैडल कैरियर ग्रिड बनाए रखा जाए,
- (ख) और ग्रिड के भीतर सुरक्षित क्षेत्र निर्दिष्ट किए जाएं ताकि स्ट्रैडल कैरियर्स व अन्य वाहनों की सुरक्षित आवाजाही और कामगारों का संचलन सुनिश्चित हो सके।

#### (19). ग्रिड

सड़क वाहनों से कंटेनरों की लोडिंग और अनलोडिंग की प्रक्रिया चिन्हित 'स्ट्रैडल कैरियर एक्सचेंज ग्रिड' पर की जानी चाहिए। सड़क वाहनों से कंटेनरों को लादने या उतारने के लिए स्ट्रैडल कैरियर्स हेतु उपलब्ध कराए गए ग्रिडों को स्पष्ट रूप से चिन्हित किया जाना चाहिए और उनका उपयोग सड़क वाहनों के लिए सामान्य प्रतीक्षा क्षेत्र के रूप में नहीं किया जाना चाहिए।

जहाँ कहीं भी संभव हो, एक स्ट्रैडल कैरियर को:

- (क) लोडिंग या अनलोडिंग के दौरान सड़क वाहन के पीछे की ओर से पहुंचना चाहिए, और
- (ख) वाहन के पिछले हिस्से से दूर जाकर वाहन को छोड़ना चाहिए, और
- (ग) सड़क वाहनों की विपरीत दिशा से ग्रिड लॉट की ओर पहुंचना चाहिए। यदि सड़क वाहन को ग्रिड के स्लॉट में रिवर्स करना आवश्यक हो, तो उसे सुरक्षित रूप से ऐसा करने के लिए पर्याप्त स्थान प्रदान किया जाना चाहिए।

कोई भी ओवर डिमेन्शनल (ओडीसी) या क्षतिग्रस्त कंटेनर, जिसे ग्रिड पर सुरक्षित रूप से नहीं संभाला जा सकता, उसे एक समुचित निर्दिष्ट क्षेत्र में ले जाया जाना चाहिए जहाँ उसे हैन्डल किया जा सके।

#### (20). सुरक्षित क्षेत्र – वाहन चालक

(क) एक निर्दिष्ट सुरक्षित क्षेत्र प्रदान किया जाना चाहिए और उसे स्पष्ट रूप से चिह्नित किया जाना चाहिए, जहाँ सड़क वाहनों के चालक अपने वाहनों पर कंटेनर लादने या उतारने के दौरान खड़े होकर प्रतीक्षा कर सकें।

(ख) सुरक्षित क्षेत्र इस प्रकार स्थित होना चाहिए कि स्ट्रैडल कैरियर के चालक जब वहाँ पहुँचें, तो उन्हें कामगार स्पष्ट रूप से दिखाई दें।

(ग) यदि यह क्षेत्र स्लॉट्स के बीच स्थित है, तो क्षेत्र के आकार का निर्धारण ग्रिड लेआउट, स्ट्रैडल कैरियर की चौड़ाई और अन्य प्रासंगिक परिचालन कारकों के आधार पर किया जाना चाहिए।

(घ) सड़क वाहन की लोडिंग या अनलोडिंग करते समय, ड्राइवर को वाहन के केबिन से बाहर निकल जाना चाहिए और स्ट्रैडल कैरियर के आने से पहले स्पष्ट रूप से चिह्नित क्षेत्र में खड़े होना चाहिए।

(ङ) यह क्षेत्र वाहन के केबिन के आगे, वाहन से सुरक्षित दूरी पर और स्ट्रैडल कैरियर ऑपरेटर को दिखाई देने वाला होना चाहिए।

(च) ड्राइवर को पूरी लोडिंग या अनलोडिंग प्रक्रिया के दौरान चिह्नित क्षेत्र में ही रहना चाहिए और तब तक केबिन में नहीं लौटना चाहिए जब तक कि स्ट्रैडल कैरियर ग्रिड से बाहर न चला जाए।

(छ) यदि ट्रक/ट्रेलर का ड्राइवर दिखाई न दे रहा हो, तो स्ट्रैडल कैरियर ऑपरेटर को ग्रिड के पास नहीं जाना चाहिए।

## (21). परिवहन कामगारों के लिए आश्रय स्थल।

(क) परिवहन कामगारों के विश्राम के लिए सभी मौसमों के अनुकूल आश्रय स्थल पत्तन प्राधिकरण के विवेक पर डॉक में उपयुक्त स्थानों पर प्रदान किए जाएंगे, ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि परिवहन कामगारों को सुरक्षित विश्राम स्थल मिले और ज्ञात एवं अज्ञात खतरनाक दुर्घटनाओं से उनके स्वास्थ्य और व्यक्तिगत जीवन पर कोई प्रभाव न पड़े।

(ख) पत्तन प्राधिकरण यह सुनिश्चित करेंगे कि ये सुविधाएं दोषमुक्त हों और वहां पेय जल की उपयुक्त व्यवस्था हो।

(ग) पत्तन प्राधिकरण, परिवहन कामगारों द्वारा गैर-निर्धारित स्थानों पर अनधिकृत रूप से आराम करने/रुकने के विरुद्ध चेतावनी नोटिस प्रदर्शित करेगा।

## (22). भंडारण और परिवहन मानक

### (क) लैंड स्टोरेज टैंक

- (i) सभी ओपनिंग, जैसे कि मैनहोल, इनलेट (प्रवेश द्वार), आउटलेट (निकास द्वार), ड्रेनिंग आउट पॉइंट आदि ऐसे होने चाहिए जिन्हें लॉक किया जा सके और/या प्रभावी ढंग से सील किया जा सके।
- (ii) प्रत्येक इन्स्टलैशन के लिए, कुल भंडारण क्षमता, टैंकों के आकार और संख्या को इंटेक के आकार एवं आवृत्ति, टर्नओवर की दर और संभाले जाने वाले विभिन्न उत्पादों की संख्या आदि से संबंधित किया जाना आवश्यक है, तथा इन्हें सुस्पष्ट स्थानों पर प्रदर्शित किया जाएगा।

### (ख) शिप टैंक

- (i) व्यक्तिगत पंपों और लाइन प्रणालियों का उपयोग करके शिप टैंकों का पूर्ण पृथक्करण (सेग्रेशन) सुनिश्चित किया जाएगा; प्रत्येक टैंक का अपना समर्पित पंप और लाइन प्रणाली होगी।
- (ii) माइल्ड स्टील टैंकों पर अधिमानतः कोटिंग की जानी चाहिए ताकि कार्गो द्वारा माइल्ड स्टील के क्षरण को रोका जा सके।
- (iii) कार्गो लादने से पहले टैंकों की हमेशा एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा जांच की जाएगी और यदि आवश्यक हो, तो उनकी कोटिंग (लेपन) की मरम्मत की जानी चाहिए।

## (23). पाइपलाइनें

- (क) पाइपलाइनों और भंडारण टैंकों के लिए स्पष्ट अंकन या पहचान प्रणाली होनी चाहिए।

(ख) भंडारण टैंकों, रोड टैंकरों, जहाज के टैंकों और पाइपलाइनों की स्थिति जैसे कि उनकी स्वच्छता की जांच प्रत्येक लोडिंग या अनलोडिंग के लिए एक जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा की जाएगी और इसकी लिखित रिपोर्ट प्रदान की जाएगी।

#### (24). लाइसेंस के रिनूअल हेतु सुरक्षा प्रदर्शन समीक्षा

पत्तन प्राधिकरण, डॉक कामगारों के नियोक्ता / स्टीवडोर्स को लाइसेंस का रिनूअल प्रदान करते समय, सुरक्षा प्रदर्शन और विनियमों के अनुपालन के संबंध में मुख्य निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता से एक सुरक्षा प्रदर्शन रिपोर्ट प्राप्त करेगा। संबंधित डॉक कामगार के नियोक्ता / स्टीवडोर द्वारा आवेदन पत्तन प्राधिकरण को प्रपत्र VII (भाग-ख) में उल्लेखित विवरण के अनुसार प्रस्तुत किया जाएगा।

#### (25). डॉक कामगारों का प्रशिक्षण

(क) सभी जिम्मेदार व्यक्तियों और डॉक कामगारों को, उनके कार्य की प्रकृति और उनके कर्तव्यों के निष्पादन के लिए आवश्यक कौशल के अनुसार, प्रारंभिक प्रशिक्षण और हर दो साल में कम से कम एक बार आवधिक पुनर्शर्या प्रशिक्षण में भाग लेना होगा। प्रशिक्षण में सुरक्षा के पहलू और संहिता, नियमों तथा उनमें निर्धारित मानकों के अनुसरण में बरती जाने वाली सावधानियां शामिल होंगी।

(ख) सभी प्राथमिक उपचारकर्ताओं को एक योग्य चिकित्सा अधिकारी या अधिकृत एजेंसी द्वारा पुनर्शर्या प्रशिक्षण सहित आवश्यक प्रशिक्षण प्रदान किया जाएगा।

#### (26). लाइटिंग

(क) विस्फोटक जोखिमों वाली संरचनाएं; जैसे विस्फोटक गोदाम, आयात और भंडारण टर्मिनल तथा बर्थ, संबंधित राष्ट्रीय मानकों में निर्धारित प्रभावी लाइटिंग सुरक्षा प्रणाली से सुसज्जित की जाएंगी।

(ख) उपरोक्त पैरा (क) में वर्णित संरचनाओं के अतिरिक्त अन्य संरचनाओं के लिए, लाइटिंग सुरक्षा का स्तर लागू राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप होगा।

(ग) अत्यधिक उच्च वोल्टेज की विजली उत्पन्न करने वाले विजली के तूफानों के दौरान, विस्फोटकों की सभी लोडिंग या अनलोडिंग को तुरंत निलंबित कर दिया जाएगा। जब तक विजली का तूफान शांत न हो जाए, तब तक सभी डॉक कामगारों को लोडिंग या अनलोडिंग क्षेत्र से हटाकर सुरक्षित स्थान पर ले जाया जाएगा।

#### (27). सुरक्षा

पास से गुजरने वाले जहाज के मामले में, जिससे लंगर डाले हुए (मूर्ड) जहाज की स्थिरता प्रभावित होने और परिणामस्वरूप 'मूरिंग' (रस्सियों) या होज़ के टूटने की संभावना हो, तो (गुजरने वाले जहाज का) मास्टर अपने जहाज को लंगर डाले हुए या स्थिर जहाज से एक सुरक्षित दूरी पर रखेगा ताकि इस प्रकार की घटना के जोखिम को कम किया जा सके; और 'सुरक्षित दूरी' की व्याख्या इसी संदर्भ में की जानी चाहिए।

#### (28). बर्थ के किनारे खड़े जहाजों पर

पत्तन बर्थ के किनारे या मूरिंग पॉइंट पर स्थित जहाजों के लिए, जहाज का मास्टर किसी भी आग को बुझाने और हर समय जहाज की पर्याप्त स्थिरता बनाए रखने के लिए जिम्मेदार होगा, विशेष रूप से तब जब आग बुझाने के लिए जहाज में पानी पंप किया जा रहा हो।

(क) जब बर्थ पर खड़े किसी जहाज पर आग लगने और/या खतरनाक पदार्थों से संबंधित कोई घटना होती है, तो मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि तट पर अलार्म बजाकर सूचित कर दिया गया है।

(ख) जहाज पर आग लगने की स्थिति में, जहाज का मास्टर, पत्तन प्राधिकरण के निर्देशों के तहत 'आपातकालीन कास्ट ऑफ' को कार्यान्वित करेगा।

(ग) पानी के भीतर ऐसी क्षति होने की स्थिति में जिससे जहाज के कक्षों में पानी भर सकता हो, जहाज का मास्टर अपनी आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना को सक्रिय करेगा और यदि आवश्यक हो, तो पत्तन प्राधिकरण को सूचित करते हुए उन व्यक्तियों को जहाज से उतार देगा जिनकी क्षति नियंत्रण के लिए आवश्यकता नहीं है।

#### (29). बर्थ के किनारे न लगे जहाजों के संबंध में

बंदरगाह की सीमा के भीतर लंगर डाले हुए, रास्ते में या फंसे हुए जहाजों के लिए, जहाज का मास्टर किसी भी आपातकालीन स्थिति से निपटने के लिए जिम्मेदार होगा।

#### (30). जहाज की जिम्मेदारियां

जहाज का मास्टर जहाज की समग्र सुरक्षा के लिए जिम्मेदार होगा, जिसमें किसी भी ऑन-बोर्ड अग्निशमन प्रणाली का कुशल उपयोग और खतरनाक कार्गो के रिसाव या उत्सर्जन से निपटने की व्यवस्था शामिल है।

#### (31). खतरनाक पदार्थों से जुड़ी घटनाएं

खतरनाक कार्गों की हैंडलिंग के दौरान किसी भी ऐसी घटना के मामले में, जिससे व्यक्तिगत चोट लगने का जोखिम हो या जहाज की सुरक्षा को खतरा हो सकता हो, जिम्मेदार व्यक्ति तुरंत उस परिचालन को रोक देगा और पत्तन प्राधिकरण को सूचित करेगा। परिचालन को सुधारात्मक उपाय किए जाने और पत्तन प्राधिकरण से मंजूरी मिलने के बाद ही फिर से शुरू किया जाएगा।

#### (32). आगंतुकों की सुरक्षा

बंदरगाह प्राधिकरण आगंतुकों और गोदी के कार्य में शामिल न होने वाले अन्य लोगों के लिए नोटिस, मौखिक निर्देश या अन्य माध्यमों से उचित सुरक्षा उपाय सुनिश्चित करेगा और उन्हें खतरनाक कार्य स्थलों में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

#### (33). गर्म कार्य

जहाज के कप्तान को निम्नलिखित सुनिश्चित करना होगा:

क) जहाज पर गर्म कार्य से बचना चाहिए। यदि आवश्यक हो, तो बंदरगाह प्राधिकरण के साथ उचित लिखित संचार के तहत गर्म कार्य किया जाना चाहिए। बंदरगाह की सीमा के भीतर लंगर डाले, चलते या फंसे जहाजों के लिए, जहाज का मास्टर किसी भी आपात स्थिति से निपटने के लिए जिम्मेदार रहेगा।

(ख) कार्य से पहले, हाइड्रोकार्बन की उपस्थिति के लिए स्पॉट विश्लेषण किया जाना चाहिए और इस संबंध में पर्याप्त उपाय किए जाने चाहिए।

(ग) जिस डिब्बे में गर्म कार्य किया जाना है, उसे तब तक साफ और हवादार किया जाना चाहिए जब तक कि वातावरण के परीक्षण से आयतन के अनुसार 19.5% से 23.5% ऑक्सीजन की मात्रा और 5% से अधिक ज्वलनशीलता सीमा (एलएफएल) न हो। गर्म कार्य के दौरान वेंटिलेशन जारी रखा जाना चाहिए।

(घ) प्रचलित राष्ट्रीय या अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार गर्म कार्य की अनुमति दी जानी चाहिए।

### (34). कोल्ड स्टोरेज सुविधाएँ

डॉक वर्कर के प्रत्येक नियोक्ता को निम्नलिखित सुनिश्चित करना होगा:

(क) श्रमिकों को ठंड के संपर्क में आने से बचाना, जहाँ तक संभव हो – वॉक-इन कोल्ड रूम के बजाय अपराइट या डीप फ्रीजर का उपयोग करने पर विचार करें,

(ख) श्रमिकों के कोल्ड रूम में रहने का समय कम से कम करना;

(ग) यह सुनिश्चित करना कि कपड़े तापमान और गतिविधि की अवधि के अनुकूल हों और त्वचा को ठंड के संपर्क में कम से कम लाएँ

(घ) यह सुनिश्चित करना कि वॉक-इन कोल्ड रूम के आंतरिक दरवाजे खोलने के तंत्र अच्छी तरह से काम कर रहे हों और उनका नियमित रूप से रखरखाव और परीक्षण किया जाता हो, और यह सुनिश्चित करना कि वॉक-इन कोल्ड रूम में आपातकालीन अलार्म बटन लगे हों और उनका नियमित रूप से परीक्षण किया जाता हो ताकि अंदर फंसे किसी भी व्यक्ति को मदद के लिए बुलाया जा सके, फिसलन के खतरे को कम करने के लिए फिसलन-रोधी फर्श सतहों का उपयोग करना। (ग) यह सुनिश्चित करना कि कपड़े तापमान और गतिविधि की अवधि के अनुकूल हों और त्वचा को ठंड के संपर्क में कम से कम लाएँ (घ) यह सुनिश्चित करना कि वॉक-इन कोल्ड रूम के आंतरिक दरवाजे खोलने के तंत्र अच्छी तरह से काम कर रहे हों और उनका नियमित रूप से रखरखाव और परीक्षण किया जाता हो, और यह सुनिश्चित करना कि वॉक-इन कोल्ड रूम में आपातकालीन अलार्म बटन लगे हों और उनका नियमित रूप से परीक्षण किया जाता हो ताकि अंदर फंसे किसी भी व्यक्ति को मदद के लिए बुलाया जा सके, फिसलन के खतरे को कम करने के लिए फिसलन-रोधी फर्श सतहों का उपयोग करना।

(ङ) वस्तुओं के अंबार लगाने (स्टैकिंग) और भंडारण के समय स्वच्छता एवं सुव्यवस्था की अच्छी प्रथाओं का पालन करना ताकि ठोकर लगाने के खतरों को दूर किया जा सके,

(च) कार्यस्थल में कार्यों के लिए पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था सुनिश्चित करना, आपात स्थिति में तत्काल सहायता प्रदान करना और लोगों को एकांत में कार्य करने से बचाना।

(छ) उपयुक्त प्रशिक्षण और नियमित मॉक ड्रिल के साथ एक आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रक्रिया लागू करना,

(ज) विश्वसनीय संचार प्रणाली स्थापित करना और नियमित रूप से परीक्षण करना

(झ) मैन्युअल हैंडलिंग (हस्त-संचालन) कार्यों का आकलन करना और चोट के जोखिम को समाप्त करने के लिए प्रणालियाँ लागू करना तथा कार्य की परिस्थितियों के अनुरूप उपयुक्त व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण (पी पी ई - जैसे जूते और कपड़े) प्रदान करना और यह सुनिश्चित करना कि श्रमिक उन्हें पहनें।

### (35). संरचनात्मक अखंडता

(क) सभी पत्तन प्राधिकरण (पोर्ट अथॉरिटीज़) हर पांच वर्ष में एक बार विशेषज्ञों द्वारा भवनों और संरचनाओं तथा सभी कागों हैंडलिंग उपकरणों और संबंधित इकाइयों का संरचनात्मक अखंडता (स्ट्रक्चरल इंटीग्रीटी) अध्ययन कराएंगे।

(ख) प्लांट और उपकरणों का विखंडन, विघटन और निपटान के लिए कार्यस्थल पर प्लांट के प्रबंधन या नियंत्रण रखने वाला व्यक्ति यह सुनिश्चित करेगा कि: प्लांट को तब तक विखंडित या विघटित नहीं किया जाएगा जब तक कि:

(i) इसे स्वास्थ्य और सुरक्षा के जोखिमों के बिना, जहाँ तक व्यावहारिक रूप से संभव हो, निष्पादित न किया जा सके।

(ii) वह व्यक्ति जो प्लांट और उपकरणों का विखंडन या विघटन करता है, एक योग्य व्यक्ति हो और

(iii) उसे स्वास्थ्य और सुरक्षा के जोखिमों को समाप्त करने, या जहां यह व्यावहारिक रूप से संभव न हो, जोखिमों को कम करने के लिए आवश्यक सभी उपलब्ध जानकारी प्रदान की गई हो।

(iv) विखंडन और विघटन से जुड़ी प्रक्रियाओं में यह सुनिश्चित करने के लिए निरीक्षण शामिल होंगे कि, जहां तक व्यावहारिक रूप से संभव हो, इन गतिविधियों से जुड़े जोखिमों की निगरानी की जाए।

(v) विखंडन के लिए नियत सभी उपकरणों, तोड़े जाने वाली संरचनाओं और उसके आसपास के क्षेत्रों को पर्याप्त रूप से धेरा जाएगा और किसी भी अनधिकृत डॉक श्रमिक के प्रवेश पर रोक लगाई जाएगी।

### (36). निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता की शक्तियाँ-

(क) एक निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता किसी भी ऐसे पत्तन पर, जिसके लिए वह नियुक्त किया गया है:

(i) ऐसी सहायता (यदि कोई हो) के साथ, जिसे वह उचित समझे, किसी भी जहाज, डॉक, गोदाम या अन्य परिसर में प्रवेश कर सकता है, जहाँ कोई डॉक कार्य किया जा रहा है, या जहाँ उसके पास यह विश्वास करने का कारण है कि वहाँ कोई डॉक कार्य किया जा रहा है;

(ii) डॉक कार्य के लिए उपयोग किए जाने वाले या उपयोग किए जाने वाले जहाज, डॉक, उत्तोलन उपकरण, लूज गियर, उत्तोलन युक्ति, स्टेजिंग, परिवहन उपकरण, गोदाम, कंटेनर यार्ड, फ्रेट स्टेशन और टर्मिनल या अन्य परिसरों की जांच कर सकता है;

(iii) डॉक श्रमिकों के नियोजन से संबंधित किसी भी रजिस्टर, मस्टर रोल या अन्य दस्तावेज को प्रस्तुत करने की अपेक्षा कर सकता है और ऐसे दस्तावेज की जांच कर सकता है;

(iv) मौके पर या अन्यथा किसी भी व्यक्ति के ऐसे साक्ष्य ले सकता है जो वह आवश्यक समझे:

बशर्ते कि किसी भी व्यक्ति को उप-विनियम 36(क) (iv) के तहत किसी ऐसे प्रश्न का उत्तर देने या साक्ष्य देने के लिए मजबूर नहीं किया जाएगा, जिससे उसके स्वयं के विरुद्ध अपराध सिद्ध होने की संभावना हो;

(v) रजिस्टरों, रिकॉर्डों या अन्य दस्तावेजों या उनके अंशों की प्रतियां ले सकता है जिन्हें वह किसी ऐसे अपराध के संबंध में प्रासंगिक समझे जिसे किए जाने का उसके पास विश्वास करने का कारण हो या किसी जांच के उद्देश्य के लिए आवश्यक हो;

(vi) फोटोग्राफ, स्केच, नमूना, वजन माप या रिकॉर्ड ले सकता है जो वह किसी परीक्षण या जांच के उद्देश्य के लिए आवश्यक समझे;

(vii) किसी भी दुर्घटना या खतरनाक घटना के कारणों की जांच कर सकता है, जिसके बारे में उसके पास यह विश्वास करने का कारण हो कि वह किसी उत्तोलन उपकरण (लिफ्टिंग अप्लायंस), लूज गियर, परिवहन उपकरण, स्टेजिंग के ढहने या विफल होने, या संहिता (कोड) या विनियमों के किसी भी प्रावधान के अनुपालन न करने का परिणाम थी;

(viii) संहिता या विनियमों के तहत उत्पन्न सुरक्षा, स्वास्थ्य और कल्याण प्रावधानों से संबंधित कारण बताओ नोटिस जारी कर सकता है;

(ix) संहिता या विनियमों या नियमों के तहत उत्पन्न होने वाली किसी भी शिकायत या अन्य कार्यवाही को किसी भी न्यायालय के समक्ष अभियोजित, संचालित या बचाव कर सकता है;

(x) यदि आवश्यक समझा जाए, तो डॉक श्रमिकों की चिकित्सा जांच कराने के लिए पत्तन प्राधिकरण, डॉक लेबर बोर्ड और डॉक श्रमिकों के अन्य नियोक्ताओं को निर्देश दे सकता है।

(ख) परिसर का सामान्य प्रबंधन और नियंत्रण रखने वाला व्यक्ति या जहाज का मालिक, मास्टर, प्रभारी अधिकारी या एजेंट, जैसा भी मामला हो, निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता को उस जहाज या परिसर के संबंध में संहिता और विनियमों के तहत उसकी शक्तियों के प्रयोग के लिए प्रवेश, निरीक्षण, परीक्षण, जांच या अन्य कार्यों हेतु आवश्यक साधन प्रदान करेगा, जिसमें लॉन्च या परिवहन के अन्य साधनों का प्रावधान भी शामिल होगा।

### (37). निरीक्षण की सूचना-

(क) निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता अपने निरीक्षण और परीक्षण के दौरान ध्यान में आने वाले किन्हीं भी दोषों या कमियों को, जिन्हें वह बताया जाना आवश्यक समझता है, संहिता या विनियमों के तहत अपने द्वारा पारित किसी भी आदेश के साथ निम्नलिखित को अधिसूचित कर सकता है-

- (i) जहाज के मालिक, मास्टर, प्रभारी अधिकारी या एजेंट को; या
- (ii) पत्तन प्राधिकरण को; या उत्तोलन उपकरणों (लिफ्टिंग अप्लायंस), लूज गियर, उत्तोलन युक्तियों (लिफ्टिंग डिवाइस) और परिवहन उपकरणों के मालिक को; या
- (iii) डॉक श्रमिकों के नियोक्ता को; या
- (iv) लाइसेंस प्राप्त निजी टर्मिनल के मालिक को।

(ख) जब कोई निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता उपरोक्त उप-विनियम (क) के तहत किसी डॉक, उत्तोलन उपकरण, लूज गियर, उत्तोलन युक्ति, परिवहन उपकरण, सीढ़ी या स्टेजिंग के संबंध में नोटिस तामील करता है, तो वह उस नोटिस में ऐसे डॉक कार्य को प्रतिबंधित कर सकता है जहाँ स्थितियाँ डॉक श्रमिकों के जीवन, सुरक्षा या स्वास्थ्य के लिए खतरनाक हों और साथ ही डॉक कार्य के संबंध में उनके उपयोग को भी प्रतिबंधित कर सकता है। ऐसे डॉक, उत्तोलन उपकरणों, लूज गियर, उत्तोलन युक्तियों, परिवहन उपकरणों, सीढ़ियों या स्टेजिंग का उपयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि नोटिस में निर्दिष्ट दोष या दोषों को दूर न कर दिया जाए और निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता ने मुख्य निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता के अनुमोदन से निषेधात्मक आदेश को वापस न ले लिया हो।

### (38). अपील

संहिता की धारा 38(1ग)(क और ख) के तहत मुख्य निरीक्षक-सह-सुविधाप्रदाता द्वारा पारित किसी आदेश से व्यक्ति कोई भी व्यक्ति, उस आदेश की सूचना उसे मिलने की तारीख से 15 दिनों के भीतर, भारत सरकार के सचिव, श्रम एवं रोजगार मंत्रालय, नई दिल्ली को अपील कर सकता है और संहिता की धारा 38(1ग)(ग) के प्रावधान तदनुसार लागू होंगे।

### (39). दंड

इन विनियमों में स्पष्ट रूप से अन्यथा प्रदान किए गए मामलों को छोड़कर, जो कोई भी व्यक्ति इन विनियमों में से किसी का अनुपालन करने के लिए उत्तरदायी होने पर ऐसे विनियमों का उल्लंघन करता है, वह अपराध का दोषी होगा और संहिता के तहत प्रदान किए गए अनुसार दंडनीय होगा।

#### (40). जिम्मेदारियां-

(क) विनियम 6(1), 6(2), 6(4), 7(1 से 3), 8, 9(1 से 3), 10, 13(3), 15(3)( छ), 17(3), 22(7), 22(9), 25(1), 25(2), 26, 28(1)(ख), 28(2 से 5), 31(9)(क), 31(21)(ख), 31(24), 31(25) का अनुपालन करना पत्तन प्राधिकरण (पोर्ट अथॉरिटी) का कर्तव्य होगा।

(ख) जहाज के स्वामी, या कप्तान, या प्रभारी अधिकारी और उनके एजेंटों का यह कर्तव्य होगा कि वे विनियम 6(3), 6(2), 8(1) (क से ग), 10(1) (क), 11, 12 का पालन करें।

(ग) (i) तट पर या जहाज पर डॉक कार्य में उपयोग किए जाने वाले उत्तोलन उपकरण (लिफ्टिंग एप्लायंस), लूज गियर, कंटेनर और परिवहन उपकरण या किसी अन्य उपकरण के स्वामी का यह कर्तव्य होगा कि वह विनियम 10(1)(घ), 11(9), 14(1 से 3), 15(2)(क), 15(3)(छ), 16(1), 16(2), 18(1 से 4), 19(1 से 4), 19(6), 19(7)(क से घ), 19(9), 31(6)(क से घ), 31(6)(छ), 31(6)(च), 31(6)(द), 31(7)(क से ग), 31(8), 31(10) का अनुपालन करे।

(ii) भारत में पंजीकृत न होने वाले जहाज पर डॉक कार्य में उपयोग किए जाने वाले उत्तोलन उपकरण, लूज गियर या किसी अन्य उपकरण के मामले में, विनियम 11(9), 14(1 से 3), 16(1), 16(2), 18(1 से 4), 19(1 से 4), 19(6), 19(7)(क से घ), 19(9) का अनुपालन करना ऐसे जहाज के मास्टर या मुख्य अधिकारी (चीफ ऑफिसर) और ऐसे जहाज के एजेंट का कर्तव्य होगा।

(घ) (i) प्रत्येक नियोक्ता और उसके सभी एजेंटों, गोदी श्रमिकों और उसके द्वारा नियोजित गोदी श्रमिकों का यह कर्तव्य होगा कि वे विनियम 7(1)(क), 7(1)(ख), 10(1)(छ), 15(3)(छ से ज्ञ), 15(4)(ज) का अनुपालन करें।

(ii) प्रत्येक नियोक्ता का यह कर्तव्य होगा कि वह विनियम 6(1)(ख), 6(3)(ग), 6(3)(च), 6(3)(ज), 6(3)(ज्ञ), 6(5), 8(1)(छ), 10(1)(छ), 10(1)(छ), 11(1), 11(3), 11(4)(ख), 11(5)(छ), 11(5)(ज), 11(6), 11(8), 12(1 से 4), 13(1 से 2), 15(2)(ख), 15(2)(ग), 15(3)(द) को छोड़कर 15(3), 15(4), 16(1)(ख), 16(2)(छ से ज), 17(1), 17(2), 18(3), 18(4), 19(7)(छ), 19(8 से 11), 20(छ), 21(1), 21(3 से 6), 22(2 से 4), 22(7), 22(8), 22(12), 22(13), 24(1), 24(3), 25(1), 25(2), 26, 27, 28(5), 31(2), 31(6)(छ), 31(6)(द), 31(6)(च), 31(6)(ज), 31(7)(घ), 31(9)(ज्ञ), 31(10)(त), 31(10)(न) का अनुपालन करे।

बशर्ते कि जहाँ डॉक कार्य किसी स्टीवेडोर या जहाज के मालिक के अलावा किसी अन्य व्यक्ति द्वारा किया जाता है, वहाँ जहाज के मालिक, मास्टर या प्रभारी अधिकारी का यह कर्तव्य होगा कि वह विनियम 11(8) का अनुपालन करे, जहाँ तक इसका संबंध निम्नलिखित से है:

क. कोई भी हैच जो उक्त स्टीवेडोर या अन्य व्यक्ति द्वारा डॉक कार्य के उद्देश्य से अपने कब्जे में नहीं लिया गया है और

ख. कोई भी हैच, जिसे उक्त स्टीवेडोर या अन्य व्यक्ति द्वारा डॉक कार्य के उद्देश्य से अपने कब्जे में लेने के बाद-

(i) जहाज के मालिक, मास्टर या प्रभारी अधिकारी को लिखित सूचना के माध्यम से, या उक्त व्यक्ति की ओर से, ऐसे हैच के रूप में सूचित किया गया है जिस पर फिलहाल के लिए डॉक कार्य पूरा हो चुका है;

(ii) या तो उन व्यक्तियों द्वारा विनियम 11(8) की आवश्यकतानुसार घेरा लगाकर या ढककर छोड़ दिया गया है, या जहाज के मालिक द्वारा या उसकी ओर से उपयोग में ले लिया गया है, और दोनों ही मामलों में पूर्वोक्त लिखित सूचना द्वारा इसकी सूचना दे दी गई है। जहाज के मालिक, मास्टर या प्रभारी अधिकारी का यह कर्तव्य होगा कि वह उक्त लिखित सूचना की तत्काल लिखित पावती प्रदान करे।

(ङ) प्रत्येक डॉक श्रमिक का यह कर्तव्य होगा कि वह इन विनियमों की उन आवश्यकताओं का अनुपालन करे जहाँ तक वे इससे संबंधित हैं कि यदि उसे उत्तोलन उपकरण (लिफ्टिंग अप्लायंस), लूज गियर, उत्तोलन युक्ति (लिफ्टिंग डिवाइस), किसी परिवहन उपकरण या अन्य उपकरण में कोई दोष मिलता है, तो वह बिना किसी अनुचित विलंब के ऐसे दोषों की रिपोर्ट अपने नियोक्ता या फोरमैन या प्राधिकरण में बैठे अन्य व्यक्ति को दे।

(च) कोई भी व्यक्ति, जब तक कि वह विधिवत अधिकृत न हो या आवश्यकता की स्थिति न हो, संहिता और इन विनियमों द्वारा प्रदान किए जाने के लिए आवश्यक किसी भी फेंसिंग (घेरा), गैंगवे, गियर, सीढ़ी, हैच कवरिंग, जीवन रक्षक उपकरण (लाइफसेविंग अप्लायंस), प्रकाश व्यवस्था, या किसी भी अन्य चीज़ को न तो हटाएगा और न ही उसमें हस्तक्षेप करेगा। यदि ऐसी चीजें हटाई जाती हैं, तो उस अवधि की समाप्ति पर जिसके दौरान उन्हें हटाना आवश्यक था, उन व्यक्तियों द्वारा उन्हें बहाल (पुनर्स्थापित) किया जाएगा जो अंतिम बार उस कार्य में लगे थे जिसके कारण उन्हें हटाना आवश्यक हुआ था।

(छ) (i) कोई भी नियोक्ता डॉक श्रमिकों द्वारा ऐसे उत्तोलन उपकरण (लिफ्टिंग अप्लायंस), लूज गियर, उत्तोलन युक्ति (लिफ्टिंग डिवाइस), या प्रेषण एवं परिवहन उपकरण (कन्वेंशंग एंड ट्रांसपोर्ट इक्सिपमेंट) के उपयोग की अनुमति नहीं देगा जो विनियमों का अनुपालन नहीं करते हैं।

(ii) यदि वह व्यक्ति, जिसका कर्तव्य उपरोक्त उप-विनियम (2) में उल्लिखित विनियमों का अनुपालन करना है, ऐसा करने में विफल रहता है, तो डॉक श्रमिकों के नियोक्ता का यह भी कर्तव्य होगा कि वह ऐसी विफलता के बाद उचित रूप से व्यावहारिक न्यूनतम समय के भीतर उन विनियमों का अनुपालन करे।

(ज) किसी भी जहाज के प्रभारी व्यक्ति का यह कर्तव्य होगा कि वह विनियमन 10(1)(घ), 11(9), 14(1 से 3), 16(1), 16(2), 18(1 से 4), 19(1 से 4), 19(6), 19(7)(क से घ), 19(9), 31(6)(क से घ), 31(6)(घ), 32(6)(च), 31(7)(क से ग), 31(8), 31(10) के तहत आवश्यक निरीक्षण और जांच के लिए प्रमाण पत्र प्रस्तुत करे।

(झ) प्रत्येक डॉक श्रमिक इन विनियमों के अनुसार प्रदान किए गए पहुंच के साधनों (मीन्स ऑफ एक्सेस) का उपयोग करेगा और कोई भी व्यक्ति किसी अन्य व्यक्ति को इनके अनुसार प्रदान किए गए साधनों के अलावा किसी अन्य साधन का उपयोग करने के लिए अधिकृत या आदेश नहीं देगा।

(ण) कोई भी व्यक्ति हैच बीम को ऊपर उठाने या नीचे उतारने के लिए गियर को समायोजित करने के उद्देश्य से उस पर नहीं जाएगा, और न ही कोई व्यक्ति किसी अन्य को ऐसा करने के लिए अधिकृत या आदेश देगा।

(ट) डॉक लेबर बोर्ड और डॉक श्रमिकों के प्रत्येक अन्य नियोक्ता का यह कर्तव्य होगा कि वे विनियमों 24(1), 25(1), 28(2), 28(5) का अनुपालन करें।

(ठ) सक्षम व्यक्ति (कॉम्प्लेट पर्सन) का यह कर्तव्य होगा कि वह विनियमों 14(2), 19(2 से 5) का अनुपालन करे।

\*\*\*\*\*

**अनुसूची-I**  
**देखेविनियम 26)**

शोर और कंपन का प्रभाव )अनावृति(

तालिका 1: निरंतर शोर के मामलों में अनुमेय प्रदर्शन

प्रतिदिन प्रदर्शन का कुल समय (निरंतर या कई अल्पकालिक प्रदर्शन) घंटों में।	"ध्वनि दाब स्तर" डीबी (ए) में
(1)	(2)
8	85
6	87
4	90
3	92
2	95
1.5	97
1	100
$\frac{3}{4}$	102
$\frac{1}{2}$	105
$\frac{1}{4}$	110

टिप्पणियाँ:

1. 110 डीबी )ए( से अधिक के किसी भी प्रदर्शन की अनुमति नहीं दी जाएगी।
2. कॉलम 1 में दर्शाए गए किन्हीं दो आंकड़ों के बीच आने वाली प्रदर्शन की किसी भी अवधि के लिए, अनुमेय स्वन दाब स्तर का निर्धारण आनुपातिक आधार पर बहिर्वेशन द्वारा किया जाना है।

### तालिका 2: आवेगी या संघात शोर के अनुमेय प्रदर्शन स्तर

डीबी में शिखर ध्वनि दाब स्तर	प्रतिदिन आवेग या संघात की अनुमति संख्या
140	100
135	315
130	1,000
125	3,160
120	10,000

#### टिप्पणियाँ:

- 140 डीबी शिखर स्वन दाब स्तर से अधिक के किसी भी प्रदर्शन की अनुमति नहीं है।
- कॉलम 1 में दर्शाए गए किन्हीं दो आंकड़ों के बीच आने वाले किसी भी शिखर स्वन दाब स्तर के लिए, प्रतिदिन आवेगी या संघात की अनुमति संख्या का निर्धारण आनुपातिक आधार पर बहिर्वेशन द्वारा किया जाना है।

#### संपूर्ण-शरीर कंपन के मामलों में अनुमेय प्रदर्शन

- 0.5 m/s<sup>2</sup> क (8) का प्रदर्शन कार्रवाई मान, जिस स्तर पर नियोक्ताओं को प्रदर्शन को कम करने के लिए तकनीकी और संगठनात्मक उपाय करने चाहिए।
- 1.15 m/s<sup>2</sup> क (8) का प्रदर्शन सीमा मान जिससे अधिक नहीं होना चाहिए।

(जहाँ क (8) का अर्थ आठ-घंटे (8) प्रति दिन के औसत (क) प्रदर्शन से है।)

## अनुसूची ॥

### [विनियम 14(2), 19(2), 19(3) और 19(8) देखें]

उत्थापन उपसाधन )लिफ्टिंग अप्लायंस(, ढीले गियर और तार की रस्सी को उपयोग में लाने से पूर्व परीक्षण और परीक्षा की रीति ]1, 2]

#### परीक्षण भार :

##### 1. उत्थापन उपसाधन (लिफ्टिंग अप्लायंस):

प्रत्येक उत्थापन उपसाधन और उसके उपसाधन गियर (एक्सेसरी गियर) का परीक्षण भार (टेस्ट लोड) द्वारा परीक्षण किया जाएगा, जो निम्नलिखित रूप में सुरक्षित कार्य भार से अधिक होगा:

सुरक्षित कार्य भार	परीक्षण भार
20 टन तक	सुरक्षित कार्य भार से 25 प्रतिशत अधिक
20 से 50 टन	सुरक्षित कार्य भार से 5 टन अधिक
50 टन से अधिक	सुरक्षित कार्य भार से 10 प्रतिशत अधिक

##### 2. ढीले गियर (लूज गियर):

(क) प्रत्येक रिंग, हुक, चेन, शेकल, स्विवेल, आई-बोल्ट, प्लेट क्लैप, त्रिकोणीय प्लेट या पुली ब्लॉक (एकल शीव ब्लॉक को छोड़कर) का परीक्षण भार द्वारा परीक्षण किया जाएगा, जो निम्नलिखित से कम नहीं होगा:

सुरक्षित कार्य भार (टन में)	परीक्षण भार (टन में)
25 तक	सुरक्षित कार्य भार का 2 गुना
25 से ऊपर	$(1.22 \times \text{सुरक्षित कार्य भार}) + 20$

(ख) एकल शीव ब्लॉक के मामले में, सुरक्षित कार्य भार वह अधिकतम भार होगा जिसे ब्लॉक द्वारा तब सुरक्षित रूप से उठाया जा सकता है जब वह अपनी हेड फिटिंग के सहारे लटका हो और भार उस रस्सी से जुड़ा हो जो ब्लॉक के शीव के चारों ओर से गुजरती हो; तथा ब्लॉक के हेड (शीर्ष) पर प्रस्तावित सुरक्षित कार्य भार के चार गुना से कम का परीक्षण भार नहीं लगाया जाएगा।

(ग) बहु-शीव ब्लॉक के मामले में, परीक्षण भार निम्नलिखित से कम नहीं होगा:

सुरक्षित कार्य भार (टन में)	परीक्षण भार (टन में)
25 तक	सुरक्षित कार्य भार का 2 गुना
25 से 160	(0.9933 X सुरक्षित कार्य भार)+27
160 से ऊपर	सुरक्षित कार्य भार का 1.1 गुना

(घ) पिच्छ चेन और उनसे स्थायी रूप से जुड़े रिंग, हुक, शेकल या स्विवेल के साथ उपयोग किए जाने वाले हस्त-चालित पुली ब्लॉक के मामले में, सुरक्षित कार्य भार के 50 प्रतिशत से कम की अधिकता वाला परीक्षण भार नहीं लगाया जाएगा।

(ङ) बकेट युक्त पुली ब्लॉक के मामले में, बकेट का परीक्षण किया जाएगा और उस ब्लॉक के परीक्षण के समय बकेट पर लगाया गया भार ही बकेट के परीक्षण भार के रूप में स्वीकार किया जाएगा।

(च) दो लेग वाले स्लिंग के मामले में, सुरक्षित कार्य भार की गणना तब की जाएगी जब लेग के बीच का कोण 90 डिग्री हो; बहु-लेग वाले स्लिंग के मामले में, सुरक्षित कार्य भार की गणना राष्ट्रीय मानकों के अनुसार की जाएगी।

(छ) प्रत्येक लिफिंग बीम, लिफिंग फ्रेम, कंटेनर स्प्रेडर, बकेट, टब या अन्य समान उपकरणों का परीक्षण भार द्वारा परीक्षण किया जाएगा, जो नीचे दी गई तालिका में दिए गए भार से कम नहीं होगा:

प्रस्तावित सुरक्षित कार्य भार (टन में)	परीक्षण भार (टन में)
10 तक	सुरक्षित कार्य भार का 2 गुना
10 से 160	(1.04X सुरक्षित कार्य भार)+9.6
160 से ऊपर	सुरक्षित कार्य भार का 1.1 गुना

(ज) (i) कोई भी परीक्षण किए जाने से पूर्व, संबंधित उत्थापन उपसाधनों (लिफिंग अप्लायर्सेज) या ढीले गियर (लूज गियर) या उत्थापन युक्तियों (लिफिंग डिवाइसेज) का दृश्य निरीक्षण (विजुअल इंस्पेक्शन) किया जाएगा और किसी भी दृश्यमान दोषपूर्ण गियर को बदला या नवीनीकृत किया जाएगा।

(ii) परीक्षण किए जाने के पश्चात, सभी ढीले गियर और ऐसे अन्य गियरों की परीक्षा की जाएगी। पुली ब्लॉक के सभी शीव और पिनों को यह देखने के लिए निकाल दिया जाएगा कि परीक्षण द्वारा कोई भाग क्षतिग्रस्त तो नहीं हुआ है या उसमें कोई स्थायी विरूपण (परमानेंट डिफॉर्मेशन) तो नहीं आया है।

(iii) परीक्षण और परीक्षा एक सक्षम व्यक्ति (कंपिटेंट पर्सन) द्वारा की जानी चाहिए।

### 3. तार की रस्सियाँ (वायर रोप्स):

तार की रस्सियों के मामले में, एक नमूने (सैंपल) का विनाशकारी परीक्षण (टेस्ट टू डिस्ट्रक्शन) किया जाएगा। परीक्षण प्रक्रिया अंतरराष्ट्रीय या मान्यता प्राप्त राष्ट्रीय मानकों के अनुसार होगी। रस्सी के सुरक्षित कार्य भार का निर्धारण उस

भार को, जिस पर नमूना टूट गया था, निम्नलिखित रूप में निर्धारित उपयोग-गुणांक (को-एफिशिएंट ऑफ यूटिलाइजेशन) से विभाजित करके किया जाना है:

मद	उपयोग-गुणांक
(क) स्लिंग के भाग के रूप में तार की रस्सी	
10 टन तक और उसके बराबर सुरक्षित कार्य भार	5
10 टन से अधिक और 160 टन तक और उसके बराबर SWL	$10^4$  $(8.85 \times \text{SWL}) + 1910$
160 टन से अधिक सुरक्षित कार्य भार	3
(ख) उत्थापन उपसाधन के अभिन्न अंग के रूप में तार की रस्सी:	
उत्थापन उपसाधनों का सुरक्षित कार्य भार	$10^4$  $(8.85 \times \text{सुरक्षित कार्य भार}) + 1910$
160 टन से अधिक सुरक्षित कार्य भार	3

(क) कोई भी परीक्षण किए जाने से पूर्व, संबंधित उत्थापन उपसाधन (लिफिंग अप्लायंस) या ढीले गियर (लूज गियर) का दृश्य निरीक्षण किया जाएगा और किसी भी दृश्यमान दोषपूर्ण गियर को बदला या नवीनीकृत किया जाएगा।

(ख) परीक्षण किए जाने के पश्चात, सभी ढीले गियरों और अन्य ऐसे गियरों की परीक्षा यह देखने के लिए की जाएगी कि क्या परीक्षण द्वारा कोई भाग क्षतिग्रस्त हुआ है या उसमें कोई स्थायी विरूपण (परमानेंट डिफॉर्मेशन) आया है।

#### 4. परीक्षण की प्रक्रिया:

##### (1). पोत के डेरिक:

(क) डेरिक का परीक्षण उसके बूम को क्षैतिज से उस न्यूनतम कोण पर रखकर किया जाएगा जिसके लिए डेरिक को डिजाइन किया गया है (सामान्यतः 15 डिग्री) या ऐसे अधिक कोण पर जिस पर सहमति बनी हो। जिस कोण पर परीक्षण किया गया है, उसका उल्लेख परीक्षण प्रमाण-पत्र में किया जाएगा। परीक्षण भार को 'चल भार' उठाकर प्रयुक्त किया जाएगा। परीक्षण के दौरान, बूम को परीक्षण भार के साथ दोनों दिशाओं में जहाँ तक व्यावहारिक हो, घुमाया जाएगा।

(ख) भार लटके होने की स्थिति में शक्ति के साथ ऊपर उठाए जाने के लिए डिजाइन किए गए डेरिक बूम को, उपर्युक्त (क) के परीक्षणों के अतिरिक्त, भार लटकाए हुए ही क्षैतिज से उसके अधिकतम कार्य कोण और दो सबसे बाहरी स्थितियों तक उठाया जाएगा।

(ग) भारी वजन उठाने वाले डेरिक के परीक्षण लोडिंग के दौरान, चल भार का उपयोग करके परीक्षण के लिए जिम्मेदार सक्षम व्यक्ति मास्टर से यह सुनिश्चित करेगा कि जहाज की स्थिरता परीक्षण के लिए पर्याप्त होगी।

##### (2). खंड (3) के तहत परीक्षित डेरिक का उपयोग यूनियन परचेज रिग में तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि:

(क) यूनियन परचेज में सज्जित डेरिकों का परीक्षण, यूनियन परचेज के सुरक्षित कार्य भार के लिए उपयुक्त परीक्षण भार के साथ (निर्धारित हेड-रूम पर और उनके अनुमोदित कार्य स्थितियों में डेरिक बूम के साथ) न किया गया हो;

(ख) यूनियन परचेज रिग में उस डेरिक के सुरक्षित कार्य भार को किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा प्ररूप III की रिपोर्ट में विनिर्दिष्ट न किया गया हो;

(ग) उक्त रिपोर्ट में विनिर्दिष्ट किन्हीं सीमाओं या शर्तों का अनुपालन न किया गया हो; तथा

(घ) दो उत्तोलक रस्सियों को एक उपयुक्त स्विवेल असेंबली द्वारा आपस में न जोड़ा गया हो।

टिप्पणी: डेरिकों का सुरक्षित कार्य भार (यूनियन परचेज सहित रिग की प्रत्येक विधि के लिए) परीक्षण प्रमाण-पत्र में दर्शाया जाएगा और डेरिक बूम पर अंकित किया जाएगा।

(3). पोत के डेरिक और बिंच के अतिरिक्त अन्य उत्थापन उपसाधन (लिपिंग अप्लायंसेज):

(क) परीक्षण भार (टेस्ट लोड) को उठाया जाएगा और दोनों दिशाओं में जहाँ तक संभव हो घुमाया जाएगा। यदि क्रेन के जिब या बूम की त्रिज्या परिवर्तनीय है, तो अधिकतम और न्यूनतम त्रिज्याओं पर परीक्षण भार के साथ उसका परीक्षण किया जाएगा। हाइड्रोलिक क्रेन के मामले में, जहाँ दबाव की सीमा के कारण पैराग्राफ (1) के तहत दी गई तालिका के अनुसार परीक्षण भार उठाना असंभव हो, वहाँ अधिकतम संभव भार उठाना पर्याप्त होगा, जो सुरक्षित कार्य भार से अधिक होना चाहिए।

(ख) परीक्षण अधिकतम, न्यूनतम और मध्यवर्ती त्रिज्या बिंदुओं के साथ-साथ घूर्णन चाप के ऐसे बिंदुओं पर किया जाएगा जैसा कि सक्षम व्यक्ति निर्धारित करे। परीक्षण में सामान्यतः किए जाने वाले सभी स्थितियों और कार्यों के माध्यम से उत्तोलन, नीचे ले जाने, ब्रेक लगाने और घुमाने की प्रक्रिया शामिल होगी। सुरक्षित कार्य भार को लटकाकर मशीनरी को अधिकतम कार्य गति पर संचालित करके एक अतिरिक्त परीक्षण किया जाएगा।

(4). परीक्षण भारण (टेस्ट लोडिंग) के लिए स्प्रिंग या हाइड्रोलिक बैलेंस आदि का उपयोग:

सामान्यतः सभी परीक्षण डेड वेट या वाटर बैग की सहायता से किए जाएंगे। नए जहाजों पर गियर का परीक्षण भारण हमेशा डेड वेट या वाटर बैग के साथ किया जाएगा। आवधिक परीक्षण, प्रतिस्थापन या नवीनीकरण के मामले में, परीक्षण भार उपयुक्त स्प्रिंग या हाइड्रोलिक बैलेंस के माध्यम से लगाया जा सकता है। ऐसी स्थिति में, परीक्षण भार बूम को दोनों दिशाओं में यथासंभव बाहर की ओर रखकर लगाया जाएगा। परीक्षण तब तक संतोषजनक नहीं माना जाएगा जब तक कि सक्षम प्राधिकारी द्वारा बैलेंस की सटीकता 2.0 प्रतिशत के भीतर प्रमाणित न की गई हो और मशीन का पॉइंटर (सूचक) कम से कम 5 मिनट की अवधि तक परीक्षण भार पर स्थिर न रहा हो।

(5). परीक्षण मशीनें और डेडवेट या वाटर बैग:

(क) चेन, तार की रस्सियों और अन्य कार्गो गियर के परीक्षण के लिए एक उपयुक्त परीक्षण मशीन का उपयोग किया जाएगा।

(ख) परीक्षण भारण (टेस्ट लोडिंग), परीक्षण और जाँच में उपयोग की जाने वाली परीक्षण मशीनों और बैलेंस का उपयोग तब तक नहीं किया जाएगा, जब तक कि सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त एजेंसियों द्वारा पिछले 12 महीनों में कम से कम एक बार उनकी सटीकता के लिए उन्हें प्रमाणित न किया गया हो।

(ग) 20 टन से अधिक न होने वाले सुरक्षित कार्य भार वाले उत्थापन उपसाधनों के परीक्षण भारण के लिए उपयोग किए जाने वाले चल भारों की सटीकता की जाँच प्रमाणित सटीकता वाली उपयुक्त वजन मशीन के माध्यम से की जाएगी।

(6). परीक्षण या परीक्षण भारण के पश्चात विस्तृत परीक्षा

परीक्षण या परीक्षण भारण के पश्चात, प्रत्येक उत्थापन उपसाधन और संबद्ध गियर की विस्तृत परीक्षा यह देखने के लिए की जाएगी कि परीक्षण के दौरान कोई भी भाग क्षतिग्रस्त तो नहीं हुआ है या उसमें कोई स्थायी विरूपण तो नहीं आया

है। इस उद्देश्य के लिए, उत्थापन उपसाधन या गियर को सक्षम व्यक्ति द्वारा आवश्यक समझे जाने वाली सीमा तक खोला जाएगा।

(7). भारी डेरिकों के मामले में, यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरती जानी चाहिए कि उपयुक्त श्राउड और स्टे सज्जित हों।

परीक्षण और परीक्षा एक सक्षम व्यक्ति द्वारा की जानी चाहिए।

(8). एनीलिंग की प्रक्रिया:

(क) उत्तोलन या अवनयन के लिए सामान्य उपयोग में आने वाली चेन (डेरिक या मस्तूल से जुड़ी ब्राइडल चेन को छोड़कर), रिंग, हुक, शेकल और स्विवेल को निम्नलिखित अंतराल पर प्रभावी ढंग से एनील (तापानुशीतित) किया जाना चाहिए:

गियर का वर्ग	यदि शक्ति-चालित (पावर-ड्रिवेन) उत्थापन उपसाधनों पर उपयोग किया जाता है	यदि केवल हस्त-चालित (हैंड-वर्क्ड) उत्थापन उपसाधनों पर उपयोग किया जाता है
1	2	3
(12.5 मिमी) और छोटे गियर	6 महीने	12 महीने
अन्य गियर	12 महीने	2 वर्ष

(ख) एनीलिंग की प्रक्रिया एक सक्षम व्यक्ति के पर्यवेक्षण में की जानी चाहिए।

(ग) (i) यह सिफारिश की जाती है, यद्यपि मानकों द्वारा अपेक्षित नहीं है, कि एनीलिंग एक उपयुक्त रूप से निर्मित भट्टी में,  $600^{\circ}$  से  $700^{\circ}$  सेंटीग्रेड के बीच के तापमान पर, 30 से 60 मिनट के बीच की अवधि के लिए की जानी चाहिए।

(ii) यह सिफारिश की जाती है, यद्यपि मानकों द्वारा अपेक्षित नहीं है, कि नॉर्मलाइज़िंग (सामान्यीकरण) एक उपयुक्त रूप से निर्मित भट्टी में,  $920^{\circ}$  और  $950^{\circ}$  सेंटीग्रेड के बीच के तापमान पर की जानी चाहिए।

(घ) एनीलिंग की आवश्यकताएँ डेरिक या मस्तूल से जुड़ी ब्राइडल चेन पर लागू नहीं होती हैं, और गियर के निम्नलिखित वर्गों को नीचे बताई गई शर्तों के अधीन एनीलिंग से छूट दी गई है:

- (i) मैलेबल कास्ट आयरन से बनी चेनें;
- (ii) प्लेट लिंक चेनें;
- (iii) स्टील से बनी चेनें, रिंग, हुक, शेकल और स्विवेल;
- (iv) पिच्च चेनें;
- (v) पिच्च चेन, पुली, ब्लॉक से स्थायी रूप से जुड़े रिंग, हुक, शेकल और स्विवेल;
- (vi) स्कू-थ्रेडेड भाग या बॉल बेयरिंग या अन्य केस-हार्डेड भागों वाले हुक और स्विवेल;
- (vii) बोर्डों कनेक्शन।

(ङ) गियर के इन वर्गों को एनीलिंग से इस शर्त पर छूट दी गई है कि ऐसे गियर की प्रत्येक बारह महीनों में कम से कम एक बार किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा विस्तृत परीक्षा की जाएगी और इसके पश्चात गियर को उपयोग में लेने से पूर्व, ऐसी परीक्षा के निर्धारित प्रमाण-पत्रों को निर्धारित प्ररूप IV के साथ संलग्न किया जाएगा।

(च) 'विस्तृत परीक्षा' (थरो एग्जामिनेशन) का अर्थ है ऐसी दृश्य परीक्षा जिसमें परीक्षा किए गए भागों की सुरक्षा के संबंध में एक विश्वसनीय निष्कर्ष पर पहुँचने के लिए, यदि आवश्यक हो, तो परिस्थितियों के अनुसार सावधानीपूर्वक अन्य साधनों की सहायता भी ली गई हो; और यदि इस प्रयोजन के लिए आवश्यक हो, तो गियर के भागों को खोला जाना चाहिए।

(9). अन्य देशों में लागू प्रासंगिक विनियमों के तहत किसी ऐसे अन्य व्यक्ति द्वारा जारी किए गए प्रमाण पत्र, जिसे अंतर्राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन (इंटरनेशनल लेबर कॉन्फरेंस) द्वारा अपनाए गए 'दुर्घटनाओं के विरुद्ध संरक्षण (डॉकर्स) कन्वेशन (संशोधित), 1932 (संख्या 32)' और 'डॉक कार्य में व्यावसायिक सुरक्षा और स्वास्थ्य संबंधी कन्वेशन (संख्या 152), 1979' के कार्यान्वयन हेतु उत्तोलन उपकरणों (लिफ्टिंग एप्लायांसेज), लूँग गियर या वायर रोप के परीक्षण, जांच या एनीलिंग और प्रमाणन के लिए सक्षम के रूप में मान्यता प्राप्त है;

### अनुसूची III

[देखें विनियम 31(1)]

अत्यधिक भार

1. "कोई भी डॉक कर्मचारी (पत्तन श्रमिक), किसी अन्य व्यक्ति की सहायता के बिना, हाथ से या सिर पर ऐसी किसी भी सामग्री, वस्तु, उपकरण या साधन को नहीं उठाएगा, नहीं ढोएगा और न ही उसे हटाएगा, जिसका वजन निम्नलिखित अनुसूची में निर्धारित अधिकतम सीमा से अधिक हो।" :-

क्रम संख्या	"व्यक्ति"	"सामग्री, वस्तु, उपकरण या साधन का अधिकतम वजन किलोग्राम में"
(क).	वयस्क पुरुष	55
(ख)	वयस्क महिला	30
(ग)	किशोर पुरुष	30
(घ)	किशोर महिला	20
(ङ)	बालक	16
(च)	बालिका	14

2. कोई भी डॉक कर्मचारी (पत्तन श्रमिक), अन्य व्यक्तियों के साथ मिलकर, हाथ से या सिर पर किसी भी ऐसी सामग्री, वस्तु, उपकरण या साधन को उठाने, ढोने या स्थानांतरित करने में संलग्न नहीं होगा, यदि उसका कुल वजन, उसमें शामिल व्यक्तियों में से किसी भी व्यक्ति के लिए उप-नियम (1) की अनुसूची द्वारा निर्धारित न्यूनतम वजन को शामिल व्यक्तियों की कुल संख्या से गुणा करने पर प्राप्त होने वाले वजन से अधिक हो।"

#### अनुसूची IV

##### निजी सुरक्षा उपकरण

###### [विनियम 27(1)(च)(iv) देखें]

1. सभी कामगारों को अधिनियम या नियमों के किसी भी प्रावधान के अंतर्गत आवश्यक व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण (पीपीई) अनिवार्य रूप से प्रदान किया जाना चाहिए और ऐसे पीपीई प्रासंगिक राष्ट्रीय मानक के अनुरूप होंगे। कब्जाधारियों को कामगारों से ऐसे पीपीई का उपयोग करने की आवश्यकता होगी और इसे कब्जाधारी द्वारा उचित कार्य परिस्थितियों में बनाए रखा जाएगा। ऐसे पीपीई के प्रावधान के लिए कब्जाधारी द्वारा कामगारों से कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।

2. उप-नियम (1) के उपबंधों की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, विभिन्न प्रकार के पीपीई जिन पर यह नियम कारखानों में उपयोग के लिए विस्तारित होगा, नीचे निर्धारित किए गए होंगे।

###### (क) सुरक्षा हेलमेट

सभी कामगारों के जिनके सिर में चोट लगने वाले किसी भी खतरे के संपर्क में आने की संभावना है, उन्हें प्रासंगिक राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप सुरक्षा हेलमेट प्रदान किए जाएंगे। सभी कामगारों को ऐसे पीपीई के उचित उपयोग के लिए पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित किया जाएगा। जब ऊंचाई पर काम किया जा रहा हो, तो इस तरह के सुरक्षा हेलमेट को एक नेप स्ट्रैप के साथ प्रदान किया जाएगा। कोई भी सुरक्षा हेलमेट जो एक प्रभाव का विरोध किया है, पुनः उपयोग नहीं किया जाएगा। आकार या आकार में किसी भी विरूपण की जांच के लिए समय-समय पर सफाई और दृश्य निरीक्षण किया जाएगा।

###### (ख) सुरक्षात्मक जूते

सुरक्षात्मक जूते उन कामगारों को प्रदान किए जाने चाहिए जो खतरों के संपर्क में हैं, जो उनके पैरों या नाखून या अन्य नुकीली वस्तुओं के उनके तलवों में प्रवेश करने वाली सामग्री के माध्यम से उन्हें चोट पहुंचाने की संभावना है। कार्यस्थलों पर उपयोग किए जाने वाले फुटवियर का प्रकार और प्रकृति ऐसे कार्य स्थलों पर किए जा रहे कार्य की प्रकृति के आधार पर कब्जाधारी द्वारा तय की जाएगी। त्वचा के संक्रामक फंगल संक्रमण को रोकने के लिए उचित कीटाणुशोधन किया जाना चाहिए जो प्रभावित क्षेत्रों के स्केलिंग, फ्लेकिंग और खुजली का कारण बनता है। सुरक्षा जूता पहनने के बाद कामगारों को अंतर्वर्धित नाखून, मेटाटार्सलगिया, एडी के स्पर, हथौड़े की उंगलियों और तंत्रिका क्षति से पीड़ित होने से रोकने के लिए उचित चिकित्सा देखभाल की जानी चाहिए।

###### (ग) सुरक्षा चश्मे और नजर के चश्मा

प्रासंगिक राष्ट्रीय मानक औद्योगिक उपक्रमों में उपयोग हेतु आंखों की सुरक्षा के लिए लागू होगा ताकि कामगारों की आंखों को उड़ने वाले कणों और टुकड़े, छीटे सामग्री और पिघली हुई धातु की हानिकारक धूल, गैसों या वाष्प, एरोसोल और विकिरण जैसे खतरों से सुरक्षा प्रदान की जा सके, जो दृष्टि को खराब करने या आंखों को नुकसान पहुंचाने की संभावना रखते हैं। उनके पर्चे लेंस पर अतिरिक्त आंखों की सुरक्षा का उपयोग यह सुनिश्चित करते हुए किया जाएगा कि सुरक्षात्मक आईवियर प्रिस्क्रिप्शन लेंस की उचित स्थिति को परेशान नहीं करता है।

###### (घ) वेलिंग के दौरान आंख और चेहरे की सुरक्षा के लिए उपकरण-

काले चश्मे, हैंड शील्ड और हेलमेट की आवश्यकताओं के लिए प्रासंगिक राष्ट्रीय मानक का पालन किया जाएगा, जिसका उद्देश्य वेलिंग, कटिंग और गैस लौ या इलेक्ट्रिक आर्क का उपयोग करने वाले इसी तरह के

संचालन के दौरान कंधे के ऊपर एक ऑपरेटर को हानिकारक विकिरण, चिंगारी और गर्म धातु के कणों से बचाना है।

**(ड) दस्ताने और सुरक्षात्मक कपड़े -**

कामगारों के हाथ को धायल होने से बचाने हेतु प्रासंगिक राष्ट्रीय मानक के अनुरूप उपयुक्त दस्ताने, चमड़े के गैंटलेट और मिट्टियों का उपयोग किया जाएगा। इस तरह के सुरक्षात्मक दस्ताने प्रदान किए जाएंगे जहां हाथ हानिकारक पदार्थों के त्वचा अवशोषण जैसे खतरों के संपर्क में आते हैं; गंभीर कटौती या धाव; गंभीर घर्षण; पंचर; रासायनिक जलता है; थर्मल जलता है; और हानिकारक तापमान चरम सीमा।

एप्रन के लिए उपलब्ध प्रासंगिक राष्ट्रीय मानक (रबरयुक्त, एसिड और क्षार प्रतिरोधी) के अनुसार उपयुक्त सक्रिय कपड़ों का उपयोग उन कामगारों की सुरक्षा के लिए किया जाएगा जो किसी भी खतरे के संपर्क में आने की संभावना रखते हैं जिससे उनकी त्वचा को चोट लग सकती है।

**(च) शोर के संपर्क में आने पर कान की सुरक्षा -**

शोर जोखिम के प्रभावों के खिलाफ सुरक्षा तब प्रदान की जाएगी जब ध्वनि का स्तर निर्धारित मानकों से अधिक हो जाए। उपयुक्त कान सुरक्षा का चयन करते समय प्रासंगिक राष्ट्रीय मानक का पालन किया जाएगा। कान में संक्रमण, निर्वहन, दर्द आदि के कारण होने वाली श्रवण हानि को खत्म करने हेतु पुनः प्रयोज्य कान रक्षकों की समय-समय पर कीटाणुशोधन की जानी चाहिए।

**(छ) श्वसन सुरक्षा-**

प्रासंगिक राष्ट्रीय मानक के अनुसार खतरे की प्रकृति के आधार पर श्वसन सुरक्षा उपकरण कारखाने के कब्जाधारी द्वारा कामगारों को धूल, धुएं, गैसों, कणों आदि के खिलाफ उनकी श्वसन सुरक्षा के लिए प्रदान किए जाएंगे। श्वसन व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरणों के लंबे समय तक उपयोग के कारण जलन जिल्द की सूजन, नाक के पुल के धावों आदि से बचने के लिए नैदानिक जांच और उचित चिकित्सा परीक्षण किया जाएगा।

**(ज) अन्य सुरक्षात्मक उपकरण -**

प्रासंगिक राष्ट्रीय मानक के अनुसार खतरों की प्रकृति के आधार पर उपयुक्त व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण कब्जाधारी द्वारा कामगारों को प्रदान किए जाएंगे। इनमें निम्नलिखित शामिल होंगे:-

- (i) स्वतंत्र रूप से सुरक्षित जीवन रेखाओं के साथ सुरक्षा का उपयोग किया जाता है जहां गिरने से सुरक्षा अन्य उपयुक्त साधनों द्वारा प्रदान नहीं की जा सकती है।
- (ii) जीवन जैकेट और जीवन रक्षक जहां पानी में गिरने का खतरा होता है।
- (iii) कपड़ों या परावर्तक उपकरणों या अन्यथा स्पष्ट रूप से दिखाई देने वाली सामग्री को अलग करना जब चलती वाहनों से खतरे के नियमित संपर्क में आता है।

## अनुसूची V

### खतरनाक वस्तुओं का वर्गीकरण

[विनियम 22(1), 22(6)(घ)(xi) देखें]

वर्ग 1 विस्फोटक।

वर्ग 2 गैसों: दबाव में संकुचित, तरलीकृत और भंग।

वर्ग 3 ज्वलनशील तरल पदार्थ।

वर्ग 4.1 ज्वलनशील ठोस।

वर्ग 4.2 ज्वलनशील ठोस, या पदार्थ, सहज दहन के लिए उत्तरदायी।

वर्ग 4.3 ज्वलनशील ठोस, या पदार्थ, जो पानी के संपर्क में आने पर ज्वलनशील गैसों का उत्सर्जन करते हैं।

वर्ग 5.1 ऑक्सीकरण पदार्थ।

वर्ग 5.2 कार्बनिक पेरोक्साइड।

वर्ग 6.1 जहरीले (विषाक्त) पदार्थ।

वर्ग 6.2 संक्रामक पदार्थ।

वर्ग 7 रेडियोधर्मी पदार्थ।

वर्ग 8 संक्षारक।

वर्ग 9 विविध खतरनाक पदार्थ।

उपरोक्त वर्ग 9 से संबंधित खतरनाक पदार्थों में कोई भी ऐसा पदार्थ शामिल है जिसे किसी अन्य वर्ग को संदर्भित नहीं किया जा सकता है, लेकिन जो अनुभव इतना खतरनाक सावित हुआ है कि ये मानक उस पर लागू होंगे।

## अनुसूची -VI

[विनियमन 22(9)(ग) देखें]

### आपातकालीन तैयारी

#### आपातकालीन प्रक्रियाएं तैयार करना

- आपातकालीन योजना में आपातकालीन प्रक्रियाओं को स्पष्ट रूप से समझाना चाहिए कि विभिन्न प्रकार की आपात स्थिति में कैसे प्रतिक्रिया दी जाए, जिसमें नियंत्रित तरीके से कार्यस्थल से लोगों को कैसे निकाला जाए।
- प्रक्रियाओं को स्पष्ट और समझने में सरल लिखा जाना चाहिए। जहां प्रासंगिक हो, आपातकालीन प्रक्रियाओं को संबोधित करना चाहिए:

- (a) उपयुक्त कौशल वाले व्यक्तियों को आपात स्थिति में विशिष्ट कार्यों हेतु भूमिकाओं और जिम्मेदारियों का आवंटन, उदाहरण के लिए क्षेत्र वार्डन की नियुक्ति;
- (b) आपातकालीन प्रतिक्रिया के समन्वय के लिए जिम्मेदार व्यक्ति और कार्यस्थल पर सभी व्यक्तियों के बीच संचार की स्पष्ट रेखाएं;
- (c) अलार्म को सक्रिय करना और कार्यस्थल पर कर्मचारियों और अन्य लोगों को सचेत करना;
- (d) आपातस्थिति में कार्यस्थल पर होने वाले सभी लोगों की सुरक्षा, जिसमें आगंतुक, शिफ्ट कर्मचारी और व्यापारी शामिल हैं;
- (e) कामगारों या अन्य व्यक्ति जिन्हें खाली करने के लिए विशेष सहायता की आवश्यकता होगी;
- (f) विजली बंद होने जैसे महत्वपूर्ण कार्यों के लिए विशिष्ट प्रक्रियाएं;
- (g) सुरक्षित स्थानों की पहचान;
- (h) संभावित यातायात प्रतिबंध;
- (i) एक साइट योजना का वितरण और प्रदर्शन जो अग्नि सुरक्षा उपकरण, आपातकालीन निकास और असेंबली बिंदुओं के स्थान को दर्शाता है
- (j) आपातकालीन फोन नंबरों का वितरण, जिसमें धंटों के संपर्क नंबर भी शामिल हैं;
- (k) आपातकालीन सेवाओं (जैसे एम्बुलेंस) के लिए पहुंच और कार्य क्षेत्र के करीब पहुंचने की उनकी क्षमता;
- (l) नियमित निकासी अभ्यास अभ्यास (कम से कम हर बारह महीने में)
- (m) विशिष्ट प्रकार की आपात स्थितियों से निपटने के लिए आवश्यक उपकरणों का उपयोग और रखरखाव (उदाहरण के लिए, स्पिल किट, अग्निशामक, प्रारंभिक चेतावनी प्रणाली जैसे फिक्स्ड गैस मॉनिटर या स्मोक डिटेक्टर और स्प्रिंकलर जैसे स्वचालित प्रतिक्रिया प्रणाली)
- (n) प्रक्रियाओं और प्रशिक्षण की नियमित समीक्षा।
- (o) आपातकालीन प्रक्रियाओं का परीक्षण उस आपातकालीन योजना के अनुसार किया जाना चाहिए जिसमें वे निहित हैं।
- (p) निकासी प्रक्रियाओं को एक प्रमुख स्थान पर प्रदर्शित किया जाना चाहिए, उदाहरण के लिए, एक नोटिसबोर्ड पर। श्रमिकों को प्रक्रियाओं में निर्देश और प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए।

(q) उच्च जोखिम वाली स्थितियों को संबोधित करने के लिए एक अधिक व्यापक योजना की आवश्यकता हो सकती है जैसे: साइट पर सोने वाले लोग, उच्च जोखिम वाली रासायनिक प्रक्रियाएं और प्रमुख खतरे की सुविधाएं, विशेष रूप से सामान्य व्यावसायिक घंटों के बाहर।

### आपातकालीन योजना में दी जाने वाली विवरणियाँ

(व्यावसायिक सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्य स्थितियों संहिता, 2020 और व्यावसायिक सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्य स्थितियों (डॉक कार्यकर्ता) केंद्रीय नियम, 2020 के तहत, अन्य लागू वैधानिक प्रावधानों, नियमों, विनियमों, निर्देशों और दिशानिर्देशों के साथ पढ़ें, जो डॉक परिसर के भीतर और उन क्षेत्रों में लागू होते हैं जिन पर आपातकाल का प्रभाव पड़ सकता है।)

इसके अलावा, इन प्रावधानों को तैयार करते समय, अपनाते समय और लागू करते समय, संचालन की प्रकृति और परिसर के भीतर और बाहर संभावित प्रभावों से संबंधित सभी अन्य लागू नियमों, विनियमों और वैधानिक आवश्यकताओं की पहचान करना और उनका उचित पालन करना भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

### भाग—I: सुविधा आपातकालीन योजना (डॉक परिसर स्तर)

#### 1. सामान्य जानकारी

1.1 जानकारी प्रदान करने वाले व्यक्ति का नाम, पता और संपर्क विवरण।

1.2 डॉक संचालन, गतिविधियों और प्रक्रियाओं का संक्षिप्त विवरण।

#### 2. आपातकालीन संगठन और जिम्मेदारियां

2.1 प्रमुख कर्मचारियों की सूची, उनके पदनाम, संपर्क विवरण और विकल्प।

2.2 आपातकालीन कमांड संरचना और रिपोर्टिंग हायार्की।

2.3 आपातकाल के दौरान प्रमुख कर्मचारियों की भूमिकाएं और जिम्मेदारियां।

2.4 आपातकाल के दौरान पर्यवेक्षकों, कर्मचारियों और ठेकेदारों के कर्तव्य।

#### 3. खतरे की पहचान और जोखिम इनपुट

3.1 खतरे की पहचान / प्रारंभिक खतरा विश्लेषण का सारांश।

3.2 पहचाने गए दुर्घटना/आपातकालीन परिदृश्य और प्रारंभिक घटनाएँ।

3.3 ऐसे सिस्टम तत्व या घटनाएँ जो बड़े आपातकाल की स्थिति पैदा कर सकते हैं।

3.4 आपातकाल नियंत्रण के लिए महत्वपूर्ण सुरक्षा-संघटक और सिस्टम।

#### 4. खतरनाक पदार्थों / खतरनाक वस्तुओं का सूचीपत्र

- 4.1 परिसर के भीतर संभाले, संग्रहीत या परिवहन किए जाने वाले खतरनाक रसायनों / खतरनाक वस्तुओं की सूची।
- 4.2 अधिकतम मात्रा और सूची विवरण।
- 4.3 स्थान अनुसार भंडारण / संभालने का विवरण।
- 4.4 रासायनिक गुण, भौतिक विशेषताएँ और विष विज्ञान संबंधी डेटा।
- 4.5 शुद्धता / सांद्रता का विवरण।
- 4.6 संभावित रूपांतरण, प्रतिक्रिया या अपघटन जोखिम।

#### 5. परिसर की जानकारी और महत्वपूर्ण स्थान

- 5.1 लेआउट योजना/साइट मानचित्र में दिखाया गया:

- (क) खतरनाक पदार्थों और प्रतिष्ठानों के स्थान;
- (ख) आपातकालीन अलगाव बिंदु और यूटिलिटी शट-ऑफ स्थान;
- (ग) आपात स्थिति में मुख्य कर्मचारियों की सीट/स्थान;
- (घ) आपातकालीन नियंत्रण कक्ष का स्थान और व्यवस्थाएं;
- (ङ) बचने के मार्ग और आपातकालीन निकास;
- (च) सभा/मस्टर प्वाइंट;
- (छ) अग्नि सुरक्षा प्रतिष्ठान और आपातकालीन उपकरणों के स्थान।

#### 6. आपातकालीन पहचान, चेतावनी और अलार्म प्रणाली

- 6.1 पहचान प्रणाली और निगरानी व्यवस्थाएं।
- 6.2 अलार्म और चेतावनी प्रणालियों का प्रकार, कवरेज और कार्यक्षमता।
- 6.3 परिसर के भीतर आपातकालीन सूचना और संचार व्यवस्थाएं।
- 6.4 आपातकालीन शटडाउन, पृथक्करण प्रणाली और सुरक्षा इंटरलॉक्स।
- 6.5 आपातकाल के दौरान सुरक्षा और सुरक्षा व्यवस्थाएं, जिसमें पहुंच नियंत्रण शामिल है।

## 7. नियंत्रण, संधिकरण और शमन उपाय

- 7.1 आग की घटनाओं के लिए खतरे नियंत्रण उपाय।
- 7.2 विस्फोट जोखिम के लिए खतरे नियंत्रण उपाय।
- 7.3 रासायनिक रिलीज, रिसाव या विषाक्त एक्सपोज़र के लिए नियंत्रण उपाय।
- 7.4 स्पिल संधिकरण उपाय जिसमें नालियों, मिट्टी या जल स्रोतों में प्रवेश को रोकना शामिल है।

7.5 खतरनाक स्रोतों को अलग करने और संचालन को सुरक्षित रूप से रोकने की प्रक्रिया।

7.6 सामान्य संचालन को सुरक्षित रूप से पुनर्स्थापित करने की शर्तें और प्रक्रिया।

## 8. परिसर के भीतर आपातकालीन प्रतिक्रिया संसाधन

- 8.1 उपलब्ध अग्निशमन सुविधाएँ (हाइड्रैंट, फोम सिस्टम, मिटाने वाले उपकरण आदि)।
- 8.2 बचाव उपकरण और आपातकालीन प्रतिक्रिया उपकरण।
- 8.3 फैलाव प्रतिक्रिया किट, अवशोषक और नियंत्रित करने की व्यवस्थाएँ।
- 8.4 व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण और श्वसन सुरक्षा।
- 8.5 महत्वपूर्ण प्रणालियों के लिए आपातकालीन बिजली आपूर्ति/बैकअप व्यवस्थाएँ।
- 8.6 क्षति नियंत्रण और मरम्मत सामग्री/साधन।

## 9. चिकित्सा और प्राथमिक उपचार की तैयारी

- 9.1 प्राथमिक उपचार सुविधाएँ और प्रशिक्षित प्राथमिक उपचारकर्ताओं की उपलब्धता।
- 9.2 एम्बुलेंस व्यवस्थाएँ और आपातकालीन परिवहन।
- 9.3 अस्पताल/चिकित्सा सहयोग व्यवस्था और रेफरल तंत्र।
- 9.4 चिकित्सा और आपातकालीन सहायता सेवाओं की पर्याप्तता का मूल्यांकन।

## 10. संचार और संपर्क निर्देशिका

- 10.1 आंतरिक और बाह्य हितधारकों की आपातकालीन संपर्क निर्देशिका।
- 10.2 संचार सुविधाएँ (टेलीफोन, रेडियो, मोबाइल नेटवर्क आदि)।
- 10.3 स्टैंडबाय और वैकल्पिक संचार व्यवस्थाएँ।

## 11. संचालनात्मक सुरक्षा आश्वासन

- 11.1 संचालन की निरंतर निगरानी और निरीक्षण।

11.2 मापन उपकरणों और नियंत्रण इकाइयों की विश्वसनीयता।

11.3 कैलिब्रेशन, परीक्षण, निरीक्षण और सेवा समय-सारणी।

11.4 अच्छे अभियांत्रिकी प्रथाओं के अनुसार निवारक रखरखाव और मरम्मत प्रणाली।

11.5 खतरनाक कार्यों (हॉट वर्क, संकुचित स्थान, विद्युत पृथक्करण, आदि) के लिए कार्य अनुमति प्रणाली।

## 12. आपातकालीन प्रक्रियाएँ और प्रतिक्रिया क्रियाएँ

12.1 आपातकालीन रिपोर्टिंग और सक्रियण की प्रक्रिया।

12.2 आपातकालीन प्रतिक्रिया टीमों और संसाधनों की तैनाती।

12.3 कर्मियों की जवाबदेही और हेडकाउंट प्रक्रिया।

12.4 परिसर के भीतर निकासी व्यवस्थाएँ और आंदोलन नियंत्रण।

12.5 आपातकालीन स्थिति के समाप्त होने और डिब्रीफिंग प्रक्रिया।

12.6 दस्तावेजीकरण, रिपोर्टिंग और सुधारात्मक कार्रवाई की व्यवस्था।

## भाग-II: क्षेत्रीय आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना (एकीकृत हितधारक स्तर)

### 13. व्यापक प्रभाव संभावित आपातकालीन परिदृश्य

13.1 उन आपात स्थितियों/रिलीज़ के प्रकार जिन्हें परिसर के बाहर संभावित प्रभाव के साथ विचार किया जाना चाहिए।

13.2 आपातकालीन मूल्यांकन के लिए इनपुट (पवन की दिशा/गति, ज्वार/धारा जहां लागू हो, आसपास का आवासीय क्षेत्र)।

### 14. हितधारक और अंतर-संस्थान समन्वय

14.1 हितधारक संगठनों और प्रमुख कर्मचारियों की सूची।

14.2 आपातकाल के समय प्रत्येक एजेंसी की भूमिकाएँ और जिम्मेदारियाँ।

14.3 संचार व्यवस्था, समन्वय तंत्र और पारस्परिक सहायता ढांचा।

14.4 बंदरगाह प्राधिकरण/डॉक प्रबंधन और स्थानीय प्रशासन के साथ आपातकालीन समन्वय व्यवस्थाएँ।

### 15. क्षेत्र संसाधन मानचित्रण और लॉजिस्टिक्स

15.1 पहुँच मार्गों, एक्सेस रास्तों और आपातकालीन प्रवेश बिंदुओं की पहचान।

15.2 स्टेजिंग क्षेत्रों, ट्रायेज़ पॉइंट्स और सुरक्षित आश्रयों की पहचान।

15.3 आपातकाल के दौरान उपयोगिताओं और आवश्यक सेवाओं की उपलब्धता।

15.4 आपातकालीन प्रतिक्रिया के लिए महत्वपूर्ण सुविधाओं और परिवहन मार्गों की पहचान।

## 16. सार्वजनिक सूचना, चेतावनी और सुरक्षा उपाय

16.1 सार्वजनिक चेतावनी और सूचना प्रसार की व्यवस्थाएँ।

16.2 सुरक्षा कार्रवाई के दिशा-निर्देश (सुरक्षित दूरी, आश्रय, निषेध क्षेत्रों)।

16.3 भीड़ प्रबंधन और नियंत्रित आंदोलन की प्रक्रियाएँ।

## 17. यातायात नियंत्रण और निकासी की व्यवस्थाएँ

17.1 यातायात मोड़ और मार्ग नियंत्रण योजना।

17.2 निकासी की व्यवस्थाएँ और सुरक्षित मार्ग।

17.3 एकत्रित होने वाले क्षेत्र और अस्थायी आश्रय की व्यवस्थाएँ।

17.4 कमजोर व्यक्तियों के लिए विशेष व्यवस्थाएँ, यदि लागू हों।

## 18. बाहरी संचार और मीडिया प्रबंधन

18.1 अधिकृत प्रवक्ता का नामांकन।

18.2 प्रेस/मीडिया ब्रीफिंग और सूचना नियंत्रण प्रोटोकॉल की व्यवस्था।

18.3 अफवाहों और गलत जानकारी को रोकने की प्रणाली।

## 19. तकनीकी सहायता और परामर्श संपर्क

19.1 मौसम विज्ञान जानकारी और तकनीकी परामर्श के लिए संपर्क।

19.2 परिवहन, अस्थायी भोजन और आवास की व्यवस्था।

19.3 प्राथमिक चिकित्सा, अस्पताल सेवाओं और सार्वजनिक स्वास्थ्य समर्थन के लिए संपर्क।

19.4 जल संसाधन और कृषि प्राधिकरणों के लिए संपर्क, जहां लागू हो।

19.5 आपात प्रबंधन से संबंधित अन्य आवश्यक समर्थन सेवाएँ।

## 20. विशेष उपकरण और संवर्धन संसाधन

- 20.1 बड़े पैमाने पर आपात स्थितियों के लिए अग्निशमन सामग्री और उपकरण।
- 20.2 नुकसान नियंत्रण, मरम्मत और पुनर्स्थापन सामग्री।
- 20.3 रिसाव रोकथाम और पर्यावरण संरक्षण उपकरण।
- 20.4 बचाव, डी-कंटैमिनेशन और विशेषज्ञ प्रतिक्रिया संसाधन।

## 21. पर्यावरण संरक्षण और पुनर्स्थापना

- 21.1 पर्यावरणीय नियंत्रण और प्रदूषण रोकथाम इंतजाम।
- 21.2 साफ-सफाई योजना जिसमें दूषित अपशिष्ट का प्रबंधन और निपटान शामिल है।
- 21.3 आपात स्थिति के बाद पुनर्स्थापना और सुधार के उपाय।

## 22. प्रशिक्षण, अभ्यास और सतत सुधार

- 22.1 कर्मचारियों, पर्यवेक्षकों और प्रमुख कर्मियों के लिए प्रशिक्षण व्यवस्था।
- 22.2 अभ्यास ड्रिल और सिमुलेशन अभ्यास की आवृत्ति और संचालन।
- 22.3 ड्रिल, टिप्पणियों और सुधारात्मक कार्रवाइयों का दस्तावेजीकरण।
- 22.4 आपातकालीन योजना की समय-समय पर समीक्षा, अद्यतन और ऑडिट।

## सामान्य प्रावधान

आपातकालीन योजना को अपडेटेड तरीके से रखा जाएगा, सभी संबंधित हितधारकों तक संचारित किया जाएगा, समय-समय पर अभ्यासों के माध्यम से पुनरावलोकन किया जाएगा, और लागू वैधानिक आवश्यकताओं और मानक आपातकालीन प्रबंधन प्रथाओं के अनुसार किसी भी, घटना/अभ्यास के बाद इसकी प्रभावशीलता और निरंतर सुधार के लिए समीक्षा की जाएगी।

## अनुसूची VII

ओएसएच और डब्ल्यूसी मानक 2020 के तहत "सूचीबद्ध चिकित्सक" के रूप में अनुमोदन प्रदान करने के लिए आवेदन प्रक्रिया, पात्रता आदि

[विनियमन 28(5)(ड) देखें]

### 1. आवेदन प्रक्रिया:

सभी आवेदनों को सभी संलग्नकों सहित निर्धारित प्रारूप में ऑनलाइन मोड में भेजा जाना है:

डॉक सुरक्षा के मुख्य निरीक्षक सह सुविधाकर्ता

कारखाना सलाह सेवा और श्रम संस्थान महानिदेशालय

श्रम एवं रोजगार मंत्रालय

भारत सरकार

एन. एस. मानकीकर मार्ग, सायन, मुंबई – 400 022

### 2. योग्यता:

आवेदन के लिए योग्यता निम्नानुसार होगी: -

आयु सीमा: आवेदन की तिथि को 62 वर्ष से कम। योग्यता:

विचार के लिए आवेदन करने वाले व्यक्तियों के पास राष्ट्रीय चिकित्सा परिषद द्वारा मान्यता प्राप्त मान्यता प्राप्त मेडिकल कॉलेज से एमबीबीएस की डिग्री होनी चाहिए और घूर्णन इंटर्नशिप पूरी करनी चाहिए। एमबीबीएस की डिग्री के अलावा, उनके पास डीजीएफएसएलआई या डीआईएच के तहत किसी भी सीएलआई/आरएलआई से औद्योगिक स्वास्थ्य में तीन महीने की अवधि का प्रशिक्षण कार्यक्रम या मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय/संस्थान से व्यावसायिक स्वास्थ्य में स्नातकोत्तर योग्यता होनी चाहिए।

### 3. अनुभव:

व्यावसायिक स्वास्थ्य के क्षेत्र में कम से कम पांच साल का अनुभव।

### 4. सुविधाएं:

आवेदक के निपटान में निम्नलिखित सुविधाएं उपलब्ध होंगी।

(क) सीबीसी जैसे रक्त परीक्षण करने के लिए प्रयोगशाला/सुविधाएं/तकनीशियन, आदि,

(ख) रक्त, शर्करा और सीरम, मूत्र आर/ई के अन्य जैव-रासायनिक परीक्षण

(ग) ऑडियोमेट्री के लिए उपकरण और सुविधाएं

(घ) व्यावसायिक स्वास्थ्य की दृष्टि से दृष्टि परीक्षण के लिए उपकरण और सुविधाएं।

(ङ) फेफड़े के कार्य परीक्षणों के लिए उपकरण और सुविधाएं

(च) छाती का एक्स-रे लेने के लिए उपकरण और सुविधाएं।

5. ई.सी.जी. विचार के लिए आवेदन करने वाले व्यक्तियों के पास ऐसी चिकित्सा परीक्षाओं और परीक्षणों के संचालन के लिए अपनी स्वयं की सुविधाएं होनी चाहिए।

6. संस्थान/अस्पताल चिकित्सा परीक्षा आयोजित करने के लिए भी आवेदन कर सकते हैं यदि उनके पास योग्य डॉक्टर हैं जैसा कि ऊपर 2 में उल्लेख किया गया है।

7. डॉक कार्यकर्ता की चिकित्सा परीक्षा में शामिल होंगे:

डॉक कामगारों की चिकित्सा जांच ओएसएच एंड डब्ल्यूसी (केंद्रीय) नियम 2026 के अंतर्गत निर्धारित की जाएगी और इसके लिए किसी भी डॉक कामगारों से शुल्क नहीं लिया जाएगा। दिशानिर्देशों के साथ आवेदन पत्र का प्रारूप अधिसूचित किया जाएगा।

फार्म ।

उठाने वाले उपकरणों और उनके सहायक गियर के प्रारंभिक और आवधिक परीक्षण और परीक्षा का प्रमाण पत्र  
(मानक 19(6)(ख)(i) देखें )

प्रमाणपत्र संख्या: .....

1. डॉक, घाट या घाट के मामले में -

डॉक, टर्मिनल, घाट या घाट का नाम जहां उठावाले उपकरण स्थापित किए जाते हैं

## 2. जहाज के मामले में -

## जहाज का नाम

## आधिकारिक संख्या

## रजिस्ट्री का पोर्ट

3 हीले गियर के मालिक के सामने में

## मालिक का नाम और पता

(4)

उठाने की स्थिति और विवरण उपकरण और गियर के साथ विशिष्ट संख्या या चिह्न (यदि कोई भी), जिसका परीक्षण किया गया है, अच्छी तरह से जांच की गई	डेरिक बूम के क्षैतिज के लिए कोण जिस पर परीक्षण लोड लागू किया गया / जिब क्रेन के लिए परीक्षण लोड पर त्रिज्या लागू किया गया था	परीक्षण भार लागू किया	सुरक्षित काम करना कर्नल (2) में दिखाए गए जिब क्रेन त्रिज्या के लिए कोण पर लोड (एसडब्ल्यूएल)
(1)	(2)	(3)	(4)
	(डिग्री / मीटर)	(टन)	(टन)

(5). परीक्षा और परीक्षा करने वाले लोक सेवा, एसोसिएशन कंपनी या फर्म या परीक्षण प्रतिष्ठान का नाम और पता।

(6). परीक्षा और परीक्षा करने वाले लोक सेवा, संघ,  
कंपनी या फर्म या परीक्षण प्रतिष्ठान के सक्षम व्यक्ति  
का नाम और स्थिति।

मैं इसे प्रमाणित करता हूँ..... का दिन..... उपरोक्त उठाने वाले उपकरण को इसके सहायक गियर के साथ,  
ओवरलीफ के रूप में निर्धारित तरीके से परीक्षण किया गया था कि परीक्षण के बाद उक्त उठाने वाले उपकरण और  
गियर की सावधानीपूर्वक जांच से पता चला कि यह चोट या स्थायी विरूपण के बिना परीक्षण भार का सामना कर रहा  
था; और उक्त उठाने वाले उपकरण और गियर का सुरक्षित कार्य भार कॉलम (4) में दिखाया गया है।

सक्षम व्यक्ति के हस्ताक्षर \* मुहर

दिनांक .....

(नोट देखें 2)

सक्षम व्यक्ति का पंजीकरण/प्राधिकारी संख्या ।

टिप्पणियाँ:

1. कॉलम (1): क्रेन या होइस्ट या चरखी या डेरिक की पहचान करने के लिए पर्याप्त विवरण दिया जाना चाहिए।
2. कॉलम (2): एक नियम के रूप में, एक डेरिक को इसके बूम के साथ क्षैतिज के न्यूनतम कोण पर परीक्षण किया  
जाना चाहिए, जिसके लिए डेरिक सिस्टम को डिज़ाइन किया गया है (आमतौर पर 15), या इतने बड़े कोण पर जिस  
पर सहमति हो सकती है। अन्य उठाने वाले उपकरणों के लिए, यदि जिब में एक चर त्रिज्या है, तो परीक्षण भार को  
आधिकतम और न्यूनतम त्रिज्या पर लागू किया जाना चाहिए।

## फार्मी॥

प्रारंभिक और आवधिक परीक्षण और ढीले गियर की परीक्षा का प्रमाण पत्र  
(मानक 19(6)(ख)(ii) देखें )

प्रमाणपत्र संख्या: .....

1. डॉक, घाट या घाट के मामले में -

डॉक, टर्मिनल, घाट या घाट का नाम, उठाने वाले उपकरण जहां ढीले गियर फिट किए जाते हैं य उपयोग किए जाने की संभावना होती है

2. जहाज के मामले में -

जहाज का नाम  
आधिकारिक संख्या  
रजिस्ट्री का पोर्ट  
मालिक का नाम और पता

3. ढीले गियर के मालिक के मामले में

मालिक का नाम और पता

(4).

विशिष्ट संख्या या चिह्न	गियर/डिवाइस का विवरण, आयाम और सामग्री	परीक्षण की संख्या	परीक्षण की तारीख	परीक्षण भार लात (टन)	सुरक्षित काम का बोझ (एसडब्ल्यूएल (टन)	टिप्पणियाँ (एनीलिंग)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)

(5). निर्माता या आपूर्तिकर्ता का नाम और पता:

(6). प्रारंभिक परीक्षा और परीक्षा प्रारंभिक संख्या औ तारीख

(केवल आवधिक परीक्षा और परीक्षा के मामले में).

(7). सार्वजनिक सेवा, संघ, कंपनी या फर्म या परीक्षा प्रतिष्ठान का नाम और पता परीक्षण और परीक्षा करने वाला

**(8). सार्वजनिक सेवा, संघ, कंपनी या फर्म या परीक्षा  
प्रतिष्ठान में सक्षम व्यक्ति का नाम और पद**

मैं इसे प्रमाणित करता हूँ..... का दिन..... उपरोक्त गियर को इसके सहायक गियर के साथ, परीक्षण और जांच की गई थी, जिस तरह से निर्धारित किया गया था कि उक्त गियर/डिवाइस की सावधानीपूर्वक जांच चोट या स्थायी विरूपण के बिना परीक्षण भार का सामना करती है; और उक्त गियर/डिवाइस और गियर का सुरक्षित कार्य भार कॉलम (6) में दिखाया गया है।

सक्षम व्यक्ति के हस्ताक्षर \* मुहर

दिनांक .....

(नोट देखें 2)

सक्षम व्यक्ति का पंजीकरण/प्राधिकारी संख्या ।

## फार्म III

## उपयोग में लेने से पहले तार रस्सी के परीक्षण और परीक्षा का प्रमाण पत्र

(विनियमन देखें 19(6)(ख)(iii))

परीक्षण प्रमाणपत्र संख्या: .....

1.	निर्माता या आपूर्तिकर्ता का नाम और पता	
2.	(क) रस्सी की परिधि/व्यास	
	(ख) किसमें की संख्या	
	(ग) प्रति स्ट्रैंड तारों की संख्या	
	(घ) ले	
	(ड) कोर	
3.	तार की गुणवत्ता (जैसे सर्वश्रेष्ठ हल स्टील)	
4.	(क) रस्सी के नमूने के परीक्षण की तिथि	
	(ख) लोड जिस पर नमूना टूट गया (टन)	
	(ग) रस्सी का सुरक्षित कार्य भार (टन)	
	(घ) उपयोग का उद्देश्य	
	(ड) बैच नं.	
	(च) मीटर में तार रस्सी की लंबाई	
5.	लोक सेवा, संघ का नाम और पता, कंपनी या फर्म या परीक्षण प्रतिष्ठान परीक्षण और परीक्षा कर रहा है	
6.	सार्वजनिक रूप से सक्षम व्यक्ति का नाम और पद सेवा, संघ, कंपनी या फर्म या परीक्षण प्रतिष्ठान परीक्षण और परीक्षण वनाने	

मैं प्रमाणित करता हूं कि उपरोक्त विवरण सही हैं और परीक्षण और परीक्षा मेरे द्वारा की गई थी और इसके सुरक्षित कार्य भार (एसडब्ल्यूएल) को प्रभावित करने वाला कोई दोष नहीं पाया गया था।

सक्षम व्यक्ति के हस्ताक्षर \* मुहर

दिनांक .....

सक्षम व्यक्ति का पंजीकरण/प्राधिकारी संख्या.

## फार्म IV

## ढीले गियर की एनीलिंग का प्रमाण पत्र

(विनियमन देखें 19(6)(ख)(iv))

प्रमाणपत्र संख्या: .....

(1). डॉक, घाट या घाट के मामले में –

डॉक, टर्मिनल, घाट या घाट का नाम, उठाने वाले उपकरण जहां ढीले गियर फिट किए जाते हैं या उपयोग किए जाने की संभावना होती है

(2). जहाज के मामले में -

जहाज का नाम

आधिकारिक संख्या

रजिस्ट्री का पोर्ट

मालिक का नाम और पता

(3). ढीले गियर के मालिक के मामले में

मालिक का नाम और पता

(4).

विशिष्ट संख्या याचिह्न	गियर का विवरण	, परीक्षण की संख्या प्रमाण पत्र और परीक्षा और तारीख	एनील्ड की संख्या	एनीलिंग की तिथि	एनीलिंग के बाद सावधानीपूर्वक निरीक्षण में पाए गए दोष
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)

(5). एनीलिंग और निरीक्षण करने वाले सार्वजनिक सेवा, संघ, कंपनी या फर्म या परीक्षण प्रतिष्ठान का नाम और पता

**(6). सार्वजनिक सेवा, संघ, कंपनी या फर्म या  
परीक्षण प्रतिष्ठान में सक्षम व्यक्ति का नाम और पद**

मैं प्रमाणित करता हूं कि कॉलम (5) में दिखाई गई तारीख को कॉलम (1) से (4) में वर्णित गियर को प्रभावी रूप से मेरी देखरेख में एनील्ड किया गया था कि इतना एनील्ड होने के बाद हर लेख का सावधानीपूर्वक निरीक्षण किया गया था, और कॉलम (6) में इंगित किए गए लोगों के अलावा इसकी सुरक्षित कार्य स्थिति को प्रभावित करने वाला कोई दोष नहीं पाया गया था।

सक्षम व्यक्ति के हस्ताक्षर \* मुहर

दिनांक .....

सक्षम व्यक्ति का पंजीकरण/प्राधिकारी संख्या ।

## फार्म-V

ढीले गियर की वार्षिक गहन जांच का प्रमाण पत्र एनीलिंग से छूट दी गई

(विनियमन देखें 19(6)(ब)(v))

प्रमाणपत्र संख्या: .....

(1). डॉक, घाट या घाट के मामले में –

डॉक, टर्मिनल, घाट या घाट का नाम, उठाने वाले  
उपकरण जहां ढीले गियर फिट किए जाते हैं या  
उपयोग किए जाने की संभावना होती है

(2). जहाज के मामले में -

जहाज का नाम  
आधिकारिक संख्या  
रजिस्ट्री का पोर्ट  
मालिक का नाम और पता

विशिष्ट संख्या याचिह्न	गियर का विवरण	परीक्षण की संख्या प्रमाण पत्र और परीक्षा और तारीख	टिप्पणियाँ
(1)	(2)	(3)	(4)

3. सार्वजनिक सेवा का नाम और पता। संघ, कंपनी या फर्म या परीक्षण प्रतिष्ठान परीक्षण और परीक्षा कर रहा है.....

4. लोक सेवा में सक्षम व्यक्ति का नाम और पद। एसोसिएशन कंपनी या फर्म या परीक्षण प्रतिष्ठान.....

मैं प्रमाणित करता हूँ कि \_\_\_\_\_ कॉलम (2) में वर्णित उपरोक्त गियर के दिन पूरी तरह से जांच की गई थी और कॉलम (4) में इंगित किए गए लोगों के अलावा इसकी सुरक्षित कार्य स्थिति को प्रभावित करने वाला कोई दोष नहीं पाया गया था। \_\_\_\_\_

सक्षम व्यक्ति के हस्ताक्षर \* मुहर

दिनांक .....

सक्षम व्यक्ति का पंजीकरण/प्राधिकारी संख्या

## टिप्पणियाँ

1. कॉलम (2)-गियर के आयाम। जिस प्रकार की ओएस सामग्री से इसे बनाया जाता है और निर्माण में प्रारम्भी उपचार का उल्लेख किया जाना चाहिए।
2. "सक्षम व्यक्ति" का अर्थ है-
  - (i) भारत में एक परीक्षण प्रतिष्ठान से संबंधित एक व्यक्ति जिसे परीक्षण के प्रयोजनों के लिए मुख्य निरीक्षक द्वारा अनुमोदित किया जाता है। परीक्षा या उठाने वाले उपकरणों की एनीलिंग और प्रमाणन ढीले गियर या तार रस्सियाँ;
  - (ii) कोई अन्य व्यक्ति जिसे अन्य देशों में लागू प्रासंगिक नियमों के तहत उप-खंड (i) में उल्लिखित किसी भी उद्देश्य के लिए प्रमाण पत्र जारी करने के लिए सक्षम के रूप में मान्यता प्राप्त है, दुर्घटनाओं के खिलाफ संरक्षण (डॉकर्स) कन्वेंशन (संशोधित) के कार्यान्वयन के लिए। 1932 (नंबर 32) और डॉक वर्क : व्यावसायिक सुरक्षा और स्वास्थ्य से संबंधित कन्वेंशन (नंबर 152)। 1979. अंतर्राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन द्वारा अपनाया गया।
3. गियर की सूची के लिए एनील्ड किया जा करने की आवश्यकता नहीं है और "पूरी तरह से परीक्षा" की परिभाषा ओवरलीफ देखें।
4. यह प्रमाणपत्र वैकल्पिक है। उपरोक्त विवरण रजिस्टर के फॉर्म VI में दर्ज किए जा सकते हैं।

### अनुदेश

1. गियर के निम्नलिखित वर्गों को एनीलिंग से छूट दी गई है, लेकिन हर बारह महीने में कम से कम एक बार एक सक्षम व्यक्ति द्वारा अच्छी तरह से जांच की जानी चाहिए:
  - (क) चेन, निंदनीय कच्चा लोहा से बना है;
  - (ख) प्लेट लिंक चेन;
  - (ग) जंजीरें, अंगूठियां, हुक, स्टील से बने हथकड़ी और कुंडा;
  - (घ) पक्की जंजीरें;
  - (ङ) अंगूठियां। हुक। बेड़ियाँ और कुंडाएँ स्थायी रूप से पिच की गई जंजीरों से जुड़ी हुई हैं। चरख ब्लॉक। कंटेनर स्प्रेडर। ट्रेगोफन। टोकरी। आदि और कोई अन्य समान गियर;
  - (च) हुक और कुंडा जिसमें शिकंजा-थ्रेडेड हिस्से या बॉल बेयरिंग या अन्य केस-कठोर हिस्से होते हैं;
  - (छ) बोर्डी कनेक्शन।
2. 'पूरी तरह से जांच' का अर्थ है एक दृश्य परीक्षा यदि आवश्यक हो, तो अन्य तरीकों से पूरक। शर्तें अनुमति के रूप में सावधानी से किया जाता है। जांच किए गए भागों की सुरक्षा के रूप में एक विश्वसनीय निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए इना यदि इस उद्देश्य के लिए आवश्यक हो, तो गियर के कुछ हिस्सों को नष्ट कर दिया जाना चाहिए।

## फार्म VI

[विनियम देखें 19(6) (क)]

भाग ।

उठाने वाले उपकरणों का प्रारंभिक और आवधिक भार परीक्षण और उनकी वार्षिक गहन परीक्षा।

"पूरी तरह से जांच" का अर्थ है एक सक्षम व्यक्ति द्वारा एक विस्तृत दृश्य परीक्षा; पूरक, यदि आवश्यक हो, तो अन्य माध्यमों से जैसे कि हथौड़ा परीक्षण, शर्तों की अनुमति के रूप में सावधानी से किया जाता है, ताकि जांच किए गए भागों की सुरक्षा के रूप में एक विश्वसनीय निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए और यदि आवश्यक हो तो मशीनों और गियर के भागों को नष्ट कर दिया जाना चाहिए।

(क) उठाने वाले उपकरणों के प्रारंभिक और आवधिक भार परीक्षण		(ख) वार्षिक गहन परीक्षा									
स्थान और भारोत्तोलन उपकरणों का विवरण विशिष्ट संख्या या निशान के साथ परीक्षण किया गया यदि कोई हो	सक्षम व्यक्ति के परीक्षण और परीक्षण के प्रमाण पत्र की संख्या	मैं प्रमाणित करता हूँ कि जिस तारीख को मैंने अपना हस्ताक्षर जोड़ा है, कर्नल (1) में दिखाए गए उठाने वाले उपकरण का परीक्षण किया गया था और इसके प्रभावित करने वाले कोई दोष नहीं थे	टिप्पणि याँ (हस्ताक्षर रित और दिनांकित होने के लिए)	मैं प्रमाणित करता हूँ कि जिस तारीख को मैंने अपना हस्ताक्षर जोड़ा है, कर्नल (1) में दिखाए गए उठाने वाले उपकरण की पूरी तरह से जांच की गई थी और कर्नल (12) में दिखाए गए लोगों के अलावा इसकी सुरक्षित कार्य स्थितियों को प्रभावित करने वाला कोई दोष नहीं पाया गया था।							रीमर हस्ताक्षरित और दिनांकित किया जाना है
		दिखाए गए लोगों के अलावा सुरक्षित काम करने की स्थिति पाई गई कर्नल 5 में तारीख तथा दस्तख़त देखिए। साथ सील									
		तारीख तथा दस्तख़त देखिए। साथ सील		तारीख तथा दस्तख़त देखिए। साथ सील	तारीख तथा दस्तख़त देखिए। साथ सील	तारीख तथा दस्तख़त देखिए। साथ सील	तारीख तथा दस्तख़त देखिए। साथ सील	तारीख तथा दस्तख़त देखिए। साथ सील	तारीख तथा दस्तख़त देखिए। साथ सील		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
(1)											
(2)											

**टिप्पणी।** -यदि सभी उठाने वाले उपकरणों की एक ही तारीख को पूरी तरह से जांच की जाती है, तो कॉलम (1) "सभी उठाने वाले उपकरण" में प्रवेश करना पर्याप्त होगा। यदि नहीं, तो जिन भागों की बताई गई तिथियों पर पूरी तरह से जांच की गई है, उन्हें स्पष्ट रूप से इंगित किया जाना चाहिए।

## भाग II

## ढीले गियर का प्रारंभिक और आवधिक लोड परीक्षण और वार्षिक गहन परीक्षा

ढीले गियर की सूची:

ढीले गियर के निम्नलिखित वर्ग अर्थात्-

1. निंदनीय कच्चा लोहा से बनी जंजीरें;
2. प्लेट लिंक चेन;
3. स्टील से बने चेन, अंगूठियां, हुक, हथकड़ी और कुंडा;
4. पक्की जंजीरें;
5. अंगूठियां, हुक, हथकड़ी और कुंडा स्थायी रूप से पिच की गई चेन, चरखी ब्लॉक, कंटेनर स्प्रेडर्स, किरणें, स्लिंग, टोकरी, आदि और किसी भी अन्य समान गियर से जुड़े होते हैं।
6. हुक और कुंडा जिसमें पेंच-श्रेड़ेड हिस्से या केस-कठोर हिस्से होते हैं; तथा
7. बोर्डो कनेक्शन।

ढीले गियर का प्रारंभिक परीक्षण और आवधिक लोड परीक्षण					ढीले गियर की वार्षिक गहन जांच				
डिस्ट्रिन्ग गुइशिंग यांा निशान संख्या	ढीले गियर का विवरण परीक्षण और जांच की गई	सक्षम व्यक्ति के परीक्षण और परीक्षा के प्रमाण पत्र	मैंने प्रमाणित किया है कि जिस तारीख को मैंने अपना हस्ताक्षर जोड़ा है सक्षम ढीले गियर का राष्ट्र कर्नल (1) और (2) व्यक्ति को दिखाया गया है। परीक्षण किया गया था और सुरक्षित कार्य स्थिति को प्रभावित करने वाले कोई दोष कर्नल (6) में दिखाए गए लोगों के अलावा अन्य नहीं पाए गए थे	मैंने प्रमाणित करता हूं कि जिस तारीख को मैंने अपने हस्ताक्षर जोड़े हैं, कर्नल (1) और (2) में दिनांकित होने के लिए)	टिप्पणी (हस्ताक्षर तित और दिनांकित होने के लिए)	मैं प्रमाणित करता हूं कि जिस तारीख को मैंने अपने हस्ताक्षर जोड़े हैं, कर्नल (1) और (2) में दिखाए गए ढीले गियर की मेरे द्वारा पूरी तरह से जांच की गई थी और उनकी सुरक्षित कार्य स्थिति को प्रभावित करने वाले कोई दोष नहीं पाए गए थे। कर्नल में (10)	टिप्पणी (हस्ताक्षर तित और दिनांकित होने के लिए)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)

## भाग III

जंजीरों, अंगूठियों, हुक, बेड़ियों और कुंडा की एनीलिंग (छूट प्राप्त लोगों के अलावा-  
(भाग देखें -II)

12.5 मिमी और छोटी जंजीरों के छल्ले, हुक, हथकड़ी और कुंडा  
सामान्य उपयोग में

यदि विजली द्वारा संचालित उठाने वाले उपकरण  
के साथ उपयोग किया जाता है, तो हर 6 महीने  
में कम से कम एक बार एनील्ड किया जाना  
चाहिए। यदि केवल हाथ से काम करने वाले  
उपकरण के साथ उपयोग किया जाता है, तो  
होना चाहिए।

हर 12 महीने में कम से कम एक बार एनील्ड  
किया जाए।

सामान्य उपयोग में अन्य चेन, अंगूठियां, हुक, हथकड़ी और कुंडा

यदि विजली द्वारा संचालित उठाने वाले उपकरण  
के साथ उपयोग किया जाता है, तो हर 12  
महीनों में कम से कम एक बार एनील्ड किया  
जाना चाहिए। यदि केवल हाथ से काम करने  
वाले उपकरण के साथ उपयोग किया जाता है, तो  
होना चाहिए।

हर दो साल में कम से कम एक बार एनील्ड किया  
जाए।

**नोट** -यह अनुशंसा की जाती है कि हालांकि विनियमों द्वारा आवश्यक नहीं है - कि एनीलिंग को 30 से 60 मिनट के बी  
की अवधि के लिए 1100 और 1300 फारेनहाइट या 600 और 700 सेंटीग्रेड के बीच तापमान पर गर्म की गई उपयु  
रूप से निर्मित भट्टी में किया जाना चाहिए।

विशिष्ट संख्या या निशान	गियर एनील्ड का विवरण	प्रमाण पत्र या परीक्षण परीक्षा की संख्या	मैं प्रमाणित करता हूं कि जिस तारीख को मैंने अपने हस्ताक्षर जोड़े हैं, गियर और कर्नल में वर्णित है। (1) और (2) प्रभावी रूप से मेरे सुपर- और विजन के तहत एनील्ड किया गया था, कि इतना एनील्ड होने के बाद हर लेख का सावधानीपूर्वक निरीक्षण किया गया था और इसकी सुरक्षित काम करने की स्थिति को प्रभावित करने वाले दोषों पर कॉलम (7) में दिखाए गए के अलावा अन्य पाए गए थे	टिप्पणी करना (दिनांकित हस्ताक्षर हेतु)		
			दिनांक और हस्ताक्षर मुहर सहित	दिनांक और हस्ताक्षर मुहर सहित	दिनांक और हस्ताक्षर मुहर सहित	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)

## फार्म-VII

[विनियमन देखें 31(24)]

डॉक कामगारों के नियोक्ता के लिए सुरक्षा निष्पादन के आकलन के लिए पत्तन प्राधिकरण द्वारा डॉक सुरक्षा के मुख्य निरीक्षक को प्रस्ताव अग्रेषित करने के लिए प्रोफार्मा

भाग-क

सं.: .....

दिनांक: .....

सेवा में

उप / सहायक / अपर सहायक निदेशक (सुरक्षा),  
निरीक्षणालय डॉक सुरक्षा,

.....

विषय: ओएसएच और डब्ल्यूसी (डॉक वर्क्स) विनियम, 2026 के विनियम 32(24) के अनुसार कामगारों के नियोक्ता के सुरक्षा प्रदर्शन का आकलन।

महोदय,

मैसर्स ..... इस बंदरगाह के पंजीकृत स्टीवडोर्स हैं। वहां स्टीवडोरिंग लाइसेंस की समय सीमा ..... पर समाप्त हो जाती है इस प्रकार उन्होंने ..... से शुरू की अवधि के लिए अपने लाइसेंसों के नवीकरण के लिए निर्धारित निष्पादन प्रपत्र में हमें प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। ..... करने के लिए इसे आपकी ओर से आवश्यक कार्रवाई के लिए अग्रेषित किया जाता है।

प्रमाणित किया गया है कि डॉक वर्क्स के नियोक्ता द्वारा भाग-बी में प्रस्तुत विवरण और प्रासंगिक दस्तावेजों को सत्यापित किया गया है और बंदरगाह प्राधिकरण के पास उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार सही पाया गया है।

(अधिकृत हस्ताक्षरकर्ता का हस्ताक्षर और नाम)

पद

प्रतिलिपि –

डॉक सुरक्षा के मुख्य निरीक्षक  
डीजीएफएसएलआई, मुंबई।

डॉक वर्क्स के नियोक्ताओं के सुरक्षा प्रदर्शन का आकलन करने के लिए विवरण प्रस्तुत करने के लिए प्रोफार्मा  
(ओएसएच और डब्ल्यूसी (डॉक वर्क्स) विनियम, 2026 के विनियम 32(24) के अनुसार)

भाग-ब

(डॉक वर्क्स के नियोक्ता द्वारा भरा जाना है और लाइसेंस के नवीनीकरण के समय बंदरगाह प्राधिकरण को प्रस्तुत किया  
जाना है)

I स्टीवडोरिंग कंपनी के बारे में/व्यापारिक प्रतिष्ठान/संगठन

- i नाम और पूरा पता मोबाइल नंबर और ईमेल मैसर्स.
- ii (क) उत्तरदायी व्यक्ति का नाम  
(ख) उत्तरदायी व्यक्ति का पदनाम
- iii टेलीफोन/मोबाइल/फैक्स नं.  
ईमेल आईडी
- iv पिछले स्टीवडोरिंग लाइसेंस का विवरण
- (क) लाइसेंस सं. और जारी करने की तारीख सं : ..... दिनांक ...../...../.....
- (ख) तक मान्य ...../...../.....
- (ग) वह अवधि जिसके लिए अब नवीनीकरण की आवश्यकता है ...../...../..... से ...../...../.....

II. नियोक्ता के स्वामित्व वाली तकनीकी सुविधाएं

(क) उठाने वाले उपकरण (नवीनीकरण के लिए आवेदन की तारीख पर उपलब्ध)

क्र. सं	विवरण	मात्रा.	क्षमता (एसडब्ल्यूए ल में टन)	प्रमाणपत्र संख्या। प्रारंभिक/आवधिक लोड परीक्षण की तारीख और	प्रमाणपत्र संख्या। और परीक्षा (एटीई) के माध्यम से अंतिम वार्षिक की तिथि।

(ख) ढीला गियर (नवीनीकरण के लिए आवेदन की तारीख पर उपलब्ध)

क्र. सं.	विवरण	मात्रा	क्षमता (एसडब्ल्यूएल में टन)	प्रमाणपत्र संख्या और प्रारंभिक/आवधिक लोड परीक्षण की तारीख	प्रमाणपत्र संख्या और अंतिम वार्षिक संपूर्ण परीक्षा (एटीई) की तिथि।

(ग) व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण (पीपीई) (नवीनीकरण के लिए आवेदन की तारीख पर उपलब्ध)

क्र. सं.	विवरण	संख्या	टिप्पणियां
1.	हाथ के दस्ताने		
2.	हेल्मेट		
3.	जूता		
4.	मास्क		
5.	सुरक्षा जैकेट		

### III. जनशक्ति (संगठन के नियम/ फर्म / कंपनी)

क) (i) पर्यवेक्षी कर्मचारी और कर्मचारी

क्रम संख्या	डॉक कर्मचारी	संख्या
1	फोरमैन/पर्यवेक्षी कर्मचारी	
2	संचालक	
3	अन्य डॉक कर्मचारी	

नोट- कर्मचारियों और कामगारों की सूची संलग्न की जानी चाहिए।

(ii) व्यावसायिक सुरक्षा और स्वास्थ्य पर उनके प्रशिक्षण का विवरण

क्रम संख्या	कार्यक्रम का शीर्षक	समयावधि	प्रतिभागियों का स्तर (पर्यवेक्षक/कार्यकर्ता)	द्वारा आयोजित	प्रशिक्षित डॉक वर्कर की संख्या

नोट- ओएसएच प्रशिक्षण का प्रमाण पत्र/रिकॉर्ड संलग्न किया जाना चाहिए।

ख) पर्यवेक्षी स्टाफ/कर्मचारियों की चिकित्सा परीक्षा का विवरण

(डॉक सुरक्षा के मुख्य निरीक्षक द्वारा निर्धारित आवधिक सहित)

क्रम संख्या	विवरण	संख्या
1	जांच की संख्या	
2	अंतिम परीक्षा की तिथि	
3	डॉक्टर / अस्पताल का नाम और पता जहां परीक्षा आयोजित की जाती है	

नोट- चिकित्सा परीक्षा का प्रमाण पत्र/रिकॉर्ड संलग्न होना चाहिए।

IV. हैंडल किए गए कार्गो की मात्रा (श्रेणी के अनुसार विवरण दें)

क्र. सं	कार्गो की श्रेणी	पिछले वर्ष में कुल कार्गो की हैंडलिंग की गई	टन

मैं प्रमाणित करता हूं कि ऊपर दी गई जानकारी मेरी सर्वोत्तम जानकारी के अनुसार सही है।

उत्तरदायी व्यक्ति के हस्ताक्षर

नाम : .....

पद : .....

स्थान:

तारीख:

मुहर

**भाग – ग**

(संबंधित निरीक्षणालय डॉक सुरक्षा के एचओ द्वारा भरा जाएगा और हस्ताक्षर किए जाएंगे)

क्रम संख्या	बंदरगाह	विवरण
1	नियोक्ता का नाम	
2	नवीनीकरण की अवधि	
3	जिसकी तिथि पत्तन प्राधिकरण से प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।	

**I. दुर्घटनाओं के आंकड़े**

क्रम संख्या	रिपोर्ट करने योग्य दुर्घटनाएँ और खतरनाक घटनाएँ	पिछले वर्ष में संख्या	पिछले वर्ष में संख्या	चालू वर्ष में संख्या (.....तक की स्थिति के अनुसार)
1	गंभीर			
2	गैर-घातक			
3	खतरनाक घटनाएँ			

**II. उल्लंघन**

क्रम संख्या	वर्ष	विनियमों के उल्लंघन की संख्या (यदि कोई हो)	कार्रवाई की गई और अनुपालन किया गया/अनुपालन नहीं किया गया
1			
2	(पिछला वर्ष)		
3	(चालू वर्ष)		

**III. निम्नलिखित क्षेत्रों में नियोक्ता का सामान्य रवैया**

क्रम संख्या	मामले में सामान्य रवैया	टिप्पणी करना
1	सुरक्षा समिति की बैठकों में लिए गए निर्णयों का कार्यान्वयन	
2	दुर्घटनाओं की जांच और डीओ, निरीक्षण, प्रशिक्षण, चिकित्सा परीक्षा आदि जैसे कानूनों के प्रवर्तन के दौरान	

	सहयोग।	
3.	जांच रिपोर्ट में की गई सिफारिश का अनुपालन।	

## IV नियोक्ता के खिलाफ अभियोजन के मामलों की स्थिति -

क्रम संख्या	लंबित अभियोजन मामलों की संख्या (आज की तारीख में)	चालू वर्ष में अभियोजन के मामले दर्ज	चालू वर्ष में संपन्न अभियोजन मामलों की संख्या	दोषी ठहराया गया। अभियोजन के मामलों और लगाए गए जुमानि की संख्या	लंबित अभियोजन मामलों की संख्या (आज की तारीख तक)

V भाग-ख में नियोक्ता द्वारा दिए गए विवरणों के सत्यापन के बाद समीक्षाधीन अवधि के दौरान नियोक्ता के समग्र सुरक्षा प्रदर्शन का संक्षिप्त विवरण।

VI. लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए सिफारिश की गई - हाँ/नहीं (यदि नहीं, तो कृपया संक्षेप में औचित्य प्रदान करें)

हस्ताक्षर .....

(नाम).....

(पद).....

दिनांक:

**भाग – घ**

(डॉक सुरक्षा के मुख्य निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे)

इस निदेशालय को ..... से आवेदन प्राप्त हुआ है आपके बंदरगाह के स्टीवडोर, निरीक्षणालय डॉक सुरक्षा के माध्यम से निर्धारित प्रोफार्मा में, ..... सुरक्षा प्रदर्शन का आकलन करने हेतु। सुरक्षा प्रदर्शन के आकलन के आधार पर, यह सूचित किया जाता है कि ..... के सुरक्षा प्रदर्शन समीक्षा की अवधि के दौरान संतोषजनक पाया गया है [अर्थात् ..... से],

हस्ताक्षर .....  
मुख्य निरीक्षक-सह-सुविधाकर्ता

संदर्भ संख्या: .....  
दिनांक: .....

सेवा में  
अध्यक्ष,  
..... बंदरगाह प्राधिकरण,

[फा. सं. एस-66013/01/2026-आईएसएच-II]

आलोक चंद्रा, वरिष्ठ श्रम एवं रोजगार सलाहकार

**MINISTRY OF LABOUR AND EMPLOYMENT**

New Delhi, the 9th February, 2026

**NOTIFICATION**

**G.S.R. 119(E).**—The following regulations, which the Central Government proposes to make in exercise of powers conferred by Sections 136 of the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code, 2020 (37 of 2020) are hereby notified as required by sub-section (1) of Section 134, for information of all persons likely to be affected thereby and notice is hereby given that the said draft notification will be taken into consideration after the expiry of a period of 45 days from the date on which the copies of the Official Gazette in which this notification is published are made available to the public; Objections and suggestions, if any, may be addressed to Shri Ravishankar Nirala, Under Secretary to the Government of India, Ministry of Labour and Employment, Room No: 17, Shram Shakti Bhawan, Rafi Marg, New Delhi or by email ([ravis.nirala@nic.in](mailto:ravis.nirala@nic.in) and [fas@dgfasli.nic.in](mailto:fas@dgfasli.nic.in)). The objections and suggestions should be sent in a proforma containing columns (i) specifying the name and address of the persons and organizations and column (ii) specifying the rule or sub-rule which is proposed to be modified and column (iii) specifying the revised rule or sub rule proposed to be submitted and the reasons therefore; Objections and suggestions, which may be received from any person or organization with respect to the said draft notification before expiry of a period of 45 days, specified above, will be considered by the Central Government.

**Draft Occupational Safety, Health and Working Conditions (Dock Workers) Central Regulations, 2026  
prescribed under section 136 of the OSH&WC Code, 2020.**

**THE OCCUPATIONAL SAFETY, HEALTH AND  
WORKING CONDITIONS (DOCKWORK) CENTRAL REGULATIONS,2026**

**1. Short title, extent and commencement. -**

(1). These regulations may be called the Occupational Safety, Health and Working Conditions (Dock Work) Central Regulations, 2026.

(2). They shall apply to all the major ports in India as defined in the Indian Port Act 2025

**2. Date of Notification**-They shall come in to force on the date of their publication in the Official Gazette.

**3. Definitions.** -(1) In these regulations unless the context otherwise requires-

(a) "Agent" - when used in relation to a dock work, means every person or company, whether appointed as such or not, who, acting or purporting to act on behalf of the ship owners, operators, charterers, shipper, exporter, port authorities, customs, and other stakeholders of the Port takes part in the management, control, supervision or direction of such dock work or of any part thereof;

(b) "Authorized person" means a person authorized by the port authority, employer, the master of the ship or Agent or a responsible person to undertake a specific task or tasks and possessing necessary technical knowledge and experience for undertaking the task or tasks;

(c) "Code"- means the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code, 2020.

(d) "Container" means an article of transport equipment: (i) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use (ii) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading. (iii) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes. The term "container" includes neither vehicles nor packaging; however, containers when carried on chassis are included,

and

Container means rigid, rectangular, reusable cargo units intended for intermodal road, rail or sea transport of packaged or bulk cargo by one or more means of transport without intermediate reloading.

(e) "Container terminal" means the area where the operations of receiving, storage, dispatch and interchange of containers, between ships and other modes of transport, which is carried out primarily with the help of lifting appliances and transport equipment, and includes associated road vehicles, waiting places, control inter-change grid, stacking areas and associated road vehicle, departure, but shall not include-

(i) terminals which handle significant volumes of containerized cargo and break-bulk cargo together using the same operational areas;

(ii) all railway terminals and all in-land depots;

(iii) the stuffing and stripping of the contents of containers; and

(iv) ship-board and ship-side operations LO-LO and RO-RO vessels;

(f) "Conveyer" means mechanical devices used in dock work for the transport of single packages or solid bulk cargo from one location to another location;

(g) 'Dangerous Goods' means goods which by virtue of its nature, quantity or mode of handling and storage of such goods are either singly or collectively liable to endanger the life or the health of the persons within the Port limits or on a vessel or to cause damage to property within such Port limits and

includes such goods contained in a receptacle, portable tank, freight container or vehicles as defined in the IMDG Code. The term includes an empty receptacle, portable tank or tank vehicle which has been previously used for carriage of dangerous goods unless such receptacle has been cleaned and dried or, when the nature of the former contents permits such carriage with safety and allow the containers to be closed securely.

Dangerous goods include all substances –

- (i) having properties coming within the classes listed in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code;
- (ii) 'explosive' as defined under the Explosives Act, 1884;
- (iii) hazardous chemicals listed in Schedule-I of the Manufacture, Storage and Import of Hazardous Chemicals Rules, 1989.

(h) "Dock" means any dock, wharf, quay or shore and shall include warehouses or storage places belonging to owners, trustees or conservators of and situated in or in the vicinity of the dock, wharf, quay or shore or any railway track or siding on or used in connection with Dock, Wharf, quay or shore activities but not forming part of Indian Railways.

(i) "Dock worker" shall have same meaning as defined under Section 2 (zzl) of the OSH & WC Code, 2020 working within the premises of the Port Authority.

(j) "Form" means a form appended to these Regulations;

(k) "Hatch" means an opening on the deck used for purposes of dock work or for trimming or for ventilation or for cleaning;

(l) "Hatchway" means the whole space within the square of the hatches from the top deck to the bottom of the hold;

(m) "IMDG Code" means International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, as may be revised from time to time, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization.

(n) "Lifting appliance" means all stationary or mobile cargo handling appliances including their permanent attachments, such as cranes, derricks, shore-based power operated ramps, gantry cranes used on shore or on-board ship for suspending, raising or lowering cargo or moving them from one position to another while suspended or supported, in connection with the dock work and includes lifting machinery;

(o) "Lo-Lo" means lift-on lift-off cargo that shall be lifted on and off the vessels and other vehicles using ship or shore cranes.

(p) "Loose gear" means hook, ring, shackle, swivel, chain, sling, lifting beam, container spreader, tray, grab, magnet, lifting device and any other, article of equipment by means of which the load can be attached to a lifting appliance which does not form an integral part of the lifting appliance.

(q) "Port" means a major port as defined under the Indian Ports Act, 2025

(r) "Port authority" means the person having the general management and control of dock in the "Major Port" as defined in Section 2(b)(i) of the Indian Ports Act 2025

Provided that if any other person has, by exclusive right to occupation of any part of the dock, acquired the general management and control of such part, he shall be deemed to be the "Port Authority" in respect of that part;

(s) "Premises" means any dock, wharf, quay, warehouse, storage place or landing place, roads, waiting or parking area where the port authority is having general control and dock work is carried on;

- (t) "Pulley block" means pulley block, gin and similar gear, other than a crane block specially constructed for use with a crane to which it is permanently attached;
- (u) "Responsible person" means a person appointed by the employer, the master of the ship, the owner of the gear, agent or port authorities, as the case may be, to be responsible for the performance of a specific duty or duties and who has sufficient knowledge and experience and the requisite authority for the proper performance of the duty or duties;
- (v) "RO-RO operation" means roll-on roll-off ferry type vessel onto which goods and containers can be driven usually via a ramp;
- (w) "Safe working load" in relation to an article of loose gear or lifting appliance means the load which is the maximum load that can be imposed with safety in the normal working conditions and as assessed and certified by the competent person;
- (x) "schedule" means a schedule appended to these regulations;
- (z) "Ship" means any kind of ship, vessel, barge, lighter, hover-craft or anything made for the conveyance, carriage and / or transportation of goods mainly by water, excluding ships of war and country craft.
- (aa) "Standards" means the standards as prescribed under section 18 of the OSH & WC, Code 2020.
- (ab) "Testing establishment" means an establishment with testing and examination facilities, as approved by the Chief Inspector cum facilitator for carrying out testing, examination, annealing or certification, etc. of lifting appliance or loose gear or wire rope as required under the Regulations;
- (ac) "Transport equipment" means all powered hand truck, fork-lift, truck, tractor, trailer, locomotive, prime mover and any other equipment used for dock work;
- (ad) Words and expressions not defined in this Regulation but defined or used in the code shall have the same meaning as assigned to them in the Code unless specified otherwise.

**4. Regulation under Serial no.(a) for specifying the qualifications required for appointment as Inspector-cum-Facilitator;**

The central government may by notification in the official gazette appoint persons as it thinks fit and possessing a degree in any branch of engineering or science from a recognized university or institute to be Chief inspector-cum-facilitator or inspector-cum-facilitator.

**5. Regulation under Serial no.(zk) for specifying the forms of returns which shall be filed by the establishments or the class of establishments under this Code;**

Every employer of an establishment shall send annually a return relating to such establishment in Form-IX as specified in OSH & WC (Central) Rules, 2026 to the Inspector-cum-facilitator having jurisdiction by 31st January following the end of each calendar year.

**6. Regulation under Serial no. (zl) for the general requirement relating to the construction, equipping and maintenance for the safety of working places on shore, ship, dock, structure and other places at which any dock work is carried on;**

The port authority in case of shore and master in case of ship shall ensure that:

**(1) Floor loading**

- (a) The maximum load per square meter to be carried by any floor of a warehouse or storages and maximum load of any lifting appliance and transport equipment used on such floor shall be displayed at conspicuous places.

(b) The maximum loads referred to in sub-regulation (a) shall not be exceeded.

**(2) Stairs**

(a) Staircases in a warehouse or storages shall be provided with a substantial handrail of 1metre height and maintained. The protective handrail shall be provided on the open side/s of the staircase.

(b) All open sides of staircase may require lower and mid-level protective rails.

(c) The maximum height of a riser shall be 19 cms and the number of risers shall be limited to 12 per flight.

**(3) Working Spaces**

(a) Deck cargoes shall be stowed, or effective measures taken, so that, -

(i) Safe access is provided to the winches, hold, ladders and to the signaller's stand; and

(ii) Winches and cranes used during loading or unloading can be safely operated.

(b) Safe access to the deck cargo, hold ladders and any place of work shall be ensured by securely installed steps or ladders.

(c) When a signaller has to move from the square of the hatch to the ship's side, a space at least 90 centimeters wide shall be kept clear.

(d) If the surface of the deck cargo is uneven, suitable measures shall be provided for the safe movement of dock workers.

(e) When deck cargo is stowed against ship's bulwark or hatch coamings and at such a height that there is a danger to the dock worker from falling overboard or into the open hold, suitable and adequate fencing shall be provided to prevent such fall.

(f) When there is a cargo on deck, it shall be ensured that the visibility between the signaller and crane or winch operator is not obstructed by making suitable arrangements.

(g) All places, such as decks, stages, etc. shall be properly cleaned and kept free from objects or debris which can cause slipping, stumbling and falling.

(h) When the coaming is so high that signaller cannot see properly in the hold, a suitable step or platform shall be provided in such a manner that the distance between the top of the platform and the upper edge of the coaming is not less than one meter.

(i) A clear an unobstructed space at least 90 centimetres wide and where this is not practical as wide as is reasonably practical shall be provided around every hatch.

(j) Any part of the ship used in connection with the dock work shall be free from patent defect and maintained in good working order.

**(4) Surfaces**

(a) All regular approach to a dock and every working place inside the dock which workers have to use for going to or from a dock shall be-

(i) Kept clean and free from objects that can cause tripping, slipping, stumbling or falling,

(ii) Maintained in good repair with due regard to the safety of the dock workers.

(b) All areas of a dock shall be kept properly drained and graded in order to facilitate safe access to sheds, warehouses and store places and safe handling of cargo and equipment.

- (c) Drain pools and catch basins shall be properly covered or enclosed.
- (d) All surfaces other than ramps etc., should be as level as reasonably practical while providing drainage. Any slope on quays or other operational areas should not be made towards the edge of a quay.
- (e) All areas of a dock and all approaches on which lifting appliances and transport equipment are used shall be of sound construction, surfaced with good wearing material and sufficiently even and free from uncovered or unfenced openings, holes, cracks, undulations and projections and skid resistant. Fragile cover opening, where necessary to afford safe transport and storage of cargo, shall be properly maintained.
- (f) Any working area in a dock which is damaged or under repair shall be effectively blocked off from other areas and when necessary, warning lights shall be provided at night.
- (g) All landing places used by dock workers for embarking or disembarking from crafts meant for transport by water, shall be maintained in good condition with regular cleaning of steps with due regard to the safety of the persons using them.

**(5) Cargo platforms**

- (a) Cargo platforms (except those formed by cargo itself) shall be made of sound material, substantially and firmly constructed, adequately supported and maintained in good working condition.
- (b) Cargo platforms shall-
  - (i) Be of sufficient size to receive cargo and to ensure the safety of dock workers working on them;
  - (ii) if the height exceeds 1.5 meters, further to the requirements of (a) above, the platform shall be protected on the sides not used for receiving or delivering cargo, by substantial fencing to a height of one meter; and
  - (iii) be provided with safe means of access, such as ladders or stairs.
- (c) Cargo platforms shall not be overloaded.
- (d) Portable trestles shall be steady and safe.

**7. Regulation framed under serial no. (zm) for the safety of any regular approaches over a dock, wharf, quay or other places which dock workers have to use for going for work and for fencing of such places and projects;**

The port authority in case of dock, wharf or quay and master in case of ship shall ensure that:

**(1) Passages to be kept clear-**

- (a) Cargo shall not be so stored or transport equipment or lifting appliances so placed on any areas of a dock where dock workers are employed so as to obstruct access to ships, cranes, lifesaving appliances, fire-fighting equipment and welfare facilities provided under these Regulations.
- (b) Where any space is left along the edge of any wharf or quay, it shall be at least 90 cm wide and shall be kept clear of all obstructions other than fixed structures, plant and appliances in use.
- (c) Where working areas of a dock are enclosed and the traffic warrants, a separate gate or passage shall be provided for pedestrians.
- (d) Passageways of adequate width shall be left to permit the safe use of vehicles and cargo-handling appliances.

- (e) Passages used for vehicles should be unidirectional. Where this is not practical, separation of the traffic streams by traffic cones or otherwise, should be made on all traffic routes.
- (f) Any obstacle liable to be dangerous to the movement of a lifting appliance, vehicle or person shall, if it cannot be removed for practical reasons, be suitably and conspicuously marked and, where necessary, adequately lighted.
- (g) Appropriate warning signs, including speed limits should be provided on roadways.
- (h) Provision of safe parking of vehicles should be provided in appropriate places.
- (i) Separate passages, where necessary for pedestrian use and practicable, shall be provided; such passageways shall be of adequate width and, as far as is practicable, be separated from passageways used by vehicles with clear markings.

**(2). Fencing and Railings.**

- (a) All railings for the fencing of hatchways accommodation ladders, gangways, stairway for embarking, disembarking, and any other dangerous place shall be of sound material, good construction and possess adequate strength and unless specified in these Regulations:
  - (i) Be at least one 1 metre height; and
  - (ii) Consist of two rails or two taut ropes or chains supporting stanchions and toe boards.
- (b) Intermediate rails, ropes or chain shall be 50 cm high.
- (c) Stanchions shall not be more than 2 m apart and shall be secured against inadvertent pulling it out.
- (d) The toe board shall be at least 15 cm high.
- (e) Railings shall be free from sharp edges.
- (f) Movable fencing with cautionary display board may be used around temporary hazards and on the edges of the berths where permanent fencing is not practical.
- (g) Temporary fencing of hatchways, elevated platforms, etc. shall be as far as reasonably practical extend to a height of 1 m and consist of either:
  - (i) Two taut ropes or chains with stanchions; or
  - (ii) A properly rigged and securely fastened safety net.
- (h) Access stairs to transport vessel shall be equipped with wooden or rubber tenders so that the gap of more than 30 cm is maintained between the side of the steps and side of the vessel.
- (i) All openings in floors and walls shall in so far as they prevent danger, be effectively protected.

**(3). Fencing of hazardous places-**

- (a) The following parts of a dock and approaches shall, as far as practical having regard to the traffic and working, be securely fenced so that the height of the fence shall be in no place less than 1metre and the fencing shall be maintained in good condition:
  - (i) All breaks, dangerous corners and other dangerous parts or edges of a dock;
  - (ii) Both sides of such walkways, overbridges, caissons and dock gates are in general use by the dock workers and each side of the entrance at each end of such walk way for sufficient distance not exceeding 4.5 m: Provided that in case of fences which were constructed before the date of commencement of this Regulation, it shall be sufficient if the height of the fence is in no place less than 75cm.

- (b) The ditches, pits, trenches for pipes and cables and other hazardous openings and excavations shall be securely covered or adequately barricaded.
- (c) Where wharves of quays slope steeply towards the water, the outer edge shall be protected as far as practical.
- (d) All permanent fencing should be robustly constructed, clearly visible and in contrasting colour. Fencing should not stop immediately at the end of the danger zone but should continue further by 1.1 meter beyond it.
- (e) Subject to where in edges of docks cannot be fenced due to operational constraints, protection shall be provided by indicating the hazard by suitable means, like signage, ground marking etc.

**8. Regulation under serial no. (zn) for the efficient lighting of all areas of dock, ship, any other vessel, dock structure or working places where any dock work is carried on and of all approaches to such places to which dock workers are required to go in the course of their employment;**

(1) The port authority in case of dock, wharf or quay and master in case of ship shall ensure that:

- (a) All areas on a dock and a ship where the dock work is carried out and all approaches to such areas and locations to which dockworkers are required to go during their employment, shall be safely and efficiently lighted in an appropriate way.
- (b) The general illumination, in areas on the dock where dock workers have to pass, shall be at least 10 Lux and at places where dock workers are employed the illumination shall be at least 50 lux without prejudice to the provision of any additional illumination needed at particularly dangerous places.
- (c) (i) All artificial lighting, as far as practical, shall be located to prevent glare or formation of shadows that can cause risk of accident to dock workers.
  - (ii) Lamp fittings should be provided with shades and diffusers to prevent light pollution and glare. Lighting should be as uniform as practical and sharp variations in illumination levels should be avoided.
  - (iii) The design and maintenance of Lighting installations shall be as per applicable national standards.
- (d) The portable lights shall be maintained in good working condition and shall:
  - (i) Be equipped with substantial reflectors and guards; and
  - (ii) Be equipped with heavy duty electric cords with connection and insulation maintained in safe condition.
- (e) No portable electric lights or any other electric appliances of voltage exceeding twenty-four volts shall be permitted for use inside any chamber, tank, vat pit, pipe flue or any confined space (unless adequate safety devices like flameproof construction shall be provided).
- (f) Interior and exterior illumination shall conform to the applicable National Standards
- (g) Any obstacle liable to be dangerous to the movement of a lifting appliance, vehicle or person should, if it cannot be removed for practical reasons, be suitably and conspicuously marked and where necessary, adequately lit.
- (h) Records shall be kept for a period of at least two years of all lighting measurements. These should include the date, time, weather conditions, location and details of the lighting and light meter.

(i) Higher levels of lighting may be provided at particularly hazardous locations, including shore gangways, accommodation ladders, steps, and other discontinuities in quays, or where detailed work is required. Where enhanced lighting levels are required intermittently, it shall be supplied by mobile or portable lighting equipment.

**9. Regulation under serial no. (zo) providing and maintaining adequate ventilation and suitable temperature in every building or an enclosure on ship where dock workers are employed;**

The port authority in case of dock, wharf or quay and master in case of ship shall ensure that:

(1) All areas and buildings where goods are kept shall be designed and constructed ensuring effective and suitable arrangements for securing and maintaining adequate ventilation through the circulation of fresh air, comfortable temperature, and proper air movement in every building, enclosure, reefer hold, chamber, or reefer container where dock workers are employed, so as to provide conditions of comfort and prevent injury to health.

(2) These should take into account the possible need for water sprinklers in a building and any regional climatic factors, such as the need for additional ventilation or insulation.

(3) Effective and suitable provision shall be made in every dock for securing and maintaining in every building or an enclosure or a reefer hold or chamber or reefer container where dock workers are employed adequate ventilation by the circulation of fresh air and such temperature and air movement as will secure to dock workers therein reasonable conditions of comfort and prevent injury to health.

**10. Regulation under serial no. (zp) providing for the fire and explosion prevention and protection;**

The port authority in case of dock, wharf or quay and master in case of ship shall ensure that:

**(1). General**

(a) Every Place where dock workers are employed shall, be provided with-

- (i) sufficient and suitable fire-extinguishing equipment;
- (ii) an adequate water supply at ample pressure as per national standards.

(b) Persons trained to use the fire-extinguishing equipment shall be readily available during all working hours.

(c) Fire-extinguishing equipment shall be properly maintained and inspected at regular intervals and a record maintained to that effect. The periodic maintenance of the fire-fighting equipment shall be as per its manufacturer's recommendations or as per relevant national standards, whichever is published earlier.

(d) A portable fire-extinguishing equipment of suitable type shall be provided in every launch or boat or other craft used for transport of dock workers and also in the crane cabins including mobile cranes.

(e) Smoking shall not be allowed in the hold of a ship, on wharf, in warehouses and transit sheds and "No Smoking" or other cautionary notices shall be displayed at such places.

(f) The access to the Fire-fighting equipment shall not be obstructed by the storage of any cargoes or any other materials.

- (g) No smoking shall be permitted in the dock work handling flammable and explosive chemicals and substances.
- (h) Hazardous Area Classification shall be done as per standards prescribed under section 18 of the OSH & WC Code, 2020. The flame proof / intrinsically safe electrical equipment shall be used in dock works where flammable or explosive cargoes and hazardous substances are handled or likely to be present.
- (i) Fire Extinguishers of Portable and Trolley mounted type, like CO<sub>2</sub>, Water, Water Mist, Foam, DCP types, etc., complying to relevant national standards shall be provided depending upon the hazard / risk in the area.
- (j) First Aid Fire Fighting Equipment, viz., Fire Blankets, Fire Buckets, Fire Beater, Fire Broom, Fire Axe, etc., shall be provided depending upon the requirement.
- (k) Personnel Protective Equipment shall be provided to fire fighters, free of cost.

**(2). Means of escape in case of fire**

- (a) All warehouses and store places shall be provided with sufficient means of escape in case of fire for the dock workers employed therein and all the means of escape, other than the means exit in ordinary use, shall be distinctively marked in a language understood by the majority of the dock workers.
- (b) A free passageway giving access of each means of escape in case of fire shall be maintained for the use of all dock workers.
- (c) In every dock there shall be provided effective and clearly audible means of giving warning in case of fire to every dock worker employed therein.

**(3). Explosive and inflammable cargo**

When inflammable cargo is being loaded or unloaded, special measures shall be taken to ensure that during an incipient stage, fire can be controlled immediately.

**(4). Stuffing and de-stuffing**

No smoking shall be permitted during stuffing or de-stuffing operations inside the container.

**11. Regulation under serial no. (zq) providing for safe means of access to ships, holds, staging, equipment, lifting appliances and other working places;**

The port authority in case of dock, wharf or quay and master in case of ship shall ensure that:

**(1). Ladder**

- (a) All metal, wooden, rope, or other ladders used by dockworkers shall be made of sound material, constructed well, and possess adequate strength. The rungs of these ladders shall be made of anti-skid material or designed properly and maintained appropriately to remain free from oil, debris, or any other slippery material.
- (b) Wooden ladders shall not be painted, but covered with clear varnish or other transparent preservative.
- (c) No ladder shall be used which has-

- (i) Missing or defective rung; or
- (ii) Rung which depends or its support on nails, spikes or other similar fixings.
- (d) Every ladder shall be inspected at suitable intervals by a responsible person, and all defective ladders shall be immediately removed from service.
- (e) Permanent quay side ladders should be provided on the waterside edge of the quay or wharf to enable an overboard person to climb up to the deck. Such ladders may also be used for access to small vessels, if necessary.
- (f) The ladders should be placed at distances of not more than 50 m apart.
- (g) The bottom rung of the ladders should be at least 1m below the lowest level of the water at any time at low tide.
- (h) Where the stringers of the ladder extend above the quayside, they should be opened out sufficiently to enable a person to pass through them and should be sloped or curved in from the quay edge.
- (i) The ladders should be painted with retro-reflective marking so that it is clearly visible to the persons on the quay side, and it can be seen by any one falling into the water.
- (j) Only insulated or FRP ladders shall be used for electrical works.
- (k) The base of the ladder must be provided with slip-resistant material.
- (l) All portable ladders shall be properly secured, and their level footing shall rest on a firm surface.
- (m) The bottom and top areas of the ladder should be clear of any obstruction to allow for the movement of persons.
- (n) The maximum number of persons allowed at any given time shall be displayed at the entry of the ladder.

**(2). Deck ladders**

Ladders leading from upper deck or bridge deck or winch deck to main deck shall be so situated as to reduce, as far as practical, the risk to dock workers-

- (a) Being struck by cargo during loading or unloading; and
- (b) Falling directly into an open hold, if they fall from the ladder

**(3). Skeleton decks**

- (a) When dock work is proceeding at any skeleton deck, adequate staging with suitable railings shall be provided to ensure a safe working surface unless the space beneath the deck is filled with cargo to within a distance of 60centimeters of such deck.
- (b) When skeleton decks are not accessible from hold ladders, safe means of access such as portable ladders shall be provided.

**(4). Bulwarks or rails**

- (a) All upper decks to which dock workers may have access for the purpose of carrying on dock work, shall be provided on the outer edge up to height of one meter above the deck with bulwark or guard rails so designed, constructed and placed, so as to prevent any dock worker accidentally falling overboard.
- (b) The bulwark or guard rails shall be continuous, except where sections have to be removed for the purpose of dock work and such sections shall not extend beyond the minimum distance necessary.

**(5). Access between shore and ship**

(a) When a ship is alongside a wharf or quay for dock work, adequate and safe means of access to the ship, properly installed and secured, shall be provided.

(b) Safe means, required by sub-Regulation (a) shall be, Where practical, in the case of the ship, accommodation ladder or a gangway or a similar construction, shall be -

- (i) not less than 55 centimeters, wide at the steps and of adequate depth with steps having permanent non-skid surface;
- (ii) properly secured and securely fenced throughout its length on each side to a clear height of 1 meter upper and lower rails, taut ropes or chains or by other equally safe means except that in the case of ship's accommodation ladder such fencing shall be necessary for open side as other side is protected by the ship's structure.
- (iii) constructed of suitable material and maintained in good condition and suited for the purpose;
- (iv) Maintained in a condition as to prevent slipping;
- (v) Fitted with a platform at either end of the ladder and the lower platform or the treads resting on the dock/deck;
- (vi) an inclination angle shall not exceed 40 degrees to the horizontal irrespective of on the dock/deck.

(c) Angle of inclination of the fixed tread ladders should be low enough to assist dock workers to walk on the edge of the treads with cleated duck boards secured to the ladder.

(d) A safety net or other suitable protection shall be rigged below the accommodation ladder to protect dock workers from falling between the ship and the shore

(e) If the space between the accommodation ladder or gangway and the foot is more than 30 cms away from the edge of the wharf or quay, a firm walkway with railing of one meter height with the mid-rails shall be provided on both the sides.

(f) Access to the ship shall not be within the swinging radius of the suspended load except a gangway is constructed in the middle of the ship, no dock worker shall be allowed to work or to move through or be present during loading and unloading operations.

(g) Adequate number of steps properly secured with at least one handrail of one meter height shall be provided when the upper end of the access in line with the gangway resting on or is in flush with the bulwark and the deck.

(h) Swinging derricks or rope ladders for the access shall be prohibited.

(i) Person carrying capacity shall be displayed at the entry of gangways with roller at the bottom

(j) Watch shall be provided to ensure the gangways or its extension is always rested on the firm surfaces.

(k) Only load tested lashing cages, gondola cages, safe work cages shall be used for safe movement of dock workers for lashing or other dock work shall be permitted.

(l) All lashing cages, gondola cages, safe work cages including all parts and gears thereof, whether fixed or moveable, shall be tested and examined by a competent person

**(6). Access between ships and other vessels.**

(a) Dock workers required to move between adjacent ships or vessels shall be provided with adequate and safe means of access in all working conditions without any undue risk and without the usage of any special appliance.

(b) Barges, flat keel, lighter or other similar vessel of relatively low free board alongside a ship, access shall be provided by the ship with the higher freeboard.

(c) Rope access ladders between ship and another vessel shall-

- (i) Be of good construction, made up of suitable and sound material with adequate strength and properly maintained;
- (ii) Secured firmly and safely at its upper to prevent any possibility of the rolled up free end of the ladder sliding down between the ship
- (iii) Have anti-slip flat treads of a 30 cm width and 15 cm depth.
- (iv) have spreader or other suitable provisions, to prevent twisting of the ladder and
- (v) Have bottom tread within the safe distance of the lower landing place to avoid swinging.

**(7). Access between deck and hold-**

(a) A safe access shall be provided for depths in excess of 1.5 m between the deck and hold.

(b) Where practical, access to the hold shall be by separate man-hatches 60 cm by 60 cm clear in size, with a sloping ladder and handrail through each deck to the lower hold and hinged cover for a man-hatch shall, while open be effectively secured.

(c) For lengths of the hatchway in excess of 7 meters, a fixed hold ladder shall be fitted on both or fore and aft sides of the hatch way.

(d) Fixed hold ladders shall be maintained in good working condition and shall comply with the following provisions:

- (i) The ladders shall be at least 30 cm between their support legs and leave free leg space of at least 12 cm behind the ladder;
- (ii) The rungs shall be fastened to avoid tilt and slide, and the gaps between subsequent rungs shall not exceed 30 centimeters;
- (iii) The rungs shall be strong for firm grip hand-hold;
- (iv) The ladders shall be adequately long; and
- (v) A suitable landing platform shall be provided for every 6 meters length or fraction thereof.

(e) Fixed hold ladders between decks shall be in straight line, unless measures are taken at each tween deck for safe ascent and descent from the ladders.

(f) (i) Ladders that do not extend upwards on to the coamings, shall be fitted with strong cleats to the coamings in the same line as the ladders at intervals not exceeding 30 cm and internal widths of at least 30 centimeters while ensuring free foot space of at least 12 cm and to prevent the foot from slipping sideways:

(ii) Coamings bigger than 90 cm above the deck shall also be provided with the necessary cleats on the outside as per sub para of Regulation.

(g) Shaft tunnels shall be provided with adequate hand-hold and foot-hold on each side.

- (h) The approaches to hold ladders and stairs shall be at least 40 cm wide and shall not be obstructed, and at least 50 centimeters wide if either or both sides having dangerous moving parts.
- (i) Cargo shall be stacked sufficiently away from the ladder to leave at each rung of the ladder foot-hold of a depth including any space behind the ladder of not less than 12 cm for a width of 25cm.

**(8). Fencing around hatchways-**

- (a) Hatchway of holds exceeding 1.5 meters in depth, not protected by coaming to a clear height of 75 centimetres, when not in use, shall either be effectively fenced to a height of one meter or be securely covered to prevent dock workers from falling in to the hold.
- (b) If in any hatch dock work is carried on simultaneously at two decks, the open end of the hatch in the higher deck shall be protected to a height of one meter by means of planks or nets or in some other suitable manner to prevent fall of dock workers or cargo and the safety nets when rigged shall not be secured to the hatch covers.
- (c) When edge of a hatch section or of stowed cargo more than 2.5metre high, is so exposed, that it presents a danger to dock workers falling from the edge, it shall be guarded to a height of one meter by a taut rope, safety net or railing.
- (d) Dock workers working in a hold on a partly covered hatch or on a stack, shall be protected against the danger of falling down by spreading and securing a net or in some other suitable way.

**(9). Fencing of and means of access to lifting appliances. –**

- (a) Safe means of access to every part of a lifting appliance shall be provided.
- (b) The operator's platform on every crane or tip driven by mechanical power shall be securely fenced and shall be provided with safe means of access. In particular, where access is by a ladder, –
  - (i) The sides of the ladder shall extend to a sufficient distance beyond the platform or some other suitable hand hold shall be provided;
  - (ii) The landing place on the platform shall be maintained free from obstruction and slipping; and
  - (iii) In case where the ladder is vertical and exceeds 6 meters in height, a resting place shall be provided, after every 6 meters and part thereof.

**12. Regulation framed under serial no. (zr) providing for the safety of workers engaged in the opening and closing of hatches, protection of ways and other openings in the docks which may be dangerous to them;**

The master of the ship and every employer of the dock worker shall ensure that:

**(1). Hatch coverings, hatch beams, etc.- –**

- (a) All fore and aft beams and thwartship beams used for hatch coverings shall have suitable gear for lifting them on and off without it being necessary for any dock worker to move them to adjust such gear.
- (b) All hatch coverings and beams shall be kept plainly marked to indicate the deck and hatch to which they belong and their position therein.
- (c) All hatch coverings and beams shall be placed according to their markings:

Provided that this Regulation shall not apply in cases where all the hatch coverings and beams of a ship are interchangeable or, in respect of marking of position, where all hatch coverings of a hatch are interchangeable.

- (d) All fore and aft beams and thwartship beams including sliding beams and the tracks used for hatch coverings and all hatch coverings shall be maintained in good working condition.
- (e) Adequate handgrips shall be provided on all hatch coverings, having regard to their size and weight, unless construction of the hatch or the hatch covering is of a character rendering the provision of hand grips unnecessary.
- (f) Hatch coverings shall not be used in the construction of stages or for any other purpose which may expose them to damage.
- (g) Hatch covers and beams shall not be removed and placed while dock work is in progress in the hold under the hatchway. Before loading or unloading take place, any hatch cover or beam that is not adequately secured against displacement shall be removed.
- (h) Only an authorized person shall be permitted to open or close power operated hatch covers.
- (i) Folding hatch covers shall be fitted with locking devices to prevent covers from unfolding inadvertently.
- (j) Hatch covers shall not be opened or closed in such manner as is likely to cause injury to any dock worker.

**(2). Opening and closing of hatches.**

- (a) Hatchways shall be opened sufficiently to allow loads to be safely hoisted or lowered.
- (b) No hatch cover or hatch beam shall be removed from or placed on any hatch unless there is around the hatch coaming an unobstructed working space at least 60 centimeter wide or where this is not reasonably practical, as wide as is reasonably practical.
- (c) Where the hatches are required to be covered by any material such as Tarpaulin, it shall be ensured that there is no opening left and that all the hatch covers are securely fastened.
- (d) Hatch Cover shall be free from any material or man over it while opening or closing.

**(3). Handling of hatch coverings and beams. –**

- (a) All hatch cover exceeding 55 kilogram in weight and all beams of any hatch shall be removed or replaced only with a winch or other suitable mechanical means.
- (b) When being replaced, hatch covers and beams shall be placed on the hatches in the position indicated by the markings thereon and shall be adequately secured.
- (c) Hatch covers and beams shall not be removed or replaced while dock worker is below the level of the hatch in a position in which he is liable to be struck by a falling hatch covering or hatch beam.
- (d) Hatch covers, tarpaulins, fore-and-aft beams and thwartship beams which have been removed shall be so laid down, stacked or secured that they cannot fall into the hold or otherwise cause danger.
- (e) Hatch covers and beams shall be so placed as to leave as a free walkway from bulwark to hatch coaming or fore-and-aft.
- (f) Hatch covers shall be either arranged and secured in neat piles not higher than the coaming and away from it or spread one high between coaming and rail with no space between them. The height of the stack shall be regulated so that, if accidentally struck by a sling, they will not endanger a dock worker below or overside.

**(4). Securing of hatch covering and hatch beams. --**

- (a) Where any hatch beam is fitted with a permanent device for securing it in position in the hatch, that device and its corresponding fitting in the coaming shall be effectively and properly maintained.
- (b) The beams of any hatch in use for the dock work shall, if not removed, be adequately secured to prevent their displacement.
- (c) Any sliding or rolling hatch beams supporting hatch coverings which are left in position in a partly opened hatch shall be adequately secured to prevent any horizontal movement of the hatch beams.
- (d) Every sliding or rolling hatch beams and its guides shall be so constructed and maintained that the hatch beam is not liable to be accidentally displaced from its guides.
- (e) Mechanically operated hatch coverings shall, when stowed be adequately secured to prevent movement.

**13. Regulations framed under serial no. (zs) providing for the safety of workers on docks from the risk of falling overboard being struck by cargo during loading or unloading operations;**

Every employer of the dock worker shall ensure the following safety measures for the dock workers working onboard:

**(1). Man Overboard(MOB) Safety Measures**

- a) Weather forecasts shall be regularly checked and monitored.
- b) Visual contact or verbal communication between the vessel's master and crew while on deck shall be consistently maintained, particularly during nighttime hours.
- c) Adequate training shall be supplied to all individuals aboard the vessel.
- d) Measures shall be taken to ensure the absence of slips or trip hazards.
- e) Individuals with compromised health conditions shall be forbidden from engaging in work aboard vessels.
- f) Routine mock drills concerning emergency, rescue, and evacuation protocols, as well as the effects of cold-water immersion, shall be conducted.
- g) Comprehensive training on the proper utilization of Personal Flotation Devices shall be provided to all dock workers employed onboard.
- h) All persons engaged for work over or near waterfront shall be briefed about the dangers of working thereat, method of rescue and shall wear appropriate personal floating device like life jackets, floaters, etc., in addition to their regular personal protective equipment.

**(2). Procedure in case of MOB**

- a) The master shall ensure that preventive measures are in place to reduce risk of persons falling overboard and systems are in place to raise the alarm and to immediately begin recovery procedures.
- b) If a Dock worker is seen falling overboard, the witness shall raise an alarm by shouting as loud as possible 'person overboard, person overboard'. The witness shall continue shouting the alarm until a response is received. The witness, while sounding the alarm, should stay where they are and point, keeping the dock worker in the water in sight.
- c) The first person to respond to the alarm should throw a life ring or buoyant apparatus and a position- marking device to the dock worker in the water.

d) If possible, it should be seen that the person is pulled up with the help of rope anchored to some fixed object or equipment or by craft. Due caution shall be exercised while pulling as sudden swing may cause injury.

**(3). Lifesaving appliances**

Provision for the rescue from drowning of dock workers shall be made and maintained, and shall include;

- (a) supply of life-saving appliances such as lifebuoys equipped with life-lines or other suitable rescue equipment should be kept in readiness on the wharf or quay and shall be reasonably adequate for all circumstances. The life-lines fitted to lifebuoys should be of suitable size and length, and should be made of polypropylene or other suitable material so that stay afloat; and
- (b) means, at or near the surface of the water at reasonable intervals of not more than 50 m, for enabling a person in water to support himself or escape from the water which shall be reasonably adequate having regard to all the circumstances.
- (c) The equipment should be prominently mounted on a location painted in a conspicuous colour and the locations should be free of obstructions to be easily visible and accessible at all times.
- (d) In situations where a dock worker is operating on the water side of the ship, the master shall ensure the availability of lifebuoys equipped with life-lines or other appropriate rescue equipment.

**14. Regulation under serial no.(zt) providing for the construction, maintenance and use of lifting and other cargo handling appliances and services, such as, pallets containing or supporting loads and provision of safety appliances on them, if necessary;**

The owner of the lifting appliances shall ensure the following:

**(1). Construction and maintenance of lifting appliances**

**(a) General**

All lifting appliances, including all parts and working gears thereof, whether fixed or moveable, and any plant or gear used in anchoring of fixing such appliance, shall be:

- (i) Of good construction, sound material, adequate strength for the purpose for which it is used and free from design and manufacturing defect;
- (ii) Made as per national or international Standards; and
- (iii) Maintained in good repair and working condition.
- (iv) No structural modification and alteration shall be made in the basic design of the lifting appliances.

**(b) Drums:**

- (i) All drum or pulley wheel which carries the rope of any lifting appliances, shall be of adequate diameter and constructed as per the design requirement of the rope used.
- (ii) Any rope which terminates at the winding drum of a lifting appliance shall be securely attached to the drum and at least 3 dead turns of the rope shall remain on the drum in every operating position of the lifting appliance.
- (iii) The flange of the drum should project twice the rope diameter beyond the last layer and if this height is not available, other measures such as anti-slackness guards shall be provided to prevent the rope from coming off the drum.

**(c) Brakes:**

All lifting appliances shall be provided with an efficient brake(s) which shall-

- (i) Be capable of preventing fall of a suspended load including any test load applied in accordance with these Regulations, and of effectively controlling a load while it is being lowered;
- (ii) Operate without shock or jerk;
- (iii) Have shoes that can be easily removed for relining; and
- (iv) Be provided with simple and easily accessible means of adjustment;

**(d) Controls:** Controls of lifting appliances shall, -

- (i) be so situated that the operator at his stand or seat has ample room for operating and has an unrestricted view of dock work, as far as practical, and remains clear of the load and ropes, and that no load passes over him;
- (ii) be positioned with due regard to ergonomic considerations for easy operation;
- (iii) be so located that the operator does not have to remain in the bight of the heel block;
- (iv) have upon them or adjacent to them clear markings to indicate their purpose and mode of operation;
- (v) be provided, where necessary, with a suitable locking device to prevent accidental movement or displacement;
- (vi) as far as practical, move in the direction of the resultant load movement; and
- (vii) Automatically come to a neutral position in case of power failure wherever automatic brakes are provided.

**(2). Test and periodical examination of Lifting appliances-**

(a) Before being taken into use for the first time or after it has undergone any substantial alterations or refurbished or repairs of stress bearing parts liable to affect its strength or stability and also once at least in every five years, all lifting appliances including all parts and gears thereof, whether fixed or moveable, shall be tested and examined by a competent person in the manner set out in **Schedule II**.

(b) All lifting appliances shall be thoroughly examined by a competent person once at least in every 12 months. Where the competent person during examination identifies and opines that the lifting appliance cannot continue to function safely, shall immediately communicate the findings in writing to the owner of the lifting appliance or Master or officer-in-charge of on-board lifting appliance on the ship not registered in India with intimation to the Inspector cum facilitator.

(c) Thorough examination for the purpose of this Regulations shall include a visual examination, supplemented by other means such as hammer test etc. as necessary, carried out as carefully as the conditions permit, in order to arrive at a reliable conclusion regarding the safety of the parts examined; and if found defective, parts of the lifting appliance and/or gear(s) shall be dismantled.

(d) Responsible person of lifting appliance shall carry out regular visual inspection of the wire ropes and other parts of the Lifting appliance before every use in dock work and record of thereof shall be maintained.

**(3). Automatic safe load indicators**

- (a) Every crane, if so constructed that the safe working load may be varied by raising or lowering of the jib or otherwise, shall have attached to it an automatic indicator of safe working loads which shall also give a warning to the operator wherever the safe working load is exceeded.
- (b) Cut-out, which automatically arrests the movement of the lifting parts of the crane, shall be provided in the event of the load exceeding the safe working load, wherever applicable.
- (c) The provisions of this sub Regulation (a) shall not apply, where it is not possible to install an automatic safe load indicator, in such cases, provision showing the safe working loads at the corresponding inclinations or radius of the jib on table of the crane shall be considered as sufficient compliance.

**15. Regulation under serial no.(zu) providing for the safety of workers employed in freight container terminals or other terminals for handling unitized cargo;**

It shall be duty of the terminal operator, port authority and all employers having over all control of administration of the activities inside the terminal to ensure the following:

**(1). Container terminals-**

- a) Except on waterside, the perimeter of the container terminal shall be fenced, by wire-mesh or some other suitable material of substantial construction, and of adequate strength and permanency, which shall be at least 1.5 meter in height.
- b) There shall be separate entry and exit points to the container terminal and shall be clearly marked.
- c) Wherever the containers are stacked, the load bearing capacity of the floor and Rubber Tyre Gantry Cranes(RTGC) design limitations to handle the load at a height safely, shall be strictly followed.
- d) Appropriate signs or signals indicating terminal road and pedestrian traffic shall be erected and maintained at suitable locations.
- e) A special area or road-way or part thereof shall be provided for waiting of the vehicles. Only container handling equipment, vehicles for transporting containers and other vehicles authorized by the port authority shall be allowed in-side the container terminals.
- f) All areas where mechanical handling appliances and transport equipment operate, shall be kept free of pot holes, unnecessary equipment and obstructions.
- g) All operational areas, container yards and access to them shall be provided with sufficient and suitable lighting as specified under Regulation 9.

**(2). Lifting appliances and other equipment-**

- (a) Container terminals shall be equipped with suitable lifting appliances and transport equipment which shall be maintained in good working condition.
- (b) In the case of forklift trucks employed for handling empty containers, the length of the forks shall be equal to the full width of the container and the safe lifting capacity of the fork lift shall be at least equal to the weight of the container.
- (c) Fork-lift trucks shall not be employed for handling container which do-not have fork pockets.

**(3). Container operation-**

- (a) The responsible person shall ensure that container spreader is in good working condition and has been tested as per the prescribed standards framed under section 18 of code.
- (b) Single or multi-legged slings shall not be used for lifting of containers. However, if, it is not possible to handle containers by its four corners with spreader, then four-legged sling may be used with appropriate safety measures.
- (c) The weight of the container and the spreader used shall be noted in relation to the safe working load of the lifting appliance or transport equipment used.
- (d) When loading or discharging, the container shall be hoisted squarely under the plumb to avoid swinging of the container.
- (e) The special lifting appliances employed in container handling shall be operated only by the operators adequately trained for these operations.
- (f) Lifting appliances employed in container handling shall be operated under the guidance of a signaller who shall be adequately trained. When the signallers are not in a position to communicate effectively with the operator of the crane, other effective means of signalling like walkie-talkie, shortwave radio, etc., shall be employed.
- (g) When a container is being lowered or hoisted from a tractor trailer, no person shall remain under the suspended load.
- (h) No Dock worker shall be allowed to stand on a container top or in its proximity during its handling
- (i) Dock workers shall not be allowed to climb on to or lifted to the top of a container other than fixing the lifting gears/ mechanism in a stationary condition.
- (j) When a ladder is used to climb to the top of a container the ladder shall be of sound construction provided with anti-skid base and suitably securing arrangements and if required, lookout person shall be provided to hold the bottom of the ladder.
- (k) When workers have to work on top of the containers-
  - (i) It shall be ensured that the surface is dry and clean to avoid slipping; and
  - (ii) suitable and safe means shall be provided to the dock workers for going on top of containers and attending to lashing and unlashing of containers.
  - (iii) Dock workers shall be made aware with the lashing plan and appropriate PPEs shall be provided to dock workers to prevent any untoward incident.
  - (iv) There shall be proper communication between operator and dock workers involved in lashing.
- (l) Dock workers shall be trained in safe working procedures for unpacking containers including the use of testing equipment for hazardous chemicals and use of personal protective equipment (PPE) while opening containers.
- (m) Pedestrians shall not be allowed in any part of the container terminal other than the passages marked for their use.
- (n) The container shall be firmly secured on to the chassis of truck by means of twist locks and cross checked, before it is transported. Provided trailers that do not have conventional twist lock securing devices, and are used within container terminals where loads travel only short distances at slow speeds

without negotiating sharp bends on roads, should be fitted with substantial corner plates or other restraints of sufficient height to retain the load in position.

(o) All containers employed in dock work shall be tested, examined and maintained as per the applicable Standards.

**(4). Stuffing and de-stuffing-**

(a) The containers used for stuffing shall be clean, dry and free from obnoxious odour.

(b) Proper lighting arrangements shall be provided for the stuffing of the containers and light fittings shall be safely located.

(c) Containers mounted on chassis shall be properly secured and supported and proper bridge plates with securing and of sufficient capacity to bear load of cargo with its equipment, if any, shall be used while the stuffing or de-stuffing operation is on.

(d) Dangerous Goods which are not recommended for grouping together shall not be stuffed in the same container.

(e) Containers stuffed with hazardous and dangerous goods shall be labelled with national or internationally approved labels indicating the hazard they possess.

(f) When fork lift is employed for stuffing or de-stuffing, no other person shall be inside the container.

(g) No container shall be stuffed beyond its capacity which is marked on it and containers shall be stuffed in such a manner that weight distribution is uniform as far as possible, throughout the floor area of containers.

(h) No smoking shall be permitted during stuffing or de-stuffing operations inside the container.

(i) Upon completion of the stuffing, the container door shall be properly secured with a lock or container seals.

(j) When a container is to be de-stuffed, only one door shall be opened carefully at a time to prevent possibility of any cargo falling out and no one should stand in front of door to be opened.

(k) Dock workers employed in stuffing and de-stuffing of reefer containers shall be provided with adequate safety kit.

(l) Dangerous goods shall be stacked in the container as per the segregation table and their compatibility as given in the IMDG Code.

**16. Regulation framed under serial no. (zv) providing for the fencing of machinery, live electrical conductors, steam pipes and hazardous openings;**

The port authority or master or responsible person or every employer as the case may be shall ensure:

**(1). Fencing of motors -**

(a) All motors, cog wheels, chains and friction gearing, flywheels, shafts, every dangerous and moving parts of machinery (whether or not driven by mechanical power) and steam pipes shall be securely fenced or lagged.

(b) The fencing around dangerous parts of machinery shall not be removed while the machinery is operating, but if inadvertently removed, shall be re-placed before the machinery is taken into normal use again.

- (c) No part of any machinery which is in operation and which is not securely fenced shall be examined, lubricated, adjusted or repaired etc., by duly authorized persons.
- (d) When machinery or its parts are taken for cleaning, servicing or repairs, adequate measures like proper isolation of equipment with Lockout / Tagout method, etc., shall be taken to ensure that it cannot inadvertently be restarted.

**(2). Electrical equipment/live conductors**

- (a) Only duly port authorized and trained person shall be permitted to install, adjust, examine, repair, displace or remove electrical equipment or circuits with use of necessary personal protective equipment and safety gears like neon tester, test lamp, etc., with rubber mat, duck board or other suitable insulation underfoot, if insulated deck does not exist.
- (b) Efficient and suitably located means shall be provided for cutting off all pressure from every part of the system as may be necessary to prevent danger.
- (c) All portable electrical equipment shall be maintained in good working condition and inspected by a responsible person at least once a day before it is used.
- (d) Portable electric light or equipment used in a confined space shall be of twenty-four volts or less.
- (e) Only flame proof and intrinsically safe electrical equipment shall be used in a confined space where inflammable gas, fume or dust is likely to be present. The 'flameproof' and 'intrinsically safe' shall have meaning as per relevant national standard.
- (f) All non-current carrying metal parts of electrical equipment shall be earthed or other suitable measures shall be taken to prevent them from becoming energized.
- (g) Portable or flexible electric conductors shall be of heavy-duty type and shall be kept clear of loads, running gear and moving equipment
- (h) All live conductors shall be adequately insulated or fenced to prevent danger by accidental contact of dock workers. The non-current carrying parts of lifting appliances, conveyors, transport equipment and machinery shall be adequately fenced.
- (i) Electrical equipment that are likely to be exposed to wet or dusty conditions should be so constructed as to be suitable for use in such conditions.
- (j) Electrical equipment for use in places where a potentially explosive atmosphere is likely to occur should be constructed so as to avoid ignition source
- (k) All portable electrical equipment including lamps should be as per national standard and shall be carefully examined for possible defects before being used. Special care should be taken to ensure that the insulation is undamaged and that cables are securely attached and will remain so while the equipment is in use. Special care should also be taken to prevent mechanical damage to flexible cables and protection from dripping liquids, dust, moisture, rain, etc.
- (l) Fixed electrical equipment in dangerous areas, and even in locations where a flammable atmosphere is to be expected infrequently, shall be of an approved type and be properly maintained so as to ensure that neither the equipment nor the wiring becomes a source of ignition.
- (m) For work in vicinity of electrical hazards without limiting the operation of any other regulation, if work has to be carried out in proximity to exposed live equipment, cables, any other electrical hazard, steps shall be taken to ensure compliance with Electricity Act, 2003 and the regulations framed thereunder.

- (n) For carrying out maintenance, repair, cleaning and construction work on or near electrical circuits / apparatus, the 'Permit to Work' system shall be followed.
- (o) When person is permitted to work on an electric circuit, except when the circuit remain energized for testing and adjusting, the circuit shall de-energized and checked at all points at which work is to be done to ensure that it is actually de-energized.
- (p) Suitable measure for 'static electricity', if any shall be taken if the surrounding atmosphere contains flammable gases or vapours to avoid cause of fire.

**17. Regulation framed under serial no. (zw) providing for the construction, maintenance and use of staging:**

The port authority or master or responsible person or every employer as the case may be shall ensure:

**(1). Staging construction and maintenance**

- (a) Sufficient supply of scaffolding of sound and substantial material be available at convenient place or places for the construction of staging.
- (b) All staging shall be:
  - (i) securely constructed of sound and substantial material and shall be maintained in such condition to ensure the safety of all dock workers; and
  - (ii) Inspected at regular and frequent intervals by a responsible person.
- (c) All planks and ropes intended to be used for a staging shall be:
  - (i) Carefully examined before installation; and
  - (ii) Re-examined by a responsible person before they are re-used again after the stages have been dismantled.
- (d) All planks forming stage shall be securely fastened to prevent slipping.
- (e) All stages shall be of sufficient width to secure the safety of the dock workers working therein. In particular on stage at a height of 2 m or more above the ground level deck bottom, deck or tank top, shall not be less than 30cm wide.
- (f) Planks supported as the rungs of ladders shall not be used to support stages.
- (g) (i) Stage suspended by ropes or chains shall be secured as far as possible so as to prevent them swinging; and
  - (ii) no rope or chain shall be used in suspended stages unless it is of suitable quality, adequate strength and free from manufacturing defects. Fiber rope shall not pass over sharp edges.
- (h) Safe means of access shall be provided for the use of dock workers to and from stages and ropes used for suspending stages shall not be used as means of access.
  - (i) Clearances of minimum 1.1 meters from unguarded hot surfaces / electrical power sources shall be maintained.

**(2). Work on staging**

- (a) Notmore than two men shall be allowed to work simultaneously on a staging plank.
- (b) Dock workers while working on staging more than 2.5 m high, shall be protected by whole body safety harness equipped with lifelines which shall be secured to a fixed structure.
- (c) Prior to each use, harness and lifelines shall be inspected for dampness, chemical damage or other defects which may affect their strength. Defective belts shall not be used.

(d) Work on a staging shall not be carried on when loaded slings have to pass over the staging and there is danger from falling objects.

**(3). Construction**

(a) All floors, walls, steps, stairs, passages, chutes and gangways of warehouses and storages shall be of sound construction and properly maintained.

(b) The slope of ramps shall be such that the stability of transport equipment or vehicles using them is not compromised. Degree of slope of the ramp shall be displayed conspicuously in each location.

**18. Regulation framed under Serial no. (zx) providing for the rigging and use of ship's derricks;**

The master of the ship and every employer of the dock worker shall ensure that:

**(1). Rigging of ship's derricks**

Every ship shall carry the current and relevant rigging plans and any other relevant information necessary for the safe rigging of its derricks and necessary gear.

**(2). Securing of derrick foot-**

Appropriate and adequate measures shall be taken to prevent the foot of a derrick being lifted out of its socket or supports.

**(3). Winches**

**(a) General**

(i) Winches shall not be used if control levers to operate with excessive friction or excessive play.

(ii) Double gear winches shall not be used unless a positive means of locking the gear shift is provided.

(iii) When changing gears on a two-gear winch, there shall be no load other than the fall and the cargo hook assembly on the winch.

(iv) Adequate protection shall be provided to winch operator against the weather, wherever necessary.

(v) Temporary seats and shelters that could create a hazard to the winch operator or other dock workers shall not be allowed.

(vi) When winches are left unattended, control levers shall be secured in the neutral position and, the power shall be shut off.

**(4). Electric winches**

(a) In case of any defect, dock workers shall not be permitted to transfer between power sources or tamper with or adjust electric control circuits.

(b) Electric wired/wireless controls shall be used for dock work in cases where-

(i) the electro-magnetic brake may be unable to hold the load; and

(ii) One or more controls, either hoisting or lowering, is not operating properly.

**19. Regulation framed under Serial no (zy) providing for the testing, examination, inspection and certification as appropriate of loose gears including chains and ropes and of slings and other lifting devices used in the dock work;**

Every employer, supplier or manufacturer as the case may be shall ensure that:

**(1). Construction and maintenance of Loose gears-**

- (a) All loose gears shall be-
  - (i) Of good design and construction, sound material and adequate strength for the purpose for which it is used and free from patent defects;
  - (ii) Conforming to relevant national or international Standards; and
  - (iii) Properly maintained in good repair and working conditions.
- (b). Components of the loose gear shall be replaced if one of the dimensions at any point has decreased by 10 percent or more.
- (c). (i) Chains, when stretched and there is increase in length more than five percent or when a link of the chain is deformed or otherwise damaged or raised scarves of defective welds are noticed, shall be withdrawn from use.
  - (ii) Rings, hooks, swivels and end links attached to chains shall be of the same material as that of the chains.
- (d). The voltage of electric supply to any magnetic lifting device shall not fluctuate by more than 10 percent.

**(2). Test and periodical examination of loose gears**

- (a). All loose gears shall be tested initially by a competent person for as stipulated in **Schedule II**, prior to putting into use or after any substantial alterations or modifications has been made to any part prone to affect its safety and they shall be subsequently retested by the owner of the gear, at least in every five years.
- (b). All loose gears shall be thoroughly examined, at least once in every twelve months by a competent person. In addition, chains shall be thoroughly examined at least once every month by a responsible person.
- (c). Responsible person of lifting appliance shall carry out regular visual inspection of the parts of the loose gear before every use in dock work and record of thereof shall be maintained.

**(3). Ropes**

- (a) No rope shall be used for dock work unless-
  - (i) It is of suitable quality and free from patent defect, and
  - (ii) in the case of wire rope, it has been tested and examined by a competent person as stipulated in **Schedule II**.
- (b) Every wire rope of lifting appliance or loose gear used in dock work shall be inspected by a responsible person at least once in every three months. If any one or more wire of the wire rope is found broken or snapped, that wire rope shall be inspected at least once in every month and records maintained accordingly.
- (c) No wire rope shall be used in dock work, if in any length of eight diameters, the total number of visible broken wires exceeds 10 percent of the total number of wires or the rope shows sign of excessive wear, corrosion or any other defect which in the opinion of the person who inspects it or Inspector cum facilitator, considers it as unfit for use.

(d) Eye splices and loops for the attachment of hooks, rings and other such parts to wire ropes shall be made with suitable thimble.

(e) A thimble or a loop splice made in any wire rope shall conform to the following -

(i) Wire rope or rope sling shall have at least three tucks with full strand of rope and two tucks with one-half of the wires cut out of each strand and strands in all cases, such strands shall be tucked against the lay of the rope;

(ii) Protruding ends of strands in any splice on wire rope and rope slings shall be covered or treated so as to leave no sharp points;

(iii) Fiber rope or rope sling shall have at least four tucks tail of such tuck being whipped in a suitable manner; and

(iv) synthetic fiber rope or rope sling shall have at least four tucks with full strand followed by further tuck with one-half filaments cut-out of each strand and final tuck with one-half of the remaining filaments, cut-out from trends. The portion of the splices containing the tucks with the reduced number of filaments shall be securely covered with suitable tape or other materials: Provided that this para shall not operate to prevent the use of another form of splice which can be shown to be as efficient as stipulated in these regulations.

(f) (i) When not in use, synthetic fiber ropes and slings should be protected from any exposure to atmospheric conditions.

(ii) Natural or synthetic fiber ropes and slings that become wet should be dried naturally.

(iii) Nylon (polyamide) ropes and slings should not be immersed in water or wetted excessively, as this can result in approximately 15 per cent loss of strength due to shrinkages.

(iv) Polypropylene fiber ropes and slings should not be exposed to ultraviolet light such as bright sunshine.

(v) Ropes should be carefully wound on reels of wood, metal or plastic, or laid out in straight lines so as to avoid kinks and partial unravelling.

**(4). Heat treatment of loose gears-**

(a) All chains other than bridle chains attached to derricks or masts and all rings, hooks, shackles and swivels used in hoisting or lowering shall be properly annealed and duly certified by the competent person, at the following intervals:

(i) 12.5 millimeter and smaller chains, rings, hooks, shackles and swivels in general use, once at least in every six months; and

(ii) all other chains, rings, hooks, shackles and swivels in general use, once at least in every twelve months.

Provided that in the case of such gear used solely on cranes and other hoisting appliances worked manually twelve months shall be substituted for six months in sub-clause(i) and two years for twelve months in sub-clause(ii):

(b). Sub-para(a) shall not apply to;

(i) Pitched chains, working on sprocket of sprocket wheels;

(ii). rings, hooks and swivels permanently attached to pitched chain, pulley blocks or weighing machines; and

(iii) hooks and swivel shaving ball bearings or other case-hardened parts.

(c) All chains and loose gears made of high tensile steel or alloy steel plainly and appropriately stamped accordingly. No chain or loose gear made from high tensile steel or alloy steel shall be subject to any form of heat treatment except where necessary for the purpose of repair and under the direction of a competent person.

(d) If the past history of wrought iron gear is unknown or if suspected that the gear has been heat treated at incorrect temperature, it shall be normalised before usage.

**(5). Certificate to be issued after actual testing, examination, etc.-**

A competent person shall issue a certificate for the purpose of respective sub paras of Regulation, only after actual testing or, as required, for examination of the lifting appliance loose gears and wire-ropes of specified in the relevant Standards and;

**(6) Register of periodical test and examination and certificates thereof.**

(a) A register in **Form VI** shall be maintained and particulars of test and examination of lifting appliances and loose gears and heat treatment, as required by respective sub paras of Regulation,

(b) Certificates shall be obtained from competent person and attached to the register, in respect of the following, in the forms shown against each:

(i) Initial and periodical test and examination under respective sub-paras of Regulations, for winches, derricks, cranes and hoists and their accessory gears in **Form I**.

(ii) test, examination and re-examination of loose gears under sub-para of Regulations in **Form II**;

(iii) test and examination of wire ropes under sub-paras of Regulations in **Form III**;

(iv) heat treatment and examination of loose gears in **Form IV**;

(v) annual thorough examination of the lifting appliances and loose gears in **Form V**, unless required particulars have been entered in the register.

(c) The register and the certificates attached to the register shall be-

(i) Kept onboard the ship in case of ship's lifting appliances, loose gears and wire ropes;

(ii) Kept at premises of the owner in respect of other lifting appliances, loose gear and wire

(iii) Produced on demand before an Inspector-cum-Facilitator; and

(iv) Retained for at least five years after the date of the last entry.

(d) No lifting appliance and loose gear in respect of which an entry is required to be made and certificates of test and examination are required to be attached in the register, shall be used for dock work unless and until the required entry has been made in the register and the required certificates have been so attached.

**(7). Marking of safe working load-**

(a) All lifting appliances and items of loose gear shall be clearly marked with its safe working load and identification/ distinguishing mark by stamping or where this is impractical, by other modes.

(b) (i) Every ship's derrick (other than derrick crane) shall be clearly marked with its safe working load when the derrick is used-

a. In single purchase,

b. With a lower cargo block, and

c. In union purchases in all possible block positions;

- (ii) The lowest angle to the horizontal, that the derrick may be used, shall also be legibly marked.
- (c) All lifting appliances (other than ship's derricks) having more than one safe working load shall be fitted with effective means enabling the operator to determine the safe working load under each individual condition of use.
- (d) Means shall be provided to enable any dock worker using loose gears to ascertain the safe working load for such loose gears under such conditions as it may be used and such means shall consist-
  - (i) as regards chain slings, of marking the safe working load in plain figures or letter upon the sling or upon a tablet or ring of durable material attached securely thereto; and
  - (ii) as regards wire rope slings, either the means specified in Clause (a) above or a notice or notices so exhibited as can be easily read by any concerned, dock worker stating the safe working load for the various sizes of the wire rope slings used.
- (e) No lifting appliance or loose gear shall be used unless marked in accordance with the provisions of this Standard.

**(8). Loading of lifting appliances and Loose gears.**

- (a) Lifting appliances, loose gears and all wire ropes shall not be used in any unsafe way that may cause risk of dock workers, and, in particular, shall not be loaded beyond its safe working load or loads, except during testing as stipulated in **Schedule II** and under the direction of a competent person.
- (b) No lifting appliance and loose gears or any other cargo handling appliances shall be used, if-
  - (i) the Inspector cum facilitator is not satisfied by a certificate of test or examination or any authenticated record maintained as provided under the Standards; and
  - (ii) in the opinion of the Inspector cum facilitator, the lifting appliance, loose gear or any other cargo handling appliance is not safe for use in dock work.

**(9). Pulley blocks. -**

No pulley blocks shall be used in dock work unless the safe working load, and its identification/ distinguishing marks are clearly stamped on it.

**(10). Vacuum and magnetic lifting device-**

- (a) Vacuum or any other lifting device where the load is held by adhesive /suction power only, shall not be used while workers are in the holds.
- (b) All magnetic lifting devices used in dock work shall be provided with an alternative supply of power, such as batteries, that immediately come into operation in the event of failure of the main power supply: provided that the provisions under this sub-Regulation shall not apply to magnetic lifting device that is being used to load or unload scrap metal or to other cargo handling operations of such a nature that there is no dock worker within the swinging zone of the load.
- (c) Adequate cordoning arrangement and Cautionary Display Board shall be placed in the swing zone of load in a conspicuous manner.

**(11). Knotting of chains and wire ropes-**

Knotted Chains or wire ropes shall not be used in dock work.

**20. Regulation framed under serial no. (zz) providing for the precautions to be taken to facilitate escape of workers when employed in a hold, bin, hopper or the like or between decks of a hold while handling coal or other bulk cargo;**

The master of the ship or every employer of the dock worker as the case may be shall ensure that:

- (a) Access points to the hold or bin hopper or decks are unobstructed and compliant to allow unimpeded ingress and egress for workers.
- (b) Install and maintain emergency lighting systems within the hold or bin hopper or decks in accordance with Regulation 9 to ensure adequate illumination of escape routes during power outages or low visibility conditions.
- (c) Maintain proper ventilation systems in compliance to prevent the buildup of hazardous gases or fumes within the hold or bin or hopper thus facilitating safe escape for workers.
- (d) Implement and maintain communication systems as required to enable prompt alerting of workers and coordination of evacuation procedures during emergencies.
- (e) Equip the hold or bin hopper or decks with emergency devices and materials in accordance with such as ladders, ropes, or hoisting devices, to facilitate safe evacuation of workers during emergencies.

**21. Regulation framed under serial no. (zza) providing for the measures to be taken in order to prevent dangerous methods of working in the stacking, unstacking, stowing and unstowing of cargo or handling in connection therewith;**

The port authority in case of shore, master in case of ship and every employer of dock worker as the case may be shall ensure that:

**(1) Loading and unloading operations-**

- (a) No cargo shall be loaded or unloaded by a fall or sling at any intermediate deck unless either the hatch at that deck is securely covered or a secure landing platform of a width not less than that of one section of hatch coverings has been placed across it: Provided that this regulation shall not apply to any loading or unloading work the whole of which may be completed within a period of half an hour.
- (b) No loose gear or any other object shall be thrown in or out of the holds.
- (c) During the loading and unloading of bulk cargo, record of all dock workers in the hold shall be maintained and produced on demand to the Inspector cum facilitator.
- (d) Where-ever necessary cargo shall be secured or blocked to prevent its shifting or falling. In event of break down, precautions shall be taken wherever necessary, to prevent the remaining cargo from falling.
- (e) (i) Dragging of cargo shall be done with the ship's winches, only when the runner is led directly from the derrick kneel block; and  
(ii) Pulley blocks shall be used to provide a fair lead for the runner so as to prevent it from dragging against obstructions.
- (f) If the headroom in the hold of a ship for the purpose of stacking and unstacking is less than 1.5 metres, suitable measure shall be taken to guard against possible accidents.
- (g) Loads shall be safely slung before being hoisted. Loose dunnage or debris hanging or protruding from loads shall be removed and suitable means shall be adopted to prevent cargo from falling out.
- (h) Cargo handling bridles, such as pallet bridles, which are to remain attached to the lifting appliances while hoisting successive sling loads, shall be attached by shackles, or other possible means

shall be taken to prevent them from becoming accidentally disengaged from the hook of the lifting appliance.

- (i) When lifting appliances are operating without a load on the slings:
  - (i) Slings or chains shall be hooked securely to the appliances before the operators are given signal to move;
  - (ii) Sharp hooks, multiple hooks and claws shall not hang at one end but shall be received through slings; and
  - (iii) The operators shall raise the appliances sufficiently to keep clear off dock workers and objects.
- (j) Effective measures shall be taken, by the use of suitable packing or otherwise, to prevent edges of any load from coming in contact with any rope or chain sling which is likely to cause any damage to the rope or chain sling.
- (k) Buckets, tubs and similar appliances shall not be loaded above their rims.
- (l) No loads shall be lifted at strappings unless such strappings are approved as proper and safe slinging points. Movement of such loads may be allowed only when all workers have left the danger zone.
- (m) When working with lifting appliances, slope-pulling, horizontal dragging and intentional swing of loads and lifting devices shall be strictly prohibited.
- (n) All practical steps shall be taken to avoid dock workers being struck by loads or lifting equipment. All practical steps shall be taken to ensure that no worker shall stand in potential danger zone, where there is a chance of falling of cargo from stack and it is to ensure that no dock worker is standing or resting within / under swinging radius of lifting appliance or along the route of the load handled or in the vicinity of stacked cargo.
- (o) While removing sling or shackles from the cargo, the dock workers shall be instructed to be aware to avoid to trap their hand / fingers in the potential danger zone of cargo being handled and sling or surface.
- (p) Before commencement of operation, the supervisor of the dock work shall be briefed and made aware their workers about potential danger zones during its handling like possible area of fall of cargo, area of unexpected swing and caught in between two surfaces like cargo or bulwark, etc.
- (q) For the health and safety risks associated where exposure to solar ultraviolet radiation (UVR) is involved, the workplace should be managed by:
  - (i) Identifying and assessing the solar UVR exposure risk to workers;
  - (ii) eliminating or minimizing, so far as is reasonably practical, the risk by implementing and reviewing sun protection control measures, and providing information, instruction, training and supervision.
- (r) Good housekeeping shall be maintained at the site of operation and packaging material like Dunnage, wooden plank, binding strips or wire shall be immediately removed so that it will not cause any cut injury or it may not fling due to trapping under tyres of the equipment operated therein.
- (s) Advance planning of handling cargo by safe method and with proper gears shall be carried out.
- (t) Arrestor flap or hook lock is provided on the hook of the lifting appliances being used.

## (2). Work at Height

- (a) Wherever reasonably practicable, the risk of a fall shall be eliminated by working on the ground or on a solid construction.

In case of Work at height, it shall be ensured that the area has:

- (i) A surface structurally capable of supporting people, material and any other loads on it;

- (ii) Barriers are erected around any open penetrations;
- (iii) An even and readily negotiable surface and gradient, and a safe means of access and egress is available.
- (b) A safe system of work shall be provided using the following control measures in order of priority:
  - (i) Fall prevention devices (for example, temporary work platforms and guard railing);
  - (ii) Using a work positioning system that ensures workers work within a safe area and implementing fall arrest systems to minimize any distance of a fall (e. g. within hold of vessel or when securing tops of containers).

**(3). Stacking and unstacking-**

- (a) Where stacking, unstacking, stowing or unstowing, stuffing or destuffing of cargo or handling in connection therewith cannot be safely carried out unaided, reasonable measures to guard against accidents shall be taken by shoring or other suitable stable procedures.
- (b) Stacking of cargo shall be made on firm floors not liable to settle and the weight of the cargo shall be such as not to over-load the floor load bearing capacity.
- (c) Cargo shall not be stacked against partitions or walls of warehouses or storages unless it is stated that partitions or walls are sufficiently strong to withstand the pressure exerted by the stacked loads.
- (d) Cargo shall not be stacked to such a height and in such a manner as would render the stacked pile unstable.
- (e) Where the dock workers are working on top of the stack exceeding 1.5 meters in height, safe means of access shall be provided.
- (f) Stacking and unstacking shall be performed under the strict supervision of authorized person.
- (g) Stack shall be effectively secured or blocked by suitable means like wedges, interlocking, dunnage, etc. to prevent its shifting or accidental movement.
- (h) Sufficient space is maintained between and around stacks to allow movement of emergency personnel, in case of any emergency.

**(4). Restrictions on loading and unloading operations. -**

- (a) No other work, such as, maintenance, repair, sand blasting or welding shall be performed at locations where dock work is in progress to avoid risk of obstruction to the dock workers.
- (b) When more than one gang of dock workers work simultaneously in a hold, it shall be ensured that, -
  - (i) The operation of loading or unloading is harmonized to avoid dangers or risks to the working gangs from each other;
  - (ii) The slung cargo of one gang shall not endanger the dock workers of the other gang;
  - (iii) where gangs are working at different levels, a net shall be rigged and securely fastened to prevent dock workers from falling down or cargo falling on dock workers working below;
  - (iv) over-crowding of gangs in a section of the hold shall be avoided.

**(5). Dock work at midstream-**

No dock worker shall be employed to handle cargo on any ship anchored in mid-stream, unless appropriate safety precautions for safety of dock workers are taken.

**(6). Work during berthing and shifting of ships -**

- (a) While ships are being berthed or shifted, all the shore cranes shall be shifted at appropriate distance from fore and aft of the ship, for the safety of the workers.
- (b) Fenders and bollards to be monitored during berthing of vessel and if found any damage or incident. Visual inspection has to be carried out after each vessel sailing.
- (c) Every employer shall ensure dock workers are away from the heaving line throwing span and mooring rope adjusting bollard.
- (d) While ships are being berthed or shifted, no work shall be carried out by any dock worker in the holds or hatches and on decks.
- (e) When ships are being moored, dock workers shall be kept clear of the mooring ropes and in particular, shall not be allowed to stand in the height of ropes being hauled by capstans.
- (f) No dock worker shall remain present in the snap back zone and potential pinch points during mooring operations.

**(7). Presence of supervisor**

All the dock work like loading, unloading, stacking, unstacking and movement of cargo shall be performed under guidance or supervision of an authorized person.

**(8). Ro-Ro and Lo-Lo operations:**

- (a) In operations, such as ro-ro (roll-on, roll-off) and lo-lo (lift-on, lift-off) movements, control may be allowed with either shore side management or the ships' master or in some instances, both.
- (b) Coordination shall be ensured during Ro-Ro and Lo-Lo operations to implement the defined procedures in following the instructions during such operations.

**22. Regulation framed under serial no. (zzb) providing for the handling of dangerous substances and working in dangerous or harmful environments and the precautions to be taken in connection with such handling;**

**(1). Notification of Dangerous Goods**

- (a) Before unloading of any Dangerous goods, as categorized in **Schedule V**, from any ship is commenced, The master or officer-in-charge and the agent of the ship, intending to handle any Dangerous goods, as categorized in **Schedule V**, shall furnish the employer of the dock workers, Port Authority and the Inspector cum facilitator with a declaration of dangerous goods at least 48 hours in advance before arrival of ship and specifying its proper shipping name, IMDG Classification along with subsidiary risk, if any, United Nations Number (U. N. No.) and send the same electronically.
- (b) Before any dangerous goods are received for shipment, the shipper or his agent shall furnish the information (such as Material Safety Data Sheet -MSDS) as required by sub para of said regulation (1) above to the Port Authority, the Inspector cum facilitator and the employer of the dock workers handling the dangerous goods.

**(2). General precautions-**

- (a) Loading, unloading, handling, storage and transportation of the dangerous goods shall be carried out with appropriate lifting appliances, loose gears and by following the safe method / procedure under the

supervision of 'Responsible Person' of the agent / exporter / importer, having requisite experience of handling of such cargo. In case of doubt as to the nature of the risk or the precautions to be taken, necessary instructions shall be obtained from the Safety Officer appointed under the Code,

- (b) Packages of dangerous goods shall not be handled unless they are in a sound condition and shall be conformed to packaging, marking, labelling standards as given in the IMDG Code. The dock workers shall be given prior adequate information concerning the nature of the cargo and special precautions to be observed in handling them.
- (c) Special precautions, such as provision of mats, sling nets, boxes and high sided pallets shall be taken to prevent breakage or damage to containers of the dangerous goods.
- (d) Dock workers working in loading or unloading or otherwise handling dangerous goods shall be provided with suitable protective equipment.
- (e) Dock workers handling dangerous goods shall thoroughly wash their hands and faces with soap or some other cleaning agent before taking any food, drink, etc.
- (f) Only specially trained dock workers shall be employed for cleaning, sweeping or handling spillages of dangerous goods.
- (g) Repairs involving hot work shall be strictly prohibited on the ship or on the berth or at places, where, substances having explosives, flammable gases, liquids or solids, oxidizing agent and organic peroxides, are being transported or handled.
- (h) Dangerous substances produced as waste in the workplace shall be clearly identified and disposed in a safe manner in accordance with the applicable statutory provisions.
- (i) Loading terminals shall inform the Master, if the cargo that is to be loaded contains hazardous concentrations of toxic substances. Further, it is the responsibility of the Master to inform the receiving facility that the cargo that is to be discharged contains toxic substances, and the same shall be exchanged mutually in writing.
- (j) Adequate precautions shall be observed in order to avoid exposure to hazards associated with the possible accumulation of electrical charges on probes, such as metal tapes, lowered into the tank.
- (k) Pump alarms and trips, level alarms etc., where fitted in hazardous installation, should be tested regularly to ensure that they are functioning correctly, and the results of these tests should be recorded.
- (l) At the start of and during cargo handling frequent checks shall be made by the responsible person to confirm that cargo is only entering or leaving the designated cargo tanks and that there is no escape of cargo into pump rooms or cofferdams, or through sea and overboard discharge valves.
- (m) Tanker and terminal personnel should regularly check the pipeline and hose or metal arm pressures. Any drop in pressures or any marked discrepancy between tanker and terminal estimates of quantities particularly in submarine pipelines, is noticed, the cargo operations shall be stopped until investigations have been made about the source of leakage and repairs thereto are attended.
- (n) Inventory of storage of dangerous good shall be kept to the minimum possible period and it should be disposed off as early as possible to avoid risk to the life and property.
- (o) Agents / Consignors / Consignees of dangerous goods, within the Port areas shall always observe and / or cause to be observed any safety precautions, which are not stipulated herein, but are required for the safety of life and property.

**(3). Explosive and inflammable cargo**

- (a) When inflammable cargo is being loaded or unloaded, special measures shall be taken to ensure that an incipient fire can be controlled immediately.
- (b) Where there is a risk of explosion from electrical equipment, the circuit shall be isolated and kept inactive as long as the risk lasts unless such equipment and circuits are safe for use in the explosive atmosphere. Flame proof equipment and non-sparking tools shall be provided and used in such atmosphere.
- (c) Plants and structures used in the storage and handling of dangerous goods shall be manufactured, installed, commissioned, operated, tested, maintained, repaired and decommissioned, if excessively contaminated, so as to eliminate or reduce risk.
- (d) A container and its pipe work used for bulk storage of dangerous goods shall be provided with stable foundations and supports and protected from corrosion.
- (e) Any pipe work or equipment connected to the container shall be such installed so as to prevent excessive stress on the container, pipe work and equipment. Such Aspects shall be taken in to consideration during design.
- (f) The bulk container shall be inspected at regular intervals sufficient enough to ensure the continued integrity and serviceability of the container.
- (g) Any receptacle that has contained dangerous goods shall be cleared of the dangerous goods before it is decommissioned and disposed safely in a manner prescribed under the relevant standards.
- (h) It shall be ensured that dangerous goods and any structure and plant associated with their storage and handling are, as far as is reasonably practicable, be protected against damage from impact with vehicles, mobile plant, ships or boats. The impact protection devices for bowlers should protect not only against the risk of spillage, but also against the risks associated with damage to electrical equipment in the bowler, so far as is reasonably practicable.
- (i) It shall be ensured, as far as is reasonably practicable, that ignition sources are not present in the proximity of or inside any hazardous area at the premises.
- (j) To protect against lightning strikes, the plant and structures shall be designed in a manner to contain fire risk to dangerous goods (e. g. flammable gases and liquids, etc.) while ensuring that these are not exposed to direct lightning strikes by adding lightning protection devices.
- (k) The risk associated with a flammable, explosive or asphyxiant atmosphere may be eliminated or reduced by installing a ventilation system or undertaking purging. Purging may also be used to control the risk associated with a flammable or explosive atmosphere. However, if it is likely to lead to an asphyxiant atmosphere, appropriate measure shall be taken during inerting.

**(4). Other dangerous goods-**

- (a) Before fumigated cargo such as grain is loaded or unloaded, adequate measures shall be taken to ensure that the cargo is safe to handle.
- (b) Where caustic and corrosive substances are handled or stored, special precautions shall be taken to prevent damage to the containers and to render any spillage harmless.
- (c) If skins, wool, hair, bones or other animal parts have not been certified by competent authority as having been disinfected, especially against anthrax and other biological hazards, the dock workers concerned shall be: -

- (i) Instructed about their risk of infection and the precautions to be taken;
- (ii) Provided with suitable type of personal protective equipment; and
- (iii) Subjected to special medical monitoring.

**(5). Handling of hazardous Chemicals-**

Hazardous Chemicals shall be handled as per the safe operating procedures.

**(6). Hazardous chemicals register/Record:**

- (a) A person conducting a business or undertaking at a workplace shall ensure that:
  - (i) A register / record of dangerous / hazardous chemicals used, handled or stored at the workplace is prepared and kept at the workplace; and
  - (ii) The register/ record is maintained to ensure the Information in the record is up to date.
  - (iii) The valid test cum calibration documents of fitments like, gauges, indicator, sensors, tanks, pipelines, etc., in connection with handling and storage of hazardous compounds shall be maintained at the site and made available to the inspector cum facilitator.
- (b) The register/Record shall include:
  - (i) List of hazardous chemicals used, handled or stored; and
  - (ii) The current safety data sheet for each hazardous chemical listed.
- (c) The responsible person shall ensure that the register/record is readily accessible to:
  - (i) A worker involved in using, handling or storing a hazardous chemical; and
  - (ii) Anyone else who is likely to be affected by a hazardous chemical at the workplace.
- (d) Hazardous/Dangerous Chemicals shall not be unloaded from a ship unless:
  - (i) All receptacles containing hazardous Chemicals are distinctively and durably markedwith the words containing name of the Chemicals and hazard symbol
  - (ii) Following measures shall be taken while unloading hazardous chemicals:
  - (iii) No receptacle containing hazardous chemicals shall be opened within the limits of the port;
  - (iv) Before commencement of the unloading operations, the consignment of hazardous chemicals shall be inspected on board the vessel by a responsible person.
  - (v) No hazardous chemical containing drums showing any sign of leakage shall be unloaded until suitably repaired or placed in a larger receptacle or container offering sufficient precautions from leakage;
  - (vi) Hooks or any sharp objects shall on no account be used while handling drums/ bags containing hazardous chemicals; Bags containing chemicals shall not be lifted manually without provisions and use of adequate PPEs and without supervision.
  - (vii) Applicable and approved neutralizing chemicals shall be readily available and preventive measure shall be in place to contain any incidental spills and leakages.
  - (viii) Where every Hazardous chemical that emit strong pungent odour are being handled, dockworkers not trained in dealing with the leakage of such chemicals shall be removed from that place; and workers involved in handling of and to contain leakages should use appropriate PPEs during dock work.

- (ix) While handling and storage of hazardous chemicals, wherever required, the control parameters shall be kept at optimum level as referred in MSDS of individual chemical(s).
- (x) The suitable sensors, detector alarms or signals shall be fitted at suitable places like Storage Tank, Flange Valves, Bends etc. to detect any leak or spillage while handling and storages of hazardous chemicals and has to be maintained in safe and good working conditions.
- (xi) In storage area of Hazardous Chemicals, the level of vapours of the chemicals, if any, should never exceed the limit as specified in the **schedule V**.
- (xii) Handling procedure of hazardous chemicals shall be followed as per the standards framed under Section 18 of the Code.

#### **(7). Broken or leaking chemical container**

When there is danger from broken or leaking containers of Hazardous goods, dock workers shall be evacuated from the contaminated area and the following steps shall be followed before dock work is resumed:

- (a) If the cargo produces hazardous gases or vapour:
  - (i) Suitable respiratory protective equipment shall be made available for dock workers who are to remove the defective containers;
  - (ii) The area shall be ventilated, if necessary and tested to ensure that the concentration of gases or vapours in the atmosphere is safe for dock work;
- (b) If the cargo is a corrosive substance-
  - (i) Suitable personal protective equipment shall be made available to the dock workers involved in the removal of damaged containers; and
  - (ii) Suitable absorbent or neutralizing materials shall be used in cleaning the spillage.

#### **(8). Toxic Solvents**

Before use or handling of a solvent, the toxic properties of the solvents shall be ascertained and adequate measures to protect the health of the dock workers exposed to toxic solvents shall be ensured.

#### **(9). Emergency Action plans**

- (a) All ports and hazardous installations shall ensure that an emergency plan is prepared for the workplace, including for workers who may work at multiple workplaces. In preparing an emergency plan, all relevant matters need to be considered including:
  - (i) The nature of the work being carried out at the workplace
  - (ii) The nature of the hazards at the workplace
  - (iii) the size and location of the workplace, for example, remoteness, proximity to health services, and
  - (iv) the number and composition of the workers.
- (b) All the ports shall have emergency action plan prepared to handle the emergencies and shall be submitted for information to the Chief Inspector cum facilitator. In particular, such plans shall consider -
  - (i) Fire/Explosion(including hazardous or non-hazardous substances) – e.g. Ship or Facility (hydrocarbon/electrical/building)
  - (ii) Collapse of lifting appliances, buildings, sheds, etc.;
  - (iii) Gas leakages and spillage of hazardous chemicals;

- (iv) Drowning of dock workers, sinking of vessels, retrieval of transport equipment / lifting appliances from dock basins; and
- (v) floods, storms, other natural calamities and acts of God.
- (vi) Life threatening injury, sudden death(fatality)
- (vii) Person overboard
- (viii) Severe weather— e. g. High wind, cyclone, lightning, storm, Tsunami, fog, etc.
- (ix) Security—e. g. Terrorism, bomb threat, sabotage, hostage or maritime security breach
- (x) Civil disorder or invasion – e. g. Riots, strikes
- (xi) Electrical power failure – e. g. Crane stopping with a suspended load over the wharf
- (xii) Neighbouring
- (xiii) industrial incident / emergency
- (xiv) Shipping – e. g. Collision in the harbour, ground or sinking
- (xv) Vehicle / plant collision

(c) A Port Authority shall prepare and maintain an up-to-date emergency plan containing details as specified in **Schedule VI** and detailing how major accidents will be dealt with and that plan shall include the name of the person who is responsible for safety on the site and the names of the responsible persons to take appropriate and immediate action in accordance with the plan in the event of an emergency.

(d) The Port Authority shall ensure that a mock drill of the emergency plan is conducted at least once in a year and a detailed report of the mock drill conducted shall be made available to the inspector cum facilitator.

#### **(10). Signage, labeling and packaging**

(a) Every person consigning a heavy package for transport by sea or inland port from any place shall have marked thereon plainly, durably and conspicuously the gross weight of the packages: Provided that in cases or circumstances where it is difficult to determine the correct weight, only the approximate weight shall be so marked.

(b) To ensure correct identification of dangerous goods in the transport chain they shall be correctly marked, labelled and placarded to ensure that the hazards are communicated to all involved.

(c) A master or port authority or agent, as the case may be, likely to be involved in handling hazardous substance shall not supply or transport, as the case may be, any hazardous chemical unless it is in a package which is suitable for that purpose.

(d) A master or port authority or agent, as the case may be, shall not handle a material which is hazardous for supply and transport unless the material is clearly marked in accordance with the requirements.

(e) The following particulars shall be required on markings, namely: -

- (i) Packaged dangerous goods should be segregated, packed and labelled, placarded, signed and marked in accordance with the IMO's IMDG Code.
- (ii) Product name including the trade name, substance name, systematic chemical name and chemical identifiers such as the chemical abstract number where-ever applicable.
- (iii) The gross weight or net weight should be indicated on each package
- (iv) The name and address of the manufacturer, importer, whole seller or other supplier of the material and including of any party deemed necessary for traceability of the material to the manufacturer or producer.
- (v) An emergency contact number shall be indicated on the packaging which shall be in Hindi, English and the local language in the port of entry.

#### **(11). Safety Signs at Workplaces**

(a) Safety signboards should preferably be provided so as to be understood by all, regardless of language or literacy skills and with no or minimal text. Supplementary sign boards containing appropriate

text may be provided wherever required. Appropriate safety signs for road, sea or rail transport should be used where-ever required.

(b) Acoustic signals, distinct and audible above ambient noise, e. g., travel alarms on certain types of dock cranes and emergency alarms, shall be provided at distinct locations.

(c) Hand signalling by designated signallers shall be provided both between shore workers and also between ship and shore workers.

**(12). Dangerous and Harmful environment**

(a) When internal combustion engines exhaust into a hold or intermediate deck or any other working place where neither natural ventilation nor the ship's ventilation system is adequate to keep the carbon monoxide content of the atmosphere below 50 parts per million, adequate and suitable measures shall be taken at such places in order to avoid exposure of dock workers to health hazards.

(b) No dockworker shall be allowed to enter any hold or tank of a vessel where in there is given off any dust, fumes or other impurities of such a nature and to such an extent as is likely to be injurious or offensive to the dock workers or in which explosives, poisonous, noxious or gaseous cargoes have been carried or stored or in which dry ice has been used as a refrigerant which has been fumigated, or in which there is possibility of oxygen deficiency, unless all practical steps have been taken to remove the dust, fumes or other impurities and dangers which may be present and to prevent any further ingress thereof, and such holds or tanks have been certified in Work Permit system for 'Entry in Confined Space' to be safe and fit for dock workers to enter the same by the responsible Person after verifying the compliance of PEL (Permissible Exposure Limits) limits as per the prescribed standards framed under Section 18 of the Code, and atmosphere therein is maintained between 19.5% to 23.5% oxygen content by volume till work is being carried out.

(c) When dock workers are exposed to any dust in substantial quantities as in handling bulk grains, fertilizers, cement, sand and other similar cargoes, they shall be protected by suitable respiratory protective equipment as specified in the Work Permit System.

**(13). Use of internal combustion engines in the holds-**

(a) Internal combustion engines shall not be used in connection with the dock work in the holds or cargo spaces unless-

(i) Adequate means of ventilation and, where necessary mechanical ventilation is provided;

(ii) Suitable fire-fighting equipment is readily available;

(iii) Exhaust pipes, connections and mufflers are kept tight;

(iv) Exhaust is so directed as not to cause inconvenience to the operator and dock workers;

(v) It is ensured that no explosives, inflammable liquids, gases or similar dangerous cargo are present;

(vi) A spark arrestor is fitted on the exhaust of the engine and the bare heated surfaces of the engine, that are liable to ignite spilled fuel, are suitably protected;

(vii) The engine is refueled above deck; and

(viii) The exhaust does not contain the carbon monoxide above Permissible Exposure Limit as prescribed in standards on Dock Work framed under section 18 of the Code.

(b) The internal combustion engine shall be switched off when not in use.

- (c) Operators of internal combustion engines in cargo spaces or cargo holds shall not work alone.
- (d) Whenever internal combustion engines for use in dock work are to be brought on board, the Master or the Officer-in-charge of the ship shall be notified.

**23. Regulation framed under serial no. (zzc) providing for the work in connection with cleaning, chipping, painting, operations and precautions to be taken in connection with such work;**

Every employer shall ensure that

- (1). No other work, for example maintenance or repair work such as chipping, caulking, spray painting, sand blasting or welding, etc., at any part of the ship or plant should be performed at places where dock work is in progress if it might endanger or obstruct the persons carrying out the dock work because of gases, fumes, dust, radiation, noise or any other nuisance. If exigency demand for such work, then effective screens or suitable goggles shall be provided for the protection of dock workers employed in or in the immediate vicinity of such work.
- (2). A sufficient distance from other workers should always be maintained, and no work shall be done in the direction where rust particles or paint may fly, in the direction workers working thereat.
- (3). Chipping or any repair work shall not be carried out, where flammable atmosphere is likely to be present.
- (4). If chipping tools are of pneumatic type, then before every use, the couplings, connections, and air hose shall be checked for any leaks.
- (5). While carrying out a chipping and painting work at a height more than 2 meters, all related safety precautions for working at height shall be adhered to.
- (6). Painting work shall not be carried out on any hot surfaces or places where temperature is high.
- (7). Dock Worker carrying spray painting work shall wear all requisite PPEs

**24. Regulation framed under serial no.(zzd) providing for the employment of persons for handling cargo, handling appliances, power operated hatch covers or other power operated ship's equipment, such as, door in the hull of a ship, ramp, retraceable car deck or similar equipment or to give signals to the drivers of such machinery;**

Every employer of the dock worker shall ensure:

**(1). Qualification for Crane and Winch operator, crane drivers, signaller, etc., –**

Single or pair of loading winches or cranes which can be operated from a single point, shall be operated by a single operator and he shall be –

- (a) Adult worker who has not completed 60 years of age; competent, reliable and can read and communicate in Hindi or English or local regional language;
- (b) Adequate induction training and screening of dock workers shall be carried out by the responsible person and record of such persons shall be maintained.
- (c) Possessing the knowledge of the inherent risks of the winch / crane operation and sufficiently trained.; and
- (d) Medically examined periodically and findings recorded in Form V of OSH & WC (Central)Rules 2026.

**(2). Transport Equipment**

- (a) Adult worker, who has not completed 60 years of age shall only be employed to operate any transport equipment, has valid license issued by appropriate authority and is sufficiently competent and reliable.

(b) Possessing the knowledge of the inherent risks of the operation of the transport equipment and sufficiently trained.;

**(3). Signaller.**

A signaller shall be employed when cargo is being loaded or unloaded by a fall at a hatch way. A second signaller shall be employed, when more than one fall is being used at a hatchway, to attend for each fall.

Provided that:

- (a) This Regulations shall not apply, in cases where a barge, lighter or other similar vessel is being loaded or unloaded, if the operator of the crane or winch, working the fall has a clear and unrestricted view of those parts of the hold where dock work is being carried on; and
- (b) Where the Inspector cum facilitator is of the opinion that owing to the nature of the crane or winch or other appliance in use or by reason of any special arrangements, the requirements of this sub regulation is not necessary for the safety of dock workers, he may suspend these requirements in writing.

**25. Regulation framed under serial no. (zze) providing for the transport of dock workers;**

Every employer of the dock worker shall ensure:

**(1) On land**

Suitable means of safe transport shall be provided for the dock workers for their movement from any place within the port to the working area or between the two working areas.

**(2) By water**

(a) If Dock workers are required to travel by water in connection with Dock work, suitable boat in good working condition shall be provided for transportation of workers. Permissible carrying capacity of the boat, certified by a competent authority, shall be clearly displayed on the boat and strictly followed. Vessels used for this purpose shall be in charge of a responsible person, and shall be properly equipped for safe navigation and with sufficient lifesaving appliances; but not less than the permissible carrying capacity of the boat.

(b) The means of transport referred to in sub-section (a) shall conform to the following:

- (i) Adequate protection is provided to the dock workers from inclement weather;
- (ii) the boat shall be manned by adequate and experienced crew, duly authorized by competent authority and proper means of communication with the shore;
- (iii) if the bulwarks of the boat are lower than 60 cm, the open edges shall be fitted with suitable fencing to a height of at least one meter above the deck. The posts, stanchions and similar parts used in the fencing shall not be spaced more than two meters apart;
- (iv) the number of life buoys on deck shall be at least equal to the number of persons in the crew and shall not be less than two;
- (v) all life buoys shall be kept in good state of maintenance and be so placed that if the boat sinks they remain afloat and one of the said buoys shall be within the immediate reach of the steersman and another shall, be situated far apart; and

(vi) the position of the steersman of the boat shall be such that he has a reasonably clear view of all sides.

**26. Regulation Framed Under serial no (zzf) providing for the precautions to be taken to protect dock workers against harmful effects of excessive noise, vibrations and air pollution at the workplace;**

Every employer of the dock worker shall ensure:

- (1) Adequate precautions shall be taken to protect dock workers against the harmful effects of excessive noise, and vibrations at the workplace. In no case the noise levels shall exceed the limits stipulated in **Schedule I**.
- (2) Employers shall ensure that vibration assessments are carried out where there is any risk of Whole Body Vibration (WBV) occurring, and the appropriate measures are taken as required. Periodic Medical examination of Dock workers shall be carried out in accordance with the standards framed under section 18 of the Code. In no case the vibration level for whole body should exceed the limits stipulated in **Schedule I**.

**27. Regulations framed under serial no. (zzg) providing for protective equipment or protective clothing;**

- (1) Every employer of the dock worker shall ensure that:

- (a) Where other means of protection against harmful agents are impractical or insufficient, dock workers shall be provided with adequate and appropriate protective clothing and Personal Protective equipment, free of cost, to protect them from the effects of such agents and shall be commensurate with the nature of work undertaken by them.
- (b) Protective clothing and personal protective equipment shall be of suitable quality conforming to the National Standards or any other relevant Standard as modified from time to time and maintained in good condition and shall be cleaned and disinfected at suitable intervals.
- (c) Where protective equipment and clothing may be contaminated by toxic or other hazardous goods, it shall be stored in a separate and secure storage to avoid contaminating the dock workers clothing, PPEs and other belongings.
- (d) Suitable protection equipment shall be issued to the dock workers employed in the reefer holds or chambers or reefer containers for providing complete body protection;
- (e) All the Dock workers who are exposed to hazards shall use and maintain the personal protective equipment provided to them in good condition during dock work.
- (f) To ensure the safety of dock workers, the employer shall ensure the following-
  - (i) The following Personal protective equipment shall be provided to the dock workers:
    - a. Safety helmet
    - b. Protective foot wear
    - c. Goggles and safety spectacles with face shields
    - d. Gloves and protective clothing to protect hand or whole body
    - e. Reflective jackets or otherwise conspicuously visible colour coded upper wear for easy identification
  - (ii) Wherever required, dock workers shall be provided with and required to wear the following personal protective equipment:
    - a. Ear Protection Devices when exposed to high noise.

- b. Appropriate masks when exposed to air borne contaminants.
- c. Waterproof clothing and head coverings when working in adverse weather conditions.
- d. Safety harnesses with independently secured lifelines where protection against falls cannot be ensured by other appropriate means.
- e. Life vests and life preservers where there is a danger of falling in water.
- f. Any other PPE as per the requirement of work.

(iii) The personal protective equipment shall be used after thorough testing by NABL accredited laboratory and such test procedure shall be in accordance with relevant BIS Standards or any other Standard as modified from time to time for a particular item of PPEs.

(iv) The personal protective equipment shall conform to the requirements stipulated in **Schedule IV**.

(g) The dock workers shall be kept informed about the limitations and residual hazards associated with handling of hazardous substances /working environment.

**28. Regulation framed under serial no.(zz) providing for—(i) the medical supervision; (ii) the ambulance rooms, first aid and rescue facilities and arrangements for the removal of dock workers to the nearest place of treatment**

**(1). Medical Supervision-**

- (a). The provisions of OSH & WC (Central)Rules 2026framed under Section 24 of the OSH & WC Code, 2020 shall be followed
- (b). The ambulance room shall be a separate room from the rest of the Port / Marine Terminal and used only for the purpose of first-aid treatment and rest.
- (c) A record of all cases of accidents and sickness treated at the ambulance room shall be kept and produced to the Inspector-cum-Facilitator on demand.
- (d) No medical officer shall be required or permitted to do any work which is inconsistent with or detrimental to his responsibilities under this rule.

**(2). Ambulance carriage-**

The provisions of OSH & WC Central Rules framed under Section 24 of the OSH & WC Code, 2020 shall be followed.

**(3). First-aid boxes-**

The provisions of OSH & WC Central Rules framed under Section 24 of the OSH & WC Code, 2020 shall be followed. In every dock and on board every ship there shall be provided and maintained so as to be readily accessible during all working hours.

**(4). Stretchers**

- (a) A sufficient number of suitable stretchers including a Neil Robertson Stretcher or any other suitable sling stretcher shall be provided at every dock at convenient places so as to be readily available in an emergency.
- (b) At least one Basket Stretcher shall be available in area where Dock work is carried out in Hatch. The Basket stretcher should be kept at a location which is easily accessible and in close proximity.

**(5). Medical examination of dock workers-**

- (a) The medical examinations of dock workers shall be as prescribed under OSH&WC Rule 2026 and no dockworker shall be charged for the same.

- (b) In the case of dock workers exposed to special occupational health hazards, the periodical medical examination shall include any special investigation deemed necessary for the diagnosis of occupational disease.
- (c) If the medical officer is of the opinion that the dock worker so examined is required to be taken away from the dock work for health protection, he may direct the Port Authorities or Dock Labour Board or other employers of dock workers accordingly, as the case may be. However, the dock worker so taken away shall be provided with alternate placement unless he is, in the opinion of the medical officer, fully incapacitated in which case the worker affected may be suitably rehabilitated.
- (d) Only the medical certificates issued by the medical officers of Government or local authority hospital or Port Hospital having undergone three months' duration training programme in Industrial Health OR medical doctor having undergone three months' duration training programme in Industrial Health and empanelled by DGFASLI, shall be treated as valid.
- (e) The criteria for empanelment of medical practitioners for issuing medical certificates to dock workers shall be as given under **Schedule VII**.

**(6) the safety and health organization.**

The central rules framed under OSH & WC Code, 2020 shall be applicable.

**29. Regulation framed under serial no. (zzj) providing for the investigation of occupational accidents, dangerous occurrences and diseases, specifying such diseases and the forms of notices, the persons and authorities to whom, they are to be furnished, the particulars to be contained in them and the time within which they are to be submitted; and**

The provisions as prescribed under OSH&WC Rule 2026 shall be followed.

**30. Regulation framed under serial no. (zzk) providing for the submission of statement of accidents, man-days lost, volume of cargo handled and particulars of dock workers; and**

- (1). The statement of accidents shall be provided as per **Form-X** as specified in OSH & WC (Central) Rules, 2026.
- (2). The particulars of man-days lost, volume of cargo handled and particulars of dock workers shall be provided as per **Form- IX** as specified in OSH & WC (Central) Rules, 2026.

**31. Regulations framed under serial no. (zzl) any other matter which may be required.**

**(1). Excessive weights**

- a) A dock worker shall not be allowed to lift, carry or move a load exceeding the maximum limit as stipulated in **Schedule-III**, subject to safe lifting capacity of the individual based on medical examination and recommendations.
- b) A group of dock workers jointly lifting, carrying or moving any material, article, tool or appliances, is permitted to a maximum weight equal to capacity of the weakest member multiplied by the number of the dock workers in the group.

c) Suitable technical devices shall be used for the manual transport of loads, as far as reasonably practicable.

The dock workers proposed to be engaged in regular manual transport of loads within the permissible limits be subjected to medical examination and periodical medical examination for Work Related Musculoskeletal Disorder (WMSD) prior to regular assignment of manual lifting of loads, at ~~an~~ intervals of not less than 12 months, if the assignment of such jobs is likely to exceed for more than 12 months.

**(2). Hooks for bales, etc.**

When the working space in a hold is confined to the square of the hatch, hooks shall not be fastened to the bands or fastening of bales of cotton, wool, cork, gunny bags, or other similar goods, nor shall hooks be used for raising or lowering a barrel when due to the construction or condition of the barrel or the hooks, as they may cause risk to dockworkers.

**(3). Tandem or dual lifts**

The person with management or control of plant at a workplace shall ensure, as far as reasonably practical, that no load is lifted simultaneously by more than one item of plant unless the method of lifting ensures that the load placed on each item of plant does not exceed the certified SWL capacity of the plant.

**(4). Weather conditions**

Dock Work should not be carried in adverse weather conditions which may affect lifting operations.

**(5). Emergency Response Procedures in Lifting Operations.**

a) The workplace where the crane operation is to be carried out, shall have an emergency plan with an effective response to evacuate people from the vicinity of the crane in a controlled manner.

b) A reliable and effective means of communication should be established between all workers in the vicinity of the crane to permit and ensure effective evacuation from danger areas.

c) Contact numbers for emergency services should be prominently displayed.

d) Emergency procedures should be communicated to the workers and be informed about:

- (i) Using warning systems and intended response when they sound
- (ii) Shutting down the crane safely
- (iii) Evacuating the crane and the area nearby in a controlled way
- (iv) Accessing and providing first aid treatment, and
- (v) Location and use of firefighting and rescue equipment and

e) The crane should be fitted with an emergency stop device which shall:

- (i) remove the energy supply to the crane and bring the crane to a complete stop when activated
- (ii) be readily visible and coloured red
- (iii) be easily accessible and located so the operator is not be exposed to other hazards when activating the device, and
- (iv) locks in the stop position when activated and requires a manual reset.

f) The braking efficiency of the hoisting drive train should be tested before the first use of work box or personnel cradle each day by hoisting and holding a load not less than twice the maximum hoisted load of the loaded work box or personnel cradle.

**(6). Power trucks and hand truck**

(a) All trucks/trailers and tractor equipment shall be of good material, sound construction, sufficiently strong for the purpose for which it is used and maintained in good working condition: Provided that trucks and trailer employed for transporting freight containers shall be of the size to carry the containers without over hanging and provided with twist locks conforming to national Standards at all the four corners and these shall be:

- (i) Approved by a competent person; and
- (ii) Inspected by a responsible person once at least in every month and record maintained.

(b) All trucks and other equipment shall be inspected at least once a week by a responsible person and when any dangerous defect is noticed in equipment, it shall be immediately taken out of use.

(c) Power trucks and tractors shall be equipped with effective brakes, headlights, tail lamps, reverse horn and reverse proximity sensor wherever practical and maintained in good working condition.

(d) Side stanchions on power trucks and trailers for carrying heavy and long objects shall be—

- (i) Of substantial construction and free from defects;
- (ii) Provided with tie chains attached to the top across the loads for preventing the stanchions from spreading out; and
- (iii) Wherever necessary the stanchions shall be in position while loading and, unloading.

(e) Safe gangways shall be provided for to and fro movement of dock workers engaged in loading and unloading in lorries, trucks, trailers and wagons.

(f) Trucks and other equipment; shall not be loaded beyond their safe carrying capacity which shall be clearly and plainly marked on them.

(g) Handles of hand trucks shall be so designed as to protect the hands of the dock workers or else be provided with knuckle guards.

(h) Persons other than operator shall not be allowed to travel on any transport equipment engaged in dock work.

(i) Driver of the transport equipment shall manoeuvre the equipment in a safe manner under the direction of a signaller only. Provided that this sub-para shall not apply in case vision of the driver is not obstructed.

(j) The Port authority shall decide the safe speed limit for each road and display the same on all the roads in conspicuous places, and the report on safe speed limit shall be sent to Inspector-cum-Facilitator.

(k) The driver of any transport equipment while driving shall wear the seat belt.

(l) The safe operating procedures as per the standard prescribed under the standards under section 18 of the Code shall be followed.

(m) When any transport equipment is parked or left unattended, hand brake or other parking brake shall be properly applied. Additional appropriate precautions such as chokes shall be applied to prevent unexpected movement if it is necessary to park on a slope.

(n) When refueling is carried out, it shall be ensured that—

- (i) The engine is switched off, the hand brake is applied, and the stop log is placed in position
- (ii) The driver is off the motor vehicle;
- (iii) Sources of ignition are excluded from the spillage;
- (iv) Spillage and overfilling are prevented;

- (v) Any spillage that may occur, is cleaned up before the engine is started;
- (vi) Filler caps are securely replaced.
- (o) A person in possession of the valid driving license issued by the appropriate licensing authority and the dock entry permit issued by the Port Authority or equivalent authority, shall only be allowed to drive a transport equipment in the port.
- (p) No person shall drive any transport equipment above the speed limit as per the guidelines to be published by the concerned Port Authority for the area under its jurisdiction.
- (q) No person shall drive any transport equipment at a speed or in a manner which is dangerous to any port property or facility or the persons moving in the port.
- (r) No person shall drive any transport equipment under the influence of any other intoxicating substance.
- (s) The driver of transport equipment shall follow the safe driving practices as per the guidelines to be published by the Port Authority.
- (t) All transport equipment shall be parked only in the area designated by the Port Authority.
- (u) The driver of any transport equipment shall strictly follow—
  - (i) any applicable direction as indicated on or by notice, traffic sign or signal fixed or operated by the concerned Port Authority;
  - (v) any direction indicated by automatic signalling devices fixed at road intersections in the port.
- (w) No driver or person in-charge of any transport equipment shall cause or allow the transport equipment to be left abandoned or to remain parked at any location in the port that may cause danger, obstruction, hazard or undue inconvenience to either port users or persons in the port.
- (x) The driver of any transport equipment or the person in-charge of the transport equipment shall not allow any unauthorized person to co-ride in or on the vehicle.
- (y) No person shall attempt to board any transport equipment while such equipment is in motion.
- (z) No person shall be allowed to sit, take rest, sleep or lie down under any parked motor vehicle, or on any floor meant for parking of motor vehicles or on any road side in the port.
- (za) No person shall be employed to operate a crane, locomotive or forklift truck or to give signals to a crane or locomotive operator unless his eye sight and colour vision have been examined and declared fit to work, whether with or without the use of corrective glasses, by a qualified ophthalmologist or Port Medical Officer or a empanelled doctor.
- (zb) The eye sight and colour vision of the person employed shall be examined at least once in every 24 months up to the age of 45 years and once every 12 months beyond the age and the record of such examination or re-examination shall be maintained.

**(7). Forklift and electrically driven carriers**

- (a) Electrically driven trucks or cars, fork-lifts, etc. shall be fitted with at least one effective mechanical braking device and mechanically operated current switched off that is activated automatically when the operator leaves the vehicle.
- (b) Fork-lift trucks shall be fitted with overhead protective guard to protect the operator from falling objects.
- (c) Fork-lift trucks or electric cars shall have their gross weight conspicuously marked upon them.

(d) When a fork-lift truck or electric car is operated in intermediate decks, steps shall be taken to ensure that the working surface can support the load and the hatch covers cannot be dislodged by the movement of the truck.

**(8). Stability test**

All fork-lift trucks and electric cars shall be tested for stability. All the forklifts and electric cars shall be tested and examined by the ~~approved~~ competent person.

**(9). Dock railways**

(a) Sufficient clearance to ensure safety shall be allowed between structures or piles of cargo and railway track.

(b) Locomotive drivers shall act only on signals given by an authorized person: Provided all electronic or manual stop signals shall always be adhered to, irrespective of their source.

(c) Locomotives pulling or pushing wagons when passing through an area where dock workers are employed shall move at near dead slow speed and shall be guided by a man on board.

(d) Locomotive or wagon shall not be moved on a railway track unless an efficient audible warning signal is functional and the locomotive or wagon is guided by a person in front on foot where dock workers are working, whose safety can be endangered, while approaching any curve with restricted sight, or any other location hazardous to dock workers.

(e) When a railway wagon or a group of wagons not directly connected to a locomotive is being moved, a person shall be appointed to control each wagon or a group of wagons.

(f) Cranes, ship's winches and derricks shall not be used to move railway wagons.

(g) Fly shunting in premises where dock workers are working in dock shall be prohibited and all trains shall be brought to dead stop before any wagons are cut loose.

(h) As far as practical, idle wagons shall not be left stationary on quays with closely short distances between them.

(i) When dock workers are required to work between or beneath railway wagons, they shall be provided with a look out man responsible for giving them early necessary warning.

(j) Dock workers shall not be employed inside open wagon when Bulk cargo is being handled by means of grabs or shovels; or Steel cargo is being handled by means of electro-magnets.

(k) Locomotive used for pulling or pushing wagons shall be maintained in good repairs and working conditions.

(l) Before moving railway wagons, train crews shall ensure that all dock workers are out of the wagons and danger zones and 'all clear' signal has been given by wagon supervisor.

**(10). Conveyers**

(a) Conveyers shall be of sound material, good construction and sufficient strength to support safely the loads for which they are intended, and shall be kept in good working condition.

(b) Conveying machinery shall be so constructed and installed as to avoid hazardous points between moving and stationary parts or objects.

(c) When a passageway is adjacent to an open conveyer a clearance of at least 90 centimetre shall be provided between the inner edge of the walkway and the conveyer.

- (d) When dock workers have to cross over conveyers, adequate facilities at specified locations affording safe and appropriate illumination at the passage shall be provided.
- (e) When conveyers that are not entirely enclosed, cross over locations where dock workers are present or might walk under the conveyor/s, sheet metal or screen guards shall be provided to protect dock workers against any material falling from conveyers.
- (f) Power driven conveyers shall be provided with devices for stopping the conveyer machinery in an emergency, at loading and unloading stations, at drive, loading ends, and also at other convenient locations.
- (g) Adequate fencing shall be provided at transfer points.
- (h) Conveyers which carry loads up-hill shall be provided with mechanical devices to prevent machinery from reversing with the loads towards the loading end, in the event of the power being cut-off.
- (i) Where two or more conveyers are operated together, the controlling devices shall be so arranged that no conveyer can feed on to a stopped conveyer.
- (j) Where the tops of hoppers for feeding conveyers are less than 90 centimeters above the floors, the openings shall be adequately guarded.
- (k) The sides of the conveyors moving solid objects should be at least 10 centimeters high, or half the height of the objects, whichever is greater.
- (l) Where conveyers extend to locations not visible from the control stations, shall be equipped with gongs, whistles or signal lights, to be used by the operators before starting the machinery to warn dock workers.
- (m) Whistles, flags or signal lights shall be provided where necessary to enable the dock workers to communicate with the operator.
- (n) Conveyers shall be provided with automatic and continuous lubrication systems, or with lubricating facilities so arranged that oiling and greasing can be performed without the oilers coming within dangerous proximity to moving parts.
- (o) Conveyers shall be thoroughly inspected once in every three months by a responsible person.
- (p) Dock workers shall not ride on conveyers.
- (q) Belt conveyers shall be provided with safety guards at the nips of the belts and drums.
- (r) Intake openings of blower or exhaust fans for pneumatic conveyers shall be protected with substantial metal screens or gratings.
- (s) Frames of gravity roller and chutes shall be kept free of splinters, sharp edges and rough surfaces.
- (t) Gravity roller and chutes shall not be used as passage by dock workers.
- (u) Side boards of chutes shall be of sufficient height to prevent cargo from falling off.
- (v) Suitable provision shall be made for the cleaning of conveyers and for clearing obstructions safely. Where appropriate, guards shall be interlocked. A suitable time delay shall be incorporated if the machinery has a significant overrun before stopping.
- (w) On both sides of the belt driven conveyors, pull chord switches at regular intervals shall be provided, for emergency stop;
- (x) Appropriate cautionary display board shall be provided in the regional language understood by the dock workers both in pictorial and verbal manner about the hazards associated with the conveyors.

**(11). Transport, lorries, trucks and vehicles**

- (a) Automatic audible alarms and lights shall be fitted to warn of forward or reversing movement of vehicles. These alarms and lights shall operate continuously or in hazard mode by flashing, ~~usually~~ when reversing of vehicle.
- (b) Radio sensing devices, giving off warning light and alarm sounds inside the cabin to alert the operator if a pedestrian is within a predetermined distance from the rear of the mobile unit (Equipment/vehicle etc.) when the operator selects reverse, shall be fitted into vehicles.
- (c) Where powered mobile plant is used, an employer shall, as far as is reasonably practical, control the risk of:
  - (i) The powered mobile plant over turning;
  - (ii) Objects falling on the operator of the powered mobile plant;
  - (iii) The operator being ejected from the powered mobile plant in case of emergency like, fire, etc.;
  - (iv) Powered mobile plant colliding with pedestrians or other powered mobile plant.
- (d) Industrial lift trucks should be operated according to the manufacturer's instructions and within the design parameters.
- (e) An employer shall ensure that an industrial lift truck is fitted with warning devices that are appropriate to effectively warn people who may be at risk from the movement of the industrial lift truck.
- (f) Before Using plant that lifts people or materials, the following factors should be considered before using this type of plant:
  - (i) The nature of the load and weight being lifted
  - (ii) The frequency of use
  - (iii) The systems of work
  - (iv) Movement of the lifting mechanism
  - (v) Supporting areas and structures
  - (vi) The stability of the plant and the terrain it is used on
  - (vii) Communication systems
  - (viii) emergency evacuation of people from the plant
  - (ix) protective equipment and safety gear
  - (x) Periodic structural checks.
- (g) The employer shall also ensure that the operator is properly trained and instructed in the safe use of the auxiliary power unit and the circumstances under which it can be used.
- (h) An employer shall ensure, so far as reasonably practicable, that mobile plant not in use, is left in a state that does not create a risk for any person.

**(12). Vehicular Traffic management plans**

- (a) The port authority shall maintain an appropriate traffic management plan that helps to manage movement of people and goods in an area to keep traffic moving smoothly and minimize the risk of accidentensure that traffic movement are safe, efficient and controlled across their premises and shall be reviewed every 12 months. A traffic management plan shall ensure the following:
  - (i) Identify and summarize current controls to reduce or eliminate hazards and risks.
  - (ii) Include the site layout, designated pedestrians and working areas,

- (iii) All the roads, walkways shall be properly painted with safety signages as per the traffic management plan
- (iv) Dedicated persons shall be deployed to manage vehicular traffic flow and enforce road traffic rules
- (v) All the entries to the site shall be locked or manned to prevent unauthorized entry.
- (vi) All the pedestrians shall use the designated walkways.
- (vii) All the operators and dock worker shall be trained and out of the traffic ways.
- (viii) All the idle Lifting equipment, transport equipment or any appliances shall be parked in the designated area.

**(13). Common user facilities**

- (a) In managing common user facilities, particularly when more than one business or undertaking may be working in the same area, traffic routes for neighbouring operations should be considered to ensure different activities can be safely carried out without unacceptable risk.
- (b) The common user operator should develop a traffic management plan in consultation with the relevant stakeholders working onsite. Each individual port authority develop its own traffic management plan.

**(14). Traffic movement within a terminal or facility**

- (a) Truck routes and loading and unloading points should be marked out or otherwise indicated.
- (b) Loading and unloading areas should be clear of other traffic, pedestrians and people, not involved in the activity.
- (c) Trucks or Trailers should not be loaded or unloaded in any other position without permission of the supervisor or foreman. Truck re-sequencing should not be allowed inside the loading and unloading areas and the vehicle twist locks/lashing shall be released only after entry and locked before exit from the site.
- (d) Truck drivers should follow site safety guidelines and traffic management plans including being aware of exclusion or restricted zones when loading or unloading.

**(15). Movement of vehicles in cargo storage areas,**

Where vehicles are used to handle cargo the area should be kept separate from pedestrians and other operations, where-ever practical. Barriers may be used where pedestrian routes are adjacent to stacking areas to prevent collision between equipment and people. Warning Signs shall be displayed and unauthorized entry to the area shall be prohibited.

**(16). Reversing vehicles**

Where-ever practical, the flow of traffic shall be designed to minimize reversing. Where it is necessary to reverse vehicles, control measures shall include:

- (a) Assisting drivers detect movement around the vehicle through mirrors, reversing cameras, sensors and alarms:
- (b) Using visual warning devices like flashing lights: having high-visibility markings for powered mobile plant, and:

- (c) Ensuring the provision and use of effective communication systems between signallers and drivers and between plant operators including straddle carriers and trucks.

**(17). Vehicles queuing and parking**

Work areas should have clearly visible speed limit signs and lines showing truck queuing and vehicle parking areas. In order to control unexpected truck queuing and congestion, a truck marshalling area may be used.

Vehicles not connected with dock work, should be kept separate from stevedoring operations.

**(18). Landside-straddle carriers**

Straddle carriers that operate in proximity to other vehicles and pedestrians while in use, it shall be ensured that:

- (a) A straddle carrier grid is maintained for the safe movement of vehicles and loading and unloading operations,
- (b) And safe areas are designated within the grid to allow safe manoeuvring of straddle carriers, other vehicles and movement of workers.

**(19). Grids**

Loading and unloading containers from road vehicles should be carried out on identified straddle carrier exchange grids. Grids provided for straddle carriers to load or unload containers from road vehicles should be clearly marked and not used as general waiting areas for road vehicles. Where-ever possible, a straddle carrier shall:

- (a) Approach a road vehicle from the rear during loading or unloading and
- (b) Leave the vehicle by moving away from the vehicle's rear, and
- (c) Approach a grids lot from the opposite direction of road vehicles.

Ample space shall be provided for road vehicles to reverse in to a slot on a grid safely if this maneuver is necessary.

Any over dimensional (ODC) or damaged container that cannot be handled safely at the grid should be moved to a suitable designated area where it shall be handled safely.

**(20). Safe areas – vehicle drivers**

- (a) A designated safe area where drivers of road vehicles can stand wait while containers are being lifted on to or off their vehicles should be provided and clearly marked.
- (b) The safe area should be located in such a way that workers are clearly visible to drivers of straddle carriers as they approach.
- (c) If the area is located between slots, the size of the area should be determined for the grid layout, the width of the straddle carriers and other relevant operational factors.
- (d) When loading or unloading a road vehicle the driver should leave the cabin of the vehicle and stand in a clearly marked area before the approach of a straddle carrier.
- (e) This area should be forward of the cabin of the vehicle, a safe distance from the vehicle and visible to the straddle carrier operator.
- (f) The driver should remain in the marked area throughout the loading or unloading operation and not return to the cabin until the straddle carrier has left the grid.
- (g) The straddle carrier operator should not approach the grid if the driver of the truck/trailer cannot be seen.

**(21). Shelters for transport workers**

- (a) All weather shelters for transport workers to take rest, shall be provided at suitable locations, at discretion of port authority, in Docks to ensure safe resting place is provided to the transport workers with no effect to health and personal life from known and unknown hazardous accidents.
- (b) Port authorities shall ensure the facilities are free from defects and provided with suitable drinking water provision.
- (c) Port authorities shall display cautionary notice for transport workers for unauthorised occupation of non-designated places for rest.

**(22). Storage and Transportation**

**(a) Land Storage Tanks**

- (i) All openings such as manholes, inlets, outlets, draining out points, etc., shall be made such that they can be locked and/or effectively sealed.
- (ii) For each installation, the total storage capacity, size and number of tanks need to be related to the size and frequency of intakes, rates of turnover and the number of different products handled, etc., shall be displayed at conspicuous places.

**(b) Ships' Tanks**

- (i) Complete segregation of Ships tanks shall be achieved by using individual pumps and line systems, each tank having its own dedicated pump and line system.
- (ii) Mild steel tanks should preferably be coated to prevent corrosion of the mild steel by the cargo.
- (iii) The tanks shall always be inspected by a responsible person before a cargo is loaded and, if necessary, repairs to the coatings should be carried out.

**(23). Pipelines**

- (a) There shall be clear marking or identification systems for the pipelines and storage tanks.
- (b) The condition such as cleanliness of storage tanks, road tankers, ship's tanks and pipelines shall be inspected by a responsible person for every loading or unloading and written reports provided.

**(24). Safety Performance Review for Renewal of License.**

The Port authority shall obtain a safety performance report from the Chief Inspector- cum- Facilitator prior to issue of renewal of license, regarding the safety performance and compliance of the regulations while granting the renewal of license to employer of the dock workers / Stevedores. The application shall be submitted by the concerned employer of the dock workers / stevedore to the Port Authority as mentioned in **Form VII(Part B)**.

**(25). Training of dock workers**

- (a) All responsible persons and dock workers, according to the nature of their work and the skills required for performing their duties, shall undergo initial training and periodic retraining at least once every two years. The training shall include safety aspects and the precautions to be observed in pursuance of the provisions of the Code, Rules, and the Standards framed therein
- (b) All first-aiders shall be provided training including refresher training by a qualified medical officer/Agency authorized for the purpose.

**(26). Lightning**

- (a) Structures with inherent explosive risks; like explosives, warehouses, import and storage terminals and berths shall be provided with effective lightning protective system as stipulated in relevant national Standards.
- (b) For structures other than as stated in para (a) above, the levels of lightning protection shall conform to applicable national Standards
- (c) During Electrical storms, discharging very high voltage of electricity, all loading or unloading of explosives shall be immediately suspended. All dock workers shall be removed from the loading or unloading area to a safe location until the electrical storm has passed.

**(27). Safety**

In case of ship passing close by, likely to affect the stability of a moored ship resulting in broken moorings or hoses, the master shall keep their ship at a safe distance from a moored or anchored ship in a manner intended to reduce the risk of this type of incident and ‘safe distance’ should be interpreted accordingly.

**(28). On board vessels alongside berths**

(a) For vessels alongside the Port berths / at mooring points, the ship's Master shall be responsible for extinguishing any fire and for maintaining adequate stability of the vessel at all times and in particular when water is pumped into the vessel to fight a fire.

(b) When any incident involving fire and/or dangerous substances occurs on a vessel alongside, then the Master shall ensure that the alarm is raised ashore.

(c) In the event of fire on board, the ship's master shall be implement emergency cast off under instructions of port authority.

(d) In the event of underwater damage that may cause flooding in the compartments, the ship's master shall activate their Emergency response plan and if required, disembark persons other than those required for damage control under intimation to port authority.

**(29). On board vessels not alongside berths**

For vessels at anchor, underway or aground within the Harbor limits, the ship's Master shall be responsible for dealing with any emergencies.

**(30). Vessel responsibilities**

The ship's Master shall be responsible for the overall safety of the vessel including the efficient use of any on-board firefighting systems and arrangements for dealing with the spillage or release of hazardous cargo.

**(31). Incidents involving dangerous substances**

In case of any Incident during handling of hazardous cargo, that can cause risk of personal injury or risk to the safety of a vessel, the responsible person shall immediately stop that operation and inform the Port authority. The operation shall be resumed only after corrective measures have been taken and after getting clearance from the port authority.

**(32). Safety of visitors**

Port authorities shall ensure appropriate safety measures, by means of notices, verbal instructions or otherwise, for visitors and others not involved in dock work and they shall not be allowed to enter into hazardous operation locations.

**(33). Hot work**

The master of the ship shall ensure the following:

(a) Hot work should be avoided on-board. If so necessary, hot work shall be carried out under proper written communication with the Port authority.

(b) Prior to the work, the spot analysis shall be carried out for presence of hydrocarbon and adequate measures shall be taken in this regard.

- (c) A compartment in which hot work is to be undertaken shall be cleaned and ventilated until tests of the atmosphere indicate 19.5% to 23.5% oxygen content by volume and not more than 5% Lower Flammability Limit (LFL). Ventilation during hot work shall be continued.
- (d) Hot work shall be permitted in accordance with prevailing national or international Standards.

#### **(34). Cold Storage Facilities**

Every employer of the Dock Worker shall ensure the following:

- (a) Reducing worker exposure to the cold, where possible – consider using upright or deep freezers instead of walk-in cold rooms,
- (b) Reducing the time the workers are in cold rooms,
- (c) Ensuring clothing suits the temperature and duration of activity and minimizes skin exposure to the cold,
- (d) Ensuring walk-in cold rooms' internal door opening mechanisms are in good working order and are regularly maintained and tested and ensuring walk-in cold rooms have emergency alarm buttons fitted and regularly tested so that anyone trapped inside can send for help, using slip-resistant floor surfaces to reduce slip hazards,
- (e) Maintaining good housekeeping practices when stacking and storing items to remove trip hazards,
- (f) Ensuring adequate lighting is provided for the tasks in the workspace, an immediate support in the event of an emergency and avoiding people working in isolation,
- (g) having a emergency response procedure in place with appropriate training and regular test drills,
- (h) having reliable communications systems in place and carrying out tests regularly,
- (i) Assessing manual handling tasks and implementing systems to eliminate the risk of injury and providing appropriate personal protective equipment (PPE) to suit the working conditions (e.g. footwear and clothing) and making sure workers wear it.

#### **(35). Structural Integrity**

- (a) All port authorities shall carry out Structural integrity study for buildings and structures and all Cargo handling equipment and associated units by experts once in five years.
- (b) For Decommissioning, dismantling and disposing of plant and equipment, a person with management or control of plant at a workplace shall ensure that plant is not decommissioned or dismantled unless:
  - (i) It can be carried out without risks to health and safety as far as is reasonably practicable,
  - (ii) the person engaged in decommissioning or dismantling the plant and equipment is duly authorised and,
  - (iii) is provided with all available information necessary to eliminate, or where this is not reasonably practical, minimize risks to health and safety,
  - (iv) The processes associated with the decommissioning and dismantling shall be duly approved by the port authority,
  - (v) All equipment due for decommissioning, structures due for demolition and its surrounding areas, shall be adequately fenced and prohibited for entry of any unauthorized Dock worker.

**(36). Powers of Inspector-cum-Facilitators-**

(a) An Inspector-cum-Facilitator may at any port for which he is appointed—

- (i) enter, with such assistance, (if any), as he thinks fit, any ship, dock, warehouse or other premises, where any dock work, is being carried on, or where he has reason to believe that any dock work is being carried on;
- (ii) make examination of the ship, dock, lifting appliance, loose gear, lifting device, staging, transport equipment, warehouse, container yard, freight station and terminal or other premises, used or to be used for any dock work;
- (iii) require the production of any register, muster roll or other document relating to the employment of dock workers and examine such document;
- (iv) take on the spot or otherwise such evidence of any person which he may deem necessary:

Provided that no person shall be compelled under sub-regulation 36(a)(iv) to answer any question or, give any evidence tending to incriminate himself;

- (v) take copies of registers, records or other documents or portions thereof as he may consider relevant in respect of any offence which he has reason to believe has been committed or for the purpose of any inquiry;
- (vi) take photograph, sketch, sample, weight measure or record as he may consider necessary for the purpose of any examination or inquiry;
- (vii) hold an inquiry into the cause of any accident or dangerous occurrence which he has reason to believe was the result of the collapse or failure of any lifting appliance, loose gear, transport equipment, staging or non-compliance with any of the provisions of the Code or the regulations;
- (viii) issue show-cause notice relating to the safety, health and welfare provisions arising under the Code or the regulations;
- (ix) prosecute, conduct or defend before any court any complaint or other proceedings, arising under the Code or the regulations or the rules
- (x) direct the port authority, dock labour board and other employers of dock workers for getting the dock workers medically examined if considered necessary.

(b) A person having general management and control of the premises or the owner, master, officer in-charge or agents of the ship, as the case may be, shall provide such means as may be required by the Inspector-cum-Facilitator for entry, inspection, examination, inquiry, or otherwise for the exercise of his powers under Code and the regulations in relation to that ship or premises which shall also include the provision of launch or other means of transport.

**(37). Notice of Inspection-**

(a) Inspector-cum-Facilitator may notify any defects or deficiencies which may come to his notice during his inspection and examination which he believes is required to be pointed out together with any orders passed by him under the Code or the regulations to—

- (i) the owner, master, officer in charge or agents of the ship; or
- (ii) the port authority; or the owner of lifting appliances, loose gears, lifting devices and transport equipment; or

- (iii) the employer of dock workers; or
- (iv) the owner of licensed private terminal.

(b) When an Inspector-cum-Facilitator serves notice, under sub-regulation (a) above, in relation to any dock, lifting appliance, loose gear, lifting device, transport equipment, ladder or staging, he may, in the notice prohibit the dock work where conditions are dangerous to life, safety or health of dock workers and the use of the same in connection with the dock work and such dock, lifting appliances, loose gears, lifting devices transport equipment, ladders or staging shall not be used until the defect or defects specified in the notice have been remedied and the Inspector-cum-Facilitator has withdrawn the prohibitory order with the approval of the Chief Inspector-cum-Facilitator.

**(38). Appeal**

Any person aggrieved by an order of the chief inspector-cum-facilitator passed under section.38(1C)(a&b) of the Code may , within 15 days from the date on which the order is communicated to him prefer an appeal to the Secretary in the Government of India, Ministry of Labour and Employment, New Delhi and the provisions of section.38(1C)(c) of the Code shall apply accordingly.

**(39). Penalties**

Only save as is otherwise expressly provided in these regulations whoever being a person responsible to comply with any of the regulations commits a breach of such regulations shall be guilty of an offence and punishable as provided under the Code.

**(40). Responsibilities**

- (a) It shall be the duty of the Port Authority to comply with regulations 6(1), 6(2), 6(4), 7(1 to 3), 8, 9(1 to 3), 10, 13(3), 15(3)(m), 17(3), 22(7), 22(9), 25(1), 25(2), 26, 28(1)(b), 28(2 to 5), 31(9)(a), 31(21)(b), 31(24), 31(25).
- (b) It shall be the duty of the owner, or master, or officer-in-charge and the agents of a ship to comply with regulations 6(3), 6(2), 8(1)(a to c), 10(1)(a), 11, 12,
- (c) (i) It shall be the duty of the owner of the lifting appliance, loose gear, container and transport equipment or any other equipment used in dock work on shore or on board the ship to comply with the regulations 10(1)(d), 11(9), 14(1 to 3), 15(2)(a), 15(3)(e), 16(1), 16(2), 18(1 to 4), 19(1 to 4), 19(6), 19(7)(a to d), 19(9), 31(6)(a to d), 31(6)(g), 31(6)(f), 31(6)(n), 31(7)(a to c), 31(8), 31(10).
  - (ii) In case lifting appliance, loose gear, or any other equipment used in dock work on board a ship not registered in India. It shall be the duty of the master or Chief Officer of such ship and agent of such ship to comply with the regulations 11(9), 14(1 to 3), 16(1), 16(2), 18(1 to 4), 19(1 to 4), 19(6), 19(7)(a to d), 19(9),
- (d) (i) It shall be the duty of every employer and of all agents, dock workers and dock workers employed by him to comply with regulations 7(1)(a), 7(1)(b), 10(1)(e), 15(3)(g to i), 15(4)(h).
  - (ii) It shall be the duty of every employer to comply with regulations 6(1)(b), 6(3)(c), 6(3)(f), 6(3)(h), 6(3)(i), 6(5), 8(1)(d), 10(1)(d), 10(1)(e), 11(1), 11(3), 11(4)(b) 11(5)(g), 11(5)(h), 11(6), 11(8), 12(1 to 4),, 13(1 to 2), 15(2)(b) , 15(2)(c), 15(3) except 15(3)(m), 15(4), 16(1)(b),

16(2) (d to h), 17(1), 17(2), 18(3), 18(4), 19(7)(e), 19(8 to 11), 20(e), 21(1), 21(3 to 6), 22(2 to 4), 22(7), 22(8), 22(12), 22(13), 24(1), 24(3), 25(1), 25(2), 26, 27, 28(5), 31(2), 31(6)(d), 31(6)(e), 31(6)(f), 31(6)(h), 31(7)(d), 31(9)(i), 31(9)(j), 31(10)(p), 31(10)(t),

Provided that where the dock work is carried on by a stevedore or other person other than the owner of a ship it shall be the duty of the owner, master or officer-in-charge of the ship, to comply with regulation 11(8) so far as it concerns:

- a. Any hatch not taken over by the said stevedore or other person for the purpose of the dock work and
- b. any hatch which, after having been taken over by the said stevedore or other person for the purpose of the dock work—

(i) has been reported by written notice to the owner, master or officer-in-charge of ship, or by on behalf of the said person, as being hatch at which the dock work has been completed for the time being;

(ii) either has been left by the persons fenced or covered as required by regulation 11(8) or has been taken into use by or on behalf of the owner of the ship, and in either case has been so reported by such written notice as aforesaid. It shall be the duty of the owner, master or officer-in-charge of the ship to give immediately written acknowledgment of such written notice as aforesaid.

(e) It shall be the duty of every dock worker to comply with the requirement of such of these regulations so far as it relate to that he discovers any defects in the lifting appliance, loose gear, lifting device, conveying any transport equipment or other equipment to report such defects without unreasonable delay to his employer or foreman or other person in authority.

(f) No person shall unless duly authorised or in case of necessity, remove or interfere with any fencing, gangway, gear, ladder, hatch covering, lifesaving appliance, lighting, or other thing whatsoever required by the Code and these regulations to be provided. If removed such things shall be restored at the end of the period during which their removal was necessary, by the persons last engaged in that work necessitated such removal.

(g) (i) No employer shall allow lifting appliance, loose gear, lifting device, or conveying and transport equipment to be used by dock workers which does not comply with regulations .

(ii) If the person whose duty is to comply with regulations mentioned in sub-regulation (2) above fail to do so, then it shall also be the duty of the employer of the dock workers to comply with such regulations within the shortest time reasonably practicable after such failure.

(h) It shall be the duty of the person for the time being in charge of any ship to produce for inspection and examination certificates required under regulation 10(1)(d), 11(9), 14(1 to 3), 16(1), 16(2), 18(1 to 4), 19(1 to 4), 19(6), 19(7)(a to d), 19(9), 31(6)(a to d), 31(6)(g), 31(6)(f), 31(7)(a to c), 31(8), 31(10).

(i) Every dock worker shall use the means of access provided in accordance with these regulations and no person shall authorise or order another to use means of access other than those provided in accordance therewith.

(j) No person shall go upon any hatch beam for the purpose of adjusting the gear for lifting them on or off nor shall any person authorise or order another to do so.

(k) It shall be the duty of the Dock Labour Board and every other employer of dock workers to comply with regulations 24(1), 25(1), 28(2), 28(5),

(l) It shall be the duty of the competent person to comply with the regulations 14(2), 19(2 to 5)

\*\*\*\*\*

### SCHEDULE I

[See (Regulation 26)]

#### Noise and Vibration Exposure

Table 1: Permissible exposure in cases of continuous noise

Total time of exposure (continuous or a number of short-term exposures) per day in hours.	Sound pressure level in dBA
(1)	(2)
8	85
6	87
4	90
3	92
2	95
1.5	97
1	100
3/4	102
1/2	105
1/4	110

#### Notes :

1) No exposure in excess of 110 dBA is to be permitted.

2. For any period of exposure falling in between any figure and the next higher or lower figure as indicated in column 1, the permissible sound pressure level is to be determined by extrapolation on a proportionate basis.

Table 2: Permissible exposure levels of impulsive or impact noise

<b>Peak sound pressure level in dB</b>	<b>Permitted number of impulses or impact per day</b>
140	100
135	315
130	1,000
125	3,160
120	10,000

Notes:

- 1). No exposure in excess of 140 dB peak sound pressure level is permitted.
- 2). For any peak sound pressure level falling in between any figure and the next higher or lower figure as indicated in column 1, the permitted number of impulses or impacts per day is to be determined by extrapolation on a proportionate basis

#### **PERMISSIBLEEXPOSUREINCASESOFWHOLE-BODYVIBRATION\**

1. Exposure action value of 0.5 m/s<sup>2</sup> A(8) at which level employers should introduce technical and organisational measures to reduce exposure.
2. Exposure limit value of 1.15 m/s<sup>2</sup> A(8) which should not be exceeded.  
(Where A(8) stands for average (A) exposure over an eight-hour (8) a day.)

## SCHEDULEII

[See Regulation 14(2), 19(2), 19(3) &amp; 19(8)]

**MANNER OF TEST AND EXAMINATION BEFORE TAKING LIFTING  
APPLIANCE, LOOSE GEAR AND WIRE ROPE INTO USE**

Test loads:

**1. Lifting Appliance:**

Every lifting appliance with its accessory gear shall be subjected to a test load which shall exceed the safe working load (SWL) as follows

Safe working load	Test load
Up to 20 tones	25 percent in excess of SWL
20 to 50 tonnes	5 tonnes in excess of SWL
Over 50 tonnes	10 Percent in excess of SWL

**2. Loose gear:**

(a) Every ring, hook, chain, shackle, swivel, eye-bolt, plate clamp, triangular plate or pulley block (except single sheave block) shall be subjected to a test load which shall not be less than the following:

SWL (In tonnes)	Test load (In tonnes)
Up to 25	2X safe working load
Above 25	(1.22X SWL) + 20

(b) In the case of a single sheave block, the SWL shall be the maximum load which can safely be lifted by the block when suspended by its head fitting and the load is attached to a rope which passes around the sheave of the block and a test load not less than four times the proposed safe working load shall be applied to the head of the block.

(c) In the case of a multi-sheave block, the test load shall not be less than the following:

SWL (In tonnes)	Test load (In tonnes)
Up to 25	2X SWL
25 to 160	(0.9933X SWL) + 27
Above 160	1.1X SWL

(d) In the case of hand-operated pulley blocks used with pitched chains and rings, hooks, shackles or swivels permanently attached thereto, a test load not less than 50 per cent in excess of the safe working load shall be applied.

(e) In the case of a pulley block fitted with a bucket, the bucket shall be tested and the load applied to the bucket when testing that block will be accepted as test loading of the bucket.

(f) In the case of a sling having two legs, the safe working load shall be calculated when the angle between the legs is 90°; in case of multi-legged slings the safe working load shall be calculated as per national Standards.

(g) Every lifting beam, lifting frame, container spreader, bucket, tub, or other similar devices shall be subjected to a test load which shall not be less than that given in table below:

Proposed safe working (In tonnes)	Test load (In tonnes)
Up to 10	2XSWL
10 to 160	(1.04XSWL)+9.6
Above 160	1.1XSWL

(h) (i) Before any test is carried out, a visual inspection of the lifting appliances or loose gear or lifting devices involved shall be conducted and any visible defective gear shall be replaced or renewed.

(ii) After being tested, all the loose gear and other such gear shall be examined. All the sheaves and the pins of the pulley blocks shall be removed to see whether any part has been injured or permanently deformed by the test.

(i) The test and examination must be made by a competent person

### 3. Wire ropes:

In the case of wire ropes, a sample shall be tested to destruction. The test procedure shall be in accordance with international or recognised national Standards. The safe working load of the rope is to be determined by dividing the load at which the sample broke by a co-efficient of utilisation determined as follows

Item	Co-efficient of utilisation
(a) Wire rope forming part of sling SWL of the sling:	
SWL up to and equal to 10 tonnes....	5
SWL above 10 tonnes and up to 160 tonnes	$\frac{10^4}{(8.85 \times \text{SWL}) + 1910}$
SWL above 160 tonnes.	3

(b) Wireropeasintegralpart ofaliftingappliances:  SWLof the <u>lifting appliances</u> :	
SWL upto and equal to 160 tonnes	$\frac{10^4}{(8.85 \times \text{SWL}) + 1910}$
SWL above 160 tonnes	3

- (a) Before any test is carried out, a visual inspection of the lifting appliance, or loose gear involved shall be conducted and any visible defective gear shall be replaced or renewed.
- (b) After being tested all the loose gears other such gears shall be examined to see whether any part have been injured or permanently deformed by the test.

#### 4. PROCEDURE FOR TESTING:

##### (1). Ship's derricks:

- (a) A derrick shall be tested with its boom at the minimum angle to the horizontal for which the derrick is designed (generally 15 degrees) or at such greater angle as may be agreed. The angle at which the test has been carried out shall be mentioned in the test certificate. The test load shall be applied by hoisting moveable weights. During the test the boom shall be swung with the test load as far as practicable in both directions.
- (b) A derrick boom designed to be raised with power with the load suspended shall in addition to the above tests at (a), be raised (with the load suspended) to its maximum working angle to the horizontal and the two outer most positions.
- (c) While test loading of a heavy lift derrick, the competent person responsible for test using moveable weights shall ascertain from the Master that the ship's stability will be adequate for the test.

##### (2). The derricks tested under Cl. (3) shall not be used in union purchase rig unless:

- (a) the derricks rigged in union purchase are tested with the test load appropriate to the SWL in union purchase (at the designed headroom and with the derrick booms in their approved working positions);
- (b) the safe working load of that derrick in union purchase rig has also been specified by a competent person in a report in Form III;
- (c) any limitations or conditions specified in the said report are complied with; and
- (d) the two hoist ropes are coupled together by a suitable swivel assembly.

*Note -The safe working loads of derricks (for each method of rig including union purchase) shall be shown on the Certificate of test and marked on the derrick booms.*

**(3). Lifting appliances other than ship's derricks and winches:**

(a) The test load shall be lifted and swung as far as possible in both directions. If the jib or boom of the crane has a variable radius, it shall be tested with test loads at the maximum and minimum radii. In case of hydraulic cranes, when owing to the limitation of pressure it is impossible to lift a test load in accordance with table under paragraph (1) it will be sufficient to lift the greatest possible load which shall be more than safe working load.

(b) The test shall be performed at maximum minimum and intermediate radius points as well as such in the arc of rotation as the competent person may decide. The test shall consist of hoisting, lowering, breaking and swinging through all positions and operations normally performed. An additional test shall be made by operating the machinery at maximum working speed with the SWL suspended.

**(4). Use of spring or hydraulic balances, etc., for test loading:**

All tests normally shall be carried on with the help of dead weights or water bags. Test loading of gear on new ships shall always be with dead weights or water bags. In case of periodical test, replacements or renewals, test load may be applied by means of a suitable spring or hydraulic balances. In such case, test load shall be applied with the boom as far out as practicable in both directions. The test shall not be taken as satisfactory unless the balance has been certified for accuracy by the competent authority within 2.0 per cent and the pointer of the machine has remained constant at the test load for a period of at least 5 minutes.

**(5). Testing machines and deadweights or water bags:**

(a) A suitable testing machine shall be used for testing of chains, wire ropes and other cargo gear.

(b) Testing machines and balances to be used in test loading, testing and checking shall not be used unless they have been certified for accuracy at least once in the preceding 12 months by the government recognised agencies.

(c) Moveable weights used for the test loading of the lifting appliances having a safe working load not exceeding 20 tonnes shall be checked for accuracy by means of suitable weighing machine of certified accuracy.

**(6). Thorough examination after testing or test loading:**

After being tested or test loaded, every lifting appliance and associated gear shall be thoroughly examined to see that no part has been damaged or permanently deformed during the test. For this purpose, the lifting appliance or gear shall be dismantled to the extent considered necessary by the competent person.

**(7). In the case of heavy derricks, care should be taken to ensure that the appropriate shroud and stays are rigged.**

The test and examination must be made by a competent person.

**(8). Annealing procedure:**

(a) Chains (other than bridle chains attached to derricks or masks), rings, hooks, shackles and swivels in general use of hoisting or lowering must be effectively annealed at the following intervals:

Class of Gear	If used on lifting appliances driven by power	If used solely on lifting appliances worked by hand
1	2	3
(12.5 mm) and smaller gear	6 months	12 months
Other gear	12 months	2 years

(b) The annealing must be carried out under the supervision of a competent person.

(c) (i) It is recommended though not required by the Standards, that annealing should be carried out in a suitably constructed furnace, heated to a temperature between 600° to 700° centigrade, for a period between 30 and 60 minutes.

(ii) It is recommended though not required by Standards that normalising should be carried out in suitably constructed furnace, heated to a temperature between 920° and 950° centigrade.

(d) The requirements of annealing does not apply to bridle chains attached to derricks or masks, and the following classes of gears have been exempted from annealing subject to the conditions stated below:

- (i) Chains made of malleable cast iron;
- (ii) Plate link chains;
- (iii) Chains, rings, hooks, shackles and swivels made of steel;
- (iv) Pitched chains;
- (v) Rings, hooks, shackles and swivels permanently attached to pitched chains, pulley, blocks;
- (vi) Hooks and swivels having crew-threaded parts of ball bearings or other case-hardened parts;
- (vii) Bordeaux connections.

(e) These classes of gears have been exempted from annealing subject to the conditions that such gear shall be thoroughly examined by a competent person once at least in every twelve months and that before the gear is subsequently taken into use, the prescribed certificates of such examination shall be attached to the prescribed **Form IV**.

(f) "Thorough examination" means a visual examination supplemented, if necessary, by other means, carried out as carefully as the conditions permit, in order to arrive at a reliable conclusion as to the safety of the parts examined; and if necessary for the purpose, parts of the gear must be dismantled.

(9). Certificates issued by any other person who is recognised under the relevant regulations in force in other countries as competent for issuing certificates for the purpose of testing, examination or annealing and certification of lifting appliances, loose gears or wire ropes for the implementation of the Protection against Accidents (Dockers) Convention (Revised), 1932 (No. 32) and the Convention concerning Occupational Safety and Health in Dock Work (No. 152), 1979, adopted by International Labour Conference;

**SCHEDULE III****[See Regulation 31(1)]****Excessive weights**

1. No dock worker shall, unaided by another person, lift, carry or move by hand or on head, any material, article, tool or appliance exceeding the maximum limit in weight set out in the following schedule:-

<b>Sl. No.</b>	<b>Persons</b>	<b>Maximum weight of material, article, tool or appliance in Kilogram</b>
a.	Adult male	55
b.	Adult female	30
c.	Adolescent male	30
d.	Adolescent female	20
e.	Male child	16
f.	Female child	14

2. No dock worker shall engage, in conjunction with others, in lifting, carrying or moving by hand or on head any material, article, tool or appliance, if the weight thereof exceeds the lowest weight fixed by the schedule to sub-rule (1) for any of the persons engaged, multiplied by the number of the persons engaged.

**SCHEDULE IV****Personal Protective Equipment****[See Regulations 27(1)(f)(iv)]**

1. All workers shall be mandatorily provided with Personal Protective Equipment (PPEs) as required and such PPEs shall conform to the relevant National Standard. The employers of dock workers shall require the workers to use such PPEs and the same shall be maintained in proper working conditions by the employer. No charge what so ever shall be charged by the employer from the dock workers for provision of such PPEs.
2. Without prejudice to the generality of the provisions of sub-rule (1), the various types of PPEs to which this rule shall extend for use in factories shall be as prescribed below.

**(a) Safety Helmet**

All workers who are likely to be exposed to any hazard which may cause head injury shall be provided with safety helmets conforming to relevant National Standards. All the workers shall be adequately trained on proper use of such PPEs. When work at height is being carried out such safety helmet shall be provided with a nape strap. No safety helmet which has resisted an impact shall be reused. Periodic cleaning and visual inspection to check any deformation in size or shape shall be carried out.

**(b) Protective Footwear**

Protective footwear should be provided to workers who are exposed to hazards which are likely to cause injury to them by way of materials being dropped on their feet or nail or other sharp objects penetrating their sole. The type and nature of foot wear to be used at workplaces shall be decided by the employer based on nature of work being carried at such work places. Proper disinfection shall be carried out to prevent contagious fungal infection of the skin that causes scaling, flaking, and itching of the affected areas. Proper medical care shall be carried out to prevent workers from suffering from ingrown nails, metatarsalgia, heel spur, hammer toes and nerve damage after wearing safety shoe.

**(c) Safety Goggles and Spectacles**

The relevant National Standard shall be applicable for eye-protection intended for use in industrial undertakings to provide protection for the eyes of the workers against hazards such as flying particles and fragments, splashing materials and molten metal's harmful dust, gases or vapours, aerosols and radiations which are likely to impair vision or damage the eyes. Additional eye protection over their prescription lenses shall be used ensuring that the protective eyewear does not disturb the proper positioning of the prescription lenses.

**(d) Equipment for eye and face protection during welding-**

Relevant National Standard shall be followed for the requirements of goggles, hand shield and helmet intended to protect an operator above the shoulder from harmful radiation, spark and particles of hot metal during welding, cutting and similar operations employing a gas flame or electric arc.

**(e) Gloves and Protective Clothing -**

Suitable gloves, leather gauntlets and mittens conforming to relevant National Standard shall be used for protection of hand of the dock workers from getting injured. Such protective gloves shall be provided

where the hands are exposed to hazards such as those from skin absorption of harmful substances; severe cuts or lacerations; severe abrasions; punctures; chemical burns; thermal burns; and harmful temperature extremes.

Suitable proactive clothing as per relevant National Standard available for apron (Rubberized, acid and alkali resistant) shall be used for protection of workers who are likely to be exposed to any hazard which may cause injury to their skin.

**(f) Ear protection when exposed to noise -**

Protection against the effects of noise exposure shall be provided when the sound levels exceed the prescribed Standards. The relevant National Standard shall be followed while selection of suitable ear protection. Periodic disinfection of reusable ear protectors shall be carried out to eliminate hearing loss caused by infection, discharge, pain etc. in the ear.

**(g) Respiratory Protection-**

Respiratory Protective equipment based on the nature of hazard as per the relevant National Standard shall be provided by the employer to the dock workers for their respiratory protection against dust, fumes, gases, particulates etc. Clinical examination and appropriate medical tested shall be undertaken to avoid Irritant dermatitis, nose bridge sores, etc. because of prolong use of respiratory personal protective equipment.

**(h) Other Protective Equipment -**

Appropriate personal protective equipment based on the nature of hazards as per the relevant National Standard shall be provided by the employer to the workers. These shall include the following: -

- (i) Safety harnesses with independently secured lifelines where protection against falls cannot be provided by other appropriate means.
- (ii) Life vests and life preservers where there is a danger of falling into water.
- (iii) Distinguishing clothing or reflective devices or otherwise conspicuously visible material when there is regular exposure to danger from moving vehicles.

**SCHEDULE V****CLASSIFICATION OF DANGEROUS GOODS**[See **Regulations 22(1), 22(6)(d)(xi)**]

Class 1 Explosives.

Class 2 Gases: compressed, liquified and dissolved under pressure.

Class 3 Inflammable liquids.

Class 4.1 Inflammable solids.

Class 4.2 Inflammable solids, or substances, liable to spontaneous combustion.

Class 4.3 Inflammable solids, or substances, which in contact with water emit flammable gases.

Class 5.1 Oxidizing substances.

Class 5.2 Organic peroxides.

Class 6.1 Poisonous (toxic) substances.

Class 6.2 Infectious substances.

Class 7 Radioactive substances.

Class 8 Corrosives.

Class 9 Miscellaneous dangerous substances.

Dangerous substances belonging to class 9 above include any such substance which cannot be referred to any other class but which experience has shown to be so dangerous that these Standards shall apply to it.

**SCHEDULE –VI****[See Regulation 22(9)(c)]****EMERGENCY PREPAREDNESS****Preparing emergency procedures**

1. The emergency procedures in the emergency plan must clearly explain how to respond in various types of emergency, including how to evacuate people from the workplace in a controlled manner.
2. The procedures should be written clearly and simple to understand. Where relevant, the emergency procedures should address:
  - (a) allocation of roles and responsibilities for specific actions in an emergency to persons with appropriate skills, for example appointment of area wardens;
  - (b) clear lines of communication between the person responsible to co-ordinate the emergency response and all persons at the workplace;
  - (c) the activation of alarms and alerting staff and other people at the workplace;
  - (d) the safety of all the people who may be at the workplace in an emergency, including visitors, shift workers and trades people;
  - (e) workers or other persons who will require special assistance to evacuate;
  - (f) specific procedures for critical functions such as a power shut-off;
  - (g) identification of safe places;
  - (h) potential traffic restrictions;
  - (i) distribution and display of a site plan that illustrates the location of fire protection equipment, emergency exits and assembly points;
  - (j) the distribution of emergency phone numbers, including out-of-hours contact numbers;
  - (k) access for emergency services (such as ambulances) and their ability to get close to the work area;
  - (l) regular evacuation practice drills (at least every twelve months)
  - (m) the use and maintenance of equipment required to deal with specific types of emergencies (for example, spill kits, fire extinguishers, early warning systems such as fixed gas monitors or smoke detectors and automatic response systems such as sprinklers)
  - (n) regular review of procedures and training.
  - (o) Emergency procedures must be tested in accordance with the emergency plan in which they are contained.
  - (p) Evacuation procedures should be displayed in a prominent place, for example, on a noticeboard. Workers must be instructed and trained in the procedures.

**(q)** A more comprehensive plan may be needed to address high risk situations such as: people sleeping on site, high risk chemical processes and major hazard facilities, particularly outside normal business hours.

## DETAILS TO BE FURNISHED IN THE EMERGENCY PLAN

*(Under the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code, 2020 and the Occupational Safety, Health and Working Conditions (Dock Workers) Central Regulations, 2020, read with other applicable statutory provisions, rules, regulations, directions and guidelines in force, as applicable within dock premises and in areas likely to be impacted by an emergency.)*

**Further, while drafting, adopting and implementing these provisions, all other applicable rules, regulations and statutory requirements relevant to the nature of operations and potential impacts within and beyond the premises shall also be ascertained and duly complied with.**

### PART—I: FACILITY EMERGENCY PLAN (Dock Premises Level)

#### 1. General information

- 1.1 Name, address and contact details of the person furnishing the information.
- 1.2 Brief description of the dock operations, activities and processes.

#### 2. Emergency organisation and responsibilities

- 2.1 List of key personnel with designations, contact details and alternates.
- 2.2 Emergency command structure and reporting hierarchy.
- 2.3 Roles and responsibilities of key personnel during emergencies.
- 2.4 Duties of supervisors, workforce and contractors during emergencies.

#### 3. Hazard identification and risk inputs

- 3.1 Summary of hazard identification / preliminary hazard analysis.
- 3.2 Identified accident/emergency scenarios and initiating events.
- 3.3 System elements or events that may lead to major emergencies.
- 3.4 Safety-critical components and systems relevant for emergency control.

#### 4. Inventory of hazardous substances / dangerous goods

- 4.1 List of hazardous chemicals/dangerous goods handled, stored or transported within premises.
- 4.2 Maximum quantities and inventory details.
- 4.3 Location-wise storage/handling details.
- 4.4 Chemical properties, physical characteristics and toxicological data.
- 4.5 Purity / concentration details.
- 4.6 Possible transformation, reaction or decomposition hazards.

#### 5. Premises information and critical locations

- 5.1 Layout plan/site map showing:
  - (a) Locations of hazardous substances and installations;
  - (b) Emergency isolation points and utility shut-off locations;
  - (c) Seat/location of key personnel during emergency;
  - (d) Emergency control room location and arrangements;
  - (e) Escape routes and emergency exits;

---

- (f) Assembly/muster points;
- (g) Firefighting installations and emergency equipment locations.

## **6. Emergency detection, warning and alarm systems**

- 6.1 Detection systems and monitoring arrangements.
- 6.2 Type, coverage and functionality of alarm and warning systems.
- 6.3 Emergency annunciation and communication arrangements within premises.
- 6.4 Emergency shutdown, isolation systems and safety interlocks.
- 6.5 Safety and security arrangements including access control during emergencies.

## **7. Control, containment and mitigation measures**

- 7.1 Hazard control measures for fire incidents.
- 7.2 Hazard control measures for explosion risks.
- 7.3 Control measures for chemical release, leakage or toxic exposure.
- 7.4 Spill containment measures including prevention of entry into drains, soil or water bodies.
- 7.5 Procedure for isolation of hazardous sources and safe shutdown of operations.
- 7.6 Conditions and procedure for safe restoration of normal operations.

## **8. Emergency response resources within premises**

- 8.1 Firefighting facilities available (hydrants, foam systems, extinguishers, etc.).
- 8.2 Rescue equipment and emergency response tools.
- 8.3 Spill response kits, absorbents and containment arrangements.
- 8.4 Personal protective equipment and respiratory protection.
- 8.5 Emergency power supply/backup arrangements for critical systems.
- 8.6 Damage control and repair materials/equipment.

## **9. Medical and first-aid preparedness**

- 9.1 First-aid facilities and availability of trained first-aiders.
- 9.2 Ambulance arrangements and emergency transport.
- 9.3 Hospital/medical tie-up arrangements and referral mechanism.
- 9.4 Adequacy assessment of medical and emergency support services.

## **10. Communication and contact directory**

- 10.1 Emergency contact directory of internal and external stakeholders.
- 10.2 Communication facilities (telephone, radio, mobile networks etc.).
- 10.3 Standby and alternative communication arrangements.

## **11. Operational safety assurance**

- 11.1 Continuous surveillance and monitoring of operations.
- 11.2 Reliability of measuring instruments and control units.
- 11.3 Calibration, testing, inspection and servicing schedule.
- 11.4 Preventive maintenance and repair system as per good engineering practices.
- 11.5 Permit-to-Work system for hazardous jobs (hot work, confined space, electrical isolation, etc.).

## **12. Emergency procedures and response actions**

- 12.1 Procedure for emergency reporting and activation.
- 12.2 Mobilisation of emergency response teams and resources.
- 12.3 Personnel accountability and headcount procedure.
- 12.4 Evacuation arrangements within premises and movement control.

- 12.5 Termination of emergency and debriefing procedure.
- 12.6 Documentation, reporting and corrective action mechanism.

## **PART-II: AREA EMERGENCY RESPONSE PLAN (Integrated Stakeholder Level)**

### **13. Emergency scenarios with wider impact potential**

- 13.1 Types of emergencies/releases to be considered with potential impact outside premises.
- 13.2 Inputs for emergency assessment (wind direction/speed, tide/current where applicable, surrounding occupancy).

### **14. Stakeholders and inter-agency coordination**

- 14.1 List of stakeholder organisations and key personnel.
- 14.2 Roles and responsibilities of each agency during emergencies.
- 14.3 Liaison arrangements, coordination mechanism and mutual aid framework.
- 14.4 Emergency coordination arrangements with port authority/dock management and local administration.

### **15. Area resource mapping and logistics**

- 15.1 Identification of approach roads, access routes and emergency entry points.
- 15.2 Identification of staging areas, triage points and safe shelters.
- 15.3 Availability of utilities and essential services during emergencies.
- 15.4 Identification of important facilities and transport routes relevant for emergency response.

### **16. Public information, warning and protective actions**

- 16.1 Public warning and information dissemination arrangements.
- 16.2 Protective action guidelines (safe distancing, sheltering, exclusion zones).
- 16.3 Crowd management and controlled movement procedures.

### **17. Traffic control and evacuation arrangements**

- 17.1 Traffic diversion and route control plan.
- 17.2 Evacuation arrangements and safe movement corridors.
- 17.3 Assembly areas and temporary shelter arrangements.
- 17.4 Special arrangements for vulnerable persons, if applicable.

### **18. External communication and media handling**

- 18.1 Designation of authorised spokesperson.
- 18.2 Arrangements for press/media briefing and information control protocol.
- 18.3 Mechanism for preventing rumours and misinformation.

### **19. Technical support and advisory contacts**

- 19.1 Contacts for meteorological information and technical advisories.
- 19.2 Arrangements for transport, temporary food and accommodation.
- 19.3 Contacts for first aid, hospital services and public health support.
- 19.4 Contacts for water resources and agricultural authorities, where applicable.
- 19.5 Other essential support services relevant to emergency management.

### **20. Special equipment and augmentation resources**

- 20.1 Firefighting materials and equipment for large-scale emergencies.
- 20.2 Damage control, repair and restoration items.
- 20.3 Spill containment and environmental protection equipment.
- 20.4 Rescue, decontamination and specialised response resources.

**21. Environmental protection and restoration**

- 21.1 Environmental containment and pollution prevention arrangements.
- 21.2 Clean-up plan including handling and disposal of contaminated waste.
- 21.3 Post-emergency restoration and recovery measures.

**22. Training, drills and continuous improvement**

- 22.1 Training arrangements for workers, supervisors and key personnel.
- 22.2 Frequency and conduct of mock drills and simulation exercises.
- 22.3 Documentation of drills, observations and corrective actions.
- 22.4 Periodic review, updation and audit of the Emergency Plan.

**General Provisions**

The Emergency Plan shall be maintained in an updated manner, communicated to all concerned stakeholders, rehearsed through periodic drills, and reviewed after any incident/drill for effectiveness and continual improvement, in accordance with applicable statutory requirements and standard emergency management practices.

## SCHEDULE VII

### APPLICATION PROCEDURE, ELIGIBILITY, ETC. FOR GRANT OF APPROVAL AS “EMPANELLED DOCTOR” UNDER THE OSH & WC STANDARD 2020

[See Regulation 28(5)(e) ]

#### 1. APPLICATION PROCEDURE:

All applications are to be sent online mode in the prescribed format along with all enclosures to:

THE CHIEF INSPECTOR CUM FACILITATOR OF DOCK SAFETY

Directorate General Factory Advice Service and Labour Institutes

Ministry of Labour and Employment

Government of India

N. S. Mankikar Marg, Sion, Mumbai – 400 022.

#### 2. ELIGIBILITY:

The eligibility for application shall be as under: -

**Age: Less than 62 years on the date of application. Qualifications:**

Individuals applying for consideration must possess a MBBS degree from recognized medical college recognized by National Medical Council and should have completed rotating internship. In addition to the MBBS degree, they also should possess either having undergone three months duration training programme in Industrial Health from any CLI/RLIs under DGFASLI or DIH or PostGraduate qualification in Occupational Health from recognized university/institution.

#### 3. EXPERIENCE:

Minimum five years of experience in the field of occupational health.

#### 4. FACILITIES:

The following facilities shall be available at the disposal of the applicant.

- (a) Laboratory / facilities / technicians, etc. to carry out blood tests like CBC,
- (b) Blood, Sugar & other bio-chemical tests of serum, urine R /E
- (c) Equipment and facilities for audiometry
- (d) Equipment and facilities for vision testing from Occupational health point of view.
- (e) Equipment and facilities for Lung Function tests
- (f) Equipment and facilities for taking Chest X-ray.

5. Equipment and facilities for E.C.G. Individuals applying for consideration should have facilities of their own for conducting such medical examinations and tests.

6. Institutions/Hospitals can also apply for conducting medical examinations if they have the qualified Doctor as mentioned in 2 above.

**7. MEDICAL EXAMINATION OF DOCK WORKER SHALL CONSIST OF:**

The medical examinations of dock workers shall be as prescribed under OSH&WC (Central) Rule 2026, and no dockworker shall be charged for the same. The format of the application form along with the guidelines shall be as notified.

## FORM I

**CERTIFICATE OF INITIAL AND PERIODICAL TEST AND EXAMINATION OF LIFTING  
APPLIANCES AND THEIR ACCESSORY GEARS**

[See Regulation 19(6)(b)(i)]

**Certificate No:** .....

**1. In case of dock, wharf or quay -**

**Name of dock, terminal, wharf or quay** where lifting appliances are installed

**2. In case of Ship -**

**Name of Ship**

**Official number**

**Port of registry**

**Name of Owner**

**3. In case of Owner of Loose Gear**

**Name and address of Owner**

**(4)**

Situation and Description of lifting appliances and Gear with distinguishing number or marks (if any), which have been tested, thoroughly examined	Angle to the horizontal of derrick boom at which test load applied/ For jib cranes radius at the test load was applied	Test load applied	Safe working load (SWL) at the angle/ for jib cranes radius shown in Col. (2)
(1)	(2)	(3)	(4)
	(Degree / meters)	(Tonnes)	(Tonnes)

**(5). Name and address of Public Service, association company or firm or testing establishment making the Test and examination.**

**(6). Name and position of the competent Person of Public Service, association, company or firm or testing establishment making the Test and examination.**

I certify that on the.....day of.....the above lifting appliance together with its accessory gear, was tested in the manner set forth overleaf that a careful examination of the said lifting appliance and gear after the test showed that it had withstood the test load without injury or permanent deformation; and the safe working load of the said lifting appliance and gear is as shown in column (4).

Signature of the competent person \*Seal Date .....

---

**Registration/Authority number of competent person.**

**NOTES:**

1. *Column (1): Sufficient particulars must be given to identify the crane or hoist or winch or derrick.*
2. *Column (2): As a rule, a derrick should be tested with its boom at the minimum angle to the horizontal for which the derrick system is designed (generally 15), or at such greater angle as may be agreed. For other lifting appliances, if the jib has a variable radius, test loads must be applied at the maximum and minimum radii.*

## FORM II

## CERTIFICATE OF INITIAL AND PERIODICAL TEST AND EXAMINATION OF LOOSE GEARS

[See Regulation 19(6)(b)(ii)]

Certificate No: .....

## 1. In case of dock, wharf or quay -

Name of dock, terminal, wharf or quay,  
lifting appliances where loose gears are  
fitted or likely to be used

## 2. In case of Ship -

Name of Ship

Official number

Port of registry

Name of Owner &amp; Address

## 3. In case of Owner of Loose Gear

Name and address of Owner

(4).

Distinguishing Number or marks	Description, dimension and material of gear/ device	Number of tested	Date of test	Test load applied (Tonnes)	Safe working load (SWL) (Tonnes)	Remarks (Annealing)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)

(5). Name and address of manufacturer or supplier:

(6). Initial test and examination certificate No. and date

(only in case of periodical test and examination).

(7). Name and address of public service, association, company or firm or testing establishment making the test and examination

(8). Name and position of competent person in public service, association, company or firm or testing establishment

I certify that on the.....day of.....the above gear with its accessory gear, was tested and examined in the manner set forth overleaf that a careful examination of the said gear /device withstood the test load without injury or permanent deformation; and the safe working load of the said gear /device and gear is as shown in column (6).

Signature of the competent person \*Seal Date .....

Registration/Authority number of competent person.

**FORM III****CERTIFICATE OF TEST AND EXAMINATION OF WIRE ROPE BEFORE BEING TAKEN INTO USE**

[See Regulation 19(6)(b)(iii)]

**Test Certificate No: .....**

1.	Name and address of maker or supplier	
2.	(a) Circumference/diameter of rope	
	(b) Number of strands	
	(c) Number of wires per strand	
	(d) Lay	
	(e) Core	
3.	Quality of wire (e.g. Best Plough steel)	
4.	(a) Date of test of sample of rope	
	(b) Load at which sample broke (tonnes)	
	(c) Safe working load of rope (tonnes)	
	(d) Intended use	
	(e) Batch No.	
	(f) Length of the wire rope in meters.	
5.	Name and address of public service, association, Company or firm or testing establishment making the test and examination	
6.	Name and position of Competent Person in public service, association, company or firm or testing establishment making the test and examination	

I certify that the above particulars are correct and that the test and examination were carried out by me and no defects affecting its safe working load (SWL) were found.

Signature of the competent person \*Seal

Date .....

**Registration/Authority number of the competent person.**

## FORM IV

## CERTIFICATE OF ANNEALING OF LOOSE GEARS

[See Regulation 19(6)(b)(iv)]

Certificate No: .....

## (1). In case of dock, wharf or quay -

Name of dock, terminal, wharf or quay,  
lifting appliances where loose gears are fitted  
or likely to be used

## (2). In case of Ship -

Name of Ship

Official number

Port of registry

Name of Owner &amp; Address

## (3). In case of Owner of Loose Gear

Name and address of Owner

## (4).

Distinguishing Number or marks	Description of gear	Number of certificate of test and examination and date	Number Annealed	Date of Annealing	Defects found at careful inspection after annealing
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)

(5). Name and address of public service, association, company or firm or testing establishment carrying out annealing and inspection

## (6). Name and position of competent person in public service, association, company or firm or testing establishment

I certify that on the date shown in column (5) the gear described in Column (1) to (4) was effectively annealed under my supervision that after being so annealed every article was carefully inspected, and that no defects affecting its safe working condition were found other than those indicated in Column(6).

Signature of the competent person \*Seal Date .....

Registration/Authority number of the competent person.

## FORM V

**CERTIFICATE OF ANNUAL THOROUGH EXAMINATION OF LOOSE GEARS EXEMPTED FROM ANNEALING**

[See Regulations 19(6)(b)(v)]

1. In case of dock, wharf or quay -

Name of dock, terminal, wharf or quay, lifting  
appliances where loose gears are fitted or likely to be  
used

2. In case of Ship -

Name of Ship

Official number

Port of registry

Name of Owner&amp; Address

Distinguishing number or mark	Description of gear	Number of the certificate initial and periodical of test and examination	Remarks
(1)	(2)	(3)	(4)

3. Name and address of public service. association. company or firm or testing establishment making the test and examination.....

4. Name and position of competent person in public service. association company or firm or testing establishment .....

I certify that on the \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ of \_\_\_\_\_ the above gear described in column (2) was thoroughly examined and that no defects affecting its safe working condition were found other than those indicated in column (4).

Signature of the competent person \*Seal Date .....

**Registration/Authority number of competent person.****NOTES**

1. Column (2)-The dimensions of the gear. the types OS material of which it is made and the heat treatment received in manufacture should be stated.
2. "Competent person" means-
  - (i) a person belonging to a testing establishment in India who is approved by the Chief Inspector for the purposes of testing. examination or. annealing and certification of lifting appliances. loose gears or wire ropes;
  - (ii) any other person who is recognised under the relevant regulations in force in other countries as competent for issuing certificates for any of the purposes mentioned in sub-clause (i) for implementation of the Protection against Accidents (Dockers) Convention (Revised). 1932 (No. 32) and the Convention concerning Occupational Safety and Health in Dock Work (No. 152). 1979. adopted by International Labour Conference.
3. For list of gear not required to be annealed and definition of "thorough examination" see overleaf.
4. This certificate is optional. The above particulars may be entered in Form VI of the Register.

**INSTRUCTIONS**

1. The following classes of gear have been exempted from annealing but require to be thoroughly examined by a competent person once at least in every twelve months:
  - (a) Chains, made of malleable cast iron;
  - (b) Plate link chains;
  - (c) Chains, rings, hooks, shackles and swivels made of steel;
  - (d) Pitched chains;
  - (e) Rings, hooks, shackles and swivels permanently attached to pitched chains, pulley blocks, container spreaders, trays, slings, baskets, etc. and any other similar gear;
  - (f) Hooks and swivels having screws-threaded parts or ball bearings or other case-hardened parts;
  - (g) Bordeaux connections.
2. "Thorough examination" means a visual examination supplemented if necessary, by other means, carried out as carefully as the conditions permit, in order to arrive at a reliable conclusion as to the safety of the parts examined; and if necessary for the purpose, parts of the gear must be dismantled.

## FORM VI

[See Regulation 19(6)(a)]

## PART I

## INITIAL AND PERIODICAL LOAD TESTS OF LIFTING APPLIANCES AND THEIR ANNUAL THOROUGH EXAMINATION.

"Thorough examination" means a detailed visual examination by a competent person; supplemented, if necessary, by other means such as a hammer test, carried out as carefully as the conditions permit, in order to arrive at a reliable conclusion as to the safety of the parts examined and if necessary for this purpose parts of the machines and gear must be dismantled.

(A) Initial and periodical load tests of lifting appliances				(B) Annual thorough examination							
Situation And Description of Lifting appliances tested with distinguishing number or marks if any	No. of certificate of test and examination of Competent person	I certify that on the date on which I have appended my signature the lifting appliances shown in Col. (1) was tested and no defects affecting its safe working condition were found other than those shown in Col. (12)	Remarks (To be signed and dated)	I certify that on the date to which I have appended my signature, the lifting appliances shown in Col. (1) was thoroughly examined and no defects affecting its safe working conditions were found other than those shown in Col. (12)							Remarks to be signed and dated
		Condition were found other than those shown in Col. 5									
(1)	(2)	Date and Signature With seal	Date and Signature With seal	Date and Signature With seal	Date and Signature With seal	Date and Signature With seal	Date and Signature With seal	Date and Signature With seal	Date and Signature With seal	Date and Signature With seal	
(1) (2)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)

**Note.** -If all the lifting appliances are thoroughly examined on the same date it will be sufficient to enter in Column (1) "All lifting appliances". If not, the parts which have been thoroughly examined on the dates stated must be clearly indicated.

**PART II**  
**INITIAL AND PERIODICAL LOAD TESTS OF LOOSE GEARS AND ANNUAL THOROUGH EXAMINATION**

### List of Loose gear:

The following classes of loose gears namely -

1. Chains made of malleable cast iron;
2. Plate link chains;
3. Chains, rings, hooks, shackle and swivels made of steel;
4. Pitched chains;
5. Rings, hooks, shackles and swivels permanently attached to pitched chains, pulley blocks, container spreaders, rays, slings, baskets, etc. and any other similar gear.
6. Hooks and swivels having screw-threaded parts or case-hardened parts; and
7. Bordeaux connections.

Initial Test and periodical loadtest of loose gears					Annual thorough examination of loose gears			
Distinguishing No. or marks	Description of loose gear tested and examined	No. of certificates of test and examination of competent person	I certify that on the date to which I have appended my signature the nation of competent loose gears shown in Col. (1) & (2) person were tested and no defects affecting the safe working condition were found other than those shown in col (6)		Remarks (To be signed and dated)	I certify that on the date to which I have appended my signature the loose gears shown in Col. (1) & (2) were thoroughly examined by me and no defects affecting their safe working condition were found other than those shown in Col. (10)		Remarks (To be signed and dated)
			Date and Signature With seal	Date and Signature With seal		Date and Signature	Date and Signature	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(10)

**PART III**  
**ANNEALING OF CHAINS, RINGS, HOOKS, SHACKLES AND SWIVELS (OTHER THAN THOSE EXEMPTED—**  
**(See Part-II)**

12.5 mm and smaller chain rings, hooks, shackles and swivels in general use	If used with lifting appliance driven by power, must be annealed once at least in every 6 months. If used solely with lifting appliance worked by hand, must be annealed once at least in every 12 months.
Other chains, rings, hooks, shackles and swivels in general use	If used with lifting appliance driven by power, must be annealed once at least in every 12 months. If used solely with lifting appliance worked by hand, must be annealed once at least in every two years.

**Note**—It is recommended though not required by the Regulations that annealing should be carried out in a suitably constructed furnace heated to a temperature between 1100 and 1300 Fahrenheit or 600 and 700 Centigrade, for a period between 30 and 60 minutes.

Distinguishing No. or mark	Description of gear annealed	No. of the certificate or test examination	I certify that on the date to which I have appended my signature, the gear and described in Cols. (1) and (2) was effectually annealed under my super- and Vision, that after being so annealed Every article was carefully inspected and that no defects affecting its safe Working condition were found other than those shown in column (7)			Remark (to be signed dated)
(1)	(2)	(3)	Date and signature with seal	Date and signature with seal	Date and signature with seal	(7)

**Form-VII**  
**[See Regulation 31(24)]**

**PROFORMA FOR FORWARDING THE PROPOSAL BY THE PORT AUTHORITY TO THE CHIEF INSPECTOR OF DOCK SAFETY FOR ASSESSMENT OF SAFETY PERFORMANCE FOR EMPLOYER OF DOCK WORKERS**

**PART-A**

No.: .....

Date: .....

To

The Deputy/Assistant/Addl. Assistant Director (Safety),  
 Inspectorate Dock Safety,

.....

**Subject: Assessment of safety performance of employer of workers as per Regulation 32(24) of the OSH & WC(Dock Works) Regulations, 2026.**

Sir,

M/s ..... are the registered stevedores of this port. Their stevedoring license expires on ..... As such they have submitted the proposal to us in the prescribed Form for renewal of their licenses for the period from ..... to ..... The same is forwarded for necessary action at your end.

It is certified that details furnished in Part-B by the employer of the Dock Workers & relevant documents have been verified and found to be correct as per records available with the Port Authority.

(Sign & Name of the Authorized Signatory)

Designation

Copy to –

The Chief Inspector of Dock Safety  
 DGFASLI, Mumbai.

**PROFORMA FOR FURNISHING DETAILS FOR ASSESSING SAFETY PERFORMANCE OF  
EMPLOYERS OF DOCK WORKERS**  
(as per Regulation 32(24) of the OSH & WC(Dock Works) Regulations, 2026)

**PART-B**

**(To be filled in by the employer of Dock workers and submitted to the Port Authority at the time of renewal of licence)**

**I. ABOUT THE STEVEDORING COMPANY/FIRM/ORGANISATION**

- i Name and complete address with mobile no and M/s.  
email address
- ii (a) Name of the person responsible  
(b) Designation of the responsible person
- iii Telephone/Mobile/Fax No.  
Email ID
- iv Details of last Stevedoring Licence  
(a) Licence No. And Date of Issue No.:..... Dtd...../...../.....  
(b) Valid up to ...../...../.....  
(c) Period for which renewal now required ...../...../..... to ...../...../.....

**II. TECHNICAL FACILITIES OWNED BY THE EMPLOYER**

(a) **Lifting Appliances** (Available on the date of application for renewal)

Sr. No	Description	Qty.	Capacity (SWL in Tonnes)	Certificate No. & date of initial/ periodical load test	Certificate No. & Date of last annual thorough Examination(ATE).

(b) **Loose Gear** (Available on the date of application for renewal)

Sr. No.	Description	Qty.	Capacity (SWL in Tonnes)	Certificate No. & date of initial / periodical load test	Certificate No. & Date of last annual thorough Examination(ATE).

(c) **Personal Protective Equipment (PPEs)**(Available on the date of application for renewal)

Sl. No.	Description	Numbers	Remarks
1.	Hand Gloves		
2.	Helmet		
3.	Shoe		
4.	Mask		
5.	Safety Jacket		

**III. MANPOWER (on roll of the organization / firm / company)**

**A) (i)Supervisory Staff and Workers**

Sl. No.	Dock Workers	Nos.
1	Foreman/Supervisory Staff	
2	Operators	
3	Other dock workers	

**Note-** List of staff and workers should be enclosed.

## (ii) Details of their training on occupational safety &amp; Health

Sl. No.	Title of Programme	Duration	Level of participants (Supervisor/Worker)	Conducted by	Number of dock workers trained

**Note-** Certificate /Records of OSH training should be enclosed.

**B) Details of Medical Examination of Supervisory Staff / Workers**

(Including periodical as prescribed by the Chief Inspector of Dock Safety)

Sl. No.	Details	Nos.
1	Nos. examined	
2	Date of last examination	
3	Name and Address of Doctor / Hospital where the examination is conducted	

**Note-** Certificate / records of medical examination should be enclosed.

**IV. Volume of cargo HANDLED (give details category wise)**

Sr. No.	Category of cargo	Total Volume of Cargo Handled in the last year	Tonnes

I certify that the information furnished above is correct to the best of my knowledge.

Signature of person responsible

Name: .....

Designation: .....

Place:

Date:

SEAL

**PART – C**

(To be filled in &amp; signed by the HOO of concerned Inspectorate Dock Safety)

Sl. No.	Port	Details
1	Name of employer	
2	Period of renewal	
3	Date of which proposal received from the port authority with ref. No.	

**I. Accidents Statistics**

Sl. No.	Reportable Accidents and Dangerous Occurrences	Nos. in Previous year	Nos. in Previous year	Nos. in Current year (as on .....)
1	Fatal			
2	Non-fatal			
3	Dangerous Occurrences			

**II. Contraventions**

Sl. No.	Year	Nos. of Contraventions of Regulations observed (if any)	Action taken & complied with/not complied
1			
2	(Previous year)		
3	(Current year)		

**III. General attitude of the employer in the following areas**

Sl. No.	General attitude in case of	Remark
1	Implementation of the decisions taken in the Safety Committee Meetings	
2	Co-operation during enforcement of the statutes like Investigation of accidents & DOs, Inspections, Training, Medical Examinations, etc.	
3.	Compliance of the recommendation made in the investigation reports.	

**IV Status of prosecution cases against the employer -**

Sl. No.	Nos. of Prosecution cases pending (as on date)	Prosecution cases filed in the current year	Nos. of Prosecution cases concluded in the current year	Convicted in nos. of prosecution cases & fine imposed	Nos. of prosecution cases Pending (as on date)

**V. Brief resume of the overall safety performance of the employer during the period under review after verification of details given by employer in PART – B.**

**VI. Recommended for renewal of licence** - Yes/No (if no, please provide justification in brief)

Signature .....  
(Name) .....  
(Designation).....

Date:

**PART – D**

**(To be signed by the Chief Inspector-cum-Facilitator of Dock Safety)**

This Directorate has received application from ..... Stevedore of your port, in the prescribed proforma through the Inspectorate Dock Safety,..... for assessing safety performance. Based on the assessment of safety performance, it is informed that the safety performance of ..... has been found satisfactory during the period of review [i.e. from .....],

Signature .....  
Chief Inspector-cum-Facilitator

Reference No: .....

Date: .....

To  
The Chairperson,  
..... Port Authority,

[F. No. S-66013/1/2026-ISH-II ]  
ALOK CHANDRA, Senior Labour & Employment Advisor