



Safe Waters

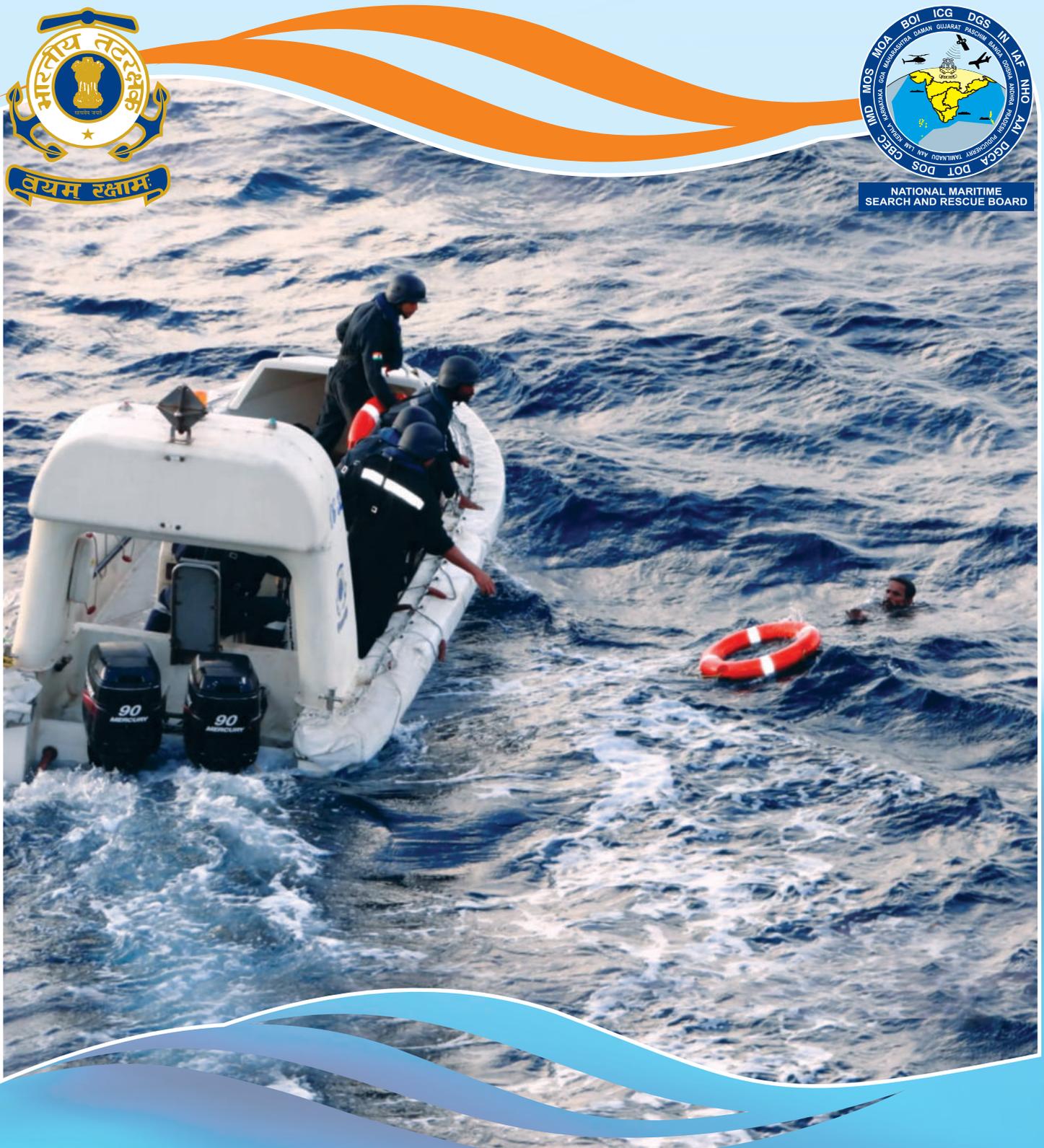
NEWSLETTER

On Maritime Safety and Security

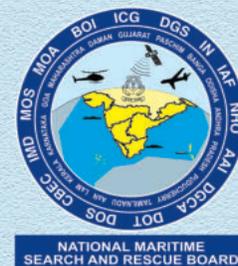
BIANNUAL

Vol XVIII Issue 2

DEC 2018



From the Desk of The Chairman National Maritime Search & Rescue Board



Maritime Search and Rescue construct continued to remain a challenge amid increasing maritime and fishing activities, which was further convoluted by frequent cyclones in Indian waters. Incidents of fire, sinking, grounding and collision driven by bad weather, poor maintenance, passenger crowding and weak enforcement of regulations continued to test our preparedness.

The year witnessed testing times wherein more than one thousand lives were assisted/ rescued at sea by resource agencies, out of these, 786 lives were credited to Indian Coast Guard ships and aircraft. During six cyclones which impacted Indian coast, Maritime Rescue Coordination Centres and Sub-Centres were in heightened operational state, coordinating pre-emptive measures to ensure safety of seafarers. Efforts were fine example of excellent coordination between stakeholders and resource agencies.

Under the aegis of National Search and Rescue Board, we witnessed various developments which significantly contributed towards strengthening of the M-SAR response mechanism. MoU was signed between MRCC-Chennai/ ICG and RCC-Chennai/ AAI to harmonize Maritime and Aeronautical SAR services in Bay of Bengal. A series of M-SAR workshops were conducted by ICG in each Coastal State to sensitize and impress upon concerned authorities and fishermen towards a safer regime. Besides these, Conduct of SAR training courses by ICG and AAI, Beacon Exercises, Development of Distress Alert Transmitter (DAT) Mission Control Centre, formulation of Local Contingency Plan for Mass Rescue Operation, SARAT Applications and integration/ interface with scientific communities for technological safety measures inter alia others were all aimed towards building an efficient SAR response mechanism in ISRR. I feel that such *Collaborative Approach and Inclusive Efforts* is the only key to mitigate future challenges.

Lastly, as Chairman of the National Maritime Search and Rescue Board, I would like to assure the maritime community that all the distress at sea shall be attended without fail and ICG shall leave no stone unturned to ensure the safety of fellow seafarers.

I also wish to take this opportunity to inform our member that I would be completing my innings as Chairman NMSAR Board in Jun 2019 consequent to my relinquishing charge as DGICG, but I would surely continue to watch the NMSAR Board achieve new milestones in the years ahead from the sidelines. I am confident that combined efforts of all stakeholders will ensure safe and secure seas for one and all.

(Rajendra Singh)
Director General, Indian Coast Guard
Chairman
National Maritime Search & Rescue Board

From the Editor's Desk

At the outset, the SAR Secretariat extends sincere gratitude to all the NMSAR Board Members for extending all out support for various initiatives and measures undertaken in the period under review towards capacity building and strengthening of M-SAR construct in India. Overwhelming participation and synergized efforts during ICG initiatives for M-SAR training, workshops, Beacon testing, harmonization of maritime & aeronautical services, integration of additional members to NMSAR Board inter-alia other measures in recent pasts has been the hallmark of our collaborative approach for safety of fellow seafarers.

Considering the Maritime safety imperatives in our area of interest, a number of issues related with safety of fishermen and fishing vessels have been expeditiously addressed under the guidance and vision of Chairman NMSAR Board. In recent years, our collaborative efforts towards preventive and pre-emptive measures have resulted in saving thousands stranded seafarers in the ISRR.

As we step in 2019, we shall remain committed to strengthen our SAR capabilities and collective efforts to bolster our reach in ISRR. Through this newsletter, it has been my earnest endeavour to highlight significant national and international SAR incidents and developments for experience sharing and notable takeaways.

While thanking all the esteemed NMSAR Board members and their representatives, I look forward to feedback and suggestions to improve upon the contents of this newsletter **Safe Waters**... Happy Reading...



(Arun Singh)
Commandant
Joint Director (SAR)

CONTENTS

Maritime SAR Statistics	... 4
Maritime SAR Events	
✓ Beacon Exercise	... 4
✓ SAR Communication Exercise	... 4
✓ XVII NMSAR Board Meeting	... 5
✓ SAR Workshop	... 7
✓ MoU between MRCC & RCC, Chennai	... 8
✓ SAR Training	... 8
✓ Rescue & Relief during Kerala Floods	... 9
✓ ICG-INCOIS Interface for M-SAR Training	... 10
✓ M-SAR Training-cum-Interactive Session for IAF Squadrons undertaking Maritime Ops	... 10
SAR Bulletin	... 10
IMO News	
✓ 25 th IMO/ ICAO JWG Meeting	... 15
✓ Public Awareness Video on Ferry Safety	... 15
✓ 100 th Session of the IMO Maritime Safety Committee	... 15
✓ Forthcoming SAR Related Meetings at IMO	... 16
Miscellaneous	
✓ East Asia Summit Workshop on the Exchange of Experience in Maritime SAR	... 17
✓ SAR Exercise between India and Vietnam Coast Guard	... 17
✓ Joint Exercise between India, Maldives and Sri Lanka Coast Guards	... 18
✓ Joint Exercise between India and UAE Coast Guards	... 18
Articles	
✓ Disembarkation of Persons Rescued at Sea - Why it is not that simple?	... 18
✓ ICG Efforts during Kerala Floods	... 20
✓ His Idea Conquered the World	... 25
✓ समुद्री खोज एवं बचाव संक्रियाओं के सशक्तिकरण हेतु कार्यशाला और संवाद सत्रों का आयोजन	... 27
✓ समुद्र में बचाए गए व्यक्तियों का अवरोहण - क्यों यह कार्य सरल नहीं है	... 28
✓ SOLAS कन्वेंशन (संक्षिप्त विवरण)	... 33
ICG SAR Point of Contacts (SPOC)	... 36

Please send your queries, articles and feedbacks to :

'Safe Waters'

Search and Rescue Secretariat

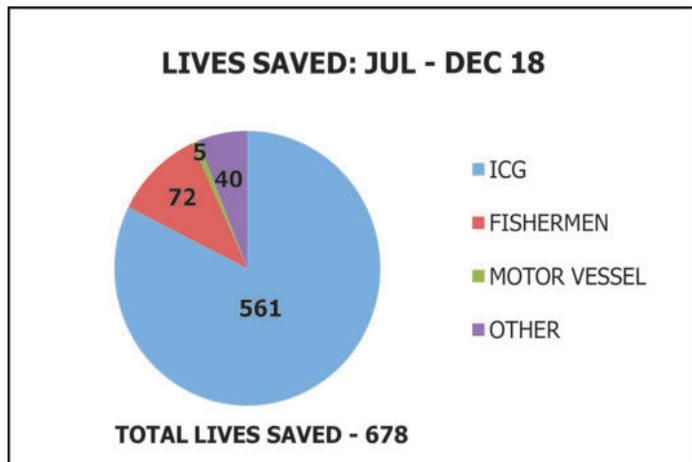
Coast Guard Headquarters, National Stadium Complex
New Delhi - 110 001, INDIA

Tel : +91 11-2338 3999, 23073995 Fax : +91 11-2338 3196

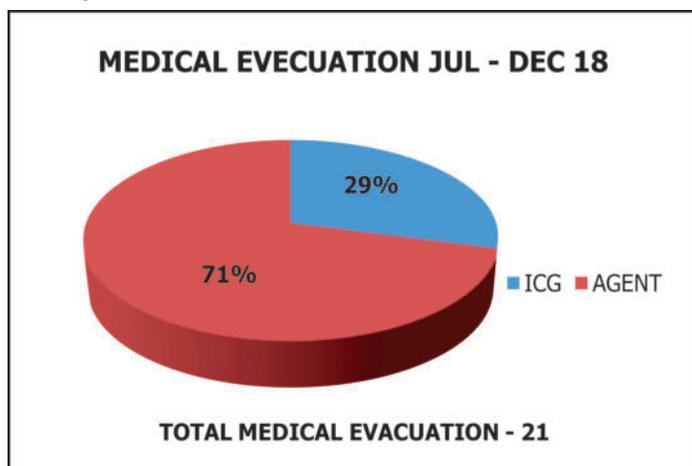
E-mail : nmsarb@indiancoastguard.nic.in

MARITIME SAR STATISTICS

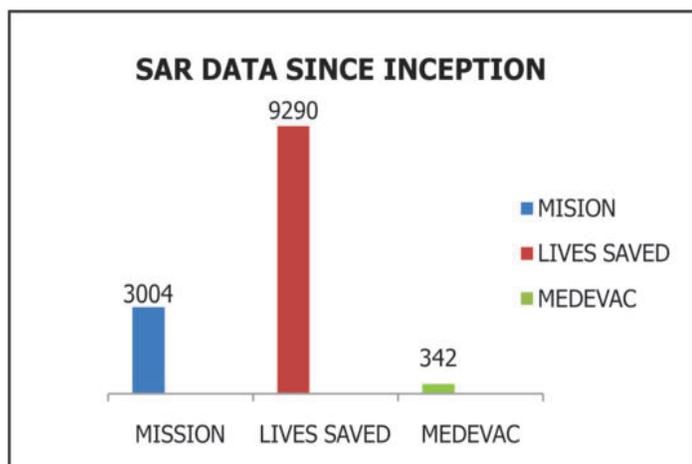
Graph below indicates break-up of 678 lives saved by ICG, Fishermen, Motor Vessel and other resource agencies during **Jul-Dec 18**



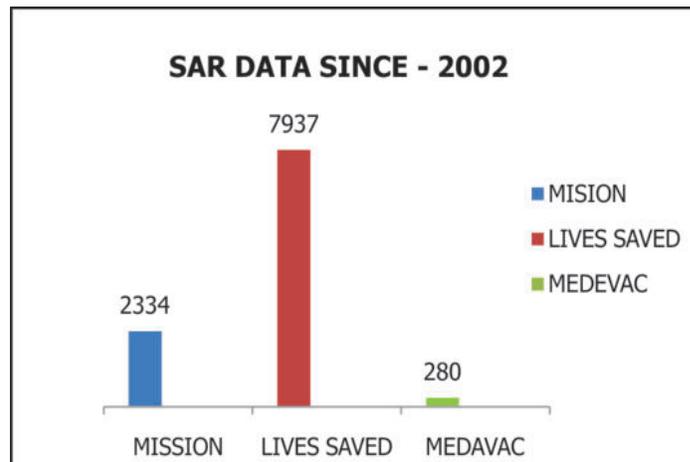
Graph below is the Medical Evacuation & Assistance coordinated by Indian Coast Guard during **Jul-Dec 18**



Graph below indicates the M-SAR Missions, Lives saved and Medical Evacuations by ICG since inception.



Graph below indicates M-SAR Missions, Lives saved and Medical Evacuations by ICG since designated as nodal agency for Maritime SAR (M-SAR) (2002).



MARITIME SAR EVENTS

Beacon Exercise

The Beacon exercises, which gauges the efficacy of SAR response mechanism utilising satellite based Distress Beacons, is regularly conducted in coordination with INMCC, Bangalore and SAR resource agencies. Considering the growing need to check the Beacons of various agencies, the Chairman, National Maritime Search and Rescue Board approved enhancement in frequency of Beacon Exercises from the existing 02 times to 03 times a year wef 2018. In the same series, the 16th Beacon exercise was conducted on 24-26 Dec which witnessed overwhelming participation from multiple user agencies. A total of 43 Beacons were *Tested Live* and efficiency of the Maritime SAR procedure was assessed.

SAR Communication Exercise

With a view to reinforce ICG operational linkages and to provide opportunity to MRCC operators to coordinate with other MRCC/ RCC, the SAR Communication Exercises (**SARCOMEX**) were

conducted with leading SAR service providers of the world, During Jul-Dec, a total of **10** SARCOMEX with **09** countries were conducted as follows:-

Ser	Agencies Participated in SARCOMEX	Date
(a)	MRCC Colombo & MRCC Chennai	10 Jul 18
(b)	RCC Muscat (Oman) & MRCC Mumbai	31 Jul 18
(c)	MRCC Yangoon & MRCC Port Blair	09 Aug 18
(d)	RCC Bangkok & MRCC Chennai	29 Aug 18
(e)	RCC Jakarta & MRCC Port Blair	06 Sep 18
(f)	MRCC Dhaka & MRCC Chennai	09 Oct 18
(g)	JRCC Australia & MRCC Mumbai	11 Oct 18
(h)	JRCC Doha & MRCC Mumbai	14 Nov 18
(j)	MRCC Putrajaya & MRCC Port Blair	15 Nov 18
(k)	MRCC Colombo & MRCC Mumbai	26 Dec 18

XVII NATIONAL MARITIME SEARCH AND RESCUE (NMSAR) BOARD MEETING

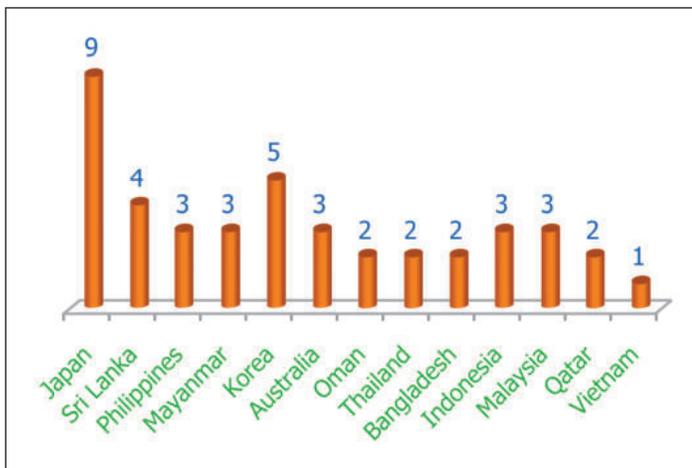
The XVII National Maritime Search and Rescue (NMSAR) Board Meeting was held at Vigyan Bhawan, New Delhi on 05 Jul 18, under the Chairmanship of Director General Rajendra Singh, PTM, TM, Director General, Indian Coast Guard & Chairman, National Maritime Search & Rescue Board.



Inaugural Address by the Chairman

During his inaugural address, Chairman highlighted the initiatives of NMSAR Board and Member Agencies for strengthening the Maritime SAR infrastructure while pursuing the provisioning of life saving and communication equipment onboard fishing boats.

He also stressed upon various issues impinging the maritime safety with respect to shipping & fishing and advocated for a proactive SAR response mechanism. The Chairman highlighted the need of capability building of SAR resources to meet the growing ocean led development and cyclone related contingencies. He urged the Board members to accord highest priority to issues of safety of fishermen to prevent avoidable loss of precious lives



Country wise SARCOMEX data since 2013

at sea. While referring to Cyclone 'Ockhi' aftermath, he reiterated the need for mandatory carriage of optimum lifesaving and distress alerting equipment onboard fishing vessels. He also appreciated the efforts of all stakeholders towards the coordinated SAR efforts which resulted in assistance of 850 stranded fishermen at sea during the Cyclone 'Ockhi'.

The Chairman, NMSAR Board also presented awards to merchant men/ fisherman/ government owned Search and Rescue units towards recognizing their gallant efforts in prompt rescue of fellow mariners and fishers in distress at sea during the year 2017-18.

The 'ICG SAR Award for Fisherman' was awarded to **Mr Milan Shankar Tare, Owner & Master of fishing boat 'Dharti' Reg. IND-MH-06-MM-83** for saving 12 lives from a sinking fishing boat 'Shivneri' 33 NM off Tarapur, Maharashtra during dark hours.



Chairman, NMSAR Board presenting ICG SAR Award to representative of 'MV ALS Ceres'



Chairman, NMSAR Board presenting ICG SAR Award to Master of 'OSC Greatship Prachi'



Chairman, NMSAR Board presenting ICG SAR Award to Fisherman

Merchant Vessels 'MV ALS Ceres' (Flag-Marshall Island) and 'OSC Greatship Prachi' (Flag-India) were jointly awarded the 'ICG SAR Award for Merchant Vessel' in recognition of their prompt response and efforts for rescuing 23 lives and 16 lives respectively at high seas.

The 'SAR Award for Government Owned Unit' was jointly awarded to Indian Coast Guard Ship C-427 and Lakshadweep Development



Chairman, NMSAR Board presenting SAR Award for 'Govt owned SAR unit' to MD, LDCL

Corporation Ltd (LDCL) Vessel ‘MV Kodithala’ for rescue of 38 lives off Vizhinjam and 07 lives off Kavaratti Island respectively during the cyclone ‘Ockhi’ .

The Chairman also highlighted the overwhelming participation of National and International observers and Resource Agencies including Board members during the **VIII National Maritime Search and Rescue Exercise (SAREX-18)** conducted off Chennai in Jan 18. While concluding, the Chairman urged the members to continue the *Collaborative and Inclusive Approach* towards strengthening the maritime SAR construct in the vast 4.6 million square Km Indian Search and Rescue Region (ISRR).

Maritime Search and Rescue Workshops for Mariners - ICG Initiative

Under the aegis of NMSAR Board, Indian Coast Guard took the initiative of conducting Maritime SAR (M-SAR) Workshop & Interactive Session for mariners, fisherman and stakeholders. The objective was towards building up a collaborative approach for strengthening safety of mariners and fisherfolks. The initiatives was supported by DG Shipping, Airports Authority of India, INMCC, ISRO, INCOIS and other stake holders besides active participation by Rescue



Senior officials attended the M-SAR Workshop at Port Blair

Agencies during the two large scale workshops conducted at Kolkata and Mumbai in early 2018.

The 3rd in series of the M-SAR Workshop for Mariners was conducted at Port Blair on 08 Oct 18. The event witnessed participation of multiple M-SAR stake holders from Andaman and Nicobar Region viz Maritime Industry, A&N Administration, DG Shipping/ MMD, DGCA/AAI, DSS, INMCC/ ISRO, Port Blair Maritime Board, IRS, Department of Fisheries, CISF, Customs, Andaman Merchant Club, Sport Fishing Club alongwith others agencies.

SAR Workshops for Fishermen and Stakeholders - ICG Initiatives

Considering the imperative of safety consciousness among the fishermen and strengthening the SAR construct in each Coastal State by active involvement of all fishermen association and the resource agencies, ICG under the aegis of NMSAR Board, took the initiative of conducting a one day SAR workshop in each Coastal State and UT on Western and Eastern Seaboards between Oct 18 to Mar 19.



M-SAR Workshop at Frazerganj, (WB)

Till 31 Dec 18, SAR workshops have been conducted in following Coastal States/ UTs with

overwhelming participation:-

Sl.	State/UT/Place	Date
(a)	Daman	23 Oct 18
(b)	L&M/ Kavaratti	30 Oct 18
(c)	TN/ Tuticorin	31 Oct 18
(d)	AP/ Nizampatnam	01 Nov 18
(e)	Gujarat/ Porbandar	02 Nov 18
(f)	AP/ Kakainada	13 Nov 18
(g)	Diu	14 Nov 18
(h)	Karnataka/ N' Mangalore	14 Nov 18
(j)	Odisha/ Paradip	20 Nov 18
(k)	AP/ Visakhapatnam	30 Nov 18
(l)	WB/ Kakdweep	30 Nov 18
(m)	Maharashtra/ Mumbai	05 Dec 18
(n)	Puducherry	05 Dec 18
(p)	WB/ Frazerganj	12 Dec 18



M-SAR Workshop at Nizampatnam, (AP)

Special Awareness Programme on MEOSAR

A special M-SAR workshop and Awareness Programme was conducted by ICG at Kolkata on 13 Nov for awareness on Medium Earth Orbiting Search and Rescue (MEOSAR) and 2nd Generation Beacon, in coordination with INMCC, Bangalore.

During the workshop, representative from INMCC/ ISTRAC delivered presentation on development of MEOSAR and 2nd Generation Beacon Technology, preparedness and implementation in India. The participants benefitted from the workshop in augmentation for the future SAR system.

MoU between MRCC & RCC - Harmonization of SAR Services

A Memorandum of Understanding (MoU) between **Rescue Coordination Centre (RCC), Chennai** and **Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC), Chennai** was signed on 11 Oct. This was aimed to harmonize the Aeronautical & Maritime SAR services and to enhance interoperability besides validating procedures for effective SAR services towards aeronautical contingencies within Chennai FIR and SRR in Bay of Bengal. A similar MoU between RCC Mumbai and MRCC Mumbai was also signed in Dec 2017. MoU between MRCC Port Blair and RCC Kolkata is also in advance stage of approval.



Signing of MoU between RCC Chennai & MRCC Chennai

SAR Training

Indian Coast Guard and Airport Authority of India (AAI), in coordination with Indian Mission Control Centre (INMCC), has been conducting bi-annual maritime SAR Training course for RCC and MRCC operators since 2013.



M-SAR Training at CATC Allahabad 16-18 Jul 18

In the same series, the 10th & 11th M-SAR training course, aimed towards building up of professional knowledge of operators for efficient SAR coordination, were conducted on 16-18 Jul and 11-13 Dec at CATC - Allahabad and MRCC - Chennai respectively.



M-SAR Training at MRCC Chennai 11-13 Dec 18

Rescue and Relief Efforts during Kerala Floods

Kerala experienced unprecedented floods in the month of Jul 18. The calamity caused immeasurable misery and devastation leading to loss of hundreds of lives and loss of properties. A large scale disaster relief efforts were mobilised by Central and State agencies including Armed Forces. Indian Coast Guard launched Disaster Response

Operation code named 'Op Rahat-18' for relief and rescue efforts in flood affected coastal areas. ICG mobilised eight ships, four Dornier aircraft and three Helicopters for the Relief Operation. In addition, 36 Disaster Response Teams (DRTs), each comprising of 07 - 09 ICG personnel, were deployed in the flood affected districts of Kerala which included Kozhikode, Thrissur, Idduki, Ernakulam and Pathanamthitta. The rescue operations were conducted by the DRTs using 42 Rubberised Inflatable Boats (Gemini), 11 Rubberised Inflatable Life Rafts, Life jackets, Lifebuoys including a total of 575 ICG personnel were relentlessly engaged for the relief operation. In addition to ICG assets, 21 traditional fishing boats were also hired for the relief operations. ICG helicopter airlifted 27 people during the relief operation. The ICG relief operation also included setting up of Community Kitchen and Medical Camps. ICG units mobilised more than 180.6 tonnes of relief material from New Mangalore and Mumbai to the affected areas of Kerala. Glimpses of ICG efforts during Kerala Floods is highlighted on page 18-19. The salient statistics of ICG efforts during Kerala flood are as under:

Ser	Details of Assistance	No. of People Assisted
(a)	Number of persons evacuated	3521
(b)	Number of persons guided to safety	7427
(c)	Food Packets distributed	26941
(d)	Food Packets air dropped	14000
(e)	Number of persons airlifted	27
(f)	Number of animals rescued	107

ICG – INCOIS Interface for M-SAR Training - A Maiden Initiative

Considering the importance of Indian National Centre for Ocean Information Service (INCOIS) services and products toward maritime safety and disaster related developments including ocean observation and modeling besides information & advisory services, INCOIS facilitated maiden training to ICG Officers on ICG-INCOIS interface on maritime Search and Rescue. The two days training, which also included SAR and Pollution Response Softwares demo conducted on 18-19 Sep, was attended by 18 ICG Officers at INCOIS, Hyderabad.



Training of ICG Officers at INCOIS

M-SAR Training - cum - Interactive Session for IAF Squadrons undertaking Maritime Ops

A lecture-cum-interactive session was



Visit of IAF Officers at MRCC (Mumbai)

conducted by Indian Coast Guard for the Indian Air Force (IAF) Officers from various Maritime Operation Squadrons at HQ MAO and Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) Mumbai on 06-07 Dec.

A total of 12 IAF Officers attended the session which included number of presentations on *Maritime SAR Perspective, Roles & Responsibilities of ICG, IAF on M-SAR and SAR Case Management* in maritime domain.

The IAF Officers also visited MRCC Mumbai for familiarization of various SAR facilities and operational procedures.

SAR BULLETIN **(Jul - Dec 18)**

Assistance to Adrift IFB 'Jagyan Nrusingha'

At about 0930 hrs on 12 Jul, ICG Dornier on patrol sighted an adrift fishing boat 'Jagyan Nrusingha' in position 16 n miles South-South-West of Puri, Odisha with 10 crew stranded due to machinery breakdown. ICGS Amogh was diverted to render assistance to the disabled boat. Consequent to few attempts for repairs, which were unsuccessful due to non-availability of spares, the disabled fishing boat was towed and handed over to the owner off Puri at 1115 hrs on 13 Jul 18.



ICGS Amogh provided towing assistance to IFB 'Jagyan Nrusingha'

Assistance to Fishing Boat 'Maa Ramachandi-108'

At about 2000 hrs on 21 Jul, Coast Guard District Headquarters (Paradip) received information from Assistant Fisheries Officer, Mahakalpanda (Odisha) regarding fishing boat 'Maa Ramachandi-108' adrift in position 16 n miles North East of Paradip, Odisha alongwith six crew due to engine failure.



Towing assistance to IFB 'Maa Ramachandi-108'

ICGS Sujay, on patrol, was diverted for assistance and the distressed fishing boat along with crew were towed to safety.

Evacuation of Passengers from MV 'Swaraj Dweep'

At about 0141 hrs on 02 Aug, Master of MV 'Swaraj Dweep' requested MRCC (Port Blair) for urgent assistance due to the flooding onboard. The



MV 'Swaraj Dweep'

vessel was on passage from Port Blair to Nancowry with 250 passengers and 93 crew onboard.

ICGS Aruna Asaf Ali was immediately despatched from Kamorta with additional de-flooding pumps and lifesaving gears to render assistance. While MV Swaraj Dweep was directed to anchor off Car Nicobar, ICG ship's technical team alongwith de-flooding pumps embarked the passenger vessel at 0830 hrs for de-flooding operation. ICG Dornier aircraft with additional divers, de-flooding pumps and damage control items was mobilized from Port Blair and landed at Car Nicobar to augment the efforts. Directorate of Shipping Service (DSS) also diverted three of their vessels for evacuation of the passengers.



ICGS Aruna Asaf Ali evacuating Passengers from MV 'Swaraj Dweep'

ICGS Aruna Asaf Ali safely evacuated 250 passengers including ladies and children for passage to MUS Jetty, Carnicobar. On completion of de-flooding assistance by ICG technical team, MV 'Swaraj Dweep' sailed from Carnicobar anchorage to Port Blair for survey. No ingress of water was reported during the passage.

Rescue Operation for Capsized Fishing Boat 'Oceanic'

At about 1005 hrs on 07 Aug, DD Fisheries, Ernakulam intimated regarding collision of FB 'Oceanic' with an unknown merchant vessel at about

0330 hrs on 07 Aug in position 28 n miles South-South-West of Ponnani, Kerala. 03 crew and 02 dead bodies were recovered by another FB operating in vicinity while 09 crew were reported missing. ICGS Vikram and ICGS Savitribai Phule were diverted while ICG Helicopter ex Kochi was launched for SAR.



Joint Search and Rescue for Fishing Boat 'Oceanic' collided with unknown Merchant Vessel

Headquarters Southern Naval Command, Kochi also deployed INS Jamuna and INS Sutlej on 12 Aug for sonar scan searches to locate the sunken boat. Consequent to joint surface and sub-surface searches, two more bodies were recovered later.



SAR assistance for FV 'Oceanic' by INS Jamuna

Assistance to Disabled Fishing Boat 'Al Jubbari'

At about 1015 hrs on 15 Aug, MRSC Kochi received an information from Coastal Security Police,

Ponnani regarding fishing boat 'Al Jubbari' alongwith seven crew adrift in position 30 n miles South West of Ponnani, Kerala due to engine failure. ICGS Aryaman on patrol was diverted for assistance. ICG Dornier was also launched from Kochi for sea-air coordinated search. The boat was located by the aircraft and subsequently towed by the ICG Ship safely to Kochi harbour.



Assistance to disabled IFB 'Al Jubbari'

Towing Assistance to Fishing Boat 'Jayraman'

On 07 Sep, MRCC Chennai received an information from RSV Samudra Ratnakar regarding flooding onboard fishing boat 'Jayraman' alongwith 09 crew in position 56 n miles south west of



ICGS Abheek provided towing assistance to disabled IFB 'Jayraman'

Chennai, Tamil Nadu. ICGS Abheek, on routine patrol, was diverted for rendering assistance. ICG Ship located the fishing boat and embarked the ship's damage control team onboard fishing boat and carried out de-flooding. Subsequently, the ship towed the fishing boat alongwith crew and safely handed it over to the owner off Chennai.

SAR for Distress Fishing Boat 'Lavanya'

At about 2304 hrs on 26 Nov, ICGS Ameya, whilst on patrol, received a VHF distress call from flooding mechanised fishing boat 'Lavanya' (Regn No. TN-11-MFB-278) with 05 crew onboard in position 20 n miles North-East of Tondi.



Assistance to stranded fishing boat 'Lavanya'

ICGS Ameya located the distressed fishing boat at 2321 hrs and immediately dispatched technical team with submersible pump and damage control items to arrest the flooding.

On assessing situation on the fast sinking boat, four fishermen were taken onboard and transferred to fishing boat Maharani (IFB-TN-11-MFB-873) operating in vicinity. Despite repeated attempts, MFB Lavanya could not be salvaged due heavy sea-water ingress and the boat sank at about 2340 hrs. All rescued fishermen were handed over to Fisheries officials off Mandapam in early hours of 28 Nov.

Rescue of Fishermen from Stranded Fishing Boat

At about 2250 hrs on 15 Dec, AD Fisheries, Kakinada requested assistance for missing fishing boat (Regn No.IND-AP-E3-MO-3179) with 07 crew, which had ventured into sea on 11 Dec. The boat was reported stranded during the cyclone 'Phethai'. On subsequent investigations, it revealed that the fishing boat had tied itself along the Oil rig Aban-II on 15 Dec and awaiting assistance. Oil rig Aban-II was requested to provide necessary shelter till arrival of rescue services amid ongoing cyclone 'Phethai'. Coast Guard helicopter was deployed at 0615 hrs on 18 Dec and all the seven fishermen were evacuated in two batches in morning hours on 18 Dec and brought back safely to Kakinada.



Evacuation of stranded fishermen from Oil Rig Aban-II by ICG Helo

MEDICAL EVACUATION **(MEDEVAC)**

Medical Evacuation from Tillang Chang Island, Port Blair

At around 1611 hrs on 07 Jul, SHO Nancowrie requested for medical evacuation of a IRBN personnel from Look Out Post at Tillang Chang Island. ICGS Rajdhwaj, on patrol, was diverted to render assistance.



MEDEVAC by ICGS Rajdhwaj

ICGS Rajdhwaj evacuated the ill personnel at 0515 hrs on 08 Jul and handed him over to CHC Kamorta at about 1000 hrs on 08 Jul for further medical management.

Medical Evacuation from MT Hansa Prem

At about 1105 hrs on 15 Jul, MT Hansa Prem (Flag-India), whilst anchored in position 47 n miles South-South-West of Sagar Island, West Bengal intimated MRCC (Chennai) that one of its crew was suffering from severe abdomen pain and requested for evacuation. ICGS Anmol was diverted to undertake medical evacuation. The patient was safely embarked onboard at 1215 hrs and handed over to the local agent at Haldia at 0030 hrs on 16 Jul for further medical management.



ICGS Anmol provided medical evacuation to MT 'Hansa Prem' off Sagar Island

Medical Emergency onboard MV Voyage Symphony

At about 1700 hrs on 27 Jul, MRCC (Mumbai) received a request from Master of MV Voyage Symphony (Flag-Kiribati) regarding medical emergency onboard. One crew member, who had sustained a head injury on 05 Jul, was complaining of uneasiness and it was suspected that a blood clot might have formed due to the injury. MRCC Mumbai coordinated the medical evacuation with assistance of merchant vessel operating in area and at about 1455 hrs on 29 Jul, the patient was evacuated from vessel by Tug SCH-3 in coordination with the agent. Subsequently, the patient was shifted to Hospital at 2220 hrs on 29 Jul 18 for further medical management.

Medical Assistance to MV 'African Jacana'

At about 1200 hrs on 03 Sep, MRCC(Mumbai) received an request from MV 'African Jacana' (Flag-Panama) regarding medical evacuation of a crew in position 104 n miles North West of Jakhau, Gujarat and the vessel was approaching Porbandar. The patient was reported with abnormal behaviour (Psychosis) and requested for urgent evacuation.



Medical Examination by Medical Officer onboard C-409

ICGS C-409, with medical team, was deployed from Porbandar and undertook evacuation of the patient from vessel and safely handed him over to local agent at Porbandar for further medical management.



INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (IMO) NEWS

25th Joint Working Group (JWG) Meeting on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue

The 25th session of the International Civil Aviation Organisation / International Maritime Organisation (ICAO/IMO) Joint Working Group on harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue was conducted in Seattle, United States from 17-21 Sep 18. China, Chile, New Zealand, Norway, Sweden, South Africa, United Kingdom and United States participated as the IMO members besides other observers from member states and govt/ non-government agencies. The JWG aimed to review and develop proposals related to harmonization of SAR services in various matters including following:-

- (a) Provisions of convention, plans, manuals and other documents affecting SAR.
- (b) SAR operational principles, procedure and techniques.
- (c) SAR system administration, organisation and implementation methods.
- (d) RCC/RSC equipment and facility designations and standards.
- (e) SAR communications.
- (f) SAR personnel staffing and training.

Consequent to deliberation by the SAR experts on all the issues, the JWC submitted its report to ICAO and Navigation Communication and Search and Rescue (NCSR) Sub-Committee of IMO.

Public Awareness Video on Ferry Safety

International Maritime Organisation (IMO) under it's Integrated Technical Cooperation Programme

(ITCP) in collaboration with a number of industry partners has undertaken a series of activities on the enhancement of the safety of passenger ships/ ferries engaged on non-international voyages.

These initiatives are designed to highlight the importance of safety standards on domestic passenger ferries and ensure that more robust national regulations related to passenger ship safety are put in place in countries where inland or inter-island passenger ship transportation safety pose challenger.



In order to raise awareness on ferry safety amongst passengers, crews and ferry operators, IMO has produced a short animation video highlighting the issue of overcrowding as a common and potentially hazardous problem for passenger ferries to this effect vide *“Circular Letter No.3872 – IMO Ferry Safety Video”*.

100th Session of the Maritime Safety Committee

The 100th session of the Maritime Safety Committee (MSC) held at IMO Headquarters, London from 03-07 Dec 18, deliberated on various agendas related to Maritime Safety and Security including Environment, Training, Piracy and Unsafe Mixed Migration by Sea. The agenda adopted for discussions by 100th Session of MSC included

following:-

- (a) Measures to enhance maritime security including update on various related developments and progress on maritime security module of GISIS.
- (b) Regulatory scoping exercises for the use of maritime autonomous surface ships including related regulatory framework.
- (c) Goal based new construction standards including draft revised guidelines for development and application of the IMO goal based standards safety level approach.
- (d) Safety Measures of Non-SOLAS Ships operating in Polar water including development of interim measures and generic guidance for non-SOLAS ships.
- (e) Consideration of mandatory safety measures for fishing vessels and small cargo ships.
- (f) Pollution Prevention and Response matters including draft amendment to IBC & BCH code and Safety implications associated with the use of low Sulfur fuel oil.
- (g) Ship system and equipment related document based on the report of 5th session of sub-committee.
- (h) Capacity building for the implementation of new measures
- (j) Piracy and armed robbery against ships including developments and information sharing on related incidents besides issue of a standardized reporting of global piracy and armed robbery incidents. Discussions also included proposal to amend the boundary of Northern Indian Ocean High-risk area.
- (k) Global compacts for migration and on refugee related with unsafe migration.

The 100th MSC also approved draft amendments to following documents for adoption at its 101st session:-

- (a) The appendix to the International Convention for the Safety of Life at sea (SOLAS), 1974
- (b) The International Code for Fire Safety System (FSS Code)
- (c) The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code).
- (d) The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code).

(Ref: IMO Circular Letter No. 3904 dated 05 Dec 2018)

<u>Forthcoming SAR Related Meetings</u> <u>at IMO : Jan-Jul 19</u>		
SI	Meeting	Date
1.	6th Navigation Communication and Search and Rescue Meeting	16-24 Jan
2.	Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR) - 6th Session	18-22 Feb
3.	Legal Committee (LEG) - 106th Session	27-29 Mar
4.	Facilitation Committee (FAL) - 43rd Session	08-12 Apr
5.	Marine Environment Protection Committee (MEPC) - 74th Session	13-17 May
6.	Maritime Safety Committee (MSC) - 101st Session	05-14 Jun
7.	Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) - 6th Session	01-05 Jul

MISCELLANEOUS

East Asia Summit Workshop on the Exchange of Experience in Maritime SAR

An East Asia Summit (EAS) Workshop on the Exchange of Experience in Maritime Search & Rescue was organised by the China Maritime Search and Rescue Centre at Shanghai, China from 25 Oct - 26 Oct 18. The two day workshop was attended by representatives from Australia, Cambodia, India, Indonesia, Japan, Lao PDR, Myanmar, PR China, Singapore, South Korea, Thailand, Vietnam, International Maritime Organisation (IMO) and INMARSAT. The theme of the workshop was 'Work Together for the Safety of Life at Sea in the Region'.



All the participants/ delegates attending the workshop presented SAR related developments, capabilities, experiences and way ahead to promote cooperation towards the maritime SAR in the region. The two member delegation from Indian Coast Guard presented paper on 'Volunteers' participation in

Maritime SAR during the workshop.

The East Asia Summit workshop on Exchange of Experience in Maritime SAR was first ever large scale SAR seminar organised by China Maritime Search and Rescue Centre and hosted by Donghai Rescue Bureau, Shanghai to promote SAR co-operation amongst the East Asian maritime countries.

SAR Exercise between India and Vietnam Coast Guard

Vietnam Coast Guard ship (VCG) CSB 8001 visited Chennai from 01-06 Oct 18 for professional interaction with ICG under the provisions of MoU signed between the two Coast Guards.



Joint SAR exercise between ICG and VCG off Chennai

During the visit, a joint exercise in the maritime search & rescue domain was conducted off Chennai on 04 Oct 18 which was participated by Vietnam Coast Guard ship CSB 8001 and Indian Coast Guard ships and aircraft. The exercise facilitated demonstration of SAR capabilities of units participating besides exchange of best practices in the maritime domain.

Joint Exercise between India, Maldives and Sri Lanka Coast Guards

ICGS Samar and ICGS Aryaman visited Maldives and Sri Lanka from 23 Nov to 09 Dec 18 to participate in Trilateral Exercise DOSTI at Male and interaction with respective Coast Guards. Training in Maritime SAR was imparted by ICG to the officers and sailors of both the Coast Guards. Search and Rescue drills were also conducted at sea during the DOSTI exercise.



M-SAR training by ICG to Maldives and Sri Lanka Coast Guard Officers & Sailors

Joint Exercise between India and UAE Coast Guards

ICGS Vikram visited Saudi Arabia, UAE and Oman from 10 Dec 18 to 02 Jan 19 for interaction/combined exercise with Maritime Law Enforcement Agencies. During the visit, the ship undertook exercise with UAE Coast Guard on 24 Dec 18 in which Maritime SAR procedures and capabilities were demonstrated. UAE Coast Guard Ship 'AL WTAID' participated in the exercise.



Joint SAR Exercise between ICG and UAE CG Ships

ARTICLES

DISEMBARKATION OF PERSONS RESCUED AT SEA - WHY IT IS NOT THAT SIMPLE?

*By DIG Donny Michael
Chief Staff Officer (Ops)
CG RHQ (East)*

It is an international legal obligation for States to render assistance to persons in distress at sea. It is a legal obligation in India for the shipmasters to render assistance to persons in distress as per Section 355 of the Merchant Shipping Act 1958. However, a comparable legally binding duty to disembark these rescued persons does not exist in the Law of the Sea Convention (LOSC). As a result, these persons-often migrants-can spend weeks on a ship at sea before a State allows them to go ashore. This article analyses the existing legal framework concerning disembarkation and evaluates the recent initiatives taken within the International Maritime Organization.

Introduction

It is a legal obligation for States under customary international law, as well as under Articles 58(2) and 98(1) of the 1982 Law of the Sea Convention (LOSC), to render assistance to persons in distress in the exclusive economic zone (EEZ) and on the High seas. A State cannot rely on its sovereign powers to disregard this obligation in its territorial sea. On the one hand, every flag State must require the master of a ship flying its flag to proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress when informed of their need of assistance. In India, this obligation is transcribed in Section 355 of the Merchant Shipping Act 1958 and the master needs to proceed for rendering assistance with dispatch upon receiving the distress alert provided that the master does not endanger his own ship's safety.

As per Maritime Search and Rescue Convention (SAR) 1979, Coastal States must promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective Search and Rescue (SAR) service, for example, through the creation of a Rescue Co-ordination Centre (RCC). For this purpose, they will cooperate with neighbouring States, when appropriate. However, neither treaty law nor customary international law requires States to let these rescued persons disembark onto their territory. Both the International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) and the International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention) state that States must **arrange for the disembarkation of persons rescued at sea as soon as reasonably practicable**. The government in charge of the Search-and-Rescue Region (SRR) in which the survivors were recovered is held responsible for providing a **place of safety** on its own territory or ensuring that such a place of safety is granted in another country. A place of safety can be defined as a location where rescue operations are considered to terminate, where the survivors' safety or life is no longer threatened, basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met and transportation arrangements can be made for the survivors' next or final destination. Although an assisting ship may only serve as a temporary place of safety, there is no actual duty for

States to disembark the persons rescued. In other words, a State can refuse disembarkation onto its own territory or make this dependent on certain conditions. As a result, persons rescued at sea can spend weeks on a ship at sea before a State allows them to go ashore.

Although India is party to the SOLAS 1974 and SAR 79 conventions, the provisions of the SAR 79 conventions are **not transcribed into a legislation**. However, the Indian Coast Guard having a chartered duty to render assistance to mariners and fishermen at sea, has established three MRCCs and several MRSCs to coordinate SAR services in the Indian SRR and so far have rescued more than 9000 lives at sea since inception. The official powers to coordinate SAR in Indian SRR is provided by the Ministry of Shipping directives to the DG Indian Coast Guard and actions where needed for SAR management in India are addressed through a Search and Rescue Board with members drawn from various resource agencies. Hence, there is no legal mention of treatment of rescued persons at sea in any legislations or orders, however, in practice, the Indian Coast Guard has followed the international conventional/ customary law provisions and treated the persons rescued at sea with due care and attention and assisted them for further treatment and repatriation with other resource agencies such as Customs, Immigration, DG Shipping, local Port, Shipping agency, local police, etc. However, internationally, the issue of rescuing of persons at sea especially the refugees or economically displaced persons seeking better life in developed countries poses serious challenges to the rescuing authorities particularly to the issue of repatriating the rescued persons back to their country of origin.



contd on page 22...

EFFORTS DURING KERALA FLOODS – JUL 18



details at page 9

The case of the **MV Marine I** provides an example. On 30 January 2007, the Spanish Coast Guard received a distress call from the vessel Marine - I. It was alleged that over 300 migrants from Guinea were on board. Although the Marine - I was within the Senegalese SRR, Senegal requested Spain to proceed with a rescue operation, claiming that Senegal did not have the proper means to assist. Because the Mauritanian port of Nouadhibou was closest to the emergency, Senegal also informed Mauritania of the situation. On 4 February, a Spanish maritime rescue Tug reached the Marine I and provided immediate relief by handing out supplies of water and food. The Spanish government also commenced negotiations with Senegal and Mauritania on the fate of the migrants. On 12 February (two weeks after the distress call), Spain, Senegal and Mauritania finally reached an agreement regarding the passengers. It was reportedly agreed that Spain would pay €650,000, in return for Mauritania allowing the passengers to disembark. The fact that Spain was prepared to pay as much as €650,000 to prevent the disembarkation of 300 migrants shows that some States are **reluctant to allow disembarkation of rescued persons onto their territory.**

The Tampa Incident

In August 2001, the merchant ship Tampa



incident highlighted the problem of migrants at sea. The Captain of the Norwegian container ship MV Tampa rescued some 438 asylum-seekers from drowning in international waters between Christmas Island (Australia) and Indonesia. The Captain first headed towards Indonesia, as he was technically in the Indonesian SRR. This reportedly elicited threats from some of the migrants, who insisted on being taken to Christmas Island. As the Captain prepared to enter Australian Territorial Waters, the Australian Special Air Services intercepted and boarded the ship. The incident gave rise to a very complex international political situation. The Australian government claimed that the port facilities on Christmas Island could not accommodate a vessel of the Tampa's size. The UNHCR called upon the States to share the burden. Although the Norwegian government's reaction was positive, the Australian government rejected this arrangement and contacted New Zealand, Nauru, and later Papua New Guinea, all of which agreed to receive a number of migrants. It took weeks for all the states involved to solve the disembarkation problem, thereby painfully demonstrating the insufficiency of the international legal framework.

The Efforts of International Organisations

In November 2001, the IMO passed a Resolution A.920(22) through the General Assembly and asked the Maritime Safety Committee (MSC), the Legal Committee (LEG) and the FAL Committee to review the existing legal instruments to identify and eventually eliminate all legal inconsistencies, ambiguities and gaps concerning persons rescued at sea. Therefore an Interagency Group was set up in July 2002 to deal with the problem of migrants at sea. The IMO, the UNHCR, the United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea

(UNDOALOS), the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), the United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights (OHCHR) and the International Organization for Migration (IOM) are all participating in this Interagency Group. The competences of the IMO and of UNDOALOS extend to the search-and-rescue part at sea, as well as to the provision of a place of safety afterwards. In addition, UNDOALOS deals with the coordination and cooperation in the field of the law of the sea within the framework of the UN General Assembly. The competences of the UNHCR, UNODC, OHCHR, with respect to migrants at sea are considered to be multi-disciplinary and worldwide, as these relate to asylum, transnationally organized crime such as human trafficking, human rights and migrants.

The Current Legal Framework

The conclusions of the Interagency Group meetings were the basis for the 2004 SOLAS and SAR Amendments, the IMO Guidelines on the **Treatment of Persons Rescued at Sea** and the IMO/UNHCR practical guide on rescue at sea. These instruments try to safeguard the rights and interests of all the parties involved, e.g., the persons rescued, the flag States, the coastal States, the ship master, etc. Although the amendments-when ratified-are binding, the guidelines aim to help States and ship masters in the execution of their duties. The objective of the practical guide is to form a kind of useful manual for ship masters, insurance companies, ship owners, government authorities, etc., during the post-rescue phase. It contains the procedures that must be followed, the applicable international law principles (not only rules under the law of the sea, but also principles of refugee law), contact information and other relevant advice. Furthermore, within the capabilities and limitations of the ship, all embarked

persons must be treated with humanity. The owner, the charterer, the company operating the ship or any other person may not influence (for example, because of financial motives) the ship master's decision, which-in his professional judgement-is necessary for the safety of life at sea. The inconvenience of and the financial burden for the assisting ship will be reduced due to the obligation on the Contracting Parties to cooperate in a way that minimizes further deviation from the ship's intended voyage. In addition, disembarkation will be arranged as soon as reasonably practicable. The IMO Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea state that the **Government responsible for the SRR in which survivors were recovered is responsible for providing a place of safety or ensuring that such a place of safety is provided.** Disembarkation of asylum-seekers recovered at sea, in territories where their lives and freedom would be threatened, must be avoided in order to prevent the violation of the **non-refoulement** principle. In July 2015, a new inter-agency (IMO, UNODC & IOM) platform for information sharing on migrant smuggling was launched through its Global Integrated Shipping Information System (GISIS). In its report, the IOM intimate that in 2017, 186768 migrants arrived crossing the Mediterranean Sea and 3116 persons **perished at sea**. This year the number of deaths reported is about 1492. According to UNHCR, this onslaught of migration by sea, often in unsafe vessels, is not a random occurrence and is being organized and orchestrated by people who trade and traffic the lives of others. Presently there is a legal framework in place to make this a crime- which is a Protocol to the UN convention against Transnational Organised Crime, but requires collective action by all concerned to detain, arrest and prosecute people smugglers.

Remaining Problems

It is to be understood that many of the rules made international organizations are **soft law**, such as the IMO Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea. Disembarkation must be arranged as soon as reasonably practicable. The government responsible for the SRR has the primary responsibility for providing a place of safety or ensuring that such a place of safety is provided. Nevertheless, these provisions do not imply an obligation for States to disembark rescued persons on their territory. They can refuse disembarkation or make it dependent on certain conditions, such as the division of the financial burden (for example, for medical care), resettlement, readmission or immediate return to a safe third country. The positive side of these agreements is that they share the burden between several States and that disembarkation will be advanced. Except for the immediate return to safe third countries - because this could violate the non-refoulement principle - the UNHCR supports this burden-sharing approach. Unfortunately not all countries have concluded such agreements. Most of the time burden-sharing decisions must be made ad hoc. Therefore in some cases it can still take weeks before arrangements for disembarkation have been made.

Role of IMO

In March 2015, the IMO hosted a High Level Meeting to Address Unsafe Mixed Migration by Sea to facilitate dialogue and promote enhanced cooperation and harmonization between UN agencies, international organisations, NGOs, Governments and the Shipping Industry. In the same vein, a second attempt was made by IMO on 30 Oct 2017, bringing together representatives of UN agencies, maritime industry and European Union Naval Forces. The record of views has been fed into the Global Compact

on Migration (GCM), a UN member State led process that emanated from the 19 Sep 2016, New York Declaration for Refugees and Migrants approved by the Heads of State during the UN General Assembly. This two-year long effort culminated in the Intergovernmental Conference to Adopt the Global Compact for Safe, Orderly and Regular Migration, which was held on 10-11 Dec 2018 at Marrakesh, Morocco. Although US and other 4 countries were against it and 12 countries abstained from the Global Compact, 152 countries voted in favour of global resolution to endorse it. The Global Compact reaffirms the sovereign right of States to determine their national migration policy and their prerogative to govern migration within their jurisdiction, in conformity with international law. This is the first overarching international agreement of its kind and it is not a formal treaty and accordingly does not provide binding obligations on States.

Conclusion

Disembarkation of persons-and especially migrants-rescued at sea is certainly a very sensitive issue, because States simply do not have a legally binding duty to grant these people access to their territory. Thus, States would have to surrender part of their sovereignty to change the current situation. In the past few years, States have transferred the issue from the IMO to the Interagency Group, and from the Interagency Group back to the IMO. At several forums, the Coastal States even decided that this is only a regional problem and that no additional international rules are needed. Although it is true that the focus should first be on the implementation and the enforcement of the existing rules, States must also take steps to improve and amend the legal framework. If States would accept a responsibility to disembark persons in the long term, this

responsibility should definitely not be linked to the duty to rescue people in distress. Therefore, the closest port that can be regarded as a place of safety would be the best choice for both the seafarers and the persons rescued.

HIS IDEA CONQUERED THE WORLD

*By Commandant Arun Singh
Joint Director (Search and Rescue)
Coast Guard Headquarters*

Certain thoughts originated with a seaman amid a raging typhoon off Kobe, Japan in 1965 which led to a new global standards for maritime safety.

Innovations that spur major improvements shape a process that requires collaboration and exchange of ideas. But there are almost always people who get a decisive idea and push it more forcefully than others. These include Benny Pettersson who, through his know-how and commitment, pushed for technical solutions that have benefitted global shipping. Today the **Automatic Identification System (AIS)** is a self-evident tool for mariners on vessels worldwide.

“I was born near the sea. Already as a child I longed to go to sea when I saw ships pass by and wondered where they were heading.” He quoted during an interview while maintaining his upbringing



in the Klintehamn.

After finishing his basic education, Benny Pettersson joined the Merchant Navy. A few years later, a ship's master suggested and he retrain as a Master Mariner.

He said, “I was a bit of bookworm, and there was obviously something in that. I needed to study for certain qualifications ahead of my training as a ship's Captain... and after that things went smoothly”

But let's return to 1965 when Benny was a seaman and typhoon 'Jane' hit Japan with winds up to 70 m/s and his ship had to leave the harbour and anchor outside.

“It was a ferocious storm. We had discharged, so we had no cargo. We lowered the booms and tied down everything that could be tied down. We were also forced to run with the engines on slow or half speed and dragging the anchors so we would not move too fast. It was impossible to see by sight or by radar – if there were other ships nearby” he explains.

Everything was white. The weather was so fierce that the yellow paint on the newly painted masts blew off and all white surfaces got yellow polka dots.

Once the fierce winds died down, he realized that it was impossible to stay stationary in such conditions. Although he tried to maintain position, the ship drifted few nautical mile, and couldn't see where other ships were.

It was this situation that the idea of a 'System' that permitted the sighting of other ships in the vicinity began to grow in his mind.

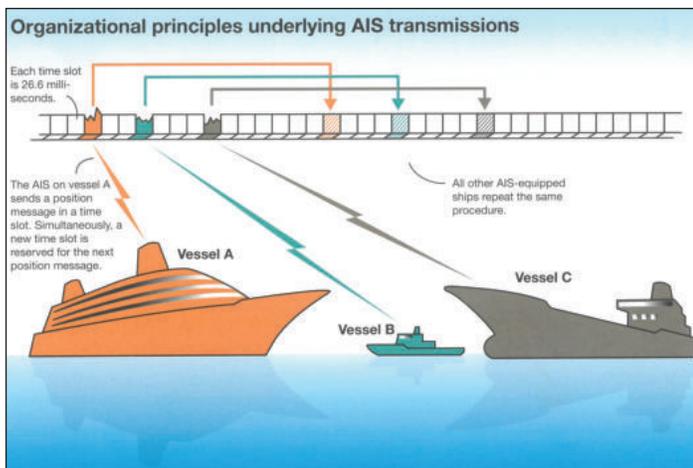
These thoughts stayed with Benny throughout his maritime career, both as an officer in the

merchant marine and as a Captain on the Finland ferries and later as a Pilot with the Swedish Maritime Administration.

The work on his thoughts progressed gradually since then. Benny had pushed to tests and develops various technical solutions with electronic manufacturers and engineers at the Swedish Maritime Administration. The results were positive but improvements were required. Near the end of the 80's prospects improved with introduction of GPS and superior processors. A system called Automatic Vessel Monitoring System (AVMS) was tested on the Sweden & Finland ferries. As the ship positions were to be embedded in the data exchanged, position indications were required that gave better accuracy than that offered by GPS.

Benny Pettersson recalled that despite successful tests, convincing the shipping companies was a slow process. Owners of big luxury yachts showed great interest in technology than shipping companies. He maintained with his persuasion and sincere efforts with great positivity.

International Association of Marine Aid to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) made significant efforts since 1996. In 1997, the IMO decided on a requirement specification for a



transponder system, referred to as Automatic Identification System (AIS). The requirement specifications was based on the potentials of the Swedish system, although a number of features were incorporated as suggested at various forums. **International Telecommunication Union (ITU)** was requested by IMO to deploy two VHF channels for the system. ITU further published the first version of performance standards in 1998.

The IMO made a crucial discussion in 2000 when the Safety of Life at Sea Convention was updated, including a requirement that all ships over 300 Gross tonnage in international traffic should be equipped with AIS. Implementation proceeded progressively, starting with large tankers in Jul 2002 and ending with local traffic vessels by Jul 2008. After the 09/11 terrorist attacks in 2001, the schedule was amended at the request of the US, which saw the importance of tighter maritime traffic monitoring for counterterrorism. The AIS has now become a crucial component in the concept of e-navigation, developed by IMO, with the technical issues largely managed within the IALA.

“Then resistance broke, and we won the support worldwide for the Swedish proposal for a system that would become mandatory for shipping worldwide. I even presented a lecture at the Pentagon. There were many of us at the Swedish Maritime Administration working on this; they included primarily Bo Tryggo, Hakan Lindley and Rolf Zetterberg” Benny Pettersson recalls.

Today’s mariners may take AIS for granted. But getting here has been an arduous journey. Benny Pettersson’s commitment and persistence were key driving forces for what is now seen as a self-evident tool in global shipping.

समुद्री खोज एवं बचाव संक्रियाओं के सशक्तिकरण हेतु कार्यशाला और संवाद सत्रों का आयोजन

खोज और बचाव सचिवालय
भारतीय तटरक्षक मुख्यालय

समुद्री खोज और बचाव (एम-एसएआर) के तहत समुद्र में संकटग्रस्त किसी व्यक्ति के बचाव के लिए समग्र योजना तैयार की जाती है, इसमें इस बात का ध्यान नहीं दिया जाता है कि कहां और कब दुर्घटना घटित हुई।



भारत के समुद्री क्षेत्र में हजारों पोतों और मछुवाही पोतों का संचालन करने के अलावा औद्योगिक क्रांति, समुद्र से जुड़े विकास और आर्थिक संवृद्धि के बाद समुद्री क्षेत्र में एक क्रांति सी आ गई है। बड़े पैमाने पर ऐसी गतिविधियों की वजह से भारत में 46 लाख वर्ग किलोमीटर में फैले विशाल भारतीय खोज और बचाव क्षेत्र (आईएसआरआर) में एक मजबूत नेटवर्क से जुड़ी समुद्री खोज एवं बचाव (एसएआर) सेवा की जरूरत है। समुद्री खोज और बचाव के लिए राष्ट्रीय समन्वय एजेंसी होने के नाते, भारतीय तटरक्षक ने 2002 से न सिर्फ मजबूत एसएआर नेटवर्क विकसित किया है बल्कि बढ़ती आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए समुद्री खोज और बचाव व्यवस्था को मजबूत करने के लिए असंख्य पहल भी की हैं।

सुरक्षा से संबंधित समझ विकसित करने के लिए

जागरूकता लाने, एसएआर की अनिवार्यताओं पर जानकारी उपलब्ध कराने, क्षमता निर्माण की दिशा में क्षेत्रीय/स्थानीय संसाधनों की एकजुटता के उद्देश्य से मछुवारों के लिए अप्रैल से दिसंबर, 2018 तक समुद्री खोज और बचाव (एमएसएआर) कार्यशालाओं की एक श्रृंखला का आयोजन किया गया। प्रत्येक तटीय राज्यों और संघराज्य क्षेत्रों में आयोजित इन एम-एसएआर कार्यशालाओं का उद्देश्य एम-एसएआर व्यवस्था को मजबूत करने के लिए सहयोगात्मक और समावेशी रणनीति तैयार करना था।



मछुवारों के लिए एमएसएआर कार्यशालाओं के आयोजन के अलावा आईसीजी ने बड़े पैमाने पर मुंबई, कोलकाता और पोर्टब्लेयर में नाविक समुदाय के लिए एमएसएआर कार्यशाला और संवाद सत्र का आयोजन किया जिसमें नाविक समुदाय और हितधारकों ने बड़ी संख्या में भाग लिया।

एमएसएआर नियंत्रण व्यवस्था को और मजबूत करने के व्यापक उद्देश्य से भारतीय तटरक्षक की इस तरह की पहलों में भारतीय नौसेना, भारतीय वायुसेना, राज्य और स्थानीय समुद्री एवं मात्स्यिकी प्राधिकरणों, मछुवारों एवं मछुवाही संगठनों ने बड़े पैमाने पर हिस्सा लिया और कार्यक्रमों को महानिदेशक जहाजरानी, भारतीय मिशन नियंत्रण केंद्र (आईएनएमसीसी)/ इसरो, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और इनकाँइस का भी भरपूर समर्थन मिला।

समुद्र में बचाए गए व्यक्तियों का अवरोहण

- क्यों यह कार्य सरल नहीं है

उपमहानिरीक्षक डोनी माइकल के द्वारा
सीएसओ (संक्रिया),
तटरक्षक क्षेत्र (पूर्व), चेन्नई

यह समुद्र में संकटग्रस्त व्यक्तियों को सहायता देने के लिए एक अंतर्राष्ट्रीय विधिक प्रतिबद्धता है। वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम 1958 की धारा 355 के अनुसार भारत में संकटग्रस्त व्यक्तियों को सहायता प्रदान करने के लिए, पोत मास्टरों लिए यह एक विधिक प्रतिबद्धता है। हालांकि, समुद्री विधि संधि (एलओएससी) में बचाए गए संकटग्रस्त व्यक्तियों का अवरोहण करने के लिए विधिक रूप से तुलनात्मक बाध्यकारी कर्तव्य का कोई प्रावधान नहीं है। इसके परिणामस्वरूप, ये व्यक्ति, ज्यादातर प्रवासी, किसी राष्ट्र द्वारा तट पर जाने की अनुमति दिए जाने से पूर्व, समुद्र में पोत पर कुछ सप्ताह व्यतीत कर सकते हैं। यह लेख अवरोहण से संबंधित मौजूदा विधिक ढांचे का विश्लेषण करता है और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन के अंतर्गत की गई हाल की पहलों का मूल्यांकन करता है।

प्रस्तावना

अनन्य आर्थिक क्षेत्र (ईईजैड) और विशाल समुद्रों में संकटग्रस्त व्यक्तियों को सहायता प्रदान करने के लिए प्रचलित अंतर्राष्ट्रीय विधि के साथ-साथ 1982 समुद्री विधि संधि (एलओएससी) के अनुच्छेद 58(2) एवं 98(1) के तहत राष्ट्र विधिक रूप से प्रतिबद्ध हैं। राष्ट्र अपने राज्यक्षेत्रीय समुद्र में इस बाध्यता की उपेक्षा करने के लिए अपने संप्रभु शक्तियों पर निर्भर नहीं रह सकता। एक तरफ, सहायता की आवश्यकता सूचित करने पर प्रत्येक ध्वजधारी राष्ट्र को अपने ध्वज लगे पोत के मास्टर से संकटग्रस्त व्यक्तियों के बचाव हेतु सभी संभावित गति के साथ प्रस्थान करने के लिए निदेश देना होगा। भारत में, इस बाध्यता का वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम 1958 की धारा 355 में उल्लेख किया गया है और मास्टर खतरे की चेतावनी प्राप्त करने पर सहायता प्रदान करने के लिए

प्रस्थान करेगा बशर्ते कि मास्टर अपने स्वयं के पोत की सुरक्षा सुनिश्चित करें।

खोज एवं बचाव संधि (एसएआर) 1979 के अनुसार, तटीय राष्ट्रों को उदाहरण के तौर पर, बचाव समन्वय केंद्र (आरसीसी) के सृजन द्वारा एक उपयुक्त एवं प्रभावी खोज एवं बचाव (एसएआर) सेवा की स्थापना, संक्रिया और अनुरक्षण को बढ़ावा देना चाहिए। इस प्रयोजन हेतु, वे पड़ोसी राष्ट्रों को उचित सहयोग देंगे। हालांकि, संधि विधि और प्रचलित अंतर्राष्ट्रीय विधि इन बचाए गए व्यक्तियों को अपने क्षेत्र में अवरोहण करने के लिए राष्ट्रों से अपेक्षा नहीं करती है। समुद्र में जीवन की सुरक्षा संबंधी अंतर्राष्ट्रीय संधि (सोलास संधि) और समुद्री खोज एवं बचाव संबंधी अंतर्राष्ट्रीय संधि (एसएआर संधि) के अनुसार **समुद्र में बचाए गए व्यक्तियों का अवरोहण करने के लिए राष्ट्रों को यथाशीघ्र उचित साध्य व्यवस्था करनी होगी।** जिस खोज एवं बचाव क्षेत्र (एसआरआर) में लोगों को जीवित बचाया गया है उस क्षेत्र की प्रभारी सरकार उनके लिए अपने क्षेत्र में एक सुरक्षित स्थान प्रदान करने के लिए उत्तरदायी है या किसी अन्य देश में ऐसे ही सुरक्षित स्थान उनको सुनिश्चित रूप से दिलाने के लिए उत्तरदायी है। **सुरक्षित स्थान** की परिभाषा यह है कि वह ऐसा स्थान है जहां बचाव कार्य समाप्त हुआ समझा जाता है, जहां बचाए गए लोगों की सुरक्षा या जिंदगी को कोई खतरा न हो, जीवन की आधारभूत आवश्यकताओं



(जैसे भोजन, आश्रय, चिकित्सा सुविधाएं) की पूर्ति हो और बचाए गए लोगों को आगे तक या अंतिम गंतव्य स्थान तक परिवहन व्यवस्था की जा सकती है। यद्यपि सहायता देनेवाला पोत बचाए गए लोगों को तात्कालिक सुरक्षित स्थान प्रदान कर सकता है, फिर भी बचाए गए लोगों का अवरोहण करने का वास्तविक कार्य राष्ट्रों का नहीं है। दूसरे शब्दों में, कोई भी राष्ट्र अपने क्षेत्र में इन लोगों का अवरोहण करने के लिए इंकार कर सकता है या इसके लिए कुछ शर्तें लगा सकता है। इसके परिणामस्वरूप समुद्र में बचाए गए लोगों को किसी राष्ट्र से उसके क्षेत्र के तट पर जाने की अनुमति दिए जाने तक समुद्र में पोत पर ही कुछ सप्ताह व्यतीत करना पड़ता है।

यद्यपि भारत सोलस 1974 एवं एसएआर 79 संधियों की पार्टी रही है, फिर भी एसएआर 79 संधियों के प्रावधान **विधान के रूप में प्रतिलिखित नहीं किए गए हैं।** हालांकि समुद्र में नौचालकों एवं मछुवारों को सहायता प्रदान करने का अधिदेशित कार्य करने के कारण भारतीय तटरक्षक ने भारतीय खोज एवं बचाव क्षेत्र में खोज एवं बचाव सेवाओं में समन्वय कार्य के लिए 3 एमआरसीसी और अनेक एमआरएससी को स्थापित किया है और स्थापना से अब तक समुद्र में 9000 से अधिक बहुमूल्य जीवनों की रक्षा की है। भारतीय खोज एवं बचाव क्षेत्र में खोज एवं बचाव में समन्वय कार्य करने की सरकारी शक्तियां पोत परिवहन मंत्रालय के निर्देशों द्वारा महानिदेशक भारतीय तटरक्षक को प्रदान की गयी है तथा भारत में खोज एवं बचाव कार्य के निर्वहन के लिए आवश्यक कार्रवाइयों का विवरण खोज एवं बचाव बोर्ड द्वारा विभिन्न संसाधन एजेंसियों के सदस्यों को भेजा गया है। अतः समुद्र में बचाये गये व्यक्तियों के उपचार के संबंध में किन्हीं विधानों या आदेशों में वैध रूप से कोई उल्लेख नहीं है हालांकि, प्रयोग के तौर पर भारतीय तटरक्षक ने अंतर्राष्ट्रीय परंपरागत/प्रचलित विधि प्रावधानों का पालन किया है और समुद्र में बचाए गए व्यक्तियों की

उचित देखभाल पर ध्यान दिया है और उनके आगे के उपचार एवं प्रत्यावर्तन के लिए अन्य संसाधन एजेंसियों जैसे सीमाशुल्क, आप्रवासन, पोत परिवहन महानिदेशालय, स्थानीय पत्तन, पोत परिवहन एजेंसी, स्थानीय पुलिस आदि की सहायता की है। हालांकि अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर समुद्र में व्यक्तियों को बचाने के मामले, विशेषकर शरणार्थियों या विकसित देशों में बेहतर जीवन स्तर पाने के लिए, आर्थिक रूप से विस्थापित व्यक्तियों के मामले, बचाने वाले प्राधिकारियों के सम्मुख गंभीर चुनौतियां उत्पन्न करते हैं विशेषकर बचाए गए व्यक्तियों को उनके मूल देश को प्रत्यावर्तित करने का मामला ।

मरीन 1 का मामला इसका उदाहरण प्रस्तुत करता है। 30 जनवरी 2007 को स्पेन के तटरक्षक को मरीन 1 पोत से संकट सूचना मिली। उसमें यह बताया गया था कि उस पोत पर गिनि के 300 से अधिक प्रवासी थे। यद्यपि मरीन 1 सेनेगल के एसआरआर के अंतर्गत था, फिर भी सेनेगल ने स्पेन से बचाव अभियान करने का अनुरोध यह बताते हुए किया कि उनके पास सहायता देने के लिए पर्याप्त साधन नहीं है। मॉरीटेनियन पत्तन नौवाधिबाऊ संकटग्रस्त पोत के नजदीक होने के कारण सेनेगल ने मॉरीटेनिया को भी वस्तुस्थिति से अवगत कराया । 04 फरवरी को स्पेन के समुद्री बचाव टग मरीन 1 के पास पहुंचा और भोजन एवं पानी की आपूर्ति द्वारा तत्काल राहत प्रदान किया। स्पेन की सरकार ने प्रवासियों के संबंध में सेनेगल और मॉरीटेनिया से बातचीत प्रारंभ की। 12 फरवरी को (संकट सूचना मिलने के दो सप्ताह के बाद) स्पेन, सेनेगल और मॉरीटेनिया ने यात्रियों के संबंध में अंतिम रूप से एक करार किया। इस बात पर सहमति हुई कि स्पेन यात्रियों को अपने क्षेत्र में अवरोहण करने की अनुमति प्रदान करने के लिए मॉरीटेनिया को 650000 यूरो अदा करेगा। स्पेन 300 प्रवासियों को अपने क्षेत्र में अवरोहण करने से रोकने के लिए 650000 यूरो तक देने के लिए तैयार था। इस बात से यह साबित होता है कि कुछ राष्ट्र बचाए गए व्यक्तियों को अपने क्षेत्र में अवरोहण करने की अनुमति देने इच्छुक नहीं होते हैं।

टेम्पा हादसा

अगस्त 2001 में, वाणिज्यिक पोत टेम्पा की घटना ने समुद्र में प्रवासियों की समस्या को उजागर कर दिया। नॉर्वे के कंटेनर पोत एमवी टेम्पा के कप्तान ने क्रिसमस द्वीप (ऑस्ट्रेलिया) और इंडोनेशिया के बीच अंतर्राष्ट्रीय समुद्र में डूबने से लगभग 438 शरणार्थियों का बचाव किया। कप्तान पहले इंडोनेशिया की ओर बढ़ा, क्योंकि तकनीकी रूप से वह इंडोनेशियाई समुद्री खोज एवं बचाव क्षेत्र में था। इससे कथित तौर पर कुछ ऐसे प्रवासियों का खतरा सामने आया, जो क्रिसमस द्वीप पर जाने के लिए जोर दे रहे थे। चूंकि कैप्टन ऑस्ट्रेलियाई भू-भागीय समुद्र में प्रवेश करने के लिए तैयार हुआ, तो ऑस्ट्रेलियाई स्पेशल एयर सर्विसेज ने पोत को रोका और उस पर चढ़ गये। इस घटना ने बहुत ही जटिल अंतर्राष्ट्रीय राजनीतिक स्थिति को जन्म दिया। ऑस्ट्रेलियाई सरकार ने दावा किया कि क्रिसमस द्वीप पर पत्तन सुविधाओं में टेम्पा के आकार के पोत को समायोजित नहीं किया जा सकता है। यूएनएचसीआर ने राष्ट्रों को इस भार को साझा करने का आह्वान किया। हालाँकि, नॉर्वे सरकार ने सकारात्मक प्रतिक्रिया दी थी, ऑस्ट्रेलियाई सरकार ने इस व्यवस्था को अस्वीकार कर दिया और न्यूजीलैंड, नौरू और बाद में पापुआ न्यू गिनी से संपर्क किया, जिस पर सभी ने कुछ प्रवासियों को लेने में सहमति व्यक्त की। इसमें अवरोहण की समस्या को हल करने में शामिल सभी राष्ट्रों को कई सप्ताह लगे, फलस्वरूप इससे अंतर्राष्ट्रीय कानूनी ढांचे की अपर्याप्तता प्रकाश में आये।



अंतर्राष्ट्रीय संगठनों के प्रयास

नवंबर 2001 में, अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन ने आम सभा के माध्यम से एक प्रस्ताव ए.920(22) पारित किया और समुद्री सुरक्षा समिति (एमएससी), विधिक समिति (लेग) और एफएएल समिति से समुद्र में व्यक्तियों के बचाव से संबंधित सभी विधिक विसंगतियों, अस्पष्टताओं और अंतरालों की पहचान करने और उनको दूर करने के लिए मौजूदा कानूनी साधनों की समीक्षा करने को कहा। इसलिए समुद्र में प्रवासियों की समस्या से निपटने के लिए जुलाई 2002 में एक अंतर-एजेंसी समूह की स्थापना की गयी थी। अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन, यूएनएचसीआर, महासागर मामलों और समुद्र विधि का संयुक्त राष्ट्र प्रभाग (यूएनडीओएलओएस), मादक पदार्थ एवं अपराध से संबंधित संयुक्त राष्ट्र का कार्यालय (यूएनओडीसी), संयुक्त राष्ट्र मानव अधिकार उच्चायुक्त का कार्यालय (यूएनएचसीआर) तथा प्रवासन हेतु अंतर्राष्ट्रीय संगठन (आईओएम) ने इस अंतर-एजेंसी समूह में भागीदारी की। अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन (आईएमओ) तथा महासागर मामलों और समुद्र विधि का संयुक्त राष्ट्र प्रभाग (यूएनडीओएलओएस) की सक्षमताओं को समुद्र में खोज एवं बचाव हेतु तथा तत्पश्चात सुरक्षा स्थल के प्रावधान के लिए लागू किया गया। इसके अलावा, महासागर मामलों और समुद्र विधि का संयुक्त राष्ट्र प्रभाग (यूएनडीओएलओएस), संयुक्त राष्ट्र आम सभा के ढांचे के भीतर समुद्री विधि के क्षेत्र में समन्वय और सहयोग से संबंधित है। समुद्र में प्रवासियों के संबंध में यूएनएचसीआर, यूएनओडीसी, ओएचसीएचआर की क्षमताओं को बहु-विधा के रूप में और दुनिया भर में माना जाता है, क्योंकि ये शरण, मानव तस्करी, मानवाधिकारों और प्रवासियों जैसे ट्रांसनेशनल संगठित अपराध से संबंधित हैं।

वर्तमान कानूनी ढांचा

अंतर-एजेंसी समूह की बैठकों के निष्कर्ष, 2004 एसओएलएस एवं खोज एवं बचाव संशोधन, समुद्र में बचाए गए व्यक्तियों के उपचार से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन के दिशानिर्देशों और समुद्र में बचाव से

संबंधित आईएमओ/ यूएनएचसीआर की व्यावहारिक मार्गदर्शिका पर आधारित थे। इन लिखतों में शामिल सभी पक्षों यथा बचावकृत व्यक्ति, ध्वजधारी राष्ट्र, तटीय राष्ट्र, पोत का मास्टर आदि के अधिकारों और हितों की रक्षा करने की कोशिश की जाती है। यद्यपि, संशोधन - अनुसमर्थित होने पर - बाध्यकारी होते हैं, तो दिशानिर्देशों का उद्देश्य राष्ट्रों एवं पोत के मास्टरों को उनके कर्तव्यों के निष्पादन में मदद करना है। व्यावहारिक मार्गदर्शिका का उद्देश्य, बचाव चरण के उपरांत, पोत मास्टरों, बीमा कंपनियों, पोत मालिकों, सरकारी प्राधिकरणों आदि के लिए एक उपयोगी मैनुअल तैयार करना है। इसमें ऐसी प्रक्रियाएं हैं जिनका पालन किया जाना है, लागू अंतर्राष्ट्रीय विधि सिद्धांतों (न केवल समुद्री विधि के तहत नियम, बल्कि शरणार्थी विधि के सिद्धांत भी), संपर्क जानकारी और अन्य प्रासंगिक सलाह। इसके अतिरिक्त, पोत की क्षमताओं और सीमाओं के अंतर्गत, सभी पोतारोहित व्यक्तियों के साथ मानवतापूर्ण व्यवहार किया जाना चाहिए। मालिक, चार्टरर, पोत संचालन कंपनी या कोई अन्य व्यक्ति (वित्तीय प्रयोजनार्थ) पोत मास्टर के फैसले को प्रभावित नहीं कर सकता है, जोकि समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए उसके व्यावसायिक निर्णय के लिए आवश्यक है। सहायताकर्ता पोत के लिए असुविधा और उनका वित्तीय भार, अनुबंधित पक्षों द्वारा पोत की अभीष्ट यात्रा से आगामी विचलन को इस तरह न्यूनतम करने में सहयोग की बाध्यता के कारण, कम हो जाएगा। इसके अलावा, अवरोहण की व्यवस्था यथासाध्य व्यावहारिक रूप से की जाएगी। समुद्र में बचाए गए व्यक्तियों के उपचार पर अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन के दिशानिर्देशों में यह उपबंधित है कि खोज एवं बचाव क्षेत्र, जिसमें उत्तरजीवितों का बचाव किया गया था, के लिए उत्तरदायी सरकार सुरक्षित स्थान उपलब्ध कराने अथवा सुरक्षित स्थान का प्रावधान सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है। समुद्र में बरामद शरणार्थियों के अवरोहण, ऐसे क्षेत्र जहां उनके जीवन और स्वतंत्रता को जोखिम हो, से

बचना चाहिए ताकि गैर-शोधन के सिद्धांत के उल्लंघन को रोका जा सके। प्रवासी तस्करी पर सूचना साझा करने के उद्देश्य से जुलाई 2015 में एक नए अंतर-एजेंसी प्लेटफॉर्म (आईएमओ, यूएनओडीसी एवं आईओएम) का प्रवर्तन वैश्विक एकीकृत पोत परिवहन सूचना प्रणाली (जीआईएसआईएस) के माध्यम से किया गया। अपनी रिपोर्ट में आईओएम ने सूचित किया कि वर्ष 2017 में 186768 प्रवासी भूमध्य सागर को पार कर पहुंचे तथा 3116 प्रवासी समुद्र में मारे गए। इस वर्ष की रिपोर्ट में मौतों की संख्या लगभग 1492 बताई गई है। यूएनएचसीआर के अनुसार, समुद्र के रास्ते से प्रवासियों पर इस प्रकार का घातक आक्रमण, जो ज्यादातर असुरक्षित पोतों पर किया जाता है, अचानक होने वाली घटना नहीं है बल्कि इसका संचालन योजनाबद्ध तरीके से ऐसे लोगों द्वारा किया जा रहा है जो इन प्रवासियों की तस्करी एवं अवैध व्यापार में संलिप्त हैं। वर्तमान में इसे अपराध घोषित करने के लिए एक कानूनी ढांचा स्थापित किया गया है - जो ट्रांसनेशनल संगठित अपराधों के विरुद्ध संयुक्त राष्ट्र संधि पर एक प्रोटोकाल है परंतु इसके लिए सभी संबंधितों द्वारा तस्करों की नजरबंदी, गिरफ्तारी एवं अभियोजन के लिए सामूहिक रूप से कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है।

अन्य समस्याएं

यह समझा जाता है कि अंतर्राष्ट्रीय संगठनों द्वारा बनाए गए अधिकतर नियम नरम कानून हैं, जैसे समुद्र में बचाए गए लोगों के प्रति किए जाने वाले व्यवहार के संबंध में आईएमओ द्वारा जारी दिशानिर्देश। व्यावहारिक रूप से साध्य अवरोहण की व्यवस्था यथाशीघ्र की जाए। एसआरआर के लिए जवाबदेह सरकार का प्राथमिक उत्तरदायित्व है कि एक सुरक्षित स्थान उपलब्ध कराया जाए या यह सुनिश्चित करें कि वहां सुरक्षित स्थान उपलब्ध कराया गया है। तथापि इन उपबंधों का यह अभिप्राय नहीं है कि राष्ट्र बचाए गए व्यक्तियों को अपने राज्यक्षेत्र में अवरोहण करवाने के लिए प्रतिबद्ध हैं। वे अवरोहण को इनकार कर सकते हैं अथवा कुछ शर्तों जैसे वित्तीय भार

(उदाहरणार्थ चिकित्सा देखभाल के लिए) के बंटवारे, पुनर्व्यवस्थापन, पुनःप्रवेश अथवा किसी तीसरे सुरक्षित राष्ट्र में तत्काल वापसी आदि पर अवरोहण की अनुमति दे सकते हैं। इन समझौतों का सकारात्मक पक्ष यह है कि यह विभिन्न राष्ट्रों के मध्य उत्तरदायित्वों के भार को साझा करते हैं तथा अवरोहण को अग्रिम रूप से घटित होने देते हैं। किसी सुरक्षित तीसरे देश में तत्काल वापसी को छोड़कर - क्योंकि यह गैर-शोधन सिद्धांत का उल्लंघन हो सकता है यूएनएचसीआर इस प्रकार के दायित्वों के भार साझा करने संबंधी अवधारणा का समर्थन करता है। दुर्भाग्यवश सभी देश इस प्रकार के समझौते को निष्पादित नहीं कर पाए हैं। ज्यादातर यही देखने में आया है कि दायित्वों का भार साझा करने संबंधी निर्णय तदर्थ आधार पर लिया जाता है, इसलिए कुछ मामलों में अवरोहण संबंधी प्रबंध किए जाने से पूर्व अभी भी कई सप्ताह लग सकते हैं।

आईएमओ की भूमिका

मार्च 2015 में, आईएमओ ने समुद्र के रास्ते मिल-जुले तरीके से असुरक्षित प्रवासन के मुद्दे पर एक उच्चस्तरीय बैठक की मेजबानी की जिसका उद्देश्य संयुक्त राष्ट्र एजेंसियों, अंतर्राष्ट्रीय संगठनों, गैर-सरकारी संगठनों, विभिन्न सरकारों तथा जहाजरानी उद्योग के बीच संवाद तथा सहयोग एवं समन्वय को प्रोत्साहित करना था। इसी कड़ी में आईएमओ ने 30 अक्टूबर, 2017 को दूसरा प्रयास करते हुए संयुक्त राष्ट्र एजेंसियों, सामुद्रिक उद्योग तथा यूरोपीय संघ के नौसैनिक बलों के प्रतिनिधियों को एक मंच पर लाया। प्रवासन पर वैश्विक समझौते (जीसीएम) में संबंधित मतों को अभिलेखित किया गया है, जो एक संयुक्त राष्ट्र संघ के सदस्य राष्ट्र के नेतृत्व के अंतर्गत एक प्रक्रिया है जो 19 सितंबर, 2016 को संयुक्त राष्ट्र महासभा के दौरान राष्ट्रों के प्रमुखों के द्वारा शरणार्थियों एवं प्रवासियों के लिए अनुमोदित न्यूयार्क घोषणा से उत्पन्न है। इस द्विवर्षीय लंबे प्रयास के परिणामस्वरूप 10 से 11 दिसंबर, 2018 के दौरान मराकेश, मोरक्को में आयोजित अंतर-सरकारी सम्मेलन में सुरक्षित, व्यवस्थित एवं नियमित प्रवासन पर वैश्विक समझौते को

अपनाया गया। यद्यपि संयुक्त राष्ट्र अमेरिका एवं अन्य चार देशों ने इसका विरोध किया तथा 12 देशों ने स्वयं को इस वैश्विक समझौते से अलग रखा, 152 देशों ने इस वैश्विक संकल्प का समर्थन करते हुए इसके पक्ष में वोट किया। यह वैश्विक समझौता राष्ट्रों के द्वारा उनकी राष्ट्रीय प्रवासन नीति अवधारित करने के उनके संप्रभु अधिकार तथा अंतर्राष्ट्रीय विधि के अनुरूप उनके अधिकार क्षेत्र में प्रवासन को विनियमित करने के उनके परमाधिकार को पुनः अभिपुष्ट करता है। यह अपने प्रकार का पहला तथा अत्यंत महत्वपूर्ण अंतर्राष्ट्रीय समझौता है यह कोई औपचारिक संधि नहीं है तदनुसार यह राष्ट्रों पर यह बाध्यकारी प्रतिबद्धता लागू नहीं करता।

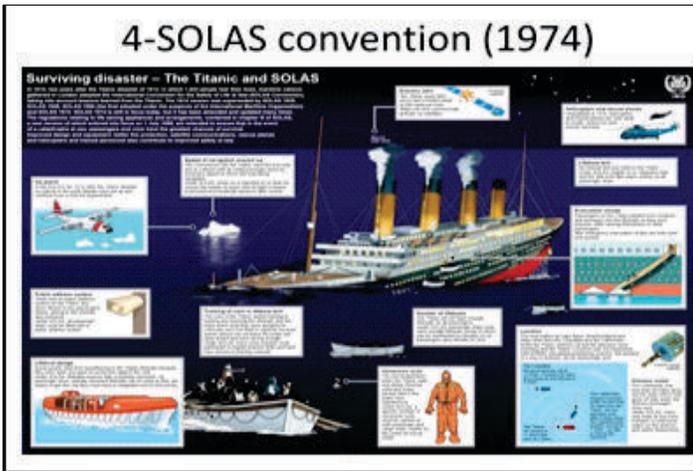
निष्कर्ष

समुद्र में बचाए गए व्यक्तियों विशेषकर प्रवासियों का अवरोहण निश्चित ही एक अत्यंत सर्वेदनशील मुद्दा है, क्योंकि सामान्यतः राष्ट्र अपने राज्यक्षेत्रों में इन लोगों के प्रवेश से संबंधित अनुमोदन देने के प्रति विधिक रूप से बाध्य नहीं हैं। इसलिए राष्ट्रों को वर्तमान स्थिति में परिवर्तन लाने के लिए अपनी संप्रभुता के कुछ अंश को अभ्यर्पित करना होगा। पिछले कुछ वर्षों में राष्ट्रों ने इस मुद्दे को आईएमओ से अंतरएजेंसी समूह को स्थानांतरित किया एवं अंतरएजेंसी समूह से वापस यह आईएमओ को भेज दिया गया। कई मंचों में तटीय राष्ट्र यह निर्णय भी ले चुके हैं कि यह मात्र एक क्षेत्रीय समस्या है और इस संबंध में किसी अतिरिक्त अंतर्राष्ट्रीय नियमों की आवश्यकता नहीं है। यद्यपि यह सत्य है कि पूरा प्रयास प्रथमतया वर्तमान नियमों के कार्यान्वयन एवं प्रवर्तन पर केंद्रित होना चाहिए एवं राष्ट्रों को कानूनी ढांचा को उन्नत करने एवं उसमें संशोधन करने के लिए भी आवश्यक कदम उठाने चाहिए। यदि राष्ट्र दीर्घावधि में लोगों को अवरोहित करने संबंधी उत्तरदायित्व को स्वीकार करते हैं तो इस उत्तरदायित्व को संकटग्रस्त व्यक्तियों के बचाव करने के कर्तव्य से कदापि नहीं जोड़ा जाना चाहिए। इसलिए समुद्रयात्रियों एवं बचाए गए व्यक्तियों दोनों के लिए सुरक्षित स्थान माना जाना वाला निकटस्थ पत्तन ही सबसे अच्छा विकल्प होगा।

SOLAS कन्वेंशन (संक्षिप्त विवरण)

द्वारा मनोज कुमार, अधिकारी (आर पी), 02766-क्यू
खोज और बचाव सचिवालय
भारतीय तटरक्षक मुख्यालय

समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन (SOLAS) एक अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संधि है जो व्यापारी जहाजों के निर्माण, उपकरण और संचालन में न्यूनतम सुरक्षा मानक निर्धारित करता है। सम्मेलन में हस्ताक्षरकर्ता ध्वज राज्यों को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि उनके द्वारा चिह्नित किए गए जहाज कम से कम इन मानकों का अनुपालन करते हैं।



SOLAS का वर्तमान संस्करण 1974 का संस्करण है, जिसे SOLAS 1974 के रूप में जाना जाता है, जो 25 मई 1980 को लागू हुआ। नवंबर 2018 तक, SOLAS 1974 में 164 अनुबंधित राज्य थे, जिसमें 99% व्यापारी जहाजों का झंडा था सकल टन भार के मामले में दुनिया भर में।

एस ओ ए एस अपने क्रमिक रूपों में आमतौर पर व्यापारी जहाजों की सुरक्षा से संबंधित सभी अंतर्राष्ट्रीय संधियों में सबसे महत्वपूर्ण माना जाता है।

हस्ताक्षरकर्ता

मार्च 2016 तक, SOLAS 1974 में 162 अनुबंधित राज्य थे, जो सकल टन भार के मामले में दुनिया भर के 99% व्यापारी जहाजों को चिह्नित करते हैं।

2015, SOLAS 1974 के गैर-दलों में बोलीविया, लेबनान और श्रीलंका शामिल हैं, जिन्हें सभी सुविधा राज्यों का झंडा माना जाता है।

प्रावधान

SOLAS 1974 को फ्लैग राज्यों की आवश्यकता है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि उनके द्वारा चिह्नित किए गए जहाज व्यापारिक जहाजों के निर्माण, उपकरण और संचालन में न्यूनतम सुरक्षा मानकों का पालन करते हैं। संधि में सामान्य दायित्वों को स्थापित करने वाले लेख शामिल हैं, आदि, जिसके बाद बारह अध्याय में विभाजित एक एनेक्सी है, 2016 और 2017 में दो नए अध्याय जोड़े गए थे। इनमें से, अध्याय पांच (अक्सर 'SOLAS V' कहा जाता है) केवल एक ही है यह समुद्र के सभी जहाजों पर लागू होता है, जिसमें निजी नौकाओं और स्थानीय यात्राओं पर छोटे शिल्प के साथ-साथ अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर वाणिज्यिक जहाजों को शामिल किया गया है। कई देशों ने इन अंतरराष्ट्रीय आवश्यकताओं को राष्ट्रीय कानूनों में बदल दिया है ताकि कोई भी व्यक्ति जोकि SOLAS के उल्लंघन में है, वो आवश्यकताओं को कानूनी कार्यवाही के अधीन हो सकता है।

अध्याय I - सामान्य प्रावधान

विभिन्न प्रकार के जहाजों का सर्वेक्षण करना और प्रमाणित करना कि वे सम्मेलन की आवश्यकताओं को पूरा करते हैं।

अध्याय II-1 - निर्माण - उपखंड और स्थिरता, मशीनरी और विद्युत प्रतिष्ठान

यात्री जहाजों का उपविभाग वाटरटाइट डिब्बों में चला जाता है ताकि इसके पतवार को नुकसान होने के बाद, एक पोत बचा और स्थिर रहेगा।

अध्याय II-2 - अग्निसुरक्षा, अग्नि का पता लगाना और आग का विलुप्तहोना

यात्री जहाजों, कार्गो जहाजों और टैंकर के लिए विस्तृत उपायों के साथ सभी जहाजों के लिए अग्नि सुरक्षा प्रावधान।

अध्याय III - जीवन रक्षक उपकरण और व्यवस्था

जीवन रक्षक उपकरण और व्यवस्था, जिसमें जहाज के प्रकार के अनुसार जीवन नौकाओं, बचाव नौकाओं और जीवन जैकेट के लिए आवश्यकताएं शामिल हैं। विशिष्ट तकनीकी आवश्यकताओं को अंतर्राष्ट्रीय जीवन-बचत उपकरण (एलएसए) कोड में दिया गया है।

अध्याय IV - रेडियो कॉम्बिनेशन

ग्लोबल मैरीटाइम डिस्ट्रेस सेफ्टी सिस्टम (GMDSS) में रेडियो उपकरण ले जाने के लिए अंतरराष्ट्रीय यात्राओं पर यात्री और कार्गो जहाजों की आवश्यकता होती है, जिसमें उपग्रह आपात कालीन स्थिति संकेतक रेडियो बीकन (EPIRBs) और खोज और बचाव ट्रांसपोंडर (SARTs) शामिल हैं।

अध्याय V - नेविगेशन की सुरक्षा

इस अध्याय में सरकारों को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि सभी जहाजों को सुरक्षा के दृष्टिकोण से पर्याप्त और कुशलता से संचालित किया जाए। यह सभी जहाजों पर आवश्यकताओं को रखता है जो यात्रा और मार्ग नियोजन के बारे में हैं, जो सभी समुद्र के लिए किसी भी प्रस्तावित यात्राओं की सावधानीपूर्वक मूल्यांकन की उम्मीद करते हैं। प्रत्येक मेरिनर को नेविगेशन, मौसम पूर्वानुमान, ज्वारीय पूर्वानुमान, चालक दल की क्षमता और अन्य सभी प्रासंगिक कारकों के सभी संभावित खतरों का ध्यान रखना चाहिए। यह संकट में उन लोगों को सहायता प्रदान करने के लिए सभी जहाजों के स्वामी के लिए एक दायित्व भी जोड़ता है और खतरे और संकट संदेशों के बारे में विशिष्ट आवश्यकताओं के साथ जीवन रक्षक संकेतों के उपयोग को नियंत्रित करता है। यह अन्य अध्यायों से अलग है, जो वाणिज्यिक शिपिंग के कुछ वर्गों पर लागू होते हैं, जिसमें ये आवश्यकताएं सभी जहाजों और उन के चालक दल पर लागू होती हैं, जिसमें नौका और निजी शिल्प शामिल हैं, स्थानीय लोगों सहित सभी यात्राओं और यात्राओं पर।

अध्याय VI - माल वाहकों की ढुलाई

थोक में तरल पदार्थ और गैसों को छोड़कर सभी प्रकार के

कार्गो और कार्गो कंटेनरों की स्टोवेज और सुरक्षा के लिए आवश्यकताएं।

अध्याय VII - खतरनाक सामानों की ढुलाई

अंतर्राष्ट्रीय बल्क केमिकल कोड (IBC कोड), के निर्माण के लिए सभी प्रकार के खतरनाक सामानों की ढुलाई की आवश्यकता है, अंतर्राष्ट्रीय निर्माण संहिता और जहाजों के निर्माण के उपकरण बल्क (IGG कोड) में तरली कृत गैसों को ले जाना मैरी टाइम डैन : 1974 गियर्स गुड्स कोड (IMDG कोड)।

अध्याय VIII - परमाणु जहाज

परमाणु संचालित जहाजों की आवश्यकता होती है, विशेष रूप से विकिरण खतरों से संबंधित, परमाणु व्यापारी जहाजों के लिए सुरक्षा संहिता के अनुरूप।

अध्याय IX - जहाजों के सुरक्षित संचालन के लिए प्रबंधन

प्रत्येक जहाज मालिक और किसी भी व्यक्ति या कंपनी की आवश्यकता होती है जिसने अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा प्रबंधन कोड (आईएसएम) के अनुपालन के लिए एक जहाज की जिम्मेदारी संभाली है।

अध्याय X - उच्च गति शिल्प के लिए सुरक्षा उपाय

उच्च गति शिल्प (एच एस सी कोड) के लिए अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा कोड को अनिवार्य बनाता है।

अध्याय XI-1 - समुद्री सुरक्षा बढ़ाने के विशेष उपाय

सर्वेक्षण और निरीक्षण, संवर्धित सर्वेक्षण, जहाज पहचान संख्या योजना और परिचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए जिम्मेदार संगठनों से संबंधित आवश्यकताएं।

अध्याय XI-2 - समुद्री सुरक्षा को बढ़ाने के लिए विशेष उपाय

जिसमें इंटरनेशनल शिप एंड पोर्ट फैसिलिटी सिक्कोरिटी कोड (ISPS Code) शामिल है। पुष्टि करता है कि जहाज की सुरक्षा को बनाए रखने में मास्टर की भूमिका

कंपनी, चार्टर कर्ता या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा विवश नहीं है और नहीं हो सकती है। पोर्ट सुविधाओं को सुरक्षा आकलन करना चाहिए और पोर्ट सुविधा सुरक्षा योजनाओं को विकसित करना, लागू करना और उनकी समीक्षा करना चाहिए। एक बंदरगाह से जहाज के विलंब, निरोध, प्रतिबंध या निष्कासन को नियंत्रित करता है। आवश्यकता है कि जहाजों में एक जहाज सुरक्षा चेतावनी प्रणाली होनी चाहिए, साथ ही साथ अन्य उपायों और आवश्यकताओं का विवरण देना चाहिए।

अध्याय XII - थोक वाहक के लिए अतिरिक्त सुरक्षा उपाय

150 मीटर से अधिक लंबाई के थोक वाहक के लिए विशिष्ट संरचनात्मक आवश्यकताएं।

अध्याय XIII - अनुपालन का सत्यापन

IMO सदस्य राज्य लेखा परीक्षा योजना 1 जनवरी 2016 से अनिवार्य है।

अध्याय XIV - ध्रुवीय पानी में काम करने वाले जहाजों के लिए सुरक्षा उपाय

अध्याय 1 जनवरी 2017 से अनिवार्य हो जाता है, पोलरवाटर्स (पोलरकोड) में जहाजों के संचालन के लिए अंतर्राष्ट्रीय कोड का परिचय और भाग IA

इतिहास

उत्पत्ति और प्रारंभिक संस्करण

एसओएलएस संधि का पहला संस्करण 1914 में आरएमएस टाइटेनिक के डूबने के जवाब में पारित किया गया था, जिसमें लगातार रेडियो घड़ियों सहित सुरक्षा प्रक्रियाओं के साथ जीवन रक्षकों और अन्य आपातकालीन उपकरणों की संख्या निर्धारित की गई थी।

1960 संस्करण

1960 कन्वेंशन 17 जून 1960 को अपनाया गया था और 26 मई 1965 को लागू हुआ था। यह चौथा SOLAS

कन्वेंशन था और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन (IMO) के लिए पहली बड़ी उपलब्धि थी। यह विनियमों के आधुनिकीकरण और शिपिंग उद्योग में तकनीकी विकास को ध्यान में रखते हुए काफी आगे बढ़ा।

1974 संस्करण

1974 में एक पूरी तरह से नया कन्वेंशन अपनाया गया ताकि SOLAS को संशोधित करने और एक उचित समय सीमा के भीतर कार्यान्वित करने की अनुमति दी जा सके, संशोधनों को शामिल करने की पिछली प्रक्रिया के बजाय, जो बहुत धीमी साबित हुई। SOLAS 1960 के तहत, संशोधनों को लागू होने में कई साल लग सकते हैं क्योंकि देशों को IMO को स्वीकृति का नोटिस देना था और देशों और टनभार की न्यूनतम सीमा थी। SOLAS 1974 के तहत, संशोधन एक मौन स्वीकृति प्रक्रिया के माध्यम से लागू होते हैं - यह एक संशोधन को एक निर्दिष्ट तिथि पर लागू करने की अनुमति देता है, जब तक कि एक संशोधन संख्याओं की आपत्तियां पार्टियों की एक सहमत संख्या से प्राप्त नहीं होती हैं।

1974 के SOLAS 25 मई 1980 को लागू हुए, 12 महीने के बाद इसके अनुसमर्थन के बाद कम से कम 50 देशों में कम से कम 50% सकल टन भार था। तब से कई मौकों पर इसे अद्यतन और संशोधित किया गया है और आज लागू होने वाले कन्वेंशन को कभी-कभी SOLAS, 1974 के रूप में संदर्भित किया जाता है। 1975 में IMO की विधान सभा ने निर्णय लिया कि 1974 के अधिवेशन में भविष्य में SI (मैट्रिक) इकाइयों का ही उपयोग किया जाना चाहिए।

1988 संस्करण

विशेष रूप से, 1987 में अंतर्राष्ट्रीय रेडियो विनियमों के संशोधनों पर आधारित 1988 में संशोधन ने मोर्सकोड को ग्लोबल मैरीटाइम डिस्ट्रेस सेफ्टी सिस्टम (GMDSS) के साथ बदल दिया और 1 फरवरी 1992 से शुरू हुआ। संधि द्वारा कवर किए गए मुद्दों को सूची में शामिल किया गया।

INDIAN COAST GUARD SAR POINT OF CONTACTS (SPOC)

SI No.	Unit (MRCC/MRSC/ MRSSC)	Telephone +91	Fax +91	Others
--------	-------------------------------	------------------	------------	--------

COAST GUARD HEADQUARTERS

SAR SECRETARIAT	11 23073995 11 23383999	11 23383196	e-mail: nmsarb@indiancoastguard.nic.in	
-----------------	----------------------------	-------------	---	--

WESTERN SEA BOARD

(a)	MRCC Mumbai	22 24316558 22 24388065 M-SAR Call: 1554	22 24316558	AFTN VABBYXYC Inmarsat-C 441907210 Inmarsat Mini-M 764902542 (Voice) 773213906 (Voice) 783230740 (Data) e-mail: mrcc-west@indiancoastguard.nic.in indsar@vsnl.net
(b)	MRSC Porbandar	286 2242451 286 2244056 M-SAR Call: 1554	286 2210559	Inmarsat-C 441908210 e-mail: dhq1@indiancoastguard.nic.in opsdhq1@yahoo.co.in
(c)	MRSSC Okha	2892 262261 2892 262259 M-SAR Call: 1554	2892 263421 2892 263435	Inmarsat-C 441923271 Inmarsat Mini-M 762484056(Voice) 762484057(Fax) 762484058(Data) e-mail:cgs-okh@indiancoastguard.nic.in
(d)	MRSSC Vadinar	2833 256560 M-SAR Call: 1554	2833 256560	Inmarsat-C 441900448 Inmarsat Mini-M 762484114(Voice) 762484115(Fax) 762484116(Data) e-mail: cgs-vdr@indiancoastguard.nic.in cgsvadinar@yahoo.co.in

SI No.	Unit (MRCC/MRSC/MRSSC)	Telephone +91	Fax +91	Others
(e)	MRSC Goa	832 2521718 832 2521607 M-SAR Call: 1554	832 2520584	Inmarsat-C 441900445 Inmarsat Mini-M 762484095(Voice) 762484096(Fax) 762484097(Data) e-mail: dhq11@indiancoastguard.nic.in
(f)	MRSC New Mangalore	824 2405278 M-SAR Call: 1554	824 2405267	Inmarsat-C 441844822 Fleet Broad Band-500 773213830 (Voice) 783238659(Fax) e-mail : dhq3@indiancoastguard.nic.in
(g)	MRSC Kochi	484 2218969 M-SAR Call: 1554	484 2218460 484 2217164	Inmarsat Mini-M 764907778(Voice) 764907779(Fax) 764907780(Data) e-mail: dhq4@indiancoastguard.nic. indhq4opsroom@gmail.com
(h)	MRSSC Bey pore	495 2417995 M-SAR Call: 1554	495 2417994	e-mail: cgs-bpe@indiancoastguard.nic.in
jf)	MRSSC Vizhinjam	471 2481855 M-SAR Call: 1554	471 2486484	Inmarsat-C 441900449 Inmarsat Mini-M 762484123(Voice) 762484124(Fax) 762484125(Data) e-mail: cgs-vzm@indiancoastguard.nic.in

SI No.	Unit (MRCC/MRSC/MRSSC)	Telephone +91	Fax +91	Others
--------	------------------------	---------------	---------	--------

EASTERN SEA BOARD

(a)	MRCC Chennai	44-25395018 M-SAR CALL- 1554	44-23460405	AFTN VOMMYXCG INM 'C' – 441922669 FLEET BB- 764902568 (VOICE) 764902569 (FAX) 600938573 (DATA) 600938569 (64 Kbits ISDN data) 600938570 (56 Kbits ISDN data) 600938572 (High quality voice) E-mail: mrcc-east@indiancoastguard.nic.in isareast@dataone.in icgmrcc_chennai@dataone.in mrccchennai@gmail.com
(b)	MRSC Tuticorin	461-2352046 M-SAR CALL- 1554	461-2353503	INM 'C' – 441900447 E-mail: cgs-tut@indiancoastguard.nic.in
(c)	MRSC Mandapam	4573-241634 4573-242020 M-SAR CALL- 1554	4573-241142 4573-241634	INM 'C'-441907810 FLEET BB- 773213566 (VOICE) E-mail: cgs-mdp@indiancoastguard.nic.in cgsm dpindiancoastguard@gmail.com
(d)	MRSC Vishakh- apatnam	891-2547266 M-SAR CALL- 1554	891-2741130 891-2703487 891-2768879	INM 'C' – 441907010 MINI-M – 764907871 (VOICE) 764907872 (FAX) 764907873 (DATA) E-mail: dhq6@indiancoastguard.nic.in ops-dhq6@indiancoastguard.nic.in

SI No.	Unit (MRCC/MRSC/MRSSC)	Telephone +91	Fax +91	Others
--------	------------------------	---------------	---------	--------

(e)	MRSC Paradip	6722-223359 M-SAR CALL- 1554	6722-220174	INM 'C' – 441907710 FLEET BB- 773213679 (VOICE) 783232805 (FAX) 783238448 (DATA) E-mail: dhq7@indiancoastguard.nic.in
(f)	MRSC Haldia	3224-267755 M-SAR CALL- 1554	3224-264541	INM 'C' – 441907110 E-mail: dhq8@indiancoastguard.nic.in coastguardhaldia@gmail.com

ANDAMAN & NICOBAR REGION

(a)	MRCC Port Blair	3192 245530 3192 246081 M-SAR Call: 1554	3192 242948	Inmarsat-C 441922666 Inmarsat-C 441908010 Feet 77 - 764902560 (Voice) Inmarsat mini-M 762483765 (Voice) E-mail: mrcc-ptb@indiancoastguard.nic.in com_cs@dataone.in pblmrccpb@sancharnet.in
(b)	MRSC Diglipur	3192 2723332 M-SAR Call: 1554	3192 272345	Inmarsat-C 441908110 Inmarsat mini-M 762483768 (Voice) 762483769 (Fax) 762483770 (Data) E-mail: dhq9@indiancoastguard.nic.in
(c)	MRSC Campbell Bay	3192-264666 3192 264235 M-SAR Call: 1554	3192 264215	Inmarsat-C 441907910 Inmarsat mini-M 773213496 (Voice) 783237099 (Fax) 783233503 (Data) E-mail: dhq10@indiancoastguard.nic.in



Safe Waters

An Indian Coast Guard Publication



Coast Guard Headquarters
Search and Rescue Secretariat
National Stadium Complex
New Delhi - 110 001, INDIA

Tel : +91 11-2338 4934, 2338 3999

Fax : +91 11-2338 3196

E-mail : nmsarb@indiancoastguard.nic.in

dte-ops@indiancoastguard.nic.in

www.indiancoastguard.gov.in

For Search and Rescue Incident

CALL 1554

AT SEA : INMARSAT 'C' Code 43 (TOLL FREE)

