



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-08062022-236384
CG-DL-E-08062022-236384

असाधारण
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 403]
No. 403]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 7, 2022/ज्येष्ठ 17, 1944
NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 7, 2022/JYAISTHA 17, 1944

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 7 जून, 2022

सा.का.नि. 424(अ).—अन्तर्देशीय जलयान (सुरक्षित नौचालन, संचार और सिग्नलस) नियम, 2022 का प्रारूप अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 2021 (2021 का 24) की धारा 106 की उपधारा (1) की अपेक्षानुसार भारत सरकार के पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय की अधिसूचना द्वारा भारत के राजपत्र असाधारण भाग- 2, खंड 3, उपखंड (i) तारीख 18 फरवरी, 2022 में सा.का.नि. सं. 139 (अ) तारीख 18 फरवरी, 2022 द्वारा प्रकाशित किया गया था जिसमें उन सभी व्यक्तियों से, जिनकी इनसे प्रभावित होने की संभावना थी, उस तारीख से, जिसको उक्त अधिसूचना को अंतर्विष्ट करने वाली राजपत्र की प्रतियां जनता को उपलब्ध करा दी जाती हैं, तीस दिन की अवधि की समाप्ति से पूर्व आक्षेप और सुझाव आमंत्रित किए गए थे;

और, उक्त राजपत्र अधिसूचना की प्रतियां जनता को 18 फरवरी, 2022 को उपलब्ध करा दी गई थीं;

और, उक्त प्रारूप नियमों के संबंध में जनता से प्राप्त आक्षेपों और सुझावों पर विचार कर लिया गया है।

अतः, अब, केंद्रीय सरकार, अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम, 2021 की धारा 106 की उपधारा (2) के खंड (यज) और (यट) के साथ पठित धारा 47 की उपधारा (1) और उपधारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात् :-

अध्याय 1- प्रारंभिक

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ - (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम अन्तर्देशीय जलयान (सुरक्षित नौचालन, संचार और सिग्नल्स) नियम, 2022 है।

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

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

(क) "अधिनियम" से अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम 2021 (2021 का 24) अभिप्रेत है;

(ख) "आल राउंड लाइट" से 360 डिग्री के क्षितिज की चाप पर निरन्तर लाइट को दर्शाने वाली लाइट अभिप्रेत है;

(ग) "विद्यमान जलयान" या "विद्यमान अन्तर्देशीय जलयान" से ऐसा कोई यंत्रचालित अन्तर्देशीय जलयान अभिप्रेत है जो नया जलयान नहीं है या एक ऐसा नया जलयान है जो अधिनियम की धारा 3 के खंड (थ) में यथा उपबंधित अन्तर्देशीय जलयान भी परिभाषा के अन्तर्गत आता है।

(घ) "फ्लैशिंग लाइट" से नियमित अन्तरालों पर फ्लैश होने वाली लाइट अभिप्रेत है;

(ङ) "जलयान की लंबाई और चौड़ाई" से जलयान की अधिकतम लंबाई और चौड़ाई अभिप्रेत है;

(च) "मुख्य संपरिर्तन या उपांतरण" से निम्नलिखित में से कोई अभिप्रेत है:-

(क) 10 प्रतिशत से अधिक जलयान के सकल टनभार में परिवर्तन;

(ख) जलयान किस्म का परिवर्तन; या

(ग) नोदन प्रणाली या मुख्य इंजन या ईंधन की किस्म में परिवर्तन।

(छ) "मास्ट हेड लाइट" से ऐसा सफेद प्रकाश अभिप्रेत है जो जलयान के किसी भी साइड पर किरण पुंज के पीछे दाईं ओर से आगे की ओर 22.5 डिग्री तक प्रकाश दिखाने के लिए 22.5 डिग्री की क्षितिज की चाप पर अखंड प्रकाश को दिखाने वाले जलयान की केन्द्रीय रेखा के आगे और उसके पीछे पड़ता है।

परंतु मास्ट हेड लाइट ऐसा होगा कि यह प्रकाश 20 मीटर या उससे अधिक की लंबाई के यानों के लिए कम से कम 3 मीटर और 20 मीटर की लंबाई से कम के जलयानों के लिए 2 मीटर उच्चतम अविच्छिन्न डैक के ऊपर यावतसाध्य ऊंचाई पर रखा जाएगा पड़ेगा।

(ज) "नया अंतर्देशीय जलयान" से ऐसा कोई भी अंतर्देशीय जलयान अभिप्रेत है, जिसे नियमों के लागू होने की तारीख को या उसके बाद नौतल पर रखा गया हो या जो संनिर्माण के समान चरण में हो।

(झ) "लंबे समय तक ब्लास्ट" से लगभग 4 से 6 सेकंड की अवधि का ब्लास्ट अभिप्रेत है।

(ञ) "प्रतिबंधित दृश्यता" से ऐसी कोई भी स्थिति अभिप्रेत है जिसमें कोहरे, धुंध, भारी बारिश, रेत के तूफान या इसी तरह के किन्हीं अन्य कारणों से दृश्यता प्रतिबंधित है।

(ट) "नौकायन जलयान" से नौकायन करने वाला जलयान अभिप्रेत है परंतु प्रणोदीकारी मशीनरी यदि फिट की गई हो, तो उसका उपयोग नहीं किया जा रहा है;

(ठ) "लघु ब्लास्ट" से लगभग एक सेकंड की अवधि का ब्लास्ट अभिप्रेत है।

(ड) "साइडलाइट" से प्रत्येक दाईं ओर एक हरी बत्ती और बाईं ओर एक लाल बत्ती अभिप्रेत है जो 112.5 डिग्री के क्षितिज पर एक चाप पर एक निरंतर प्रकाश दिखाता है और इस प्रकार से फिक्स किया गया है कि प्रकाश को ठीक आगे से बीम के दोनों तरफ 22.5 डिग्री तक दिखाया जा सके;

परंतु 20 मीटर से कम लंबाई के अंतर्देशीय जलयान में साइडलाइटों को एक लालटेन में जोड़ा जा सकता है जो पोत के आगे और पीछे केंद्र-रेखा पर ले जाया जाता है और; ऐसी साइडलाइट को मास्ट हेडलाइट के कम से कम 1 मीटर नीचे रखा जाएगा।

(ढ) "स्टर्न लाइट" से ऐसा सफेद प्रकाश अभिप्रेत है जो स्टर्न पर यथा संभव व्यवहारिक रूप से 135 डिग्री के क्षितिज के एक चाप पर एक निरंतर प्रकाश दिखा रहा है और इस तरह से फिक्स किया गया है कि जलयान के पिछले भाग में प्रत्येक तरफ 67.5 डिग्री पर प्रकाश दिखाई दे।

(ण) "टोइंग लाइट" से ऐसा पीला प्रकाश अभिप्रेत है जिसकी खण्ड (त) में परिभाषित "स्टर्न लाइट" के रूप में समान प्रकृति है।

- (त) "चल रहे" से कोई ऐसा जलयान अभिप्रेत है जो न तो लंगर पर है और न ही इसे तटपर या जमीन से बांधा गया है;
- (थ) मछली पकड़ने में लगा हुआ जलयान" से ऐसा कोई जलयान अभिप्रेत है जो जाल, लाइनों, ट्रालों या अन्य मछली पकड़ने के उपकरण से मछली पकड़ रहा है जो युक्तिचालन को प्रतिबंधित करता है"
- (द) "कमान के अधीन जलयान का न होना" से एक ऐसा जलयान अभिप्रेत है, जो कुछ आपवादिक परिस्थितियों में इन नियमों की अपेक्षा के अनुसार युक्ति चालन करने में असमर्थ है और अन्य जलयान के मार्ग से दूर रहने में असमर्थ है;
- (ध) "युक्ति चालन करने की अपनी सामर्थ्य में प्रतिबंधित जलयान" से एक ऐसा जलयान अभिप्रेत है जो उसके काम की प्रकृति से इन नियमों के अनुसार आवश्यक युक्ति चालिता उसकी सामर्थ्य में प्रतिबंधित है और इसलिए अन्य जलयान के रास्ते से बाहर रहने में असमर्थ है तथा निम्नलिखित जलयानों को उनकी युक्ति चालिता करने की सामर्थ्य में प्रतिबंधित जलयानों के रूप में माना जाएगा:
- (क) नौचालन, मार्क, पनडुब्बी केबल या पाइपलाइन बिछाने, सर्विसिंग या उठाने में लगा हुआ जलयान;
- (ख) तलकर्षण, सर्वेक्षण या जल के नीचे संक्रियाओं में लगा हुआ जलयान;
- (ग) नौकर्षण संक्रिया में लगा जलयान जिससे अपने मार्ग से विचलित होने में असमर्थ होता है; और
- (न)"सीटी" से किसी भी ध्वनि संकेतकारी उपकरण अभिप्रेत है जो विहित ब्लास्ट उत्पन्न करने में सक्षम है।

(2) उन शब्दों और पदों जो उन नियमों में प्रयुक्त है और परिभाषित नहीं हैं किन्तु अधिनियम में परिभाषित हैं, के क्रमशः वही अर्थ होंगे जो अधिनियम में उनके हैं।

3. **अपेक्षाओं का अनुपालन** – (1) सभी विद्यमान अन्तर्देशीय जलयान, इन नियमों के लागू होने से पहले विद्यमान अपेक्षाओं का अनुपालन करेंगे: परंतु यह कि विद्यमान अंतर्देशीय जलयान जिनमें बड़े संपरिवर्तन या उपांतरण होते हैं, जहां तक यह पदाभिहित प्राधिकारी द्वारा युक्तियुक्त और व्यावहारिक माना जाता है, इन नियमों में विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का पालन करेंगे।

(2) उप-नियम (1) के अधीन रहते हुए, नए अंतर्देशीय जलयानों के स्वामी या मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि जलयान का संनिर्माण, रखरखाव और प्रचालन इन नियमों में सुरक्षित नौचालन, संचार और सिग्नलों से संबंधित अपेक्षाओं के अधीन किया जाता है तथा जलयान अपनी आशियत सेवा के लिए उपयुक्त है।

(3) इस अधिनियम और अंतर्देशीय जलयान (सर्वेक्षण और प्रमाणन) नियम, 2022 के अधीन किसी जलयान को सर्वेक्षण प्रमाण पत्र तब तक जारी नहीं किया जाएगा, जब तक ऐसा जलयान सुरक्षित नौचालन, संचार और सिग्नलों, जिनमें ऐसे जलयान या उपस्कर जिन्हें अन्तर्देशीय जलयान वहन करेगा या जो प्रकृति में प्रचालनात्मक या प्रक्रियात्मक हैं, का भौतिक डिजाइन भी है, से संबंधित अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं करता है :

परंतु पदाभिहित प्राधिकारी यह अभिनिश्चित करेगा कि यह प्रदर्शित करने के लिए कार्यरत प्रक्रियाओं का साक्ष्य है कि अंतर्देशीय जलयान इन नियमों के अधीन उपबंधित अपेक्षाओं के अनुपालन में प्रचालित किए जाते हैं।

(4) उपनियम (1) से उपनियम (3) के होते हुए भीराज्य सरकार, किसी भी प्रवर्ग के जलयानों को किसी भी अतिरिक्त अपेक्षाओं को लागू कर सकेगी।

(5) राज्य सरकारें, किसी ऐसे अंतर्देशीय जलयान को ब्रूट प्रदान कर सकेगी जिनमें इन नियमों के उपबंधों में से किसी उपबंध से असाधारण प्रकार की विशेषताएँ सन्निविष्ट हैं जिनका लागू किया जाना ऐसी विशेषताओं के विकास में शोध और जलयानों के लिए गंभीरतापूर्वक बाधा उत्पन्न करेगा और तथापि, कोई भी ऐसा जलयान ऐसी अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा जो पदाभिहित प्राधिकारी की राय में कोई ऐसा मानक प्राप्त करता है जो इन नियमों के अधीन विहित अपेक्षाओं के समतुल्य है या उससे उच्चतर है।

अध्याय 2 अनुपालन और मानक

4. **उपस्कर मानक और मार्गदर्शन** – उपस्कर या मशीनरी का कोई विशिष्टटुकड़ा जो अन्तर्देशीय जलयानों को इन नियमों के अनुपालन में उपलब्ध कराया जाएगा भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस)/अन्तर्राष्ट्रीय मानकीकरण संगठन (आईएसओ) जैसे राष्ट्रीय या अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार होंगे।

5. दृश्यता की किसी अवस्था में जलयानों का संचालन :- (1) प्रत्येक अन्तर्राष्ट्रीय जलयान सभी समयों पर स्थिति का और टक्कर के जोखिम का पूर्ण मूल्यांकन करने के लिए विद्यमान परिस्थितियों और दशाओं में सभी उपलब्ध सभी समुचित साधनों को देखकर और सुनकर उचित सतर्कता बनाए रखेगा और ऐसा जलयान चैनल चिन्हांकन के लिए प्रयुक्त प्रदीप्त चिन्हों का पता लगाने के लिए सूर्च लाइट का उपयोग करेगा।

(2) प्रत्येक जलयान सदैव सुरक्षित गति पर अग्रसर होगा ताकि वह टक्कर और तट पर आगमन से बचने के लिए उचित तथा प्रभावी कार्रवाई कर सके और उसे विद्यमान परिस्थितियों तथा दशाओं के अनुरूप दूरी के भीतर रोक जा सके।

(3) सुरक्षित गति का अवधारण करने के लिए निम्नलिखित कारकों को,

(क) सभी जलयानों द्वारा :-

- (i) दृश्यता की दशा ;
- (ii) मछली पकड़ने वाले जलयानों या अन्य जलयानों के सकेन्द्रन सहित यातायात घनत्व ;
- (iii) विद्यमान दशाओं में रुकने की दूरी तथा मुड़ने की क्षमता के विशेष प्रतिनिर्देश से जलयान की युक्तिचालिता ;
- (iv) नदी, हवा, लहर की दशा तथा नौचालन बाधाओं की निकटता ;
- (v) दिन-रात तट, नौचालन सहायता तथा चैनल चिन्हांकन की दशा और उपलब्धता ;
- (vi) जलमार्ग प्राधिकरण द्वारा अधिरोपित गति अवरोध ;
- (vii) उपलब्ध पानी की गहराई के संबंध में जलयान का कर्षण ; और
- (viii) रात्रि में, पार्श्व लाइट की उपस्थिति जैसे तट की लाइटों से या अपनी ही लाइटों के पश्च प्रकीर्णन से।

(ख) परिचालन रडार युक्त जलयानों द्वारा :-

खंड (क) में कारकों के अतिरिक्त, निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखा जाएगा,

- (i) रडार उपस्कर की विशेषताएं, दक्षता ;
- (ii) रडार द्वारा पता लगाए गए जलयानों की संख्या, अवस्थिति और संचालन ; और
- (iii) दृश्यता का सही मूल्यांकन, जो उस समय संभव हो, जब रडार का उपयोग आसपास के जलयानों या वस्तुओं की रेंज का अवधारण करने के लिए उपयोग किया जाता है।

अध्याय 3 – परिचालन और नौचालन

6. टकराव का जोखिम –(1) प्रत्येक जलयान, यह अवधारण करने के लिए विद्यमान परिस्थिति और दशाओं के अनुरूप उपलब्ध सभी साधनों का उपयोग करेगा यदि टकराव का जोखिम विद्यमान रहता है और यदि ऐसा कोई संदेह है तो ऐसे जोखिम के बारे में समझा जाएगा कि वह विद्यमान है।

(2) यह अवधारण करने में, यदि टकराव का जोखिम विद्यमान रहता है, तो निम्नलिखित बातों को ध्यान में रखा जाएगा –

- (क) ऐसे जोखिम का विद्यमान होना तब समझा जाएगा जब पहुंचने वाले जलयान का कम्पास बियरिंग पर्याप्त रूप से बदलता नहीं है और अपने ही जलयान से स्पष्ट देरी कम हो जाती है;
- (ख) ऐसा जोखिम कभी-कभी उस समय भी विद्यमान हो सकता जब पर्याप्त बियरिंग बदलाव स्पष्ट है, विशिष्टतया उस समय जब बहुत बड़ा जलयान या टो, पहुंच रहा हो या उस समय जब जलयान निकट रेंज में पहुंच रहा हो ; और
- (ग) कम्पास फिट न किए गए जलयान के लिए, यदि सापेक्ष स्थिति अपरिवर्तित बनी रहती है।

(घ)

7. टकराव से बचने के लिए कार्रवाई—(1) टकराव से बचने के लिए कोई भी कार्रवाई यदि मामले की परिस्थितियां सकारात्मक हों, पर्याप्त समय और सम्यक् ध्यान रखते हुए की जाएगी ;

(2) टकराव से बचने के लिए मार्ग या गति का कोई परिवर्तन, यदि मामले की परिस्थितियां सकारात्मक हैं किसी अन्य जलयान के लिए पर्याप्त रूप से बड़ी मात्रा में तुरंत स्पष्ट होगा और मार्ग या गति का अल्प परिवर्तन के किसी भी अनुक्रमण से बचा जाएगा।

(3) यदि पर्याप्त स्थान है तो मार्ग का परिवर्तन ही ऐसी किसी तंग स्थिति से बचने का अति प्रभावी कार्रवाई हो सकती है यदि यह सही समय पर की जाती है और इसका परिणाम अन्य तंग स्थिति नहीं है।

- (4) किसी अन्य जलयान के साथ टकराव से बचने के लिए की गई कार्रवाई का परिणाम जलयान सुरक्षित दूरी परगुजरेगा और कार्रवाई की प्रभावकारिता की अन्य जलयान की अंतिम रूप से गुजर जाने तक सावधानीपूर्वक जांच की जाएगी।
- (5) यदि टकराव से बचना या स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए अधिक समय अनुज्ञात करना आवश्यक हो तो जलयान अपनी गति को धीमा करेगा या प्रणोदन के अपने साधनों को रोककर या उन्हें उलट कर अपने रास्ते से प्रस्थान करेगा।

8. परिरुद्ध चैनल—(1) परिरुद्ध चैनल के मार्ग के साथ-साथ चलने वाला कोई अंतर्देशीय जलयान ऐसे चैनल की, जो उसके स्टार बोर्ड पर स्थित है, उतनी बाह्य सीमा के निकट रखेगा जितनी सुरक्षित और व्यवहार्य है और 10 मीटर से कम की लंबाई का जलयान या पाल जहाज किसी ऐसे अन्य जलयान के मार्ग में बाधा उत्पन्न नहीं करेगा जो चिन्हित चैनल के भीतर ही सुरक्षित रूप से नौचालन कर सकता है।

(2) कोई अंतर्देशीय जलयान नौचालनीय चैनल को पार नहीं करेगा, यदि ऐसी क्रासिंग नौचालनीय चैनल के साथ प्रतिकूल धारा या अनुकूल धारा की ओर चलने वाले किसी अन्य जलयान के मार्ग में बाधा उत्पन्न नहीं करेगा।

(3) परिरुद्ध चैनल में, ओवरटेकिंग केवल तभी हो सकती है जब आगे निकलने वाले जलयान को सुरक्षित रूप से गुजरने के लिए अनुज्ञा देने के लिए कार्रवाई करनी है, ओवरटेक करने का आशय रखने वाला जलयान नियम 33 के उपनियम (2) में विनिर्दिष्ट समुचित सिग्नलों को ध्वनित करके अपने आशय को उपदर्शित करेगा।

(4) आगे निकलने वाला जलयान, यदि करार किया गया है, तो नियम 33 के उपनियम (2) में विहित समुचित सिग्नलों को ध्वनित करेगा और सुरक्षित पारण को अनुज्ञात करने के लिए कार्रवाई करेगा तथा यदि संदेह हो तो वह नियम 33 के उपनियम (3) में विहित सिग्नल को भी ध्वनित करेगा और नियम 3 के अधीन बाध्यता का भी अनुपालन करेगा।

(5) जहां कोई अंतर्देशीय जलयान परिरुद्ध चैनल के किसी मुड़ाव या उसके क्षेत्र के निकट पहुंचता है, वहां अन्य जलयानों को मध्यक्षेपी अवरोध द्वारा छुपाया जा सकेगा, विशिष्ट सतर्कता और सावधानी के साथ नौचालन करेगा और नियम 33 के उपनियम (4) में विहित समुचित सिग्नल को ध्वनित करेगा।

(6) प्रत्येक जलयान परिरुद्ध चैनल में लंगर डालने से बचेगा।

स्पष्टीकरण—इन नियमों के प्रयोजनों के लिए, परिरुद्ध चैनल सीमित चौड़ाई के चैनल ही होते हैं और वे युक्तिचालित करने के लिए जलयानों की समर्थता को सीमित करने वाले उथले जल से घिरे होते हैं और प्रायिकतः बोया द्वारा चिन्हित होते हैं।

9. एकल पथ यातायात - (1) जब एकल पथ यातायात चल रहा हो, तो जलयान,

(क) पथ में केवल तब शामिल होंगे जब यातायात सिग्नल ऐसा करने के लिए अनुज्ञात करें ;

(ख) अधिकतम अनुज्ञेय गति से आगे बढ़ेंगे और यथासंभवशीघ्र चैनल को खाली करेंगे ; और

(ग) यातायात पथ में रुकेगा नहीं या लंगर नहीं डालेंगे और लंगर में प्रतीक्षारत जलयानों के साथ टक्कर से बचने के लिए एकल पथ में शामिल होते हुए या उसे छोड़ते हुए सावधानी बरतेंगे।

(2) उपनियम (1) में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी, राज्य सरकारें अंतर्देशीय जलमार्गों के किसी विशिष्ट क्षेत्र के लिए मार्गदर्शी सिद्धांत या परिपत्रों द्वारा निदेश जारी कर सकेगी, जिनमें सुरक्षित और निर्बाध नौचालन सुनिश्चित करने के लिए विशेष यातायात विनियम अपेक्षित हैं।

अध्याय 4 – एक दूसरे की दृष्टि में आने वाले जलयानों का संचालन

10. नौकायन जलयान- जब दो जलयान एक दूसरे के पास आ रहे हों और जिनमें टकराने का जोखिम अंतर्वलित हो, तब उनमें से एक जलयान निम्नलिखित में चलकर एक दूसरे के मार्ग से दूर रहेगा :--

(1) गैर ज्वारीय नदी में जब एक जलयान जलधारा के विपरीत चल रहा हो और दूसरा जलयान धारा के प्रवाह की ओर चल रहा हो तो जलधारा के विपरीत चलने वाला जलयान दूसरे जलयान के रास्ते से दूर रहेगा ;

(2) जब दोनों जलयान धारा के विपरीत या धारा प्रवाह की ओर चल रहे हैं और ज्वारीय लैंगून में ऐसे जलयान, जिसका रुख हवा की ओर है ऐसे जलयान से दूर रहेगा जो वायु रक्षित दिशा में जल रहा है।

(3) कोई भी जलयान निर्बाध रूप से चल रहा है, ऐसे जलयान के मार्ग से दूर रहेगा, जो तने पाल की अवस्था में है ;

(4) कोई जलयान पत्तन मार्ग में तनेपाल की अवस्था में है, ऐसे जलयान के मार्ग से दूर रहेगा, जो स्टार बोर्ड मार्ग पर तनेपाल की अवस्था में है।

स्पष्टीकरण—इन नियम के प्रयोजनों के लिए, “धारा प्रतिकूल” धारा के विरुद्ध दिशा होगी और अनुप्रवाह धारा वाली दिशा होगी और “पवनाभिमुख” दिशा को उस दिशा के विपरीत दिशा समझा जाएगा, जिसकी दिशा में मुख्य पाल जहाज या सबसे आगे और पीछे पाल जहाज चलाया जाता है।

11. ओवरटेक करना - (1) किसी भी अंतर्देशीय जलयान को उस दशा में ओवरटेक करता हुआ माना जाएगा जब वह किसी अन्य जलयान के बीच के पीछे की दिशा में 22.5 डिग्री पर उसके पास आ रहा हो, और वह जिस जलयान को ओवरटेक कर रहा है, उसके संदर्भ में वह ऐसी स्थिति में हो कि रात के समय वह केवल उस जलयान के स्टर्न लाइट/टोइंग लाइट को ही देख पा रहा हो लेकिन उसकी दोनों साइड लाइटों को नहीं देख पा रहा हो।

(2) दो अंतर्देशीय जलयानों के बीच बाद में किए गए दिशा परिवर्तन इन नियमों के अर्थात्गत किसी भी ओवरटेक करने वाले जलयान को एक क्रॉसिंग जलयान नहीं माना जाएगा उसे ओवरटेक किए गए जलयान के मार्ग से दूर रहने के अपने कर्तव्य से मुक्त नहीं किया जाएगा जब तक वह इसे पूरी तरह से पार नहीं कर गया हो।

(3) इस नियम में किसी भी बात के होते हुए भी, किसी दूसरे अंतर्देशीय जलयान को ओवरटेक करने वाला जलयान, ओवरटेक किए जाने वाले जलयान के रास्ते से दूर रहेगा;

12. आमने-सामने आने की स्थिति - जब दो अंतर्देशीय जलयान विपरीत दिशा या लगभग एक-दूसरे के सामने के मार्ग पर मिल रहे हों, तो टकराव के जोखिम से बचने के लिए, दोनों जलयान अपने मार्ग को स्टार बोर्ड की ओर बदल देगा ताकि प्रत्येक जलयान दूसरे की पत्तन की साइड की ओर से गुजर सके।

13. पार करने की स्थिति - जब दो अंतर्देशीय जलयान एक-दूसरे को इस प्रकार पार कर रहे हों, जिससे टकराने का जोखिम से बचा जा सके, तो ऐसा जलयान जिस के दाईं ओर दूसरा जलयान है, वह मार्ग से दूर रहेगा और यदि परिस्थितियाँ अनुकूल हों, तो दूसरे जलयान से पहले पार करने से बचेगा।

14. रास्ता देने वाले जलयान द्वारा कार्रवाई - प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान जिसे किसी अन्य जलयान के मार्ग से दूर रहने के लिए निर्देश दिया गया है, वह जलयान, जहां तक संभव हो, अच्छी तरह से रास्ते से दूर रहने के लिए शीघ्र और सारवान कार्रवाई करेगा।

15. स्टैंड-ऑन जलयान द्वारा कार्रवाई - (1) जहां, दो अंतर्देशीय जलयानों में से किसी एक जलयान को मार्ग से दूर रहना है,

(i) दूसरा अपने मार्ग में रहेगा और गति बनाए रखेगा;

(ii) तथापि, बाद वाला जलयान केवल युक्तिचालिता से टकराव से बचने के लिए कार्रवाई कर सकता है, जैसे ही उसे यह स्पष्ट हो जाता है कि मार्ग से दूर रहने के लिए अपेक्षित जलयान उचित कार्रवाई नहीं कर रहा है।

(2) किसी भी कारण से, यदि जलयान को अपना मार्ग और गति को बनाए रखने की आवश्यकता होती है, और जब वह स्वयं अन्य जलयान के निकट पाता है कि केवल गिव-वे जलयान की कार्रवाई के कारण टकराव से बचा नहीं जा सकता है, तो वह ऐसी कार्रवाई करेगा जो टकराव से बचने के लिए सर्वोत्तम सहायता होगी।

(3) ऐसा कोई जलयान, जो किसी अन्य जलयान के साथ टकराव से बचने के लिए उपनियम (1) के खंड (ii) के अनुसार क्रॉसिंग की स्थिति में कार्रवाई करता है, तो वह अपनी पत्तन की साइड पर जलयान के लिए पत्तन की ओर मार्ग को नहीं बदलेगा।

16. जलयानों का (के बीच) उत्तरदायित्व- इन नियमों के नियम 9 और नियम 13 के अधीन रहते हुए,

(1) चलने वाला अंतर्देशीय जलयान निम्नलिखित के मार्ग से दूर रहेगा:-

(क) कोई भी जलयान जो किसी की कमान में नहीं हो;

(ख) कोई भी जलयान युक्तिचालिता करने के अपने सामर्थ्य में प्रतिबंधित हो;

(ग) कोई भी जलयान जो मछली पकड़ रहा हो;

(घ) कोई भी पालवाला जलयान, पतवार वाला जलयान या देसी नाव; या

(ड) प्रवाह की विपरीत दिशा में चलने वाले जलयान के साथ-साथ प्रवाह की दिशा में चलने वाला कोई भी जलयान।

(2) चलता हुआ नौकायन जलयान निम्नलिखित के मार्ग से दूर रहेगा:-

(क) कोई भी जलयान जो किसी की कमान में नहीं है;

(ख) कोई भी जलयान युक्तिचालिता करने के अपने सामर्थ्य में प्रतिबंधित हो;या

(ग) कोई भी जलयान जो मछली पकड़ने में लगा हो;

17. जलयान का एक दूसरे जलयान की दृष्टि में न होना- (1) प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान प्रतिबंधित दृश्यता में नौचालन करते समय नियम 34 के अनुसार उपयुक्त ध्वनि संकेत करेगा और रोशनी प्रदर्शित करेगा।

(2) प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान विद्यमान और प्रतिबंधित दृश्यता की परिस्थितियों और स्थितियों के अनुकूल सुरक्षित गति से आगे बढ़ेगा और ऐसे जलयान के इंजन तत्काल युक्तिचालिता के लिए तैयार होंगे।

(3) प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान इस नियम के उपबंधों का अनुपालन करते समय मौजूदा परिस्थितियों और प्रतिबंधित दृश्यता की दशाओं का उचित ध्यान रखेगा।

(4) सिवाय वहां के जहां यह अवधारित किया गया है कि टक्कर का जोखिम विद्यमान नहीं है, प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान जो अपने बीम के स्पष्ट रूप से आगे की ओर या दूसरे जलयान के कोहरे के संकेत को सुनता है या जो अपने बीम के आगे किसी अन्य जलयान के साथ क्लोज-क्वार्टर की स्थिति से बच नहीं सकता है, वह अपनी गति कम कर देगा और यदि आवश्यक हो, तो वह अपने पूरे मार्ग से हट जाएगा और जब तक टक्कर का खतरा खत्म नहीं हो जाता है, अत्यधिक सावधानी के साथ नौचालन करेगा।

अध्याय 5 – निर्बंधित दृश्यता में अंतर्देशीय जलयानों का संचालन

18. निर्बंधित दृश्यता- (1) इस अध्याय के उपबंधों का अनुपालन सभी मौसम की दशाओं में किया जाएगा।

(2) रोशनी से संबंधित नियमों का पालन सूर्यास्त से सूर्योदय तक किया जाएगा, और ऐसे समय के दौरान, ऐसी रोशनी के सिवाय कोई ऐसी अन्य रोशनी प्रदर्शित नहीं की जाएगी, जो उनकी दृश्यता या विशिष्ट प्रकृति को खराब न करती हो, या करती उचित देखरेख में हस्तक्षेप नहीं करती हैं।

(3) इन नियमों के अधीन विनिर्दिष्ट रोशनी, यदि ले जाई जाती है, तो सूर्योदय से सूर्यास्त तक प्रतिबंधित दृश्यता में प्रदर्शित की जाएगी और जब इसे आवश्यक समझा जाए, ऐसी अन्य सभी परिस्थितियों में प्रदर्शित की जा सकती है।

(4) रोशनी और आकार, जब तक कि अध्याय 4 में अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, समुद्र में टकराव की रोकथाम के लिए अंतर्राष्ट्रीय विनियम (1972) के परिशिष्ट-I या सुसंगत राष्ट्रीय या अंतर्राष्ट्रीय मानकों के उपबंधों के अनुसार स्थिति और तकनीकी ब्यौरों का अनुपालन करेंगे।

अध्याय 6 – रोशनी और आकार

19. रोशनी की दृश्यता - रोशनी निम्नलिखित न्यूनतम सीमाओं पर दिखाई देगी--

(1) 20 मीटर या उससे अधिक लंबाई के जलयान के लिए लाइटों की दृश्यता, निम्नलिखित होगी -

(क) 3 मील के लिए मास्ट हेडलाइट,

(ख) 2 मील के लिए साइड लाइट,

(ग) 2 मील के लिए स्टर्न लाइट,

(घ) 2 मील के लिए टोइंग लाइट, और

(ड) 1 मील के लिए ऑल राउंड लाइट।

(2) 20 मीटर से कम लंबाई के एक जलयान के लिए दृश्यता, 2 मील के लिए मास्ट हेडलाइट, एक मील के लिए साइड लाइट, 1 मील के लिए स्टर्न लाइट, 1 मील के लिए टोइंग लाइट, सफेद, लाल, हरा, या पीला आल राउंड लाइट 1 मील।

20. चल रहे अंतर्देशीय जलयान द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी- (1) चल रहे यंत्र चालित जलयान निम्नलिखित प्रकाश प्रदर्शित करेगा:

- (क) एक आगे मास्ट हेडलाइट।
- (ख) साइड लाइट।
- (ग) एक स्टर्न लाइट।

(2) 10 मीटर से कम लंबाई का एक यंत्र चालित जलयान उप-नियम (1) में विनिर्दिष्ट रोशनी के बदले में आल राउंड सफेद रोशनी प्रदर्शित करेगा और यदि व्यवहार्य हो तो साइड लाइट या एक संयुक्त लालटेन भी प्रदर्शित करेगा।

21. टोइंग और पुशिंग जलयानों द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी- (1) कोई भी अंतर्देशीय जलयान जब टोइंग या पुशिंग कर रहा हो तो निम्नलिखित प्रदर्शित करेगा-

(क) एक लंबवत रेखा में दो अग्र मास्ट हेडलाइट और जब टों की लंबाई 200 मीटर से अधिक हो जाती है, तो लंबवत रेखा में तीन ऐसी रोशनी और ये रोशनी नियम 21 के उप-नियम (1) के खंड (क) में विहित रोशनी के बदले में होगी और ऐसी लाइटों को कम से कम 1 मीटर की दूरी पर अलग रखा जाएगा और सबसे कम रोशनी को हल से कम से कम 2 मीटर की ऊंचाई पर रखा जाएगा।

(ख) साइड लाइट।

(ग) स्टर्न लाइट

(घ) स्टर्न लाइट के ऊपर सीधी रेखा में एक टॉइंग लाइट।

(2) जब किसी अंतर्देशीय जलयान और आगे धकेला जा रहा हो और आगे कोई अन्य जलयान एक संयुक्त इकाई में जुड़े हुए होते हैं, तो उन्हें यांत्रिक रूप से चालित जलयान माना जाएगा और उप-नियम (1) में विहित रोशनी प्रदर्शित करेगा।

(3) किसी अंतर्देशीय जलयान या खींची जा रही वस्तु द्वारा निम्नलिखित प्रदर्शित किए जाएंगे।

(क) साइड लाइट; और

(ख) एक स्टर्न लाइट:

परंतु किसी समूह में खींचे या धकेले जा रहे किसी भी संख्या में जलयानों को एक जलयान के रूप में प्रकाशित किया जाएगा।

(4) आगे धकेला जा रहा कोई अंतर्देशीय जलयान, जो एक संयुक्त इकाई का भाग नहीं है, अग्र छोर पर साइड लाइट प्रदर्शित करेगा।

(5) किसी अंतर्देशीय जलयान को एक तरफ खींचा जा रहा हो, तो वह साइड लाइटों के अग्र छोर पर स्टर्न लाइट प्रदर्शित करेगा।

(6) जहां किसी कारणवश, यदि किसी अंतर्देशीय जलयान या वस्तु के लिए इन विनियमों में विहित रोशनी को प्रदर्शित करना अव्यवहार्य है, तो कम से कम अप्रकाशित जलयान या वस्तु की उपस्थिति को इंगित करने के लिए ऐसे जलयान या वस्तु को प्रकाश में लाने हेतु सभी संभव उपाय किए जाएंगे।

22. नौकायन जलयान द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी- (1) नौकायन जलयान निम्नलिखित रोशनी प्रदर्शित करेगा;

(i) साइड लाइट्स; और

(ii) एक स्टर्न लाइट।

(2) 20 मीटर से कम लंबाई वाले नौकायन जलयान में, उप-नियम (1) में विनिर्दिष्ट रोशनी को एक लालटेन में जोड़ा जा सकता है जो मास्ट के शीर्ष पर या उसके पास ले जाया जा सकता है, जहां इसे देखा जा सकता है।

(3) चल रहा एक नौकायन जलयान इन नियमों में विनिर्दिष्ट रोशनी के अतिरिक्त मास्ट के शीर्ष पर या उसके पास, दो ऑल राउंड लाइट जहां उन्हें ऊर्ध्वाधर रेखा में स्पष्ट देखा जा सकता है, प्रदर्शित हो सकती है, जो ऊपरी हिस्से में लाल और नीचे हरी हो।

(4) 10 मीटर से कम लंबा नौकायन जलयान, इन नियमों में विनिर्दिष्ट रोशनी प्रदर्शित कर सकता है, लेकिन यदि वह ऐसा नहीं करता है, तो उसके पास एक सफेद रोशनी दिखाने वाली बिजली की मशाल या जलता हुआ लालटेन तुरंत उपलब्ध होना चाहिए, जो टकराव को रोकने के लिए पर्याप्त समय में प्रदर्शित किया जाएगा।

23. कमान के अधीन न आने वाले या युक्तिचालिता के लिए उनके सामर्थ्य में प्रतिबंधित जलयानों द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी-

(1) कमान के अधीन आने वाला जलयान निम्नलिखित रोशनी प्रदर्शित करेगा:

(क) ऊर्ध्वाधर रेखा में दो ऑल राउंड लाल रोशनी जहां उन्हें रात में अच्छी तरह देखा जा सके।

(ख) दिन के समय ऊर्ध्वाधर रेखा में दो बॉल या समान आकार; और

(ग) पानी में रास्ते बनाते समय खंड (क) में विनिर्दिष्ट की गई लाइटों के अतिरिक्त साइड लाइट और एक स्टर्न लाइट।

(2) युक्तिचालिता के लिए सामर्थ्य में प्रतिबंधित जलयान निम्नलिखित प्रदर्शित करेगा;

(क) ऊर्ध्वाधर, रेखा में तीन ऑल राउंड लाइट, इनमें से सबसे ऊंची और सबसे निचली रोशनी लाल होगी और बीच की रोशनी सफेद होगी।

(ख) ऊर्ध्वाधर रेखा में तीन आकार, उच्चतम और निम्नतम आकार बॉल और बीच का डायमंड होगा।

(ग) पानी में रास्ता बनाते समय, उपरोक्त खंड (क) में विनिर्दिष्ट रोशनी के अलावा मास्ट हेडलाइट्स साइड लाइट और स्टर्न लाइट प्रदर्शित करेगा।

(घ) जब लंगर डला हो, तो खंड (क) और खंड (ख) में विनिर्दिष्ट रोशनी के अलावानियम 29 के अधीन लंगर वाले जलयानों के लिए विनिर्दिष्ट रोशनी और आकारों को भी प्रदर्शित किया जाएगा।

24. ड्रेजिंग में लगे जलयान द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली लाइटें - ड्रेजिंग में लगा हुआ एक जलयान, नियम 26 के उप-नियम (2) में विनिर्दिष्ट रोशनी के अलावा, उस साइड पर दो ऑल राउंड लाल बत्ती या दो गेंदों को ऊर्ध्वाधर रेखा में प्रदर्शित करेगा, जिस साइड पर बाधा विद्यमान है।

25. पायलट जलयान द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली लाइटें- पाइलट जल ज्यूटी पर लगा एक जलयान निम्नलिखित रोशनी प्रदर्शित करेगा:

(1) मास्ट हेड पर या उसके पास ऊर्ध्वाधर रेखा में दो ऑल राउंड रोशनी, जिसमें ऊपरी रोशनी सफेद होगी और निचली रोशनी लाल होगी; तथा

(2) जब वह चल रहा हो, उपनियम में विनिर्दिष्ट लाइटों के अलावा साइड लाइट और स्टर्न लाइट।

26. लंगर वाले जलयानों और भूगस्त जलयानों द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी- (1) लंगर डाला हुआ जलयान निम्नलिखित प्रदर्शित करेगा-

(क) अग्रभाग में, एक ऑल राउंड सफेद रोशनी या दिन के समय एक बॉल।

(ख) खंड (क) में प्रकाश की तुलना में स्टर्न पर या उसके पास और निचले स्तर पर, एक ऑल राउंड सफेद रोशनी।

(2) 20 मीटर से कम लंबाई का जलयान एक ऑल राउंड सफेद रोशनी प्रदर्शित कर सकता है, जहां वह सर्वोत्तम ढंग से देख सके।

(3) उप-नियम (1) या उप-नियम (2) में विनिर्दिष्ट रोशनी के अलावा भूगस्त जलयान निम्नलिखित प्रदर्शित करेगा, जहां उन्हें सबसे अच्छी तरह से देखा जा सकता है-

(क) ऊर्ध्वाधर रेखा में दो ऑल राउंड लाल बत्तियाँ।

(ख) दिन के समय ऊर्ध्वाधर रेखा में तीन बॉल।

(4) 10 मीटर से कम लंबाई के जलयान में, विद्युत टार्च या सफेद रोशनी दिखाने वाली लालटेन होनी चाहिए, जो आने वाले जलयानों को चेतावनी देने के लिए पर्याप्त समय में प्रदर्शित की जाएगी।

(5) गैर-स्व-चालित जलयान जैसे कि बार्ज और पटून आदि उपनियम (1) या उपनियम (2) में लंगर डाले हुए जलयानों के लिए अपेक्षित आवश्यकताओं का पालन करेंगे।

27. जलपत्रक और यंत्र चालित देशी नौकाओं द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी- जहां, मशीनीकृत देशी नौका या जल पत्रक के लिए रोशनी और विशेषताओं के आकार को या इन नियमों में विनिर्दिष्टस्थानों को प्रदर्शित करना अव्यवहार्य है, वहां रोशनी और आकृतियों को यथासंभव समान विशेषताओं और स्थानों में प्रदर्शित करेगा।

28. ध्वनि संकेत उपकरण - अनुपालन स्तर- जब तक इन नियमों में अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, ध्वनि संकेत उपकरण प्रासंगिक राष्ट्रीय या अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार तकनीकी आवश्यकताओं का अनुपालन करेंगे।

29. ध्वनि संकेतों के लिए उपकरण- 20 मीटर या उससे अधिक के लंबाई के जलयान में एक सीटी और एक घंटी और 100 मीटर या उससे अधिक लंबाई के जलयान में घंटा उपलब्ध कराया जाएगा।

30. युक्तिचालिता और चेतावनी के संकेत- (1) एकल जलयान जब यंत्र चालित जलयान के एक अन्य जलयान की दृष्टि में होते हैं तब इन नियमों द्वारा यथा प्राधिकृत या अपेक्षित युक्तिचालन करते हुए उसकी सीटी पर निम्नलिखित संकेतों द्वारा इंगित करेगा;

(क) एक छोटा ब्लास्ट है से "मैं अपनी दिशा को स्टार बोर्ड की ओर बदल रहा हूं" अभिप्रेत है।

(ख) दो छोटे ब्लास्ट से "मैं अपनी दिशा को पतन की ओर बदल रहा हूं" अभिप्रेत है।

(ग) तीन छोटे ब्लास्ट से "मैं स्टर्न प्रोपल्शन प्रचालित कर रहा हूं" अभिप्रेत है।

(2) ऑवरटेक करने वाले जलयान अपनी सीटी पर निम्नलिखित संकेतों द्वारा इंगित करेंगे -

(क) एक छोटे ब्लास्ट के बाद दो लंबे ब्लास्ट से "मैं आपको आपके स्टार बोर्डसाइट की तरफ से ऑवरटेक करने का आशय रखता हूं" अभिप्रेत है; और

(ख) दो छोटे ब्लास्ट के बाद दो लंबे ब्लास्ट से "मैं आपके पतन साइट से ऑवरटेक करने का आशय रखता हूं" अभिप्रेत है।

(3) ऑवरटेक किया जा रहा जलयान अपनी सीटी पर निम्नलिखित संकेतों द्वारा उसकी सहमति को इंगित करेगा : एक लंबा और एक छोटा तथा पुनः एक लंबा एक छोटा ब्लास्ट । यदि कोई संदेह है तो वह उपनियम (4) में संकेतों की ध्वनि कर सकता है।

(4) जब एक-दूसरे को देखते हुए जलयान एक-दूसरे के पास आ रहे हों और किसी भी कारण से या तो जलयान दूसरे के आशयों या कार्रवाई को समझने में विफल हो जाता है या इस संदेह में हो कि क्या जलयान की टक्कर से बचने के लिए दूसरे जलयान द्वारा पर्याप्त कार्रवाई की जा रही है, जलयान तुरंत सीटी पर कम से कम 5 शॉर्ट और रैपिड ब्लास्ट देते हुए इस तरह के संदेह का संकेत देगा, सिग्नल को कम से कम 5 शॉर्ट और रैपिड फ्लैश के लाइट सिग्नल द्वारा अनुपूरित किया जा सकता है।

(5) किसी मुड़ाव या किसी चैनल के ऐसे क्षेत्र, जहां अन्य जलयानों को स्पष्ट रूप से नहीं देख जा सकता है, के निकट आने वाला जलयान एक लंबे समय तक ब्लास्ट करेगा और ऐसा सिग्नल का जवाब किसी भी आने वाले जलयान द्वारा लंबे समय तक ब्लास्ट के साथ दिया जाएगा।

31. प्रतिबंधित दृश्यता में ध्वनि संकेत- प्रतिबंधित दृश्यता वाले क्षेत्र में या उसके निकट, इन नियमों में विनिर्दिष्ट संकेतों का उपयोग निम्नानुसार किया जाएगा:

(क) पानी में चलकर रास्ता बनाने वाले अंतर्देशीय जलयान 2 मिनट से अनधिक के अंतरालों पर एक लंबे ब्लास्ट की ध्वनि करेगा।

(ख) अंतर्देशीय जलयान रुक गया हो और पानी में चलकर रास्ता नहीं बना रहा हो, तो 2 मिनट से अनधिक के अंतराल पर ध्वनि करेगा। उनके बीच लगभग 2 सेकंड के अंतराल के साथ अनुक्रमण में दो लंबे ब्लास्ट।

(ग) जलयान, जो कमान में नहीं है, ऐसा जलयान है, जो युक्तिचालिता के लिए सामर्थ्य में प्रतिबंधित है, ऐसा जलयान, जो उसके ड्रिवाव से बाधित है, या, किसी अन्य जलयान को खींचने, मछली पकड़ने या धकेलने में लगा हुआ जलयान है, 2 मिनट से अनधिक के अंतराल पर अनुक्रमण में तीन ब्लास्ट करेगा अर्थात् दो छोटे ब्लास्टों के बाद एक लंबा ब्लास्ट ।

(घ) लंगर पर जलयान एक मिनट से अनधिक के अंतराल पर लगभग 5 सेकंड तक तेजी से घंटी बजाएगा और लंगर पर जलयान अपनी स्थिति में, और किसी भी निकट आने वाले जलयान से टकराने की संभावना की चेतावनी देने के अलावा लगातार तीन ब्लास्ट की ध्वनि कर सकता है, अर्थात् एक छोटा, एक लंबा और एक छोटा ब्लास्ट।

(ङ) भूगस्त जलयान तेजी से घण्टी बजने से ठीक पहले और उसके बाद घण्टी पर तीन अलग-अलग और सुभिन्न ध्वनि देगा।

(च) 10 मीटर से कम लंबाई का जलयान ऊपर उल्लिखित सिग्नल देने के लिए बाध्य नहीं होगा, किंतु 2 मिनट से अनधिक के अंतराल पर कुछ अन्य प्रभावी ध्वनि सिग्नल देगा।

32. संकट संकेत- जब कोई जलयान संकट में हो और वह अन्य जलयानों से या तट से सहायता की अपेक्षा करता हो, तो उसके द्वारा या तो एक साथ या अलग-अलग उपयोग या प्रदर्शित किए जाने वाले संकेतनिम्नलिखित होंगे:

- (1) किसी भी ध्वनि सिग्नल उपकरण की निरंतर ध्वनि;
- (2) ध्यान आकर्षित करने के लिए एक परिधि में लहराता हुआ झंडा या प्रकाश;
- (3) डेक पर फ्लेयर्स;
- (4) "मई दिवस" रेडियो टेलीफोनी द्वारा प्रसारित;
- (5) एन.सी. द्वारा इंगित संकट का अंतर्राष्ट्रीय कोड सिग्नल।

33. रेडियो और नौचालन उपकरण - समूचित रेडियो और नौचालन उपकरण जलयान पर, प्रचालन और पदाभिहित प्राधिकारी द्वारा यथा अवधारित क्षेत्र पर निर्भर करते हुए उपलब्ध कराए जाने हैं। जोन 1 में प्रचालन करने वाले जलयानों को कम से कम निम्नलिखित उपकरण उपलब्ध कराए जाए -

- (क) चुंबकीय कम्पास (हस्तधारित या पोर्टेबल प्रकार या इलेक्ट्रॉनिक प्रकार स्वीकार किए जा सकेंगे);
- (ख) अति उच्च आवृत्ति(वीएचएफ रेडियो) ;
- (ग) डिस्पले सहित वर्ग ख स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस);
- (घ) ग्लोबल पाजिसिनिंग प्रणाली(जीपीएस) नेविगेटर;
- (ङ) दूरबीन;
- (च) एल्लिडस लैंप या सर्च लाइट;
- (छ) रडर एंगल इंडिकेटर; और
- (ज) ऐसा अन्य उपकरण, जो समय-समय पर पदाभिहित प्राधिकारी द्वारा विनिश्चित किया जाए।

34. पत्तन नियमों और राष्ट्रीय जलमार्ग विनियमों का लागू होना-

इन नियमों के उपबंधों में किसी बात के होते हुए भी, पत्तन की सीमा और राष्ट्रीय जलमार्ग के भीतर यात्रा करते समय, पत्तन नियम, राष्ट्रीय जलमार्गों के लिए टकराव निवारण विनियम, 2002 और "राष्ट्रीय जलमार्ग, नौचालन की सुरक्षा और नौवहन विनियम, 2002"के उपबंध अंतर्देशीय जलयानों को लागू होंगे।

[फा. सं. आईडब्ल्यूटी-11011/91/2021-आईडब्ल्यूटी]

सुनील कुमार सिंह, सलाहकार (सांख्यिकी)

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 7th June, 2022

G.S.R. 424(E).—Whereas draft of the Inland Vessels (Safe Navigation, Communication and Signals) Rules, 2022 were published, as required under sub-section (1) of section 106 of the Inland Vessels Act, 2021 (24 of 2021), vide notification of the Government of India in the Ministry of Ports, Shipping and Waterways vide number G.S.R. 139 (E) dated the 18th February, 2022 in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section 3, Sub-section (i) dated the 18th February, 2022 inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby before the

expiry of the period of thirty days from the date on which copies of the Gazette containing the said notification were made available to public;

And, whereas, copies of the said Gazette notification were made available to the public on 18th February, 2022;

And, whereas the objections and suggestions received from the public in respect of the said draft rules have been considered by the Central Government.

Now, therefore in exercise of the powers conferred by sub-sections (1) and (2) of section 47 read with clauses (zj) and (zk) of sub-section (2) of section 106 of the Inland Vessels Act, 2021, the Central Government hereby makes the following rules, namely-

CHAPTER I – PRELIMINARY

1. Short title and commencement.- (1) These rules may be called the Inland Vessels (Safe Navigation, Communication and Signals) Rules, 2022.

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

2. Definitions.-

(1) In these rules, unless the context otherwise requires,--

(a) “Act” means the Inland Vessels Act, 2021(24 of 2021);

(b) “All-round light” means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees;

(c) “existing vessel” or “existing inland vessel” means any mechanically propelled inland vessel which is not a new vessel or a new inland vessel that falls within the definition of inland vessel as provided in clause (q) of section 3 of the Act;

(d) “flashing light” means a light flashing at regular intervals;

(e) “length and breadth of a vessel” means maximum length and breadth of a vessel;

(f) “major conversion or modification” means any of the following-

(a) change in gross tonnage of the vessel by more than 10 per cent.;

(b) change of vessel type; or

(c) change of propulsion system or main engines or type of fuel.

(g) “masthead light” means a white light placed over the fore and aft centre-line of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 22.5 degrees to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel;

Provided that the masthead light shall be that this light shall be placed as far as practicable at height above the uppermost continuous deck of not less than 3 metres for vessels of 20 metres or more in length and 2 metres for vessels of less than 20 metres in length.

(h) “new inland vessel” means any inland vessel whose keel is laid or which is at a similar stage of construction on or after the date of coming in to force of the rules;

(i) “prolonged blast” means a blast of about 4 to 6 second duration;

(j) “restricted visibility” means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes;

(k) “sailing vessel” means any vessel under sail provided that propelling machinery if fitted, is not being used;

(l) “short blast” means a blast of about one second duration;

(m) “sidelights” means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side;

Provided that in an inland vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centre-line of the vessel and; such Sidelights shall be placed not less than 1 metre below the mast headlight.

- (n) "stern light" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel;
- (o) "towing light" means a yellow light having the same character as the "stern light" defined in clause (p);
- (p) "underway" means a vessel is not at anchor or made fast to the shore or aground;
- (q) "vessel engaged in fishing" means any vessel carrying on fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability"
- (r) "vessel not under command" means a vessel, in some exceptional circumstances is unable to manoeuvre as required by these rules and is unable to keep out of the way of another vessel;
- (s) "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel and the following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre -
- (a) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation, mark, submarine cable or pipeline;
 - (b) a vessel engaged in dredging, surveying or under water operations; or
 - (c) a vessel engaged in towing operation which renders her unable to deviate from her course; and
- (t) "whistle" means any sound signalling appliances capable of producing the prescribed blast.

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

3. Compliance of requirements.- (1) All existing inland vessels shall comply with the requirements existing prior to coming into force of these rules: Provided that the existing inland vessels that undergo major conversion or modification shall comply with the requirements specified in these rules, as far as it is considered reasonable and practicable by the Designated Authority.

(2) Subject to sub-rule (1), the owner or the master of the new inland vessel, shall ensure that the vessel is constructed, maintained and operated under the requirements related to safe navigation, communication and signals as provided under these rules and the vessel is suitable for its intended service.

(3) No new inland vessel shall be issued with the certificate of survey under the Act and the Inland Vessels (Survey and Certification) Rules, 2022, unless such vessel complies with requirements related to safe navigation, communication and signals including the physical design of the inland vessel or equipment that the inland vessel shall carry, or those which are operational or procedural in nature:

Provided that Designated authority shall ascertain that there is evidence of procedures in place to demonstrate that the inland vessels are operated in compliance with the requirements provided under these rules.

(4) Notwithstanding sub rule (1) to (3), the State Government may apply any additional requirements to any category of vessels.

(5) State Governments may exempt any inland vessel that embodies features of a novel kind from any of the provisions of these rules, the application of which might seriously impede research into development of such features and their incorporation in vessels and any such vessel shall, however, comply with such requirements that, in the opinion of the Designated Authority, achieve a standard which is equivalent or higher than those prescribed under these rules.

CHAPTER II – COMPLIANCE AND STANDARDS

4. Equipment Standards and Guidance.— Any particular piece of equipment or machinery that the inland vessels shall be provided with in compliance with these Rules; shall be in accordance with national or international standards such as Bureau of Indian Standards(BIS) / International Organization for Standardization (ISO).

5. Conduct of vessels in any condition of visibility.— (1) Every inland vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision and such vessels shall make use of searchlights to locate luminous marks used for channel marking.

(2) Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and grounding and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

(3) In determining a safe speed, the following factors shall be taken into account;

(a) By all vessels:-

(i) the state of visibility;

(ii) the traffic density including concentration of fishing vessels or other vessels;

(iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability, in the prevailing conditions;

(iv) the state of the river, wind, current and the proximity of navigational hazards;

(v) state and availability of shore, navigational aids and channel marking during day and night;

(vi) speed restrictions imposed by the waterway authority;

(vii) the draught of the vessel in relation to the available depth of water; and

(viii) at nights, the presence of background light such as from the shore lights or from the back scatter of her own lights.

(b) By vessels with operational radar:-

In addition to the factors at clause (a), the following factors shall be taken into account-

(i) the characteristics, efficiency of the radar equipment;

(ii) the number, location and movement of vessels detected by radar; and

(iii) the exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or objects in the vicinity.

CHAPTER III - STEERING AND SAILING

6. Risk of collision.— (1) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstance and conditions to determine if risk of collision exists and if there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(2) In determining if risk of collision exists the following consideration shall be taken into account-

(a) such risk shall be deemed to exist if a compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change and apparent distance from own vessel decreases;

(b) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range; and

(c) for vessel not fitted with a compass, if the relative position remains unchanged.

7. Action to avoid collision.— (1) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit be positive, made in ample time and with due regard;

- (2) Any alteration of course or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit be large enough to be readily apparent to another vessel and any succession of small alteration of course or speed shall be avoided.
- (3) If there is sufficient room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close quarters situation and if it is made in good time, and does not result in another close quarters situation.
- (4) Action taken to avoid collision with another vessel shall result in passing at a safe distance and the effectiveness of the action shall be carefully checked, until the other vessel is finally passed.
- (5) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take the way off by stopping or reversing her means of propulsion.

8. Confined channels.- (1) Any inland vessel proceeding along the course of a confined channel shall keep as near to the outer limit of the channel which lies on her starboard side as is safe and practicable and any vessel of less than 10 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of any other vessel which can safely navigate only within the marked channel.

- (2) Any inland vessel shall not cross a navigable channel, if such crossing impedes the passage of any other vessel proceeding upstream or downstream along the navigable channel.
- (3) In a confined channel overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signals specified in sub-rule (2) of rule 33.
- (4) The vessel to be overtaken shall if in agreement, sound appropriate signals prescribed in sub-rule (2) of rule 33 and take action to permit safe passing and if in doubt she may sound the signal prescribed in sub-rule (3) of rule 33 and also comply with obligation under rule 13.
- (5) Any inland vessel nearing a bend or an area of a confined channel where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in sub-rule (4) of rule 33
- (6) Every vessel shall, avoid anchoring in a confined channel.

Explanation.- For the purposes of these rules, the confined channels are channels of restricted width and surrounded by shallow water limiting the ability of vessels to manoeuvre and usually marked by buoys.

9. Single lane traffic.-

- (1) When single lane traffic is in force, vessels shall
- join the lane only when the traffic signal permits to do so;
 - proceed with maximum permissible speed and clear the channel as quickly as possible; and
 - not stop or anchor in a traffic lane and shall exercise caution while joining or leaving the single lane to avoid collision with waiting vessels at anchor.
- (2) Notwithstanding anything contained in sub-rule (1), State Governments may by guidelines or circulars issue directions for any particular area of inland waters which requires special traffic regulation to ensure safe and smooth navigation.

CHAPTER IV - CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

10. Sailing vessels.-

When two sailing vessels are approaching one another involving risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other by following-

- in a non-tidal river when one vessel is proceeding upstream and the other vessel is proceeding downstream, the vessel proceeding upstream shall keep out of the way of the other;
- when both the vessels are proceeding, upstream or downstream and in a tidal lagoon the vessel which is on windward shall keep out of the way of the vessel which is towards leeward;

- (3) any vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled.
- (4) a vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled on the starboard tack.

Explanation.- For the purposes of this rule, "upstream" shall be the direction against current and downstream shall be the direction with the current and "wind ward" side shall be deemed to be the side opposite to that of which the main sail or the largest fore and aft sail is carried.

11. Overtaking.- (1) Any inland vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam and in a position to the vessel she is overtaking, that at night she may see only the stern light or towing light of that vessel but neither of her sidelight.

(2) Any subsequent alteration of bearing between two inland vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally passed.

(3) Notwithstanding anything contained in this rule any inland vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

12. Head-on situation.- When two inland vessels are meeting on reciprocal course or nearly reciprocal course, to avoid risk of collision both vessels shall alter their course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

13. Crossing situation.- When two inland vessels are crossing, to avoid risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit avoid crossing ahead of the other vessel.

14. Action by give-way vessel.- Every inland vessel which has been directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible take early and substantial action to keep clear of the way.

15. Action by stand-on vessel.- (1) Where, any one of two inland vessels is to keep out of the way-

- (i) the other shall keep her course and speed;
- (ii) the later vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone.

as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action.

(2) Due to any reason or cause, if a vessel is required to keep her course and speed in control finds herself that she is close to the other vessel and collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel, shall take appropriate action, which shall be best aid to avoid collision.

(3) A vessel which takes action in a crossing situation in accordance with provisions of clause (ii) of sub-rule (1) to avoid collision with another vessel, shall not alter course to port for a vessel on her own port side.

16. Responsibilities of (between) vessels.- Subject to rule 9 and rule 13-

(1) an inland vessel underway shall keep out of the way of:-

- (a) any vessel not under command;
- (b) any vessel restricted in her ability to manoeuvre;
- (c) any vessel engaged in fishing;
- (d) any sailing vessel, vessel under oars or country boat; or
- (e) any vessel proceeding downstream by a vessel proceeding upstream.

(2) a sailing vessel under way shall keep out of the way of:-

- (a) any vessel not under command;
- (b) any vessel restricted in her ability to manoeuvre; or
- (c) any vessel engaged in fishing.

17. Vessel not in sight of one another.- (1) Every inland vessel shall make appropriate sound signals in accordance with rule 34 and exhibit lights while navigating in restricted visibility.

(2) Every inland vessel shall proceed at a safe speed adopted to the circumstances and conditions of restricted visibility and such vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

(3) Every inland vessel shall have due regard to the circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the provisions of this rule.

(4) Except where it has been determined that risk of collision does not exist, every inland vessel which hears apparently forward of her beam or the fog signal of another vessel or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed, and shall if necessary take her way off and navigate with extreme caution until danger of collision is over.

CHAPTER V – CONDUCT OF INLAND VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

18. Vessels in restricted visibility.-

(1) Provisions of this Chapter shall be complied with by all vessels in all weather conditions.

(2) The rules relating lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited except, lights that do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

(3) The lights specified under these rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

(4) The lights and shapes unless otherwise specified in Chapter IV shall comply with the positioning and technical details as per the provisions of Annexure-I to the International Regulations for Prevention of Collision at Sea (1972) or relevant National or International Standards.

CHAPTER VI – LIGHTS AND SHAPES

19. Visibility of lights.- The lights shall be visible at the following minimum ranges-

(1) The visibility of lights for a vessel of 20 metres or more in length shall be-

- (a) mast headlight for 3 miles;
- (b) side light for 2 miles;
- (c) stern lights for 2 miles;
- (d) towing light for 2 miles; and
- (e) all round light for 1 mile.

(2) The visibility of lights for a vessel less than 20 metres in length shall be-

- (a) mast headlight for 2 miles;
- (b) side light for 1 mile;
- (c) stern light for 1 mile;
- (d) towing light for 1 mile; and
- (e) white, red, green or yellow all round light for 1 mile.

20. Lights to be exhibited by inland vessel under-way.- (1) A mechanically propelled vessel under way shall exhibit-

- (a) a mast headlight forward.
- (b) side lights.
- (c) a stern light.

(2) A mechanically propelled vessel of less than 10 metres in length, in lieu of the lights specified in sub-rule (1) shall exhibit an all round white light and shall if practicable also exhibit side lights or a combined lantern.

21. Lights to be exhibited by towing and pushing vessels.- (1) Any inland vessel when towing or pushing shall exhibit-

- (a) two mast headlights forward in a vertical line and when the length of the tow exceeds 200 metres, three such light in a vertical line and these lights shall be in lieu of light prescribed in clause (a) of sub-rule (1) of rule 21 and such lights shall be placed not less than 1 metre apart and the lowest light placed at a height not less than 2 metres above the hull;
- (b) Side lights;
- (c) A stern light; and
- (d) A towing light in a vertical line above the stem light.

(2) When a pushing an inland vessel and another vessel ahead are connected in a composite unit, they shall be regarded as a mechanically propelled vessel and shall exhibit the lights prescribed in sub-rule (1).

(3) An inland vessel or object being towed shall exhibit.

- (i) side lights; and
- (ii) a stern light:

Provided that any number of vessels being towed or pushed in a group shall be lighted as one vessel.

(4) An inland vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit side lights at the forward end.

(5) An inland vessel being towed aside shall exhibit a stern light at the forward end of side lights.

(6) For any reason, if it is impracticable for any inland vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in these rules, all possible measures shall be taken to light such vessel or the object towed at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

22. Lights to be exhibited by sailing vessel.- (1) A sailing vessel shall exhibit-

- (i) side lights; and
- (ii) a stern light.

(2) In a sailing vessel of less than 20 metres in length, the lights specified in sub-rule (1), may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can be seen.

(3) A sailing vessel underway may in addition to the lights specified in sub-rule (1) exhibit at or near the top of the mast, where they can best seen, two all round lights in a vertical line, the upper light being red and the lower light be green.

(4) A sailing vessel less than 10 metres in length, may exhibit lights specified in these rules, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

23. Lights to be exhibited by vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre.-

(1) A vessel not under command shall exhibit-

- (a) two all round red lights in a vertical line where they can best be seen by night;
- (b) two balls or similar shapes in a vertical line by day; and

(c) when making way through the water; shall exhibit side lights and a stern light in addition to the lights specified in clause (a).

(2) A vessel restricted in her ability to manoeuvre shall exhibit-

(a) three all round lights in a vertical line, the highest and lowest of these shall be red and the middle light shall be white.

(b) three shapes in a vertical line, the highest and lowest shapes shall be balls and the middle one a diamond.

(c) when making way through the water shall exhibit mast headlights, side lights and stem light in addition to the lights specified in clause (a).

(d) when at anchor, in addition to the lights specified in clause (a) and clause (b); lights and shapes specified under rule 29 for anchored vessels shall be exhibited.

24. Lights to be exhibited by vessel engaged in dredging.- A vessel engaged in dredging, in addition to the lights specified in sub-rule (2) of rule 26 shall exhibit, two all round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which obstruction exists.

25. Lights to be exhibited by pilot vessel.- A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit-

(1) at or near the mast head two all round lights in vertical line in which the upper light shall be white and the lower light shall be red; and

(2) when under way, in addition to lights referred in sub-rule (1), side light and stern light.

26. Lights to be exhibited by anchored vessels and vessels aground.- (1) A vessel at an anchor shall exhibit-

(a) in the fore part, an all round white light or one ball by day;

(b) at or near the stern and at a lower level than the light in clause (a), an all round white light.

(2) A vessel of less than 20 metres in length may exhibit one all round white light, where it can best seen.

(3) A vessel aground shall exhibit in addition to the lights specified in sub-rule (1) or sub-rule (2), where they can best seen-

(a) two all round red lights in a vertical line;

(b) three balls in a vertical line by day.

(4) A vessel of less than 10 metres in length shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to warn the approaching vessels.

(5) Non self-propelled vessels such as barges and pontoons etc. shall comply with the requirements for vessels at anchor in sub-rules (1) or (2).

27. Lights to be exhibited by hydrofoils and mechanized country craft.- Where it is impracticable for a mechanized country craft or a hydrofoil to exhibit lights and shapes of the characteristics or in positions specified in these rules, she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and positions possible.

28. Sound signal Appliances - compliance level.- Unless otherwise specified in these rules, the sound signal appliances shall comply with the technical requirements as per relevant National or International Standards.

29. Equipment for sound signals.- A vessel of 20 metres and upto 100 metres more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length, shall be provided with a gong.

30. Manoeuvring and warning signals.- (1) Single vessel when vessels are in sight of one another of a mechanically propelled vessel underway, when manoeuvring as authorised or required under these rules, shall indicate by the following signals on her whistle-

(a) one short blast to mean "I am altering my course to starboard";

- (b) two short blasts to mean, "I am altering my course to port"; and
- (c) three short blast to mean "I am operating stern propulsion".

(2) Overtaking vessels shall indicate by the following signals on her whistle-

- (i) two prolonged blast followed by one short blast to mean "I intended to overtake you on your starboard side"; and
- (ii) two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intended to overtake you on your port side".

(3) A vessel being overtaken shall indicate her agreement by the following signals on her whistle by one prolonged and one short and again one prolonged one short blast. If there is any doubt she may sound signals specified in sub-rule (4).

(4) When vessels in sight of one another are approaching each other and for any reason either vessel fails to understand the intentions or actions of the other or is in doubt, whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision of the vessel in doubt, shall immediately indicate such doubt giving at least 5 short and rapid blasts on the whistle, the signal may be supplemented by a light signal of at least 5 short and rapid flashes.

(5) A vessel nearing bend or an area of a channel where other vessels may be obscured, shall sound one prolonged blast and such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel.

31. Sound signals in restricted visibility.- In or near an area of restricted visibility, signals specified in this rule shall be used as follows-

- (a) an inland vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast;
- (b) an inland vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes, two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them;
- (c) a vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught or a vessel engaged in towing, fishing or pushing another vessel, shall at intervals of not more than 2 minutes make three blasts in succession namely one prolonged followed by two short blasts;
- (d) a vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds and a vessel at anchor may in addition to sound three blasts in succession namely one short one prolonged and one short blast to give warning on her position, and possibility of collision to any approaching vessel;
- (e) a vessel aground shall give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell; and
- (f) a vessel of less than 10 metres in length shall not be obliged to give the above mentioned signals but shall make some other effective sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

32. Distress signals.- When a vessel is in distress and requires assistance from other vessels or from shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her either together or separately-

- (1) a continuous sounding of any sound signal apparatus;
- (2) a flag or a light waved in a circle to draw attention;
- (3) flares on the deck;
- (4) "May day" transmitted by radio telephony; and
- (5) the International Code Signal of distress indicated by NC.

33. Radio and navigation equipment.- Appropriate radio and navigation equipment are to be provided on the vessel depending on the area of operation and as determined by the Designated Authority. Vessels operating in Zone 1 are to be provided with the following equipment as a minimum-

- (a) Magnetic Compass(hand held or portable type or electronic type may be accepted);

- (b) Very High Frequency (VHF) radio;
- (c) Class B Automatic Identification System (AIS) with display;
- (d) Global Positioning System (GPS) Navigator;
- (e) Binocular;
- (f) Aldis lamp or search light;
- (g) Rudder angle indicator; and
- (h) such other equipment as may be decided by the Designated authority from time to time.

34. Application of the provision of Port Rules and National Waterway regulations.-

Notwithstanding any of the provisions of these rules, the provision of the Port Rules, Prevention of Collision Regulations, 2002 for National Waterways and National Waterways, Safety of Navigation and Shipping Regulations, 2002, shall apply, to the inland vessels, while making voyages within the port limits and National waterways.

[F. No. IWT-11011/91/2021-IWT]

SUNIL KUMAR SINGH, Adviser (Statistics)