

F.No. IWT-11011/123/2015-IWT
Government of India
Ministry of Ports, Shipping & Waterways
(IWT Section)

Transport Bhawan
1, Parliament Street, New Delhi
Dated the 21st February, 2022

OFFICE MEMORANDUM

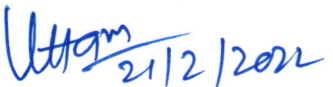
Subject: - Uploading on the website on Ministry of Ports, Shipping & Waterways the draft subordinate rules to be framed under delegated legislation of Inland Vessels Act, 2021 – reg.

Please upload the following draft subordinate rule (sent through email) to be framed under delegated legislation of Inland Vessels Act, 2021 on the website of MoPSW for inviting objections/suggestions, to the following rules:

Draft Inland vessels (Safe Navigation, Communication and Signals) Rules 2022

2. Notice Board/What's new webpage will contain following content:

- "The Draft Inland Vessels (Safe, Navigation, Communication and Signals) Rules 2022, which the Central Government proposes to make in exercise of the powers conferred by sub-section (1) of Section 106 of the Inland Vessels Act, 2021 (24 of 2021), are hereby published for information of all the persons likely to be affected thereby and notice is hereby given that the said draft rules will be taken into consideration after the expiry of a period of thirty days.
- Objections or suggestions, if any, to the above draft rules may be addressed to the Director (IWT), Ministry of Ports, shipping & Waterways, Room No. 439, Transport Bhawan, 1-Parliament Street, New Delhi- 110001 or by email at abhay.sarode@gov.in and uttam.mishra27@gov.in."


(Uttam Kumar Mishra)
Under Secretary (IWT)
Tel: 23357558

Director, NIC
Ministry of Ports, Shipping & Waterways
Transport Bhawan,
New Delhi- 110001.



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-18022022-233622
CG-DL-E-18022022-233622

असाधारण
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 136]
No. 136]

नई दिल्ली, शुक्रवार, फरवरी 18, 2022/माघ 29, 1943
NEW DELHI, FRIDAY, FEBRUARY 18, 2022/MAGHA 29, 1943

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 18 फरवरी, 2022

सा.का.नि. 139(अ).—अंतर्देशीय जलयान [सुरक्षित नौचालन, संचार एवं सिग्नल्स] नियम 2022 का मसौदा, जिसे केंद्र सरकार अंतर्देशीय धारा 106 की उप-धारा (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए बनाने का प्रस्ताव करती है। 2021 के अंतर्देशीय जलयान अधिनियम (2021 का 24), इसके द्वारा प्रभावित होने वाले सभी व्यक्तियों की जानकारी के लिए प्रकाशित किया जाता है; और एतद्वारा सूचना दी जाती है कि उक्त मसौदे पर उस तारीख से तीस दिनों के बाद विचार किया जाएगा जिस तारीख को राजपत्र में प्रकाशित इस अधिसूचना की प्रतियां जनता को उपलब्ध कराई जाती हैं;

इन मसौदा नियमों पर आपत्ति या सुझाव, यदि कोई हो, ऊपर निर्दिष्ट अवधि के भीतर निदेशक (आईडब्ल्यूटी), पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, कमरा संख्या 439, परिवहन भवन, 1-संसद मार्ग, नई दिल्ली-110001, को पत्र द्वारा या abhay.sarode@gov.in और uttam.mishra27@gov.in पर ईमेल द्वारा भेजा जा सकता है;

उक्त प्रारूप नियमों के संबंध में किसी भी व्यक्ति से इस प्रकार निर्दिष्ट अवधि के भीतर प्राप्त होने वाली आपत्तियों या सुझावों पर केंद्र सरकार द्वारा विचार किया जाएगा।

प्रारूप नियम

1. लघु शीर्ष एवं प्रारंभ:

- (1) इन नियमों को अंतर्देशीय जलयान (सुरक्षित नौचालन, संचार एवं सिग्नल्स) नियमावली 2022 कहा जाएगा।
- (2) यह शासकीय राजपत्र में अंतिम प्रकाशन की जाने वाली तारीख को प्रभावी होंगे।

2. परिभाषाएं -

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

(क) "अधिनियम" का अर्थ है 2021 का अंतर्देशीय जलयान अधिनियम; (2021 का 24);

(ख) "ऑल-राउंड लाइट" का अर्थ है 360 डिग्री के क्षितिज के एक चाप पर एक अखंड प्रकाश दिखाने वाला प्रकाश।

(ग) "मौजूदा जलयान" या "मौजूदा अंतर्देशीय जलयान" का अर्थ कोई भी यंत्र चालित अंतर्देशीय जलयान है, जो एक नया अंतर्देशीय जलयान नहीं है या नियम 3 के उप-नियम (1) के खंड (ज) के तहत प्रदान की गई परिभाषा के दायरे में आने वाला एक नया जलयान है।

(घ) "फ्लैशिंग लाइट" का अर्थ है नियमित अंतराल पर चमकती रोशनी।

(ङ) "अंतर्देशीय जलयान" का अर्थ अधिनियम की धारा 3 (श) के तहत परिभाषित किसी भी यंत्र चालित अंतर्देशीय जलयान से है।

(च) "किसी जलयान की लंबाई और चौड़ाई" का अर्थ है किसी जलयान की अधिकतम लंबाई और चौड़ाई;

(छ) प्रमुख रूपांतरण या संशोधन" का अर्थ निम्नलिखित में से कोई भी है;

क) जलयान के सकल टन भार में 10 प्रतिशत से अधिक परिवर्तन

ख) जलयान के प्रकार का परिवर्तन

ग) प्रणोदन प्रणाली/मुख्य इंजनों/ईंधन के प्रकार में परिवर्तन

(ज) मास्टहेड लाइट" का अर्थ है जलयान के आगे और पीछे केंद्र-रेखा पर रखा गया एक सफेद प्रकाश जो 225 डिग्री के क्षितिज के एक चाप पर एक अखंड प्रकाश दिखा रहा है और इस तरह लगाया गया है कि प्रकाश जलयान के दोनों ओर बीम के ठीक आगे से 22.5 डिग्री दूर तक दिखाई दे।

स्पष्टीकरण : मास्टहेड लाइट की विशेषता यह होगी कि यह लाइट 20 मीटर या उससे अधिक लंबाई के जलयानों के लिए हल के ऊपर जहां तक संभव हो, न्यूनतम 3 मीटर तक की ऊंचाई पर और 20 मीटर से कम के जलयानों के लिए न्यूनतम 2 मीटर तक की ऊंचाई पर रखा जाएगा।

(झ) नया अंतर्देशीय जलयान" का अर्थ किसी भी ऐसे अंतर्देशीय जलयान से है, जिसका नौतल नियमों के लागू होने की तारीख को या उसके बाद रखा गया हो या जो निर्माण के समान चरण में हो।

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

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

(ठ) "नियम" का अर्थ है सड़क के नियम।

(ड) "नौकायन जलयान" का अर्थ नौकायन करने वाला जलयान है बशर्ते कि प्रोपेलिंग मशीनरी अगर फिट की गई हो, तो उसका उपयोग नहीं किया जा रहा है;

(ढ) "लघु ब्लास्ट" का अर्थ है लगभग एक सेकंड की अवधि का ब्लास्ट।

(ण) "साइडलाइट्स" का अर्थ है दाईं ओर की तरफ एक हरी बत्ती और पत्तन की तरफ एक लाल बत्ती, प्रत्येक में 112.5 डिग्री के क्षितिज पर एक चाप पर एक अखंड प्रकाश दिखा रहा है और इस तरह से लगाया गया है कि प्रकाश को ठीक आगे से बीम के दोनों तरफ 22.5 डिग्री तक दिखाया जा सके;

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

(त) "स्टर्न लाइट" का अर्थ है एक सफेद रोशनी जो स्टर्न पर यथासंभव व्यावहारिक रूप से 135 डिग्री के क्षितिज के एक चाप पर एक अखंड प्रकाश दिखा रही है और इस तरह से लगाई गई है कि जलयान के पिछले भाग में प्रत्येक तरफ 67.5 डिग्री पर प्रकाश दिखाई दे।

- (थ) "टोइंग लाइट" का अर्थ नियम 3 के उप-नियम (1) के खंड (ओ) में परिभाषित "स्टेम लाइट" के समान वर्ण वाली पीली रोशनी।
- (द) "चल रहे" का अर्थ है कि कोई जलयान न तो लंगर पर है या न ही इसे तट पर या जमीन से बांधा गया है;
- (ध) मछली पकड़ने में लगा हुआ जलयान" का अर्थ है जाल, लाइनों, ट्रॉल या अन्य मछली पकड़ने के उपकरण के साथ मछली पकड़ने वाला कोई भी जलयान जो युक्तिचालिता को प्रतिबंधित करता है"
- (न) "किसी के नियंत्रण में नहीं रहने वाले जलयान" का अर्थ एक ऐसा जलयान है, जो कुछ असाधारण परिस्थितियों के माध्यम से इन नियमों के अनुसार पानी में युक्तिचालिता में असमर्थ है और इसलिए दूसरे जलयान के रास्ते से दूर रहने में असमर्थ है;
- (प) "युक्तिचालिता की अपनी क्षमता में प्रतिबंधित जलयान" का अर्थ है एक ऐसा जलयान जो उसके काम की प्रकृति से इन नियमों के अनुसार आवश्यक युक्तिचालिता उसकी क्षमता में प्रतिबंधित है और इसलिए किसी अन्य जलयान के रास्ते से बाहर रहने में असमर्थ है। निम्नलिखित जलयानों को उनकी युक्तिचालिता की क्षमता में प्रतिबंधित जलयानों के रूप में माना जाएगा:
- क. नौचालन, मार्क, पनडुब्बी केवल या पाइपलाइन बिछाने, सर्विसिंग या उठाने में लगा हुआ जलयान;
- ख. ड्रेजिंग, सर्वेक्षण या पानी नीचे संचालन में लगे एक जलयान;
- ग. एक टोइंग संचालन में लगा जलयान जिससे वह अपने मार्ग से विचलित होने में असमर्थ बनता है;
- (फ) जलयानों को "एक दूसरे की दृष्टि में" तभी माना जाएगा जब एक को दूसरे से दृष्टिगत रूप से देखा जा सकता है;
- (ब) "सीटी" का अर्थ किसी भी ध्वनि संकेत उपकरण से है जो निर्धारित ब्लास्ट उत्पन्न करने में सक्षम है

(2) इन नियमों में, इस्तेमाल किए गए लेकिन परिभाषित नहीं किए गए शब्दों और अभिव्यक्तियों परंतु अधिनियम में परिभाषित किए गए, का वही अर्थ होगा जो उन्हें अधिनियम में दिया गया है।

(3) अनुपालन की सीमा -

(1) सभी मौजूदा जलयान, इन नियमों के लागू होने के पहले से मौजूद आवश्यकताओं का अनुपालन करेंगे; बशर्ते कि मौजूदा अंतर्देशीय जलयान जो बड़े रूपांतरण या संशोधन करते हैं, जहां तक इसे नामित प्राधिकारी द्वारा उचित और व्यावहारिक माना जाता है, इन नियमों में निर्दिष्ट आवश्यकताओं का पालन करेंगे, और बशर्ते कि प्रणोदन प्रणाली/मुख्य इंजन/ईंधन का प्रकार आदि के परिवर्तन के मामले में, नए नियम केवल उन उपकरणों और प्रणालियों पर लागू होंगे।

(2) उपर्युक्त इस नियम के उप-नियम (1) के अधीन, नए अंतर्देशीय जलयानों के मालिक/प्रचालक और मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि जलयान का निर्माण, रखरखाव और प्रचालन इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित सुरक्षित नौचालन, संचार और सिग्नल से संबंधित आवश्यकताओं के अंतर्गत किया जाता है तथा जलयान अपनी इच्छित सेवा के लिए उपयुक्त है।

(3) किसी नए अंतर्देशीय जलयान को इस अधिनियम और अंतर्देशीय जलयान (सर्वेक्षण और प्रमाणन) नियमावली, 2022 के तहत सर्वेक्षण प्रमाण पत्र जारी नहीं किया जाएगा, जब तक कि ऐसा जलयान भौतिक डिजाइन या अंतर्देशीय जलयान द्वारा ले जाए जाने के लिए अपेक्षित उपकरणों या ऐसे उपकरणों जो परिचालन या प्रक्रियात्मक प्रकृति के हैं, सहित सुरक्षित नौचालन, संचार और सिग्नल से संबंधित आवश्यकताओं का अनुपालन नहीं करता है,

बशर्ते कि नामित प्राधिकारी यह सुनिश्चित करेगा कि इन नियमों के तहत प्रदान की गई आवश्यकताओं के अनुपालन में अंतर्देशीय जलयानों का संचालन प्रदर्शित करने के लिए प्रक्रियाओं का साक्ष्य है।

(4) उपरोक्त उप नियम (1) से (3) में किसी बात के होते हुए भी, राज्य सरकार किसी भी श्रेणी या प्रकार के जलयानों के लिए इन नियमों में दी गई आवश्यकताओं के अतिरिक्त आवश्यकताएँ लागू, (या छूट प्रदान) कर सकती है।

(5) राज्य सरकारें इन नियमों के किसी भी प्रावधान से किसी भी अंतर्देशीय जलयान को छूट दे सकती हैं, जो इन नियमों के किसी भी प्रावधान से एक नए प्रकार की विशेषताओं का प्रतीक है, जिनके लागू होने से ऐसी विशेषताओं के विकास में अनुसंधान और जलयानों में उनके समावेश को गंभीर रूप से बाधित किया जा सकता है और ऐसा कोई भी जलयान, तथापि, ऐसी अपेक्षाओं का अनुपालन करें, जो निर्दिष्ट प्राधिकारी की राय में, एक ऐसा मानक प्राप्त करें जो इन नियमों द्वारा निर्धारित किए गए मानक के समकक्ष या उच्चतर है।

(6) जलयान के मालिक/संचालक और मास्टर, जैसा उपयुक्त हो, यह सुनिश्चित करने के लिए सभी उचित उपाय करेंगे कि जलयान का निर्माण, रखरखाव और संचालन इन नियमों की आवश्यकताओं के अनुसार किया गया है और यह कि जलयान, इसके संचालन के क्षेत्र के संबंध में, इच्छित उद्देश्य के लिए उपयुक्त है।

(7) अंतर्देशीय जलयान अधिनियम 2021 के दायरे के तहत जारी किए जाने वाले प्रमाणपत्रों के प्रारूप और इन नियमों को समय-समय पर संशोधित किया जा सकने वाले अंतर्देशीय जलयान (सर्वेक्षण और प्रमाणन) नियम, 2022 में शामिल किया गया है।

4. उपकरण मानक और मार्गदर्शन

(1) उपकरण या मशीनरी का कोई विशेष टुकड़ा जो इन नियमों के अनुपालन में अंतर्देशीय जलयानों को प्रदान किया जाएगा; वीआईएस/आईएसओ आदि जैसे राष्ट्रीय या अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुसार होना चाहिए।

5. किसी भी दृश्यता की स्थिति में जलयानों का संचालन

(1) इस अध्याय के विनियम दृश्यता की किसी भी स्थिति में लागू होंगे।

(2) प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान हर समय दृष्टि और श्रवण के साथ-साथ मौजूदा परिस्थितियों और हालातों में उपयुक्त सभी उपलब्ध साधनों द्वारा एक उचित लुक-आउट बनाए रखेगा ताकि स्थिति और टकराव के जोखिम का पूरा मूल्यांकन किया जा सके और ऐसे जलयान चैनल मार्किंग के लिए उपयोग किए जाने वाले चमकदार चिहनों का पता लगाने के लिए सर्चलाइट का उपयोग करेंगे।

(3) प्रत्येक जलयान को हर समय सुरक्षित गति से आगे बढ़ना चाहिए ताकि वह टक्कर और ग्राउंडिंग से बचने के लिए उचित और प्रभावी कार्रवाई कर सके, और मौजूदा परिस्थितियों और हालातों के लिए उसे उपयुक्त दूरी के भीतर रोका जा सके।

(4) एक सुरक्षित गति का निर्धारण करने में निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखा जाएगा;

(क) सभी जलयानों द्वारा

(i) दृश्यता की स्थिति;

(ii) मछली पकड़ने के जलयान या अन्य जलयानों की अधिकता सहित यातायात घनत्व;

(iii) मौजूदा परिस्थितियों में रोकने की दूरी को और मोड़ने की क्षमता के विशेष संदर्भ में पोत की युक्तिचालिता;

(iv) नदी, हवा, धारा की स्थिति और नौवहन खतरों की निकटता;

(v) तट, नौवहन सहायकों की स्थिति और उपलब्धता और दिन और रात में चैनल अंकन;

(vi) जलमार्ग प्राधिकरण द्वारा लगाए गए गति प्रतिबंध;

(vii) पानी की उपलब्ध गहराई के संबंध में जलयान का डुबाव; तथा

(viii) रात में, किनारे की रोशनी से या उसकी अपनी रोशनी के पीछे बिखराव से पृष्ठभूमि प्रकाश होना।

(ख) इसके अतिरिक्त, प्रचालनरत रडार से युक्त जलयानों द्वारा,

(i) रडार उपकरण की विशेषताएं, दक्षता;

(ii) रडार द्वारा पता लगाए गए जलयानों की संख्या, स्थान और गति; तथा

(iii) जब रडार का उपयोग आसपास के जलयानों वस्तुओं की सीमा निर्धारित करने के लिए किया जाता है, तो दृश्यता का अधिक सटीक मूल्यांकन संभव हो सकता है।

6. टकराव का जोखिम –

(1) प्रत्येक जलयान मौजूदा परिस्थितियों और हालातों के लिए उपयुक्त सभी उपलब्ध साधनों का उपयोग यह निर्धारित करने के लिए करेगा कि टक्कर का जोखिम मौजूद है या नहीं और यदि कोई संदेह है तो ऐसे जोखिम को मौजूद माना जाएगा।

(2) यह निर्धारित करने में कि क्या टक्कर का जोखिम मौजूद है, निम्नलिखित बातों को ध्यान में रखा जाएगा,

(क) इस तरह के जोखिम को अस्तित्व में माना जाएगा यदि आने वाले जलयान का कंपास असर पर्याप्त रूप से नहीं बदलता है और स्वयं के जलयान से स्पष्ट दूरी कम हो जाती है;

(ख) जब एक बहुत बड़े जलयान या टो या किसी जलयान के बहुत पास से गुजरने पर ऐसा जोखिम कभी-कभी तब भी मौजूद हो सकता है जब काफी परिवर्तन स्पष्ट हो; तथा

(ग) कंपास से रहित किसी जलयान के लिए, यदि सापेक्ष स्थिति अपरिवर्तित रहती है।

7. टकराव से बचने के लिए कार्रवाई –

(1) टकराव से बचने के लिए की गई कोई भी कार्रवाई, यदि मामले की परिस्थितियाँ सकारात्मक हों, तो पर्याप्त समय में और अच्छी नाविकता के पालन के संबंध में की जाएगी।

(2) टक्कर से बचने के लिए दिशा या गति में कोई भी परिवर्तन, यदि मामले की परिस्थितियाँ किसी अन्य जलयान के लिए आसानी से स्पष्ट होने के लिए पर्याप्त बड़ी हों, तो दिशा और / या गति के छोटे परिवर्तन के किसी भी आवर्तन से बचा जाना चाहिए।

(3) यदि पर्याप्त जगह है, तो क्लोज क्वार्टर की स्थिति से बचने के लिए अकेले दिशा में बदलाव सबसे प्रभावी कार्रवाई हो सकती है, बशर्ते कि यह उचित समय में किया गया हो, पर्याप्त हो और इसके परिणामस्वरूप कोई अन्य करीबी स्थिति न हो।

(4) किसी अन्य जलयान के साथ टकराव से बचने के लिए की गई कार्रवाई इस तरह की होगी कि एक सुरक्षित दूरी से गुजरने के परिणामस्वरूप कार्रवाई की प्रभावशीलता की सावधानीपूर्वक जाँच की जाएगी जब तक कि दूसरा जलयान पूरी तरह से गुजर चुका है दूर पहुंच गया है।

(5) यदि टकराव से बचने के लिए या स्थिति का आकलन करने के लिए अधिक समय देना आवश्यक हो, तो एक जलयान अपनी गति को धीमा कर देगा या अपने प्रणोदन के साधनों को रोक या उलट कर रास्ता बदल देगा।

8. सीमित चैनल

सीमित चैनल प्रतिबंधित चौड़ाई के चैनल होते हैं और उथले पानी से घिरे होते हैं जो जलयानों की युक्तिचालिता को सीमित करते हैं और आमतौर पर बॉयज द्वारा चिह्नित होते हैं। एक सीमित चैनल में आगे बढ़ने वाला कोई भी अंतर्देशीय जलयान चैनल की बाहरी सीमा के करीब होगा जो उसके दाईं ओर की तरफ स्थित है और सुरक्षित और व्यावहारिक है और 10 मीटर से कम लंबाई वाला या नौकायन जलयान किसी भी अन्य जलयान के मार्ग में बाधा नहीं डालेगा जो केवल चिह्नित चैनल के भीतर सुरक्षित रूप से नेविगेट कर सकता है।

(1) कोई भी अंतर्देशीय जलयान नौगम्य चैनल को पार नहीं करेगा, यदि ऐसा क्रॉसिंग नौगम्य चैनल के साथ अपस्ट्रीम या डाउनस्ट्रीम जाने वाले किसी अन्य जलयान के मार्ग को बाधित करता है।

(2) एक सीमित चैनल में ओवरटेकिंग तभी हो सकती है जब ओवरटेक करने वाले जलयान को सुरक्षित गुजरने की अनुमति देने के लिए कार्रवाई करनी होती है, तो ओवरटेक करने का इरादा रखने वाला जलयान नियम 33 के उप-नियम 2 में निर्धारित उपयुक्त संकेतों को बजाकर अपने इरादे को इंगित करेगा।

(3) ओवरटेक किए जाने वाले जलयान को नियम 33 के उप-नियम 2 में निर्धारित उचित संकेतों को ध्वनित करना होगा और सुरक्षित गुजरने की अनुमति देने के लिए कार्रवाई करनी होगी और यदि संदेह है, तो वह नियम 33 के उप-नियम 3 में निर्धारित संकेत को बजा सकती है।

स्पष्टीकरण : यह विनियम, इन नियमों के नियम 13 के तहत ओवरटेक करने वाले जलयान को उसके दायित्व से मुक्त नहीं करता है।

(4) एक मोड़ या एक सीमित चैनल के एक क्षेत्र के पास, जहां अन्य जलयानों को एक मध्यस्थ रुकावट द्वारा अस्पष्ट किया जा सकता है, तो वहां, कोई भी अंतर्देशीय जलयान, विशेष सतर्कता और सावधानी के साथ नेविगेट करेगा और नियम 33 के उप-नियम 4 में निर्धारित उचित संकेत को बजाएगा।

(5) प्रत्येक जलयान को, यदि मामले की परिस्थितियाँ अनुकूल हैं, तो एक सीमित चैनल में लंगर डालने से बचना चाहिए।

9. एकल लाइन यातायात

(1) जब एकल लेन यातायात लागू हो, तो जलयान

(क) लेन में तभी शामिल हों जब ट्रैफिक सिग्नल ऐसा करने की अनुमति देता है;

(ख) अधिकतम अनुमेय गति के साथ आगे बढ़ें और जितनी जल्दी हो सके चैनल को पार करें; तथा

(ग) ट्रैफिक लेन में रुकना या लंगर नहीं डालना चाहिए और एंकर पर प्रतीक्षारत जलयानों से टकराव से बचने के लिए सिंगल लेन से जुड़ते या छोड़ते समय सावधानी बरतेंगे।

(2) उप-नियम (1) में किसी भी बात के होते हुए भी, राज्य सरकारें ऐसी अंतर्देशीय जल सीमा के किसी विशेष क्षेत्र के लिए दिशा-निर्देश या परिपत्र द्वारा निर्देश जारी कर सकती हैं, जिसमें सुरक्षित और सुचारू नौचालन सुनिश्चित करने के लिए विशेष यातायात विनियमन की आवश्यकता होती है।

10. प्रयोज्यता

इस अध्याय में विनियम एक दूसरे की दृष्टि में आने वाले जलयानों पर लागू होंगे।

11. नौकायन जलयान –

जब दो जलयान एक दूसरे के पास आ रहे हों और इनका आपस में टकराने का जोखिम हो, तो उनमें से एक को दूसरे के रास्ते से इस प्रकार दूर होना चाहिए :

(1) एक गैर-ज्वारीय नदी में जब एक जलयान धारा के विपरीत बढ़ रहा हो और दूसरा जलयान धारा के प्रवाह की ओर जा रहा हो, तो धारा के विपरीत जाने वाला जलयान दूसरे के रास्ते से दूरी बना लेगा।

(2) जब दोनों जलयान धारा के विपरीत अथवा धारा के प्रवाह के साथ जा रहे हों और एक ज्वारीय लैगून में जो जलयान हवा की ओर है, वह उस जलयान के रास्ते से दूरी बना लेगा जो जलयान वायुरक्षित दिशा में चल रहा हो।

(3) कोई भी जलयान जो मुक्त रूप से चल रहा है, उस जलयान के रास्ते से दूर रहेगा जो तने पाल की अवस्था में है।

(4) एक तने पाल वाला जलयान जो बाईं तरफ चल रहा है, वह उस तने पाल वाले जलयान के रास्ते से दूर रहेगा जो दाईं ओर चल रहा है।

स्पष्टीकरण: नियम के प्रयोजनों के लिए, "अपस्ट्रीम" को धारा की विपरीत दिशा और डाउनस्ट्रीम को धारा के साथ की दिशा माना जाएगा। और "विंड वार्ड", को मुख्य पाल या सबसे आगे और पीछे चलाए जाने वाले पाल के विपरीत दिशा को माना जाएगा।

12. ओवरटेक करना –

(1) किसी भी अंतर्देशीय जलयान को उस दशा में ओवरटेक करता हुआ माना जाएगा जब वह किसी अन्य जलयान के बीम 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 उसके दोनों साइड लाइटों को नहीं देख पा रहा हो।

(2) दो अंतर्देशीय जलयानों के बीच बाद में किए गए दिशा परिवर्तन के आधार पर इन नियमों के अर्थों में किसी भी ओवरटेक करने वाले जलयान को एक क्रासिंग जलयान नहीं माना जाएगा या उसे ओवरटेक किए गए जलयान के मार्ग से दूर रहने के अपने दायित्व से मुक्त नहीं किया जाएगा जब तक वह पूरी तरह से पार कर गया हो और दूर चला 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;

13. 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 प्रत्येक जलयान अपने मार्ग को दाईं ओर बदल देगा ताकि प्रत्येक, दूसरे की बाईं ओर से गुजरे।

14. पार करने की स्थिति

जब दो अंतर्देशीय जलयान एक-दूसरे को इस प्रकार पार कर रहे हों, जिसमें टकराने का जोखिम हो, तो जिस जलयान के दाईं ओर दूसरा जलयान है, वह रास्ते से हट कर रहेगा और अगर परिस्थितियाँ सही हों, तो दूसरे जलयान से पहले पार करने से बचेगा।

15. रास्ता देने वाले जलयान द्वारा कार्रवाई

प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान जिसे इन विनियमों द्वारा किसी अन्य जलयान के रास्ते से दूर रहने के लिए निर्देशित किया गया है, वह जलयान जहां तक संभव हो अच्छी तरह से रास्ते से दूर रहने के लिए प्रारंभिक और पर्याप्त कार्रवाई करेगा।

16. स्टैंड-ऑन जलयान द्वारा कार्रवाई -

(1) जहां, इनमें से किसी भी विनियम द्वारा दो अंतर्देशीय जलयानों में से एक को रास्ते से बाहर रहना है,

(i) दूसरा अपना मार्ग और गति बनाए रखेगा; तथा

(ii) हालांकि, दूसरा जलयान युक्तिचालिता से टकराव से बचने के लिए कार्रवाई कर सकता है, जैसे ही उसे यह स्पष्ट हो जाता है कि रास्ते से बाहर रहने के लिए अपेक्षित जलयान इन विनियमों के अनुपालन में उचित कार्रवाई नहीं कर रहा है।

(2) जब किसी भी कारण से, जलयान को अपनी दिशा और गति को बनाए रखने की आवश्यकता होती है, और जब वह खुद को इतना करीब पाता है कि केवल गिव-वे जलयान की कार्रवाई से टकराव से बचा नहीं जा सकता है, तो वह ऐसी कार्रवाई करेगा जो टकराव से बचने के लिए बेहतर रूप से सहायक होगी।

(3) एक जलयान जो किसी अन्य जलयान के साथ टकराव से बचने के लिए इस विनियम के उप-पैरा (क) (ii) के अनुसार क्रॉसिंग स्थिति में कार्रवाई करता है, यदि परिस्थितियाँ स्वीकार करती हैं, तो वह अपने दाईं तरफ के जलयान के लिए अपनी दिशा दाईं तरफ नहीं बदलेगा।

(4) यह विनियम रास्ता देने वाले जलयान को रास्ते से हट कर रहने के उसके दायित्व से राहत नहीं देता है।

17. जलयानों का (के बीच) उत्तरदायित्व

इन नियमों के नियम 9 और नियम 13 के अधीन,

(1) किसी चलने वाले अंतर्देशीय जलयान को निम्नलिखित के रास्ते से हट कर जाना चाहिए:-

(क) कोई भी जलयान जो किसी के नियंत्रण में नहीं है;

(ख) कोई भी जलयान जो युक्तिचालिता में प्रतिबंधित हो;

(ग) कोई भी जलयान जो मछली पकड़ रहा हो;

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

(ङ) प्रवाह की विपरीत दिशा में जाने वाले जलयान के साथ प्रवाह की दिशा में जाने वाला कोई भी जलयान, यदि मौजूदा परिस्थितियाँ अनुकूल हों।

(2) नौकायन जलयान चलते समय निम्नलिखित के मार्ग से दूर रहेगा:-

(क) कोई भी जलयान जो किसी के नियंत्रण में नहीं है;

(ख) कोई भी जलयान जो युक्तिचालिता में प्रतिबंधित हो; और

(ग) कोई भी जलयान जो मछली पकड़ रहा हो;

18. प्रयोज्यता

(1) यह नियम उन अंतर्देशीय जलयानों पर लागू होता है जो प्रतिबंधित दृश्यता के क्षेत्र में या उसके पास नौचालन करते समय एक दूसरे की दृष्टि में नहीं होते हैं।

(2) प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान प्रतिबंधित दृश्यता में नौचालन करते समय नियम 34 के अनुसार उपयुक्त ध्वनि संकेत करेगा और रोशनी प्रदर्शित करेगा।

(3) प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान मौजूदा परिस्थितियों और प्रतिबंधित दृश्यता की स्थितियों को अपनाते हुए सुरक्षित गति से आगे बढ़ेगा और ऐसे जलयान के इंजन तत्काल युक्तिचालिता के लिए तैयार होंगे।

(4) प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान को इस भाग के विनियमों का अनुपालन करते समय मौजूदा परिस्थितियों और प्रतिबंधित दृश्यता के हालातों का उचित ध्यान रखना चाहिए।

(5) सिवाय जहां यह निर्धारित किया गया है कि टक्कर का जोखिम मौजूद नहीं है, प्रत्येक अंतर्देशीय जलयान जो अपने बीम के स्पष्ट रूप से आगे की ओर 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, यदि आवश्यक हो, तो वह अपने पूरे रास्ते को बदल देगा और जब तक टक्कर का खतरा खत्म नहीं हो जाता है किसी भी हालात में अत्यधिक सावधानी के साथ चलेगा।

19. प्रयोज्यता

(1) इस अध्याय के विनियमों का अनुसरण सभी मौसमों में किया जाना चाहिए।

(2) रोशनी से संबंधित नियमों का पालन सूर्यास्त से सूर्योदय तक किया जाएगा, और ऐसे समय के दौरान सिवाय इसके कोई ऐसी अन्य रोशनी प्रदर्शित नहीं की जाएगी, जो इन नियमों में निर्दिष्ट रोशनी के लिए गलत नहीं माना जा सकता है या उनकी दृश्यता या विशिष्ट प्रकृति को खराब नहीं करती हो, या एक उचित लुक-आउट रखने में हस्तक्षेप करें।

(3) इन विनियमों द्वारा निर्धारित रोशनी, यदि ले जाई जाती है, तो सूर्योदय से सूर्यास्त तक सीमित दृश्यता में प्रदर्शित की जाएगी और ऐसी अन्य सभी परिस्थितियों में प्रदर्शित की जा सकती है जब इसे आवश्यक समझा जाए।

(4) आकार से संबंधित नियमों का पालन दिन के समय किया जाएगा।

(5) जब तक कि इन विनियमों में अन्यथा निर्दिष्ट न हो, रोशनी और आकार, समुद्र में टकराव की रोकथाम के लिए अंतर्राष्ट्रीय विनियम (1972) के अनुबंध-1 या प्रासंगिक राष्ट्रीय/अंतर्राष्ट्रीय मानकों के प्रावधानों के अनुसार स्थिति और तकनीकी विवरण का पालन करेंगे।

20. रोशनी की दृश्यता

इन विनियमों में निर्धारित रोशनी निम्नलिखित न्यूनतम सीमाओं पर दिखाई देगी:

(1) 20 मीटर या उससे अधिक लंबाई का एक जलयान, मास्ट हेडलाइट, 3 मील, साइड लाइट 2 मील स्टर्न लाइट 2 मील, टोइंग लाइट 2 मील, ऑल राउंड लाइट 1 मील।

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

21. चल रहे अंतर्देशीय जलयान द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी

(1) चल रहे यंत्र चालित जलयान निम्नलिखित प्रकाश प्रदर्शित करेगा:

(क) एक मास्ट हेडलाइट आगे।

(ख) साइड लाइट।

(ग) एक स्टर्न लाइट।

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

22. टोइंग और पुशिंग जलयानों द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी

(1) कोई भी अंतर्देशीय जलयान जब टोइंग या पुशिंग कर रहा हो तो निम्नलिखित के अनुसार रोशनी प्रदर्शित करेगा:

(क) दो मास्ट हेडलाइट एक लंबवत रेखा में आगे और जब टॉ की लंबाई 200 मीटर से अधिक हो जाती है, तो तीन ऐसी रोशनी लंबवत रेखा में, ये रोशनी नियम 22 के उप-नियम (1) के खंड (क) में निर्धारित प्रकाश के बदले में होंगी और ऐसी लाइटों को कम से कम 1 मीटर की दूरी पर रखा जाएगा और सबसे कम रोशनी को खोल से कम से कम 2 मीटर की ऊंचाई पर रखा जाएगा।

(ख) साइड लाइट।

(ग) एक स्टर्न लाइट

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

(2) जब एक पुशिंग अंतर्देशीय जलयान और आगे धकेला जा रहा एक अन्य जलयान एक संयुक्त इकाई में जुड़े होते हैं, तो उन्हें यांत्रिक रूप से चालित जलयान माना जाएगा और नियम 22 के उप-नियम (1) में निर्धारित रोशनी प्रदर्शित करेगा।

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

(i) साइड लाइट

(ii) एक स्टर्न लाइट :

बशर्ते कि एक समूह के रूप में खींचे या धकेले जा रहे कितने भी जलयानों को एक जलयान के रूप में प्रकाशित किया जाएगा।

(4) आगे धकेला जा रहा एक अंतर्देशीय जलयान, जो एक समग्र इकाई का हिस्सा नहीं है, आगे के छोर पर साइड लाइट प्रदर्शित करेगा।

(5) एक अंतर्देशीय जलयान को एक तरफ खींचा जा रहा हो, तो वह आगे की ओर की रोशनी पर एक स्टर्न लाइट प्रदर्शित करेगा।

(6) जहां किसी पर्याप्त कारण से, यदि किसी अंतर्देशीय जलयान या वस्तु के लिए इस विनियम में निर्धारित रोशनी को प्रदर्शित करना असंभव 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।

23. नौकायन, जलयान द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी

(1) एक नौकायन जलयान निम्नलिखित रोशनी प्रदर्शित करेगा;

(i) साइड लाइट्स; तथा

(ii) एक स्टर्न लाइट।

(2) 20 मीटर से कम लंबाई वाले जलयान में ऊपर उप-नियम (1) में निर्धारित 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 ऊपर उप-नियम (1) में निर्धारित रोशनी के अलावा मास्ट के शीर्ष पर या उसके पास, जहां उन्हें एक ऊर्ध्वाधर रेखा में स्पष्ट देखा जा सकता है, दो ऑल राउंड लाइट, प्रदर्शित हो सकता है, जो ऊपरी हिस्से में लाल और नीचे हरी हो।

(4) 10 मीटर से कम लंबा एक नौकायन जलयान, चप्पू से चलने वाला एक जलयान इस नियम में निर्धारित रोशनी प्रदर्शित कर सकता है, लेकिन यदि वह नहीं करता है, तो उसके पास एक सफेद रोशनी वाली बिजली की मशाल या जलता हुआ लालटेन तैयार होना चाहिए, जो टकराव को रोकने के लिए पर्याप्त रूप से प्रदर्शित किया जाएगा।

24. बिना किसी के नियंत्रण वाले या युक्तिचालिता की क्षमता प्रतिबंधित जलयानों द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी-

(1) बिना किसी के नियंत्रण वाला जलयान निम्नलिखित रोशनी प्रदर्शित करेगा:

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

(ख) दिन के समय उर्ध्वाधर रेखा में दो बॉल या समान आकार।

(ग) पानी में चलते समय; ऊपर खंड (क) में निर्धारित किए गए के अतिरिक्त साइड लाइट और एक स्टर्न लाइट।

(2) युक्तिचालिता की क्षमता में प्रतिबंधित एक जलयान निम्नलिखित प्रदर्शित करेगा;

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

(ख) एक 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 निर्धारित रोशनी के अलावा मास्ट हेडलाइट्स साइड लाइट और स्टर्न लाइट।

(घ) जब लंगर डला हो, तो ऊपर खंड (क) और खंड (ख) में निर्धारित रोशनी के अलावा; नियम 29 में लंगर वाले जलयानों के लिए निर्धारित रोशनी और आकृतियों को भी प्रदर्शित किया जाएगा।

25. ड्रेजिंग में लगे जलयान द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली लाइटें

ड्रेजिंग में लगा हुआ एक जलयान, नियम 26 के उप-नियम (2) में दी गई रोशनी के अलावा, उस तरफ दो ऑल राउंड लाल बत्ती या दो गेंदों को एक ऊर्ध्वाधर रेखा में प्रदर्शित करेगा, जिस तरफ बाधा मौजूद है।

26. 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 ऊपरी सफेद और निचला लाल; तथा

(2) जब चल रहा हो, इसके अलावा साइड लाइट और स्टेम लाइट।

27. लंगर वाले जलयानों और भूग्रस्त जलयानों द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली रोशनी

(1) लंगर डाला हुआ एक जलयान प्रदर्शित करेगा:

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

(ख) ऊपर 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 एक जलयान एक ऑल राउंड सफेद रोशनी प्रदर्शित कर सकता है, जहां इसे सबसे अच्छी तरह से देखा जा सकता है।

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

(क) एक ऊर्ध्वाधर रेखा में दो चौतरफा लाल बत्तियाँ।

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

(4) 10 मीटर से कम लंबाई के एक जलयान में एक बिजली की मशाल 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 पंटून आदि ऊपर उप-नियम (1) या (2) में लंगर डाले हुए जलयानों के लिए अपेक्षित आवश्यकताओं का पालन करेंगे।

28. जल पत्रक और यंत्र चालित देशी नौकाओं द्वारा प्रदर्शित की जाने वाली लाइट्स

जहां, एक मशीनीकृत देशी नौका या जल पत्रक के लिए रोशनी और विशेषताओं के आकार या विनियमों में निर्धारित स्थानों को प्रदर्शित करना अव्यावहारिक है, वह रोशनी और आकृतियों को यथासंभव समान विशेषताओं और स्थान में प्रदर्शित करेगा।

29. ध्वनि संकेत उपकरण - अनुपालन स्तर:

जब तक इन नियमों में अन्यथा निर्दिष्ट न हो, ध्वनि संकेत उपकरण प्रासंगिक राष्ट्रीय/अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार तकनीकी आवश्यकताओं का अनुपालन करेंगे।

30. ध्वनि संकेतों के लिए उपकरण।

20 मीटर या उससे अधिक लंबाई के एक जलयान में एक सीटी और एक घंटी और 100 मीटर या उससे अधिक लंबाई के एक जलयान के अलावा एक घंटा प्रदान किया जाएगा।

31. युक्तिचालिता और चेतावनी के संकेत।

- (1) जब जलयान एक दूसरे की दृष्टि में होते हैं, चल रहे किसी यंत्रचालित जलयान को जब इन विनियमों द्वारा अधिकृत या आवश्यक रूप में युक्तिचालन करना होता है, तो उसकी सीटी पर निम्नलिखित संकेतों द्वारा उसके इरादों को इंगित करेगा;
- (क) एक छोटा ब्लास्ट जिसका अर्थ है "मैं अपनी दिशा को दाईं ओर में बदल रहा हूँ"।
- (ख) दो छोटे ब्लास्ट का अर्थ है, "मैं अपनी दिशा को बाईं ओर में बदल रहा हूँ"।
- (ग) तीन छोटे ब्लास्ट का अर्थ है "मैं स्टर्न प्रोपल्शन संचालित कर रहा हूँ"।
- (2) ऑवरटेक करने वाले जलयान:
- (i) दो लंबे ब्लास्ट और उसके बाद एक छोटा ब्लास्ट जिसका अर्थ है "मैं आपको अपने दाईं ओर की तरफ से ऑवरटेक करने का इरादा रखता हूँ"।
- (ii) दो लंबे ब्लास्ट के बाद दो छोटे ब्लास्ट का अर्थ है "मैं आपके बाईं तरफ से ऑवरटेक करने का इरादा रखता हूँ"।
- (3) ओवरटेक किया जा रहा एक जलयान उसकी सीटी पर निम्नलिखित संकेतों द्वारा उसकी सहमति को इंगित करेगा; एक लंबा एक छोटा, एक लंबा एक छोटा ब्लास्ट, उस क्रम में, यदि संदेह है तो वह इस नियम के उप-नियम (4) में निर्धारित 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 इरादों या कार्यों को समझने में विफल हो या संदेह में हो, क्या टकराव से बचने के लिए दूसरे द्वारा पर्याप्त कार्रवाई की जा रही है, इस संदेह में 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 पूरक किया जा सकता है।
- (5) किसी मोड़ या किसी चैनल के ऐसे क्षेत्र, जहां अन्य जलयानों को स्पष्ट रूप से नहीं देख जा सकता है, के पास आने वाला जलयान एक लंबे समय तक ब्लास्ट करेगा, इस तरह के संकेत का जवाब किसी भी आने वाले जलयान द्वारा लंबे समय तक ब्लास्ट के साथ दिया जाएगा।

32. प्रतिबंधित दृश्यता में ध्वनि संकेत

प्रतिबंधित दृश्यता वाले क्षेत्र में या उसके पास, जहां दिन हो या रात, इस विनियम में निर्धारित संकेतों का उपयोग निम्नानुसार किया जाएगा:

- (1) पानी में चलने वाला एक अंतर्देशीय जलयान 2 मिनट से अधिक लंबे समय तक एक ब्लास्ट के अंतराल पर आवाज नहीं करेगा।
- (2) एक अंतर्देशीय जलयान चलते-चलते रुक गया हो और पानी के माध्यम से कोई रास्ता नहीं बना रहा हो, तो 2 मिनट से अधिक के अंतराल पर आवाज नहीं करेगा। उनके बीच लगभग 2 सेकंड के अंतराल के साथ बाद में दो लंबे ब्लास्ट।
- (3) एक जलयान जो नियंत्रण में नहीं है, एक जलयान जो युक्तिचालिता की क्षमता में प्रतिबंधित है, एक जलयान जो उसके डुबाव से बाधित है, या, किसी अन्य जलयान को खींचने, मछली पकड़ने या धकेलने में लगा हुआ जलयान, 2 मिनट से अधिक तक के अंतराल पर तीन ब्लास्ट करेगा अर्थात् एक लंबा और उसके बाद दो छोटे ब्लास्ट।
- (4) लंगर पर एक जलयान एक मिनट से अधिक के अंतराल पर लगभग 5 सेकंड के लिए तेजी से घंटी बजाएगा और इसके अलावा, लंगर पर एक जलयान उसकी स्थिति, और किसी भी निकट आने वाले जलयान से टकराने की संभावना की चेतावनी देने के लिए लगातार तीन ब्लास्ट की आवाज कर सकता है, अर्थात् एक छोटा एक लंबा और एक छोटा ब्लास्ट।
- (5) भूगर्भ जलयान तेजी से घण्टी बजने से ठीक पहले और बाद में घण्टी पर तीन अलग-अलग और विभिन्न प्रकार की ध्वनि देगा।
- (6) 10 मीटर से कम लंबाई का एक जलयान उपर्युक्त संकेत देने के लिए बाध्य नहीं होगा, लेकिन 2 मिनट से अधिक के अंतराल पर कुछ अन्य प्रभावी ध्वनि संकेत देगा।

33. संकट संकेत

जब कोई जलयान संकट में हो और उसे अन्य जलयानों से या किनारे से सहायता की आवश्यकता हो, तो उसके द्वारा या तो एक साथ या अलग से उपयोग/प्रदर्शित करने के लिए निम्नलिखित संकेत होंगे:

- (1) किसी भी ध्वनि संकेत उपकरण की निरंतर ध्वनि।
- (2) ध्यान आकर्षित करने के लिए एक घेरे में लहराया हुआ झंडा या प्रकाश।

(3) डेक पर फ्लेयर्स।

(4) "मई डै" रेडियो टेलीफोनी द्वारा प्रेषित।

(5) एन.सी. द्वारा इंगित संकेत का अंतर्राष्ट्रीय कोड संकेत

35. उपयुक्त रेडियो और नौचालन उपकरण जलयान पर संचालन के क्षेत्र के आधार पर और निर्दिष्ट प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किए जाने के आधार पर उपलब्ध कराए जाने हैं। जोन 1 में काम करने वाले जलयानों को कम से कम निम्नलिखित उपकरण उपलब्ध कराए जाने हैं:

(क) चुंबकीय कम्पास (हाथ में / पोर्टेबल प्रकार / इलेक्ट्रॉनिक प्रकार स्वीकार किया जा सकता है)

(ख) वीएचएफ रेडियो

(ग) डिस्पले के साथ क्लास बी स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस)

(घ) जीपीएस नेविगेटर

(ङ) दूरबीन

(च) एलडिस लैंप या सर्च लाइट;

(छ) रडर एंगल इंडिकेटर

(ज) ऐसी अन्य आवश्यकता जो समय-समय पर नामित प्राधिकारी द्वारा जारी की जा सकती है।

36. पत्तन नियमों और राष्ट्रीय जलमार्ग विनियमों के प्रावधान की प्रयोज्यता

इन नियमों में शामिल किसी भी प्रावधान के बावजूद, 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 प्रावधान अंतर्देशीय जलयानों पर लागू होंगे।

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

सुनील कुमार सिंह, सलाहकार (सांख्यिकी)

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 18th February, 2022

G.S.R. 139(E).—The draft of the Inland Vessels [Safe Navigation, Communication and Signals] Rules 2022, which the Central Government proposes to make, in the exercise of the powers conferred by sub-section (1) of section 106 of the Inland Vessels Act of 2021(24 of 2021), is hereby published for the information of all persons likely to be affected thereby; and notice is hereby given that the said draft shall be taken into consideration after thirty days from the date on which the copies of this notification as published in the Official Gazette are made available to the public;

Objections or suggestions, if any, to these draft rules may be sent to the Director (IWT), Ministry of Ports, Shipping & Waterways, Room No. 439, Transport Bhawan, 1-Parliament Street, New Delhi-110001, or by email at abhay.sarode@gov.in and uttam.mishra27@gov.in within the period specified above;

The objections or suggestions which may be received from any person concerning the said draft rules, within the period so specified will be considered by the Central Government.

DRAFT RULES

1. Short Title Commencement

(1) These Rules shall be called the Inland Vessels (Safe Navigation, Communication and Signals) Rules 2022.

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

2. Definitions

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

- (a) "Act" means the Inland Vessels Act of 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 ambit of the definition provided under clause (h) of sub-rule (1) of Rule 3.
- (d) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals.
- (e) "Inland vessel" means any mechanically propelled inland vessels as defined under Section 3(y) of the Act.
- (f) "Length and breadth of a vessel" means maximum length and breadth of a vessel;
- (g) "Major conversion or modification" means any of the following;
 - a) Change in Gross Tonnage of the vessel by more than 10 percent
 - b) Change of vessel type
 - c) Change of propulsion system/ main engines/ type of fuel
- (h) "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 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

Explanation: The characteristic feature of the masthead light shall be that this light shall be placed as far as practicable at height above the hull 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.

- (i) "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.
- (j) "Prolonged blast" means a blast of about 4 to 6 second duration.
- (k) "Restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.
- (l) "Rules" means rules of the road.
- (m) "Sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery if fitted, is not being used;
- (n) "Short blast" means a blast of about one second duration.
- (o) "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;

Explanation: 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.

- (p) "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.
- (q) "Towing light" means a yellow light having the same character as the "stem light" defined in clause (o) of sub-rule (1) of Rule 3.
- (r) "Underway" means a vessel is not at anchor or made fast to the shore or aground;
- (s) "Vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability"

(t) "Vessel not under command" means a vessel, which through some exceptional circumstances is unable to manoeuvre as required by these rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel;

(u) "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. 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;
- c. A vessel engaged in towing operation which renders her unable to deviate from her course;

(v) Vessels shall be deemed to be "in sight of one another" only when one can be observed visually from the other;

(w) "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. Threshold of Compliance

(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, and provided that in the case of change of propulsion system/main engines/type of fuel etc, the new rules will apply to that equipment and systems only.

(2) Subject to sub-rule (1) above, the owner/operator and master of the new inland vessels, 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 must 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 requirements in additional (or exempt) 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 prescribed by these Rules.

(6) The owner/operator and master of the vessel, as appropriate, shall take all reasonable measures to ensure that the vessel is constructed, maintained and operated in accordance with the requirements of these Rules and that the vessel is suitable for the purpose intended, having regard to its area of operation.

(7) The formats of certificates to be issued under the purview of the Inland Vessels Act 2021 and these Rules are included in Inland Vessels (Survey and Certification) Rules, 2022, as may be amended from time to time.

4. Equipment Standards and Guidance

(1) 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 BIS/ISO etc.

5. Conduct of vessels in any condition of visibility

- (1) Regulations in this Chapter shall apply in any condition of visibility.
- (2) Every inland vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as 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.
- (3) 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.
- (4) In determining a safe speed, the following factors shall be among those taken into account;
 - (a) By all vessels
 - (i) The state of visibility;
 - (ii) The traffic density including concentration of fishing vessel 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 by day and night;
 - (vi) Speed restrictions imposed by the waterway authority;
 - (vii) The draught of the vessel in relation to 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) Additionally, by vessels with operational radar
 - (i) The characteristics, efficiency of the radar equipment;
 - (ii) The number, location and movement of vessels detected by radar; and
 - (iii) The more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or objects in the vicinity.

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 among those 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 to the observance of good seamanship.
- (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 and/or speed should be avoided.

(3) If there is sufficient room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close quarters situation.

(4) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance the effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally passed and clear.

(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

Confined channels are channels of restricted width and surrounded by shallow water limiting the ability of vessels to manoeuvre and usually marked by buoys. 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.

(1) 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.

(2) In a confined channel when 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 prescribed in sub-rule 2 of Rule 33.

(3) 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

Explanation: This regulation does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13 of these Rules.

(4) 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

(5) Every vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a confined channel.

9. Single lane traffic

(1) When single lane traffic is in force, vessels shall

- (a) join the lane only when the traffic signal permits to do so;
- (b) proceed with maximum permissible speed and clear the channel as quickly as possible; and
- (c) 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.

10. Application

Regulations in this Chapter shall apply to vessels in sight of one another.

11. Sailing vessels –

When two sailing vessels are approaching one another so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:

(1) In a non-tidal river when one vessel is proceeding upstream and the other vessel proceeding downstream the vessel proceeding upstream shall keep out of the way of the other.

(2) When both the vessels are proceeding, upstream or downstream and in a tidal lagoon the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to 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 the Rule, "upstream" shall be deemed the direction against current and downstream 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.

12. 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 that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the stern light/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 and clear.
- (3) Notwithstanding anything contained in this Rule any inland vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken;

13. Head-on situation

When two inland vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to invoke risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

14. Crossing situation

When two inland vessels are crossing so as to involve 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.

15. Action by give-way vessel

Every inland vessel which is directed by these regulations to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible take early and substantial action to keep well clear.

16. Action by stand-on vessel -

- (1) Where, by any of these regulations one of two inland vessels is to keep out of the way,
- (i) the other shall keep her course and speed; and
 - (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 in compliance with these regulations.
- (2) When from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- (3) A vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a) (ii) of this regulation to avoid collision with another vessel, shall if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.
- (4) This regulation does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

17. Responsibilities of (between) vessels

Subject to Rule 9 and Rule 13 of these Rules,

- (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; if the prevailing circumstances permit.
- (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; and
 - (c) Any vessel engaged in fishing.

18. Application

- (1) This Rule applies to inland vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.
- (2) Every inland vessel shall make appropriate sound signals in accordance with Rule 34 and exhibit lights while navigating in restricted visibility.
- (3) Every inland vessel shall proceed at a safe speed adopted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility and such vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.
- (4) Every inland vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the regulation of this part.
- (5) Except where it has been determined that risk of collision does not exist, every inland vessel which hears apparently forward of her beam 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, she shall if necessary take all her way off and in any event navigable with extreme caution until danger of collision is over.

19. Application

- (1) Regulations in this Chapter shall be complied with in all weathers.
- (2) The regulations concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such, lights as cannot be mistaken for the lights specified in these rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.
- (3) The lights prescribed by these regulations 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 regulations concerning shapes shall be complied with by day.
- (5) The lights and shapes unless otherwise specified in these regulations shall comply with the positioning and technical details as per the provisions of Annexure-I to International Regulations for prevention of collision at sea (1972) or relevant National/ International Standards.

20. Visibility of lights

The lights prescribed in these regulations shall be visible at the following minimum ranges;

- (1) A vessel of 20 metres, or more in length, mast headlight, 3 miles, side light 2 miles stern lights 2 miles, towing light 2 miles, all round light 1 mile.
- (2) A vessel less than 20 metres in length, a mast headlight 2 miles and side light one mile. Stern light 1 mile, towing light 1 mile, white, red, green, or yellow allround light 1 mile.

21. 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 prescribed in sub-rule (1) may exhibit and all round white light, and shall if practicable also exhibit side lights or a combined lantern.

22. 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 these lights will be in lieu of light prescribed in clause (a) of sub-rule (1) of Rule 22 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.
- (d) A towing light in a vertical line above the stem light.

(2) When a pushing inland vessel and another vessel being pushed ahead are connected in a composite unit, they shall be regarded as a mechanically propelled vessel and exhibit the lights prescribed in sub-rule (1) of Rule 22.

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

- (i) Side lights.
- (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 at the forward end, side lights.

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

(6) Where from any sufficient cause, if it is impracticable for any inland vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in this regulation, 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.

23. 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 prescribed in sub-rule (1) above, 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 prescribed in sub-rule (1) above exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen two all round lights in a vertical line, the upper being red and lower be green.

(4) A sailing vessel less than 10 metres in length, a vessel under oars may exhibit lights prescribed in this 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.

24. 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.
- (c) When making way through the water; side lights and a stern light in addition to the lights prescribed in clause (a) above.

(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, mast headlights side lights and stem light in addition to the lights prescribed in clause (a) above.

(d) When at anchor, in addition to the lights prescribed in clause (a) and clause (b) above; lights and shapes prescribed in Rule 29 for anchored vessels shall also be exhibited.

25. Lights to be exhibited by vessel engaged in dredging

A vessel engaged in dredging, in addition to the lights 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.

26. 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 the upper white and the lower red; and

(2) When under way, in addition side lights and stem light.

27. 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) above, 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 be seen.

(3) A vessel aground shall exhibit in addition to the lights prescribed in sub-rule (1) or sub-rule (2) above, where they can best be 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 and 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) above.

28. 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 prescribed in the regulations, she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

29. 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/ International Standards.

30. Equipment for sound signals.

A vessel of 20 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length, in addition shall be provided with a gong.

31. Manoeuvring and warning signals.

(1) Single vessel when vessels are in sight of one another a mechanically propelled vessel underway, when manoeuvring as authorised or required by these regulations, shall indicate her intentions 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".

(c) Three short blast to mean "I am operating stern propulsion".

(2) Overtaking vessels:

(i) Two prolonged blast followed by one short blasts to mean "I intended to overtake you on your starboard side".

(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; one prolonged one short, one prolonged one short blast, in that order, if in doubt she may sound signals prescribed in sub-rule (4) of this Rule.

(4) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause 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 the vessel in doubt shall immediately indicated 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, such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel.

32. Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, where by day or night, signals prescribed in this regulation shall be used as follows:

(1) An inland vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.

(2) 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.

(3) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, or, vessel engaged in towing, fishing or pushing another vessel, shall at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession namely one prolonged followed by two short blasts.

(4) 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 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.

(5) A vessel aground shall give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell.

(6) A vessel of less than 10 metres in length shall not be obliged to give the abovementioned signals but shall make some other effective sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

33. 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.

(5) The International Code Signal of distress indicated by N.C.

34. 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/portable type/electronic type may be accepted)
- (b) VHF radio
- (c) Class B Automatic Identification System (AIS) with display
- (d) GPS Navigator
- (e) Binocular
- (f) Aldis lamp or Search light;
- (g) Rudder angle indicator
- (h) Such other requirement as may be issued by the Designated authority from time to time.

35. Application of the provision of Port Rules and National Waterway regulations

Notwithstanding any of the provisions included in 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)