

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-13082026-275429
CG-DL-E-13082026-275429

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड3—उप-खण्ड(i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकारसे प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 651]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अगस्त 7, 2026/श्रावण 16, 1948

No. 651]

NEW DELHI, FRIDAY, AUGUST 7, 2026/SHRAVAN 16, 1948

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय
अधिसूचना

नई दिल्ली, 5 अगस्त, 2026

सा.का.नि. 715 (अ).— केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 130 की उप-धारा (1) और के उप-धारा (2) के खंड (क) से (घ) और खंड (ज) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) और वाणिज्य पोत परिवहन (नौचालन सुरक्षा) नियम, 1997 को उन बातों के सिवाय अधिकांश करते हुए, जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पूर्व किया गया है या करने का लोप किया गया है, केन्द्रीय सरकार निम्नलिखित नियम करती है, अर्थात् :-

अध्याय- 1

प्रारंभिक

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वाणिज्य पोत परिवहन (नौचालन सुरक्षा) नियम, 2026 है।

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

2. लागू होना - (1) जब तक कि अन्यथा उपबंधित न किया गया हो, ये नियम वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) के अधीन भारत में पंजीकृत सभी पोतों पर, सभी समुद्री यात्राओं पर और भारतीय पोतों को छोड़कर सभी पोतों पर लागू होंगे, निम्नलिखित को छोड़कर, तटीय जल में अर्थात् :-

- (क) युद्धपोत, नौ सेना सहायक उपस्कर और अन्य पोत जो सरकार के स्वामित्व में हैं या सरकार द्वारा संचालित हैं और केवल सरकारी गैर-व्यावसायिक सेवा पर उपयोग किए जाते हैं;
- (ख) मनोरंजन जलयान;
- (ग) यांत्रिक साधनों द्वारा नहीं चलाए जाने वाले पोत;
- (घ) व्यापार या संचालन में नियोजित पोत जहां पुल व्यवस्था और नौचालन उपस्कर जहां महानिदेशक द्वारा अनुमोदित किया जा सकता है विशेष नौचालन औरपरिचालन अपेक्षाओं के अनुरूप प्रदान किया जाता है;
- और
- (ङ) अधिनियम के भाग के अंतर्गत आने वाले जलयान:

परंतु युद्धपोत, नौसेना सहायकों या सरकार के स्वामित्व या संचालित अन्य पोत और केवल सरकारी गैर-व्यावसायिक वा पर उपयोग किए जाते हैं, जहां तक उचित और व्यवहार्य है, इन नियमों के अनुरूप रीति सेकार्य करेंगे।

(2) धकेले जाने वाले और धकेल ने वाले जलयान की संघटित इकाई न हिलने वाले जोड़ से जुड़ी होगी, जब इसे समर्पित और एकीकृत टग और बार्ज संयोजनों के रूप में अभिकल्पित किया गया हो तब इसे इन नियमों के हेतु एकल पोत के रूप में समझा जाएगा।

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

- (क) "अधिनियम" से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) अभिप्रेत है;
- (ख) "ब्रिज" से वह क्षेत्र अभिप्रेत है, जहां से पोत का नौचालन और नियंत्रण किया जाता है और इस में सुसंगत संगठन मानकों की अपेक्षाओं के अनुरूप व्हील हाउस चार्ट रूम और ब्रिज विंग शामिल हैं
- (ग) किसी पोत के संबंध में "निर्मित" से निर्माण का एक चरण अभिप्रेत है, जहां
- I. कील रखी गयी है; या
 - II. एक विनिर्दिष्ट पोत के साथ पहचान योग्य निर्माण आरंभ होता है; या
 - III. उस पोतका संयोजन आरंभ होता है जिस में कम से कम 50 सकल टन भार या सभी संरचनात्मक सामग्री के अनुमानित द्रव्यमान का 1 प्रतिशत जो भी कम हो शामिल है;
- (घ) "जाइरो कंपास" से जायरोस्कोप के सिद्धांत का उपयोग करने वाला और सुसंगत संगठन मानकों की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाला दिशा दिखाने वाला उपस्कर अभिप्रेत है।
- (ङ) अंतर्राष्ट्रीय कोड ऑफ सिग्नल्स से सुरक्षा, आपातकालीन और संकट संदेशों के संचार के लिए संगठन द्वारा अनुमोदित संकेतों का कोड अभिप्रेत है।
- (च) किसी पोत की "लंबाई" से उसकी समग्र लंबाई अभिप्रेत है।
- (छ) चुंबकीय कम्पास से सुसंगत संगठन मानकों की अपेक्षाओं का अनुपालन करने वाला उपस्कर अभिप्रेत है।
- (ज) मोबाइल अपतटीय ड्रिलिंग इकाई से सुरक्षा अभिसमय के विनियम 11-2/1.1.5 में परिभाषित मोबाइल अपतटीय ड्रिलिंग इकाई अभिप्रेत है।

(झ) "संगठन" से अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन अभिप्रेत है।

(ज) मान्यता प्राप्त संगठन से केंद्रीय सरकार द्वारा वैधानिक सर्वेक्षण, लेखापरीक्षा, निरीक्षण, अनुमोदन और प्रमाणन कार्यों के निष्पादन के प्रयोजन के लिए केंद्रीय सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त वर्गीकरण सोसायटी या अन्य निकाय अभिप्रेत है।

(ट) "मार्ग प्रणाली" से एक या अधिक मार्गों या मार्ग उपायों की कोई प्रणाली अभिप्रेत है जिसका उद्देश्य हताहतों के जोखिम को कम करना है; इसमें यातायात पृथक्करण योजना, 2-तरफा मार्ग, अनुशंसित ट्रैक, बचने योग्य क्षेत्र, लंगर क्षेत्र नहीं, अंतर्देशीय यातायात क्षेत्र, गोल चक्कर, एहतियाती क्षेत्र, गहरे पानी के मार्ग और नॉटिकल सलाहकार द्वारा इन नियमों, दिशानिर्देशों और संगठन और अंतर्राष्ट्रीय हाइड्रोग्राफिक संगठन द्वारा विकसित मानदंडों के अनुरूप अनन्य आर्थिक क्षेत्र तक तटीय जल में स्थापित सुरक्षा उचित मार्ग शामिल हैं।

(ठ) "अनुसूची" से इन नियमों से संलग्न एक अनुसूची अभिप्रेत है;

(ड) "खोज और बचाव सेवा" से संकट निगरानी, संचार, समन्वय और खोज और बचाव कार्यों का प्रदर्शन, जिसमें सार्वजनिक और निजी संसाधनों के उपयोग के माध्यम से चिकित्सा सलाह, प्रारंभिक चिकित्सा सहायता, या चिकित्सा निकासी अभिप्रेत है, जिसमें सहयोग करने वाले विमान, पोत, पोत और अन्य शिल्प और प्रतिष्ठान शामिल हैं;

(ढ) "पोत रिपोर्टिंग प्रणालियाँ" से समुद्र में जीवन की सुरक्षा, नौवहन की सुरक्षा और दक्षता, या समुद्री पर्यावरण की सुरक्षा के उद्देश्य से संगठन द्वारा अपनाए गए इन नियमों और मानदंडों के अनुरूप एक रिपोर्टिंग प्रणाली अभिप्रेत है।

(ण) मानक से संगठन द्वारा अनुमोदित और समय-समय पर संशोधित सिफारिशें, दिशानिर्देश या प्रदर्शन मानक अभिप्रेत है।

(2) इन नियमों में उन शब्दों और पदों के, जो इसमें प्रयुक्त हैं, और परिभाषित नहीं हैं किंतु अधिनियम में परिभाषित हैं वही अर्थ होते जो इस नियम में हैं।

4. छूट और समतुल्य (1) नॉटिकल सलाहकार, आदेश द्वारा और ऐसी शर्तों के अधीन, जो वह उचित समझे, पोतों के किसी भी वर्ग या श्रेणी को सामान्य छूट दे सकता है जो इन नियमों के अधीन निर्धारित नौचालन प्रणाली, नौचालन उपस्कर, पुल लेआउट, नौचालन दृश्यता और नौचालन रिकॉर्ड से प्रणोदन के यांत्रिक साधनों से सुसज्जित नहीं हैं, जहां ऐसी आवश्यकताएं ऐसे पोतों के डिजाइन, निर्माण या संचालन पर उचित रूप से लागू नहीं होती हैं।

(2) नॉटिकल सलाहकार, मामले-दर-मामले के आधार पर, किसी भी व्यक्तिगत पोत को आंशिक, सशर्त या अस्थायी छूट दे सकता है या समकक्ष व्यवस्था को मंजूरी दे सकता है, जहां वह संतुष्ट है कि-

- (क) समुद्री यात्रा की प्रकृति और अवधि
- (ख) तट से पोत की अधिकतम दूरी;
- (ग) प्रचलित नौवहन और पर्यावरणीय स्थितियाँ; और
- (घ) सामान्य नौवहन खतरों की अनुपस्थिति

ऐसे हैं कि नौचालन प्रणाली, नौचालन उपस्कर, पुल दृश्यता, नौचालन प्रक्रियाओं और नौचालन रिकॉर्ड-रखरखाव से संबंधित अपेक्षाओं का सख्त अनुपालन सुरक्षा और व्यावहारिकता के हित में अनुचित या अनावश्यक होगा।

(3) उप-नियम (2) के अधीन कोई छूट देने या समकक्ष व्यवस्था को मंजूरी देने से पहले, नॉटिकल सलाहकार इस बात पर उचित विचार करेगा कि ऐसी छूट या समकक्षता का प्रभाव हो सकता है

- (क) पोत और उसमें सवार व्यक्तियों की समग्र सुरक्षा; और
- (ख) उसी क्षेत्र में नौकायन करने वाले अन्य पोतों की सुरक्षा।

(4) इस नियम के अधीन दी गई कोई भी छूट या समकक्ष व्यवस्था निम्नानुसार होगी

- (क) नॉटिकल सलाहकार द्वारा लिखित में जारी किया जाएगा;
- (ख) अवधि, विस्तार या समुद्री यात्रा में सीमित, जैसा कि उसमें निर्दिष्ट किया जा सकता है; और
- (ग) उपयुक्त अधिकारियों द्वारा निरीक्षण के लिए इसकी वैधता के दौरान हर समय पोत पर ले जाया जाता है।

(5) नॉटिकल सलाहकार किसी भी समय इस नियम के अधीन दी गई छूट या समकक्षता को रद्द या संशोधित कर सकता है, यदि उसकी राय में, समुद्री पर्यावरण की सुरक्षा या समुद्री पर्यावरण की सुरक्षा के हित में ऐसा कार्य आवश्यक है।

अध्याय-2

वहन, संचार, मानवयुक्त और पोतों की परिचालन तत्परता की सुरक्षा के मानक

5. नौवहन संबंधी चेतावनी - केन्द्रीय सरकार यह सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक उपाय करेगी कि किसी भी विश्वसनीय स्रोत से किसी नौवहन संबंधी खतरे के बारे में सूचना प्राप्त होने पर, ऐसी सूचना सभी संबंधित व्यक्तियों को तुरंत प्रसारित की जाए और बिना किसी देरी के अन्य इच्छुक राज्यों को सूचित किया जाए।

स्पष्टीकरण- इस नियम के प्रयोजनों के लिए, "आवश्यक उपायों" में आईएमओ/आईएचओ विश्वव्यापी नौचालन चेतावनी सेवा पर मार्गदर्शन शामिल हो सकता है, जिसे संगठन द्वारा संकल्प ए.706 (17) द्वारा अपनाया गया है, जिसे समय-समय पर संशोधित किया गया है।

6. मौसम विज्ञान सेवाएं और चेतावनियाँ - (1) केन्द्रीय सरकार, -

- (क) समुद्र में पोतों द्वारा मौसम संबंधी डेटा के संग्रह को सुविधाजनक बनाना और नौवहन में सहायता करने के उद्देश्य से सर्वोत्तम तरीके से ऐसे आंकड़ों की परीक्षा, प्रसार और आदान-प्रदान की व्यवस्था करना;
- (ख) उच्च स्तर की सटीकता वाले मौसम संबंधी उपस्करों के उपयोग को प्रोत्साहित करना और अनुरोध करने पर, जहां संभव हो, उपयुक्त राष्ट्रीय मौसम विज्ञान सेवाओं द्वारा ऐसे उपस्करों की मुफ्त में जांच की सुविधा प्रदान करना।

(2) विशेष रूप से, केन्द्रीय सरकार, अन्य राज्यों के सहयोग से, निम्नलिखित मौसम संबंधी व्यवस्थाएं करेगी, अर्थात्:

- (क) पाठ के रूप में सूचना जारी करके तूफानों, झंझा और उष्णकटिबंधीय चक्रवातों की चेतावनी देने वाले पोत और, जहां तक संभव हो, उपयुक्त तट-आधारित स्थलीय और अंतरिक्ष रेडियो संचार सुविधाओं का ग्राफिक रूप में उपयोग करके;
- (ख) कम से कम दिन में दो बार, स्थलीय और अंतरिक्ष रेडियो संचार सेवाओं के माध्यम से शिपिंग के लिए उपयुक्त मौसम की जानकारी जारी करना, जिसमें मौसम संबंधी डेटा, विश्लेषण, चेतावनी और मौसम, लहरों और बर्फ से संबंधित पूर्वानुमान शामिल होंगे, जिन्हें पाठ रूप में और जहां तक संभव हो, ग्राफिक रूप में प्रसारित किया जाएगा, जिसमें मौसम संबंधी विश्लेषण और पूर्वानुमान चार्ट शामिल हैं, जो फैक्स या डिजिटल रूप में पोतों पर पुनर्गठन के लिए प्रसारित किए जाते हैं;
- (ग) समुद्र में मौसम संबंधी कार्य के कुशल संचालन के लिए आवश्यक प्रकाशन तैयार करना और जारी करना और, जहां व्यवहार्य हो, प्रस्थान करने वाले पोतों की जानकारी के लिए दैनिक मौसम चार्ट के प्रकाशन और उपलब्धता की व्यवस्था करना;
- (घ) परीक्षण किए गए समुद्री मौसम संबंधी उपस्करों से सुसज्जित पोतों की एक चयनित संख्या की व्यवस्था करना, जिसमें वायुमंडलीय दबाव, आर्द्रता और समुद्री तापमान को मापने के लिए उपस्कर शामिल हैं, और ऐसे पोतों को सतह सिनॉप्टिक अवलोकन के लिए मानक समय पर मौसम संबंधी अवलोकन लेने, रिकॉर्ड करने और प्रसारित करने की आवश्यकता है, जो कभी भी

- परिस्थितियां अनुमति दें तो प्रतिदिन चार बार से कम नहीं है, और अन्य पोतों को ऐसे अवलोकन लेने, रिकॉर्ड करने और प्रसारित करने के लिए प्रोत्साहित करना, विशेष रूप से उन क्षेत्रों में जहां शिपिंग यातायात कम है;
- (ड) शिपिंग कंपनियों को अपने पोतों में से यथासंभव अधिक से अधिक पोतों को मौसम संबंधी अवलोकन लेने और रिकॉर्ड करने में शामिल करने के लिए प्रोत्साहित करना, जिसे राष्ट्रीय मौसम विज्ञान सेवाओं के लाभ के लिए पोत की स्थलीय या अंतरिक्ष रेडियो संचार सुविधाओं का उपयोग करके प्रसारित किया जाएगा;
- (च) यह सुनिश्चित करना कि पोतों द्वारा मौसम संबंधी टिप्पणियों का प्रसारण संबंधित पोतों के लिए निःशुल्क है;
- (छ) जब एक उष्णकटिबंधीय चक्रवात या एक संदिग्ध उष्णकटिबंधीय चक्रवात के आसपास हो, तो, जब भी व्यवहार्य हो, अधिक बार अंतराल पर मौसम संबंधी अवलोकन लेने और प्रसारित करने के लिए, प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान पोतों के अधिकारियों की नौचालन जिम्मेदारियों का उचित ध्यान रखते हुए पोतों को प्रोत्साहित करना;
- (ज) समुद्री तट आधारित स्थलीय और अंतरिक्ष रेडियो संचार सुविधाओं के माध्यम से पोतों से और पोतों के लिए मौसम संदेशों के स्वागत और प्रसारण की व्यवस्था करना;
- (झ) पोतों के मास्टर्स को आसपास के पोतों और संबंधित तट स्टेशनों को सूचित करने के लिए प्रोत्साहित करना जब भी वे पचास समुद्री मील या उससे अधिक की वायु की गति का अनुभव करते हैं;
- (ञ) अंतर्राष्ट्रीय मौसम विज्ञान सेवाओं में एकरूपता सुनिश्चित करना और, जहां तक संभव हो, समुद्री नौचालन के लिए मौसम विज्ञान सेवाओं से संबंधित अंतरराष्ट्रीय स्तर पर स्वीकृत तकनीकी नियमों और सिफारिशों के अनुरूप होना।

(3) इस नियम के अधीन प्रदान की गई मौसम संबंधी जानकारी, पूर्वानुमान, चेतावनी और डेटा प्रसारण के लिए उपयुक्त रूप में प्रस्तुत किया जाएगा और समुद्री रेडियो संचार के लिए लागू प्राथमिकता के क्रम में प्रसारित किया जाएगा और सभी स्टेशनों को संबोधित मौसम संबंधी जानकारी के प्रसारण के दौरान, पोत स्टेशनों को लागू रेडियो संचार प्रक्रियाओं का पालन करना चाहिए।

(4) समुद्री सुरक्षा के लिए मौसम संबंधी सूचनाओं की तैयारी और प्रसार के लिए राज्यों के बीच आपसी व्यवस्था के अनुसार, पोतों के लिए पूर्वानुमान, चेतावनी और अन्य मौसम संबंधी जानकारी

राष्ट्रीय मौसम विज्ञान सेवा द्वारा जारी और प्रसारित की जाएगी, जो संबंधित तटीय और उच्च समुद्र क्षेत्रों की सेवा के लिए सर्वोत्तम रूप से स्थित है।

7. बर्फ गश्ती सेवाएं- केन्द्रीय सरकार बर्फ के मौसम के दौरान हिमखंड-प्रवण क्षेत्रों की सीमाओं के भीतर नेविगेट करने वाले भारतीय पोतों को बर्फ गश्ती सेवाओं का उपयोग करने की आवश्यकता हो सकती है।

8. खोज और बचाव सेवाएं- (1) केन्द्रीय सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि उसके जिम्मेदारी के क्षेत्र के भीतर समुद्र में संकट में व्यक्तियों के संकट संचार, समन्वय और बचाव के लिए पर्याप्त व्यवस्था की गई है, जिसमें ऐसी खोज और बचाव सेवाओं और सुविधाओं की स्थापना, संचालन और रखरखाव शामिल है जो समुद्री यातायात की मात्रा और नौचालन खतरों को ध्यान में रखते हुए आवश्यक और व्यवहार्य माना जाता है, और जहां तक संभव हो, समुद्र में संकट में व्यक्तियों का पता लगाने और बचाने के लिए प्रभावी साधन प्रदान करेगा।

(2) केन्द्रीय सरकार अपनी खोज और बचाव सेवाओं से संबंधित सुसंगत जानकारी उपलब्ध कराएगी, जिसमें विद्यमान सुविधाओं और उनमें किसी भी प्रस्तावित परिवर्तन का विवरण शामिल होगा।

(3) प्रत्येक यात्री पोत, -

- (क) आपातकाल की स्थिति में पोत, कंपनी और संबंधित खोज और बचाव अधिकारियों के समन्वय में उचित खोज और बचाव सेवाओं के साथ सहयोग के लिए एक योजना तैयार करना, जिसमें इसकी प्रभावशीलता का आकलन करने के लिए आवधिक ड्रिल या अभ्यास के उपबंध शामिल हैं; और
- (ख) खंड (क) के अधीन तैयार योजना को बोर्ड पर ले जाएं।

9. जीवन रक्षक संकेत - केन्द्रीय सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि संकट में फंसे पोतों या व्यक्तियों के साथ संवाद करते समय खोज और बचाव कार्यों में लगे खोज और बचाव सुविधाओं द्वारा जीवन रक्षक संकेतों का उपयोग किया जाए।

10. जल सर्वेक्षक सेवाएं (1) केन्द्रीय सरकार नौवहन की सुरक्षा के लिए आवश्यक जल सर्वेक्षक डेटा और समुद्री जानकारी के संग्रह, संकलन, प्रकाशन, प्रसार और नियमित अद्यतन के लिए व्यवस्था करेगी।

(2) केन्द्रीय सरकार, जहां तक संभव हो और अन्य राज्यों के सहयोग से, नौवहन में सहायता के उद्देश्य से निम्नलिखित जल सर्वेक्षण और समुद्री सेवाओं का उपबंध सुनिश्चित करेगी, अर्थात्:

- (क) सुरक्षित नौचालन की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त जल सर्वेक्षक का संचालन;
- (ख) समुद्री चार्ट, नौकायन दिशाओं, रोशनी की सूची, ज्वार तालिकाओं और अन्य समुद्री प्रकाशनों की तैयारी और जारी करना, जैसा कि सुरक्षित नौचालन के लिए आवश्यक हो;
- (ग) नाविकों को यह सुनिश्चित करने के लिए नोटिस जारी करना कि समुद्री चार्ट और प्रकाशन अद्यतित रखे जाते हैं; और
- (घ) जलसर्वेक्षक और नॉटिकल सेवाओं का समर्थन करने के लिए उपयुक्त डेटा प्रबंधन प्रणालियों की स्थापना।

(3) केन्द्रीय सरकार समुद्री चार्ट और प्रकाशनों में अधिकतम संभव एकरूपता सुनिश्चित करेगी और जहां तक संभव हो, अंतरराष्ट्रीय स्तर पर स्वीकृत मानकों और प्रथाओं को अपनाएगी।

(4) जहां तक संभव हो, केन्द्रीय सरकार अपनी जल सर्वेक्षक गतिविधियों का अन्य राज्यों के साथ समन्वय करेगी, जिससे जल सर्वेक्षण और समुद्री जानकारी समय पर, विश्वसनीय और असंदिग्ध तरीके से विश्व स्तर पर उपलब्ध कराई जा सके।

11. मार्ग प्रणाली (1) प्रत्येक पोत को लागू नियमों के अनुसार, अपने श्रेणी या ले जाए गए माल के लिए आवश्यक अनिवार्य पोतों की मार्ग प्रणाली का उपयोग करना चाहिए।

(2) जहां परिस्थितियां स्वामी के नियंत्रण से बाहर हैं और कोई पोत एक स्थापित मार्ग प्रणाली के अनुसार सख्ती से नेविगेट करने में असमर्थ है, क्षेत्र में सभी पोतों के नौचालन सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए हर सावधानी बरती जाएगी, जिसमें ऐसे विचलन को इंगित करने वाले सुरक्षा संदेश का प्रसारण भी शामिल है और ऐसी कोई भी घटना आधिकारिक लॉग बुक में दर्ज की जाएगी और यथाशीघ्र अवसर पर, प्रधान अधिकारी या, जहां प्रधान अधिकारी उपलब्ध नहीं है, उचित प्राधिकारी या अधिकार क्षेत्र वाले अधिकारी को रिपोर्ट की जाएगी।

(3) किसी भी व्यक्ति से प्राप्त मार्ग प्रणाली के उल्लंघन पर कोई भी जानकारी या उचित प्राधिकारी या बंदरगाह राज्य द्वारा रिपोर्ट की गई, चाहे मास्टर द्वारा रिपोर्ट की गई हो या नहीं, किसी अन्य राज्यों द्वारा की गई किसी भी जांच को ध्यान में रखते हुए प्रमुख अधिकारी द्वारा जांच की जाएगी, यदि कोई हो, और ऐसी प्रत्येक जांच की रिपोर्ट नॉटिकल सलाहकार को प्रस्तुत की जाएगी।

12. पोत रिपोर्टिंग प्रणाली - (1) सभी पोत या पोतों की कुछ श्रेणियां या कुछ स्थोरा ले जाने वाले पोतों को संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों और मानदंडों के अनुसार पोत रिपोर्टिंग प्रणाली का उपयोग करना चाहिए।

(2) नॉटिकल सलाहकार एक भारतीय पोत रिपोर्टिंग प्रणाली स्थापित और बनाएगा और इस तरह की प्रणाली में भाग लेने के लिए विस्तृत तौर-तरीकों, प्रक्रियाओं, संचार प्रारूपों और रिपोर्टिंग अपेक्षाओं को आदेश या परिपत्र द्वारा अधिसूचित करेगा।

(3) निर्दिष्ट निर्देशांक में प्रवेश करने वाले 100 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक भारतीय पोत का मास्टर भारतीय पोत रिपोर्टिंग प्रणाली में भाग लेगा, और ऐसी प्रणाली के उपबंधों के अधीन आवश्यक सभी सुसंगत जानकारी बिना किसी देरी के प्रस्तुत करेगा।

(4) 100 सकल टन भार और उससे अधिक के भारतीय पोतों के अतिरिक्त सभी पोतों को भारतीय पोत रिपोर्टिंग क्षेत्र में प्रवेश करने या पारगमन करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।

(5) प्रत्येक पोत के पोतस्वामी, मास्टर या कप्तान पोत रिपोर्टिंग के लिए सामान्य सिद्धांतों और खतरनाक माल, परमाणु सामग्री या हानिकारक पदार्थों से संबंधित घटनाओं की रिपोर्टिंग से संबंधित अपेक्षाओं द्वारा निर्देशित होंगे, जैसा कि संगठन द्वारा अपनाया गया है।

(6) एक पोत का मास्टर भारतीय पोत रिपोर्टिंग प्रणाली और संविदाकारी सरकारों द्वारा अपनाई गई अन्य पोत रिपोर्टिंग प्रणालियों की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा और बिना किसी देरी के, प्रत्येक ऐसी प्रणाली के उपबंधों के अनुसार आवश्यक जानकारी नामनिर्दिष्ट अधिकारियों को प्रस्तुत करेगा।

(7) अपनाए गए पोत रिपोर्टिंग प्रणालियों में पोतों की भागीदारी निःशुल्क होगी।

13. पोत यातायात सेवाएं (1) केन्द्रीय सरकार भारत में ऐसे बंदरगाहों, स्थानों या क्षेत्रों में पोत यातायात सेवाओं की योजना, स्थापना और कार्यान्वयन करेगी, जहां उसकी राय में समुद्री यातायात की मात्रा या नौचालन जोखिम की डिग्री उचित है।

(2) उप-नियम (1) के अधीन स्थापित पोत यातायात सेवाओं का उद्देश्य समुद्री यातायात के संभावित प्रतिकूल प्रभावों से समुद्र में जीवन की सुरक्षा, नौवहन की सुरक्षा और दक्षता, और समुद्री पर्यावरण, आसन्न तट क्षेत्रों, कार्य स्थलों और अपतटीय प्रतिष्ठानों की सुरक्षा को बढ़ाना होगा।

(3) तटीय जल के भीतर नौवहन करने वाले सभी पोत, जिसमें बंदरगाह, स्थान और अन्य क्षेत्र शामिल हैं जहां ऐसी सेवाएं केन्द्रीय सरकार और अन्य अनुबंधित सरकारों द्वारा स्थापित की गई हैं, जल पोत यातायात सेवाओं में भाग लेंगे और संबंधित बंदरगाह प्राधिकरणों या अन्य अधिकारियों द्वारा निर्धारित अपेक्षाओं का पालन करेंगे।

(4) इस नियम के कार्यान्वयन के प्रयोजनों के लिए, समय-समय पर संशोधित संगठन द्वारा संकल्प ए.857 (20) द्वारा अपनाए गए जलयान यातायात सेवाओं पर दिशानिर्देशों का संदर्भ दिया जा सकता है।

14. नौवहन के लिए सहायता की स्थापना और संचालन (1) केन्द्रीय सरकार, जैसा कि वह व्यावहारिक और आवश्यक समझती है, नौवहन के लिए ऐसी सहायता प्रदान करने का बीड़ा उठाती है जो यातायात की मात्रा और आवश्यक जोखिम की डिग्री को उचित ठहराती है।

(2) नौचालन में सहायता में अधिकतम एकरूपता प्राप्त करने के लिए, केन्द्रीय सरकार इस तरह की सहायता स्थापित करते समय अंतर्राष्ट्रीय सिफारिशों और दिशानिर्देशों को ध्यान में रखने का काम करती है।

(3) केन्द्रीय सरकार ने नौवहन में सहायता से संबंधित जानकारी सभी संबंधितों को उपलब्ध कराने की व्यवस्था करने का बीड़ा उठाया है और पोत में लगे रिसीवरों के प्रदर्शन पर प्रतिकूल प्रभाव डालने वाले स्थिति निर्धारण प्रणालियों के प्रसारण में परिवर्तन यथासंभव टाले जाएंगे और केवल समय पर और पर्याप्त सूचना जारी करने के बाद ही लागू किए जाएंगे।

15. मानवयुक्त पोत का संचालन- (1) प्रत्येक भारतीय पोत को अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू मानक प्रशिक्षण, प्रमाणन और नाविकों के लिए निगरानी एवं निरंतर निर्वहन प्रमाणपत्र नियमों के अधीन विधिवत प्रमाणित भारतीय नाविकों द्वारा, और न्यूनतम सुरक्षित संचालन अपेक्षाओं के अनुरूप, जैसा कि कार्यकारी आदेश जारी करके निर्धारित किया जा सकता है, अपने प्रकार और व्यापार क्षेत्र के लिए लागू होने के लिए पर्याप्त और कुशलता से संचालित किया जाएगा, ताकि समुद्र में जीवन की सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।

(2) पोत का स्वामी या प्रबंधक, प्रस्तावित मानवयुक्त विवरण और अनुसूची में निर्दिष्ट शुल्क के साथ अनुसूची में विनिर्दिष्ट प्ररूप में रजिस्ट्रार को आवेदन करेगा, और सभी प्रमाणन और मानवयुक्त अपेक्षाओं की संतुष्टि पर, रजिस्ट्रार विनिर्दिष्ट फॉर्म में दस्तावेज़ जारी करेगा।

(3) न्यूनतम सुरक्षित मानवयुक्त दस्तावेज़ तब तक वैध रहेगा जब तक कि व्यापार क्षेत्र, प्रमुख आयामों या पोत के सकल टन भार में कोई पर्याप्त परिवर्तन न हो, जिसकी तत्काल सूचना महानिदेशक और रजिस्ट्रार को दी जाएगी।

(4) दस्तावेज़ के नुकसान, विरूपण या विनाश के मामले में, पोत स्वामी रजिस्ट्रार को सूचित करेगा, जो आवेदन पर एक दूसरी प्रति जारी कर सकेगा।

(5) सभी पोतों पर, सुरक्षा मामलों में प्रभावी चालक दल के प्रदर्शन को सुनिश्चित करने के लिए, कंपनी द्वारा या उपयुक्त रूप से मास्टर द्वारा पोत की लॉगबुक में एक कार्य भाषा स्थापित और रिकॉर्ड की जाएगी, और प्रत्येक नाविक को उस भाषा में समझने और, जहां उपयुक्त हो, आदेश और निर्देश देने और वापस रिपोर्ट करने की आवश्यकता होगी:

परंतु भारतीय पोतों पर कार्य भाषा अंग्रेजी होगी और सभी योजनाओं और सूचियों को पोस्ट करने की आवश्यकता कार्य भाषा में होगी।

(6) भारतीय पोतों पर, पुल से पुल और पुल से किनारे तक सुरक्षा संचार के लिए तथा साथ ही पायलट और पुल निगरानी कर्मियों के बीच पोत पर संचार के लिए काम करने की भाषा के रूप में पुल पर अंग्रेजी का उपयोग किया जाएगा, जब तक कि संचार में सीधे तौर पर शामिल लोग अंग्रेजी के अतिरिक्त एक सामान्य भाषा नहीं बोलते हैं।

(7) इस नियम के कार्यान्वयन के प्रयोजनों के लिए, समय-समय पर संशोधित संगठन द्वारा संकल्प ए.1047(27) द्वारा अपनाए गए न्यूनतम सुरक्षित मानवयुक्त के सिद्धांतों का संदर्भ दिया जा सकता है।

16. पुल डिजाइन, नौचालन प्रणाली और उपस्करों के डिजाइन और व्यवस्था और पुल प्रक्रियाओं से संबंधित सिद्धांत (1) प्रत्येक पोत को सुरक्षित नौचालन और उचित संचालन सुनिश्चित करने के लिए निर्मित एक पुल प्रदान किया जाएगा।

(2) पुल डिजाइन के उद्देश्य से किए गए सभी निर्णय, पुल पर नौचालन प्रणाली और उपस्करों की डिजाइन और व्यवस्था और पुल प्रक्रियाएं इस उद्देश्य से ली जाएंगी -

(क) स्थिति का पूरा मूल्यांकन करने और सभी परिचालन स्थितियों के अधीन पोत को सुरक्षित रूप से चलाने में पुल टीम और पायलट द्वारा किए जाने वाले कार्यों को सुविधाजनक बनाना;

(ख) प्रभावी और सुरक्षित पुल संसाधन प्रबंधन को बढ़ावा देना;

(ग) पुल टीम और पायलट को आवश्यक जानकारी तक सुविधाजनक और निरंतर पहुंच को सक्षम करना, जो मानक प्रतीकों और नियंत्रणों और प्रदर्शनों के लिए कोडिंग प्रणालियों का उपयोग करके स्पष्ट और अस्पष्ट रीति से प्रस्तुत किया जाता है;

(घ) स्वचालित कार्यों और एकीकृत घटकों, प्रणालियों या उप-प्रणालियों की परिचालन स्थिति को इंगित करना;

(ङ) पुल टीम और पायलट द्वारा त्वरित, निरंतर और प्रभावी सूचना प्रसंस्करण और निर्णय लेने की अनुमति देना;

(च) अत्यधिक या अनावश्यक कार्य और पुल पर किसी भी स्थिति या विकर्षण को रोकना या कम करना जो थकान का कारण बन सकता है या पुल टीम और पायलट की सतर्कता में हस्तक्षेप कर सकता है; और

(छ) मानव त्रुटि के जोखिम को कम करना और यदि ऐसी गलती हो जाती है तो निगरानी और अलार्म प्रणालियों के माध्यम से समय पर उसका पता लगाना, जिसके पुल टीम और पायलट लिए उचित कार्रवाई कर सके।

(3) इस नियम का अनुपालन यथासंभव सुनिश्चित किया जाएगा, और संरचनात्मक परिवर्तन केवल तभी आवश्यक होंगे जब गैर-अनुपालन से नौवहन की सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना हो।

(4) इस नियम के कार्यान्वयन के प्रयोजनों के लिए, पुल उपस्कर और लेआउट के लिए एर्गोनोमिक मानदंड पर दिशानिर्देशों का संदर्भ दिया जा सकता है, जिसे संकल्प एमएससी/सर्क.982, पुल उपस्कर और प्रणाली के लिए दिशानिर्देश, उनके व्यवस्था और एकीकरण को संकल्प एसएन.1/सर्क.288 द्वारा अपनाया गया है, और एक एकीकृत नौचालन प्रणाली के लिए प्रदर्शन मानकों पर संशोधित सिफारिश को एमएससी.252 (83) द्वारा अपनाया गया है, जैसा कि क्रमशः संशोधित किया जा सकता है।

17. उपस्करों का रखरखाव- (1) प्रत्येक पोत को इन नियमों के अधीन आवश्यक नौचालन और सुरक्षा उपस्करों के ऑन-बोर्ड रखरखाव के लिए निर्देश प्रदान किए जाएंगे और ऐसे रखरखाव उन निर्देशों के अनुसार किया जाएगा, और पोत में उचित रखरखाव और संचालन सुनिश्चित करने के लिए उपस्कर निर्माताओं द्वारा निर्धारित पर्याप्त उपस्कर और अतिरिक्त भाग होंगे।

(2) इन नियमों के किसी अन्य उपबंध के अधीन रहते हुए, इस नियम के अधीन आवश्यक उपस्करों को कुशल कार्य क्रम में बनाए रखने के लिए हर उचित कदम उठाया जाएगा, ऐसे उपस्करों की खराबी अपने आप में पोत को समुद्र के लायक नहीं मानेगी या किसी बंदरगाह पर पोत में देरी को उचित नहीं ठहराएगी जहां मरम्मत सुविधाएं आसानी से उपलब्ध नहीं हैं:

परंतु मास्टर एक बंदरगाह पर सुरक्षित यात्रा की योजना बनाते और उसे क्रियान्वित करते समय निष्क्रिय उपस्कर या अनुपलब्ध जानकारी को ध्यान में रखने के लिए उचित व्यवस्था करेगा जहां आवश्यक मरम्मत की जा सकती है।

(3) यह सुनिश्चित करने के लिए हर उचित कदम उठाया जाएगा कि इन नियमों के अधीन आवश्यक सभी नौचालन उपस्कर कुशल कार्य क्रम में बनाए रखे जाएं, और जहां ऐसा उपस्कर खराब पाया जाता है

(क) अंतर्राष्ट्रीय यात्रा पर लगे पोत को नौसेना सलाहकार द्वारा अगले पत्तन पर जाने की अनुमति दी जा सकती है जहां मरम्मत या अतिरिक्त पुर्जें उपलब्ध हैं; और

(ख) भारत के भीतर तटीय समुद्री यात्रा पर लगे पोत को प्रधान अधिकारी द्वारा निर्दिष्ट अवधि के लिए ऐसे उपस्कर के बिना चलने की अनुमति दी जा सकती है, जिसे नॉटिकल सलाहकार द्वारा परिस्थितियों पर विचार करने पर बढ़ाया जा सकता है।

18. विद्युत चुम्बकीय अनुकूलता (1) 1 जुलाई, 2002 को या उसके बाद निर्मित पोतों पर या उसके आसपास के पुल पर स्थापित सभी विद्युत और इलेक्ट्रॉनिक उपस्करों का विद्युत चुम्बकीय अनुकूलता के लिए परीक्षण किया जाएगा, जिसमें संगठन द्वारा अपनाए गए सिफारिशों और मानकों को ध्यान में रखा जाएगा।

(2) सभी विद्युत और इलेक्ट्रॉनिक उपस्कर इस तरह से स्थापित किए जाएंगे कि विद्युत चुम्बकीय हस्तक्षेप से पोत पर किसी भी नौचालन प्रणाली या उपस्कर के उचित कामकाज पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

(3) यदि इसके संचालन से नौचालन प्रणाली या उपस्करों के उचित कामकाज में बाधा उत्पन्न होने की संभावना है तो वहनीय विद्युत या इलेक्ट्रॉनिक उपस्कर को पुल पर संचालित नहीं किया जाएगा।

(4) इस नियम के प्रयोजनों के लिए, समय-समय पर संशोधित संगठन द्वारा संकल्प ए.813 (19) द्वारा अपनाए गए सभी विद्युत और इलेक्ट्रॉनिक पोत के उपस्करों के लिए विद्युत चुम्बकीय अनुकूलता के लिए सामान्य अपेक्षाओं का संदर्भ दिया जा सकता है।

19. नौचालन प्रणाली, उपस्कर और यात्रा डेटा रिकॉर्डर के अनुमोदन, सर्वेक्षण और प्रदर्शन मानक।

(1) पोतों पर लगाए जाने वाले सभी नौचालन प्रणाली और उपस्कर स्थापना से पहले नॉटिकल सलाहकार या मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा टाइप अनुमोदित किए जाएंगे।

(2) 1 जुलाई, 2002 को या उसके बाद स्थापित सभी प्रणालियाँ और उपस्कर, किसी भी संबद्ध बैक-अप व्यवस्था सहित, अनुसूची - में निर्धारित प्रदर्शन मानकों के अनुरूप होंगे, जो संगठन द्वारा अपनाए गए मानकों से कमतर नहीं होंगे।

(3) जब 1 जुलाई, 2002 से पहले निर्मित पोतों पर प्रणालियों या उपस्करों को प्रतिस्थापित किया जाता है या नए स्थापित किया जाता है, तो ऐसी प्रणालियाँ या उपकरण, जहां तक उचित और व्यवहार्य है, उप-नियम (2) में निर्दिष्ट मानकों का अनुपालन करेंगे।

(4) अंतर्राष्ट्रीय प्रदर्शन मानकों को अपनाने से पहले स्थापित प्रणालियों और उपस्करों को, नौसेना सलाहकार के विवेक पर, संगठन की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए, उन मानकों के पूर्ण अनुपालन से छूट दी जा सकती है।

(5) नॉटिकल सलाहकार यह सुनिश्चित करेगा कि नौचालन प्रणाली और उपस्कर के निर्माता टाइप अनुमोदन शर्तों के निरंतर अनुपालन को सत्यापित करने के लिए एक मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा लेखापरीक्षा की गई गुणवत्ता नियंत्रण प्रणाली बनाए रखें या वैकल्पिक रूप से, नॉटिकल सलाहकार पोतों पर स्थापना से पहले अनुपालन की पुष्टि करने के लिए अंतिम उत्पाद सत्यापन प्रक्रियाओं को लागू कर सकता है।

(6) इन नियमों के अधीन पहले से कवर नहीं की गई नई सुविधाओं को शामिल करने वाले प्रणाली या उपस्करों के लिए अनुमोदन प्रदान करने से पहले, नॉटिकल सलाहकार को स्वयं को संतुष्ट करना चाहिए कि ऐसी विशेषताएं इन नियमों के अधीन आवश्यक कार्यों के रूप में कम से कम प्रभावी हैं।

(7) इन नियमों के अधीन आवश्यक के अतिरिक्त पोतों पर फिट किए गए किसी भी नौचालन उपस्करको नॉटिकल सलाहकार द्वारा अनुमोदन के अधीन किया जाएगा और, जहां तक संभव हो, अंतरराष्ट्रीय स्तर पर अपनाए गए प्रदर्शन मानकों से कमतर नहीं होगा।

बशर्ते कि, इस नियम में निर्दिष्ट अपेक्षाओं के अतिरिक्त, नौचालन प्रणाली, उपस्कर और यात्रा डेटा रिकॉर्डर पर लागू होने वाली अतिरिक्त तकनीकी और प्रदर्शन आवश्यकताएं इस नियम की अनुसूची- में निर्दिष्ट की जाएंगी या समय-समय पर संगठन द्वारा निर्दिष्ट की जाएंगी।

(8) सभी संबंधित सेंसरों सहित यात्रा डेटा रिकॉर्डर प्रणाली को रिकॉर्ड किए गए डेटा की सटीकता, अवधि और पुनर्प्राप्ति और सभी सुरक्षात्मक बाड़ों और लोकेटिंग उपस्करों की स्थिति को सत्यापित करने के लिए एक अनुमोदित परीक्षण या सर्विसिंग सुविधा द्वारा आयोजित वार्षिक प्रदर्शन परीक्षण के अधीन किया जाएगा और परीक्षण सुविधा द्वारा जारी अनुपालन प्रमाण पत्र की एक प्रति पोत पर रखी जाएगी।

(9) पोतों पर लगी स्वचालित पहचान प्रणाली का एक अनुमोदित परीक्षण या सेवा सुविधा द्वारा वार्षिक परीक्षण किया जाएगा ताकि पोत की स्थिर जानकारी की सही प्रोग्रामिंग, कनेक्टेड सेंसर के साथ सही डेटा एक्सचेंज और रेडियो फ्रीक्वेंसी माप द्वारा रेडियो प्रदर्शन की जांच की जा सके और उदाहरण के लिए, एक पोत यातायात सेवा का उपयोग करके ऑन-एयर परीक्षण किया जा सके और परीक्षण रिपोर्ट की एक प्रति पोत पर रखी जाएगी।

अध्याय - 3

नौचालन प्रणाली और उपस्करों के लिए वहन आवश्यकताएं

20. आवेदन और सामान्य आवश्यकताएँ – इस नियम के उपबंध निम्नलिखित विशिष्टताओं के अधीन सभी पोतों पर लागू होंगे, अर्थात्:-

(1) 1 जुलाई, 2002 को या उसके बाद निर्मित पोतों में उसमें निर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार नौचालन प्रणाली और उपस्कर लगाए जाएंगे

(2) 1 जुलाई, 2002 से पहले निर्मित पोत, -

(क) वाणिज्य पोत परिवहन (नौचालन सुरक्षा) नियम, 1997 के अधीन निर्धारित मानकों के अनुरूप नौचालन प्रणाली और उपस्करों से सुसज्जित रहना जारी

रखें, जब तक कि इस नियम की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए अद्यतन न किया जाए;

(ख) ऐसे पोतों पर लागू तारीखों से बाद में निर्दिष्ट नौचालन प्रणाली और उपस्कर से सुसज्जित किया जाए; और

(ग) निम्नलिखित अनुसूची के अनुसार एक ब्रिज नौचालन वॉच अलार्म प्रणाली से सुसज्जित किया जाना चाहिए, अर्थात्: -

(i) यात्री पोत, आकार की परवाह किए बिना, 1 जनवरी, 2016 के बाद पहले सर्वेक्षण से अधिक नहीं;

(ii) तीन हजार सकल टन भार और उससे अधिक के स्थोरा पोत, 1 जनवरी, 2016 के बाद पहले सर्वेक्षण से अधिक नहीं;

(iii) 500 सकल टन भार और उससे अधिक लेकिन तीन हजार सकल टन भार से कम के मालवाहक पोत, 1 जनवरी, 2017 के बाद पहले सर्वेक्षण से अधिक नहीं; और

(iv) 150 सकल टन भार और उससे अधिक लेकिन पांच सौ सकल टन भार से कम मालवाहक पोत, 1 जनवरी, 2018 के बाद पहले सर्वेक्षण से अधिक नहीं;

(3) उप-नियम (2) के खंड (ग) में उल्लिखित ब्रिज नौचालन वॉच अलार्म प्रणाली तब तक चालू रहेगा जब तक पोत समुद्र में चल रहा है;

(4) नॉटिकल सलाहकार उप-नियम (2) के खंड (ग) की अपेक्षाओं से किसी भी पोत को छूट दे सकता है यदि ऐसा पोत सुसंगत कार्यान्वयन तारीख से दो वर्षों के भीतर सेवा से स्थायी रूप से वापस लेने का आशय है।

21. पोत से चलने वाले नौवहन उपस्कर और प्रणाली - (1) प्रत्येक पोत, चाहे वह कितना भी बड़ा क्यों न हो, निम्नलिखित से सुसज्जित होगा, अर्थात्: -

(क) मुख्य स्टीयरिंग स्थिति पर पोत की दिशा निर्धारित करने और प्रदर्शित करने के लिए बिजली आपूर्ति से स्वतंत्र एक उचित रूप से समायोजित मानक चुंबकीय कम्पास या समकक्ष साधन;

(ख) एक पेलोरस या कम्पास बेयरिंग डिवाइस या समकक्ष साधन बिजली आपूर्ति से स्वतंत्र है जो 360 डिग्री के क्षितिज के चाप पर बेयरिंग लेता है;

(ग) हर समय सही दिशा में शीर्षक और दिशा-सूचक को ठीक करने का साधन;

(घ) समुद्री चार्ट और समुद्री प्रकाशन यात्रा योजना, मार्ग प्लॉटिंग और पूरी यात्रा के दौरान स्थिति निगरानी के लिए पर्याप्त हैं; एक इलेक्ट्रॉनिक चार्ट डिस्प्ले

और सूचना प्रणाली को चार्ट कैरिज अपेक्षाओं को पूरा करने के रूप में भी स्वीकार किया जाता है;

(ड) खंड (घ) की कार्यात्मक अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए बैक-अप व्यवस्था, यदि यह कार्य आंशिक या पूर्ण रूप से इलेक्ट्रॉनिक माध्यम से पूरा किया जाता है;

(घ) वैश्विक नौचालन उपग्रह या स्थलीय रेडियो नौचालन प्रणाली के लिए एक रिसीवर जो स्वचालित रूप से पोत की स्थिति का निर्धारण और अद्यतन करने में सक्षम है;

(छ) एक रडार परावर्तक, यदि एक सौ पचास सकल टन भार से कम और व्यवहार्य है;

(ज) एक ध्वनि रिसेप्शन प्रणाली जहां पुल पूरी तरह से बंद है; और

(झ) यदि फिट किया गया है, तो आपातकालीन स्टीयरिंग स्थिति में सूचना संप्रेषित करने के लिए एक टेलीफोन या समकक्ष साधन।

(2) 150 सकल टन भार वाले और उससे अधिक के पोत और यात्री पोत, आकार की परवाह किए बिना, उप-नियम (1) की अपेक्षाओं के अतिरिक्त, निम्नलिखित से सुसज्जित होंगे, अर्थात्:-

(क) पुर्जा या डुप्लिकेट चुंबकीय कम्पास;

(ख) एक दिन के उजाले का संकेतक लैंप या नॉटिकल सलाहकार द्वारा निर्दिष्ट अन्य साधन, दिन और रात के दौरान प्रकाश का उपयोग करने के लिए विद्युत शक्ति के ऊर्जा स्रोत का उपयोग करना जो पोत की बिजली आपूर्ति पर पूरी तरह से निर्भर नहीं है;

(ग) मान्यता प्राप्त मानकों के अनुसार स्थापित और अनुरक्षित एक ब्रिज नौचालन वॉच अलार्म प्रणाली;

(घ) एक सेक्सटेंट या डिजिटल सेक्सटेंट;

(ड) एक कैलिब्रेटेड एनरोइड बैरोमीटर; और

(च) नौचालन और सुरक्षा संचार के लिए, -

(i) अंतर्राष्ट्रीय कोड ध्वजों का एक सेट;

(ii) अंतर्राष्ट्रीय कोड ऑफ़ सिग्नल्स;

(iii) मानक समुद्री संचार वाक्यांश; और

(iv) टक्कर नियमों के अनुरूप संकट संकेत प्रसारित करने का साधन।

(3) 300 सकल टन भार वाले और उससे अधिक के पोत और यात्री पोत, आकार की परवाह किए बिना, उप-नियम (2) की अपेक्षाओं के अतिरिक्त, निम्नलिखित से सुसज्जित होंगे, अर्थात्:-

- (क) पानी की उपलब्ध गहराई को मापने और प्रदर्शित करने के लिए एक प्रतिध्वनि-ध्वनि युक्ति या अन्य इलेक्ट्रॉनिक साधन;
- (ख) नौ गौगाहर्ट्ज़ रडार या अन्य साधन रडार ट्रांसपोंडर और अन्य सतह शिल्प, बाधाओं, बोया, तटरेखा और नौचालन चिह्नों की सीमा और बेयरिंग का निर्धारण और प्रदर्शन करने के लिए, ताकि नौचालन और टक्कर से बचने में सहायता मिल सके।;
- (ग) टक्कर के जोखिम का निर्धारण करने के लिए लक्ष्यों की सीमा और वहन को इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्लॉट करने के लिए एक इलेक्ट्रॉनिक प्लॉटिंग सहायता, या अन्य साधन;
- (घ) गति और दूरी मापने वाला उपकरण, या अन्य साधन, पानी के माध्यम से गति और दूरी इंगित करने के लिए; और
- (ङ) उप-नियम (3) के खंड (ख), (ग) और (घ) और उप-नियम (4) में उल्लिखित उपस्करों को इनपुट के लिए हेडिंग जानकारी प्रसारित करने के लिए एक उचित रूप से समायोजित ट्रांसमिटिंग हेडिंग युक्ति, या अन्य साधन।

(4)(4) (क) 300 सकल टन भार वाले और उससे अधिक के पोत अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे हुए हैं और 500 सकल टन भार वाले और उससे अधिक के स्थोरा पोत अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे हुए नहीं हैं और यात्री पोत आकार की परवाह किए बिना एक स्वचालित पहचान प्रणाली से लैस होंगे;

(ख) स्वचालित पहचान प्रणाली होगी

- (i) शोर स्टेशनों, अन्य पोतों और विमानों को स्वचालित रूप से प्रदान करें, जिसमें पोत की पहचान, प्रकार, स्थिति, पाठ्यक्रम, गति और नौचालन स्थिति और अन्य सुरक्षा संबंधी जानकारी शामिल है;
 - (ii) अन्य पोतों से स्वचालित रूप से ऐसी जानकारी प्राप्त करें;
 - (iii) निगरानी और पोतों को ट्रैक करें; और
 - (iv) तट-आधारित सुविधाओं के साथ डेटा का आदान-प्रदान करें;
- (ग) स्वचालित पहचान प्रणाली से सुसज्जित पोतों को सभी समय पर इसे चालू रखना चाहिए, सिवाय जहां अंतर्राष्ट्रीय समझौते, नियम या मानक नौचालन जानकारी की सुरक्षा के लिए प्रदान करते हैं।

(5) 500 सकल टन भार और उससे अधिक के पोत, उप-नियम (3) और उप-नियम (4) की अपेक्षाओं के अतिरिक्त, उप-नियम (3) के खंड (ग) और (ड.) को छोड़कर, के साथ फिट किए जाएंगे

(क) एक जाइरो कंपास या समकक्ष गैर-चुंबकीय साधन जो मुख्य स्टीयरिंग स्थिति पर नाविक द्वारा स्पष्ट रूप से पढ़ा जा सकता है;

(ख) आपातकालीन स्टीयरिंग स्थिति में जायरो-कम्पास रिपीटर

(ग) एक जाइरो-कम्पास बेयरिंग रिपीटर, या अन्य साधन, 360 डिग्री के क्षितिज के चाप पर जाइरो-कम्पास या अन्य साधनों का उपयोग करके बेयरिंग लेने के लिए, खंड (क) में संदर्भित किया गया है, बशर्ते कि 1,600 से कम सकल टन भार वाले पोतों को यथासंभव ऐसे साधनों से सुसज्जित किया जाएगा।

(घ) रडार, प्रोपेलर, थ्रस्ट, पिच और ऑपरेशनल मोड संकेतक, या अन्य साधन, रडार कोण, प्रोपेलर क्रांतियों, थ्रस्ट के बल और दिशा और, यदि लागू हो, तो पार्श्व थ्रस्ट के बल और दिशा और पिच और ऑपरेशनल मोड को निर्धारित करने और प्रदर्शित करने के लिए, सभी कोनिंग स्थिति से पढ़ा जा सकता है; और

(ड) एक स्वचालित ट्रैकिंग सहायता या अन्य साधन, टक्कर के जोखिम को निर्धारित करने के लिए अन्य लक्ष्यों की सीमा और वहन को स्वचालित रूप से प्लॉट करने के लिए।

(6) 3000 सकल टन भार और उससे अधिक के पोतों को उप-नियम (5) की अपेक्षाओं के अतिरिक्त, फिट किया जाएगा

(क) एक तीन गीगाहर्ट्ज़ रडार या दूसरा नौ गीगाहर्ट्ज़ रडार जो प्राथमिक रडार से कार्यात्मक रूप से स्वतंत्र है; और

(ख) एक दूसरा स्वचालित ट्रैकिंग सहायता, या अन्य साधन, टकराव के जोखिम को निर्धारित करने के लिए अन्य लक्ष्यों की सीमा और वहन को स्वचालित रूप से प्लॉट करने के लिए जो कार्यात्मक रूप से पहले से स्वतंत्र हैं।

(7) 10000 सकल टन भार और उससे अधिक के पोत, उप-नियम (6) के खंड (ख) के अपवाद के साथ उप-नियम (6) की अपेक्षाओं के अतिरिक्त, के साथ फिट किए जाएंगे

(क) एक स्वचालित रडार प्लॉटिंग सहायता, या अन्य साधन, कम से कम 20 अन्य लक्ष्यों की सीमा और बेयरिंग को स्वचालित रूप से प्लॉट करने के लिए, पानी के माध्यम से गति और दूरी इंगित करने के लिए एक उपस्कर से जुड़ा हुआ है, टक्कर के जोखिमों का निर्धारण करने और एक परीक्षण युद्धाभ्यास का अनुकरण करने के लिए; और

(ख) एक शीर्षक या ट्रैक नियंत्रण प्रणाली जो स्वचालित रूप से एक शीर्षक या सीधे ट्रैक को बनाए रखने में सक्षम है।

(8) 50000 सकल टन भार और उससे अधिक के पोतों को उप-नियम (7) की अपेक्षाओं के अतिरिक्त, से फिट किया जाएगा

(क) टर्न इंडिकेटर की दर या टर्न की दर निर्धारित करने और प्रदर्शित करने के अन्य साधन; और

(ख) एक गति और दूरी मापने वाला उपस्कर जो आगे और एथार्टशिप दिशा दोनों में जमीन पर गति और दूरी को इंगित करने में सक्षम है।

(9) अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे प्रत्येक जहाज को निम्नलिखित के अनुसार एक इलेक्ट्रॉनिक चार्ट डिस्प्ले और सूचना प्रणाली से सुसज्जित किया जाएगा, अर्थात्:-

(क) 500 सकल टन भार और उससे अधिक के यात्री जहाज 1 जुलाई, 2012 को या उसके बाद निर्मित;

(ख) 3000 सकल टन भार और उससे अधिक के टैंकर 1 जुलाई, 2012 को या उसके बाद निर्मित;

(ग) 10000 सकल टन भार और उससे अधिक के टैंकरों के अतिरिक्त अन्य स्थोरा जहाज जो 1 जुलाई, 2013 को या उसके बाद निर्मित किए गए हों;

(घ) टैंकरों के अतिरिक्त 3000 सकल टन भार और उससे अधिक लेकिन 10000 सकल टन भार से कम के स्थोरा पोतों जो 1 जुलाई, 2014 को या उसके बाद निर्मित किए गए हों; और

(ङ) विद्यमान यात्री, टैंकर और स्थोरा पोतों को टन भार श्रेणी के आधार पर 1 जुलाई, 2014 और 1 जुलाई, 2018 के बीच की तारीखों के बाद किए गए पहले सर्वेक्षण का अनुपालन नहीं करना चाहिए।

(10) जब इस नियम के अधीन अन्य साधनों की अनुमति नॉटिकल सलाहकार द्वारा निर्दिष्ट की जाती है, तो ऐसे साधनों को इस अध्याय में अपेक्षाओं के अनुसार नॉटिकल सलाहकार द्वारा अनुमोदित किया जाना चाहिए।

(11) इस नियम के अधीन आवश्यक सभी नौचालन प्रणाली और उपस्कर निरंतर दक्षता और विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए स्थापित, परीक्षण और रखरखाव किए जाएंगे।

(12) जहां नौचालन प्रणाली या उपस्कर कई परिचालन मोड प्रदान करते हैं, उपयोग में मोड को हर समय स्पष्ट रूप से इंगित किया जाना चाहिए।

(13) नॉटिकल सलाहकार अनुपालन के लिए वैकल्पिक साधनों या प्रौद्योगिकियों को स्वीकार कर सकता है यदि संतुष्ट है कि ऐसे साधन समकक्ष प्रदर्शन और निगरानी क्षमता प्राप्त करते हैं।

(14) एकीकृत पुल प्रणालियों को इस प्रकार डिजाइन और स्थापित किया जाएगा कि-

- (क) किसी उप-प्रणाली की किसी भी विफलता को श्रव्य और दृश्य अलार्म द्वारा नौचालन वॉच के प्रभारी अधिकारी के ध्यान में तुरंत लाया जाता है;
- (ख) एक उप-प्रणाली की विफलता के परिणामस्वरूप किसी अन्य उप-प्रणाली की विफलता नहीं होती है; और
- (ग) उपस्कर या उप-प्रणाली की प्रत्येक वस्तु को प्रणाली के किसी भी भाग की विफलता की स्थिति में स्वतंत्र रूप से संचालित किया जा सकता है।

(15) प्रत्येक पोत को तटीय जल में संचालन के दौरान हर समय स्वचालित पहचान प्रणाली को निरंतर संचालन में रखना चाहिए, और स्वचालित पहचान प्रणाली को सुरक्षा या सुरक्षा के कारणों से मास्टर द्वारा विधिवत दर्ज किए जाने और संबंधित प्राधिकारी को सूचित करने के बाद ही बंद या गैर-परिचालन नहीं किया जाएगा।

(16) गैर-परिचालन स्वचालित पहचान प्रणाली या वैध औचित्य या सूचना के बिना बंद स्वचालित पहचान प्रणाली के साथ एक पोत का संचालन इस नियम का उल्लंघन होगा और अधिनियम की धारा 281 की उप-धारा (2) के अधीन निर्दिष्ट धारा 116 की उप-धारा (1) के उल्लंघन के लिए पोत को हिरासत और दंड के लिए उत्तरदायी बना देगा।

22. पोतों की लंबी दूरी की पहचान और ट्रैकिंग - (1) यह नियम निम्नलिखित विवरणों की अंतर्राष्ट्रीय यात्रा पर लगे पोतों पर लागू होता है, अर्थात्: -

- (क) यात्री पोत, जिसमें उच्च-गति यात्री शिल्प भी शामिल हैं;
- (ख) स्थोरा गोत, जिसमें तीन सौ सकल टन भार और उससे अधिक के उच्च गति वाले पोत शामिल हैं, जहां सकल टन भार पोतों के टन भार माप पर अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन, 1969 के अनुसार निर्धारित किया जाता है; और
- (ग) मोबाइल अपतटीय ड्रिलिंग इकाइयाँ।

(2) यह नियम सुरक्षा, खोज और बचाव और अन्य वैध उद्देश्यों के लिए पोतों की लंबी दूरी की पहचान और ट्रैकिंग करने में महानिदेशक को सक्षम करने के लिए अपेक्षाओं को स्थापित करता है।

(3) प्रत्येक पोत जिसमें यह नियम लागू होता है, स्वचालित रूप से लंबी दूरी की पहचान और ट्रैकिंग जानकारी प्रसारित करने के लिए एक प्रणाली से सुसज्जित होगा।

(4) स्वचालित पहचान प्रणाली से सुसज्जित और वाणिज्य पोत परिवहन (रेडियो संचार) नियम, 2026 के अधीन परिभाषित समुद्री क्षेत्र ए 1 के भीतर विशेष रूप से संचालित पोतों को इस नियम के उपबंधों का पालन करने की आवश्यकता नहीं है।

(5) जहां इस नियम के अधीन किसी पोत को लंबी दूरी की पहचान और ट्रेकिंग जानकारी के स्वचालित ट्रांसमिशन के लिए उपस्करों से तैस करने की आवश्यकता है, समुद्री सलाहकार, आवेदन पर और वैध कारणों से, व्यक्तिगत मामलों में छूट दे सकता है।

(6) शिपबोर्ड प्रणाली उपस्कर स्वचालित रूप से और बिना मैन्युअल हस्तक्षेप के नियमित अंतराल पर निम्नलिखित लंबी दूरी की पहचान और ट्रेकिंग जानकारी प्रसारित करेगा, अर्थात्: -

(क) पोत की पहचान (अद्वितीय पोत पहचानकर्ता);

(ख) पोत की स्थिति (अक्षांश और देशांतर); और

(ग) प्रदान की गई स्थिति की तारीख और समय (समन्वित सार्वभौमिक समय)।

(7) इस नियम के अधीन स्थापित प्रणालियाँ और उपस्कर अनुसूची में निर्दिष्ट प्रदर्शन मानकों और कार्यात्मक अपेक्षाओं के अनुरूप होंगे।

(8) इस नियम के अधीन उपयोग किए जाने वाले सभी पोत पर लगे उपस्कर स्थापना से पहले नौसेना सलाहकार या मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा अनुमोदित प्रकार के होंगे।

(9) इस नियम के अधीन की जाने वाली प्रणालियाँ और उपस्कर निम्नलिखित परिस्थितियों में ही बोर्ड पर बंद होने या लंबी दूरी की पहचान और ट्रेकिंग जानकारी के वितरण को बंद करने में सक्षम होंगे, अर्थात्: -

(क) जहां अंतर्राष्ट्रीय समझौतों, नियमों या मानकों को नौचालन जानकारी की सुरक्षा की आवश्यकता होती है; या

(ख) असाधारण परिस्थितियों में और कम से कम अवधि के लिए जहां मास्टर उचित रूप से मानता है कि प्रणाली का संचालन पोत की सुरक्षा या सुरक्षा से समझौता करता है।

(10) जहां स्वामी उप-नियम (9) के खंड (ख) के अधीन विकल्प का प्रयोग करता है, स्वामी-

(क) कार्रवाई के कारणों को देते हुए बिना किसी अनुचित देरी के महानिदेशक को सूचित करेगा; और

(ख) प्रणाली को बंद करने के कारणों और उस अवधि को देते हुए नौवहन गतिविधियों और घटनाओं को पोत के रिकॉर्ड में दर्ज करेगा, जिसके दौरान इसे बंद कर दिया गया था।

(11) महानिदेशक निम्नलिखित दीर्घकालिक पहचान और ट्रेकिंग जानकारी प्राप्त करने का हकदार होगा, अर्थात्: -

(क) भारतीय पोतों के बारे में जानकारी, ऐसे पोतों के स्थान की परवाह किए बिना;

(ख) भारतीय पोतों के अतिरिक्त अन्य पोतों के बारे में जानकारी, जिन्होंने भारत के अधिकार क्षेत्र के अधीन एक बंदरगाह सुविधा या स्थान में प्रवेश करने का आशय जताया है, ऐसे पोतों के स्थान की परवाह किए बिना, यदि ऐसे पोत अंतर्राष्ट्रीय विधि के अनुसार स्थापित किसी अन्य राज्य की आधार रेखाओं के भीतर स्थित नहीं हैं; और

(ग) किसी अन्य राज्य के ध्वज को उड़ाने के हकदार पोतों के बारे में जानकारी, भारत के अधिकार क्षेत्र के अधीन किसी भी बंदरगाह सुविधा या स्थान में प्रवेश करने का आशय नहीं है, भारत के तट से एक हजार समुद्री मील से अधिक दूरी तक नेविगेट नहीं किया जाता है, परंतु ऐसे पोत अंतर्राष्ट्रीय विधि के अनुसार स्थापित किसी अन्य राज्य की आधार रेखाओं के भीतर स्थित नहीं हैं।

(12) केन्द्रीय सरकार अनुरोध किए गए और प्राप्त किसी भी लंबी दूरी की पहचान और ट्रैकिंग जानकारी से जुड़े सभी खर्चों को बहन करेगी, और ऐसे पोतों पर कोई फीस नहीं लगाएगी।

(13) अनुबंधित सरकारों की खोज और बचाव सेवाओं को समुद्र में संकटग्रस्त व्यक्तियों की खोज और बचाव के संबंध में लंबी दूरी की पहचान और ट्रैकिंग जानकारी प्राप्त करने का बिना किसी फीस के अधिकार होगा, ।

(14) समुद्री सलाहकार इस नियम के अनुपालन के लिए तकनीकी मार्गदर्शन और दिशा-निर्देश जारी कर सकता है।

23. यात्रा डेटा रिकॉर्डर (1) अंतरराष्ट्रीय यात्रा पर लगे निम्नलिखित पोतों को दुर्घटना जांच में सहायता करने के उद्देश्य से एक यात्रा डेटा रिकॉर्डर लगाया जाएगा, अर्थात्: -

(क) 1 जुलाई, 2002 को या उसके बाद निर्मित यात्री पोत;

(ख) रो-रो यात्री पोत जो 1 जुलाई, 2002 से पहले निर्मित किए गए थे, लेकिन उस तारीख के बाद पहले सर्वेक्षण के बाद नहीं

(ग) रो-रो यात्री पोतों के अतिरिक्त यात्री पोत, 1 जुलाई, 2002 से पहले निर्मित, 1 जनवरी, 2004 से बाद में नहीं; और

(घ) यात्री पोतों के अतिरिक्त 3,000 सकल टन भार और उससे अधिक के पोत, 1 जुलाई, 2002 को या उसके बाद निर्मित।

(2) अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे निम्नलिखित मालवाहक पोतों को एक यात्रा डेटा रिकॉर्डर या एक सरलीकृत यात्रा डेटा रिकॉर्डर से सुसज्जित किया जाएगा, अर्थात्:-

(क) 20,000 सकल टन भार और उससे अधिक के मालवाहक पोत, 1 जुलाई, 2006 के बाद पहले अनुसूचित ड्राई-डॉकिंग में 1 जुलाई, 2002 से पहले निर्मित, लेकिन 1 जुलाई, 2009 से बाद में नहीं

(ख) 3,000 सकल टन भार और उससे अधिक लेकिन 20,000 सकल टन भार से कम, 1 जुलाई, 2002 से पहले निर्मित, 1 जुलाई, 2007 के बाद पहले अनुसूचित ड्राई-डॉकिंग में, लेकिन 1 जुलाई, 2010 के बाद नहीं।

(3) समुद्री सलाहकार 1 जुलाई, 2002 से पहले निर्मित रो-रो यात्री पोतों के अतिरिक्त अन्य पोतों को यात्रा डेटा रिकॉर्डर लगाने की आवश्यकता से छूट दे सकता है, जहां यह उसकी संतुष्टि के लिए प्रदर्शित किया जाता है कि रिकॉर्डर को पोत के विद्यमान उपस्करों के साथ इंटरफेस करना अनुचित या अव्यावहारिक है।

24. सिग्नलों का अंतर्राष्ट्रीय कोड और अंतर्राष्ट्रीय वैमानिकी और समुद्री खोज और बचाव मैनुअल (1) रेडियो स्थापना ले जाने के लिए आवश्यक प्रत्येक पोत को अंतर्राष्ट्रीय कोड के नवीनतम संस्करण को भी बोर्ड पर ले जाना चाहिए।

(2) समुद्री सलाहकार को किसी अन्य पोत को, जो अनिवार्य रूप से रेडियो स्थापना से सुसज्जित नहीं है, अंतर्राष्ट्रीय कोड ऑफ सिग्नल्स ले जाने की आवश्यकता हो सकती है, जहां उसकी राय में, नौचालन सुरक्षा या संचार उद्देश्यों के लिए ऐसी गाड़ी आवश्यक है।

(3) प्रत्येक पोत को खोज और बचाव कार्यों के दौरान संदर्भ के लिए अंतर्राष्ट्रीय वैमानिकी और समुद्री खोज और बचाव मैनुअल के जिल्द 3 के नवीनतम संस्करण को अपने साथ ले जाना चाहिए।

अध्याय चतुर्थ

पोत की परिचालन अपेक्षाएं और पुल प्रक्रियाएं

25. नौवहन पुल दृश्यता (1) पचपन मीटर से कम लंबाई का प्रत्येक पोत, जो 1 जुलाई, 1998 को या उसके बाद निर्मित किया गया है, निम्नलिखित पुल दृश्यता अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा, अर्थात्: -

- (क) कोनिंग स्थिति से समुद्र की सतह का दृश्य दो पोत की लंबाई से अधिक, या पाँच सौ मीटर, जो भी कम हो, धनुष से आगे दस डिग्री तक दोनों तरफ, ड्राफ्ट, ट्रिम और डेक कार्गो की सभी स्थितियों में अस्पष्ट नहीं होगा;
- (ख) कार्गो, कार्गो गियर या बीम के आगे अन्य बाधाओं के कारण उत्पन्न अंध क्षेत्र दस डिग्री से अधिक नहीं होगा;
- (ग) अंध क्षेत्रों का कुल चाप बीस डिग्री से अधिक नहीं होगा;
- (घ) प्रत्येक व्यक्तिगत अंध क्षेत्र पांच डिग्री से अधिक नहीं होगा; और
- (ङ) अंध क्षेत्रों के बीच स्पष्ट क्षेत्र कम से कम पांच डिग्री होंगे;

- (च) कोनिंग स्थिति से दृष्टि का क्षैतिज क्षेत्र दो सौ पच्चीस डिग्री से कम नहीं, अर्थात् पोत के दोनों ओर बीम से बाईस और आधा डिग्री से कम नहीं, के चाप पर विस्तारित होगा;
- (छ) प्रत्येक पुल विंग से, क्षैतिज दृष्टि का क्षेत्र कम से कम दो सौ पच्चीस डिग्री के चाप पर विस्तारित होगा, अर्थात् कम से कम पैंतालीस डिग्री विपरीत धनुष से लेकर आगे तक और फिर आगे से पोत के उसी तरफ एक सौ अस्सी डिग्री तक;
- (ज) मुख्य स्टीयरिंग स्थिति से, क्षैतिज दृष्टि क्षेत्र पोत के प्रत्येक तरफ कम से कम साठ डिग्री तक दाहिने आगे से एक चाप पर विस्तारित होगा;
- (झ) पोत का किनारा प्रत्येक पुल विंग से संगठन दिशानिर्देशों के अनुसार दिखाई देगा जो एकीकृत व्याख्याओं पर एमएससी.1/सर्क.1350/रेव.1 में निहित है एकीकृत;
- (ञ) नौचालन पुल के सामने की खिड़कियों के निचले किनारे की ऊंचाई पुल डेक के ऊपर यथासंभव कम रखी जाएगी और इस नियम के अधीन अपेक्षित अग्रिम दृश्य को बाधित नहीं करेगी; और
- (ट) नौचालन पुल के सामने की खिड़कियों का ऊपरी किनारा उस व्यक्ति के लिए क्षितिज का अग्रिम दृश्य देखने की अनुमति देगा जिसकी ऊंचाई पुल डेक से एक हजार आठ सौ मिलीमीटर ऊपर है, जब पोत भारी समुद्र में पिच कर रहा है:

परंतु जहां नॉटिकल सलाहकार का समाधान हो जाता कि एक हजार आठ सौ मिलीमीटर की ऊंचाई अनुचित या अव्यावहारिक है, तो वह आंख की ऊंचाई में एक हजार छह सौ मिलीमीटर से कम की कमी की अनुमति दे सकेगी है; और

1. नौचालन ब्रिज की सामने की खिड़कियाँ -

(i) वर्टिकल प्लेन से, ऊपर की ओर, दस डिग्री से कम और पच्चीस डिग्री से अधिक कोण पर प्रतिबिंब से बचने के लिए झुकी हुई होगी;

(ii) फ्रेमिंग को न्यूनतम रखेगी और किसी भी वर्कस्टेशन के सीधे सामने नहीं रखी जाएगी;

(iii) ध्रुवीकृत या रंगीन कांच से सुसज्जित नहीं की जाएंगी; और

(iv) कम से कम दो पुल के सामने की खिड़कियों के माध्यम से एक स्पष्ट दृश्य प्रदान करेगी और सभी मौसम की स्थिति में दृश्यता बनाए रखने के लिए आवश्यक रूप से स्पष्ट-दृश्य खिड़कियों की कोई भी अतिरिक्त संख्या होगी।

(2) 1 जुलाई, 1998 से पहले निर्मित प्रत्येक पोत, जहां व्यवहार्य हो, उप-नियम (1) के खंड (क) और (ख) में निर्दिष्ट अपेक्षाओं का पालन करेगा; परंतु, ऐसे अनुपालन के उद्देश्य से केवल किसी संरचनात्मक परिवर्तन या अतिरिक्त उपस्करकी स्थापना की अपेक्षा नहीं होगी।

(3) अपरंपरागत डिजाइन के पोतों पर, जहां उप-नियम (1) की अपेक्षाओं का अनुपालन व्यवहार्य नहीं है, नॉटिकल सलाहकार वैकल्पिक व्यवस्था की अनुमति दे सकेगा है जो दृश्यता का स्तर प्रदान करती है जो इस नियम के अधीन निर्धारित स्तर के जितना संभव हो उतना निकट है।

(4) उप-नियम (1) के अधीन, निम्नलिखित शर्तों के साथ गिट्टी जल विनिमय संचालन किया जा सकेगी, अर्थात्:-

(क) मास्टर यह निर्धारित करेगा कि ऐसा करना सुरक्षित है, अंध क्षेत्रों में किसी भी वृद्धि या दृष्टि के क्षेत्र में कमी को ध्यान में रखते हुए और यह सुनिश्चित करते हुए कि हर समय उचित निगरानी रखी जाएगी;

(ख) गिट्टी जल विनिमय पर अंतर्राष्ट्रीय सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए, संचालन गिट्टी जल प्रबंधन योजना के अनुसार किया जाएगा; और

(ग) संचालन के आरंभ और समापन को नौवहन गतिविधियों के पोत के रिकॉर्ड में दर्ज किया जाएगा।

26. पायलट स्थानांतरण व्यवस्था (1) प्रत्येक पोत को एक पायलट सीढ़ी और पायलट स्थानांतरण व्यवस्था या किसी अन्य सुरक्षित और सुविधाजनक साधन से सुसज्जित किया जाएगा जो संबंधित मानकों की अपेक्षाओं के अनुपालन में नौसेना सलाहकार द्वारा निर्दिष्ट किया गया है।

(2) पायलट स्थानांतरण व्यवस्था पायलटों और अन्य कर्मियों को ड्राफ्ट और ट्रिम की सभी समुद्री परिस्थितियों में सुरक्षित रूप से सवार होने और उतरने में सक्षम बनाएगी।

(3) उप-नियम (1) के अनुसार प्रदान की गई पायलट स्थानांतरण व्यवस्थाएं और जो 1 जनवरी, 2028 को या उसके बाद स्थापित की गई हैं, उन्हें संगठन द्वारा संकल्प एमएससी.576 (110) द्वारा अपनाए गए प्रदर्शन मानकों की प्रस्तावना और भागों क, ख और ग के अनुसार डिजाइन, निर्मित, विनिर्मित, सुरक्षित और स्थापित किया जाएगा।

(4) 1 जनवरी, 2028 से पहले स्थापित पोतों पर पायलट स्थानांतरण व्यवस्था उप-नियम (3) में दी गई अपेक्षाओं का 1 जनवरी 2029 को या उसके बाद पहले सर्वेक्षण से अपश्चात अनुपालन करेगी।

(5) सभी पायलट स्थानांतरण व्यवस्थाओं का निरीक्षण, भंडारण, रखरखाव, प्रतिस्थापन और परिचितता, स्थापना तिथि पर ध्यान दिए बिना, संगठन द्वारा संकल्प एमएससी.576 (110) द्वारा अंगीकृत प्रदर्शन मानकों की प्रस्तावना और ग घ और ड का अनुपालन करेगा।

(6) इस नियम के प्रयोजन के लिए, "1 जनवरी, 2028 को या उसके बाद स्थापित" अभिव्यक्ति से मतलब पायलट हस्तांतरण व्यवस्था के लिए संविदात्मक वितरण तिथि अभिप्रेत है या संविदात्मक वितरण तिथि के अभाव में, 1 जनवरी, 2028 को या उसके बाद व्यवस्था की वास्तविक वितरण तिथि अभिप्रेत है।

(7) उप-नियम (3) में प्रदान किए गए पायलट स्थानांतरण व्यवस्थाओं को संगठन द्वारा संकल्प एमएससी.576(110) द्वारा अंगीकृत प्रदर्शन मानकों के भाग च के अनुसार नौसेना सलाहकार या मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा अनुमोदित किया जाएगा

(8) समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन के विनियम 1/6 और 1/7 या 1/8 के समाधान के लिए नौसैनिक सलाहकार या मान्यता प्राप्त संगठन के अनुसार पोतों पर उप-नियम (3) में प्रदान किए गए पायलट स्थानांतरण व्यवस्था का निरीक्षण किया जाएगा।

(9) यांत्रिक पायलट होइस्ट का उपयोग नहीं किया जाएगा।

(10) प्रकाश के पर्याप्त साधन, या तो निश्चित या पोर्टेबल, सभी पायलट स्थानांतरण व्यवस्थाओं को ऊपर से और डेक पर उस स्थिति को रोशन करने में सक्षम होंगे जहां पायलट और अन्य कर्मी सवार होते हैं या उतरते हैं और पोर्टेबल लाइटें, जब उपयोग की जाती हैं, तो उनकी स्थिति की अनुमति देने के लिए ब्रैकेट होंगे।

(11) जहां किसी पायलट या अन्य कर्मियों को यह उचित संदेह है कि प्रदान किया गया पायलट स्थानांतरण व्यवस्था गैर-अनुपालन है, वे मास्टर को सूचित कर सकेंगे और व्यवस्था का उपयोग करने से इनकार कर सकेंगे हैं जब तक कि यह अनुपालन नहीं हो जाता।

(12) इस नियम के अधीन पोत पर ले जाने के लिए आवश्यक पायलट सीढ़ी और अन्य उपस्करों को अच्छी स्थिति में रखा जाएगा और पोत के किसी बंदरगाह पर पहुंचने या छोड़ने के दौरान पायलटों, अधिकारियों या अन्य व्यक्तियों के उतरने और उतरने के लिए विशेष रूप से उपयोग किया जाएगा और प्रमाणित पायलट सीढ़ी या अनुमोदित पायलट स्थानांतरण व्यवस्था के अतिरिक्त किसी अन्य सीढ़ी का उपयोग ऐसे कार्यों के लिए नहीं किया जाएगा।

27. शीर्ष या ट्रैक नियंत्रण प्रणालियों का उपयोग (1) उच्च यातायात घनत्व वाले क्षेत्रों में, प्रतिबंधित दृश्यता की स्थिति में और अन्य सभी खतरनाक नौचालन स्थितियों में जहां हेडिंग या ट्रैक नियंत्रण प्रणालियों का उपयोग किया जाता है, पोत के स्टीयरिंग का तुरंत मैनुअल नियंत्रण स्थापित करना संभव होगा।

(2) उपरोक्त परिस्थितियों में, नौचालन देखरेख के प्रभारी अधिकारी के पास बिना किसी विलंब के एक योग्य हेलमपर्सन की सेवाएं उपलब्ध होंगी जो प्रत्येक समय स्टीयरिंग नियंत्रण लेने के लिए तैयार रहेगा।

(3) स्वचालित से मैनुअल स्टीयरिंग में और इसके विपरीत परिवर्तन एक जिम्मेदार अधिकारी द्वारा या उसकी देखरेख में किया जाएगा।

(4) हेडिंग या ट्रैक नियंत्रण प्रणालियों के लंबे समय तक उपयोग के बाद और उन क्षेत्रों में प्रवेश करने से पहले मैनुअल स्टीयरिंग का परीक्षण किया जाएगा जहां नौचालन विशेष सावधानी की मांग करता है।

28. स्टीयरिंग गियर का संचालन- उन क्षेत्रों में जहां नौचालन विशेष सावधानी की मांग करता है और जब भी पोत को पायलट या प्रतिबंधित जल में या उच्च यातायात घनत्व वाले क्षेत्रों में या रूटिंग प्रणाली में चलाया जा रहा है, तो एक से अधिक स्टीयरिंग गियर पावर यूनिट ऑपरेशन में होंगे जब ऐसी इकाइयां एक साथ संचालन करने में सक्षम हों।

29. स्टीयरिंग गियर परीक्षण और ड्रिल (1) प्रस्थान से बारह घंटे पहले, पोत के स्टीयरिंग गियर की जाँच और परीक्षण की जाएगी।

(2) उप-नियम (1) में उल्लिखित जांच और परीक्षणों में, जहां लागू हो, निम्नलिखित का संचालन शामिल होगा, अर्थात्:-

(क) मुख्य स्टीयरिंग गियर;

(ख) सहायक स्टीयरिंग गियर;

(ग) रिमोट स्टीयरिंग गियर नियंत्रण प्रणाली;

(घ) नौचालन ब्रिज पर स्थित स्टीयरिंग पोजीशन;

(ङ) आपातकालीन बिजली आपूर्ति;

(च) रुडर की वास्तविक स्थिति के संबंध में रुडर कोण संकेतक;

(छ) रिमोट स्टीयरिंग गियर कंट्रोल प्रणाली पावर फेलियर अलार्म;

(ज) स्टीयरिंग गियर पावर यूनिट विफलता अलार्म;

(झ) स्वचालित अलगाव व्यवस्था और अन्य स्वचालित उपकरण;

- (त्र) स्टीयरिंग गियर की आवश्यक क्षमताओं के अनुसार पतवार की पूर्ण गति;
- (ट) स्टीयरिंग गियर और उसके कनेक्टिंग लिंकेज का दृश्य निरीक्षण;
- (ठ) नौचालन ब्रिज और स्टीयरिंग गियर डिब्बे के बीच संचार के साधनों का संचालन;
- (ड) नौचालन ब्रिज से संचालन क्षमता, साथ ही संचालन गियर के आसपास के रिमोट संचालन स्थान से; और
- (ढ) पुल और सुदूर संचालन स्थान के बीच संचार।

(3) स्टीयरिंग गियर संचालन के संबंध में निम्नलिखित अपेक्षाएं लागू होंगी, अर्थात्:

- (क) रिमोट स्टीयरिंग गियर नियंत्रण प्रणालियों और स्टीयरिंग गियर पावर इकाइयों के लिए परिवर्तन प्रक्रियाओं को दिखाने वाले ब्लॉक आरेख के साथ सरल संचालन निर्देश स्थायी रूप से नेविगेटिंग ब्रिज और स्टीयरिंग गियर डिब्बे में प्रदर्शित किए जाएंगे
- (ख) स्टीयरिंग गियर के रखरखाव के संचालन से संबंधित सभी पोत के अधिकारी पोत पर लगे स्टीयरिंग प्रणाली के संचालन और एक प्रणाली से दूसरे प्रणाली में बदलने की प्रक्रियाओं से परिचित होंगे।

(4) उप-नियम (1) और (2) में निर्दिष्ट नियमित जांच और परीक्षणों के अतिरिक्त, आपातकालीन संचालन अभ्यास कम से कम प्रत्येक तीन महीने में एक बार आयोजित किए जाएंगे ताकि आपातकालीन संचालन प्रक्रियाओं का अभ्यास किया जा सके और ऐसे अभ्यास में संचालन गियर डिब्बों के भीतर से सीधा नियंत्रण, नेविगेटिंग ब्रिज के साथ संचार प्रक्रिया और जहां लागू हो, वैकल्पिक बिजली आपूर्ति का संचालन शामिल होगा।

(5) चौबीस घंटे से कम की नियमित यात्रा पर प्रत्येक पोत उप-नियम (1) और (2) में निर्दिष्ट विस्तृत परीक्षण कम से कम सप्ताह में एक बार कर सकेगा और प्रस्थान से पहले परिचालन परीक्षण किया जाएगा।

(6) वह तारीख जिस पर उप-नियम (1) और (2) में निर्दिष्ट चेक और परीक्षण किए जाते हैं और उप-नियम (4) के अधीन किए गए आपातकालीन संचालन अभ्यास की तारीख और विवरण दर्ज किए जाएंगे।

30. समुद्री चार्ट और समुद्री प्रकाशन (1) प्रत्येक पोत को इच्छित यात्रा के सुरक्षित संचालन के लिए आवश्यक पर्याप्त और अद्यतन समुद्री चार्ट और समुद्री प्रकाशनों को अपने साथ लेकर जाएगा।

(2) उप-नियम (1) के प्रयोजनों के लिए, "नौसैनिक चार्ट या नौसैनिक प्रकाशन" शब्द से एक विशेष-उद्देश्य का मानचित्र, पुस्तक, या एक विशेष रूप से संकलित डेटाबेस अभिप्रेत है जिससे ऐसा मानचित्र या पुस्तक प्राप्त की जाती है, जो आधिकारिक तौर पर राष्ट्रीय जल सर्वेक्षण कार्यालय या राज्य के सक्षम प्राधिकारी द्वारा अधिकृत किसी अन्य जल सर्वेक्षण कार्यालय या किसी अन्य सुसंगत सरकारी संस्थान द्वारा जारी किया जाता है, और समुद्री नौचालन की अपेक्षाओं को पूरा करने का आशय है, और इसमें नौकायन दिशा-निर्देश, रोशनी की सूची, नाविकों के लिए नोटिस, ज्वार-भाटा सारणी और यात्रा की योजना बनाने और उसे क्रियान्वित करने के लिए आवश्यक अन्य सभी सुसंगत नौसैनिक प्रकाशन शामिल हैं, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं हैं।

(3) मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि पोत पर ले जाए गए सभी चार्ट और प्रकाशनों को नवीनतम आधिकारिक नोटिस और अधिकृत हाइड्रोग्राफिक या अन्य सुसंगत अधिकारियों द्वारा जारी की गई नवीनतम आधिकारिक सूचनाओं और सूचनाओं के अनुसार सही और अद्यतन रखा जाए।

31. नौचालन गतिविधियों और दैनिक रिपोर्टिंग के रिकॉर्ड (1) अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगा हुआ प्रत्येक पोत नौचालन सुरक्षा के लिए महत्वपूर्ण सभी नौचालन गतिविधियों और घटनाओं का एक रिकॉर्ड बनाए रखेगा जिसमें संपूर्ण यात्रा के पुनर्निर्माण को सक्षम करने के लिए पर्याप्त विवरण होगा।

(2) जहां उप-नियम (1) में संदर्भित जानकारी पोत की लॉगबुक में दर्ज नहीं की गई है, इसे इलेक्ट्रॉनिक रूप में या ऐसे अन्य रूप में रखा जाएगा जिसे नॉटिकल सलाहकार द्वारा अनुमोदित किया जा सकेगा।

(3) पांच सौ सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक पोत, जो अड़तालीस घंटे से अधिक की अवधि की अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे हुए हैं, अपनी कंपनी को एक दैनिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे, जो ऐसी रिपोर्ट और यात्रा की अवधि के लिए सभी बाद की दैनिक रिपोर्टों को बनाए रखेगी।

(4) उप-नियम (3) में उल्लिखित दैनिक रिपोर्ट किसी भी माध्यम से प्रेषित की जा सकती है, यदि-

- (क) पोत की स्थिति के निर्धारण के बाद यथासंभव शीघ्र कंपनी को रिपोर्ट प्रेषित की जाती है; और
- (ख) स्वचालित रिपोर्टिंग प्रणालियों में, जहां उपयोग किया जाता है, ट्रांसमिशन का एक रिकॉर्डिंग फंक्शन शामिल होता है और स्थिति-फिक्सिंग उपस्करके साथ उनके इंटरफेस के सत्यापन सहित मास्टर द्वारा नियमित सत्यापन के अधीन होता है।

(5) प्रत्येक दैनिक रिपोर्ट में निम्नलिखित विवरण शामिल होंगे, अर्थात्: -

(क) पोत की स्थिति;

(ख) पोत का मार्ग और गति; और

(ग) किसी भी बाहरी या आंतरिक परिस्थितियों का विवरण जो पोत की यात्रा या पोत के सामान्य सुरक्षित संचालन को प्रभावित करता है।

32. संकट में पोतों, विमानों या व्यक्तियों द्वारा उपयोग किए जाने वाले जीवन रक्षक संकेत -

(1) प्रत्येक पोत पर एक सचित्र सारणी होगी जिसमें संकट में पोतों, विमानों या व्यक्तियों द्वारा उपयोग किए जाने वाले जीवन रक्षक संकेतों का वर्णन किया गया हो, और ऐसी सारणी प्रत्येक समय घड़ी के अधिकारी के लिए आसानी से उपलब्ध होगी।

(2) उप-नियम (1) में उल्लिखित जीवन रक्षक संकेतों का उपयोग संकट में पोतों या व्यक्तियों द्वारा जीवन रक्षक स्टेशनों, समुद्री बचाव इकाइयों या खोज और बचाव कार्यों में लगे विमानों के साथ संवाद करते समय किया जाएगा।

(3) जीवन रक्षक संकेत अंतर्राष्ट्रीय वैमानिकी और समुद्री खोज और बचाव मैनुअल के खंड में निहित विवरणों और समय-समय पर संशोधित अंतर्राष्ट्रीय कोड ऑफ सिग्नल्स में दिए गए चित्रों के अनुरूप होंगे।

33. परिचालन संबंधी सीमाएँ (1) यह नियम उन सभी यात्री पोतों पर लागू होगा जिन पर इन नियमों के उपबंध लागू होते हैं।

(2) किसी यात्री पोत की सभी परिचालन सीमाओं की एक सूची, जिसमें कोई छूट, परिचालन क्षेत्रों में प्रतिबंध, मौसम या समुद्री स्थिति प्रतिबंध, अनुमेय भार में सीमाएं, ट्रिम, गति और महानिदेशक द्वारा लगाई गई कोई अन्य प्रतिबंध या डिजाइन या निर्माण चरणों के दौरान सम्मिलित है, यात्री पोत को सेवा में रखने से पहले तैयार की जाएगी।

(3) उप-नियम (2) में निर्दिष्ट सूची, सभी आवश्यक स्पष्टीकरणों के साथ, होगी

(क) नॉटिकल सलाहकार को स्वीकार्य रूप में प्रलेखित किया जाए;

(ख) पोत पर रखा जाए और मास्टर को आसानी से उपलब्ध कराया जाए;

(ग) आवश्यकतानुसार बनाए रखा और अद्यतन किया जाए; और

(घ) यदि अंग्रेजी के अतिरिक्त किसी अन्य भाषा में तैयार किया गया है, तो उसके साथ एक अंग्रेजी अनुवाद होना चाहिए।

34. खतरे के संदेश- (1) निम्नलिखित स्थितियों में से किसी का सामना करने वाले प्रत्येक पोत का मास्टर, सभी उपलब्ध साधनों द्वारा, आसपास के पोतों और निकटतम अधिकारियों को सुसंगत जानकारी संप्रेषित करेगा, अर्थात्: -

- (क) खतरनाक बर्फ या खतरनाक परित्यक्त; या
- (ख) या तो नौबहन के लिए कोई अन्य प्रत्यक्ष खतरा; या
- (ग) उष्णकटिबंधीय तूफान; या
- (घ) तूफान की गति वाली वायुओं से जुड़े उप-शीतलन वायु तापमान, जो सुपरस्ट्रक्चर पर गंभीर बर्फ के संचय का कारण बनता है; या
- (ङ) ब्यूफोर्ट पैमाने पर दस या उससे अधिक की बल की वायुएं जिसके लिए कोई तूफान की चेतावनी प्राप्त नहीं हुई है; या
- (च) पोत से बाहर खो गए एक या अधिक मालवाहक कंटेनर

(2) प्रत्येक पोत का मास्टर जो समुद्र में एक या अधिक मालवाहक कंटेनरों को बहते हुए देखता है, चाहे पोत ऐसे कंटेनरों के नुकसान में शामिल हो या नहीं, ऐसे अवलोकन के विवरण, सभी उपलब्ध साधनों से और बिना किसी विलंब के, आसपास के पोतों और निकटतम अधिकारियों को सूचित करेगा।

(3) जहां एक या अधिक मालवाहक कंटेनरों के नुकसान में एक पोत शामिल है और पोत के परित्यक्त होने या स्वामी के अन्यथा अक्षम होने के कारण उप-नियम (1) के खंड (च) के अधीन अपेक्षित रिपोर्ट करने में असमर्थ है, पोत स्वामी या प्रबंधक को निकटतम तटीय राज्य और महानिदेशक को बिना किसी विलंब के नुकसान की रिपोर्ट करने की बाध्यता होगी।

(4) उप-नियम (1) के अधीन सूचना देने वाला संदेश सादे भाषा में, अधिमानतः अंग्रेजी में, या अंतर्राष्ट्रीय कोड ऑफ सिग्नल्स के माध्यम से प्रेषित किया जा सकता है।

(5) उप-नियम (1) के अधीन जारी किए गए प्रत्येक रेडियो संदेश से पहले लागू वाणिज्य पोत परिवहन (रेडियोसंचार) नियम, 2026 में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार विहित सुरक्षा संकेत दिया जाएगा।

(6) उप-नियम (1) के खंड (च) के अधीन या उप-नियम (3) के अधीन माल ढुलाई कंटेनरों के नुकसान की रिपोर्ट प्राप्त होने पर, महानिदेशक संगठन को सुसंगत जानकारी की रिपोर्ट करवाएगा।

(7) केन्द्रीय सरकार यह सुनिश्चित करने के लिए सभी अपेक्षित कदम उठाएगी कि जब उप-नियम (1) में निर्दिष्ट खतरों में से किसी की खुफिया जानकारी प्राप्त होती है, तो इसे तुरंत संबंधित लोगों के संज्ञान में लाया जाएगा और अन्य इच्छुक राज्यों को सूचित किया जाएगा।

35. खतरे के संदेश में आवश्यक जानकारी-(1) इन नियमों के अधीन खतरे का संदेश प्रसारित करने वाले पोत का मास्टर को इस नियम के उपबंधों के अनुसार, खतरे की प्रकृति के लिए सुसंगत ऐसी जानकारी को संदेश में शामिल करेगा।

(2) जहां खतरा बर्फ, परित्यक्त या नौचालन के लिए अन्य प्रत्यक्ष खतरों से उत्पन्न होता है, संदेश में निम्नलिखित शामिल होंगे, अर्थात्:

- (क) बर्फ का प्रकार, परित्यक्त या खतरे में देखा गया;
- (ख) बर्फ की स्थिति, जब अंतिम बार देखी गई थी तब परित्यक्त या खतरे में थी; और
- (ग) समय और तिथि, सार्वभौमिक समन्वित समय में, जब खतरे का अंतिम अवलोकन किया गया था।

(3) (क) जहां एक उष्णकटिबंधीय चक्रवात या तूफान का सामना किया गया है, या जहां मास्टर के पास यह विश्वास करने का कारण है कि ऐसा मौसम प्रणाली विकसित हो रहा है या आसपास में मौजूद है, संदेश में शामिल होगा

(i) एक बयान जो यह दर्शाता है कि एक उष्णकटिबंधीय चक्रवात या तूफान का सामना किया गया है या देखा गया है; और

(ii) वह समय, तिथि और पोत की स्थिति जब अवलोकन किया गया था।

(ख) जहां तक व्यवहार्य हो, संदेश में निम्नलिखित जानकारी भी शामिल होगी, अर्थात्:-

(i) बैरोमीट्रिक दबाव, अधिमानतः संशोधित, उपयोग की गई इकाइयों (हेक्टोपास्कल, मिलीमीटर या इंच) का उल्लेख करते हुए और संशोधित या बिना सुधार के;

(ii) बैरोमीट्रिक प्रवृत्ति, पिछले तीन घंटों के दौरान दबाव में परिवर्तन का संकेत देता है;

(iii) वायु की सही दिशा;

(iv) ब्यूफोर्ट स्केल पर वायु बल;

(v) समुद्र की स्थिति, यह इंगित करते हुए कि वह शांत, मध्यम, उबड़-खाबड़ या ऊँचा है;

(vi) उभार, यह इंगित करता है कि यह हल्का, मध्यम या भारी है और वह सही दिशा जिससे यह उत्पन्न होता है;

(vii) अवधि या उभार की लंबाई, यदि ज्ञात हो, यह इंगित करता है कि छोटी, औसत या लंबी है; और

(viii) पोत का सही मार्ग और गति।

(4) जब कोई मास्टर किसी उष्णकटिबंधीय चक्रवात या अन्य खतरनाक तूफान की सूचना देता है, तो यह वांछनीय है, हालांकि अनिवार्य नहीं है, कि आगे के अवलोकन किए जाएं और यदि संभव हो तो प्रति घंटा प्रसारित किया जाए, और किसी भी स्थिति में तीन घंटे से अधिक नहीं, जब पोत तूफान के प्रभाव में रहता है।

(5) जहां दस या उससे अधिक बल की वायु मिलती हैं जिसके लिए कोई तूफान की चेतावनी प्राप्त नहीं हुई है, संदेश में उप-नियम (3) के अधीन आवश्यक जानकारी के समान जानकारी शामिल होगी, जिसमें समुद्र और भराव से संबंधित विवरण शामिल नहीं हैं।

(6) जहाँ तूफानी वायु से जुड़े उप-शीतलन वायु तापमान पोत के सुपरस्ट्रक्चर पर गंभीर बर्फ के संचय का कारण बन रहा है, संदेश में निम्नलिखित जानकारी की जाएगी, अर्थात्;

- (क) अवलोकन का समय और तिथि (यूटीसी में)
- (ख) वायु का तापमान;
- (ग) यदि संभव हो तो समुद्र का तापमान; और
- (घ) वायु की शक्ति और दिशा।

(7) जहां एक या अधिक मालवाहक कंटेनर पोत से समुद्र में खो गए हैं, वहां नियम 34 के उप-नियम (1) के खंड (च) के अधीन प्रेषित संदेश में निम्नलिखित जानकारी शामिल होगी, अर्थात्:

- (क) पोत की पहचान, जिसमें इसका आईएमओ नंबर, नाम, कॉल साइन और समुद्री मोबाइल सेवा पहचान संख्या शामिल है;
- (ख) हानि का समय और तारीख, सार्वभौमिक समन्वित समय में, या जहां सटीक समय ज्ञात नहीं है, हानि की खोज का रागम और तारीख;
- (ग) हानि के समय पोत की स्थिति, या जहां यह ज्ञात नहीं है, खोज के समय की स्थिति, यह इंगित करते हुए कि स्थिति वास्तविक स्थिति है, अनुमानित स्थिति है, या खोज के समय की स्थिति है;
- (घ) खोए गए मालवाहक कंटेनरों की कुल संख्या, या यदि सटीक संख्या का अभी तक पता नहीं चला है तो उसका सबसे अच्छा अनुमान;
- (ङ) क्या खोए हुए कंटेनरों में से किसी में खतरनाक सामान था, और यदि ऐसा है, तो ऐसे सामानों की संयुक्त राष्ट्र संख्या, ज्ञात सीमा तक;
- (च) मालवाहक कंटेनरों का विवरण, जिसमें आयाम और प्रकार शामिल हैं, जहां तक ज्ञात है;
- (छ) हानि के समय वायु की दिशा और गति; और
- (ज) पानी में कार्गो रिसाव या मलबे का कोई भी अवलोकन।

(8) जहां एक या अधिक मालवाहक कंटेनर समुद्र में बहते हुए देखे जाते हैं, वहां नियम 34 के अधीन उप-नियम (2) के अधीन प्रेषित संदेश में निम्नलिखित जानकारी, उपलब्ध अधिकतम सीमा तक शामिल होगी, अर्थात्: -

- (क) पोत की पहचान, जिसमें इसका आईएमओ संख्या, नाम, कॉल साइन और समुद्री मोबाइल सेवा पहचान संख्या शामिल है;
- (ख) अवलोकन का समय और तिथि, सार्वभौमिक समन्वित समय में;
- (ग) अवलोकन के समय देखे गए कंटेनरों की स्थिति;
- (घ) देखे गए मालवाहक कंटेनरों की कुल संख्या;
- (ङ) परिमाण और प्रकार सहित देखे गए कंटेनरों का विवरण, जहां तक ज्ञात हो; और
- (च) कार्गो रिसाव, वायु की दिशा और गति, या अन्य सुसंगत जानकारी का कोई भी अवलोकन।

(9) जहां उप-नियम (7) के अधीन एक रिपोर्ट प्रेषित की गई है, और प्रारंभिक रिपोर्ट के समय खोए गए माल कंटेनरों की सटीक संख्या का पता नहीं लगाया गया था, मास्टर जांच के बाद पुष्टि की गई सटीक संख्या के अनुसार, खोए गए कंटेनरों की पुष्टि की गई संख्या वाली अंतिम रिपोर्ट, प्रारंभिक रिपोर्ट के बाद से उपलब्ध किसी भी अतिरिक्त जानकारी के साथ, निकटतम तटीय राज्य और महानिदेशक को प्रेषित करेगा।

36. संकट की स्थितियाँ, दायित्व और प्रक्रियाएँ (1) समुद्र में एक पोत का स्वामी जो सहायता प्रदान करने की स्थिति में है, किसी भी स्रोत से सूचना प्राप्त करने पर कि व्यक्ति समुद्र में संकट में हैं, उन्हें अपनी सहायता के लिए सभी संभव गति से आगे बढ़ना चाहिए और, जहां व्यवहार्य हो, संकट में व्यक्तियों या ऐसा करने के लिए पोत के आशय के निकटतम खोज और बचाव सेवा को सूचित करेगा।

(2) उप-नियम (1) के अधीन सहायता प्रदान करने का दायित्व संकट में पड़े व्यक्तियों की राष्ट्रियता या स्थिति या उन परिस्थितियों की परवाह किए बिना लागू होगा जिनमें वे पाए जाते हैं।

(3) जहां किसी संकट की चेतावनी प्राप्त करने वाले पोत का मास्टर असमर्थ है, या मामले की विशेष परिस्थितियों में सहायता प्रदान करने के लिए आगे बढ़ने को अनुरोधित या अनावश्यक मानता है, तो मास्टर -

- (क) आधिकारिक लॉगबुक में आगे न बढ़ने के कारणों को रिकॉर्ड करेगा; और
- (ख) निकटतम खोज और बचाव सेवा को तदनुसार सूचित करें।

(4) केन्द्रीय सरकार यह सुनिश्चित करने के लिए समन्वय और सहयोग करेगी कि संकट में समुद्र में व्यक्तियों को सवार करने में सहायता प्रदान करने वाले पोतों के स्वामी पोतों की इच्छित यात्रा से न्यूनतम विचलन के साथ अपने दायित्वों से मुक्त हो जाएं:

परंतु वर्तमान नियम के अधीन दायित्वों से पोत के स्वामी को रिहा करने से समुद्र में जीवन की सुरक्षा को और खतरा नहीं होता है।

(5) जिस खोज और बचाव क्षेत्र के लिए ऐसी सहायता प्रदान की जाती है, उसके लिए जिम्मेदार सरकार समन्वय और सहयोग सुनिश्चित करने के लिए प्राथमिक जिम्मेदारी निभाएगी ताकि सहायता प्राप्त बचे लोगों को सहायता करने वाले पोत से उतारा जा सके और, मामले की विशेष परिस्थितियों और संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए यथासंभव जल्द से जल्द सुरक्षित स्थान पर पहुंचाया जा सके

(6) संकट में एक पोत का मास्टर या संबंधित खोज और बचाव सेवा, संकट अलर्ट का जवाब देने वाले पोतों के मास्टरों के साथ व्यवहार्य रूप से परामर्श के बाद, सहायता प्रदान करने में सक्षम माने जाने वाले एक या अधिक पोतों की मांग कर सकती है और ऐसा मास्टर या पोतों के मास्टरों का कर्तव्य इस तरह की मांग का पालन करना और संकट में व्यक्तियों की सहायता के लिए सभी संभव गति से आगे बढ़ना होगा।

(7) एक पोत के मास्टर को उप-नियम (1) द्वारा लगाए गए दायित्व से मुक्त कर दिया जाएगा, यह सूचित किए जाने पर कि-

- (क) उप-नियम (6) के अधीन पोत को अधिग्रहण नहीं किया गया है; और
- (ख) एक या अधिक अन्य पोतों को अधिग्रहण किया गया है और सहायता प्रदान करने के लिए आगे बढ़ रहे हैं

ऐसी जानकारी, जहां व्यावहारिक हो, अन्य मांग की गई पोतों और संबंधित खोज और बचाव सेवा को सूचित की जाएगी।

(8) एक पोत के मास्टर को संकटग्रस्त व्यक्तियों, खोज और बचाव सेवा, या संकटग्रस्त व्यक्तियों तक पहुंचे दूसरे पोत के मास्टर द्वारा सूचित किए जाने पर उप-नियम (1) और (6) के अधीन लगाए गए दायित्वों से भी मुक्त किया जाएगा, कि सहायता अब अपेक्षित नहीं है।

(9) यह नियम समुद्र में सहायता और बचाव से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों के उपबंधों को प्रभावित नहीं करेगा, जिसमें अधिनियम के भाग- के अध्याय के अधीन लगाए गए दायित्व और उसके अधीन नियम शामिल हैं।

(10) समुद्र में संकट में फंसे व्यक्तियों को पोत पर उतारने वाले पोतों के स्वामी ऐसे व्यक्तियों के साथ पोत की क्षमताओं और सीमाओं के भीतर मानवता के साथ व्यवहार करेंगे।

37. सुरक्षित नौचालन और खतरनाक स्थितियों से बचाव (1) समुद्र में जाने से पहले, प्रत्येक पोत के मास्टर को यह सुनिश्चित करेगा कि संबंधित क्षेत्र के लिए उपयुक्त और अद्यतन समुद्री चार्ट और समुद्री प्रकाशनों का उपयोग करके इच्छित यात्रा की सावधानीपूर्वक योजना बनाई गई है।

(2) उप-नियम (1) में उल्लिखित समुद्र यात्रा योजना -

- (क) वांछित यात्रा के लिए एक सुरक्षित मार्ग की पहचान करेगी;
- (ख) सभी सुसंगत पोतों की रूटिंग प्रणालियों को ध्यान में रखेगी;
- (ग) सुनिश्चित करेगी कि पूरे समुद्री यात्रा के दौरान पोत के सुरक्षित मार्ग के लिए पर्याप्त समुद्री कक्ष उपलब्ध है;
- (घ) जहां तक संभव हो, सभी ज्ञात नौचालन खतरों और प्रतिकूल मौसम की स्थिति से प्रभावित क्षेत्रों की पहचान करें और उनसे बचेगी; और
- (ङ) लागू समुद्री पर्यावरण संरक्षण उपायों पर विचार करेगी और जहां तक संभव हो, किसी भी ऐसे कार्यों या गतिविधियों से बचेगी जो समुद्री पर्यावरण को नुकसान पहुंचा सकते हैं।

38. मास्टर का विवेकाधिकार (1) कोई भी स्वामी, चार्टरर, पोत का संचालन करने वाली कंपनी या कोई अन्य व्यक्ति पोत के मास्टर को कोई भी निर्णय लेने या निष्पादित करने से नहीं रोकेगा या प्रतिबंधित नहीं करेगा, जो मास्टर के पेशेवर निर्णय में, निम्नलिखित के लिए आवश्यक है-

- (क) समुद्र में जीवन की सुरक्षा सुनिश्चित करना; या
- (ख) समुद्री पर्यावरण को होने वाले नुकसान को रोकना या कम करना।

(2) उप-नियम (1) के अधीन मास्टर का निर्णय नौवहन की तत्काल सुरक्षा और यात्रा के दौरान पर्यावरण की सुरक्षा के संबंध में अंतिम होगा।

39. संकट संकेतों का दुरुपयोग- (1) किसी व्यक्ति या व्यक्तियों के वास्तविक संकट में होने का संकेत देने के प्रयोजन के सिवाय, किसी भी अंतर्राष्ट्रीय संकट संकेत का उपयोग सख्त रूप से निषिद्ध है।

(2) किसी भी ऐसे संकेत का उपयोग जो अंतर्राष्ट्रीय संकट संकेत के साथ भ्रमित हो सकता है, भी निषिद्ध है।

(3) इस नियम के उपबंधों का कोई भी उल्लंघन नौचालन सुरक्षा दायित्वों का उल्लंघन समझा जाएगा और अधिनियम और उसके अधीन बनाए गए नियमों के लागू उपबंधों के अधीन कार्रवाई की जा सकेगी।

40. नौचालन और इंजीनियरिंग घड़ियों को बनाए रखने में पालन किए जाने वाले मूलभूत सिद्धांत (1) प्रत्येक पोत समुद्र में या बंदरगाह में रहते हुए प्रत्येक समय उचित नौचालन और इंजीनियरिंग घड़ियों को बनाए रखेगा।

(2) मास्टर, मुख्य अभियंता और सभी वॉचकीपिंग कर्मी वॉचकीपिंग के मूलभूत सिद्धांतों का पालन करेंगे, जिससे नौवहन की निरंतर सुरक्षा और पोत की मशीनरी का कुशल संचालन सुनिश्चित होगा।

(3) इस नियम के अधीन वॉचकीपिंग कर्मियों के कर्तव्य और आचरण अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू समुद्री यात्रियों के लिए प्रशिक्षण, प्रमाणन और वॉचकीपिंग के मानक नियमों में निर्दिष्ट सिद्धांतों और मानकों के अनुसार होंगे।

41. डेक और इंजन लॉग पुस्तकें।-(1) प्रत्येक पोत में डेक और इंजन लॉग पुस्तकें होंगी जिनमें, या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा, निम्नलिखित विवरण दर्ज किए जाएंगे, अर्थात्: -

(क) उसके स्थान, मार्ग, गति और मौसम की स्थिति सहित पोत का प्रदर्शन;

(ख) मशीनरी संचालन जिसमें दबाव, तापमान, ईंधन की खपत और टैंक की आवाज़ शामिल है; और

(ग) समुद्र में जीवन की सुरक्षा या समुद्री पर्यावरण के प्रदूषण की रोकथाम को प्रभावित करने वाली कोई भी महत्वपूर्ण घटनाएं या दुर्घटनाएं।

(2) लॉग बुक में सभी प्रविष्टियाँ -

(क) अंग्रेजी में अमिट रूप से दर्ज की जाएंगी;

(ख) जहां हाथ से प्रवेश किया गया हो, वहां दैनिक रूप से घड़ी के अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे; और

(ग) यथास्थिति, मास्टर या मुख्य इंजीनियर द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किया जाएगा,

(3) लॉग पुस्तकें, या उनकी प्रमाणित प्रतियां, निरीक्षण, सत्यापन या रिकॉर्ड प्रयोजनों के लिए जब भी अपेक्षित हो, सर्वेक्षक को उपलब्ध कराई जाएंगी।

अध्याय - 5**प्रशासन और प्रवर्तन**

42. अधिकार और दायित्व (1) कोई भी पोत स्वामी, पोत प्रबंधक या पोत मास्टर नौसैनिक सलाहकार की पूर्व अनुमति के बिना नौचालन प्रणाली और उपस्करों की स्थापना या संशोधन के संबंध में किसी पोत में कोई परिवर्तन नहीं करेगा या नहीं करेगा।

(2) पोत के स्वामी, पोत प्रबंधक, पोत मास्टर और रेडियो कर्मी हर समय पोत को ऐसी स्थिति में बनाए रखेंगे जो सभी नौचालन प्रणाली और उपस्करों के उचित और कुशल कामकाज को सुनिश्चित करे।

(3) पोत के स्वामी, पोत प्रबंधक या पोत मास्टर, पोत के संचालन के दौरान नौचालन प्रणाली या उपस्करों को किसी भी नुकसान की स्थिति में, तुरंत मर्केटाइल मरीन डिपार्टमेंट या पोर्ट प्राधिकरण के निकटतम प्रमुख अधिकारी को सूचित करेंगे, जो तुरंत जानकारी को नॉटिकल सलाहकार को सूचित करेगा।

(4) पोत का मास्टर या कप्तान पोत को समुद्र में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि -

(क) पोत नौचालन प्रणाली और उपस्करों से संबंधित सभी लागू अपेक्षाओं का अनुपालन करता है;

(ख) पोत अधिनियम और इन नियमों के उपबंधों के अधीन जारी एक वैध और उचित प्रमाण पत्र को अपने साथ ले जाता है; और

(ग) पोत का संचालन इन नियमों के अधीन निर्धारित कर्मचारियों की अपेक्षाओं और नॉटिकल सलाहकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है।

(5) मास्टर, कप्तान, नाविक और मछुआरों को पोत, चालक दल या मछुआरों की सुरक्षा से संबंधित किसी भी मामले पर महानिदेशक से शिकायत करने का अधिकार होगा।

43. शुल्क, निरीक्षण और प्रमाणन - (1) नौवहन प्रणालियों, उपस्करों और संबंधित व्यवस्थाओं की दक्षता और उचित कामकाज सुनिश्चित करने के प्रयोजन के लिए, प्रत्येक पोत अधिनियम के सुसंगत उपबंधों के अधीन नियुक्त सर्वेक्षक द्वारा निरीक्षण और सर्वेक्षण के अधीन होगा।

(2) इस तरह के निरीक्षण या सर्वेक्षण के संतोषजनक समापन पर पोत को सुरक्षा कन्वेंशन में दिए गए प्रारूप में एक प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा।

(3) सभी योजनाओं की स्वीकृति, इस नियम के अधीन किए गए निरीक्षण के लिए फीस, इन नियमों की अनुसूची -3 में निर्दिष्ट दरों के अनुसार देय होगी।

44. नियंत्रण और अनुपालन - (1) इन नियमों के अनुपालन को सुनिश्चित करने और नौचालन प्रणाली और उपस्करों के सुरक्षित संचालन को बनाए रखने के प्रयोजन से, महानिदेशक द्वारा प्राधिकृत कोई भी अधिकारी, मर्केटाइल मरीन विभाग का प्रधान अधिकारी या कोई सर्वेक्षक निरीक्षण के लिए किसी भी पोत पर सवार हो सकेगा।

(2) यदि यह पाया जाता है कि उसके नौवहन प्रणालियों और उपस्करों की सामान्य दक्षता या स्थिति ऐसी है कि वह पोत या उस पर सवार लोगों की सुरक्षा को खतरे में डालती है तो पोत को निरुद्ध किया जा सकेगा।

(3) असुरक्षित या समुद्र में चलने के अयोग्य पोतों को निरुद्ध करने की प्रक्रिया अधिनियम के उपबंधों के अनुसार होगी।

45. शास्ति.- (1) इन नियमों का कोई भी उल्लंघन या उनकी किसी अपेक्षा का अनुपालन करने में विफलता अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट दंड के लिए होगा।

(2) कोई भी व्यक्ति जो इन नियमों के उपबंधों के उल्लंघन में किसी पोत का संचालन करता है, और जिसके लिए अधिनियम की धारा 281 की उप-धारा (2) के अधीन उपबंधित कोई विशिष्ट शास्ति प्रदान नहीं की गई है, वह जुर्माने के लिए उत्तरदायी होगा जो पचास हजार रुपये तक हो सकेगा, और यदि उल्लंघन जारी रहता है, तो अतिरिक्त शास्ति जो पहले दिन के पश्चात् है प्रत्येक दिन के लिए जिसके दौरान उल्लंघन जारी रहता है, पांच हजार रुपये तक हो सकेगा।

(3) इस नियम के अधीन किसी भी शास्ति के अधिरोपण से स्वामी या मास्टर को गैर-अनुपालन को सुधारने की अपेक्षा से मुक्त नहीं किया जाएगा।

अनुसूची - 1
[नियम 15 (2) देखें]



सं.

न्यूनतम सुरक्षित मानवयुक्त दस्तावेज़

समय-समय पर संशोधित अध्याय V/14 (2) विनियमों के प्रावधानों के अधीन जारी किया गया
समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन, 1974

भारत सरकार के प्राधिकार के अधीन

पोत का विवरण

पोत का नाम:

विशिष्ट संख्या या अक्षर:

आईएमओ नंबर :

रजिस्ट्री का पतन:

सकल टन भार:

अंतर्राष्ट्रीय टन भार समझौता, 1969:

मुख्य प्रणोदन शक्ति:

पोत का प्रकार:

समय-समय पर बिना निगरानी वाले मशीनरी स्थान:

व्यापार क्षेत्र:

इस दस्तावेज़ में नामित पोत को सुरक्षित रूप से मानवयुक्त माना जाता है यदि, जब यह समुद्र में आगे बढ़ता है, तो यह नीचे दी गई तालिका (तालिकाओं) में निर्दिष्ट कर्मियों की संख्या और ग्रेड/क्षमता से कम नहीं रखता है।

क्र.स. (1)	श्रेणी (2)	क्षमता (3)	प्रमाणपत्र (एसटीसीडब्ल्यू विनियमन) (4)	व्यक्ति की संख्या (5)
01	मास्टर (एफजी)	मास्टर	2/2	01
02	मेट (एफजी)	मुख्य मेट	2/2	01
03	नौवहन निगरानी के प्रभारी अधिकारी	प्रभारी अधिकारी नौवहन निगरानी Navigational Watch	1	02
04	जीएमडीएसएस ऑपरेटर	जीएमडीएसएस ऑपरेटर * (4)	2	नोट (4) देखें
05	एमईओ क्लास I	मुख्य अभियंता	3/2	01
06	एमईओ क्लास II	द्वितीय इंजीनियर	3/2	01
07	एमईओ क्लास चार या एमईओ क्लास चार और जेईओ जीएमई प्री-सी कोर्स पूरा करने के बाद 3 महीने की समुद्री सेवा	प्रभारी अधिकारी इंजीनियरिंग वॉच *(6)	1	02
08	रेटिंग नौचालन वॉच का हिस्सा बनाती है	नौचालन घड़ी का हिस्सा बनता रेटिंग	4 या 5	03
09	रेटिंग	डेक रेटिंग	मूल एसटीसीडब्ल्यू पाठ्यक्रम	03

10	रेटिंग इंजीनियरिंग वॉच का हिस्सा बनाती है	इंजीनियरिंग वॉच का हिस्सा बनता रेटिंग *(6)	3/4 या 3/5	03
11	रसोइया	रसोइया * (5)	मूल एसटीसीडब्ल्यू पाठ्यक्रम	01

विशेष अपेक्षाएं:

- इस दस्तावेज़ में नामित पोत को सुरक्षित रूप से मानवयुक्त माना जाता है यदि, जब यह निर्धारित व्यापार क्षेत्र में काम कर रहा है और ऊपर दी गई तालिका (तालिकाओं) में निर्दिष्ट कर्मियों की संख्या और ग्रेड/क्षमता से कम नहीं है।
- पोत में एमएस (एसटीसीडब्ल्यू) नियम, 2026 और एमएस (निरंतर निर्वहन प्रमाणपत्र) नियम, 2026 के अधीन सम्यक रूप से प्रमाणित भारतीय नाविकों को तैनात किया जाएगा।

- (1) अधिकारियों और रेटिंग को विशिष्ट कर्तव्य और जिम्मेदारियां सौंपी गई हैं या तत्काल जिम्मेदारी के साथ टैंकर पर कार्गो या कार्गो उपस्करको पारगमन में लोड करने, डिस्चार्ज करने और देखभाल करने के लिए उपयुक्त स्तर के लिए टैंकर पृष्ठांकन प्रमाण पत्र होना चाहिए।
- (2) नाविक को समय-समय पर संशोधित एसटीसीडब्ल्यू कोड, 1978 की तालिका ए-61/1-1, ए-61/1-2, ए-61/1-3, ए-61/1-4 और ए-61/6-1 या ए-61/6-2 के अनुसार अपेक्षानुसार अनुमोदित मूलभूत प्रशिक्षण और निर्देश प्राप्त करने का प्रमाण ले जाना चाहिए।
- (3) प्रदान की गई योग्यता का प्रमाण पत्र धारक को किसी भी निचले पद पर कार्य करने के लिए प्राधिकृत करेगा, जब तक कि यह उसी कार्य का हो जिसके लिए संबंधित सीओसी जारी किया गया था।
- (4) दो अधिकारियों के पास भारतीय जीएमडीएसएस या एक समर्पित रेडियो अधिकारी होना चाहिए जिसके पास भारतीय जीएमडीएसएस हो।
- (5) समुद्री श्रम सम्मेलन, 2006 के विनियम 3.2 के अनुसार रसोइए को प्रशिक्षित और योग्य होना चाहिए।

(6) जब पोत को यूएमएस नोटेशन सौंपा जाता है और वह चल रहा होता है, तो केवल एक मरीन इंजीनियर ऑफिसर क्लास-4 और जूनियर इंजीनियर ऑफिसर जीएमई प्री-सी कोर्स पूरा करने के बाद और इंजीनियरिंग वॉच का हिस्सा बनने वाले दो रेटिंग की अपेक्षा होगी।

स्थान-----पर : दिन-----तारीख-----को जारी किया गया
(महीना और वर्ष)

समाप्ति की तिथि (यदि कोई हो):

भारतीय जलयानों का

रजिस्टार

समुद्री वाणिज्य विभाग, मुंबई

टिप्पण :

मैनिंग अपेक्षा से दी गई छूट/ छूट से संबंधित कोई भी दस्तावेज़ इस पत्र के साथ संलग्न रखा जाना चाहिए।

अनुसूची- 2
[नियम 19 और 22 (7) देखें]

नौचालन उपस्करों के कार्य निष्पादन मानक

समय-समय पर संशोधित और इन नियमों में बताए गए प्रस्तावों द्वारा संगठन द्वारा अपनाई गई निम्नलिखित सिफारिशों का संदर्भ लें:

- वैश्विक समुद्री संकट और सुरक्षा प्रणाली (जीएमडीएसएस) और इलेक्ट्रॉनिक नौचालन एड्स (रिज़ॉल्यूशन ए.694(17)) का हिस्सा बनाने वाले पोत से प्रसारित रेडियो उपस्करों के लिए सामान्य अपेक्षाओं पर सिफारिशें;
- जाइरो-कम्पास के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (रिज़ॉल्यूशन ए.424(एक्सआई)); रडार उपस्करके लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (रिज़ॉल्यूशन एमएससी.64(67), अनुलग्नक 4)
- रडार उपस्करके कार्य निष्पादन मानकों पर संशोधित अनुशंसा (रिज़ॉल्यूशन एमएससी.192(79));
- स्वचालित रडार प्लॉटिंग एड्स के लिए कार्य निष्पादन मानक (रिज़ॉल्यूशन ए.823(19));
- इलेक्ट्रॉनिक चार्ट डिस्प्ले और सूचना प्रणाली (ईसीडीआईएस) (संकल्प ए.817(19)), जैसा कि संशोधित किया गया है) के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश;
- शिपबोर्न लोरान-सी और चायका रिसीवरों के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (संकल्प ए.818(19));
- शिपबोर्न ग्लोबल पोजिशनिंग प्रणाली रिसीवर उपस्कर(रिज़ॉल्यूशन ए.819(19)) के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (संशोधित);
- पोत पर सवार ग्लोनास रिसीवर उपस्करके लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (संकल्प एमएससी.53(66)) जैसा कि संशोधित किया गया है);
- शिपबोर्न डीजीपीएस और डीजीएलओएनएस समुद्री रेडियो बीकन रिसीवर उपस्करके लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (संकल्प एमएससी.64(67), अनुलग्नक 2) जैसा कि संशोधित किया गया है);
- संयुक्त जीपीएस/ग्लोनास रिसीवर उपस्करके लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (रिज़ॉल्यूशन एमएससी.74(69), अनुलग्नक 1, जैसा कि संशोधित किया गया है)
- पोत से संचालित गैलीलियो रिसीवर उपस्करके लिए कार्य निष्पादन मानक (रिज़ॉल्यूशन एमएससी.233(82));
- पोत से संचालित बेदौं उपग्रह नौचालन प्रणाली () रिसीवर उपस्करके लिए कार्य निष्पादन मानक (रिज़ॉल्यूशन 1379(93))
- बहु-प्रणाली पोतजनित रेडियो नौचालन रिसीवर के लिए कार्य निष्पादन मानक (संकल्प .401(95), जैसा कि संशोधित किया गया है);

- शिपबोर्न इंडियन रीजनल नौचालन सैटेलाइट प्रणाली (आईआरएनएसएस) रिसीवर उपस्कर(रिज़ॉल्यूशन एमएससी.449(99)) के लिए कार्य निष्पादन मानक;
- हेडिंग नियंत्रण प्रणालियों के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (रिज़ॉल्यूशन एमएससी.64(67), अनुलग्नक 3);
- ट्रैक नियंत्रण प्रणालियों के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (संकल्प एमएससी.74(69), अनुलग्नक 2);
- एक सार्वभौमिक पोतजनित स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस) (रेस्.) के कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश। एमएससी.74(69), अनुलग्नक 3);
- इको-साउंडिंग उपस्करके लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (संकल्प ए.224 (), जैसा कि संशोधित किया गया है);
- गति और दूरी (रिज़ॉल्यूशन ए.824(19), जैसा कि संशोधित किया गया है) इंगित करने वाले उपस्करों के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश;
- रेट-ऑफ-टर्न संकेतकों के लिए कार्य निष्पादन मानक (संकल्प ए.526(13)) ; नौचालन उपस्करों के लिए कार्य निष्पादन मानकों के एकीकरण पर सिफारिश (संकल्प ए.575(14)) ;
- राडार रिफ्लेक्टर (रिज़ॉल्यूशन ए.384(एक्स)), जैसा कि संशोधित किया गया है, के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश;
- चुंबकीय कम्पास के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (रिज़ॉल्यूशन ए.382(एक्स));
- डेलाइट सिग्नलिंग लैंप (रिज़ॉल्यूशन एमएससी.95(72)) के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश;
- ध्वनि रिसेप्शन प्रणाली के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (रिज़ॉल्यूशन एमएससी.86(70), अनुलग्नक 1);
- शिपबोर्न यात्रा डेटा रिकॉर्डर (वीडीआर) (संकल्प एमएससी.333(90)) के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश;
- शिपबोर्न सरलीकृत यात्रा डेटा रिकॉर्डर (एस-वीडीआर) (संकल्प एमएससी.163(78), जैसा कि संशोधित किया गया है) के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश;
- समुद्री संचारण हेडिंग उपस्करों (टीएचडी) के कार्य निष्पादन मानकों पर सिफारिश (संकल्प एमएससी.116(73));
- एक पुल नौचालन वॉच अलार्म प्रणाली (बीएनडब्ल्यूएस) (संकल्प एमएससी.128(75)) के लिए कार्य निष्पादन मानक;
- इलेक्ट्रॉनिक इनक्लाइनोमीटर के लिए कार्य निष्पादन मानक (रिज़ॉल्यूशन एमएससी.363(92))(द्वारा जोड़ा गया। .532(107)

अनुसूची-3
नियम 15 (2) और नियम 43 (3) देखें]

फीस

क्रम संख्या (1)	सेवाएँ (2)	प्रवर्ग या विवरण (3)	फीस (रुपये में) (4)
1.	योजना अनुमोदन	300 सकल टन भार से कम	16,000
		300 सकल टन से अधिक	16,000 + 1,000 प्रति अतिरिक्त 100 सकल टन भार (अधिकतम 30,000)
		योजना के अनुसार संशोधन	6,000
2.	सर्विस स्टेशन	(a) अनुमोदन प्रमाण पत्र जारी करना (प्रारंभिक/नवीनीकरण)	30,000
		(बी) अनुमोदन के प्रमाण पत्र में संशोधन	5,000
		(सी) अनुमोदन प्रमाण पत्र (सीओए) / व्यक्ति में सक्षम व्यक्ति का जोड़ / विलोपन	5,000
		(डी) डुप्लिकेट प्रमाणपत्र	5,000

3.	सेवा स्टेशनों का निरीक्षण	प्रारंभिक/वार्षिक/नवीनीकरण/मध्यवर्ती	16,000
4.	किसी भी उपस्कर के लिए प्रोटोटाइप अनुमोदन	टाइप अनुमोदन	30,000
5.	उपस्करया अन्य संबंधित मामलों के लिए वितरण	प्रति आवेदन . .	5,000
6.	विविध-कोई अन्य अनुरोध	प्रति मामला आधार पर	5,000
7.	न्यूनतम सुरक्षित मानवयुक्त दस्तावेज़	एक नया प्रमाण पत्र जारी करना	10,000
8.	न्यूनतम सुरक्षित मानवयुक्त दस्तावेज़	प्रमाणपत्र का डुप्लिकेट प्रति जारी करना	5,000

[फा. सं. एसवाई-19014/199/2025-एमजी-भाग(7)]

वेंकटेशपति एस, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, 05th August, 2026

G.S.R. 715 (E).— In exercise of the powers conferred by sub-section (1) and clauses (a) to (d), and clause (h) of sub-section (2) of section 130 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025) and in supersession of the Merchant Shipping (Safety of Navigation) Rules, 1997, except as respects things done or omitted to be done before such supersession, the Central Government hereby makes the following rules, namely:—

CHAPTER- I PRELIMINARY

1. Short title and commencement. — (1) These rules may be called the Merchant Shipping (Safety of Navigation) Rules, 2026.

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

2. Application. — (1) Unless expressly provided otherwise, these rules shall apply to all ships registered in India under the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), on all voyages and all ships other than Indian ships while in coastal waters, except the following, namely: -

- (a) warships, naval auxiliaries and other ships owned or operated by a Government and used only on Government non-commercial service;
- (b) pleasure crafts;
- (c) ships not propelled by mechanical means;
- (d) ships employed in trades or operations where bridge arrangements and navigational equipment as may be approved by the Director-General are provided to suit special navigational and operational requirements; and
- (e) vessels covered under Part XIII of the Act.

Provided that warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by Government and used only on Government non-commercial service shall, so far as is reasonable and practicable, act in a manner consistent with these rules.

(2) A rigidly connected composite unit of a pushing vessel and associated pushed vessel, when designed as a dedicated and integrated tug and barge combination, shall be regarded as a single ship for the purposes of these rules.

3. Definitions. — (1) In these rules, unless the context otherwise requires, —

- (a) “Act” means the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025);
- (b) “bridge” means the area from which the navigation and control of the ship is exercised and includes the wheel house chart room and the bridge wings complying with the requirements of the relevant organisation standards;
- (c) “constructed” in relation to a ship, means a stage of construction where—
 - (i) the keel is laid; or
 - (ii) construction identifiable with a specific ship begins; or
 - (iii) assembly of that ship commenced comprising of at least 50 gross tonnage or 1 per cent. of the estimated mass of all structural material whichever is less;

- (d) “gyro compass” means direction showing equipment using principle of gyroscope and complying with the requirements of the relevant organisation standards;
- (e) “International Code of Signals” means the code of signals approved by the organisation used for communication of safety, emergency, and distress messages;
- (f) “length” of a ship means its length overall;
- (g) “magnetic compass” means an equipment complying with the requirements of the relevant organisation standards;
- (h) “mobile offshore drilling unit” means a mobile offshore drilling unit as defined in regulation XI-2/1.1.5 of the Safety Convention;
- (i) “Organisation” means International Maritime Organization;
- (j) “recognised organisation” means a Classification Society or other body recognised by the Central Government for the purpose of performing statutory surveys, audits, inspections, approvals and certification functions on behalf of the Central Government.
- (k) “routing system” means any system of one or more routes or routing measures aimed at reducing the risk of casualties; it includes traffic separation scheme, 2- way routes, recommended tracks, areas to be avoided, no anchoring areas, inshore traffic zones, roundabouts, precautionary areas, deep water routes and safety fairways established in coastal waters up to Exclusive Economic Zone by the nautical advisor conforming to these rules, guidelines and criteria developed by the Organisation and International Hydrographic Organisation;
- (l) “Schedule” means a schedule annexed to these rules;
- (m) “search and rescue service” means the performance of distress monitoring, communication, co-ordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance, or medical evacuation, through the use of public and private resources including co-operating aircraft, ships, vessels and other craft and installations;
- (n) “ship reporting systems” means a reporting system for the purpose of safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, or protection of the marine environment conforming to these rules and criteria adopted by the Organisation;
- (o) “standards” means recommendations, guidelines or performance standards approved and published by the Organisation and as amended from time to time.

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

4. Exemptions and equivalents.—(1) The nautical advisor may, by order and subject to such conditions as it may deem fit, grant general exemptions to any class or category of ships that are not fitted with mechanical means of propulsion from the requirements relating to navigational systems, navigational equipment, bridge layout, navigational visibility, and navigational records prescribed under these rules, where such requirements are not reasonably applicable to the design, construction, or operation of such ships.

(2) The nautical advisor may, on a case-by-case basis, grant to any individual ship a partial, conditional or temporary exemption or may approve equivalent arrangements, where it is satisfied that—

- (a) the nature and duration of the voyage;
- (b) the maximum distance of the ship from the shore;
- (c) the prevailing navigational and environmental conditions; and
- (d) the absence of general navigational hazards,

are such that strict compliance with the requirements relating to navigational systems, navigational equipment, bridge visibility, navigational procedures, and navigational record-keeping would be unreasonable or unnecessary in the interests of safety and practicality.

(3) Before granting any exemption or approving an equivalent arrangement under sub-rule (2), the nautical advisor shall give due consideration to the effect that such exemption or equivalency may have upon—

- (a) the overall safety of the ship and persons on board; and
- (b) the safety of other ships navigating in the same area.

(4) Any exemption or equivalent arrangement granted under this rule shall be—

- (a) issued in writing by the nautical advisor;
- (b) limited in duration, scope, or voyage as may be specified therein; and
- (c) carried on board the ship at all times during its validity for inspection by the appropriate authorities.

(5) The nautical advisor may at any time revoke or modify an exemption or equivalency granted under this rule, if in its opinion, such action is necessary in the interest of safety of life at sea or protection of the marine environment.

CHAPTER-II

STANDARDS FOR THE SAFETY OF NAVIGATION, COMMUNICATION, MANNING, AND OPERATIONAL READINESS OF SHIPS

5. Navigational warnings.—The Central Government shall take all necessary measures to ensure that, upon receipt of information regarding any navigational danger from any reliable source, such information is promptly disseminated to all persons concerned and communicated, without delay, to other interested States.

Explanation.— For the purposes of this rule, “necessary measures” may include guidance on the IMO/IHO World-Wide Navigational Warning Service, adopted by the Organisation vide resolution A.706(17), as amended from time to time.

6. Meteorological services and warnings. — (1) The Central Government shall, —

(a) facilitate the collection of meteorological data by ships at sea and make arrangements for the examination, dissemination and exchange of such data in a manner best suited for the purpose of aiding navigation;

(b) encourage the use of meteorological instruments of a high degree of accuracy and facilitate, upon request, the checking of such instruments by appropriate national meteorological services free of charge, where practicable.

(2) In particular, the Central Government shall, in cooperation with other States, carry out the following meteorological arrangements, namely:—

(a) warning ships of gales, storms and tropical cyclones by the issue of information in text form and, as far as practicable, in graphic form, using appropriate shore-based terrestrial and space radiocommunication facilities;

(b) issuing, at least twice daily, weather information suitable for shipping through terrestrial and space radiocommunication services, as appropriate, containing meteorological data, analyses, warnings and forecasts relating to weather, waves and ice, which shall be transmitted in text form and, as far as practicable, in graphic form, including meteorological analysis and forecast charts transmitted by facsimile or in digital form for reconstitution on board ships;

(c) preparing and issuing such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and, where practicable, to arrange for the publication and availability of daily weather charts for the information of departing ships;

(d) arranging for a selected number of ships to be equipped with tested marine meteorological instruments, including instruments for measuring atmospheric pressure, humidity and sea temperature, and to require such ships to take, record and transmit meteorological observations at the standard times for surface synoptic observations, being not less than four times daily whenever circumstances permit, and to encourage other ships to take, record and transmit such observations, particularly in areas where shipping traffic is sparse;

(e) encouraging shipping companies to involve as many of their ships as practicable in the taking and recording of meteorological observations, which shall be transmitted using the ship's terrestrial or space radiocommunication facilities for the benefit of national meteorological services;

(f) ensuring that the transmission of meteorological observations by ships is free of charge to the ships concerned;

(g) encouraging ships, when in the vicinity of a tropical cyclone or a suspected tropical cyclone, to take and transmit meteorological observations at more frequent intervals whenever practicable, having due regard to the navigational responsibilities of ships' officers during adverse weather conditions;

(h) arranging for the reception and transmission of weather messages to and from ships through appropriate shore-based terrestrial and space radiocommunication facilities;

(i) encouraging masters of ships to inform ships in the vicinity and relevant shore stations whenever they experience wind speeds of fifty knots or more;

(j) securing uniformity in international meteorological services and, as far as practicable, to conform to internationally accepted technical regulations and recommendations relating to meteorological services for maritime navigation.

(3) Meteorological information, forecasts, warnings and data provided under this rule shall be furnished in a form suitable for transmission and shall be transmitted in the order of priority applicable to maritime radiocommunications and in the course of transmission of meteorological information addressed to all stations, ship stations shall comply with the applicable radiocommunication procedures.

(4) Forecasts, warnings and other meteorological information intended for ships shall be issued and disseminated by the national meteorological service best placed to serve the relevant coastal and high seas areas, in accordance with mutual arrangements made between States for the preparation and dissemination of meteorological information for maritime safety.

7. Ice patrol services.— The Central Government may require Indian ships navigating within the limits of iceberg-prone areas during the ice season to make use of ice patrol services.

8. Search and rescue services.— (1) The Central Government shall ensure that adequate arrangements are made for distress communication, coordination and the rescue of persons in distress at sea within its area of responsibility, including the establishment, operation and maintenance of such search and rescue services and facilities as are considered necessary and practicable, having regard to the volume of maritime traffic and navigational hazards, and shall, as far as practicable, provide effective means for locating and rescuing persons in distress at sea.

(2) The Central Government shall make available relevant information relating to its search and rescue services, including details of existing facilities and any proposed changes thereto.

(3) Every passenger ship shall,—

(a) prepare a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in the event of an emergency, in coordination with the ship, the company and the concerned search and rescue authorities, including provisions for periodic drills or exercises to assess its effectiveness; and

(b) carry on board the plan prepared under clause (a).

9. Life-saving signals.— The Central Government shall ensure that life-saving signals are used by search and rescue facilities engaged in search and rescue operations when communicating with ships or persons in distress.

10. Hydrographic services.— (1) The Central Government shall make arrangements for the collection, compilation, publication, dissemination and regular updating of hydrographic data and nautical information necessary for the safety of navigation.

(2) The Central Government shall, as far as practicable and in cooperation with other States, ensure the provision of the following hydrographic and nautical services for the purpose of aiding navigation, namely:—

- (a) conduct of hydrographic surveys adequate to meet the requirements of safe navigation;
- (b) the preparation and issue of nautical charts, sailing directions, lists of lights, tide tables and other nautical publications, as may be necessary for safe navigation;
- (c) the promulgation of notices to mariners to ensure that nautical charts and publications are kept up to date; and
- (d) the establishment of appropriate data management systems to support hydrographic and nautical services.

(3) The Central Government shall ensure the maximum possible uniformity in nautical charts and publications and, as far as practicable, adopt internationally accepted standards and practices.

(4) The Central Government shall, as far as practicable, coordinate its hydrographic activities with other States whereby hydrographic and nautical information is made available globally in a timely, reliable and unambiguous manner.

11. Routeing systems.— (1) Every ship shall use a mandatory ships' routeing system as required for its category or cargo carried, in accordance with the applicable rules.

(2) Where the circumstances are beyond the control of the master and a ship is unable to navigate strictly in accordance with an established routeing system, every precaution shall be taken to ensure the safety of navigation of all ships in the area, including the transmission of a safety message indicating such deviation and any such occurrence shall be recorded in the official log book and be reported, at the earliest opportunity, to the principal officer or, where a principal officer is not available, to the appropriate authority or officer having jurisdiction.

(3) Any information on violation of a routeing system received from any person or reported by the appropriate authority or a Port State, whether reported by a master or not, shall be investigated by the principal officer taking into account any investigation conducted by any other States, if any, and a report of every such investigation shall be submitted to the nautical advisor.

12. Ship Reporting System. — (1) All ships or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes shall use the ship reporting system in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organisation.

(2) The nautical advisor shall establish and maintain an Indian Ship Reporting System and shall notify, by order or circular, the detailed modalities, procedures, communication formats, and reporting requirements for participation in such a system.

(3) The master of every Indian ship of 100 gross tonnage and above entering the specified coordinates shall participate in the Indian Ship Reporting System, and shall, without delay, furnish all relevant information required under the provisions of such system.

(4) All ships other than Indian ships of 100 gross tonnage and above entering or transiting through the Indian Ship Reporting Region shall be encouraged to participate in the Indian Ship Reporting System.

(5) The shipowner, master or skipper of every ship shall be guided by the general principles for ship reporting and the requirements relating to the reporting of incidents involving dangerous goods, nuclear materials or harmful substances as adopted by the Organisation.

(6) The master of a ship shall comply with the requirements of the Indian Ship Reporting System and other Ship Reporting Systems adopted by the Contracting Governments and shall, without delay, furnish to the designated authorities the information required in accordance with the provisions of each such system.

(7) Participation by ships in the adopted Ship Reporting Systems shall be free of charge.

13. Vessel Traffic Services.— (1) The Central Government shall plan, establish and implement Vessel Traffic Services in such ports, places or areas in India as it may consider necessary, where in its opinion the volume of maritime traffic or the degree of navigational risk so justifies.

(2) The Vessel Traffic Services established under sub-rule (1) shall be aimed at enhancing the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and the protection of the marine environment, adjacent shore areas, work sites and offshore installations from possible adverse effects of maritime traffic.

(3) All ships navigating within coastal waters, including ports, places and other areas where such services are established by the Central Government and other contracting governments, shall participate in the Vessel Traffic Services and comply with the requirements prescribed by the concerned port authorities or other authorities in such areas.

(4) For the purposes of implementation of this rule, reference may be made to the guidelines on Vessel Traffic Services adopted by the Organisation by resolution A.857(20), as amended from time to time.

14. Establishment and operation of aids to navigation.— (1) The Central Government undertakes to provide, as it deems practical and necessary, such aids to navigation as the volume of traffic justifies and the degree of risk required.

(2) In order to obtain the greatest possible uniformity in aids to navigation, the Central Government undertakes to take into account the international recommendations and guidelines when establishing such aids.

(3) The Central Government undertake to arrange for information relating to aids to navigation to be made available to all concerned and changes in the transmissions of position-fixing systems which could adversely affect the performance of receivers fitted in ships shall be avoided as far as possible and only be effected after timely and adequate notice has been promulgated.

15. Ship's manning.— (1) Every Indian ship shall be sufficiently and efficiently manned as applicable to its type and trading area, by Indian seafarers duly certified in accordance with the applicable rules made under the Act dealing with standards of training, certification and watchkeeping as well as continuous discharge certificate, and in conformity with the minimum safe manning requirements, as may be prescribed by issuing executive orders, so as to ensure the safety of life at sea.

(2) The ship owner or manager shall apply to the Registrar, in the form specified in Schedule I, along with the proposed manning details and the fee specified in Schedule III, and upon satisfaction of all certification and manning requirements, the Registrar shall issue the document in the form specified.

(3) A minimum safe manning document shall remain valid unless there is a substantial change in the trading area, principal dimensions or gross tonnage of the ship, which shall be immediately notified to the Director-General and the Registrar.

(4) In case of loss, defacement or destruction of the document, the ship owner shall inform the Registrar, who may issue a duplicate upon application.

(5) On all ships, to ensure effective crew performance in safety matters, a working language shall be established and recorded in the ship's logbook by the company, or the master, as appropriate, and each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language:

provided that the working language on Indian ships shall be English and all plans and lists required to be posted shall be in the working language.

(6) On Indian ships, English shall be used on the bridge as the working language for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel, unless those directly involved in the communication speak a common language other than English.

(7) For the purposes of implementation of this rule, reference may be made to the Principles of Minimum Safe Manning adopted by the Organisation by resolution A.1047(27), as amended from time to time.

16. Principles relating to bridge design, design and arrangement of navigational systems and equipment and bridge procedures.— (1) Every ship shall be provided with a bridge constructed to ensure its safe navigation and proper operation.

(2) All decisions which are made for the purpose of bridge design, the design and arrangement of navigational systems and equipment on the bridge and bridge procedures shall be taken with the aim of —

(a) facilitating the tasks to be performed by the bridge team and the pilot in making full appraisal of the situation and in navigating the ship safely under all operational conditions;

(b) promoting effective and safe bridge resource management;

(c) enabling the bridge team and the pilot to have convenient and continuous access to essential information which is presented in a clear and unambiguous manner, using standardized symbols and coding systems for controls and displays;

(d) indicating the operational status of automated functions and integrated components, systems or sub-systems;

(e) allowing for expeditious, continuous and effective information processing and decision-making by the bridge team and the pilot;

(f) preventing or minimising excessive or unnecessary work and any conditions or distractions on the bridge which may cause fatigue or interfere with the vigilance of the bridge team and the pilot; and

(g) minimizing the risk of human error and detecting such error, if it occurs, through monitoring and alarm systems, in time for the bridge team and the pilot to take appropriate action.

(3) Compliance with this rule shall be ensured as far as practicable, and structural alterations shall be required only where non-compliance is likely to adversely affect the safety of navigation.

(4) For the purposes of implementation of this rule, reference may be made to the Guidelines on Ergonomic Criteria for Bridge Equipment and Layout as adopted by resolution MSC/Circ.982, the Guidelines for Bridge Equipment and Systems, their arrangement and integration as adopted by resolution SN.1/Circ.288, and the Revised Recommendation on Performance Standards for an Integrated Navigational System as adopted by resolution MSC.252(83), as may be respectively amended.

17. Maintenance of equipment.— (1) Every ship shall be provided with instructions for the on-board maintenance of navigational and safety equipment required under these rules and such maintenance shall be carried out in accordance with those instructions, and the ship shall carry adequate tools and spare parts as prescribed by the equipment manufacturers to ensure proper maintenance and operation thereof.

(2) Subject to any other provision of these rules, while every reasonable step shall be taken to maintain the equipment required under this rule in efficient working order, the malfunction of such equipment shall not, by itself, be deemed to render the ship unseaworthy or to justify delay of the ship at a port where repair facilities are not readily available:

Provided that the master shall make suitable arrangements to take the inoperative equipment or unavailable information into account when planning and executing a safe voyage to a port where the necessary repairs can be carried out.

(3) Every reasonable step shall be taken to ensure that all navigational equipment required under these rules is maintained in efficient working order, and where such equipment is found to be malfunctioning—

(a) a ship engaged on an international voyage may be permitted by the nautical advisor to proceed to the next port where repairs or spare parts are available; and

(b) a ship engaged on a coasting voyage within India may be permitted to sail without such equipment for a specified period by the principal officer, which may, on consideration of the circumstances, be extended by the nautical advisor.

18. Electromagnetic compatibility.— (1) All electrical and electronic equipment installed on or in the vicinity of the bridge on ships constructed on or after the 1st day of July, 2002, shall be tested for electromagnetic compatibility, taking into account the recommendations and standards adopted by the Organisation.

(2) All electrical and electronic equipment shall be installed in such a manner that electromagnetic interference does not adversely affect the proper functioning of any navigational system or equipment on board.

(3) Portable electrical or electronic equipment shall not be operated on the bridge if its operation is likely to interfere with the proper functioning of navigational systems or equipment.

(4) For the purposes of this rule, reference may be made to the general requirements for electromagnetic compatibility for all electrical and electronic ship's equipment adopted by the Organisation by resolution A.813(19), as amended from time to time.

19. Approval, surveys and performance standards of navigational systems, equipment and voyage data recorder.— (1) All navigational systems and equipment required to be fitted on board ships shall be type approved by the nautical advisor or recognised organisation before installation.

(2) All systems and equipment, including any associated back-up arrangements, installed on or after the 1st day of July, 2002, shall conform to performance standards as prescribed in Schedule - II, not inferior to those adopted by the Organisation.

(3) When systems or equipment are replaced or newly installed on ships constructed before the 1st day of July, 2002, such systems or equipment shall, so far as is reasonable and practicable, comply with the standards specified in sub-rule (2).

(4) Systems and equipment installed prior to the adoption of international performance standards may, at the discretion of the nautical advisor, be exempted from full compliance with those standards, having due regard to the recommendations of the Organisation.

(5) The nautical advisor shall ensure that manufacturers of navigational systems and equipment maintain a quality control system audited by a recognised organisation to verify continuous compliance with type approval conditions or alternatively, the nautical advisor may apply final product verification procedures to confirm compliance prior to installation on board ships.

(6) Before granting approval for systems or equipment incorporating new features not previously covered under these rules, the nautical advisor shall satisfy itself that such features perform functions at least as effective as those required under these rules.

(7) Any navigational equipment fitted on ships, in addition to that required under these rules, shall be subject to approval by the nautical advisor and, as far as practicable, shall comply with performance standards not inferior to those adopted internationally:

Provided that, in addition to the requirements specified in this rule, further technical and performance requirements applicable to navigational systems, equipment, and voyage data recorders shall be as specified in Schedule-II to this rule or as may be specified by the Organisation from time to time.

(8) The voyage data recorder system, including all associated sensors, shall be subjected to an annual performance test conducted by an approved testing or servicing facility to verify the accuracy, duration and recoverability of the recorded data and the condition of all protective enclosures and locating devices and a copy of the certificate of compliance issued by the testing facility shall be retained on board the ship.

(9) The Automatic Identification System fitted on board ships shall be subjected to an annual test conducted by an approved testing or servicing facility to verify correct programming of the ship's static information, correct data exchange with connected sensors as well as verifying the radio performance by radio frequency measurement and on-air test using, for instance a Vessel Traffic Service and a copy of the test report shall be retained on board the ship.

CHAPTER-III

CARRIAGE REQUIREMENTS FOR SHIPBORNE NAVIGATIONAL SYSTEMS AND EQUIPMENT

20. Application and general requirements.— The provisions of this rule shall apply to all ships, subject to the following specifications, namely:-

(1) Ships constructed on or after the 1st day of July, 2002 shall be fitted with navigational systems and equipment in accordance with the requirements specified therein;

(2) Ships constructed before the 1st day of July, 2002 shall,—

(a) continue to be fitted with navigational systems and equipment conforming to the standards prescribed under the Merchant Shipping (Safety of Navigation) Rules, 1997, unless upgraded to meet the requirements of this rule;

(b) be fitted with the navigational systems and equipment specified not later than the dates applicable to such ships; and

(c) be fitted with a Bridge Navigational Watch Alarm System in accordance with the following schedule, namely: —

(i) passenger ships, irrespective of size, not later than the first survey after the 1st day of January, 2016;

(ii) cargo ships of three thousand gross tonnage and above, not later than the first survey after the 1st day of January, 2016;

(iii) cargo ships of 500 gross tonnage and above but less than three thousand gross tonnage, not later than the first survey after the 1st day of January, 2017; and

(iv) cargo ships of 150 gross tonnage and above but less than five hundred gross tonnage, not later than the first survey after the 1st day of January, 2018;

(3) The Bridge Navigational Watch Alarm System referred to in clause (c) of sub-rule (2) shall remain in operation whenever the ship is underway at sea;

(4) The nautical advisor may exempt any ship from the requirements of clause (c) of sub-rule (2) if such ship is intended to be permanently withdrawn from service within two years from the relevant implementation date.

21. Shipborne navigational equipment and systems.— (1) Every ship, irrespective of size, shall be equipped with the following, namely: -

(a) a properly adjusted standard magnetic compass or equivalent means independent of power supply to determine and display the ship's heading at the main steering position;

(b) a pelorus or compass bearing device or equivalent means independent of power supply to take bearings over an arc of the horizon of 360 degrees;

(c) means of correcting headings and bearings to true direction at all times;

- (d) nautical charts and nautical publications adequate for voyage planning, route plotting, and position monitoring throughout the voyage; An electronic chart display and information system is also accepted as meeting the chart carriage requirements;
- (e) back-up arrangements to meet the functional requirements of clause (d), if this function is partly or fully fulfilled by electronic means;
- (f) a receiver for a global navigation satellite or terrestrial radio navigation system capable of automatically determining and updating the ship's position;
- (g) a radar reflector, if less than one hundred and fifty gross tonnage and practicable;
- (h) a sound reception system where the bridge is fully enclosed; and
- (i) a telephone or equivalent means to communicate heading information to the emergency steering position, if fitted.

(2) Ships of 150 gross tonnage and above and passenger ships irrespective of size shall, in addition to the requirements of sub-rule (1), be fitted with the following, namely:-

- (a) a spare or duplicate magnetic compass;
- (b) a daylight signalling lamp or other means as specified by nautical advisor, to communicate by light during day and night using an energy source of electrical power not solely dependent upon the ship's power supply;
- (c) a Bridge Navigational Watch Alarm System installed and maintained in accordance with recognized standards;
- (d) a sextant or digital sextant;
- (e) a calibrated aneroid barometer; and
- (f) for navigational and safety communication,—
 - (i) a set of international code flags;
 - (ii) the International Code of Signals;
 - (iii) Standard Marine Communication Phrases; and
 - (iv) means to transmit distress signals consistent with collision rules.

(3) Ships of 300 gross tonnage and above and passenger ships irrespective of size shall, in addition to the requirements of sub-rule (2), be fitted with the following, namely:-

- (a) an echo-sounding device or other electronic means, to measure and display the available depth of water;
- (b) a nine gigahertz radar or other means to determine and display the range and bearing of radar transponders and of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks to assist in navigation and in collision avoidance;
- (c) an electronic plotting aid, or other means, to plot electronically the range and bearing of targets to determine collision risk;

(d) speed and distance measuring device, or other means, to indicate speed and distance through the water; and

(e) a properly adjusted transmitting heading device, or other means, to transmit heading information for input to the equipment referred to in clauses (b), (c) and (d) of sub-rule (3) and sub-rule (4).

(4) (a) Ships of 300 gross tonnage and upwards engaged on international voyages and cargo ships of 500 gross tonnage and upwards not engaged on international voyages and passenger ships irrespective of size shall be fitted with an Automatic Identification System;

(b) The Automatic Identification System shall—

(i) provide automatically to shore stations, other ships, and aircraft information including the ship's identity, type, position, course, speed, and navigational status and other safety related information;

(ii) receive automatically such information from other ships;

(iii) monitor and track ships; and

(iv) exchange data with shore-based facilities;

(c) Ships fitted with Automatic Identification System shall maintain it in operation at all times except where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information.

(5) Ships of 500 gross tonnage and above shall, in addition to the requirements of sub-rule (3) and sub-rule (4), with exception of clauses (c) and (e) of sub-rule (3) be fitted with—

(a) a gyro compass or equivalent non-magnetic means of determining heading being clearly readable by the helmsman at the main steering position;

(b) gyro-compass repeaters at the emergency steering position;

(c) a gyro-compass bearing repeater, or other means, to take bearings, over an arc of the horizon of 360 degrees using the gyro-compass or other means referred to in clause (a) provided that ships of less than 1,600 gross tonnage shall be fitted with such means as far as possible.

(d) rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicators, or other means, to determine and display rudder angle, propeller revolutions, the force and direction of thrust and, if applicable, the force and direction of lateral thrust and the pitch and operational mode, all to be readable from the conning position; and

(e) an automatic tracking aid or other means, to plot automatically the range and bearing of other targets to determine collision risk.

(6) Ships of 3000 gross tonnage and above shall, in addition to the requirements of sub-rule (5), be fitted with—

(a) a three gigahertz radar or a second nine gigahertz radar functionally independent of the primary radar; and

(b) a second automatic tracking aid, or other means, to plot automatically the range and bearing of other targets to determine collision risk which are functionally independent of the first.

(7) Ships of 10000 gross tonnage and above shall, in addition to the requirements of sub-rule (6) with the exception of clause (b) of sub-rule (6), be fitted with—

(a) an automatic radar plotting aid, or other means, to plot automatically the range and bearing of at least 20 other targets, connected to a device to indicate speed and distance through the water, to determine collision risks and simulate a trial manoeuvre; and

(b) a heading or track control system capable of automatically maintaining a heading or straight track.

(8) Ships of 50000 gross tonnage and above shall, in addition to the requirements of sub-rule (7), be fitted with—

(a) a rate-of-turn indicator or other means to determine and display the rate of turn; and

(b) a speed and distance measuring device capable of indicating speed and distance over the ground in both the forward and athwartships direction.

(9) Every ship engaged on international voyages shall be fitted with an Electronic Chart Display and Information System in accordance with the following, namely:-

(a) passenger ships of 500 gross tonnage and above constructed on or after the 1st day of July, 2012;

(b) tankers of 3000 gross tonnage and above constructed on or after the 1st day of July, 2012;

(c) cargo ships, other than tankers, of 10000 gross tonnage and above constructed on or after the 1st day of July, 2013;

(d) cargo ships, other than tankers, of 3000 gross tonnage and above but less than 10000 gross tonnage constructed on or after the 1st day of July, 2014; and

(e) existing passenger, tanker and cargo ships shall comply not later than the first survey conducted after the dates between the 1st day of July, 2014 and the 1st day of July, 2018, based on tonnage category.

(10) When other means are permitted under this rule as specified by nautical advisor, such means must be approved by the nautical advisor in accordance with the requirements in this Chapter.

(11) All navigational systems and equipment required under this rule shall be installed, tested, and maintained to ensure continuous efficiency and reliability.

(12) Where navigational systems or equipment provide multiple operational modes, the mode in use shall be clearly indicated at all times.

(13) The nautical advisor may accept alternative means or technologies for compliance if satisfied that such means attain equivalent performance and monitoring capability.

(14) Integrated bridge systems shall be designed and installed such that—

- (a) any failure of a sub-system is immediately brought to the attention of the officer in charge of the navigational watch by audible and visual alarms;
- (b) failure of one sub-system does not result in the failure of any other sub-system; and
- (c) each item of equipment or sub-system can be operated independently in the event of failure of any part of the system.

(15) Every ship shall keep the Automatic Identification System in continuous operation at all times while operating in coastal waters, and the Automatic Identification System shall not be switched off or rendered non-operational except for reasons of safety or security duly recorded by the master and after informing the concerned authority.

(16) Operation of a ship with a non-operational Automatic Identification System or with Automatic Identification System switched off without lawful justification or intimation shall constitute a contravention of this rule and shall render the ship liable for detention and penalty for violation of sub-section (1) of section 116, as specified under sub-section (2) of section 281 of the Act.

22. Long range identification and tracking of ships. — (1) This rule applies to ships engaged on international voyages of the following descriptions, namely:-

- (a) passenger ships, including high-speed passenger craft;
- (b) cargo ships, including high-speed craft of three hundred gross tonnage and above, where gross tonnage is determined in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969; and
- (c) mobile offshore drilling units.

(2) This rule establishes requirements to enable the Director-General to undertake long-range identification and tracking of ships for security, search and rescue and other lawful purposes.

(3) Every ship to which this rule applies shall be fitted with a system to automatically transmit long-range identification and tracking information.

(4) Ships fitted with an Automatic Identification System and operated exclusively within sea area A1 as defined under the Merchant Shipping (Radiocommunication) Rules, 2026 are not required to comply with the provisions of this rule.

(5) Where a ship is required by this rule to be fitted with equipment for the automatic transmission of long-range identification and tracking information, the nautical advisor may, on application and for valid reasons, grant exemptions in individual cases.

(6) The shipboard system equipment shall automatically and without manual intervention transmit the following long-range identification and tracking information at regular intervals, namely:-

- (a) the identity of the ship (unique ship identifier);
- (b) the position of the ship (latitude and longitude); and
- (c) the date and time of the position provided (Coordinated Universal Time).

(7) Systems and equipment installed under this rule shall conform to performance standards and functional requirements specified in Schedule II.

(8) All shipboard equipment used under this rule shall be of a type approved by the nautical advisor or recognised organisation, prior to installation.

(9) Systems and equipment used under this rule shall be capable of being switched off on board or of ceasing the distribution of long-range identification and tracking information, in the following circumstances only, namely:—

(a) where international agreements, rules or standards require protection of navigational information; or

(b) in exceptional circumstances and for the shortest duration possible where the master reasonably considers that operation of the system compromises the safety or security of the ship.

(10) Where the master exercises the option under clause (b) of sub-rule (9), the master shall—

(a) inform the Director-General without undue delay giving reasons for the action; and

(b) record in the ship's record, the navigational activities and incidents giving the reasons for switching off the system and the period during which it was switched off.

(11) The Director-General shall be entitled to receive the following long-range identification and tracking information, namely:—

(a) information concerning Indian ships, irrespective of the location of such ships;

(b) information concerning ships, other than Indian ships, which have indicated an intention to enter a port facility or place under the jurisdiction of India, irrespective of the location of such ships, in case such ships are not located within waters landward of the baselines of another State established in accordance with international law; and

(c) information concerning ships entitled to fly the flag of another State, not intending to enter any port facility or place under the jurisdiction of India, navigating within a distance not exceeding one thousand nautical miles from the coast of India, provided that such ships are not located within waters landward of the baselines of another State established in accordance with international law.

(12) The Central Government shall bear all costs associated with any long-range identification and tracking information requested and received, and shall not impose any charges on such ships.

(13) The search and rescue services of contracting governments shall be entitled to receive, free of any charges, long-range identification and tracking information in relation to the search and rescue of persons in distress at sea.

(14) The nautical advisor may issue technical guidance and directions for the compliance of this rule.

23. Voyage data recorders .— (1) The following ships engaged on international voyages shall be fitted with a voyage data recorder for the purpose of assisting in casualty investigations, namely:—

(a) passenger ships constructed on or after the 1st day of July, 2002;

(b) ro-ro passenger ships constructed before the 1st day of July, 2002, not later than the first survey after that date;

(c) passenger ships, other than ro-ro passenger ships, constructed before the 1st day of July, 2002, not later than the 1st day of January, 2004; and

(d) ships, other than passenger ships, of 3,000 gross tonnage and above, constructed on or after the 1st day of July, 2002.

(2) The following cargo ships engaged on international voyages shall be fitted with a voyage data recorder or a simplified voyage data recorder, namely:-

(a) cargo ships of 20,000 gross tonnage and above, constructed before the 1st day of July, 2002, at the first scheduled dry-docking after the 1st day of July, 2006, but not later than the 1st day of July, 2009;

(b) cargo ships of 3,000 gross tonnage and above but less than 20,000 gross tonnage, constructed before the 1st day of July, 2002, at the first scheduled dry-docking after the 1st day of July, 2007, but not later than the 1st day of July, 2010.

(3) The nautical advisor may exempt ships, other than ro-ro passenger ships, constructed before the 1st day of July, 2002, from the requirement of fitting a voyage data recorder where it is demonstrated to his satisfaction that interfacing the recorder with the ship's existing equipment is unreasonable or impracticable.

24. International Code of Signals and International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual.— (1) Every ship required to carry a radio installation shall also carry on board the latest edition of the International Code of Signals.

(2) The nautical advisor may require any other ship, not compulsorily fitted with a radio installation, to carry the International Code of Signals where, in its opinion, such carriage is necessary for navigational safety or communication purposes.

(3) Every ship shall carry on board the latest edition of Volume III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual for reference during search and rescue operations.

CHAPTER-IV **SHIP'S OPERATIONAL REQUIREMENTS AND BRIDGE PROCEDURES**

25. Navigational bridge visibility.— (1) Every ship of not less than fifty-five metres in length, constructed on or after the 1st day of July, 1998, shall comply with the following bridge visibility requirements, namely:-

(a) the view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than two ship lengths, or five hundred metres, whichever is less, forward of the bow to ten degrees on either side, under all conditions of draught, trim and deck cargo;

(b) blind sectors caused by cargo, cargo gear, or other obstructions forward of the beam shall not exceed ten degrees;

(c) the total arc of blind sectors shall not exceed twenty degrees;

(d) each individual blind sector shall not exceed five degrees; and

(e) the clear sectors between blind sectors shall be at least five degrees;

(f) the horizontal field of vision from the conning position shall extend over an arc of not less than two hundred and twenty-five degrees, that is, from right ahead to not less than twenty-two and a half degrees abaft the beam on either side of the ship;

(g) from each bridge wing, the horizontal field of vision shall extend over an arc of at least two hundred and twenty-five degrees, that is, from at least forty-five degrees on the opposite bow through right ahead and then from right ahead to right astern through one hundred and eighty degrees on the same side of the ship;

(h) from the main steering position, the horizontal field of vision shall extend over an arc from right ahead to at least sixty degrees on each side of the ship;

(i) the ship's side shall be visible from each bridge wing in accordance with the Organisation Guidelines contained in MSC.1/Circ.1350/Rev.1 on Unified Interpretations;

(j) the height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck shall be kept as low as practicable and shall not obstruct the forward view required under this rule; and

(k) the upper edge of the navigation bridge front windows shall allow a forward view of the horizon for a person with a height of eye of one thousand eight hundred millimetres above the bridge deck at the conning position when the ship is pitching in heavy seas:

Provided that where the nautical advisor is satisfied that a height of one thousand eight hundred millimetres is unreasonable or impracticable, it may allow a reduction of the height of eye to not less than one thousand six hundred millimetres; and

(l) the navigation bridge front windows shall—

(i) be inclined from the vertical plane, top out, at an angle of not less than ten degrees and not more than twenty-five degrees to avoid reflections;

(ii) have framing kept to a minimum and not placed directly forward of any workstation;

(iii) not be fitted with polarised or tinted glass; and

(iv) provide a clear view through at least two of the bridge front windows and any additional number of clear-view windows as necessary to maintain visibility in all weather conditions.

(2) Every ship constructed before the 1st day of July, 1998 shall, where practicable, comply with the requirements specified in clauses (a) and (b) of sub-rule (1): Provided that, no structural alteration or installation of additional equipment shall be required solely for the purpose of such compliance.

(3) On ships of unconventional design, where compliance with the requirements of sub-rule (1) is not practicable, the nautical advisor may permit alternative arrangements which provide a level of visibility that is as near as reasonably possible to that prescribed under this rule.

(4) Subject to the sub-rule (1), ballast water exchange operations may be undertaken with the following conditions, namely:-

(a) the master shall determine that it is safe to do so, taking into account any increase in blind sectors or reduction in the field of vision and ensuring that a proper lookout is maintained at all times;

(b) the operation shall be conducted in accordance with the ship's ballast water management plan, having regard to the international recommendations on ballast water exchange; and

(c) the commencement and completion of the operation shall be recorded in the ship's record of navigational activities.

26. Pilot transfer arrangements.— (1) Every ship shall be provided with a pilot ladder and pilot transfer arrangements or any other safe and convenient means as specified by the nautical advisor in compliance with the requirements of the relevant standards.

(2) Pilot transfer arrangements shall enable pilots and other personnel to embark and disembark safely in all seagoing conditions of draught and trim.

(3) Pilot transfer arrangements provided in accordance with sub-rule (1) and installed on or after the 1st January, 2028 shall be designed, manufactured, constructed, secured and installed in accordance with the introduction and parts A, B and C of the performance standards adopted by the Organisation by resolution MSC.576(110).

(4) Pilot transfer arrangements installed before the 1st January, 2028 on ships shall comply with the requirements provided in sub-rule (3) not later than the first survey on or after 1st January 2029.

(5) Inspection, stowage, maintenance, replacement and familiarisation of all pilot transfer arrangements, regardless of the installation date, shall comply with the introduction and parts D and E of the performance standards adopted by the Organisation by resolution MSC.576(110).

(6) For the purpose of this rule, the expression "installed on or after the 1st January, 2028" means a contractual delivery date for the pilot transfer arrangement or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery date of the arrangement on or after the 1st January, 2028.

(7) Pilot transfer arrangements provided for in sub-rule (3) shall be approved by the nautical advisor or recognised organisation in accordance with part F of the performance standards adopted by the Organisation by resolution MSC.576(110)

(8) Pilot transfer arrangements provided for in sub-rule (3) on ships shall be inspected in accordance with regulations I/6 and I/7 or I/8 of International Convention for the Safety of Life at Sea to the satisfaction of the nautical advisor or recognised organisation.

(9) Mechanical pilot hoists shall not be used.

(10) Adequate means of illumination, either fixed or portable, shall be capable of illuminating all pilot transfer arrangements overside and the position on deck where pilots and other personnel embark or disembark and portable lights, when used, shall have brackets to permit their positioning.

(11) Where a pilot or other personnel has a reasonable doubt that the pilot transfer arrangement provided is non-compliant, they may inform the master and refuse to use the arrangement until it is made compliant.

(12) The pilot ladder and other appliances required to be carried on board under this rule shall be maintained in good condition and shall be used exclusively for the embarkation and disembarkation of pilots, officials, or other persons while the ship is arriving at or leaving a port and no ladder other than a certified pilot ladder or approved pilot transfer arrangements shall be used for such operations.

27. Use of heading or track control systems .— (1) In areas of high traffic density, in conditions of restricted visibility and in all other hazardous navigational situations where heading or track control systems are in use, it shall be possible to establish manual control of the ship's steering immediately.

(2) In the above circumstances, the officer in charge of the navigational watch shall have available without delay the services of a qualified helmsperson who shall be ready at all times to take over steering control.

(3) The change-over from automatic to manual steering and *vice versa* shall be made by, or under the supervision of, a responsible officer.

(4) The manual steering shall be tested after prolonged use of heading or track control systems and before entering areas where navigation demands special caution.

28. Operation of steering gear.— In areas where navigation demands special caution and whenever the ship is being manoeuvred in pilotage or restricted waters or in areas of high traffic density or in a routing system, more than one steering gear power unit shall be in operation when such units are capable of simultaneous operation.

29. Steering gear testing and drills.— (1) Within twelve hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested.

(2) The checks and tests referred to in sub-rule (1) shall include, where applicable, the operation of the following, namely:-

- (a) the main steering gear;
- (b) the auxiliary steering gear;
- (c) the remote steering gear control systems;
- (d) the steering positions located on the navigation bridge;
- (e) the emergency power supply;
- (f) the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- (g) the remote steering gear control system power failure alarms;
- (h) the steering gear power unit failure alarms;

- (i) automatic isolating arrangements and other automatic equipment;
- (j) the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;
- (k) a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage;
- (l) the operation of the means of communication between the navigation bridge and the steering gear compartment;
- (m) steering capability from the navigation bridge, as well as from the remote steering location in the vicinity of the steering gear; and
- (n) communications between the bridge and the remote steering location.

(3) The following requirements shall apply in respect of steering gear operations, namely:—

(a) simple operating instructions with a block diagram showing the changeover procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigating bridge and in the steering gear compartment;

(b) all ship's officers concerned with the operation of maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing over from one system to another.

(4) In addition to the routine checks and tests specified in sub-rules (1) and (2), emergency steering drills shall be conducted at least once every three months in order to practice emergency steering procedures and such drills shall include direct control from within the steering gear compartments, the communication procedure with the navigating bridge and where applicable, the operation of alternative power supplies.

(5) Every ship on regular frequent voyages of less than twenty-four hours may carry out the detail tests specified in sub-rules (1) and (2) at least once every week and operational tests shall be carried out before departure.

(6) The date on which the checks and tests specified in sub-rules (1) and (2) are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under sub-rule (4) shall be recorded.

30. Nautical charts and nautical publications.— (1) Every ship shall carry on board adequate and up-to-date nautical charts and nautical publications necessary for the safe conduct of the intended voyage.

(2) For the purposes of sub-rule (1), the term “nautical chart or nautical publication” means a special-purpose map, book, or a specially compiled database from which such a map or book is derived, that is officially issued by the National Hydrographic Office or any other hydrographic office authorised by the competent authority of the state or by any other relevant Government institution, and is intended to meet the requirements of marine navigation, and includes but not limited to sailing directions, lists of lights, notices to mariners, tide tables and all other relevant nautical publications required for planning and executing the voyage.

(3) The master shall ensure that all charts and publications carried on board are corrected and maintained up to date in accordance with the latest official notices and information issued by the authorised hydrographic or other relevant authorities.

31. Records of navigational activities and daily reporting.— (1) Every ship engaged on international voyages shall maintain on board a record of all navigational activities and incidents which are of significance to the safety of navigation which shall contain sufficient detail to enable the reconstruction of the complete voyage.

(2) Where the information referred to in sub-rule (1) is not entered in the ship's logbook, it shall be maintained in electronic form or such other form as may be approved by the nautical advisor.

(3) Every ship of five hundred gross tonnage and above, engaged on international voyages exceeding forty-eight hours in duration, shall submit a daily report to its company, which shall retain such report and all subsequent daily reports for the duration of the voyage.

(4) The daily report referred to in sub-rule (3) may be transmitted by any means, in case,—

(a) the report is transmitted to the company as soon as practicable after determination of the ship's position; and

(b) automated reporting systems, where used, include a recording function of transmissions and are subject to regular verification by the master, including verification of their interfaces with position-fixing equipment.

(5) Each daily report shall contain the following particulars, namely:—

(a) the ship's position;

(b) the ship's course and speed; and

(c) details of any external or internal conditions affecting the ship's voyage or the normal safe operation of the ship.

32. Life-saving signals to be used by ships, aircraft or persons in distress.— (1) Every ship shall carry on board an illustrated table describing the life-saving signals to be used by ships, aircraft or persons in distress, and such table shall be readily available to the officer of the watch at all times.

(2) The life-saving signals referred to in sub-rule (1) shall be used by ships or persons in distress when communicating with life-saving stations, maritime rescue units or aircraft engaged in search and rescue operations.

(3) The life-saving signals shall conform to the descriptions contained in Volume III (Mobile Facilities) of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual and the illustrations provided in the International Code of Signals, as amended from time to time.

33. Operational limitations.— (1) This rule shall apply to all passenger ships to which the provisions of these rules apply.

(2) A list of all operational limitations of a passenger ship, including any exemptions, restrictions in operating areas, weather or sea state restrictions, limitations in permissible loads, trim, speed, and any other restrictions imposed by the Director-General or established during the design or construction stages, shall be prepared before the passenger ship is placed in service.

(3) The list referred to in sub-rule (2), together with all necessary explanations, shall—

(a) be documented in a form acceptable to the nautical advisor;

- (b) be kept on board the ship and made readily available to the master;
- (c) be maintained and updated as necessary; and
- (d) if prepared in a language other than English, be accompanied by an English translation.

34. Danger messages.— (1) The master of every ship that encounters any of the following conditions shall, by all means available, communicate the relevant information to ships in the vicinity and to the nearest authorities, namely:-

- (a) dangerous ice or a dangerous derelict; or
- (b) any other direct danger to navigation; or
- (c) a tropical storm; or
- (d) sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures; or
- (e) winds of force ten or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received; or
- (f) one or more freight containers lost overboard from the ship.

(2) The master of every ship that observes one or more freight containers adrift at sea, whether or not the ship is involved in the loss of such containers, shall communicate the particulars of such observation, by all means available and without delay, to ships in the vicinity and to the nearest authorities.

(3) Where a ship is involved in the loss of one or more freight containers and the master is unable to make the report required under clause (f) of sub-rule (1) by reason of the ship having been abandoned or the master being otherwise incapacitated, the ship owner or manager shall assume the obligation to report the loss without delay to the nearest coastal State and to the Director-General.

(4) The message conveying information under sub-rule (1) may be transmitted in plain language, preferably in English, or by means of the International Code of Signals.

(5) Every radio message issued under sub-rule (1) shall be preceded by the prescribed safety signal in accordance with the procedure laid down in the applicable Merchant Shipping (Radiocommunication) Rules, 2026.

(6) Upon receipt of a report of loss of freight containers under clause (f) of sub-rule (1) or under sub-rule (3), the Director-General shall cause the relevant information to be reported to the Organisation.

(7) The Central Government shall take all steps necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in sub-rule (1) is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other interested States.

35. Information required in danger messages.— (1) The master of a ship transmitting a danger message under these rules shall include in the message such information as may be relevant to the nature of the danger encountered, in accordance with the provisions of this rule.

(2) Where the danger arises from ice, derelicts or other direct dangers to navigation, the message shall include the following, namely :-

- (a) the kind of ice, derelict or danger observed;
- (b) the position of the ice, derelict or danger when last observed; and
- (c) the time and date, in Universal Co-ordinated Time, when the danger was last observed.

(3) (a) Where a tropical cyclone or storm has been encountered, or where the master has reason to believe that such a weather system is developing or exists in the vicinity, the message shall include—

- (i) a statement indicating that a tropical cyclone or storm has been encountered or observed; and
- (ii) the time, date and position of the ship when the observation was taken.

(b) As far as practicable, the message shall also contain the following information, namely:-

- (i) barometric pressure, preferably corrected, stating the units used (hectopascals, millimetres or inches) and whether corrected or uncorrected;
- (ii) barometric tendency, indicating the change in pressure during the preceding three hours;
- (iii) true wind direction;
- (iv) wind force on the Beaufort scale;
- (v) state of the sea, indicating whether smooth, moderate, rough or high;
- (vi) swell, indicating whether slight, moderate or heavy and the true direction from which it originates;
- (vii) period or length of swell, if known, indicating whether short, average or long; and
- (viii) true course and speed of the ship.

(4) When a master has reported a tropical cyclone or other dangerous storm, it is desirable, though not obligatory, that further observations be made and transmitted hourly, if practicable, and in any case at intervals not exceeding three hours, while the ship remains under the influence of the storm.

(5) Where winds of force ten or above are encountered for which no storm warning has been received, the message shall include information similar to that required under sub-rule (3), excluding details relating to the sea and swell.

(6) Where sub-freezing air temperatures associated with gale force winds are causing severe ice accretion on the ship's superstructures, the message shall include the following information, namely;—

- (a) the time and date of observation (in UTC);

- (b) the air temperature;
- (c) the sea temperature, if practicable; and
- (d) the wind force and direction.

(7) Where one or more freight containers have been lost overboard from the ship, the message transmitted under clause (f) of sub-rule (1) of rule 34 shall include the following information, namely:

- (a) the ship's identity, including its IMO number, name, call sign and Maritime Mobile Service Identity number;
- (b) the time and date of the loss, in Universal Co-ordinated Time, or where the exact time is not known, the time and date when the loss was discovered;
- (c) the position of the ship at the time of the loss, or where this is not known, the position at the time of discovery, indicating whether the position is the actual position, an estimated position, or the position at the time of discovery;
- (d) the total number of freight containers lost, or the best estimate thereof if the exact number has not yet been ascertained;
- (e) whether any of the containers lost contained dangerous goods, and if so, the United Nations numbers of such goods, to the extent known;
- (f) a description of the freight containers, including dimensions and type, to the extent known;
- (g) the wind direction and speed at the time of the loss; and
- (h) any observation of cargo spill or debris in the water.

(8) Where one or more freight containers are observed adrift at sea, the message transmitted under sub-rule (2) of rule 34 shall include the following information, to the fullest extent available, namely: -

- (a) the ship's identity, including its IMO number, name, call sign and Maritime Mobile Service Identity number;
- (b) the time and date of the observation, in Universal Co-ordinated Time;
- (c) the position of the observed containers at the time of the observation;
- (d) the total number of freight containers observed;
- (e) a description of the observed containers, including dimensions and type, to the extent known; and
- (f) any observation of cargo spill, wind direction and speed, or other relevant information.

(9) Where a report has been transmitted under sub-rule (7), and the exact number of freight containers lost was not ascertained at the time of the initial report, the master shall, as soon as the exact number is confirmed following investigation, transmit a final report containing the

confirmed number of containers lost, together with any additional information that has become available since the initial report, to the nearest coastal State and to the Director-General.

36. Distress situations, obligations and procedures.— (1) The master of a ship at sea which is in a position to render assistance, on receiving information from any source that persons are in distress at sea, shall proceed with all possible speed to their assistance and, where practicable, shall inform the persons in distress or the nearest search and rescue service of the ship's intentions to do so.

(2) The obligation under sub-rule (1) to provide assistance shall apply irrespective of the nationality or status of the persons in distress or the circumstances in which they are found.

(3) Where the master of a ship receiving a distress alert is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary, to proceed to render assistance, the master shall—

(a) record in the official logbook the reasons for not proceeding; and

(b) inform the nearest search and rescue service accordingly.

(4) The Central Government shall coordinate and cooperate to ensure that masters of ships providing assistance by embarking persons in distress at sea are released from their obligations with minimum further deviation from the ships' intended voyage:

Provided that releasing the master of the ship from the obligations under the current rule does not further endanger the safety of life at sea.

(5) The Government responsible for the search and rescue region in which such assistance is rendered shall exercise primary responsibility for ensuring coordination and cooperation so that survivors assisted are disembarked from the assisting ship and delivered to a place of safety as soon as reasonably practicable, taking into account the particular circumstances of the case and guidelines developed by the Organisation.

(6) The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned may, after consultation so far as practicable with the masters of ships responding to the distress alert, requisition one or more ships considered best able to render assistance and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships so requisitioned to comply with such requisition and proceed with all possible speed to the assistance of the persons in distress.

(7) A master of a ship shall be released from the obligation imposed by sub-rule (1) upon being informed that—

(a) the ship has not been requisitioned under sub-rule (6); and

(b) one or more other ships have been requisitioned and are proceeding to render assistance,

such information shall, where practicable, be communicated to the other requisitioned ships and to the relevant search and rescue service.

(8) A master of a ship shall also be released from the obligations imposed under sub-rules (1) and (6) upon being informed by the persons in distress, the search and rescue service, or the master of another ship which has reached the persons in distress, that assistance is no longer required.

(9) This rule shall not affect the provisions of the international conventions relating to assistance and salvage at sea, including the obligations imposed under Chapter II of Part XII of the Act, and the rules thereunder.

(10) Masters of ships who have embarked persons in distress at sea shall treat such persons with humanity within the capabilities and limitations of the ship.

37. Safe navigation and avoidance of dangerous situations.— (1) Prior to proceeding to sea, the master of every ship shall ensure that the intended voyage has been carefully planned using appropriate and up-to-date nautical charts and nautical publications for the area concerned.

(2) The voyage plan referred to in sub-rule (1) shall—

- (a) identify a safe route for the intended voyage;
- (b) take into account all relevant ships' routing systems;
- (c) ensure that sufficient sea room is available for the safe passage of the ship throughout the voyage;
- (d) identify and avoid, as far as practicable, all known navigational hazards and areas affected by adverse weather conditions; and
- (e) consider applicable marine environmental protection measures and avoid, as far as possible, any actions or activities which may cause damage to the marine environment.

38. Master's discretion.— (1) No owner, charterer, company operating the ship or any other person shall prevent or restrict the master of the ship from taking or executing any decision which, in the master's professional judgment, is necessary for—

- (a) ensuring the safety of life at sea; or
- (b) preventing or minimising damage to the marine environment.

(2) The master's decision under sub-rule (1) shall be final with respect to the immediate safety of navigation and protection of the environment during the voyage.

39. Misuse of distress signals.— (1) The use of any international distress signal, except for the sole purpose of indicating that a person or persons are in actual distress, is strictly prohibited.

(2) The use of any signal which may be confused with an international distress signal is also prohibited.

(3) Any contravention of the provisions of this rule shall be deemed a breach of navigational safety obligations and may attract action under the applicable provisions of the Act and the rules made thereunder.

40. Basic principles to be observed in keeping navigational and engineering watches.— (1) Every ship shall maintain proper navigational and engineering watches at all times while at sea or in port.

(2) The master, chief engineer, and all watchkeeping personnel shall observe the basic principles of watchkeeping, ensuring the continuous safety of navigation and the efficient operation of the ship's machinery.

(3) The duties and conduct of watchkeeping personnel in this rule shall be in accordance with the principles and standards specified in the applicable rules made under the Act, dealing with standards of training, certification and watchkeeping.

41. Deck and engine log books.— (1) Every ship shall carry deck and engine log books in which, or by other approved means, the following particulars shall be recorded, namely:-

(a) the performance of the ship including her position, course, speed and weather conditions;

(b) machinery operations including pressures, temperatures, fuel consumption and tank soundings; and

(c) any events or incidents of importance affecting the safety of life at sea or the prevention of pollution of the marine environment.

(2) All entries in the log books shall—

(a) be recorded indelibly in English;

(b) where entered by hand, be signed daily by the officers of the watch; and

(c) be countersigned by the master or the chief engineer, as the case may be.

(3) The log books, or certified copies thereof, shall be made available to the surveyor whenever required for inspection, verification, or record purposes.

CHAPTER-V ADMINISTRATION AND ENFORCEMENT

42. Rights and obligations.— (1) No ship owner, ship manager or ship master shall make or cause to be made any alteration to a ship in respect of the installation or modification of navigational systems and equipment without the prior permission of the nautical advisor.

(2) The ship owner, ship manager, ship master and radio personnel shall at all times maintain the ship in a condition that ensures the proper and efficient functioning of all navigational systems and equipment.

(3) The ship owner, ship manager or ship master shall, in the event of any damage to navigational systems or equipment during the operation of the ship, immediately notify the nearest principal officer of the Mercantile Marine Department or port authority, who shall forthwith communicate the information to the nautical advisor.

(4) The ship master or skipper shall not take the ship to sea unless—

(a) the ship complies with all applicable requirements relating to navigational systems and equipment;

(b) the ship carries on board a valid and appropriate certificate issued under the provisions of the Act and these rules; and

(c) the ship is manned in accordance with the manning requirements prescribed under these rules and the guidelines issued by the nautical advisor.

(5) The master, skipper, seamen and fishermen shall have the right to make a complaint on any matter pertaining to the safety of the ship, crew or fishermen to the Director-General.

43. Fees, inspection and certification.— (1) For the purpose of ensuring the efficiency and proper functioning of navigational systems, equipment and associated arrangements, every ship shall be subject to inspection and survey by a surveyor appointed under the relevant provisions of the Act.

(2) Upon satisfactory completion of such inspection or survey the ship shall be issued with a certificate in format as provided in Safety Convention.

(3) The fees for all plan approval, inspection conducted under this rule, shall be payable in accordance with the rates specified in Schedule - III to these rules.

44. Control and compliance.— (1) For the purpose of ensuring compliance with these rules and maintaining the safe operation of navigational systems and equipment, any officer authorised by the Director-General, principal officer of the Mercantile Marine Department or any surveyor may board any ship for inspection.

(2) A ship may be detained if it is found that the general efficiency or condition of its navigational systems and equipment is such that it endangers the safety of the ship or those on board.

(3) The procedure for detention of unsafe or unseaworthy ships shall be in accordance with the provisions of the Act.

45. Penalty.— (1) Any contravention of these rules or failure to comply with any requirement thereof shall be liable to penalties as specified in the Act.

(2) Any person who operates any ship in contravention of the provisions of these rules, and for which no specific penalty is provided under sub-section (2) of section 281 of the Act, shall be liable to penalty which may extend to fifty thousand rupees, and if the breach is a continuing one, with further penalty which may extend to five thousand rupees for every day after the first day during which the breach continues.

(3) The imposition of any penalty under this rule shall not absolve the owner or master from the requirement of rectifying the non-compliance.

SCHEDULE -I

[See rule 15 (2)]



No.

MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

Issued under the provisions of regulations Ch V/14 (2) of the
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended from time to time
Under the authority of the

GOVERNMENT OF INDIA

Particulars of Ship

Name of Ship :
Distinctive Number or Letter :
IMO Number :
Port of Registry :
Gross Tonnage :
International Tonnage Convention, 1969 :
Main Propulsion Power :
Type of Ship :
Periodically Unattended Machinery Space :

Trading Area :

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and Grade/Capacities of personnel specified in the table(s) below.

Sr. No. (1)	Grade (2)	Capacity (3)	Certificate (STCW Regulation) (4)	Number of Persons (5)
01	Master (F.G.)	Master	II/2	01
02	Mate (F.G.)	Chief Mate	II/2	01
03	Officer-In-Charge of Navigational Watch	Officer-In-Charge of Navigational Watch	II/1	02
04	GMDSS Operator	GMDSS Operator *(4)	IV/2	See Note (4)
05	M.E.O. Class I	Chief Engineer	III/2	01
06	M.E.O. Class II	Second Engineer	III/2	01
07	M.E.O. Class IV or M.E.O. Class IV and JEO having 3 months sea service after having completed GME pre-sea course	Officer-In-Charge of Engineering watch *(6)	III/1	02

08	Rating forming part of Navigational watch	Rating forming part of Navigational watch	II/4 or II/5	03
09	Rating	Deck Rating	Basic STCW Courses	03
10	Rating forming part of Engineering Watch	Rating forming part of Engineering Watch *(6)	III/4 or III/5	03
11	Cook	Cook *(5)	Basic STCW Courses	01

Special requirements:

- The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it is operating in prescribed in Trading Area and carries not less than the number and Grade/ Capacities of personnel specified in the table(s) above.
 - The vessel shall be manned by Indian seafarers duly certified under MS (STCW) Rules, 2026 and MS (Continuous Discharge Certificate) Rules, 2026.
- (1) Officers and Rating assigned specific duties and responsibilities or with immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of Cargo or Cargo Equipment on Tanker should possess Tanker Endorsement Certificate for the appropriate level.
 - (2) Seafarer should carry evidence of having received appropriate approved basic training and instructions as per requirement of table A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/1-4 and A-VI/6-1 or A-VI/6-2 of STCW Code, 1978 as amended from time to time
 - (3) The Certificate of Competency provided shall also authorize the holder thereof to perform any lower ranking position, as long as it is of the same function as the one for which the respective COC was issued.
 - (4) Two Officers to have Indian GMDSS or a dedicated Radio Officer holding Indian GMDSS.
 - (5) Cook must be trained and qualified in accordance with Regulation 3.2 of the Maritime Labour Convention, 2006.
 - (6) When the ship is assigned UMS Notation and is plying so, then only one Marine Engineer Officer Class IV and Junior Engineer Officer after having completed GME pre-sea course and two Ratings forming part of Engineering Watch will be required.

Issued at: XX on the XX day of XX
(Month & Year)

Date of Expiry (if any):

REGISTRAR OF INDIAN VESSELS
Mercantile Marine Department
MUMBAI

Note :

Any documents pertaining to dispensation/exemption granted from the manning requirement should be kept attached with this letter.

SCHEDULE-II
[See rules 19 and 22 (7)]

PERFORMANCE STANDARDS OF NAVIGATIONAL EQUIPMENT

Refer to the following recommendations adopted by the Organisation by the resolutions as amended from time to time and as stated in these rules:

- Recommendations on general requirements for shipborne radio equipment forming part of the Global maritime Distress and safety System (GMDSS) and for Electronic Navigation Aids (resolution A.694(17));
- Recommendation on performance standards for gyro-compasses (resolution A.424(XI)); Recommendation on performance standards for radar equipment (resolution MSC.64(67), annex 4);
- Revised Recommendation on performance standards for radar equipment (resolution MSC.192(79));
- Performance standards for automatic radar plotting aids (resolution A.823(19));
- Recommendation on performance standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) (resolution A.817(19)), as amended;
- Recommendation on performance standards for shipborne Loran-C and Chayka receivers (resolution A.818(19));
- Recommendation on performance standards for shipborne global positioning system receiver equipment (resolution A.819(19)) as amended;
- Recommendation on performance standards for shipborne GLONASS receiver equipment (resolution MSC.53(66)) as amended;
- Recommendation on performance standards for shipborne DGPS and DGLONASS maritime radio beacon receiver equipment (resolution MSC.64(67), annex 2) as amended;
- Recommendation on performance standards for combined GPS/ GLONASS receiver equipment (resolution MSC.74(69), annex 1, as amended) ;
- Performance standards for shipborne Galileo receiver equipment (resolution MSC.233(82));
- Performance standards for shipborne Beidou Satellite Navigation System (BDS) receiver equipment (resolution MSC.379(93));
- Performance standards for multi-system shipborne radio navigation receivers (resolution MSC.401(95), as amended);
- Performance standards for shipborne Indian Regional Navigation Satellite System (IRNSS) receiver equipment (resolution MSC.449(99));
- Recommendation on performance standards for heading control systems (resolution MSC.64(67), annex 3);
- Recommendation on performance standards for track control systems (resolution MSC.74(69), annex 2);
- Recommendation on performance standards for a universal shipborne Automatic Identification System (AIS) (Res. MSC.74(69), annex 3);
- Recommendation on performance standards for echo-sounding equipment (resolution A.224(VII), as amended);
- Recommendation on performance standards for devices to indicate speed and distance (resolution A.824(19), as amended);
- Performance standards for rate-of-turn indicators (resolution A.526(13)) ; Recommendation on unification of performance standards for navigational equipment (resolution A.575(14)) ;

- Recommendation on Performance standards for Radar Reflectors (resolution A.384(X)), as amended);
 - Recommendation on Performance standards for magnetic compasses (resolution A.382(X));
 - Recommendation on Performance standards for daylight signalling lamp(resolution MSC.95(72));
 - Recommendation on Performance standards for sound reception system(resolution MSC.86(70),annex 1);
 - Recommendation on performance standards for shipborne voyage data recorders (VDRs) (resolution MSC.333(90));
 - Recommendation on performance standards for shipborne simplified voyage data recorders (S-VDRs) (resolution MSC.163(78), as amended);
 - Recommendation on Performance standards for marine transmitting heading devices (THDs)(resolution MSC.116(73));
 - Performance standards for a bridge navigational watch alarm system (BNWAS) (resolution MSC.128(75));
 - Performance standards for electronic inclinometers (resolution MSC.363(92))(Added by Res.MSC.532(107))
-

SCHEDULE-III
[See rules 15 (2) and rule 43 (3)]

FEEs

Serial number (1)	Services (2)	Category Or Description (3)	FEEs (in rupees) (4)
1.	Plan Approval	Below 300 Gross Tonnage	16,000
		Above 300 Gross Tonnage	16,000 + 1,000 per additional 100 Gross Tonnage (Maximum 30,000)
		Amendment per plan	6,000
2.	Service Stations	(a) Issuance of Certificate of Approval (Initial/Renewal)	30,000
		(b) Amendment in the Certificate of Approval	5,000
		(c) Addition/Deletion of Competent person in the Certificate of Approval (CoA) /Person	5,000
		(d) Duplicate Certificates	5,000
3.	Inspection of Service Stations	Initial/Annual/Renewal/Intermediate	16,000
4.	Prototype Approval for any equipment	Type Approval	30,000
5.	Dispensation for equipment or other related matters	Per Application	5,000

6.	Miscellaneous-Any Other Request	Per Case Basis	5,000
7.	Minimum Safe Manning Document	Issuance of a new certificate	10,000
8.	Minimum Safe Manning Document	Issuance of a duplicate certificate	5,000

[F. No. SY-19014/199/2025-MG-Part(7)]

VENKATESAPATHY S, Jt. Secy.