



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-25032025-261930  
CG-DL-E-25032025-261930

असाधारण  
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 154]

नई दिल्ली, सोमवार, मार्च 24, 2025/ चैत्र 3, 1947

No. 154]

NEW DELHI, MONDAY, MARCH 24, 2025/ CHAITRA 3, 1947

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 24 मार्च, 2025

सा.का.नि. 189(अ).— अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 2021 (2021 का 24) की धारा 106(2)(जेडजेडए) के साथ पठित धारा 98 की उपधारा (1) के खंड (ख) के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, अंतर्देशीय जलयान (राष्ट्रीय नदी यातायात और नौचालन प्रणाली) नियम 2025, जिसे केंद्र सरकार एतद्वारा अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 2021 (2021 का 24) की धारा 106 की उपधारा (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए बनाने का प्रस्ताव करती है, का प्रारूप उन सभी व्यक्तियों के सूचनार्थ एतद्वारा प्रकाशित करती है; जिनके इससे प्रभावित होने की संभावना है और एतद्वारा यह सूचना दी जाती है कि उक्त मसौदा पर उस तिथि से तीस दिन की अवधि की समाप्ति के पश्चात विचार किया जाएगा, जिस दिन शासकीय राजपत्र में यथाप्रकाशित इस अधिसूचना की प्रतियां जनता को उपलब्ध कराई जाती हैं;

इन मसौदा नियमों पर आपत्तियां या सुझाव, यदि कोई हों, उप सचिव (आईडब्ल्यूटी), पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, कमरा संख्या 547, परिवहन भवन, 1-संसद मार्ग, नई दिल्ली-110001 को या ईमेल द्वारा [dircooord2-psw@gov.in](mailto:dircooord2-psw@gov.in) और [uttam.mishra27@gov.in](mailto:uttam.mishra27@gov.in) पर ऊपर निर्दिष्ट अवधि के भीतर भेजे जा सकते हैं;

केंद्र सरकार द्वारा उक्त मसौदा नियमों के संबंध में किसी भी व्यक्ति से प्राप्त आपत्तियों या सुझावों पर, यथानिर्दिष्ट अवधि के भीतर विचार किया जाएगा।

### प्रारूप नियम

1. **संक्षिप्त शीर्षक और प्रारंभ** – (1) इन नियमों को अंतर्देशीय जलयान (राष्ट्रीय नदी यातायात और नौचालन प्रणाली) नियम, 2025 कहा जाएगा।
- (2) ये उस तिथि को प्रवृत्त होंगे जिसे केंद्र सरकार अधिसूचना द्वारा नियत करेगी।
2. **परिभाषाएँ** - (1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो:
  - (क) "अधिनियम" से अंतर्देशीय जलयान अधिनियम 2021 (2021 का अधिनियम संख्या 24) अभिप्रेत है;
  - (ख) "उपयुक्त प्राधिकारी" से अभिप्रेत है
    - (i) राष्ट्रीय नदी यातायात और नौचालन प्रणाली (एनआरटीएनएस) के लिए राष्ट्रीय जलमार्गों पर आवश्यक अवसंरचना और प्रणालियों की स्थापना के मामले में, भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण; और
    - (ii) अंतर्देशीय जल क्षेत्र जो एनआरटीएनएस के लिए राष्ट्रीय जलमार्गों में शामिल नहीं हैं, पर आवश्यक अवसंरचना और प्रणालियों की स्थापना के मामले में, राज्यों का नामित प्राधिकारी।
  - (ग) "स्वचालित पहचान प्रणाली" या "एआईएस" से जलयानों को ट्रैक करने और उनकी पहचान करने के लिए प्रयुक्त प्रणाली अभिप्रेत है;
  - (घ) "खतरनाक माल" से वही अभिप्रेत होगा जो अधिनियम की धारा 3 के खंड (एम) में निर्दिष्ट है;
  - (ङ) "डीजीएटूएन" से नौचालन को समुद्री सहायता अधिनियम, 2021 की धारा 4 के तहत नियुक्त नौचालन सहायता महानिदेशक अभिप्रेत है;
  - (च) "जियोफेंसिंग" से किसी निर्दिष्ट क्षेत्र के चारों ओर वर्चुअल सीमा बनाने के लिए भूमंडलीय स्थिति निर्धारण प्रणाली या रेडियो आवृत्ति पहचान प्रौद्योगिकी का उपयोग अभिप्रेत है;
  - (छ) "अंतर्देशीय इलेक्ट्रॉनिक नेविगेशनल चार्ट" या "अंतर्देशीय ईएनसी", समुद्री नेविगेशन के लिए उपयोग किए जाने वाले भौगोलिक क्षेत्र का एक डिजिटल प्रतिरूप है जो अंतर्देशीय इलेक्ट्रॉनिक चार्ट डिस्प्ले और सूचना प्रणाली के साथ उपयोग के लिए एक आधिकारिक डाटाबेस के रूप में कार्य करता है;
  - (ज) "अंतर्देशीय जलयान" से वही अभिप्रेत होगा जो अधिनियम की धारा 3 के खंड (क्यू) में निर्दिष्ट है;
  - (झ) "अंतर्देशीय जल क्षेत्र" का वही अर्थ होगा जो अधिनियम की धारा 3 के खंड (आर) में निर्दिष्ट है;
  - (ञ) "आईओएटूएन" (आईएएलए) से इंटरनेशनल आर्गेनाइजेशन फोर एड्स टू नेविगेशन अभिप्रेत है;
  - (ट) "राष्ट्रीय नदी यातायात और नौचालन प्रणाली" या "एनआरटीएनएस" से इन नियमों के नियम 3 के अंतर्गत स्थापित प्रणाली अभिप्रेत है;
  - (ठ) "राष्ट्रीय जलमार्ग" से वही अभिप्रेत होगा जो भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1985 की धारा 3 के खंड (एच) में निर्दिष्ट है;
  - (ड) "नदी सूचना प्रणाली" या "आरआईएस" से ऐसी प्रणाली अभिप्रेत है जो नौचालन दशाओं और सहायता के बारे में जानकारी प्रदान करती है;
  - (ढ) "जलयान" से वही अभिप्रेत होगा जो अधिनियम की धारा 3 के खंड (जेड्यू) में निर्दिष्ट है;
  - (ण) "जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली" या "वीटीएमएस" से जलयानों के बाहरी उपकरण, प्रणाली या सेवा अभिप्रेत है, जिसे जलयानों और जलयान यातायात के नौचालन की सुरक्षा और दक्षता में सुधार करने और पर्यावरण की रक्षा करने के लिए डिजाइन और संचालित किया गया है।
- (2) इन नियमों में प्रयुक्त और परिभाषित नहीं किए गए लेकिन अधिनियम में परिभाषित किए, शब्दों और अभिव्यक्तियों से क्रमशः वही अभिप्रेत होगा जो अधिनियम में उनके लिए निर्दिष्ट हैं।

**3. राष्ट्रीय नदी यातायात और नौचालन प्रणाली का दायरा - (1)** सभी अंतर्देशीय जलमार्गों पर जलयान प्रचालन में सुरक्षा और दक्षता सुनिश्चित करते हुए यातायात का प्रबंधन और विनियमन करने के लिए एनआरटीएनएस की स्थापना की जाएगी।

(2) एनआरटीएनएस में निम्नलिखित घटक शामिल होंगे:

- (क) जलयान की गतिविधियों की निगरानी और प्रबंधन के लिए जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली, जिसमें जलयानों की वास्तविक समय पर ट्रैकिंग और पहचान के लिए स्वचालित पहचान प्रणाली शामिल है;
- (ख) नौचालन दशाओं, मौसम अपडेट और यातायात एडवाइजरियों के बारे में जानकारी प्रसारित करने के लिए नदी सूचना प्रणाली; और
- (ग) जलयानों को प्रतिबंधित या खतरनाक क्षेत्रों में प्रवेश करने से रोकने के लिए जियोफेंसिंग प्रौद्योगिकियों और ऐसे क्षेत्रों को अंतर्देशीय इलेक्ट्रॉनिक नौचालन चार्ट में शामिल किया जाएगा और ऐसे खतरनाक या प्रतिबंधित क्षेत्रों की पहचान करने संबंधी नियमित नोटिस अंतर्देशीय जलयानों के मास्टर्स को भेजे जाएंगे।

**4. राष्ट्रीय नदी यातायात और नौचालन प्रणाली के लिए आवश्यक अवसंरचना और प्रणालियों का विकास - (1)** उपयुक्त प्राधिकारी राष्ट्रीय नदी यातायात और नौचालन प्रणाली के लिए अंतर्देशीय जलयान अवसंरचना और प्रणालियों की स्थापना करेगा।

(2) समुचित प्राधिकारी निम्नलिखित कार्य करेगा:

- (क) राष्ट्रीय नदी यातायात और नौचालन प्रणाली का समग्र कार्यान्वयन और प्रबंधन;
- (ख) कुशल नौचालन के लिए स्वचालित पहचान प्रणाली सहित जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली का विकास और रखरखाव;
- (ग) जलयान यातायात प्रबंधन प्रणालियों की नियमित लेखापरीक्षा और निरीक्षण आयोजित करके इन नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करना;
- (घ) जलयानों की नियमित लेखापरीक्षा और निरीक्षण आयोजित करके इन नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करना;
- (ङ) डीजीएटूएन के परामर्श से नदी यातायात प्रबंधन में शामिल जलयानों के चालक दल और कार्मिकों को प्रशिक्षण और सहायता प्रदान करना; और
- (च) इंटर पोर्टेबिलिटी सुविधाओं के साथ जलयान ट्रैकर, वीटीएमएस और आरआईएस प्रणाली को मिलाकर एनआरटीएनएस के लिए एकीकृत मंच का विकास।

**5. जलयानों के लिए अनिवार्य अपेक्षाएं - (1)** अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 2021 की धारा 3 के खंड (एम) में यथापरिभाषित खतरनाक सामान ले जाने वाले सभी जलयानों सहित अंतर्देशीय जल क्षेत्रों पर चलने वाले सभी जलयानों को श्रेणी ख स्वचालित पहचान प्रणाली से सुसज्जित किया जाएगा और यह सुनिश्चित किया जाएगा कि अंतर्देशीय जलयान (सुरक्षित नौचालन, संचार और सिग्नल) नियम, 2022 और समय-समय पर यथासंशोधित नियमों के अनुसार नौचालन करते समय यह हर समय प्रचालन में रहे।

- (2) अंतर्देशीय जल क्षेत्र पर चलने वाले जलयानों को अंतर्देशीय जल क्षेत्र में प्रवेश करने पर निकटतम वीटीएमएस केंद्र को अपनी स्थिति, मार्ग और गंतव्य की सूचना देनी होगी।
- (3) आपात स्थिति में, समन्वित प्रतिक्रिया सुनिश्चित करने के लिए जलयानों को जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली केंद्र को सूचित करना होगा।

**6. जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली का प्रचालन - (1)** उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली केंद्र राष्ट्रीय जलमार्गों और अन्य अंतर्देशीय जल क्षेत्र के साथ उचित प्राधिकारी द्वारा प्रमुख स्थानों पर स्थापित किए जाएंगे ताकि जलयानों की गतिविधियों की निगरानी की जा सके और नौचालन सहायता प्रदान की जा सके।

(2) जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली केंद्र निम्नलिखित कार्य करेंगे:

- (क) टक्कर को रोकने के लिए जलयान यातायात की निरंतर निगरानी और समन्वय;
- (ख) जलयानों को नौचालन संबंधी एडवाइजरी, चेतावनी और अलर्ट जारी करना; और

(ग) किसी भी घटना या दुर्घटना की स्थिति में आपातकालीन त्वरित कार्रवाई का समन्वय।

7. नदी सूचना प्रणाली - (1) नदी सूचना प्रणाली से जलयानों को जल स्तर, मौसम अपडेट और किसी भी खतरे सहित नौचालन स्थितियों के संबंध में रियल टाइम सूचना प्राप्त होगी।

(2) उपयुक्त प्राधिकारी यह सुनिश्चित करेगा कि नदी सूचना प्रणाली, एआईएस और अंतर्देशीय इलेक्ट्रॉनिक नौचालन चार्ट से सुसज्जित सभी जलयानों के लिए सुलभ है और वर्तमान नौचालन स्थितियों को दर्शाने के लिए इसे समय-समय पर अद्यतन किया जाता है।

8. जियोफेंसिंग विनियम - (1) सुरक्षित नौचालन के लिए प्रतिबंधित क्षेत्रों की पहचान करने और परिभाषित करने के लिए राष्ट्रीय जलमार्गों और अंतर्देशीय जल क्षेत्रों के साथ-साथ जियोफेंसिंग प्रौद्योगिकी

(2) जलयानों को जियोफेंसिंग सीमाओं का पालन करना होगा और यदि वे प्रतिबंधित क्षेत्रों में जाते हैं तो उन्हें कमांड सेंटर से अलर्ट प्राप्त होगा, यदि अलर्ट बजता है, तो जलयान रुक जाएगा और वह प्रतिबंधित क्षेत्र में प्रवेश नहीं करेगा।

(3) उपयुक्त प्राधिकारी, जियोफेंसिंग क्षेत्रों की पहचान और निर्दिष्ट करेगा जिसमें पर्यावरण की दृष्टि से संवेदनशील क्षेत्र, उथले जल क्षेत्रों और नौचालन संबंधी खतरे वाले क्षेत्र शामिल हो सकते हैं।

9. नौचालन प्रणाली के चयन के लिए अंतर्देशीय जल क्षेत्र का वर्गीकरण - नौचालन प्रणाली घटकों का चयन, जलमार्ग के वर्गीकरण और उसकी विशेषताओं पर निर्भर करेगा। इन नियमों के प्रयोजनों के लिए, उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा अंतर्देशीय जलमार्गों को उनके स्वरूप और यातायात की अधिकता के आधार पर निम्नलिखित श्रेणियों में वर्गीकृत किया जाएगा:

(क) उच्च घनत्व वाले यातायात कॉरीडोर :

(i) प्रमुख नदियाँ, नहरें और अंतर्देशीय मार्ग जिन पर अत्यधिक यातायात होता है और बड़े जलयान ठहरते हैं।

(ii) वाणिज्यिक शिपिंग, कार्गो परिवहन और यात्री फेरियों के लिए अक्सर उपयोग किया जाता है।

(ख) मध्यम घनत्व वाला यातायात:

(i) जलमार्ग जिनमें जलयानों की सामान्य आवाजाही होती है।

(ii) घरेलू या छोटी दूरी के कार्गो परिवहन, फिशिंग और छोटे यात्री फेरियों के लिए उपयोग किया जाता है।

(ग) दूरस्थ या कम घनत्व (बहुत कम यातायात):

(i) संकरी नदियाँ, छोटी नहरें और कम जलयान यातायात वाले छिट-पुट अंतर्देशीय जल निकाय।

(ii) मुख्य रूप से स्थानीय परिवहन, फिशिंग या मनोरंजक नौका विहार के लिए उपयोग किया जाता है।

(घ) संवेदनशील पारिस्थितिकी क्षेत्र:

(i) वन्यजीव अभ्यारण्य, आर्द्रभूमि जैसे पर्यावरण के प्रति संवेदनशील क्षेत्रों से गुजरने वाले जलमार्ग या जैव विविधता हॉटस्पॉट।

(ii) पर्यावरणीय प्रभाव को न्यूनतम करने और पारिस्थितिकी तंत्र की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए विशेष नौचालन प्रणालियों की आवश्यकता होती है।

10. अंतर्देशीय जल क्षेत्रों की श्रेणियों के लिए नौचालन प्रणालियां - (1) नियम 9 के खंड (क) के तहत उच्च घनत्व वाले यातायात कॉरीडोर के रूप में चिह्नित राष्ट्रीय जलमार्ग और अन्य अंतर्देशीय जल क्षेत्रों में निम्नलिखित नौचालन प्रणालियां होंगी:

(क) स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस):

(i) सभी जलयानों के लिए अनिवार्य एआईएस श्रेणी ख।

(ii) जलयान की रियल टाइम ट्रैकिंग और यातायात प्रबंधन केंद्रों के साथ संवाद।

## (ख) डिजिटल ट्रेकिंग:

- (i) जलयान की आवाजाही, यातायात घनत्व और भीड़ के स्तरों से संबंधित रियल टाइम डाटा के साथ व्यापक डिजिटल ट्रेकिंग सिस्टम।
- (ii) सतत निगरानी और घटना पर त्वरित कार्रवाई के लिए जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली (वीटीएमएस) के साथ एकीकरण।
- (iii) रडार, एआईएस और डिजिटल ट्रेकिंग सिस्टम के साथ एकीकृत वीटीएमएस।

## (ग) चैनल जियोफेंसिंग:

- (i) नौचालन सीमाओं को परिभाषित करने और जलयानों को प्रतिबंधित या खतरनाक क्षेत्रों (जैसे उथले क्षेत्रों, औद्योगिक क्षेत्रों, पर्यावरण के प्रति संवेदनशील क्षेत्रों) में जाने से रोकने के लिए व्यस्त जलमार्गों के पूरे हिस्से पर चैनल जियोफेंसिंग की जाएगी।
- (ii) टक्कर या ग्राउंडिंग को रोकने के लिए विशेष रूप से संकीर्ण या भीड़भाड़ वाले भागों में जियोफेंसिंग अलर्ट का उपयोग।
- (iii) उपग्रह-आधारित प्रणालियों और भू-स्थानिक डेटा का उपयोग करके जियोफेंसिंग।

(2) नियम 9 के खंड (ख) के तहत सामान्य घनत्व वाले यातायात के रूप में वर्गीकृत अंतर्देशीय जल क्षेत्र में निम्नलिखित नौचालन प्रणालियां होंगी:

## (क) स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस):

- (i) सभी जलयानों के लिए अनिवार्य एआईएस श्रेणी ख।
- (ii) जलयानों की रियल टाइम ट्रेकिंग और यातायात प्रबंधन केंद्रों के साथ संवाद।

## (ख) डिजिटल ट्रेकिंग:

- (i) जलयानों की स्थिति की निगरानी, यातायात आवाजाही का पूर्वानुमान करने और समय निर्धारण अनुकूलित करने के लिए सरलीकृत डिजिटल ट्रेकिंग सिस्टम।
- (ii) संभवतः यातायात नियंत्रण सेवाओं की 24/7 आवश्यकता न हो, लेकिन ये व्यस्ततम समय या आपात स्थिति के दौरान उपलब्ध होनी चाहिए।
- (iii) जीएनएसएस-आधारित निगरानी के साथ डिजिटल ट्रेकिंग

## (ग) चैनल जियोफेंसिंग:

- (i) उन क्षेत्रों के लिए चयनात्मक जियोफेंसिंग जिनमें अत्यधिक नौचालन संबंधी खतरे हैं (जैसे, तीखे मोड़, कम ऊंचाई वाले पुल या उथले भाग)।
- (ii) संकीर्ण चैनलों या पर्यावरणीय प्रतिबंधों वाले क्षेत्रों से जलयानों का मार्गदर्शन करने के लिए जियोफेंसिंग अलर्ट का उपयोग।
- (iii) जोखिम मूल्यांकन के आधार पर विशिष्ट क्षेत्रों में जियोफेंसिंग।

(3) नियम 9 के खंड (ग) के तहत दूरस्थ या कम घनत्व वाले जलमार्गों (बहुत कम यातायात) के रूप में वर्गीकृत अंतर्देशीय जल क्षेत्रों में निम्नलिखित नौचालन प्रणालियां होंगी:

## (क) स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस):

- (i) सभी जलयानों के लिए अनिवार्य एआईएस श्रेणी ख।
- (ii) संभवतः रियल टाइम ट्रेकिंग अपेक्षित न हो, लेकिन जलयानों में बुनियादी एआईएस कार्यक्षमता होनी चाहिए। ताकि आपातकालीन स्थिति में दृश्यता बनी रहे।

- (ख) डिजिटल ट्रैकिंग:
- (i) जलयान पंजीकरण करने और यातायात पैटर्न को आवधिक रूप से ट्रैक करने के लिए बुनियादी डिजिटल ट्रैकिंग का उपयोग किया जा सकता है।
  - (ii) छोटे जलयानों के लिए मोबाइल ऐप या हैंडहेल्ड डिवाइस से जोड़ा जा सकता है, जिससे दूरदराज के क्षेत्रों में नौचालन सहायता प्राप्त होती है।
- (ग) चैनल जियोफेंसिंग:
- (i) न्यूनतम जियोफेंसिंग अपेक्षित है। ज्ञात खतरनाक क्षेत्रों, जैसे उथले जल क्षेत्रों या पर्यावरणीय संरक्षण क्षेत्रों के आसपास वर्चुअल सीमाओं का उपयोग कार्यान्वित किया जा सकता है।
  - (ii) जियोफेंसिंग अलर्ट को मोबाइल ऐप या जीपीएस नेविगेशन टूल से जोड़ा जा सकता है।
- (4) नियम 9 के खंड (घ) के अंतर्गत संवेदनशील पारिस्थितिक क्षेत्रों के रूप में वर्गीकृत अंतर्देशीय जल क्षेत्रों में निम्नलिखित नौचालन प्रणालियाँ होंगी:
- (क) स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस):
- (i) पारिस्थितिक रूप से संवेदनशील क्षेत्रों, चाहे जो भी आकार हों, में या उसके निकट संचालित होने वाले सभी जलयानों के लिए अनिवार्य एआईएस श्रेणी ख।
  - (ii) एआईएस में आस-पास के संरक्षित क्षेत्रों के जलयानों को सूचित करने के लिए पर्यावरण संबंधी अलर्ट शामिल होने चाहिए।
- (ख) डिजिटल ट्रैकिंग:
- (i) संवेदनशील क्षेत्रों में जलयान की निकटता की निगरानी करने और पर्यावरणीय संरक्षण विनियमों का सख्ती से पालन सुनिश्चित करने के लिए रियल टाइम डाटा के साथ उन्नत डिजिटल ट्रैकिंग।
  - (ii) ट्रैकिंग प्रणालियों में संरक्षित क्षेत्रों में जलयान के व्यवहार को निर्देशित करने के लिए पर्यावरणीय कारकों (जैसे, प्रदूषण स्तर, जल गुणवत्ता) संबंधी डाटा शामिल होना चाहिए।
  - (iii) लंगर क्षेत्र प्रतिबंधों का, यदि अस्तित्व में हैं, तो उन्हें सख्ती से लागू किया जाना चाहिए। निर्दिष्ट लंगर क्षेत्रों से बाहर कोई भी यान (क्राफ्ट) लंगर नहीं डाल सकता।
- (ग) चैनल जियोफेंसिंग:
- (i) यह सुनिश्चित करते हुए कि जलयान वन्यजीव अभयारण्यों, आर्द्रभूमि और अन्य संरक्षित क्षेत्रों से सुरक्षित दूरी बनाए रखें, संवेदनशील क्षेत्रों के चारों ओर वर्चुअल सीमाएँ बनाने के लिए अनिवार्य चैनल जियोफेंसिंग,
  - (ii) यदि जलयान प्रतिबंधित क्षेत्रों में प्रवेश करते हैं या पारिस्थितिक बफर क्षेत्रों के भीतर गति सीमा का उल्लंघन करते हैं तो अलर्ट चालू कर दिया जाना चाहिए।

11. प्रशिक्षण और क्षमता निर्माण - (1) उपयुक्त प्राधिकारी डीजीएटूएन के परामर्श से जलयानों के चालक दल और यातायात नियंत्रक सहित वीटीएमएस के प्रचालन और प्रबंधन तथा नौचालन संबंधी सहायता में शामिल कार्मिकों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम विकसित करेगा।

(2) प्रशिक्षण में एआईएस, वीटीएमएस, आरआईएस और जियोफेंसिंग प्रौद्योगिकियों के उपयोग के साथ-साथ आपातकालीन त्वरित कार्रवाई प्रक्रियाएं और पर्यावरणीय अनुपालन शामिल होंगे।

(3) उपयुक्त प्राधिकारी यातायात नियंत्रकों की नियुक्ति करेगा, जिन्होंने आईओएटूएन द्वारा निर्दिष्ट पाठ्यक्रम पूरा कर लिया है।

12. **निगरानी और मूल्यांकन** - (1) उपयुक्त प्राधिकारी एनआरटीएनएस की प्रभावशीलता और दक्षता सुनिश्चित करने के लिए इसकी निवर्तमान निगरानी और मूल्यांकन के लिए एक ढांचा स्थापित करेगा।

(2) भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण द्वारा सुरक्षा, यातायात प्रबंधन और पर्यावरणीय स्थिरता पर एनआरटीएनएस के प्रभाव का आकलन करने के लिए प्रमुख कार्यनिष्पादन संकेतक विकसित किए जाएंगे।

13. **शास्तियां** - (1) वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के तहत पंजीकृत जलयानों और समुद्री उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण अधिनियम, 1972 के तहत पंजीकृत फिशिंग जलयानों सहित सभी यंत्रचालित अंतर्देशीय जलयानों को अंतर्देशीय जलक्षेत्र में चलते समय अपने एआईएस को हर समय चालू रखना होगा।

बशर्ते कि जल क्रीड़ा के लिए इस्तेमाल किए जा रहे अंतर्देशीय जलयानों को उपरोक्त आवश्यकता से छूट दी जाएगी।

(2) यदि एआईएस स्विच ऑफ रहता है या बार-बार वीटीएमएस कॉल का जवाब नहीं दिया जाता है। जलयान प्रचालक को अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 2021 की धारा 87 की उपधारा (3) के अनुसार दंडित किया जाएगा।

14. **इन नियमों के तहत अपेक्षाओं का अनुपालन** - सभी जलयान संचालक और संबंधित प्राधिकारी, शासकीय राजपत्र में इसके प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष के भीतर इन नियमों में निर्धारित अपेक्षाओं का अनुपालन करेंगे।

[फा. सं. आईडब्ल्यूटी-II-12011/1/2025-आईडब्ल्यूटी-II]

डॉ. कमला कांत नाथ, सलाहकार (सांख्यिकी)

## MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 24th March, 2025

**G.S.R. 189(E).**— In the exercise of powers conferred under clause (b) of sub-section (1) of section 98 read with Section 106(2)(zza) of the Inland Vessels Act, 2021 (24 of 2021), the draft of the Inland Vessels (National River Traffic and Navigation System) Rules 2025, which the Central Government hereby proposes to make, in exercise of the powers conferred by sub-section (1) of section 106 of the Inland Vessels Act of 2021 (24 of 2021), is hereby published for the information of all persons likely to be affected thereby; and notice is hereby given that the said draft shall be taken into consideration after the expiry of a period of thirty days from the date on which the copies of this notification as published in the Official Gazette are made available to the public;

Objections or suggestions, if any, to these draft rules may be sent to the Deputy Secretary (IWT), Ministry of Ports, Shipping & Waterways, Room No. 547, Transport Bhawan, 1-Parliament Street, New Delhi-110001, or by email at dircoord2-psw@gov.in and uttam.mishra27@gov.in within the period specified above;

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

### Draft Rules

1. **Short Title and Commencement.** – (1) These rules may be called the Inland Vessels (National River Traffic and Navigation System) Rules, 2025.

(2) They shall come into force on such date as the Central Government may, by notification, appoint.

2. **Definitions.** – (1) In these rules, unless the context otherwise requires:

(a) “Act” means the Inland Vessels Act 2021(Act no 24 of 2021);

(b) “Appropriate Authority” means

(i) in case of establishment of necessary infrastructure and systems on National Waterways for National River Traffic and Navigation System (NRTNS), the Inland Waterways Authority of India; and

(ii) in case of establishment of necessary infrastructure and systems on inland waters that are not included within the National Waterways for NRTNS, the Designated Authority of the States.

(c) “Automatic Identification System” or “AIS” means the system used for tracking and identifying vessels;

(d) “dangerous goods” shall have the same meaning assigned to it in clause (m) of Section 3 of the Act;

- (e) "DGAtN" means Director General of Aids to Navigation appointed under section 4 of the Marine Aids to Navigation Act, 2021;
- (f) "Geofencing" means the use of global positioning system or radio frequency identification technology to create a virtual boundary around a specified area;
- (g) "Inland Electronic Navigational Chart" or "inland ENC" is a digital representation of a geographical area used for marine navigation which functions as an official database for use with an inland electronic chart display and information system;
- (h) "inland vessel" shall have the same meaning assigned to it in clause (q) of Section 3 of the Act;
- (i) "inland waters" shall have the same meaning assigned to it in clause (r) of Section 3 of the Act;
- (j) "IOAtN" (IALA) means International Organisation for Aids to Navigation;
- (k) "National River Traffic and Navigation System" or "NRTNS" means the system established under rule 3 of these rules;
- (l) "national waterway" shall have the same meaning assigned to it in clause (h) of Section 3 of the Inland Waterways Authority of India Act, 1985;
- (m) "River Information System" or "RIS" means the system which provides about navigational conditions and aids;
- (n) "vessel" shall have the same meaning assigned to it in clause (zu) of Section 3 of the Act;
- (o) "Vessel Traffic Management System" or "VTMS" means a device, system or service, external to vessels, designed and operated to improve the safety and efficiency of navigation of vessels and vessel traffic and to protect the environment.

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

3. **Scope of the National River Traffic and Navigation System.** – (1) The NRTNS shall be established to manage and regulate traffic on all inland waterways ensuring safety and efficiency in vessel operations.

(2) The NRTNS will encompass the following components:

- (a) Vessel Traffic Management System for monitoring and managing vessel movements which includes Automatic Identification System for real-time tracking and identification of vessels;
- (b) River Information System for disseminating information regarding navigational conditions, weather updates, and traffic advisories; and
- (c) Geofencing technologies to prevent vessels from entering restricted or hazardous areas and such areas shall be incorporated in inland electronic navigation chart and regular notices identifying such hazardous or restricted areas shall be sent to Masters of inland vessels.

4. **Development of necessary infrastructure and systems for National River Traffic and Navigation System.** – (1) The appropriate authority shall establish infrastructure and systems on inland waters for National River Traffic and Navigation System.

(2) The appropriate authority shall perform the following functions:

- (a) Overall implementation and management of the National River Traffic and Navigation System;
- (b) Development and maintenance of Vessel Traffic Management System including, Automatic Identification System for efficient navigation;
- (c) Ensure compliance with these rules by conducting regular audits and inspections of vessel traffic management systems;
- (d) Ensure compliance with these rules by conducting regular audits and inspections of vessels;
- (e) Provide training and support for crew of the vessels and personnel involved in river traffic management in consultation with DGAtN; and
- (f) Development of integrated platform for NRTNS inclusive of vessel tracker, VTMS and RIS system with inter portability features.

5. **Mandatory requirements for vessels.** – (1) All vessels plying on inland waters shall be equipped with Class B Automatic Identification System including all vessels carrying dangerous goods as defined in clause (m) of section



3 of the Inland Vessels Act, 2021 and shall ensure the same is operational at all time while navigating in accordance with Inland Vessels (Safe Navigation, Communication and Signals) Rules, 2022 and as amended from time to time.

(2) Vessels plying on inland waters shall report their position, course, and destination to the nearest VTMS centre upon entering inland waters.

(3) In cases of emergencies, vessels shall communicate with Vessel Traffic Management System centre to ensure coordinated responses.

6. **Operation of Vessel Traffic Management System.** – (1) The Vessel Traffic Management System centres shall be established at key locations by the appropriate authority, along the National Waterways and other inland waters to monitor vessel movements and provide navigation support.

(2) Vessel Traffic Management System centres shall perform the following functions:

- (a) Continuous monitoring of vessel traffic and coordination to prevent collisions;
- (b) Issuing navigational advisories, warnings, and alerts to vessels; and
- (c) Coordination of emergency responses in case of any incidents or accidents.

7. **River Information System.** – (1) The River Information System shall provide vessels with real-time information on navigational conditions, including water levels, weather updates, and any hazards.

(2) The appropriate authority shall ensure that the River Information System is accessible to all vessels equipped with AIS and inland electronic navigation chart and is updated from time to time to reflect current navigational conditions.

8. **Geofencing Regulations.** – (1) Geofencing technologies shall be implemented along National Waterways and inland waters to identify and define restricted areas for safe navigation.

(2) Vessels shall adhere to geofencing boundaries and receive alerts from Command Centre if they approach restricted areas, if the alert is sounded, then the vessel shall stop and not enter into the restricted area.

(3) The appropriate authority shall identify and designate geofenced areas which may include environmentally sensitive zones, shallow waters, and areas with navigational hazards.

9. **Classification of inland waters for selection of navigation systems.** – The selection of the navigation system components shall depend on the classification and characteristics of the waterway. For the purposes of these rules, inland waterways shall be further classified by the appropriate authority into the following categories based on their nature and traffic intensity:

- (a) High-Density Traffic Corridors:
  - (i) Major rivers, canals, and inland routes that experience high traffic volumes and accommodate large vessels.
  - (ii) Frequently used for commercial shipping, cargo transport, and passenger ferries.
- (b) Moderate-Density Traffic:
  - (i) Waterways that have moderate vessel movement.
  - (ii) Used for domestic or short-haul cargo transport, fishing, and smaller passenger ferries.
- (c) Remote or Low-Density (Sparse Traffic):
  - (i) Narrow rivers, smaller canals, and isolated inland water bodies with low vessel traffic.
  - (ii) Primarily used for local transport, fishing, or recreational boating.
- (d) Sensitive Ecological Zones:
  - (i) Waterways passing through environmentally sensitive areas such as wildlife reserves, wetlands, or biodiversity hotspots.
  - (ii) Require special navigation systems to minimize environmental impact and ensure the protection of the ecosystem.

10. **Navigation systems for categories of inland waters.** – (1) National Waterways and other inland waters characterised as High-Density Traffic Corridors under clause (a) of rule 9 shall have the following navigation systems:

- (a) Automatic Identification System (AIS):
  - (i) Mandatory AIS Class B for all vessels.

- (ii) Real-time vessel tracking and communication with traffic management centres.
  - (b) Digital Tracking:
    - (i) Comprehensive digital tracking system with real-time data on vessel movements, traffic density, and congestion levels.
    - (ii) Integration with Vessel Traffic Management System (VTMS) for continuous monitoring and incident response.
    - (iii) VTMS integrated with radar, AIS, and digital tracking systems.
  - (c) Channel Geofencing:
    - (i) Channel geofencing shall be deployed along the entire stretch of busy waterways to define navigational boundaries and prevent vessels from straying into restricted or hazardous zones (e.g., shallow areas, industrial zones, environmentally sensitive regions).
    - (ii) Use of geofencing alerts to prevent collisions or groundings, particularly in narrow or congested sections.
    - (iii) Geofencing using satellite-based systems and geospatial data.
- (2) Inland waters classified as moderate-density traffic under clause (b) of rule 9 shall have the following navigation systems:
- (a) Automatic Identification System (AIS):
    - (i) Mandatory AIS Class B for all vessels.
    - (ii) Real-time tracking of vessels using and communication with traffic management centres.
  - (b) Digital Tracking:
    - (i) Simplified digital tracking system to monitor vessel positions, predict traffic flow, and optimize scheduling.
    - (ii) Traffic control services may not be required 24/7 but should be available during peak times or in case of emergencies.
    - (iii) Digital tracking with GNSS-based monitoring
  - (c) Channel Geofencing:
    - (i) Selective geofencing for areas that have significant navigational hazards (e.g., sharp bends, low bridges, or shallow sections).
    - (ii) Use of geofencing alerts to guide vessels through narrow channels or areas with environmental restrictions.
    - (iii) Geofencing in specific areas based on risk assessment.
- (3) Inland waters classified as remote or low-Density Waterways (Sparse Traffic) under clause (c) of rule 9 shall have the following navigation systems:
- (a) Automatic Identification System (AIS):
    - (i) Mandatory AIS Class B for all vessels.
    - (ii) Real-time tracking may not be required, but vessels should have basic AIS functionality to enable visibility in case of emergency.
  - (b) Digital Tracking:
    - (i) Basic digital tracking can be used for vessel registration and to track traffic patterns periodically.
    - (ii) Can be linked to mobile apps or handheld devices for smaller vessels, providing navigation assistance in remote areas.
  - (c) Channel Geofencing:
    - (i) Minimal geofencing required. Use of virtual boundaries around known hazardous zones, such as shallow waters or environmental protection areas, may be implemented.
    - (ii) Geofencing alerts may be tied to mobile apps or GPS navigation tools.

(4) Inland waters classified as Sensitive Ecological Zones under clause (d) of rule 9 shall have the following navigation systems:

(a) Automatic Identification System (AIS):

- (i) Mandatory AIS Class B for all vessels operating in or near ecologically sensitive zones, regardless of size.
- (ii) AIS should include environmental alerts to notify vessels of nearby protected areas.

(b) Digital Tracking:

- (i) Enhanced digital tracking with real-time data to monitor vessel proximity to sensitive zones and ensure strict adherence to environmental protection regulations.
- (ii) Tracking systems should incorporate data on environmental factors (e.g., pollution levels, water quality) to guide vessel behaviour in protected areas.
- (iii) Anchorage area restrictions, if existing, to be strictly enforced. No craft to anchor beyond designated anchorage areas.

(c) Channel Geofencing:

- (i) Strict channel geofencing to create virtual boundaries around sensitive zones, ensuring that vessels maintain a safe distance from wildlife reserves, wetlands, and other protected regions.
- (ii) Alerts should be triggered if vessels enter restricted zones or violate speed limits within the ecological buffer zones.

11. **Training and Capacity Building.** – (1) The appropriate authority shall develop training programs, in consultation with DGAToN for personnel involved in the operation and management of the VTMS and aids to navigation, including crew of the vessels and traffic-controllers.

(2) Training shall cover the use of AIS, VTMS, RIS, and geofencing technologies, as well as emergency response procedures and environmental compliance.

(3) The appropriate authority shall appoint the traffic controllers who have completed the courses specified by IOAToN.

12. **Monitoring and Evaluation.** – (1) The appropriate authority shall establish a framework for ongoing monitoring and evaluation of the NRTNS to ensure its effectiveness and efficiency.

(2) Key performance indicators shall be developed by Inland Waterways Authority of India to assess the impact of the NRTNS on safety, traffic management, and environmental sustainability.

13. **Penalties.** – (1) All mechanically propelled inland vessels including vessels registered under the Merchant Shipping Act, 1958 and fishing vessels registered under Marine Products Export Development Authority Act, 1972 while plying in inland waters shall have their AIS switched on all the times while plying in inland waters.

Provided that inland vessels being used for water sports shall be exempt from the above requirement.

(2) In the event of switching off the AIS or not responding to VTMS call repeatedly vessel operator, shall be punished in accordance with sub-section (3) of Section 87 of the Inland Vessels Act, 2021.

14. **Compliance with the requirements under these Rules.** – All the vessel operators and the concerned authorities shall comply with the requirements as stipulated in these Rules within one year from the date of its publication in the Official Gazette.

[F. No. IWT-II-12011/1/2025-IWT-II]

Dr. KAMALA KANTA NATH, Adviser (Statistics)