



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-13072026-274436
CG-DL-E-13072026-274436

असाधारण
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 523]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 7, 2026/आषाढ 16, 1948

No. 523]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 7, 2026/ASHADHA 16, 1948

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 6 जुलाई, 2026

सा.का.नि. 581(अ).— केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 44 की उपधारा (1), उपधारा (2) के खंड (ज), धारा 116, उपधारा (1), और धारा 130 की उपधारा (2) के खंड (क) और (ख) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, और वाणिज्य पोत परिवहन (पोत का टन भार मापन) नियम, 1987 को उन बातों के सिवाय अधिक्रांत करते हुए, जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पूर्व किया गया है या करने का लोप किया गया है, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात्:-

1. संक्षिप्त नाम, प्रारंभ और आवेदन.- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वाणिज्य पोत परिवहन (पोत का टन भार मापन) नियम, 2026 है।

(2) ये नियम राजपत्र में इनके प्रकाशन की तारीख को लागू होंगे।

(3) ये नियम जलयान के टन भार मापन पर 1969 के अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय को प्रभावी बनाते हैं।

(4) ये नियम निम्नलिखित को लागू होंगे-

(क) भारत में रजिस्ट्रीकृत या रजिस्ट्रीकृत होने वाला प्रत्येक जलयान, जो निम्नलिखित प्रकार का हो, अर्थात्:-

(i) नया जलयान;

(ii) विद्यमान जलयान, जिनमें ऐसे परिवर्तन या उपांतरण किए जाते हैं, जिन्हें प्रशासन उनके विद्यमान सकल टन भार में पर्याप्त परिवर्तन मानता है;

(iii) विद्यमान जलयान, यदि उसका स्वामी लिखित में ऐसा अनुरोध करता है; और

(iv) 18 जुलाई, 1994 को और उसके पश्चात् विद्यमान अन्य सभी जलयान, अभिसमय के पैरा 4 में विनिर्दिष्ट अपवर्जनों के अधीन;

(ख) उप-नियम (क) के अधीन आने वाले भारतीय जलयान के अतिरिक्त कोई अन्य जलयान, जब ऐसा जलयान अभिसमय के अनुच्छेद 4 के अधीन रहते हुए भारत के तटीय जलक्षेत्र में किसी पत्तन या स्थान पर हो।

(5) इन नियमों में कोई भी बात, किसी ऐसे जलयान पर लागू नहीं होगी जिसे अभिसमय के अनुच्छेद 4 के अधीन अपवर्जित किया गया है।

(6) इन नियमों के प्रयोजनों के लिए-

(क) अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगे 24 मीटर या उससे अधिक लंबाई के प्रत्येक भारतीय जलयान के लिए अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र (1969) अपेक्षित होगा;

(ख) भारत टन भार प्रमाणपत्र निम्नलिखित को जारी किया जाएगा-

(i) भारतीय जलयान जो अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं में संलग्न नहीं हैं, या

(ii) 24 मीटर से कम लंबाई वाले भारतीय जलयान, जिनका टन भार इन नियमों के अधीन अवधारित किया गया है।

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

(क) "अधिनियम" से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, (2025) (2025 का 24) अभिप्रेत है;

(ख) "अभिसमय" से पोत के टन भार मापन संबंधी यथा संशोधित 1969 का अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय अभिप्रेत है।

(ग) "विद्यमान जलयान " से ऐसे जलयान अभिप्रेत हैं जो नया जलयान नहीं है;

(घ) "सकल टन भार" से जलयान के समग्र आकार का माप अभिप्रेत है, जिसका अवधारण इन नियमों के साथ उपाबंध पहली अनुसूची के अनुसार किया जाता है;

(ङ) "शुद्ध टन भार" से इन नियमों से उपाबद्ध पहली अनुसूची के अनुसार अवधारित जलयान की उपयोगी क्षमता का माप अभिप्रेत है;

(च) "नया जलयान " से ऐसा पोत अभिप्रेत है जिसकी कील (पोत) रखी गई हो, या जो अभिसमय के अनुच्छेद 3 में विनिर्दिष्ट तारीख को या उसके पश्चात् निर्माण के समान प्रक्रम पर हो;

(छ) "वेदरटाइट" का अर्थ है कि किसी भी समुद्री स्थिति में पानी पोत में प्रवेश नहीं करेगा;

(ज) "लंबाई", "चौड़ाई" और "ढाली गई गहराई" का वही अर्थ होगा जो इन नियमों से उपाबद्ध पहली अनुसूची में क्रमशः दिया गया है;

(झ) "अनुसूची" से इन नियमों से उपाबद्ध अनुसूची अभिप्रेत है;

(ञ) "पर्याप्त अंतर" से अभिसमय के अनुसार संगणना किए गए सकल टन भार में एक प्रतिशत से अधिक की वृद्धि या कमी, या कोई अन्य परिवर्तन अभिप्रेत है, जो महानिदेशक की राय में जलयान के सकल टन भार या शुद्ध टन भार को सारवान् रूप से प्रभावित करता है।

(2) इन नियमों में प्रयुक्त शब्द और अभिव्यक्तियाँ, जो यहाँ परिभाषित नहीं हैं, उनका वही अर्थ होगा जो अधिनियम में तथा जहाँ लागू हो, अभिसमय में तथा उसके अधीन बनाए गए किसी भी संहिता या लिखत में उन्हें दिया गया है।

3. टन भार का अवधारण.- (1) प्रत्येक जलयान का सकल टन भार और शुद्ध टन भार जिसे यह नियम लागू होते हैं, पहली अनुसूची के उपबंधों के अनुसार अवधारित किया जाएगा।

(2) ऐसा अवधारण सर्वेक्षक द्वारा किया जाएगा।

(3) इस नियम के अधीन किए गए टन भार के प्रत्येक अवधारण के लिए महानिदेशक जिम्मेदार रहेंगे।

(4) इन नियमों या पहली अनुसूची में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी, जहां महानिदेशक का यह समाधान हो जाता है कि किसी नवीन प्रकार के, अपरंपरागत डिज़ाइन वाले या विशेष प्रयोजन वाले जलयान की दशा में, पहली अनुसूची के उपबंधों का प्रत्यक्ष अनुप्रयोग अनुचित, अव्यावहारिक होगा या सकल टन भार या शुद्ध टन भार का उचित अवधारण नहीं करेगा, तो महानिदेशक अभिसमय के सिद्धांतों को ध्यान में रखते हुए, ऐसे टन भार का अवधारण ऐसी अनुकल्पी पद्धति या पद्धतियों द्वारा कर सकते हैं जिन्हें वे उचित समझते हैं।

(5) महानिदेशक यथाशीघ्र, उप-नियम (4) के अधीन किए गए किसी भी अवधारण का विवरण, जिसमें अनुकल्पी पद्धति अंगीकार करने के कारण और इस प्रकार अवधारित सकल टन भार और शुद्ध टन भार शामिल हैं, अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन को संसूचित करेगा।

4. टन भार का पुनर्मापन.- (1) जहाँ किसी जलयान का टन भार हो चुका है, या है इन नियमों के अधीन अवधारित माना गया है, ऐसी मात्रा लागू रहेगी, जब तक कि-

(क) जलयान के स्थानों के स्वरूप, निर्माण, व्यवस्था, क्षमता या उपयोग में कोई ऐसा परिवर्तन किया जाता है जिससे सकल टन भार या शुद्ध टन भार प्रभावित होगा; या

(ख) यह पता चला है कि टन भार की संगणना गलत तरीके से की गई थी।

(2) उप-नियम (1) में विनिर्दिष्ट किसी भी मामले में, जलयान का पुनः मापन किया जाएगा, और नियम 3 तथा पहली अनुसूची के अनुसार उसका टन भार नए सिरे से अवधारित किया जाएगा।

(3) पुनः मापन पर, सर्वेक्षक पुनरीक्षित टन भार अभिलिखित करेगा और महानिदेशक, जैसा लागू हो, एक पुनरीक्षित प्रमाण पत्र जारी करेगा।

5. प्रमाण पत्र जारी करना.- (1) एक अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाण पत्र (1969) दूसरी अनुसूची में अवधारित प्ररूप में, 24 मीटर या उससे अधिक लंबाई वाले प्रत्येक भारतीय जलयान को, जो अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर लगा हुआ है, जारी किया जाएगा। और जिसका सकल टन भार और शुद्ध टन भार इन नियमों के अनुसार अवधारित किया गया है।

(2) अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं में लगने वाले प्रत्येक भारतीय जलयान को, जिसका टन भार इन नियमों के अनुसार अवधारित किया गया है, तीसरी अनुसूची में निर्धारित प्ररूप में एक भारतीय टन भार प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा।

(3) इस नियम के अधीन प्रत्येक प्रमाण पत्र महानिदेशक द्वारा, या किसी सर्वेक्षक द्वारा, या महानिदेशक द्वारा अधिनियम की धारा 9 के अधीन ऐसे कार्यों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किसी व्यक्ति या निकाय द्वारा जारी किया जाएगा।

(4) इन नियमों के अधीन जारी किए गए सभी प्रमाणपत्रों के लिए महानिदेशक उत्तरदायी होंगे, चाहे अवधारण करने वाला या प्रमाणपत्र पर हस्ताक्षर करने वाला सर्वेक्षक कोई भी हो।

6. विदेशी देशों में अभिनिश्चित टन भार.- (1) जहाँ किसी जलयान का टन भार किसी ऐसे राज्य में प्रवृत्त नियमों के अनुसार अभिनिश्चित किया गया हो जो अभिसमय का संविदाकारी राज्य हो, या ऐसे नियमों के अनुसार जो तात्विक रूप से इन नियमों के समान हों, तो महानिदेशक उस राज्य द्वारा जारी प्रमाण पत्र की रजिस्ट्री में विनिर्दिष्ट टन भार को उसी रीति में, उसी सीमा तक और उसी प्रयोजन के लिए स्वीकार कर सकता है, जिस प्रकार इन नियमों के अधीन जारी रजिस्ट्री के प्रमाण पत्र में उपदर्शित टन भार को स्वीकार किया जाता है।

(2) उप-नियम (1) के होते हुए भी, यदि महानिदेशक की राय है कि किसी विदेशी जलयान का टन भार, उस राज्य के नियमों के अनुसार अभिनिश्चित किया गया हो जिसका ध्वज जलयान पर फहराने का हकदार है, इन नियमों के अभिनिश्चित माप से प्राप्त होने वाले टन भार से काफी भिन्न हो, तो महानिदेशक यह निदेश दे सकता है कि जलयान का पुनः माप किया जाए और इन नियमों के अनुसार उसका टन भार अवधारित किया जाए।

7. प्रमाण पत्र का रद्दकरण और प्रमाण पत्र की विधिमान्यता.- (1) इन नियमों के अधीन जारी किया गया टन भार प्रमाण पत्र अमान्य हो जाएगा और महानिदेशक द्वारा रद्द कर दिया जाएगा यदि जलयान की व्यवस्था, निर्माण, क्षमता, स्थानों के

उपयोग, जलयान के प्रमाण पत्रों में दर्शाए गए अनुसार जलयान द्वारा ले जाने की अनुमति प्राप्त यात्रियों की कुल संख्या, निर्धारित भार रेखा या जलयान के अनुमत जलस्तर में ऐसे परिवर्तन हुए हों, जिनके कारण सकल टन भार या शुद्ध टन भार में वृद्धि आवश्यक हो जाए।

(2) इन नियमों के अधीन किसी जलयान को जारी किया गया प्रमाण पत्र, उप-नियम (3) में उबंधित के सिवाय, भारतीय ध्वज से ऐसे जलयान के अंतरण पर विधिमान्य नहीं रह जाएगा।

(3) किसी भारतीय पोत को ऐसे दूसरे राज्य के ध्वज के अधीन अंतरित किए जाने पर, जिसकी सरकार इस अभिसमय की संविदाकारी सरकार है, इन नियमों के अधीन जारी किया गया टन भार प्रमाण पत्र अधिकतम तीन मास की अवधि तक या उस राज्य द्वारा इसके स्थान पर कोई अन्य अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाण पत्र (1969) जारी किए जाने तक, जो भी पूर्वतर हो, प्रवृत्त रहेगा। महानिदेशक अंतरण होने के पश्चात् यथाशीघ्र संभव उस राज्य को स्थानांतरण के समय जलयान द्वारा ले जाए गए प्रमाण पत्र की एक प्रति और अनुरोध किए जाने पर संबंधित टन भार संगणनाओं की एक प्रति प्रेषित करेंगे।

(4) किसी ऐसे राज्य के ध्वज से भारतीय ध्वज पर किसी जलयान के अंतरण पर, जिसकी सरकार अभिसमय की संविदाकारी सरकार है, उस राज्य द्वारा जारी किया गया टन भार प्रमाण पत्र अधिकतम तीन मास की अवधि तक या महानिदेशक द्वारा उसके स्थान पर कोई अन्य टन भार प्रमाण पत्र जारी किए जाने तक, जो भी पूर्वतर हो, प्रवृत्त रहेगा। महानिदेशक पूर्व ध्वज प्रशासन से अंतरण के समय जलयान द्वारा ले जाया गया प्रमाण पत्र की एक प्रति और संबंधित टन भार संगणना की एक प्रति का अनुरोध कर सकते हैं।

8. निरीक्षण.- (1) किसी ऐसे राज्य का ध्वज फहराने वाला जलयान जो अभिसमय का संविदाकारी अनुबंधित राज्य है, जब ऐसा जलयान भारत के भीतर, तटीय जल सहित, हो, तो महानिदेशक द्वारा सम्यक् रूप से प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा सत्यापन के प्रयोजन के लिए निरीक्षण के अधीन होगा-

(क) कि जलयान को विधिमान्य अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र (1969) प्रदान किया गया है; और

(ख) जलयान की मुख्य विशेषताएं प्रमाण पत्र में दिए गए आंकड़ों के तत्स्थानी हों। किसी भी दशा में, ऐसे निरीक्षण के कारण जलयान में कोई विलंब नहीं होगा।

(2) जब ऐसे निरीक्षण से पता चलता है कि जलयान की मुख्य विशेषताएं टन भार प्रमाण पत्र में अभिलिखित विशेषताओं से भिन्न हैं, जिससे सकल टन भार या शुद्ध टन भार में वृद्धि होती है, उस राज्य की सरकार को, जिसका ध्वज जलयान पर फहरा रहा है, बिना किसी देरी के सूचित किया जाएगा।

9. स्वेज नहर और पनामा नहर टन भार प्रमाणपत्र.- यदि किसी जलयान के स्वामी से स्वेज नहर टन भार प्रमाणपत्र या पनामा नहर टन भार प्रमाणपत्र जारी करने के प्रयोजन से जलयान के मापन का अनुरोध प्राप्त होता है, तो जलयान का पुनः मापन महानिदेशक द्वारा प्राधिकृत सर्वेक्षक द्वारा किया जाएगा और उसका टन भार यथास्थिति, स्वेज नहर प्राधिकरण या पनामा नहर प्राधिकरण द्वारा जारी नियमों और अपेक्षाओं के अनुसार अवधारित किया जाएगा।

10. फीस.- फीस चौथी अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों और प्रयोजनों के लिए नियमों के अधीन उद्गृहीत होंगे।

पहली अनुसूची सकल और शुद्ध टन भार का अवधारण (नियम 3 देखिए)

1. परिभाषाएँ.- इस अनुसूची के प्रयोजनों के लिए, जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो-

(क) "चौड़ाई" से जलयान की अधिकतम चौड़ाई अभिप्रेत है, जिसे धातु के खोल वाले जलयान में मध्य भाग से ढाले गए फ्रेम रेखा तक और किसी अन्य सामग्री के खोल वाले जलयान में पतवार की बाहरी सतह तक मापा जाता है।

(ख) "ब्रेक" से ऊपरी डेक की रेखा के ऊपर का वह स्थान अभिप्रेत है जब डेक को काट दिया जाता है और वह उच्चतर ऊंचाई पर जारी रहता है।

(ग) "माल रखने का स्थान" से माल ढुलाई के लिए आवंटित संलग्न स्थान अभिप्रेत है जो सकल टन भार की संगणना में शामिल हैं, और जो सर्वेक्षक द्वारा प्रमाणित हैं और "सीसी" अक्षरों से स्थायी रूप से चिह्नित हैं, प्रत्येक अक्षर की ऊँचाई 100 मिलीमीटर से कम नहीं है और आसानी से दिखाई देने वाली जगह पर स्थित है।

(घ) "घिरा स्थान" वे सभी स्थान हैं जो जलयान के पतवार, स्थिर या चल विभाजनों या बल्कहेडों, डेक या स्थायी या चल शामियानों के अलावा अन्य आवरणों से घिरे होते हैं। डेक में कोई भी दरार, जलयान के पतवार, डेक या किसी स्थान के आवरण, या किसी स्थान के विभाजनों या बल्कहेडों में कोई भी खुला स्थान, या विभाजन या बल्कहेड की अनुपस्थिति, किसी स्थान को घिरे स्थान की श्रेणी में शामिल होने से नहीं रोकेगी।

(ङ) "अपवर्जित स्थान" से निम्नलिखित प्रकार के स्थान अभिप्रेत हैं, अर्थात्:-

(i)(क) किसी निर्माण के भीतर डेक से डेक तक फैले एक छोर के खुले होने के विपरीत स्थित स्थान, सिवाय एक पर्दे की प्लेट के जिसकी गहराई आसन्न बीमों की गहराई से 25 मिलीमीटर से अधिक न हो, ऐसे उद्घाटन की चौड़ाई, स्थान के उद्घाटन की रेखा पर डेक की चौड़ाई के 90 प्रतिशत के बराबर या उससे अधिक हो। यह उपबंध इस प्रकार लागू किया जाएगा कि संलग्न स्थानों से केवल वास्तविक और उद्घाटन के बीच का स्थान और उद्घाटन की रेखा या फलक के समानांतर खींची गई एक रेखा को अपवर्जित किया जाए, जो खुले स्थान की रेखा पर डेक की चौड़ाई के आधे के बराबर दूरी पर हो (परिशिष्ट 1 में चित्र 1 देखिए)।

(ख) जहां किसी व्यवस्था के कारण (बाहरी प्लेटिंग के अभिसरण को के सिवाय) स्थान की चौड़ाई डेक की चौड़ाई के 90 प्रतिशत से कम हो जाती है, तो केवल उद्घाटन की रेखा और उस बिंदु से खींची गई समानांतर रेखा के बीच का स्थान, जहां स्थान की अनुप्रस्थ चौड़ाई डेक की चौड़ाई के 90 प्रतिशत के बराबर या उससे कम हो जाती है, संलग्न स्थानों के आयतन से बाहर रखा जाएगा (परिशिष्ट 1 में चित्र 2, 3 और 4 देखिए);

(ग) जहां कोई अंतराल, जो बल्वार्क या खुली रेलिंग के सिवाय पूरी तरह से खुला है, किन्हीं दो स्थानों को पृथक् करता है, जिनमें से एक या दोनों का अपवर्जन उप-पैरा (i) के उप-खंड (क) और/या (ख) के अधीन अनुमत है, तो ऐसा अपवर्जन लागू नहीं होगा यदि दोनों स्थानों के बीच का पृथक्करण, पृथक्करण के मार्ग में डेक की कम से कम आधी चौड़ाई से कम है (परिशिष्ट 1 में चित्र 5 और 6 देखिए)।

(ii) एक ओवरहेड डेक कवरिंग के नीचे का स्थान जो समुद्र और मौसम के लिए खुला हो, जिसके खुले किनारों पर जलयान के ढांचे के साथ उसके समर्थन के लिए आवश्यक स्टैंचियन के अलावा कोई अन्य संबंध न हो। ऐसे स्थान में खुली रेल या बुलवार्क और कर्टन प्लेट लगाई जा सकती है या जलयान के किनारे पर स्टैंचियन लगाए जा सकते हैं, परंतु कि रेल या बुलवार्क के शीर्ष और कर्टन प्लेट के बीच की दूरी 0.75 मीटर या स्थान की ऊँचाई के एक तिहाई से कम न हो, जो भी उच्चतर हो (परिशिष्ट 1 में चित्र 7 देखिए):

(iii) एक तरफ से दूसरी तरफ निर्माण में विपरीत दिशा के खुले स्थानों के ठीक सामने स्थित स्थान, जिसकी ऊँचाई 0.75 मीटर से कम न हो या निर्माण की ऊँचाई का एक तिहाई हो, जो भी उच्चतर हो। यदि ऐसे निर्माण में खुला स्थान केवल एक तरफ ही दिया गया हो, तो संलग्न स्थान के आयतन से बाहर रखा जाने वाला स्थान, खुले स्थान से अंदर की ओर डेक की चौड़ाई के आधे तक सीमित होगा (परिशिष्ट 1 में चित्र 8 देखिए);

(iv) डेक के ऊपर खुले हुए खुले स्थान के ठीक नीचे किसी निर्माण में एक स्थान, परंतु कि ऐसा खुला स्थान मौसम के संपर्क में हो और संलग्न स्थानों से बाहर रखा गया स्थान खुले स्थान के क्षेत्र तक सीमित हो (परिशिष्ट 1 में चित्र 9 देखिए);

(v) किसी निर्माण की सीमा में स्थित एक विराम जो मौसम के संपर्क में हो और जिसका खुला भाग बिना बंद करने के साधन के एक डेक से दूसरे डेक तक फैला हो, परंतु कि आंतरिक चौड़ाई प्रवेश द्वार की चौड़ाई से अधिक न हो और निर्माण में उसका विस्तार उसके प्रवेश द्वार की चौड़ाई के दोगुने से अधिक न हो (परिशिष्ट 1 में चित्र 10 देखिए); और

ऐसे स्थानों को संलग्न स्थानों के आयतन में शामिल नहीं किया जाएगा, सिवाय इसके कि ऐसा कोई भी स्थान जो निम्नलिखित तीन शर्तों में से कम से कम एक को पूरा करता हो, उसे घिरा हुआ स्थान माना जाएगा।

(क) वह स्थान माल या भंडार को सुरक्षित रखने के लिए शेल्फ या अन्य साधनों से सुसज्जित है;

(ख) खुले स्थानों में बंद करने का कोई साधन लगा हो;

(ग) निर्माण में इस प्रकार के उद्घाटन को बंद करने की कोई संभावना प्रदान की गई है।

(च) "लंबाई" का अर्थ है कील के शीर्ष से मापी गई न्यूनतम ढाली गई गहराई के 85 प्रतिशत पर जलरेखा पर कुल लंबाई का 96 प्रतिशत, या यदि वह अधिक हो तो उस जलरेखा पर तने के अग्र भाग से पतवार के अक्ष तक की लंबाई। कील के झुकाव के साथ डिजाइन किए गए जलयानों में, जिस जलरेखा पर यह लंबाई मापी जाती है, वह डिजाइन की गई जलरेखा के समानांतर होनी चाहिए।

(i) जहां किसी जलयान में पतवार स्टॉक नहीं है, वहां लंबाई को कील के शीर्ष से मापी गई न्यूनतम ढाली गई गहराई के 85 प्रतिशत पर जलरेखा पर कुल लंबाई का 96 प्रतिशत माना जाएगा;

(ii) जहां किसी जलयान का स्पष्ट रूप से परिभाषित तना या पिछाड़ी नहीं है, जिसमें स्तंभ-स्थिर इकाइयाँ, पनडुब्बियाँ, तैरते हुए गोदी और इसी तरह के शिल्प शामिल हैं, तो लंबाई को लागू जलरेखा पर कुल लंबाई का 96 प्रतिशत माना जाएगा;

(iii) जहाँ एक से अधिक पतवार लगाई गई हो, वहाँ लंबाई अवधारित करने के प्रयोजन से सबसे पीछे वाले पतवार स्टॉक को ही पतवार स्टॉक माना जाएगा।

(छ) "ढाली हुई गहराई" से,

(i) कील के शीर्ष से ऊपरी डेक के निचले भाग तक मापी गई ऊर्ध्वाधर दूरी अभिप्रेत है। लकड़ी और मिश्रित सामग्री से बने जलयानों में यह दूरी कील रैबेट के निचले किनारे से मापी जाती है। जहाँ मध्य भाग के निचले हिस्से का आकार खोखला हो, या जहाँ मोटे गार्बोर्ड लगे हों, वहाँ यह दूरी उस बिंदु से मापी जाती है जहाँ तल के समतल की रेखा अंदर की ओर कील के किनारे को काटती है;

(ii) गोल गनवेल्स वाले जलयानों में, डेक और साइड शेल् प्लेटिंग की ढाली गई लाइनों के प्रतिच्छेदन बिंदु तक मापी गई गहराई, लाइनें इस प्रकार विस्तारित होती हैं जैसे कि गनवेल्स कोणीय डिजाइन के हों (परिशिष्ट 1 में चित्र 11 देखिए);

(iii) ऐसे जलयानों में जहां ऊपरी डेक सीढ़ीदार है और डेक का उठा हुआ भाग उस बिंदु से आगे तक फैला हुआ है जहां गहराई अवधारित की जानी है, डेक के निचले भाग से उठे हुए भाग के समानांतर एक रेखा के साथ फैली हुई निर्देश रेखा तक मापी गई गहराई।

(ज) "लंब" से आगे और पीछे के लंबवत अभिप्रेत है, जो लंबाई (L) के आगे और पीछे के सिरों पर लिए जाएंगे। आगे का लंबवत उस जलरेखा पर तने के अग्रभाग के साथ मेल खाएगा जिस पर लंबाई मापी जाती है।

(झ) "ऊपरी डेक" से समुद्र और मौसम के संपर्क में आने वाले सबसे ऊपरी पूर्ण डेक से है, जो जलयान की संरचना के अभिन्न अंग के रूप में लगा होता है; यह एक ऐसा डेक होता है जिसके सभी खुले हिस्से मौसमरोधी बंद करने की स्थायी व्यवस्था से सुसज्जित होते हैं और जिसके नीचे जलयान के किनारों में खुले हिस्से जलरोधी बंद करने की स्थायी व्यवस्था से सुसज्जित होते हैं; और एक ऐसे जलयान में जिसमें सीढ़ीदार ऊपरी डेक होता है, खुले डेक की सबसे निचली रेखा और उस रेखा का ऊपरी भाग के समानांतर विस्तार ऊपरी डेक माना जाएगा:

परंतु कि 2.4 मीटर से अनधिक लंबाई वाली सीढ़ियाँ, जो जलयान की पूरी चौड़ाई में नहीं फैली हों, ऊपरी डेक की रेखा अवधारित करते समय ध्यान में नहीं रखी जा सकती हैं।

(ञ) "न्यूनतम मोल्डेड गहराई" से जलयान की लंबाई के साथ किसी भी बिंदु पर होने वाली न्यूनतम मोल्डेड

गहराई अभिप्रेत है, जो खंड (छ) में मोल्डेड गहराई की परिभाषा के अनुसार अवधारित की जाती है, और ऊपरी डेक में किसी भी चरण, विराम या असंतुलन को ध्यान में रखते हुए।

2. सकल टन भार.- किसी जलयान का सकल टन भार (जीटी) निम्नलिखित सूत्र द्वारा अवधारित किया जाएगा।

जीटी-के1वी

जहां वीई बर्तन के सभी संलग्न स्थानों का कुल आयतन घन मीटर में है।

के1=0.2+0.02लॉग वी (या परिशिष्ट 2 में सारणीबद्ध अनुसार):

परंतु कि 24 मीटर से कम लंबाई वाले भारतीय जलयानों के मामले में, सकल टन भार (जीटी) निम्नलिखित सूत्र द्वारा अवधारित किया जा सकता है:

जीटी-0.23 एलबीडी, जहाँ

पैरा 1 के खंड (च) में परिभाषित एल-लंबाई।

पैरा 1 के खंड (क) में परिभाषित चौड़ाई।

पैरा 1 के खंड (छ) में परिभाषित डी मोल्डेड गहराई।

3. शुद्ध टन भार.-

(1) किसी जलयान का शुद्ध टन भार (एनटी) निम्नलिखित सूत्र द्वारा अवधारित किया जाएगा:

एनटी=के2

वीसी $[4डी/3डी]^2 + के3 (एन) + एन2/10$, जिसके सूत्र में:-

(क) गुणनखंड $[4 डी / 3 डी]$ को इकाई से अधिक नहीं लिया जाएगा।

केवी $[4डी/3डी]$ शब्द को 0.25 जीटी से कम नहीं माना जाएगा; और एनटी को 0.30 जीटी से कम नहीं माना जाएगा, और जिसमें वी. घन मीटर में कार्गो स्थानों का कुल आयतन है।

के2 = 0.2+0.02 लॉग 10वीई (या परिशिष्ट 2 में सारणीबद्ध अनुसार)।

अनुच्छेद 1 के खंड (छ) में परिभाषित मध्य जलयान की ढाली हुई गहराई (मीटर में)

उप-पैरा (2) में परिभाषित अनुसार मीटर में मध्य जलयान का ढाला हुआ डुबाव।

के3=1.25 जीटी + 10,000/10,000

एन1 उन केबिनों में यात्रियों की संख्या जिनमें 8 से अधिक बर्थ न हों,

एन2 अन्य यात्रियों की संख्या,

एन 1 + एन 2 जलयान के यात्री प्रमाण पत्र में दर्शाए गए अनुसार जलयान द्वारा ले जाने की अनुमति प्राप्त यात्रियों की कुल संख्या है, जब एन1 + एन2 13 से कम हो, तो एन1 और एन2 को शून्य माना जाएगा।

नियम के उपबंधों के अनुसार जलयान का अवधारित सकल टन भार (जीटी):

परंतु कि 24 मीटर से कम लंबाई वाले भारतीय जलयानों के संबंध में, शुद्ध टन भार (एनटी) निम्नलिखित सूत्र द्वारा अवधारित किया जा सकता है:

एनटी-0.20 एलबीडी, जहाँ

एल = मालवाहक स्थानों की कुल लंबाई, एक बल्क से दूसरे बल्क तक।

बी = पैरा 1 के खंड (क) में परिभाषित चौड़ाई।

डी = पैरा 1 के खंड (छ) में परिभाषित मोल्डेड गहराई।

इसके अलावा, यह भी उपबंधित है कि एनटी 0.30 जीटी से कम नहीं होगा।

(2) उप-पैरा (1) में निर्दिष्ट मोल्डेड डुबाव, निम्नलिखित तरीके से प्राप्त मीटर में मध्यपोत मोल्डेड डुबाव के बराबर है।

- (i) उन जलयानों के लिए जिन पर भार रेखा नियम लागू होते हैं, उन नियमों के अनुसार अवधारित ग्रीष्मकालीन भार रेखा (लकड़ी भार रेखाओं से भिन्न) के अनुरूप डूबाव;
- (ii) यात्री जलयानों के लिए, अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के अनुसार अवधारित सबसे गहरी उप-विभाजन भार रेखा के अनुरूप डूबाव;
- (iii) लोड लाइन नियमों के अनुसार लोड लाइन आवंटित नहीं किए गए जलयानों के लिए अधिकतम अनुमत डूबाव या मध्य पोत में ढाली गई गहराई का 75%, जैसा भी मामला हो।

4. आयतन की संगणना.- (1) सकल और शुद्ध की संगणना में शामिल सभी आयतनधातु से निर्मित पात्रों में, इन्सुलेशन या इसी तरह की फिटिंग की परवाह किए बिना, खोल के भीतरी भाग या संरचनात्मक सीमा प्लेटिंग पर, और किसी अन्य सामग्री से निर्मित पात्रों में, जलयान की बाहरी सतह या संरचनात्मक सीमा सतह के भीतरी भाग पर टन भार मापा जाएगा।

(2) उपांगों का आयतन कुल आयतन में शामिल किया जाएगा। गिट्टी और माल दोनों के लिए उपयोग किए जाने वाले स्थानों को माल ढुलाई स्थानों के रूप में शामिल किया जाएगा।

(3) समुद्र की ओर खुले स्थानों के आयतन को कुल आयतन से बाहर रखा जा सकता है।

(4) सुलभ मस्तूलों, मुख्य स्तंभों, वायु स्तंभों और इसी प्रकार के निर्माणों को, जो संलग्न स्थानों से बाहर और चारों ओर से अलग हों तथा जिनका अनुप्रस्थ काट क्षेत्रफल एक वर्ग मीटर से अधिक न हो, नहीं मापा जाना चाहिए। इसी प्रकार, एक घन मीटर से अधिक आयतन वाले स्वतंत्र संलग्न स्थानों को भी नहीं मापा जाना चाहिए।

(टिप्पण: पोंटून हैच कवर के अधीन स्थानों का आयतन संलग्न आयतन में शामिल किया जाएगा। ऐसे हैच कवर के अधीन खुले स्थानों का आयतन भी मालवाहक स्थान के आयतन में शामिल किया जाएगा।)

5. मापन और संगणनाएं .- (1) संगणना में प्रयुक्त सभी मापन आयतन को निकटतम सेंटीमीटर तक मापा जाएगा। पैरा 2 और 3 के अनुसार प्राप्त अंतिम टन भार के आंकड़ों को दशमलव के बिना निकटतम इकाई तक पूर्णांकित किया जाएगा।

(2) अंडरडेक वॉल्यूम की संगणना महानिदेशक को स्वीकार्य सटीकता प्रदान करने वाली पद्धतियों द्वारा की जाएगी।

तथापि, अपनाई जाने वाली पद्धति निम्नलिखित पद्धतियों में से एक या एक से अधिक का संयोजन होगी:

(i) उपयुक्त कंप्यूटर प्रोग्राम; या

(ii) ऊपरी डेक की लंबाई के निम्नलिखित विभाजनों द्वारा प्राप्त अनुप्रस्थ खंडों पर पतवार के अनुप्रस्थ काट क्षेत्रों का मैनुअल एकीकरण:

छोर के पश्चात् लंबवत के पश्चात्	दो समान अंतराल
आगे और पीछे के लंबवत रेखाओं के बीच की लंबाई का 20% आगे और 20% पीछे।	चार समान अंतराल
पश्चात् और आगे के लंबवतों के बीच की लंबाई का 60% भाग केंद्र में होता है।	छह समान अंतराल
सबसे आगे वाले सिरे के लंबवत छोर	दो समान अंतराल

इन काट खंड क्षेत्रों को प्लानिमीटर का उपयोग करके या "खंड क्षेत्र मोड" या "बोनजीन मोड" से या मैनुअल एकीकरण पद्धति द्वारा या परिशिष्ट 3 में दिए गए अनुप्रस्थ खंड के माप द्वारा प्राप्त किया जा सकता है; या

(iii) परिशिष्ट 3 के अनुसार सारवान् माप द्वारा।

6. शुद्ध टन भार में परिवर्तन.- (1) जब किसी जलयान की विशेषताएँ, जैसे कि V, Ve.d. एन या एन₂, जैसा कि पैरा 2 और 3 के अनुसार अवधारित किया गया है, परिवर्तित हो जाती हैं और जहाँ ऐसा परिवर्तन पैरा

3 के उपबंधों के अनुसार अवधारित उसके शुद्ध टन भार में वृद्धि का कारण बनता है, तो जलयान की नई विशेषताओं के अनुरूप शुद्ध टन भार अवधारित किया जाएगा और बिना विलंब के लागू किया जाएगा।

(2) जिस जलयान को पैरा 3 के उप-पैरा (2) के खंड (i) और (ii) में विनिर्दिष्ट भार रेखाएँ समवर्ती रूप से सौंपी गई हैं, उसे पैरा 3 के उपबंधों के अनुसार अवधारित केवल एक शुद्ध टन भार दिया जाएगा और वह टन भार उस व्यापार के लिए उपयुक्त आवंटित भार रेखा पर लागू होगा जिसमें जलयान संलग्न है।

(3) जब किसी जलयान की विशेषताएँ जैसे कि वी, वीई, डी, एन₁ या एन₂ जैसा कि पैरा 2 और 3 में परिभाषित है, परिवर्तित हो जाती हैं या जब उप-पैरा (2) में निर्दिष्ट उपयुक्त अवधारित भार रेखा जलयान के व्यापार में परिवर्तन के कारण परिवर्तित हो जाती है और जहाँ ऐसे परिवर्तन के परिणामस्वरूप पैरा 3 के अनुसार अवधारित उसके शुद्ध टन भार में कमी आती है, तो इस प्रकार अवधारित शुद्ध टन भार को शामिल करते हुए एक नया अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र (1969) वर्तमान प्रमाणपत्र जारी होने की तारीख से बारह मास बीत जाने तक जारी नहीं किया जाएगा:

परंतु कि यह अपेक्षा लागू नहीं होगी,-

(क) यदि जलयान को किसी अन्य राज्य के ध्वज के अधीन अंतरित कर दिया जाता है; या

(ख) यदि जलयान में ऐसे परिवर्तन या उपांतरण किए जाते हैं जिन्हें महानिदेशक द्वारा प्रमुख प्रकृति का माना जाता है, जैसे कि अधिरचना को हटाना जिसके लिए अवधारित भार रेखा में परिवर्तन की अपेक्षा होती है; या

(ग) उन यात्री जलयानों को जो बड़ी संख्या में विशेष वाणिज्य यात्रियों के परिवहन में लगे हुए हैं।

7. डेक कार्गो और अन्य स्थानों में कार्गो.- (1) यदि भारत में किसी पत्तन या स्थान के बीच व्यापार करने वाले विशेष रूप से कार्यरत जलयान के अतिरिक्त कोई जलयान डेक कार्गो या ऐसे स्थानों में कार्गो ले जाता है जो शुद्ध टन भार की संगणना में शामिल नहीं हैं, तो कार्गो ले जाने के लिए उपयोग किए गए स्थान का टन भार परिशिष्ट 4 में विनिर्दिष्ट रीति में मापा जाएगा और जलयान के सुसंगत टन भार में जोड़ा जाएगा तथा जलयान के टन भार के आधार पर शुल्क उद्गृहीत किया जाएगा।

(2) उप-पैरा (1) में विनिर्दिष्ट स्थानों का टन भार सर्वेक्षक या सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 (1962 का 52) की धारा 3 में विनिर्दिष्ट सीमा फीस अधिकारी द्वारा परिशिष्ट 4 में निदेशित रीति से अवधारित किया जाएगा और इस प्रकार अवधारित होने पर वह इसे जलयान की आधिकारिक लॉग बुक में और एक ज्ञापन में भी अभिलिखित करेगा, जिसे वह मास्टर को सौंपेगा और मास्टर, जलयान के टन भार पर किसी भी देय राशि की मांग किए जाने पर, उस ज्ञापन को उसी प्रकार प्रस्तुत करेगा जैसे कि वह जलयान का रजिस्ट्रीकरण प्रमाण पत्र हो या भारतीय जलयान से भिन्न किसी अन्य जलयान की दशा में, रजिस्ट्रीकरण प्रमाण पत्र के समतुल्य दस्तावेज हो।

परिशिष्ट 1

(पहली अनुसूची के पैरा 1(ड) देखिए)

पैरा 1(ड) में निर्दिष्ट आंकड़े

निम्नलिखित आंकड़ों में:

ओ - अपवर्जित स्थान

सी - संलग्न स्थान

आई - एक बंद स्थान के रूप में विचार किया जाने वाला स्थान

संलग्न स्थानों के रूप में शामिल किए जाने वाले भागों में हैचिंग की गई है।

बी = खुलने के रास्ते में डेक की चौड़ाई।

गोल किनारों वाले पोत में चौड़ाई को दर्शाए अनुसार मापा जाता है। चित्र 11.

In the following figures: O = excluded space

C = enclosed space

I = space to be considered as an enclosed space

Hatched in parts to be included as enclosed spaces.

B = breadth of the deck in way of the opening.

In ships with rounded gunwales the breadth is measured as indicated in Figure 11.

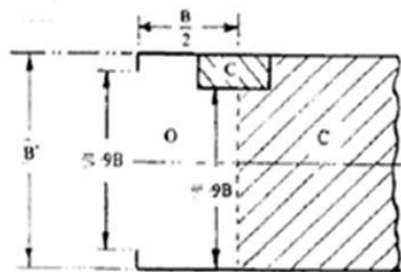


Fig. 1

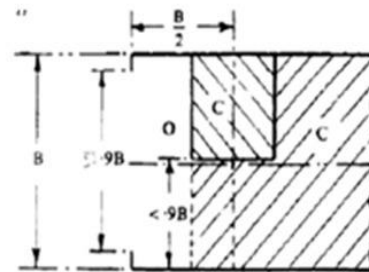


Fig. 2

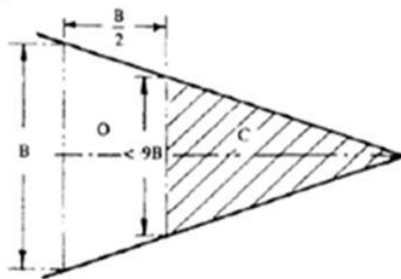


Fig. 3

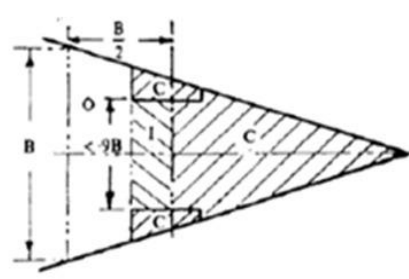


Fig. 4

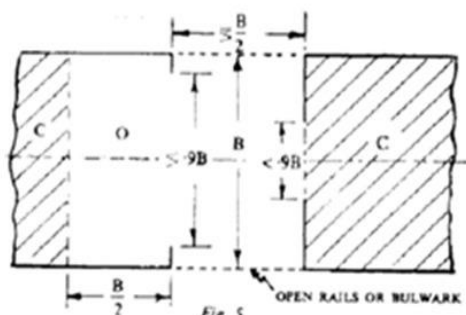


Fig. 5

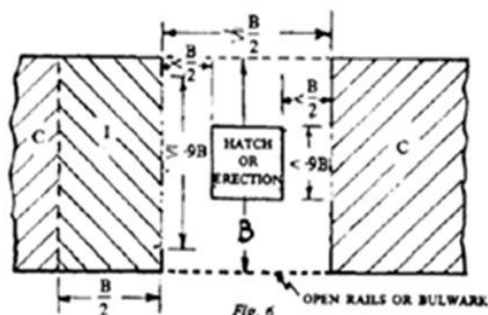


Fig. 6

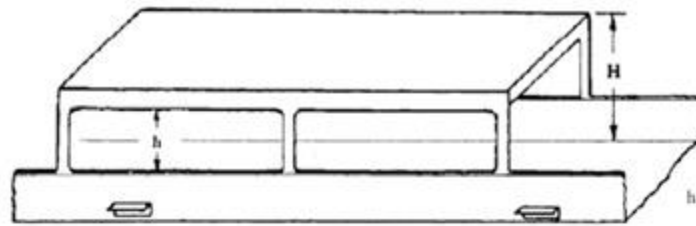
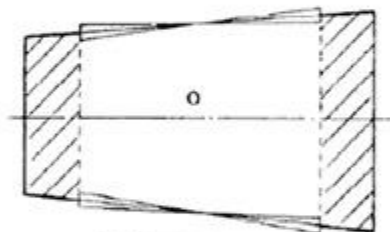
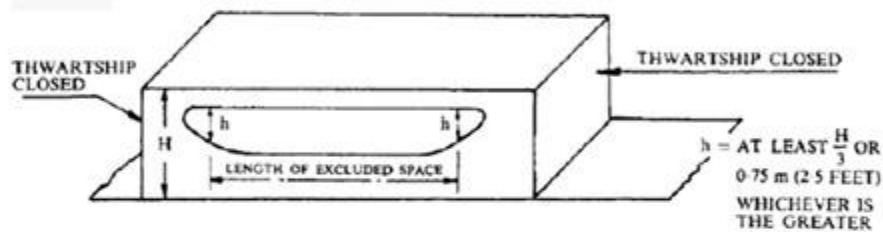
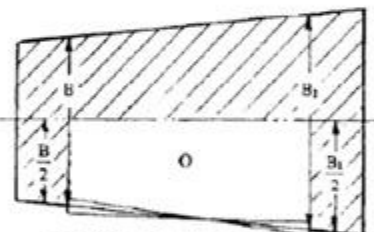


Fig. 7

$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{3} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET)}$
WHICHEVER IS
THE GREATER

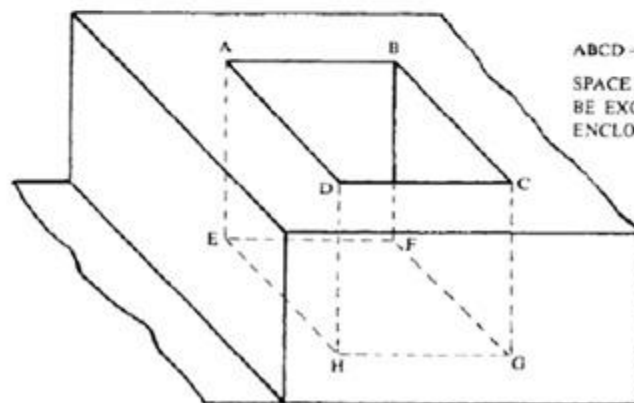


OPPOSITE SIDE OPENINGS



OPENING ON ONE SIDE ONLY

Fig. 8



ABCD — OPENING IN THE DECK
SPACE ABCDEFGH SHALL
BE EXCLUDED FROM
ENCLOSED SPACE

Fig. 9

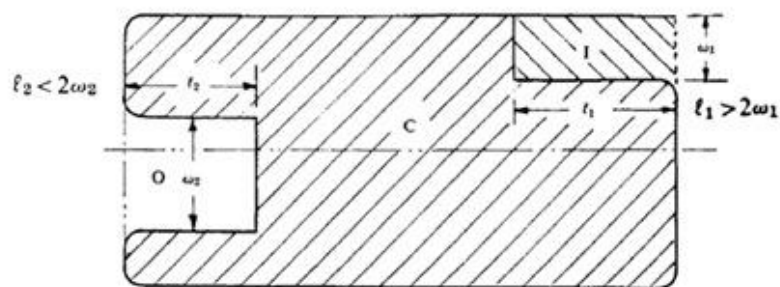


Fig. 10

SHIPS WITH ROUNDED GUNWALES

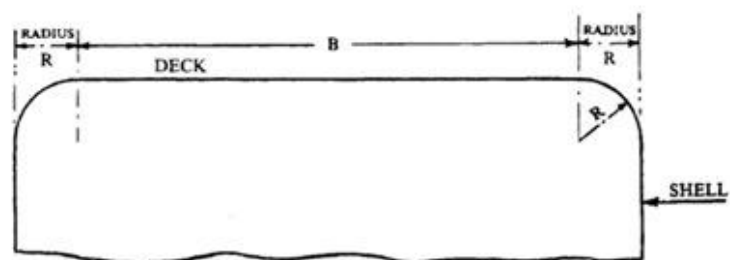


Fig. 11

परिशिष्ट 11
(पहली अनुसूची के पैरा 2 और 3 देखिए)

पैरा 2 और 3 में निर्दिष्ट के1 और के2 गुणांक और वी या वीसी आयतन घन मीटर में

वी या वीसी	के1 या के2	वी या वीसी	वी या वीसी	वी या वीसी	वी या वीसी	वी या वीसी	वी या वीसी
10	0.2200	45000	0.2931	330000	0.3104	670000	0.3165
20	0.2260	50000	0.2940	340000	0.3106	680000	0.3166
30	0.2295	55000	0.2948	350000	0.3109	690000	0.3168
40	0.2320	60000	0.2956	360000	0.3111	700000	0.316
50	0.2340	65000	0.2963	370000	0.3114	710000	0.3179
60	0.2356	70000	0.2969	380000	0.3116	720000	0.3170
70	0.2369	75000	0.2975	380000	0.3118	730000	0.3171
80	0.2381	80000	0.2981	390000	0.3120	740000	0.3173
90	0.2391	85000	0.2986	400000	0.3123	750000	0.3174
100	0.2400	90000	0.2991	410000	0.3125	760000	0.3175
200	0.2460	95000	0.2996	420000	0.3127	770000	0.3176
300	0.2495	100000	0.3000	430000	0.3129	780000	0.3177
400	0.2520	110000	0.3008	440000	0.3131	790000	0.3188
500	0.2540	120000	0.3016	450000	0.3133	800000	0.3180
600	0.2556	130000	0.3023	460000	0.3134	810000	0.3181
700	0.2569	140000	0.3029	470000	0.3136	820000	0.3182
800	0.2581	150000	0.3035	480000	0.3138	830000	0.3183
900	0.2591	160000	0.3041	490000	0.3140	840000	0.3184
1000	0.2600	170000	0.3046	500000	0.3142	850000	10.3185
2000	0.2660	180000	0.3051	510000	0.3143	860000	0.3186
3000	0.2695	190000	0.3056	520000	0.3145	870000	0.3187
4000	0.2720	200000	0.3060	530000	0.3146	880000	0.3188
5000	0.2740	210000	0.3064	540000	0.3148	890000	0.3199
6000	0.2756	220000	0.3068	550000	0.3150	900000	0.3190
7000	0.2769	230000	0.3072	560000	0.3151	910000	0.3191
8000	0.2781	240000	0.3076	570000	0.3153	920000	0.3192
9000	0.2791	250000	0.3080	580000	0.3154	930000	0.3193
10000	0.2800	260000	0.3083	590000	0.3156	940000	0.3194
15000	0.2835	270000	0.3086	600000	0.3157	950000	0.3195
20000	0.2860	280000	0.3089	610000	0.3158	960000	0.3196
25000	0.2880	290000	0.3092	620000	0.3160	970000	0.3197
30000	0.2895	300000	0.3095	630000	0.3161	980000	0.3198
35000	0.2909	310000	0.3098	640000	0.3163	990000	0.3199
40000	0.2920	320000	0.3101	650000	0.3164	1000000	0.3200

V या Ve के मध्यवर्ती मानों पर गुणांक K या K2 को रैखिक प्रक्षेप द्वारा प्राप्त किया जाएगा।

परिशिष्ट 3

मापन और संगणना

(पहली अनुसूची का पैरा 5 देखिए)

1. आयतन की संगणना:

(क) ऊपरी डेक की लंबाई जलयान के मध्य तल में सीधी रेखा में मापी जाएगी, जो डेक के आगे और पीछे के सिरो पर स्थित उन बिंदुओं के बीच होगी जहाँ डेक का निचला भाग या डेक के टूटे या असंतुलित हिस्सों में उसकी निरंतरता रेखा धातु से निर्मित जलयानों में खोल के भीतरी भाग से मिलती है, या किसी अन्य सामग्री से निर्मित जलयानों में पतवार की बाहरी सतह से मिलती है। इस लंबाई को "टन भार लंबाई" कहा जाएगा।

(ख) ऊपरी डेक के नीचे के आयतन को तीन भागों में मापा जाएगा, जिसमें सबसे आगे और सबसे पीछे वाले भागों की लंबाई को टन भार लंबाई (टी) का पच्चीस प्रतिशत माना जाएगा।

(ग) टन भार लंबाई के तीनों भागों को निम्नलिखित सारणी में दर्शाए अनुसार बराबर भागों में विभाजित किया जाएगा (चित्र 1 देखिए):

टन भार लंबाई टीएल मीटर में	आगे 25% टीएल और 25% टीएल के पश्चात्	केंद्र में 50% टीएल
<60	4	4
>60≤120	6	6
> 120	8	8

(घ) अनुप्रस्थ खंड की टन भार गहराई, धातु से बने जलयानों में टन भार डेक के निचले भाग से कील या तल की ऊपरी सतह तक, लकड़ी से बने जलयानों में कील के खांचे के निचले भाग तक और अन्य सामग्री से बने जहाजों में पतवार के बाहरी भाग तक की दूरी होगी। जहां टन भार डेक परवलयिक प्ररूप का है, तो बीम की गोलाई का एक तिहाई भाग घटाकर या अन्य मामलों में समान क्षेत्रफल के आधार पर समतुल्य कटौती करके इसे समायोजित किया जाएगा।

(ङ) (घ) में यथापरिभाषित और कुल टन भार लंबाई टीएल के मध्य में मापी गई टन भार गहराई को निम्नलिखित में विभाजित किया जाएगा:-

(i) 5 बराबर भाग जहाँ गहराई 6 मीटर या उससे कम हो;

(ii) 7 बराबर भाग जहां गहराई 6 मीटर से अधिक है किंतु 12 मीटर से कम है और;

(iii) 9 बराबर भाग जहाँ गहराई 12 मीटर से अधिक हो।

(च) प्रत्येक अनुप्रस्थ खंड के निचले भाग को आगे 4 बराबर भागों में विभाजित किया जाएगा (चित्र 2 देखिए)।

(छ) डेक, शेल, अनुदैर्घ्य और/या अनुप्रस्थ बल्कहेड से घिरे होल्ड या सुपरस्ट्रक्चर में प्रत्येक अलग कार्गो स्थान का आयतन, यथास्थिति, अलग से और सामान्यतः अंडरडेक के माप की पद्धति के अनुसार मापा जाएगा।

(ज) एकल तल वाले मालवाहक जलयानों की फर्श रेखा के शीर्ष के नीचे का स्थान मालवाहक स्थान के माप में शामिल किया जाएगा, चाहे खुले फर्श के ऊपर कोई छत लगी हो या नहीं।

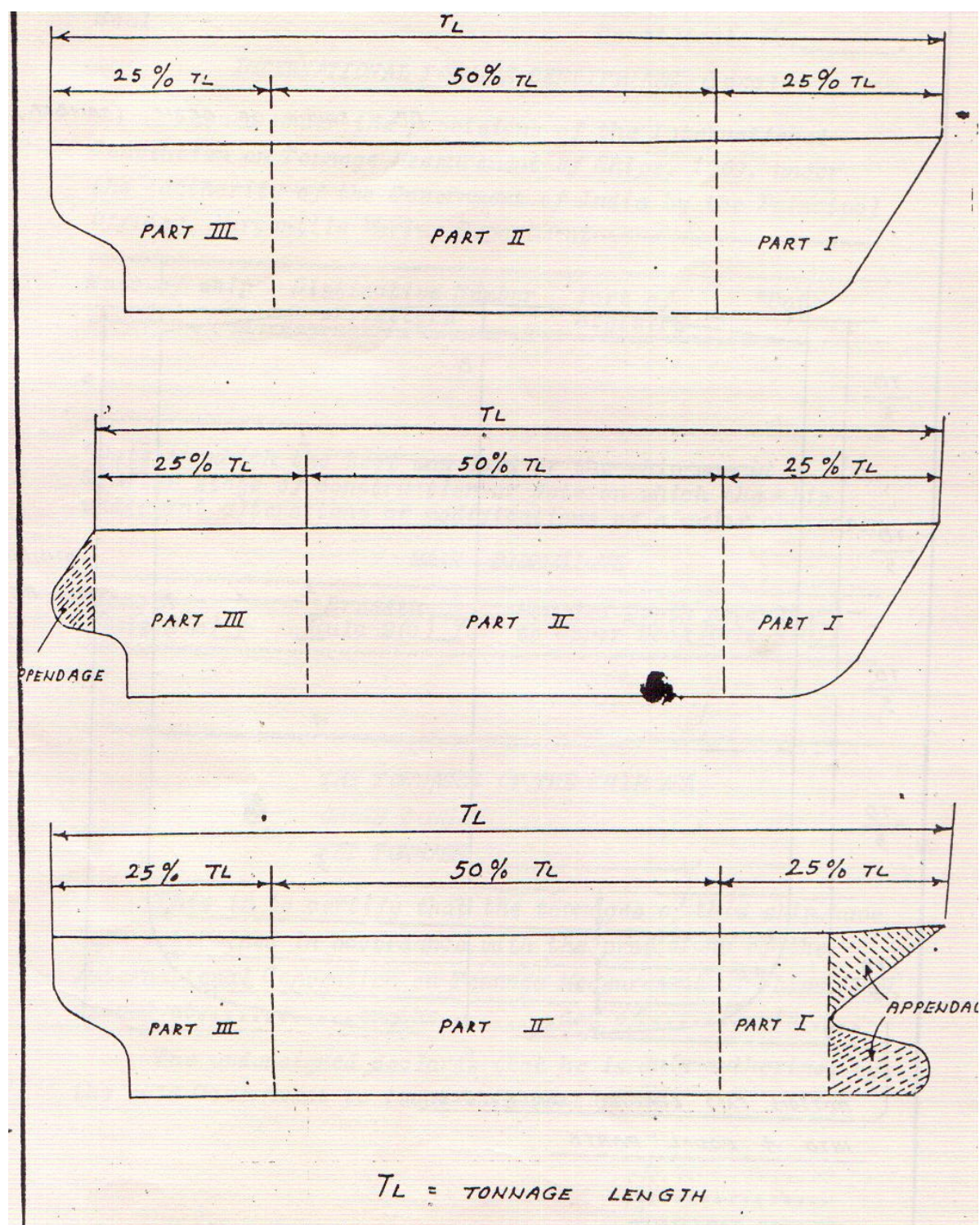
(झ) पूप, ब्रिज या फोरकास्टल जैसी सुपरस्ट्रक्चर को आम तौर पर अंडरडेक के माप की पद्धति के अनुसार मापा जाएगा।

2. बल्वनुमा धनुष, असामान्य आकार का तना, पिछाड़ी और शाफ्ट बॉसिंग जैसे उपांगों को महानिदेशक द्वारा

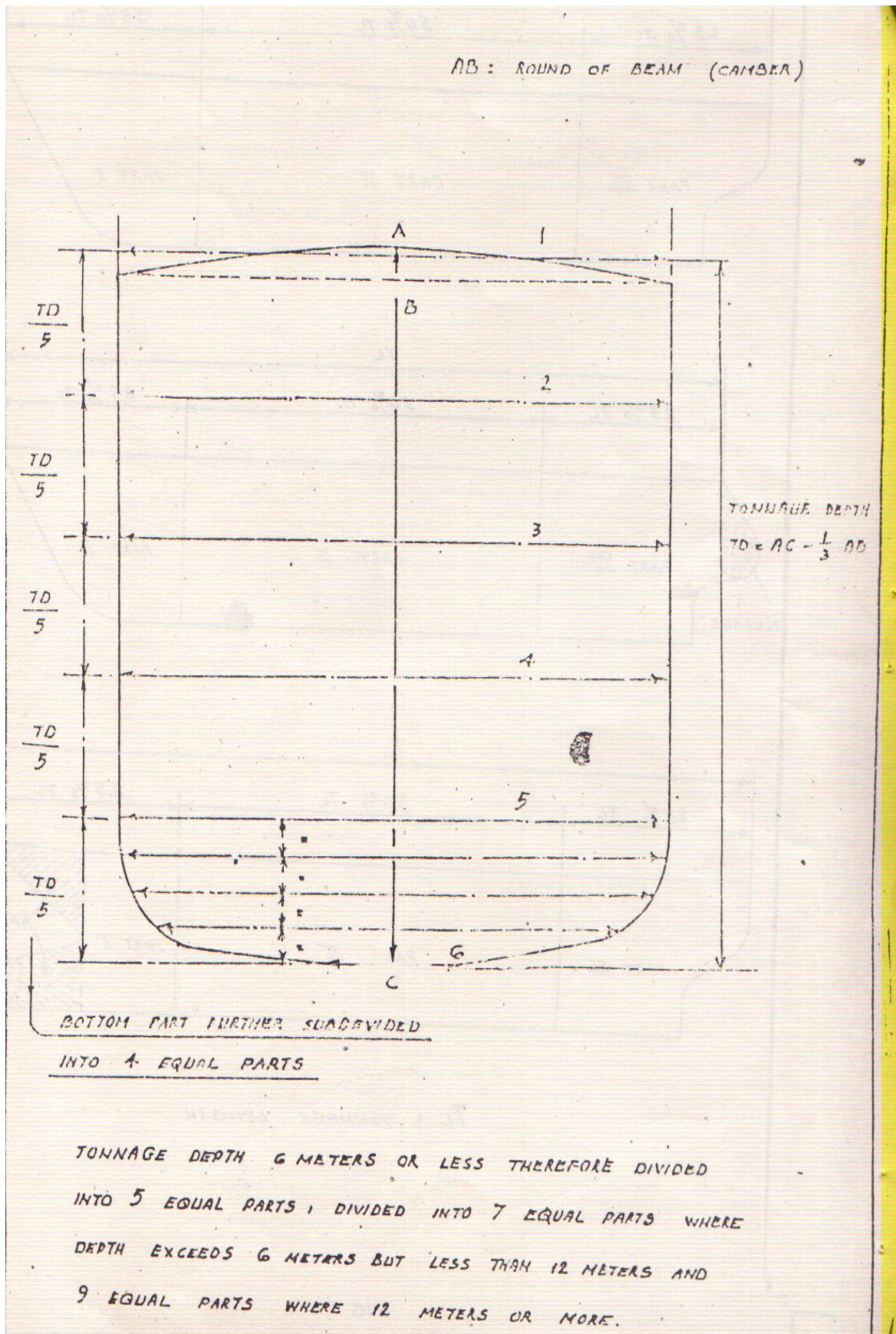
स्वीकार्य किसी भी व्यावहारिक पद्धति द्वारा एक उपांग के रूप में अलग से मापा जाएगा और आयतन को अंडरडेक आयतन में जोड़ा जाएगा।

3. समुद्र की ओर खुले और भार जल रेखा के नीचे स्थित स्थान जैसे कि बो थ्रस्टर निट्स, पतवार ट्रंक और स्टेबलाइजर फिन ओपनिंग आदि, तथा भार जल रेखा के ऊपर समुद्र और मौसम के संपर्क में खुले स्थान जैसे कि हॉस और चेन पाइप, को मापा जाएगा और सकल टन भार तथा जहां लागू हो, शुद्ध टन भार से बाहर रखा जाएगा।

4. क्षेत्रफल और आयतन की संगणना में, सिम्पसन के पहले नियम का उपयोग किया जाएगा, सिवाय ज्यामितीय रूप से परिभाषित स्थानों के क्षेत्रफल और आयतन के, जिनकी संगणना मानक ज्यामितीय सूत्र के अनुप्रयोग से की जाएगी।



चित्र 1: अंडरडेक वॉल्यूम का मापन



चित्र 2: अनुप्रस्थ अनुभाग का मापन

परिशिष्ट 4
(पहली अनुसूची का पैरा 7 देखिए)

1. डेक पर ढके या खुले स्थानों या उन स्थानों की घन क्षमता, जिन्हें माल ढुलाई के लिए उपयोग किए जाने पर सकल टन भार की संगणना में शामिल नहीं किया गया है, का अवधारण परिशिष्ट 3 के उपबंधों के अनुसार अवधारित माल से आच्छादित स्थानों के क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में) को माल की अधिकतम ऊंचाई (मीटर में) से गुणा करके किया जाएगा। इस प्रकार प्राप्त घन क्षमता को 2.83 से विभाजित करके इन स्थानों का टन भार अवधारित किया जाएगा।

2. जलयानों में किसी भी स्थान या स्थानों की घन क्षमता, जिन्हें सकल टन भार की संगणना में शामिल किया गया है किंतु शुद्ध टन भार की संगणना में शामिल नहीं किया गया है, जब उनका उपयोग माल परिवहन के लिए किया जाता है, तो उस संपूर्ण स्थान के आयतन की संगणना करके अवधारित की जाएगी जिसमें माल ले जाया जाता है। परिशिष्ट 3 के उपबंधों के अनुसार अवधारित स्थान की घन क्षमता को 2.83 से विभाजित करके ऐसे स्थानों का टन भार अवधारित किया जाएगा।

दूसरी अनुसूची
[नियम 5(1) देखिए]

मुहर

प्रमाणपत्र संख्या

अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र (1969)

पोत के टन भार मापन संबंधी अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय के उपबंधों के अधीन जारी किया गया।

1969 में, भारत सरकार के अधिकार के अधीन.....

पोत का नाम	विशिष्ट संख्या या अक्षर	रजिस्ट्री का पत्तन	*तारीख

*वह तारीख जिस दिन पोत की नींव रखी गई थी या पोत निर्माण के समान चरण में था या वह तारीख जिस दिन पोत में बड़े पैमाने पर परिवर्तन या संशोधन किए गए थे।

मुख्य आयाम

लंबाई [पैरा 2(8)]	विस्तार [विनियमन 2(3)]	पोत के मध्य भाग से ऊपरी डेक तक ढाली गई गहराई [विनियमन 2(2)]

पोत का टन भार..... है

सकल टन भार.....

शुद्ध टन भार.....

यह प्रमाणित किया जाता है कि इस पोत का टन भार पोतों के टन भार मापन संबंधी अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1969 के उपबंधों के अनुसार निर्धारित किया गया है। तारीख को जारी किया गया..... 19 अधोहस्ताक्षरी घोषणा करता है कि वह उक्त सरकार द्वारा इस प्रमाण पत्र को जारी करने के लिए सम्यक् रूप से प्राधिकृत है।

पते के साथ कार्यालय टिकट

वाणिज्यिक समुद्री विभाग के प्रधान अधिकारी

टन भार में शामिल स्थान

सकल टन भार			शुद्ध टन भार		
स्थान का नाम	अवस्थिति	लंबाई	स्थान का नाम	अवस्थिति	लंबाई

यात्रियों की संख्यां

8 से अनधिक बर्थ वाले केबिनों में यात्रियों की संख्या:.....

अन्य यात्रियों की संख्या:.....

अपवर्जित स्थान

ढाला हुआ डुबाव

[विनियम 2(5)]

[विनियम 2(2)]

उन स्थानों के आगे एक तारांकन चिह्न (*) लगाया जाना चाहिए जिनमें संलग्न और अपवर्जित दोनों प्रकार के स्थान शामिल हों।

*मूल माप की तारीख और स्थान

पिछली बार किए गए माप की तारीख और स्थान।

टिप्पणी:

टिप्पण:- पोत के टन भार मापन संबंधी अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1969 में लंबाई, चौड़ाई और ढाली गई गहराई को निम्नानुसार परिभाषित किया गया है: लंबाई पैरा 2(8); चौड़ाई विनियम 2(3); ढाली गई गहराई विनियम 2(2)। घरेलू अनुप्रयोग के लिए, वाणिज्य पोत परिवहन (जहाजों के टन भार मापन) नियम, 2026 की पहली अनुसूची, पैरा 1(1) (लंबाई), पैरा 1(क) (चौड़ाई) और पैरा 1(घ) (ढाली गई गहराई) देखिए। शुद्ध टन भार संगणना के लिए प्रयुक्त ढाला गया डुबाव आईटीसी-69 के विनियम 2(2) और पहली अनुसूची, पैरा 3(2) में अवधारित किया गया है।

तीसरी अनुसूची
[नियम 5(2) देखिए]

भारत टन भार प्रमाणपत्र

वाणिज्य पोत परिवहन (पोत के टन भार मापन) नियम, 2026 के उपबंधों के अधीन जारी किया गया
(नियम 5(2) देखिए)

पोत का नाम	कार्यालय सं.	रजिस्ट्री का पत्तन	कील रखे जाने की तारीख / परिवर्तन पूर्ण होने की तारीख / पुनः मापन की तारीख

*बताइए कि कील रखी गई है या परिवर्तन पूरा हो गया है या फिर से माप लिया गया है।

लंबाई नियम 1(च)	चौड़ाई नियम 1(क)	पोत के बीच ढली गहराई नियम 1(छ)

सकल टनभार_____

शुद्ध टन भार_____

यह प्रमाणित किया जाता है कि इस पोत का टन भार वाणिज्य पोत परिवहन (पोत का टन भार मापन) नियम, 2026 के उपबंधों के अनुसार अवधारित किया गया है।

पर जारी किया.....

तारीख.....

प्रधान अधिकारी
वाणिज्य समुद्री विभाग

टन भार में शामिल स्थान

सकल टनभार			शुद्ध टन भार		
स्थान का नाम	अवस्थिति	लंबाई	स्थान का नाम	स्थान	लंबाई

यात्रियों की संख्यां

8 से अनधिक बर्थ वाले केबिनो में यात्रियों की संख्या: _____

अन्य यात्रियों की संख्या: _____

अपवर्जित स्थान

ढाला हुआ डुबाव [पहली अनुसूची का पैरा 1 (अ)]

[पहली अनुसूची के पैरा 3(2)]

जिन स्थानों में संलग्न और अपवर्जित दोनों स्थान शामिल हैं, उनके आगे एक तारांकन चिह्न () लगाया जाना चाहिए।

मूल माप की तारीख और स्थान

पिछली बार किए गए माप की तारीख और स्थान।

टिप्पणी:

टिप्पण:- पोत के टन भार मापन संबंधी अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1969 में लंबाई, चौड़ाई और ढाली गई गहराई को निम्नानुसार परिभाषित किया गया है: लंबाई पैरा 2(8); चौड़ाई - विनियम 2(3); ढाली गई गहराई विनियम 2(2)। घरेलू अनुप्रयोग के लिए, वाणिज्य पोत परिवहन (पोत के टन भार मापन) नियम, 2026 की पहली अनुसूची, पैरा 1(च) (लंबाई), पैरा 1(क) (चौड़ाई) और पैरा 1(छ) (ढाली गई गहराई) देखिए। शुद्ध टन भार संगणना के लिए प्रयुक्त ढाला गया डुबाव आईटीसी-69 के विनियम 2(2) और पहली अनुसूची, पैरा 3(2) में अवधारित किया गया है।

**चौथी अनुसूची
(नियम 10 देखिए)**

(क)	अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र (1969) या भारतीय टन भार प्रमाणपत्र जारी करने के लिए माप।	फीस (रुपये में)
(i)	किसी भारतीय या विदेशी जलयान का पहला माप; पुनः माप, जिसमें डेक के नीचे का टन भार भी शामिल है:	
अ	24 मीटर से कम लंबाई वाले जहाज	सकल टन भार के प्रत्येक 100 टन या उसके भाग के लिए 3000 रुपये + 250 रुपये।
आ	24 मीटर या उससे अधिक लंबाई वाले जलयान	प्रत्येक 100 टन या उसके अंश के लिए 5000 रुपये, + 250 रुपये, अधिकतम 40000 रुपये के अधीन।
(ii)	पुनर्मापन में डेक के नीचे के टन भार की मात्रा शामिल नहीं है।	
अ	खंड (ख) में विनिर्दिष्ट स्थानों के अलावा, ऊपरी डेक पर या उसके ऊपर स्थित संलग्न स्थान के मापन के लिए।	2500 रुपये/-
आ	निम्नलिखित स्थान के मापन के लिए, अर्थात्। उपांग कार्गो डिब्बे यात्रियों की संख्या और यात्री आवास स्थान जल गिट्टी स्थान बंकर स्थान भंडार कक्ष	5000 रुपये/-
(ख)	स्वामियों के अनुरोध पर या किसी कानूनी प्राधिकरण द्वारा टन भार के सत्यापन के लिए निरीक्षण हेतु, और जब पुनः माप की अपेक्षा न हो।	2500 रुपये/-
(ग)	माल द्वारा घेरे गए स्थान को मापने के लिए।	प्रत्येक स्थान के लिए 2500 रुपये
(घ)	स्वेज नहर और पनामा नहर के टन भार का मापन:	
(i)	स्वेज नहर या पनामा नहर के टन भार प्रमाण पत्र के लिए किसी जलयान के पूर्वतर माप के लिए।	(क)(i) में उल्लिखित फीस और उस फीस का तीन-पांचवां हिस्सा
(ii)	स्वेज नहर और पनामा नहर के टन भार प्रमाण पत्र के लिए, यदि माप एक ही समय में किए जाते हैं।	(क)(i) में उल्लिखित फीस का सवा दो गुना
(iii)	डेक के नीचे से भिन्न अन्य भागों में परिवर्तन के पश्चात् जलयान के पुनर्मापन के लिए	फीस जैसा कि (क)(में)
(ङ) (i)	अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र (1969) जारी करने के लिए या भारत टनभार प्रमाणपत्र	2500 रुपये/-
(ii)	अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र (1969) या भारतीय टन भार प्रमाणपत्र की प्रतिलिपि जारी करने के लिए।	2300 रुपये

(iii)	स्वेज नहर या पनामा नहर टन भार प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	5000 रुपये/-
(vi)	स्वेज नहर या पनामा नहर टन भार प्रमाणपत्रों की अतिरिक्त प्रति जारी करने के लिए	3750 रुपये/-
(v)	स्वेज नहर या पनामा नहर के टन भार संगणना संबंधी विवरण स्वामी को पूर्ति कराने के लिए।	5000 रुपये/-

[फा. सं. एसवाई-19014/199/2025-एमजी-भाग(3)]

मुकेश मंगल, अपर सचिव

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 6th July, 2026

G.S.R. 581(E).— In exercise of the powers conferred by sub-section (1), clause (h) of sub-section (2) of section 44, section 116, sub-section (1), and clauses (a) and (b) of sub-section (2) of section 130, of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), and in supersession of the Merchant Shipping (Tonnage Measurement of Ships) Rules, 1987, except as respects things done or omitted to be done before such supersession, the Central Government hereby makes the following rules, namely:—

1. Short title, commencement and application. — (1) These rules may be called the Merchant Shipping (Tonnage Measurement of Vessels) Rules, 2026.

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

(3) These rules give effect to the 1969 International Convention on Tonnage Measurement of Ships.

(4) These rules shall apply to—

(a) every vessel registered or to be registered in India of the following description, namely: -

(i) new vessel;

(ii) existing vessel, which undergo alterations, or modifications, which the administration deems to be of a substantial variation in their existing gross tonnage;

(iii) existing vessel, if the owner thereof so requests in writing; and

(iv) all other existing vessels, on and after the 18th day of July, 1994, subject to the exclusions specified in Article 4 of the convention;

- (b) vessel other than an Indian vessel covered under sub-rule (a), when such a vessel is in a port or place in the coastal waters of India, subject to Article 4 of the convention.
- (5) Nothing in these rules shall apply to any vessel that is excluded under Article 4 of the convention.
- (6) For the purposes of these rules—
 - (a) an International Tonnage Certificate (1969) shall be required for every Indian vessel of 24 meters in length and above engaged on international voyages;
 - (b) an India Tonnage Certificate shall be issued to—
 - (i) Indian vessels not engaged on international voyages, or
 - (ii) Indian vessels below 24 meters in length, the tonnages of which have been determined under these rules.

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

- (a) "Act" means the Merchant Shipping Act, (2025) (24 of 2025);
- (b) "convention" means the 1969 International Convention on Tonnage Measurement of Ships, as amended;
- (c) "existing vessel" means a vessel which is not a new vessel;
- (d) "gross tonnage" means the measure of the overall size of the vessel determined in accordance with First Schedule annexed to these rules;
- (e) "net tonnage" means the measure of the useful capacity of vessel determined in accordance with First Schedule annexed to these rules;
- (f) "new vessel" means a vessel the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date specified in Article 3 of the convention ;
- (g) "weathertight" means that in any sea condition water will not penetrate into the vessel;
- (h) "length", "breadth" and "moulded depth" shall have the meanings respectively assigned to them in the First Schedule annexed to these rules;
- (i) "Schedule" means the Schedule annexed to these rules;
- (j) "substantial variation" means an increase or decrease of more than one per cent. in the gross tonnage calculated in accordance with the convention, or any other alteration which, in the opinion of the Director-General, materially affects the gross tonnage or net tonnage of the vessel.

- (2) Words and expressions used in these rules but not defined herein shall have the meanings respectively assigned to them in the Act and, where applicable, in the convention and in any codes or instruments made thereunder.

3. Determination of Tonnages. — (1) The gross tonnage and the net tonnage of every vessel to which these rules apply shall be determined in accordance with the provisions of the First Schedule.

- (2) Such determination shall be carried out by a surveyor.
- (3) The Director-General shall remain responsible for every determination of tonnage carried out under this rule.
- (4) Notwithstanding anything contained in these rules or in the First Schedule, where the Director-General is satisfied that, in the case of a vessel of a novel type, unconventional design or special purpose, the direct application of the provisions of the First Schedule would be unreasonable, impracticable or would not result in a fair determination of gross tonnage or net tonnage, the Director-General may determine such tonnages by such alternative method or methods as it considers appropriate, having due regard to the principles of the convention.
- (5) The Director-General shall, as soon as practicable, communicate to the International Maritime Organization the particulars of any determination made under sub-rule (4), including the reasons for adopting such alternative method and the gross tonnage and net tonnage so determined.

4. Remeasurement of tonnage. — (1) Where the tonnage of a vessel has been, or is deemed to have been, determined under these rules, such tonnage shall remain in force unless—

- (a) any alteration is made in the form, construction, arrangement, capacity, or use of spaces of the vessel that would affect the gross tonnage or net tonnage; or
 - (b) It is discovered that the tonnage was erroneously computed.
- (2) In any case referred to in sub-rule (1), the vessel shall be remeasured, and its tonnage determined afresh in accordance with rule 3 and the First Schedule.
 - (3) Upon remeasurement, the surveyor shall record the revised tonnage and the Director-General shall issue a revised certificate, as applicable.

- 5. Issue of certificate.** — (1) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued in the form set out in the Second Schedule to every Indian vessel of 24 meters in length and above engaged on international voyages, the gross tonnage and net tonnage of which have been determined in accordance with these rules.
- (2) An India Tonnage Certificate shall be issued in the form of set out in Third Schedule to every Indian vessel not engaged on international voyages, the tonnages of which have been determined in accordance with these rules.
- (3) Every certificate under this rule shall be issued by the Director-General, or by a surveyor, or by any person or body authorised by the Director-General under section 9 of the Act to perform such functions.
- (4) The Director-General shall remain responsible for all certificates issued under these rules, irrespective of the surveyor that carries out the determination or signs the certificate.
- 6. Tonnage ascertained in foreign countries.** — (1) Where the tonnage of a vessel has been ascertained in accordance with the rules in force in a State that is a contracting government to the convention, or in accordance with the rules which are substantially similar to these rules, the Director-General may accept the tonnage specified in the certificate of registry issued by that State in the same manner, to the same extent and for the same purpose as the tonnage indicated in the certificate of registry issued under these rules.
- (2) Notwithstanding sub-rule (1), where the Director-General is of the opinion that the tonnage of a foreign vessel, as ascertained by the rules of the State whose flag the vessel is entitled to fly, differs materially from the tonnage that would result from measurement under these rules, the Director-General may direct that the vessel be remeasured and that its tonnage be determined in accordance with these rules.
- 7. Cancellation of certificate and validity of certificate.** — (1) A tonnage certificate issued under these rules shall cease to be valid and shall be cancelled by the Director-General if alterations have taken place in the arrangement, construction, capacity, use of spaces, total number of passengers the vessel is permitted to carry as indicated in the vessel's certificates, assigned load line or permitted draught of the vessel, such as would necessitate an increase in gross tonnage or net tonnage.
- (2) A certificate issued to a vessel under these rules shall cease to be valid upon transfer of such a vessel from the Indian flag, except as provided in sub-rule (3).
- (3) Upon transfer of an Indian vessel to the flag of another State the Government of which is a contracting government to the convention, the tonnage certificate issued under these rules shall remain in force for a period not exceeding three months, or until that State issues another International Tonnage Certificate (1969) to replace it, whichever is the earlier. The Director-General shall transmit to that State, as soon as possible after the transfer takes place, a copy of the certificate carried by the vessel at the time of transfer and a copy of the relevant tonnage calculations, when so requested.

- (4) Upon transfer of a vessel to Indian flag from the flag of another State the government of which is a contracting government to the convention, the tonnage certificate of the vessel issued by that State shall remain in force for a period not exceeding three months, or until the Director-General issues another tonnage certificate to replace it, whichever is earlier. The Director-General may request the previous flag administration, a copy of the certificate carried by the vessel at the time of transfer and a copy of the relevant tonnage calculations.
- 8. Inspection.** — (1) A vessel flying the flag of a State that is a contracting government to the convention, when such vessel is within India, including coastal waters, shall be subject to inspection by officers duly authorised by the Director-General for the purpose of verifying—
- (a) that the vessel is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and
 - (b) that the main characteristics of the vessel correspond to the data given in the certificate. In no case, the exercise of such inspection shall cause any delay to the vessel.
- (2) When such inspection reveal that the main characteristics of the vessel differ from those entered on the tonnage certificate so as to lead to an increase in the gross tonnage or the net tonnage, the government of the State whose flag the vessel is flying shall be informed without delay.
- 9. Suez Canal and Panama Canal tonnage certificate.** — Where a request is received from the owner of a vessel for the measurement of that vessel for the purpose of the issue of a Suez Canal Tonnage Certificate or a Panama Canal Tonnage Certificate, the vessel shall be remeasured by a surveyor authorised by the Director-General, and its tonnage determined in accordance with the rules and requirements issued by the Suez Canal Authority or the Panama Canal Authority, as the case may be.
- 10. Fees .** — Fees shall be levied under rules at the rates and for the purposes specified in the Fourth Schedule.

FIRST SCHEDULE**Determination of gross and net tonnages***(See rule 3)***1. Definitions.** — For the purposes of this Schedule, unless the context otherwise requires—

- (a) "breadth" means the maximum breadth of the vessel, measured amidships to the moulded frame line in a vessel with a metal shell, and to the outer surface of the hull in a vessel with a shell of any other material.
- (b) "break" means the space above the line of upper deck when the deck is cut off and continue at a higher elevation.
- (c) "cargo space" means enclosed spaces appropriated for the carriage of cargo that are included in the computation of gross tonnage, and which are certified by the Surveyor and permanently marked with the letters "CC", each letter being not less than 100 millimetres in height and positioned where readily visible.
- (d) "enclosed space" are all those spaces which are bounded by the vessel's hull, by fixed or portable partitions or bulkheads, by decks or coverings other than permanent or movable awnings. No break in a deck, nor any opening in the vessel's hull, in a deck or in a covering of a space, or in the partitions or bulkheads of a space, nor the absence of a partition or bulkhead, shall preclude a space from being included in the enclosed space.
- (e) "excluded space" means space of the following description, namely:-
 - (i)(A) space within an erection opposite an end opening extending from deck to deck except for a curtain plate of a depth not exceeding by more than 25 milimeteres the depth of the adjoining beams, such opening having a breadth equal to or greater than 90 per cent. of the breadth of the deck at the line of opening of the space. This provision shall be applied so as to exclude from the enclosed spaces only the space between the actual and opening and a line drawn parallel to the line or face of the opening at a distance from the opening equal to one half of the width of the deck at the line of the opening (see Figure 1 in APPENDIX I) ;
 - (B) where the width of the space because of any arrangement (except by convergence of the outside plating) become less than 90 per cent. of the breadth of the deck, only the space between the line of the opening and a parallel line drawn through the point where the athwart vessel width of the space becomes equal to, or less than 90 per cent. of the breadth of the deck, shall be excluded from the volume of enclosed spaces (see Figures 2,3 and 4 in APPENDIX I) ;
 - (C) where an interval which is completely open except bulwarks or open rails separates any two spaces, the exclusion of one or both of which is permitted under sub-clause (A) and/or (B) of sub-paragraph (i), such exclusion shall not apply if the separation between the two spaces is less than least half breadth of the deck in way of the separation (see Figure 5 and 6 in APPENDIX I) ;
 - (ii) a space under an overhead deck covering open to the sea and weather, having no other connection on the exposed sides with the body of the vessel than the

stanchions necessary for its support. In such a space open rails or bulwark and curtain plate may be fitted or stanchions fitted at the vessel's side, provided that the distance between the top of the rails or the bulwark and the curtain plate is not less than 0.75 meters or one-third of the height of the space, whichever is the greater (see Figure 7 in APPENDIX I) ;

- (iii) a space in a side to side erection directly in way of opposite side openings not less in height than 0.75 meters or one-third of the height of the erection, whichever is greater. If the opening in such an erection is provided one side only, the space to be excluded from the volume of enclosed space shall be limited inboard from the opening to a maximum of one-half of the breadth of the deck in way of the opening (see Figure 8 in APPENDIX I);
 - (iv) a space in an erection immediately below an uncovered opening in the deck overhead, provided that such an opening is exposed to the weather and the space excluded from enclosed spaces is limited to the area of the opening (see Figure 9 in APPENDIX I) ;
 - (v) a recess in the boundary of an erection which is exposed to the weather and the opening of which extends from deck to deck without means of closing, provided that the interior width is not greater than the width at the entrance and its extension into the erection is not greater than twice the width of its entrance (see Figure 10 in APPENDIX I) ;and such spaces shall not be included in the volume of enclosed spaces except that any such space which fulfils at least one of the following three conditions shall be treated as an enclosed space -
 - (A) the space is fitted with shelves or other means for securing cargo or stores;
 - (B) the openings are fitted with any means of closure;
 - (C) the construction provides any possibility of such opening being closed.
- (f) "length" means 96 per cent. of the total length on a waterline at 85 per cent. of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In vessels designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline:
- (i) where a vessel does not have a rudder stock, the length shall be taken as 96 per cent. of the total length on a waterline at 85 per cent. of the least moulded depth measured from the top of the keel;
 - (ii) where a vessel does not have a clearly defined stem or stern, including column-stabilised units, submersibles, floating docks and similar craft, the length shall be taken as 96 per cent. of the total length on the applicable waterline;
 - (iii) where more than one rudder is fitted, the aftermost rudder stock shall be considered the rudder stock for the purpose of determining the length.

(g) "moulded depth" means, —

- (i) the vertical distance measured from the top of the keel to the underside of the upper deck at side. In wood and composite vessels the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continue inwards cuts the side of the keel;
 - (ii) in vessels having rounded gunwales, the depth measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwales were of angular design (see Figure 11 in APPENDIX I) ;
 - (iii) in vessels where the upper deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the depth is to be determined, the depth measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.
- (h) "perpendiculars" means the forward and after perpendiculars, which shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

- (i) "upper deck" means the uppermost complete deck exposed to sea and weather fitted as an integral part of the vessel's structure being a deck all openings in weather, portions of which are fitted with permanent means of weathertight closing arrangements and below which openings in the sides of the vessels are fitted with permanent means of watertight closing and in a vessel having a stepped upper deck, the lowest line of the exposed deck and continuation of that line parallel to the upper part of the deck shall be taken as the upper deck:

Provided that steps with length of not more than 2.4 meters of which do not extend over the full breadth of the vessel may not be taken into account when determining the line of upper deck.

- (j) "least moulded depth" means the minimum moulded depth of the vessel occurring at any point along its length, determined in accordance with the definition of moulded depth in clause (g), and taking into account any steps, breaks or discontinuities in the upper deck.

2. Gross Tonnage. — The gross tonnage (GT) of a vessel shall be determined by the following formula:

$$GT = K_1 V$$

where V= Total volume of all enclosed spaces of the vessel in cubic metres.

$K_1 = 0.2 + 0.02 \log V$ (or as tabulated in APPENDIX II):

Provided that in the case of Indian vessels of less than 24 metres in length, the gross tonnage (GT) may be determined by the following formula:

$$GT = 0.23 LBD, \text{ where}$$

L = length as defined in clause (f) of paragraph 1.

B = breadth as defined in clause (a) of paragraph 1.

D = moulded depth as defined in clause (g) of paragraph 1.

3. Net Tonnage . —

(1) The net tonnage (NT) of a vessel shall be determined by the following formula :

$NT = K_2 V_c [4D/3D]^2 + K_3 (N_1 + N_2/10)$, in which formula :-

(a) the factor $[4D/3D]^2$ shall not be taken as greater than unity;

the term $K_2 V_c [4D/3D]^2$ shall not be taken as less than 0.25 GT ; and

NT shall not be taken as less than 0.30 GT, and in which V_c = total volume of cargo spaces in cubic metres.

$K_2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V_c$ (or as tabulated in APPENDIX II.)

D = moulded depth amidships in metres as defined in clause (g) of paragraph 1

d = moulded draught amidships in metres as defined in sub-paragraph(2).

$K_3 = 1.25 \text{ GT} + 10,000 / 10,000$

N_1 = Number of passengers in cabins with not more than 8 berths,

N_2 = Number of other passengers,

$N_1 + N_2$ = total number of passengers the vessel is permitted to carry as indicated in the vessel's passenger certificate, when $N_1 + N_2$ is less than 13, N_1 and N_2 shall be taken as zero,

GT = Gross tonnage of the vessel as determined in accordance with the provisions of rule:

Provided that in respect of Indian vessels of less than 24 metres in length, the net tonnage (NT) may be determined by the following formula:

$NT = 0.20 \text{ LBD}$, where

L = aggregate length of cargo spaces from bulk head to bulk head.

B = breadth as defined in clause (a) of paragraph 1.

D = moulded depth as defined in clause (g) of paragraph 1.

provided further that NT shall not be less than 0.30 GT.

(2) The moulded draught referred to in sub-paragraph (1) is equal to moulded draught amidships in metres derived as follows:

- (i) for vessels to which load line rules apply, the draught corresponding to the summer load line (other than timber load lines) assigned in accordance with those rules;
- (ii) for passenger vessels, the draught corresponding to the deepest sub division load line assigned in accordance with the applicable rules made under the Act;
- (iii) for vessels not assigned load lines in accordance with load line rules the maximum permitted draught or 75% of moulded depth amidship, as the case may be.

- 4. Calculations of volumes.** — (1) All volumes included in the calculation of gross and net tonnage shall be measured, irrespective of the fitting of insulation or the like, to the inner side of the shell or structural boundary plating in vessels constructed of metal, and to the outer surface of the shell or to the inner side of structural boundary surface in vessels constructed of any other material.
- (2) Volumes of appendages shall be included in the total volume. Spaces used both for ballast and cargo should be included as cargo spaces.
- (3) Volumes of spaces open to the sea may be excluded from the total volume.
- (4) In accessible masts, king posts, air trunks and similar erections outside of and separated on all their sides from enclosed spaces and having cross sectional areas not exceeding one square metre should not be measured. similarly, independent enclosed spaces of a volume not exceeding one cubic metre shall not be measured.
- (Note: Volume of spaces under pontoon hatch cover shall be included in the enclosed volume. The volume of spaces under such hatch cover underside of which are open are to be included in the Volume of cargo space also.)

- 5. Measurement and calculations.** — (1) All measurement used in the calculation of volumes shall be to the nearest centimetre. Final tonnage Figures obtained in accordance with paragraphs 2 and 3 shall be rounded off to the nearest unit without decimals.
- (2) The underdeck volume shall be calculated by methods providing accuracy acceptable to the Director-General. However, the methods to be adopted will be one or a combination of the following methods :
- Suitable computer programme; or
 - Manual integration of cross sectional areas of the hull at transverse sections obtained by following divisions of the length of upperdeck :

After extremity to After Perpendicular	Two equal intervals
Forward 20% and After 20% of the length between the After and Forward Perpendiculars	Four equal intervals
Centre 60% of the length between After and Forward Perpendiculars	Six equal intervals
Forward Perpendicular to Forward most extremity	Two equal intervals

These cross sectional areas may be obtained by using planimeter or from the “Section Area Curves” or the “Bonjean’s Curves” or by the manual integration method or measurement of the transverse section given in APPENDIX III; or

- By physical measurement in accordance with APPENDIX III.

- 6. Change of net tonnage.** — (1) When the characteristics of a vessel, such as V, V_c , d, N_1 or N_2 as determined in accordance with paragraphs 2 and 3 are altered and where such an alteration results in an increase in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of paragraph 3, the net tonnage of the vessel corresponding to the new characteristics shall be determined and shall be applied without delay.
- (2) A vessel to which load lines referred to in clauses (i) and (ii) of sub-paragraph (2) of paragraph 3 are concurrently assigned shall be given only one net tonnage as determined in accordance with the provisions of paragraph 3 and that tonnage shall be the tonnage applicable to the appropriate assigned load line for the trade in which the vessel is engaged.
- (3) When the characteristics of a vessel such as V, V_c , d, N_1 or N_2 as defined in paragraphs 2 and 3 are altered or when the appropriate assigned load line referred to in sub-paragraph (2) is altered due to the change of the trade in which the vessel is engaged and where such an alteration results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with paragraph 3, a new International tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current certificate was issued:

Provided that this requirement shall not apply,—

- (a) if the vessel is transferred to the flag of another State; or
- (b) if the vessel undergoes alterations or modifications which are deemed by the Director-General to be of major character, such as the removal of a superstructure which requires an alteration of the assigned load line; or
- (c) to passenger vessels which are employed in the carriage of large numbers of special trade passengers.

- 7. Deck cargo and cargo in other spaces.** — (1) If any vessel other than a vessel exclusively engaged in trading between any port or place in India carries any deck cargo or cargo in spaces not included in the computation of net tonnage, the tonnage of space so utilised for carrying cargo shall be measured in the manner specified in APPENDIX IV and added to the relevant tonnage of the vessel and the levy of dues based on vessel's tonnage.
- (2) The tonnage of spaces referred to in sub-paragraph (1) shall be ascertained by a surveyor or by an officer of the customs referred to in section 3 of the Customs Act, 1962(52 of 1962), in the manner directed in APPENDIX IV and when so ascertained shall be entered by him in vessel's official log book and also in a memorandum which he shall deliver to the Master and the Master shall, when any dues are demanded on vessel's tonnage produce that Memorandum in the like manner as if it was vessel's Certificate of Registry or in the case of a vessel other than an Indian vessel, a document equivalent to a Certificate of Registry.

APPENDIX I

(See paragraph 1(e) of First Schedule)

Figures referred to in paragraph 1(e)

In the following figures: O = excluded space

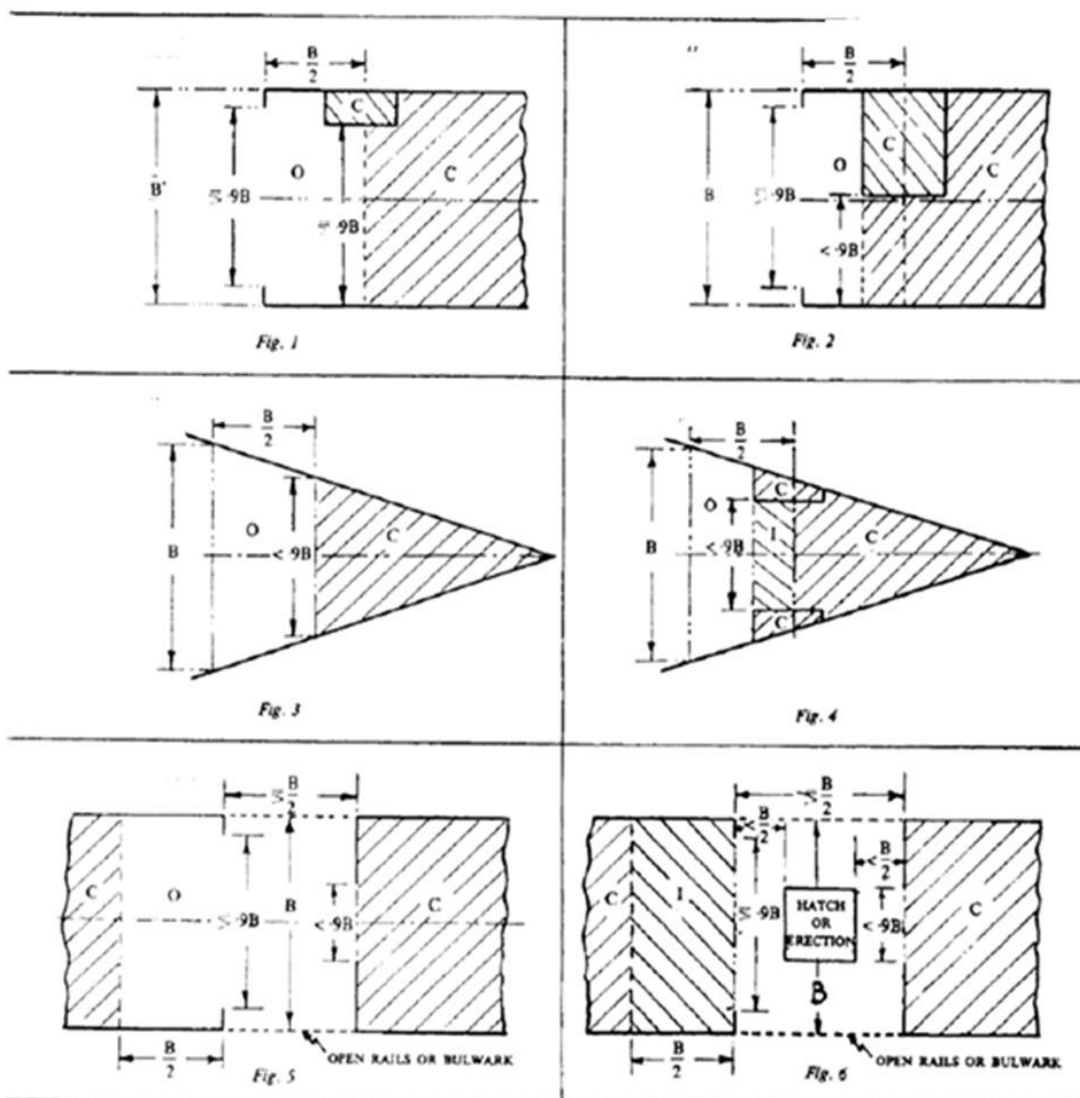
C = enclosed space

I = space to be considered as an enclosed space

Hatched in parts to be included as enclosed spaces.

B = breadth of the deck in way of the opening.

In ships with rounded gunwales the breadth is measured as indicated in Figure 11.



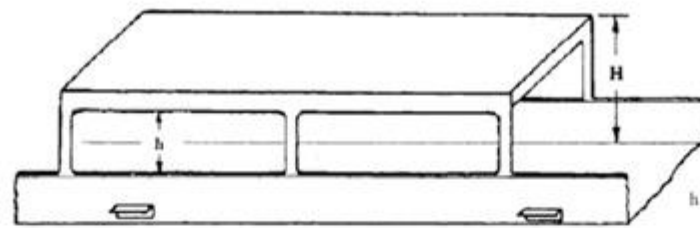
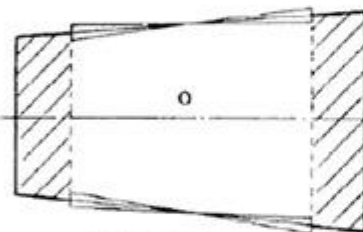
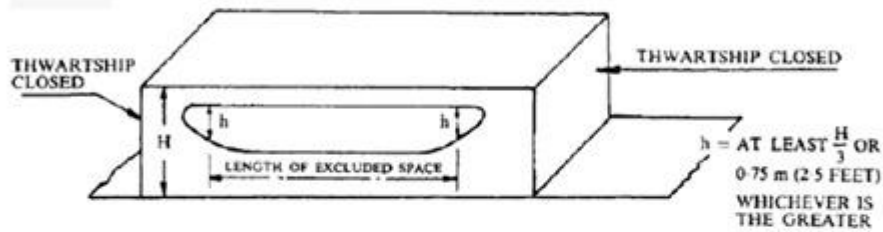
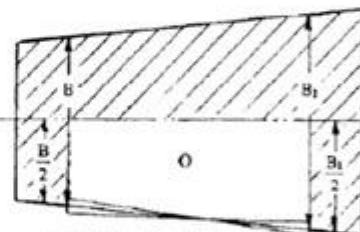


Fig. 7



OPPOSITE SIDE OPENINGS



OPENING ON ONE SIDE ONLY

Fig. 8

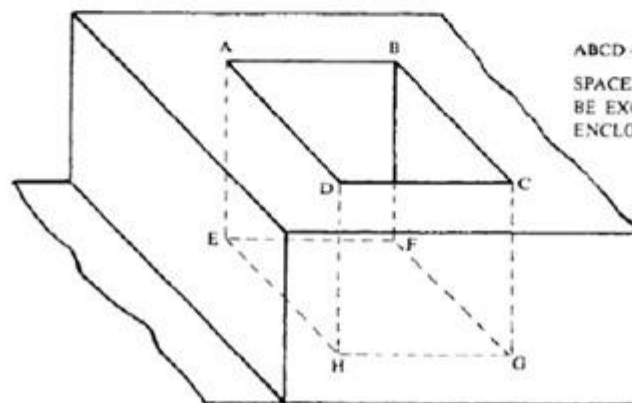


Fig. 9

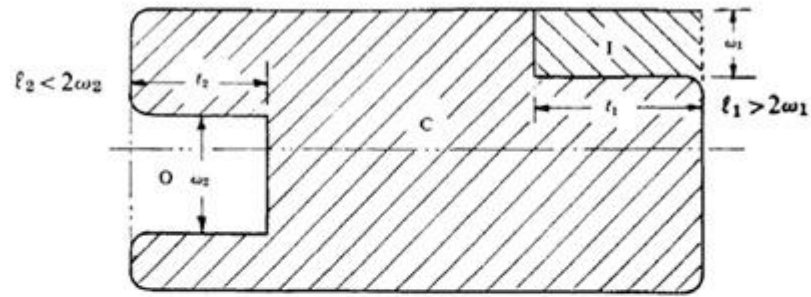


Fig. 10

SHIPS WITH ROUNDED GUNWALES

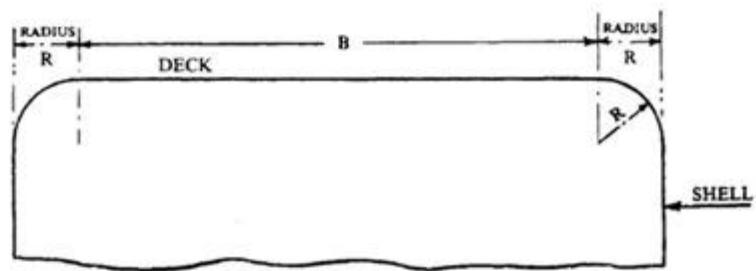


Fig. 11

APPENDIX II

(See paragraphs 2 and 3 of the First Schedule)

COEFFICIENTS K₁ AND K₂ REFERRED TO IN PARAGRAPHS 2 and 3**V OR V_C = Volume in cubic meters**

V or V _C	K ₁ or K ₂	V or V _C	K ₁ or K ₂	V or V _C	K ₁ or K ₂	V or V _C	K ₁ or K ₂
10	0.2200	45000	0.2931	330000	0.3104	670000	0.3165
20	0.2260	50000	0.2940	340000	0.3106	680000	0.3166
30	0.2295	55000	0.2948	350000	0.3109	690000	0.3168
40	0.2320	60000	0.2956	360000	0.3111	700000	0.316
50	0.2340	65000	0.2963	370000	0.3114	710000	0.3179
60	0.2356	70000	0.2969	380000	0.3116	720000	0.3170
70	0.2369	75000	0.2975	380000	0.3118	730000	0.3171
80	0.2381	80000	0.2981	390000	0.3120	740000	0.3173
90	0.2391	85000	0.2986	400000	0.3123	750000	0.3174
100	0.2400	90000	0.2991	410000	0.3125	760000	0.3175
200	0.2460	95000	0.2996	420000	0.3127	770000	0.3176
300	0.2495	100000	0.3000	430000	0.3129	780000	0.3177
400	0.2520	110000	0.3008	440000	0.3131	790000	0.3188
500	0.2540	120000	0.3016	450000	0.3133	800000	0.3180
600	0.2556	130000	0.3023	460000	0.3134	810000	0.3181
700	0.2569	140000	0.3029	470000	0.3136	820000	0.3182
800	0.2581	150000	0.3035	480000	0.3138	830000	0.3183
900	0.2591	160000	0.3041	490000	0.3140	840000	0.3184
1000	0.2600	170000	0.3046	500000	0.3142	850000	0.3185
2000	0.2660	180000	0.3051	510000	0.3143	860000	0.3186
3000	0.2695	190000	0.3056	520000	0.3145	870000	0.3187
4000	0.2720	200000	0.3060	530000	0.3146	880000	0.3188
5000	0.2740	210000	0.3064	540000	0.3148	890000	0.3199
6000	0.2756	220000	0.3068	550000	0.3150	900000	0.3190
7000	0.2769	230000	0.3072	560000	0.3151	910000	0.3191
8000	0.2781	240000	0.3076	570000	0.3153	920000	0.3192
9000	0.2791	250000	0.3080	580000	0.3154	930000	0.3193
10000	0.2800	260000	0.3083	590000	0.3156	940000	0.3194
15000	0.2835	270000	0.3086	600000	0.3157	950000	0.3195
20000	0.2860	280000	0.3089	610000	0.3158	960000	0.3196
25000	0.2880	290000	0.3092	620000	0.3160	970000	0.3197
30000	0.2895	300000	0.3095	630000	0.3161	980000	0.3198
35000	0.2909	310000	0.3098	640000	0.3163	990000	0.3199
40000	0.2920	320000	0.3101	650000	0.3164	1000000	0.3200

Coefficients K₁ or K₂ at intermediate values of V or V_c shall be obtained by linear interpolation.

APPENDIX III

Measurement and Calculations
(See paragraph 5 of First Schedule)

1. Calculations of Volume :

- (a) The length of the upper deck shall be measured in a straight line in the middle plane of the vessel between the points at the forward and after ends of the deck where the underside of the deck or line of continuation thereof in way of breaks or discontinuous of the deck meets the inner side of the shell in vessels constructed of metal or meets the outer surface of the hull in vessels constructed of any other material. such length shall be referred to as the "tonnage length".
- (b) The volume under the upper deck to be measured in three parts where the length of the foremost and aftermost parts shall be taken as twenty five per cent. of the tonnage length, T_L .
- (c) Each of the three parts of the Tonnage Length shall be divided into equal parts as shown in the following table (see Fig. 1):

Tonnage Length T_L in metres	Forward 25% T_L and after 25% T_L	Centre 50% T_L
<60	4	4
>60 ≤ 120	6	6
> 120	8	8

- (d) The Tonnage Depth of a transverse section shall be the distance from the underside of the Tonnage Deck at centerline to the upper side of the keel or bottom plating in vessels built of metal, to the underside of the keel rabbet in vessels built of wood and to the outside of the hull in vessels built of other material corrected by deducting one-third of the round of beam in the case of vessels where the tonnage deck is of parabolic form or in other cases an equivalent deduction based on equal areas.
- (e) The Tonnage Depth as defined in (d) and taken at amidships of the total tonnage length T_L shall be divided into,-
- 5 equal parts where the depth is 6 meters or less;
 - 7 equal parts where the depth exceeds 6 meters but is less than 12 meters and;
 - 9 equal parts where the depth exceeds 12 meters.
- (f) The bottom part of each transverse section shall be further sub-divided into 4 equal parts (see Fig.2).

- (g) The volume of each separate cargo space in a hold or superstructure bounded by deck, shell, longitudinal and/or transverse bulkheads, as the case may be, shall be measured separately and generally in accordance with the method of measurement of the underdeck.
 - (h) The space below the top of floor line of cargo vessels with single bottoms to be included in the measurement of the cargo space irrespective of whether there is any ceiling fitted on top of the open floors.
 - (i) Superstructures such as Poop, Bridge or Forecastle shall be measured generally in accordance with the method of measurement of the underdeck.
2. Appendages such as a bulbous bow, unusual shaped stem, stern and shaft bossing shall be measured separately as an appendage by any practical method acceptable to the Director-General and the volume added to the underdeck volume.
 3. Spaces open to the sea and located below the load water line such as bow thruster nits, rudder trunks and stabilizer fin openings etc. and spaces open to the sea and weather above the load waterline such as hawse and chain pipes shall be measured and excluded from the gross tonnage and also the net tonnage where applicable.
 4. In computation of areas and volumes, Simpson's first rule shall be used except for areas and volumes of geometrically defined spaces which shall be calculated with application of standard geometric formula.

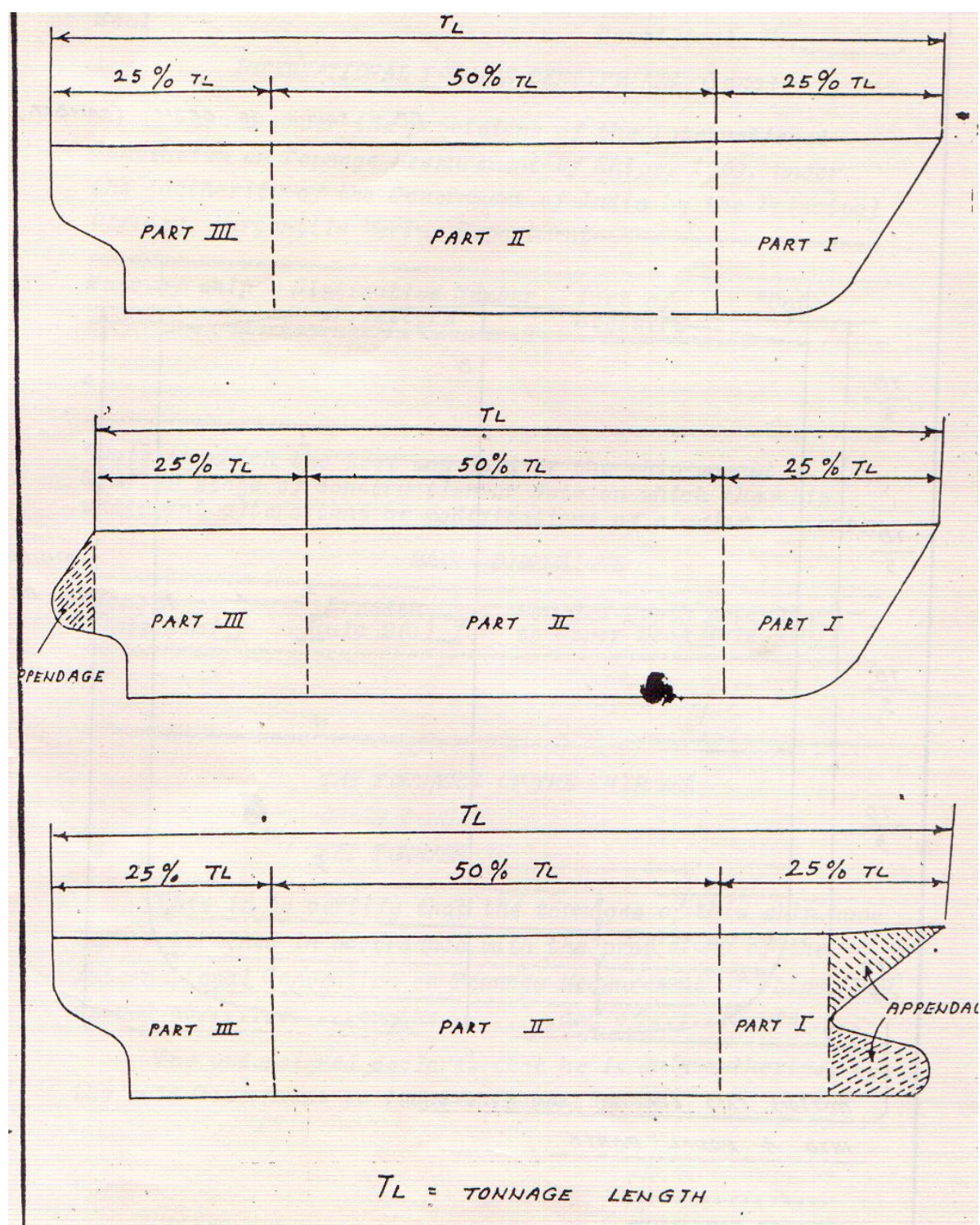


Fig 1 : Measurement of Underdeck Volume

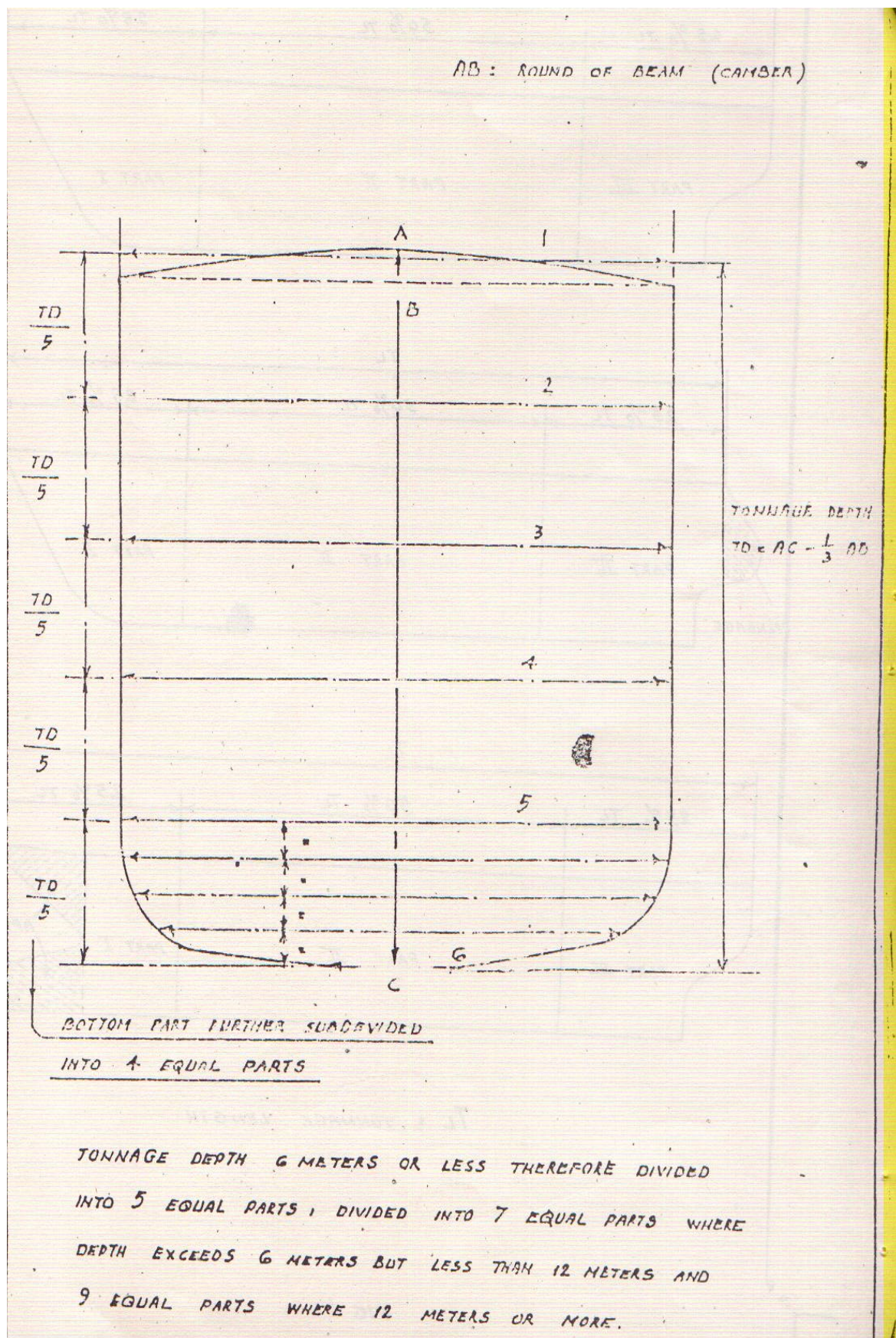


Fig 2: Measurement of transverse section

APPENDIX IV
(See paragraph 7 of First Schedule)

1. The cubic capacity of covered or uncovered spaces upon deck or excluded spaces which have not been included in the computation of gross tonnage when used for carriage of cargoes, shall be determined by multiplying the area in square meters of spaces occupied by cargo, as determined in accordance with the provisions of APPENDIX III by the maximum height of goods in meters. The cubic capacity so arrived shall be divided by 2.83 for determining tonnage of such spaces.
2. The cubic capacity of any space or spaces in the vessels which have been included in the computation of gross tonnage but not in the computation of net tonnage, when used for carriage of cargoes shall be determined by calculating the volume of the whole space in which the cargo is carried. The cubic capacity of the space determined in accordance with the provisions of Appendix III shall be divided by 2.83 for determining tonnage of such spaces.

SECOND SCHEDULE

[See rule 5(1)]

Seal

Certificate No. ____

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of India by -----

Name of Ship	Distinctive Number or letters	Port of Registry	*Date

*Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character.

MAIN DIMENSION

Length [Article 2(8)]	Breadth [Regulation 2(3)]	Moulded Depth amidship to Upper Deck [Regulation 2(2)]

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE

GROSS TONNAGE _____.

NET TONNAGE _____.

This is to certify that the tonnage of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at on the day of 19.....

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this Certificate.

Office Stamp
with Address

.....

PRINCIPAL OFFICER
MERCANTILE MARINE DEPARTMENT

SPACES INCLUDED IN TONNAGE

GROSS TONNAGE			NET TONNAGE		
Name of Space	Location	Length	Name of Space	Location	Length

NUMBER OF PASSENGERS

No. of Passengers in cabins with not more than 8 berths: _____

No. of other Passengers : _____

EXCLUDED SPACES

MOULDED DRAUGHT

[Regulation 2(5)]

[Regulation 2(2)]

*An asterick should be added to those spaces
which comprises both enclosed and excluded
spaces

Date and place of original measurement

Date and place of last previous measurement.

REMARKS :

Note:- Length, breadth and moulded depth are defined in the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 as follows: Length — Article 2(8); Breadth — Regulation 2(3); Moulded depth — Regulation 2(2). For domestic application see First Schedule, paragraph 1(f) (length), paragraph 1(a) (breadth) and paragraph 1(g) (moulded depth) of the Merchant Shipping (Tonnage Measurement of Ships) Rules, 2026. Moulded draught used for net tonnage calculations is set out in Regulation 2(2) of ITC-69 and in First Schedule, paragraph 3(2).

THIRD SCHEDULE

[See rule 5(2)]

INDIA TONNAGE CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Merchant Shipping (Tonnage Measurement of Ships) Rules, 2026 (See rule 5(2))

Name of ship	Off. No.	Port of Registry	Date when keel laid / Alteration completed/ Remeasured*/

*State whether keel laid or alteration completed or remeasured.

Length Rule 1(f)	Breadth Rule 1(a)	Moulded depth amidship Rule 1(g)

GROSS TONNAGE _____

NET TONNAGE _____

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the Merchant Shipping (Tonnage Measurement of Ships) Rules, 2026.

Issued at.....

Date.....

Principal officer
Mercantile Marine Department

SPACES INCLUDED IN TONNAGE

GROSS TONNAGE			NET TONNAGE		
Name of Space	Location	Length	Name of Space	Location	Length

NUMBER OF PASSENGERS

No. of Passengers in cabins with not more than 8 berths: _____

No. of other Passengers : _____

EXCLUDED SPACES

[paragraph 1 (e) of the First Schedule]

MOULDED DRAUGHT

[paragraph 3(2) of the First

Schedule]

*An asterick should be added to those spaces
which comprises both enclosed and excluded
spaces

 Date and place of original measurement

 Date and place of last previous measurement.

REMARKS :

Note:- Length, breadth and moulded depth are defined in the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 as follows: Length — Article 2(8); Breadth — Regulation 2(3); Moulded depth — Regulation 2(2). For domestic application see First Schedule, paragraph 1(f) (length), paragraph 1(a) (breadth) and paragraph 1(g) (moulded depth) of the Merchant Shipping (Tonnage Measurement of Ships) Rules, 2026. Moulded draught used for net tonnage calculations is set out in Regulation 2(2) of ITC-69 and in First Schedule, paragraph 3(2).

FOURTH SCHEDULE

(See rule 10)

(a)	Measurement for issue of International Tonnage Certificate (1969) or India Tonnage Certificate.	Fees (In Rupees)
(i)	First measurement of an Indian vessel or a foreign vessel; Re-measurement, including under deck Tonnage volume :	
A	Vessels less than 24mtrs. in length	Rs.3000/- + Rs 250/- for each 100 tons or part thereof of the gross tonnage
B	Vessels 24mtrs. in length & above	Rs 5000/- + Rs 250/- for each 100 tons or part thereof subject to a maximum of Rs.40000/-
(ii)	Re-measurement not involving under deck tonnage volume.	
A	for measurement of enclosed space on or above the upper deck, other than the spaces specified in clause (B)	Rs.2500/-
B	For measurement of the following space, viz. Appendage Cargo compartment Number of passengers and passenger accommodation spaces Water ballast spaces Bunker spaces Store rooms	Rs.5000/-
(b)	For inspection at the request of owners or by a statutory authority for verification of tonnage and when no re-measurement is required	Rs.2500/-
(c)	For measurement of space occupied by cargo.	Rs.2500/- for each space
(d)	Measurement of Suez Canal and Panama Canal Tonnage:	
(i)	For first measurement of a vessel for Suez Canal or Panama Canal Tonnage Certificate.	The fee in (a)(i) plus three-fifths of that fee
(ii)	For a Suez Canal and a Panama Canal Tonnage Certificate if the measurements are made at the same time.	Two and Quarter times the fee in (a)(i)
(iii)	For re-measurement of a vessel following alteration in other than under deck	Fee as in (a)(ii)

(e) (i)	For issue of International Tonnage Certificate (1969) or India Tonnage Certificate	Rs.2500/-
(ii)	For issue of duplicate of International Tonnage Certificate (1969) or India Tonnage Certificate.	Rs.2300/-
(iii)	For issue of Suez Canal or Panama Canal Tonnage Certificate	Rs.5000/-
(iv)	For issue of an additional copy of Suez Canal or Panama Canal Tonnage Certificates	Rs.3750/-
(v)	For supply of details of Suez Canal or Panama Canal Tonnage Calculations to the owner.	Rs.5000/-

[F. No. SY-19014/199/2025-MG-Part(3)]

MUKESH MANGAL, Addl. Secy.