TANGAZO LA SERIKALI NA. 387 lililochapishwa tarehe 2/62023

SHERIA YA UWAKALA WA MELI TANZANIA
(SURA 415)

KANUNI

(Zimeandaliwa chini ya kifungu cha 5 (b), (c), (d) na *61(2) (g), (j))*

KANUNI ZA ULINZI WA MIZIGO NA USALAMA WA UTENDAJI KAZI KATIKA BANDARI NA BANDARI KAVU, ZA MWAKA2023

MPANGILIO WA KANUNI

Kanuni *Jina*

SEHEMU YA KWANZA
VIFUNGU VYA AWALI

1. Jina la Kanuni.
2. Matumizi.
3. Tafsiri.

SEHEMU YA PILI
KUINGIA NA KUTOKA KWA WATU NA MALI NDANI YA BANDARI

4. Ruhusa ya kuingia au kutoka kwenye bandari au bandari kavu.
5. Katazo la kuingia au kuondoka kwenye bandari au bandari kavu.
6. Kuingia au kutoka kwa mabaharia.
7. Utambuzi wa kibali cha baharia kupita ufukweni.
8. Ruhusa ya kuweka meli gatini.

SEHEMU YA TATU
KUZINGATIA MASHARTI YA ULINZI NA USALAMA

9. Kuzingatia masharti ya ulinzi na usalama
10. Kuzingatia hatua za ulinzi na usalama
11. Taarifa za mizigo
12. Mizigo iliyopigwa marufuku kwenye bandari au bandari kavu
13. Taarifa zisizo sahihi

SEHEMU YA NNE
KUHUDUMIA BIDHAA HATARISHI

14. Kuhudumia bidhaa hatarishi.
15. Hatua za kuchukuwa inapomwagika bidhaa hatarishi.
16. Kupakia au kupakua bidhaa hatarishi bandarini.
17. Mizigo inayohatarisha usalama.
18. Kuzingatia mahitaji ya kuhudumia na kuhifadhi bidhaa hatarishi.
19. Mafunzo ya uhudumiaji na uhifadhi wa bidhaa hatarishi.

SEHEMU YA TANO
MATUMIZI YA VIFAA KINGA BINAFSI KWENYE BANDARI AU BANDARI KAVU

20. Matumizi ya vifaa kinga binafsi.
21. Mahitaji ya usalama.

SEHEMU YA SITA
KUSHUGHULIKIA MATUKIO YA MOTO

22. Idhini ya kufanya kazi za moto, kuwasha moto na kuvuta sigara.
23. Kuhakikisha upatikanaji wa mfumo wa kupambana na moto.
24. Utunzaji wa kumbukumbu.

SEHEMU YA SABA
WAJIBU WA MWENDESHA BANDARI AU BANDARI KAVU

25. Wajibu wa mwendesha bandari au bandari kavu.
26. Kuweka alama kwenye maeneo ya bandari au bandari kavu.
27. Kuendesha na maegesho katika bandari au bandari kavu.
28. Rejista ya ajali na matukio.
29. Mafunzo ya usalama kwa wafanyakazi.
30. Mafunzo maalum.
31. Uchunguzi wa kitabibu kudhibitisha uwezo wa kufanya kazi.
32. Ushiriki wa wafanyakazi katika uboreshaji wa usalama.
33. Vifaa vya huduma ya ustawi.
34. Vifaa vya usalama.

35. Kufaa na utoshelevu wa vifaa.
36. Utaratibu wa kuhakikisha uzingatiaji wa sheria.

SEHEMU YA NANE
UTHIBITISHO WA VIFAA, HUDUMA NA UENDESHAJI

37. Uthibitisho wa vifaa
38. Matengenezo ya vifaa
39. Usimamizi wa vifaa

SEHEMU YA TISA
UENDESHAJI WA GATI NA YADI

40. Usimamizi wa shughuli za gati
41. Usimamizi wa shughuli za yadi
42. Upangaji wa mizigo katika bandari au bandari kavu
43. Kutenganisha mizigo katika bandari au bandari kavu
44. Mahitaji ya upakiaji wa mizigo katika bandari au bandari kavu
45. Idhini ya kusafirisha mzigo uliozidi vipimo
46. Kukataa kushughulikia, kupokea na kutoa mizigo katika bandari au bandari kavu
47. Ushirikishwaji wa watoa huduma ndogo ndogo kwenye bandari au bandari kavu

SEHEMU YA KUMI
AJALI NA DHARURA KATIKA BANDARI AU BANDARI KAVU

48. Mpango wa kushughulikia masuala ya dharura
49. Hatua za kuzingatiwa mahali pa kazi panapokuwa si salama
50. Huduma ya kwanza mahali pa kazi
51. Uchunguzi wa ajali

SEHEMU YA KUMI NA MOJA
ULINZI WA MIZIGO KATIKA BANDARI AU BANDARI KAVU

52. Ulinzi wa mizigo katika bandari au bandari kavu
53. Kuajiri Afisa ulinzi katika bandari au bandari kavu
54. Kuingia au kutoka kwa bidhaa za thamani ya juu

55. Kumbukumbu na taarifa za ulinzi wa mizigo

SEHEMU YA KUMI NA MBLI
MASHARTI YA JUMLA

56. Makosa
57. Adhabu ya jumla
58. Ushughulikiaji wa malalamiko.

MAJEDWALI

SHERIA YA UWAKALA WA MELI TANZANIA
(SURA 415)

KANUNI

(Zimetengenezwa chini ya kifungu cha 5 (b), (c), (d) na 61(2) (g), (j))

KANUNI ZA ULINZI WA MIZIGO NA USALAMA WA SHUGHULI ZA KIBANDARI,, 2023

SEHEMU YA KWANZA
MASHARTI YA AWALI

Jina

1. Kanuni hizi zitaitwa Kanuni za Ulinzi wa Mizigo na Usalama wa Shughuli za Kibandari , 2023.

Matumizi

2. Kanuni hizi zitatumika kwa waendeshaji wa bandari za kwenye bahari, bandari za kwenye maziwa na na bandari kavu za Tanzania Bara.

Tafsiri

3. Katika Kanuni hizi, isipokuwa kama muktadha unahitaji vinginevyo-

"ajali" maana yake ni tukio ambalo limetokana moja kwa moja na au kuhusiana na shughuli katika bandari au bandari kavu ambalo lilisababisha kifo, au jeraha kwa, mtu au uharibifu au upotevu wa mali na inajumuisha tukio linalokaribia kusababisha ajali;

"gati" ina maana ya eneo la kando ya bahari au sehemu ambayo meli inatia nanga;

T.S Na. 340 la 2018

"mzigo" ina maana iliyoainishwa kwenye Kanuni za Wakala wa Forodha Tanzania;

"kasha" maana yake ni chombo kinachotumika katika usafiri-

(a) ambacho ni cha kudumu na madhubuti kwa matumizi ya mara kwa mara;
(b) kilichoundwa mahususi kuwezesha usafirishaji wa bidhaa, kwa njia moja au zaidi za usafiri, bila kufanyika upakiaji mpya wa kati;
(c) kilichoundwa ili kufungwa na au kubebwa kwa

urahisi, ikiwa na vifaa vya kona kwa madhumuni haya; na

(d) chenye ukubwa kiasi kwamba eneo lililofungwa na pembe nne za nje ni:

(i) angalau 14 m^2 ((futi za mraba 150); au

(ii) angalau 7 m^2 ((futi za mraba 75) ikiwa imewekwa na vifaa vya kona ya juu;

T.S Na.358 la 2012 "bidhaa hatarishi" ina maana iliyoainishwa kwenye Kanuni za Usafirishaji kwa Njia ya Maji (Bidhaa Hatarishi na Vichafuzi vya Baharini);

"kifaa" maana yake ni mtambo au chombo kinachotumika kupakia na kupakua mizigo katika bandari au bandari kavu;

"kifaa cha kuzimia moto" maana yake ni kifaa kilichoundwa kwa ajili ya kuzima, kudhibiti au kuzuia milipuko ya moto au kulinda mtumiaji, mali na mazingira;

"zana zinazowaka" ina maana zana yoyote ambayo inaweza kuwa katika umbo gumu, kimiminika au gesi ambayo inaweza kuwaka kwa urahisi inapowekwa kwenye chanzo cha kuwaka au ina asili ya kuwaka moja kwa moja;

''kibali cha kupita langoni" maana yake ni hati au kifaa cha kielektroniki ambacho kinatumika kwa kudumu au kwa muda maalumu kuruhusu mtu au mali kutoka au kuingia kwenye bandari au bandari kavu ikiwa ni pamoja na maelezo ya kibali iwapo ni mtu;

"mzigo wa thamani kubwa" ina maana ya bidhaa inayoshughulikiwa au kuhifadhiwa katika bandari au bandari kavu ambayo ina soko tayari na hivyo kufanya bidhaa hiyo kuwa hatarini kwa matukio ya wizi;

"kazi zinazohusisha moto" maana yake ni mchakato unaoweza kuwa chanzo cha kuwaka kwa moto ambao ni pamoja na kuunguza, kuchomelea, kukata au kuchoma moto na kazi nyingine yoyote inayohusisha matumizi au uzalishaji wa joto au uzalishaji wa cheche;

"nyaraka ya usalama wa bidhaa" maana yake ni hati ya usalama ambayo hutolewa na mtengenezaji au msambazaji kuhusu bidhaa fulani ili kutoa maelezo

juu ya sifa halisi, sifa za kemikali au maagizo ya utunzaji salama, taarifa za afya na hatua za udhibiti wa dharura;

“ukaribu wa kutokea’ maana yake ni tukio linalokaribia kusababisha ajali;

"eneo la uendeshaji" maana yake ni gati, yadi ya makasha, yadi ya kuhifadhia, ghala, lango, sehemu ya kuingilia au kutoka, karakana na maeneo mengine ndani ya bandari au bandari kavu ambapo shughuli zinazohusiana na ushughulikiaji, uhifadhi, uhamishaji, upokeaji au uwasilishaji hufanyika;

“mtu mwenye uhitaji maalum” maana yake ni mtu mwenye changamoto ya kimwili, hisia au kiakili na ambaye uwezo wake wa kiutendaji una kikomo anapokumbana na vikwazo vya kimtazamo, kimazingira na taratibu za kitaasisi;

Sura ya 166

“msimamizi wa bandari” maana yake ni Mamlaka ya Usimamizi wa Bandari Tanzania iliyoanzishwa chini ya kifungu cha 4 cha Sheria ya Bandari;

“bandari” maana yake ni kiungo katika mnyororo wa usafiri unaosimamiwa na mwendeshaji wa bandari au bandari kavu ambapo shughuli za kubadilishana mizigo zipo kati ya njia mbalimbali za usafiri na kuwezesha upandaji na kushuka kwa abiria kwenye meli;

“mwendeshaji wa bandari” maana yake ni kampuni ambayo kwa madhumuni ya Kanuni hizi inatekeleza wajibu wowote kama mmiliki wa bandari, wakala au mkodishwaji anayetekeleza majukumu ya shughuli za bandari katika bandari au bandari kavu;

T.S na. 8 ya 2020

“shughuli za bandari” ina maana iliyoainishwa kwenye Kanuni za Waendeshaji wa Bandari;

“afisa ulinzi aliyehitimu” maana yake ni afisa ambaye amepitia mafunzo maalum ya usimamizi wa masuala ya ulinzi kutoka kwa taasisi za mafunzo zinazotambulika na kupata angalau cheti;

Sura 415

"mtoa huduma anayedhibitiwa" ina maana iliyoainishwa kwenye Sheria ya Uwakala wa Meli;

Sura 415

"msafirishaji" ina maana iliyoainishwa kwenye Sheria ya Uwakala wa Meli;

” bandari au bandari kavu” maana yake ni bandari za kwenye

bahari, bandari za kwenye maziwa au bandari kavu;

"mwendeshaji bandari au bandari kavu" maana yake ni mwendeshaji wa bandari za bahari, kwenye maziwa au bandari kavu; na

"chombo" kinajumuisha meli yoyote, mashua, meli, kivuko au chombo kingine kwa vyovyote kitakavyojulikana, kinachotumika katika urambazaji.

SEHEMU YA PILI
UINGIAJI NA UTOKAJI WA WATU NA MALI BANDARINI

Ruhusa ya kuingia au kutoka bandarini

4.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu hataruhusu mtu yeyote kuingia kwenye bandari au bandari kavu kabla ya kupata kibali cha kupita langoni kutoka kwa mwendesha bandari au bandari kavu kama iliyoainishwa katika Fomu Na.1 ya Jedwali la Kwanza.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu hataruhusu mali yoyote, mizigo au kitu chochote kuingia au kutoka kwenye bandari au bandari kavu isipokuwa mtu anayetaka kuingia au kutoka kwa mali hiyo, mizigo au kitu hicho amepata kibali cha kupita langoni kutoka kwa mwendesha bandari au bandari kavu katika Fomu Na.1. kama ilivyoainishwa katika Jedwali la Kwanza.

(3) Bila kuathiri masharti ya kanuni ndogo ya (2), mwendeshaji wa bandari au bandari kavu hataruhusu baiskeli, baiskeli ya miguu mitatu, pikipiki au gari kuingia kwenye bandari au bandari kavu isipokuwa kama mtu anayeingia ndani amepata kibali kutoka kwa mwendesha bandari au bandari kavu.

Katazo la kuingia au kuondoka bandarini

5.–(1) Bila kujali masharti ya kanuni ya 4, Mwendesha bandari au bandari kavu anaweza kukataa kutoa kibali cha kupita langoni kwa mtu au mali yoyote kuingia au kutoka kwenye bandari au bandari kavu pale ambapo mwendesha bandari au bandari kavu ana sababu za kuzuia kuingia au kutoka kwa mtu, mali au kitu kingine chochote kama ilivyoainishwa katika Fomu Na.1 ya Jedwali la Kwanza.

(2) Kibali cha kupita langoni kwa mtoa huduma anayedhibitiwa hakitazuiliwa na Mwendesha bandari au bandari kavu bila sababu za msingi na zilizoainishwa,

Isipokuwa kwamba, sababu inayotolewa itategemea na uhalisia wa suala lenyewe na pale ambapo kuna kutokuelewana juu ya sababu iliyotolewa, Mdhibiti atatoa uamuzi juu ya suala hilo.

Kuingia au kutoka kwa mabaharia

6. Pale ambapo mabaharia wanakusudia kuingia au kutoka bandarini kwa ajili ya kujiunga au kuondoka kwenye chombo au kwa ajili ya likizo ya ufukweni, mwendesha bandari atahakikisha uzingatiaji wa sheria na taratibu za afya na uhamiaji kabla ya kuruhusu kuingia au kutoka bandarini.

Utambuzi wa kibali cha baharia kupita ufukweni

7.-(1) Mwendesha bandari atatambua kibali cha kupita ufukweni kinachomilikiwa na baharia kuwa ni sawa na kibali cha kupita langoni na ni hati inayotosha kuruhusu kuingia au kutoka bandarini.

(2) Bila kujali masharti ya kanuni ndogo ya (1), baharia ataonesha hati ya kusafiria au kibali cha kupita ufukweni kwa mwendesha bandari au bandari kavu kabla ya kuingia au kutoka.

Ruhusa ya kuweka meli gatini

8.-(1) Msimamizi wa bandari hataruhusu chombo kuegesha bila kuwepo kwa idhini ya awali ya maandishi.

(2) Maombi ya idhini yatafanywa na wakala wa meli katika Fomu Na.2 iliyoainishwa katika Jedwali la Kwanza.

(3) Idhini inayotolewa chini ya kanuni ndogo ya (1) inaweza kufanywa kwa njia ya kielektroniki, kwa mkono au kwa njia nyingine yoyote iliyoidhinishwa baada ya kupokea ombi kutoka kwa wakala wa meli.

(4) Ombi la kuweka chombo kwenye gati kwa dharura kwa huduma ya kwanza ya matibabu inayohusiana na tukio au ajali au kwa sababu ya hatari inayoonekana au inayoweza kusababishwa na bidhaa hatarishi kwenye chombo itawasilishwa na wakala kwa mamlaka ya bandari na mamlaka zingine za umma kulingana na aina ya ajali na hatari.

(5) Endapo maombi ya kuweka chombo kwenye gati yanafanywa kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (4), mamlaka ya bandari itatoa kipaumbele cha kuweka chombo hicho ikiwa ni pamoja na kuhamisha chombo ambacho tayari kiimeegeshwa gatini inapobidi ili kutoa nafasi kwa chombo kutia nanga kwa gharama za mwombaji.

(6) Mamlaka ya bandari haitachelewesha kwa namna

yoyote ile chombo kutia nanga ambacho maombi ya kutia nanga yamefanyika kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (4) kwa sababu yoyote isipokuwa kwa sababu za kulinda maisha na usalama wa watu na mali zao bandarini kama itakavyoamuliwa na kuwasilishwa kwa maandishi na mamlaka ya umma husika.

SEHEMU YA TATU
KUZINGATIA MASHARTI YA ULINZI NA USALAMA

Kuzingatia masharti ya ulinzi na usalama

9. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba mtu anayeruhusiwa kuingia kwenye bandari au bandari kavu kwa ajili ya shughuli yoyote na atazingatia sheria, kanuni, utaratibu, miongozo na maagizo yanayotumika kuhusiana na usalama wa shughuli za bandari na ulinzi wa mizigo.

Kuzingatia hatua za ulinzi na usalama

10.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba mtu yeyote anayeleta au kupeleka mizigo katika bandari au bandari kavu anachukua hatua za tahadhari zinazofaa kuhusiana na:

(a) ulinzi wa mzigo katika bandari au bandari kavu;
(b) usalama wa mizigo hatarishi au zana inayowaka au inayoweza kuwaka; na
(c) usalama wa shehena ya sumu au inayoweza kutoa vumbi, gesi, mafusho, kioevu au mionzi hatarishi.

(2) Kwa kuzingatia masharti ya kanuni ndogo ya (1), hatua zinazofaa za tahadhari za ulinzi na usalama zitakazozingatiwa zitajumuisha kuhakikisha shehena:

(a) imepakiwa vizuri na vya kutosha kwa mujibu wa sheria na maagizo husika kama yanavyoweza kutolewa mara kwa mara na mamlaka husika; na
(b) imewekwa alama vizuri na ya kutosha, iliyowekwa kumbukumbu kwa usahihi na kuwekewa alama kwa ajili ya kusafirishwa, kuhudumiwa, kupelekwa, kiforodha na madhumuni mengine;
(c) imetiwa alama ya onyo ipasavyo kuhusu hali ya hatari ya maudhui yoyote na tahadhari itakayochukuliwa katika kushughulikia mzigo huo kwa mujibu wa sheria husika;
(d) imefugwa vizuri, imekazwa, au kufungwa

ipasavyo kwa ajili ya usafirishaji salama;

(e) katika hali inayofaa na ifaayo kushughulikiwa; na

(f) ikiwa ni bidhaa hatarishi, imetengwa na mizigo mingine.

(3) Bila kujali matakwa yaliyotolewa chini ya kanuni ndogo (1) na (2), mwendeshaji bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba hatua zinazofaa za usalama wa bidhaa hatarishi zinafuata mahitaji yaliyotolewa katika nyaraka ya usalama wa bidhaa.

Taarifa za mizigo

11. Wakala wa meli atawasilisha kwa mwendesha bandari au bandari kavu taarifa za usalama zinazohusiana na:

(a) maelezo ya mzigo, aina ya mzigo, uzito, hali ya mzigo, wingi na ubora, upakiaji na upakuaji bandarini;

(b) muda wa kuwasili kwa mzigo; au

(c) taarifa nyingine yoyote kama itakavyohitajika na mwendesha bandari au bandari kavu au mamlaka nyingine yoyote husika.

Mizigo iliyopigwa marufuku bandarini

12. Mwendesha bandari au bandari kavu kwa kushauriana na mamlaka husika atahakikisha hakuna mtu anayepeleka mzigo kwenye bandari au bandari kavu ikiwa mzigo huo-

(a) umeshambuliwa,wenye sumu kali, kuoza au kuharibiwa na ukungu na hauwezi kuharibika ukiwa ndani ya bandari au bandari kavu;

(b) una joto kupita kiasi au utapata joto kupita kiasi ukiwa katika bandari au bandari kavu;

(c) umechafuliwa au unaweza kusababisha hatari, maumivu, uchafuzi wa hali ya hewa au uharibifu kwa mtu yeyote, bidhaa nyingine au mali ikiwa kwenye bandari au bandari kavu; na

(d) una dawa zisizoruhusiwa, magendo, silaha na risasi zisizoidhinishwa, dawa za kulevya au mambo mengine haramu.

Isipokuwa kwamba, mwendesha bandari au bandari kavu anaweza kuruhusu uingizaji wa mzigo kwenye kituo ikiwa mmiliki wa mzigo amechukua hatua za tahadhari za usalama, kuweka viwango ili kudhibiti uwezekano wa mzigo kuwa na joto kupita kiasi, na kusababisha hatari, maumivu, uchafuzi wa mazingira au uharibifu kwa watu au mali.

Taarifa zisizo sahihi

13. Pale kunapokuwepo taarifa za mzigo ambazo sio sahihi kuhusu usalama, mwendesha bandari au bandari kavu-

(a) anaweza kukataa kuruhusu mzigo kuingia au kuhudumia mzigo;
(b) atafidiwa gharama yoyote, bila madhara na kufidiwa dhidi ya hasara au uharibifu wowote utakaotokana na hayo;
(c) anaweza kusitisha mkataba husika bila gharama yoyote kwa mwendeshaji wa kituo; na
(d) anaweza kuchukua hatua zinazohitajika kama tahadhari dhidi ya hatari ya usalama na ulinzi wa mizigo.

SEHEMU YA NNE
MATUMIZI YA VIFAA KINGA BANDARINI

Uhudumiaji wa bidhaa hatarishi

14.-(1) Bidhaa yoyote hatarishi iliyopokelewa kwa ajili ya kusafirishwa nje ya nchi, kuingizwa nchini au kusafirishwa kupitia bandari au bandari kavu-

(a) itaombewa idhini ya awali ya mwendesha bandari au bandari kavu;
(b) itapaswa kukidhi sheria na maagizo yanayotolewa na mamlaka husika, isipokuwa katika uhamishaji wa mizigo kutoka meli moja kwenda nyingine; na
(c) itafungashwa, kuwekewa alama, kubebwa, kuhifadhiwa kwa mujibu wa mahitaji ya kitaifa na kimataifa ya usafirishaji wa bidhaa hatarishi.

(2) Bila kujali masharti ya kanuni ndogo ya (1), mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba mizigo hatarishi imehifadhiwa katika eneo maalum.

(3) Mwendesha bandari au bandari kavu hatahifadhi mzigo hatarishi katika eneo la uendeshaji.

(4) Mwendesha bandari hatashusha mzigo hatarishi kutoka kwenye meli isipokuwa ikiwa imepangwa na msafirishaji kupelekwa moja kwa moja kutoka melini hadi kwenye lori na hatakubali kuingiza mzigo bandarini isipokuwa kwa kupakiwa moja kwa moja kutoka kwenye lori kwenda kwenye meli.

Hatua za kuchukuwa

15.-(1) Pale ambapo kuna umwagikaji wowote hatarishi, au sumu au uchafu wowote au uchafuzi wa

inapomwagika bidhaa hatarishi

mazingira kwenye bandari au bandari kavu, mwendesha bandari au bandari kavu au mtu yeyote anayehudumia bidhaa hiyo, atalazimika:

(a) kumfahamisha mwendesha bandari au mwendesha bandari au bandari kavu kupitia njia za haraka zaidi ikiwa ni pamoja na simu, faksi au barua pepe ndani ya saa moja na kwa maandishi ndani ya saa ishirini na nne baada ya tukio, kama itakavyokuwa;

(b) kuchukua hatua zinazohitajika kupunguza kiwango cha kumwagika na athari zake; au

(c) kushughulikia umwagikaji huo ikiwa ni pamoja na kutoa taarifa muhimu na utaalamu unaohitajika ili kuwezesha upande wowote kudhibiti umwagikaji na athari zake.

(2) Bila kuathiri masharti ya kanuni ndogo ya (1), mwendeshaji wa bandari au bandari kavu au msimamizi wa bandari ataitaarifu mamlaka husika kwa njia ya haraka zaidi ikiwemo simu, faksi au barua pepe ndani ya saa moja na kwa maandishi ndani ya saa ishirini na nne tangu kutokea kwa kumwagika.

Kupakia au kupakua mizigohatarishi bandarini

16.-(1) Pale ambapo meli bandarini inapakia au kupakua mizigo hatarishi au ina mizigo hatarishi, mwendesha bandari atahakikisha hakuna mtu anayehusika katika shughuli yoyote ambayo inaweza:

(a) kusababisha mlipuko au moto; au

(b) uhatarishi kwa watu au mali.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu atachukua hatua stahiki ili kuhakikisha mizigo hatarishi zinashughulikiwa na kuhifadhiwa kwa usalama kama ilivyoainishwa kwenye nyaraka ya usalama wa bidhaa.

Mizigo inayohatarisha usalama

17.-(1) Pale ambapo, baada ya kuidhinishwa au kupokea bidhaa hatarishi, mwendesha bandari au bandari kavu ana maoni kwamba mizigo au sehemu yake inatishia usalama anaweza-

(a) kuchukua hatua za kuharibu au kuondoa mzigo kwa ujumla au sehemu;

(b) kushikilia au kukataa kushughulikia mzigo au sehemu ya mzigo; na

(c) kuchukua hatua zozote za kuzuia, kukomesha au kushughulikia madhara yoyote ya mzigo huo hatarishi au zote;

kwa uhatarishi na gharama ya msafirishaji, mwenye mzigo au mbebaji mzigo.

(2) Wakati wa kuchukua hatua kwa mujibu wa masharti ya kanuni ndogo ya (1), mwendesha bandari au bandari kavu, kwa kushauriana na mamlaka husika, atafuata sheria husika na kujulisha upande unaohusika na gharama zozote zinazotokana na hatua zilizochukuliwa na mwendesha bandari au bandari kavu.

(3) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1), mwendesha bandari au bandari kavu atalipwa kutokana na gharama, hasara, uharibifu au madai yanayotokana na hayo.

Kuzingatia mahitaji ya utunzaji na uhifadhi wa bidhaa hatarishi

18. Bila kujali masharti ya Kanuni hizi, mwendesha bandari au bandari kavu atazingatia sheria na miongozo mingine husika katika kushughulikia na kuhifadhi mizigo hatarishi.

Mafunzo ya utunzaji na uhifadhi wa bidhaa hatarishi

19. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba wafanyakazi wanaohusika katika kushughulikia, kuhifadhi na kusafirisha mizigo hatarishi wanafunzwa ipasavyo kwa mujibu wa miongozo ya kitaifa na kimataifa kuhusu mizigo hatarishi.

SEHEMU YA TANO
KUSHUGHULIKIA MATUKIO YA MOTO

Matumizi ya vifaa kinga binafsi

20.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu, kutegemeana na aina ya shehena au uendeshaji, atahakikisha kwamba mtu anayefanya kazi kwenye gati, chombo akiwa kwenye kituo, eneo la makasha au eneo lingine lolote la kufanyia kazi katika bandari au bandari kavu-

(a) anavaa kofia ya usalama yenye kamba kidevuni;
(b) anavaa viatu vya usalama;
(c) anavaa koti la usalama; na
(d) havai viatu vya wazi, malapa,vyenye soli nyembamba au kisigino virefu.

(2) Mtu anayefanya kazi kwenye eneo la urefu kwenye chombo akiwa kwenye gati au sehemu

nyingine yoyote kwenye bandari au bandari kavu-

(a) atakuwa na mfumo wa kukamata watu walioanguka;

(b) atapewa sehemu ya kushika mkono na kushikiza;

(c) atavaa mikanda ya usalama au kuunganisha; na

(d) atahakikisha kuwa na nanga inayofaa na sehemu salama ya kuweka nanga.

(3) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba, mtu anayefanya kazi katika bandari au bandari kavu ambapo shughuli au kazi yoyote inayofanywa ina uwezekano wa kutoa vumbi, moshi, gesi, mvuke, ukungu, nyuzinyuzi au uchafu wowote wa hatari na ambao unaweza kutoa hatari ya kujeruhiwa kwa macho dhidi ya chembe zinazoruka au miale hatari-

(a) anavaavikinga macho kama vile miwani ya usalama, ngao za kukinga macho;

(b) anavaa barakoa ya kupumua; na

(c) ana zana yoyote maalum au chombo kinachohitajika kumlinda mtu kutegemeana na hali ya hatari.

Mahitaji ya usalama

21. Bila kujali masharti ya kanuni ya 20, mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha anazingatia mahitaji mengine ya usalama mahali pa kazi kuhusu vifaa kinga wakati anafanya kazi kwenye bandari au bandari kavu kama ilivyoainishwa katika sheria zingine zinazohusika.

SEHEMU YA SITA
WAJIBU WA MWENDESHA BANDARI AU BANDARI KAVU

Idhini ya kufanya kazi za moto, kuwasha moto na kuvuta sigara

22.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu hataruhusu mtu kufanya kazi za moto ndani ya chombo akiwa bandarini au kwenye bandari au bandari kavu isipokuwa kwa kibali cha maandishi kutoka kwa mwendesha bandari au bandari kavu.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu hatamruhusu mtu-

(a) kuwasha moto kwenye bandari au bandari kavu isipokuwa kwa kibali cha maandishi cha awali kutoka kwa mwendesha bandari au bandari kavu na kuhakikisha uwepo wa kitengo cha kudhibiti moto; au

(b) kuvuta sigara katika bandari au bandari kavu.

Kuhakikisha upatikanaji wa mfumo wa kupambana na moto

23. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kuwa vifaa au mifumo ya kupambana na moto-

(a) imewekwa, katika hali nzuri ya kufanya kazi, iliyo na mifumo inayohitajika na inapatikana kwa madhumuni ya kuzima moto wakati wote; na

(b) haiondolewi katika eneo iliyopangiwa isipokuwa kwa madhumuni ya uendeshaji wa bandari, wakati wa dharura ya moto, zoezi la majaribio au ukarabati na matengenezo;

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba nyenzo za kuzima moto ikiwa ni pamoja na maji, povu au kaboni dioksidi, kama itakavyokuwa, zinapatikana wakati wote kwa madhumuni ya kuzima moto.

(3) Pale ambapo kuna kasoro au kuharibika kwa kifaa au nyenzo ya kuzimia moto, mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kuwa kimerekebishwa au kubadilishwa na kuwa tayari kwa matumizi.

(4) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kuwa njia kuu za kuzima moto zimewekwa wazi wakati wote.

(5) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba hakuna kizuizi chochote katika ufikiaji wa vifaa vya kuzima moto, mifumo, vifaa, vituo vya kutolea taarifa au njia za kutokea wakati wa moto.

Utunzaji wa kumbukumbu

24. Kwa kuzingatia masharti ya kanuni ya 23, mwendesha bandari au bandari kavu ataweka taarifa ya uondoaji wa vifaa vya kuzima moto na vifaa kutoka kwenye maeneo vilipowekwa, pamoja na sababu zake na kuwasilisha ripoti ya robo mwaka ya uondoaji huo kwa mdhibiti katika muundo utakaoamuliwa na mdhibiti.

SEHEMU YA SABA
UTHIBITISHO WA VIFAA, HUDUMA NA UENDESHAJI

Wajibu wa mwendesha bandari au bandari kavu

25. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha usalama wa wafanyakazi, watu wengine na mali akiwa katika bandari au bandari kavu kwa –

(a) kutoa na kudumisha mazingira salama ya kufanyia kazi kwa kuhakikisha mpangilio sahihi wa bandari na mwanga wa taa;

(b) kutunza mitambo na vifaa vilivyo salama na vinavyofaa kwa aina ya shughuli mahali pa kazi;
(c) kutofanya shughuli yoyote kwa uzembe itayohatarisha usalama katika bandari au bandari kavu;
(d) kuzuia mazingira hatarishi wakati wa kufanya kazi;
(e) kuandaa taratibu za kushughulikia dharura;
(f) kutofanya kazi katika hali mbaya ya hewa kama vile dhoruba, anguko kubwa, ukungu, radi, kimbunga;
(g) kuweka utaratibu wa kumzuia mtu ambaye amekunywa pombe, dawa za kulevya au dutu ya kisaikolojia kuingia kwenye bandari au bandari kavu;
(h) kuhakikisha mtu ambaye yuko kwenye bandari au bandari kavu hatumii vileo, dawa za kulevya au dutu zozote za kisaikolojia wakati wote;
(i) kuhakikisha lori linalobeba shehena lina vifaa vinavyofaa kulinda na kukinga aina ya mzigo utakaobebwa kabla ya kuingia kwenye bandari au bandari kavu;
(j) kuelekeza usafirishaji salama wa bidhaa hatarishi, shehena kubwa na mzigo mzito au uliozidi vipimo hadi mahali ulipopangiwa ndani ya bandari au bandari kavu;
(k) kuonesha alama za kikomo cha mwendo kasi na alama nyingine za usalama katika maeneo yanayofaa;
(l) kuweka waongoza magari na watu au vifaa vya kielektroniki ili kuelekeza magari na watu kwenye bandari au bandari kavu;
(m) kuweka uhifadhi sahihi na kutenganisha bidhaa hatarishi na mizigo mingine katika bandari au bandari kavu;
(n) kuhakikisha ajali na matukio na tukio linalokaribia kusababisha ajali yanatolewa taarifa mwendesha bandari au bandari kavu; na
(o) kuhakikisha uzingatiaji wa sheria na kanuni za usalama barabarani zinazotolewa na mamlaka husika.

Kuweka alama kwenye maeneo ya bandari au bandari kavu

26. Mwendesha bandari au bandari kavu ataweka alama kwenye maeneo ya bandari ili kuonesha matumizi ya maeneo haya ikiwa ni pamoja na-
(a) maeneo ya uendeshaji;
(b) maeneo ya kuhifadhia mizigo yanayoonesha utengano unaohitajika;
(c) njia kwa ajili ya watu, vifaa vya kufanyia kazi, magari, pikipiki na baiskeli za magurudumu matatu; na
(d) eneo maalum la maegesho linaloonesha nafasi husika ya vifaa, magari, pikipiki, baiskeli na baiskeli ya magurudumu matatu.

Kuendesha na maegesho katika bandari au bandari kavu

27. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kuwa mtu anayetumia gari, pikipiki ya magurudumu matatu au pikipiki ya magurudumu mawili katika kituo cha bandari anaendesha na kuegesha kwenye maeneo yanayoruhusiwa yaliyowekwa alama wazi kwa matumizi husika.

Rejista ya ajali na matukio

28. Mwendesha bandari au bandari kavu atatunza rejista ya ajali na matukio yanayokaribia kusababisha ajali katika bandari au bandari kavu na kulipatia Shirika taarifa ya robo mwaka katika muundo kama itakavyoagizwa na Shirika.

Mafunzo ya usalama kwa wafanyakazi

29.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba mfanyakazi au mtu mwingine yeyote anayefanya kazi katika kituo bandarini anapewa maelekezo au mafunzo kuhusu-
(a) hatari zinazoweza kuhusishwa na kazi hiyo;
(b) tahadhari zinazopaswa kuchukuliwa dhidi ya hatari;
(c) utendaji salama wa kazi zinazopaswa kufanywa; na
(d) matumizi bora ya vifaa vya kinga binafsi;

(2) Bila kuathiri masharti ya kanuni ndogo ya (1), mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha mfanyakazi au mtu mwingine anayefanya kazi katika bandari au bandari kavu:
(a) ana mafunzo stahiki au uzoefu ili kufanya kazi yake kwa usalama; na
(b) anasimamiwa na mtu mwenye uzoefu.

Mafunzo maalum

30.-(1) Mwendeshaji bandari au bandari kavu atahakikisha kwamba mwendeshaji wa mitambo ya kunyanyua au kifaa kingine cha kubebea mizigo-

(a) anapewa mafunzo yanayofaa na ya kutosha; na
(b) anasimamiwa mara kwa mara na mtu mwenye uzoefu na uwezo katika uendeshaji wa mitambo na vifaa hivyo hadi itakapothibitishwa kuwa ana uwezo.

(2)Mwendesha bandari au bandari kavu -

(a) atatunza taarifa ya mafunzo ya wafanyakazi, pamoja na nakala za vyeti kutoka kwa taasisi ya mafunzo inayotambulika ili kuthibitisha uwezo wao; na
(b) atahakikisha mfanyakazi anayeendesha vifaa ana vyeti halali au leseni kwa uendeshaji wake.

Uchunguzi wa kitabibu kudhibitisha uwezo wa kufanya kazi

31. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha mwendeshaji wa kreni na mitambo inayohamishika anafanyiwa uchunguzi wa kiafya kila mwaka hasa wa kuona na kusikia ili kuhakiksha anafaa kwa kazi hiyo.

Ushiriki wa wafanyakazi katika uboreshaji wa usalama

32.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha wafanyakazi wanashirikishwa katika maandalizi ya taratibu za kutambua hatari, kukabiliana na hatari kubwa, mazoezi ya usalama au kukabiliana na dharura na hatari zinazoweza kutokea.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu atateua wawakilishi wa usalama kazini na kuunda kamati husika kwa mujibu wa sheria.

Vifaa vya huduma ya ustawi

33. Mwendesha bandari au bandari kavu atatoa huduma za ustawi kwa wafanyakazi na watumiaji wa bandari au bandari kavu ikiwa ni pamoja na-

(a) kuwepo kwa vyumba vya maliwato;
(b) vifaa vya kunawia mikono;
(c) chumba cha kubadilishia nguo kwa ajili ya wafanyakazi pale ambapo aina ya kazi ni ile ambayo nguo za mfanyakazi zina uwezekano wa kuchafuka, kupata unyevu au kumzuia kufanya kazi kwa usalama;

(d) huduma kwa ajili ya wafanyakazi kupata milo wakati wa kazi katika mazingira yanayofaa ambayo yametenganishwa na mtambo wowote au vifaa vinavyotumiwa mahali pa kazi;

(e) kuwepo na chumba cha kuogea ambapo kazi husika inahitaji kusafisha mwili baada ya kufanya kazi; na

(f) hadumu nyingine yoyote kama mwendesha bandari au bandari kavu atakavyoona ni muhimu.

Vifaa vya usalama

34. Bila kujali masharti ya kanuni ya 33, mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha utoaji wa vifaa vya usalama vifuatavyo:

(a) mwanga wa taa unaofaa katika bandari au bandari kavu ili kuwezesha wafanyakazi kufanya kazi zao kwa usalama na kutembea kwa usalama mahali pa kazi; na

(b) miundombinu inayoweza kutumiwa kwa watu wenye uhitaji maalum.

Kufaa na utoshelevu wa vifaa

35.-(1) Kwa kuzingatia masharti ya kanuni za 33 na 34, mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kuwa vifaa-

(a) vinafaa kwa madhumuni yaliyokusudiwa; na

(b) vinatunzwa ipasavyo na katika hali nzuri ya kufanya kazi.

(2) Wakati wa kutekeleza masharti ya kanuni ndogo ya (1), mwendesha bandari au bandari kavu atazingatia sheria nyingine zinazohusika.

Utaratibu wa kuhakikisha uzingatiaji wa sheria

36. Kwa madhumuni ya kuhakikisha mtumiaji wa bandari au bandari kavu anatii masharti yaliyotolewa chini ya Kanuni hizi, mwendesha bandari au bandari kavu ataweka taratibu za ufuatiliaji ili kuhakikisha usalama katika bandari au bandari kavu.

SEHEMU YA NANE
UENDESHAJI WA GATI NA YADI

Uthibitisho wa vifaa

37.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kifaa kinachotumika katika bandari au bandari kavu kinafaa kwa matumizi, kimewekwa alama na kuthibitishwa na mamlaka husika kwa kufuata sheria husika.

(2) Kwa kuzingatia masharti ya kanuni ndogo ya (1) mwendesha bandari au bandari kavu atatoa ushahidi wa uthibitisho wa kifaa kwa Shirika pale itakapohitajika.

Matengenezo ya vifaa

38.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atatayarisha programu ya matengenezo ya kifaa na huduma kwa ajili ya kifaa au chombo chochote kinachotumika katika uendeshaji wa wa bandari au bandari kavu.

(2) Kwa kuzingatia masharti ya kanuni ndogo ya (1), mwendesha bandari au bandari kavu atatunza taarifa ya huduma ya kifaa kwa mujibu wa programu ya matengenezo na huduma kwa usalama wa uendeshaji.

Usimamizi wa vifaa

39.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kifaa:

(a) hakiachwi bila usimamizi wakati kimewashwa au kinafanya kazi;
(b) hakitumiwi na mtu ambaye hajaidhinishwa;
(c) hakitumiki kwa madhumuni yasiyokusudiwa au kinyume na maelezo yake; au
(d) kinakaguliwa na mamlaka husika angalau mara moja kila baada ya miezi sita kwa vifaa ambavyo vinatumika kubeba mizigo, bidhaa na watu.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha mwendeshaji wa kifaa na vifaa kinga vipo katika hali nzuri ya uendeshaji kabla ya kutumika.

(3) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha hakuna mtu anayeleta kifaa kwenye bandari au bandari kavu bila kupata kibali cha maandishi kutoka kwa mwendesha wa bandari au bandari kavu.

SEHEMU YA TISA
UENDESHAJI WA GATI NA YADI

Usimamizi wa shughuli za gati

40. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha-

(a) usimamizi wa kreni kwenye gati wakati wa shughuli za meli;
(b) maeneo ya kuhifadhi na kunyanyua mizigo yamewekewa alama ya kutenganisha;
(c) sehemu za kuhifadhi na kunyanyua mizigo zimewekwa wazi na vitu visivyohitajika kabla ya shughuli za kupakia au kupakua;

(d) hakuna gari, vifaa au wafanyakazi waliokaa kando ya njia ya vifaa vya uendeshaji;
(e) alama za onyo na king'ora vinatumika wakati kreni inapita katika njia yake au inapotumika;
(f) kila vifunga makasha kwenye lori vinafunguliwa kabla ya kupakia na kufungwa kabla ya kuondoka baada ya kupakia;
(g) shehena inatolewa kutoka upande wa gati mara tu baada ya kupakuliwa kutoka kwenye chombo ili kutosababisha kizuizi na kutoathiri usalama wa shughuli zingine; na
(h) hakuna mtu asiyeidhinishwa anayezurura kwenye eneo la gati wakati wa shughuli za upakiaji na upakuaji.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu hataruhusu mwendeshaji wa lori au trela kusimama au kuegesha eneo la gati isipokuwa kwa shughuli ya upakiaji au upakuaji wa mizigo.

Usimamizi wa shughuli za yadi

41.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atafanya usimamizi unaohitajika wa uendeshaji wa yadi ili kuhakikisha kuwa-
(a) hakuna kifaa, gari au wafanyakazi waliopo kando ya njia ya vifaa vya kuhudumia mizigo ndani ya yadi;
(b) yadi imepangwa kwa namna ambayo maeneo ya mizigo wakati wote hurahisisha usalama wa uendeshaji; na
(c) shehena ya kuhifadhi inawekwa katika eneo lililotengwa baada ya kukamilika kwa shughuli yoyote ya yadi.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha makasha yanazingatia matakwa ya uzito yaliyowekwa au kuelekezwa na sheria, maagizo, kanuni na kipimo cha uzito kinachohusika kama ilivyobainishwa kwenye bati halali la idhini ya usalama chini ya Mkataba wa Kimataifa wa makasha Salama, 1972.

Upangaji wa mizigo katika bandari au bandari

42.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha:
(a) mzigo imewekwa ndani ya mipaka ya urefu salama;

kavu

(b) kunakuwepo kwa nafasi ya kutosha katika upangaji mizigo kati ya mzigo na mzigo na kati ya mzigo na ukuta; na

(c) mizigo kwenye eneo la kuhifadhi inawekwa vizuri ili kuondoa vizuizi katika ushughulikiaji.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha urefu wa upangaji mizigo unazingatia uwezo wa yadi kama ilivyoundwa, uimara wa miundombinu na maagizo mengine ya udhibiti yaliyotolewa.

Kutenganisha mizigo katika bandari au bandari kavu

43. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha utenganishaji ufaao wa mizigo au zana zisizolingana katika bandari au bandari kavu ikijumuisha kemikali, vyakula, bidhaa hatarishi, nyenzo za mionzi na nyenzo za kioevu wakati wa shughuli za upokeaji au utoaji na shughuli za kuhifadhi.

Mahitaji ya upakiaji wa mizigo katika bandari au bandari kavu

44.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakiksha mtumiaji wa bandari anazingatia matakwa ya upakiaji katika yadi ikiwa ni pamoja na:

(a) iwapo ni usafirishaji wa saruji kwa wingi, salfa, uchafu, udongo kwa kutumia lori kuhakikisha:

(i) hakuna kujaza kupita kiasi; na

(ii) ubao wa pembeni au turubai umetumika ipasavyo ili kuzuia kumwagika kwa nyenzo hizo;

(b) kutopakia lori mzigo kupita uwezo wake;

(c) kuhakikisha mzigo umepakiwa ipasavyo kabla ya kuondoka ili kuzuia usidondoke kwenye lori wakati wa usafirishaji; na

(d) iwapo ni lori la kubeba makasha vifunga makasha vimefungwa baada ya kupakiwa kwenye lori.

Idhini ya kusafirisha mzigo uliozidi kipimo

45. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha, mtumiaji wa bandari au bandari kavu amepata idhini kutoka kwa mamlaka husika kwa ajili ya kusafirisha mzigo uliozidi kipimo, kabla ya kupakia shehena.

Kukataa kushughulikia, kupokea na kutoa

46. Iwapo kuna ukiukwaji wa sharti lolote linalohusiana na ukomo wa uzito, uhitaji wa kufunga na kulinda pande zote za mzigo kwenye lori, ubora wa lori au mahitaji mengine yoyote muhimu kwa usafirishaji salama wa

mizigo katika bandari au bandari kavu

mzigo, mwendesha bandari au bandari kavu-

(a) atakataa kupokea, kushughulikia au kutoa mizigo;

(b) atachukua hatua yoyote muhimu ili kuhakikisha uzingatiaji wa sheria; na

(c) atafidiwa dhidi ya hasara au uharibifu wowote utakaojitokeza.

Ushirikishwaji wa watoa huduma ndogo ndogo

47. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha kuwa huduma mbali mbali zinazotolewa katika bandari au bandari kavu zinatoelewa na watoa huduma wanaodhibitiwa.

SEHEMU YA KUMI
KUZUIA, MAANDALIZI NA UTAYARI WA KUPAMBANA NA AJALI KATIKA BANDARI AU BANDARI KAVU

Mpango wa kushughulikia masuala ya dharura

48.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atatengeneza mpango wa utekelezaji wa dharura ili kushughulikia tukio au ajali kwenye bandari au bandari kavu na kupata kibali kutoka kwa mamlaka husika.

(2) Mpango wa utekelezaji wa dharura ulioandaliwa kwa mujibu wa masharti ya kanuni ndogo ya (1) utajumuisha-

(a) mafunzo ya wafanyakazi kuhusu jinsi ya kushughulikia dharura mahali pa kazi;

(b) idadi ya mazoezi ya vitendo;

(c) utaratibu wa uokoaji na mahali pa kukusanyika;

(d) wafanyakazi walioteuliwa kwa ajili ya kushughulikia dharura; na

(e) kuzingatia watu wote ikiwa ni pamoja na watu wenye mahitaji maalum mahali pa kazi na kwenye bandari au bandari kavu.

Hatua za kuzingatiwa mahali pa kazi panapokuwa si salama

49.-(1) Pale inapotokea ajali inayosababisha kupoteza maisha, madhara kwa mtu, mali au mazingira, mahali pa kazi patachukuliwa kuwa si salama na mwendesha bandari au bandari kavu au mtu mwingine yeyote hatatekeleza kazi nyingine mahali pa kazi mpaka mahali pa kazi pawe salama.

(2) Kwa kuzingatia masharti ya kanuni ndogo ya (1), mwendesha bandari au bandari kavu atachukua hatua za

muda ili kulinda maisha na usalama wa wafanyakazi na watu wengine na kulinda usalama wa mali ikiwemo kuwekea uzio, kupeperusha bendera au njia nyinginezo zinazofaa zinazozuia ufikiaji kwa walioathirika. mahali pa kazi hadi mahali hapo pawe salama kwa uendeshaji wa bandari.

Huduma ya kwanza mahali pa kazi

50.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atatoa vifaa vya huduma ya kwanza na wahudumu mahali pa kazi kwa ajili ya kutoa huduma ya kwanza pale madhara yanapotokea kwa mujibu wa miongozo iliyotolewa na mamlaka husika.

(2) Kwa kuzingatia masharti ya kanuni ndogo ya (1), mfanyakazi anayetoa huduma ya kwanza mahali pa kazi-

(a) atapata mafunzo ya matibabu ya huduma ya kwanza kwa watu waliojeruhiwa; na

(b) atapatikana kwa saa ishirini na nne kwa siku na siku saba kwa wiki.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha-

(a) maelekezo na maagizo ya huduma ya kwanza yanawekwa katika sehemu zinazoonekana na za wazi; na

(b) pale ajali inapotokea, vifaa vya dharura na huduma ya kwanza vinaepelekwa mara moja kwenye eneo la tukio.

Uchunguzi wa ajali

51.-(1) Endapo ajali au tukio litatokea kwenye bandari au bandari kavu, mwendesha bandari au bandari kavu atafanya uchunguzi wa awali na kutoa taarifa ya uchunguzi kwa Shirika ndani ya siku saba.

(2) Taarifa chini ya kanuni ndogo ya (1) itatolewa kwa namna iliyoainishwa katika Jedwali la Pili la Kanuni hizi.

(3) Baada ya kupokea taarifa ya uchunguzi wa awali, Shirika linaweza kufanya uchunguzi wa kina ili kubaini chanzo cha ajali au tukio na kutoa mwongozo wa hatua za kuzuia kutokea kwa ajali au tukio hilo zaidi.

(4) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (3), pale Shirika linapoamua kufanya uchunguzi wa kina, Mkurugenzi Mkuu ataunda kamati ya wataalam wasiopungua watatu kufanya uchunguzi huo ambao angalau mmoja hatakuwa mwajiri wa Shirika.

(5)Kamati iliyoundwa kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (2) itawasilisha taarifa ya kina ya uchunguzi kwa Mkurugenzi Mkuu ndani ya siku ishirini na moja.

SEHEMU YA KUMI NA MOJA
ULINZI WA MIZIGO KATIKA BANDARI AU BANDARI KAVU

Ulinzi wa mizigo katika bandari au bandari kavu

52. Mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha ulinzi wa mizigo ikiwa ndani ya bandari au bandari kavu kwa-

(a) kuanzisha mfumo wa kielektroniki kwa ajili ya udhibiti wa shughuli za uendeshaji na utunzaji wa nyaraka;
(b) kuweka vifaa vinavyofaa vya kuhudumia mizigo ili kupunguza kuharibika, kuvunjika na kusababisha udokozi na umwagikaji;
(c) kuweka walinzi kwa saa ishirini na nne kwa siku na siku saba kwa wiki katika eneo la kungia, kutoka na ndani ya bandari au bandari kavu;
(d) kufunga kamera za ulinzi na uzio wa umeme kuzunguka kituo bandari au bandari kavu;
(e) kupakia upya na kuweka kumbukumbu ya mizigo iliyovuja;
(f) kuharakisha utoaji wa mizigo kwa muda mfupi iwezekanavyo kwa kuzingatia muda wa kushughulikia mizigo uliowekwa na Shirika;
(g) kuhakikisha uwepo wa mfumo wa ulinzi katika eneo la kuhifadhia mizigo;
(h) kuweka mfumo wa taa wa kutosha bandarini;
(i) kutenganisha mizigo yenye thamani kubwa ambayo inaweza kuathiriwa na wizi kwenye bandari au bandari kavu ili kumudu utaratibu maalum wa ulinzi wa mizigo hiyo;
(j) kuweka vikwazo kwa mfanyakazi asiyeruhusiwa kuingia kwenye sehemu inayohifadhi shehena yenye thamani ya juu na yenye ushawishi wa kuibiwa na kuhakikisha uwepo wa kumbukumbu ya wafanyakazi wanaoingia na kutoka;
(k) kuchukua hatua yoyote muhimu kama tahadhari dhidi ya hatari ya ulinzi wa mizigo; na
(l) kutofanya shughuli yoyote ambayo inadhoofisha

ulinzi wa mzigo katika bandari au bandari kavu.

Kuajiri afisa ulinzi katika bandari au bandari kavu

53.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atashirikiana na afisa ulinzi kusimamia ulinzi wa mizigo katika bandari au bandari kavu.

(2) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1) afisa ulinzi aliyewekwa atapewa mafunzo ya rejea na endelevu ya wiki moja au zaidi katika mwaka.

Kuingia au kutoka kwa bidhaa za thamani ya juu

54. Mwendesha bandari au bandari kavu hataruhusu kuingia au kutoka kwa bidhaa za thamani ya juu isipokuwa kama mmiliki wa bidhaa hizo ametoa taarifa juu ya kuingia au kutoka kwa bidhaa mapema kwa kutumia anwani zilizosajiliwa rasmi na msimamizi wa bandari na mwendesha bandari au bandari kavu.

Kumbukumbu na taarifa za usalama wa mizigo

55.-(1) Mwendesha bandari au bandari kavu atatunza kumbukumbu zinazohusiana na ulinzi wa mizigo ikiwa ni pamoja na wafanyakazi na watu wengine wanaoruhusiwa kuingia kwenye eneo la utunzaji wa mizigo ya thamani ya juu.

(2) Mwendesha bandari au bandari kavu atawasilisha kwa Shirika taarifa ya kila mwezi ya matukio ya ulinzi katika bandari au bandari kavu katika muundo utakaowekwa na Shirika mara kwa mara.

(3) Iwapo upotevu wa shehena utatokea kwenye bandari au bandari kavu kwa sababu nyingine isipokuwa ajali, mwendesha bandari au bandari kavu atalitaarifu Shirika ndani ya saa arobaini na nane na kufanya uchunguzi wa awali na kutoa taarifa ya uchunguzi kwa Shirika ndani ya siku saba.

(4) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (3), mwendesha bandari au bandari kavu atahakikisha timu ya uchunguzi wa awali inahusisha:

(a) mjumbe kutoka idara ya Forodha;
(b) mwakilishi wa wasafirishaji;
(c) mwakilishi wa mawakala wa ugomboaji na uondoshaji wa shehena; na
(d) mjumbe anayewakilisha vyombo vya ulinzi vya serikali.

(5) Baada ya kupokea taarifa ya uchunguzi wa awali, Shirika linaweza kufanya uchunguzi wa kina ili kubaini

sababu ya hasara hiyo na kutoa mwongozo wa hatua za kuepusha kutokea kwa hasara hiyo.

(6) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (5), pale Shirika litakapoamua kufanya uchunguzi wa kina, Mkurugenzi Mkuu ataunda kamati ya wataalam wasiopungua watatu kufanya uchunguzi huo ambao angalau mmoja hatakuwa mwajiriwa wa Shirika.

(7) Kamati iliyoundwa kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (6) itawasilisha taarifa ya kina ya uchunguzi kwa Mkurugenzi Mkuu ndani ya siku kumi na nne.

SEHEMU YA KUMI NA MBILI
MAKOSA NA ADHABU

Makosa

56. Mtu yeyote ambaye-

(a) anaingia au kuleta mali katika bandari au bandari kavu bila idhini ya awali ya mwendesha bandari au bandari kavu;

(b) anaendesha bandari au bandari kavu bila kuwapa wafanyakazi vifaa kinga vinavyofaa kwa usalama;

(c) anafanya kazi za moto kwenye meli akiwa kwenye gati au kwenye bandari au bandari kavu bila idhini ya maandishi kutoka kwa mwendesha bandari au bandari kavu;

(d) anawasha moto wazi katika bandari au bandari kavu bila idhini ya maandishi kutoka kwa mwendesha bandari au bandari kavu;

(e) anavuta sigara katika maeneo yasiyoruhusiwa ndani ya bandari au bandari kavu;

(f) anafanya kazi za moto kwenye chumba cha injini ya chombo wakati kikiwa kwenye geti bila idhini ya maandishi kutoka kwa mwendesha bandari au bandari kavu;

(g) anashughulikia bidhaa hatarishi bila kufuata taratibu zilizowekwa;

(h) anahifadhi vifaa vinavyoweza kuwaka katika eneo la uendeshaji wa shughuli za bandari;

(i) anaendesha bandari au bandari kavu kisicho na vifaa vya kuzimia moto;

(j) anazuia ufikiaji wa vifaa vya kuzimia moto, mifumo, vituo vya kupiga simu au njia za kutoroka moto;

(k) anakiuka wajibu wa mwendesha bandari au bandari kavu;

(l) anashindwa kuweka alama za ukomo wa mwendo kasi na alama zingine za usalama katika maeneo yanayohitajika kuwekwa alama;

(m) anamtumia mwendeshaji wa mtambo wa kunyanyua au chombo kingine cha kubebea mizigo bila mafunzo na usimamizi unaohitajika;

(n) anamruhusu mwendeshaji kuendesha kreni au mtambo unaotembea bila kufanyiwa uchunguzi wa kimatibabu ili kubaini uwezo wa kuona na kusikia ndani ya muda uliowekwa;

(o) anashindwa kutoa huduma za vifaa vya ustawi na usalama kwa wafanyakazi na watumiaji wa bandari au bandari kavu;

(p) anatoa kwa Shirika kumbukumbu, maelezo, tamko, taarifa iliyoandikwa au maelezo ya mambo yoyote muhimu ambayo kwa ufahamu wake ni ya uongo au si sahihi;

(q) anazuia au anamzuia afisa wa Shirika au afisa mwingine yeyote aliyeidhinishwa kutekeleza wajibu wake kwa mujibu wa Sheria na Kanuni hizi; au

(r) anashindwa kuzingatia matakwa yoyote ya ulinzi na usalama akiwa kwenye bandari au bandari kavu;

anatenda kosa na, iwapo atatiwa hatiani na Mahakama, atawajibika –

(i) ikiwa ni kosa chini ya aya ya (a),(e),(k) au (m), kulipa faini isiyozidi shilingi milioni mbili au kifungo kisichozidi mwaka mmoja au vyote kwa pamoja.

(ii) ikiwa ni kosa chini ya aya ya (b),(c),(d), (f),(g),(h),(i),(j),(p),(q) au (r), kutozwa faini isiyopungua shilingi

milioni tano na isiyozidi shilingi milioni kumi au kifungo kisichopungua mwaka mmoja na kisichozidi miaka miwili au vyote kwa pamoja.

Adhabu ya jumla

57. Mtu yeyote anayekiuka masharti yoyote ya Kanuni hizi ambayo hakuna adhabu maalum iliyotolewa, anatenda kosa na, akitiwa hatiani, atatozwa faini isiyopungua shilingi milioni mbili na isiyozidi shilingi milioni ishirini au kifungo gerezani kisichopungua mwaka mmoja na kisichozidi miaka mitano au vyote kwa pamoja.

SEHEMU YA KUMI NA TATU
MASHARTI YA JUMLA

Ushughulikiaji wa malalamiko
GN. Na. 338 ya 2018

58. Mtu yeyote ambaye hajaridhishwa na uamuzi wa Shirika uliotolewa chini ya Kanuni hizi anaweza kutafuta suluhu kwa mujibu wa Kanuni za Wakala wa Meli Tanzania (Ushughulikiaji wa Malalamiko).

MAJEDWALI

JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA
WIZARA YA UJENZI NA UCHUKUZI
SHIRIKA LA UWAKALA WA MELI TANZANIA
TASAC

JEDWALI LA KWANZA

(Limetengenezwa chini ya kanuni ya 4(1) and (2), 5)

Fomu Na. 1

OMBI LA KIBALI CHA KUINGIA AU KUTOKA KWENYE BANDARI AU BANDARI KAVU

Tafadhali jaza taarifa inapohitajika:

1. Kibali cha: Kuingia ☐ Kutoka ☐

2. Maelezo ya Mtu:
Jina: …………………………………………………………………….
Nambari ya Kitambulisho: …………………… Mamlaka ya Utoaji: Mwisho wa Uhalali: …………….
AnwaniyaPosta na Makazi………………………………………………
Nambari ya simu: …………………………………
Anwani ya Barua pepe: ………………………………

3. Maelezo ya Mzigo:
Maelezo: ……………………………………………………………………
Kiasi: ……………………………………………………………………….
Uzito: ……………………………………………………………………...
Vipimo: ………………………………………………………………….
Asili ya shehena (k.m. Hatari/Hatari/Ukubwa): …………………..............
Aina ya Bidhaa Hatari: ………………………………………………
Madhumuni ya kuingiza/kutoka kwa shehena (kuagiza/kusafirisha nje/ kuhifadhi/kujaza/ kuweka vitu/ vingine [tafadhali taja]): ………………………………………………………………………
Hati ya usafirishaji inayofunika shehena (tafadhali ambatanisha): ……………………………

4. Maelezo ya: Gari ☐ Pikipiki ☐ Bajaji ☐ Baiskeli ☐

Nambari ya usajili: …………………………………………………

5. Maelezo ya Mali:
   Jina la Mmiliki au mwendeshaji: …………………………………………
   Ushahidi wa umiliki (tafadhali ambatanisha): ……………………………
   Maelezo: ………………………………………………………
   Kiasi: ………………………………………………………….
   Uzito/ Uwezo: ……………………………………………………
   Vipimo: …………………………………………………………………

6. Kusudi la mizigo au mali kuingia/ kutoka bandari au bandari kavu: ………………………………………

Ninakiri kwa ufahamu wangu na imani yangu kwamba taarifa zote zilizomo katika matumizi haya ni za kweli na sahihi. Ninajitolea kuarifu mabadiliko yoyote katika maelezo yoyote yaliyotolewa hapo.

Jina kamili: …………………………………………………………………

Nafasi /Cheo: ……………………………………………………………………

Sahihi/Muhuri……………………………………………Tarehe:……………..

HATUA YA MENEJIMENTI YA BANDARI AU BANDARI KAVU

1. Maombi yameidhinishwa ☐
2. Maombi Yamekataliwa ☐

Sababu ya kukataliwa: ……………………………………………

Jina:..……………………….. Cheo:………………

Saini: ……………………. Tarehe:……………..

(Mhuhuri)

JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA
WIZARA YA UJENZI NA UCHUKUZI
SHIRIKA LA UWAKALA WA MELI TANZANIA

Fomu Na. 2

OMBI LA KIBALI CHA MELI KUTIA NANGA KWENYE BANDARI AU BANDARI KAVU

(Limetengenezwa chini ya kanuni 8(1))

1. Jina la wakala wa meli:… ……………..

2. Anwani ya posta: …………………………………………………
Nambari ya simu.:……………………………Barua pepe: ....

3. Maelezo ya meli:
(a) Jina la meli
(b) Nambari ya usajili: ………………………………………………………
(c) Urefu :…………………………………………………………
(d) Beam/ Boriti: …………………………………………………………
(e) Draft: ………………………………………………………………
(f) Ishara ya Wito: ………………………………………………………..

4. Aina ya simu: (Biashara ya kawaida/ dharura kutokana na hatari ya bidhaa hatari/ dharura kutokana na hali ya kimatibabu/ dharura kutokana na sababu nyinginezo[Tafadhali taja]):
…………………………………… ……

5. Ikiwa asili ya simu ni ya dharura kutokana na hatari-
(a) taja asili ya Kanuni za IMDG zinazohusika: ………………………………
(b) itaje athari na usaidizi unaohitajika: ……………………………………….

6. Wakati Unaotarajiwa wa Kuwasili kwa Chombo: ………………………..

7. Taafia za mzigo:………………………… ……………………………..
(a) Maelezo: ……………………………………………………………...
(b) Kiasi: ……………………………………………………………………….
(c) Uzito: ………………………………………………………………………
(d) Vipimo: …………………………………………………………………….

8. Aina ya mzigo:
Mzigo wa hatari ☐ ukubwa kupita kiasi ☐ urefu kupita kiasi ☐

Viinua Vizito ☐ Nyingine: Taja ……………………………………………

9. Usafiri wa Bidhaa Hatari kwenye Usafiri: ☐ Yes ☐ No

Ikiwa Ndiyo: Bainisha aina: ……………………………………………………

Ninakiri kwa ufahamu wangu na imani yangu kwamba taarifa zote zilizomo katika matumizi haya ni za kweli na sahihi. Ninajitolea kuarifu mabadiliko yoyote katika maelezo yoyote yaliyotolewa hapo.

Jina kamili: ……………………………………………………………………………
Nafasi/Cheo: …………………………………………………………………………..

Sahihi/Muhuri……………………………………………Tarehe…………………………….

HATUA YA MENEJIMENTI YA BANDARI AU BANDARI KAVU

1. Maombi yameidhinishwa ☐
2. Maombi Yamekataliwa ☐

Sababu ya kukataliwa:………………………………….

Jina:..……………………………..   Cheo:…………...

Saini: ……………………….   Tarehe:………….

(Mhuhuri)

JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA
WIZARA YA UJENZI NA UCHUKUZI
SHIRIKA LA UWAKALA WA MELI TANZANIA

JEDWALI LA PILI

(Limetengenezwa chini ya kanuni ya 52(1))

INVESTIGATION REPORT CONTENT

LENGO

Lengo pekee la shughuli inayoongoza kwa ripoti chini ya udhibiti huu ni uchunguzi wa usalama. Kwa hivyo, pendekezo la usalama katika ripoti halitaleta dhana ya dhima au lawama na kwamba ripoti haijaandikwa, kwa mujibu wa maudhui na mtindo, kwa nia ya kutumika katika kesi za kisheria.

Ripoti hiyo haipaswi kurejelea hakuna ushahidi wa shahidi wala kuunganisha mtu yeyote ambaye amerejelewa kwenye ripoti na mtu ambaye ametoa ushahidi wakati wa uchunguzi wa usalama. Maudhui ya kimuundo ya ripoti ya uchunguzi yanapaswa kujumuisha maelezo yaliyoonyeshwa hapa chini kama mahitaji ya chini zaidi.

1.0 MUHTASARI

Sehemu hii inaeleza mambo ya msingi ya tukio: nini kilitokea, lini, wapi na jinsi lilivyotokea; pia inaeleza iwapo kifo chochote, majeruhi, uharibifu wa meli, mizigo, watu wengine au mazingira yametokea kama matokeo na ikiwa mmiliki wa meli/mmiliki wa mizigo/mmiliki wa mali aliyeathiriwa na tukio hilo anafahamishwa. Ushahidi wa maandishi, ushuhuda, picha/picha zinapaswa kuambatanishwa inapohitajika au inavyotumika.

2.0 MAELEZO YA TERMINAL HUSIKA KATIKA TUKIO HILO

Sehemu hii inapaswa kutoa jina la kituo, nambari ya leseni ya uendeshaji iliyotolewa na Shirika na uhalali, vibali muhimu vya kushughulikia na mamlaka husika ya umma ikiwa ni pamoja na GCLA, TAEC, Fire, kama inavyotumika kwa mujibu wa Kanuni hizi. Sehemu hii pia inapaswa kutaja majina na sifa za wafanyakazi wa uendeshaji (kwa wastaafu na wateja) waliohusika katika kazi wakati tukio lilipotokea na ushahidi wa sifa zilizoambatanishwa, uzoefu wao, ratiba zao za kazi kwa siku 7 zilizopita kabla ya tukio na matokeo. vipimo vya pombe kwa wafanyikazi.

Sehemu hii pia itataja hali ya utiifu thabiti wa wastaafu wa mahitaji ya usalama na mamlaka husika kwa mwaka 1 uliopita hadi sasa.

3.0 HABARI ZA UKWELI

Sehemu hii inaweza kurukwa ikiwa tukio halikutokea kwenye meli. Sehemu hii inajumuisha idadi ya sehemu tofauti, ikijumuisha, haswa, habari ifuatayo:

3.1. Maelezo ya meli Bendera/jisajili, Utambulisho,

(a) Umiliki na usimamizi,

(b) Maelezo ya ujenzi;

(c) Mizigo iliyoidhinishwa.

3.2. Maelezo ya safari

(a) Bandari za simu,

(b) Aina ya safari,

(c) Taarifa za mizigo,

(d) Manning.

3.3. Taarifa za majeruhi wa baharini au tukio

(a) Aina ya majeruhi au tukio la baharini;

(b) Tarehe na wakati,

(c) Nafasi na eneo la majeruhi au tukio la baharini;

(d) Mazingira ya nje na ya ndani;

(f) Data ya mambo ya binadamu,

(g) Madhara (kwa watu, meli, mizigo, mazingira, nyinginezo)

3.4. Ushiriki wa mamlaka ya pwani na majibu ya dharura

(a) Nani alihusika, Njia zilizotumika,

(b) Kasi ya mwitikio, Hatua zilizochukuliwa, Matokeo yaliyopatikana.

4.0 SIMULIZI

Sehemu hii hujenga upya majeruhi au tukio kupitia mfuatano wa matukio, kwa mpangilio wa wakati unaoongoza hadi, wakati na kufuatia majeruhi au tukio na kuhusika kwa kila muigizaji.

Vitendo maalum vya majibu kwa tarehe na wakati (katika masaa na dakika) ya terminal; mamlaka husika za umma, mtoa huduma wa bandari, watumiaji wa bandari na watumiaji wa huduma za bandari na wananchi kwa ujumla wapewe.

Sehemu hii pia inajumuisha maelezo yoyote muhimu ya uchunguzi wa usalama uliofanywa, ikiwa ni pamoja na matokeo ya mitihani au majaribio.

5.0 UCHAMBUZI

Sehemu hii inajumuisha sehemu kadhaa tofauti, zinazotoa uchanganuzi wa kila ajali, pamoja na maoni yanayohusiana na matokeo ya mitihani au majaribio yoyote muhimu yaliyofanywa wakati wa uchunguzi wa usalama na hatua yoyote ya usalama ambayo inaweza kuwa tayari imechukuliwa kuzuia ajali. na majeruhi. Inapaswa pia kuhesabu uzoefu kutoka kwa bandari zingine au bandari sawa hapo awali.

Sehemu hizi zinapaswa kushughulikia masuala kama vile:

(a) muktadha wa tukio na mazingira,

(b) vitendo na kuachwa potofu kwa binadamu, matukio yanayohusisha nyenzo hatari, athari za mazingira, hitilafu za vifaa na athari za nje;

(c) mambo yanayochangia yanayohusisha utendakazi zinazohusiana na mtu, shughuli za ubao wa meli, usimamizi wa ufuo, uhifadhi wa nyaraka na usahihi wa taarifa na ufaao wa mawasiliano au ushawishi wa udhibiti.

Uchanganuzi na maoni huwezesha ripoti kufikia hitimisho la kimantiki, ikibainisha sababu zote zinazochangia, ikiwa ni pamoja na zile zilizo na hatari ambazo ulinzi uliopo unaolenga kuzuia tukio la ajali, na/au zile zinazolenga kuondoa au kupunguza matokeo yake, hutathminiwa. kuwa ama haitoshi au kukosa.

Sehemu hii inapaswa kutaja athari za sera, ikiwa zipo.

6.0 HITIMISHO

Sehemu hii inaunganisha vipengele vilivyoanzishwa vinavyochangia na ulinzi unaokosekana au duni (nyenzo, utendakazi, ishara au utaratibu) ambao hatua za usalama zinapaswa kutayarishwa ili kuzuia maafa baharini.

7.0 MAPENDEKEZO YA USALAMA

Inapofaa, sehemu hii ya ripoti ina mapendekezo ya usalama yanayotokana na uchanganuzi na hitimisho na kuhusiana na maeneo fulani ya somo, kama vile sheria, muundo, taratibu, ukaguzi, usimamizi, afya na usalama kazini, mafunzo, kazi ya ukarabati, matengenezo, ufuo. msaada na majibu ya dharura.

Mapendekezo ya usalama yanaelekezwa kwa yale ambayo yanafaa zaidi kuyatekeleza, kama vile wamiliki wa meli, mameneja, mashirika yanayotambuliwa, mamlaka ya baharini, huduma za trafiki za vyombo vya habari, mashirika ya dharura, mashirika ya kimataifa ya baharini na taasisi za Ulaya, kwa lengo la kuzuia maafa ya baharini.

Sehemu hii pia inajumuisha mapendekezo yoyote ya muda ya usalama ambayo yanaweza kuwa yamefanywa au hatua zozote za usalama zilizochukuliwa wakati wa uchunguzi wa usalama.

Dodoma
18 Mei, 2023

MAKAME M. MBARAWA,
Waziri wa Ujenzi na Uchukuzi