TANGAZO LA SERIKALI Na. 496 la Tarehe 21/7/2023

SHERIA YA USAFIRI MAJINI,
(SURA YA 165)

KANUNI

(Zimetengenezwa chini ya kifungu cha 222)

KANUNI ZA USALAMA NA UONGOZAJI MELI ZA MWAKA 2023

MPANGILIO WA KANUNI

KanuniJina

SEHEMU YA KWANZA
MASHARTI YA UTANGULIZI

1. Jina.
2. Matumizi.
3. Tafsiri.

SEHEMU YA PILI
MASHARTI YA USALAMA WA UONGOZAJI

4. Huduma za utafutaji na uokoaji.
5. Uelekezaji wa meli.
6. Mfumo wa kuripoti meli.
7. Lugha ya mawasiliano melini.
8. Masharti yanayohusiana na muundo wa daraja, muundo na mpangilio wa mifumo ya uongozaji wa meli na vifaa na taratibu za madaraja.
9. Ulinganifu wa sukumaumeme.
10. Uidhinishaji, upimaji na viwango vya utendaji vya mifumo ya uongozaji meli na vifaa na kitunza taarifa za safari.
11. Masharti ya ubebaji wa mifumo na vifaa vya uongozaji meli.
12. Masafa marefu ya kufuatilia na kutambua meli.
13. Kitunza taarifa za safari.
14. Kanuni za Kimataifa za Ishara na Mwongozo wa IAMSAR.

15. Mwonekano wa chumba cha kuongozea meli.
16. Tafsiri ya mpango wa uhamisho wa rubani.
17. Vifaa na mpango wa uhamisho wa rubani.
18. Mipangilio stahiki ya uhamisho wa rubani.
19. Ngazi ya rubani.
20. Matumizi ya mipango ya uhamisho.
21. Matumizi ya mifumo ya udhibiti ya kufuatilia.
22. Uendeshaji wa gia ya usukani.
23. Upimaji na mazoezi ya gia za usukani.
24. Ramani za baharini na machapisho.
25. Kumbukumbu za shughuli za uongozaji meli na kuripoti kila siku.
26. Ishara za kuokoa maisha zitakazotumiwa na meli, ndege au mtu aliye katika dhoruba.
27. Vizuizi vya uendeshaji.
28. Taarifa za hatari.
29. Taarifa zinazohitajika katika taarifa za hatari. .
30. Wajibu na taratibu wakati wa hali ya dhoruba.
31. Uongozaji salama wa meli na kuepuka mazingira hatarishi.
32. Mamlaka ya nahodha.
33. Matumizi mabaya ya ishara za dhoruba.
34. Msamaha.
35. Msamaha au uondoaji.
36. Ulinganifu.
37. Idhini.

SEHEMU YA TATU
MASHARTI YA JUMLA

38. Makosa na adhabu.
39. Uzuiaji.
40. Tathmini na utoaji wa taarifa.

MAJEDWALI

SHERIA YA USAFIRI MAJINI,
(SURA YA 165)

KANUNI

(Zimetengenezwa chini ya kifungu cha 222)

KANUNI ZA USALAMA NA UONGOZAJI WA MELI ZA MWAKA 2023

SEHEMU YA KWANZA
MASHARTI YA UTANGULIZI

Jina

1. Kanuni hizi zitajulikana kama Kanuni za Usalama na Uongozaji wa Meli za Mwaka 2023.

Matumizi

2.-(1) Kanuni hizi zitatumika-
(a) kwa ajili ya kutekeleza Sura ya V ya Mkataba wa Usalama;
(b) kwa meli za Tanzania zinazofanya safari za kimataifa, popote zitakapokua;
(c) kwa meli zisizo za Tanzania wakati zikiwa katika maji ya Tanzania; na
(d) meli isiyo ya Tanzania ambayo inapeperusha bendera ya Nchi ambayo si mwanachama wa Mkataba wa Usalama na isingekuwa katika maji ya Tanzania isipokuwa kwa dhoruba ya hali ya hewa au mazingira yoyote ambayo nahodha, mmiliki au mkodishaji asingeweza kuzuia.

(2) Pale ambapo mtu anapokuwa ndani ya meli kutokana na mazingira yaliyoelezwa chini ya kanuni ndogo ya (1)(d), au wajibu aliopewa nahodha kubeba mabaki ya meli au mtu yeyote, mtu huyo hatazingatiwa kwa madhumuni ya matumizi ya meli kwa sharti lolote la Kanuni hizi.

(3) Bila kuathiri masharti ya jumla ya kanuni ndogo ya (1), Kanuni hizi hazitatumika kwa:
(a) meli za kivita au msaada wa kijeshi; au
(b) vyombo visivyo vya kibiashara

vinavyomilikiwa au kuendeshwa na Serikali.

Tafsiri

3. Katika Kanuni hizi, isipokua kama muktadha utahitaji vinginevyo-

TS. Na. 63 la 2019

"Aina A, B, C au D ya maji" maana yake ni maji yaliyoainishwa katika Kanuni za Ukomo wa Upakiaji za Usafiri Majini;

"AIS" maana yake ni Mfumo wa Utambulisho wa Kiotomatiki;

"bahari" maana yake ni mlango wa mto au mkono wa bahari lakini haijumuishi aina A, B, C au D ya maji;

"BNWAS" maana yake ni Mfumo wa Kengele ya Kuangalia Urambazaji;

"ECDIS" maana yake ni Maonyesho ya Chati ya Kielektroniki na Mfumo wa Taarifa;

"eneo la bahari A1" maana yake ni eneo, ndani ya mawasiliano ya simu ya redio ya angalau kituo kimoja cha pwani cha VHF ambamo zinapatikana taarifa endelevu za tahadhari za DSC, kama itakavyoelezwa na Serikali iliyo kwenye Mkataba;

"eneo la bahari A2" maana yake ni eneo, isipokua eneo la bahari A1, ndani ya mawasiliano ya simu ya redio ya angalau kituo kimoja cha pwani cha MF ambamo zinapatikana taarifa endelevu za tahadhari za DSC, kama itakavyoelezwa na Serikali iliyo kwenye Mkataba;

"eneo la bahari A3" maana yake ni eneo, isipokua maeneo ya bahari ya Al na A2, ndani ya mawasiliano ya INMARSAT satelaiti ya kijeosteshenari ambamo taarifa endelevu za tahadhari zinapatikana;

"eneo la bahari A4" maana yake ni eneo tofauti na maeneo ya bahari Al, A2 na A3;

"Eneo la Utafutaji na Uokoaji (SRR)" maana yake ni eneo la vipimo maalum vinavyohusika na kituo cha kuratibu uokoaji ambamo huduma za utafutaji na uokoaji hutolewa;

"IMO" maana yake ni Shirika la Bahari la Duniani;

"kampuni" maana yake ni mmiliki wa meli au shirika lingine lolote au mtu kama meneja, au mkodisha meli, ambaye amechukua jukumu la uendeshaji wa

meli kutoka kwa mmiliki wa meli na ambaye kwa kuchukua jukumu hilo amekubali kuchukua majukumu na wajibu uliowekwa na Kanuni ya Kimataifa ya Usimamizi wa Usalama;

"mamlaka ya nchi nyingine" maana yake ni Serikali ya Nchi ambayo meli ina haki ya kupeperusha bendera yake;

"meli ya abiria" maana yake ni meli inayobeba abiria zaidi ya ishirini;

"Meli ya Tanzania" maana yake ni meli iliyosajiliwa au kupewa leseni chini ya masharti ya Sheria, katika bandari ya Jamhuri ya Muungano;

"Mkataba wa Kimataifa" maana yake ni Mkataba wa Kimataifa kuhusu Usalama wa Maisha Baharini, 1974 na Itifaki zake za 1978 na 1988, pamoja na marekebisho au mabadiliko yake kama yanavyotumika Tanzania;

"Mwongozo wa IAMSAR" maana yake ni Mwongozo wa Kimataifa wa Utafutaji na Uokoaji wa Anga na Baharini ulioridhiwa na Nchi Wanachama wa Shirika la Bahari Duniani na Shirika la Kimataifa la Usafiri wa Anga mwaka 2000;

"Nchi ya Mkataba wa Usalama" maana yake ni Nchi ambayo Serikali yake imeridhia matumizi ya Mkataba wa Usalama na ambayo haijaukataa Mkataba huo, au eneo la Nchi hiyo ambalo Mkataba huo unatumika na kuendelea kutumika;

"Notisi ya Usafiri Majini" maana yake ni Notisi ya Usafiri Majini iliyotolewa na Msajili na inajumuisha rejea ya nyaraka yoyote inayorekebisha au kubadili Notisi hiyo;

"safari ya kimataifa" maana yake ni safari kutoka bandari au sehemu katika Jamhuri ya Muungano hadi bandari au sehemu nje ya mipaka ya Jamhuri ya Muungano, au kinyume chake;

Sura ya 165 "Sheria" maana yake ni Sheria ya Usafiri Majini;

Sura ya 415 "Shirika" maana yake ni Shirika la Uwakala wa Meli Tanzania lililoanzishwa kwa mujibu wa kifungu cha 4 cha Sheria ya Wakala wa Meli Tanzania;

"S-VDR" maana yake ni Kinasa Taarifa za Safari

Kilichorahisishwa;

TS. Na. 196 la 2005

"tani za jumla" maana yake ni tani za jumla zilizothibitishwa chini ya kanuni za 6 na 12(1) za Kanuni za Tani za Meli za Usafiri Majini;

"ukaguzi wa kwanza wa vifaa vya usalama" maana yake ni ukaguzi wa kwanza wa kila mwaka, ukaguzi wa kwanza wa mara kwa mara au ukaguzi wa kwanza wa kuhuisha vifaa vya usalama, chochote cha kwanza kilichofikia mwisho baada ya tarehe 1 Julai 2004 na, kwa nyongeza, kuhusiana na meli inayojengwa, ukaguzi wa awali;

"urefu wa meli" maana yake ni urefu wake wa jumla;

"vyombo vinavyotembea baharini" maana yake ni kufanya kazi nje ya Maji ya Kipengele A, B, C au D;

TS. Na. 63 la 2019

"vyombo vya starehe" maana yake ni vyombo vya starehe kama vilivyoainshwa katika Kanuni za Ukomo wa Upakiaji za Usafiri Majini; na

"Waziri" maana yake ni Waziri mwenye dhamana na usafiri majini.

SEHEMU YA PILI
MASHARTI YA USALAMA WA UONGOZAJI

Huduma za utafutaji na uokoaji

4.-(1) Shirika litahakikisha kwamba taratibu muhimu zinawekwa kwa ajili ya mawasiliano wakati wa dhoruba katika Eneo la Utafutaji na Uokoaji Tanzania na kwa ajili ya uokoaji wa watu walio katika dhoruba baharini karibu na mwambao wake.

(2) Taratibu zilizorejewa katika kanuni ndogo ya (1) zitajumuisha uanzishaji, uendeshaji na matengenezo ya vifaa vya utafutaji na uokoaji kama inavyoweza kuwa halisia na muhimu, kwa kuzingatia wingi wa vyombo vinavyotembea baharini na hatari za uongozaji vyombo na kadri inavyowezekana, kutoa njia za kutosha za kuanisha na kuokoa watu.

(3) Shirika litatoa taarifa kwa IMO kuhusu vifaa vya utafutaji na uokoaji vilivyopo na mipango ya mabadiliko yake, kama ipo.

(4) Meli ya abiria itakuwa na mpango wa ushirikiano na huduma zinazofaa za utafutaji na uokoaji

melini wakati wa dharura itakayoandaliwa kwa ushirikiano kati ya meli, kampuni na huduma za utafutaji na uokoaji.

(5) Mpango unaorejewa chini ya kanuni ndogo ya (4) utapaswa-

(a) kujumuisha masharti ya majaribio ya mara kwa mara yatakayofanywa ili kupima ufanisi wake; na

(b) kutayarishwa kwa kuzingatia miongozo iliyoandaliwa na IMO.

Uelekezaji wa meli

5.-(1) Meli itatumia mfumo wa lazima wa uelekezaji meli ulioridhiwa na IMO kama inavyotakiwa kwa kundi au mizigo iliyobebwa na kwa mujibu wa masharti yaliyopo isipokuwa kama kuna sababu za lazima za kutotumia mfumo fulani wa uelekezaji meli.

(2) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1), sababu yoyote ya kutotumia iliyotolewa itarekodiwa kwenye kitabu rasmi cha kumbukumbu melini.

Mfumo wa kuripoti meli

6.-(1) Meli, aina ya meli au meli inayobeba aina fulani ya mizigo itatumia mfumo wa taarifa uliopitishwa na kutekelezwa kwa mujibu wa miongozo na vigezo vilivyoandaliwa na IMO kwa kuzingatia masharti ya mfumo huo.

(2) Nahodha atazingatia masharti ya mfumo uliopitishwa wa kuripoti meli na kutoa taarifa zote zinazohitajika kwa mamlaka husika kwa mujibu wa masharti ya mfumo huo

Lugha ya mawasiliano melini

7.-(1) Mmiliki wa meli au nahodha atachagua na kuanzisha lugha ya mawasiliano ambayo itarekodiwa kwenye kitabu rasmi cha kumbukumbu melini ili kuhakikisha:

(a) utendaji bora katika masuala ya usalama; na

(b) kwamba kila baharia anaelewa na anatoa amri, maelekezo na ripoti katika lugha hiyo.

(2) Pale ambapo lugha ya mawasiliano siyo Kingereza, mipango na orodha zote zinazohitajika kuchapishwa zitajumuisha tafsiri katika lugha ya mawasiliano.

(3) Kingereza kitatumika kwenye daraja kama lugha ya mawasiliano kwa mawasiliano ya usalama kutoka daraja hadi daraja na kutoka daraja hadi ufukwe na pia kwa mawasiliano ndani ya meli kati ya rubani na wafanyakazi wanaolinda daraja.

(4) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (3), Maneno ya Kawaida ya Mawasiliano ya Baharini katika waraka wa IMO.794, kama ulivyorekebishwa yanaweza kutumika, isipokuwa yale yanaohusika moja kwa moja katika mawasiliano yanayotumika kwa kawaida tofauti na Kiingereza.

Masharti yanayohusiana na muundo wa daraja, muundo na mpangilio wa mifumo ya uongozaji wa meli na vifaa na taratibu za madaraja

8. Uamuzi ambao unafanywa kwa madhumuni ya kutumia masharti ya kanuni za 11, 15, 21, 22, 24 na 25 ya Kanuni hizi na yanayoathiri muundo wa daraja, muundo na mpangilio wa mifumo na vifaa vya uongozaji meli kwenye daraja utachukuliwa kwa lengo la-

(a) kuwezesha kazi zinazopaswa kufanywa na timu ya daraja na rubani katika kufanya tathimini kamili ya hali na kuendesha meli kwa usalama kwa kuzingatia hali zote za uendeshaji;
(b) kukuza usimamizi bora na salama wa rasilimali za daraja;
(c) kuwezesha timu ya daraja na rubani kupata ufikiaji rahisi na endelevu wa taarifa muhimu ambayo inawasilishwa kwa njia iliyo wazi na isiyo na utata, kwa kutumia alama sanifu na mifumo ya usimbaji kwa udhibiti na maonyesho;
(d) kuonyesha hali ya utendajikazi wa vitendaji otomatiki na vipengele vilivyounganishwa, mifumo au mifumo midogo;
(e) kuruhusu uchakataji wa haraka, endelevu na wa ufanisi wa habari na kufanya maamuzi na timu ya daraja na rubani;
(f) kuzuia au kupunguza kazi nyingi au zisizo za lazima na hali yoyote au usumbufu kwenye daraja ambao unaweza kusababisha uchovu au kuingilia umakini wa timu ya daraja na rubani; na

(g) kupunguza hatari ya makosa ya kibinadamu na kugundua hitilafu kama ikiwa itatokea, kupitia mifumo ya ufuatiliaji na kengele, kwa wakati kwa timu ya daraja na rubani kuchukua hatua zinazofaa.

Ulinganifu wa sukumaumeme

9.-(1) Mmiliki wa meli atahakikisha kuwa vifaa vya umeme na vya kielektroniki kwenye daraja au karibu na daraja, kwenye meli zilizojengwa tarehe 1 Julai 2002 au baada ya hapo, vinafanyiwa majaribio ya ulinganifu ya sukumaumeme kwa kuzingatia mapendekezo yaliyoridhiwa na IMO.

(2) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1), vifaa vya umeme na vya kielektroniki vitawekwa ili uoanishaji wa sukumaumeme usiathiri utendakazi unaofaa wa mifumo na vifaa vya uongozaji meli.

(3) Vifaa vya umeme na vya kielektroniki vya kubebeka havitatumika kwenye daraja iwapo vitaathiri utendakazi sahihi wa mifumo na vifaa vya uongozaji meli.

Uidhinishaji, upimaji na viwango vya utendaji vya mifumo ya uongozaji meli na vifaa na kinasa data cha safari

10.-(1) Mifumo na vifaa vinavyohitajika kukidhi masharti ya kanuni za 11, 12 na 13, vitakuwa vya aina iliyoidhinishwa na Shirika.

(2) Shirika litaidhinisha kitunza taarifa za safari, mfumo wa uongozaji meli na vifaa vinavyohitajika ili kukidhi mahitaji ya mifumo na vifaa vya uongozaji meli.

(3) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (2), mifumo na vifaa, ikijumuisha mipangilio inayohusiana na kuhifadhi, inapohitajika, iliyosimikwa tarehe 1 Julai 2002 au baada ya hapo, kutekeleza masharti ya kiutendaji ya kanuni za 11, 12 na 13, itazingatia viwango vya utendaji visivyo chini ya viliyoridhiwa na IMO.

(4) Pale ambapo mfumo na vifaa vinawekwa au kuongezwa kwenye meli iliyojengwa kabla ya tarehe 1 Julai 2002, mfumo na vifaa hivyo vitazingatia masharti ya kanuni ndogo ya (3).

(5) pale ambapo vifaa ambavyo viwango vyake vya utendaji vimetengenezwa vinabebwa kwenye meli kama nyongeza ya vifaa vilivyorejewa chini ya kanuni ndogo ya (3), vifaa hivyo vitatakiwa kupata idhini ya Shirika na

vitazingatia viwango vya utendaji ambavyo si chini ya vilivyoridhiwa na IMO.

(6) Mfumo wa kutunza taarifa za safari ikijumuisha vitambuzi vitatakiwa kufanyiwa majaribio kila mwaka ya utendaji yatakayofanywa na kituo cha kupima au kutoa huduma kilichoidhinishwa.

(7) Jaribio la kila mwaka la utendaji lililorejewa chini ya kanuni ndogo ya (6), litafanywa ili kuthibitisha usahihi, muda na urejeshaji wa data iliyorekodiwa.

(8) Jaribio na ukaguzi litafanywa ili kubaini utengenezaji wa mitambo na vifaa vya ulinzi vilivyowekwa kusaidia utambuzi.

(9) Kituo cha upimaji kitatoa cheti cha uzingatiaji kitakachoeleza tarehe ya kuzingatia na viwango vya utendaji vinavyotumika, na nakala ya cheti hicho itawekwa melini.

(10) Mfumo wa utambulisho utatakiwa kufanyiwa jaribio la mwaka litakalofanywa na mpimaji aliyeidhinishwa au kituo cha upimaji au utoaji huduma.

(11) Jaribio chini ya kanuni ndogo ya (10) litafanywa ili-

(a) kuthibitisha usahihi wa upangaji taarifa melini;

(b) kubadilisha data sahihi kwa vitambuzi vilivyounganishwa; na

(c) kuthibitisha utendaji wa redio kwa kipimo cha masafa ya redio na jaribio la hewani.

(12) Kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (11), nakala ya ripoti ya majaribio itahifadhiwa kwenye meli.

Masharti ya ubebaji wa mifumo na vifaa vya uongozaji meli

11.-(1) Meli pasipo kujali ukubwa itakuwa na vifaa na mifumo ifuatayo ya kuongozea meli:

(a) dira ya kawaida ya sumaku iliyorekebishwa ipasavyo, au njia nyingine, zisizotegemea usambazaji wowote wa nishati ili kubainisha kichwa cha meli na kuonyesha usomaji kwenye sehemu kuu ya usukani;

(b) pelorasi au kifaa cha kubeba dira, au njia nyingine, zisizotegemea usambazaji wowote wa nishati kwenye safu ya upeo wa digrii 360;

(c) njia za kurekebisha uelekeo ili kuwa sahihi

wakati wote; na

(d) chati na machapisho ya baharini kupanga na kuonyesha njia ya meli kwa safari iliyokusudiwa na kupanga na kufuatilia nafasi katika safari yote na katika suala hili:

(i) ECDIS itakubalika kama inakidhi mahitaji ya chati ya ubebaji chini ya aya hii;

(ii) meli inayofanya safari za kimataifa-

(aa) itazingatia mahitaji ya ubebaji kwa ECDIS kama ilivyo katika kanuni V/19.2.10 ya Mkataba wa Usalama;

(bb) itakuwa na mipango ya kuhifadhi ili kukidhi mahitaji ya utendaji chini ya aya hii ikiwa jukumu hili linatimizwa kwa sehemu au kikamilifu kwa njia ya kielektroniki;

(cc) itatumia karatasi zinazofaa za chati za baharini kama sehemu ya kuhifadhi endapo utaratibu wa ECDIS hauwezi kuhifadhi kielektroniki; na

(dd) itatumia utaratibu mwingine wa uhifadhi wa ECDIS kukidhi matakwa ya kiambatisho cha 6 cha azimio 817(19) la IMO endapo ni muhimu;

(e) kipokezi cha mfumo wa kimataifa wa satelaiti wa uongozaji meli au mfumo wa uongozaji meli wa redio ya nchi kavu, au njia nyingine, zinazofaa kutumika wakati wote katika safari iliyokusudiwa kuanzisha na kuboresha nafasi ya meli kwa njia za kiotomatiki;

(f) rada ya kuakisi, au njia nyingine kwa meli ya jumla ya tani 150 na zaidi ili kuwezesha kugundua kwa meli inayotembea kwa rada kwa GHz 9 na 3;

(g) mfumo wa mapokezi ya sauti, au njia nyingine

ambapo daraja la meli limefungwa kikamilifu isipokuwa kama Shirika limeamua vinginevyo, ili kumwezesha afisa anayesimamia uongozaji meli kusikia mawimbi ya sauti na kuamua mwelekeo wake; na

(h) simu au njia nyingine, za kuwasilisha taarifa kwenye eneo la dharura, iwapo inahusika.

(2) Meli ya mizigo ya jumla ya tani 150 na zaidi na meli za abiria bila kujali ukubwa, pamoja na masharti ya kanuni ndogo ya (1), itafungwa-

(a) dira ya sumaku ya ziada inayoweza kubadilishana na dira ya sumaku, au njia nyingine za kutekeleza kazi iliyorejewa katika kanuni ndogo ya (1)(a) kwa njia ya kubadilisha au kudurufu kifaa;

(b) taa ya mchana inayoashiria, au njia nyingine za kuwasiliana kwa mwanga wakati wa mchana na usiku kwa kutumia chanzo cha nishati ya umeme isiyotegemea usambazaji wa umeme wa meli pekee;

(c) BNWAS, itakayokuwa inafanya kazi wakati wote meli za mizigo za tani 150 za jumla na zaidi na za abiria pasipo kujali ukubwa, zinapokuwa safarini.

(3) Meli ya mizigo ya jumla ya tani 300 na zaidi na meli ya abiria pasipo kujali ukubwa, pamoja na masharti ya kanuni ndogo ya (2) itafungwa-

(a) kifaa cha kutoa sauti au njia nyingine za kielektroniki za kupima na kuonesha kina cha maji kilichopo;

(b) rada ya GHz 9, au njia nyingine za kutathmini na kuonyesha kiwango na uwezo wa vipitishio vya rada na vyombo vingine vya ardhini, vizuizi, maboya, ukingo wa pwani na alama za uongozaji kwa ajili ya kusaidia katika uongozaji na kuepuka kugongana;

(c) kifaa cha kusaidia kupanga kielektroniki, au njia nyingine, ya kupanga kielektroniki, uwezo wa shabaha ili kutathmini hatari ya kugongana;

(d) kifaa cha kupimia kasi na umbali, au njia

nyingine, za kuonesha kasi na umbali kupitia maji;

(e) kifaa cha kusambaza au kilichorekebishwa ipasavyo au njia nyingine za kusambaza taarifa kwa ajili ya kuweka kifaa kilichorejewa chini ya aya (b) na (c) na kanuni ndogo ya (4).

(4) Meli ya mizigo ya jumla ya tani 300 na zaidi inayofanya safari za kimataifa, meli ya mizigo ya jumla ya tani 500 na zaidi ambayo haijihusishi na safari za kimataifa na meli ya abiria, pasipo kujali ukubwa, inatakiwa kufungwa AIS.

(5) AIS itapaswa-

(a) kutoa yenyewe kwa vituo vya ufukweni vilivyo na vifaa, taarifa za meli nyingine na ndege, ikijumuisha utambulisho wa meli, aina, nafasi, mwendo, kasi, hali ya uongozaji na taarifa nyingine zinazohusu usalama;

(b) kupokea yenyewe taarifa kutoka kwa meli iliyofungwa vifaa vinavyofanana.

(c) kufuatilia meli; na

(d) kubadilishana data na vifaa vya ufukweni.

(6) Masharti ya kanuni ndogo ya (5) hayatatumika kwa mazingira ambapo mikataba ya kimataifa, kanuni au viwango vinalinda taarifa za uongozaji.

(7) Nahodha ataendesha meli kwa mujibu wa miongozo iliyotolewa na IMO kwa matumizi ya undeshaji wa AIS melini kama ilivyoainishwa katika Jedwali la Kwanza la Kanuni hizi.

(8) Meli iliyofungwa AIS itadumisha mfumo katika uendeshaji wakati wote isipokuwa pale ambapo makubaliano ya kimataifa, kanuni au viwango vimetoa ulinzi wa taarifa za uongozaji meli.

(9) Meli yenye uzito wa jumla ya tani 500 na kuendelea, pamoja na kukidhi matakwa ya kanuni ndogo ya (3), isipokuwa matakwa ya kanuni ndogo ya (3)(c), (e) na (4), itakuwa na-

(a) dira ya gairo, au njia nyingine, ya kubaini na kuonyesha kwa njia zisizo za sumaku zinazoweza kusomeka kwa usahihi na nahodha, kwenye usukani na kusambaza taarifa kwa ajili

ya kuingiza kwenye kifaa kinachorejewa chini ya kanuni ndogo za (3)(b) na (4) na aya (e);

(b) kirudio cha dira ya gairo, au njia nyingine, za kutoa taarifa kwa kuona wakati wa dharura ikiwa nafasi ya usukani imetolewa;

(c) dira ya gairo yenye kirudio, au njia nyingine, ya kuchukua taarifa, kuhusu upeo wa macho ya digrii 360 kwa kutumia dira ya gairo au njia nyingine zilizorejewa chini ya aya (a) na meli ya jumla ya tani 1,600 na zaidi italazimika kuwekewa njia hizo endapo ni muhimu;

(d) usukani, propela, msukumo na viashiria vya aina ya uendeshaji, au njia nyingine za kubaini na kuonyesha pembe ya usukani, mzunguko wa propela, nguvu na mwelekeo wa msukumo na pale itakapohitajika, nguvu na mwelekeo wa msukumo na aina ya uendeshaji vyote visomeke kutoka upande unaosomeka; na

(e) kifaa cha kusaidia kufuatilia chenyewe au njia nyingine, zenye shabaha nyingine kwa ajili ya kubaini vihatarishi vya kugongana.

(10) Kushindwa kwa kipande kimoja cha kifaa hakutapunguza uwezo wa meli kukidhi matakwa ya kanuni ndogo ya (1)(a), (b) na (d) kwa meli isiyopungua jumla ya tani 500.

(11) Meli yenye jumla ya tani 3,000 na zaidi, pamoja na masharti ya kanuni ndogo ya (9), itakuwa na-

(a) rada ya GHz 3 au itakapochukuliwa kuwa inafaa na Shirika rada ya pili ya GHz 9, au njia nyingine za kubaini na kuonyesha kiwango na uwezo wa vyombo vingine vya ardhini, vizuizi, maboya, ufu alama za ufukweni na uongozaji wa kusaidia katika uongozaji na katika kuepusha kugongana, ambazo zinafanya kazi kwa kujitegemea, kwa zile zinazorejewa chini ya kanuni ndogo ya (5)(b); na

(b) usaidizi wa pili wa kufuatilia yenyewe, au njia nyingine za kupanga yenyewe kiwango na uwezo wa shabaha ya kubaini vihatarishi vya kugongana ambavyo vinafanya kwa

kujitegemea, kwa zile zilizorejewa chini ya kanuni ndogo ya (9)(e).

(12) Meli ya jumla ya tani 10,000 na kuendelea, pamoja na masharti ya kanuni ndogo ya (11), isipokuwa kanuni ndogo ya (11)(b), itakuwa na-

(a) rada ya kusaidia kupanga yenyewe, au njia nyingine, ya kupanga yenyewe kiwango na uwezo wa 20 wa shabaha nyingine,, zilizounganishwa kwenye kifaa kuonyesha kasi na umbali kupitia maji, kwa ajili ya kubaini vihatarishi vya kugongana na kuchochea kujaribu kuendesha; na

(b) mfumo wa udhibiti, ufuatiliaji, au njia nyingine, za kudhibiti yenyewe na kuweka kwenye njia iliyonyooka.

(13) Meli yenye jumla ya tani 50,000 na zaidi, pamoja na masharti ya kanuni ndogo ya (12), itakuwa na-

(a) kiwango cha kiashiria cha kugeuka, au njia nyingine, ya kubaini na kuonyesha kiwango cha kugeuka; na

(b) kifaa cha kupimia kasi na umbali, au njia nyingine, ya kuonyesha kasi na umbali kuhusu uwezo wa uelekeo wa mbele na pembeni.

Masafa marefu ya kufuatilia na kutambua meli

12.-(1) Mmiliki wa meli au mmiliki wa kifaa cha uchimbaji baharini kinachohamishika na nahodha au mwendeshaji wa kifaa cha uchimbaji baharini kinachohamishika atahakikisha kuwa, mfumo wa kutambua na kufuatilia meli za kimataifa umewekwa katika aina ifuatayo ya meli au kifaa kinachohusika katika safari za kimataifa:

(a) meli ya abiria, ikijumuisha chombo cha mwendo kasi;

(b) meli za mizigo ikijumuisha chombo cha mwendo kasi, cha jumla ya tani 300 na zaidi; na

(c) kifaa cha uchimbaji baharini kinachohamishika.

(2) Kwa madhumuni ya kanuni hii, neno meli linajumuisha meli ya abiria na mizigo, chombo cha mwendo kasi na kifaa cha uchimbaji kinachohamishika ambacho kinatakiwa kukidhi masharti ya kanuni hii.

(3) Meli, bila kujali tarehe ya ujenzi, iliyofungwa AIS na kuendeshwa ndani ya eneo la bahari A1 pekee, haitatakiwa kukidhi masharti ya kanuni hii.

(4) Meli chini ya kanuni ndogo ya (1), zitasambaza zenyewe taarifa za kutambua na kufuatilia meli kama ifuatavyo:

(a) utambulisho wa meli;
(b) nafasi ya meli katika latitudo na longitudo; na
(c) tarehe na muda wa nafasi iliyotolewa.

(5) Mfumo na vifaa vinavyotumika kukidhi masharti ya kanuni hii vitapaswa-

(a) kuzingatia viwango vya utendaji na mahitaji ya kiutendaji ambayo si chini ya yale yaliyoridhiwa na IMO;
(b) kuwa vya aina iliyoidhinishwa na Shirika; na
(c) kuwa na uwezo wa kuzimwa melini au kuwa na uwezo wa kusitisha mgawanyo wa taarifa za mfumo wa kutambua na kufuatilia meli za kimataifa-
  (i) pale ambapo mikataba ya kimataifa, kanuni au viwango vinatoa taratibu za ulinzi wa taarifa za urambazaji; au
  (ii) katika mazingira ya kipekee na kwa muda mfupi iwezekanavyo iwapo uendeshaji utachukuliwa na nahodha kuathiri usalama au ulinzi wa meli, nahodha atapaswa-
    (aa) kulitaarifu Shirika bila kuchelewa;
    (bb) kuweka kumbukumbu ya shughuli za uendeshaji meli na matukio yanayotunzwa kwa mujibu wa kanuni ya 25;
    (cc) kubainisha sababu za uamuzi huo na kuonesha kipindi ambacho mfumo au kifaa kilizimwa.

Kitunza taarifa za safari

13.-(1) Meli ya abiria na meli ya mizigo yenye uzito wa jumla ya tani 3,000 na zaidi inayojihusisha katika

safari yoyote, ili kusaidia katika uchunguzi wa majanga, itawekwa Kitunza Taarifa za Safari.

(2) Meli ya mizigo itawekwa Kitunza Taarifa za Safari ambacho kinaweza kuwa S-VDR kusaidia katika uchunguzi wa majanga.

(3) Shirika linaweza kusamehe meli tofauti na meli ya abiria aina ya ro-ro iliyojengwa kabla ya tarehe 1 Julai, 2002 kuwekewa Kitunza Taarifa za Safari pale ambapo itaweza kubainisha kuwa kuingiliana kwa Kitunza Taarifa za Safari na vifaa vilivyopo kwenye meli ni jambo lisilowezekana.

Kanuni za Kimataifa za Ishara na Mwongozo wa IAMSAR

14.-(1) Meli ya jumla ya tani 500 na zaidi inayojihusisha na safari za kimataifa zinazohitajika kuwa na miundobinu ya redio itatakiwa kubeba Kanuni mpya za Kimataifa za Ishara.

(2) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1), Kanuni za Kimataifa za Ishara zitabebwa na meli nyingine yoyote ambayo, kwa maoni ya Shirika, ina hitaji la kuzitumia.

(3) Meli itabeba nakala mpya ya Toleo la III ya Mwongozo wa IAMSAR.

Mwonekano wa chumba cha kuongozea meli

15.-(1) Meli isiyopungua mita 55 kwa urefu, iliyojengwa wakati au baada ya tarehe 1 Julai 1998, itazingatia masharti yafuatayo kuhusiana na mwonekano wa chumba cha kuongozea meli:

(a) mwonekano wa uso wa bahari kutoka eneo la kufuatilia na kuelekeza meli hautafichwa na urefu wa meli zaidi ya mbili, au mita 500, chochote kilicho pungufu, kwa digrii 10 kila upande katika hali zote za ukame, kusawazisha na kustahi mizigo;

(b) sehemu isiyoonekana iliyosababishwa na shehena, gia ya mizigo au vizuizi vingine nje ya gurudumu la mhimili ambayo inazuia mwonekano wa uso wa bahari kama inavyoonekana kutoka eneo la kufuatilia, haitazidi digrii 10;

(c) jumla ya eneo lisiloonekana haitazidi digrii 20;

(d) eneo linaloonekana kwa ufasaha kati ya eneo

lisiloonekana litakuwa angalau digrii 5;

(e) katika muonekano ulioainishwa chini ya kanuni hii, kila sehemu isiyoonekana haitazidi digrii 5;

(f) eneo la katikati kutoka eneo la upande wa kufuatilia litaongezwa juu ya eneo la nusu duara lisilopungua digrii 225, kutoka mbele kulia hadi digrii isiyopungua 22.5 nyuma ya kila upande wa meli;

(g) kutoka kila bawa la daraja la mlalo wa kuona utaongezwa juu ya eneo la nusu duara angalau digrii 225, kutoka angalau digrii 45 kwenye upande unaoelekeana kupitia mbele na kutoka mbele kwenda nyuma kupitia digrii 180 upande huo huo wa meli;

(h) kutoka sehemu ya usukani eneo la muonekano wa usawa utaongezwa juu ya nusu mduara kutoka mbele kulia hadi angalau digrii 60 kila upande wa meli;

(i) upande wa meli utaonekana kutoka kwenye bawa la daraja;

(j) urefu wa ukingo wa chini wa madirisha ya mbele ya chumba cha kuongozea meli juu ya sakafu ya chumba cha kuongozea meli utawekwa chini iwezekanavyo na ukingo wa chini hautazuia mwonekano wa mbele;

(k) ukingo wa juu wa madirisha ya mbele ya chumba cha kuongozea meli utaruhusu muonekano wa mbele kwa usawa, kwa mtu mwenye urefu wa jicho wa milimita 1,800 juu ya sakafu ya eneo la kuongozea meli katika sehemu ya kufuatilia mwenendo wa meli, wakati meli inapokuwa kwenye hali mbaya ya hewa;

(l) Shirika, likiridhika kwamba urefu wa macho wa milimita 1,800 haukubaliki na hauna uhalisia, linaweza kuruhusu kupunguzwa kwa urefu wa jicho lakini siyo chini ya milimita 1,600;

(m) madirisha yatakidhi masharti yafuatayo:

(i) madirisha ya mbele ya chumba cha kuongozea meli yatainuliwa kutoka

sehemu ya juu iliyo wima nje, kwa pembe isiyopungua digrii 10 na isiyozidi digrii 25 kuepuka kuakisi;

(ii) uundaji kati ya madirisha ya chumba cha kuongozea meli utawekwa kwa kiwango cha chini na hautawekwa mbele ya kituo chochote cha kazi;

(iii) madirisha yanayozuia mwanga hayatawekwa; na

(iv) mwonekano mzuri kupitia angalau madirisha mawili ya mbele ya chumba cha kuongozea meli na kutegemea muundo wa daraja, nyongeza ya namba ya dirisha lenye muonekano mzuri itatolewa wakati wote, pasipo kujali hali ya hewa.

(2) Meli iliyojengwa kabla ya tarehe 1 Julai 1998, endapo inawezekana, itakidhi masharti ya kanuni ndogo ya (1)(a), (b), (c), (d) na (e), isipokuwa, mabadiliko ya muundo au nyongeza ya vifaa vinaweza visihitajike.

(3) Kwenye meli ya muundo usio wa kimkataba ambayo, kwa maoni ya Shirika, haiwezi kuzingatia kanuni hii, utaratibu utatolewa kufikia kiwango cha mwonekano ambacho ni karibu kama inavyowezekana kwa kile kilichoainishwa kwenye kanuni hii.

(4) Bila kujali masharti ya kanuni ndogo ya (1)(a), (f), (g) na (h), kubadilisha maji yanayobebwa kwenye meli kunaweza kufanyika ilimradi-

(a) nahodha amethathmini kuwa ni salama kufanya hivyo na kwa kuzingatia ongezeko lolote katika sekta au punguzo sambamba la muonekano kutoka kwenye uendeshaji kuhakikisha kwamba muonekano unaofaa unadumishwa muda wote;

(b) uendeshaji unafanywa kwa mujibu wa mpango wa usimamizi wa maji yanayobebwa kwenye meli, kwa kuzingatia mapendekezo kuhusu kubadilisha maji yanayobebwa kwenye meli ulioidhinishwa na IMO; na

(c) kuanza na kusitishwa kwa uendeshaji kunarekodiwa kwenye kukumbukumbu ya meli

zinazofanya shughuli za uendeshaji meli kwa mujibu wa kanuni ya 25.

Mpango wa matumizi ya uhamisho wa rubani

16.-(1) Meli inayojihusisha kwenye safari ambazo rubani anaweza kuajiriwa itapewa mpango wa uhamisho wa rubani.

(2) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1), Shirika litatumia tafsiri zifuatazo kwa neno lililowekwa linapotumika kwa masharti ya kanuni za 18, 19, 20 na 21:

(a) kwa meli ambayo mkataba wa ujenzi umewekwa tarehe 1 Julai 2012 au ikiwa hakuna mkataba, iliyojengwa mnamo au baada ya 1 Julai 2012, "iliyosimikwa mnamo au baada ya tarehe 1 Julai, 2012" inamaanisha uwekaji wowote kwenye meli; na

(b) kwa meli tofauti na zilizoainishwa katika aya (a), "iliyosimikwa mnamo au baada ya tarehe 1 Julai 2012" maana yake ni tarehe ya Mkataba ya kuwasili kwa mfumo, kama inavyohusika, kwenye meli mnamo au baada ya tarehe 1 Julai, 2012 au, endapo hakuna tarehe ya Mkataba ya kuwasili, kuwasili kwa mfumo husika, kwa ujumla wake au kwa vipande binafsi kwenye meli mnamo au baada ya tarehe 1 Julai, 2012.

Vifaa na mpango wa uhamisho wa rubani

17.-(1) Vifaa na mipango ya uhamisho wa rubani iliyosimikwa mnamo au baada ya tarehe 1 Julai, 2012 itazingatia miongozo iliyoidhinishwa na Shirika kama ilivyoainishwa katika Jedwali la Pili la Kanuni hizi.

(2) Isipokuwa kama imeelezwa vinginevyo, vifaa na mpango wa uhamisho wa rubani ambao ulitolewa kwenye meli kabla ya tarehe 1 Julai, 2012 utazingatia masharti ya kanuni hii na miongozo iliyoidhinishwa na Shirika kama ilivyoainishwa katika Jedwali la Pili la Kanuni hizi.

(3) Vifaa na mipango iliyosimikwa mnamo au baada ya tarehe 1 Julai, 2012 ambayo ni mbadala wa vifaa na mipango iliyotolewa kwenye meli kabla ya tarehe 1 Julai, 2012 itazingatia masharti ya kanuni ya 9.

(4) Kanuni ya 20(6) itatumika kwa meli zote.

(5) Mipango iliyotumika kwa uhamisho wa rubani utapaswa-

(a) kuzingatia kwa ufanisi madhumuni yake ya kuwezesha marubani kupanda na kushuka kwa usalama;
(b) kuwekwa kwa usafi, kutunzwa na kuhifadhiwa ipasavyo na kukaguliwa mara kwa mara ili kuhakikisha kuwa zipo salama kwa matumizi; au
(c) kutumika tu kwa ajili ya kupanda na kushuka kwa watu.

Mipango stahiki ya uhamisho wa rubani

18.-(1) Mipango ya uhamisho wa rubani na kupandisha rubani kwa kutumia utaratibu stahiki utasimamiwa na afisa husika-

(a) mwenye njia ya mawasiliano na chumba cha uongozaji meli; na
(b) ambaye atamsindikiza rubani kwa njia salama kuelekea na kutoka kwenye chumba cha kuongoza meli.

(2) Wafanyakazi wanaohusika katika uendeshaji wa mtambo wowote wataelekezwa katika utaratibu salama na mitambo itajaribiwa kabla ya kutumika.

Ngazi ya rubani

19.-(1) Ngazi ya rubani itathibitishwa na mtengenezaji kama imezingatia-

(a) masharti ya kanuni za 16, 17, 18, 19 na 20;
(b) mapendekezo ya Shirika la Kimataifa la Viwango, hasa chapisho ISO 799:2004; au
(c) viwango vingine vya kimataifa vinavyokubalika na IMO.

(2) Ngazi zitakaguliwa kwa mujibu wa masharti ya kanuni za I/6, 7 na 8 za Mkataba wa Usalama.

(3) Ngazi ya rubani inayotumika kwa ajili ya uhamisho wa rubani itaainishwa na boti za kuongoza meli zinazofanya safari za kimataifa au alama nyingine za kudumu ili kuwezesha kutambulika kwa kila kifaa kwa madhumuni ya upimaji, ukaguzi na uwekaji kumbukumbu.

(4) Kumbukumbu chini ya kanuni ndogo ya (3) itatuzwa kwenye meli hadi tarehe ambayo ngazi

iliyoainishwa itafanyiwa matengenezo na ukarabati wowote.

(5) Katika kanuni ya 20, rejea ya ngazi ya malazi inajumuisha ngazi ya mteremko inayotumiwa kama sehemu ya mipango ya uhamisho wa rubani.

Matumizi ya mipango ya uhamisho

20.-(1) Mipango ya uhamisho itawekwa kumwezesha rubani kupanda na kushuka kwa usalama sehemu yoyote ya meli.

(2) Katika meli, pale ambapo umbali kutoka usawa wa bahari hadi mahali pa kufikia, au kutoka, kwenye meli unazidi mita 9, na pale ambapo inakusudiwa kumpandisha na kumshusha rubani kwa njia ya ngazi ya sehemu ya malazi, au njia nyingine iliyo salama na inayofaa inayoungana na ngazi ya rubani, meli itabeba vifaa husika kila upande, isipokuwa kama ngazi hiyo inaweza kuhamishwa kwa matumizi ya upande mwingine.

(3) Njia salama na inayofaa ya kuingia, na kutoka melini, itawekewa-

(a) ngazi ya rubani inayohitaji kupanda si chini ya mita 1.5 na si zaidi ya mita 9 juu ya uso wa maji iliyowekwa na kulindwa kiasi kwamba-
   - (i) haina kikwazo cha uvujaji wowote kutoka kwenye meli;
   - (ii) inakuwa ndani sambamba na urefu wa umbo la meli na, kadri inavyowezekana, ndani ya katikati ya nusu ya urefu wa meli;
   - (iii) kila hatua ya ngazi inaegemea vizuri kwenye upande wa meli; pale ambapo muundo wa kitu chochote kilichojengwa, kama vile mikanda ya kuvuta, kitazuia utekelezaji wa sharti hili, mipango maalum itawekwa ya kuhakikisha kwamba watu wanaweza kupanda na kushuka kwa usalama;
   - (iv) urefu mmoja wa ngazi ya rubani una uwezo wa kufikia kwenye maji kutoka mahali pa kuingilia au kutokea melini na njia ya kutosha inapatikana kwa ajili ya

upakiaji na upunguzaji wa mizigo melini, na kwa upande kinzani unaoegemea wenye digrii 15, sehemu yenye nguvu ya kufungia iliyo salama, pingu na kamba za kufungia zitakuwa imara kama kamba za pembeni; au

(b) ngazi ya sehemu ya malazi inayoungana na ngazi ya rubani, au njia nyingine iliyo salama na inayofaa, pale ambapo umbali kutoka kwenye uso wa maji hadi kwenye sehemu ya kuingia melini ni zaidi ya mita 9 itakidhi masharti yafuatayo:

(i) itawekwa mbele;

(ii) inapokuwa inatumika, ncha ya chini itatulia ipasavyo dhidi ya ubavu wa meli ndani sambamba na urefu wa umbo la meli na, kadri inavyowezekana, ndani ya nusu ya katikati ya urefu wa meli na bila kuwepo na majimaji ya aina yoyote;

(iii) pale ambapo kuna mpangilio zaidi ya mmoja unaotumika kwa ajili ya kutumiwa na rubani, zitawekwa njia za kulinda ngazi ya rubani na kamba kwenye upande wa meli kwa kiasi cha mita 1.5 juu ya jukwaa la chini la ngazi ya sehemu ya malazi;

(iv) pale ambapo mpangilio zaidi ya mmoja unatumika ngazi ya eneo la malazi pamoja na mlango wa kupandia ngazi ya rubani na kamba itafungwa katika mlingoti kupitia mlangoni hadi katika jukwaa la juu la urefu wa papi za ngazi.

(4) Kwa ajili ya kufikia katika sakafu ya meli, zitawekwa njia za kuhakikisha upitaji salama, rahisi na usio na kikwazo kwa mtu yeyote anayepanda, au kushuka kutoka kwenye meli kati ya juu ya ngazi ya rubani, au ngazi yoyote ya sehemu ya malazi au kifaa kingine na sakafu ya meli.

(5) Pale ambapo upitaji unaorejewa chini ya kanuni ndogo ya (4), ni kwa njia ya-

(a) lango katika reli au ngome, vishikio vya kutosha vitatolewa;
(b) ngazi ya kingo, zitawekwa stanchi mbili za kushikilia uthabiti wa umbo la meli karibu na besi zao na katika sehemu za juu; na
(c) ngazi ya kingo itafungwa kwa usalama kwenye meli ili kuzuia kupinduka.

(6) Milango ya meli inayotumika kwa ajili ya uhamisho wa rubani haitafunguka kwa nje.

(7) Vifaa vya kiufundi vya kumpandishia rubani havitatumika kwa uhamishaji wa rubani.

(8) Vifaa vifuatavyo vitawekwa tayari kwa matumizi ya haraka pale mtu anapohamishwa:
(a) kamba mbili zenye kipenyo kisichopungua milimita 28 na kisichozidi milimita 32 zikiwa zimeimarishwa ipasavyo kwenye meli, pale inapohitajika na rubani; kamba zitawekwa kwenye ncha ya kamba kwenye bati la pete lililowekwa kwenye ncha na zitakuwa tayari kutumika wakati rubani anaposhuka au kupanda, kamba hizo zitafikia urefu wa stanchi au ngome kwenye mahali pa kufikia sitaha kabla ya kuacha kwenye sahani ya pete kwenye sitaha;
(b) boya la kuokoa maisha lililo na taa inayojiwasha yenyewe; na
(c) kamba ilinyooka.

(9) Pale ambapo itahitajika katika kanuni ndogo ya (4) stanchi na ngazi za ngome, zitatolewa.

(10) Mwanga wa kutosha utatolewa ili kuangaza mipango ya uhamisho iliyo upande wa nje na nafasi kwenye sitaha ambapo mtu anaingia na kutoka.

Matumizi ya mifumo ya udhibiti ya kufuatilia

21.-(1) Katika maeneo yenye msongamano mkubwa, hali ya kuzuia kuonekana na katika hali nyingine zote hatarishi kwa uongozaji meli mbapo mifumo ya udhibiti inatumika, mwongozo wa udhibiti wa usukani wa meli utawekwa mara moja.

(2) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1), afisa anayesimamia eneo la kuangalia uongozaji meli bila

kuchelewa atapata huduma ya muongoza meli aliyehitimu ambaye atakuwa tayari kuchukua udhibiti wa usukani.

(3) Mabadiliko kutoka stelingi ya kielektoniki kwenda stelingi ya mikono na kinyume chake yatafanywa na au chini ya usimamizi wa afisa anayehusika.

(4) Mwongozo wa Stelingi utajaribiwa baada ya matumizi ya muda mrefu ya mifumo ya kudhibiti ufuatiliaji, na kabla ya kuingia maeneo ambayo uongozaji meli unahitaji tahadhari maalum.

Uendeshaji wa gia ya usukani

22. Katika maeneo ambayo uongozaji meli unahitaji tahadhari maalum, meli zitakuwa na gia za usukani zaidi ya moja za uendeshaji wakati vitengo hivyo vina uwezo wa kufanya kazi kwa wakati mmoja.

Upimaji wa gia za usukani na mazoezi

23.-(1) Kifaa cha kuongozea meli kitakaguliwa na kujaribiwa na wafanyakazi wa meli ndani ya saa kumi na mbili kabla ya kuondoka na utaratibu wa majaribio ya utendaji kazi utajumuisha vifaa vifuatavyo:

(a) gia kuu ya usukani;
(b) gia saidizi ya usukani;
(c) mifumo ya udhibiti wa gia za usukani za rimoti;
(d) sehemu za usukani zilizo kwenye daraja la urambazaji;
(e) usambazaji wa umeme wa dharura;
(f) viashirio vya pembe za usukani kuhusiana na nafasi halisi ya usukani;
(g) kengele za kushindwa kwa nishati ya mfumo wa kudhibiti gia ya usukani wa rimoti;
(h) kengele za kushindwa kwa kifaa cha nishati cha gia ya usukani; na
(i) mipangilio ya kutenganisha kiotomatiki na vifaa vingine vya kiotomatiki.

(2) Ukaguzi na majaribio yanayorejewa chini ya kanuni ndogo ya (1), yatajumuisha:

(a) mwendo kamili wa usukani kulingana na uwezo unaohitajika wa gia ya usukani;
(b) ukaguzi wa kuona kwa gia ya usukani na kiunganishi chake; na
(c) uendeshaji wa njia za mawasiliano kati ya

daraja la urambazaji na sehemu ya gia za usukani.

(3) Miongozo rahisi ya uendeshaji yenye mchoro wa kizuizi unaoonyesha taratibu za kubadilisha gia kwa mifumo ya udhibiti wa gia za usukani na vifaa vya nishati vya gia ya usukani yataonyeshwa kwa kudumu kwenye daraja la urambazaji na katika sehemu ya usukani.

(4) Afisa wa meli anayehusika na uendeshaji na matengenezo ya gia za usukani atakuwa anafahamu uendeshaji wa mifumo ya uendeshaji iliyowekwa kwenye meli na taratibu za kubadilisha kutoka mfumo mmoja hadi mwingine.

(5) Pamoja na ukaguzi na majaribio ya kawaida vilivyowekwa chini ya kanuni ndogo za (1) na (2), mazoezi ya uendeshaji wa dharura yatafanyika angalau mara moja kila baada ya miezi mitatu ili kutekeleza taratibu za uendeshaji wa dharura.

(6) Mazoezi chini ya kanuni ndogo ya (5) yatajumuisha udhibiti wa moja kwa moja ndani ya sehemu ya gia ya usukani, utaratibu wa mawasiliano na daraja la urambazaji na, inapohitajika uendeshaji wa usambazaji wa nishati mbadala.

(7) Shirika linaweza kuondoa mahitaji ya kufanya ukaguzi na majaribio yaliyowekwa chini ya kanuni ndogo ya (1) na (2), kwa meli ambayo mara kwa mara hushiriki katika safari za muda mfupi ambapo meli hiyo itafanya ukaguzi na majaribio haya angalau mara moja kwa wiki.

(8) Tarehe ambayo ukaguzi na majaribio yaliyowekwa chini ya kanuni ndogo ya (1) na (2), vinatekelezwa na tarehe na maelezo ya uendeshaji wa dharura uliofanywa chini ya kanuni ndogo ya (4), itarekodiwa

Ramani za baharini na machapisho

24. Chati na machapisho ya baharini, ikijumuisha maelekezo ya meli, orodha za taarifa kwa mabaharia, nguvu za mawimbi na machapisho mengine ya baharini yanayohitajika kwa safari iliyokusudiwa, yatakuwa ya kutosha na ya kisasa.

Kumbukumbu za shughuli za

25.-(1) Meli inayofanya safari za kimataifa itatunza

uongozaji meli na kuripoti kila siku

melini kumbukumbu za shughuli za baharini na matukio ambayo ni muhimu kwa usalama wa urambazaji na ambayo itakuwa na maelezo ya kutosha kurejesha kumbukumbu kamili ya safari, kwa kuzingatia miongozo iliyotolewa na Shirika kwa kuzingatia Azimio la IMO A.916(22).

(2) Pale ambapo kumbukumbu chini ya kanuni ndogo ya (1), hazitunzwi kwenye kitabu cha kumbukumbu za meli, zitatunzwa kwa namna nyingine iliyoidhinishwa na Shirika.

(3) Kila meli ya tani 500 na zaidi inayoshiriki safari za kimataifa zinazozidi saa arobaini na nane itawasilisha ripoti ya kila siku kwa kampuni yake na kuhifadhi ripoti za kila siku zinazofuata kwa muda wa safari.

(4) Ripoti ya kila siku inayorejewa chini ya kanuni ndogo ya (3) inaweza kupitishwa kwa njia yoyote, mradi itatumwa kwa kampuni, inapowezekana, baada ya kubainishwa kwa nafasi katika ripoti hiyo.

(5) Mfumo wa kuripoti wa kiotomatiki unaweza kutumika, mradi tu unajumuisha utendaji kazi wa kurekodi upokezi wake na kwamba kazi hizo na miingiliano yenye vifaa vya kurekebisha nafasi inathibitishwa mara kwa mara na nahodha.

(6) Taarifa chini ya kanuni ndogo ya (3) itajumuisha yafuatayo:

(a) nafasi ya meli;
(b) mwendo wa meli na kasi; na
(c) maelezo ya hali yoyote ya nje au ya ndani ambayo inaathiri safari ya meli au uendeshaji salama wa kawaida wa meli.

Ishara za kuokoa maisha zitakazotumiwa na meli, ndege au mtu aliye katika dhoruba

26.-(1) Jedwali linaloonyeshwa na kuelekeza ishara za kuokoa maisha litapatikana kwa urahisi kwa afisa mwangalizi kwenye meli ambayo Kanuni hizi zinatumika.

(2) Ishara zinazorejewa chini ya kanuni ndogo ya (1), zitatumiwa na meli au mtu aliye katika dhoruba wakati wa kuwasiliana na kituo cha kuokoa maisha, kitengo cha uokoaji baharini na ndege zinazofanya shughuli za utafutaji na uokoaji na ishara hizo za kuokoa maisha zitakuwa kama ilivyoelezwa katika Mwongozo wa IAMSAR Toleo la III na kuonyeshwa katika Kanuni ya Kimataifa ya Ishara.

Vizuizi vya uendeshaji

27.-(1) Meli ya abiria inayofanya safari za kimataifa kabla ya kuanza kutumika itakuwa na orodha ya vikwazo katika uendeshaji wa meli hiyo ikiwa ni pamoja na:

(a) msamaha kutoka kwa mojawapo ya kanuni hizi;

(b) vikwazo ikiwa ni pamoja na maeneo ya uendeshaji, hali ya hewa, hali ya bahari, mizigo inayoruhusiwa, upunguzwaji wa mizigo na kasi; na

(c) iwe imetolewa na Shirika au iliyoanzishwa wakati wa usanifu au hatua za ujenzi, itaundwa kabla ya meli ya abiria kuanza kutumika.

(2) Orodha iliyorejewa chini ya kanuni ndogo ya (1), na maelezo muhimu, yataandikwa katika fomu inayokubalika na Shirika na kuwekwa melini kwa urahisi wa upatikanaji kwa nahodha.

(3) Orodha iliyorejewa chini ya kanuni ndogo ya (1), itahuishwa na ikiwa lugha inayotumika si Kiingereza, orodha hiyo itatolewa kwa lugha ya Kiingereza.

Taarifa ya hatari

28.-(1) Nahodha wa meli ambayo inakabiliana na hatari ya urambazaji atalazimika kuwasilisha taarifa kwa njia yoyote inayowezekana kwa meli zilizo jirani na kwa mamlaka husika.

(2) Hatari ya urambazaji chini ya kanuni ndogo ya (1), inajumuisha barafu, chombo hatarishi kilichotelekezwa, dhoruba ya kitropiki, halijoto ya hewa ya chini ya kuganda inayohusishwa na upepo mkali unaosababisha kuongezeka kwa barafu kwenye miundo mikubwa, au upepo wa nguvu 10 au zaidi kwenye kipimo cha Beafoti ambayo hakuna onyo la dhoruba iliyopokelewa.

(3) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1), taarifa inaweza kusambazwa kwa lugha nyepesi ya Kiingereza au kwa kutumia Kanuni za Kimataifa za Ishara.

(4) Shirika litachukua hatua muhimu ili kuhakikisha kwamba taarifa za hatari iliyotajwa chini ya kanuni ndogo ya (2) zinapopokelewa, zitafahamishwa mara moja kwa wale wanaohusika na kuwasilishwa kwa Serikali nyingine yenye maslahi na taarifa hiyo.

(5) Ujumbe wa redio utakaotolewa chini ya kanuni ndogo ya (3), utatanguliwa na ishara ya usalama, kwa kutumia utaratibu uliowekwa na Kanuni za Redio zilizoambatanishwa na, au kuchukuliwa kuwa zimeambatanishwa na Mkataba wa Kimataifa wa Mawasiliano ambao unatumika.

Taarifa zinazohitajika katika taarifa za hatari

29.-(1) Taarifa zinazohitajika katika taarifa za hatari ni kama ifuatavyo:

(a) barafu, vyombo vilivyotelekezwa na hatari nyingine za moja kwa moja kwa urambazaji ikiwa ni pamoja na:

- (i) aina ya barafu, chombo kilichotelekezwa au hatari inayoonekana;
- (ii) nafasi ya barafu, chombo kilichotelekezwa au hatari ilipoonekana mara ya mwisho; na
- (iii) saa na tarehe katika muda ulioratibiwa kwa wote ambapo hatari ilionekana mara ya mwisho;

(b) vimbunga vya kitropiki vikiwemo:

- (i) taarifa kwamba kimbunga cha kitropiki kimekumbwa au wakati wowote nahodha ana sababu nzuri ya kuamini kuwa kimbunga kinaendelea au kipo jirani;
- (ii) muda, tarehe katika muda ulioratibiwa kwa wote na nafasi ya meli wakati uchunguzi ulipochukuliwa;
- (iii) ujumbe kuhusu kimbunga cha kitropiki unaweza kujumuisha taarifa ifuatayo:
  - (aa) shinikizo la barometriki katika hectopaskali au millibazi, ikiwezekana kusahihishwa na kueleza ikiwa imesahihishwa au haijasahihishwa;
  - (bb) tabia ya barometriki ambayo ni mabadiliko katika shinikizo la barometriki wakati wa saa tatu zilizopita;

(cc) mwelekeo wa upepo wa kweli;
(dd) nguvu ya upepo katika mizani ya Beafoti;
(ee) hali ya bahari iwe nzuri, wastani, mbaya au ya juu;
(ff) hali ya upepo, wastani au nzito na mwelekeo wa kweli unakotoka na muda au urefu; na
(gg) mwendo wa kweli na kasi ya meli.

(2) Pale ambapo nahodha ameripoti kimbunga cha kitropiki au dhoruba nyingine hatari anaweza kuhakikisha kuwa uchunguzi zaidi unafanywa na kusambazwa kila saa inapowezekana, lakini kwa vyovyote vile katika vipindi visivyozidi saa tatu, mradi tu meli inabaki chini ya ushawishi wa dhoruba.

(3) Nguvu ya upepo 10 au zaidi kwenye mizani ya Beafoti ambayo hakuna onyo la dhoruba imepokelewa isipokuwa tu vimbunga vya kitropiki vinavyorejewa chini ya kanuni ndogo ya (1)(b), dhoruba hiyo inapotokea, ujumbe utakuwa na taarifa sawa na iliyoorodheshwa chini ya kanuni ndogo ya (1)(b), lakini bila kujumuisha maelezo kuhusu bahari na mafuriko.

(4) Viwango vya baridi vya chini vya kuganda vinavyohusishwa na upepo mkali na kusababisha kuongezeka kwa barafu kwenye miundo mikuu ikiwa ni pamoja na-

(a) saa na tarehe katika muda ulioratibiwa kwa wote;
(b) joto la hewa;
(c) halijoto ya bahari inapowezekana; na
(d) nguvu ya upepo na mwelekeo.

Wajibu na taratibu wakati wa hali ya dhoruba

30.-(1) Nahodha wa meli akiwa baharini ambaye yuko katika nafasi ya kutoa msaada katika kupokea taarifa kutoka kwa chanzo chochote kwamba watu wako katika dhoruba baharini-

(a) atalazimika kuendelea na kasi yote ya usaidizi wao; na
(b) atawajulisha watu walio katika dhoruba au

huduma ya utafutaji na uokoaji kwamba meli inatoa msaada.

(2) Wajibu wa kutoa usaidizi unatumika bila kujali utaifa au hali ya watu kama hao au mazingira ambayo wanapatikana.

(3) Ikiwa meli inayopokea tahadhari ya dhoruba haiwezi au, katika mazingira maalum, inaona kuwa sio busara au sio lazima kuendelea na usaidizi wao, nahodha ataingiza kwenye kitabu cha kumbukumbu sababu ya kushindwa kuendelea na usaidizi wa watu walio katika dhoruba, kwa kuzingatia pendekezo la IMO la kufahamisha huduma inayofaa ya utafutaji na uokoaji ipasavyo.

(4) Nahodha aliye katika dhoruba au huduma ya utafutaji na uokoaji inayohusika, baada ya kushauriana na wakuu wa meli ambao hujibu tahadhari ya dhoruba, ataomba moja au zaidi ya meli hizo kama msimamizi wa meli katika dhoruba au huduma ya utafutaji na uokoaji.

(5) Nahodha wa meli iliyoombwa chini ya kanuni ndogo ya (4), atatii ombi hilo kwa kuendelea na kasi yote ya kusaidia watu walio katika dhoruba.

(6) Nahodha atakuwa ameondolewa katika wajibu uliowekwa chini ya kanuni ndogo ya (1), ikiwa meli yake iliombwa kutekeleza wajibu uliowekwa chini ya kanuni ndogo ya (5), kwa kupewa taarifa na watu walio katika dhoruba au katika huduma ya utafutaji na uokoaji, au na nahodha wa meli nyingine ambayo imewafikia watu kama hao kwamba msaada hauhitajiki tena.

(7) Nahodha wa meli ambaye amewasaidia watu katika dhoruba baharini atawatendea kwa ubinadamu, ndani ya uwezo na mipaka ya meli.

Uongozaji salama wa meli na kuepuka mazingira hatarishi

31.-(1) Kabla ya kuanza safari ya baharini, nahodha atahakikisha kuwa safari iliyokusudiwa imepangwa kwa kutumia chati zinazofaa za baharini na machapisho ya baharini kwa eneo linalohusika kwa kuzingatia Azimio A.893(21) kuhusu miongozo ya upangaji wa safari iliyopitishwa na Shirika.

(2) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1), mpango wa safari utabainisha njia ambayo-

(a) inazingatia mifumo yoyote ya uelekezaji ya meli;
(b) itahakikisha nafasi ya kutosha ya bahari kwa ajili ya kupita salama kwa meli katika muda wote wa safari;
(c) inatarajia hatari zote za urambazaji na hali mbaya ya hewa; na
(d) inazingatia hatua za ulinzi wa mazingira ya baharini zinazotumika, na kuepuka vitendo na shughuli zinazoweza kusababisha uharibifu wa mazingira.

Mamlaka ya nahodha

32. Mmiliki wa meli, mkodishaji, kampuni inayoendesha meli au mtu mwingine yeyote hatazuia au kumzuia nahodha wa meli kuchukua au kutekeleza uamuzi wowote ambao, kwa uamuzi wa kitaaluma wa nahodha, ni muhimu kwa usalama wa maisha baharini na ulinzi wa mazingira ya baharini.

Matumizi mabaya ya ishara za dhoruba

33. Matumizi ya ishara ya kimataifa ya dhoruba isipokuwa kwa madhumuni ya kuonyesha kwamba mtu au watu wako katika dhoruba na ishara yoyote ambayo inaweza kuchanganywa na dhoruba ya kimataifa utazuiliwa.

Msamaha

34.-(1) Mahitaji yaliyorejewa chini ya Sehemu hii yanategemea misamaha ifuatayo:
(a) kwa kadiri yanavyohusiana na mifumo na vifaa vinavyodhibitiwa na kanuni za 10, 11 na 13 za Kanuni hizi hayatatumika kwa meli chini ya tani 150 za jumla zinazohusika katika safari yoyote;
(b) kanuni ya 11 ya Kanuni hizi haitatumika kwa-
   (i) vyombo vya uvuvi;
   (ii) vyombo vya starehe chini ya tani 150 za jumla zinazohusika katika safari yoyote, isipokuwa kwa kanuni ndogo ya (1)(f);
   (iii) meli ambazo haziendi baharini, isipokuwa kwa kanuni ndogo ya (1) aya (a) hadi (g);

(c) kanuni ndogo ya (2)(c) haitatumika kwa meli:
   (i) chini ya tani 150 za jumla zinazohusika katika safari yoyote;
   (ii) chini ya tani 500 za jumla ambazo hazishiriki katika safari za kimataifa;

(d) kanuni ya 14(1) haitatumika kwa meli chini ya tani 150 za jumla zinazohusika katika safari yoyote;

(e) kanuni ya 14(3) haitatumika kwa:
   (i) meli chini ya tani 150 za jumla zinazohusika katika safari yoyote;
   (ii) meli chini ya tani 500 za jumla zisizohusika katika safari za kimataifa;
   (iii) vyombo vya uvuvi;

(f) kanuni ya 16 haitatumika kwa:
   (i) meli chini ya tani 150 za jumla zinazohusika katika safari yoyote;
   (ii) meli chini ya tani 500 za jumla zisizoshiriki katika safari za kimataifa;
   (iii) vyombo vya uvuvi;

(g) kanuni za 21 hadi 24 hazitatumika kwa:
   (i) vyombo vya starehe chini ya tani 150 za jumla zinazohusika katika safari yoyote;
   (ii) meli ambazo haziendi baharini; na

(h) kanuni ya 25(1) na (2) haitatumika kwa meli yoyote chini ya tani 150 za jumla zinazohusika katika safari yoyote.

(2) Kanuni za 21 hadi 23 zitategemea kanuni maalum zozote zilizowekwa na mtu yeyote aliyeidhinishwa na sheria kwa njia za barabara au bandari zinazoweza kupitika kwa meli zinazoenda baharini.

Msamaha au uondoaji

35.-(1) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (4), Msajili anaweza kusamehe kutumika kwa masharti yoyote ya kanuni katika Sehemu ya Pili ya Kanuni hizi-

(a) meli ambayo kwa kawaida haishiriki katika safari za kimataifa lakini, katika hali ya kipekee, inahitajika kufanya safari moja ya kimataifa;

(b) meli iliyokuwa katika safari ambapo:
   (i) umbali wa juu wa meli kutoka ufukweni;

(ii) urefu na asili ya safari;

(iii) kutokuwepo kwa hatari za jumla za urambazaji; na

(iv) masharti mengine yanayoathiri usalama,

yanaweza kusababisha utekelezaji wa masharti hayo kuwa usio na maana au usio wa lazima.

(2) Kwa kuzingatia ya kanuni ndogo ya (4), Msajili anaweza kusamehe meli isiyohitaji njia ya kiufundi ya kuendeshwa kutokana na matakwa yoyote ya masharti ya kanuni za 8, 9, 11, 13, 15, 21, 22, 23, 24, 25 na 37 za Kanuni hizi.

(3) Msajili anaweza kusamehe au kuondoa matakwa mahsusi ya masharti katika Sura ya V ya Mkataba unaorejewa katika kanuni ya 5 ambapo mahitaji hayo yanategemea mamlaka ya:

(a) kusamehe matakwa hayo; au

(b) kuondoa matakwa hayo,

kuhusiana na meli, au aina ya meli, ikiwa imeridhika kwamba masharti yaliyowekwa na masharti hayo yametimizwa.

(4) Msamaha chini ya kanuni ndogo ya (1) au (2), au msamaha au uondoaji chini ya kanuni ndogo ya (3), unaweza-

(a) kutolewa kwa kuzingatia masharti ya usalama kama Msajili atakavyoona inafaa ili kuhakikisha usalama wa jumla wa meli; na

(b) baada ya kutoa taarifa stahiki, kubadilishwa au kusitishwa.

(5) Msamaha unaotolewa chini ya kanuni ndogo ya (1) au (2), au msamaha au uondoaji uliotolewa chini ya aya ya (3), au mabadiliko au kusitishwa chini ya kanuni ndogo ya (4)(b), itapaswa

(a) kuwa katika maandishi;

(b) kutaja tarehe ambayo itaanza kutumika; na

(c) kuainisha masharti yaliyotolewa, kama yapo.

(6) Takwa la msamaha unaotolewa chini ya kanuni ndogo ya (1) au (2), au msamaha au uondoaji uliotolewa chini ya kanuni ndogo ya (3), au mabadiliko au kusitishwa chini ya kanuni ndogo ya (4)(b), kuwa katika maandishi litatimizwa pale ambapo maudhui ya msamaha huo-

(a) yamewekwa kwa njia ya kielektroniki;
(b) yamepokelewa kwa mfumo unaosomeka; na
(c) yanafaa kutumika kwa marejeo yanayofuata.

(7) Pale ambapo msamaha au uondoaji umetolewa kulingana na mahitaji ya usalama, msamaha au uondoaji huo hautatumika ikiwa mahitaji hayo hayatazingatiwa.

Ulinganifu

36.-(1) Pale ambapo masharti ya Sehemu hii yanahitaji kwamba:
(a) kifaa fulani cha kufaa au nyenzo kuwekwa kwenye, au kubebwa ndani ya meli;
(b) mpangilio wowote maalum ufanywe kwenye, au kuhusiana na, meli; au
(c) utoaji wowote mahususi ufanywe kuhusiana na meli,

Msajili anaweza kuidhinisha kifaa au nyenzo nyingine yoyote, mpangilio au masharti mengine ikiwa ataridhika kwamba yanafaa kama inavyotakiwa na masharti ya Sehemu hii.

(2) Msajili anaweza kuidhinisha hali inayolingana na sehemu au hali ya masharti kwa meli inayohusika katika safari ambapo:
(a) umbali wa juu wa meli kutoka ufukweni;
(b) urefu na asili ya safari;
(c) kutokuwepo kwa hatari za jumla za urambazaji; na
(d) hali zingine zinazoathiri usalama,

zinafanya, kwa maoni ya Msajili, utekelezaji wa masharti ya Sehemu hii kuwa hauna maana au ulazima kwa kuzingatia athari ambayo idhini inaweza kusababisha kwa usalama wa meli zingine.

(3) Idhini iliyotolewa chini ya kanuni ndogo ya (1) au (2) inaweza, kwa kutoa taarifa stahiki, kuendelea, kubadilishwa au kusitishwa.

(4) Idhini yoyote iliyotolewa chini ya kanuni ndogo ya (1) au (2), au muendelezo, mabadiliko au kusitishwa chini ya kanuni ndogo ya (3), utapaswa-
(a) kuwa katika maandishi;
(b) kutaja tarehe ambayo itaanza kutumika; na
(c) kutaja masharti yaliyotolewa, kama yapo.

(5) Sharti la kwamba idhini iliyorejewa katika kanuni ya (1) au (2), au muendelezo, mabadiliko au kusitishwa katika aya ya (3), iwe kwa maandishi litatimizwa pale ambapo maudhui ya idhini hiyo-

(a) yamewekwa kwa njia ya kielektroniki;
(b) yamepokelewa kwa mfumo unaosomeka; na
(c) yana uwezo wa kutumika kwa marejeo yanayofuata.

Idhini

37.-(1) Msajili au mtu yeyote aliyeidhinishwa na Waziri, anaweza kutoa idhini kuhusiana na meli ya Tanzania katika Kanuni hizi zinazohitaji-

(a) kuidhinishwa na mamlaka ya nchi nyingine;
(b) kufanyika kwa kuridhisha mamlaka ya nchi nyingine; na
(c) kukubaliwa na mamlaka ya nchi nyingine.

(2) Idhini iliyotolewa chini ya kanuni ndogo ya (1) inaweza, kwa kutoa notisi inayofaa, kuendelezwa, kubadilishwa au kufutwa.

(3) Idhini yoyote iliyotolewa chini ya kanuni ndogo ya (1), au muendelezo, mabadiliko au kusitishwa chini ya kanuni ndogo ya (2), itapaswa-

(a) kuwa katika maandishi;
(b) kutaja tarehe ambayo itaanza kutumika; na
(c) kubainisha masharti yaliyotolewa, kama yapo.

(4) Sharti la kwamba idhini inayorejewa katika kanuni ndogo ya (1), au muendelezo, mabadiliko au kusitishwa chini ya kanuni ndogo ya (2), kuwa kwa maandishi litatimizwa pale ambapo maudhui ya idhini hiyo-

(a) yamewekwa kwa njia ya kielektroniki;
(b) yamepokelewa kwa mfumo unaosomeka; na
(c) yana uwezo wa kutumika kwa marejeo yanayofuata.

SEHEMU YA TATU
MASHARTI YA JUMLA

Makosa na adhabu

38.-(1) Mmiliki wa meli au nahodha anayekiuka masharti ya kanuni ya 4(4) na (5), 10, 11, 13 au 27 ya

Kanuni hizi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua dola za Marekani elfu tatu au kiwango kinacholingana katika shilingi za Kitanzania au kifungo kwa kipindi kisichozidi miezi kumi na mbili au vyote kwa pamoja.

(2) Nahodha ambaye anakiuka masharti ya kanuni ya 6, 25, 28 (1) na (5), 29, 30, 31 ya Kanuni hizi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua dola za Marekani elfu mbili au kiwango kinacholingana katika shilingi za Kitanzania au kifungo kwa kipindi kisichozidi miezi kumi na mbili au vyote kwa pamoja.

(3) Nahodha au mtu mwingine yeyote anayekiuka masharti ya kanuni ya 21, 22, 23, 25 au 26 ya Kanuni hizi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua dola za Marekani elfu mbili au kiwango kinacholingana katika shilingi za Kitanzania au kifungo kwa kipindi kisichozidi miezi kumi na mbili au vyote kwa pamoja.

(4) Mtu anayekiuka masharti ya kanuni ya 32 au 33 ya Kanuni hizi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua dola za Marekani elfu mbili au kiwango kinacholingana katika shilingi za Kitanzania au kifungo kwa kipindi kisichozidi miezi kumi na mbili au vyote kwa pamoja.

(5) Mmiliki wa meli au nahodha anayekiuka masharti ya kanuni ya 9, 12 au 13 ya Kanuni hizi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua dola za Marekani elfu mbili au kiwango kinacholingana katika shilingi za Kitanzania.

(6) Mmiliki wa meli au nahodha au mtu mwingine yeyote anayekiuka masharti ya kanuni ya 5 au 16 ya Kanuni hizi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua dola za Marekani elfu tatu au kiwango kinacholingana katika shilingi za Kitanzania au kifungo kwa kipindi kisichozidi miezi kumi na miwili au vyote kwa pamoja.

(7) Mmiliki wa meli au nahodha anayekiuka masharti ya kanuni ya 7 ya Kanuni hizi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua dola za

Marekani elfu tatu au kiwango kinacholingana katika shilingi za Kitanzania.

(8) Mmiliki wa meli, nahodha au mtu mwingine yeyote anayekiuka masharti ya kanuni ya 14, 15 au 27 ya Kanuni hizi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua dola za Marekani elfu tatu au kiwango kinacholingana katika shilingi za Kitanzania.

Uzuiaji

39.-(1) Meli ambayo itashindwa kufuata masharti ya Sehemu ya Pili ya Kanuni hizi inaweza kuzuiliwa.

(2) Pale ambapo meli imezuiliwa chini ya kanuni ndogo ya (1), masharti ya kifungu cha 409 cha Sheria yatatumika.

(3) Pale ambapo meli itawajibika kuzuiliwa chini ya kanuni hii, mtu anayeizuilia meli hiyo atampa nahodha notisi ya kuzuia ambayo-

(a) inaeleza sababu za kuzuiliwa; na
(b) inahitaji masharti ya notisi kuzingatiwa hadi meli itakapotolewa na mtu yeyote aliyerejewa chini ya kifungu cha 409(1) cha Sheria.

(4) Iwapo meli nyingine isipokuwa meli ya Tanzania imezuiwa, Shirika litafahamisha mara moja Nchi ya bendera ya meli kwa maandishi.

(5) Iwapo haiwezekani kujulisha Nchi ya bendera ya meli kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (4), Shirika litaufahamisha Ubalozi wa eneo husika kuhusu usimamizi wa usajili wa meli, iwapo Nchi husika haina Ubalozi, mwakilishi wa karibu wa kidiplomasia wa Nchi ya bendera ya meli.

(6) Kwa madhumuni ya kanuni ndogo (4) na (5), "Nchi ya bendera ya meli" kuhusiana na meli, maana yake ni mamlaka ya Nchi ambayo bendera yake inastahili kupepea.

Tathmini na utoaji wa taarifa

40.-(1) Msajili-

(a) atafanya tathmini ya masharti ya udhibiti yaliyomo katika Kanuni hizi;
(b) atandaa taarifa inayoainisha hitimisho la tathmini; na
(c) atawasilisha taarifa hiyo kwa Waziri.

(2) Taarifa ya kwanza itawasilishwa kwa Waziri ndani ya miaka mitano kuanzia tarehe ya kuanza kutumika kwa Kanuni hizi.

(3) Taarifa zinazofuata zitawasilishwa kwa muda usiozidi miaka mitano.

(4) Taarifa chini ya kanuni hii-

(a) itaainisha malengo yanayokusudiwa kufikiwa na masharti ya udhibiti yaliyoainishwa chini ya kanuni ndogo ya (1)(a);

(b) itatathmini kiwango ambacho malengo hayo yanafikiwa; na

(c) itatathmini endapo malengo hayo bado yanatija, na ikiwa ndivyo, itatathmini kiwango ambacho yanaweza kufikiwa kwa njia nyingine inayohusisha masharti mepesi ya udhibiti.

JEDWALI LA KWANZA

(Limetengenezwa chini ya kanuni ya 11(7))

MWONGOZO WA MATUMIZI YA NDANI YA UENDESHAJI WA MIFUMO YA UTAMBULISHO WA KIOTOMATIKI WA MELINI (AIS)

1. AIS imekusudiwa kuimarisha: usalama wa maisha baharini; usalama na ufanisi wa urambazaji; na ulinzi wa mazingira ya baharini. Udhibiti wa SOLAS V/19 unahitaji kwamba AIS ibadilishane data kutoka kwa meli hadi meli na vifaa vya msingi wa ufukweni. Kwa hiyo, madhumuni ya AIS ni kusaidia kutambua vyombo; kusaidia katika ufuatiliaji wa malengo; kurahisisha ubadilishanaji wa taarifa (k.m. kupunguza taarifa za lazima za meli kwa maneno); na kutoa maelezo ya ziada ili kusaidia ufahamu wa hali hiyo. Kwa ujumla, data iliyopokelewa kupitia AIS itaboresha ubora wa taarifa inayopatikana kwa OOW, iwe kwenye kituo cha uchunguzi cha ufuo au kwenye meli. AIS inapaswa kuwa chanzo muhimu cha maelezo ya ziada kwa yale yanayotokana na mifumo ya urambazaji (ikiwa ni pamoja na rada) na kwa hivyo 'zana' muhimu katika kuboresha ufahamu wa hali ya trafiki inayowakabili watumiaji.

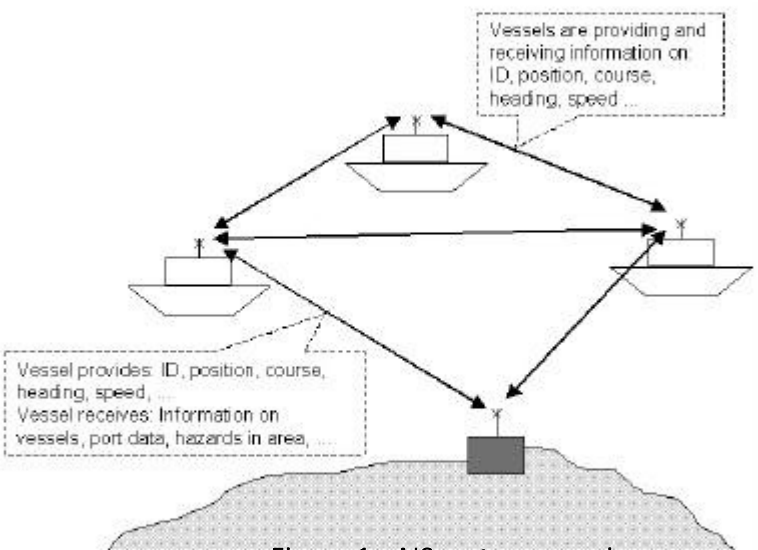


Figure 1 - AIS system overview

2. AIS Inayosafirishwa kwa Meli (ona Mchoro 1):
   - kuendelea kusambaza data ya meli kwa vyombo vingine na vituo vya VTS;
   - kuendelea kupokea data ya vyombo vingine na vituo vya VTS; na
   - inaonesha data hiyo.

3. Inapotumiwa pamoja na onyesho linalofaa la mchoro, AIS inayosafirishwa kwa meli huwezesha utoaji wa maelezo ya haraka na ya kiotomatiki kwa kukokotoa Njia ya

Karibu Zaidi (CPA) na Muda wa Kukaribia Eneo la Karibu Zaidi (TCPA) kutoka kwa taarifa ya nafasi inayopitishwa na vyombo vinavyolengwa

4. AIS hufanya kazi hasa kwenye chaneli mbili maalum za VHF. Ambapo chaneli hizi hazipatikani kikanda, AIS inaweza kubadilishwa kiotomatiki hadi kwa njia mbadala zilizoteuliwa kwa njia ya ujumbe kutoka kwa kituo cha ufuo. Ambapo hakuna kituo cha AIS cha AIS au GMDSS cha Eneo la A1 la ufuo kilichopo, AIS inapaswa kubadilishwa wewe mwenyewe.

5. Katika mazoezi, uwezo wa mfumo hauna kikomo, kuruhusu idadi kubwa ya meli kushughulikiwa kwa wakati mmoja.

6. AIS inaweza kutambua meli ndani ya safu ya VHF/FM karibu na mikunjo na nyuma ya visiwa, ikiwa nchi kavu sio juu sana. Thamani ya kawaida inayotarajiwa baharini ni maili 20 hadi 30 za baharini kulingana na urefu wa antena. Kwa msaada wa vituo vya kurudia, chanjo ya vituo vya meli na VTS inaweza kuboreshwa.

7. Taarifa kutoka kwa AIS inayoendeshwa na meli hupitishwa mfululizo na kiotomatiki bila kuingiliwa au ujuzi wowote wa OOW. Kituo cha ufuo cha AIS kinaweza kuhitaji habari iliyosasishwa kutoka kwa meli maalum kwa "kupiga kura" ambayo meli hiyo, au vinginevyo, inaweza kutaka "kupiga kura" meli zote ndani ya eneo la bahari lililoainishwa. Walakini, kituo cha pwani kinaweza tu kuongeza kiwango cha ripoti cha meli, sio kuipunguza.

8. Taarifa za AIS zinazopitishwa na meli ni za aina tatu tofauti:

9. habari ya kudumu au tuli, ambayo imeingizwa kwenye AIS juu ya ufungaji na inahitaji kubadilishwa tu ikiwa meli inabadilisha jina lake au inapata uongofu mkubwa kutoka kwa aina moja ya meli hadi nyingine;
   - habari yenye nguvu, ambayo, mbali na habari ya 'Hali ya Urambazaji', inasasishwa kiotomatiki kutoka kwa vitambuzi vya meli vilivyounganishwa na AIS; na
   - habari inayohusiana na safari, ambayo inaweza kuhitaji kuingizwa na kusasishwa wakati wa safari.

10. Maelezo ya habari iliyorejewa hapo juu yametolewa katika jedwali 1 hapa chini:

Kipengee cha habari	Uzalishaji wa habari, aina na ubora wa habari
Isiyobadilika	
(Huduma ya Simu ya Baharini Utambulisho)	Weka kwenye ufungaji Kumbuka kuwa hii inaweza kuhitaji kurekebishwa ikiwa meli itabadilisha umiliki
Alama ya simu na jina	Weka kwenye ufungaji Kumbuka kuwa hii inaweza kuhitaji kurekebishwa ikiwa meli itabadilisha umiliki
Namba ya IMO	Weka kwenye Ufungaji

Tangazo la Serikali Na. 496 (Linaendelea.)

Urefu na Upana	Weka kwenye usakinishaji au ikibadilishwa
Aina ya meli	Chagua kutoka kwenye orodha iliyosakinishwa awali
Mahali pa antenna ya kurekebisha nafasi	Imewekwa kwenye usakinishaji au inaweza kubadilishwa kwa vyombo vinavyoelekeza pande mbili au vile vilivyowekwa antena nyingi

Inayobadilika	
Nafasi ya meli yenye dalili ya usahihi na hali ya uadilifu	Imesasishwa kiotomatiki kutoka kwa kihisi cha mkao kilichounganishwa na AIS Ashirio la usahihi ni bora au mbaya zaidi ya mita 10.
Weka muhuri wa Muda UTC	Imesasishwa kiotomatiki kutoka kwa kihisi kikuu cha nafasi ya meli kilichounganishwa na AIS
Kuendelea juu ardhi (COG)	Imesasishwa kiotomatiki kutoka kwa kihisi kikuu cha nafasi ya meli kilichounganishwa kwa AIS, ikiwa kihisi hicho kinakokotoa COG Habari hii inaweza kuwa haipatikani
Spidi juu ya ardhi	Imesasishwa kiotomatiki kutoka kwa kihisi cha nafasi kilichounganishwa na AIS Huenda maelezo haya yasipatikane
Kichwa	Imesasishwa kiotomatiki kutoka kwa kihisi cha kichwa cha meli kilichounganishwa na AIS
Taarifa kuongoza meli	Maelezo ya hali ya urambazaji lazima yaingizwe na OOW na kubadilishwa inapohitajika, kwa mfano: - inaendelea na injini - kwenye nanga - sio chini ya amri (NUC) - vikwazo katika uwezo wa kuendesha (RIATM)
	- kuhamasishwa - kuzuiliwa na rasimu - aground - kushiriki katika uvuvi - inaendelea kwa meli Kwa vitendo, kwa kuwa haya yote yanahusiana na COLREGs, mabadiliko yoyote yanayohitajika yanaweza kufanywa wakati huo huo taa au maumbo yalibadilishwa.
Kugeuka kwa meli	Habari hii inaweza kuwa haipatikani

Safari zinazofanana	
Kiwango cha meli kuingia majini	Ili kuingizwa mwenyewe mwanzoni mwa safari kwa kutumia rasimu ya juu zaidi ya safari na kurekebishwa inavyohitajika (k.m. - matokeo ya kuondoa mpira kabla

	ya kuingia bandarini)
Mizigo ya hatari (aina)	Indications of quantities are not required Itaingizwa wewe mwenyewe mwanzoni mwa safari ikithibitisha kama shehena ya hatari inabebwa au la, yaani: DG (Bidhaa hatari) HS (Vitu vyenye madhara) Mbunge (vichafuzi vya baharini) Dalili za kiasi hazihitajiki
Marudio na ETA	Ili kuingizwa mwenyewe mwanzoni mwa safari na kusasishwa inapohitajika
Mpango wa njia (njia)	Ili kuingizwa kwa mikono mwanzoni mwa safari, kwa hiari ya nahodha, na kusasishwa inapohitajika

Ujumbe mfupi unaohusiana na usalama	
	Ujumbe mfupi wa maandishi wa umbizo lisilolipishwa utaingizwa wewe mwenyewe, kushughulikiwa ama mpokeaji mahususi au kutangazwa kwa meli na vituo vyote vya pwani.

Jedwali 1 - Data iliyotumwa na meli

11. Data hutumwa kwa uhuru kwa viwango tofauti vya sasisho
- habari yenye nguvu inategemea kasi na mabadiliko ya kozi (tazama jedwali 2),
- data tuli na inayohusiana na safari kila baada ya dakika 6 au kwa ombi (AIS hujibu kiotomatiki bila hatua ya mtumiaji).

Aina za meli	Muda wa kuripoti kwa ujumla
Kusafirisha kwa nanga	Dk 3
Meli yenye spidi ya 0-14	Sek 12
Meli yenye spidi 0-14 na kubadilisha mwelekeo	Sek 4
Meli yenye spidi ya 14-23	Sek 6
Meli yenye spidi 14-23 na kubadilisha mwelekeo	Sek 2
Meli >23 spidi	Sek 3
Meli >23 na kubadilisha mwelekeo	Sek 2

Jedwali la 2 - Kiwango cha ripoti ya habari inayobadilika

Ujumbe mfupi unaohusiana na Usalama

12. Ujumbe mfupi unaohusiana na usalama ni ujumbe wa maandishi usiobadilika au wa umbizo lisilolipishwa kuelekezwa ama kwa lengwa maalum (MMSI) au meli zote katika eneo hilo. Maudhui yao yanapaswa kuwa muhimu kwa usalama wa urambazaji, k.m. barafu inayoonekana au boya lisilo kwenye kituo. Ujumbe unapaswa kuwa mfupi iwezekanavyo. Mfumo unaruhusu hadi herufi 158 kwa kila ujumbe lakini kadiri ujumbe utakavyokuwa mfupi ndivyo utakavyopata nafasi ya bure ya uwasilishaji kwa urahisi. Kwa sasa ujumbe huu haujadhibitiwa zaidi, ili kuweka uwezekano wote wazi.

13. Utambulisho wa opereta unaweza kuombwa kwa ujumbe wa maandishi.

14. Ujumbe mfupi unaohusiana na usalama ni njia ya ziada tu ya kutangaza habari za usalama wa baharini. Ingawa umuhimu wao haupaswi kupuuzwa, utumiaji wa jumbe kama hizo hauondoi mahitaji yoyote ya Mfumo wa Usalama na Dhoruba ya Baharini Ulimwenguni (GMDSS).

15. Opereta anapaswa kuhakikisha kuwa anaonyesha na kuzingatia ujumbe unaohusiana na usalama unaoingia na anapaswa kutuma ujumbe unaohusiana na usalama inavyohitajika.

16. Kulingana na kanuni ya SOLAS V/31 (Ujumbe hatari)

    "Mmiliki wa kila meli ambayo inakutana na barafu hatari, kitu kisicho na madhara, au hatari nyingine yoyote ya moja kwa moja kwa urambazaji, au ... mamlaka husika...".

17. Kawaida hii inafanywa kupitia mawasiliano ya sauti ya VHF, lakini "kwa njia zote" sasa ina maana matumizi ya ziada ya maombi ya ujumbe mfupi wa AIS, ambayo ina faida ya kupunguza matatizo katika kuelewa, hasa wakati wa kuandika nafasi sahihi.

18. Wakati wa kuingiza data yoyote kwa mikono, usiri wa habari hii unapaswa kuzingatiwa, haswa wakati makubaliano ya kimataifa, sheria au viwango vinatoa ulinzi wa habari za urambazaji.

19. AIS inapaswa kuwa inafanya kazi wakati meli zinaendelea au zimetia nanga. Ikiwa nahodha anaamini kuwa utendakazi unaoendelea wa AIS unaweza kuhatarisha usalama au usalama wa meli yake, AIS inaweza kuzimwa. Hii inaweza kuwa kesi katika maeneo ya bahari ambapo maharamia na majambazi wenye silaha wanajulikana kufanya kazi. Vitendo vya aina hii vinapaswa kurekodiwa kila wakati kwenye kitabu cha kumbukumbu cha meli pamoja na sababu ya kufanya hivyo. Hata hivyo nahodha anapaswa kuanzisha upya AIS mara tu chanzo cha hatari kinapotoweka. Ikiwa AIS itazimwa, data tuli na maelezo yanayohusiana na safari yanasalia kuhifadhiwa. Kuanzisha upya kunafanywa kwa kuwasha nguvu kwenye kitengo cha AIS. Data ya meli itatumwa baada ya muda wa dakika mbili wa uanzishaji. Katika bandari operesheni ya AIS inapaswa kuwa kwa mujibu wa mahitaji ya bandari.

20. OOW inapaswa kuingiza mwenyewe data ifuatayo mwanzoni mwa safari na wakati wowote mabadiliko yanapotokea, kwa kutumia kifaa cha kuingiza sauti kama vile kibodi:
    - rasimu ya meli;
    - mizigo hatari;
    - marudio na ETA;
    - mpango wa njia (pointi za njia);
    - hali sahihi ya urambazaji; na
    - ujumbe mfupi unaohusiana na usalama.

21. Ili kuhakikisha kwamba maelezo tuli ya meli yenyewe ni sahihi na ya kisasa, OOW inapaswa kuangalia data wakati wowote kuna sababu yake. Kwa kiwango cha chini, hii inapaswa kufanywa mara moja kwa safari au mara moja kwa mwezi, yoyote ni fupi. Data inaweza kubadilishwa tu kwa mamlaka ya Nahodha.

22. OOW inapaswa pia kuangalia mara kwa mara taarifa dhabiti ifuatayo:
    - nafasi zilizotolewa kulingana na WGS 84;
    - kasi juu ya ardhi; na
    - habari ya sensor.

23. Baada ya kuwezesha, mtihani wa uadilifu uliojengwa kiotomatiki (BIIT) unafanywa. Katika kesi ya hitilafu yoyote ya AIS kengele hutolewa na kitengo kinapaswa kuacha kusambaza.

24. Ubora au usahihi wa uingizaji wa data ya kihisi cha meli kwenye AIS hata hivyo haungekaguliwa na mzunguko wa BIIT kabla ya kutangazwa kwa meli na vituo vingine vya pwani. Kwa hivyo meli inapaswa kufanya ukaguzi wa kawaida wakati wa safari ili kudhibitisha usahihi wa habari inayopitishwa. Mzunguko wa hundi hizo ungehitaji kuongezwa katika maji ya pwani.

25. AIS hutoa data inayoweza kuwasilishwa kwenye onyesho la chini kabisa au kwenye kifaa chochote kinachofaa cha kuonyesha kama ilivyoelezwa katika kiambatisho 1.

26. Onyesho la chini lililoidhinishwa hutoa si chini ya mistari mitatu ya data inayojumuisha kuzaa, anuwai na jina la meli iliyochaguliwa. Data nyingine ya meli inaweza kuonyeshwa kwa kusogeza data kwa mlalo, lakini kusogeza kwa kuzaa na masafa hakuwezekani. Kusogeza kwa wima kutaonyesha meli nyingine zote zinazojulikana kwa AIS

27. Ambapo maelezo ya AIS yanatumiwa na onyesho la picha, aina zifuatazo zinazolengwa zinapendekezwa kuonyeshwa:

Lengo la kulala

Lengo la kulala linaonyesha tu uwepo wa chombo kilicho na AIS katika eneo fulani. Hakuna maelezo ya ziada yanayowasilishwa hadi yaamilishwe, hivyo basi kuzuia habari kupita kiasi.

Lengo lililoamilishwa

Ikiwa mtumiaji anataka kujua zaidi kuhusu mwendo wa chombo, inabidi tu kuwezesha lengo (kulala), ili onyesho lionyeshe mara moja.

vekta (kasi na mwendo juu ya ardhi),
kichwa, na

ROT dalili (ikiwa inapatikana) ili kuonyesha mabadiliko ya kozi yaliyoanzishwa.

Lengo lililoamilishwa

Ikiwa mtumiaji anataka maelezo ya kina juu ya lengo (iliyoamilishwa au kulala), anaweza kuichagua. Kisha data iliyopokelewa, pamoja na maadili ya CPA na TCPA yaliyohesabiwa, itaonyeshwa kwenye dirisha la alpha-numeric.
Hali maalum ya kusogeza pia itaonyeshwa katika sehemu ya data ya nambari ya alfa na si pamoja na lengwa moja kwa moja.

Lengo la hatari

Ikiwa lengo la AIS (limewashwa au la) litakokotolewa ili kupita vikomo vilivyowekwa awali vya CPA na TCPA, litaainishwa na kuonyeshwa kama lengo hatari na kengele itatolewa.

Lengo lililopotea

Ikiwa ishara ya lengo lolote la AIS katika umbali wa chini ya thamani iliyowekwa mapema haitapokewa, alama ya lengwa iliyopotea itaonekana katika nafasi ya hivi punde na kengele itatolewa.

Alama

28. Mtumiaji anapaswa kufahamu alama zinazotumika katika onyesho la picha lililotolewa.

29. Afisa wa lindo (OOW) anapaswa kufahamu kila wakati kwamba meli zingine, haswa meli za burudani, boti za uvuvi na meli za kivita, na baadhi ya vituo vya pwani ikijumuisha vituo vya Huduma ya Trafiki ya Meli (VTS), huenda zisiwe na AIS.

30. OOW inapaswa kufahamu kila wakati kwamba meli zingine zilizowekwa AIS kama hitaji la lazima la kubeba zinaweza kuzima AIS chini ya hali fulani kwa uamuzi wa kitaalamu wa nahodha.

31. Kwa maneno mengine, taarifa iliyotolewa na AIS inaweza isiwe picha kamili ya hali inayozunguka meli.

32. Watumiaji lazima wafahamu kwamba uwasilishaji wa taarifa potofu unamaanisha hatari kwa meli zingine na vile vile zao. Watumiaji wanabaki kuwajibika kwa habari yote iliyoingizwa kwenye mfumo na habari iliyoongezwa na sensorer

33. Usahihi wa habari ya AIS iliyopokelewa ni nzuri tu kama usahihi wa habari ya AIS inayopitishwa.

34. OOW inapaswa kufahamu kuwa vitambuzi vya meli vilivyosanidiwa vibaya au vilivyosawazishwa (vihisi vya mahali, kasi na vichwa) vinaweza kusababisha taarifa zisizo sahihi kusambazwa. Taarifa zisizo sahihi kuhusu meli moja iliyoonyeshwa kwenye daraja la nyingine inaweza kuwa ya kutatanisha kwa hatari.

35. Ikiwa hakuna kitambuzi kilichosakinishwa au ikiwa kitambuzi (k.m. gyro) kitashindwa kutoa data, AIS hutuma kiotomatiki thamani ya data "haipatikani". Hata hivyo, ukaguzi wa uadilifu uliojengewa ndani hauwezi kuthibitisha yaliyomo kwenye data iliyochakatwa na AIS.

36. Haitakuwa jambo la busara kwa OOW kudhani kwamba taarifa iliyopokelewa kutoka kwa meli nyingine ni ya ubora na usahihi unaolinganishwa na ile ambayo inaweza kupatikana kwenye meli yenyewe.

37. Uwezo wa AIS kama kifaa cha kuzuia mgongano unatambuliwa na AIS inaweza kupendekezwa kuwa kifaa kama hicho kwa wakati ufaao.

38. Hata hivyo, maelezo ya AIS yanaweza kutumika kusaidia katika kufanya maamuzi ya kuepuka mgongano. Wakati wa kutumia AIS katika hali ya meli-kwa-meli kwa madhumuni ya kuzuia mgongano, vidokezo vifuatavyo vya tahadhari vinapaswa kuzingatiwa:
    1. AIS ni chanzo cha ziada cha habari za urambazaji. Haibadilishi, lakini inasaidia, mifumo ya urambazaji kama vile ufuatiliaji wa lengo la rada na VTS; na
    2. matumizi ya AIS hayakanushi wajibu wa OOW kuzingatia wakati wote Kanuni za Mgongano.

39. Mtumiaji hapaswi kutegemea AIS kama mfumo pekee wa taarifa, lakini anapaswa kutumia taarifa zote zinazohusiana na usalama zinazopatikana.

40. Matumizi ya AIS kwenye meli hayakusudiwi kuwa na athari yoyote maalum kwenye muundo wa saa ya kusogeza, ambayo inapaswa kuendelea kubainishwa kwa mujibu wa Mkataba wa STCW.

41. Mara tu meli imegunduliwa, AIS inaweza kusaidia katika kuifuatilia kama shabaha. Kwa kufuatilia taarifa zinazotangazwa na lengo hilo, vitendo vyake vinaweza pia kufuatiliwa. Mabadiliko katika kichwa na mwendo, kwa mfano, yanaonekana mara moja, na matatizo mengi ya kawaida ya kufuatilia shabaha kwa rada, yaani clutter, kubadilishana shabaha meli zinapopita karibu na hasara inayolengwa kufuatia ujanja

wa haraka, haiathiri AIS. AIS pia inaweza kusaidia katika utambuzi wa walengwa, kwa jina au ishara ya simu na kwa aina ya meli na hali ya urambazaji.

42. 44 Vituo vya VTS vinaweza kutuma taarifa kuhusu meli ambazo hazijabeba AIS na ambazo hutafutwa tu na rada ya VTS kupitia AIS kwa meli zilizo na AIS. Matangazo yoyote ya uwongo ya AIS na VTS yanapaswa kutambuliwa wazi kama hivyo. Uangalifu hasa unapaswa kuchukuliwa wakati wa kutumia habari ambayo imewasilishwa na mtu wa tatu. Usahihi wa shabaha hizi huenda usiwe kamili kama walengwa halisi waliopokewa moja kwa moja, na maudhui ya habari yanaweza yasiwe mengi.

43. Vituo vya 45 VTS vinaweza pia kutuma ujumbe mfupi ama kwa meli moja, meli zote, au meli zilizo ndani ya masafa fulani au katika eneo maalum, k.m.:
-maonyo (ya ndani) ya urambazaji;
-habari juu ya usimamizi wa trafiki; na
-habari ya usimamizi wa bandari.

44. Opereta wa VTS anaweza kuomba, kwa ujumbe wa maandishi, kukiri kutoka kwa opereta wa meli.

Kumbuka: VTS inapaswa kuendelea kuwasiliana kupitia VHF ya sauti. Umuhimu wa mawasiliano ya maneno haupaswi kupuuzwa. Hii ni muhimu ili kuwezesha opereta wa VTS:

- Tathmini uwezo wa mawasiliano wa vyombo; na
- anzisha kiunga cha mawasiliano cha moja kwa moja ambacho kingehitajika katika hali mbaya.

45. (D) Marekebisho ya GNSS yanaweza kutumwa na vituo vya VTS kupitia AIS.

46. AIS inatarajiwa kuchukua jukumu kubwa katika mifumo ya kuripoti meli. Taarifa zinazohitajika na mamlaka za pwani katika mifumo kama hii kwa kawaida hujumuishwa katika data tuli inayohusiana na safari na inayobadilika inayotolewa kiotomatiki na mfumo wa AIS. Matumizi ya kipengele cha masafa marefu cha AIS, ambapo taarifa hubadilishwa kupitia satelaiti ya mawasiliano, inaweza kutekelezwa ili kukidhi mahitaji ya baadhi ya mifumo ya kuripoti meli.

47. AIS inaweza kutumika katika shughuli za utafutaji na uokoaji, hasa katika utafutaji wa helikopta na wa ardhini. AIS inaruhusu uwasilishaji wa moja kwa moja wa nafasi ya chombo katika dhoruba kwenye maonyesho mengine kama vile rada au ECS/ECDIS, ambayo hurahisisha kazi ya ufundi wa SAR. Kwa meli zilizo katika dhoruba ambazo hazina AIS, Mratibu wa On Scene (OSC) anaweza kuunda lengo bandia la AIS.

48. AIS inapowekwa kwenye visaidizi vilivyochaguliwa vilivyowekwa na vinavyoelea kwenye urambazaji vinaweza kutoa taarifa kwa baharia kama hiyo.

- nafasi;
- hali;
- data ya mawimbi na ya sasa; na

- hali ya hewa na mwonekano.

49. AIS itachukua jukumu katika mfumo wa jumla wa habari za baharini wa kimataifa, kusaidia kupanga na ufuatiliaji wa safari. Hii itasaidia Utawala kufuatilia meli zote katika maeneo yao ya wasiwasi na kufuatilia mizigo hatari.

KIAMBATISHO 1

MAELEZO YA AIS

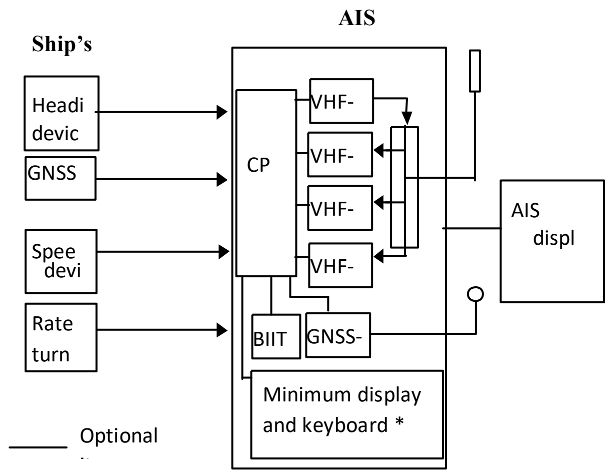
VIFUNGO

1. Kwa ujumla, AIS ya ndani (tazama mchoro 1) inajumuisha:
    - antena;
    - transmitter moja ya VHF
    - wapokeaji wawili wa VHF wa njia nyingi;
    - mpokeaji wa kituo cha 70 VHF kwa usimamizi wa kituo
    - kitengo cha usindikaji cha kati (CPU);
    - mfumo wa kielektroniki wa kurekebisha nafasi, kipokezi cha Global Navigation Satellite System (GNSS) kwa madhumuni ya kuweka muda na kupunguza nafasi
    - miingiliano ya vifaa vya kichwa na kasi na kwa sensorer zingine za meli;
    - miingiliano ya Misaada ya Kupanga Rada/Otomatiki ya Rada (ARPA), Mfumo wa Chati ya Kielektroniki/Onyesho la Chati ya Kielektroniki na Mfumo wa Taarifa (ECS/ECDIS) na Mifumo Iliyounganishwa ya Urambazaji (INS);
    - BIIT (mtihani wa uadilifu uliojengwa); na
    - Onyesho la chini na kibodi ili kuingiza na kupata data

Kwa onyesho la chini kabisa na kitengo cha kibodi, AIS itaweza kufanya kazi kama mfumo wa kujitegemea. Onyesho la picha la kusimama pekee au ujumuishaji wa onyesho la data la AIS kwenye vifaa vingine kama vile INS, ECS/ECDIS au onyesho la rada/ARPA kungeongeza kwa kiasi kikubwa ufanisi wa AIS, inapowezekana.

2. Ni lazima vitambuzi vyote vilivyo kwenye bodi zitii viwango vinavyohusika vya IMO kuhusu upatikanaji, usahihi, ubaguzi, uadilifu, viwango vya kusasisha, kengele za kushindwa, kuingiliana na kujaribu aina.

3. AIS hutoa:
    - mtihani wa uadilifu uliojengwa (BIIT) unaoendelea au kwa vipindi vinavyofaa;
    - ufuatiliaji wa upatikanaji wa data
    - utaratibu wa kugundua makosa ya data iliyopitishwa; na
    - ukaguzi wa makosa kwenye data iliyopokelewa.



* May be external Figure 1 - AIS Components

VIUNGANISHI

Uunganisho wa AIS kwa mifumo ya maonyesho ya nje ya urambazaji

4. 4 AIS inaweza kuunganishwa ama kwa kitengo cha ziada cha onyesho cha AIS kilichojitolea, ikiwezekana kilicho na onyesho kubwa la picha, au kwa mfumo uliopo wa kusogeza kama vile rada au chati ya kielektroniki, lakini katika hali ya baadaye tu kama sehemu ya mfumo jumuishi wa urambazaji. .

Uunganisho wa AIS kwa vifaa vya urambazaji vinavyobebeka vya nje

5. 5 Inakuwa mazoea ya kawaida kwa marubani kuwa na vifaa vyao vya kubebeka vya usafiri, ambavyo hubeba ndani ya ndege. Vifaa kama hivyo vinaweza kuunganishwa kwa vifaa vya AIS vinavyosafirishwa kwa meli na kuonyesha malengo wanayopokea.

Uunganisho wa AIS kwa vifaa vya nje vya masafa marefu ya mawasiliano ya redio

6. 6 AIS imetolewa kwa kiolesura cha njia mbili cha kuunganisha kwa vifaa vya masafa marefu ya mawasiliano ya redio. Hapo awali, haijafikiriwa kuwa AIS itaweza kuunganishwa moja kwa moja na vifaa kama hivyo.

7. 7 Kituo cha ufukweni kingehitaji kwanza kuomba kwamba meli ifanye upitishaji wa taarifa za AIS wa masafa marefu. Mawasiliano yoyote ya meli hadi ufukweni yangefanywa mara kwa mara, na sio kutangazwa, na mara mawasiliano yakiwa yameanzishwa, meli ingekuwa na chaguo la kuweka AIS yake kujibu ombi lolote la baadae la ripoti ya meli kutoka pwani hiyo. kituo.

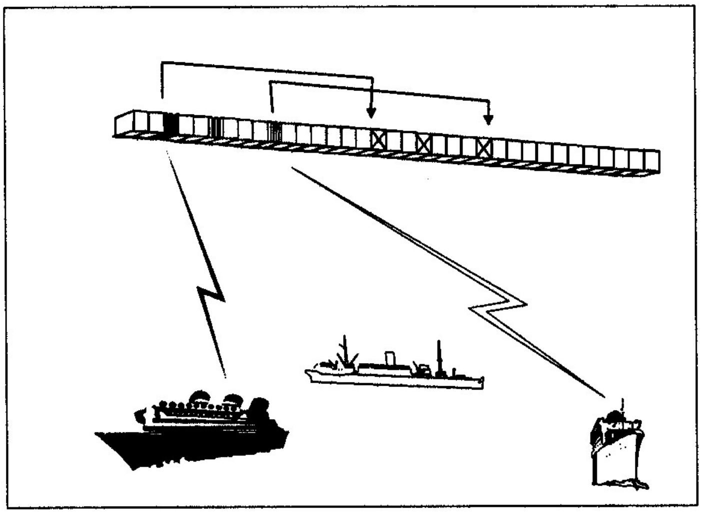
8. 8 Watumiaji wanakumbushwa kuwa kanuni ya SOLAS V/11.10 inatoa kwamba ushiriki wa meli katika mifumo ya kuripoti meli iliyopitishwa na IMO itakuwa bila malipo kwa meli zinazohusika.

KIAMBATISHO 2

MAELEZO YA KIUFUNDI

1. AIS hufanya kazi hasa kwenye chaneli mbili maalum za VHF (AIS1 - 161,975 MHz na AIS2 - 162,025 MHz). Ambapo chaneli hizi hazipatikani kikanda, AIS ina uwezo wa kubadili kiotomatiki hadi chaneli nyingine zilizoteuliwa.

2. Uwezo unaohitajika wa kuripoti meli kulingana na kiwango cha utendakazi wa IMO unafikia kiwango cha chini cha nafasi 2000 kwa dakika (ona kielelezo 2). Kiwango cha Kiufundi cha ITU kwa Universal AIS hutoa nafasi 4500 kwa dakika. Hali ya utangazaji inategemea kanuni iitwayo (S)TDMA (Self-organized Time Division Multiple Access) ambayo inaruhusu mfumo kuzidiwa na 400 hadi 500% na bado kutoa upitishaji wa karibu 100% kwa meli zilizo karibu zaidi ya 8 hadi 10 NM hadi kila mmoja katika hali ya meli hadi meli. Katika tukio la upakiaji mwingi wa mfumo, walengwa walio mbali pekee ndio watakuwa chini ya kuacha shule ili kutoa upendeleo kwa malengo yaliyo karibu ambayo ni jambo la msingi kwa uendeshaji wa meli hadi meli wa AIS. Kwa mazoezi, uwezo wa mfumo hauna kikomo, kuruhusu idadi kubwa ya meli kushughulikiwa kwa wakati mmoja.



Kielelezo 2 - Kanuni za TDMA

JEDWALI LA PILI

(Limetengenezwa chini ya kanuni ya 17)

MWONGOZO WA MIPANGO YA UHAMISHAJI WA RUBANI

1. Wabunifu wa meli wanahimizwa kuzingatia vipengele vyote vya mipangilio ya uhamishaji wa rubani katika hatua ya awali ya muundo. Waundaji wa vifaa na watengenezaji wanahimizwa vile vile, haswa kwa kuzingatia masharti ya aya 2.1.2, 3.1 na 3.3.

2. Ngazi ya rubani inapaswa kuthibitishwa na mtengenezaji kama inatii sehemu hii au kwa mahitaji ya kiwango cha kimataifa kinachokubalika na Shirika.

2.1. NAFASI NA UJENZI

2.1.1. Sehemu zenye nguvu, pingu na kamba za kufungia zinapaswa kuwa na nguvu angalau kama zile za kando zilizoainishwa katika sehemu ya 2.2 hapa chini.

2.1.2. Hatua za ngazi za rubani zinapaswa kuzingatia mahitaji yafuatayo

(a) zikitengenezwa kwa mbao ngumu, zifanywe kipande kimoja, kisicho na mafundo;

(b) iwapo zimetengenezwa kwa nyenzo nyingine mbali na mbao ngumu, zinapaswa kuwa na nguvu sawa, ugumu na uimara wa kuridhisha Shirika;

(c) hatua nne za chini kabisa zinaweza kuwa za mpira wa nguvu na ugumu wa kutosha au nyenzo nyinginezo kwa kuridhisha Shirika;

(d) zinapaswa kuwa na sehemu nzuri isiyoteleza

(e) ziwe si chini ya mm 400 kati ya kamba za kando, upana wa 115 mm na 25 mm kwa kina, bila kujumuisha kifaa chochote kisichoteleza au grooving;

(f) zinapaswa kugawanywa kwa usawa sio chini ya 310 mm au zaidi ya 350 mm kutoka kwa kila mmoja; na

(g) zinapaswa kulindwa kwa namna ambayo kila moja itabaki mlalo.

2.1.3. Hakuna ngazi ya rubani inapaswa kuwa na zaidi ya hatua mbili za uingizwaji ambazo zimewekwa mahali pake kwa njia tofauti na ile iliyotumiwa katika ujenzi wa awali wa ngazi, na hatua zozote zilizoimarishwa zinapaswa kubadilishwa haraka iwezekanavyo kwa hatua zilizowekwa na ngazi. njia iliyotumika katika ujenzi wa awali wa ngazi ya rubani. Wakati hatua yoyote ya uingizwaji imefungwa kwa kamba za upande wa ngazi ya rubani kwa njia ya grooves katika pande za hatua, grooves vile inapaswa kuwa katika pande ndefu za hatua.

2.1.4. Ngazi za rubani zilizo na zaidi ya hatua tano zinapaswa kuwa na hatua za kieneza zisizopungua m 1.8 kwa muda ambazo zitazuia ngazi ya rubani kupinda. Hatua ya

chini ya uenezaji inapaswa kuwa hatua ya tano kutoka chini ya ngazi na muda kati ya hatua yoyote ya kuenea na inayofuata haipaswi kuzidi hatua tisa.

2.1.5. Wakati laini ya kurejesha inachukuliwa kuwa muhimu ili kuhakikisha wizi salama wa ngazi ya rubani, laini hiyo inapaswa kufungwa au juu ya hatua ya mwisho ya kienezi na inapaswa kuongoza mbele. Laini ya kurejesha haipaswi kuzuia rubani wala kuzuia njia salama ya boti ya majaribio.

2.1.6. Alama ya kudumu inapaswa kutolewa kwa vipindi vya kawaida (k.m. 1 m) katika urefu wote wa ngazi inayoendana na muundo wa ngazi, utumiaji na matengenezo ili kuwezesha uwekaji wa ngazi kwa urefu unaohitajika.

2.2. Kamba za pembeni za ngazi ya rubani zinapaswa kuwa na kamba mbili ambazo hazijafunikwa na kipenyo kisichopungua 18 mm kila upande na ziwe endelevu, zisizo na viungio na ziwe na nguvu ya kukatika ya angalau Kilo 24 Newton kwa kila kamba ya upande. Kamba mbili za pembeni zinapaswa kuwa na urefu mmoja unaoendelea wa kamba, nusu ya urefu wa katikati iko kwenye mtondo mkubwa wa kutosha kuchukua angalau pasi mbili za kamba ya upande.

2.2.1. Kamba za pembeni zinapaswa kutengenezwa kwa manila au nyenzo nyingine zenye nguvu sawa, uimara, sifa za urefu na mshiko ambao umelindwa dhidi ya uharibifu wa actinic na unaridhisha Shirika.

2.2.2. Kila jozi ya kamba za upande zinapaswa kuunganishwa pamoja juu na chini ya kila hatua kwa kifaa cha kukandamiza cha mitambo kilichoundwa ipasavyo kwa madhumuni haya, au njia ya kukamata na viunzi vya hatua (choki au wijeti), ambayo inashikilia kila ngazi wakati ngazi inaning'inia kwa uhuru. Njia inayopendekezwa ni kukamata.2

3. NGAZI ZA MALAZI ZINAZOTUMIKA PAMOJA NA NGAZI ZA RUBANI

3.1. Mipango ambayo inaweza kufaa zaidi kwa aina maalum za meli inaweza kukubaliwa, ikiwa ni salama sawa.

3.2. Urefu wa ngazi ya malazi inapaswa kutosha ili kuhakikisha kwamba angle yake ya mteremko hauzidi 45 °. Katika meli zilizo na safu kubwa za safu, ngazi kadhaa za rubani zinaweza kutolewa, na kusababisha pembe ndogo za mteremko. Ngazi ya malazi inapaswa kuwa angalau 600 mm kwa upana.

3.3. Jukwaa la chini la ngazi ya malazi linapaswa kuwa katika nafasi ya mlalo na kulindwa kwa upande wa meli inapotumika. Jukwaa la chini linapaswa kuwa angalau m 5 juu ya usawa wa bahari.

3.4. Majukwaa ya kati, ikiwa yamewekwa, yanapaswa kujiweka sawa. Kukanyaga na hatua za ngazi ya malazi zinapaswa kuundwa ili eneo la kutosha na salama lipewe kwenye pembe za uendeshaji.

Rejelea mapendekezo ya Shirika la Kimataifa la Kuweka Viwango, hususan uchapishaji wa ISO 799:2004, Meli na teknolojia ya baharini - Ngazi za rubani, sehemu ya 4.3a na sehemu ya 3, aya ya 3.2.1.

3.5. Ngazi na jukwaa zinapaswa kuwa na vifaa pande zote mbili za stanchi na papi za ngazi, lakini ikiwa kamba za mkono zinatumiwa, zinapaswa kuwa ngumu na zimehifadhiwa vizuri. Nafasi ya wima kati ya papi za ngazi au kamba ya mkono na kamba za ngazi inapaswa kuwa na uzio salama.

3.6. Ngazi ya rubani inapaswa kupigwa mara moja karibu na jukwaa la chini la ngazi ya malazi na mwisho wa juu unapaswa kupanua angalau 2 m juu ya jukwaa la chini. Umbali wa usawa kati ya ngazi ya rubani na jukwaa la chini unapaswa kuwa kati ya 0.1 na 0.2 m.

3.7. Ikiwa mlango wa trap umewekwa kwenye jukwaa la chini ili kuruhusu ufikiaji kutoka na kwa ngazi ya rubani, shimo haipaswi kuwa chini ya 750 mm x 750 mm. Lango la mtego linapaswa kufunguka kuelekea juu na kulindwa aidha tambarare kwenye jukwaa la kuegesha au dhidi ya reli zilizo kwenye ncha ya aft au upande wa nje wa jukwaa na haipaswi kuwa sehemu ya vishikio. Katika hali hii sehemu ya baada ya jukwaa la chini inapaswa pia kuwekewa uzio kama ilivyoainishwa katika aya ya 3.5 hapo juu, na ngazi ya rubani inapaswa kupanuka juu ya jukwaa la chini hadi urefu wa papi za ngazi na kubaki katika mpangilio na dhidi ya upande wa meli.

3.8. Ngazi za malazi, pamoja na mipangilio yoyote ya kusimamishwa au viambatisho vilivyowekwa na vinavyokusudiwa kutumika kwa mujibu wa pendekezo hili, vinapaswa kuridhisha Shirika 3.

4. WAPAJI WA MITAMBO

4.1. Utumiaji wa vipandisho vya rubani vya kimitambo ni marufuku kwa kanuni ya SOLAS V/23.

5. KUPATA STAHA

5.1. Lango katika reli au ngome, vishikizo vya kutosha vinapaswa kutolewa katika hatua ya kupanda au kushuka kutoka kwa meli kila upande ambayo inapaswa kuwa si chini ya 0.7 m au zaidi ya 0.8 m mbali. Kila kishiko kinapaswa kushikiliwa kwa uthabiti kwenye muundo wa meli karibu au karibu na msingi wake na pia katika sehemu ya juu zaidi, haipaswi kuwa chini ya 32 mm kwa kipenyo na inapaswa kuenea si chini ya 1.2 m juu ya sitaha ambayo imewekwa; na

5.2. Ngazi ya ngome, nguzo mbili tofauti za kushikilia mikono zinapaswa kufungwa katika hatua ya kupanda au kushuka kutoka kwa meli kila upande ambayo inapaswa kuwa si chini ya 0.7 m au zaidi ya 0.8 m mbali. Ngazi ya ngome inapaswa kushikamana kwa usalama kwenye meli ili kuzuia kupinduka. Kila stanchini inapaswa kulindwa kwa uthabiti kwenye muundo wa meli karibu au

karibu na msingi wake na pia katika sehemu ya juu zaidi, inapaswa kuwa na kipenyo kisichopungua 32 mm na inapaswa kuenea si chini ya 1.2 m juu ya juu ya ngome. Stanchions au papi za ngazis haipaswi kushikamana na ngazi ya bulwark.

6. NJIA SALAMA YA BOTI YA RUBANI

6.1. Ambapo mikanda ya kusugua au vipengele vingine vya ujenzi vinaweza kuzuia mbinu salama ya boti ya rubani, hizi zinapaswa kukatwa ili kutoa angalau mita 6 za upande wa meli usiozuiliwa. Meli maalum za baharini chini ya mita 90 au meli zingine zinazofanana na hizo chini ya 90 m ambayo pengo la m 6 katika bendi za kusugua halingewezekana, kama ilivyoamuliwa na Shirika, sio lazima kuzingatia mahitaji haya. Katika kesi hii, hatua zingine zinazofaa zinapaswa kuchukuliwa ili kuhakikisha kuwa watu wanaweza kuruka na kushuka kwa usalama.

7. UWEKEZAJI WA RIWAYA ZA WINCHI ZA NGAZI YA RUBANI

7.1. Sehemu ya kufikia

7.1.1. Wakati sehemu ya kuegemea ya ngazi ya rubani inatolewa inapaswa kuwa katika nafasi ambayo itahakikisha watu wanaopanda, au wanaoshuka kutoka, meli kati ya ngazi ya rubani na mahali pa kufikia meli, wanakuwa salama, rahisi na wasiozuiliwa. ufikiaji au kutoka kwa meli.

7.1.2. Hatua ya kufikia au kutoka kwa meli inaweza kuwa kwa ufunguzi wa upande wa meli, ngazi ya malazi wakati mpangilio wa mchanganyiko umetolewa, au sehemu moja ya ngazi ya rubani.

7.1.3. Mahali pa ufikiaji na eneo la karibu lazima lisiwe na vizuizi, pamoja na kipigo cha kupigia ngazi ya rubani, kwa umbali kama ifuatavyo:
(a) umbali wa mm 915 kwa upana uliopimwa kwa longitudino;
(b) umbali wa milimita 915 kwa kina, kupimwa kutoka kwa upande wa meli unaowekwa ndani; na
(c) umbali wa milimita 2,200 kwa urefu, iliyopimwa kwa wima kutoka kwa sitaha ya ufikiaji.

7.2. Msimamo wa kimwili wa reli za winchi za ngazi za rubani

7.2.1. Reli za winchi za ngazi za rubani kwa ujumla huwekwa kwenye sitaha ya juu (kuu) ya meli au kwenye ufunguzi wa kando ya meli ambayo inaweza kujumuisha milango ya kando, maeneo ya magenge au sehemu za kuegesha. Reli za winchi zilizowekwa kwenye sitaha ya juu zinaweza kusababisha ngazi ndefu sana za rubani

7.2.2. Vipuli vya kuwekea ngazi za rubani ambavyo huwekwa kwenye sitaha ya juu ya meli kwa madhumuni ya kutoa ngazi ya rubani ambayo huhudumia ufunguzi wa upande wa meli chini ya sitaha ya juu au, vinginevyo, ngazi ya malazi wakati mpangilio wa mchanganyiko unatolewa unapaswa:
(a) kiwe katika eneo la sitaha ya juu ambapo ngazi ya rubani inaweza kusimamishwa wima, katika mstari ulionyooka, hadi sehemu iliyo karibu na sehemu ya kuingilia upande wa meli au jukwaa la chini la ngazi ya malazi;
(b) iwekwe ili ufikiaji salama na rahisi upatikane kati ya ngazi ya rubani na ufunguzi wa upande wa meli kwa njia ya jukwaa ambalo linapaswa kupanuka

kutoka upande wa meli kwa umbali wa chini wa 750 mm, na urefu wa longitudinal wa chini zaidi. ya 750 mm. Jukwaa linapaswa kulindwa kwa usalama na papi za ngazi;

(c) Imarishe kwa usalama ngazi ya rubani na nguzo kwa upande wa meli kwenye sehemu ya upande wa meli kwa umbali wa 1,500. mm juu ya hatua ya kufikia jukwaa kwa ufunguzi wa upande wa meli au jukwaa la chini la ngazi ya malazi; na

(d) ikiwa mpangilio wa mchanganyiko umetolewa, ngazi ya malazi iwekwe kwa upande wa meli karibu au karibu na jukwaa la chini ili kuhakikisha kuwa ngazi ya malazi imesimama imara dhidi ya upande wa meli.

7.2.3. Vipuli vya kuwekea ngazi za rubani vilivyowekwa ndani ya ufunguzi wa upande wa meli lazima:

(a) kuwa katika nafasi ambayo hutoa njia salama, rahisi na isiyozuiliwa kwa mtu yeyote anayepanda, au kushuka kutoka, meli kati ya ngazi ya rubani na mahali pa kuingia kwenye meli;

(b) kuwa katika nafasi ambayo hutoa eneo wazi lisilozuiliwa na urefu wa chini wa 915 mm na upana wa chini wa 915 mm na urefu wa chini wa wima wa 2,200 mm;

(c) ikiwa iko katika nafasi ambayo inalazimu sehemu ya ngazi ya rubani kulindwa kwa kiasi katika nafasi ya mlalo kwenye sitaha ili kutoa ufikiaji wazi kama ilivyoelezwa hapo juu, basi posho inapaswa kufanywa ili sehemu hii ya rubani. ngazi inaweza kufunikwa na jukwaa gumu kwa umbali wa chini wa 915 mm uliopimwa kwa usawa kutoka upande wa meli kwenda ndani.

7.3. Mikono na Vishikizo

7.3.1. Mikono na vishikizo vya mikono vinapaswa kutolewa kwa mujibu wa kifungu cha 5 ili kumsaidia rubani kuhamisha kwa usalama kati ya ngazi ya rubani na meli, isipokuwa kama ilivyobainishwa katika aya ya 7.2.2.3 kwa ajili ya kupanga na majukwaa yanayoenea nje ya bahari. Umbali wa mlalo kati ya vishikizo na/au vishikizo vya mikono vinapaswa kuwa si chini ya 0.7 m au zaidi ya 0.8 m mbali.

7.4. Ulindaji wa ngazi ya rubani

7.4.1. Ambapo ngazi ya rubani imewekwa kwenye sehemu ya nyuma ya winchi ya ngazi ya rubani ambayo iko ndani ya ufunguzi wa upande wa meli au kwenye sitaha ya juu:

(a) kificho cha winchi cha ngazi haipaswi kutegemewa kutegemeza ngazi ya rubani wakati ngazi ya rubani inatumika;

(b) ngazi ya rubani inapaswa kulindwa hadi mahali penye nguvu, bila kuegemea nguzo ya winchi ya ngazi ya rubani; na

(c) ngazi ya rubani inapaswa kulindwa katika kiwango cha sitaha ndani ya ufunguzi wa upande wa meli au, ikiwa iko kwenye sitaha ya juu ya meli, kwa umbali wa si chini ya 915 mm iliyopimwa kwa mlalo kutoka upande wa meli kwenda ndani.

7.5. Ulindaji wa kiufundi wa rili ya winchi ya ngazi ya rubani

7.5.1. Reli zote za winchi za ngazi zinapaswa kuwa na njia za kuzuia sehemu ya winchi kuendeshwa kimakosa kutokana na hitilafu ya kimitambo au hitilafu ya kibinadamu.

7.5.2. Reli za kuwekea ngazi za rubani zinaweza kuendeshwa kwa mikono au, vinginevyo, kuendeshwa na njia za umeme, majimaji au nyumatiki.

7.5.3. Reli za winchi za ngazi zinazoendeshwa kwa mikono zinapaswa kuwekewa breki au mipangilio mingine inayofaa ili kudhibiti ushushaji wa ngazi ya rubani na kufunga kiwiko cha winchi mahali pale pale ngazi ya rubani inaposhushwa katika nafasi yake.

7.5.4. Vipuli vya kiingilio vya ngazi ya umeme, majimaji au nyumatiki vinapaswa kuwekewa vifaa vya usalama ambavyo vina uwezo wa kukata usambazaji wa umeme kwenye reli ya winchi na hivyo kufungia rili ya winchi mahali pake.

Kifaa cha kimakenika au pini ya kufunga pia inapaswa kutumika ili kufunga miondoko ya winchi yenye nguvu.

Dodoma,
28 Juni, 2023

MAKAME M. MBARAWA,
Waziri wa Ujenzi na Uchukuzi