

TANGAZO LA SERIKALI NA. 382 la tarehe 17/05/2024

SHERIA YA USAFIRISHAJI MAJINI
(SURA YA 165)

—————
KANUNI
—————

(Zimetengenezwa chini ya kifungu cha 376)

KANUNI ZA KUZUIA UCHAFUZI UTOKANAO NA MAFUTA, 2024

MPANGILIO WA KANUNI

Kanuni *Jina*

SEHEMU YA KWANZA
MASHARTI YA UTANGULIZI

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

SEHEMU YA PILI
REJEA NA MISAMAHA

4. Rejea inayofanana.
5. Uzingatiaji wa uchunguzi na matakwa ya uthibitishaji.
6. Misamaha.
7. Ulinganifu.
8. Mamlaka za Kuidhinisha.

SEHEMU YA TATU
UKAGUZI, VYETI NA KITABU CHA KUMBUKUMBU ZA MAFUTA

9. Ukaguzi
10. Wajibu wa mmiliki na nahodha wa meli.
11. Utoaji na uidhinishaji wa Cheti cha IOPP.
12. Utoaji wa Cheti cha TZOPP.
13. Muda na uhalali wa Cheti.
14. Kuongeza muda wa uhalali wa Cheti.
15. Masharti mbalimbali kuhusiana na Vyeti.
16. Utaratibu utakaotumika endapo meli ina upungufu.
17. Katazo kwa meli zisizo za Tanzania kuelekea baharini bila kuwa na Cheti cha IOPP.
18. Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta

SEHEMU YA NNE
MASHARTI YA UDHIBITI WA UCHAFUZI UNAOTOKANA NA
UENDESHAJI NA UTIRIRISHAJI WA MAFUTA

19. Msamaha wa jumla.
20. Msamaha wa uharibifu wa meli au vifaa vyake ndani au katika maji yanayodhibitiwa na maji mengine.
21. Tafsiri kwa madhumuni ya kanuni 19 hadi 20.
22. Udhibiti wa utiririshaji wa mafuta kutoka kwenye meli.
23. Udhibiti wa utiririshaji mafuta kutoka kwenye meli za mafuta.
24. Mahitaji maalumu ya matumizi au ubebaji mafuta katika eneo la Antaktiki

SEHEMU YA TANO
SEHEMU ZA MITAMBO MELINI

25. hitaji la sehemu za mitambo ya meli zote.

SEHEMU YA SITA
MELI ZA MAFUTA

26. Masharti kwa eneo la shehena za Meli za mafuta.
27. Ubakishaji wa mafuta katika meli.
28. Shughuli za kusafisha mafuta ghafi.
29. Muongozo wa Uendeshaji na Vifaa.
30. Mpango wa dharura wa uchafuzi utokanao na mafuta kuwekwa melini.

SEHEMU YA SABA
UFUNGWAJI WA MIUNDOMBINU BAHARINI

31. Masharti ya ufungwaji wa miundombinu baharini.

SEHEMU YA NANE
KANUNI ZA MAJI YA NCHA ZA DUNIA

32. Matumizi ya maji ya ncha za dunia.

SEHEMU YA TISA
UTEKELEZAJI

33. Ukaguzi wa meli.
34. Uchunguzi wa madai ya ukiukwaji wa meli za Tanzania
35. Masharti ya jumla ya uzuiaji
36. Mamlaka ya Mkuu wa Bandari kuzuia meli
37. Wajibu wa Mkuu wa Bandari kutoa taarifa ya meli yenye upungufu

SEHEMU YA KUMI
MAKOSA NA ADHABU

38. Makosa na adhabu.
39. Adhabu ya jumla.

SEHEMU YA KUMI NA MOJA
MASHARTI YA JUMLA

- 40. Tathmini na ripoti.
- 41. Ushughulikiaji wa malalamiko.
- 42. Kufutwa.

MAJEDWALI

SHERIA YA USAFIRISHAJI MAJINI
(SURA YA 165)

KANUNI

(Zimetengenezwa chini ya kifungu cha 376)

KANUNI ZA KUZUIA UCHAFUZI UTOKANAO NA MAFUTA 2024

SEHEMU YA KWANZA
MASHARTI YA UTANGULIZI

- Jina
1. Kanuni hizi zitajulikana kama Kanuni za Kuzuia Uchafuzi Utokanao na Mafuta za Mwaka 2024.
- Matumizi
- 2.-(1) Kanuni hizi zitatumika-
- (a) kutekeleza Kiambatisho cha I cha Mkataba wa Kimataifa wa Kuzuia Uchafuzi wa Meli, 1973 na Itifaki yake ya 1978;
 - (b) kwa meli zote za Tanzania, popote zitakapokuwa; na
 - (c) kwa meli nyingine zote zikiwa ndani ya maji ya Tanzania.

- (2) Kanuni hizi hazitatumika kwa-
 - (a) meli ya kivita;
 - (b) meli ya jeshi la wanamaji; na
 - (c) meli nyingine yoyote inayomilikiwa au kuendeshwa na Serikali na kutumika, kwa wakati huo, kwa huduma zisizo za kibiashara.

Tafsiri

3.-(1) Katika Kanuni hizi, isipokuwa kama muktadha utahitaji vinginevyo-

“Cheti cha IOPP” maana yake ni Cheti cha Kimataifa cha Kuzuia Uchafuzi wa Mafuta kinachotolewa chini ya kanuni ya 11;

“Cheti cha TZOPP” maana yake ni Cheti cha Kuzuia Uchafuzi Utokanao na Mafuta Nchini Tanzania kinachotolewa na Mamlaka ya Uthibitishaji kwa mujibu wa Kanuni hizi;

“eneo la Antaktika” maana yake ni eneo la bahari kusini mwa latitudo 60° kusini;

"eneo maalumu" maana yake ni eneo maalumu kama ilivyoainishwa katika kanuni ya 1.11 ya Kiambatisho cha I;

"farumi iliyotengwa" maana yake ni maji ya farumi yaliyowekwa kwenye tangi ambayo yametenganishwa kabisa na mfumo wa shehena ya mafuta na mafuta ambayo yamewekwa kwa kudumu kubebea furumi au shehena nyingine isipokuwa mafuta au vimiminika vyenye madhara;

“farumi safi” maana yake ni farumi ndani ya tangi ambayo tangu mafuta yalipobebwa humo mara ya mwisho, imesafishwa kiasi kwamba maji taka kutoka humo kama yangemwagwa kutoka kwenye meli ambayo ipo katika eneo la maji yaliyotulia nyakati za mchana yasingeweza kuonyesha viashiria vya mafuta katika uso wa maji au kwenye ufukwe unaopakana au kusababisha tope au weupe

kuwekwa chini ya uso wa maji au kwenye ufukwe unaopakana, au iwapo farumi imetiririshwa kupitia mfumo wa ufuatiliaji na udhibiti uliodhinishwa na utawala, ushahidi katika mfumo huo unaoonyesha kuwa kiwango cha mafuta katika maji taka ambacho hakizidi chembechembe 15 za mafuta katika ujazo wa milioni moja, itaamuriwa kuwa farumi ni safi, bila kujali uwepo wa athari zinazoonekana;

TS. Na.
196 ya 2005

“GT” maana yake ni ukubwa wa jumla wa meli ulioamuliwa kwa mujibu wa wa Kanuni za Ukubwa za Usafirishaji Majini;

“IMO” maana yake ni kama ilivyoainishwa katika Sheria;

“Kanuni za Eneo la Ncha za Dunia” maana yake ni Kanuni za Kimataifa za Meli zinazofanya kazi katika maji yaliyopo kwenye ncha za dunia, kama ilivyoainishwa katika Sehemu ya I-A na II-A na Sehemu ya I-B na II-B kama ilivyopitishwa na Maazimio ya IMO MSC.385(94) na MEPC.264(68);

“Kanuni za RO” maana yake ni Kanuni za MaShirika Yanayotambuliwa zilizokubaliwa na Azimio la IMO MEPC.237(65) na kujumuishwa kwa njia ya Azimio MEPC.238(65);

“Kiambatisho cha I” maana yake ni Kiambatisho cha I kwa Mkataba wa Kimataifa wa Kuzuia Uchafuzi kutoka kwenye Meli, 1973, kama ilivyorekebishwa na Itifaki ya 1978 inayohusiana na Mkataba huo;

“kimiminika chenye madhara” maana yake ni kimiminika chochote kilichopo katika kundi la aina za uchafuzi kwenye safu ya sura ya 17 au 18 ya Kanuni za Kimataifa za Jumla za Aina za Kemikali au zilizotathminiwa chini ya kanuni ya 6.3 ya Kiambatisho cha II cha Mkataba kuwa katika kundi X, Yau Z;

“kutoka ardhi ya karibu” maana yake ni kutoka mpaka ambapo eneo la bahari la mamlaka inayohusika imeanzishwa kwa mujibu wa sheria ya kimataifa, isipokuwa, kwa madhumuni ya Mkataba "kutoka ardhi ya karibu" mbali na kaskazini-mashariki ya pwani ya Australia itamaanisha kutoka kwenye mstari uliochorwa kutoka sehemu ya pwani ya Australia katika latitudo 11°00' KUS, longitudo 142°08' MAS hadi hatua katika latitudo 10°35' KUS, longitudo 141°55' MAS, kutoka hapo hadi latitudo 10°00' KUS, longitudo 142°00' MAS, kutoka hapo hadi latitudo ya uhakika 9°10' KUS, longitudo 143°52' MAS, kutoka hapo hadi latitudo 9°00' KUS, longitudo 144°30' MAS, kutoka hapo hadi latitudo 10°41' KUS, longitudo 145°00' MAS, kutoka hapo hadi latitudo 13°00' KUS, longitudo 145°00' MAS, kutoka hapo hadi latitudo 15°00' KUS, longitudo 146°00' MAS, kutoka hapo hadi latitudo 17°30' KUS, longitudo 147°00' MAS, kutoka hapo hadi latitudo ya uhakika 21°00' KUS, longitudo 152°55' MAS, kutoka hapo hadi latitudo 24°30' KUS, longitudo 154°00' MAS, kutoka hapo hadi kwenye pwani ya Australia katika latitudo 24°42' KUS, longitudo 153°15' MAS;

"mabaki ya mafuta" maana yake ni mabaki ya bidhaa za mafuta zinazozalishwa wakati wa uendeshaji wa kawaida wa meli kama vile zile zinazotokana na usafishaji wa mafuta au mafuta ya kulainishia mashine kuu au za ziada, taka za mafuta zilizotenganishwa kutoka kwenye vifaa vya kuchuja mafuta, uchafu wa mafuta uliokusanywa katika trei za matone, na uchafu wa mafuta lainishi;

“mafuta” maana yake ni kama ilivyoainishwa katika Sheria;

“mafuta ghafi” maana yake ni mchanganyiko wowote wa

kioevu wa haidrokaboni unaotokea kwa asili duniani ukiwa umetibiwa au la ili kuufanya uweze kusafirishika na unajumuisha-

(a) mafuta ghafi ambayo sehemu ya mchanganyiko fulani inaweza kutolewa; na

(b) mafuta ghafi ambayo sehemu fulani za distilati zinaweza kuwa zimeongezwa;

“maji ya Akitiki” maana yake ni maji ambayo yanapatikana kaskazini mwa mstari kutoka latitudo 58°00'.0 KAS na longitudo 042°00'.0 MAG, hadi latitudo 64°37'.0 KAS, longitudo 035°27'.0 MAG na kutoka hapo kwa mstari hadi latitudo 67°03'.9 KAS, longitudo 026°33'.4 MAG na kutoka hapo kwa mstari wa kufikilika hadi latitudo 70°49'.56 KAS na longitudo 008°59'.61 MAG (Sørkapp, Jan Mayen) na kwa ufukwe wa kusini mwa °331 wa Jan Mayen '6 KAS na 019°01'.0 MAS na Kisiwa cha Bjørnøya, na kutoka hapo kwa mstari mkubwa wa duara hadi latitudo 68°38'.29 KAS na longitudo 043°23'.08 MAS (Cap Kanin Nos) na hivyo kuelekea ufukwe wa kaskazini wa Bara la Asia kuelekea mashariki hadi Mlango wa Bahari wa Bering na kutoka hapo hadi magharibi kwa latitudo 60°KAS kuelekea Il'pyrskiy na kufuatia Kaskazini ya 60°KAS sambamba kuelekea mashariki hadi na kujumuisha Mlango-Bahari wa Etolin na kutoka hapo hadi kwenye ufukwe wa kaskazini wa Bara la Amerika Kaskazini, kusini kabisa kama latitudo 60°KAS na kutoka mashariki kuelekea latitudo 60°KAS hadi latitudo 05637.1° MAG na kutoka hapo hadi latitudo 58°00.0 KAS longitudo 042°00.0 MAG;

“maji ya ukanda wa ncha za dunia” maana yake ni maji ya Aktiki au eneo la Antaktika, kama ilivyotafsiriwa katika aya ya 2 hadi 4 ya kanuni ya 1 ya Sura ya XIV (XIV/1.2 hadi XIV/1.4) ya

SOLAS;

“maji ya Tanzania” maana yake ni bahari au maji mengine ambayo yapo ndani ya mipaka ya Tanzania kuelekea baharini; na

“maji yanayodhibitiwa” maana yake ni maeneo ya maji ya bahari ambayo mamlaka na haki za Jamhuri ya Muungano zinatekelezwa kwa mujibu wa Sehemu ya XII ya Mkataba wa Umoja wa Mataifa wa Sheria ya Bahari ya 1982;

“maili za bahari” maana yake maili za kimataifa za bahari zenye ukubwa wa mita 1,852;

“Mamlaka ya Uthibitishaji” maana yake ni Shirika au mtu au taasisi iliyoidhiniwa na Waziri kutekeleza wajibu uliowekwa chini ya Kanuni hizi;

“mchanganyiko wa mafuta” maana yake ni kama ilivyoainishwa katika Sheria;

“meli” maana yake ni kama ilivyoainishwa katika Sheria;

“meli ya mafuta” maana yake ni kama ilivyoainishwa katika Sheria;

“meli ya mafuta iliyowasilishwa baada ya tarehe 1 Juni 1982” maana yake ni meli ya mafuta ambayo-

(a) mkataba wa ujenzi uliwekwa baada ya tarehe 1 Juni 1979;

(b) ikiwa hakuna mkataba wa ujenzi, kazi ya ujenzi wake ilianza baada ya tarehe 1 Januari 1980;

(c) iliwasilishwa baada ya tarehe 1 Juni 1982;

(d) imefanyiwa mabadiliko makubwa-

(i) ambayo mkataba uliwekwa baada ya tarehe 1 Juni 1979;

(ii) ikiwa hakuna mkataba, kazi ya ujenzi ambayo ilianza baada ya tarehe 1 Juni 1980; au.

(iii) ambayo yalikamilika baada ya tarehe 1 Juni 1982.

"meli iliyotolewa baada ya tarehe 31 Disemba 1979 maana yake ni meli-

- (a) ambayo mkataba wa ujenzi umewekwa baada ya tarehe 31 Disemba 1975;
- (b) ikiwa hakuna mkataba wa ujenzi, ambayo mkuku wake umewekwa au ambao iko katika hatua sawa ya ujenzi baada ya tarehe 30 Juni 1976;
- (c) ambayo makabidhiano yake ni baada ya tarehe 31 Disemba 1979; au
- (d) ambayo imefanyiwa marekebisho mkubwa-
 - (i) ambayo mkataba umewekwa baada ya tarehe 31 Disemba 1975; au
 - (ii) ikiwa hakuna mkataba wa ujenzi, kazi yake ya ujenzi imeanza baada ya tarehe 30 Juni 1976; au
 - (iii) ambayo imekamilika baada ya tarehe 31 Disemba 1979;

"meli iliyowasilishwa kabla au tarehe 31 Disemba 1979 maana yake ni meli-

- (a) ambayo mkataba wa ujenzi umewekwa mnamo au kabla ya tarehe 31 Disemba 1975;
- (b) hakuna mkataba wa ujenzi, ambayo mkuku wake umewekwa au ambao iko katika hatua sawa ya ujenzi baada ya tarehe 30 Juni 1976;
- (c) makabidhiano yake ni mnamo au kabla ya tarehe 31 Disemba 1979;
- (d) ambayo imefanyia marekebisho mkubwa-
 - (i) ambayo mkataba umewekwa kabla ya tarehe 31 Disemba 1975;
 - (ii) endapo kwa kukosekana kwa mkataba, kazi ya ujenzi ambayo imeanza tarehe 30 Juni 1976 au kabla; au
 - (iii) ambayo imekamilika tarehe 31 Disemba 1979 au kabla.

- “meli ya Tanzania” maana yake ni meli iliyosajiliwa au kupewa leseni chini ya masharti ya Sheria katika bandari ya Jamhuri ya Muungano;
- “mchunguzi” maana yake ni kama ilivyoainishwa katika Sheria;
- “Mkataba” maana yake ni Mkataba wa Kimataifa wa Kuzuia Uchafuzi kutoka Melini, 1973 kama ilivyorekebisha na Itifaki ya 1978 inayohusiana na Mkataba huo;
- Sura ya 415 “Msajili” maana yake ni Msajili aliyeteuliwa chini ya kifungu cha 31 cha Sheria ya Wakala wa Meli Tanzania;
- “nchi inayopeperusha bendera” kuhusiana na meli maana yake ni nchi ambayo meli ina haki ya kupeperusha bendera yake;
- “Nchi Mwanachana” maana yake ni Nchi ambayo imeridhia kutekeleza Mkataba;
- "safari fupi" maana yake ni safari ambayo-
- (a) haizidi maili 1,000 za baharini kati ya bandari ya mwisho ya nchi ambayo safari huanza na bandari ya mwisho ya safari kabla ya kuanza safari yoyote ya kurudi;
 - (b) katika safari yoyote ya kurudi baharini haizidi maili 1,000 kati ya bandari ambayo meli huanza safari yake ya kurudi na bandari ya kwanza ya nchi ambayo safari hiyo ilianza;
- Sura ya 165 “Sheria” maana yake ni Sheria ya Usafirishaji Majini;
- “Shirika” maana yake ni Shirika la Wakala wa Meli Tanzania lililoanzishwa chini ya kifungu cha 4 cha Sheria ya Wakala wa Meli Tanzania;
- “tangi” maana yake ni nafasi iliyofungwa ambayo imeundwa na muundo wa kudumu wa meli na ambayo imeundwa kwa ajili ya kubeba kioevu kwa wingi;
- “tarehe ya ukumbusho” maana yake ni siku na mwezi wa kila mwaka, ambayo italingana na tarehe ya kuisha

kwa Cheti cha Kimataifa cha Kuzuia Uchafuzi Utokanao na Mafuta;

“ubadilishaji wa moja kwa moja” maana yake ubadilishaji wa moja kwa moja wa vifaa na viunganishi ambavyo vinakidhi mahitaji ya meli husika;

“ukaguzi wa mwaka” maana yake ni ukaguzi kama ilivyoainishwa katika kanuni ya 6.1.4 ya Kiambatisho cha I;

“ukaguzi wa ziada” maana yake ni utafiti kama ilivyoainishwa katika kanuni ya 6.1.5 ya Kiambatisho cha I;

“Utawala” maana yake -

(a) kuhusiana na uendeshaji wa meli ni serikali ya nchi ambayo meli inaendeshwa chini ya mamlaka yake;

(b) kuhusiana na haki ya meli kupeperusha bendera ni serikali ya nchi ambayo meli ina haki ya kupeperusha bendera yake;

(c) kuhusiana na majukwaa yasiyohamishika au yanayoelea yanayotumika katika utafiti na uchimbaji wa eneo la bahari na udongo wake ulio karibu na ufuo ambapo nchi ya mwambao inatumia mamalaka yake kwa madhumuni ya utafiti na uchimbaji wa maliasili ni serikali ya nchi ya mwambao husika;

“utiririshaji” kuhusiana na vitu vyenye madhara au maji taka yaliyo na vitu hivyo, maana yake ni utiririshaji wowote kutoka kwenye meli na unajumuisha utokaji, utupaji, umwagikaji, uvujaji, usukumaji, uachiliaji au utoaji;

“usimikaji wa miundombinu pembezoni mwa pwani” maana yake ni usimikaji wa miundombinu ya kudumu au inayoelea inayojishughulisha na gesi, utafutaji mafuta, shughuli za uzalishaji na upakuaji au upakuaji wa mafuta;

“uzito wa jumla” maana yake ni tofauti ya tani kati ya

kuhamishwa kwa meli kwenye uzito wa maji unaolekea 1.025 kwenye mstari wa ukomo wa mzigo kwenye maji inayolingana na ubao huru wa majira ya joto na uzani mwepesi wa meli; na “vifaa vya kuchuja” maana yake ni chujio au mchanganyiko wowote wa vitenganishi na chujio ambavyo vimeundwa kuzalisha maji taka yenye kujumuisha sio zaidi ya chembechembe 15 za mafuta kwa kila ujazo wa milioni moja ya maji.

SEHEMU YA PILI
REJEA NA MISAMAHA

Rejea
inayofanana

4.-(1) Marejeo yoyote kwenye Kanuni hizi kuhusu sharti mahususi katika Mkataba, Kiambatisho cha Mkataba huo, Kanuni za Eneo la Ncha ya Dunia au Kanuni ya RO yatatafsiriwa kama-

- (a) marejeo ya masharti katika hati hiyo kama yanavyoweza kurekebishwa; na
 - (b) endapo hati itabadilishwa na hati nyingine, kama marejeo ya masharti katika hati hiyo nyingine.
- (2) Kwa madhumuni ya kanuni ndogo ya (1)-
- (a) Mkataba utarekebishwa iwapo kuondolewa, nyongeza au mabadiliko kwenye Mkataba huo yanaanza kutumika kwa mujibu wa Ibara ya 16 ya Mkataba;
 - (b) Kanuni ya Ncha ya Bahari itarekebishwa iwapo-
 - (i) marekebisho ya Utangulizi wa Sura ya 2 ya Sehemu ya II-A ya Kanuni hiyo yanapitishwa na kuanza kutumika kwa mujibu wa Ibara ya 16 ya Mkataba kama inavyotumika kwa marekebisho ya Kiambatisho cha Mkataba huo; na
 - (ii) marekebisho ya Sehemu ya II-B ya

Kanuni hiyo yanapitishwa na Kamati ya Ulinzi wa Mazingira ya Bahari ya IMO kwa mujibu wa kanuni za utaratibu zinazotumika kwa Kamati hiyo.

(c) Kanuni za RO zitarekebishwa ikiwa kuna kuachwa, nyongeza au mabadiliko mengine kwenye kifungu ambayo yatatekelezwa kwa mujibu wa Ibara ya 16 ya Mkataba.

(3) Marekebisho au mabadiliko chini ya kanuni ndogo ya (2) yataanza kutumika kuanzia wakati ambao marekebisho au mabadiliko hayo yanaanza kutumika kwa mujibu wa Ibara ya 16(8) ya Mkataba.

Uzingatiaji wa matakwa ya ukaguzi na uthibitishaji

5. Meli haitaruhusiwa kuendelea, au kujaribu kuelekea baharini, au kama tayari iko baharini, kubaki baharini, isipokuwa matakwa yafuatayo yametokelezwa-

(a) meli imechunguzwa kwa kuzingatia matakwa ya Kanuni hizi; na

(b) meli ina Cheti halali cha IOPP au, katika mazingira ambayo meli haifanyi safari za kimataifa, ina Cheti cha TZOPP.

Misamaha

6.-(1) Bila kujali masharti ya kanuni ya 5, Waziri, kwa kuzingatia huduma inayotarajiwa kutolewa na meli, anaweza kusamehe meli hiyo kutekeleza takwa la ukaguzi na vibali baada ya kujiridhisha kuwa ujenzi na vifaa vya meli vina uwezo wa kutoa kinga dhidi ya uchafuzi utokanao na mafuta.

(2) Taarifa za msamaha wowote unaotolewa chini ya kanuni ndogo ya (1) zitaonyeshwa kwenye cheti cha IOPP au TZOPP kilichotolewa chini ya kanuni ya 11 au 12.

(3) Waziri anaweza kutoa msamaha kwa meli ya aina yoyote kutoka kwenye masharti ya Kanuni hizi.

(4) Msamaha unaotolewa na Waziri-

- (a) utakuwa halali iwapo utakuwa umetolewa kwa idhini yake na kwa mandishi;
- (b) utazingatia masharti na mipaka kama itakavyoanishwa na Waziri; na
- (5) Msamaha uliyotolewa chini ya kifungu hiki unaweza kubadilishwa au kufutwa kwa notisi itakayotolewa kwa maandishi na Waziri.

Ulinganifu

7.-(1) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (2), kiunganishi chochote, nyenzo, vifaa au chombo kinaweza kuwekwa kwenye meli kama njia mbadala ya ile inayozingatia Kiambatisho cha I ikiwa kimeidhinishwa na Shirika, endapo-

- (a) mmiliki au nahodha ametuma maombi kwenye Shirika kwa ajili ya ruhusa ya kuweka kiunganishi chochote, nyenzo, vifaa au chombo kwenye meli;
- (b) Mchunguzi-
 - (i) ameridhika kwamba kiunganishi chochote, nyenzo, vifaa au chombo kinafanya kazi kwa ufanisi kama inavyotakiwa katika Kiambatisho I; na
 - (ii) ameidhinisha maombi hayo kwa Shirika; na
- (c) kiunganishi chochote, nyenzo, kifaa au chombo kimefungwa kwenye meli kwa kuzingatia masharti au ukomo uliowekwa kwenye idhini na itatumika au kuendeshwa kwa kuzingatia masharti au ukomo uliowekwa.

(2) Ubadilishaji wa njia ya kiundeshaji inayodhibiti utiririshaji wa mafuta kuwa sawa na muundo na vipengele vya ujenzi vilivyoainishwa chini ya Kanuni hizi, hautaruhusiwa.

Mamlaka ya Uidhinishaji

8. Mamlaka ya Uidhinishaji itatekeleza majukumu yake kwa mujibu wa:

- (a) Mkataba; na
- (b) Kanuni ya RO.

SEHEMU YA TATU
UKAGUZI, VYETI NA KITABU CHA KUMBUKUMBU ZA
MAFUTA

Ukaguzi

9.-(1) Meli ya mafuta ya Tanzania yenye ukubwa wa 150 GT na kuendelea na meli ya Tanzania ya ukubwa wa 400 GT na kuendelea ambayo si meli ya mafuta, itapaswa-

- (a) endapo meli hiyo inajihusisha na safari za kimataifa, kufanyiwa ukaguzi kama ilivyoainishwa kwenye kanuni ndogo ya (2); na
- (b) endapo meli hiyo haishiriki katika safari za kimataifa, kufanyiwa ukaguzi kama ilivyoainishwa kwenye kanuni ndogo ya (2)(a) na (b).

(2) Ukaguzi wa meli utakuwa-

- (a) ukaguzi wa awali ambao utakamilika kabla ya meli kuanza kutumika au kabla Cheti cha IOPP au TZOPP hakijatolewa kwa mara ya kwanza na utajumuisha ukaguzi wa miundo, vifaa, mifumo, viunganishi, mipangilio na nyenzo za meli;
- (b) ukaguzi wa kuhuisha ambao utakamilika ndani ya miaka mitano baada ya kutolewa cheti cha IOPP au TZOPP na kufanyika kwa kipindi cha miaka mitano baada ya hapo kwa madhumuni ya kuhakisha miundo, vifaa, mifumo, viunganishi, mipangilio na nyenzo za meli zinaendana na masharti ya ukaguzi;
- (c) ukaguzi wa kati unaokamilika ndani ya miezi mitatu kabla au baada ya tarehe ya-
 - (i) ukumbusho wa mara ya pili ya utoaji

- wa cheti cha IOPP; au
- (ii) ukumbusho wa mara ya tatu ya utoaji wa cheti cha IOPP;
- (d) ukaguzi wa kila mwaka ambao utakamilika si zaidi ya miezi mitatu kabla au baada ya tarehe ya kumbukumbu ya utoaji wa cheti cha IOPP, isipokuwa pale ambapo ukaguzi wa kati ulioainishwa katika aya (c) umekamilika ndani ya kipindi hicho; na
- (e) ukaguzi wa ziada, ama wa jumla au wa sehemu, ambao utafanyika baada ya-
- (i) ukarabati unaotokana na ukaguzi ulioainishwa katika kanuni ya 10(2); au
- (ii) ukarabati muhimu au uhuishwaji unaofanywa kwenye meli.
- (3) Kwa madhumuni ya kanuni ndogo ya (2)(e)(ii) ukarabati au uhuishwaji muhimu ni ule ambao unaotakiwa kufanyika ili -
- (a) kushughulikia kasoro ambayo inaathiri kwa kiasi kikubwa uimara wa meli au ufanisi au ukamilifu wa vifaa vya meli; au
- (b) kuhakikisha utekelezaji wa mahitaji ya Kiambatisho I.
- (4) Iwapo kuna mgogoro kama ukarabati au uhuishwaji uliofanyika au unaotarajiwa kufanyika kwenye meli kwa madhumuni ya kanuni ndogo ya (2)(e)(ii) ni ukarabati au uhuishwaji muhimu, mmiliki au nahodha wa meli anaweza kuwasilisha ombi la maandishi kwa Shirika akiomba ushauri.
- (5) Ukarabati au uhuishwaji utachukuliwa kuwa sio wa muhimu kwa madhumuni hayo mbaka Shirika litakaposhauri vinginevyo ndani ya siku ishirini na moja baada ya kupokea ombi chini ya kanuni ndogo ya (4).

Wajibu wa
mmiliki na

10.-(1) Mmiliki na nahodha wa meli watahakikisha kuwa-

nahodha wa
meli

- (a) meli, katika mazingira yoyote, itakuwa salama kuendelea safari za baharani bila kuleta tishio la madhara kwa mazingira ya baharini;
 - (b) hali ya meli na vifaa vyake vinatunzwa, kwa kuzingatia matakwa ya Kiambatisho cha I;
 - (c) baada ya kukamilika kwa ukaguzi wowote ulioanishwa katika kanuni ya 9, hakuna mabadiliko yoyote yanayofanywa katika muundo, vifaa, mifumo, mipangilio au nyenzo zilizofanyiwa ukaguzi huo, isipokuwa kwa uingizwaji wa moja kwa moja bila idhini ya-
 - (i) mamlaka ya uthibitishaji; au
 - (ii) Mamlaka ya Nchi Mwanachama wa Mkataba ambayo ilifanya ukaguzi kuhusiana na meli hiyo.
 - (d) endapo ajali inatokea melini au meli inagundulika kuwa na dosari ambayo kimsingi inathiri uwezo wa meli au ufanisi au utimilifu wa vifaa vya meli kama inavyotakiwa chini ya Kanuni hizi:
 - (i) ajali au dosari inaripotiwa mapema zaidi kwa mamlaka ya uthibitishaji ambayo ilitoa cheti cha IOPP au TZOPP kuhusiana na meli hiyo;
 - (ii) kwa upande wa meli ya Tanzania ambayo ipo katika bandari ya nje ya Jamhuri ya Muungano ajali au hitilafu inaripotiwa mapema iwezekanavyo kwa mamlaka zinazohusika na bahari katika nchi ambayo bandari hiyo ipo; na
 - (iii) endapo meli hiyo ni meli isiyo ya Kitanzania katika bandari ndani ya Jamhuri ya Muungano, ajali au ubovu huo utaripotiwa kwa mamlaka ya uthibitishaji.
- (2) Endapo ajali au dosari imeripotiwa kwa

mamlaka ya uthibitishaji kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (1)(d)(i), mamlaka ya uthibitishaji-

- (a) itaelekeza kuanzishwa upelelezi ili kubaini iwapo ukaguzi wa ziada na ukarabati wowote unahitajika;
- (b) ikiwa inaona kwamba ukaguzi wa ziada au ukarabati unahitajika, itaelekeza ukaguzi au ukarabati kufanyika; na
- (c) endapo meli inayohusika ipo katika bandari ya nje ya Jamhuri ya Muungano, itachukua hatua stahiki ili kuhakikisha kwamba matakwa katika kanuni ndogo ya (1)(d) (ii), yanazingatiwa.

Utoaji na
uidhinishaji wa
Cheti cha IOPP

11.-(1) Kanuni hii itatumika kwa-

- (a) meli ya mafuta ya GT 150 na zaidi; na
- (b) meli ya 400 GT na zaidi ambayo si meli ya mafuta,

ambayo inajishughulisha na safari za kimataifa.

(2) Mamlaka ya uthibitishaji endapo itajiridhisha kuwa baada ya kukamilika kwa ukaguzi wa awali au wa uhuishaji-

TS. Na.
293 la 2005

- (a) malipo ya ada chini ya Kanuni za Ada za Usafirishaji Majini, imelipwa; na
- (b) masharti ya Kiambatisho cha I yamezingatiwa, itatoa Cheti cha IOPP kuhusiana na meli yoyote iliyoainishwa katika kanuni ndogo ya (1).

(3) Endapo mamlaka ya uthibitishaji imejiridhisha kuwa, baada ya kukamilika kwa ukaguzi wa kati au wa mwaka, mahitaji ya Kiambatisho cha I yamezingatiwa, Mamlaka hiyo itaidhinisha Cheti cha IOPP kuhusiana na meli hiyo.

(4) Mamlaka ya uthibitishaji inaweza kuomba Nchi iliyoridhia Mkataba-

- (a) kukagua meli ambayo kanuni hii inatumika; na
- (b) kutoa, kuidhinisha au kuruhusu utoaji au

udhinishaji wa Cheti cha IOPP kuhusu meli hiyo, kwa mujibu wa masharti ya Kiambatisho cha I, ikiwa Nchi mwanachama wa Mkataba imejiridhisha kwamba meli imekidhi masharti ya Kiambatisho cha I;

(5) Mamlaka ya uthibitishaji inaweza, kwa ombi la Utawala wa Nchi Mwanachana, kufanya ukaguzi wa meli iliyosajiliwa kwenye Nchi hiyo na endapo itaridhika kwamba masharti ya Kiambatisho cha I yamezingatiwa-

(a) itatoa Cheti cha IOPP kuhusiana na meli hiyo; au

(b) itaidhinisha cheti hicho kwa mujibu wa masharti ya Kiambatisho cha I;

(6) Mamlaka ya uthibitishaji, mara baada ya kutoa au kuidhinisha cheti chini ya kanuni ndogo ya (5), itatuma kwa Utawala wa Nchi Mwanachana ulioomba-

(a) nakala ya cheti kilichotolewa au kuidhinishwa; na

(b) nakala ya taarifa ya ukaguzi.

(7) Cheti kilichotolewa au kuidhinishwa-

(a) kitajumuisha maelezo kwamba kimetolewa au kuidhinishwa kwa ombi la Utawala wa Nchi Mwanachama; na

(b) kitakuwa na nguvu sawa na kitatambulika kama cheti kilichotolewa na Utawala wa Nchi Mwanachama iliyoomba cheti hicho.

(8) Cheti cha IOPP kilichotolewa au kuidhinishwa kwa mujibu wa kanuni hii kitakuwa kama ilivyoainishwa katika Kiambatisho cha II.

(9) Cheti cha IOPP hakitatolewa kuhusiana na meli iliyo na haki ya kupeperusha bendera ya nchi ambayo si Nchi Mwanachama.

Utoaji wa Cheti
cha TZOPP

12.-(1) Kanuni hii itatumika kwa-

(a) meli ya mafuta ya GT 150 na zaidi; na

(b) meli ya GT 400 na zaidi ambayo si meli ya mafuta,

ambayo haishiriki katika safari za kimataifa.

(2) Mamlaka ya uthibitishaji endapo itajiridhisha kuwa baada ya kukamilika kwa ukaguzi wa awali au wa uhuishaji-

TS. Na.
64 la 2019

(a) malipo ya ada chini ya Kanuni za Ada za Usafirishaji Majini, imelipwa; na

(b) masharti ya Kiambatisho cha I yamezingatiwa, itatoa Cheti cha TZOPP kuhusiana na meli yoyote iliyoainishwa katika kanuni ndogo ya (1).

(3) Cheti cha TZOPP kilichotolewa kwa mujibu wa kanuni hii kitakuwa katika fomu iliyoainishwa katika Jedwali la Kwanza.

Muda na uhalali
wa Cheti

13.-(1) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (2) hadi (6), Cheti cha IOPP au TZOPP kitatolewa kwa muda uliotajwa na Mamlaka ya Uthibitishaji ambao hautazidi miaka mitano.

(2) Endapo ukaguzi wa uhuishaji umekamilika ndani ya kipindi cha miezi mitatu kabla ya tarehe ya kuisha kwa muda wa Cheti cha IOPP au TZOPP, cheti kipya kitakuwa halali kwa kipindi cha miaka mitano kuanzia tarehe ya kufikia ukomo wa cheti kilichopo.

(3) Endapo ukaguzi wa uhuishaji umekamilika baada ya tarehe ambayo cheti cha IOPP au TZOPP kimefikia ukomo, cheti kipya kitakuwa halali kuanzia tarehe ya kukamilika kwa ukaguzi wa uhuishaji kwa muda usiozidi miaka mitano kuanzia tarehe ya kufikia ukomo wa muda wa cheti cha IOPP au TZOPP.

(4) Endapo ukaguzi wa uhuishaji umekamilika zaidi ya miezi mitatu kabla ya tarehe ya kufikia ukomo wa Cheti cha IOPP au TZOPP, cheti kipya kitakuwa halali kuanzia tarehe ya kukamilika kwa ukaguzi wa uhuishaji kwa kipindi kisichozidi miaka mitano kuanzia tarehe hiyo.

(5) Katika hali maalumu, kama itakavyoamuliwa na Mamlaka ya uthibitishaji, cheti kipya kinaweza kisiwe na tarehe kuanzia tarehe kufikia ukomo kwa cheti cha IOPP au TZOPP na kitakuwa halali kwa muda usiozidi miaka mitano kuanzia tarehe ya kukamilika kwa ukaguzi wa uhuishaji.

(6) Endapo ukaguzi wa kati au wa mwaka umekamilika kabla ya muda uliowekwa katika kanuni ya 9(2)(c) au (d) ya Kanuni hizi-

(a) tarehe ya ukumbusho iliyoonyeshwa kwenye cheti cha IOPP itarekebishwa kwa kuidhinisha tarehe kipindi kisichozidi miezi mitatu baada ya tarehe ambayo ukaguzi ulikamilika;

(b) ukaguzi unaofuata wa kati au wa mwaka utakamilika kwa vipindi vilivyowekwa katika kanuni ya 9(2)(c) au (d) ya Kanuni hizi kwa kutumia tarehe ya ukumbusho kama ilivyorekebishwa kwa mujibu wa aya (a); na

(c) tarehe ya kumalizika muda wa cheti cha IOPP inaweza kubaki bila kubadilika isipokuwa ukaguzi mmoja au zaidi wa kati au wa mwaka, kadiri itakavyokuwa, umekamilika na kipindi cha juu zaidi cha ukaguzi kilicho ainishwa katika kanuni ya 9(2) ya Kanuni hizi hakijazidi.

(7) Cheti cha IOPP au TZOPP kitakoma kuwa halali-

(a) iwapo tafiti husika hazijakamilika ndani ya muda uliowekwa katika kanuni ya 9(2) ya Kanuni hizi;

(b) ikiwa cheti cha IOPP hakijaidhinishwa kufuatia ukaguzi wa kati au wa mwaka; au

(c) meli inapohamishwa hadi kwenye bendera ya Nchi nyingine.

Kuongeza muda

14.-(1) Endapo cheti cha IOPP kimetolewa kwa

wa uhalali wa
Cheti

kipindi cha chini yamiaka mitano, Mamlaka ya Uthibitishaji iliyotoa cheti inaweza kuongeza muda wa uhalali wa cheti hicho hadi kufikia ukomo wa miaka mitano endapo ukaguzi wa mwaka na wa kati utakamilika ipasavyo.

(2) Endapo ukaguzi wa uhuishaji umekamilika, lakini cheti cha IOPP au TZOPP kuhusiana na ukaguzi huo hakiwezi kutolewa au kuwekwa melini kabla ya tarehe ambayo cheti kilichopo kinakaribia kuisha muda wake Mamlaka ya Uthibitishaji inaweza kuidhinisha cheti kilichopo kuwa ni halali kwa kipindi kisichozidi miezi mitano tangu tarehe ambayo cheti kilichopo kinatakiwa kuisha.

(3) Endapo-

(a) ukaguzi wa uhuishaji haujakamilika kabla ya tarehe ambayo cheti cha IOPP au TZOPP kinatakiwa kuisha; na

(b) tarehe ya kuisha muda wake, meli haipo kwenye bandari ambayo ukaguzi unastahili kufanyika,

Mamlaka ya Uthibitishaji ambayo ilitoa cheti kilichopo cha IOPP au TZOPP inaweza, endapo itaona inafaa na ni busara, kuongeza muda wa uhalali wa cheti hicho kwa muda usiozidi miezi mitatu kwa dhumuni la kuiwezesha meli kukamilisha safari hadi kwenye bandari yake ya ukaguzi.

(4) Meli ambayo cheti chake kimeongezewa muda chini ya kanuni ndogo ya (3), baada ya kufika kwenye bandari ambapo inatakiwa kufanyiwa ukaguzi, haitaruhusiwa kuondoka katika bandari hiyo kwasababu ya kuongezwa kwa muda huo kabla cheti kipya kutolewa.

(5) Endapo hakuna nyongeza nyingine ya muda iliyotolewa chini ya kanuni hii, katika bandari kabla cheti kipya kutolewa ambayo ilitoa cheti cha IOPP au TZOPP kuhusiana na meli inayotumika katika safari fupi tu inaweza kuongeza uhalali wa cheti hicho kwa kipindi

kisichozidi mwezi mmoja kutoka tarehe ya kuisha muda wake.

(6) Nyongeza ya uhalali wa muda chini ya kanuni ndogo ya (3) haitazingatiwa kwa madhumuni ya kubainisha tarehe ya kuisha kwa cheti kilichopo cha IOPP au TZOPP chini ya kanuni ya 13(2) au (3).

(7) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (8), cheti kilichotolewa kufuatia ukaguzi wa uhuishaji ambao umekamilika-

(a) baada ya kuisha muda wa cheti cha IOPP au TZOPP; au

(b) katika kipindi cha nyongeza iliyotolewa chini ya kanuni ndogo ya (3);

kitakuwa halali kwa kipindi kisichozidi miaka mitano kuanzia tarehe ya kukamilika kwa ukaguzi wa uhuishaji.

(8) Mmiliki wa meli-

(a) atawasilisha ombi kwa Mamlaka ya Uthibitishaji kwa ajili ya uidhinishaji mpya kuanzia tarehe ya kukamilika kwa ukaguzi wa uhuishaji husika;

(b) atairidhisha Mamlaka ya Uthibitishaji kwamba mmiliki ana sababu za msingi za kufanya ombi hilo; na

(c) atazingatia masharti yoyote ya nyongeza ya ukaguzi ambayo Mamlaka ya Uthibitishaji inaweza kutoa.

Masharti
mbalimbali
kuhusiana na
vyeti

15.-(1) Endapo Msajili ana sababu ya msingi kuamini kwamba-

(a) cheti kilitolewa kwa taarifa ya uwongo au yenye makosa; au

(b) tangu kukamilika kwa ukaguzi wowote unaohitajika na Kanuni hizi, vifaa au mitambo ya meli imeharibika au ina upungufu, anaweza kufuta cheti cha IOPP au TZOPP

kilichotolewa kwa meli ya Tanzania.

(2) Msajili anaweza kuhitaji kwamba cheti cha IOPP au TZOPP kilichotolewa kwa meli ya Tanzania, na ambacho kimeisha muda wake au ambacho kimefutwa, kirudishwe kwa Msajili.

(3) Kuhusiana na meli ya Tanzania, mtu hataruhusiwa-

- (a) kwa kudhamiria kubadilisha cheti cha IOPP au TZOPP;
- (b) kwa kudhamiria kutengeneza cheti cha uongo cha IOPP au TZOPP;
- (c) kwa kujua au kwa uzembe kutoa taarifa za uongo kuhusiana na ukaguzi unaohitajika chini ya Kanuni hizi;
- (d) kwa nia ya kudanganya, kutumia, kuazimisha au kuruhusu kutumiwa na mtu mwingine, cheti cha IOPP au TZOPP; au
- (e) kushindwa kusalimisha cheti cha IOPP au TZOPP anapohitajika kufanya hivyo chini ya kanuni ndogo ya (2).

(4) Mmiliki na nahodha wa meli ya Tanzania ambayo cheti cha IOPP au TZOPP kimetolewa watahakikisha kwamba cheti kinakuwepo melini kwa urahisi wa ukaguzi wakati wote.

Utaratibu
utakaotumika
endapo meli ina
upungufu

16.-(1) Endapo Mamlaka ya Uthibitishaji imeamua kuwa hali ya meli ya Tanzania au vifaa vyake-

- (a) hailingani na maelezo ya cheti cha IOPP au TZOPP kilichotolewa kuhusiana na meli hiyo; au
- (b) meli haifai kwenda baharini bila kusababisha tishio litakaloleta madhara kwa mazingira ya bahari,

itamjulisha mmiliki au nahodha kuhusu hatua za urekebishaji zinazopaswa kuchukuliwa.

(2) Endapo hatua ya urekebishaji inayohitajika chini ya kanuni ndogo ya (1) haitachukuliwa ndani ya muda uliotajwa, Mamlaka ya Uthibitishaji itaondoa Cheti cha IOPP au TZOPP kuhusiana na meli hiyo na kutoa taarifa kwa mmiliki au nahodha wa meli.

(3) Endapo kanuni ndogo ya (2) inatumika kuhusu meli iliyo katika bandari ya Nchi Mwanachama, Mamlaka ya Uthibitishaji ita itaarifu mamlaka zinazohusika za nchi ambayo bandari hiyo ipo.

(4) Endapo meli ya Nchi Mwanachama ipo katika bandarini ya Jamhuri ya Muungano, Mamlaka ya Uthibitishaji iwapo itakuwa si Shirika itaamua kwamba ni muhimu kuondoa cheti cha IOPP kuhusiana na meli hiyo, Mamlaka hiyo ya Uthibitishaji itaritaarifu Shirika.

(5) Endapo taarifa imepokelewa chini ya kanuni ndogo ya (4), Shirika litachukua hatua zinazohitajika ili kuhakikisha kwamba meli haitasafiri kwenda baharini, isipokuwa kwa madhumuni ya kwenda kwenye eneo la karibu la karakana ya ukarabati, bila kusababisha tishio litakaloleta madhara katika mazingira ya bahari.

Katazo kwa meli zisizo za Tanzania kuelekea baharini bila kuwa na cheti cha IOPP

17. Meli isiyo ya Tanzania ambayo, kwa mujibu wa kanuni ya 11, inatakiwa kupewa Cheti cha IOPP haitaruhusiwa kwenda baharini kutoka bandari ya Jamhuri ya Muungano isipokuwa-

- (a) Nchi Mwanachama imetoa, na endapo inafaa imeidhinisha, cheti cha IOPP cha meli hiyo;
- (b) Serikali ya Nchi ambayo sio Nchi Mwanachama imetoa, na endapo inapofaa imeidhinisha, cheti cha IOPP kuhusiana meli hiyo ambacho kinachukuliwa na Mamlaka ya Uthibitishaji kuwa na nguvu sawa na cheti kilichotolewa kwa mujibu wa matakwa ya Kiambatisho cha I na uidhinishaji huo bado ni halali;
- (c) mkaguzi wa meli-

- (i) amefanya ukaguzi wa meli kana kwamba kanuni ya 9(2)(a) inatumika kwa meli hiyo; na
- (ii) ameridhika kwamba meli inaweza kwenda baharini bila kusababisha tishio litakaloleta madhara katika mazingira ya bahari; au
- (d) mtu mwenye uwezo wa kuweka meli kizuizini-
 - (i) ameridhika kwamba meli inaweza kwenda baharini kwa dhumuni la kwenda kwenye karakana ya karibu ya ukarabati bila kusababisha tishio litakaloleta madhara katika mazingira ya bahari; na
 - (ii) ameruhusu meli kwendelea.

Kitabu cha
kumbukumbu
za mafuta

18.-(1) Kila-

(a) meli ya mafuta ya 150 GT na zaidi; na
(b) meli ya 400 GT na zaidi ambayo si ya mafuta, itakuwa na Sehemu ya I ya Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta kinachohusiana na eneo la uendeshaji mitambo.

(2) Kila meli ya mafuta ya 150 GT na zaidi itakuwa na Sehemu ya II ya Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta kinachohusiana na shughuli za mizigo na farumi.

(3) Vitabu vya Kuweka Kumbukumbu za Mafuta vilivyorejewa katika kanuni ndogo ya (1) na (2) vitakuwa katika muundo ulioainishwa katika Jedwali la Pili.

(4) Sehemu husika ya Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta itajazwa kama ifuatavyo:

(a) Sehemu ya I itajazwa, kwa utaratibu wa tangi kwa angi na endapo shughuli zifuatazo za uendeshaji wa mitambo zimefanyika ni lazima zijumuishwe:

- (i) kuweka maji ndani ya farumi au kusafisha magari ya mafuta;
- (ii) kutiririsha uchafu wa farumi au maji ya

- kusafishia matangi ya mafuta;
 - (iii) kukusanya na kuondosha mabaki ya mafuta yanayojumuisha mabaki ya mafuta machafu;
 - (iv) kutiririsha maji bahari au kuondosha maji yaliyobaki ambayo yamejikusanya kwenye maeneo ya mitambo; na
 - (v) kuweka fueli au mafuta ya vilainishi kwa wingi melini; na
- (b) Sehemu ya II itajazwa, kwa utaratibu wa tangi kwa tangi na endapo shughuli zifuatazo za uendeshaji wa mitambo zimefanyika itajumuisha:
- (i) upakiaji wa shehena ya mafuta;
 - (ii) uhamisho wa ndani wa shehena ya mafuta wakati wa safari;
 - (iii) upakuaji wa shehena ya mafuta;
 - (iv) Kujaza matangi ya shehena na matangi maalumu ya farumi safi;
 - (v) kusafisha matangi ya shehena ikijumuisha usafishwaji wa mafuta ghafi;
 - (vi) kutiririsha farumi isipokuwa kwenye matangi ya farumi zilizotengwa;
 - (vii) kutiririsha maji kutoka kwenye matangi ya ziada;
 - (viii) kufunga valvu zote zinazotumika au vifaa vinavyofanana baada kumwaga maji kutoka kwenye matangi ya ziada;
 - (ix) uondoshaji wa mabaki; na
 - (x) kwa meli ya mafuta chini ya 150 GT iliyorejewa katika Kanuni ya 34.6 ya Kiambatisho cha I, jumla ya ujazo wa mafuta na maji yaliyotumika kwa ajili ya kuosha na kurejeshwa kwenye tangi

la kuhifadhia.

(5) Pale ambapo utiririshaji wa mafuta au mchanganyiko wa mafuta kama inavyorejewa katika kanuni ya 17.3 au 36.4 ya Kiambatisho cha I au pale ambapo utiririshaji wa mafuta wa bahati mbaya au wa lazima haujasamehewa kwenye Kanuni hizo, kumbukumbu kuhusiana na mazingira na sababu za utiririshaji itawekwa katika sehemu hiyo ya Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta ambacho kinahusika na chanzo cha utiririshaji.

(6) Uendeshaji uliorejewa katika kanuni ndogo ya (4) utarekodiwa kikamilifu bila kuchelewa katika Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta na maingizo yote katika kitabu yanayohusiana na uendeshaji huo yataingizwa kwa lugha ya Kiingereza na endapo maingizo yamefanyika kwa lugha nyingine inayotumika melini ambayo sio Kiingereza, maingizo katika lugha hiyo yatatumika endapo kutatokea mgogoro au tofauti.

(7) Taarifa zilizoingizwa katika Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu ya Mafuta kwa ajili ya uendeshaji huo zitatiwa saina na afisa anayesimamia shughuli hiyo, na kila ukurasa uliokamilishwa utatiwa saina na naodha.

(8) Kushindwa kwa-

- (a) vifaa vya kuchuja mafuta kutarekodiwa katika Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya I; na
- (b) mfumo wa ufuatiliaji na udhibiti wa utiririshaji wa mafuta kutarekodiwa katika Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya II.

(9) Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta kitawekwa mahali ambapo kitapatikana kwa urahisi wakati wowote kwa ajili ya ukaguzi ndani ya meli, isipokuwa katika mazingira ambayo meli haina mwongozaji wakati inapovutwa kitawekwa ndani ya

meli.

(10) Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta kitahifadhiwa kwa muda wa miaka mitatu baada ya kuingiza ingizo la mwisho kwenye kitabu.

(11) Mtu aliyeidhiniwa na Mamlaka ya Uthibitishaji, anaweza:

(a) kukagua Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta kwenye meli ambayo iko bandarini au miundombinu ya kuegesha meli baharini;

(b) kutengeneza nakala ya kila ingizo katika Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta; na

(c) kumtaka nahodha wa meli kuthibitisha kwamba ni nakala halisi ya ingizo hilo.

(12) Nakala ya ingizo iliyoelezwa katika kanuni ndogo ya (11)(c) itakubalika katika mwenendo wowote wa kimahakama kama ushahidi wa maelezo yaliyo katika ingizo hilo.

(13) Ukaguzi wa Kitabu cha Kuweka Kumbukumbu za Mafuta na uchukuaji wa nakala ya ingizo lolote iliyothibitishwa kama ilivyoelezwa katika kanuni ndogo ya (11) utafanyika bila kusababisha ucheleweshaji wa meli usiokuwa wa lazima.

SEHEMU NNE

MASHARTI YA UDHIBITI WA UCHAFUZI UNAOTOKANA NA UENDESHAJI NA UTIRIRISHAJI WA MAFUTA

Msamaha wa jumla

19. Kanuni za 22 na 23 na katazo la utiririshaji wa mafuta baharini au mchanganyiko wa mafuta katika maji ya Akitiki kama ilivyoelezwa chini ya aya ya 1.1.1 ya sehemu ya II-A ya Kanuni za Eneo la Ncha za Dunia hazitatumika kwa-

(a) utiririshaji wa mafuta baharini au mchanganyiko wa mafuta ambao ni muhimu

- kwa dhumuni la kuhakikisha usalama wa meli au uokaji wa maisha majini;
- (b) utiririshaji wa mafuta au mchanganyiko wa mafuta ndani ya bahari, isipokuwa utiririshaji kutoka kwenye meli iliyosamehewa, uliotokana na uharibifu wa meli au vifaa vyake isipokuwa kama-
- (i) tahadhari zote zinazofaa za kuzuia au kupunguza utiririshaji huo zilichukuliwa baada ya kutokea kwa uharibifu au kugundulika wa utiririshaji; na
- (ii) mmiliki au nahodha hakutenda kwa nia ya kusababisha uharibifu, au kwa uzembe na kwa kujua kwamba madhara yangeweza kutokea; au
- (c) utiririshaji wowote ambao umeidhinishwa majini wa vitu vyenye mchanganyiko wa mafuta ambavyo vinatumika kwa madhumuni ya kupambana na matukio maalumu ya uchafuzi wa mazingira ili kupunguza athari zitokanazo na uchafuzi huo wa mazingira.

Msamaha kwa uharibifu kwa meli au vifaa vyake katika maji ya ndani, maji yanayodhibitiwa au maji mengine

20.-(1) Masharti ya kanuni ya 22 na 23 hayatatumika kwa-

- (a) utiririshaji wowote wa mafuta au mchanganyiko wa mafuta kutoka kwenye meli iliyosamehewa katika eneo la bahari lililo ndani ya maji ya Tanzania au maji yanayodhibitiwa ambao unatokana na kuharibika kwa meli au vifaa vyake, ikiwa-
- (i) uharibifu ulisababishwa na mtu ambaye alifanya kwa kukusudia, bila tahadhari au kwa uzembe na haukuwa ukihusiana na shughuli za meli iliyosamehewa;
- (ii) tahadhari zote zinazofaa za kuzuia au kupunguza utiririshaji zilichukuliwa

- baada ya kutokea uharibufu au kugundulika kwa utiririshaji; na
- (b) utiririshaji wowote wa mafuta au mchanganyiko wa mafuta kutoka kwenye meli iliyosamehewa isiyokuwa ya Tanzania katika eneo la bahari nje ya maji ya Tanzania au maji yanayodhibitiwa ambayo yanatokana na kuharibika kwa meli au vifaa vyake ikiwa-
- (i) tahadhari zote zinazofaa za kuzuia au kupunguza utiririshaji zilichukuliwa baada ya kutokea uharibufu au kugundulika kwa uharibifu; au
- (ii) mmiliki au nahodha wa meli iliyosamehewa hawakutenda kwakukusudia kusababisha uharibifu au bila kujali na kwa kujua kwamba madhara yangeweza kutokea.

Tafsiri kwa
madhumuni ya
kanuni 19 na 20

21. Kwa madhumuni ya kanuni za 19 na 20-

- (a) “meli iliyosamehewa” maana yake ni chombo cha aina yoyote kinachofanya kazi katika mazingira ya baharini na inajumuisha mashua, vyombo vinavyoendeshwa kwa hewa, vyombo vya kuzama na vitu vinavyoelea lakini havijumuishi muundo uliosimikwa au unaoelea;
- (b) rejea ya mtu anayehusika na shughuli za meli inajumuisha-
- (i) baharia katika meli;
- (ii) nahodha;
- (iii) mmiliki;
- (iv) mmiliki wa mizigo inayobebwa kwenye meli; na
- (v) taasisi la uainishaji ambalo limetoa cheti cha madaraja kuonyesha kuwa meli hiyo inazingatia viwango vya

madaraja vilivyowekwa na taasisi hiyo.

Udhibiti wa
utiririshaji wa
mafuta kutoka
kwenye meli

22.-(1) Kwa kuzingatia kanuni za 19 na 20, utiririshaji wa mafuta baharini au mchanganyiko wa mafuta kutoka sehemu za mitambo ya meli yoyote umezuiliwa.

(2) Bila kujali masharti ya kanuni ndogo ya (1) utiririshaji wa mafuta baharini unaweza kuruhusiwa kwa-

(a) meli za 400 GT na zaidi kwenye safari za nje ya maeneo maalumu isipokuwa katika maji ya bahari ya Akitiki, endapo masharti yafuatayo yatatimizwa:

(i) meli inaendelea na safari;

(ii) mchanganyiko wa mafuta unachakatwa kupitia kifaa cha uchujaji mafuta kinachokidhi masharti ya kanuni ya 14.7 ya Kiambatisho cha I;

(iii) kiasi cha mafuta ndani ya maji machafu bila kuchanganywa hakizidi 15 ppm za mafuta;

(iv) mchanganyiko wa mafuta hautoki kwenye sehemu za chini ndani ya chumba cha pampu ya mizigo kwenye meli za mafuta; na

(v) mchanganyiko wa mafuta, endapo ni meli za mafuta, haujachanganywa na mabaki ya shehena ya mafuta.

(b) meli za 400 GT na zaidi katika safari ambayo sehemu yake tu iko katika eneo maalumu-

(i) utiririshaji huo unafanywa nje ya eneo maalumu isipokuwa katika maji ya Akitiki; na

(ii) masharti yafuatayo yametimizwa:

(aa) meli inaendelea na safari;

- (bb) mchanganyiko wa mafuta uchakatwa kupitia kifaa cha kuchuja mafuta kinachokidhi matakwa ya kanuni ya 14 ya Kiambatisho cha I;
- (cc) kiasi cha mafuta kwenye maji machafu bila kuchanganywa hayazidi ppm 15;
- (dd) mchanganyiko wa mafuta hautoki kwenye sehemu za chini ndani ya chumba cha pampu ya mizigo kwenye meli za mafuta; na
- (ee) mchanganyiko wa mafuta, endapo ni meli za mafuta, hauchanganywi na mabaki ya shehena ya mafuta.

(3) Kwa kuzingatia kanuni ya 19, utiririshaji mafuta au mchanganyiko wa mafuta kutoka kwenye meli yoyote kwenye bahari katika eneo la Antaktika unazuiliwa.

(4) Msajaili kwa kadiri inavyowezekana anaweza, atakapopokea ripoti ya chembechembe za mafuta zinazoonekana juu au chini ya uso wa maji katika eneo la karibu la meli au mkondo wake, kuanzisha ukaguzi ili kubaini kama masharti ya kanuni hii yamekiukwa.

(5) Ukaguzi unaorejewa chini ya kanuni ndogo ya

(4) utajumuisha ukaguzi wa-

- (a) upepo na hali bahari;
- (b) njia na kasi ya meli;
- (c) vitu vingine vinavyoweza kuwa vyanzo vya chembechembe zinazoonekana za mafuta katika eneo husika; na
- (d) kumbukumbu zozote husika za utiririshaji wa mafuta.

(6) Ni marufuku kutiririsha baharini kemikali au vitu vingine kwa kiasi ambacho ni hatari kwa mazingira ya majini.

(7) Mabaki ya mafuta ambayo hayawezi kutiririshwa baharini kwa kuzingatia Sehemu hii yatahifadhiwa ndani ya meli kwa utiririshaji wa baadae kwenye miundombinu ya kupokelea.

Udhibiti wa utiririshaji mafuta kutoka kwenye meli za mafuta

23.-(1) Kwa kuzingatia kanuni ya 19 na 20, utiririshaji wa mafuta baharini au mchanganyiko wa mafuta kutoka kwenye eneo la shehena ya meli ya mafuta unazuiliwa.

(2) Masharti ya kanuni ndogo ya (1) hayatumika-

(a) ikiwa ni meli ya mafuta iliyopo safarini nje ya eneo maalumu isipokuwa maji ya Bahari ya Akitiki, wakati masharti yote yaliyoainishwa hapa chini yanatimizwa:

(i) meli ya mafuta haiko katika eneo maalumu;

(ii) meli ya mafuta ipo zaidi ya maili 50 baharini kutoka eneo la ardhi lililopo karibu;

(iii) meli ya mafuta inaendelea na safari;

(iv) kiasi cha papo hapo cha utiririshaji mafuta hakizidi lita 30 kwa maili moja baharini;

(v) jumla ya ujazo wa mafuta unaotiririshwa baharini hauzidi kwa meli za mafuta zilizotoka au kabla ya tarehe 31 Disemba 1979, 1/15000 ya jumla ya ujazo wa shehena husika ambayo mabaki yalikuwa ni sehemu yake, na kwa meli za mafuta zilizotoka baada ya tarehe 31 Disemba 1979, 1/30000 ya jumla ya ujazo wa shehena husika ambayo mabaki yalikuwa sehemu yake; na

(vi) meli ya mafuta mfumo wa ufuatiliaji na udhibiti wa utiririshaji wa mafuta

ambao unafanya kazi na mpangilio wa tangi la ziada kama inavyotakiwa na kanuni za 29 na 31 za Kiambatisho cha I.

(b) endapo meli ipo katika safari ambayo sehemu yake ipo katika eneo maalumu na utiririshaji unafanyika nje ya eneo maalumu isipokuwa katika maji ya Aktiki.

(3) Kwa kuzingatia kanuni za 19 na 25, utiririshaji wa mafuta baharini au mchanganyiko wa mafuta kutoka kwenye eneo la shehena ya meli ya mafuta unazuiliwa katika eneo maalumu.

(4) Kanuni ndogo za (1) na (3) hazitatumika kwenye utiririshaji wa farumi safi au iliyotengwa.

(5) Kanuni hii haitozuia meli iliyo safarini ambayo sehemu yake ipo katika eneo maalumu kutiririshaji mafuta nje ya eneo maalumu kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (1).

(6) Masharti ya kanuni za 29, 31 na 32 za Kiambatisho cha I hayatumika kwa meli za mafuta zenye kiwango cha chini ya 150 GT, ambazo udhibiti wa utiririshaji wa mafuta chini ya kanuni hii unafanyika kwa kubakisha mafuta melini kwa ajili wa utiririshaji baada na vitu vyote vilivyotumika kwenye usafishaji kwenye miundombinu ya upokeaji.

(7) Kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (6), jumla ya kiasi cha mafuta na maji yanayotumika kuosha na kurejeshwa kwenye tanki la kuhifadha yatiririshwa kwenye miundombinu ya upokeaji, isipokuwa kama mipango madhubuti imeandaliwa kuhakikisha kwamba kila maji machafu yanayoruhusiwa kutiririshwa baharini yanafuatiliwa ipasavyo kuhakikisha kwamba masharti ya kanuni hii yanazingatiwa.

Mahitaji
maalumu ya
matumizi au
ubebaji mafuta

24.-(1) Isipokuwa kwa vyombo vinavyohusika kulinda usalama wa meli, au katika shughuli ya utafutaji na uokoaji, ubebaji wa shehena kwa wingi, au shehena

katika eneo la
Antaktiki

inavyotumika kama farumi au ubebaji na matumizi kama fueli ya kitu chochote miongoni mwa vifuatavyo haviruhusiwi katika eneo la Antaktiki:

- (a) mafuta ghafi yenye uzito zaidi ya kilo 900/m³ katika Sentigredi 15;
- (b) mafuta, isipokuwa mafuta ghafi, yenye uzito zaidi ya kilo 900/m³ katika Sentigredi 15 au kinematiki ya visikasiti kwa Sentigredi 50 zaidi ya 180 mm²/s; au
- (c) lami na mchanganyiko wake.

(2) Pale ambapo shughuli za awali zimejumuisha ubebaji au matumizi ya vitu vinavyorejewa katika kanuni ndogo (1), usafishaji au utakasaji wa matangi au mabomba hautahitajiki.

SEHEMU YA TANO

SEHEMU ZA MITAMBO MELINI

Hitaji la sehemu
za mitambo ya
meli zote

25.-(1) ujenzi, utoaji wa vifaa, na uendesaji wa sehemu za mitambo ya meli yoyote ambayo Kanuni hizi zinatumiwa itazingatia mahitaji yaliyoainishwa katika kanuni 12, 12A aya ya 1 hadi 11, 13, 14 aya ya 1, 2, 3, 6 na 7 na 16 ya Kiambatisho cha I.

(2) Meli za chini ya 400 GT-

- (a) zitakuwa na vifaa, kadiri inavyoweza, ili kuhifadhi melini mafuta au mafuta mchanganyiko kwa ajili ya umwagaji wa baadae katika miundombinu ya upokeaji; au
- (b) zitamwaga mafuta au mchanganyiko wa mafuta hayo kwa mujibu wa kanuni ya 23(2)(d).

(3) Shirika linaweza kuondoa masharti yaliyoainishwa katika kanuni ya 14.1 na 14.2 ya Kiambatisho cha I kwa meli yoyote:

- (a) inayofanya safari ndani ya maeneo maalum au maji ya Akitiki pekee; na
- (b) iliyoidhinishwa chini ya Kanuni ya Kimataifa ya Vyombo vya Mwendu Kasi au vinginevyo ndani ya mawanda ya Kanuni hii kuhusu ukubwa na muundo unaohusika na huduma iliyoratibiwa na muda wa kurejea usiozidi saa 24, ikijumuisha mtu ambaye si abiria au mizigo iliyobebwa katika meli zilizohamishwa safari, Isipokuwa, masharti yafuatayo yanapaswa kuzingatiwa-
 - (a) meli yenye tangi la kuhifadhia maji lenye ujazo wa kutosha kwa kuridhisha Shirika, kwa uhifadhi wote wa maji yenye mafuta melini;
 - (b) maji yote yenye mafuta mengi yanatunzwa melini kwa ajili ya kwenye miundombinu ya upokeaji;
 - (c) Shirika limejirizisha uwepo wa miundombinu ya kutosha ya upokeaji wa maji hayo yenye mafuta kwenye bandari meli au sehemu ya kufunga meli zinazotosheleza pale meli inapoelekea;
 - (d) Cheti cha Kimataifa cha Kuzuia Uchafuzi Utokanao na Mafuta, kinapohitajika, kinaidhinishwa kwamba inashiriki safari kikamilifu ndani ya maeneo maalumu au maji ya Akitiki au imekubaliwa kama chombo cha mwendo wa kasi kwa madhumuni ya kanuni hii na huduma imetambuliwa; na
 - (e) ujazo, muda na bandari ya umwagaji vimeingwiwa kwenye Sehemu ya I ya Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta.

SEHEMU YA SITA
MELI ZA MAFUTA

Masharti kwa eneo la shehena za Meli za mafuta

26.-(1) ujenzi, utoaji wa vifaa, na uendeshaji wa sehemu za mitambo ya meli yoyote ya mafuta ambayo Kanuni hizi zitatumika itazingatia masharti yaliyowekwa katika kanuni 18, 19, 20 aya ya 1 hadi 4 na 6, 21 aya ya 1 hadi 4, 22 hadi 28, 30, na 33 ya Kiambatisho cha I.

(2) Kanuni ya 18.6 hadi 18.8 ya Kiambatisho cha I hazitatumika kwa meli ya mafuta iliyotengenezwa tarehe 1 Juni 1982 au kabla, katika mazingira yaliyoelezwa katika kanuni ya 2.5 ya Kiambatisho cha I,

(3) Shirika, linaweza kuondoa masharti yaliyoainishwa katika kanuni ya 28.6 ya Kiambatisho cha I kwa meli za mafuta zilizoordheshwa katika kanuni ya 3.6 ya Kiambatisho hicho pale ambapo meli hizo zinapakiwa mafuta kwa mujibu wa masharti yaliyoidhinishwa na Shirika kwa kuzingatia mwongozo wa uendeshaji uliotolewa katika Sehemu ya 2 ya Miongozo ya Uthibitishaji wa Masharti ya Udhubiti ya Uwezo wa Meli katika Kuimiri Madhara (MSC.1/Circ.1461) iliyoandaliwa na IMO.

(4) Hairuhusiwi kwa meli inayofanya kazi kwa mujibu wa masharti ya kanuni 20 aya ya 5, 21 aya ya 5 au 6, ya Kiambatisho cha I kuingia kwenye bandari au kituo kilichopo baharini ndani ya eneo la maji ya Tanzania.

(5) Uhamishaji wa mafuta mazito kati ya meli ndani ya eneo la bahari la Jamhuri ya Muungano unaohusisha meli inayofanya kazi kwa mujibu wa masharti yaliyoanisha chini ya kanuni ya 21, aya ya 5 au 6 ya Kiambatisho cha I unazuiliwa isipokuwa kama ni muhimu kwa ajili ya kuimalisha usalama wa meli au kuokoa maisha baharini.

Ubakishaji wa mafuta katika meli

27.-(1) Meli za mafuta za 150 GT na zaidi zitazingatia masharti ya kanuni 29, 31 na 32 za Kiambatisho I.

(2) Kanuni ndogo ya (1) haitatumika kwa meli yoyote ya mafuta inashiriki safari za saa 72 au chini ya

muda wake na ndani ya maili 50 za baharini kutoka ardhi iliyo karibu:

Isipokuwa kama-

- (a) meli ya mafuta inayofanya safari za kibiashara katikati ya bandari au kituo kilichopo baharini ndani ya eneo la maji ya Tanzania;
- (b) michanganyiko yote ya mafuta inayotuzwa kwenye meli ajili ya kwenye miundombinu ya upokeaji; na
- (c) Shirika limejirizisha uwepo wa miundombinu ya kutosha ya upokeaji wa mafuta mchanganyiko;

(3) Kanuni za 31 na 32 za Kiambatisho cha I hazitatumika kwa meli ya mafuta iliyoanishwa chini ya kanuni ndogo ya (1) ambayo:

- (a) ni meli ya mafuta iliyojengwa mnamo au kabla ya tarehe 1 Juni 1982 ya uzito wa tani 40,000 au zaidi inayojishughulisha na biashara maalum kama ilivyoanishwa katika kanuni ya 2.5 ya Kiambatisho cha I, isipokuwa pale ambapo masharti yaliyoanishwa katika kanuni ya 2.6 ya Kiambatisho hicho yametimizwa;
- (b) inayojishughulisha tu na safari zifuatazo kwenye:

(i) maeneo maalumu;

(ii) maji ya Akitiki; au

(iii) maili 50 kutoka ardhi iliyo karibu iliyo karibu na sehemu maalumu au maji ya Akitiki na inayojishughulisha na biashara kati ya bandari au kituo kilichopo baharini ndani ya eneo la maji ya Tanzania au safari zenye vikwazo vya saa 72 au chini ya muda uliyoamuliwa na Shirika.

(4) Meli za mafuta ambazo kanuni ndogo ya

(3)(b)(iii) zinatatumika zitazingatia masharti yafuatayo:

- (a) michanganyiko yote ya mafuta itabaki kwenye meli kwa ajili ya umwagaji kwenye miundombinu ya upokeaji;
 - (b) Shirika limejirizisha uwepo wa miundombinu ya kutosha ya upokeaji wa maji hayo yenye mafuta kwenye bandari meli au sehemu ya kufunga meli zinazotosheleza pale meli inapoelekea;
 - (c) Cheti cha IOPP au TZOPP kimeidhinishwa kwa ajili ya meli inayofanya shughuli zake katika aina moja au zaidi ya safari iliyofafanuliwa katika kanuni ndogo ya (3)(b); na
 - (d) ujazo, muda na bandari ya umwagaji vimeingizwa kwenye Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta.
- (5) Kwa meli za mafuta za chini ya 150 GT-
- (a) mafuta yatahifadhiwa kwenye meli na baadae kumwaga uchafu wenye mchanganyiko wa mafuta kwenye miundombinu ya upokeaji; na
 - (b) kiasi cha jumla ya mafuta na maji yanayotumika kuosha na kuridisha kwenye tanki la kuhifadhia-
 - (i) itarekodiwa katika Sehemu ya II ya Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta iliyotengenezwa na Shirika kwa meli za mafuta zinazofanya shughuli zake kwa mujibu wa kanuni ya 23 (6) na (7) ya Kanuni hizi; na
 - (ii) itamwagwa katika miundombinu ya upokeaji bandari, ili kukuhakikisha kwamba uchafu wowote unaoruhusiwa kumwagwa baharini unafuatiliwa ipasavyo.
- (6) Kanuni za 29, 31 na 32 ya Kiambatisho cha 1

hazitatumika kwa meli za mafuta zinazobeba lami au bidhaa nyinginezo kwa kuzingatia masharti ya Kanuni hizi ambazo, kwa kuzingatia kupitia tabia zao za kimaumbile, zinazuia utenganisho wa bidhaa na maji kwa ufanisi na ufuatiliaji.

(7) Endapo kanuni ndogo ya (6) inatumika mabaki ya mafuta yatawekwa kwenye meli na baadae kumwaga uchafu wenye mchanganyiko wa mafuta kwenye mioundombinu ya upokeaji ili kukidhi matakwa ya kanuni ya 24 ya Kanuni hizi.

Shughuli za
kusafisha
mafuta ghafi

28-(1) Meli ya mafuta ghafi yenye uzito wa tani 20,000 na zaidi iliyotengenezwa baada ya tarehe 1 Juni 1982, itawekwa mfumo wa kusafisha tangi la shehena kwa kutumia mafuta ghafi.

(2) Shirika litahakikisha kwamba mfumo wa kusafisha tangi la shehena unazingatia kikamilifu matakwa ya kanuni hii, ndani ya mwaka mmoja baada ya meli ya mafuta kujihusisha kwa mara ya kwanza katika biashara ya kubeba mafuta ghafi au katika kufikia mwisho wa safari ya tatu ya kubeba mafuta ghafi yanayofaa kwa kuosha mafuta ghafi, chochote kitakachotokea baadaye.

(3) Ufungaji wa vifaa vya usafishaji wa mafuta ghafi pamoja na mipangilio utazingatia masharti yaliyowekwa na Shirika.

(4) Takwa lililorejewa chini ya kanuni ndogo ya (3) litajuisha masharti na vigezo vya msawazo wa muundo, uendeshaji na udhibiti wa mfumo wa uoshaji mfumo ghafi ulioridhiwa na IMO.

(5) Kila meli ya mafuta ghafi yenye uzito wa tani 40,000 na zaidi iliyotengenezwa tarehe 1 Juni 1982 au kabla ya tarehe 1 Juni 1982, itapewa magari yaliyotengwa na kuzingatia matakwa ya kanuni ndogo ya (8) na (9).

(6) Meli ya mafuta ghafi iliyorejewa chini ya kanuni ndogo ya (5) inaweza, badala ya kupewa matangi yaliyotengwa kufanya kazi kwa utaratibu wa kusafisha tangi la shehena kwa kutumia uoshaji wa mafuta ghafi kwa mujibu wa kanuni hii, isipokuwa kama meli ya mafuta ghafi imekusudiwa kubeba mafuta ghafi ambayo hayafai kwa kuoshea Matangi yenye mafuta ghafi.

(7) Uwezo wa matangi ya farumi yaliyotengwa yaliyorejelewa chini ya kanuni ndogo ya (5) utaamuliwa ili meli iweze kufanya kazi kwa usalama katika safari zake bila kutegemea matumizi ya matangi ya kubebea shehena kwa ajili ya maji ya farumi.

(8) Uwezo wa matangi ya farumi yaliyotengwa yatakuwa katika hali ambayo ukichukuwa uzani mwepesi pamoja na farumi iliyotengwa pekee, kina na mlalo wa meli zinaweza kukidhi masharti yafuatayo:

(a) kina cha katikati ya meli (dm) kwa mita (bila kuzingatia mabadiliko yoyote ya meli) haitakuwa chini ya- $d m = 2.0 + 0.02L$

(b) kina cha meli cha mbele na baada sehemu ya mbele ya viambajengo zitalingana na kina cha katikati cha meli (dm) kama ilivyoainishwa katika aya ya (a), kwa kushirikiana na sehemu ya ulalo wa nyuma usiozidi 0.015L; na

(c) kwa mazingira yoyote kina cha meli vile uwazi katika sehemu ya nyuma ya viambajengo haitakuwa chini ya kiile ambayo ni muhimu kupata kuzamishwa kikamilifu kwa propela.

(9) Kwa hali yoyote hakuna maji ya farumi yatabebwa kwenye matangi ya shehena, isipokuwa-

(a) katika safari chache wakati hali ya hewa ni mbaya sana, kiasi kwamba kwa maoni ya nahodha, ni muhimu kubeba maji ya ziada ya farumi katika matangi ya shehena kwa usalama wa meli; na

(b) katika hali za kipekee ambapo tabia mahususi ya uendeshaji wa meli ya mafuta inalazimu kubeba maji ya farumi zaidi ya kiasi kinachohitajika chini ya kanuni ndogo ya (8):

Isipokuwa kama, uendeshaji huo wa meli ya mafuta upo chini mazingira ya kipekee kama yalivyoanzishwa na IMO

(10) Nyongeza ya maji ya farumi yaliyorejelewa chini ya kanuni ndogo ya (9)(a) yatachakatwa na kumwagwa kwa kuzingatia kanuni ya 24 ya Kanuni hizi na ingizo litafanywa katika Sehemu ya II ya Kitabu cha Kumbukumbu ya Mafuta.

(11) Meli za mafuta ghafi, na nyongeza ya farumi inayoruhusiwa katika kanuni ndogo ya (9)(a) itabebwa kwenye matangi ya shehena iwapo tu matangi hayo yameoshwa na mafuta ghafi kabla ya kuondoka kutoka bandari ya kupakua mafuta au ghati ya kupakua.

(12) Bila ya kujali masharti ya kanuni ndogo ya (8) Shirika, litaamua masharti ya balasti iliyotengwa ya vigezo kwa meli za mafuta zisizozidi mita 150 kwa urefu.

(13) Matangi ya shehena yataondelewa mafuta ghafi kabla ya safari ili kwamba, kwa kuzingatia muundo wa biashara ya meli za mafuta na hali ya hewa inayotarajiwa, maji ya farumi yatawekwa tu kwenye matangi ya shehena ambayo yamesafishwa mafuta ghafi.

(14) Matangi ya kutosha ya shehena yataoshwa na mafuta ghafi kabla ya kila safari kwa kuzingatia muundo wa biashara ya meli za mafuta na hali ya hewa inayotarajiwa, maji ya farumi yatawekwa tu kwenye matangi ya shehena ambayo yamesafishwa mafuta ghafi.

Muongozo wa
Uendeshaji na
Vifaa

29.-(1) Meli ya mafuta inayofanya kazi na mifumo ya kuosha mafuta kama inavyotakiwa na kanuni ya 27 itapewa Mwongozo wa Uendeshaji na Vifaa kulingana na viwango vya kawaida vya Mwongozo wa Operesheni na Vifaa vya Kuosha Mafuta Ghafi vilivyopitishwa na

Kamati ya Ulinzi ya Mazingira ya Bahari ya IMO, ukielezea mfumo na vifaa kwa kina na kubainisha taratibu za uendeshaji zinazopaswa kufuatwa.

(2) Mwongozo wa Uendeshaji na Vifaa unaorejewa chini ya kanuni ndogo ya (1) utapaswa kuidhinishwa na Shirika na kujumuisha taarifa zote zilizoainishwa katika maelezo yaliyorejewa katika kanuni ya 27(3).

(3) Endapo mabadiliko yoyote yatafanywa kwenye mfumo wa kuosha mafuta ghafi, Mwongozo wa Uendeshaji na Vifaa utarekebisha ipasavyo, na marekebisho yatakayoidhinishwa na Shirika.

(4) Isipokuwa kama, meli ya mafuta imebeba mafuta ghafi ambayo hayafai kwa uoshaji, meli ya mafuta itaendesha mfumo wa uoshaji wa mafuta ghafi kwa mujibu wa Mwongozo wa Uendeshaji na Vifaa.

Mpango wa dharura wa uchafuzi utokanao na mafuta

30.-(1) Meli ya mafuta ya 150 GT au zaidi na meli nyingine isipokua meli ya mafuta ya 400 GT au Zaidi itakuwa mpango wa dharura wa uchafuzi utokanao na mafuta ambao umeidhinishwa na Shirika.

(2) Mpango unaorejewa chini ya kanuni ndogo ya (1) utatayarishwa kwa mujibu wa miongozo ya Uundaji wa Mipango ya Dharura ya Uchafuzi utokanao na Mafuta ya Meli ilioyopitishwa na Kamati ya Ulinzi wa Mazingira ya Bahari ya IMO.

(3) Mpango huo utajumuisha:

(a) utaratibu utakaofuatwa na nahodha au watu wengine wanaosimamia meli kuripoti tukio la uchafuzi wa mafuta, kama inavyotakiwa katika Ibara ya 8 na Itifaki ya 1 ya Mkataba kwa kuzingatia Kanuni za Jumla za Mifumo ya Kuripoti Meli na Mahitaji ya Kuripoti Meli. , ikijumuisha Miongozo ya Kuripoti Matukio Yanayohusisha Bidhaa Hatarishi, Vitu Hatari na/au Vichafuzi vya Bahari.

- (b) orodha ya watu wanaopaswa kuwasiliana nao katika tukio la uchafuzi utokana na mafuta;
- (c) maelezo ya kina ya hatua zinazopaswa kuchukuliwa mara moja na watu waliomo kwenye meli i ili kupunguza au kudhibiti umwagaji wa mafuta kufuatia kutoa kwa tukio la umwagaji; na
- (d) taratibu na mahali pa kuwasiliana kwenye meli kwa ajili ya kuratibu hatua za melini na mamlaka za kitaifa na mamlaka za ndani katika kupambana na uchafuzi wa mazingira.

(4) Katika mazingira ya meli ambayo kanuni ya 17 ya Kiambatisho II cha Mkataba yanatumika, mpango kama huo unaweza kujumuishwa na mpango wa dharura wa uchafuzi wa baharini kwa vitu vya kioevu vikali vinavyohitajika chini ya kanuni hiyo.

(5) Endapo kanuni ndogo ya (4) inatumika jina la mpango uliunganishwa litakuwa “Mpango wa Dharura wa Uchafuzi wa Baharini wa Melini.

(6) Mmiliki na nahodha wa meli ya mafuta yenye uzito wa tani 5,000 au zaidi atahakikisha kuwa meli hiyo ina inafikia kwa haraka wa uthabiti wa uharibifu wa ufuo wa kompyuta na programu za mehesabu ya mabaki ya nguvu za kimuundo.

SEHEMU YA SABA UFUNGWAJI WA MIUNDOMBINU BAHARINI

Masharti ya ufungwaji wa miundombinu baharini.

31.-(1) Usimikaji wa miundombinu baharini kwa ajili ya utafutaji, uchenjuaji au uchakataji wa rasilimali za madini kwenye maeneo ya bahari itazingatia masharti ya Kanuni hizi kama zinavyotumika kwa meli, tofauti na meli za mafuta za 400 GT na zaidi isipokuwa kwamba:

- (a) ufungwaji huo utakuwa na vifaa, kadiri inavyowezekana, na mifumo na magari yanayohitajika na kanuni za 12 na 14 za

Kiambatisho cha I;

(b) nahodha atahakikisha kwamba kumbukumbu zinatunzwa, katika fomu iliyoidhinishwa na Shirika kwa ajili ya shughuli zote zinazohusiana na umwagaji wa mafuta au mchanganyiko wa mafuta; na

(c) kwa kuzingatia masharti ya kanuni ya 20 ya Kanuni hizi, kumwaga mafuta au mchanganyiko wa mafuta baharini ni unazuiwa, isipokuwa wakati kiwango cha mafuta kilichomwaga bila mchanganyiko sio zaidi ya chembechembe 15 za mafuta kwa kila ujazo wa milioni moja ya maji.

(2) Masharti ya kanuni ndogo ya (1) hayatumika kwa miundombinu ya uzalishaji isiyobadilika au inayoelea enadapo:

(a) iko kwenye maji katika eneo lolote kwa wakati unaoanzishwa chini ya Sehemu ya II ya Sheria la Kipekee la Kiuchumi Baharini; na

(b) haiwezi, kwa wakati ambapo imeshughulikiwa sana, kusukumwa kupitia maji ndani ya uwezo wake yenyewe.

(3) Kwa madhumuni ya kanuni ndogo ya (2), miundombinu ya uzalishaji ya kudumu au inayoelea itajumuisha-

(a) miundombinu ambayo rasilimali za madini ya ukanda wa bahari huziduliwa kutoka chini ya ukingo wa bahari kwa njia ya kisima au ambayo inatumika kusafirisha rasilimali za madini ya bahari kwa njia ya bomba, na ambayo:

(i) imewekwa chini ya bahari kwa njia ya nguzo za chuma, nguzo za zege au njia nyingine yoyote; au

(ii) unaelea juu ya uso wa bahari na

imeimalishwa chini ya bahari kwa njia ya viinuo, nanga, au njia nyingine yoyote;

- (b) miundombinu ya uzalishaji ikibadilisha kuwa ya uzalishaji kwa muda mrefu kama imebadilishwa;
- (c) miundombinu ya uzalishaji haifanyi uzalishaji kama haijabadilishwa kuwa isiyozalisha; na
- (d) miundombinu ya uzalishaji ambayo haijaanza kutumika.

(4) Miundombinu ya uzalishaji yakudumu au yakuelea haitajumuisha-

- (a) ufungaji wa miundombinu baharini ambao kanuni ndogo ya (5) inatumika;
- (b) miundombinu ya uzalishaji ambayo, kwa muda usiozidi siku 90, huchimba rasilimali za madini kutoka chini ya bahari kwa madhumuni ya upimaji wa visima.

(5) Kwa madhumuni ya kanuni ndogo ya (1) hadi (4), umwagaji wa mafuta au mchanganyiko wa mafuta ni umwagaji uliotokana na sehemu za mitambo na hayajumuishi umwagaji maji au maji yaliyohamishwa, au mifereji ya miundombinu ya baharini.

(6) Katika mazingira ya utiririshaji kutoka-

- (a) miundombinu ya uzalishaji, utunzaji na ushushaji inayoelea; na
- (b) sehemu za kuhifadhia zinazoelea,

Shirika, katika kutathmini uzingatiaji wa kanuni ndogo ya (1), litazingatia Miongozo ya Utumiaji wa Kiambatisho cha 1 kwa masharti ya miundombinu ya uzalishaji, utunzaji na ushushaji inayoelea

(7) Kwa madhumuni ya kanuni ndogo ya (6), “umwagaji husika” maana yake ni umwagaji wa mafuta au mchanganyiko wa mafuta ambao haujatolewa kupitia mkondo wa uzalishaji, ambao ni:

- (a) umwagaji kutoka sehemu za mitambo; au

- (b) Umwagaji wa maji machafu yatokanayo na shughuli za uzalishaji kama shughuli za kusafisha mantangi ya mafuta, maji yanayotoka kufanya majaribio ya tangi la mafuta ya haidrostatik au maji kutoka kwenye tangi la balasti ambalo linafanyiwa ukaguzi kwenye chelezo.

SEHEMU YA NANE
KANUNI ZA MAJI YA NCHA ZA DUNIA

Matumizi ya
Kanuni ya Maji
ya Ncha za Dunia

32.-(1) Kanuni hii inatumika kwa meli zote zinazofanya kazi katika Maji ya ncha za dunia.

(2) Mmiliki au nahodha wa meli ambayo kanuni hii inatumika atahakikisha meli inazingatia masharti yanayohusiana na mazingira ya Utangulizi na Sura ya 1 ya sehemu ya II-A, ya Kanuni ya Maji ya Ncha za Dunia.

(3) Katika kuhakikisha uzingatiaji wa kanuni ndogo ya (2), mwongozo wa katika sehemu ya II-B ya Kanuni ya Maji ya Ncha za Dunia utazingatiwa.

SEHEMU YA TISA
UTEKELEZAJI

Ukaguzi wa
meli

33.-(1) Katika ukaguzi wa meli na vifaa vyake, sehemu ya meli, chombo, kituchochote ndani ya meli au nyaraka yeyote iliyobebwa ndani ya meli masharti ya vifungu vya 384 na 385 vya Sheria vitatumika kuhusiana na-

- (a) uthibitishaji wa uwepo kwenye meli cheti cha-
- (i) IOPP; au
 - (ii) TZOPP;
- (b) kuthibitisha kama nyaraka zilizorejewa katika kanuni ya 17, zimetolewa kuhusiana na meli na bado ni halali;

- (c) kuchunguza operesheni yoyote inayodhibitiwa na Kanuni hizi, ikiwa kuna sababu za wazi za kuamini kwamba nohodha au wafanyakazi hawajui taratibu za kuzuia uchafuzi unaotokana mafuta;
 - (d) kuthibitisha iwapo mafuta, mchanganyiko wa mafuta au mabaki ya mafuta yamemwagwa kutoka melini kinyume na Kanuni hizi;
 - (e) kukagua Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta; na
 - (f) kukagua mpango wa dharura wa uchafuzi unaotokana na mafuta.
- (2) Ukaguzi unawezakufanyika ikiwa meli husika-
- (a) ipo katika bandari ndani ya Jamhuri ya Muungano; au
 - (b) inaingia katika bahari kwenye maji ya Tanzania au maji yaliyodhibitiwa.
- (3) Endapo meli ambayo si meli ya Tanzania inakaguliwa kwa madhumuni ya kanuni ndogo ya (1)(d), mtu anayefanya ukaguzi atahakikisha kwamba taarifa ya ukaguzi huo inatumwa kwa:
- (a) balozi au mwakilishi wa kidiplomasia wa nchi ambayo meli inapeperusha bendera au Mamlaka za usimamizi za baharini za Nchi hiyo; na
 - (b) Nchi Mwanachama wa Mkataba ambaye aliomba ukaguzi huo.
- (4) Endapo taarifa zilizoingizwa katika Kitabu cha Kutunza Kumbukumbu za Mafuta kimekaguliwa chini ya kanuni ndogo ya (1)(e) mtu anayekaguwa anaweza-
- (a) kutengeneza nakala ya taarifa yoyote katika kitabu hicho; na
 - (b) kumtaka nahodha wa meli kuthibitisha kwamba nakala hiyo ni kivuli cha nakala halisi.
- (5) Nakala yoyote iliyothibitishwa kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (4) inakubalika katika mwenendo

wowote wa kimahakama kama ushahidi wa maudhui yalioletajwa ndani yake.

Uchunguzi wa madai ya ukiukwaji wa masharti na meli za Tanzania

34. Baada ya kupokea ushahidi kwamba kitu kimemwagwa kutoka kwenye meli ya Tanzania kinyume na Kanuni hizi, Shirika.

- (a) litaelekaza suala hilo kuchunguzwa;
- (b) litafahamisha IMO kuhusu hatua iliyochukuliwa; na
- (c) endapo ukiukwaji huo umeripotiwa na nchi nyingine kuifahamisha nchi hiyo juu ya hatua zilizochukuliwa.

Masharti ya jumla ya uzuiaji

35.-(1) Endapo mkaguzi wa meli ana sababu za wazi za kuamini kwamba-

- (a) cheti cha IOPP au TZOPP kilitakiwa kuwa kimetolewa kuhusiana na meli lakini hakijatolewa, au kilitolewa lakini si halali;
- (b) nyaraka iliyorejewa chini ya kanuni ya 17, ilitakiwa kuwa imetolewa kuhusiana na meli lakini haijatolewa, au imetolewa lakini si halali;
- (c) hali ya meli au vifaa vyake havilandani kwa kiasi kikubwa na taarifa zilizopo kwenye cheti hicho au nyaraka nyingine inayotakiwa; au
- (d) nahodha au mfanyakazi wa meli hana ueleewa wa taratibu muhimu za meli zinazohusiana na kuzuia uchafuzi unaotokana na mafuta.
- (e) kosa linatendeka kuhusiana na meli chini ya kanuni hii.

meli itazuiliwa hadi mkaguzi wa meli atakapojiridhisha kwamba inaweza kuendela na safari bila kuonyesha viashiria hatarishi vya kusababisha athari kwa mazingira bahari.

- (2) Bila kujali masharti ya kanuni ndogo ya (1)

mtu mwenye mamlaka ya kuzuia meli anaweza kuruhusu meli inayotakiwa kuwekwa kizuizini kuendelea na safari kwa madhumuni ya kwenda kwenye karakana sahihi ya karibu zaidi inayopatikana.

(3) Endapo mkaguzi wa meli ana sababu za kuamini kwamba masharti ya kanuni za 22, 23, 24, 25, 26, 27 au 28 yamekiukwa kuhusiana na meli, meli hiyo itawajibika kuwekwa kizuizini.

(4) Mamlaka ya kuzuia meli chini ya kanuni hii yanaweza kutumika pale ambapo meli husika-

(a) ipo kwenye bandari ya Jamhuri ya Muungano; au

(b) ipo katika miundombinu iliyosimikwa katika maji ya Bahari ya Tanzania au maji yaliyodhibitiwa.

(5) Endapo meli inapaswa kuzuiwa chini ya kanuni ndogo ya (1) au (3), masharti ya kifungu cha 409 cha Sheria, isipokuwa kifungu kidogo cha (7) yatatumika kana kwamba rejea ya uzuiaji wa meli chini ya Sheria ni rejea ya uzuiaji wa meli husika chini ya masharti ya kanuni ndogo ya (1) au (3).

(6) Endapo meli inapaswa kuzuiwa chini ya kanuni ndogo ya (1) au (3), mtu anayeizuia meli hiyo atampatia nahodha wa meli hiyo notisi ya zuio ambayo:

(a) inaeleza sababu za kuzuia; na

(b) inamtaka kuzingatia masharti ya notisi hadi meli itakapoachiwa na mtu yeyote aliyetajwa katika kifungu cha 409 cha Sheria.

(7) Endapo meli ni tofauti na meli ya Tanzania imezuiwa, Shirika litamtaarifu mara moja mwakilishi wa kidiplomasia wa Nchi ya ambayo meli ilikuwa inastahili kupeperusha bendera yake au mamlaka husika za usafiri majini za Nchi hiyo.

(8) Mtu mwenye mamlaka ya kuzuia meli chini ya kanuni ndogo ya (3), kwa ombi la mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha, ataichia meli hiyo mara moja:

- (a) ikiwa hakuna shtaka la kosa chini ya kanuni ya 38 lililofungulilwa ndani ya muda wa siku saba kuanzia siku ambayo meli imezuiwa;
 - (b) ikiwa mashtaka ya kosa lolote baada ya kuwa limefunguliwa ndani ya muda huo limetolea maamuzi bila mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha kutiwa hatiani;
 - (c) ikiwa:
 - (i) jumla ya Shilingi za Tanzania sawa na Dola za Marekani elfu moja na mia tano inalipwa kwa Waziri kwa njia ya dhamana; au
 - (ii) dhamana ambayo, kwa maoni ya Waziri, inajitosheleza na ni kwa kiasi kisichopungua Shilingi za Tanzania sawa na Dola za Marekani elfu hamsini inatolewa kwa Waziri au kwa niaba ya nahodha au mmiliki; au
 - (d) Baada ya mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha kutiwa hatiani kwa kosa lolote kama hilo, ikiwa gharama au matumizi yoyote yameamuliwa kulipwa na mtu huyo, na faini yoyote iliamriwa kulipwa na mtu huyo imelipwa; au
 - (e) amri ya kuachiwa imetolewa na mahakama au baraza liliorejewa chini ya Ibara ya 292 ya Mkataba wa Umoja wa Mataifa wa Sheria ya Bahari ya 1982 na dhamana yoyote au dhamana ya kifedha nyingine iliyoamriwa na mahakama au baraza hilo imetolewa.
- (9) Waziri atarejesha kiasi chochote kilicholipwa kwa kuzingatia kanuni ndogo ya (8)(c) au kuondoa dhamana yoyote iliyowekwa:
- (a) ikiwa hakuna shtaka chini ya kanuni ya 38 lililofungulilwa ndani ya muda wa siku saba kuanzia siku ambayo meli imezuiwa; au

(b) ikiwa mashtaka ya kosa lolote baada ya kuwa limefunguliwa ndani ya muda huo limetolea maamuzi bila mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha kutiwa hatiani;

(10) Endapo kiasi cha fedha kimelipwa, au dhamana imewekwa, na mtu yeyote kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (8)(c) na mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha ametiwa hatiani kwa kosa lolote chini ya kanuni ya 38, kiasi cha fedha kilicholipwa au kilichopo chini ya dhamana kitatumika kama ifuatavyo:

(a) kwanza, kulipwa kwa gharama au matumizi yoyote yaliyoamriwa na mahakama kulipwa na mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha; na

(b) baadaye, kulipa faini yoyote iliyoamriwa na mahakama, kiasi chochote kilichobaki kitalipwa kwa mtu wa kwanza aliyetajwa.

Mamlaka ya
Mkuu wa
bandari kuzuia
meli

36.-(1) Endapo mkuu wa bandari iliyopo Jamhuri ya Muungano ana sababu za wazi za kuamini kwamba kosa lolote chini kanuni ya 28 limetendeka mkuu wa bandari anaweza kuzuia meli hiyo.

Sura ya 166

(2) Masharti ya kifungu cha 55(4) cha Sheria ya Bandari yatatumika kwa zuio chini ya kanuni ndogo ya (1) kama yanavyotumika kwa zuio la kupewa kibali cha bandari.

(3) Endapo meli inapaswa kuzuiwa chini ya kanuni hii, mkuu wa bandari anayeizuia meli atapaswa kuwasilisha kwa nahodha wa meli notisi ya zuio ambayo:

(a) inaeleza sababu za zuio; na

(b) inahitaji masharti ya notisi kuzingatiwa hadi meli itakapoachiwa na mkuu wa bandari.

(4) Mkuu wa bandari ataiachia meli hiyo ikiwa-

(a) hakuna shtaka la kosa chini ya kanuni ya 38, lililofungulilwa ndani ya muda wa siku saba kuanzia siku ambayo meli imezuiwa;

- (b) ikiwa mashtaka ya kosa lolote baada ya kuwa limefunguliwa ndani ya muda huo limetolea maamuzi bila mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha kutiwa hatiani;
 - (c) ikiwa:
 - (i) jumla ya Shilingi za Tanzania sawa na Dola za Marekani elfu moja na mia tano inalipwa kwa Waziri kwa njia ya dhamana; au
 - (ii) dhamana ambayo, kwa maoni ya Waziri, inajitosheleza na ni kwa kiasi kisichopungua Shilingi za Tanzania sawa na Dola za Marekani elfu hamsini inatolewa kwa Waziri au kwa niaba ya nahodha au mmiliki;
 - (d) Baada ya mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha kutiwa hatiani kwa kosa lolote, gharama au faini yoyote iliamriwa kulipwa na mtu huyo imelipwa; au
 - (e) amri ya kuachiwa imetolewa na mahakama au baraza liliorejewa chini ya Ibara ya 292 ya Mkataba wa Umoja wa Mataifa wa Sheria ya Bahari ya 1982 na dhamana yoyote au dhamana ya kifedha nyingine iliyoamriwa na mahakama au baraza hilo na kutangazwa.
- (5) Waziri atarejesha kiasi chochote kilicholipwa kwa mujibu wa kanuni ndogo ya (4)(c) au kuachia dhamana yoyote iliyowekwa:
- (a) ikiwa hakuna shtaka la lolote la kosa chini ya kanuni ya 38, lililofunguliwa ndani ya muda wa siku saba kuanzia siku ambayo kiasi hicho cha fedha kililipwa; au
 - (b) ikiwa shtaka lililofunguliw ndani ya muda huo, limetolewa uamuzi bila mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha kutiwa hatiani.

(6) Endapo kiasi cha fedha kimelipwa, au dhamana imewekwa, na mtu yeyote kwamujibu wa kanuni ndogo ya (4)(c) na mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha ametiwa hatiani kwa kosa lolot echini ya kanuni ya 38, kiasi cha fedha kilicholipwa au kiasi cha fedha kilicho chini ya dhamana kitatumika kama ifuatavyo:

- (a) kwanza, kulipwa kwa gharama au matumizi yoyote yaliyoamriwa na mahakama kulipwa na mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha; na
- (b) baadaye, kulipa faini yoyote iliyoamriwa na mahakama na kiasi chochote kilichobaki kitalipwa kwa mtu wa kwanza aliyetajwa

Wajibu wa mkuu wa bandari kutoa taarifa ya meli yenye upungufu

37. Mkuu wa bandari iliyopo Jamhuri ya Muungano ambaye anasababu za kuamini kuwa meli inakaribia kuingia au kutoka bandarini haijazingatia masharti ya Kanuni hizi atalitaarifu Shirika kuhusu suala hilo.

SEHEMU YA KUMI MAKOSA NA ADHABU

Makosa na adhabu

38.-(1) Mmiliki au nahodha:

- (a) anayekaribu kwenda, au tayari yupo baharini bila cheti halali cha IOPP au TZOPP;
- (b) ambaye atashindwa kutunza hali ya meli na vifaa vyake;
- (c) wa Meli ambayo sio ya Tanzania ambaye ataelekea baharini kutoka kwenye bandari ya Jamhuri ya Muungano bila ya Cheti cha IOPP;
- (d) wa meli ya mafuta yenye uzito wa tani 5,000 au zaidi ambaye atashindwa kuhakikisha kuwa meli hiyo ina mfumo wa kompyuta, mfumo wa nchi kavu wa uthabiti wa uharibifu na

programu ya mfumo wa muundo wa uimara;

- (e) ambaye atashindwa kuhakikisha meli inakidhi masharti yanayohusiana na mazingira ya Sehemu ya Utangulizi na Sura ya Kwanza ya sehemu ya II-A, ya Kanuni za eneo la Ncha za Dunia,

anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua Shilingi za Tanzania sawa na Dola za Marekani elfu moja au kifungo kisichozidi miezi sita au vyote.

(2) Mmiliki, meneja, mkodishwaji au nahodha wa meli ambaye:

- (a) anaondoka bandarini kabla ya kupewa cheti;
- (b) anashindwa kutoa Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta;
- (c) anamwaga katika bahari mafuta au mchanganyiko wa mafuta kutoka kwenye sehemu za mitambo ya meli;
- (d) anamwaga mafuta au mchanganyiko wa mafuta kutoka eneo la mizigo ya meli ya kubeba mafuta;
- (e) anabeba kwa wingi kama mzigo au kama farumi au kama mafuta ghafi ya kuendeshea meli yenye uzito zaidi ya kilo 900/m³, kwenye joto la 15°C, mafuta, tofauti na mafuta ghafi, yenye mzito zaidi ya kilo 900/ m³ kwenye joto la 15°C au mnato wa kinematic kwenye nyuzi 50°C zaidi ya 180 mm²/s; au lami, na kumiminika kwake katika Eneo la Antarctic;
- (f) anashindwa kuzingatia masharti ya kanuni 28 na 29;
- (g) anashindwa kuhakikisha kwamba meli ya mafuta ghafi yenye uzito wa tani 20,000 na zaidi iliyotengenezwa baada ya tarehe 1 Juni 1982, imewekewa mfumo wa kusafisha

matangi ya mizigo kwa kutumia mafuta ghafi kwa uoshaji;

(h) anashindwa kuzingatia mahitaji ya Kanuni hizi kama zinavyotumika kwenye meli ambazo si meli za mafuta, za uzito wa Tani 400 na zaidi; na

(i) anashindwa kuandaa na kubeba mpango wa dharura wa kuzuia uchafuzi utokanao na mafuta kwenye meli ulioidhinishwa na Shirika, anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua Shilingi za Tanzania sawa na Dola za Marekani elfu moja au kifungo kisichozidi miezi sita au vyote.

(3) Mtu ambaye-

(a) kwa makusudi anabadilisha cheti cha IOPP au TZOPP;

(b) kwa makusudi anaghushi cheti cha IOPP au TZOPP;

(c) kwa kujua au kwa uzembe anatoa taarifa za uongo kuhusiana na ukaguzi unaohitajika chini ya Kanuni hizi;

(d) akiwa na nia ya kudanganya, anatumia, anaazimisha, au anaruhusu, cheti cha IOPP au TZOPP kutumiwa na mtu mwingine;

(e) anashindwa kusalimisha cheti cha IOPP au TZOPP anapotakiwa kufanya hivyo,

anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua Shilingi za Tanzania zinazolingana na Dola za Marekani elfu moja au kifungo kisichozidi miezi sita au vyote.

(4) Nahodha ambaye atashindwa kuthibitisha nakala ya Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta kama nakala ya nyaraka halisi anatenda kosa na akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua Shilingi za Tanzania sawa na Dola za Marekani elfu moja au kifungo kisichozidi miezi sita au vyote.

Adhabu ya jumla

39. Mtu anayetenda kosa chini ya kanuni hizi, ambalo hakuna adhabu maalumu iliyotolewa akitiwa hatiani atawajibika kulipa faini isiyopungua Shilingi za Tanzania sawa na Dola za Marekani elfu moja au kifungo kwa kipindi kisichozidi miezi sita au vyote.

**SEHEMU YA KUMI NA MOJA
MASHARTI YA JUMLA**

Tathmini na ripoti

40.-(1) Msajili atafanya tathmini ya masharti ya udhibiti yaliyomo katika Kanuni hizi, ataandaa ripoti inayoainisha hitimisho la tathmini na atawasilisha ripoti hiyo kwa Waziri

(2) Ripoti ya kwanza itawasilishwa kwa Waziri ndani ya miaka mitano kuanzia tarehe ya kuchapishwa kwa Kanuni hizi.

(3) Ripoti zinazofuata zitawasilishwa kwa vipindi visivyozidi miaka mitano.

(4) Ripoti chini ya kanuni hii, hususan,

(a) itaweka malengo yanayokusudiwa kufikiwa na kifungu cha udhibiti kinachorejewa chini ya kanuni ndogo ya (1)(a);

(b) itatoa tathmini ya kiwango ambacho malengo hayo yatafikiwa; na

(c) itatathmini endapo malengo hayo bado yanatija, na ikiwa ndivyo, itatathmini kiwango ambacho yanaweza kufikiwa kwa njia nyingine ya kiudhibiti ambayo si ngumu.

Ushughulikiaji wa malalamiko TS Na. 338 la 2018

41. Mtu ambaye hajaridhika na uamuzi uliotolewa chini ya Kanuni hizi anaweza kuwasilisha malalamiko yake kwa Shirika kwa mujibu wa Kanuni za Ushughulikiaji wa Malalamiko za Shirika la Uwakala wa Meli Tanzania.

Kufutwa
T.S Na.
360 la 2012

42. Kanuni za Kuzuia Uchafuzi Utokanao na
Mafuta za Mwaka 2012 zinafutwa.



JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANI
WIZARA YA UCHUKUZI
SHIRIKA LA WAKALA WA MELI TANZANIA



JEDWALI LA KWANZA

(Limetengenezwa chini ya kanuni ya 12(3))

**CHETI CHA KUZUIA UCHAFUZI UNAOTOKANA NA MAFUTA
NCHINI TANZANIA**

Kimetolewa chini ya masharti ya kanuni ya 12

.....
(Jina kamili la Mamlaka)

Kimetolewa na

*(Mtu mwenye mamlaka au Shirika lililohidhinishwa chini ya masharti ya
Mkataba)*

Maelezo ya meli

.....*(kwa namna nyingine maelezo ya meli yanaweza
kuwekwa kwa ulalo kwenye sehemu ya kuandika)*

Jina la meli

.....

....

Namba au

herufi.....

.....

Bandari ya Usajili

.....

Jumla ya tani

.....

Uzito wa meli (tani)

.....

Namba ya IMO.....

.....

Aina ya meli:

.....

.

(Futa visivyohitajika)

Meli ya mafuta/meli isiyokuwa ya mafuta yenye matangi ya mizigo chini
Kanuni ya 2 (2) ya Kiambatisho I cha Mkataba/ meli tofauti na zilizotajwa
hapo juu

HII NI KUTHIBITISHA:

1. Kwamba meli imekaguliwa kwa mujibu wa kanuni ya 9; na
2. Kwamba ukaguzi unaonyesha kuwa muundo, mifumo ya vifaa, vifaa vya kuweka, mpangilio na nyenzo za meli na hali yake ni ya kuridhisha kwa hali zote na kwamba meli inazingatia mahitaji yanayotumika ya Kanuni hizi na Kiambatisho cha I cha Mkataba.

Cheti hiki ni halali hadi.....
..... kulingana na ukaguzi kwa mujibu wa
kanuni ya 9.

Kimetolewa na

(Mahali cheti kilipotolewa)

.....

(Tarehe ya kutolewa)

(Sahihi ya afisa)

aliyeidhinishwa kutoa cheti)

(Lakiri au stempu ya mamlaka inayotoa cheti)

IDHINI KWA UKAGUZI WA MWAKA NA WA KATI

HII NI KUTHIBITISHA kwamba katika ukaguzi unaohitajika kwa mjibu wa Kanuni hizi meli imezingatia masharti husika ya Mkataba:

Ukaguzii wa kila mwaka:

.....

aliyeidhinishwa ipasavyo)

.....

mamlaka)

Imesainiwa:

(Sahihi ya afisa

Mahali:

Tarehe:

(Muhuri/au stempu ya

Ukaguzi wa Mwaka/wa kati:

.....

aliyeidhinishwa ipasavyo)

.....

.....

mamlaka)

Imesainiwa:

(Sahihi ya afisa

Mahali:

Tarehe:

(Muhuri/au stempu ya

Ukaguzi wa kila mwaka:

.....

aliyeidhinishwa ipasavyo)

.....

Imesainiwa:

(Sahihi ya afisa

Mahali:

Tarehe:

.....

(Muhuri/au muhuri wa mamlaka, inavyofaa)

**UKAGUZI WA MWAKA/ WA KATI KWA MUJIBU WAKANUNI
HIZI**

HII NI KUTHIBITISHA kwamba, katika ukaguzi wa kila mwaka au wa kati kwa mujibu wa Kanuni hizi na Mkataba, meli inazingatia masharti husika ya Mkataba:

Imesainiwa:

*(Sahihi ya
afisa
aliyeidhinishw
a ipasavyo)*

Mahali:

.....

.....

Tarehe:

.....

.....

(Lakiri au

stempu wa mamlaka)

**IDHINI YA KUONGEZA MUDA WA CHETI IWAPO NI HALALI
CHINI YA MIAKA 5**

Meli inazingatia masharti husika ya Mkataba, na Cheti hiki, kwa mujibu wa Kanuni hizi, kitakubaliwa kuwa halali hadi.....

Imesainiwa:.....

.....

*(Sahihi ya
afisa
aliyeidhinishw
a ipasavyo)*

Mahali:

.....

.....
Tarehe:

.....

.....

(Lakiri au

stempu ya mamlaka)

**UTHIBITISHO PALE AMBAPO UKAGUZI WA UHUWISHAJI
UMEZINGATIWA**

Meli inazingatia masharti husika ya Mkataba na Cheti hiki, kwa mujibu wa Kanuni hizi na Kiambatisho cha I cha Mkataba, kitakubaliwa kuwa halali hadi.....

Imesainiwa:

(Sahihi ya afisa

aliyeidhinishwa ipasavyo)

Mahali:

.....

.....
Tarehe:

.....

.....

(Lakiri au stempu ya

mamlaka)

**IDHINI YA KUONGEZA UHALALI WA CHETI HADI KUFIKIA
BANDARI YA UKAGUZI AU KWA KIPINDI CHA MSAMAHA.**

Cheti hiki, kwa mujibu wa Kanuni hizi na Kiambatisho cha I cha Mkataba,
kitakubaliwa kuwa halali hadi

Imesainiwa:.....

(Sahihi ya afisa

aliyeidhinishwa ipasavyo)

Mahali:

.....

Tarehe:

.....

.....

(Lakiri au

stempu ya mamlaka)

IRIDHINI YA KUPELEKA MBELE TAREHE YA MAADHIMISHO

Kwa mujibu wa Kanuni hizi na Kiambatisho cha I cha Mkataba tarehe
mpya ya kumbukumbu ni

Imesainiwa:

.....

(Sahihi ya

afisa

aliyeidhinishw

a ipasavyo)

Mahali:

.....

.....

Tarehe:

.....

.....

(lakiri au
stempu ya mamlaka)

Kwa mujibu wa kanuni hizi na Kiambatisho cha I cha Mkataba tarehe
mpya ya maadhimisho ni

Imesainiwa:

.....

*(Sahihi ya
afisa
aliyeidhinishw
a ipasavyo)*

Mahali:

.....

.....

Tarehe:

.....

.....

(Muhuri/au muhuri wa

mamlaka, inavyofaa)



**JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA
WIZARA YA UCHUKUZI
SHIRIKA LA WAKALA WA MELI TANZANIA**



JEDWALI LA PILI

(Limetengenezwa chini ya kanuni ya 18(3))

Inatumika.Kwa meli zote za mafuta zenye 150 GT au zaidi na Meli zenye 400 GT au zaidi

KITABU CHA KUMBUKUMBU ZA MAFUTA

SEHEMU YA KWANZA
Uendeshaji wa nafasi ya mashine
(Meli Zote)

Jina la Meli:

Namba au herufi tofauti:

Ukubwa wa Jumla wa tani :

Kuanzia: hadi:
.....

Zingatia:

Kitabu cha kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya kwanza kitatolewa kwa kila meli ya mafuta ya 150 GT na zaidi na kila meli ya 400 GT na zaidi, ili kuainisha sehemu ya shughuli za mitambo. Kwa meli zingine ambazo si

meli za mafuta za 150 GT na zaidi au meli za 400 GT na zaidi za mafuta, Kitabu cha kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya II pia kitatolewa kwa ajili ya kurekodi shughuli husika za shehena au farumi.

Utangulizi

Kurasa zifuatazo za sehemu hii zinaonyesha orodha ya kina ya vitu vya shughuli za kimitambo ambavyo vitarekodiwa katika Kitabu cha Kumbukumbu ya Mafuta Sehemu ya I kwa mujibu wa kanuni ya 17 ya Kiambatisho cha I cha Mkataba wa Kimataifa wa Kuzuia Uchafuzi unaotokana na Meli wa Mwaka 1973, kama ilivyorekebisha na Itifaki ya Mwaka 1978 (MARPOL 73/78). Vipengele vimeunganishwa katika sehemu za uendeshaji, ambapo kila kimoja kinaonyeshwa na msimbo wa herufi.

Wakati wa kuingiza kumbukumbu katika Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya I, tarehe, Msimbo wa Uendeshaji na namba ya bidhaa itaingizwa kwenye safu wima inayofaa na maelezo yanayohitajika yatarekodiwa kwa mpangilio katika nafasi zilizo wazi. Kila shughuli iliyokamilika itatiwa saina na kuandikiwa tarehe na afisa au maafisa wanaohusika. Mmiliki wa Meli atatia saina kila ukurasa uliokamilika.

Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya I kina marejeleo mengi ya wingi wa mafuta. Usahihi mdogo wa vifaa vya Kupima tangi, tofauti za joto na kushikamana kutaathiri usahihi wa usomaji huu. Maingizo katika Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya I yatazingatiwa ipasavyo.

Katika tukio la utoaji wa taarifa ya mafuta kwa bahati mbaya au mazingira mengine ya kipekee, mazingira na sababu za utoaji huo zitaingizwa katika Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya I. Kushindwa kwa kifaa chochote cha kuchuja mafuta kuonyesha katika Kitabu Kitabu cha kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya I.

Maingizo katika Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya I, kwa meli zilizo na Cheti cha IOPP, yatakuwa angalau kwa Kiingereza, Kifaransa au Kihispania. Pale ambapo maingizo hayo yapo katika lugha

rasmi ya nchi ambayo bendera yake ina haki ya kuperushwa, lugha hiyo itatumika wakati wa mgogoro au makosa ya kiuandishi.

Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya I kitawekwa mahali ambapo kinapatikana kwa urahisi kwa ukaguzi wakati wote, na isipokuwa kwa meli ambazo zinavutwa bila nahodha chini, kitawekwa kwenye meli. Kitabu hicho kitahifadhiwa kwa muda wa miaka mitatu baada ya kuingizwa kwa taarifa za mwisho.

Mamlaka husika ya Serikali ya Mshiriki katika Mkataba inaweza kukagua Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya I kwenye meli yoyote ambayo Kiambatisho hiki kinatumika wakati meli iko kwenye bandari yake au vituo vya nje ya pwani na inaweza kutoa nakala ya ingizo lolote katika kitabu hicho. na inaweza kuhitaji naodha wa meli kuthibitisha kwamba nakala hiyo ni nakala ya kweli ya ingizo kama hilo. Nakala yoyote iliyofanywa hivyo ambayo imeidhinishwa na mkuu wa meli kama nakala halisi ya ingizo katika Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya I itakubaliwa katika shughuli zozote za kisheria kama ushahidi wa ukweli uliotajwa katika ingizo. Ukaguzi wa Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya I na uchukuaji wa nakala iliyoidhinishwa na mamlaka husika chini ya aya hii utafanywa haraka iwezekanavyo bila kusababisha meli kuchelewa kupita kiasi.

ORODHA YA VITU VYA KUREKODIWA

- A. Kuweka maji ndani ya farumi au kusafisha matangi ya mafuta;
1. Kubainisha matangi yaliyowekewa maji.
 2. Kama yalisafishwa mara ya mwisho yalipowekwa mafuta na, kama sivyo, aina ya mafuta ya mafuta yaliyobebwa awali.
 3. Mchakato wa kusafisha:
 - (i) nafasi ya meli na muda wa kuanza na kukamilika kwa kusafisha;
 - (ii) bainisha matangi ambayo njia moja au nyingine imetumika (kusafisha, kuanika, kusafisha kwa kemikali; aina na wingi wa kemikali zilizotumika, katika m³);

(iii) bainisha matangi ambayo maji ya kusafisha yaliamishwa na kiasi katika m^3 .

4. Kuweka maji ndani ya farumi:

(a) nafasi ya meli na muda wa kuanza na kumaliza kuweka maji ndani ya farumi;

(b) wingi wa maji ndani ya farumi ikiwa matangi haijasafishwa, katika m^3 .

B. Utoaji wa maji machafu ndani ya farumi au maji ya kusafisha kutoka kwenye matangi ya mafuta yaliyorejelewa chini ya Sehemu ya A

5. Utambulisho wa matangi.

6. Nafasi ya meli mwanzoni wakati wa utiririshaji.

7. Nafasi ya meli baada ya kukamilika kwa utiririshaji .

8. Kasi ya meli wakati wa utiririshaji.

9. Mbinu ya utiririshaji:

(a) kupitia vifaa 15 ppm;

(b) kwa vifaa vya kupokelea.

10. Kiasi kilichotolewa, katika m^3 .

C. Ukusanyaji, uhamisho na uondoshaji wa mabaki ya mafuta (mafuta machafu)

11. Ukusanyaji wa mabaki ya mafuta (mafuta machafu)

Kiasi cha mabaki ya mafuta (mafuta machafu) iliyohifadhiwa kwenye bodi.

Kiasi kinapaswa kurekodiwa kila wiki*: (hii ina maana kwamba kiasi

lazima kirekodiwe mara moja kwa wiki hata kama safari huchukua zaidi ya wiki moja):

* Kwa yale matangi yaliyoorodheshwa katika kipengele 3.1 cha Fomu A na B ya Nyongeza ya Cheti cha IOPP kinachotumika kwa mabaki ya mafuta (mafuta machafu)

(i) utambulisho wa tanki

(ii) uwezo wa matangi m^3

(iii) jumla ya kiasi cha uhifadhi m^3

- (iv) wingi wa mabaki yaliyokusanywa kwa uendeshaji wa mwongozo m³

(Mwendeshaji ameanzisha ukusanyaji wa Mwongozo iwapo mabaki ya mafuta (mafuta machafu) yataamishiwa kwenye mabaki ya mafuta ya matangi ya kushikilia.

12. Njia za uhamisho au uondoshaji wa mabaki ya mafuta (mafuta machafu).

Ainisha kiasi cha mabaki ya mafuta yaliyohamishwa au kuondoshwa, matangi yaliyotupu na kiasi cha mafuta iliyohifadhiwa katika m³:

- (a) kwa vifaa vinavyotumika kupokelea mafuta (tambua bandari) *;

** Naodha wa meli anapaswa kupata kutoka kwa mwendeshaji wa vinavyotumika kupokelea mafuta, ambavyo ni pamoja na mashua na lori za tanki, risiti au cheti kinachoelezea idadi ya kuosha matangi, kuweka maji kwenye farumi chafu, mabaki au mchanganyiko wa mafuta uliohamishwa, pamoja na tarehe ya uhamishaji. Risiti au cheti hiki, ikiwa kimeambatishwa kwenye Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya I, kinaweza kumsaidia naodha wa meli kuthibitisha kwamba meli haikuhusika katika tukio la madai ya uchafuzi wa mazingira. Risiti au cheti kinapaswa kuwekwa pamoja na Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya I.*

- (b) kwa tangi nyingine (nyingine) (zinaonyesha matangi na kiasi cha matangi);

- (c) kuchomwa moto (onyesha muda wote wa operesheni);

- (d) njia nyingine (bainisha ipi.

D. Utiririshaji usio wa moja kwa moja, kuhamisha au uondoshaji vinginevyo maji machafu ambayo yamekusanyika katika nafasi za mashine.

13. Kiasi kilichotiririshwa, kuhamishwa au kuondoshwa, katika m³.*

* Katika kesi ya kumwagika au utupaji wa maji machafu kutoka kwenye tanki za kushikilia, utambulisho wa hali na uwezo wa tanki za kushikilia na kiasi kinachohifadhiwa kwenye tanki.

14. Wakati wa utiririshaji, uhamisho au uondoshaji(kuanza na kuacha).
15. Njia ya utiririshaji, uhamisho, au uondoshaji :
 - (a) kupitia vifaa vya 15 ppm (elezea nafasi mwanzo na mwisho);
 - (b) kwa vifaa vya kupokelea mafuta (bainisha bandari) *;

** Naodha wa meli anapaswa kupata kutoka kwa mwendesaji wa vinavyotumika kupokelea mafuta, ambavyo ni pamoja na mashua na lori za tanki, risiti au cheti kinachoelezea idadi ya kuosha matangi, kuweka maji kwenye farumi chafu, mabaki au mchanganyiko wa mafuta uliohamishwa, pamoja na tarehe ya uhamishaji. Risiti au cheti hiki, ikiwa kimeambatishwa kwenye Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya I, kinaweza kumsaidia naodha wa meli kuthibitisha kwamba meli haikuhusika katika tukio la madai ya uchafuzi wa mazingira. Risiti au cheti kinapaswa kuwekwa pamoja na Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya I.*

(c) kupitia vifaa vya 15 ppm (elezea nafasi mwanzo na mwisho);

(d) kutengenezea tanki au tanki ya kushikilia au mizinga mingine (onyesha mizinga); hali ya wingi iliyohifadhiwa kwenye mizinga, katika m3).

E. Kuanza kiotomatiki utiririshaji wa maji kupita kiasi, kuhamisha au kuondosha vinginevyo maji ya machafu ambayo yamejilimbikiza kwenye nafasi za mashine.

16. Wakati na nafasi ya meli ambayo mfumo umewekwa katika hali ya moja kwa moja ya uendesaji kwa ajili ya kutolewa nje ya bahari, kupitia vifaa vya 15 ppm.
17. Wakati ambapo mfumo umewekwa katika hali ya operesheni ya kiotomatiki kwa kuhamisha maji ya machafu kwenye tangi la kushikilia (bainisha tangi).
18. Wakati ambapo mfumo umewekwa katika uendesaji wa mwongozo.

F. Hali ya vifaa vya kuchuja mafuta

19. Wakati wa kushindwa kwa mfumo (* Hali ya kifaa cha kuchuja mafuta inashughulikia pia kengele na vifaa vya kusimamisha kiotomatiki, ikiwa inatumika.)

20. Wakati mfumo umeanza kufanya kazi.

21. Sababu za kushindwa.

G. Utiririshaji wa ajali au wa kipekee wa mafuta

22. Wakati wa kutokea.

23. Mahali au nafasi ya meli wakati wa kutokea.

24. Makadirio ya kiasi na aina ya mafuta.

25. Mazingira ya utiririshaji au sehemu ya kutolea mafuta, sababu na maelezo ya jumla.

H. Ujazaji wa ghala la fueli au mafuta ya kulainisha kwa wingi

26. Kujaza ghala la fueli:

(a) Mahali pa kujaza ghala la fueli.

(b) Wakati wa ujazaji wa ghala la fueli.

(c) Aina na kiasi cha mafuta na utambulisho wa tangi (bainisha idadi ya iliyoongezwa, katika tani na kiasi kilichopo kwenye tangi).

(d) Aina na kiasi cha mafuta ya kulainisha na utambulisho wa tanki (bainisha idadi ya iliyoongezwa, katika tani na kiasi kilichopo kwenye tangi)

I. Taratibu za ziada za uendeshaji na maoni ya jumla

Jina la meli

Namba au herufi tofauti

.....

**OPERESHENI ZA KUJAZA MAJI / MIZINGO KATIKA FARUMI ZA
MELI ZA MAFUTA**

Tarehe	Kanuni (herufi)	Kipengee (namba)	Rekodi ya shughuli/saini ya afisa anayehusika

Saini ya nahodha

KITABU CHA KUMBUKUMBU ZA MAFUTA

SEHEMU YA II - Mizigo / Kuweka maji ndani ya farumi

(Matangi ya mafuta)

Jina la Meli:

Namba tofauti

au barua:

Jumla ya tani:

Kipindi kutoka: hadi:

Zingatia:

ya Kiambatisho I cha Mkataba wa Kimataifa wa Kuzuia Uchafuzi. Kutoka kwenye Meli ya Mwaka 1973, kama ilivyorekebishwa na Itifaki ya Mwaka 1978 inayohusiana na hayo (MARPOL 73/78). Vipengee vimeunganishwa katika sehemu ya uendeshaji, ambayo kila moja inaonyeshwa na kanuni.

Wakati wa kufanya maingizo katika Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II, tarehe, msimbo wa uendeshaji na namba ya bidhaa itawekwa kwenye safu wima na maelezo yanayohitajika yatarekodiwa kwa mpangilio katika nafasi zilizo wazi. Kila operesheni iliyokamilishwa itatiwa saini na tarehe afisa au maafisa wanaosimamia. Kila ukurasa uliokamilishwa utasainiwa na naodha wa meli.

Kwa upande wa meli za mafuta zinazofanya biashara mahususi kwa mujibu wa kanuni ya 2.5 ya Kiambatisho I cha MARPOL 73/78, ingizo katika Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II litaidhinishwa na mamlaka husika ya Jimbo la bandari*

* Sentensi hii inapaswa kuingizwa tu kwa Kitabu cha Rekodi ya Mafuta ya meli ya mafuta inayofanya biashara maalumu.

Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II-kina marejeo mengi ya mafuta. Usahihi mdogo wa vifaa vya Kupima tank, tofauti za joto na kushikamana kutaathiri usahihi wa usomaji huu. Maingizo katika Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II yanapaswa kuzingatiwa ipasavyo.

Pale amabapo utiririshaji wa mafuta kwa ajali au sababu nyingine ya kipekee, taarifa itatolewa katika Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II ya hali ya, na sababu za, utiririshaji .Kushindwa kwa mfumo wowote wa ufuatiliaji na udhibiti wa utiririshaji wa mafuta kutabainishwa katika Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II.

Maingizo katika Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II, kwa meli zilizo na Cheti cha IOPP, yatakuwa kwa lugha ya Kiingereza, Kifaransa au Kihispania. Endapo maingizo katika lugha rasmi ya Nchi ambayo bendera yake ina haki ya kupepea pia yanatumiwa, hii itatumika iwapo kutatokea mzozo au hitilafu.

Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II kitawekwa mahali ambapo kinapatikana kwa urahisi kwa ajili ukaguzi wakati wote unaofaa na, isipokuwa katika mazingira ya Meli zisizo na rubani zinazovutwa, zitawekwa kwenye Meli. Kitahifadhiwa kwa muda wa miaka mitatu baada ya kuingia kwa mwisho kufanywa.

Mamlaka husika ya Serikali ya Mshirika wa Mkataba inaweza kukagua Kitabu cha Rekodi za Mafuta Sehemu ya II kwenye Meli yoyote ambayo Kiambatisho hiki kinatumika wakati meli iko bandarini au vituo vya baharini na inaweza kutoa nakala ya kiingilio chochote katika kitabu hicho. na inaweza kumtaka naodha wa Meli athibitishwa kwamba nakala hiyo ni nakala halisi ya ingizo hilo. Nakala yoyote iliyofanywa hivyo ambayo imethibitishwa na naodha wa Meli kama nakala halisi ya ingizo katika Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II itakubalika katika shughuli zozote za kisheria kama ushahidi wa ukweli uliotajwa kwenye ingizo. Ukaguzi wa Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II na uchukuaji wa nakala iliyoidhinishwa na mamlaka husika chini ya aya hii utafanywa haraka iwezekanavyo bila kusababisha meli kuchelewa kupita kiasi.

ORODHA YA VITU VYA KUREKODIWA

(A) Upakiaji wa shehena ya mafuta

1. Mahali pa kupakia.
2. Aina ya mafuta yaliyopakiwa na utambulisho wa matangi.
3. Jumla ya kiasi cha mafuta kilichopakiwa (elezea kiasi kilichoongezwa, katika m³ saa 15oC na kiasi cha jumla cha mafuta ya jumla ya matangi katika m³).

(B) Uhamisho wa ndani wa shehena ya mafuta wakati wa safari

4. Utambulisho wa mantangi:
 - (a) kutoka:
 - (b) kwa: (elezea kiasi kilichoongezwa, katika m³ saa 15oC na maudhui ya jumla ya matangi katika m³).

5. Je, tanki kwenye kipengele cha 4.1 lilimwagwa mafuta? (Ikiwa sivyo, elezea kiasi kilichoongezwa , katika m3.)

(C) Upakuaji wa shehena ya mafuta

6. Mahali pa kupakua.

7. Utambulisho wa tanki zilizopakuliwa.

8. Je, tangi ilimwagika? (Ikiwa sivyo, idadi ya serikali imebaki, katika m3.)

**(D) Kuosha mafuta ghafi (gari la mafuta la NG'OMBE pekee)
(Itakamilika kwa kila tanki kuwa mafuta ghafi kuoshwa)**

9. Bandari pale ambapo uoshaji wa mafuta yasiyosafishwa ulifanyika au nafasi ya meli ikiwa ilifanywa kati ya bandari mbili za kutokwa.

10. Utambulisho wa tangi zilizooshwa*

* Wakati tanki la mtu binafsi lina mashine nyingi kuliko zinazoweza kuendeshwa kwa wakati mmoja, kama ilivyofafanuliwa katika Mwongozo wa Uendeshaji na Vifaa, basi sehemu inayooshwa kwa mafuta ghafi inapaswa kutambuliwa, k.m. No.2 kituo, sehemu ya mbele.

11. Idadi ya mashine zinazotumika.

12. Wakati wa kuanza kuosha.

13. Muundo wa kuosha umetumika.*

** Kwa mujibu wa Mwongozo wa Uendeshaji na Vifaa, ingiza njia ya hatua moja au nyingi ya kuosha inatumika. Ikiwa njia ya hatua nyingi itatumika, toa safu wima iliyofunikwa na mashine na idadi ya mara ambazo safu inafunikwa kwa hatua hiyo mahususi ya programu.*

14. Shinikizo la mstari wa kuosha.

15. Kuosha wakati kulikamilishwa au kusimamishwa.

16. Elezea njia iliyoanzisha tangi hilo ilikuwa (ilikuwa) kavu.

17. Maoni.*(** Ikiwa programu zilizotolewa katika Mwongozo wa Uendeshaji na Vifaa hazifuatwi, basi sababu lazima zitolewe chini ya Maoni).*

(E) Ufungaji wa matangi ya mizigo

18. Nafasi ya meli mwanzoni na mwisho wa kusawazisha.
19. Mchakato wa kusawazisha:
 - (c) utambulisho wa tangi la kweka maji ndani ya farumi;
 - (d) wakati wa kuanza na mwisho; na
- (Ni) kiasi cha maji ndani ya farumi yaliyopokelewa. Onyesha jumla ya wingi wa maji ndani ya farumi kwa kila tangi inayohusika katika uendeshaji, katika m³.

(F) Kusafisha maji ndani ya matangi ya farumi(meli za CBT pekee)

20. Utambulisho wa matangi zilizopigwa mpira.
21. Nafasi ya meli wakati maji yaliyokusudiwa kusafishwa, au farumi ya bandari ilipelekwa kwenye tanki/matangi safi.
22. Nafasi ya meli wakati pampu laini zinasukumwa hadi kwenye tanki la mteremko.
23. Kiasi cha maji ya mafuta ambayo, baada ya kusafishwa, kuhamishiwa kwenye tanki za mteremko au tanki za mizigo ambamo mteremko huhifadhiwa hapo awali (tambua tanki). Jimbo jumla ya wingi, katika m³.
24. Nafasi ya meli wakati maji ya ziada ya farumi yaliyochukuliwa kwenye tanki safi la farumi.
25. Nafasi ya meli wakati vali zinazotenganisha tanki safi za farumi kutoka kwenye mizigo na mistari ya zilifungwa.
26. Kiasi cha farumi safi iliyochukuliwa kwenye ubao, katika m³.

(G) Usafishaji wa matangi ya mizigo

27. Utambulisho wa matangi yaliyosafishwa.
28. Bandari au nafasi ya meli.
29. Muda wa kusafisha.
30. Mbinu ya kusafisha. (* *Kufua kwa mikono, kuosha mashine na/au kusafisha kemikali. Mahali paliposafishwa kwa kemikali, kemikali inayohusika na kiasi kinachotumika kinapaswa kutajwa.*)
31. Uoshaji wa tangi huhamishwa kwa:
 - (a) vifaa vya mapokezi (bainisha bandari na kiasi kwa m³) *; na

* Naodha wa meli anapaswa kupata kutoka kwa mwendeshaji wa vinavyotumika kupokelea mafuta, ambavyo ni pamoja na mashua na lori za tanki, risiti au cheti kinachoelezea idadi ya kuosha matangi, kuweka maji kwenye farumi chafu, mabaki au mchanganyiko wa mafuta uliohamishwa, pamoja na tarehe ya uhamishaji. Risiti au cheti hiki, ikiwa kimeambatishwa kwenye Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II, kinaweza kumsaidia naodha wa meli kuthibitisha kwamba meli haikuhusika katika tukio la madai ya uchafuzi wa mazingira. Risiti au cheti kinapaswa kuwekwa pamoja na Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II.

(b) tangi au tanki za mizigo zilizoteuliwa kama sloptank (tambua mizinga); kiasi cha hali

kuhamishwa na wingi wa jumla, katika m3).

(H) Utoaji wa ballast chafu

32. Utambulisho wa tank(s).

33. Wakati na nafasi ya meli mwanzoni mwa kutokwa baharini.

34. Wakati na nafasi ya meli juu ya kukamilika kwa kutokwa baharini.

35. Kiasi kilichotolewa baharini, katika m3.

36. Kasi ya meli wakati wa kusafirisha.

37. Je! mfumo wa ufuatiliaji na udhibiti wa kutokwa ulikuwa ukifanya kazi wakati wa kutokwa?

38. Je, ukaguzi wa mara kwa mara uliwekwa kwenye uchafu na uso wa maji katika eneo la utiririshaji?

39. Kiasi cha maji ya mafuta yanayohamishwa hadi kwenye tanki za miteremko (tambua tanki za mteremko). Taja jumla ya wingi, katika m3.

40. Imetumwa kwenye vifaa vya mapokezi vya ufuo (tambua bandari na kiasi kinachohusika, katika m3).*

* Naodha wa meli anapaswa kupata kutoka kwa mwendeshaji wa vinavyotumika kupokelea mafuta, ambavyo ni pamoja na mashua na lori za tanki, risiti au cheti kinachoelezea idadi ya kuosha matangi, kuweka maji kwenye farumi chafu, mabaki au mchanganyiko wa mafuta uliohamishwa, pamoja na tarehe ya uhamishaji. Risiti au cheti hiki, ikiwa kimeambatishwa kwenye Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II, kinaweza kumsaidia naodha wa meli kuthibitisha kwamba meli haikuhusika katika tukio la madai ya uchafuzi wa mazingira. Risiti au

cheti kinapaswa kuwekwa pamoja na Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II.

(I) Kutiririsha maji kutoka kwenye magari ya miteremko kwenda baharini

41. Bainisha wa magari ya miteremko.
42. Muda wa kutulia kutoka mara ya mara ya mwisho mafuta yalipotiririshwa.
43. Wakati wa kutulia kutoka wakati wa mwisho wa utiririshaji.
44. Kiasi ambacho kimeachwa tupu kwenye tangi ili kuwe na nafasi ya kioevu kwenye tanki na nafasi ya meli mwanzoni mwa utiririshaji.
45. Kiasi ambacho kimeachwa tupu kwenye tangi ili kuwe na nafasi ya kioevu kwenye tanki kwa ajili ya utiririshaji.
46. Utiririshaji mkubwa wa wanzoni mwa kutokwa katika m3 na kiwango cha utiririshaji, katika m3 / saa.
47. Utiririshaji wa kiasi cha mwisho wingi kilichotolewa, katika m3 na kiwango cha kutokwa, katika m3 / saa.
48. Muda na nafasi ya meli juu ya kukamilika kwa kutokwa.
49. Uwekaji wa kiolesura cha mafuta/maji unapokamilika utiririshaji, kwa mita.
50. Kasi ya meli wakati wa safari.
51. Je! mfumo wa ufuatiliaji na udhibiti wa utiririshaji ulikuwa ukifanya kazi wakati wa utiririshaji?
52. Thibitisha kuwa vali zote zinazotumika katika mfumo wa mabomba ya meli zimefungwa kukamilika kwa kutokwa kutoka kwa mizinga ya miteremko.

(J) Ukusanyaji, uhamisho na uondoshaji wa mabaki na mchanganyiko wa mafuta ambao haujashughulikiwa vinginevyo

53. Bainisha magari
54. Kiasi kilichohamishwa au kuondoshwa kutoka kwa kila tanki. (Taja kiasi kilichobaki, katika m3.)
55. Njia ya uhamishaji au uondoshaji.

(a) ovyo kwa vifaa vya mapokezi (tambua bandari na kiasi kinachohusika); *

* Naodha wa meli anapaswa kupata kutoka kwa mwendeshaji wa vinavyotumika kupokelea mafuta, ambavyo ni pamoja na mashua na lori za tanki, risiti au cheti kinachoelezea idadi ya kuosha matangi, kuweka maji kwenye farumi chafu, mabaki au mchanganyiko wa mafuta uliohamishwa, pamoja na tarehe ya uhamishaji. Risiti au cheti hiki, ikiwa kimeambatishwa kwenye Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II, kinaweza kumsaidia naodha wa meli kuthibitisha kwamba meli haikuhusika katika tukio la madai ya uchafuzi wa mazingira. Risiti au cheti kinapaswa kuwekwa pamoja na Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II.

- (b) iliyochanganywa na mizigo (wingi wa serikali);
- (c) kuhamishwa hadi au kutoka matangi mengine ikijumuisha uhamishaji kutoka kwa mabaki ya mafuta ya anga (mafuta machafu) na matangi ya maji yenye mafuta mengi (tambua matangi); kiasi cha hali kilichohamishwa na jumla ya wingi kwenye tanki (ma) m³); na
- (d) njia nyingine (eleza ipi); eleza kiasi kilichoondoshwa katika m³.

(K) Utiririshaji wa farumi safi iliyo kwenye matangi ya mizigo

- 57. Nafasi ya meli mwanzoni mwa farumi safi.
- 58. Bainisha matangi ya kutiririsha.
- 59. Je tanki lilikuwa tupu lilipokamilika?
- 60. Nafasi ya meli kukamilika ikiwa ni tofauti na 58.
- 61. Je, ukaguzi wa mara kwa mara uliwekwa kwenye uchafu na uso wa maji katika eneo la utiririshaji?

(L) Utiririshaji wa farumi kutoka tangi safi za farumi zilizo tengwa (meli za CBT pekee)

- 62. Utambulisho wa tanki zilizofanyiwa utiririshaji.
- 63. Muda na nafasi ya meli mwanzoni mwa utiririshaji wa farumi safi ndani ya bahari.
- 64. Muda na nafasi ya meli wakati wa kukamilika kwa kutokwa baharini.
- 65. Kiasi cha utiririshaji katika m³:
 - (a) ndani ya bahari; au

(b) kwa kituo cha mapokezi (tambua bandari).*

* Nahodha wa meli wanapaswa kupata kutoka kwa waendeshaji wa vituo vya mapokezi, ambavyo ni pamoja na majahazi na lori za tanki, risiti au cheti kinachoelezea wingi au uoshaji wa tanki, farumi chafu, mabaki au mchanganyiko wa mafuta uliohamishwa, pamoja na muda na tarehe au uhamisho. Risiti au cheti hiki, ikiwa kimeambatishwa kwenye Kitabu cha Kumbukumbu za Mafuta Sehemu ya II, kinaweza kumsaidia nahodha wa meli kuthibitisha kwamba meli yake haikuhusika katika tukio linalodaiwa kuwa la uchafuzi. Risiti au cheti kinapaswa kuwekwa pamoja na Kitabu cha Rekodi ya Mafuta Sehemu ya II.

66. Je! Kulikuwa na dalili yoyote ya uchafuzi wa mafuta katika maji ya farumi kabla au wakati wa utiririshaji katika bahari?

67. Je, utiririshaji uliratibiwa na mita ya mafuta?

68. Muda na nafasi ya meli wakati vali zinazotenganisha magari ya farumi safi kutoka kwa shehena na njia zilifungwa baada ya kukamilisha urejeshaji maji katika farumi.

(M) Hali ya mfumo wa ufuatiliaji na udhibiti wa utiririshaji wa mafuta

69. Wakati wa kushindwa kwa mfumo.

70. Wakati mfumo unafanya kazi.

71. Sababu za kushindwa.

(N) Utiririshaji wa mafuta bila nia au wakipee

72. Wakati ambao utiririshaji ulitokea.

73. Bandari au nafasi ya meli wakati wa kutokea.

74. makadirio ya Kiasi katika m^3 , na aina ya mafuta.

75. Hali ya utiririshaji au utoaji, sababu na maneno ya jumla.

(O) Taratibu za ziada za uendeshaji na maoni ya jumla

MATANKI YANAYOJIHUSISHA NA BIASHARA MAALUM

(P) Upakiaji wa maji ya farumi

76. Utambulisho wa tangi la farumi.

Kanuni za Kuzuia Uchafuzi Utokanao na Mafuta

Tangazo la Serikali Na. 382 (Linaendelea)

- 77. Nafasi ya meli wakati wa upakiaji wa farumi.
- 78. Jumla ya kiasi cha farumi kilichojazwa kwa mita za ujazo.
- 79. Maoni.

(Q) Ugawaji upya wa maji ya Farumi ndani ya meli

- 80. Sababu ya ugawaji upya

(R) Utiririshaji wa wa maji ya farumi kwenye kituo cha mapokezi

- 81. Bandari ambapo maji ya farumi yaritiririshwa.
- 82. Jina au nafasi ya kituo cha mapokezi.
- 83. Jumla ya kiasi cha maji ya farumi yaliyotiririshwa katika mita za ujazo.
- 84. Tarehe, saini na stempu ya afisa wa mamlaka ya bandari.

Jina la meli.....

Namba au herufi ya kipekee

UENDESHAJI WA FARUMI NA MIZIGO (MELI ZA MAFUTA)

Tarehe	Msimbo(herufu)	Kipengere (Namba)	Kumbukumbu za uendeshaji au saini ya afisa mfawidhi
			Saini ya nahoza.....

Dodoma,
3 Mei, 2024

MAKAME M. MBARAWA
Waziri wa Uchukuzi