

**RIPOTI YA TUME YA KUCHUNGUZA AJALI YA KUZAMA
KWA MELI YA MV. SKAGIT**

SEHEMU YA KWANZA

UTANGULIZI

1.1 CHIMBUKO

Siku ya tarehe 18/07/2012 ikiwa ni miezi kumi tu baada ya kutokea ajali mbaya ya kuzama kwa meli ya MV. Spice Islander I ambayo ilipoteza maisha ya watu 1529, wananchi wa Tanzania walipokea tena kwa mshtuko na majonzi makubwa taarifa ya kuzama kwa meli ya MV.Skagit iliyotokea karibu na kisiwa cha Chumbe ikiwa safarini kutoka Dar es Salaam kuelekea Zanzibar. Ajali hiyo ilisababisha vifo vya watu 81, wakiwemo Watanzania 75, Wakenya 3, Waholanzi 2 na Mrundi 1. Aidha, watu 212 walipotea na 154 walinusurika wakiwemo Waholanzi 5, Wajerumani 4, Wabelgiji 2, Wamarekani 2 na Waisraili 2.

1.2 UTEUZI WA TUME

Kufuatia ajali ya kuzama kwa meli ya MV. Skagit, Mhe Rais wa Zanzibar na Mwenyekiti wa Baraza la Mapinduzi kwa kutumia mamlaka aliyonayo chini ya kifungu cha 51 cha Katiba ya Zanzibar ya mwaka 1984 na vifungu vya 2 na 3 vya Sheria ya Uchunguzi Sura ya 33 ya Sheria za Zanzibar, aliunda Tume ya watu kumi kwa ajili ya kuchunguza ajali ya kuzama kwa meli hiyo (**Kiambatisho Nam.1**) ikiwa na wajumbe wafuatao;

1. Mhe. Jaji Abdulhakim Ameir Issa	-	Mwenyekiti
2. Meja Jenerali Said Shaaban Omar	-	Mjumbe
3. Comdr. Hassan Mussa Mzee	-	Mjumbe
4. Capt. Abdalla Yussuf Jumbe	-	Mjumbe
5. Capt. Abdalla Juma Abdalla	-	Mjumbe
6. Bw. Salum Toufiq Ali	-	Mjumbe
7. Capt. Hatibu Mustapha Katandula	-	Mjumbe
8. Bi. Mkakili Fauster Ngowi	-	Mjumbe
9. Bw. Ali Omar Chengo	-	Mjumbe
10. Bw. Shaaban Ramadhan Abdalla	-	Katibu

Wajumbe wote walikula kiapo kwa mujibu wa kifungu cha 6 cha Sheria ya Uchunguzi Sura ya 33 ya Sheria za Zanzibar tarehe 01/08/2012 mbele ya Katibu Mkuu Kiongozi na Katibu wa Baraza la Mapinduzi Dr. Abdulhamid Yahya Mzee.

1.3 HADIDU REJEA

Tume ilifanya kazi ya uchunguzi kwa kufuata hadidu rejea (**Kiambatisho Nam. 2**) kama ifuatavyo:-

- 1) Kufanya uchunguzi wa kina na hatimae kubaini chanzo cha ajali ya kuzama kwa meli ya MV.Skagit.
- 2) Kufanya utafiti wa kina na hatimae kubaini idadi kamili na majina ya watu waliokuwemo katika meli hiyo wakati ikipata ajali.
- 3) Kufanya utafiti na hatimae kubainisha aina, idadi na uzito wa mizigo ambayo ilikuwemo katika meli wakati ikipata ajali.
- 4) Kubainisha kwa mujibu wa sheria utaratibu wa kutumika katika kuhakikisha kwamba waliopatwa na maafa haya au jamaa zao kwa wale waliofariki wanafidiwa ipasavyo.
- 5) Kuwatambua na kubainisha sifa na uwezo wa nahodha na mabaharia wengine waliokuwamo katika meli hiyo.
- 6) Kuainisha sheria, kanuni na taratibu za kitaifa na kimataifa zinazoendesha na kutawala shughuli za usafiri baharini na kubainisha kwa kiasi gani zimefuatwa, kuvunjwa au kukiukwa kwa kadri ajali hii inavyohusika.
- 7) Kuangalia taratibu za bandarini zinazohusiana na usafirishaji wa mizigo na abiria kama vile taratibu za ukataji tiketi, taratibu za kuingia bandarini, taratibu za udhibiti wa abiria na mizigo na nyenginezo ambazo Tume itaweza kuzibainisha na hatimaye kupendekeza taratibu nzuri zaidi za kudhibiti uingiaji na usafirishaji wa abiria na mizigo bandarini.

- 8) Kubainisha watu wanaohusika na usimamizi wa sheria, kanuni na taratibu hizo na wajibu wa kila mmoja wao.
- 9) Kubainisha watu ambao walihusika siku ya tukio hilo na kwa kiasi gani kila mmoja wao alitekeleza/hakutekeleza wajibu wake kwa mujibu wa sheria, kanuni na taratibu.
- 10) Kubainisha watu ambao walifanya makosa ama kwa kutokusudia au kwa uzembe na kuainisha kwa kila mhusika kosa/makosa aliofanya.
- 11) Kubainisha hatua za kinidhamu na kisheria zinazopaswa kuchukuliwa kwa kila aliyehusika kulingana na kosa/makosa aliyofanya ambayo yalichangia katika kutokezea kwa ajali ya kuzama kwa meli.
- 12) Kubainisha hatua zinazopaswa kuchukuliwa na wadau mbali mbali wa sekta ya usafiri na uendeshaji wa vyombo baharini ili kukinga majanga na maafa ya vyombo vya usafiri baharini.
- 13) Kubainisha hatua mahsusi za kuchukuliwa ili maafa kama haya yasitokee tena.
- 14) Kufanya kitu chengine chochote ambacho Tume itahisi kinafaa katika kupata ukweli wa chanzo cha ajali na katika kuhakikisha kwamba maafa kama haya hayatokei tena.

1.4 MBINU ZA UTEKELEZAJI

Katika kutekeleza majukumu yake, Tume ilifanya kazi katika vituo vitatu: Wilaya ya Mjini kwa upande wa Unguja, Wilaya ya Mkoani na Chake-Chake kwa upande wa Pemba pamoja na Mkoa wa Dar-es-Salaam kwa Tanzania Bara (**Kiambatisho Nam. 3**).

Tume ilifanya mambo yafuatayo:-

- a) Kupitia Sheria na kanuni kama vile Sheria ya Usafiri wa Baharini ya Zanzibar Nam. 5/2006, Sheria ya Usafiri wa Baharini ya Tanzania, Nam.21/2003, Sheria ya Mamlaka ya Usafiri wa Baharini ya Zanzibar Nam. 3/2009, Sheria ya Shirika la Bandari Zanzibar Nam.1/1997, Sheria ya Ajira ya Zanzibar Nam.11/2005, Mkataba wa Kimataifa wa Kuokolea Maisha Baharini (SOLAS) 1974 kama ulivyorekebishwa, Mkataba wa Kimataifa

wa Viwango vya Mafunzo kwa Mabaharia (STCW 1995) kama ulivyorekebisha, Mkataba wa Kimataifa wa Kuzuwira Kugongana kwa Meli Baharini (COLREG 1972), Kanuni za Usajili na Leseni kwa Vyombo vya Baharini, 2007(L.N No.28 ya 2007) na Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008(L.N. No. 15 ya 2009) za Zanzibar na Kanuni za Usajili na Leseni za Vyombo,2005(G.N. 198/2005), Kanuni za Kuhesabu na Usajili wa Watu Waliomo Melini,2011 (G.N. 142/2011), Kanuni za Usalama na Ukaguzi wa Vyombo Vidogo Vinavyosafiri Katika Mwambao na Kwenye Maziwa, 2006(G.N. 106/2006) za Tanzania Bara.

- b) Tume iliwahoji watu waliopotelewa na jamaa zao, waliopoteza mizigo melini na watu walionusurika katika ajali.
- c) Tume ilifanya ziara katika bandari za Mkoani Pemba, bandari ya Malindi Unguja na bandari ya Dar es Salaam ili kuona usimamizi na uendeshaji wa shughuli za usafirishaji wa abiria na mizigo. Katika bandari ya Malindi Tume iliikagua meli ya MV. Kalama ambayo ni meli dada (sister ship) ya MV. Skagit kwa lengo la kuona muundo wa meli hizo. Aidha, Tume ilitembelea Afisi za Idara ya Maafa Zanzibar na Afisi ya Mkuu wa Mkoa wa Dar es Salaam ili kujua utekelezaji wa kazi zao katika kukabiliana na maafa na jinsi walivyoshughulikia ajali ya MV. Skagit.
- d) Tume ilifanya mazungumzo na wadau mbali mbali wa sekta ya usafiri wa baharini na kupata maoni kutoka taasisi za Serikali na asasi za kiraia. Pia Tume iliwahoji watu walionusurika na ajali, watendaji wa taasisi mbali mbali wa sekta ya usafiri wa baharini na nyenginezo, pamoja na makundi ya uokozi (**Kiambatisho Nam. 4**).
- e) Tume ilipitia na kuhakiki taarifa na nyaraka zifuatazo:
 - i. Taarifa kuhusu umiliki na usajili wa meli ya MV. Skagit.
 - ii. Taarifa kuhusu vyeti vya usalama wa meli zikiwa ni pamoja na zile zinazohusiana na ukaguzi na uzima wa meli ya MV. Skagit (Inspection / Seaworthiness Certificates).
 - iii. Vyeti vya mabaharia waliokuwemo melini wakati wa ajali.

- iv. Taarifa za vituo vya mawasiliano (Signal Stations) za bandari ya Dar es Salaam na bandari ya Malindi Zanzibar.
- v. Taarifa za orodha za wasafiri (Manifest).
- vi. Taarifa za abiria na mizigo kutoka taasisi zinazohusika na usimamizi wa usalama wa abiria na mizigo za Tanzania Bara ambako meli iliondokea kama vile Mamlaka ya Bandari Tanzania (TPA) na Mamlaka ya Usafiri wa Baharini na Nchi Kavu (SUMATRA).
- vii. Taarifa za hali ya hewa za siku za tarehe 17-19/07/2012 kutoka Makao Makuu ya Mamlaka ya Utabiri wa Hali ya Hewa Dar es Salaam na Kituo cha Utabiri wa Hali ya Hewa Zanzibar.
- viii. Mkataba wa bima (insurance cover).

Tume katika kutekeleza majukumu yake ilipata mafanikio yafuatayo:

- a. Wananchi walitoa ushirikiano kwa kiasi kikubwa katika kutoa taarifa.
- b. Wakuu wa Mikoa, Wakuu wa Wilaya na Masheha walitoa mashirikiano ya dhati kwa kuiwezesha Tume kukutana na wananchi.
- c. Watendaji wa Mamlaka zinazohusika na usafiri baharini walitoa ushirikiano mzuri.

Tume ilikabiliana na changamoto mbali mbali katika utendaji wa kazi zake. Miongoni mwa changamoto zilizojitokeza ni kama zifuatazo:

- a. Baadhi ya watu waliohojiwa walitoa taarifa za uongo.
- b. Baadhi ya watu waliopotea waliandikishwa zaidi ya mara moja.
- c. Mmiliki wa MV. Skagit hakutoa mashirikiano ya kutosha kwa Tume kwa kutoipatia baadhi ya nyaraka muhimu zilizohitajika.
- d. Baadhi ya watu waliohojiwa hawakutoa ushirikiano/ taarifa sahihi kwa Tume.

- e. Taarifa za taasisi mbali mbali zilizohusika na usimamizi wa mambo mbali mbali yahusianayo na tukio hili zilitofautiana.

- f. Tume inasikitika kwa kukosa ushirikiano kutoka Idara ya Mambo ya Nje na Ushirikiano wa Kimataifa, Zanzibar katika hatua za kufanya mawasiliano na nchi ya Marekani ili kupatiwa taarifa muhimu zinazohusiana na historia ya MV. Skagit iliyokuwa inamilikiwa na Idara ya Usafiri wa Baharini ya Washington kuanzia ilipoundwa hadi ilipouzwa kwa kampuni ya Scope Community Consultant Ltd. Pamoja na juhudi za kuiandikia Idara kwa barua yenye kumbukumbu namb. TUM/SK/UT/02/V0L.I/25 ya tarehe 10 .08.2012 **(Kiambatisho Nam. 5)** na kuonana na Mkurugenzi ili kumueleza umuhimu wa taarifa hizo, Idara ilishindwa kutoa ushirikiano wa kuwezesha kupatikana kwa taarifa hizo.

Hata hivyo changamoto hizo zilizojitokeza hazikuathiri kwa kiasi kikubwa utendaji wa Tume katika kufanikisha kazi yake.

SEHEMU YA PILI

WASIFU WA MV. SKAGIT NA TUKIO LA AJALI

2.1 HISTORIA YA MELI YA MV. SKAGIT

Meli ya MV. Skagit iliundwa nchini Marekani mwaka 1989 na kampuni ya HALTER MARINE¹ sambamba na meli dada (sister ship) MV. Kalama kwa thamani ya dola za kimarekani milioni tano. Muundo asili wa meli hizi ni wa deki moja ambao ulilingana na meli zilizokuwa zikifanya kazi za kusafirisha wafanyakazi ndani ya Ghuba ya Mexico kuelekea kwenye mitambo ya kuchimba mafuta. Wakati meli hizi bado zipo kiwandani Idara ya Usafiri wa Baharini ya Jimbo la Washington ilizifanyia marekebisho ya kuongeza deki ya pili ili ziweze kuchukua abiria wengi zaidi.

Kutokana na ukosefu wa fedha za kuzihudumia, meli zilika bila ya kufanya kazi yoyote hadi lilipotokea tetemeko la ardhi la “*The Loma Prieta Earthquakes*” lililotokea katika eneo la San Francisco Bay tarehe 17/10/1989 lililosababisha uharibifu mkubwa wa daraja la San Francisco. Meli hizi zilitumika kama kivuko kwa wakaazi wa eneo hilo huku hatua za ujenzi wa daraja zikiwa zinaendelea. MV. Skagit na MV. Kalama baadae zilitumika kusafirisha abiria katika eneo la Pudet Sound na hapo malalamiko yalianza kutolewa. Kutokana na muundo wake zilionekana zinayumba sana kutokana na mawimbi. Pia mazingira ya ndani hayakuwa mazuri kupakia abiria kwani ziliruhusu baridi kali wakati wa kipindi cha baridi na joto wakati wa majira ya kiangazi hali iliyopelekea aliyekuwa mmiliki wake kusitisha utowaji wa huduma kwa meli zote mbili katika eneo hilo. Badala yake zilitoa huduma za kivuko katika eneo la Vashon kuelekea Seattle ambako hali ya hewa ya bahari ilikuwa shwari.

Baada ya kufanya kazi kwa muda mfupi meli hizi zilionekana haziko katika hali ya kuridhisha na zilikuwa zikifanyiwa matengenezo ya mara kwa mara ili kuweza kutoa huduma. Idara ya Usafiri wa Baharini ya Jimbo la Washington ilipata meli mbili mpya za abiria Chinook na Snohomish. Lakini meli hizo zilisitishwa kufanya kazi mwaka 2005 baada ya mpango wa meli za abiria kuondoshwa, lakini MV. Skagit na MV. Kalama ziliendelea na kazi katika eneo la Vashon na Seattle.

Katika mwaka 2006 jimbo la Washington lilipitisha sheria ya kuuza meli za Chinook na Snohomish na kusitisha huduma za meli za abiria ilipofika mwaka 2009. Huu ukawa ndio mwaka wa mwisho wa MV.

¹ Mwaka 1985 Kampuni hii ilinunuliwa na kampuni ya Equitable Shipyards na kuwa Halter Equitable na baadae mwaka 1986 ilinunuliwa na kampuni ya Trinity Industries.

Skagit na Kalama kufanya kazi nchini Marekani na jitihada za kuziua meli hizi kupitia mtandao wa *ebay* ulishindikana hadi mwaka 2011 ziliponunuliwa na kuanza safari za kuja Zanzibar.²

2.2 TAARIFA ZA KIUFUNDI ZA MV. SKAGIT

Kwa mujibu wa *stability booklet* ya MV. Skagit iliyowasilishwa na Mmiliki (**Kiambatisho Nam. 6**) imeonesha taarifa za kiufundi kama ifuatavyo:

Jina	:	MV. Skagit
Aina ya meli	:	Meli ya abiria
Kampuni iliyoiunda	:	Halter Marine, Inc., New Orleans
Muundo	:	Mkuku mmoja (monohull)
Mwaka iliyoundwa	:	1989
Madini yaliotumika	:	Aluminium
Nchi iliyoundwa	:	Marekani
Nambari rasmi	:	949140
Uzito (Gross Tonnage)	:	96 tani
Injini	:	4
Uwezo wa Injini	:	999 hp
Urefu	:	112 ft
Upana	:	24.6 ft
Mwendo	:	25 <i>knots</i>
Idadi ya abiria	:	380

2.3 UMILIKI WA MELI YA MV. SKAGIT

Meli ya MV.Skagit mara baada ya kuundwa mwaka 1989 ilimilikiwa na Idara ya Usafiri wa Baharini ya jimbo la Washington ikiwa inafanya kazi ya kuvusha abiria katika maeneo mbali mbali huko Marekani hadi tarehe

² www.evergreenfleet.com/monohull/hmt (kama ilivyonukuliwa tarehe 10/09/2012)

17/02/2011 ilipouziwa kampuni ya Scope Community Consultants Ltd ya Canada kwa bei ya dola za Marekani milioni moja laki tano na hamsini na mbili elfu (**US\$1,552,000**) (**Kiambatisho Nam.7**).

Fomu ya maombi ya usajili na hati ya tamko la umiliki ya tarehe 24/10/2011 pamoja na vyeti mbali mbali vilivyotolewa na Mamlaka ya Usafiri Baharini ya Zanzibar (Zanzibar Maritime Authority-ZMA) vinaonyesha kuwa meli ya MV. Skagit wakati ipo Zanzibar inamilikiwa na kampuni ya Seagull Sea Transport Ltd. Kampuni ambayo imesajiliwa tarehe 03/10/2007 na kupewa cheti cha usajili chenye nambari L11422007 (**Kiambatisho Nam. 8**) ikiwa na mtaji wa Tsh. 20,000,000 uliogawiwa katika hisa 1,000, kila hisa ikiwa na thamani ya Tsh. 20,000.

Kampuni kwa mujibu wa hati za usajili (MEMARTS) (**Kiambatisho Nam. 9**) ina wanahisa wafuatao:-

1. SAID ABDULRAHMAN JUMA	:	200
2. SHEMSA ABEID AMANI	:	100
3. AHMED ABDULRAHMAN JUMA	:	200
4. AKRAM ABDULRAHMAN JUMA	:	200
5. ADIL ABDULRAHMAN JUMA	:	200
6. ATFA ABDULRAHMAN JUMA	:	100

2.4 UKAGUZI NA USAJILI WA MV. SKAGIT

Tarehe 24/10/2011 Kampuni ya Seagull Sea Transport Ltd ilifanya maombi ya kupatiwa usajili wa muda kwa lengo la kuiingiza Zanzibar meli ya MV. Skagit (**Kiambatisho Nam. 10**). ZMA ilitoa cheti cha usajili huo wa muda tarehe 25/10/2011 (**Kiambatisho Nam. 11**) pamoja na cheti cha muda cha uzima wa meli (interim certificate of seaworthiness) tarehe 25/10/2011 ili kuiruhusu meli hiyo kusafiri kutoka Mombasa Kenya kuja Zanzibar (**Kiambatisho Nam. 12**).

Mnamo tarehe 12/11/2011 wakati MV. Skagit ipo Mombasa Kenya ilifanyiwa ukaguzi na ZMA kupitia Mkaguzi wa Kujitegemea Capt. Saad Shafi Adam wa kampuni ya Zanzibar Ship Survey And Consultancy Ltd na kutolewa ripoti inayoonyesha kasoro zilizokuwemo (non conformity report) (**Kiambatisho Nam. 13**). Baadae ilipofika Zanzibar ilifanyiwa ukaguzi tena tarehe 21/11/2011 na Capt Saad Shafi Adam ambapo ripoti ya ukaguzi huo ilitolewa tarehe 23/11/2011 (**Kiambatisho Nam. 14**).

Kufuatia ripoti ya ukaguzi huo ZMA ilitoa cheti cha usajili wa kudumu (certificate of registry) kwa MV. Skagit tarehe 24/11/2011 kinachofanya kazi mpaka tarehe 24/10/2016 (**Kiambatisho Nam. 15**) pamoja na cheti

cha uendeshaji salama (safe manning certificate) cha tarehe 24/11/2011 kinachomaliza muda tarehe 23/11/2012(**Kiambatisho Nam. 16**). MV. Skagit ilipatiwa cheti cha abiria (passenger certificate) kikiwa na idadi ya abiria 380 kama ilivyoainishwa katika ripoti ya ukaguzi ambacho kinamaliza muda tarehe 24/11/2012 (**Kiambatisho Nam. 17**) na baadae ikapewa cheti chengine cha abiria kikiwa na idadi ya abiria 300 kufuatia malalamiko ya wananchi juu ya viti vilivyokuwemo katika meli na idadi ya abiria walioruhusiwa kuwa havitoshelezi. Cheti hicho kinamaliza muda wake tarehe 24/11/2012 (**Kiambatisho Nam.18**).

Pamoja na hatua hiyo ZMA ilikiandikia Chuo Cha Bahari Dar-es-Salaam (Dar-es-Salaam Maritime Institute - DMI) tarehe 28/12/2011 kuifanyia ukaguzi wa usalama MV. Skagit kutokana na malalamiko yaliyotolewa na abiria juu ya kutokuwa na uwezo wa kuchukuwa abiria walioruhusiwa kwa mujibu wa viti vilivyokuwemo pamoja na tatizo la kuyumba sana wakati wa safari. (**Kiambatisho Nam. 19**). Hata hivyo ukaguzi huo haukukamilika baada ya mmiliki wa meli kushindwa kuwasilisha michoro ya meli kwa Wakaguzi wa DMI. Mnamo tarehe 19/02/2012 Mkaguzi wa Meli wa ZMA alifanya kazi ya ukaguzi (inspection) na kuwashirikisha wataalamu wa ZMA ambao baada ya kuvipima viti vya abiria waligundua havina uwezo wa kukaliwa na watu watano au wanne, hivyo waliishauri ZMA ipunguze idadi ya abiria kutoka 300 mpaka 250 hadi pale itakapofanyiwa jaribio la wizani (inclining experiment test) (**Kiambatisho Nam. 20**). Hivyo ZMA tarehe 19/02/2012 ilitoa cheti chengine cha abiria kwa MV.Skagit kilichoruhusu meli hiyo kupakia abiria 250 kinachomaliza muda wake tarehe 24/10/2012 (**Kiambatisho Nam. 21**)

2.5 SIFA NA UZOEFU WA NAHODHA NA MABAHARIA

Nahodha wa MV. Skagit Mussa Makame Mussa alipata mafunzo ya ubaharia chuo cha bahari cha Dar es Salaam (DMI) katika ngazi ya *Deck Officer Class 5* (**Kiambatisho Nam. 22**). Aidha, alihudhuria mafunzo mbali mbali yaliyotolewa na DMI kama vile kupambana na majanga ya moto pamoja na kutoa huduma ya kwanza (**Kiambatisho Nam. 23**). Kuhusu uzoefu, Capt. Mussa Makame Mussa alifanya kazi katika meli ya LCT HAPPY mwaka 2008, F/B BURQA I mwaka 2009 na F/B SEAGULL mwaka 2011 kwa nafasi ya Afisa Mkuu (Chief Officer) (**Kiambatisho Nam. 24**).

Afisa Mkuu (Chief Officer) wa meli ya MV.Skagit ni Mayasa Omary Mzandy amepata mafunzo ya ubaharia katika chuo cha DMI na kupata cheti cha *Deck Officer Class V* (**Kiambatisho Nam.25**). Aidha, alihudhuria mafunzo mbali mbali yaliyotolewa na Chuo hicho kama vile kupambana na majanga ya moto na kuto huduma ya kwanza (**Kiambatisho Nam. 26**). Kuhusu uzoefu ni kwamba aliwahi kufanya kazi katika

meli ya MS. Sepideh mwaka 2008 kama AB. Mwaka 2010 aliajiriwa kufanya kazi katika meli ya Seagull na baadae akawa Afisa Mkuu kwenye meli ya MV. Skagit Oktoba, 2012 **(Kiambatisho Nam. 27)**.

Mhandisi Msaidizi Khamis Mbarouk Juma hana cheti cha umahiri kinachotambulika ingawa anao uzoefu wa muda mrefu wa kufanya kazi katika boti za kikosi cha KMKM na ndiko alikopata mafunzo ya ubaharia. Pia alifanya kazi katika boti ya MV. Deko, meli ya *Sandhook* na baadae alifanya kazi kwenye MV. Seagull iliyokuwa ikimilikiwa na kampuni ya Reef.

AB Godfrey Francis Kanuti amepata mafunzo mbali mbali yaliyotolewa na DMI kama vile kupambana na majanga ya moto pamoja na kutoa huduma ya kwanza **(Kiambatisho Nam. 28)**. Kuhusu uzoefu wake, alifanya kazi katika meli ya MV. Maendeleo mwaka 2010 mpaka 2012 **(Kiambatisho Nam. 29)**.

Pamoja na juhudi kubwa zilizochukuliwa, Tume imeshindwa kupata vyeti vya taaluma vya mabaharia wengine waliokuwemo katika meli ambao wamefariki katika ajali.

2.6 AJALI YA MV. SKAGIT

Siku ya tarehe 18/07/2012 meli ya MV. Skagit ilifanya safari kutoka Dar es Salaam kuelekea Zanzibar majira ya saa 6:05 mchana kwa mujibu wa taarifa za abiria walionusurika na ajali pamoja na maelezo ya msimamizi wa mnara wa kuongozea meli katika Bandari ya Dar-es-Salaam.

Utabiri wa hali ya hewa wa tarehe 17/07/2012 hadi 19/07/2012 uliotolewa na Makao Makuu ya Mamlaka ya Hali ya Hewa Tanzania ulionyesha kuwa hali ya hewa kwa mwambao wa pwani ya Tanzania karibu na ufukwe wa bahari ikijumuisha maeneo ya Tanga, Pemba, Unguja, Dar es Salaam, Kilwa na Mtwara ulionesha kasi ya upepo ilikuwa kati ya kilomita 10 hadi 40 kwa saa. Hali ya bahari ilikuwa na mawimbi makubwa kiasi ya mita 1.5 mpaka 2.0 kwa tarehe 17 na 18/07/2012 na makubwa ya mita 2.5 kwa tarehe 19/07/2012. Aidha, kulikuwa na vipindi vifupi vya mvua nyepesi nyepesi. **(Kiambatisho Nam.30)**. Taarifa zilizotolewa na Kituo cha Mamlaka ya Hali ya Hewa Kanda ya Zanzibar zinaonyesha kuwa mchana wa tarehe 18 /07/2012 upepo ulivuma kwa kasi ya kilomita 30 hadi 46 kwa saa ukiambatana na mvua nyepesi. Hali ya mawimbi ilikuwa ni makubwa kiasi hadi makubwa **(Kiambatisho Nam. 31)**.

Kuhusu taarifa za idadi ya abiria waliokuwemo katika meli wakati inaondoka katika Bandari ya Dar es Salaam zilitofautiana kufuatana na chanzo cha taarifa ambazo Tume ilizipata wakati wa mahojiano. Kwa mfano idadi ya watu walioripotiwa na nahodha katika kituo cha mnara wa mawasiliano ya vyombo vya baharini wakati meli inaondoka ilikuwa ni abiria 250 watu wazima na watoto 31**(Kiambatisho Nam.32)**.

Idadi ya abiria walioorodheshwa katika orodha ya abiria (passenger manifest) ni 300 (**Kiambatisho Nam. 33**). Aidha, katika mahojiano na Tume, Maafisa Usalama wa Mamlaka ya Bandari ambao walikuwa zamu siku hiyo ya ajali na kusimamia upakiaji wa abiria katika meli hiyo ya MV. Skagit Johari Mikidadi Ndumbati na Peter Ndimbwa Mwasi walieleza kuwa abiria waliopakiwa walikuwa 300 na watoto 31 (**Kiambatisho Nam. 34**).

Mizigo iliyopakiwa katika meli siku ya ajali (18/07/2012) haikuwa na uthibitisho rasmi wa idadi au uzito, hata hivyo baadhi ya watu walionusurika na ajali pamoja na mchukuzi wa mizigo aliyehusika na upakiaji wa mizigo walithibitisha kuwa katika meli hakukuwa na mizigo mikubwa zaidi ya mizigo ya abiria ya kawaida. Aidha, fomu za mizigo zilizowasilishwa kwa Tume na watendaji wa Mamlaka ya Bandari zinatoa picha halisi ya aina ya mizigo iliyopakiwa ambayo miongoni mwao ni masanduku yenye vitabu, nguo, vyakula na mboga mboga (**Kiambatisho Nam. 35**).

Meli iliendelea na safari na ilipofika majira ya saa 7:30 mchana wakati ikiwa karibu na eneo la kisiwa cha Chumbe hali ya hewa ilizidi kubadilika. Meli ilianza kupata misukosuko ya mawimbi makubwa yaliyoambatana na upepo mkali na kupelekea kuyumba sana. Watu walionusurika walieleza kuwa meli ilipigwa na wimbi la kwanza na kulala upande mmoja baadae ikarudi katika hali ya kawaida, ikapigwa wimbi la pili na kulala upande mmoja kwa mara ya pili na kabla haijarudi katika hali ya kawaida ilipigwa wimbi la tatu na kuanza kuzama.

2.7 HATUA ZA UOKOZI

Mara baada ya kutokea kwa ajali taarifa za ajali zilianza kutolewa kwa makundi mbali mbali zikiwemo taasisi za Serikali, vikosi vya ulinzi na usalama, wamiliki wa vyombo binafsi vya baharini pamoja na watu binafsi ili kusaidia hatua za uokozi. Boti ya Kilimanjaro III iliyokuwa safarini kutoka Dar es Salaam kuelekea Zanzibar ndiyo iliyotoa taarifa katika Kituo cha Mawasiliano (Signal Station) cha Zanzibar na *Maritime Rescue and Coordination Centre* (MRCC) Dar es Salaam. Aidha, taarifa zilitolewa na abiria waliokuwemo ndani ya meli kupitia simu za mikononi.

Chombo cha kwanza kufika katika eneo la tukio ilikuwa ni boti ya Kilimanjaro III ambayo ilifika majira ya saa 9:45 mchana ikiwa na mabaharia na kufuatiwa na boti ya Tagi Bandari, boti mbili za KMKM pamoja na boti nyengine ndogo ndogo za watu binafsi zilifuata zikiwa na mabaharia kwa lengo la uokozi.

Watu walionusurika walikutwa wakiwa katika mgongo wa meli kabla haijazama, maboya ya kuokolea (life rafts), falka za kitanda na wengine wakiwa wanaogolea huku wakiwa wamevaa makoti ya kujiokolea (life jackets). Watu waliokolewa na kuingizwa katika vyombo vilivyofika kwa ajili ya uokozi na kupelekwa Hospitali ya Mnazi Mmoja kwa kuangaliwa afya zao. Wale ambao hawakuwa katika hali nzuri kiasya walipatiwa matibabu na wale ambao hali zao zilikuwa nzuri waliruhusiwa kurudi majumbani kwao.

Maiti zilizopatikana zilipelekwa katika viwanja vya Maisara kwa ajili ya kutambuliwa na wale waliotambuliwa walikabidhiwa jamaa zao kwa kuendelea na mazishi. Wale ambao hawakutambuliwa na wale waliotambuliwa na jamaa zao wakaridhia wazikwe na Serikali walizikwa na Serikali katika makaburi ya Kama.

Kwa mujibu wa takwimu za Serikali zilizotolewa na Idara ya Maafa Zanzibar zinaonyesha idadi ya watu waliookolewa wakiwa hai ni 146, watu waliofariki na maiti zao kutambuliwa na jamaa zao 74 na watu waliokuwa hawajaonekana ni 150 **(Kiambatisho Nam. 36)**.

Miongoni mwa watu waliosafiri na MV. Skagit walikuwemo raia wa kigeni kutoka nchi za Uholanzi, Kenya, Burundi, Ujerumani, Ubelgiji, Marekani na Israili. Miongoni mwa wageni hao kumi na tano (15) walinusurika na sita (6) walifariki dunia. **(Kiambatisho Nam. 37)**.

Kazi ya uokozi iliendelea kwa muda wa siku tano, na maiti ziliendelea kupatikana katika maeneo mbali mbali ya mwambao wa Tanzania.

SEHEMU YA TATU

MUHTASARI WA MAELEZO YA WALIOHOJIWA

3.1 ABIRIA WALIONUSURIKA

Tume iliwahoji abiria walionusurika na ajali kwa upande wa Unguja, Pemba na Dar-es-salaam. Wengi walieleza kwamba hawakukata tiketi katika afisi maalum za ukataji tiketi bali walikata kutoka mikononi mwa wauzaji wa nje kwa bei mbali mbali kama shilingi 15,000, 16,000, 17,000, 18,000 mpaka 20,000.

Meli iliondoka bandarini Dar-es-Salaam saa 6 mchana ikiwa imejaa sana na abiria wengine walikaa chini kwenye mabusati. Ilielezwa pia ndani ya meli kulikuwa na mizigo mbali mbali kama mapolo ya bidhaa tofauti, masanduku ya tungule na mbatata huku wengine wakitaja pia kuwemo kabati.

Abiria walieleza kwamba wakati meli inaondoka Dar-es-Salaam hali ya hewa haikuwa mbaya lakini baadae ilibadilika ghafla kwa kuwepo upepo mkali na mawimbi makubwa ambayo yalisababisha meli hiyo kuyumba sana wakati wa safari. Mawimbi yalipozidi kuwa makubwa na chombo kuendelea kuyumba, Nahodha aliwataka wasafiri kutokuwa na wasiwasi na kutulia lakini muda mfupi baada ya tangazo hilo ndipo meli hiyo ilipinduka na kuzama baina ya saa 7 hadi 8 za mchana. Walipoulizwa kama walitakiwa kuvaa makoti ya kuokolea maisha au kuonyeshwa mahala makoti yalipohifadhiwa wote waliohojiwa walijibu kuwa tangazo hilo halikutolewa.

Kuhusiana na shughuli ya uokozi wengi wameeleza kuwa waliokolewa saa 11 jioni ingawa kuna wachache walioeleza kuwa waliokolewa baina ya saa 9 na 10 jioni. Katika juhudi za kujiokoa wengine walieleza kuwa waliwahi kupata makoti ya kuokolea maisha na wengine kuingia katika maboya ya uokozi yaliyokuwa melini. Wengine walitumia baadhi ya mizigo iliyokuwa imepakwa melini kama vile mapolo ya viatu maarufu kama *yebo yebo*.

Chombo cha mwanzo kufika kwenye eneo la ajali ilikuwa ni boti ya Kilimanjaro III ambayo iliwapita njiani wakati ajali inatokea na ilikwenda bandarini Zanzibar kushusha abiria na baadae kurudi kuja kufanya uokozi. Vyombo vyengine ambavyo vilitajwa na abiria hao kushiriki kwenye uokozi ni Tagi Bandari inayomilikiwa na Shirika la Bandari Zanzibar, boti za KMKM na boti nyengine ndogo ndogo.

Kwa mujibu wa maoni yao wengi walisema kwamba muundo wa chombo kutoweza kuhimili hali mbaya ya hewa iliyokuwa ya upepo mkali na mawimbi makubwa ndio chanzo cha ajali hiyo na baadhi yao walisema hata wingi wa watu na udhaifu wa Nahodha pia ulichangia.

3.2 WATENDAJI WA BANDARI YA DAR-ES-SALAAM

Jumla ya maafisa watano wa Bandari ya Dar-es-Salaam walihojiwa na Tume. Maafisa hao ni Mkuu wa Bandari (Harbour Master), Maafisa Usalama wawili, Afisa Mawasiliano wa meli zinazolingia na kutoka bandarini na Mkaguzi wa Mizigo.

3.2.1 Maelezo ya Mkuu wa Bandari

Mkuu wa Bandari Capt. Juma Saire alitoa ufafanuzi wa nani mwenye jukumu la kuhakikisha meli ipo salama kabla ya kuondoka bandarini na kueleza kwamba ingawa kazi hiyo imekuwa ikifanywa na Maafisa Usalama wa bandari kwa niaba ya Mamlaka ya Usafiri wa Baharini na Nchi Kavu (SUMATRA), Mkuu wa Bandari anaamini kwamba jukumu hilo ni la nahodha wa chombo. Aliendelea kueleza kwamba anaamini hivyo kwa sababu suala la usalama wa meli ni suala la kitaalamu zaidi na si la kuona kwa macho tu hivyo maafisa hawa hushiriki zaidi kwenye kazi hiyo pale tu panapokuwa imeonekana dhahiri kwamba chombo kimezidisha abiria au mizigo na ndipo huweza kuripoti kwa Mamlaka husika yaani SUMATRA. Aliendelea kukataa jukumu la Afisi yake kuhusika na usalama wa vyombo na kusema kwamba yeye kama Mkuu wa Bandari jukumu lake kubwa ni kuhakikisha kunakuwepo na usalama katika shughuli za vyombo vyote vinavyoingia na kutoka bandarini.

Mkuu wa Bandari alisema anailewa MV.Skagit kwamba ilinunuliwa kutoka Marekani na baadae ilibadilishwa muundo wake kwa kuongezwa *super structure* kwa nia ya kubeba abiria zaidi ila haelewi kama hilo lilifanyika mara baada ya kufika Zanzibar au huko Marekani. Pia alivitaja baadhi ya vyombo vyengine ambavyo anaamini vilibadilishwa muundo wake vikiwemo Buraq 1 na 2, Mubarak na New Happy.

Alieleza kuwa siku ya ajali yeye alikuwepo kazini lakini hakuwepo afisini kwake ila baadae alifuatilia taarifa za ajali kupitia ripoti ya *signal station* na kuona kwamba chombo hicho kiliondoka saa 6.05 na Nahodha aliarifu kwamba alipakia abiria 250, watoto 31 na mabaharia 9 ikiwa ni jumla

ya watu 290. Hata hivyo baada ya ajali aligundua kupitia manifesti ya abiria kuwa chombo hicho kilipakia abiria 340. Alieleza kwamba yeye anafahamu kupitia cheti cha abiria cha meli hiyo kuwa chombo hicho kilikuwa kimeruhusiwa kupakia abiria 380.

3.2.2 Maelezo ya Maafisa Usalama wa Bandari

Afisa Mkuu wa Usalama wa Bandarini Johari Mikidadi Ndumbati alipohojiwa yeye na msaidizi wake Peter Ndimbwa Mwasi walisema kwamba wao wanafanya kazi kwa niaba ya SUMATRA na jukumu lao ni kusimamia usalama wa abiria na mali zao wakati wanapoingia kwenye chombo na huwa wanahakikisha abiria wanaoingia chomboni hawazidi wale wanaoruhusiwa kwenye cheti cha abiria. Walisema kwamba wanafahamu kwa mujibu wa cheti cha abiria cha MV. Skagit kuwa inaruhusiwa kupakia abiria 380.

Kwa mujibu wa maelezo yao siku hiyo ya tarehe 18/07/2012 wakati meli ya MV. Skagit inaondoka bandarini Dar-es-Salaam kuelekea Zanzibar ilikuwa na abiria 300 baada ya kuhesabiwa na Msaidizi Afisa Usalama.

3.2.3 Maelezo ya Afisa Mawasiliano wa Vyombo Viingiavyo na Kutoka Bandarini

Afisa Mawasiliano wa Vyombo viingiavyo na kutoka katika bandari ya Dar-es-Salaam Biseko Magoti Jumanne alieleza kwamba siku ya tarehe 18/07/2012 majira ya saa 6.05 mchana akiwa katika ofisi zake za *signal station* aliarifiwa na Nahodha wa MV. Skagit kwamba meli yake ilikuwa inaondoka kuelekea Zanzibar huku ikiwa imepakia abiria 250, watoto 31 na baharia 9 ambapo jumla yao ni watu 290. Amesema kwamba meli hiyo iliendelea na safari yake hadi ilipofika katika eneo ambalo hakuweza kuwasiliana nayo tena.

Ameendelea kueleza kwamba mnamo majira ya saa 7.55 alipigiwa simu na Meneja wa Azam Marine na kumueleza kwamba boti yake iliyokuwa ikienda Zanzibar imeiona meli ya MV Skagit ikiwa inapata shida katika maeneo ya Chumbe Unguja. Ili kuthibitisha habari hizo aliamua kupiga simu kwenye kituo cha mawasiliano Zanzibar ambapo aliarifiwa kwamba na wao wamepokea hiyo taarifa kwa kupigiwa simu na mtu aliyekuwamo ndani ya meli hiyo. Hivyo aliamua kutoa taarifa ya tahadhari (distress call) kwa meli zote zilizopo karibu na eneo hilo na baadae alitoa taarifa kwa kituo cha uokozi cha MRCC, Jeshi la Wanamaji pamoja na uongozi wa Mamlaka ya Bandari, Dar-es-Salaam.

3.2.4 Maelezo ya Afisa Mkaguzi wa Mizigo Bandarini

Afisa Mkaguzi wa Mizigo katika bandari ya Dar-es-Salaam Eva Gryson Kabango ameeleza kwamba majukumu yao ni kupima mizigo yote ya abiria ambayo inaingizwa melini kwa ajili ya mapato ya bandari. Ameeleza kwamba kipimo wanachotumia ni *cubic metre* ambapo hupima ukubwa na sio uzito wa mzigo kwa hivyo hawatumii mizani. Ameeleza kwamba siku ambayo meli ya MV Skagit iliondoka bandarini na baadae kuzama yeye alikuwepo bandarini na hakushuhudia kupakiwa kwa mizigo yoyote mizito kama vipolo vya mchele.

3.2.5 Maelezo ya Wachukuzi waliokuwepo Bandarini

Mchukuzi Ismail Haruna Gapu ambaye alikuwepo zamu siku ya tarehe 18/07/2012 siku ambayo meli ya MV. Skagit iliondoka katika bandari ya Dar-es-Salaam alieleza kwamba hakuiona mizigo yoyote mikubwa ikipakiwa ndani ya meli kwa siku hiyo zaidi ya mizigo ya kawaida ya abiria. Wachukuzi wengine waliobakia maelezo yao hayakuonyesha kama walikuwa katika mazingira ya kuona mizigo iliyokuwa ikipakiwa katika meli kwa wakati huo.

3.3 MAELEZO YA WATENDAJI WA MAMLAKA YA HALI YA HEWA

Watendaji wa Mamlaka ya Hali ya Hewa kutoka Makao Makuu ya Mamlaka Dar-es-Salaam walieleza Tume kwamba siku ya tarehe 18/07/2012 hali ya hewa katika ukanda wa pwani ya Tanzania ilikuwa ni ya kawaida na haikufikia kiwango cha kutoa tahadhari. Walieleza kwamba kwa siku hiyo walitabiri kuwepo kwa mvua nyepesi nyepesi, kasi ya upepo kati ya kilomita 10-40 kwa saa, hali ya bahari kuwa na mawimbi makubwa kiasi yakiwa na ukubwa wa mita 1.5 hadi 2.0.

Walieleza kwamba hapo bandarini Dar-es-Salaam wanae mfanyakazi wao mwenye jukumu la kuwasilisha taarifa za utabiri kwa manahodha wa vyombo na hufanya hivyo kabla ya chombo kuondoka bandarini. Alipohojiwa Afisa huyo alisema tarehe 18/07/2012 alimpatia Nahodha wa MV. Skagit taarifa ya utabiri wa siku hiyo kupitia mfanyakazi mmoja wa melini.

3.4 MAELEZO YA WATENDAJI WA MAMLAKA YA USAFIRI WA BAHARINI NA NCHI KAVU (SUMATRA)

Tume iliwahoji watendaji wanne wa Mamlaka ya Usafiri wa Baharini na Nchi Kavu (SUMATRA), ambao ni Msajili wa Meli akiwa pia ni Mkurugenzi wa Usalama wa Usafiri wa Baharini, Meneja Usajili wa Meli, Mkuu

wa Kituo cha MRCC na Mkaguzi wa Meli (Ship Inspector). Katika maelezo yao, walieleza kwamba jukumu lao kubwa ni kusimamia usalama wa abiria na vyombo mbali mbali viingiavyo na kutoka bandarini, kazi ambayo imekuwa ikifanywa na watendaji wa Mamlaka ya Bandari kwa niaba yao. Hata hivyo kwa upande wa ukaguzi wa vyombo walieleza kwamba wao wenyewe ndio wamekuwa wakiifanya kazi hiyo mara kwa mara.

Kuhusiana na meli ya MV. Skagit Msajili wa Meli Capt. King Chiragi alieleza kwamba anaifahamu meli hiyo na mkaguzi wao aliwahi kuifanyia ukaguzi kuangalia kama ina makoti ya kuokolea maisha ya kutosha, ambapo alijiridhisha kwamba yamo ya kutosha. Alieleza zaidi kwamba anafahamu meli hiyo imeruhusiwa kuchukua abiria 380 kwa mujibu wa cheti cha abiria walichonacho wao ambacho kimetolewa na Mamlaka ya Usafiri wa Baharini Zanzibar (ZMA). Hata hivyo alielezea kushangazwa kwake kwa kugundua kwamba mmiliki wa chombo hiki alikuwa akitumia vyeti viwili vya abiria kwa wakati mmoja akitumia 380 Dar-es-Salaam na 250 Unguja.

Kuhusiana na mahusiano yao na ZMA alieleza kwamba wamekuwa na mawasiliano ya mara kwa mara ikiwa ni pamoja na kufanya vikao mbali mbali vya pamoja. Hata hivyo ameeleza kwamba bado kuna tatizo la kutopeana taarifa za usajili wa meli baina yao ambapo ZMA imekuwa haiwapatii taarifa za meli wanazozisajili.

Mkuu wa Kituo cha MRCC Kenny Michael Chimwejo alieleza kwamba taarifa za kuzama meli ya MV. Skagit walizipata tarehe 18/07/2012 wakati wa saa 8 za mchana kutoka kituo cha Mawasiliano cha Bandari ya Dar-es-Salaam. Taarifa hiyo ilieleza kwamba meli hiyo imepinduka na kuzama karibu na kisiwa cha Chumbe. Baada ya kupokea taarifa hiyo na kuihakiki waliwasiliana na vyombo mbali mbali vyenye majukumu ya uokozi vikiwemo Jeshi la Wanamaji, Polisi Wanamaji, Bandari ya Dar-es-Salaam, Mamlaka ya Usafiri wa Baharini Zanzibar na KMKM.

3.5 MAELEZO YA WATENDAJI WA MAMLAKA YA USAFIRI BAHARINI, ZANZIBAR (ZMA) NA MKAGUZI WA KUJITEGEMEA (SURVEYOR)

3.5.1 Watendaji

Tume iliwahoji watendaji watatu wa Mamlaka ya Usafiri wa Baharini Zanzibar waliopo kazini wakati uchuguzi huu unaendelea ambao ni Kaimu Mkurugenzi Mkuu, Msaidizi wake anaeshughulikia masuala ya usajili wa meli pamoja na Mkaguzi wa Meli (Ship Inspector). Pia Tume iliwahoji viongozi wa Mamlaka hiyo waliondolewa madarakani baada ya tukio la kuzama kwa meli ya MV. Spice Islander I ambao ni aliyekuwa Mkurugenzi Mkuu, Mrajis wa Meli na Mkaguzi wa Meli. Maelezo ya viongozi hao yalikuwa ni kama ifuatavyo:-

Kaimu Mkurugenzi Mkuu wa ZMA Abdalla Hussein Kombo alieleza kwamba mara tu baada ya kukabidhiwa Afisi mnamo mwezi Febuari 2012 alijaribu kupitia baadhi ya vyombo vya usafiri wa baharini ambavyo vinabeba abiria ili kuhakikisha usalama wao. Miongoni mwa vyombo alivyovipitia ni MV. Skagit na MV. Kalama ambazo ni meli dada (sister ship) zinazomilikiwa na kampuni ya Seagull Sea Transport na aligundua kwamba meli ya MV. Skagit iliruhusiwa kwa mujibu wa cheti chake cha abiria (passenger certificate) kuchukua abiria 380. Hata hivyo baada ya kuona barua ya Katibu Mkuu Wizara ya Miundombinu na Mawasiliano ambayo ndani yake ilionesha wasiwasi na meli hizo alishauriana na wataalamu wake na kuamuru meli ya MV. Skagit izuliwe na mmiliki wake atakiwe akaifanyie uchunguzi zaidi (inclination experiment).

Alieleza kwamba uchunguzi huo kama alivyoelekeza ulifanywa na wataalamu wake kwa kushirikiana na wale wa Chuo Cha DMI na kabla ya kutoa ripoti yao walishauri idadi ya abiria katika meli hiyo ishushwe hadi abiria 250. Alikubaliana na ushauri huo na kuiruhusu meli hiyo kuendelea na biashara kwa sharti la kupakia abiria si zaidi ya 250.

Kaimu Mkurugenzi Mkuu alisema kwamba siku ya tarehe 18/07/2012 ambayo ni siku ya tukio la ajali ya MV. Skagit alikuwa anahudhuria Mkutano Bagamoyo na taarifa ya kuzama meli hiyo aliipata wakati wa saa 8 mchana kupitia simu aliyopigiwa na Naibu Waziri wa Miundombinu na Mawasiliano. Baada ya hapo aliwasiliana pia na Kituo cha MRCC na kuthibitishiwa zaidi taarifa hiyo. Alifanya mipango ya haraka kurudi Zanzibar na kujumuika katika shughuli za uokozi.

Alipoulizwa kama taasisi yake iliwahi kuarifu SUMATRA kuhusiana na kubadilishwa kwa cheti cha abiria wa MV. Skagit kutoka kile kilichoruhusu abiria 380 hadi 250 alieleza kwamba kikawaida huwa hawaarifiani bali cheti hicho kinakuwapo melini na watu wa SUMATRA wana jukumu la kufanya ukaguzi wakati meli hiyo inapokuwa bandarini Dar-es-Salaam ambapo wangeliveza kuona mabadiliko hayo. Kuhusiana na madai kwamba mmiliki wa meli ya MV. Skagit alikuwa akitumia vyeti vya abiria viwili kwa wakati mmoja yaani kile cha zamani cha abiria 380 anapokuwa bandarini Dar-es-Salaam na cha 250 anapokuwa bandarini Zanzibar alisema kwamba kikawaida kinapotelewa cheti kipya cha zamani kinaondoka lakini hilo ni jambo la kawaida kwa uongozi wa meli hiyo kwa vile pia wana kesi nyengine ya udanganyifu dhidi ya mmiliki wake ambayo ipo Polisi.

Kuhusiana na utekelezaji wa mapendekezo yaliyotolewa na Tume ya Uchunguzi wa MV. Spice Islander I katika kuimarisha utendaji wa ZMA, Kaimu Mkurugenzi Mkuu alieleza kwamba hakuna lililotekelezwa kutokana na kushindwa kupatiwa fedha kutoka Serikalini ili kutekeleza mapendekezo hayo. Aliendelea kueleza kwamba ZMA bado imekuwa ikikabiliwa na matatizo mengi ikiwemo ukosefu wa wataalamu, malipo yasiyoridhisha kwa wataalamu waliopo, kukosa kanuni muhimu za uendeshaji wa masuala ya usafiri wa baharini na vile vile kushindwa kujitegemea ingawa imekuwa ikiingiza mapato makubwa lakini yote yamekuwa yakienda Serikalini na wao kutopewa fedha za kutosha kuendeshea ofisi.

Maelezo yaliyotolewa na watendaji wengine wa ZMA yaani msaidizi wa Kaimu Mkurugenzi Mkuu Sheikh Ahmed Mohammed na Mkaguzi wa Meli Capt. Msilimwa Iddi Juma hayakutafautina sana na maelezo ya Kaimu Mkurugenzi Mkuu.

Kwa upande wa uongozi wa zamani wa ZMA, aliyekuwa Mkurugenzi Mkuu Haji Vuai Ussi na Mrajis wa Meli Abdalla Mohammed Abdalla wote wameeleza kwamba wakati meli za MV. Skagit na MV. Kalama zinasajiliwa hawakuwepo ofisini na majukumu yote ya utendaji aliachiwa aliyekuwa Mkaguzi wa Meli (Ship Inspector).

Katika maelezo yake aliyekuwa Mkaguzi wa Meli Juma Seif Juma alisema kwamba meli ya MV. Skagit pamoja na MV. Kalama anazifahamu kwamba zilikuja kutoka Marekani na zikafikia Mombasa, Kenya ambako alipelekwa mkaguzi (surveyor) kwenda kuzikagua na kutoa ripoti yake

ya awali. Baada ya meli kufika Zanzibar, mkaguzi alizikagua tena na kutoa ripoti yake ambayo ilipendekeza meli hizo zisajiliwe. Vile vile Mkaguzi alipendekeza meli ya MV. Skagit iruhusiwe kuchukua abiria 380, lakini uongozi wa ZMA uliipunguza idadi hiyo hadi 300 kwa kuzingatia mazingira ya usafiri wa Zanzibar hasa ule wa kwenda Pemba ambapo abiria 380 pamoja na mizigo yao walionekana kuwa ni wengi mno kujazana ndani ya meli hiyo na wangeshindwa kukaa vizuri. Mbali na hilo aliongezea zaidi kwamba wao ZMA ndio walioandika barua kwa DMI kuomba meli hiyo ifanyiwe uchunguzi zaidi (Inclination experiment test) ili kuweza kutoa maamuzi ya idadi gani ya abiria ambayo ingeweza kuruhusiwa.

3.5.2 Mkaguzi (Surveyor)

Mkaguzi Capt. Saad Shafi Adam alieleza kwamba alipewa barua na ZMA aende Mombasa, Kenya akaikagua meli ya MV. Skagit. Baada ya kuikagua alilikuta karibu mambo mengi muhimu kama vifaa vya kuzimia moto, vifaa vya uokozi na vyeti vya nahodha na mabaharia viko sahihi. Alieleza kwamba ni mambo machache tu ambayo aliyakuta kama ni kasoro na hivyo alitoa ripoti yake na kutaka yarekebishwe. Aligundua katika *stability information* ya meli haikuwemo *inclination report* kwa hiyo akapendekeza meli hiyo ifanyiwe uchunguzi. Aliendelea kueleza kwamba uchunguzi huo aliyoundekeza ulifanywa na wataalamu kutoka chuo cha DMI Dar-es-Salaam na ripoti yake aliiona na matokeo yake yalikuwa yanajitosheleza.

Baada ya hapo pia walifanya kikao na aliyekuwa Mkurugenzi Mkuu wa ZMA kwa wakati huo na kukubaliana idadi ya abiria inayoruhusiwa ipunguzwe kutoka 380 hadi 300 kutokana na mazingira ya wasafiri wa visiwa vya Unguja na Pemba ambao husafiri wakiwa na watoto pamoja na mizigo mingi. Baada ya hapo alipendekeza meli hiyo isajiliwe.

Katika ukaguzi wake alieleza kwamba hakuwa amepatiwa michoro ya meli na nyaraka zote alizoonyeshwa zinazohusiana na meli hiyo zilikuwa ni vivuli (photocopies) vya nyaraka halisi. Alipoulizwa kwa nini hakuomba kupatiwa nyaraka halisi alisema hakuona sababu ya kufanya hivyo kwa kuwa aliamini kwamba nyaraka halisi zilishakuwepo kwenye Afisi ya Mrajis wa Meli na ndiyo maana yeye alitumwa kwenda kufanya ukaguzi vyenginevyo asingeambiwa aende.

Vile vile Mkaguzi wa Meli alieleza kwamba alipokuwepo Mombasa hakuona dalili zozote za meli ya MV. Skagit kufanyiwa matengenezo ya ziada kwa kuwa meli hiyo hakuikuta chelezoni. Aliongeza kwa kusema kuwa hana taarifa zozote kwamba meli ya MV. Skagit ilikuwa imepunguzwa zaidi idadi ya abiria hadi kufikia abiria 250. Alimalizia kwa kusema kwamba anaamini meli hiyo ilikuwa na uwezo wa kufanya safari zake baharini kama ilivyoruhusiwa kwa vile tayari ilikwisha safari kwa muda usiopungua miezi minane na haikuzama.

Kuhusiana na maoni yake juu ya sababu za kuzama meli hiyo alieleza kwamba kutokana na taarifa alizozisikia anaweza kudhani hali mbaya ya hewa na mwendo wa kasi katika hali ya hewa hiyo mbaya ya mawimbi makubwa zinaweza kuwa sababu za kuzama chombo hicho. Vile vile alitilia wasiwasi maelezo mengine aliyoyasikia kupitia televisheni kutoka kwa abiria alienusurika kwamba wakati meli hiyo inazama kulikuwa na meli nyengine ikipita kwa karibu hivyo anahisi mawimbi yaliyosababishwa na meli hiyo pia yamechangia kuizamisha meli ya MV. Skagit iliyokuwa tayari inapata misukosuko ya mawimbi yaliyosababishwa na hali ya hewa mbaya.

3.5.3 Mwenyekiti wa Bodi ya Wakurugenzi

Mwenyekiti wa Bodi ya Wakurugenzi ya ZMA Ahmed Sheikh Alwy Alieleza kwamba aliteuliwa kuwa kushika nafasi hiyo mwaka 2011. Kuhusiana na ajali ya MV. Skagit alieleza kwamba mara baada ya kupata taarifa ya ajali alifika bandarini akiwa pamoja na baadhi ya Wajumbe wa Bodi ya ZMA kwa lengo la kushauriana na kusaidiana juu ya hatua za uokozi.

Alieleza kwa maoni yake kwamba ingawa chombo hiki cha MV. Skagit kilikuwa na cheti cha uzima lakini hakikuwa katika hali nzuri. Anaeleza kuwa anahisi tatizo lilikuwepo kwenye upasishaji aidha haukufanywa kwa umakini au si kwa nia njema.

Katika kuchukua hatua za kurekebisha kasoro zilizopo ZMA amesema Bodi imetaka kujuwa wafanyakazi na uwezo wao na kugundua uhaba mkubwa wa wafanyakazi. Bodi ilielekeza kutayarishwe muundo wa Mamlaka (organisation structure) pamoja na *scheme of services* ili kuweza kujaza nafasi zilizo wazi. Jambo hilo lilifanyika lakini kutokana na ZMA kutokuwa na mamlaka ya kuzitumia fedha inazozikusanya, imeshindikana kupata fedha za kutosha kutoka Wizara ya Fedha ili kujaza nafasi zilizo wazi.

3.6 MAELEZO YA MKAGUZI WA CHUO CHA BAHARI DAR-ES-SALAAM (DMI)

Mkaguzi kutoka Chuo cha Bahari Dar-es-Salaam (DMI) Capt. Jumanne Abdalla Karume, alieleza Tume kwamba walipokea barua kutoka ZMA tarehe 28/12/2011 ambayo ilisainiwa na aliyekuwa Mkurugenzi Mkuu, Mhandisi Haji Vuai Ussi ya kuwaomba kuipitia *stability booklet* ya MV. Skagit na kutoa ushauri wao. Baada ya kuiangalia waliona kuwa kuna baadhi ya taarifa zimekosekana kwa hivyo ikawabidi waende Zanzibar kuikagua meli yenyewe.

Wataalamu kutoka DMI wakati wapo Zanzibar tarehe 19/02/2012 kwa ajili ya kuikagua meli ya MV. Maendeleo waliombwa na Mkaguzi wa Meli wa ZMA Capt. Msilimiwa Iddi Juma, kukagua mpangilio wa kukaa (sitting arrangement) wa MV. Skagit. Ukaguzi huo ulifanyika na kushauri idadi ya abiria ipunguzwe hadi 250.

Wataalamu hao walikwenda tena Zanzibar tarehe 03/03/2012 kwa ajili ya kwenda kuikagua MV. Maendeleo lakini wakaenda tena kutaka kuifanyanyia ukaguzi (inclining test) MV. Skagit. Walifanya ukaguzi lakini hawakuweza kukamilisha kwa kutoa ripoti kwa vile walihitaji kupatiwa mchoro wa meli ambao hawakupatiwa hadi anahojiwa na Tume.

3.7 MAELEZO YA WATENDAJI WA KAMPUNI INAYOMILIKI MELI

3.7.1 Mmiliki

Mmiliki wa meli ya MV. Skagit ambae ni Mkurugenzi Mkuu wa Kampuni ya Seagull Sea Transport, Said Abdul-rahman Juma alieleza kwamba aliinunua meli ya MV. Skagit pamoja na MV. Kalama mwaka mmoja uliopita kupitia wakala wake aliyepo Canada na alizisajili hapa Zanzibar bila ya kubadilisha hati ya mauziano (bill of sale). Fedha za kununulia meli hizo alizipata baada ya kuchukua mkopo wa shilingi bilioni 2 na kuongezea fedha nyengine hatimae kuzinunua meli hizo kwa jumla ya Dola za Kimarekani 1,552,000.

Alisema kwamba Kampuni ya Seagull inamjumuisha yeye pamoja na familia yake ya watoto watano. Alisema kwamba aliamua kufungua kampuni hiyo kwa lengo la kufanya biashara ya usafiri wa baharini baada ya kuona wananchi wanahangaika ingawa yeye si mtaalamu wa mambo ya bahari. Alieleza kwamba meli zake zilianza kufanya safari za Pemba lakini baada ya idadi ya abiria kupunguzwa kutoka 380 akaamua kuzisimamisha kwa muda. Alisema yeye anafahamu kama meli yake ya MV Skagit ilipunguziwa abiria na kutakiwa kutopakia abiria zaidi ya 250 lakini haelewi

kama meli hiyo inapokuwa Dar-es-salaam huwa inakwenda kinyume na agizo hilo. Alisema kwamba masuala ya uendeshaji wa meli ikiwa ni pamoja na kupasisha manahodha inafanywa na Meneja wake ambaye ndie aliyempasisha Nahodha aliyekuwa akiendesha meli ya MV. Skagit wakati ilipopata ajali.

Kuhusiana na siku ya tukio la ajali ya kuzama meli ya MV. Skagit amesema alipata taarifa saa 8 mchana. Baadae alikwenda hadi eneo la tukio na kuikuta meli yake imelala upande bado haijazama kabisa. Alipomuuliza Nahodha kuhusiana na sababu ya kuzama alimueleza kuwa meli ilipigwa na mawimbi makubwa. Alisema meli ya MV. Skagit ilikuwa na bima na wakala ni kampuni ya Jubilee Insurance ambapo kwa abiria aliweka bima ya USD 100,000 na ya meli ilikuwa ni USD 700,000.

3.7.2 Meneja wa Kampuni ya Seagull, Dar-es-Salaam

Meneja wa Kampuni ya Seagull, Dar-es-Salaam Omar Hassan Mkonje ameeleza kwamba yeye ni msimamizi wa jumla wa shughuli za meli zote za Kampuni Dar-es-salaam ikiwemo kumpatia tiketi mtu mwenye dhamana ya kugawa tiketi kwa mawakala, kusimamia malipo ya bandari na kushughulikia matatizo mengine madogo madogo ya jumla. Ameeleza kwamba hana mkataba wa ajira na jukumu la kuajiri ni la Mkurugenzi Mkuu wa Kampuni.

Aliieleza Tume kuwa katika Afisi zao za Dar-es-salaam wana jumla ya wafanyakazi wanane. Ameeleza utaratibu wa kuuza tiketi kwenye kampuni yao ni kwamba kuna vijana wawili ndio wanaouza tiketi, mmoja anaitwa Jamali ambae ndie mwenye dhamana na mwengine ni Sauda Rashid. Amesema anavyofahamu yeye MV. Skagit imeruhusiwa kuchukua abiria 300 na hana habari kama wamefunguzwa hadi 250 na anakumbuka kwamba mwanzo waliruhusiwa 380 na ikapunguzwa hadi 300.

Ameeleza siku ya ajali meli yao ilikuwa imechukua abiria 300. Amesema katika kuuza tiketi huwa wanatumia mawakala ambao hupewa tiketi na mfanyakazi mwenye dhamana ya kugawa tiketi anaeitwa Jamal. Katika maelezo yake alikanusha madai ya Jamal kwamba yeye Meneja ndio huwapatia tiketi Mawakala na kusisitiza kwamba Jamal ndie mwenye jukumu hilo. Vile vile alikataa yeye kuandika barua ya kuitambulisha meli ya MV. Skagit kwa uongozi wa SUMATRA.

Meneja amesema yeye hana elimu ya usafiri wa baharini lakini anafanya kazi kwa kutumia uzoefu. Alitaja orodha ya Mabaharia waliokuwamo kwenye meli ya MV. Skagit siku ya ajali ambayo ni Nahodha Mussa Makame, Afisa Mkuu Mayasa Omari, Msaidizi Mhandisi Khamis Mbarouk, *Oiler* Harold Ronald, *Bozen* Mohd Saleh, OS Fred Joseph Bruno, OS Geodfrey na OS Muhammed Mmasai. Ameeleza kwamba Mhandisi Mkuu (*chief engineer*) hakuwemo kwenye meli siku hiyo.

3.7.3 Maelezo ya Nahodha wa MV. Skagit

Nahodha wa MV. Skagit, Capt. Mussa Makame Mussa alieleza kwamba yeye amesomea taaluma ya ubaharia katika Chuo cha DMI, Dar-es-salaam na amefikia daraja la tano (Class V) ambapo anaruhusiwa kuendesha meli zenye uzito wa tani 250 hadi 300. Hata hivyo alipotakiwa atoe cheti cha *Class V* alishindwa na kusema kwamba hakuwahi kupewa cheti hicho bali alipewa matokeo tu ya masomo (statement of results) ambayo ndio aliyoyaonyesha.

Kabla ya kuanza kuendesha meli ya MV. Skagit alikuwa akifanya kazi kwenye majahazi na baadae “maboom”. Baada ya hapo aliendesha meli za mizigo ambapo alikuwa kama Afisa Mkuu (Chief Officer) kwenye meli ya Happy kwa muda wa miezi sita. Baada ya hapo alihamia kampuni ya Mkunazini General Traders ambako alikuwa *Chief Officer* katika Buraq 1. Baadae alienda chuoni mwaka 2010 na kupata *Class V*. Aliporudi chuoni aliingia kwenye meli inayoitwa Lindi Star na baadae alifanya kazi kwenye MV. Seagull kama *Chief Officer* kwa muda wa mwezi mmoja. Baada yakupata cheti cha *Class V* alikwenda Mombasa Kenya kuichukua meli ya MV. Kalama na kwenda nayo Pemba.

Alipoulizwa kuhusiana na hatua alizochukua baada ya kuona chombo chake kipo katika matatizo na kinataka kuzama alisema kwamba aliwatangazia abiria kwamba wawe makini na watulie baada ya bahari kuchafuka. Alieleza kwamba baadae bahari ilitulia lakini ilipopita boti ya Kilimanjaro III ulikuja upepo mkali wa ghafla na hatimaye meli yake ikapinduka. Hata hivyo alisema sio Kilimanjaro III iliyosababisha upepo huo bali ni miujiza ya Mwenyezi Mungu tu.

Alieleza zaidi kwamba hakuwahi kuwatangazia abiria kuvaa makoti ya kuokolea maisha wala kuomba msaada wakati wa dharura kwa kutoa *distress signal*. Alisema hali hiyo ilitokana na tukio la kuzama kwa meli yake kuwa ni la ghafla mno. Kuhusiana na kasi ya mwendo aliyokuwa akisafiri

alisema ilikuwa *knot* 18 na baadae alipunguza. Amesema siku ya ajali alikuwa amepakia abiria 300 lakini aliambiwa na wakala wa Dar-es-salaam kuwa amwambie mtu wa kituo cha Mawasiliano cha Bandarini Dar-es-Salaam kuwa amepakia watu 250. Kuhusu idadi ya abiria ambayo MV. Skagit imeruhusiwa kuchukua anafahamu ni 300 na hana habari kama imepunguzwa hadi 250.

Ameeleza kuwa alipoondoka Dar-es-salaam hali ya hewa ilikuwa nzuri tu lakini ilibadilika huko mbele na kuja upepo wa ghafla ambapo ndani ya dakika saba tokea kutokea huo upepo meli yake ilipinduka. Pia aliongezea kwa kusema kwamba kabla ya kuondoka Dar-es-Salaam alichukua ripoti ya hali ya hewa ambayo ilikuwa ikieleza kwamba upepo utakuwa wa wastani na mawimbi ya kawaida. Kwa upande wa hatua alizochukua katika kusaidia abiria wake wakati wa ajali ameeleza alikuwa akiwaokoa na kuwaingiza kwenye maboya ya kuokolea maisha (life rafts). Alimalizia kwa kusema kuwa sababu kubwa iliyosababisha kuzama kwa meli yake ni upepo na wimbi la ghafla.

3.7.4 Maelezo ya Mabaharia wa MV. Skagit.

Afisa Mkuu (Chief Officer) Mayasa Omary Mzandy alieleza kwamba yeye amepata mafunzo ya ubaharia katika Chuo cha DMI, Dar-es-Salaam na ana cheti cha daraja la tano (Class V). Kuhusiana na uzoefu wake alieleza kwamba alianza kufanya kazi katika meli ya MS. Sepideh mwaka 2008 kama AB. Baada ya hapo alienda chuoni DMI mwaka 2009 na kumaliza mwaka 2010 ambapo alipata cheti cha daraja la tano na kufanya kazi katika meli ya MV Seagull kabla ya kuwa Afisa Mkuu kwenye meli ya MV. Skagit Oktoba mwaka 2011.

Aliendelea kueleza kwamba siku ya ajali yeye ndie aliyeanza kuendesha chombo kutoka Dar-es-Salaam saa 6 mchana na akapita Msasani salama huku hali ya bahari ikiwa na mawimbi ya kawaida. Alipofika Fungu Yasini akawa amechoka akamwachia Nahodha wake. Baada ya hapo ilipita nusu saa ndipo yalipoanza mawimbi makubwa ambapo chombo chao kilipigwa na wimbi la kwanza kikarudi. Lakini kilipopigwa wimbi la pili kilipinduka na yeye hakujua kilichoendelea. Alipozinduka alifanikiwa kupata life jacket na akaogelea hadi kwenye boya la kuokolea (life rafts). Alisema kwamba yeye na Nahodha wake hawakuwahi kuwatangazia abiria kuvaa makoti ya kuokolea maisha (life jackets) kwa kuwa tukio la kuzama chombo chao lilikuwa ni la ghafla sana. Anasema kuwa wakati anamwachia Nahodha wake chombo yeye alikuwa akiendesha kwa kasi ya *knots* 14.

Msaidizi Mhandisi Khamis Mbarouk Juma alieleza kwamba yeye amefanya kazi katika Kikosi cha Kuzuia Magendo (KMKM) na kazi ya ubaharia amesema kwamba vyeti vya huko kikosini vinatambulika kwa vile kuna askari wengi wanakuja kufanya kazi uraiiani na wanakubaliwa. Uzoefu wake ameeleza kwamba alianzia kazi katika *boom* linaloitwa MV. Deko ambalo lilikuwa na tani 80 baada ya hapo aliingia kwenye meli ya tani 150 inayoitwa *Sandhook* na baadae alifanya kazi kwenye seagull ya Reef.

Ameleza kwamba siku ya ajali meli yao haikusafiri na Mhandisi Mkuu (Chief Engineer) aliyemtaja kwa jina la Ibrahim na amesema kwamba jambo hilo linakubalika. Alipotakiwa kutoa vyeti vyake alisema kwamba vyeti vyake vimezama na meli.

Alieleza kwamba siku ya tukio aliambiwa na nahodha wake akawashe jenereta wakati wa saa tano asubuhi na ilipofika saa tano na nusu aliziwasha injini zote nne za meli. Boti iliondoka bandarini Dar-es-salaam kuelekea Zanzibar saa 6.04 na hali ya hewa ilikuwa ni nzuri. Walipofika Fungu Yasini ghafla ukaanza upepo mkali na mawimbi makubwa. Alieleza kwamba yeye wakati yupo *engine room* alihisi ghafla chombo kimepinduka na akaanza kutafuta njia ya kutoka. Alifanikiwa kutoka melini akiwa na watu wawili na waliweza kupata boya la kuokolea maisha (life raft) wakapanda na baadae kuokolewa na meli ya MV. Buraq III wakiwa ni watu wa mwisho kuokolewa saa 11.30 jioni. Ameleza chombo kilikuwa kikisafiri kwa kasi ya *knot* 16. Alimalizia kwa kusema kuwa yeye anafanya kazi akiwa hana mkataba.

Baharia wa mwisho kuhojiwa alikuwa ni AB Godfrey Francis Kanuti ambaye alieleza kwamba kazi yake ni kusaidia kuingiza meli bandarini na inapofunga bagi, kuvuta kamba pamoja na kumsaidia *bozen* katika kusimamia mizigo ya abiria. Amesema kazi hiyo amesema katika chuo cha DMI, Dar-es-salaam na alianza kufanya kazi kwenye meli ya MV. Maendeleo.

Ameleza kuwa siku ya tukio yeye alikuwa hajisikii vizuri na alikuwa amelala na ghafla aliiona meli imetikishwa na wimbi la kwanza ambapo nahodha akatangaza kuwaambia watu watulie. Hata hivyo baada ya tangazo hilo alihisi ghafla meli imepinduka kwa hiyo alifanya jitihada za kujiokoa yeye na kuweza kuokoa baadhi ya abiria. Bahati nzuri aliweza kutoka ndani ya meli na kupata boya la kuokolea maisha (life rafts) ambalo aliingia yeye na baadhi ya abiria alioweza kuwaokoa. Baadae

ilikuja Tagi ya bandari ambayo iliwachukua hadi bandarini. Alisema kwamba yeye ameajiriwa kwa mkataba lakini ulikuwa hauna saina na alikuwa ameuchukua mkataba huo akimsubiri Meneja Mkonje ausaina lakini umezama baharini na meli.

3.7.5 Wauzaji Tiketi

Tume iliwahoji mawakala wanne wa Kampuni ya Seagull Sea Transport wanaouza tiketi katika Bandari ya Dar-es-Salaam pamoja na mtu mwenye dhamana ya tiketi aitwae Jamal Khamis Jamal. Walisema kwamba wao hufanya kazi kama Mawakala lakini hawana mkataba wa ajira na kampuni inayomiliki MV. Skagit. Katika utaratibu wa kazi yao hupewa tiketi si zaidi ya 20 na hawana afisi makhsusi za kuuzia tiketi bali huuza katika eneo la nje ya bandari. Kwa upande wa malipo huwa wanajilipa kwa kuchukua sehemu ya fedha za mauzo ya tiketi kwa makubaliano.

Waliendelea kueleza kwamba kwa kawaida huwa wanaandika orodha ya abiria wanaonunua tiketi (manifesti) hata hivyo katika manifesti walizoonyeshwa hawakutambua sehemu yoyote ambayo waliandika wao. Wametaja bei tofauti za tiketi kama vile 15,000/= , 17,000/=, 18,000/= na 20,000/=.

Tiketi hizo walisema huwa wanapatiwa na Jamal ambae yeye ni mfanyakazi wa Kampuni ya Seagull Sea Transport Ltd. Hata hivyo Jamal alipohojiwa alikiri kuwa yeye ni muajiriwa wa kampuni ya Seagull na hushughulika na uuzaji wa tiketi lakini alikataa kwamba yeye ndie anaewapatia tiketi hizo. Alimtaja Meneja wa Kampuni Tawi la Dar-es-salaam kuwa ndie mgawaji wa tiketi hizo na hata siku ya tukio la ajali yeye alipatiwa na Meneja tiketi zake 25 ambazo aliziuza na baadae kuondoka katika eneo la bandarini.

3.8 MAELEZO YA MAKUNDI YA UOKOZI

Jumla ya makundi saba yaliyoshiriki katika kazi ya uokozi katika ajali ya MV. Skagit kutoka Zanzibar na Dar-es-salaam yalihojiwa na Tume. Makundi hayo yalijumuisha Jeshi la Wanamaji (Navy) Dar-es-salaam, Polisi Wanamaji kutoka Zanzibar na Dar-es-salaam, KMKM na Kikosi cha Zimamoto na Uokozi. Tume pia ilimuhoji Nahodha wa MV. Kilimanjaro III na kiongozi wa kikundi cha wazamiaji wa Kikojani.

3.8.1 Jeshi la Wanamaji

Walieleza kwamba taarifa ya ajali waliipata mnamo saa 8.15 mchana kwa njia ya simu kutoka kituo cha uokozi cha MRCC. Baada ya kupata taarifa hizo waliwasiliana na KMKM Zanzibar ambao waliwathibitishia zaidi kutokea kwa tukio hilo na kuwaleza kwamba tayari wameanza kuchukua hatua za kufika eneo la tukio. Walituma kwenda eneo la tukio vyombo viwili, ambapo cha kwanza ni boti iliyobeba wazamiaji 9 iliondoka saa 10.30 alaaasiri na kufika eneo la tukio saa 12 jioni. Chombo cha pili ni *Landing Craft* itwayo *Sehewa* iliondoka saa 11 jioni na kufika eneo la tukio saa 1: 15 usiku.

Vyombo vyote viwili vilifika katika eneo la tukio ikiwa shughuli za uokozi zimeshasimamishwa na hali ya hewa haikuwa nzuri. Kuchelewa kuondoka kwa vyombo hivi kulisababishwa na kufanya maandalizi ya kupata mafuta pamoja na chakula kwa mabaharia. Hata hivyo walieleza kwamba siku ya pili wazamiaji wa jeshi la Wanamaji kwa kushirikiana na wale wa vikosi vyengine pamoja na wazamiaji binafsi walishiriki kikamilifu katika zoezi la utafutaji wa maiti.

3.8.2 Jeshi la Polisi Wanamaji

Kwa upande wa jeshi la Polisi Wanamaji Tanzania Bara walieleza kwamba walipata taarifa za ajali majira ya saa 8.00 mchana kutoka boti ya Kilimanjaro. Baada ya kupata taarifa hizo waliwasiliana na Polisi Wanamaji wenzao wa Zanzibar na kuwataka waanze kuchukua hatua. Baada ya hapo na wao walifanya maandalizi lakini walishindwa kuondoka jioni ya siku ya tukio na badala yake waliondoka usiku na kufika eneo la tukio siku ya pili alfajiri na kushiriki katika zoezi la utafutaji maiti.

Mkuu wa Kikosi cha Polisi Wanamaji Zanzibar SP Martin Lisu Mpeebee, ameeleza kwamba alipata taarifa za ajali saa 8 mchana kupitia kwa Afisa Operesheni. Aliingiza askari wake katika boti ya MV. Kilimanjaro kwenda eneo la tukio kwa vile boti yao haikuwa na mafuta ya kutosha kwa wakati huo. Baada ya kupata mafuta aliondoka saa 10.00 jioni na kufika eneo la tukio saa 12 jioni akiwa na baadhi ya wazamiaji wakikojani, kwa kuwa kiza kilishaingia waliweza kupata maiti moja tu na kurudi.

3.8.3 KMKM

Nahodha wa boti ya KM 105 Bawe LT. Hussein Ali Makame alieleza kwamba alipata taarifa ya ajali saa 8.30 kutoka kwa Kamanda wake wa Operesheni. Baada ya kupata taarifa hizo waliwasiliana na Kituo cha Mawasiliano cha Shirika la Bandari na kuthibitishiwa taarifa hiyo. Waliondoka kambini saa 9.30 kuelekea eneo la tukio na kufika huko saa 10.45 ambako walivikuta vyombo mbali mbali vya

uokozi kama Tagi Bandari, MV. Kilimanjaro III na Flying Horse vimeshafika na vinaendelea na uokozi.

Walichukua maiti watatu na kuendelea kutafuta abiria walionusurika au maiti lakini hadi kiza kinaingia hawakuweza kupata na wakaamua kurudi bandarini. Alipoulizwa kuhusiana na hali ya hewa ilivyokuwa eneo la tukio ameeleza kwamba haikuwa nzuri kwani kulikuwa na upepo mkali na mawimbi makubwa.

3.8.4 Zimamoto na Uokozi

Kamanda wa Kikosi cha Zimamoto na Uokozi Zanzibar ACF. Simai Haji Simai alieleza kwamba taarifa ya ajali waliipata saa 8.23 kwa kuarifiana wao wenyewe. Aliondoka pamoja na baadhi ya askari wake wakiwamo wazamiaji na kuelekea bandarini ambapo waliweza kupata chombo cha kuelekea kwenye eneo la tukio. Walipofika huko ameeleza kwamba hali ya hewa ilikuwa mbaya na wao kutokana na chombo walichotumia ilikuwa ni vigumu kuweza kufanya uokozi. Alieleza kwamba taasisi yao haina chombo chochote cha uokozi ingawa wameshatuma maombi ya muda mrefu serikalini lakini bado hawajapatiwa.

3.8.5 Nahodha wa MV Kilimanjaro III

Nahodha wa MV. Kilimanjaro III Capt.Clement Robert Mgalula alieleza kwamba siku ya tukio aliondoka Dar-es-salaam kuelekea Zanzibar saa 6.45 mchana akitanguliwa na MV. Skagit iliyoondoka saa 6.00 mchana Wakati anaondoka Dar-es-salaam hali ya hewa ilikuwa nzuri lakini walipofika eneo la Fungu Yasini ikaanza kubadilika na kuwa mbaya kadri wanavyoendelea na safari. Alipokuwa akiikaribia meli ya MV. Skagit aliiona ikiwa inapata tabu kutokana na hali ya hewa mbaya ya upepo na mawimbi makubwa lakini hakukuwa na mawasiliano yoyote baina yao na wala hakumsikia Nahodha wake akifanya mawasiliano na *signal tower* au chombo chengine chochote ya kuomba msaada wakati wa dharura (distress call).

Kwa upande wake baada ya kuona hali ya hewa inazidi kuwa mbaya aliamua kubadilisha muelekeo kuepuka meli kuyumba sana. Wakati akiendelea na safari na akiwa katika chumba chake cha kuendeshea meli (bridge) ghafla aliingia baharia mmoja na kumuarifu kwamba meli ya MV. Skagit imepinduka. Baada ya kupata taarifa hiyo alimtaka *Chief Officer* wake akaangalie. Aliporudi alimwambia ni kweli na amewaona baadhi ya abiria wao wanachungulia eneo la tukio. Baada ya

kuona hali hiyo kwa kuhofia kuhatarisha usalama wa abiria aliokuwa nao ambao walikuwa ni 502, aliamua aende bandarini kushusha abiria kwanza. Wakati huo tayari alikwishatoa taarifa kwa vyombo vinavyohusika vikiwemo *signal tower* Zanzibar na MRCC Dar-es-Salaam.

Nahodha aliendelea kueleza kuwa alifika bandarini Zanzibar saa 8.25 akashusha abiria na kuondoka kwenda eneo la tukio saa 8.45 akiwa na waokoaji kadhaa. Njiani aliipita Tagi Bandari ikielekea eneo la tukio na alipofika waliweza kuokoa abiria sita na kuchukua maiti watatu. Abiria wengi walionusurika ambao walikuwa katika maboya ya uokozi (life rafts) walichukuliwa na Tagi Bandari. Alipoulizwa kama mawimbi ya meli yake ndiyo yaliyosababisha kuzama kwa MV. Skagit, alisema kwamba mawimbi yake hayawezi kusababisha boti ya MV. Skagit kupinduka kwani walipishana na vyombo vingi vikiwemo vidogo vidogo na havikupinduka. Akitoa maoni yake kuhusiana na sababu ya kuzama MV. Skagit akiwa kama Nahodha alisema muundo wa chombo kushindwa kuhimili hali mbaya ya hewa pamoja na Nahodha kuchelewa kuchukua maamuzi sahihi inawezekana kuwa ni sababu kuu zilizopelekea meli hiyo kuzama.

3.8.6 Kiongozi wa Kikundi cha Wazamiaji Wakoiani

Kiongozi wa Kikundi cha Wazamiaji Wakoiani Faki Mbarouk Faki alieleza kwamba yeye alipata taarifa ya ajali nyakati za saa 8.00 mchana. Alianza kuwatafuta wenzake na kufika bandarini saa 9.00 mchana kwa lengo la kwenda kwenye eneo la tukio kusaidia harakati za uokozi. Kwa msaada wa Mkuu wa Kituo cha Polisi Malindi waliweza kupatiwa vifaa mbali mbali vikiwemo kamba na tochi na hatimae kuingia kwenye boti kuelekea huko. Hata hivyo alisikitikia sana kitendo cha yeye pamoja na baadhi ya wenzake kuteremshwa kwenye boti kabla ya kufika katika eneo la tukio. Kitendo hicho kilifanyika kwa amri ya raia mmoja wa kigeni aliyemtaja kwa jina la Garry. Alisema baadhi ya wazamiaji wenzake walifanikiwa kufika eneo la tukio na boti yao ilirudi na maiti mbili.

Akitoa maoni yake aliomba Tume iishauri Serikali iwe pia inawashirikisha wazamiaji binafsi ambao ni raia katika shughuli za uokozi kama hizi badala ya askari peke yao. Alitaka jambo hilo litiliwe maanani kwa kuzingatia kwamba ingawa raia hawana vyeti vya masomo lakini wana uzoefu na ujuzi wa kutosha ambao unaweza kusaidia kufanikisha mambo ya uokozi.

3.9 VIONGOZI WA SERIKALI

Tume iliwaohji viongozi watano wa Serikali ambao majukumu yao yanahusiana na suala zima la kuimarisha usafiri wa baharini na kukabiliana na maafa.

3.9.1 Waziri wa Nchi Afisi ya Makamo wa Pili wa Rais

Waziri wa Nchi Afisi ya Makamo wa Pili wa Rais Mhe. Mohamed Aboud Mohamed alieleza kwamba yeye wakati ajali inatokea hakuwepo nchini na nafasi yake ilishikiliwa na Mhe Ali Juma Shamhuna. Katika maelezo yake alieleza namna Idara ya Maafa ambayo ipo chini ya Wizara yake inavyofanya kazi zake pamoja na kuonyesha changamoto inazokabiliana nazo. Alisema kwamba yanapotokea maafa Idara ya Maafa kazi yake ni kuratibu kwa kutoa taarifa katika vyombo vinavyofanya uokozi na pia kuishauri Serikali juu ya hatua za kuchukua ili kuyakabili maafa hayo.

Alieleza kwamba Idara ya Maafa inakabiliwa na changamoto nyingi zikiwemo upungufu wa nyenzo kama vifaa vya mawasiliano na kukosa wataalamu. Alisema kwamba Wizara yake tayari imeiarifu Serikali kuu ili kuchukua hatua. Vile vile Wizara yake imechukua hatua za kuwasiliana, ikiwa ni pamoja na kufanya ziara za kujifunza katika nchi nyengine zilizopiga hatua kwenye masuala ya utafutaji na uokozi (search and rescue). Aliitaja moja ya nchi waliyotembelea kuwa ni Israel. Aliongeza kwamba Serikali kwa wakati huu ipo katika hatua ya kutafuta mshauri mwelekezi pamoja na kukabiliwa na tatizo la ukosefu wa fedha.

3.9.2 Waziri wa Miundombinu na Mawasiliano

Waziri wa Miundombinu na Mawasiliano Mhe. Rashid Seif Suleiman alisema kwamba mara tu baada ya uteuzi tayari kulikuwa na hatua mbali mbali zilizokwishachukuliwa ili kudhibiti ajali za vyombo vya baharini ikiwemo kuvikagua na kuvisimamisha baadhi ya vyombo ambavyo usalama wake haukidhi viwango. Kwa mfano MV. Seagull, MV. Kalama na MS. Sepideh. MV. Maendeleo pia ilifanyiwa ukaguzi na baada ya kufanyiwa marekebisho yaliyotakiwa iliruhusiwa kufanya kazi.

Ameeleza kwamba Wizara inafahamu kuwa ZMA inakabiliwa na changamoto nyingi ikiwemo ukosefu wa wafanyakazi na wataalamu wa kutosha, vifaa vya mawasiliano na uokozi. Tatizo jengine kubwa alieleza kwamba Mamlaka hiyo bado haijapewa uwezo kamili wa kudhibiti na kutumia fedha wanazozikusanya.

3.9.3 Naibu Waziri Miundombinu na Mawasiliano

Naibu Waziri wa Miundombinu na Mawasiliano Mhe. Issa Haji Ussi (Gavu) alieleza kwamba siku ya tukio alipata taarifa ya kuzama meli ya MV. Skagit saa 7.30 mchana na mara moja alifika bandarini kwa kuelekea kwenye eneo la tukio. Walipofika huko waliikuta meli ya MV. Skagit imefudikia na watu wengine wakiwa wapo juu ya mgongo wa meli. Ameeleza kuwa hali ya bahari ilikuwa chafu sana kukiwa na upepo mkali na mawimbi makubwa.

3.9.4 Waziri wa Miundombinu na Mawasiliano Aliyejiuzulu

Waziri aliyekiuzulu kutokana na tukio la kuzama kwa MV. Skagit, Mhe. Hamad Masoud Hamad alieleza Tume kwamba alikuwa akiifahamu MV. Skagit tokea kusajiliwa kupitia kwa watendaji wake. Alisema kwamba mara tu baada ya ajali ya kuzama kwa meli ya MV. Spice Islander I alikuwa akiwahimiza watendaji wake kujitahidi kusimamia wajibu wao ili lisije likatokea jengine.

Katika tukio la ajali ya MV. Skagit alisema kwamba Wizara ilishiriki kikamilifu katika shughuli ya uokozi pamoja na yeye kama Waziri kuitwa mbele ya Kamati ya Ulinzi na Usalama ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kwa kohojiwa. Alieleza kwamba aliamua kuandika barua ya kujiuzulu tarehe 20/07/2012 baada ya ajali ya kuzama MV. Skagit na sababu kubwa ilikuwa ni kuwajibika kisiasa. Alimalizia kwa kusema kwamba moja ya jambo ambalo halijatekelezwa katika mapendekezo ya ripoti ya ajali ya MV. Spice Islander I ni kuajiri wafanyakazi wa ZMA katika nafasi za viongozi walioondolewa baada ya ajali hiyo. Hata hivyo alisema kwamba aliwahi kupendekeza majina ya watu wanaoweza kuteuliwa katika nafasi hizo.

3.9.5 Katibu Mkuu Wizara ya Miundombinu na Mawasiliano

Katibu Mkuu Wizara ya Miundombinu na Mawasiliano Dk. Vuai Iddi Lila alieleza kwamba siku ya tukio alishiriki kikamilifu katika kazi ya uokozi kwa kufika eneo la tukio akiwa katika boti ya Kilimanjaro III. Kwenye eneo la tukio waliikuta meli bado haijamaliza kuzama na kuanza kufanya uokozi. Hata hivyo alieleza kwamba kazi hiyo ilikuwa ngumu kutokana na hali ya bahari kuwa chafu.

Kuhusiana na utekelezaji wa mapendekezo ya ripoti ya MV. Spice Islander I, aliyataja baadhi ya mambo ambayo tayari yameshafanyiwa kazi ambayo ni pamoja na kuchukuliwa hatua za kinidhamu kwa wahusika waliotajwa katika ripoti hiyo. Vile vile alieleza kwamba hatua za kuifanyia marekebisho

Sheria ya Usafiri wa baharini (Maritime Transport Act, No. 5/2006) tayari zimeshachukuliwa na rasimu yake imekwishawasilishwa kwa Mwanasheria Mkuu kwa hatua zaidi.

3.10 MAONI YA WADAU MBALI MBALI

Tume ilisikiliza maoni ya wadau mbali mbali wanaowakilisha makundi ya kijamii katika suala zima la kuimarisha usafiri wa baharini na kujikinga na ajali za mara kwa mara ambazo zimekuwa zikipoteza maisha na mali za watu. Wadau hao walitoka sehemu mbali mbali kama Jumuiya ya Wanasheria Zanzibar (ZLS), Jumuiya ya Wanasheria Wanawake Zanzibar (ZAFELA), Jumuiya ya Maimamu Zanzibar (JUMAZA), Waandishi wa Habari wa vyombo vya Serikali na binafsi, Wizara ya Elimu na Mafunzo ya Amali, Kituo cha Huduma za Sheria, Chama cha Msalaba Mwekundu, Jumuiya ya Taasisi zisizo za Kiserikali (ANGOZA), Ushirika wa Wachukuzi wa Bandarini, Mwakilishi wa Wanafunzi vyuo vya elimu ya juu na Sheha wa Shehia ya Malindi ambaye eneo lake ndilo lenye Bandari ya Malindi Zanzibar.

Katika maelezo yao walipendekeza mambo mbali mbali kwa mfano, kuimarisha taratibu za ukaguzi wa vyombo ikiwa ni pamoja na kuitaka Mamlaka ya Usafiri wa Baharini iwe inatafuta historia za vyombo vinavyoombewa usajili hapa nchini kabla ya kuamua kuvisajili. Vile vile walisisitiza kwa vyombo vyote vinavyohusika na usafiri wa baharini vikiwemo Shirika la Bandari na ZMA kuhakikisha taratibu zote zinasimamiwa na kufuatwa ipasavyo pamoja na kuweka utaratibu mzuri wa uuzaji wa tiketi. Wadau wengi wamelalamikia utaratibu mbovu uliopo sasa ambapo tiketi za safari huuzwa kiholela sehemu ya nje ya bandari na sio katika afisi maalum za kampuni zinazomiliki vyombo vya usafiri.

Wadau waliitaka Tume kuishauri Serikali kuiimarisha Idara ya Maafa kwa kuipatia wataalamu na nyenzo za kutosha kama vile kuipatia vifaa vya mawasiliano ili iwe na uwezo wa kutoa taarifa za uhakika wakati ajali zinapotokea. Hali kadhalika wadau walitaka taarifa za hali ya hewa zinazotolewa na Mamlaka ya Hali ya Hewa kila siku zipewe umuhimu unaostahili. Vile vile tahadhari iwe inatolewa kwa wananchi na watumiaji wote wa vyombo vya usafiri nyakati zote za dharura pale hali ya hewa inapokuwa mbaya.

Wadau hao pia waliomba Tume kuishauri Serikali ianzishe kikosi maalum cha uokozi kitakachopatiwa vifaa vya kutosha kama boti za uokozi na helikopta ili kiweze kufanya kazi vizuri wakati wa maafa. Wadau wengi walionyesha masikitiko yao kwa jinsi kazi ya uokozi kwenye ajali ya MV. Skagit kukumbwa na kasoro nyingi zikiwemo ukosefu wa vyombo maalum vya uokozi kwa vile vyombo vingi vilivyotumika havikuwa na sifa ya

kufanya kazi hiyo. Vile vile ukosefu wa mafuta na chakula kwa waokoaji waliokwenda kuokoa kuliathiri kwa kiasi kikubwa zoezi hilo.

Mwisho waliomba Serikali ijifunze kutokana na kuongezeka kwa matukio ya ajali za baharini na iweze kuchukua hatua madhubuti kudhibiti matukio hayo ambayo yamekuwa yakipoteza maisha ya watu wengi pamoja na mali zao kwa muda mfupi.

SEHEMU YA NNE

UCHAMBUZI NA MAONI YA TUME

4.1 HISTORIA YA MV.SKAGIT

Tume imefanya uchunguzi juu ya historia ya meli ya MV.Skagit kuanzia ilikoundwa hadi kusajiliwa na kufanya kazi Zanzibar. Uchunguzi huo ulihusisha mambo kama vile muundo wa meli, usajili na ukaguzi wa meli, umiliki na uendeshaji wa meli.

4.1.1 Muundo wa MV.Skagit

Meli ya MV. Skagit iliundwa nchini Marekani mwaka 1989 na kampuni ya Halter Marine. Muundo asili wa meli hii ni wa deki moja ambao ulilingana na meli zilizokuwa zikifanya kazi za kusafirisha wafanyakazi ndani ya Ghuba ya Mexico kuelekea kwenye mitambo ya kuchimba mafuta. Wakati meli hii bado ipo kiwandani Idara ya Usafiri wa Baharini ya Jimbo la Washington ilifanya marekebisho ya kuongeza deki ya pili ili iweze kuchukua abiria wengi zaidi (**Kiambatisho Nam. 38**). Mabadiliko ya kuongeza deki ya pili yaliathiri wizani wa meli na kupelekea meli hii kutohimili kufanyakazi katika bahari kuu (ocean going).

MV. Skagit ilifanya kazi kama kivuko katika eneo la Pudet Sound na baadae Vashon kuelekea Seattle sehemu ambazo ni maji ya ndani (sheltered water).

Michoro ya meli na kitabu cha wizani (stability booklet) ndizo nyaraka sahihi zinazoainisha uwezo wa meli, aina na idadi ya vifaa vilivyomo melini. Kwa mujibu wa michoro ya MV.Skagit meli ilikuwa na makoti ya kuokolea maisha 261 ya watu wazima na 27 ya watoto. Meli ilitengenezwa ikiwa na uwezo wa kuchukua abiria 230³. Idadi ambayo inaonyesha kuwa vifaa ambavyo viliainishwa katika michoro ya meli inakubaliana na idadi hiyo ya abiria.

Idara ya Usalama wa Mambo ya Ndani, Ulinzi wa Mwambao ya Marekani ilitoa cheti cha ukaguzi kilichoruhusu meli kuchukua abiria hadi 380 jambo ambalo liliruhusu abiria wengine kusimama kwa sababu meli hii ilikuwa ikifanya kazi kama kivuko kusafirisha watu katika masafa mafupi na katika maji ya ndani (**Kiambatisho Nam 39**). Hata stability booklet (**Kiambatisho Nam. 6**) katika ukurasa

³ www.evergreenfleet.com/monohull/htm

wa 9 pamoja na Kiambatisho Nam. 39 kinaeleza kwamba safari zilizoruhusiwa ni za kwenye maziwa, ghuba na vijito vidogo vya Puget Sound (Routes Permitted and Conditions of Operations: Lakes, Bays and Sounds in the Puget Sound and the connecting and tributary waters thereto).

Maoni ya Tume

- a) *MV.Skagit iliundwa kufanyakazi katika maji ya ndani kama maziwa na ghuba na sio bahari kuu (ocean going).*
- b) *MV.Skagit iliweza kusafiri na watu 380 kwa safari fupi za kivuko na sio safari ndefu katika bahari kuu.*

4.2 USAJILI, UKAGUZI NA UTOAJI WA VYETI

4.2.1 Mamlaka ya Usafiri wa Baharini.

Mamlaka ya Usafiri wa Baharini (ZMA) imeundwa chini ya kifungu 3(1) cha Sheria ya Mamlaka ya Usafiri wa Baharini Nam.3/2009. Kwa mujibu wa Sheria hiyo ZMA imepewa jukumu la kusimamia shughuli nzima ya usafiri wa baharini. Kifungu 5(1) kinaelezea kazi za ZMA, kama vile ukaguzi(survey), ukaguzi (inspection) usajili wa meli, upasishaji wa vifaa vya uokozi, usajili wa mabaharia, usimamizi wa maslahi ya mabaharia, usimamizi wa usalama wa vyombo, usimamizi wa sheria ya Usafiri wa Baharini Nam.5/2006 ambayo imebeba majukumu mazito kwa ajili ya usalama wa vyombo na abiria.

Sheria ya Usafiri wa Baharini Nam.5/2006 na Sheria ya Mamlaka ya Usafiri wa Baharini Nam.3/2009 zimetaja watendaji wa ZMA , miongoni mwao ni Mkurugenzi Mkuu, Mrajis wa Meli, Mrajis wa Mabaharia, Mkaguzi (Surveyor), Wakaguzi (Inspectors), Wakaguzi wa Meli za Kigeni (Port State Control Officers), na Maafisa Usalama (Safety Officers). Tume imebaini ZMA haikuwa na Mrajis wa Meli tokea kuondoshwa kwa aliyekuwa akishika nafasi hiyo kufuatia kuzama meli ya MV. Spice Islander I, vile vile haina Mrajis wa Mabaharia tokea ilipoanzishwa. ZMA ina Wakaguzi (Inspectors) wawili wenye elimu zinazoendana na fani zao na Maafisa Usalama kumi na tatu (13) ambao elimu zao haziendani na fani zao (**Kiambatisho Nam.40**).

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa

- a) *Maafisa Usalama (Safety Officers) wa ZMA hawana sifa za kitaaluma jambo ambalo linapelekea usimamizi mbovu wa usalama wa vyombo vya baharini.*
- b) *Wakaguzi (inspectors) wawili waliopo hawatoshi kufanya ukaguzi kwa meli zilizosajiliwa na ZMA.*
- c) *Kukosekana kwa Mrajis wa mabaharia kunapelekea kuajiriwa kwa mabaharia wasio na ujuzi stahiki, kutolindwa na kutosimamiwa kwa maslahi ya mabaharia .*

4.2.2 Usajili wa MV.Skagit

Meli ya MV. Skagit, kwa mujibu wa Sheria ya Usafiri wa Baharini Nam. 5/2006 pamoja na Kanuni za Usajili na Leseni kwa Vyombo vya Baharini, 2007 ilipewa usajili ufuatao:

- a) Usajili wa muda ambao ulitolewa wakati meli iko Mombasa Kenya ili kuiwezesha kufika Zanzibar; na
- b) Usajili wa kudumu baada ya kufika Zanzibar na kukaguliwa na mkaguzi wa kujitegemea aliyeteuliwa na Serikali.

4.2.3 Usajili wa Muda

Kwa mujibu wa Sheria ya Usafiri wa Baharini meli yoyote kabla ya kupewa usajili wa kudumu hupewa usajili wa muda ili iweze kufika nchini au kukamilisha kasoro zilizojitokeza katika ukaguzi wa awali. Kanuni za 15(1)(b), 25(a), na 28(3)(a) za Kanuni za Usajili na Leseni ya Vyombo vya Baharini, 2007 zinatoa miongozo juu ya usajili wa muda.

Kanuni ya 15(1)(b) inaeleza:

“Kila ombi la usajili wa meli litafanywa kwa Mrajis wa Meli kwa fomu RLV 101/3 kama ilivyooneshwa katika Jadweli la Kwanza na kuambatanishwa na hati halisi au nakala iliyothibitishwa ya hati ya umiliki”.

Kanuni ya 25(a) inaeleza:

“wamiliki wafuatao wanaweza kuomba usajili wa muda iwapo meli inamilikiwa na raia wa Tanzania na meli inayotaka kusajiliwa iko nje ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania.”

Mkurugenzi Mtendaji na Mwenyekiti wa Bodi ya Wakurugenzi ya kampuni ya Seagull Sea Transport, Said Abdulrahman Juma tarehe 24/10/2011 aliwasilisha fomu ya maombi ya usajili wa muda kwa ajili ya meli ya MV.Skagit (**Kiambatisho Nam.10**) na kuambatanisha hati ya mauziano ya meli (**kiambatisho Nam.7**). Tarehe 25/10/2011 aliyekuwa Kaimu Mrajis wa Meli, Juma Seif Juma alitoa cheti cha usajili wa muda kwa MV. Skagit. Mkurugenzi Mtendaji wa kampuni ya Seagull Sea Transport alipohojiwa juu ya umiliki wa MV. Skagit alisema ingawa mkataba unaitaja kampuni ya Scope Community Consultants Ltd. kuwa ndio mmiliki wa meli lakini ukweli ni kwamba kampuni hiyo ilifanyakazi kama wakala wa kununua meli hiyo kwa niaba ya Seagull Sea Transport.

Baada ya kupitia na kuchambua kanuni zilizotajwa hapo juu na nyaraka za usajili wa muda wa meli ya MV.Skagit, Tume imegundua kasoro zifuatazo:

- a) Fomu ya maombi ya usajili wa muda haikuambatanishwa na nyaraka muhimu kama zilivyotajwa chini ya kanuni ya 15(1)(b) na kuainishwa chini ya kifungu cha 8 cha fomu husika.
- b) Mkataba wa mauziano ya meli unaonesha Scope Community Consultants Ltd kuwa ndiye mmiliki wa meli na sio Seagull Sea Transport kama ilivyoainishwa katika fomu ya maombi ya usajili wa muda.

4.2.4 Usajili wa Kudumu

Meli ya MV. Skagit ilipata cheti cha usajili wa kudumu tarehe 24/11/2011 ambacho kingemalizika muda tarehe 24/10/2016 (**Kiambatisho Nam.15**). Cheti hicho kilitolewa kwa mujibu wa kifungu cha 24 cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam. 5/2006.

Aidha, tarehe 24/11/2011 MV.Skagit ilipewa cheti cha abiria (**Kiambatisho Nam.17**) kilichoruhusu kuchukua abiria 380 chini ya kifungu cha 199(a) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam.5/2006, cheti cha uendeshaji salama (certificate of safe manning) (**Kiambatisho Nam.16**) chini ya kanuni ya 138(2) ya Kanuni za Usajili na Leseni ya Vyombo vya Baharini, 2007.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) *Kaimu Mrajis wa Meli hakutekeleza kazi zake ipasavyo kwa kulikubali ombi la usajili wa muda ambalo halikuambatanishwa na nyaraka muhimu kama ilivyoainishwa na Sheria.*

- b) *Kaimu Mrajis wa Meli alitoa cheti cha usajili wa muda na usajili wa kudumu kwa meli ya MV. Skagit wakati kampuni ya Seagull Sea Transport haina uthibitisho wa umiliki wa meli hiyo.*

4.2.5 Ukaguzi wa MV. Skagit

Meli ya MV.Skagit ilikaguliwa na Mkaguzi wa kujitegemea aliyeteuliwa na Waziri kwa mujibu wa kifungu cha 7(4) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini Nam.5/2006.

Ukaguzi ulifanywa kwa mujibu wa kifungu cha 192(1) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam. 5/2006. Katika ripoti ya kasoro (non conformity report) ya tarehe 15/11/2011, Mkaguzi alianisha kasoro za msingi na kushauri zirekebishwe kabla ya meli kuanza kufanya kazi (**Kiambatisho Nam.13**).

Baadhi ya kasoro hizo ni :

- a) Alama za ukomo wa upakizi (load lines) – hazimo.
- b) Taarifa za wizani wa meli (stability information) – hazimo.
- c) Mpango wa kuzima moto (fire plan) – haumo.

Mkaguzi wa kujitegemea alipohojiwa juu ya taarifa za wizani (stability information) aliiambia Tume kuwa katika ukaguzi alioufanya Mombasa taarifa za wizani wa meli hazikutimia na aliagiza kufanyika kwa “inclining test” ili kubaini wizani wa meli. Katika ripoti aliyowasilisha kwa Mrajis wa meli tarehe 23/11/2011 (**Kiambatisho Nam.14**) ameeleza kuwa amezikagua taarifa za wizani wa meli na kuziona zinarithisha. Aidha, katika maelezo yake mkaguzi aliiambia Tume kuwa taarifa za wizani wa meli alipatiwa kutoka Mamlaka ya Usafiri wa Baharini (ZMA) kufuatia kukamilika kwa “inclining test” iliyofanywa na wataalamu wa Chuo cha Bahari Cha Dar es Salaam (DMI). Tume ilipomuhoji Juma Seif Juma ambae ndiye aliyekuwa Kaimu Mrajis wa Meli wakati MV. Skagit inafanyiwa usajili aliiambia Tume kuwa mpaka anasimamishwa kazi mwishoni mwa mwezi wa Januari 2011 MV.Skagit ilikuwa haijatakiwa kufanyiwa “inclining test” kubaini wizani wake na wala yeye hakumpa Mkaguzi wa kujitegemea taarifa za wizani wa meli. Tume ilipomtaka Mkaguzi wa kujitegemea kuwasilisha nakala ya ripoti ya “inclining test” ambayo alipewa na ZMA (**Kiambatisho Nam.41**) alishindwa kuwasilisha ripoti hiyo (**Kiambatisho Nam.42**).

Ripoti ya Mkaguzi ilipendekeza MV.Skagit kupewa cheti cha abira 380 ikiwa na maana kila kiti kimoja kikaliwe na abiria watano (5). Kufuatia ziara na uchunguzi wa Tume iliyofanywa katika meli ya MV.Kalama ambayo ni meli dada ya MV. Skagit na kufanya majaribio ya watu wa maumbile tofauti iligundulika kuwa kiti kilichopangiwa kukaliwa na abiria watano kinaweza kutosha kwa abiria watatu tu.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) *Mkaguzi wa kujitegemea aliipasisha meli bila ya kuwa na taarifa za wizani (stability information) zilizokamilika.*
- b) *Mkaguzi hakufanya kazi yake kuifanisi na kiuadilifu kwa kupendekeza meli kupewa cheti cha abiria 380 wakati uhalisia meli hiyo haina viti vya kuweza kutosha kwa abiria 380.*

4.2.6 Utoaji wa Vyeti

Kwa mujibu wa Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam. 5/2006, Mrajis wa Meli ndiye mwenye mamlaka ya kutoa na kufuta vyeti vya meli. Aidha, Sheria imezungumzia ufutaji wa vyeti na adhabu kwa mtu atakapotumia cheti kilichofutwa.

Kifungu cha 207(1)(c) cha Sheria Nam.5/2006 kinaeleza:

“Mrajis anaweza kufuta cheti kilichotolewa kwa meli ya Tanzania Zanzibar endapo anazo sababu za kuamini kwamba cheti kilitolewa kutokana na taarifa za uongo au zenye makosa; au”

Kifungu cha 207(2) kinaeleza:

“Mrajis anaweza kuagiza cheti kilichotolewa kwa meli ya Tanzania Zanzibar ambacho kimemaliza muda wake au kimefutwa kirudishwe, kama alivyoagiza.

Kifungu cha 207(3)(d) kinaeleza:

“Mtu yeyote ambae kwa nia ya kudanganya, anatumia, anaazima au anamruhusu mtu mwingine kutumia cheti kilichoanishwa katika sehemu hii atakuwa ametenda kosa na akitiwa hatiani atalazimika kulipa faini zisizopungua thamani ya dola za kimarekani elfu tatu.

Kifungu cha 208 kinaeleza:

“ Mmiliki na nahodha wa kila meli aliyepewa cheti kwa mujibu wa Sehemu hii atahakikisha kwamba muda wote cheti kimo melini tayari kwa ukaguzi”

Kipindi kifupi tu baada ya kutolewa vyeti vilivyotajwa katika aya ya 4.2.3 na 4.2.4 Meli ya MV.Skagit ilipatiwa cheti chengine cha abiria (**Kiambatisho Nam.18**) kinachoruhusu meli kuchukua abiria 300 badala ya 380. Kaimu Mrajis wa Meli wakati MV.Skagit inafanyiwa usajili alipohojiwa na Tume alieleza kuwa walilazimika kupunguza idadi ya abiria kutokana na malalamiko ya abiria kuwa meli inajaa sana na wengine wanakosa viti vya kukalia. Kufuatia ripoti ya ukaguzi uliofanywa na Mkaguzi (inspector) wa ZMA na kupendekeza MV. Skagit kupunguziwa idadi ya abiria hadi 250, Sheikh A.Mohamed kwa niaba ya Kaimu Mrajis wa Meli tarehe 19/02/2012 alitoa cheti cha abiria kwa Meli ya MV.Skagit (**Kiambatisho Nam.21**) kilichoruhusu meli kuchukua abiria 250 tu bila ya kuitisha cheti chenye kuruhusu meli kuchukua abiria 300. Wote wawili walipohojiwa na Tume walieleza kuwa hawakuviitisha vyeti walivyovifuta baada ya kutoa vyeti vipya.

Nahodha wa meli aliambia Tume kuwa yeye hana taarifa kuwa MV.Skagit imepewa cheti kipya cha abiria kinachoruhusu kuchukua abiria 250 tu na kueleza kuwa cheti kilichomo melini ni kile kinachoruhusu kuchukua abiria 300.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) *Ingawa Sheria inampa mamlaka Mrajis wa Meli kuitisha cheti kilichokwisha kufutwa lakini watendaji hawakuitisha vyeti walivyovifuta kufuatia kutoa vyeti vipya jambo ambalo lilipelekea meli inapokwenda Dar es Salaam kuonesha cheti kinachoruhusu kuchukua abiria 380.*
- b) *Mmiliki wa meli hakuhakikisha kuwa cheti kinachoruhusu meli kuchukua abiria 250 kimo melini.*

4.3 UMILIKI NA UENDESHAJI WA MV. SKAGIT

4.3.1 Umiliki wa Meli

Meli ya MV.Skagit ikiwa nchini Marekani ilimilikiwa na Idara ya Usafiri wa Bahari wa Jimbo la Washington. Meli ya MV.Skagit iliuzwa kwa kampuni ya Scope Community Consultant ya Canada tarehe 17/2/2012. Hata hivyo kwa kumbukumbu za ZMA meli ya MV.Skagit inamilikiwa na kampuni ya Seagull Sea Transport ambayo imesajiliwa Zanzibar tarehe 3/10/2007 na kupewa cheti cha usajili nambari L11422007 (**Kiambatisho Nam.8**). Kampuni hii imesajiliwa ikiwa na mtaji wa TZS

20,000,000 uliogawiwa katika hisa 1000 kila hisa ikiwa na thamani ya TZS 20,000. Kwa mujibu wa hati za usajili (**Kiambatisho Nam.9**) Kampuni ilisajiliwa ikiwa na wanahisa sita nao ni:

- | | |
|----------------------------|----------|
| 1. Said Abdul-rahman Juma | hisa 200 |
| 2. Shemsa Abeid Aman | hisa 100 |
| 3. Ahmed Abdul-rahman Juma | hisa 200 |
| 4. Akram Abdul-rahman Juma | hisa 200 |
| 5. Adil Abdul-rahman Juma | hisa 200 |
| 6. Atfa Abdul-rahman Juma | hisa 100 |

Kampuni hii ina wajumbe wa Bodi wawili kwa mujibu wa Maazimio ya Mkutano wa Mwaka wa Wanahisa (**Kiambatisho Nam.43**) ambao ni:

- (i) Said Abdul-rahman Juma - Mwenyekiti na Mkurugenzi Mtendaji
- (ii) Shemsa Abeid Aman – Mjumbe.

Said Abdulrahman Juma aliambia Tume kuwa mwanahisa mmoja ni mke wake na waliobakia ni watoto wake. Tume imegundua kwamba ingawa kampuni ya Seagull Sea Transport ina wanahisa (6) kimsingi anaeendesha kampuni hiyo ni Said Abdulrahman Juma. Aidha, Tume imebaini kuwa wanahisa wanne (4) wakati inaundwa kampuni hii walikuwa ni wadogo hivyo saina zao zimeghushiwa. Wanahisa hao ni:-

- (i) Ahmed Abdul-rahman Juma
- (ii) Akram Abdul-rahman Juma
- (iii) Abdil Abdul-rahman Juma
- (iv) Atfa Abdul-rahman Juma.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) *Kampuni ya Seagull Sea Transport inaendeshwa na mtu mmoja tu.*
- b) *Biashara ya meli inakabiliwa na hatari (risks) kubwa hivyo mtaji wa TZS 20,000,000 ni kiwango kidogo sana kwa kampuni kufidia dhima (liabilities) hasa ukizingatia kuwa dhima ya wanahisa ni kikomo cha mtaji tu.*
- c) *Ingawa Said Abdulrahman Juma alisema kuwa wanahisa wanne ni watoto wake lakini majina yanaonesha ni ndugu zake.*

4.3.2 Uendeshaji wa Kampuni Inayomiliki Meli

Tume imegundua kwamba kampuni ya Seagull Sea Transport ambayo inamiliki meli ya MV.Skagit inaendeshwa na Mkurugenzi Mtendaji ambaye ni Said Abdulrahman Juma. Pia imebaini kuwa Omar Hassan Mkonje ndiye Meneja wa kampuni ya Seagull Sea Transport kwa upande wa Dar es Salaam. Aidha, watendaji hao wa kampuni walipohojiwa na Tume walisema kuwa wao hawana taaluma ya usafirishaji wa vyombo vya baharini.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa uongozi (management) wa kampuni ya Seagull Sea Transport ambayo inasimamia biashara ya meli ya MV.Skagit hauna wataalamu wa usafirishaji wa vyombo vya baharini jambo lililochangia uendeshaji mbovu wa shughuli za kampuni na kupelekea kufanya kazi bila ya kuzingatia Sheria za usafiri baharini.

4.4. TARATIBU ZA UUZAJI TIKETI

Tume katika kuangalia taratibu za uuzaji tiketi, imechunguza sehemu za kuuzia tiketi, wauzaji wa tiketi, uandishi wa tiketi na idadi ya tiketi. Kwa upande wa Tanzania Bara hakuna mfumo wa kisheria unaosimamia utaratibu wa uuzaji tiketi, Tume imenukuu vifungu vya kanuni zinazotumika kwa upande wa Zanzibar ili kuweza kuona ni kwa kiasi gani uuzaji wa tiketi ulifanywa bila ya utaratibu mzuri siku ya ajali ya MV. Skagit.

4.4.1 Sehemu ya Mauzo ya Tiketi

Kanuni ya 127(1) (h) ya Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008 inaeleza:

“Itakuwa ni wajibu wa kampuni kuhakikisha kuwa taratibu zifuatazo zinafuatwa kuhusiana na uuzaji wa tiketi hautofanywa nje ya ofisi ya kuuzia tiketi iliyoidhinishwa na Mamlaka”

Kwa mujibu wa maelezo ya watu wengi walionusurika katika ajali ya Meli ya MV.Skagit, siku ya ajali abiria wengine walinunua tiketi kwa mawakala wasio rasmi ambao hupewa tiketi hizo na wafanyakazi wa Seagull Sea Transport ili waziuze.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa Meneja wa Kampuni ya Seagull Sea Transport (Omar Mkonje) aliwapa tiketi mawakala wasio rasmi na kupelekea tiketi hizo kuuzwa katika sehemu zisizoruhusika na kwa bei ya ulanguzi.

4.4.2 Wauzaji wa Tiketi

Kanuni ya 127(1) (i) ya Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008 inaeleza:

“Mtu hataua tiketi isipokuwa muajiriwa wa kampuni aliyeidhinishwa kuuza tiketi”

Kwa mujibu wa maelezo ya watu wengi walionusurika katika ajali, wameeleza kwamba siku ya tarehe 18/7/2012 walinunua tiketi kwa mawakala wasio rasmi ambao waliziua kwa bei ya juu.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa siku ya ajali tiketi nyingi ziliuzwa na mawakala wasio rasmi badala wafanyakazi wa kampuni ya Seagull Sea Transport.

4.4.3 Uandishi wa Tiketi

Kanuni ya 127(2) ya Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008 inaeleza:

“Kila tiketi itaandikwa vizuri ikiwa na jina kamili [majina matatu] la abiria na itaonesha nambari ya kiti au chumba na daraja ililopangiwa kwa ajili ya abiria kukaa.”

Wauzaji tiketi walipohojiwa na Tume walisema kuwa wao sio waajiriwa wa Seagull Sea Transport wala hawana mkataba na kampuni isipokuwa wao hupewa tiketi na kuuza tu. Aidha, waliongeza kusema kuwa wao hawana mshahara isipokuwa kipo kiwango fulani kwenye bei ya tiketi ambacho huchukuwa wao kama malipo yao ya kuuza tiketi.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) *Wauzaji tiketi walikiuka Sheria kwa kutoandika jina kamili la abiria katika tiketi hizo jambo ambalo limepelekea kutotambulika kirahisi abiria waliopanda melini hasa ukizingatia majina mengi yamefanana.*
- b) *Wauzaji tiketi walifanya kosa kwa kutoandika nambari ya kiti katika tiketi na kupelekea usumbufu kwa abiria na wengine kukosa viti vya kukaa.*

4.4.4 Idadi ya Tiketi

Kanuni ya 127(1) (a) ya Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008 inaeleza:

“Idadi ya tiketi zilizouzwa ukijumlisha na tiketi maalum zilizotolewa hazitozidi idadi ya abiria ambayo chombo kimeruhusiwa kuchukua”.

Kutokana na uchunguzi uliofanywa na Tume imebainika kuwa kampuni ya Seagull Sea Transport iliiza tiketi nyingi kwa kutumia mawakala wasio rasmi na tiketi chache kuuzwa ofisini. Idadi ya watu iliyoandikwa katika manifesti za abiria ni kubwa ukilinganisha na hile 250 iliyotajwa katika cheti cha abiria. Aidha, ingawa meli ilikuwa imebeba wageni zaidi ya kumi na tano lakini mgeni mmoja tu ndiye aliyehandikwa kwenye manifesti. Meneja alipohojiwa na Tume alishindwa kutoa idadi kamili ya tiketi zilizouzwa siku ya ajali. Lakini kwa mujibu wa manifest imeona kuwa idadi ya tiketi zilizouzwa ni kati ya 300 hadi 320.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa Meneja wa Seagull Sea Transport (Omar Mkonje) alishindwa kusimamia vyema uuzaji tiketi jambo ambalo lilipelekea tiketi kuuzwa nyingi zaidi kulinganisha na idadi iliyotajwa katika cheti cha abiria jambo ambalo lilipelekea abiria kuingia melini wengi zaidi kuliko idadi iliyoruhusiwa katika cheti cha abiria

4.5 UKAAJI NA IDADI YA ABIRIA MELINI

4.5.1 Ukaaji wa Abiria Melini

Kanuni ya 123(2) na 121(2) (d) (iv) za Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008 zinazungumzia juu ya ukaaji wa abiria. Kanuni ya 123(2) inaeleza:

“Kila abiria atatakiwa kukaa kwa mujibu wa nambari ya kiti chake kama ilivyowekwa kwenye tiketi, isipokuwa kwa ruhusa ya Nahodha wa meli kama ataona ni muafaka kwa abiria kukaa katika kiti chochote kwa safari husika”.

Vile vile kanuni ya 121(2) (d) (iv) inaeleza:

“Afisa Usalama aliyepo kazini afanye ukaguzi wa mwisho juu ya ukaaji wa abiria, upangaji wa mabegi ya abiria na usalama wa mizigo”

Kwa mujibu wa taarifa zilizotolewa na watu walionusurika na ajali zimesema kuwa siku ya tarehe 18/7/2012 baadhi ya abiria walikosa viti vya kukalia, jambo lililopelekea wengine kukaa kwenye mabusati na wengine kusimama.

Maoni ya Tume

Tume imeona kwamba:

- a) *Afisa wa Bandari aliyekuwepo zamu siku ya ajali alifanya kosa kuruhusu abiria wengi kuliko idadi iliyoruhusiwa kisheria kuingia melini.*
- b) *Afisa hakufanya ukaguzi wa mwisho wa abiria na mizigo.*

4.5.2 Idadi ya Abiria Melini

Kifungu cha 211 cha Sheria ya Usafiri Baharini 5/2006 kinaeleza:

“Mmiliki na Nahodha wa meli ya abiria watahakikisha idadi ya abiria waliomo melini si zaidi ya idadi iliyotajwa kwenye cheti cha abiria”.

Kwa mujibu wa takwimu zilizokusanywa na Tume, siku ya tarehe 18/7/2012 MV.Skagit ilipakia watu **447**. Kwa mujibu wa kifungu cha 2(1) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam.5/2006 abiria walikuwa ni **431** mabaharia **8** na watoto chini ya mwaka mmoja **8 (Kiambatisho Nam. 44)**. Idadi hii ni zaidi ya ile iliyoruhusiwa kupitia cheti cha abiria ambao ni 250 (**Kiambatanisho Nam.21**). Maafisa Usalama wa Mamlaka ya Bandari katika bandari ya Dar-es-Salaam wanatakiwa kwa mujibu wa majukumu yao ya kazi (**Kiambatisho Nam. 45**) kuhakikisha abiria wanaoingia katika meli wasizidi idadi ambayo meli imeruhusiwa kubeba kwa mujibu wa cheti chake cha abiria. Kwa siku hiyo Maafisa hawa waliripoti kwamba meli ilibeba abiria 300 na watoto 31 (**Kiambatisho Nam 34**)

Maoni ya Tume

Tume imeona kwamba:

- a) *Omar Mkonje ambae ndiye mfanyakazi wa kampuni ya Seagull Sea Transport aliyekuwepo melini siku ya ajali aliruhusu abiria kuingia melini zaidi ya kiwango kilichoruhusiwa kisheria.*
- b) *Afisa usalama wa bandari ya Dar-es-Salaam kwa uzembe au sababu nyengine yoyote ile aliruhusu meli kuchukuwa abiria zaidi ya kiwango kilichoruhusiwa kisheria.*

4.6 UTAYARISHAJI WA MANIFESTI ZA ABIRIA

Kanuni ya 8(1) ya Kanuni za kuhesabu na Usajili wa Watu waliomo katika Meli ya Abiria, 2011(Kanuni za Tanzania Bara) inaeleza:

“Mmiliki wa meli yoyote ya abiria ambayo itasafiri zaidi ya meli ishirini atafuata masharti ya ziada yafuatayo-

- (a) Atahakikisha kwamba taarifa za kila mtu aliyekuwemo melini zinakusanywa kabla ya meli kuondoka gatini na zitajumuisha-
 - (i) Jina la ukoo;
 - (ii) Majina ya mwanzo;
 - (iii) Jinsia;
 - (iv) Utaifa;
 - (v) Utambulisho wa daraja la umri (kama vile mtu mzima, mtoto) au
 - (vi) Umri au;
 - (vii) Mwaka wa kuzaliwa.

Nakala za manifesti za abiria za MV. Skagit (**Kiambatisho Nam. 33**) kwa siku ya ajali ambazo ziliwasilishwa kwa taasisi tofauti zilikuwa na maandishi, idadi ya watu, na majina tofauti. Aidha, abiria wengi waliandikwa kwa jina moja tu bila ya kuwekewa taarifa zao kikamilifu kama ilivyoagizwa na Sheria.

Maoni ya Tume

Tume imeona kwamba:

- a) *Utaratibu mzima wa kutayarisha manifesti za abiria haukufuatwa.*
- b) *Upo udanganyifu mkubwa unaofanywa katika utayarishaji wa manifesti. Manifesti zilizowasilishwa kwa Tume na taasisi nyingi ama zimeghushiwa au zimetayarishwa baada ya tukio.*

4.7 MABAHARIA WA MELI YA MV.SKAGIT

Tume katika kuliangalia suala la nahodha na mabaharia wa Meli ya MV Skagit imefanya uchunguzi juu ya taaluma na uzoefu, mikataba ya kazi na uvaaji wa sare.

4.7.1 Taaluma na Uzoefu

Kifungu cha 194 (d) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini Nam.5/2006 kinaeleza:

“Mkaguzi iwapo ataridhika na ukaguzi atawasilisha ripoti kwa Mrajis ambayo itakuwa na maelezo yanayoonesha kwamba nahodha, msaidizi nahodha na wahandisi ni watu wenye sifa kama zinavyotakiwa chini ya Sheria hii na kwamba mabaharia wanatosha na wana sifa stahiki.

Katika ripoti ya Mkaguzi ya tarehe 23/11/2011 (**Kiambatisho Nam.14**) ukurasa wa pili, aya (d) inathibitisha kuwa nahodha na mabaharia wengine wa MV.Skagit walikuwa na sifa stahiki.

Tume imefanya utafiti juu ya taaluma na uzoefu wa mabaharia wa MV.Skagit kwa mujibu wa cheti cha uendeshaji salama (safe manning certificate) (**Kiambatisho Nam.16**) kilichotolewa na Mrajis wa Meli Zanzibar na kugundua kwamba:

- a) Nahodha wa MV.Skagit Mussa Makame ingawa alikuwa na uzoefu mkubwa wa masuala ya unahodha kwenye majahazi na maboom lakini alikuwa hana cheti cha umahiri cha daraja la tano (Class V) kama ilivyoelekezwa katika cheti cha uendeshaji salama.
- b) Afisa Mkuu (Chief Officer) wa MV. Skagit alikuwa na cheti cha umahiri kwa daraja la tano (class V) kiwango ambacho kinakubalika kwa mujibu wa Mkataba wa Kimataifa wa Viwango vya Mafunzo ya Mabaharia (STCW 1995 kama ilivyorekebishwa).
- c) Ingawa cheti cha uendeshaji salama (certificate of safe manning) kinaonesha kuwa MV.Skagit lazima iwe na Mhandisi Mkuu (Chief Engineer) lakini siku ya ajali hakuwemo melini. Mhandisi Msaidizi aliyekuwemo melini, Khamis Mbarouk hana sifa za kuwa Mhandisi Msaidizi.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) *Mussa Makame ambae alikuwa nahodha wa MV.Skagit siku ya ajali hakuwa na sifa za unahodha kwa mujibu wa cheti cha uendeshaji salama.*
- b) *Meli ya MV.Skagit siku ya tarehe 18/7/2012 ilifanya safari bila ya kuwa na Afisa Mhandisi (Engineer Officer) kinyume na cheti cha uendeshaji salama wa meli kinavyoelekeza.*

4.7.2 Mikataba ya Ajira kwa Mabaharia

Kifungu cha 100(1) na (3) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini Nam.5/2006 kinaeleza:

“(1) Isipokuwa kama ilivyoielezwa na kifungu cha (5) cha kifungu hiki, makubaliano ya maandishi yafanywe baina ya mtu yeyote anaeajiriwa kama baharia katika meli ya Tanzania Zanzibar na watu wanaomuajiri na yasainiwe na pande zote au kwa niaba”.

(3) Vifungu na muundo wa mkataba wa mabaharia utakuwa wa aina iliyoidhinishwa na Mrajis wa Mabaharia;

Tume imebaini katika meli ya MV.Skagit hakuna hata baharia mmoja aliyeajiriwa kwa utaratibu kama ilivyoielezwa na vifungu vilivyotajwa hapo juu. Kitendo hicho ni kosa lakini hadi sasa hakuna kanuni zilizotungwa kusimamia masuala haya ya ajira.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa

- a) *Kukosekana kwa Mrajis wa Mabaharia kumepelekea baadhi ya mamlaka yake kusimamiwa na Mrajisi wa Meli ambae hana mamlaka hayo kisheria na mara nyengine kupelekea ugumu katika usimamizi wa baadhi ya masharti ya Sheria Nam. 5/2006.*
- b) *Kukosekana kwa Mrajis wa Mabaharia kumepelekea kutolindwa haki na maslahi ya mabaharia hivyo mara nyengine mabaharia kulazimika kupinda sheria kwa maelekezo ya waajiri wao ili kulinda ajira zao.*
- c) *Kukosekana kwa kanuni zinazosimamia uajiri wa mabaharia kumepelekea uajiri kufanyika kinyume cha Sheria.*

4.7.3 Uvaaji wa Sare kwa Mabaharia

Kanuni ya 124(1) ya Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008 inaeleza:

“Mtu yeyote aliyeajiriwa kama baharia, awapo melini kikazi, atavaa sare ambazo ni safi na nadhifu.”

Kwa mujibu wa maelezo ya watu walionusurika na ajali ya MV.Skagit, imebainika kuwa siku ya ajali mabaharia waliokuwemo kazini melini hawakuvaa sare.

Maoni ya Tume

- (a) Tume imeona kuwa mabaharia walitenda kosa chini ya kanuni ya 124(1) ya Kanuni za Usalama wa Vyombo vya Baharini, 2008 kwa kushindwa kuvaa sare. Jambo hili lilipelekea kutoweza kutambuliwa na abiria hivyo kukosa msaada wakati wa ajali.
- (b) Mmiliki wa meli alifanya kosa la kutowapa sare mabaharia wa meli ya MV.Skagit.

4.8 WAJIBU WA KUTOA TAARIFA NA UOKOZI

4.8.1 Wajibu wa Nahodha Kutoa Taarifa na Kuokoa Maisha Wakati wa Hatari.

Kifungu cha 167 (1) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini Nam.5/2006 kinaeleza:

“Nahodha wa meli yoyote ya Tanzania Zanzibar atayekutana na hatari yoyote katika safari ambayo imetajwa katika kijifungu cha (2) cha kifungu hiki atatuma taarifa hiyo kwa njia yoyote ya mawasiliano aliyonayo kwa mamlaka husika iliyo nchi kavu na taarifa hiyo itumwe kwa meli zilizo karibu kadri iwezekanavyo.”

Tume imebaini kuwa meli ya MV.Skagit ilikuwa katika hali ya dharura kwa kitambo lakini Nahodha hakutoa taarifa ya dharura wala kuwatarisha abiria kwa dharura (Rejea mwenendo wa mahojiano).

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) Nahodha alishindwa kufanya maamuzi sahihi ya kuokoa maisha ya abiria na chombo kulingana na dhamana yake wakati muda ulikuwepo wa kutosha wa kufanya hivyo.
- b) Nahodha wa meli ya MV.Skagit alishindwa kutoa taarifa ya hali ya hatari kwa vyombo husika ili kupatiwa msaada na hakuwajuilisha abiria ili kujiandaa na hali ya hatari jambo ambalo lingeweza kupunguza madhara .

4.8.2. Uokozi Melini

Kwa mujibu wa maelezo ya watu walionusurika na ajali, wakati meli inapata dharura hawakuarifiwa juu ya hali hiyo badala yake waliambiwa watulie na baadae meli ilipinduka. Aidha, Tume imebaini kuwa wakati hali ikiendelea kuwa mbaya hakukuwa na mpango wowote wa uokozi wa abiria.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa nahodha na mabaharia walishindwa kabisa kutoa msaada kwa abiria.

4.9 CHANZO CHA AJALI

Kwa mujibu wa Ripoti ya mamlaka ya hali ya hewa iliyopatikana Dar es Salaam kupitia barua kumbukumbu nam. TMAC/3032/1 ya tarehe 10/8/2012 inaeleza kuwa hali ya mawimbi ilikuwa ya kawaida na upepo ulikuwa wa wastani (**Kiambatanisho Nam.30**). Hata hivyo maelezo ya watu walionusurika na ajali, baadhi ya mabaharia wa MV.Skagit , nahodha wa meli ya MV. Kilimanjaro III pamoja na maelezo ya watu walioshiriki katika uokozi siku ya ajali hali ya hewa ilikuwa mbaya na bahari ilikuwa na mawimbi makubwa. Aidha, ripoti ya Mamlaka ya Hali ya Hewa iliyopatikana Zanzibar kupitia barua kumbukumbu TMA/ZNZ/ZO/C.5203 ya tarehe 24/8/2012 (**Kiambatisho Nam. 31**) ilieleza kuwa wakati wa mchana siku ya tarehe 18/7/2012 bahari ilikuwa na upepo na mawimbi makubwa.

Kwa mujibu wa maelezo ya watu walionusurika na ajali MV.Skagit wakati inapata ajali ilikuwa katika mwendo wa kasi kulinganisha na hali ya hewa ya siku ile. Aidha, nahodha alipohojiwa na Tume alieleza kuwa siku ya ajali wakati akiwa maeneo ya karibu na eneo la Chumbe alikuwa akisafiri kwa kasi ya *knots* 16.

Kanuni za *International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972* au "Rules of the Road" zilizotolewa na Shirika la Kimataifa la Usafiri wa Majini (IMO) Kanuni ya sita (6) inaeleza:

Katika kuamua mwendo salama mambo yafuatayo ni miongoni mwa mambo yatakatyozingatiwa:

(a) Kwa vyombo vyote:

(v) hali ya upepo, bahari na mawimbi na ukaribu ya majanga ya baharini;

Tume imebaini kuwa nahodha wa MV.Skagit hakuwa na sifa na uwezo kwa mujibu wa sheria na kanuni. Kukosa sifa na uwezo kulipelekea nahodha kushindwa kukabiliana na hali ya upepo na mawimbi jambo ambalo lilipelekea meli kupinduka. Nahodha alipohojiwa na Tume alieleza kuwa siku ya ajali alikuwa akisafiri kwa kasi ya *knots* 16 na aliongeza kuwa huo ni mwendo wa kawaida kwa meli yake. Tume inaona kuwa kutokana na hali ya upepo mkali na mawimbi makubwa nahodha alipaswa kupunguza mwendo na kubadilisha mwelekeo ili kuweza kuyapanda mawimbi kiusalama.

Kwa mujibu wa cheti cha abiria kilichotolewa tarehe 19/2/2012 MV. Skagit iliruhusiwa kuchukua abiria 250 (**Kiambatisho Nam.21**) lakini siku ya ajali meli ilikuwa imebeba watu 447 ambapo kutokana na muundo wa

meli kuwa na viti vingi juu wengi wao walikuwa wamekaa sehemu hiyo ya juu na wakati wa mtafuruku waliokuwa chini walikimbilia juu jambo ambalo nalo lilichangia meli kuyumba zaidi na kupinduka.

Muundo wa meli ya MV.Skagit ni kwamba sehemu iliyo juu ya bahari (free surface) ilikuwa ni kubwa sana kulinganisha na sehemu ya meli iliyo majini (draft). Jambo hili lilipelekea meli kushindwa kuhimili kusafiri katika bahari kuu kutokana na mawimbi na upepo wa siku ya ajali na hatimae kupinduka.

Maoni ya Tume

Tume imeona kwamba meli ya MV.Skagit ilizama kutokana na sababu zifuatazo:

- a) *Upepo mkali na mawimbi makubwa.*
- b) *Muundo wa meli ulioruhusu abiria wengi kukaa juu jambo lililoharibu wizani (stability) ya meli.*
- c) *Mwendo mkali kulinganisha na hali ya hewa ya siku ya tukio na muundo wa chombo.*
- d) *Nahodha kukosa sifa za kuendesha chombo hicho na kutokuwa na uwezo wa kukabiliana na dharura alizokutana nazo.*
- e) *Abiria kuwa wengi kuliko idadi iliyoruhusiwa kisheria na kitendo cha abiria kuhamahama kutoka sehemu ya chini kwenda juu.*

4.10. VIFAA VYA KUOKOLEA MAISHA MELINI

Kanuni ya 71(7) ya Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008 inaeleza:

“Makoti ya kuokolea maisha yawekwe sehemu ambayo yatafikiwa kirahisi na sehemu yalipowekwa ioneshwe wazi wazi...”

Maelezo kama haya pia yanatolewa na kanuni ya 7 Sura ya Tatu aya ya 2.2 ya Mkatiba wa Kimataifa wa Kuokolea Maisha Baharini (SOLAS 1974) kama ulivyorekebishwa.

Kanuni ya 72(11) ya Kanuni za Usalama wa Vyombo, 2008 inaeleza:

“Kwa meli ya abiria na meli ya abiria na mizigo maelekezo juu ya matumizi ya makoti ya kuokolea maisha yatatolewa kabla au mara tu baada ya kuanza safari.”

Maelezo kama haya pia yanatolewa na kanuni ya 19 Sura ya Tatu aya ya 2.2 ya Mkatiba wa Kimataifa wa Kuokolea Maisha Baharini (SOLAS 1974)

Katika meli ya MV. Skagit makoti ya kuokolea maisha yalihifadhiwa ndani ya masanduku ambayo juu palikuwa na viti vya kukalia abiria.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa

Mabaharia wa MV. Skagit walifanya makosa kushindwa kuwafahamisha abiria sehemu yalipohifadhiwa makoti na jinsi ya kuyatumia.

4.11 URATIBU WA MAAFA NA SHUGHULI ZA UOKOZI

4.11.1 Taasisi Inayoratibu Maafa.

Idara ya maafa ndiyo mamlaka inayoratibu suala zima la maafa Zanzibar. Aidha, Mkurugenzi wa Idara ya maafa alipohojiwa na Tume alieleza kuwa Idara inakabiliwa na changamoto nyingi ambazo kwa kiasi kikubwa zinachangia kuzorotesha utendaji wa Idara. Miongoni mwa changamoto ni ukosefu wa wataalamu, ukosefu wa vifaa vya kutendea kazi na uhaba wa fedha. Mkurugenzi aliendelea kueleza kuwa Idara ya maafa ndio inayopaswa kuratibu suala zima la maafa na kutoa taarifa kwa vyombo husika ili kukabiliana na maafa .

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa

- a) *Watendaji wanaongoza baadhi ya vitengo vya idara ya maafa hawana sifa na taaluma jambo linalopelekea idara kushindwa kutekeleza majukumu yake kiufanisi.*
- b) *Idara ya Maafa haina mfumo wa mawasiliano jambo ambalo linapelekea kushindwa kupokea na kusambaza taarifa za maafa.*
- c) *Idara ya maafa inakabiliwa na tatizo la uhaba wa vitendea kazi.*
- d) *Muundo wa Idara haujakamilika na majukumu yake pia hayapo wazi.*

4.11.2 Kasoro Katika Shughuli za Uokozi

Katika shughuli ya uokozi kulijitokeza kasoro zifuatazo:

4.11.2.1 Mfumo wa Mawasiliano wa Taarifa ya Ajali na Utayari

Taarifa ya ajali ilitakiwa itolewe mapema na nahodha wa meli kwa taasisi husika kwa utaratibu unaoeleweka mara tu dharura ilipotokea ili kuhakikisha kwamba waokozi wanafika mapema katika eneo la tukio na kutoa msaada haraka iwezekanavyo. Aidha, pamoja na kwamba taarifa za kuzama kwa meli zilifika mapema kwa mamlaka husika kupitia Nahodha wa Kilimanjaro III lakini shughuli ya uokozi ilichelewa kuanza kutokana na kukosekana utayari kwa mamlaka zinazohusiana na uokozi.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) *Nahodha alishidwa kutoa taarifa ya ajali kwa taasisi husika.*
- b) *Ingawa Nahodha wa Kilimanjaro III alitoa taarifa ya dharura ya kuzama kwa MV.Skagit kwa wakati waokozi walichelewa kufika katika eneo la ajali kutokana na tatizo la utayari katika shughuli za uokozi.*
- c) *Vifaa vya mawasiliano vya idara ya maafa havijaunganishwa na distress channel ili kuweza kuwasiliana na vyombo vya uokozi wakati wa maafa.*

4.11.2.2 Mfumo wa Uongozi wa Shughuli ya Uokozi

Katika shughuli ya uokozi inatakiwa kuwe na utaratibu wa kuwa na uongozi ambao ndio utakaokuwa na mamlaka ya kutoa maelekezo ya nini kifanyike na utekelezaji wake kusimamiwa ipasavyo.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

- a) *Katika uokozi wa ajali ya meli ya MV.Skagit hakukuwa na mfumo maalum wa kutoa maelekezo na miongozo kwa waokoaji.*
- b) *Meli yenyewe haikuchukuwa jitihada za kuokoa abiria waliokuwemo.*

4.11.2.3 Mpango wa Dharura wa Kukabiliana na Ajali

Katika uokozi kunahitajika kuwepo na sera au mpango maalum ambao utahitajika kutekelezwa ipasavyo na taasisi kamili na yenye vifaa vya kutosha vya mawasiliano na vile vya kusaidia kwenye utafutaji kama helikopta.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa sera ya Maafa iliyopo haifahamiki na wengi na haijatekelezwa ipasavyo. Vile vile hapana mpango maalum wa dharura katika kukabiliana na ajali ambako kumesababisha taasisi zilizopo kutokuwa na uwezo wa kutosha kukabiliana na ajali.

4.11.2.4 Zana na Vifaa vya Uokozi.

Tukio la ajali ya MV Skagit lilikabiliwa na tatizo la ukosefu wa vifaa na zana za uokozi. Baadhi ya taasisi na makundi mbali mbali yalioshiriki katika uokozi hayakuwa na vifaa na zana muhimu. Vifaa, kama vile makoti ya kuokolea maisha, vifaa vya huduma ya kwanza pamoja na mashuka ya kufunikia watu walionusurika na ajali yalichelewa kufika katika eneo la tukio.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa zana na vifaa vya uokozi havitoshelezi na hapakuwa na mpangilio maalum wa kuvifikisha katika eneo la tukio.

4.12 ULIPAJI WA FIDIA

Katika kufanya uchunguzi juu ya suala la fidia, Tume imezingatia mambo yafuatayo:

- a) Mamlaka yenye wajibu wa kulipa fidia
- b) Mamlaka yenye haki ya kudai fidia.
- c) Utaratibu wa kudai fidia, na kiwango cha fidia

4.12.1 Mamlaka Yenye Wajibu wa Kulipa Fidia

Kampuni ya Seagull Sea Transport ambayo ndiyo mmiliki wa MV.Skagit inapaswa kulipa fidia kwa maafa yaliyotokana na ajali ya kuzama kwa meli ya MV.Skagit.

Kifungu cha 394 cha Sheria ya Usafiri wa Baharini Nam.5/2006 kinaeleza :

"Wamiliki wa meli watawajibika kwa maafa ya kuumia au vifo vya abiria na uharibifu au upotevu wa mizigo uliotokea wakati wa safari maafa hayo yakiwa yamesababishwa na uzembe au makosa ya wafanyakazi, mawakala au wamiliki wa meli wenyewe".

Tume imegundua kuwa pamoja na sababu nyengine ajali ya MV Skagit ilitokana na nahodha kushindwa kukabiliana na hali ya bahari kutokana na kukosa sifa na ujuzi wa kinahodha kama ilivyoelezwa katika aya ya 4.9 ya ripoti hii.

4.12.2 Mamlaka Yenye Haki ya Kudai Fidia

Sheria ya Usafiri wa Baharini Nam.5/2006 kifungu cha 406(1) kinaeleza kuwa waathirika hawataweza kuanzisha shauri la kudai fidia baada ya kupita miaka miwili tokea tarehe ya tokeo la ajali. Tume imegundua kuwa wananchi wengi uwelewa wao ni mdogo sana juu ya kufuatilia haki zao kisheria, na pia hawana fedha za kumudu uendeshaji wa kesi. Kwa mfano, tarehe 12/9/2011 ilitokea ajali ya MV.Spice Islander I na kupoteza maisha ya watu wengi, wengine kuumia na wengine kupoteza mali zao. Lakini ni mwaka mmoja hivi sasa wathirika wa ajali hiyo hawajadai bima wala kufungua kesi Mahakamani kudai fidia.

Katika nchi nyengine yanapotokea majanga yenye kusababisha maafa makubwa na kuonekana kwamba wananchi watahondwa kudai fidia ama kutokana na muamko mdogo wa kisheria au sababu nyenginezo, Serikali huingilia kati na kusimamia suala la madai ya fidia kwa niaba ya waathirika hao.

Mfano mwaka 1984 nchini India kulitokezea janga la kuvuja kwa gesi ya sumu katika kiwanda cha mbolea kilichopo Bhopal na kusababisha vifo vya watu wengi na wengine kubakia vilema. Kwa kutambua hali za wananchi wa India na athari zilizosababishwa na janga hilo, Serikali ya India ilipitisha Sheria ya Bhopal Gas Leak Disaster Act, 1984 iliyoipa uwezo Serikali kusimamia madai ya waathirika wa janga hilo.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa

- a) *Watu wengi walioathirika na ajali ya kuzama kwa MV.Skagit uelewa na uwezo wao ni mdogo wa kufuatilia suala la kudai fidia kisheria.*
- b) *Kuna umuhimu kwa Serikali ya Mapinduzi ya Zanzibar kulisimamia suala la kudai fidia kwa niaba ya wananchi.*
- c) *Wamiliki wa meli kutakiwa kulipa fidia ya maafa yaliyotokana na ajali ya meli yao kutatoa funzo kwa wengine kuwa makini.*

4.12.3 Utaratibu wa Kulipa Fidia na Kiwango cha Fidia

Tume katika kufanya uchunguzi wake juu ya utaratibu wa kulipa fidia na kiwango cha ulipaji fidia imeangalia vifungu vya 57, 392(1), 398 na 400(1) vya Sheria ya Usafiri wa Baharini nam.5/2006.

Kifungu cha 57 kinaeleza wajibu wa mmiliki wa meli kuwa na bima ya mabaharia, mizigo na abiria kama ifuatavyo:

- (1) Kila meli ya Tanzania Zanzibar itakuwa na bima dhidi ya hatari ya upotevu au uharibifu kwa mtu wa tatu, na hususa:
 - (a) Kuhusiana na dhima ya mmiliki wa meli kwa mabaharia chini ya kifungu chochote cha Sehemu ya VII.
 - (b) Madai kuhusiana na upotevu au uharibifu wa mizigo wowote uliokuwemo melini.
- (2) Kila meli ya Tanzania Zanzibar itakuwa na bima kwa ajili ya kila abiria aliemo melini.

Kifungu cha 398(1) kinatoa tafsiri ya neno abiria kwa mujibu wa sehemu ya 21 ya Sheria ambayo inahusiana na suala zima la dhima waliyokuwa nayo wamiliki wa meli katika kulipa fidia kwa abiria na mizigo wanayoichukua kwenye vyombo vyao:

“abiria” maana yake ni mtu yeyote aliyepakiwa kwenye meli :

- (a) Chini ya mkataba wa uchukuzi, au
- (b) ambae, kwa ridhaa ya mchukuzi, anaambatana na chombo au wanyama walio hai ambao wako chini ya mkataba wowote kwa ajili ya uchukuzi wa bidhaa.

Kifungu cha 398(1)(a) kinaeleza:

- (1) Kuhusiana na kikomo cha wajibu wa mmiliki wa meli kwa kifo au kupata maumivu ya mwili, taratibu zifuatazo zitatumika:-
 - a) kwa masharti ya aya(b), (c) na (d) za kifungu hiki dhima kwa kifo au maumivu ya mwili kwa abiria hayatozidi “special drawing rights” 6,666 kwa safari.

Kifungu cha 400(1) kinaelezea ubadilishaji (conversion) wa *special drawing rights* kama hivi ifuatavyo:

“Kwa madhumuni ya kubadilisha kutoka *special drawing rights* kwenda kwenye dola za Kimarekani, viwango vilivyotajwa katika vifungu vya 398 na 399 vya Sheria hii, ambavyo kutokana na vifungu hivyo hukumu imetolewa , *special drawing right* moja itachukuliwa sawa na jumla ya kiwango kwa dola za kimarekani kama Shirika la Fedha Ulimwenguni lilivyopanga kuwa ni sawa na special drawing right moja kwa:-

- a) siku ambayo hukumu imetolewa; au
- b) kama hakuna kiwango kilichopangwa kwa siku hiyo, siku ya mwisho kabla ya siku hiyo, ambayo kiwango kimepangwa.

Kama ilivyoielezwa katika Kifungu cha 57 hapo juu, jukumu la kukata bima ni la mmiliki wa meli. Kampuni ya Seagull Sea Transport ambayo ndiyo mmiliki wa Meli ya MV Skagit imekata bima ya mwaka mmoja kuanzia tarehe 10/11/ 2011 hadi 9/11/ 2012 kutoka kwa kampuni ya PRIZE INSURANCE LTD ambayo ni wakala wa kampuni ya bima iitwayo Maxinsure (Tanzania) Limited kwa ada ya USD 31,500 kwa mwaka kwa ajili ya meli mbili (MV.Kalama na MV.Skagit) **(Kiambatisho Nam.46)**. Mkataba huo wa bima umetaja mambo yanayolindwa pamoja na kikomo cha fidia (ceiling of compensation) kwa kila jambo kama ilivyoainishwa katika jadwali lililopo hapo chini:

JADWELI LA BIMA

No.	Subject Matter Insured	Sum insured USD	Premium USD	Excess
	Marine Hull&Machinery	700,000.00	14,000.00	USD 30,000- for each and every loss N/A
	Third Party Liability	40,000.00	500.00	N/A
	Passenger legal liability maximum @ USD 500 – per passenger	100,000.00	1,250.00	N/A

Ukomo wa bima kwa abiria wote ni USD 100,000.00. Kwa kuwa cheti cha abiria kinaruhusu meli kuchukuwa abiria 250 (**Kiambatisho Nam.21**) hii inamaanisha kuwa kila abiria amekatiwa bima kwa fidia ya USD 400 tu.

Kikomo cha ukomo wa dhima ya kulipa fidia kwa mmiliki wa meli kwa mujibu wa kifungu cha 398 cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Sheria Nam.5/2006 kama ilivyoelezwa hapo juu ni *special drawing rights* (SDR) 6,666. Viwango vya *special drawing rights* vinapangwa na kubadilika karibu kila siku ya kazi na Shirika la Fedha Ulimwenguni (IMF) kwa kutiwa thamani na fedha mbali mbali za dunia ikiwemo Dola ya Kimarekani.

Kwa maana hiyo iwapo suala hili litafikishwa Mahkamani na mmiliki akaonekana kuwa na wajibu wa kuwalipa abiria kwa kigezo kilichowekwa na Sheria, Mahkama itamwamuru kuwalipa kwa kila abiria aliyefariki au kuumia si zaidi ya SDR 6,666. Kwa tarehe 12/9/2012 Dola 1 ya Marekani ilikuwa ni sawa SDR 0.648977. Hivyo SDR 6,666 ni sawa na dola za kimarekani 10,271 au Shilingi za Kitanzania 15,991,941.

Utafiti wa Tume umegundua kwamba katika ajali mbili kubwa zilizowahi kutokea duniani viwango vya ulipaji fidia vilivyopendekezwa ama kuahidiwa kulipwa vilikuwa tofauti. Ajali ya kwanza iliyohusisha meli ya Dona Paz iliyotokea nchini Philipines mwaka 1981 na kuuwa watu wanaokisiwa kufikia 4000, kampuni iliyokuwa ikimiliki meli hiyo ilikubali kulipa kwa kila abiria aliefariki Dola za Kimarekani 472. Katika ajali ya pili iliyotokea mwaka 2002 nchini Senegal iliyohusisha meli ya MV Le Joola na kuuwa watu 1863, Serikali ya nchi hiyo ambayo ndio iliyokuwa mmiliki meli hiyo iliahidi kuwalipa kwa kila mtu aliefariki Dola za Kimarekani 22,000.

Maoni ya Tume

Tume imeona kuwa:

Kukosekana kwa mfumo wa kisheria unaoweka kiwango cha chini cha bima kwa kila abiria kunapelekea wamiliki wa meli kuweka kiwango kidogo sana cha bima kwa abiria.

SEHEMU YA TANO

MAPENDEKEZO NA HITIMISHO

5.1 MAPENDEKEZO

Katika uchunguzi uliozingatia sheria, kanuni, taratibu na miongozo ya kitaifa na kimataifa inayosimamia usafiri wa baharini, Tume imegundua wahusika mbali mbali ambao kwa namna moja au nyengine wamehusika na ajali ya kuzama kwa meli ya MV. Skagit.

Hivyo katika kuhakikisha kuwepo umakini na uwajibikaji wa hali ya juu kwa wamiliki wa vyombo vya usafiri wa baharini na watendaji wa taasisi zinazosimamia suala hili Zanzibar na Tanzania kwa jumla na ili kupunguza au kuepusha kabisa ajali za mara kwa mara kwa vyombo vya usafiri wa baharini, Tume inatoa mapendekezo kama ifuatavyo:

5.1.1 Hatua za Kisheria na Kinidhamu kwa Wahusika

Tume inapendekeza watu wafuatao wachukuliwe hatua za kisheria na kinidhamu kwa makosa mbali mbali yaliyoelezwa ambayo yalichangia kutokea kwa ajali hii. Wahusika wenyewe na hatua zinazopendekezwa ni kama ifuatavyo;

1. Mmiliki wa MV. Skagit, ambaye ni Mkurugenzi Mkuu wa Kampuni ya Seagull SeaTransport, Said Abdul-rahman Juma, achukuliwe hatua za kisheria kwa kushtakiwa kwa:
 - i. Kufanya biashara ya usafiri wa baharini kwa kutumia chombo ambacho hakikusajiliwa kwa mujibu wa Sheria ya Usafiri wa Baharini Zanzibar, nam. 5/2006 ambayo katika kifungu cha 31 imeweka sharti la kusajili meli pale ambapo hati ya mauziano (bill of sale) inapokuwa imehaulishwa kutoka kwa mmiliki wa awali kwenda kwa mmiliki mpya. Sharti hili kama ilivyoonyeshwa kwenye Sehemu ya Nne ya ripoti hii halikutimizwa.
 - ii. Kufanya biashara ya usafiri wa baharini kwa kutumia chombo ambacho hakikutimiza masharti ya ukaguzi kwa mujibu wa Sheria ya Usafiri wa Baharini Zanzibar, Nam. 5/2006. Masharti yaliyowekwa katika vifungu vya 192 na 194

vya Sheria hiyo yameonekana kutotimizwa ipasavyo kwa kuwa na kasoro mbili kubwa ambazo ni; Kutokamilika kwa *stability booklet* ya chombo kwa kukosekana ripoti inayokamilisha wizani wa meli (inclination experiment report) na kuwa na nahodha aliyekosa sifa za kupewa dhamana hiyo kwa kukosa cheti cha umahiri (certificate of competency).

- iii. Kumuajiri Mussa Makame Mussa kuwa Nahodha wa chombo bila ya kuwa na cheti cha umahiri cha daraja la tano (Class V) ambacho kingemuwezesha kuwa na sifa ya kupewa dhamana hiyo. Kwa maoni ya Tume jambo hili limechangia kwa kiwango kikubwa kutokea kwa ajali kwa vile Nahodha hakuwa na ujuzi wa kuifanya kazi hiyo ambao ungelimuwezesha kuchukua maamuzi sahihi na kuepusha ajali.
- iv. Kuruhusu meli yake kusafiri hali ya kuwa si salama (unsafe ship) kwa kutokuwepo Mhandisi Mkuu na badala yake kuwepo Mhandisi Msaidizi asiye na sifa za kuwa na dhamana hiyo, jambo ambalo ni kosa kwa mujibu wa kifungu cha 321 (1) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam. 5/2006.
- v. Kuruhusu meli yake kupakia idadi ya abiria wengi zaidi kuliko ile iliyoainishwa kwenye cheti chake cha abiria (passenger certificate) ikiwa ni kinyume na sharti la kifungu cha 211 cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam 5/2006. Tume imegundua siku ya ajali MV. Skagit ilikuwa imepakia abiria 431 wakati cheti chake kinairuhusu kupakia abiria 250.
- vi. Kuajiri mabaharia bila ya kuwapa mikataba ya ajira ikiwa ni kinyume na masharti ya kifungu cha 100(1) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini Zanzibar, Nam. 5/2006.

2. Nahodha wa MV. Skagit, Makame Mussa Makame, achukuliwe hatua za kisheria kwa kushtakiwa kwa:
 - i. Kuendesha meli ya MV. Skagit huku akiwa hana cheti cha umahiri (certificate of competency).
 - ii. Kushindwa kuwaandaa abiria wake kujiokoa wala kutoa taarifa ya dharura (distress call) kwa vyombo vinavyohusika baada ya kuona meli yake ipo kwenye hatari ya kuzama, ikiwa ni kinyume na sharti la kifungu cha 167(1) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Zanzibar, nam. 5/2006.
 - iii. Kuendesha meli hali ya kuwa si salama (unsafe ship) kwa kutokuwepo Mhandisi Mkuu na badala yake kuwepo Mhandisi Msaidizi asiye na sifa za kuwa na dhamana hiyo, jambo ambalo ni kosa kwa mujibu wa kifungu cha 321 (1) cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam. 5/2006.
 - iv. Kuruhusu meli yake kupakia idadi ya abiria kubwa zaidi ya ile iliyoainishwa kwenye cheti cha abiria (passenger certificate) ambayo ni 250 na badala yake kupakia abiria 431 jambo ambalo ni kinyume na kifungu cha 211 cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Zanzibar, nam 5/2006.
3. Kutokana na matendo yao kuwa karibu mno na sababu zilizopelekea kutokea kwa ajali hii, Tume inapendekeza Mmiliki na Nahodha wa chombo washtakiwe kwa kosa la kusababisha vifo kutokana na uzembe.
4. Meneja wa Kampuni ya Seagull Sea Transport, Dar-es-Salaam, Omar Hassan Mkonje, achukuliwe hatua za kisheria kwa kushtakiwa katika mamlaka husika kwa kutosimamia vyema suala la kuhesabu abiria na kutayarisha manifesti ya abiria ikiwa ni kinyume na kanuni ya 4 na 5 za Kanuni ya Kuhesabu na Usajili wa Abiria Waliomo Melini, 2011 inayotumika Tanzania Bara na kupelekea MV. Skagit kupakia abiria zaidi ya idadi inayoruhusiwa kwa mujibu wa cheti chake cha abiria.

5. Aliyekuwa Mkaguzi wa Meli na Kaimu Mrajis wa Meli kutoka ZMA, Juma Seif Juma, achukuliwe hatua za kinidhamu kwa kuisajili meli ya MV. Skagit na kuipatia cheti cha usajili wa muda (provisional certificate of registry) pamoja na cheti cha usajili wa kudumu (certificate of registry) bila ya kufuata masharti ya usajili yaliyowekwa katika kifungu cha 31 cha Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam. 5/2006 ambapo meli hiyo ilisajiliwa bila ya hati ya mauziano (bill of sale) kuhaulishwa kwa kampuni ya Seagull Sea Transport.

6. Mkaguzi wa Kujitegemea, Capt. Saad Shafi Adam, achukuliwe hatua za kinidhamu ikiwa ni pamoja na kufutwa uteuzi wake wa kuwa Mkaguzi wa Meli (surveyor) anaetumiwa na ZMA, kwa kutoa mapendekezo ya kusajiliwa meli ya MV. Skagit baada ya kuifanyia ukaguzi ambao haukufuata masharti ya vifungu vya 192 na 194 vya Sheria ya Usafiri wa Baharini, nam. 5/2006. MV. Skagit ilisajiliwa kwa mapendekezo yake bila ya kukamilika ripoti ya wizani.

7. Maafisa Usalama wa Bandari ya Dar-es-Salaam, Johari Mikidadi Ndumbati na Peter Ndimbwa Mwasi wachukuliwe hatua za kinidhamu, kwa kushindwa kudhibiti uingiaji wa abiria katika meli ya MV. Skagit siku iliyopata ajali ikiwa ni kinyume na majukumu yao ya kazi. Tume imegundua kwamba siku hiyo MV. Skagit ilipakia jumla ya abiria 431 ambao ni zaidi ya abiria 250 kama ilivyo katika cheti chake cha abiria kinachotambuliwa na ZMA na pia cheti cha abiria 380 ambacho SUMATRA na Mamlaka ya Bandari wanakifahamu.

5.1.2 Mapendekezo ya Kuimarisha Sheria na Kanuni za Usafiri wa Baharini

Katika kupendekeza hatua za kuchukua ili kuimarisha sheria pamoja na kanuni zinazoongoza masuala ya usafiri wa baharini Zanzibar, Tume inapendekeza kama ifuatavyo:

- i. Sheria ya Usafiri wa Baharini, nam. 5/2006 ifanyiwe marekebisho katika vifungu vifuatavyo:
 - (a) Kifungu cha 7(8) ambacho kinatoa fursa ya kuwepo mbadala (alternative) kwa Mkurugenzi wa Mamlaka ya Usafiri wa Baharini Zanzibar kuteuliwa pia kuwa Mrajis wa Meli na Mrajis wa Mabaharia kifutwe. Badala yake vifungu vya 7(2) na (3) vibakie bila ya kuwa na mbadala wowote ili kuzitenganisha na kuondoa uwezekano wa nafasi hizi muhimu kushikiliwa na mtu mmoja. Tume imegundua kuwepo kwa kifungu hiki ni moja ya chanzo cha Mamlaka ya Usafiri wa Baharini Zanzibar kukosa uongozi imara.

- (b) Kifungu cha 207(2) kifanyiwe marekebisho kwa kuondolewa neno “*may*” na badala yake kuwekwa “*shall*” ili kumpa Mrajis wa Meli uwezo kamili wa kutaka cheti chochote kilichotolewa kwa meli iliyosajiliwa Zanzibar baada ya kumaliza muda wake au kufutwa kirejeshwe kwa Mamlaka. Tume imegundua kwamba kutokuwepo ulazima huo ndiko kulikopelekea mmiliki wa MV. Skagit kuweza kutumia vyeti viwili tofauti vya abiria (passenger certificate) Zanzibar na Bara kwa wakati mmoja.
- ii. Kuwekwe utaratibu wa kisheria utakaowalazimisha wafanyabiashara ya usafiri wa baharini kuwa na utaratibu wa kuuza tiketi za safari pamoja na kutengeneza orodha za wasafiri (manifest) kwa njia ya elektroniki (computerised). Tume imegundua kwamba matatizo ya kughushi ama kutengeneza manifesti za abiria zisizo sahihi unasababishwa kwa kiwango kikubwa na utaratibu huu kufanywa kwa mkono (manual).
- iii. Kwa kuwa biashara ya meli huwa inakabiliwa na hatari (risks) nyingi Tume inapendekeza kuwekwe utaratibu wa kisheria utakaoinisha kiwango cha chini cha mtaji wa kampuni inayoendesha biashara ya usafiri wa baharini iwe ni Tsh. bilioni tatu ili kuiwezesha kampuni kumudu majukumu ya kifedha yanapotokezea maafa.
- iv. Kuwekwe utaratibu wa kisheria utakaolazimisha uongozi (management) wa kampuni inayoendesha biashara ya usafiri wa baharini kuwa na wataalamu wa masuala ya usafiri wa baharini.
- v. Pamoja na kuwepo kwa Kanuni za Kuhesabu na Usajili wa Watu Waliomo katika Meli ya Abiria , 2011 kwa upande wa Tanzania Bara, Tume inapendekeza pia kuwepo na utaratibu maalum wa kisheria utakaongoza suala zima la uuzaji wa tiketi.
- vi. Kuhusu suala la utaratibu wa kisheria katika ulipaji wa fidia, Tume inapendekeza kama ifuatavyo:
- (a) Kuwekwe utaratibu wa kisheria utakaoiwezesha Serikali kusimamia madai ya fidia kwa niaba ya watu walioathirika na maafa.

- (b) Kuwekwe utaratibu wa kisheria utakaoweka kiwango cha chini (minimum amount) cha bima kwa ajili ya abiria. Hii ni kwa sababu utaratibu uliopo unatoa mwanya kwa wamiliki wa vyombo vya baharini kuweka viwango vidogo mno vya bima.

5.1.3 Mapendekezo ya Namna ya Kuimarisha Usafiri wa Baharini

Pamoja na mapendekezo ambayo yametolewa kwenye ripoti ya ajali ya MV. Spice Islander I Tume imegundua kwamba utekelezaji wa mapendekezo hayo unakwenda pole pole na mengi bado hayajatekelezwa. Hivyo ili kuimarisha sekta ya Usafiri wa Baharini Tume inasisitiza kuwepo na utekelezwaji wa haraka wa mapendekezo hayo.

Pamoja na hilo Tume inapendekeza kwa Serikali kuchukua hatua zaidi katika kuimarisha na kuipa hadhi inayostahiki Mamlaka ya Usafiri wa Baharini Zanzibar (ZMA) ili iweze kujiendesha yenyewe kama Mamlaka kamili kwa kuweza kudhibiti na kuyatumia baadhi ya mapato inayoyaingiza kutokana na kodi zinatozwa kisheria.

Tume inapendekeza Mamlaka hiyo ichukue kwa haraka hatua zifuatazo:

- i. Kutengeneza kanuni zote muhimu za Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam. 5/2006 na kusimamia ipasavyo utekelezaji wake.
- ii. Kuweka mipango maalum ya kuzidisha mashirikiano na kuainisha maeneo ya mashirikiano na Mamlaka ya Usafiri wa Baharini na Nchi Kavu ya Tanzania Bara (SUMATRA) ikiwa ni pamoja na kubadilishana taarifa muhimu za usajili wa meli na taratibu nyenginezo za usafiri wa baharini baina ya Zanzibar na Tanzania Bara.
- iii. Kutafuta wataalamu wa kutosha, wenye ujuzi, uzoefu na sifa stahiki katika fani mbali mbali kama vile ukaguzi wa meli, ubaharia, usimamizi na udhibiti wa usalama wa abiria wanaopanda vyombo vya usafiri wa baharini na pia kusomesha wale waliopo.
- iv. Kuwapatia wafanyakazi wake hasa wakaguzi na maafisa usalama wa meli mafunzo stahiki kila baada ya muda ili waweze kwenda sambamba na mabadiliko ya teknolojia.

- v. Kuanzisha muundo rasmi wa Mamlaka (organisation structure) ili kuwa na uongozi unaofahamika na imara pamoja na mfumo wa utumishi (scheme of services) utakaowawezesha kuwalipa vizuri watendaji wake.
- vi. Kuendelea kuwaeilimisha wenye meli kufahamu majukumu yao katika biashara hii ya kusafirisha abiria na mizigo kwa njia ya bahari, kwa kuwaeleza umuhimu wa kununua meli zilizo nzima, salama na zenye viwango vinavyokubalika ,kuendesha biashara ya usafiri wa baharini kwa kuzingatia sheria na kanuni pamoja na kuajiri wataalamu katika uendeshaji wa biashara ya usafiri wa baharini.
- vii. ZMA iweke utaratibu maalumu wa kufanya utafiti kuweza kufahamu historia za meli zinazoomba kusajiliwa kabla ya kuamua kuzisajili.
- viii. Serikali iagize ZMA kusimamisha usajili wa vyombo vyote vilivyosajiliwa na kuvifanyia ukaguzi upya ili kujiridhisha na uhalali wa vyeti vyao. Kutokana na tatizo lililojitokeza kwa upande wa MV. Skagit Tume inaamini bado kuna matatizo makubwa katika usajili wa vyombo hivyo.
- ix. ZMA kwa kushirikiana na Shirika la Bandari Zanzibar wapige marufuku mara moja utaratibu wa kuvifanyia matengenezo vyombo vya usafiri wa baharini katika sehemu zisizokubalika kutumika kama vyelezo (drydocks) na badala yake kutumia chelezo rasmi kinachojulikana na Serikali ili kudhibiti tatizo la kuvifanyia marekebisho vyombo vya baharini bila ya kuzingatia viwango vinavyokubalika.

5.1.4 Mapendekezo ya Kuimarisha Uokozi

Kwa upande wa uokozi bado kumeonekana kuna kasoro nyingi ambazo kwa kiwango kikubwa zinachangiwa na udhaifu wa Idara ya Maafa Zanzibar. Tume ilifanya ziara katika Idara hiyo na kwa yale iliyoyaona inapendekeza kama ifuatavyo;

- i. Idara ya Maafa iongezewe nguvu kwa kupatiwa vifaa na wafanyakazi wenye taaluma na shughuli za uokozi katika nyanja mbali mbali ikiwemo muhimu zaidi ya mawasiliano ili kuwezesha kuwepo na mawasiliano ya haraka wakati wa matukio ya maafa mbali mbali hasa ya baharini. Wafanyakazi hao pia wapatiwe maslahi yanayoendana na kazi yao.

- ii. Idara ya Maafa Zanzibar ianzishe mashirikiano na Idara kama hiyo kwa Tanzania Bara ili waweze kubadilishana uzoefu katika shughuli za kukabiliana na maafa.
- iii. Kuanzishwe mfuko maalum wa maafa utakaochangiwa na wadau mbali mbali wa sekta ya usafiri wa baharini ili kuondoa matatizo yanayochelewesha hatua za uokozi ambayo yamekuwa yakijitokeza mara nyingi kunapokuwepo na maafa ya baharini kwa mfano; ukosefu wa mafuta, vifaa vya waokoaji na vyakula kwa waokoaji.
- iv. Serikali ya Mapinduzi ya Zanzibar iviimarishe vikosi vya KMKM na Zimamoto na kuvipatia vifaa vinavyokwenda na wakati katika shughuli za uokozi ikiwemo boti maalum za uokozi na helikopta.
- v. Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania iviwezeshe vyombo vya ulinzi na usalama kama Jeshi la Wanamaji na Polisi Wanamaji kushiriki kikamilifu katika shughuli za uokozi yanapotokezea maafa kwa kuvipatia vifaa bora zikiwemo boti ziendazo kwa kasi na helikopta.
- vi. Idara ya Maafa ianzishe muongozo maalum wa uokozi (rescue manual) na iusambaze kwa wadau wote ili waweze kuufahamu na kuufanyia kazi wakati wa maafa. Uzoefu unaonyesha katika ajali mbili za kuzama MV. Spice Islander I na hii ya MV Skagit uokozi umefanyika bila ya utaratibu wala muongozo wowote na kusababisha kutofanyika kwa ufanisi .
- vii. Wakati wa ajali viongozi wa kisiasa wafanye kazi za kuratibu shughuli za uokozi mbali na eneo la ajali ili kutoa nafasi kwa wataalamu kufanya uokozi.
- viii. Kufanya mazoezi ya mara mara ya uokozi (simulation exercise) yatakayoshirikisha wadau wote wa usafiri wa baharini kama ZMA, Shirika la Bandari, wafanyakazi wa vyombo vya usafiri wa baharini na vikosi vya uokozi ili kuwaweka tayari na kuwa na uwezo wa kuendesha vizuri kazi za uokozi.
- ix. Kuwekwe masharti maalum kwa wenye meli za abiria kuziimarisha meli zao kuwa na uwezo wa kufanya uokozi zenyewe wakati wa maafa badala ya kuendelea na dhana ya kusubiri kufika vyombo vya usafiri wakati meli zinapozama. Hatua zinazoweza

kuchukuliwa kufanikisha jambo hili ni kama kuwa na vifaa kamili na vizima vya uokozi na pia kutoa mafunzo ya kivitendo (practical training) kwa abiria badala ya kutumia kanda za video au CD peke yake juu ya namna ya kuvitumia au kupata vifaa hivyo kabla ya meli kuondoka.

5.1.5 Mapendekezo ya Ulipaji Fidia

Kwa kuzingatia utafiti uliofanywa na Tume na kufafanuliwa katika Sehemu ya Nne ya ripoti hii juu ya utaratibu wa kudai fidia na viwango vya ulipaji fidia katika matukio ya maafa kama haya katika nchi mbali mbali duniani, Tume inapendekeza kama ifuatavyo:

Kwa kutilia maanani hali ya uchumi wa nchi yetu, uzito na matokeo ya ajali hii pamoja na uwezo wa mmiliki kulipa fidia, Tume inapendekeza mmiliki awalipe fidia abiria wote waliothibitika kuwemo kwenye MV. Skagit kwa utaratibu ufuatao:

- a) Waliofariki walipwe thamani ya kiwango cha mshahara wa kima cha chini cha muda wa miezi 80.
- b) Walionusurika na kupata ulemavu wa mwili au akili walipwe asilimia 75 ya kiwango watakacholipwa wale waliofariki.
- c) Watu wengine walionusurika bila ya kupata majeraha yoyote walipwe asilimia 50 ya kiwango walicholipwa wale waliofariki.

Kwa upande wa mabaharia na wale waliokuwa na mizigo, kwa vile Tume imeshindwa kupata uthibitisho wa meli ya MV. Skagit kuwa na bima ya mabaharia na mizigo, inashauri wahusika wafuatilie haki zao kwa mujibu wa Sheria. Hii ni kwa sababu Sheria ya Usafiri wa Baharini, Nam. 5/2006 kifungu cha 57(1) (a) na (b) kinamtaka mmiliki wa meli kukata bima kwa ajili ya mabaharia na upotevu au uharibifu wa mizigo.

5.2 HITIMISHO

Takriban miezi kumi tu iliyopita Watanzania walishuhudia ajali kubwa ya meli ambayo haijawahi kutokea katika historia ya nchi yetu. Meli ya MV. Spice Islander 1 ilizama katika mkondo wa Nungwi na kupoteza maisha ya watu wengi. Jitihada mbali mbali zimechukuliwa na Serikali pamoja na taasisi zinazosimamia usafiri wa baharini katika kuhakikisha kwamba ajali kama ile

haitokei tena. Lakini tarehe 18.07.2012 tumeshuhudia meli ya MV. Skagit ikizama karibu na kisiwa cha Chumbe ikitokea bandari ya Dar es Salaam. Katika ajali hii tumejifunza mambo matano makubwa.

Kwanza, suala la usimamizi wa vyombo vinavyofanya safari katika mwambao wa nchi yetu si suala la mamlaka moja. Kila mamlaka yaani ZMA kwa Zanzibar na SUMATRA kwa Tanzania Bara lazima iwajibike ipasavyo katika kuangalia usalama wa vyombo na pia pawepo mashirikiano ya karibu katika kufanya kazi hizo.

Pili, suala la uwajibikaji katika sehemu zetu za kazi na kufuatwa kwa maadili ya kazi ni muhimu kwa maendeleo ya nchi yetu na pia katika kuepusha maafa. Kaimu Mrajis wa Meli wa ZMA hakuwajibika ipasavyo kwa kuipatia meli usajili wa muda na baadae wa kudumu bila ya mmiliki wa meli kutimiza masharti ya Sheria. Vile vile, kuisajili meli hiyo bila ya kuzingatia historia yake. Mkguzi wa kujitegemea ambaye anatumiwa na ZMA naye hakuwajibika katika kazi yake kwa kupendekeza meli ipatiwe usajili wa kudumu wakati taarifa ya wizani wa meli haikukamilika, na vile vile hakuzingatia historia ya meli huko inapotoka ambako iliruhusiwa kufanya safari zake katika maji ya ndani (sheltered water) na sio katika bahari kuu. Mmiliki wa meli hakuwajibika kwa kuajiri nahodha ambaye hana sifa za kuendesha meli hiyo, na mhandisi msaidizi ambaye hana sifa za kazi hiyo. Nahodha naye hakuwajibika kwa kuiruhusu meli kuondoka ikiwa na upungufu wa wafanyakazi. Maafisa usalama wa bandarini Dar es Salaam nao hawakuwajibika katika kazi zao kwa kuruhusu abiria wengi kuingia melini kinyume na cheti cha abiria cha meli hiyo.

Tatu, masuala ya udanganyifu yameigubika kadhia nzima ya meli ya MV. Skagit. Udanganyifu huo umeanzia kwenye uwasilishaji wa taarifa isiyokamilika ya wizani wa meli na hatimae kupatiwa usajili kinyume na Sheria. Vile vile suala la idadi ya abiria wanaoruhusiwa kupakiwa ndani ya meli lilikuwa likifanyika kwa udanganyifu mkubwa ambapo vyeti vitatu vya abiria vilikuwa vikitumika katika meli hii. Pia kwenye utengenezaji wa manifesti za abiria nako udanganyifu ulikuwa waziwazi kwani majina ya abiria wengi hayakuwemo au yaliandikwa kwa jina moja tu. Matokeo ya udanganyifu huo uliokithiri ni kutokea kwa maafa ambayo yangeweza kuepukwa.

Nne, tunajifunza jambo moja kubwa kwamba Utii wa Sheria ni muhimu kwa manufaa yetu. Sehemu ya Nne ya Ripoti hii imeonyesha kwa uwazi kabisa namna gani Sheria na Kanuni ambazo sisi wenyewe tumejiwekea zimekuwa zikivunjwa na hatimae kupelekea maafa. Wamiliki wa meli

wamevikiuka vifungu vingi vya Sheria vinavyohusiana na usalama wa meli, hasa uhakikishaji wa chombo chenyewe kuwa ni salama kwa safari, kuwa na mabaharia wenye sifa zinazotakiwa na Sheria, na kupakia abiria kuzidi kiwango kilichowekwa na Sheria. Wauza tiketi nao wamekiuka Sheria kwa kuuza tiketi sehemu zisizokubalika, kuuza tiketi bila ya kuandika majina sahihi ya wasafiri, na kutengeneza manifesti za abiria kinyume na maelekezo ya Sheria. Watendaji wa Mamlaka ya Usafiri Baharini Zanzibar wemezivunja Sheria zinazohusiana na usajili wa meli na hali kadhalika SUMATRA nao wameyasahau majukumu yao waliyopewa kisheria ya kuangalia usalama wa vyombo vinavyosafiri. Wananchi nao wameshindwa kufuata taratibu kwa kukubali kuuziwa tiketi katika sehemu zisizoruhusiwa.

Mwisho, tunajifunza kwamba madhara au maafa yanayotupata mara nyengine chanzo chake huwa ni cha muda mrefu uliopita. Hivyo, ni vyema wakati tukienda mbele katika kuiimarisha ZMA, pia tuangalie nyuma tulikotoka na yale yaliokwishafanyika. Ingawa ZMA imefanyiwa mageuzi makubwa ya uongozi bado upo uwezekanao wa kuwepo kwa MV. Skagit nyengine.

Tume inaamini kwamba mapendekezo yaliyomo ndani ya ripoti hii yatasaidia kupunguza ajali za baharini, na kwa zile ambazo hazina budi kutokea madhara yake yatakuwa madogo. Tume inaamini pia kwamba Serikali itatumia busara na hekima kuhakikisha mapendekezo hayo yanatekelezwa ili kunusuru maisha ya wananchi wa visiwa hivi na mali zao ambayo ndiyo rasilimali inayoitegemea. Pia utekelezaji huo utajenga utamaduni mpya wa kushughulikia usalama wa vyombo vya baharini.