

**Hii ni nakala ya Mtandao (Online Document)**

**BUNGE LA TANZANIA**

---

**MAJADILIANO YA BUNGE**

---

**MKUTANO WA KUMI NA TATU**

**Kikao cha Sita - Tarehe 11 Novemba, 2003**

*(Mkutano Ulianza Saa Saa Tatu Asubuhi)*

**D U A**

*Naibu Spika (Mhe. Juma J. Akukweti) Alisoma Dua*

**MASWALI NA MAJIBU**

**NAIBU SPIKA:** Waheshimiwa Wabunge, kabla sijamwita muuliza swali wa kwanza, leo kama mlivyoona kwenye *Order Paper*, badala ya maswali 15 yapo 16 kwa hiyo, mtaona hali itakavyokuwa katika taratibu zetu.

Na. 73

**Daftari la Wapiga Kura**

**MHE. DR. THADEUS M. LUOGA** aliuliza:-

Kwa kuwa ikiwa kila Kata au Kijiji kitakuwa na Daftari la Kudumu la Wapiga Kura itapunguza gharama ya uchaguzi kwa kiwango fulani:-

Je, kazi hii itafanyika lini?

**WAZIRI WA NCHI, OFISI WA WAZIRI MKUU (MHE. MUHAMMED SEIF KHATIB)** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kujibu swali la Mheshimiwa Dr. Thadeus Luoga, Mbunge wa Jimbo la Mbinga Magharibi, kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, Serikali imefanya jitihada kubwa katika maandalizi ya jambo hili. Aidha, tarehe 4 Februari, 2003 wakati najibu swali Na. 2442 la Mheshimiwa Wilfred Muganyizi Lwakatare, Mbunge wa Bukoba Mjini katika Mkutano wa Kumi wa Bunge hili nilisema kuwa Tume ya Uchaguzi imekwishafanya maandalizi makubwa katika kuanzisha daftari hilo.

Mheshimiwa Naibu Spika, katika majibu ya swali la Mheshimiwa Wilfred Lwakatere, nilisema kuwa Tume itakamilisha maandalizi kwa kufanya semina ya mwisho mwezi Februari, 2003. Vyama vya Siasa, Mashirika ya Kiserikali na vyombo vya Habari walishirikishwa ili kupata maoni na michango yao katika kukamilisha maandalizi ya uanzishaji wa daftari hili.

Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kumfahamisha Mheshimiwa Mbunge na Bunge lako Tukufu kwa semina iliyopangwa kufanyika mwezi Februari, 2003 ilifanyika tarehe 24 Machi, 2003 ambapo maoni na michapo ya wadau walioshiriki yamesaidia sana kukamilisha maandalizi.

Kazi ya kuorodhesha majina ya wapiga kura katika daftari la kudumu itaanza wakati wowote, kwa kuzingatia mipango iliyowekwa. Hivyo nawaomba Waheshimiwa Wabunge wavute subira kwa sababu lengo letu ni moja, kufanikiwa kuanzisha daftari hilo, mapema iwezekanavyo:-

**MHE. DR. THADEUS M. LUOGA:** Mheshimiwa Naibu Spika, ahsante kwa kunipa nafasi niulize swali.

Kwa kuwa shughuli ya kuwa daftari la wapiga kura ni muhimu na utaratibu kama Mheshimiwa Naibu Waziri alivyosema umeshaanza. Je, utaratibu wa kuwaelimisha wale watakaotekeleza shughuli hiyo, watendaji huko vijijini na kwenye kata utafanyika lini?

**WAZIRI WA NCHI, OFISI WA WAZIRI MKUU (MHE. MUHAMMED SEIF KHATIB):** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kujibu swali la Mheshimiwa Dr. Thadeus Luoga, kama ifuatavyo:-

Jambo la elimu ni muhimu sana katika kuelimisha, siyo wapiga kura tu bali hata wale watendaji ambao wataajiriwa kufanya kazi hii ya uandikishaji wa wapiga kura. Kwa hiyo, jambo hili ni muhimu sana, naahidi kwamba tutafanya hivyo ili kufanikisha jambo hili zima la daftari la kupigia kura.

**MHE. DR. WILLBROD P. SLAA:** Mheshimiwa Naibu Spika, nakushukuru kwa kunipa nafasi ya kuuliza swali moja kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa kuwa kazi ya kuandaa daftari ni kazi nzito na kwa kuwa Tume ya Uchaguzi, katika Bajeti ya mwaka huu iliomba zaidi ya shilingi bilioni 16 na zilizowekwa kwenye Bajeti ni shilingi bilioni 1.8 tu. Je, tuna mikakati gani ya kupata fedha zinazotakiwa ili kazi hii iweze kukamilika kwa wakati na maandalizi makini yaweze kufanyika? (*Makofi*)

**WAZIRI WA NCHI, OFISI WA WAZIRI MKUU (MHE. MUHAMMED SEIF KHATIB):** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kujibu swali la Mheshimiwa Dr. Willbrod Slaa, kama ifuatavyo:-

Kwa kweli fedha ambazo zimetengwa na Serikali ni shilingi bilioni 4 siyo bilioni 1 na hii inaonyesha dhahiri kwamba Serikali iko *serious* na jambo hili. Kwa hiyo, fedha ambazo zimetengwa na Serikali ni bilioni 4 siyo bilioni 1. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, fedha ambazo zinatakiwa sasa hivi ni zaidi ya shilingi bilioni 20 ni fedha nyingi sana hizi. Lakini Serikali imekwisha kufanya mikutano mbalimbali na balozi chini ya uratibu wa mwakilishi wa *UNDP* hapa Tanzania ili kufanikisha jambo hili. Kwa hiyo, ningepomba Wahisani wote ambao wenye uwezo waisaidie Serikali ili kufanikisha jambo hili muhimu kwa ajili ya demokrasia ya nchi yetu.

Na. 74

### **Uratibu wa Kugawa Mikoa na Wilaya**

**MHE. ELIACHIM J. SIMPASA** aliuliza:-

Kwa kuwa Mheshimiwa Rais wakati fulani hulazimika kuigawa Mikoa na Wilaya kwa lengo la kusogeza huduma karibu na wananchi na kurahisisha shughuli za kiutawala na kwa kuwa baadhi ya Wilaya na Mikoa ni mikubwa kuliko hata ile ambayo tayari imegawanywa hali inayosababisha ugumu kuhudumia kijamii na kiutawala:-

(a) Je, ni vigezo gani vinavyotumika katika kuigawa Mikoa na Wilaya?

(b) Je, Wilaya ya Mbozi licha ya nafasi yake nzuri katika kuchangia uchumi wa nchi yetu bado haijatumia sifa na matakwa yanayotakiwa ili ifikiriwe kugawanywa kulingana na hali halisi ilivyo?

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA RAIS, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa niaba ya Waziri wa Nchi, Ofisi ya Rais, TAMISEMI naomba kujibu swali la Mheshimiwa Eliachim Simpasa, Mbunge wa Mbozi Magharibi, lenye sehemu (a) na (b) kama ifuatavyo:-

(a) Mheshimiwa Naibu Spika, vigezo vinavyotumika kugawa maeneo hapa nchini vinatofuatiana kulingana na eneo linalogawanywa. Kwa ujumla wakati wa kugawa maeneo ya nchi kwa maana ya Mikoa na Wilaya mambo yafuatayo huzingatiwa:-

- Ukubwa wa eneo;
- Idadi ya watu;
- Hali ya mazingira kujiografia;
- Hali ya uchumi wa eneo linalogawanywa;
- Hali ya mazingira kihistoria na kisiasa;
- Mchango wa wananchi katika kugharamia uanzishaji wa eneo jipya la utawala; na

- Hali ya uchumi wa nchi na uwezo wa Serikali wa kugharamia uanzishaji wa eneo jipya la utawala.

Mheshimiwa Naibu Spika, pamoja na vigezo hivyo kutumika zipo sheria, kanuni na taratibu zinazofuatwa pamoja na Katiba ya Nchi, ambayo ndiyo Sheria Mama. Chini ya Ibara ya pili, Ibara ndogo ya pili ya Katiba, Rais wa Jamhuri wa Muungano wa Tanzania, amepewa mamlaka ya kuigawa nchi kadri atakavyoona inafaa.

(b) Mheshimiwa Naibu Spika, ipo mikoa na Wilaya nyingi nchini hivi sasa ambayo imetimiza masharti au vigezo nilivyovitaja hapo juu. Ugawaji wa Mkoa au Wilaya unagharimu Serikali kiasi kikubwa sana cha fedha takriban shilingi bilioni 1 kwa Wilaya na kati ya shilingi bilioni 4 hadi 6 kwa Mkoa kulingana na Wilaya zilizopo katika Mkoa husika. Hii ikiwa ni kwa ajili ya kuweka miundo mbinu mipya ya uendeshaji na uanzishaji wa eneo jipya. Kwa sasa hivi Serikali inaangalia uwezekano wa kuziwezesha Wilaya mpya kutoa huduma kama ilivyokusudiwa kwanza kabla ya kuendeleza uanzishaji wa Wilaya mpya. Wilaya nyingi zilizoanzishwa miaka ya karibuni hazina hadhi na uwezo wa kutoa huduma ipasavyo.

Aidha, Wilaya nyingi hazina majengo yenye hadhi ya vituo vya polisi, Mahakama, vitendea kazi na pia watumishi iwa kutosha. Hata hivyo napenda kumfahamisha Mheshimiwa Mbunge kwamba nia ya Serikali ni kuyagawa maeneo yote ambayo yanastahili na kadri uwezo wa kifedha wa Serikali kugharamia ugawaji wa maeneo hayo utakapopatikana mgawanyo huo utafanyika ikiwa ni pamoja na Wilaya ya Mbozi yenye wakazi 515,270 kulingana na sensa ya mwaka 2002. (*Makofi*)

**MHE. ELIACHIM J. SIMPASA:** Mheshimiwa Naibu Spika, nashukuru kwa kunipa nafasi hii ili niweze kuuliza maswali.

Pamoja na majibu mazuri sana ya Mheshimiwa Naibu Waziri, Wilaya ya Mbozi kama alivyosema yeye mwenyewe ina wakazi 515,270. Ziko Wilaya zenye watu 100,000 zimeshapewa hadhi ya Wilaya. Kwa vigezo alivyotaja Mheshimiwa Naibu Waziri, Wilaya ya Mbozi inakidhi haja hiyo hata kitaifa inaweza kuwa ya tatu au nne au tano katika uchumi. (*Makofi*)

(a) Kwa nini sasa isipewe kipaumbele kwa sababu inakidhi vigezo hivyo hasa kwa mambo ya huduma ukubwa wa namna hii huduma ni taabu sana. Kwa nini wasifikirie kwamba kwa kweli Wilaya ni kubwa mno?

(b) Katika ukubwa wa eneo ambao ni karibu ni *square km 900,000* ni kubwa sana kiasi ambacho na wawakilishi wa Ubunge wenyewe ni mkubwa. Mbunge mmoja anakuwa na *square km 200,000* na zaidi wakati Mbunge mwingine ana watu 15,000 au watu 80,000 tu. Haoni hapa kwamba Wabunge wengine wanapata tabu na wengine wanafanya kazi kama kichele tu? Kwa nini wafanye wasigawe ili kusudi tuweze kupata majimbo mengine katika hilo? (*Makofi*)

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA RAIS, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA:** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kujibu maswali mawili ya Mheshimiwa Eliachim Simpasa, Mbunge wa Mbozi Magharibi, kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, ni kweli kabisa kwamba Mbozi ni eneo kubwa na lina wakazi wa kutosha kuweza kugawa Wilaya hiyo katika sehemu mbili na ndiyo maana nimesema katika maelezo yangu, kwamba kwa kadri uwezo utakavyoruhusu tuna hakika kabisa Wilaya ya Mbozi pamoja na nyingine zipo ikiwa ni pamoja na Wilaya ya Mpanda kwa taarifa yako zitapewa na nadhani kipaumbele kikubwa sana. *(Makofi/Kicheko)*

Mheshimiwa Naibu Spika, swali lake la pili, nina hakika kwa upande mmoja bila shaka alitaka kugusia masuala ya majimbo na ninaloweza kusema kwamba hilo kwa vile haliko kwenye uwezo wangu liko chini ya Ofisi ya Waziri Mkuu, nitaomba kwamba pengine awasiliane na Ofisi ya Waziri Mkuu kuweza kupata maelekezo mazuri. Lakini kwa hili la Mbozi kuwa Wilaya tuna hakika kabisa tutalizingatia. *(Makofi)*

**MHE. MARGARETH J. BWANA:** Mheshimiwa Naibu Spika, ahsante kwa kunipa nafasi ili niweze kuuliza swali moja kama ifuatavyo:-

Kwa kuzingatia swali la msingi na kwamba Wilaya ya Mpanda ni kubwa kwa pamoja kuliko Mkoa wa Kilimanjaro na Tanga. Wilaya ya Mpanda ina vigezo vyote ambavyo Mheshimiwa Waziri, amevizungumza. Je, Mheshimiwa Waziri atakubaliana nami kwamba wakati watakapokuwa wanafikiria kuongeza Wilaya mpya, Wilaya ya Mpanda iwe ni miongoni mwa hizo zitakazokuwa zinafikiriwa kuanzishwa? *(Makofi/Kicheko)*

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA RAIS, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA:** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kujibu swali zuri la Mheshimiwa Margareth Bwana, kama ifuatavyo:-

Kwanza nashukuru sana kwa kunipigia debe maana nisingeweza mimi kulizungumzia. *(Kicheko)*

Lakini naomba niseme tu kwamba nia ya Rais ni nzuri na Serikali yake. Kwa kweli kama nilivyosema jambo hili litazingatiwa sana wakati Rais atakapokuwa anafikiria kugawa nchi katika maeneo ya ziada. Yako maeneo mengi ambayo yanastahili kuingizwa katika utaratibu huu. Lakini kikwazo kikubwa ni fedha. Kwa hiyo, katika kufikiria haya itabidi tuamua machache kulingana na uwezo wa Serikali utakavyoturuhusu. *(Makofi)*

**MHE. EDSON M. HALINGA:** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kumwuliza Mheshimiwa Naibu Waziri swali moja kama ifuatavyo:-

Kwa kuwa Serikali inatoa fedha za maendeleo kulingana na Wilaya, je, haoni kwamba katika hali hii ya Wilaya zingine kubwa zaidi na zinapewa fungu ambalo

linalingana na Wilaya na Wilaya ndogo, inasababisha Wilaya zingine ziumie na Mbozi ikiwa mojawapo? (*Makofi*)

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA RAIS, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA:** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kujibu swali la Mheshimiwa Edson Halinga, kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, wote mnajua kwamba utaratibu wa kugawa fedha kwa ajili ya Mikoa na Wilaya zetu unazingatia taratibu za sasa zilizopo. Bajeti zote huwasilishwa kwa utaratibu unaofahamika na Serikali kugawa kulingana na mahitaji.

Kwa hiyo, mimi nadhani kwa sasa hatuwezi kusema kwamba kuna lawama za kutaka kutafuta mchawi katika suala hili, kikwazo kikubwa kwa sehemu kubwa ni uhaba na ufinyu wa Bajeti zetu. Lakini Serikali ingependa kufanya zaidi kuliko ilivyo sasa. (*Makofi*)

Na. 75

### **Barabara ya Mnenia Madege**

**MHE. KHALID S. SURU** aliuliza:-

Kwa kuwa barabara ya Mnenia - Masanga - Itololo - Kisese - Kikore - Madege yenye urefu wa zaidi ya km 57 ni muhimu kiuchumi, kisiasa, kijamii, kiusafiri na usafirishaji na kwa kuwa wakati wa mvua vijiji visivyopungua 25 hutengwa kwenye kisiwa kwa zaidi ya miezi 6 na kusema kuwa Mheshimiwa Rais wa Nchi, anaifahamu shida kupitia maombi ya wananchi waliomtumia ili awasaidie kuchangia utatuzi wa kero hiyo na kuwa Mheshimiwa Rais, alishirikiana na Halmashauri kufanya upembuzi yakinifu na kubainisha gharama za mradi huo ambao ulifikia shilingi milioni 900:-

(a) Kwa kuwa wananchi ndiyo walionituma kupeleka maombi yao kwa Mheshimiwa Rais, je, ndiyo kusema mchango wa Mheshimiwa Rais kwa mradi huo umeshindikana kabisa hata kuchangia robo ya mradi huo na kama jibu ni ndiyo ni kwa sababu gani na kama sivyo, mbona kimya kimezidi?

(b) Kwa kuwa barabara hiyo inaunganisha Mkoa wa Dodoma na Manyara na ni ndefu sana na ina umuhimu wa kiuchumi kama nilivyoeleza hapo juu, je, kwa nini sasa isichukuliwe na Mkoa ili iweze kutengenezwa na wakala wa barabara *TANROAD*?

(c) Kwa kuwa barabara hiyo inapita kwenye vijiji vyenye skimu zaidi ya sita za umwagiliaji mashambani, je, Serikali haioni kuwa ni busara kiuchumi ikawatengenezea barabara wananchi itakayopitika wakati wote?

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA RAIS, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika naomba kujibu swali la Mheshimiwa Khalid Suru, Mbunge wa Kondoa Kaskazini, lenye sehemu (a), (b) na (c) kama ifuatavyo:-

(a) Mheshimiwa Naibu Spika, Mheshimiwa Khalid Suru aliwahi kuandika barua kwa Mheshimiwa Rais, akiomba apatiwe msaada wa kipekee wa kukarabati barabara ya Mnenia - Masange - Itololo - Kisese - Kikore hadi Madege iliyopo jimboni mwake. Ofisi ya Rais walituandikia barua inayohusu maombi hayo na kuagiza Ofisi ya Rais, Tawala za Mikoa na Serikali za Mitaa kufanya tathmini ya barabara hiyo ilivyo na kuwasilisha matokeo yake Ikulu.

Kwa sasa hivi hatuwezi kusema mchango wa Mheshimiwa Rais kwa barabara hiyo umeshindikana kwa sababu Mheshimiwa Rais hakuahidi mchango wowote. Kilichofanyika na kinachotakiwa ni kusubiri barua ya maombi iliyotumwa kwa Rais na kwa kawaida maombi yanaweza yakachelewa kidogo kutokana na uzito, ukubwa wa maombi yenyewe na nafasi ya kuyatekeleza. Kwa kuwa Mheshimiwa Mbunge ndiye aliyetuma maombi kwa Rais, jukumu la kufuatilia suala hilo ni lake na siyo Ofisi ya Rais, Tawala za Mikoa na Serikali za Mitaa.

(b) Mheshimiwa Naibu Spika, kutokana na umuhimu wa barabara hiyo, Halmashauri ya Wilaya ya Kondoa, ilipeleka ombi katika kikao cha pili cha Bodi ya Barabara ya Mkoa mwaka 2002 ili barabara hiyo iweze kupandishwa daraja na kuwa ya Mkoa na hatimaye ihudumiwe na wakala wa Barabara - *TANROAD*. Bodi ilijadili jambo hilo na kuona umuhimu wake na kulikubali. Bodi ilimwandikia Waziri wa Ujenzi mapendekezo hayo na ni matumaini kwamba Wizara ya Ujenzi bado inalifanyia kazi. Ninashauri bodi iendelee kufuatilia jambo hili katika Wizara inayohusika.

(c) Mheshimiwa Naibu Spika, ni kweli hivi sasa kuna skimu 6 za umwagiliaji maji mashambani ambazo ni Mnenia, Kisese Mkurumuzi, Kikore, Madege na Hurui. Hivi vyote ni vitu vinavyofanya barabara hiyo kuwa na umuhimu sana na hata kuwezesha kupendekezwa kupandishwa daraja.

**MHE. KHALID S. SURU:** Mheshimiwa Naibu Spika, nakushukuru kwa kunipa nafasi hii.

Pamoja na majibu haya ya Mheshimiwa Naibu Waziri yanayotokana na swali langu la msingi ningependa kuuliza maswali mawili kama ifuatavyo:-

(a) Kwa kuwa barabara hiyo isiposhughulikiwa ni kero kubwa sana na kero kubwa sana mwaka 2005 na ni shida sana kwa Chama cha Mapinduzi je, kwa kuwa Rais kwa mujibu wa Katiba ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania ndiye Mkuu wa Hazina, kwa nini Naibu Waziri na Waziri wasimshawishi Rais aweze kutoa msaada kwa wananchi hao? (*Makofi/Kicheko*)

(b) Rais ndiye Mkuu wa Wizara hii ya TAMISEMI na kwa kuwa hajapata nafasi ya kufuatilia maombi hayo je, kuna ubaya gani sasa Naibu Waziri au Waziri mwenyewe

akafuatilia wakaona hali halisi na wakaonana na wananchi hao wenye shida hiyo?  
(*Makofi*)

**NAIBU WAZIRI, OFISI YA RAIS, TAWALA ZA MIKOA NA SERIKALI ZA MITAA:** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kujibu maswali mawili ya nyongeza ya Mheshimiwa Khalid Suru, kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, ni kweli kwamba Rais ndiye kiongozi wetu na kwa kweli ndiye anasimamia Hazina yote kwa ujumla. Lakini kama wote mnavyojua sheria na Katiba zinatubana vile vile kwamba lazima tuzizingatie wakati wa kufanya maamuzi yetu.

Suala la Bajeti ni suala la Bunge hili na mkishaamua basi hakuna kitakachobadilika. Kwa hiyo, hakuna namna ambayo tunaweza tukajaribu kutafuta utaratibu mwingine wa kuzunguka kujaribu kutafuta uwezekano wa kupata ufumbuzi wa jambo hili bila kuzingatia sheria.

Kwa hiyo, mimi ninachomwomba tu Mheshimiwa Khalid Suru, ni kwamba tuendelee kushirikiana kwa pamoja kujaribu kuona hatimaye jambo hili litakavyomalizika. Asisahau kwamba gharama za kutengeneza barabara hii ni karibu shilingi bilioni moja. Kwa uwezo wa Halmashauri yetu ni jambo ambalo haliwezekani na ndiyo maana tunaamini kwamba barabara hii ikipandishwa hadhi na kuwa *TANROAD* labda wanaweza wakasaidia vizuri zaidi kuliko ilivyo hivi sasa. (*Makofi*)

Suala la kwamba anaomba pengine Waziri wa Nchi, Ofisi ya Rais, Tawala za Mikoa au mimi mwenyewe kwenda kutembelea eneo hilo tukubali kimsingi kwa kadri muda utakavyoturuhusu tutafanya hiyo ziara kwa sababu ni moja ya majukumu tunayoyafanya. (*Makofi*)

**MHE. CHRISTOPHER S. WEGGA:** Mheshimiwa Naibu Spika, nashukuru kwa kunipa nafasi hii.

Kwa kuwa Halmashauri nyingi hazina fedha na sasa tatizo hilo limeonekana ni tatizo kwa Halmashauri zote nchini. Je, Idara ya Hazina na Ujenzi wana mpango gani kuwaongezea fedha Wizara ya TAMISEMI ili tatizo hili la kuombaomba Wabunge kwa Rais, likome?

**WAZIRI WA UJENZI:** Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Mbunge kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, kama alivyojibu Mheshimiwa Naibu Waziri, suala kubwa ni fedha na ni uwezo wa fedha. Kwa hiyo, wenye jukumu la kuongeza fedha ni Waheshimiwa Wabunge. Katika fedha za *Road Fund* ambazo sheria ilipitishwa ya mwaka 1998 imepanga kwamba asilimia 70 ya fedha zinazokusanywa ni kwa ajili ya kutengeneza barabara za Mikoa na asilimia 30 ya fedha zinatengwa ni kwa ajili ya kutengeneza barabara za Wilaya. Kwa hiyo, mara Serikali inapoweza kupata uwezo na



makusanyo yake kuongezeka hapo ndipo fedha zitaweza kuongezeka katika kuhakikisha barabara zote za Taifa na za Wilaya zinashughulikiwa ipasavyo.

Na. 76

### **Kutangaza Ukomo wa Mbunge**

**MHE. IRENEUS N. NGWATURA** aliuliza:-

Kwa kuwa Ibara ya 71 (1) (e) ya Katiba ya Jamhuri ya Muungano inatamka wazi kuwa Mbunge atakoma kuwa Mbunge na ataacha kiti chake ikiwa Mbunge ataacha kuwa Mwanachama wa Chama alichokuwapo wakati alipoteuliwa kuwa Mbunge; na kwa kuwa imewahi kutokea kuwa baadhi ya Wabunge wamenyang'anywa uanachama na kwa hali hiyo kumfanya Mheshimiwa Spika kutangaza nafasi hizo kuwa wazi lakini wakarejeshwa na Mahakama:-

(a) Je, katika hali hiyo, Serikali haioni kuwa Spika wa Bunge hana uwezo wa kutangaza kuwa Mbunge fulani amekoma Ubunge kwa sababu tu amefukuzwa na Chama chake cha Siasa?

(b) Kwa nini mamlaka ya kumfukuza Mbunge isibaki mikononi mwa Mahakama?

(c) Je, Mahakama ikimrudisha Mbunge aliyetumwa na Chama chake atakuwa anawakilisha kutoka chama gani?

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, kabla ya kujibu swali la Mheshimiwa Ireneus Ngwatura, Mbunge wa Mbinga Mashariki, lenye sehemu (a), (b) na (c) napenda kutoa maelezo yafuatayo:-

Kwa mujibu wa Ibara ya 71 (1) (e) ya Katiba ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, moja ya njia za Mbunge kukoma kuwa Mbunge ni kwa kuacha kuwa Mwanachama wa Chama kilichompendekeza kugombea Ubunge, kwa Mbunge mwenyewe kujiuzulu uanachama au kwa kufukuzwa uanachama wa chama alichokuwamo wakati alipochaguliwa au alipoteuliwa kuwa Mbunge. Aidha, Ibara ya 83 ya Katiba inaipa Mahakama Kuu ya Tanzania mamlaka kutoa maamuzi juu ya suala kama Mbunge amekoma kuwa Mbunge na Kiti chake ki wazi au hapana.

Baada ya kutoa maelezo hayo ya ujumla, sasa napenda kujibu swali la Mheshimiwa Ngwatura lenye sehemu (a), (b) na (c) kama ifuatavyo:-

(a) Kwa mujibu wa Ibara 84 (1) ya Katiba ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania Spika ndiye Kiongozi wa Bunge. Kama Kiongozi wa Bunge, Spika hatangazi kukoma kwa mtu kuwa Mbunge. Hayo ni matakwa ya Katiba ya Nchi.

Anachofanya Spika ni kutamka kuwa Kiti cha Ubunge kipo wazi kwa sababu aliyekuwa Mbunge wa kiti hicho ameondokewa na sifa za kuwa Mbunge kama Ibara ya 71 (1) (e) ya Katiba inavyoelekeza. Hilo ni sharti la Katiba ya Nchi.

(b) Mamlaka ya kumfukuza Mbunge hayawezi kuachiwa Mahakama kwa sababu suala hilo ni la chama cha siasa ambacho Mbunge ni Mwanachama wake.

Aidha, Mbunge aliyefukuzwa na chama chake anayo hiari ya kuhoji kufukuzwa kwake mahakamani. Mbunge atakuwa amewasilisha mahakamani kesi ya kuhoji kufukuzwa kwake kabla ya Spika hajatamka kwamba kiti cha Mbunge kiko wazi na kama Mahakama itakuwa imetoa amri ya kuusimamisha uamuzi huo hadi hapo itakapotoa uamuzi wake, Mbunge anaweza kuendelea na shughuli zake na Ubunge mpaka hapo uamuzi wa Mahakama utakapotolewa kama ilivyoelezwa kwenye maelezo ya awali.

(c) Kama uamuzi wa Mahakama utatengua uamuzi wa Chama au Mahakama ya chini katika Rufaa basi Mbunge aliyekuwa amefukuzwa ataendelea kuwa Mbunge kwa tiketi ya chama cha siasa kilichokuwa kimemfukuza. Moja ya sababu za uamuzi wa mahakama kuutengua uamuzi wa chama cha siasa yaweza kuwa ni kwa chama hicho kutofuata utaratibu uliowekwa kwenye Katiba ya Chama hicho au kukiukwa kwa haki ya msingi ya kupewa nafasi ya kutosha ya kusikilizwa kwa mwanachama huyo. Kama chama hicho kisiporidhika na uamuzi huo kinaweza kukata rufaa kwa mujibu wa Kanuni za Taratibu zilizowekwa na sheria za nchi.

Pale Mahakama inapotengua uamuzi wa Chama cha Siasa wa kumvua uwanachama Mbunge, Mbunge huyo ataendelea kuwa Mbunge na Mwakilishi wa Chama chake ndani na nje ya Bunge na hatakuwa Mbunge wa Mahakama. Kila mtu ikiwa ni pamoja na Mbunge ana haki ya kwenda mahakamani kudai haki na napenda hapa kusisitiza kwamba uamuzi wa Mahakama lazima uheshimiwe kwa sababu kwa mujibu wa Katiba Mahakama ndiyo chombo pekee chenye mamlaka ya kutoa haki.

**MHE. IRENEUS N. NGWATURA:** Mheshimiwa Naibu Spika, pamoja na majibu mazuri ya Mheshimiwa Waziri, nina maswali mawili ya nyongeza kama ifuatavyo:-

(a) Kwa kuwa Mbunge anachaguliwa na watu wengi kwenye jimbo lake la uchaguzi, je, Serikali haioni kwamba kumwachisha Mbunge kwa sababu ya kutofautiana na chama chake ni kuacha kuwatendea haki wale waliomchagua? (*Makofi*)

(b) Ikitokea kwamba chama fulani cha siasa kikanyang'anya au kumwachisha uanachama mwanachama ambaye ni Rais wa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, je, ni nini madhara yake na Katiba inasemaje? (*Makofi/Kicheko*)

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA:** Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Ireneus Ngwatura, kama ifuatavyo:-

Ni kweli sisi kama Wabunge tunachaguliwa na wananchi na kupata nafasi za Ubunge, lakini tuisahau kwamba tunapitia kwenye vyama vyetu. Kama Katiba inavyozungumzia tunatambulika hapa, tukiwa ni Wabunge wa Chama fulani kwa mujibu wa Katiba. Lakini pia katika kutafuta nafasi za Ubunge licha ya sifa ambazo unazo wewe mwenyewe kama mgombea na kuweza kujieleza mbele ya halaiki ya watu na watu kuona kwamba wewe unafaa kuwa Mbunge wao bado nafasi ya chama ni kubwa sana kwa sababu ndiyo Chama kinacho kupendekeza.

Pia kuna Ilani ya Uchaguzi ambayo ndiyo inakunadi pale na wanachama wengine wakiwa ni viongozi wote, wanakunadi kwa kutumia Ilani ile kwa kutumia sera ya Chama chako. Kwa hiyo, kwa kweli wewe huji hapa kama Lwakatara, unakuja kwa misingi ya Chama chako ambacho kimekuwa kimekupendekeza. (*Kicheko/Makofi*)

Kuhusu suala la Rais, nadhani utaratibu upo ndani ya Katiba, ni wazi kabisa. Iwapo kunakuwa na mgogoro wowote kumhusu Rais, basi masuala haya yanafikishwa mbele ya Spika na yatajadiliwa na Waheshimiwa Wabunge na kama itaridhiwa kwa Wabunge kwamba Rais ana makosa, basi utaratibu uliowekwa ndani ya Katiba utatumika. (*Makofi*)

**NAIBU SPIKA:** Jibu la nyongeza *Attorney General*. Mheshimiwa Nimrod Mkono, ungesubiri kwanza.

**MWANASHERIA MKUU WA SERIKALI:** Mheshimiwa Naibu Spika, kwa upande wa Mheshimiwa Mbunge ambaye Chama chake kimemvua uanachama, Mheshimiwa Irenus Ngwatura, alitaka kujua kwamba utaratibu huo; je, hauwatendei haki wananchi walio wengi waliompigia kura?

Mheshimiwa Naibu Spika, Sheria ya Uchaguzi inatoa utaratibu wa nini kifanyike pindi nafasi ya Ubunge inapokuwa wazi. Kwa maana hiyo inatoa nafasi ya uchaguzi mdogo kufanyika katika eneo ambalo limepoteza Mbunge kwa utaratibu huo.

Kwa upande wa Rais ambaye amepata matatizo na Chama chake, amevuliwa uanachama, kwanza niseme itakuwa ni mgogoro mkubwa sana katika Chama hicho, lakini kama ikifika hivyo kwa sababu Katiba inaweka mpangilio wa nini kiwe kama Rais hayupo kwa kupoteza sifa hiyo, kwa hiyo, Makamu wa Rais wa Jamhuri ya Muungano ndiye atachukua uongozi wa nchi kwa kipindi kilichobaki. (*Makofi*)

**NAIBU SPIKA:** Mheshimiwa Nimrod Mkono, nimeshakupa nafasi.

**MHE. NIMROD E. MKONO:** Mheshimiwa Naibu Spika, nakushukuru sana kwa kuniruhusu niulize swali dogo la nyongeza. Pamoja na majibu mazuri sana aliyotoa Waziri mhusika pamoja na yale aliyoyotoa Mwanasheria Mkuu wa Serikali, je, isingekuwa vizuri kuangalia kwamba *private candidate* sasa waruhusiwe yaani vurugu ikitokea leo, umekuwa Mbunge, kesho Chama kinakuvua uanachama unakuwa mtu kama yatima kwa nini Katiba isingeruhusu sasa kuwe kuna *private candidate* iwapo mtu

atafukuzwa kwenye Chama chake ili aweze kuendelea na Ubunge na kuwahudumia waliomchagua? (*Makofi*)

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA:** Mheshimiwa Naibu Spika, suala ambalo amelizungumzia Mheshimiwa Mbunge ni suala la msingi kabisa. Lakini kama mnavyofahamu, ilitibi tuanzie hapo. Kwa ujumla niseme kwamba ni suala la kisera. Hivyo ndivyo tulivyokubaliana na ndivyo Katiba inavyozungumza na suala hili limekuwa likihojiwa na Mahakama kwa muda. Kwa hiyo, ninachotaka kusema ni kwamba wacha Serikali iendelee kulitafakari suala hili na kwa wakati muafaka tutakuja Bungeni na majibu kamili.

Na. 77

### **Mishahara na Maslahi ya Mahakimu**

**MHE. BENEDICTO M. MUTUNGIREHI** aliuliza:-

Kwa kuwa Mahakimu wa Mahakama za Wilaya na Mikoa wengi wao wana Shahada ya Kwanza ya Sheria (*LLB*); na kwa kuwa wanafanya kazi mchana na usiku (mchana wakisikiliza kesi na usiku wakiandika hukumu):-

(a) Je, mishahara yao ni kiasi gani kwa mwezi kila mmoja kwa fedha ya Kitanzania?

(b) Je, Serikali ina mpango gani wa kuwapatia Mahakimu hao usafiri wa magari?

(c) Kutokana na majibu ya (a) na (b) hapo juu; je, Serikali ina mkakati gani wa kuboresha mazingira ya Mahakimu hao na kuanzia mwaka gani?

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kujibu swali la Mheshimiwa Benedicto Mutungirehi, Mbunge wa Kyerwa, lenye sehemu (a), (b) na (c) kama ifuatavyo:-

(a) Mshahara wa Mahakimu wa Wilaya ya Mikoa; Mahakimu kama watumishi wengine wa umma, wana ngazi tofauti za mishahara kulingana na muda na utendaji wao wa kazi. Kabla ya mabadiliko ya sasa ambayo ni matokeo ya mradi kabambe wa Serikali wa kuboresha mishahara ya Mahakimu kulingana na uwezo wake, Hakimu Mkazi alipoajiriwa alianza na cheo cha Hakimu Mkazi Daraja la III na mshahara wake ulikuwa kwenye ngazi ya *TGS 3* ambayo ilikuwa ni shilingi 80,900/=. Hakimu huyu alipandishwa cheo hadi kufikia nafasi ya Hakimu Mkazi Mkuu ambaye ngazi yake ya mshahara ilikuwa *TGS 13* ambayo ni shilingi 297,310/=.

Mheshimiwa Naibu Spika, baada ya maboresho yatokanaya na waraka wa watumishi wa Serikali Na.2 wa mwaka 2003 mshahara wa Hakimu huyu sasa unaanzia

shilingi 157,000/= katika ngazi ya *TGS E* na kuendelea na shilingi 623,500/= ambayo ni ngazi ya *TGS I*.

Mheshimiwa Naibu Spika, ni azma ya Serikali kutoa vyombo vya usafiri kwa watendaji wake. Hata hivyo azma hii haijakamilishwa kutokana na ufinyu wa Bajeti.

(b) Kama nilivyojibu hapo awali mkakati wa kuboresha mazingira ya Mahakimu tayari umeanza kwa mwaka huu wa fedha na uboreshaji huu utaendelea kutekelezwa kwa kadri hali ya pato la Serikali linavyoboreka.

**MHE. BENEDICTO M. MUTUNGIREHI:** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kuuliza swali dogo la nyongeza.

(a) Kwa kuwa Mahakimu wa Wilaya au wa Mkoa wanapewa hela hizi kidogo na pengine labda Mkuu wa Wilaya anapata zaidi ya laki saba mshahara wake na wote wako katika ngazi ya Wilaya; sasa kuwapa pesa kidogo namna hii si kuwadhulumu na kuwajengea mazingira ya kuwafanya wadai rushwa?

(b) Kwa kuwa Serikali kila inapoambiwa kuboresha mishahara ya wafanyakazi ama kuwapa wakulima hela huwa inasema haina uwezo; sasa kama Serikali haina uwezo kwa nini isijiondoe madarakani ili Serikali yenye uwezo iweze kuongeza? (*Kicheko/Makofi*)

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA:** Mheshimiwa Naibu Spika, niseme tu kwamba masuala haya ya mishahara na marupurupu ndiyo kwanza tumeanza kuyashughulikia na kama nilivyojibu katika jibu langu la msingi, kumekuwa kuna mabadiliko makubwa katika mishahara ya Mahakimu wetu. Lakini nasema bado masuala haya tunayashughulikia na tutakuja kutoa maelekezo mengine baadaye.

Ni kweli tumekuwa na ufinyu wa Bajeti na wengi hapa wenzangu Mawaziri na wengine tumekuwa tukitoa sababu hiyo. Lakini hali imeendelea kuboresha mwaka hadi mwaka. Tulianza na mapato ya bilioni 25 kwa kila mwezi na sasa yamefikia bilioni zaidi ya mia moja. Katika maeneo mbalimbali tumekuwa tukiboresha maslahi ya wafanyakazi wetu, lakini huo ndiyo ukweli wenyewe. Lakini huwezi ukamwambia Rais ama Serikali ijiuzulu unapotamka tu kwamba hali hairuhusu. Ni kama wewe Mheshimiwa Mbunge ukimwambia mama kwamba hali hairuhusu, akuache kweli!? (*Kicheko/Makofi*)

**NAIBU SPIKA:** Mheshimiwa Waziri wa Nchi, Ofisi ya Rais (Utumishi), jibu la nyongeza.

**WAZIRI WA NCHI, OFISI YA RAIS (UTUMISHI):** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba niongezee majibu ya nyongeza kwa swali la nyongeza la Mheshimiwa Benedicto Mutungirehi.

Mheshimiwa Naibu Spika, kama alivyojibu vizuri Mheshimiwa Waziri wa Sheria na Katiba, ameelezea jinsi mshahara wa Mahakimu ulivyoongezeka kutoka shilingi

80,000/= mpaka shilingi 157,000/= ambayo ni kama nyongeza ya asilimia 100. Katika mwaka huu ningetemea Mheshimiwa Benedicto Mutungirehi badala ya kuitaka Serikali ijiuzulu, angeipongeza kwa jitihada na kwa kutambua umuhimu wa Mahakimu na Watumishi wengine wa umma katika maslahi ya Taifa.

Mheshimiwa Naibu Spika, hilo ndiyo jibu la nyongeza nililotaka kuongezea.  
(Makofi)

**MHE. GEORGE M. LUBELEJE:** Mheshimiwa Naibu Spika, nakushukuru kwa kunipa nafasi ili niulize swali dogo la nyongeza. Pamoja na majibu mazuri ya Mheshimiwa Waziri, nina swali moja la nyongeza.

Kwa kuwa Serikali ilishaahidi kuwapatia usafiri Mahakimu wa Mahakama za Wilaya na Mahakama za Mwanzo na kwa kuwa Mahakimu wa Wilaya wameshindwa kabisa kukagua kabisa Mahakama za Mwanzo kwa sababu ya kukosa usafiri; je, Mheshimiwa Waziri analiahidi nini Bunge hili? Usafiri utapatikana lini kwa Mahakimu hao?

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA:** Mheshimiwa Naibu Spika, Mheshimiwa George Lubeleje, atakumbuka kwamba katika hotuba yangu kwa kipindi cha mwaka 2003/2004 suala hili tulilizungumzia na Bunge hili likapitisha Bajeti ya Mahakama ikiwa ni pamoja na kuimarisha, kuboresha usafiri.

Kwa hiyo, katika ngazi ya Wilaya, mwaka huu tunatarajia kupata magari kama 25 kwa ajili ya Ukaguzi. Kwa hiyo ni mategemeo yetu kwamba katika kipindi kijacho cha fedha, Bunge hili litakubali tuweze kuongeza idadi ya magari hayo ili ukaguzi uweze kufanywa na Mahakimu wetu wa Wilaya katika ngazi za Mahakama za Mwanzo.  
(Makofi)

Na.78

### **Haki ya Kukata Rufaa Moja kwa Moja**

**MHE. STEPHEN M. KAHUMBI** aliuliza:-

Kwa kuwa Mashauri ya Jinai yote hupelekwa Mahakamani na kusimamiwa na Ofisi ya Mwanasheria Mkuu au Polisi kwa ridhaa ya Mwanasheria Mkuu wa Serikali (Ofisi yake); na kwa kuwa Wizara/Idara, Mashirika na Halmashauri za Wilaya nyingine huajiri wanasheria wenye shahada za Vyuo Vikuu sawa na wenzao walio ndani ya Ofisi ya Mwanasheria Mkuu wa Serikali:-

(a) Je, ni nini mantiki inayowanyima haki ya rufaa moja kwa moja kwa Mashitaka ya Jinai yanayohusu Wizara/Idara, Mashirika au Halmashauri za Wilaya zao?

(b) Je, hiyo kama ni kanuni au taratibu si za kuwadhalilisha wataalamu/wasomi wetu hao?

(c) Je, Wanasheria wanaojirwa nje ya Ofisi ya Mwanasheria Mkuu wa Serikali hawakufaulu vizuri mitihani yao ya Sheria ndiyo Kanuni iwatendee hivyo?

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA alijibu:-**

Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Stephen Kahumbi, Mbunge wa Bukene, lenye sehemu (a), (b) na (c) kwa jumla kama ifuatavyo:-

Fungu la 90 la Sheria ya Mwenendo wa Mashauri ya Jinai Na.9 ya 1985 linampa uwezo Mkurugenzi wa Mashitaka kuanzisha na kuendesha mashauri ya jinai katika Mahakama zote nchini isipokuwa zile za Kijeshi (*Court Martial*) na Mahakama za Mwanzo. Mkurugenzi wa Mashtaka anaweza kuyatekeleza madaraka hayo yeye mwenyewe au kama anaona inafaa kuyakasimu kwa Maafisa wengine kufuatana na maelekezo yake.

Aidha, Mkurugenzi wa Mashitaka ndiye mwenye mamlaka kisheria ya kuwateua waendesha Mashitaka (*public prosecutors*).

Mheshimiwa Naibu Spika, ili kuwawezesha Wanasheria waliopo kwenye Idara, Mashirika na Halmashauri husika kuomba rufaa katika Mahakama Kuu moja kwa moja kwa mashauri ya jinai yanayohusu Taasisi zao, basi Taasisi hizo zinaweza kupeleka maombi yao kwa Mkurugenzi wa Mashtaka pale ambapo zipo sababu za msingi ili aweze kuwateua Wanasheria hao kuwa Waendesha Mashitaka na hivyo kuwawezesha kuomba rufaa katika mashauri ya kijinai yanayohusu Taasisi zao.

Napenda kumhakikishia Mheshimiwa Stephen Kahumbi kwamba utaratibu huu hauna dhamira ya kudhalilisha au kuwabagua Wanasheria wengine walio katika asasi na Idara za Serikali. Suala hapa ni mgawanyo wa madaraka na taratibu za kazi. Wanasheria wote ni wale waliofuzu kwa viwango vilivyowekwa na Vyu. Utaratibu uliowekwa ni wa kiutendaji ili kumwezesha Mkurugenzi wa Mashitaka kusimamia mashauri yote ya jinai kama sheria inavyomtaka afanye.

**MHE. STEPHEN M. KAHUMBI:** Mheshimiwa Naibu Spika, ninalo swali moja tu dogo la nyongeza. Kwa kuwa mwenendo wa mashitaka ndiyo unasimamiwa na Mkurugenzi wa Mashitaka ambaye peke yake ndiye ana uwezo wa kumteua nani asimamie mashitaka, je, ni vigezo gani vinavyomwongoza Mkurugenzi wa Mashitaka kuwateua hawa wasimamizi kama si ujuzi wa taaluma yenyewe?

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA:** Mheshimiwa Naibu Spika, kwanza kisheria yeye ndiye mwenye Mamlaka hayo. Hawezi kuwa na watu wawili au watatu. Kama sasa hivi Mwanasheria Mkuu ndiye *Principal Advisor* wa Serikali. Haiwezekani kuwa na *Principals* wawili au watatu, ni mmoja tu. Vigezo ambavyo yeye atatumia ni lazima kwamba wale watu wawe na sifa ambazo zinastahili kuweza kuyashughulikia masuala hayo.

Kwa hiyo, kubwa kwa kweli ni hilo la uwezo, ama sivyo mambo yanaweza yakawa ni mabaya mkajikuta kwamba kila wakati mnashindwa kesi katika Mahakama na Serikali inapoteza pesa nyingi. Kwa yeye *DPP* ikiwa ni pamoja na *AG* lazima kwa kweli waridhike kwamba huyo mtu anao uwezo wa kusimamia masuala hayo Mahakamani. (*Makofi*)

**MHE. SOPHIA M. SIMBA:** Mheshimiwa Naibu Spika, nakushukuru kwa kunipa nafasi hii. Kwa kuwa kikatiba tunafahamu kwamba Mahakama ndiyo iliyopewa uwezo na nyenzo za kutoa haki kwa raia na pia kufunga watu na kwa kuwa hivi karibuni magazeti yalitupakazia sisi Wabunge kuwa tuna nia ya kutunga sheria ya kuweza kuwafunga watu, je, Waziri anaweza kuchukua nafasi hii kukanusha usemi huo na kuwa Bunge hili sisi tunatambua majukumu yetu na hatuna nia ya kupewa madaraka ya kufunga watu? Ahsante. (*Makofi*)

**WAZIRI WA SHERIA NA MAMBO YA KATIBA:** Mheshimiwa Naibu Spika, kwa leo siwezi nikafanya hivyo kwa sababu baadhi ya mashauri haya yako Mahakamani. Kwa hiyo, itakuwa siyo sahihi kwa mimi kutoa tamko lolote na hii inaweza ikaathiri mwenendo wa shughuli fulani Mahakamani. (*Makofi*)

Na.79

### **Chuo cha Maendeleo ya Wananchi - Mabughai**

**MHE. HENRY D. SHEKIFFU** aliuliza:-

Kwa kuwa Chuo cha Maendeleo ya Wananchi Mabugha - Lushoto kimezorota sana katika utendaji wake na hatimaye kimeshindwa kutekeleza malengo na matarajio ya wananchi, hivyo kusababisha kufifia, kutoweka kwa mapenzi, matumaini ya wananchi wa Chuo hicho:-

- (a) Je, Serikali inachukua hatua gani kukifufua Chuo hicho?
- (b) Kwa kuwa Majengo, mashine pamoja na vifaa vilivyopo katika Chuo hicho vimechakaa sana, je, Serikali inachukua hatua gani kurekebisha hali hiyo?
- (c) Je, kuna juhudi gani za kuimarisha uongozi ili pawepo na ubunifu, ari na mtazamo wa mbele (*vision*) kama kichocheo cha mabadiliko?

**NAIBU SPIKA:** Nadhani haibadilishi maana.

**NAIBU WAZIRI WA MAENDELEO YA JAMII, JINSIA NA WATOTO** alijibu:-

Mheshimiwa Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Henry Shekiffu, Mbunge wa Lushoto, lenye sehemu (a), (b) na (c) kama ifuatavyo:-



(a) Kabla ya mwezi Julai, 2001 Chuo cha Maendeleo ya Wananchi Mabughai kilikuwa Chuo cha Mafunzo ya Maendeleo Vijijini kilichoendeshwa kama mradi uliofadhiliwa na *USAID* katika miaka ya 1979 hadi 1980. Hata hivyo kutokana na matatizo ya kiutekelezaji, mradi huo ulisita mapema kuliko ilivyotegemewa na hivyo kuathiri uendelevu wake na wa Vyuo vingine kama hivyo.

Ili kuimarisha madhumuni ya awali ya Vyuo hivyo, Wizara iliamua kuviendesha kwa mfumo wa Vyuo vya Maendeleo ya Wananchi kuanzia mwezi Julai, 2001. Aidha, Serikali imeshachukua hatua kadhaa za kukifufua Chuo hiki na Vyuo vingine vya Maendeleo ya Wananchi. Hatua hizo ni pamoja na:-

- Kutoa mwongozo wa uendeshaji wa Vyuo vya Maendeleo ya Wananchi wa mwaka 2002.
- Kuwa na mpango wa kudumu wa kuvifanyia ukarabati wa majengo miundombinu, mitambo na vyombo vya usafiri.
- Kuoamba vibali vya ajira ya watumishi.

Kutokana na hatua hizo, Chuo cha Maendeleo ya Wananchi Mabughai katika mwaka 2001/2002 kilipatiwa kiasi cha shilingi milioni moja kwa ajili ya ukarabati wa dharura wa nyumba mbili za wakufunzi. Mwaka 2002/2003 Chuo kilipatiwa shilingi milioni nne kwa ajili ya ukarabati wa majengo likiwemo bweni la wanachuo wa kike. Hali kadhalika kati ya mwaka 2001 hadi sasa, Chuo kimeshatumiwa shilingi 5,450,000/= kwa ajili ya uendeshaji.

Katika mwaka 2003/2004 Chuo cha Mabughai ikimetengewa kiasi cha shilingi milioni 20 kwa ajili ya ukarabati mkubwa. Aidha, Wizara imekipatia Chuo hiki Wakufunzi wanne na Walinzi wawili kati ya mwaka 2002 hadi 2004.

(b) Katika jitihada za kuimarisha Uongozi Chuoni, Mwongozo wa Uendeshaji Vyuo vya Maendeleo ya Wananchi umeelekeza kuundwa kwa Bodi za Vyuo hivyo. Vyuo karibu vyote kikiwemo Mabughai vimeshaundiwa Bodi zake ambazo ziko chini ya Uenyekiti wa Wakurugenzi Watendaji wa Halmashauri. Licha ya watalam mbalimbali kuwa Wajumbe wa Bodi hizo, Waheshimiwa Wabunge wa maeneo ambayo Vyuo vipo pia ni Wajumbe.

Aidha, mwezi Juni, 2003 Wizara ilamteua Mkuu wa Chuo mpya mwenye uzoefu wa uendeshaji wa Vyuo vya Maendeleo ya Wananchi ili kuimarisha utendaji.

Mheshimiwa Naibu Spika, jitihada zote hizi zimeanza kuzaa matunda. Hivi sasa kwa mfano, Chuo kimesajili Wanachuo 17 wa kike wanaochukua mafunzo ya ushonaji ya muda mrefu jambo ambalo halikuwezekana hapo awali. Wizara yangu itaendelea kutafuta misaada ya wadau ambalimbali wakiwemo Waheshimiwa Wabunge katika kuimarisha huduma zitolewazo na Vyuo vya Maendeleo ya Wananchi nchini, kwa kuwa vina manufaa makubwa katika vita dhidi ya umasikini. Ahsante.

**MHE. HENRY D. SHEKIFFU:** Mheshimiwa Naibu Spika, nafurahi sana kwa majibu mazuri ya Naibu Waziri. Pamoja na juhudi zote nzuri ambazo kwa kweli hata sisi katika Wilaya tunashukuru, nina swali moja la nyongeza.

Kwa kuwa fedha zilizotengwa kwa kipindi cha mwaka huu kidogo zinaonesha matumaini, hizo milioni 20, lakini uharibifu na mahitaji ya fedha katika Chuo hiki ni makubwa sana ambayo yanafikia milioni 80. Je, Serikali inatamka nini ili Chuo hiki kiweze kufanya kazi yake iliyokusudiwa kuongeza fedha ili kiweze kurekebisha vizuri?

**NAIBU WAZIRI WA MAENDELEO YA JAMII, JINSIA NA WATOTO:** Mheshimiwa Naibu Spika, kwanza kabisa napokea shukurani hizo, ahsante sana. Jibu lake lingine kwamba Shilingi milioni 20 hazitoshi, ni kweli naungana naye kwamba fedha hizo hazitoshi. Lakini naomba tu kutoa taarifa kwa Bunge lako Tukufu kwamba sisi tuna Vyuo 62 katika nchi hii na kwa mwaka 2003 tumeona tuanze kutoa fedha kwa Vyuo 24 ili vifanyiwe ukarabati mdogo mdogo na kiasi cha shilingi milioni 180 kwa Vyuo 12 ili ukarabati mkubwa ufanyike maana kuna Vyuo vingi ambavyo hali yake siyo nzuri.

Napenda kumwambia Mheshimiwa Shekiffu, kuwa kwa bahati nzuri mimi nimewahi kufika hapo Mabughai na nimeshuhudia kwamba hali ya Chuo hicho siyo nzuri. Isipokuwa tutakuwa pamoja katika kuleta maendeleo siyo tu kwa Chuo cha Mabughai, lakini kwa Vyuo vyote vilivyopo hapa nchini. *(Makofi)*

**MHE. PONSANO D. NYAMI:** Mheshimiwa Naibu Spika, nashukuru kunipa nafasi ya kuuliza swali moja la nyongeza.

Kwa kuwa Vyuo vya Maendeleo ya Jamii nchini kazi zake zinafanana na Vyuo vya *VETA* hapa nchini na kwa kuwa muda mrefu Wizara hii ya Maendeleo ya Jamii, Jinsia na Watoto wamekuwa wakipewa fedha kidogo sana ambazo kwa kipindi fulani zilisababisha hata Vyuo vingi hivyo vikajifunga vyenyewe na Wabunge wakalalamika wakataka Vyuo hivyo viwe Sekondari kitendo ambacho Mheshimiwa Waziri alipinga sana, je, kwa nini Vyuo hivi visipewe fedha ya nyongeza kama vile Vyuo vya *VETA* vinavyopewa kwa sababu Vyuo hivi vinasaidia wananchi wengi hasa kule Vijijini. Kwa nini Serikali isione uwezekano wa kutoa fedha ya nyongeza kama zinazopewa *VETA* kutoka kwa Waajiri? *(Makofi)*

**NAIBU WAZIRI WA MAENDELEO YA JAMII, JINSIA NA WATOTO:** Mheshimiwa Naibu Spika, kwanza kabisa namshukuru sana Mheshimiwa Nyami kwani yeye ni Mjumbe mmojawapo wa Kamati yetu ya Maendeleo ya Jamii na anatusaidia sana katika masuala haya ya Vyuo vilivyopo hapa nchini pamoja na Wajumbe wengine waliopo katika Kamati hiyo. *(Makofi)*

Mheshimiwa Naibu Spika, ni kweli fedha hazitoshi, isipokuwa hali ikiwa nzuri Serikali itatuongezea. Kama mlivyoona, mwaka huu tayari umeongezewa fedha na fedha hizo hizo tutafanyia kazi kwa vyuo hivyo nilivyovitaja hapo awali. Ahsante sana.

**Fedha za Uhamisho kwa Askari Waliohamishwa**

**MHE. KHAMIS AWESU ABOUD** aliuliza:-

Kwa kuwa kwa muda mrefu kumekuwa na askari polisi ambao tangu wapewe uhamisho hadi sasa hawajalipwa mafao ya uhamisho:-

(a) Je, Serikali haioni kwamba kutawalipa askari hao mafao yao haiwatendei haki?

(b) Je, ni askari wangapi waliohamishwa tangu mwaka 2000 hadi 2003 na hawajalipwa mafao yao na kama watalipwa, je, mafao hayo yataanza lini?

**NAIBU WAZIRI WA MAMBO YA NDANI YA NCHI** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Khamis Awesu Aboud, Mbunge wa Mkanyageni, lenye sehemu (a) na (b) kwa pamoja kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, nakubaliana na Mheshimiwa Mbunge kwamba askari polisi wanadai posho mbalimbali pamoja na posho za uhamisho. Posho hizi wanazodai ni haki yao na Serikali imekuwa inawalipa kwa awamu kulingana na upatikanaji wa fedha.

Mheshimiwa Naibu Spika, kati ya mwaka 2000 hadi 2003, Serikali iliwalipa askari polisi posho za uhamisho zenye thamani ya shilingi 1,669,876,039/=. Hata hivyo pamoja na malipo hayo, bado wapo askari 1,201 ambao hawajalipwa fedha za uhamisho zenye jumla ya shilingi 1,831,137,232.95. Serikali itaendelea kulipa madai hayo hadi askari wote wanaodai wamelipwa haki zao.

**MHE. KHAMIS AWESU ABOUD:** Mheshimiwa Naibu Spika, pamoja na majibu ya Naibu Waziri, naomba niulize maswali mawili madogo ya nyongeza. Kwa nini Serikali haitayarishi sera hiyo mapema kabla haijawahamisha ili kuondoa huu usumbufu wa uhamisho?

La pili, hizi fedha zinazolipwa zitahusiana na wale askari waliofariki dunia. Kwa sababu kuna askari chungu mzima walihamishwa baada ya kufika makwao wakafariki. Je watapata malipo sawa na wale waliohamishwa? Ahsante. (*Makofi*)

**NAIBU WAZIRI WA MAMBO YA NDANI YA NCHI:** Mheshimiwa Naibu Spika, kazi za polisi ni kazi za dharura, likitokea jambo mahala lazima askari waende. Likitokea jambo mahala lazima wahamishwe kuwe na fedha, hakuna fedha lakini lazima hiyo kazi ifanyike. Haya ndiyo maadili ya kazi za polisi kwa sababu unashughulikia usalama wa nchi. Huwa tunapanga Bajeti, lakini inatokea na kila siku yanatokea.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa hiyo, ndiyo maana tunakuwa na madeni ya polisi mara kwa mara. Lakini jambo kubwa ni kwamba madeni haya yanalipwa na takwimu nimesoma jinsi tunavyolipa.

Sehemu ya pili kwa wale ambao bahati mbaya wameshafariki dunia haki yao bado ipo pale pale, kwa hiyo wanapolipwa mafao yao wale washika mirathi, katika mirathi yao basi tunajumuisha na madeni yote ambayo alikuwa marehemu alikuwa anaidai Serikali pamoja na hizi fedha za uhamisho.

Na. 81

### **Eneo la Kambi ya FFU Matangatuani**

**MHE. MWADINI ABASS JECHA:** Kwa kuwa uanzishwaji na uendelezaji wa kambi ya *FFU* ya Finya ni katika hatua ya kuimarisha shughuli za kiutendaji wa jeshi hilo na kwa kuwa kambi ya *FFU* iliyopo Mtangatuani sasa inapoteza umuhimu wake kutokana na ufinyu wa eneo lenyewe:-

(a) Je, Serikali ina mpango gani wa matumizi ya eneo hilo baada ya kambi ya *FFU* ya Matangatuani kuhamia kwenye Kambi mpya ya Finya?

(b) Je, Serikali haioni kuwa kuling'ang'ania eneo hilo bila ya kuwa na uwezo wa kuliendeleza kutasababisha uharibifu wa mali ya Serikali?

(c) Je, Serikali haioni umuhimu wa kukabidhi eneo la Kambi ya Matangatuani kwa Kituo cha Utafiti wa Kilimo ambacho kimepakana na kambi hiyo ili Serikali iweze kukuza shughuli zake za utafiti wa kilimo?

**NAIBU WAZIRI WA MAMBO YA NDANI YA NCHI** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Mwadini Abass Jecha, Mbunge wa Utaani, lenye sehemu (a), (b) na (c) kwa pamoja kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, ni wajibu wa Serikali kuimarisha ulinzi kwa kusogeza huduma za ulinzi wa polisi karibu na wananchi katika mikoa mbalimbali. Katika kutekeleza azma hii Wizara yangu inao mpango wa kulitumia eneo la Matangatuani lililopo katika Mkoa wa Kaskazini Pemba kwa ajili ya kujenga nyumba za kuishi askari (*police barracks*) na pia kujenga kituo kidogo cha Polisi (*Police Post*) kwa ajili ya kuwahudumia wananchi waishio maeneo hayo.

Kwa hiyo, napenda kumfahamisha Mheshimiwa Mbunge kwamba eneo la Matangatuani halitatolewa kwa Taasisi zingine kwa kuwa limetengwa kwa ajili ya jeshi la Polisi ili kuwezesha kuimarisha ulinzi wa Mkoa wa Kaskazini Pemba ambao ni mmoja wa mikoa ya mipakani.

Aidha, kazi ya ujenzi wa nyumba za askari katika eneo hilo inatarajiwa kuanza wakati wowote fedha zikipatikana.

**MHE. ALI MACHANO MUSSA:** Ahsante Mheshimiwa Naibu Spika, kwa mara ya kwanza kupata kuuliza swali la nyongeza.

Kwa kuwa kila Mkoa nchini Tanzania kuna kambi ya *Field Force* ambayo inajulikana umuhimu wake. Kuna sababu gani inayosababisha Mkoa wa Kaskazini Unguja kusiwe na Kambi ya *Field Force* kama mikoa mingine ya Tanzania? (*Makofi*)

**NAIBU WAZIRI WA MAMBO YA NDANI YA NCHI:** Mheshimiwa Naibu Spika, ni kweli kwamba katika Mkoa wa Kaskazini Unguja bado hatujajenga *Police barracks* na kwa sababu hii kwa sababu ya usafiri rahisi kutoka mjini kwenda Kaskazini Unguja bado askari wanapata usafiri mwepesi tu. Lakini huko mbele ya safari, tunao mpango wa kujenga *police barracks* viwanja tumeshapata eneo la Mahonda, kwa hiyo katika mpango wetu wa Wizara yetu katika kujenga nyumba za askari kile kiwanja cha Mahonda tukipata fedha tuna mpango wa kujenga *police barracks*. Namwomba Mheshimiwa Mbunge na Wabunge wote wa Mkoa wa Kaskazini Unguja watuvumilie kwa sababu mpango wa kujenga *police barracks* katika Mkoa wao.

Na. 82

#### **Kuunda Mfuko wa Uvuvi wa Taifa**

**MHE. ABDILLAH O. NAMKULALA** aliuliza:-

Je, kwa nini Serikali isiunde Mfuko wa Uvuvi wa Taifa, ili kuwawezesha wavuvi kupata mikopo ya zana za uvuvi kama wakulima wanavyokopa pembejeo za kilimo?

**WAZIRI WA NCHI, OFISI YA WAZIRI MKUU - MHE. WILLIAM V. LUKUVI (k.n.y. WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII)** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, kabla ya kujibu swali la Mheshimiwa Abdillahi Namkulala, Mbunge wa Mtwara Vijijini, naomba kutoa maelezo yafuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, hadi sasa Wizara yangu haina Mfuko wa kuendeleza uvuvi. Hata hivyo katika Muswada wa Sheria ya Uvuvi ya Mwaka 2003 ambao unatarajiwa kuwasilishwa kesho ipo Ibara inayohusu uanzishwaji wa Mfuko wa kuendeleza uvuvi. Muswada huo wa sheria unategemewa kusomwa kwa mara ya pili hili katika Bunge lako Tukufu.

Mheshimiwa Naibu Spika, matumizi ya Mfuko huo yamezingatia dira ya Wizara ambayo ni kuhifadhi, kulinda na matumizi endelevu ya raslimali ya uvuvi. Kufikiwa kwa lengo la dira hii kutakuwa kichocheo kikubwa katika kupnguzwa umaskini na kukuza ajira.

Mheshimiwa Naibu Spika, baada ya maelezo hayo naomba sasa kujibu swali la Mheshimiwa Abdillahi Namkulala, Mbunge wa Mtwara Vijijini, kama ifuatavyo:-

Kwa kuzingatia kwamba Serikali imejitoa kwenye shughuli za biashara na kuiachia sekta binafsi, Wizara yangu katika Sera ya Uvuvi imeweka mikakati itakayowawezesha wavuvi wadogo watambuliwe na kukopesheka. Mikakati hiyo ni pamoja na:-

- Kuelimisha wavuvi wadogo kuhusu umuhimu wa kujiunga kwenye vikundi vya uzalishaji mali;
- Kutoa mafunzo ya kuendesha vikundi vya uzalishaji mali, ikiwa ni pamoja na utunzaji vitabu vya hesabu za biashara;
- Kuimarisha ushirikiano na Taasisi zinazotoa mikopo yenye masharti nafuu; na
- Kuwashauri wavuvi wadogo kuunda vikundi vya kuweka na kukopa.

Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kumfahamisha Mheshimiwa Mbunge pamoja na wananchi wote kuwa ipo mifuko mbalimbali inayopata fedha kutoka Serikalini ambayo hutoa mikopo kwa vikundi mbalimbali vya wanawake na vijana wakiwemo wavuvi.

Aidha, katika sekta binafsi, wavuvi wakubwa na wawekezaji kwenye viwanda vya kusindika samaki wana utaratibu wa kuwakopesha wavuvi wadogo vyombo na zana za uvuvi. Utaratibu huu umewafaidisha wavuvi wengi waliopo katika ukanda wa Ziwa Victoria na Pwani ya Bahari ya Hindi. Serikali inachukua fursa hii kuipongeza sekta binafsi kwa mchango wake katika kuwaendeleza wavuvi wadogo.

**MHE. ABDILLAH O. NAMKULALA:** Mheshimiwa Naibu Spika, pamoja na majibu mazuri ya Mheshimiwa Naibu Waziri, nina maswali mawili ya nyongeza.

Kwa kuwa uvuvi wa bahari kutoka Bahari ya Msimbati mpaka Mgao huvua samaki na dagaa. Na kwa kuwa dagaa ni halali kuvuliwa na kutumika. Sasa kwa kuwa Serikali imepiga marufuku zana za matundu madogo za kuvulia dagaa, wanahimiza zana za matundu makubwa ambayo dagaa hawakamati. Je, Serikali iko tayari kuharakisha utaalum aliosema Mheshimiwa Waziri na kuwagawia zana za kisasa alizosema Mheshimiwa Waziri ili waweze kuvua dagaa?

La pili, kwa kuwa *Mtwara Marine Park* iliwaahidi wananchi wavuvi kwamba watawanyang'anya zana haramu na watawapa zana za kisasa. Tatizo *Marine Park* hawana pesa. Je, Serikali iko tayari kuisaidia *Marine Park* ili kupata nyavu hizi na kuwagawia wananchi kuliko kuwanyang'anya nyavu zao bila kuwapa nyavu zile za kisasa? (*Makofi*)

**WAZIRI WA NCHI, OFISI YA WAZIRI MKUU - MHE. WILLIAM V. LUKUVI (k.n.y. WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII):** Mheshimiwa Naibu Spika, ni kweli Serikali imepiga marufuku uvuvi wa kutumia makorokoro yaani nyavu hizi zinafumbafumba samaki na watoto wao na bado nasisitiza kwa niaba ya Serikali kwamba uvuvi wa samaki wakiwemo dagaa lazima uendane na taratibu na sheria zilizopo. Ziko nyavu na ziko vifaa ambavyo vinatumika kwa ajili ya kuvua dagaa na Mheshimiwa Abdillahi Namkulala anajua. Naomba sana wavuvi wa bahari waendeleo kutumia vifaa hivyo ili kuhifadhi maliasili hasa dagaa waliopo baharini.

Ahadi ya *Marine Park* sina uhakika lakini kwa sababu Mheshimiwa Namkulala, uko hapa, mimi nimebeba mzigo wa Mheshimiwa Zakia Meghji, tuwasiliane hapo nje kwa wataalam ninao ili tukumbushane vizuri niweze kufuatilia jambo hili.

**MHE. BALOZI GETRUDE I. MONGELLA:** Nakushukuru sana Naibu Spika, kwa kunipa nafasi hii niulize swali la nyongeza. Kwa kuwa taarifa tulizonazo ni kwamba samaki wamechangia katika miezi miwili iliyopita zaidi ya nusu ya mapato ya nchi hii; na kwa sababu kazi ya uvuvi ni ya hatari ya kujitolea, je, kutokuwa na tamko rasmi la wazi wazi la Serikali kwamba mfuko hii itaanzishwa ya wavuvi ili kuwaondolea dhiki walionayo na waendeleo kuchangia katika maendeleo ya nchi hii siyo unyanyasaji na ubaguzi katika kazi ambazo zinachangia katika maendeleo ya nchi hii? (*Makofi*)

**WAZIRI WA NCHI, OFISI YA WAZIRI MKUU - MHE. WILLIAM V. LUKUVI (k.n.y. WAZIRI WA MALIASILI NA UTALII):** Mheshimiwa Naibu Spika, Serikali inatambua kwamba sekta ya uvuvi ni kweli ni sehemu muhimu katika kuchangia Pato la Taifa. Na ndiyo maana nimesema kwamba Serikali inaleta Muswada hapa Bungeni na kesho utasomwa mara ya pili.

Ndani ya Muswada ule ndipo tunazungumzia suala sasa kutokana na umuhimu huo unaouona Mheshimiwa Balozzi Getrude Mongella, Serikali imeamua kuanzisha mfuko.

Kwa hiyo, namwomba Mheshimiwa Mbunge na Waheshimiwa Wabunge watusaidie Serikali kuupitisha huu Muswada ili mfuko huu uanzishwe na moja ya vyanzo vya mapato ya mfuko huu itatokana na bajeti lakini pia sehemu ya mapato ambayo inatokana na na mapato ya Sekta hii ya uvuvi.

**NAIBU SPIKA:** Waheshimiwa Wabunge swali linalofuata mwenyewe ameliondoa, kwa sababu amesema alishapata majibu. Kwa hiyo, swali Namba 83 halitaulizwa.

Na. 84

### **Shirika la Bima la Taifa**

**MHE. HASSAN C. KIGWALILO** alijibu:-

Kwa kuwa huduma za Shirika la Bima la Taifa zimekuwa zikizorota siku hadi siku; na kwa kuwa wateja wengi wanapata usumbufu sana kufuatilia madai yao mbalimbali kwenye Shirika hilo kongwe:-

(a) Je, Shirika hilo lina wateja wangapi, na kati ya hao ni wangapi ambao hawajalipwa madai yao mbalimbali kuanzia mwaka 1990 hadi sasa na ni kiasi gani cha fedha kinadaiwa?

(b) Kwa kuwa baadhi ya Mashirika binafsi ya Bima kama *Royal Insurance*, *Reliance Insurance* na kadhalika, hulipa madai ya wateja wao haraka sana kwa muda wa kati ya juma moja hadi mawili tangu kuwasilishwa kwa madai yao je, Shirika la Bima la Taifa huchukua muda gani kulipa madai ya wateja wake?

(c) Je, Shirika hilo lina wafanyakazi wangapi na lina mitaji gani na kwa nini mpaka sasa halijabinafsishwa?

**NAIBU WAZIRI WA FEDHA (MHE. DR. FESTUS B. LIMBU) alijibu:-**

Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Hassan Chande Kigwalilo, Mbunge wa Liwale, lenye sehemu (a), (b) na (c) kama ifuatavyo:-

(a) Mheshimiwa Naibu Spika, wateja wa Shirika la Bima wapo katika makundi mawili:-

(i) Bima za Maisha yaani *Life Insurance* na wale wenye bima za kawaida zisizo za maisha. Katika kundi hili la kwanza la Bima za Maisha Shirika lina wateja 118,155 na Bima za vikundi na pensheni - makampuni 8. Shirika halina madai ambayo hayajalipwa kuanzia mwaka 1990 hadi 2000. Madai ambayo hayajalipwa yanaanzia mwaka 2001 ambayo ni kama ifuatavyo:-

(a) Bima za binafsi shilingi bilioni 2.874.

(b) Bima za vikundi shilingi bilioni 2.123.

(ii) Mheshimiwa Naibu Spika, kuhusu kundi la pili bima za kawaida Bima hizi ni mikataba ya muda mfupi (mwaka mmoja). Hadi Juni, 2003 Shirika lilikuwa na jumla ya hati za bima 50,001. Madai ambayo yamekubaliwa na hayajalipwa ni madai 3,489 yenye jumla ya shilingi bilioni 9 kuanzia mwaka 1997.

(b) Mheshimiwa Naibu Spika, Sheria ya Bima Na. 18 ya mwaka 1996 Kifungu Na. 109 kinatamka kuwa, madai yatalipwa katika muda wa siku 60 tangu tarehe yalipokubalika. Hata hivyo, Shirika la Bima liliomba na kukubaliwa kusamehewa kutimiza sharti hilo kwa muda wa miaka miwili hadi Desemba, 2004. Sababu iliyopelekea ombi hili ni uwezo mdogo wa Shirika kifedha pamoja na mabadiliko ya kiuchumi ambayo pamoja na mambo mengine yalisababisha wafanyakazi wengi kupunguzwa kazi na bima nyingi kufutwa.



Aidha, ombi hilo lilikubaliwa kwa kuzingatia kuwa ubinafsishaji wa Shirika hili utakuwa umekamilika katika kipindi hicho cha msamaha. Msamaha huo usingetolewa Shirika lingenyimwa leseni ya kuendelea na biashara na hivyo kukosa mafao ya kulipa wateja.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa sasa muda unaotumika kulipa madai ni kama ifuatavyo:-

(i) Madai ya mwaka 2001 hadi sasa yanalipwa ndani ya siku 60 hadi 120 tangu tarehe ya kukubalika.

(ii) Madai ya mwaka 2000 kurudi nyuma yanalipwa kadri ya mtiririko wa fedha unavyo ruhusu. Shirika limepewa hadi mwaka 2004 kukamilisha kulipa madai hayo.

(c) Mheshimiwa Naibu Spika, idadi ya wafanyakazi wa Shirika hivi sasa ni 592 na mtaji wake ni shilingi bilioni 1.0. Serikali ilikwishatamka nia yake ya kubinafsisha Shirika hili, hivyo mipango ya kuliandaa kwa ubinafsishaji inaendelea chini ya *PSRC*. Zoezi la kuhakiki hesabu za Shirika limekwisha kamilika na zoezi la kuhakiki mali na madeni linaendelea. Lengo ni kuainisha mali na madeni ya Bima za Maisha na yale ya Bima zisizo za maisha na hatimaye kusaidia kubainisha mkakati unaofaa wa kulibinafsisha.

**MHE. HASSAN C. KIGWALILO:** Nashukuru Mheshimiwa Naibu Spika, kwa kunipa nafasi hii ya kuuliza swali. Nina maswali mawili madogo ya nyongeza.

La kwanza, kwa vile umesema kwamba umekiri Mheshimiwa Waziri pamoja na majibu yako mazuri kwamba Shirika hili linaendelea kuzorota. Sasa kwa nini badala ya Serikali kung'ang'ania kutaka kuuza *Microfinance Bank*, tuliuze hili ambalo linazidi kuzorota siku hadi siku? (*Makofi*)

La pili, kwa nini hadi hivi sasa Shirika hili halijafanya juhudi zozote za kuweza kupanua wigo wa kufanya Shirika hilo liweze kuwa na wateja wa aina mbalimbali. Kwa mfano, panakuwepo na Bima ya *Profession* kazi ambazo zina-*risk* kama vile Mahakimu, Waandishi wa Habari, kitu ambacho kingeweza zaidi kusaidia Shirika hilo katika wigo huo na kuongeza kipato na kupunguza idadi yake isitambae iliyopo inajionyesha? Nashukuru. (*Makofi*)

**NAIBU WAZIRI WA FEDHA (MHE. DR. FESTUS B. LIMBU):** Mheshimiwa Naibu Spika, kama nilivyoeleza katika jibu la msingi ni kwamba Shirika la Bima liliomba liongezewe miaka miwili ili liweze kulipa madeni yake yote ifikapo mwisho wa mwakani, mwaka kesho 2004 na sababu iliyopelekea hali hiyo ilikuwa ni uwezo mdogo wa kifedha wa Shirika ambayo ilisababishwa na mabadiliko ya kiuchumi na pia ilisababishwa na wafanyakazi wengi kupunguzwa kazi na bima nyingi zilifutwa. Kwa hiyo, zoezi hili la kulipa madai ya nyuma linaendelea na ni matarajio ya Serikali kwamba ifikapo mwaka kesho Desemba madai yote ya nyuma yatakuwa yamelipwa.

Mheshimiwa Naibu Spika, nimesema pia kwamba Shirika hili linatazamwa na madeni, madai yanahakikiwa na lipo katika utaratibu wa kubinafsishwa na linaandaliwa kubinafsishwa chini ya *PSRC* na mkakati huo wa kulibinafsisha pia utajulikana baada ya kuhakiki madeni na madeni yote ya nyuma na nimhakikishie Mheshimiwa Mbunge kwamba Serikali inafanya juhudi zote kuhakikisha Shirika hili linarudi katika hali yake ya utendaji wa kawaida na kuweza kulipa mtaji wa kulipa madeni na madai mbalimbali.

Mheshimiwa Naibu Spika, kulihusisha Bima na *NMB*, nafikiri sio sahihi kwa sababu haya ni mashirika tofauti, hayako kwenye utaratibu. Kuhusu upanuaji wigo, tunalipokea hilo na Shirika linaendelea kupanua wigo lakini kwa sasa kama nilivyosema ina aina mbili za bima ambazo ni *Life Insurance* na *Non-Insurance*. Ni bima ambazo siyo za maisha na kuna bima kama za Magari, Bima za Moto, *Marine* na *Aviation* pamoja *Miscellaneous Insurance*.

Kwa hiyo, katika wakati huu ambapo Shirika lina-*struggle* kulipa madai pia linaangalia njia ambazo litaweza kupanua wigo, lakini tukubali kwamba katika kipindi hiki ushindani uliopo sasa katika sekta ya bima ni mkubwa ambapo kampuni zingine mbali na *NIC* zinatoa *products* nyingi zaidi. Kwa hiyo, nasema tutajitahidi na ni matumaini ya Serikali kwamba itafanya vizuri.

Na. 85

### **Usumbufu Wanaopata Wafanyabiashara wa Mlandege**

**MHE. FATMA SAID ALI** aliuliza:-

Kwa kuwa *TRA* inafanya kazi yake vizuri Tanzania Bara na Visiwani:-

(a) Je, kwa nini baadhi ya wafanyabiashara wa Jimbo la Mlandege wanaolipa ushuru wao kihalali huko Zanzibar bado wanasumbuliwa wakipita na bidhaa zao hapo Bandari ya Dar es Salaam?

(b) Je, wafanyabiashara hao wa Jimbo la Mlandege watafaidika vipi utakapoanza utaratibu wa *Customs Union* ya Afrika Mashariki mwaka 2004?

**NAIBU WAZIRI WA FEDHA (MHE. DR. FESTUS B. LIMBU)** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, kabla ya kujibu swali la Mheshimiwa Fatma Said Ali Mchumo, Mbunge wa Mlandege, lenye sehemu (a) na (b) naomba kutoa maelezo yafuatayo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, Bandari ya Dar es Salaam ni njia muhimu sana kwa wasafiri na wafanyabiashara wa Bara na Visiwani. Zaidi ya hilo ni kiunganishi kikubwa cha biashara kati ya Tanzania na nchi nyingi duniani. Kwa vile Serikali na wananchi wote wanategemea kupata bidhaa mbalimbali toka nje kupitia Bandari ya Dar es Salaam

ni vema basi kuwepo na udhibiti wa kutosha wa bidhaa zote ziingiazo na kutoka nchini kwa lengo la kuhakikisha usalama wa watumiaji bidhaa hizo.

Mheshimiwa Naibu Spika, baada ya maelezo hayo, sasa napenda kujibu swali la Mheshimiwa Fatma Said Ali Mchumo, Mbunge wa Mlandege, kama ifuatavyo:-

(a) Mheshimiwa Naibu Spika, kile kinachoonekana ni usumbufu kwa watumiaji wa Bandari ya Dar es Salaam wakiwemo wafanyabiashara wa Mlandege, ni taratibu za kawaida zilizoidhinishwa na Bunge lako Tukufu kupitia Sheria ya Forodha. Si nia ya Serikali wala ya Mamlaka ya Mapato kuleta usumbufu kwa wafanyabiashara wanaoingiza bidhaa Tanzania Bara toka Tanzania Visiwani bali kinachofanyika ni kuzuia bidhaa za magendo na kuhakikisha kwamba Sheria za uingizaji bidhaa nchini zinafuatwa kikamilifu.

(b) Mheshimiwa Naibu Spika, uanzishwaji wa Umoja wa Forodha wa Afrika Mashariki (*East African Customs Union*) utakuwa na manufaa kwa wafanyabiashara wa Tanzania, wakiwemo wale wa Jimbo la Mlandege. Chini ya Hati (*Protocol*) inayoanzisha Umoja huo, nchi wanachama zitaondoa ushuru kwa bidhaa zitakazouzwa miongoni mwao. Hatua hiyo itawawezesha wafanyabiashara wa Tanzania kuongeza mauzo yao katika masoko la Kenya na lile la Uganda pasipo bidhaa hizo kutozwa ushuru. Aidha, viwango sawa vya ushuru kwa bidhaa zitokazo nje (*Common External Tariff - CET*) vitaleta ulinzi sawa kwa bidhaa zinazozalishwa katika eneo la Jumuiya ya Afrika Mashariki. Hatua hii inatarajiwa kuongeza uwezo wa bidhaa za Tanzania katika zake inazozalisha wakati siyo katika nchi wanachama wa Jumuiya.

Ili kunufaika na fursa za biashara zitakazotokana na kuanzishwa kwa Umoja huu, wafanyabiashara wa Tanzania, wakiwemo wale wa Mlandege, wanahimizwa kuongeza uzalishaji wa bidhaa bora za bei nafuu na zinazokidhi masharti ya Uasili wa Bidhaa (*Rules of Origin*) zilizokubaliwa. Vile vile, wafanyabiashara wa Tanzania washirikiane na wenzao wa nchi za jumuiya ili kubadilishana mbinu za biashara, kuwa na sauti moja katika masuala ya biashara ya Kimataifa, na kuwa na mikakati ya pamoja ya kutafuta masoko ya bidha zetu nje.

**MHE. FATMA SAID ALI:** Ahsante Mheshimiwa Naibu Spika, pamoja na majibu mazuri ya Mheshimiwa Naibu Waziri nina maswali matatu ya nyongeza. Kwa kuwa *TRA* ni chombo ambacho kinahudumia Tanzania nzima na wote wanafuata utaratibu sawasawa. Je, kwa nini wafanyabiashara wa Jimbo la Mlandege wanakaguliwa na mizigo yao mara mbili Dar es Salaam wakati kama wafanyabiashara wa Mbeya, Tanga na kadhalika hawafanyiwi hivyo?

Swali la pili, kwa nini mzigo inayotoka nje yaani *transit goods* wafanyabiashara wa Jimbo la Mlandege wanalazimishwa kulipia mizigo hiyo Dar es Salaam wakati kule walikotoka walikuwa wameshalipia kodi. Je, kwa nini lazima walipe tena kodi?

Swali la mwisho,...

**NAIBU SPIKA:** Mheshimiwa Mbunge, maswali mawili, nadhani umeelewa.

**NAIBU WAZIRI WA FEDHA (MHE. DR. FESTUS B. LIMBU):**  
Mheshimiwa Naibu Spika, kwanza napenda kumpongeza sana Mheshimiwa Fatma Said Ali Mchumo, kwa jinsi anavyopigania Jimbo lake la Mlandege na kufuatilia kero mbalimbali zikiwemo zile zinazowasibu wafanyabiashara wa jimbo lake la Mlandege.

Pili, niseme tu kwa ujumla kwamba matatizo ya biashara baina ya Tanzania Zanzibar na Tanzania Bara yapo na napenda kuliarifu Bunge lako Tukufu kwamba Waziri wa Fedha amenipa maelekezo ya uchambuzi wa kina wa kupatiwa ufumbuzi kutokana uchambuzi huo na iliundwa Tume ya Kero ambayo imeshaanza vikao vyake na imeshaainisha maeneo yenye kero mbalimbali na kikao cha kwanza cha Tume hiyo ilifanyika tarehe 22 Septemba, 2003 na kikao kifuatacho kitakaa katikati ya mwezi Desemba. Lengo la Tume hii ni kuona kero zote zinaondolewa. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, baada ya kusema hayo nijibu kwa kifupi maswali mawili ya Mheshimiwa Mbunge.

Mizigo inayotoka Zanzibar inabidi ikaguliwe mara mbili kwa sababu kuna bidhaa ambazo zinapoingia Zanzibar zinakuwa hazilipiwi ushuru lakini zinapoingia huku zinatakiwa zilipiwe ushuru.

Kwa hiyo, ndiyo maana hiyo, lakini zinakaguliwa pia kuangalia kama kuna *money laundering* kama kuna hela bandia na kadhalika zimepitia *root* ile na bidhaa zingine kama madawa ya kulevyu na kadhalika, lengo siyo kukamata ushuru tu lakini wakaguaji wanaokagua mizigo sio tu watu wa *TRA* lakini kuna watu wa madawa ya kulevyu na kadhalika. Kwa hiyo, mzigo unakaguliwa kwa sababu nyingi ikiwa ni pamoja na kuwekwa kodi na vitu vingine.

Mheshimiwa Naibu Spika, kuhusu mzigo kulipiwa mara mbili kama nilivyosema kuna kodi ambazo Zanzibar hailipwi lakini na kadhalika. Kwa hiyo, hizi ni hatua za kawaida na kuhakikisha kwamba sheria zinafuatwa na watu wanalipa kodi.

Na. 86

### **Uwekezaji kwenye Kilimo**

**MHE. MARIAM SALUM MFAKI** aliuliza:-

Kwa kuwa nchi hii imeweka juhudi kubwa ya kuwaelimisha Watanzania ambao sasa wapo wasomi wengi wenye taaluma mbalimbali; na kwa kuwa wasomi hao wanaweza kuanzisha ama kununua mashirika mbalimbali na kuyaendesha kama walivyoununua baadhi ya mashirika:-

Je, Serikali imewahamasisha wasomi wangapi Watanzania wawekeze katika kilimo cha mashamba makubwa kikiwa ndiyo uti wa mgongo wa nchi yetu?

**NAIBU WAZIRI WA KILIMO NA CHAKULA** alijibu:-

Mheshimiwa Naibu Spika, napenda kujibu swali la Mheshimiwa Mariam Salum Mfaki, Mbunge wa Viti Maalum, kama ifuatavyo:-

Mheshimiwa Naibu Spika, Serikali imekuwa ikiwahamasisha Watanzania wote wenye mitaji, wakiwamo wasomi hususan wenye utaalam wa kilimo, kuwekeza katika kilimo cha mashamba makubwa. Taarifa zilizopo zinaonyesha kuwa tangu mwaka 1997 hadi sasa, jumla ya miradi mikubwa 41 ya kilimo imeanzishwa nchini. Miradi hiyo inaendeshwa na Watanzania wenye ujuzi wa aina mbalimbali kwa asilimia mia moja au kwa ubia na wawekezaji kutoka nje ya nchi kama ifuatavyo:-

- Miradi 16 ya kilimo inaendeshwa na Watanzania kwa asilimia 100
- Miradi 25 ya kilimo inaendeshwa kwa ubia kati ya wawekezaji kutoka nje na Watanzania.

Aidha, Watanzania wapatao 100 wamehamasishwa na kujiunga na kilimo cha uzalishaji miwa kwenye Viwanda vya Sukari vya Mtibwa na Kilombero. Wengi wa hao wapo Mtibwa na idadi hiyo inatarajiwa kuongezeka. Ili kuweka mazingira mazuri ya uwekezaji, Serikali imeandaa Rasimu ya Sera ya Taifa ya Uwezesaji wa Watanzania kiuchumi. Sera hiyo itakapoanza kutekelezwa, itaweka mazingira mazuri ya uwekezaji katika kilimo na uzalishaji kwa ajili ya masoko ya ndani na nje. Sera ya uwezesaji itatekelezwa kwa kuzingatia misingi ya ushirikishwaji wa wadau wote na itawezesha kuundwa kwa Taasisi maalum na Mifuko itakayochochea uendeshaji na usimamizi wa miradi hiyo ya kilimo.

**MHE. MARIAM SALUM MFAKI:** Mheshimiwa Naibu Spika, nashukuru kwa majibu mazuri ya Mheshimiwa Naibu Waziri, nina swali dogo la nyongeza.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa kuwa imeonekana Watanzania walio na taaluma wameweza kuingia katika suala la kilimo, Wizara iko tayari kushirikiana na Wizara ya Ardhi na Maendeleo ya Makazi kuwawezesha Watanzania ambao watataka ardhi hii waimiliki; je, iko tayari kufanya hivyo?

**NAIBU WAZIRI WA KILIMO NA CHAKULA:** Mheshimiwa Naibu Spika, inawezekana, sio tu Mtanzania anaruhusiwa kumiliki ardhi sawa ni Mzalendo lakini vile vile Serikali na Wizara mbalimbali zinawasaidia Watanzania kuwatarisha na kuwasaidia kiuchumi pamoja na Wizara yetu ya Kilimo. (*Makofi*)

**NAIBU SPIKA:** Waheshimiwa Wabunge, tumemaliza. Pamoja na *speed* kubwa ambayo nimejitahidi kuifanya lakini hatukumaliza. Sasa hili ni matokeo ya mambo mengi ama majibu ya nyongeza kutoka kwa Waheshimiwa Mawaziri, wengine

wanajaribu kusaidia lakini nia ni kupata majibu ambayo kila mmoja wetu na wananchi wanaotusikiliza, wanaweza kuridhika. (*Makofi*)

Sasa baada ya maelezo hayo kuna matangazo machache yafuatayo:-

Moja, Mwenyekiti wa Kamati ya Maendeleo ya Jamii, Mheshimiwa Sophia Simba, anawatangazia Wajumbe wa Kamati hiyo kuwa leo tarehe 11 Novemba, 2003 kutakuwa na kikao cha Kamati kitakachofanyika chumba Na. 227, ghorofa ya pili, *Wing C* kuanzia saa tano.

Pia Mwenyekiti wa Kamati ya Haki, Maadili na Madaraka ya Bunge, Mheshimiwa Eliachim Simpasa, anawatangazia Wajumbe wa Kamati hiyo kuwa kutakuwa na kikao leo kuanzia saa tano, chumba Na. 219.

Makamu Mwenyekiti wa Kamati ya Bunge ya Maliasili na Mazingira, anawatangazia Wajumbe wa Kamati hiyo kuwa kutakuwa na kikao kuanzia saa tano, chumba Na. 133, ghorofa ya kwanza, wanakamilisha Taarifa ya *Stockholm Convention, 2001*.

Taarifa nyingine ya kikao, ni kwamba Mwenyekiti wa Kamati ya Kilimo na Ardhi, Mheshimiwa Eliachim Simpasa, anawatangazia Wajumbe wa Kamati hiyo kwamba kutakuwa na kikao chumba Na. 432, ghorofa ya nne, *Wing C* leo tarehe 11 Novemba, 2003 saa tano asubuhi badala ya chumba Na. 231, ghorofa ya pili. Hii imesainiwa nadhani ni Kaimu huyu, S. Abdullah sasa sijui, maana nimeona mikutano miwili na mtu ni mmoja, nadhani watajipangia utaratibu wa kukiongoza kikao hicho. Hapo ndiyo mwisho wa matangazo. Sasa tunaendelea.

## **MISWADA YA SHERIA YA SERIKALI**

*(Kusomwa Mara ya Kwanza)*

**Muswada wa Sheria ya Kurekebisha Sheria mbalimbali wa Mwaka 2003**  
*(The Written Laws (Miscellaneous Amendments) (No. 2) Bill, 2003)*

**Muswada wa Sheria ya Taasisi za Kazi wa Mwaka 2003**  
*(The Labour Institutions Bill, 2003)*

**Muswada wa Sheria ya Ajira na Mahusiano katika Kazi wa Mwaka 2003**  
*(The Employment and Labour Relations Bill, 2003)*

**Muswada wa Sheria ya Kufanya Mabadiliko katika Sheria ya Ardhi wa Mwaka 2003**  
*(The Land (Amendment) Bill, 2003)*

**Muswada wa Sheria ya Kukabiliana na Bidhaa kutoka kwa Wazalishaji wa Nje wa Mwaka 2003**  
*(The Anti-Dumping and Countervailing Measures Bill, 2003)*

**Muswada wa Sheria ya Usafiri wa Majini wa Mwaka 2003 (*The Merchant Shipping Bill, 2003*)**

*(Kusomwa Mara ya Pili)*

**MHE. PHILIP S. MARMO:** Mwongozo wa Spika.

Mheshimiwa Naibu Spika, naomba mwongozo wa Spika kwa mujibu wa Kanuni ya 55(3) ili tujue namna ya kuujadili Muswada huu muhimu. Ili mwongozo wako tukubaliane muafaka naomba nikusomee Ibara ya 63(3)(e), inaitwa Bunge hili, madaraka ya kuridhia mikataba ya Kimataifa, chombo hiki pekee wala siyo chombo kingine chochote.

Mheshimiwa Naibu Spika, jana asubuhi nilimwomba Mheshimiwa Waziri wa Mawasiliano na Uchukuzi anihakikishie kama mikataba ya Kimataifa ambayo aidha imeingizwa katika Muswada huu au anatarajia yeye mwenyewe baadaye kuifanya sehemu ya kanuni, kwa hakika Bunge hili imeiridhia. Kwa sababu Muswada huu unaegemea katika mikataba muhimu ya Kimataifa, sasa kama mikataba hiyo muhimu hatujairidhia Bunge hili kwa hakika linafanya kazi ya bure kabisa, tunaweka mkokoteni mbele ya punda.

Mheshimiwa Naibu Spika, lakini baya zaidi ni kwamba Muswada huu unanyang'anya moja kwa moja madaraka ya Katiba ya Bunge ya kuridhia mikataba badala yake Mheshimiwa Waziri anapewa mikataba kwenye kanuni, ni kwamba anaridhia mikataba kwa niaba ya Bunge hili. Mheshimiwa Waziri, toka jana mpaka leo hajaniletea ni lini mikataba hii imeridhiwa au kama haijaridhiwa.

Mheshimiwa Naibu Spika, kama utaniruhusu kwa kifupi sana Waheshimiwa Wabunge waangalie Ibara ya 56 kuhusu mikataba hii inayoongelewa ya Muswada, Ibara ya 123 ya Muswada, Ibara ya 161 ya Muswada, kuanzia Ibara ya 251 mpaka Ibara ya 281 ya Muswada na Ibara ya 344 ya Muswada.

Mheshimiwa Naibu Spika, sasa hili kwa maoni yangu ni dosari kubwa na naomba mwongozo wako ili tujadili Muswada au la kwa ajili ya dosari hii kubwa.

**NAIBU SPIKA:** Ahsante sana.

Waheshimiwa Wabunge, kwanza, anachosema Mheshimiwa Philip Marmo, ni kweli kwamba ni Bunge hili peke yake ndilo limepewa mamlaka ya kuridhia mikataba ya Kimataifa na si chombo kingine. Lakini pia Muswada huu ndiyo leo umeingia kwenye *Order Paper*, jana haukuwepo kwenye *Order Paper*. Kwa hiyo, inawezekana wakati wanazungumza kati ya Mheshimiwa Mbunge na Mheshimiwa Waziri alikuwa nje, kwenye Kamati ama sijui mlizungumza kwa vipi.

Lakini kwa sababu hiyo kwamba ulikuwa haujafika humu ndani, ningependa Mheshimiwa Waziri atuletee hayo yanayotajwa humu, atuletee kama kweli imepitishwa na Bunge hili, kama kweli, kama wanaweza ku-*produce* hiyo kwamba imepitishwa na Bunge. Lakini pia nitamwachia Mheshimiwa Philip Marmo, tuendelee na mjadala mpaka hatma yake lakini wakati huo huo tunampa muda Mheshimiwa Waziri kabla hatuja-*conclude* awe ameleta hiyo kwamba kweli imepitiwa na Bunge hili, Maazimio ambayo yameidhinishwa. Kama hakuna basi, kama alivyosema Mheshimiwa Philip Marmo, hatuna haki kwa upande wa Serikali.

Kwa hiyo, tutakupa nafasi lakini pia Mheshimiwa Philip Marmo, nitakuomba katika kipindi hicho uandike, aandike rasmi kwangu nitai-*push* kwa Serikali ili lieleweke vizuri. Sasa nadhani tumeelewana. (*Makofi*)

Kuhusu utaratibu au mwongozo?

**MHE. BALOZI GETRUDE I. MONGELLA:** Mwongozo.

**NAIBU SPIKA:** Kuhusu utaratibu inabidi useme Kanuni.

**MHE. BALOZI GETRUDE I. MONGELLA:** Kuhusu mwongozo.

Mheshimiwa Naibu Spika, ahsante sana. Kama hoja ya Mheshimiwa Philip Marmo, haijajibiwa na ikaja kujibiwa vinginevyo itakuwa mjadala tulioufanya ni *academic exercise* na tutakuwa tumepoteza muda wetu kufanya mazungumzo ambayo hayapo. Kwa hiyo, nadhani inafaa lijibiwe hilo halafu tuendelee na mjadala. (*Makofi*)

**NAIBU SPIKA:** Waheshimiwa Wabunge, Mheshimiwa Philip Marmo, anayo haki kabisa lakini pengine ingepaswa ai-*table* kama nilivyosema ili tuendelee na *process*, iendelee kuchangiwa lakini papo hapo tunampa muda Mheshimiwa Waziri kabla hatujapitisha maana hatujapitisha. Kabla hatujapitisha basi atuletee, atuhakikishie hayo ambayo yanasemwa lakini ni vizuri Mheshimiwa Philip Marmo uandike rasmi.

Kwa hiyo, siyo *exercise* maana Muswada huu umekuwa kwenye *Order Paper* leo sasa hayo mazungumzo waliyokuwa wanazungumza ni nje ya Bunge sasa anamtaka ndani ya Bunge alete hiyo hoja yake tuisikie upande wa Serikali maana ni kweli inawezekana wanayo, inawezekana wamepitisha sasa unapokwamisha wakati wamepitisha napo hatuitendei haki Serikali. Kwa hiyo, napenda kutoa haki kwa aliyeuliza ili *process* yake iendelee lakini pia kutoa haki kwa upande wa Serikali ili nao wasikwamishe Miswada yao bila kuzingatia utaratibu wenyewe.

Kwa hiyo, baada ya maelezo hayo, sasa namwita Mheshimiwa Waziri wakati huo huo nakupa nafasi Mheshimiwa Philip Marmo, kwa sababu uliomba uwe wa kwanza kuchangia sasa sijui nikupe nafasi ya kujiandaa zaidi au bado uendelee kuwa wa kwanza maana nina karatasi yako kwamba uwe wa kwanza kuchangia.



**MHE. PHILIP S. MARMO:** Mheshimiwa Naibu Spika, hata kama Kanuni inaruhusu, lakini mimi nisingediriki kuujadili Muswada huu kama tutakuwa tunajadili kitu batili kwa sababu nchi yetu haikuridhia mikataba hii, Bunge linaridhia mikataba hii. Kwa hiyo, ninachotarajia kufanya badala yake ni kutoa hoja ya kuomba Bunge hili lisiujadili Muswada huu.

**WAZIRI WA MAWASILIANO NA UCHUKUZI:** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba Bunge lako Tukufu liiruhusu Serikali itoe hoja kwa sababu hapa tulipo hatuna hoja yoyote kimaandishi na Waheshimiwa Wabunge wote waliotuletea kimaandishi tumezitifakari hoja zao na tumeziingiza katika mabadiliko au tumezizungumza na kuzimaliza. Kwa hiyo, tunamshukuru sana Mheshimiwa Philip Marmo, lakini vile vile katika hotuba yangu itajibu hoja yake. *(Makofi)*

**NAIBU SPIKA:** Mheshimiwa Waziri, sasa nikupe nafasi ili uweze kuwasilisha Muswada wako. *(Makofi)*

**WAZIRI WA MAWASILIANO NA UCHUKUZI:** Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kutoa hoja kwamba Muswada wa Sheria ya Usafiri wa Majini wa mwaka 2003 *(The Merchant Shipping Bill, 2003)* kama ulivyobadilishwa kwa mujibu wa orodha ya mabadiliko iliyoambatanishwa kwenye orodha ya shughuli sasa usomwe mara ya pili.

Mheshimiwa Naibu Spika, awali ya yote napenda kuchukua nafasi hii kuipongeza na kuishukuru kwa dhati kabisa Kamati ya Miundombinu chini ya Uenyekiti wa Mheshimiwa Profesa Henry Mgombelo, Mbunge wa Tabora Mjini, kwa kuuchambua kwa undani na kwa kina Muswada huu. *(Makofi)*

Mheshimiwa Naibu Spika, ushauri wa Kamati umezingatiwa kwa kiwango kikubwa katika marekebisho ya Muswada huu. Naahidi kwamba maoni, ushauri na maelekezo mengine yaliyotolewa na Kamati hii yatazingatiwa katika utekelezaji wa Sheria itokanayo na Muswada huu.

Mheshimiwa Naibu Spika, Muswada huu unakusudia kuifuata Sheria ya Usafiri Majini ya mwaka 1967 *(The Merchant Shipping Act, 1967)*. Sheria hii ilitungwa ili kuweka utaratibu wa usafiri majini, mpango wa elimu na viwango vya elimu kwa mabaharia pamoja na maslahi yao. Kutokana na mabadiliko yanayotokea katika Sekta ya Usafiri wa Majini hususan mabadiliko yanayohusu teknolojia namna ya kupambana na utekaji nyara na uharamia na uendelezaji wa mafunzo, ni wazi kuwa Sheria hii inahitaji kufanyiwa marekebisho makubwa.

Aidha, Sheria hiyo imeonekana kuwa na mapungufu kuhusu usalama wa vyombo vya usafiri majini, abiria na mali zao pamoja na namna ya kupambana na uchafuzi wa mazingira majini. Kutokana na hayo, Serikali inapendekeza kutungwa kwa Sheria mpya ili iweze kukidhi mahitaji ya sasa ya Sekta pamoja na kuwapatia mabaharia wa Tanzania mafunzo yanayolingana na viwango vya elimu ya ubaharia vya Kimataifa kama ilivyoanishwa katika mkataba wa Kimataifa unaohusu mafunzo, kutahini na ufanyaji kazi baharini.

Mheshimiwa Naibu Spika, Tanzania kama nchi Mwanachama wa Shirika la Kimataifa linalosimamia masuala ya Bahari Duniani, *The International Maritime Organization* au kwa kifupi *IMO*, iliridhia mkataba wa Kimataifa unaohusu mafunzo, utahini na ufanyaji kazi wa baharini wa mwaka 1978 (*The International Convention on Standards of Training Certification and Watch Keeping, 1978 STW78*) ambao ulifanyiwa marejeo mwaka 1995 na kutambuliwa kama *STCW95*.

Mojawapo ya jukumu la Serikali ya Tanzania katika kutekeleza mkataba huo ni kutunga Sheria mpya inayohusu usafiri wa majini ili ikidhi matakwa ya mkataba huo na mikataba mingine. Mikataba mengine ambayo tumeiridhia ki-nchi ni kama ifuatavyo:

*The International Maritime Organization Convention of 1948, The International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 and its Protocol of 1978* yaani *SOLAS*, *The International Convention on Load Lines, 1966 LL*, *The Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976 in Masati*, *The Tolemorino International Convention for the Safety of Fish Investors, 1977 as modified by the Tolemorino Protocol of 1993 Relating thereto*, kwa kifupi *SFV7793*, *The International Conventional Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, CLC*, *The International Conventional on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992* kwa kifupi inaitwa *The Fund*, *The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 Tonnage*, mikataba iliyoridhiwa na Bunge lako Tukufu. (Makofi)

Mheshimiwa Naibu Spika, hivi sasa Wizara au Serikali inafanya maandalizi ya kuridhia mikataba mingine ya Kimataifa ambayo italetwa hapa Bungeni. Mikataba hiyo ni pamoja na:-

*The International Convention on Maritime Such and Rescue, 1979* kifupi *SUR*, *The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waste and Other Matters, 1972 London Convention*, *The International Convention for the Pollution from Ships, 1973 either mended by the Protocol of 1975 Relating thereto Millipore*, *The International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation, 1990 or PRC*, *The International Convention Relating to Intervention on High Seas in cases of Oil Pollution Casualties 1969 Intervention* na *Collusion Regulations* au *COREG*.

Mikataba hii imekwishapita katika ngazi mbalimbali za Kiserikali inasubiri kwenda katika vikao vya juu vya Kiserikali ili iletwe Bungeni kuridhiwa.

Mheshimiwa Naibu Spika, sababu zinazotufanya tupendekeze marekebisho makubwa katika Sheria hii ya sasa ni pamoja na zifuatazo:-

Kwanza, Tanzania kama nchi Mwanachama wa *IMO*, ina wajibu wa kufanya marekebisho katika Sheria zake za ndani ili kukidhi matakwa ya mikataba ya Kimataifa ambayo Bunge lako Tukufu limeiridhia na si vinginevyo. Kwa kuwa Serikali ya

Tanzania imeridhia mikataba mbalimbali niliyoitaja ikiwa ni pamoja na Mkataba wa *STCW95*, ni jukumu letu kufanya marekebisho ya Sheria inayopendekezwa.

Pili, kuna umuhimu wa kuimarisha udhibiti na usimamizi katika usalama na uendeshaji wa usafiri baharini katika maziwa na katika mito. Mapungufu ya Sheria ya Usafirishaji Majini ya mwaka 1967 ni pamoja na yafuatayo:-

Kwanza, Sheria hii ilikuwa haitumiki katika usafiri wa maziwa, pili, Sheria ilikuwa haijumuishi matakwa ya mikataba ya Kimataifa ambayo nchi imeiridhia kupitia Bunge lako Tukufu, tatu, Sheria ilikuwa haijitoshelezi katika masuala ya usalama na udhibiti wa uchafuzi wa mazingira majini, nne, Sheria hii haifafanui masuala ya Bima na malipo kwa wahanga na wanaopata ajali.

Mheshimiwa Naibu Spika, Sheria hii mpya tunayopendekeza inalenga katika kuiwezesha Serikali kutekeleza majukumu yake ya kusimamia usafiri wa majini kwa ufanisi zaidi. Aidha, Sheria hii mpya imezingatia dosari zote nilizoziainisha kwa kuweka utaratibu wa kufanya yafuatayo:-

Kwanza, udhibiti wa meli zinazofanya biashara katika maeneo ya maji ya Tanzania yaani *restriction on trading in Tanzania and waters* ambapo meli zinazofanya biashara katika maeneo ya maji ya Tanzania zinalazimika kupata usajili na leseni ya biashara na pili, inazingatia ajira na maslahi ya mabaharia.

Mheshimiwa Naibu Spika, naomba nichukue fursa hii nieleze kwa muhtasari tu juu ya utaratibu wa majadiliano na ushiriki wa Vyama vya Wafanyakazi. Muswada huu unabainisha kuwa kabla ya mfanyakazi hajaanza kazi yaani Baharia hajaanza kazi, ni lazima pawe na mkataba kati ya Baharia na mwajiri wake. Mkataba utatiwa sahihi na wao wenyewe au wawakilishi wao.

Aidha, kama kutakuwa na kutoelewana juu ya maslahi mwajiri au baharia anaweza kupeleka suala hilo kwa Msajili wa Meli au Ofisa anayehusika yaani *the proper officer* ili lipatiwe ufumbuzi na kama hataridhika anaweza kwenda Mahakamani.

Vile vile Mheshimiwa Waziri amepewa uwezo wa kutengeneza kanuni zinazohusu masharti ya kazi (*conditions of service*). Katika kutengeneza kanuni hizo atazingatia Sheria za nchi na vifungu vya mikataba ya Kimataifa. Kwa hiyo, Muswada huu unatambua haki ya wafanyakazi kujiunga na Vyama vya Wafanyakazi ili kutetea maslahi yao.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa kutambua umuhimu wa kuboresha mikataba na maslahi ya Mabaharia, Serikali inatayarisha Maazimio mengine ambayo yataletwa Bungeni kuhusu mikataba mbalimbali ya Kimataifa ili iweze kuridhiwa. Mikataba hiyo mingine ni kama ifuatayo: -

Moja, *The Merchant Shipping Minimum Standards Convention of 1976 No. 147 and the Conventions listed in the appendix thereto*, mbili, *The Protocol of 1992 to the*

*Merchant Shipping Act, Minimum Standards, Convention of 1976 No. 147, tatu, The Seafarers hours of work and the manning of ships convention of 1996 No. 180, nne, The Accommodation of Cruise Convention revised 1949 No. 92 na tano, The Accommodation of Cruise Convention Supplementary Provisions of 1970 No. 133.*

Sita, *Medical Examination Seafarer Convention 1946 No.73, saba, Officers Competence Certificate Convention 1936 No.53, nane, Seamen Articles of Agreement Convention 1926 No.22, tisa, Seafarer Annual Leave with pay Convention 1976 No.146 na kumi, Repatriation of Seafarers Convention Revised 1997 No.166.* Hii yote inaonyesha jinsi tunavyojali maslahi ya wafanyakazi majini.

Mheshimiwa Naibu Spika, vile vile Muswada umelenga kwanza katika udhibiti wa ajali na usalama wa safari za meli kama vile taratibu za meli kupishana, utoaji msaada wa uokoaji wakati wa ajali na taratibu za mawasiliano.

Pili, kuweka taratibu na kanuni za usalama wa vyombo vya majini kama vile taratibu za upakiaji mizigo, ubora wa meli na utoaji wa hati za kudhibiti usalama wa meli. Vile vile kuzuia kuendelea safari za meli ambapo meli si salama kwa maisha ya watu na mali zao. Pia usimamizi wa safari za meli katika mwambao wa nchi. Vile vile unalenga kumpa madaraka Waziri atakayesimamia sheria hii kutoa maelekezo maalum kwa meli zinazofanya biashara katika mwambao wa nchi. Usimamizi na udhibiti wa usalama majini kwa mujibu wa sheria ya Kimataifa ya Usalama wa Baharini.

Vile vile kuweka taratibu za fidia kwa wanaoumia na kupoteza maisha pamoja na taratibu za fidia kwa mizigo inayopotea au kuharibika. Mwisho, kumpa Waziri anayesimamia sheria hii kumpa mamlaka ya kutayarisha kanuni za kuisimamia sheria hii.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa kuwa Serikali inatambua umuhimu wa sekta binafsi kushiriki katika biashara na utoaji huduma, kumekuwa na marekebisho makubwa katika taasisi zake ili uamuzi huu wa msingi uweze kutekelezwa. Katika sekta ya uchukuzi, huduma za usafiri majini hapa nchini zitaendelea kutolewa na sekta binafsi. Serikali itaendelea kubaki na masuala ya ujumla ya kubuni, kusimamia, kudurufu sera, kuandaa mikakati ya mipango ya maendeleo ya muda mfupi, kati na mrefu, kusimamia sheria, kupima na kutathmini utendaji wa makampuni au taasisi za utekelezaji kwa lengo la kuongeza tija na ufanisi.

Mheshimiwa Naibu Spika, ili kuzingatia niliyoyasema, mamlaka ya Waziri ni katika usimamizi wa kijumla wa kisera utekelezaji wa sheria hii utafanywa na chombo kilichoundwa Kisheria atakachokiteua kusimamia usalama wa usafiri majini.

Mheshimiwa Naibu Spika, katika maandalizi ya Muswada huu tumekuwa na mawasiliano ya karibu sana na Serikali ya Mapinduzi Zanzibar kuhusu maeneo yanayohitaji uratibu wa pamoja na ushirikiano katika utekelezaji hususan masuala yanayohusu usalama na utunzaji wa mazingira ya bahari. Mawasiliano na mazungumzo hayo bado yanaendelea, hatujafikia tamati. Tumekubaliana na Serikali ya Mapinduzi Zanzibar kwamba Muswada huu kwa sasa uhusu Tanzania Bara tu. Hivyo basi vipengele

vyote vinavyoihusisha Zanzibar vilivyo katika Muswada huu tumevifanyia marekebisho ili kuzingatia makubaliano hayo.

Mheshimiwa Naibu Spika, Muswada huu una sehemu 23 kama ifuatavyo:-

Sehemu ya kwanza inahusu kichwa cha sheria (*title*), tafsiri ya maneno yaliyotumika na tarehe ya kuanza kutumika sheria hii.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya pili inahusu utawala na usimamizi wa sheria na mamlaka aliyopewa Waziri anayesimamia usafiri wa majini yakiwemo mamlaka ya kutunga kanuni za kusimamia sheria hii, sehemu hii pia inatoa utaratibu wa uteuzi wa Msajili wa Meli na vyombo vingine vya majini, uteuzi wa Wakaguzi wa Meli, uteuzi wa Msajili wa Mabaharia na uteuzi wa mmiliki wa meli mbovu na mabaki ya meli.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya tatu inahusu udhibiti wa meli zinazofanya biashara katika maeneo ya maji ya Tanzania (*Restriction on Trading in Tanzanian Waters*) ambapo sheria inakataza meli zisizosajiliwa nchini kufanya biashara katika maeneo ya maji ya Tanzania. Sehemu hii pia inatoa fursa kwenye Waziri mwenye dhamana ya usafiri wa majini kutoa taratibu ambazo meli zisizosajiliwa nchini zinaweza kufanya biashara katika maeneo ya maji ya Tanzania.

Aidha, sehemu hii inatoa ulazima kwa meli kubwa kuwa na bima kwa mizigo iliyobeba, abiria na Mabaharia wakati wote zinapokuwa katika maji ya Tanzania.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya nne inahusu utaratibu wa usajili na utoaji leseni za meli. Sehemu hii inataka meli zote zinazosajiliwa nchini ziwe zinamilikiwa na Watanzania. Sehemu hii pia inakataza usajili wa meli zilizosajiliwa nchi nyingine pamoja na kuainisha sababu zinazoweza kumfanya Msajili wa Meli kukataa kuisajili meli kama vile ubovu wa meli inayotakiwa kusajiliwa, muundo wake kuweza kukidhi usalama wa meli yenyewe, usalama wa Mabaharia au watumishi watakaoajiriwa kwenye meli na uwezekano wa meli hiyo kutumiwa kwa shughuli za kijangili au za kijasusi.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya tano inahusu alama za Utaifa kwenye meli za ndani na nje ambapo inataka Nahodha wa meli kutoa kumbukumbu za Utaifa wa meli yake, mizigo au abiria kabla ya kuruhusiwa kuingia kwenye bandari yoyote ya Tanzania. Sehemu hii pia inatoa adhabu ambayo mwenye meli au Nahodha wa meli anaweza kupewa kwa kukiuka masharti haya na ulazima wa meli iliyoandikishwa Tanzania kubeba au kupeperusha bendera ya Taifa la Tanzania.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya sita inahusu uwezekano wa mwenye meli kuiweka meli yake rehani hasa kwa meli zilizosajiliwa Tanzania kwa ajili ya kupata mkopo.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya saba inahusu taratibu za ajira na maslahi ya Mabaharia. Sehemu hii pia inaainisha taratibu za malipo ya mishahara ya Mabaharia,

mafunzo kwa Mabaharia, usalama na afya zao pamoja na taratibu za kushughulikia mali za Baharia aliyefariki hadi kuziwasilisha kwa ndugu wa Baharia huyo.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya nane unahusu udhibiti wa ajali na usalama wa safari za meli. Aidha, sehemu hii inaweka sharti kwa wenye meli kuzingatia kanuni zinazohusu kugongana kwa meli, mawasiliano baina ya meli ili kuepuka ajali pamoja na Waziri kupewa mamlaka ya kutengeneza kanuni za kuongozea meli.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya tisa inahusu utaratibu na kanuni za usalama wa vyombo vya majini. Sehemu hii pia inaainisha kazi za Mkaguzi wa Meli pamoja na madaraka aliyonayo wakati wa ukaguzi. Pia vyeti mbalimbali ambavyo hutolewa baada ya ukaguzi na taratibu za kufuata endapo meli haina viwango vinavyohitajika katika vyeti hivyo ikiwa ni pamoja na Mkaguzi kumwambia mwenye meli aifanyie meli yake matengenezo na pia kumtaarifu Msajili Mkuu wa Meli kuhusu hitilafu hizo.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi inahusu maelekezo ya udhibiti wa viwango vya ubebaji mizigo melini (*load line*). Sehemu hii pia imeainisha taratibu za udhibiti wa viwango vya ubebaji mizigo kwa aina mbalimbali za meli, meli za Kitanzania au zisizo za Kitanzania pamoja na adhabu endapo taratibu hizo zitakiukwa.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na moja inahusu usafirishaji wa mizigo maalum na mizigo ya hatari. Sehemu hii inampa Waziri mamlaka ya kutunga kanuni zitakazoelezea mizigo hatari ambayo inaweza kubebwa na meli pamoja na taratibu za kubeba mizigo hiyo na alama ambazo zinatakiwa kuwekwa katika meli zilizobeba mizigo ambayo ni hatari. Pia mwenye meli anaweza kukataa kubeba mizigo wowote ambao anahisi ni hatari na anaweza kuamuru mizigo huo ufunguliwe na kukaguliwa ili kujua ni wa aina gani.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na mbili inahusu meli ambazo si salama kwa maisha ya watu na mali zao na madaraka ya kuzuia kuendelea na safari. Mkaguzi wa Meli katika sehemu hii amepewa madaraka ya kuzuia meli kutoendelea na safari yake endapo anahisi kwamba sio salama.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na tatu inahusu usimamizi wa safari za meli katika mwambao wa nchi. Sehemu hii pia inaelezea uwezo wa Waziri kutoa idhini kwa baadhi ya meli, utaratibu wa kukagua meli kabla ya safari na baada ya safari kukamilika ambao utatolewa na Waziri kwenye Gazeti la Serikali na pia sheria ndogo ndogo zitakazoelekeza kanuni za usimamizi wa safari za meli katika mwambao wa nchi.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na nne inahusu usimamizi wa usafiri wa meli katika maziwa na mito (*inland water ways*). Katika sehemu hii kipo kipengele kinachomwezesha Waziri kutunga sheria ndogo ndogo ambazo zitatoa miongozo na taratibu za meli zilizopo katika maziwa na mito kama vile taratibu za ukaguzi wa meli hizo, utoaji wa vyeti, utaratibu wa meli zilizosajiliwa na nchi nyingine na meli za uvuvi.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na tano inahusu umiliki wa meli mbovu zilizoachwa na wenyewe na uopoaji wa meli hizo. Inazungumzia taratibu za uopoaji, kazi za mmiliki wa meli mbovu na mabaki ya meli, namna ya uokoaji, kutoa taarifa kuhusu meli mbovu, uondoaji wa meli mbovu katika bandari na mwambao pamoja na makubaliano ya hiari ya kulipia gharama za uokoaji.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na sita inahusu udhibiti wa watu wanaoingia na kutoka kwenye meli. Pia inahusu kipengele cha Waziri kutunga sheria ndogo ndogo za miongozo ya meli za abiria, makosa ndani ya meli hizo kwa mfano ulevi, kuleta vurugu na adhabu zake. Pia kuna kifungu kuhusu wazamiaji, idadi ya vifo na uzazi kwenye meli.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na saba inahusu udhibiti wa usalama majini. Sehemu hii imezungumzia masuala ya uharamia baharini, makosa dhidi ya usalama wa meli kwa mfano uvamizi, utekaji na kuharibu meli, makosa ya kuhatarisha usalama wa uendeshaji wa meli hizo na adhabu za makosa hayo zimeainishwa.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na nane inahusu taratibu za fidia kwa walioumia au kupoteza maisha na mizigo iliyopotea au kuharibika. Sehemu hii imeainisha taratibu za fidia kwa watakaolipwa utaratibu wa viwango pamoja na mambo yatakayopewa kipaumbele katika kutoa fidia.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya kumi na tisa inahusu udhibiti wa uchafuzi wa mazingira. Sehemu hii inampa Waziri uwezo wa kutunga kanuni za udhibiti wa uchafuzi wa mazingira ya baharini, kuzuia umwagaji wa mafuta baharini, utaratibu wa meli za mafuta kuweka kitabu cha taarifa, ukaguzi wa meli na adhabu zitokanazo na uchafuzi wa mazingira ya bahari, maziwa na mito.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya ishirini inahusu mamlaka ya kisheria ya watekelezaji wa sheria hii. Sehemu hii imeainisha taratibu za uteuzi wa Wakaguzi na Wapimaji wa Meli; mamlaka walionayo ya kukagua meli na vifaa vyake, nyaraka za meli hizo, makosa yatokanayo na kukiuka utaratibu ulioainishwa katika sehemu hii pamoja na adhabu zake.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya ishirini na moja inahusu uchunguzi wa ajali za vyombo vya majini na taratibu za kufuata ili kukamilisha uchunguzi huo. Sehemu hii pia inaeleza kuhusu uchunguzi wa wahanga wa ajali na mali zao yaani fidia na vitu vingine. Bodi ya kuchunguza tukio la ajali baharini, rufaa na kusikilizwa upya kwa kesi zinazohusu ajali za bahari pale Waziri anapoagiza ifanyike hivyo.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya ishirini na mbili inahusu taratibu za mashtaka, taratibu za kufuata kwa makosa yaliyotendwa na Maafisa wa Makampuni, mamlaka ya Mahakama katika kuamua kesi, makosa na adhabu zake. Sehemu hii pia imeainisha taratibu za kufuata kwa makosa yaliyosababishwa na Mabaharia, ushahidi wa nyaraka na kuzuia meli.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya ishirini na tatu na ya mwisho inahusu mambo ya jumla ikiwemo taratibu za kuwalinda Maafisa wanaowajibika katika kutekeleza sheria hii pamoja na uwezo wa Kisheria wa Waziri kutoa msamaha kwa meli kutotimiza masharti yaliyotajwa na sheria hii. Sehemu hii pia inampa mamlaka Waziri kutayarisha kanuni za ulinzi na usalama wa meli na bandari. Matumizi ya mikataba ya Kimataifa ambayo nchi itakuwa imeridhia na kuingizwa katika sheria na matumizi ya sheria hii kwa meli hii kwa meli zisizo za Kitanzania.

Mheshimiwa Naibu Spika, orodha ya mabadiliko iliyoambatanishwa na orodha ya shughuli za Bunge za leo ni matokeo ya mashauriano baina ya Serikali, Kamati ya Bunge ya Miundombinu, Waheshimiwa Wabunge mbalimbali na wadau wa sekta. Katika orodha hiyo kuna mabadiliko ambayo yanatokana na jinsi Muswada ulivyopata ufumbuzi wa utekelezaji katika kipindi cha mpito kabla chombo cha udhibiti hakijaanza rasmi. Mabadiliko haya yanapelekea mabadiliko na kuleta ufumbuzi wa namna ya kushughulikia kipindi kama hicho katika vyombo vingine vya udhibiti vinavyoshabihiana kimaudhui na kiutendaji na chombo kitakachosimamia udhibiti wa usalama wa usafiri majini.

Mheshimiwa Naibu Spika, sheria inayopendekezwa italeta matokeo yafuatayo:-

Kwanza, sheria itakidhi matakwa ya utekelezaji wa mikataba mbalimbali ya Kimataifa ya usafiri wa majini iliyoridhiwa na nchi yetu kupitia Bunge lako Tukufu. Mikataba hii ni pamoja na mkataba wa *STCW95* na hivyo kuweza nchi kuendelea kujumuishwa katika orodha ya nchi zinazotekeleza mkataba huo. Tayari tumejuishwa katika kile kinachoitwa *White List ya International Maritime Organization* kutokana na matarajio tu ya kupitisha sheria hii. Pili, sheria itaendana na mabadiliko yanayotokea katika biashara ya usafiri majini.

Tatu, sheria itasimamia usalama wa usafiri majini na hivyo kupelekea kupunguza ajali, nne, itaimarisha mafunzo ya Mabaharia na kuboresha utaratibu na mwongozo wa usafiri majini na tano, sheria hii itawawezesha Mabaharia wanaopata mafunzo ya vyeti mbalimbali hapa nchini kutambuliwa Kimataifa.

Aidha, marekebisho haya yatalinda haki na ajira za Mabaharia wa Kitanzania wanaofanya kazi nchi za nje wanaokisiwa kufikia 6000. Sita, sheria italinda mazingira ya bahari, maziwa na mito inayotumika kwa usafiri na saba, sheria itakuwa ni mwongozo kwa wawekezaji watakaopenda kuwekeza nchini katika sekta ya usafiri wa majini.

Mheshimiwa Naibu Spika, katika kuandaa Muswada huu, Wizara yangu iliunda Kamati ya Maandalizi ambayo iliwashirikisha wadau kutoka Wizara ya Sheria na Mambo ya Katiba; Wizara ya Mawasiliano na Uchukuzi, Zanzibar; Wizara ya Ulinzi na Jeshi la Kujenga Taifa; Chama cha Maofisa na Waongoza Meli, Chuo cha Bahari (*DMI*), Shirika la Kudhibiti Shehena (*TCFB*), Chama cha Mabaharia (*TASU*), Mamlaka ya Bandari (*THA*), Shirika la Bandari Zanzibar (*ZPC*), Ofisi ya Makamu wa Rais, Mazingira, Baraza la Taifa la Hifadhi na Usimamizi wa Mazingira (*NEMC*), Wizara ya Maliasili na Utalii,



Idara ya Uvuvi, Shirika la Kimataifa linalosimamia Usafiri wa Majini (*IMO*) na wengi wengine.

Mheshimiwa Naibu Spika, Kamati ya maandalizi iliundwa na wajumbe kutoka Baraza la Taifa la Hifadhi na Usimamizi wa Mazingira (*NEMC*), shirika la Kudhibiti Shehena (*TCFB*), Mamlaka ya Bandari (*THA*) na Shirika la Bandari Zanzibar (*ZPC*), Chuo cha Bandari Dar es Salaam na Wizara yenyewe.

Kupitia Kamati hiyo tuliweza kufanya vikao na semina zifuatazo:-

Mkutano na wadau mbalimbali wa sekta hii kujadili rasimu ya kwanza ya Muswada, mkutano ambao ulifanyika Dar es Salaam tarehe 20 na 23 Desemba, 2002, semina ya Kamati ya Bunge ya Miundombinu iliyofanyika Dar es Salaam tarehe 21 Oktoba, 2003, semina ya Wajumbe wa Baraza la Wawakilishi Zanzibar iliyofanyika Wete - Pemba tarehe 23 Oktoba, 2003, Mkutano na wadau mbalimbali wa sekta uliofanyika Dar es Salaam tarehe 31 Oktoba, 2003, semina ya Waheshimiwa Wabunge wa Bunge la Jamhuri ya Muungano wa Tanzania iliyofanyika hapa Dodoma tarehe 3 Novemba, 2003.

Mheshimiwa Naibu Spika, semina na vikao hivyo vimesaidia sana kuboresha Muswada huu. Napenda nichukue fursa hii kuishukuru tena Kamati ya Bunge ya Miundombinu. Vile vile niwashukuru wajumbe wa Baraza la Wawakilishi Zanzibar, wadau mbalimbali wa sekta hii pamoja na Waheshimiwa Wabunge wote na wajumbe wa Kamati ya Maandalizi kwa michango yao kwenye vikao na semina mbalimbali zilizofanyika katika maandalizi ya Muswada huu.

Mheshimiwa Naibu Spika, ufanisi wa utoaji huduma hususan huduma za usafiri wa majini hapa nchini unategemea kwa kiwango kikubwa mfumo mzima wa utoaji huduma, usimamizi na udhibiti wa watoa huduma pamoja na sera za nchi, uandaaji wa mazingira mazuri kwa ajili ya wawekezaji ikiwemo sheria hii ni muhimu ili kuondoa vikwazo kwa sekta binafsi na Serikali yenyewe katika kutoa huduma hizo. Ni kwa msingi hiyo, Serikali imeandaa Muswada huu ambao unapendekeza kuifanyia marekebisho makubwa na hatimaye kuifuta Sheria ya Usafiri wa Majini ya Mwaka 1967.

Mheshimiwa Naibu Spika, kama nilivyoeleza awali, maoni ya Kamati ya Bunge ya Miundombinu juu ya Muswada huu tumeyapokea na tumeyazingatia kama yalivyoonyeshwa kwenye marekebisho.

Mheshimiwa Naibu Spika, nawashukuru sana Waheshimiwa Wabunge kwa kunisikiliza na naomba kutoa hoja. (*Makofi*)

**WAZIRI WA VIWANDA NA BIASHARA:** Mheshimiwa Naibu Spika, naafiki.

(*Hoja ilitolewa iamuliwe*)

**NAIBU SPIKA:** Ahsante sana. Waheshimiwa Wabunge kwa faida ya Bunge na wale walioko nje na wengine wanaotusikiliza, leo asubuhi alisimama Mheshimiwa Philip Marmo, akitaka ufafanuzi.

Nilielewa kwamba alikuwa na nia Waziri asiwasilishe Muswada lakini nikaamua vile nilivyoamua. Kwa bahati nzuri Mheshimiwa Philip Marmo ameniandikia kwamba mingi ya mikataba niliyokuwa nina wasiwasi kuwa haijaridhiwa, naona imeridhiwa. Ile mikataba minne isiyoridhiwa pengine haitakuwa na athari iwapo itapitishwa. Hivyo ndivyo alivyoniandikia baadaye. (*Makofi*)

Lakini pia nieleze tu kwamba alichokuwa anafanya Mheshimiwa Philip Marmo ni kuzuia isiwasilishwe maana yake isiletwe. Sasa kama maana yake isiletwe Bunge halina nafasi ama ya kukataa au ya kupitisha kwa sababu kazi ya Bunge ni kupitisha Miswada ya Serikali au kutunga sheria au kuikataa. Sasa tukiwa na utaratibu wa kuikataa hata kabla haijwasilishwa kwa hiyo hatupati nafasi ya Bunge sasa kufanya kazi yake ama ya kuikataa ama ya kuikubali.

Kwa hiyo, ndio maana kwa hoja hiyo niliruhusu Waziri asome kama kuna hoja nzito ya kuikataa basi ikataliwe na Bunge lenyewe badala ya kuizua Serikali isilete Miswada. Nadhani hapo tumeelewana. (*Makofi*)

**MHE. LUDOVICK J. MWANANZILA (k.n.y. MHE. PROF. HENRY R. MGOMBELO - MWENYEKITI WA KAMATI YA MIUNDOMBINU):** Mheshimiwa Naibu Spika, nashukuru kwa kupata nafasi ya kuweza kuwasilisha maoni ya Kamati ya Miundombinu kuhusu Muswada wa Sheria ya Usafiri Majini ya Mwaka 2003 (*The Merchant Shipping Bill, 2003*).

Mheshimiwa Naibu Spika, awali ya yote, Kamati inashukuru sana kwa utaratibu wa kusoma Muswada kwa Mara ya Kwanza halafu Mara ya Pili katika mkutano unaofuata. Utaratibu huu unatoa fursa nzuri kwa wananchi kuchangia mawazo yao kuhusu Miswada husika.

Mheshimiwa Naibu Spika, tunamshukuru Waziri wa Mawasiliano na Uchukuzi kwa kutoa elimu kuhusu Muswada huu kama vile semina ya wajumbe wa Kamati ya Miundo Mbinu iliyofanyika tarehe 21 Oktoba, 2003, mkutano wa wadau wa Muswada husika (*public hearing*) ya tarehe 31 Oktoba, 2003 na semina kwa Wabunge wote iliyofanyika hapa Bungeni tarehe 3 Novemba, 2003.

Mheshimiwa Naibu Spika, kutokana na kutoa elimu ya awali kuhusu Muswada husika kwa wanakamati na wadau, kazi ya kuuchambua Muswada imekuwa rahisi zaidi pamoja na ukubwa wa Muswada huo kama alivyoelezea Mheshimiwa Waziri. Kamati inaipongeza Wizara kwa utaratibu huu.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa mujibu wa kanuni ya 70(2) ya Kanuni za Bunge ya mwaka 2003, Kamati ilipata fursa ya kukutana na wadau husika wa Muswada wa Sheria ya Usafiri Majini wa Mwaka 2003 na kupata maoni na mapendekezo yao.

Mheshimiwa Naibu Spika, Kamati inashukuru kwa ushirikishwaji wa wadau wote muhimu katika kuandaa Muswada huu kama vile *Tanzania Shippers Council, Tanzania International Counter Service Limited, Tanzania Revenue Authority (TRA), Tanzania Ship Agency Association, Tanzania Freight Forward Association*, Chama cha Waongoza Meli Tanzania, Chama cha Mabaharia wa Meli za Uvuvi, Shirika la Kudhibiti Shehena (TCFB), Chama cha Mabaharia (TASU), Chama cha Bandari (THA), Shirika la Bandari Zanzibar (ZPC), Chama cha Wamiliki Meli za Uvuvi, *Maritime and Industrial Consultancy Tanzania Limited, Unified Marine Consultant Limited*, Kampuni ya Huduma za Meli, *Mbondo Fishing Project and Boat Survey Limited, Tanzania Metrological Agency (TMA), Tanzania Civil Aviation (TCAA)*, Baraza la Taifa la Hifadhi na Usimamizi wa Mazingira (NEMC) na Ofisi ya Makamu wa Rais, Mazingira.

Mheshimiwa Naibu Spika, Kamati inatambua umuhimu wa kushirikisha Wizara mbalimbali muhimu katika maandalizi ya Muswada huu ambao ni pamoja na Ofisi ya Mwanasheria Mkuu wa Serikali, Wizara ya Maliasili na Utalii, Uvuvi, Wizara ya Kazi, Maendeleo ya Vijana na Michezo, Wizara ya Mambo ya Ndani, Wizara ya Sheria na Mambo ya Katiba, Wizara ya Mambo ya Nje na Ushirikiano wa Kimataifa, Wizara ya Ulinzi na Jeshi la Kujenga Taifa, Wizara ya Ujenzi, Wizara ya Viwanda na Biashara, Wizara ya Kilimo na Chakula na Wizara ya Fedha.

Mheshimiwa Naibu Spika, Kamati inaipongeza Serikali kwa kuleta Muswada huu ambao utawezesha kuwepo kwa sheria mahsusi itakayokwenda na hali halisi kukidhi mahitaji yaliyopo katika sekta ya usafiri wa majini.

Aidha, sheria hii inakusudiwa kwenda sambamba na kasi ya mabadiliko ya teknolojia ya usafiri wa majini, namna ya kupambana na uharamia na usalama wa vyombo vya usafiri majini, kulinda usalama wa abiria na mali zao, kupambana na uchafuzi wa mazingira na kuwaendeleza Mabaharia katika mafunzo. Pia sheria hii itasimamia usafiri katika maziwa, mito na mwambao wa bahari katika nchi yetu.

Mheshimiwa Naibu Spika, sheria hii itakayoundwa inakusudia kukidhi matakwa ya sheria, mikataba, kanuni na taratibu za Kimataifa ambazo Tanzania ni mwanachama na imeridhia mikataba mingi. Mikataba hiyo ni kama vile Mkataba wa *Standard of Training and Certification of Seafarers and Watch tipping 1995* au *STCW 1995*.

Mheshimiwa Naibu Spika, pamoja na kwamba Serikali ya Mapinduzi Zanzibar ilihusishwa kwa ngazi za juu katika uandaaji wa Muswada huu, Kamati imesikitishwa na kujitoa kwa Zanzibar kuhusishwa katika matumizi ya sheria hii.

Kwa kuzingatia umuhimu wa Muswada huu kwa Taifa letu, Kamati inaishauri Serikali iendelee kuzungumza na Serikali ya Mapinduzi Zanzibar ili waone umuhimu wa aidha kutunga sheria kama hii ama kuhusishwa na sheria hii ili itumike kwa Jamhuri ya Muungano wa Tanzania. (Makofi)

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa vile utata uliopelekea Serikali ya Mapinduzi Zanzibar kujitoa katika Sheria hii unaweza kuwa umetokana na utata wa Kikatiba kwamba bandari tu ndio suala la muungano na sio usafiri wa majini, Kamati inashauri Serikali zote mbili kujadili suala hili ili kufikia muafaka. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa vile kwa muda mrefu Mabaharia wamekuwa hawatendewi haki kwa maslahi yao kutowekwa bayana katika sheria za zamani, Sheria ya Usafiri wa Majini Na.43 ya mwaka 1967, Kamati inaipongeza Serikali kwa kuondoa kasoro hizi katika Muswada huu kwa kuingiza vipengele muhimu vinavyolinda maslahi yao.

Mheshimiwa Naibu Spika, vipengele hivyo ni kifungu 110 na kifungu 170(4) ambapo katika kifungu cha 170(4) mwakilishi wao ameingizwa katika Bodi ya Elimu na Mafunzo.

Mheshimiwa Naibu Spika, Muswada huu ni mkubwa, kwa hiyo elimu inahitajika kwa wananchi wote wa Tanzania ili waweze kuelewa na kuleta ufanisi katika utekelezaji. Katika Muswada huu Waziri amepewa madaraka makubwa, Kamati inashauri kuwa iwekwe bayana katika Muswada huu kuwa Waziri atakasimu madaraka yake kwa chombo kitakachoundwa kwa sheria kama vile *SUMATRA*.

Mheshimiwa Naibu Spika, katika kutekeleza Muswada huu *Maritime Coast Guards* watahitajika ili kuhakikisha ulinzi na usalama katika usafirishaji wa majini hasa katika kupambana na uharamia na kuangalia kuwa sheria hii inatekelezwa ipasavyo.

Mheshimiwa Naibu Spika, suala la wazamiaji meli (*stowaway*) kutoswa majini, tunashukuru kuwa limeangaliwa katika Muswada huu. Aidha, Kamati inashauri hatua kali zichukuliwe ili kukomesha tabia hii ikiwa ni pamoja na kuwa na idara mahsusi ya kuwatafutia kazi mabaharia wa Tanzania kwenye meli za nchi za nje ili wasiendelee kuzamia kwenye meli zinazokwenda nchi za nje.

Mheshimiwa Naibu Spika, kuhusu *flag of convenience or open registry*, pamoja na mapungufu yake Serikali iangalie uwezekano wa kutumia utaratibu huu kwa faida ya Taifa letu. Kwa vile kumekuwa na tabia ya watu wanaokuja kutafuta meli zilizozama kwenye maeneo yetu kwa mgongo wa utalii, Serikali iwadhibiti hawa watu. Aidha, Serikali inapaswa kuweka vizuri kumbukumbu zote zinazohusu vyombo hivyo vilivyozama katika mwambao wa bahari yetu.

Mheshimiwa Naibu Spika, suala la fidia Muswada unataja *third part*, je, fidia zingine ni zipi? Serikali iangalie fidia zote zinazowahusu wenye vyombo na mabaharia kulingana na aina ya athari zinazotokea.

Mheshimiwa Naibu Spika, halafu suala la faini kwa makosa yanayotokea au kusababishwa na watumiaji wa usafiri majini ni ndogo. Faini hizo zianganaliwe upya na zitolewe kulingana na kosa lenyewe litakalotendeka.

Mheshimiwa Naibu Spika, Kamati inapendekeza kuwa katika suala la ajira katika vyombo vya usafiri majini Watanzania wapewe kipaumbele. Kamati inashauri kuwa meli yoyote yenye bendera ya Tanzania wafanyakazi wake wawe Watanzania wenyewe kama ilivyo kwa nchi nyingine. Hii itapunguza uwezekano wa mabaharia kukimbilia nchi nyingine kwa ajili ya kutafuta ajira.

Mheshimiwa Naibu Spika, suala la uchafuzi wa mazingira ni muhimu kuhusisha meli za kuleta mafuta kuwa ziwe na tanki zenye kuta mbili (*double wall*). Utekelezaji wa suala hili utolewe na Waziri pale atakapoona inafaa.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa niaba ya Kamati ya Miundombinu, napenda nikushukuru kwa kunipa fursa hii ya kuwasilisha maoni ya Kamati.

Aidha, nitumie nafasi hii pia kumshukuru Mheshimiwa Profesa Mark Mwandosya, Waziri wa Mawasiliano na Uchukuzi, Mheshimiwa Dr. Maua Daftari, Naibu Waziri wa Mawasiliano na Uchukuzi, Ndugu Salim Msoma, Katibu Mkuu Wizara ya Mawasiliano na Uchukuzi pamoja na wataalam wote na watendaji wote wa Wizara hii walioshirikiana na Kamati katika kuandaa na kutoa maelezo ya kina yalipohitajika.

Pia napenda kutoa shukrani za pekee kwa Mheshimiwa Andrew Chenge, Mwanasheria Mkuu wa Serikali kwa kutoa ufafanuzi kwa vipengele mbalimbali kwa wanakamati na alisaidia sana ili kuiweka *Bill* hii iweze kuwa kama ilivyosomwa kwenu. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, Kamati inawashukuru wadau wote niliokwisha wataja hapo awali, kwa ushirikiano katika *Public Hearing* na kutoa maoni yao ambayo kwa kiasi kikubwa yamesaidia sana katika kukamilisha na kuboresha Muswada huu. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa namna ya pekee napenda kutoa shukrani za dhati kwa Wajumbe wa Kamati ya Miundombinu ambao walishiriki kikamilifu katika kujadili kwa ufasaha na kuboresha Muswada huu. Wajumbe hao ni kama hawa wafuatao:-

Mheshimiwa Profesa Henry Mgombelo , Mwenyekiti, Mheshimiwa Henry Shekifu, Makamu Mwenyekiti, Mheshimiwa Lydia Boma, Mheshimiwa Zamda Bozzen, Mheshimiwa Dr. Batilda Burian, Mheshimiwa Robert Buzuka, Mheshimiwa Bakari Shamis Faki, Mheshimiwa Abdallah Khamis Feruzi, Mheshimiwa Dr. Amani Walid Kabourou, Mheshimiwa Ally Karavina, Mheshimiwa Dr. Thadeus Luoga, Mheshimiwa Mohammed Juma Khatib, Mheshimiwa Ibrahim Marwa, Mheshimiwa Mohammed Missanga, Mheshimiwa Dr. James Msekela, Mheshimiwa James Musalika, Mheshimiwa Profesa Daimon Mwaga, Mheshimiwa Frank Mussati, Mheshimiwa Yete Mwalyego, Mheshimiwa Karim Said Othman, Mheshimiwa Sijamini Mohamed Shaame, Mheshimiwa Maria Watondoha na mimi mwenyewe Mheshimiwa Ludovick Mwananzila, msomaji wa taarifa hii. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, naomba nimalizie kwa kutoa shukrani kwa Katibu wa Bunge, Ndugu Kipenka Mussa, pamoja na watendaji wote wa Ofisi ya Bunge kwa

kuiwezesha Kamati yangu kutekeleza majukumu yake. Aidha, napenda kumshukuru ndugu Justina Shauri, Katibu wa Kamati hii kwa kuweza kuihudumia vema Kamati na kukamilisha maandalizi ya taarifa hii kwa muda uliotakiwa.

Mheshimiwa Naibu Spika, Kamati inaunga mkono kwa dhati kuwasilishwa kwa Muswada huu na kujadiliwa Bungeni. Kwa niaba ya Kamati ya Miundombinu naunga mkono hoja na naomba kuwasilisha. (*Makofi*)

**MHE. BAKARI SHAMIS FAKI - MSEMAJI WA KAMBI YA UPINZANI KWA WIZARA YA MAWASILIANO NA UCHUKUZI:** Mheshimiwa Naibu Spika, kwa mujibu wa kifungu cha 70(4) cha Kanuni za Bunge naomba kuwasilisha maoni ya Kambi ya Upinzani juu ya Muswada wa Sheria ya *The Merchant Shipping Act, 2003*.

Naomba kwanza nimpongeza Mheshimiwa Waziri na wataalam wake kwa kutupa fursa Wabunge ya kutuelimisha juu ya maudhui ya Muswada wenyewe kabla ya kuwasilishwa Bungeni. Naamini Waheshimiwa Wabunge wote wamefarijika na kuelimika na mafunzo haya.

Mheshimiwa Naibu Spika, kuhusu eneo la kutumika kwa sheria. Awali Muswada huu ulikusudiwa utumike Tanzania nzima, lakini kama alivyosema Mheshimiwa Waziri kuwa bado wanaendelea na mawasiliano na Serikali ya Mapinduzi ya Zanzibar ili kuweza kupata muafaka, Kambi ya Upinzani ingependa kushauri kuwa pale Serikali ya Jamhuri ya Muungano inapotaka kutunga sheria ambayo itakuwa inatumika nchi nzima kwanza iangalie Katiba ili kujua kwamba maeneo yote yaliyomo ndani ya Muswada huo hayapingani na Katiba. Kutunga sheria kwa jambo ambalo si la Muungano na likatakiwa na Sheria hiyo liwe la Muungano itakuwa ni kuvunja Katiba.

Mheshimiwa Naibu Spika, aidha, Kambi ya Upinzani inashauri kuwa ili kurahisisha utekelezaji wa sheria hii kwa nchi nzima ni kwa Serikali ya Mapinduzi ya Zanzibar kupeleka Muswada kama huu kwenye Baraza la Wawakilishi ili sheria hizi zioane hata kama zitasimamiwa na Serikali mbili.

Mheshimiwa Naibu Spika, ili kufanya sheria ifanye kazi sehemu zote mbili za Tanzania tunashauri kuwa na *the goodwill* katika Serikali ya Jamhuri kulitaka Shirika la *International Maritime Organization* likubali sheria hizo kama zinavyotumika China na Hong Kong. Vile vile kuna kifungu cha *Bare boat Charters* kinachosema kuwa mwenye kukodi meli anaweza kuisajili apendapo na kutumia wafanyakazi anaopenda na kufanya kazi maeneo yoyote yale ya biashara anayotaka. Vifungu hivyo vinapingana hivyo Kambi ya Upinzani inamwomba Mheshimiwa Waziri atoe ufafanuzi ni sheria ipi kati ya hizo yenye nguvu.

Mheshimiwa Naibu Spika, kuhusu ajira kifungu namba saba. Sote tumefarijika kuona kuwa kwa kupitishwa sheria hii ni dhahiri udhibiti wa vyombo vya baharini utakuwa mkubwa na kwa maana hiyo upo uwezekano kama sheria hii itasimamiwa vizuri itasaidia katika kuongeza ajira.

Hivyo Kambi ya Upinzani inashauri kuwa wakati wa Waziri atakapotengeneza kanuni aweke uwiano wa ajira kwa wananchi wa Tanzania na wale wa nchi za kigeni. Kwa hiyo, tunashauri uajiri uwe asilimia 75 kwa Watanzania na asilimia 25 kwa wageni.

Mheshimiwa Naibu Spika, kuhusu *flag of convenience*. Aidha, tunashauri kuwa kifungu cha 85 cha Muswada kinachomfunga Waziri asitoe usajili kwa meli za kigeni kutumia bendera yetu, Kambi ya Upinzani inashauri kuwa kifungu hicho kibadilishwe ili kimppe nafasi Waziri kwamba muda muafaka utakapowadia aruhusiwe kusajili meli ambazo zinataka kutumia bendera yetu.

Kambi ya Upinzani inashauri Wizara ifanye utafiti wa kina ili tuelewe uzuri na ubaya wa *flag of convenience* maana Kambi ya Upinzani haiamini kuwa Liberia ina uwezo zaidi kuliko Tanzania, ni suala la kujituma tu. Hili likifanyiwa kazi litaongeza ajira kwa Watanzania kwenye sekta hii na pato la nchi yetu litaongezeka.

Mheshimiwa Naibu Spika, mchanganuo na matumizi ya sehemu ya saba ya *regulations of the conditions of service 123*. Katika kufanya mabadiliko chini ya Ibara hiyo kifungu cha kwanza, Mheshimiwa Waziri mabadiliko na marekebisho hayo hayana budi kuhusisha na kutambuliwa kwa Chama cha Wafanyakazi, chombo cha kudai maslahi ya wafanyakazi walioajiriwa melini. Mabadiliko hayo yataleta dhana ya *compulsory collective bargaining regime in the shipping industry*.

Mheshimiwa Naibu Spika, haki ya kuungana kwa mabaharia itapanua wigo wa soko la ajira, kuwa katika mpango unaoeleweka. Hivyo Kambi ya Upinzani inamshauri Mheshimiwa Waziri kanuni hiyo iweke wazi haki ya kuungana katika sheria hii mpya ya *The Merchant Shipping Act*.

Mheshimiwa Naibu Spika, Kambi ya Upinzani inaunga mkono Muswada huu wa *The Merchant Shipping Act*, kwa asilimia mia kwa mia. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, naomba kuwasilisha. (*Makofi*)

**NAIBU SPIKA:** Waheshimiwa Wabunge, wachangiaji wakubwa kwa hili tumemaliza. Sasa wachangiaji wa jumla ninao 15 walioomba kuchangia. Kwa hiyo, wote hawa nadhani watapata nafasi kadri tunavyoweza. Sasa wachangiaji wa kwanza ni Mheshimiwa Philip Marmo atafuatiwa na Mheshimiwa Omar Mjaka Ali na Mheshimiwa Nimrod Mkono, pia ajiandae.

**MHE. PHILIP S. MARMO:** Mheshimiwa Naibu Spika, ahsante sana kwa kunipa nafasi hii ya mimi kutoa mchango wangu wa mawazo katika Muswada huu muhimu sana. Naomba awali kabisa niseme kwamba yale yaliyotokea hapa asubuhi siyo kwamba mimi napinga Muswada huu. Mimi naunga mkono Muswada huu moja kwa moja. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, lengo langu lilikuwa ni kufanya uwe bora zaidi. Muswada hafifu, Muswada wenye dosari kubwa ukawa sheria wanaolaumiwa siyo Wizara au wataalam ni Bunge hili. Lengo langu ni kwamba Bunge lisiwe linapitisha sheria za ovyo ovyo. Sasa mimi nilifanya hivyo kwa sababu ya kufahamu kwamba usafiri wa majini ni hatari sana, shehena zake ni za thamani kubwa sana na mashauri au kesi zinazotokana na shughuli za majini ni ngumu na ghali ndiyo maana nchi zingine zinakuwa na Mahakama za pekee zinaitwa *Admeralty Courts* kama ilivyo Uingereza sasa, Kenya walikuwa nayo wakaondoa wakati tulipoanzisha hiyo Afrika Mashariki mwaka 1966. Kwa hiyo, ilikuwa ni kwa ajili hiyo.

Mheshimiwa Naibu Spika, lakini pia nirejee tu kwamba Waziri alikiri, amekiri hapa kwamba baadhi ya Mikataba ambayo inaegemewa na Muswada huu kwa hakika Bunge hili halijaridhia. Mikataba muhimu kama vile *Maritime State Convention, Maritime Pollution* na *Oil Pollution*. Hii Mikataba ni muhimu sana na hata katika marekebisho aliyoleta asubuhi aliyaongelea. Kwa hiyo, hili tusaidiane basi iletwe haraka ili twende pamoja, ili tuwe na Muswada baadaye hatimaye sheria bora zaidi. (Makofi)

Mheshimiwa Naibu Spika, pili, nilisema awali mimi naheshimu sana kazi nzuri iliyofanywa na wadau, wataalam na Wizara. Lakini nilionyesha wasiwasi wangu mkubwa wakati wa semina ile kwamba Waziri amepewa uwezo mkubwa sana, kila sura ya Muswada huu inampa Waziri nguvu. Sasa Waziri ataeleza yeye Mheshimiwa Mwandosya ni mwadilifu, Naibu wake na wataalam wote hatuwaongelei wao tunasema Waziri. Maana yake ni kwamba Bunge hili linakasimu madaraka yake ya kutunga sheria na kanuni mbalimbali kwa Waziri.

Bunge linatarajia kwamba kutakuwa na sheria iliyo makini, uzuri ni kwamba sheria hizi ndogo hazikuandikwa kwa makini, Waziri siye mtaalam hata kama kuna Wanasheria Wizarani siyo wataalam wa kuandika sheria na sheria hizi mkiangalia gazeti la Ijumaa nyingi zimeandikwa ovyo ovyo, ni sera. Sera inaandikwa, inawekwa kwenye gazeti la Serikali, tunaita sheria ndogo au kanuni na kama nilivyosema mashauri na kesi zinazotokana na shughuli za baharini na majini ni ngumu. Sasa inapokuwa Waziri na watu wake wanatunga sheria ndogo, baadaye inakuja kutafsiriwa, athari yake itakuwa kubwa. Kwa hiyo, lengo langu la awali la kumpunguzia Waziri lilikuwa pale, lakini kama haitawezekana basi Waziri awe makini sana katika kutunga kanuni na sheria ndogo.

Mheshimiwa Naibu Spika, nimesema awali kwamba tumechelewa sana kufanya marekebisho katika sheria hii hata baada ya kupata matatizo makubwa kama vile *MV Bukoba*. Dunia iliungana pamoja ili kuwa na kanuni nzuri, kanuni ambayo itasaidia usafiri wa baharini baada ya ile ajali kubwa ya *Titanic* mwaka 1912 kwa sababu hakukuwa na Umoja wa Mataifa.

Lakini baada ya Umoja wa Mataifa kuwa chombo chenye wanachama dunia nzima na *IMO* ikaanzishwa mabadiliko yalikuwa makubwa mno hakuna nchi imechelewa katika kujiunga na *IMO*, hakuna nchi ambayo imechelewa katika kufanya marekebisho mbalimbali katika sheria zake. Lakini Tanzania tuna bahati mbaya sana, hii sheria



ambayo itafutwa baadaye na Muswada huu sheria ya Usafiri wa Majini ya mwaka 1967, hii sheria kwa kweli kwa wale ambao wangeweza kurejea ni neno kwa neno kutokana na sheria ya Usafiri wa Majini ya Afrika Mashariki ya Mwaka 1966 na Sheria ya Usafiri wa Majini ya Jumuiya ya Afrika Mashariki ni neno kwa neno kwa sheria ya Uingereza inayoitwa *UK Merchant Shipping Act, 1894*.

Kwa hiyo, yale maneno yote ya ile sheria ya Uingereza ya mwaka 1894 hadi leo ndiyo Sheria yetu, mpaka sheria hii tuiptishe bado maneno yale yale. Lakini wenzetu wa Uingereza kati ya 1894 hadi leo wamebadilisha mara 161 sheria yao. Sasa ndiyo maana tunasema tuunge sheria hii mkono na tumeona kwamba tumechelewa sana.

Mheshimiwa Naibu Spika, sheria hii inafanya jambo moja ambalo mimi sikupendezewa, imefuta sheria ya Usafiri katika Maziwa, yaani Sura ya 72 ya Sheria zetu na kana kwamba sasa inakuwa sehemu ya Sheria Kuu sasa ya Usafiri ya Majini sheria moja.

Mimi ni katika wale wanaoamini kwamba malengo yaliyokuwepo wakati ule ya kuwa na Sheria ya Usafiri katika Maziwa bado yapo na kwa sababu usafiri wetu katika Maziwa ni wa pekee pengine hata Mikataba hii ya Mataifa hailengi, malengo na makusudio yake siyo Maziwa kama vile Ziwa Manyara, Victoria, Tanganyika, Rukwa na Nyasa.

Mheshimiwa Naibu Spika, sasa mimi nilifikiri wale wakoloni pamoja na kuwa hawakuwa na Bunge la kidemokrasia walipotunga sura ya 72, walikuwa na makusudio na malengo ya hali ya pekee ya Maziwa na nchi yetu. Lakini hilo siyo tatizo tu ambalo linanisumbua mimi, inaonekana kwamba sasa maudhui ya ile sura ya 72 hayajaingizwa moja kwa moja wazi wazi katika sheria hii, maana yake ni kwamba Waziri sasa atatunga kanuni.

Hii ilikuwa sheria iliyokuwa inajitegemea, sasa inakuwa kanuni, nisingependa kujiingiza katika mambo haya, ni mambo ya kitaaluma kidogo, lakini siyo utaratibu mzuri wa kufuta sheria inayojitegemea, baadaye maudhui yake unayabadilisha inakuwa kanuni. Nimeshaeleza udhaifu tulio nao katika kuandaa sheria ndogo ndogo na wote ni mashahidi kila Ijumaa sheria zinatoka kwa mamia na hakuna mwenye uwezo wa kuziandaa kikamilifu zikawa ni sheria ndogo ndogo ambazo ni makini sana.

Mheshimiwa Naibu Spika, sheria hizi ndogo ndogo pamoja na kanuni huwa zinawekwa mezani mkutano wa Bunge unapoanza, lakini mara nyingi viambatisho havipo. Kwa hiyo, Wabunge wenye dhamana ya sheria hawajui maudhui ya kanuni hizi baadaye ni nini na hasa eneo muhimu kama usafiri katika Maziwa. Janga la *MV Bukoba* bado halijatoka katika vichwa vya Watanzania, lakini nani anaelewa jinsi kesi ile ilivyoendeshwa. Hata wale wafiwa, jamaa ambao ndugu zao waliangamia katika meli ile, sidhani hata kama wanafahamu jinsi ambavyo kesi ile imeendeshwa mpaka hukumu ikatolewa. Siyo kwa ajili ya madai lakini kuona kwamba haki inatendelea na hatimaye tumejifunza nini kutokana na yaliyotokea. Ilikuwa ni uzembe wa marubani, uzembe wa watengenezaji meli au vyovyote vile, tungelifuatilia na ingelikuwa ndiyo funzo na

ingekuwa ndiyo sasa hivi suala hili linajitokeza katika sheria hii. Sasa tunaambiwa itakuwa kwenye kanuni na kanuni hizi nasema dhaifu sana lakini pia haziwafikii watu.

Mheshimiwa Naibu Spika, nilisema pale awali dunia nzima iliposhituka na lile janga la *Titanic*, hawakutunga sheria za kuficha ficha, ndiyo maana waliunda *IMO* baadaye haraka na ndiyo maana wenzetu Waingereza katika eneo hili hakuna sheria ndogo, hakuna kanuni, ni sheria. Kati ya 70 na 71 nina *document* hapa, kati ya 71 na 84 wametunga sheria mpya mpya kubadilisha sheria moja kwa moja mara 28, hii ni kukwepa kutunga sheria ndogo.

Kwa hiyo, hata pamoja na kwamba tuna Waziri mzuri tu mwadilifu kama Profesa Mark Mwandosya au Mawaziri na wataalam wetu pale bado mahitaji halisi na uwazi katika suala zima la usalama wa usafiri wa majini kwa hali hii halitakuwepo.

Mheshimiwa Naibu Spika, mimi ningeomba sana wahusika katika sera waliangalie hili siyo dhambi baada ya muda fulani kurekebisha sheria baada ya kuanza kazi kwa vile mimi nina imani kubwa, nashawishika kwamba sheria hii ina dosari lakini kwa sababu tunahitaji na kwa sababu ya kuheshimu kazi kubwa iliyofanywa na wenzetu wataalam na wadau kwa sasa ninaunga mkono lakini tunaomba baadaye sheria hii iangaliwe kwa makini, tuletewe kanuni zote na sheria ndogo ndogo zote ambazo zitatungwa chini ya sheria hii ili tufuatilie eneo hili nyeti sana la usafiri wa majini.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa mara nyingine nakushukuru kwa kunipa nafasi hii. Ahsante sana na naunga mkono hoja. (*Makofi*)

**MHE. OMAR MJAKA ALI:** Mheshimiwa Naibu Spika, nashukuru kwa kunipa nafasi hii na moja kwa moja naunga mkono Muswada huu asilimia mia kwa mia. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, pamoja na kwamba Muswada huu unahusu Tanzania Bara kama Mheshimiwa Waziri alivyowasilisha lakini nataka niridhike na maelezo na sababu ambazo ametoa pamoja na kwamba huku baadaye nitaonyesha hofu yangu kidogo, nitaomba Waziri anipatie maelezo na kama Watanzania itabidi lazima tuangalie zaidi kwa sababu Muswada ndiyo umeshawasilishwa, lakini tutaangalia huko mbele ya safari mle ambamo nitakuwa na msisitizo ili kama Taifa la Tanzania tuangalie hizi kasoro ndogo ndogo ambazo zinaweza kutokea, tutaweza kuzidhibiti vipi huko baadaye.

Mheshimiwa Naibu Spika, mimi katika Muswada huu sina wasiwasi nao na kama ulivyosema kwamba Muswada wa Sheria ambao utahusisha masuala ya usafiri na uchukuzi baharini kwa kweli ni nzuri sana na ni muhimu sana kwa Taifa letu hili la Tanzania ndani ya karne hii ya ishirini na moja.

Mimi sitaki nifanye wasiwasi kwa Waziri, namwamini sana Mheshimiwa Waziri, ni mwadilifu sana, ni mkweli sana na alitonyesha hata suala la *Radar* tulipokuwa tunalisimamia mpaka limeingia hapa nchini Tanzania. Nilipokuwa na wasiwasi alipokuwa aki-*wind up* wakati wa Bajeti aliniambia mpaka Pemba inaonekana, ni kweli

inaonekana, nilipokuwa Kamati ya Ulinzi na Usalama ya Bunge na ni kweli Pemba inaonekana. Kwa hiyo, siwezi kufanya wasiwasi kwa Muswada kama huu ambao kwa kweli lengo ni kuongeza nguvu ya Taifa letu kwenye maeneo muhimu ya nchi.

Mheshimiwa Naibu Spika, nikinukuu Muswada huu unasema sheria hii inaonyesha kukidhi matakwa ya utekelezaji wa Mkataba wa *STCW 95* na hivyo kuendelea kuwepo kwenye orodha ya nchi zinazotekeleza Mkataba huo *IMO White list* na hivyo kulinda maslahi ya Watanzania wanaofanya kazi katika meli za kigeni, ni Muswada mzuri sana.

Lakini pamoja na madhumuni yaliyomo, tungeliomba Watanzania wetu hawa ambao wanafanya kazi katika meli mbalimbali za kigeni waarifiwe juu ya sheria hii waifahamu. Ili pale yanapotokea matatizo wajue kwamba kuna sheria ndani ya nchi yao inayowalinda, inayowasaidia na inayowaangalia.

Kwa hiyo, Mheshimiwa Waziri isimalizie kwa kuupitisha tu Muswada huu wa sheria, lakini Watanzania wote ambao wapo katika eneo hili na hata waliokuwa wana haki ya kujua sheria hii ili kwa wale ambao wataweza kuingia katika masuala kama haya baadaye wajue kama kuna *guard* fulani ambayo inawasaidia kwa ajili ya maisha yao ya baadaye.

Mheshimiwa Naibu Spika, nikinukuu tena Muswada huu sehemu ya tano ya Muswada huu inaelezea alama za Utaifa wa bendera yaani *National Character and Flag*. Hapa ndipo Mheshimiwa Waziri nataka anitoe hofu kidogo.

Mheshimiwa Naibu Spika, Tanzania ni Taifa moja, ni Muungano baina ya Tanzania Bara na Zanzibar, sasa pale mwanzo ulipotupa sababu kwamba Zanzibar haikukubali Muswada huu au unahusika Tanzania Bara. Je, Zanzibar itakapopitisha Muswada huu utapachika bendera gani katika zile meli ambazo zitasaidia kule Zanzibar?

Mheshimiwa Naibu Spika, lakini tuangalie kidogo, Muswada huu unasema kwamba, Muswada huu wa Sheria unazitaka meli zote za kigeni zinazolingia katika maji ya Tanzania, Bandari za Tanzania zipeperushe bendera za Tanzania. Tanzania inatumia bendera moja tu ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania ikiwemo na Zanzibar. Je, hizi meli ambazo Zanzibar itakapopitisha Muswada wake, tutaufanya kama ni kiraka utakuja juu hapa, hivi kwa nini tufikie hivi kama Taifa?

Zanzibar ni sehemu ya Tanzania au Zanzibar watapeperusha bendera gani kama tukiambiwa suala hili halistahili kwa Zanzibar tumefanya makosa hapa?

Mheshimiwa Naibu Spika, mimi nataka nimnukuu marehemu Baba wa Taifa alisema: “Nchi yetu ni ya Muungano, Tanzania Bara na Zanzibar, wananchi wa Tanzania wameungana pamoja ndiyo Tanzania.”

Kwa hiyo, Mheshimiwa Waziri, mimi nakuamini sana kulitokea mgongano gani na kulitokea mvutano gani hata ikawa hamkuelewana hapa, mkatuletea *package* moja tu

ya Muswada ambayo ingelifanya kazi kwa Tanzania nzima na hofu yangu inakuja kwa sababu tunagongana kwenye kauli na kwenye vitendo vyetu.

Mheshimiwa Naibu Spika, mimi nina ushahidi kamili Mheshimiwa Spika, alipofanya ziara Pemba, alitoa elimu ya uraia katika Kituo cha Fidel Castro na shule ya Sekondari ya Utaani na akaelezea kwamba: “Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, Wizara zilizoko Tanzania Bara zinafanya kazi ndani ya Serikali ya Jamhuri iliyoko kwa upande wa Tanzania Bara na Wizara zilizoko Zanzibar zinafanya kazi kwa pamoja na Wizara zote zilizoko Tanzania Bara.”

Hivi kama Muswada huu ungepita, tukagawa maeneo haya kungekuwa na tatizo gani? Mfano huo upo hata Wizara ya Elimu ya Zanzibar na Wizara ya Elimu na Utamaduni ya Tanzania Bara zinafanya kazi vizuri sana na haziathiri utendaji wa Wizara mbili. Kama yanatokea matatizo madogo madogo yatatuliwa kule ndani kwenye Wizara hizi mbili. Sisi tunajua ndani ya Wizara za Elimu mbili ni Wizara tofauti lakini zinafanya kazi kwa pamoja. Hivi Muswada huu ungeshindwa vipi kufanya kazi ndani ya Serikali ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania na ikaainishwa kwamba Zanzibar itapokea malipo yote ambayo yatahusu Zanzibar.

Mheshimiwa Naibu Spika, lingine ni kwamba hata Wizara ya Ulinzi na Jeshi la Kujenga Taifa inafanya kazi. Kwa bahati kuna wadau wameshiriki katika Muswada huu kuupitisha au kuujadili wakiwa wametokea Zanzibar tumegongana katika kuupitisha. Waheshimiwa Wabunge wengine walioko kwenye Kamati wanatokea Zanzibar, kuna watu kutoka Shirika la Bandari Zanzibar wametokea Zanzibar na Wizara ya Ulinzi ni ya Muungano.

Hivi kuna tofauti gani ya maji, kwa sababu ingekuwa ni ardhi tungejua kama ni kutoka Dar es Salaam mpaka Pwani tukiweka alama hapa huku ni Dar es Salaam na huku ni Pwani. Kwenye Bandari hiyo mipaka tunayo! Ikiwa mpaka leo tumeshindwa kupata mpaka wetu sisi na Malawi, je, wa Zanzibar tutaujua, hata tukawa na hofu labda ya kutoaminiana hapa. Hilo Mheshimiwa Waziri ningeliomba unisaidie na kama Serikali iliangukie ili sisi kama jamii tupate maelezo rasmi.

Mheshimiwa Naibu Spika, Muswada huu ulikuwa na uwezekano mkubwa wa kuwasilishwa Bungeni bila kuwepo kasoro za kuwa Muswada huu unahusu Tanzania Bara tu na nikatoa mfano kama Wizara ya Elimu na Utamaduni na masuala mengine.

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya 16 ya Muswada huu inaelezea juu ya udhibiti wa watu wanaiongia na kutoka kwenye meli pamoja na makosa yanayofanywa melini na adhabu zake. Nataka nimpongeze sana Mheshimiwa Waziri lakini pia naomba eneo hili alisimamie sana. Nataka nirudie nilivyompongeza juzi, kwamba sasa hivi pale Dar es Salaam tunapanda vyombo vya Zanzibar vikiwa katika hali nzuri sana, watu wanaingia kwa idadi ya viti vilivyopo. Lakini kuna baadhi ya meli na hii itagusa kule kwetu Zanzibar, usafiri wa kutoka Zanzibar kwenda Pemba au huko kwenye maziwa sijui ukoje? Pengine meli inatakiwa ipakie abiria fulani na tani fulani za mzigo, meli zinapunguza ile idadi ya kupakia mizigo badala yake wanapakia abiria.

Kwa hiyo, kunakuwa na msongamano wa abiria jinsi mizigo inavyokubana unaweza kuitupa baharini, ukaja ukalipwa fidia. Lakini tumeseme imetokea athari ya moto katika meli na idadi kubwa ya watu itaweza kunusurika vipi janga hili kubwa ambalo linaweza kutokea. Kwa hiyo, udhibiti wa uingiaji watu kwenye meli kusiwe tu kusema kwenye Muswada na kuwa sheria, lakini pia tusimamie na tuangalie meli zetu zinakwenda vipi na zinapakia idadi gani ya abiria inatakiwa na haiongezwi idadi ya abiria kupita kiasi. Kama tutafanya hivyo, Mheshimiwa Waziri tutawasaidia watu hata kwa afya zao na matatizo mengine ambayo wanayapata kutokana na usafiri. Kwenye meli zingine unakuta watu wamekaliana vibaya sana. (*Makofi*)

Mheshimiwa Naibu Spika, sehemu ya 21 ya Muswada huu inazungumzia kuhusu taratibu za uchunguzi wa ajali za vyombo vya majini. Ndiyo maana niliunga mkono huu Muswada. Sasa ni kazi ya Serikali kuusimamia na kutolea kwa wananchi wote. Binadamu wote si baharini tu, anatakiwa usalama wake mahali popote pale. Hata sisi hapa Bungeni lilipotokea tetemeko la ardhi tulikimbia wote. Huwezi ukacheza na maisha ya mtu, sikwambii mtu labda kucheza na Mwenyezi Mungu. Labda hawa tunaawatangazia kuhusu athari za ugonjwa wa Ukimwi hawajataka kuuzuia ndiyo masuala mengine.

Mheshimiwa Naibu Spika, lakini taarifa za ajali hizi tunaiomba Serikali iwe inatoa taarifa kila wakati ili wananchi waweze kujua kwamba kumbe wenzetu walipata athari hii. Ili kutakapotokea meli zingine zikawa zinakwenda bila utaratibu ambao unaweza kusababisha ajali wananchi waweze kulisimamia jambo hili kabla meli haijaanza safari. Usifanye uchunguzi ukawa wa siri sana.

Mimi pamoja na kwamba niko Zanzibar lakini mpaka leo sijapata utafiti wa uchunguzi wa meli ile iliyogongana na meli ya Mafuta ya Zanzibar. Sijui kama *Public* ilipata taarifa kamili ya meli ile.

Kwa hiyo, kama tumeji-*commit* kwenye kifungu cha sheria kama hiki, ni lazima Serikali iwe inatoa taarifa kwa wananchi wake wakati wowote kuhusu mambo kama haya yakitokea. Lakini vilevile uwepo udhibiti wa uingiaji wa abiria na upakiaji wa mizigo kule nyuma. Ajali nyingi ambazo zinatokea baina ya bandari ya Tanga na Pemba kwenye vyombo ambavyo tunavitumia kwenye usafiri ni pamoja na majahazi. Inawezekana ni idadi kubwa ya wananchi wanaoingia katika majahazi yale ya usafiri. Taarifa za majahazi yanayozama hazitolewi ipasavyo na tuna uhakika kwamba huwa jahazi zile zimepakia idadi kubwa sana ya abiria.

Mheshimiwa Naibu Spika, mimi nataka niwathitishie mwaka 1979 nilikuwa katika usafiri wa jahazi, nilikuwa natokea Tanga kwenda Pemba, ukifika wanapakia tu, wanaona mpaka asubuhi tutakuwa tumefika Pemba na bahati nzuri hali ya bahari haikuwa mbaya, tukalewa tukalaliana kama mizigo.

Mimi nataka niwathitishie kwamba siku ile tungezamishana sisi wenyewe. Kwa sababu ilifika muda abiria anakuja na baiskeli yake, anasema mimi nitachuchumaa

tu hapa. Sasa vipi umbali wa kutoka Tanga kwenda Pemba. Ni kweli baada ya masafa, miguu ikawa imechoka kuibana ikabidi nianze kuinyosha, mwingine anakasirika ikawa ni kusukumana, ilikuwa mwaka 1979. Kwa hiyo, vilevile kuhusu masuala ya ajali ziangaliwe sababu zake ni nini isiwe kwa vyombo vikubwa tu, hata vyombo vya kawaida hivi vidogo vidogo wakati vinapakia mizigo na abiria wetu.

Mheshimiwa Naibu Spika, lingine mimi nilipokuwa nachangia hapa wakati wa Kikao cha Bajeti, nilisema kwamba tuko kwenye karne ya 21 na sasa hivi vyombo vikubwa vya mizigo vya Zanzibar ni majahazi yanapakia sukari, yanapakia saruji na yanapakia na vitu vingine. Hivi Serikali zetu mbili, zimeshindwa kuwasaidia wenye majahazi wakamiliki mashine! Hivi mpaka leo wanatumia yale matanga yatawafikisha wapi? Si tunaruhusu kwamba wapate ajali kila wakati hawa! Kwa hiyo, vilevile Serikali ifanye utafiti kwa kiasi gani inaweza kutatua matatizo ya wananchi wake hasa katika yale maeneo yao.

Mheshimiwa Naibu Spika, nataka nimalizie hapo, naunga mkono Muswada huu. Lakini kwa kweli nasubiri nione Muswada wa Zanzibar utakaopitishwa na bendera gani itapepea Zanzibar tuzidi kushauriana huko mbele ya safari. Ahsante sana. (*Makofi*)

**MHE. NIMROD E. MKONO:** Mheshimiwa Mwenyekiti, ahsante sana kwa kunipa nafasi hii nichangie hoja hii muhimu wa *The Merchant Shipping Act, 2003*. Lakini awali ya yote ningependa kufanya masahihisho kidogo kwa tafsiri ya hoja hii. Muswada wa Sheria ya Usafiri wa Majini wa mwaka 2003, halafu Kiingereza *The Merchant Shipping Bill, 2003* nadhani hii ni batili siyo kweli.

**NAIBU SPIKA:** Mheshimiwa Mbunge, naomba hiyo *microphone* usiikimbie sana ama uilaze kwa hivi, ndiyo.

**MHE. NIMROD E. MKONO:** Muswada unasema Sheria ya Usafiri wa Majini wa mwaka 2003. Tafsiri yake kwa Kiingereza ni *The Merchant Shipping Bill, 2003* ni batili. *The Merchant Shipping* ni biashara ya Meli. Usafiri wa Majini unaitwa *Carriage of Goods by Sea*.

Mheshimiwa Naibu Spika, sheria ya *Carriage of goods by Sea* ambayo ndiyo Usafiri wa Majini haifanyiwi marekebisho kama ninavyofahamu. Hiyo ni ya mwaka 1927, ni ya mkoloni ambayo bado ndiyo sheria yetu na siyo Muswada ulioko mbele yetu. Kwa tafsiri ningependa pengine Mheshimiwa Waziri airekebishe kabla hatujauchangia vizuri sana. Pili, napendekeza kwamba tuuite Muswada wa Sheria ya Biashara ya Meli ya Mwaka 2003, ndiyo inakuwa sahihi.

Mheshimiwa Naibu Spika, mimi Muswada huu nauunga mkono kwa asilimia 80 tu siyo kwa asilimia mia moja. Una mapungufu mengi sana na ambayo nitaanza kuyasema. *The Merchant Shipping Act, 2003* ambayo tunaisemea leo hapa ni matokeo ya juhudi za Kimataifa kufanya *unifications* ya sheria ya Biashara za Meli na nitanukuu sheria hizi ni zipi ambazo lazima zingezingatiwa ndiyo kwanza tuweze kufanya

Muswada kama huu. Nitaanza na *International Convention on Civil Liability or Oil Pollution Damage* ya mwaka 1992, ambayo Tanzania imeiridhia hiyo. Inasema nitanukuu kwa Kiingereza, maana Muswada wenyewe ni *technical*: “*The States parties to the present convention, conscious of the dangers of pollution passed by the world-wide maritime carriage of oil in bulk, convinced of the need to ensure that adequate compensations available to persons who will suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships. Desiring to adopt uniform International rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases. Have agreed as follow.*” Tanzania iliridhia convention hiyo.

Ningedhani hii *convention* ingekuwa ni *part and parcel* ya Muswada, vinginevyo tutaieleweka kuwa hatukubaliani na utaratibu wa Kimataifa. *Convention* nyingine ambayo Tanzania ni *part* ni ule unaoitwa *The International Convention on the establishment of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992*. Pia katika *Convention* hii, Mkataba huu wa Kimataifa ambao Tanzania imeuridhia unasema naomba pia kunukuu: “*The States parties to the present convention being parties to the International convention on civil liability for oil pollution damage, adopted at Brussels on 29th November, 1969. Conscious of the dangers of pollution posed by the world wide maritime carriage of oil in bulk, convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships, considering that the International Convention of 29th November, 1969 on civil liability for all pollution damage by providing a regime for compensation for pollution damage in the contracting States and for the costs of measures wherever taken, to prevent or minimize such damage, represents a considerable progress towards the achievement of this aim. Considering however that this regime does not afford full compensation for victims of oil pollution damage in cases while it imposes an addition financial burden on ship owners. Convinced of the need to achieve elaborate ...*” Tanzania imesaini, *convention* hii. Lakini pamoja na kuridhia mkataba huu, Muswada huu hauzungumzii.

Mheshimiwa Naibu Spika, *convention* nyingine ni ya mambo ya *Maritime* ambao tumeuridhia. Lakini haumo ndani ya Muswada huu. Muswada huu unasema Tanzania inatambua *convention* zote hizi. Lakini kama kweli *convention* hizi zitakuwa ni mojawapo ya sheria zetu, kwa nini Muswada huu hauiorodheshi? Mbona *convention* hazipewi *force of law* kwenye Muswada huu?

Kwa kuwa ukiona madhumuni ya huo mfuko wa kufidia wanaoathirika na mafuta ya uchafuzi wa bahari upo na Watanzania wanatoa fedha kama mchangao wao kwenye mfuko huu. *Contribution* hizo zina maana gani? Je, *Website* ya leo hii, inaonyesha *status* ya hii *protocol*. La kuchekesha ni kwamba Tanzania imesema hii *protocol* itakuwa *enforced*. Tanzania ni miongoni mwa *five states which have deposited instruments of accession but for which the fund protocol does not enter into enforce until dates indicated. Tanzania 19th November, 2003*. Tumesaini huko ya kwamba hii *Protocol* ya Mfuko itaanza kutumika tarehe 19 Novemba, 2003, leo ni tarehe 11 Novemba, 2003 Mkataba utanza kutumia wiki ijayo kwa kigezo gani?

Mheshimiwa Naibu Spika, Sheria hii haisemi itaanza kutumika wala hatuna sheria ya kufanya hivyo, sasa tunaenda wapi? Je, Wizara inatambua umuhimu wa mfuko huu? Yeye alikwenda kule wakasaini, kwa nini walisaini na sisi wanatubabaisha babaisha hapa kwa nini? Pia kuna mikataba mingine mingi isiyopungua 30 imeridhiwa na ndiyo kweli inafanya *unification* ya sheria za meli ama biashara ya meli siyo usafirishaji, biashara. Mambo ya *ship wreg* kwa mfano, tumeyazingatia hapa, lakini yote yamefanywa kinyume cha Mkataba wa Kimataifa ambao Tanzania imeridhia. Kwa hiyo, mengi yaliyotajwa hapa nitasema *Maritime claim* hatuku-comply na *International obligation* za kwetu. *Pollution* hatuku-comply, *salvage* hatuku-comply. Sasa huu Muswada una faida gani?

Mheshimiwa Naibu Spika, *Maritime Shipping* ama *Merchandise Shipping* ama *Merchant Shipping* ndiyo *main arterms* ya uchumi wa Tanzania, maana tuna *import* vitu vingi sana, mashehena na mashehena yanaingia na kutoka Tanzania meli ikiondoka hapa inakwenda Kenya, imevuka mipaka, ikienda Kusini, inakwenda Malawi au Msumbiji.

Kwa hiyo, lazima kuwe na uwiano kwenye sheria zetu tunazozitunga. Sasa wale wanaokumbuka mwaka 1980 kulikuwa na meli moja iliyotuletea matatizo makubwa, ilikuwa meli yetu. Ilileta vurugu kweli kwa sababu sheria haziko sawa. Serikali ilipojaribu kuipeleka meli hiyo kuuzwa Ulaya, njiani kule ikakamatwa, meli ya Tanzania imepokamatwa Italia ilileta vurugu huko pia, hasara Tanzania iliyoipata ni kubwa sana, nadhani Serikali inajua. Je, sasa sio wakati muafaka wa kuweka sheria zetu barabara?

Mheshimiwa Spika, kuna meli iliyopata matatizo kwenye *Lake Victoria* na mengine kadhaa. Kweli sisi kama Waheshimiwa Wabunge tunaweza kupitisha Muswada ambao hauzingatii kero kama hizi. Mimi nadhani huu Muswada urudishwe ukafanyiwe marekebisho, halafu baadaye ndiyo waulete hapa Bungeni tuupitisha maana ni mzuri. Vinginevyo tutapitisha Muswada ambao ni batili.

Mwisho kabisa ningependa kuongelea Mkataba wa Kimataifa kuhusu mabaharia ambao pia tumeuridhia. Ukiangalia Muswada huu uko *silent*. Sasa kuna faida gani ya kupitisha Muswada ambao hata hauwalindi mabaharia wetu wanaposafiri kwenda nje ya nchi. Kweli kabisa hii ndiyo kazi ya Waheshimiwa Wabunge kwenye hali kama hii?

Iwapo Serikali itaona hakuna umuhimu wa kuurekebisha Muswada huu, basi mimi Muswada utakaposomwa mara ya pili, nitaleta marekebisho yangu chini ya kifungu cha kanuni ya 47.2 Hiyo natoa tahadhari tu.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwa machache niliyosema haya, naunga mkono Muswada huu kwa shingo upande nikingojea wakarekebishe kwanza. Ahsante sana. (Makofi)

**MHE. SEMINDU K. PAWA:** Mheshimiwa Naibu Spika, utakuwa umeshangaa kwamba wakati nakuandikia kuchangia hoja hii nilikwambia kwamba mimi siyo mtaalamu wa mambo ya meli, ila ninajua tu kwa sababu Muswada huu unahusu masuala ya meli yaani *Merchant Shipping Bill*.



Kwa hiyo, nikaamua nisome angalau kwenye Tovuti kadhaa ili kuona uzoefu wa wenzetu katika dunia. Kwa hiyo, Tanzania ni moja katika nchi za dunia toka Afghanistan mpaka Zimbabwe na kwa sababu Tovuti inakutanisha Watanzania na nchi zingine za dunia katika ncha ya vidole. Kwa sasa hivi teknolojia imepamba moto, kwa hiyo, tusijisikie tuko peke yetu, tuko na wenzetu wakati tunapotunga Miswada hii. Ndiyo maana Mheshimiwa Philip Marmo, alikuwa anahoji yale mambo ya kuridhia mikataba na ninamshukuru na kumpongeza Mheshimiwa Waziri kwa majibu yake katika hotuba yake na ndiyo maana alitumia busara siyo kifungu cha kanuni, ila busara za Spika zimesaidia kuongoza Bunge hili katika kufikia hapa, kwa sababu asingesoma kabisa tusingeelewa. Kwa hiyo, ndiyo maana unaweza ukakuta *it is an attractive weapon but it destroy*. Wakati mwingine usalama nao unasaidia.

Mheshimiwa Naibu Spika, nianze kwa kukupongeza wewe kwa kurudi salama, nimekuandikia na umenijibu. Na sisi ndiyo umetukuta na huu Muswada ndiyo tunaujadili.

Kwanza nianze na hii, niliangalia katika Tovuti ambayo wenzetu wanaitaja kama Miswada hii inayohusu Meli. Katika *Website* ya *Yahoo, research* ya *GUTTI* katika *vessel result of shipping vessel in Tanzania* niliona katika Tovuti ya *Http/search Yahoo.com search Shipping* utakuta taarifa zote za meli na shehena zinazokuja ila sikukuta wale watu wanaodandia meli hakuna takwimu hizo. Kwa sababu lile siyo suala ambalo ni la msingi, kwa sababu ni matukio ambao yanajitokeza tu ni mambo ambayo tunasema ni haramu.

Sasa vilevile nikaangalia kama kweli tunayo volume gani ya mizigo ambayo tumeanza kufanya Muswada huu. Nikawaambia hata mizigo kidogo ilileta madhara katika nchi hii, kwa upande hasa wa *pollution*, tuliwahi kushuhudia mara nyingi sana, bandari kama Tanga na bandari ya Dar es Salaam ambapo mafuta yalikuwa yameliki. Kwa hiyo, hatukuwa na maeneo ya kuwabana kwa sheria ambazo zilikuwepo mikononi mwa Serikali, sasa hii itawabana. Kwa hiyo, vile vile nimeangalia hii sehemu ya *pollution* nikakuta kwamba katika *pollution* viko vituo vingi, kuna vitu kama vile mafuta na tumezingatia mafuta tu. Lakini hatukuangalia *explosive, hydrants* na *dehydrants*, gesi kama *hydrogen peroxide* wanaleta *compound* ambazo ni za *chroline compounds*, zinakuja zina-*decompose* pale zikaleta hewa chafu katika Jiji la Dar es Salaam na miji ambayo iko karibu na bandari, hatukutamka hiyo katika sheria hii. Vitu kama *Akaline* ama *pollutant* ama *pollution* ambazo hazitokei pale pale wakati meli ziko pale.

Mheshimiwa Naibu Spika, pengine *pollution* ambazo zinatokea baada ya meli kuondoka, mmepakua mizigo tayari, mnaweza mkakuta kwamba kumbe ni *DDT* ambayo ime-*expire* tani 50,000 zinapelekwa Vikungwe, sasa meli iliyoletwa inafanywaje. *In case* wamegundua kwamba dawa zime-*expire* au mbolea au vyakula ambavyo vimeletwa vya msaada lakini vina *Aflatoxins*. Kama mchele wa miaka iliyopita ambayo historia inatukumbusha. Je, meli hiyo itarudishwa huko huko au ipakuliwe halafu washitakiwe? Ndiyo hicho ambayo mimi nilikuwa nasema.

Sasa *volume* yetu ukiangalia vilevile katika Tovuti vya *Shipping and Aviation Statistics* ya mwaka 1998 *summary* hii nitawapatia Wizara wala msiwe na wasiwasi. Nili-*print* kabisa, lakini kama mna ubavu mkasome <http://www.nco.go.mvt>, *publication of shipping 1998* kwenye *hotmail* ya tarehe 11 Julai, 1998. Hapo kitu kinachofurahisha ni kwamba ingawaje itakuwa inajibu hoja ya Mheshimiwa Mbunge mwenzangu, lakini vilevile ninaona kwamba kumbe Tanzania tupo sambamba na wenzetu katika kutunga Miswada ya aina hii. (*Kicheko*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, ukiangalia kwenye ukurasa wa 3 wamesema: “*The earth tonnage under merchant shipping.*” Kwa hiyo, wametumia *merchant shipping aviation statistics* ambapo hii ilikuwa bandari ya Malta, ambayo iko Mediterane kule, kuna bandari nyingi kama 60 hivi, na nimerekodi 50 *bussiest harbours* katika *United State*.

Tukiangalia *tonnage* ya Tanzania tunazungumza katika *volume single million* na zile *hundred thousand* tu. Lakini wenzetu bandari ya mwisho kabisa katika bandari hizi kule *USA* ni Honolulu ambayo ina shehena karibuni tani milioni 12 kwa mwaka mmoja. Hawa kwa sheria kama hii itawawia vigumu sana, kwa sababu pamoja na teknolojia ipo ripoti vilevile katika hiyo mizigo ambayo ilishushwa, lakini *still* ilikuwa imeonekana kwamba ilikuwa haifai.

Kwa hiyo, walikuwa wanafanya dumping wenyewe kwa wenyewe *internal dumping*, mizigo inatoka Hudson inapelekwa sehemu za Honolulu.

Kwa hiyo, hapa tuiunganishe na ile sheria ya mazingira ili iweze kurekebisha kukidhi hii sheria ya *International* ya kimazingira. Kwa mfano, *South Blasta Port* ilikuwa imepokea shehena tani milioni 189, mwaka 1998 wakati bandari ya Dar es Salaam ilikuwa na tani milioni 5 mwaka huo huo.

Kwa hiyo, hapa tunalinganisha chakula cha mchana cha sisimizi na kifungua kinywa cha tembo. Lakini cha msingi ni kwamba tusingojee hadi mizigo iwe mingi au shehena ziwe nyingi ndiyo tubadilishe sheria ya bandari. Tahadhari kabla ya hatari.

Mheshimiwa Naibu Spika, lingine la msingi ambalo nitalizungumza ni kwamba Muswada huu pamoja na kwamba umeletwa lakini una uwezo wa kuunganisha mamlaka yake wanayoifuta. Unaweza kweli ukaunganisha bandari za maji baridi na bandari za maji chumvi. Pamoja na kwamba nilikuwa nimefurahia kipindi kile walichotujulisha kwamba sasa hivi Mamlaka ya Bandari yaani *THA* inaungana na *MSC* yaani *Marine Service Company*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, naunga mkono kwa dhati kabisa kwa sababu ile ilikuwa chini ya *Tanzania Railways Cooperation*. Sasa niseme ni samaki peke yake ambao unaweza ukawagawa, samaki wa maji chumvi na samaki wa maji baridi, lakini meli hazigawanywi.

Kwa hiyo, hapa tumefika mahali ambapo meli zinakuwa pamoja na kudhibiti na chombo kimoja yaani sheria hii. Kwa mfano, unaweza ukawa *Kemondo Bay Port* na ukawa *Mwanza Port* ukazungumza na *Mtwara Port* na ukazungumza na *Tanga Port* chini ya sheria moja ya meli ingawa zinatembea katika maji tofauti.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, itaonekana kabisa kwamba zitakwenda zinachukuliwa hatua kwa sababu zote ni meli pamoja na kwamba hazipiti nchi kavu, zinapita kwenye maji chumvi na zinapita kwenye maji baridi.

Halafu lingine ni kwamba, nilitaka kuona urasimu katika sheria hii, nadhani tuwasiliane na watu wa *TRA* katika *Act ya Freight on Tax ya Tanzania* ya mwaka 1973, ambayo zile *cargo* zinazopita *on transit* na zile zinazotokana na meli za hapa hapa zilizoandikishwa nchini na zile ambazo zimeandikishwa nje ya nchi. Sasa kuna *difference* pale, hii inaweza kutupunguzia bandari zetu. Kuna malipo ya 6.5 percent ya mizigo ya meli iliyokuwa *registered* hapa hapa na *outward freight* zina tofauti ya *tax*. Kwa hiyo, tuangalie vile vile jinsi ya kutoza meli hizo ambazo zinaweza zikatuingizia mapato.

Halafu lingine ni kuhusu suala la uraia. Mtoto aliyezaliwa melini, meli inayoondoka kutoka Tanzania na mtoto ambaye anazaliwa meli inayokuja Tanzania yuko ndani ya meli hajateremka. Muswada wa Sheria wa Majini vile vile unafuta Muswada mwingine. Nadhani hakutakuwa na *transitional period* kwa kutumia mambo mengine. Hapo *definition* ya neno *shift*, mmesema *floating vessel*. Sasa *floating vessel*, kuna meli za kisasa ambazo zinazama tu unastukia zimeibuka. Sasa hapa nadhani kama mtu akija na meli ambayo inazama kama manyambizi, hawezi kuwa kwenye sheria hii.

Hapo Sheria ya *Merchant Shipping* ni kwamba, bidhaa za nchi jirani tuna *treat* vipi katika bidhaa za nchi jirani kwamba, katika *SADC Countries, East African Countries* na *Commonwealth Countries* katika meli zinazotoka katika nchi hizo kama tumewekewa na vipengele vya makubaliano katika biashara.

Lingine ni kweli maandalizi mabaya ya meli yakiharakishwa, basi yatasababisha maji kukatika katika mabombani, pamoja na kupita katika maji. Lakini maandalizi mazuri ya treni pamoja na kuwa inapita nchi kavu, yanaweza yakawa yanatoka maji katika mabomba yake. Hivyo, ni maandalizi mazuri katika kujiandaa na kujiandaa unakuwa na *focus* ya kujua mambo. Hapo mali ghafi kwa mfano, ziko mbegu ambazo zinaletwa zimekwisha *expire*, ujenzi wa gati katika maeneo na usalama, usalama mwingine sio kwa ajili ya meli tu ni kwa ajili ya sisi wenyewe Serikali kujiandaa. Kwa mfano, Gati Mafia, Tanga, maeneo ya Kigamboni, Kilwa na maeneo mengine ili kuziimarisha bandari zetu zipate meli za kutosha na kupata kusheheni kwa pamoja.

Sizungumzii meli zingine za maeneo ya maziwa, nazungumzia meli zinazopita baharini. *The new report of port survey* ya mwaka 2000 vile vile imeonyesha kwamba, idadi ya meli zinazofika kwenye bandari hizo, hii vile vile nitawapatieni hii nadhani iko kwenye [w.w.w.survey@hotmail.com](mailto:w.w.w.survey@hotmail.com) na imefanywa na mtaalamu mmoja anaitwa *Mr.*

*EUGUTTS Report wa Saint Mary's School, Waterford.* Hii vile vile nitawapatieni kwa ajili ya kurekebisha Muswada huu katika vipengele.

Mwisho, niseme kwamba, Miswada kama hii inapoletwa ambayo inahitaji itengenezwe kwa eneo moja la Muungano, ni utaratibu ambao kuna baadhi ya Miswada mingi ambayo tunaifanya halafu baadaye Muswada mwingine ukitungwa kule nadhani utaungana katika Miswada hii miwili. Utaratibu ni kupangana vizuri Watendaji wetu katika Jamhuri ya Muungano na Serikali ya Zanzibar ili kutekeleza utekelezaji wake ili usilete migongano na tusije tukalaumiana kama yale makengeza waliogongana baada ya kutafuta njia ya kwenda pamoja, badala ya kwenda bega kwa bega wakaenda ana kwa ana wakaanza kulaumiana. Mmoja ametoka kule amemgonga mwenziwe akasema kwa nini huendi unakoangalia. Kengeza mwingine akamwambia na wewe kwa nini huangalii unakokwenda. Sasa hawaja-*solve solution*. Wangetafuta utaratibu wa kwenda kwamba, twende bega kwa bega badala ya kuja ana kwa ana. Kwa hiyo, wito finyu kwa Watanzania, Serikali mbili lakini unaweza tukaenda ana kwa ana tusiogongane.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naunga mkono, ahsante sana. (*Makofi*)

**MHE. HENRY D. SHEKIFFU:** Mheshimiwa Naibu Spika, awali ya yote, nishukuru kwa kupata nafasi hii ya kuchangia na niseme kwamba, mimi ni mmoja wa Wanakamati, ambao walijadili Muswada huu tangu mwanzoni na nimeshiriki kikamilifu. Lakini nimepata hamasa kuchangia ili umma unisikie kwa nia nzuri kwamba, kazi iliyofanyika ni nzuri. Kwa hiyo, ni kutokana na kazi nzuri iliyofanywa na Serikali, nikaona si vizuri ninyamaze ni vizuri nitamke.

Kwa kweli maandalizi ya Muswada huu kama yalivyotajwa na Kamati yalikuwa mazuri sana. Yalianza kushirikisha wadau wote waliotajwa na Waheshimiwa Wabunge hapa, hakuna ambaye hakushirikishwa. Kama mlivyoona katika orodha ambayo imeorodheshwa humu ndani na maswali ambayo mengi yameulizwa na Wabunge, sisi tuliyauliza na tukapata majibu na ndiyo maana napenda kumshukuru Waziri kwamba, Muswada huu ulipokuja mwanzoni tulikuwa na malalamiko mengi sana. Lakini baadaye Waziri alikubali mabadiliko yote ambayo tulimshauri na ikaja *amendment* kubwa kama mnavyoiona hapa. Inaweza ikawa robo ya Muswada wenyewe. Kwa hiyo, huu ni utayari wa Serikali kusikiliza mawazo ya Wabunge na kufanya mabadiliko pale ambapo ni kwa maslahi ya nchi yetu.

Mheshimiwa Naibu Spika, kwanza nianze katika eneo la kutumika kwa sheria hii. Bahati nzuri msemaji aliyepita sasa hivi, amelizungumzia kwa lugha ya mifano, lakini ni lugha halisi kwamba, kwa kweli hata sisi tuliuliza hivi sheria itatumikaje katika nchi moja lakini yenye Serikali mbili, maana meli ikiandikishwa katika upande wa Bara sasa ikienda upande wa Visiwani kule itaitwaje, italipa hizo gharama kama inavyotakiwa? Waziri alishindwa kupata jibu na akasema mazungumzo bado yanaendelea. Sisi tukamwambia ni muhimu. Hili ndilo lililonisukuma kwamba, ni vizuri kama alivyosema Mbunge aliyetangulia kwamba, tusifike mahali tukalionga tatizo la Bara halitamkwi katika Katiba, kwa hiyo, lisishughulikiwe. Katiba ni kitu kinachobadilika kama vile sheria zinavyobadilika. Ni vizuri Katiba iangaliwe kwa wakati uliopo. (*Makofi*)

Hivi leo tulikuwa tunazungumzia bandari, lakini leo tunazungumzia meli au boti zinazotembea kwa dakika 45 kutoka upande mwingine wa Muungano unakwenda upande mwingine. Watu wetu wanaweza kusafiri katika muda wa dakika 45. Kwa hiyo, ni vizuri kuwa na busara kuangalia matatizo yanaweza kutokea kama hatutounganisha nguvu zetu na tukaiangalia Katiba kama kikwazo. Kwa hiyo, kwa kweli naomba tujaribu kutafakari pale tunapokuwa na kikwazo tusichukue Katiba kama msingi wa kuondoa tatizo, tutafute nje ya kuondoa tatizo. (*Makofi*)

Kwa hiyo, namwomba Mheshimiwa Waziri, aendelee na juhudi za kuwasiliana na Serikali ya Mapinduzi Zanzibar ili tuondoe hitilafu ndogo ndogo ambazo zipo kuhakikisha kwamba, sheria hii inatekelezwa Bara na Visiwani. Kwa bahati mbaya bahari haina mpaka, maji yale hayawezi yakatambua leo yanafika Zanzibar au yanakuja Bara, ni yetu wote. Tulipata tatizo dogo kwa mfano, tunapozungumzia eneo ambalo litasimamiwa lisiharibiwe na mazingira ni *nautical* maili 100. Tukauliza sasa kwa upande wa Zanzibar zitaanzia wapi. Maili 100 kwa upande ule ili alie na meli asije akamwaga mafuta kwa upande ule yakaleta madhara huku. Tukajikuta kwamba, ni kweli kwa utaalumu tulioambiwa itaanzia upande wowote, utahesabu hiyo *nautical miles 100*, lakini wananchi wetu wa kawaida wanaelewa hayo. Sisi tunasema hakuna sababu. Sheria hii ni kwa manufaa ya nchi yetu na itumike kwa nchi nzima. Si sheria hii ya kwanza, ni sheria nyingi tumezitunga kwa utaratibu huu kwamba, inatumika Bara na Visiwani hata kama haikutamkwa katika Katiba.

Mheshimiwa Naibu Spika, lingine ambalo tulilidadi na Waheshimiwa Wabunge pia wamelidadi, ni uhusiano wa Sheria ya Mikataba ya Kimataifa. Kwa kweli tukasomewa na kuna mahali ambapo tuliuliza hivi kifungu 426 kinasema kwamba, Mikataba ya Kimataifa itakuwa na nguvu kuliko sheria hii, itakuwaje? Tulijibiwa vizuri na tukaambiwa kwamba, kwa sababu Bunge limeridhia pale ina maana imekubaliana na Sheria za Kimataifa. Kwa sababu ni Sheria ya Kimataifa lazima iheshimu Sheria ya Kimataifa na kama Wajumbe tulikubali. Sasa kuna wenzetu ambao pengine wana wasi wasi katika uridhiwaji wa Mikataba hii. Mimi napenda kumshukuru Mheshimiwa Marmo, kwa kuona ukweli baada ya Waziri kujieleza vizuri. Pia niendeleo kueleza kwamba, ni wazi Mikataba hii inaporidhiwa na Serikali ijulikane ni gharama. Unaporidhia Mkataba ni lazima u-*comply* kwa yale yaliyoambiwa katika Mkataba. Sasa si rahisi Mikataba yote ya Kimataifa, ikaja siku hiyo hiyo mkairidhia kwa sababu mna Sheria ya Meli. Ni lazima muangalie *implications* za gharama.

Kwa hiyo, ni rahisi kuuliza Serikali kwa nini haikuridhia Mkataba huu lakini ni budi Serikali iangalie gharama na *implications* za Mkataba huo katika nchi yetu. Ni kweli pamoja na sheria hii na zaidi ya hilo sisi tuliuliza. Sheria hii inafuta sheria ya mwaka 1967 na haifuti kwa sababu yale yaliyofanyika katika sheria ya mwaka 1967 ni mabaya, lakini ime-*improve*. Kwa hiyo, unapokataa kwamba sheria hii si sahihi, ina maana unasema ile sheria ya mwaka 1967 haikuwa sahihi. Kilichohitajika hapa ni *improvement* ya sheria hii ili iende na wakati. Ndiyo maana kwa kweli Kamati ikaona na kuishukuru Serikali pengine kwamba, tumechelewa. Kwa sababu mambo haya ya kiteknolojia ya usafiri wa majini yanabadilika sana na *conventions* hizi zinaweka taratibu

nzuri, tukafika mahali tukauliza pia suala la watumishi. Hivi watumishi wetu wa Tanzania wanalindwaje wakiwa katika meli za watu wengine? Tukapewa majibu.

Tukazungumzia suala la uzamiaji na watu wetu wanavyotoswa katika maji tunawateteaje? Tukapewa majibu na sheria ina *take care* lakini tukaambiwa kwamba, inategemea huyo mtu anatoswa maji akiwa katika umbali wa nchi gani. Kwa mfano, kama atatoswa baharini akiwa huko Greece, itabidi sheria za Greece zitumike. Huwezi ukachukua sheria za hapa Tanzania ukaenda kumshtaki mtu aliyetoswa kwenye sheria za Ugiriki. Ni lazima taratibu zifanywe na Ubalozi wetu isimamie haki za watu huko. Hayo yote ni mambo ambayo tumeyadodosa na kwa kiasi fulani yamezingatiwa katika sheria hii.

Sasa baada ya kuishukuru Serikali kwa kazi nzuri, Wabunge wenzangu, hakuna mtu ambaye hakushirikishwa kwa wadau waliohusika na *list* hii ambayo imeorodheshwa humu inakiri, wenyewe wakatuomba kwamba tumechelewa. Maana sisi tulikuwa na wasi wasi wakatusisitiza kwamba, ni vizuri Mabaharia wakasema, watu wa Wizara ya Maliasili walikuwepo, wasi wasi waliokuwa nao wakausema na tukahakikisha kwamba, unawekwa katika marekebisho haya. Sasa yale ambayo sisi tunayachangia, naamini Waziri ameyasikia na atayachukulia hatua.

Labda lingine ambalo ningelizungumzia kidogo na nina wasi wasi nalo ni ulinzi wa mazingira. Wakati tunajadili Muswada huu tulikuwa na wasi wasi mkubwa sana. Hivi sasa nchi yetu imegundua gesi kule Songo Songo. Tunaamini kwamba, zitakuja meli kubwa kusomba gesi maana ni biashara kubwa. Sasa tulijiuliza hivi hii meli litakapolipuka au katika kusafiri kwenye Pwani yetu hii ikalipuka, wale wananchi watakapata madhara watalipwaje? Sheria hii inatamka nini katika *dangerous cargo* katika kuwalinda watu wetu? Tulipewa majibu lakini napenda kusisitiza wazi kwamba, jinsi dunia inavyobadilika na jinsi ufumbuji unavyokuja tutagundua mafuta. Kwa hiyo, kutakuwa na uharibifu mkubwa sana wa umwagaji wa mafuta. Nina uhakika huo katika kipindi kifupi Mwenyezi Mungu, tunamwomba ajalie kwani dalili zinaonekana inawezekana tukapata. Sasa ni lazima sheria hizi za meli zitamke mapema hata kabla ya ugunduzi huo. Kama nilivyosema tunategemea ugunduzi wa gesi na gesi itanza kutumika pale. Gesi ile haitakuwa kwa nchi yetu tu tutaiuza nchi za nje, sheria hii inazungumza nini pale ambapo wananchi wa Kilwa wanaweza kupasukiwa na boti pale, watalipwa nini hawa kama wanaweza kuungua madhara ya vitu hivi ni nini kama meli itapata ajali?

Mwisho ni suala la kuto-*comply* Mikataba. Ni kweli limezungumzwa vizuri sana na Wabunge waliopita. Mimi nafikiri ku-*comply* na Mikataba ni kifungu muhimu na kimetajwa vizuri katika kifungu kile cha 426. Lakini pengine ni vizuri pia tusichelewe sana katika Mikataba hii. Ni vizuri Mikataba inaporidhiwa kule nje, kwa haraka sana tuangalie maslahi ambayo Taifa letu litapata. Mikataba hii ina faida zake na hasara zake. Basi ni vizuri Wabunge mara nyingi waipate mapema, waweze kuangalia na kujadili ili waweze kuishauri Serikali, isiletwe tu katika kipindi kifupi.

Kwa uzoefu uliopo sasa hivi ni Mikataba ya kuridhia unaambiwa Muswada uko kwenye *peugeon hole* tunaletewa kuridhia. Kwa hiyo, utakuta Wabunge wengi hawa-*participate*. Lakini tunaridhia mambo mengine ambayo ni manufaa makubwa, lakini saa nyingine yana mzigo mkubwa sana kwa Serikali. Kwa hiyo, ni vizuri tukashauriana kwa sababu pengine mingine hatuwezi kuitekeleza.

Mheshimiwa Naibu Spika, leo kwa mfano, Mkataba unaozungumza maslahi ya Mabaharia au Wafanyakazi Majini unatamka fidia kubwa mno, zimelinganishwaje fidia hizo na uwezo wetu wa Taifa? Tumeridhia Mikataba hii sasa tutakuja kulaumiana hapa kwamba, *we don't comply*, lakini *we don't comply* kwa sababu *we don't have ability to comply*. Lakini ni vizuri kuangalia kuliko ukasaini halafu ukashindwa kutekeleza, inaonekana kwamba, wewe si mtu ambaye unazingatia yale unayoyakubali. Kweli tusiidhalilishe Serikali yetu, ni vizuri Mikataba inapoletwa iletwe kwa wakati, Serikali itafakari kwa undani, itoe sababu nzito na za msingi za kuikubali au kuikataa Mikataba hiyo halafu Bunge liweze kuridhia kwa kujua kwamba manufaa ya nchi yamewekwa kwa kuzingatiwa.

Mheshimiwa Naibu Spika, baada ya kusema hayo, nirudie tena kwa kumshukuru sana Waziri na kuwaomba Waheshimiwa Wabunge wenzangu, Muswada huu ni baadhi ya Miswada michache, umefuata hatua zile zile kama ile Sheria ya Ardhi. Nilihakikisha kila mdau alisikilizwa na akatafakariwa yale anayoyasema na yale yaliyowezekana yakawekwa katika sheria. Bado tumepata matatizo inabidi turekebishe sheria. Kwa hiyo, sheria sio *static* itabadilika pale tutakapohitaji.

Lakini nasema sheria hii imefuata utaratibu mzuri sana wa kumshirikisha kila mmoja na Kamati ikapewa nafasi ya kutosha sana ambayo na sisi tunakaribisha Wabunge wengine waje. Kwa hiyo, kwa kusaidia, ni vizuri Wabunge wale wangetoa mawazo katika hatua zile za mwanzo kuliko leo kwa kweli hatua za mwisho wakati Serikali imefanya kazi nzuri tukasema Muswada hauswihi hata kama ungekuja wa namna gani, bado marekebisho na kuna vipengele vingine ambavyo vitahitaji sana ushauri. Tunakubali kabisa kwamba, ushauri ni muhimu na ndiyo maana Waziri alijitahidi sana kuhakikisha kwamba, kila mmoja ambaye anahusika na Muswada alihusishwa.

Mheshimiwa Naibu Spika, baada ya kusema hayo naunga mkono hoja kwa asilimia mia moja. (*Makofi*)

**NAIBU SPIKA:** Waheshimiwa Wabunge, zimebaki dakika 14 na Mheshimiwa Mbunge anapochangia anapewa dakika 15. Nadhani ili tumpe yule mchangiaji haki yake ya dakika 15, sasa nasitisha shughuli za Bunge. Lakini kabla sijasitisha niseme tu kwa taarifa ya Mheshimiwa Waziri kwamba, wachangiaji waliokuwepo kwenye orodha ni 13 au 14 hivi. Kwa hiyo, nadhani hutapata nafasi ya kumaliza leo jioni, utamaliza hoja yako kesho baada ya kipindi cha maswali. Kutokana na uzito wa michango hii ni vizuri ukapata muda.

Sasa nasitisha Shughuli za Bunge mpaka saa 10.00 jioni.

(Saa 06.48 mchana Bunge lilifungwa mpaka saa 10.00 jioni)

(Saa 10.00 jioni Bunge lilirudia)

Hapa Mwenyekiti (Mhe. Eliachim J. Simpasu) Alikalia Kiti

**MHE. DR. LUCY S. NKYA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kukushukuru kwa kunipa fursa hii ya kuchangia. Awali ya yote, napenda kumpongeza Waziri wa Mawasiliano na Uchukuzi, Naibu Waziri, wataalam wake, pamoja na wadau wote ambao wamechangia katika kutayarisha Muswada huu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kabla sijaendelea kuchangia, ningependa kuunga mkono hoja hii kwa asilimia mia moja. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, Muswada huu umekuja wakati muafaka, wakati ambao tumekuwa na wimbi la wafurikaji wanaokuja kuwekeza katika biashara ya usafiri majini. Inapotokea watu wengi wanakuja, wengine wana tabia nzuri, wengine hawana haki, wengine ni wahuni na wengine ni wazuri, basi inakuwa ni vizuri kuweza kuwepo na sheria ya kuwadhibiti ili waweze kufanya kazi katika miongozo yenye uadilifu na wasiweze kupata fursa ya kuweza kuharibu au kuliibia Taifa mapato.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda kusema kwamba, ni vizuri ikawepo sheria ya kudhibiti viwango, maana yake kukawepo na *standard of services* na *standards za workness of the vessels*, ambazo zinatumiwa katika hii biashara. Tumekuwa tunaona kuna meli nyingi zinazosafiri, kuna mitumbwi na kuna *boats*, lakini inafika mahali unaona kwamba, sisi Watanzania tunaosafiri majini, wakati mwingine tunanusurika tu na ajali kwa kudra ya Mwenyezi Mungu. Lakini inapofika wakati kukawepo na kanuni na sheria ya kuwadhibiti, basi hata Watanzania wale wengine tunaogopa maji, tunaotoka Moshi, hatutaogopa kusafiri.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ningependa tu kuzungumzia machache, ya kwangu ni *general comments*. Baada ya kuona huu Muswada nikaanza kufikiri kwamba, kwa nyakati hizi ambazo kumekuwa na uhaba wa ajira hata wanawake tutaweza kufanya kazi katika vyombo vya usafiri majini, lakini nimeona kwamba hili ni kama limesahaulika. Nilifikiri limesahaulika kwa sababu ya historia ya wafanyakazi kuwa ni wanaume tu kwenye hivi vyombo vya majini, lakini wanawake uwezo tunao wa kuweza kuwa hata *pilots* au *captains* kwenye hizo meli, uwezo wa kutoa huduma mbalimbali kwa mfano, madaktari, hata kupika, kufagia, kukatisha tiketi na pia kuweza kutoa *instructions* kwa wasafiri.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kitu ambacho ningependa kusema ni kwamba, ingekuwa ni vizuri huu Muswada kama inawezekana basi kuwepo na marekebisho ambayo yanahakiki wale wenye vile vyombo, wanaofanya biashara, basi iwepo asilimia fulani ambayo inaonekana kwamba, ni wanawake watakuwa wanafanya kazi humo, labda tuseme asilimia 5 au 10, ili kuwepo na uwiano wa kijinsia katika hii sheria.



Mheshimiwa Mwenyekiti, nimepitia huu Muswada sijaona hicho kitu, nimeangalia kwenye maslahi ya wafanyakazi sijaona, nikajiuliza labda wamechukua tu *for granted* kwamba, hata wanawake watafanya kazi, labda niangalie maslahi yao, lakini nilipoangalia kwenye maslahi sikuona vipengele ambavyo vinaashiria kwamba wanawake pia watafanya kazi. Kwa mfano, kwenye kipengele cha *leave and holidays*, nili-*expect* kwamba, kama wanawake watakuwa wanafanya kazi kwenye hiyo Sekta, basi kutakuwepo na *provision* ya *maternity leave* na kipengele ambacho pia kitampa mama muda wa kupumzika ili aweze kumnyonyesha mtoto kwa angalau miezi mitano, lakini sikuona kipengele kama hicho. Wizara inayohusika na wale waliotayarisha huu Muswada, kama wataona kutakuwepo na sababu ya kuleta uwiano wa kijinsia, basi ninaomba kwenye hiki kipengele cha *holidays and leave*, kiwepo na kipengele cha kumpa mwanamke maslahi kama mwanamke ambaye anawajibika kuzaa na kulea watoto katika Taifa hili. (Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, nimeangalia kwenye *wages* za wafanyakazi, katika *wages* kuna kipengele kinachosema kwamba, mfanyakazi anapougua na ikagundulika kuwa alificha ugonjwa wake kabla ya kuajiriwa, basi hatapata malipo kwa kipindi kile ambacho anaugua. Lakini hapa imebakiya *loophole* ya waajiri kuwanyanyasa wafanyakazi. Nilifikiri kutakuwa na kipengele cha *medical examination* na itafanyika *pre-employment medical check up*. Sasa, kwenye *pre-employment medical check up* kuna maradhi mengine ambayo hata kama yapo hayagunduliki mpaka pale muda wake wa kujitokeza utakapofika. Kwa mfano, kwa sasa hivi kuna janga la UKIMWI, kuna wengine ambao wanakuwa na kile kipindi cha maamizi (*incubation period*). Sasa, mtu anapoajiriwa akafanya *pre-medical examination*, wengine hawagunduliki kwamba wameshaathirika na virusi vya UKIMWI, lakini akiwa kazini basi muda utakapokuwa unapita ataanza kuumwa. Sijui mtu kama huyu maslahi yake yako wapi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, maradhi kwa mfano, mtu anaweza kuwa na *tuberculosis* kwenye zile *initial stages*, akapigwa picha na akafanyiwa vipimo vingine, lakini huwezi ukaviona mapema. Lakini akiingia kazini *within two/three weeks*, ataanza kuumwa kifua, ataanza kupata homa na ataanza kukohoa. Sijui kosa linakuwa ni la nani. Kwa hiyo, nafikiri vipengele vya sheria vinapowekwa basi iwepo na *loophole* ya kuweza kumlinda mfanyakazi. Wengine wanaweza wakaanza kuumwa, wakapata maradhi mle mle wakiwa kwenye meli, lakini waajiri kwa sababu ni wajanja sana *and they would want to exploit wafanyakazi wao to the maximum*, wanaweza waka-*collude* na Madaktari wao wakasema, tunafikiri kwamba, huu ugonjwa wako uliuficha ukaingia nao huku. Wataanza kuwanyanyasa watu hao. Ninaomba hiki kipengele pia kama kinaweza kikarekebisha, kikafanyiwa *a bit of a brush up* ili kumlinda mfanyakazi, ninafikiri tutakuwa tumefanya kazi nzuri.

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala lingine ni kwamba, Tanzania sasa hivi tuna upungufu wa nafasi za kazi (*unemployment*). Vijana wetu wanapopata kazi kwenye meli au kwenye maboti, nafikiri hata kama ukimwambia mshahara wako ulikuwa Sh.1,000,000/= na yule bwana akamwambia mimi nitakupa mshahara wa Sh.20,000/= ili mradi upate kazi, atafanya ile kazi. Sasa, sijui kama tutaweza kuweka *in place*, *mechanism* ya kuweza kuwaelimisha wale wafanyakazi na kuweza kuwalinda pale

ambapo wananyanyasika kwa sababu wanakuwa ni watu wa shida. Shida itatufanya tunyanyasike na tushindwe kupiga kelele kwamba, tunanyimwa haki zetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo lingine ni lile ambalo kwa lugha ya Kiingereza linaitwa "*for the Crew's*." Meli za Watanzania ni Watanzania, ukipanda kwenye meli za wenzetu au kwenye ndege zao unakuta *instructions* zinakuwa kwa lugha zao. Sioni kama hiyo kwa kweli inakuwa ni kibano kama meli zinafanya kazi *within the country*, sioni sababu. Kama yale maelekezo na *figures* zitaandikwa kwa Kiswahili, zinakuwa na *advantage* mbili: Ya kwanza ni kwamba, yule anayetakiwa kuelekeza abiria ataelewa vizuri zaidi na sisi abiria pia tunapopanda kwenye meli ni vizuri tukaelewa kwamba boya liko wapi. Ukiandika '*buoy*' wengine haelewi kwamba, ni boya. Ukimwelekeza kwa Kiingereza kwamba, meli ikipata ajali ufanye moja, mbili, tatu, kwa sisi Watanzania wengi Kiingereza kinakuwa ni tatizo, hawataelewa. Sioni kwamba hilo sharti kwa kweli linakuwa ni *real applicable* kwa meli na *boats* ambazo zinafanya kazi hapa nchini. Ninapenda kushauri kwamba, kwa *instructions* zote kwenye meli ili tuweze kuhakikisha kwamba na abiria wanajua usalama wao, wafanye nini ikitokea ajali, basi iwepo tafsiri kwa lugha ya Kiswahili, ziende sambamba kama ilivyo kwenye reli. Sioni kwa nini hii iwe inatu-*bind*. Ninaomba hilo liangaliwe. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala lingine ni kwamba, nimezungumza juu ya *disposal of rates*, kile kipengele kinasema hivi, pale ambapo inakuwa ni *obstruction to navigation*, wale wahusika watachukua hatua ya ku-*remove* au kumwambia yule anayehusika aondoe. Ukiangalia katika ufukwe wa Bahari ya Hindi, kuna meli nyingi tu zimetupwa ovyo ovyo zimekaa mle, hizi meli kwanza zinaharibu mandhali ya ufukwe, pili zinakuwa ni uchafuzi wa mazingira. Ninaomba kusiwe na *pre-condition*, kwamba inakuwa ni *obstruction or danger loss to navigation*. Iwe kwamba, ni uchafuzi wa mazingira katika maeneo husika, iwe ni mtoni, iwe ni kwenye ziwa, kwenye bwawa au baharini. Meli au boti ambayo sasa imezeeka au imepata ajali, iondolewe mara moja, kwa sababu inaleta uchafuzi wa mazingira.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pili ni kwamba, mfano ukiangalia kule Dar es Salaam kwenye hizi meli, ndimo watoto wa mitaani wanamolala na ni hatari sana. Unakuta pia hata machangudoa wengine wanakaa mle kwenye zile meli. Sasa tukisema tuziache tu kwa sababu haziingilii na *navigation*, inakuwa kwamba hatujafanya kazi nzuri inayopendeza. Ninaomba hicho kipengele basi kipate *modification* kwamba, *any useless vessel* inayokaa tu ovyo ovyo bila mpango basi iondolewe. Kama mwenyewe hawezi kuondoa, basi mamlaka husika iondoe halafu imtoze gharama za kuondoa hiyo meli au chombo ambacho hakitumiki.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nimejaribu kuangalia kipengele cha umri wa wafanyakazi kwenye vyombo vinavyosafiri majini katika huu Muswada, lakini sijaona mahali ambapo inazungumzia umri au ajira ya watoto. Sasa hivi kuna watoto wengi wanaotumika katika shughuli za uvuvi, kuna watoto wengi unawakuta wanafanya biashara ya kuvusha watu kwa mitumbwi kwenye mito, *this is very dangerous*. Sasa sijui kama hili limeangaliwa au limeangaliwa likaonekana tu kwamba, ni sehemu ya watoto kufanya shughuli hizo. Zaidi ya hapo, kuna watoto wengine wanaochukuliwa kwenye

meli, hasa watoto wetu wa kike, wanachukuliwa kwa ajili ya shughuli za ngono mle kwenye meli. Ninaomba hili liweze kuangaliwa. Pia, wale wanaokuja na meli zao, pamoja na kwamba, wana shughuli zinazoeleweka, lakini wanafanya shughuli nyingine ambazo hazieleweki kwa mfano, *peddling* ya dawa za kulevya au wanafanya biashara nyingine haramu ambazo hazieleweki. Kipengele hicho nafikiri kingeingizwa kwa mtu anayeomba leseni ya kufanya kazi katika bandari zetu hapa Tanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala laingine ni kuhusu uzito wa vyombo vya kubeba mizigo na abiria. Limeandikwa vizuri, lakini tunajiuliza hivi inakuwaje unasukia *boat zime-capsize*, unasukia mitumbwi ime-*capsize*, hata meli nyingine inafika mahali zinapata matatizo katikati ya bahari na inakuja kugundulika kwamba, ni *overload* ndiyo inayoleta matatizo. Sijaona kwenye huu Muswada mahali ambapo kuna *impress mechanism* ya ku-*crosscheck* meli baada ya kupakia abiria na mizigo, kuona kwamba ile *tonnage* ambayo ndiyo imeandikwa kwenye *document* yake, inakuwa *observed* kama wanavyofanya wenzetu wanapopima mabasi yanapopita barabarani. Kama kuna *mechanism* ya kufanya hivyo, nafikiri basi itakuwa imeweza kuhakiki usalama wa abiria wanaosafiri katika bahari zetu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mwisho, ningependa pia nisisitize hili suala la mishahara. Kwa sababu ya *desperation*, vijana wetu watafanya kazi tu kwa mishahara wowote. Sasa kama tumeamua kwamba tunataka kuangalia usalama na maslahi ya watu wetu wanaofanya kazi kwenye meli, basi *lets be serious* kwamba, kunakuwepo na ufuatiliaji ambao ni madhubuti wa kuhakikisha kwamba, vijana hawakubali mishahara yoyote ile tu ili mradi aweze kupata kazi, itakuwa ni matatizo makubwa tu. Kwa hiyo, hili ninaomba liangaliwe sana.

Mheshimiwa Mwenyekiti, baada ya kuzungumza hayo, ningependa tu nisisitize lile la kuangalia uwiano wa kijinsia katika Muswada huu na wafanyakazi katika vyombo vya majini, basi zile shughuli ambazo zinawezekana kufanywa na akinamama ziwekwe bayana kwenye Muswada huu na maslahi ya wanawake kufuatana na majukumu yao ya kuzaa na kuongeza wananchi wa nchi hii, wapewe maslahi kama wafanyakazi wa vyombo vinavyosafiri melini.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kuunga mkono hoja kwa asilimia mia moja. Ahsante. (*Makofi*)

**MHE. DR. THADEUS M. LUOGA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru kwa kunipa nafasi ili nami nichangie machache katika Muswada huu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza napenda kumpongeza sana Mheshimiwa Waziri, Naibu Waziri, Katibu Mkuu na wataalam wote wa Wizara hii, kwa kutayarisha Muswada mzuri, umefika kwa wakati kulingana na wakati uliopo. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza inabidi ni-*declare interest*, mimi ni Mjumbe wa Kamati ya Miundombinu, taarifa zote zilizowasilishwa na Mwenyekiti wetu mbele ya Bunge lako Tukufu, tumechangia na yote yaliyosemwa nayaunga mkono. Kwa hiyo,

kabla sijaendelea, napenda kutamka waziwazi kuwa naunga mkono Muswada huu kwa asilimia mia moja. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa kuwa nimechangia sana kwenye Kamati, nina machache sana ya kudodosa hapa na pale. La kwanza, katika Muswada sehemu ya pili, inampa madaraka Mheshimiwa Waziri, ya kuteua Bodi itakayosimamia sheria hii, ninaomba sana wakati Bodi hiyo ikiteuliwa ni vema ikawa na idara itakayoshughulika na shughuli za kuokoa watu wanapopata majanga wakati wakisafiri majini. Idara hiyo inatakiwa iendeshwe na wataalam waliobobea katika shughuli ya uokoaji, pia inatakiwa ipewe vifaa vya kutosha, vya kisasa, ili iweze kutekeleza majukumu yake ipasavyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, utakumbuka tulipopata ajali ya *MV Bukoba*, tulikuwa tunahangaika kutafuta misaada hapa na pale na nchi nyingi zilitoa msaada. Ni vema sasa hivi tukajitayarisha tukawa na idara kama Idara ya Zimamoto chini ya Wizara ya Mambo ya Ndani ya Nchi. Zimamoto inafanya kazi majanga yanapotokea ndani ya miji yetu, kama nyumba zinaungua. Kwa kuwa katika harakati ya biashara hii ya Sekta ya Uchukuzi Majini nayo inapata matatizo kama hayo, Serikali ama Wizara inatakiwa ijihami mapema ili mambo haya yakitokea tusihangaika, tuwe na wataalam wanaoweza kushughulikia matatizo ya kuokoa abiria wanaopambana na matatizo na majanga. Hilo la kwanza.

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala la pili ni kwamba, sheria hii imekuja ili iweze kurekebisha mapungufu yote yaliyojitokeza katika Sheria Namba 43 ya mwaka 1997, kwa sababu sheria ya mwaka 1997 ni sheria ya muda mrefu, imepitwa na wakati na ni sheria ambayo ilikuwa na mapungufu mengi kulingana na hali tuliyofikia. Sheria hii ina mambo mengi, imezingatia matatizo ya ukaguzi wa meli, matatizo ya wafanyakazi na fidia za wafanyakazi. Kwa hiyo, ni sheria ambayo kama itasimamiwa vizuri, italeta matokeo mazuri sana. Mara nyingi katika nchi yetu tunapotunga sheria zinakuwa nzuri, lakini tunashindwa kuzisimamia sheria zenyewe ipasavyo. Kwa hiyo, ninaomba sana sheria hii kama itapita, isimamiwe vizuri ili wafanyakazi wa majini na wafanyakazi wanaotaabika sana na shughuli za usafiri majini, pamoja na abiria wote, waweze kupata haki zao wanapopata matatizo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, suala lingine ambalo ningependa kulizungumzia ni ibara ya 148, sehemu ya 7. Katika sehemu hiyo, Muswada umetoa mapendekezo kuwa kazi za wafanyakazi wa melini ni ngumu, ni kazi ya *risk* kubwa sana, hivyo wanatakiwa wapewe likizo. Katika Muswada imependekezwa kuwa, Afisa atapewa siku 72 kama amefanya kazi kwa mwaka mmoja na watu wa chini watapewa siku 48.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tofauti hiyo ni kubwa sana, Maafisa ama watu wa chini wote wanapata matatizo sawa, ni kazi ngumu na ni kazi ya hatari. Tofauti ni vema iwepo, lakini tofauti hii ni kubwa, ni vema ikawa Maafisa wapewe hizo siku 72 wakifanya kazi kwa mwaka mmoja na watu wa chini wapewe siku 60 kwa sababu uzito wa kazi kwa watu wote wanaofanya kazi katika meli ni sawa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ibara ya 8 inaongelea juu ya matatizo ya kugongana meli kubwa ndani ya maji. Lakini katika bahari, maziwa ama mito, siyo meli kubwa tu zinazotembea. Zinatembea meli kubwa, boti, ngalawa na mitumbwi na mara nyingi yanatokea matatizo, meli kubwa zinagonga ngalawa na mitumbwi. Sasa, katika Muswada haijaelezwa nini kifanyike, mfano mwenye mtumbwi akigongwa atapata wapi haki yake au afuatilie vipi. Ni vema hao wavuvi wanaotumia boti, ikaelezwa vile vile nao wanapopata madhara kama hayo nini wafanye, wafuatilie wapi haki zao ili nao haki zao zilindwe?

Mheshimiwa Mwenyekiti, sehemu nyingine ambayo nataka nichangie ni juu ya matatizo ya ukaguzi wa meli. Wakaguzi wamepewa shughuli mbalimbali za kukagua na katika harakati za kukagua, watakagua mitambo ya mawasiliano na vifaa vya kuokoa. Sheria imeelekeza ukaguzi huu ufanyike moja kwa moja ndani ya meli tu, lakini ukiangalia usafiri ndani ya maji katika maziwa, vyombo vya mawasiliano vikiimarishwa ndani ya meli peke yake bila kuzingatia mawasiliano katika bandari mbalimbali, meli hiyo inapopita shughuli ya kuimarisha mawasiliano inakuwa bado haijakamilika. Ni vema wakaguzi wakafanya vile vile ukaguzi katika bandari. Ukichukua mfano katika Ziwa Nyasa, bandari zile zote zinapopita meli ni vema vyombo vya mawasiliano vikakaguliwa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia ningependa kuchangia juu ya ukaguzi wa ubora wa meli. Meli zinazopita katika maziwa karibu zote hazina ubora mzuri, kwa sababu meli zote zimezeeka. Vile vile, shughuli wanayofanya ni ya hatari, kwa mfano, meli zinazohudumia katika maziwa, vifaa vya uokoaji mara zote vinakuwa ni vichache na kama vipo havipo katika hali ya usalama na mara zote meli hizo zinabeba abiria zaidi ya uwezo wa meli, hivyo wale wanaozidi uwezo wa meli hawana vifaa vya kujisaidia wakati wa matatizo. Kwa hiyo, ni vema Serikali ikafanya jitihada za kuimarisha ubora wa meli hasa za Maziwa. Kwa mfano, kuna meli mbili zinazofanya kazi katika Ziwa Nyasa, *MV Songea* na *MV Iringa*, ni meli ambazo zilinunuliwa miaka mingi iliyopita na sasa zimezeeka sana na kutokana na hali hiyo, meli kama hizo mara zote hazina ubora unaostahili kama masharti ya sheria hapa yanavyodai.

Ni vema ikafahamika wazi, Serikali ina mpango wa kubinafsisha meli hizo. Lakini Serikali inatambua wazi, siyo rahisi tukampata mwekezaji atakayeweza kununua hizo meli, siyo rahisi. Kwa hiyo, Serikali isiachie jambo hilo, ni vema ikanunua meli nyingine, ikaimarisha usafiri wa maji ya Ziwa Nyasa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mwisho, ningependa kutumia nafasi hii, kumpongeza sana Mheshimiwa Waziri, kwa kuboresha miundombinu ya bandari ya *Mbamba Bay*, kwa uamuzi wa kujenga gati. Kwa hiyo, hatua hiyo ni hatua mojawapo ya kuboresha, kuimarisha usalama wa meli zenyewe na kuimarisha usalama wa abiria na mizigo yao. Kwa hiyo, ningepomba tu kazi ya ujenzi wa gati hilo ifanyike na ikamilike mapema.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sina zaidi ya kusema, bali naunga mkono hoja kwa mara ya pili. Ahsante sana. (*Makofi*)

**MHE. ZAHOR JUMA KHAMIS:** Mheshimiwa Mwenyekiti, ahsante kwa kunipa nafasi hii, ili nami niwe miongoni mwa wachangiaji wa Muswada huu tulionao mbele yetu, jioni hii ya leo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Muswada huu kwa ujumla wake nimeona kwamba, umechukua maeneo mengi ambayo yangeweza kusaidia mazingira mazima ya usafiri katika maji, pamoja na usalama wa watumiaji wa vyombo hivyo na mali zinazohudumiwa na vyombo hivyo. Lakini katika michango yangu nitajaribu kufafanua baadhi ya vifungu ambavyo nilivisoma na kuvifahamu na matatizo au athari ambazo niliziona.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ningeomba nianze na kipengele kimoja cha 364. Kuna kosa dogo limefanyika hapo, lakini nadhani kama tukilipitisha hivi lilivyo litakuwa kubwa. Pale katika *margin* imeelezwa *definition of eight*, lakini nafikiria imekusudiwa *definition of freight*. Hapo nimeona hiyo hitilafu moja.

Mheshimiwa Mwenyekiti, Sasa niondoke hapo nije katika maeneo mengine. Muswada huu katika hali ile iliyokuwa mwanzo kabisa na kama ingeliendelezwa *spirit* ile ile iliyoanzia, huu Muswada ungelikuwa ni wa aina yake katika kufanikisha mtiririko mzima wa usafiri wa majini. Kuna maeneo ambayo yamenipa wasiwasi, namna ambavyo Muswada huu baada ya kupita kuwa sheria utakavyoweza kufanya kazi bila kuanzisha tatizo lingine. Nieleze baada ya kuuona huu Muswada, nilijaribu kufanya utafiti mdogo, kuona ni kwa kiwango gani Muswada huu umelenga na unavyokusudia kutumika katika Jamhuri yetu ya Muungano wa Tanzania. Baada ya kuangalia nilikuta kwamba, ni juhudi ambazo zilianzwa na Serikali kuanzia mwaka 2000 na kurudi nyuma, kwa maana hiyo hata kabla ya Bunge hili tulilonalo hivi sasa. Serikali ilianza juhudi za kutayarisha Muswada huu. Mheshimiwa Waziri, alipokuwa akiwasilisha hoja alielezea semina mbalimbali alizozifanya. Ile ni kuthibitisha kwamba, kulikuwa kuna juhudi nyingi ambazo zilichukuliwa ili Muswada huu uwe kama hivi unavyoonekana, hii ni hali halisi ilivyo kuweza ku-cover eneo zima la Tanzania. (*Makofi*)

Lakini kwa bahati mbaya sana walifika katikati wakashindwa kukubaliana au kulitokea hali ya mwingine kutangulia mbele zaidi kuliko pale walipofika, matokeo yake ndiyo haya ambayo yametufikisha hapo ambapo mimi nina wasiwasi napo. Mheshimiwa Waziri, ameelezea kwamba katika Muswada huu, Zanzibar imeondolewa na mazungumzo yanaendelea, maelezo haya mimi sioni kama yana uzito wa kunishawishi mimi kuweza kukubali Muswada huu, kama mazungumzo yatakuwa yanaendelea nje ya sheria hii, mazungumzo ya aina gani, kama mazungumzo yalianza kwa nini yasiendelee yakamalizika ndipo Muswada ukaja?

Mazungumzo yatakayofanyika mimi sidhani kama yatakuwa na uzito na yanaweza yakasaidia sana kwa sababu yatakuwa yako nje ya sheria. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, tunapopitisha sheria zetu maana yake pia tunajiweka wazi mbele ya mataifa kwamba, huu ndiyo mwelekeo wetu. Sasa sheria hii pia kuna

masharti ambayo yanatufunga kwenye *International Marine Organization (IMO)*. Tanzania itakayowasilisha sheria yake ni hii. Lakini tunaposema kwamba hii inatumika upande mmoja wa Jamhuri ya Tanzania, sasa wenzetu wakituuliza sheria yetu tutawasilisha hii. Hii ukiisoma hapo itakapotengenezwa au vinginevyo, ambaye hakuwepo hapa Bungeni atakapoamini kwamba, hii sheria inatumika Tanzania nzima na nitaeleza sababu ya kusema hivi. Angalau kifungu cha 3, *Application of the Act* kinasema: "*otherwise expressly provided, this Act shall apply to;* Kile (e) kimefutwa inabakia (b) ambayo inasomeka (e) na ile (c) inasomeka (b) mimi nitasoma nitaanzia (e) "*All Tanzanian ships wherever they may be (b) All other Ships while in a port or place in, or within the territorial sea, lakes, rivers and cause ways under the jurisdiction of the United Republic of Tanzania.*" Sasa tunajiuliza *territorial sea, limitation* yake iko wapi? *Jurisdiction of United Republic of Tanzania* nini maana yake?

Mheshimiwa Mwenyekiti, ukikisoma kipengele hicho kinatupeleka mpaka *paragraph* ya pili ya Katiba ya Jamhuri ya Muungano wa Tanzania, nayo naomba ninukuu "Eneo la Jamhuri ya Muungano ni eneo lote la Tanzania Bara, eneo lote la Tanzania Zanzibar na ni pamoja na sehemu yake ya bahari ambayo Tanzania inapakana nayo". Sasa tujiulize maelezo hayo yanakwenda sambamba na kipengele cha tatu? Kuna *contradiction*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mawazo yangu nadhani huu Muswada ni vizuri ungelikuja katika sura ya kutumika kwa Tanzania nzima, tungeliepukana na mengi. Kwa hiyo, Serikali ilikuwa na jukumu la kukaa waangalie maeneo mengi, lakini maeneo ambayo pia wamefikia mahali kuko, nitajaribu kuyaeleza. (*Makofi*)

Nije eneo la kiuchumi, katika hali ya sasa masuala ya *registration sea, license* na mengineyo yote yanayohusiana na masuala ya meli, yanafanyika kila mmoja kwa upande wake. Lakini kwa mujibu wa sheria hii kama ingelipita hivyo ilivyo, tatizo ambalo lingekuja kuanzishwa *sea* zote zilikuwa ziwe chini ya Waziri wa Wizara hii ya Muungano, *license* zote, masuala ya *investment*. Sasa hapo *contradiction* ingelikuja kuna hizi sheria za *investment* zipo mbili tofauti, tungejikuta kwa sheria hii maana yake Zanzibar ingefungika kutoa *license* ya *investment* au ingekuwa haina nafasi ya *investment* katika eneo la bahari. Hilo nalo ni tatizo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kuna mambo mengi ya kodi mbalimbali sasa yote yalikuwa yanahamia kwa Waziri mmoja wa Serikali ya Jamhuri ya Muungano. Sasa hapo hapakuangaliwa vizuri na hatimaye ndiyo tukafika hapa leo hii tunaelezewa vitu kama alivyoeleza Mheshimiwa Waziri, ambavyo anatuambia anazungumza wakati sheria ameshaileta. Sijui mazungumzo haya watakuwa wanatumia sheria ipi na kwa taratibu zipi? (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, mbele ya mataifa kuna siku Watanzania tutakuja kubishana, huyu anasema hivi, huyu anasema hivi, watu watatushangaa, ninyi kweli ni taifa moja kwa mambo kama haya tunayofanya. Tutakapoiwasilisha hii maana yake katika *IMO* hatukuingia Tanzania kama Taifa moja. Sasa ziko taratibu kama Tanzania imeingia labda kama ni *parent member*, pengine Wazanzibar wakipitisha sheria yao

wataweza kuingia kama *associate member* kwa kupitia njia ipi? *Parent member* akubali hali hiyo. Sasa kwa nini tufike mahali tuingie kwenye mjadala kama huu?

Mheshimiwa Mwenyekiti, muda unakimbia na ninayo mengi kweli hapa. Sasa hili tungeliona kama ni tatizo pia kuna *limitations* za ajabu zimo humu, ambazo hizo zinatuletea matatizo. Kwa mujibu wa sheria hii ikipita kama ilivyo, zile meli tulizozoea kuziona zikisafiri kati ya Zanzibar na Dar es Salaam, labda ndiyo anayozungumzia maana yake zile *automatically* zinageuka zinakuwa ni *foreign ships*, hata zile meli za Serikali za Zanzibar kwa sheria hii ni *foreign ships*. (Makofi)

Hayo utayakuta kifungu cha 10 kinazungumzia suala hili kwamba hakuna meli ya kigeni itakayoruhusiwa. Kinasema "*No ship shall trade in or from the waters of Tanzania unless the ship is a Tanzanian ship or is provided with a certificate of foreign registry*". Sasa hayo ndiyo matatizo ambayo humu yapo mengi. Ukienda kifungu cha 10 kiko hivyo, ukienda cha 12 kiko hivyo na mambo ya *sea* ndiyo kama nilivyoyazungumzia.

Ukija suala la bendera pia kuna *restriction* kwamba, hokusajiliwa na sheria hii huwezi kupeperusha Bendera ya Tanzania vinginevyo kwa idhini maalum. Sasa pamoja na kwamba imetolewa bado hilo linatupeleka mahali kama Taifa, inakuwa ni tatizo. Kwa hiyo, kwa maoni yangu, nadhani hii sheria haiku-*bear* kuweza kuletwa Bungeni kwa kujadiliwa. Nadhani la msingi kwanza wangelitanzua matatizo yaliyopo, baadaye ndiyo ikaletwa na tukaizungumza huku matatizo haya yakiwa yameondoka vinginevyo hii tuelewe itatuletea matatizo. (Makofi)

Mheshimiwa Mwenyekiti, nitoe mfano mwingine hapa kwamba, kuna kipengele kinazungumza kwamba, bila shaka kutakuwa kuna *inspector* watakaofanya hii *inspection* kwa meli zitakazokuwa zinatumia *territorial water*. KMKM wale ni askari ambao wana boti na zina mizinga. Sasa siku moja ije itokee boti ile imesogea maeneo ya Tanga, *inspector* ataisimamisha aikague, utajiuliza *inspector* huyu kwa sheria hii anatekeleza wajibu wake? *Security wise* tumemweka wapi? Hivi boti ya askari itakaguliwa na raia? Hili tuliona nalo ni sehemu ya matatizo haya.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nisizungumze mengi, mimi naomba niishie hapo. Lakini kwa ushauri wangu kisheria nadhani ungelirudi. Ahsante. (Makofi)

**MHE. MOHAMED ABDULLY ALLY:** Mheshimiwa Mwenyekiti, ahsante. Baada ya kuchangia msemaji aliyenitangulia, kama alivyosema Bambu: "*Kanichanginyi Kidogo.*" (Kicheko)

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza nachukua nafasi hii kumpongeza Mheshimiwa Waziri, kwa kuleta Muswada huu mbele yetu nikianza na kusema kwamba, Muswada huu hivi tunavyopitisha hautahusika kabisa na Zanzibar. Kwa kweli nitampongeza ametumia busara, ametumia hekima yeye na Naibu wake, pamoja na Maafisa wake, kwa sababu ungeleta kutokuelewana ambapo Mheshimiwa Waziri amejitahidi kuepusha hilo. Namwomba ajitahidi kuwasiliana na wenzie wa Zanzibar ili upatikane muafaka



unaotakiwa ili kuisaidia Zanzibar katika mambo ya kiuchumi. Kwa kweli hiyo ni sifa ya pekee ambayo ninampa Mheshimiwa Waziri. (*Makofi*)

Vile vile naomba Serikali ya Mapinduzi ya Zanzibar, ilitafakari suala hili kwa haraka kabisa ili upatikane muafaka ambao utasaidia kule Zanzibar wasichelewe wala wasingojee hapo walipokwamia waendeleo. Halafu kama kutakuwa na marekebisho ya Muswada uje tena hapa ili tufanye kazi kwa pamoja, hili naliomba sana. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, sehemu nyingine ambayo nataka kuchangia ni kwamba, jana nilibabaishwa kidogo na Waziri, Mheshimiwa Arcado Ntagazwa, alinibabaisha sana nilijaribu kutaka kuuliza swali la nyongeza lakini sikupata nafasi. Alipoulizwa swali na Mheshimiwa Issa, majibu aliyoyatoa kwa kweli hayakuwa muafaka. Alisema kwamba, tusitake faida tu ya ile *point 5* tutake na mchango, mchango gani? Mimi ningepata nafasi ningemwuliza mchango gani, tungesaidia sisi wa upande wa pili tunastahili kutoa? Kwa kweli suala hilo lilikuwa zito sana na lilituletea sura mbaya kidogo siyo siri. Mheshimiwa Makamu wa Rais, lazima ajue Waziri wake anayefanya kazi naye katika mambo ya Muungano yuko namna gani. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo lingine ambalo nataka kulizungumzia ni kuhusu uajiri kwamba, hivi sasa sisi Watanzania inapotokea nafasi za ajira, nafasi nyingi tunawachukua wageni badala ya sisi wenyewe, wakati wale waliokuja zile kazi ambazo wanakuja kuzifanya sifa au elimu waliyokuwa nayo hapa Watanzania tunao tena wako wengi sana wako nje wanazurula tu. Kwa hiyo, namwomba Mheshimiwa Waziri, itakapotokea hali kama hii, tafadhali tuwatazame Watanzania. Wale kama wanakuja kuwekeza tuwape nafasi zao kwa mujibu wa Sheria lakini wasilete hata mpika chai katika meli ikikamilika kutoka huko nje, awe ametoka kwetu. Hilo naomba ulizingatie sana. Usije ukaruhusu kabisa hali hiyo. (*Makofi*)

Halafu kuhusu utaratibu wa uangaliaji au udhibiti wa meli zetu, meli za baharini kwa hakika ni hatari sana, hata ndugu zangu, watani zangu Wachaga samahani sana wanakataa kwenda Zanzibar kwa sababu wanaogopa kuliwa na samaki. Kwa hiyo, siyo rahisi kumwambia aende Zanzibar kwa sababu anaogopa. Lakini kwa kweli wanayo haki ya kukataa kwa sababu zile meli ni mbovu haziko katika *standard*, hazina *air condition*, hazina sehemu za kutoa panapotokea hatari, maboya hayakaguliwi. Kwa hiyo, hazipo katika hali nzuri. Wanapokwenda siku ya kuziangalia kwa ajili ya kutaka leseni, Serikali haijui wale wanaazimana vitu. Utaona chombo cha usafiri cha majini kimekuja na vitu vipya kabisa, kila kitu kinachotakiwa kimo ndani ya meli kwa kuwa meli fulani haipashishi mapashishi yake amezima yale amekuja nayo na meli unaiona iko katika *standard*. Lakini baada ya siku mbili, yule anachukua vitu vyake meli anaiacha mbovu na ni hatari sana kwa abiria.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa maana hiyo, naomba mnaohusika muangalie katika usafiri wa majini, ni hatari kwa kweli, tunaposafiri tunasafiri kwa ku-*risk* tu hakuna kitu chochote ndani ya meli, ikitokea ajali lazima mtakufa tu mliwe na huyu samaki anayekimbiwa na ndugu zangu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, jambo lingine ambalo nataka kuchangia ni kwamba, Zanzibar ni nchi ndogo sana, tena maskini sana, siyo siri kila mtu anajua. Tunajaribu kutegemea sana mambo ya utalii ambapo watalii wengi sasa kutoka nchi za nje wanakuja mpaka Dar es Salaam au Kenya wanatumia vyombo vya baharini. Kwa hiyo, tusipoipa Zanzibar nafasi nzuri kabisa au tusipoipa nafasi ya wazi kabisa, tutazidi kudidimia. Hali yetu ya kiuchumi siyo nzuri, tulikuwa tunategemea karafuu, lakini sasa inasafirishwa huko huko katika vyombo vya baharini pasipo na ulinzi. Uwezo wetu wa kuzuia ni mkubwa lakini ujanja mwingi unatumika. Kwa maana hiyo, tunapata shida sana kuzuia. Kwa hiyo, mtusaidie katika hili kama tunavyosaidiwa katika mambo mengine, hii ni nchi moja ya Tanzania isipokuwa tu ina Serikali mbili. Kwa hiyo, Bara ina wajibu kuisaidia Zanzibar, Zanzibar ina wajibu kuisaidia Bara. Kama zamani Zanzibar iliisaidia sana Bara, watu wengi tu hawajui, itakapofika siku ya kueleza itabidi tuelezane, lakini sasa siyo itakapofika tutaeleza wengi hawajui wanaiona Zanzibar kama ni nchi imejiunga hapa inaleta ghasia katika Tanzania Bara, hii ni nchi yetu sote pamoja tunasaidiana pamoja. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hiyo, namwomba Mheshimiwa Waziri, ajitahidi sana katika kuisaidia Zanzibar. Ninaunga mkono Muswada huu kwa asilimia 120, naongeza zile alizoziacha Mheshimiwa Nimrod Mkono, aliunga kwa asilimia 80, kwa hiyo, naongezea 20 kwake kwa hiyo inakuwa asilimia mia kwa mia vile vile.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa hayo, machache naunga mkono hoja kwa asilimia 120. Ahsante. *(Makofi/Kicheko)*

**MHE. MOHAMED H. MISSANGA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza nianze kukushukuru wewe binafsi, kwa kunipa nafasi ya kuchangia katika Muswada huu ulioko mbele yetu, unaohusu usafiri wa majini au usalama wa kusafiri majini. Lakini vile vile nitumie nafasi hii nimshukuru sana na kumpongeza Mheshimiwa Waziri wa Mawasiliano na Uchukuzi, Naibu Waziri, Katibu Mkuu wa Wizara hii, Ndugu Msoma, vile vile Watalaam na watendaji wote wa Wizara hii, kwa jinsi walivyojitahidi kuandaa Muswada huu mkubwa kama unavyoonekana na kutuwezesha sasa kuweza kuujadili na kutoa maoni yetu. Kwa hiyo, nawapongeza wote wale ambao wameufanyia kazi Muswada huu. Lakini niipongeze pia Wizara kwamba, wamehusisha wadau wengi sana katika maandalizi ya Muswada huu. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza ni-*declare interest* yangu kwamba, mimi ni miongoni mwa Wajumbe wa Kamati ya Miundo Mbinu na kwa sababu nimepata nafasi ya kuchangia katika Kamati yangu kikamilifu, kwa hiyo, sitasema maneno mengi sana isipokuwa nataka nisisitize baadhi ya mambo ambayo naona inafaa kuisisitizwa. Kwa sababu hiyo, bila kuchelewa naomba niseme naunga mkono hoja hii kwa asilimia mia moja na nawashawishi wenzangu nao waunge mkono hoja hii ili mambo yetu yaende sawa sawa kuhusu usafiri au usalama wa usafiri majini. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, Muswada huu umekuja katika wakati mahususi kwa sababu huko nyuma inaonekana kulikuwa na matatizo au ziko taratibu mbalimbali zinazoshughulikia usalama, usafiri majini katika *inland sea* na *deep sea* katika mito na

kadhalika. Sheria ambayo ilikuwa inatumika ya mwaka 1967 ilikuwa na mapungufu yake na ndiyo maana kama walivyotangulia kusema wenzangu, tulipopata lile janga la kuzama kwa Meli ya *MV Bukoba*, Serikali nadhani ilihangaika namna ya kushughulikia wale waliopoteza maisha yao na wale walioathirika kwa sababu sheria ile ya mwaka 1967 ilikuwa inalenga zaidi *coastal* na *deep sea* kuliko katika maziwa na mito.

Ndiyo maana kila siku tunaambiwa katika Bunge hili kwamba, wale waliopoteza maisha na wale walioathirika wamelipwa kitu kinachoitwa kifuta machozi badala ya fidia. Imefanyika hivyo kwa sababu ni upungufu uliokuwepo katika sheria ya mwaka 1967. Kama sheria ingekuwa imejitosheleza kama hii ilivyoletwa, nina hakika Serikali isingepata kigugumizi au isingezungumzia habari ya kifuta machozi, bali ingekwenda moja kwa moja kutafsiri inavyosema katika kutoa fidia kwa wale waliofariki na wale walioathirika kwa kuondokewa na sehemu ya viungo vyao vya mwili. Kwa hiyo, ndiyo maana nasema sheria iliyokuja sasa ikipitishwa ita-*harmonize* mambo na ita-*consolidate* hizi taratibu mbalimbali ambazo zilikuwa zinahusisha usimamizi wa usafiri majini ama katika *inland sea*, *deep sea* na kadhalika.

Kwa kweli jinsi walivyoshughulikia *MV Bukoba* hapakuwa na *clear legal basis* kwa sababu kama alivyosema ile sheria ya zamani ilihusu zaidi *coastal and deep sea shipping* kuliko katika maziwa. Kwa hiyo, natarajia kwamba, Muswada huu ukipita mapungufu yaliyokuwepo yatatatuliwa hasa kama sheria itasimamiwa kikamilifu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kutunga sheria ni jambo moja na utekelezaji wa sheria yenyewe ni jambo lingine. Ziko sheria nyingi ambazo zimetungwa katika nchi hii lakini utekelezaji wake ndiyo umekuwa na matatizo ya mara kwa mara. Kwa hiyo, matumaini yangu ni kwamba, usimamizi na utekelezaji wa sheria hii utafanyika vizuri, vyombo vile ambavyo vitapewa mamlaka na madaraka ya kusimamia kwa mujibu wa sheria hii vitatimiza majukumu yake ipasavyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kifungu cha 11 ukurasa wa 28, Muswada huu umeweka bayana suala la Bima kwa meli zote ambazo zitafanya kazi katika nchi hii kwa maana ya meli za Tanzania pamoja na meli za kigeni. Suala la Bima ni muhimu sana. Kwa kweli tutaondoa usumbufu na uonevu ambao ulikuwa umetokea kwa vile sasa wenye meli watalazimika kuhakikisha kwamba, wana Bima na wakaguzi nao watalazimika kuhakikisha meli zinazofanya kazi katika bandari na sehemu ambapo Muswada huu unataja watalazimika kuwa na Bima kwa ajili ya kufidia wale watakaathirika au watakaofariki au kupoteza mali zao kuliko hali ilivyo hivi sasa. Tatizo langu katika hili ni kwamba, kampuni zetu za Bima au Shirika letu la Bima lina matatizo. Leo asubuhi wewe mwenyewe umeshuhudia na Waheshimiwa Wabunge wameshuhudia kwenye swali namba 84, linalozungumzia upungufu mkubwa uliopo katika Shirika la Bima kwa ajili ya magari na kadhalika. Sasa jukumu linaongezwa zaidi pamoja na meli zetu hapa nchini zote. Sasa wasiwasi wangu ndiyo huo, *competence* ya Shirika letu la Bima katika kuifanya kazi hii au katika kutekeleza jukumu hili, hivi sasa wananchi wengi tu wanadai madai kadhaa. Lugha iliyopo kule sisemi kama ni ya ubabaishaji, lakini *there is a lot to be desired*. (Makofi)

Wakati mwingine kama ume-*insure* gari yako kwa shilingi milioni 10 unaambiwa utalipwa shilingi milioni 7 au 8. Halafu hizo shilingi milioni 7 au 8 au 5 hupewi zote, unapewa kwa awamu. Kwa mfano, shilingi milioni moja, sasa utaweza ku-*replace* kweli gari? Matokeo yake unaingia tu kwa mama lishe unakula zote zinaisha au unaingia kwenye *bar* unamaliza zote, kwa wale ambao wanatafuna maji, basi zimekwisha. Sasa fidia kwa maana ya kutengeneza au kukupa kifaa kingine cha gari inakuwa haipatikani. Sasa ni wasiwasi wangu nasema je, katika hali hii sasa ambapo Shirika la Bima litatakiwa kuwekea Bima meli hizi, litaweza kweli kukidhi haja? Je Serikali imeliandaa vipi Shirika la Bima na imelisaidiaje Shirika hili la Bima ili liweze kufanya kazi hii inayokusudiwa vinginevyo tutakuwa tumetunga sheria lakini utekelezaji haupo.

Huo ndiyo wasiwasi ambao naupata, kwa sababu kama kumbukumbu yangu iko sawa sawa, katika kile kikao cha wadau kilichofanyika kule Dar es Salaam tarehe 31 Oktoba, 2003 sikumbuki kumwona mwakilishi wa Shirika la Bima au Makampuni ya Bima. Ndiyo maana nasema sina hakika *performance* yao itakuwa vipi kwa sababu sasa hivi tayari *performance* ina matatizo na yako malalamiko makubwa ambayo yanafanywa na watu mbalimbali juu ya hilo. Pengine Mheshimiwa Waziri, atakapokuwa anahitimisha hoja yake, ingefaa aeleze uwezo wa Shirika letu la Bima, lakini pia hata yale makampuni mengine binafsi ambayo yameanzishwa uwezo wake ukoje katika kuweza kutekeleza azma inayokusudiwa katika Muswada huu.

Mheshimiwa Mwenyekiti, katika kifungu cha 70 cha Muswada huu kinazungumzia suala la kuwa na mfuko maalum kwa ajili ya mafunzo kwa wafanyakazi. Mimi nadhani hapa walengwa hasa Mabaharia. Kwa hiyo, nakaribisha kwa moyo mkunjufu suala kama hili na ninatumaini kwamba, kama Mfuko huo utadhibitiwa vizuri na ukaelekezwa kule ambako kunahitajika kupelekwa, basi Watanzania tutafaidika na kupata taaluma juu ya mambo ya meli.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nasema hivyo kwa sababu hivi sasa vijana wetu wanakosa kazi kwa sababu wanaambiwa hawana sifa zinazostahili. Lakini kama Mfuko huu utafanya kazi vizuri na kwa sababu Chuo chetu cha *DMI* kwa taarifa nilizonazo ni kwamba, kinatambulika Kimataifa, kozi zake zinatambulika Kimataifa, wale wanaohitimu pale wanatambulika Kimataifa, basi itasaidia sana kuwawezesha vijana wetu waweze kupata kazi, sio ndani ya Tanzania tu bali na nje ya Tanzania. Kwa hiyo, nalikaribisha hilo lakini naomba tu udhibiti unaohusika na kwa kweli fedha hizi zisaidie ku-*train* wale watu ambao wanakusudiwa zisije zikatumika katika mambo ya *other administrative expenses rather than* kuwafundisha vijana wetu hasa hawa mabaharia. Hapo niseme kwamba, itasaidia kuondoa tatizo tulilionalo la vijana wetu kuzamia meli, kwa jina maarufu wanaita *stowaway*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sisi wengine ambao tumefanya kazi kule Bandarini, tumeshawahi kumwona mtu kakaa kwenye meli toka meli imefika, wakati ule meli inakaa muda mrefu kabla ya kuanza mambo ya *containerization*; meli ilikuwa inakaa kwa wiki mbili au tatu. Toka siku ya kwanza, yumo mle ndani yaani yuko hoi bin taabani, hajala hajanywa chochote, hajala chochote, kajificha kwenye uchochoro. Yote hii ni kwa sababu ya kutafuta kazi.

Sasa kama Muswada huu ukipita na vyombo vyote vikafanya kazi vizuri na hili suala la mafunzo likapewa umuhimu unaostahili, nina hakika sasa vijana wetu watakuwa *trained* katika *DMI* na kwa sababu Chuo kinatambulika, kwa hiyo, wataweza kupata kazi. Sasa sababu ya kwenda kudandia meli au ku-*stowaway* haitakuwepo tena na matokeo yake ni kwamba, vijana wetu watapata kazi ndani ya Tanzania na nje ya Tanzania.

Mheshimiwa Mwenyekiti, napenda nisisitize kwa dhati kabisa kwamba, umuhimu wa kwanza katika kuajiriwa hasa katika meli zetu za hapa ndani lazima uwe wa Watanzania wenyewe. Nafasi moja, mbili, kama zitakuwepo kwa ajili ya utaalumu ambao labda sisi hatuna, nasema hiyo ni muafaka lakini kama wenzangu walivyosema hii tabia ya kuleta mpishi, dobi na wafagiaji kutoka nje na tukaacha vijana wetu, hiyo itatuletea mushkeli na itaendelea kujaza matatizo hayo ya watu ambao hawana kazi.

Kwa hiyo, ni ombi langu kwa Serikali kupanga mkakati kuwa na utaratibu wa kuhakikisha kwamba, vijana wetu wale ambao wamefuzu, basi wapate kazi katika meli zetu za Tanzania na vile vile hata meli za nje na kwamba, hawa wenye meli za nje nao watakiwe, kama ni kupitia kanuni ambazo Mheshimiwa Waziri, atazitengeneza kwa sababu Mheshimiwa Waziri tumempa majukumu au Muswada huu ukipita, ana majukumu sana, basi katika kanuni atakazotunga ni vizuri suala la ajira kwa Watanzania liwekwe bayana katika meli zetu za Tanzania. Nasema hilo lisiwe na mjadala lakini hata katika meli zile nyingine ambazo zinakuja kutoka nje, nao nafasi iwepo, Mheshimiwa Waziri a-*provide* hiyo nafasi katika hizo kanuni zitakazotengenezwa ili kuondokana na matatizo hayo ya ajira.

Mheshimiwa Mwenyekiti, vile vile nataka niombe kwamba, hii tabia ya baadhi ya meli kwenda kuwatumbukiza vijana wetu baharini huko masafa marefu, wakishagundulika hao nao naomba Serikali iwashughulikie kikamilifu. Kwa sababu ni kweli kabisa kwamba, wako baadhi ya vijana ambao wanadandia meli au wanakuwa kama *stowaway* sijui hawa, wakifika katikati ya bahari huko basi wanazamishwa, inasemekana na Wagiriki na kadhalika, sina uhakika wasije wakanipeleka wapi; lakini nasema hayo ni baadhi ya Mataifa ambayo yanasifika sana katika hilo. Sasa naomba Serikali kwa kutumia sheria hii kama inawezekana au kutumia Sheria za Kimataifa, hizo *convention* mbalimbali za Kimataifa kwa kweli wabanwe wale wote ambao wanafanya kazi hata ikiwezekana kuwapiga marufuku kabisa wasifike tena katika bahari ya Tanzania. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, nimalizie kwa kuisitiza kwamba, naunga mkono hoja kwa mara nyingine. Ahsante. (*Makofi*)

**MHE. IBRAHIMU W. MARWA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba na mimi nikushukuru kwa kuweza kunipa nafasi ili na mimi niweze kuchangia kwenye huu Muswada ulio mbele yetu wa Sheria ya Usafiri wa Majini wa mwaka 2003 (*Merchant Shipping Bill Act, 2003*).

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa sababu ndiyo nimepata fursa ya kuongea kwa mara ya kwanza kwenye Mkutano huu wa 13, naomba nichukue fursa hii kutoa salamu zangu za rambirambi kwa wananchi wa Jimbo la Musoma na familia ya Marehemu Dr. Emmanuel Magoti, aliyekuwa Mbunge wa Jimbo la Musoma kipindi cha 1995 - 2000. Naomba Mwenyezi Mungu, ailaze roho yake mahali pema Peponi. *Amina.*

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwanza kabisa, naomba nitamke kwamba, naunga mkono hoja hii kama wenzangu waliotangulia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lengo kubwa la Muswada huu ni kusimamia usalama wa usafirishaji katika maji baharini, kwenye maziwa na kwenye mito. Mimi ningependa niseme kitu kimoja kwamba, Muswada huu umechelewa sana kwa sababu madhara yaliyotokana na kutokuwepo kwa sheria hii ya kudhibiti usalama ni makubwa zaidi na ninadhani hatuna sababu ya kuwa na wasiwasi na madhumuni na nia na malengo ya kuuleta huu Muswada sasa hivi. Kwa hiyo, nawapongeza sana.

Napenda nimpongeze Mheshimiwa Waziri, Mheshimiwa Naibu Waziri, Katibu Mkuu na Wataalam wote wa Wizara ya Mawasiliano na Uchukuzi, kwa maandalizi mazuri ya Muswada huu. Niseme ni maandalizi mazuri kwa sababu tunapozungumzia utungaji wa sheria shirikishi ni pale tunapowashirikisha wadau katika kuja kutoa michango yao wakati wa kujadili Muswada mbalimbali ambayo inapitishwa na Bunge. Nipende kusema tu kwamba, naipongeza sana Wizara kwa kuchukua hatua kuhakikisha kwamba, wadau mbalimbali wanashirikishwa kujadili na kutoa mawazo yao katika kuboresha Muswada huu na ninadhani hili ndilo limesababisha Wizara pia imefanya marekebisha mengi kwenye huu Muswada kabla ya kuufikisha Bungeni. Kwa hiyo, nawapongeza sana Wizara kwa uamuzi huu wa kuwashirikisha wataalamu mbalimbali na wadau mbalimbali katika kuufikisha huu Muswada Bungeni. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, sheria tuliyokuwa tunaitumia ilikuwa ni ya muda mrefu sana, ni sheria ya mwaka 1967. Sasa wengi wetu humu tukijitazama, mwaka 1967 tulikuwa wapi na mabadiliko makubwa ambayo yamekwishatokea katika ulimwengu tuliona, tunadhani wakati mwingine ilichukua muda mrefu kuja kuleta marekebisha hayo. Kwa hiyo, nadhani sheria hii ni vizuri imekuja na inazingatia vitu vya msingi kabisa kwenye usafiri, kujali maisha ya abiria, kujali usalama wa mali na kuangalia maslahi pia ya nchi kuhakikisha kwamba, hii Sekta ya Usafiri Majini inalindwa na kusimamiwa na sheria ambayo itazingatia usalama. Kwa wenzetu wanaoshughulikia usafiri wa anga, masuala ya usalama ni masuala yanayopewa kipaumbele kwa kiasi kikubwa sana. Kwa hiyo, nadhani na kwa Sekta hii ya Usafiri wa Majini, ni wakati muafaka na nadhani ni sheria ambayo itatusaidia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nilikuwa nataka kuzungumza machache kwamba, sheria ile ya mwaka 1967 ilikuwa inazungumzia usafirishaji katika bahari, lakini sheria hii sasa imeongezea maziwa na mito. Sheria hii kwa sababu imezungumzia pia suala la Bima, nadhani hili ni suala la msingi zaidi kwenye usalama kwamba, Bima kuwepo katika sheria hii itawezesha watu kufidiwa pale ambapo yatajitokeza matatizo. Kwa mfano, pale tulipopata tatizo la ajali ya *MV Bukoba*, kwa sababu sheria hii ilikuwa haipo,

kwa hiyo hata wale wahanga na ndugu wa wale wahanga, hawakuweza kufidiwa kwa sheria isipokuwa kulifanyika utaratibu tu kama ule wa kusema ni kutoa pole ambayo inatokana na ridhaa labda ya Serikali. Lakini kwa sheria hii sasa itatusaidia panapotokea tatizo, basi mtu ambaye atapatwa na tatizo aweze kuwa kwenye nafasi ya kufidiwa kama sheria inavyoelekeza.

Kwa hiyo, nasema hili ni jambo jema na sheria hii kwa kweli ni nzuri, ambayo inaendana na mabadiliko yanayotokea kwenye Sekta nzima ya Usafirishaji wa Majini. Lakini pia niseme kwamba, tumekuwa na matatizo mengi kwamba, kabla ya sheria hii kuna matatizo mengi sana yamejitokeza na watu wamepata hasara, watu wamepoteza maisha yao lakini hapakuwepo na fidia yoyote. Lakini ningependa kujua mwaka jana pale Musoma, ilikuwepo meli ilikuwa imeleta shehena ya mafuta kutoka Kenya. Ilipofika pale wakati ikipakua yale mafuta, meli ile iliungua na baadhi ya magari ambayo yalikuwa yamebeba shehena ile ya mafuta yaliungua. Lakini cha kunisikitisha, sijawahi kusikia taarifa yoyote inazungumzwa kuhusu ajali hii. Kwa hiyo, kinaonekana kama ni kitu cha kawaida tu, lakini watu pale walipata madhara, meli iliungua, magari yaliungua yale yaliyokuwa yamebeba mafuta. Kwa hiyo, nilikuwa naomba pamoja na kwamba sheria hii ndiyo tunaipitisha, basi labda Wizara ikiwezekana itupatie taarifa za sababu zilizopelekea ajali ile kutokea kwenye Ziwa katika eneo la Mji wa Musoma wakati ikipakua yale mafuta.

Mheshimiwa Mwenyekiti, swali lingine ambalo nilidhani nilizungumzie ni huu utata unaojitokeza, tunapokuja kutunga sheria kwa ajili ya kutumika kwenye pande mbili za Muungano. Napenda nishukuru kwamba, Mheshimiwa Waziri amelizungumza, lakini hata tukiwa kwenye Vikao vya Kamati tulilizungumza hili suala tukaona kuna umuhimu sasa wa kufika na kujaribu kupunguza *gap* kati ya baadhi ya mambo ambayo tunadhani ni ya msingi katika kushirikiana inapokuja hata kwenye masuala ambayo yanahusu Serikali ya Mapinduzi Zanzibar na masuala yanayohusu Serikali ya Jamhuri ya Muungano. Maana unapozungumzia bahari, mimi nilishindwa kujua ni wapi utatofautisha hii ni bahari ya Zanzibar na hii ni bahari ya Bara. Kwa hiyo, kuna vitu ambavyo tunadhani kimsingi tunaweza kuvijadili na tukaondoa huu wasiwasi ambao unaweza kujitokeza kwamba, labda kwa kutunga sheria fulani inaweza kupunguza maslahi ya upande mwingine wa Muungano.

Nasema hivyo kwa sababu ni sahihi kwa wenzetu kutoa huu wasiwasi wao na dukuduku lao kwa sababu uchumi wa Zanzibar unategemea sana bahari. Kwa hiyo, kwa sababu uchumi wa Zanzibar unategemea bahari, unapogusa suala la bahari ni lazima uwaridhishe wafike mahali waridhike kwamba, sheria yoyote ambayo itakuja kutungwa katika Bunge hili haitakuwa na madhara kwenye Sekta hiyo ya Bahari. Kwa hiyo, nilikuwa nashauri kwamba, mazungumzo haya yaendeleo na niseme tu Wabunge wenzetu ambao wako kwenye Bunge hili la Jamhuri ya Muungano wa Tanzania kutoka Visiwani, kwa sababu sasa wanalielewa suala hili kwa kina, hasa baada ya semina kufanywa na Wizara, basi watusaidie kuwaelevesha wenzetu kwamba sheria hii ina nia njema kwamba, mapato ambayo Serikali ya Mapinduzi Zanzibar ilikusudia au ilikuwa inatarajia kuyapata, hayawezi kuathirika kwa namna moja au nyingine na matumizi ya sheria hii ambayo tunakusudia kuitunga au kuiipitisha katika Bunge hili. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia naomba niipongeze Wizara kwa kuangalia suala zima la udhibiti wa mazingira. Mazingira au mazingara?

**MBUNGE FULANI:** Mazingira. *(Kicheko)*

**MHE. IBRAHIMU W. MARWA:** Kwamba, sheria iko wazi kuhusu suala la kuwaadhibu wale wote ambao wataonekana wanafanya shughuli zao na kuathiri mazingira yetu. Hapa ndiyo tulikuwa tunasema, kwa mfano, meli imekuja ikamwaga mafuta Dar es Salaam, uharibifu ule hautaishia Dar es Salaam, utakwenda mpaka Mtwara, Zanzibar mpaka Tanga. Kwa hiyo, nadhani kuna umuhimu hii sheria isitenge Zanzibar kwa sababu kitakachotokea kibaya kwa upande wa Dar es Salaam au Tanga au Mtwara, kitu hicho hicho kitakuwa na madhara kwa upande wa Zanzibar. Kwa hiyo, nasema bado kuna umuhimu wa kuangalia hilo kwamba wenzetu waweze kueleweshwa na wajue umuhimu wa sheria hii.

Mheshimiwa Mwenyekiti, lingine ni upande wa mabaharia. Vijana wengi sana wa kitanzania wamepoteza maisha yao kwa kutoswa baharini na nadhani wengi wetu tulikuwa hatujui kama kuna Sheria za Kimataifa, ambazo zilikuwa zinaweza kuwalinda vijana hawa. Lakini niseme tu kwamba, sheria yetu sasa inatufumbua macho. Hii sheria tunayokusudia kuipitisha, inatufumbua macho kwamba sheria hii sasa itawalinda vijana wa kitanzania, ambao watakutwa na majanga yoyote wakiwa katika shughuli za usafiri huko baharini, kwenye maziwa na kadhalika. Lakini la mwisho, tunapopitisha sheria hii tunaweka viwango fulani ambavyo vitakidhi zile haja za usalama kwa vyombo hivi vya usafirishaji au usafiri. Lakini kama alivyozungumza Mheshimiwa Dr. Luoga, ambaye yeye anatokea Ziwa Nyasa na mimi natokea Ziwa Victoria, meli zetu ambazo zinatoa huduma kwenye maeneo yetu kiusalama nyingi ziko kwenye hali mbaya. Sasa wasiwasi wetu, unanza wasiwasi wa mwenzangu Mheshimiwa Dr. Luoga, meli zile zisipokidhi mahitaji ya usalama, zile *safety standards* sijui ni nini kitatokea kwa wananchi wetu ambao usafiri wao unategemea meli hizi. Kwa hiyo, nilikuwa nashauri kwamba, wakati tukiwa kwenye utaratibu wa kupitisha Muswada huu, Wizara ya Mawasiliano ianze kuchukua hatua kuimarisha ubora wa meli ambazo zinafanya kazi kwenye *Lake Tanganyika, Lake Nyasa na Lake Victoria*.

Mheshimiwa Mwenyekiti, mengi yamezungumzwa na waliotangulia, naomba nikushukuru sana na nimalizie kwa kusema naunga mkono hoja hii kwa asilimia mia. Nakushukuru sana, ahsante sana. *(Makofi)*

**MHE. WILFRED M. LWAKATARE:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru kwa kunipa nafasi ya kuchangia Muswada huu. Pia nimshukuru Mheshimiwa Waziri, kwa kuwasilisha vizuri Muswada wake, pamoja na wote waliochangia, ingawa kuna jambo moja ambalo wamelizungumza kwamba Muswada huu umechangiwa na wadau wengi kiasi kwamba, wameuboresha kwa uzuri kwa kutegemea mitazamo yao, matakwa yao, lakini mimi naamini kuna wadau muhimu ambao labda kwa namna moja au nyingine, nitawawakilisha kwa sasa hivi ambao ni wapanda meli. Sasa sijui kama nao



walihudhuria au hawana chombo maalum ambacho kinajumuisha wapanda meli. Sasa nafikiri ni vizuri nikawakilisha chombo hicho.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nazungumza hili kwa sababu mimi ni mdau mkubwa wa kupanda meli. Mji wangu wa Bukoba unahudumiwa kwa kiasi kikubwa na usafiri wa meli. Usafiri wa meli kwa mwananchi anayeishi Mjini Bukoba au Mkoa wa Kagera kwa ujumla, ni usafiri muhimu kwake. Kwa hiyo, Muswada huu kwa namna moja au nyingine una maana kubwa kwa mwananchi anayeishi Bukoba Mjini. Kwa hiyo, kuruhusu hali yoyote ya ubovu au unyonge wowote ambao unaweza ukajidhihirisha ndani ya Muswada huu ni kumwumiza mwananchi wa Bukoba Mjini, ambaye mimi mwenyewe namwakilisha hapa Bungeni.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kati ya mambo ambayo nimekuja kuyagundua pamoja na uzuri wa Muswada wenyewe ambayo naweza nikayafananisha kwamba ni sawa na saa 12.25 nafikiri wote tunakwenda kupata futari baada ya kufunga kwa siku nzima. Sasa ikikaribia bado dakika tano kupata angalau maji au ile futari, mtoto akimwagia mchanga futari, itabidi uahirishe kula futari kwa saa nyingine mbili ili futari nyingine iandaliwe. Sasa hivi vifungu vya 163, 414, 415, ambapo vingine vinampa uwezo Waziri kutoa *exemption* ya kutotimiza masharti, kifungu kingine kinatoa nafasi ya kutochukuliwa hatua yoyote kwa Afisa mwenye mamlaka ili akitenda suala lolote ambalo ni kwa mujibu wa mamlaka yake hata kama limeathiri shughuli, mimi nasema hii ni kututengenezea *mchuzi mix* kwa kweli. Kwamba tuna *erode* ule uzuri na mandhari nzuri ya Muswada wenyewe kwa sababu yale mazuri yote ambayo yamezungumziwa ndani ya Muswada, ambayo yanaondoa matatizo ambayo yalikuwa ni ya msingi na ambayo yamekuwa ni kero kwa watumiaji wa vyombo vya meli, kwa kweli yanakuja kurudishwa kwa mlango wa pili na vifungu hivi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, nazungumza hili kwa sababu kama mtu ambaye amewahi kuumwa na nyoka, anaweza kuogopa hata nyasi isinguse kwenye mguu. Wananchi wa Bukoba walishuhudia tukio moja kubwa sana la kuzama kwa meli ya *MV Bukoba*. Meli ya *MV Bukoba* ilizama si kwa sababu ya bahati mbaya, ni kwa sababu ya ubovu mbalimbali ambao ulishaonekana na kudhihirika kabla na watu wakawa wanakwenda tu hivyo hivyo na meli ikawa kiasi kwamba, inakwenda upande upande. Lakini watu bado walisema tutafika tu, ndivyo tumezoea kupanda meli katika sura ile ile. Watu waliokuwa wanaamua kuitumia hii meli. Naamini ni watu wenye mamlaka, ni watu wanaosimamia vyombo ambavyo vimeundwa kwa mujibu wa sheria na taratibu zetu, lakini wakaruhusu meli hiyo iendelee kutumika na maafa yaliyotokea kila mmoja aliyashuhudia na hatuombe tena yatokee.

Baada ya meli kuzama, Tume ziliundwa, uchunguzi mkubwa umefanyika, kesi zimefunguliwa na nafikiri walio wengi wamesalimika dhidi ya kesi baada ya kuonekana kwamba hawana hatia. Sasa mimi nasema kwamba, vifungu hivi vinaweza vikaficha uzembe wa Ofisa yoyote au hata Waziri mwenyewe kwa misingi kwamba yeye anafanya kwa mujibu na taratibu za sheria ambayo tumeitunga sisi wenyewe. Sidhani kama tutakuja kuitana au sijui itachukua muda gani au watu gani kuweza ku-*prove* kwamba

huyu mtu yule maamuzi aliyoyafanya yalikuwa sio kwa mujibu wa taratibu zake za kazi. Itakuwa ni kazi ngumu na wakati huo huo watu wameshaumia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwangu mimi nguvu kubwa za kisheria ambazo wamepewa watu hawa, Waziri, pamoja na Maofisa wake wa kutochukuliwa hatua zozote na Waziri ku-*exempt* masuala mbalimbali ambayo yanahusiana na Muswada huu, yanaweza yakasababisha hata meli nyingine zisikatiwe Bima. Ni kwa mujibu wa sheria. Naamini meli ambazo zinaweza zisikatiwe Bima ili kwa msingi tu zifanye kazi hivyo hivyo ni meli ambazo kwa namna moja au nyingine, zinamilikiwa kwa asilimia kadhaa na Serikali. Kwa hiyo, bado nakuwa na wasiwasi na Muswada huu. Zile meli ambazo kwa kiasi kikubwa zinahudumia watu wa Bukoba zitaendelea kujaza watu bila kikomo. Ofisa yeyote anaweza akaamua kuchelewesha meli, ilimradi ndugu yake au jamaa yake amechelewa kufika kwenye gati kupanda meli, lakini mtu aambaye labda anakwenda kuunganisha na usafiri mwingine Mwanza wa kupanda ndege akapata hasara; meli inaweza ikapakia mzigo Maofisa wakadharau kuweka hata turubai kunusuru mizigo na ikanyeshewa na mvua; *crane* inaweza ikaharibika na ikaangusha gari ndani ya maji au wakati wanateremsha gari, gari ikapata *damages*, lakini uchunguzi ukasema kwamba hili Waziri alisha-*exempt*, hii meli inaweza ikafanya kazi hivyo hivyo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, sasa ningepomba kwamba, ili tuweze kuondoa kasoro hii, ni vizuri sheria au vifungu hivi basi kama tumeshaamua kumpa Waziri uwezo huu, kutowachukulia hatua Maofisa wake wanaofanya kazi kwa mujibu wa mamlaka waliyopewa, basi vitu hivyo ambavyo inabidi viwe *exempted* au shughuli ambazo mtu anaweza akazifanya kwa mamlaka ya shughuli zake, basi zitajwe na sheria kwa namna moja ama nyingine ili zieleweke kuliko watu kuja kutumia hii *loophole* wakasababisha maafa makubwa. (*Makofi*)

Mheshimiwa Mwenyekiti, ni majuzi tu tumesikia kwenye Vyombo vya Habari, hata meli ya *MV Victoria* imetaka kumaliza watu. Mheshimiwa Waziri, japo ameunda Tume na haijatoa taarifa yake, lakini kwa kiasi kikubwa kwa sababu Tume inaundwa na Waziri na watu wanaounda hiyo Tume labda ni watumishi, kwa namna moja au nyingine na meli ni ya Serikali, majibu yatakayokuja yatakuwa yale yale ya ku-*favor system* ambayo ipo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, tunashukuru kwamba, kifungu cha 11 kime-*take care* suala la Bima, suala ambalo halikuwepo kwa siku zote kwenye meli ambazo tunazitumia. Ni hatua nzuri. Lakini mimi ningepomba kwamba, ndani labda ya *regulations* ambazo Mheshimiwa Waziri, anapaswa azitunge sambamba na hii sheria, ili kuwaelimisha watu wanaotumia usafiri huu waweze kuelewa sheria hizi na ili ziweze kuwalinda na kuwanufaisha na kuwalipa haki zao, ni vizuri mabango yakatengenezwa sehemu zote ambazo abiria wanapandia meli au wanatumia usafiri wa meli ili waelewe kwa mujibu wa taratibu za kisheria mtu ana haki gani anapokuwa amepanda meli anayotegemea kusafiri nayo. Nalizungumza hili kwa makusudi kwamba, hivi sasa ambapo hakuna Bima inayo-*cover* msafiri anayesafiri na meli au *train*, ni kwamba vyombo hivi vimekuwa vyepesi kwenye tiketi zao wanazokupa. Wanakuandikia kabisa kwamba,

unasafiri *on your own risk*. Au kama unasafirisha mizito tiketi utakayopewa imeandikwa kwamba, unasafirisha mizigo hii kwa *risk* yako wewe mwenyewe.

Sasa mimi naamini baada ya kutungwa sheria hii ni vizuri utaratibu huo sasa ubadilike kwa upande wa pili kwamba hizo tiketi ziandikwe zionyeshe bayana kwamba unaposafiri wewe uko *full covered* na Bima kadhaa ili mtu aelewe kabisa kwamba hapa niko ndani ya meli, lolote ambalo linaweza likatokea naweza kulipwa Bima yangu au naweza kulipwa haki fulani fulani. Kuna sehemu ya nane ambayo imezungumzia namna ya kushughulikia ajali. Ni vizuri hili suala limezungumzwa. Suala la kushughulikia ajali, sio suala ambalo linapaswa kuwa la jumla jumla tu, lazima liwekewe utaratibu. *Experience* ya meli ya *MV Bukoba*, wataalam wanavyozungumza mpaka hivi sasa, ni kwamba, kama utalamu ungetangulia zoezi la kunusuru maafa ajali ilivyotokea, huenda maafa yasingetokea kama yalivyotokea. Hii ni kwa sababu tunapozungumzia kushughulikia ajali, kama tukiliacha holela holela au katika hali ya jumla jumla, kila mmoja anapofika kwenye ile *scene* ya tukio anaweza akaweka ujuzi wake au ujanja wake, sawa na watu ambao walikwenda kwenye meli ya *MV Bukoba*. Bila kuangalia *physics theory* zinasemaje wakaamua kutoboa meli kwa ajili ya kuwanusuru watu waliomo ndani ya meli na matokeo yake meli ikazama na kwenda kwenye kina kirefu zaidi. Kwa hiyo, watu waliokuwa ndani wakateketea zaidi. Sasa tusije tukazugumzia suala la kushughulikia gari bila kuweka utaratibu ambao unaweza kusaidia kudai zoezi zima la kuweza kushughulikia ajali zenyewe.

Mheshimiwa Mwenyekiti, pia ni vizuri sheria zikawa-*commit* watu wenye meli au mamlaka inayo-*own* meli, kama chombo ambacho kitakuwa kimeundwa kuchunguza ajali hiyo kitaona kwamba meli hiyo kwa jinsi ilivyozama au mahali ilipotokea ajali, inaweza ikaokolewa, ni budi yule mwenye kuhusika na meli aiopoe hiyo meli, kwa sababu mpaka hivi sasa kwa uchunguzi uliofanyika na wataalam wanaamini kabisa mpaka leo hii ile meli ya *MV Bukoba* kama tulikuwa *serious* inaweza ikaokolewa na ikaletwa nchi kavu na huenda watu wangeweza kunusuru mambo mengine. Lakini kama hakuna aina yoyote au Sheria yoyote inayodai kitu hicho, kila mmoja ataona hili suala haliwezekani, kumbe hakuna ambacho hakiwezekani kwa sababu ya uwezo mdogo au mtu kuomba tu hata msaada kwa mtu ambaye ana uwezo akanusuru mambo ambayo ni makubwa zaidi.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ninakushukuru kwa kunipa nafasi ya kuchangia.  
(*Makofi*)

**MWENYEKITI:** Waheshimiwa Wabunge, kabla ya hatua inayofuata, kuna mwenzetu ana hoja ya kuahirisha Bunge. Ni vizuri nisome Kanuni ya 21 Kifungu kidogo cha 6 kinasema: "Endapo Spika atakuwa amepokea taarifa ya Mbunge yeyote anayetaka kutoa maelezo yake chini ya fasili ya (9) ya Kanuni hii, basi badala ya yeye kuliahirisha Bunge, Spika atamwita Waziri atakayetoa hoja ya kuahirisha Bunge, ili kutoa nafasi kwa Mbunge huyo aweze kuchangia hoja hiyo kwa kutoa maelezo yake. Lakini itabidi maelezo hayo yawe yameandikwa na kuwasilishwa kwa Spika angalau siku moja kabla hayajatolewa na Mbunge mhusika atayasoma kama yalivyoandikwa." Fasili ya 9 inasema: "Bila kujali masharti ya Kanuni hii, hoja ya kuahirisha Bunge kwa mujibu wa

fasili ya (6), yanaweza kutumiwa kama fursa kwa Mbunge yeyote kutoa maelezo yake binafsi au kutaka ufafanuzi utolewe na Waziri, juu ya jambo lolote lililoko katika madaraka ya Waziri huyo." Mheshimiwa Kamala ametimiza masharti yote hayo. Kwa hiyo, kabla sijamwita ili atoe maelezo yake binafsi, Mheshimiwa Waziri mhusika, atoe hoja ya kuahirisha Bunge.

## **KUAHIRISHA BUNGE KABLA YA WAKATI WAKE**

**WAZIRI WA NCHI, OFISI YA WAZIRI MKUU (WILLIAM V. LUKUVI):** Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa mujibu wa Kanuni ya 21(6), naomba Bunge lako liahirishwe dakika 25 kabla ya muda wake.

Mheshimiwa Mwenyekiti, naomba kutoa hoja.

**WAZIRI WA ULINZI NA JESHI LA KUJENGA TAIFA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, naafiki.

*(Hoja ilitolewa iamuliwe)*

**MHE. DR. DIODORUS B. KAMALA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, nakushukuru kwa kunipa nafasi ya kutoa maelezo binafsi kuhusu malipo ya uzeeni kwa wastaafu waliokuwa wa Serikali, ambao walilipwa pensheni kwa mkupuo na nawasilisha maelezo haya chini ya Kanuni za Bunge Toleo la 2003, kifungu cha 40. Hapa Tanzania watumishi wa Serikali wamekuwa wakilipwa pensheni chini ya Sheria ya Pensheni Sura Na. 371, Kifungu Na. 4 na Kanuni za Pensheni GN 222 za mwaka 1961 na 482 za mwaka 1962, kama ilivyorekebisha na Sheria Na. 4 ya mwaka 1989, ambayo haikufutwa na Sheria Na. 2 ya mwaka 1999, yaani *Public Retirement Benefit Act of 1999*.

Chini ya Sheria iliyotajwa hapo juu, mtumishi mstaafu wa Serikali amekuwa anapata sehemu ya pensheni yake kila mwisho wa mwezi na hivyo ndivyo imeendelea kuwa chini ya Sheria Namba 2 ya mwaka 1999. Vile vile mtumishi anaweza kutachagua kupata pensheni yake kwa mkupuo chini ya kifungu cha 23 cha Sheria Ndogo za Pensheni. Hata hivyo, baada ya Serikali kuongeza kima cha chini cha Pensheni hadi kufikia shilingi 20,000/= kwa mwezi katika Bajeti ya mwaka 2003/2004, hakuna tena malipo.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa kuzingatia Sheria na Kanuni za Pensheni, kama nilivyozitaja hapo juu, watumishi wa Serikali waliokuwa wanastaafu baada ya mwaka 1999 na wale waliostaafu kabla ya mwaka 1999, walipewa nafasi ya kuchagua kulipwa pensheni kwa mkupuo au kuendelea kulipwa pensheni kila mwezi. Baadhi ya wastaafu walichagua kulipwa kwa mkupuo kwa sababu kuu mbili: Sababu ya kwanza, kiwango cha pensheni kwa mwezi kilikuwa kidogo ukilinganisha na gharama za kufuatilia pensheni ya kila mwezi. Sababu ya pili, ufuatiliaji wa pensheni kila mwezi uliambatana na upungufu mkubwa kwa wastaafu. Kwa kuzingatia sababu zilizopelekea baadhi ya wastaafu kuchagua kulipwa kwa mkupuo, ni wazi kwamba, walilazimika kulipwa kwa mkupuo kwa sababu zilizokuwa nje ya uwezo wao.

Mheshimiwa Mwenyekiti, kasoro kubwa ya mfumo huu wa ulipaji pensheni kwa mkupuo ni pale mstaafu anapoishi zaidi ya miaka ambayo Serikali inakuwa imetumia kumlipa kwa mkupuo. Kwa maeneo mengi ya Tanzania, wastaafu wengi wameendelea kuishi zaidi ya miaka ambayo Serikali ilikadiria kwamba wangeishi baada ya kustaafu. Kwa sababu hiyo, wastaafu wengi waliolipwa kwa mkupuo hawana pensheni ya kuwasaidia kusogeza maisha yao kwa kipindi ambacho Mwenyezi Mungu bado anakuwa amewaweka hai duniani. Msingi mahususi wa mfumo wa pensheni katika kila Taifa ni kumjengea mtumishi hali ya amani kifikra baada ya kustaafu. Aidha, ni wajibu wa Serikali kuendelea kujali, kumtunza na kumsaidia kwa nia ya kuepusha mshtuko wa kimaisha, vifo vya ghafla na hali tegemezi. Kwa kuwa utaratibu uliotumika wa kulipa wastaafu kwa mkupuo uko katika namna ya kimkataba, Serikali na Bunge bado tuna nafasi na uwezo wa Kisheria, kubadili Sheria husika kwa nia ya kuanza tena kuwalipa pensheni wale wote waliolipwa kwa mkupuo. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, ieleweke kwamba ni katika Sheria ya Jinai tu ambapo Sheria haiwezi kurekebisha au kutungwa upya kwa nia ya kufanya kazi kwa kurudi nyuma. Kimsingi ni kweli kwamba, Serikali haitakuwa imepoteza pesa kwa namna yoyote kwa kuanza kuwalipa pensheni wale wote waliolipwa kwa mkupuo, kwani inabidi iwahudumie wastaafu hao hadi watakapofariki. Aidha, ni jambo la busara kukumbuka kwamba, Serikali ilipolipa kwa mkupuo haikulipa ziada yoyote. Kwa msingi huo basi, wastaafu waliolipwa kwa mkupuo, wanayo haki ya kimsingi ya kulipwa pensheni kwa sehemu inayobaki ya maisha yao. *(Makofi)*

Mheshimiwa Mwenyekiti, lengo la maelezo haya ni kuiomba Serikali yetu Tukufu ya Awamu ya Tatu, iweke bayana nia yake ya kurekebisha Sheria ya Pensheni ili watumishi wastaafu wa Serikali ambao walilipwa kwa mkupuo kwa kutumia Sheria ya Pensheni Sura Na. 371 na Kanuni za Pensheni sehemu ya tano kifungu cha 23, ikisomwa pamoja na *Pension Loans Miscellaneous Amendment Act No. 4* ya mwaka 1989 *Section 9* na wale ambao bado wako hai waweze kujua kwa uwazi mambo muhimu matatu: La kwanza, waelezwe lini wataanza kulipwa pensheni kwa mwezi kama Serikali ilivyotamkwa wakati wa Bajeti. Pili, waelezwe utaratibu utakaotumika kuwatambua ili waweze kuanza kulipwa pensheni. Tatu, waelezwe wanachotakiwa kufanya ili kuwezesha utaratibu wa kuanza kuwalipa fidia.

Mheshimiwa Mwenyekiti, maelezo ya Serikali kuhusu azma yake ya kuwarejesha kwenye daftari la pensheni wastaafu waliolipwa kwa mkupuo, yatasaidia kuondoa utata miongoni mwa wastaafu kuhusu uhakika wa kulipwa pensheni yao. Si jambo la busara kuacha wastaafu kuendelea kuishi kwa wasiwasi hasa ambapo Serikali imekwisha dhamiria kuwasaidia na kuwarejesha katika daftari la pensheni. Maelezo haya yametolewa na Mheshimiwa Dr. Diodorus B. Kamala, Mbunge wa Jimbo la Nkenge. Naomba kuwasilisha. *(Makofi)*

**MWENYEKITI:** Sasa kwa makubaliano yetu, Serikali mnaweza kujibu sasa hivi, kwa dakika chache kabla ya muda wetu. Kama mnaweza kujibu Mheshimiwa Waziri.

**WAZIRI WA FEDHA:** Mheshimiwa Mwenyekiti, kwa kuwa Mheshimiwa Dr. Diodurus Kamala amekwishatamka kwamba, Serikali jambo hili inalijua, ni kweli Serikali jambo hili inalifanyia kazi na ni kweli. Basi naomba unipe muda kabla ya mwisho wa kikao hiki cha Bunge ili niweze kutoa kauli kwa maandishi, ambayo itamwezesha Mbunge kuitumia kwa kisiasa.

Mheshimiwa Mwenyekiti, ahsante sana. *(Makofi)*

**MWENYEKITI:** Maelezo ya Waziri yatatolewa baadaye. Kesho asubuhi wachangiaji watakuwa watatu. Wa kwanza atakuwa Mheshimiwa Benedicto Mutungirehi, wa pili Mheshimiwa Dr. Amani Kabourou na wa mwisho atakuwa Mheshimiwa Samwel Chitalilo. Ningependa wachangie asubuhi halafu tumalize huu Muswada. Baada ya hapo sasa tuamue hoja iliyotolewa na Waziri.

*(Hoja ilitolewa iamuliwe)*  
*(Hoja iliamuliwa na Kuafikiwa)*

**MWENYEKITI:** Wote wameafiki wanataka kwenda kupumzika. Sasa Bunge linaahirishwa mpaka kesho saa tatu asubuhi.

*(Saa 11.44 jioni Bunge liliahirishwa mpaka siku ya Jumatano  
Tarehe 12 Novemba, 2003 Saa Tatu Asubuhi)*