

USAFIRISHAJI

Devottha Kihwelo, Mwananchi
dkihwelo@mwanchi.co.tz

Wadau walalamikia kanuni za kudhibiti uchovu wa madereva

Dar es Salaam. Wadau wa usafirishaji wametoa maoni kwa baadhi ya vipengele vya Kanuni za Kudhibiti Uchovu wa Madereva za mwaka 2026, wakisema vinawakandamiza madereva na wamiliki kutokana na changamoto kadhaa za kisheria na kiutendaji zinazopaswa kufanyiwa kazi kabla ya kanuni hizo kupitishwa.

Kifungu cha 45(2)(1) cha Sheria ya Mamlaka ya Udhhibiti Usafiri Ardhi. Sura ya 413, kinampa mamlaka waziri mwenye dhama-na ya usafiri ardhi kutengeneza kanuni ili kutekeleza majukumu yaliyoainishwa katika Sheria, huku Kifungu cha 6 kikihusu usalama wa huduma zinazodhibitiwa na kulinda mtumiaji wa huduma.

Akizungumza jana, Mjumbe wa Chama cha Wamiliki wa Mabasi Tanzania (Taboa), Elinas Kitua, alisema licha ya nia njema ya Serikali ya kudhibiti ajali zinazotokana na uchovu wa madereva, bado kuna changamoto kadhaa za kisheria na kiutendaji zinazopaswa kushughulikiwa kabla ya kanuni hizo kupitishwa.

Alisema Taboa na wadau wengine wamefanya utafiti shirikishi unaonesha baadhi ya mapendekezo yaliyomo kwenye rasimu ya kanuni yanaweza kusababisha madhara makubwa endapo yatawekwa bila maboresho.

"Si kila kanuni ikitungwa lazima iwe suluhisho. Tuna uzoefu wa kanuni nyingi zilizopita, baadhi zimepitishwa lakini hazijawahi kuleta matokeo yaliyokusudiwa, na nyingine zimesababisha changamoto mpya kuliko faida," alisema Kitua.

Alieleza wasiwasi kuhusu baadhi ya vifungu vinavyohusu usajili wa madereva, akisema hatua hiyo inaweza kuonekana nzuri kwa nadharia, lakini kwa uhalisia inaweza kuwa na athari hasi zaidi kuliko chanya.

"Ukichunguza kwa kina, usajili wa madereva unaweza kuwabagua wenye uzoefu mkubwa lakini wasio na ujuzi wa teknolojia au elimu rasmi, huku ukimpa nafasi mtu asiye na uzoefu wa kutosha lakini anayejua kutumia mifumo ya kielektroniki," alisema.

Alisema uendeshaji wa gari unahitaji zaidi uzoefu na nidhamu barabarani kuliko uwezo wa kutumia mifumo ya kidijitali pekee.

Mjumbe huyo alisema tafsiri ya neno 'uchovu' katika rasimu ya kanuni imejaa mkanganyiko wa kisheria, jambo linaloweza kuleta tafsiri tofauti wakati wa utekelezaji.

Baadhi ya tafsiri zinaeleza uchovu kama hali ya kutokuwa makini au kutotulia, lakini bila kuwekwa mipaka ya wazi, utekelezaji wake unaweza kutegemea mtazamo wa mtu mmoja mmoja.

"Kama tafsiri haitakuwa wazi, kila mtekelezaji atatumia aki-li yake mwenyewe kumhukumu dereva kama amehoka au la, na hapo ndipo migogoro na malalamiko yataanzia," alisema.

Pia, aligusia kifungu kinachopendekeza dereva asidendeshe gari zaidi ya saa nane mfululizo, akisema bado hakijafanuliwa



Mjumbe wa Chama cha Wamiliki wa Mabasi Tanzania (Taboa), Elinas Kitua akichangia kwenye kikao cha ukusanyaji wa maoni kuhusu kanuni za mamlaka ya udhibiti usafiri ardhi za usimamizi wa madhara ya uchovu kwa madereva za mwaka 2026, kilichofanyika jijini Dar es Salaam jana. Na Mpigapicha Maalumu

SERIKALI YAPOKEA

Mwanasheria wa Wizara ya Uchukuzi, Manchare Suguta, alisema Serikali haijatunga kanuni hizo kwa nia ya kuwabana au kuwaonea madereva, bali kulinda uhai wao na wa watumiaji wengine wa barabara.

"Hakuna sheria inayokuja kwa lengo la kumiza. Kanuni hizi hazikusudiwa kukusanya faini au kuadhibu madereva, bali kuzuia ajali zitokanazo na uchovu, ambazo kila siku tunazishuhudia, hasa zinazohusisha malori na mabasi," alisema.

Alisema mkutano huo haukulinga kupitisha kanuni bila kusikiliza wadau, bali ni jukwaa la kukusanya maoni, yakiwemo yale yanayotishia migomo, ili yafanyiwe kazi kabla ya kanuni kuanza kutumika rasmi.

"Hatujaaika watu hapa ili tuwapuize, tumekuja kusikiliza, kubishana na kupata suluhu ya pamoja. Hoja zote zitafikishwa kwa viongozi wakuu wa Serikali kwa ajili ya maamuzi," alisema.

Mkurugenzi Msaidizi wa Huduma za Usafirishaji wa Barabara, Andrew Magombana, akizungumza kwa niaba ya Katibu Mkuu wa Wizara ya Uchukuzi, alisema maoni yaliyotolewa wameyachukua na kuyafanyia kazi, na wakiona kama kanuni bado munda wake watasubiri.

vizuri maana ya 'mfululizo.'

"Je, ni saa nane tangu safari ianze bila kusimama, au ni saa nane ndani ya safari yenye vituo na mapumziko? Bila ufa-fanuzi, dereva anaweza kujiku- ni anashitakiwa kwa tafsiri isiyo wazi," alisema.

Kwa mtazamo wake, ingekuwa vyema zaidi kuweka vipimo vya umbali (kilomita) badala ya muda pekee, ili kuendana na uhalisia wa safari za barabara zenye vituo, foleni na mapumziko.

Hata hivyo, alipongeza wazo la kanuni kuweka wajibu kwa dereva na mtoa huduma, lakini akasisitiza kuwa wajibu huo unapaswa kuandikwa kwa lugha iliyo wazi na isiyoacha miyanga ya kisheria.

"Kama dereva anawajibika na mtoa huduma pia anawajibika, basi kanuni ieleze wazi nani awajibike katika mazingira gani, ili kuepuka lawama zisizo na mwisho," alisema.

Maelezo ya Latra

Awali, Mkurugenzi Mkuu wa Mamlaka ya Udhhibiti Usafiri wa Ardhi (Latra), Habibu Suluo, alisema uchovu wa madereva ni miongoni mwa sababu kubwa zinazosababisha ajali za barabarani, ambazo zimekuwa zikigharimu taifa kwa kupoteza maisha, kuacha watu wakiva ulemavu wa kudumu, na kuongeza gharama za matibabu.

Dereva anapochoka na kuendelea kuendesha gari, hatari ya ajali huwa kubwa. Ajali ikitokea, tunapoteza uhai wa watu, wengine wanapata ulemavu, na taifa linaingia gharama kubwa za matibabu na kupoteza nguvu

kazi," alisema Suluo.

Alisema kanuni hizo mpya zinalenga kuweka mifumo madhubuti ya kudhibiti muda wa kazi na mapumziko ya madereva, usimamizi wa ratiba za safari, pamoja na wajibu wa waajiri na wamiliki wa vyombo vya usafiri katika kuhakikisha usalama unazingatiwa.

Kwa mujibu wa Suluo, Serikali imeona umuhimu wa kuchukua hatua mapema ili kuzuia madhara makubwa yanayotokana na uchovu wa madereva, hususani katika usafiri wa masafa marefu na usafirishaji wa mizigo.

Lengo la Serikali si kuwakomoa wawekezaji, bali kulinda mitaji yao, kulinda afya na usalama wa madereva, na zaidi kulinda uhai wa wananchi," alisema.

Aliongeza kuwa uchovu wa madereva hauathiri tu usalama barabarani, bali pia unaongeza hasara za kiuchumi, ikiwamo uharibifu wa vyombo vya usafiri, miundombinu na kupotea kwa rasilimali za taifa.

Latra ilisisitiza mchakato huo ni wa ushirikishwaji kabla ya kanuni kuanza kutumika rasmi mwaka 2026.

"Tunaweza kujadiliana, kuto-fautiana, lakini mwisho wa siku tunakubaliana kuwa usalama wa watu na rasilimali za taifa ni jambo la kwanza," alisema Suluo.

Wadau waeleza ugumu

Kaimu Naibu Katibu wa Umoja wa Madereva wa Coaster za Kukodi Dar es Salaam (Special hire), Issa Kisalu, alisema mazingira ya kazi, ikiwamo foleni, magari makubwa yanayotembea polepole na msongamano

barabarani, huchangia dereva kuchoka hata katika safari fupi, jambo linalopaswa kuzingatwa kabla ya kumtuhumu dereva kwa uchovu.

Alisema katika kanuni hiyo kuna kipengele cha 10(k) kinachowataka mtoa huduma kuhakikisha dereva mwenza hayumo ndani ya gari lilelile linalotarajiwa kubadilishana iwapo magari yatakayopita katika ya jiji, jambo litakalotaka kuajiri madereva wengi katika kila mkoa.

"Hii itatupa wakati mgumu, inabidi tajiri aajiri madereva wengi katika kila mkoa jambo ambalo haliwezekani maana itasababisha gharama ya usafiri kupanda zaidi na kumtoa mteja nauli kubwa. Mfano kutoka Dar es Salaam hadi Tanga tutafanya Sh20 milioni, jambo ambalo si sawa," alisema Kisalu.

Kwa upande wake, mmiliki wa magari ya Kimoto, Benedict John, alisema wamiliki wa magari na madereva wanalazimishwa kubeba mizigo wa uamuzi ambao haujazingatia uhalisia wa kazi zao.

Alisema iwapo Latra na Wizara ya Uchukuzi zinaona umuhimu wa kudhibiti uchovu wa madereva kwa kutumia vifaa maalumu, basi vifaa hivyo vinapaswa kufungwa kwenye mifumo ya Serikali, si kuwalazimisha wafanyabiashara kununua na kufunga kwa gharama zao.

"Kama airport kuna mashine za kukagua abiria, kwani msi-funge hizi mashine zenu kwenye vituo vya Serikali? Kwa nini mzi-go wote mmatutwisha sisi?" alihoji.

Kanuni kuwabana madereva wa masafa marefu zaja

Na Mwandishi Wetu

SERIKALI kupitia Wizara ya Uchukuzi imeanza rasmi mchakato wa kuandaa Kanuni za Usimamizi wa Madhara ya Uchovu kwa Madereva za Mwaka 2026.

Hatua hiyo inalenga kupunguza ajali za barabarani, kulinda afya za madereva na kuongeza usalama wa abiria na mizigo.

Akifungua kikao cha wadau wa sekta ya uchukuzi Dar es Salaam jana, Katibu Mkuu wa Wizara ya Uchukuzi, Profesa Godius Kahyarara alisema kanuni hizo zimeandaliwa chini ya Sheria ya Mamlaka ya Udhibiti Usafiri Ardhini (LATRA) Sura ya 413.

Profesa Kahyarara alisema kanuni hizo zinakusudia kuweka mwongozo wa kitaifa kuhusu saa za kazi, mapumziko ya lazima na utaratibu wa kubadilishana madereva, hususan kwa safari za masafa marefu.

Alisema ongezeko la shughuli za usafirishaji nchini linalochangiwa na nafasi ya Tanzania kama lango la biashara kwa nchi zaidi ya nane za kanda, pamoja na kuruhusiwa kwa mabasi ya masafa marefu kufanya kazi saa 24, limeongeza umuhimu wa kuwa na kanuni mahususi za kudhibiti uchovu wa madereva.

Kuhusu ujenzi wa miundombinu ya barabara, Profesa Kahyarara alisema kwa mwaka 2024 mtandao

wa barabara nchini ulifikia kilometa 181,864.81, huku usajili wa vyombo vya usafiri ukiongezeka kwa kasi.

Profesa Kahyarara alisema malori 201,388 yalipewa leseni mwaka 2024 ikilinganishwa na 183,392 mwaka 2023, wakati mabasi ya masafa marefu na mafupi yaliongezeka kutoka 50,316 mwaka 2023 hadi 64,635 mwaka 2024.

Kwa mujibu wake, changamoto kuu zilizolazimisha kuandaliwa kwa kanuni hizo ni kukosekana kwa mfumo wa kisheria wa kudhibiti uchovu wa madereva, ongezeko la ajali zinazohusishwa na uchovu na uhitaji wa kulinda afya na ustawi wa madereva.

Kanuni hizo pia

zinawataka wamiliki wa vyombo vya usafiri kuandaa mpango wa usimamizi wa madhara ya uchovu, pamoja na kuweka wajibu wa moja kwa moja kwa madereva kuzingatia muda wa kazi na mapumziko.

"Tunaamini utekelezaji wake utaongeza ubora na usalama wa huduma za usafiri wa barabarani," alisema Profesa Kahyarara.

Aidha, LATRA imeendelea kuimarisha usimamizi wa sekta kwa kutumia teknolojia ikiwamo mifumo ya ufuatiliaji wa vyombo (VTS), vifaa vya utambuzi wa madereva (i-buttons), pamoja na matumizi ya Tiketi Mtandao na Safari Tiketi App ili kuboresha uwazi na usalama wa safari.

RASIMU

Madereva wagomea rasimu ya kanuni mpya

Na Elizabeth Zaya

WADAU wa huduma za usafirishaji nchini wameikataa rasimu ya kanuni za usimamizi wa madhara ya uchovu kwa madereva za mwaka 2025, zilizopendekezwa na Wizara ya Uchukuzi kupitia Mamlaka ya Udhhibiti Usafiri Ardhi (LATRA).

Wamesema hazitekelezeki na zinaweza kuathiri uendeshaji wa biashara zao, wakionya kuwa endapo kanuni hizo zitaachwa kama zilivyo, hawatosita kuchukua hatua zaidi.

Kanuni hizo zimeandaliwa chini ya kifungu cha 45 cha Sheria ya Mamlaka ya Udhhibiti Usafiri Ardhi ya mwaka 2019, Sura ya 413, zikiwa na lengo la kudhibiti ajali zinazotokana na uchovu wa madereva. Hata hivyo, wasafirishaji wamesema masharti mengi yaliyomo hayazingatii uhalisia wa mazingira ya kazi yao.

Miongoni mwa masharti yanayopingwa ni lile linalomtaaka mtoahuduma kuhakikisha anakuwa na dereva mwenza kwa vyombo vya usafiri vinavyofanya kazi kwa zaidi ya saa nane, yakiwamo magari ya kukodi, mabasi ya mjini na ya masafa marefu pamoja na magari ya mizigo.

Rasimu hiyo pia inamtaka mtoa huduma kuhakikisha kamera za kugundua uchovu zimefungwa na kufanya kazi ipasavyo pamoja na kukagua utimamu wa madereva kabla ya kuanza safari.

Vilevile, rasimu hiyo inamzuia dereva kuendesha chombo cha moto pale anapojua au kushuku kuwa ana uchovu unaoweza kuhatarisha usalama wa abiria, watumiaji wengine wa barabara au miundombinu.

Rasimu pia inamkataza mtoahuduma kumruhusu dereva kuendesha chombo ikiwa anajua au anashuku dereva huyo ana uchovu.

Kanuni hizo pia zinaweza ukomo wa muda wa kuendesha chombo, zikieleza kuwa dereva haruhusiwi kuendesha chombo cha abiria kwa zaidi ya saa tisa ndani ya saa 24, wala kuendesha kwa zaidi ya saa tano mfululizo bila kupumzika na si zaidi ya saa 48 ndani ya siku saba mfululizo.

Pia zinataka dereva apumzike dakika 30 baada ya kuendesha kwa saa tano mfululizo, apate mapumziko ya saa 10 ndani ya saa 24 na mapumziko ya saa 24 mfululizo ndani ya siku saba.

Wakizungumza katika mkutano wa wadau ulioandaliwa kupokea maoni kuhusu rasimu hiyo, wasafirishaji walisema masharti hayo ni magumu kutekeleza na haya na uhalisia.

Waliitaka LATRA kuifuta kabisa rasimu hiyo na badala yake kuunda timu mpya itakayojumuisha idadi kubwa ya wasafirishaji ili kuandaa kanuni zitakazotokana na uzoefu wa vitendo wa wadau wa sekta hiyo.

"Mimi nimefanya biashara hii kwa miaka mingi sana, nikiwa dereva na baadaye msafirishaji. Nilikuwa ninasafiri Mwanza hadi Dar es Salaam peke yangu bila kuchoka, tena enzi ambazo miundombinu ilikuwa mibovu.

"Haya madai kwamba dereva anachoka ndani ya saa nane si ya kweli," alisema Sifywaya Lema, msafirishaji, akionya kuwa kanuni hizo zikibaki kama zilivyo kuna hatari ya misugungano siku zijazo.

Joseph Mbaya alisisitiza kanuni hizo zifutwe na mchakato uanze upya kwa kuunda bodi itakayojumuisha wasafirishaji wengi zaidi.

Alisema baadhi ya masharti, kama wamiliki kutakiwa kupima utimamu wa dereva kabla ya safari, ni magumu kutekeleza kwa sababu "si rahisi kubaini kama dereva amechoka au la".

Said Shariff alisema utekelezaji kanuni hizo utaongeza gharama kubwa za uendeshaji, kwa kuwa itawalazimu kuajiri madereva wengi zaidi ili kukidhi masharti ya muda wa kazi.

Rokern Masawe alisema wasafirishaji hawako tayari kuzikubali kanuni hizo mpaka zitakapoboreshwa kwa ushirikiano wa karibu na wadau wa sekta hiyo.

Akijibu hoja hizo, Katibu Mtendaji wa LATRA CCC, Daudi Daudi, alisema masharti ya dereva kuendesha gari kwa muda maalumu na kupumzika ni viwango vya kimataifa vinavyolenga kulinda usalama wa abiria na watumiaji wa barabara.

Mkurugenzi Mkuu wa LATRA, Dk. Habibu Suluo, alisema lengo la kuandaa kanuni hizo si kudidimiza wasafirishaji bali kuboresha sekta ya usafiri na kupunguza ajali.

Alisema utafiti uliofanywa katika nchi nne nje ya Tanzania umeonesha kuwa uchovu wa madereva ni miongoni mwa sababu kuu za ajali nyingi barabarani.

Mkurugenzi Msaidizi wa Huduma za Usafirishaji wa Barabara kutoka Wizara ya Uchukuzi, Andrew Magombana, alisema maoni yote yaliyotolewa yamepokewa na yatafanyiwa kazi kwa kina.

Aliongeza kuwa bado kuna siku 14 za kuwasilisha maoni, akiwahimiza wadau wa usafirishaji kuendelea kushiriki kikamilifu kabla ya uamuzi wa mwisho kufanyika.