



CHAMA CHA WANASHERIA WANAWAKE TANZANIA



MTANDAO WA WADAU KUTOKA ASASI ZA KIRAIA
UNAOTETA MAREKEBISHO YA SHERIA NA SERA
IHUSUYO USALAMA BARABARANI TANZANIA.

MAPENDEKEZO YA MABORESHO YA SHERIA YA
USALAMA BARABARANI KWA MTAZAMO WA
VISABABISHI VITANO VYA AJALI



1 UTANGULIZI

Kwa mujibu wa Jeshi la Polisi Kikosi cha Usalama Barabarani inakadiriwa kuwa kwa mwaka 2015 takribani ajali 8337 zimerekodiwa na kusababisha vifo 3468 na majeruhi 9383¹. Ajali hizi zimeendelea kusababisha athari nyingi kiuchumi na kijamii kwa taifa, jamii na wahanga wa ajali.

Athari zinazotokana na ajali ni pamoja na:-

- i. kuongezeka gharama kwa serikali katika kuhudumia kwa ukamilifu sekta ya afya,
- ii. Kusababisha athari kiuchumi kwa wahanga ambao wanashindwa kufanya kazi za kujilingiza kipato;

iii. Kukosa msaada kwa kaya ambazo zimeondokewa na wapendwa wao na hivyo kubaki kuwa tegemezi baada ya kuondokewa na watu waliokuwa nguzo katika familia,

Pamoja na athari hizi za moja kwa moja takwimu zinaonesha kuwa ajali zinazotokea Tanzania kila mwaka husababisha upotevu wa asilimia 3.4 ya pato la jumla la taifa.

Takwimu za Shirika la Afya Duniani (WHO) za mwaka 2013 zinakadiriwa kuwa watu milioni 1.24 hufariki kila mwaka kutokana na ajali za barabarani. Aidha, watu milioni 20 mpaka 50 hupata ulemavu. Ni dhahiri kuwa sehemu kubwa ya vifo na madhara vinavyotokana na ajali hutokea Afrika hasa Kusini mwa Jangwa la Sahara.

¹ Kwa mujibu wa wasilisho lililofanywa na Kamanda wa Polisi kikosi cha usalama barabarani Mohamed R. Mpinga DCP tarehe 24/05/2016.



Takwimu za ajali zinaonesha kuwa vyanzo vikubwa vya ajali ni ubovu wa miundombinu ya barabara; ukosefu wa udhibiti madhubuti wa vyombo vya usafiri pamoja na matumizi mabaya ya watumiaji wa barabara.

Takwimu zinaonyesha kuwa ajali nyingi zinazotokea Tanzania husababishwa na makosa ya kibinadamu kwa watumiaji wa barabara. Kwa mujibu wa taarifa za jeshi la polisi kikosi cha Usalama Barabarani, asilimia 76% ya ajali zote zinazotokea barabarani husababishwa na makosa ya kibinadamu haswa yale yatokanayo na uzembe wa watumiaji wa barabara. Takwimu pia zinaonesha kuwa ubovu wa miundombinu ya barabara husababisha ajali kwa asilimia 8, na

asilimia 16 iliyosalia husababishwa na ubovu wa vyombo vya moto vitumikavyo barabarani.

Hata hivyo ajali nyingi zinaweza kuepukika endapo madereva na watumiaji wengine wa barabara wataheshimu sheria na kanuni za usalama barabarani. Inakadiriwa kuwa endapo hatua madhubuti hazitachukuliwa na watunga sera wakishirikiana na watunga sheria ajali za barabarani zitakuwa ndio chanzo kikuu cha vifo duniani.



2

SHERIA YA USALAMA BARABARANI YA 1973 (THE ROAD TRAFFIC ACT CAP 168 REVISED EDITION 2002)

Sheria ya Usalama Barabarani (Sura ya 168 ya Sheria za Tanzania, Toleo la 2002), ndio sheria mama ambayo inasimamia suala la usalama barabarani. Pamoja na sheria hiyo ya mama pia zipo sheria nyingine katika sekta ya usafirishaji pamoja na sera mbalimbali ambazo, kwa namna tofauti, zinahusika na usalama barabarani. Sheria hii mama ya Usalama Barabarani, inasimamia masuala mbalimbali kama usajili wa magari, utoaji wa leseni za udereva, matumizi ya vyombo vya usafiri barabarani pamoja na utaratibu wa kutoa adhabu mbalimbali zinazohusiana na makosa ya barabarani.

Sheria hii mama ya masuala ya usalama barabarani kwa kiasi kikubwa imejitahidi kukabiliana na tatizo la ajali barabarani. Hata hivyo, utafiti uliofanyika unaonesha sheria hiyo, ikibakia kama ilivyo kwa sasa, haijitoshelezi kumaliza tatizo hilo sugu linalokua siku hadi siku. Sheria hii ina mapungufu kadha wa kadha kiasi cha kushindwa kutimiza lengo lililokusudiwa la kukabiliana na tatizo la ajali za barabarani.

Sehemu ifuatayo itajikita katika mapungufu yaliyopo katika Sheria ya Usalama Barabarani Sura namba 168 kwa kuangalia viashiria vitano vya ajali, pamoja na mapendekezo yanayoonyesha namna ya kurekebisha sheria hiyo ili kupunguza ajali barabarani.

3

VIASHIRIA VITANO VYA AJALI

KATIKA KUITAZAMA NA KUICHAMBUA SHERIA HII YA BARABARANI, VISABABISHI VITANO VYA AJALI VIMEZINGATIWA AMBAVYO NI: MWENDOKASI, UVAAJI WA KOFA NGUMU, UFUNGAJI WA MIKANDA, MATUMIZI YA KILEVII NA VIZUIZI VYA WATOTO.

KATIKA UCHAMBUZI UFUATAO, ITABAINIKA KUWA PAMOJA NA KUWA SHERIA IMEJIELEKEZA KATIKA VISABABISHI VINNE KATI YA VITANO, HAIJAWEZA KUVIELEZEA KWA KIWANGO KAMILI KITAKACHOWEZESHA KUDHIBITI AU KUPUNGUZA AJALI **ZA BARABARANI**. VISABABISHI HIVYO VITANO VINACHAMBULIWA KAMA INAVOONYESHWA KATIKA KIAMBATISHI “A”



KIAMBATISHI “A”

VIASHIRIA VYA AJALI	SHERIA YA BARABARANI, SURA YA 168 YA MWAKA 1973	MAPUNGUFU	MAPENDEKEZO
MWENDOKASI	<p>Kifungu cha 51 (8) kinatamka pamoja na mambo mengine;</p> <p>(a) katika maeneo ya makazi mwendokasi usizidi Kilomita 50 kwa saa</p> <p>(b) katika maeneo ambayo si makazi, mwendo kasi utadhibitiwa kwa alama za barabarani</p> <p>(c) magari yanayozidi tani 3500 hayatazidisha kilomita 80 kwa saa</p>	<p>(a) Sheria inatambua maeneo machache sana katika kuzuia mwendokasi. Kuna maeneo mengi hayajatambuliwa wazi na sheria hii</p> <p>(b) Sheria imetambua baadhi tu ya magari kama vile magari ya biashara, magari yenye uzito mkubwa na yale yanayotumika kama usafiri kwa umma</p> <p>(c) Sheria haijatangulua aina (class) maalum ya barabara kwa ajili ya mwendokasi</p>	<p>(a) sheria inatakiwa kutambua maeneo yote na si yale ya mjini au maeneo ya makazi, sheria itamke wazi kuhusu maeneo ya shule, maeneo ya michezo, mbuga za wanyama na kadhalika</p> <p>(b) kwa ajili ya kuzuia mwendokasi sheria izingatie aina zote za magari na sio magari ya biashara, yenye uzito mkubwa na yale yatumikayo kwa usafiri wa umma pekee</p> <p>(c) kwa ajili ya utekelezaji na utendaji; sheria iweke mawanda mapana ya kupunguza mwendokasi katika sheria kuu na sio kupitia kanuni zinazptungwa chini ya mamlaka ya waziri.</p> <p>(d) sheria itambue aina maalum ya barabara zilizotengwa kwa mwendokasi maalum (specific speed limit)</p>
ULEVI/ UNYWAJI POMBE	<p>Kifungu cha 44 kinakataza mtu kuendesha gari akiwa amelewa kiasi cha kupoteza uwezo wa kuendesha</p> <p>Kifungu cha 45 kinakataza mtu kuendesha akiwa amekunywa pombe zaidi ya kipimo kilichowekwa kisheria ambacho kimetolewa kutoka kifungu cha 49 kuwa ni 0.08g/dl</p> <p>Kifungu cha 45 (1) na kifungu 46 kinatamka namna ya upimaji na taratibu za upimaji</p>	<p>(a) mtu anaweza asipimwe kiasi cha pombe ikiwa kwa maoni ya daktari kipimo hicho kitaingilia matibabu yake</p> <p>(b) Kipimo cha kilevi kilichotamkwa na Sheria ni kubwa kulinganisha na taffiti zilizofanyika/kiwango kinachokubalika kimataifa</p>	<p>(a) Sheria irekebishwe kuendana na kiwango cha kimataifa ambacho ni 0.05g/dl kwa dereva mzoefu na kiwango cha 0.02g/dl kwa dereva asiye mzoefu.</p> <p>(b) Sheria itamke wazi dereva mzoefu ni yupi na asiye mzoefu ni yupi</p> <p>(c) sheria izingatie kuwa kipimo cha pombe ni lazima kwa mshukiwa wa ulevi isipokuwa kama imethibitika kitabibu kuwa kipimo hicho kitaathiri matibabu</p>

UVAAJI WA KOFIA NGUMU (HELMET)	Kifungu cha 39(11) kinawataka madereva wa vyombo vya moto vya magurudumu mawili au matatu Kuvaa kofia ngumu muda wote wanapoendesha chombo hicho.	(a) sheria haitambui uvaaji wa kofia ngumu kwa abiria wa chombo cha magurudumu mawili au matatu. (b) sheria haitambui kiwango cha ubora wa kofia ngumu	(a) Sheria itamke kuwa itakuwa ni lazima kwa dereva na abiria wake kuvaa kofia ngumu na itamke kuwa itakuwa kisheria kmawili au matatu kupanda chombo hicho bila kuvaa kofia ngumu. (b) sheria iweke kiwango maalum cha ubora wa kofia ngumu ambacho kitatambulika na Shirika la Viwango la Taifa (TBS) kwa kulinganisha na viwango vya Shilika la Viwango la Kimataifa
UVAAJI WA MIKANDA	Kifungu cha 39 (11) kinamtaka dereva na abiria ambaye amekaa kiti cha mbele wavae mikanda wakati wote wa safari.	(a) sheria haitambui matumizi ya mikanda kwa abiria anayekaa kiti cha nyuma pamoja na watoto	(a) sheria itambue uvaaji wa mikanda kwa abiria wote wa kiti cha mbele na kiti cha nyuma muda wote wa safari. (b) sheria iseme wazi kuwa ni lazima abiria wafunge mikanda katika mabasi ya abiria na magari mengine yanayotumika katika usafiri kwa umma.
VIZUIZI KWA WATOTO (CHILD RESTRAINTS)	Katika eneo hili Sheria yetu iko kimya. Suala la vizuizi vya watoto halijaongelewa kabisa katika sharia hii.	Kwa kuwa sheria haitambui suala la vizuizi kwa watoto ni dhahiri kuwa sheria yetu iko kinyume na viwango vya usalama barabarani kimataifa.	Kwa kuzingatia kuwa watoto ni kati ya kundi linaathirika sana na ajali, inapendekezwa kuwa pawepo mabadiliko ili sheria yetu iweze kutambua suala la vizuizi kwa watoto.
MATUMIZI YA VIFAA VYA ELEKTRONIKI WAKATI WA UENDESHAJI VYOMBO VYA MOTO	Katika eneo hili Sheria yetu iko kimya. Hii ni kutokana na ukweli matumizi ya vyombo hivi kama yamekuja baada ya kuwa sharia hii imekwishatungwa na pia hakukuwa na utafiti wa kutosha uliofanyika kuonesha uhusiano wa matumizi ya vifaa hivi pamoja na ongezeko la ajali za barabarani	Kwa kuwa sheria ipo kimya na tumeendelea kuona matukio mengi ya ajali yakisababishwa na matumizi ya vifaa hivi hivyo sheria imeshindwa kuwalinda watumiaji wengine wa barabara kutokana na matendo ya wanaotumia vifaa hivi na kusababisha ajali.	Kwa kuwa sheria ipo kimya na tumeendelea kuona matukio mengi ya ajali yakisababishwa na matumizi ya vifaa hivi hivyo sheria imeshindwa kuwalinda watumiaji wengine wa barabara kutokana na matendo ya wanaotumia vifaa hivi na kusababisha ajali. (a) Sheria ya usalama barabarani itamke wazi kuwa itakuwa ni kosa kwa dereva wa chombo cha moto kutumia vifaa vya elektroniki kama simu ya kiganjani, kompyuta , michezo ya video, kamera na luninga wakati anapoendesha chombo hicho. (b) Kosa lihusishe matumizi ya simu za mkononi na vifaa vinavyoweza kutumika kwa mawasiliano kwa kuongea moja kwa moja au kutumia kifaa kisaidizi (yaani "earphones"), kutuma ujumbe mfupi, barua pepe, kuangalia tovuti, pamoja na kuangalia taarifa ya vitengo yaani "GPS" (c) Aidha sheria iweke bayana kuwa ni kosa kutumia vifaa hivi wakati wowote dereva anapokuwa barabarani hata pale gari linapokuwa limesiamama katika taa nyekundu. (d) Sheria itumike kwa magari yote na pikipiki kama yanavyobainishwa na sheria ya Usalama Barabarani, Sura ya 168



IMEANDALIWA KWA KUSHIRIKIANA NA ASASI ZINAZOUNDA MTANDAO HUU PAMOJA NA WADAU WENINGE WENYE UZOEFU NA NIA NJEMA KATIKA ENEO LA USALAMA BARABARANI



Tanzania Child Rights Forum (TCRF)



Tanganyika Law Society



Tanzania Media Fund (TMF)



ROAD SAFETY AMBASSADORS



AMEND TANZANIA



Tanzania Federation of Disabled People's Organisations
Shirikisho la Vyama Vya Watu Wenye Ulemavu Tanzania
(SHIVYAWATA)



Tanzania Women Lawyer Association

TAWLA



Tanzania Media Women Association (TAMWA)



Women Legal Aid Centre (WLAC)

WLAC

TABOR

SAFE SPEED FOUNDATION

Kipeperushi hiki kimechapishwa kwa hisani ya Global Road Safety Partnership (GRSP)



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP