



Wataalamu wa Vikwazo
Walimu wa Utiifu

Shirika la Kimataifa la Uhodari wa
Uwezo & Utiifu, LLC

15 Julai, 2019

USHIRIKIANO BAINA YA MAMLAKA ZA USHURU NA SEKTA BINAFSI ILI KULETA USIMAMIZI BORA WA KUDHIBITI MIPAKA YA USHURU

1. Utangulizi

Usimamizi na udhibiti wa mipaka ni mojawapo kati ya changamoto zinazokumba na hi nyingi. Kwenye ulimwengu wa kimataifa, mamlaka za serikali ni lazima zisawazishwe baina ya kudumisha usalama na kurahisisha biashara halali kwa upesi. Pasipokuwa epo usawazisho huo, usafirishaji haramu, ulanguzi na uhamiaji haramu, uhalifu wa kimapafia, na ugaidi utanawiri.

Inabidi wakala ya kawaida ya kudhibiti mipaka izidi kujibadilisha ili kudumu kwenye ulimwengu usiokuwa na " mipaka". Huu ni ulimwengu unaendeshwa na yafuatayo:

- Mipaka wazi: mipaka ni zaidi kuliko mivuko ya kawaida mipakani. Mipaka mipana ya ardhi isiyosimamiwa na watu, miongoni mwa mengine, inasababisha changamoto za kipekee kwa mawakala ya mipaka. Ni lazima mamlaka husika ziendelee kutafuta suluhisho za changamoto hizi.

www.comcapint.com

110 West 94 Street – 2D

New York, NY 10025

USA

- Usafiri wa watu unaozidi kuongezeka, wa kiharamu na kihalali: inabidi serikali zibuni njia mpya za kudhibiti mtiririko huu ulioongezeka.
- Ongezeko la kiasi cha biashara: kuna haja iliyoongezeka ya kushughulikia changamoto kama vile usafirishaji wa bidhaa haramu.

Serikali pekee haziwezi kudhibiti wala kutimiza malengo haya. Sawa, kuliko hapo awali, kuna haja ya kuhusisha sekta binafsi kwenye kushughulikia changamoto za usimamizi na udhibiti wa mipaka. Kama vile ilivyo hali, Mamlaka za ushuru na mawakala mengine ya mipaka ulimwenguni yanazidi kuhusisha sekta binafsi kwa njia moja au nyingine. Hii inamaanisha kuwa ni lazima mawakala ya kusimamia udhibiti wa mipaka yafafanue upya kazi yao, yajibadilishe, yawafunze upya wafanyakazi wake, na yajenge upya uwezo wao wa kiufundi ili uwiane na matakwa haya mapya.

Ili kuzisaidia nchi zifafanue kwa ufanisi malengo haya mapya ya usalama na taratibu, Shirika la Ushuru Ulimwenguni (WCO) limebuni Mpangilio wa Viwango wa SALAMA, haswa Nguzo yake ya II inayoshughulikia mipango ya Mamlaka za Ushuru kwa Sekta Binafsi. Nchi wanachama wa WCO wanashauriwa watekeleze pendekezo hili – kuhusisha sekta binafsi kwa njia maalum kama ilivyobainishwa kwenye viwango vya Mpangilio SALAMA – kama njia moja ya kushughulikia mapengo kwenye usimamizi wa mipaka.

Ripoti hii itaangazia kazi ya sekta binafsi kwenye kusalimisha mfululizo wa ufikishaji bidhaa, changamoto msingi za mpango huu, na yale yanayohitajika kufanywa ili kuhakikisha kuwa inahudumia maslahi bora ya usimamizi na udhibiti bora wa mipaka. Mwishowe, ripoti itabainisha jinsi sekta binafsi inavyoweza kufanya kazi kama kiungo kilichokosekana ili kufuatilia vizuri zaidi na kwa ufanisi zaidi vikwazo vy Umoja wa Mataifa, haswa makatazo tata sana yaliyowekewa Korea Kaskazini na usambazaji wa

ke wa silaha za maangamizi makubwa na pia biashara ivumayo ya uuzaji nje wa silaha za kawaida.

2. Uhusiano baina ya Mamlaka za Ushuru kwa Sekta Binafsi/Biashara

Ili kuhakikisha ulinzi na usalama wa mfululizo wa ufikishaji bidhaa wa biashara ya kimataifa, Mpangilio SALAMA wa WCO wanapendekeza kujenga ushirikiano na sekta binafsi. Kwa ajili Mamlaka za Ushuru hazifanyi shughuli zikiwa pekee na hazidhibiti sekta binafsi, ushirikiano huu unachukuliwa kama mpango wa hiari unaotarajiwa kuwiana nisha maslahi binafsi na juhudi za sekta binafsi na za umma ili kukuza biashara salama. Kama ilivyobainishwa kwenye Mpangilio, “lengo kuu la nguzo hii ni uundaji wa mfumo wa kimataifa wa kutambua biashara binafsi zinazotoa kiasi kikubwa cha usalama kuhusiana na kazi yao kwenye mfululizo wa ufikishaji” .

Ushirikiano huu unatarajiwa kuleta manufaa kwa Mawakala ya Ushuru na sekta binafsi. Kuu miongoni mwao ni usindikaji ulioharakishwa wa bidhaa. Kwa kutegemea ushirikiano baina ya sekta binafsi na za umma, mawakala ya kutekeleza sheria za mipaka (Mamlaka za Ushuru) zinawaambia washiriki hao watathmini hatari na vitisho kwenye mfululizo wa ufikishaji bidhaa. Washiriki kisha wanatarajiwa washughulikie hatari hizi pindi zinapotambuliwa. Wajibu huu wa pamoja haufaidishi tu Mamlaka za Ushuru bali pia ulimwengu kwa jumla kwa ajili Mamlaka za Ushuru sasa zinaweza kudu misha makini kwenye kurahisisha biashara halali.

Lengo kuu la nguzo hii ni uundaji wa mfumo wa kimataifa wa kutambua biashara binafsi zinazotoa kiasi kikubwa cha udhamini wa usalama kuhusiana na kazi yao kwenye mfululizo wa ufikishaji. WCO imefafanua, chini ya Nguzo ya II ya Mpangilio SALAMA wa Viwango, vigezo kadhaa muhimu, pamoja na kuheshimiana na kazi na majukumu

u yao, ambayo yananiwa kusaidia Mamlaka za Ushuru zinapokuwa zinafanya tarati bu za kujenga ushirikiano. Ung'amuzi na ufafanuzi wa kina kuhusu kila moja kati ya Viwango hivi unapatikana kwenye maandishi makuu ya Mpangilio SALAMA (tazama hapa: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx). Vinashughulikia wasiwasi ufuatao:

- Ushirikiano
- Usalama
- Idhini
- Teknolojia
- Mawasiliano
- Urahisishaji

Je, utekelezaji wa Nguzo unawezesha Mamlaka za Ushuru zisalimishe na zilinde mfululizo wa ufikishaji bidhaa wa biashara ya kimataifa kwa ufanisi wa kiasi gani? Mabadi liko endelevu ambayo Mawakala ya Ushuru kote ulimwenguni yamekuwa yakifanya ni lazima yajumuishwe na juhudi zingine zinazohusu changamoto za kusalimisha ufa dhili wa kutosha na kujibadilisha ili kushughulikia taratibu za utekelezaji zinazoendelea kubadilika za mitandao ya kihalifu, miongoni mwa zingine.

3. Mapengo na udhaifu

Hakuna uchunguzi wa kina wa athari na mafanikio ya utekelezaji wa Nguzo ya II (ya Mpangilio SALAMA wa viwango wa WCO); lakini, kwa kiwango kisichotegemeka, kiwa ngo fulani cha mafanikio kimedokezwa. Mamlaka nyingi za Ushuru, hawa kwenye nchi zinazostawi, zimeripoti kukua kwa ukusanyaji wa mapato kutokana na kufanya kazi na sekta binafsi. Miradi kama vile Waendeshaji Walioidhinishwa wa Uchumi (AEO), ambayo inaruhusu uthibitishaji wa wahusika kwenye mfululizo wa ufikishaji bidhaa, imesaidia kuongeza ufanisi wa shughuli za kudhibiti mipaka. Kwa mtawalia, wahusika wanaoaminiwa wanasaidia Mamlaka za Ushuru zidhibiti hatari (zikiwemo usalama

na ulinzi – mbali na hatari za mapato) kwenye mfululizo wa ufikishaji bidhaa. Hata hi vyo, inadokezwa kuwa kuna nafasi ya kuboresha mambo kama ilivyodokezwa hapo chini kwenye uchunguzi wa kifani.

Ripoti kadhaa zimeashiria mapengo yaliyopo kwenye ushirikiano baina ya Mamlaka za Ushuru na sekta binafsi. Ni kawaida kupata ripoti za kampuni zinazoaminiwa, "ze nye hadhi" za uingizaji nchini na uuzaji zikihusishwa kwenye usafirishaji wa bidhaa haramu, zikiwemo bidhaa zilizowekewa marufuku na Umoja wa Mataifa.

“Ripoti kadhaa kuanzia 2016 hadi 2017 zilizotayarishwa na Jopo maalum la Wataalamu chini ya Baraza la Usalama la Umoja wa Mataifa linaorodhesha kampuni ya Uchina, New Times International Transport Service, NTS, inayofanya shughuli chini ya kampuni ya usafirishaji ya Maersk Group DAMCO, kwa ajili ya usafirishaji wa vijenzi vya makombora kama sehemu ya muamala haramu wa silaha baina ya Korea Kaskazini na Misri mnamo 2013” .

Maersk ni mojawapo kati ya kampuni za usafirishaji zinazosifika na kubwa kabisa uli mwenguni; haijawahi kuzungumzia hadharani tukio la kampuni inayoimiliki kushindwa kutekeleza utiifu. Hata hivyo, kuhusishwa na ukiukaji wa vikwazo vya Umoja wa Mataifa kwenye tukio hili kumesababisha athari ndogo sana kwa DAMCO.

Isipokuwa kupokea sifa mbaya kwenye ShippingWatch, jarida maarufu la sekta hiyo, kampuni inayomilikiwa wala kampuni kuu hazijawahi kuwekewa vikwazo vyovyote mbadala wala kuchukuliwa hatari zozote za kisheria. ShippingWatch iliripoti kuwa jumla ya mizigo 11 ilitumwa kutoka Beijing hadi Kairo kwenye ndege na kuwa muuzaji alikuwa serikali ya Korea Kaskazini; mnunuzi alikuwa jeshi la Misri. “Muamala ulisiti shwa pale serikali ya nchi isiyotambulika kuushuku muamala na kukamata mzigo uli pokuwa njiani.”

Uhusiano dhaifu wa sekta binafsi, kama ule ulionekana na DAMCO, unahitaji kushughulikiwa ili kuboresha usimamizi wa mfululizo wa ufikishaji bidhaa unaofanywa na Mamlaka ya Ushuru na mamlaka husika za kusimamia na kudhibiti mipaka. Hapo chini kuna mifano miwili inayoonyesha uhusiano na mapengo dhaifu kama haya. Mamlaka za ushuru zinahimizwa daima ziwe makini ili kutekeleza sheria husika za kuisimamia vizuri zaidi mipaka.

4. Uchunguzi wa kifani

a) Sekta binafsi kufanya hiana baada ya kuaminiwa

Mnamo Mei 2015, Mamlaka ya Ushuru ya Thailandi iliripoti hadi tani tatu za metriki za pembe kwenye pembe 511 za ndovu. Asili ya usafirishaji huo ilikuwa poti ya Mombasa, Kenya. Pembe zilikuwa “zimefichwa miongoni mwa majani chai yalisafirishwa kutoka Kenya mnamo Machi 24 na yalipitia poti za Sri Lanka, Malesia na Singapoo kabla ya kufika nchini Thailandi.” Majani chai ni mojawapo kati ya bidhaa kuu ya uuzaji nje kutoka Kenya. Ni kawaida kupokea mizigo mikubwa ya majani chai yakitoka kwenye poti ya Mombasa na kuelekea kwenye nchi za Mashariki ya Kati na Mashariki ya Mbali na mara nyingi haihatarishi usalama. Mfano huu maalum unashangaza zaidi kwa ajili sekta ya majani chai ni sekta inayosimamiwa na kudhibitiwa sana. Kuweka nchi kupakia majani chai mara nyingi huwa inafanywa chini ya usimamizi wa mamlaka za udhibiti za Kenya. Kwa jumla, inachukuliwa kuwa vikundi vya kihalifu haviwezi kupeleka kwenye mfululizo huu wa ufikishaji wa bidhaa muhimu ya uuzaji nje wa Kenya ili kuficha bidhaa haramu kwenye mizigo.

Viongozi wa Kenya walichunguza kesi hii kwa kina na wakang'amua kuwa, baada ya kontena kujazwa na majani chai, iliwekwa kwenye lori na kuelekea kwenye meli iliyo kuwa inasubiri jijini Mombasa. Inaaminiwa kuwa lori lilibadilisha njia yake na kuenda kwenye kituo binafsi ambapo kufuli za kontena zilizokuwa zinabeba majani chai zilib atilishwa, milango ya kontena ikafunguliwa, na majani chai ya kuondolewa na tani t atu za pembe zikaingizwa. Mzigo huu mpya kisha ukaelekea hadi kwenye poti ili usaf irishwe hadi kwenye nchi ya kuwasili.

Mzigo, unaoaminiwa kuwa ulikuwa unatoka kwa nchi “inayoaminiwa” kwa uuzaji nje wa majani chai, haukufanyiwa ukaguzi wa kina na mamlaka za serikali ili kuangal ia kama kuna bidhaa haramu na uliruhusiwa uingie kwenye meli ili usafirishwe nje. Wiki chache baadaye tu, mzigo ulisimamishwa kwenye poti ya mkoa wa Chonburi hu ko Thailandi Mashariki na, ulipokaguliwa, pembe zilipatikana zimefichwa kwenye m ajani chai.

Kuna wahusika kadhaa kwenye sekta binafsi waliohusika kwenye muamala huu. Wal ikuwa: mmiliki wa ghala, ambapo majani chai yaliingizwa kwenye kontena; msafirish aji, aliyesafirisha kontena hiyo kutoka kwenye ghala ya majani chai hadi kwenye “ki tuo binafsi” ambapo inaaminiwa kuwa majani chai yaliondolewa na nafasi yake kuc hukuliwa na pembe; dalali, aliyepanga taratibu yote; kampuni ya usafirishaji, aliyesa jili kontena kwa uuzaji nje na ambaye alifanya kazi kama ajenti wa meli.

Kutoka kwenye ripoti za maafisa wa uchunguzi wa Thailandi na Kenya, ni wazi kuwa viashiria muhimu vya kasoro vilikuwa vinafaa kuzindua tendo kutoka kwenye sekta binafsi, kwenye mfano huu ni ajenti/kampuni ya usafirishaji bidhaa kuonya mawakal a ya utekelezaji sheria. Kituo cha kuwasili cha mzigo kilibadilika mara kadhaa. Kama ilivyoripotiwa na maafisa wa Thailandi, mzigo ulipita kwenye, miongoni mwa maene

o mengine, poti nchini Sri Lanka, Malesia na Singapoo kabla ya kufika nchini Thailandi. Kwa kubadilisha au kujifanya kuwa anauza mzigo njiani unapokuwa baharini, ajenti wa msafirishaji kwanza aliiambia kampuni ya usafirishaji kwanza ibadilishe mzigo ambao ulikuwa unaelekea Dubai uwe unaenda Laos; kisha, tena alitaka kituo cha kuwasili kibadilishwe kiwe Singapoo, kisha Vietnamu, mpaka mwishowe akaiielekeza upya kontena kwa mara ya mwisho hadi kwa mhusika nchini Thailandi.

Utendakazi wa kufanya mabadiliko hayo kunaweza kusababisha faini madhubuti kwa kampuni ya usafirishaji. Kwenye shughuli za Mamlaka za Ushuru, mabadiliko haya anuwai ni viashiria vya ukiukaji uwezekanao. Kwa kawaida, mtu angetaka kujiuliza kwa nini mabadiliko kadhaa yanaitishwa na lengo halisi la mabadiliko hayo linaweza kuwa nini. Ushirikiano baina ya Mamlaka ya Ushuru na sekta binafsi ungemeanisha kuwa mabadiliko haya ya mara kwa mara yangedokezwa kama onyo kwa Mamlaka ya Ushuru. Huu ndio ushirikiano unaotarajiwa kutoka kwa sekta binafsi ili kuongeza usalama na ulinzi wa mfululizo wa ufikishaji bidhaa chini ya Nguzo SALAMA ya II. Pili, muuzaji nje “anayeaminiwa” alitarajiwa kufichua maelezo kwa mawakala ya utekelezaji sheria (Mamlaka za Ushuru). Lakini hayuko tayari kutekeleza ushirikiano wala uadilifu – na kuufanya muamala uwe mfano wa jinsi mapengo ya kuaminiana bado yapo na jinsi wasafirishaji haramu wanaweza kuyatumia—kama vile usafirishaji haramu wa Pembe ulivyoonyesha.

b) Sekta binafsi kuhusika kwenye usafirishaji haramu

Mawakala ya utekelezaji sheria kama vile Mamlaka za Ushuru yanaendelea kuchunguza na kushughulikia aina zote za watapeli ambao lengo lao ni kupenyeza sheria ili kujifaidisha. Sekta binafsi hapo awali na hivi sasa inaendelea kuwa mshiriki mwenza na mara nyingine huwa ni mhalifu.

Kazi ya sekta binafsi ni muhimu kama vile kazi ya maafisa wa Mamlaka za Ushuru ili kudumisha usalama wa mfululizo wa ufikishaji bidhaa ulimwenguni. Lakini mpangilio huu unapewa changamoto kwa njia nyingi tofauti:

- Kwanza, pale kampuni za usafirishaji zinapokuwa si washiriki wa kuamini kwenye kupinga utapeli pepe, haswa hati bandia za uingizaji nchini/uuuzaji nje. Hizi ni hati muhimu za usafiri ambazo, pindi zinaporekebishwa, zinabadilisha mtiririko kamili wa udhibiti wa Mamlaka za Ushuru.
- Pili vyombo vya usafiri (meli, magari na hata ndege) zinatumiwa kwenye usafirishaji haramu—mara nyingi kwa ufahamu wa nahodha na washiriki wenza walioko kwenye vituo anuwai vya udhibiti.
- Tatu, watu binafsi wanaweza kuwa wanajihusisha na shughuli za kihalifu bila uhusiano wao na mitandao ya kihalifu kujulikana wale wanaowafanyia kazi.
- Na mwishowe, ufisadi unabakia kuwa changamoto kuu inayoathiri sekta binafsi na ya umma wakati usimamizi wa miffululizo ya ufikishaji bidhaa inaathiriwa.

Mara nyingi Mamlaka za Ushuru na mawakala ya kudhibiti mipaka huwa yanategemea kuaminiana, uaminifu, na uadilifu wa sekta binafsi. Kwenye matukio ambapo sekta binafsi inahusishwa kwenye utapeli, haswa unaohusishwa wafanyakazi wa ndani, inakuwa ngumu sana kwa maafisa wa serikali kushughulikia haya. Hawa, ni changamoto kwa Mamlaka za Ushuru kukagua utiifu wa udhaifu wa ndani wa kampuni za usafirishaji ambao mara nyingi unasababisha ukiukaji wa sheria na matakwa ya utiifu.

Taasisi za fedha na juhudi zao za utiifu na uangalifu unaoeleweka zinaweza kuwa wa shiriki asilia wa sekta ya usafirishaji kimataifa. Sekta hizi mbili zinashiriki maslahi ma

dhubuti ya pamoja ya kushiriki maelezo, haswa kwenye miamala ambayo daima ina zusha changamoto inayohusisha uingizaji nchini na uuzaji nje wa silaha na bidhaa zingine za kijeshi. Mara nyingine, bidhaa hizi huwa zimewekwa marufuku ya Umoja wa Mataifa. Kabla usafirishaji wa nyenzo na mizigo iliyowekewa vikwazo utayarishwe kwenye kituo fulani cha udhibiti wa Mamlaka za Ushuru, ni lazima gharama za usafirishaji zilipwe kabla ya bidhaa kuondoka kwenye poti. Kwa hivyo, daima swali huwa ni kama taasisi ya fedha iliyohusika tayari inajua kuhusu asili tata ya muamala kabla ya bidhaa zilizowekewa vikwazo kufikia eneo la udhibiti wa Mamlaka za Ushuru. N kwa nini benki na wasafirishaji hazishiriki maelezo, haswa kwenye kesi ambapo ukiukaji wa sheria za kimataifa kama vile vikwazo vya Umoja wa Mataifa unatokea?

5. Ulanguzi wa pesa unaotegemea biashara

Kwenye utafiti uliofanywa na kuchapishwa na Huduma ya Utafiti ya Bunge la Marekani, taasisi za fedha zilishutumiwa kuwa zinakuza ulanguzi wa pesa unaotegemea biashara (TBML). TBML inahusisha matumizi ya mfumo wa biashara ya kimataifa kwa lengo la kuhamisha thamani na kuficha asili halisi za pesa haramu. “Taasisi za fedha kwa kujua au bila kujua, zimehusishwa kwenye njama za TBML za kulipia, kurahisisha, au kufadhili miamala ya biashara ya kimataifa (k.v., kupitia kusindika uhamishaji fedha wa waya, kwa kutoa fedha za biashara, na kutoa udhamini na barua za mkopo.” Njama hizi za ufadhili zinapunguza uadilifu mipakani na zinaweza kutumia kushidha ugaidi.

Benki zilizopokewa malipo kutoka watu binafsi au mashirika yaliyoorodheshwa na Umoja wa Mataifa ambayo ni ukiukaji wa maazimio husika zinafaa kujua kuwa kuna athari mbaya zitakazotokea kutokana na utendakazi huu. Benki hazifai kusindika malipo ya bidhaa haramu na taasisi za fedha zinahitaji kufanya mambo zaidi kuhusiana n

a uangalifu unaoeleweka. Sawia, mashirika ya sekta binafsi kama vile kampuni za usafirishaji zinahitaji kujumuisha matokeo halisi ya nadharia kama vile “Jua Mteja Wa ko” kwenye shughuli zao zote, kampuni zinazomilikiwa, mawakala, na madalali ili, kwa kujua au bila kujua, zisisafirishe bidhaa haramu.

Mashirika ya sekta binafsi yaking'amua kuwa, licha ya kujizatiti kwao kimadhubuti, kushindwa kutii kumetokea, kuna haja ya kushiriki maelezo husika na mawakala u u tekelezaji sheria papo hapo. Ingawa kushiriki maelezo kiamilifu ndio msingi wa Nguz o SALAMA ya II, uadilifu wa mbeleni, hata baada ya uhalifu kutokea, ni kigezo muhim u cha jinsi sekta binafsi inaweza kuwezesha Mamlaka za Ushuru na mawakala mengi ne ya kudhibiti mipaka yazibe mapengo kwenye shughuli zao na kuimarisha usimam izi wa mipaka. Sasa, ushirikiano baina ya Sekta Binafsi na Mamlaka za Ushuru itawez a kutimiza malengo yanayonuiwa.


6. Pendekezo la sera

Mradi wa AEO wa WCO AEO unategemea uthibitishaji wa awali wa wahusika wanaoa miniwa kwenye sekta binafsi. Ni ni kuunda fursa za ununuzi kwa kampuni zilizojitole a kuwa washiriki wa karibu na wa kuaminika kwenye usimamizi wa mipaka. Kwa upa nde mwingine, kampuni zinazostahiki zinapokea manufaa kutoka serikali na mawak ala ya kudhibiti mipaka, ikiwemo mpito wa upesi zaidi mipakani na upitishaji wa upe si zaidi wa bidhaa. Hata hivyo, kama vile uchunguzi wa kifani wa hapo juu unavyoon yesha, uthibitishaji wa awali wa AEO pekee hauhakikishi kuwa mapengo yote ya kud hibiti mipaka yamezibwa. Ni wazi kuwa kuna matukio ambapo uhusiano unaoamini wa baina ya sekta binafsi na Mamlaka za Ushuru unatumiwa vibaya; haya yanapung uza kuaminiana na kujitolea kwa wahusika waaminifu wa sekta binafsi na mara nyin

gi yanahatarisha mafanikio na manufaa yanayoweza kutokana na Nguzo SALAMA ya II.

Kampuni za usafirishaji, kama wahusika wakuu kwenye biashara ya kimataifa bahari ni, zinaangaziwa kwa makini zaidi ili kukuza tabia ya kuwajibika na ushirikiano wao. Maadamu kampuni za usafirishaji hazishughulikii kasoro hizi kiamilifu, kama vile usafirishaji mpito kadhaa au kuelekeza upya kontena au bidhaa, kwa kufuatilia kwa kari bu na kuuliza maswali kuhusu ari za matendo kama haya kufanywa na watumaji na watumiwaji bidhaa, ushirikiano wa sekta binafsi na ya umma unazidi kuathiriwa viba ya na kupuuza kwa makusudi mapengo haya yaliyo wazi. Bila kushughulikia upungu fu huu wa kuaminiana, Mamlaka za Ushuru na mawakala ya mipaka yatakuwa na mafanikio kwa kiasi fulani tu kwenye kusalimisha mfululizo wa ufikishaji bidhaa, ikiwemo kuzuia bidhaa zilizowekewa marufuku ya Umoja wa Mataifa zisipite kwenye maeneo yaliyo na vita.

Kuhusu Thomas Bifwoli

	<p>Thomas Bifwoli amefanya kazi na Mamlaka ya Ukusanaji wa Mapato Nchini Kenya (KRA); na aliidhinishwa a we Mkubwa wa Ofisi wa Ofisi ya Ushirikiano ya Upelelezi wa Kieneo ya Shirika la Ushuru Ulimwenguni ambayo ni ya Afrika Mashariki na Kusini (WCO RILO ESA). Ali fanya kazi kama mratibu wa kundi la wataalamu wa ufuatili wa vikwazo vya Umoja wa Mataifa.</p>
---	--

