নিরাপদ ও পরিবেশ বান্ধব জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্প

BANGLADESH INSTITUTE OF LABOUR STUDIES-BILS
বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব লেবার স্টাডিজ- বিল্‌স

নিরাপদ ও পরিবেশ বান্ধব জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্প

BANGLADESH INSTITUTE OF LABOUR STUDIES-BILS
বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব লেবার স্টাডিজ- বিল্‌স

নিরাপদ ও পরিবেশ বান্ধব জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্প

সার্বিক তত্ত্বাবধান
মোঃ জাফরুল হাসান
যুগ্ম মহাসচিব ও নির্বাহী পরিচালক, বিল্‌স

সমন্বয়
কোহিনূর মাহমুদ
পরিচালক, বিল্‌স

তথ্য সংকলন ও সম্পাদনা
মোঃ হাবিবুর রহমান

সম্পাদনা সহযোগিতায়
ইউসুফ আল-মামুন
খন্দকার আঃ সালাম

প্রথম প্রকাশ
এপ্রিল ২০১৯

প্রচ্ছদ
তৌহিদ আহমেদ

মুদ্রণ
সারকো মিডিয়া এইড সার্ভিসেস
৮৫/১, সাফায়েত উল্লাহ লেন
ফকিরেরপুল, ঢাকা-১০০০

প্রকাশনায়
বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব লেবার স্টাডিজ-বিল্‌স
বাড়ি # ২০ (৪র্থ তলা), সড়ক ১১ (নতুন), ৩২ (পুরাতন)
ধানমন্ডি আবাসিক এলাকা, ঢাকা-১২০৯
ফোন: +৮৮-০২-৯১৪৩২৩৬, ৯১২০০১৫, ৯১২৬১৪৫, ৯১১৬৫৫৩
ই-মেইল: bils@citech.net ওয়েব: www.bilsbd.org

অবতরণিকা

বাংলাদেশের সামগ্রিক অর্থনৈতিক চিত্রপটে জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের অবদান মুখ্য শিল্পখাতসমূহের ন্যায় উল্লেখযোগ্য না হলেও এটি দেশের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ একটি শিল্পখাত হিসেবে স্বীকৃত। আবার এটি দেশের অন্যতম সর্বাধিক বিপজ্জনক পেশা হিসেবেও পরিগণিত হয়েছে। বিপুল পরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রা সাশ্রয় করে দেশের মাঝারি ও ক্ষুদ্র ধরনের স্টিল ও রি-রোলিং কারখানা এবং ঢালাই কারখানার প্রধান কাঁচামাল হিসেবে লোহা/ স্ক্র্যাপ পণ্য স্থানীয়ভাবে যোগান দেয়ার প্রধান উৎস। একই সাথে অন্যান্য শিল্প সেক্টরের চেয়ে তুলনামূলকভাবে ঝুঁকিপূর্ণ ও দুর্ঘটনাপ্রবণ হওয়ায় এ শিল্প সেক্টরটি দেশের সচেতন মহল, বিশেষ করে বিভিন্ন জাতীয় শ্রমিক সংগঠন, মানবাধিকার সংগঠন, এমনকি আন্তর্জাতিক সংস্থা এবং শ্রমজীবী মানুষের কল্যাণে নিবেদিত বিভিন্ন বিদেশি ট্রেড ইউনিয়ন সংগঠনের দৃষ্টি আকর্ষণে সক্ষম হয়েছে।

বাংলাদেশের প্রধান বন্দর নগরী চট্টগ্রামের উত্তর-পশ্চিমাংশে বঙ্গোপসাগরের উত্তর উপকূল ঘেঁষে ভাটিয়ারী/ফৌজদারহাট থেকে শুরু করে সীতাকুণ্ডের কুমিরা পর্যন্ত প্রায় ২৫ কিলোমিটার এলাকা জুড়ে জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পখাত বিস্তার লাভ করেছে। ২০০৪ হতে ২০০৮ সাল পর্যন্ত এটি বিশ্বের সর্ববৃহৎ জাহাজ ভাঙ্গা জোন হিসেবে স্বীকৃত ছিল। শুরু থেকে এ পর্যন্ত কলকারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর কর্তৃক ১৭৯টি জাহাজ-ভাঙ্গা কারখানা রেজিস্ট্রেশনপ্রাপ্ত হয়েছে। তবে বর্তমানে বছর জুড়ে ৫০ হতে ৬০টি ইয়ার্ড জাহাজ-ভাঙ্গার প্রক্রিয়া চালু রেখেছে। যে কোন শিল্পে শ্রমিকের সুরক্ষা, পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা সর্বাগ্রে বিবেচ্য বিষয়। কিন্তু আমাদের জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের বিপরীতার্থক বৈশিষ্ট্য এর নেতিবাচক দিকটিকেই প্রকট করে তোলে।

জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের কথা উঠলে নিয়মিতভাবে এ সেক্টরে ঘটে চলা অনেক মর্মান্তিক ও দুঃখজনক দুর্ঘটনা সচেতন মহলকে পীড়িত করে। তাই পরিস্থিতি থেকে উত্তরণের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষের দায়বদ্ধতা নিশ্চিত করা এবং নিজ নিজ অবস্থান হতে সাধ্যানুযায়ী দায়িত্ব পালনে সহায়তার জন্য বাংলাদেশ ইন্‌স্টিটিউট অব লেবার স্টাডিজ-বিল্‌স এর পক্ষ হতে এ প্রকাশনাটি প্রণয়ন করা হলো।

জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের সাথে জড়িত ইয়ার্ড মালিক, রিসাইক্লার, শ্রমিক ও ট্রেড ইউনিয়ন পক্ষের পাশাপাশি দায়িত্বপ্রাপ্ত বিভিন্ন সরকারি কর্তৃপক্ষ, যেমন বাংলাদেশ শিপ রিসাইক্লিং বোর্ড, পরিবেশ অধিদপ্তর, বিস্ফোরক অধিদপ্তর, কলকারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর, বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রমুখ সম্মানিত অংশীজন বা স্টেকহোল্ডারগণ এ শিল্প খাতের নেতিবাচক অবস্থা হতে উত্তরণের লক্ষ্যে স্ব স্ব অবস্থান থেকে অধিকতর ভূমিকা রাখলে আমাদের শ্রম সার্থক হবে বলে মনে করি।

প্রকাশনায় সহযোগিতা করার জন্য ড্যানিশ ট্রেড ইউনিয়ন ডেভলপমেন্ট এজেন্সি-ডিটিডিএ (পুরাতন এলওএফটিএফ কাউন্সিল) এর প্রতি কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি।

মোঃ হাবিবুর রহমান সিরাজ
চেয়ারম্যান, বিল্‌স

নজরুল ইসলাম খান
মহাসচিব, বিল্‌স

বিষয় সূচি

১.	পটভূমি	০৯
২.	অর্থনৈতিক সম্ভাবনা	০৯
৩.	জাহাজ রিসাইক্লিং সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও গাইডলাইন্স এবং জাতীয় আইন ও প্রবিধান	১০
৩.১.	আন্তর্জাতিক বিধি-ব্যবস্থা :	১১
৩.২.	জাতীয় পর্যায়ে বিভিন্ন আইন ও প্রবিধান	১১
৩.৩.	আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও বিধি ব্যবস্থার সংক্ষিপ্ত পরিচিতি	১১
৩.৩.১.	বাসেল কনভেনশন	১২
৩.৩.২.	হংকং কনভেনশন	১৫
৩.৩.৩.	আইএলও কনভেনশন ও গাইডলাইন্স	২৪
৩.৩.৩.১.	পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা কনভেনশন ১৯৮১ (কনভেনশন ১৫৫)	২৪
৩.৩.৩.২.	পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি সম্পর্কীয় গাইডলাইনস	২৪
৩.৩.৪.	জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সংক্রান্ত আইএমও গাইডলাইন্স ২০১২	২৬
৩.৩.৫.	জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা বিষয়ক আন্তর্জাতিক বিধি ব্যবস্থার উপর বাংলাদেশের অবস্থান	২৭
৩.৩.৫.১.	গ্রিন পাসপোর্টধারী জাহাজ আমদানি	২৮
৩.৪.	জাতীয় পর্যায়ে বিভিন্ন আইন ও প্রবিধান	২৮
৩.৪.১.	বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ২০১৮ এবং পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১	২৮
৩.৪.১.১.	বোর্ড প্রতিষ্ঠা ও গঠন পদ্ধতি	২৯
৩.৪.১.২.	বোর্ডের দায়িত্ব, কার্যাবলী ও ক্ষমতা	৩০
৩.৪.১.৩.	বিধি অনুযায়ী অন্যান্য সরকারি কর্তৃপক্ষের দায়বদ্ধতা	৩২
৩.৪.১.৪.	বহির্নোঙ্গরে অন্যান্য সরকারি কর্তৃপক্ষের পরীক্ষার জন্য যা লাগবে	৩৩

৩.৪.১.৫.	জাহাজ তীরে ভেড়ানোর অনুমতি প্রদানে বন্দর কর্তৃপক্ষের দায়বদ্ধতা	৩৩
৩.৪.১.৬.	জাহাজ আমদানি ও বহির্নোঙ্গরে থাকাকালীন করণীয়	৩৪
৩.৪.১.৭.	জাহাজ তীরে ভেড়ানোর পর ইয়ার্ড মালিকের করণীয়	৩৪
৩.৪.১.৮.	বোর্ড হতে জাহাজ কাটার অনুমতি সংগ্রহের জন্য জমা দেবেন	৩৫
৩.৪.১.৯.	ইয়ার্ড মালিক বা রিসাইক্লারের ইয়ার্ড সংক্রান্ত সামগ্রিক দায়বদ্ধতা	৩৬
৩.৪.১.১০.	জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়াকালীন ইয়ার্ড মালিক (রিসাইক্লার) এর দায় দায়িত্ব	৩৭
৩.৪.১.১১.	আইন ও বিধি অনুযায়ী সেফটি অফিসারের দায়িত্ব	৪৫
৩.৪.১.১২.	আইন অনুযায়ী জাহাজ-ভাঙ্গা কাজে নিয়োজিত শ্রমিকের দায়িত্ব ও কর্তব্য	৪৭
৩.৪.২.	জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পে পেশাগত নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও পরিবেশ বিষয়ক অন্যান্য আইন এবং শ্রম পরিদর্শন বিভাগের ভূমিকা	৪৮
৪.	বাংলাদেশের জাহাজ-ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে বিদ্যমান বাস্তবতা	৪৯
৪.১.	জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরে পেশাগত ব্যাধির প্রকোপ	৫১
৪.২.	জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জসমূহ	৫১
৪.২.১.	জাহাজ-ভাঙ্গা একটি বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা	৫২
৪.২.২.	বিপজ্জনক বস্তুর ইনভেন্টরি, দূষণ মুক্তকরণ ও গ্যাস মুক্তকরণ এবং নিরাপদ বর্জ্য ব্যবস্থাপনার অভাব	৫২
৪.২.৩.	বিপজ্জনক কর্ম পরিবেশ	৫৩
৪.২.৪.	দৈহিক নিরাপত্তাহীনতা ও স্বাস্থ্যগত ঝুঁকি	৫৪
৪.২.৫.	দুর্গম অবস্থান	৫৪
৪.২.৬.	চাকরির অনিশ্চয়তা	৫৫
৪.২.৭.	শ্রমিকের মজুরির স্বল্পতা	৫৫

৪.২.৮.	শ্রমিকের পারিবারিক ও সামাজিক বিপর্যয়	৫৬
৪.২.৯.	আইনের বিধান যথাযথ প্রয়োগ ও বাস্তবায়নের অভাব	৫৬
৪.৩.	দুর্ঘটনা ও পেশাগত ব্যাধিতে ক্ষতিপূরণ এবং চাকরির নিরাপত্তা ও কল্যাণমূলক বিষয়ে শ্রমিকের জন্য আইনি সুরক্ষা	৫৭
৪.৩.১.	শ্রম আইন স্বীকৃত অধিকার হতে বঞ্চনার আইনি প্রতিকার	৫৮
৫.	রাষ্ট্রীয় ও সামাজিক সংগঠনসমূহের দায়বদ্ধতা	৫৯
৫.১.	ইয়ার্ডে ব্যবহৃত সরঞ্জাম প্রস্তুতকারী নকশাকারী ও সরবরাহকারীদের দায়িত্ব	৬০
৫.২.	ঠিকাদারদের সাধারণ দায়িত্ব এবং নিয়োগের শর্তাবলী	৬০
৫.৩.	মালিক সংগঠন ও সমিতিসমূহের দায়বদ্ধতা	৬১
৫.৪.	শ্রমিক সংগঠনসমূহের দায়িত্ব	৬২
৫.৫.	রাষ্ট্রের দায়বদ্ধতা	৬৫
৬.	নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিচালনা	৬৬
৬.১.	কর্ম পরিকল্পনা প্রণয়ন	৬৬
৬.২.	নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনার মডেল	৬৭
৬.৩.	নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনা ও শিডিউল	৬৮
৭.	জরুরি প্রস্তুতি গ্রহণ ও বাস্তবায়ন	৬৯
৭.১.	নিরাপত্তাই সর্বাগ্রে (Safety First) বলতে কি বুঝি	৭০
৭.২.	জরুরি প্রস্তুতির জন্য করণীয়	৭০
৭.৩.	কর্মস্থল হতে নিষ্ক্রমণ (Evacuation)	৭১
৭.৪.	জরুরি বহির্গমন পথ ও সিঁড়ি	৭২
৭.৫.	প্রাথমিক চিকিৎসা ব্যবস্থা	৭২
৭.৬.	উদ্বুদ্ধকরণ ও সচেতনতামূলক কর্মসূচি গ্রহণ	৭৩
৮.	প্রতিষ্ঠান ভিত্তিক সেফটি কমিটির স্ব-মূল্যায়ন কার্যক্রম	৭৪
৮.১.	সেফটি কমিটির কর্ম পদ্ধতি	৭৪
৮.২	স্ব-মূল্যায়ন চেকলিস্ট	৭৫

পটভূমিঃ

বাংলাদেশে জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের উৎপত্তি দৈব-দুর্বিপাকজনিত বললে অত্যুক্তি হবে না। ১৯৬০ সালে উপকূলভাগে সংঘটিত এক প্রচণ্ড ঘূর্ণিঝড়ের তাণ্ডবে গ্রিক জাহাজ MD Alpine বায়ু তাড়িত হয়ে সীতাকুণ্ড উপকূলের চড়ায় আটকে যায়। এটিকে আর সাগরে ভাসানো সম্ভব না হওয়ায় পরবর্তী কয়েক বছর যাবত পরিত্যক্ত অবস্থায় সেখানেই ফেলে রাখা হয়। ১৯৬৫ সালে চট্টগ্রাম স্টিল হাউস কর্তৃপক্ষ জাহাজটি কিনে নেয় এবং সম্পূর্ণ জাহাজটি উন্নত প্রযুক্তির ব্যবহার ছাড়াই শ্রমিকদের কায়িক শ্রম ব্যবহার করে স্থানীয় পদ্ধতিতে কয়েক বছর ধরে ভেঙ্গে স্ক্র্যাপে পরিণত করে। মূলত এ থেকেই আমাদের দেশে জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের পথ চলা শুরু হয়। পরবর্তীতে ১৯৭১ সালে স্বাধীনতা যুদ্ধের শেষপ্রান্তে এসে একটি পাকিস্তানি জাহাজ Al Abbas মিত্র বাহিনীর বোমাবর্ষণে মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। বিজয়ের পর সমুদ্র উপকূল পরিষ্কার করার দায়িত্বপ্রাপ্ত একটি সোভিয়েত টিম জাহাজটি উদ্ধার করে ফৌজদারহাট উপকূলে নিয়ে আসে। কর্ণফুলী মেটাল ওয়ার্কস লিঃ নামের স্থানীয় একটি প্রতিষ্ঠান জাহাজটি কিনে নেয় এবং স্ক্র্যাপ হিসেবে বিক্রয়ের জন্য ১৯৭৪ সালে বাণিজ্যিকভাবে জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের গোড়াপত্তন করে।

পূর্বে জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পকে শিল্পোন্নত দেশগুলোর ড্রাই ডকে পরিচালিত উচ্চ প্রযুক্তির বিষয় বলে মনে করা হতো। কিন্তু এশিয়া অঞ্চলের বাংলাদেশসহ ফিলিপাইন, ভারত, পাকিস্তান, ভিয়েতনাম, চায়না প্রভৃতি দেশের বেকারত্ব ও সস্তা শ্রমের কারণে বিশ্বের নামিদামী জাহাজ কোম্পানিগুলো তাদের পুরনো ও মেয়াদোত্তীর্ণ সমুদ্রগামী জাহাজগুলো থেকে সর্বোচ্চ মুনাফা অর্জনের জন্য এসব দেশের স্বল্প বিনিয়োগে অধিক মুনাফা লাভে আগ্রহী ব্যক্তি-মালিকদের নিকট বিক্রি করতে থাকে। উপকূলভাগে গড়ে উঠা জাহাজ-ভাঙ্গা ইয়ার্ডগুলোয় কায়িক শ্রম দানকারী শ্রমিকদের দৈহিক নিরাপত্তা ও সেই সাথে পরিবেশগত ক্ষতির বিষয়টি বিবেচনায় না নিয়েই গত শতাব্দীর আশি'র দশকের শুরু থেকে আমাদের দেশে জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের দ্রুত প্রসার ঘটতে থাকে। বাংলাদেশের জাহাজ-ভাঙ্গা জোনে বর্তমানে ৫০ হতে ৬০টি কারখানা চালু রয়েছে।

২. অর্থনৈতিক সম্ভাবনা :

১৯৯০ দশকের মাঝামাঝি সময়ে এ শিল্পখাতের মাধ্যমে টন হিসেবে স্ক্র্যাব তৈরিতে বাংলাদেশ বিশ্বে দ্বিতীয় স্থান অর্জন করে। এখানকার ইয়ার্ডগুলোতে ৩৫০ মিটার দৈর্ঘ্যের এবং ১০ হাজার হতে ১৫ হাজার মেট্রিক টন ওজনের

কিছু কিছু জাহাজও ভাঙ্গন প্রক্রিয়ায় এসেছে এবং ২০০০ হতে ২০১০ সাল মেয়াদের মধ্যে বিশ্বের মোট LDT (Light Displacement Tonnes) স্ক্র্যাবিংয়ের ৩০ শতাংশ বাংলাদেশের রিসাইক্লিং ইয়ার্ডগুলোর মাধ্যমে সম্পাদিত হয়েছে। বিগত কয়েক বছরে এখানকার ইয়ার্ডগুলোতে জাহাজ-ভাঙ্গার পরিসংখ্যান নিম্নরূপ ঃ

২০১০ সালে ২৭০টি,
২০১৩ সালে ২১০টি,
২০১৪ সালে ২১১টি,
২০১৫ সালে ১৯১টি,
২০১৬ সালে ২৪৩টি,
২০১৭ সালে ১৯৮টি এবং
২০১৮ সালে ২০০টি। (তথ্য সূত্র - ইপসা ও ইন্টারনেট)

মোটামুটিভাবে প্রতি বছর দু'শতাধিক পুরাতন জাহাজ ইয়ার্ডগুলোতে ভাঙ্গা হয়েছে। এ শিল্পখাতে বাংলাদেশের বার্ষিক টার্নওভার প্রায় ১.৫ বিলিয়ন ডলার (প্রতি ডলার ৮৬ টাকা হিসেবে বাংলাদেশি প্রায় ১২ হাজার ৯ শত কোটি টাকা)। জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়ায় বর্তমানে কমপক্ষে ২০ হাজার থেকে ৩০ হাজার শ্রমিক সরাসরি নিয়োজিত রয়েছেন। এছাড়া প্রক্রিয়াধীন জাহাজ থেকে প্রাপ্ত মালামাল, যেমন বিভিন্ন আসবাবপত্র, ইলেক্ট্রনিক পণ্য, স্ক্র্যাব ইত্যাদির ক্রয়-বিক্রয়, পরিবহন, মেরামত, পরিবর্তন, অলঙ্করণ ইত্যাদি কার্যক্রমে নিয়োজিত জনবলকে হিসাবে ধরলে প্রায় দুই থেকে আড়াই লক্ষ মানুষের জীবন-জীবিকা প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে এ শিল্পখাতের উপর নির্ভরশীল। দেশের লোহা শিল্প সেক্টরের প্রধান কাঁচামাল হিসেবে প্রায় ৬০ শতাংশ স্ক্র্যাপের যোগান এই জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পখাত থেকে পাওয়া যায়।

৩. জাহাজ রিসাইক্লিং সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক কনভেনশন্স ও গাইডলাইন্স এবং জাতীয় আইন ও প্রবিধান :

জাহাজ রিসাইক্লিংয়ের মানসম্মত প্রক্রিয়া, সংশ্লিষ্ট কাজে শ্রমিকদের দৈহিক নিরাপত্তা ও পেশাগত স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা এবং বিপজ্জনক বর্জ্য ও উপাদানসমূহের ক্ষতিকর প্রভাব থেকে মুক্ত রেখে ঝুঁকিমুক্ত ও স্বাস্থ্যসম্মত পরিবেশ নিশ্চিত করার জন্য আন্তর্জাতিক পর্যায়ে বিদ্যমান উল্লেখযোগ্য দলিল তথা কনভেনশন্স, রেগুলেশন্স, গাইডলাইন্স এবং জাতীয় পর্যায়ে প্রণীত আইন ও বিধিমালাসমূহ নিম্নরূপ:

৩.১. আন্তর্জাতিক বিধি-ব্যবস্থা :

ক) বাসেল কনভেনশন্‌স-১৯৮৯
খ) হংকং কনভেনশন্‌স-২০০৯
গ) আইএলও'র পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য কনভেনশন ১৯৮১ (কনভেনশন নং ১৫৫)
ঘ) পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত আইএলও গাইডলাইন্‌স, ২০০১
ঙ) আইএমও গাইডলাইন্‌স ২০১২

৩.২. জাতীয় পর্যায়ে বিভিন্ন আইন ও প্রবিধান :

ক) শিপ ব্রেকিং অ্যান্ড রিসাইক্লিং রুল্‌স- ২০১১
খ) শিপ ব্রেকিং অ্যান্ড রিসাইক্লিং অ্যাক্ট- ২০১৮
গ) বাংলাদেশ শ্রম আইন- ২০০৬(২০১৮ পর্যন্ত সংশোধিত)
ঘ) বাংলাদেশ শ্রম বিধিমালা- ২০১৫
ঙ) পেট্রোলিয়াম আইন- ২০১৬ (পূর্বের ১৯৩৪)
চ) পেট্রোলিয়াম বিধিমালা- ১৯৩৭
ছ) বাংলাদেশ বিস্ফোরক আইন- ১৮৮৪
জ) বাংলাদেশ বিস্ফোরক বিধিমালা- ২০০৪
ঝ) বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন- ১৯৯৫
ঞ) বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা- ১৯৯৭
ট) অগ্নি প্রতিরোধ ও নির্বাপণ আইন- ২০০৩
ঠ) অগ্নি প্রতিরোধ ও নির্বাপণ বিধিমালা- ২০১৪

৩.৩. আন্তর্জাতিক কনভেনশন্‌স ও বিধি-ব্যবস্থার সংক্ষিপ্ত পরিচিতি :

এ প্রকাশনাটির পরিধি মূলত জাহাজ-ভাঙ্গা বা রিসাইক্লিং প্রক্রিয়াকেন্দ্রিক। এ প্রক্রিয়ার মধ্যে জাহাজে বহনকৃত পণ্যের বর্জ্য বা অবশিষ্টাংশসহ বিষাক্ত শ্বাসরোধী দাহ্য গ্যাস, তেল ইত্যাদি মুক্ত করা ও বিস্ফোরণের আশঙ্কামুক্ত করা এবং জাহাজের কলকব্জা ও যন্ত্রপাতি অপসারণ থেকে শুরু করে জাহাজের অবকাঠামো কাটা ও পুনঃপ্রক্রিয়াজাত করা পর্যন্ত বহু সংখ্যক কর্মকাণ্ড জড়িত। এ প্রক্রিয়ার জন্য জাহাজের অবকাঠামো নির্মাণে ব্যবহৃত বিভিন্ন উপাদান, দীর্ঘ সমুদ্র জীবনে সম্পাদিত বিভিন্ন পরিবর্তন ও মেরামত, মালিকানা পরিবর্তন, বহনকৃত পণ্যের বৈশিষ্ট্য ইত্যাদির উপর

আইনমাফিক জরিপ ও ইনভেন্টরি সম্পাদন এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সার্টিফিকেশন ইত্যাদি বিষয়গুলো জাহাজ-ভাঙ্গার ক্ষেত্রে খুবই গুরুত্বপূর্ণ বলে বিবেচিত। সামগ্রিক বিষয়াবলীকে বিবেচনায় রেখে আন্তর্জাতিক ক্ষেত্রে জাহাজ চলাচল ও রিসাইক্লিং সংক্রান্ত উপরোক্ত বিধি-ব্যবস্থাসমূহ গৃহীত হয়েছে। তাই নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা কার্যক্রম পরিচালনার জন্য জাহাজ নির্মাণ হতে শুরু করে রিসাইক্লিং পর্যায়ের উপর আন্তর্জাতিক বিধিনিষেধ ও নির্দেশনাসমূহ ক্ষেত্র অনুযায়ী জানা আবশ্যক।

৩.৩.১. বাসেল কনভেনশন্স-১৯৮৯

বিপজ্জনক বর্জ্যের আন্তঃসীমান্ত চলাচল ও ডিসপোজালের ফলে সৃষ্ট ক্ষয়-ক্ষতির দায়-দায়িত্ব নিরূপণ এবং ক্ষতিপূরণের বিষয়ে সর্বাধিক বিস্তৃত একটি বৈশ্বিক পরিবেশগত প্রটোকল বা চুক্তি হলো 'বাসেল কনভেনশন'। জাতিসংঘ পরিবেশ কর্মসূচি (United Nations Environment Programme-UNEP) কর্তৃক পরিবেশগতভাবে বিপজ্জনক বর্জ্যের নিরাপদ ব্যবস্থাপনা প্রসঙ্গে জুন ১৯৮৭ তে গৃহীত কায়রো নির্দেশিকার আলোকে এবং বিপজ্জনক পণ্য পরিবহনের বিষয়ে আন্তর্জাতিক সম্প্রদায়, তথা জাতিসংঘ ও এর বিশেষজ্ঞ কমিটির বিভিন্ন সময়ে প্রদত্ত সুপারিশ বিবেচনায় নিয়ে ১৯৮৯ সালে সুইজারল্যান্ডের বাসেল শহরে অনুষ্ঠিত সম্মেলনে 'বাসেল কনভেনশন' গৃহীত হয় এবং ১৯৯২ সালে তা কার্যকর হয়। সুইজারল্যান্ডে এর সচিবালয় অবস্থিত। এপর্যন্ত ১৮৯টি দেশ এটি অনুস্বাক্ষর করেছে। বাংলাদেশ কনভেনশনটি ১৯৯৩ সালের ১লা এপ্রিল অনুস্বাক্ষর (Regification) করে এবং ৩০ জুন ১৯৯৩ থেকে এটি কার্যকর হয়।

কনভেনশন প্রণয়নের উদ্দেশ্য :

বিপজ্জনক ও ক্ষতিকর বর্জ্যের আন্তঃসীমান্ত স্থানান্তর নিয়ন্ত্রণ এবং এর নিরাপদ নিষ্কাশন প্রক্রিয়ার (Disposal) লক্ষ্যে করণীয় নির্ধারণই হলো এ কনভেনশনের মূল উদ্দেশ্য। কনভেনশনটির মাধ্যমে আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত ও তালিকাভুক্ত কতিপয় রাসায়নিক পণ্যজাত বর্জ্য হতে মানব স্বাস্থ্যের উপর সৃষ্ট মারাত্মক ঝুঁকি এবং পরিবেশের উপর বিরূপ প্রভাবের প্রেক্ষিতে রাষ্ট্রসমূহকে সচেতন ও

মনোযোগী করা, এসবের পরিবহন ও স্থানান্তর নিয়ন্ত্রণ করা এবং প্রক্রিয়াধীন এলাকায় কার্যকরভাবে এর নিরাপদ নিষ্কাশন বা ডিসপোজাল পদ্ধতি গড়ে তোলার তাগিদ প্রদান করা হয়েছে।

এ কনভেনশনের অন্যতম বৈশিষ্ট্য হলো- রাষ্ট্রের পাশাপাশি পূর্ণাঙ্গ কোন রাজনৈতিক বা অর্থনৈতিক সংগঠন এ কনভেনশনে স্বাক্ষর করে "পক্ষ" হতে পারবে। কনভেনশনটিতে মোট অনুচ্ছেদ বা আর্টিকেলের সংখ্যা ২৯। গুরুত্বপূর্ণ আর্টিকেলগুলোর বিষয় নিম্নরূপ:

আর্টিকেল-১: 'কনভেনশনের কার্যক্ষেত্র'
এ অনুচ্ছেদে অন্যান্য বিষয়ের সাথে বিপজ্জনক বর্জ্য ও সাধারণ বর্জ্যের তালিকার নির্দেশিকা রয়েছে।

আর্টিকেল-৪: 'সাধারণ বাধ্যবাধকতা'
এ অনুচ্ছেদে সদস্যভুক্ত কোন দেশ বা পক্ষ কর্তৃক বিপজ্জনক পণ্য আমদানি নিষিদ্ধ করার ক্ষমতার কথা বলা হয়েছে।

আর্টিকেল-৫: 'যোগ্য কর্তৃপক্ষ ও ফোকাল পয়েন্ট মনোনীত করা'
এ অনুচ্ছেদে কনভেনশন বাস্তবায়নের জন্য যোগ্য কর্তৃপক্ষ মনোনয়ন ও তথ্য আদান প্রদানের জন্য ফোকাল পয়েন্ট মনোনয়নের কথা বলা হয়েছে।

আর্টিকেল-৬: 'সদস্যভুক্ত পক্ষসমূহের মধ্যে (বর্জ্যের)
আন্তঃসীমান্ত স্থানান্তর'
এ অনুচ্ছেদে তালিকাভুক্ত বিপজ্জনক বর্জ্য রপ্তানিকারক সদস্য দেশ কর্তৃক আমদানিকারক দেশকে যোগ্য কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে জানানোর বাধ্যবাধকতা রয়েছে। এর প্রেক্ষিতে আমদানিকারক দেশ শর্তাধীনে বা বিনা শর্তে পণ্য স্থানান্তর করা বা স্থানান্তরের অনুমতি না দেয়া বা অধিকতর তথ্য চাইতে পারে।

আর্টিকেল-৮: 'পুনঃআমদানির (ফেরত নেয়ার) বাধ্যবাধকতা'।
এ অনুচ্ছেদে রাষ্ট্রসমূহের সম্মতিতে ক্ষতিকর বর্জ্যের স্থানান্তর চুক্তির শর্তানুযায়ী পরিবেশগতভাবে নিরাপদ নিষ্কাশন (ডিসপোজাল)

নিশ্চিত করতে হবে। অন্যথায় রপ্তানিকারক দেশ তা' ফেরত নিতে বাধ্য থাকবে।

আর্টিকেল-৯: 'অবৈধ বাণিজ্য'
এ অনুচ্ছেদে কনভেনশন অনুযায়ী রাষ্ট্রসমূহের মধ্যে ঘোষণা ব্যতীত, বা কোন রাষ্ট্রের সম্মতি ব্যতীত, বা মিথ্যা ঘোষণা বা প্রতারণার মাধ্যমে গৃহীত সম্মতির আওতায়, অথবা কনভেনশন বা আন্তর্জাতিক নীতিমালা লঙ্ঘন করে কোন ক্ষতিকর বর্জ্যের যথেচ্ছ ডিসপোজাল (যেমন ডাম্পিং) এর বিষয়সমূহ অবৈধ বাণিজ্য বলে গণ্য হবে।

আর্টিকেল-১০: 'আন্তর্জাতিক সহযোগিতা'
এ অনুচ্ছেদ অনুযায়ী বিপজ্জনক বর্জ্যের বিষয়ে পরিবেশগতভাবে উন্নত ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলা ও তার উৎকর্ষ সাধনের জন্য পক্ষসমূহ পারস্পরিক সহযোগিতা বৃদ্ধি করবে, দ্বিপক্ষীয় বা বহুপক্ষীয়ভাবে তথ্য বিনিময় করবে এবং পরিবেশবান্ধব ব্যবস্থাপনা উন্নয়নে কারিগরি মান ও পদ্ধতির সামঞ্জস্য বিধান করবে।

আর্টিকেল-১১: 'দ্বিপক্ষীয়, বহুপক্ষীয় ও আঞ্চলিক চুক্তি'
এ অনুচ্ছেদে বিপজ্জনক বর্জ্যের আন্তঃসীমান্ত স্থানান্তরের জন্য সদস্যভুক্ত পক্ষসমূহ পরস্পরের মধ্যে বা অসদস্য দেশের সাথে দ্বিপক্ষীয়, বহুপক্ষীয় বা আঞ্চলিক চুক্তি সম্পাদন করতে পারবে। চুক্তিতে পরিবেশগতভাবে উন্নত বর্জ্য ব্যবস্থাপনাকে অধিকতর গুরুত্ব দিতে হবে।

আর্টিকেল-১২: 'দায়-দায়িত্বের বিষয়ে আলোচনা'
এ অনুচ্ছেদে বিপজ্জনক বর্জ্যের আন্তঃসীমান্ত স্থানান্তর ও নিরাপদ নিষ্কাশনের ক্ষেত্রে সৃষ্ট কোন ক্ষয়ক্ষতির দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ ও ক্ষতিপূরণের বিষয়ে প্রয়োজনীয় রীতি-পদ্ধতি নির্ধারণে পক্ষসমূহ পরস্পর সহযোগিতা করবে।

আর্টিকেল-১৩: 'তথ্য বিনিময়'
এ অনুচ্ছেদ অনুযায়ী বিপজ্জনক বর্জ্যের আন্তঃসীমান্ত স্থানান্তর ও নিরাপদ নিষ্কাশনের ক্ষেত্রে সংঘটিত কোন দুর্ঘটনা যা অন্য রাষ্ট্রের

মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ হবে সে বিষয়ে সংশ্লিষ্ট পক্ষকে জানাতে হবে।

আর্টিকেল-১৯: 'পর্যালোচনা'
এ অনুচ্ছেদ অনুযায়ী যদি কোন পক্ষের কাছে বিশ্বাসযোগ্য কোন কারণ থাকে যে, অপর কোন পক্ষ কনভেনশন বিরুদ্ধ কোন কার্যক্রম করেছে বা করছে সেক্ষেত্রে কনভেনশন সচিবালয়কে তা জানাতে হবে।

আর্টিকেল-২০: 'বিবাদ মীমাংসা'
এ অনুচ্ছেদ অনুযায়ী কনভেনশনের ব্যাখ্যা বা প্রয়োগ বা বাস্তবায়ন বা প্রোটোকলের বিষয়ে পক্ষসমূহের মধ্যে যদি কোন বিবাদ সৃষ্টি হয়, তাঁরা আলাপ-আলোচনা বা অন্য কোন শান্তিপূর্ণ উপায়ে তার সমাধানের প্রচেষ্টা নেবেন। শান্তিপূর্ণ প্রচেষ্টা ব্যর্থ হলে বিষয়টি আন্তর্জাতিক আদালতে উত্থাপন করা যাবে।

৩.৩.২. হংকং কনভেনশন ২০০৯

নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব উপায়ে জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়া পরিচালনার লক্ষ্যে প্রণীত কনভেনশন। ২০০৯ সালের মে মাসে হংকংয়ে অনুষ্ঠিত এক কূটনৈতিক সম্মেলনে এটি গৃহীত হয়।

হংকং কনভেনশন প্রণয়নের উদ্দেশ্য:

শ্রমিকের স্বাস্থ্য, নিরাপত্তা ও কল্যাণের প্রতি সৃষ্ট ঝুঁকি এবং পরিবেশগত বিরূপ প্রভাব হতে উদ্ভূত উদ্বেগের প্রেক্ষিতে আইএমও, আইএলও ও বাসেল কনভেনশনভুক্ত পক্ষসমূহের প্রস্তাবনা ও সিদ্ধান্তের ভিত্তিতে এবং পরিবেশ সংক্রান্ত রিও ঘোষণার (ব্রাজিলের রাজধানী রিও ডি জেনেরিওতে অনুষ্ঠিত আন্তর্জাতিক পরিবেশ সম্মেলনের ঘোষণা) আলোকে জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়ায় জড়িত পরিবেশ, পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা সম্পর্কীয় বিষয়াবলীকে আন্তর্জাতিক পরিমণ্ডলে একটি আইনি বাধ্যবাধকতা ও কাঠামোর আওতায় কার্যকরভাবে মোকাবিলা করার উদ্দেশ্যে সর্বসম্মত

প্রস্তাবনার মাধ্যমে হংকং কনভেনশন ২০০৯ গৃহীত হয়। বাংলাদেশ এ কনভেনশনে স্বাক্ষর করেনি।

কনভেনশনটিতে মোট ২১টি আর্টিকেল, সংযুক্তি হিসেবে ২৫টি রেগুলেশন্স এবং ৭টি পরিশিষ্ট রয়েছে। গুরুত্বপূর্ণ আর্টিকেল ও রেগুলেশনগুলো নিম্নরূপ ঃ

আর্টিকেল-১: 'সাধারণ বাধ্যবাধকতা'
কনভেনশনভুক্ত প্রত্যেক পক্ষ জাহাজ রিসাইক্লিং প্রক্রিয়া হতে সৃষ্ট দুর্ঘটনা ও হতাহত হওয়ার ঘটনা এবং মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের উপর ক্ষতিকর ও বিরূপ প্রভাব সৃষ্টিকারী কারণসমূহকে কার্যকরভাবে প্রতিরোধ ও হ্রাসকরণের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

আর্টিকেল-২: 'সংজ্ঞা'
এ অনুচ্ছেদে অন্যান্য শব্দাবলীর সাথে 'যোগ্য কর্তৃপক্ষ', 'বিপজ্জনক পদার্থ', 'শিপ রিসাইক্লিং', 'শিপ রিসাইক্লিং ফ্যাসিলিটি', 'রিসাইক্লিং কোম্পানি' প্রভৃতি শব্দ সংজ্ঞায়িত করা হয়েছে।

আর্টিকেল-৪: 'জাহাজ রিসাইক্লিং প্রক্রিয়া নিয়ন্ত্রণ'
প্রত্যেক পক্ষ তার পতাকাবাহী জাহাজের রিসাইক্লিং বা তার আওতাভুক্ত ক্ষেত্রে রিসাইক্লিং কাজে কনভেনশনের আওতাভুক্ত আবশ্যকীয়তা প্রতিপালন করবে।

আর্টিকেল-৫: 'জরিপ ও সত্যতা প্রতিপাদন'
প্রত্যেক পক্ষ তার পতাকাবাহী জাহাজ বা তার কর্তৃত্বে পরিচালিত জাহাজে কনভেনশনে সংযুক্ত রেগুলেশনের পরিশিষ্ট অনুযায়ী জরিপ পরিচালনাপূর্বক সত্যতা প্রতিপাদন করবে।

আর্টিকেল-৬: 'জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধার ক্ষমতা অর্পণ'
প্রত্যেক পক্ষ তার আয়ত্তাধীন জাহাজ ও কনভেনশন প্রযোজ্য হয় এমন জাহাজসমূহে রিসাইক্লিং কার্যক্রম পরিচালনার জন্য জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধাধারী পক্ষকে (রিসাইক্লারকে) রেগুলেশনের পরিশিষ্ট অনুযায়ী ক্ষমতা অর্পণ করবে।

আর্টিকেল-৭: 'তথ্য বিনিময়'
জাহাজ রিসাইক্লিংয়ের জন্য ক্ষমতাপ্রাপ্ত সুবিধাধারী অনুরোধ পেলে আইএমও কর্তৃপক্ষকে অথবা অনুরোধকারী পক্ষকে এ কনভেনশনের বিধান প্রতিপালন সম্পর্কে প্রাসঙ্গিক তথ্যাবলী দ্রুত সরবরাহ করবেন।

আর্টিকেল-৮: 'জাহাজ পরিদর্শন'
কনভেনশন প্রযোজ্য হয় এমন জাহাজে শর্তাদি প্রতিপালন করা হয়েছে কি না এবং বিপজ্জনক পণ্য ইনভেন্টরির আন্তর্জাতিক সনদ বা International Ready for Recycling Certificate রয়েছে কি না তা পরীক্ষা করার জন্য ক্ষমতাপ্রাপ্ত পক্ষের কর্মকর্তাবৃন্দ উক্ত জাহাজ পরিদর্শন করতে পারবেন।

আর্টিকেল-৯: 'লঙ্ঘন নির্ণয়'
কনভেনশন লঙ্ঘন করে জাহাজ চালনা সম্পর্কে কোন পক্ষের কাছে সাক্ষ্য প্রমাণ থাকলে অন্য পক্ষের বন্দর বা দূরবর্তী টার্মিনালে জাহাজ ভিড়ার পর প্রথম পক্ষ তথ্যানুসন্ধানের জন্য অন্য পক্ষকে অনুরোধ করতে পারবে। তথ্যানুসন্ধানে কনভেনশনের লঙ্ঘন পরিলক্ষিত হলে জাহাজকে সতর্ক করা, আটক করা বা বন্দর হতে বহিষ্কার করা যেতে পারে।

আর্টিকেল-১০: 'লঙ্ঘন'
কনভেনশনের কোন লঙ্ঘন স্ব স্ব দেশের জাতীয় আইন দ্বারা নিষিদ্ধ থাকবে। এ জাতীয় লঙ্ঘনের বিষয়ে অভিযোগের তদন্তে সত্যতা পেলে দেশের প্রচলিত আইনে দ্রুত শাস্তিমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

আর্টিকেল-১২: 'তথ্য যোগাযোগ'
প্রত্যেক পক্ষ তার অধীনে পরিচালিত রিসাইক্লিং তালিকা, যোগ্য কর্তৃপক্ষের বিবরণী, কনভেনশন অনুযায়ী রিসাইক্লিংয়ের জন্য স্বীকৃত প্রতিষ্ঠান ও ক্ষমতাপ্রাপ্ত জরিপকারীগণের তালিকা, কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অর্পিত দায়িত্বাবলীর বর্ণনা, বছরে রিসাইক্লিংকৃত জাহাজের তালিকা এবং লঙ্ঘন ও শাস্তি বিষয়ক তথ্যাবলী আইএমও কর্তৃপক্ষকে প্রেরণ করবে।

৩.৩.২.১. রেগুলেশন্‌স

রেগুলেশন-২: 'প্রয়োগ'

এ রেগুলেশন জাহাজের নক্‌শা প্রণয়ন ও নির্মাণ থেকে শুরু করে রিসাইক্লিং পর্যন্ত কার্যক্রমে প্রযোজ্য হবে।

রেগুলেশন-৩: 'অন্যান্য স্ট্যান্ডার্ড, সুপারিশ ও নির্দেশিকার সাথে সম্পর্ক'

রেগুলেশন বাস্তবায়নের জন্য বিপজ্জনক বর্জ্যের আন্তঃসীমান্ত স্থানান্তর ও নিরাপদ নিষ্কাশনের (ডিসপোজাল) ক্ষেত্রে পক্ষসমূহ আইএলও কনভেনশন ও বাসেল কনভেনশন অনুযায়ী প্রযোজ্য স্ট্যান্ডার্ড, সুপারিশ ও নির্দেশিকা অনুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

রেগুলেশন-৪: 'জাহাজের বিপজ্জনক পদার্থ নিয়ন্ত্রণ'

প্রত্যেক পক্ষ এ কনভেনশনের পরিশিষ্ট-১ অনুযায়ী তালিকাভুক্ত বিপজ্জনক পদার্থ জাহাজে স্থাপন ও ব্যবহার নিষিদ্ধ করবে।

রেগুলেশন-৫: 'বিপজ্জনক পদার্থের ইনভেন্টরি'

প্রত্যেক নতুন জাহাজে কনভেনশনের পরিশিষ্ট ১ ও ২ এর অন্তর্ভুক্ত বিপজ্জনক পদার্থের ইনভেন্টরি থাকবে। জাহাজের অবকাঠামো ও সরঞ্জামাদির মধ্যে ওই সমস্ত পদার্থের অবস্থান ও পরিমাণ ইনভেন্টরিতে উল্লেখ থাকবে। পূর্ব হতে বিদ্যমান জাহাজগুলো এ কনভেনশন কার্যকর হওয়ার পরবর্তী ৫ বছরের মধ্যে অথবা রিসাইক্লিংয়ে যাওয়ার পূর্বে (যেটি আগে হবে) ইনভেন্টরি সম্পন্ন করবে। জাহাজের সমগ্র অপারেশন মেয়াদে বিভিন্ন সময়ে সম্পন্ন নতুন সংযোজন, অবকাঠামো ও সরঞ্জামের পরিবর্তন ইত্যাদি তথ্যাবলী দ্বারা ইনভেন্টরি হালনাগাদ (আপডেটেড) করতে হবে। রিসাইক্লিংয়ের পূর্বে আপডেটেড ইনভেন্টরির পার্ট-১ ছাড়াও জাহাজ চালনাজনিত জমা হওয়া সাধারণ বর্জ্য তালিকা 'পার্ট-২' হিসেবে এবং জাহাজের ভাণ্ডারে জমা পণ্যাদির তালিকা 'পার্ট-৩' হিসেবে সংযুক্ত করতে হবে।

'জাহাজ রিসাইক্লিংয়ের প্রস্তুতি' ঃ

রেগুলেশন-৮: 'আবশ্যকীয় বিষয়'

জাহাজ রিসাইক্লিং প্ল্যানে বর্ণিত রিসাইক্লিং সুবিধাবলীর আওতায় জাহাজ রিসাইক্লিং করা যাবে। তবে রিসাইক্লিং সুবিধায় (অর্থাৎ শিপ ব্রেকিং ইয়ার্ডে) নেয়ার পূর্বেই জাহাজে থাকা পণ্যের অবশিষ্টাংশ, জ্বালানি তেল এবং বর্জ্যাদি অপসারণ কার্য করতে হবে। ট্যাংকারের ক্ষেত্রে তেলবাহী ট্যাংক ও পাম্প রুম 'প্রবেশের জন্য নিরাপদ (Safe-for-Entry)' ও 'হট ওয়ার্কের জন্য নিরাপদ (Safe-for-Hot-Work)' করে দেশের জাতীয় আইনে যথাযথ কর্তৃপক্ষ হতে সনদ নিতে হবে। রিসাইক্লিং প্ল্যান তৈরির জন্য প্রয়োজনীয় তথ্যাদি রিসাইক্লিং সুবিধায় অন্তর্ভুক্ত করতে হবে এবং রেগুলেশন ৫ অনুযায়ী ইনভেন্টরি সম্পন্ন করতে হবে। অতঃপর প্রশাসন বা তৎকর্তৃক স্বীকৃত প্রতিষ্ঠান হতে 'রিসাইক্লিংয়ের জন্য প্রস্তুত' মর্মে সনদ নিতে হবে।

রেগুলেশন-৯ : 'শিপ রিসাইক্লিং প্ল্যান'

জাহাজ মালিক কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্যের ভিত্তিতে আইএমও'র নির্দেশিকা অনুযায়ী 'শিপ রিসাইক্লিং প্ল্যান' প্রস্তুত করতে হবে। এতে প্রতিষ্ঠান ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং প্রবেশে নিরাপদ ও হট ওয়ার্কে নিরাপদ অবস্থা পরিবীক্ষণ (Monitoring) ব্যবস্থাপনা এবং কিভাবে ইনভেন্টরিতে চিহ্নিত বিপজ্জনক পদার্থের প্রকার ও পরিমাণ অনুযায়ী ব্যবস্থাপনা করা হবে তার বর্ণনা থাকবে। যোগ্য কর্তৃপক্ষ এ প্ল্যান অনুমোদন প্রদান অথবা অস্বীকৃতি জানাতে পারে।

রেগুলেশন-১০ : 'জরিপ'

জাহাজের পরিষেবা শুরুর পূর্বে বা বিপজ্জনক পদার্থের ইনভেন্টরির উপর আন্তর্জাতিক সনদ ইস্যুর পূর্বে প্রারম্ভিক জরিপ এবং প্রশাসন কর্তৃক পরবর্তী ৫ বছর মেয়াদের মধ্যে নবায়ন জরিপ করা হবে। জাহাজে সম্পাদিত কোন পরিবর্তন বা গুরুত্বপূর্ণ মেরামতের পর অবস্থাভেদে অতিরিক্ত জরিপ চালানো যাবে। রিসাইক্লিংয়ের পূর্বে চূড়ান্ত সার্ভে করা হবে- যেখানে আইএমও'র নির্দেশিকার ভিত্তিতে বিপজ্জনক পণ্যের ইনভেন্টরিতে কনভেনশনের চাহিদা পূরণ হয়েছে কি না, রিসাইক্লিং প্ল্যানে বিপজ্জনক পদার্থের ইনভেন্টরির তথ্যাদির প্রতিফলন রয়েছে কি না, প্রবেশের জন্য ও হট ওয়ার্কের জন্য

নিরাপদ সংক্রান্ত শর্তাবলী মনিটরিংয়ের তথ্যাবলী যথাযথ রয়েছে কি না, কনভেনশন অনুযায়ী রিসাইক্লিং ইয়ার্ড বৈধভাবে ক্ষমতাপ্রাপ্ত হয়েছে কি না- সেসব পরীক্ষা করা হবে। আইএমও নির্দেশিকা মেনে প্রশাসনের কর্মকর্তাগণের দ্বারা জরিপ চালানো হবে।

রেগুলেশন-১১: 'সার্টিফিকেট ইস্যু ও স্বাক্ষর করা (Endorsement)'
রেগুলেশন ১০ অনুযায়ী বিপজ্জনক পদার্থের বিষয়ে প্রশাসন বা তৎকর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের পরিচালিত সফল জরিপের (প্রারম্ভিক, নবায়ন বা চূড়ান্ত জরিপ) উপর আন্তর্জাতিক সার্টিফিকেট ইস্যু ও স্বাক্ষর করতে হবে।

'জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধার জন্য আবশ্যকীয় বিষয়াবলী':

রেগুলেশন-১৫: 'জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধা নিয়ন্ত্রণ'

প্রত্যেক পক্ষ কনভেনশন অনুযায়ী নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব উপায়ে জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধার পরিকল্পনা, নির্মাণ ও পরিচালনার উদ্দেশ্যে আইন, রেগুলেশন ও স্ট্যান্ডার্ড প্রতিষ্ঠা করবে। আবশ্যকীয় বিষয়গুলোর প্রতিপালন নিশ্চিত করবার জন্য রিসাইক্লিং সুবিধার স্থানে প্রবেশ ও নমুনা সংগ্রহের ক্ষমতাসহ পরিদর্শন ও মনিটরিংয়ের ব্যবস্থা থাকবে। কৌশলের মধ্যে আইএমও'র নির্দেশিকা অনুযায়ী যোগ্য কর্তৃপক্ষ বা স্বীকৃত প্রতিষ্ঠান কর্তৃক পরিচালিত নিরীক্ষা পরিকল্পনা অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

রেগুলেশন-১৬: 'জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধার ক্ষমতা অর্পণ'
আইএমও'র নির্দেশিকা মেনে জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধার (অর্থাৎ স্বয়ংসম্পূর্ণ রিসাইক্লিং ইয়ার্ড) বিষয়ে পক্ষ বা যোগ্য কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ক্ষমতা অর্পণ করতে হবে। এতে কনভেনশন অনুযায়ী দলিলপত্র পরীক্ষা করা ও রিসাইক্লিংয়ের স্থান পরিদর্শনের বিষয় অন্তর্ভুক্ত থাকবে। এ ক্ষমতা যোগ্য কর্তৃপক্ষ কর্তৃক স্থিরকৃত মেয়াদ পর্যন্ত, যা ৫ বছরের ঊর্ধ্বে নয় কার্যকর থাকবে।

রেগুলেশন-১৭: 'সাধারণ আবশ্যকীয় বিষয়াবলী'
ক্ষমতাপ্রাপ্ত জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধাধারী কর্তৃপক্ষ যাতে শ্রমিকদের এবং পার্শ্বস্থ জনবসতির স্বাস্থ্যের প্রতি ঝুঁকি সৃষ্টি না হয় এরূপ

ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি, প্রক্রিয়া ও কৌশল গড়ে তুলবেন এবং আইএমও'র নির্দেশিকা অনুযায়ী পরিবেশের প্রতি সৃষ্ট বিরূপ প্রভাব প্রতিরোধ ও হ্রাস করবেন এবং সম্ভবমত অপসারণ করবেন।

রেগুলেশন-১৮: 'জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধা পরিকল্পনা'
রিসাইক্লিং সুবিধাধারী কর্তৃপক্ষ 'জাহাজ রিসাইক্লিং সুবিধা পরিকল্পনা' তৈরি করবেন, যাতে শ্রমিকের নিরাপত্তা, মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশ রক্ষার কৌশল বা পলিসি থাকবে। কনভেনশনের আবশ্যকীয় বিষয়াবলী বাস্তবায়নের পদ্ধতি এবং রিসাইক্লিং প্রক্রিয়ায় তার উন্নয়ন, প্রক্রিয়া চলাকালীন মালিক ও শ্রমিকের ভূমিকা ও দায়িত্বাবলী, শ্রমিকদের তথ্য প্রদান ও প্রশিক্ষণ কর্মসূচি, জরুরি পরিস্থিতি প্রস্তুতি ও মোকাবিলা পরিকল্পনা, রিসাইক্লিং কার্যক্রম মনিটরিং পদ্ধতি, পদ্ধতির বিষয়ে রেকর্ড কিপিং, মানুষের নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য এবং পরিবেশের ক্ষতি করে এমন পদার্থের নির্গমন ঘটনা বা দুর্ঘটনার রিপোর্টিং পদ্ধতি এবং শ্রমিকের নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্যের উপর বিরূপ প্রভাব সৃষ্টিকারী পেশাগত ব্যাধি, দুর্ঘটনা ও আঘাত রিপোর্টিং পদ্ধতি ইত্যাদি বিষয়গুলো পরিকল্পনায় থাকবে।

রেগুলেশন-১৯: 'মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের উপর বিরূপ প্রভাব প্রতিরোধ'

রিসাইক্লার সমগ্র রিসাইক্লিং কালব্যাপী:

জাহাজে 'হট ওয়ার্কের জন্য নিরাপদ' অবস্থা ও পদ্ধতি এবং 'প্রবেশের জন্য নিরাপদ' অবস্থা ও পদ্ধতি প্রতিষ্ঠাপূর্বক তা রক্ষণাবেক্ষণ ও মনিটরিং করবেন যাতে জাহাজের বদ্ধ ও খালি জায়গাগুলোতে বিপজ্জনক গ্যাসীয় পরিবেশের প্রতিরোধ এবং বিস্ফোরণ, আগুন ও অন্যান্য নিরাপত্তাহীন অবস্থা প্রতিরোধ হয়;
মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের প্রতি ক্ষতিকর দুর্ঘটনা, আঘাত ও পেশাগত ব্যাধি প্রতিরোধ হয়;

স্বাস্থ্য ও পরিবেশের প্রতি ক্ষতিকর কোন পদার্থের পতন বা নিঃসরণ প্রতিরোধ হয়।

রেগুলেশন-২০: 'বিপজ্জনক পদার্থের নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব ব্যবস্থাপনা'

রিসাইক্লার সনদপ্রাপ্ত জাহাজের বিপজ্জনক পদার্থ নিরাপদ ও পরিবেশ বান্ধব উপায়ে অপসারণ করবেন। নিয়োজিত ব্যক্তিবর্গ ও শ্রমিকরা ইনভেন্টরি সম্পর্কে জানবেন এবং রিসাইক্লার নিশ্চিত করবেন যে, ইনভেন্টরির বিপজ্জনক পদার্থসমূহ চিহ্নিত, লেভেল লাগানো ও প্যাক করা হয়েছে এবং কাটিং শুরুর পূর্বে তার বেশির ভাগই অপসারণ করা হয়েছে। আইএমও'র নির্দেশিকা বিবেচনায় নিয়ে বিশেষভাবে- (১) জাহাজে থাকা বিপজ্জনক তরল পদার্থ, (২) সীসা, পারদ, ক্যাডমিয়াম ও হেক্সাভ্যালেন্ট ক্রোমিয়াম জাতীয় ভারী ধাতু, (৩) উচ্চমাত্রার দাহ্য গুণসম্পন্ন রং ও বস্তুর আবরণী, (৪) অ্যাসবেস্টস ও তা ধারণকারী বস্তুসমূহ, (৫) PCB ও তা ধারণকারী বস্তুসমূহ, (৬) CFC ও halons, এবং (৭) উপরোক্ত তালিকাবহির্ভূত অন্যান্য বিপজ্জনক বস্তু যা জাহাজ কাঠামোর অংশ নয়- এমন পদার্থের ক্ষেত্রে জাহাজের সকল বিপজ্জনক বস্তু ও বর্জ্যের নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করবেন।

রিসাইক্লিং প্রক্রিয়া হতে উৎপন্ন বর্জ্যসমূহ পূব থেকে রিসাইকেলের জন্যে নিরাপদভাবে সংরক্ষিত লেবেলযুক্ত ও মজুদকৃত বস্তুসমূহ হতে পৃথক রাখতে হবে এবং এগুলো বর্জ্য ব্যবস্থাপনা সুবিধার আওতায় নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব উপায়ে প্রক্রিয়া সম্পাদন (Treatment) ও ডিসপোজালের জন্য স্থানান্তর করতে হবে।

রেগুলেশন-২১: 'জরুরি পরিস্থিতিতে প্রস্তুতি ও মোকাবিলা ব্যবস্থা'
রিসাইক্লিং সুবিধাধারী একটি 'জরুরি প্রস্তুতি ও মোকাবিলা পরিকল্পনা' প্রণয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ করবেন। এক্ষেত্রে রিসাইক্লিং সংশ্লিষ্ট জাহাজের আকার ও প্রকৃতি বিবেচনায় নিতে হবে। পরিকল্পনায় যা থাকবেঃ
জরুরী মুহূর্তে ব্যবহার্য প্রয়োজনীয় সরঞ্জামাদি ও পদ্ধতি যথাযথ স্থানে সংরক্ষণ ও নিয়মিত মহড়া আয়োজন;
প্রাথমিক চিকিৎসা, স্বাস্থ্য সহায়তা ও অগ্নি নির্বাপণ ব্যবস্থা এবং রিসাইক্লিং এলাকা (ইয়ার্ড) হতে দ্রুত বের হওয়া ও দূষণ প্রতিরোধ ব্যবস্থা;

রেগুলেশন-২২: 'শ্রমিকের নিরাপত্তা ও প্রশিক্ষণ'
রিসাইক্লার শ্রমিকের নিরাপত্তার জন্য যে যে ব্যবস্থা করবেন ঃ
রিসাইক্লিং কাজের উপযোগী ব্যক্তিগত নিরাপত্তা সামগ্রী (PPE) ও উপযুক্ত পোশাকের সহজপ্রাপ্যতা, রক্ষণাবেক্ষণ ও ব্যবহার নিশ্চিতকরণ;
রিসাইক্লিং কার্যাদি নিরাপদে সম্পন্নের জন্য প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণ কর্মসূচি গ্রহণ ও কাজের সাথে পরিচিতকরণ;

রিসাইক্লার যে সকল ক্ষেত্রে PPE সরবরাহ নিশ্চিত করবেন ঃ
(১) মাথার সুরক্ষা(হেলমেট), (২) মুখমণ্ডল ও চোখের সুরক্ষা, (৩) হাত ও পায়ের সুরক্ষা, (৩) শ্বাসরোধ প্রতিরোধী যন্ত্র, (৪) শ্রবণেন্দ্রিয়ের সুরক্ষা, (৫) তেজস্ক্রিয়তাজনিত দূষণ প্রতিরোধ, (৬) উপর হতে ব্যক্তির পতন ঠেকানো, (৭) নিরাপদ পোশাক পরিচ্ছদ।

রেগুলেশন- ২৩: 'ঘটনা, দুর্ঘটনা, পেশাগত ব্যাধি ও দীর্ঘকালীন অসুস্থতা'
শ্রমিকের নিরাপত্তা, মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের উপর কোন ঘটনা, দুর্ঘটনা, পেশাগত ব্যাধি বা দীর্ঘকালীন অসুস্থতার কারণ ঘটলে বা ঘটার আশঙ্কা থাকলে এ বিষয়ে রিসাইক্লার যোগ্য কর্তৃপক্ষকে রিপোর্ট পাঠাবেন।

রেগুলেশন- ২৪: 'প্রারম্ভিক ঘোষণা ও রিপোর্টিংয়ের প্রয়োজনীয়তা'
রিসাইক্লিংয়ের ইচ্ছা করলে জাহাজ মালিক এ বিষয়ে যথাসময়ে লিখিতভাবে প্রশাসনকে জানাবেন, যাতে কর্তৃপক্ষ কনভেনশন অনুযায়ী জরিপ সম্পাদন ও সার্টিফিকেট ইস্যু করতে পারেন। রিসাইক্লিং সুবিধাধারী রিসাইক্লিংয়ের জন্য জাহাজ গ্রহণের পূর্বেই বিস্তারিত তথ্যাদি লিখিত ঘোষণার মাধ্যমে যোগ্য কর্তৃপক্ষকে জানাবেন।

রেগুলেশন-২৫ 'সমাপ্তি বিষয়ক রিপোর্টিং'
আংশিক বা সম্পূর্ণ রিসাইক্লিং সম্পন্নের পর রিসাইক্লার পরিশিষ্ট ৭ এর নির্ধারিত ফরমে যোগ্য কর্তৃপক্ষকে রিপোর্ট করবেন এবং যোগ্য

কর্তৃপক্ষ প্রশাসনকে তা জানাবেন। মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের উপর ক্ষতিকারক ঘটনাবলীও রিপোর্টিংয়ের আওতায় আসবে।

৩.৩.৩ আইএলও কনভেনশন অ্যান্ড গাইডলাইন্স

৩.৩.৩.১ পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা কনভেনশন-১৯৮১ (কনভেনশন নং ১৫৫)

আন্তর্জাতিক শ্রম অফিসের গভর্নিং বডি কর্তৃক আহূত হয়ে ১৯৮১ সালের ২২ জুন তারিখে সুইজারল্যান্ডের জেনেভাতে আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থার ৬৭তম সাধারণ অধিবেশনে এ কনভেনশনটি গৃহীত হয়। বালাদেশ কর্তৃক এ কনভেনশনটি অনুসমর্থিত (Ratified) হয়নি।

কনভেনশনে যা বলা হয়েছে ঃ

শ্রমিক নিয়োজিত হয়, অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের এমন সকল শাখা বা কর্মক্ষেত্রে বিদ্যমান অবকাঠামো, যন্ত্রপাতি, কর্ম পদ্ধতি, কর্ম উপকরণ ইত্যাদি হতে উদ্ভূত বিপদসমূহ যা কর্মরত শ্রমিকের দৈহিক নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্যের প্রতি ঝুঁকিপূর্ণ এবং যা মানুষ ও পরিবেশের ক্ষতি করে বা করতে পারে, অনুরূপ বিপদসমূহ চিহ্নিত করতে হবে এবং ঝুঁকি দূর করে শ্রমিক ও পরিবেশের নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে হবে। বিষয়টি সুনির্দিষ্ট আইন ও প্রবিধান দ্বারা সমর্থিত হতে হবে এবং বিধানের প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে। সমুদ্রগামী জাহাজ ও মাছধরার কর্মক্ষেত্রসমূহ, যেখানে ভিন্ন মাত্রা ও প্রকৃতির সমস্যা দেখা দেয়, সে ক্ষেত্রগুলোকে এ কার্যক্রমের আওতাবহির্ভূত রাখতে হবে। তবে, এ জাতীয় কর্মক্ষেত্রে নিয়োজিত শ্রমিকদের সার্বিক নিরাপত্তার বিষয়টি ভিন্ন আইন ও কর্মকৌশল দ্বারা নিশ্চিত করতে হবে।

৩.৩.৩.২ পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি সম্পর্কিত গাইডলাইন্স, আইএলও-ওএসএইচ ২০০১ ঃ

এ নির্দেশিকাটি আইএলও'র ত্রিপক্ষীয় প্রতিনিধিত্বের স্বীকৃত নীতিমালার ভিত্তিতে মূলত প্রতিষ্ঠান পর্যায়ে একটি 'নিরাপত্তা সংস্কৃতি' (Safety Culture) গড়ে তোলা এবং ব্যবস্থাপনার দায়িত্বপ্রাপ্ত পক্ষকে সহায়তার লক্ষ্যে স্বপ্রণোদিত কৌশলপত্র হিসেবে প্রণীত হয়েছে।

নির্দেশিকায় যা' রয়েছে ঃ

এ নির্দেশিকায় শ্রমিকদের কর্মক্ষেত্রের বিপদ হতে সুরক্ষা ও কর্মকালীন দুর্ঘটনা, পেশাগত ব্যাধি ও মৃত্যু রোধকল্পে একটি 'জাতীয় পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য (OSH) ব্যবস্থাপনা' কাঠামো গড়ে তোলা এবং প্রতিষ্ঠান পর্যায়ে পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য (OSH) কার্যক্রম উন্নয়নে স্ব-প্রণোদিত ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলার কথা বলা হয়েছে।

প্রতিষ্ঠানের সামগ্রিক ব্যবস্থাপনার মধ্যে OSH ব্যবস্থাপনা যুক্ত করা, প্রতিষ্ঠান পর্যায়ে OSH কর্মকাণ্ড চিহ্নিত করা এবং পরিকল্পনা গ্রহণ, বাস্তবায়ন ও ক্রমোন্নয়ন ঘটানো। এ কার্যক্রমে সকল শ্রমিক ও প্রতিনিধিদের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করতে হবে। এছাড়াও স্বতঃস্ফূর্ত OSH ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির ধারাবাহিক প্রয়োগ ও বাস্তবায়নের জন্য প্রতিষ্ঠানের আকার এবং বিপদ বা ঝুঁকির ধরনের আলোকে প্রতিষ্ঠান উপযোগী অভিযোজিত গাইডলাইন (Tailored Guideline) প্রণয়ন করতে হবে। OSH ব্যবস্থাপনার জন্য আইএলও গাইডলাইন, জাতীয় গাইডলাইন ও প্রতিষ্ঠান উপযোগী অভিযোজিত গাইডলাইন পরস্পর সামঞ্জস্যপূর্ণ হতে হবে।

প্রতিষ্ঠান পর্যায়ে OSH ব্যবস্থাপনায় ৫টি মুখ্য উপাদান রয়েছে। যথা-

(১) OSH কৌশল বা নীতি, (২) সাংগঠনিক কার্যক্রম, (৩) পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন, (৪) মূল্যায়ন, (৫) উন্নততর কার্যক্রম গ্রহণ।

(১)"OSH কৌশল" অংশে এ সংক্রান্ত কার্যক্রমে সকল পর্যায়ের শ্রমিকের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা এবং এর প্রতি ব্যবস্থাপনার অঙ্গীকার থাকতে হবে। (২)"সাংগঠনিক কার্যক্রম" অংশে সংশ্লিষ্টদের দায়িত্ব ও জবাবদিহিতা স্থিরকরণ, OSH বিষয়ক শিক্ষা ও প্রশিক্ষণ, এসব বিষয় নথিভুক্তকরণ এবং যোগাযোগ সংক্রান্ত বিষয়গুলো থাকবে। (৩)"পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন" পর্যায়ে প্রারম্ভিক পর্যালোচনাপূর্বক পদ্ধতি পরিকল্পনা গ্রহণ, এসবের উন্নয়ন ও বাস্তবায়ন, বিপদ ও ঝুঁকি চিহ্নিতকরণ, এসবের প্রতিরোধ ও সুরক্ষামূলক ব্যবস্থা হিসেবে বিপদ/ ঝুঁকি দূরীকরণ বা নিয়ন্ত্রণ ইত্যাদি বিষয়গুলো অন্তর্ভুক্ত থাকবে। (৪)"মূল্যায়ন" পর্যায়ে সম্পাদিত কার্যক্রম পরিবীক্ষণ (Monitoring) ও পরিমাপ, দুর্ঘটনা, অসুস্থতা

বা ব্যাধির বিষয়ে তদন্তপূর্বক OSH কার্যক্রমে তার প্রভাব নিরূপণ, নিরীক্ষা পরিচালনা এবং ব্যবস্থাপনা কর্তৃক পর্যালোচনার বিষয়গুলো থাকবে। (৫)"উন্নততর কার্যক্রম" পর্যায়ে সামগ্রিক মূল্যায়নের ভিত্তিতে চিহ্নিত ত্রুটিসমূহের সংশোধন ও প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ এবং অব্যাহত উন্নয়নের ধারাবাহিকতা রক্ষা করার বিষয়াবলী অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

৩.৩.৪ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সংক্রান্ত আইএমও গাইডলাইন্স- ২০১২ ঃ

আন্তর্জাতিক জাহাজ চলাচল সংস্থার (International Maritime Organization- IMO) অধীনস্থ সামুদ্রিক পরিবেশ সুরক্ষা কমিটি কর্তৃক (Marine Environment Protection Committee-MEPC) ২০১২ সালের ফেব্রুয়ারি-মার্চ মাসে লন্ডনের IMO এর সদর দপ্তরে অনুষ্ঠিত ৬৩তম অধিবেশনের মাধ্যমে এটি গ্রহণ করে।

৩.৩.৪.১ পরিচয় ও কার্যক্ষেত্র ঃ

মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের প্রতি ঝুঁকিমুক্তভাবে জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়া সম্পন্নের জন্য বিভিন্ন আন্তর্জাতিক সংস্থা ও সম্মেলনের উদ্বেগ-উৎকণ্ঠার প্রেক্ষাপটে অন্যান্য বিষয়ের সাথে গৃহীত হংকং কনভেনশন ২০০৯-এর সিদ্ধান্ত এবং বিবিধ রেগুলেশন্সের সাথে সামঞ্জস্য রেখে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ নির্দেশিকা ২০১২ জারি করে। আইএমও'র এ নির্দেশিকায় নিরাপদ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের ক্ষেত্রে হংকং কনভেনশন অ্যান্ড রেগুলেশন্সের বিভিন্ন বিধান বাস্তবায়নকল্পে Ship Recycling Facility Plan (SRFP) প্রণয়ন, এর ব্যবস্থাপনা ও কর্ম প্রক্রিয়া পরিচালনা, শ্রমিকদের নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য সুরক্ষা, বিপজ্জনক বর্জ্যের পরিবেশবান্ধব ব্যবস্থাপনা, বিরূপ প্রভাব প্রতিরোধ ইত্যাদি বিষয়ে ব্যাপক দিকনির্দেশনা রয়েছে। জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কার্যক্রমের সাথে সম্পৃক্ত যোগ্য কর্তৃপক্ষ ও স্বীকৃত সংস্থাসহ অন্য স্টেকহোল্ডারগণ এ নির্দেশিকা থেকে সংশ্লিষ্ট কনভেনশন বা রেগুলেশন্স বাস্তবায়নে প্রয়োজনীয় উপাদান ও কারিগরি সহায়তা পাবেন। কনভেনশনের তাগিদ অনুযায়ী যোগ্য কর্তৃপক্ষ হতে ক্ষমতাপ্রাপ্ত Ship Recycling Facility পক্ষ (রিসাইক্লার) একটি ব্যাপক Ship Recycling Facility Plan (SRFP) তৈরি করবেন যাতে শ্রমিকের নিরাপত্তা,

প্রশিক্ষণ, মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের সুরক্ষা, স্টেকহোল্ডারদের দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ, জরুরি প্রস্তুতি ব্যবস্থাপনা, সামগ্রিক কর্মকাণ্ড মনিটরিং ও রিপোর্টিং এবং বিষয়সমূহের লিপিবদ্ধকরণ অন্তর্ভুক্ত থাকবে। রেগুলেশন্সের নির্ধারিত কার্যাবলীর স্ট্যান্ডার্ড বা মান রক্ষার্থে SRFP তে সুপারিশকৃত বিষয়াবলীর উপর আইএমও'র নির্দেশিকায় সুস্পষ্ট দিকনির্দেশনা ও তথ্য প্রদান করা হয়েছে।

৩.৩.৫ জাহাজ রিসাইক্লিং ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা বিষয়ক আন্তর্জাতিক বিধি-ব্যবস্থার উপর বাংলাদেশের অবস্থান ও গৃহীত কার্যক্রম ঃ

বাংলাদেশ বিপজ্জনক বর্জ্যের আন্তঃসীমান্ত স্থানান্তর ও নিরাপদ নিষ্কাশন সম্পর্কীয় বাসেল কনভেনশন- ১৯৮৯, জাহাজ রিসাইক্লিং সংক্রান্ত হংকং কনভেনশন-২০০৯ বা পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা সংক্রান্ত আইএলও কনভেনশন-১৫৫ প্রভৃতি আন্তর্জাতিক রেগুলেশন্স এখনও পর্যন্ত অনুসমর্থন করেনি। সেজন্য আইনগতভাবে এসব বিধি-ব্যবস্থা প্রতিপালনে বাংলাদেশের দায়বদ্ধতা না থাকলেও নীতি-নৈতিকতার আলোকে জাহাজ রিসাইক্লিং সেক্টরে কর্মরত বিপুল সংখ্যক শ্রমিকের নিরাপত্তা ও পেশাগত স্বাস্থ্য সুরক্ষায় এবং একই সাথে পরিবেশ সংরক্ষণের জন্য এ সকল আন্তর্জাতিক দায়বদ্ধতা বাংলাদেশ স্বপ্রণোদিতভাবে প্রতিপালন করে যাচ্ছে। এর অংশ হিসেবে ইতিপূর্বে শিপ ব্রেকিং অ্যান্ড রিসাইক্লিং রুল্স-২০১১ এবং পরবর্তীতে শিপ ব্রেকিং অ্যান্ড রিসাইক্লিং অ্যাক্ট-২০১৮ প্রণীত হয়েছে। উক্ত আইন ও বিধিমালায় জাহাজ রিসাইক্লিং সংক্রান্ত হংকং কনভেনশন অ্যান্ড রেগুলেশন্সের বাধ্যবাধকতার পূর্ণ প্রতিফলন ঘটেছে। এছাড়াও বাংলাদেশ শ্রম আইন, পরিবেশ সংরক্ষণ আইন, বিস্ফোরক আইন ও সংশ্লিষ্ট বিধিমালাসমূহে জাহাজ রিসাইক্লিং ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা সম্পর্কীয় আন্তর্জাতিক কনভেনশন, রেগুলেশন ও গাইডলাইনসমূহ বাস্তবায়নের অনুকূলে দেশে সমৃদ্ধ আইনগত কাঠামো বহু পূর্ব হতে বিদ্যমান রয়েছে। বিশেষ করে আইএলও'র পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি সম্পর্কিত গাইডলাইন্স ২০০১-এ বর্ণিত প্রতিষ্ঠান পর্যায়ে পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য সম্পর্কীয় ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলার জন্য যে নির্দেশিকা রয়েছে তা বাংলাদেশ শ্রম আইন ও বিধিমালায় বর্ণিত 'প্রতিষ্ঠানে সেফটি কমিটি গঠন ও তার কার্যাবলী' সংক্রান্ত বিধানের মধ্যে পূর্ণমাত্রায় প্রতিফলন ঘটেছে। তবে অপ্রিয়

সত্য কথাটি হলো- জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরে জাহাজ রিসাইক্লিং ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা এবং কর্মরত শ্রমিকদের পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য নিশ্চিত করার জন্য আমাদের প্রচলিত আইন ও প্রবিধানসমূহ যথেষ্ট সমৃদ্ধ হলেও সংশ্লিষ্ট বিধি বিধানসমূহের প্রয়োগ ও কার্যকারিতার চিত্রটি খুবই হতাশাব্যঞ্জক।

৩.৩.৫.১ গ্রিন পাসপোর্টধারী জাহাজ আমদানি ঃ

আইএমও'র গাইডলাইনে গ্রিন পাসপোর্টধারী জাহাজের ধারণা দেয়া হয়েছে। এর বৈশিষ্ট্য হলো মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের জন্য বিপজ্জনক যে সকল উপাদান জাহাজ নির্মাণে ব্যবহার করা হয়েছে সেগুলোর ইনভেন্টরি সংবলিত একটি পূর্ণাঙ্গ দলিল জাহাজের নির্মাতা প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্দিষ্ট ফরম্যাটে প্রস্তুত করা হবে এবং জাহাজের পুরো কর্মজীবন ধরে এটি জাহাজে থাকবে। জাহাজের ক্রেতা কর্তৃক পরবর্তীতে জাহাজের উপকরণ বা যন্ত্রপাতিতে কোন পরিবর্তন ঘটানো হলে দলিলের ফরম্যাটে তা লিপিবদ্ধ করতে হবে। এভাবে জাহাজের আনুক্রমিক মালিকগণ গ্রিন পাসপোর্টের নির্ভুলতা বজায় রেখে সর্বশেষ এটিকে জাহাজের সাথে জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় সরবরাহ করবেন। আগে থেকে বিদ্যমান জাহাজের মালিক স্ব উদ্যোগে জাহাজের গ্রিন পাসপোর্ট তৈরি করবেন। এ জাতীয় জাহাজ রিসাইক্লিং প্রক্রিয়ায় দুর্ঘটনা ও ঝুঁকি এড়ানো সহজতর হয়। রিসাইক্লিংয়ের উদ্দেশ্যে জাহাজ আমদানির ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক ও জাতীয় পর্যায়ে অনেক বাধ্যবাধকতা থাকলেও এযাবত আমাদের ইয়ার্ডগুলোতে আনীত সকল পুরাতন জাহাজ ইনভেন্টরির নির্ভরযোগ্য দলিলাদি ছাড়াই প্রথম হতেই ভাঙ্গন প্রক্রিয়ায় এসেছে। বর্তমানে গ্রিন পাসপোর্টবিহীন জাহাজ ভাঙ্গার অনুমোদন রয়েছে। তবে ভবিষ্যতে শুধুমাত্র সেইসব জাহাজকে ভাঙ্গার অনুমোদন দেয়া হবে যেগুলো ইয়ার্ডে আসার পরপরই ভাঙ্গার জন্য নিরাপদ থাকবে। আমাদের দেশে গ্রিন পাসপোর্টধারী প্রথম জাহাজ জাপানের শিপইয়ার্ডে নির্মিত "ওরি ভিটোরিয়া" ২০১৮ সালের জুলাই মাসে পিএইচপি ইয়ার্ডে বিচিং করে।

৩.৪. জাতীয় পর্যায়ে বিভিন্ন আইন ও প্রবিধান ঃ

৩.৪.১. বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন, ২০১৮ এবং জাহাজ ভাঙ্গা ও পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা, ২০১১ ঃ

মহামান্য সুপ্রিম কোর্টের হাইকোর্ট ডিভিশনে আনীত ২০০৮ সনের রিট পিটিশন নং ৭২৬০-এর উপর প্রদত্ত নির্দেশনা মোতাবেক শিল্প মন্ত্রণালয় কর্তৃক ১২ ডিসেম্বর, ২০১১ তারিখে প্রজ্ঞাপন আকারে জাহাজ-ভাঙ্গা ও পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা, ২০১১ জারি করা হয়। পরবর্তীতে ফেব্রুয়ারি ১২, ২০১৮ তারিখে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন, ২০১৮ জারি করা হয়। বস্তুত জাহাজ রিসাইক্লিংয়ের উপর আন্তর্জাতিক পর্যায়ে বিদ্যমান বিভিন্ন কনভেনশন, রেগুলেশন ও নির্দেশিকাসমূহের আলোকে জাতীয় পর্যায়ে এটি আমাদের সর্বাধিক সামঞ্জস্যপূর্ণ, সুনির্দিষ্ট ও নির্দেশনাযুক্ত আইনি বিধান, যা জাহাজ-ভাঙ্গা বা রিসাইক্লিংয়ের জন্য নির্দিষ্ট সকল জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য। এ আইন ও বিধিমালায় শ্রমিকের পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা এবং পরিবেশ সুরক্ষা সম্পর্কীয় জাতীয় পর্যায়ে বিদ্যমান বিভিন্ন আইন ও প্রবিধান, যেমন পেট্রোলিয়াম আইন-১৯৩৪, বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন-১৯৯৫, বাংলাদেশ শ্রম আইন-২০০৬, আমদানি পলিসি আদেশ ইত্যাদির বিধানসমূহ ক্ষেত্র অনুযায়ী প্রয়োগের বিধানসহ জাহাজ রিসাইক্লিংয়ের উপর আন্তর্জাতিক বাধ্যবাধকতার বিষয়সমূহ সুনির্দিষ্টভাবে জাতীয় আইনের আঙ্গিকে প্রণয়ন করা হয়েছে। নিচে এ আইন ও বিধিমালার গুরুত্বপূর্ণ বিধানাবলী সংক্ষেপে তুলে ধরা হলোঃ

৩.৪.১ বোর্ড প্রতিষ্ঠা ও বোর্ডের গঠন পদ্ধতি ঃ

জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ও বিধিমালায় নির্দিষ্ট কার্যাবলী সম্পাদন ও বিধানাবলী প্রয়োগের উদ্দেশ্যে সরকার ''বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ড'' (BSRB) নামে একটি সংবিধিবদ্ধ সংস্থা প্রতিষ্ঠা করবে (ধারা ৮)। শিল্প মন্ত্রণালয়ের একজন অতিরিক্ত সচিবকে চেয়ারম্যান করে সরকার কর্তৃক তার নেতৃত্বে অন্যূন চৌদ্দ সদস্য বিশিষ্ট এ বোর্ড গঠিত হবে। বোর্ডের অন্যান্য সদস্যবন্দের মধ্যে থাকবেন যথাক্রমে শিল্প মন্ত্রণালয়, পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয়, শ্রম ও কর্মসংস্থান মন্ত্রণালয়, জ্বালানি ও খনিজসম্পদ মন্ত্রণালয় ও নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রত্যেকটি হতে অন্যূন একজন করে যুগ্ম সচিব বা সমমর্যাদার প্রতিনিধি, জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের অন্যূন কমিশনার পদমর্যাদার একজন প্রতিনিধি, চট্টগ্রাম বিভাগীয় কমিশনার, বাংলাদেশ পুলিশ চট্টগ্রাম রেঞ্জের ডিআইজি, বাংলাদেশ নৌ বাহিনীর একজন প্রতিনিধি, জাহাজ

পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্প এসোসিয়েশনের সভাপতি ও মালিক পক্ষের দু'জন প্রতিনিধি এবং বোর্ডের একজন মহাপরিচালক, যিনি এর সদস্য সচিব হবেন।

৩.৪.১.২. বোর্ডের দায়িত্ব, কার্যাবলী ও ক্ষমতা ঃ

(ক) ধারা ১১ও বিধি ৩ অনুযায়ী বোর্ডের প্রশাসনিক ও সমন্বয়মূলক কার্যাবলী সংক্ষেপে নিম্নরূপ ঃ

পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বা ভাঙ্গার উদ্দেশ্যে জাহাজ আমদানির জন্য NOC দেয়া, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কার্যাবলীর সার্বিক তত্ত্বাবধান ও ইয়ার্ডের কার্যক্রম পর্যালোচনা, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ পরিকল্পনা (SRP) ও জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সুবিধা পরিকল্পনার (SRFP) অনুমোদন প্রদান, শ্রমিকের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা নিশ্চিতকল্পে ও ঝুঁকি নিরসনে শ্রম সংক্রান্ত আইন, পেট্রোলিয়াম ও বিস্ফোরক সংক্রান্ত আইন এবং পরিবেশ সুরক্ষায় পরিবেশ সংক্রান্ত আইনে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়, সংস্থা বা দপ্তরসমূহের এ সংক্রান্ত কার্যক্রমের সমন্বয় সাধন, কাস্টমস ও এক্সাইজ সংক্রান্ত বিদ্যমান আইনের আলোকে কার্যক্রম গ্রহণ ও এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সাথে সমন্বয় সাধন, পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের উদ্দেশ্যে জোন সম্প্রসারণ বা নতুন জোন প্রতিষ্ঠার ব্যবস্থা গ্রহণ, পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কাজে জাতীয় ও আন্তর্জাতিক সহযোগিতা কার্যক্রম গ্রহণ, দেশীয় ও আন্তর্জাতিক সংস্থা, গবেষণা প্রতিষ্ঠান ও বিশ্ববিদ্যালয়ের সাথে যোগাযোগ স্থাপন ইত্যাদি। এছাড়া ধারা ৩৮ অনুযায়ী পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সংক্রান্ত প্রশাসনিক কার্যাদি সম্পন্নের জন্য বোর্ড আন্তঃমন্ত্রণালয় ওয়ান স্টপ সার্ভিস চালু করার জন্য আইনগতভাবে দায়বদ্ধ।

(খ) নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা কার্যক্রমের জন্য বিধি অনুযায়ী বোর্ডের অন্যান্য দায়িত্ব ঃ

জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের ক্ষেত্রে সকল শর্ত পালন নিশ্চিতকরণ এবং শ্রমিকের নিরাপত্তা ও বিপজ্জনক বর্জ্যের পরিবেশবান্ধব নিষ্কাশন ব্যবস্থার তদারকিকরণ;

বিপজ্জনক পদার্থের সাধারণ ব্যবহার প্রক্রিয়া সম্পাদন (Treatment), সাজানো (Stowage) ও নিরাপদ নিষ্কাশন সুবিধা

(Disposal Facility)- (TSDF) এবং Central Incineration Plant প্রতিষ্ঠা ও পরিচালনায় সকল দায়িত্ব পালন;

একটি Technical Competency Guideline তৈরি এবং এ গাইডলাইনের মান অনুযায়ী যোগ্যতা সম্পন্ন সেফটি অফিসারের তালিকা প্রস্তুতকরণ। প্রত্যেক ইয়ার্ডে জাহাজ-ভাঙ্গার যাবতীয় কার্যাবলী অনুমতিপ্রাপ্ত সেফটি অফিসারের তত্ত্বাবধানে পরিচালিত হবে;

শ্রমিকদের জন্য প্রশিক্ষণসূচির কারিকুলাম অনুমোদন এবং মনোনীত প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠানের এ সংক্রান্ত কার্যক্রম মনিটরিং করা। বোর্ডের তত্তাবধানে পরিচালিত এ প্রতিষ্ঠান হতে তাত্ত্বিক ও ব্যবহারিকভাবে প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত সনদধারীরাই কেবল জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পে নিয়োজিত হবেন (বিধি ১৭.১);

ইয়ার্ডে শ্রমিকদের নিরাপত্তা ও সুবিধাদি এবং বর্জ্য নিষ্কাশন সংক্রান্ত কার্যক্রম তদারকি;

প্রথম শ্রেনীর সার্টিফিকেটধারী বিচিং মাস্টারদের তালিকা সংরক্ষণ;

ব্যবহৃত তেল ও sludge হ্যান্ডলিং এবং অ্যাসবেস্টসসহ ক্ষতিকর পদার্থ হ্রাসকরণের জন্য যোগ্য এজেন্সি নিয়োগ;

'জিরো ওয়েস্টেজ' ও 'জিরো দুর্ঘটনার' লক্ষ্যে নিরাপদ রিসাইক্লিং পদ্ধতির বিকাশে প্রতি বছর গবেষণামূলক বিশ্লেষণ কার্যক্রম পরিচালনার মাধ্যমে বিচিং পদ্ধতির উন্নয়ন।

এছাড়া শিল্প মন্ত্রণালয় কোন শিল্প ও বিজ্ঞান গবেষণাগারের মাধ্যমে পারিপার্শ্বিক বায়ু, মাটি ও পানির গুণাগুণ মনিটরিং কার্যক্রম পরিচালনা করবেন।

(গ) জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সুবিধা পরিকল্পনা (SRFP) অনুমোদন ঃ

রিসাইক্লারের সকল বৈধ সনদ ও রেকর্ডপত্র, পরিবেশ অধিদপ্তর হতে বিপজ্জনক পদার্থ হ্যান্ডলিংয়ের জন্য ক্ষমতা প্রাপ্তি, ইয়ার্ডে এলপিজি, এসিটিলিন, কার্বন-ডাই-অক্সাইড, অক্সিজেন ও অন্যান্য সিলিন্ডার রাখার লাইসেন্স এবং ইয়ার্ডের বিভিন্ন সুবিধাসহ মানচিত্র প্রভৃতির

ভিত্তিতে বোর্ড কর্তৃক জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সুবিধা পরিকল্পনা (Ship Recycling Facility Plan- SRFP) অনুমোদন দিতে হবে। এতে আরও থাকবে ইয়ার্ডে সকল ধরনের বর্জ্য সাময়িক মওজুদের গুদাম, অ্যাসবেস্টস হ্যান্ডলিং ও জমা রাখার ব্যবস্থা, শ্রমিকদের বিশ্রাম কক্ষ ও পোশাক পরিবর্তন কক্ষ, পানীয় জল, প্রাথমিক চিকিৎসা, অগ্নি নির্বাপণ ব্যবস্থা, ব্যক্তিগত সুরক্ষা সরঞ্জাম (PPE) ও বস্তু হ্যান্ডলিংয়ের যন্ত্রপাতি ইত্যাদির বর্ণনা, জাহাজের বিভিন্ন অংশ ভাঙ্গার কাজে নিয়োজিত দক্ষ শ্রমিকদের তালিকা এবং সরকারি কর্তৃপক্ষের নির্ধারিত অন্যান্য সুবিধার বর্ণনা। এছাড়াও থাকবে শ্রমিকদের নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য এবং নিরাপদ পরিবেশ ব্যবস্থাপনার (SHE) বিষয়ে শ্রম আইন ২০০৬ ও পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ১৯৯৫-এর বিধান প্রতিপালনের বিষয়ে ইয়ার্ড মালিকের অঙ্গীকার পত্র। (বিধি ১৫)

৩.৪.১.৩. বিধি অনুযায়ী অন্যান্য সরকারি কর্তৃপক্ষের দায়বদ্ধতা ঃ

পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের জন্য আনীত জাহাজ বহির্নোঙ্গরে অবস্থানকালে বোর্ড কর্তৃপক্ষের সাথে এনবিআর, বিস্ফোরক অধিদপ্তর ও পরিবেশ অধিদপ্তর কর্তৃপক্ষ জাহাজ সরজমিনে পরিদর্শন ও প্রয়োজনীয় ডক্যুমেন্ট পরীক্ষা করবেন। বোর্ড ও অন্যান্য সরকারি কর্তৃপক্ষের বহির্নোঙ্গর পরিদর্শন ও ক্লিয়ারেন্সের উপর বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক জাহাজের তীরে ভেড়ানোর অনুমতি প্রদান নির্ভর করবে (বিধি ৭);

কাস্টমস কর্তৃপক্ষ জাহাজের ইনভেন্টরি, মেমোরেন্ডাম অব এগ্রিমেন্ট (MOA) ও এলসি এর কপিসহ বিল অব এন্ট্রি পরীক্ষা করবেন এবং সে অনুযায়ী শুল্ক নির্ধারণ করবেন ও ছাড়পত্র (Customs Clearance) দেবেন (বিধি ৩.২, বিধি ৭.২.৭ ও বিধি ৯.৪);

বহির্নোঙ্গরে থাকতে পরিবেশ অধিদপ্তর জাহাজের নির্মাতা, যন্ত্রাদির উৎপাদক প্রভৃতির সম্ভাব্য সূত্রে নক্শা, কারিগরি স্পেশিফিকেশন, ভাণ্ডার ইত্যাদি হতে জাহাজের নির্মাণ কাঠামোর অভ্যন্তরে ও জাহাজে থাকা বিপজ্জনক বর্জ্য বা ক্ষতিকর পদার্থ রয়েছে কি না সে বিষয়ে পরীক্ষাপূর্বক তালিকা প্রস্তুত করবেন এবং ছাড়পত্র (Environmental Clearance Certificate) দেবেন (বিধি ৩.৩, বিধি ৮ ও বিধি ৯.৩);

জ্বালানি ও খনিজসম্পদ মন্ত্রণালয়ের অধীনস্থ বিস্ফোরক অধিদপ্তর জাহাজ পরীক্ষা করে যথাক্রমে (১) 'মানুষের প্রবেশের জন্য গ্যাসমুক্ত (Gas free for man entry)' এবং (২) 'গরম কাজের জন্য গ্যাসমুক্ত (Gas free for hot work)' মর্মে দুটি সার্টিফিকেট দেবেন। এ উদ্দেশ্যে বিস্ফোরক অধিদপ্তর জাহাজের সকল bunker tank, DB tank, ballast tank, wing tank, আবদ্ধ খালি জায়গা, চাপে থাকা ভেসেল বা স্পেস, খালি lube oil tank, slope tank, petroleum cargo tank এবং কর্তৃপক্ষের বিবেচনায় অন্যান্য বিপজ্জনক জায়গা পরিদর্শন ও পরীক্ষা করে নিরাপত্তা সম্পর্কে নিশ্চিত হয়ে উপরোক্ত সার্টিফিকেট দুটি ইস্যু করবেন। এ কাজের জন্য উক্ত কর্তৃপক্ষ নির্ধারিত চেকলিস্টে তথ্য লিপিবদ্ধ করবেন (বিধি ৩.৪ ও বিধি ৯.১);

এছাড়া নৌবাহিনী কর্তৃপক্ষ জাহাজে থাকা রেডিও পাইরোটেকনিক্স (বিপদ সংকেত) কৌশল বন্ধ করবেন।

৩.৪.১.৪.বহির্নোঙ্গরে বোর্ড ও অন্যান্য সরকারি কর্তৃপক্ষের পরীক্ষার জন্য যা লাগবে ঃ

আইএমও নং সহ জাহাজের মূল সার্টিফিকেট, জাহাজে থাকা তেজস্ক্রিয় পদার্থসহ বিপজ্জনক পদার্থের ইনভেন্টরি, গ্যাসের ইনভেন্টরি, high sea এলাকায় (উপকূল হতে ৩ মাইল দূরবর্তী সমুদ্র এলাকা) জাহাজের ব্যালাস্ট পানি পরিবর্তনের নিশ্চয়তা, জাহাজে থাকা বাঙ্কার অয়েল/লুব অয়েল/তৈলাক্ত বস্তুর ঘোষণা (confirmation), কারগো ঘোষণা ফরম, নিরাপদ ম্যানিং সার্টিফিকেট, ক্রুদের যোগ্যতা সনদ, পতাকাবাহী দেশের নাম, হাল নং (Hull No.), জাহাজের নাম ও টাইপ, রেজিস্ট্রেশনের তারিখ ও বন্দরের নাম, জাহাজ মালিকের নাম, দৈর্ঘ প্রস্থ-গভীরতা, মাল পরিবহন ক্ষমতা, মোট এবং নেট ওজন (টনেজ), ইঞ্জিনের ধরন {বিধি ৭.১(a)}।

৩.৪.১.৫.জাহাজ তীরে ভেড়ানোর অনুমতি প্রদানে বন্দর কর্তৃপক্ষের দায়বদ্ধতা ঃ

জাহাজ তীরে ভেড়ানোর অনুমতির (beaching permission) জন্য আমদানিকারক বিধিমালায় সংযুক্ত অ্যানেক্স-২ অনুযায়ী কাগজ পত্র ও বোর্ডের প্রদত্ত সার্টিফিকেট বা সুপারিশ পত্র এবং ব্যবসায়িক সংস্থার (Trade Body) সদস্যপদ সনদ বন্দর কর্তৃপক্ষের নিকট

দাখিল করবেন। বোর্ড অন্যান্য সরকারি কর্তৃপক্ষের সহায়তায় সম্পাদিত পরিদর্শন সংক্রান্ত যাবতীয় দলিল বা সার্টিফিকেট্স বন্দর কর্তৃপক্ষকে জমা দেবেন। উপরোক্ত ডক্যুমেন্টসমূহ ছাড়াও বোর্ড হতে ইয়ার্ড মালিকের SRFP-এর অনুমোদন প্রাপ্তি এবং ইয়ার্ডে জাহাজ নেয়ার পর জাহাজের চতুর্দিকে শ্রমিকের চলাচলের জন্যে কমপক্ষে পাঁচ মিটার খোলা জায়গা থাকা সম্পর্কে নিশ্চিত হয়ে বন্দর কর্তৃপক্ষ ভাঙ্গার জন্য জাহাজ তীরে ভেড়ানোর অনুমতি (beaching permission) দেবেন (বিধি ৯ ও বিধি ১০)।

৩.৪.১.৬.জাহাজ আমদানি ও বহির্নোঙ্গরে থাকাকালীন করণীয় ঃ

রিসাইক্লিং বা ভাঙ্গার উদ্দেশ্যে জাহাজ আমদানির জন্য বোর্ড হতে অনাপত্তি পত্র বা NOC গ্রহণ। এ জন্য ইয়ার্ডের পরিবেশ বিষয়ক ছাড়পত্র, জাহাজের বিস্তারিত বর্ণনা, বিক্রেতার সাথে সম্পাদিত MOU ও জাহাজে থাকা বিপজ্জনক পদার্থের ইনভেন্টরি জমা দিতে হবে। ব্যাংকে LC খুলতে এই NOC প্রয়োজন হবে (বিধি ৪);

বাংলাদেশের সমুদ্র সীমায় পৌঁছানোর পূর্বে Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) বা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ও কোস্টগার্ডকে জানানো (বিধি ৫);

বহির্নোঙ্গরে বোর্ডের পরিদর্শনের সময় ইনভেন্টরি, মেমোরেন্ডাম অব এগ্রিমেন্ট, বিক্রেতা ও ক্রেতার ঠিকানা ও এলসি এর কপিসহ বিল অব এন্ট্রি হস্তান্তর (কাস্টমসের জন্য) (বিধি ৭.২.৬);

বিস্ফোরক অধিদপ্তরকে বিস্ফোরণ ঘটাতে পারে এমন সকল সিলিন্ডার, প্রেসার ভেসেল, দাহ্য ও বিপজ্জনক পদার্থের তালিকা সরবরাহ (বিধি ৯.২);

জাহাজ তীরে ভেড়ানোর অনুমতির (beaching permission) জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষকে অ্যানেক্স-২ অনুযায়ী কাগজপত্র জমা প্রদান, সাথে বোর্ড থেকে প্রাপ্ত সনদ থাকবে (বিধি ৯)।

৩.৪.১.৭.জাহাজ তীরে ভেড়ানোর পর ইয়ার্ড মালিকের করণীয় (বিধি ১০.১)ঃ

ভেসেলকে নিরাপদ করবেন;

ইঞ্জিন রুমে পর্যাপ্ত আলো-বাতাসের ব্যবস্থাসহ সাবধানতার সাথে বাঙ্কার খালি করবেন;

রেজিস্টার্ড ডিলারের মাধ্যমে বাঙ্কার অপসারণের (disposal) ব্যবস্থা নেবেন;

ব্যবহৃত তেল ও sludge রিসাইক্লার বা শোধনাগারের কাছে disposal এর ব্যবস্থা নেবেন;

বিশেষ করে বিদেশি ক্রুদের আগমন ও বিদায় সম্পর্কে যথাপূর্বে ইমিগ্রেশন কর্তৃপক্ষকে জানাবেন;

সকল কার্বন-ডাই-অক্সাইড ও অন্যান্য সিলিন্ডার ডিলার অথবা বিস্ফোরক অধিদপ্তরের লাইসেন্সধারী ব্যক্তির কাছে বিক্রয় করবেন।

৩.৪.১.৮.বোর্ড হতে জাহাজ কাটার অনুমতি সংগ্রহের জন্য জমা দেবেন ঃ

বোর্ড অনুমোদিত Ship Recycling Plan(SRP) যাতে থাকবে- বিপজ্জনক বস্তু নিরূপণ, চিহ্নিতকরণ, হ্যান্ডলিং ও নিরাপদ নিষ্কাশনের বর্ণনা সম্বলিত বোর্ডের নির্ধারিত তথ্য সমৃদ্ধ ফরম, পরিবেশ অধিদপ্তরের ছাড়পত্র (Clearance), বাংলাদেশ নেভির ইস্যু করা সার্টিফিকেট, শ্রমিক রেজিস্ট্রেশন তথ্য, সকল বাঙ্কার ট্যাঙ্ক হতে তেল অপসারণের প্রমাণপত্র এবং বিস্ফোরক অধিদপ্তরের দেয়া গ্যাস মুক্তকরণ সার্টিফিকেট। বিষয়গুলো বাস্তবায়নের পর বোর্ড কর্তৃক জাহাজ কাটার অনুমতি দেয়া হবে (বিধি ১১)। এছাড়া SRP তে সুনির্দিষ্টভাবে যা থাকবে- (বিধি ১৬.১)

জাহাজের বিস্তারিত তথ্য;

বিপজ্জনক পদার্থ স্পষ্টভাবে নিরূপণ;

সংযুক্তি ৭ এ জাহাজ-ভাঙ্গা কাজের ধারাবাহিক তফসিল;

বস্তু হ্যান্ডলিংয়ের যন্ত্রপাতি ও ব্যক্তিগত সুরক্ষা সরঞ্জাম (PPE);

তেল ও বিচ্ছিন্ন বর্জ্য অপসারণের বিষয়ে বোর্ডের সার্টিফিকেট;

গ্যাস মুক্তকরণ ও hot work এর জন্য উপযুক্ত মর্মে বিস্ফোরক অধিদপ্তরের সার্টিফিকেট;

বিপজ্জনক পদার্থ হ্যান্ডলিং ও নিরাপদ নিষ্কাশন প্ল্যান, যাতে শ্বাসরোধক জায়গা চিহ্নিতকরণ ও লেখচিত্রে তা প্রদর্শন করতে হবে;

ভারসাম্য রক্ষার পানি (ballast) ও তলানি (sediment) অপসারণ নিশ্চিতকরণ;

অ্যাসবেস্টস অপসারণ পরিকল্পনা- যাতে হ্যান্ডলিং, ট্রিটমেন্ট ও ডিসপোজাল পদ্ধতির উল্লেখ থাকবে

রিসাইক্লিংয়ের সময় সৃষ্ট বর্জ্য অপসারণের বর্ণনা।

৩.৪.১.৯.ইয়ার্ড মালিক (রিসাইক্লার) এর ইয়ার্ড সংক্রান্ত সামগ্রিক দায়বদ্ধতা ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গার জন্য বোর্ডের অনুমোদিত জোনে ইয়ার্ড মালিক বা রিসাইক্লারের প্রয়োজনীয় সুযোগ-সুবিধা সংবলিত ইয়ার্ড থাকতে হবে। এজন্য জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সুবিধা পরিকল্পনা (Ship Recycling Facility Plan-SRFP) ও জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ পরিকল্পনা (Ship Recycling Plan-SRP) প্রণয়নপূর্বক বোর্ডের কাছে জমা দিয়ে অনুমোদন গ্রহণ করতে হবে (বিধি ৩.৫)। ইয়ার্ড বরাদ্দের পর ভাঙ্গার উদ্দেশ্যে জাহাজ আমদানির পূর্বেই পরবর্তী দু'বছরের মধ্যে SRFP তে বর্ণিত সুযোগ-সুবিধা ও শর্তাদি পূরণ করতে হবে (বিধি ১৫.৯)। ইয়ার্ডের সুযোগ-সুবিধা ও শর্তাদি নিম্নরূপ ঃ

সকল ধরনের বর্জ্য সাময়িকভাবে মওজুদ রাখার গুদাম, অ্যাসবেস্টস হ্যান্ডলিং ও জমা রাখার ব্যবস্থা, শ্রমিকদের বিশ্রাম কক্ষ ও পোশাক পরিবর্তন কক্ষ, পানীয় জল ও প্রাথমিক চিকিৎসার ব্যবস্থা, অগ্নি নির্বাপণ ব্যবস্থা, ব্যক্তিগত সুরক্ষা সরঞ্জাম (PPE) ও বস্তু হ্যান্ডলিংয়ের যন্ত্রপাতির ব্যবস্থা এবং বোর্ড ও সরকারি কর্তৃপক্ষের দ্বারা নির্ধারিত সুযোগ-সুবিধা থাকা (বিধি ১৫.২);

এলপিজি, এসিটিলিন, কার্বন-ডাই-অক্সাইড, অক্সিজেন ও অন্যান্য সিলিন্ডার সংরক্ষণ (বিধি ১৫);

উইঞ্চ, ক্রেন, শিকল, শ্যাকল, জেনারেটর ও অন্যান্য সরঞ্জাম সংরক্ষণ (বিধি ১৫.৭);

বিস্ফোরক গ্যাস নিরূপক (Explosive Gas Detector) ও অক্সিজেন হার নিরূপক যন্ত্র (Oxyzen Percentage Analyser) সংরক্ষণ (বিধি ১৫.৭);

যথাযথ আলোর ব্যবস্থা থাকা (বিধি ১৫.৭);

জাহাজ-ভাঙ্গা সম্পন্নের পর উৎপন্ন বর্জ্যের উপর প্রতিবেদন নির্ধারিত ফরমে বোর্ডে জমা দেওয়া (বিধি ৩.৬)।

৩.৪.১.১০.জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়াকালীন ইয়ার্ড মালিক (রিসাইক্লার) এর দায়-দায়িত্ব ঃ

এ বিষয়ে জাহাজ-ভাঙ্গা ও পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা, ২০১১ এর চতুর্থ অধ্যায়ে শ্রমিকের নিরাপত্তা ও বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা, পঞ্চম অধ্যায়ে পরিবেশ বিষয়ক বিধান প্রতিপালন এবং সপ্তম অধ্যায়ে পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনার বিষয়ে ইয়ার্ড মালিক বা রিসাইক্লারের দায় দায়িত্বের নির্দেশনা রয়েছে। এসকল বিষয়ের সংক্ষিপ্ত বর্ণনা নিম্নরূপ ঃ

(ক) শ্রমিকের নিরাপত্তা ও বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনায় ইয়ার্ড মালিকের আইনগত দায়বদ্ধতা (বিধি ১৭)ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গা বা কাটিং প্রক্রিয়ায় কেবলমাত্র বোর্ড কর্তৃক পরিচালিত প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট হতে জাহাজ ভাঙ্গা প্রক্রিয়ার উপর প্রশিক্ষণ গ্রহণকারী সনদধারী ব্যক্তিদের শ্রমিক হিসেবে নিয়োগদান;

বোর্ডের তালিকাভুক্ত সেফটি অফিসার নিয়োগদান এবং ইয়ার্ডে জাহাজ-ভাঙ্গার যাবতীয় কার্যাবলী সেফটি অফিসারের তত্ত্বাবধানে পরিচালনা নিশ্চিতকরণ;

শ্রমিকদের জন্য মানসম্মত ব্যক্তিগত সুরক্ষা সরঞ্জাম (PPE) ও বস্তু হ্যান্ডলিংয়ের যন্ত্রপাতির সহজপ্রাপ্যতা নিশ্চিতকরণ;

অগ্নিজনিত দুর্ঘটনা মোকাবিলায় ফায়ার ফাইটার ও যন্ত্রাদির সহজ চলাচল এবং কমপক্ষে ২টি উইঞ্চ ও ২টি ক্রেন চলাচলের পর্যাপ্ত জায়গা নিশ্চিতকরণ;

রিসাইক্লিং শুরুর পূর্বে বিস্ফোরক অধিদপ্তর কর্তৃপক্ষ হতে জাহাজে 'প্রবেশের জন্য নিরাপদ' সার্টিফিকেট ও 'হট ওয়ার্কের জন্য নিরাপদ' সার্টিফিকেট গ্রহণ এবং প্রত্যহ অনুরূপ কাজের পূর্বে সেফটি অফিসার কর্তৃক সরজমিনে পরীক্ষাপূর্বক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ;

শ্বাসরোধী বদ্ধ স্থান, দাহ্য তেল, বিস্ফোরক, গ্যাস ও অন্যান্য বিপজ্জনক বর্জ্যের স্থান চিহ্নিতকরণ এবং প্রক্রিয়ার পূর্বে ও প্রক্রিয়াধীন সময়ে দাহ্য গ্যাসমুক্তকরণ ও পর্যাপ্ত অক্সিজেন সরবরাহ নিশ্চিতকরণ;

ইয়ার্ডে দাহ্য বস্তু ও বিষাক্ত গ্যাস নিরূপক যন্ত্র (Toxic Gas Detector) এবং অক্সিজেন হার নিরূপক যন্ত্র (Oxyzen Percentage Analyzer) সংরক্ষণ;

বিষাক্ত (Toxic), ক্ষয়কারক (corrosive), উত্তেজক (irritant), ধোঁয়াময় (fumigated) পরিবেশে প্রক্রিয়ার পূর্বে স্থানটি সেফটি অফিসার কর্তৃক পরিদর্শন করিয়ে উপাদানের ঘনত্বের মাত্রা 'পদার্থের নিরাপদ উপাত্ত পত্রের' (MSDS) সীমার মধ্যে থাকা নিশ্চিতকরণ;

গ্যাস কাটিং কাজে শুধুমাত্র সনদধারী গ্যাস কাটার নিয়োগদান;

উঁচু স্থানে কাজের ক্ষেত্রে শ্রমিকদের সেফটি বেল্ট ও হেলমেট ব্যবহার নিশ্চিতকরণ;

অগ্নি নির্বাপণের উদ্দেশ্যে পর্যাপ্ত পানির উৎস ও পাম্পিং যন্ত্রপাতির সুবিধা এবং বহনযোগ্য অগ্নি নির্বাপণ সরঞ্জাম, অগ্নিরোধী পোশাক ও মাস্ক রক্ষণাবেক্ষণ;

রিসাইক্লিং প্রক্রিয়ায় উৎপন্ন বর্জ্য ও জাহাজে থাকা বিপজ্জনক পদার্থের নিরাপদ ডিসপোজালের জন্য পরিবহনের পথ ও অনুসৃতব্য অপসারণ পদ্ধতির লিখিত বর্ণনা;

অফিস ভবন ও গুদামের জন্য এবং লৌহজাত নয় এমন ধাতব পদার্থ ও স্ক্র্যাপ রাখার জন্যে পৃথক ও পর্যাপ্ত জায়গা সংরক্ষণ;

পরিবেশ সংরক্ষণ আইনে জাহাজের ক্ষতিকর বর্জ্য নিরাপদ ডিসপোজালের উদ্দেশ্যে ইয়ার্ডে সাময়িক সংরক্ষণ ব্যবস্থা;

ক্রেন পরিচালনার ক্ষেত্রে সকল উত্তোলক যন্ত্র ও রোপ-চেইন নিয়মিত পরীক্ষাকরণ;

অ্যাসবেস্টস অপসারণ ও হ্যান্ডলিংয়ে নিরাপদ ব্যবস্থা রাখা, শ্রমিকদের জন্য নিরাপত্তামূলক পোষাক সরবরাহ এবং এ উদ্দেশ্যে বিশেষায়িত ঠিকাদার নিয়োজিত রাখা। অ্যাসবেস্টস ভেজানোর জন্যে পাম্পসহ হোস পাইপ ও পয়েন্ট থাকা। অ্যাসবেস্টস বর্জ্য ও এর ধারক অংশসমূহ আর্দ্র পরিবেশে হ্যান্ডলিং এবং নেগেটিভ প্রেসারে ফিল্টারযুক্ত আবদ্ধ অবস্থায় তীরে অপসারণ ও লীকপ্রুফভাবে প্যাকেটজাতকরণ। এছাড়া কর্ম পরিবেশে অ্যাসবেস্টস কণা বা ফাইবারের ঘনত্ব নিয়মিত মনিটরিং করা;

রিসাইক্লিং ও আগুন নেভানোর কাজে শ্রমিকদেও বোর্ড অনুমোদিত প্রতিষ্ঠান হতে বিশেষ প্রশিক্ষণ প্রদান;

নিরাপত্তা সম্পর্কীয় বিষয় ও নির্দেশনাবলী দায়িত্বপ্রাপ্ত হওয়ার পূর্বেই শ্রমিকের নিকট পৌছানো;

কার্বন-ডাই-অক্সাইড নিয়ন্ত্রণ কক্ষ ভাঙ্গা বা উক্ত গ্যাস ছেড়ে দেয়ার সময় পার্শ্ববর্তী এলাকায় অন্য কোন কাজ না করানো এবং উক্ত কাজের সময় সেফ্‌টি অফিসারের উপস্থিতি নিশ্চিতকরণ;

শ্রম আইন ও বিধিমালা অনুযায়ী শ্রমিকদের হাজিরা সংরক্ষণ ও পরিচয় পত্র প্রদান।

(খ) পরিবেশ বিষয়ক বিধান প্রতিপালনে দায়বদ্ধতা (বিধি ১৮, ১৯, ২০) ঃ

পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ও পরিবেশ সংক্রান্ত নীতিমালার আওতায় মাটি, পানি ও বায়ু সংক্রান্ত বিধান মেনে রিসাইক্লিং করা;

দিনের কর্মশেষে ইয়ার্ডের পরিচ্ছন্নতা ও মালামাল সাজিয়ে রাখা নিশ্চিত করা;

অ্যাসবেস্টস বর্জ্য ও এর ধারক অংশসমূহ আর্দ্র পরিবেশে প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত শ্রমিক দ্বারা হ্যান্ডলিং এবং নেগেটিভ প্রেসার চেম্বারে আবদ্ধ অবস্থায় সংরক্ষণ ও লিকপ্রুফভাবে প্যাকেটজাতকরণ। রিসাইক্লিংয়ের সময় কর্ম পরিবেশে এর কনসেন্ট্রেশন প্রতি ঘন মিটারে ০.১ মাত্রার কম এবং প্রতি ঘন সেন্টিমিটারে ১ ফাইবারেরও

কম রাখা (OSHA Standard)। অ্যাস্‌বেস্টস অপসারণ ও ডিসপোজালের কাজ বোর্ড অনুমোদিত এজেন্সির মাধ্যমে সম্পন্ন করা;

বোর্ড কর্তৃক দায়িত্বপ্রাপ্ত সংস্থা Treatment Stowage & Disposal Facility(TSDF) এর সদস্য হওয়া;

রিসাইক্লিংয়ের সময় উৎপন্ন বর্জ্যের তালিকা রেজিস্টার সংরক্ষণ করা;

বহির্নোঙ্গরের এঙ্করিং পয়েন্ট থেকে ইয়ার্ড পর্যন্ত সম্ভাব্য তেল ফেলা রোধ পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করা;

উপকূল থেকে কমপক্ষে ৩ মাইল পরবর্তী high sea এলাকায় ব্যালাস্ট পানির সাথে ভালভাবে মন্থন করে তলানি অপসারণ না হলে কোন বৈধ এজেন্সির মাধ্যমে ইয়ার্ডে তা হস্তান্তর করা;

পরিবেশ মনিটরিং ও গবেষণা সংক্রান্ত রেগুলেটরি কর্তৃপক্ষকে সহায়তা করা;

তেলের তলানি আধুনিক পদ্ধতি প্রয়োগের মাধ্যমে ডিটার্জেন্টযুক্ত পানি উচ্চচাপে প্রক্ষেপণ করে অপসারণ করা এবং একাজে বিশেষায়িত কোন এজেন্সিকে নিয়োজিত করা;

ইয়ার্ডে কোন বস্তু না পোড়ানো;

রিসাইক্লিং প্রক্রিয়ায় সৃষ্ট বর্জ্য, অয়েল স্লাজ, রংয়ের চিপ্‌স ইত্যাদি সাবধানতার সাথে অপসারণ ও নিরাপদ ডিসপোজালের জন্য তাৎক্ষণিকভভাবে ইয়ার্ডের বাইরে প্রেরণ এবং বিপজ্জনক ও অবিপজ্জনক শ্রেণিতে বিভক্ত করে নির্ধারিত ছকে এর তালিকা পরিবেশ অধিদপ্তরকে প্রদান;

কোন বর্জ্য সাগরে বা উপকূলে না ফেলা;

বিষাক্ত ও ক্ষতিকর বস্তু, যেমন অ্যাসবেস্টস, সীসা, ক্রোমিয়াম এবং জৈব বস্তু-পলিক্লোনিরেটেড বাইফিনাইলস সংক্রান্ত নির্দেশনা কঠোরভাবে প্রতিপালন করা;

বস্তু হ্যান্ডলিংয়ের ফলে সৃষ্ট ধুলাবালি হ্রাসের জন্য বাষ্পাকারে পানি ছিটানো;

কোন তেল সাগরে পতিত হলে কোস্টগার্ডকে জানানো;

কঠিন বর্জ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি গড়ে তোলা;

রিসাইক্লিং সম্পন্নের বিবরণী নির্ধারিত ফরমে বোর্ডকে পাঠানো।

(গ) পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনার দায়বদ্ধতা (বিধি ২৯ হতে ৪৪) ঃ

নিজস্ব খরচে ইয়ার্ডে শ্রমিকদের জন্য স্বাস্থ্য শিবির আয়োজন এবং আঘাত, অস্থিক্ষত, পোড়া, ক্রনিক রোগ প্রভৃতির চিকিৎসা সুবিধা কার্যক্রম চালু করা (বিধি ২৯);

ইয়ার্ডে পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি গড়ে তোলা, যার অন্তর্ভুক্ত হবেঃ- (বিধি ৩০)

(১) OSH পলিসি-এতে থাকবে পেশাগত নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও পরিবেশ রক্ষায় মালিকের অঙ্গীকার, দুর্ঘটনা ও রোগ প্রতিরোধ, OSH সংক্রান্ত আইন ও প্রবিধান বাস্তবায়ন, OSH ব্যবস্থাপনায় শ্রমিকদের সম্পৃক্তকরণ এবং OSH কার্যক্রমের অব্যাহত উন্নয়ন,

(২) সকলের দায়িত্ব ও জবাবদিহিতা নিশ্চিতকরণ, প্রশিক্ষণ, ডক্যুমেন্টেশন, যোগাযোগ ও তথ্য সংক্রান্ত শর্তাবলী প্রতিপালন,

(৩) OSH সংক্রান্ত পরিকল্পনা গ্রহণ ও বাস্তবায়ন, এবং

(৪) OSH কার্যক্রম মূল্যায়ন;

সম্ভাব্য দুর্ঘটনা ও জরুরি OSH ঝুঁকি প্রতিরোধে জরুরি প্রস্তুতি ব্যবস্থা গড়ে তোলা। এটি ইয়ার্ডের অবস্থান এবং রিসাইক্লিংকৃত জাহাজের আকার ও প্রকৃতির ভিত্তিতে হতে হবে। নিশ্চিত করতে হবে- জরুরি মুহূর্তে সকলের সাথে যোগাযোগ সাধন, আগুন প্রতিরোধ, উদ্ধার, চিকিৎসা সেবা প্রদান ও লোক অপসারণ (বিধি ৩০.৩);

দুর্ঘটনা, রোগ ও অসুস্থতার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষসমূহকে রিপোর্ট প্রেরণ, রেকর্ড সংরক্ষণ ও তদন্তানুষ্ঠান, সমস্যা চিহ্নিত করে অগ্রাধিকার ভিত্তিক ব্যবস্থা গ্রহণ এবং ক্ষতিপূরণ পরিশোধ (বিধি ৩০.৪);

পেশাগত ব্যাধির ক্ষেত্রে ক্ষতিকর উপাদান চিহ্নিতকরণ, আক্রান্ত হওয়ার পদ্ধতি এবং ক্ষতিকর পরিবেশে চাকরির মেয়াদ নির্ণয় (বিধি ৩০.৬);

রিসাইক্লিংয়ের সময় কর্মস্থলে নিরাপদ প্রবেশ ও বহির্গমনের উপযুক্ত ব্যবস্থা (বিধি ৩০.৭);

জাহাজে প্রবেশে উপযুক্ত সিঁড়ি, গ্যাংওয়ে ও পাদানিযুক্ত মইয়ের ব্যবস্থা রাখা (বিধি ৩০.৮);

যাতায়াতের পথ প্রতিবন্ধকতামুক্ত রাখা এবং কোন ভারী বস্তু ওই পথের উপর দিয়ে বহন না করা (বিধি ৩০.৯);

জাহাজের হ্যাচ বা খোলা জায়গায় নিরাপত্তা ঘেরা দেয়া (বিধি ৩০.১০);

আগুন বা অন্যান্য বিপজ্জনক ঘটনায় নিষ্ক্রমণের পথ সর্বদা প্রতিবন্ধকতামুক্ত ও পরিষ্কার রাখা, ভাঙ্গা প্রক্রিয়ার অগ্রগতির সাথে নিষ্ক্রমণ পথের পরিবর্তন করা, নিয়মিত পরিদর্শন করা এবং দর্শনযোগ্যভাবে বহির্গমন প্রতীক ব্যবহার করা (বিধি ৩১);

রাস্তা ও জাহাজ হতে মাল খালাস করার জেটি (quays) ভারী বস্তু পরিবহনকারী যান চলাচলের জন্য নিরাপদ রাখা ও উক্ত পথে পথচারী চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা এবং পথচারী ও যান চলাচলের রাস্তা পৃথক করা (বিধি ৩২);

ইয়ার্ডে নিরাপদ ও উপযুক্ত পরিবেশে মালামাল সাজিয়ে রাখা (Housekeeping), স্ক্র্যাপ, বর্জ্য ও জঞ্জাল নিয়মিত অপসারণ করা, তৈলাক্ত ও পিচ্ছিল পথ যথাযথভাবে পরিষ্কার করা, বালি বা কাঠের গুঁড়া বা ছাই ফেলে নিরাপদ করা এবং হ্যান্ডটুলস, যন্ত্রপাতি বা নাট বোল্টসমূহ চলাচলের পথে ফেলে না রাখা (বিধি ৩৩);

জাহাজের স্থায়ী কাঠামোয় দাঁড়িয়ে নিরাপদে কাজ করা না গেলে সেফটি অফিসারের তত্তাবধানে উপযুক্ত মাচা ও সিঁড়ির ব্যবস্থা করা (বিধি ৩৪);

খোলা স্থানের মধ্য দিয়ে উপর হতে নিচে ব্যক্তির পতন ঠেকাতে উক্ত খোলা স্থান ঢেকে বা ঘিরে রাখা এবং কোন বস্তুর পতন হতে ব্যক্তির আঘাতপ্রাপ্ত হওয়া রোধকল্পে উপযুক্ত প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থ নেয়া (বিধি ৩৫.১);

উঁচু স্থান হতে ব্যক্তির পতন ঠেকাতে গার্ড রেল ও টো বোর্ড (guard rails & toe boards) সরবরাহ করা, অথবা সেফটি নেট বা নিরাপত্তা বর্ম (যেমন উপযোগী) স্থাপন করা (বিধি ৩৫.২);

বিচ্ছিন্ন বা ভাঙ্গা হচ্ছে এমন কাঠামো হঠাৎ ভেঙ্গে পড়া রোধকল্পে রশির বাঁধন বা নিচে ঠেসদণ্ড (support) ব্যবহার করা (বিধি ৩৫.৩);

বর্জ্য পদার্থ বা কোন বস্তু সরাসরি নিচে না ফেলা। এগুলো উপযুক্তভাবে মোড়কজাত বা ঘিরে রেখে নামানো (বিধি ৩৫.৪)।

(ঘ) অগ্নি প্রতিরোধ ও মোকাবিলায় ঃ

আগুনের ঝুঁকি এড়ানো, দ্রুত নিয়ন্ত্রণ ও লোকজনের দ্রুত নিরাপদ নিষ্ক্রমণে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা (বিধি ৩৬);

এলপিজি ট্যাংক, এসিটিলিন সিলিন্ডার, রং ও অন্যান্য দাহ্য বস্তু পর্যাপ্ত এলাকা নিয়ে নিরাপদভাবে সংরক্ষণ করা (বিধি ৩৬.১);

ধূমপানের নিষেধাজ্ঞা সংবলিত নোটিশ প্রদর্শন করা (বিধি ৩৬.২);

দাহ্য গ্যাস, বাষ্প বা ধুলাবালি থাকতে পারে এমন আবদ্ধ স্থানে খোলা আগুন বা শিখার পরিবর্তে বৈদ্যুতিক সরঞ্জামযুক্ত বহনযোগ্য ল্যাম্প ব্যবহার করা (বিধি ৩৬.৩);

তৈলাক্ত বর্জ্য বা কাপড় দ্রুত অপসারণ করা (বিধি ৩৬.৪);

কর্মস্থলে পর্যাপ্ত আলো বাতাস চলাচলের ব্যবস্থা করা (বিধি ৩৬.৫);

স্থির বিদ্যুৎ বা স্ফুলিঙ্গ সৃষ্টি হতে পারে এমন কাপড় বা জুতা ব্যবহার না করা (বিধি ৩৬.৬);

দাহ্য বস্তু, তৈলাক্ত বর্জ্য, টুকরা কাঠ বা প্লাস্টিক ধাতব মোড়কে রাখা (বিধি ৩৭);

আগুনের ঝুঁকি বিশিষ্ট স্থান, যেমন উত্তপ্ত যন্ত্রপাতি, বৈদ্যুতিক স্থাপনা, দাহ্য পদার্থের গুদাম, ওয়েল্ডিং ও কাটিং কাজের স্থান নিয়মিত পরিদর্শন করা (বিধি ৩৮);

ওয়েল্ডিং, গ্যাস কাটিং এবং হট ওয়ার্ক প্রক্রিয়ায় যোগ্য ব্যক্তি হতে নির্দেশ প্রাপ্তির পর সাবধানতা সহকারে শ্রমিক নিয়োজিত করা (বিধি ৩৯);

আগুনের আশঙ্কাযুক্ত স্থানে সহজে ব্যবহার উপযোগী অবস্থায় অগ্নি নির্বাপণ সরঞ্জামাদি রক্ষণাবেক্ষণ এবং পর্যাপ্ত চাপে পানি সরবরাহের ব্যবস্থা রাখা (বিধি ৪০);

রিসাইক্লিং পরিকল্পনায় বিপদ চিহ্নিতকরণ ও ঝুঁকি নিরূপণের ভিত্তিতে আবদ্ধ স্থান ও দাহ্য গুণসম্পন্ন বা বিস্ফোরণের আশঙ্কাযুক্ত বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে আন্তর্জাতিক ও জাতীয় আইন ও প্রবিধানের আলোকে যথাযথ প্রকৃতির সামঞ্জস্যপূর্ণ অগ্নি নির্বাপণ সরঞ্জামাদি রক্ষণাবেক্ষণ করা (বিধি ৪১);

সকল বহনযোগ্য অগ্নি নির্বাপণ সরঞ্জাম, হাইড্রান্ট, হোস পয়েন্ট ইত্যাদি নিয়মিত পরিদর্শন ও পরীক্ষার মাধ্যমে কার্যোপযোগী রাখা (বিধি ৪১.১);

সুপারভাইজার ও শ্রমিকদের অগ্নিজনিত বিপদ ও ঝুঁকি, গৃহীতব্য সতর্কতামূলক ব্যবস্থা ও সরঞ্জামাদির ব্যবহার সম্পর্কে যথাযথ প্রশিক্ষণ প্রদান ও সকল কর্ম সময়ে প্রশিক্ষণপ্রাপ্তদের উপস্থিতি নিশ্চিত করা (বিধি ৪১.২);

অগ্নিজনিত ঘটনায় সতর্ক সঙ্কেত প্রদানের কার্যকর ব্যবস্থা রাখা (বিধি ৪১.৩);

ফায়ার এলার্ম পয়েন্ট, জরুরি সেবা প্রদানকারী নিকটস্থ কর্তৃপক্ষের ফোন নং ও ঠিকানা এবং জরুরি চিকিৎসা সেবা গ্রহণের বিষয়ে নোটিশ প্রদর্শন করা (বিধি ৪১.৪);

বিষাক্ত বা ক্ষতিকর পদার্থ থাকার স্থান বা অক্সিজেন ঘাটতির আশঙ্কাযুক্ত স্থান বা দাহ্য গ্যাস বা ধুলা থাকার আশঙ্কাযুক্ত স্থানে প্রবেশের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ। এক্ষেত্রে আইএমও'র নির্দেশনা মেনে যোগ্য কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত পদ্ধতিতে নিরাপদ করার পর প্রবেশ করা। বিপজ্জনক গ্যাসমুক্ত হওয়া সম্পর্কে সেফটি অফিসার কর্তৃক পরীক্ষা না করা পর্যন্ত কোন খোলা বাতি নেয়া বা হট ওয়ার্ক করা যাবে না। শিখাপ্রুফ গার্ডযুক্ত হ্যান্ড ল্যাম্প বা নিরাপত্তা টর্চ নিয়ে প্রবেশ করে প্রারম্ভিক পরিদর্শন ও পরিষ্কার করার কাজ সম্পন্ন করা (বিধি ৪২);

আবদ্ধ স্থানে প্রবেশের ক্ষেত্রে শ্বাস যন্ত্র, অক্সিজেন ইত্যাদি প্রস্তুত রাখা এবং বাইরে প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত এটেন্ডেন্ট অপেক্ষায় রাখা (বিধি ৪২.৩);

বিপদ সম্পর্কে সতর্ক করার জন্য নিরাপত্তা প্রতীক, নোটিশ ও রংয়ের সঙ্কেত ব্যবহার করা (বিধি ৪৩);

ইয়ার্ডে বহিরাগতদের প্রবেশ নিয়ন্ত্রণ করা (বিধি ৪৪)।

৩.৪.১.১১.আইন ও বিধি অনুযায়ী সেফটি অফিসারের দায়িত্ব (বিধি ১৭) ঃ

প্রত্যেক ইয়ার্ড মালিক বোর্ডের তালিকাভুক্ত একজন সেফটি অফিসার নিয়োগ করবেন এবং ইয়ার্ডে জাহাজ-ভাঙ্গার যাবতীয় কার্যাবলী এ সেফটি অফিসারের তত্ত্বাবধানে পরিচালিত হবে। কর্ম পরিবেশের নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও কল্যাণ এবং বর্জ্য নিষ্কাশন ব্যবস্থাপনায় সেফটি অফিসার গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবেন। অন্যান্য বিষয়ের সাথে তাঁর দায়িত্বাবলী সংক্ষেপে নিম্নরূপ ঃ

প্রক্রিয়াধীন জাহাজের শ্বাসরোধী স্থান বা স্পেস নির্ণয় ও চিহ্নিতকরণ (বিধি ১৭.৩);

আবদ্ধ জায়গা বা ট্যাংক সম্ভাব্য বিপজ্জনক ধোঁয়া, দাহ্য গ্যাস বা অপর্যাপ্ত অক্সিজেনবিশিষ্ট কি না তা প্রত্যহ পরীক্ষা করা (বিধি ১৭.৬);

জাহাজের দাহ্য তরল বা গ্যাস ধারণকারী স্থানে কোন দাহ্য তরল বা গ্যাস রয়েছে কি-না তা পরিদর্শন ও পরীক্ষা করা। থাকলে অপসারণ এবং গ্যাস থাকলে বায়ু প্রবাহের মাধ্যমে এর কনসেন্ট্রেশন বিস্ফোরণ সীমার নিচে (১০% এর কম) আনয়ন ও নিরাপদ অক্সিজেন সীমা নিশ্চিত করা {বিধি ১৭.১৯(গ)};

শ্রমিকদের জন্য মানসম্মত ব্যক্তিগত সুরক্ষা সরঞ্জাম (PPE) ও বস্তু হ্যান্ডলিংয়ের যন্ত্রপাতির সহজপ্রাপ্যতা ও উহাদের ব্যবহার নিশ্চিত করা (বিধি ১৭.১৩);

বিস্ফোরক আইনানুযায়ী LPG জমা রাখার জায়গা হতে নিরাপদ দূরত্বে সকল প্রকার কাটিং প্রক্রিয়া সম্পাদন করা;

কাটিং প্রক্রিয়ার সময় বিস্ফোরক ও অক্সিজেন মিটারের সহজপ্রাপ্যতা (availability) নিশ্চিত করা;

কাটিং প্রক্রিয়ার পূর্বে ও প্রক্রিয়া চলাকালীন হাইড্রোকার্বন ও অক্সিজেনের পরিমাণ বা অনুমোদিত সীমা কঠোরভাবে নিয়ন্ত্রণ করা। কোন কারণে অক্সিজেনের পরিমাণ হ্রাস ও হাইড্রোকার্বনের পরিমাণ বৃদ্ধি পেলে তাৎক্ষণিকভাবে কাটিং প্রক্রিয়া বন্ধ কওে মেকানিকাল ব্লোয়ার দ্বারা বায়ু চলাচল ও অক্সিজেন প্রবাহ বৃদ্ধিপূর্বক নিরাপত্তা নিশ্চিত করা (বিধি ১৭.১৪);

সকল পাইপ লাইন শীতল অবস্থায় আবরণমুক্ত করা এবং ফোঁটা ফোঁটা তেল নিঃসরণ হলে তা সংগ্রহ ও নি:সরণ বন্ধ হওয়ার পর তা খোলা নিশ্চিত করা;

কাটিং প্রক্রিয়ার পর পানি ঢেলে আগুন নির্বাপণ নিশ্চিত করা;

ইয়ার্ড এলাকায় রান্নাবান্না ও খোলা বাতির ব্যবহার তদারকি করা;

কার্বন-ডাই-অক্সাইড নিয়ন্ত্রণ কক্ষ ভাঙ্গা বা উক্ত গ্যাস ছেড়ে দেয়ার সময় পার্শ্ববর্তী এলাকায় অন্য কোন কাজ না করানো এবং উক্ত কাজের সময় উপস্থিত থাকা;

রিসাইক্লিং কাজে ব্যবহারোপযোগী মাচা ও সিঁড়ির নক্সা, নির্মাণ, স্থাপন, ব্যবহার ও বিচ্ছিন্নকরণ কাজে আইন ও প্রবিধানের কারিগরি মান সম্পর্কীয় বিধান প্রয়োগ ও বাস্তবায়ন করা (বিধি ৩৪.১)।

৩.৪.১.১২.আইন অনুযায়ী জাহাজ-ভাঙ্গা কাজে নিয়োজিত শ্রমিকের দায়িত্ব ও কর্তব্য ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পে শ্রমিকের পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য এবং নিরাপদ বর্জ্য ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলার মূল দায়িত্ব ইয়ার্ড মালিক বা রিসাইক্লারের পাশাপাশি আইনের যথাযথ প্রয়োগ ও বাস্তবায়ন এবং সামগ্রিক ব্যবস্থাবলী মনিটরিংয়ের দায়দায়িত্ব বোর্ড ও অন্যান্য সরকারি কর্তৃপক্ষের উপর বর্তালেও এ সেক্টরে কর্মরত শ্রমিকসহ সকল পর্যায়ের জনবলের দায়দায়িত্ব ও ব্যক্তিক সচেতনতার গুরুত্ব কোন অংশে কম নয়। জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সংক্রান্ত আমাদের জাতীয় আইন ও প্রবিধানে কর্মরত শ্রমিকদের উপর যে সমস্ত দায়িত্ব প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে অর্পণ করা হয়েছে তা সংক্ষেপে নিম্নরূপ ঃ

বোর্ডের তত্তাবধানে পরিচালিত প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট হতে জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়ার উপর তাত্ত্বিক ও ব্যবহারিক প্রশিক্ষণ গ্রহণ করা (বিধি ১৭.১);

কাজের সময় ও দায়িত্ব পালনকালে ইয়ার্ড মালিকের সরবরাহ করা ব্যক্তিগত নিরাপত্তা সরঞ্জাম (PPE), যেমন মাথা ও মুখমণ্ডলের নিরাপত্তা সরঞ্জাম, চোখের নিরাপত্তা সরঞ্জাম, হাত ও পায়ের নিরাপত্তা সরঞ্জাম, শ্রবণ যন্ত্র ও শ্বাস যন্ত্রের নিরাপত্তা সরঞ্জাম, তেজস্ক্রিয় পদার্থ দ্বারা আক্রান্ত হওয়ার প্রতিরোধী ব্যবস্থা, উঁচু স্থান হতে পতন প্রতিরোধী সরঞ্জাম ও নিরাপত্তামূলক উপযুক্ত পোশাক পরিচ্ছদ ব্যবহার এবং বস্তু বা মালামাল হ্যান্ডলিংয়ের যথাযথ যন্ত্রপাতি বা সরঞ্জামাদি ব্যবহার করা (বিধি ১৭.২);

সেফটি অফিসারসহ ইয়ার্ড মালিকের নিরাপত্তা নির্দেশনাসমূহ মেনে চলা (বিধি ১৭.৩);

প্রক্রিয়ার মাধ্যমে জাহাজের বিচ্ছিন্ন করা অংশসমূহ ইয়ার্ডের যথাযথ স্থানে রাখা;

ইয়ার্ডের অভ্যন্তরে বিড়ি, সিগারেট, দিয়াশলাই, লাইটার বা এসিড বহন বা ব্যবহার না করা (বিধি ১৭.১৬)।

৩.৪.২. জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পে পেশাগত নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও পরিবেশ বিষয়ক অন্যান্য আইন এবং শ্রম পরিদর্শন বিভাগের ভূমিকা ঃ

জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ২০১৮ এবং জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াতকরণ বিধিমালা ২০১১ জাহাজ ভাঙ্গা শিল্প সেক্টরের জন্য একান্ত নিজস্ব আইনি বিধান, যা অপেক্ষাকৃত নবীন এবং সাম্প্রতিক সময়ে জারি হয়েছে। তবে, এ বিষয়ে জাতীয় পর্যায়ে বহু পূর্ব হতে বিদ্যমান আইন ও প্রবিধানসমূহের মধ্যে পেট্রোলিয়াম আইন, বিস্ফোরক আইন, পরিবেশ বিষয়ক আইন, শ্রম সংক্রান্ত আইন, অগ্নি প্রতিরোধ সংক্রান্ত আইন এবং সংশ্লিষ্ট বিধিমালাসমূহ জাহাজ ভাঙ্গা শিল্প সেক্টরের জন্যে অবস্থা ও ক্ষেত্রভেদে প্রযোজ্য হয়ে এসেছে। এর মধ্যে পেট্রোলিয়াম আইন ২০১৬ (পূর্বে ১৯৩৪) এবং বিস্ফোরক আইন ১৮৮৪-এর বাধ্যবাধকতার আলোকে দাহ্য গ্যাস ও বিস্ফোরণের আশঙ্কা উপাদানমুক্তকরণের বিষয় এবং বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ১৯৯৫ এর বাধ্যবাধকতার আলোকে মানুষ ও পরিবেশের জন্য ক্ষতিকর বিপজ্জনক বর্জ্য ও পদার্থ নিরাপদ নিষ্কাশনের (Disposal) বিষয়টি বিশেষভাবে গুরুত্ব দেয়া হয়েছে। এ কারণে রিসাইক্লিংয়ের উদ্দেশ্যে জাহাজ আমদানির পর বহির্নোঙ্গর হতে বাংলাদেশ শিপ রিসাইক্লিং বোর্ড কর্তৃপক্ষের সাথে পরিবেশ অধিদপ্তর ও বিস্ফোরক অধিদপ্তর কর্তৃপক্ষ স্ব স্ব আইনে কার্যক্রম শুরু করেন। বহির্নোঙ্গরে থাকতে পরিবেশ অধিদপ্তর জাহাজ সরজমিনে পরিদর্শন করে ছাড়পত্র প্রদান করেন এবং বিস্ফোরক অধিদপ্তর জাহাজের সকল ট্যাঙ্ক, স্পেস, খালি জায়গা ইত্যাদি পরীক্ষা করে গরম কাজের জন্যে গ্যাসমুক্ত ও হট ওয়ার্কের জন্যে গ্যাসমুক্ত মর্মে সার্টিফিকেট ইস্যু করেন। এছাড়া ইয়ার্ডে রিসাইক্লিং প্রক্রিয়ার সময়ও পরিবেশ অধিদপ্তর কর্তৃক পারিপার্শ্বিক বায়ু, মাটি ও সমুদ্রের পানির

গুণাগুণ নিয়মিত মনিটরিং করা এবং বিস্ফোরক অধিদপ্তর কর্তৃক নিরাপত্তা বিষয়ে কার্যক্রম অব্যাহত রাখার বাধ্যবাধকতা রয়েছে।

অপরদিকে বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬-এ বর্ণিত শ্রমিকদের পেশাগত নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও কল্যাণমূলক বিধি বিধানসহ চাকরির নিরাপত্তা, কর্মঘণ্টা, ছুটি, মজুরি, ক্ষতিপূরণ ইত্যাদি সকল বিষয় জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্প সেক্টরের জন্য পূর্ণভাবে প্রযোজ্য। কেননা এ আইনের ২ ধারার উপধারা (২) এর (ঘ) অনুচ্ছেদের সংজ্ঞায় জাহাজ ভাঙ্গার প্রক্রিয়াকে উৎপাদন প্রক্রিয়া হিসেবে গণ্য করা হয়েছে এবং সে হিসেবে ২ ধারার উপধারা (৭) এর সংজ্ঞা অনুযায়ী জাহাজ ভাঙ্গার কাজে ব্যবহৃত ইয়ার্ডগুলো পূর্ণভাবে কারখানার বৈশিষ্ট্যমণ্ডিত হওয়ায় আইনগতভাবে শ্রম আইনের সকল বিধান এ শিল্প সেক্টরে সমভাবে প্রযোজ্য হয়ে থাকে। জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াকরণ বিধিমালার বিভিন্ন অংশে শ্রমিকের নিরাপত্তা ও কল্যাণের বিষয়ে যে সকল বিধান করা হয়েছে তাতে সরাসরি শ্রম আইনের বিধানের প্রতিফলন রয়েছে। যেমন জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সুবিধা পরিকল্পনা (Ship Recycling Facility Plan-SRFP) অনুমোদনের ক্ষেত্রে নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও পরিবেশ ব্যবস্থাপনার অংশ হিসেবে শ্রম আইনের বিধান প্রতিপালনের অঙ্গীকার থাকা, শ্রম আইনের বিধানের আলোকে শ্রমিকদের হাজিরা রেজিস্টার রাখা ও পরিচয়পত্র দেয়া, ইয়ার্ডে শ্রমিকদের জন্য বিশ্রামকক্ষ, বিশুদ্ধ পানীয় জল, প্রাথমিক চিকিৎসার ব্যবস্থা ও অগ্নি নিরাপত্তা সরঞ্জাম রক্ষণাবেক্ষণ করা, অগ্নিজনিত দুর্ঘটনাকালে কর্মীদের সহজ যাতায়াত ও সরঞ্জামাদি সহজে বহনের জন্য প্রতিবন্ধকতামুক্ত চলাচলের ব্যবস্থা, ব্যক্তিগত নিরাপত্তা সরঞ্জাম (PPE) রক্ষণাবেক্ষণ, ১৮ বছরের কম বয়সী কিশোরদের নিয়োগ না করা, দিন শেষে ইয়ার্ড পরিচ্ছন্ন রাখা (Housekeeping) ইত্যাদি। এছাড়া পদার্থের দাহ্যগুণের আলোকে যথাযথ প্রকৃতির অগ্নি নির্বাপণ যন্ত্র রাখার বিষয়টি শ্রম বিধিমালা এবং অগ্নি প্রতিরোধ ও নির্বাপণ বিধিমালার বিধানের সাথে সম্পূর্ণভাবে সঙ্গতিপূর্ণ।

৪. বাংলাদেশের জাহাজ-ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে বিদ্যমান বাস্তবতা ঃ

আমাদের জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের সার্বিক নেতিবাচক কর্ম পরিবেশের দিকটি প্রথম হতে আজ পর্যন্ত সমানভাবে বিদ্যমান। অথচ জাহাজ কাটা বা রিসাইক্লিং সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক ও জাতীয় আইন ও রেগুলেশন্স মেনে বর্জ্যমুক্ত জাহাজ আমদানি করা, জাহাজকে বিষাক্ত

গ্যাস, কেমিক্যাল বা ক্ষতিকর উপাদান মুক্ত করা, মানব দেহ বা পরিবেশের জন্য ক্ষতিকর উপাদান ও জীবাণু চিহ্নিত করে নিরাপদভাবে তা অপসারণ করা, বৈজ্ঞানিক পদ্ধতিতে জাহাজ কাটার কাজ পরিচালনা করা ইত্যাদি বাধ্যবাধকতা রয়েছে। এ শিল্পখাতের অধিকাংশ শ্রমিক পর্যাপ্ত কর্মসংস্থানের সুযোগ বঞ্চিত বাংলাদেশের দারিদ্র্য পীড়িত এলাকা উত্তরাঞ্চল হতে এসেছেন। তাঁদের মধ্যে শিক্ষার হার যেমন কম, তেমনি উন্নত জীবনবোধ ও অধিকার সচেতনতার চিত্র খুবই হতাশাব্যঞ্জক। অধিকাংশ ক্ষেত্রে কোন রকম আইনানুগ চুক্তি বা নিয়োগপত্র ছাড়াই তাঁদের কর্মঘণ্টার উপর দৈনিক মজুরির ভিত্তিতে কাজে নিয়োজিত রাখা হয়। শুরু হতে স্বল্প মজুরির পাশাপাশি রয়েছে কর্মক্ষেত্রের চরম নিরাপত্তাহীনতা এবং একই সাথে স্বাস্থ্যসম্মত পরিবেশ, বিশুদ্ধ খাবার পানি, মানসম্মত পায়খানা-প্রস্রাবখানা, চিকিৎসা সেবা, ছুটির সুবিধা ইত্যাদি কল্যাণমূলক বিষয়ে চরম অব্যবস্থা। দুর্ঘটনায় মৃত্যু ও আহত হওয়ার ঘটনায় যথাযথ চিকিৎসা বা ক্ষতিপূরণ না পাওয়ার অভিযোগও পাওয়া যায়। এ সেক্টরের সবচেয়ে অবহেলিত একটি দিক হলো, অ্যাসবেস্টসিসসহ অন্যান্য পেশাগত ব্যাধির সমূহ আশংঙ্কা থাকা সত্ত্বেও রোগ নির্ণয় না হওয়া বা এ বিষয়ে কোন পক্ষের যথাযথ উদ্যোগ না থাকা।

কোনরূপ উন্নত প্রযুক্তির ব্যবহার ছাড়াই সম্পূর্ণ দৈহিক শক্তিবলে জীবনের ঝুঁকি নিয়ে চরম প্রতিকূল, নিরাপত্তাহীন ও বিপজ্জনক কর্ম পরিবেশে যেভাবে শ্রমিকরা কঠিন লৌহের একটি অবকাঠামোকে কেটে টুকরো টুকরো স্ক্র্যাপে পরিণত করেন, তা থেকে একটি ডক্যুমেন্টারিতে জাহাজ-ভাঙ্গা শ্রমিকদের 'লৌহ-খাদক' নামে আখ্যায়িত করা হয়েছে। কিন্তু এযাবত সংঘটিত দুর্ঘটনা ও শ্রমিক হতাহতের পরিসংখ্যানের কারণে সেক্টরটি এখনও পর্যন্ত একটি মূর্তিমান 'নর-খাদক'ও বটে। স্মর্তব্য যে, এ শিল্পখাতে সংঘটিত দুর্ঘটনায় ২০১৬ সালে ১৮ জন নিহত ও ৯ জন মারাত্মকভাবে আহত, ২০১৭ সালে ১৯ জন নিহত ও ২৫ জন মারাত্মকভাবে আহত এবং ২০১৮ সালে ১৩ জন নিহত ও ১০ জন মারাত্মকভাবে আহত হয়েছে। অর্থাৎ তিন বছরে এই শিল্পে ৫০ জনের মৃত্যু এবং ৪৪ জন মারাত্মকভাবে আহত হয়েছে । এছাড়া ছোটখাটো আঘাতের কোন হিসাব পাওয়া যায়নি ।

৪.১ জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরে পেশাগত ব্যাধির প্রকোপ ঃ

দুঃখজনক যে, এ সেক্টরে কর্মরত শ্রমিকদের মধ্যে দুর্ঘটনার পাশাপাশি পেশাগত ব্যাধির আশংঙ্কা ব্যাপকভাবে বিদ্যমান থাকলেও মালিকপক্ষের উদাসীনতা, শ্রমিকদের অসচেতনতা এবং সরকারি ভিজিল্যান্স ও মনিটরিংয়ের অভাবে তা নির্ণীত হয় না। কর্ম পরিবেশের কারণে স্বীকৃত পেশাগত ব্যাধির মধ্যে অ্যাসবেস্টসিস ও অন্যান্য রাসায়নিক পদার্থের বিষক্রিয়াজনিত সমস্যা জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরে রয়েছে বলে বিশেষজ্ঞদের অভিমত। দীর্ঘদিনব্যাপী অ্যাসবেস্টস উৎপাদন বা অ্যাসবেস্টস রয়েছে এমন বস্তু নিয়ে নাড়াচাড়া করার কাজে নিয়োজিত থাকার ফলে মানুষের ফুসফুস ফাইব্রস্ট, অর্থাৎ ফুসফুসের স্থিতিস্থাপকতা কমে যায়। ফলে রোগের উপসর্গ হিসেবে শ্বাসকষ্ট, বুকে ব্যথা, জ্বর, কাশি, শ্বাসনালী সংক্রমণ, প্লুরাল ইফিউশন প্রভৃতি প্রাথমিক লক্ষণ দেখা যায়। চিকিৎসক কর্তৃক রোগীর পেশার ইতিহাস সংগ্রহ, বুকের এক্স-রে, সিটিস্ক্যান প্রভৃতি পদ্ধতির মাধ্যমে রোগ নির্ণয় করা সম্ভব হয়। অ্যাসবেস্টসিসে আক্রান্ত রোগী সহজেই নিউমোনিয়া ও ইনফ্লুয়েঞ্জা দ্বারা আক্রান্ত হয়ে থাকে। এমনকি তার ফুসফুসের ক্যান্সারও হতে পারে। প্রতিকার হিসেবে প্রথমেই ওই কর্ম পরিবেশ ত্যাগ করতে হবে, নিউমোনিয়া ও ইনফ্লুয়েঞ্জার ভ্যাকসিন নিতে হবে, ধূমপান ত্যাগ করতে হবে এবং যথাযথ এন্টিবায়োটিক ঔষধ সেবন করতে হবে। এছাড়া নিয়মিত ফলো-আপ করাতে হবে। চিকিৎসা সত্ত্বেও অ্যাসবেস্টসিস আক্রান্ত রোগী পূর্ণ আরোগ্য লাভ করে না এবং কোন শ্রমিক অ্যাসবেস্টসিস আক্রান্ত কি-না তা পরীক্ষার কোন ব্যবস্থা বাংলাদেশে নেই-তাছাড়া কেউ অ্যাসবেস্টসিস আক্রান্ত হলে তা ১০-২০ বছর পরে প্রকাশ পায়-ফলে, তাৎক্ষণিকভাবে কোন ব্যবস্থা নেওয়াও সম্ভব হয় না । আমাদের জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরে কর্মরত শ্রমিকদের মধ্যে যথাযথ সমীক্ষা পরিচালনা করা হলে এ পেশাগত ব্যাধি শনাক্ত করা ও তার প্রতিকার প্রতিরোধ সম্ভব বলে সকলের বিশ্বাস।

৪.২. বাংলাদেশের জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জসমূহঃ

জাহাজ-ভাঙ্গার কাজ অন্যতম সর্বাধিক বিপজ্জনক একটি পেশা। নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও পরিবেশ সংক্রান্ত জাতীয় ও আন্তর্জাতিক বিধি বিধান যথাযথভাবে অনুসরণ না করে জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়া সম্পাদনের সুযোগ থাকায় অতি বিপজ্জনক পেশা হিসেবে স্বীকৃত এ

কাজ বাংলাদেশসহ এশিয়ার কয়েকটি উন্নয়নশীল দেশে কেন্দ্রীভূত হয়েছে। শুরু থেকেই এ শিল্পে বিরাজিত চ্যালেঞ্জসমূহ নিম্নরূপ ঃ

৪.২.১. জাহাজ-ভাঙ্গা একটি বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা ঃ

অতীতে জাহাজ নির্মাণে ব্যবহৃত বিভিন্ন বিপজ্জনক উপকরণ, যেমন অ্যাসবেস্টস, পলিক্লোরিনেটেড বাইফিনাইল (পিসিবি), বিষাক্ত রং যেমন ট্রাইবিউটাইলটিন (টিবিটি) ও ভারী ধাতুর ব্যবহার বর্তমানে সীমিত বা নিষিদ্ধ হলেও ৩০-৪০ বছর পূর্বে নির্মিত জাহাজে এ সকল উপকরণ পূর্ণমাত্রায় বিদ্যমান রয়েছে। রং করা এবং মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি কাজে ব্যবহৃত বিপজ্জনক ও দাহ্য রাসায়নিক পদার্থ থাকে এসব জাহাজে। এসব জাহাজের ক্যাবলে এবং বৈদ্যুতিক ও অন্যান্য কন্ট্রোল সিস্টেমে বিপজ্জনক উপকরণ রয়েছে, যা পোড়ালে বিপজ্জনক গ্যাস নির্গত হয়। জাহাজের রংয়ের আস্তর পোড়ালে বা ঘষে ওঠালে তা পানি, বাতাস ও মাটিকে দূষিত করে মানুষ ও পরিবেশের জন্য বিপজ্জনক হয়ে ওঠে। নিয়ম মেনে উপযুক্ত বর্জ্য ব্যবস্থাপনা গড়ে না তুললে এসব বিপজ্জনক বর্জ্য শুধু ইয়ার্ডের শ্রমিকদের জন্য নয়, বরং পারিপার্শ্বিক পরিবেশ ও লোকালয়ের বায়ু, মাটি ও পানি মারাত্মকভাবে দূষিত হয়ে মানুষ ও পরিবেশের জন্য মারাত্মক বিপর্যয় সৃষ্টি করে থাকে। তাই এসব বিপজ্জনক বর্জ্য হ্যান্ডলিংয়ের কাজে নিয়োজিত শ্রমিকদের সুরক্ষা দিতে এবং ক্ষতিকর প্রভাব হতে পরিবেশের সুরক্ষা দিতে আইনমাফিক বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

৪.২.২. বিপজ্জনক বস্তুর ইনভেন্টরি, দূষণমুক্তকরণ ও গ্যাসমুক্তকরণ এবং নিরাপদ বর্জ্য ব্যবস্থাপনার অভাব ঃ

জাহাজে বিভিন্ন ধরনের বিপজ্জনক বস্তু, দাহ্য গ্যাস ও বিস্ফোরণের বৈশিষ্ট্যধারী পদার্থ থাকে, যেসবের অপসারণ, হ্যান্ডলিং ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা মানুষ ও প্রকৃতি উভয়ের জন্যই মারাত্মক বিপজ্জনক। জাহাজের ভাঙ্গন বা পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কাজে এসব বিপজ্জনক পদার্থের বৈশিষ্ট্য সম্পর্কে তথ্য প্রয়োজন। ইয়ার্ডে নিরাপদ কাজের জন্য জাতীয়, আন্তর্জাতিক ও জাহাজের উৎস থেকে এসব বিপদ ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা সম্পর্কে তথ্য প্রাপ্তি অপরিহার্য। কিন্তু দুঃখজনক যে, গিন পাসপোর্টের বিধান কঠোরভাবে প্রতিপালনের অভাবে বিপজ্জনক বর্জ্যের ইনভেন্টরি, তথা তালিকা ও অবস্থান এবং 'জাহাজ দূষণমুক্ত

করা হয়েছে' ও 'হট ওয়ার্কের জন্য গ্যাসমুক্ত করা হয়েছে' এ মর্মে জাহাজ মালিক ও ব্রোকারের পক্ষ হতে প্রদত্ত সনদ কখনো কখনো প্রশ্নবিদ্ধ হতে দেখা যায়। তাই আমাদের জাতীয় আইন, অর্থাৎ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ও বিধিমালার আওতায় বোর্ডের সহায়তায় পরিবেশ অধিদপ্তর ও বিস্ফোরক অধিদপ্তর কর্তৃক এতদসংক্রান্ত বিষয়াবলী বহির্নোঙ্গরে থাকতে সরজমিনে পরীক্ষাপূর্বক বিপজ্জনক বর্জ্য ও পদার্থের তালিকা প্রস্তুতকরণ এবং "প্রবেশের জন্য নিরাপদ" ও "হট ওয়ার্কের জন্য নিরাপদ" মর্মে সার্টিফিকেট গ্রহণসহ ইয়ার্ডে রিসাইক্লিং প্রক্রিয়াকালীন নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনা ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনার বিষয়াবলী কঠোরভাবে মনিটরিংয়ের আওতায় নিয়ে আসা অত্যন্ত জরুরি।

৪.২.৩. বিপজ্জনক কর্ম পরিবেশ ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গার কাজে শ্রমিকরা বহু ধরনের বিপদ বা কর্মস্থলভুক্ত বিরূপ কর্মকাণ্ড ও পরিস্থিতির সংস্পর্শে আসতে পারে, যেগুলো শারীরিক ক্ষতি ও মৃত্যু, স্বাস্থ্যহানি, রোগব্যাধি ও অনিরাপদ ঘটনার কারণ হতে পারে। এগুলোর মধ্যে রয়েছে- বিশেষ করে অ্যাসবেস্টস, পিসিবি, বিভিন্ন ভারী ধাতু (সীসা, পারদ, ক্যাডমিয়াম, তামা, দস্তা ইত্যাদি), অন্যান্য বিপজ্জনক বস্তু ও রাসায়নিক পদার্থের সংস্পর্শজনিত বিপদ, দাহ্য বস্তু ও গ্যাসের কারণে সৃষ্ট আগুন ও বিস্ফোরণজনিত বিপদ এবং মাত্রাতিরিক্ত উচ্চ শব্দ ও আগুন দ্বারা সৃষ্ট বিপদ। এছাড়াও রয়েছে বিপজ্জনক কাজের পরিস্থিতি, যেমন পড়ন্ত বস্তু দ্বারা আঘাতপ্রাপ্ত হওয়ার আশঙ্কা, উঁচু থেকে নিচে পতন, আবদ্ধ জায়গায় আটকে পড়া বা পিষ্ট হওয়া, আবদ্ধ স্থানে অক্সিজেন ঘাটতি, ক্যাবল, রশি, শিকল, স্লিং ছিঁড়ে যাওয়া, ভারি বস্তু, চলন্ত বস্তু ও ধারালো বস্তু দ্বারা আঘাত, ভাঙ্গনরত জাহাজের প্রবেশ পথ, মেঝে, সিঁড়ি, প্যাসেজওয়ের ভেজা, স্যাঁতসেঁতে ও বিপজ্জনক অবস্থা, বিদ্যুৎস্পৃষ্ট হওয়ার আশঙ্কা, অগ্নি সুরক্ষা ব্যবস্থা ও উপযুক্ত ব্যক্তিগত সুরক্ষা সরঞ্জামের (পিপিই) অভাব, পর্যাপ্ত আলোর অভাব ও হাউসকিপিংয়ের অভাব এবং ক্রেন, উইঞ্চ, উত্তোলন ও টানা কাজের যন্ত্রপাতি হতে সৃষ্ট বিপদ। একই সাথে রয়েছে জরুরি পরিস্থিতি মোকাবিলা, উদ্ধার কাজ ও প্রাথমিক চিকিৎসার অব্যবস্থা। এসব বিপজ্জনক পরিবেশ পরিস্থিতিতে কাজে নিয়োগ করার পূর্বে

শ্রমিকদের যথাযথ প্রশিক্ষণ প্রদানের বিষয়টি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ এবং বিষয়টি আইন দ্বারাও নির্দেশিত।

৪.২.৪. দৈহিক নিরাপত্তাহীনতা ও স্বাস্থ্যগত ঝুঁকি ঃ

বিপজ্জনক কর্ম পরিবেশের সাথে শ্রমিকের দৈহিক নিরাপত্তাহীনতার প্রসঙ্গটি অবশ্যম্ভাবীরূপে এসে যায়। বিপজ্জনক কর্ম পরিবেশের সকল বিরূপ অবস্থার বিরুদ্ধে যথাযথ প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ না করা এবং একই সাথে ঝুঁকির প্রকৃতি অনুযায়ী মানসম্মত দৈহিক নিরাপত্তা সরঞ্জাম ব্যবহার না করার প্রেক্ষিতে আমাদের অধিকাংশ জাহাজ-ভাঙ্গা ইয়ার্ডগুলো ব্যাপক মাত্রায় দুর্ঘটনাপ্রবণ, বিপজ্জনক ও ঝুঁকিপূর্ণ হিসেবে জাতীয় ও আন্তর্জাতিকভাবে পরিচিতি পেয়েছে। এ সকল ইয়ার্ডে প্রায় প্রতিদিনই কিছু না কিছু দুর্ঘটনা ঘটে চলেছে এবং মাঝে মাঝে বড় মাত্রার দুর্ঘটনায় শ্রমিকরা মারাত্মকভাবে আঘাতপ্রাপ্ত হয় এবং অনেকের প্রাণহানি ঘটে। অ্যাসবেস্টসসহ বিভিন্ন ক্ষতিকর বর্জ্য, ধূম্র, গ্যাস ইত্যাদির শারীরিক সংস্পর্শ ও দৈহিক শ্বসন যেমন শ্রমিকের শরীরে বিষক্রিয়া ও পেশাগত ব্যাধির কারণ ঘটায়, তেমনি দাহ্য বস্তু হতে সংঘটিত বিস্ফোরণ, ভারী বস্তুর পতনজনিত আঘাত বা উঁচু স্থান হতে শ্রমিকের পতন, বিভিন্ন যন্ত্রপাতি দ্বারা আঘাত ইত্যাদির কারণে শুধু মারাত্মকভাবে শারীরিক জখমপ্রাপ্ত ও অঙ্গহানি বা পঙ্গুত্ব নয়, বরং এসব কারণে জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে শ্রমিকের প্রাণহানির ঘটনাও কম নয়। এছাড়া অগ্নিজনিত দুর্ঘটনা ও বিদ্যুতায়িত হওয়ার ঘটনাও রয়েছে। উপযুক্ত দৈহিক নিরাপত্তা সরঞ্জাম (পিপিই) বা মালামাল হ্যান্ডলিংয়ের যথাযথ যন্ত্রপাতি বা সরঞ্জামাদি ব্যবহারের অভাব শ্রমিকের দৈহিক নিরাপত্তাহীনতা ও স্বাস্থ্য ঝুঁকিকে ব্যাপক মাত্রায় বৃদ্ধি করে। এ জন্য আমাদের জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডগুলোতে শ্রমিকের পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ঝুঁকি নিরসনকল্পে এ সংক্রান্ত জাতীয় আইন ও আন্তর্জাতিক গাইডলাইনসমূহের পূর্ণমাত্রায় তাৎক্ষণিক প্রয়োগ ও আশু বাস্তবায়ন একান্ত জরুরি হয়ে পড়েছে।

৪.২.৫. দুর্গম অবস্থান ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গার কর্ম প্রক্রিয়া সবসময় সমুদ্র উপকূলের দুর্গম অবস্থানে পরিচালিত হওয়ায় কর্ম পরিবেশ ও নিরাপত্তার বিষয়ে আইনানুগ বিধান অনুসরণ বা বাস্তবায়ন তদারকির জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত পক্ষ ও প্রশাসনের পক্ষে সাইট পরিদর্শন করা সম্ভব হয় না। ফলে বিরূপ

পরিবেশ এবং ইয়ার্ড কর্তৃপক্ষ ও শ্রমিকদের উদাসীনতার কারণে সর্বক্ষণ সর্বোচ্চ ঝুঁকির মধ্যে কাজ এগিয়ে চলে। আর নিরাপদ ও স্বাস্থ্যসম্মত কর্ম পরিবেশ সম্পর্কে নিজেরা সতর্ক ও দায়িত্বশীল না হলে আইন ও প্রবিধান দ্বারা সব সমস্যার সমাধান আশা করা যায় না। তাই সকল পক্ষের আইনি অনুশাসনের প্রতি স্বতঃস্ফূর্ত শ্রদ্ধবোধ জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় নিরাপদ কর্ম পরিবেশ সৃষ্টিতে ভূমিকা রাখতে পারে।

৪.২.৬. চাকরির অনিশ্চয়তা ঃ

জাহাজ রিসাইক্লিং সেক্টরের শ্রমিকরা যে শুধুমাত্র বিপজ্জনক কর্ম পরিবেশে কাজ করে থাকেন তা নয়। শ্রম আইন অনুযায়ী তাদের স্থায়ী চাকরির নিশ্চয়তা অধিকাংশ ক্ষেত্রে নেই বললেই চলে। পুরাতন একটি জাহাজ-ভাঙ্গার প্রক্রিয়া কয়েক মাসব্যাপী চলতে পারে। একটি জাহাজের রিসাইক্লিং প্রক্রিয়া সমাপ্তির পর অনেক সময় শ্রমিকের চাকরির ধারাবাহিকতা রক্ষা করা সম্ভব হয় না। ফলে অস্থায়ী প্রকৃতির অজুহাতে ইয়ার্ডের অধিকাংশ জাহাজ-ভাঙ্গা শ্রমিক দৈনিক মজুরির ভিত্তিতে কাজ করে থাকেন। শ্রম আইন অনুযায়ী অধিকাংশ ইয়ার্ডে শ্রমিকদের নিয়োগের প্রকৃতি (স্থায়ী, অস্থায়ী, সাময়িক) ও চাকরির শর্তাবলী উল্লেখপূর্বক নিয়োগপত্র প্রদান করা হয় না। শ্রমিকের সহজলভ্যতা এবং অভাবী সাধারণ মানুষের ট্রেড ইউনিয়ন ও দরকষাকষি ক্ষমতার অভাবে হাজিরাভিত্তিক দৈনিক মজুরির ভিত্তিতে তাদের কাজে নিয়োজিত করা হয়। প্রকৃতপক্ষে জাহাজ-ভাঙ্গার কাজের প্রকৃতি ক্যাজুয়াল বা সাময়িক ধরনের না হলেও শ্রমিক নিয়োগের ধরন অধিকাংশ ক্ষেত্রে সম্পূর্ণ সাময়িক প্রকৃতির। শ্রম আইনে শ্রমিকদের মজুরিসহ ছুটির যে বাধ্যবাধকতা রয়েছে অধিকাংশ ইয়ার্ডে তা প্রতিপালন করা হয় না। তাছাড়া যেভাবেই চাকরির অবসান বা কর্মচ্যুতি ঘটুক না কেন অধিকাংশ জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিককে কোনরূপ আর্থিক সুবিধা প্রাপ্তি ছাড়াই শূন্য হাতে ফিরে যেতে হয়। তবে আশার কথা সংশ্লিষ্ট সরকারি কর্তৃপক্ষ ও এ সেক্টরে কর্মরত ট্রেড ইউনিয়নসমূহের তৎপরতায় বর্তমানে অবস্থার কিছুটা উন্নতি পরিলক্ষিত হচ্ছে।

৪.২.৭. শ্রমিকের মজুরির স্বল্পতা ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরের বিরূপ কর্ম পরিবেশ এবং শ্রমিকের চাকরির আইনানুগ শর্তাবলী প্রতিপালনের ক্ষেত্রে যথাযথ সুরক্ষা ব্যবস্থার অভাবের পাশাপাশি রয়েছে তুলনামূলক স্বল্প মজুরি হার। আজও

অনেক প্রতিষ্ঠান জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পের জন্য সরকার ঘোষিত নিম্নতম মজুরির হার বাস্তবায়ন করেনি। একজন সাধারণ জাহাজ-ভাঙ্গা শ্রমিকের কর্মক্ষেত্রে বিদ্যমান ঝুঁকির মাত্রা এবং কায়িক পরিশ্রমের কঠোরতা অন্যান্য যে কোন সেক্টরের তুলনায় অনেকগুণ বেশি। এ সেক্টরে দেশের দারিদ্র্যপীড়িত এলাকার অদক্ষ শ্রমজীবী মানুষের সমাগম ও সহজলভ্যতা তুলনামূলক বেশি থাকায় কঠোর শ্রমসাধ্য ও অধিকতর ঝুঁকিপূর্ণ পেশায় স্বল্প মজুরির বিনিময়ে মালিকগণ শ্রমিক নিয়োগ করার সুযোগ গ্রহণ করেন। সেক্টরটির জন্য সরকার নির্ধারিত নিম্নতম মজুরি কাঠামো যথাযথ বাস্তবায়নের জন্যে সরকারের উদ্যোগে শ্রমিক ও মালিক সংগঠনসমূহের সমন্বিত কার্যক্রম গ্রহণ আশু প্রয়োজন।

৪.২.৮. শ্রমিকের পারিবারিক ও সামাজিক বিপর্যয় ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরের একজন শ্রমিক কর্মকালীন দুর্ঘটনায় মারাত্মতভাবে আহত হলে বা তার অঙ্গহানি হলে অথবা পেশাগত কারণে অসুস্থ হলে তিনি এ পেশা থেকে স্থায়িভাবে ছিটকে পড়েন। তখন তার পরবর্তী ঠিকানা হয় একান্ত ভরসার স্থল তার পরিবার। তখন উপার্জনক্ষম একজন মানুষ পরিবারের জন্যও বোঝা হয়ে পড়ে। আর মৃত্যু হলে উপার্জনক্ষম মানুষকে হারিয়ে পরিবারটিও অসহায় হয়ে পড়ে। দুর্ঘটনায় শারীরিকভাবে অক্ষম বা পঙ্গু হলে বা মৃত্যু হলে আইনমাফিক আর্থিক ক্ষতিপূরণ যদি পাওয়াও যায় শ্রমিক বা তার পরিবারের সাময়িক সহায়তা ভিন্ন দীর্ঘ আগামীর দৈন্য দশা লাঘবে তা স্থায়ী কোন সমাধান দিতে পারে না। ইয়ার্ড মালিকগণ শ্রমিকদের জন্য প্রচলিত বীমা আইনে গ্রুপ বীমা সুবিধা প্রবর্তন না করায় শ্রমিকরা একটি নির্ভরযোগ্য সামাজিক নিরাপত্তা ব্যবস্থার সুরক্ষা হতে বঞ্চিত থেকে যান। প্রতিষ্ঠান কর্তৃপক্ষ বা সংগঠনের পক্ষ হতে এ সব দুর্ঘটনাকবলিত শ্রমিক বা তার পরিবার কেমন আছে তার খোঁজখবর নেয়া বা ফলোআপ করার সংস্কৃতি আমাদের সমাজে আজও গড়ে ওঠেনি। অথচ এক্ষেত্রে সরকার, প্রতিষ্ঠান ও সংগঠনের পক্ষ হতে সামাজিক দায়বদ্ধতা পালন করা একান্ত অপরিহার্য।

৪.২.৯. আইনের বিধান যথাযথ প্রয়োগ ও বাস্তবায়নের অভাব ঃ

জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের ক্ষেত্রে শ্রমিকের পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য সুরক্ষা এবং ব্যাপকভাবে নিরাপদ বর্জ্য ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে পরিবেশ সুরক্ষার লক্ষ্যে গৃহীত বিভিন্ন আন্তর্জাতিক কনভেনশনস ও

গাইডলাইন্সের আলোকে আমাদের প্রণীত বিভিন্ন জাতীয় আইন ও প্রবিধান, যেমন বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন, বাংলাদেশ শ্রম আইন, পরিবেশ সংরক্ষণ আইন, বিস্ফোরক আইন এবং এ সবের সংশ্লিষ্ট বিধিমালাসমূহ জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পখাতে বিদ্যমান সমস্যা মোকাবিলার জন্য নিঃসন্দেহে যথেষ্ট শক্তিশালী ও সমৃদ্ধ বলে পূর্ববর্তী ৩.৪. অনুচ্ছেদের আওতায় প্রদত্ত বর্ণনা হতে স্পষ্টত প্রতীয়মান হয়। তথাপি এ শিল্পখাতটি শুরুর পর হতে আজ পর্যন্ত সর্বাধিক ঝুঁকিপূর্ণ ও দুর্ঘটনাপ্রবণ বলে সকলের কাছে পরিচিতি পেয়েছে। অপ্রিয় হলেও সত্য যে, জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনার জটিল কর্ম প্রক্রিয়ার সাথে অধিকাংশ মালিকের পর্যাপ্ত উদ্যোগ-আয়োজনের অভাবে এ সংক্রান্ত জাতীয় আইনের বিধানাবলী যেমন যথাযথ প্রতিপালিত হয় না, তেমনি বিভিন্ন সরকারি সংস্থা ও দপ্তরের উপর অর্পিত আইনানুগ ক্ষমতার যথাযথ প্রায়োগিক দুর্বলতার কারণে সেগুলোর যথাযথ বাস্তবায়ন হয় না। তাই সংশ্লিষ্ট পক্ষসমূহের আইনের প্রতি সদিচ্ছা ও শ্রদ্ধাবোধের সাথে দায়িত্ব পালনের মাধ্যমে অবস্থার উত্তরণ ঘটতে পারে।

৪.৩. দুর্ঘটনা ও পেশাগত ব্যাধিতে ক্ষতিপূরণ এবং চাকরির নিরাপত্তা ও কল্যাণমূলক বিষয়ে শ্রমিকের জন্য আইনি সুরক্ষা ঃ

(ক) জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় কর্মরত শ্রমিকগণ দুর্ঘটনা ও পেশাগত রোগ-ব্যাধিতে আক্রান্ত হলে আইনগতভাবে বিনামূল্যে চিকিৎসা সুবিধা, স্বাস্থ্য পরীক্ষা ও প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে ক্ষতিপূরণ পাওয়ার অধিকারী হবেন। এ উদ্দেশ্যে বাংলাদেশ শ্রম আইন ও বিধিমালায় বর্ণিত বিধানাবলী নিম্নরূপ ঃ

- কর্মকালীন দুর্ঘটনা বা পেশাগত ব্যাধিতে আক্রান্ত শ্রমিককে মালিক নিজ খরচে সম্পূর্ণ সুস্থ না হওয়া পর্যন্ত উপযুক্ত বা বিশেষজ্ঞ চিকিৎসক দ্বারা চিকিৎসা করাবেন এবং মৃত্যু, স্থায়ী বা অস্থায়ী অক্ষমতার কারণে শ্রম আইনের পঞ্চম তফসিল অনুযায়ী ক্ষতিপূরণ পরিশোধ করবেন {ধারা ৮৯(৭), ১৫০(৩), ১৫১, বিধি ১৪২}।

- শ্রম বিধিমালার বিধি ৬৮(১) এ জাহাজ-ভাঙ্গার কাজ, উচ্চ তাপে ধাতু গলানো ও কাটার কাজসহ ৩২ প্রকার বিপজ্জনক পেশায় কেবলমাত্র প্রাপ্তবয়স্ক পুরুষ শ্রমিকদের নিয়োগ করা, নিয়োগের পূর্বে মালিকের খরচে যথাযথ স্বাস্থ্য পরীক্ষাপূর্বক

শারীরিক উপযুক্ততার সনদ গ্রহণ করা এবং নির্দিষ্ট মেয়াদ (বছরে অন্তত একবার) অন্তর নিয়মিতভাবে স্বাস্থ্য পরীক্ষা করতে হবে (ধারা ৭৯, বিধি ৬৮)।

- শ্রম আইনের দ্বিতীয় তফসিলভুক্ত কোন ব্যাধিতে আক্রান্ত শ্রমিককে মালিক কর্তৃক চিকিৎসা করাতে হবে {ধারা ৮২(২ক), বিধি ৭৪}।

টীকা ঃ (১) জাহাজ-ভাঙ্গার কাজে শ্রমিকরা যে সকল বিপজ্জনক বস্তুর সংস্পর্শে আসেন তন্মধ্যে অ্যাসবেস্টস, পিসিবি, বিভিন্ন ভারি ধাতু, রাসায়নিক পদার্থ, খনিজ তেল, দাহ্য গ্যাস, হাইড্রো কার্বন ইত্যাদি অন্যতম এবং এগুলোর সবই শ্রম আইনের দ্বিতীয় ও তৃতীয় তফসিলে বর্ণিত বিভিন্ন বিষক্রিয়া ও পেশাগত ব্যাধির কারণ ঘটাতে সক্ষম।

(২) কর্মকালীন দুর্ঘটনায় জাহাজ-ভাঙ্গা শ্রমিকের মৃত্যু হলে শ্রম আইনের ৫ম তফসিলে বর্ণিত মৃত্যুজনিত ক্ষতিপূরণসহ সংশ্লিষ্ট ইয়ার্ড মালিক মোট ৫ লক্ষ টাকা মৃতের উত্তরাধিকারীকে প্রদান করবেন। আঞ্চলিক ক্রাইসিস প্রতিরোধ কমিটির আহ্বানে স্থানীয় প্রশাসনের উদ্যোগে অনুষ্ঠিত এক বৈঠকে জাহাজ-ভাঙ্গা মালিক সমিতি প্রশংসনীয় এ সিদ্ধান্তটি গ্রহণ করেন।

(খ) দুর্ঘটনা ও পেশাগত ব্যাধিতে সুরক্ষা ছাড়াও জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় নিয়োজিত শ্রমিকরা শ্রম আইনের আওতায় চাকরির নিশ্চয়তা, সরকার নির্ধারিত হারে মজুরি পাওয়া, কর্মচ্যুতিজনিত ক্ষতিপূরণ বা গ্রাচুইটি, বোনাস, ওভারটাইম ভাতা, মজুরিসহ ছুটি, বিভিন্ন কল্যাণমূলক সুবিধা ইত্যাদি পাওয়ার অধিকারী। এ সকল বিষয়ে শ্রম আইনের বিভিন্ন অধ্যায়ে সুনির্দিষ্ট বিধান রয়েছে।

৪.৩.১. শ্রম আইন স্বীকৃত অধিকার হতে বঞ্চনার আইনি প্রতিকারঃ

উপরোক্ত ৪.৩. উপ-অনুচ্ছেদে বর্ণিত শ্রম আইনে স্বীকৃত শ্রমিকের অধিকারগুলো বাস্তবায়নের বিষয়টি তদারকির জন্য কলকারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর আইনগতভাবে দায়বদ্ধ। তাই জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় কর্মরত কোন শ্রমিক (মৃতের ক্ষেত্রে তার উত্তরাধিকারী) তার দুর্ঘটনা বা পেশাগত ব্যাধিজনিত ক্ষতিপূরণ, চিকিৎসা, অথবা চাকরির ক্ষেত্রে প্রাপ্য পাওনা বা কোন কল্যাণমূলক

সুযোগ-সুবিধা হতে বঞ্চিত হলে এবং এ বিষয়ে মালিকের নিকট হতে আইনানুগ প্রতিকার না পেলে বিষয়টি লিখিত অভিযোগ আকারে কলকারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন কর্তৃপক্ষের স্থানীয় কার্যালয়ে উত্থাপন করতে পারেন। উক্ত কর্তৃপক্ষের মধ্যস্থতায় সন্তোষজনক প্রতিকার না পেলে আইনানুগ বিচারের জন্য স্থানীয় শ্রম আদালতে অভিযোগ দায়ের করতে পারেন। উল্লেখ্য যে, শ্রম আইন ও বিধিমালার অধীনে সংঘটিত যে কোন অপরাধ বিচারের ক্ষমতা এ আইনের ৩১৩ ধারায় কেবলমাত্র শ্রম আদালতকেই দেয়া হয়েছে এবং শ্রমিকের প্রাপ্য পাওনা বা ক্ষতিপূরণ পরিশোধ না করার জন্য সংক্ষুব্ধ শ্রমিককেই কেবল অভিযোগ আনয়নের এখতিয়ার দেয়া হয়েছে। শ্রম আদালতে মামলা রুজু ও পরিচালনার জন্য অসহায় শ্রমিকগণ আদালতে "আইনী সহায়তা সেল" এর শরণাপন্ন হয়ে আইনি সহায়তা নিতে পারেন। গরিব অসহায় মানুষকে আদালতে বিনা খরচে বিচারিক সহায়তা দিতে প্রত্যেক আদালতে "আইনি সহায়তা সেল" স্থাপন সরকারের একটি জনকল্যাণমুখী উদ্যোগ। মনে রাখতে হবে, অপরাধ সংঘটনের তারিখ হতে ছয় মাসের মধ্যে শ্রম আদালতে অভিযোগ পেশ করা যাবে। নির্দিষ্ট কিছু বিষয়ে অন্যান্যের মধ্যে কলকারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তরের ক্ষমতাপ্রাপ্ত পরিদর্শকদেরও শ্রম আদালতে অভিযোগ দায়েরের ক্ষমতা রয়েছে। শ্রম আদালতের রায়ে অভিযোগকারী শ্রমিক সন্তুষ্ট না হলে শ্রম আদালতের রায়ের বিরুদ্ধে তিনি শ্রম আপিল আদালতে আপিল দায়ের করতে পারবেন এবং আপিল আদালতের রায় চূড়ান্ত বলে বিবেচিত হবে।

৫. রাষ্ট্রীয় ও সামাজিক সংগঠনসমূহের দায়বদ্ধতা ঃ

এ প্রসঙ্গে বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ও বিধিমালার আওতায় গঠিত বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ড (BSRB), ইয়ার্ড মালিক বা রিসাইক্লার, সরকারি প্রতিষ্ঠান হিসেবে কলকারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর, পরিবেশ সংরক্ষণ অধিদপ্তর ও বিস্ফোরক অধিদপ্তর, বন্দর কর্তৃপক্ষ ও বোর্ডের অধীনস্থ সেফটি অফিসার এবং শ্রমিকগণের আইনগত দায়িত্ব ও কর্তব্য সম্পর্কে পূর্ববর্তী ৩.৪.১. ও ৩.৪.২. উপ-অনুচ্ছেদে বিস্তারিত বর্ণনা করা হয়েছে। এ সবের বাইরে বিভিন্ন সামাজিক সংগঠন ও সর্বোপরি রাষ্ট্রের দায়বদ্ধতা নিচে আলোচনা করা হলো ঃ

৫.১ ইয়ার্ডে ব্যবহৃত সরঞ্জাম প্রস্তুতকারী, নকশাকারী ও সরবরাহকারীদের সাধারণ দায়িত্ব ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গা কাজে ব্যবহারের জন্য বিবিধ সরঞ্জাম, যন্ত্রপাতি ও উপকরণের নকশা প্রস্তুত, নির্মাণ, আমদানি এবং সরবরাহ বা স্থানান্তরের সাথে জড়িত ব্যক্তিবর্গ নিম্নোক্ত দায়িত্বাবলী প্রতিপালনে যত্নবান ও সচেতন হবেন ঃ

(ক) এসব সরঞ্জাম, যন্ত্রপাতি ও উপকরণ ব্যবহারকারীদের নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্যের প্রতি যাতে কোন বিপদ সৃষ্টি না করে এমন গুণগত মান সম্পন্ন ও ত্রুটিমুক্ত করবেন।

(খ) এসব সরঞ্জাম ও উপকরণের নিরাপদ ও সঠিক ব্যবহার পদ্ধতি এবং বিরূপ ব্যবহারে বিপজ্জনক বৈশিষ্ট্য সংক্রান্ত তথ্য এবং জ্ঞাত বিপদসমূহ পরিহার করার নির্দেশনা প্রদান করবেন;

(গ) স্থাপনা ও প্রক্রিয়াসমূহ হতে বিপদ ঘটানোর আশঙ্কা রোধ করা বা ন্যূনতম পর্যায়ে রাখা এবং সেগুলো জাতীয়ভাবে স্বীকৃত মানের সাথে সঙ্গতিপূর্ণ হওয়া নিশ্চিত করবেন।

(ঘ) এগুলোর নিরাপদ ও স্বাস্থ্যসম্মত পরিবেশের সহায়ক হওয়ার বিষয়টি নকশা প্রণয়ন ও নির্মাণের দায়িত্ব পালনকারী বিশেষজ্ঞ ব্যক্তিগণ নিশ্চিত করবেন।

৫.২. ঠিকাদারদের সাধারণ দায়িত্ব এবং নিয়োগের শর্তাবলী ঃ

ঠিকাদারগণ জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় আইন ও প্রথা অনুযায়ী প্রতিষ্ঠিত নিয়মকানুন অনুসরণ করবেন এবং ইয়ার্ড মালিকগণ ঠিকাদার মূল্যায়ন ও নির্বাচন কার্যপ্রণালীতে ও চুক্তিপত্রে পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য (OSH) বিষয়, কর্মী নিয়োগের শর্তাবলী, কর্মঘণ্টা-ছুটি-মজুরি-ক্ষতিপূরণ ইত্যাদি বিষয়াবলী অন্তর্ভুক্ত করবেন ও কাজ শুরুর পূর্বে স্থাপনার যথাযথ স্তরসমূহ অবহিতকরণ এবং ঠিকাদারদের মধ্যে চলমান যোগাযোগ ও সমন্বয় সাধন করবেন। এতে নিম্নোক্ত বিষয়াবলী অন্তর্ভুক্ত থাকবে ঃ

(ক) উভয় পক্ষ হতে বিপদ অবহিতকরণ এবং বিপদ প্রতিরোধ ও নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থার শর্তাবলী;

(খ) ঠিকাদার নিযুক্ত কর্মীদের কাজ সংশ্লিষ্ট শারীরিক ক্ষতি, রোগব্যাধি, স্বাস্থ্যহানি ও অনিরাপদ ঘটনা বা দুর্ঘটনা রিপোর্ট করার নিয়ম কানুন;

(গ) কাজ শুরুর আগে এবং কাজ চলাকালে ঠিকাদার ও তার কর্মীদের জন্য কর্মস্থলে নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্যঝুঁকি সম্পর্কে প্রয়োজনীয় সচেতনতা ও প্রশিক্ষণ সংক্রান্ত নিয়মকানুন;

(ঘ) সাইটে ঠিকাদারদের কর্মকাণ্ডে পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য (OSH) পারফরমেন্স ও চাকরির শর্তাবলী পরিবীক্ষণ ও বাস্তবায়ন নিশ্চিতকরণ;

(ঙ) ঠিকাদার নিয়োগকালে ইয়ার্ড মালিক বা নিয়োগকারী কর্তৃপক্ষ নিম্নোক্ত বিষয়গুলো নিশ্চিত করবেন ঃ

শুধুমাত্র যথাযথভাবে নিবন্ধিত ও লাইসেন্সপ্রাপ্ত ঠিকাদার নিয়োগ করা;

প্রতিষ্ঠানের নিজস্ব শ্রমিকদের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য নিরাপত্তা ও প্রশিক্ষণের শর্তাবলী সমভাবে ঠিকাদার ও তার কর্মীদের ক্ষেত্রে প্রয়োগ করা;

চুক্তিতে নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য বিষয়ক শর্তাবলী এবং সেগুলো না মানার আইনানুগ শাস্তি ও জরিমানা উল্লেখ করা। মারাত্মক দুর্ঘটনা, জখম বা স্বাস্থ্যহানির আশঙ্কার ক্ষেত্রে প্রতিকার না হওয়া পর্যন্ত কাজ বন্ধ রাখার অধিকার প্রয়োগ করা;

চুক্তিপত্রের শর্তাবলী লঙ্ঘনের ক্ষেত্রে চুক্তি বাতিল করার ক্ষমতা।

৫.৩. মালিক সংগঠন ও সমিতিসমূহের দায়িত্ব ঃ

জাহাজ-ভাঙ্গা ইয়ার্ডের মালিক বা রিসাইক্লারগণ যেমন জাহাজ-ভাঙ্গা মালিক সমিতি বা Bangladesh Ship Breakers' Association (BSBA) এর সদস্য, তেমনি ব্যবসায়ী/ শিল্পপতিদের সংগঠন বাংলাদেশ চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি ও বাংলাদেশ এমপ্লয়ারস' ফেডারেশন এরও সদস্য। জাহাজ-ভাঙ্গার কর্মকাণ্ডকে নিরাপদ, ঝুঁকিমুক্ত ও পরিবেশবান্ধব করে তোলার জন্য নৈতিক অবস্থান হতে এ মালিক সংগঠনসমূহ নিম্নোক্ত দায়িত্বশীল ভূমিকা পালন করতে পারেন ঃ

(ক) জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও নির্দেশিকাসমূহ এবং জাতীয় আইন ও প্রবিধানের যথাযথ বাস্তবায়নে সরকার, মালিক ও শ্রমিক সংগঠনসমূহের সকল ইতিবাচক কার্যক্রমে সহযোগিতা করা;

(খ) ভাঙ্গার উদ্দেশ্যে কেবলমাত্র গ্রিন পাসপোর্টধারী পুরাতন জাহাজ আমদানিতে সম্মানিত সদস্যগণকে উদ্বুদ্ধ করা;

(গ) জাহাজ-ভাঙ্গা কাজে জড়িত সংগঠনের প্রত্যেক সম্মানিত সদস্যকে স্ব স্ব ইয়ার্ডে পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্যসংক্রান্ত কর্মকাণ্ডে উদ্বুদ্ধ ও অঙ্গীকারবদ্ধ করা;

(ঘ) জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্প সেক্টরের কার্যক্রম যথাযথ মনিটরিং এবং দক্ষ জনবল সৃষ্টির লক্ষ্যে বিএসআরবিকে যথাযথ কার্যকর করতে ভূমিকা রাখা এবং প্রশিক্ষণ কার্যক্রমে সক্রিয় সহযোগিতা প্রদান করা;

(ঙ) সর্বাধিক ঝুঁকিপূর্ণ শিল্পখাত হিসেবে জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় ১৮ বছরের কম বয়সী কোন ব্যক্তিকে শ্রমিক হিসেবে নিয়োগ না করতে সদস্যদের উদ্বুদ্ধ করা;

(চ) জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পে সংঘটিত দুর্ঘটনায় হতাহত ও পেশাগত রোগে আক্রান্ত শ্রমিক ও তার পোষ্যগণের আইনানুগ পাওনা প্রাপ্তিতে সব রকম সহায়তা করা, ভিকটিম ও তার পরিবারের সর্বশেষ অবস্থা নিয়মিত ফলোআপ করা এবং দুর্দশাগ্রস্ত পরিবারগুলোকে সিএসআর ব্যবস্থাপনায় (সামাজিক দায়াবদ্ধতা) নিয়মিত আর্থিক সহায়তা প্রদান করা;

(ছ) শ্রম নীতিমালা ২০১২ ও OSH নীতিমালা ২০১৩ এর আলোকে শ্রমবান্ধব ও নিরাপদ কর্ম পরিবেশ সৃষ্টিতে উদ্যোগী হওয়া।

৫.৪. শ্রমিক সংগঠনসমূহের দায়িত্বঃ

জাহাজ-ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রের বিপদ ও ঝুঁকি প্রতিরোধ বা সম্ভাব্য মাত্রায় হ্রাসকরণ এবং পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য সুবিধা নিশ্চিতকরণ, নিরাপদ বর্জ্য ব্যবস্থাপনা প্রতিষ্ঠার মাধ্যমে পরিবেশবান্ধব কর্মকাণ্ড পরিচালনা এবং শ্রম আইনানুযায়ী জাহাজ-ভাঙ্গা শ্রমিকদের চাকরির নিরাপত্তা, কল্যাণ ও অধিকারসমূহ বাস্তবায়নে শ্রমিক সংগঠন ও ট্রেড

ইউনিয়নসমূহ ব্যাপক ভূমিকা রাখতে পারেন। এ উদ্দেশ্যে তারা নিম্নরূপ দায়িত্ব পালন করতে পারেন ঃ

(ক) জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরে নিরাপদ ও স্বাস্থ্যসম্মত কর্মপরিবেশ সৃষ্টির লক্ষ্যে ইয়ার্ড মালিক বা নিয়োগকর্তা, মালিক সংগঠন ও শ্রমিকদের সাথে সহযোগিতার মনোভাব নিয়ে নিবিড় যোগাযোগ রক্ষা করবেন;

(খ) ট্রেড ইউনিয়ন বা শ্রমিক সংগঠনসমূহের সদস্যবৃন্দ জাহাজ-ভাঙ্গা কাজের বিপদ ও ঝুঁকি সম্পর্কে এবং নিরাপদ কর্ম পরিচালনা সম্পর্কে পরস্পর হতে অবহিত হবেন ও অবহিত করবেন;

(গ) শ্রমিকদের মধ্যে পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য সুরক্ষা বিষয়ে সংশ্লিষ্ট আইন এবং তাদের অধিকারের বিষয়ে সচেতনতা বৃদ্ধিতে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা পালন করবেন;

(ঘ) নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা কর্ম পরিচালনার জন্য বিভিন্ন আন্তর্জাতিক সংস্থা ও জাতীয় সংগঠনসমূহের সহায়তায় শ্রমিকদের জন্য প্রশিক্ষণ কর্মসূচি আয়োজন করবেন;

(ঙ) পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য সম্পর্কীয় আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও গাইডলাইনস এবং জাতীয় আইন ও প্রবিধান মেনে চলার জন্য মালিক ও শ্রমিকদের উদ্বুদ্ধ করবেন;

(চ) জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা এবং নিরাপদ বর্জ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি প্রতিষ্ঠা করতে মালিকগণকে উদ্বুদ্ধ করবেন;

(ছ) পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা সম্পর্কীয় দ্বিপক্ষীয় ও ত্রিপক্ষীয় আলোচনায় কার্যকর ভূমিকা রাখবেন;

(জ) দুর্ঘটনায় জখমপ্রাপ্ত ও পেশাগত ব্যাধিতে আক্রান্ত শ্রমিকদের যথাযথ চিকিৎসা ও ক্ষতিপূরণ পাওয়া এবং মৃত্যুবরণকারী শ্রমিকের পোষ্যদের আইনগত ক্ষতিপূরণ প্রাপ্তিতে সহায়তা করবেন;

(ঝ) শ্রমিকদের চাকরির নিরাপত্তা, কর্মঘণ্টা, ছুটি, মজুরি ইত্যাদি সংক্রান্ত শ্রম আইনের বিধানাবলী সুষ্ঠু বাস্তবায়নে প্রচেষ্টা অব্যাহত রাখবেন;

(ঞ) স্থাপনায় পেশাগত নিরাপত্তা, কল্যাণ, স্বাস্থ্যবিধি ও পরিবেশ বিষয়ে সরকারি কর্তৃপক্ষের জারিকৃত নির্দেশনা প্রতিষ্ঠান পর্যায়ে বাস্তবায়নে মালিক পক্ষকে সহায়তা করবেন;

(ট) জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনার কর্ম পরিবেশ উন্নয়নে গৃহীত যে কোন সরকারি বা বেসরকারি উদ্যোগ সংহতকরণে কার্যকর ভূমিকা রাখবেন।

৫.৪.১. জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরে সক্রিয় শ্রমিক সংগঠনসমূহ ঃ

সঙ্গত কারণে আমাদের জাহাজ-ভাঙ্গা সেক্টরের বিভিন্ন সমস্যা ও কর্মকাণ্ড এ সেক্টরে কর্মরত শ্রমিকদের জীবনমান উন্নয়ন, ঝুঁকিপূর্ণ কর্মপরিবেশের গুণগত ও ইতিবাচক পরিবর্তন সাধন, ইয়ার্ডসমূহ, ট্রেড ইউনিয়ন কর্মকাণ্ড পরিচালনার অধিকার প্রতিষ্ঠা এবং প্রচলিত শ্রম আইন কার্যকর ও ফলদায়ক করে সেক্টরটি শ্রমিক-বান্ধব, শোভন ও নিরাপদ শিল্প হিসেবে গড়ে তোলার প্রত্যয় নিয়ে তারা কাজ করে আসছেন। এলক্ষ্যে মূলধারা ও জাতীয় ভিত্তিক ট্রেড ইউনিয়ন ফেডারেশনসমূহের সমন্বয়ে গঠিত জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিক ট্রেড ইউনিয়ন ফোরামের সহযোগিতায় শিক্ষা, প্রশিক্ষণ, প্রচার, প্রকাশনা, লবি, অ্যাডভোকেসি, ক্যাম্পেইনসহ বহুমাত্রিক কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছেন। তারা বিভিন্ন ইয়ার্ডে সংঘটিত দুর্ঘটনা, বে-আইনি কর্মচ্যুতি, ক্ষতিপূরণ ও পাওনা আদায় ইত্যাদি বিষয়ে শ্রমিকদের হয়ে মালিক পক্ষের সাথে যোগাযোগের পাশাপাশি প্রতিকার পেতে প্রয়োজনীয় সরকারি দপ্তরে অভিযোগ উত্থাপন ও আদালতে মামলা দায়ের কার্যক্রমে সক্রিয় ভূমিকা পালন করে থাকেন। চট্টগ্রামে যে সকল শ্রমিক সংগঠন এসব ইতিবাচক কর্মকাণ্ডে সক্রিয় রয়েছেন সেগুলো হলো (১) জাহাজ-ভাঙ্গা শ্রমিক কর্মচারী ট্রেড ইউনিয়ন ফেডারেশন, (২) বাংলাদেশ মেটাল ওয়ার্কাস ফেডারেশনের অধীনে ইয়ার্ড ভিত্তিক ১০টি নিবন্ধিত ট্রেড ইউনিয়ন এবং (৩) বাংলাদেশ মেটাল, কেমিক্যাল, গার্মেন্টস অ্যান্ড টেইলার্স ওয়ার্কার্স ফেডারেশনের অধীনে ইয়ার্ডভিত্তিক ৩টি নিবন্ধিত ইউনিয়ন। এছাড়া বিলস (BILS), ইন্ডাস্ট্রি অল গ্লোবাল ইউনিয়ন, বেলা (BELA), ইপসা (YPSA), ওশি (OSHE) প্রমুখ সংস্থা ও এনজিও সংগঠন জাহাজ-

ভাঙ্গা প্রতিষ্ঠানসমূহের শ্রমিকবান্ধব সামগ্রিক কর্মকাণ্ডে সবসময় অগ্রণী ভূমিকা পালন করে থাকেন। (সূত্র: বিলস, ইন্ডাস্ট্রি অল গ্লোবাল ইউনিয়ন)।

৫.৫. রাষ্ট্রের দায়বদ্ধতা ঃ

রাষ্ট্র জনগণের সর্বোচ্চ অভিভাবক, সমাজে আইনের শাসন ও ন্যায়বিচার প্রতিষ্ঠা এবং জনকল্যাণধর্মী কর্মকাণ্ড বাস্তবায়নে সর্বোচ্চ কর্তৃত্বের অধিকারী। দেশের নির্মাণ সেক্টরে ব্যবহৃত অন্যতম উপাদানের যোগানদার জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্পখাতে নিয়োজিত শ্রমিকবৃন্দ অন্যান্য যে কোন সেক্টরের তুলনায় অধিকতর বিপজ্জনক ও ঝুঁকিপূর্ণ কর্ম পরিবেশে কাজ করে থাকেন এবং একক শিল্পখাতভিত্তিক প্রাণঘাতী দুর্ঘটনা ও অসুস্থতায় তুলনামূলক বেশিমাত্রায় আক্রান্ত হচ্ছেন। জাহাজ-ভাঙ্গা কাজের বিপজ্জনক প্রকৃতি, তুলনামূলক উচ্চ ব্যয় ও টুকরা ইস্পাতের চাহিদা না থাকায় ইউরোপীয় ইউনিয়নভুক্ত শিল্পোন্নত দেশগুলো যেখানে ইউরোপে জাহাজ-ভাঙ্গা কাজ পরিচালনা না করার সিদ্ধান্ত নিয়েছে, সেখানে আমাদের দেশে কঠোর প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণ ছাড়া এ শিল্প প্রক্রিয়াকে রাষ্ট্র অবলীলায় পরিচালনার সুযোগ দিতে পারে না। এ উদ্দেশ্যে সেফগার্ড হিসেবে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ও বিধিমালা এবং বাংলাদেশ শ্রম আইন ও বিধিমালাসহ বেশকিছু সমৃদ্ধ আইনি কাঠামো আমাদের রয়েছে। তৎসত্ত্বেও এ শিল্পখাতের বিপজ্জনক ও মারাত্মক ঝুঁকিপূর্ণ কর্ম পরিবেশ হতে আশানুরূপ উত্তরণ দীর্ঘদিনেও সম্ভব হয়ে ওঠেনি। তাই রাষ্ট্রকেই তার অসহায় নাগরিকদের সুরক্ষার জন্য আইনের যথাযথ প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে। প্রয়োজনে বিপজ্জনক উপকরণ দিয়ে তৈরি পুরাতন জাহাজ আমদানি নিষিদ্ধ করে এ উদ্দেশ্যে কেবলমাত্র তথ্যসমৃদ্ধ গ্রিন পাসপোর্টধারী জাহাজ আমদানির অনুমতি দিতে হবে। কেননা বিদ্যমান জাতীয় আইনে পুরাতন জাহাজে বিভিন্ন সময়ে সাধিত পরিবর্তন ও সংস্কার বিষয়ে হালনাগাদ ইনভেন্টরি থাকার বিধান থাকলেও বাস্তবে রিসাইক্লারগণ অধিকাংশ ক্ষেত্রে তা না পাওয়ায় ভাঙ্গা বা পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের ক্ষেত্রে প্রায়ই মারাত্মক বিপজ্জনক পরিস্থিতির উদ্ভব হয়। সে সাথে প্রশিক্ষণবিহীন অদক্ষ শ্রমিক দ্বারা কর্মকাণ্ড পরিচালনাও জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় ঘন ঘন

সংঘটিত দুর্ঘটনার জন্য অনেকাংশে দায়ী। প্রচলিত আইনে জাহাজ-ভাঙ্গা কাজে নিয়োগের পূর্বে প্রশিক্ষণ প্রদান বাধ্যতামূলক হলেও ইয়ার্ড মালিক ও বিএসআরবি কর্তৃপক্ষ এ বিষয়ে যথেষ্ট মনযোগী নন। তাই জবাবদিহিতাসহ আইনের যাতে যথাযথ প্রয়োগ ও বাস্তবায়ন হয় সে বিষয়ে সর্বোচ্চ অভিভাবক হিসেবে রাষ্ট্রকেই তা নিশ্চিত করতে হবে।

৬. নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিচালনা ঃ

আইএলও, কর্তৃক প্রকাশিত "জাহাজ-ভাঙ্গার কাজে নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য এশীয় দেশসমূহ ও তুরস্কের জন্য নির্দেশাবলী (গাইডলাইনস):

৬.১. কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন ঃ

নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিচালনার জন্য জাহাজভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন করতে হবে। এ উদ্দেশ্যে জাহাজ-ভাঙ্গার কাজকে তিনটি প্রধান পর্যায়ে বিভক্ত করা যেতে পারে। এগুলো হলো- (১) প্রস্তুতি, (২) দ্বিখণ্ডিতকরণ ও (৩) বস্তু (টুকরা) প্রবাহ ব্যবস্থাপনা। এ পর্যায়গুলোকে পুনরায় ভাগ কওে সেগুলোর অন্তর্গত কাজের প্রক্রিয়াগুলো চিহ্নিত করা যায়। মূলত তিনটি প্রধান পর্যায় বিশিষ্ট কৌশলটি অনেকগুলো পদ্ধতিগত কৌশলের একটি, যা নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনা প্রণয়নে গ্রহণ ও প্রয়োগ করা যেতে পারে। মনে রাখতে হবে যে, নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনা প্রণয়ন ব্যয়বহুল নয়, কিন্তু তা জীবন রক্ষা ও উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধি করতে সক্ষম। এর ফলে শ্রমিকদের নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্যের জন্য বিপজ্জনক কাজগুলোকে অধিকতর সহজে চিহ্নিত ও পরিমাপ করা সম্ভব। এ কৌশলের একটি উদাহরণ নিম্নোক্ত মডেলে প্রদর্শিত হলো। পরিকল্পনাটিতে কোন বিশেষ জাহাজের তথ্য প্রয়োগ করলে তা জাহাজভিত্তিক হবে।

৬.২. নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনার মডেলঃ

জাহাজভিত্তিক বিস্তারিত তথ্য ও ইনভেন্টরি		
প্রস্তুতি (জাহাজ এসে পৌঁছানোর পূর্ব হতে শুরু করে বিখণ্ডিতকরণ শুরুর পূর্ব পর্যন্ত সময়ে)	বিখণ্ডিতকরণ	বস্তু (টুকরা) প্রবাহ ব্যবস্থাপনা (বিখণ্ডিতকরণে প্রাপ্ত মালামাল ব্যবস্থাপনা)
জাতীয় ও শিল্পভিত্তিক নিয়ন্ত্রণমূলক শর্তাবলী বর্ণনা:- আন্তর্জাতিক ও জাতীয় প্রবিধান ও গাইডলাইনসমূহ। যেমন- আইএমও গাইডলাইনস, বাসেল কনভেনশনের বিচ্ছিন্নকরণ ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত গাইডলাইনস, ওএসএইচ সংক্রান্ত জাতীয় প্রবিধান ইত্যাদি বর্ণিত বর্জ্য পদার্থ ও জাহাজের বিস্তারিত তথ্য যাচাইকরণ বর্ণনা:- গ্রিন পাসপোর্টের তথ্য অথবা অন্যান্য উপকরণ ইনভেন্টরি দলিল যাচাই, ইনভেন্টরি না পেলে সরাসরি জাহাজ জরিপের ব্যবস্থা ইনভেন্টরিভুক্ত মালামালের অবস্থান নির্ণয় ও সেগুলোতে	নিরাপদ কাজের মূলনীতি, প্রতিরোধ ব্যবস্থা ও পূর্ব সতর্কতা বর্ণনা:- বিষয়ভিত্তিক ঝুঁকি নিরূপণের ভিত্তিতে সুরক্ষামূলক ব্যবস্থাদি গ্রহণ ও ব্যবস্থাপক হতে শ্রমিক পর্যন্ত দায়িত্ব নির্ধারণ। শর্তাবলী- নিরাপদ প্রবেশ ও নিষ্ক্রমণ, মজবুত প্লাটফরম, হট ওয়ার্ক কার্যপ্রণালী ও অগ্নিকাণ্ড/বিস্ফোরণ প্রতিরোধী ব্যবস্থাবলী বাস্তবায়ন, একই সাথে উপরে কর্মরত ব্যক্তির নিচে বা নিচে কর্মরত ব্যক্তির উপরে অন্যকে কাজ না করানো, কর্মস্থলে নিরাপদ বায়ুমণ্ডল এবং অগ্নি নির্বাপণ, উদ্ধার ও প্রাথমিক চিকিৎসা সুবিধা নিশ্চিতকরণ	দ্বিতীয় দফা বিখণ্ডিতকরণ বর্ণনা:- বিখণ্ডিতকরণে অপসারিত বড় খণ্ড ভেঙ্গে ছোট বা অধিকতর প্রক্রিয়াজাতকরণ শ্রেণীবিন্যাসকরণ বর্ণনা:-সমরূপ বস্তু চিহ্নিত করে গ্রুপভুক্তকরণ, যেমন ভাল্‌ভ, পাইপ, বিভিন্ন ধাতু (ইস্পাত, পিতল ইত্যাদি পৃথকীকরণ বর্ণনা:- এক বস্তু হতে অন্য বস্তু বিযুক্তকরন, যেমন- কেবল থেকে তামার তার, পাইপ থেকে অ্যাসবেস্টস রিসেপশন ও গুদামজাতকরণ বর্ণনা:- এ ব্যবস্থায় তরল/কঠিন পদার্থ, বিপজ্জনক পদার্থ ও

পরিচিতিমূলক চিহ্ন প্রদান বর্ণনা:- বিপজ্জনক বর্জ্যের অবস্থান সম্পর্কে সকল শ্রমিককে সচেতন করার উদ্দেশ্যে দূষণমুক্তকরণ বর্ণনা:- অবশিষ্ট গ্যাসমুক্তকরণ, ট্যাংক/ প্রকোষ্ঠ পরিষ্কারকরণ, বহনকৃত মালামালের অবশিষ্টাংশ অপসারণ বন্ধ করা ও প্রত্যাহার করা বর্ণনা:- জাহাজের হাইড্রলিক সিস্টেম, বয়লার, অগ্নি সুরক্ষা ব্যবস্থা, জ্বালানি তেল, জেনারেটর, ইনসিনারেটর, ফ্রেশ ওয়াটার সিস্টেম, ফিডট্যাংক, ফিটিংসসমূহ বন্ধ বা খুলে ফেলা	ওয়ার্ক অপারেশন চিহ্নিতকরণ ও কাজের শিডিউল প্রণয়ন বর্ণনা:- কর্ম পরিকল্পনা প্রণয়ন ও শ্রমিকদের নিরাপদ অবস্থান নিশ্চিতকরণ, রীতি অনুসারে কাঠামোর উপর হতে নিচের দিকে, অর্থাৎ প্রধান ডেক হতে ক্রমান্বয়ে তলার দিকে ভাঙ্গন কাজ সম্পন্ন মানবসম্পদ বরাদ্দ ও মোতায়েন বর্ণনা:- সকল সাইটের জন্য হাতিয়ার, যন্ত্রপাতি ও স্থাপনা নির্ধারণ এবং স্থাপন বর্ণনা:- কোন হাতিয়ার/ যন্ত্রের ব্যবহার বা চালনা সম্পর্কে জানে না এমন শ্রমিককে তা ইস্যু না করা, ত্রুটিপূর্ণ হাতিয়ার ব্যবহার না করা	অন্যান্য মালামাল গ্রহণ উপযোগী ব্যবস্থা থাকবে নিষ্কাশন বর্ণনা:- পুনঃপ্রক্রিয়াজাত বা পুনঃব্যবহার অনুপযোগী বস্তু কোন ব্যহারকারীকে না দিয়ে নিরাপদ নিষ্কাশন, যেমন ইনসিনারেটরে ভস্মীভূত ক্রা, মাটি চাপা দেয়া পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বর্ণনা:- বিক্রয় বা পুনঃব্যবহারের পূর্বে যে সব বস্তু বা কলকব্জা আরো প্রক্রিয়াজাত করা লাগবে

৬.৩. নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনা ও শিডিউল (বর্ণনাক্রমিক সূচি বা নিঘণ্ট)ঃ

নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা কাজের রীতি-পদ্ধতি সম্পর্কে অভিজ্ঞ ও পূর্ণ জ্ঞানের অধিকারী উপযুক্ত ব্যক্তিবর্গ দ্বারা জাহাজ-ভাঙ্গা কাজের পরিকল্পনা প্রণয়ন করতে হবে। এক্ষেত্রে মালিক পক্ষের জন্য শর্ত হলো, তাদেরকে আগাম পরিকল্পনা প্রণয়ন করতে হবে এবং কাজ

চলাকালে ও শেষ হওয়ার পর তা পর্যালোচনা করতে হবে। পরিকল্পনা প্রণয়নের প্রথম পর্যায় শুরু হবে জাহাজভিত্তিক বিস্তারিত তথ্য ও উপকরণের ইনভেন্টরি সংগ্রহের মাধ্যমে। জাহাজ এসে পৌঁছার আগেই জাহাজ মালিক ও ব্রোকার হতে দুটি দলিল সংগ্রহ করতে হবে। প্রথমটি হলো- বিচ্ছিন্নকরণ (Dismantling) সার্টিফিকেট, যাতে থাকবে জাহাজ মালিক কর্তৃক প্রদত্ত বিখণ্ডিতব্য জাহাজের বিপজ্জনক বস্তু ও বর্জ্যের হালনাগাদ তালিকা (ইনভেন্টরি) এবং নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনা প্রণয়নের জন্য জাহাজের নকশা, প্ল্যান ইত্যাদি। দ্বিতীয়টি হলো- "গ্রিন পাসপোর্ট" যাতে থাকবে মানব স্বাস্থ্য ও পরিবেশের জন্য বিপজ্জনক এমন সব উপকরণের ইনভেন্টরি। এটি জাহাজ নির্মাণের সময় তৈরি করার কথা, যা জাহাজের পুরো জীবন ধরে সংরক্ষণ করতে হবে। অথবা জাহাজ চালু থাকাকালীন পরিদর্শনের পর তৈরি করার কথা। বিচ্ছিন্নকরণ সার্টিফিকেট ও গ্রিন পাসপোর্ট থাকুক বা না থাকুক, জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনার মালিক ভাঙ্গনের কাজ শুরুর পূর্বে জাহাজের মালিকের নিকট হতে জাহাজে থাকা বিপজ্জনক পদার্থের হাল নাগাদ তালিকা সংগ্রহ করবেন এবং ভাঙ্গার জন্য জাহাজ দূষণমুক্ত করা হয়েছে এবং হট ওয়ার্কের জন্য তা গ্যাসমুক্ত করা হয়েছে, এ মর্মে জাহাজ মালিক ও ব্রোকারের নিকট হতে নিশ্চয়তা গ্রহণ করবেন। নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা পরিকল্পনা প্রণয়ন এবং নিরাপদ প্রক্রিয়া-প্রণালী অনুসরণ করে ভাঙ্গার কাজ পরিচালনার জন্য উপরোক্ত তথ্যাবলী অতি গুরুত্বপূর্ণ। এসব তথ্য পরিকল্পনার ভিত গঠন করে, কোথায় কি বিপদ আছে তা নিরূপণ করে এবং প্রাথমিক প্রতিরোধমূলক ও সুরক্ষামূলক ব্যবস্থা গ্রহণের উপায় নির্দেশ করে। ভাঙ্গন প্রক্রিয়ার প্রধান পর্যায়গুলোকে সহায়তা করার জন্য সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রক্রিয়া সম্পর্কিত তথ্যের সমন্বয়ে ও করণীয় কাজসমূহের ধারাবাহিক ক্রমানুসারে জাহাজ-ভাঙ্গা কাজের শিডিউল প্রণয়ন করতে হবে।

৭. জরুরি প্রস্তুতি গ্রহণ ও বাস্তবায়নঃ

সব রকম সতর্কতামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ সত্ত্বেও জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় অগ্নি দুর্ঘটনা, বিস্ফোরণ, বিষাক্ত গ্যাসে শ্বাসরোধ, বিপজ্জনক রাসায়নিক পদার্থ নির্গমন, ভারী বস্তুর পতন, যন্ত্রাদি বা ধারালো বস্তু দ্বারা আঘাতপ্রাপ্ত হয়ে শারীরিক ক্ষতি ও মৃত্যু, স্বাস্থ্যহানি ইত্যাদির

ন্যায় ঘটনা ঘটতে পারে। এ ধরনের অনিরাপদ ঘটনায় সৃষ্ট পরিস্থিতি তাৎক্ষণিকভাবে মোকাবিলার জন্য স্থাপনায় জরুরি প্রস্তুতি, যেমন জরুরি নিষ্ক্রমণ পথ, অগ্নি নির্বাপণ পরিকল্পনা, উদ্ধার পরিকল্পনা ও সেগুলোর মহড়ার ব্যবস্থা থাকতে হবে। এ বিষয়ে বাংলাদেশ শ্রম আইন ও বিধিমালা, অগ্নি নিরাপত্তা আইন প্রভৃতিতে সুস্পষ্ট নির্দেশনা রয়েছে। একটি উত্তম প্রস্তুতি ব্যবস্থাপনা যে কোন বিপজ্জনক পরিস্থিতিতে প্রাণহানি বা হতাহত হওয়ার ঘটনা রোধ বা হ্রাস করতে সহায়ক হয়।

৭.১ নিরাপত্তাই সর্বাগ্রে (Safety First) বলতে কি বুঝিঃ

'Safety First' এ স্লোগানকে সামনে রেখে নিরাপত্তাকে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দিতে হবে এবং জরুরি প্রস্তুতি গ্রহণ করতে হবে। তবে জরুরি প্রস্তুতির পরেও মানবিক ভুল বা উদাসীনতার কারণে দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। যেমন আবদ্ধ ট্যাংকে কাজ করার পূর্বে প্রতিদিন বিপজ্জনক গ্যাসের উপস্থিতি পরীক্ষা করার নির্দেশনা উপেক্ষা করে অবহেলাবশত পূর্ব পরীক্ষা ছাড়াই কোন শ্রমিক সেখানে প্রবেশ করলো বা প্রবেশ করানো হলো এবং হট-ওয়ার্ক শুরুর সাথে সাথে বিস্ফোরণ ঘটলো। বিষয়টি 'Safety First' স্লোগানের পরিপন্থী কাজ। এক কথায় নিরাপত্তার প্রশ্নে কোন আপসের অবকাশ নেই। জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনার মালিকগণ অবশ্যই "প্রথমে নিরাপত্তা" সংস্কৃতি উৎসাহিত করবেন এবং স্বাস্থ্যসেবা ও অন্যান্য কল্যাণধর্মী কার্যক্রম গ্রহণের মাধ্যমে শ্রমিকদের আত্মবিশ্বাসী করে তুলবেন।

৭.২. জরুরি প্রস্তুতির জন্য করণীয়ঃ

জরুরি পরিস্থিতি উদ্ভবে প্রতিরোধ, প্রস্তুতি ও মোকাবিলা ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠা করতে হবে। দুর্ঘটনা ও জরুরি পরিস্থিতির আশংঙ্কা দূর করার জন্য স্থাপনায় নিয়মিতভাবে ঝুঁকির স্থান ও প্রকৃতি চিহ্নিত করে (যেমন ত্রুটিপূর্ণ কর্ম প্রক্রিয়া, আবদ্ধ স্থান বা ট্যাঙ্কে থাকা দাহ্য তরল বা গ্যাসের উপস্থিতি, গ্যাস নিঃসরণ ইত্যাদি) প্রতিরোধ ও সুরক্ষা ব্যবস্থা পর্যালোচনাপূর্বক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। জরুরি প্রস্তুতির ব্যবস্থাবলী নিজস্ব শ্রমিক ও ঠিকাদারের মাধ্যমে নিয়োজিত কর্মীবৃন্দসহ স্থাপনায় উপস্থিত থাকা সকল ব্যক্তির জন্য প্রযোজ্য হবে। স্থাপনার অবস্থান ও পরিবেশ অনুসারে জরুরি পরিস্থিতিতে প্রস্তুতি হিসেবে নিম্নোক্ত ব্যবস্থাবলী গ্রহণ করতে হবে ঃ

- সম্ভাব্য অগ্নিকাণ্ডের উৎস/উপাদানের প্রকৃতির আলোকে যথাযথ অগ্নি নির্বাপক যন্ত্র এবং অন্যান্য সরঞ্জাম যেমন স্পেয়ার চার্জ, পানির উৎস ও পাম্প, হোজরিল, হাইড্রান্ট ইত্যাদি কার্যকরভাবে প্রস্তুত রাখা;
- জরুরি বহির্গমন পথ বা চলাচলের পথ, সিঁড়ি ইত্যাদি সর্বদা প্রতিবন্ধকতা মুক্ত রাখা;
- জরুরি উদ্ধার সরঞ্জাম, স্ট্রেচার, ভারী বস্তু উত্তোলন যন্ত্র, কৃত্রিম শ্বাস ক্রিয়ার যন্ত্রাদি (Breathing Apparatus), প্রাথমিক চিকিৎসা সরঞ্জাম ইত্যাদি প্রস্তুত রাখা;
- জরুরি পরিস্থিতিতে করণীয় ও নিরাপদ নিষ্ক্রমণের বিষয়ে শ্রমিকদের প্রশিক্ষণ ও মহড়ার আয়োজন করা;
- প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত শ্রমিক/ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে অগ্নি নির্বাপক দল, উদ্ধারকারী দল ও প্রাথমিক চিকিৎসা দল গঠন করা;
- জরুরি পরিস্থিতিতে উদ্ধার কাজ, নিরাপদ নিষ্ক্রমণ ও অভ্যন্তরীণ যোগাযোগ পরিচালনার জন্য সমন্বয়ক ও তার বিকল্প স্থির করা;
- জরুরি ফোন নম্বরসমূহ (যেমন ফায়ার সার্ভিস, শ্রম পরিদর্শন কর্তৃপক্ষ, অ্যাম্বুলেন্স, হাসপাতাল, পুলিশ স্টেশন, স্থানীয় কর্তৃপক্ষ ইত্যাদি) সংরক্ষণ করা;
- সংকটজনক পরিস্থিতিতে যে সকল প্রক্রিয়া বন্ধ থাকবে তার তালিকা করা ও যথাযথ নির্দেশনা থাকা;
- এছাড়া বন্ধের দিনের করণীয় সম্পর্কে প্রয়োজনীয় পরিকল্পনা গ্রহণ করা;
- স্থাপনার কাজে চলমান অগ্রগতি ও পরিবর্তনের সাথে সাথে এ প্রস্তুতি হালনাগাদ করা;
- জরুরি প্রস্তুতির বিষয়াবলী দালিলিকভাবে সংরক্ষণ করা।

৭.৩. কর্মস্থল হতে নিষ্ক্রমণ (Evacuation) ঃ

জরুরি প্রস্তুতি ব্যবস্থাবলীতে কিরূপ পরিস্থিতিতে জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনা পরিত্যাগ করতে হবে তার বর্ণনা থাকবে। বিস্ফোরণ ও অগ্নিকাণ্ডের ন্যায় বিপজ্জনক পরিস্থিতিকালে জরুরি টিমের সদস্য হিসেবে দায়িত্বপ্রাপ্ত না হলে স্থাপনার অন্য সকল ব্যক্তি দ্রুততম সময়ে কর্মস্থল ত্যাগ করবেন। এরূপ পরিস্থিতিতে স্থাপনায় স্বয়ংক্রিয়

'ফায়ার অ্যালার্ম' বা 'সতর্ক সংকেত' প্রদানের ব্যবস্থা থাকতে হবে। জরুরি প্রস্তুতি পদ্ধতির অংশ হিসেবে নিরাপদ নিষ্ক্রমণ, অগ্নি নির্বাপণ, জরুরি উদ্ধার ও প্রাথমিক চিকিৎসা প্রদানের জন্য শাখা সুপারভাইজার ও নিরাপত্তা প্রহরীসহ প্রত্যেক শাখা হতে শ্রমিক নিয়ে প্রতিষ্ঠানে কর্মরত মোট শ্রমিকের অন্তত ১৮ শতাংশ শ্রমিককে এ সকল বিষয়ে উপযুক্ত প্রশিক্ষণ দিতে হবে। এদের মধ্য হতে ৬ শতাংশ করে প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত শ্রমিক নিয়ে অগ্নি নির্বাপক দল, উদ্ধারকারী দল ও প্রাথমিক চিকিৎসা দল (Teams) গঠন করতে হবে। দলের সদস্যদের জরুরি পরিস্থিতিতে শ্রমিক অপসারণে করণীয় সম্পর্কে, অগ্নি নির্বাপণ যন্ত্রের ব্যবহার সম্পর্কে এবং বিভিন্ন ধরনের জরুরি অবস্থায় জরুরি পদক্ষেপ কি হবে সে বিষয়ে প্রশিক্ষণ দিতে হবে। 'ফায়ার অ্যালার্ম' বা 'সতর্ক সংকেত' বাজলে শ্রমিকদের স্থাপনা ত্যাগ করতে বাধা না দেয়া বা দেহ তল্লাশি না করার বিষয়ে প্রতিষ্ঠানের সকল কর্মকর্তা, সুপারভাইজার ও নিরাপত্তা প্রহরীদের যথারীতি বুঝিয়ে দিতে হবে। স্থাপনায় প্রতি তিন মাসে অন্তত একবার নিষ্ক্রমণ মহড়া পালন করতে হবে।

৭.৪. জরুরি বহির্গমন পথ ও সিঁড়ি ঃ

স্থাপনা হতে নিরাপদ নিষ্ক্রমণের জন্য কমপক্ষে দুটি জরুরি বহির্গমন পথ থাকতে হবে এবং সেগুলো সব সময় সব ধরনের প্রতিবন্ধকতা মুক্ত রাখতে হবে। এছাড়া জাহাজের আবদ্ধ স্থান, ট্যাঙ্ক ইত্যাদি হতে বের হবার জন্য উপযুক্ত ম্যানহোল ও প্রশস্ত সিঁড়ির ব্যবস্থা থাকতে হবে। স্থাপনার বিভিন্ন অংশে বহির্গমন পথের মানচিত্র বা নকশা প্রদর্শন করতে হবে এবং জাহাজ-ভাঙ্গা কাজের অগ্রগতির সাথে তা হালনাগাদ করতে হবে। জরুরি বহির্গমন পথ দিয়ে শ্রমিকরা স্থাপনার বাইরে একটি নিরাপদ স্থানে একত্রিত হবেন।

৭.৫. প্রাথমিক চিকিৎসা ব্যবস্থা ঃ

জরুরি প্রস্তুতির অংশ হিসেবে স্থাপনায় প্রয়োজনীয় সরঞ্জাম সজ্জিত প্রাথমিক চিকিৎসার ব্যবস্থা সহজলভ্য করতে হবে। বাক্সগুলো উপযুক্ত প্রতীক দ্বারা চিহ্নিত করা থাকবে এবং প্রাথমিক চিকিৎসা দলের সদস্যগণ সহজ শনাক্তের জন্য ব্যাজ ও অ্যাপ্রোন ব্যবহার করবেন। এ দলের সদস্যগণকে প্রাথমিক চিকিৎসার বিষয়ে পর্যাপ্ত প্রশিক্ষণ দিতে হবে। প্রাথমিক চিকিৎসার বাক্সে শ্রম বিধিমালায়

নির্ধারিত সরঞ্জামাদি, বিশেষ করে জীবাণুমুক্ত তুলা ও ব্যান্ডেজ, হিবিসল বা হেক্সাসল, রেকটিফায়েড স্পিরিট, টুরনিকেট (রক্তপাত বন্ধ করার উপকরণ), কাঁচি, পোড়াক্ষতের অয়েন্টমেন্ট ইত্যাদিসহ ঝুঁকির প্রকৃতি অনুযায়ী আবশ্যকীয় অন্যান্য চিকিৎসা সরঞ্জামও রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে।

৭.৬. উদ্বুদ্ধকরণ ও সচেতনতামূলক কর্মসূচি গ্রহণ ঃ

যেহেতু জাহাজ-ভাঙ্গা প্রক্রিয়াটি একটি জটিল ও ঝুঁকিপূর্ণ কর্মকাণ্ড, সেহেতু একাজের সাথে সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে, বিশেষভাবে শ্রমিকগণকে সকল ধরনের বিপদ ও ঝুঁকি সম্পর্কে যেমন সতর্ক করতে হবে, তেমনি দৈহিক নিরাপত্তা ও পেশাগত স্বাস্থ্যরক্ষা বিষয়ে নিয়মিতভাবে উদ্বুদ্ধ করতে হবে। প্রাথমিক পর্যায়ে স্থাপনার মালিক, নিয়োগকর্তা, ব্যবস্থাপক ও সুপারভাইজারগণ এ দায়িত্বটি পালন করবেন এবং নিরাপদ জাহাজ-ভাঙ্গা কাজের রীতি, কার্যপ্রণালী এবং ব্যক্তিগত সুরক্ষা সম্পর্কে পূর্ণ জ্ঞানের অধিকারী উপযুক্ত ব্যক্তিবর্গ দ্বারা শ্রমিকদের এ বিষয়ে নিয়মিত প্রশিক্ষণ ও পরামর্শ প্রদান করতে হবে। এভাবে নিরাপত্তা সম্পর্কে শ্রমিকদের উদ্বুদ্ধ ও সচেতন করা সম্ভব হলে স্থাপনায় উল্লেখযোগ্যভাবে নিরাপদ কর্ম পরিবেশ সৃষ্টির মাধ্যমে শ্রমিকের জীবন ও স্বাস্থ্যরক্ষা হবে এবং উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধি পাবে।

৭.৭. জরুরি প্রস্তুতির ক্ষেত্রে শ্রমিক সংগঠন, সেফটি কমিটি ও অংশগ্রহণ কমিটির বিশেষ ভূমিকাঃ

জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় পেশাগত নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও কল্যাণজনিত সামগ্রিক কর্মকাণ্ডে পদমর্যাদা নির্বিশেষে সকল শ্রমিক-কর্মচারী কর্মকর্তার সম্পৃক্ততা থাকতে হবে। তবে যে কয়েকটি বিশেষ ক্ষেত্রে নির্দিষ্টভাবে প্রতিষ্ঠানের শ্রমিক সংগঠন, সেফটি কমিটি, অংশগ্রহণকারী কমিটি প্রভৃতি তাদের স্ব-স্ব দায়িত্বের পাশাপাশি সচেতনতার সাথে অতিরিক্ত দায়িত্ব পালন করতে পারে তার মধ্যে প্রতিষ্ঠানের জরুরি প্রস্তুতি কার্যক্রম অন্যতম। জরুরি প্রস্তুতি কার্যক্রমের সকল পর্যায়ে সকলের সচেতনতা, অংশগ্রহণ ও জরুরি মুহূর্তে আস্থাশীলতার সাথে দায়িত্ব পালনে উদ্বুদ্ধ করার জন্যে স্বাভাবিক সময়েও নিয়মিতভাবে কমিটি ও সংগঠনের সদস্যরা সাধারণ শ্রমিকদের সাথে ইতিবাচক সম্পর্ক রক্ষা করবেন।

৮. প্রতিষ্ঠানভিত্তিক সেফটি কমিটির স্ব-মূল্যায়ন কার্যক্রম ঃ (তথ্য সূত্র ঃ বাংলাদেশ শ্রম আইন ও বিধিমালা)

প্রচলিত শ্রম আইনে কোন প্রতিষ্ঠানে ন্যূনতম ৫০ জন শ্রমিক থাকলে মালিক ও শ্রমিক পক্ষের সম সংখ্যক প্রতিনিধির সমন্বয়ে সেফটি কমিটি গঠন বাধ্যতামূলক। ৫০ থেকে ৫০০ শ্রমিক বিশিষ্ট প্রতিষ্ঠানে কমিটির সদস্য সংখ্যা হবে সর্বোচ্চ ৬ জন। তবে ৫০ জনের কম শ্রমিক বিশিষ্ট প্রতিষ্ঠানে সেফটি কমিটি গঠনে কোন আইনগত বাধা নেই। সেফটি কমিটির প্রধান কাজ হলো- স্বীয় কারখানা বা শিল্প প্রতিষ্ঠানে নিয়োজিত সকলের পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা বিষয়ে আইনানুগ বিধানসমূহ বাস্তবায়নে মালিক পক্ষকে সহায়তা করা। তাছাড়া সেফটি কমিটি ঝুঁকি ও নিরাপত্তা সম্পর্কে শ্রমিকদের সচেতন করার লক্ষ্যে পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা বিষয়ে নিয়মিত প্রশিক্ষণ ও মহড়ার আয়োজন করবে এবং পর্যালোচনার জন্য নিরাপত্তা বিষয়ক ডাটাবেজ সংরক্ষণ করবে। এক কথায় সেফটি কমিটি সম্পর্কীয় শ্রম আইনের বিধান নিজস্ব জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনায় স্ব-প্রণোদিতভাবে অনুশীলন করলে স্থাপনার বিপজ্জনক পরিবেশ ও পেশাগত ঝুঁকি প্রতিরোধ বা হ্রাসকরণে লক্ষণীয় সুফল পাওয়া যাবে। বিষয়টি আইএলও প্রবর্তিত পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি সম্পর্কিত গাইডলাইন ২০০১-এর সাথে সাযুজ্যপূর্ণ।

৮.১. সেফটি কমিটির কর্মপদ্ধতিঃ

সেফটি কমিটি স্বীয় দায়িত্বের বর্ণনাসহ একটি গাইডলাইন প্রস্তুত করবে, যেখানে নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ অন্তর্ভুক্ত থাকবে ঃ

- প্রতিষ্ঠানের ঝুঁকি ও নিরাপত্তাসংক্রান্ত ব্যবস্থাপনা,
- যন্ত্রপাতি ও কর্মপ্রক্রিয়া সংক্রান্ত ব্যবস্থাপনা,
- বিপজ্জনক ধোঁয়া, বিস্ফোরক ও দাহ্য পদার্থের ব্যবস্থাপনা,
- অগ্নিকাণ্ডজনিত ব্যবস্থাপনা,
- দুর্ঘটনা বিষয়ক ব্যবস্থাপনা,
- বিপজ্জনক চালনা, পেশাগত ব্যাধি ও বিষক্রিয়াজনিত অসুস্থতার ব্যবস্থাপনা।

এ সমস্ত বিষয়ের বাস্তবায়ন নিশ্চিত করবার জন্য প্রতিষ্ঠানের উৎপাদন প্রক্রিয়া, ভৌত কাঠামো, কাজের প্রকৃতি, কাঁচামাল ও কেমিক্যালের ধরন, মালামাল সংরক্ষণ ও পরিবহন ইত্যাদি অনুযায়ী ঝুঁকি চিহ্নিতকরণের জন্য একটি চেকলিস্ট প্রণয়ন করবে। চেকলিষ্ট অনুযায়ী স্বীয় প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন করে ত্রুটি-বিচ্যুতি নির্ণয়পূর্বক তা সংশোধনের জন্য মালিকের নিকট সুপারিশ পেশ করবে।

৮.২.১ জাহাজ-ভাঙ্গা প্রতিষ্ঠানের স্ব-মূল্যায়ন চেকলিস্ট

বাংলাদেশ শ্রম বিধিমালার ৮৫ নং বিধিতে সেফটি কমিটির দায়িত্ব ও কর্মপরিধির আওতায় তফসিল-৪ অংশে শ্রম আইনের নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্যবিধি প্রতিপালনের লক্ষ্যে নিজস্ব প্রতিষ্ঠানের জন্য একটি গাইড বুক বা নির্দেশনা বহি প্রস্তুতের বিধান করা হয়েছে। উক্ত গাইড বুকে নির্দেশিত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য বিষয়ক নির্দেশাবলী বাস্তবায়নের জন্য নিজ প্রতিষ্ঠানে ভৌত কাঠামো, উৎপাদন প্রক্রিয়া ও কাজের প্রকৃতির আলোকে বিদ্যমান নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ঝুঁকি সম্পর্কীয় বিষয়গুলো চিহ্নিত ও তদানুযায়ী প্রতিকারের জন্য একটি চেকলিস্ট প্রণয়নের দায়িত্ব দেয়া হয়েছে। এ বিষয়ে জাহাজ-ভাঙ্গা প্রতিষ্ঠানসমূহকে সহায়তার উদ্দেশ্যে চেকলিস্টের একটি নমুনা নিচের অনুচ্ছেদে প্রদত্ত হলো। এ চেকলিস্টে শ্রম আইন ও বিধিমালার পাশাপাশি বাংলাদেশ জাহাজ পূনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ও বিধিমালায় বর্ণিত নিরাপত্তা বিষয়ক প্রাসঙ্গিক বিষয়বালী অন্তর্ভুক্ত করা খুবই সমীচীন হবে। কেননা চেকলিস্ট প্রণয়নের ক্ষেত্রে ধরাবাধা ফরম্যাটের পরিবর্তে নিজস্ব সুবিধা অনুযায়ী নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য বিষয়ক যাবতীয় তথ্য এ চেকলিস্টে অন্তর্ভুক্ত করার বিষয়ে সেফটি কমিটিকে পূর্ণ স্বাধীনতা দেওয়া হয়েছে। তাই প্রদত্ত নমুনা চেকলিস্টে প্রয়োজনীয় যেকোন তথ্য সংযোজন, বিয়োজন বা পরিবর্তন করা যেতে পারে। কারখানা পরিদর্শকগণ তাদের অফিসিয়াল দায়িত্ব পালনের ক্ষেত্রে এ চেক লিস্ট থেকে প্রয়োজনীয় দিক নির্দেশনা পেতে পারে।

নমুনা চেকলিস্ট

(প্রথম অংশ- জাহাজের প্রাথমিক তথ্যাবলী)

জাহাজ-ভাঙ্গা স্থাপনার নাম ও ঠিকানা :

স্থাপনার মালিকের নাম :

রিসাইক্লারের নাম (স্থাপনার মালিক ও রিসাইক্লার ভিন্ন ব্যক্তি হলে) :

বিখণ্ডিতব্য/ভাঙ্গা প্রক্রিয়াধীন জাহাজের নাম :

পতাকাবাহী দেশের নাম :

জাহাজের মালিকের নাম :

প্রক্রিয়াধীন জাহাজটি গ্রিন পাসপোর্টধারী কি না :

গ্রিন পাসপোর্টধারী না হলে হালনাগাদ ইনভেন্টরি রয়েছে কি না :

বিচ্ছিন্নকরণ সার্টিফিকেট সংগৃহীত হয়েছে কি না :

জাহাজের ভারসাম্য রক্ষার পানি (ballast) ও তলানি High Sea এলাকায় অপসারণ করা হয়েছে কি না :

বহির্নোঙ্গরে থাকতে বিস্ফোরক অধিদপ্তর কর্তৃক পরীক্ষা করে মানুষের 'প্রবেশ ও হট-ওয়ার্কের জন্য গ্যাসমুক্ত' মর্মে দুটি সার্টিফিকেট প্রদান করা হয়েছে কি না :

বহির্নোঙ্গরে থাকতে পরিবেশ অধিদপ্তর কর্তৃক বিপজ্জনক বর্জ্য ও ক্ষতিকর পদার্থের উপস্থিতি পরীক্ষা করে ছাড়পত্র দেয়া হয়েছে কিনা

বোর্ড হতে ইয়ার্ডের 'জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সুবিধা পরিকল্পনা (SRFP)' এবং কাটার জন্য 'জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ পরিকল্পনা (SRP)' এর যথাযথ অনুমোদন রয়েছে কি না :

ইয়ার্ডে বোর্ড কর্তৃক মনোনীত সেফটি অফিসার নিয়োগ করা হয়েছে কি না :

(দ্বিতীয় অংশ- পেশাগত নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য ও চাকরির শর্তাবলী বাস্তবায়ন সংক্রান্ত তথ্যাবলী)

১। তীরে ভেড়ানোর পর জাহাজকে নিরাপদ করা এবং বিপজ্জনক ধোঁয়া, দাহ্য তরল ও বিস্ফোরক গ্যাসমুক্ত করা

ক্রমিক নং	বাস্তবায়নের বিষয়	হ্যাঁ	না	মন্তব্য
০১	প্রক্রিয়া শুরুর পূর্বে শ্বাসরোধী বদ্ধ স্থান, দাহ্য তেল, বিস্ফোরক গ্যাস ও অন্যান্য বিপজ্জনক বর্জ্যের স্থান চিহ্নিত করা হয়েছে কি ?			
০২	তীরে ভেড়ানোর পর ইঞ্জিনরুমের বাঙ্কার এবং কার্বন-ডাই-অক্সাইড ও অন্যান্য সিলিন্ডার লাইসেন্সধারী ব্যক্তি বা রেজিস্টার্ড ডিলারের মাধ্যমে অপসারণ করে ভেসেলকে নিরাপদ করা হয়েছে কি?			
০৩	ব্যবহৃত তেল ও sludge রিসাইক্লার বা শোধনাগারের কাছে disposal এর জন্য দেয়া হয়েছে কি ?			
০৪	কাটা প্রক্রিয়া শুরুর পূর্বে জাহাজের সকল ট্যাঙ্ক, আবদ্ধ স্থান, ভেসেল ও অন্যান্য স্থান হতে দাহ্য তরল, বিস্ফোরক বা শ্বাসরোধী গ্যাস, ক্ষতিকর রাসায়নিক উপাদান অপসারণ করার অনুকূলে বিস্ফোরক অধিদপ্তর কর্তৃপক্ষ হতে ‘প্রবেশের জন্য নিরাপদ’ ও ‘হট ওয়ার্কের জন্য নিরাপদ’ সার্টিফিকেট গ্রহণ করা হয়েছে কি ?			
০৫	অনুরূপ স্থানসমূহে প্রত্যহ কাজ শুরুর পূর্বে গ্যাসমুক্ত থাকার বিষয়ে সেফটি অফিসার কর্তৃক সরজমিনে পরীক্ষাপূর্বক নিরাপত্তা নিশ্চিত করা হয় কি ?			
০৬	অনুরূপ পরীক্ষায় সেফটি অফিসারের ব্যবহারের জন্য ইয়ার্ডে Explosive Gas Detector ও Oxyzen Percentage Analyser রয়েছে কি ?			

০৭	গ্যাস কাটিং কাজে শুধুমাত্র সনদধারী গ্যাস কাটার এবং ইয়ার্ডের অন্যান্য কাজে প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত শ্রমিক নিয়োগ করা হয় কি ?			
০৮	কাটিং প্রক্রিয়ার পূর্বে ও প্রক্রিয়া চলাকালীন হাইড্রোকার্বন ও অক্সিজেনের পরিমাণ বা অনুমোদিত সীমা কঠোরভাবে নিয়ন্ত্রণ করা হয় কি ?			
০৯	হাইড্রোকার্বনের পরিমাণ বৃদ্ধি বা অক্সিজেনের পরিমাণ হ্রাসের ক্ষেত্রে মেকানিকাল ব্লোয়ার দ্বারা বায়ু চলাচল ও অক্সিজেন প্রবাহ বৃদ্ধির ব্যবস্থা করা হয় কি ?			

২। বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনাজনিত নিরাপত্তা

ক্রমিক নং	বাস্তবায়নের বিষয়	হ্যাঁ	না	মন্তব্য
০১	বহির্নোঙ্গরের এঙ্করিং পয়েন্ট থেকে ইয়ার্ড পর্যন্ত এলাকায় তেল ফেলা হয়েছে কি ?			
০২	High sea এলাকায় ব্যালাস্ট পানির সাথে ভালভাবে মন্থন করে তলানি অপসারণ করা না হলে বৈধ এজেন্সির মাধ্যমে ইয়ার্ডে তা অপসারণ করা হয়েছে কি ?			
০৩	প্রক্রিয়া শুরুর পূর্বে অ্যাসবেস্টসসহ অন্যান্য বিপজ্জনক বর্জ্যের স্থান চিহ্নিত করা হয়েছে কি ?			
০৪	পরিবেশ সংরক্ষণ আইনে জাহাজের ক্ষতিকর বর্জ্য নিরাপদ ডিসপোজালের উদ্দেশ্যে ইয়ার্ডে সাময়িক সংরক্ষণ ব্যবস্থা রয়েছে কি ?			
০৫	অ্যাসবেস্টস অপসারণ ও হ্যান্ডলিংয়ের			

	প্রক্রিয়া বিশেষায়িত ঠিকাদার বা বোর্ড অনুমোদিত এজেন্সির মাধ্যমে ও প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত শ্রমিক দ্বারা হ্যান্ডলিং সম্পন্ন করা হয় কি ?			
০৬	অ্যাসবেস্টস ভেজানোর জন্য পাম্পসহ হোস পাইপ ও পয়েন্ট রয়েছে কি ?			
০৭	অ্যাসবেস্টস বর্জ্য ও এর ধারক অংশসমূহ আর্দ্র পরিবেশে হ্যান্ডলিং এবং নেগেটিভ প্রেসারে ফিল্টারযুক্ত আবদ্ধ অবস্থায় তীরে অপসারণ ও লিকপ্রুফভাবে প্যাকেটজাত করা হয় কি ?			
০৮	কর্ম পরিবেশে অ্যাসবেস্টস কণার ঘনত্ব নিয়মিত মনিটরিং করে প্রতি ঘন মিটারে ০.১ মাত্রার কম এবং প্রতি ঘন সেন্টিমিটারে ১ ফাইবারেরও কম থাকা নিশ্চিত করা হয় কি?			
০৯	অ্যাসবেস্টস ব্যতীত অন্যান্য বিপজ্জনক পদার্থ সীসা, ক্রোমিয়াম, জৈব বস্তু-পলিক্লোনিরেটেড বাইফিনাইলস ইত্যাদির প্রক্রিয়া সংক্রান্ত নির্দেশনা প্রতিপালন করা হয় কি ?			
১০	তেলের তলানি বিশেষায়িত এজেন্সির মাধ্যমে আধুনিক পদ্ধতি প্রয়োগের মাধ্যমে ডিটার্জেন্টযুক্ত পানি উচ্চচাপে প্রক্ষেপণ করে অপসারণ করা হয়েছে কি ?			
১১	ইয়ার্ডে কোন বস্তু পোড়ানো হয় কি ?			
১২	দিনের কর্মশেষে ইয়ার্ডের পরিচ্ছন্নতা ও মালামাল সাজিয়ে রাখা নিশ্চিত করা হয় কি ?			
১৩	রিসাইক্লিংয়ের সময় উৎপন্ন বর্জ্যের তালিকা রেজিস্টার সংরক্ষণ করা হয় কি ?			

১৪	রিসাইক্লিং প্রক্রিয়ায় সৃষ্ট বর্জ্য, অয়েল স্লাজ, রংয়ের চিপ্‌স ইত্যাদি সাবধানতার সাথে অপসারণ ও নিরাপদ ডিসপোজালের জন্য তাৎক্ষণিকভভাবে ইয়ার্ডের বাইরে প্রেরণ করা হয় কি ?			
১৫	কঠিন বর্জ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি গড়ে তোলা হয়েছে কি ?			
১৬	কোন বর্জ্য সাগরে বা উপকূলে ফেলা হয় কি ?			
১৭	বস্তু হ্যান্ডলিংয়ের ফলে সৃষ্ট ধুলাবালি হ্রাসের জন্য ইয়ার্ডে বাষ্পাকারে পানি ছিটানো হয় কি ?			
১৮	সকল বর্জ্য বিপজ্জনক ও অবিপজ্জনক শ্রেণিতে বিভক্ত করে নির্ধারিত ছকে তালিকা পরিবেশ অধিদপ্তরকে প্রদান করা হয় কি ?			
১৯	রিসাইক্লিং সম্পন্নের বিবরণী নির্ধারিত ফরমে বোর্ডকে পাঠানো হয় কি ?			

৩। কর্ম প্রক্রিয়া ও যন্ত্রপাতি ব্যবস্থাপনাজনিত নিরাপত্তা

ক্রমিক নং	বাস্তবায়নের বিষয়	হ্যাঁ	না	মন্তব্য
০১	ইয়ার্ডে যন্ত্রাদির সহজ চলাচল এবং কমপক্ষে ২টি উইঞ্চ ও ২টি ক্রেন চলাচলের পর্যাপ্ত জায়গা রয়েছে কি ?			
০২	শ্রমিকদের জন্য মানসম্মত ব্যক্তিগত সুরক্ষা সরঞ্জাম (PPE) ও বস্তু হ্যান্ডলিংয়ের যন্ত্রপাতির সহজপ্রাপ্যতা নিশ্চিত করা হয়েছে কি ?			
০৩	উঁচু স্থানে কাজের ক্ষেত্রে শ্রমিকদের সেফটি বেল্ট ও হেলমেট ব্যবহার নিশ্চিত করা হয়েছে কি ?			

০৪	ইয়ার্ডে বিদ্যুৎ সরবরাহ লাইন এবং সকল বৈদ্যুতিক সরঞ্জাম ও যন্ত্রপাতি যথাযথ আকৃতির ও যথেষ্ট মান/শক্তিসম্পন্ন অবস্থায় রয়েছে কি ?			
০৫	সকল বৈদ্যুতিক ওয়্যারিং ও সুইচ বোর্ড মানসম্পন্ন ও নিরাপদ অবস্থায় রয়েছে কি ?			
০৬	ক্রেনসহ সকল উত্তোলক যন্ত্র ও এদের রোপ-চেইন নিয়মিত পরীক্ষা করে রেজিস্টারে তথ্য লিপিবদ্ধ করা হয় কি ?			
০৭	রিসাইক্লিংয়ের সময় কর্মস্থলে নিরাপদ প্রবেশ ও বহির্গমনে প্রতিবন্ধকতামুক্ত উপযুক্ত চলাচলের ব্যবস্থা নিশ্চিত করা হয়েছে কি ?			
০৮	হ্যান্ডটুলস, যন্ত্রপাতি বা নাট বোল্ট চলাচলের পথে ফেলে রাখা হয় কি ?			
০৯	জাহাজে প্রবেশে উপযুক্ত সিঁড়ি, গ্যাংওয়ে ও পাদানিযুক্ত মইয়ের ব্যবস্থা রয়েছে কি ?			
১০	জাহাজের স্থায়ী কাঠামোয় দাড়িয়ে নিরাপদে কাজ করা না গেলে সেফটি অফিসারের তত্ত্বাবধানে উপযুক্ত মাচা ও সিঁড়ির ব্যবস্থা করা হয়েছে কি ?			
১১	উঁচু স্থান হতে ব্যক্তির পতন ঠেকাতে গার্ড রেল বা সেফটি নেট বা নিরাপত্তা বর্ম (যেমন উপযোগী) স্থাপন করা হয়েছে কি ?			
১২	বিচ্ছিন্ন বা ভাঙ্গা হচ্ছে এমন কাঠামো হঠাৎ ভেঙ্গে পড়া রোধকল্পে রশির বাধন বা নিচে ঠেসদণ্ড (support) ব্যবহার করা হয় কি ?			
১৩	কার্বন-ডাই-অক্সাইড নিয়ন্ত্রণ কক্ষ ভাঙ্গা বা উক্ত গ্যাস ছেড়ে দেয়ার সময় পার্শ্ববর্তী এলাকায় অন্য কাজ বন্ধ রাখা হয় কি ?			

৪। অগ্নিজনিত নিরাপত্তা

ক্রমিক নং	বাস্তবায়নের বিষয়	হ্যাঁ	না	মন্তব্য
০১	ইয়ার্ডে সহজে ব্যবহার উপযোগী অবস্থায় অগ্নি নির্বাপণ সরঞ্জাম, হাইড্রান্ট, হোস পয়েন্ট ও পানির উৎস রক্ষণাবেক্ষণ এবং পর্যাপ্ত চাপে পানি সরবরাহ ব্যবস্থা রাখা হয়েছে কি ?			
০২	দাহ্য গ্যাস, তরল বা ধুলাবালি থাকতে পারে এমন আবদ্ধ স্থানে শুধুমাত্র দাহ্য নিরোধক বাতি ব্যবহার করা হয় কি ?			
০৩	এলপিজি ট্যাংক, এসিটিলিন সিলিন্ডার, রং ও অন্যান্য দাহ্য বস্তু পর্যাপ্ত এলাকা নিয়ে নিরাপদভাবে এবং কাটিংয়ের স্থান হতে নিরাপদ দূরত্বে সংরক্ষণ করা হয় কি ?			
০৪	আগুনের ঝুঁকি বিশিষ্ট স্থান, উত্তপ্ত যন্ত্রপাতি, বৈদ্যুতিক স্থাপনা, দাহ্য পদার্থের গুদাম, ওয়েল্ডিং ও কাটিং কাজের স্থান নিয়মিত পরীক্ষা করা হয় কি ?			
০৫	সুপারভাইজার ও শ্রমিকদের ন্যূনতম ১৮% কে অগ্নিজনিত বিপদ ও ঝুঁকি, সরঞ্জামাদির ব্যবহার ও সতর্কতামূলক ব্যবস্থা সম্পর্কে যথাযথ প্রশিক্ষণ দেয়া হয়েছে কি ?			
০৬	প্রশিক্ষণপ্রাপ্তদের ৬% কে নিয়ে অগ্নি নির্বাপক দল, ৬% কে নিয়ে উদ্ধারকারী দল ও ৬% কে নিয়ে চিকিৎসা দল গঠন করা হয়েছে কি ?			
০৭	নিয়মিত মহড়া আয়োজন ও সকল কর্ম সময়ে প্রশিক্ষণপ্রাপ্তদের উপস্থিতি নিশ্চিত করা হয়েছে কি ?			
০৮	ইয়ার্ডে কমপক্ষে ২টি প্রতিবন্ধকতামুক্ত জরুরি বহির্গমন পথ রয়েছে কি ?			

০৯	অগ্নিজনিত ঘটনায় সতর্ক সঙ্কেত প্রদানের কার্যকর ব্যবস্থা রয়েছে কি ?			
১০	ইয়ার্ডে ধূমপানের নিষেধাজ্ঞা সংবলিত নোটিশ প্রদর্শন ও কর্মক্ষেত্র ধূমপানমুক্ত রাখা হয় কি ?			
১১	জরুরি সেবা প্রদানকারী নিকটস্থ কর্তৃপক্ষের ফোন নং ও ঠিকানা এবং জরুরি চিকিৎসা সেবা গ্রহণের বিষয়ে নোটিশ প্রদর্শন করা হয় কি ?			

৫। স্বাস্থ্যরক্ষা ও কল্যাণমূলক ব্যবস্থা

ক্রমিক নং	বাস্তবায়নের বিষয়	হ্যাঁ	না	মন্তব্য
০১	ইয়ার্ডে শ্রমিকদের জন্য দুর্ঘটনা, আঘাত, অস্থিক্ষত, পোড়া, অসুস্থতা প্রভৃতির চিকিৎসা প্রদানের জন্য প্রাথমিক চিকিৎসা সরঞ্জাম ও প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত ব্যক্তি নিয়োজিত রয়েছে কি ?			
০২	ইয়ার্ডে পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি গড়ে তোলা হয়েছে কি?			
০৩	জরুরি মুহূর্তে সকলের সাথে যোগাযোগ সাধন, আগুন প্রতিরোধ, উদ্ধার, চিকিৎসা সেবা প্রদান ও লোক অপসারণ পদ্ধতি গড়ে তোলা হয়েছে কি ?			
০৪	পেশাগত ব্যাধির ক্ষেত্রে ক্ষতিকর উপাদান ও আক্রান্ত হওয়ার পদ্ধতি চিহ্নিত করা করা হয় কি ?			
০৫	কর্মকালীন সৃষ্ট জঞ্জাল নিয়মিত অপসারণ করা এবং তৈলাক্ত ও পিচ্ছিল পথ যথাযথভাবে পরিস্কার করা হয় কি ?			
০৬	দুর্ঘটনা, রোগ ও অসুস্থতার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষসমূহকে রিপোর্ট প্রেরণ,			

	রেকর্ড সংরক্ষণ এবং সমস্যা চিহ্নিত করে ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয় কি ?			
০৭	দুর্ঘটনা, পেশাগত রোগ ও অসুস্থতার ক্ষেত্রে বিনামূল্যে চিকিৎসা প্রদান ও ক্ষতিপূরণ পরিশোধ করা হয় কি ?			

৬। নিয়োগ, চাকরির শর্তাবলী ও মজুরী সংক্রান্ত বিষয়াবলী

ক্রমিক নং	বাস্তবায়নের বিষয়	হ্যাঁ	না	মন্তব্য
০১	শ্রম আইন ও বিধিমালা অনুযায়ী শ্রমিকদের নিয়োগপত্র ও পরিচয় পত্র প্রদান করা হয় কি ?			
০২	শ্রম আইন ও বিধিমালা অনুযায়ী শ্রমিকদের কার্ড প্রদান ও হাজিরা সংরক্ষণ করা হয় কি ?			
০৩	কাজের প্রকৃতি অনুয়ায়ী শ্রমিকদের স্থায়ী করা হয় কি ?			
০৪	শ্রম আইন অনুযায়ী শ্রমিকদের মজুরীসহ নৈমিত্তিক ছুটি, পীড়া ছুটি ও অর্জিত ছটি প্রদান করা হয় কি ?			
০৫	শ্রম আইন অনুযায়ী শ্রমিকদের কর্মচ্যুতিজনিত পাওনাসমূহ পরিশোধ করা হয় কি ?			
০৬	জাহাজ-ভাঙ্গা শিল্প সেক্টরের জন্যে সরকার নির্ধারিত নিম্নতম মজুরীর হার বাস্তবায়ন করা হয়েছে কি ?			

তথ্য সংগ্রহকারীর স্বাক্ষর

ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষের স্বাক্ষর

তথ্য সূত্রঃ

- জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সম্পর্কীয় আন্তর্জাতিক বিভিন্ন কনভেনশন ও গাইডলাইন
- জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সম্পর্কীয় জাতীয় আইন ও প্রবিধান
- পেশাগত নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য বিধি সম্পর্কীয় জাতীয় আইন ও প্রবিধান
- আইএলও, কর্তৃক প্রকাশিত "জাহাজ-ভাঙ্গার কাজে নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য এশীয় দেশসমূহ ও তুরস্কের জন্য নির্দেশাবলী (গাইডলাইন্স)"
- বাংলাদেশ ইন্‌স্টিটিউট অব লেবার স্টাডিজ-বিল্‌স-এর নিজস্ব সূত্র থেকে সংগৃহীত তথ্য
- YPSA (Young Power in Social Action)- Bangladesh থেকে সংগৃহীত তথ্য

BANGLADESH INSTITUTE OF LABOUR STUDIES-BILS
বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব লেবার স্টাডিজ- বিল্‌স
বাড়ি # ২০ (৪র্থ তলা), সড়ক ১১ (নতুন), ৩২ (পুরাতন)
ধানমন্ডি আবাসিক এলাকা, ঢাকা-১২০৯
ফোন: +৮৮-০২-৯১৪৩২৩৬, ৯১২০০১৫, ৯১২৬১৪৫, ৯১১৬৫৫৩
ই-মেইল: bils@citech.net ওয়েব: www.bilsbd.org