ট্রেড ইউনিয়নের অবস্থানপত্রঃ

বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে শোভন কাজ নিশ্চিত করার উপায়

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

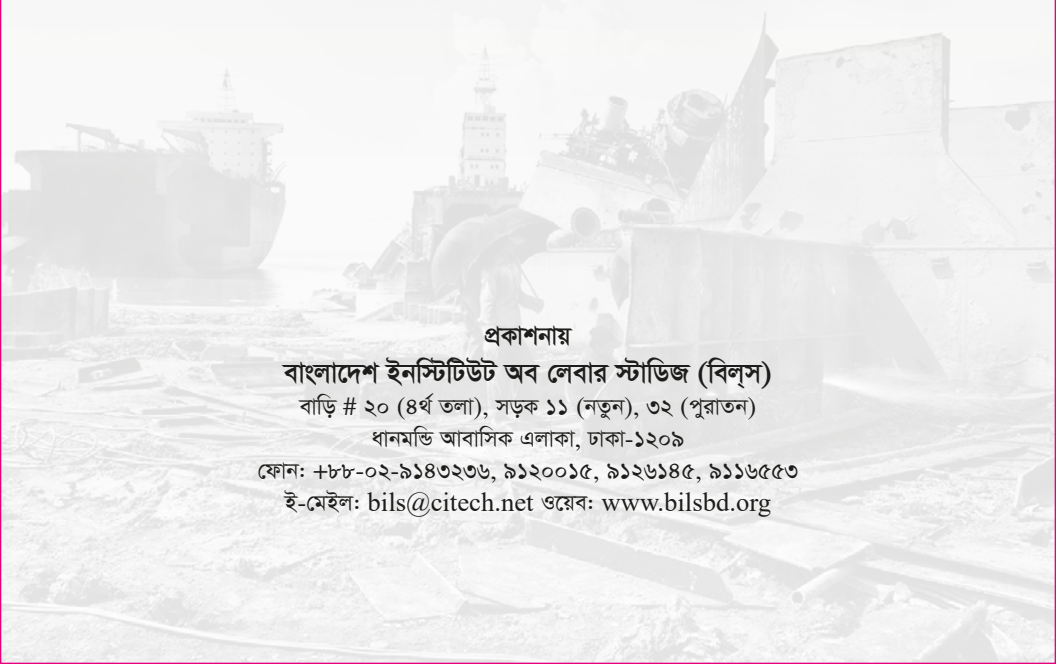
ট্রেড ইউনিয়নের অবস্থানপত্রঃ

বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে শোভন কাজ নিশ্চিত করার উপায়

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

ট্রেড ইউনিয়নের অবস্থানপত্রঃ

বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে শোভন কাজ নিশ্চিত করার উপায়



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

ভূমিকা

একটি শিল্প প্রতিষ্ঠানে শ্রমিক অধিকার, কর্মসংস্থান, পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা এবং সর্বোপরি শোভন কাজের পরিবেশ নিশ্চিত করতে শিল্প সম্পর্ক একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। বাংলাদেশের জাহাজ ভাঙ্গা শিল্পের ক্ষেত্রেও বিষয়টি একইভাবে প্রযোজ্য। জাহাজ ভাঙ্গা সেক্টর পরিচিত অনিরাপদ কর্মপরিবেশের জন্য। পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের উদ্দেশ্যে জাহাজ ভাঙ্গতে গিয়ে প্রায়শই দুর্ঘটনা ঘটে এবং এর ফলে অনেক শ্রমিক হতাহত হয়। জাহাজ ভাঙ্গা শিল্পের সূচনালগ্ন থেকেই শ্রমিকদের নিরাপত্তার বিষয়টি অগ্রাধিকার পাওয়ার দাবি রেখে আসছে। এই শিল্পের কাজের পরিবেশ দুটি কারণে প্রভাবিত হয়-

১. জাতীয় এবং আন্তর্জাতিক শ্রম মান থেকে উদ্ভূত আইনগত ইস্যু, এবং

২. আইনবহির্ভূত বাহ্যিক ইস্যু

বাহ্যিক কারণগুলোর জন্য মূলত এই সেক্টরের অস্থায়ী শ্রম অবস্থার জন্য দায়ী। প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী, আইনবহির্ভূত সমস্যার কারণে বিভিন্ন শ্রম সমস্যা দেখা দিচ্ছে, যেমন, অন্যায্য সামাজিক ব্যবস্থা ও রাজনৈতিক পরিস্থিতি, সংস্কৃতি, আর্থিক খাতে ব্যাধি, ত্রুটিযুক্ত এবং অপরিকল্পিত শিল্প ব্যবস্থাপনা, বেসরকারিকরণের অপব্যবহার, অন্যের অধিকার কেড়ে নেয়ার প্রবণতা, মানবিক চেতনা হ্রাস ইত্যাদি। জাহাজ ভাঙ্গা শিল্পে অন্যায্য শ্রম পরিস্থিতির জন্য এই কারণগুলো দায়ী। এগুলো সুস্থ শিল্প সম্পর্ক গঠনের ভিত্তিকে দুর্বল করেছে। এভাবে বাংলাদেশে শোভন কাজের পরিবেশের অনুপস্থিতি দেখা দেয় বা জাহাজ ভাঙ্গা শিল্পে অগ্রহণযোগ্য পরিস্থিতির সৃষ্টি হয়। এর ফলে জাহাজ ভাঙা শ্রমিকদের অধিকার ও প্রতিকারের অভাব পরিলক্ষিত হয়।

বাংলাদেশে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্পে সরকার সবচেয়ে প্রভাবশালী দুটি নিয়ন্ত্রকের মধ্যে একটি। শ্রমিক অধিকার লঙ্ঘন বন্ধ করতে এবং কর্মক্ষেত্রে কাজের পরিবেশ উন্নত করতে সরকারের রয়েছে বিপুল ক্ষমতা। জাহাজ ভাঙ্গা আইন লঙ্ঘন প্রতিরোধে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকারী মালিক এবং শ্রমিকদের মধ্যে সরকারের

নিয়ন্ত্রণ ও পরিদর্শন সংস্থাগুলো একটি বাফার জোন তৈরি করে। তারা নিরাপদ কাজের পরিবেশ তৈরি করতে এবং পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কাজটিকে সঠিক প্রক্রিয়ায় সমাপ্ত করতে সহায়তা করে।

যাহোক, জাহাজ ভাঙ্গা শিল্প মালিকরাই এর প্রাথমিক সুবিধাভোগী। তারা এই শিল্প থেকে লাভের বড় অংশই পেয়ে থাকেন। তাই নিরাপদ ও সুস্থ কর্মপরিবেশ নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে মালিকদের দায়বদ্ধতাই সর্বাধিক। তাদের পাশাপাশি, শ্রমিক ও ট্রেড ইউনিয়নও এই শিল্পের গুরুত্বপূর্ণ অংশ হিসেবে বিবেচিত। পেশাগত স্বাস্থ্য এবং নিরাপত্তার পাশাপাশি শ্রমিকদের অন্যান্য মৌলিক অধিকারের সুরক্ষা দিতে আইন সহায়তা করে। নিরাপদ এবং স্বাস্থ্যসম্মত পরিবেশে জাহাজ ভাঙ্গার বিষয়টি নিশ্চিত করতে সকল অংশীদারের দায়িত্ব রয়েছে। তথ্য-উপাত্তে দেখা যাচ্ছে যে, অংশীদাররা তাদের দায়িত্ব সঠিকভাবে পালন না করার কারণে জাহাজ ভাঙ্গার নিয়মগুলো অহরহ লঙ্ঘিত হচ্ছে।

বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে শোভন কাজ নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে এই প্রকাশনায় ট্রেড ইউনিয়নের অবস্থান পরিষ্কারভাবে তুলে ধরা হয়েছে। আমরা আশা করি এটি সকল পক্ষের জন্য সহায়ক হিসেবে কাজ করবে।

মোঃ হাবিবুর রহমান সিরাজ
চেয়ারম্যান, বিল্‌স

নজরুল ইসলাম খান
মহাসচিব, বিল্‌স

জাহাজ ভাঙ্গা খাতে জাতীয় আইন এবং বিধিমালাঃ

আইন	আইন প্রয়োগকারী সংস্থা	সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়
বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬ বাংলাদেশ শ্রম বিধিমালা ২০১৫	কল-কারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর (ডিআইএফই)	শ্রম ও কর্মসংস্থান মন্ত্রণালয় (এমওএলই)
শ্রম কল্যাণ ফাউন্ডেশন আইন ২০০৬ শ্রম কল্যাণ ফাউন্ডেশন রুলস ২০১০	ডিআইএফই	এমওএলই
জাতীয় পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা নীতি-২০১৩	ডিআইএফই	এমওএলই
বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ২০১৮	বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ড-বিএসআরবি	শিল্প মন্ত্রণালয় (এমওআই)
জাহাজ ভাঙ্গা এবং জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১	জাহাজ নির্মাণ ও জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ড (এসবিএসআরবি)	শিল্প মন্ত্রণালয় (এমওআই)
বয়লার আইন ১৯২৩ বয়লার বিধিমালা ১৯২৮	প্রধান বয়লার পরিদর্শক	এমওআই
বিপজ্জনক বর্জ্য এবং জাহাজ ভাঙ্গা বর্জ্য ব্যবস্থাপনা বিধিমালা ২০১১	পরিবেশ অধিদপ্তর-ডিওই	পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয়-(এমওইএফ)
বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ১৯৯৫ (২০১০ সালে সংশোধিত)	ঐ	ঐ
পারমাণবিক নিরাপত্তা ও বিকিরণ নিয়ন্ত্রণ আইন ১৯৯৩	পরমাণু শক্তি কমিশন	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি মন্ত্রণালয়
পেট্রোলিয়াম আইন ১৯৩৪	ক) শক্তি ও খনিজসম্পদ বিভাগ; খ) বিস্ফোরক বিভাগ	বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়
পেট্রোলিয়াম বিধিমালা ১৯৩৭	ঐ	ঐ
বিস্ফোরক আইন ১৮৮৪	ঐ	ঐ
বিস্ফোরক বিধিমালা ২০০৪	ঐ	ঐ
গ্যাস সিলিন্ডার বিধিমালা ১৯৯১	ঐ	ঐ
গ্যাসাধার বিধিমালা ১৯৯৫	ঐ	ঐ
বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬-এর অধীনে ন্যূনতম মজুরি গেজেট ২০১৮	ডিআইএফই	শ্রম ও কর্মসংস্থান মন্ত্রণালয় (এমওএলই)

জাহাজ ভাঙ্গা খাত নিয়ন্ত্রণে জড়িত কর্তৃপক্ষঃ

জাহাজ ভাঙ্গা শিল্প সংশিষ্ট আইন বিভিন্ন কর্তৃপক্ষ (মন্ত্রণালয়, বিভাগ) দ্বারা নিয়ন্ত্রিত হয়। যেমন, শ্রম ও কর্মসংস্থান মন্ত্রণালয়ের অধীনে কল-কারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর (ডিআইএফই), শিল্প মন্ত্রণালয়ের অধীনে (এমওআই) বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রয়াজাতকরণ বোর্ড (বিএসআরবি) , বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজসম্পদ মন্ত্রণালয়ের অধীনে বিস্ফোরক বিভাগ, পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয়ের অধীনে পরিবেশ অধিদপ্তর (ডিওই) ইত্যাদি। নিম্নলিখিত কর্তৃপক্ষ বাংলাদেশে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্প নিয়ন্ত্রণে জড়িত:

নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ	সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়
কল-কারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর (ডিআইএফই)	শ্রম ও কর্মসংস্থান মন্ত্রণালয়
বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ড-বিএসআরবি জাহাজ নির্মাণ ও জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ড বয়লার পরিদর্শন দপ্তর	শিল্প মন্ত্রণালয়
পরিবেশ বিভাগ	পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয়
সমুদ্র বন্দর কর্তৃপক্ষ মার্কেন্টাইল মেরিন বিভাগ	নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়
বিস্ফোরক বিভাগ জ্বালানি ও খনিজসম্পদ বিভাগ	বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজসম্পদ মন্ত্রণালয়
কাস্টমস বিভাগ	জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর)
পরমাণু শক্তি কমিশন	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি মন্ত্রণালয়
বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড	স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়

জাহাজ ভাঙ্গার আন্তর্জাতিক সনদ ও নিয়ন্ত্রক দলিল

১. ব্যাসেল কনভেনশন ১৯৮৯
২. ব্যান অ্যামেন্ডমেন্ট ১৯৯৫
৩. বাসেল টেকনিক্যাল গাইডলাইন ২০০২
৪. আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক সংস্থা নির্দেশিকা
৫. হংকং ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন ২০০৯
৬. ইউরোপীয় ইউনিয়ন জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ নিয়ন্ত্রণ ২০১৩
৭. এশিয়ার দেশসমূহ ও তুরস্কের জন্য জাহাজ ভাঙ্গা নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য সম্পর্কিত আইএলও গাইডলাইন -২০০৪

৮. আইএলও কনভেনশনসমূহ
৯. জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্পের ওয়ার্কিং গ্রুপ ১৯৯৯
১০. জাতিসংঘের গোবাল কম্প্যাক্ট ২০০০
১১. ওইসিডি গাইডলাইন ফর মাল্টিন্যাশনাল এন্টারপ্রাইজ (২০১১)

বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬

বাংলাদেশের শ্রম আইন ২০০৬ বাংলাদেশের প্রধান শ্রম আইন। শ্রমিকের জন্য সামাজিক ন্যায়বিচার এবং শোভন কাজের শর্ত নিশ্চিত করা শ্রম আইনের মৌলিক লক্ষ্য। এটি জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের অধিকার, নিরাপত্তা, চাকরির শর্ত, নিয়োগপত্র, চাকরির নিরাপত্তা, কাজের সম্পর্ক, কাজের সমতা, মজুরি প্রদান, বৈষম্যের বিরুদ্ধে সুরক্ষা, কর্মস্থল দুর্ঘটনায় ক্ষতিপূরণ, ট্রেড ইউনিয়ন অধিকার, শিল্প বিরোধ নিষ্পত্তি, শ্রম বিচার ব্যবস্থা, পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা, সামাজিক নিরাপত্তা (গ্রুপ বীমা, কল্যাণ, মজুরির বাইরের সুবিধা), বিপজ্জনক শিশু শ্রমসহ অন্যান্য সকল বিষয়গুলো অন্তর্ভুক্ত করে। বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬ এবং বাংলাদেশ শ্রম বিধি ২০১৫ জাহাজ ভাঙ্গা খাতে শ্রম মান নিশ্চিত করার জন্য বিস্তৃত আইনি কাঠামো প্রদান করে। এই আইনি দলিলগুলোর অধীনে অধিকারগুলো পরিপূর্ণ ও বাধ্যতামূলক প্রকৃতির আর জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকারীরা তাদের নিজ নিজ প্রতিষ্ঠানগুলোতে এর গ্রহণযোগ্যতা নিশ্চিত করতে বাধ্য। শ্রম আইনের সাধারণ বৈশিষ্ট্যগুলো নিচে দেয়া হলো-

শ্রম আইনের বিধান	আর্টিকেল সংখ্যা	জাহাজ ভাঙ্গার বর্তমান অবস্থা
পরিষেবার শর্তাবলী: *ক) চাকরি বিধিমালা, খ) নিয়োগপত্র এবং পরিচয়পত্র, গ) পরিষেবা বই, ঘ) শ্রমিকদের নিবন্ধন এবং অন্যান্য বিষয়*	অধ্যায় ২ ধারা- ৩,৫,৬,৭,৮	প্রকৃতপক্ষে কোনও চাকরি বিধিমালা, নিয়োগ পত্র, পরিচয়পত্র, পরিষেবা বই এবং এমনকি শ্রমিকদের নিবন্ধন নেই
কর্মঘণ্টা এবং ছুটি: *দৈনিক এবং সাপ্তাহিক কর্মঘন্টা, ছুটি, সাপ্তাহিক ছুটি এবং ক্ষতিপূরণমূলক ছুটি*	অধ্যায় ৯ ধারা- ১০০,১০১,১০২ ,১০৩,১০৪, ১০৫, ১০৬, ১০৮,১১৬, ১১৭, ১১৮ এবং ১১৯	- জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে বেশিরভাগ শ্রমিক প্রতিদিন ১০ থেকে ১৬ ঘণ্টা কাজ করে - স্থায়ী শ্রমিকরা প্রতি সপ্তাহে একদিন সবেতন ছুটি ভোগ করে - সাময়িক ও অপ্রাপ্তবয়স্ক শ্রমিকরা সাপ্তাহিক ছুটির জন্য কোন মজুরি পান না - সমস্ত শ্রমিকরা ধর্মীয় ছুটি পায় কিন্তু নৈমিত্তিক বা অসুস্থতার ছুটি পায় না

শিশু শ্রম নিষিদ্ধকরণ: ১৪ বছরের কম বয়সী শিশু শ্রমকে কঠোরভাবে নিষিদ্ধ করে এবং কিশোরদের কর্মসংস্থান সম্পর্কে আলোচনা করে।	অধ্যায় ৩ ধারা- ৩৪,৩৫,৩৬,৩৭ ,৩৮,৩৯, ৪০ এবং ৪১	জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে কোন শিশু শ্রম (১৪ বছরের নিচে) নেই
মজুরি পরিশোধ: *নিয়োগকর্তা শ্রমিকদের নিয়মিত মাসিক মজুরি পরিশোধে দায়বদ্ধ। ২০১৮ সালে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের ন্যূনতম মজুরি সব সুবিধাসহ ১৬ হাজার (১৬,০০০) টাকা নির্ধারণ করা হয়েছে। কোন নিয়োগকর্তা এর চেয়ে কম পরিমাণ মজুরি শ্রমিকদের দিতে পারেন না।*	অধ্যায় -১০ ধারা- ১২০,১২১,১২২, ১২৩,১২৪ ১২৪ (ক)	ক্রমিকরা দৈনিক, সাপ্তাহিক, পাক্ষিক এবং মাসিক ভিত্তিতে তাদের মজুরি পায়। কিছু কর্মক্ষেত্রে সাপ্তাহিক বা পাক্ষিকভাবে মজুরি প্রদান করা হয়। অন্যগুলোতে শ্রমিকদের দৈনিক এবং মাসিক ভিত্তিতে মজুরি দেওয়া হয়। দৈনিক ভিত্তিতে একজন শ্রমিক গড়ে প্রতিদিন ২৩০ টাকা থেকে ৫০০ টাকা পায়। গবেষণায় দেখা গেছে যে, এই খাতে কাজ করা কিশোর লোডার বা সদ্য কাজে যোগদানকারী সাহায্যকারীরা একদিনের কাজের জন্য পায় ১৩০ টাকা। লোডার বা কাটার হিসেবে কাজের ধরন অনুযায়ী বয়স্ক শ্রমিকরা পায় দৈনিক ১৭০ টাকা। যাহোক, একজন জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকের মাসে সর্বনিম্ন মজুরি ৭০০০ টাকা এবং সর্বোচ্চ মজুরি মাসে ১৩,০০০ টাকা। আইন অনুযায়ী কোন শ্রমিক ন্যূনতম মজুরি পায় না
পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা:	অধ্যায়-৫,৬ ও ৭ ধারা-৫১-৬০,৬১-৭৮ (ক), ৭৯-৮৬	প্রায় ৯৪% শ্রমিক বিভিন্ন ধরনের স্বাস্থ্য সমস্যায় ভোগে। সর্বাধিক স্বাস্থ্য সমস্যা হচ্ছে কঙ্কালতন্ত্রের ব্যাধি (৮৭%), গ্যাস্ট্রো অন্ত্রের ট্র্যাক্ট ডিসঅর্ডার (৮১%), চোখের সমস্যা (৭১.৭%), চর্মরোগ (৫৬%), শ্বাসযন্ত্রের ব্যাধি (৫২.৩%), আঘাত (২৭.৭) %) এবং অন্যান্য স্বাস্থ্য সমস্যা (১৮.৫%)। উত্তরদাতাদের মধ্যে অনেকেই বিভিন্ন অসুস্থতায় ভোগে।
কল্যাণ ও সামাজিক নিরাপত্তা:	অধ্যায়-৮ ধারা-৮৯-৯৯	বিশুদ্ধ পানীয় জল, স্বাস্থ্যসম্মত খাদ্য, পরিচ্ছন্ন শৌচাগার এবং শ্রমিকদের জীবনযাপনের উপযুক্ত ব্যবস্থা নেই। প্রায় সব শ্রমিক জাহাজের মালিকদের কাছ থেকে খুব নগণ্য বা কোন চিকিৎসা সেবা পায় না।। তাদের খুব ছোট অংশ প্রাথমিক চিকিৎসার মাধ্যমে কেবলমাত্র নামমাত্র চিকিৎসা সুবিধা পায়। জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের বেশি শ্রম আইনগুলোতে দেওয়া সামাজিক সুরক্ষা সুবিধাগুলো সাধারণত প্রদান করা হয় না।

পেশাগত দুর্ঘটনার জন্য ক্ষতিপূরণ:	অধ্যায়-১২ ধারা-১৫০-১৭৪	শ্রম আইন ২০০৬ এবং জাহাজ ভাঙ্গা ও পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা-২০১১ অনুযায়ী শ্রমিক পেশাগত আঘাত, অক্ষমতা ও মৃত্যুতে সম্পূর্ণ ক্ষতিপূরণ পাবে না। সুপ্রিম কোর্ট ২০১১ সালে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকের মৃত্যুর জন্য সংশ্লিষ্ট মালিককে ক্ষতিগ্রস্ত শ্রমিককে শ্রম আইনে স্বীকৃত ক্ষতিপূরণের চেয়ে অতিরিক্ত ৫ লাখ টাকা (সংবিধিবদ্ধ এক লক্ষ টাকার বাইরে) প্রদানের নির্দেশ দেয়। শ্রমিক ও তার পরিবারের জন্য ক্ষতিপূরণের পরিমাণ অপর্যাপ্ত। নিয়োগপত্র বা পরিচয়পত্রের দোহাই দিয়ে শ্রমিকদের ক্ষতিপূরণ দেওয়া হয় না।
ট্রেড ইউনিয়ন এবং শিল্প সম্পর্ক: *এই আইনটি শ্রমিকদের সার্বজনীন অধিকারকে স্বীকৃতি দেয়, যেমন সংগঠিত হওয়া ও যৌথ দরকষাকষির অধিকার, ট্রেড ইউনিয়নের নিবন্ধন ও পরিচালনা, নিয়োগকর্তাদেও বৈষম্যমূলক আচরণের বিরুদ্ধে ট্রেড ইউনিয়নের কর্মীদের সুরক্ষা, মালিকের সাথে যৌথ দরকষাকষির জন্য এজেন্ট (সিবিএ) নির্বাচন এবং অনৈতিক শ্রম চর্চা বন্ধ করা।*	অধ্যায়-১৩ ধারা-১৭৫,১৭৬,১৭৭-১৮৩,১৮৫ (ক), ১৮৭,১৯৫,১৯৬, ২০২, ২০৩	মালিকরা সাধারণত জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের ট্রেড ইউনিয়ন গঠন এবং সংগঠিত হওয়ার অনুমতি দেয় না। তারা আইনি অধিকার প্রতিষ্ঠা এবং এ নিয়ে দরকষাকষি করতে পারে না। অপরদিকে, তাদের চাকরির ক্ষণস্থায়ী / অস্থায়ী প্রকৃতির কারণে শ্রমিকরা ট্রেড ইউনিয়ন গঠন বা এতে যোগ দিতে আগ্রহী হয় না। তাদের অনেকেরই ইউনিয়ন গঠনের প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কে কোন ধারণা নেই। এই শ্রমিকরা দেশের দারিদ্র্য প্রবণ এলাকা থেকে এসেছে, কাজ ফুরিয়ে গেলে তারা নতুন কাজের খোঁজে নেমে পড়ে। যদি স্থায়ী শ্রমিকরা বড় অনুপাতে স্থায়ীভাবে কাজে নিযুক্ত না হয় তাহলে ট্রেড ইউনিয়ন গঠনের বিষয়টি যথেষ্ট অগ্রগতি হবে না।
শিল্প বিরোধ এবং তার নিষ্পত্তি পদ্ধতি উত্থাপন	অধ্যায়-১৪ ধারা-২০৯-২০১৮	এই ধারাসমূহে একটি শিল্প/প্রতিষ্ঠানে যৌথ দরকষাকষি প্রতিনিধি হিসেবে ট্রেড ইউনিয়ন শ্রমিকদের পক্ষে দাবি-দাওয়া উত্থাপন ও যৌথ দরকষাকষি প্রক্রিয়ার মাধ্যমে তা নিষ্পত্তি করতে পারে। যে সকল ইয়ার্ডে ট্রেড ইউনিয়ন গঠিত হয়েছে তারা অদ্যাবধি এই ক্ষমতা প্রয়োগ করতে পারেনি। এক্ষেত্রে প্রধান বাধাসমূহ হচ্ছে ইউনিয়নগুলো ইয়ার্ডে সক্রিয় ও দৃশ্যমান কোন ভূমিকা পালন করছে না। মালিক বাস্তবে ইউনিয়নগুলোকে স্বীকৃতি দেয় না এবং ইউনিয়নগুলো তাদের কর্মকাণ্ডের মাধ্যমে তা আদায় করতেও পারছে না। মালিকের মনোভাবের পরিবর্তন ও ট্রেড ইউনিয়নগুলোর ইয়ার্ডে সক্রিয় ও দৃশ্যমান ভূমিকা পালন এ অবস্থার পরিবর্তন করতে পারে।

শ্রম আইনের প্রয়োগ কল-কারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর (ডিআইএফই) ও শ্রম অধিদপ্তরকে (ডিওএল) শ্রম আইন প্রয়োগের দায়িত্ব দেওয়া হয়েছে। ডিওএল ট্রেড ইউনিয়নে রেজিস্ট্রেশন দেখভাল করে, শিল্প বিরোধকে কমিয়ে আনে, সিবিএর নির্বাচন তদারকি করে এবং নিয়োগকর্তাদের শ্রম অনুশীলন লঙ্ঘনের ক্ষেত্রে মামলা দায়ের করতে পারে, অন্যদিকে কল-কারখানা ও প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন অধিদপ্তর আইন অনুযায়ী তার প্রধান পরিদর্শক ও অধস্তন পরিদর্শকদের মাধ্যমে	অধ্যায়-২০ আর্টিকল ৩১৭, ৩১৮, ৩১৯, ৩২৩	জাহাজ ভাঙ্গা শিল্প নিয়ে কোন বিশেষ আইন প্রয়োগকারী সংস্থা কাজ করে না; পরিবর্তে বিষয়টি একাধিক কর্তৃপক্ষ দ্বারা পরিচালিত হয়। এই কর্তৃপক্ষের প্রত্যেকটি সাধারণত অন্য কর্তৃপক্ষকে বিবেচনায় না রেখেই তাদের অধিক্ষেত্র অনুযায়ী জাহাজ ভাঙ্গা আইন নিয়ন্ত্রণ এবং প্রয়োগ করে। কর্তৃপক্ষগুলোর মধ্যে সমন্বয়ের অভাব আছে। এ ধরনের অনুশীলন জাহাজ ভাঙ্গা আইন সঠিকভাবে বাস্তবায়ন এবং শ্রমিকদের অধিকার নিশ্চিত করতে অনেক সমস্যা তৈরি করে। প্রয়োগকারী সংস্থাগুলোর মধ্যে সমন্বয়ের অভাবে বিষয়গুলোর মধ্যে অনেক ক্ষেত্রে ওভারল্যাপিং ঘটে। এই অনুশীলন জাহাজ ভাঙ্গা আইন বাস্তবায়ন এবং শ্রমিকদের অধিকার এবং নিরাপত্তার ক্ষেত্রে সমস্যার সৃষ্টি করে।
কমপ্লায়েন্স বিষয়ে নজর রাখে।		
আইন লঙ্ঘনের শাস্তি: আইন লঙ্ঘন বা আইন মেনে না চললে বিভিন্ন ধরনের শাস্তি দেয়া হয়।	অধ্যায় -১৯ ২৮৩-৩০৮	শ্রম আইন লঙ্ঘনের শাস্তি এতই কম গুরুত্বপুর্ণ যে তা অভিযুক্ত মালিক বা কর্তৃপক্ষকে প্রভাবিত করে না।'শ্রম আইন সর্বোচ্চ শাস্তি নির্ধারণ করে তবে সর্বনিম্ন মাত্রা নির্ধারণ করে না। ফলে, শ্রম আদালত একাধিক আইনি বিধান লঙ্ঘনের জন্য যথাযথ শাস্তি দিতে পারে না। অবশ্যই, নতুন আইন, বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ২০১৮, আইনের বিভিন্ন লঙ্ঘনে উচ্চতর শাস্তি প্রদান করে। কিন্তু শ্রম পরিদর্শন কর্তৃপক্ষ এই আইনি সুবিধাগুলোকে কাজে লাগায় না এবং এ কারণে তারা সেখানে যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করতে ব্যর্থ হয়। এইসব ব্যত্যয়গুলো এক পর্যায়ে বিভ্রান্তি তৈরি করে , যার ফলে আইন লঙ্ঘনকারী মালিকপক্ষ বিচার পদ্ধতির ত্রুটিগুলোরসুযোগ নিয়ে সরকারি আদেশ এড়িয়ে যেতে পারে। ক্ষতিকারক জাহাজ ভাঙ্গা কার্যক্রমের উপর নিয়ন্ত্রণ আরোপের ক্ষেত্রে এই নেতিবাচক কারণগুলোই প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করে।

জাহাজ ভাঙ্গা এবং জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১

সরকার জাহাজ ভাঙ্গা এবং জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১ প্রণয়ন করেছে। এটি করা হয় সুপ্রিম কোর্টের আপিল বিভাগের নির্দেশে এবং আন্তর্জাতিক জাহাজ ভাঙ্গার নির্দেশিকাসমূহের আলোকে, যেমন জাহাজ ভাঙ্গার কাজে নিরাপত্তা ও স্বাস্থ্য সম্পর্কিত আইএলও নির্দেশিকা ২০০৪, হংকং আন্তর্জাতিক কনভেনশন ২০০৯ এবং ব্যাসেল কনভেনশন ১৯৮৯। এই আইনের প্রয়োগটি অন্যান্য কিছু আইন প্রয়োগের সাথে সরাসরি যুক্ত যেমন, বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬, পেট্রোলিয়াম আইন ১৯৩৪, বিস্ফোরক আইন ১৮৮৪, বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ১৯৯৫ (২০১০ সালে সংশোধিত) এবং আমদানি নীতি আদেশ।

এই বিধি বাংলাদেশে সমস্ত জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য এবং এটি শিল্প মন্ত্রণালয় দ্বারা পরিচালিত হয়। এটি জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কাজের জন্য বিস্তারিত নির্দেশনা দেয়। এর মধ্যে রয়েছে (তবে এতেই সীমাবদ্ধ নয়) অনাপত্তি সনদ পাওয়ার শর্তসমূহ, জাহাজের স্থানায়ন ও ভাঙ্গার জন্য ছাড়পত্র, জাহাজ মালিকের দ্বারা জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ পরিকল্পনা (এসআরপি) এবং জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সুবিধার পরিকল্পনা (এসআরএফপি) প্রকাশ, জাহাজ স্থানায়ন ও ভাঙ্গার জন্য অনুমতি, পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ প্রক্রিয়ার সময় নিরাপত্তা পদ্ধতি, নিরাপত্তা কর্মকর্তাদের নিয়োগ, পেশাগত দুর্ঘটনা বা রোগের ক্ষতিপূরণ, বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা, শ্রমিকদের স্বাস্থ্য বিষয়ক তথ্যভাণ্ডার ইত্যাদি।

এই আইনের সামগ্রিক উদ্দেশ্য হচ্ছে আরও সমন্বিত, সুনিয়ন্ত্রিত এবং আরও সুসংগঠিতভাবে বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙ্গা শিল্প নিয়ন্ত্রণ, উন্নত ও বিস্তৃত করা। এটি দেশের নিরাপদ এবং পরিবেশগতভাবে ঝুঁকিমুক্ত জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে কাজ করে।

বিপজ্জনক বর্জ্য এবং জাহাজ ভাঙ্গা বর্জ্য ব্যবস্থাপনা বিধিমালা ২০১১

পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ১৯৯৫-এর অধীনে পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয় বিপজ্জনক বর্জ্য ও জাহাজ ভাঙ্গা বর্জ্য ব্যবস্থাপনা বিধিমালা প্রণয়ন করেছে। এই আইন প্রশাসনের জন্য প্রবিধান ও নির্দেশিকা সরবরাহ করে-

১. পরিবেশগত ব্যবস্থাপনা, বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা, পেশাগত নিরাপত্তা এবং জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে শ্রমিকদের স্বাস্থ্য বিষয়ে
২. জাহাজ ভাঙ্গা দুর্ঘটনার বিজ্ঞপ্তি, কর্মক্ষেত্রে বিপজ্জনক বর্জ্য সম্পর্কে তথ্য সংগ্রহ বিষয়ে
৩. বিপজ্জনক উপকরণ আমদানি, রপ্তানি এবং তালিকা বিষয়ে।

বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ২০১৮

বাংলাদেশে বিদ্যমান জাহাজ ভাঙ্গার প্রবিধানগুলোর সর্বশেষ সংযোজন হলো বাংলাদেশ জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন ২০১৮, যা ১২ ফেব্রুয়ারি ২০১৮-এ

---

১. শাস্তির তফসিল পেতে শ্রম আইন ২০০৬, বয়লার আইন ১৯২৩, বিস্ফোরক আইন ১৮৮৪, পেট্রোলিয়াম আইন ১৯৩৪ এবং গ্যাস সিলিন্ডার বিধি ১৯৯১ এবং অন্যান্য শিপ ব্রেকিং সম্পর্কিত আইনগুলো দেখুন।

কার্যকর হয় এবং নিরাপদ ও পরিবেশগতভাবে স্বাস্থ্যসম্মত জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ নিশ্চিত করার জন্য এতে বেশ কয়েকটি নতুন বিধান রয়েছে। সুপ্রিম কোর্টের নির্দেশাবলী অনুসরণ করে, জাহাজ ভাঙ্গা কার্যক্রম নিয়ন্ত্রণের জন্য সরকার 'জাহাজ ভাঙ্গা এবং জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১' গঠন করে। জাহাজ ভাঙ্গা খাতটিকে শিল্প হিসাবে ঘোষণার পর এবং দেশীয় বাজারে তার ক্রমবর্ধমান গুরুত্ব বিবেচনা করার পর, সরকার বর্তমান আইন প্রণয়নের উদ্যোগ নেয়। নতুন আইনে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের বিভিন্ন বিষয় রয়েছে, যেমন, জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ড তৈরির জন্য জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ জোন ঘোষণা, মেয়াদোত্তীর্ণ জাহাজ আমদানি, স্থানায়ন এবং পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের জন্য সনদ (অনাপত্তি সনদ, ছাড়পত্র), জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্প নিয়ন্ত্রণে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ড (বিএসআরবি) গঠন, পরিবেশের সুরক্ষা, পেশাগত স্বাস্থ্য এবং শ্রমিকদের নিরাপত্তা, আইন লঙ্ঘনের শাস্তি, জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের নিয়ম মেনে চলার বিষয়ে প্রতিবেদন তৈরি করা ইত্যাদি। এই আইনের অধীনে নতুন বিধিমালা তৈরি না হওয়া পর্যন্ত জাহাজভাঙ্গা এবং জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১ দ্বারা এ সংক্রান্ত কাজগুলোকে যতটা সম্ভব সহযোগিতা করা হবে।

জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ আইন বাংলাদেশে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্পের সামগ্রিক উন্নতি, ব্যবস্থাপনা ও উন্নয়ন নিয়ন্ত্রণে হংকং ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন ২০০৯ এবং অন্যান্য আন্তর্জাতিক আইনের সাথে সঙ্গতি রেখে কাজ করে। এই আইনটি নির্দেশিকা ও নির্দেশের মাধ্যমে আন্তর্জাতিক আইনের প্রতিপালনীয় বিষয়গুলো নিশ্চিত করতে সর্বোচ্চ প্রয়োগকারী কর্তৃপক্ষ হিসেবে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ডকে দায়িত্ব দেয়। এভাবে আইনটি একটি নিরাপদ ও পরিবেশ বান্ধব

জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্প বিকাশের জন্য বিভিন্ন আন্তর্জাতিক আইনি সংস্থার পক্ষ হিসেবে বাংলাদেশের প্রতিশ্রুতি পূরণ করে। এটি আশা করা হয় যে, আইনটি জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তাকে সুরক্ষিত করবে, সবুজ কাজ (Green Job) এবং শোভন কাজের শর্তগুলো প্রচার করবে।

হংকং কনভেনশন এর আলোকে যা করা প্রয়োজন

- জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ অঞ্চল: পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কাজকে নির্দিষ্ট অঞ্চলে সীমিত করার জন্য এই আইনের মাধ্যমে প্রয়োজন পৃথক জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ এলাকা প্রতিষ্ঠার। এটি নির্দিষ্ট এলাকার বাইরে জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ কর্মক্ষেত্র স্থাপনে নিষেধাজ্ঞা দেয়। উদ্যোক্তারা সরকারের অনুমোদন নিয়ে নির্ধারিত অঞ্চল জুড়ে জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্র স্থাপন করতে পারে।
- শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য এবং নিরাপত্তা: আইনটি কার্যকর পরিবেশ নিশ্চিত করতে এবং জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য এবং নিরাপত্তার হুমকিগুলো প্রতিরোধ করতে চায়। এই উদ্দেশ্যে কর্তৃপক্ষ / সরকারের প্রয়োজন নিম্নলিখিত পদক্ষেপগুলো গ্রহণের করা

- জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের শ্রেণিবিভাগ এবং তার জন্য সর্বনিম্ন যোগ্যতা নির্ধারণ
- জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের দক্ষতা উন্নয়নের জন্য প্রশিক্ষণ প্রদান
- আইন চালু হওয়ার ৫ বছরের মধ্যে ট্রেনিং ইনস্টিটিউট প্রতিষ্ঠা করা
- প্রশিক্ষিত শ্রমিকদের সার্বক্ষণিক তথ্যভাণ্ডার প্রস্তুত এবং তা চালু রাখা। মালিকরা এই তথ্যভাণ্ডার থেকে প্রয়োজনীয় শ্রমিক নিয়োগ করবে।
- বাধ্যতামূলক বীমা এবং ক্ষতিপূরণ: কর্মক্ষেত্রের মালিক সকল শ্রমিকের জন্য বাধ্যতামূলক জীবন বীমার ব্যবস্থা করবে। দুর্ঘটনার কারণে কোন শ্রমিকের মৃত্যু বা গুরুতর আঘাতের ক্ষেত্রে, মালিক তার দক্ষতা ও যোগ্যতার ভিত্তিতে তার ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারের জন্য ক্ষতিপূরণ প্রদান করবে। এই ক্ষতিপূরণ শ্রম আইন ২০০৬-এর অধীনে প্রদত্ত পরিমাণের অতিরিক্ত হবে।
- বর্জ্য ব্যবস্থাপনা: পরিবেশের সুরক্ষা: এই আইন উপকূলীয় পরিবেশগত বিপদ হ্রাস করার জন্য বর্জ্য ব্যবস্থাপনা নিয়ন্ত্রণ করে। জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের ক্রিয়াকলাপ থেকে উৎপাদিত সমস্ত বর্জ্য সংগ্রহ, সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনার জন্য সরকারকে সহায়িকা ও নির্দেশনা দিতে হবে। আইনটি চালু হওয়ার ৩ বছরের মধ্যে বর্জ্য ব্যবস্থাপনার জন্য" ট্রিটমেন্ট, স্টোরেজ অ্যান্ড ডিসপোজাল ফ্যাসিলিটিজ ((টিএসডিএফ))" তৈরি করতে হবে।

জাতীয় পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা নীতি ২০১৩

পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা রক্ষার জন্য এবং নিরাপদ কর্মক্ষেত্র নিশ্চিত করতে জাতীয় পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা নীতি ২০১৩ জাহাজ ভাঙ্গা খাতের জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ। এর সামগ্রিক উদ্দেশ্য সংগঠিত ও অসংগঠিত সকল শ্রম খাতে শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা পরিস্থিতির উন্নতি করা এবং পেশাগত রোগ, আঘাত ও মৃত্যুর সংখ্যা হ্রাস করা। ওএইচএস নীতি পেশাগত স্বাস্থ্য এবং নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য শ্রম বাজারের সকল অংশীদারের নির্দিষ্ট "আইনি ও নৈতিক বাধ্যবাধকতা" নির্ধারণ করে, যেমন রাষ্ট্র, মালিকপক্ষের সংগঠন, নিয়োগকর্তা / ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ, ট্রেড ইউনিয়ন ও শ্রমিক। এই নীতিটি শ্রমিকদের কর্মক্ষেত্রের নিরাপত্তা, আহত শ্রমিকদের পুনর্বাসন, দক্ষতা উন্নয়ন, পেশাগত রোগ প্রতিরোধ ইত্যাদি নিশ্চিত করার চেষ্টা করে। এছাড়াও এটি সংশিষ্ট অংশীদারদের মাধ্যমে দায়গুলো বাস্তবায়নের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করে।

বয়লার আইন ১৯২৩

জাহাজ ভাঙ্গা প্রক্রিয়া চলাকালীন "বাষ্পীয় বয়লার" ব্যবহারের কারণে সৃষ্ট যে কোন পরিস্থিতি প্রাসঙ্গিক। এই আইন দুর্ঘটনা প্রতিরোধের জন্য অনুমোদিত পদ্ধতির মাধ্যমে বাষ্পীয় বয়লারগুলোর ব্যবহার নিয়ন্ত্রণ করে।

পারমাণবিক নিরাপত্তা ও বিকিরণ রেডিয়েশন নিয়ন্ত্রণ (এনএসআরসি) আইন ১৯৯৩

এই আইনের উদ্দেশ্য হচ্ছে মানুষের স্বাস্থ্য এবং নিরাপত্তা রক্ষা করা এবং পরিবেশকে বিকিরণের ক্ষতিকর প্রভাব থেকে রক্ষা করা। জাহাজ ভাঙ্গা বা

পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ প্রক্রিয়া থেকে উদ্ভূত তেজস্ক্রিয় প্রভাব হ্রাস করার জন্য এটি প্রয়োগ করা যেতে পারে। এটি বিকিরণগুলোর ক্ষতিকর প্রভাব থেকে শ্রমিকদের রক্ষা করতে সহায়তা করে যা কোন জাহাজে পারমাণবিক কণার অনুপযুক্ত ব্যবহার থেকে ছড়িয়ে পড়তে পারে।

এই আইন আরও বিধান করে:

ক) তেজস্ক্রিয় পদার্থ বা পারমাণবিক পদার্থের উৎপাদন, আমদানি, রপ্তানি, পরিবহন, ব্যবহার ইত্যাদি লাইসেন্স প্রদান,

খ) তেজস্ক্রিয় বিকিরণের সাথে খাদ্যদ্রব্য প্রক্রিয়াজাতকরণ;

গ) গবেষণা কেন্দ্র প্রতিষ্ঠা;

ঘ) পরিদর্শক নিয়োগ।

বাংলাদেশ পারমাণবিক শক্তি কমিশন নিম্নোক্ত বিষয়ে নীতি প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের জন্য দায়বদ্ধ:

ঙ) পারমাণবিক নিরাপত্তা, বিকিরণ নিয়ন্ত্রণ এবং তেজস্ক্রিয় বর্জ্য পদার্থ;

চ) তেজস্ক্রিয় বিকিরণের বিপদ থেকে জীবন, স্বাস্থ্য, সম্পত্তি এবং পরিবেশ রক্ষা;

ছ) তেজস্ক্রিয় এবং পারমাণবিক পদার্থ উৎপাদন, আমদানি, রপ্তানি, স্থানান্তর, পরিবহন, প্রক্রিয়াকরণ, ব্যবহার ইত্যাদি;

জ) তেজস্ক্রিয় বর্জ্য পদার্থ ব্যবহার এবং অপসারণ।

ঝা) পারমাণবিক সুবিধাগুলোর পর্যায়ক্রমিক পরিদর্শন

পেট্রোলিয়াম আইন, ১৯৩৪

এই আইনটি পেট্রোলিয়াম এবং অন্যান্য দাহ্য পদার্থ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ করে আমদানি, পরিবহন, মজুদ, উৎপাদন, পরিশোধন, মিশ্রন বা পুনরুদ্ধারকে নিয়ন্ত্রণ করে। দুর্ঘটনা ও হতাহতের ঘটনা এড়াতে এটি পেট্রোলিয়ামের অনোনুমোদিত ব্যবহার প্রতিরোধ করে। এই আইনের বিষয়গুলো নিম্নরূপ:

ক) বাংলাদেশে পেট্রোলিয়াম আমদানি, পরিবহন, মজুদ বা বিতরণের পদ্ধতি,

খ) পেট্রোলিয়াম পরীক্ষার নিয়ম,

গ) শাস্তিমূলক ব্যবস্থা এবং

ঘ) বিবিধ বিষয়।

বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজসম্পদ মন্ত্রণালয়ের জ্বালানি ও খনিজসম্পদ বিভাগ এই বিধি বাস্তবায়নের জন্য দায়ী। এটি দেশের বিভিন্ন শিল্পে বিপজ্জনক উপকরণ ব্যবহার সীমিত ও নিয়ন্ত্রণ করে। এটি বিপজ্জনক উপকরণ উৎপাদন, পরিশোধন, আমদানি, মজুদ ইত্যাদি পরিবীক্ষণ করে।

পেট্রোলিয়াম বিধিমালা, ১৯৩৭

পেট্রোলিয়াম বিধিমালা ১৯৩৭ ইতিপূর্বে কার্যকর হওয়া পেট্রোলিয়াম আইন, ১৯৩৪ এর বিভিন্ন বিধানকে কার্যকর করে। এটি বাংলাদেশের বিভিন্ন শিল্পে পেট্রোলিয়াম

ব্যবহারের বিষয়ে পেট্রোলিয়াম আইনের বিধিবিধানের বিস্তৃত বিবরণ ও ব্যাখ্যা দেয়। বিধিমালায় সংশিষ্ট বিষয়গুলোর ওপর সংক্ষিপ্ত বিবরণীর মধ্যে রয়েছে পেট্রোলিয়াম আমদানি, আমদানির পদ্ধতি, শুল্ক ছাড়ের পদ্ধতি, পেট্রোলিয়াম পরীক্ষা, পেট্রোলিয়াম পরিবহন, জাহাজের পণ্য উঠা-নামা, পণ্যবাহী গাড়ি পরিবহন, ভূমি যানবাহন পরিবহন, লাইসেন্স দেওয়ার পদ্ধতি সম্পর্কিত বিধানসমূহ , পেট্রোলিয়াম পুনর্ব্যবহার ইত্যাদি।

বিস্ফোরক আইন ১৮৮৪

এই আইনটি বিস্ফোরক উৎপাদন, সংরক্ষণ, ব্যবহার, বিক্রয়, পরিবহন এবং আমদানি নিয়ন্ত্রণ করে। এই সংক্ষিপ্ত আইনটিতে বিস্ফোরক উৎপাদন ও ব্যবহারের বিভিন্ন দিক সম্পর্কিত ১৮টি ধারা রয়েছে। বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়ের অধীনস্থ জ্বালানি ও খনিজসম্পদ বিভাগ এবং বিস্ফোরক অধিদপ্তর আইনটি নিয়ন্ত্রণ করে। এটি বিস্ফোরক উৎপাদন, অধিগ্রহণ, ব্যবহার, বিক্রয়, পরিবহন এবং আমদানির লাইসেন্সের জন্য বিধি তৈরি করতে সরকারের ক্ষমতাগুলো বর্ণনা করে। সরকার বিশেষত জননীতির ভিত্তিতে বিপজ্জনক বিস্ফোরক আমদানি নিষিদ্ধ করতে পারে। বন্দরের শুল্ক কর্তৃপক্ষের নিষিদ্ধ বিস্ফোরকযুক্ত যে কোনও জাহাজকে দখল করার ক্ষমতা রয়েছে।

বিস্ফোরক বিধিমালা ২০০৪

বিস্ফোরক বিধিমালা ২০০৪-এর বিধান কার্যকর করার জন্য বিস্ফোরক আইন ১৮৮৪ প্রণয়ন করা হয়েছিল। এটি বিস্ফোরকগুলোর আমদানি, পরিবহন, উৎপাদন ইত্যাদি পরিচালনার জন্য গাইডলাইন সরবরাহ করে। বিস্ফোরকের প্রধান পরিদর্শক বিধি মেনে চলার বিষয়টি নিশ্চিত করার উদ্যোগ নেওয়ার জন্য ক্ষমতাপ্রাপ্ত। বিধিমালা বিস্ফোরকগুলোকে বিভিন্ন শ্রেণিতে (বুলেট, গোলাবারুদ, কার্তুজ, আতশবাজি) শ্রেণীবদ্ধ করে এবং বিপজ্জনক বিস্ফোরকগুলোর প্রকৃতি চিহ্নিত করে। অনুমোদিত বিস্ফোরক নিয়ন্ত্রণের জন্য বিবিধ বিধান রাখা হয়েছে। বিভিন্ন ধরনের বিস্ফোরক ব্যবস্থাপনার জন্য নিয়মগুলোর সুরক্ষা পদ্ধতি বজায় রাখা দরকার। বিস্ফোরক সংরক্ষণ এলাকায় ধূমপান, আতশবাজি পোড়ানোর মতো কোনও ক্ষতিকারক কার্যকলাপ কঠোরভাবে নিষিদ্ধ। বিস্ফোরক আমদানি নিয়ন্ত্রণের জন্য এই বিধিমালায় বিভিন্ন নির্দেশিকাও দেওয়া হয়েছে, যার মধ্যে রয়েছে নমুনা পরীক্ষা করা, বিস্ফোরক খালাস করার পূর্বেকার অনুমোদন, নির্দিষ্ট কিছু বিস্ফোরক আমদানির উপর নিষেধাজ্ঞা ইত্যাদি। বিধি অনুসারে, যথাযথ লাইসেন্স ব্যতিরেকে বিস্ফোরক পরিবহনের অনুমতি নেই।

গ্যাস সিলিন্ডার বিধি ১৯৯১

গ্যাস সিলিন্ডার বিধিমালা সিলিন্ডারের ব্যবহার, আমদানি, পরিবহন এবং পরিচালনা সম্পর্কিত বিভিন্ন অবস্থা নিয়ন্ত্রণ করে। এটি গ্যাস সিলিন্ডারের লাইসেন্সিং, সিলিন্ডার পরিদর্শন এবং সিলিন্ডার থেকে ঘটে যাওয়া দুর্ঘটনার তদন্তের পদ্ধতি নির্ধারণ করে। আইনের পুরো উদ্দেশ্যটি হলো গ্যাস সিলিন্ডারের সুরক্ষা বজায় রাখা এবং এর

মাধ্যমে যে কোনও দুর্ঘটনা, মৃত্যু বা আঘাত রোধ করা। বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজসম্পদ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন জ্বালানি ও খনিজসম্পদ বিভাগ বিধিগুলো পরিচালনা করে।

গ্যাসাধার বিধিমালা ১৯৯৫

১) চাপবাহী জাহাজের (Pressure Vessel) সঠিক পরিচালনার জন্য সুরক্ষা ব্যবস্থা নির্ধারণ করে,

২) চাপবাহী জাহাজের (Pressure Vessel) অপারেটিং, চাপবাহী স্থাপন এবং জাহাজ স্থাপনের লাইসেন্সের জন্য বিশদ গাইডলাইন এবং

৩) চাপবাহী জাহাজগুলোর (Pressure Vessel) পরিদর্শন করার পদ্ধতি সরবরাহ করে। শক্তি ও খনিজ সম্পদ বিভাগ এবং বিস্ফোরক বিভাগ আইন নিয়ন্ত্রণ করে।

বিধিমালায় চাপবাহী ভরাট, গ্যাস সংরক্ষণকারী স্থাপনের মাধ্যমে গ্যাসের সঞ্চয়ের, চাপের জাহাজকে (Pressure Vessel) বেড়া দেওয়া, গ্যাস এক্সটিংগুইসার ফিক্সিং, জাহাজ থেকে গ্যাসগুলো নির্গমন ইত্যাদির গাইডলাইন অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। প্রতি প্রেসার ভেসেলে আগুন নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা থাকতে হবে।

বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙ্গা ও জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের অবস্থাঃ

বাংলাদেশের জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সেক্টরের শ্রম শর্তসমূহ পরিচিতি পায় আইন ও নীতির দুর্বল প্রয়োগ, শ্রমিকের জন্য কম বেতন এবং পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তার মানসমূহের আংশিক প্রয়োগের মাধ্যমে। আইন ও নীতির ব্যাপকতা সত্ত্বেও, জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে কাজের পরিবেশ এখনও শ্রমিকদের জন্য বিপজ্জনক এবং ঝুঁকিপূর্ণ। জাহাজগুলোকে ভাঙ্গার জন্য প্রস্তুত করার আগে প্রাক-পরিষ্কারকরণ সঠিকভাবে করা হয় না। সমুদ্র সৈকতে জাহাজগুলোকে নিষ্ক্রিয় করা (বেশিরভাগ দেশগুলোতে নিষিদ্ধ) জাহাজের ঝুঁকি, শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা এবং বিপদের কারণগুলো যথাযথ বিবেচনা না করেই করা হয়। সমস্ত পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ প্রক্রিয়া অপর্যাপ্ত নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ বা পরিদর্শন, নিম্নমানের বর্জ্য ব্যবস্থাপনা এবং বিস্ফোরণের উচ্চ ঝুঁকি সম্পন্ন।

জাহাজ ভাঙ্গার ফলে হতাহতের সংখ্যা বৃদ্ধি এবং স্বাস্থ্য ঝুঁকির সৃষ্টি হয়। প্রায়শই শ্রমিকরা স্টিলের অংশগুলো ভেঙে জাহাজের উঁচু দিক থেকে পড়ে যায়। শ্রমিকরা স্বাস্থ্যসেবা, কল্যাণ এবং স্যানিটারি সুবিধাগুলোতে খুব সীমিত সুযোগ পায়। সংখ্যাগরিষ্ঠ ইয়ার্ডে শ্রমিকদের অধিকার ঘন ঘন লঙ্ঘিত হয়েছে। তাদের দুর্বলতার দুটি সাধারণ কারণ দারিদ্র্য এবং কর্মসংস্থানের সীমাবদ্ধতা। আন্তর্জাতিক শ্রমমান প্রয়োগ ও তা মেনে চলা প্রায় নেই বললেই চলে।। পরিদর্শন অধিদপ্তরে কর্মী খুব কম এবং তারা বিভিন্ন প্রতিবন্ধকতা যেমন দুর্নীতি, হস্তক্ষেপ এবং জাহাজভাঙ্গা মালিকপক্ষের জোট ও শক্তি বৃদ্ধি, রাজনৈতিক সদিচ্ছা ও সম্পদের অভাবসহ বিভিন্ন বাধার কারণে কার্যকর আইন প্রয়োগ করতে পারে না।

- জাহাজ ভাঙ্গা সংক্রান্ত সমস্যাগুলো মোকাবিলা করার জন্য আইনগুলোর মধ্যে সামঞ্জস্যতা ও শিথিলতা দায়ী।
- জাহাজ ভাঙ্গার আইনকে অতিরিক্ত চাপিয়ে দেওয়া শ্রমিকদের অধিকার নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে বিভ্রান্তি ও সমস্যা তৈরি করছে
- শ্রম আইনের দুর্বল প্রয়োগ এবং এই সেক্টরে আন্তর্জাতিক আইনি বাধ্যবাধকতা মেনে চলার জন্য কোন একক আইনি কাঠামো নেই।
- জাহাজ ভাঙ্গা কার্যক্রম পর্যবেক্ষণের জন্য কোন সমন্বিত প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থা নেই এবং জাহাজ ভাঙ্গার জন্য বাংলাদেশে কোন সম্মিলিত নীতি, কৌশল বা নির্দেশিকা নেই
- জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে নিরাপদে বয়লার পরিচালনার জন্য কোনও নির্দেশিকা নেই এবং কতটা 'নিরাপদ দূরত্বে' যে বয়লারগুলো ইয়ার্ডে স্থাপন করা উচিত সে সম্পর্কেও কোনও আইন বা বিধি নেই
- জাহাজভাঙ্গা ইয়ার্ডে খুব কম স্থায়ী শ্রমিক রয়েছেন। বেশিরভাগ শ্রমিক চুক্তি বা অস্থায়ী ভিত্তিতে নিয়োগ দেওয়া হয়। এদের সাধারণত দেশের দারিদ্র্য প্রবণ উত্তরাঅঞ্চল থেকে ঠিকাদারদের মাধ্যমে নেওয়া হয়। জাহাজ ভাঙ্গার মতো বিপজ্জনক কাজ করার জন্য তাদের কোনও পূর্ব ধারণা নেই। তারা বেশিরভাগ সুবিধা শ্রম আইন ২০০৬ এবং জাহাজ ভাঙ্গা সম্পর্কিত অন্যান্য আইন অনুসারে পান না।
- জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিক হলো ঠিকাদারের মাধ্যমে ভাড়া করা শ্রমিক। তারা সাধারণত নিয়োগপত্রের চিঠি, পরিচয়পত্র, সাধারণ ছুটি এবং সাপ্তাহিক ছুটি পান না। শ্রমিকদের কাজের বিবরণ এবং কর্মসংস্থান সংক্রান্ত নথি রাখার জন্য কোন নিবন্ধন ব্যবস্থা নেই। চাকরির কোনও সুরক্ষা নেই কারণ শ্রমিকরা কাজ নেই তো বেতন নেই ভিত্তিতে কাজ করে এবং প্রতি ঘণ্টার ভিত্তিতে বেতন পায়। তারা ন্যূনতম মজুরি বোর্ড ঘোষিত ন্যূনতম মজুরি, অতিরিক্ত কাজের মজুরি এবং বিভিন্ন ছুটি উপভোগ করতে পারে না। শ্রম পরিদর্শনের চট্টগ্রাম অফিস থেকে প্রকাশিত হিসাবমতে, পরিদর্শকদের নজরদারির ফলে শ্রমিকরা ক্রমবর্ধমানভাবে তাদের নিয়োগপত্র পেতে শুরু করেছে।
- নিয়োগকর্তারা জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের সাধারণত ট্রেড ইউনিয়ন গঠনের অনুমতি দেয় না এবং তাদের সংগঠিত হতে দেয় না। তারা দর কষাকষি এবং আইনি অধিকার প্রয়োগ করতে পারে না। অন্যদিকে, তাদের কাজের ক্ষণস্থায়ী / অস্থায়ী প্রকৃতির কারণে শ্রমিকরা ট্রেড ইউনিয়নগুলোতে যোগদান বা গঠন করতে আগ্রহী হয় না। তাদের অনেকের ইউনিয়ন গঠনের প্রয়োজনীয়তা সম্পকে কোনও ধারণা নেই। এই লোকেরা দারিদ্র্য ঝুঁকিপূর্ণ অঞ্চল থেকে

  আগত হওয়ার কারণে, তারা কর্মক্ষেত্রে তাদের কাজ শেষ হওয়ার পরে অন্য কোনও কাজের সন্ধান করে। ইয়ার্ডে বেশি অনুপাতে স্থায়ী কর্মী নিযুক্ত না করা হলে কোনও স্থায়ী ট্রেড ইউনিয়ন গড়ে উঠতে পারে না। তবে, কিছু বাধা বিপত্তি সত্ত্বেও কয়েকটি

ইয়ার্ডে ইতোমধ্যে ট্রেড ইউনিয়ন সংগঠিত হয়ে গেছে এবং শ্রম অধিদপ্তর থেকে নিবন্ধন পেয়েছে। তবে ইয়ার্ডে সক্রিয় ভূমিকা পালন এবং কার্যকর পরিচালনার বিষয়টি অনুপস্থিত বিশেষত নিয়োগকর্তাদের অস্বীকৃতির মনোভাব, অসহযোগিতা এবং শ্রমিকদের অধিকারের প্রতি সম্মান না করার কারণে।

- উপযুক্ত পানীয় জল, স্বাস্থ্যকর খাবার, স্বাস্থ্যকর টয়লেট এবং শ্রমিকদের জীবনযাপনের জন্য উপযুক্ত ব্যবস্থার অভাব রয়েছে। প্রায় সব শ্রমিক কর্মক্ষেত্রে মালিকদের কাছ থেকে উল্লেখ করার মতো কোন চিকিৎসা সেবা পায় না বা অপ্রতুল চিকিৎসা পেয়ে থাকে। এদের মধ্যে খুব অল্প অংশই প্রাথমিক চিকিৎসার মাধ্যমে নামমাত্র চিকিৎসা সুবিধা গ্রহণ করে। শ্রম আইন ২০০৬ এবং জাহাজ ভাঙ্গা ও পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১ অনুযায়ী শ্রমিকদের এই সুবিধাগুলো বহন করার বাধ্যবাধকতা রয়েছে নিয়োগকারীর।
- জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকরা সাধারণত শ্রম আইনে প্রদত্ত সামাজিক সুরক্ষা সুবিধা থেকে বঞ্চিত হয়।
- শ্রম আইন ২০০৬ এবং জাহাজ ভাঙ্গা ও পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১ অনুসারে শ্রমিকরা পেশাগত আঘাত, অক্ষমতা ও মৃত্যুর পুরো ক্ষতিপূরণ পাবে না। সুপ্রিম কোর্ট জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকের মৃত্যুর কারণে ২০১১ সালে মালিকদের অতিরিক্ত ৫ লাখ টাকা (সংবিধিবদ্ধ এক লাখ টাকা ব্যতীত) প্রদান করারও নির্দেশ দিয়েছিল। তবে সমস্ত জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের ক্ষেত্রে এটি প্রয়োগ হয় না, হয় কেবল দায়েরকৃত মামলার ক্ষতিগ্রস্তদের জন্য। ক্ষতিপূরণের পরিমাণ শ্রমিক এবং তার পরিবারের জন্য অপ্রতুল। নিয়োগপত্র বা আইডি কার্ড না থাকার অযুহাতেও শ্রমিকদের ক্ষতিপূরণের বিষয়টি প্রত্যাখ্যান করা হয়েছে।
- কর্মক্ষেত্রে দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে ক্ষতিগ্রস্ত শ্রমিকদের ক্ষতিপূরণ প্রদান ও চিকিৎসা ব্যয় বহন শ্রম আইন ২০০৬, শ্রম বিধিমালা ২০১৫ এবং জাহাজ ভাঙ্গা ও পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বিধিমালা ২০১১-এর অধীনে নিয়োগকর্তার জন্য বাধ্যতামূলক। নিয়োগকর্তারা অবশ্য সম্প্রতি সরকার, ট্রেড ইউনিয়ন এবং এনজিওর জোরালো সুপারিশের কারণে এ বিষয়ে উদার ও ইতিবাচক মনোভাব দেখিয়েছে। এতে কিছু আহত জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিক তাদের অক্ষমতার সময় মালিকদের কাছ থেকে ক্ষতিপূরণ, সম্পূর্ণ চিকিৎসা সহায়তা এবং ক্ষতিপূরণমূলক মজুরি পায়। তবে এই ইতিবাচক ঘটনাগুলো ব্যতিক্রমধর্মী এবং সকল দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে তা অনুসরণ করা হয় না।
- জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে জাতীয় নীতির অভাব
- জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে অংশগ্রহণকারী কমিটি শ্রমিক ও নিয়োগকারীদের প্রতিনিধি নিয়ে শ্রম আইন মোতাবেক গঠিত হতে পারে। তবে নিয়োগকর্তা এবং ট্রেড ইউনিয়নগুলোর অনিচ্ছার এবং শ্রমিকদের সচেতনতার অভাবের কারণে এটি সহজে কাজ করতে পারে না। অংশগ্রহণকারী কমিটির প্রয়োজন জাহাজভাঙ্গা ইয়ার্ডের কাছে অজানা এবং এই খাতের জন্য এর কোন গুরুত্বও নেই।

- জাহাজ ভাঙ্গা বাস্তবে শ্রমিকের জীবনের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ। যে কোনও মানদণ্ডে, জাহাজ ধ্বংসকরণ একটি নোংরা এবং বিপজ্জনক পেশা। দুর্ঘটনা, বিস্ফোরণ বা আগুনে শ্রমিকের হতাহত হওয়া এই সেক্টরে নিয়মিত ঘটনা। এ পর্যন্ত অনেক শ্রমিক মারা গিয়েছে এবং আরও অনেকে গুরুতর আহত হয়েছে (যেমন, অঙ্গ-প্রত্যঙ্গ হানি বা অন্যান্য অক্ষমতা)
- কর্মক্ষেত্রে ঘটে যাওয়া দুর্ঘটনা, ক্ষয়ক্ষতি, হতাহতের ঘটনা ও রোগের রেকর্ড রাখতে ২৫ বা ততোধিক শ্রমিকসমৃদ্ধ প্রতিষ্ঠানে সুরক্ষা রেকর্ড বই সংরক্ষণ করতে হবে। সুরক্ষা রেকর্ড বইটি নিয়োগকর্তারা সঠিকভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করেন না।
- জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে দুর্ঘটনা বা মৃত্যুর কোনও সম্পূর্ণ রেকর্ড নেই;। দুর্ঘটনাগুলো ভুক্তভোগীদের দ্বারা পুলিশে রিপোর্ট করা হয় না (পুলিশ এই শিল্পের সাথে অবৈধ যোগাযোগ স্থাপন করেছে রেকর্ডের জন্য)
- বেশিরভাগ জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে কোনও সুরক্ষা কর্মকর্তা বা সুরক্ষা কমিটি নেই
- প্রশিক্ষিত শ্রমিকদের অনুপস্থিতি
- নিয়োগকর্তারা শ্রমিকদের জন্য পিপিই ব্যবহার নিশ্চিত করতে পারেনি
- জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডের মালিকরা তাদের প্রতিষ্ঠানে পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা এবং অন্যান্য শ্রম মান মেনে চলার বিষয়টি অবহেলা করে। তারা ন্যায্য শ্রম অধিকার/প্রাপ্যকেও অবহেলা করে এবং সুরক্ষা প্রশিক্ষণ ছাড়াই বিপজ্জনক কাজের মধ্যে দরিদ্র শ্রমিকদের নিয়োগ করে। স্বল্প প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত শ্রমিকরা প্রায়শই দুর্ঘটনার কবলে পড়ে এবং সতর্কতা বা সুরক্ষা ছাড়াই পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণের কাজগুলো ভুলভাবে করতে গিয়ে নানা ধরনের রোগে আক্রান্ত হয়। সাধারণভাবে জাহাজ ভাঙা শ্রমিকদের তাদের অধিকার, সুরক্ষা এবং কল্যাণ সম্পর্কে অবহেলা, অসতর্কতা এবং সচেতনতার অভাব রয়েছে।
- কাজের জন্য ক্ষতিকারক বা ঝুঁকিপূর্ণ বলে মূল্যায়িত একটি স্থাপনা তাৎক্ষণিক বন্ধ করার ক্ষেত্রে কল-কারখানা পরিদর্শকদের ক্ষমতা প্রয়োগে একটি নিয়ন্ত্রণ শূন্যতা রয়েছে। নিয়োগকারীদের বিরুদ্ধে শ্রম আইন প্রয়োগ করার জন্য কারখানার পরিদর্শকদের ক্ষমতা সীমিত
- পরিদর্শন বিভাগ এবং অন্যান্য কর্তৃপক্ষের জনবলের তীব্র ঘাটতি রয়েছে। ফলস্বরূপ, নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষগুলো জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে কাজের ঘাটতি কার্যকরভাবে মোকাবিলা করতে পারে না।
- কোনও নির্দিষ্ট প্রয়োগকারী সংস্থা নেই যা বিশেষ করে জাহাজ ভাঙ্গার শিল্প নিয়ে কাজ করে; পরিবর্তে সমস্যাটি একাধিক কর্তৃপক্ষ কর্তৃক পরিচালিত হয়।

বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের অধিকার, সুরক্ষা এবং মর্যাদা সংরক্ষণের সাংগঠনিক উদ্যোগঃ

তিনটি শিল্প ফেডারেশনের অধীনে ১৩টি ট্রেড ইউনিয়ন রয়েছে, যারা বৃহত্তর চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ড অঞ্চলের বিভিন্ন জাহাজ ভাঙ্গা সেক্টরে শ্রমিক অধিকারের সুরক্ষা ও প্রচারে কাজ করছে। এই তিনটি শিল্প ফেডারেশনের মধ্যে দুটি (বিএমএল এবং বিএমএফ) ইন্ডাস্ট্রিঅল গ্লোবাল ইউনিয়নের সাথে যুক্ত, অন্য একটি জেএসএল-এর সাথে যুক্ত। এছাড়াও জাতীয় ট্রেড ইউনিয়ন সংস্থাসহ কিছু নাগরিক সমাজের জোট সচেতনতা তৈরি, শ্রম আইন ও অধিকার বিষয়ে প্রশিক্ষণ, নিরাপদ কর্মক্ষেত্র নিশ্চিত করতে প্রচারণা, ট্রেড ইউনিয়ন গঠনের প্রয়োজনীয়তা এবং জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে যৌথ দর কষাকষির অধিকার প্রয়োগ নিয়ে কাজ করছে। নিচের সংস্থাগুলো বাংলাদেশের জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে সক্রিয় ভূমিকা পালন করছে:

ট্রেড ইউনিয়ন সংগঠনসমূহ:

- বাংলাদেশ মেটাল ওয়ার্কার্স ফেডারেশন-বিএমএফ: বাংলাদেশ জাতীয়তাবাদী শ্রমিক দল-বিজেএসডির সদস্য এবং আইজিইউয়ের সাথে যুক্ত। ৮টি তৃণমূল পর্যায়ের ইউনিয়ন বিএমএফ ও বিজেএসডির অধীনে জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে কাজ করছে।
- জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিক কর্মচারী ট্রেড ইউনিয়ন ফেডারেশন: ২টি তৃণমূল পর্যায়ের ইউনিয়ন জাতীয় শ্রমিক লীগ-জেএসএল-এর অধীনে জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে কাজ করছে
- বাংলাদেশ মেটাল ওয়ার্কার্স লীগ-বিএমএল: বাংলাদেশ মুক্ত শ্রমিক ফেডারেশন-বিএমএসএফ এবং আইজিইউ-এর সাথে যুক্ত। ৩টি তৃণমূল পর্যায়ের ইউনিয়ন বিএমএল এবং বিএমএসএফের অধীনে জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে কাজ করছে।

এছাড়া বাংলাদেশ ফ্রি ট্রেড ইউনিয়ন কংগ্রেস, বাংলাদেশ ট্রেড ইউনিয়ন কেন্দ্র, জাতীয় শ্রমিক জোট-বাংলাদেশ-জেএসজেবি, জাতীয় শ্রমিক ফেডারেশন-জেএসএফ এবং বাংলাদেশ লেবার ফেডারেশন-বিএলএফ জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের নিয়ে কাজ করছে। তবে ট্রেড ইউনিয়নগুলোর কার্যক্রম এবং কার্যকর ভূমিকা পালন জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে অনুপস্থিত। জাহাজ ভাঙ্গা শিল্পের মালিক এবং ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ ট্রেড ইউনিয়নগুলোর স্বীকৃতি দেয় না এবং ইয়ার্ডে কাজ করার জন্য শ্রমিক প্রতিনিধিদেরও কোনও সুযোগ সুবিধা দেয় না। অন্যদিকে ট্রেড ইউনিয়নের উদ্যোগ এবং শ্রমিকদের অধিকার লঙ্ঘনের বিরুদ্ধে পদক্ষেপ এবং দাবিনামা জমা দেওয়ার বিষয়টি দৃশ্যমান নয়।

জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিক ট্রেড ইউনিয়ন ফোরামঃ

তপন দত্তকে আহ্বায়ক, এএম নাজিমউদ্দিন, শফর আলী ও মরহুম নূর মোহাম্মদকে যুগ্ম আহ্বায়ক করে ট্রেড ইউনিয়ন নেতৃবৃন্দ বিল্‌স-এর উদ্যোগে ২০০৯ সালের মার্চ মাসে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিক ট্রেড ইউনিয়ন ফোরাম প্রতিষ্ঠা করেন। এর সাথে জাতীয় শ্রমিক লীগ, বাংলাদেশ জাতীয়তাবাদী শ্রমিক দল, বাংলাদেশ ট্রেড ইউনিয়ন কেন্দ্র, জাতীয় শ্রমিক জোট, বাংলাদেশ শ্রমিক ফেডারেশন, বাংলাদেশ ফ্রি ট্রেড ইউনিয়ন কংগ্রেস, জাতীয় শ্রমিক জোট বাংলাদেশ, জাতীয় শ্রমিক ফেডারেশন এবং বাংলাদেশ মুক্ত শ্রমিক ফেডারেশনের চট্টগ্রামের স্থানীয় ট্রেড ইউনিয়নের নেতারাও জড়িত রয়েছেন। এসবিডবিউটিইউএফ (ফোরাম) ২৭ নভেম্বর, ২০১০ সাল থেকে সীতাকুণ্ডের ভাটিয়ারিতে তথ্য ও প্রশিক্ষণ কেন্দ্রে বিল্‌স-এর সহায়তায় জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের নিয়মিত প্রশিক্ষণ কর্মসূচির আয়োজন করে আসছে। গত তিন বছরের জন্য শ্রম পরিদর্শন বিভাগের সাথে মত বিনিময় সভা, গোলটেবিল আলোচনা, কর্মশালা, সেমিনার, জাহাজ ভাঙ্গায় দুর্ঘটনার প্রতিবাদে জনসভা, মানববন্ধন, নীতি ও অ্যাডভোকেসি সভা জাতীয় ও আন্তর্জাতিক পর্যায়ে বিভিন্ন অংশীদারদের সাথে নিয়মিত অনুষ্ঠিত হয়।

ফোরামের নেতৃবৃন্দ বিভিন্ন সময়ে সরকারি পর্যায়ের আলোচনা এবং নীতিমালা নির্ধারণী সভায় অংশ নেন এবং এর আহ্বায়ক তপন দত্ত এবং যুগ্ম-আহ্বায়ক শফর আলী রাষ্ট্রীয় প্রতিনিধি দলের অংশ হিসেবে ৯ থেকে ১১ আগস্ট, ২০১১ গণপ্রজাতন্ত্রী চীন সফর করেন ট্রেড ইউনিয়ন কার্যক্রম, পরিবেশবান্ধব জাহাজ ভাঙ্গা এবং জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ সম্পর্কে অভিজ্ঞতা অর্জনের জন্য। জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিক ট্রেড ইউনিয়ন ফোরাম প্রকৃত অর্থে ট্রেড ইউনিয়ন অধিকার আদায়, দুর্ঘটনাজনিত আঘাত ও মৃত্যুর ক্ষেত্রে ক্ষতিপূরণ নিশ্চিতকরণ, বিদ্যমান শ্রম আইন বাস্তবায়নের জন্য এবং পরিবেশ-বান্ধব শোভন কর্মক্ষেত্র গঠনের লক্ষ্যে তিন বছরেরও বেশি সময় ধরে নিরলসভাবে কাজ করে যাচ্ছে।

ইন্ডাস্ট্রিঅল গ্লোবাল ইউনিয়নঃ

ইন্ডাস্ট্রিয়াল গ্লোবাল ইউনিয়ন পেশাগত স্বাস্থ্য ও কর্মক্ষেত্রে শ্রমিকদের সুরক্ষার উন্নতি এবং নিরাপদ কর্মক্ষেত্র নিশ্চিত করার লক্ষ্যে চট্টগ্রামে ২০১২ সাল থেকে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের উপর কাজ করছে। তবে বর্তমানে তারা জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের জন্য দল গঠনের প্রশিক্ষণ দিচ্ছে, স্বাস্থ্য শিবির আয়োজন করছে, পাশাপাশি শ্রমিক অধিকার সুরক্ষা ও মর্যাদা নিশ্চিত করা এবং হংকং কনভেনশন অনুসমর্থনের জন্য সরকারি কর্মকর্তাদের সাথে অ্যাডভোকেসি করছে।

শ্রম অধিকার বিষয়ক বেসরকারি সংস্থাসমূহঃ

ইয়ং পাওয়ার ইন সোশ্যাল অ্যাকশন (ইপসা):

ইপসা ২০০৩ সাল থেকে জাহাজ ভাঙ্গা কার্যক্রমের সামগ্রিক পরিস্থিতি নিয়ে বিভিন্ন গবেষণা, সচেতনতা-প্রচার কার্যক্রম, প্রকাশনা, ফিচার ফিল্ম এবং ডকুমেন্টারি তৈরি

করে আসছে। জাহাজ ভাঙ্গার সামাজিক প্রভাবকে কেন্দ্র করে এটি বেশ কয়েকটি বেস-লাইন জরিপ চালিয়েছে। এই জরিপ কেবল জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রেই নয়, দেশের উত্তরাঞ্চলগুলোতেও পরিচালিত হয়েছে, যেখান থেকে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকরা স্থানান্তরিত হয়ে আসে।

বাংলাদেশ অকুপেশনাল সেফটি হেলথ অ্যান্ড এনভায়রনমেন্ট ফাউন্ডেশন (ওশি):

২০০৫-২০০৬ সাল থেকে ওশি ধারাবাহিকভাবে প্রচার কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে মূলত জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের স্বাস্থ্য ও সুরক্ষার ইস্যু এবং সেইসাথে নিরাপদ কর্মক্ষেত্র নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রচারণার উপর জোর দিয়ে। এই সংস্থা সীতাকুণ্ড অঞ্চলে কিছু প্রশিক্ষণ কর্মসূচি পরিচালনা করেছে এবং এমনকি ইয়ার্ড শ্রমিকদের আপাতত বিনামূল্যে চিকিৎসা সেবা প্রদান করেছে।

বাংলাদেশ পরিবেশ আইনজীবী সমিতি (বেলা):

এক দশকেরও বেশি সময় ধরে জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ড দূষণের বিরুদ্ধে বেলা রীতিমতো যুদ্ধ করে যাচ্ছে। বেলার অব্যাহত আবেদনের প্রেক্ষিতে মাননীয় উচ্চ আদালত জাহাজ ভাঙ্গা শিল্পকে পরিবেশবান্ধব করে তোলার জন্য সরকারকে বেশ কয়েকটি নির্দেশনা দেয়। বেশ কয়েকটি দুর্ঘটনাজনিত আঘাত এবং মৃত্যুর পরে শ্রমিক এবং তাদের পরিবারের সদস্যদের ক্ষতিপূরণ প্রাপ্তি নিশ্চিত হওয়ার ক্ষেত্রেও বেলা কিছু গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করেছিল। শোভন কাজের পরিবেশের নিশ্চয়তা দেওয়ার বিষয়ে এবং জাহাজ ভাঙ্গার সময় কর্মক্ষেত্রের মালিকদের গৃহীত বিভিন্ন ধরনের অবৈধ পদক্ষেপের বিরুদ্ধে বেলা এখনও সোচ্চার।

বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অফ লেবার স্টাডিজ-বিলস

বিলস ২০০০ সাল থেকে জাহাজ ভাঙ্গার বিষয়ে বিভিন্ন সমীক্ষা ও গবেষণার উদ্যোগ গ্রহণ করে। জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে বাংলাদেশ শ্রম আইন-২০০৬ বাস্তবায়নের জন্য এটি বেশকিছু বাণিজ্য সংস্থার সাথে সংলাপেরও আয়োজন করে। বিলস এই খাতে ট্রেড ইউনিয়ন কার্যক্রমের অনুপস্থিতির বিষয়টি দেশ-বিদেশে তুলে ধরে। জাহাজ ভাঙ্গা সেক্টরে ট্রেড ইউনিয়ন কার্যক্রমকে সহায়তার লক্ষ্যে বিলস জাতীয় ট্রেড ইউনিয়ন ফেডারেশন এবং এর সদস্য সংগঠনের নেতা ও প্রতিনিধিদের সাথে জাতীয় ও স্থানীয় পর্যায়ে সংলাপ শুরু করে। যেহেতু ট্রেড ইউনিয়ন ফেডারেশন এবং এর নেতৃত্ব স্বতন্ত্রভাবে এই ক্ষেত্রে ট্রেড ইউনিয়ন গঠনে সফল হচ্ছিল না, তাই ২০০৯ সালের ৮ই মার্চ চট্টগ্রামের হোটেল মেশকায় অনুষ্ঠিত একটি সভায় এই অঞ্চলে কর্মরত সমস্ত শীর্ষস্থানীয় ও বড় ট্রেড ইউনিয়ন ফেডারেশনের প্রতিনিধিরা "জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিক ট্রেড ইউনিয়ন ফোরাম" গঠনের সিদ্ধান্ত নেয়। এই বৈঠকে বিলস নেতৃবৃন্দ ও কর্মকর্তাসহ বিভিন্ন ট্রেড ইউনিয়ন ফেডারেশনের নেতারা উপস্থিত ছিলেন।

জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে ট্রেড ইউনিয়নগুলোর অবস্থা ও অবস্থান: শোভন কাজ নিশ্চিতকরণে শ্রমিক ও ইউনিয়নের করণীয়

শ্রমিক, ইউনিয়ন ও ট্রেড ইউনিয়ন ফেডারেশনের করণীয়:

১. জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের সংগঠিত হওয়ার অধিকার ও অন্যান্য মৌলিক অধিকারের অধিকার প্রতিষ্ঠায় ঐক্যবদ্ধ হওয়া।

২. সাধারণ শ্রমিকদের অবশ্যই ট্রেড ইউনিয়নগুলোর সাথে সক্রিয়ভাবে যুক্ত হওয়ার তাগিদ এবং উদ্বুদ্ধ করা।

৩. ইউনিয়ন ও তাদের ফেডারেশনগুলোর মধ্যে বিবাদ, স্বার্থের দ্বন্দ্ব এবং দূরত্বের অবসান ঘটিয়ে জাহাজ ভাঙ্গা কর্মক্ষেত্রে একটি ঐক্যবদ্ধ শ্রমিক আন্দোলন গড়ে তোলা।

৪. ইউনিয়নগুলোকে সুষ্ঠু, সৎ ও সুস্থ ট্রেড ইউনিয়ন আন্দোলন করতে হবে। গড়ে তুলতে আরও দৃঢ় ভূমিকা রাখা।

৫. জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের ট্রেড ইউনিয়ন কার্যক্রমে জড়িত করার জন্য নিরবচ্ছিন্ন প্রশিক্ষণ, অনুপ্রেরণা, সংহতি এবং প্রচারণা জরুরি। সফল সংগঠিতকরণের জন্য সাধারণ শ্রমিক ও ইউনিয়ন সংগঠকদের অবশ্যই প্রশিক্ষণ প্রক্রিয়ায় জড়িত করা।

৬. সমস্ত ট্রেড ইউনিয়ন এবং ফেডারেশনকে যৌথভাবে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের সকল দাবি, নিয়োগপত্র, পরিচয়পত্র, ক্ষতিপূরণ, সমস্ত দুর্ঘটনার তদন্ত ইত্যাদি বিষয় অন্তর্ভূক্ত করে স্ব-স্ব ইয়ার্ডের মালিক ও শিপ ব্রেকারস্ অ্যাসোসিয়েশন (বিএসবিএ)-তে দাবিনামা হিসেবে জমা দিতে হবে।

৭. শ্রম পরিদর্শন অধিদপ্তরের সাথে তদবির চালিয়ে যাওয়া এবং জাহাজ ভাঙ্গা সংক্রান্ত আইন প্রয়োগ ও শ্রমিকদের মৌলিক চাহিদা পূরণের জন্য মালিকদের সাথে পর্যায়ক্রমিক সামাজিক সংলাপ আয়োজন।

৮. প্রতিটি ইয়ার্ডে সুরক্ষা কমিটি এবং অংশগ্রহণকারী কমিটি গঠন করা।

৯. জাহাজ ভাঙ্গা শিল্পকে প্রতিষ্ঠানপুঞ্জি হিসেবে ঘোষণা করার জন্য সরকার ও বিভিন্ন পর্যায়ে লবি ও এডভোকেসি করা।

১০. কর্মক্ষেত্রে পেশাগত স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষা হুমকি মোকাবিলায় শ্রমিক ও নিয়োগকারীদের মধ্যে কার্যকর সম্পর্ক গড়ে তোলা।

১১. শ্রমিকদের মধ্যে পর্যাপ্ত ব্যক্তিগত নিরাপত্তা সরঞ্জাম (পিপিই) নিয়মিত সরবরাহ ও ব্যবহার নিশ্চিত করা।

১২. জাহাজ ভাঙ্গা ইয়ার্ডে যোগ্য পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা বিশেষজ্ঞদের (পেশাগত চিকিৎসক ও নার্স, শিল্প স্বাস্থ্য বিশেষজ্ঞ, সুরক্ষা কর্মকর্তা ইত্যাদি) কর্মসংস্থানের বিষয়টি আইনি সংশোধনীর মাধ্যমে বা নীতিমালা প্রণয়নের মাধ্যমে নিশ্চিত করা।

১৩. কর্মক্ষেত্রে দুর্ঘটনা রোধে বাধা সৃষ্টি করে এমন স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা ঝুঁকিগুলো শনাক্ত করতে হবে। এই বাধাগুলো দূর করতে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নেয়া।

১৪. নিরবচ্ছিন্নভাবে শ্রমিকদের পর্যায়ক্রমিক স্বাস্থ্য পরীক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা নিশ্চিত করা।

১৫. জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের একটি কেন্দ্রীয় ডাটাবেস তৈরি করা। শ্রমিকদের এই ডাটাবেসে দক্ষ, অদক্ষ, প্রশিক্ষিত এবং অপ্রশিক্ষিত শ্রমিকদের সম্পর্কে নির্দিষ্ট তথ্য থাকা উচিত।

১৬. জাহাজ ভাঙ্গা অ্যাসোসিয়েশন এবং ইয়ার্ডের মালিকদের জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বোর্ডে প্রতিনিধিত্ব রয়েছে। তবে সেখানে ট্রেড ইউনিয়ন বা জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের কোনও প্রতিনিধিত্ব নেই। বোর্ড ও কারিগরি কমিটিতে শ্রমিক ও ট্রেড ইউনিয়নের প্রতিনিধিদের অন্তর্ভুক্ত করার জন্য শিল্প মন্ত্রণালয়ের লবি ও এডভোকেসি করা।

উপসংহার

বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অগ্রগতি এখন আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত। তবে এই অর্জনকে সামনে রেখে অগ্রসর হওয়া এবং পরবর্তী চ্যালেঞ্জের জন্য ২০২৪ সালের মধ্যে নিজেকে প্রস্তুত করা রাষ্ট্রের দায়িত্ব। এই পটভূমিতে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের মৌলিক অধিকার নিশ্চিত করা অংশীদারদের জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ এজেন্ডা হওয়া উচিত। একটি ইতিবাচক দিক হলো এই খাতটি পেশাগত সুরক্ষার ক্ষেত্রে কিছু অগ্রগতি প্রত্যক্ষ করেছে, যদিও তা উলেখযোগ্য নয়। আশা করা যায় যে ইয়ার্ডের মালিক এবং নিয়ন্ত্রক সংস্থাগুলো ক্রমাগত জাতীয় ও আন্তর্জাতিক শ্রম মান বাস্তবায়নের মাধ্যমে জাহাজ ভাঙ্গা শ্রমিকদের জীবনমান উন্নয়নে ইতিবাচক গতি দেবে। শ্রমিকদের স্বার্থের দিকে দৃষ্টি দেয়া জাহাজ ভাঙ্গা শিল্পের টেকসই উন্নয়নের পাশাপাশি দেশের সামগ্রিক আর্থ-সামাজিক অগ্রগতিতে ইতিবাচক প্রভাব ফেলবে।

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 ফ্যাক্স: ৫৮১৫২৮১০, ই-মেইল: bils@citech.net
www.bilsbd.org