

Ship-breaking yard worker killed in Ctg

Bangladesh Sangbad
Sangstha · Chittagong

ABUL Basher, 50, worker of a ship breaking yard, died in an accident occurred at his workplace at Sitakunda coast in Chittagong Tuesday morning.

The police and local sources said Basher along with his colleagues had been working inside a ship at BBC Steel Ship Breaking Yard. He sustained serious injuries when some weighty goods fell on him at about 9:30am Tuesday.

He died on way to Chittagong Medical College Hospital. Basher hailed from Gamaritala area under South · Sonaichari · under Sitakunda upazila.

An unnatural death case has been filed with the local police in this connection, sources said.

Ship-breaking yard worker dies

Bdnews24.com · Chittagong

A LABOURER was killed early Friday as a steel plate fell on him at the Bhatiari ship-breaking yard in Sitakundu.

The deceased is Saroj Das, 25, of village Bara Thakurpara of Bhatiari upazila in Chittagong.

Workers said the heavy plate fell on Saroj at about 2:30am when he was working at the Bhatiari Steel and Ship Breaking Yard.

He was immediately admitted to the Chittagong Medical College Hospital in a critical condition. He died in the morning.

The accident refocused attention on the precarious working conditions in the ship breaking industry, which claimed around 500 lives since 1990.

The latest casualty is almost certain to further step up demands from the rights group to improve safety condition in the yards.

শ্রমিকের মৃত্যু

শিপইয়ার্ড বিধিমালা হয়নি

প্রথম বল, চট্টগ্রাম

চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের জাহাজভাড়া ইয়ার্ডে গত ২০ বছরে দুর্ঘটনায় ৪০০ শ্রমিক মারা গেছেন। এই সময়ে হয় হাজার শ্রমিক চরুতর আহত হয়েছে।

গত ৫ ও ১৭ মার্চ নেওড়া সুপ্রিম কোর্টের হাইকোর্ট বিভাগের এক রায়ে এ তথ্য উন্মোচিত হয়েছে। এই রায়ে শিপইয়ার্ডে শ্রমিকদের নিরাপত্তা ও অব্যাহত পরিবেশদূষণ নিয়ন্ত্রণের ব্যাপারে বিধিমালা তৈরিরও নির্দেশ রয়েছে। তবে এখন পর্যন্ত এই বিধিমালা হয়নি। তাই শ্রম ও পরিবেশগত নিরাপত্তার ব্যবস্থা না নিয়েই এখনকার প্রায় ৯০টি শিপইয়ার্ডে আগের মতো জাহাজ কেটে যাচ্ছে।

সর্বশেষ গত শনিবার আমদানি বিধির ছাফে রহিম টিলে এমটি এ পেইট নামের তেলবাহী পুরোনো জাহাজ কাটার সময় বিস্ফোরণে চারজন শ্রমিক মারা গেছেন। এ নিয়ে গত তিন মাসে জাহাজভাড়া ইয়ার্ডে নিহত শ্রমিকের সংখ্যা দাঁড়াল ১৩। অক্টোবর মাসে আটজনসহ চলতি বছরে মৃতের সংখ্যা দাঁড়িয়েছে ২২। পুলিশ, ইয়ার্ড-মালিক ও হাসপাতাল সূত্রে এ তথ্য জানা গেছে।

বাংলাদেশ পরিবেশ আইনবিদ সমিতির (বেঙ্গ) আরকেনের পরিচালক ড. উচ্চ আদালত ইয়ার্ডের পরিবেশ ও শ্রমিকদের নিরাপত্তাসংক্রান্ত বিধিমালা প্রণয়নসহ বিভিন্ন বিষয়ে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়কে বেশ কিছু নির্দেশ দেন।

এর মধ্যে ছিল গ্রিনপিস তালিকাভুক্ত বিপজ্জনক বর্জ্য বহনকারী জাহাজ বাংলাদেশে আনয়নের আগে দূষণমুক্ত করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেওয়া। বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ১৯৯৫; ভেসেল কনভেনশন ১৯৮৯; কল-কারখানা আইন, ১৯৬১

প্রথম পৃষ্ঠার পর ও বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬-এর আনোকে বিপজ্জনক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা ও হ্যান্ডলিংয়ের জন্য বিধিমালা ও রেগুলেশনস প্রণয়নের জন্য পরিবেশ অধিদপ্তর এবং বন মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রয়োজনীয় উদ্যোগ নেওয়া।

বেঙ্গার প্রধান নির্বাহী সৈয়দা রিজওয়ানা হাসান বলেন, 'মার্চে আদালত নির্দেশ দিলেও এখনো বিধিমালা প্রণয়ন চূড়ান্ত হয়নি। কাজ চলছে বলে জানি। আদালতের নির্দেশের পরও বর্জ্য পরিষ্কার না করেই বাংলাদেশে প্রচুর জাহাজ এসেছে। ফলে শিপইয়ার্ডের শ্রমিকেরা কর্তৃত্বের নিরাপত্তাহীন। প্রতিদিন্যত দুর্ঘটনায় মারা যাচ্ছে শ্রমিক। এসব লেখার মেন কেউ নেই।'

রায়ে জাহাজ ভাঙার জন্য যেসব সুযোগ-সুবিধা ইয়ার্ডে থাকে নরকার, সেগুলোসহ শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য সুরক্ষার ব্যবস্থাদি, পরিবেশ সংরক্ষণ এবং বিপজ্জনক বর্জ্য নির্গমনের বিধি নিশ্চিত হয়ে পরিবেশগত ছাড়পত্র দেওয়ার নির্দেশ ছিল। ইয়ার্ডগুলোকে ২৯ মার্চের (২০০৯ সাল) মধ্যে পরিবেশগত ছাড়পত্র নেওয়া এবং ছাড়পত্রবিহীন ইয়ার্ড বন্ধের জন্য ব্যবস্থা নেওয়ার নির্দেশও ছিল।

কিন্তু আদালতের আদেশের

বিরুদ্ধে বাংলাদেশ শিপট্রেকার্স অ্যাসোসিয়েশন (বিএসবিএ) সুপ্রিম কোর্টের আপিল বিভাগে আপিল করলে ২০ মার্চ রায়ে কিছু নির্দেশের ওপর যুগিতাদেশ দেন। ইয়ার্ডগুলোর পরিবেশগত ছাড়পত্র নেওয়া ও ছাড়পত্রবিহীন ইয়ার্ড বন্ধ করা এর মধ্যে অন্যতম বলে জানা গেছে।

পরিবেশ অধিদপ্তরের পরিচালক মো. আবদুল সোবহান বলেন, 'আদালতের যুগিতাদেশের কারণে ইয়ার্ডগুলোর ছাড়পত্রের ব্যাপারে আমরা কোনো পদক্ষেপ নিতে অপারাগ।' তিনি বলেন, 'এর আগ পর্যন্ত ৩০টি ইয়ার্ডের ছাড়পত্রের জন্য আবেদন করা হয়েছিল। অনেক আবেদনের অসম্পূর্ণ ছিল। আমরা সেগুলো সম্পূর্ণ করে আবেদন করতে বলছি। কিন্তু আদালতের যুগিতাদেশের কারণে তারা আর আবেদনপত্র নিচ্ছে না।'

সর্বশেষ দেখা যায়, ইয়ার্ডে শ্রমিকেরা গ্লাভস ও নিরাপত্তা পোশাক ছাড়া কাজ করছেন। পর্যাপ্ত অগ্নিনির্বাপনব্যবস্থাও ইয়ার্ডগুলোতে নেই। বিধাক্ত গ্যাস ও বর্জ্য পরিশোধনের পর জাহাজভাড়া গরম নির্দেশনা থাকলেও কেউ তা মানছে না। এসব কারণে জাহাজভাড়া শিল্পে প্রাণহানির ঘটনা বেশি ঘটছে বলে সংশ্লিষ্ট জড়িতরা মনে করেন।

উচ্চ আদালতের এই রায়ে চট্টগ্রামের শিপইয়ার্ড নিয়ে তিনটি বিশ্ববিদ্যালয়ের শিক্ষকদের একটি গবেষণাপত্র সূত্র (রেফারেন্স) হিসেবে ব্যবহার করা হয়েছে। তাতে ২০ বছরের ইয়ার্ডে হত্যাহতের হিসাবটি তুলে ধরা হয়।

বিএসবিএর বক্তব্য: জাহাজভাড়া শিল্পের সঙ্গে জড়িত ব্যবসায়ীদের সংগঠন বাংলাদেশ শিপট্রেকার্স অ্যাসোসিয়েশনের (বিএসবিএ) সভাপতি মো. জাফর আলম প্রথম জালদাজে বলেন, 'পরিবেশসম্মতভাবে ইয়ার্ড গড়ে তুলতে অল্পত ২০ হাজার কোটি টাকার দরকার। আমাদের মতো গরিব দেশের সরকারের পক্ষে তা সম্ভব নয়।' শিপইয়ার্ডে শ্রমিকদের জন্য গ্লাভস, হেলমেট, গাম্বুটের মতো সরঞ্জাম নেওয়া হচ্ছে দাবি করে তিনি বলেন, নেওয়া হলেও শ্রমিকেরা এগুলো ব্যবহার করতে চান না। দুর্ঘটনায় প্রাণহানি কমাতে স্বয়ংক্রিয় লেভা কাটার যন্ত্র, লোহার পাত টেনে আনার জন্য জেনে ইত্যাদি ব্যবহার করছেন না কেন জানতে চাইলে বিএসবিএর সভাপতি বলেন, অনেকে নিজ নিজ ইয়ার্ডে ম্যাগনেটিক জেনেসহ নানা ধরনের সরঞ্জাম ব্যবহার শুরু করেছেন। তবে বর্জ্য ইয়ার্ডগুলোতে বাদা জমে যাওয়ার তথ্য এসব ব্যবহার করা সম্ভব হয় না।

সীতাকুণ্ডে ৬ জাহাজ শ্রমিক অগ্নিদগ্ধ

সীতাকুণ্ড প্রতিনিধি

সীতাকুণ্ডের একটি শিপইয়ার্ডে জাহাজে
আগুন লেগে ৬ শ্রমিক অগ্নিদগ্ধ হয়েছে।
আহতদের চট্টগ্রাম মেডিকেল কলেজে
ভর্তি করা হয়েছে। স্থানীয় সূত্রে জানা
যায়, সোমবার বেলা আনুমানিক ১১টায়
উপজেলার সোনাছড়ি ঘোড়ামরা
সাগর উপকূলে অবস্থিত জনৈক
আদনানুল ইসলামের মালিকানাধীন
সুলতানা শিপ ব্রেকিং ইয়ার্ডের একটি
জাহাজে শ্রমিকরা কাজ করার সময়
সিগারেটের আগুন থেকে অগ্নিকাণ্ডের
সূত্রপাত হলে মুহূর্তেই তা ছড়িয়ে পড়ে।
এতে ওই সময় সেখানে কর্মরত পিটার
গ্রুপের ৬ শ্রমিকের শরীরে আগুন ধরে
যায়। অন্য শ্রমিকরা তাদের উদ্ধার করে
চট্টগ্রাম মেডিকলে প্রেরণ করে।

সীতাকুণ্ড শিপইয়ার্ডে আরও দুই শ্রমিকের মৃত্যু

মিরসরাই প্রতিনিধি

সীতাকুণ্ডে পৃথক দুটি শিপইয়ার্ডে আরও দুই শ্রমিকের মৃত্যু হয়েছে। গত বুধবার দুপুরে সীতাকুণ্ড উপজেলার ভাটিয়ারীর মাদামবিবিরহাট এলাকায় হাবিব স্টিল নামে একটি শিপইয়ার্ডে প্লেটের নিচে চাপা পড়ে নিহত হন কর্তব্যরত শ্রমিক জাহাঙ্গীর আলম (২৫)। জাহাঙ্গীর কর্তব্যরত অবস্থায় শিপইয়ার্ডের প্লেট চাপা পড়ে মারাত্মক আহত হন। পরে চমেক হাসপাতালে নেয়ার পর তিনি মারা যান। নিহত জাহাঙ্গীর রংপুর জেলার বদরগঞ্জের আবদুল জলিলের পুত্র। এছাড়া মঙ্গলবার পাকিজা শিপইয়ার্ডের গ্যাস বিস্ফোরণে তিনজন নিহত ও একজন আহত হন। পরে আহত বাবুল মিয়াও (৩৫) মারা গেছেন। তার বাড়ি গাইবান্ধা জেলায়। এ নিয়ে সীতাকুণ্ড শিপইয়ার্ডে গত এক সপ্তাহে মৃতের সংখ্যা দাঁড়াল ১০ জনে।

Shipbreaking yard fire injures four workers

STAFF CORRESPONDENT, *Ctg*

Four workers of a ship-breaking yard sustained burn injuries when a fire broke out in an oil tank of a scrapped ship at Bara Awlia in Sitakunda upazila of Chittagong on Monday.

The injured Kafil, Alim, Liton and Kamal were admitted to the Burn Unit of Chittagong Medical College Hospital (CMCH).

The fire broke out while the workers of Sultana Ship-breaking Yard, owned by Adnan Hossain, were cutting the oil-tank around 11:30am, said Officer-in-Charge Noor Mohammad of Sitakunda Police Station.

শিপইয়ার্ডের জন্য নীতিমালা

জাহাজভাঙা শিল্পেরও
আধুনিকায়ন জরুরি।
এটা শুধু পরিবেশ
সুরক্ষার স্বার্থে নয়, এ
শিল্পের শ্রমিকদের
নিরাপত্তার
প্রয়োজনেও।

চট্টগ্রামের শিপইয়ার্ডগুলো হঠাৎ করে
অনির্দিষ্টকালের জন্য বন্ধ হয়ে যাওয়ার
ঘটনায় জাহাজভাঙা শিল্পের জন্য একটি সুষ্ঠু
নীতিমালা থাকার প্রয়োজনীয়তা আবারও
অনুভব করবে সবাই। সুনির্দিষ্ট নীতিমালা
থাকলে এভাবে ইচ্ছামতো সব শিপইয়ার্ড
বন্ধ করে দেয়া সম্ভব হতো না মালিকদের
পক্ষে। ৪৫টি শিপইয়ার্ড বন্ধ হয়ে যাওয়ায় এ
শিল্পে কর্মরত ৩০ হাজার শ্রমিকই কেবল
বেকার হয়ে পড়েনি, এর প্রভাব পড়তে শুরু
করেছে দেশের নির্মাণ শিল্পেও। একদিনের

ব্যবধানে রডের দাম বেড়ে গেছে টনপ্রতি এক হাজার টাকা। এসব
শিপইয়ার্ডে যে জাহাজ ভাঙা হয়, তার লোহা রি-রোলিং মিলে রডের কাঁচামাল
হিসেবে ব্যবহার হয়ে থাকে। দেশের নির্মাণ শিল্প এ রডের ওপর ব্যাপকভাবে
নির্ভরশীল। শিপইয়ার্ডগুলো বন্ধ থাকার অর্থ রডের দাম দিন দিন বৃদ্ধি
পাওয়া। এতে হুমকির মুখে পড়বে নির্মাণ শিল্প— যার সঙ্গে জড়িত দেশের
উন্নয়ন কর্মকাণ্ড এবং লাখ লাখ লোকের উপার্জনের প্রশ্ন। কাজেই
শিপইয়ার্ডগুলো দ্রুত চালু করার বিকল্প নেই। তবে তা করতে হবে নিয়ম-নীতি
অনুযায়ী। শিপইয়ার্ডগুলো বন্ধ করে দেয়া হয়েছে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের একটি
নতুন এসআরও জারির প্রতিবাদে। সম্প্রতি জারি করা এ এসআরওতে বলা
হয়েছে, কোন আমদানি করা স্ক্র্যাপ জাহাজ ভাঙার জন্য ইয়ার্ডে নেয়ার আগে
জাহাজটি বর্জ্যমুক্ত এ মর্মে সরবরাহকারী দেশের সনদ কাষ্টম হাউসে দাখিল
করতে হবে। জাহাজ ভাঙা শিল্প কিছু লোকের কর্মসংস্থান করতে পেরেছে
ঠিকই, তবে এ কাজে পরিবেশের ওপর বিরূপ প্রভাব পড়ার বিষয়টিও ভেবে
দেখার বিষয়। বিশেষ করে দূষণ সৃষ্টিকারী বর্জ্যবাহী জাহাজ ভাঙা বন্ধে
পদক্ষেপ নেয়ার দাবি দীর্ঘদিনের। পরিবেশ সুরক্ষার বিষয়টি নিশ্চিত করেই এ
শিল্পকে টিকিয়ে রাখতে হবে। পরিবেশের ক্ষতি করে কিছু করা চলবে না। এ
সচেতনতা আজ সারা বিশ্বেই প্রসার লাভ করছে। সম্প্রতি কোপেনহেগেনে
অনুষ্ঠিত আন্তর্জাতিক জলবায়ু সম্মেলনেও এ দাবি উত্থাপিত হয়েছে
জোরেশোরে। জলবায়ু পরিবর্তনে সবচেয়ে ঝুঁকিপূর্ণ দেশগুলোর একটি
হিসেবে বাংলাদেশের জন্য পরিবেশ সুরক্ষার বিষয়টি আরও বেশি গুরুত্বপূর্ণ।
সেক্ষেত্রে শুধু জাহাজভাঙা শিল্প নয়, যে কোন কারখানা বা কার্যক্রমকে
অনুমোদন দেয়ার আগে পরিবেশের ওপর তার প্রভাবের বিষয়টি ভালো করে
পরীক্ষা করে দেখা জরুরি। দুর্ভাগ্যজনকভাবে এক্ষেত্রে আমাদের পরিবেশ
অধিদফতরের কর্মতৎপরতা পর্যাপ্ত নয়। এ ব্যাপারে তাদের আরও সক্রিয়
ভূমিকা পালন করতে হবে। সেক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় নীতিমালা, লোকবল ও
কর্মপদ্ধতির উন্নয়ন ঘটানো দরকার। চট্টগ্রামের জাহাজভাঙা শিল্পে স্ক্র্যাপ
জাহাজ ছাড় করার আগে বর্জ্যমুক্ত সনদ দেয়া বাধ্যতামূলক করায় ইয়ার্ড
মালিকরা কেন এর প্রতিবাদ করছেন, তা বোধগম্য নয়। তারা বলছেন,
সরকার এ সংক্রান্ত এসআরও জারি করেছে এনজিওর পরামর্শে। কোন
এনজিও যদি এ ব্যাপারে সুপরামর্শ দিয়ে থাকে, তাতে দোষেরই বা কী?
সরবরাহকারী দেশের সনদ পেতে তাদের যদি কোন সমস্যা হয়ে থাকে, তারা
সে জটিলতা দূর করতে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণের দাবি তুলে ধরতে পারেন
সরকারের কাছে। কিন্তু পরিবেশের ক্ষতি করে জাহাজভাঙা হলে তা রোধ করা
সরকারের দায়িত্ব। পরিবেশ সুরক্ষায় বিশ্বের সর্বত্র কলকারখানায় আধুনিক
ব্যবস্থা গ্রহণ করা হচ্ছে। দেশেও বিভিন্ন শিল্পে এ ধরনের ব্যবস্থা নেয়া হয়েছে
বা সে প্রক্রিয়া চলছে। জাহাজ ভাঙা শিল্পেরও আধুনিকায়ন জরুরি। এটা শুধু
পরিবেশ সুরক্ষার স্বার্থে নয়, এ শিল্পের শ্রমিকদের নিরাপত্তার প্রয়োজনেও।
জাহাজ ভাঙা শিল্পে কাজের পরিবেশ অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ। দুর্ঘটনায় প্রতিবছর
শ্রমিক মৃত্যুর ঘটনা ঘটে থাকে। কিছুদিন আগেও কয়েকজন শ্রমিকের
মর্মান্তিক মৃত্যু হয়েছে এরকম দুর্ঘটনায়। এ শিল্পকে একটি নিয়মের আওতায়
এনে এসব সমস্যা দূর করতে হবে। প্রয়োজন একটি সুষ্ঠু ও পরিবেশবান্ধব
নীতিমালা। সম্প্রতি প্রধানমন্ত্রী বলেছেন, এ শিল্পের জন্য একটি নীতিমালা
প্রণয়ন করা হবে। এ লক্ষ্যে দ্রুত পদক্ষেপ নেয়া হবে, এটাই প্রত্যাশা।

Streamline ship breaking industry

The persistent call for legal framework must be heeded

THE ship breaking sector is running in a free-for-all style with no legal framework in place to make the parties concerned accountable to any authority. Allegations are often heard of anomaly and corruption right from procurement of vessels from foreign buyers to getting hazardous ships cleared for entry into our territorial waters. One wonders how toxic vessels could get past the port into the yards when there is a ban on import of such vessels posing risks to environment and human and animal health. Questions keep surfacing as to why no pro-environment measures are in place at the ship breaking yards and why the condition of obtaining pre-shipment inspection certificate from a qualified foreign inspection company has been waived. Although environment officials are said to be examining ships, would it not have been more effective a safeguard against hazardous vessels if pre-shipment obligations were complied with by the exporters?

The ship breaking yards themselves have been under the scrutiny of the human and child rights organisations and the media for a long time for the appalling conditions in them. Because of absence of safety measures and of rudimentary handling equipment, there have been many incidents of explosion leading to death and maiming of workers. Many of the yards are not even registered with the proper authorities. This must be looked into.

It is beyond our comprehension that the ship breaking operators of the country continue to remain noncompliant of the Court directive that says that no ship should enter Bangladesh waters for scrapping without being pre-cleaned outside the territory of the country.

The urgency expressed by the Bangladesh Environment Lawyers Association (BELA) for the prime minister to enact laws to bring the ship breaking industry under a legal framework is not only timely, it is extremely vital for marine life, human health and overall environment. We hope the PM will take timely action to help survival of the industry within legal bindings since the yards feed the rerolling mills of the country and employ nearly 30,000 workers directly with many more dependent on them.

Unregulated shipbreaking industry

Govt guidelines must be in conformity with Supreme Court's order

NO sooner than a report front paged recently in The Daily Star highlighted the lax safety measure in the ship-breaking yards that there was an incident of fire in one of these in Sitakund the very next day in which seven workers suffered burn injuries.

The statistics of death and injuries over the last 20 years in this industry, and the facts related to the ship that was being scrapped in this instance, and the shipyard that was undertaking the job, the dubious ways that orders of the courts have been violated, speak volumes about the way the industry is being run and managed.

The ship in question was imported last December in violation of the Supreme Court's order that prohibits import of ships which contain hazardous material including ships that has inbuilt toxic substance. Not only that, the department of explosives has given the yard owner safety clearance without conducting safety inspection of the ship. And to top it all the ship breaking yard does not have DoE clearance; it has been operating without one for many years. And there is contradiction in the statements of the owner and the DoE regarding procurement of, and submission of application for clearance, which suggests that at least one of them is not telling the truth. What does one therefore make of the prevailing situation?

The matter has been occupying our attention for a long time now, particularly because operation of the scrapping yards has serious consequences. While forested areas have been denuded to set up these, the working conditions as well the contaminated ships-for-scrap pose enormous threat to the environment and people living in proximity of the scrapping yards.

In this context it is the position of the Ministry of Environment on the pre-entry clearance certificate that we are rather surprised at. It is seemingly in favour of not having a strong safeguard against importing ships that have inbuilt toxic substance as it has advised the commerce ministry to amend its policy that it had formulated in line with the court's directive. All because the ministry of environment doesn't want that the yards should be shut down.

We repeat what we have said so many times in the past in this regard. The responsibility of ensuring proper development of the industry, keeping the safety and security of the workers and environmental safety in focus, devolves on the ship breakers, the shipbuilders, the ship owners, the DoE and most of all, the government. The industry cannot be allowed to be a provider as well as a destroyer at the same time.

We are happy to note that the government is in the process of formulating a guideline but that should not, under any circumstances, circumvent the Supreme Court's directive nor be oblivious of the hazards posed to the workers and to the environment.