



শিৱপুত্ৰেৰে আৱৰণভাঙা ইংলেণ্ড বিস্ফোৰণৰ পৰা নিহত এজনৰেৰে লাশ উদ্ধাৰ কৰে আশেবেৰে সমকাল কৰ্মীয়া । বিস্ফোৰণৰে ধ্বংসন নিহত হব ● হাবি : ৱাশেল আৰুভূব । তৰা : পেৰেৰে পাৰাৱা

শিপইয়ার্ডে বিস্ফোরণ

মৃত্যুর এ মিছিল থামাতে হবে

চট্টগ্রাম উপকূলে অপরিবর্তিতভাবে গড়ে ওঠা শিপইয়ার্ডগুলো কতটা বিপজ্জনক, শনিবার তেল ট্যাঙ্কারের বিস্ফোরণে বেশ কয়েকটি মূল্যবান প্রাণহানির মধ্য দিয়ে তা আরেকবার প্রমাণ হলো। এর চেয়েও বিপজ্জনক হচ্ছে, শ্রমিকদের এমন অসহায় মৃত্যু দিনের পর দিন সংবাদমাধ্যমের শিরোনাম হওয়ার পরও কর্তৃপক্ষের ঘুম ভাঙছে না। এর আগেও অক্টোবরের মাঝামাঝি একই এলাকায় গ্যাসে আক্রান্ত হয়ে তিন শ্রমিকের মর্মান্তিক মৃত্যু হয়েছিল। বেসরকারি একটি সংগঠনের পরিসংখ্যানে দেখা যাচ্ছে, গত ১৫ বছরে সেখানে এক হাজারের বেশি শ্রমিক নিহত ও তিন হাজারের বেশি আহত হয়েছে। শ্রমিক মৃত্যুর এ সংখ্যাই কেবল নীতিনির্ধারকদের ঘুম ভাঙার জন্য যথেষ্ট। শনিবারের দুর্ঘটনায় অন্তত ৪ জনের মৃত্যু ও ২০ জন গুরুতর আহত হওয়ার খবর পাওয়া গেছে। আমরা মনে করি, চট্টগ্রামের ফৌজদারহাট থেকে কুমিরা পর্যন্ত ২০ কিলোমিটার উপকূলজুড়ে গড়ে ওঠা শতাধিক শিপইয়ার্ডে কর্মরত ৩০ হাজার শ্রমিকই মৃত্যু কিংবা গুরুতর আহত হওয়ার ঝুঁকিতে রয়েছে। শিপইয়ার্ডগুলোতে শ্রম আইন কতটা মেনে চলা হয়, সে সন্দেহ অনেকদিনের। বাংলাদেশের মতো উদ্বৃত্ত শ্রমের একটি দেশে কর্মক্ষেত্রের পরিবেশ যে আন্তর্জাতিক মানের হবে না, তা বলাই বাহুল্য। কিন্তু শ্রমিকের ন্যূনতম নিরাপত্তার প্রাঙ্গণে কোনো ছাড় দেওয়ার অবকাশ নেই। সেখানে যেভাবে শ্রমিকের প্রাণহানি হচ্ছে, সেটাকে 'মৃত্যুর মিছিল' বললে অত্যুক্তি হবে না। পরিত্যক্ত জাহাজ শিপইয়ার্ডে আনার আগেই যদি বিস্ফোরণ গ্যাস, তেল ও বর্জ্যমুক্ত হয়, তাহলেই কিন্তু শ্রমিকের মৃত্যুঝুঁকি অনেকখানি কমে। শনিবারের বিস্ফোরণও ঘটেছে জাহাজ এমভি গেটের অয়েল ট্যাঙ্কার বিস্ফোরণে। আমরা মনে করি, মালিকপক্ষ অতিরিক্ত মুনাফার লোভে শ্রমিকদেরই মৃত্যুর মুখে ঠেলে দিচ্ছে। অমানবিক এ ব্যবস্থা আর চলতে দেওয়া যায় না। মৃত প্রত্যেক শ্রমিকের পরিবার যাতে ক্ষতিপূরণ পায়, সেদিকেও নজর রাখতে বলব আমরা। শিপইয়ার্ডগুলোতে পর্যাপ্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থা ও বীমা সুবিধা থাকতেই হবে। সেখানে শ্রম পরিবেশ নিশ্চিত করার জন্য হাইকোর্টের দেওয়া নির্দেশনাটি সরকার কীভাবে অগ্রাহ্য করে চলছে, সে প্রশ্নটিও এখন তোলা যেতে পারে। ইয়ার্ডগুলোতে ভাঙা জাহাজের বর্জ্য মাছসহ সাগরের জীববৈচিত্র্য হুমকির মুখে পড়ছে। বাংলাদেশের জাহাজভাঙা শিল্প নিয়ে পরিবেশবাদীরা দীর্ঘদিন ধরে সোচ্চার রয়েছেন। এর স্বীকৃতি হিসেবে সম্প্রতি টাইম ম্যাগাজিনের হিরোজ অব দ্য এনভায়রনমেন্ট তালিকায় স্থান পেয়েছেন বাংলাদেশের একজন পরিবেশকর্মী। সংশ্লিষ্টরা আন্তরিক হলে শিপইয়ার্ডে পরিবেশ ও শ্রম অধিকার সুরক্ষায় এখন আন্তর্জাতিক সহায়তা পাওয়াও নিশ্চয়ই সম্ভব।

সীতাকুণ্ডে শিপ ব্রেকিং ইয়ার্ডে আবার দুর্ঘটনা, এবার আহত ৫ শ্রমিক

নিজস্ব প্রতিবেদক, চট্টগ্রাম ●

চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ড উপজেলায় শিপ ব্রেকিং (জাহাজ ভাঙা) ইয়ার্ডে আবার দুর্ঘটনা ঘটেছে। গতকাল বুধবার উপজেলার সোনাইছড়ি এলাকায় ইউনিক ট্রেডার্স নামের শিপ ব্রেকিং ইয়ার্ডে প্লেট (লোহার বড় পাত) পড়ে পাঁচজন শ্রমিক আহত হয়েছেন। এই শিপইয়ার্ডের মালিক আওয়ামী লীগের স্থানীয় সাংসদ এ বি এম আবুল কাসেমের ছেলে এস এম আল মামুন।

এর আগে গত শনিবার উপজেলার মাদামবিবির হাটে একটি শিপইয়ার্ডে দুর্ঘটনায় চার শ্রমিক নিহত ও কয়েকজন আহত হন।

ইউনিক ট্রেডার্সে আহতদের মধ্যে তিনজনের নাম জানা গেছে। তাঁরা হলেন লেদু মিয়া (৩৫), নয়ন (২৫) ও আমির সোলায়মান (৩০)। তাঁদের চট্টগ্রাম নগরের একটি বেসরকারি হাসপাতালে ভর্তি করা হয়। দুর্ঘটনার পর সাংবাদিক ও সাধারণ লোকজনকে ওই ইয়ার্ডে ঢুকতে দেওয়া হয়নি।

প্রত্যক্ষদর্শী এক শ্রমিক জানান, বেলা দেড়টার দিকে জাহাজের একটি প্লেট এসে শ্রমিকদের ওপর পড়ে। এ সময় পাঁচ শ্রমিক আহত হন।

ইয়ার্ডের মালিক এস এম আল মামুন দুর্ঘটনার কথা নিশ্চিত করে বলেন, 'আল্লাহর রহমত ছিল তাই বড় ধরনের দুর্ঘটনা হয়নি। দুজন শ্রমিক হাতে ও পায়ে একটু আঘাত পেয়েছেন। তাঁদের আমরা হাসপাতালে চিকিৎসা দিচ্ছি।' সাংবাদিক ও অন্যদের ইয়ার্ডে ঢুকতে না দেওয়া প্রসঙ্গে তিনি বলেন, 'শুরুতে কেউ কেউ বাধা দিয়েছিল। আমি পরে সবাইকে ঢুকতে দিতে বলেছি।'

সীতাকুণ্ড থানার ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা (ওসি) মনিরুল ইসলাম বলেন, 'আমরা দুর্ঘটনার খবর পেয়েছি। শুনেছি দুর্ঘটনায় কয়েকজন আহত হয়েছেন।'

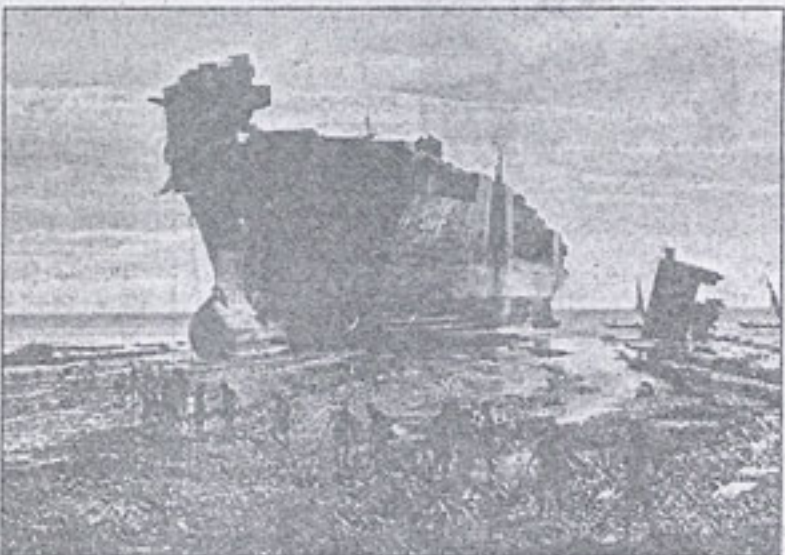
বন উজাড় করে জাহাজ ভাঙা শিল্প স্থাপন কাম্য নয়

বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিম উপকূলীয় অঞ্চলের রক্ষাকবচ হিসেবে কাজ করছে সুন্দরবন। মা যেমন তার সন্তানকে আগলে রাখে সুন্দরবন ঠিক তেমনি এ অঞ্চলকে আগলে রেখেছে। তার বাস্তব প্রমাণ আমরা পেয়েছি ভয়াবহ সিডর এবং 'আইলা' আঘাত হনার সময়। বনকনী ও বিশেষজ্ঞরা বলছেন, সুন্দরবন আইলার জলোচ্ছ্বাসের উচ্চতা কমিয়েছে ১০ শতাংশ এবং গতি কমিয়েছে ৩০ শতাংশ। এতে বেঁচে গেছে বৃহৎ প্রাণ এবং মূল্যবান সম্পদ। অতিদুর্যোগপ্রবণ দেশ হিসেবে উপকূল অঞ্চলে সুন্দরবনের মতো সবুজ বেটনী থাকা যে কী জরুরি তা কিছুতেই বুঝতে চাইছে না একশ্রেণীর বনখেনো মানুষ। তার আর একটি উদাহরণ পাওয়া গেল চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের সোনাইছড়ি এবং ভাটিয়ারি উপকূলে শিপইয়ার্ড মালিকদের দ্বারা হাজার হাজার বৃক্ষনিধনের মাধ্যমে। পত্রিকার খবর থেকে জানা যায়, সোনাইছড়িতে শিপইয়ার্ড মালিকদের নেতৃত্বে চালানো হয় ভয়াবহ বৃক্ষনিধন অভিযান। এ অভিযানে ১৫ থেকে ১৮ হাজার গাছ কাটা হয়। গাছ কাটার এ মহোৎসবে সামান্য বাধা দেখনি স্থানীয় প্রশাসন।

বারবার এভাবে বন উজাড়ের ফলে অরক্ষিত হয়ে পড়ছে সীতাকুণ্ড উপকূলীয় অঞ্চল। সবচেয়ে বড় বিপদের কথা হচ্ছে, এ উপকূল বেঁচে চলে যাওয়া ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক রুড় ও জলোচ্ছ্বাসের মতো প্রাকৃতিক দুর্যোগকালে মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। এ মহাসড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হলে চট্টগ্রাম অঞ্চল অবধারিতভাবে সারাদেশে থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়বে, যা হতে পারে দেশের অর্থনীতির ওপর চরম আঘাত। কারণ বাংলাদেশের অর্থনীতির প্রাণকেন্দ্র চট্টগ্রাম বন্দর তখন কার্যত অচল হয়ে পড়বে। এছাড়া শিপইয়ার্ড মালিকরা কি কখনো ভেবে দেখেছেন এভাবে বন উজাড়ের ফলে যদি বেড়িবীধ অরক্ষিত হয়ে পড়ে তবে সিডর-আইলার মতো প্রলয়ধরী

দুর্যোগের সামনে তাদের প্রতিষ্ঠানও আদৌ টিকে থাকতে পারবে কি না। এরকম নির্বিচারে বন ধ্বংসযজ্ঞ আরোহনের মুক উদ্দেশ্য হলো জাহাজ ভাঙা শিল্প নির্মাণ। মূলত জাহাজ ভাঙার এ শিল্প পরিচালিত হচ্ছে পরিবেশ ধ্বংস করে। চট্টগ্রামের ভাটিয়ারি, বৌজান্দারঘাট

কাজ চলিয়ে যাচ্ছে, যা পরিবেশের জন মারাত্মক ক্ষতিকর। এ শিল্পের জৈবিক, রাসায়নিক, ব্যক্তিক ও পরিবেশগত ঝুঁকির কারণে শ্রমিকরা নানা রোগে আক্রান্ত হচ্ছেন। অনেক সময় মৃত্যু তাদের জন্য অবধারিত হয়ে যাচ্ছে। ইতিমধ্যে সীতাকুণ্ড উপকূলীয় সবুজ



ও সীতাকুণ্ড পর্যন্ত প্রায় ৪০ কিলোমিটার সৈকতভূমিতে কাজ পুরোদমে চলিয়ে যাচ্ছে প্রায় অর্ধশতাব্দিক প্রতিষ্ঠান। প্রতিবছর সাধারণত যে পরিমাণ জাহাজ ভাঙা হয় বাংলাদেশ একাই ভাঙে তার ৬০ শতাংশ। মোটা বালুকণা সমৃদ্ধ দীর্ঘ সমতল সমুদ্র সৈকতই জাহাজ ভাঙার উপযুক্ত স্থান। সে কারণেই হয়তো বাংলাদেশকেই আন্তর্জাতিক জাহাজ ভাঙা ব্যবসায়ীরা অধিক পছন্দ করে। সেসঙ্গে এ শিল্পের নিয়ম-নীতি, আইন-কানূনের দুর্বলতার সুযোগ নিয়ে ব্যবসায়ীরাও ফুলে ফেঁপে উঠেছেন। এছাড়া বাংলাদেশের জাহাজ ভাঙা প্রতিষ্ঠানগুলো খতি মুনাকফর গোডে প্রাচীন 'বিচিং' পদ্ধতিতেই জাহাজ ভাঙার

বেটনীর পাঁচ আণের চার ভাগই উজাড় করে ফেলা হয়েছে। অবশিষ্ট আছে মাত্র এক ভাগ। সেই এক ভাগও আজ নিরাপদ নয়। উপকূল সুরক্ষার্থে অবশিষ্টাংশ বন রক্ষা এবং সেসঙ্গে ন্যূনতম এলাকাগুলো পুনরায় সৃজন করা যুঁবই জরুরি। উপকূলের ভূমি মালিকানাবিষয়ক জটিলতা নিরসন প্রয়োজন। তদুপরি জাহাজ ভাঙা শিল্পের মতো একটি মারাত্মক ঝুঁকিপূর্ণ কর্মকাণ্ড আধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার ও পরিবেশ সঙ্গতভাবে পরিচালনা করার ব্যবস্থা সুনিশ্চিত করা এখন সময়ের দাবি।

সীতাকুণ্ডে শিপব্রেকিং ইয়ার্ডে গোপনে ৩ জাহাজ কাটার পায়তারা

সীতাকুণ্ড প্রতিনিধি

চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডে শিপব্রেকিং ইয়ার্ডে আইন এবং আদালতের নির্দেশ উপেক্ষা করে একটি শিপব্রেকিং কোম্পানি গোপনে ৩টি জাহাজ কাটার পায়তারা চালাচ্ছে বলে খবর পাওয়া গেছে। জানা গেছে, 'বেগা' কর্তৃক পরিবেশ সংক্রান্ত এক মামলায় বিশেষ পক্ষে জাহাজ আমদানি কিংয়ে হাইকোর্টের রায় বলবৎ রাখেন সুপ্রিমকোর্টের আপিল বিভাগ। ওই রায়ে জাহাজ আমদানির ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট জাহাজ রফতানিকারক দেশ কর্তৃক 'বর্ত্যমুক্ত জাহাজ' সনদ বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। কিন্তু আদালতের রায় এবং জাহাজ আমদানি সংক্রান্ত নীতিমালা অমান্য করে ম্যাক ইন্টারন্যাশনাল নামক একটি শিপব্রেকিং কোম্পানি ইয়ার্ডে ৩টি ভেসেল বৃহস্পতিবার বেলা ১টায় বিচিং করেছে বলে খবর পাওয়া গেছে। জাহাজ আবেদীন সেলিমের মালিকানাধীন শীতলপুরস্থ ম্যাক ইন্টারন্যাশনাল একটি ও মাদাম বিবিরহাট ল্যাকি শিপইয়ার্ডে একটি বিচিং করে গোপনে কাটার চেষ্টা চালাচ্ছে। এক সপ্তাহ আগে ৮২৮৮ দশমিক ৩৯ টন ওজনের এমটি বো, ৬৯১৯ দশমিক ২৯ টন ওজনের থিটন এবং ৭১৮১ দশমিক ১০ টন ওজনের নরসোল গোপনে বাংলাদেশে এনেছে ম্যাক কর্তৃপক্ষ। জাহাজ ৩টি বর্তমানে ইয়ার্ডে বিচিংয়ের অপেক্ষায় বহির্নোঙরে অবস্থান করছে বলে জানা গেছে। অপরদিকে জাহাজ ৩টি গোপনে কেটে ফেলার জন্য ম্যাক ইন্টারন্যাশনাল কাস্টমসসহ সংশ্লিষ্ট মহলগুলোতে প্রকাশ্যে ও গোপনে চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছে বলে বিশ্বস্ত এক সূত্রে জানা গেছে। এ চেষ্টা সফল হলে একদিকে আদালতের নির্দেশ উপেক্ষা করা হবে এবং অপরদিকে পরিবেশ বিপর্যয়ের আশংকা করছেন পরিবেশবাদীরা। এ

বিষয়ে দ্রুত ও কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করে 'অবৈধ' জাহাজ ৩টি কাটার পথ বন্ধ করার দাবি জানিয়েছে সচেতন মহল। এ প্রসঙ্গে ম্যাক ইন্টারন্যাশনাল শিপইয়ার্ডের মালিক মোঃ আলাউদ্দিন সেলিম বলেন, আদালত তাকে জাহাজ আমদানির অনুমতি দিয়েছেন। পরিবেশ অধিদফতর চট্টগ্রামের পরিচালক মোঃ আবদুস সোবাহান বলেন, পরিবেশ অধিদফতর থেকে কোন ইয়ার্ড ছাড়পত্র নেয়নি। তাই জাহাজ আমদানি বিষয়ে তিনি জানেন না। বাংলাদেশ সরকার কর্তৃক বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের গেজেটের ৪০

পায়তারা : পৃষ্ঠা ১৪ : কলাম ৬

পায়তারা : জাহাজ কাটার (৩ পৃষ্ঠার পর)

নম্বর ধারায় উল্লেখ রয়েছে, জাহাজ ভেসেল (এইচএস হেডিং নম্বর ৮৯.০৮) আমদানির ক্ষেত্রে জাহাজ বিবাক্ত বর্ত্যমুক্ত এ মর্মে রফতানিকারক দেশের সরকার বা সরকার অনুমোদিত উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের প্রত্যায়নপত্র শিপিং ডকুমেন্টের সঙ্গে অবশ্যই দাখিল করতে হবে। উপরোক্ত জাহাজ আমদানির ক্ষেত্রে সরকারের এ আদেশ পালন করা হয়নি। জাহাজের আমদানিকারক এজেন্ট বেটেক্স মেরিটাইনের কর্মকর্তা মোঃ রফিকের সঙ্গে যোগাযোগ করা হলে তিনি এ ব্যাপারে কোন মন্তব্য করতে চাননি।