

১৩৬৬

বাংলাদেশ



গেজেট

অতিরিক্ত সংখ্যা

কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকাশিত

বুধবার, মে ২১, ২০১৪

[অর্থের বিনিময়ে জারীকৃত বিজ্ঞাপন ও নোটিশসমূহ]

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর

বিজ্ঞপ্তি

তারিখ : ৮ জুলাই ২০১৩ ইং

নং: সিই-১১০/লাইটারেজ জাহাজ নীতিমালা/১৩/(অংশ-১)/৫৩৫২—বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দর ও তৎসংলগ্ন এলাকায় বাংলাদেশের সকল পণ্যবাহী নৌযানের সুশৃংখলভাবে পরিচালনার জন্য নীতিমালা প্রণয়নের উদ্দেশ্যে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক গত ২১-০৪-২০১৩ তারিখে গঠিত কমিটির সুপারিশের প্রেক্ষিতে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের পত্র নং ১৮.০১৯.০০৬.০০.০০.০০৫.২০১৩-৩৬৬, তাং-১৯-৬-২০১৩ইং নং স্মারকমূলে সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের নিবন্ধিত লাইটার জাহাজ যোগে বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দরসমূহে পণ্য পরিবহন নীতিমালা-২০১৩” অনুযায়ী চট্টগ্রাম বন্দর হতে লাইটারেজ জাহাজ পরিচালনা তদারকির নিমিত্তে নিম্নবর্ণিত কমিটি গঠন করা হলো :

মহাপরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, ঢাকা।	সভাপতি
প্রিন্সিপাল অফিসার, নৌ বাণিজ্য অফিস, চট্টগ্রাম।	সদস্য
সভাপতি, বাংলাদেশ কার্গো ভেসেল ওনার্স এসোসিয়েশন	সদস্য
সভাপতি, বাংলাদেশ কোস্টাল শিপ ওনার্স এসোসিয়েশন	সদস্য
সভাপতি, সিমেন্ট এসোসিয়েশন অব বাংলাদেশ	সদস্য
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, চট্টগ্রাম (একজন উপযুক্ত প্রতিনিধি)	সদস্য
চট্টগ্রাম কাস্টম অফিস, চট্টগ্রাম (একজন উপযুক্ত প্রতিনিধি)	সদস্য
প্রধান প্রকৌশলী ও জাহাজ জরিপকারক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, ঢাকা	সদস্য-সচিব

( ১৩৫৫৯ )

মূল্য : টাকা ১৬.০০



(২) কমিটি নীতিমালা অনুযায়ী WTC 'র সামগ্রিক কার্যাবলী তদারকি করবে এবং সংযুক্ত নীতিমালা বাস্তবায়ন করবে। উল্লেখ্য মংলা বন্দর হতে মালামাল পরিবহনের ক্ষেত্রে অনুরূপ আরেকটি কমিটি তৈরী করা হবে। প্রয়োজনে মহাপরিচালক কমিটির সদস্য সংখ্যা হ্রাস বা বৃদ্ধি করতে পারবেন।

(৩) এছাড়া WTC 'র দৈনন্দিন কার্যক্রম মনিটরিং এর জন্য মিয়ুবর্ণিত কমিটি গঠন করা হলো, প্রয়োজনে মহাপরিচালক কমিটির সদস্য সংখ্যা হ্রাস বা বৃদ্ধি করতে পারবেন :

প্রিন্সিপাল অফিসার, নৌ বানিজ্য অফিস, চট্টগ্রাম	সভাপতি
উপ শিপিং মাস্টার, সরকারী শিপিং অফিস, চট্টগ্রাম	সদস্য
পরিদর্শক, অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শনালয়, চট্টগ্রাম	সদস্য

এই কমিটি লাইটারেজ জাহাজ পরিচালনার দৈনন্দিন কার্যক্রম মনিটরিং করবে এবং এ বিষয়ে মাসিক প্রতিবেদন মহাপরিচালকের নিকট উপস্থাপন করবে।

(৪) সংযুক্ত নীতিমালা অনুযায়ী কমিটি সামগ্রিক কার্যক্রম পরিচালনা করবে।

জনস্বার্থে এ বিজ্ঞপ্তি জারী করা হলো, যা জারীর তারিখ হতে কার্যকর হবে।

কমডোর জোবায়ের আহমদ, এনডিসি, বিএন  
মহাপরিচালক।



সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের নিবন্ধিত লাইটার জাহাজযোগে  
বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দরসমূহে পণ্য পরিবহন  
সংক্রান্ত নীতিমালা-২০১৩

**ভূমিকা :**

দেশের মোট আমদানী পণ্যের প্রায় ৯০ ভাগ পণ্যই চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে আমদানী করা হয়ে থাকে, যার প্রায় ৬০ ভাগ (বৎসরে আনুমানিক ২.৫ কোটি টন) পণ্য লাইটার জাহাজযোগে নৌপথে দেশের বিভিন্ন গন্তব্যে পরিবহন করা হয়। যেকোন পরিবহন ব্যবস্থার তুলনায় নৌপথে পণ্য পরিবহন খরচ মাত্র এক পঞ্চমাংশ বিধায় নৌপথে পণ্য পরিবহন শাস্ত্রীয় এবং পরিবেশ বান্ধব। শাস্ত্রীয় বলে লাইটার জাহাজের চাহিদা দিন দিন বাড়তে থাকে। এ প্রেক্ষাপটে ২০০০ সালের পরে প্রাইভেট সেক্টরের বিনিয়োগকারীরা লাইটার জাহাজ বানিয়ে চট্টগ্রাম বহিঃনোঙ্গর থেকে অধিক হারে পণ্য খালাস শুরু করে এবং নতুন নতুন লাইটার জাহাজ তৈরী করতে শুরু করে। বেড়ে যায় প্রতিযোগিতা-সেক্টরে ঢুকে পরে অনাহুত মধ্যস্বত্বভোগীর দল। এই মধ্যস্বত্বভোগীদের দৌরাতে আমদানীকারকদের অতিরিক্ত ভাড়া গুনতে হলেও জাহাজ মালিকরা ভাড়া পেতো সামান্যই। মধ্যস্বত্বভোগীরা যেদিক থেকে বেশী অর্থ পেতো লাইটার জাহাজের প্রবাহ সেদিকেই ধাবিত হতো। লাইটারে পণ্য বোঝাই বা মাদার ভেসেলের পণ্য খালাস দু'য়ের নিয়ন্ত্রণই ছিল মধ্যস্বত্বভোগীদের হাতে। এতে নৌ পরিবহন সেক্টরে শুরু হয় নৈরাজ্য। এরূপ পরিস্থিতিতে পরিবহন দরের সামঞ্জস্যহীনতা, বেশীরভাগ মাদার ভেসেলের অলস বসে থাকা, মধ্যস্বত্বভোগীদের দৌরাতে ইত্যাদি সমস্যাগুলো দূর করে চট্টগ্রাম বন্দর/বহিঃনোঙ্গর ভিত্তিক নৌ পরিবহন সেক্টরে শৃঙ্খলা ফিরিয়ে আনা অত্যন্ত জরুরী হয়ে দেখা দেয় ফলশ্রুতিতে Bangladesh Cargo Vessel Owners Association (BCVOA) ও Coastal Ship Owners Association of Bangladesh (COAB) বাণিজ্য মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রণীত বাণিজ্য সংগঠন বিধিমালা-1994 এর Article 5 (ক) অনুযায়ী ছোট বড় সকল জাহাজ মালিকগণকে একত্রিত করে। উল্লেখিত Article 5 (A)-এর প্রধান উদ্দেশ্য হলো প্রতিটি ট্রেড সেক্টরে সংশ্লিষ্ট ব্যবসায়িকদেরকে একত্রিত করে সংবিধিবদ্ধ শৃঙ্খলা বজায় রেখে শিল্প ও বাণিজ্যের সার্বিক উন্নয়ন ও প্রসার নিশ্চিত করা। BCVOA ও COAB প্রায় শতভাগ সদস্যই সাধারণ জাহাজ মালিক। উভয় সংগঠনের জাহাজই চট্টগ্রাম নৌপথে চলাচল করে থাকে। যেহেতু, দেশের এই প্রধান নৌ-বাণিজ্যিক রুটে উভয় সংগঠনের সদস্যদের স্বার্থই সংশ্লিষ্ট, সেহেতু চট্টগ্রাম বন্দর কেন্দ্রীক পণ্য পরিবহন সেক্টরের উন্নয়ন ও প্রসারের লক্ষ্যে স্বচ্ছ ও সৌহার্দ্যপূর্ণ পরিবেশে পণ্যবাহী নৌযানগুলোর দ্বারা সুনির্দিষ্ট ভাড়া ও নীতিমালার আওতায় সকল প্রকার পণ্যের পরিবহন নির্বিঘ্ন করার উদ্দেশ্যে, পণ্য বাজারের স্থিতিশীলতা ফিরিয়ে আনার প্রয়াসে এবং সর্বোপরি নৌ পরিবহন সেক্টরে থেকে মধ্যস্বত্বভোগীসহ সকল প্রকার অনিয়ম ও অরাজকতা দূর করার স্বার্থে ২০০৫ সালে বিসিভোয়া ও কোয়ার যৌথভাবে Chittagong Chamber of Commerce & Industry (CCCI)-এর সহযোগিতা নিয়ে একটি 'Liaison Office' স্থাপন করে যা ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট কো-অর্ডিনেশন সেল বা WTC Cell হিসাবে পরিচিতি লাভ করে।



২. WTC Cell এর আওতাধীন ব্যক্তি মালিকানাধীন সিংহভাগ লাইটার ভেসেলের ধারণ ক্ষমতা ৪০০-১৫০০ টন, পক্ষান্তরে সিমেন্ট ফ্যান্টারীর মালিকদের জাহাজগুলো বেশ বড় প্রায় ৩০০০ টন ধারণ ক্ষমতার বিধায় তারা বেশী পণ্য পরিবহন করে লাভবান হয়। অন্যদিকে WTC Cell এর ব্যক্তি মালিকানাধীন জাহাজ সমূহ ছোট বিধায় কম পণ্য পরিবহন করে। উল্লেখ্য বড় ও ছোট উভয় ধরনের জাহাজের Operating cost এর পার্থক্য তেমন বেশী নয়। WTC Cell এর জাহাজ সমূহ সকল ধরনের পণ্য পরিবহন করে দেশের অর্থনীতিতে ইতিবাচক ভূমিকা রাখে। বিশেষ করে শুষ্ক মৌসুমে WTC Cell এর জাহাজ সমূহ কম নাব্যতার এলাকায় কম পণ্য নিয়ে Operation পরিচালনা করে। সারা দেশের আনাচে-কানাচে সার, চাল, গম ইত্যাদি পরিবহন করে দেশে কৃষিকাজে সহায়তা করা ছাড়াও দেশের অর্থনীতিকে সচল রাখে। পক্ষান্তরে সিমেন্ট ফ্যান্টারীর মালিকদের জাহাজ বড় বড় লাইটার শুধুমাত্র বেশী নাব্যতার পানিতে নিজস্ব কার্গো নিয়ে জাহাজ পরিচালনা করে থাকে। আর বর্ষা মৌসুমে যখন নাব্যতা বৃদ্ধি পায় তখন তারা আবার ছোট জাহাজের এলাকায়ও পণ্য পরিবহন করে এক অসম প্রতিযোগিতার সৃষ্টি করে। ফলে ছোট লাইটার জাহাজগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হয়।

৩. চট্টগ্রাম বন্দরে মাদার ভেসেলের উপযোগী বহুমুখী সুযোগ সুবিধা থাকলেও লাইটার জাহাজ Handling করার পর্যাপ্ত অবকাঠামোগত সুবিধা না থাকায় এবং বন্দরে বাণিজ্যিক জাহাজ প্রবেশের ক্ষেত্রে জাহাজের দৈর্ঘ্য ও ড্রাফটের সীমাবদ্ধতা থাকায় বহিঃনোঙ্গরে মালামাল লাইটারিং করে দিনের Permissible ড্রাফট নিয়ে বন্দরে প্রবেশ করতে হয়। বহিঃনোঙ্গর হতে বিভিন্ন ধরনের পণ্য লাইটারিং এর জন্য বিপুল সংখ্যক লাইটার জাহাজের প্রয়োজন হয়। এই লাইটার ভেসেল সমূহের সিংহভাগই WTC Cell এর আওতাধীন, তবে বর্তমানে কিছু কিছু সিমেন্ট ফ্যান্টারীর মালিকগণ লাইটার জাহাজ সংগ্রহ করে তাদের নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় পরিচালনা করছে। WTC Cell এর কার্যক্রম চট্টগ্রাম বন্দর ও দেশের উন্নয়নে নিম্নরূপ অবদান রাখছে :

- (ক) কুতুবদিয়া, সোনাদিয়া, চট্টগ্রাম ও মংলা বহিঃনোঙ্গরে আগত মাদার ভেসেলগুলোতে সময়োচিত পণ্যবাহী লাইটার জাহাজ বরাদ্দ দিয়ে দ্রুত পণ্য খালাসের মাধ্যমে মাদার ভেসেলগুলোকে দ্রুত Release করা;
- (খ) পরিবহন ভাড়ার হার সুনির্দিষ্ট রেখে আমদানিকারকদেরকে পরিবহন ব্যয়ের বিষয়ে উৎকণ্ঠামুক্ত রাখা ও লাইটার থেকে দ্রুত পণ্য খালাসকারী আমদানিকারককে ডেসপাস পরিশোধ করে ব্যয় হ্রাস করা ;
- (গ) সঠিক সময়ে সঠিক গন্তব্যে খাদ্যশস্য সার ও নানাবিধ পণ্য পৌঁছে দিয়ে পণ্যের বাজার মূল্য স্থিতিশীল রাখা;
- (ঘ) জরুরী খাদ্যশস্য ও সারসহ বিভিন্ন পণ্যে বরাদ্দকৃত লাইটারগুলোকে সঠিক গন্তব্যে পৌঁছানো পর্যন্ত সার্বক্ষণিক মনিটরিং করে চোরাচালান রোধে সরকারকে সহযোগীতা করা। একই সাথে বিভিন্ন নৌ-পথে Community Policing-এর ব্যবস্থা করে পরিবাহিত পণ্য ও নাবিকের নিরাপত্তা নিশ্চিত করা;
- (ঙ) সরকারী শুষ্ক পরিশোধ করেননি এমন পণ্যে লাইটার জাহাজ বরাদ্দ না দেয়ার পাশাপাশি Registration ও Fitness সনদবিহীন লাইটার জাহাজ কোন পণ্যে বরাদ্দ না দিয়ে সরকারকে রাজস্ব আদায়ে সহযোগীতা করা। একই সাথে পাইলটেজ ও নৌ-সংরক্ষণ খাতে সরকারের কোটি কোটি টাকার ফি আদায় করে দেয়া;



(ঢ) খাদ্যশস্য ও সার পরিবহনের দৈনিক তথ্যাবলি শিল্প মন্ত্রণালয়, কৃষি মন্ত্রণালয়, খাদ্য মন্ত্রণালয়, বাণিজ্য মন্ত্রণালয়, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, BCIC, Coast Guard-কে সরবরাহ করে সরকারকে আপ-টু-ডেট রাখা। পরিবহন ভাড়া ও আনুষঙ্গিক নীতিমালা কার্যকর করার পাশাপাশি সংশ্লিষ্ট সকলের মধ্যে উদ্ভূত সমস্যাগুলোর সমঝোতামূলক সমাধান করে চট্টগ্রাম ভিত্তিক নৌ-পরিবহন সেক্টরের সার্বিক শৃঙ্খলা বজায় রাখা।

৪. সাম্প্রতিককালে কিছু সংখ্যক পণ্যবাহী নৌযান ব্যবসায়ী প্রতিষ্ঠান Trade Ordinance Rules-কে পাশ কাটিয়ে WTC'র আওতায় না এসে সরাসরি কতিপয় ব্যবসায়ী গ্রুপের পণ্য পরিবহনে নিয়োজিত হয়। পর্যবেক্ষণে দেখা গেছে, সিমেন্ট ফ্যাক্টরী/ব্যবসায়ী গ্রুপের আওতাধীন জাহাজগুলো প্রতিমাসে ৬/৭ ট্রিপ করে পণ্য পরিবহন করলেও WTC'র ক্রমতালিকাভুক্ত ব্যক্তি মালিকানাধীন জাহাজগুলো বর্তমানে প্রতি দুই মাসে মাত্র একটির বেশী ট্রিপ করার সুযোগ পাচ্ছে না। যেখানে বছর দুয়েক আগেও প্রতি মাসে দু'টি ট্রিপ পেতো বর্তমানে সেখানে দুই মাসে মাত্র ১টি ট্রিপ করত: ১টি ট্রিপের আয় থেকেই মাসের শ্রমিক মজুরী, দুই মাসের ব্যাংকের কিস্তি ও আনুষঙ্গিক খরচ মেটাতে সাধারণ জাহাজ মালিকদেরকে প্রতিনিয়ত হিমশিম খেতে হচ্ছে। একইসাথে ফ্যাক্টরী/গ্রুপগুলোর নৌযানে কর্মরত নাবিকদের ট্রিপ বোনাসের অনুপাতে মাসিক আয়ের পরিমাণ ব্যক্তি মালিকানাধীন জাহাজগুলোতে কর্মরত নাবিকদের চেয়ে অনেক বেশি হওয়ায় নৌ-শ্রমিকদের মাঝেও তীব্র অসন্তোষ দেখা দেয়। এই অসন্তোষ ক্রমান্বয়ে দেশের পুরো পণ্যবাহী নৌ-পরিবহন সেক্টরে ছড়িয়ে পড়ে ভয়াবহ আকার ধারণ করে। যার পরিণতিতে ০৫.০৪.২০১৩ তারিখ থেকে চট্টগ্রাম বন্দর ও বহিঃনোঙ্গর ভিত্তিক লাইটার জাহাজের চলাচল স্থবির হয়ে পড়ে। অচল হয়ে যায় চট্টগ্রাম বন্দর ও বহিঃনোঙ্গর থেকে পণ্য লাইটারিং ও পরিবহন কার্যক্রম।

৫. পণ্যবাহী নৌযান সেক্টরের জন্য আত্মঘাতি এই পরিস্থিতিতে দেশের সমগ্র পণ্যবাহী নৌযান শিল্পকে বর্ণিত বিপর্যয়সমূহের হাত থেকে বাঁচানোর জন্য একটি সমন্বিত পদক্ষেপ অত্যাাবশ্যক হয়ে পড়ে। একটি বড় শিল্পের জন্য Design ও Quality অনুযায়ী অন্যান্য ছোট ছোট শত শত শিল্প প্রতিষ্ঠান যন্ত্রাংশ তৈরি করে দেয়। এতে বড় ও ছোট সব শিল্প প্রতিষ্ঠানের আর্থিক সাশ্রয় হয়। কিন্তু দেশীয় বড় বড় ফ্যাক্টরী ও ব্যবসায়ী কিছু প্রতিষ্ঠান নিজেদের মাদার ভেসেলের মাধ্যমে পণ্য আমদানী করছে, নিজেদের In-house CNF ও Stevedoring Facility ব্যবহার করে মাদার ভেসেল থেকে পণ্য খালাস করছে, নিজেদের আওতাধীন লাইটারের মাধ্যমে আমদানীকৃত পণ্য ফ্যাক্টরীতে নিয়ে যাচ্ছে, আবার পরিশেষে উৎপাদিত পণ্য নিজেদের কার্গো জাহাজে করে পরিবেশকের নিকট পৌঁছে দিচ্ছে। ফলে ক্রমাগত হারে ব্যবসা হারাচ্ছে সাধারণ মালিকদের লাইটার ও কার্গো জাহাজগুলো। যেখানে Multinational Company-গুলো WTC Cell এর পরিচালনাধীন জাহাজ দিয়ে পণ্য পরিবহন করে দেশীয় সিমেন্ট ফ্যাক্টরী ও ব্যবসায়ী গ্রুপগুলোর মতো একই দরে Finished Product বিক্রয় করছে, সেখানে, কিছু দেশীয় ফ্যাক্টরী ও ব্যবসায়ী গ্রুপগুলোর এহেন Monopoly আচরণের কারণে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ও সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরকে তীব্র প্রশ্নের সম্মুখীন হতে হচ্ছে। এহেন অবস্থায় চট্টগ্রাম বন্দর ভিত্তিক জাহাজ শিল্পকে সকল প্রকার বিপর্যয়ের হাত থেকে বাঁচানোর লক্ষ্যে সরকার গত ২০.০৪.২০১৩ তারিখে লাইটার জাহাজগুলোর সংগঠন বিসিভোয়া ও কোয়াবের সাথে একটি সমঝোতা পত্র স্বাক্ষর করত: লাইটার জাহাজ শিল্পকে বাঁচানোর প্রয়োজনে Level Playing Field পদ্ধতি অনুসরণ করে একটি স্বচ্ছ নীতিমালা প্রণয়ন করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়।



৬. গত ২৯.০৪.২০১৩ তারিখে ২য় বৈঠকে সিমেন্ট ফ্যাক্টরী মালিকদের পক্ষ থেকে তাদের সভাপতি ফ্রেস শ্রম্পের চেয়ারম্যান জনাব মোস্তফা কামাল নীতিমালা সংক্রান্ত সভায় উপস্থিত হয়ে একটি লিখিত বক্তব্য প্রদান করেন। উক্ত বক্তব্যে তিনি উল্লেখ করেন, সিমেন্ট ফ্যাক্টরী মালিকদের নিজস্ব জাহাজ বহর না থাকলে WTC Cell সময়মতো মাদার ভেসেলের নিকট লাইটার জাহাজ নিয়োগ না করার কারণে অতীতে ডেমারেজ বাবদ বহু লক্ষ ডলার গুনতে হয়েছে। এছাড়া WTC Cell বিগত বছর ফ্যাক্টরী মালিকদের সাথে আলাপ না করে লাইটার জাহাজের ভাড়া বৃদ্ধি করেছে। WTC Cell এর জাহাজ বীমাকৃত নয় বলে নৌযান দুর্ঘটনা ঘটলে তারা বীমা দাবি করতে পারেন না। তদুপরি তাদের নিজস্ব লাইটার জাহাজ থাকতে তারা কম খরচে পণ্য পরিবহন করলে হ্রাসকৃত মূল্যে সিমেন্ট বাজারজাত করতে সক্ষম হন। এ প্রেক্ষিতে কার্গো ভেসেল ওনার্স এসোসিয়েশন এর সভাপতি জনাব মাহাবুব উদ্দিন আহমদ, বীর বিক্রম বলেন, সিমেন্ট ফ্যাক্টরীগুলি WTC Cell এর জাহাজ লোড দিয়ে তা ফ্যাক্টরী ঘাটে বসিয়ে রেখে ফ্লোটিং গোডাউন হিসাবে ব্যবহার করে এবং ক্রিংকার খালাস না হওয়ার কারণে তারা জাহাজ নিয়োগ করতে সক্ষম হন না। ইতোমধ্যে ফ্যাক্টরী জাহাজগুলি দ্রুত খালাস করে তারা ৬-৭টি করে ট্রিপ দেন। দ্বিতীয়ত দুর্যোগপূর্ণ আবহাওয়ায় ফ্যাক্টরী মালিকগণ তাদের জাহাজ আউটার এংকরে না পাঠিয়ে WTC Cell-কে জাহাজ নিয়োগ করতে বলেন। তখন নিরাপত্তাজনিত কারণে আবহাওয়া স্বাভাবিক না হওয়া পর্যন্ত জাহাজ নিয়োগ করা যায় না। তাদের জাহাজগুলি ইন্সুরেন্স কোম্পানীতে বীমাকৃত নয়, তবে সরকার নিয়ন্ত্রিত নৌ-দুর্যোগ তহবিলের তালিকাভুক্ত এবং নৌ-রুট পরিষ্কার রাখতে তারা দায়বদ্ধ। সকল জাহাজ বাহিত পণ্য বীমাকৃত থাকে। তারা এক তরফা কোন ভাড়া বৃদ্ধি করেন নি। জ্বালানী তেলের মূল্য বৃদ্ধির কারণে তারা ভাড়া সমন্বয় করেছেন। এছাড়া বাংলাদেশ সিমেন্ট এসোসিয়েশনের তালিকাভুক্ত ছোট বড় ৪২ টি সিমেন্ট ফ্যাক্টরী আছে তার মধ্যে মাত্র ৯-১০ টি কোম্পানীর নিজস্ব লাইটারেজ জাহাজ আছে। মাল্টিন্যাশনাল বড় কোম্পানী যেমন- স্ক্যান, লার্ফাজ ইত্যাদি WTC Cell এর লাইটারেজ জাহাজ বহর ব্যবহার করে তারা একই দামে সিমেন্ট বিক্রি করে। লাইটারেজ জাহাজ মালিক ফ্যাক্টরীগুলি তার চেয়ে কম দামে সিমেন্ট বিক্রি করে না সুতরাং লাইটারেজ জাহাজ বহরের মালিক কোম্পানীগুলি অধিক মুনাফা ব্যতীত অপেক্ষাকৃত কম মূল্যে সিমেন্ট বাজারজাত করে না, ফলে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে তাদের বাড়তি কোন ভূমিকা নেই। এ প্রসঙ্গে সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক তার ২৭/০৪/২০১৩ তারিখে WTC Cell কার্যক্রম পরিদর্শনের উদ্দীপ্তি দিয়ে বলেন, WTC Cell এর সামগ্রিক কার্যক্রম মোটামুটি স্বচ্ছ এবং ইতোপূর্বে জরুরী অবস্থাকালীন সময়ে তৎকালীন প্রশাসন WTC Cell এর কার্যক্রমকে সন্তোষজনক বলে প্রত্যয়ন করেছে। এমতাবস্থায়, একটি লাইটারেজ জাহাজ নীতিমালার আলোকে সাধারণ জাহাজ মালিক, ফ্যাক্টরী মালিকদের জাহাজগুলো পরিচালনা করলে তাতে সাধারণ জাহাজ মালিক, ফ্যাক্টরী মালিক ও শ্রমিকরা দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে, তাই সরকার বর্তমান অচলাবস্থা নিরসনে একটি নিরপেক্ষ লাইটারেজ জাহাজ নীতিমালা প্রণয়ন জরুরী বলে মনে করে।



৭. বর্তমানে দেশের দ্রুত প্রবৃদ্ধির সাথে সাথে আমদানী রফতানীর পরিমাণও দ্রুত হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। চট্টগ্রাম বন্দর বাৎসরিক কার্গো হ্যান্ডলিং প্রবৃদ্ধি ১৪% হারে বৃদ্ধি প্রাপ্ত হচ্ছে। দেশের ও বন্দরের এ প্রবৃদ্ধির সাথে তাল মিলাতে লাইটার জাহাজ শিল্পকে বাচিয়ে রাখা বিশেষভাবে জরুরী। বর্তমানে লাইটার জাহাজের সংখ্যা অত্যধিক হারে বৃদ্ধি পেয়েছে, ফলে অনেক জাহাজ অলসভাবে চট্টগ্রাম বন্দরের কর্ণফুলী চ্যানেলে যত্রতত্র নোঙ্গর করে নৌ নিরাপত্তা বিঘ্নিত করছে। অধিকন্তু অনেক লাইটার জাহাজ কর্ণফুলী চ্যানেলের নিয়ম ভঙ্গ করে হারবার মাউথও নোঙ্গর করে রাখে যা নৌ নিরাপত্তাকে বিঘ্নিত করে। এছাড়া দেখা যায়, অধিকাংশ লাইটার জাহাজে পর্যাপ্ত সচল নেভিগেশনাল ও যোগাযোগ যন্ত্রপাতি থাকে না ফলে জরুরী প্রয়োজনে বন্দর কন্ট্রোল রুম থেকে তাদের সাথে যোগাযোগ করা যায় না। যে কোন বন্দরে প্রবেশ করার পূর্বে বন্দর কন্ট্রোল রুম হতে অনুমতি নেয়া প্রয়োজন এবং কোন জায়গায় নোঙ্গর করছে তাও জানানো প্রয়োজন। কিন্তু এ ক্ষেত্রে তারা তা করে না। বর্তমানে চট্টগ্রাম বন্দরে Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS) স্থাপনের কাজ চলছে। VTMIS স্থাপিত হলে সকল জাহাজকে বন্দরে এবং বহিঃনোঙ্গরে আসার অনুমতি বাধ্যতামূলক হবে এবং তাদের মনিটরিং করা সম্ভব হবে। এমতাবস্থায়, লাইটার জাহাজ শিল্পকে সুশৃঙ্খলভাবে পরিচালনা করা এবং নিরাপত্তা নিশ্চিত করা সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর বা চট্টগ্রাম বন্দরের পক্ষে এককভাবে সম্ভব নয় সেপ্রেক্ষিতে নৌ পরিবহন সেक्टरের উন্নয়নের স্বার্থে সরকারী উদ্যোগের পাশাপাশি বেসরকারী ব্যক্তি মালিকানাধীন জাহাজ সমূহের মালিক ও শ্রমিকগণকে সম্পৃক্ত করা প্রয়োজন। সরকার দেশীয় জাহাজ শিল্পকে বাচিয়ে রাখার জন্য বেসরকারী খাতকে উৎসাহিত করার প্রয়োজনীয়তা অনুভব করত: এর পরিচালনা পদ্ধতি অবলোকনের নিমিত্ত গত ২৭.০৪.২০১৩ তারিখে সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মহা-পরিচালক এবং চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (হারবার ও মেরিন) ও পরিচালক ট্রাফিক বিসিভোয়া ও কোয়ার্টার চট্টগ্রামস্থ Liaison Office ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট কো-অর্ডিনেশন সেল (WTC Cell) পরিদর্শন করেন। তাদের পর্যবেক্ষণ অনুযায়ী দেশ ও দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের পাশাপাশি লাইটার জাহাজ শিল্পকে সুচারুরূপে পরিচালনার মাধ্যমে দেশের সমুদ্র বন্দরগুলির প্রয়োজনে লাইটার জাহাজগুলোর সঠিক ব্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে একটি নীতিমালা প্রণয়ন করা অপরিহার্য বলে প্রতীয়মান হয়।

এতদুদ্দেশ্যে বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দর এবং তৎসংলগ্ন এলাকায় সকল পণ্যবাহী নৌ-যানকে সুশৃঙ্খলভাবে পরিচালনার লক্ষ্যে, নিম্নোক্ত লাইটারেজ জাহাজ চলাচল বিষয়ক খসড়া নীতিমালা প্রণয়ন করা হলোঃ

#### ৮. সংক্ষিপ্ত শিরোনাম

এই নীতিমালা “সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের অধিভুক্ত লাইটার জাহাজযোগে বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দর সমূহে পণ্য পরিবহন নীতিমালা- ২০১৩” নামে অভিহিত হবে।

#### ৯. লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য :

৯.১ বিদ্যমান লাইটার জাহাজগুলোকে সৃষ্টি ও সুশৃঙ্খলভাবে পরিচালনার মাধ্যমে লাইটার জাহাজ শিল্প এবং এর সাথে সংশ্লিষ্ট লাইটার মালিক ও শ্রমিকসহ সকলকে একটি সমন্বিত নীতিমালার আওতায় এনে লাইটারেজ শিল্পকে সমৃদ্ধ ও উন্নয়নমুখী ব্যবসায়িক ধারায় আনয়ন;



## ৯.২ Level Playing Field অনুসরণ পূর্বক স্বচ্ছ ও জবাবদিহিতামূলকভাবে

৯.২.১ স্বল্পতম সময়ে লাইটার জাহাজ নিয়োগের মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দর, মংলা বন্দর ও বাংলাদেশের অন্যান্য বহিঃনোঙ্গরে আগত মাদার ভেসেলগুলোকে দ্রুত খালাসের মাধ্যমে বাংলাদেশের বন্দরের সুনাম অক্ষুণ্ণ রেখে জাতীয় অর্থনীতিকে অধিকতর সচল করন;

৯.২.২ চট্টগ্রাম বন্দর, মংলা বন্দর ও বাংলাদেশের অন্যান্য বহিঃনোঙ্গরকে যানজট মুক্ত রেখে বন্দরের কার্যক্রম অধিকতর গতিশীল ও উৎপাদনমুখী করন;

৯.২.৩ সঠিক সময়ে সঠিক গন্তব্যে খাদ্য শস্যসহ সকল প্রকার পণ্য পৌঁছে দিয়ে পণ্যের বাজার মূল্য স্থিতিশীল রাখা;

৯.৩ আমদানীকারকদের স্থানীয় পণ্য পরিবহন ব্যয় সহনীয় পর্যায়ে স্থিতিশীল রাখা;

৯.৪ আমদানীকৃত পণ্যের শুষ্কসহ সরকারের বিভিন্ন স্তরের রাজস্ব আদায় নিশ্চিত করন;

৯.৫ বাংলাদেশের বন্দর দিয়ে আমদানীকৃত পণ্যের সঠিক হিসাব ও শুষ্কায়ন বিষয়ক তথ্যাদি সংরক্ষণ করন;

৯.৬ সিমেন্ট ক্লিংকার, খাদ্য পণ্য, সার সহ জরুরী আমদানী-রপ্তানী পণ্যের সুযম সরবরাহ নিশ্চিত করণ।

## ১০. প্রয়োগ :

এই নীতিমালা বাংলাদেশের সকল সমুদ্র বন্দর এবং সমুদ্র উপকূলীয় নদীর বন্দর ও নদীর উভয় পাড়ে অবস্থিত সকল প্রকার জেটি সমুদ্রে নোঙ্গরে অবস্থিত মাদার ভেসেল থেকে পণ্য পরিবহনের কাজে নিয়োজিত লাইটার জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে।

## ১১. সংজ্ঞা :

১১.১ 'DOS' বলতে Department of Shipping বা সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরকে বুঝাবে;

১১.২ 'চবক' বলতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষকে বুঝাবে;

১১.৩ 'MMD' বলতে Mercantile Marine Department-কে বুঝাবে;

১১.৪ 'BIWTA' বলতে Bangladesh Inland Water Transport Authority বা বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষকে বুঝাবে;

১১.৫ 'ISO' বলতে Inland Shipping Ordinance 1976 (As Amended)-কে বুঝাবে;

১১.৬ 'MSO' বলতে Merchant Shipping Ordinance 1983(As Amended) কে বুঝাবে;



১৩৫৬৭

- ১১.৭ 'T.O Rules' বলতে Trade Ordinance Rules 1994-কে বুঝাবে;
- ১১.৮ 'BCVOA' বলতে Bangladesh Costal Vessel Owners Association বা বাংলাদেশ কার্গো ভেসেল ওনার্স এসোসিয়েশনকে বুঝাবে;
- ১১.৯ 'COAB' বলতে Coastal Ship Owners Association of Bangladesh বা কোস্টাল-শীপ ওনার্স এসোসিয়েশন অব বাংলাদেশ বুঝাবে;
- ১১.১০ 'WTC' বলতে বিসিভোয়া, কোয়াব এবং নৌ শিল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য শিল্প প্রতিষ্ঠানের Liaison Office ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলকে বুঝাবে;
- ১১.১১ 'ফ্যাক্টরী' ও 'গ্রুপ অব কোম্পানী' বলতে সিমেন্ট এবং/অথবা ভোগ্যপণ্য উৎপাদনকারী শিল্প প্রতিষ্ঠানকে বুঝাবে;
- ১১.১২ 'কাঁচামাল' বলতে সিমেন্ট এবং খাদ্য পণ্য, সার ইত্যাদি অথবা ভোগ্যপণ্য উৎপাদনে ব্যবহৃত কাঁচামালকে বুঝাবে;
- ১১.১৩ 'পণ্য' বলতে দেশে উৎপাদিত পণ্য এবং সিমেন্ট ও ভোগ্যপণ্য উৎপাদনে ব্যবহৃত কাঁচামালসহ চট্টগ্রাম বন্দর/বহিঃনোঙ্গর দিয়ে আমদানীকৃত সকল প্রকার পণ্যকে বুঝাবে;
- ১১.১৪ 'লাইটার' বলতে DOS ও MMD কর্তৃক নিবন্ধিত ও সমুদ্র বন্দর কেন্দ্রিক পণ্য পরিবহনে নিয়োজিত সকল পণ্যবাহী কোস্টার জাহাজকে বুঝাবে;
- ১১.১৫ 'পণ্যের এজেন্ট' বলতে পণ্যের আমদানীকারক কর্তৃক নিয়োজিত ও WTC Cell এর সাথে চুক্তিবদ্ধ এজেন্টকে বুঝাবে; ও
- ১১.১৬ 'লোকাল এজেন্ট' বলতে লাইটার জাহাজের স্থানীয় এজেন্টকে বুঝাবে।

## ১২. লাইটার জাহাজ পরিচালনার শর্তাবলী :

- ১২.১ বাংলাদেশের বন্দরে আগত জাহাজ/ মাদার ভেসেল থেকে সুষ্ঠু মালামাল লোডিং বা আনলোডিং এর জন্য লাইটার জাহাজ নিয়োগের নিমিত্তে একটি Liaison Office থাকবে (যা বর্তমানে ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট কো-অর্ডিনেশন সেল (WTC Cell) হিসাবে পরিচালিত)। লাইটার জাহাজ নিয়োজিত করার নিমিত্তে এই অফিস লাইটার জাহাজ মালিক, আমদানী/রপ্তানী কারক, পণ্যের এজেন্টসহ সংশ্লিষ্ট সকলের Liaison Office হিসাবে কাজ করবে।
- ১২.২ WTC Cell এর সার্বিক কার্যক্রম তদারকি করার জন্য মহাপরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর এর সভাপতিত্বে একটি কমিটি গঠন করা হবে। এই কমিটিতে সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, নৌ-বাণিজ্য দপ্তর, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ও কাস্টম কর্তৃপক্ষ এর প্রতিনিধিগণ অন্তর্ভুক্ত হইবেন। সভাপতি প্রয়োজনে অন্য কোন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে এই কমিটিতে অন্তর্ভুক্ত করতে পারবেন।



- ১২.৩ কমিটি নিম্নবর্ণিত কার্যাবলী তদারকি করবেন :
- ১২.৩.১ WTC Cell এর সার্বিক কার্যক্রম;
- ১২.৩.২ WTC Cell কর্তৃক লাইটার জাহাজের নিয়োগ, অপারেশনাল কার্যক্রম ও দায়বদ্ধতা;
- ১২.৩.৩ বিভিন্ন আমদানী/রপ্তানীকারক কর্তৃক আমদানী/রপ্তানীকৃত পণ্যের প্রকৃত Declaration;
- ১২.৩.৪ লাইটার জাহাজের ভাড়া হার নির্ধারণ;
- ১২.৩.৫ আমদানী/রপ্তানীকারক, শিল্প প্রতিষ্ঠানের মালিক, জাহাজ মালিক বা অন্য কোন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের সাথে বিরোধ নিষ্পত্তি করণে ভূমিকা গ্রহন; এবং
- ১২.৩.৬ সরকার কর্তৃক সময়ে সময়ে প্রদত্ত অন্যান্য দায়িত্ব পালন;
- ১২.৪ WTC Cell এর দৈনন্দিন কার্যক্রম মনিটরিং এর জন্য থ্রিঙ্গিপাল সার্ভেয়ার, নৌ-বাণিজ্য দপ্তর এর সভাপতিত্বে একটি উপ-কমিটি গঠন করবেন, যার সদস্য হবেন যথাক্রমে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের একজন উপযুক্ত প্রতিনিধি এবং চট্টগ্রাম কাস্টম কর্তৃপক্ষের একজন প্রতিনিধি। বর্ণিত উপ-কমিটিটি WTC Cell এর দৈনন্দিন কার্যক্রম মনিটর করবে এবং সময়ে সময়ে তা মহাপরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরকে অবহিত করবে;
- ১২.৫ যেহেতু বাণিজ্য সংগঠন বিধিমালা-১৯৭৪ এর Article 5 (ক) অনুযায়ী যেকোন শিল্পের বা ব্যবসার সাথে সম্পৃক্ত ব্যক্তি হোক বা প্রতিষ্ঠান-সকল ব্যবসায়ীগণকে, আবাসিকভাবে সমগ্র বাংলাদেশ ব্যাপী গঠিত সংশ্লিষ্ট Trade Association-এর সদস্য হতে হয় সেহেতু, পণ্যবাহী নৌযান শিল্পের সকল ব্যবসায়ী মালিকদেরকে আবশ্যিকভাবে সংবিধিবদ্ধ নৌযান পরিচালনাকারী কোন মালিক সমিতির সদস্য হতে হবে এবং এর বিধি-বিধান মেনে চলতে হবে;
- ১২.৬ সকল লাইটার জাহাজের পরিদর্শন/সার্ভে এবং চলাচলের উপযুক্ততা Inland Shipping Ordinance 1976 (As amended) ও Merchant Shipping Ordinance 1983 (As amended) এবং এই আইনগুলির অধীনে প্রণীত বিধিমালা অনুযায়ী পরিচালিত হইবে;
- ১২.৭ সকল নৌযান মালিক বাংলাদেশে সমুদ্র বন্দর সমূহে বা বহিঃনোঙ্গরে নৌযান পাঠানোর নিমিত্তে Inland Shipping Ordinance 1976 (As amended) এর আইন বা বিধান অনুযায়ী সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর হতে বে-ক্রসিং অনুমতি গ্রহণ করবে, অনুমতিবিহীন কোন নৌযানকে WTC লাইটারিং কাজে নিয়োজিত করবে না। লাইটার জাহাজ পরিদর্শন/সার্ভে তে অনিয়ম/অনুপযুক্ততা পাওয়া গেলে মহাপরিচালক যে কোন জাহাজের বে-ক্রসিং অনুমতি স্থগিত বা বাতিলের ক্ষমতা সংরক্ষণ করেন;



১৩৫৬৯

- ১২.৮ আমদানী/রপ্তানীকৃত পণ্য খালাসের/লোডিং এর নিমিত্তে WTC Cell এর একটি স্বচ্ছ ও নিরপেক্ষ প্রাত্যহিক তালিকা প্রস্তুত করবে এবং তদারকি কমিটির নিকট প্রয়োজনে তা যেকোন সময় প্রদর্শন করতে বাধ্য থাকবে এবং উক্ত তালিকা সংরক্ষণ করবে;
- ১২.৯ কোন ব্যক্তি বা শিল্প প্রতিষ্ঠান সরাসরি আমদানীকারক ও একইসাথে লাইটারেজ জাহাজ মালিক হলে, তিনি বা ঐ প্রতিষ্ঠানের মালিকানাধীন লাইটারেজ জাহাজ উক্ত আমদানীকৃত পণ্য খালাসের ক্ষেত্রে প্রাধান্য পাবে, তবে WTC Cell এর নিয়ন্ত্রণাধীন জাহাজসহ যে সকল জাহাজ যেই ক্রমে লোডিং হবে, একই ক্রমে তা খালাস করতে হবে। কোন ক্রমে লোডিং এর সময়কৃত সিরিয়াল, আনলোডিং এর সময় ব্যতয় করা যাবে না। সিমেন্ট ফ্যাক্টরীর মালিকগণ কর্তৃক আমদানীকৃত সিমেন্ট ক্লিংকারের/ পণ্যের অনূন্য ৫০% WTC Cell এর নিয়ন্ত্রণাধীন ব্যক্তি মালিকানাধীন জাহাজ দ্বারা পরিবহন করতে হবে;
- ১২.১০ মালামাল পরিবহনে স্বচ্ছতা নিশ্চিতকরণের জন্য এবং সরকারের সঠিক পরিমাণ রাজস্ব আদায় নিশ্চিতকরণকল্পে, এক ফ্যাক্টরী বা শিল্প প্রতিষ্ঠানের মালিকানাধীন জাহাজ অন্য কোন ফ্যাক্টরী বা শিল্প প্রতিষ্ঠানকে ভাড়া দেয়া যাবে না বা শিল্প পণ্যের ধারের আদান-প্রদানে এক ফ্যাক্টরী বা শিল্প প্রতিষ্ঠানের মালিকানাধীন জাহাজ অন্য কোন ফ্যাক্টরী বা শিল্প প্রতিষ্ঠানের ব্যবহারের জন্য নিযুক্ত করা যাবে না, যদি করতে হয় তাহলে WTC Cell এর মাধ্যমে জাহাজ পরিচালনা করতে হবে;
- ১২.১১ কোন লাইটারেজ জাহাজকে ফ্লোটিং স্টোরেজ বা গুদাম হিসাবে ব্যবহার করা যাবে না;
- ১২.১২ কাস্টম কর্তৃপক্ষ আমদানী/রপ্তানী মালামালের উপর প্রযোজ্য রাজস্ব আদায় নিশ্চিতকল্পে সকল লাইটারেজ জাহাজে বহনকৃত মালামালের হিসাব নিতে পারবেন এবং WTC Cell, চবক এবং কাস্টম কর্তৃপক্ষকে এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় তথ্য উপাত্ত দিয়ে সহায়তা করবে;
- ১২.১৩ শিল্প প্রতিষ্ঠান, প্রয়োজনে WTC Cell নিয়ন্ত্রিত লাইটার জাহাজ নিয়োগের জন্য চুক্তি করতে পারবে, সেক্ষেত্রে WTC Cell প্রচলিত নিয়মাবলী অনুসরণ করতে হবে;
- ১২.১৪ পরিবহন যোগ্য পণ্য পর্যাপ্ত না হলে, লাইটার জাহাজ শিল্পের স্বার্থে WTC নিজ দায়িত্বে লাইটার জাহাজগুলো বহন ক্ষমতা অনুযায়ী শ্রেণীবিন্যাস করবে, এবং বড় ও ছোট জাহাজের জন্য আলাদা আলাদা তালিকা করে মোট পণ্যের ৫০% (১৫০০ টনের উপর বহন ক্ষমতা সম্পন্ন) বড় জাহাজগুলোর ও বাকী ৫০% (১৫০০ টনের নিচে বহন ক্ষমতা সম্পন্ন) ছোট জাহাজগুলোর মাধ্যমে পরিবহনের ব্যবস্থা করবে, প্রয়োজনে তদারকি কমিটি এই কার্যক্রম মনিটরিং করবে;



- ১২.১৫ WTC Cell এর মাধ্যমে নিয়োজিত লাইটার জাহাজগুলোকে চট্টগ্রামের পতেঙ্গা ১৫নং ঘাটে অবস্থিত বুথ অফিসের মাধ্যমে WTC Cell এর ক্রমতালিকায় অন্তর্ভুক্ত হয়ে পণ্য পরিবহন করতে হবে;
- ১২.১৬ সিমেন্ট ফ্যাক্টরীর মালিকানাধীন জাহাজসহ সকল পণ্যবাহী লাইটারেজ জাহাজ ১৫ নং ঘাটে এসে আবশ্যিকভাবে ড্রাফট সার্ভে করতঃ পণ্যের সঠিক পরিমাণ নির্ধারণ করবে এবং প্রতি লাইটার জাহাজে মোট পণ্যের হিসাব প্রয়োজন মাফিক তদারকি কমিটি, বন্দর কর্তৃপক্ষ, এবং কাস্টম কর্তৃপক্ষের নিকট দাখিল করতে হবে;
- ১২.১৭ ফ্যাক্টরী/গ্রুপ অব কোম্পানী/আমদানীকারকগণের পক্ষে লাইটার বরাদ্দের চাহিদা পত্র প্রাপ্তির পর WTC দৈনন্দিন বার্তিৎ সভা আয়োজনের মাধ্যমে লাইটার জাহাজ আগমনের ক্রম অনুযায়ী সম্পাদিত তালিকা থেকে লাইটার জাহাজ বরাদ্দ প্রদান করবে;
- ১২.১৮ বিভিন্ন ফ্যাক্টরী/গ্রুপ অব কোম্পানী/আমদানীকারকগণের চাহিদায় বরাদ্দকৃত সকল লাইটারের পরিবহন ভাড়া চুক্তিপত্রের শর্তানুযায়ী প্রদান করতে হবে;
- ১২.১৯ কোন মাদার ভেসেলের বিপরীতে বরাদ্দকৃত সর্বশেষ লাইটার জাহাজ খালি হওয়ার ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে ঐ মাদার ভেসেলের বিপরীতে বরাদ্দকৃত সকল লাইটার জাহাজের ডেমারেজ/ডেসপাস সংক্রান্ত হিসাব কৃত চুক্তিপত্র অনুযায়ী নিষ্পত্তি করতে হবে এবং পরবর্তী ৩০ (ত্রিশ) দিনের মধ্যে এতদসংক্রান্ত সকল লেনদেন সম্পন্ন করবে;
- ১২.২০ জ্বালানী তেলের মূল্য, শ্রমিক মজুরী ও জাহাজের রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় কোন কারণে বৃদ্ধি প্রাপ্ত হয়ে লাইটার জাহাজের সামগ্রিক পরিচালন খরচ বেড়ে গেলে, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মহা-পরিচালকের নেতৃত্বে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, WTC Cell, সিমেন্ট ফ্যাক্টরীর মালিকদের প্রতিনিধি, BCVOA ও COAB এর প্রতিনিধি, সংশ্লিষ্ট আমদানীকারকদের প্রতিনিধিদের উপস্থিতিতে সমন্বয়ে সভা আহবান করতঃ বৃদ্ধি প্রাপ্ত ব্যয় বিদ্যমান পরিবহন ভাড়ার সাথে সমন্বয় করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারবে;
- ১২.২১ লাইটার জাহাজ বরাদ্দ, জাহাজে পণ্য বোঝাই, পণ্যের খালাস, পণ্যের ঘাটতি/চুরি, কালোবাজারী, পরিবহন ভাড়া আদায় ইত্যাদি ক্ষেত্রে সৃষ্ট বিরোধগুলো WTC Cell কর্তৃক সংশ্লিষ্ট/প্রতিষ্ঠানের সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী নিষ্পত্তি করবে;
- ১২.২২ লাইটার জাহাজের বিপরীতে বিআইডব্লিউটিএর প্রাপ্য পাইলটেজ ও কনজারভেন্সী ফি WTC Cell আদায়ের যথাযথ ব্যবস্থা করবে। এর পাশাপাশি দেশের বিভিন্ন নৌ পথের স্বাভাবিক নাব্যতা বজায় রাখার বিষয়টি BIWTA নিশ্চিত করবে;
- ১২.২৩ সরকার কিংবা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের লাইটার জাহাজের বিপরীতে কোন পাওনা থাকলে WTC Cell তা আদায়ের যথাযথ ব্যবস্থা করবে;



-১৩৫২-

- ১২.২৪ চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ লাইটারেজ জাহাজের জন্য প্রয়োজনীয় সংখ্যক মুরিং বয়া স্থাপন করবে এবং লাইটার জাহাজগুলোর জন্য একটি নিরাপদ পোতাশ্রয় নির্মাণের উদ্যোগ নিবে;
- ১২.২৫ ফ্যান্টারী বা শিল্প মালিকানাধীন জাহাজ এবং WTC Cell পরিচালিত সকল জাহাজ শ্রম আইন, MSO'83 ও ISO'76 এর বিধান অনুযায়ী শ্রমিক/নাবিকদের জন্য পর্যাপ্ত কর্মঘন্টা ও বিশ্রামের সময় অনুসৃত হবে;
- ১২.২৬ নৌ নিরাপত্তা নিশ্চিত করার স্বার্থে প্রতিটি লাইটারেজ জাহাজে পর্যাপ্ত সচল Navigational ও Communication যন্ত্রপাতি থাকতে হবে;
- ১২.২৭ প্রতিটি লাইটার/কোস্টার/ট্যাংকার জাহাজ কর্তৃপক্ষ চ্যানেলে প্রবেশের পূর্বে চট্টগ্রাম বন্দর কন্ট্রোল/VTMIS কন্ট্রোল রুম এর অনুমতি গ্রহণ করবে এবং চট্টগ্রাম বন্দর কন্ট্রোল/VTMIS কন্ট্রোল রুম কর্তৃক নির্ধারিত স্থানে নোঙ্গর করবে। কোন অবস্থাতেই Navigable Channel এ নোঙ্গর করিবে না। প্রতিটি লাইটার জাহাজ চট্টগ্রাম বন্দরের Navigable Channel এবং Inshore Zone চিহ্নিত চার্ট BNHOC বা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ এর হাইড্রোগ্রাফী বিভাগ হতে সংগ্রহ করবে এবং সে মোতাবেক কর্তৃপক্ষ চ্যানেলে জাহাজ পরিচালনা করবে;
- ১২.২৮ WTC Cell/সিমেন্ট ফ্যান্টারী মালিকগণ তাদের জাহাজের তালিকা, যোগাযোগের ঠিকানা, টেলিফোন ও মোবাইল নম্বরসহ চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের পরিচালক (পরিবহন) এর দপ্তরে জমা দিবে;
- ১২.২৯ ভবিষ্যতে চট্টগ্রাম বন্দর বে টার্মিনাল তৈরী হলে সকল লাইটার জাহাজকে উক্ত টার্মিনাল এর চ্যানেলে নির্ধারিত স্থানে নোঙ্গর বা মুরিং বয়াতে Secure করতে হবে;
- ১২.৩০ চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের VTMIS স্থাপনের পর যে সকল লাইটার/কোস্টার/ট্যাংকার চট্টগ্রাম বন্দর বা বহিঃনোঙ্গরে পরিচালনা করবে সে সকল জাহাজে বাধ্যতামূলকভাবে AIS/VHF থাকতে হবে;
- ১২.৩১ ফ্রি টাইম গণনা
- ১২.৩১.১ লোডিং পোর্টে ছাড়পত্র ইস্যুর পরবর্তী দিবসের সূচনা (০০০০ ঘন্টা) হইতে লে-টাইম/ফ্রি টাইম গণনা আরম্ভ হইবে এবং জাহাজ লোড হওয়া পর্যন্ত সময়কাল অথবা ড্রাফট সার্ভে ও সিল গালা ইত্যাদি শেষ হওয়া পর্যন্ত সময় কাউন্ট চলিবে;
- ১২.৩১.২ পেসেজ টাইমে বলিতে জাহাজ লোড অথবা ড্রাফট সার্ভে শেষ হওয়ার সময় হইতে পরবর্তী গন্তব্যে পৌঁছাইয়া ১ম নোঙ্গর করা বা জেটিতে ভেড়ার মধ্যবর্তী সময়কে বোঝাইবে। পেসেজ টাইম ফ্রি টাইম হিসাবে গণ্য হইবে।



## ১২.৩২ Allowable ফ্রি টাইম

- ১২.৩২.১ ভারী পণ্য যেমন : ক্লিংকার, জিপসাম স্ট্যাগ, রক ফসফেট, রক সালফার ইত্যাদি যাহার Stowage Factor ৪০ এর নিচে, এ সমস্ত পণ্যের ক্ষেত্রে প্রতিদিন ২০০ টন লোড অথবা ডিসচার্জ রেট ধরিয়৷ গণনা করা হইবে। তবে তাহা কোন ক্রমে ৫ দিনের কম এবং ১২ দিনের বেশী হইবে না;
- ১২.৩২.২ হালকা অথবা Space Occupying পণ্য যেমন-চাল, ডাল, চিনি বস্তাভর্তি পণ্য ইত্যাদি Stowage Factor ৪০ এর অধিক সেইসব পণ্যের ক্ষেত্রে প্রতিদিন ১৫০ টন লোড অথবা ডিসচার্জ Rate ধরিয়৷ গণনা করা হইবে। তবে তাহা কোনক্রমেই ৬ দিনের কম এবং ১৫ দিনের বেশী হইবে না;
- ১২.৩২.৩ Single Bottom লাইটারের ফ্রি টাইমে এর সঙ্গে অতিরিক্ত ২ দিন যোগ হইবে;
- ১২.৩২.৪ সর্বক্ষেত্রে আনুমানিক Allowable ফ্রি টাইম ছাড়পত্রে উল্লেখ থাকিবে;
- ১২.৩২.৫ চূড়ান্ত লোড কোয়ালিটি বলিতে চূড়ান্ত ড্রাফট সার্ভে কোয়ালিটি অথবা Actual Weighted Quantity বুঝাইবে;

১২.৩৩ জাহাজে পরিবাহিত আমদানী/রপ্তানীকৃত পণ্যের পরিমাণ নির্ধারণের ক্ষেত্রে আমদানী/রপ্তানীকারকের এবং WTC Cell বা নৌযান মালিকের নিয়োগকৃত ইনডিপেন্ডেন্ট শিপ সার্ভেয়ারদের পরিমাপকে গ্রহণ করা হইবে। পণ্যের পরিমাণ নির্ধারণে কোন অসামঞ্জস্যতার দাবি উঠলে প্রথমে WTC Cell তা নিরসনের উদ্যোগ নিবে; এতে নিরসন না হলে মহাপরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর চূড়ান্ত পর্যায়ে তা নিরসনের জন্য অধিদপ্তরের কোন কর্মকর্তাকে নিয়োগ প্রদান করবেন;

১২.৩৪ দেশের জরুরী প্রয়োজনে জনগণের মৌলিক নাগরিক অধিকার ও ভোগ্যপণ্য চলাচল নিশ্চিতকল্পে মহাপরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের নিয়ন্ত্রণাধীন তদারকি কমিটি সরকারের নির্দেশ মোতাবেক এই নীতিমালা সাময়িক স্থগিত রেখে যে কোন কার্যকরী সিদ্ধান্ত গ্রহণ করতে পারবে।

## ১৩. নীতিমালা সংশোধন, পরিমার্জন ও পরিবর্ধন :

সরকার সময়ে সময়ে উপরোক্ত শর্তাবলী পরিবর্তন, পরিমার্জন ও পরিবর্ধন করার অধিকার সংরক্ষণ করে। তবে, নীতিমালার কোন অংশ সংশোধন, পরিমার্জন ও পরিবর্ধনের প্রয়োজন হলে আমদানীকারক, শিল্প মালিক, BCVOA ও COAB বা সংশ্লিষ্ট অন্যান্য নেতৃবৃন্দের সাথে আলাপ আলোচনার মাধ্যমে এই নীতিমালা সংশোধন, পরিমার্জন ও পরিবর্ধন করতে পারবে।

## ১৪. অসুবিধা দূরীকরণ :

সরকারের প্রচলিত বিধি-বিধানের সাথে এই নীতিমালার কোন অনুচ্ছেদ প্রয়োগে বা অনুসরণে বিরোধ দেখা দিলে সেক্ষেত্রে সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, BCVOA ও COAB এর নেতৃবৃন্দ বা স্বার্থ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের সাথে আলোচনাক্রমে প্রয়োজ্য বা অনুসরণীয় পদ্ধতি নির্ধারণ করতে পারবে।



বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দর এবং তৎসংলগ্ন এলাকায় বাংলাদেশের সকল পণ্যবাহী নৌ-যানের সুখলভাবে পরিচালনার লক্ষ্যে, একটি নীতিমালা প্রণয়নের উদ্দেশ্যে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক গত ২১-০৪-২০১৩ খ্রিঃ গঠিত কমিটি গত ২৩-০৪-২০১৩, ২৯-০৪-২০১৩, ০৮-০৫-২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত সভার আলোচনা মোতাবেক উপরোক্ত লাইটারেজ জাহাজ চলাচল বিষয়ক একটি খসড়া নীতিমালা সর্বসম্মতিক্রমে প্রণয়ন করা হলো :

স্বাক্ষরিত (জনাব লক্ষণ চন্দ্র ধর) সদস্য সহ-সভাপতি বাংলাদেশ কার্গো ভেসেল ওনার্স এসোসিয়েশন	স্বাক্ষরিত (শেখ মাহফুজ হামিদ) সদস্য বাংলাদেশ কার্গো ভেসেল ওনার্স এসোসিয়েশন	স্বাক্ষরিত (হাজী শফিক আহমেদ) সদস্য বাংলাদেশ কোস্টাল শিপ ওনার্স এসোসিয়েশন
স্বাক্ষরিত (হাজী মোহাম্মদ সেলিম) সদস্য জাহাজ মালিক (মদিনা গ্রুপ)	স্বাক্ষরিত (মোস্তফা কামাল) সদস্য জাহাজ মালিক (ফ্রেশ গ্রুপ)	স্বাক্ষরিত (মাহাবুব উদ্দিন আহমদ, বীর বিক্রম) সদস্য সভাপতি বাংলাদেশ কার্গো ভেসেল ওনার্স এসোসিয়েশন
স্বাক্ষরিত (গাজী বেলায়েত হোসেন) সদস্য চেয়ারম্যান বাংলাদেশ কোস্টাল শিপ ওনার্স এসোসিয়েশন	স্বাক্ষরিত (মোঃ শফিকুল হক) সদস্য পরিচালক (বন্দর ও পরিবহন) বিআইডব্লিউটিএ	স্বাক্ষরিত (হাবিবুর রহমান) সদস্য উপ-সচিব (জাহাজ) নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
স্বাক্ষরিত (ক্যাপ্টেন এম শাহজাহান (এন), পিএসসি, বি এন সদস্য সদস্য (হারবার ও মেরিন) চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ	স্বাক্ষরিত (কমোডর জোবায়ের আহমদ, এনডিসি, বিএন) আহবায়ক মহাপরিচালক সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর	স্বাক্ষরিত (ফখরুল ইসলাম) সদস্য-সচিব চীফ ইঞ্জিনিয়ার এন্ড শিপ সার্ভেয়ার সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর

মোঃ নজরুল ইসলাম (উপসচিব), উপপরিচালক, বাংলাদেশ সরকারি মুদ্রণালয়, তেজগাঁও, ঢাকা কর্তৃক মুদ্রিত।  
আবদুর রশিদ (উপসচিব), উপপরিচালক, বাংলাদেশ ফরম ও প্রকাশনা অফিস,  
তেজগাঁও, ঢাকা কর্তৃক প্রকাশিত। web site : www.bgpress.gov.bd