



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়  
জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ বিভাগ  
অপারেশন-১ শাখা



[www.emrd.gov.bd](http://www.emrd.gov.bd)

সভাপতি	মোঃ মাহবুব হোসেন সিনিয়র সচিব
সভার তারিখ	২৬.১০.২০২২
সভার সময়	দুপুর ১২.৪৫ টা
স্থান	জুম অ্যাপস প্ল্যাটফর্ম
উপস্থিতি	রেকর্ডেড

নৌপথে Single Hull- Single Bottom ও Double Hull-Double Bottom জাহাজের মাধ্যমে জ্বালানি তেল পরিবহণে সৃষ্ট জটিলতা দূরীকরণে করণীয় নির্ধারণের লক্ষ্যে অনুষ্ঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় সভার কার্যবিবরণী।

সভাপতি সভায় সংযুক্ত চেয়ারম্যান (সচিব), বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন (BPC); নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিনিধি; মহাপরিচালক, নৌপরিবহন অধিদপ্তর; প্রিন্সিপাল অফিসার, মার্কেন্টাইল মেরিন অফিস; বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন (BSC)-এর প্রতিনিধি; ব্যবস্থাপনা পরিচালক, পদ্মা অয়েল কোম্পানি লিমিটেড (POCL); ব্যবস্থাপনা পরিচালক, মেঘনা পেট্রোলিয়াম লিমিটেড (MPL); যমুনা অয়েল কোম্পানি লিমিটেড (JOCL); বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম ট্যাংকার ওনার্স এসোসিয়েশন (বিপিটিওয়া)-এর প্রতিনিধি; বাংলাদেশ অয়েল ট্যাংকার ওনার্স এসোসিয়েশন (বটোয়া)-এর প্রতিনিধি এবং এ বিভাগের সকল কর্মকর্তাকে স্বাগত জানিয়ে সভা শুরু করেন। সভাপতির অনুমতিক্রমে এ বিভাগের অতিরিক্ত সচিব (অপারেশন) সভার প্রেক্ষাপট তুলে ধরেন। তিনি জানান নৌপথে নিরাপদে জ্বালানি তেল পরিবহণে নিয়োজিত যে সকল Single Hull and Single Bottom জাহাজ Double Hull and Double Bottom এবং Single Hull and Double Bottom এ রূপান্তর করা হবে না, সে সকল জাহাজ ডিসেম্বর, ২০২২ এর পর হতে জ্বালানি তেল পরিবহণ করতে পারবে না মর্মে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় হতে ২০১৭ সালে একটি নির্দেশনা জারি করা হয়। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনা বহাল থাকলে আগামী ৩১ ডিসেম্বর ২০২২ পরবর্তী সময়ে নৌপথে জ্বালানি তেল পরিবহণ বাধাগ্রস্ত হবে। তিনি বিপিসি'র উপমহাব্যবস্থাপক (বন্টন ও বিপণন)-কে সভার কার্যপত্র উপস্থাপনের জন্য অনুরোধ করেন।

২। উপমহাব্যবস্থাপক (বন্টন ও বিপণন), বিপিসি সভাকে জানান যে, নৌপথে বিদ্যুৎ কেন্দ্রে জ্বালানি তেল পরিবহনের সময় পদ্মা অয়েল কোম্পানি লি. (পিওসিএল)-এর নিবন্ধিত একটি মিনি ট্যাংকার সুন্দরবনের শ্যালা নদীতে দুর্ঘটনায় পতিত হয়। ফলে ঐ ট্যাংকার থেকে ফার্নেস অয়েল শ্যালা নদীতে ছড়িয়ে পড়ে। ট্যাংকারটি ছিল সিঞ্জেল হাল সিঞ্জেল বটম বিশিষ্ট। উক্ত সময় দেশি/বিদেশি গণমাধ্যমে এ বিষয়ে সংবাদ প্রচারিত হয়। নৌপথে নিরাপদে জ্বালানি তেল সরবরাহ নিশ্চিতকরণ এবং সিঞ্জেল ও ডাবল বটম বিশিষ্ট তেলবাহী জাহাজ পরিচালনার বিষয়ে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রীর সভাপতিত্বে গত ১৫/১১/২০১৬ তারিখে অনুষ্ঠিত সভার সিদ্ধান্তক্রমে মতামতসহ সুপারিশ সম্বলিত প্রতিবেদন দেয়ার জন্য গত ২৭/১২/২০১৬ তারিখে ৩ (তিন) সদস্য বিশিষ্ট একটি কমিটি গঠন করা হয়।

২.১। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় গত ১৬/০৩/২০১৭ তারিখে উক্ত কমিটির সুপারিশ প্রতিপালনের জন্য সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহকে নির্দেশনা প্রদান করে। পরবর্তীতে গত ০৬/০৪/২০১৭ তারিখের পত্রের 'ক' নম্বর সিদ্ধান্ত অনুযায়ী “বর্তমান অবস্থায় MSO'83 এর অধীনে রেজিস্ট্রিভুক্ত জাহাজসমূহের সার্ভে সন্তোষজনক থাকা সাপেক্ষে বর্তমানে চলাচলরত ৪০ বছর উর্ধ্বের ও ৪০ বছর নিচের সকল জাহাজ-কে আগামী ০৫ বছর পর্যন্ত চলাচলের অনুমতি দেওয়া হলো। এই বিশেষ ব্যবস্থা আগামী ডিসেম্বর ২০২২ সালের পর প্রযোজ্য হবে না” মর্মে সংশোধন করে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় হতে পুনরায় নির্দেশনা প্রদান করা হয়। বিপিসি নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্ত প্রতিপালনে জাহাজ মালিকদের অবহিত করার জন্য তেল বিপণন

কোম্পানিগুলোকে নির্দেশনা প্রদান করে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনা অনুযায়ী Hull ও Bottom পরিবর্তন করা না হলে ডিসেম্বর, ২০২২ এর পর থেকে ৭৩টি ট্যাংকার পরিবহণ বহর থেকে বাদ পড়বে। এতে তেল বিপণন কোম্পানিসমূহের পরিবহণ বহরে ৯১টি ট্যাংকার অবশিষ্ট থাকবে; যার মধ্যে ৭৮টি কোস্টাল ট্যাংকার এবং ১৩টি বে-ক্রসিং শ্যালো ড্রাফট ট্যাংকার। ফলে ট্যাংকার স্বল্পতায় নৌপথ ভিত্তিক ১১টি ডিপোতে জ্বালানি তেল প্রেরণ বিঘ্নিত হবে। দেশে পর্যাপ্ত পরিমাণ জ্বালানি তেলের মজুদ থাকা সত্ত্বেও ট্যাংকার স্বল্পতার কারণে নৌপথ ভিত্তিক ডিপোগুলোতে নিরাপদ জ্বালানি তেলের মজুদ গড়ে তোলা সম্ভব হবে না।

২.২। বে-ক্রসিং শ্যালো ড্রাফট ট্যাংকারের মাধ্যমে প্রধানতঃ বাঘাবাড়ী ডিপোতে তেল প্রেরণ করা হয়। বাঘাবাড়ী ডিপোটি উত্তরাঞ্চলের জ্বালানি তেলের হাব হিসেবে বিবেচিত। এ ডিপো থেকে উত্তরাঞ্চলের ১৬টি জেলায় জ্বালানি তেল প্রেরণ করা হয়। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনা বহাল থাকলে বাঘাবাড়ী ডিপোতে তেল প্রেরণ বাধাগ্রস্ত হবে। কারণ এ ডিপোতে বিকল্প মাধ্যমে তেল প্রেরণ সম্ভব নয়। ফলে উত্তরাঞ্চলে ডিজেলের সংকট তীব্রতর হওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। আসন্ন কৃষিসেচ মৌসুমে জ্বালানি তেল সরবরাহ বিঘ্নিত হলে ফসল উৎপাদনে ব্যাঘাতসহ দেশে খাদ্য সংকট তৈরি হতে পারে মর্মে তিনি সভাকে জানান।

২.৩। তিনি আরও জানান, তেল বিপণন কোম্পানির বহরে নিয়োজিত ট্যাংকারসমূহ বিপিসি'র ভাসমান মজুদাগার হিসেবে ব্যবহার হয়। ৭৩টি ট্যাংকার বহর থেকে বাদ পড়লে প্রায় ৫৮,৪০০ মে. টন ভাসমান মজুদ ক্ষমতা হ্রাস পাবে। এতে করে আলেজ জনিত কারণে আমদানিকৃত জ্বালানি তেলের ডেমারেজ আরোপের সম্ভাবনা তৈরি হবে। তাছাড়া, বৈদেশিক জাহাজে মেরিন ফুয়েল সরবরাহ করা সম্ভব না হলে IMO Regulation অনুযায়ী চট্টগ্রাম বন্দরকে নৌ-বাংকারিং পোর্ট হিসেবে ঘোষণা করতে পারে। নৌ-পথে জ্বালানি নির্ভর গোপালগঞ্জ, তিতাস ও মধুমতি বিদ্যুৎ কেন্দ্রে ফার্নেস অয়েল প্রেরণ বন্ধ হয়ে যাবে। ফলে বর্ণিত অঞ্চলের বিদ্যুৎ বিভ্রাট ঘটবে। একই সাথে সমুদ্রে মাছ ধরা ছোট নৌযানগুলোতে তেল সরবরাহ বাধাগ্রস্ত হবে। ফলে সমুদ্রে মাছ আহরণে ব্যাঘাত সৃষ্টিসহ জনঅসন্তোষ তৈরি হবে। সার্বিক বিষয় বিবেচনা করে বৈশ্বিক পরিস্থিতিতে নৌপথে জ্বালানি তেল সরবরাহ স্বাভাবিক ও নিরবচ্ছিন্ন রাখার লক্ষ্যে বিদ্যমান নির্দেশনা আগামী ডিসেম্বর, ২০২২ সময় পর্যন্ত শিথিলকরণের জন্য নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়-কে অনুরোধ করার প্রস্তাব করেন।

৩। ব্যবস্থাপনা পরিচালক, মেঘনা পেট্রোলিয়াম লিমিটেড সভাকে অবহিত করেন যে, ডাবল হাল ডাবল বটম এবং সিঙ্গেল হাল ডাবল বটম জাহাজে তেল প্রেরণ নিরাপদ। এসব জাহাজ দুর্ঘটনায় পতিত হলে জ্বালানি তেল অক্ষত থাকে। তবে এর কিছুটা নেতিবাচক দিকও রয়েছে। এসব জাহাজের ধারণ ও পরিবহণ (৩০০-৪০০ মে. টন) ক্ষমতা কম থাকে। তেল বিপণন কোম্পানির পরিবহণ বহরে নিবন্ধিত ৭৩টি সিঙ্গেল হাল সিঙ্গেল বটম জাহাজকে ডাবল হাল এবং ডাবল বটমে রূপান্তর করা হলে এসব জাহাজের ধারণ ও পরিবহণ ক্ষমতা হ্রাস পাবে। ফলে নৌপথে পরিবহণ ব্যয় বৃদ্ধি পাবে।

৪। বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম ট্যাংকার ওনার্স এসোসিয়েশন (বিপিটোয়া)-এর প্রতিনিধি সভাকে জানান যে, বিপিটোয়া'র নিবন্ধিত জাহাজগুলো ২০১২ থেকে ২০১৩ সালে নতুনভাবে M.S.O (1983) & I.S.O (1976) সকল নিয়মনীতি ও বিধিবিধান মেনে নির্মিত। এগুলো ক্লাস ভেসেল। কিন্তু নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রদত্ত নির্দেশনায় ৪০ বছরের নিচের সকল জাহাজ উল্লেখ করায় এ বিষয়ে জটিলতা তৈরি হয়েছে। যেহেতু বিপিটোয়া'র জাহাজগুলো আন্তর্জাতিক আইন মেনে নির্মিত সেহেতু নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক জারীকৃত নির্দেশনা বিপিটোয়া'র মালিকানাধীন জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে না মর্মে তিনি অভিমত ব্যক্ত করেন।

৫। মহাপরিচালক, নৌপরিবহন অধিদপ্তর বলেন, বিপিটোয়া'র প্রতিনিধির বক্তব্যের সাথে একমত প্রকাশ করে জানান যে বিপিটোয়া'র জাহাজসমূহের ক্লাস সনদ হালনাগাদ করা হয় না। এসব জাহাজের অধিকাংশের ক্লাস সনদ নেই। ক্লাস না হলে সার্ভে সনদ দেয়ার সুযোগ কম।

৬। বাংলাদেশ অয়েল ট্যাংকার ওনার্স এসোসিয়েশন (বটোয়া)-এর প্রতিনিধি সভাকে জানান যে, বটোয়া'র বেশিরভাগ জাহাজের বয়স ২৫ বছরের বেশি। International Maritime Organization (IMO) প্রণীত MARPOL Regulation 21.b5.4 অনুযায়ী তেলবাহী জাহাজের ২৫ বছর বয়সসীমা 5000DWT এবং তদুর্ধ্বের জাহাজের জন্য প্রযোজ্য। ফলে বটোয়া'র এর আওতাধীন ২৫ বছরের বেশি বয়সের কোস্টাল জাহাজের বাৎসরিক সার্ভে সন্তোষজনক থাকা সাপেক্ষে আইনগতভাবে চলাচলে কোন বাধা নেই।

৭। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিনিধি জানান যে, পেট্রোলিয়ামজাত পণ্য কৌশলগত পণ্য (Strategic Commodity) হওয়ায় জাতীয় জ্বালানি নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণসহ নিরবচ্ছিন্ন জ্বালানি তেল সরবরাহের লক্ষ্যে নৌপথে জ্বালানি তেল পরিবহণ ব্যবস্থাপনায় যেন জটিলতা সৃষ্টি না হয় সে বিষয়ে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সার্বিক সহযোগিতা করবে মর্মে তিনি অভিমত ব্যক্ত করেন।

৮। চেয়ারম্যান (সচিব), বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন (বিপিসি) সভাকে জানান যে, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্তের কারণে বিপিসি এসব জাহাজের সাথে চুক্তি নবায়ন করছে না। এ বিষয়ে দ্রুত কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করা না হলে পরিস্থিতি নিয়ন্ত্রণ করা কঠিন হবে। এ সিদ্ধান্তের কারণে আসন্ন কৃষিসেচ মৌসুমে ডিজেলের সংকট দেখা দিলে কৃষকদের মাঝে অসন্তোষ তৈরিপূর্বক দেশে খাদ্য সংকট দেখা দিতে পারে। জ্বালানি তেলের সার্বিক সাপ্লাই চেইন বাধাগ্রস্ত হবে। তিনি বিদ্যমান বৈশ্বিক বিশেষ জ্বালানি পরিস্থিতিতে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্ত পুনর্বিবেচনার অনুরোধ জানান।

৯। সভাপতি বলেন, দেশের জ্বালানি চাহিদার সিংহভাগ নৌপথে পরিবহন করা হয় বিধায় জ্বালানি তেলবাহী ট্যাংকারের প্রাপ্যতা, পরিবহন সক্ষমতা, নদীর নাব্যতা ইত্যাদি বিবেচনা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। আসন্ন কৃষিসেচ মৌসুমে সারাদেশসহ উত্তরাঞ্চলে যেন ডিজেলের সংকট সৃষ্টি না হয়, সে বিষয়টি তিনি গুরুত্বসহকারে নজরদারির পরামর্শ প্রদান করেন। নতুন জাহাজ ক্রয়/ নির্মাণ সময় সাপেক্ষ ও ব্যয়বহুল হওয়ায় কোভিড পরিস্থিতিসহ তদপরবর্তী বৈশ্বিক বিশেষ জ্বালানি পরিস্থিতিতে জ্বালানি তেল পরিবহণে নিয়োজিত যে সকল Single Hull and Single Bottom জাহাজ Double Hull and Double Bottom এবং Single Hull and Double Bottom এ রূপান্তর করা সম্ভব হয়নি সে সকল জাহাজ অপরাপর মানদণ্ড পূরণ করলে ডিসেম্বর, ২০২২ এর পরও কিছুদিনের জন্য ব্যবহারের বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে মর্মে তিনি অভিমত ব্যক্ত করেন। আসন্ন কৃষি সেচ মৌসুমে নিরবচ্ছিন্ন জ্বালানি পরিবহন নিশ্চিতকরণসহ জাতীয় জ্বালানি নিরাপত্তার স্বার্থে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় হতে ২০১৭ সালে জারীকৃত নির্দেশনা আগামী ডিসেম্বর, ২০২৭ সাল পর্যন্ত শিথিলকরণে বিপিসির প্রস্তাব বিবেচনা ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা যেতে পারে মর্মে তিনি অভিমত ব্যক্ত করেন।

১০। বিস্তারিত আলোচনা শেষে সকলের সম্মতিতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়:

(ক) নতুন জাহাজ ক্রয়/ নির্মাণ সময় সাপেক্ষ ও ব্যয়বহুল হওয়ায় কোভিড পরিস্থিতিসহ তদপরবর্তী বৈশ্বিক বিশেষ জ্বালানি পরিস্থিতিতে জ্বালানি নিরাপত্তার স্বার্থে জ্বালানি তেল পরিবহণে নিয়োজিত যে সকল Single Hull and Single Bottom জাহাজ Double Hull and Double Bottom এবং Single Hull and Double Bottom এ রূপান্তর করা সম্ভব হয়নি, সে সকল জাহাজের ক্ষেত্রে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় হতে ১৬ মার্চ, ২০১৭ ও ০৬ এপ্রিল, ২০১৭ তারিখে জারীকৃত নির্দেশনা আগামী ডিসেম্বর, ২০২৭ পর্যন্ত শিথিল করার জন্য নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা হবে।

১১। সভায় আর কোন আলোচ্যসূচি না থাকায় উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করা হয়।



মোঃ মাহবুব হোসেন

সিনিয়র সচিব

স্মারক নম্বর: ২৮.০০.০০০০.০২৬.২০.০০১.২১.৪৩১

তারিখ: ২৪ কার্তিক ১৪২৯

০৯ নভেম্বর ২০২২

বিতরণ (জ্যেষ্ঠতার ক্রমানুসারে নয়) :

- ১) সচিব, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
- ২) চেয়ারম্যান (সচিব), বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন।
- ৩) মহাপরিচালক, নৌপরিবহন অধিদপ্তর।
- ৪) প্রিন্সিপাল অফিসার, মার্কেন্টাইল মেরিন অফিস।
- ৫) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, পদ্মা অয়েল কোম্পানী লিমিটেড।
- ৬) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, মেঘনা পেট্রোলিয়াম লিমিটেড।
- ৭) ব্যবস্থাপনা পরিচালক, যমুনা অয়েল কোম্পানী লিমিটেড।
- ৮) সিনিয়র সচিবের একান্ত সচিব, সিনিয়র সচিবের দপ্তর, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
- ৯) প্রতিমন্ত্রীর একান্ত সচিব, প্রতিমন্ত্রীর দপ্তর, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।



শেখ মোহাম্মদ বেলায়েত হোসেন  
উপসচিব