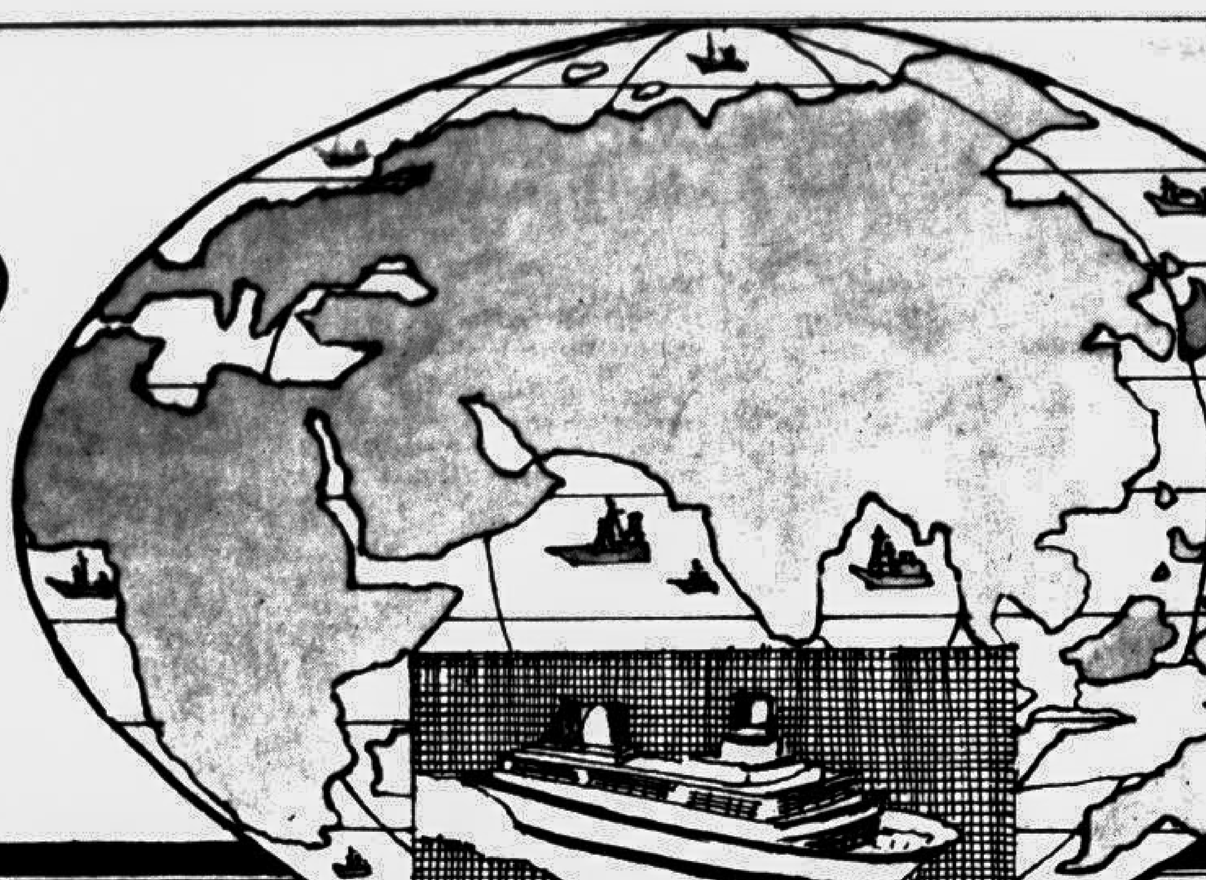
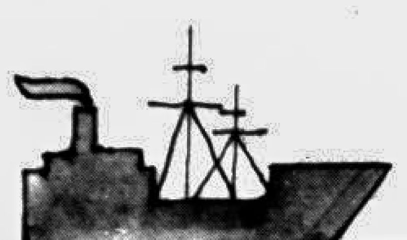
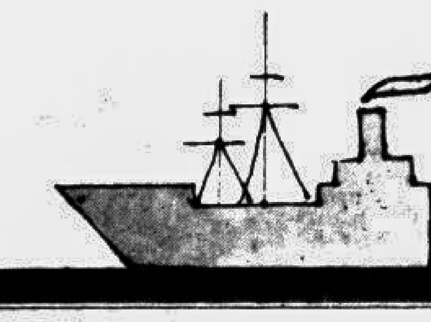
বিশ্ব নৌ-দিবস'৯৬

World Maritime Day'96







বিশ্ব নৌ - সংস্থা ঃ
সহযোগিতার মাধ্যমে উৎকর্ষের সন্ধানে

IMO: SEEKING EXCELLENCE THROUGH CO-OPERATION

নৌ পরিবহণ মন্ত্রণালয়

সমুদ্র পরিবহণ অধিদপ্তর

The Daily Star | *Special Supplement* | September 26, 1996

বাণী

বিশ্বের অন্যান্য দেশের মত যথাযোগ্য মর্যাদার সাথে বাংলাদেশে বিশ্ব নৌ-দিবস পালিত হচ্ছে জেনে আমি আনন্দিত। এ উপলক্ষে আমি সংশ্লিষ্ট সকলকে জানাই আমার আন্তরিক শুভেচ্ছা ও অভিনন্দন।

বিশ্বের শতকরা একাত্তর ভাগ সমুদ্র বেষ্টিত। বিশ্ববাসীর জন্য সাগরের গুরুত্ব অপরিসীম। নৌ-পরিবহন, মৎস্য সম্পদ, খনিজ ও জ্বালানী পদার্থ ও পৃথিবীর প্রাকৃতিক পরিবেশের ভারসাম্যের জন্য মানব সমাজ সমুদ্রের উপর ব্যাপকভাবে নির্ভরশীল। তাছাড়া বিশ্ব বাণিজ্যের সিংহভাগ সমুদ্রপথেই পরিবাহিত হয়। দুর্ঘটনামুক্ত জাহাজ চলাচল ও দূষণমুক্ত সামুদ্রিক পরিবেশ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে আন্তর্জাতিক নৌ-সংস্থা এ যাবৎ ৪০টির বেশী আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও প্রটোকল প্রণয়ন করেছে, যা বিভিন্ন রাষ্ট্র কর্তৃক ব্যাপকভাবে গৃহীত ও বাস্তবায়িত হয়েছে। আমি জেনে আনন্দিত যে, বাংলাদেশও ১১টি আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও প্রটোকল অনুসমর্থন করেছে।

জাতীয় ও আন্তর্জাতিক প্রচেষ্টা থাকা সত্ত্বেও জাহাজ চলাচলে দুর্ঘটনা ও সামুদ্রিক পরিবেশ দূষিত হচ্ছে। প্রকৃতপক্ষে, আন্তর্জাতিক রীতিনীতিগুলি বাস্তবায়ণের ক্ষেত্রে বিভিন্ন দেশের দৃষ্টিভঙ্গী ও উদ্যোগের মাঝে রয়েছে পার্থক্য। ফলে বাস্তবায়ণের গুণগত মানের মাঝে রয়েছে তারতম্য। বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বিভিন্ন রাষ্ট্রের ও জাহাজের মাঝে বৈষম্য দূর করার লক্ষ্যে আন্তর্জাতিক নৌ-সংস্থা বেশ কিছু পদক্ষেপ গ্রহন করেছে। এর ফলে বিভিন্ন দেশের নাবিক ও জাহাজের নিরাপত্তার যে গুণগত মানের তারতম্য রয়েছে তা দূর করা বহুলাংশে সম্ভব হবে বলে আশা করা যায়।

বাংলাদেশ আন্তর্জাতিক নৌ-সংস্থার একটি সদস্য দেশ। আন্তর্জাতিক নৌ-সংস্থা তার অভিষ্ঠ লক্ষ্যে পৌছানোর জন্য বিশ্বব্যাপী সহযোগিতার মাধ্যমে উৎকর্ষ সাধনের যে আহবান জানিয়েছে, বাংলাদেশ তার সাথে একাত্মতা ঘোষণা করেছে।

বিশ্ব নৌ-দিবস সফল হোক - এই কামনা করি।

আবদুর রহমান বিশ্বাস
রাষ্ট্রপতি
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ

MARITIME EXCELLENCE FOR SAFER SHIPPING AND CLEANER OCEANS

M. A. Malek
Director General
Department of Shipping

Following the industrial revolution and introduction of mechanical means of propulsion there have been dramatic growth of shipping for transportation of passengers and goods in international trade. Although in the recent dacades remarkable development in land and air transportation system has taken place, world nations are still dependent on shipping for transportation of over 90% of their export and import commodities including oil in bulk.

Danger to ship and the people on board is as old as the shipping.Although advanced technology has helped shape a modern ship and provide sophisticated equipment on board, these have their associated dangers as well. Also, the nature of the sea remains unchanged as ever, sometimes it is furious with mountain high waves, somewhere it is cold and full of ice bergs. Since the beginning of this century there have been innumerable accidents at sea due to fire, collision, grounding capsize and many of them were so disastrous that ships were lost totally taking heavy toll of life and causing serious oil spills at sea.

International Maritime Organisation (IMO) came into existence in 1958 with the primary objective of saving the ships, their crew and passengers from the hazards at sea and protecting the maritime environment against pollution from ships. Almost all the maritime countries including Bangladesh are its members - the number now being 153.

Since its first meeting in 1959 IMO has adopted more than 40 conventions, protocols and other treaty instruments incorporating regulations on technical and related international standards for design, construction, equipment, manning and operation for safe handling of ships and to prevent pollution. Procedures are also embodied in convention for dealing with incidents which threaten to cause loss of life and pollution of the sea. Besides adoption of convention IMO developed various codes, recommendations and guidelines for the same objective. The member countries signing the conventions and protocols are obliged to implement them for their own ships as well as the foreign ships visiting their ports. In fact, most important IMO conventions like Safety of Life at sea -1974, Load Lines- 1966, Preventing Collisions at Sea received wide acceptance internationally.

IMO does not finish its role by adopting conventions only. It has been working to promote measures so that all those engaged in maritime activities all over the world can apply highest possible standard embodied in the conventions. In order to build the capabilities of the member countries, particularly that for the developing countries, IMO has been arranging advisory service through its Technical Co- operation programme. It has also arranged technical seminars, symposia, workshop and short training courses throughout the world for those engaged in maritime activities. In order to educate and train the administrators, surveyors, trainers of the member countries IMO established the World Maritime University in Sweden.

A close evaluation of the work of IMO and its member countries showed substantial reduction in the number of shipping casualties and rates of marine pollution from shipping source during the 1970s and in the beginning of 1980s. But the march towards improvement has apparently lost its momentum because of the different trend that is evident in the international shipping today.

With the new technological revolution in shipping beginning from 1980s ship owners found it beneficial to run automated and containerised ships but a trend in a section of shipowners developed in running sub-standard ships for more profit. In the face of hard competition in trade and also as the shipping trade has become more capital intensive, ship owners endeavor to run their ships at a reduced cost sometimes at the expense of safety requirements. Many of them look for moving their registration and management centres to countries where financial matters are comparatively more conducive to their trade and regulations to control ship operation may be less demanding. They are reluctant to acquire new ships resulting increased number of old ships in the world fleet which are prone to accidents. There have been cases of total loss of ships at sea and some of them remained missing leaving behind nothing to trace. To cite some examples of shipping accidents starting from late 80s two serious disasters occurred in 1987-ferry Dona Paz sank off the coast of Philippine killing more than 3,000 passengers and ro - ro ferry Herald of Free Enterprise capsized in the English Channel with the loss of 193 lives. in 1994, ro - ro ferry Estonia sank off the coast of Sweden in which nearly 1,000 people died, In 1993, the tanker Baer went aground and broke up spilling 84,000 tonnes of crude oil into sea off the Shetland Islands, A large number of bulk carrier met disasters starting from 1994. M.V. Al-kasem under Beliz Flag disappeared in the South China Sea with 23 Bangladeshi officers and crew in November, 1995. It is a matter of regret that inspite of all possible efforts the vessel could not be traced out.

As regards Bangladesh, the country being a maritime one and having dependence on international shipping for transportation of export and import commodities became a member of IMO soon after independence. As a mark of co-operation with the world maritime community in promoting IMO objectives Bangladesh became party to 11 conventions including the major safety conventions like SOLAS 74, Load Lines 1966, STCW-78 and took administrative and legal measures so that our ships as well as ships visiting our ports comply with provisions of these conventions, In order that the Bangladesh ships can visit ports of other countries, they are equipped in conformity with the required provisions of other conventions some of which like MARPOL-73/78 have not yet been signed by us.

Although IMO conventions virtually relate to international maritime shipping, the expertise developed by a member country in this field may be applied to inland shipping also. Bangladesh being a maritime as well as a riverine country, her Shipping Safety Administration is in fact an integrated system to control the safety and environmental aspects of inland, coastal, fishing and ocean-going vessels. In her large network of inland waterways innumerable number of water crafts of various sizes ply of which 6,700 are registered with the administration. There are over 1,400 number of vessels to maintain coastal and inter-island transportation system. 87 fishing trawlers and about 4,000 registered mechanised fishing boats operate for fishing in the Exclusive Economic Zone. The ocean-going fleet comprises of 32 ships. It is, therefore, imperative to have strong and modern maritime administration to regulate this large sector. In order to strengthen the capabilities in the field of maritime training and administration Bangladesh received assistance from IMO under its Technical Co-operation programme and from other development partners and agencies. In fact, this opened a considerable avenue towards updating the maritime training, survey, administration and legal system of Bangladesh in conformity with the international standard.

In the face of international trend Bangladesh shipping can hardly be taken as an isolated case. Although the overall state of safety in comparison with that of the period upto end 80s has improved, accidents could not be totally eliminated. Inspite of all sincere efforts of the Bangladesh Maritime Administration with its existing limited resources for further improvement shipping accidents take place in Bangladesh inland and coastal waters. There has ben case of grounding of foreign flag ships in our harbour area. Ships plying in the Bay of Bengal and calling our sea-ports discharge waste oil and garbage in the water. Wastes of waterfront industries, pesticides and insecticides used in agricultural lands and inland ship generated wastes are drained to the bay by rivers threatening the marine life, mangrove forest, coastal agricultural land and sea-beaches.

Today's trend in international shipping and the state of safety and environmental matters call for particular attention. As a strategy, IMO has embarked on adopting several measures. Areas of improvement required have been identified. Role of member governments and their administrations, ship owners and ship operators have been redefined so that all concerned with shipping can share equal responsibility. To this end, related conventions have been revised, new codes and guidelines have been developed.

Programmes of IMO shall not bring any positive result unless these are implemented with renewed efforts and right attitude of all concerned.

Attention and assistance of all the member countries are essential to maintain IMO's Technical Co-operation programme. As the people of today live in an inter-dependent world, no nation can achieve an international objective singly or regionally. The adverse trend in today's shipping and the strategies required to curb it call for positive and integrated response from the member countries including Bangladesh with whatever degree of means they have to update and strengthen their administrative and legal regime and thereby achieve the excellence for safer shipping and cleaner oceans.

বাণী

বিশ্বের অন্যান্য দেশের মত আগামী ২৬ সেপ্টেম্বর'৯৬ বাংলাদেশেও পালিত হচ্ছে বিশ্ব নৌ-দিবস। এ দিবস এবার অত্যন্ত তাৎপর্যবহ কারণ "আন্তর্জাতিক নৌ-সংস্থা ঃ সহযোগিতার মাধ্যমে উৎকর্ষের সন্ধানে"-এই প্রতিপাদ্য নৌপরিবহন ক্ষেত্রে বৈশ্বিক সহযোগিতার ডাক দিয়েছে। আমি দেশবাসীকে এই দিবসে জানাই শুভেচ্ছা ও অভিনন্দন।

নৌ-পরিবহন সভ্যতার সমবয়েসী। এখনও বিশ্ব বাণিজ্যের সিংহভাগ পরিবাহিত হয় সমুদ্র পথে। এক দেশের জাতীয় পতাকাবাহী জাহাজকে ব্যবহার করতে হয় অন্য দেশের সমুদ্র পথ। তাই বিভিন্ন রাষ্ট্রের পারস্পরিক সহযোগিতা এ ক্ষেত্রে একান্তভাবে অপরিহার্য।

নৌ-বাণিজ্যের ঐতিহ্যে সমৃদ্ধ বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্যেরও শতকরা ৯৮ ভাগ পরিবাহিত হয় সমুদ্র পথে। নৌ-পরিবহন শিল্পের উন্নয়ন, সামুদ্রিক সম্পদের সুষ্ঠ ব্যবহার ও সংরক্ষণের জন্য তাই বিশ্বের সকল রাষ্ট্র ও আন্তর্জাতিক নৌ-সংস্থার সঙ্গে আমাদের সহযোগিতার সম্পর্ক সম্প্রসারণ ও সুরক্ষা প্রয়োজন।

সকল ক্ষেত্রের মত জাহাজ চলাচল শিল্পে সমৃদ্ধির জন্য সরকারী প্রচেষ্টার সাথে প্রয়োজন সহযোগী বেসরকারী উদ্যোগ। ঐক্যবদ্ধ প্রচেষ্টাই আনতে পারে আমাদের সাফল্য।

আমি আন্তরিকভাবে কামনা করি, বিশ্ব নৌ-দিবস'৯৬-এর সকল আয়োজন সার্থক হোক।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ দীর্ঘজীবী হোক।

শেখ হাসিনা
প্রধানমন্ত্রী
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাণী

আজ বিশ্ব নৌ-দিবস। আমি আনন্দিত যে দিবসটি বাংলাদেশের সর্বত্র যথাযোগ্য মর্যাদায় উদ্‌যাপিত হচ্ছে। এ দিনে জাহাজ চলাচলের সাথে সম্পৃক্ত সকল ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান ও সংস্থাকে জানাচ্ছি আমার আন্তরিক অভিনন্দন। একই সঙ্গে আন্তর্জাতিক নৌ-সংস্থার ১৫৩টি সদস্য দেশকে জানাই আমাদের শুভেচ্ছা।

এ বছরের প্রতিপাদ্য বিষয় হচ্ছে, "আন্তর্জাতিক নৌ সংস্থাঃ সহযোগিতার মাধ্যমে উৎকর্ষের সন্ধানে"। সহযোগিতা বাংলাদেশের ঐতিহ্য। সহযোগিতা আমাদের শিক্ষা ও সংস্কৃতির সাথে সম্পৃক্ত। জাহাজ চলাচলের ক্ষেত্রে আমরা ইতোমধ্যে ১২ টি দেশের সাথে দ্বি-পাক্ষিক সহযোগিতার চুক্তি সম্পাদন করেছি। আঞ্চলিক সহযোগিতার ক্ষেত্রেও আমরা অগ্রণী ভূমিকা পালন করছি। আমরা বিশ্বাস করি, জাহাজ চলাচলের মতো একটি আন্তর্জাতিক শিল্পে সাফল্য অর্জন শুধুমাত্র সহযোগিতার মাধ্যমেই সম্ভব। পারস্পরিক সহযোগিতা ও অংশীদারি[illegible] উন্নয়ন ও অগ্রগতিকে নিশ্চিত করতে পারে।

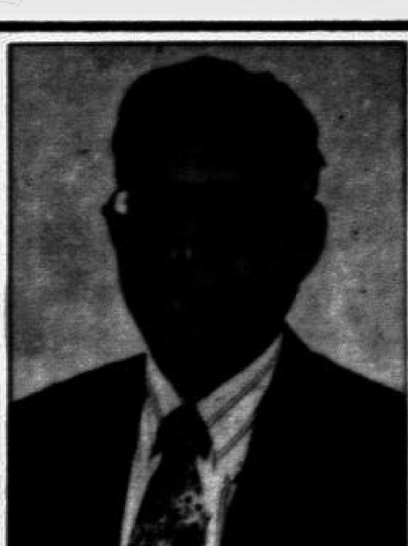
জাহাজ চ[illegible]ল শিল্পকে বিকাশের লক্ষ্যে প্রয়োজন অধিক বিনিয়োগ। এ বিনিয়োগকে আকর্ষণ করতে হলে চাই সুন্দর পরিবেশ। পরিবেশ সৃষ্টির লক্ষ্যে চাই ঐক্যবদ্ধ প্রয়াস। আজকের দিনে আমাদের শপথ হবে, আমাদের দক্ষতা, প্রজ্ঞা ও শ্রম দিয়ে নৌ-পরিবহন খাতের উন্নয়নে আমরা ঐক্যবদ্ধভাবে আত্মনিয়োগ করবো।

আমাদের চিন্তায়, প্রচেষ্টায় ও কর্মকান্ডে আমরা চরম উৎকর্ষতার পরিচয় দিয়ে বিশ্বে আমাদের সুনাম অক্ষুন্ন রাখবো।

"নিরাপদ নৌ-চল[illegible]ল, পরিচ্ছন্ন সমুদ্র" সংরক্ষণই আমাদের লক্ষ্য।

এ দিবস উদ্‌যাপন [illegible]ফল হোক।

আ স ম আবদুর রব
মন্ত্রী
নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার।



কিছু কথা

বিশ্বের অন্যান্য দেশের মতো এ বছরও বাংলাদেশে আমরা বিশ্ব নৌ-দিবস উদ্‌যাপন করছি। দিবসটি উদ্‌যাপনের মাধ্যমে সহযোগিতার ক্ষেত্রকে আরও প্রসার করার লক্ষ্যে আমাদের প্রচেষ্টা অব্যাহত থাকবে। একই সঙ্গে আমরা শ্রম, দক্ষতা ও মেধা প্রদর্শন করে জাহাজ চলাচলে উৎকর্ষতার পরিচয় দিতে সক্ষম হবো। এ হচ্ছে আজকের দিনে আমাদের প্রত্যাশা।

জাহাজ চলাচল একটি আন্তর্জাতিক শিল্প। এ শিল্পের পরিধি সীমাবদ্ধ নয়, পৃথিবীর সর্বত্র অবারিত। তাই সহযোগিতার ক্ষেত্র ও ব্যাপক এবং বিস্তৃত। বিশ্বের ১২টি দেশের সাথে বাংলাদেশের জাহাজ চলাচল সংক্রান্ত দ্বি-পাক্ষিক সহযোগিতার চুক্তি আছে, আরও সহযোগিতার চুক্তি সম্পাদনের বিষয় প্রক্রিয়াধীন আছে। মুক্ত বাজার অর্থনীতির পরিমন্ডলে বাংলাদেশের জলসীমায় বিদেশী জাহাজের আগমন ব্যাপকহারে বৃদ্ধি পাচ্ছে, ১৯৯৫-৯৬ সালে চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরে প্রায় ১৬৫০টি বিদেশী জাহাজ ভিড়েছে এবং প্রতিবছর এর সংখ্যা প্রায় ১৫-১৮% করে বৃদ্ধি পাচ্ছে। তাই প্রয়োজন, পোর্ট ষ্টেট কন্ট্রোল হিসেবে আমাদের দক্ষতা প্রদর্শন। একই সঙ্গে ফ্ল্যাগ ষ্টেট কন্ট্রোল হিসেবে বিশ্ব নৌ-সংস্থার কনভেনশন ও প্রটোকলসমূহে বর্ণিত নীতিমালার সঠিক অনুসরণ। বাংলাদেশ ইতোমধ্যে সমুদ্রে জীবনের নিরাপত্তা (SOLAS), প্রশিক্ষণ স্যাটি-ফিকেশান ও ওয়াচকিপিং এর মান সংরক্ষণ (STCW), লোড লাইন (LL), সমুদ্রে চলাচল সহজীকরণ (FAL) সহ প্রায় ১১টি কনভেনশনে অনুসমর্থন করেছে। এ ছাড়াও, সমুদ্রদূষণ (MARPOL), নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা কোড (ISC) সহ কিছু গুরুত্বপূর্ণ কনভেনশন-এর বিধান-সমূহ প্রতিপালন করছে। তাই আন্তর্জাতিক সহযোগিতার ক্ষেত্রে আমাদের বিচরণ সুপ্রতিষ্ঠিত।

বাংলাদেশে সরকারী ও বেসরকারী খাতে বর্তমানে ৩১টি জাহাজ আছে যা প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুল। পক্ষান্তরে, উন্নয়নশীল দক্ষিণপূর্ব এশীয় দেশসমূহে এ শিল্পের দ্রুত প্রসার ঘটছে, নাবিকের সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে। আমরা পিছিয়ে থাকতে পারিনা।

আজকের বিশ্ব নৌ-দিবসে আমাদের অঙ্গীকার হবে কত অল্প সময়ে যেন জাহাজ চলাচলে একটি আত্মনির্ভর দেশ হিসেবে আমরা বিকাশ লাভ করতে পারি। একটি ঐতিহ্যবাহী দেশ হিসেবে জাহাজ শিল্পে সমৃদ্ধি লাভ করাই হবে আজকের দিনে আমাদের অঙ্গীকার, আমরা লক্ষ্য অর্জনে অবশ্যই সফলকাম হবো।

আনোয়ারুল ইসলাম
সচিব
নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

Courtesy :

বাংলাদেশ ষ্টিমার এজেন্টস্ এসোসিয়েশন

Bangladesh Steamer Agents' Association