Resolving the issue of sea-stranded Rohingyas

Farhaan Ahmed

A CCORDING to reports, around February 11, 2021, a fishing boat with around 90 Rohingya refugees onboard set out from Cox's Bazar in Bangladesh purportedly with the aim of reaching the shores of Malaysia. Around February 15, about four days into the journey, the boat's engine broke down and it continued to drift. A distress call was issued on the night of February 20.

Responding to the distress call, sometime around February 25, the Indian Coast Guard rescued the refugees in the Andaman Sea, providing them with food and water. At the time of the rescue, the refugees on board the boat had run out of food and water, several of them were ill and suffering from extreme dehydration. Moreover, at least eight people had already died on the drifting boat.

According to the Indian Ministry of External Affairs, around 47 of the boat's passengers are in possession of UNHCR ID cards stating that they are displaced Myanmar nationals and "persons of concern registered by the UNHCR". Thereafter, Indian officials stated that they were in discussions with Bangladesh to arrange for the return of these rescued refugees to Bangladesh. Since then, the Foreign Minister of Bangladesh has stated that Bangladesh has "no obligation" to accept the rescued Rohingya refugees.

Since their rescue, the refugees are still being provided with food, medical and technical aid on the boat itself. According to reports, the Indian Coast Guard has repaired the vessel but is not permitting it to enter Indian territorial waters, and instead wants the boat to return to Bangladesh. The Human Rights Watch and other NGOs have urged the Indian government to provide refuge in its territory to the rescued—but still stranded refugees.

In 2020, according to reports, at least 2,400 refugees had attempted the aforesaid treacherous sea journey, while some 200 refugees had lost their lives at sea. International NGOs have been ringing alarm bells about this "boat crisis" for many months, and have called on Asean Member States to "take a comprehensive and coordinated approach to protect vulnerable people".

The reason why I am mentioning these dreadful facts and circumstances surrounding the present crisis is twofold; firstly, to stress on the severity and direness of the situation, and secondly, to contextualise the forthcoming exposition demonstrating how international law and legal obligations of the respective states evidently are not enough to sufficiently protect these distressed and vulnerable people. With regard to the present situation of the 81 stranded Rohingya refugees, at the outset, it can be stated with reasonable certainty that both Bangladesh and India have acted and seem to be acting in line with their respective international legal obligations.

Fundamentally, there are two international treaties and a rule of customary international law which are applicable in the present situation. Article 98(1) of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Regulation 33/1 of the 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention), cumulatively mandates every ship of every Member State, upon being informed, "to proceed with all possible speed" to rescue or provide assistance to persons who "are in distress at sea" or persons "found at sea in danger of being lost", irrespective of the "nationality or status of such persons or the circumstances in which they are found". Both Bangladesh and India are signatories of the UNCLOS and the SOLAS Convention. India in rescuing the stranded

Now, as important as it is to illustrate what the law mandates, it is equally important to note where it is silent. Therefore, although India cannot repatriate these rescued refugees to Myanmar, India has no legal obligation to take these rescued refugees ashore and shelter them in Indian territory; neither does Bangladesh. Consequently, although India is legally obligated to provide the rescued refugees with the necessary assistance, until one of the states (not exclusively Bangladesh or India) agrees to take them in, they will effectively be living at sea. Hence, it is clear that the rules of international law are not outfitted to effectively deal with this situation

There is no easy solution to this predicament, at least not for the 81 Rohingya refugees still stuck on a boat at sea. It is obvious that a new, effective, and durable legal or political measure is essential to alleviate the suffering of



Rohingya refugees stranded on a boat.

refugees acted in line with its obligations under the aforesaid treaties.

When the rescued persons claim to be refugees or asylum-seekers, or indicate in any way that they fear persecution or ill-treatment if disembarked at a particular place, the international law "principle of non-refoulement" automatically becomes operative. Article 33(1) of the 1951 Refugee Convention defines "non-refoulement" as the prohibition on the return of refugees and asylum-seekers to any place or territory where their life or freedom would be threatened on account of their "race, religion, nationality, membership of a particular social group or political opinion".

Neither Bangladesh nor India are parties to the 1951 Refugee Convention. However, it is now widely understood that the "principle of non-refoulement" is a rule of customary international law; meaning that it must be abided by every state, irrespective of whether they are signatories to the 1951 Refugee Convention or not. The "principle of non-refoulement" is the reason why the Rohingya refugees currently residing in Bangladesh cannot be repatriated to Myanmar without proper safeguards and assurances of their safety, and it is for this very same reason India cannot send the rescued Rohingya refugees to Myanmar. PHOTO: AFP

these stranded refugees. The magnitude and cost in terms of human lives of this humanitarian crisis is colossal. This crisis is not only limited to the Andaman Sea or the Bay of Bengal, but also includes the Mediterranean Sea and other sea passages. Prolongation of the status qou will only result in more stranding and deaths of refugees and asylum-seekers at sea. It seems the world has collectively scraped off its mind the heart-wrenching photo of Alan Kurdi, the three-year-old Syrian boy, lying face-down on a beach in Turkey, after drowning in the Mediterranean Sea on September 2, 2015, along with his mother and brother.

It is not enough for states to justify their unilateral and collective inaction on the basis of the continued absence of appropriate and adequate legal obligations or effective political initiatives. As states pass the buck among one another, people continue to die at sea in the hundreds, if not thousands—and thousands have already perished. This tragedy of epic proportions beseeches compassion, and national, regional and global solidarity.

Farhaan Ahmed is Senior Lecturer in Public International Law at the School of Law, Brac University. Email: farhaan@cantab.net: Twitter: @FarhaanAhmed

The menace of black smoke



BRICK kilns used to be considered the prime reason for air pollution in Dhaka city until a recent report by Dhaka University's Air Quality Research and Monitoring Center identified black smoke and fumes from rundown vehicles as the top emitter, which is

reportedly liable for 50 percent of the air pollution. This smoke is basically created from the burning of liquid fuels by vehicles that have crossed both the expiry date and fitness validity. What is more worrisome is the data from Bangladesh Road Transport Authority (BRTA) which shows that, at present, the total number of expired vehicles around the country is 5,00,000—and the number is increasing at a rate of 20-30 percent every year.

The role of our Department of Environment (DoE) is to coordinate the task of stopping the emission of pollutant air from vehicles, while Bangladesh Road Transport Authority (BRTA) is responsible for checking fitness and issuing certificates. But the activities of these two government authorities have so far been largely limited to issuing press releases and conducting sporadic mobile court drives. Aside from these two governing bodies, the two city corporations of Dhaka and also the Dhaka Metropolitan Police (DMP) are responsible for keeping the air of the city healthy. But a recent report by Prothom Alo, published on March 6, revealed that among the BRTA, DMP and the two city corporations, none of them have the necessary equipment to measure the rate of emissions from vehicles. More frustrating is the fact that whenever someone tries to hold any particular government agency responsible for the unabated movement of illegal transport vehicles or the destruction of Dhaka's air quality, they shift the responsibility onto some other agency in a bid to relieve itself of its obligations.

This laissez-faire approach belies the threats that air pollution poses to the health of residents. A study conducted by Md Khalequzzaman, professor of geology at the Lock Haven University, USA, shows that fine particles that are found in black smoke coming out of vehicles are able to penetrate deep into the human respiratory system, and from there to the rest of the body, causing a wide range of short and long term health effects. Besides, harmful substances like chromium, mercury, lead, copper, nickel and silver are regularly found in Dhaka's air and, if inhaled in high amounts, many of these metals can cause serious illnesses. For example, lead accumulates in the brain, which may lead to poisoning or death while the gastrointestinal tract, kidneys and the central nervous system are also affected by the presence of this deadly element inside the human body. Children exposed to lead also face risks of impaired development, lower IQ, shortened attention span, hyperactivity and mental deterioration. Chromium can cause cancer, while arsenic is associated with skin damage.

Existing laws says that if a vehicle becomes unfit, reaches its shelf life or causes serious environmental pollution, its registration shall be cancelled immediately. But like in so many other cases, these rules and regulations are not being enforced by any authority. For example, to control air pollution and seize unfit vehicles, the High Court issued a total of nine directives on January 13, 2020. Frustrated by the inactivity of the concerned bodies in the implementation of these directives, the court once again ordered the respective authorities to take steps immediately on November 24 of the same year. But so far there has not been a single incident that shows that this order from the highest judicial body of the country has been executed.

Both the Motor Vehicles Ordinance 1983 and the Environment Conservation Act 1995 state that emitting smoke that is injurious to both health and the environment is a punishable offence. But around half a million ramshackle vehicles are plying our streets on a daily basis with total impunity despite the existence of these laws. Even DoE and Bangladesh Environmental Lawyers Association (BELA) had taken up a joint initiative to create a new law dedicated solely towards tackling the air pollution problem, namely the Clean Air Act-2019. After a conversation with AMM Mamun, a member of BELA, I found out that the draft of the law that was prepared by BELA has already been proposed by DoE. Though the process had started in 2018, the draft law is still waiting to be presented before the cabinet and the parliament for review.

The transport owners of our country are basically business-people whose main interests lie in making as much profit as they can with minimum efforts. As dumping old vehicles and replacing them with new ones require additional expenses on their part, it will be unrealistic to expect that they will all of a sudden start to take action to protect either the environment or the lives of the general populace. On the other hand, the transport workers including the drivers of the worn-out vehicles cannot be blamed much in this regard. They are just ordinary, impoverished people with little or no education who are trying to earn their keep and sustain their already struggling life. Basically, they run whatever types of vehicles are given to them by their bosses, and though they are often responsible for the road accidents that occur round the year, putting the blame for air pollution squarely on them will be unfair.

Holding only the transport workers accountable without pointing fingers to the transport bosses will not be of much help in combating such a far-reaching public concern as air pollution. The existing laws relating to this health hazard have to be implemented strictly, while the process of enacting any new law that will benefit the ecosystem has to gain pace. Health consciousness from the victims' side is also necessary; the time has come for the ordinary people to start demanding quality transport service for their own safety. Most importantly, responsible authorities like the BRTA, DMP, the two city corporations of Dhaka city and DoE must join hands and undertake collective, well-coordinated efforts in cleaning the air and making it breathable. They can start by taking black-smoke emitting vehicles off the streets.

Muhammad A Bashed is a member of the editorial team at The Daily Star.

CROSSWORD BY THOMAS JOSEPH

32 Spring month	7 Be of use
33 Dove call	8 Pilgrimage site
34 Response to a	9 Fire product
joke	11 Foliage
36 Hamlet	15 Clock numeral
37 Repairer, in slang	17 "Awesome!"
38 Blackjack call	20 Cardi B specialty
39 Brighten	21 Like Pride Parade
40 Change	participants
41 City on the	24 Soft cheese
Truckee	25 Winter creations
42 Where-withal	27 Scoundrel
	28 Dead ducks
DOWN	29 Drummer's
1 Rubber ring	partner
2 Best	30 Like gymnasts
3 Dungeon doings	31 Waco native
4 Faithful	35 Music's Puente
5 Cash dispenser	36 Floor piece
6 Bearing	38 Deli meat
	 33 Dove call 34 Response to a joke 36 Hamlet 37 Repairer, in slang 38 Blackjack call 39 Brighten 40 Change 41 City on the Truckee 42 Where-withal DOWN 1 Rubber ring 2 Best 3 Dungeon doings 4 Faithful 5 Cash dispenser

WRITE FOR US. SEND US YOUR OPINION PIECES TO dsopinion@gmail.com.

1	2	з	4	5			6	7	8	9	
10						11					-
12	-	+	-	+		13	+	+	-	-	_
14	+	+	+		15		+	+	-	+	-
16	+	+		17		-		18	+	-	-
19	-		20		+		21				
	22	1	-	+		23	 	24	25		
			26	+	27		+	-		28	
29	30	31		32	+			33			-
34	-	1	35		+		36				-
37						38					-
39	+	+	+	+		40	+	+		+	-
41	+	+	+			42	+	+	-	-	-

YESTERDAY'S ANSWERS

С	Α	Ρ	Е	D		V	Ι	Р	E	R
Ο	R	Α	Т	Е		Н	0	R	Ζ	Е
D	R	Υ	С	L	E	Α	Ζ	Е	R	S
E	0	Ν		Е	L	L		Υ	Ο	υ
S	W	Ε	E	Т	Ι	E		S	U	М
			Y	Е	S		Η	0	Т	Е
С	Α	R	Е	S		Ρ	Ι	Ζ	E	S
Α	в	Е	S		D	Ι	Е			
R	Ι	G		Σ	0	R	D	A	Ζ	Т
Α	L	Α		Е	R	Α		Н	Ο	Е
W	Ε	Т	В	L	Α	Ζ	κ	Ш	Т	S
Α	Ν	Т	Е	D		Н	Е	Α	R	Т
Y	E	A	Т	S		Α	Ζ	D	E	S

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, নোয়াখালী স্থানীয় সরকার শাখা <u>www.noakhali.gov.bd</u>

দরপত্র বিজ্ঞপ্তি



২০২০-২১ অর্থবছরে নোয়াখালী জেলার ০৯টি উপজেলার ৮৯ (উননব্বই)টি ইউনিয়ন পরিষদ ও ০৩ (তিন)টি প্রশাসনিক এলাকায় কর্মরত ৭৮৫ জন গ্রাম পুলিশ (দফাদার ও মহল্লাদার) এর 'খ' তপশিলে বর্ণিত পোষাক ও অন্যান্য সরঞ্জামাদি সরবরাহের নিমিত্ত প্রস্তুতকারী/সরবরাহকারী ঠিকাদারের নিকট হতে পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন, ২০০৬ ও পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা, ২০০৮ অনুসরণপূর্বক নিম্নলিখিত শর্তানুযায়ী সিলমোহরকৃত খামে দরপত্র আহ্বান করা যাচ্ছে।

জ.	বিষয়	f	বিবরণ			
অ নং	R.L.I.		1111			
۵.	মন্ত্রণালয়/বিভাগ/এজেন্সি	মন্ত্রণালয়।				
ર.	দরপত্র আহ্বানকারী প্রতিষ্ঠান	জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, নো	য়াখালী।			
৩.	সংগ্ৰহ পদ্ধতি	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (Open				
8.	দরদাতার যোগ্যতা	দরপত্র ফরমে বর্ণিত যোগ্যতাস	ম্পিন্ন দরদাতাগণ।			
¢.	দরপত্রের মূল্য (অফেরতযোগ্য)	২,০০০/- (দুই হাজার) টাকা এ	র্ধতি সেট।			
ڻ.	দরপত্র জামানত	কার্যাদেশ প্রাপ্ত দরদাতা/দরদাতা প্রতিষ্ঠানকে ১০% (১০,০০,০০০/- টাকা) মূল্য সম্বলিত ব্যাংক ড্রাফট/পে-অর্ডার জেলা প্রশাসক, নোয়াখালী এর অনুকূলে দাখিল করতে হবে।				
۹.	দরপত্র বিক্রয় ও দাখিলের স্থান ২ । বিভাগীয় কমিশনারের কার্যালয়, চউগ্রাম । ২ ৷ পুলিশ সুপারের কার্যালয়, নোয়াখালী । ৩ ৷ জেলা পরিষদ, নোয়াখালী । ৪ ৷ স্থানীয় সরকার শাখা, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়,					
ኦ .	দরপত্র আহ্বানের সূত্র					
৯.	দরপত্র বিক্রয়ের তারিখ ও সময়	দরপত্র বিক্রয়ের তারিখ ও সময় ১৪/০৩/২০২১খ্রিঃ হতে ০৪/০৪/২০২ চলাকালীন পর্যন্ত।				
٥٥.	দরপত্র দাখিলের শেষ তারিখ ও	দরপত্র দাখিলের শেষ তারিখ ও ০৫/০৪/২০২১খ্রিঃ তারিখ দুপু				
	সময়					
33.	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	বিকাল ০৩.০০ ঘটিকায় উপস্থিত উপস্থিত থাকে)।				
১২.	কার্য সম্পাদনের তারিখ	কার্যাদেশ প্রাপ্তির ২৮ (আটাশ)				
১৩.	মালামালের নমুনা দাখিল সংক্রান্ত	মালামালের নমুনা দাখিল সংক্রান্ত দরপত্রের সাথে সিডিউল মোর্ত করতে হবে।				
		তপশিল 'খ"				
ক্র. ন	ং পোষাক ও অন্যান্য স	ারঞ্জামাদির বিবরণী	মোট সংখ্যা			
۶.	খাকি রংয়ের ফুল প্যান্ট দুটি করে মন্ত্রণালয়ের নমুনা অনুযায়ী		৭৭৭×২=১৫৫৮টি (পুরুষ)			
٩.	নীল রংয়ের ফুল শার্ট মন্ত্রণালয়ের নমুনা অনুযায়ী	নীল রংয়ের ফুল শার্ট				
৩.	নীল রংয়ের হাফ শার্ট মন্ত্রণালয়ের নমুনা অনুযায়ী	নীল রংয়ের হাফ শার্ট				
8.	নীল রংয়ের শাড়ি প্রত্যেক মহিলা গ্রাম পুলিশের জন	৮×২=১৬টি (মহিলা)				
¢.	নীল রংয়ের ব্লাউজ					
৬.	নীল রংয়ের পেটিকোট					
		v di- 1941	৭৮৫টি			
۹.	নাইলনের বেল্ট		967010			

b.	সোল্ডার ব্যাজ দফাদারদের জন্য	৭২ জোড়া (পুরুষ)				
	রিবন ও স্টারসহ (কালো কাপ					
৯.	সোল্ডার ব্যাজ মহল্লাদারদের জন্	৭১৩ জোড়া				
٥٥.	একটি উন্নতমানের বাই-সাইকে	৭৮৫টি				
	পুরুষ গ্রাম পুলিশদের জন্য	মহিলা গ্রাম পুলিশদের জন্য	(তন্মধ্যে ০৮টি মহিলাদের জন্য)			
	Frame Size: 28"×21" Materials: Steel Wheel Size: 28" Saddle: Pu Foam Carrier: Steel Carrier Brake Set: STL-28"- CP with Bracket Handle Bar: Handlebar Traditional type Rim: Steel Hub: Steel 32 & 40 Holes Mudguard & Chain Cover: Steel Freewheel: 20T Chain: 108 Link Chain Wheel: 44 Teeth	Frame Size: 26"×17" Tig Welded Fork: Steel Rigid Fork Brake Set: V Brake Handle Bar: Steel Raise 30mm.22.2" 600, Barbore: 25.4mm Rim: Alloy Double Wall 36 holes Mudguard: Steel MTB Mudguard Carrier: Steel MTB Carrier				
	<u>খিলের শর্তাবলীঃ</u> স্বর্গন্দর হাজা সৈং ক্রেন ভাইজ					
21	দরপত্রের সাথে বৈধ ট্রেড লাইসেন্স, টিআইএন, ব্যাংক কর্তৃক প্রদন্ত আর্থিক স্বচ্ছলতার সনদ, আয়কর সনদের সত্যায়িত কপি, ২ কপি ছবি ও অন্যান্য প্রয়োজনীয় কাগজপত্রের সত্যায়িত কপি দাখিল করতে হবে।					
२।	অসম্পূর্ণ, অস্পষ্ট, ভুল ও ঘষামাজা দরপত্র বাতিল বলে গণ্য হবে।					
७ ।	দাখিলকৃত দরপত্র জামানত হিসেবে উদ্ধৃত দরের কমপক্ষে ৩% যে কোন তপশিলি ব্যাংক থেকে ব্যাংক ড্রাফট/পে-অর্ডার এর মাধ্যমে জেলা প্রশাসক, নোয়াখালী এর অনুকূলে দরপত্রের সাথে অবশ্যই দাখিল করতে হবে।					
8	মনোনীত দরপত্রদাতাকে কার্যাদেশ প্রাপ্তির পূর্বে চুক্তি মূল্যের ১০% অর্থ কার্যসম্পাদন জামানত (Performances Security) বাবদ ব্যাংক ড্রাফট/পে-অর্জারের মাধ্যমে জেলা প্রশাসক, নোয়াখালী এর অনুকূলে জমা দেওয়ার পর ৩০০ (তিনশত) টাকার নন-জুডিসিয়াল ষ্ট্যাম্পের উপর শর্ত মোতাবেক পোষাক ও সরঞ্জামাদি সরবরাহ করা হবে মর্মে অঙ্গীকারনামা সম্পাদন করে এ কার্যালয়ে জমা দেওয়ার					

- ৫। সর্বনিম্ন বৈধ একাধিক দরদাতার দর একই হলে লটারির মাধ্যমে সরবরাহকারী ব্যক্তি/প্রতিষ্ঠান বাছাই করা হবে।
- ৬। কর্তৃপক্ষ কোন কারণ দর্শানো ব্যতিরেকে দরপত্র গ্রহণ/বাতিল করার ক্ষমতা রাখেন।
- ৭। সরকারি বিধি মোতাবেক ভ্যাট ও আয়কর কর্তন করা হবে।

পর কার্যাদেশ প্রদান করা হবে।

জিডি-৫০৮

- ৮। কার্যাদেশ প্রাপ্ত সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানকে উপজেলাধীন ইউনিয়নসমূহে কর্মরত দফাদার-মহল্লাদারদের ব্যক্তিগত পোষাকের মাপ মোতাবেক পোষাক ও সরঞ্জামাদি প্রথমে অত্র কার্যালয়ে সরবরাহ করতে হবে। সরবরাহকৃত পোষাক ও সরঞ্জামাদি সংশ্লিষ্ট কমিটি কর্তৃক যথাযথ মানসম্পন্ন মর্মে গৃহীত হলে পোষাক ও সরঞ্জামাদি সংশ্লিষ্ট উপজেলা নির্বাহী অফিসারের কার্যালয়ে সরবরাহ করতে হবে।
- ৯। দরপত্র আব্বানকারী প্রতিষ্ঠান দরপত্রের যে কোন শর্তাবলী বিধি মোতাবেক পরিবর্তন/পরিবর্ধন করতে পারবেন।
- ১০। দরপত্রের সকল কার্যক্রম পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন, ২০০৬ ও পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা, ২০০৮ (সর্বশেষ সংশোধনকৃত) মোতাবেক পরিচালিত হবে।

মোহাম্মদ খোরশেদ আলম খান জেলা প্রশাসক নোয়াখালী ফোনঃ ০৩২১-৬১০২১ E-mail: <u>dcnoakhali@mopa.gov.bd</u>