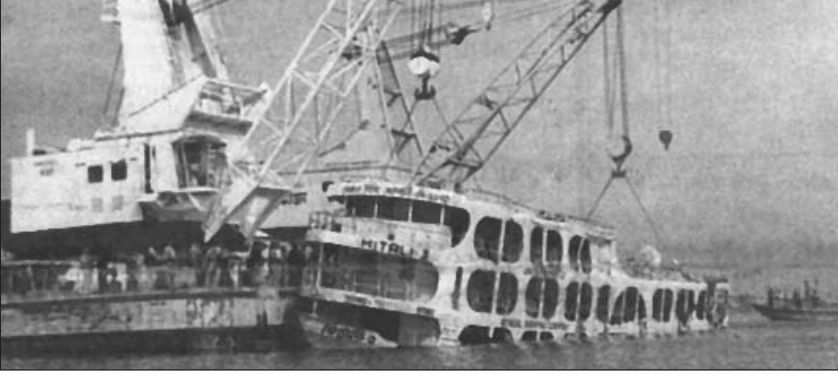


লঞ্চডুবি

তদন্ত রিপোর্টের তদন্ত



কোনো একটা দুর্ঘটনা ঘটলে তখনই টনক নড়ে সরকারের। ব্যস্ত হয়ে ওঠে সংশ্লিষ্ট বিষয়ের মন্ত্রীরা। গঠন করা হয় তদন্ত কমিটি। কয়েক দিন যেতে না যেতেই সবকিছু আবার আগের মতোই চলতে থাকে। এক সময় তদন্ত কমিটি রিপোর্ট দেয়। সময়ের প্রবাহে তদন্ত কমিটির রিপোর্টের ঠিকানা হয় হিমাগার। এই তো আমাদের এ দেশের অবস্থা। জনগণ ভোট দিয়ে লজ্জায় পড়ে। অথচ তাদের ভোট ভিক্ষায় নিযুক্ত প্রতিনিধি ব্যস্ত নিজের আখের গোছাতে। জনসাধারণের সঙ্গে সম্পর্ক নির্বাচনের আগে ভোট ভিক্ষা পর্যন্তই। এরপর ‘আল্লার মাল আল্লায় নিচ্ছে’ এ সুরে কথা শোনানো। কিন্তু যার গেছে সেই শুধু অনুভব করতে পারে এর জ্বালা। নির্বাচিত নেতারা তা কখনই বোঝেন না। বুঝতে চেষ্টা করেন না জনসাধারণের কষ্টের কথা। তারা চলেন জনগণের টাকায় তেল পুড়িয়ে চার চাকার দামি গাড়িতে অথবা হেলিকপ্টারে। অথচ এই জনগণের আজ পর্যন্ত যাতায়াত সমস্যার নিরসন হয়নি।

এ দেশ নদীমাতৃক, যার কারণে এখনও দেশের বিভিন্ন অঞ্চলের সঙ্গে যোগাযোগের অন্যতম মাধ্যম নদীপথ। নদীপথ চলাচলের জন্য মার্চের মাঝামাঝি থেকে জুলাইয়ের শেষ পর্যন্ত বিপজ্জনক। এ সময় প্রলয়ঙ্করী কালবৈশাখীর আঘাতে প্রতিবছরই ঘটে একের অধিক লঞ্চডুবির ঘটনা। এই দুর্ঘটনা সহজেই এড়ানো সম্ভব। অথচ সরকার উদাসীন। ঘটনা ঘটনার পর একটু দৃষ্টিপাত। এরপর যা হবার হয়েছে। দুঃখ প্রকাশের মাধ্যমে সরকার সেরে ফেলে দায়ভার। স্বাধীনতার পর থেকে এ পর্যন্ত দেশের নৌপথে ছোট-বড় তিনশ’র অধিক লঞ্চ দুর্ঘটনা ঘটেছে। আর এই দুর্ঘটনা ঘটেছে ঝড়ো মৌসুমে। এখন প্রশ্ন দেখা দিয়েছে, নৌপথে দুর্ঘটনার সময় চিহ্নিত হওয়ার পরেও কেন

সংশ্লিষ্টরা এ দুর্ঘটনা এড়াতে ব্যর্থ হচ্ছে। এ পর্যন্ত লঞ্চ দুর্ঘটনায় নিহতের সংখ্যা সাড়ে তিন হাজারের ওপরে। গত ২১ এপ্রিল নারায়ণগঞ্জের পাগলার অদূরে বুড়িগঙ্গায় লঞ্চডুবির ঘটনা ঘটে। একই দিন দুপুরে ভৈরব উপজেলার লুমদিয়া খলাপাড়া গ্রামের কাছে মেঘনা নদীতে লঞ্চডুবির ঘটনা ঘটে। এই দুটি ঘটনায় প্রায় দুশ’র মতো লাশ উদ্ধার হয়। শেষ খবর পাওয়া পর্যন্ত লাশের উদ্ধার কাজ চলছে। লঞ্চডুবিতে প্রাণ হারাচ্ছে বছরে শত শত লোক। অথর্ব সরকার, নির্বিকার প্রশাসন আর বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন সংস্থার কর্মকর্তারা। শুধু নৌদুর্ঘটনা নয়, প্রতিটি দুর্ঘটনায়ই গঠিত হয় তদন্ত কমিটি। কিছুদিন পর প্রকাশও হয় তদন্ত রিপোর্ট। তাতে দুর্ঘটনার কারণও চিহ্নিত থাকে। অথচ যাদের অবহেলা ও দায়িত্বজ্ঞানহীন কর্মকাণ্ডে দুর্ঘটনা হলো তাদের কোনো শাস্তি হয় না।

জানা গেছে, বিভিন্ন নৌপথে নানা ত্রুটি নিয়ে চলছে লঞ্চগুলো। এমনকি লঞ্চ নকশা বহির্ভূত করে নির্মাণ করা হয়। এছাড়াও রয়েছে চালকের অদক্ষতা, মাস্টারের গাফিলতি, নেই যাত্রীবীমা, অতিরিক্ত যাত্রী বহন, নিরাপত্তা আইন অমান্য, নৌপথের বিভিন্ন স্থানে নেই বয়াবাতি। অথচ এসব বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নেই কোনো মাথাব্যথা। আর নৌপথের দুর্ঘটনার মূল নায়ক আবহাওয়ার প্রতিকূলতা। এ দেশের আবহাওয়া

অফিসগুলো আধুনিক কারিগরি কৌশলের অভাবে ভুগছে। এ কারণে তাদের পূর্বানুমানের ওপর কোনো নির্ভরতা পাওয়া যায় না। এ বিষয়ে সরকার হয়তো কখনও মাথাই ঘামাননি। দীর্ঘদিন ধরে বিষয়গুলো কর্তৃপক্ষের নজরে এলেও দুর্ঘটনার পর তদন্ত কমিটি গঠন করা ছাড়া আর কোনো পদক্ষেপ নেয়া হয় না। যার জন্যই প্রতিবছর ঝড়ো মৌসুমে লঞ্চ দুর্ঘটনা দাঁড়িয়েছে ধারাবাহিক নিয়ম হয়ে। এ দুর্ঘটনার প্রেক্ষিতে আবহাওয়া অধিদপ্তরের কার্যক্রম নিয়েও প্রশ্ন উঠেছে। পানি উন্নয়ন বোর্ড, বিআইডিরউটিসি, আবহাওয়া অধিদপ্তর, লঞ্চ কর্তৃপক্ষ সবার গাফিলতির কারণেই ঘটছে এসব দুর্ঘটনা। এখনই কার্যকর পদক্ষেপ নেয়া না হলে এরকম দুর্ঘটনা আরো ঘটবে এটাই স্বাভাবিক। দুর্ঘটনার পর তদন্ত রিপোর্ট পাওয়া পর্যন্তই গন্তব্য। অথচ কখনই সঠিক বিচারের ব্যবস্থা করা হয় না। এর একটি উদাহরণ হলো ২০০০ সালে জলকপোত লঞ্চ দুর্ঘটনার পর সারেং-সুকানির শুধু লাইসেন্স বাতিল করা হয়। যাদের কারণে শত শত লোকের প্রাণহানি ঘটেছে তাদের এভাবেই ছেড়ে দেয়া হচ্ছে। এর কারণ নৌপথের খাত থেকে আদায়কৃত উৎকোচ পেতে জনতার নির্বাচিত নেতাও বঞ্চিত হন না। যার



কর্তৃপক্ষের উদাসিনতার শিকার প্রায় দুশ’ মানুষ

কারণে হাত-পা বাঁধা নেই, কিন্তু কিছু পেলে কিছু দিতে হয় বিবেকের কাছে এই দায়বদ্ধতা। যে জন্য দেখে না দেখেও থাকতে হয়।

বিভিন্ন দুর্ঘটনার পর যে তদন্ত কমিটি গঠিত হয় এবং এই কমিটির তদন্ত রিপোর্ট শুধুই রিপোর্ট আকারে থেকে যায়। যার প্রমাণ মিলবে গত বছর চার শতাধিক যাত্রী নিয়ে মেঘনায় এমভি সালাউদ্দিনের দুর্ঘটনার তদন্ত রিপোর্টে। দুর্ঘটনার প্রায় দুই দিন পর বরিশাল থেকে দুর্ঘটনাস্থলে পৌঁছে উদ্ধারকারী জাহাজ হামজা। পরিকল্পিত এই কালক্ষেপণের উদ্দেশ্য সফল



‘অর্থের অভাবে উদ্ধারকারী নতুন জাহাজ কেনা সম্ভব হচ্ছে না’

লে. কর্নেল (অবঃ) আকবর হোসেন
নৌ পরিবহন মন্ত্রী

সাপ্তাহিক ২০০০ : আপনি তো বুড়িগঙ্গায় লঞ্চডুবির ঘটনাস্থলে গিয়েছিলেন, কি দেখতে পেলেন? উদ্ধার কাজ কি সন্তোষজনক?

লে. কর্নেল (অবঃ) আকবর হোসেন : বুড়িগঙ্গার লঞ্চডুবির পর তো বেদনাদায়ক দৃশ্যের সৃষ্টি হয়েছে। সারিবদ্ধ লাশ। স্বজনদের কান্না। তবে উদ্ধারকাজ বেশ সন্তোষজনকভাবেই এগিয়েছে। মাত্র ৪৮ ঘন্টার মধ্যে নিমজ্জিত লঞ্চটিকে তোলা সম্ভব হয়েছে। অতীতে কখনই এতো দ্রুত কোনো নিমজ্জিত লঞ্চ তোলা সম্ভব হয়নি। লঞ্চ ডোবার কারণ উদঘাটনের জন্য তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়েছে।

২০০০ : তদন্ত কমিটি তো প্রতিবারই হয়। তদন্ত কমিটির সুপারিশ তো বাস্তবায়ন হয় না?

আকবর হোসেন : অভিযোগটি ঠিক নয়। গত বছর লঞ্চ ডোবার পর তিনটি তদন্ত কমিটি গঠিত হয়। তদন্ত কমিটির রিপোর্টের আলোকে পনেরো দফা কর্মসূচি নেয়া হয়েছে। আমরা লঞ্চগুলোকে চার ক্যাটাগরিতে ভাগ করেছি। ডি ক্যাটাগরির লঞ্চ চলাচল বন্ধ রাখার আদেশ দেয়া হয়েছে। দায়িত্বে অবহেলার কারণে তিন জনকে অপসারণ করা হয়েছে। লঞ্চ অতিরিক্ত যাত্রী বহন না করে তার জন্য সংশ্লিষ্ট এলাকার প্রশাসনিক কর্মকর্তাকে নির্দেশ দিয়েছি। মনিটরিংয়ের উদ্যোগ নেয়া হয়েছে।

২০০০ : পরিস্থিতির তো উন্নতি নেই। এরপরেও তো লঞ্চডুবি হচ্ছে।

আকবর হোসেন : সবকিছু তো হঠাৎ সমাধা করে ফেলা যাবে না। এর জন্য সময়ের প্রয়োজন। আমরা তো চেষ্টা করছি। লঞ্চডুবি প্রতিরোধে সবচেয়ে বেশি প্রয়োজন জনসচেতনতা। বৈশাখের ঝড়ো আবহাওয়ায় যাতে লঞ্চ না ছাড়ে, তার জন্য বেশ কিছুদিন আগে থেকে টেলিভিশনে প্রচার চালানো হচ্ছে।

২০০০ : লঞ্চ মালিকদের লঞ্চের জন্য বীমা করা থাকে। যাত্রীদের জন্য বীমা থাকে না। দুর্ঘটনার পর মৃতদের আত্মীয়রা কোনো সাহায্য পায় না?

আকবর হোসেন : যাত্রীরা মারা গেলে যাতে নিকটাত্মীয়রা

সহযোগিতা পায় তার জন্য আমরা কল্যাণ ট্রাস্ট গঠন করেছি। কল্যাণ ট্রাস্টে অর্থ যোগান দিচ্ছে লঞ্চ মালিকরা। কারণ তারা যাত্রী বীমা করে না। এ কল্যাণ ট্রাস্ট থেকে মৃত প্রতিটি যাত্রীর নিকটাত্মীয়কে বিশ হাজার টাকা দেবার ঘোষণা দেয়া হয়েছে।

২০০০ : মেঘনায় পানিস্থরে নিমজ্জিত লঞ্চের কোনো ফিটনেস লাইসেন্স ছিল না। লঞ্চডুবির জন্য দায়ীদের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেয়া হবে?

আকবর হোসেন : আমরা তদন্ত কমিটি গঠন করেছি। দোষীদের অবশ্যই শাস্তি দেয়া হবে। মেঘনায় নিমজ্জিত লঞ্চটির ফিটনেস লাইসেন্স না থাকলে মালিক, সংশ্লিষ্টদের চরম শাস্তি দেয়া হবে।

২০০০ : নদীতে অবাধে ইঞ্জিনচালিত নৌকা চলছে। প্রায়ই এগুলো দুর্ঘটনায় পড়ে। এদের মনিটরিংয়ের কোনো উদ্যোগ নেয়া হবে কি?

আকবর হোসেন : নৌকায় ইঞ্জিন বসিয়ে লঞ্চের মতো যাত্রী আনা-নেয়া করছে। আমরা তাদের ফিটনেস পরীক্ষার ব্যবস্থা গ্রহণের উদ্যোগ নিয়েছি। আগামীতে আইন করা হবে যাতে তারা ইউনিয়ন ও জেলা প্রশাসকের কাছ থেকে নির্দিষ্ট ফি'র বিনিময়ে নৌপথে চলার অনুমোদন নেয়। তাদের আমরা দায়বদ্ধ করার চেষ্টা করছি।

২০০০ : দেখা যায়, লঞ্চডুবির পর পরিকল্পিত কালক্ষেপণ হয়। উদ্ধারকারী জাহাজ পৌঁছাতে সময় লাগে। দুইটি মাত্র উদ্ধারকারী জাহাজ। নতুন কোনো উদ্ধারকারী জাহাজ কেনার সম্ভাবনা আছে?

আকবর হোসেন : দূরে থাকায় উদ্ধারকারী জাহাজ পৌঁছাতে দেরি হয়। আমরা উদ্যোগ নিয়েছি নতুন উদ্ধারকারী জাহাজ কিনতে। দাতাদের সঙ্গে যোগাযোগ করা হচ্ছে। সাড়া পাওয়া যাচ্ছে না। উদ্ধারকারী জাহাজগুলোর দাম অনেক বেশি। আসলে অর্থের অভাবে কেনা সম্ভব হচ্ছে না। চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছি।

২০০০ : এমন তো অভিযোগ আছে, নিমজ্জিত লঞ্চের মৃত সংখ্যা কমাতে কালক্ষেপণ হয়। পরিকল্পিতভাবে মৃতের লাশ সরিয়ে দেয়া হয়?

আকবর হোসেন : অভিযোগটি ঠিক নয়। সংবাদ শোনার পরই উদ্ধারকারী জাহাজ ঘটনাস্থলে পৌঁছাতে চেষ্টা করে। মালিকরা লঞ্চের মৃত যাত্রীর লাশ সরিয়ে দেয় বলে শোনা যায়। এতে তাদের লাভ কি? বেশি মানুষ মরলে তো তাদের বেশি ক্ষতিপূরণ দিতে হয় না।

২০০০ : লঞ্চগুলোতে যাতে আবহাওয়া অধিদপ্তরের মেসেজ পৌঁছে তার কোনো উদ্যোগ নেয়া হবে কি?

আকবর হোসেন : আমরা লঞ্চগুলোর সঙ্গে বিআইডব্লিউটিএ, আবহাওয়া অধিদপ্তরের ওয়্যারলেস নেটওয়ার্কিং করার চিন্তা করছি। তবে সময় লাগবে। ইতিমধ্যে সাধারণত কালবৈশাখের সময় লঞ্চ চলাচল বন্ধ রাখার নির্দেশ দেয়া হয়েছে। লঞ্চ মালিকেরা মানতে রাজি না। তারা ধর্মঘট ডেকেছে। তাদের সিদ্ধান্ত দুঃখজনক।

সাক্ষাৎকার নিয়েছেন জয়ন্ত আচার্য

হলো বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষের। প্রায় তিন দিন পানির মধ্যে হতভাগ্য যাত্রীদের লাশ থাকায় বিকৃত হয়ে গেল তাদের চেহারা। কিছু লাশ ভেসে গেলো। চেষ্টা হলো দুর্ঘটনার প্রকৃত কারণ ও অপরাধীদের আড়াল করার। গত দশ বছর লঞ্চডুবির পর বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষ এমন আচরণ করেছে বলে অতীতের বিভিন্ন তদন্ত কমিটির রিপোর্ট থেকে জানা গেছে। মেঘনায় এমডি সালাউদ্দিন-২ দুর্ঘটনার তদন্ত কমিটির রিপোর্টে দুর্ঘটনার জন্য মাস্টার, সুকানি ও মালিকসহ সংশ্লিষ্টদের চরম গাফিলতিকে দায়ী করা হয়। এই মর্মান্তিক দুর্ঘটনার জন্য অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে অতিরিক্ত যাত্রী ও মালমাল বোঝাই এবং কালবৈশাখীর ঝড়কে মূল কারণ বলে উল্লেখ করা হয়। রিপোর্টে অভ্যন্তরীণ নৌ চলাচল অধ্যাদেশ অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিদের দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির ব্যবস্থা এবং নিহতদের আত্মীয়স্বজনকে পর্যাপ্ত ক্ষতিপূরণ দেয়ার জন্য

সুপারিশ করা হয়। এই কমিটিতে সদস্য হিসেবে ছিলেন সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মুখ্য ইন্সপেক্টর রাজেন্দ্র বিশ্বাস এবং একই অধিদপ্তরের ম্যাজিস্ট্রেট অ্যান্ড মেরিন সার্ফটি অফিসার মোহাম্মদ রহিম।

অনুসন্ধানে জানা যায়, তদন্ত রিপোর্টে আরো উল্লেখ করা হয়, নিয়ম না মেনেই দীর্ঘদিন ধরে চলছে নৌযানগুলো। ঢাকা ও বরিশাল রুটে লঞ্চগুলো চলছে নিয়ন্ত্রণহীনভাবে। তদন্ত রিপোর্ট জনগণের সামনে কিছু প্রকাশ করা হয় আবার কিছু গোপন রাখা হয়। গত বছর মে মাসের লঞ্চডুবির অপ্রকাশিত তদন্ত রিপোর্টের মধ্যে রয়েছে, প্রতিটি লঞ্চডুবির পর উদ্ধারের জন্য প্রথমে পরিকল্পিতভাবে কম ওজনসম্পন্ন রপ্তানকে পাঠানো হয়। উদ্ধারের নামে কালক্ষেপণের পর আসে হামজা। ডুবুরিদের হাত করে মালিকরা লঞ্চ থেকে লাশ বের করে ভাসিয়ে দেয়। যেন মৃতের সংখ্যা কম দেখানো

সম্ভব হয়। কালক্ষেপণ করে হতভাগ্য যাত্রীর দেহকে পচিয়ে ফেলা হয়, যেন নিকটাত্মীয়রা লাশ চিহ্নিত করতে না পারে। বুড়িগঙ্গায় লঞ্চডুবির পর একই ঘটনা ঘটলো। দুর্ঘটনায় পতিত কোনো লঞ্চ নকশা অনুযায়ী করা হয়নি। প্রতিটি লঞ্চই অতিরিক্ত যাত্রী ও মালমাল বহন করা অবস্থায় দুর্ঘটনায় পতিত হয়েছে। গত দশ বছরের তদন্ত রিপোর্ট চাই করে দেখা গেছে, কোনো লঞ্চের মালিক ও চালকের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেয়া হয়নি। দুর্ঘটনাকবলিত লঞ্চটি আবারও অন্য নামে অন্য রুটে ফিরে এসেছে। লঞ্চ ফিরে আসছে বা বীমার কারণে মালিক পক্ষ ক্ষতির টাকা পাচ্ছে কিন্তু যাত্রীর বীমা না থাকায় ক্ষতিপূরণের টাকা থেকে বঞ্চিত হচ্ছে তার নিকটজন। এ বছর ২১ এপ্রিল দুটি লঞ্চডুবির তদন্ত রিপোর্ট আসবে ঠিকই। রিপোর্ট অতীতের মতো চলে যাবে হিমাগারে।

রুহুল তাপস