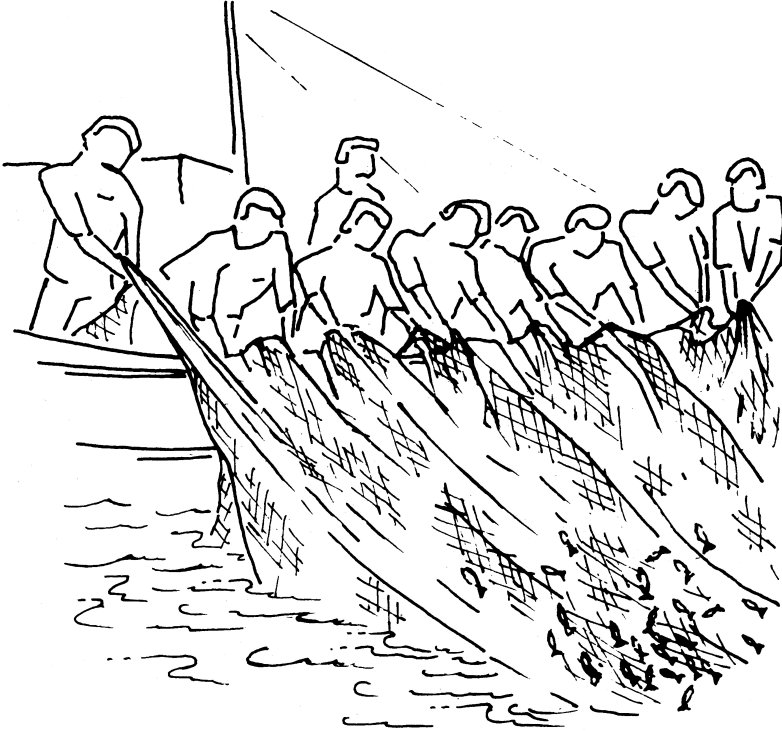




জাতিসংঘের
খাদ্য ও
কৃষি সংস্থা

এফএও
দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের
কারিগরি নির্দেশিকা

1



মৎস্য

আহরণ কার্যক্রম

এফএও
দায়িত্বশীল মৎস্য
আহরণের
কারিগরি নির্দেশিকা

1

মৎস্য আহরণ কার্যক্রম

জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা
রোম, ১৯৯৬

এই তথ্য পুস্তিকায় প্রদত্ত সংজ্ঞা ও বিষয়বস্তুর মাধ্যমে রাষ্ট্রসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা কোন দেশ, সীমানা, নগর বা অঞ্চল বা তার সার্বভৌমত্বের আইনগত মর্যাদা বিষয়ে বা ঐ দেশের সীমান্ত বা সীমানা নির্ধারণ বিষয়ে কোনরূপ প্রশ্ন উত্থাপন করছে না বা মতামত প্রকাশ করছে না ।

সর্বস্বত্ব সংরক্ষিত । শিক্ষা বা অন্যান্য অ-বানিজ্যিক উদ্দেশ্যে তথ্য উৎসের ঘোষণা উল্লেখপূর্বক এই তথ্য পুস্তিকার বিষয়বস্তু পুনর্মুদ্রন ও প্রচার গ্রন্থস্বত্বাধিকারীর কাছ থেকে লিখিত পূর্ব অনুমোদন ব্যতিরেকেই আইনসম্মত বলে গণ্য হবে । পুনর্বিক্রয় বা অন্যান্য বানিজ্যিক উদ্দেশ্যে এই তথ্য পুস্তিকার বিষয়বস্তুর পুনর্মুদ্রন গ্রন্থস্বত্বাধিকারীর লিখিত অনুমোদন ব্যতিরেকে নিষিদ্ধ বলে গণ্য হবে । এরূপ অনুমোদনের জন্য বিভাগীয় প্রধান, প্রকাশনা ও মাল্টিমিডিয়া সার্ভিস, তথ্য বিভাগ, জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা (এফএও), ভিয়ালে দেল্লে তার্মে দ্য কারাকাল্লা, ০০১০০ রোম, ইতালী এই ঠিকানায় অথবা copyright@fao.org এই e-mail ঠিকানায় যোগাযোগ করতে হবে ।

© এফএও ১৯৯৬

*Bengali translation by
Ministry of Fisheries and Livestock
and Department of Fisheries
Government of Bangladesh*

*Translated and Printed by
the Bay of Bengal Programme
Inter-Governmental Organisation
April 2009*

পুস্তিকা প্রণয়ন প্রস্তুতি

কানাডার ব্রিটিশ কলম্বিয়া'র সিডনিতে ৬-১১ জুন, ১৯৯৪ সালে অনুষ্ঠিত দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণ সম্পর্কিত বিশেষজ্ঞ সম্মেলনের সুপারিশের ভিত্তিতে মৎস্য শিল্প বিভাগের পরিচালক জন ফিট্জপ্যাটরিক-এর নেতৃত্বে মৎস্য আহরণ প্রযুক্তি সার্ভিস (Fishing Technology Service, FITT)-এর সদস্যগণ কর্তৃক জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থার জন্য আহরণ ব্যবস্থা সম্পর্কিত খসড়া নির্দেশিকা প্রণয়ন করা হয়।

মৎস্য সংক্রান্ত কমিটির (Committee on Fisheries) সুপারিশের ভিত্তিতে প্রণীত খসড়া নির্দেশিকা বিগত ১৯৯৪ সনে ২৬ সেপ্টেম্বর থেকে ৫ অক্টোবর ব্যাপী রোম-এ অনুষ্ঠিত দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের আচরণবিধি সংক্রান্ত কারিগরি আলোচনা সভায় অবগতির জন্য উপস্থাপন করা হয়। এই খসড়ায় সংলগ্নীসমূহের একটি তালিকাও সংযোজন করা হয়েছে। এসব সংলগ্নীর কিছু চূড়ান্তকৃত অথবা চূড়ান্ত খসড়ার পর্যায়ে রয়েছে; অবশিষ্ট সংলগ্নীসমূহ প্রস্তুতের পর্যায়ে রয়েছে।

আচরণবিধি প্রণয়নের পাশাপাশি আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা (IMO) -

- ক. ১৯৭৭ সালের মৎস্য আহরণ নৌযানের নিরাপত্তার ওপর টেরমলিনোস আন্তর্জাতিক কনভেনশন সম্পর্কিত ১৯৯৩ সালের টেরমলিনোস প্রটোকল গ্রহণ করে;
- খ. পর্যবেক্ষকদের (watchkeepers) প্রশিক্ষণ ও সনদ প্রদান (Certification) সম্পর্কিত কনভেনশন সংশোধন করে;
- গ. মৎস্য আহরণ নৌযানে নিয়োজিত ব্যক্তিদের প্রশিক্ষণ ও সনদ প্রদান সম্পর্কিত নতুন কনভেনশন প্রণয়ন করে; এবং
- ঘ. এফএও-এর সুপারিশ অনুসারে সমুদ্রে সংঘর্ষ প্রতিরোধের লক্ষ্যে প্রচলিত আন্তর্জাতিক আইনের সংশোধন করে।

বিধি বিধানের অবিচ্ছেদ্য অংশ হিসেবে দূর সমুদ্রে মৎস্য আহরণ নৌযান কর্তৃক আন্তর্জাতিক সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা কৌশলসমূহ মেনে চলা সম্পর্কিত চুক্তি বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত করার নীতিমালা এফএও গ্রহণ করে, যাতে অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে **মৎস্য আহরণের কর্তৃত্ব** সংক্রান্ত ধারণা অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। আচরণবিধির ৮নং আর্টিকলে এই ধারণার অন্তর্ভুক্তির ফলে মৎস্য আহরণ ব্যাপকভাবে এই দিকনির্দেশনার সংলগ্নী ৩ ও ৪ এর পরিমার্জনে বিশেষভাবে সহায়তা করেছে।

এই নির্দেশিকা প্রস্তুতিতে নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ বিবেচনা করা হয়েছে :

- অ. দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের ওপর বিশেষজ্ঞ সভার প্রতিবেদন (সিডনি, ব্রিটিশ কলম্বিয়া, কানাডা, ৬-১১ জুন, ১৯৯৪);
- ই. মেনেচলার চুক্তি বিস্তৃতকরণ;
- ঈ. স্ট্রাডলিং ও উচ্চ অভিপ্রায়ণশীল মৎস্য মজুদের ওপর জাতিসংঘ সম্মেলনে ধারণার উন্নয়ন; এবং
- উ. আচরণবিধির বিস্তৃতকরণ।

সুনির্দিষ্ট কারিগরি বিষয়ের ওপর আরো সংলগ্নী প্রস্তুত করা হচ্ছে। প্রস্তুত সম্পন্ন হলে মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের কারিগরি নির্দেশিকা সহযোগী আকারে প্রকাশ করা হবে।

এই নির্দেশিকাসমূহ প্রাথমিক। বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে এর মূল্যায়ন ও পরিমার্জন করা হবে।

এফএও মৎস্য আহরণ প্রযুক্তি সার্ভিস

মৎস্য আহরণ কার্যক্রমসমূহ

এফএও-এর দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের কারিগরি নির্দেশিকা। নং-১, রোম, এফএও, ১৯৯৬. পৃ. ৯৬, ৬টি সংলগ্নী।

সারাংশ

মৎস্য সংক্রান্ত কমিটি'র সুপারিশ অনুসারে, এফএও মৎস্য আহরণ সংক্রান্ত কারিগরি নির্দেশিকার প্রথম খসড়া তৈরি করে। এ খসড়া ১৯৯৪ সালের ২৬ সেপ্টেম্বর থেকে ৫ অক্টোবর পর্যন্ত রোমে অনুষ্ঠিত দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের আচরণবিধি সংক্রান্ত কারিগরি সভায় উপস্থাপন করা হয়। এ খসড়া প্রস্তুতিতে কানকুন ঘোষণা, জাতিসংঘ পরিবেশ ও উন্নয়ন সম্মেলনের এজেন্ডা-২১ এবং ১৯৯৪ সালের ৬-১১ জুন, কানাডার সিডনি, ব্রিটিশ কলম্বিয়ায় অনুষ্ঠিত দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণ কার্যক্রম সম্পর্কিত বিশেষজ্ঞ সভার প্রতিবেদন বিবেচনায় নেয়া হয়।

এরপর জাতিসংঘের স্ট্র্যাডলিং ও উচ্চ অভিপ্ৰায়ণশীল মৎস্য মজুদের ওপর অনুষ্ঠিত সম্মেলন, বিস্তৃত আচরণবিধি, মৎস্য আহরণ নৌযানের নিরাপত্তার ওপর Torremolinos International Convention সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা (IMO)-য় ঘটা উন্নয়ন এবং মৎস্য আহরণে নিয়োজিত কর্মীদের প্রশিক্ষণ, সনদ প্রদান ও পর্যবেক্ষণ সম্পর্কিত নতুন আন্তর্জাতিক কনভেনশন বিবেচনায় নিয়ে এই খসড়া পরিমার্জন করা হয়।

মৎস্য আহরণ কার্যক্রমে আচরণবিধি বাস্তবায়ন সহায়ক হিসেবে এ নির্দেশিকাসমূহ প্রদান করা হয়েছে। সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র, আন্তর্জাতিক সংস্থা, মৎস্য সম্পদ ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ, মালিক, ব্যবস্থাপক ও মৎস্য আহরণ নৌযানের চার্টারারের সাথে সাথে মৎস্যজীবী এবং তাঁদের সংগঠনসমূহকে উদ্দেশ্য করে এ কারিগরি নির্দেশিকা প্রণয়ন করা হয়েছে। সাধারণ জনগণের উপযোগী করে নির্দেশিকা প্রদান করা হয়েছে।

বিতরণ :

এফএও-এর সব সদস্য ও সহযোগী সদস্যবৃন্দ

আগ্রহী জাতীয় ও আন্তর্জাতিক সংস্থাসমূহ

এফএও-এর মৎস্য বিভাগ

এফএও-এর আঞ্চলিক কার্যালয়ের মৎস্য কর্মকর্তাবৃন্দ

আগ্রহী বেসরকারি সংস্থাসমূহ

সূচিপত্র

পটভূমি	6
অবতরণিকা	9
১. লক্ষ্য, সংজ্ঞা ও প্রয়োগ	9
২. রাষ্ট্রের প্রতি নির্দেশনাসমূহ	10
৩. পতাকা রাষ্ট্রের জন্য নির্দেশনাসমূহ	14
৪. বন্দর রাষ্ট্রের জন্য নির্দেশনাসমূহ	19
৫. মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নির্দেশিকা	21
৬. মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের দিকনির্দেশনাসমূহ	25
৭. জ্বালানীর শক্তির ব্যবহার নির্দেশিকা এবং ওজোন স্তরের সুরক্ষা	31
৮. মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রসমূহের নক্সা, নির্মাণ ও উন্নয়নের নির্দেশিকা	32
৯. সমুদ্রবর্তী অপ্রয়োজনীয় অতিরিক্ত অবকাঠামো অপসারণ, কৃত্রিম শৈল শ্রেণী সৃষ্টি এবং মৎস্য একত্রিতকরণ যন্ত্রপাতির (FADs) উন্নয়ন	34
সংলগ্নীসমূহের তালিকা	
১. মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের সাথে সম্পর্কিত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, চুক্তি ও সহযোগিতার কয়েকটি উদাহরণ	36
২. মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহ সনাক্তকরণ ও চিহ্নিতকরণের আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহ	47
৩. মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণের প্রস্তাবিত পদ্ধতি	54
৪. মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণ ও অবস্থান নির্ণয়ের জন্য প্রস্তাবনা	64
৫. মহাদেশীয় ঢাল (Continental Shelf) ও একান্ত অর্থনৈতিক এলাকায় (EEZ) উপকূলীয় স্থাপনা ও অবকাঠামোসমূহ অপসারণের জন্য নির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতি	75
৬. মৎস্য আহরণ নৌযান অবতরণের স্থান ও পোতাশ্রয় উন্নয়ন এবং ব্যবস্থাপনা কার্যপ্রণালী	83

পটভূমি

১. প্রাচীনকাল থেকেই মাছ ধরা মানবজাতির জন্য খাদ্যের প্রধান উৎস হিসেবে স্বীকৃত এবং এ কর্মকাণ্ডের সাথে সংশ্লিষ্ট জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থান ও আয়ের যোগান দিয়ে থাকে। কিন্তু মৎস্য সম্পদের গতিশীল উন্নয়ন ও জ্ঞান ভান্ডার সমৃদ্ধির সাথে সাথে এ উপলব্ধি এসেছে যে জলজ সম্পদ নবায়নযোগ্য হলেও এই সম্পদ একদিন শেষ হবে; তাই বিশ্বের বর্ধিত জনসংখ্যার পুষ্টি, অর্থনীতি এবং সামাজিক সমৃদ্ধিতে এর অবদান বহাল রাখতে এ সম্পদের উপযুক্ত ব্যবস্থাপনা দরকার।
২. সামুদ্রিক সম্পদের উৎকৃষ্ট ব্যবস্থাপনার জন্য সমুদ্র আইনের উপর ১৯৮২ সালে জাতিসংঘের কনভেনশনে একটি নতুন কাঠামো তৈরী হয়। বিশ্বের সামুদ্রিক সম্পদের ৯০% সম্পদ একান্ত অর্থনৈতিক এলাকার (Exclusive Economic Zone) আওতায় থাকে এ আইনের মাধ্যমে মৎস্য সম্পদের ব্যবহার এবং ব্যবস্থাপনার দায়িত্ব ও অধিকার উপকূলীয় রাষ্ট্রসমূহকে দেয়া হয়েছে।
৩. সাম্প্রতিক কালে খাদ্যের শিল্পের জন্য বিশ্বের মৎস্য সম্পদ একটি গতিময় উন্নয়নশীল খাত হিসাবে পরিচিতি পেয়েছে এবং এ সুযোগ কাজে লাগিয়ে উপকূলীয় রাষ্ট্রসমূহ মৎস্য ও মৎস্যজাত পণ্যের আন্তর্জাতিক চাহিদা পূরণের নিমিত্তে আধুনিক নৌযান ও প্রক্রিয়াজাত কারখানায় বিনিয়োগ করার আশ্রয় চেষ্টায় লিপ্ত হয়েছে। এটা অত্যন্ত পরিষ্কার হয়ে গেছে যে, অনিয়ন্ত্রিত আহরণের মাত্রা বেড়ে যাওয়ার ফলে অনেক মৎস্য সম্পদ টিকে থাকতে পারবে না।
৪. গুরুত্বপূর্ণ মৎস্য সম্পদের অতি আহরণ, বাস্তুসংস্থানের রূপান্তর, অর্থনৈতিক ক্ষতি এবং মৎস্য সম্পদ ব্যবস্থাপনা ও ব্যবসার আন্তর্জাতিক বিরোধের ফলে মৎস্য সম্পদের দীর্ঘমেয়াদী স্থায়ীত্বশীলতা এবং খাদ্য হিসেবে অবদান হ্রাসকরী। এ কারণে ১৯৯১ সালের মার্চ মাসে অনুষ্ঠিত এফএও এর মৎস্য বিষয়ক কমিটির (সিওএফআই - COFI) উনিশতম সভার সুপারিশমালায় বলা হয় যে মৎস্যসম্পদ ব্যবস্থাপনার নতুন নীতিমালায় সংরক্ষণ ও পরিবেশসহ আর্থসামাজিক ও দিকসমূহ বিবেচনা করাও অত্যন্ত জরুরী প্রয়োজন। দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের ধারণার উন্নয়ন ও বিস্তৃতিকরণ এবং তা প্রয়োগের জন্য একটি আচরণবিধি প্রণয়নের দায়িত্ব এফএও কে দেয়া হয়েছিল।
৫. পরবর্তীতে, মেক্সিকো সরকার এফএও এর সহযোগিতায় ১৯৯২ সালের মে মাসে ক্যানকানে দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের উপর একটি আন্তর্জাতিক কনফারেন্স আয়োজন করেছিল। ঐ কনফারেন্সে ক্যানকান ঘোষণার সংযোজন ১৯৯২ সালের জুন মাসে অনুষ্ঠিত ইউএনসিইডি (UNCED) এর রিও সম্মেলনের দৃষ্টি আকর্ষণ করেছিল, যা দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের আচরণবিধি তৈরিতে সমর্থন যুগিয়েছিল। ১৯৯২ সালের সেপ্টেম্বর মাসে অনুষ্ঠিত এফএও এর কারিগরি পরামর্শ সভায় দূরবর্তী সমুদ্রে মাছ ধরার (High sea fishing) ইস্যুটি নিয়ে একটি বিস্তারিত আচরণবিধি তৈরীর জন্য পুনরায় সুপারিশ করা হয়।

৬. ১৯৯২ সালের নভেম্বর মাসে অনুষ্ঠিত এফএও পরিষদের একশত দুইতম সভায় আচরণবিধি নিয়ে বিস্তারিত আলোচনা হয় এবং সুপারিশমালায় আচরণবিধি প্রণয়নে দূরবর্তী সমুদ্র (High sea) বিষয়টিকে প্রাধান্য দেয়া হয় এবং আহরণের উপর গঠিত কমিটির ১৯৯৩ সালের অধিবেশনে আচরণবিধি সংক্রান্ত প্রস্তাবনাটি উপস্থাপনের জন্য অনুরোধ করা হয়।
৭. ১৯৯৩ সালের মার্চ মাসে অনুষ্ঠিত সিওএফআই এর বিশতম সভায় প্রস্তাবিত কাঠামো এবং বিস্তারিত নির্দেশাবলীসহ এ ধরনের একটি আচরণবিধির বিষয়বস্তু সাধারণভাবে পরীক্ষা করা হয় এবং আচরণবিধিটি পুনরায় বর্ধনের জন্য একটি সময়সীমা অনুমোদন করা হয়। এ সভা থেকে এফএও কে আরও অনুরোধ করা হয়েছিলো আচরণবিধির অংশ হিসাবে অগ্রাধিকার ভিত্তিতে প্রস্তাবনাসমূহ তৈরী করার জন্য যেন নৌযানসমূহের বৃদ্ধিকে বাধাগ্রস্ত করা যায় যা দূরবর্তী সমুদ্রের মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা কৌশলকে ক্ষতিগ্রস্ত করে। ১৯৯৩ সালের নভেম্বর মাসে অনুষ্ঠিত এফএও কনফারেন্সের ২৭তম অধিবেশনে এটা অনুমোদিত হয়। এই অধিবেশনে দূরবর্তী সাগরে মৎস্য আহরণ নৌযান কর্তৃক আন্তর্জাতিক সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা কৌশলসমূহ অনুসরণ করার প্রবণতা বৃদ্ধির জন্য এফএও কনফারেন্সের ১৫/৯৩ ছকপত্রের অনুকরণে একটি চুক্তি করা হয় যা আচরণবিধির একটি অবিচ্ছেদ্য অংশ।
৮. বিধিটি এমনভাবে তৈরী করা হয়েছিল যেন এ সম্পর্কিত আন্তর্জাতিক আইন অনুসারে তার ব্যাখ্যা দেয়া যায় এবং তা প্রয়োগ করা যায়। ১৯৮২ সালের সমুদ্র আইন বিষয়ক জাতিসংঘের চুক্তি তথা ১৯৮২ সালের ১০ ডিসেম্বরের সমুদ্র আইন সম্পর্কিত জাতিসংঘ চুক্তির প্রয়োগ বিষয়ক ধারা যা ১৯৯৫ সালের দুই বা ততোধিক দেশের মৎস্য মজুদ এবং উচ্চ অভ্যর্থনশীল মৎস্য মজুদের সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনার সাথে সম্পর্কিত এবং অন্যান্যগুলির মধ্যে ১৯৯২ সালের ক্যানকান ঘোষণা, ১৯৯২ সালের পরিবেশ ও উন্নয়ন বিষয়ক রিও ঘোষণা (বিশেষত ১৭ নং অধ্যায়ের ২১ নং এজেন্ডা) এই চুক্তিতে প্রতিফলিত হয়েছে।
৯. আচরণবিধির উন্নয়নের জন্য জাতিসংঘের সংশ্লিষ্ট সংস্থা এবং বেসরকারী সংস্থাসহ অন্যান্য আন্তর্জাতিক সংস্থাসমূহের সাথে আলোচনা এবং তাদের সহযোগিতায় এফএও এই আচরণবিধি প্রণয়নের কাজ সম্পন্ন করেছিল।
১০. পাঁচটি সূচনামূলক ধারা নিয়ে আচরণবিধিটি গঠিত। যেমনঃ প্রকৃতি এবং কার্যক্ষেত্র; উদ্দেশ্য; অন্যান্য আন্তর্জাতিক বৈধ দলিলের সাথে সম্পর্ক; বাস্তবায়ন, পরিবীক্ষণ এবং হাল নাগাদকরণ চাহিদা; এবং উন্নয়নশীল দেশগুলির বিশেষ প্রয়োজন। এই সূচনামূলক/প্রারম্ভিক ধারাসমূহ একটি সাধারণ সূত্র ভিত্তিক ধারাকে অনুসরণ করে থাকে, যা ছয়টি বিষয় বর্ণনা করে। যেমনঃ মৎস্য ব্যবস্থাপনা, মৎস্য আহরণ, মৎস্য চাষ উন্নয়ন, উপকূলীয় অঞ্চল ব্যবস্থাপনায় মৎস্য আহরণের সমন্বয়সাধন এবং মাছ আহরণ পরবর্তী ব্যবস্থাপনা ও ব্যবসা এবং মৎস্য গবেষণা। ইতিপূর্বেই উল্লেখ করা হয়েছে যে নৌযানসমূহের দ্বারা দূরবর্তী সমুদ্রে আন্তর্জাতিক সংরক্ষণ এবং ব্যবস্থাপনা কৌশল বৃদ্ধির বিষয়ে সম্মতি জ্ঞাপন করে যে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে তা এই আচরণবিধির একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ।

১১. বিধিটি স্বেচ্ছাপ্রণোদিত। তবে এর কিছু অংশ আর্ন্তজাতিক আইন সম্পর্কিত অন্যান্য নিয়মনীতির উপর নির্ভরশীল যা প্রকৃতপক্ষে ১৯৮২ সালের ১০ ডিসেম্বরের জাতিসংঘের সমুদ্র বিষয়ক আইনেরই প্রতিফলন। বিধিটিতে যে শর্তগুলো রয়েছে তা অন্যান্য বাধ্যতামূলক বৈধ দলিল (যেমনঃ দূরবর্তী সমুদ্রে নৌযানসমূহের দ্বারা সংরক্ষণ এবং ব্যবস্থাপনা কৌশল বৃদ্ধির জন্য চুক্তি ১৯৯৩) দ্বারা দলগুলোর (Parties) মধ্যে আরোপ করা হতে পারে অথবা ইতিমধ্যেই আরোপ করা হয়েছে।
১২. ১৯৯৫ সালের ৩১ অক্টোবর আঠাশতম সভায় দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের আচরণবিধি ৮/৯৫ নং স্মারকে অনুমোদন করা হয়। একই স্মারকে আগ্রহী সংস্থা এবং সদস্য দেশসমূহের সহযোগিতায় আচরণবিধি বাস্তবায়নের জন্য উপযুক্ত কারিগরি নির্দেশনা তৈরীর জন্য এফএও কে অনুরোধ করা হয়।

অবতরণিকা

১. উদ্দেশ্য, সংজ্ঞা ও প্রয়োগ

১.১. লক্ষ্য

১. দীর্ঘমেয়াদি উদ্দেশ্য হলো সামুদ্রিক জীবন্ত সম্পদের দীর্ঘমেয়াদি স্থায়িত্বশীলতা নিশ্চিতকরণ যাতে ভবিষ্যত প্রজন্ম এ সম্পদ আহরণ করে বিশ্ব খাদ্য নিরাপত্তা ও কর্মসংস্থান সৃষ্টিতে বাস্তব অবদান রাখতে পারে। আচরণবিধির ৮-নং আর্টিকেল মৎস্য আহরণ সম্পর্কিত প্রবিধানসমূহ অধিকতর উন্নয়ন করেছে।
২. এই কারিগরি নির্দেশনার তাৎক্ষণিক উদ্দেশ্য হলো সব মৎস্য আহরণ কার্যক্রমে দায়িত্বশীলতা নিশ্চিত করা সম্পর্কিত আর্টিকেল-৮ এ বর্ণিত নির্দেশনাসমূহ প্রয়োগে ব্যবহারিক উপদেশ প্রদান করা।

১.২. সংজ্ঞা

৩. অন্য কোনভাবে বর্ণনা করা না হলে এসব দিকনির্দেশনার লক্ষ্য অর্জনে নিম্নোক্ত সংজ্ঞাসমূহ ব্যবহৃত হবেঃ
 - ক. ‘ফিশিং ভেসেল’ অর্থ যে কোন ধরনের নৌযান যে গুলো বাণিজ্যিকভাবে সামুদ্রিক জীবন্ত সম্পদ আহরণ করে বা করতে পারে, যার মধ্যে মাদার শীপ এবং প্রত্যক্ষভাবে এ ধরনের মৎস্য আহরণের সাথে সম্পৃক্ত^১ অন্যান্য সব ধরনের নৌযানকে বুঝাবে।
 - খ. ‘মৎস্যজীবী’/‘ফিশার’ অর্থ মৎস্য আহরণ নৌযান, প্রাটফর্ম (ভাসমান অথবা স্থির) অথবা উপকূল হতে মৎস্য আহরণকাজে নিযুক্ত ব্যক্তিকে বুঝাবে।
 - গ. ‘মালিক’/‘ওনার’ অর্থ ফিশিং ভেসেল বা ফিসিং লাইসেন্স এ অংশীদারিত্ব এমন কোন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে বুঝাবে।

^১ আন্তর্জাতিক বিধিবিধান ও গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহের ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির চুক্তিসমূহ হতে গৃহীত (এফএও সম্মেলন, নভেম্বর ১৯৯৩ এ অনুমোদিত)। মৎস্য আহরণ নৌযান এর সংজ্ঞা বিভিন্ন চুক্তির ক্ষেত্রে বিভিন্ন হতে পারে এবং বিষয়টি বিতর্কিত বিষয় কোন কোন ক্ষেত্রে বিষয়টি উহ্য থাকে। সমুদ্র আইন, ১৯৪২ সংক্রান্ত জাতিসংঘ সনদ এমনকি জাতিসংঘ সংক্রান্ত চুক্তিতেও মৎস্য আহরণ নৌযান এর সংজ্ঞা প্রদান করা হয়নি। তদুপরি জাতীয় আইনে মৎস্য আহরণ নৌযানের যে সংজ্ঞা বর্ণিত আছে তা প্রচলিত চুক্তিসমূহ হতে ব্যাপক অর্থে ব্যবহৃত হয়েছে।

- ঘ. 'ম্যানেজার' অর্থ মালিকের পক্ষে মৎস্য আহরণ নৌযান বা মৎস্য আহরণ কার্যক্রম পরিচালনা এমন কোন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে বুঝাবে।
- ঙ. 'চার্টারার' অর্থ যারা একটি নির্দিষ্ট সময় বা নির্দিষ্ট কোন সমুদ্রযাত্রার জন্য নৌযান ইজারা নিয়ে থাকে এমন কোন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে বুঝাবে।
- চ. 'মৎস্য সংরক্ষণ ভেসেল'/ 'ফিশারিজ প্রটেকশন ভেসেল' অর্থ রাষ্ট্র কর্তৃক নিয়োজিত বাণিজ্যিক কার্যক্রমে জড়িত নয়, বরং পরিবীক্ষণ, নিয়ন্ত্রণ, প্রহরা ও আইন বাস্তবায়ন কাজে ও সরকারি সেবা প্রদানে ব্যবহৃত হচ্ছে তা নিশ্চিতভাবে সনাক্ত করা যায় এমন কোন নৌযানকে বুঝাবে।
- ছ. 'স্থানান্তর'/'ট্রান্সমিগ্রেশন' অর্থ মৎস্য আহরণ নৌযান দ্বারা আহরিত দ্রব্য অন্য কোন মৎস্য আহরণ নৌযানে অথবা শুধুমাত্র পণ্য পরিবহন নৌযানে স্থানান্তর করাকে বুঝাবে।

১.৩. প্রয়োগ

- ৪. গাইডলাইনসমূহ রাষ্ট্র কর্তৃক স্বেচ্ছায় নিম্নলিখিত পর্যায়ে প্রয়োগ করা যেতে পারেঃ
 - ক. মহাসমুদ্র, সমুদ্র এবং অভ্যন্তরীণ জলাশয়ে নিযুক্ত সব মৎস্য আহরণ কার্যক্রম
 - খ. জেলে, মালিক, ব্যবস্থাপক, মৎস্য আহরণ নৌযান এর বন্দর প্রধান এবং সমুদ্রগামী নৌযান ও মৎস্য ব্যবস্থাপনার সাথে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষসমূহ এবং
 - গ. মৎস্য আহরণে নিযুক্ত সব নৌযান এবং মৎস্য পরিবহনে নিযুক্ত সব নৌযান (অনুচ্ছেদ-৩ এর বর্ণনা মোতাবেক)।

২. রাষ্ট্রের প্রতি নির্দেশনাসমূহ (সূত্র : আচরণবিধির সেকশন ৮.১)

২.১ মৎস্য আহরণে নিযুক্তদের প্রতি

- ৫. দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণ উৎসাহিত করার লক্ষ্যে রাষ্ট্র মৎস্য আহরণে নিযুক্তদের প্রতি কতিপয় শর্তারোপ করতে পারেঃ
 - ক. মৎস্য আহরণের সাথে সংশ্লিষ্ট সকলের স্বার্থ রক্ষা ও যথেষ্ট নিরাপদ করে মৎস্য সম্পদের দীর্ঘমেয়াদি অবদান ও আন্তঃপ্রজন্ম সাম্যতা নিশ্চিত করতে হবে।
 - খ. মৎস্যজীবী এবং নৌযান মালিকদের অর্থনৈতিক অর্থনৈতিক ক্রেশ সৃষ্টি না করে সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনাগত পদক্ষেপ গ্রহণ করে যথেষ্ট আয়ের সুযোগ সৃষ্টি করা।

- গ. মৎস্য শিল্পে নিযুক্তদের সুরক্ষা ও স্বাস্থ্যের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট ILO কনভেনশন ও মৎস্য শিল্পের কার্যক্রম ও সেবার মান নিয়ে গঠিত কমিটির সুপারিশ অনুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণ ।
- ঘ. ব্যবস্থাপনা কৌশল বিস্তারিত করার সময় যারা মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের সাথে সম্পৃক্ত তাঁদের দৃষ্টিভঙ্গি বিবেচনায় আনার শর্ত আরোপ করা^২ ।

২.২ মৎস্য আহরণের অধিকার

৬. রাষ্ট্রের আওতাধীন জলাশয়ে মৎস্য আহরণ কার্যক্রম রাষ্ট্র কর্তৃক অনুমতিসাপেক্ষ হবে ।
৭. মৎস্য আহরণের অধিকার অবশ্যই মৎস্য আহরণের বিস্তারিত কর্মসূচি সমৃদ্ধ হবে, একই সাথে প্রাধিকার প্রাপ্ত জনের নাম ঠিকানা সম্বলিত তথ্য থাকতে হবে । রাষ্ট্র এসব তথ্য সংরক্ষণ ও নির্দিষ্ট সময় অন্তর নবায়ন করবে ।
৮. মৎস্য আহরণের অধিকার প্রাপ্ত ব্যক্তি মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের প্রয়োজ্য সব নীতিমালা মেনে চলবে ।
৯. মৎস্য আহরণের অধিকার শর্ত মোতাবেক হবে, অন্যান্য বিষয়সহ এর মধ্যে অন্তর্ভুক্ত থাকবে :
- ক. মৎস্য আহরণের স্থান, প্রজাতি ও মৎস্যজীবী বা নৌযান এর কোটা;
- খ. মৎস্য আহরণের সরঞ্জাম ও পদ্ধতিসমূহ স্বীকৃত হতে হবে;
- গ. সময়/মৌসুম সীমাবদ্ধতা বিবেচনায় নির্দিষ্ট শ্রেণীর মৎস্য আহরণ নৌযান এর প্রয়োজনীয়তা সাপেক্ষে নিবন্ধন সনদ প্রদান করা যেতে পারে; ও
- ঘ. নৌ-চলাচলের দায়ভার গ্রহণের সীমাবদ্ধতা ।
১০. মৎস্য আহরণ কার্যক্রম ও সংশ্লিষ্ট কর্মসূচির ওপর রাষ্ট্র কর্তৃক তদারকী, নিয়ন্ত্রণ ও প্রহরা (MCS) এবং আইন প্রয়োগের বিষয় প্রতিষ্ঠিত করতে হবে, যার মধ্যে অন্যান্য বিষয়সহ নিম্নরূপ কার্যক্রম অন্তর্ভুক্ত থাকবে :
- ক. তদারকী, নিয়ন্ত্রণ ও প্রহরা কার্যক্রমে নিযুক্ত কর্মকর্তাদের ক্ষমতা প্রদান করতে হবে^৩ ।

^২ *Partnerships between those involved in fishing and those responsible for fisheries management should be encouraged; further information is given in the guidelines on fisheries management.*

- খ. সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা বিষয়ে কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য যথেষ্ট ক্ষমতা সম্পন্ন আইনী সুযোগ থাকতে হবে।
- গ. তদারকী, নিয়ন্ত্রণ ও প্রহরা কার্যক্রমে নিযুক্ত যান, নৌযান ও বিমানসমূহকে চিহ্নিতকরণের জন্য যথাযথ চিহ্ন থাকতে হবে।
- ঘ. মৎস্য আহরণের সাথে সংশ্লিষ্ট সকল যাতে এতদসম্পর্কিত আইন ও আইন ভঙ্গের শাস্তি বিষয়ে পুরোপুরি অবহিত হয় সেলক্ষ্যে যোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপন করতে হবে।

২.৩ শিক্ষা, প্রশিক্ষণ ও সনদ প্রদান

১১. মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের সাথে সংশ্লিষ্ট সকলে যাতে প্রতিযোগিতামূলকভাবে তাদের দায়িত্ব পালন করতে পারে সেজন্য রাষ্ট্রকে শিক্ষা ও প্রশিক্ষণ কর্মসূচি গ্রহণ করতে হবে। এবিষয়ে তাঁদেরকে আচরণবিধির প্রবিধানসমূহ, সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক নীতিমালা, আইনী দলিল ও ব্যবহার বিধি সম্পর্কে সচেতন করার কার্যক্রম গ্রহণ করতে হবে। সাধারণ শিক্ষার পর্যায় ও মৎস্য আহরণ কার্যক্রমকে বিবেচনায় রেখে উল্লিখিত শিক্ষণ ও প্রশিক্ষণ কার্যক্রম গ্রহণ করতে হবে। এটা আশা করা সমীচীন হবে না যে, প্রান্তিক মৎস্যজীবীরা এসব আইনী বাধ্যবাধকতা সম্পর্কে বুঝতে পারবেন। পক্ষান্তরে, বৃহত্তর মৎস্য আহরণ নৌযানের দায়িত্বে নিয়োজিত কর্মীরা এসব আইনী বিষয়ে সচেতন থাকতে হবে। এই প্রক্রিয়াটিকে এমনভাবে উন্নয়ন করতে হবে যেন বয়স্ক অংশগ্রহণকারীগন অসুবিধার সম্মুখীন বা ক্ষতিগ্রস্ত না হন। তাঁদেরকে উচ্চতর প্রশিক্ষণ ও ক্ষতিপূরণের সুযোগ সৃষ্টি করে দিতে হবে। অতএব, সনদ প্রাপ্তির জন্য নতুন কোন শর্তপূরণে “গ্রান্ডফাদার” ধারা যুক্ত করতে হবে।
১২. সনদ প্রদানের সব তথ্য তাৎক্ষণিকভাবে পুনরুদ্ধারযোগ্য পদ্ধতিতে রাষ্ট্র সংরক্ষণ করবে। তথ্য সংরক্ষণের ক্ষেত্রে অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে নিম্নোক্ত তথ্যাদি থাকতে হবেঃ
 - ক. সনদ ইস্যুকারী কর্তৃপক্ষের বিস্তারিত বিবরণ;
 - খ. সনদের আওতায় সব আচরণ বিধি;
 - গ. সনদের ব্যাপ্তি, এর মেয়াদ ও শর্তসমূহ;
 - ঘ. গ্রাহকের নাম, জন্মতারিখ ও জাতীয়তা; এবং
 - ঙ. প্রদানকারী কর্মকর্তার স্বাক্ষর, পদবী ও তারিখ।

১৩. এ প্রেক্ষিতে “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (1995)” অনুসারে ‘সনদপত্র’ বলতে বুঝায় এমন একটি বৈধ দলিল যা কনভেনশনের ধারা অনুযায়ী প্রদানকারী বা সনাক্তকারীর নাম উল্লেখ

^৩ Some countries find it appropriate to enter into a commercial form of contract for MCS purposes.

থাকতে হবে এবং এই দলিলে উল্লিখিত বা জাতীয় আইন অনুযায়ী দলিল বাহককে কর্তৃত্ব প্রদান করতে হবে ।

১৪. কোন ব্যক্তি বা সংস্থা কর্তৃক মৎস্য আহরণে কোন নিয়মনীতি লংঘন বা অপরাধ সংঘটিত হলে বর্ণিত ধারা মোতাবেক কর্তৃত্ব বাতিল, বহিষ্কার অথবা প্রত্যাহার এর ক্ষমতা রাষ্ট্র সংরক্ষণ করবে ;

ক. মৎস্য আহরণ এবং

খ. নৌযানের মাস্টার (চালক) অথবা কর্মকর্তা হিসেবে দায়িত্বপ্রাপ্ত ।

১৫. মৎস্য আহরণ নৌযানের মাস্টার (চালক) অথবা অন্য কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে শাস্তিমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের ক্ষেত্রে তা নথিভুক্ত (অনুচ্ছেদ-১২ এ উল্লিখিত), চাকরিবহি অথবা সক্ষমতা সনদ প্রদানের ক্ষেত্রে উল্লেখ করা যেতে পারে । এই ব্যবস্থা গ্রহণের ক্ষেত্রে যথেষ্ট স্বচ্ছতা নিশ্চিত করতে হবে যাতে সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র এ বিষয়ে অবগত থাকে ।

১৬. পতাকা রাষ্ট্রের অনুরোধে কোন ভিনদেশীকে নিযুক্ত করার ক্ষেত্রে অন্যান্য সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রসমূহকে উক্ত রাষ্ট্রের নাগরিকের দক্ষতা সম্পর্কে অবহিত করতে হবে ।

২.৪ নিরাপত্তা

১৭. সব মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের নিরাপত্তা রাষ্ট্র নিশ্চিত করবে ।

১৮. অনুসন্ধান ও উদ্ধার কার্যক্রমে রাষ্ট্রকে উপযুক্ত আন্তর্জাতিক সংস্থার সাথে মৎস্য আহরণ কার্যক্রমকে সমন্বিত করতে হবে । এতদবিষয়ে নৌযানের আকার ও ধরন বিবেচনায় আনতে হবে । রাষ্ট্রকে এমত সমন্বিত নিরাপত্তা ব্যবস্থা গড়ে তুলতে যথাযত গুরুত্ব দিতে হবে, যেমন ;

ক. এ বিষয়ে IMO এর GMDSS নীতিমালার মূলনীতি হচ্ছে, দুর্ঘটনাগ্রস্থ নৌযানের উদ্ধারকল্পে নিকটবর্তী উদ্ধারকারী নৌযানকে সতর্ক করতে হবে এবং তাৎক্ষণিক উদ্ধার কাজে নিযুক্ত হতে হবে;

খ. উদ্ধার কাজে তাৎক্ষণিক ব্যবস্থা গ্রহণ করবে এবং নৌযানসমূহে দ্রুত উদ্ধারকারী বার্তা পৌঁছাবে এবং জাহাজসমূহে সামুদ্রিক নিরাপত্তা বার্তা, নৌ চলাচল এবং আবহাওয়া সতর্কতা বার্তা ও পূর্বাভাস এবং অন্যান্য জরুরী নিরাপত্তা বার্তা প্রচার করবে;

গ. নৌ যোগাযোগের মাধ্যম হিসেবে মেরিটাইম মোবাইল স্যাটেলাইট সার্ভিস ITU চালু করবে; এবং

ঘ. নৌযানের অবস্থান নির্ণয়ক প্রতিবেদনের ব্যবস্থা থাকবে ।

১৯. অভ্যন্তরীণ মৎস্য সম্পদের ক্ষেত্রে রাষ্ট্রকে একক বা যৌথভাবে যথোপযুক্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থা গড়ে তুলতে হবে^৪।

২০. মৎস্যজীবীরা কোন ধরনের আবহাওয়া ও এলাকা এড়িয়ে চলবে, সেজন্য রাষ্ট্র যথাযথ পূর্বাভাস প্রদান ও প্রচারের ব্যবস্থা গড়ে তুলবে।

৩. পতাকা রাষ্ট্রের জন্য নির্দেশনাসমূহ (সূত্র ৪ আচরণবিধির সেকশন ৮.২)

৩.১. পতাকা বরাদ্দ, মৎস্য আহরণের অধিকার ও তথ্য

২১. পতাকা রাষ্ট্র নৌযানকে মৎস্য আহরণের লাইসেন্স অথবা পতাকা বরাদ্দ করার লক্ষ্যে রেজিস্ট্রিকৃত সনদ বা অন্য কোন প্রমাণক দলিলের মাধ্যমে মৎস্য আহরণে নিয়োজিত নৌযানসমূহের বিস্তারিত তথ্য সংরক্ষণের পদ্ধতি প্রতিষ্ঠা করবে। মৎস্য আহরণ নৌযানের অনুকূলে মৎস্য আহরণের যে অনুমতি প্রদান করা হবে তা উপরিলিখিত পদ্ধতির সাথে সাথে তাৎক্ষণিক তুলনা করা যাবে (অনুচ্ছেদ-৭ এ বর্ণিত)। যদিও পৃথিবীর অনেক দেশে মৎস্য আহরণ নৌযানের নিবন্ধনের দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষ, মৎস্য আহরণ নিবন্ধন কর্তৃপক্ষ হতে আলাদা কিন্তু এ দুই দপ্তরের কার্যক্রমের মধ্যে সমন্বয় স্থাপন করতে হবে। এটি পতাকা পরিবর্তনকারী নৌযানের ক্ষেত্রে বিশেষভাবে জরুরী।

২২. অনুচ্ছেদ-৭ এর বিধি অনুযায়ী নৌযানকে ‘মৎস্য আহরণের অনুমতি’ প্রদানের ক্ষেত্রে নৌযানের মালিক, ম্যানেজার অথবা চার্টারারকে নিম্নোক্ত শর্তসমূহ পূরণ করতে হবে :

ক. মৎস্য আহরণ নৌযানকে পতাকা বরাদ্দ;

খ. জাতীয় রেকর্ডে এন্ট্রির জন্য নৌযানকে প্রয়োজনীয় তথ্য প্রদান করতে হবে; এবং

গ. আহরিত মৎস্য সংরক্ষণ অথবা বর্জ্য হিসেবে ফেলে দেয়ার তথ্য এবং নৌযানের অবস্থান অবহিতকরণ।

২৩. নিজ রাষ্ট্র, রাষ্ট্রীয় সীমানার বাহিরে অথবা গভীর সমুদ্রে আহরণকাজে নিয়োজিত বা আহরণ কাজে প্রবেশ করবে এমন সব মৎস্য আহরণ নৌযানকে অবশ্যই প্রয়োজনীয় প্রমাণাদির সাথে জাতীয়তার পরিচয়পত্র বহন করতে হবে।

২৪. এ ছাড়াও পতাকা রাষ্ট্রকে আরো নিশ্চয়তা বিধান করতে হবে যে, মৎস্য গবেষণা নৌযান যা নিজ রাষ্ট্র, রাষ্ট্রীয় সীমানার বাহিরে অথবা গভীর সমুদ্রে আহরণকাজে নিয়োজিত বা আহরণ কাজে প্রবেশ করবে, তা

^৪ It should be noted that inland waters are generally excluded from the provisions of maritime safety programmes. Furthermore, small-scale fisheries whether inland water or in the marine environment, would require special attention by States.

নিবন্ধনের সনদপ্রাপ্ত এবং তারা উক্ত কাজের জন্য সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের দ্বারা অনুমতিপ্রাপ্ত। এক্ষেত্রে এসব নৌযানকে আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত আচরণবিধি অনুসরণ করা উচিত^৬।

২৫. সাধারণভাবে নৌযানের প্রবেশাধিকার এবং সাধারণ তথ্যাদি যথাযথভাবে সংরক্ষণ করতে হবে। এর মধ্যে নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ অন্তর্ভুক্ত থাকবেঃ

- ক. নৌযানের নাম ও নম্বর;
- খ. নিবন্ধিত বন্দর / নিজ দেশের বন্দরের নাম;
- গ. ITU এর আন্তর্জাতিক রেডিও কল সাইন^৭;
- ঘ. সর্বমোট দৈর্ঘ্য, International Registration for Preventing Collisions at Sea, 1972 অনুসারে নির্ণীত দৈর্ঘ্য;
- ঙ. নিবন্ধিত দৈর্ঘ্য, Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 দ্বারা নিবন্ধিত এবং Torremolinos Protocol of 1998 দ্বারা পরিমার্জিত;
- চ. সর্বসাকুল্যে নিবন্ধিত ওজন যা ICM Tonnage measurement of ships, 1969 দ্বারা নির্ধারিত;
- ছ. জাহাজ তৈরির উপকরণ;
- জ. জাহাজের ধরন / মৎস্য আহরণ পদ্ধতি (পদ্ধতিসমূহ);
- ঝ. ঘন মিটারে ধারণক্ষমতা ও নাবিকের সংখ্যা;
- ঞ. ইঞ্জিনের (ইঞ্জিনসমূহের) অক্ষক্ষমতা (কিলোওয়াট);
- ট. নির্মাণের তারিখ, Lloyd's নিবন্ধন নম্বর (যেখানে প্রযোজ্য);
- ঠ. INMARSAT নম্বর (যেখানে প্রযোজ্য);
- ড. মালিক (গণ) এবং/অথবা ব্যবস্থাপক (বৃন্দ) এর নাম ও ঠিকানা; এবং
- ঢ. বন্ধকের বিস্তারিত বিবরণ, সমুদ্র তীরবর্তী লাইন ও অন্যান্য বাধাসমূহ।

২৬. পতাকা রাষ্ট্রকে নিশ্চিত করতে হবে যে নৌযানে পতাকা বরাদ্দ দেয়া হয়েছে তা শুধুমাত্র ঐ নৌযানে প্রদর্শিত হবে এবং পতাকা বরাদ্দ সম্পর্কিত নিবন্ধন সনদ ও এর সাথে সংশ্লিষ্ট কাগজপত্র/দলিলাদি উক্ত নৌযানে বহন করবে। নৌযানমূহকে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রদত্ত মাছ ধরার অনুমতিপত্রও বহন করতে হবে।

^৬ Standards for the conduct of fisheries research vessels operating within waters under the jurisdiction of a State other than that of the flag State will be produced as a supplement.

^৭ Details of the International Telecommunications Union system of call signs assigned by the Union and States are given in the Standard Specifications for the Marking of Fishing Vessels. Annex II refers.

২৭. পতাকা রাষ্ট্র এমন একটি দলিল প্রদান করবে যাতে অন্যান্য রাষ্ট্রসমূহ বুঝতে পারে যে, নৌযানটি উক্ত রাষ্ট্রের অনুকূলে পরিচালিত হচ্ছে। এই সুবিধা অনেক সময় ব্যবহার করা হয় যখন যেখানে জাহাজটি তৈরি হয়েছে সেখান থেকে পতাকা রাষ্ট্রকে তা হস্তান্তর করা হয় অথবা এর নিবন্ধন একটি রাষ্ট্রের অনুকূলে কিন্তু বিক্রির কারণে তা নতুন রাষ্ট্রের মালিকানায চলে যায়। নতুন রাষ্ট্রে পৌঁছানোর পর সাধারণতঃ সাধারণ নিবন্ধন সনদ প্রদান করা হয়।

২৮. নিবন্ধিত হওয়ার জন্য অথবা মৎস্য আহরণের জাহাজ হিসেবে জাতীয় রেকর্ডে অন্তর্ভুক্তির জন্য একটি দরখাস্তে নিম্নোক্ত প্রয়োজনীয় তথ্যাদি থাকতে হবেঃ

- ক. দরখাস্তের কারণ (অবমূল্যায়ন / ব্যবহার অনুপযোগী / বিক্রয়); এবং
- খ. যদি প্রযোজ্য হয় নতুন মালিকদের নাম এবং জাতীয়তা বা জাতীয়তাসমূহ।

২৯. পতাকা রাষ্ট্র, একটি মোটামুটি বিবরণ প্রদান করবে যেখানে নতুন পতাকা রাষ্ট্রের নাম, যথাযথ আন্তর্জাতিক সংস্থা এবং রাষ্ট্রের অন্যান্য সংস্থাসমূহের নাম উল্লেখ থাকবে যাতে সামুদ্রিক জীবিত সম্পদ সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা চুক্তি করা যায়, যেখানে পতাকা রাষ্ট্র একটি পক্ষ হিসেবে থাকবে।

৩০. একটি পতাকা রাষ্ট্রের নিবন্ধন বহি থেকে কোন মৎস্য আহরণ নৌযানের যৌথ উদ্যোগের চুক্তি কখনই মুছে ফেলা ঠিক হবেনা বরং উক্ত নৌযানে তা সবসময় সংরক্ষণ করতে হবে। তবে নৌযান ইজারা/ভাড়া প্রদানের ক্ষেত্রে এটির ব্যতিক্রম হতে পারে (যখন সব কর্মকর্তা ও নাবিক ব্যতীত সেই নৌযানকে নির্দিষ্ট সময়ের জন্য ইজারা/ভাড়া দেয়া হবে), এক্ষেত্রে রাষ্ট্র নৌযানটির প্রাথমিক নিবন্ধন বাতিল বা স্থগিত করতে পারবে।

৩.২ মৎস্য আহরণ নৌযান রক্ষণাবেক্ষণ ও বাধ্যতামূলক শুমারী

৩১. মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহে পতাকা উত্তোলনের অধিকার প্রাপ্তির ক্ষেত্রে পতাকা তৈরিতে উক্ত রাষ্ট্রের এতদসংক্রান্ত জাতীয় আইনের সাথে সংগতিপূর্ণ হতে হবে এবং যেক্ষেত্রে পতাকা রাষ্ট্র একটি পক্ষ সেক্ষেত্রে রাষ্ট্রীয় রীতি-নীতির সাথে সাথে আন্তর্জাতিক সনদসমূহও মেনে চলতে হবে। নৌযানের দলিলপত্রসমূহ সর্বদা যথাযথ ও হালনাগাদ থাকতে হবে।

৩২. উপযুক্ত কর্তৃপক্ষকে যথাযথভাবে নৌযান শুমারী পরিচালনার ব্যবস্থা রাখতে হবে। এটি অন্যান্য রাষ্ট্র বা দেশের ভিতরে বিশেষ করে যেখানে পতাকা রাষ্ট্রের কোন জাহাজকে কদাচিৎ বন্দরে ডাকা হয় তাঁদের সমন্বয়ে গঠিত পেশাজীবী সংগঠনের সহায়তা নিয়ে করা যেতে পারে।

৩৩. পতাকা ব্যবহারের অধিকার প্রাপ্ত নৌযানসমূহ পতাকা রাষ্ট্র নিয়মিত পরিদর্শন করবে যাতে জলজ পরিবেশের জন্য ক্ষতিকর উপাদানসম্বলিত কোন রং ব্যবহার করে নৌযান পেইন্ট করতে না পারে।

৩.৩ মৎস্য আহরণ নৌযান-এর অবস্থান অবহিতকরণ

৩৪. প্রত্যেক মৎস্য আহরণকারী নৌযান মৎস্য আহরণ, চলাচলের তথ্য সংরক্ষণ এবং অবস্থান সম্পর্কে যথাযথ কর্তৃপক্ষকে নিয়মিত অবহিত করবে। নৌযানের আকার, এলাকা, আইন প্রয়োগকারী সংস্থার নিরাপত্তা বলয় এবং আবহাওয়ার ধরনের ওপর ভিত্তি করে নৌযানের অবস্থানের অবহিতকরণ তারতম্য ঘটতে পারে। মৎস্য আহরণের কর্তৃত্ব প্রদানে নৌযানসমূহে তাদের অবস্থান জানানোর জন্য স্থানীয় বেতার যোগাযোগ ব্যবস্থা অথবা অনুরূপ স্যাটেলাইট যোগাযোগ ব্যবস্থার সংস্থান পূর্বশর্ত হিসেবে অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে।

৩.৪ মৎস্য আহরণ নৌযান ও মাছ ধরার যন্ত্র চিহ্নিতকরণ

৩৫. পতাকা রাস্ত্র নিশ্চিত করবে যে, মৎস্য আহরণে নিয়োজিত নৌযানে ব্যবহৃত পতাকা এফএও এর মৎস্য বিষয়ক কমিটির এর ১৮তম সভা (রোম, ১০-১৪ এপ্রিল ১৯৮৯)-য় অনুমোদিত আদর্শ বিবরণী ও নির্দেশিকা অনুযায়ী স্বেচ্ছায় চিহ্নিত হবে। সংলগ্নী-২ এ উল্লিখিত।

৩৬. মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণ এবং মৎস্য আহরণে নিয়োজিত সরঞ্জামাদির মালিকানা নিরূপণের জন্য জাতীয় আইনে বিধি বিধান থাকতে হবে। এ জাতীয় বিধি গ্রহণের ক্ষেত্রে সমভাবে ও আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণ ব্যবস্থা অনুসরণ করতে হবে। সমুদ্রে নোঙ্গরকৃত বা ভাসমান জাল, বড়শি অথবা মাছ একত্রিত করার যন্ত্র চিহ্নিতকরণ করতে হবে যাতে আহরণ সরঞ্জামসমূহের অবস্থান ও বিস্তৃতি জানা যায়। এতদসম্পর্কিত আরো বিস্তারিত বিবরণ নিচে দেয়া হল :

ক. সংলগ্নী-৩ “মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণের আদর্শ বিবরণী” এবং

খ. সংলগ্নী-৩ “মৎস্য আহরণ সরঞ্জামের অবস্থান নির্ণয় ও শনাক্তকরণের লক্ষ্যে আলো এবং আকার সম্পর্কিত আদর্শ পদ্ধতি ব্যবহার নির্দেশিকা”

৩.৫ মৎস্য আহরণকারী নৌযানের নিরাপত্তা

৩৭. রাষ্ট্রকে সব ধরনের ও আকারের নৌযানের জন্য উপযুক্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থার বিধান করতে হবে।

৩৮. উপযুক্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থা চালুর ক্ষেত্রে রাষ্ট্রকে নিম্নলিখিত প্রবিধানসমূহ বিবেচনায় আনতে হবে :

ক. Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 and its Protocol of 1993 (কার্যকর নয়)

খ. জেলে এবং নৌযানের নিরাপত্তার জন্য FAO/ILO/IMO এর নিরাপত্তা বিধি এবং

গ. ছোট নৌযানের নক্সা, নির্মাণ এবং যন্ত্রপাতির ক্ষেত্রে FAO/ILO/IMO এর স্বেচ্ছামূলক দিকনির্দেশনাসমূহ

৩.৬ প্রশিক্ষণ এবং প্রত্যায়ন

৩৯. অনুচ্ছেদ ১১ থেকে ১৬ তে প্রদত্ত নির্দেশনা অনুসারে পতাকা রাষ্ট্রকে নিশ্চিত করতে হবে যে, কেবল প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত, অভিজ্ঞ এবং ক্ষেত্র বিশেষে সনদপ্রাপ্ত ব্যক্তি পতাকা উড়ানোর কর্তৃত্বপ্রাপ্ত মৎস্য আহরণকারী নৌযান পরিচালনায় নিয়োজিত রয়েছে। এক্ষেত্রে FAO/ILO/IMO এর Document for Guidance on Fishermen's Training and Certificate এ উল্লিখিত প্রবিধান বা এর সংশোধিত প্রবিধানসমূহ বিবেচনায় নিতে হবে। সাধারণভাবে মৎস্য আহরণকারী নৌযানের কর্মকর্তা ও নাবিকদের প্রশিক্ষণ বিভিন্ন সংস্থার দ্বারা হলেও উপযুক্ততার সনদের জন্য তাদের একক কর্তৃপক্ষের মুখোমুখি হতে হয়। এক্ষেত্রে রাষ্ট্রকে এতদসংশ্লিষ্ট বিভিন্ন সংস্থাকে আচরণবিধি সম্পর্কে অবহিতকরণের বিষয়ে নিশ্চিত করতে হবে। উপযুক্ততার সনদ অর্জনের পরীক্ষায় অবতীর্ণ হওয়ার জন্য প্রশিক্ষণার্থীকে আচরণবিধি সম্পর্কে সম্যক অবহিত থাকতে হবে।

৪০. একটি পতাকা রাষ্ট্র নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ নিজ দায়িত্বে নিশ্চিত করবে :

- ক. পতাকা উত্তোলনের কর্তৃত্বপ্রাপ্ত মৎস্য আহরণ নৌযানের মাস্টার বা অন্য অফিসার হিসেবে বিদেশী কোন নাগরিক নিযুক্ত হলে তাকে ভালভাবে প্রশিক্ষণ প্রাপ্ত হতে হবে।
- খ. প্রযোজ্য ক্ষেত্রে বিদেশী নাগরিকের উপযুক্ততার সনদ পতাকা রাষ্ট্রের নিজস্ব চাহিদা পূরণ করতে হবে।

৪১. ভিন্ন দেশের কোন নাগরিক যদি বিদেশী পতাকাবাহী কোন জাহাজে চাকরি করে তবে পতাকা রাষ্ট্রের অনুরোধে উক্ত রাষ্ট্র তার নাগরিকের বৃত্তান্ত জানিয়ে সাহায্য করবে।

৪২. মালিক, ব্যবস্থাপক অথবা চার্টারার নিশ্চিত করবেন যে, সমুদ্রযাত্রার জন্য নৌযানের দলিলপত্রাদি যথাযথ রয়েছে। বিশেষ করে তাদের নিশ্চিত করতে হবে যেন নৌযানের নিবন্ধন সনদের বৈধতা থাকে। কারণ তামাদি সনদ নৌযানকে রাষ্ট্রহীন করে তোলে এবং এ ধরনের সনদবাহী নৌযানকর্তৃক গভীর সমুদ্র বা ভিন্ন দেশের জলসীমায় মৎস্য আহরণের ক্ষেত্রে মারাত্মক সমস্যা হতে পারে।

৩.৭ বীমাকরণ

৪৩. নৌযান ও নাবিকএবং তৃতীয় পক্ষের দায়দেনার ঝুঁকি কভারেজের জন্য বীমাকরণের লক্ষ্যে জাহাজ মালিক, ব্যবস্থাপক অথবা চার্টারারদের বীমার বাজারে প্রবেশের জন্য পতাকা রাষ্ট্রকে সহায়তা করতে হবে। প্রয়োজনীয় সহায়তার ধরন স্থান ভেদে ভিন্ন হতে পারে। অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে এতে নিম্নরূপ বিষয়সমূহ অন্তর্ভুক্ত থাকতে পারে :

- ক. বৈদেশিক লেনদেনের সুযোগ;
- খ. সামুদ্রিক সংগঠনসমূহের পারস্পরিক সহায়তা; এবং

গ. অন্যান্য আইনী সুবিধাদি (যেমন- আইনী দায় দায়িত্বের সীমাবদ্ধতা)

৪৪. নাবিক এবং তৃতীয় পক্ষের দায়দেনার ঝুঁকি এবং নৌযান পরিচালনার ফলে জলজ পরিবেশ দূষণের ক্ষতি নির্বাহে মৎস্য আহরণ নৌযানের মালিক, ব্যবস্থাপক এবং/অথবা চার্টারারদের বীমা সভারাজের ব্যবস্থা রাখতে হবে। ঋণ বা মঞ্জুরীর বিপরীতে কোন নৌযান ক্রয় করা হলে নৌযানের ক্ষতি বা ধ্বংসের ঝুঁকি এড়াতে অবশ্যই বীমা কভারেজ থাকতে হবে।

৩.৮ নাবিকের প্রত্যাগমন

৪৫. Repatriation of Seafarers Convention (সংশোধিত) ১৯৮৭ (নং ১৬৬) এর নীতি অনুসারে পতাকা রাষ্ট্র নাবিকদের প্রত্যাগমনের অধিকার নিশ্চিত করবে। উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ ও সামাজিক সংস্থাসমূহের মধ্যে আলোচনাপূর্বক উক্ত কনভেনশন মৎস্য আহরণ নৌযানে প্রয়োগ পদ্ধতি প্রবিধান ১(২) ধারায় বিস্তারিতভাবে উল্লেখ রয়েছে।

৪. বন্দর রাষ্ট্রের জন্য নির্দেশনাসমূহ

৪.১ পতাকাবাহী অন্য রাষ্ট্রকে সহায়তা

৪৬. আচরণবিধির লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জন বা অন্য রাষ্ট্রকর্তৃক অনুরূপ লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জনে সহায়তা প্রদানের লক্ষ্যে বন্দরের মালিকানাধীন রাষ্ট্রের জাতীয় আইনে আন্তর্জাতিক আইন তথা আন্তর্জাতিক চুক্তি বা ব্যবস্থাদির আলোকে কিছু প্রবিধান ও প্রক্রিয়া থাকতে হবে। বন্দরের মালিকানাধীন রাষ্ট্র উক্ত প্রবিধান ও কর্মপন্থার যথাযথ প্রয়োগের লক্ষ্যে অন্যান্য সংশ্লিষ্ট তিন রাষ্ট্রসমূহের কাছে তা প্রাপ্তিসাধ্য করার ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

৪৭. বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্র কখনো অন্য কোন রাষ্ট্রের জাহাজসমূহের প্রতি কোন প্রকারে বৈষম্য প্রদর্শন করবে না।

৪.২ বন্দরের মালিকানাধীন রাষ্ট্র কর্তৃক পরিদর্শন

৪৮. একটি নৌযান^১, নাবিক ও মালামালসমূহ বন্দরে প্রবেশের ক্ষেত্রে উপযুক্ত কর্তৃপক্ষকে প্রদর্শন করতে হয় অনুরূপ সব দলিলাদি বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্র তদারকি/পরিদর্শন করবে। অন্যান্য সংশ্লিষ্ট বিষয়সহ কোন মৎস্য আহরণ নৌযানের দলিলাদি পরীক্ষণের ক্ষেত্রে বর্ণিত নিম্নোক্ত বিষয়সমূহকে বিবেচনায় নিতে হবেঃ

ক. নৌযান নিবন্ধনের সনদ অথবা অন্যান্য দলিলাদি যা উত্তোলিত পতাকা বরাদ্দের সাথে সম্পর্কিত

খ. জাহাজের নিরাপত্তা সনদ;

^১ IMO তে উল্লিখিত অন্য নির্দেশনাসমূহ

- গ. মৎস্য আহরণের কর্তৃত্ব বা অধিকার;
 ঘ. প্রযোজ্য ক্ষেত্রে গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণের অধিকার;
 ঙ. নিম্নোক্ত ধারা অনুসারে / বিধিসম্মত হচ্ছে কিনা তা নির্ণয়ের জন্য মাছ ধরার যন্ত্র এবং ধৃত মাছের পরিমাণ নির্ণয় :
১. বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্রের একান্ত অর্থনৈতিক এলাকায় জাহাজ পরিচালনার জাতীয় বিধি-বিধান; এবং
 ২. সামুদ্রিক জীবন্তসম্পদ সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা এবং পরিবেশ রক্ষার আন্তর্জাতিক চুক্তিসমূহ

৪.৩ আটক রাখা

৪৯. উপ অনুচ্ছেদ ৪৭-বি এর ক্ষেত্রে ব্যতীত একটি বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্রে মৎস্য আহরণকারী নৌযানকে আটক রাখতে পারে যদি বিশ্বাস করার যথেষ্ট কারণ থাকে যে, এটি উপরোক্ত পূর্বশর্তাদি পূর্ণ করে নাই, যথা :
- ক. অ-পূরণকৃত শর্তাদি বন্দরে পূরণীয় নয়;
 - খ. নৌ-চলাচল যন্ত্রপাতি এবং জাহাজ পরিচালন যন্ত্রাংশের ক্ষেত্রে অত্যাবশ্যিকীয় অথবা উদ্ভূত যন্ত্রপাতি প্রয়োজনীয় পরিমাণে থাকা এবং সেগুলো যথাযথভাবে প্রদর্শন করতে করা; এবং
 - গ. নৌযানের শ্রেণীকরণের ক্ষেত্রে, শ্রেণীকরণে নিযুক্ত শুমারীকারীদের মতামত চুক্তি ।
৫০. নৌযানে কোন ধরনের ত্রুটি বিদ্যুতি পাওয়া গেলে বা শাস্তিমূলক কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করলে বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্রে তাৎক্ষণিকভাবে তা সংশ্লিষ্ট পতাকা রাষ্ট্রকে অবহিত করবে । পতাকা রাষ্ট্রের অনুরোধে যে কোন ধরনের ব্যবস্থা গ্রহণের ক্ষেত্রে বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্রে প্রস্তুত থাকবে ।
৫১. কোন মৎস্য আহরণকারী নৌযান অকারণে শাস্তিপ্রাপ্ত^৮ হবে না । কোন জাহাজ মালিকের মতে তার জাহাজ যদি অকারণে শাস্তির শিকার / শাস্তি প্রাপ্ত হয় তবে তিনি ক্ষতিপূরণের জন্য বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্রের কাছে আর্জি জানাতে পারবেন । অন্যদিকে মৎস্য আহরণ নৌযানের মালিক মৎস্য আহরণকালে অথবা আহরিত মৎস্য কম মূল্যে বিক্রয়ের ফলে অলাভজনক হলে কোন ধরনের ক্ষতিপূরণ দাবী করতে পারবে না । এই ক্ষেত্রে জাহাজের মাস্টার/চালক মালিকের প্রতিনিধি হিসেবে গণ্য হবেন ।
৫২. উপরোক্ত ৪৯ নং অনুচ্ছেদ অনুসারে বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্রে একটি পক্ষ হিসেবে সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক সংস্থা, ক্ষেত্র বিশেষ বা প্রয়োজনে যে কোন আন্তর্জাতিক আইন, আইনী দলিল অথবা আঞ্চলিক সংস্থাকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে জানাবে ।

^৮ Provisions are made for detention under international convention; see also the Protocol to Torremolinos.

৪.৪ প্রত্যয়ন পত্রের বৈধতার মেয়াদকাল ও মৎস্য আহরণ অধিকার

৫৩. বন্দর ত্যাগ করার পর যদি কোন জাহাজের সনদ বা দলিলাদি মেয়াদোত্তীর্ণ হয় এবং জাহাজটি সমুদ্রে অবস্থান করে তখন তাৎক্ষণিকভাবে তা পতাকা রাষ্ট্রকে অবহিত করতে হবে। “Agreement to the Promote Compliance and Management Measures by Fishing Vessels on the High Sea” অনুসারে যে এলাকায় জাহাজ পরিচালিত হচ্ছে উক্ত এলাকার উপযুক্ত মৎস্য ব্যবস্থাপনা সংস্থাকে বিষয়টি অবহিত করতে হবে।

৪.৫ রাষ্ট্রহীন মৎস্য আহরণ নৌযান

৫৪. যদি কোন বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্রের বিশ্বাস করার যুক্তিসঙ্গত কারণ থাকে যে, কোন নৌযান দুটি দেশের পতাকা ব্যবহার করছে এবং সুবিধা অনুযায়ী যে কোনটি ব্যবহার করছে, তাহলে উক্ত জাহাজটিকে কোন দেশেরই নয় বলে গণ্য করা হবে এবং শান্তির ব্যবস্থা করবে। উক্ত জাহাজটি পরিত্যাজ্য হবে যদি বন্দর কর্তৃপক্ষ এর সমমানের মূল্য বহন করে।

৪.৬ প্রশিক্ষণ

৫৫. বন্দর মালিকানাধীন রাষ্ট্রের পরিদর্শক ও শুমারীকারীদের প্রশিক্ষণের জন্য সর্বজনগ্রাহ্য উপযুক্ত প্রশিক্ষণ কার্যক্রম পারম্পরিক সহযোগিতার ভিত্তিতে প্রহণ করতে হবে^৯।

৫. মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নির্দেশিকা

৫.১ মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নৌযান

৫৬. অনুচ্ছেদ-১০ এ উল্লিখিত ধারা অনুসারে স্থলযান, নৌযান, বিমান এবং অন্যান্য যান চলাচলের ক্ষেত্রে রাষ্ট্রকে যথাযথ পর্যবেক্ষণ, নিয়ন্ত্রণ, সমীক্ষা/জরীপ পরিচালনা এবং আইন প্রয়োগের ব্যবস্থা গড়ে তুলতে হবে।

৫৭. অনুচ্ছেদ-৫৫ এর উদ্দেশ্য সাধনে রাষ্ট্র কর্তৃক নিযুক্ত যানসমূহ, যে কোন অবৈধ মৎস্য আহরণকারী নৌযান ধরতে অথবা উত্তোলিত পতাকার অধিকার জানতে অথবা যদি সঠিকভাবে চিহ্নিত না থাকে তবে এর নাম, নিবন্ধিত বন্দর ও জাতীয়তা জানতে উক্ত নৌযানে প্রবেশ ও তা প্রত্যাহারের অধিকার সংরক্ষণ

^৯ For large cargo ships, a number of regional memoranda of understanding have been developed; these exclude fishing vessels, but not other vessels covered by the Code. Complaints of discrimination by port State surveyors have led IMO to elaborate common standards of behaviour.

করবে। এ ধরনের হস্তক্ষেপ করার অধিকার মৎস্য সংরক্ষণ নৌযান ছাড়াও পতাকাবাহী রাষ্ট্রীয় যানে সীমাবদ্ধ থাকা উচিত।

৫৮. মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণে নিয়োজিত নৌযান সঠিকভাবে চিহ্নিত থাকবে যাতে মৎস্য আহরণকারী নৌযানের নাবিক কোন সন্দেহ ছাড়াই নৌযানটিকে চিনতে পারে এবং উদ্দেশ্য পূরণ করতে পারে। নিম্নোক্ত বিষয়াদি সুনির্দিষ্ট থাকতে হবেঃ

- ক. মৎস্য আহরণে নিয়োজিত নৌযান চিহ্নিতকরণ ও সনাক্তকরণের ক্ষেত্রে নির্দিষ্ট বিবরণী (স্ট্যান্ডার্ড স্পেসিফিকেশন) অনুসারে চিহ্নিত করতে হবে;
- খ. “মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নৌযান” লেখাটি জাহাজের উভয় পার্শ্বে পানির উপরের সীমায় লেখা থাকবে। লেখার আকার ও ধরন মৎস্য আহরণ নৌযান চিহ্নিতকরণের আদর্শ বিবরণী মোতাবেক হবে; এবং
- গ. পটভূমি হতে বিপরীত বর্ণের ০.৮ মিটার প্রশস্ত দুই রং এর ব্যান্ড নৌযানের সম্মুখ দিকে পানির উপরিতলের সাথে ৬০ ডিগ্রী কোনে ডেক অথবা গানওয়াল এর দিকে আঁকতে হবে যাতে উল্লিখিত ক. ও খ. উপধারা মোতাবেক চিহ্নিত করা যায়।

৫৯. মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নৌযান কিছু দলিল রাখবে যা মাষ্টার এবং দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তার ক্ষমতা প্রমাণ করবে। পতাকা রাষ্ট্র বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চলে মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ অথবা আন্তর্জাতিক চুক্তির অধীনে গভীর সমুদ্রে তদারকি করতে পারবে।

৫.২ মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণকারী কর্মকর্তা

৬০. সনদ প্রদান, প্রশিক্ষণ কর্মসূচি ও জন সচেতনতার সময় মৎস্যজীবীদেরকে মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণকারী কর্মকর্তার কর্তৃত্ব সম্পর্কে যথেষ্ট সচেতন করে তুলতে হবে।

৬১. কোন বিধিবদ্ধ রাষ্ট্রের যে কোন মৎস্য আহরণকারী নৌযান কর্তৃক মৎস্য সম্পদ সুরক্ষার উদ্দেশ্যে কর্তৃত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তার সাধারণ ক্ষমতা অথবা গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণ কার্যক্রম পরিচালনায় মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক নীতিমালায় প্রদত্ত সুযোগসমূহ বিধিবদ্ধ রাষ্ট্রকে একটি পক্ষ হিসেবে “inter alia” এ উল্লিখিত নিম্নোক্ত ক্ষমতাসমূহ অর্পন করেঃ

- ক. মাষ্টারকে (মৎস্য আহরণকারী নৌযান) নৌযান বন্ধ করতে বলার ক্ষমতা;
- খ. মাষ্টারকে মৎস্য আহরণ বন্ধ এবং মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহ নৌযানে ফিরিয়ে নিতে বলার ক্ষমতা;
- গ. নৌযানের মাষ্টার যে কোন উপযুক্ত উপায়ে নাবিকদের খাবার ও স্থানের বন্দোবস্ত করবে এ বিষয়টি নিশ্চিত করা;

- ঘ. কর্তৃত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা ক্ষমতা ব্যবহারের / আইন প্রয়োগের জন্য তাঁর সহায়তাকারী হিসেবে অন্য ব্যক্তিদের সাথে নিয়ে মৎস্য আহরণে নিযুক্ত জাহাজে যেতে পারবেন;
- ঙ. মাষ্টার, নাবিক অথবা তাদের যে কাউকে নিবন্ধনের যে কোন সনদ, আহরিত মাছের পরিসংখ্যান এবং মৎস্য আহরণ যানের সাথে সম্পর্কিত যে কোন দলিল প্রদর্শনের জন্য বলা এবং মৎস্য নৌযানে অবস্থানরত যে কোন নাবিক অথবা অন্য যে কোন সদস্য অথবা যে কোন ব্যক্তি সম্পর্কে জানতে চাইতে পারেন;
- চ. উপরিলিখিত যে কোন দলিলের কপি সংগ্রহ এবং পরীক্ষণের ও নাবিকদের সমবেত করার ক্ষমতা;
- ছ. নৌযানের মাষ্টার নৌযান সংক্রান্ত যে কোন কিছু এবং মৎস্য আহরণযানে অবস্থানরত নাবিক, যে কোন ব্যক্তি এবং অনুচ্ছেদ - ঘ এবং ঙ তে উল্লিখিত দলিলাদি প্রদর্শন ও বর্ণনা দিবে;
- জ. যদি জাতীয় আইনের কোন ধারা লঙ্ঘিত হয় অথবা গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক আইনের কোন ধারা লঙ্ঘিত হওয়ার কোন সম্ভাবনা থাকে, সেক্ষেত্রে নৌযানে যে কোন ধরনের তল্লাশি, পরীক্ষণ অথবা তদন্ত পরিচালনা করার ক্ষমতা;
- ঝ. যে কোন ধরনের তল্লাশি, পরীক্ষণ অথবা তদন্ত পরিচালনা করার জন্য মৎস্য আহরণে নিয়োজিত নৌযানকে পতাকা রাষ্ট্রের বন্দরে বা তীরে আনার জন্য মাষ্টারকে নির্দেশ দিতে পারবে অথবা গভীর সমুদ্র এলাকা হলে আন্তর্জাতিক চুক্তি অনুযায়ী অন্য বন্দর বা তীরে নোঙ্গর করতে বলতে পারবে;
- ঞ. যদি কোন কর্তৃত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা মনে করেন যে, কোন ব্যক্তি রাষ্ট্রীয় বা আন্তর্জাতিক চুক্তি (যেখানে বিধিবদ্ধ রাষ্ট্র একটি পক্ষ) বহির্ভূত কোন অপরাধ সংঘটন করছে সেক্ষেত্রে সমন জারী, ওয়ারেন্ট বা অন্যান্য প্রক্রিয়া ছাড়াই সন্দেহভাজন দোষী ব্যক্তি অথবা বিধিবদ্ধ রাষ্ট্রের বন্দরে বা পোতাশ্রয়ে নাবিকদের মধ্যে সংঘটিত অপরাধের ক্ষেত্রে কোন উপযুক্ত আদালতে উক্ত ঘটনা নিষ্পত্তির পূর্বে উক্ত মাষ্টার নাবিক বা নৌযানকে আটক রাখতে পারবেন;
- ট. মৎস্য আহরণ নৌযানটির নিরাপত্তার বিষয়টি বিবেচনা করে এর যাত্রা স্থগিত করবে যাতে নৌযানটি অবমুক্ত করার পূর্বেই অন্য কোন ব্যক্তি এটি নিয়ে যেতে না পারে;
- ঠ. জন্মকৃত মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম, দলিলাদি অথবা যন্ত্রপাতি এ জাতীয় অপরাধের দণ্ড হিসেবে ব্যবহৃত হবে;
- ড. জন্মকৃত যে কোন মৎস্য বা মৎস্যপণ্য এ জাতীয় অপরাধের দণ্ড/কমিশন হিসেবে পরিগণিত হবে।
- ঢ. এ জাতীয় অপরাধের সাথে সংশ্লিষ্ট যে কোন প্রমাণাদির অনুলিপি সংগ্রহ বা জন্ম করতে হবে।

৬২. অনুচ্ছেদ-৬০ এ উল্লিখিত ক্ষমতা ব্যবহারে কর্তৃত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা যৌক্তিক প্রয়োজনে উক্ত নৌবল ব্যবহার করবে।

৬৩. নিষেধাজ্ঞা প্রাপ্ত মৎস্য আহরণকারী নৌযান নিকটস্থ বন্দরে অবস্থানের জন্য অনুরোধক্রমে সম্মতি পেলে মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণে নিয়োজিত নৌযান উক্ত নৌযানের অবস্থান পর্যবেক্ষণ ও এতদবিষয়ে রিপোর্ট করবে। মৎস্য আহরণে নিয়োজিত নৌযান কোন বন্দরে পৌঁছার পর মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নৌযানের মাষ্টার কর্তৃত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তার সহায়তায় উক্ত নৌযানে “Sea protest” স্থাপন করবে। মৎস্য

আহরণকারী নৌযানের মৎস্য আহরণ কার্যক্রম চলমান রাখা প্রয়োজন হলে মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নৌযান এক্ষেত্রে মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম পৃথক করার যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করবে এবং এ কার্যক্রম সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে অবহিত করবে।

৫.৩ রাষ্ট্র পরিচয়হীন মৎস্য আহরণ নৌযান

৬৪. অনুচ্ছেদ-৯২ ও জাতিসংঘের “Convention on the Law of the Sea” এর অনুচ্ছেদ-২ অনুসারে রাষ্ট্র পরিচয়হীন মৎস্য আহরণ নৌযানকে সশস্ত্র প্রহরায় নিকটস্থ বন্দরে নিতে হবে। এ জাতীয় পদক্ষেপের ফলে কোন নাবিকের জাতীয়তা প্রশ্নবিদ্ধ হয়েছে বা কোন নাবিককে রাষ্ট্র পরিচয়হীন ঘোষনা করা হয়েছে এমনটি মনে করা সমীচিন হবে না। এক্ষেত্রে নাবিক সদস্যের রাষ্ট্রের দূতাবাস ও সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক সংস্থাসমূহ বন্দর রাষ্ট্র কর্তৃক যথাসময়ে অবহিত হবে।

৬৫. সমুদ্রে অবস্থানের সময় যদি কোন মৎস্য আহরণকারী নৌযানের নিবন্ধনের সনদ অথবা পতাকা বরাদ্দ প্রাপ্তির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য দলিলাদির মেয়াদ শেষ হয়ে যায়, তবে সেই নৌযানকে রাষ্ট্র পরিচয়হীন বলা যাবে না বরং পতাকা রাষ্ট্রকে সুযোগ দিতে হবে যাতে মৎস্য আহরণ নৌযান এটি নবায়ন করে নিতে পারে এবং মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নৌযানকে এর একটি অনুলিপি পাঠায়। এক্ষেত্রে টেলিফোন বা রেডিও’র সাহায্যে কোন ধরনের মৌখিক যোগাযোগ গ্রহণযোগ্য হবে না।

৫.৪ শক্তি প্রয়োগ না করার কৌশল

৬৬. রাষ্ট্রকে “কোন শক্তি প্রয়োগ নয়” এমন কৌশল অবলম্বন করতে হবে। এক্ষেত্রে “inter alia” তে বর্ণিত নিম্নলিখিত ধারাগুলো গ্রহণ করতে হবেঃ

- ক. নৌযানের মাষ্টার ও নাবিকদের কাছ থেকে তথ্য সংগ্রহ ও অবহিতকরণের জন্য জাহাজে পর্যবেক্ষক (শক্তি প্রয়োগের ক্ষমতা বিহীন) এর ব্যবহার বাড়াতে হবে;
- খ. উপ-আঞ্চলিক ও আঞ্চলিক মৎস্য আহরণ নৌযান নথিভুক্তকরণ ও মৎস্য আহরণের অনুমতিদানকারী কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠা করতে হবে;
- গ. দূর-সংবেদী (remote sensing) ও যোগাযোগ পদ্ধতি^{১০};

^{১০} With regard to remote sensing and satellite communication systems, States should agree on technical specifications and minimum performance standards that would provide the basis for agreement on the admission in court of evidence so generated at the time of the alleged contravention, for example:

- identification of the vessel;
- position of a vessel and date and time;
- operational mode.

- ঘ. নৌযানের ডেক এ মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম ও আহরিত মৎস্য পর্যবেক্ষনের পাশাপাশি আহরিত মৎস্যের প্রক্রিয়াজাতকরণ কার্যক্রম পরিদর্শন; এবং
- ঙ. বন্দর রাষ্ট্র কর্তৃক পরিদর্শন ও অবহিতকরণ ।

৬৭. মৎস্য আহরণে নিযুক্ত নৌযান চিহ্নিতকরণ ও এদের মৎস্য আহরণ অধিকার যাচাই এর জন্য এমন একটি যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা দরকার যাতে ঐ নৌযানে আরোহন না করেই অন্য নৌযান বা বিমানের সাহায্যে পর্যবেক্ষন, নিয়ন্ত্রণ, শুমারী এবং আইন প্রয়োগ করা যায় ।

৬৮. রাষ্ট্রকে এটা নিশ্চিত করতে হবে যে, মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নৌযান ও বিমান অনুসন্ধান ও উদ্ধার (SAR) তৎপরতার একটি সমন্বিত অংশ হিসেবে কাজ করেছে । একটি মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ নৌযান এর ঐতিহ্যপূর্ণ কাজ হল মৎস্য আহরণকারী নৌযানসমূহের “পথ নির্দেশক” এর দায়িত্ব পালনের পাশাপাশি নিয়মিত দায়িত্ব বা বিশেষ দায়িত্ব হিসেবে আবহাওয়া সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ ও সম্প্রচারের কাজ সম্পাদন করা ।

৬. মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের দিকনির্দেশনাসমূহ (সূত্রঃ কোড এর সেকশন ৮.৪ ও ৮.৫)

৬.১ মৎস্য আহরণের সরঞ্জাম

৬৯. যথাযথ কর্তৃপক্ষ অনুমোদিত মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম, মাছ ধরার কৌশল ও অভিযানের ক্ষেত্রে উপযুক্ত ব্যবস্থাপনা কৌশল গ্রহণ করবে^{১১} ।

৭০. মৎস্য আহরণে নিযুক্তদের মৎস্য আহরণের সরঞ্জাম ও কৌশলের পাশাপাশি নিয়ম কানুনকে সম্মান করতে হবে এবং এমন কোন মৎস্য আহরণ যন্ত্র বা কৌশল কিংবা এমন কোন স্থান বা বছরের নির্দিষ্ট সময়ে মৎস্য আহরণ করবে না যাতে মৎস্য সম্পদ বিপন্ন হয় অথবা কোন বিপন্ন প্রায় প্রজাতি অথবা পরিবেশের ওপর বিরূপ প্রভাব পড়ে ।

৭১. এমন কোন নতুন মৎস্য আহরণ কৌশল বা পদ্ধতি শুরু করা ঠিক হবে না যাতে কাজিত বা অনাকাঙ্ক্ষিত প্রজাতিসমূহের উল্লেখযোগ্য ক্ষতি হয় এবং যদি পূর্বানুমিত প্রদর্শনীতে এটি প্রমাণিত হয় । একইভাবে শিল্প প্রতিষ্ঠানসমূহের বাণিজ্যিকভাবে এমন কোন মৎস্য আহরণ কৌশল অথবা যন্ত্র ব্যবহার করা ঠিক হবে না যতক্ষন না এটি পূর্বেই নিরূপণ করা হয় যে এটি প্রান্তিক অথবা ক্ষুদ্র মৎস্যজীবীদের ওপর বিরূপ প্রভাব ফেলছে না ।

^{১১} Management practices and operational guidance for those engaged in fisheries with regard to "Harvesting Practices" will be produced as a supplement to these guidelines.

৭২. সাধারণভাবে উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের উচিত প্রান্তিক অথবা ক্ষুদ্র মৎস্যজীবীদের মৎস্য আহরণ অধিকার প্রদান করা। প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে ক্ষুদ্র মৎস্য খাত ও বাণিজ্যিক মৎস্যখাতে জড়িতদের মাঝে বিভেদ কমানোর জন্য নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা গড়ে তোলা দরকার।
৭৩. আইনের বিস্তারিত ব্যখ্যায় (পরিকল্পনায়) কাজিত ও অনাকাজিত প্রজাতি আহরণে মাছ ধরার সুনির্দিষ্ট কৌশল ও যন্ত্র ব্যবহারের মাত্রার ওপর উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ যথাযথ গুরুত্ব প্রদান করবে। এক্ষেত্রে উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ মৎস্য আহরণে নিয়োজিতদের সাথে আলোচনা করে নিবেন যাতে শিল্প প্রতিষ্ঠানসমূহের সাধারণভাবে সুনির্দিষ্ট মৎস্য আহরণ কৌশল ও যন্ত্র ব্যবহারের সীমা যথাযথভাবে নির্ধারণ করা যায়।
৭৪. সুনির্দিষ্ট মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহের মানোন্নয়নের জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ, গবেষণা প্রতিষ্ঠান ও মৎস্য আহরণে জড়িত শিল্প প্রতিষ্ঠানসমূহের একযোগে কাজ করা প্রয়োজন।
৭৫. মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম বাছাইয়ের সাথে সাথে সুনির্দিষ্ট মৎস্য আহরণ কৌশলের উন্নয়নে বিভিন্ন রাষ্ট্র পারস্পরিক নিবিড়ভাবে কাজ করবে।

৬.২ মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহের আচরণবিধি

৭৬. কোন মৎস্য আহরণ নৌযানের নিজস্ব মৎস্য আহরণ কার্যক্রম ব্যতিরেকে অথবা দুর্ঘটনায় পতিত না হলে অথবা এর নিয়ন্ত্রণের বাহিরে কোন ঘটনা না ঘটলে, মৎস্য আহরণ এলাকায় উক্ত নৌযানের অবস্থান করা ঠিক হবে না।
৭৭. সমুদ্রে সব ধরনের নৌযানের মধ্যে সংঘর্ষ এড়াতে আন্তর্জাতিক বিধিসমূহ মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করা যাতে অন্য নৌযানসমূহ মৎস্য আহরণে নিয়োজিত নৌযান অথবা আহরণের জন্য স্থাপিত যন্ত্রসমূহের কোন ক্ষতি করতে না পারে।
৭৮. বিশেষ কোন শক্তি প্রদর্শনের ক্ষেত্র ছাড়া কোন মৎস্য আহরণ নৌযানকে সমুদ্রে বা অভ্যন্তরীণ জলাশয়ে পরিত্যক্ত অবস্থায় ফেলে রাখা যাবে না, যা অন্য কোন ধরনের বস্ত্র যা কিনা মৎস্য আহরণে অথবা মৎস্য সম্পদের ক্ষতি, মৎস্য আহরণ নৌযান, অন্যান্য নৌযান অথবা জলজ পরিবেশের কোন বাধা অথবা ক্ষতি করতে পারে।
৭৯. যখন কোন মৎস্য আহরণকারী যান দুর্ঘটনায় পতিত (সংঘর্ষে) হয় অথবা উক্ত জাহাজের অধীনে নয় এমন কোন মৎস্য আহরণ যন্ত্রের হস্তক্ষেপ করে তখন উক্ত যানের উচিত সব ধরনের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেয়া যাতে উক্ত যন্ত্রের ক্ষতি কমানো যায়। উক্ত মৎস্য আহরণ যন্ত্র যে নৌযানের অধীন এর উচিত একই দলে যে কোন ধরনের ব্যবস্থা গ্রহণ থেকে বিরত থাকা যা কিনা ক্ষতিকর প্রকোপ বৃদ্ধি করতে পারে।

৮০. যারা মৎস্য আহরণে বা মৎস্য আহরণ নৌযানে অবস্থান করে থাকে তাদের উচিত হারিয়ে যাওয়া মৎস্য আহরণ যন্ত্র পুনরুদ্ধারের চেষ্টা করা। যদি কোন মৎস্য আহরণ যন্ত্র পুনরুদ্ধারে ব্যর্থ হয় তবে উক্ত যন্ত্রের সীমা, ধরন, অবস্থান এবং সনাক্তকরণ চিহ্ন সম্পর্কে যথাযথ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করতে হবে। অপ্রত্যাশিতভাবে কোন মৎস্য আহরণ যন্ত্র হারিয়ে গেলে তা উদ্ধারে সর্বোচ্চ জোর দিতে হবে এবং বন্দরে নিয়ে যেতে হবে যদি উদ্ধার সম্ভব না হয় তবে যন্ত্রের বিস্তারিত বিবরণ ও অবস্থান সম্পর্কে যথাযথ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করতে হবে।
৮১. “Ship traffic separation Schemes” শীর্ষক আইন জাহাজ চলাচলের পথ এবং অন্যান্য আইনসমূহ সম্পর্কে মৎস্য আহরণকারীদের সচেতন করে তুলতে হবে তারা সংশ্লিষ্ট আইনের প্রতি শ্রদ্ধাশীল এবং সংবেদনশীল এলাকা এড়িয়ে চলতে পারে।
৮২. “International Regulation for preventing Collision at Sea” এ উল্লিখিত হালকা নৌযান আকারের সাথে সংশ্লিষ্ট নীতিসমূহ মানার সাথে সাথে মৎস্য আহরণকারী যন্ত্রসমূহকে সমুদ্রে এদের অবস্থান অনুযায়ী চিহ্নিত করা উচিত^{১২}।

৬.৩ মৎস্য আহরণ যানের কার্যক্রমের নথিসমূহ

৮৩. মৎস্য আহরণ নৌযানের মালিক, ব্যবস্থাপক এবং মৎস্যজীবীদের নিশ্চিত করতে হবে যে, উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ অনুমোদিত মৎস্য আহরণের যন্ত্র, ধরার কৌশল এবং আহরিত মাছ সম্পর্কে অবহিতকরণ সংক্রান্ত প্রদত্ত নীতিসমূহ পালন করবে, মৎস্য আহরণকারী নৌযানের দায়িত্বে থাকা ব্যক্তিবর্গ উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের চাহিদা মোতাবেক নথিসমূহ জাহাজের লিখিবার ভাসমান পুস্তকে সংরক্ষণ করবে এবং নিখোঁজ ধারাসমূহ যুক্ত করবে।

জাহাজের ডেকের লগ

- ক) তারিখ, সময় এবং তাগকৃত বন্দরের নাম;
- খ) পাহারারত কর্মকর্তা;
- গ) লং/লাট অথবা ডেকা/ লোরান পদ্ধতিতে নূন অবস্থান;
- ঘ) আবহাওয়া এবং সমুদ্রের অবস্থান;
- ঙ) অটো-পাইলট বন্ধ/চালু এবং তারিখ;
- চ) স্টিমিং থেকে মৎস্য আহরণ উপকূল এবং পরিবর্তন বা এর বিপরীত কার্যের সময় ও তারিখ;
- ছ) যানান্তরীকরণের সময় যে বন্দরে পৌঁছেছে ;
- জ) তারিখ, সময় এবং যে বন্দরে পৌঁছেছে; এবং
- ঝ) সমুদ্রে বা বন্দরে যথাযথ ব্যক্তিদের হস্তক্ষেপ মন্তব্য কলামে লিপিবদ্ধ করা।

^{১২} Management practices and operational guidance for those engaged in fisheries with regard to "Harvesting Practices" will be produced as a supplement to these guidelines.

মাছ ধরার লগ

- ক) মৎস্য আহরণ যন্ত্রের স্থাপনের সময়, তারিখ এবং অবস্থান;
- খ) মৎস্য আহরণের জন্য সজ্জিত মৎস্য আহরণ যন্ত্রের ধরন ও পরিমাণ;
- গ) কখন এবং কোথায় (সময়, তারিখ এবং অবস্থান) মৎস্য আহরণকারী যন্ত্র উদ্ধার করা হয়েছে;
- ঘ) আহরিত মৎস্যের ধরন ও ওজন;
- ঙ) জাহাজে আহরিত মৎস্যের প্রক্রিয়াজাতকরণ ও সংরক্ষণের বিস্তারিত বিবরণ;
- চ) প্রজাতি এবং ওজন অনুসারে অবতরণযোগ্য আহরিত মাছের পরিমাণ; এবং
- ছ) পর্যবেক্ষকদের মন্তব্য।

যন্ত্রপাতির লগ

- ক) তারিখ, সময় এবং ত্যাগকৃত বন্দর;
- খ) যাত্রার প্রাক্কালে জ্বালানী;
- গ) আবহাওয়া ও সমুদ্রের অবস্থা;
- ঘ) পাহারারত কর্মকর্তা;
- ঙ) নুন রিডিং;
- চ) মোট পরিচালিত ঘন্টা অথবা প্রতিদিন মূল ইঞ্জিন বা ইঞ্জিনসমূহ দ্বারা মোট আবর্তন;
- ছ) পরিপূরক (সহকারী) ইঞ্জিন দ্বারা প্রতিদিন পরিচালিত ঘন্টা;
- জ) প্রতিদিনে শীতলীকরণ যন্ত্র কত ঘন্টা চলবে;
- ঝ) মাছ রাখার ঘরের তাপমাত্রা;
- ঞ) ব্যবহারের জন্য তৈলাক্ত পানি আলাদাকরণ সময়;
- ট) মূল ইঞ্জিন দিয়ে অনাবশ্যক বাষ্পাদির গড় নির্গমন ও পানির তাপমাত্রা ;
- ঠ) স্বাভাবিক চলাচল ও মৎস্য আহরণের সময় ইঞ্জিনের RPM;
- ড) ডেকের যন্ত্রপাতি ব্যবহারের সময় ও তারিখ; এবং
- ঢ) জাহাজ স্থির রাখিবার জন্য ভারি যন্ত্রপাতি রাখা এবং না রাখা যন্ত্রসমূহের বিস্তারিত বিবরণ।

৮৪. জাহাজে উপরোক্ত কার্যাদি সম্পন্ন করতে গেলে লগ বই ব্যবস্থাপনা নীতির সাথে সাথে মালিককে নিশ্চিত করতে হবে যে, মৎস্য আহরণে নিযুক্ত যান নৌ-চলাচলের যথাযথ সরঞ্জামাদি ও যন্ত্রপাতি দ্বারা সজ্জিত।

৮৫. হাতে লেখা লগ বই রাখার সাথে সাথে মৎস্য আহরণ যান সমূহের উচিত ইলেকট্রনিক তথ্য সংগ্রহের যন্ত্র এবং যদি আরো সম্ভব হয় তবে রিমোট সেনসিং যন্ত্র রাখবে যা মৎস্য ব্যবস্থাপনা ও সমুদ্র নিরাপত্তার জন্য জাহাজের অবস্থান ও মাছ ধরার দক্ষতা নিরূপণ করতে সহায়তা করবে। আরো বিস্তৃতভাবে বললে বাস্তবিকভাবে এটি হবে একটি সম্পূর্ণ স্বয়ংক্রিয় পদ্ধতি যেখানে শুধুমাত্র তথ্যসমূহ হাতের সাহায্য প্রবেশ করাতে হবে। বিদ্যমান প্রযুক্তিতে এটির ব্যবহার এবং তথ্য প্রদানের জন্য এর প্রয়োজনীয়তা নিম্নোক্ত ধারাসমূহ যুক্ত করা যেতে পারে কিন্তু এখানেই সীমাবদ্ধ থাকলে চলবে নাঃ

- ক) মূল ইঞ্জিনের দক্ষতা;

- খ) তাপমাত্রা সংবেদনশীলতা (টানেল ফ্রিজার, মৎস্য ধারণ কক্ষের তাপমাত্রা ইত্যাদি);
গ) নৌযানের অবস্থান ও সময়সীমা;
ঘ) ইকো সাউন্ডার/ Sonar তথ্য; এবং
ঙ) আহরণের তথ্য ।

৬.৪ আহরিত মৎস্য পরিচর্যা

৮৬. মৎস্য নৌযানের কর্মকর্তা এবং নাবিক এটা নিশ্চিত করবে যে, আহরিত মৎস্য এমনভাবে পরিচর্যা করবে যাতে অবতরণের পূর্ব পর্যন্ত এর গুণাগুণ অক্ষুণ্ণ থাকে ।
৮৭. মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের সাথে সঙ্গতি রেখে মৎস্য আহরণ নৌযানের মালিক এবং/অথবা ব্যবস্থাপক জাহাজের মৎস্য ধারণ কক্ষসমূহ যথযথভাবে ঠিক রাখবে । বিশেষ করে সর্বাবস্থায় ভালো নালার ব্যবস্থা থাকবে । মৎস্য ধারণ কক্ষ ধৌত করার পানি ও জাহাজের তলদেশের নোংরা পানি নিষ্কাশনে আলাদা পাম্প (শক্তির উৎস অভিন্ন হতে পারে) ব্যবহার করতে হবে ।
৮৮. যদি আরো সম্ভব হয় তবে মালিক এবং ব্যবস্থাপকগণ মৎস্য ধারণ কক্ষ ও মৎস্য রাখার নির্দিষ্ট কনটেইনার রং করার ক্ষেত্রে ছত্রাক নাশক ও বিষক্রিয়াহীন রং এর ব্যবহার নিশ্চিত করবেন ।
৮৯. মৎস্য ধারণ কক্ষে মাঝে মাঝে বায়ু চলাচলের ব্যবস্থা করতে হবে বিশেষ করে যখন বরফসহ মাছ পরিবহন করা হয় ।

৬.৫ বীমা সুবিধা

৯০. মালিক কিংবা ব্যবস্থাপকের উচিত অর্জিত মুনাফা রক্ষা, তৃতীয় পক্ষ দায়দায়িত্ব গ্রহণ এবং সর্বোপরি নাবিকদের সুরক্ষার জন্য যথেষ্ট পরিমাণ বীমা সুবিধার ব্যবস্থা রাখা । এখানে এটা উল্লেখ করা প্রয়োজন যে, কোন জাহাজের বীমা সুবিধা থাকতে হবে এমন কোন পূর্বশর্ত সম্পাদিতভাবেই নেই । বীমা সুবিধার কোন বাঁধাধরা সীমা নেই এটি আসলে একটি বাণিজ্যিক ঝুঁকি এবং সম্পূর্ণই মালিকের ব্যাপার যা তিনি ব্রোকার বা অন্য কারো সাথে সমঝোতার মাধ্যমে নিষ্পন্ন করে নিবেন । তারপরও এ জাতীয় পলিসি গ্রহণের ক্ষেত্রে inter alia তে বর্ণিত নির্দেশনাসমূহ বাস্তবায়ন করা যেতে পারেঃ

- ক) জাহাজের কাঠামো এবং যন্ত্রপাতি;
খ) সুরক্ষা এবং ক্ষতির দায় থেকে অব্যাহতি;
গ) যুদ্ধ অথবা ধর্মঘট; এবং
ঘ) দূষণ ।

৯১. কোন নাবিকের মৃত্যু বা দুর্ঘটনায় পতিত হলে সুরক্ষা ও ক্ষতিপূরণের প্রক্রিয়ার অংশ হিসেবে যথেষ্ট পরিমাণ বীমা সুবিধার ব্যবস্থা থাকবে।
৯২. নাবিকের পারিশ্রমিক প্রদান যাতে বিঘ্নিত না হয় সে জন্য মৎস্য আহরণকারী যানের বীমার সনদে “Loss of hire” অন্তর্ভুক্ত করতে হবে।
৯৩. উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ প্রযোজ্য ক্ষেত্রে মৎস্য আহরণে নিযুক্ত ব্যক্তিদের সমন্বয়ে একটি সমন্বিত বীমা ব্যবস্থা গড়ে তুলতে পারে।
৯৪. তৃতীয় পক্ষ এবং নাবিকদের দায়দায়িত্ব বহনের জন্য মালিক অথবা ব্যবস্থাপকদের জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের উচিত এটিকে আইনি বাধ্যবাধকতায় রূপ দেয়া।
৯৫. কাঠামো ও যন্ত্রপাতি সমেত কোন সত্যিকারের জাহাজে যা জাহাজের বা জাহাজ প্রতিস্থাপনের মূল্যের সাথে সম্পর্কিত তা সাধারণতঃ উপরিলিখিত বিষয়ের মত বাণিজ্যিকভাবে বোঝাপড়ার বিষয়ে এবং যদি পূর্বে কোন শর্ত দেয়া না থাকে তবে আবেদনকারীর কারীর পক্ষে শুমারী করা যাবে।
৯৬. নাবিকদের যথাযথ পারিশ্রমিক প্রদান অথবা বাণিজ্যিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়া থেকে রক্ষার জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ জাহাজসমূহে সনদ ব্যবস্থা চালু রাখবে। এটি বিশেষ ভাবে কাজে লাগবে যখন কোন উপকূলীয় দেশের নাবিক, কোন ভিন্ন রাষ্ট্রের পতাকাবাহী নৌযান অথবা ভাড়া খাটানো নৌযানে কাজ করবে।

৬.৬ যানান্তরীকরণ (Transshipment)

৯৭. সমুদ্রে মৎস্য বা মৎস্যজাতপণ্য যানান্তরীকরণ, মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনার সব নীতি অনুসরণ করে করতে হবে।
৯৮. একান্ত অর্থনৈতিক এলাকার মৎস্য আহরণ অনুমতি প্রাপ্ত দুটি যানের মধ্যে আহরিত মৎস্য সম্পদ যানান্তরীকরণ করতে হলে তা একান্ত অর্থনৈতিক এলাকার ভিতরেই করতে হবে। এবং
 - ক) মাছ প্রদানের তারিখ, সময়, অবস্থান, পরিমাণ এবং মাছের ধরন অবশ্য প্রত্যেক যানের লগবইতে তুলতে হবে।
 - খ) মালামাল গ্রহণকারী জাহাজ মালামাল নিয়ে উপকূলীয় রাষ্ট্রের বন্দর ত্যাগের প্রাক্কালে উক্ত রাষ্ট্রের যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন প্রয়োজন।
৯৯. নিয়মিত ও যথাযথ প্রক্রিয়ায় মৎস্য আহরণের সুবিধার্থে যথাযথ কর্তৃপক্ষ খাদ্য সরবরাহের নিয়ম করে দিবে যাতে নিয়মতান্ত্রিকভাবে একটি জাহাজ থেকে অন্য জাহাজ এবং ট্রলিংরত এক জোড়া জাহাজের এক/অথবা/ মাদার জাহাজের মধ্যে আহরিত মাছ স্থানান্তর করা যায়।

১০০. কোন মৎস্য আহরণকারী নৌযান হতে আহরিত মাছ স্থানান্তরকরণের ক্ষেত্রে পণ্যবাহী যান হিসেবে সহায়তাকারী যান সম্পর্কে লগ বহিতে নথিভুক্ত করতে এবং রেফার অথবা অন্য যানসমূহ একটি আলাদা গ্রহণ অথবা বিক্রয়ের নথি এবং জাহাজের সংশ্লিষ্ট সীলসমূহ ব্যবহার করবে।
১০১. গভীর সমুদ্রে EEZ এলাকায় এলাকায় অথবা বন্দরে যানান্তরীকরণ এর ক্ষেত্রে মাল বোঝাই করার বিলে মাছ ধরার কাজে নিয়োজিত যানের নাম ও আহরণের উৎস উল্লেখ থাকবে। সাথে সাথে বন্দর রাষ্ট্র নিরাপত্তার স্বার্থে সব প্রমাণাদি পূর্ণভাবে উপস্থাপন করবে :
- ক. নাম, নিবন্ধনকৃত বন্দরের নাম, জাতীয়তা এবং যানসমূহ আহরিত মাছ পরিবহনে আন্তর্জাতিক রেডিও কল সাইন;
- খ. নাম, নিবন্ধনকৃত বন্দরের নাম, জাতীয়তা এবং আহরণকারী যান সমূহের আন্তর্জাতিক রেডিও কল সাইন;
- গ. মাছ ধরার কর্তৃত্বের বিস্তারিত বিবরণ;
- ঘ. ওজন ও প্রজাতিভেদে আহরিত মাছের পরিমাণ; এবং
- ঙ. মাছ ধরার এলাকা (এলাকাসমূহ) যেখানে সম্পূর্ণ বা আংশিক আহরণ করা হয়েছে।

৭ জ্বালানীর শক্তির ব্যবহার নির্দেশিকা এবং ওজোন স্তরের সুরক্ষা (রেফাঃ সেকশন ৮.৬ এবং কোড ৮.৭)

৭.১ শক্তির সর্বোৎকৃষ্ট ব্যবহার ও সাশ্রয়

১০২. মৎস্য খাতে জ্বালানীর পরিমিত ও সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত করার জন্য রাষ্ট্র, সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানসমূহ এবং শিল্প কারখানা সমূহ একযোগে কাজ করবে যাতে, এ জাতীয় আদর্শ ও সহায়ক নির্দেশিকা আহরণের ও আহরণোত্তর কালীন সময়ে পরিপূর্ণভাবে কাজে লাগে সেদিকে খেয়াল রাখতে হবে।
১০৩. এ জাতীয় মানসম্মত ও সহায়ক নির্দেশিকা গ্রহণের ক্ষেত্রে ১৯৮৭ সালের “Montreal Protocol to the Vienna Convention” বিবেচনায় নেয়া যেখানে ওজোন স্তর ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ক্ষেত্রে জ্বালানীর সর্বোচ্চ ব্যবহার কার্যক্রমকে সহায়ক হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে। এই নির্দেশিকায় সহায়ক হিসেবে কারিগরি উন্নয়ন, বিস্তারিত বিবরণ ও সুপারিশসমূহ তৈরি করা যেতে পারে।
১০৪. মালিক কিংবা ব্যবস্থাপককে এটা নিশ্চিত করতে হবে যে, নৌযান সমূহ এমনভাবে ডিজাইন বা যন্ত্রপাতি দিয়ে মেরামত করা যে এটি জ্বালানীর সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত করবে এবং সাথে সাথে বায়ুমন্ডলে ক্ষতিকর পদার্থ নিগর্মন হতে বিরত থাকবে।

১০৫. মালিক, ব্যবস্থাপক, চার্টারার এবং ব্যবস্থাপকবৃন্দ মৎস্য আহরণকারী নৌযান পরিচালনায় জ্বালানী সাশ্রয় কৌশল অবলম্বন করবেন। ভৌগলিক তথ্য (GIS) উন্নয়ন এবং মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত তথ্য যেমনঃ মাছের মজুদ, বিস্তৃতি, পরিপ্রমন এর সাথে সমুদ্র তলদেশের বৈশিষ্ট্য সম্পর্কে রাষ্ট্রকে ব্যবস্থা নিতে হবে মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত তথ্য সমন্বয়ের জন্য ইলেকট্রনিক ছক ব্যবহার পদ্ধতির উন্নয়ন করতে হবে। স্যাটেলাইটের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে মৎস্য আহরণের সঠিক সময় ও মৎস্য আহরণের অবস্থার পূর্বাভাস জনার জন্য রাষ্ট্র, গবেষণা ও বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠানসমূহের মধ্যে সমন্বয়ের জন্য উৎসাহ প্রদান করবে।
১০৬. জ্বালানীর সর্বোচ্চ ব্যবহার ও সাশ্রয় কৌশল সম্পর্কে মৎস্য আহরণ নৌযানের কর্মকর্তা ও নাবিকগন প্রশিক্ষণ গ্রহণ করবে। রাষ্ট্র ও প্রযোজ্য ক্ষেত্রে বেসরকারি প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠানসমূহ প্রয়োজন মোতাবেক প্রশিক্ষণ কোর্স সংশোধন করে নিবে।
১০৭. মৎস্য আহরণ নৌযানের কর্মকর্তা ও নাবিকগন সামুদ্রিক যন্ত্রপাতিসমূহ যথাযথ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে দক্ষ হবে, যাতে বর্জ্য গ্যাস নির্গমনের (NO_x, SO_x) দ্বারা ক্ষতিকর বস্তুর পরিমাণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত সীমা অতিক্রম না করে।
- ৭.২ সিএফসি এবং হ্যালোজেন**
১০৮. রেফ্রিজারেশন ব্যবস্থায় সিএফসি গ্যাস ও অগ্নিনির্বাপন হ্যালোজেন গ্যাসের ব্যবহার বন্ধ করতে রাষ্ট্রকে জাতীয় আইনে এ সংক্রান্ত বিধি আরোপের ব্যবস্থা করতে হবে। তাদের এটা নিশ্চিত করতে হবে যে জাহাজ নির্মাণ শিল্প ও মৎস্য আহরণে নিয়োজিত শিল্প প্রতিষ্ঠান সময়সূচি সম্পর্কে অবহিত আছে।
১০৯. সিএফসি গ্যাসের নিরাপদ নিঃসরণের জন্য রাষ্ট্রপক্ষ, মালিক, ব্যবস্থাপক এবং মৎস্য শিল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ আন্তর্জাতিক নির্দেশনা মেনে চলবে।
- ৮. মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রসমূহের নক্সা, নির্মাণ ও উন্নয়নের নির্দেশিকা (রেফারেন্স: আচরণবিধির ৮.৯ সেকশন)**
১১০. রাষ্ট্রের একটি প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো গড়ে তোলা প্রয়োজন যাতে মৎস্য আহরণ নৌযানের পোতাশ্রয়ের জন্য স্থান নির্বাচন অথবা উন্নয়ন করা যায় এবং নৌযান পরিচালনার জন্য উপকূলীয় এলাকা ব্যবস্থাপনায় নিয়োজিত কর্তৃপক্ষের সাথে সমঝোতা করে নিতে পারে^{১০}।

^{১০} *The Integration of Fisheries into Coastal Area Management is the subject of Article 10 of the Code and is supported by separate guidelines.*

১১১. যদি উপকূলীয় এলাকা সংরক্ষণ চুক্তিটি আঞ্চলিক বা উপ-আঞ্চলিক হয় তবে সেক্ষেত্রে রাষ্ট্রসমূহকে পরস্পর সমন্বয় করে নিবে।
১১২. মৎস্য সম্পদ উন্নয়নের সাথে সংশ্লিষ্টদের এটা নিশ্চিত করবে যে এ সমস্ত সংস্থা পরিবেশ সম্পর্কে যথেষ্ট গবেষণা ও পর্যবেক্ষণ করে থাকে। বিশেষ করে ভৌগলিক তথ্য ব্যবস্থার (GIS) অন্তর্ভুক্তি নিশ্চিত করবে, Inter alia তেঃ
- ক. জলবিদ্যা ও আবহাওয়ার তথ্য; সমুদ্রের তলদেশের চিত্র যাতে থাকবে ভূ-তত্ত্ব বিদ্যা, প্রজনন ক্ষেত্র, মৎস্য আহরণ এলাকা/প্রজাতি বিস্তৃতি (মৎস্য ক্ষেত্রের মানচিত্রাবলী); তেল/গ্যাস স্থাপনা, পাইপ লাইন ও টেলিফোন লাইনের সাথে সাথে সমুদ্রের তলদেশে খনিজ লবনের নির্বাচিত এলাকা;
- খ. বর্জ্য পদার্থের ধারা ও পরিমাণ এবং জলজ পরিবেশে নিঃসরণের জন্য ভূমি ভিত্তিক সুবিধাসমূহের অবস্থান^{১৪}; এবং
- গ. উন্নয়ন কর্মকাণ্ডের পরিকল্পনা ও তার বাস্তবায়ন।
১১৩. প্রযোজ্য ক্ষেত্রে, রাষ্ট্র বিদ্যমান সুবিধাদির উন্নয়ন অথবা নতুন পোতাশ্রয় বা অবতরণ কেন্দ্রের জন্য পরিবেশগত সমীক্ষা চলবে।
১১৪. সাধারণত যথাযথ কর্তৃপক্ষের উচিত গ্রহণযোগ্য মানদণ্ড^{১৫} গ্রহণ করা এবং মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্র তৈরির ক্ষেত্রে প্রদত্ত নক্সা, নির্মাণ, রক্ষণাবেক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা কৌশল গ্রহণ করা। Inter alia তেঃ
- ক. মৎস্য আহরণ যানের জন্য পোতাশ্রয় রক্ষা
- খ. স্বাদু পানির যোগান পরীক্ষা করণ
- গ. যথাযথ পয়ঃনিষ্কাশন ব্যবস্থার সুযোগ
- ঘ. ময়লা আবর্জনা (তৈল ও তৈলযুক্ত পানি) নিষ্কাশনের ব্যবস্থা
- ঙ. বাহিরের উৎস (মৎস্য আহরণ কর্মকাণ্ড বহির্ভূত হতে কোন দূষণ হবে না।
- চ. মৎস্য আহরণ কর্মক্রম হতে কোন দূষণ সৃষ্টি হবে না
- ছ. ক্রোতা, বিক্রোতা নৌযানের সার্ভিসিং এবং যথেষ্ট সুযোগ সুবিধা বিদ্যমান থাকবে।
- জ. রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম এবং বিদ্যমান পরিবেশে আহরণের ফলে কি প্রভাব পড়ছে তা পর্যবেক্ষণের ব্যবস্থা করবে।

^{১৪} It would be normal to establish a distance from the coast or a depth contour as well as a grid size within which the charts should contain detailed information.

^{১৫} Procedures for the development and management of harbours and landing places for fishing vessels, as well as the improvement of existing facilities, will be prepared as a supplement to these guidelines.

- ঝ. জলজ পরিবেশ দূষণ সংক্রান্ত কনভেনশনের সাথে একত্রিত হওয়া, বিশেষ করে Annex V of MARPOL ১৯৭২/৮ আইন নং ৩ (আবর্জনা দ্বারা দূষণ প্রতিরোধ আইন)
- ঞ. অন্যান্য ব্যবহারকারী বিশেষ করে যারা মৎস্য শিল্প প্রতিষ্ঠানের মত সাধারণ সেবা পায় তাদের সাথে সমন্বয় ও
- ট. ভূমিক্ষয় ও পলিজমাটের ক্ষতিকর প্রভাব এর বিরুদ্ধে সকলকে সচেতন করা।

১১৫. ব্যবহারকারীদের সচেতনতা কার্যক্রম চালু করা প্রয়োজন যাতে তারা পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রের আইন কানুন পালনে সাহায্য করতে পারে। বন্দর, পোতাশ্রয় ও অবতরণকেন্দ্র ব্যবস্থাপনা কাঠামোর এমন ব্যবস্থা থাকবে যাতে ব্যবহারকারীরা সক্রিয়ভাবে অংশগ্রহণ করতে পারে।

৯. সমুদ্রবর্তী অপ্রয়োজনীয় অতিরিক্ত অবকাঠামো অপসারণ, কৃত্রিম শৈল শ্রেণী সৃষ্টি এবং মৎস্য একত্রিতকরণ যন্ত্রপাতির (FADs) উন্নয়নঃ (রেফারেন্সঃ আচরণবিধির সেকশন ৮.১০ ও ৮.১১)

৯.১ নীতি

১১৬. সমুদ্রের তলদেশে, পানির উলম্ব স্তরে ও উপরে স্তরে কৃত্রিম অবকাঠামো স্থাপন করে মজুদ বৃদ্ধি ও মৎস্য আহরণের সুযোগ বৃদ্ধির জন্য রাষ্ট্রকে এ সংক্রান্ত কর্মপন্থা ও ব্যবস্থাপনার কৌশলপ্রণয়ন করতে হবে।

১১৭. আন্তর্জাতিক নীতি অনুসারে সমুদ্রবর্তী অপ্রয়োজনীয় অতিরিক্ত অবকাঠামো^{১৬} অপসারণে যথাযথ কর্তৃপক্ষের উচ্চ সচেতনতা সৃষ্টি করা। এ জাতীয় অবকাঠামো সম্পূর্ণ বা আংশিক অপসারণের এবং পরিত্যাগকারীগণের ক্ষেত্রে যারা এ সব স্থাপনার দায়িত্বে আছে উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের উচ্চ তাদের সাথে সিদ্ধান্ত গ্রহণের পূর্বে আলোচনা করা, আর রাষ্ট্রকেই সর্বাত্মে তা নিশ্চিত করতে হবে।

৯.২ কৃত্রিম শৈল শ্রেণীসমূহ

১১৮. কৃত্রিম শৈল শ্রেণী সৃষ্টির জন্য প্রয়োজনীয় জিনিষপত্র পছন্দের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক নীতিমালা অনুসারে কোন পরিত্যাগ (dumping), সম্পদ, দূষণরোধ (সামুদ্রিক পরিবেশ) ও নিরাপদ নৌচলাচলের বিষয়সমূহ যথাযথ কর্তৃপক্ষকে গুরুত্ব দিতে হবে।

১১৯. প্রকৃত অর্থে, কৃত্রিম শৈল শ্রেণী সৃষ্টির বিষয়টি এ ভাবে দেখা উচিত যে, এর ফলে সমাশ্রিত মৎস্য চাষের মাধ্যমে উপকূলীয় এলাকা ব্যবস্থাপনা করা হবে যাতে উক্ত এলাকার অন্য কোন ব্যবহারকারী অনুপ্রবেশ রোধ ও সর্বোচ্চ মুনাফা অর্জন সম্ভব হয়।

^{১৬} On 19 October 1989, the IMO adopted Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone; these will be reproduced in the supplement series.

১২০. কৃত্রিম শৈল শ্রেণী অবকাঠামোর ব্যবস্থাপনার জন্য একটি ব্যবস্থা চালু থাকবে যেখানে এ জাতীয় শৈল শ্রেণী ও অবকাঠামো তৈরির ও শ্রেণীবদ্ধ অনুমোদনের ব্যবস্থা থাকবে এবং যেখানে সব মৎস্যজীবী বিশেষ করে আর্টিসানাল ও তাদের সহায়তাকারী মৎস্যজীবীদের স্বার্থ দেখা হবে।

১২১. উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ এটা নিশ্চিত করবে যে, কোন কৃত্রিম শৈল শ্রেণী বা মৎস্য একত্রিতকরণ যন্ত্র স্থাপন বা স্থানান্তরপূর্ব সংশ্লিষ্ট পরিবেশ সংক্রান্ত কর্তৃপক্ষের সাথে সাথে নৌ-চলাচলের জন্য ও ছক সংরক্ষণকারী কর্তৃপক্ষকে অবশ্যই অবহিত করবে।

৯.৩ মৎস্য একত্রিতকরণ যন্ত্রপাতি (FADs)

১২২. নোঙ্গরকৃত ও ভাসমান যন্ত্রপাতির দক্ষতা বৃদ্ধির জন্য মৎস্য একত্রিতকরণ কলাকৌশলের আরো উন্নয়ন করা প্রয়োজন।

১২৩. মৎস্য একত্রিতকরণ যন্ত্রপাতি সারিবদ্ধ করার জন্য ব্যবস্থাপনা কৌশলে যথাযথ কর্তৃপক্ষ ও ব্যবহারকারী এর নূন্যতম পরিমিত ব্যবহার, নকশা, পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করবে।

১২৪. FADs থাকার অনুমোদন ও মালিকদের তথ্য সংরক্ষণের ক্ষেত্রে যথাযথ কর্তৃপক্ষ ব্যবস্থা গ্রহণ করবে। সংরক্ষণে নিম্নোক্ত নূন্যতম প্রকৌশলসমূহ থাকতে হবে।

- ক. মালিকানা সনাক্তকরণের জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রদত্ত চিহ্ন;
- খ. মালিক (মালিকদের) নাম ও ঠিকানা;
- গ. FAD এর ধরন; এবং
- ঘ. বরাদ্দকৃত ভৌগলিক স্থানের অবস্থান।

১২৫. মৎস্য আহরণ করার জন্য কর্তৃত্বপ্রাপ্তরা FADs ব্যবহারের ক্ষেত্রে মৎস্য আহরণ কৌশল এবং আহরণের পরিমাণ সম্পর্কে অবহিত করার বিষয়টি যথাযথ কর্তৃপক্ষকে নিশ্চিত করতে হবে।

১২৬. নোঙ্গরকৃত বা ভাসমান অবস্থায় দিনে বা রাতে অবস্থান নির্ণয়ের জন্য FADsসমূহকে চিহ্ন বহন করতে হবে।

১২৭. FADs হারিয়ে গেলে বা নৌ চলাচলে সমস্যা সৃষ্টি করে এমন কিছু পুনরুদ্ধার হলে তা যথাযথ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করতে হবে।

সংলগ্নী - ১

মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের সাথে সম্পর্কিত আন্তর্জাতিক নীতিমালা,
চুক্তি ও সহযোগিতার কয়েকটি উদাহরণ

সংলগ্নী - ১ তৈরির প্রস্তুতি

এই সংলগ্নীর মধ্যে মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের সাথে সম্পর্কিত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, চুক্তি ও সহযোগিতার কয়েকটি উদাহরণ দেয়া হল। উল্লিখিত উদাহরণসমূহের মধ্যে মৎস্যচাষ ব্যবস্থাপনা, নৌযানসমূহের কারণে সৃষ্ট দূষণ নিয়ন্ত্রণ, মৎস্য শিল্পে কাজ ও চাকরির পরিবেশ ও সামুদ্রিক নিরাপত্তা অন্যতম। সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে বিস্তারিত তথ্যের জন্য সংযুক্ত তালিকার ঠিকানায় যোগাযোগ করতে পরামর্শ দেয়া হল।

এই ডকুমেন্টটি তৈরির সময় আনুসঙ্গিক ডকুমেন্ট হিসেবে সংযুক্ত তালিকার দলিলাদি ও “Annual Reviews of the Division of the Ocean and the Law of the Sea” ব্যবহৃত হয়েছে। এছাড়া FAO-এর মৎস্য সম্পদ সম্পর্কিত চুক্তিসমূহ ও “FARISIS” এর সাহায্য নেয়া হয়েছে।

সূচিপত্র

- ক. জাতিসংঘ সংক্রান্ত
- খ. আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক সংগঠন সংক্রান্ত
- গ. আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা সংক্রান্ত
- ঘ. আন্তর্জাতিক মৎস্যসম্পদ সম্পর্কিত চুক্তিসমূহ

ক. **জাতিসংঘ সংক্রান্ত**

১. **মহীসোপান সংক্রান্ত প্রবিধান, ১৯৫৮ (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

মহীসোপান এলাকায় প্রাকৃতিক সম্পদ অনুসন্ধান বা আহরণের অধিকার সঙ্গায়িত ও বিস্তারিত করা।

২. **গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণ ও জীবন্ত সম্পদ সংরক্ষণ সংক্রান্ত কনভেনশন, ১৯৫৮ (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

আধুনিক সরঞ্জাম ও প্রযুক্তি ব্যবহারের মাধ্যমে গভীর সমুদ্রের জীবন্ত সম্পদের অতিরিক্ত আহরণের ফলে কোন সম্পদকে বিলুপ্তির পর্যায় থেকে রক্ষা করার জন্য আন্তর্জাতিক সহযোগিতার ভিত্তিতে সমস্যার সমাধান করা।

৩. **গভীর সমুদ্র সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৫৮ (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

গভীর সমুদ্র সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক আইনের ধারাসমূহকে কোডভুক্ত করা।

৪. **নৌযান নিবন্ধিতকরণ শর্তসমূহ সংক্রান্ত জাতিসংঘের নীতিমালা, ১৯৭৭ (কার্যকর নয়) (UNCTAD)**

উদ্দেশ্য

রাষ্ট্র ও এর পতাকাবাহী নৌযানের মধ্যকার প্রকৃত সম্পর্ক নিশ্চিতকরণ ও প্রযোজ্য ক্ষেত্রে জোরদারকরণ করে নৌযানটিকে নিয়ন্ত্রণাধীন থেকে আদেশসমূহ পালন করতে হবে ও নৌযানটির মালিক সনাক্তকরণসহ জবাবদিহিতা নিশ্চিত করতে হবে। সাথে সাথে নীতিমালায় প্রশাসনিক, কারিগরি, অর্থনৈতিক ও সামাজিক বিষয়সমূহ পতাকা রাষ্ট্র উল্লেখ করবে।

৫. **জাতিসংঘের “Law of the Sea, 1982” সংক্রান্ত নীতিমালা (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

সমুদ্র ও মহাসমুদ্র সংক্রান্ত একটি নতুন ও ব্যাপক আইনী কাঠামো তৈরি, যেখানে পারিবেশিক বিষয়সমূহ বিবেচনার সুযোগ থাকবে এবং বাস্তবসম্মত আইন প্রতিষ্ঠা করতে হবে যেখানে পরিবেশগত মান রক্ষা করা যাবে এবং সাথে সাথে সামুদ্রিক পরিবেশ দূষণের বিরুদ্ধে শক্তি প্রয়োগ করা যাবে।

৬. **ওজোন স্তর ক্ষয়কারী পদার্থসমূহ সম্পর্কিত মন্ট্রিল প্রটোকল, ১৯৮৭ (কার্যকর) UNEP**

উদ্দেশ্য

ওজোনস্তর সংরক্ষণ করার লক্ষ্যে পৃথিবী ব্যাপী নির্গত ওজোন স্তর ক্ষয়কারী পদার্থসমূহের নিয়ন্ত্রণের সতর্কতামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ, প্রযুক্তি ও অর্থনৈতিক বিষয়াদি বিবেচনায় রেখে এতদসংক্রান্ত বৈজ্ঞানিক জ্ঞানের উন্নয়ন।

৭. **সমুদ্রগামী নৌযানসমূহের বন্ধকী ও দাবী সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৯৩ (কার্যকর নয়)**
IMO/ UNCTAD
 উদ্দেশ্য
 জাতীয় নৌবহরের সমৃদ্ধি ও জাহাজসমূহে অর্থায়ন সংক্রান্ত বিষয়ের উন্নয়ন।
- খ. **আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক সংগঠন সংক্রান্ত**
৮. **আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক নৌ-চলাচল সমুদ্রকরণ (FAL) নীতিমালা, ১৯৬৫ (কার্যকর)**
 উদ্দেশ্য
 আন্তর্জাতিক গন্তব্যে চলাচলকারী নৌযানসমূহের আগমন, অবস্থান ও প্রস্থান সংক্রান্ত দাপ্তরিক বিষয়াদি, কাগজপত্রাদি ও প্রক্রিয়াসমূহ সহজীকরণ ও সংক্ষিপ্তকরণ বিষয়াদির উন্নয়ন।
৯. **ভারী নৌযান সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৬৬ ও খসড়া ১৯৮৮ (কার্যকর)**
 উদ্দেশ্য
 সামুদ্রিক অবকাঠামো ও জীবনের নিরাপত্তার বিষয়টি বিবেচনায় রেখে আন্তর্জাতিক গন্তব্যে মালামাল বহনের সীমা নির্ধারণে অভিন্ন নীতি ও বিধি প্রতিষ্ঠা।
১০. **নৌযানসমূহের ভার বহন ক্ষমতা নিরূপণ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা (কার্যকর)**
 উদ্দেশ্য
 আন্তর্জাতিক গন্তব্যে চলাচলকারী নৌযানসমূহের ভারবহন ক্ষমতা সংক্রান্ত অভিন্ন নীতি ও বিধি প্রতিষ্ঠা।
১১. **সমুদ্রে সংঘাত প্রতিরোধ বিষয়ে আন্তর্জাতিক বিধিবিধান, ১৯৭২ (কার্যকর)^{১৭}**
 উদ্দেশ্য
 নৌযানসমূহ কর্তৃক নকশা ও আলো প্রদর্শনের নীতি ও বিধি প্রতিষ্ঠা করা।
১২. **বর্জ্য ও অন্যান্য পদার্থ নিক্ষেপের ফলে সামুদ্রিক দূষণ প্রতিরোধ সংক্রান্ত নীতিমালা (লন্ডন কনভেনশন / LC যা ভূতপূর্ব লন্ডন ডাম্পিং কনভেনশন/ LDC), ১৯৭২ (কার্যকর)**
 উদ্দেশ্য
 আঞ্চলিক চুক্তিসমূহ বিবেচনায় রেখে বর্জ্য নিক্ষেপের ফলে সৃষ্ট সামুদ্রিক দূষণ প্রতিরোধ।

^{১৭} *Supersedes COLREG 1960*

১৩. নৌযানসমূহ হতে সৃষ্ট দূষণ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৭৩ (রূপান্তরিত খসড়া ১৯৭৮, MARPOL ৭৩/৭৮) (কার্যকর)^{১৮}

উদ্দেশ্য

সামুদ্রিক পরিবেশ সুরক্ষায় নৌযানসমূহ হতে তৈল ও ক্ষতিকর পদার্থ নিঃসরণ সম্পূর্ণ বন্ধসহ দূর্ঘটনাবশতঃ এসব দ্রব্যাদির নিঃসরণের বিষয় অবমিতকরণ।

১৪. তেল ব্যতিত অন্য কোন পদার্থ দ্বারা মহাসাগরে সৃষ্ট সামুদ্রিক দূষণের উৎস নিরূপণ সংক্রান্ত প্রটোকল, ১৯৭৩ (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

তৈল ব্যতিত অন্য কোন পদার্থ দ্বারা গভীর সমুদ্রে সৃষ্ট সামুদ্রিক দূষণের ফলে যে সামুদ্রিক দূর্ঘটনা ঘটে এবং প্রাণহানিসহ সমুদ্র তীরবর্তী এলাকায় এর প্রভাব পড়ে এ বিষয়ে রাষ্ট্র কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

১৫. সমুদ্রে জীবনের নিরাপত্তা সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা (SOLAS), ১৯৭৪ এবং এর সংশোধনী ও প্রটোকল^{১৯} (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

অভিন্ন চুক্তির নীতি ও আইনের আওতায় সমুদ্রে জীবনের নিরাপত্তার বিষয়টি প্রতিষ্ঠা করা। প্রথম সংস্করণটি ১৯১৪ সালে, দ্বিতীয়টি ১৯৩৩ ও তৃতীয়টি ১৯৫২ সালে প্রয়োগ পর্যায়ে আনা হয়। SOLAS এর চতুর্থ সংস্করণটি ১৯৬৫ সালে প্রয়োগ এবং বর্তমান SOLAS টি ১৯৭৪ সালে গ্রহণ করা হয়।

১৬. সমুদ্র সংক্রান্ত দাবীসমূহের দায়বদ্ধতার সীমাবদ্ধতা সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৭৬ (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

সমুদ্র সংক্রান্ত দাবীসমূহের দায়বদ্ধতার সীমাবদ্ধতা ও দাবীর সীমাবদ্ধতার বিষয়ে অভিন্ন আইন প্রতিষ্ঠা করা।

১৭. মৎস্য আহরণ নৌযানের নিরাপত্তা সংক্রান্ত টরেমলিনোস আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৭৭ ও এতদসংক্রান্ত টরেমলিনোস প্রটোকল, ১৯৯৩ (প্রয়োগ পর্যায়ে নয়)

উদ্দেশ্য

মৎস্য আহরণ নৌযান বিষয়ক নির্মাণ, যন্ত্রপাতি, স্থায়িত্ব, বেতার যোগাযোগ ও অন্যান্য নিরাপত্তামূলক বিষয়ে অভিন্ন নীতি ও আইন প্রতিষ্ঠা করা।

^{১৮} *Supersedes OILPOL 1954*

^{১৯} *Supersedes SOLAS 1960*

১৮. নাবিকদের প্রশিক্ষণের মান, সনদ প্রদান সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৭৮ ও এর সংশোধনী ১৯৯৫ (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

জীবন ও সামুদ্রিক সম্পদের নিরাপত্তা এবং সামুদ্রিক পরিবেশ সংরক্ষণের লক্ষ্যে ঐকমত্য প্রতিষ্ঠা এবং প্রশিক্ষণ ও সনদ প্রদান ও সামুদ্রিক সুরক্ষার ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক মান বজায় রাখা।

১৯. নৌ-চলাচল বিষয়ক অনুসন্ধান ও উদ্ধার সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৭৯ (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল বিষয়ক অনুসন্ধান ও উদ্ধার (SAR) পরিকল্পনার রূপরেখা প্রণয়ন করা যাতে নৌযানসমূহের অবহিতকরণ ও সমুদ্রে বিপদগ্রস্ত ব্যক্তির উদ্ধার কার্যক্রম গ্রহণ করা যায়।

২০. সামুদ্রিক নৌ-চলাচল নিরাপত্তা বিষয়ক অনিয়মতান্ত্রিক বিধিসমূহ রহিতকরণ সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৮৮ (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

নৌযানের যাত্রী ও নাবিকদের নিরাপত্তার উন্নয়ন ও ঝুঁকি-হ্রাস।

২১. উদ্ধার ও সংরক্ষণ (স্যালভেজ) সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৮৯ (প্রয়োগ পর্যায়ে নয়)

উদ্দেশ্য

উদ্ধার ও সংরক্ষণ (স্যালভেজ) কার্যক্রম পরিচালনার জন্য অভিন্ন আইন প্রতিষ্ঠা করা।

২২. মৎস্য আহরণ নৌযানের নাবিকদের প্রশিক্ষণের মান ও সনদ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৯৫ (প্রয়োগ পর্যায়ে নয়)

উদ্দেশ্য

মৎস্য আহরণ নৌযানের নাবিকদের প্রশিক্ষণ ও সনদ প্রদানের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক মান ও অভিন্ন নীতি বজায় রাখা যাতে সমুদ্রে জীবন ও সম্পদের সুরক্ষার পাশাপাশি সমুদ্রের প্রাকৃতিক পরিবেশ ও সুরক্ষিত থাকে।

গ. আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা সংক্রান্ত

২৩. শ্রম দানে বাধ্য করা সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা, ১৯৩০ (নং-২৯)

উদ্দেশ্য

শ্রম দানে বাধ্য করা সংক্রান্ত সব বিষয়ের পরিসমাপ্তি আনতে নীতিমালা প্রতিষ্ঠা করা।

২৪. সংগঠন করার স্বাধীনতা ও সম্মেলন আয়োজনের অধিকার সংরক্ষণ, ১৯৪৬ (নং-৮৭) ও সহযোগী নীতিমালা নং-৯৮ ও ১৩৫ (কার্যকর)
উদ্দেশ্য
সব শ্রমিকের সংগঠন করার অধিকার ও সন্তোষজনক দরকষাকষির উদ্দেশ্যে পূরণের জন্য নীতিমালা প্রণয়ন করা।
২৫. বাধ্যগত শ্রমের বিলুপ্তি সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৫৭ (নং-১০৫)
উদ্দেশ্য
সুনির্দিষ্ট কিছু ক্ষেত্রে যে কোন প্রকার বাধ্যগত শ্রম বন্ধ করা।
২৬. বৈষম্য (নিয়োগ ও পেশাগত) সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৫৮ (নং-১১১)
উদ্দেশ্য
সুনির্দিষ্ট ক্ষেত্রে কোন ধরনের নিয়োগ ও পেশাগত বৈষম্য দূর করার নীতি প্রতিষ্ঠা করা।
২৭. স্বাস্থ্য পরীক্ষা সংক্রান্ত নীতিমালা (নাবিক), ১৯৫৯ (নং-১১৩)
উদ্দেশ্য
নাবিকদের বয়স ও কাজের ধরন বিবেচনা করে স্বাস্থ্য পরীক্ষার মান নির্ধারণ করা।
২৮. জেলেদের চুক্তির বিষয়াদি সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৫৯ (নং-১১৪)
উদ্দেশ্য
নৌযানের মালিক বা মালিকের প্রতিনিধি কর্তৃক মৎস্যজীবীদের নিয়োগের ক্ষেত্রে চুক্তির সুনির্দিষ্ট পদ্ধতি প্রতিষ্ঠা করা যাতে নিয়োগের বিষয়াদি স্বচ্ছভাবে বর্ণিত থাকবে।
২৯. জেলেদের সক্ষমতার সনদ সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৬৬ (নং-১২৫)
উদ্দেশ্য
নাবিকদের প্রশিক্ষণের পাঠ্যসূচিতে অন্তর্ভুক্তির জন্য বিষয়াদি যেমন- সাধারণ নৌবিদ্যা, আস্ত জাঁতিক আইন, ব্যবহারিক নৌবিদ্যা, কাজের নিরাপদ পরিবেশ, ইঞ্জিন পরিচালনা, মৎস্য আহরণ কলাকৌশল বিষয় অন্তর্ভুক্ত এবং তাত্ত্বিক ও ব্যবহারিক বিষয়ে প্রশিক্ষণ সময় নির্ধারণ করা।
৩০. নাবিকদের আবাসন সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৬৬ (নং-১২৬)
উদ্দেশ্য
নাবিকদের পর্যাপ্ত নিরাপত্তা, জরুরী নির্গমন পথ, আবহাওয়া হতে সুরক্ষা, ঘুমানোর স্থানে বায়ু চলাচলের সুযোগ, রান্না ও পয়ঃনিষ্কাশনের সুবিধা এবং পর্যাপ্ত ঔষধ ও অসুস্থদের চিকিৎসা সেবা নিশ্চিত করা।

৩১. **নাবিকদের প্রত্যাগমন সংক্রান্ত নীতিমালা (সংশোধিত), ১৯৮৭ (নং-১৬৬) (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

নাবিকদের জাহাজ ত্যাগ করে প্রত্যাগমনের শর্তাবলী নির্ধারণ করা।

৩২. **আন্তর্জাতিক মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত চুক্তিসমূহ**

৩২. **সমুদ্রে অনুসন্ধান সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক সম্প্রদায় ও নীতিমালা (সংশোধিত)। (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

কোপেনহেগেন-এ ১৯০২ সালে প্রতিষ্ঠিত সমুদ্রে অনুসন্ধান সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক সম্প্রদায়ের জন্য একটি নতুন সংবিধান প্রণয়ন করা।

৩৩. **আন্তঃআমেরিকান গ্রীন্ডমন্ডলীয় টুনা কমিশন প্রতিষ্ঠা সংক্রান্ত নীতিমালা। (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

পূর্ব প্রশান্ত মহাসাগরে ইয়েলোফিন ও স্কিপজ্যাক টুনা মাছের পরিমাণ রক্ষা করা যাতে বছরের পর বছর স্থিতিশীল অবস্থায় আহরণ করা যায়।

৩৪. **উত্তর প্রশান্ত মহাসাগরের গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা (সংশোধিত)। (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

প্রশান্ত মহাসাগরে মৎস্য সম্পদের সর্বোচ্চ স্থিতিশীল আহরণ নিশ্চিত করা। এ বিষয়ে গবেষণা ও সংরক্ষণ কার্যক্রমের সমন্বয় করা।

৩৫. **উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক মহাসাগর এর মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত নীতিমালা। উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক মহাসাগরের মৎস্য সম্পদ বিষয়ক আগামী বহুপাক্ষিক সহযোগিতা সংক্রান্ত নীতিমালা কর্তৃক রহিত। (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক মহাসাগর ও তদসংলগ্ন জলাশয়ে মৎস্য সম্পদের সীমিত আহরণ ও মজুদ সংরক্ষণ প্রতিষ্ঠা করা।

৩৬. **সমুদ্রে মৎস্য আহরণ সংক্রান্ত সহযোগিতা চুক্তি। (কার্যকর)**

উদ্দেশ্য

সামুদ্রিক জীবন্ত সম্পদের অবস্থা নিরূপণ করে সামুদ্রিক মৎস্য আহরণ, আহরণ পদ্ধতি, মৎস্য প্রক্রিয়াজাত ও বৈজ্ঞানিক গবেষণা সংক্রান্ত সহযোগিতার বিষয়টি লালন করা।

৩৭. আটলান্টিক টুনা মাছের সংরক্ষণ সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক নীতিমালা । (কার্যকর) FAO

উদ্দেশ্য

খাদ্য ও অন্যান্য প্রয়োজনে আটলান্টিক মহাসাগরের টুনা ও টুনাজাতীয় মাছের সর্বোচ্চ আহরণ মাত্রা নিরূপণ ।

৩৮. উত্তর-পশ্চিম আটলান্টিক মহাসাগরের মৎস্য সম্পদ বিষয়ক আগামী বহুপাক্ষিক সহযোগিতা সংক্রান্ত নীতিমালা । (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

উত্তর-পশ্চিম আটলান্টিক মহাসাগরের মৎস্য সম্পদ সংরক্ষণ ও স্থিতিশীল আহরণ বজায় রাখার জন্য উপযুক্ত কর্মসূচি প্রণয়ন করা যাতে উপকূলবর্তী রাষ্ট্রসমূহ এর মৎস্য সম্পদের ওপর নিয়ন্ত্রণ ও আন্তর্জাতিক সহযোগিতার বিষয়টি বজায় রাখতে পারে ।

৩৯. দক্ষিণ প্রশান্ত মহাসাগরের মৎস্য সম্পদ সংগঠন ও নীতিমালা, ১৯৭৯ । (কার্যকর) FAO

উদ্দেশ্য

দক্ষিণ প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের জীবন্ত সামুদ্রিক সম্পদের বিশেষকরে অভিপ্ৰায়ণশীল প্রজাতিসমূহের সংরক্ষণ ও স্থিতিশীল আহরণ ও এতদসংক্রান্ত আঞ্চলিক সহযোগিতার বিষয়টি সমন্বয়ের মাধ্যমে মৎস্য নীতিমালা প্রণয়ন ।

৪০. উত্তর মেরু সংলগ্ন জীবন্ত সামুদ্রিক সম্পদের সংরক্ষণ সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৮২ । (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

উত্তর মেরু সংলগ্ন সামুদ্রিক জীবন্ত সম্পদকে ধ্বংসের পর্যায় থেকে রক্ষা করার ব্যবস্থাসমূহ বিবৃত করা ।

৪১. উত্তর আটলান্টিক মহাসাগরের স্যামন মাছের সংরক্ষণ সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৮২ । (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

আন্তর্জাতিক সহযোগিতার ভিত্তিতে উত্তর আটলান্টিক মহাসাগরের স্যামন মাছের মজুদ সংরক্ষণের বিষয়টি প্রতিষ্ঠা করা ।

৪২. দক্ষিণ প্রশান্ত মহাসাগরে দীর্ঘ ভাসমান জাল ব্যবহার করে মৎস্য আহরণ নিষিদ্ধকরণ সংক্রান্ত নীতিমালা, ১৯৮২ (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

আলোচিত এলাকায় আন্তর্জাতিক আইনের মাধ্যমে দীর্ঘ ভাসমান জাল ব্যবহার করে মৎস্য আহরণ নিষিদ্ধ করার কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণ করা ।

৪৩. গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণ নৌযান কর্তৃক আন্তর্জাতিক সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি মেনে চলা সংক্রান্ত চুক্তিসমূহ, ১৯৯৩। (কার্যকর নয়) FAO

উদ্দেশ্য

গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণকালীন কোন নৌযান কর্তৃক চুক্তিসমূহের সাথে একাত্মতা রাখার বিষয়টি পতাকা বরাদ্দের সাথে ও মৎস্য আহরণ অধিকারের সাথে প্রতিষ্ঠাকরণ।

৪৪. সমুদ্র আইন সংক্রান্ত জাতিসংঘের নীতিমালা বাস্তবায়নের চুক্তিসমূহ, ১০ ডিসেম্বর ১৯৮২ ও একই সম্পর্কিত, মৎস্য মজুদ ও অভিপ্রায়ণশীল মৎস্য প্রজাতির মজুদ সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা, ১৯৯৫। (কার্যকর)

উদ্দেশ্য

মৎস্য মজুদ ও অভিপ্রায়ণশীল মৎস্য প্রজাতির মজুদ এর দীর্ঘমেয়াদি সংরক্ষণের জন্য নীতিমালার ধারাসমূহকে কার্যকরীভাবে প্রয়োগ। Inter alia এর চুক্তি সমূহের অর্থ, কোন দেশের আওতাধীন বা আওতা বহির্ভূত কোন নির্দিষ্ট প্রজাতির সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা।

Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea

United Nations
New York, N.Y. 10017
USA

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

Palais des Nations
CH-1211 Geneva 10, Switzerland

United Nations Environment Programme

PO Box 30552
Nairobi, Kenya.

International Labour Organization

4, route des Morillons,
C 1-1211 Geneva 22, Switzerland

International Maritime Organization

4 Albert Embankment
London, SE1 7SR,
United Kingdom

International Telecommunications Union

Place des Nations
CH-1211 Geneva 20,
Switzerland

Commission for the Conservation of Antarctic living Marine Resources

25, Old Wharf
Hobart, Tasmania, Australia

Inter-American Tropical Tuna Commission Scripps Institute of Oceanography

A 003 La Jolla
USA. CA92093

International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas

Principe Dc Vergana,
17-28001, Madrid, Spain.

International Council for the Exploration of the Sea

Palagrade 2-4
DK1261 Copenhagen,
Denmark.

North Atlantic Fisheries Organization

PO Box 638,
Dartmouth, Nova Scotia, Canada

North Atlantic Salmon Conservation Commission

11, Rutland Square,
Edinburgh, EH1 2AS
United Kingdom

Food and Agriculture Organization of the United Nations

Viale delle Terme di Caracalla,
00100, Rome,
Italy.

South Pacific Forum Fisheries Agency

PO Box 629,
Honiara,
Solomon Islands.

সংলগ্নী - ২

মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহ সনাক্তকরণ ও চিহ্নিতকরণের আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহ

সংলগ্নী - ২ তৈরির প্রস্তুতি

এই ডকুমেন্টটিতে মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহ সনাক্ত ও চিহ্নিতকরণের আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহের উল্লেখ রয়েছে যা মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত এফএও কমিটি (রোম, এপ্রিল ১৯৮৯) কর্তৃক স্বীকৃত।

এই ডকুমেন্টটির পটভূমি, “Expert Consultation on Fishing Vessel Marking, Halifax, Nova Scotia, Canada, ১১-১৫ মার্চ ১৯৮৫ (এফএও-এর মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং-৩৪৩)” ও “ব্যবস্থাপনা ও উন্নয়ন, রোম, ১৬-২০ জুন ১৯৮৬ (এফএও-এর মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং-৩৬৭)” এবং মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত এফএও কমিটির ১৮তম সভা রোম, ১০-১৪ এপ্রিল ১৯৮৯ (এফএও মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং-৪১৬)-এর আলোকে রচিত।

সূচিপত্র

মুখবন্ধ

১. সাধারণ অনুবিধি
- ১.১ উদ্দেশ্য ও বিস্তৃতি
- ১.২ সংজ্ঞা
- ১.৩ আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহের ভিত্তি
২. মূল পদ্ধতি ও প্রয়োগ
- ২.১ মূল পদ্ধতি
- ২.২ প্রয়োগ
৩. কারিগরি বৈশিষ্ট্যসমূহ
- ৩.১ সংখ্যা ও বর্ণের বৈশিষ্ট্যসমূহ
- ৩.২ রং করা
৪. চিহ্নের নিবন্ধন
৫. কল সাইন এর আন্তর্জাতিক বরাদ্দ

মুখবন্ধ

এফএও এর বিশ্ব মৎস্য সম্মেলন, ১৯৮৪ এ মৎস্য সম্পদ ব্যবস্থাপনা ও উন্নয়ন কৌশল বিষয়ে মৎস্য আহরণ নৌযানের সনাক্তকরণ ও চিহ্নিতকরণ ব্যবস্থার আন্তর্জাতিক আদর্শ পদ্ধতির প্রয়োজনীয়তা স্বীকৃত হয়। এ বিষয়ে এফএও ও কানাডা সরকারের যৌথ উদ্যোগে হ্যালিফ্যাক্স, নোভা স্কোশিয়া, কানাডায় মার্চ ১৯৮৫ এ একটি বিশেষজ্ঞ মতামত গ্রহণ করা হয় যেখানে আদর্শ পদ্ধতির ভিত্তি বর্ণিত হয়েছে।

১৯৮৬ সালের জুন মাসে রোমে অনুষ্ঠিত মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত এফএও কমিটির ১৬তম সভায় রিপোর্টটির একটি মূল্যায়ন উপস্থাপন করা হয় এবং এতদসংক্রান্ত কারিগরি বিষয়ে আরো বিশেষজ্ঞ মতামতের ওপর গুরুত্ব প্রদান করা হয়। এখনে যে বৈশিষ্ট্যসমূহ উল্লেখ করা হল সেগুলি মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত এফএও কমিটির ১৮তম সভা (রোম, ১০-১৪ এপ্রিল ১৯৮৯, এফএও মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং-৪১৬) কর্তৃক স্বীকৃত এবং রাষ্ট্র কর্তৃক স্বপ্রণোদিতভাবে পতাকা রাষ্ট্র ব্যতীত কোন রাষ্ট্রের নিজস্ব জলসীমায় মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহের সনাক্তকরণ ও চিহ্নিতকরণের আদর্শ পদ্ধতি গ্রহণ ও প্রয়োগের দায়িত্ব প্রদান করা হয়। এফএও-এর মহাপরিচালক, আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ সংস্থার (ITU) সাধারণ সম্পাদককে এই মর্মে অবহিত করেন যে, আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহ গ্রহণের মাধ্যমে মৎস্য ব্যবস্থাপনা ও সমুদ্রের নিরাপত্তার বিষয়টি সুরক্ষিত থাকবে।

১. সাধারণ অনুবিধি

১.১ উদ্দেশ্য ও বিস্তৃতি

১.১.১ মৎস্য ব্যবস্থাপনা ও সমুদ্রের নিরাপত্তার স্বার্থে মৎস্য আহরণ নৌযানকে সুনির্দিষ্টভাবে সনাক্ত ও চিহ্নিতকরণের ভিত্তি হবে আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ ব্যবস্থার কল সাইন (IRCS) পদ্ধতি।

১.১.২ এসব আদর্শ বৈশিষ্ট্যের ক্ষেত্রে “নৌযান” শব্দটি ব্যবহারের অর্থ হবে যেসব যান পতাকা রাষ্ট্র ব্যতীত কোন রাষ্ট্রের নিজস্ব জলসীমায় মৎস্য আহরণের উদ্দেশ্যে তৈরি বা মৎস্য আহরণে নিযুক্ত বা নিযুক্ত হবে।

১.২ সংজ্ঞা

এসব বৈশিষ্ট্যের (Specification)- উদ্দেশ্য :

- ক. “নৌযান” বলতে একটি নৌকা অথবা যান (বিমান ব্যতীত) অথবা মৎস্য আহরণ কার্যক্রমের প্রয়োজনে নৌযানে পরিবাহিত অপর একটি যান বুঝাবে।
- খ. পাটাতন (ডেক) বলতে আনুভূমিকভাবে সমতল কোন তল বা ছইল হাউজ এর উপরিভাগ-কে বুঝাবে।

গ. বেতার কেন্দ্র বলতে আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ সংস্থার রেডিও কল সাইন (IRCS) বরাদ্দপ্রাপ্ত কোন বেতার কেন্দ্রকে বুঝাবে।

১.৩ আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহের ভিত্তি

আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহের ভিত্তি, IRCS পদ্ধতি নিম্নোক্ত শর্তাবলী পূরণ করে :

- ক. প্রতিষ্ঠিত আন্তর্জাতিক পদ্ধতি, যার দ্বারা কোন নৌযানের আকার বা ভারবহন ক্ষমতা নির্বিশেষে কোন নৌযান এর জাতীয়তাকে তাৎক্ষণিকভাবে সনাক্ত করা যাবে, এছাড়া এর আকার ও ভারবহন ক্ষমতা উপলব্ধি করা যাবে এবং এর জন্য একটি রেজিস্টার সংরক্ষণ করতে হবে;
- খ. এটি আন্তর্জাতিক প্রবিধান ও জাতীয় বা দ্বিপাক্ষিক বিষয় বহির্ভূত হবে;
- গ. সরকার ও নৌযান মালিকের জন্য অনুশীলন ও ব্যবস্থাপনা খরচ ন্যূনতম হবে; এবং
- ঘ. এটি অনুসন্ধান ও উদ্ধার (SAR) কার্যক্রমে সহায়ক হবে।

২. মূল পদ্ধতি ও প্রয়োগ

২.১ মূল পদ্ধতি

২.১.১ আদর্শ বৈশিষ্ট্যের ভিত্তিসমূহ হবে :

- ক. আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ সংস্থা কর্তৃক কোন দেশকে এর নৌ-বন্দরের জন্য কল সাইন বরাদ্দ প্রদান; ও
- খ. সংখ্যা ও অক্ষরসমূহের জন্য সাধারণ্যে গ্রাহ্য নকশা।

২.১.২ আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ সংস্থা প্রদত্ত “কল সাইন” (IRCS) এর মাধ্যমে নৌযানকে চিহ্নিত করতে হবে।

২.১.৩ যেসব নৌযানকে IRCS বরাদ্দ দেয়া হয়নি সেগুলোকে আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ সংস্থা (ITU) কর্তৃক পতাকা রাষ্ট্রকে বরাদ্দকৃত অক্ষরসমূহ এবং পতাকা রাষ্ট্র কর্তৃক প্রদত্ত নিবন্ধন সংখ্যা দ্বারা চিহ্নিত করতে হবে। এক্ষেত্রে জাতীয় পরিচিতি সংখ্যা ও নিবন্ধন সংখ্যার মাঝে একটি হাইফেন দিয়ে এটিকে চিহ্নিত করতে হবে।

২.১.৪ সংখ্যা হিসেবে 1 ও 0 এর মধ্যকার বিভ্রান্তি দূর করতে ITU কর্তৃক প্রদত্ত কল সাইন এর জন্য 1 ও 0 এর ব্যবহার বাদ দেয়া হয়েছে। রাষ্ট্রীয় কর্তৃপক্ষকে নিবন্ধিত সংখ্যা বরাদ্দের ক্ষেত্রেও এই পদ্ধতি মেনে চলার পরামর্শ দেয়া হয়েছে।

২.১.৫ আন্তর্জাতিক পদ্ধতি ও জাতীয় আইনের প্রয়োজনে বিভ্রান্তি দূর করার জন্য যাতে একটি নৌযান হতে অন্যটিকে সহজেই পৃথক করা যায় এই লক্ষ্যে নৌযানের মূল কাঠামোতে অথবা হাল এর উপরাংশে নৌযানের নাম ও সনাক্তকরণ চিহ্ন হতে দূরে নিবন্ধিত বন্দর উল্লেখ করতে হবে।

২.২ প্রয়োগ

২.২.১ চিহ্নটি সর্বদা স্পষ্টভাবে প্রদর্শিত হতে হবে।

- ক. নৌযানের পাশে অথবা মূল কাঠামোর সামনে বন্দর অথবা নৌযানের নির্দিষ্ট কোনে ঝুলন্ত কোন তল চিহ্নিতকরণের জন্য ব্যবহৃত হবে, তবে এটি অবশ্যই অন্য কোন দূরের নৌযান হতে সহজেই দৃষ্টিগোচর হতে হবে;
- খ. নিম্নে অনুচ্ছেদ ২.২.৪ এর বর্ণনা ব্যতীত ডেক যদি কোন পর্দা অথবা ঢাকনা দ্বারা অস্থায়ীভাবে ঢেকে রাখার ফলে সনাক্তকরণ চিহ্নটি প্রদর্শনে অসুবিধা হয় তবে ঐ ঢাকনা বা পর্দার উপরিতলে অনুরূপ সনাক্তকরণ চিহ্ন প্রদর্শিত হতে হবে। চিহ্নিতকরণ সংখ্যা ও অক্ষরগুলি আড়াআড়িভাবে জাহাজের সম্মুখ দিকে স্থাপন করতে হবে।

২.২.২ চিহ্নটি পানির উপরিতল হতে সর্বোচ্চ উচ্চতায় জাহাজের উভয় পাশে স্থাপিত হবে। এক্ষেত্রে হাল-এর কোন যন্ত্রাংশ, সম্মুখের বর্ধিত অংশ অথবা স্টার্নকে বাদ দিতে হবে।

২.২.৩ চিহ্নটি হতে হবে-

- ক. চিহ্নটি এমন স্থানে স্থাপিত হবে যেন মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম ব্যবহারের সময় এটির প্রদর্শন অস্পষ্ট না হয়।
- খ. চিহ্নটিকে পরিচ্ছন্ন স্থানে স্থাপিত হতে হবে যাতে পাটাতন ধোয়া পানি দ্বারা অথবা জাল টানার সময় এটি ক্ষতিগ্রস্ত বা বিবর্ণ হয়ে না যায়।
- গ. চিহ্নটি পানির উপরিতলের নিচে বর্ধিত হবে না।

২.২.৪ ডেকবিহীন নৌযানের আনুভূমিক তলে চিহ্ন প্রদর্শনের প্রয়োজন হবে না তবে মালিককে ব্যবহার উপযোগিতা বিবেচনা করে একটি বোর্ড এমন স্থানে স্থাপন করতে হবে যেন দূর থেকে চিহ্নটি স্পষ্ট দেখা যায়।

২.২.৫ হাল-এর পাশাপাশি যেসব নৌযানে পাল স্থাপিত আছে সেগুলোর পাল এ চিহ্ন প্রদর্শন করা যেতে পারে।

২.২.৬ নৌযানটির সাথে মৎস্য আহরণে সহায়ক অন্য কোন নৌকা, ভেলা বা যান থাকলে সেটিও মূল নৌযানটির অনুরূপভাবে চিহ্নিত হতে হবে।

৩. কারিগরি বৈশিষ্ট্যসমূহ

৩.১ অক্ষর ও সংখ্যার বৈশিষ্ট্যসমূহ

৩.১.১ সব ক্ষেত্রে বড় হাতের হরফ ব্যবহৃত হবে।

৩.১.২ অক্ষর ও সংখ্যাসমূহের প্রস্থ, উচ্চতার অনুপাতে হবে।

৩.১.৩ অক্ষর ও সংখ্যাসমূহের উচ্চতা (h) নৌযানের আকৃতির অনুপাতে নিম্নরূপ হতে হবে :

ক. চিহ্নসমূহ হাল, মূল কাঠামো এবং/অথবা ঢালু তল-এ স্থাপিত হবে :

<u>নৌযানের মোট দৈর্ঘ্য (মিটার)</u> <u>(মিটার)</u>	<u>অক্ষর ও সংখ্যাসমূহের সর্বনিম্ন দৈর্ঘ্য</u>
২৫ মিটার ও তদুর্ধ্ব	১.০ মিটার
২০ মিটার হতে ২৫ মিটার এর কম	০.৮ মিটার
১৫ মিটার হতে ২০ মিটার এর কম	০.৬ মিটার
১২ মিটার হতে ১৫ মিটার এর কম	০.৪ মিটার
৫ মিটার হতে ১২ মিটার এর কম	০.৩ মিটার
৫ মিটার এর কম	০.১ মিটার

খ. ৫ মিটার এর অধিক দৈর্ঘ্যের নৌযানের ক্ষেত্রে ডেক এ স্থাপিত চিহ্নের জন্য অক্ষরসমূহের দৈর্ঘ্য ০.৩ মিটার এর কম হবে না।

৩.১.৪ হাইফেন এর দৈর্ঘ্য এক্ষেত্রে সংখ্যা বা অক্ষরের দৈর্ঘ্যের অর্ধেক হবে।

৩.১.৫ ব্যবধান

ক. অক্ষর এবং/অথবা সংখ্যাসমূহের মধ্যবর্তী ব্যবধান $\frac{h}{4}$ এর বেশি এবং $\frac{h}{6}$ এর কম হবে না।

খ. পাশাপাশি অক্ষরসমূহের মধ্যে যেগুলোর ঢালু পার্শ্ব আছে সেগুলোর মধ্যবর্তী ব্যবধান $\frac{h}{8}$ এর

বেশি এবং $\frac{h}{10}$ এর কম হবে না হবে না। উদহারণ স্বরূপ A V।

৩.২ রং করা

৩.২.১ চিহ্নটি নিম্নরূপ হতে হবে :

ক. কালো পটভূমিতে সাদা হরফ অথবা

খ. সাদা পটভূমিতে কালো হরফ

৩.২.২ চিহ্নটির চারপাশে পটভূমি বর্ধিত হয়ে একটি বর্ডার তৈরি করবে এবং এটি $\frac{h}{6}$ এর ছোট হবে না।

৩.২.৩ সর্বক্ষেত্রে উন্নত মানের মেরিন পেইন্ট ব্যবহার করতে হবে।

৩.২.৪ রেট্রো-রিফ্লেক্টিভ অথবা তাপ সৃষ্টিকারী দ্রব্যাদি গ্রহণীয় হবে, তবে চিহ্নটিকে আদর্শ বৈশিষ্ট্যাবলীর চাহিদা পূরণ করতে হবে।

৩.২.৫ চিহ্ন ও এর পটভূমিকে সর্বদা পরিচ্ছন্ন অবস্থায় রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে।

৪. চিহ্নের নিবন্ধন

৪.১ আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ সংস্থা যে কল সাইন বরাদ্দ করে তা নৌযানের নাম ও জাতীয়তা সংক্রান্ত বিস্তারিত বিবরণ সমৃদ্ধ থাকে। সংস্থাটি বিশ্বব্যাপী নৌযানসমূহ নিবন্ধনের এই পদ্ধতিটি সংরক্ষণ ও নিয়মিত হালনাগাদ করে থাকে।

৪.২ যেসব নৌযান IRCS বরাদ্দ পেয়েছে তাদের জন্যও পতাকা রাষ্ট্র পৃথক একটি নিবন্ধন বই রাখবে। জাতীয়তা পরিচিতি অক্ষরের পর একটি হাইফেন দিয়ে নিবন্ধন সংখ্যা লিখতে হবে। এসব তথ্যের মধ্যে নৌযান ও এর মালিক সংক্রান্ত তথ্য অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

৫. কল সাইনসমূহের আন্তর্জাতিক বরাদ্দ

৫.১ আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ সংস্থা (ITU) জেনেভা রাষ্ট্রসমূহে কল সাইন বরাদ্দ প্রদান করে থাকে। এটি বর্ণমালার অক্ষর অথবা সংখ্যা ও অক্ষর দ্বারা গঠিত হয়ে থাকে। যথা-

- ইটালীর জন্য বরাদ্দকৃত কল সাইন সেটসমূহের একটি হল LAA-IZZ পঞ্চান্তরে,
- মালয়েশিয়ার জন্য বরাদ্দকৃত কল সাইন সেটসমূহের একটি হল 9WA-9WZ

৫.২ ITU কর্তৃক বরাদ্দকৃত কল সাইনসমূহ সুনির্দিষ্টভাবে একটি পতাকা রাষ্ট্রকে নির্দেশ করে। পতাকা রাষ্ট্রের সাথে আরো কিছু হরফ যুক্ত করে “বেতার কেন্দ্র” (নৌযান) সনাক্ত করে। একটি সাধারণ উদাহরণ হল JNQG যা একটি জাপানী নৌযানকে নির্দেশ করে।

৫.৩ কল সাইন তালিকার হালনাগাদ তালিকার জন্য জন্ম ITU বরাবরে যোগাযোগ করতে হবে।

সংলগ্নী - ৩

মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহ চিহ্নিতকরণের প্রস্তাবিত পদ্ধতিসমূহ

সংলগ্নী - ৩ তৈরির প্রস্তুতি

এই সংলগ্নীটিতে মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহ চিহ্নিতকরণের প্রস্তাবিত আদর্শ পদ্ধতিসমূহ অন্তর্ভুক্ত আছে যার দ্বারা এর মালিককে সনাক্ত করা যাবে।

ডকুমেন্টটির পটভূমি, মৎস্য সম্পদ সংক্রান্ত এফএও কমিটির প্রতিবেদন (এফএও মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং ৩৮৭, ৪১৬, ৪৫৯ ও ৪৮৮), মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম বাজারজাতকরণ বিষয়ক বিশেষজ্ঞ মতামতের প্রতিবেদন, ভিক্টোরিয়া, ব্রিটিশ কলম্বিয়া, কানাডা, ১৪-১৯ জুলাই ১৯৯১ (এফএও মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং ৪৮৫), গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহে আন্তর্জাতিক সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত চুক্তিসমূহের প্রয়োগ, সমুদ্র আইনের সুবিধাদির প্রয়োগ সংক্রান্ত চুক্তি, ১০ ডিসেম্বর ১৯৮২ এবং মৎস্য সম্পদের মজুদ ও উচ্চ অভিপ্রায়ণশীল মৎস্য প্রজাতির মজুদ এবং এফএও সম্মেলন, ৩১ অক্টোবর ১৯৯৫ এ গৃহীত দায়িত্বশীল মৎস্য খাতের আচরণবিধি এর ওপর ভিত্তি করে রচিত হয়েছে।

সূচিপত্র

ক. ভূমিকা

খ. মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণের প্রস্তাবিত পদ্ধতিসমূহ

১. সাধারণ সুবিধাদি
২. মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণের একটি পদ্ধতি
৩. আদর্শ পদ্ধতির প্রয়োগ
৪. পরিত্যক্ত ও হারিয়ে যাওয়া মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম উদ্ধার
৫. পরিত্যক্ত ও হারিয়ে যাওয়া মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম সংরক্ষণ
৬. মৎস্য একত্রিতকরণ যন্ত্রপাতি

ক. ভূমিকা

১. যদিও শতাব্দী পূর্ব হতে মালিক নির্ধারণের জন্য মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের প্রচলন ছিল তথাপি এগুলি চিহ্নিতকরণের কোন আদর্শ পদ্ধতি ছিল না, এমনকি চিহ্নসমূহ কি কি তথ্য বহন করবে এবং তথ্যসমূহ কি পদ্ধতিতে সংরক্ষণ ও পুনরুদ্ধার করা হবে এগুলোর নির্ধারিত ছিল না।
২. IMO তে MARPOL ৭৩/৭৮^{২০} উন্নয়নের সময় মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি নিয়ে কাজ করা কঠিন হয়ে পড়েছিল কারণ সেখানে ন্যূনতম সাধারণ পদ্ধতির অভাব ছিল। এ বিষয়ে কাজ করার জন্য বিশেষত মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের জন্য প্রযুক্তি উন্নয়নের সুপারিশ করা হয়। MARPOL এর Annex V প্রয়োগের জন্য IMO দিক নির্দেশনা প্রদান করেছে।
৩. মৎস্য সংক্রান্ত এফএও কমিটির (COFI) ১৮ তম সভা, এপ্রিল ১৯৮৯ এ উল্লেখ করা হয় যে, জাতীয় পর্যায়ের বাহিরে মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের অদ্যাবধি কোন আন্তর্জাতিক আইন, বিধিবিধান অথবা নীতিমালা নেই। কিছু অতিথি উল্লেখ করেন যে, সামুদ্রিক জীবন্ত সম্পদ সুরক্ষায়, মাছ ধরার জালে এদের আটকে পড়া ও পরিত্যক্ত যন্ত্রপাতি সমুদ্রে নিক্ষেপ করা একটি সমস্যা। এটিও উল্লেখ করা হয় যে, আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণ পদ্ধতির বর্ণনা উপকূলবর্তী দেশসমূহের জন্য বিশেষ ফলদায়ক হবে এবং এতদসংক্রান্ত বিষয়ে আরও পরীক্ষা নিরীক্ষার সুপারিশ করা হয়।
৪. এফএও কর্তৃক বিদ্যমান পদ্ধতি নিয়ে গবেষণা পরিচালনা ও সাথে সাথে সহজলভ্য প্রযুক্তিসমূহ চিহ্নিত করা হয়েছে এবং কানাডা সরকারের সহযোগিতায় মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের ওপর একটি বিশেষজ্ঞ মতামত, ভিক্টোরিয়া, ব্রিটিশ কলম্বিয়া, কানাডা, ১৪-১৯ জুলাই ১৯৯১ এ গ্রহণ করা হয়। লক্ষ্য করা গেছে, কোথাও কোথাও পদ্ধতির বর্ণনার ব্যতিক্রম ঘটেছে যেমন, টোকেন পদ্ধতি, বহুবর্ণের সুতার ব্যবহার, চিহ্নসমৃদ্ধ ট্যাগ যাতে নৌযানের রেডিও কল সাইন উল্লিখিত বারকোড ব্যবহৃত হয়েছে। এসব ক্ষেত্রে, কোন ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান এমনকি সমাজের জন্য বরাদ্দকৃত চিহ্নের বিপরীতে প্রাথমিক তথ্য পাওয়া যায়।
৫. মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণের বিষয়ে বিশেষজ্ঞ মতামতের প্রতিবেদনটি ১৯৯৩ সালে মৎস্য সংক্রান্ত কমিটির (COFI) সভায় উপস্থাপন করা হয়, একই সময়ে কমিটি এতদসংক্রান্ত আদর্শ পদ্ধতির বর্ণনা চূড়ান্ত করার পূর্বে আরও পরীক্ষা নিরীক্ষা প্রয়োজনীয়তার সুপারিশ করে।

^{২০} MARPOL 73/78 the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto.

৬. স্ট্রাডলিং ও উচ্চ অভিপ্রায়ণশীল মৎস্য মজুদের ওপর জাতিসংঘ সম্মেলনে^{২১}, যা আগস্ট ১৯৯৫ সালে এর কাজ সমাপ্ত করেছে, ঐকমত্য হয়েছে যে, জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা'র মৎস্য আহরণ নৌযান সনাক্তকরণ ও চিহ্নিতকরণের আদর্শ বৈশিষ্ট্যাবলীর অনুরূপ মৎস্য আহরণ নৌযান ও মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত অভিন্ন বৈশিষ্ট্যাবলীর আলোকে চিহ্নিতকরণের ব্যবস্থা থাকা প্রয়োজন।
৭. দায়িত্বশীল মৎস্য খাতের আচরণ বিধি (কোড), জাতীয় নীতিমালার আলোকে মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের ফলশ্রুতিতে এগুলোর মালিক সনাক্ত করার সুযোগ সৃষ্টি করেছে। মৎস্য আহরণের অধিকার সাথে সাথে মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহের তথ্য সংরক্ষণ এর সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। এসব তথ্যসমূহের মধ্যে নৌযানটির বর্ণনা, মালিকানা ও মৎস্য আহরণের অধিকার সংক্রান্ত তথ্য অন্তর্ভুক্ত থাকবে। আচরণবিধির অংশ হিসেবে গৃহীত চুক্তির^{২২} ফলে মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহের তথ্য (মালিকানার বর্ণনাসহ) সংরক্ষণ, সাথে সাথে এগুলোর পুনরুদ্ধার ও তথ্যের অমোচন সংক্রান্ত বিষয়গুলি বিশেষ গুরুত্ব বহন করবে।
৮. COFI'র ১৯৯৩ সালের ২০ তম সভার পর মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের একটি সাধারণ পদ্ধতি প্রয়োগ সংক্রান্ত আপাত প্রশাসনিক বিষয়াবলীর উন্নয়ন হয়েছে যা COFI'র সদস্যগণ উল্লেখ করেছেন।
৯. মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের প্রস্তাবিত পদ্ধতি এবং এই পদ্ধতি প্রয়োগের দিকনির্দেশনাসমূহ যা এই সংলগ্নীতে দেয়া হল, এটি Inter alia স্বীকৃতঃ
- ক. মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের বিশেষজ্ঞ মতামতের প্রতিবেদনের বিষয়বস্তু (এফএও মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং ৪৮৫)।
- খ. COFI'র ২০ তম সভার অনুসরণে এফএও মতামতসমূহ গ্রহণ করে।
- গ. স্ট্রাডলিং ও উচ্চ অভিপ্রায়ণশীল মৎস্য মজুদ বিষয়ে জাতিসংঘ সম্মেলনে মীমাংসা করা হয়।
- ঘ. মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের আলোচনাটি দায়িত্বশীল মৎস্য খাতের আচরণ বিধি বর্ণনার সময় স্থান পায়।
- ঙ. ঐকমত্য চুক্তির প্রয়োগের ভিত্তি হিসেবে ডাটাবেজ তৈরির কাজ অগ্রসর করা হচ্ছে।

^{২১} *The Conference concluded its work in August 1995 with the adoption of the "Agreement for the Implementation of the United Nations Convention on the Law of the Sea of December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks".*

^{২২} *Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas.*

খ. মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের প্রস্তাবিত পদ্ধতি

১. সাধারণ সুবিধাদি

- ১.১ শক্তি প্রয়োগের ক্ষেত্র এবং নৌযান ও এর নাবিকদের নিরাপত্তার বিষয়টি ব্যতীত কোন ব্যক্তি কর্তৃক মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি বা এর অংশ জলজ পরিবেশে পরিত্যক্ত বা নিক্ষেপ করা জাতীয় আইনে অপরাধ হিসেবে বিবেচিত হওয়া প্রয়োজন।
- ১.২ জাতীয় আইন অনুসারে মালিক সনাক্তকরণের জন্য মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণ প্রয়োজন। সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের বিষয়টি অভিন্ন আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত পদ্ধতি অনুসারে হওয়া দরকার।
- ১.৩ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের পদ্ধতিটি সব প্রকার মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম ও একই সাথে সব প্রকার মৎস্য খাতের জন্য সমভাবে প্রযোজ্য হবে।
- ১.৪ পদ্ধতিটিতে নিম্নোক্ত বিষয়গুলি বিবেচিত হবেঃ
 - ক. মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহের মালিক সনাক্ত করার জন্য একটি সহজ, কাজের উপযোগী ও প্রয়োগ উপযোগী বিষয় হতে হবে;
 - খ. বিশ্বব্যাপী গ্রহণযোগ্য একটি পদ্ধতি হতে হবে; এবং
 - গ. মৎস্য সম্পদ ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে সহায়ক কৌশল হতে হবে।

২. মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের একটি পদ্ধতি

- ২.১ জাতীয় আইনে মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের পদ্ধতিটি অন্তর্ভুক্ত থাকতে হবে।
- ২.২ মৎস্য আহরণ অধিকারের একটি শর্ত হবে মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণ। বিভিন্ন মৎস্য খাতের জন্য এরূপ শর্তের বর্ণনা ও ব্যাখ্যা পরিবর্তিত হতে পারে, সাধারণভাবে মৎস্য আহরণের অধিকারের জন্য নিম্নোক্ত তথ্যসমূহ প্রদান করতে হবেঃ
 - ক. মৎস্য আহরণ অধিকার প্রাপ্ত ব্যক্তির নাম ও ঠিকানা এবং নৌযানের নাম (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে);
 - খ. সরঞ্জামাদির ধরন;
 - গ. ব্যবহারের কাঙ্ক্ষিত এলাকা; এবং
 - ঘ. কাঙ্ক্ষিত প্রধান প্রজাতিসমূহ।

২.৩ যেখানে যেমন প্রয়োজ্য তেমনি চিহ্নিতকরণ পদ্ধতিটি গঠন করা যেতে পারে তবে নিম্নোক্ত বিশেষ বিষয়াবলীর চাহিদা প্রতিফলিত হতে হবেঃ

- ক. গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণকারী নৌযানসমূহ
- খ. পতাকা রাষ্ট্র ব্যতীত অন্য রাষ্ট্রের জলসীমায় মৎস্য আহরণে নিযুক্ত নৌযানসমূহ
- গ. উপকূলবর্তী রাষ্ট্রের নৌযানসমূহ যাহারা একই রাষ্ট্রের জলসীমায় মৎস্য আহরণে নিযুক্ত
- ঘ. মৎস্য আহরণ নৌযানের সাথে সম্পর্কবিহীন মালিকের মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম

২.৪ “চিহ্ন” বা “চিহ্নসমূহ” প্রদর্শন বা বহনের উপযুক্ত পদ্ধতি বা যন্ত্রটি অনুচ্ছেদ ২.২ এর বর্ণনা মোতাবেক তথ্য বহন করবে, যা নিম্নরূপ হতে হবেঃ

- ক. সহজ;
- খ. ব্যয়বহুল নয়;
- গ. স্থানীয়ভাবে সহজপ্রাপ্য দ্রব্য দ্বারা সহজে প্রস্তুতকৃত
- ঘ. সহজে পড়া ও অর্থ উদ্ধার করা যাবে এমন;
- ঙ. সংযুক্ত থাকতে হবে;
- চ. দীর্ঘস্থায়ী; এবং
- ছ. এটির নক্সা এমনভাবে করতে হবে যেন এটি মৎস্য আহরণ সরঞ্জামের ক্ষমতা বা কার্যক্রমকে বাধা প্রদান না করে, ট্যাগসমূহের ক্ষেত্রে ছাপার হরফ বা ক্ষেপিত হরফ গ্রহণীয় হতে হবে।

২.৫ “চিহ্ন” টিকে অবশ্যই নূন্যতম, এমন তথ্য বহন করতে হবে যেন এটি হতে মালিকের নাম ও ঠিকানা পাওয়া যায়। এফএও মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং ৪৮৫ (সাপ্লি.) এ ট্যাগ এর ধরন ও এর মাধ্যমে মালিকপক্ষ সনাক্তকরণ পদ্ধতির উল্লেখ আছে; রাষ্ট্র কর্তৃক সংরক্ষিত মৎস্য আহরণ অধিকারের তথ্য ও চিহ্নে বহনকৃত তথ্যের মধ্যে একটি যোগসূত্র থাকতে হবে।

২.৬ পদ্ধতিটি নিম্নোক্ত বিষয়াবলী অনুসরণে হবেঃ

- ক. মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহ হারিয়ে গেলে, পরিত্যক্ত হলে অথবা বিনষ্ট অবস্থায় নিষ্ক্ষিপ্ত হলে তা অবহিত করতে হবে;
- খ. কোন মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম খুঁজে পাওয়া গেলে তা অবহিত করতে হবে;
- গ. হারানো অথবা পরিত্যক্ত^{২০} মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম পুনরুদ্ধার হলে তা অবহিত করতে হবে; এবং
- ঘ. অবাঞ্ছিত ও পুরানো মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম পরিত্যাগ করা।

^{২০} Abandoned gear as provided for under paragraph 1.1 above.

৩. একটি আদর্শ পদ্ধতির প্রয়োগ।

- ৩.১ মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণের শর্তসাপেক্ষে মৎস্য আহরণ অধিকার প্রাপ্ত হতে হবে।
- ৩.২ রাষ্ট্র এককভাবে অথবা অন্য রাষ্ট্রের সাথে সমন্বিতভাবে, দ্বিপাক্ষিক অথবা উপ-আঞ্চলিক বা আঞ্চলিকভাবে গঠিত মৎস্য সংক্রান্ত পরিষদ নিম্নোক্ত বিষয়গুলোর বিষয়ে সিদ্ধান্ত প্রদান করবেঃ
- কোন পদ্ধতি গ্রহণের ক্ষেত্রে;
 - কোন মৎস্য খাতকে লক্ষ্য বস্তু করার বিষয়ে;
 - অবহিতকরণ পদ্ধতি;
 - উপাত্ত সংরক্ষণ, পুনরুদ্ধার এবং তথ্য বিনিময়; এবং
 - অব্যাহতি প্রদান।
- ৩.৩ একজন মালিককে একটি চিহ্ন বা কোড বরাদ্দ প্রদান করতে হবে এবং তাঁর মালিকানাধীন সব সরঞ্জামে এটি প্রয়োগ করবে।
- ৩.৪ সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ কোন মৎস্যজীবী সংগঠন বা কোম্পানী'র ব্যবহারের জন্য একটি সাধারণ চিহ্ন বরাদ্দ করতে পারবে। যদি এটি প্রতীয়মান হয় যে, চিহ্নিত সরঞ্জাম একাধিক দল অথবা নৌযান কর্তৃক পালাবদল করে ব্যবহৃত হচ্ছে তবে চিহ্নটি যার বরাবরে বরাদ্দকৃত তিনি এই সরঞ্জামটির অবস্থান উল্লেখপূর্বক একটি লগ বহি সংরক্ষণ করবেন।
- ৩.৫ মাতৃনৌযান (mothership) কর্তৃক কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে, আহরণ নৌযান যে সরঞ্জাম বহণ করবে সেটিতে মাতৃনৌযানটির চিহ্ন ব্যবহৃত হবে।
- ৩.৬ গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণকারী সব নৌযানকে মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহ চিহ্নিতকরণের জন্য একটি সর্বজন স্বীকৃত পদ্ধতি ব্যবহার করতে হবে। যেহেতু মৎস্য আহরণ নৌযানসমূহ চিহ্নিতকরণের জন্য আন্তর্জাতিক বেতার যোগাযোগ সংস্থার রেডিও কল সাইন (IRCS) পদ্ধতির একটি কার্যকরী চুক্তি বিদ্যমান সেহেতু ঐ নৌযানে ব্যবহৃত মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহ চিহ্নিতকরণের জন্য একই পদ্ধতিকে ভিত্তি হিসেবে গন্য করা যেতে পারে। যেসব নৌযানকে IRCS বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি সেগুলিতে পতাকা রাষ্ট্র বরাবরে ITU কর্তৃক বরাদ্দকৃত অক্ষরসমূহ এবং সাথে সাথে একটি হাইফেন দিয়ে নৌযানটির নিবন্ধন সংখ্যা অথবা মৎস্য আহরণ নিবন্ধন সংখ্যা প্রদর্শন করতে হবে। এসব পদ্ধতি প্রয়োগের মাধ্যমে এতদসংক্রান্ত উপাত্তসমূহ সংরক্ষণ ও প্রয়োজনীয় তথ্য বিনিময়ের ক্ষেত্রে ফলদায়ক হবে^{২৪}।

^{২৪} Gear marks carrying, as a minimum, the IRCS of a vessel would also enable other mariners to identify the flag State and the vessel concerned which would simplify the reporting of lost and abandoned gear.

- ৩.৭ পতাকা রাষ্ট্র ব্যতীত অন্য রাষ্ট্রের জলসীমায় মৎস্য আহরণে অধিকারপ্রাপ্ত নৌযানকে উপকূলীয় রাষ্ট্র বরাবরে অবহিত করতে হবে যে, অনুচ্ছেদ ৩.৬ এ বর্ণিত গভীর সমুদ্রে মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণের পদ্ধতি এক্ষেত্রে ব্যবহার করা হয়েছে।
- ৩.৮ রাষ্ট্রীয়, আঞ্চলিক অথবা উপ-আঞ্চলিক মৎস্য সংক্রান্ত পরিষদকে এই মর্মে নিশ্চয়তা প্রদান করতে হবে যে, মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদি চিহ্নিতকরণ পদ্ধতি প্রয়োগের নিয়ন্ত্রণ ও আইন প্রয়োগ, মৎস্য খাতের পরিদর্শন, প্রহরা ও নিয়ন্ত্রণ এর সাথে সংশ্লিষ্ট।
- ৩.৯ কোন মৎস্য আহরণ সরঞ্জামের ক্ষতি অথবা পরিত্যাগকালে মালিককে অবশ্যই সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে এর সত্য ঘটনা অবহিত করতে হবে।
- ৩.১০ হারিয়ে যাওয়া বা পরিত্যাগ করা হয়েছে এমন মৎস্য আহরণ সরঞ্জামের বিষয়ে মালিককে এর পুনরুদ্ধারের সব পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।
- ৩.১১ যেখানে কোন মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম ক্ষতিগ্রস্ত অথবা পরিত্যক্ত হয়েছে সেখানে নৌ-চলাচল ক্ষতিকর হতে পারে, এক্ষেত্রে সরঞ্জামের মালিককে^{২৫} তাস্কনিকভাবে নিকটস্থ নাবিকদের ও সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে অবহিত করতে হবে। অবহিতকরণের সময় সরঞ্জামটির সর্বশেষ জ্ঞাত অবস্থান সম্পর্কিত বিবরণ দিতে হবে। সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ নাবিকদের কার্যকরী একটি সাধারণ সতর্কীকরণ বার্তা প্রেরণ করবে।
- ৩.১২ পদ্ধতির সাথে সংগতিপূর্ণ নয় এমনভাবে চিহ্নিত সরঞ্জাম এমনকি FAD's এর মালিকদের প্রতি সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ নির্দিষ্ট হারে জরিমানা ধার্য করতে পারবে। সুনির্দিষ্টকরণের জন্য নিম্নোক্ত বিষয়গুলিঃ
- ক. মৎস্য আহরণ অধিকারের পূর্বশর্ত সরঞ্জামসমূহ চিহ্নিতকরণ ও প্রদর্শন সেটি ব্যাতিরেকে যদি কোন সরঞ্জাম ব্যবহার করা হয়;
- খ. চিহ্নের অযাচিত পরিবর্তন;
- গ. অন্য মালিকের অথবা অন্য সরঞ্জামের জন্য বরাদ্দকৃত চিহ্ন ব্যবহার; এবং
- ঘ. মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহের ব্যবহার, ক্ষতি, পরিত্যাগ অথবা হারানো বিষয়ে মিথ্যা তথ্য প্রদান।

^{২৫} The skipper of a vessel, or person in charge of the vessel, if different from the owner, should be considered to be acting for the owner. The report made on return to harbour should, if practical, be countersigned by the owner.

৪. পরিত্যক্ত ও হারানো মৎস্য আহরণ সরঞ্জামের পুনরুদ্ধার

- ৪.১ সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে নিশ্চিত হতে হবে যে, মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহের মালিকের এগুলি পুনরুদ্ধারের যত্নপাতি রয়েছে।
- ৪.২ মালিকের পক্ষে যদি ক্ষতিগ্রস্ত, হারানো বা পরিত্যক্ত সরঞ্জামসমূহ উদ্ধার করা সম্ভব না হয় তবে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ উক্ত সরঞ্জামসমূহ উদ্ধারের যথাযথ ব্যবস্থা নিবে যদিঃ
- ক. ভাসমান অথবা অর্ধ নিমজ্জিত নৌযানের চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি করে;
 - খ. প্রবালসমূহের ক্ষতি করে;
 - গ. প্রজনন ক্ষেত্রের ক্ষতি করে;
 - ঘ. ভূতুড়ে মৎস্য আহরণ জারী থাকলে।
- ৪.৩ সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ উদ্ধারকৃত সরঞ্জামসমূহের পুনঃব্যবহারকে উৎসাহিত করবে।

৫. হারানো অথবা অব্যবহার্য মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহের পরিত্যক্তকরণ (salvage)

- ৫.১ স্যালভেজ সংক্রান্ত জাতীয় আইনে এই বিধান থাকতে হবে যে, চিহ্নিত বা চিহ্নিত নয় এমন যে কোন মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম সমূহ হতে উদ্ধার করা হয়ে থাকলে তা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ বরাবরে যথাশীঘ্র প্রেরণ করতে হবে বিশেষ করে যাহারা জাহাজের ধ্বংশাবশেষ নিয়ে কাজ করার দায়িত্ব প্রাপ্ত।
- ৫.২ মালিক দেশী বা বিদেশী যে কেহ, উদ্ধারকৃত সরঞ্জাম (সুনির্দিষ্টভাবে চিহ্নিত থাকলে) এর বিষয়ে অবগত হবেন, এই সরঞ্জামের ওপর তাদের কোন পূর্বস্বত্ত্ব থাকলে এটি সংগ্রহের ব্যবস্থা নিতে পারবেন।
- ৫.৩ মালিকের কাছে ফেরৎ দেওয়া সরঞ্জামের প্রতিটি অংশের জন্য সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ মাশুল (fee) ধার্য করতে পারবে এবং এমন উৎস হতে অর্জিত অর্থ সরঞ্জাম পুনরুদ্ধারের খরচ মেটাতে ব্যয় করা যাবে।

৬. মৎস্য একত্রিতকরণ যন্ত্রসমূহ (FADs)

- ৬.১ মৎস্য একত্রিতকরণ যন্ত্রসমূহ ব্যবহার ও এর সম্পর্কের ওপর শর্তসাপেক্ষে মৎস্য আহরণের অধিকার প্রাপ্ত হতে হবে, একই সাথে মালিক সনাক্তকরণের জন্য FADকে চিহ্ন বহন করতে হবে, অধিকার প্রাপ্তি নিম্নোক্ত বিষয়াবলী সম্পর্কিত হবেঃ
- ক. FAD এর ধরন;
 - খ. এটি স্থাপনের ভৌগোলিক অবস্থান;
 - গ. FAD এ অনুমোদন প্রাপ্ত মৎস্য আহরণ কার্যক্রম।
- ৬.২ FAD সমূহের তলিয়ে যাওয়া অবস্থা হতে পুনরুদ্ধারের দায়িত্ব মালিকের ওপর বর্তাবে।

- ৬.৩ মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম এর ক্ষতি বা পরিত্যক্ত হওয়ার বিষয়টি যেভাবে বিবেচিত হয় তেমনি একইভাবে FAD এর ক্ষতিকে (ডুবন্ত অথবা নোঙ্গরকৃত) বিবেচনা করতে হবে ।
- ৬.৪ হারিয়ে যাওয়া বা পরিত্যক্ত FAD যাতে নৌ-চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি করতে না পারে সে বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ অনুচ্ছেদ ৫.২ অনুসারে যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করবে ।

সংলগ্নী-৪

মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণ ও অবস্থান নির্ণয়ের জন্য প্রস্তাবনা

সংলগ্নী-৪ এর প্রস্তুতিঃ

এই পরিশিষ্টে প্রস্তাবিত আদর্শ পদ্ধতির বিবরণ আছে, যার মাধ্যমে স্থাপিত পাহারাদারহীন মৎস্য আহরণ সরঞ্জামাদির ধরন, অবস্থান এবং সাথে সাথে এর দিক সনাক্ত করা যাবে।

এ বিষয়ের পটভূমি রচিত হয়েছে, মৎস্য সংক্রান্ত এফএও কমিটির ১৮ তম অধিবেশন, এপ্রিল ১৯৮৯ (এফএও মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং ৪১৬), The expert consultation on the making of fishing gear, ভিক্টোরিয়া, ব্রিটিশ কলম্বিয়া, কানাডা, ১৮-১৯ জুলাই ১৯৯১, সমুদ্রে সংঘর্ষ রোধে প্রণীত আন্তর্জাতিক বিধানসমূহ এবং নৌ-চলাচল নিরাপত্তা কমিটি ও আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা'র সংশ্লিষ্ট প্রতিবেদনসমূহের ওপর ভিত্তি করে।

সূচিপত্র

ক) ভূমিকা

খ) মৎস্য আহরণ সরঞ্জামসমূহের জন্য আলো ও নকশার আদর্শ পদ্ধতি

১. সাধারণ সুবিধাদি
২. কারিগরি সুবিধাদি
৩. আদর্শ পদ্ধতির প্রয়োগ
৪. কারিগরি বিষয়ের বিবরণ

ক. ভূমিকা

১. এফএও'র মৎস্য সংক্রান্ত কমিটির (COFI) ১৮ তম অধিবেশনে মৎস্য আহরণের যন্ত্রপাতি চিহ্নিত করণের আলোচনায় অধিকাংশ আলোচক একমত হয়েছেন যে, মৎস্য আহরণে নিয়োজিত নৌযান ও কিছু সংখ্যক মৎস্য আহরণ যন্ত্রের আলো ও নক্সা প্রদর্শনের ক্ষেত্রে পুনর্বিবেচনা করা দরকার। কমিটি বিষয়টি আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা'র (IMO) এর নজরে আনার জন্য FAO এর মহাপরিচালককে সভায় আমন্ত্রণ জানায় ও কোন ধরনের পরিবর্তনের ফলে যাতে খরচের দিকটা সতর্কতার সাথে বিবেচনা করে তা উল্লেখ করেন।
২. এই বিষয়টি IMO এর নজরে আনা হয় সেখান থেকে নৌ-চলাচল উপ-কমিটির কাছে প্রেরণ করা হয় ও সদস্যদের কে সংঘর্ষের (দুর্ঘটনার) নীতির ২৬ নম্বর আইনের সংশোধনের জন্য মন্তব্য ও প্রস্তাবনা চাওয়া হয়। FAO এর নিকট মালিকানাবিহীন, পরিতাজ্য ও পাহারাদারবিহীন মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণের জন্য অভিজ্ঞ কনসালটেন্ট নিয়োগের জন্য বলা হয়। এই ইস্যুটি যখন সমুদ্রের স্তন্যপায়ী প্রাণী, পাখি এমনকি নিরাপদ নৌচলাচলে বিঘ্ন ঘটায় তখন FAO এর মধ্যস্থতায় প্রাপ্ত সুপারিশসমূহ উপ-কমিটি বিবেচনায় নেবার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে।
৩. ১৯৯১ সালে ১৪-১৯ জুলাই, ভিক্টোরিয়া, ব্রিটিশ কলম্বিয়া, কানাডা, মৎস্য আহরণ যন্ত্র চিহ্নিতকরণের বিশেষজ্ঞ মতবিনিময় সভায় IMO অংশগ্রহণ করে। মৎস্যজীবী ও তাদের মৎস্য আহরণ সরঞ্জামের সুরক্ষা এবং শ্রেণীবদ্ধ মৎস্য আহরণ সরঞ্জামের উপস্থিতি সম্পর্কে সমুদ্রগামীদের সতর্কীকরণের জন্য আলো ও নক্সা প্রদর্শনের উত্তম ব্যবস্থা সহায়ক হতে পারে বলে সভা একমত পোষণ করে। সভা আরো একমত হয় যে, এ বিষয়টির কারিগরি বিবরণ থাকা উচিত যাতে সমুদ্রগামী সকলে চিহ্ন, আলো, রাডারের প্রতিধ্বনি ও আকৃতি যা তারা প্রতিনিয়ত সমুদ্রে সম্মুখীন হবে সে সম্পর্কে অবগত হতে ও বুঝতে পারে। এ জাতীয় তথ্যাবলী শুধু মৎস্য আহরণকারীদের প্রশিক্ষণ কর্মসূচিতেই নয় বরং সব সমুদ্রগামীদের প্রশিক্ষণে অন্তর্ভুক্ত করা প্রয়োজন।
৪. COLREGS সংশোধনের জন্য প্রাপ্ত সুপারিশ ও মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম চিহ্নিতকরণের জন্য বিশেষজ্ঞ মতামতের প্রতিবেদন IMO পর্যালোচনা করেছে। সংশ্লিষ্টগণ FAO'র সাথে একমত হয় যে, আলো ব্যবহারের ঐচ্ছিক বিধান ২০ মিটার বা তদুর্ধ্ব দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভাসমান বা ডুবন্ত সরঞ্জাম ব্যবহার করে ট্রলিং (মৎস্য আহরণ) অথবা যখন জোড়া ট্রলিং এর সময় (অনুচ্ছেদ ২ এর সংলগ্নী ২ অনুসারে ১৯৭২ সালের Collision regulation মান্য করা বাধ্যতামূলক)। IMO এর purse sciners (Collision Regulation এর সংলগ্নী ১১ এর ৩ অনুচ্ছেদে বর্ণিত) দ্বারা মৎস্য আহরণ কার্যে নিযুক্ত অন্য জাহাজসমূহ যখন এ জাতীয় কার্যক্রম যা সময় বা গতির বা উভয়ের নিরিখে দ্রুত পরিবর্তনশীল এবং যখন মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম দ্বারা নৌযান ক্ষতিগ্রস্ত হয় তখন আলোক উজ্জ্বল হলুদ বাতির ব্যবহারের প্রস্তাবে IMO একমত হয়নি। তবে ঐকমত্য হয়েছে যে, সমুদ্রের মৎস্য আহরণকারী সরঞ্জামের অবস্থান নির্ণয়ের জন্য চিহ্নিতকরণ বিষয়টি COLREGS এ অন্তর্ভুক্তির প্রয়োজন নেই।

৫. এই পরিশিষ্টে মৎস্য আহরণ যন্ত্র চিহ্নিতকরণে বিশেষজ্ঞ মতামতের প্রতিবেদন (এফএও মৎস্য সংক্রান্ত প্রতিবেদন নং ৪৮৫ ও এর সহায়কসমূহ) ও আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা (IMO) এর আলোচনা প্রতিবেদনের ওপর ভিত্তি করে তৈরি করা হয়েছে।

খ. মৎস্য আহরণকারী যন্ত্র ও সরঞ্জামাদির জন্য আলো এবং নক্সা ব্যবহারের আদর্শ পদ্ধতি

১. সাধারণ সুবিধাসমূহ

১.১ মৎস্যজীবী ও তাদের যন্ত্রের সুরক্ষা এবং সমুদ্রগামীদের সারিবদ্ধ মৎস্য আহরণ যন্ত্রের উপস্থিতি সম্পর্কে সতর্কীকরণের জন্য মৎস্য আহরণকারী যন্ত্রের ও পানিতে এর অবস্থান নির্ণয়ের জন্য আদর্শ আলো ও নক্সা'র ব্যবহার চালুর লক্ষ্যে রাষ্ট্র তার জাতীয় আইনের মধ্যে এর ব্যবস্থা রাখবে।

১.২ মৎস্যজীবী ও সমুদ্রগামীদের প্রশিক্ষণ কর্মসূচিতে এ বিষয়ের অন্তর্ভুক্তি রাষ্ট্রকে নিশ্চিত করতে হবে।

১.৩ মৎস্য আহরণকারী যন্ত্র, সরঞ্জামাদি ও নৌযানের সাথে সম্পর্কিত আলো ও নক্সা ব্যবহার ব্যবস্থার সাথে একমত হওয়া, মৎস্য আহরণের অধিকারপ্রাপ্ত হওয়ার পূর্বশর্ত হওয়া উচিত।

২. কারিগরি বিষয়াদি (সুবিধাসমূহ)

২.১ এই ব্যবস্থায় নিম্নোক্ত বিষয়গুলো থাকা বাঞ্ছনীয়ঃ

ক. সমুদ্রে দূর্ঘটনা রোধে আন্তর্জাতিক আইন সমূহের ব্যবহার;

খ. নৌ-চলাচল আইন সহ যে কোন স্থানীয় আইন যা নদী, লেক বা উপকূলীয় মৎস্য সম্পদকে নিয়ন্ত্রণ করে;

গ. সমুদ্রবর্তী অবকাঠামোর সাথে সম্পর্কিত আইনসমূহ; এবং

ঘ. মালিকানা নিরূপনের জন্য মৎস্য আহরণকারী যন্ত্র চিহ্নিতকরণের ব্যবস্থা।

২.২ প্রযোজ্য ক্ষেত্রে, মৎস্য আহরণকারী সরঞ্জামের সাথে সংযুক্ত অবস্থান নির্ণায়ক সরঞ্জামসমূহকে অবশ্যইঃ

ক. পরিষ্কার দিনের আবহাওয়ায় কমপক্ষে ২ নটিক্যাল মাইল দূর হতে দৃষ্টিগোচর হতে হবে।

খ. রাডার রিফ্লেক্টর বহন করতে হবে।

গ. নৌ চলাচল চিহ্নের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ নয় এমন আলো ব্যবহার না করা এবং পরিষ্কার রাতে কম পক্ষে ২ নটিক্যাল মাইল দূর হতে দৃষ্টিগোচর হতে হবে।

ঘ. দিনের আলো দেখার সুবিধার্থে রঙ্গিন অথবা আলোক উজ্জ্বল বস্তু দ্বারা নির্মিত পতাকাসমূহ ব্যবহার করা।

২.৩ আলো ও আকারের ব্যবহার ভাসমান মৎস্য যন্ত্রের দিক বিস্তৃতি নির্দেশ করে ।

২.৪ আলো ও নক্সার সাথে সাথে ট্রান্সপোন্ডার ও রেডিও বিকনের মত যন্ত্র যা স্বয়ংক্রিয়ভাবে সার্বক্ষণিক সংকেত প্রদান করার মাধ্যমে অবস্থান নির্দেশ করে এমন ইলেকট্রনিক যন্ত্র ব্যবহার করা উচিত । এ জাতীয় যন্ত্র তরঙ্গের মাধ্যমে পরিচালনা করা উচিত নয় এতে নৌ-চলাচল এবং অনুসন্ধান ও উদ্ধার তৎপরতায় ব্যবহৃত যন্ত্রের কার্যক্রমকে ব্যাহত করতে পারে ।

৩. আদর্শ পদ্ধতির ব্যবহার

৩.১ কোন আধার, ফাঁদ, নেট বা স্টেক নেট প্রভৃতির অবস্থান নির্ণয়ের জন্য ভাসমান বস্তু (buoy) দ্বারা চিহ্নিত করতে হবে । সারিবদ্ধ মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম স্থাপন করার ক্ষেত্রে যেমন, অনেকগুলো আধার একটি সারিতে স্থাপন করলে এটি ভাসমান বস্তু (buoy) দ্বারা চিহ্নিত করতে হবে ।

৩.২ নোঙ্গরকৃত বা ভাসমান মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম যার উপরের প্রান্ত পানির উপরিস্তর হতে ২ মিটারের অধিক নীচে স্থাপিত সেসব ক্ষেত্রে নিম্নলিখিত উপায়ে তা চিহ্নিত করতে হবে :

- ক. সমুদ্র পৃষ্ঠের নীচে কোন নোঙ্গর বা মাতৃযান হতে বিস্তৃত মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম স্থাপনের ক্ষেত্রে এর উভয় প্রান্তে এবং মধ্যবর্তী স্থানসমূহে ভাসমান দণ্ড (spar buoy) দ্বারা চিহ্নিত করা উচিত । দুইটি মধ্যবর্তী চিহ্নের দূরত্ব ও কোন প্রান্তের কাছাকাছি দুটি চিহ্নের দূরত্ব এবং প্রান্তসমূহের চিহ্নের দূরত্ব এক কিলোমিটার বেশি হবে না । মৎস্য আহরণকারী জাহাজের সাথে সংযুক্ত মৎস্য আহরণকারী সরঞ্জাম জাহাজের সন্নিহিত প্রান্তে কোন চিহ্ন বহণ করতে হবে না ।
- খ. দিনের বেলায় সনাক্ত করার জন্য এ জাতীয় মৎস্য আহরণকারী সরঞ্জামের সর্বপশ্চিম প্রান্তের ভাসমান দণ্ড সমুদ্রে আনুভূমিকভাবে বিস্তৃত করা হয় এবং একটি পতাকার উপর অন্যটি অথবা একটি পতাকা ও রাডার প্রতিফলক স্থাপন করা হয় । সর্বপূর্ব প্রান্তের ভাসমান দণ্ডে একটি পতাকা অথবা একটি রাডার প্রতিফলক স্থাপন করা উচিত; এবং
- গ. রাতের বেলায় সনাক্ত করার জন্য সর্বপশ্চিমের প্রান্তের ভাসমান দণ্ডে দুইটি সাদা বাতি একটার উপর অন্যটি এবং সর্ব পূর্ব প্রান্তের ভাসমান দণ্ডে একটি সাদা বাতি থাকা উচিত ।

৩.৩ পানি স্তম্ভের (water column) উপরের স্তরের ২ মিটার মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম স্থাপন এবং ক্ষুদ্র নৌযান চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি করে, তা নিম্নলিখিত উপায়ে চিহ্নিত করা উচিতঃ

- ক. দিনের বেলায় সনাক্ত করার জন্য, মৎস্য আহরণ যন্ত্রের দু'প্রান্তে উপরের অংশে দু'টি গোল আকৃতির চিহ্ন যুক্ত ভাসমান দণ্ড থাকবে যার একটির উপর অন্যটি কিন্তু কোনভাবে ১ মিটারের বেশি দূরে হবে না । উপরের গোলকের আয়তন ছোট হবে তবে তা নীচেরটির আয়তনের অর্ধেকের কম হবে না ।

- খ. রাতের বেলার জন্য, সরঞ্জামের দু'প্রান্তের ভাসমান দণ্ডে দুটি হলুদ বাতি থাকবে, একটির উপর অন্যটি কিন্তু এদের দূরত্ব এক মিটারের অধিক হবে না এবং মধ্যবর্তী ভাসমান দণ্ডে ভিন্ন ধরনের বাতি থাকবে।
- গ. এক কিলোমিটারের চেয়ে অধিক বিস্তৃত সরঞ্জামের মধ্যবর্তী পুব (intermediate buoy) থাকা উচিত যার দূরত্ব ১ কিঃ মিঃ এর কম হবে; মধ্যবর্তী পুবসমূহ দিনের বেলায় চেনার জন্য একটি গোল আকৃতির পুব ও রাতের বেলার জন্য একটি হলুদ বাতি থাকবে।
- ঘ. উপরের স্তরের নৌযানের মুক্ত চলাচলের জন্য “দ্বার” এর ব্যবস্থা রাখতে হবে। দ্বারের প্রত্যেক পার্শ্বে ভাসমান দণ্ড দিয়ে চিহ্নিত করতে হবে। এই ভাসমান দণ্ড হতে নিকটস্থ মধ্যবর্তী ভাসমান দণ্ড ১০ মিটারের অধিক দূরত্বে হবে না; এবং
- ঙ. সংযুক্ত আছে এমন সরঞ্জামের মৎস্য আহরণ নৌযানের প্রান্তে কোন চিহ্ন বহনের প্রয়োজন নেই।

৩.৪ কোন সক্রিয় সরঞ্জামের সাথে dhan-bouy এর ব্যবহার যেমনঃ anchor seining, fly dragging ও purse seining এর ক্ষেত্রে অনুচ্ছেদ ২.২এ উল্লিখিত ধারার সাথে ঐকমত্য পোষণ করতে হবে।

৩.৫ দিনে ও রাতে মৎস্য আহরণ সরঞ্জামের অবস্থান নির্ণয়ের জন্য যেমন অর্ধবহু চিহ্ন আছে ঠিক তেমনিভাবে মৎস্য একত্রিকরণ যন্ত্র (FAD's) চিহ্নিত করতে হবে। নূন্যতম শর্ত হিসেবে অনুচ্ছেদ ২.২এ উল্লিখিত ধারার সাথে ঐকমত্য পোষণ করতে হবে। FAD's এ ইলেকট্রনিক যন্ত্র ব্যবহারের ক্ষেত্রে ২.৪ অনুচ্ছেদ এ উল্লিখিত শর্ত পূরণ করতে হবে।

৪. কারিগরি বৈশিষ্ট্যসমূহ

৪.১ একটি ভাসমান দণ্ডের নিম্নলিখিত বৈশিষ্ট্যসমূহ থাকতে হবেঃ

- ক. কোন ভাসমান দণ্ডের খুঁটির উচ্চতা কমপক্ষে ২ মিটার হতে হবে। তবে এই খুঁটির উচ্চতা ২ মিটারে কম উচ্চতার হতে পারে যদি কর্তৃপক্ষ এই মর্মে সন্তুষ্ট থাকে যে, এই চিহ্ন নৌ-চলাচলে কোন বিঘ্ন সৃষ্টি করবে না।
- খ. যেখানে রাডার রিফ্লেক্টর এর প্রয়োজন সে ক্ষেত্রে তা খুঁটির মাথার স্থাপন করতে হবে।
- গ. পতাকার আকার ২৫ সে.মি. এর কম দৈর্ঘ্য ও ৩৫ সে.মি. কম প্রস্থের হবে না^{২৬}। যখন দুটি পতাকার প্রয়োজন তখন তা এমনভাবে স্থাপন করতে হবে যাতে পতাকা দুটির মধ্যকার দূরত্ব ১০ সে.মি এর কম না হয়; পতাকাগুলি পানি নিরোধক দ্রব্য ও আলোক উজ্জ্বল রং দিয়ে তৈরি করা উচিত।
- ঘ. বাতি ও খুঁটির মধ্যে এমনভাবে স্থাপন করা উচিত যাতে পতাকা দ্বারা আচ্ছাদিত না হয়ে পড়ে।

^{২৬} *Flags should not be too large otherwise they could affect the ability of the spar buoy to remain as upright as possible in strong winds.*

- ঙ. উপরের ৩.৩ (গ) অনুচ্ছেদে উল্লিখিত আকারের ক্ষেত্রে যা দূর থেকে দেখলে গোলাকার মনে হয়, সে ক্ষেত্রে নিচের গোল আকারসমূহ বা একটির ক্ষেত্রে গোলাকৃতি ৩০ সে.মি. এর কম হবে না। উপরের আকারের আয়তন ছোট হবে তবে তা নিচেরটির অর্ধেকের কম হবে না; এবং যখন দুটি আকারের প্রয়োজন হবে তখন সেগুলো পৃথকভাবে ১০ সে.মি. এর কম হবে না।
- চ. মধ্যবর্তী ভাসমান দণ্ডসমূহের ব্যাসার্ধ ৫০ সে.মি. এর কম হবে না^{২৭}।

৪.২ রাডার রিফ্লেক্টরসমূহঃ

- ক. যত বেশি সম্ভব বাতি
খ. আট বাহু বিশিষ্ট ঘনক্ষেত্র আকার এবং
গ. ধাতব পাত অথবা তারের জাল দ্বারা তৈরি।

- ৪.৩ কমপক্ষে ২ নটিক্যাল মাইল দূর হতে আলো দৃষ্টিগোচর হতে হবে। এবং এটি এমন ধরনের সংবেদনশীল হবে যা, স্বয়ংক্রিয়, রাতের বেলায় আলো জ্বলবে এবং দিনের বেলায় বন্ধ থাকবে^{২৮}।
- ৪.৪ রেডিও বীকন এমন ধরনের হতে পারে যা ভাসমান দণ্ডের খুঁটি বা FAD এর সাথে লাগানো যায়; তবে যদি এগুলো মুক্তভাবে ভাসমান ধরনের হয় তবে তা ভাসমান দণ্ডের সাথে সংযুক্ত থাকতে হবে।

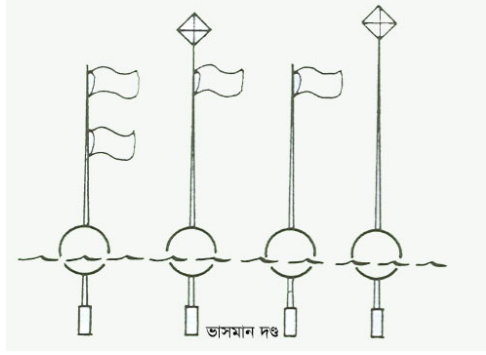
^{২৭} *The competent authority should take into account locally available material for the construction of floats and whereas most fishers use a spherical shape, in some parts of the world it is common practice to use pieces of wood bound together; the underlying principle is that they should be visible from a distance.*

^{২৮} *The competent authority should take into consideration local practice since the type of lights available would dictate whether or not these could be attached to the pole of a spar buoy.*

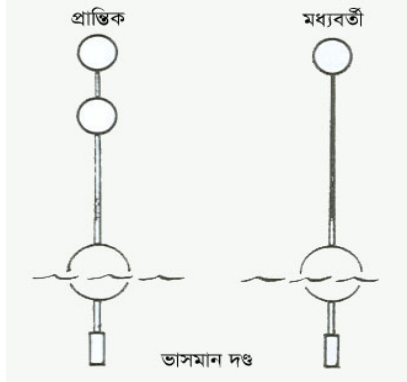
এপেনডিক্স -১

আালো, নক্সা ও এ্যাকুস্টিক ডিভাইসসমূহ

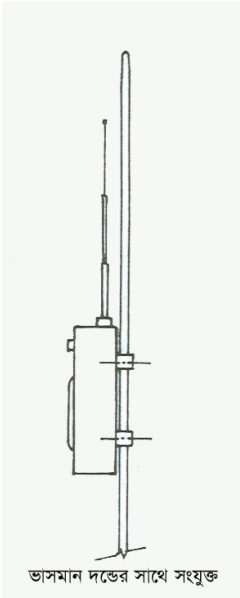
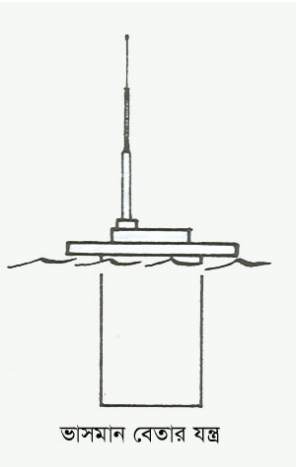
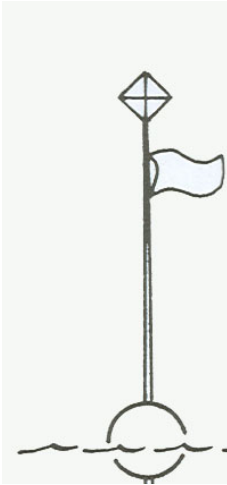
ভাসমান ও পানির উপরিতলের ২ মিটার
নীচে স্থাপিত সরঞ্জামসমূহে ব্যবহারের জন্য
পতাকা
(অনুচ্ছেদ ৩.২ খ দ্রষ্টব্য)



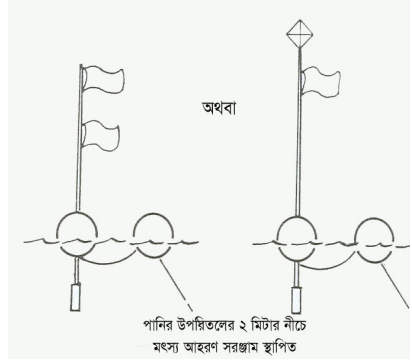
ভাসমান ও পানির উপরিতলের ২ মিটার
নীচে স্থাপিত সরঞ্জামসমূহে ব্যবহারের জন্য
গোলাকার চিহ্ন
(অনুচ্ছেদ ৩.৩ ক ও গ দ্রষ্টব্য)



কোন সক্রিয় সরঞ্জামের সাথে dhan-bouy এর ব্যবহার যেমন, anchor seining, fly dragging ও purse seining



ভাসমান দণ্ড নির্দেশ করছে যে,
মৎস্য আহরণ সরঞ্জাম ভাসমান
চিহ্নের পূর্বে স্থাপিত আছে।



রেডিও বীকন





এলুমিনিয়ামের পাত অথবা তারের জাল উপযুক্ত। ভাল লক্ষ্য বস্তু হিসেবে উপস্থাপনের জন্য প্রতিফলকটিকে গ্রহণযোগ্য আকারের হতে হবে, খুব বেশি বড় হলে এর ব্যাপ্তি ভাসমান বস্তুর জন্য অসহনীয় হতে পারে।



সংলগ্নী - ৫

মহাদেশীয় ঢাল (Continental Shelf) ও একান্ত অর্থনৈতিক এলাকায় (EEZ) উপকূলীয় স্থাপনা ও অবকাঠামোসমূহ অপসারণের জন্য নির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতি

সংলগ্নী-৫ এর প্রস্তুতিঃ

এই সংলগ্নী অংশে উপকূলীয় স্থাপনাসমূহ আংশিক বা সম্পূর্ণ অপসারণের দিকনির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতির বিবরণ আছে, যা আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা (IMO) কর্তৃক ১৯ অক্টোবর ১৯৮৯ এ গৃহীত।

উদ্ধৃতির জন্য মূল দলিল হচ্ছে IMO এর সভার সিদ্ধান্ত A ৬৭২ (১৬) ও সংলগ্নী।

সূচিপত্র

- ক. ভূমিকা
- খ. সভার সিদ্ধান্ত A ৬৭২ (৬)
- গ. মহাদেশীয় ঢাল (Continental Shelf) ও একান্ত অর্থনৈতিক এলাকায় (EEZ) সামুদ্রিক স্থাপনা ও অবকাঠামোসমূহ অপসারণের জন্য দিকনির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতিসমূহ
১. অপসারণের সাধারণ শর্ত
 ২. নির্দেশিকা
 ৩. আদর্শ পদ্ধতি

ক. ভূমিকা

আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা'র (IMO) বিতর্কে মৎস্য শিল্পের প্রতিনিধিরা অভিমত ব্যক্ত করেন যে, সমুদ্রতীরবর্তী প্রয়োজনীয় অতিরিক্ত স্থাপনা ও অবকাঠামো অপসারণের ক্ষেত্রে উল্লিখিত সিদ্ধান্ত অনুসারে তাদেরকে যথাযথ প্রাপ্য প্রদান করা হয় না। তারা আরো দাবী করেন যে, কোন ধরনের অপসারণ কার্যক্রমে পাইপলাইন থাকা জরুরী এবং স্ফূপীকৃত জঞ্জাল অপসারণ করা প্রয়োজন। IMO কর্তৃক উন্নয়নকৃত প্রকৃত নির্দেশিকা ও আদর্শ পদ্ধতি নির্দিষ্ট কোন সমুদ্র ব্যবহারকারীর সুবিধাদানের ওপর গুরুত্ব প্রদান করে না।

ভূমধ্যসাগর সংরক্ষণ প্রটোকল অনুসারে মহাদেশীয় ঢাল এবং সমুদ্রতলে খনন কার্য ও খনি'র উন্নয়নের সময় সৃষ্ট দূষণ প্রতিকারে ও সৃষ্ট নৌচলাচল নিশ্চিত করার জন্য পরিতাজ্য ও অব্যবহৃত স্থাপনা অপসারণ করার জন্য অপারেটর থাকা প্রয়োজন। এসব কর্মসূচি সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক সংস্থা প্রণীত নির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতি অনুসারে হতে হবে। এ জাতীয় অপসারণে সমুদ্রে অন্যান্য বৈধ ব্যবহারকারী বিশেষ করে মৎস্য আহরণে জড়িতদের প্রতি বিশেষ মনোযোগ দিতে হবে।

দায়িত্বশীল মৎস্য ক্ষেত্র চিহ্নিত করণের আচরণ বিধির জন্য কোন যথাযথকর্তৃপক্ষ কোন স্থাপনা ও অন্যান্য দ্রব্য পরিতাজ্য ঘোষণার সিদ্ধান্ত গ্রহণের পূর্বে অবশ্যই মৎস্য বিভাগের সাথে আলোচনা করে নিতে হবে।

মৎস্য ক্ষেত্রের অবগতির জন্য এই দলিলে IMO এর মহাদেশীয় ঢাল (Continental Shelf) ও বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চলে (EEZ) সামুদ্রিক স্থাপনা ও অবকাঠামোসমূহ অপসারণের জন্য দিকনির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতিসমূহ বিদ্যমান রয়েছে।

খ. সভার সিদ্ধান্ত A ৬৭২ (৬)
১৯৮৯ সালের ১৯শে অক্টোবর এ গৃহীত
আলোচ্যসূচির বিষয় ১০

মহাদেশীয় ঢাল (Continental Shelf) ও একান্ত অর্থনৈতিক এলাকায় (EEZ) সামুদ্রিক স্থাপনা ও অবকাঠামোসমূহ অপসারণের জন্য দিকনির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতিসমূহ

সূধীমগুলাী,
সমুদ্র উপকূলের নিরাপত্তা ও সমুদ্রের দূষণ প্রতিরোধ ও নিয়ন্ত্রণের সাথে সম্পর্কিত নীতি ও নির্দেশিকা যা কার্যক্রমের সাথে সম্পর্কিত তারতম্য আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা'র অনুচ্ছেদ ১৫ (j) স্মরণ করা যেতে পারে। ১৯৮২ সালের জাতিসংঘের সমুদ্র আইন সম্মেলনের ৬০ নং অনুচ্ছেদ মনে করা যেতে পারে যাতে নিরাপদ নৌ-চলাচল নিশ্চিত করার জন্য পরিতাজ্য অথবা অব্যবহৃত স্থাপনা বা অবকাঠামো অপসারণের জন্য বলা হয়েছে। আন্তর্জাতিক যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এ বিষয়ে সাধারণভাবে কর্তৃক গৃহীত আন্তর্জাতিক মানের প্রতিষ্ঠিত নীতি বিবেচনায় নেয়া যেতে পারে এবং এ জাতীয় অপসারণ যাতে মৎস্য আহরণ, সমুদ্রের পরিবেশ রক্ষা এবং অন্য

রাষ্ট্রের অধিকার ও কর্তব্য পালনের ওপর যথাযথ গুরুত্ব প্রদান করে। এটি আরও মনে রাখা দরকার যে, আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা হচ্ছে এ বিষয়টি পরিচালনার জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষ।

সামুদ্রিক পরিবেশ সুরক্ষা কমিটির সহায়তায় প্রতিষ্ঠিত নৌ-চলাচল নিরাপত্তা কমিটির ৫৭ তম অধিবেশনের অনুমোদিত খসড়া নির্দেশিকা ও আদর্শ পদ্ধতি বিবেচনায় নেয়া যেতে পারে।

১. মহাদেশীয় ঢাল (Continental Shelf) ও একান্ত অর্থনৈতিক এলাকায় (EEZ) সামুদ্রিক স্থাপনা ও অবকাঠামোসমূহ অপসারণের জন্য দিকনির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতিসমূহ বাস্তবায়ন যা এই পরিশিষ্টের বর্তমান প্রস্তাবনায় বলা হয়েছে।
২. পরিত্যক্ত অব্যবহৃত স্থাপনা বা অবকাঠামো অপসারণের সিদ্ধান্ত গ্রহণের সময় সরকারের সদস্যকে পূর্বে উল্লিখিত নির্দেশিকা ও পরিমিত দিক বিবেচনায় নেয়ার জন্য পরামর্শ দেয়া।
- গ. **মহাদেশীয় ঢাল (Continental Shelf) ও একান্ত অর্থনৈতিক এলাকায় (EEZ) সামুদ্রিক স্থাপনা ও অবকাঠামোসমূহ অপসারণের জন্য দিকনির্দেশনা ও আদর্শ পদ্ধতিসমূহ**

১. অপসারণের সাধারণ শর্ত

- ১.১ মহাদেশীয় ঢাল বা যে কোন বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চলের পরিত্যক্ত বা অব্যবহৃত সমুদ্রবর্তী স্থাপনা বা অবকাঠামো অপসারণ প্রয়োজন এবং কেবল মাত্র অপসারিত বা আংশিক অপসারণের ক্ষেত্রে নিম্নের নির্দেশিকা ও আদর্শ পদ্ধতি মেনে চলা উচিত।
- ১.২ যে উদ্দেশ্য স্থাপনার সত্যিকারের নকশা স্থাপন করা হয়েছে তা ব্যাহত হলে অথবা পরিবর্তীতে নতুন কোন কাজে ব্যবহার করলে অথবা সমুদ্র তলে নির্দেশিকা ও পরিমিত দিক অনুসরণ করে উক্ত স্থাপনা বা অবকাঠামো আংশিক বা সম্পূর্ণ অপসারণের আইনগত অধিকার উপকূলীয় রাষ্ট্রের রয়েছে। এ স্থাপনা বা অবকাঠামো বা এর অংশবিশেষ রাখার কোন যুক্তিসঙ্গত কারণ এসব নির্দেশিকা ও আদর্শ পদ্ধতি খুঁজে না পাওয়া গেলে, এ জাতীয় স্থাপনা বা অবকাঠামো পরিত্যক্ত বা স্থায়ীভাবে ব্যবহার অযোগ্য হওয়ার পর যত দ্রুত সম্ভব তা অপসারণে কার্যকর ব্যবস্থা নেয়া উচিত।
- ১.৩ এ ক্ষেত্রে অপসারিত নয় বা আংশিক অপসারণ সম্পর্কে সংস্থাটিকে বিজ্ঞপ্তি প্রদান করতে হবে।
- ১.৪ এই নির্দেশিকা ও আদর্শ পদ্ধতি উপকূল রাষ্ট্রের মহাদেশীয় ঢাল বা এর বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চলে ভবিষ্যতে স্থাপনা বা অবকাঠামো নির্মাণ বা বিদ্যমান কাঠামো অপসারণে কোন আইন পালনে চাপ দেয়া হয়নি যা উক্ত রাষ্ট্রের জন্য পালন কঠিন হয়ে পড়বে।

২. নির্দেশিকা

- ২.১ সমুদ্রবর্তী কোন স্থাপনা অবকাঠামো বা এর কোন অংশ সমুদ্রতলে রাখার সুযোগ দানের সিদ্ধান্ত গ্রহণের ক্ষেত্রে বিশেষ করে ঘটনার পরস্পর মূল্যায়ণ করে উপকূল রাষ্ট্রের স্থাপনা বা অবকাঠামোর ওপর আইনগত অধিকার প্রয়োগ নিম্নোক্ত বিষয়াদি গ্রহণ করবে :
১. সমুদ্রের উপরের স্তরে বা কাছাকাছি নৌচলাচল বা অন্য কোন কাজে ব্যবহারের জন্য যে কোন কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ
 ২. বস্তুর পচনের হার ও সমুদ্রের পরিবেশে এর বর্তমান ও ভবিষ্যৎ প্রভাব;
 ৩. জীবন্ত সম্পদ সহ সমুদ্রের পরিবেশের ওপর কার্যক্রমের প্রভাব;
 ৪. ভবিষ্যতের কোন সময় বস্তুর অবস্থান থেকে সরানোর ঝুঁকি;
 ৫. স্থাপনা বা অবকাঠামো অপসারণে খরচ, কার্যকরী উপযোগিতা ও জড়িত ব্যক্তিদের আহত হবার ঝুঁকি; এবং
 ৬. নতুন কোন কাজে ব্যবহার বা অন্য কোন যুক্তি সংগত বিচারে স্থাপনা বা অবকাঠামো বা সমুদ্র তলে এর অংশ বিশেষ রাখতে দেয়া।
- ২.২ সমুদ্রের উপরের স্তর বা এর কাছাকাছি নিরাপদ নৌ চলাচলের কার্যকর প্রভাব বা সাগরের অন্য কোন ব্যবহার নির্ভর করে এর সংখ্যা, ধরন এবং ভবিষ্যতে নৌযান চলাচল এলাকার গভীরতা; মালামাল বহনকারী নৌযান যে এলাকায় চলবে; জোয়ার, স্রোত, পানির সাধারণ অবস্থা এবং কার্যকরভাবে আবহাওয়ার চরম অবস্থা; নিকটবর্তী নির্ধারিত বা সমুদ্রে জাহাজ চলাচলের সাধারণ পথ ও বন্দরে প্রবেশ পথ; সন্নিহিত অঞ্চলে নৌ চলাচলে সহায়তা; বাণিজ্যিক মৎস্য আহরণ এলাকা, জাহাজ চলাচলের উপযোগী নৌপথের প্রশস্ততা এবং যেখানে উক্ত এলাকা সমকক্ষ বা দুটি সমুদ্রের সংযোগ দ্বার সেখানে আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচলে ব্যবহার বা দ্বীপপুঞ্জ অঞ্চলে আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচলের পথ।
- ২.৩ সমুদ্রের পরিবেশের প্রভাব নিরূপণ বিজ্ঞান ভিত্তিক হতে হবে, এ ক্ষেত্রে বিবেচনায় নিতে হবে পানির গুণাগুণের প্রভাব, ভূ-তাত্ত্বিক ও পানির বৈশিষ্ট্যাবলী, বিলুপ্তপ্রায় বা ক্ষয়িষ্ণু প্রজাতির উপস্থিতি, বিদ্যমান বাসস্থানের ধরন, স্থানীয় মৎস্য সম্পদ এবং সমুদ্রবর্তী স্থাপনা বা অবকাঠামোর ধ্বংস বা পরিত্যক্ত অংশের ফলে উক্ত এলাকায় দূষণ বা দূষিতকরণের প্রভাব।
- ২.৪ সমুদ্রবর্তী কোন স্থাপনা বা অবকাঠামো বা তলে এর কোন অংশ বিশেষ অবস্থানের অনুমতিদানের প্রক্রিয়ায় উপকূলীয় রাষ্ট্র উক্ত স্থাপনা বা অবকাঠামোর ওপর আইনগত অধিকার প্রতিষ্ঠার দাপ্তরিক সংস্থা ঠিক করার পাশাপাশি নিম্নোক্ত কার্যক্রম গ্রহণ করবে: স্থাপনা বা অবকাঠামোর প্রতি নজরদারির ব্যবস্থা, অথবা এর অংশবিশেষ যা সমুদ্রে তলে রাখার অনুমতি দেয়া হয়েছে; উপকূলীয় রাষ্ট্র কর্তৃক সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনা প্রণয়ণ, সমুদ্রতলে অবস্থিত বস্তুর জড়ো হওয়া, পঁচে যাওয়া, পর্যবেক্ষণ ও নৌ-চলাচলের পরবর্তী প্রক্রিয়া পর্যবেক্ষণ সমুদ্রের অন্য ব্যবহার বা সামুদ্রিক পরিবেশ ও সমুদ্র তল হতে পুরোপুরি অপসারিত হয়নি এমন বস্তুর যথাযথ অবস্থান, (আয়তন, নিরূপিত গভীরতা ও চিহ্নিতকরণ) সম্পর্কে

সমুদ্রগামীদের আগাম জানিয়ে দেয়া এবং হাইড্রোগ্রাফিক সার্ভিসকে আগাম জানিয়ে দেয়া যাতে তারা সময়মত নটিক্যাল তালিকা সংশোধন করতে পারে ।

৩. আদর্শ পদ্ধতি

স্থাপনা বা অবকাঠামো অপসারণের সিদ্ধান্ত গ্রহণের ক্ষেত্রে নিম্নোক্ত আদর্শ পদ্ধতিসমূহ বিবেচনায় নিতে হবেঃ

- ৩.১ সব পরিত্যক্ত বা অব্যবহৃত স্থাপনা বা অবকাঠামো যা ডেক বা ডেকের উপরিকাঠামো ব্যতীত পানির উপরিতলের ৭৫ মি. এর কম এবং বায়ুতে ৪০০০ টনের কম ওজনের তা সম্পূর্ণ অপসারণ করতে হবে ।
- ৩.২ ১৯৯৮ সালের ১লা জানুয়ারী এর পর সব পরিত্যক্ত বা অব্যবহৃত স্থাপনা বা অবকাঠামো কেবল ডেক বা ডেকের উপরিকাঠামো ব্যতীত পানির উপরিতলের ১০০ মি. এর কম এবং বায়ুতে ৪০০০ টনের কম ওজনের তা সম্পূর্ণ অপসারণ করতে হবে ।
- ৩.৩ অপসারণ কার্য এমনভাবে সম্পাদন করা উচিত যাতে তা নৌ-চলাচল বা সামুদ্রিক পরিবেশের তেমন ক্ষতি না করে । যদি প্রয়োজন হয় তবে স্থাপনাসমূহ আংশিক বা সম্পূর্ণ অপসারণের পূর্বে IALA'র পরামর্শ অনুযায়ী সার্বক্ষণিকভাবে চিহ্নিত করে রাখতে হবে । অপসারণ কার্যক্রম পরিচালনার পর যদি কোন অংশ বিশেষ থেকে যায় তবে এর অবস্থান ও আয়তনের বিস্তারিত দিক দ্রুততার সাথে সংশ্লিষ্ট জাতীয় সংস্থাসমূহ ও এক কপি ওয়ার্ল্ড হাইড্রোগ্রাফিক চার্টিং কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করতে হবে । আংশিক বা সম্পূর্ণ অপসারণের ফলে যাতে সামুদ্রিক পরিবেশের জীবন্ত সম্পদ বিশেষ করে বিলুপ্তপ্রায় এবং ক্ষয়িষ্ণু প্রজাতি ক্ষতিগ্রস্ত না হয় সেদিকে লক্ষ্য রাখতে হবে ।
- ৩.৪ উপকূলীয় রাষ্ট্র নির্ধারণ করবে কোথায় কোন স্থাপনা বা অবকাঠামো সম্পূর্ণ বা আংশিক থেকে যেতে পারেঃ
 ১. অনুচ্ছেদ ৩.১ ও ৩.২ এ উল্লিখিত বিদ্যমান স্থাপনা বা অবকাঠামো যা নতুন কোন কাজে ব্যবহৃত হতে পারে তা সম্পূর্ণ বা আংশিক সমুদ্রতলে বিদ্যমান থাকতে পারে (যেমনঃ জীবন্ত সম্পদ বৃদ্ধির জন্য); অথবা
 ২. অনুচ্ছেদ ৩.১ ও ৩.২ এ উল্লিখিত বিষয় ব্যতীত বিদ্যমান স্থাপনা বা অবকাঠামো পরিত্যক্ত অবস্থায় রাখা যেতে পারে যদি এটি কোনভাবে সমুদ্রের ব্যবহারে বাধার সৃষ্টি না করে ।
- ৩.৫ অনুচ্ছেদ ৩.১ ও ৩.২ এর অংশের সাথে না মিললেও যেখানে সম্পূর্ণ অপসারণ কারিগরিভাবে অনুপযোগী, বা অত্যন্ত ব্যয়বহুল বা সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিগণ ও সামুদ্রিক পরিবেশের জন্য অগ্রহণযোগ্য বৃদ্ধি বিদ্যমান যেখানে উপকূলীয় রাষ্ট্র তা সম্পূর্ণ অপসারণ না করার সিদ্ধান্ত নিতে পারে ।
- ৩.৬ কোন পরিত্যক্ত বা অব্যবহৃত স্থাপনা বা অবকাঠামো অথবা এর অংশবিশেষ যা সমুদ্রের পানির উপরে দেখা যায় এর কাঠামোগত ক্ষতি কমাতে ভালভাবে ব্যবস্থাপনা করা দরকার । অনুচ্ছেদ ৩.৪.২ বা ৩.৫

এ উল্লিখিত আংশিক অপসারণের ক্ষেত্রে নিরাপদ নৌ-চলাচলের জন্য একটি বাধাহীন পানির স্তরের ব্যবস্থা করতে হবে যা ৫৫ মি. এর কম এবং স্থাপনা বা অবকাঠামোর আংশিক অপসারণ করতে হবে যাতে তা সমুদ্রের উপরিস্তরে দেখা যায়।

- ৩.৭ প্রকৃত অর্থে যে কারণে স্থাপনা বা অবকাঠামোর নকশা স্থাপন করা হয়েছে সেটি যদি দীর্ঘ মেয়াদে প্রাথমিক উদ্দেশ্য পূরণ না করে এবং তা যদি আন্তর্জাতিক নৌ চলাচলের দুটি সমুদ্রের সংযোগ ধারার মধ্যে বা কাছাকাছি হয় বা দ্বীপপুঞ্জ অঞ্চলে আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচলের পথ হয়, সমুদ্রে জাহাজ চলাচলের সাধারণ গভীর পথে বা সংস্থা কর্তৃক চলাচলের গভীর পথ বা একবারে সল্লিকটে হয় তবে তা কোন শর্ত ছাড়াই অপসারণ করতে হবে।
- ৩.৮ সমুদ্রতল হতে সম্পূর্ণ অপসারণ করা হয়নি এমন অবকাঠামো বা স্থাপনার অবস্থান, গভীরতা, আয়তন নটিক্যাল তালিকায় নির্দেশ করা উপকূলীয় রাষ্ট্র নিশ্চিত করবে এবং অন্য কোন অবশিষ্টাংশ রয়ে গেলে প্রয়োজনে সঠিক নৌ-চলাচলের জন্য তা চিহ্নিত করতে হবে। স্থাপনা বা অবকাঠামো পরিবর্তনের ক্ষেত্রে সমুদ্রগামীদের পরামর্শ প্রদানের জন্য ও যথাযথ হাইড্রোগ্রাফিক সার্ভিসকে উপকূলীয় রাষ্ট্র ১২০ দিনের মধ্যে আগাম প্রজ্ঞাপন জানাবে।
- ৩.৯ কোন অবকাঠামো বা স্থাপনার আংশিক অপসারণ সম্পর্কে মতামত দেয়ার পূর্বে উপকূলীয় রাষ্ট্র এই মর্মে সন্তুষ্ট হবে যে সমুদ্রতলে রয়ে যাওয়া অবশিষ্ট বস্তু চেউ, জোয়ার, শ্রোত, ঝড় বা হঠাৎ কোন প্রাকৃতির কারণে এর অবস্থানের পরিবর্তন হবে না যা নৌ-চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি করতে পারে।
- ৩.১০ উপকূলীয় রাষ্ট্রের উচিত নৌ-চলাচলের সহায়তাকারী দায়িত্বপ্রাপ্ত সংস্থাকে* চিহ্নিত করা যাতে, যদি তারা মনে করে তবে নৌ-চলাচলে যে কোন বাধা নিরূপণ ও থেকে যাওয়া অবশিষ্ট বস্তুর ব্যবস্থাপনা করতে পারে। উপকূলীয় রাষ্ট্রকে আরো নিশ্চিত করবে যে, দায়িত্বপ্রাপ্ত সংস্থা নির্দিষ্ট সময় পর পর পর্যবেক্ষণ করবে এবং প্রয়োজনে এই নির্দেশিকা ও আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহ অব্যাহতভাবে মানতে একমত করতে হবে।
- ৩.১১ সমুদ্রতল থেকে অপসারণ করা হয়নি এমন বস্তুর আইনগত স্বত্ব উপকূলীয় রাষ্ট্রকে নিশ্চিত করতে হবে এবং ব্যবস্থাপনা ও অর্থনৈতিক দায়দায়িত্ব এবং ভবিষ্যতে কোন ক্ষতির দায়দায়িত্ব কে বহণ করবে এটা সুস্পষ্টভাবে নির্ধারণ করতে হবে।
- ৩.১২ সমুদ্রতলের যেখানে স্থাপনা বা অবকাঠামো অপসারণ না করে জীবন্ত সম্পদের প্রতুলতা (যেমনঃ কৃত্রিম শৈল শ্রেণী সৃষ্টি করে) বাড়ানো যায় সেসব ক্ষেত্রে এসব বস্তু জাহাজ চলাচলের নির্ধারিত পথ হতে দূর রাখতে হবে সাথে সাথে এই নির্দেশিকা ও এ সম্পর্কিত অন্যান্য আদর্শ বৈশিষ্ট্যসমূহ নিরাপদ নৌচলাচলের জন্য বিবেচনায় নিতে হবে।
- ৩.১৩ ১লা জানুয়ারী ১৯৯৮ এ বা এর পরে মহাদেশীয় ঢাল বা কোন বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চলে কোন স্থাপনা বা অবকাঠামো স্থাপনা করা যাবে না যতক্ষণ পর্যন্ত না এটি স্থির হবে যে, স্থাপিত অবকাঠামো বা

স্থাপনার নক্সা বা কাঠামো এমন হবে যে এটি পরিত্যক্ত বা সম্পূর্ণ অব্যবহৃত হিসেবে অপসারণ উপযোগী হবে ।

৩.১৪ অন্য কোনভাবে না বলা পর্যন্ত এই নির্দেশিকাসমূহসমূহ বিদ্যমান ভবিষ্যতের স্থাপনা বা কাঠামোয় ব্যবহৃত হবে ।

* “দায়িত্বপ্রাপ্ত সংস্থা” বলতে বুঝায় উপকূলীয় রাষ্ট্র কর্তৃক নির্ধারিত কোন আইনী সংস্থা বা ব্যক্তি যা অনুচ্ছেদ ৩.১০ এর উদ্দেশ্য পূরণের জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত ।

সংলগ্নী - ৬

মৎস্য আহরণ নৌযান অবতরণের স্থান ও পোতাশ্রয় উন্নয়ন এবং ব্যবস্থাপনা কার্যপ্রণালী

সংলগ্নী-৬ এর প্রস্তুতিঃ

এই সংলগ্নী অংশে মৎস্য আহরণ নৌযান অবতরণের স্থান ও পোতাশ্রয় উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষনের কার্যপ্রণালী সম্পর্কে প্রস্তাবনা দেওয়া হয়েছে এত নতুন ও বিদ্যমান সুযোগ সুবিধাদি বাড়ানোর ক্ষেত্রে পারিবেশিক পরীক্ষা নীরিক্ষার নির্দেশিকাও দেওয়া আছে।

এই বিষয়ের ভিত্তি দলিলসমূহসমূহ হল, Report of the Regional Consultation on Cleaner Harbours, পেনাং, মালয়েশিয়া, ৯-১১ ডিসেম্বর, ১৯৯১ ও Protocol to Barcelona Convention concerning exploration and exploitation of the continental shelf and the seabed and its subsoil, সাইপ্রাস, কুয়েত, ইরান, পাকিস্তান এবং মালদ্বীপের পোতাশ্রয় সম্পর্কিত এফএও প্রকল্প প্রতিবেদন এবং MARPOL সংক্রান্ত IMO এর দলিল।

সূচিপত্র

- ক. ভূমিকা
- খ. আদর্শ পদ্ধতিসমূহ
১. সাধারণ সুবিধাদি
 ২. লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য
 ৩. ব্যবস্থাপনা
 ৪. পরিবেশগত নীরিক্ষণ প্রণালী
 ৫. পরিবেশগত মূল্যায়ণ
 ৬. পরিকল্পনার পরিবর্তন
 ৭. প্রত্যাশিত প্রভাব
 ৮. সমাধানের উপায়
 ৯. নস্ক্সার বৈশিষ্ট্য
 ১০. শিক্ষা ও প্রশিক্ষণ
 ১১. রেফারেন্সসমূহ

ক. ভূমিকা

১. মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য নতুন পোতাশ্রয় ও অবকাঠামো স্থাপন বিশেষ করে এদের পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা সমস্যা দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে যা পৃথিবীর কিছু অংশে সংকটাপন্ন অবস্থায় পৌঁছেছে। অনেক ক্ষেত্রে, মৎস্য আহরণ নৌযানের কার্যক্রমের ফলে ও আহরিত মৎস্য সংগ্রহের সুবিধার অভাবে বিক্রেতা ও প্রক্রিয়াজাতকারীগণ পোতাশ্রয়ের পরিবেশকে দূষিত করছে। বিদ্যমান পোতাশ্রয়ের সুনির্দিষ্ট সমস্যা সমাধানে ও নতুন স্থাপনা তৈরির নক্সা প্রনয়ণে সহায়তার জন্য উন্নয়নশীল দেশসমূহ হতে সাহায্যের জন্য ক্রমাগত চাপ আসতে থাকায় ১৯৮০ সালের শেষের দিকে বিষয়গুলি অধিকতর গুরুত্ব পেতে থাকে।
২. বঙ্গোপসাগরের উপাঞ্চলে আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা'র (পরিচ্ছন্ন সমুদ্র কর্মসূচির আওতায়) সহায়তায় এ বিষয়ে যথেষ্ট গুরুত্ব প্রদানের কারণ রয়েছে ও বঙ্গোপসাগর প্রকল্প (BOBP) এ বিষয়ে ধারাবাহিকভাবে কিছু গুরুত্বপূর্ণ পরীক্ষা পরিচালনা করেছে। একই সময়ে পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রের নক্সা, নির্মাণ ও ব্যবস্থাপনার নির্দেশনা প্রদানের জন্য এফএও পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রের ম্যানুয়াল প্রস্তুতিতে প্রবৃত্ত হয়। এই ম্যানুয়ালে দূষণ-হ্রাসের মত গুরুত্বপূর্ণ দিক নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে।
৩. মালয়েশিয়ার সরকার BOBP কার্যক্রমের সাথে যুক্ত থাকার সুবাদে ৯-১১ ডিসেম্বর ১৯৯১ পেনাং এ উপ-আঞ্চলিক কর্মশালার আয়োজন করে, এতে BOBP হতে পরিচালিত গবেষণাসমূহ উপস্থাপন করা হয়। FAO সচিবালয় এর কার্যক্রম সম্পর্কে অন্যান্য অঞ্চলে প্রচার করে ও MARPOL²⁹ অনুসারে IMO এর উন্নয়নকে তুলে ধরে।
৪. জুন ১৯৯২ সালে জাতিসংঘের পরিবেশ ও উন্নয়ন (UNCED) শীর্ষক সম্মেলনে, সামুদ্রিক পরিবেশ ধ্বংস হতে রক্ষার জন্য প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের বিপরীতে পূর্ব সতর্কতামূলক ও পূর্বানুমতি ব্যবস্থা গ্রহণের প্রয়োজনীয়তার কথা বলা হয়েছে। UNCED স্বীকৃত, inter alia, পরিবেশের ওপর প্রভাব নিরূপনের কার্যপ্রণালী বাস্তবায়নের সুপারিশ করেছে।
৫. বিগত বছরগুলোতে উপকূলীয় এলাকার উন্নয়ন কর্মকাণ্ডে পারিবেশিক জরিপ একটি গ্রহণযোগ্য নীতিতে পরিণত হয়েছে। একটি রাষ্ট্র, প্রকল্প প্রস্তাবনা প্রদানকারীর সাথে যৌথভাবে প্রকল্প প্রদান করবে ও গৃহীত পরিকল্পনার ফলে পরিবেশের ওপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়বে কিনা তা নিরূপণ করবে। নিরীক্ষণ প্রক্রিয়া একটি প্রাথমিক ধারণা বা আংশিক জরিপ হিসেবে পরিগণিত হতে পারে যার ওপর ভিত্তি করে প্রকল্পটি ভবিষ্যতে অগ্রসর হবে কিনা এ বিষয়ে সরকার সিদ্ধান্ত নিতে পারে। এটির ভিত্তিতে কোন পারিবেশিক জরিপ হবে কিনা সে বিষয়ে সিদ্ধান্ত নেয়া যেতে পারে। এর সাথে প্রকল্পের খরচ ও আকার এবং প্রয়োগের বাস্তবতা বিবেচনায় নিলে তা পূর্ণ নিরীক্ষণের জন্য উদ্ধৃত শর্ত হিসেবে পরিগণিত হতে পারে।

²⁹ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)*

৬. যদিও BOBP ও FAO গবেষণায় এটি প্রতীয়মান হয়েছে যে, উপকূলীয় উন্নয়নের স্বার্থে এরূপ প্রভাব নিরূপণ একটি সাধারণ বিষয়, তবে বাস্তব চিত্রটি ভিন্ন। একইভাবে, উপকূল ব্যবহারকারীদের সমন্বয়হীনতার কারণে উন্নয়ন প্রয়োজনের তুলনায় অনেক কম হয়েছে।
৭. এই সংলগ্নী তৈরিতে, পেনাং এ অনুষ্ঠিত কর্মশালায় BOBP কর্তৃক চিহ্নিত উত্তম ব্যবস্থাপনা কৌশল, পরিচ্ছন্ন পোতাশ্রয়ের (বন্দরের সুবিধাসমূহ) সাথে সাথে সদ্য উন্নয়নকৃত MARPOL কার্যকর, UNCED এর ২১ নং বিষয়ের ৮ ও ১০ নং অনুচ্ছেদের দায়িত্বশীল মৎস্য খাতের আচরণবিধি বিবেচনায় নেয়া হয়েছে।

খ. আদর্শ পদ্ধতিসমূহ

১. সাধারণ সুবিধাদি

- ১.১ দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণ কার্যক্রম ও উপকূল ব্যবস্থাপনায় সমন্বিত মৎস্যখাতের ধারণা এই পরিশিষ্টে একটি কার্যকরী কর্মসূচি প্রদান করেছে যার প্রয়োগ মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রের ব্যবস্থাপনা ও উন্নয়নের কার্যক্রমকে সহায়তা করতে পারে।
- ১.২ ভবিষ্যতে মৎস্যখাত সংক্রান্ত অবকাঠামোগত প্রকল্পের জন্য পারিবেশিক নিরীক্ষণ প্রস্তুত ও প্রয়োগের সুযোগ সৃষ্টি।
- ১.৩ দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের জন্য একটি ঐচ্ছিক আচরণ বিধি তৈরি করা হয়েছে এবং এই পরিশিষ্টের কিছু ধারা ইতোমধ্যে আইনি দলিল হিসেবে প্রকাশিত হয়েছে, যেমনঃ UNCLOS 82^{৩০}, The Montreal Protocol^{৩১} ও MARPOL 73/78.

২. ক্ষেত্র ও উদ্দেশ্য

- ২.১ প্রস্তাবিত কার্যপ্রণালীর ক্ষেত্রে বিশ্বব্যাপি, সরকারি বা বেসরকারি সকলের জন্য প্রস্তুত করা যাতে পরিকল্পনা প্রণয়ন, নকশা প্রণয়ন, নির্মাণ, রক্ষণাবেক্ষণ ও তীর ব্যবস্থাপনা, মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য পোতাশ্রয় অবকাঠামো ও অবতরণ কেন্দ্র নির্মাণে জড়িতদের জন্য প্রযোজ্য।
- ২.২ এর উদ্দেশ্য হচ্ছে পরিবেশবান্ধব উন্নয়ন, ব্যবস্থাপনা ও সংরক্ষণ পস্থা চালু করতে নিম্নোক্তভাবে সরকারের দক্ষতা বৃদ্ধি করা :

^{৩০} *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December, 1982*

^{৩১} *Montreal Protocol to the Vienna Convention*

- ক. পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রের বিদ্যমান ও ভবিষ্যতের সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধির জন্য উত্তম আদর্শ ব্যবস্থাপনা;
- খ. ভবিষ্যতে মৎস্যক্ষেত্রের অবকাঠামো নির্মাণ প্রকল্পের সাথে সম্পর্কযুক্ত পারিবেশিক নিরীক্ষণ (জরিপ) কার্যপ্রণালী ও নকশার বৈশিষ্ট্য নির্ধারণ; এবং
- গ. পরিবেশ সংক্রান্ত সচেতনতার জন্য যথাযথ শিক্ষা ও প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা।

৩. ব্যবস্থাপনা

৩.১ উপকূলীয় অঞ্চল উন্নয়ন ব্যবস্থাপনার জন্য একটি যথাযথ আইনি ও প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো গড়ে তোলার বিষয়টি নিশ্চিত করবে।

৩.২ উপকূলীয় অঞ্চল ব্যবস্থাপনা কৌশলে মৎস্য ক্ষেত্রে নিম্নোক্ত দিক গুলো নিশ্চিত করার জন্য সমন্বিত অংশ হিসেবে কাজ করবে :

- ক. উপকূলীয় মৎস্যজীবী সম্প্রদায়ের অধিকার ও টেকসই উন্নয়নের সাথে সমন্বয় রেখে তাদের প্রথাগত কর্মকান্ড বৃদ্ধির জন্য যথাযথ গুরুত্ব প্রদান।
- খ. মৎস্যজীবী সম্প্রদায় ও মৎস্য খাত সমন্বিতভাবে উপকূলীয় এলাকা ব্যবস্থাপনায় মৎস্যখাত সংক্রান্ত প্রকল্প গ্রহণ করতে ও মৎস্যখাত বর্হিভূত কর্মকাণ্ডে মৎস্য কমিটিকে যুক্ত করতে আলোচনা করে নিবে।

৩.৩ রাষ্ট্র নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ নিশ্চিত করার জন্য অবতরণ কেন্দ্র ও পোতাশ্রয় পর্যায়ে কার্যকর কর্তৃপক্ষ সৃষ্টি করবে।

- ক. মৎস্য আহরণ নৌযানের পোতাশ্রয় বা অবতরণ কেন্দ্রের সুবিধাদি প্রদানের জন্য বন্দর রাষ্ট্রের দায়িত্ব পালনের ক্ষেত্রে আইন, নীতিমালা ও অন্যান্য আইন সমূহের প্রয়োগ;
- খ. জাতীয় পর্যায়ে সাথে সাথে আঞ্চলিক বা উপ-আঞ্চলিক উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক গৃহীত পারিবেশিক সংরক্ষণ ও পর্যবেক্ষণ কৌশলসমূহসমূহ গ্রহণ করা^{৩২};
- গ. অন্যান্য ব্যবহারকারীদের সাথে সমন্বয়ের জন্য (মৎস্য আহরণের জন্য অ-বিশেষায়িত সুবিধার ক্ষেত্রে); এবং
- ঘ. সিদ্ধান্ত গ্রহণের ক্ষেত্রে স্বচ্ছতা আনয়নের জন্য।

৩.৪ একটি ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ সৃষ্টি করার ক্ষেত্রে নিম্নোক্ত কাজসমূহ, যে উক্ত পক্ষ করবে যথাযথ কর্তৃপক্ষকে তা নিশ্চিত করতে হবে।

^{৩২} The provisions or regional or subregional agreements to which the coastal State is a party would normally be incorporated in national legislation.

- ক. অভিপ্রায় অনুসারে কার্যসম্পাদনের জন্য যথেষ্ট অর্থ বরাদ্দ;
- খ. সব ধরনের ব্যবহারকারীর সুযোগ সুবিধা প্রদানের প্রতিনিধিত্ব করবে;
- গ. বিভিন্ন ধরনের ব্যবহারকারীর সাথে আলোচনার সুযোগ সৃষ্টি করবে; এবং
- ঘ. সুযোগ সুবিধার পরিমাণ ও কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব এবং এর ওপর অর্পিত কার্যভার যথোপযুক্তভাবে পালন করবে।

৩.৫ গ্রাম পর্যায়ে ব্যবস্থাপনার জন্য (CFC) বা একই ধরনের মৎস্যজীবীদের সংগঠনের ওপর আস্থা স্থাপন করা যেতে পারে যদিও কিছু বিশেষ গ্রাম বা এলাকার সুযোগ সুবিধা ও সেবার মান অনেকটা মাঝারি ধরনের এবং যেখানে এখনই ব্যবস্থাপনার একটি সুশৃঙ্খল কাঠামো দরকার^{৩৩}।

৩.৬ শিল্প প্রতিষ্ঠানের ক্ষেত্রে বন্দর ব্যবহারকারী ভিন্ন ভিন্ন ধরনের সদস্য ও বৃহদাৰ্থে সম্প্রদায় নিয়ে গঠিত কমিটি (বে-সরকারি, সায়ত্বশাসিত, পৌর বা রাষ্ট্রীয়) একটি ব্যবস্থাপনা চালু করতে পারে। কোন একক কোম্পানির অধীনে থাকলে এই নিয়মের ব্যত্যয় ঘটবে। সর্বোপরি এই ব্যবস্থাপনা কাঠামোর কোম্পানী কখনই এর কার্যক্রমের জন্য জবাবদিহি করবে না।

৪. পারিবেশিক নিরক্ষণের কার্যপ্রণালী

৪.১ জলজ পরিবেশের অন্যান্য ক্ষয়ক্ষতি কমানোর জন্য প্রতিকারমূলক নয় বরং পূর্বসতর্কতামূলক উন্নয়ন প্রস্তাবনা তৈরির বিধান রাষ্ট্রকেন্দ্রিক হতে হবে।

৪.২ জাতীয় উন্নয়ন পরিকল্পনার এবং প্রযোজ্য ক্ষেত্রে মৎস্য বা উপকূলীয় অঞ্চল ব্যবস্থাপনায় মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য নির্মিত পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রের জন্য ভবিষ্যৎ উন্নয়ন প্রস্তাবনা অন্তর্ভুক্ত করার ব্যবস্থা রাষ্ট্রকে করতে হবে। এই প্রস্তাবনাসমূহের কার্যক্রম পরিচালনার সময় অনুরোধের মাধ্যম প্রাপ্ত প্রস্তাবনা স্থান করে নেয়ার জন্য এটি যথেষ্ট নমনীয় রাখতে হবে। মৎস্য ক্ষেত্রের ভবিষ্যতের প্রাকৃতিক দুর্যোগসহ ধারাবাহিক পরিবর্তনের ক্ষেত্রে যাতে এটির হ্রাস-বৃদ্ধি করা যেতে পারে।

৪.৩ রাষ্ট্রকে নিশ্চিত করতে হবে যে, এ সব প্রস্তাবনা সঠিকভাবে নির্ধারিত যুক্তি দ্বারা সমর্থিত।

৪.৪ উপকূলীয় অঞ্চল বা অভ্যন্তরীণ জলাশয়ে মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য পোতাশ্রয় বা অবতরণ কেন্দ্র নির্মাণ বা উন্নয়নে ব্যবহারের জন্য সব ক্ষেত্রে সহায়ক হিসেবে পরিবেশ নিরীক্ষা চালুর ব্যবস্থা রাষ্ট্রকে করতে হবে^{৩৪}।

^{৩৩} See FAO guidelines for the establishment and operation of Community Fishing Centres

^{৩৪} Institutional bodies or private sector organizations with the capacity to carry out such audits should be identified.

৪.৫ একটি পূর্ণ পারিবেশিক নিরীক্ষণের জন্য একটি নিরীক্ষণ কার্যপ্রণালী থাকা প্রয়োজন যা সাধারণের গৃহীত আদর্শ মান সম্মত হবে। এতে নিম্নলিখিত বিষয়সমূহ অন্তর্ভুক্ত থাকবেঃ

ক. প্রস্তাবিত স্থানের ভূমি ব্যবহারের বৈশিষ্ট্য ও সামাজিক আচার অনুষ্ঠানের সাথে সাথে বিদ্যমান পরিবেশ নিরূপণ;

খ. প্রস্তাবিত প্রকল্পের মাধ্যমে পরিবেশের কি কি ধরনের পরিবর্তন সাধিত হবে সেই পরিকল্পনার ছক তৈরি;

গ. প্রস্তাবিত প্রকল্প বিদ্যমান পরিবেশের কি ধরনের ক্ষতি করতে পারে এবং এর প্রভাব নিরূপণ করা^{৩৫};

ঘ. বিদ্যমান পরিবেশের ওপর অনুমিত ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ কমানোর কৌশল প্রস্তাব করা এবং

ঙ. প্রকল্প এলাকায় কোন স্থানে পরিবেশ পর্যবেক্ষনের ব্যবস্থা গড়ে তোলা।

৪.৬ নিরীক্ষণ প্রক্রিয়া শুরু করার ক্ষেত্রে, রাষ্ট্রকে নিশ্চিত করতে হবে যে, নতুন নির্মাণের জন্য প্রাপ্ত সব আবেদন পত্র প্রস্তাবনার নক্সার বিস্তারিত ধারণার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

৪.৭ প্রস্তাবনার নক্সার বিস্তারিত ধারণা একটি একক দলিল হিসেবে থাকা উচিত। এতে একইসাথে সাধারণ ও পরিবেশ পর্যবেক্ষণের প্রস্তাবনার ও প্রকল্প প্রস্তাবনার সাথে সম্পর্কিত আশপাশের বিষয়াদি, নির্মাণ ও পরিচালনার সময় উক্ত এলাকার সম্পদের অনুমিত চাহিদা সম্পর্কে বিস্তারিত বিবরণ ও একক উল্লেখ থাকবে। নক্সার বিস্তারিত বিবরণ প্রস্তাবিত প্রকল্পের আকারের সাথে যথোপযুক্ত হতে হবে। যত বড় প্রকল্প তত বেশি বিস্তারিত বিবরণ থাকতে হবে। এই দলিল পূর্ণ পরিকল্পনা বা যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অবকাঠামো নির্মাণের অনুমতি পাওয়া পর্যন্ত পরিবেশ নিরীক্ষণ অংশ হিসেবে থাকবে।

৫. পারিবেশিক নিরূপণ

৫.১ প্রকল্প এলাকার আশেপাশের পরিবেশ নিম্নোক্তভাবে নিরূপণ করা প্রয়োজনঃ

ক. উক্ত এলাকার উপকূলবর্তী প্রাকৃতিক বৈশিষ্ট্যাবলী (onshore topography) ও সমুদ্রবর্তী খাড়া তলদেশ (bathymetric) চিত্রসমূহ (দেহরেখা হতে ২০ মিঃ গভীরে) যা উপকূলের প্রত্যেক দিকে কমপক্ষে ১ কিঃ মিঃ এলাকা পর্যন্ত বিস্তৃত হবে;

খ. উপরোক্ত এলাকায় একত্রে আকাশ হতে ও স্যাটেলাইট এর সাহায্যে কমপক্ষে ১ঃ২০০০ রেজুলেশনের ছবি নিতে হবে^{৩৬};

গ. প্রস্তাবিত এলাকার ৫ কিঃ মিঃ মধ্যে বিদ্যমান বা পরিকল্পনাধীন উপকূলীয় অবকাঠামোর বিস্তারিত বিবরণ;

^{৩৫} See FAO paper on fishery harbour planning, reference 1.

^{৩৬} Satellite images are available for many parts of the world. The FAO remote sensing unit and its network of regional stations could provide appropriate reference points.

- ঘ. উক্ত এলাকার গুরুত্বপূর্ণ স্থানীয় বিষয় যেমনঃ সমুদ্র কিনারে উঁচু খাড়া পাহাড়, বালির স্তুপ, সমুদ্র সৈকত, শৈবাল শ্রেণী, স্নানের ঘাট, নদী, নিকটবর্তী নদীর বাঁধ, নদীর মুখ সমূহের উপকূলীয় অঞ্চলের অক্ষ সংস্থানিক বিবরণ;
- ঙ. ডেউ, জোয়ার বা লেকের সীমার পরিসংখ্যানগত বৈশিষ্ট্যাবলীর সাথে চরম অবস্থার ছকসমূহ;
- চ. মৌসুমের সাথে সাথে বৃষ্টিপাত, নদীর প্রবাহ, পানির ঘনত্ব, পানির তাপমাত্রা, পুষ্টির পরিমাণ ও অনুজীবের দূষনের মাত্রার পরিবর্তন;
- ছ. উপকূলীয় বহনের উৎস, পরিমাণ ও মৌসুম পরিবর্তনের সাথে সাথে উপকূলীয় রেখা ও সমুদ্র তলের ভূ-তাত্ত্বিক, শিলা তাত্ত্বিক ও পাললিক বৈশিষ্ট্যাবলী;
- জ. প্রকল্প এলাকায় ও এর আশেপাশের বিভিন্ন ধরনের আবাসস্থলের মানচিত্র (অভিপ্রায়ণশীল মাছের এলাকা, খাদ্য গ্রহণ, লালন ও প্রজনন এলাকা);
- ঝ. আহরিত প্রজাতিসমূহের তালিকা, সুরক্ষিত বা বিরল প্রজাতি এবং জৈবিক নির্দেশিকার তালিকার সাথে সাথে মৎস্য আহরণের পদ্ধতি;
- ঞ. সম্পদের সম্পর্কিত সংশয় (network) এর নকশা (বিন্যাস) আকার ও ধারণ ক্ষমতা যেমনঃ পানি, বিদ্যুতের যোগান ও বিতরণ, রাস্তা ও অন্যান্য যোগাযোগ ব্যবস্থা এবং পয়ঃনিষ্কাশন প্রণালী ইত্যাদি; এবং
- ট. প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে জলজ পরিবেশে বর্জ্য নিষ্কাশন করে এমন ধরনের কার্যক্রম পরিচালিত স্থানের মানচিত্রের পাশাপাশি পানি প্রবাহের সাথে এর দূরত্ব যেমনঃ বর্জ্য নিষ্কাশনের পথ, উপকূলবর্তী মৎস্য খামার, কসাইখানা, কাঠের স্তুপ/করাত কলের সুবিধা, কাঠের মন্ড তৈরির কারখানা, খনি ও আকরিক বিজারন প্লান্ট ও অন্যান্য শিল্প কারখানাসমূহ।

৬. পরিকল্পনার পরিবর্তন

৬.১ পরিবেশের ওপর ভিত্তি করেই পরিকল্পনার পরিবর্তন নিরূপিত হওয়া প্রয়োজন ও এতে থাকবেঃ

- ক. প্রকল্পের সাধারণ বর্ণনায় এর স্থান, ধরন, আকার ও বিভিন্ন উপাদানের বিবরণ এবং বিভিন্ন শ্রেণীর প্রতিনিধির সমন্বয় থাকবে ও এর সাথে অবকাঠামোর প্রস্তাবিত আকার বর্ণনা থাকবে;
- খ. প্রকল্প নির্মাণ ও পরিচালনার সময় স্থানীয় প্রাপ্ত সম্পদের পাশাপাশি অন্যান্য চাহিদা;
- গ. প্রকল্প হতে নির্গত সব বর্জ্য ও নির্গমনের বিস্তারিত বিবরণ; এবং
- ঘ. প্রাকৃতিক ভূ-দৃশ্যের পরিবর্তনের সাথে সাথে ভূমি ব্যবহার বৈশিষ্ট্যাবলী ও সামাজিক আচার অনুষ্ঠান স্থিরকৃত প্রকল্পের প্রভাব।

৭. প্রত্যাশিত প্রভাব

৭.১ বিদ্যমান পরিবেশে পরিকল্পনাধীন প্রকল্পের প্রত্যাশিত প্রভাব নিরূপণে নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ যুক্ত করতে হবে :

- ক. নির্মাণের সময় বা পরে খনন ও পুণঃরুদ্ধার জনিত কারণে সমুদ্রের তলদেশের খাড়া অঞ্চলের ও সমুদ্রের পরিবর্তনসমূহ স্থিরাবস্থা প্রাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত আবাসস্থল, জীবকূল, উদ্ভিদকূল ও স্বাভাবিক ভূমির ব্যবহারে এদের যৌথ প্রভাব;
- খ. নির্মাণের সময় বা পরে পানির গুনাগুনের (তাপ মাত্রা, লবণাক্ততা, ঘোলাত্ব, দ্রবীভূত অক্সিজেন, পুষ্টির মাত্রা ও অনুজীবের দূষণের মাত্রা) পরিবর্তন ও আবাসস্থল, প্রাণীকূল, উদ্ভিদকূল ও ভূমির ব্যবহারে এদের প্রভাব;
- গ. স্বাভাবিক অবস্থা মনে না হওয়া পর্যন্ত প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় বা পরে বর্জ্য নিষ্কাশণ, নির্গমন বা কঠিন বর্জ্য নির্গত সৃষ্ট দূষণের উৎস ও এর ফলে আবাসস্থল, প্রাণীকূল, উদ্ভিদকূল ও ভূমি ব্যবহারের ওপর প্রভাব; এবং
- ঘ. প্রস্তাবিত প্রকল্প এলাকায় প্রাকৃতিক ভূ-মূল্য ও সমুদ্র দৃশ্যের পরিবর্তন জীবনযাত্রার সাধারণ মানের পরিবর্তন।

৭.২ উপকূলীয় সম্পদের মূল্যায়নের জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের উচিত শুধু বাজারের দৃশ্যপ্রাপ্য বস্তুই নয় সব বস্তুর দিকে সমান নজর দেয়া। বাস্তবতা হচ্ছে কোন বস্তু বাজারে বিক্রি না করা এই নয় যে এর কোন মূল্য নেই (পরিচ্ছন্ন সৈকতের সামাজিক প্রভাব, পর্যটক আকর্ষণ, কৃত্রিম শৈল শ্রেণী অথবা সু-স্বাস্থ্যের জন্য পরিচ্ছন্ন বায়ু ও এমত বিষয়সমূহ বিবেচনায় নিতে হবে)।

৮. সমাধানের উপায়

৮.১ নৌ-চলাচলের ফলে পরিবেশের ওপর ক্ষতিকর প্রভাব হ্রাস বা প্রভাব হতে রক্ষার জন্য প্রস্তাবিত সমাধানের পন্থাসমূহের বিস্তারিত দিক নির্দেশনাসমূহ লিপিবদ্ধ থাকা উচিত। সমাধানের উপায়গুলো নিম্নরূপ হওয়া প্রয়োজনঃ

- ক. কারিগরি; যেমনঃ তেল সংগ্রহের সুবিধা, আবর্জনা পুনঃচক্রায়নের ব্যবস্থা, বর্জ্য শোধন ব্যবস্থা CFC মুক্ত শীতলীকরণ যন্ত্রপাতি এবং প্রয়োজনে বাই-পাস খনন;
- খ. ব্যবস্থাপনাগত; যেমনঃ প্রস্তাবিত প্রকল্পের আকার ও এ থেকে প্রত্যাশিত কর্ম দক্ষতার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ, নিয়মতান্ত্রিকভাবে গঠিত পোতাশ্রয় (harbour) বোর্ড; এবং
- গ. আইনি ও প্রশাসনিক; যেমনঃ জাতীয় আইনের সাথে সামঞ্জস্য রেখে আইনি কাঠামো তৈরি করতে হবে যাতে কোনভাবে আইন লঙ্ঘিত হলে শাস্তি প্রদান করা যায়।

৮.২ যতদ্রুত সম্ভব পরিবেশের ক্ষয়ক্ষতি নিরূপনের জন্য প্রস্তাবিত পর্যবেক্ষণ পন্থার দিক নির্দেশনাসমূহের বিস্তারিত বিবরণ লিপিবদ্ধ করা প্রয়োজন।

৮.৩ এসব প্রস্তাবনার ক্ষেত্রে প্রথমত যথাযথ নির্দেশকসমূহ সনাক্ত করা এবং দ্বিতীয়ত পর্যবেক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনা করতে পারবে এমন প্রতিষ্ঠান সনাক্ত করা প্রয়োজন। নির্দেশকসমূহ নিম্নরূপ হবেঃ

- ক. ভৌত গুনাগুন (যেমনঃ ক্ষয় ও পলিজমাট এর কারণে উপকূলীয় ভূমিরূপ এর পরিবর্তন);

- খ. জৈবিক গুনাগুন (যেমনঃ খাদ্য উপযোগী নির্দিষ্ট কিছু শেলফিস);
- গ. রাসায়নিক গুনাগুন (পানির গুণগতমান); ও
- ঘ. আর্থ-সামাজিক অবস্থা (যেমনঃ জনসংখ্যার ঘনত্ব ও আয়সীমা)

৯. নকশার বৈশিষ্ট্য

- ৯.১ জলজ পরিবেশের অযাচিত ক্ষয় রোধে, মৎস্য আহরণ নৌযানের জন্য পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রের নক্সা প্রণয়ন ও নির্মাণের ক্ষেত্রে রাষ্ট্রকে একটি সর্বজন গ্রাহ্য নক্সার বৈশিষ্ট্যাবলী চালু করতে হবে। নকশার বিস্তারিত বিবরণ ও চূড়ান্তকরণ উভয় ক্ষেত্রে নকশার বৈশিষ্ট্যসমূহে Inter alia তে উল্লিখিত বিষয়াদি থাকতে হবেঃ
- ক. ভূমি ক্ষয় ও পলি জমার ফলে উপকূলীয় এলাকার ভূ-সংস্থানগত ক্ষয়ের সাথে সম্পর্কিত মূল প্রকৌশল নীতির সাথে একমত হওয়া (UNCED ৯২)^{৩৭};
 - খ. জলজ পরিবেশ দূষনের সাথে সম্পর্কিত সব প্রকার আইন এর সাথে এক মত হওয়া (MARPOL, ৭৩/৭৮);
 - গ. কার্যক্রম পরিচালনার ফলে পরিবেশের ওপর প্রভাব নিরূপনে যথেষ্ট পর্যবেক্ষনের সুবিধা (UNCED ৯২)
- ৯.২ নক্সার বিস্তারিত বিবরণ এমন হওয়া উচিত যেন উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ প্রকল্প সম্পর্কে প্রাথমিক ধারণা এবং প্রস্তাবিত কার্যক্রমের ফলে বিদ্যমান পরিবেশের ওপর বিরূপ প্রভাব নিরূপণ করতে পারে।
- ৯.৩ প্রস্তাবিত প্রকল্পের নক্সার বিস্তারিত বিবরণ নিম্নোক্ত নূন্যতম কারিগরী দিকসমূহের ওপর ভিত্তি করে গড়ে উঠবেঃ
- ক. স্রোতের টপোগ্রাফিক ও বেথিমোট্রিক মানচিত্র, নূন্যতম রেজুলেশন ১ঃ১০০০ হতে হবে;
 - খ. চেউ, জোয়ার ভাটা ও লেকের সীমার সাথে সাথে চরম অবস্থার সম্ভাব্য এ ছকের পূর্বাপর পরিসংখ্যানগত গবেষণা;
 - গ. উপকূলীয় তটরেখা ও সমুদ্র তলের ভূ-তত্ত্ব, শিলা তত্ত্ব ও তলানী তত্ত্বের বৈশিষ্ট্যাবলী; এবং
 - ঘ. উপকূলীয় তটরেখার (ক্ষয় ও পলি জমাটসহ) ও সমুদ্রের অবস্থার (চেউয়ের প্রতিফলন ও ঘূর্ণণ) অনুমিত পরিবর্তন সম্পর্কে গাণিতিক এবং/অথবা ভৌত হাইড্রোলিক মডেলিং।
- ৯.৪ উপযুক্ত কর্তৃপক্ষকে নিশ্চিত করতে হবে যেঃ
- ক. মানচিত্রের রেজুলেশন নিখুঁত ও যথাযথভাবে নিরীক্ষন করা হয়েছে;

^{৩৭} The United Nations Conference on Environment and Development, 1992.

- খ. ঢেউয়ের পরিসংখ্যান ও পূর্বাপর (hindcast) গবেষণা বিশ্বাসযোগ্য;
- গ. ভূ-তাত্ত্বিক গবেষণা যথেষ্ট ও বিস্তারিতভাবে সম্পন্ন হয়েছে; এবং
- ঘ. হাইড্রোলিক মডেল যথেষ্ট বিস্তারিত ও নিখুঁতভাবে (Calibration) সম্পন্ন ও ফলাফল নির্ভরযোগ্য।
- ৯.৫ পারিবেশিক নিরীক্ষা সম্পন্ন হলে উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের অনুমোদনের পর চূড়ান্ত নক্সা জমা দেয়া উচিত।
- ৯.৬ সর্বশেষ পারিবেশিক নিরীক্ষণের পর উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের অনুমোদন লাভের ক্ষেত্রে চূড়ান্ত নক্সা, নক্সার তৈরির বিস্তারিত বিবরণকে অনুসরণ করে তৈরি করা হয়েছে, রাষ্ট্রকে সেটি নিশ্চিত হতে হবে।
- ৯.৭ চূড়ান্ত নক্সা আন্তর্জাতিক আইনের ধারা অনুযায়ী হতে হবে যেখানে রাষ্ট্র একটি পক্ষ; যেমনঃ
- ক. UNCLOS ১৯৮২ পরিবেশ সম্মত বিধান প্রতিষ্ঠার সাথে সাথে সমুদ্রের পরিবেশ দূষণের ক্ষেত্রে আইন প্রয়োগের দিক নিয়ে কাজ করে।
- খ. MONTREAL PROTOCOL ১৯৮৭ সারা পৃথিবী হতে নির্গত ওজোনের স্তরের জন্য ক্ষতিকর বস্তু নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা গ্রহণ করে ওজোন স্তর সুরক্ষা করে।
- গ. MARPOL ৭৩/৭৮ তেল বা ক্ষতিকর বস্তু দ্বারা সৃষ্ট দূষণ সম্পূর্ণ ভাবে নির্মূল করে সামুদ্রিক পরিবেশে সুরক্ষা করে। এবং
- ঘ. LONDON CONVENTION, ১৯৭২ ডাম্পিংজনিত সামুদ্রিক দূষণ নিয়ন্ত্রণ করে।

১০. শিক্ষা ও প্রশিক্ষণ

- ১০.১ রাষ্ট্রের উচিত মৎস্য আহরণ নৌযানের পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্রের সাথে সম্পর্কিত পরিবেশ ইস্যু সম্পর্কে জনসচেতনতা বৃদ্ধির জন্য কাজ করা। এ ক্ষেত্রে কাজিত জনগন হতে পারে :
- ক. সরাসরি ব্যবহারকারীকে;
- খ. অন্যান্য ব্যবহারকারীদল;
- গ. যারা এ সব সুযোগ-সুবিধা ব্যবস্থাপনা ও পরিচালনার দায়িত্বে থাকা; ও
- ঘ. সাধারণ জনবল।
- ১০.২ রাষ্ট্রের উচিত অবতরণ সম্পর্কিত আইনি দিকসমূহ মৎস্যজীবীদের প্রশিক্ষণ ও সনদপ্রদানে নিয়োজিত ব্যক্তিদের দৃষ্টি গোচরে আনা। জনসচেতনতামূলক কার্যক্রমের মাধ্যমে নিশ্চিত করতে হবে যে, যারা সরাসরি মৎস্য শিল্প কারখানায় চাকরি করে ও তাদের পরিবারবর্গ আইনের এই ধারা সম্পর্কে অবগত হয়েছেন।
- ১০.৩ এ জাতীয় প্রশিক্ষণ ও সচেতনতামূলক অনুশীলনে ব্যক্তিগত পরিচ্ছন্নতা, জনস্বাস্থ্য (পয়গ্ননিষ্কাশন) ও কিভাবে পোতাশ্রয় এবং অবতরণ কেন্দ্র পরিচ্ছন্ন রাখা যায় এ বিষয়সমূহ অন্তর্ভুক্ত করতে হবে।

- ১০.৪ সরকারের সম্প্রসারণ সেবার আওতায় সমাজ ভিত্তিক ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে অন্যান্য ব্যবহারকারী দল সেবা পাবে, যেমনঃ
- ক. সমাজ ভিত্তিক মৎস্য আহরণ কেন্দ্র (CFCs)^{৩৮}
 - খ. মৎস্য উন্নয়ন ইউনিট (FDUs)^{৩৯} এবং
 - গ. পেশাগত প্রশিক্ষণ কর্মসূচি যাতে সাধারণ জনগনকে অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে।
- ১০.৫ রাষ্ট্রকে এটি নিশ্চিত করতে হবে যে, এরূপ সচেতনতামূলক কার্যক্রম মৎস্য আহরণ নৌযানের পোতাশ্রয় ও অবতরণ কেন্দ্র ব্যবস্থাপনা ও পরিচালনায় জড়িত ব্যক্তিদের দ্বারা সমর্থিত ও সকলের উপকারের জন্য উপধারা/স্থানীয় আইন ও নীতিমালাসমূহ (বিলবোর্ড, পোস্টার ও পত্রিকায়) যথাযথভাবে প্রদর্শন করা হচ্ছে।
- ১০.৬ সাধারণ মানুষ ও প্রযোজ্য ক্ষেত্রে স্কুল এর ছাত্রছাত্রীরা সমাজ ভিত্তিক বিস্তৃত সচেতনতামূলক কার্যক্রমের লক্ষ্য হতে পারে অথবা এই ইস্যুকে পরিবেশ ভাবনার/শিক্ষার অন্তর্ভুক্ত হতে পারে।

^{৩৮} *FAO/IMO guidelines Ref. 3 and 5*

^{৩৯} *Fisheries Technical Paper 264 on guidelines for the establishment and operation on FDU's.*

১১. রেফারেন্সসমূহ

1. FISHERY HARBOUR PLANNING - FAO Fisheries Technical Paper No 123, Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome 1973.
2. COMMUNITY FISHERY CENTRES: GUIDELINES FOR ESTABLISHMENT AND OPERATION - FAO Fisheries Technical Paper No 264, Ben-Yami M, Anderson A.M., Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome 1985.
3. CONSTRUCTION AND MAINTENANCE OF ARTISANAL FISHING HARBOURS AND VILLAGE LANDINGS - FAO Training Series No 25, Sciortino J.A., Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome 1995.
4. LINKING GOVERNMENT AGENTS AND LOCAL USERS: PARTICIPATORY URBAN APPRAISAL FOR ARTISANAL FISHING PORT DEVELOPMENT- Reusen R., Johnson J. International Institute for Environment and Development, Issue No 21, Nov. 1994.
5. GUIDELINES FOR CLEANER FISHERY HARBOURS, BOBP (Madras 1993)

মৎস্য সংক্রান্ত কমিটি'র সুপারিশ অনুসারে, এফএও মৎস্য আহরণ সংক্রান্ত কারিগরি নির্দেশিকার প্রথম খসড়া তৈরি করে। এ খসড়া ১৯৯৪ সালের ২৬ সেপ্টেম্বর থেকে ৫ অক্টোবর পর্যন্ত রোমে অনুষ্ঠিত দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণের আচরণবিধি সংক্রান্ত কারিগরি সভায় উপস্থাপন করা হয়। এ খসড়া প্রস্তুতিতে কানকুন ঘোষণা, জাতিসংঘ পরিবেশ ও উন্নয়ন সম্মেলনের এজেন্ডা-২১ এবং ১৯৯৪ সালের ৬-১১ জুন, কানাডার সিডনি, ব্রিটিশ কলম্বিয়ায় অনুষ্ঠিত দায়িত্বশীল মৎস্য আহরণ কার্যক্রম সম্পর্কিত বিশেষজ্ঞ সভার প্রতিবেদন বিবেচনায় নেয়া হয়। এরপর জাতিসংঘের স্ট্র্যাডলিং ও উচ্চ অভিপ্রায়ণশীল মৎস্য মজুদের ওপর অনুষ্ঠিত সম্মেলন, বিস্তৃত আচরণবিধি, মৎস্য আহরণ নৌযানের নিরাপত্তার ওপর Torremolinos International Convention সংশ্লিষ্ট আন্তর্জাতিক নৌ-চলাচল সংস্থা (IMO)-য় ঘটা উন্নয়ন এবং মৎস্য আহরণে নিয়োজিত কর্মীদের প্রশিক্ষণ, সনদ প্রদান ও পর্যবেক্ষণ সম্পর্কিত নতুন আন্তর্জাতিক কনভেনশন বিবেচনায় নিয়ে এই খসড়া পরিমার্জন করা হয়। মৎস্য আহরণ কার্যক্রমে আচরণবিধি বাস্তবায়ন সহায়ক হিসেবে এ নির্দেশিকাসমূহ প্রদান করা হয়েছে। সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র, আন্তর্জাতিক সংস্থা, মৎস্য সম্পদ ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ, মালিক, ব্যবস্থাপক ও মৎস্য আহরণ নৌযানের চার্টারারের সাথে সাথে মৎস্যজীবী এবং তাঁদের সংগঠনসমূহকে উদ্দেশ্য করে এ কারিগরি নির্দেশিকা প্রণয়ন করা হয়েছে। সাধারণ জনগণের উপযোগী করে নির্দেশিকা প্রদান করা হয়েছে।