

## বিবিআইএন মোটরযান চুক্তি

### বাস্তবায়ন সমস্যা ও বিদ্যমান সুরক্ষাব্যবস্থা

এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের সহায়তায় বাংলাদেশ, ভূটান, ভারত ও নেপালের মধ্যে ২০১৫ সালের জুন মাসে বিবিআইএন এমভিএ (বাংলাদেশ, ভূটান, ভারত ও নেপাল মোটরযান চুক্তি) স্বাক্ষরিত হয়। উক্ত চুক্তির উদ্দেশ্য হল, উল্লেখিত দেশসমূহের মাঝে অবাধে যাত্রী ও পণ্যবাহী যান চলাচলের ব্যবস্থা করা। বিবিআইএন উপ-অঞ্চলে বাণিজ্য ও অর্থনৈতিক একীকরণের সহায়তার পাশাপাশি, চুক্তিভুক্ত চারটি দেশকে আরও কাছাকাছি নিয়ে আসা-ই এই চুক্তির লক্ষ্য।

২০১৫ সালে চুক্তি স্বাক্ষরের সময় বাংলাদেশ, ভারত ও নেপাল চুক্তিটির অনুমোদন দিলেও, পরিবেশগত কারনে ভূটান উক্ত চুক্তি অনুমোদন থেকে বিরত থাকে। ভূটান অবশ্য বিআইএন (বাংলাদেশ, ভারত, নেপাল) দেশের মধ্যে চুক্তি বাস্তবায়নে সম্মতি দিয়েছে। বর্তমানে সদস্য দেশগুলোর মধ্যে বিবিআইএন এমভিএ বাস্তবায়নে প্রোটোকল (যাত্রীদের জন্য একটি ও পণ্যবাহী যানগুলোর জন্য আরেকটি) নিয়ে আলোচনা চলছে। প্রোটোকল স্বাক্ষরিত হলে, বিবিআইএন এমভিএ বাস্তবায়িত হবে।

সমস্যা	সুরক্ষা
১. চার দেশের মধ্যে স্বাক্ষরিত একটি চুক্তি কীভাবে তিনটি দেশের মাঝে বাস্তবায়ন করা যায়?	প্রাথমিক পর্যায়ে ভূটান সরকার বিবিআইএন এমভিএ এর অনুমোদন না করলেও তারা বাকি তিনটি দেশের (বাংলাদেশ, ভারত এবং নেপাল) মধ্যে এ চুক্তির বাস্তবায়নে সম্মতি প্রদান করেছে। পরবর্তীতে ভূটানের এ চুক্তিতে অংশগ্রহণ করার সুযোগ রয়েছে। ফেড্রুয়ারি ২০২০-এ অনুষ্ঠিত বিবিআইএন এমভিএ এর শেষ বৈঠকে সদস্য রাষ্ট্রসমূহ চুক্তি বাস্তবায়নের জন্য বাকি তিনটি দেশের মধ্যে স্বাক্ষরিত একটি খসড়া সমঝোতা স্মারক নিয়ে আলোচনাও চূড়ান্ত করেছে। এ সমঝোতা স্মারক চুক্তি বাস্তবায়নে সাহায্যকর ভূমিকা পালন করবে।
২. বিবিআইএন এমভিএ চুক্তি বাস্তবায়নে সবচেয়ে বেশী লাভবান হবে কে?	এই উপ-অঞ্চল জুড়ে যানবাহনের নির্বিন্দু চলাচল বাণিজ্যিক লেনদেনের খরচ কমাবে, আঞ্চলিক বাণিজ্য বৃদ্ধি করবে এবং অর্থনৈতিক আকার নির্বিশেষে তিনটি দেশেই কর্মসংস্থানসহ অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড বৃদ্ধি পাবে বলে আশা করা হচ্ছে।
৩. একটি দেশের যাত্রী ও পণ্যবাহী যানবাহন অন্য দেশের সীমানায় প্রবেশের জন্য অনুমতি প্রদানের জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কে হবে এ বিষয়ে প্রতিটি দেশ সিদ্ধান্ত নেবে এবং অন্যান্য দেশকে অবহিত করবে (এমভিএ এর আর্টিকেল ৩ এর অনুচ্ছেদ ১২)।	বিবিআইএন এমভিএ চুক্তিতে উল্লেখিত রয়েছে যে, অনুমতি প্রদানের জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কে হবে এ বিষয়ে প্রতিটি দেশ সিদ্ধান্ত নেবে এবং অন্যান্য দেশকে অবহিত করবে (এমভিএ এর আর্টিকেল ১৪ এর ধারা-৮)।
৪. এমভিএ কি 'রাইটস অব ল্যান্ডলকড কান্ট্রিস' কে প্রভাবিত করবে?	না। এমভিএ চুক্তিতে নির্দিষ্ট করা রয়েছে যে, 'রাইটস অব ল্যান্ডলকড কান্ট্রিস' অনুযায়ী বিবিআইএন এমভিএ চুক্তিটিতে চুক্তিভুক্ত পক্ষের অন্যান্য আন্তর্জাতিক চুক্তিসমূহ থেকে উদ্ভূত অধিকার ও বাধ্যবাধকতাগুলিকে প্রভাবিত করবে না (এমভিএ এর আর্টিকেল ১৪ এর ধারা-৮)।

<p>৫. একটি স্বল্পোন্নত/ স্থলবেষ্টিত এবং প্রযুক্তিগতভাবে পিছিয়ে পড়া দেশ কীভাবে যাত্রী ও পণ্যবাহী যান চলাচলের অনলাইন পর্যবেক্ষণের জন্য 'ট্র্যাকিং সিস্টেম' স্থাপনের শর্ত মেনে চলবে?</p>	<p>ভারত এবং নেপালের মধ্যে 'ট্র্যাকিং সিস্টেম' স্থাপন প্রক্রিয়া বাস্তবায়নাধীন রয়েছে এবং ভারত ও বাংলাদেশের মধ্যে ট্র্যাকিং সিস্টেম স্থাপন প্রক্রিয়া বাস্তবায়নের বিষয়টি আলোচনার অধীনে রয়েছে। এছাড়া, বাংলাদেশ, এশিয়া এবং প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলে কাগজবিহীন বাণিজ্যের উপর একটি ফ্রেমওয়ার্ক চুক্তি স্বাক্ষর করেছে, যার জন্য 'ট্র্যাকিং সিস্টেম' স্থাপন প্রয়োজন হবে।</p>
<p>৬. বিবিআইএন এমভিএ এর স্বাক্ষরকারীদের মধ্যে যানবাহনের আকার এবং শ্রেণীতে উল্লেখযোগ্য পার্থক্য রয়েছে। এমভিএ কীভাবে এই সমস্যা মোকাবেলা করবে?</p>	<p>স্বাক্ষরকারীদের মধ্যে পূর্বে আলোচনার সময় প্রস্তাব করা হয়েছে যে, সকল ওজন ক্যটাগেরি যানবাহনকে এ চুক্তির প্রবিধানে অর্তভূক্ত করা হোক। অবকাঠামোগত বাধার কারনে বর্তমান যে সীমাবদ্ধতাগুলো রয়েছে তা একেল লোড ও যানবাহনের মাত্রা নির্ধারনের ধারাগুলো ব্যবহার করে এবং প্রদত্ত পারমিটের সংখ্যা সীমিত রাখার মাধ্যমে নিয়ন্ত্রণ করা যেতে পারে।</p>
<p>৭. যেহেতু ছোট দেশগুলো তাদের উন্নয়ন যাত্রার ভিত্তি পর্যায়ে রয়েছে এবং অর্থনীতি ও অবকাঠামোর দিক থেকে তারা সমান সুবিধা ভোগ করে না, সেহেতু পারম্পরিক সমরোচ্চার ভিত্তিতে যানবাহনকে পারমিট প্রদান ছোট দেশগুলির জন্য সহায়ক নাও হতে পারে। এমভিএ কীভাবে এই সমস্যার সমাধান করবে?</p>	<p>পূর্ববর্তী আলোচনায় এটি স্পষ্ট করা হয়েছে যে, এমভিএ বাস্তবায়ন স্বল্পাকারে শুরু হবে এবং প্রতিটি দেশের ক্ষমতা প্রসারিত হওয়ার সাথে সাথে এ চুক্তির প্রসার হবে। এ ধরনের সিদ্ধান্ত নেওয়ার সময় ছোট দেশের স্বার্থ এবং সক্ষমতা যথাযথভাবে বিবেচনা করা হবে।</p>
<p>৮. অন্য সদস্য রাষ্ট্রের মধ্যে অবস্থানরত কোন গাড়ি/যানবাহনের বৈধতা শেষ হয়ে গেলে সে গাড়ি এবং এর সদস্যদের কী হবে?</p>	<p>যদি অন্য কোন দেশে প্রবেশকৃত গাড়ির বৈধতার তারিখ শেষ হওয়ার পূর্বে 'পারমিট' বা 'অনুমতি' ব্যবহার করা হয়, তাহলে সেই পরিবহনের যাত্রা শেষ না হওয়া পর্যন্ত এটি বৈধ থাকবে। তবে এক্ষেত্রে, অপারেটরকে এমভিএ তে প্রদত্ত অনুযায়ী প্রবেশাধিকার শর্ত মেনে চলতে হবে।</p>
<p>৯. বিবিআইএন এমভিএ বাস্তবায়নের ফলে ছোট দেশগুলোতে অন্যান্য দেশের যানবাহনের চাপ বাড়বে এবং পরিবেশের পরিস্থিতির অবনতি ঘটবে। বিবিআইএন এমভিএ কীভাবে এ সমস্যার সমাধান করবে?</p>	<p>বিবিআইএন এমভিএ একটি দেশের যানবাহনকে অন্য দেশে সীমানায় প্রবেশের জন্য নির্দিষ্ট সংখ্যক পারমিট প্রদানের ব্যবস্থা করে। এটি নির্দিষ্ট রুট এবং স্থল শুল্ক স্টেশনগুলি নির্বাচন করার অনুমতি দেয়, যার মধ্যে নির্দিষ্ট একেল লোড এবং গাড়ির সাইজ অর্তভূক্ত রয়েছে। অতএব, অন্যান্য দেশের যানবাহন দ্বারা ছোট দেশের প্লাবিত হওয়ার সম্ভাবনা খুবই কম। তদুপরি, যেহেতু প্রতিটি দেশ নির্দিষ্ট সংখ্যক যানবাহনের অনুমতি দেবে, তাই পরিবেশগত প্রভাব সহজেই পর্যবেক্ষণ করা যেতে পারে। নবায়নযোগ্য জুলানি ব্যবহারের প্রতি যথাযথ গুরুত্বারোপের ব্যবস্থা গ্রহণের মাধ্যমে পরিস্থিতি আরও উন্নত করা যেতে পারে।</p>
<p>১০. বিবিআইএন এমভিএ অনুযায়ী যানবাহনের বীমার কোনো বিধান আছে কি?</p>	<p>হ্যাঁ। বিবিআইএন এমভিএ এর একাদশ অনুচ্ছেদ স্পষ্টভাবে উল্লেখ যে, একটি নিবন্ধিত বীমা প্রতিষ্ঠান সকল দেশে তৃতীয় পক্ষের ক্ষতির বিরুদ্ধে অনিয়মিত যানবাহনকে নিশ্চয়তা</p>

	প্রদান করবে, নিয়মিত যাত্রীবাহী ও মালবাহী যানবাহনের একটি বিস্তারিত বীমা প্রদান করা হবে।
১১. বিবিআইএন এমভিএ অনুযায়ী একটি দেশের যানবাহন অন্য দেশে চলাচলের সময় দূর্ঘটনার শিকার এমন তৃতীয় পক্ষের জন্য বীমা/ক্ষতিপূরণের কোনো বিধান আছে কি?	হ্যাঁ। চুক্তিটি বীমা/ক্ষতিপূরণ প্রদান করে সেসকল দূর্ঘটনার ক্ষেত্রে যেটি তৃতীয় পক্ষের ক্ষতির কারণ হয় এবং যানবাহনের চালক বা যানবাহনের মালিক দায়বদ্ধ থাকে। ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি তার দেশের প্রতিনিধি কার্যালয় বা বীমা প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে, চালক বা চালকের বাহনের জন্য দায়বদ্ধ বীমা প্রদানকারীর কাছে ক্ষতিপূরণ দাবি করার অধিকার রাখে।
১২. একটি দেশের যানবাহন অন্য দেশে চলাচলের সময় তার কোনো থার্ড-পার্টি ইন্সুরেন্স আছে কি না তা কীভাবে জানা যাবে?	সব সময় চুক্তির আওতায় চলাচলকারী সকল পরিবহন চালকদের বৈধ বীমার প্রমাণ প্রদর্শন করা আবশ্যিক।
১৩. বিবিআইএন এমভিএ কি নিয়মিত ও অনিয়মিত যাত্রীবাহী যানবাহনকে অস্থায়ী প্রবেশাধিকার প্রদান করে? যদি হ্যাঁ হয়, তাহলে অস্থায়ী প্রবেশাধিকারের জন্য কী কী কাগজপত্র/দলিল প্রয়োজন?	হ্যাঁ। বিবিআইএন এমভিএ এক দেশের যানবাহন অন্য দেশে চলাচলের জন্য অস্থায়ী প্রবেশাধিকার দিয়ে থাকে। অস্থায়ী প্রবেশাধিকারের জন্য, যানবাহনটিকে স্বদেশের উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ থেকে প্রদত্ত দলিল বহন করতে হবে, যেখানে অন্যান্য খুঁটিনাটি বিষয়ের সাথে পারমিট নম্বর এবং তারিখ, অনুমতির বৈধতার সময়কাল, যানবাহনটির নিবন্ধনের দেশের নাম, যানের নিবন্ধন নং, প্রবেশ এবং ত্যাগের স্থান উল্লেখ থাকবে। এ প্রবেশাধিকার পত্র যান্ত্রিকভাবে প্রস্তুত করা হবে। সম্পূর্ণ পদ্ধতিটি যাত্রী আচরণবিধির নীতিমালায় উল্লেখ আছে।
১৪. পরিবহন চালকদের দ্বারা চুক্তির নীতিমালা লঙ্ঘনের ক্ষেত্রে কী পদক্ষেপ গ্রহণ করা হবে?	পরিবহন চালকদের দ্বারা চুক্তির নীতিমালা লঙ্ঘনের ক্ষেত্রে, দায়িত্বপ্রাপ্ত চালক অথবা যানবাহনের মালিক অথবা অনুমতি প্রাপ্তদের উদ্দেশ্যে, যে দেশে তারা অবস্থান করছে, সে দেশের কাস্টমস কর্মকর্তা চুক্তি অনুযায়ী নির্দিষ্ট পরিমাণে অর্থ পুনরুৎসাহের জন্য একটি নোটিশ জারি করবেন, সরাসরি একটি অনলিপিসহ যানবাহনের নিজ দেশের ভারপ্রাপ্ত কর্তৃপক্ষের কাছে (যারা অনুমতি প্রদান করেছে)। চুক্তিতে আরও বলা হয়েছে যে, যদি কোনো অনুমোদিত চালক অথবা যানবাহনের মালিক অথবা অনুমতিপ্রাপ্ত ব্যক্তি নোটিশে উল্লেখিত নির্দিষ্ট পরিমাণ অর্থ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রদানে ব্যর্থ হয়, উক্ত কর্তৃপক্ষ এবং পরিবহনটি যে দেশে অবস্থানরত সে দেশের কাস্টমস কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে বিষয়টি সুরাহা হবে।
১৫. চুক্তির মধ্যে অন্তর্ভুক্ত নয় এমন বিষয় গুলোর জন্য কার আইন প্রযোজ্য হবে?	যদিও চুক্তিতে উল্লেখিত বিধান দ্বারা যাত্রী ও মালবাহী যান পরিচালিত হবে, কিছু এলাকা রয়েছে যেখানে জাতীয় আইন প্রযোজ্য হবে (বিবিআইএন এমভিএ দ্বারা সুস্পষ্টভাবে

	উল্লেখিত নয় এমন বিষয়ে)। এর মধ্যে রয়েছে টোল এবং যানবাহনের যান্ত্রিক ক্রটি বিষয়ক বিধানসমূহ।
১৬. চুক্তিটিতে কি এক দেশে নিবন্ধিত যানবাহন অন্য দেশের সীমানায় চলাচলের গতিবিধি লক্ষ্য রাখার কোনো বিধান আছে?	হ্যাঁ। চুক্তি অনুসারে, দক্ষভাবে যানবাহনের গতিবিধি লক্ষ্য রাখার জন্য চুক্তিকারী পক্ষেরা যথাসম্ভব আগে যথাযথ সফটওয়্যার এবং হার্ডওয়্যারের সাহায্যে একটি বৈদ্যুতিক পর্যবেক্ষণকারী ভিত্তি প্রতিষ্ঠা করবে।
১৭. যেসকল মালবাহী বা যাত্রীবাহী যানবাহনের চালক ও কর্মচারী অন্য দেশের অঞ্চলে প্রবেশের জন্য নিজ দেশে নিবন্ধিত, তাদের পরিবর্তন সংক্রান্ত কোনো বিধান বিবিআইএন এমভিএ এর মধ্যে আছে কি?	যদিও বিবিআইএন এমভিএ স্পষ্টভাবে উল্লেখ করে না, তবে অনুমান করা হয় যে একটি দেশে নিবন্ধিত মালবাহী বা যাত্রীবাহী যানবাহনের চালক ও কর্মচারী সদস্যদের মধ্যে অন্য দেশের সীমানায় চলাচলকালীন পরিবর্তন পরিবহন পরিচালকদের বিশেষ অধিকার। এ ধরনের পদক্ষেপ কোনো প্রযুক্তিগত সমস্যা তৈরি করে না এবং একটি দেশ থেকে অন্য দেশে যানবাহনের নির্বিশে চলাচল সহজতর করে।
১৮. যদি একটি দেশের যানবাহন অন্য দেশের ভূখণ্ডে চলাচলের সময় দূর্ঘটনার শিকার হয় বা যান্ত্রিক ক্রটি দেখা দেয় অথবা অনিধারিত যাত্রাবিরতিতে যায় তাহলে কী ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে?	চুক্তিটি এই বিধান প্রদান করে, যে দেশে দূর্ঘটনা, যান্ত্রিক ক্রটি বা মেরামত করতে হবে, অনুমোদিত চালক অথবা কর্মচারীরা দ্রুত স্থানীয় অফিসারকে জানাবেন। এমতাবস্থায় গাড়ির চালক যেসকল সুবিধাদির অধিকার রাখেনঃ ক) যে দেশে পরিবহনটি অবস্থানরত, সে দেশের আইন অনুসারে যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ খ) যাত্রী ও কর্মচারীদের নিরাপদ চলাচলের বিকল্প ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য সহায়তা পাওয়া গ) যাত্রী ও কর্মচারীদের জন্য জরুরী/প্রয়োজনীয় চিকিৎসা সহায়তার ব্যবস্থা পাওয়া

