

16 SCOB [2022] HCD 84

হাইকোর্ট বিভাগ
(বিশেষ মূল অধিক্ষেত্র)

রীট পিটিশন নং ৫৫০৮/২০১৭

মোহাম্মদ জহিরুল ইসলাম

.....দরখাস্তকারী

-বনাম-

বাংলাদেশ সরকার ও অন্যান্য

..... প্রতিপক্ষগণ

এ্যাডভোকেট আব্দুল হালিম

.....দরখাস্তকারী পক্ষে

এ্যাডভোকেট মোঃ ওবায়দুর রহমান

---১নং প্রতিপক্ষ পক্ষে

এ্যাডভোকেট সাইফুর রশিদ

---৮ নং প্রতিপক্ষ পক্ষে

এ্যাডভোকেট এম,জি, মাহমুদ (শাহীন)

--- ৯ নং প্রতিপক্ষ পক্ষে

এ্যাডভোকেট ওয়ায়েস আল হারুনী, ডেপুটি এটর্নী
জেনারেল সংগে

এ্যাডভোকেট আশেক মোমিন, ডেপুটি এটর্নী জেনারেল
এ্যাডভোকেট ইলিন ইমন সাহা, সহকারী এটর্নী জেনারেল

এ্যাডভোকেট সায়রা ফিরোজ, সহকারী এটর্নী জেনারেল
এ্যাডভোকেট মাহফুজুর রহমান লিখন, সহকারী এটর্নী

জেনারেল

এ্যাডভোকেট হাফিজুর রহমান, সহকারী এটর্নী জেনারেল
এ্যাডভোকেট আফিফা বেগম, সহকারী এটর্নী জেনারেল

এ্যাডভোকেট লাকী বেগম, সহকারী এটর্নী জেনারেল

.....রাষ্ট্র পক্ষে

শুনানীর তারিখ : ১৯.০২.২০২০, ০৯.০৩.২০২০,
২৭.০১.২০২১ এবং রায় প্রদানের তারিখ : ৩০.০৬.২০২১

উপস্থিতঃ

বিচারপতি মোঃ আশরাফুল কামাল

এবং

বিচারপতি রাজিক আল জলিল

Editors' Note:

নির্ধারিত সময়ের পরে বিকাল ৪.০০ ঘটিকায় ১৯৮ জন যাত্রী নিয়ে বিগত ইংরেজী ০২.০৪.২০১৭ তারিখে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষের মালিকানাধীন জাহাজ “ভাষা শহীদ সালাম”, যাত্রীসহ কুমিরা ঘাট থেকে সন্দীপের গুণ্ডা ঘাটের উদ্দেশ্যে যাত্রা শুরু করে এবং সন্ধ্যা ৬.১০ মিনিটে গুণ্ডা ঘাটে নোঙ্গর করে। ঘাটের কাছে সাগরের গভীরতা কম থাকায় জাহাজ জেটিতে ভিড়তে পারে না। তাই ঘাটে নামতে লাল বোটে উঠতে হয় যাত্রীদের। তখন সন্ধ্যা হয়ে গেছে। দুটি লাল বোটের সাহায্যে যাত্রী নামানোর পর তৃতীয় বোট যাত্রী নিয়ে যাওয়ার পথে প্রচণ্ড ঢেউয়ে বোট ডুবে ১৮ জন যাত্রী মৃত্যুবরণ করে। এই ঘটনায় প্রতিপক্ষগণের দায়িত্বে অবহেলার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারসমূহকে যথাযথ ক্ষতিপূরণ প্রদানের নির্দেশনা প্রার্থনায় এই রীট পিটিশনটি দাখিল করা হয়। শুনানী অস্ত্রে হাইকোর্ট বিভাগ মত প্রদান করে যে, সংবিধানের ৩২ অনুচ্ছেদে প্রদত্ত বেঁচে থাকার অধিকারের প্রমাণিত হরণ হলে সাংবিধানিক আদালত ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে পারে যা প্রাইভেট আইনে দাবী আদায়ের অতিরিক্ত হিসাবে গণ্য হবে। সাংবিধানিক আইনে সরকার বা সরকারী কর্তৃপক্ষ তাদের অধীনস্থ কর্মকর্তা বা কর্মচারীদের দায়িত্বে গাফিলতির জন্য ক্ষতিপূরণ দিতে বাধ্য। তবে সরকার এই সমপরিমাণ টাকা দায়িত্বে গাফিলতির জন্য দায়ী সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, কর্মচারী এবং ঠিকাদারদের কাছ থেকে আইনগত পদ্ধতিতে আদায় করে সরকারী কোষাগারে জমা দিবেন। হাইকোর্ট বিভাগ এছাড়াও মত প্রকাশ করে যে, ক্ষতিপূরণের আদেশ দেয়ার পরে প্রায়ই দেখা যায় যে, প্রতিবাদীগণ ক্ষতিপূরণের টাকা দিতে কালক্ষেপন করেন। সেজন্য ক্ষতিপূরণের মামলায় ব্যাংক রেট হারে ক্ষতিপূরণের সাথে সুদ প্রদানের বাধ্যবাধকতা থাকা প্রয়োজন। অতপর হাইকোর্ট বিভাগ ৯ দফা নির্দেশনাসহ ১৮টি পরিবারের প্রতিটি পরিবারকে ১৫ লক্ষ টাকা করে ক্ষতিপূরণ এবং ক্ষতিপূরণের অতিরিক্ত হিসেবে মামলা দায়েরের তারিখ থেকে শুরু করে ক্ষতিগ্রস্তদের একাউন্টে ক্ষতিপূরণের টাকা জমা হওয়া পর্যন্ত প্রচলিত ব্যাংক রেট তথা ৮% হারে সুদ পরিশোধের জন্য প্রতিবাদীগণকে নির্দেশনা প্রদান করেন।

গুরুত্বপূর্ণ শব্দাবলীঃ

অনুচ্ছেদ ৩২, বাংলাদেশ সংবিধান; ক্ষতি পূরণ; কঠিন দায়; Strict liability; Vicarious Liability; অবহেলা (Negligence)

অনুচ্ছেদ ৩২, বাংলাদেশ সংবিধানঃ

বেঁচে থাকার অধিকারের প্রমাণিত হরণ হলে সাংবিধানিক আদালত ক্ষতিপূরণ প্রাদান করবেঃ

সরকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ কর্তৃক কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহ কর্তৃক tortius তথা পূরণযোগ্য ক্ষতির অপরাধ সম্পাদনের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি প্রাইভেট আইনের আওতায় তার দাবী সাধারণত উত্থাপন করেন। কিন্তু সংবিধানের অনুচ্ছেদ ৩২ মোতাবেক প্রদত্ত অধিকার তথা বেঁচে থাকার অধিকারের প্রমাণিত হরণ হলে সাংবিধানিক আদালত ক্ষতিপূরণ প্রাদান করবে। ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি তথা মৃত ব্যক্তির বেঁচে থাকার অধিকারে প্রমাণিত হরণের উপরিল্লিখিত সাংবিধানিক দাবী উত্থাপনের পাবলিক আইনে প্রদত্ত অধিকারটি প্রাইভেট আইনে প্রদত্ত দাবী আদায়ের সুযোগের অতিরিক্ত হিসেবে গণ্য হবে। ... (প্যারা ৫১)

রাষ্ট্রের কর্মকর্তা-কর্মচারী কর্তৃক কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহের কার্য বা আদেশ দ্বারা কোন ব্যক্তি বেঁচে থাকার সংবিধান প্রদত্ত মৌলিক অধিকার হরণ করা হলে উক্ত হরণ সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রের কর্মকর্তা-কর্মচারী বা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহের কঠিন দায় (Strict liability)। ... (প্যারা ৫৪)

যেখানে ভিকটিমের তথা মৃত ব্যক্তির মৌলিক অধিকার তথা বেঁচে থাকার অধিকারের প্রমাণিত হরণ হবে সেখানে আদালত সংক্ষুদ ব্যক্তির দাবী এ কারণে এড়িয়ে চলার নীতি অনুসরণ করবেন না যে, সংক্ষুদ ব্যক্তি দেওয়ানী আদালতে মোকদ্দমা দায়েরের সুবিধাপ্রাপ্ত। ... (প্যারা ৫৫)

টর্ট তথা ক্ষতিপূরণ আইনে ভিকারিয়াস লায়াবিলিটি (Vicarious Liability) নীতিটি সাংবিধানিক আইনে মৌলিক অধিকার ভংগের ক্ষেত্রেও সমভাবে প্রযোজ্য। সাংবিধানিক আইনে ক্ষতিপূরণের নীতিটি বর্তমানে সুপ্রতিষ্ঠিত। সাংবিধানিক আইনে সরকার বা সরকারী কর্তৃপক্ষ তাদের অধীনস্থ কর্মকর্তা বা কর্মচারীদের দায়িত্বে গাফিলতির জন্য ক্ষতিপূরণ দিতে বাধ্য। তবে সরকার এই সমপরিমাণ টাকা দায়িত্বে গাফিলতির জন্য দায়ী সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, কর্মচারী এবং ঠিকাদারদের কাছ থেকে আইনগত পদ্ধতিতে আদায় করে সরকারী কোষাগারে জমা দিবেন। এই নীতিটির ফলে সরকারী কোষাগার থেকে ক্ষতিপূরণ দিলেও দায়িত্বে অবহেলা যে সব কর্মকর্তা বা কর্মচারী করেছে তাদের কাছ থেকে এই টাকা আদায় করে সরকারী কোষাগারে জমা দেয়া হবে।

... (প্যারা ৫৬)

সংবিধানের অনুচ্ছেদ ৩২ মোতাবেক কোন ব্যক্তিকে তার জীবন হতে বঞ্চিত করা যাবে না। এটি বাংলাদেশে অবস্থিত প্রত্যেক ব্যক্তির মৌলিক অধিকার। সংবিধান এখানে নাগরিক শব্দটি ব্যবহার করে নাই, করেছে “ব্যক্তি” শব্দটি। অর্থাৎ বাংলাদেশের নাগরিকসহ বাংলাদেশে অবস্থিত বৈধ অবৈধ যে কোন ব্যক্তিকে বাংলাদেশ নামক রাষ্ট্র সুরক্ষা প্রদান করবে। বাংলাদেশে অবস্থিত প্রত্যেক ব্যক্তির জীবনের সুরক্ষা প্রদান করে প্রদত্ত মৌলিক অধিকার হলো রাষ্ট্রের “কঠিন দায়” তথা “Strict Liability”।

... (প্যারা ৬৩)

ক্ষতিপূরণের আদেশ দেয়ার পরে প্রায়ই দেখা যায় যে, প্রতিবাদীগণ ক্ষতিপূরণের টাকা দিতে কালক্ষেপন করেন। ক্ষতিপূরণের টাকা পরিশোধে বিলম্বের দ্বারা ভুক্তভোগীদেরকে এক ধরনের অজানা আশংকার মাঝে নিমজ্জিত করে রাখা হয়। সেজন্য ক্ষতিপূরণের মামলায় ব্যাংক রেট হারে ক্ষতিপূরণের সাথে সুদ প্রদানের বাধ্যবাধকতা থাকা প্রয়োজন। ক্ষতিপূরণ একটি দেনার মতো, একটি ঋণের মতো যা সুদসহ পরিশোধিত হয়।

... (প্যারা ৬৫)

সন্দীপের গুণ্ডছড়া ঘাটে লাল বোট ডুবে ১৮ জন যাত্রীর মৃত্যু ৮ ও ৯নং প্রতিপক্ষদের অবহেলায় সংঘটিত হয়েছে যা প্রমাণিত সত্য এবং উক্ত “অবহেলা (Negligence)” আইনসংগত কর্তৃক ব্যক্তিরে করে হয়েছে বিধায় উক্ত “অবহেলা (Negligence)” এর কোন আইনগত কার্যকারিতা নাই মর্মে ঘোষণা করা হলো এবং ১৮ জন মৃত ব্যক্তির পরিবারকে ক্ষতিপূরণ প্রদান ৮ ও ৯নং প্রতিপক্ষদের করণীয় কার্যহেতু উক্ত ক্ষতিপূরণ প্রদানের নির্দেশ প্রদান করা হলো। আমরা, অতঃপর, নিম্নে বর্ণিত আদেশ এবং নির্দেশনাসমূহ প্রদান করলামঃ

১। সংবিধানের অনুচ্ছেদ ৩২ মোতাবেক প্রদত্ত মৌলিক অধিকার তথা বেঁচে থাকার অধিকারের প্রমাণিত হরণ (Proved infringement) হলে সাংবিধানিক আদালত তথা হাইকোর্ট বিভাগ সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১০২ এর আওতায় ক্ষতিপূরণ প্রাদান করতে এখতিয়ারসম্পন্ন।

২। সাংবিধানিক আদালত তথা হাইকোর্ট বিভাগ কর্তৃক সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১০২ এর আওতায় এ অধিকার প্রাইভেট আইন (Private Law)-এ প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের দাবী আদায়ের অধিকারের অতিরিক্ত হিসেবে গণ্য হবে।

৩। সরকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ কর্তৃক কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহ কর্তৃক পূরণযোগ্য ক্ষতির অপরাধ সংগঠিত হলে ভিকটিম তথা মৃত ব্যক্তির পরিবারের যেকোন সদস্য অথবা তাহাদের পক্ষে যেকোন ব্যক্তি জনস্বার্থে হাইকোর্ট বিভাগে সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১০২ এর আওতায় ক্ষতিপূরণ চেয়ে মামলা দায়ের করতে হকদার।

৪। সরকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ কর্তৃক কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহ কর্তৃক পূরণযোগ্য ক্ষতির অপরাধ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারী কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠান সমূহের কঠিন দায়বদ্ধতা (Strict liability)।

৫। ১৮টি পরিবারের প্রতিটি পরিবারকে ১৫ লক্ষ টাকা করে মোট ১৮ x ১৫,০০,০০০ = ২,৭০,০০,০০০/= (দুই কোটি ৭০ লক্ষ টাকা মাত্র) টাকা যার অর্ধেক BIWTC (৮নং প্রতিবাদী) এবং অর্ধেক CDC যা ৯নং প্রতিবাদী চেকের মাধ্যমে ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারের কাছে অত্র রায় প্রাপ্তির ৩০ কর্মদিবসের মাধ্যমে হস্তান্তর করবে এবং ক্ষতিপূরণের অতিরিক্ত হিসেবে মামলা দায়েরের তারিখ থেকে শুরু করে ক্ষতিগ্রস্তদের একাউন্টে ক্ষতিপূরণের টাকা জমা পর্যন্ত প্রচলিত ব্যাংক রেট তথা ৮% হারে সুদ প্রতিবাদীগণ পরিশোধ করবে।

৬। দরখাস্তকারী মোঃ জহিরুল ইসলাম এবং বিজ্ঞ এ্যাডভোকেট আব্দুল হালিমকে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিগণের পক্ষে জনস্বার্থে অত্র মামলা দায়েরের জন্য বিশেষ ধন্যবাদ জ্ঞাপন করা হলো।

৭। অত্র রায় ও আদেশের অনুলিপি বাংলাদেশের সকল পাবলিক ও প্রাইভেট বিশ্ববিদ্যালয়ের আইন বিভাগের চেয়ারম্যান বরাবরে ই-মেইলে এর মাধ্যমে প্রেরণের জন্য নির্দেশ প্রদান করা হলো।

৮। অত্র রায় ও আদেশের অনুলিপি অধস্তন আদালতের সকল বিচারককে ই-মেইল এর মাধ্যমে পাঠানোর জন্য সুপ্রীম কোর্টের রেজিস্ট্রার জেনারেলকে নির্দেশ প্রদান করা হলো।

৯। অত্র রায় ও আদেশের অনুলিপি Judicial Administration Training Institute (JATI)-তে পাঠানোর জন্য সুপ্রীম কোর্টের রেজিস্ট্রার জেনারেলকে নির্দেশ প্রদান করা হলো।

...(প্যারা ৬৯)

রায়

বিচারপতি মোঃ আশরাফুল কামালঃ

১. দরখাস্তকারী মোহাম্মদ জহিরুল ইসলাম কর্তৃক গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১০২(২) এর অধীন দরখাস্ত দাখিলের প্রেক্ষিতে বিগত ইংরেজী ১৩.০৪.২০১৭ তারিখে প্রতিপক্ষগণের উপর কারণ দর্শানোপূর্বক নিম্নোক্ত উপায়ে রুলটি ইস্যু করা হয়েছিলঃ-

“Let a Rule Nisi be issued calling upon the respondents to show cause as to why the inactions and/negligence of the respondents causing the capsizing of a little “red boat” on 02.04.2017 of Guptacharagut, Sandwip, Chittagong leaving 23 people including 4 children drowned and dead and many others injured as reported on 4th April, 2017 by the leading daily newspaper Prothom Alo (Annexure-A) should not be declared as without lawful authority and is of no legal effect and as to why the respondents should not be directed to employ modern sea truck and boats equipped with life jackets and other safety materials for passengers for carrying them from Chittagong, Kumiraghat to Saddwipghat and also the respondents should not be directed to compensate the bereaved families and/or pass such other or further order or orders as to this Court may seem fit and proper.

The Rule is returnable within 4(four) weeks.

The petitioner is directed to put in requisites for service of notice upon the respondents through registered post and in usual course.”

২. অত্র রুলটি নিষ্পত্তির লক্ষ্যে, ঘটনার সংক্ষিপ্ত বিবরণ এই যে-

সীতাকুন্ডের কুমিরা ঘাট থেকে সি-ট্রাকে (ছোট জাহাজ) করে বঙ্গোপসাগরে ১৬ কিলোমিটার পথ (সন্দ্বীপ চ্যানেল নামে পরিচিত) পাড়ি দিলেই সন্দ্বীপ। বিগত ইংরেজী ০২.০৪.২০১৭ তারিখের স্রোতের কারণে সী-ট্রাক কুমিরা ঘাটে আসতে বিলম্ব হয়, ফলে ছাড়তেও বিলম্ব হয়। নির্ধারিত সময়ের পরে বিকাল ৪.০০ ঘটিকায় ১৯৮ জন যাত্রী নিয়ে বিগত ইংরেজী ০২.০৪.২০১৭ তারিখে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষের মালিকানাধীন জাহাজ “ভাষা শহীদ সালাম”, যার মাস্টার অফিসার ছিল মোঃ শহীদুল্লাহ (কোড নং- ১১২৫০), যাত্রীসহ কুমিরা ঘাট থেকে সন্দ্বীপের গুপ্তছড়া ঘাটের উদ্দেশ্যে যাত্রা শুরু করে সন্ধ্যা ৬.১০ মিনিটে সী-ট্রাকটি গুপ্তছড়া ঘাটে নোঙ্গর করে। ঘাটের কাছে সাগরের গভীরতা কম থাকায় জাহাজ জেটিতে ভিড়তে পারে না। তাই ঘাট থেকে দেড়শ গজ দূরে সি-ট্রাক থেকে নৌকায় তথা লাল বোটে উঠতে হয় যাত্রীদের। তখন সন্ধ্যা হয়ে গেছে। দুটি লাল বোটের সাহায্যে যাত্রী নামানোর পর

তৃতীয় বোট যাত্রী নিয়ে কিনারার দিকে যাওয়ার পথে প্রচণ্ড ঢেউয়ে বোট ডুবে ১৮ জন যাত্রী মৃত্যুবরণ করে। প্রতিপক্ষগণের উপরিল্লিখিত দায়িত্বে অবহেলা আইনসংগত কর্তৃত্ব ব্যতিরেকে করা হয়েছে এবং এর কোন আইনগত কার্যকারিতা নাই মর্মে ঘোষণা চেয়ে এবং কুমিরা ঘাট থেকে গুণ্ডছড়া ঘাটে যাত্রী সাধারণের যাতায়াতের জন্য লাইফ জ্যাকেট এবং অন্যান্য নিরাপত্তা সামগ্রীসহ আধুনিক সী-ট্রাক এবং বোট প্রদানের জন্য প্রতিপক্ষকে যথাযথ নির্দেশনা প্রদানের প্রার্থনায় এবং ক্ষতিগ্রস্থ পরিবারকে যথাযথ ক্ষতিপূরণ প্রদানের নির্দেশনা প্রার্থনায় অত্র রীট পিটিশনটি দাখিল করে দরখাস্তকারী রুলটি প্রাপ্ত হন।

৩. ৮নং প্রতিপক্ষ এবং ৯নং প্রতিপক্ষ হলফান্তে জবাব দাখিল করেন।

৪. দরখাস্তকারী পক্ষে বিজ্ঞ এ্যাডভোকেট আব্দুল হালিম বিস্তারিতভাবে যুক্তিতর্ক উপস্থাপন করেন। অপরদিকে ১নং প্রতিপক্ষ পক্ষে বিজ্ঞ এ্যাডভোকেট মোঃ ওবায়দুর রহমান, ৮ নং প্রতিপক্ষ পক্ষে বিজ্ঞ এ্যাডভোকেট সাইফুর রশিদ এবং ৯ নং প্রতিপক্ষ পক্ষে বিজ্ঞ এ্যাডভোকেট এম,জি, মাহমুদ (শাহীন) বিস্তারিতভাবে যুক্তিতর্ক উপস্থাপন করেন।

৫. অত্র রীট পিটিশন এবং এর সাথে সংযুক্ত সকল সংযুক্তি বিস্তারিতভাবে পর্যালোচনা করা হলো। ৮ এবং ৯নং প্রতিপক্ষের হলফান্তে জবাব এবং এর সাথে সংযুক্ত সকল সংযুক্তি পর্যালোচনা করা হলো। বিজ্ঞ এ্যাডভোকেটগণের যুক্তিতর্ক বিস্তারিতভাবে শ্রবণ করা হলো।

৬. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃক বিগত ইংরেজী ২৩.০৪.২০১৭ তারিখে স্বাক্ষরিত গত ০২.০৪.২০১৭ ইং তারিখে সন্দীপ গুণ্ডছড়া ঘাটে সী-ট্রাক হতে যাত্রী নামার পর লাল বোট ডুবে মর্মান্তিক দুর্ঘটনার তদন্ত প্রতিবেদনটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-C

বিআইডব্লিউটিসি

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশন

(অভ্যন্তরীণ জাহাজ চলাচল প্রতিষ্ঠান)

১৮, স্ট্যান্ডরোড, সদরঘাট, চট্টগ্রাম।

বিষয়ঃ গত ০২.০৪.২০১৭ ইং তারিখে সন্দীপ গুণ্ডছড়া ঘাটে সী-ট্রাক হতে যাত্রী নামার পর লাল বোট ডুবে মর্মান্তিক দুর্ঘটনার তদন্ত প্রতিবেদন।

অফিস আদেশ নং-বাঃ বিঃ ১০/২০১৭ ইং তারিখ- ০৩.০৪.২০১৭ ইং এবং সূত্র নং- ১৫৬.০৫.০২.০৫৮.২০১৭/২০৫, তারিখ- ০৩.০৪.২০১৭ ইং মোতাবেক গঠিত কমিটি সরেজমিনে পরিদর্শন পূর্বক উপর্যুক্ত বিষয়ে তদন্ত কাজ সম্পন্ন করেন যাহা নিম্নে পেশ করা হলো।

১। কমিটি সরেজমিনে পরিদর্শন করে এতদ্ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট ও প্রত্যক্ষদর্শীর নিম্নলিখিত লোকজনের লিখিত জবানবন্দি।

৬। **কমিটি মতামতঃ** গত ০২.০৪.২০১৭ইং তারিখে সংগঠিত দুর্ঘটনার বিষয়ে সী-ট্রাকের কর্মরত নাবিকদের কোন দায়িত্বে অবহেলা পাওয়া যায় নাই। উভয় পাড়ে বোট কন্ট্রাকটর যাত্রী উঠানামার দায়িত্ব থাকায় উক্ত দুর্ঘটনায় তিনি তার দায়িত্ব এড়াতে পারেন না, যদিও তিনি বাধ্য হয়ে খাস আদায়কারীর বোট ব্যবহার করেছেন বলে জানিয়েছেন। তাছাড়া সী ট্রাক চাটটারার যাত্রী উঠানামার বিষয়ে সার্বিক নিরাপত্তার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা উচিত ছিল। লাল বোটটি সী ট্রাক হতে যাত্রী নিয়ে কিনারার দিকে যাওয়ার সময় বড় ঢেউয়ের আঘাতে যাত্রীগণ একদিকে জড়ো হওয়ায় কাত হয়ে বোটটি ডুবে যায়। প্রসঙ্গত ঐ দিন আবহাওয়া দগুর হতে কোন সিগনাল না থাকলেও সাগর মাঝারি ধরনের উত্তাল ছিল। এ দুর্ঘটনাটি প্রাকৃতিক, এককভাবে কেউ দায়ী বলে কমিটি মনে করেন না। জানামতে সী-ট্রাকের ভাড়ার সাথে নৌকা ভাড়া ও খাস আদায়কারীর টোল নিয়ে নেয়া হয় তারপরও বোটের মাঝি মাল্লারা যাত্রীদের থেকে বকশিশের নামে অতিরিক্ত অর্থ আদায় করেন তাহা কোনভাবে কাম্য নহে, তাহা বন্ধ করা অতীব জরুরী। তাছাড়া যাত্রী উঠানামায় ব্যবহৃত নৌকাগুলি সংশ্লিষ্ট দগুর হতে ফিটনেস নিতে হবে এবং কোন অবস্থায় অতিরিক্ত যাত্রী বহন করতে পারবেন না। সী-ট্রাকে উঠানো ও নামানোর সময় প্রত্যেক যাত্রীকে অবশ্যই লাইফ জ্যাকেট, পরিধান করাইতে হবে এবং বোটে অতিরিক্ত লাইফ বয়া রাখতে হবে। সন্দীপের জনগণের স্বার্থে বিআইডব্লিউটিসি, বিআইডব্লিউটিসি ও জেলা পরিষদের সমন্বয় এর মাধ্যমে ঘাট পরিচালনা করা প্রয়োজন। সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে যাত্রীদের উঠানামার জন্য পর্যাপ্ত সুযোগ সুবিধার ব্যবস্থা গ্রহণ করা

এবং রাতে প্রয়োজনীয় আলোর ব্যবস্থা করা প্রয়োজন। ঘাটে যাতে কোন মাসেলম্যান দ্বারা যাত্রী হয়রানি না হয় সেদিকে লক্ষ্য রাখা উচিত বলে কমিটি মনে করেন।
সংযুক্তিঃ ১৮ (আঠার) কপি।

স্বা/ অস্পষ্ট ২৩.০৪.২০১৭ (মোঃ মাহবুবুর রহমান খাঁন) উপসহকারী প্রকৌশলী সদস্য	স্বা/ অস্পষ্ট ০৩.০৪.২০১৭ (মোঃ ফয়সাল আলম চৌধুরী) ব্যবস্থাপক (বাণিজ্য/যাত্রী) সদস্য	স্বা/ অস্পষ্ট ২৩.০৪.২০১৭ (মোঃ আবুল কালাম খাঁন) ব্যবস্থাপক (বাণিজ্য/যাত্রী) সদস্য
--	--	--

৭. গুরুত্বপূর্ণ বিষয় উপজেলা নির্বাহী অফিসার, সন্দ্বীপ কর্তৃক সন্দ্বীপ চ্যানেলে লাল বোট ডুবিতে মৃত ব্যক্তির নামের বিগত ইংরেজী ০৫.০৪.২০১৭ তারিখে স্বাক্ষরিত তালিকাটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-D

সন্দ্বীপ চ্যানেলে লাল বোট ডুবিতে মৃত ব্যক্তির তালিকা

ক্রমিক নং	নিখোজ ব্যক্তির নাম	পিতার নাম	ঠিকানা
১.	বড়দা জলদাশ	মনমোহন জলদাশ	পৌরসভা ২নং ওয়ার্ড, সন্দ্বীপ।
২.	সালাউদ্দিন	খোরশেদ আলম	বাউরিয়া, ৪নং ওয়ার্ড
৩.	সচিন্দ্র জলদাশ	শ্রী হরি জলদাশ	পৌরসভা ৯নং ওয়ার্ড
৪.	আবদুল হক	মৃত সেরাজুল হক	গ্রাম- দক্ষিণ রাজাবাজার, ইকরাম মুন্সির বাড়ী, থানা- সেনবাগ, জেলা- নোয়াখালী।
৫.	হাফেজ আমিন রসুল	কারি আবদুল হালিম	পৌরসভা ৪নং ওয়ার্ড, গ্রাম- হরিশপুর, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
৬.	মোঃ শামসুল আলম শাহিন	নুর আহমদ	গ্রাম- সিকদার পাড়া, ইউনিয়ন সাবরং, উপজেলা- টেকনাফ, জেলা- কক্সবাজার।
৭.	মোঃ কামরুজ্জামান	মোঃ রবজেল হোসেন	গ্রাম- সড়াতলা, ডাকঘর- খালিশপুর, উপজেলা- মহেশপুর, জেলা- ঝিনাইদহ।
৮.	মাইনুদ্দীন	আমিনুল ইসলাম	গ্রাম- কাছিয়াপাড়, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
৯.	হাফিজ উল্লাহ	মৃত ছবি হাজি	গ্রাম- মুছাপুর, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
১০.	নিজাম উদ্দিন	মোস্তফা	বাউরিয়া, ২নং ওয়ার্ড, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
১১.	তানজিম মোঃ জোবায়েদ	পিতা- নুরুল আমিন	গ্রাম- আমিরাবাদ, উপজেলা- লোহাগাড়া, জেলা- চট্টগ্রাম।
১২.	মানস্টার ওসমান গনি	ফজলুল হক	গ্রাম- রহমতপুর, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
১৩.	মানস্টার ইউছুফ	নুর আলম	গ্রাম- রহমতপুর, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
১৪.	মাকসুদুর রহমান	মোঃ আজিজ	মুছাপুর, ওয়ার্ড নং- ০৭, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।

১৫.	মাষ্টার মোঃ আনোয়ার হোসেন সিপন	মৃত মাষ্টার আজহারুল হক	গ্রাম- মগধরা, ওয়ার্ড নং- ১, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
১৬.	মোঃ তাওসিন	মোঃ মুসলিম	গ্রাম- মুছাপুর, ২নং ওয়ার্ড, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
১৭.	নিহা	মোঃ মুসলিম	গ্রাম- মুছাপুর, ২নং ওয়ার্ড, উপজেলা- সন্দ্বীপ, জেলা- চট্টগ্রাম।
১৮.	হারুন অর রশিদ	মৃত শাসুদ্দিন আহমদ	গ্রাম- দেউচালি, ইউনিয়ন শ্রাবচর, উপজেলা- বাজিতপুর, জেলা- কিশোরগঞ্জ।

স্বা/- অস্পষ্ট

০৫.০৪.১৭

(মোঃ গোলাম জাকারিয়া)

উপজেলা নির্বাহী অফিসার

সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম।

৮. গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে সর্বশেষ হাল নাগাদ বিগত ইংরেজী ০৯.০৮.২০১৭ তারিখের উপকূলীয় গতিপথ ও টাইম টেবিল নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলো:

Annexure-G

উপকূলীয় গতিপথ-বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন করপোরেশন-গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

সর্বশেষ হাল নাগাদ ৯ আগস্ট ২০১৭

উপকূলীয় গতিপথ

উপকূলীয় জাহাজ সমূহের গতিপথ

চট্টগ্রাম-হাতিয়া-সন্দ্বীপ উপকূলীয় সার্ভিস (সপ্তাহের ৪দিন) চট্টগ্রাম হতে: শনিবার/সোমবার/বুধবার/বৃহস্পতিবার হাতিয়া হতে: রবিবার/মঙ্গলবার/বৃহস্পতিবার/শনিবার	কুমিরা-গুপ্তচরা সার্ভিস (দৈনিক) হাতিয়া-বয়ারচর সার্ভিস (দৈনিক) মনপুরা-শশীগঞ্জ সি-ট্রাক সার্ভিস (দৈনিক) ইলিশা-মজুচৌধুরীর হাট সি-ট্রাক সার্ভিস (দৈনিক) বরিশাল-মজুচৌধুরীর হাট সি-ট্রাক সার্ভিস (দৈনিক) টেকনাফ-সেন্টমার্টিন সি-ট্রাক সার্ভিস (দৈনিক, শান্ত মৌসুম)
---	---

টাইম টেবিল

জাহাজ ছাড়ার সময়		জাহাজ পৌঁছার সময়	
স্থান/ঘাট	সময়/ঘটিকা	স্থান/ঘাট	সময়/ঘটিকা
চট্টগ্রাম	০৯.০০	হাতিয়া	১৫.৩০
হাতিয়া	০৯.০০	চট্টগ্রাম	১৫.৩০
গুপ্তচরা	০৯.০০	কুমিরা	১১.৩০
কুমিরা	১৪.০০	গুপ্তচরা	১৫.৪৫
হাতিয়া	১১.০০	বয়ারচর	১২.৩০
বয়ারচর	১৩.০০	হাতিয়া	১৪.৩০
মনপুরা	১১.০০	শশীগঞ্জ	১২.৩০
শশীগঞ্জ	১৩.০০	মনপুরা	১৫.৩০
চরচেস্কা	০৯.০০	বয়ারচর	১০.০০
বয়ারচর	১৩.০০	চরচেস্কা	১৫.০০
মজুচৌধুরীর হাট	০৫.০০	বরিশাল	১১.০০

মির্জাকালু	১০.০০	আলেকজান্ডার	০৯.০০
ইলিশা	০৯.০০	মজুচৌধুরীর হাট	১২.০০
বরিশাল	০৭.০০	মজুচৌধুরীর হাট	১১.৪৫
মজুচৌধুরীর হাট	১২.০০	বরিশাল	১৭.১৫

৯. গুরুত্বপূর্ণ বিষয় জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম কর্তৃক বিগত ইংরেজী ২৩.০৭.২০১৯ তারিখের পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলো।

Annexure- H

জেলা পরিষদ
চট্টগ্রাম।

www.spchittagong.org

স্মারক নং- জেপ/চট্ট/২০১৯/V-26(D)-8১৮, তারিখ- ২৩.০৭.২০১৯ খ্রিঃ

বিষয়ঃ কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া ফেরীঘাটের তথ্য প্রদান প্রসঙ্গে।

সূত্রঃ আপনার ২৩.০৪.২০১৯ তারিখের আবেদন।

উপর্যুক্ত বিষয় ও সূত্রের পরিপ্রেক্ষিতে জানানো যাচ্ছে যে, চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ মালিকানাধীন সীতাকুন্ড-সন্দীপ উপজেলাস্থ কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া ফেরীঘাটের চাহিত তথ্য নিম্ন মোতাবেক প্রেরণ করা হলোঃ

- ১। চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ কর্তৃক বিগত ০২.০৪.২০১৭ তারিখ জনাব এস, এম আনোয়ার হোসেন, পিতা- মৃত বাদশা মিয়া সুকানী, সাং- মগধরা, থানা- সন্দীপ, জেলা- চট্টগ্রাম তারিখ কুমিরা-গুণ্ডছড়া ঘাটটির খাস আদায়কারী হিসেবে নিয়োজিত ছিলেন।
- ২। চাহিত তথ্যে লালবোটের বিষয়ে জানতে চাওয়া হয়েছে। কিন্তু লাল বোটের বিষয়ে জেলা পরিষদ অবগত নয় বা জেলা পরিষদের ইজারা অনুমতি পত্রে লাল বোটের বিষয়ে কোনরূপ অনুমোদন দেয়া হয় নাই।
- ৩। জাহাজ হতে মানুষজন কুলে নামানোর বিষয়ে জেলা পরিষদের কোন ভূমিকা নাই। কারণ জাহাজগুলো বিআইডব্লিউটিসির অধীন। সেই জাহাজগুলো তাদের অধীনেই পরিচালিত হয়। জাহাজ যাত্রী পারাপারে বিআইডব্লিউটিসির সাথে জেলা পরিষদের কোন সম্পৃক্ততা নাই। যতদূর জানা যায় ঘাটটিতে বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃক নিয়োগকৃত কমিশন এজেন্টের মাধ্যমে জাহাজ হতে যাত্রী আরোহন-অবতরণ ও আনুষঙ্গিক কাজ গুলো সম্পাদন করা হয়।
- ৪। দুর্ঘটনায় মৃত ১৮ জন মানুষের তালিকা এতদসঙ্গে সংযুক্ত করা হলো।
- ৫। জেলা প্রশাসক, চট্টগ্রাম কর্তৃক একটি তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়েছিল। কিন্তু কমিটির কোন প্রতিবেদন জেলা প্রশাসক থেকে এ দপ্তরে পাঠায়নি। সুতরাং, এ দপ্তরে প্রতিবেদনের কোন কপি নাই।

স্বা/- অস্পষ্ট

২৩.০৭.১৯

(মোহাম্মদ মনিরুল ইসলাম)

সিনিয়র সহকারী প্রকৌশলী

জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম

ও

দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা

তথ্য অধিকার আইন ২০০৯

জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম

ফোনঃ ০৩১-৬৩২৯৬৮।

মোহাম্মদ জহিরুল ইসলাম

ব্যরিষ্টার হালিম এন্ড এসোসিয়েটস

বাদশাহ প্লাজা (৫ম তলা)

২০, রিংরোড, বাংলা মোটর
ঢাকা।

১০. ৮ নং প্রতিপক্ষের পক্ষে

গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃক বিগত ইংরেজী ০২.০৪.২০১৭ তারিখে সন্দ্বীপ গুণ্ডছড়া ঘাটে সী-ট্রাক হতে যাত্রী নামার পর লাল বোট ডুবে মর্মান্তিক দুর্ঘটনার বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্পোরেশনের তিন সদস্য বিশিষ্ট কমিটি কর্তৃক প্রদত্ত তদন্ত প্রতিবেদনের অনুলিপি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলো:

Annexure-1

বিআইডব্লিউটিসি
বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্পোরেশন
(অভ্যন্তরীণ জাহাজ চলাচল প্রতিষ্ঠান)
১৮, স্ট্রাউ রোড, সদরঘাট, চট্টগ্রাম।

বিষয়ঃ গত ০২.০৪.২০১৭ ইং তারিখে সন্দ্বীপ গুণ্ডছড়া ঘাটে সী-ট্রাক হতে যাত্রী নামার পর
লাল বোট ডুবে মর্মান্তিক দুর্ঘটনার তদন্ত প্রতিবেদন।

অফিস আদেশ নং বাঃ বিঃ ১০/২০১৭ ইং তারিখ ০৩.০৪.২০১৭ ইং এবং সূত্র নং
১৫৬.০৫.০২.০৫৮.২০১৭/২০৫ তারিখ ০৩.০৪.২০১৭ ইং মোতাবেক গঠিত সরেজমিনে
পরিদর্শন পূর্বক উপর্যুক্ত বিষয়ে তদন্ত কাজ সম্পন্ন করেন যাহা নিম্নে পেশ করা হলো।

১। কমিটি সরেজমিনে পরিদর্শন করে এতদ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট ও প্রত্যক্ষদর্শীর নিম্নলিখিত
লোকজনের লিখিত জবানবন্দি পাওয়া যায়ঃ সর্ব জনাব (১) মোঃ ইকরাম উদ্দিন, সী-ট্রাক চাটারার
(২) মাহমুদুর রহমান মান্না, বোট কন্ট্রাকটর, (৩) মোঃ শহীদ উল্লাহ, কোড নং- ১১২৫০, মাস্টার
অফিসার, এসটি ভাষা শহীদ সালাম (৪) ভয়ন রঞ্জন চাকমা যন্ত্রচালক, এসটি ভাষা শহীদ সালাম
(৫) আঃ কাইয়ুম সুকানী, এসটি ভাষা শহীদ সালাম (৬) নাজমুল ইসলাম সুমন, মগধরা, সন্দ্বীপ,
প্রত্যক্ষদর্শী (৭) এস এস বাবুল মগধরা, সন্দ্বীপ, প্রত্যক্ষদর্শী (৮) সেলিম উদ্দিন, মগধরা, সন্দ্বীপ
প্রত্যক্ষদর্শী (৯) রফিকুল হক, হারামিয়া সন্দ্বীপ, প্রত্যক্ষদর্শী।

২। ঘটনার বিবরণঃ প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত বিচার বিশ্লেষণ করে দেখা যায় ঐ দিন অর্থাৎ
০২.০৪.২০১৭ইং তারিখে আবহাওয়া অফিস হতে কোন সংকেত প্রদর্শিত হয় নাই। তবুও সাগর
মাজারি অশান্ত ছিল। আবহাওয়া জনিত কারণে এবং জোয়ার ভাটার প্রভাবে ঐ দিন সী-ট্রাক
নির্ধারিত সময়ের পর বিলম্বে আনুমানিক সন্ধ্যা ০৬:৩০ মিঃ গুণ্ডছড়া ঘাটে আসে এবং নিরাপদ
নোঙ্গর করে লাল বোট দিয়ে যাত্রী নামানো শুরু হয়। ২ বোটে যাত্রী নামার পর ৩য় বোটে যাত্রী
নিয়ে কিনারে যাওয়ার পথে লাল বোট ডুবে দুর্ঘটনাটি সংঘটিত হয়।

৩। জবানবন্দিঃ জনাব ইকরাম উদ্দিন, সী-ট্রাক চাটারার তার জবান বন্দিতে জানান, শোতের
কারণে সী-ট্রাক কুমিরা ঘাটে আসতে বিলম্ব হয় এবং ছাড়তে বিলম্ব হয়। বিকাল ০৪:০০ ঘটিকায়
কুমিরা হতে ১৯৮ জন যাত্রী নিয়ে সন্দ্বীপের গুণ্ডছড়া ঘাটের উদ্দেশ্যে যাত্রা করে এবং সন্ধ্যা ০৬:১০
মিনিটে গুণ্ডছড়া ঘাটে যথারীতি নোঙ্গর করে। ২টি লাল বোট এর সাহায্যে যাত্রী নামানোর পর ৩য়
বোট যাত্রী নামিয়ে কিনারের দিকে আসার পথে প্রচণ্ড ঢেউয়ে বোট টি ডুবিয়ে যায় এবং মর্মান্তিক
দুর্ঘটনা ঘটে। তিনি আরও জানান যাত্রী নামানোর দায়িত্ব বোট কন্ট্রাকটরের তবে ডুবে যাওয়া ত্রুটি
জেলা পরিষদের খাস আদায় করীর বলে জানান। যাত্রীদের কাছ থেকে অতিরিক্ত বোট ভাড়া
আদায় করা হয় বলে তিনি শুনেছেন। দুর্ঘটনার পর তিনি মোবাইল ফোনে প্রয়োজনীয় দিক
নির্দেশনা দিয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করেছেন। দুর্ঘটনার বিষয়ে কে দায়ী বলে প্রশ্ন করা হলে
তিনি জানান ফিটনেস বিহীন অনুমোদিত বোট দিয়ে খাস আদায় কারী যাত্রী উঠানামা করায় এবং
বড় ঢেউয়ের আঘাতে দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। তাছাড়া জেলা পরিষদের উদাসীনতাও থাকতে পারে।

৪। জনাব মাহমুদুর রহমান মান্না, বোট কন্ট্রাকটর তার লিখিত জবান বন্দিতে জানান যে, ঐ দিন অথ্যাৎ ০২.০৪.২০১৭ইং তারিখে সাগর উত্তাল ছিল এবং সী-ট্রাক গুপ্তছড়া ঘাটে আসতে বিলম্ব ঘটে। তাছাড়া ঘাট ইজারাদার জনাব আনোয়ার হোসেন এর লাল বোট দিয়ে লোকজন উঠা নামা করার সময় অবৈধভাবে বখশিস নেয়ার জন্য বিলম্ব ঘটায় এই দুর্ঘটনায় ঘটতে পারে। তিনি আরও জানান ঐ দিন সী-ট্রাকে মোট ৩টি সিংগেল ট্রিপ দিয়াছেন। গুপ্তছড়া ঘাটে জনাব ইকরাম উদ্দিন ফরহাদ সাহেবের বোট দিয়ে যাত্রী উঠা নামার ব্যবস্থা করার কথা থাকলেও জনাব আনোয়ার হোসেন, জেলা পরিষদের খাস আদায়কারীর লাল বোট দিয়ে যাত্রী উঠানামা করতেন এবং পরবর্তীতে জনাব আনোয়ার হোসেন জনাব ফরহাদ থেকে নৌকা ভাড়া নিয়ে নিতেন। তিনি জানান কুমিরা ঘাটে জেলা পরিষদের ইজারাদারদের বাঁধার কারণে বাধ্য হয়ে জনাব জগলুল হোসেন নয়ন, পিতা রেজাউল করিম, কুমিরা, আমাকে আর্থিকভাবে সহযোগীতা করায় তাকে সংযুক্ত করি, অথ্যাৎ তার লাল বোট দ্বারা সী-ট্রাকে যাত্রী ও মালামাল উঠানামা করেন। তিনি ও ফরহাদ সাহেবের মধ্যে একটি দ্বি-পাক্ষিক চুক্তি ও জবান বন্দির সাথে সংযুক্ত করেন।

সী-ট্রাক ভাষা শহীদ সালামের ভারপ্রাপ্ত মাষ্টার কর্মকর্তা তাহার জবান বন্দিতে জানান গত ০২.০৪.২০১৭ইং তারিখে সকাল ১১:০০ ঘটিকায় সন্দ্বীপের গুপ্তছড়া ঘাটে যাত্রী ও মালামাল বোঝাই নিয়ে কুমিরার উদ্দেশ্যে যাত্রা করেন এবং মাঝ নদীতে আসার পর জাহাজের প্রপেলায় জাল পেছিয়ে ইঞ্জিন কম চলে এবং জোয়ারের অত্যাধিক শ্রোতের কারণে ১৪৩৫ ঘঃ কুমিরা এসে পৌঁছায়। পরবর্তীতে পাখার জাল কেটে ১৬০০ ঘঃ কুমিরা হতে যাত্রী বোঝাই নিয়ে গুপ্তছড়া উদ্দেশ্যে যাত্রা করে সন্ধ্যা ১৮১০ ঘঃ গুপ্তছড়া পৌঁছে নিরাপদে নোঙ্গর করে। বিলম্ব জাহাজ ছাড়ার বিষয়ে প্রশ্ন করা হলে তিনি জানান চার্টার পার্টির নির্দেশে তিনি বিলম্বে সী-ট্রাক ছেড়েছেন। ২টি নৌকা যাত্রী নামার পর ৩য় নৌকা যাত্রী নিয়া কিনারের দিকে যাওয়ার সময় জাহাজ হতে কিছুদূর যাওয়ার পর লাল বোটটি ডুবিয়া যায়। তখন তিনি জাহাজ এর নোঙ্গর উঠাইয়া ডুবন্ত নৌকার কাছাকাছি যায় এবং লাইফ বয়া ছাড়িয়া যাত্রী উদ্ধার কাজে নিয়োজিত হন। তিনি ৫ জন যাত্রী জাহাজে উঠিয়েছেন বলে জানান, পাশে আর কোন যাত্রী না থাকায় অত্যন্ত বুকিপূর্ণ ভাবে যাত্রীদের কথা বিবেচনা করে কিনারে চড়ায় উঠাইয়াদেন এবং বাকী যাত্রী নিরাপদে নামাইয়া দেন। যতক্ষণ পানি ছিল ততক্ষণ চার্জ লাইট জ্বালাইয়া রাখেন এবং ভাটার পানি কমে যাওয়ার পর চার্জ লাইট নিভাইয়া দেন তিনি জানান। এসটি ভাষা শহীদ সালামের ভারপ্রাপ্ত যন্ত্র চালক জনাব জ্ঞান রঞ্জন চাকমা ও হুইল সুকানীসহ অন্যান্য নাবিকগণ একই বক্তব্য প্রদান করেন।

৫। কামিটির পর্যবেক্ষণ ও মূল্যায়নঃ কামিটি সরেজমিনে পরিদর্শন করেও প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত বিচার বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, গত ০২.০৪.২০১৭ইং তারিখে এসটি ভাষা শহীদ সালাম চার্টার পার্টির নির্দেশ মোতাবেক মাষ্টার কর্মকর্তা যথারীতি সন্দ্বীপ গুপ্তছড়া ঘাট হতে কুমিরার উদ্দেশ্যে যাত্রা করেন এবং জোয়ারের অত্যাধিক শ্রোত থাকায় বিলম্বে কুমিরা ঘাট পৌঁছেন। তারপর যাত্রী ও মালামাল নিয়ে সন্ধ্যা ১৮৩০ ঘঃ সন্দ্বীপ গুপ্তছড়া ঘাটে নোঙ্গর করে নৌকা দিয়ে যাত্রী নামানো শুরু করেন। উভয় পাড়ে যাত্রী নিরাপদে উঠানামা করার জন্য বোট কন্ট্রাকটর নিয়োগ দেওয়া হয়েছে যা হোক গুপ্তছড়া নোঙ্গর করার পর ২টি বোট যাত্রী নিরাপদে নামার পর ৩য় ট্রিপে লাল বোটে সী-ট্রাক থেকে যাত্রী নিয়ে কিছুদূর যাওয়ার পর লাল বোটটি ডুবে এই মর্মান্তিক দুর্ঘটনা ঘটে। দুর্ঘটনার হতাহতদের জন্য কামিটিও মর্মান্তিক এবং মহান রাব্বুল আলামিনের নিকট তাদের জন্য দোয়া প্রার্থন করি। ঐ দিন আবহাওয়া অফিস হতে কোন সংকেত প্রদর্শিত হয় নাই। তবে প্রত্যক্ষদর্শীরা জানিয়েছেন সাগর মাঝারি ধরনের উত্তাল ছিল। সী-ট্রাক এসটি সালাম অতিরিক্ত যাত্রী ছিল না এবং নিরাপদে আপ ডাউন ট্রিপ করেছেন তাছাড়া দুর্ঘটনার পর মাষ্টার তার উপর অর্পিত দায়িত্ব যথাযথ পালন করেছেন বলে প্রতীয়মান হয়েছে। জেলা পরিষদের খাস আদায়কারী ও তার সমর্থকদের দৌরাত্যে সী-ট্রাক চার্টারার ও বোট কন্ট্রাকটর এক রকম অসহায় বলে প্রতীয়মান হয়। যার ফলে বাধ্য হয়ে তারা ঐ পক্ষের (অস্পষ্ট আদায়কারীর) সাথে আপোস রক্ষার মাধ্যমে সী-ট্রাক পরিচালনা ও বোট পরিচালনা করে আসছিল অথ্যাৎ উভয় পাড়ে খাস আদায়কারীর লাল বোট ব্যবহার করেছেন অথচ মহামান্য হাইকোর্টের রায়ে ছিল সী-ট্রাকে তাদের নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় যাত্রী উঠানামা করবে তাতে কোন প্রকার বাঁধা দেয়া যাবে না। খাস আদায়কারী নির্দিষ্ট হারে যাত্রীদের টোল আদায় করবেন কিন্তু বাস্তবতা ভিন্ন। কুমিরা ও গুপ্তছড়া ঘাটে যে সব লাল বোট গুলো চলে সেগুলো যাত্রী পরিবহনে অনুপযোগী এই বোট গুলোতে জীবন

রক্ষাকারী কোন সরঞ্জাম থাকে না এবং প্রায়ই ওভার লোড যাত্রী নিয়ে থাকেন। যে সব বোটের যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা হয় সে সব বোটগুলোর সংশ্লিষ্ট দপ্তর হতে সেইফটি সনদ নিতে হয়, যাহা কুমিরা ও গুণ্ডছড়া ঘাটে যাত্রী উঠানামা ব্যবহৃত কোন বোটেরেই সনদ নাই, অধিকাংশ বোট Buoyaney tank ভাঙ্গা যাহা আরও বিপদজনক। যাহা কুমিরা ও গুণ্ডছড়া ঘাটে যাত্রী উঠানামা ব্যবহৃত কোন বোটেরেই সনদ নাই, অধিকাংশ বোট Buoyaney tank ভাঙ্গা যাহা আরও বিপদজনক। ফিটনেস বিহীন অনুমোদিত বোট যাতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করতে না পারে তার জন্য সংশ্লিষ্ট বিভাগে কঠোর নজরদারী প্রয়োজন। বিআইডব্লিউটিসি সেই ব্রিটিশ আমল থেকে উপকূলীয় ও দ্বীপাঞ্চলে জনগনের স্বার্থে যাত্রী পরিবহনে নিরলসভাবে সেবা দিয়ে আসছে এবং বর্তমান গণতান্ত্রিক সরকারে ও এতদ বিষয়ে কঠোর নির্দেশনা রয়েছে এবং তারই আলোকে শুধুমাত্র সন্দীপ কুমিরা সার্ভিসে চলাচলের জন্য অত্যন্ত আরামদায়ক ও নিরাপদে ভ্রমণের জন্য ৫০০ যাত্রী ধারণক্ষমতা সম্পন্ন একটি উন্নত মানের আধুনিক যাত্রীবাহি জাহাজ তৈরি চলমান, আশা করা যাচ্ছে খুব সহসা তাহা সার্ভিসে আসবে এবং সারা বৎসর তাহা সার্ভিসে থাকবে। ইহাতে সন্দীপের লোকজনের যাতায়াত নিরাপদ ও সুবিধাজনক হবে।

সন্দীপ গুণ্ডছড়া ঘাটে খাস আদায়কারী জনাব আনোয়ার হোসেনের লাল বোট দিয়ে যাত্রী উঠানামা করেছেন তাহা প্রত্যক্ষদর্শীদের লিখিত জবান বন্দিতে প্রমাণিত। লাল বোটের মাঝি মাল্লারা হলেনঃ ১। জাহাঙ্গীর আলম, পিতা মোঃ নুরুল আলম, বেড়ীবাধ মগধরা, সন্দীপ, ২। আহিদ, পিতা সুফিয়ান, ওয়ার্ড নং- ১, বেড়ীবাধ, মগধরা, সন্দীপ, ৩। শিপন, পিতা কামাল উদ্দিন সওদাগর, কামাল উদ্দিন সদোগরের নতুন বাড়ী মদধরা, সন্দীপ। খাস আদায়কারী জনাব আনোয়ার হোসেনের সাথে বার বার সেলফোনে যোগাযোগ করা হলেও তিনি জবানবন্দী দিতে ও কমিটিকে সহযোগিতা করতে অপারগতা প্রকাশ করেন।

৬। কমিটির মতামতঃ গত ০২.০৪.২০১৭ইং তারিখে সংগঠিত দুর্ঘটনার বিষয়ে সী-ট্রাকের কর্মরত নাবিকদের কোন দায়িত্ব অবহেলা পাওয়া যায় নাই। উভয় পাড়ে বোট কন্ট্রাকটর যাত্রী উঠানামার দায়িত্ব থাকায় উক্ত দুর্ঘটনায় তিনি তার দায়িত্ব এড়াতে পারেন না, যদিও তিনি বাধ্য হয়ে খাস আদায়কারীর বোট ব্যবহার করেছেন বলে জানিয়েছেন। তাছাড়া সী-ট্রাক চার্টারার যাত্রী উঠানামার বিষয়ে সার্বিক নিরাপত্তার ব্যাপারে প্রায়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করার উচিত ছিল। লাল বোটটি সী-ট্রাক হতে যাত্রী নিয়ে কিনারের দিকে যাওয়ার সময় বড় ঢেউয়ের আঘাতে যাত্রীগণ একদিকে জড়ো হওয়ায় কাত হয়ে বোটটি ডুবে যায়। প্রসঙ্গত ঐ দিন আবহাওয়া দপ্তর হতে কোন সিগনাল না থাকলেও সাগর মাঝারি ধরনের উত্তাল ছিল। এ দুর্ঘটনাটি প্রাকৃতিক, এককভাবে কেউ দায়ী বলে কমিটি মনে করেন না। জানামতে সী-ট্রাকের ভাড়ার সাথে নৌকা ভাড়া ও খাস আদায়কারীর টোল নিয়ে নেয়া হয় তারপরও বোটের মাঝি মাল্লারা যাত্রীদের থেকে বকশিশের নামে অতিরিক্ত অর্থ আদায় করেন তাহা কোনভাবে কাম্য নহে, তাহা বন্ধ করা অতীব জরুরী। তাছাড়া যাত্রী উঠানামার ব্যবহৃত নৌকাগুলি সংশ্লিষ্ট দপ্তর হতে ফিটনেস নিতে হবে এবং কোন অবস্থায় অতিরিক্ত যাত্রী বহন করতে পারবেন না। সী-ট্রাকে উঠানো ও নামানের সময় প্রত্যেক যাত্রীকে অবশ্যই লাইফ জ্যাকেট পরিধান করাইতে হবে এবং বোটে অতিরিক্ত লাইফ বয়া রাখতে হবে। সন্দীপের জনগনের স্বার্থে বিআইডব্লিউটিএ, বিআইডব্লিউটিসি ও জেলা পরিষদের সমন্বয় এর মাধ্যমে ঘাট পরিচালনা করা প্রয়োজন। সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে যাত্রীদের উঠানামার জন্য পর্যাপ্ত সুযোগ সুবিধার ব্যবস্থা গ্রহণ করা এবং রাতে প্রায়োজনীয় আলোর ব্যবস্থা করা প্রয়োজন। ঘাটে যাতে কোন মাসেলম্যান দ্বারা যাত্রী হয়রানি না হয় সে দিকে লক্ষ্য রাখা উচিত বলে কমিটি মনে করেন।

সংযুক্তঃ ১৮ (আঠারো) কপি।

স্বাঃ অস্পষ্ট	স্বাঃ অস্পষ্ট	স্বাঃ অস্পষ্ট
২৩.০৪.২০১৭	২৩.০৪.২০১৭	২৩.০৪.২০১৭
(মোঃ মাহবুবুর রহমান খাঁন)	(মোঃ ফয়সাল আলম	(মোঃ আবুল কালাম খাঁন)
উপ-সহকারী প্রকৌশলী	চৌধুরী)	ব্যবস্থাপক (মেরিন)
সদস্য	ব্যবস্থাপক (বাণিজ্য/যাত্রী)	আহবায়ক

সদস্য

১১. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের মালিকানাধীন কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরীঘাট অংশে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক নির্মিত স্থাপনাসমূহ পরিচালনার নিমিত্তে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন (বিআইডব্লিউটিএ) এবং জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামের মধ্যে বিগত ইংরেজী ০২.১২.২০১৪ তারিখে স্বাক্ষরিত সমঝোতা স্মারকটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের মালিকানাধীন কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরীঘাট অংশে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক নির্মিত স্থাপনাসমূহ পরিচালনা নিয়ে বিআইডব্লিউটিএ এবং জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামের মধ্যে সমঝোতা স্মারক

Memorandum of Understanding (MOU)

১ম পক্ষঃ বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTA)- পক্ষে চেয়ারম্যান

২য় পক্ষঃ জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম-পক্ষে-প্রশাসক

১.	ভূমিকা	<p>কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরীঘাটটি সুদীর্ঘকাল যাবৎ চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ কর্তৃক পরিচালনা ও ইজারা প্রদানের মাধ্যমে জনগণের ফেরী পারাপারের সুবিধাদি প্রদান করা হচ্ছে। ইজারার মাধ্যমে আহরিত রাজস্ব দ্বারা চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ সন্ধীপ ও সীতাকুন্ড উপজেলাসহ সমগ্র চট্টগ্রাম জেলার উন্নয়ন ও কল্যাণমূলক কর্মকান্ড সম্পন্ন করে আসছে। বিগত ২০১০-২০১১ অর্থবছরে জেলা পরিষদ সন্ধীপ বাসীর ফেরী পারাপারের সুবিধার জন্য জেটি নির্মাণ প্রকল্প বাস্তবায়ন করে। প্রকল্পটি সমাপ্তি শেষে বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা বিগত ফেব্রুয়ারী ২০১২ সনে সেটি উদ্বোধন করেন। উদ্বোধনকালে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা সন্ধীপ বাসীর ফেরী পারাপারের সুবিধার জন্য স্টীমার সার্ভিস চালুর ঘোষণা দেন।</p> <p>অপরদিকে নিরাপদ যাত্রী পারাপারের সুবিধার্থে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ জেলা পরিষদের মালিকানাধীন কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরীঘাটের কুমিরা ও গুগুছড়া অংশে পৃথক পৃথকভাবে দুটি গ্যাংওয়ে, টার্মিনাল, ওয়েটিং শেড, পার্কিং ইয়ার্ড প্রভৃতি নির্মাণ করে একজন ব্যক্তিকে সাময়িক ইজারা প্রদান করে। এতে জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম ও BIWTA এর মধ্যে ফেরীঘাট পরিচালনা নিয়ে দ্বন্দ্বের সৃষ্টি হয়। BIWTA কর্তৃক নির্মিত গ্যাংওয়ের ইজারা গ্রহনকারী ব্যক্তি মহামান্য হাইকোর্টে জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামকে Respondent করে ১১৫১৭/২০১৩নং রীট মামলা দায়ের করে। দীর্ঘদিন শুনানীর পর উক্ত রীট পিটিশনটি গত ৩০ মার্চ ২০১৪ খ্রিঃ তারিখের ডিসচার্জ হয়।</p> <p>BIWTC এর কমিশন এজেন্ট কর্তৃক অধিক মুনাফা ও অতিরিক্ত ভাড়া আদায়ের কারণে যাত্রী হয়রানীসহ সন্ধীপ বাসীর ফেরী পারাপারে দুর্দশা বেড়ে যায়। কমিশন এজেন্ট নিয়োগের বিরুদ্ধে মহামান্য হাইকোর্টে চলমান আরো কয়েকটি মামলায় আদালত কর্তৃক প্রদত্ত নিষেধাজ্ঞা এবং জেলা পরিষদ মালিকানাধীন কুমিরা ফেরীঘাটে BIWTC কর্তৃক স্টীমার সার্ভিস চালুর বিষয়টি চ্যালেঞ্জ করে জেলা পরিষদ মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের হাইকোর্ট বিভাগে ২টি মামলা আনয়ন করে। মামলা ২টি বিচারাধীন থাকায় BIWTC কর্তৃক স্টীমার সার্ভিস চালু রাখার বিষয়ে আইনগত জটিলতা দেখা দেয়।</p> <p>ইতোমধ্যে ফেরী পারাপারে সন্ধীপ বাসীর দুর্দশা লাঘবে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর ঘোষণার সফল বাস্তবায়ন, যাত্রী সাধারণের নিরাপদ যাতায়াতের সুবিধা এবং সরকারী ২টি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে</p>
----	--------	--

		<p>বিরাজমান অচলাবস্থা নিরসনের লক্ষ্যে BIWTC'র স্ট্রিমার সার্ভিস জেলা পরিষদের মাধ্যমে পরিচালনার জন্য চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ BIWTC বরাবরে আবেদন করে। তাছাড়া একটি সমন্বিত প্রক্রিয়ার মাধ্যমে ফেরীঘাট পরিচালনার লক্ষ্যে চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ কর্তৃপক্ষ BIWTA'র গ্যাংওয়ে, টার্মিনাল, ওয়েটিং শেড, পার্কিং ইয়ার্ড প্রভৃতি ব্যবহারের অনুমতি চেয়ে BIWTA বরাবরে পত্র প্রেরণ করে। তদুপস্থিতে গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বপ্রাপ্ত মাননীয় মন্ত্রী জনাব শাহজাহান খান, এমপি গত ২২ ফেব্রুয়ারী, ২০১৪ খ্রিঃ তারিখ কুমিরা মগধরা-গুপ্তছড়া ফেরীঘাটটি পরিদর্শন করেন। মাননীয় মন্ত্রীর তাৎক্ষণিক সিদ্ধান্তের ফলে ২৩ ফেব্রুয়ারী, ২০১৪ খ্রিঃ তারিখ থেকে কুমিরা-মগধরা-গুপ্তছড়া রুটে চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের মাধ্যমে BIWTC'র মাধ্যমে স্ট্রিমার সার্ভিস চালু হয়।</p> <p>BIWTC এবং চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের মধ্যে ফেরীঘাট নিয়ে সৃষ্ট জটিলতা নিরসনকল্পে গত ৯ মার্চ ২০১৪ খ্রিঃ তারিখ মাননীয় নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বপ্রাপ্ত মাননীয় মন্ত্রী জনাব শাহজাহান খান, এমপি'র সভাপতিত্বে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের সভাকক্ষে এক আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় সন্দ্বীপ থেকে নির্বাচিত মাননীয় সংসদ সদস্য জনাব মাহফুজুর রহমান মিতা, সীতাকুন্ড থেকে নির্বাচিত মাননীয় সংসদ সদস্য জনাব দিদারুল আলম, BIWTA'র চেয়ারম্যান ডঃ মোঃ শামছদ্দোহা খন্দকার, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অতিরিক্ত সচিব, জনাব মোঃ আলাউদ্দিন, চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের প্রশাসক জনাব মোহাম্মদ আবদুস সালাম, স্থানীয় সরকার বিভাগের যুগ্মসচিব, জনাব পরিমল কুমার দেব সহ উভয় মন্ত্রণালয়ের কর্তকর্তাবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন। সভায় আলাপ-আলোচনার শেষ পর্যায়ে জেলা পরিষদের প্রশাসক জেলা পরিষদের মালিকানাধীন ফেরীঘাটের জায়গায় BIWTA কর্তৃক নির্মিত টার্মিনাল ও গ্যাংওয়ে ২টি জেলা পরিষদের মাধ্যমে পরিচালনার বিষয়ে সম্মতি প্রদানের জন্য মাননীয় নৌ-পরিবহন মন্ত্রীকে অনুরোধ জানান। এ প্রেক্ষিতে মাননীয় মন্ত্রী গ্যাংওয়ে, টার্মিনাল, ওয়েটিং শেড, পার্কিং ইয়ার্ড প্রভৃতি ব্যবহারের জন্য জেলা পরিষদ BIWTA কে কি পরিমাণ অর্থ প্রদান করবে তা জানতে চান। জবাবে প্রশাসক, জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম জানান টার্মিনাল ও গ্যাংওয়ের ব্যবহার ফি বাবদ জেলা পরিষদ BIWTA কে বছরে ৪০.০০ (চল্লিশ) লক্ষ টাকা প্রদান করবে। তবে ঘাটের ইজারা কার্যক্রম পরিচালনা করবে জেলা পরিষদ।</p> <p>বিস্তারিত আলোচনান্তে আন্তঃমন্ত্রণালয় সভায় নিম্নলিখিত সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়ঃ</p>
		<p>১) BIWTA কে ব্যবহার ফি বাবদ বার্ষিক ৪০.০০ (চল্লিশ) লক্ষ টাকা প্রদানের শর্তে সমঝোতা স্মারকের মাধ্যমে জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম এ ঘাট ব্যবস্থাপনা করবে।</p> <p>২) চট্টগ্রামস্থ সীতাকুন্ড ও সন্দ্বীপ উপজেলার অন্তর্গত কুমিরা-গুপ্তছড়া নৌ-টার্মিনাল এলাকার রাস্তাঘাট জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম নির্মাণ ও সংস্কার করবে।</p> <p>৩) চট্টগ্রামস্থ সীতাকুন্ড ও সন্দ্বীপ উপজেলার অন্তর্গত কুমিরা-গুপ্তছড়া জেটিঘাট এলাকায় নির্মিত গ্যাংওয়ে, টার্মিনাল, পার্কিং ইয়ার্ড প্রভৃতি স্থাপনাসমূহ BIWTA কর্তৃক মেরামত ও সংরক্ষণ করা হবে।</p> <p>৪) BIWTA ও জেলা পরিষদের মধ্যে এ ঘাট নিয়ে রঞ্জুকৃত</p>

		মামলা স্ব-স্ব উদ্যোগে প্রতিষ্ঠান ২টি প্রত্যাহার করে নেবে।
২.	উদ্যোক্তা	BIWTA এবং জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম এই সমঝোতা স্মারক চুক্তির উদ্যোক্তা হিসেবে গণ্য হবে।
৩.	মেয়াদকাল ও নবায়ন	প্রাথমিকভাবে এই সমঝোতা স্মারক চুক্তির মেয়াদ হবে ৬ (ছয়) বছর। জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম প্রতিবছর ৩০ জুলাই তারিখের মধ্যে ৪০.০০ (চল্লিশ) লক্ষ টাকা BIWTA কে পরিশোধ করবে। তবে চুক্তির মেয়াদকালে প্রতি ৩ (তিন) বৎসর পর পক্ষদ্বয় আলোচনার মাধ্যমে টার্মিনাল ও গ্যাংওয়ের ব্যবহার ফি হ্রাস/বৃদ্ধি করতে পারবে। ৬ (ছয়) বছর অতিবাহিত হওয়ার পূর্বেই পক্ষদ্বয় পুনরায় আলোচনার মাধ্যমে সমঝোতা স্মারকের চুক্তির মেয়াদ বাড়াতে পারবে।
৪.	ফেরীঘাট ইজারা, ব্যবস্থাপনা ও তত্ত্বাবধান	২য় পক্ষ জেলা পরিষদ কর্তৃক কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া ফেরীঘাট ইজারা ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম পরিচালিত হবে এবং ইজারাদার নিয়োগ করবে।
৫.	ফেরীঘাট ও জেটি সংলগ্ন এলাকার ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন	(ক) যাত্রী সাধারণের চলাচল নিরাপদ ও নির্বিঘ্ন করতে ১ম পক্ষ BIWTA চট্টগ্রামস্থ সীতাকুন্ড ও সন্দ্বীপ উপজেলার অন্তর্গত কুমিরা-গুণ্ডছড়া এলাকায় BIWTA কর্তৃক নির্মিত আরসিসি জেটি ও সহায়ক স্থাপনাসমূহ নির্মাণ, মেরামত ও সংরক্ষণ করবে। (খ) ২য় পক্ষ জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম সীতাকুন্ড ও সন্দ্বীপ উপজেলার অন্তর্গত কুমিরা-গুণ্ডছড়া ফেরীঘাটের উভয় পাশের এলাকার রাস্তাঘাট নির্মাণ, মেরামত ও সংরক্ষণ করবে। (গ) এছাড়া অন্য কোন ভৌত অবকাঠামো নির্মাণ, মেরামত ও সংরক্ষণসহ উন্নয়নমূলক কাজের প্রয়োজন হলে উভয়পক্ষ আলোচনার মাধ্যমে নিজ নিজ স্থাপনাসমূহের নির্মাণ, মেরামত, সংরক্ষণ ও উন্নয়নমূলক প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়ন করবে।
৬.	অর্থ পরিশোধ	আন্তঃমন্ত্রণালয় সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক ১ম পক্ষের নির্মিত টার্মিনাল ও গ্যাংওয়ের ব্যবহার ফি বাবদ ২য় পক্ষ সর্বমোট ৪০ (চল্লিশ) লক্ষ টাকা ১ম পক্ষকে পরিশোধ করবে। প্রদেয় টাকার উপর ভ্যাট ও আয়কর পরিশোধের প্রমাণক ২য় পক্ষ (জেলা পরিষদ) ১ম পক্ষ (BIWTA) এর নিকট দাখিল করবে। উল্লেখ্য যে, ২০১৩-১৪ অর্থ বছরের এপ্রিল-জুন/২০১৪ মেয়াদের হারাহারি মতে এবং ২০১৪-১৫ অর্থ বছরের সমুদয় অর্থ ৩১ ডিসেম্বর ২০১৪ তারিখের মধ্যে ২য় পক্ষ (জেলা পরিষদ) ১ম পক্ষ (BIWTA) কে পরিশোধ করবে।
৭.	সমঝোতা স্মারক সংশোধনের ক্ষমতা	উভয় পক্ষের সম্মতিক্রমে এই সমঝোতা স্মারকের যে কোন অনুচ্ছেদ বা শর্ত সম্পূর্ণ বা আংশিক পরিবর্তন, পরিবর্ধন বা প্রতিস্থাপন করা যাবে। তবে কোন বিষয়ে পক্ষদ্বয় একমত হতে না পারলে আন্তঃ মন্ত্রণালয় সভার মাধ্যমে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা যেতে পারে। এখানে বিশেষভাবে উল্লেখ্য যে, এককভাবে কোন পক্ষ কর্তৃক এই সমঝোতা স্মারকের কোন অনুচ্ছেদ বা শর্ত সম্পূর্ণ বা আংশিক পরিবর্তন, পরিবর্ধন বা প্রতিস্থাপন করা যাবে না।
৮.	উদ্ভূত সমস্যা নিরসন	ফেরীঘাট পরিচালনা ও স্টীমার সার্ভিস ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে কোনরূপ সমস্যা দেখা দিলে উভয় পক্ষ পারস্পরিক আলোচনার মাধ্যমে প্রয়োজনে নিয়ন্ত্রনকারী কর্তৃপক্ষের পরামর্শ মোতাবেক সমস্যার নিষ্পত্তি করবে।
৯.	রুজুকৃত মামলা উত্তোলন/প্রত্যাহার	১ম ও ২য় পক্ষের মধ্যে বিরাজমান মামলাসমূহ স্ব-স্ব উদ্যোগে উত্তোলন বা প্রত্যাহার করে নিবে।

১০.	সমঝোতা স্মারকের চুক্তিতে স্বাক্ষর	উপযুক্ত মূল্যমানের নন জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পের ২ (দুই) কপিতে সমঝোতা স্মারক লিখিত ও স্বাক্ষরিত হবে। স্বাক্ষরিত সমঝোতা স্মারকের এক কপি ১ম পক্ষের নিকট এবং অপর কপি জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামের নিকট সংরক্ষিত থাকবে।
-----	-----------------------------------	--

উভয় পক্ষের সম্মতিক্রমে অদ্য ০২.১২.২০১৪ খ্রিঃ তারিখ রোজ মঙ্গলবার আমরা নিঃস্বাক্ষরকারীদ্বয় স্ব-স্ব প্রতিষ্ঠানের পক্ষে এই সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করিলেক।

স্বা/- অস্পষ্ট
০২.১২.২০১৪
চেয়ারম্যান
বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ
(BIWTA)
১৪১-১৪৩ মতিঝিল, বা/এ, ঢাকা-১০০০।
(১ম পক্ষ)

স্বা/- অস্পষ্ট
০২.১২.১৪ইং
প্রশাসক
জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।
(২য় পক্ষ)

সাক্ষী

১। নাম : মফিজুল রহমান
পিতার নামাঃ পরিচালক (বন্দর)
ঠিকানাঃ BIWTA

১। নাম : রবীন্দ্র শ্রী বড়ুয়া
পিতার নামাঃ প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা
ঠিকানাঃ জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।

২। নামঃ মোহাম্মদ শাহজাহান সিরাজ
পিতার নামঃ মরহুম আব্দুল গনি মজুমদার
ঠিকানাঃ উপ-পরিচালক (বন্দর)
বিআইডব্লিউটিএ

২। নামঃ
পিতার নামঃ
ঠিকানাঃ

১২. গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের বিগত ইংরেজী ১১.০৮.২০১৫ তারিখের পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়
স্থানীয় সরকার বিভাগ
জেলা পরিষদ অধিশাখা

স্মারক নং- ৪৬.০৪২.০১৪.১৮.০২.০৮৩.২০১২-৩৩৭৩,

তারিখ- ১১.০৮.২০১৫ খ্রিঃ

বিষয়ঃ কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডা ফেরীঘাট পরিচালনা সংক্রান্ত জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম ও বিআইডব্লিউটিএসির মধ্যকার সম্পাদিত দ্বি-পাক্ষিক সমঝোতা স্মারকের বিষয়ে আইনগত মতামত প্রদান সংক্রান্ত।

সূত্রঃ ১। আইন-১ অধিশাখার স্মারক নং- ৪৬.০২১.০০৪.০০.০০১.২০১৪-৪৪, তাং- ১৬.০৭.২০১৫ খ্রিঃ

২। চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের স্মারক নং- জেপ/চট্ট/VII(b)4/২০১৫/১৭৯, তাং- ১৬.০৪.২০১৫ খ্রিঃ

উপর্যুক্ত বিষয়ে কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডা ফেরীঘাট পরিচালনা সংক্রান্ত জেলা পরিষদ চট্টগ্রাম ও বিআইডব্লিউটিএসির মধ্যকার সম্পাদিত দ্বি-পাক্ষিক সমঝোতা স্মারকটি পরবর্তী প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য নির্দেশক্রমে এতদসঙ্গে প্রেরণ করা হলো।

স্বাক্ষর/- অস্পষ্ট

১১.০৮.১৫

(জুবাইদা নাসরীন)

উপসচিব

ফোনঃ- ৯৫৭৫৫৬৮

Email-Lgzp@lgd.gov.bd

প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা
জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।

অনুলিপি-জ্ঞাতার্থে/কার্যার্থেঃ

- ১। প্রশাসক, জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।
- ২। সহকারী সচিব, আইন-২, শাখা, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
- ৩। কম্পিউটার প্রোগ্রামার, স্থানীয় সরকার বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা (ওয়েব সাইটে প্রকাশের জন্য)।

১৩. গুরুত্বপূর্ণ বিষয় বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন করপোরেশন এর বিগত ইংরেজী ০৫.০৩.২০১৫ তারিখের পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

বি আই ডব্লিউ টি সি
বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন করপোরেশন
(অভ্যন্তরীণ জাহাজ চলাচলের প্রতিষ্ঠান)
৫, দিলকুশা বানিজ্যিক এলাকা, ঢাকা- ১০০০।

যাত্রী সার্ভিস ইউনিট

সূত্র নং- ১৮.১৫১.১৫২.০০২.১২৮.২০১২/২৩৩, তারিখঃ ০৫.০৩.২০১৫ খ্রিঃ।

বিষয়ঃ দ্বি-পাক্ষিক চুক্তিনামা সম্পাদন প্রসংগে।

সূত্র নং- জেপ/চট্ট/২০১৪/২৩৮/৯৩০, তারিখ- ২২.১২.২০১৪

উপর্যুক্ত বিষয়ে সূত্রোক্ত পত্রের প্রেক্ষিতে জানানো যাচ্ছে যে, বিজ্ঞ আইন উপদেষ্টার প্রস্তাবিত অনুচ্ছেদটি (কপি সংযুক্ত) বাদ দিয়ে স্বারকটি (চুক্তি পত্রটি) চূড়ান্ত করার জন্য কর্তৃপক্ষ সিদ্ধান্ত প্রদান করেন। তবে জেলা পরিষদ পক্ষগণের মধ্যে সম্পাদিত চুক্তির সুবিধা মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের আপিল বিভাগের বিচারাধীন Civil Petition No. 2723 of 2012 Civil Petition No. 2722 of 2012 মামলাদ্বয় গ্রহণ করতে চায় তা হলে সংস্থা তার বিরুদ্ধে আপত্তি প্রদানের অধিকার সংরক্ষণ করে।

অতএব কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্ত মোতাবেক বিজ্ঞ আইন উপদেষ্টার প্রস্তাবিত অনুচ্ছেদ বাদ দিয়ে চুক্তি পত্রটি চূড়ান্ত করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য অনুরোধ করা হলো।

স্বাক্ষর/- অম্পষ্ট

(এম, এ, মতিন)

উপ-মহাব্যবস্থাপক(বাণিজ্য/যাত্রী)

ফোন-৯৫৬১১৫৮

ই-মেইলঃ info@biwtc.gov.bd

প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা
জেলা পরিষদ
চট্টগ্রাম।

অনুলিপিঃ-

- ১। মহাব্যবস্থাপক (বাণিজ্য/যাত্রী ও ফেরী) বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।
 - ২। উপ-মহা ব্যবস্থাপক (বাণিজ্য), বিআইডব্লিউটিসি, চট্টগ্রাম।
 - ৩। সহ-মহা ব্যবস্থাপক (বাণিজ্য), বিআইডব্লিউটিসি, চট্টগ্রাম।
 - ৪। সহ-মহা ব্যবস্থাপক (হিসাব), বিআইডব্লিউটিসি, চট্টগ্রাম।
 - ৫। দপ্তর লিপি।
- অবগতি ও
প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা
গ্রহণের জন্য
সংযুক্ত আইন
উপদেষ্টার মতামত

জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম এর মালিকানাধীন কুমিরা-মগধরা-গুপ্তছড়া রুটে নৌ-যান পরিচালনা সংক্রান্তে জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম ও বিআইডব্লিউটিসি'র মধ্যকার সমঝোতা স্মারক

বিআইডব্লিউটিসি, ৫, দিলকুশা বাণিজ্যিক এলাকা, ঢাকা- ১০০০

..... প্রথম পক্ষ

জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম

..... দ্বিতীয় পক্ষ

গত ২২ ফেব্রুয়ারী ২০১৪ তারিখে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী জনাব মোঃ শাজাহান খান, এম.পি চট্টগ্রাম-৩ (সীতাকুন্ড) সংসদীয় আসনের মাননীয় সংসদ সদস্য, চট্টগ্রাম-৪ (সন্দ্বীপ) সংসদীয় আসনের মাননীয় সংসদ সদস্য, চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের মাননীয় প্রশাসক জনাব মোহাম্মদ আবদুস সালাম, বিআইডব্লিউটিসি ও বিআইডব্লিউটিএ এর মাননীয় চেয়ারম্যান মহোদয়গন এবং চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা জনাব সৈয়দা সারোয়ার জাহান, সন্দ্বীপ উপজেলা পরিষদের সম্মানিত উপজেলা চেয়ারম্যান ও উপজেলা নির্বাহী অফিসার, স্থানীয় গন্যমান্য ব্যক্তিবর্গ এবং সংশ্লিষ্ট দপ্তরসমূহের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের মালিকানাধীন কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ঘাট পরিদর্শন করেন। পরিদর্শন শেষে মন্ত্রী মহোদয় সন্দ্বীপ উপজেলাস্থ জেলা পরিষদ ডাকবাংলোতে এক সভায় চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের মালিকানাধীন কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া রুটে বিডব্লিউটিসির সী ট্রাক/স্টীমার সার্ভিস চালু করার বিষয়ে কতিপয় সিদ্ধান্ত প্রদান করেন। জনস্বার্থে গৃহীত যৌথ সভার সিদ্ধান্ত ক্রমে জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামের আবেদনের প্রেক্ষিতে বিআইডব্লিউটিসি'র চেয়ারম্যান মহোদয়ের তাৎক্ষণিক অনুমোদনক্রমে কুমিরা মগধরা-গুগুছড়া সার্ভিসে সম্পূর্ণ সাময়িকভাবে বিআইডব্লিউটিসি ও জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামের যৌথ তদারকিতে নৌ-যান পরিচালনা সংক্রান্ত শর্তাবলী নিম্নরূপঃ

শর্তাবলী

১.	চুক্তির মেয়াদকাল গত ২৩ ফেব্রুয়ারি ২০১৪ তারিখ থেকে কার্যকর হয়েছে মর্মে গণ্য হবে এবং পরবর্তী ০১ (এক) বছর পর্যন্ত বলবৎ থাকবে, যা মেয়াদ সমাপনান্তে নবায়ন করা যাবে।
২.	কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া সার্ভিসে একপথে চলাচলের সময় যাত্রী প্রতি ৮০.০০ (আশি) টাকা নির্ধারণ করা হয়েছে। তন্মধ্যে যাত্রী প্রতি ৭০/- (সত্তর) টাকা বিআইডব্লিউটিসি এবং অবশিষ্ট ১০.০০ (দশ) টাকা জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম প্রাপ্য হবে যা আহরিত ৮০/- টাকার (আশি টাকা) ১২.৫০% মাত্র।
৩.	সংস্থার নির্ধারিত হারে যাত্রী ও মালামালের ভাড়া বিআইডব্লিউটিসি আদায় করতে পারবে। কোন পরিস্থিতিতে বিআইডব্লিউটিসি ও জেলা পরিষদের যৌথ সিদ্ধান্ত ব্যতিরেকে যাত্রী ও মালামালের ভাড়া নির্ধারিত ভাড়ার অতিরিক্ত ভাড়া আদায় করা যাবে না।
৪.	কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া সার্ভিসে নিয়োজিত নৌ-যানে সকল প্রকার মালামাল উঠানামার হ্যান্ডলিং চার্জ বিআইডব্লিউটিসি'র নির্ধারিত প্রতি ৫০(পঞ্চাশ) কেজি (১/২ অর্ধ কুইন্টাল) মালামালের জন্য প্রতি কেজি ২.০০ (দুই) টাকা হারে শিপার/কনসাইনীদের নিকট হতে আদায় করা যাবে। আদায়কৃত অর্থ হতে চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ ১২.৫০% (বারো দশমিক পাঁচ শূণ্য) ভাগ অর্থ পাবে।
৫.	কুমিরা-গুগুছড়া সার্ভিসে যাত্রী ও মালামাল পারাপারের জন্য চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ নিজস্ব খরচে ছাপানো টিকেটের মাধ্যমে যাত্রী প্রতি নৌকা ভাড়া ১০.০০(দশ) টাকা (প্রতি ঘাটের জন্য) হারে আদায় করতে পারবে।
৬.	কুমিরা-গুগুছড়া সার্ভিসে বিআইডব্লিউটিসি'র নৌ-যানে বিআইডব্লিউটিসি ও জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামের নিয়োজিত প্রতিনিধি টিকেট চেকিং ও টাকা আদায়ের কাজে নিয়োজিত থাকবে। অন-বোর্ডে টিকেট বিক্রয় ও চেকিং রেজিস্টারে উভয় পক্ষের নিয়োজিত কর্মচারী/প্রতিনিধির তারিখ যুক্ত স্বাক্ষর থাকবে।
৭.	জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম কর্তৃক বিআইডব্লিউটিসি'র নৌ-যানের অন-বোর্ডে টিকেট চেকিং এর কাজে নিয়োজিত প্রতিনিধির বিস্তারিত বিবরণ ছবি সহ বিআইডব্লিউটিসি, চট্টগ্রাম বরাবরে দাখিল করতে হবে। এ ছাড়া নৌ-যানের অন-বোর্ডে কর্তব্যরত

	জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম এর মনোনীত প্রতিনিধির পরিচয় পত্র থাকতে হবে।
৮.	কুমিরা-গুণ্ডছড়া সার্ভিসে নিয়োজিত নৌ-যানটি আপাততঃ প্রতিদিন ০১(এক)টি রাউন্ড ট্রিপ সম্পন্ন করবে। তবে পরবর্তীতে উভয় পক্ষের আলোচনা সাপেক্ষে প্রয়োজনবোধে ট্রিপ সংখ্যা ০২ (দুই) ট্রিপ রাউন্ড করা যেতে পারে।
৯.	নৌ-যানের জ্বালানী ও মেরামত সংক্রান্ত আনুষঙ্গিক সকল ব্যয়-ভার বিআইডব্লিউটিসি বহন করবে। জ্বালানী সংগ্রহের জন্য প্রয়োজনে নৌ-যানকে চট্টগ্রাম আসতে হবে। এক্ষেত্রে ট্রিপ বিঘ্নিত হতে পারে। তবে বিষয়টি বিআইডব্লিউটিসির স্থানীয় কর্তৃপক্ষ যথাসম্ভব নির্দিষ্ট সময়ে যাত্রী সাধারণের নিকট প্রচারের সুবিধার্থে জেলা পরিষদ চট্টগ্রামকে অবহিত করবে।
১০.	যাত্রী প্রতি টিকেট বিক্রিত দৈনিক আয়ের টাকা সংস্থার খাতে জমা হবে। জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম পাক্ষিক অথবা মাসিক ভিত্তিতে বিল দাখিলের মাধ্যমে যাচাই বাছাই পূর্বক বিআইডব্লিউটিসির চট্টগ্রামস্থ আঞ্চলিক অফিস যাত্রী প্রতি ১০.০০ (দশ) টাকার বিল চেকের মাধ্যমে জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম বরাবরে পরিশোধ করবে। সরকার কর্তৃক আরোপিত হারে ভবিষ্যতে আরোপ হতে পারে প্রযোজ্য কর/শুল্ক কমিশন বিল হতে কর্তন করা হবে।
১১.	শুধুমাত্র নগদ ভাড়া গ্রহণ করে ই এফ টির মাধ্যমে মালামাল (বিষ্ফোরক/অবৈধ দ্রব্যাদি ছাড়া) বুক করা যাবে। কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া সার্ভিসে নিয়োজিত নৌ-যানে যাত্রী উঠা-নামার সার্বিক ব্যবস্থা জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম কর্তৃক করা হবে। নৌ-যানে যাত্রী ও মালামাল উঠা-নামার ক্ষেত্রে কোন প্রকার ক্ষয়ক্ষতির জন্য বিআইডব্লিউটিসি দায়ী থাকবে না।
১২.	কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া সার্ভিসে যাত্রী ও মালামালের নির্ধারিত ভাড়ার হারের তালিকা ০২(দুই)টি বড় আকারের সাইন বোর্ড দিয়ে বিআইডব্লিউটিসি ও জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম এর মনোগ্রাম সহকারে তৈরী করে জনগণ যাতে সহজে দেখতে পান এমন উন্মুক্ত স্থানে জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামকে নিজ খরচে স্থাপন করতে হবে।
১৩.	কুমিরা-গুণ্ডছড়া সার্ভিসে নিয়োজিত নৌ-যানে বিনা টিকেটে যাতে কোন যাত্রী আরোহন করতে না পারে তা উভয় পক্ষকে নিশ্চিত করতে হবে। বিনা টিকেটে কোন যাত্রী আরোহন করলে অথবা যাতায়াত করলে সংশ্লিষ্ট উভয় পক্ষে প্রতিনিধির বিরুদ্ধে স্ব স্ব প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
১৪.	জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম কর্তৃক ০২ (দুই) টি ইঞ্জিন চালিত বড় নৌকা নৌযানে যাত্রী ও মালামাল উঠা নামার জন্য নিয়োজিত রাখতে হবে। নৌকার সমস্ত ব্যয়ভার জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম কর্তৃক বহন করতে হবে।
১৫.	কুমিরা-গুণ্ডছড়া সার্ভিসে অবস্থান কালীন নৌ-যানে যাত্রী ও মালামাল উঠা-নামার সার্বিক নিরাপত্তার ব্যবস্থা জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামকে করতে হবে।
১৬.	যাত্রীক ঠিকানা, প্রাকৃতিক দুর্যোগ ইত্যাদি কারণ কিংবা করপোরেশনের অথবা রাষ্ট্রীয় প্রয়োজনে যে কোন মুহুর্তে সার্ভিস হতে নৌ-যান প্রত্যাহার করা যাবে। সে ক্ষেত্রে বিষয়টি বিআইডব্লিউটিসির স্থানীয় কর্তৃপক্ষ যথাসম্ভব নির্দিষ্ট সময়ে যাত্রী সাধারণের নিকট প্রচারের সুবিধার্থে জেলা পরিষদ, চট্টগ্রামকে অবহিত করবে।
১৭.	প্রাকৃতিক দুর্যোগ, যান্ত্রিক গোলযোগের কারণে নৌ-যান মেরামতে থাকার জন্য ট্রিপ বাতিল হতে পারে। এ ব্যাপারে কোন প্রকার আপত্তি/অজুহাত গ্রহণযোগ্য হবে ন।
১৮.	কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া সার্ভিসের জন্য প্রযোজ্য সংস্থার যাবতীয় নিয়ম-কানুন মেনে চলতে হবে।
১৯.	উভয় পক্ষকে কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া সার্ভিসে দৈনন্দিন আয় বৃদ্ধির প্রচেষ্টা অব্যাহত রাখতে হবে।
২০.	কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া সার্ভিসে নৌযান চলাচলরত যাত্রী ও মালামালের ভাড়া আদায়ের তদারকি সংক্রান্ত দায়িত্ব জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম ব্যতীত অন্য কারো নিকট হস্তান্তর করা যাবে না।
২১.	দ্বি-পাক্ষিক চুক্তিনামার কোন শর্ত নিয়ে বিরোধ দেখা দিলে বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃপক্ষ ও জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম যৌথভাবে আলোচনার মাধ্যমে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করবে।

চুক্তিপত্রে কোন শর্ত নিয়ে আলোচনার মাধ্যমে উভয় পক্ষ কর্তৃক মতৈক্য পৌছাতে না পারলে সেক্ষেত্রে আস্তঃমন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্তের জন্য স্ব স্ব কর্তৃপক্ষ বিষয়টি সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের প্রেরণ করবে। আস্তঃ মন্ত্রণালয় সভার সিদ্ধান্ত চূড়ান্ত বলে বিবেচিত হবে।

প্রথম পক্ষ
চেয়ারম্যান
বিআইডব্লিউটিসি
৫, দিলকুশা বাণিজ্যিক এলাকা
ঢাকা- ১০০০।
স্বাক্ষর/-
প্রথম পক্ষ

দ্বিতীয় পক্ষ
প্রশাসক
জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।
দ্বিতীয় পক্ষ

১৪. গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন (বিআইডব্লিউটিসি) কর্তৃক ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা সন্দীপ ও সীতাকুন্ড থানা বরাবরে প্রেরিত বিগত ইংরেজী ০৫.০১.২০১৭ তারিখের পত্রটি নিয়ে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-5

বিআইডব্লিউটিসি
বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্পোরেশন
(অভ্যন্তরীণ জাহাজ চলাচল প্রতিষ্ঠান)
৫, দিলকুশা বাণিজ্যিকএলাকা, ঢাকা-১০০০।

“যাত্রী সার্ভিস ইউনিট”

সূত্র নং ১৮.১৫১.১৫২.০০২.১৭৩.০০১.২০১৬/৩৮

তারিখ-০৫.০১.২০১৭ ইং

বিষয়ঃ- কুমিরা গুণ্ডছড়া রুটে চার্টারে নিয়োজিত সী-ট্রাক ভাষা শহীদ জব্বার ও ভাষা শহীদ সালাম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা প্রসঙ্গে।

উপর্যুক্ত বিষয়ে কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটে যাত্রীদের নিরাপদ পারাপারের স্বার্থে সী-ট্রাক ভাষা শহীদ জব্বার ও সী-ট্রাক ভাষা শহীদ সালাম চার্টারে নিয়োজিত করা হয়। কিন্তু বর্নিত রুটে অবৈধ ও ঝাঁকিপূর্ণ স্পীড বোট, ফিশিং বোট, কাঠের ট্রালার চলাচল করায় একদিকে যেমন সী-ট্রাক সমূহ সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা ব্যাঘাত সৃষ্টি হচ্ছে, অন্যদিকে যানমালের ক্ষয় ক্ষতির আশংখ্যা করা হচ্ছে। এ বিষয়ে মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের আপীল বিভাগের রায় কার্যকর করার জন্য মহা-পরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর ও মহা-পরিচালক, বাংলাদেশ কোস্টগার্ড কে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণার্থে ইতোমধ্যে পত্রের মাধ্যমে অনুরোধ করা হয়েছে। তথাপিও বর্নিত অনির্ভুক্ত ও ফিটনেস বিহীন নৌযান সমূহের চলাচল বন্ধ হচ্ছে না। উল্লেখ্য কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটে প্রতিদিন নৌযান সার্ভিস চালু করনের বিষয়ে মাননীয় প্রধান মন্ত্রীর প্রতিশ্রুতি রয়েছে (কপি সংযুক্ত)।

অতএব, কুমিরা-গুণ্ডছড়া রুটে যাত্রীদের নিরাপদ পারাপারের স্বার্থে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর প্রতিশ্রুতি বাস্তবায়নের লক্ষ্যে যাতে সী-ট্রাক সমূহ সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা করা যায়, সে আলেকে অবৈধ বোট চলাচল বন্ধ করা সহ মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের আপীল বিভাগের রায় কার্যকর করার নিমিত্তে বর্নিত রুটে পুলিশ টহল জোরদার করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

স্বাঃ অস্পষ্ট

০৫.০১.২০১৭

(এন,এস,এম শাহাদাত আলী)

মহা-ব্যবস্থাপক(বাণিজ্য/যাত্রী ও ফেরী)

বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।

১। ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা
সন্দীপ থানা, চট্টগ্রাম।

২। ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা
সীতাকুন্ড থানা, চট্টগ্রাম।

অনুলিপিঃ (জ্যেষ্ঠতার ভিত্তিতে নহে)

- ১। মহা-পরিচালক, বাংলাদেশ কোষ্ট গার্ড, আগারগাঁও সদর দপ্তর, ঢাকা।
- ২। মহা-পরিচালক, নৌ-পরিবহন অধিদপ্তর, ১৪১-১৪৩, মতিঝিল বা/এ, ঢাকা-১০০০
- ৩। পরিচালক (বাণিজ্য), বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।
- ৪। জেলা প্রশাসক, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।
- ৫। পুলিশ সুপার, পুলিশ সুপারের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।
- ৬। জনাব মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন, প্রোপাইটরঃ মেসার্স হক ট্রেডার্স, গ্রামঃ মগধরা
পোষ্টঃ উত্তর মগধরা, ওয়ার্ড নং-১, সন্দীপ, চট্টগ্রাম।
- ৭। দপ্তর লিপি।

স্বাঃ অস্পষ্ট

০৫.০১.২০১৭

মহা-ব্যবস্থাপক(বাণিজ্য/যাত্রী ও ফেরী)
বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।

১৫. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন (বিআইডব্লিউটিসি) কর্তৃক বাংলাদেশ কোষ্ট গার্ড ও সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর বরাবরে বিগত ইংরেজী ৩০.১১.২০১৬ তারিখে প্রেরিত কুমিরা গুণ্ডছড়া রুটে সুষ্ঠুভাবে সী-ট্রাক পরিচালনার স্বার্থে প্রয়োজনীয় সহযোগিতা চেয়ে পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

ANNEXURE-5(ক)

বিআইডব্লিউটিসি

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশন
(অভ্যন্তরীণ জাহাজ চলাচল প্রতিষ্ঠান)
৫, দিলকুশা বাণিজ্যিকএলাকা, ঢাকা-১০০০।

নং ১৮.১৫১.১৫২.০০২.১৭৩.০০১.২০১৬/১১৬৭

তারিখ-৩০/১১/২০১৬

বিষয়ঃ কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটে সুষ্ঠুভাবে সী-ট্রাক পরিচালনার স্বার্থে প্রয়োজনীয় সহযোগিতা প্রদান।

উপর্যুক্ত বিষয়ে চট্টগ্রামের কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটে রেজিস্ট্রেশন বিহীন স্পীডবোট, ফিশিং বোট, মালবাহী বোট দ্বারা ঝুঁকিপূর্ণভাবে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা হচ্ছে। যাত্রীদের নিরাপদ যাতায়াতের স্বার্থে দুর্ঘটনামুক্ত নিরাপদ নৌ চটলাচল ব্যবস্থা গড়ে তোলার লক্ষ্যে একাধিক সী-ট্রাকের ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর ইতোমধ্যে বিআইডব্লিউটিসিকে পত্র প্রেরণ করে।

০২। উক্ত রুটে মামলাজনিত দীর্ঘদিনের আইনী প্রক্রিয়া শেষে গত ১৩/০৬/২০১৬ তারিখে মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের আপীল বিভাগ রায় প্রদান করে। রায় অনুযায়ী কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটের ঘাট পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার দায়িত্ব চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের এবং নৌ রুটে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের দায়িত্ব বিআইডব্লিউটিসির। সে আলোকে যাত্রীদের নিরাপদ যাতায়াতের

স্বার্থে চার্টারার এর মাধ্যমে পরিচালনার জন্য বিআইডব্লিউটিসি সী-ট্রাক ভাষা শহীদ জব্বার ও সী-ট্রাক ভাষা শহীদ সালাম বর্ণিত বুটে নিয়োজিত করেছে।

০৩। রেজিস্ট্রেশন বিহীন ঝুঁকিপূর্ণ বোট দ্বারা কুমিরা-গুণ্ডছড়া বুটে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করায় সরকারি সী-ট্রাক সুষ্ঠুভাবে পরিচালনায় ব্যাঘাতসহ যাত্রীদের নিরাপদ যাতায়াতে জটিলতার সৃষ্টি হচ্ছে। তাছাড়া যে কোন সময় দুর্ঘটনার কারণে যাত্রীদের জানমালের ক্ষয়ক্ষতি হতে পারে। উল্লিখিত বুটে ঝুঁকিপূর্ণ বোট দ্বারা যাত্রী ও মালামাল পারাপারে ইতোমধ্যে অনেক প্রাণহানির দৃষ্টান্ত রয়েছে।

০৪। এমতাবস্থায় মহামান্য সুপ্রিম কোর্টের রায় বাস্তবায়নের লক্ষ্যে এবং চার্টারে পরিচালিত বিআইডব্লিউটিসির সী-ট্রাক দ্বারা যাতে সুষ্ঠুভাবে নিরাপদে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা যায় তার প্রয়োজনীয় প্রশাসনিক সহযোগিতা সহ কুমিরা-গুণ্ডছড়া বুটে ঝুঁকিপূর্ণ বোট চলাচল বন্ধের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য নির্দেশক্রমে সর্বিনয় অনুরোধ করা হলো।

সংযুক্তঃ মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের রায় ০৪ (চার) পাতা।

স্বাঃ অস্পষ্ট
(জেসমিন অরা বেগম)
সচিব (অঃদাঃ)
বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।
ফোনঃ ৯৫০২৫৬১
secretary@biwtc.gov.bd

১। মহা-পরিচালক

বাংলাদেশ কোষ্ট গার্ড, প্রধান কার্যালয়,
আগারগাও, ঢাকা।

২। মহা-পরিচালক

সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর
১৪১-১৪৩ মতিঝিল, বা/এ, ঢাকা-১০০০।

অনুলিপিঃ

- ১। মাননীয় মন্ত্রীর একান্ত সচিব, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
- ২। মাননীয় মন্ত্রীর একান্ত সচিব, স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
- ৩। জেলা প্রশাসক, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।
- ৪। পুলিশ সুপার, পুলিশ সুপারের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।
- ৫। সচিব মহোদয়ের একান্ত সচিব, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
- ৬। চেয়ারম্যান মহোদয়ের একান্ত সচিব, বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা-চেয়ারম্যান মহোদয়ের সদয় জ্ঞাতার্থে।
- ৭। দপ্তর লিপি।

স্বাঃ অস্পষ্ট
৩০.১১.১৬
সচিব (অঃদাঃ)

১৬. গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন (বিআইডব্লিউটিসি) কর্তৃক কোষ্ট গার্ড বরাবরে বিগত ইংরেজী ০৫.০১.২০১৭ তারিখে প্রেরিত পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-5(খ)

বিআইডব্লিউটিসি
বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্পোরেশন
(অভ্যন্তরীণ জাহাজ চলাচল প্রতিষ্ঠান)

৫, দিলকুশা বাণিজ্যিক এলাকা, ঢাকা-১০০০।

“যাত্রী সার্ভিস ইউনিট”

সূত্র নং ১৮.১৫১.১৫২.০০২.১৭৩.০০১.২০১৬/৩৭

তারিখ-০৫.০১.২০১৭ ইং।

বিষয়ঃ কুমিরা-গুগুছড়া রুটে চার্টারে নিয়োজিত সী-ট্রাক ভাষা শহীদ জব্বার ও ভাষা শহীদ সালাম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা প্রসঙ্গে।

উপর্যুক্ত বিষয়ে কুমিরা-গুগুছড়া নৌ-রুটে যাত্রীদের নিরাপদ পারাপারের স্বার্থে সী-ট্রাক ভাষা শহীদ জব্বার ও সী-ট্রাক ভাষা শহীদ সালাম চার্টারে নিয়োজিত করা হয়। কিন্তু বর্ণিত রুটে অবৈধ ও ঝুঁকিপূর্ণ স্পিড বোট, ফিশিং বোট, কাঠের ট্রালার চলাচল করায় একদিকে যেমন সী-ট্রাক সমূহ সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা ব্যাঘাত সৃষ্টি হচ্ছে, অন্যদিকে যানমালের ক্ষয় ক্ষতির আশংকা করা হচ্ছে। এ বিষয়ে এবং মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের আপীল বিভাগের রায় কার্যকর করার জন্য মহা-পরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর ও মহা-পরিচালক, বাংলাদেশ কোস্টগার্ডকে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণার্থে ইতোমধ্যে পত্রের মাধ্যমে অনুরোধ করা হয়েছে। তথাপিও বর্ণিত অনির্দিষ্ট ও ফিটনেস বিহীন নৌযান সমূহের চলাচল বন্ধ হচ্ছে না। উল্লেখ্য কুমিরা-গুগুছড়া নৌ-রুটে প্রতিদিন নৌযান সার্ভিস চালু করনের বিষয়ে মাননীয় প্রধান মন্ত্রীর প্রতিশ্রুতি রয়েছে (কপি সংযুক্ত)।

অতএব, কুমিরা-গুগুছড়া নৌ-রুটে যাত্রীদের নিরাপদ পারাপারের স্বার্থে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর প্রতিশ্রুতি বাস্তবায়নের লক্ষ্যে যাতে সী-ট্রাক সমূহ সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা করা যায়, সে আলেকে অবৈধ বোট চলাচল বন্ধ করা সহ মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের আপীল বিভাগের রায় কার্যকর করার নিমিত্তে বর্ণিত রুটে কোস্টগার্ড টহল জোরদার করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

স্বাঃ অস্পষ্ট

(এন,এস,এম শাহাদাত আলী)

মহা-ব্যবস্থাপক(বাণিজ্য/যাত্রী ও ফেরী)

বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।

জেনারেল কমান্ডার

কোস্টগার্ড (পূর্বজোন)

মৎস্য বন্দর, চট্টগ্রাম।

অনুলিপিঃ (জ্যেষ্ঠতার ভিত্তিতে নহে)

- ১। মহা-পরিচালক, বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড, আগারগাঁও সদর দপ্তর, ঢাকা।
- ২। মহা-পরিচালক, নৌ-পরিবহন অধিদপ্তর, ১৪১-১৪৩, মতিঝিল বা/এ, ঢাকা-১০০০
- ৩। পরিচালক (বাণিজ্য), বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।
- ৪। জেলা প্রশাসক, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।
- ৫। পুলিশ সুপার, পুলিশ সুপারের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।
- ৬। জনাব মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন, প্রোপাইটরঃ মেসার্স হক ট্রেডার্স, গ্রামঃ মগধরা পোষ্টঃ উত্তর মগধরা, ওয়ার্ড নং-১, সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম।
- ৭। দপ্তর লিপি।

স্বাঃ অস্পষ্ট

০৫.০১.২০১৭

মহা-ব্যবস্থাপক(বাণিজ্য/যাত্রী ও ফেরী)

বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।

১৭. গুরুত্বপূর্ণ বিষয় বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন (বিআইডব্লিউটিসি) কর্তৃক উপজেলা নির্বাহী অফিসার সন্দ্বীপ ও সীতাকুন্ড বরাবরে প্রেরিত বিগত ইংরেজী ০৫.০১.২০১৭ তারিখের পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-5(গ)

বিআইডব্লিউটিসি
বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশন
(অভ্যন্তরীণ জাহাজ চলাচল প্রতিষ্ঠান)
৫, দিলকুশা বাণিজ্যিক এলাকা, ঢাকা-১০০০।

“যাত্রী সার্ভিস ইউনিট”

সূত্র নং- ১৮.১৫১.১৫২.০০২.১৭৩.০০১.২০১৬/৩৬

তারিখ-০৫.০১.২০১৭ ইং।

বিষয়ঃ কুমিরা-গুগুছড়া রুটে চার্টারে নিয়োজিত সী-ট্রাক ভাষা শহীদ জব্বার ও ভাষা শহীদ সালাম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা প্রসঙ্গে।

উপর্যুক্ত বিষয়ে কুমিরা-গুগুছড়া নৌ-রুটে যাত্রীদের নিরাপদ পারাপারের স্বার্থে সী-ট্রাক ভাষা শহীদ জব্বার ও সী-ট্রাক ভাষা শহীদ সালাম চার্টারে নিয়োজিত করা হয়। কিন্তু বর্ণিত রুটে অবৈধ ও ঝাঁকিপূর্ণ স্পীড বোট, ফিশিং বোট, কাঠের ট্রালার চলাচল করায় একদিকে যেমন সী-ট্রাক সমূহ সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা ব্যাঘাত সৃষ্টি হচ্ছে, অন্যদিকে যানমালের ক্ষয় ক্ষতির আশংখ্যা করা হচ্ছে। এ বিষয়ে মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের আপীল বিভাগের রায় কার্যকর করার জন্য মহা-পরিচালক, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর ও মহা-পরিচালক, বাংলাদেশ কোস্টগার্ডকে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণার্থে ইতোমধ্যে পত্রের মাধ্যমে অনুরোধ করা হয়েছে। তথাপিও বর্ণিত অনির্দিষ্ট ও ফিটনেস বিহীন নৌযান সমূহের চলাচল বন্ধ হচ্ছে না। উল্লেখ্য কুমিরা-গুগুছড়া নৌ-রুটে প্রতিদিন নৌযান সার্ভিস চালু করনের বিষয়ে মাননীয় প্রধান মন্ত্রীর প্রতিশ্রুতি রয়েছে (কপি সংযুক্ত)।

অতএব, কুমিরা-গুগুছড়া রুটে যাত্রীদের নিরাপদ পারাপারের স্বার্থে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর প্রতিশ্রুতি বাস্তবায়নের লক্ষ্যে যাতে সী-ট্রাক সমূহ সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা করা যায়, সে আলেকে অবৈধ বোট চলাচল বন্ধ করা সহ মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের আপীল বিভাগের রায় কার্যকর করার নিমিত্তে বর্ণিত রুটে ম্যাজিস্ট্রেট তদারকি জোরদার করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

স্বাঃ অস্পষ্ট

(এন,এস,এম শাহাদাত আলী)

মহা-ব্যবস্থাপক(বাণিজ্য)/যাত্রী ও ফেরী)
বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।

১। উপজেলা নির্বাহী অফিসার
সীতাকুন্ড উপজেলা, চট্টগ্রাম।

২। উপজেলা নির্বাহী অফিসার,
সন্দ্বীপ উপজেলা, চট্টগ্রাম।

অনুলিপিঃ (জ্যেষ্ঠতার ভিত্তিতে নহে)

- ১। মহা-পরিচালক, বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড, আগারগাঁও সদর দপ্তর, ঢাকা।
- ২। মহা-পরিচালক, নৌ-পরিবহন অধিদপ্তর, ১৪১-১৪৩, মতিঝিল বা/এ, ঢাকা-১০০০
- ৩। পরিচালক (বাণিজ্য), বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।
- ৪। জেলা প্রশাসক, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।
- ৫। পুলিশ সুপার, পুলিশ সুপারের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।
- ৬। জনাব মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন, প্রোপাইটরঃ মেসার্স হক ট্রেডার্স, গ্রামঃমগধরা পোষ্টঃ উত্তর মগধরা, ওয়ার্ড নং-১, সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম।
- ৭। দপ্তর লিপি।

স্বাঃ অস্পষ্ট

০৫.০১.২০১৭

মহা-ব্যবস্থাপক(বাণিজ্য/যাত্রী ও ফেরী)
বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা।

১৮. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় নৌ-পরিবহন অধিদপ্তর কর্তৃক বিগত ইংরেজী ২১.১২.২০১৬ তারিখে জেলা প্রশাসক ও পুলিশ সুপার চট্টগ্রাম এবং অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শক বরাবরে প্রেরিত পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-5(ঘ)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
নৌ পরিবহন অধিদপ্তর
১৪১-১৪৩ মতিঝিল বা/এ (৮ম তলা)
ঢাকা-১০০০

নং - ০১৮.১৭০.৪১৩.০২২.০০.৬১.২০১৬/৯৬৯৮ তারিখঃ- ২১/১২/২০১৬খ্রিঃ

মহাপরিচালক
বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড
আগারগাঁও প্রশাসনিক এলাকা
শেরে-ই-বাংলানগর, ঢাকা-১২০৭
(দৃঃ আঃ - পরিচালক, অপারেশন্স)

বিষয়ঃ কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটে সূষ্ঠভাবে সী-ট্রাক পরিচালনার স্বার্থে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ প্রসঙ্গে।

সূত্রঃ বিআইডব্লিউটিসি এর পত্র নং- ১৮.১৫১.১৫২.০০২.১৭৩.০০১.২০১৬/১১৬৭ তারিখঃ- ৩০/১১/২০১৬ খ্রিঃ

উপরোক্ত বিষয়ে সূত্রোক্ত পত্রে দেখা যায় কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটে রেজিস্ট্রেশন বিহীন স্পীডবোট, ফিশিং বোট এবং মালবাহী বোট দ্বারা ঝুঁকিপূর্ণভাবে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা হচ্ছে। রেজিস্ট্রেশন বিহীন বোট দ্বারা কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌরুটে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করায় সারকারি সী-ট্রাক সূষ্ঠভাবে পরিচালনায় ব্যাঘাতসহ যাত্রীদের নিরাপদ যাতায়াতের প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হচ্ছে। তাছাড়া অবৈধ ও রেজিস্ট্রেশন বিহীন নৌযান দ্বারা যাত্রী পরিবহনের কারণে যে কোন সময় অনাকাঙ্ক্ষিত দুর্ঘটনা ঘটতে পারে।

কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটে যাত্রীদের জানমালের নিরাপত্তার স্বার্থে চার্টারার এর মাধ্যমে পরিচালনার জন্য বিআইডব্লিউটিসি'র মালিকানাধীন সার্ভে ও রেজিস্ট্রেশন সনদ প্রাপ্ত সী-ট্রাক ভাষা শহীদ জব্বার ও সী-ট্রাক ভাষা শহীদ সালাম চলাচল করছে এবং উক্ত নৌরুটে যাত্রীদের নিরাপদ যাতায়াতের বিষয়ে মহামান্য সুপ্রিমকোর্টের একটি নির্দেশনা রয়েছে।

এমতাবস্থায় এতদসংগে সংযুক্ত মহামান্য সুপ্রিমকোর্টের রায় বাস্তবায়নের লক্ষ্যে এবং চার্টারার এর মাধ্যমে পরিচালিত বিআইডব্লিউটিসি'র সী-ট্রাকসহ বৈধ নৌযান যাতে সূষ্ঠভাবে নিরাপদে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করতে পারে তার প্রয়োজনীয় সহযোগিতা প্রদানসহ রেজিস্ট্রেশনবিহীন স্পীডবোট, ফিশিং বোট, কাঠের মালবাহী বোট দ্বারা যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করতে না পারে তার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য অনুরোধ করা হলো।

সংলগ্নীঃ বর্ণনামতে।

স্বাঃ অস্পষ্ট

কমডোর এম জাকিউর রহমান ভূঁইয়া,
ওএসপি,বিএসপি, পিএসসি,বিএন
মহাপরিচালক

অনুলিপিঃ অবগতি ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য

১। জেলা প্রশাসক, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।

উল্লেখিত এলাকায় ভ্রাম্যমান আদালত পরিচালনা করার নিমিত্তে সংশ্লিষ্টদের প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদানের জন্য অনুরোধ করা হলো।

২। পুলিশ সুপার, পুলিশ সুপারের কার্যালয়, চট্টগ্রাম।

উল্লেখিত এলাকায় বিজ্ঞ ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক ভ্রাম্যমান আদালত পরিচালনায় সহায়তা প্রদান করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

৩। পরিদর্শক, অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শনালয়, চট্টগ্রাম।

ভ্রাম্যমান আদালত পরিচালনায় সার্বিক সহায়তা প্রদানের জন্য বলা হলো।

১৯. গুরুত্বপূর্ণ বিষয় বিগত ইংরেজী ০৪.০১.২০১৭ তারিখে কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-রুটে সূষ্ঠভাবে সী-ট্রাক পরিচালনার স্বার্থে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ প্রসঙ্গে প্রেরিত পত্রটি নিয়ে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-5(ঙ)

নং-৪৪.০৮.২৬৮০.০২০.৫০.০০১.১৭.২০

২১ পৌষ ১৪২৩
০৪ জানুয়ারী ২০১৭

কুমিড়া-গুণ্ডছড়া নৌরুটে সূষ্ঠভাবে সী-ট্রাক পরিচালনার স্বার্থে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ প্রসঙ্গে।

ক। নৌ পরিবহন অধিদপ্তর পত্র নং-০১৮.১৭০.৪১৩.০২২.০০.৬১.২০১৬/৯৬৯৮ তারিখ- ২১ ডিসেম্বর ২০১৬ (সকলকে নহে)।

১। শিরোনামে বর্ণিত বিষয়ে চট্টগ্রামের কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌরুটে যাত্রীদের নিরাপদ যাতায়াতের স্বার্থে দুর্ঘটনা মুক্ত নিরাপদ নৌ চলাচল ব্যবস্থা গড়ে তোলার লক্ষ্যে নৌ পরিবহন অধিদপ্তর কর্তৃক সূত্র “ক” মারফত মহাপরিচালক বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড বাহিনী বরাবর অনুরোধ করা হয়। এতদপ্রেক্ষিতে, বিগত ২৪ ডিসেম্বর ২০১৬ জোনাল কমান্ডার পূর্ব জোন এর সভাপতিত্বে কুমিরা ঘাটে নিম্নলিখিত প্রতিনিধিবর্গের উপস্থিতিতে একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়ঃ

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	মোবাইল নং	মন্তব্য
১।	কমান্ডার এস এম নঈম উদ্দীন (এইচ), পিএসসি, বিএন (পি, নং- ৯৬৩)	০১৭৬৬৯০১৮০	সভাপতি
২।	সাঃ লেঃ এম এ হাশেম (এসডি) (কম) বিএন (পি, নং-২৪৬৫)	০১৭৬৬৬৯০১৮৮	স্টেশান কমান্ডার
৩।	ম্যাজিস্ট্রেট মোঃ সাক্বির ইকবাল	০১৭১০৮৭৬১৫৬	জেলা পরিষদ সচিব
৪।	সজীব বড়ুয়া	০১৮১৯১৭১৬৩৬	জেলা পরিষদ প্রকৌশলী
৫।	মোঃ শেখ মোখলেছুর রহমান মুকুল	০১৫৫৬৩৪৫২১৯	সি-ট্রাক ইজারাদার
৬।	মোঃ ইকরাম উদ্দিন	০১৭১১৩১০৮৫২	
৭।	মোঃ নাছির উদ্দিন	০১৯৩০৬৮৫১৩০	স্পিড বোট মালিক
৮।	মোঃ জামাল উদ্দিন	-	
৯।	মোঃ কামরুল হোসেন	-	
১০।	মোঃ জগলুল হোসেন নয়ন	-	
১১।	মোঃ মহিউদ্দিন	-	

২। সভায় সংশ্লিষ্ট সকলের সাথে আলোচনা, মাননীয় মহামান্য সুপ্রিম কোর্টের রায়, নৌ পরিবহন অধিদপ্তর, বিআইডব্লিউটিসি, জেলা পরিষদ চট্টগ্রামসহ অন্যান্য সংস্থার বিভিন্ন পত্রাদি পর্যালোচনা করে নিম্নলিখিত তথ্যাদি জানা যায়ঃ

ক। কুমিরা-গুণ্ডছড়া ঘাটের পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার দায়িত্ব চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের।

খ। সভায় উপস্থিত জেলা পরিষদের প্রতিনিধি জানান জনাব এস এম আনোয়ার হোসেনকে কুমিরা গুণ্ডছড়া ফেরিঘাটে দৈনিক ৭৫,০০০/০০ টাকা প্রদান সাপেক্ষে টোল আদায়কারী হিসেবে নিয়োগ দেওয়া হয়েছে।

গ। উক্ত ঘাট হতে বিভিন্ন প্রকার নৌযান, যেমন-সি-ট্রাক, স্পিড বোট, মালবাহী বোট, যাত্রীবাহী বোট ও ফিশিং বোট পরিচালনা করা হয়ে থাকে। উক্ত ইজারা গ্রহণকারীরা বিভিন্ন নৌযান থেকে নির্দিষ্ট হারে টোল আদায় করে থাকেন।

ঘ। সি-ট্রাকের পরিচালনাকারী এবং স্পিড বোট মালিক সমিতির প্রতিনিধি, উভয় পক্ষ বৈধভাবে যাত্রী পরিবহন করছে বলে সভায় দাবি করে।

ঙ। এ পর্যায়ে সভাপতি বোট মালিক সমিতির নিকট হতে সমুদ্রপথে বোট পরিচালনার প্রয়োজনীয় কাগজ পত্রাদি দেখতে চাইলে তারা নিম্নলিখিত কাগজ পত্রাদি উপস্থাপন করেনঃ

(১) সার্ভে সনদ।

(২) বিআইডব্লিউটিসি এর অর্থ বিভাগের সনদ।

(৩) কার্গো বোটের সেফটি ইকুইপমেন্ট সনদ।

চ। উক্ত কাগজপত্রাদি পর্যালোচনা করে নিম্নলিখিত অসামঞ্জস্যতাসমূহ পরিলক্ষিত হয়ঃ

১। মহাপরিচালক ডিপার্টমেন্ট অব শিপিং এর স্বাক্ষরের সাথে তার প্রকৃত স্বাক্ষরের মিল নেই।

২। স্বাক্ষরের নিচে মহাপরিচালকের সীলমোহর নেই।

৩। স্পিড বোট মালিকগণ বোটের কোন রেজিস্ট্রেশন সনদ দেখাতে পারেন নাই। এছাড়া তারা কোন কাগজপত্রের মূল কপি সভায় উপস্থাপন করতে পারে নাই।

৩। উপরোক্ত অসামঞ্জস্য নথি পত্রাদিসমূহ সম্পর্কে বোট মালিক সমিতির সভাপতির নিকট জিজ্ঞাসা করা হলে তিনি কাগজ পত্র তৈরির জন্য ১৫ দিনের সময় দেওয়ার জন্য অনুরোধ করেন যা গ্রহণযোগ্য হয়নি। সভায় উপস্থাপিত নথি পত্রাদিসমূহ ভুয়া এবং বানানো বলে প্রতীয়মান হয়েছে।

৪। বর্তমানে কোষ্ট গার্ড বাহিনীর পূর্ব জোনে নৌ পরিবহন অধিদপ্তর এবং বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃক ইস্যুকৃত প্রকৃত রেজিস্ট্রেশন সার্ভে সনদ এবং অন্যান্য নিরাপদ নৌযান পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় কাগজ পত্র সম্পর্কে সম্যক ধারণা প্রাপ্ত কোন কর্মকর্তা বা নাবিক নিয়োজিত নেই। এ প্রেক্ষিতে, উল্লেখিত অবৈধ রেজিস্ট্রেশন বিশিষ্ট সি-ট্রাক, ফিশিং বোট অন্যান্য বোটে কাগজ পত্রাদি সঠিকতা যাচাইয়ের জন্য এক সপ্তাহের জন্য নৌ পরিবহন অধিদপ্তর থেকে একজন ম্যাজিস্ট্রেট অথবা পরিদর্শক নিয়োগ করা হলে তার উপস্থিতিতে উক্ত বোটসমূহ চেক করা হলে এ ধরনের অবৈধ নৌযান বন্ধ হবে বলে প্রতীয়মান। সেক্ষেত্রে কোষ্ট গার্ড কর্তৃক প্রয়োজনীয় সকল ধরণের সহায়তা প্রদান করা হবে।

৫। উপরোক্ত বর্ণনার আলোকে, কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌরুটে রেজিস্ট্রেশনবিহীন সি-ট্রাকসহ অন্যান্য নৌযান চলাচল এবং যাত্রী-মালামাল বহন রহিত করণের লক্ষ্যে নৌ পরিবহন অধিদপ্তর হতে

একজন ম্যাজিস্ট্রেট/পরিদর্শক অস্থায়ীভাবে কোস্ট গার্ড পূর্ব জোনে প্রেরণ করা হলে তার সহায়তায় উল্লেখিত রেজিস্ট্রেশনবিহীন নৌযানসমূহ চেক করা হলে বর্ণিত নৌরুটে সুষ্ঠুভাবে সি-ট্রাক পরিচালনা করা সম্ভব বলে প্রতীয়মান।

৬। সদয় অবগতি ও পরবর্তী কার্যক্রমের জন্য প্রেরণ করা হলো।

স্বাঃ অস্পষ্ট
কামাল আলম
কমান্ডার বিএন
পক্ষে পরিচালক

বিতরণঃ

বহিষ্ণুঃ

কার্যঃ

মহাপরিচালক

ফ্যাক্স মারফত

নৌ পরিবহন অধিদপ্তর

১৪১-১৪৩ মতিঝিল বা/এ, (৮ম তলা), ঢাকা-

১০০০

অবগতিঃ

জোনাল কমান্ডার পূর্ব জোন

ফ্যাক্স মারফত

বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড বাহিনী

মৎস্য বন্দর, চট্টগ্রাম

অন্তঃ

অবগতিঃ

মহাপরিচালকের সচিবলয়

সদয় অবগতির জন্য

উপ-মহাপরিচালকের কার্যালয়

২০. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় নৌ পরিবহণ অধিদপ্তর কর্তৃক বিগত ইংরেজী ২৪.০১.২০১৭ তারিখের অফিস আদেশটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-5(চ)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

নৌ পরিবহণ অধিদপ্তর

১৪১-১৪৩ মতিঝিল বা/এ (৮ম তলা)

ঢাকা- ১০০০

নং- ০১৮.১৭০.৪১৩.০২২.০০.৬১.২০১৬/৬১১, তারিখ- ২৪.০১.২০১৭খ্রিঃ

অফিস আদেশ

কোস্ট গার্ড সদর দপ্তর হতে প্রাপ্ত এতদসঙ্গে সংযুক্ত পত্র নং- ৪৪.০৮.২৬৮০.০২০.৫০.০০১.১৭.২০ তারিখ- ০৪.০১.২০১৭ এর প্রেক্ষিতে এবং মহামান্য সুপ্রীমকোর্টের রায় বাস্তবায়নের লক্ষ্যে চার্টারার এর মাধ্যমে পরিচালিত বিআইডব্লিউটিসির সী-ট্রাকসহ বৈধ নৌযান যাতে সুষ্ঠুভাবে নিরাপদে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করতে পারে এবং রেজিস্ট্রেশনবিহীন স্পীডবোট, ফিশিং বোট, কাঠের মালবাহী বোট দ্বারা যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করতে না পারে এই বিষয়ে কোস্ট গার্ড এর সাথে সমন্বয় করে চট্টগ্রাম জেরার কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌরুটে মোবাইল কোর্ট পরিচালনার জন্য নিম্নোক্ত কর্মকর্তাদের নির্দেশ প্রদান করা হলো।

সংলগ্নীঃ বর্ণনামতে।

কমডোর সৈয়দ আরিফুল ইসলাম, (ট্যাজ),
এনডিসি,পিএসসি, বিএন
মহাপরিচালক।

বিতরণঃ

১। জনাব বদরুল হাসান লিটন
স্পেশাল অফিসার মেরিন সেফটি ও নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট
নৌপরিবহন অধিদপ্তর, ঢাকা।

২। জনাব মোঃ জসীম উদ্দিন পাটোয়ারী
সহকারী পরিচালক, নাবিক ও প্রবাসী শ্রমিক
কল্যান পরিদপ্তর ও পরিদর্শক (অঃ দাঃ)
অভ্যন্তরীণ জাহাজ পরিদর্শনালয়, চট্টগ্রাম।

ব্রাম্যমান আদালত পরিচালনায়
সার্বিক সহায়তা প্রদানের জন্য
বলা হলো।

অনুলিপিঃ অবগিত ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য

১। জেলা প্রশাসক, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়,
চট্টগ্রাম।

উল্লিখিত এলাকায় বিজ্ঞ
ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক ব্রাম্যমান
আদালত পরিচালনার সময়
সংশ্লিষ্টতের সহযোগীতা করার
প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদানের
জন্য অনুরোধ করা হলো।

২। পুলিশ সুপার, পুলিশ সুপারের কার্যালয়,
চট্টগ্রাম।

উল্লিখিত এলাকায় বিজ্ঞ
ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক ব্রাম্যমান
আদালত পরিচালনার সময়
সংশ্লিষ্টতের সহযোগীতা করার
প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদানের
জন্য অনুরোধ করা হলো।

৩। জোনাল কমান্ডার পূর্ব জোন, বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড বাহিনী, মৎস বন্দর, চট্টগ্রাম।

অনুলিপিঃ অবগতির জন্য

১। মহাপরিচালক, বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড, আগারগাঁও প্রশাসনিক এলাকা, শেরে-ই-
বাংলানগর, ঢাকা- ১২০৭।

(দঃ আঃ- পরিচালক, অপারেশন্স)

২। পরিচালক, নাবিক ও প্রবাসী শ্রমিক কল্যান পরিদপ্তর, চট্টগ্রাম।

২১. ৯নং প্রতিপক্ষের পক্ষে

গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, চট্টগ্রাম কর্তৃক সন্দীপ গুণ্ডহড়া ঘাটে নৌকাডুবিতে প্রাণহানির ঘটনার সাত সদস্য
বিশিষ্ট কারণ অনুসন্ধান কমিটির তদন্ত প্রতিবেদন এবং বিগত ইংরেজী ০৮.০৮.২০১৭ তারিখের ফরোয়াডিং পত্রটি নিম্নে অবিকল
অনুলিখন হলোঃ

Annexure-1

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
জেলা প্রশাসকের কার্যালয়
চট্টগ্রাম
www.chittagong.gov.bd

স্মারক নং ০৫.৪২.১৫০০.৫০১.০০০.০০.১৭.৩৯ তারিখ ০৮.০৮.২০১৭

সূত্রঃ বিজ্ঞ জেলা ম্যাজিস্ট্রেট, চট্টগ্রাম মহোদয়ের কার্যালয়ের ১১.০৪.২০১৭ তারিখের ৪৯৬/জেএম সংখ্যক স্মারক।

উপযুক্ত বিষয়ে সূত্রোক্ত স্মারকের প্রেক্ষিতে গঠিত কমিটি কর্তৃক গত ০২.০৪.২০১৭ তারিখ আনুমানিক সন্ধ্যা ০৬.৩০ টায় সন্দ্বীপ চ্যানেল গুণ্ডা এলাকায় বিআইডব্লিউটিসি এর অধীনে চার্জারের মাধ্যমে পরিচালিত সী ট্রাক হতে যাত্রী সাধারণদের উপকূলীয় তীরে স্থানীয় লালবোটের মাধ্যমে পারাপারকালে সী ট্রাকের সাথে ধাক্কা খেয়ে যাত্রীবাহী বোট ডুবে গিয়ে ১৮ জন যাত্রীর প্রাণহানির ঘটনার তদন্তের নিমিত্ত দুর্ঘটনাস্থল সন্দ্বীপ গুণ্ডা ঘাট এলাকা সরজমিনে পরিদর্শন করা হয়। দুর্ঘটনায় পতিত হওয়া উদ্ধারকৃত যাত্রী সহ প্রত্যক্ষদর্শীদের জবানবন্দী গ্রহণ করা হয় এবং দুর্ঘটনায় পতিতদের উদ্ধারে সহায়তায় এগিয়ে আসা উদ্ধারকর্মীদের দেয়া তথ্য প্রমাণ সর্বোপরি সংগৃহীত তথ্যাদির ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত প্রতিবেদন মহোদয়ের সদয় অবগতি ও পরবর্তী কার্যার্থে এসাথে সংযুক্ত করে প্রেরণ করা হলো।

সংলগ্নীঃ ৪ (চার) ফর্দ।

স্বাঃ অস্পষ্ট
০৮.০৮.১৭
(মোঃ মমিনুর রশিদ)
অতিরিক্ত জেলা ম্যাজিস্ট্রেট
চট্টগ্রাম
ও
আহবায়ক, তদন্ত কমিটি।

বিজ্ঞ জেলা ম্যাজিস্ট্রেট,
চট্টগ্রাম।

সন্দ্বীপ চ্যানেলে গুণ্ডা ঘাটে নৌকাডুবির কারণ অনুসন্ধানের তদন্ত প্রতিবেদন তদন্ত কমিটি গঠনের প্রেক্ষাপটঃ

গত ০২.০৪.২০১৭ খ্রিঃ তারিখ সন্ধ্যা আনুমানিক ৭ঃ৩০ ঘটিকার সময় সন্দ্বীপ চ্যানেলে একটি ছোট বোট গুণ্ডা ঘাটের অদূরে অবস্থারত সন্দ্বীপগামী যাত্রী বোবাই বিআইডব্লিউটিসি'র সী-ট্রাক হতে ৫০-৫৫ জন যাত্রী উঠিয়ে গুণ্ডা ঘাটে নামিয়ে দেওয়ার জন্য রওয়ানা দেওয়ার সাথে সাথে উক্ত সী-ট্রাকের সাথে ধাক্কা লেগে ডুবে যায়। দুর্ঘটনা পরবর্তী উদ্ধার তৎপরতার মাধ্যমে ৩০ জনকে জীবিত উদ্ধার করা সম্ভব হয় এবং ১৮ জনের মৃতদেহ পাওয়া যায়।

উক্ত দুর্ঘটনার পরিপ্রেক্ষিতে জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, চট্টগ্রাম এর ১১.০৪.২০১৭ খ্রিঃ তারিখের ০৫.৪২.১৫.০০.৫০২.৭০. ০০১.১৭-৪৯৬ নং স্মারকেএ তদন্ত কমিটি গঠিত হয় যার রূপরেখা নিম্নরূপঃ

অতিরিক্ত জেলা ম্যাজিস্ট্রেট, চট্টগ্রাম	আহবায়ক
উপজেলা নির্বাহী অফিসার, সন্দ্বীপ	সদস্য
পুলিশ সুপার, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি	সদস্য
কোষ্টগার্ড, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি	সদস্য
উপ-পরিচালক, ফায়ার সার্ভিস ও সিভিল ডিফেন্স, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি	সদস্য
বিআইডব্লিউটিসি, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি	সদস্য
জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি	সদস্য

সূত্রোক্ত স্মারকের নির্দেশনা মোতাবেক কমিটি ৩০.০৪.২০১৭ খ্রিঃ তারিখ বেলা ১০:০০ ঘটিকায় সরেজমিনে কুমিরা-গুণ্ডা রুটের দুর্ঘটনা ও আশেপাশের এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন করে উক্ত ঘাট এলাকায় উপস্থিত ব্যক্তিবর্গের বক্তব্য শুনে এবং বেলা আনুমানিক ১২:০০ ঘটিকায় উপজেলা নির্বাহী অফিসার, সন্দ্বীপ এর কার্যালয়ে সংশ্লিষ্টদের বক্তব্য শ্রবণ করে এবং প্রাসঙ্গিক জিজ্ঞাসাবাদ করার মাধ্যমে তদন্ত কার্য সম্পন্ন করে। তদন্তকালে নিম্ন-স্বাক্ষরকারীর সাথে উপস্থিত ছিলেন উপজেলা নির্বাহী অফিসার, সন্দ্বীপ মোঃ গোলাম জাকারিয়া, ওসি সন্দ্বীপ জনাব মুহাম্মদ শামছুল ইসলাম (পুলিশ সুপার, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি), লেফটেন্যান্ট খলিলুর রহমান কোস্টগার্ড, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি), কুমিরা ফায়ার সার্ভিস ও সিভিল ডিফেন্স এর সিনিয়র স্টেশন অফিসার জনাব আবদুল্লাহ হাবুন পাশা (উপ-পরিচালক, ফায়ার সার্ভিস ও সিভিল ডিফেন্স, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি, বিআইডব্লিউটিসি, চট্টগ্রাম এর উপ-মহাব্যবস্থাপক (বাণিজ্য) জনাব গোপাল চন্দ্র মজুমদার (বিআইডব্লিউটিসি, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি) এবং চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের সচিব জনাব শাব্বির ইকবাল (জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম এর প্রতিনিধি)। এ ছাড়াও স্থানীয় জনপ্রতিনিধি, গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, দুর্ঘটনায় আহত যাত্রী, প্রত্যক্ষদর্শী ও দুর্ঘটনা পরবর্তী উদ্ধারকার্যে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ উপস্থিত থেকে তাদের বক্তব্য পেশ করেন ও ঘটনার বর্ণনা দেন।

কমিটির উদ্দেশ্যঃ

তদন্ত কমিটি নিম্নোক্ত উদ্দেশ্যে তদন্ত কার্য পরিচালনা করে—

- ১। দুর্ঘটনার কারণ অনুসন্ধান
- ২। দুর্ঘটনার জন্য দায়ী ব্যক্তিবর্গকে চিহ্নিতকরণ
৩. সংশ্লিষ্ট এলাকায় এ ধরনের দুর্ঘটনা প্রতিরোধের লক্ষ্যে সুপারিশ প্রণয়ন
- ৪। সম্ভাব্য ক্ষয়ক্ষতি নিরূপণ
- ৫।

কমিটির কর্ম-পদ্ধতিঃ

কমিটি ৩০.০৪.২০১৭ খ্রিঃ তারিখ বেলা ১০:০০ ঘটিকায় সরেজমিনে কুমিরা-গুগুছড়া রুটের দুর্ঘটনা ও আশেপাশের এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন করে উক্ত ঘাট এলাকায় উপস্থিত ব্যক্তিবর্গের বক্তব্য শুনে এবং বেলা ১২:০০ ঘটিকায় উপজেলা নির্বাহী অফিসার, সন্দ্বীপ এর কার্যালয়ে সংশ্লিষ্টদের বক্তব্য শ্রবণ করে এবং প্রাসঙ্গিক জিজ্ঞাসাবাদ করার মাধ্যমে তদন্ত কার্য সম্পন্ন করে।

ঘটনার বর্ণনাঃ

ঘটনা সংশ্লিষ্টদের বক্তব্যে জানা যায় যে, ঘটনার দিন উত্তাল ঝড়ো আবহাওয়ার মাধ্যে বেলা আনুমানিক ৫:৩০ ঘটিকার সময় বিআইডব্লিউটিসির সী-ট্রাকটি সীতাকুন্ডের কুমিরা ঘাট হতে আনুমানিক ১৮০ জন যাত্রী নিয়ে সন্দ্বীপের উদ্দেশ্যে রওয়ানা দিয়ে সন্ধ্যা আনুমানিক ৭:০০ ঘটিকার সময় গুগুছড়া ঘাটের অদূরে থামে। অতঃপর সী-ট্রাক হতে যাত্রীদের ছোট বোটে উঠিয়ে গুগুছড়া ঘাটে নামিয়ে দেওয়ার কাজ শুরু হয়।

সন্দ্বীপ চ্যানেলে গুগুছড়া ঘাটে নৌকাডুবির কারণ অনুসন্ধানের তদন্ত প্রতিবেদন

২ ট্রীপ নামানোর পর ৩য় ট্রীপে আনুমানিক ৭:৪৫ মিনিটের সময় যাত্রী উঠানো শুরু হয়। প্রায় ৫০-৬০ জন যাত্রী উঠানোর পর বোটটি ঘাটের উদ্দেশ্যে রওয়ানা দেওয়ার পরপরই ঝড়ো আবহাওয়ায় উত্তাল সাগরে প্রচণ্ড ঢেউয়ের তোড়ে সী-ট্রাকের সাথে ধাক্কা খায় এবং উল্টে সী-ট্রাকের নীচে চলে যায়। ঝড়ো আবহাওয়ায় অন্ধকারে দুর্ঘটনা কবলিত যাত্রীরা আত-চিৎকার করলেও তাৎক্ষণিকভাবে কোন সহযোগিতা পাননি। সী-ট্রাক হতে কোন বস্তু বা লাইফ জ্যাকেট ছোঁড়া হয়নি, এমনকি কোন আলোও ফেলা হয়নি। ফলে ১৮ জন ডুবে মারা যায় যাদের মৃতদেহ পরবর্তীতে ভিন্ন ভিন্ন উপকূলে ভেসে আসে এবং ৩০ জনকে জীবিত উদ্ধার করা সম্ভব হয়। স্থানীয় উপজেলা প্রশাসনের নেতৃত্বে পরিচালিত উদ্ধার তৎপরতায় পুলিশ, কোস্টগার্ড, চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের ঘাটের খাস আদায়কারী এবং স্থানীয় জনগণ অংশ নেন।

ঘটনাস্থলের সার্বিক পরিস্থিতি ও পরিবেশঃ

সন্দ্বীপ চ্যানেল সংশ্লিষ্ট কুমিরা-গুগুছড়া ঘাটে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বিষয়ে ৩টি সরকারি কর্তৃপক্ষের কার্যক্রম বিদ্যমান। এ ৩টি কর্তৃপক্ষ হলো চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ, BIWTA এবং BIWTC। ঘাটের মালিকানা নিয়ে এ ৩টি পক্ষের দাবি থাকলেও মাননীয় নৌ-পরিবহন মন্ত্রী শাজাহান খাঁন এর মধ্যস্থতায় এবং মহামান্য সুপ্রীম কোর্টের রায়ের মাধ্যমে তা সুরাহা হয়েছে। ঘাটে জেলা পরিষদ কর্তৃক কুমিরা ঘাটে একটি জেটি নির্মিত হয়েছে দেখা যায়। তাছাড়া সন্দ্বীপ এবং কুমিরা অংশে জেলা পরিষদ কর্তৃক সংযোগ সড়ক নির্মিত হয়েছে দেখা যায়। কুমিরা অংশের সংযোগ সড়কে ঢেউয়ের তোড়ে ভাঙ্গণ ধরায় জেলা পরিষদ কর্তৃক রিটেনিং ওয়ালসহ মোরামত কার্য চলমান আছে দেখা যায়। ঘাটের কুমিরা ও গুগুছড়া অংশে BIWTA কর্তৃক ২টি গ্যাংওয়ে নির্মিত হয়েছে দেখা যায়। গুগুছড়া অংশের গ্যাংওয়েটির সামনের দিকে প্রায় অর্ধেক অংশ ভেঙ্গে যাওয়ায় ব্যবহার অযোগ্য অবস্থায় আছে। তাছাড়া কুমিরার অংশে BIWTA কর্তৃক একটি বহুতল চার্মিনাল নির্মিত আছে যাতে জেলা পরিষদ ও BIWTC পরিচালিত নৌযানের টিকিট কাউন্টার বিদ্যমান। জেলা পরিষদ ও মধ্যে সম্পাদিত ০২.১২.২০১৪ খ্রিঃ তারিখের সমঝোতা স্মারক অনুসারে জেলা পরিষদ কর্তৃক BIWTA'র টার্মিনাল গ্যাংওয়ে ব্যবহৃত হচ্ছে। বিনিময়ে বাৎসরিক ভাড়া হিসেবে জেলা পরিষদ BIWTA কে বাৎসরিক ৪০ লক্ষ টাকা দিচ্ছে। আবার মহামান্য সুপ্রীম কোর্ট কর্তৃক প্রদত্ত জেলা পরিষদও বিআইডব্লিউটিসি'র মধ্যে চলমান রীট ৮৭০৩/২০০৯ ও রীট ২৩১/২০১০ হতে উদ্ভূত সিভিল পিটিশন ২৭২৩/১২ ও ২৭২২/১২ এর যুগপথ রায়ে কুমিরা-গুগুছড়া ঘাটের মালিকানা জেলা পরিষদের মর্মে ঘোষণা করেছে। তবে জেলা পরিষদকে টোল প্রদান সাপেক্ষে উক্ত রুটে BIWTC সী-ট্রাক পরিচালনা করতে পারবে এবং সেক্ষেত্রে BIWTC কর্তৃক সী-ট্রাকে যাত্রী ও মালামাল উঠা নামায় জেলা পরিষদ কোন রকম প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করতে পারবে না মর্মে রায়ে উল্লেখ আছে। জেলা পরিষদ খাস আদায়কারী এস এম আনোয়ার হোসেন চৌধুরীর মাধ্যমে ঘাট পরিচালনা করেছে এবং উক্ত খাস আদায়কারী সী-ট্রাক সার্ভিস বোট এবং স্পীড বোটের মাধ্যমে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করেছে। অপর দিকে বিআইডব্লিউটিসি জনৈক মোঃ ইকরাম উদ্দিনকে সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোলার নিয়োগ করে কুমিরা-গুগুছড়া রুটে মালামাল ও যাত্রী পরিবহনের অনুমতি দেয়। যেহেতু এ রুটে সী-ট্রাক হতে সরাসরি ঘাটে মালামাল ও যাত্রী উঠানো করার মত পল্টন নাই সেহেতু ছোট বোটে করে উক্ত সী-

ট্রাকে যাত্রী ও মালামাল উঠানামা করার জন্য জনৈক মোহাম্মদ মাহমুদুর রহমান মান্নাকে গুণ্ডছড়া ঘাটের জন্য বোট কন্ট্রাকটর নিয়োগ দেয়। এ সার্বিক পরিস্থিতিতে কুমিরা-গুণ্ডছড়া রুটে জেলা পরিষদের পাশাপাশি বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃক যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা হচ্ছে।

সাক্ষ্য প্রমাণাদি পর্যালোচনাঃ

ঘটনার দিন দুর্ঘটনা কবলিত বোটটি BIWTC'র কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রাকটর মোঃ ইকরাম উদ্দিন এবং BIWTC'র বোট কন্ট্রাকটর মাহমুদুর রহমান (মান্না)'র যৌথ পরিচালনাধীন ছিল। বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃপক্ষ মোঃ মাহমুদুর রহমান মান্নাকে ২৯.০৬.২০১৬ খ্রিঃ তারিখে ০১.০৭.২০১৬ খ্রিঃ হতে ৩০.০৬.২০১৭ খ্রিঃ তারিখ পর্যন্ত মেয়াদের জন্য কুমিরা-গুণ্ডছড়া ঘাটের বোট কন্ট্রাকটর নিয়োগ করে। নিয়োগপত্রের ৪নং শর্তে উল্লেখ আছে “কুমিরা-গুণ্ডছড়া ঘাটে জাহাজ অবস্থানকালীন সময় জাহাজে যাত্রী ও মালামাল উঠানোর সার্বিক নিরাপত্তার ব্যবস্থা করতে হবে। যাত্রী ও মালামালের কোনরূপ ক্ষয়ক্ষতি হলে আপনি সম্পূর্ণরূপে দায়ী থাকাসহ ক্ষতিপূরণ দিতে বাধ্য থাকবেন।” আবার উক্ত নিয়োগপত্রের ২ নং শর্তে উল্লেখ আছে “BIWTC'র চট্টগ্রামস্থ সহ-মহাব্যবস্থাপক(মেরিন) কর্তৃক অনুমোদিত আপনার ০৪ (চার) টি ইঞ্জিন চালিত বড় নৌকা জাহাজে যাত্রী ও মালামাল উঠানামার জন্য আপনার নিজ দায়িত্বে নিয়োজিত রাখতে হবে। নৌকার সমস্ত ব্যয় আপনার কর্তৃক বহন করতে হবে।”

ঘটনার দিন দুর্ঘটনাগর্ভ আবহাওয়া থাকায় সাগর খুব উত্তাল ছিল। দুর্ঘটনাগর্ভ আবহাওয়ার কারণে এর ৪ (চার) দিন পূর্ব হতে জেলা পরিষদ ইজারাদার কর্তৃক উক্ত ঘাটে নৌযান পরিচালনা বন্ধ রাখা হয়েছিল। সন্দীপ চ্যানেলে ইতোপূর্বে স্বাভাবিক আবহাওয়াতেও বিকাল ৩ (তিন) টার পর সী-ট্রাক পরিচালনার নজীর নাই মর্মে জেলা পরিষদ ও বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃপক্ষ জানান।

BIWTC কর্তৃক মোঃ ইকরাম উদ্দিনকে চট্টগ্রাম-গুণ্ডছড়া (সন্দীপ) উপকূলীয় কোস্টাল সার্ভিসের গুণ্ডছড়া (সন্দীপ) কোস্টাল ঘাটের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রাকটর হিসেবে ২৩.০৯.২০১৬ হতে ২২.০৯.২০১৭ খ্রিঃ পর্যন্ত মেয়াদের জন্য ১৭.০৮.২০১৬ খ্রিঃ তারিখের ১৮.১৫১.১৫২.০০২.১৬০.২০১৫/৮০৫ নং স্মারকে নিয়োগ করা হয়। নিয়োগপত্রের ১৪ নং শর্তে উল্লেখ আছে, “গুণ্ডছড়া ঘাটে জাহাজ অবস্থানকালীন জাহাজে যাত্রী ও মালামাল উঠানামার সার্বিক নিরাপত্তার ব্যবস্থা করতে হবে। কোনরূপ ক্ষয়ক্ষতি হলে আপনি সম্পূর্ণরূপে দায়ী থাকবেন।” উক্ত নিয়োগপত্রের ১৯ নং শর্তে আছে “BIWTC'র চট্টগ্রামস্থ সহ-ব্যবস্থাপক (মেরিন) কর্তৃক অনুমোদিত আপনার ০২ (দুই) টি ইঞ্জিন চালিত বড় নৌকা জাহাজে যাত্রী ও মালামাল উঠানামার জন্য আপনার নিজ দায়িত্বে নিয়োজিত রাখতে হবে। নৌকার সমস্ত ব্যয় আপনার কর্তৃক বহন করতে হবে।”

কুমিরা-গুণ্ডছড়া ঘাট নিয়ে মহামান্য সুপ্রীম কোর্ট অব বাংলাদেশ সিপি-২৭২২/২০১২ এবং ২৭২৩/২০১২ এর ১৩ মার্চ খ্রিঃ তারিখের রায়ে নিম্নরূপ নির্দেশনা দিয়েছেন-

“The Ferry Ghat, namely Guptachora-Kumira Ghat belongs to the Zilla Parishad and it shall be under its'control and management, but BIWTC shall be at liberty to ply vessel, namely, Sea- trucks and if they ply their vessel, they shall pay tolls for the same to the Zilla Parishad and in that case the Zilla Parishad shall not in any way disturb the BIWTC in loading and unloading the passengers and goods of BIWTC by the sea trucks.”

“BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন এবং কুমিরা-গুণ্ডছড়া ঘাটের বোট কন্ট্রাকটর মোঃ মাহমুদুর রহমান (মান্না)'র মধ্যে স্বাক্ষরিত ১৩.০৪.২০১৬ খ্রিঃ তারিখের সমঝোতা স্মারকের ৩ নং শর্তে উল্লেখ আছে “বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃক বোট কন্ট্রাকটর নিয়োগপ্রাপ্ত হইয়া আমরা উভয় পক্ষ চট্টগ্রাম জেলার সীতাকুন্ড/সন্দীপ থানাধীন (কুমিরা-গুণ্ডছড়া) সার্ভিসে চলাচলকারী বিআইডব্লিউটিসি'র সকল যাত্রী এবং মালামাল উঠানামা ও ঠিকদার সংক্রান্ত সকল প্রকার ব্যবসা আমরা উভয় পক্ষের সহযোগিতায় পরিচালনা করিব।”

সরেজমিন তদন্তের সময় প্রত্যক্ষদর্শীদের সাক্ষ্য গ্রহণ করা হয়। তাদের মধ্যে ২ জন দুর্ঘটনা কবলিত বোটের মধ্যে থেকেও বেঁচে যান। তারা হলেন জনাব নুরুল ইসলাম, কনস্টেবল, বিপি-১১৪, সন্দীপ থানা এবং মোঃ নুরুল হুদা, সহকারী শিক্ষক, উজিরপুর সরকারি প্রাথমিক বিদ্যালয়, সন্দীপ। তাঁরা সাক্ষ্যে জানান, BIWTC 'র সী-ট্রাকটি সীতাকুন্ডের কুমিরা ঘাট হতে যাত্রী নিয়ে সন্দীপের উদ্দেশ্যে রওয়ানা দিয়ে সন্ধ্যা আনুমানিক ৭:০০ ঘটিকার সময় গুণ্ডছড়া ঘাটের অদূরে থামে। অতঃপর সী-ট্রাক হতে যাত্রীদের ছোট বোটে উঠিয়ে গুণ্ডছড়া ঘাটে নামিয়ে দেওয়ার কাজ শুরু হয়। ২ ট্রীপ নামানোর পর ৩য় ট্রীপে আনুমানিক ৭:৪৫ মিনিটের সময় যাত্রী উঠানো শুরু হয়। প্রায় ৫০-৬০ জন যাত্রী উঠানোর পর ঘাটের উদ্দেশ্যে রওয়ানা দেওয়ার পরপরই ঝড়ো আবহাওয়ায় অন্ধকারে দুর্ঘটনা কবলিত যাত্রীরা আত-চিৎকার করলেও তাৎক্ষণিকভাবে কোন সহযোগিতা পায়নি। সী-ট্রাক হতে কোন বয়ী বা লাইফ জ্যাকেট ছোঁড়া হয়নি এমনকি কোন আলোও ফেলা হয়নি।

তদন্তে উদঘাটিত বিষয়ঃ

BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন, পিতা- মৃত মাস্টার মাসুছুল হক, গ্রাম- মগধরা, পোস্ট- উত্তর মগধরা, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এবং বোট কন্ট্রোল্টর মাহমুদুর রহমান (মান্না), প্রোঃ মেসার্স দিবা এন্টারপ্রাইজ, গ্রাম- বাউরিয়া, পোস্ট- দোজানগর, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এর চরম দায়িত্ব অবহেলা ও নিয়োগপত্রের শর্ত লঙ্ঘনের কারণে এ দুর্ঘটনা এবং ১৮ জনের প্রাণহানি ঘটেছে। যেখানে কুমিরা-গুণ্ডছড়া রুটে অনুকূল আবহাওয়ায়ও ২ ট্রিপের বেশি কখনও পরিচালনা করা হয় না (বিশেষ ব্যবস্থা গ্রহণ পূর্বক কেবলমাত্র ঈদের আগে ও পরে ২ দিন করে করা হয়) এবং বিকাল ৩টার পরে কোন ট্রিপ পরিচালনা করা হয় না, সেখানে BIWTC এর সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর চরম বৈরী আবহাওয়ার মধ্যেও যাত্রী সাধারণের জানমালের ঝুঁকি নিয়ে ঘটনার দিন ৩ (তিন) ট্রিপ যাত্রী সী-ট্রাকে করে আনা নেওয়া করে এবং শেষের ট্রিপটি বিকাল ৫ (পাঁচ) টার পড়ে ধারণ ক্ষমতার প্রায় ৩ (তিন) গুণ যাত্রী বোঝাই করে পরিচালনা করে। নিয়োগপত্রে যেকোনো যাত্রী সাধারণের নিরাপত্তা বিধানের কথাটি উল্লেখ আছে সেখানে নিরাপত্তার বিষয়টি চরম অবহেলা করা হয়। বড়ো আবহাওয়ায় সন্ধ্যা ৭:৩০ ঘটিকায় সী-ট্রাকটি গুণ্ডছড়ার অদূরে পৌঁচার পর অন্ধকারে উত্তাল সাগরে কোন লাইফ জ্যাকেট ছাড়াই ধারণ ক্ষমতার দ্বিগুণেরও বেশি যাত্রী ছোট বোট উঠিয়ে দেওয়া হয়। কোন আলো ফেলা হয়নি, এমনকি বোট সী-ট্রাকের নিচে তলিয়ে যাওয়ার পর অসহায় ডুবন্ত যাত্রী সাধারণ আত-চিৎকার করে লাইফজ্যাকেট ও বয়া চাইলে সী-ট্রাক থেকে কোন সাড়া দেওয়া হয়নি। সর্বোপরি দুর্ঘটনা কবলিত যাত্রীদের উদ্ধার তৎপরতায় কোন অংশই নেয়নি। কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর ও বোট কন্ট্রোল্টর উভয়ের নিয়োগের শর্তে পর্যাপ্ত ছোট বোটের ব্যবস্থা করে সী-ট্রাক যাত্রী উঠানামার কথা উল্লেখ থাকলেও ঘটনার দিন কেবল একটা ছোট (স্থানীয় ভাষায় লাল বোট) বোটে করে পর্যায়ক্রমে যাত্রী নামানোর চেষ্টা চালানো হয়। এটি সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর বোট কন্ট্রোল্টর কর্তৃক কর্তব্যে চরম অবহেলা ও ঠাণ্ডা মাথায় যাত্রী সাধারণকে মৃত্যুর মুখে ঠেলে দেওয়ার সামিল।

ক্ষয়ক্ষতি নির্ধারণঃ

দুর্ঘটনায় ১৮ জনের মৃত্যু ঘটে। এ প্রাণহানি অর্থের মাপকাঠিতে পরিমাপযোগ্য নয়।

দায়-দায়িত্ব নির্ধারণঃ

BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর মোহাম্মদ আকরাম উদ্দিন, পিতা- মৃত মাস্টার সামছুল হক, গ্রাম- মগধরা, পোস্ট- উত্তর মগধরা, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এবং বোট কন্ট্রোল্টর মাহমুদুর রহমান (মান্না), প্রোঃ মেসার্স দিবা এন্টারপ্রাইজ, গ্রাম- বাউরিয়া, পোস্ট- দোজানগর, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এর চরম দায়িত্ব অবহেলা ও নিয়োগপত্রের শর্ত লঙ্ঘনের কারণে এ দুর্ঘটনা এবং ১৮ জনের প্রাণহানি ঘটেছে।

মতামতঃ

সার্বিক তদন্তে উদঘাটিত বিষয়াদির পরিপ্রেক্ষিতে কামিটির মতামত নিম্নরূপঃ

1. BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন, পিতা- মৃত মাস্টার সামছুল হক, গ্রাম- মগধরা, পোস্ট- উত্তর মগধরা, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এবং বোট কন্ট্রোল্টর মাহমুদুর রহমান (মান্না), প্রোঃ মেসার্স দিবা এন্টারপ্রাইজ, গ্রাম- বাউরিয়া, পোস্ট- দোজানগর, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এর চরম দায়িত্ব অবহেলা ও নিয়োগপত্রের শর্ত লঙ্ঘনের কারণে এ দুর্ঘটনা এবং ১৮ জনের প্রাণহানি ঘটেছে।
2. কুমিরা -গুণ্ডছড়া রুটে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের ক্ষেত্রে জেলা পরিষদের খাস আদায়কারী এবং BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর ও বোট কন্ট্রোল্টর এর কার্যক্রমের মধ্যে সমন্বয় নাই।

সুপারিশঃ

1. ১৮ জন যাত্রীর মৃত্যুর জন্য দায়ী BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন, পিতা- মৃত মাস্টার সামছুল হক, গ্রাম- মগধরা, পোস্ট- উত্তর মগধরা, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এবং বোট কন্ট্রোল্টর মাহমুদুর রহমান (মান্না), প্রোঃ মেসার্স দিবা এন্টারপ্রাইজ, গ্রাম- বাউরিয়া, পোস্ট- দোজানগর, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এর বিরুদ্ধে রাষ্ট্র কর্তৃক উপযুক্ত ধারায় মামলা রুজু করে তাদেরকে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির আওতায় আনা।
2. নিয়োগপত্রে বর্ণিত শর্ত লঙ্ঘনের দায়ে সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোল্টর মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন, পিতা- মৃত মাস্টার মাসুছুল হক, গ্রাম- মগধরা, পোস্ট- উত্তর মগধরা, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এবং বোট কন্ট্রোল্টর মাহমুদুর রহমান (মান্না) প্রোঃ মেসার্স দিবা এন্টারপ্রাইজ, গ্রাম- বাউরিয়া, পোস্ট- দোজানগর, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এর বিরুদ্ধে BIWTC কর্তৃক চুক্তি বাতিলসহ যথাযথ শাস্তিমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ।

৩. ভবিষ্যতে স্ব স্ব এজেন্টগণকে জেলা পরিষদ ও BIWTC কর্তৃক যথাযথ তদারকি।
৪. কুমিরা-গুগুছড়া ঘাটটি মাহমান্য হাইকোর্টের নির্দেশনা মোতাবেক একক কর্তৃত্বে ও নিয়ন্ত্রণে পরিচালনা।
- | | | | |
|---|--|---|---|
| স্বা/-অস্পষ্ট
(আবদুল্লাহ হারুন পাশা)
সিনিয়র স্টেশন অফিসার
কুমিরা ফায়ার স্টেশন, চট্টগ্রাম | স্বা/-অস্পষ্ট
(মুহাম্মদ শামছুল ইসলাম)
অফিসার ইন চার্জ,
সন্দীপ থানা, চট্টগ্রাম | স্বা/-অস্পষ্ট
(লে. খলিলুর
রহমান)
বি,এন, কোস্ট
গার্ড, চট্টগ্রাম। | স্বা/-অস্পষ্ট
(গোপাল চন্দ্র মজুমদার)
উপ-মহাব্যবস্থাপক
(বাণিজ্য)
BIWTC, চট্টগ্রাম। |
| | স্বা/-অস্পষ্ট
(মোঃ গোলাম জাকারিয়া)
উপজেলা নির্বাহী অফিসার,
সন্দীপ,
চট্টগ্রাম। | স্বা/-অস্পষ্ট
(শাকিবর ইকবাল)
সচিব, জেলা
পরিষদ, চট্টগ্রাম। | স্বা/-অস্পষ্ট
(মোঃ মমিনুর রশিদ)
অতিরিক্ত জেলা
ম্যাজিস্ট্রেট, চট্টগ্রাম। |

২২. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম কর্তৃক বিগত ইংরেজী ০৬.১১.২০১৩ তারিখে চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ মালিকীয় সন্দীপ-সীতাকুন্ড উপজেলাধীন কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরী ঘাটের খাস আদায়কারী নিয়োগ প্রসঙ্গের প্রেরণিত পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-2

জেলা পরিষদ চট্টগ্রাম।

স্মারকনং জেপ/চট্ট/২০২/১৩-১৪/২৪৫৭

তারিখঃ ০৬ নভেম্বর ২০১৩

প্রাপকঃ জনাব এস এম আনোয়ার হোসেন

পিতাঃ মৃত বাদশা মিয়া সুকানী

সাং- মগধরা, থানা-সন্দীপ
চট্টগ্রাম।

বিষয়ঃ চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ মালিকীয় সন্দীপ-সীতাকুন্ড উপজেলাধীন কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরী ঘাটের খাস আদায়কারী নিয়োগ প্রসঙ্গে।

সূত্রঃ অত্র পরিষদ কর্তৃক আহবানকৃত ৩১.১০.২০১৩ তারিখের উন্মুক্ত ডাক।

উপরিউক্ত বিষয় ও সূত্রের প্রেক্ষিতে কর্তৃপক্ষের নির্দেশনা অনুযায়ী গঠিত খাস আদায় কমিটি কর্তৃক জেলা পরিষদ মালিকীয় বিষয়োক্ত ফেরীঘাটের দৈনিক খাস আদায়ের নিমিত্তে সূত্রোক্ত ডাক অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত ডাকে আপনি দৈনিক ৭৫০০০/- (পঁচাত্তর হাজার) টাকার ডাক প্রদান করে সর্বোচ্চ ডাককারী হিসাবে বিবেচিত হন। তৎপ্রেক্ষিতে খাস আদায় কমিটি কর্তৃক আপনাকে সর্বোচ্চ ডাককারী হিসেবে নিম্নবর্ণিত শর্তসাপেক্ষে খাস আদায় কার্যক্রম পরিচালনার জন্য নিয়োগ করার সর্বসম্মতিভাবে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে।

শর্তাবলীঃ

- ১। উক্ত ঘাটের দখল আগামী ০৭.১১.২০১৩ খ্রিঃ হতে দৈনিক ৭৫০০০/- (পঁচাত্তর হাজার) টাকা ধার্য করা হলো। ০২ মাসের জামানত বাবদ ৪৫০০০০০/- (পঁয়তাল্লিশ লক্ষ) টাকা ও ০১ মাসের অগ্রিম বাবদ ২২,৫০,০০০/- (বাইশ লক্ষ পঞ্চাশ হাজার) টাকা এবং উল্লিখিত অর্থের ১৫% ভ্যাট বাবদ ১০,১২,৫০০/- (দশ লক্ষ বার হাজার পাঁচশত) টাকা ৫% উৎসে কর বাবদ ৩,৩৭,৫০০/- (তিন লক্ষ সাইত্রিশ হাজার পাঁচশত) টাকা; সর্বমোট ৮১,০০,০০০/- (একশি লক্ষ) টাকা “প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা, জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম” এর নামে পে-অর্ডার মূলে আগামী ১৪.১১.২০১৩ খ্রিঃ তারিখের মধ্যে অবশ্যই অত্রোফিসে জমা প্রদান করতে হবে।

- ২। ঘাটে অননুমোদিত নৌযান ব্যবহার করা যাবে না। অননুমোদিত নৌযানের মাধ্যমে যাত্রী ও মালামাল পারাপারের ব্যবস্থা করতে হবে।
- ৩। প্রতি মাসের খাস আদায়ের টাকা অগ্রিম হিসাবে মাস শুরু হওয়ার সাত দিন পূর্বে পে অর্ডার আকারে জেলা পরিষদে জমা করতে হবে।
- ৪। খাস আদায় প্রক্রিয়ার/ঘাট পরিচালনায় ব্যর্থ হলে কিংবা পরিষদের পাওনা যথাসময়ে পরিশোধ করা না হলে আপনার নিকট হতে দায়িত্ব প্রত্যাহার করে নেয়া হবে এবং গচ্ছিত জামানত বায়েয়াগু এবং আপনার নিকট অত্র পরিষদের পাওনা (যদি থাকে) তা আদায়ের জন্য প্রয়োজনীয় আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে। এ ব্যাপারে কোন ওজর আপত্তি চলবে না।
- ৫। খাস আদায় ব্যবস্থা সম্পূর্ণ সাময়িক এবং যে কোন সময় কোন প্রকার কারণ দর্শানো ব্যতিরেকে বাতিল করার এখতিয়ার চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ কর্তৃপক্ষ সংরক্ষণ করেন। সে ক্ষেত্রে জেলা পরিষদের বিরুদ্ধে কোন প্রকার মামলা মোকদ্দমা করা যাবে না মর্মে অঙ্গিকার নামায় সুস্পষ্টভাবে উল্লেখ থাকতে হবে।
- ৬। জেলা পরিষদ কর্তৃক অননুমোদিত টোল-ট্যাক্স অনুযায়ী খাস আদায়ে আপনি বাধ্য থাকবেন। ঘাটের উভয় পার্শ্বে টোল চার্ট সাইন বোর্ড আকারে টাঙ্গিয়ে দিতে হবে।
- ৭। সরকারী প্রচলিত বিধি মোতাবেক ভ্যাট ও আয়কর পরিশোধ করতে হবে।
- ৮। ঘাটে ব্যবহার্য নৌযানের ফিটনেস, (অস্পষ্ট) পারমিট ইত্যাদি হালনাগাদ থাকা সংক্রান্ত ডকুমেন্টের সত্যায়িত ফটোকপি।
- ৯। নৌযানে বয়া, লাইফ জ্যাকেটসহ পর্যাপ্ত পরিমাণে জীবন রক্ষাকারী প্রয়োজনীয় সরঞ্জাম রাখার ব্যবস্থা থাকার প্রমাণাদি।
উপরিউক্ত শর্তাবলী যথাযথভাবে প্রতিপালন পূর্বক ফেরীঘাট পরিচালনার ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য আপনাকে অনুরোধ করা হলো।

স্বা/- অস্পষ্ট

০৬.১১.১৩

(সবুজ কুমার বড়ুয়া)

আহবায়ক, খাস আদায় কমিটি

ও

উপ-সহকারী প্রকৌশলী

জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।

অনুলিপি সদয় জ্ঞাতার্থে ও কার্যার্থে বিতরণ করা হলোঃ

- ১। কমিশনার, চট্টগ্রাম বিভাগ, চট্টগ্রাম।
- ২। পরিচালক, স্থানীয় সরকার বিভাগ, চট্টগ্রাম বিভাগ, চট্টগ্রাম।
- ৩। প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা, জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।
- ৪। চেয়ারম্যান, উপজেলা পরিষদ, সীতাকুন্ড/সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম।
- ৫। সচিব, জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।
- ৬। উপজেলা নির্বাহী অফিসার, সীতাকুন্ড/সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম।
- ৭। ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা, সীতাকুন্ড থানা/সন্দ্বীপ থানা, চট্টগ্রাম।
- ৮। সহকারী প্রকৌশলী, জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।
- ৯। জনাব আবুল কাসেম (সাময়িক পরিচালনাকারী, কুমিরা-মগধরা-গুণ্ডছড়া ফেরীঘাট), দক্ষিণ শীলতপুর, সীতাকুন্ড, চট্টগ্রাম।

উল্লেখিত পত্রের মর্মানুসারে জেলা পরিষদ মালিকীয় কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরীঘাটটি নতুন নিয়োগপ্রাপ্ত খাস আদায়কারী জনাব এস এম আনোয়ার হোসেনকে বুঝিয়ে দিয়ে অত্র পরিষদের পাওনা পরিশোধের জন্য তাকে বলা হলো।

২৩. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ মালিকীয় কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরীঘাটের দখল হস্তান্তর/গ্রহণ সংক্রান্ত পত্রটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-3

চট্টগ্রাম জেলা পরিষদের স্মারকনং-জেপ/চট্ট/২৩২/১৩-১৪/২৪৫৭ তারিখঃ ০৬ নভেম্বর, ১৩ এর মর্মানুসারে সীতাকুন্ড সন্দ্বীপ উপজেলাধীন চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ মালিকীয় কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরীঘাটের দখল নিম্ন স্বাক্ষরকারী কর্তৃক অদ্য ০৭ নভেম্বর ১৩ তারিখে পূর্বাঙ্কে হস্তান্তর/গ্রহণ করা হলো।

ফেরীঘাটের দখল হস্তান্তরকারী	ফেরীঘাটের দখল গ্রহণকারী
স্বাক্ষর অস্পষ্ট	স্বাক্ষর অস্পষ্ট
১.১১.২০১৩	৭.১১.২০১৩
(সবুজ কুমার বড়ুয়া)	(এস,এম, আনোয়ার হোসেন)
আহবায়ক খাস আদায় কমিটি	পিতা-মৃত বাদশা মিয়া সুকানী
ও	সাং-মগধরা
উপ-সহকারী প্রকৌশলী	থানা-সন্দ্বীপ
জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।	জেলা-চট্টগ্রাম।

২৪. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় বিগত ইংরেজী ০৫.১১.২০১৩ তারিখে সম্পাদিত অঙ্গীকারনামাটি নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

Annexure-4

অঙ্গীকারনামা

আমি এস, এম, আনোয়ার হোসেন এই মর্মে জানাচ্ছি যে, চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ মালিকীয় কুমিরা-মগধরা-গুগুছড়া ফেরীঘাটটি সাময়িক খাস আদায় প্রক্রিয়ার মাধ্যমে পরিচালনার জন্য আমাকে খাস আদায়কারী হিসেবে নিয়োগ করার প্রক্রিয়া চলছে। আমি উক্ত ফেরীঘাটের খাস আদায়কারী হিসেবে নিয়োগপ্রাপ্ত হলে এই মর্মে অঙ্গীকার করছি যে, নিম্নোক্ত শর্ত মতে খাস আদায় করব এবং ফেরীঘাট পরিচালনা করব।

শর্তাবলীঃ

১। স্টিমার সার্ভিস চালু করার জন্য অনুমোদন দেয়ার সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ হতে অনুমোদন পাওয়ার সঙ্গে সঙ্গে উল্লেখিত ঘাটে স্টিমার চালু করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা করব।

২। জেলা পরিষদ স্মারকনং জেপ/চট্ট/২৪৪৮, তারিখ ৩১.১০.২০১৩ মূলে প্রদত্ত সকল নিয়ম ও শর্তাবলী যথাযথভাবে মেনে চলব এবং আরোপিত শর্ত ও নির্দেশ অনুযায়ী ঘাট পরিচালনা মাংশুল আদায় ও ধার্যকৃত হারে অর্থাৎ দৈনিক ৭৫,০০০/- (পঁচাত্তর হাজার) টাকা, ১৫% ভ্যাট বাবদ ১১,২৫০/- (এগার হাজার দুইতশ পঞ্চাশ) টাকা, ৫% ভ্যাট বাবদ ৩,৭৫০/- (তিন হাজার সাতশ পঞ্চাশ) টাকা পরিশোধ করব এবং পত্রানুযায়ী দুই মাসের জামানত বাবদ ৫৪,০০,০০০/- (চুয়ান্ন লক্ষ) এবং ১ মাসের অগ্রিম বাবদ ২৭,০০,০০০ (সাতাশ লক্ষ) টাকা, সর্বমোট ৮১,০০,০০০/- (একাশি লক্ষ) টাকা প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা, জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম এর নামে জমা প্রদান করব। সরকারী বিধি মোতাবেক অন্যান্য বিধানসমূহ মেনে চলব।

৩। ঘাট পরিচালনা ও যাত্রী পারাপারে আমি সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের অনুমোদিত জলযান ব্যবহার নিশ্চিত করব এবং অত্র অঙ্গীকারনামা সাথে (সংযুক্তি) পরিষদের অনুমোদিত টোল চার্ট অনুযায়ী মাংশুল আদায় করব এবং টোল চার্ট ঘাটের উভয় পার্শ্বে জনসাধারণের দর্শনীয় স্থানে সাইন বোর্ড আকারে টাঙ্গিয়ে রাখব। এছাড়া যাত্রী পারাপারে সকল প্রকার প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে বাধ্য থাকব।

০৪। প্রতি মাসের খাস আদায়ের অর্থ অগ্রিম হিসেবে মাস শুরু হওয়ার ০৭ (সাত) দিন পূর্বে পে অর্ডার আকারে জেলা পরিষদে জমা করতে বাধ্য থাকবে, অন্যথায় আমার বিরুদ্ধে জেলা পরিষদ কর্তৃক যে কোন আইনগত ব্যবস্থা গ্রহণ করা যাবে।

০৫। খাস আদায়ের মাধ্যমে ঘাট পরিচালনা করার অনুমতি প্রদান করে চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ কর্তৃক প্রদত্ত পত্রের মর্মানুযায়ী যে কোন নিয়ম ও শর্তাবলী পালনে ব্যত্যয় ঘটলে চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ কর্তৃপক্ষ/ খাস আদায় কমিটি আমার নিয়োগাদেশ তাৎক্ষণিকভাবে বাতিলপূর্বক ইতোপূর্বে জমাকৃত জামানতের সমুদয় অর্থ বাজেয়াপ্ত করতে পারবে।

০৬। খাস আদায় সম্পূর্ণ সাময়িক বিধায় যে কোন সময় কোন কারণ দর্শানো ব্যতিরেকে আমার কার্যাদেশ বাতিল করার এখতিয়ার চট্টগ্রাম জেলা পরিষদ কর্তৃপক্ষ সংরক্ষণ করবেন। সে ক্ষেত্রে জেলা পরিষদের বিরুদ্ধে আমি কিংবা আমার পক্ষে কেউ কোন প্রকার মামলা করবে না মর্মে অঙ্গীকার করছি।

০৭। যাত্রী পারাপারে দুর্ঘটনাজনিত সকল দায়-দায়িত্ব আমি (অস্পষ্ট) করতে বাধ্য থাকব।

০৮। যাত্রী সাধারণের জানমাল রক্ষার্থে আঁ নৌ নিরাপত্তা আইন যথারীতি মেনে চলব। যাত্রীদের নিরাপত্তার কথা বিবেচনা করে আবহাওয়া অধিদপ্তর কর্তৃক কোন সতর্ক সংকেত জারী করা হলে যাত্রী/ মালামাল পারাপার হতে সম্পূর্ণরূপে বিরত থাকব। তবে তজ্জন্য কোনরূপ ক্ষতি পূরণ জেলা পরিষদ কর্তৃপক্ষের নিকট দাবী করতে পারব না।

০৯। সর্বোপরি যে কোন প্রকার দৈব ঘটনায় জেলা পরিষদ থেকে কোন ক্ষতি পূরণ দাবী করব না।

আমি সুস্থ মস্তিষ্কে স্বজ্ঞানে অদ্য ০৫.১১.২০১৩ তারিখ সাক্ষীগণের উপস্থিতিতে অত্র অঙ্গীকারনামা স্বাক্ষরক্রমে সম্পাদন করলাম।

স্বাক্ষর/- অস্পষ্ট
প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা
জেলা পরিষদ, চট্টগ্রাম।

স্বাক্ষর/- অস্পষ্ট
(এস,এম, আনোয়ার হোসেন)
পিতা-মৃত বাদশা মিয়া সুকানী
সাং-মগধরা
থানা-সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম।

সাক্ষীঃ

১। আবদুল বাকের, মরহুম আহাম্মদ (অস্পষ্ট) সাং- মুছাপুর সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম।

২। আবুল বাশার, পিং মৃত সিরাজুল (অস্পষ্ট)
সাং-মগধরা, সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম।

২৫. কমডোর এস, এম, জাকিউর রহমান ভূইয়া, মহাপরিচালক, নৌ পরিবহন অধিদপ্তর স্বাক্ষরিত বিগত ইংরেজী ২১.১২.২০১৬ তারিখের পত্রে তিনি বলছেন যে, “উপরোক্ত বিষয়ে সূত্রোক্ত পত্রে দেখা যায় কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌ-বুটে রেজিস্ট্রেশন বিহীন স্পিডবোট, ফিশিং বোট এবং মালবাহী বোট দ্বারা ঝুঁকিপূর্ণভাবে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা হচ্ছে। রেজিস্ট্রেশন বিহীন বোট দ্বারা কুমিরা-গুণ্ডছড়া নৌবুটে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করায় সারকারি সী-ট্রাক সুষ্ঠুভাবে পরিচালনায় ব্যাঘাতসহ যাত্রীদের নিরাপদ যাতায়াতের প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হচ্ছে। তাছাড়া অবৈধ ও রেজিস্ট্রেশন বিহীন নৌযান দ্বারা যাত্রী পরিবহনের কারণে যে কোন সময় অনাকাঙ্ক্ষিত দুর্ঘটনা ঘটেতে পারে।”

২৬. কামাল আলম, কমান্ডার বাংলাদেশ নৌবাহিনী স্বাক্ষরিত বিগত ইংরেজী ০৪.০১.২০১৭ তারিখের পত্রের ৪নং প্যারায় বলেন যে, “৪। বর্তমানে কোষ্ট গার্ড বাহিনীর পূর্ব জোনে নৌ পরিবহন অধিদপ্তর এবং বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃক ইস্যুকৃত প্রকৃত রেজিস্ট্রেশন সার্ভে সনদ এবং অন্যান্য নিরাপদ নৌযান পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় কাগজ পত্র সম্পর্কে সম্যক ধারণা প্রাপ্ত কোন কর্মকর্তা বা নাবিক নিয়োজিত নেই। এ প্রেক্ষিতে, উল্লেখিত অবৈধ রেজিস্ট্রেশন বিশিষ্ট সি-ট্রাক, ফিশিং বোট অন্যান্য বোটে কাগজ পত্রাদি সঠিকতা যাচাইয়ের জন্য এক সপ্তাহের জন্য নৌ পরিবহন অধিদপ্তর থেকে একজন ম্যাজিস্ট্রেট অথবা পরিদর্শক নিয়োগ করা হলে তার উপস্থিতিতে উক্ত বোটসমূহ চেক করা হলে এ ধরনের অবৈধ নৌযান বন্ধ হবে বলে প্রতীয়মান। সেক্ষেত্রে কোষ্ট গার্ড কর্তৃক প্রয়োজনীয় সকল ধরণের সহায়তা প্রদান করা হবে।”

২৭. গুগুছড়া ঘাট নৌকা ডুবিতে প্রাণহানীর ঘটনার বিষয়ে জেলা প্রশাসক, চট্টগ্রাম কর্তৃক ০৭ (সাত) সদস্য বিশিষ্ট অনুসন্ধান কমিটির তদন্ত প্রতিবেদনে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ করে বলা হয় যে, “BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোলার মোহাম্মদ আকরাম উদ্দিন, পিতা- মৃত মাস্টার সামছুল হক, গ্রাম- মগধরা, পোষ্ট- উত্তর মগধরা, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এবং বোট কন্ট্রোলার মাহমুদুর রহমান (মান্না), প্রোঃ মেসার্স দিবা এন্টারপ্রাইজ, গ্রাম- বাউরিয়া, পোস্ট- দোজানগর, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এর চরম দায়িত্ব অবহেলা ও নিয়োগপত্রের শর্ত লঙ্ঘনের কারণে এ দুর্ঘটনা এবং ১৮ জনের প্রাণহানি ঘটেছে।” এবং মতামত প্রদান করে বলা হয় যে, “সার্বিক তদন্তে উদঘাটিত বিষয়াদির পরিপ্রেক্ষিতে কমিটির মতামত নিম্নরূপঃ ১. BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোলার মোহাম্মদ ইকরাম উদ্দিন, পিতা- মৃত মাস্টার সামছুল হক, গ্রাম- মগধরা, পোষ্ট- উত্তর মগধরা, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এবং বোট কন্ট্রোলার মাহমুদুর রহমান (মান্না), প্রোঃ মেসার্স দিবা এন্টারপ্রাইজ, গ্রাম- বাউরিয়া, পোস্ট- দোজানগর, থানা- সন্দ্বীপ, চট্টগ্রাম এর চরম দায়িত্ব অবহেলা ও নিয়োগপত্রের শর্ত লঙ্ঘনের কারণে এ দুর্ঘটনা এবং ১৮ জনের প্রাণহানি ঘটেছে। ২. কুমিরা - গুগুছড়া বুটে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের ক্ষেত্রে জেলা পরিষদের খাস আদায়কারী এবং BIWTC কর্তৃক নিয়োগকৃত সী-ট্রাকের কমিশন এজেন্ট কাম বোট কন্ট্রোলার ও বোট কন্ট্রোলার এর কার্যক্রমের মধ্যে সমন্বয় নাই।”

The Inland Shipping Ordinance, 1976 এর ধারা ৪৪ নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

"44. (1) A shipping casualty shall be deemed to occur when-

(a) any inland ship is lost, wrecked, abandoned or materially damaged;

(b) any loss of life or property ensues by reason of any casualty happening to or on board any such ship: or

(c) any such ship causes loss or material damage to any other inland ship or property or person on board that ship."

২৮. রেড বোট উল্টে ১৮ জন নিরীহ যাত্রীর প্রাণহানী Inland Shipping Ordinance, ১৯৭৬ এর ধারা ৪৪ উপ-ধারা (১) মোতাবেক “Shipping casualty” তথা নৌ-দুর্ঘটনা।

Inland Shipping Ordinance 1976 এর ৪৫ ধারা নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

"45. (1) Upon the receipt of a report of shipping casualty under section 44, the 45/ Upazilla Nirbahi Office/shall-

(a) forthwith hold or cause to be held an inquiry respecting the shipping casualty, and

(b) within seven days, submit to the Government and to the District Magistrate a report stating the facts and circumstances of the casualty together with his observations, if any, as to the reasons of and responsibilities for the casualty,"

২৯. ধারা ৪৫ মোতাবেক Shipping casualty- তথা নৌ-দুর্ঘটনার বিষয়ে অবহিত হওয়ার পর তথা প্রতিবেদন প্রাপ্ত হওয়ার পর উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তা তথা প্রতিবাদী নং ৫-এর আইনগত দায়িত্ব হল সাথে সাথে উক্ত দুর্ঘটনার বিষয়ে অনুসন্ধান করবেন এবং ৭ দিনের মধ্যে সরকারের নিকট এবং জেলা ম্যাজিস্ট্রেটের নিকট প্রতিবেদন দাখিল করবেন। কিন্তু উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তা তথা ৫নং প্রতিবাদী এ ধরনের কোন প্রতিবেদন প্রদান করেনি। উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তা ১৮ জন যাত্রীর প্রাণহানী হয়েছে (Annexure-C, D, and H) মর্মে প্রতিবেদন দিয়েছেন দীর্ঘদিন পর।

৩০. বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTC) আদেশ ১৯৭২ (১৯৭২ সালের ২৮ নং আদেশ) এর ধারা ১২ নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

"12 (1) It shall be the function of the Corporation to provide safe and efficient shipping and water transport services on coastal and inland water routes and to carry out all forms of activities connected with or ancillary to such shipping and water transport.

(2) Without prejudice to the generality of the foregoing provision the corporation shall, in particular, have power-

(a) to acquire, charter, hold or dispose of vessels;

(b) to operate inland and coastal oil tankers.

(c) to operate passenger and cargo services including lighterage on coastal and inland waters;

(d) to operate ferry services;

- (e) to establish and maintain dockyard and repair workshop;
(f) to do all other things connected with or ancillary to any of the matters referred to in sub-clause (a) to (e)”

৩১. বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTC) আদেশ ১৯৭২ (১৯৭২ সালের ২৮ নং আদেশ) এর উপরিলিখিত ধারা ১২ সহজ সরল পাঠে এটি কাঁচের মত পরিষ্কার যে, বাংলাদেশের সকল উপকূলীয় এবং অভ্যন্তরীণ নৌপথের সকল প্রকার পণ্য ও যাত্রী জাহাজযোগে পরিবহন বা নৌপরিবহন এর যাবতীয় দায়-দায়িত্ব আইন মোতাবেক বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষের।

৩২. Inland Shipping Ordinance, 1976 অধ্যাদেশটি জারী করা হয়েছে “To provide for the survey, registration and contral of navigation of vessels plying on inland waters.” অর্থাৎ সার্ভে, নিবন্ধন এবং অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন চলাচলকারী জাহাজসমূহের নিয়ন্ত্রণের নিমিত্তে। উক্ত অধ্যাদেশের ধারা ৫৪ নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ

- “54. No inland ship engaged in carrying passengers shall proceed on any voyage or be used for any service for mercantile purposes-
- (a) unless she has a valid route permit granted by the Government or an authority authorised by it in this behalf and an approved time-table;
- (b) except in the route allocated by, and in accordance with the terms and conditions of, such route permit; and
- (c) without printed tickets or receipts showing payment of fares for carriage of passengers and freights for carriage of goods which shall be issued in such manner as may be prescribed.”

৩৩. উপরিলিখিত ধারা ৫৪ মোতাবেক কোন জাহাজ বানিজ্যিক উদ্দেশ্যে কিংবা যাত্রী পরিবহনে সরকারী অনুমোদন, চলাচলের রুট বরাদ্দ এবং সময়সূচী ছাড়া চলতে পারবে না।

৩৪. গুরুত্বপূর্ণ বিধায় Inland Shipping Ordinance, 1976 অধ্যাদেশের ধারা ৬০ নিম্নে অবিকল অনুলিখন হলোঃ
- “60. (1) Where the Government or an authority authorised by it in this behalf so directs, the owner of an inland ship shall, subject to the approval of such authority, publish as often as may be necessary and put on sale to the public tables showing-
- (a) times of sailing from different places of the ship,
- (b) fares for carriage to different places of passengers of different classes, and
- (c) freights for carriage to different places of goods of different descriptions.
- (2) The owner and master of every inland ship in respect of which the tables referred to in sub-section (1) have been published shall cause a copy of the same to be affixed on some conspicuous part of the ship and kept so affixed so long as they remain in force and the ship is in use so that the content of the tables may be easily read by all persons on board the ship.
- (3) Notwithstanding the provisions of sub-section (1) an authority authorised by Government in this behalf, may publish for sale to the members of the public consolidated time and fare-tables in respect of any or all classes of inland ship; and such tables shall contain the information required under clauses (a), (b) and (c) of sub-section (1).

৩৫. বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTC) এর ওয়েবসাইটে (Annexure-G) দৃষ্টে এটি স্পষ্ট প্রতীয়মান যে, কুমিরা ঘাট থেকে গুপ্তচরা ঘাটে জাহাজ চলাচলের সময়সূচী স্পষ্টভাবে বর্ণিত আছে। ধারা ৫৪ মোতাবেক প্রদত্ত সময়সূচী কুমিরা ঘাট থেকে জাহাজ ছাড়ার সময় ২টা এবং গুপ্তচরা ঘাটে পৌঁছার সময় ১৫.৪৫ তথা বিকাল ৩.৪৫ ঘটিকা নির্ধারিত। অথচ স্বীকৃত মতেই ঘটনার দিন জাহাজটি নির্ধারিত সময়ের অনেক পরে তথা ২ ঘন্টা পরে তথা দুপুর ৪.০০ ঘটিকায় ছাড়ে এবং গুপ্তচরা ঘাটে পৌঁছায় সন্ধ্যা ৬.১০ ঘটিকায়।

৩৬. জাহাজটি গুপ্তচরা ঘাটে পৌঁছানোর কথাছিল পৌনে চারটায় অর্থাৎ বিকেলে কিন্তু সেটা পৌঁছালো সন্ধ্যা ৬.১০ ঘটিকায়। সন্ধ্যা ৬.১০ ঘটিকায় পৌঁছানোর কারণে সূর্যের আলোহীন অবস্থায় লালবোটে উঠতে প্যাসেঞ্জারগণ বাধ্য হয়। বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTC) এর জাহাজ ৩.৪৫ ঘটিকায় ঘাটে পৌঁছালে সূর্যের অলোতে রেড বোটে করে যাত্রীরা নিরাপদে তীরে উঠতে পারত। উপরিলিখিত ধারা ১২ উপধারা (২)(গ) এবং (ঙ) মোতাবেক বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTC) এর দায়িত্ব ছিল নিজস্ব জাহাজে করে যাত্রীদেরকে তীরে পৌঁছানো। সেটি তারা না করে অবৈধ রেড বোটে যাত্রীদের উঠতে বাধ্য করে।

৩৭. রেড বোট ডুবে গিয়ে ১৮জন যাত্রীর করণ মৃত্যুর বিষয়ে প্রতিবাদী নং ৮ তথা BIWTC একটি তদন্ত কমিটি গঠন করে এবং উক্ত তদন্ত প্রতিবেদনে (Annexure-C) ৮নং প্রতিবাদী নির্দিষ্ট কোন ব্যক্তি বা কর্তৃপক্ষের কোনরূপ গাফিলতি পায় নাই।

৩৮. বিগত ইংরেজী ২৩.০৭.২০১৯ তারিখের পত্র (Annexure-H) মোতাবেক চট্টগ্রাম ডিস্ট্রিক্ট কাউন্সিলের (CDC) তথা প্রতিবাদী নং ৯ গুপ্তচরা ঘাটের নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষ। নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষ হিসেবে প্রতিবাদী নং ৯ গুপ্তচরা ঘাটের ইজারা জনাব এস. এম. আনোয়ার হোসেইন নামে এক ব্যক্তিকে প্রদান করেছিলো। vicarious liability নীতির অধীনে কন্ট্রাক্টরের অবহেলা মূল মালিকের তথা ৮নং প্রতিপক্ষের তথা ৯নং প্রতিপক্ষের অবহেলা বলে গণ্য।

৩৯. BIWTC-র তদন্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী (Annexure-C) রেড বোটের পরিচালনা ও নিয়ন্ত্রণ CDC তথা চট্টগ্রাম ডিস্ট্রিক্ট কাউন্সিলের। অপরদিকে, BIWTC এর আইনগত দায়িত্ব হলো জাহাজে বহনকারী যাত্রীদেরকে নিরাপদে তীরে পৌঁছে দেয়া। অর্থাৎ বড় জাহাজ থেকে ছোট নৌকা বা লঞ্চ করে যাত্রীদেরকে তীরে পৌঁছানোর আইনগত দায়িত্ব BIWTC-এর উপর ন্যস্ত। আইন BIWTC কে তার যাত্রীদের নিরাপদে এবং সতর্কতার সাথে তীরে পৌঁছে দেয়ার দায়িত্ব অর্পণ করেছে। এক্ষেত্রে BIWTC তার উপর অর্পিত আইনগত দায়িত্ব পালনে চরম ব্যর্থতার পরিচয় দিয়েছে।

৪০. CDC বা চট্টগ্রাম ডিস্ট্রিক্ট কাউন্সিল এবং BIWTC উভয়ের আইনগত দায়িত্ব পালনে চরম ব্যর্থতা এবং গাফিলতির কারণে ১৮ জন নিরীহ লোককে প্রাণ দিতে হয়েছে। ১৮ জন নিরীহ ব্যক্তির প্রাণ তথা জীবনের অধিকার লংঘনের জন্য BIWTC এবং CDC দায়ী প্রমাণিত।

৪১. BIWTC তার তফশিলভুক্ত সময় (time-table) অনুযায়ী তথা নির্ধারিত সময় থেকে আড়াই ঘণ্টা সময় দেবীতে জাহাজ ছাড়ে এবং সন্ধ্যা ছয়টায় গুপ্তচরা ঘাটে পৌঁছায়। নির্ধারিত সময়ে জাহাজ না ছাড়া এবং নির্ধারিত সময়ের আড়াই ঘণ্টা পরে গুপ্তচর ঘাটে পৌঁছানো BIWTC এবং CDC এর চরম গাফিলতি প্রমাণ করে। সন্ধ্যা ছয়টায় গুপ্তচরা ঘাটে পৌঁছালেও, রেড বোটে উঠতে যাত্রীদেরকে বাধ্য করলেও BIWTC এবং CDC যাত্রীদেরকে কোন ধরনের লাইফ জ্যাকেট প্রদান করেনি বা নিরাপত্তা ব্যবস্থা নিশ্চিত করেনি (Annexure-C)।

৪২. গুপ্তচরা ঘাটের নিয়ন্ত্রণ চট্টগ্রাম ডিস্ট্রিক্ট কাউন্সিল (CDC)কে BIWTC প্রদান করে এবং গুপ্তচরা ঘাটে CDC-র ঠিকাদাররা রেড বোটগুলো পরিচালনা করে। সুতরাং CDC রেড বোটের ওপর দায় চাপিয়ে দায় এঁড়াতে পারে না। BIWTC নিজস্ব জাহাজ/নৌকা/লঞ্চ করে নিরাপদে যাত্রীদেরকে তীরে পৌঁছাতে চরম ব্যর্থতার পরিচয় দিয়েছে। একই ভাবে CDC গুপ্তচরা ঘাটের নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষ হয়েও রেড বোটের কথা অস্বীকার করছে। CDC এবং BIWTC-উভয়ে ১৮ জন নিরীহ যাত্রীর প্রাণহানীর জন্য দায়ী।

৪৩. উপরিলিখিত নথিপত্র বিচার বিশ্লেষণে এটি কাঁচের মত স্পষ্ট যে, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্পোরেশন কর্তৃক প্রদত্ত সময় অনুযায়ী চট্টগ্রামের কুমিরা থেকে সন্দীপের গুপ্তছড়া ঘাটে যাওয়ার জন্য বিগত ইংরেজী ০২.০৪.২০১৭ তারিখের সময়সূচী ছিল কুমিরা থেকে ১৪.০০ ঘটিকায় ছাড়ার সময় এবং গুপ্তছড়া ঘাটে পৌঁছার সময় ছিল ১৫.৪৫। সুতরাং এটি সকল পক্ষ কর্তৃক স্বীকৃত যে, আনুমানিক প্রায় দুই ঘণ্টা অধিক সময় পর সী-ট্রাকটি কুমিরা ঘাট থেকে ছাড়ে এবং নির্ধারিত সময়ের দুইঘণ্টা পর সী-ট্রাকটি গুপ্তছড়া ঘাটে পৌঁছায়। এটি মনে রাখতে হবে যে, গুপ্তছড়া ঘাটটি আধুনিক সুযোগ-সুবিধা বঞ্চিত একটি ঘাট। এই ঘাটে বিদ্যুতের কোন ব্যবস্থা নেই। সংগত কারণেই, গুপ্তছড়া ঘাটে সন্ধ্যার অনেক পূর্বেই তথা ১৫.৪৫ মিনিট সময় তথা বিকেল ৩.৪৫ ঘটিকায় সী-ট্রাক পৌঁছানোর সময় নৌপরিবহন কর্পোরেশন নির্ধারণ করে দিয়েছিলেন, যাতে সন্ধ্যার পূর্বেই যাত্রী নামানোর কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব হয়। সুতরাং সী-ট্রাকটি বিকেল ৪.০০ ঘটিকায় ছাড়লে এটি সন্ধ্যার সময় পৌঁছবে এটিই স্বাভাবিক এবং সন্ধ্যার সময় বিদ্যুৎবিহীন এবং আধুনিক সুযোগ-সুবিধা বিহীন গুপ্তছড়া ঘাটে দুর্ঘটনা ঘটাই স্বাভাবিক। তাহলে বিকেল ৪.০০

ঘটিকায় কুমিরা থেকে সী-ট্রাকটি ছাড়াটাই ছিল CDC এবং BIWTC এর প্রচন্ড দায়িত্ব অবহেলা এবং এই দায়িত্ব অবহেলা স্বীকৃত।

৪৪. মোহাম্মদ গোলাম জাকারিয়া, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, সন্দীপ, চট্টগ্রাম কর্তৃক বিগত ইংরেজী ০৫.০৪.২০১৭ তারিখে স্বাক্ষরিত তালিকা অনুযায়ী লাল বোট ডুবিতে ১৮ জন ব্যক্তি মৃত্যুবরণ করেছেন।

৪৫. Strict Liability and Doctrine of Res Ipsa Loquitur:

সাংবিধানিক আইনে ক্ষতিপূরণের নীতি সম্পর্কে *Strict Liability and Doctrine of Res Ipsa Loquitur* নীতির উপর গুরুত্ব আরোপ করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে। ***Pushpabhai Purshottam Udeshi & Others v. M/s. Ranjit Ginning & Pressing Co. (P) Ltd. & Anr.***, (1977) 2 SCC 745 নামক ভারতীয় সুপ্রীম কোর্টের রায়ে ভারতীয় সুপ্রীম কোর্ট নিম্নোক্তভাবে নীতিটি ব্যাখ্যা করে:

"6. The normal rule is that it is for the plaintiff to prove negligence but as in some cases considerable hardship is caused to the plaintiff as the true cause of the accident is not known to him but is solely within the knowledge of the defendant who caused it, the plaintiff can prove the accident but cannot prove how it happened to establish negligence on the part of the defendant. This hardship is sought to be avoided by applying the principle of res ipsa loquitur. The general purport of the words res ipsa loquitur is that the accident "speaks for itself" or tells its own story. There are cases in which the accident speaks for itself so that it is sufficient for the plaintiff to prove the accident and nothing more. It will then be for the defendant to establish that the accident happened due to some other cause than his own negligence. Salmond on the Law of Torts (15th Ed.) at p. 306 states: "The maxim res ipsa loquitur applies whenever it is so improbable that such an accident would have happened without the negligence of the defendant that a reasonable jury could find without further evidence that it was so caused". In Halsbury's Laws of England, 3rd Ed., Vol. 28, at page 77, the position is stated thus: "An exception to the general rule that the burden of proof of the alleged negligence is in the first instance on the plaintiff occurs wherever the facts already established are such that the proper and natural inference arising from them is that the injury complained of was caused by the defendant's negligence, or where the event charged as negligence 'tells its own story' of negligence on the part of the defendant, the story so told being clear and unambiguous". Where the maxim is applied the burden is on the defendant to show either that in fact he was not negligent or that the accident might more probably have happened in a manner which did not connote negligence on his part"

৪৬. ভারতের সুপ্রীমকোর্ট বিখ্যাত ***D. D. Basu v Union of India*** (1997) 1 SCC 416 নিম্নরূপ অভিমত ব্যক্ত করেনঃ

"A court of law cannot close its consciousness and aliveness to stark realities. Mere punishment of the offender cannot give much solace to the family of the victim-civil action for damages is a long-drawn and a cumbersome judicial process. Monetary compensation for redressal by the court is therefore, useful and at times perhaps the only effective remedy to apply balm to the wounds of the family members of the deceased victim, of may have been the bread winner of the family."

৪৭. প্রাইভেট আইন (Private law) হলো আইনের সে সকল অংশ যা রাষ্ট্রের সহিত সম্পর্কহীন কিন্তু ব্যক্তির সহিত ব্যক্তির সম্পর্ক নিয়ে কাজ করে। সম্পত্তি সংক্রান্ত আইন, অছি আইন, পারিবারিক আইন, চুক্তি আইন, বাণিজ্যিক আইন, টর্ট বা পূরণযোগ্য ক্ষতি আইন এর অন্তর্ভুক্ত।

৪৮. পাবলিক আইন (Public law) হলো আইনের সে সকল অংশ যা সংবিধান, সরকারের অঙ্গসমূহ ও রাষ্ট্রের সহিত ব্যক্তি বা ব্যক্তিবর্গের সম্পর্ক নিয়ে কাজ করে। এর অন্তর্ভুক্ত হচ্ছে সাংবিধানিক আইন, প্রশাসনিক আইন, কর আইন ও ফৌজদারী আইন।

৪৯. টর্ট বা অন্যায়ে হলো অন্য ব্যক্তি বা ব্যক্তিদের সম্পত্তি বা তার বা তাদের খ্যাতির একটি অনপরাধমূলক ক্ষতি যা ইচ্ছাকৃত কাজ বা অবহেলার কারণ ঘটে থাকে। অপর কথায় অন্যায়ে হলো এমন যা কোন ব্যক্তি বা ব্যক্তির করেন বা করতে ব্যর্থ হন, যার ফলে অন্য কোন ব্যক্তি বা ব্যক্তিদের ক্ষতি হয় এবং সে ক্ষতির জন্য সে ব্যক্তি বা ব্যক্তিদের বিরুদ্ধে আইনী ব্যবস্থা নেয়া যায়।

৫০. আইন কমিশন কর্তৃক প্রণীত আইন শব্দকোষ এর ১২৮২ পৃষ্ঠায় বলা হয়েছে যে, Tort n. পূরণযোগ্যক্ষতি বি., যে কাজ করা বা না করার ফলে কোনো ব্যক্তির বৈধ ব্যক্তিগত অধিকার অনিষ্টকরভাবে লঙ্ঘিত হয়। ইহা চুক্তি-বহির্ভূত এমন এক ক্ষতি যাহার দেওয়ানি প্রতিকার ক্ষতিপূরণের মাধ্যমে প্রদান করা হয়। কোনো ব্যক্তি আইনগতভাবে যে-কর্তব্য সম্পন্ন করিতে বাধ্য, তাহা না করিবার ফলে কোনো ব্যক্তির ক্ষতি হইলে, তাহা টর্ট বা পূরণযোগ্য ক্ষতি বলিয়া গণ্য হয় এবং ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি ক্ষতিপূরণ পাইবার প্রার্থনা করিতে পারেন। অবহেলার দ্বারা কোন ব্যক্তির শরীর আঘাতপ্রাপ্ত হইলে অথবা তাহার সম্পত্তি ক্ষতিগ্রস্ত হইলে তাহার জন্য ক্ষতিপূরণ প্রদানের ব্যবস্থার সঙ্গেই টর্ট বা পূরণযোগ্য-ক্ষতি সংক্রান্ত আইন প্রধানত সংশ্লিষ্ট। ইহা অন্য প্রকারের স্বার্থ ও সংরক্ষণ করে। যেমন, সুনাম (defamation দ্র.), ব্যক্তি স্বাধীনতা (assault ও false imprisonment দ্র.), সম্পত্তির স্বত্ব (conversion ও trespass দ্র.), সম্পত্তির ভোগাধিকার (nuisance দ্র.), ও বাণিজ্যিক স্বার্থ (intimidation, conspiracy ও passing off দ্র.)। কতিপয় শিথিল-অযোগ্য টর্ট বা পূরণযোগ্য ক্ষতি ব্যতীত অন্য ক্ষেত্রে সাধারণত ইহা অবশ্যই দেখাইতে হইবে যে, স্বেচ্ছাকৃত বা অবহেলাজনিত ক্ষতি করা হইয়াছে। টর্টের দ্বারা ক্ষতি করা হইয়াছে দেখাইতে পারিলে বেশিরভাগ ক্ষেত্রে তাহা আদালতযোগে প্রতিকারযোগ্য। কিন্তু যে-ক্ষেত্রে টর্টের প্রধান উদ্দেশ্য ক্ষতিপূরণ করা নয় এবং অধিকার-সংরক্ষণ (যেমন, অনধিকারপ্রবেশের ক্ষেত্রে) সে-ক্ষেত্রে ক্ষতির প্রমাণ ব্যতীত তাহা আদালতযোগে প্রতিকারযোগ্য। যে-ব্যক্তি টর্ট বা পূরণযোগ্য-ক্ষতিকর কর্ম করিয়াছেন তিনি প্রধানত তাহার জন্য দায়ী (টর্ট বা পূরণযোগ্য ক্ষতির অপরাধী)। কিন্তু প্রতিনিধিত্বমূলক দায়ের বিধান-অনুসারে কোন ব্যক্তির টর্ট বা পূরণযোগ্য ক্ষতির জন্য অপর কোন ব্যক্তি দায়ী হইতে পারেন। টর্ট বা পূরণযোগ্য ক্ষতির প্রদান প্রতিকার হইতেছে ক্ষতিপূরণ, কিন্তু কতিপয় ক্ষেত্রে পুনরাবৃত্তি রোধের জন্য নিষেধাজ্ঞা লাভ করা যায়। ইহার অপর প্রতিকার হইতেছে স্বাবলম্বন ও পুনরুদ্ধার। সকল দেওয়ানি ক্ষতিই টর্ট নয়। সে-দেওয়ানি ক্ষতির কোন প্রতিকার নাই, তাহা টর্ট নহে। টর্টের আইন বলিয়া কিছু নাই, বরং কতকগুলি কাজ করা বা না করার ফলাফল কতিপয় শর্তাধীনে প্রতিকার ঘোষিত হইয়াছে, যাহা টর্ট আইন হিসাবে বিবেচিত। ইংল্যান্ডে প্রচলিত টর্ট আইনের দিক নির্দেশনা, সুবিচার, সুনীতি ও সুবিবেচনার অনুষঙ্গরূপে ব্রিটিশ ভারতে এবং বাংলাদেশের আদালতে টর্ট বিবেচনা করা হয়। সুবিচার, ন্যায্যপারায়ণতা ও সুবিবেচনা বলিতে দেশীয় সমাজ ও অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে ইংল্যান্ডের আইনকে বুঝিতে হইবে।

৫১. সরকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ কর্তৃক কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহ কর্তৃক tortious তথা পূরণযোগ্য ক্ষতির অপরাধ সম্পাদনের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি প্রাইভেট আইনের আওতায় তার দাবী সাধারণত উত্থাপন করেন। কিন্তু সংবিধানের অনুচ্ছেদ ৩২ মোতাবেক প্রদত্ত অধিকার তথা বেঁচে থাকার অধিকারের প্রমাণিত হরণ হলে সাংবিধানিক আদালত ক্ষতিপূরণ প্রদান করবে। ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি তথা মৃত ব্যক্তির বেঁচে থাকার অধিকারে প্রমাণিত হরণের উপরিলিখিত সাংবিধানিক দাবী উত্থাপনের পাবলিক আইনে প্রদত্ত অধিকারটি প্রাইভেট আইনে প্রদত্ত দাবী আদায়ের সুযোগের অতিরিক্ত হিসেবে গণ্য হবে।

৫২. কঠিন বাস্তবতার বিষয়ে আদালত তার বাস্তব জ্ঞান ও সচেতনতার চোখ বন্ধ রাখতে পারে না। অপরাধীর শাস্তি ভিকটিমের তথা ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির পরিবারকে উল্লেখ করার মত সান্তনা দেয় না। প্রতিকার হিসেবে যথাযথ আর্থিক ক্ষতিপূরণ আদালত কর্তৃক প্রদানেই সম্ভবত সবচেয়ে উৎকৃষ্ট এবং একমাত্র কার্যকর প্রতিবিধান যা ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির বা ভিকটিমের বা মৃত ব্যক্তির পরিবারের ক্ষতি মলম লাগানোর মতো।

৫৩. বর্তমান মোকদ্দমায় লাল বোটে ডুবে ১৮ জন যাত্রীর মৃত্যুর জন্য দায়ী ৮ ও ৯নং প্রতিপক্ষ তথা বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTC) এবং চট্টগ্রাম ডিস্ট্রিক্ট কাউন্সিল (CDC) কর্তৃক প্রমাণিত পূরণযোগ্য ক্ষতি সাধনের কারণে প্রাইভেট আইনের আওতায় ক্ষতিপূরণের দাবীর অতিরিক্ত হিসেবে পাবলিক আইনের আওতায় ক্ষতিপূরণ পাওয়ার হকদার।

৫৪. রাষ্ট্রের কর্মকর্তা-কর্মচারী কর্তৃক কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহের কার্য বা আদেশ দ্বারা কোন ব্যক্তি বেঁচে থাকার সংবিধান প্রদত্ত মৌলিক অধিকার হরণ করা হলে উক্ত হরণ সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্রের কর্মকর্তা-কর্মচারী বা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহের কঠিন দায় (Strict liability)।

৫৫. যেখানে ভিকটিমের তথা মৃত ব্যক্তির মৌলিক অধিকার তথা বেঁচে থাকার অধিকারের প্রমাণিত হরণ হবে সেখানে আদালত সংক্ষুদ ব্যক্তির দাবী এ কারণে এড়িয়ে চলার নীতি অনুসরণ করবেন না যে, সংক্ষুদ ব্যক্তি দেওয়ানী আদালতে মোকদ্দমা দায়েরের সুবিধাপ্রাপ্ত।

৫৬. টর্ট তথা ক্ষতিপূরণ আইনে ভিকারিয়াস লায়াবিলিটি (Vicarious Liability) নীতিটি সাংবিধানিক আইনে মৌলিক অধিকার ভংগের ক্ষেত্রেও সমভাবে প্রযোজ্য। সাংবিধানিক আইনে ক্ষতিপূরণের নীতিটি বর্তমানে সুপ্রতিষ্ঠিত। সাংবিধানিক আইনে সরকার বা সরকারী কর্তৃপক্ষ তাদের অধীনস্থ কর্মকর্তা বা কর্মচারীদের দায়িত্বে গাফিলতির জন্য ক্ষতিপূরণ দিতে বাধ্য। তবে সরকার এই সমপরিমাণ টাকা দায়িত্বে গাফিলতির জন্য দায়ী সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, কর্মচারী এবং ঠিকাদারদের কাছ থেকে আইনগত পদ্ধতিতে আদায় করে সরকারী কোষাগারে জমা দিবেন। এই নীতিটির ফলে সরকারী কোষাগার থেকে ক্ষতিপূরণ দিলেও দায়িত্বে অবহেলা যে সব কর্মকর্তা বা কর্মচারী করেছে তাদের কাছ থেকে এই টাকা আদায় করে সরকারী কোষাগারে জমা দেয়া হবে।

৫৭. বাংলাদেশে সাংবিধানিক আইনে ক্ষতিপূরণের নীতিটি প্রথম গ্রহণ করা হয় ২৯.০৫.২০১২ তারিখে মাননীয় আপীল বিভাগ কর্তৃক বাংলাদেশ বনাম নুরুল আমিন এবং অন্যান্য (3 CLR (AD) (2015) 410) মোকদ্দমায়। উক্ত মোকদ্দমায় তৎকালীন মাননীয় প্রধান বিচারপতি মোঃ মোজাম্মেল হোসেইন বলেন যে,

“46. In awarding and determination of compensation of High Court Division, in an appropriate case if it deems necessary, may take evidence to clear any disputed question of facts or pass any direction or orders to hold an inquiry by a District Judge for removing any controversy as was done in the case reported in (1993) 2 SCC 746. Having considered the development of the law regarding compensatory jurisprudence with reference to the experience in India, Ireland, Privy Council and the Court of Appeal in New-Zealand, we have no hesitation in holding that the paramount object and purpose for which Article 102 has been enacted and the relevant factor and provision on which the interpretation of the Article 102 has been linked, the High Court Division in exercise of its jurisdiction under Article 102 of the Constitution, which is an instrumentality and a mechanism, containing both substantive and procedural provisions “to realise the objectives, purposes, policies, rights and duties which [the people] have set out for themselves and which they have strewn over the fabric of the Constitution,” can award monetary compensation or compensatory cost mostly in appropriate cases for violation of fundamental rights which must be gross and patent i.e. incontrovertible and ex-facie glaring or that violation should appear unjust, unduly harsh or oppressive on account of the victims disability or personal circumstance.”

৫৮. অতঃপর জেড. আই. খান পান্না বনাম রাষ্ট্র (4 CLR (2016) 265) মোকদ্দমায় অত্র বিভাগ কর্তৃক সাংবিধানিক আইনে ক্ষতিপূরণের নীতিটি গ্রহণ করে বিগত ইংরেজী ১৩.০৯.২০১৫ তারিখে সিদ্ধান্ত প্রদান করা হয় যে,

“70. The Courts have the obligation to satisfy the social aspirations of the citizens because the courts and the law are for the people and expected to respond to their aspirations. A court of law can not give blind eye of stark realities. Mere punishment of the offender can not give much solace to the family of the victim. A civil action for damages is a long drawn out and cumbersome judicial process. So monetary compensation by way of redress is, therefore, useful and at times perhaps the only effective remedy to apply balm to the wounds.

71. In the light of the above deliberations and decisions, it is clear that though there is no express provision in the Constitution of India for grant of compensation to the victims by the State for the infringement of their right to life and personal liberty guaranteed under Article 21 of the Constitution of India, yet the Supreme Court of India has judicially evolved that such victims are entitled to get compensation under public law in addition to the remedies available under private law.

72. Speaking about Bangladesh jurisdiction, we have not come across any judicial pronouncement of the Apex Court that has awarded compensation to the victims by the State out of the State coffers for illegal and unconstitutional actions of the public functionaries as yet.

73. The Indian decisions adverted to above have a persuasive value. We find no reason whatsoever to disagree with the ‘ratios’ enunciated by different High Courts of India and the Indian Supreme Court with regard awarding of compensation to the victims by the State on account of violations of human rights by the public functionaries. In substance, we are in respectful agreement with the Indian decisions that have evolved a Jurisprudence of Compensation for the benefit of the victims of torture or the dependants/family members of the deceased in case of custodial deaths under writ jurisdiction, apart from any claim for damages in any action for tort under private law.”

৫৯. অতঃপর সিসিবি ফাউন্ডেশন বনাম সরকার (5 CLR (2017) 278) মোকদ্দমায় অত্র বিভাগ কর্তৃক সাংবিধানিক আইনে ক্ষতিপূরণের নীতিটি গ্রহণ করে বিগত ইংরেজী ১৮.০২.২০১৬ তারিখে অভিমত প্রদান করা হয় যে,

“46. The issues being raised in the instant writ petition by the petitioner involves grave public injury as well as invasion on the fundamental right to life of the victim guaranteed under the Constitution. Accordingly, it has sought protection of this Court, the guardian and custodian of the Constitution of the People’s Republic of Bangladesh, for violation of the said right by filing application under Article 102 of the Constitution for the bereaved poor family members of the 4 years old boy named Jihad who died by falling into an uncovered deep tube well pipe of Bangladesh Railway situated at Shahjahanpur Railway Colony. As such, it cannot be said that the petitioner has no locus standi on the issue in question. In other words, this Rule is maintainable so far the locus standi of the petitioner Foundation is concerned.”

৬০. উক্ত মোকদ্দমায় আরো অভিমত প্রদান করা হয় যে,

“98. Accordingly, this Court finds that the instant writ petition under Article 102 of the Constitution of the People’s Republic of Bangladesh is maintainable, for, the said negligence of the respondent Nos.3, 5 and 4 has culminated in infringement of the fundamental right to life of the deceased Jihad guaranteed under Article 32 of the Constitution.”

৬১. সিসিবি ফাউন্ডেশন বনাম সরকার মোকদ্দমায় প্রদত্ত উপরিলিখিত রায়ের বিরুদ্ধে সরকার CIVIL PETITION FOR LEAVE TO APPEAL NO. 3929 OF 2017 WITH C. P. NO. 3987 OF 2017 দাখিল করলে মাননীয় আপীল বিভাগ লীভ প্রদান না করে সরাসরি খারিজ করে দেন (6 CLR (AD) (2018) 282)।

৬২. অতঃপর ক্যাটরিনা মাসুদ বনাম কাসেদ মিয়া (70 DLR (2018) 349) মোকদ্দমায় অত্র বিভাগ কর্তৃক সাংবিধানিক আইনে ক্ষতিপূরণের নীতিটি গ্রহণ করে বিগত ইংরেজী ০৩.১২.২০১৭ তারিখে অভিমত প্রদান করা হয় যে,

“197. So, the principle followed in Bangladesh Beverage case and the criteria applied was the potential income of the deceased victim, as salaried person upto his retirement. Following Similar criteria in this case, we hold that the quantum of compensation claimed by claimant No. 1 Catherine and claimant No. 2 Nishadd Binghamputra Masud on account of loss of their dependancy is reasonable, in that Tareque had a monthly income of Taka 2,50,000 and the claim is for 100 (one hundred months) i.e. total amount of Taka 2,50,00,000.”

৬৩. সংবিধানের অনুচ্ছেদ ৩২ মোতাবেক কোন ব্যক্তিকে তার জীবন হতে বঞ্চিত করা যাবে না। এটি বাংলাদেশে অবস্থিত প্রত্যেক ব্যক্তির মৌলিক অধিকার। সংবিধান এখানে নাগরিক শব্দটি ব্যবহার করে নাই, করেছে ‘ব্যক্তি’ শব্দটি। অর্থাৎ বাংলাদেশের নাগরিকসহ বাংলাদেশে অবস্থিত বৈধ অবৈধ যে কোন ব্যক্তিকে বাংলাদেশ নামক রাষ্ট্র সুরক্ষা প্রদান করবে। বাংলাদেশে অবস্থিত প্রত্যেক ব্যক্তির জীবনের সুরক্ষা প্রদান করে প্রদত্ত মৌলিক অধিকার হলো রাষ্ট্রর “কঠিন দায়” তথা “Strict Liability”।

৬৪. আলোচ্য মোকদ্দমায় ১৮ জন ব্যক্তি তাঁদের জীবন হতে বঞ্চিত হয়েছেন। ১৮ জন ব্যক্তির মৌলিক অধিকার তথা বেঁচে থাকার অধিকার হরণ করা হয়েছে। উপরোল্লিখিত আলোচনায় এটি কাঁচের মত স্পষ্ট যে, স্বীকৃত মতেই প্রতিপক্ষ ৮ এবং ৯ এর অবহেলার কারণেই ১৮ জন ব্যক্তির মৃত্যু হয়েছে।

৬৫. ক্ষতিপূরণের আদেশ দেয়ার পরে প্রায়ই দেখা যায় যে, প্রতিবাদীগণ ক্ষতিপূরণের টাকা দিতে কালক্ষেপন করেন। ক্ষতিপূরণের টাকা পরিশোধে বিলম্বের দ্বারা ভুক্তভোগীদেরকে এক ধরনের অজানা আশংকার মাঝে নিমজ্জিত করে রাখা হয়। সেজন্য ক্ষতিপূরণের মামলায় ব্যাংক রেট হারে ক্ষতিপূরণের সাথে সুদ প্রদানের বাধ্যবাধকতা থাকা প্রয়োজন। ক্ষতিপূরণ একটি দেনার মতো, একটি ঋণের মতো যা সুদসহ পরিশোধিত হয়।

৬৬. ক্ষতিপূরণের সাথে সুদ দেয়ার উপরে **New India Assurance Co. Ltd. v. Satendar and Ors** (Civil Appeal No. 4725/2006) (2006) 13 SCC 60 মোকদ্দমার রায়ে ভারতীয় সূপ্রীম কোর্ট ৯ বছর বয়সী একটি শিশুকে প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের সাথে ৭.৫% হারে সুদ প্রদান করেন। ভারতীয় সূপ্রীমকোর্ট **State of Hariyana and Another vs. Jasbir Kaur and Others** মামলায়ও (Civil Appeal No. 3523 of 2003) (2003) (7) SCC 484) একইভাবে ক্ষতিপূরণের সাথে ৯% সুদ যোগ করেন। এছাড়াও **Barshan and Others vs. Union of Inda** (1999) DLT 432; 1999 (49) DRJ 655; ACJ 578 মামলার একটি ঢাকনাবিহীন ম্যানহোলে পতিত হয়ে স্কাতার সিংহ নামে এক ব্যক্তি মৃত্যুবরণ করায় দিল্লী হাইকোর্ট উক্ত মামলায় ক্ষতিপূরণের সাথে ১২% সুদ ধার্য করেন যা পিটিশন দায়েরের তারিখ থেকে পরিশোধ না হওয়া পর্যন্ত জমা করতে হবে। একইভাবে **Varindra Prasad v. B.S.E.S. Rajdhani Power Ltd. (WP No. 8924/2007)** মামলায় দিল্লী হাইকোর্ট অজয় কুমার নামক DESU কলোনীর ১০ বছরের একটি ছেলে সরকারী ভবনের ছাদ ধসে মারা গেলে সাংবিধানিক অইনে ১৫,২৬,০০০ টাকা ক্ষতিপূরণ দেয় এবং উক্ত ক্ষতিপূরণের সাথে ৯% হারে সুদ প্রদানের নির্দেশ দেয়। একইভাবে **Subramaniam and another vs. Delhi Metro Rail Corporation (WP No ৫০২৪/২০০১)** মামলায় লালু নামে ৮ বছরের একটি ছেলে ডেঁনে ডুবে মারা যাওয়ায় দিল্লী হাইকোর্ট ৬,৯৯,১৪০ টাকা ক্ষতিপূরণের সাথে ৯% হারে সুদ প্রদানের নির্দেশ দেয়। একইভাবে **Ram Kishore v. Municipal Corporation of Delhi 2007(97) DRJ 445; (2007) AD (delhi) 441** মামলার দিল্লী হাইকোর্ট ক্ষতিপূরণ প্রদানের সাথে ৬% হারে সুদ প্রদানের নির্দেশনা দেয় যা রিট মামলা দায়েরের সময় থেকে পরিশোধ না করা পর্যন্ত পরিশোধযোগ্য।

৬৭. উপরিল্লিখিত আলোচনা ও পর্যালোচনায় আমাদের অভিমত অত্র রুলটি চূড়ান্ত যোগ্য।

৬৮. অতএব, আদেশ হয় যে, অত্র রুলটি চূড়ান্ত করা হলো।

৬৯. সন্দীপের গুণ্ডছড়া ঘাটে লাল বোট ডুবে ১৮ জন যাত্রীর মৃত্যু ৮ ও ৯নং প্রতিপক্ষদ্বয়ের অবহেলায় সংঘটিত হয়েছে যা প্রমাণিত সত্য এবং উক্ত “অবহেলা (Negligence)” আইনসংগত কর্তৃত্ব ব্যতিরেকে করা হয়েছে বিধায় উক্ত “অবহেলা (Negligence)” এর কোন আইনগত কার্যকারিতা নাই মর্মে ঘোষণা করা হলো এবং ১৮ জন মৃত ব্যক্তির পরিবারকে

ক্ষতিপূরণ প্রদান ৮ ও ৯নং প্রতিপক্ষদ্বয়ের করণীয় কার্যহেতু উক্ত ক্ষতিপূরণ প্রদানের নির্দেশ প্রদান করা হলো। আমরা, অতঃপর, নিম্নে বর্ণিত আদেশ এবং নির্দেশনাসমূহ প্রদান করলামঃ

১। সংবিধানের অনুচ্ছেদ ৩২ মোতাবেক প্রদত্ত মৌলিক অধিকার তথা বেঁচে থাকার অধিকারের প্রমাণিত হরণ (Proved infringement) হলে সাংবিধানিক আদালত তথা হাইকোর্ট বিভাগ সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১০২ এর আওতায় ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে এখতিয়ারসম্পন্ন।

২। সাংবিধানিক আদালত তথা হাইকোর্ট বিভাগ কর্তৃক সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১০২ এর আওতায় এ অধিকার প্রাইভেট আইন (Private Law)-এ প্রদত্ত ক্ষতিপূরণের দাবী আদায়ের অধিকারের অতিরিক্ত হিসেবে গণ্য হবে।

৩। সরকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ কর্তৃক কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহ কর্তৃক পূরণযোগ্য ক্ষতির অপরাধ সংগঠিত হলে ভিকটিম তথা মৃত ব্যক্তির পরিবারের যেকোন সদস্য অথবা তাহাদের পক্ষে যেকোন ব্যক্তি জনস্বার্থে হাইকোর্ট বিভাগে সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১০২ এর আওতায় ক্ষতিপূরণ চেয়ে মামলা দায়ের করতে হকদার।

৪। সরকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ কর্তৃক কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠানসমূহ কর্তৃক পূরণযোগ্য ক্ষতির অপরাধ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারী কিংবা রাষ্ট্রের প্রতিষ্ঠান বা প্রতিষ্ঠান সমূহের কঠিন দায়বদ্ধতা (Strict liability)।

৫। ১৮টি পরিবারের প্রতিটি পরিবারকে ১৫ লক্ষ টাকা করে মোট ১৮ x ১৫,০০,০০০ = ২,৭০,০০,০০০/= (দুই কোটি ৭০ লক্ষ টাকা মাত্র) টাকা যার অর্ধেক BIWTC (৮নং প্রতিবাদী) এবং অর্ধেক CDC যা ৯নং প্রতিবাদী চেকের মাধ্যমে ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারের কাছে অত্র রায় প্রাপ্তির ৩০ কর্মদিবসের মাধ্যমে হস্তান্তর করবে এবং ক্ষতিপূরণের অতিরিক্ত হিসেবে মামলা দায়েরের তারিখ থেকে শুরু করে ক্ষতিগ্রস্তদের একাউন্টে ক্ষতিপূরণের টাকা জমা পর্যন্ত প্রচলিত ব্যাংক রেট তথা ৮% হারে সুদ প্রতিবাদীগণ পরিশোধ করবে।

৬। দরখাস্তকারী মোঃ জহিরুল ইসলাম এবং বিজ্ঞ এ্যাডভোকেট আব্দুল হালিমকে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিগণের পক্ষে জনস্বার্থে অত্র মামলা দায়েরের জন্য বিশেষ ধন্যবাদ জ্ঞাপন করা হলো।

৭। অত্র রায় ও আদেশের অনুলিপি বাংলাদেশের সকল পাবলিক ও প্রাইভেট বিশ্ববিদ্যালয়ের আইন বিভাগের চেয়ারম্যান বরাবরে ই-মেইলে এর মাধ্যমে প্রেরণের জন্য নির্দেশ প্রদান করা হলো।

৮। অত্র রায় ও আদেশের অনুলিপি অধস্তন আদালতের সকল বিচারককে ই-মেইল এর মাধ্যমে পাঠানোর জন্য সুপ্রীম কোর্টের রেজিষ্ট্রার জেনারেলকে নির্দেশ প্রদান করা হলো।

৯। অত্র রায় ও আদেশের অনুলিপি Judicial Administration Training Institute (JATI)-তে পাঠানোর জন্য সুপ্রীম কোর্টের রেজিষ্ট্রার জেনারেলকে নির্দেশ প্রদান করা হলো।

১০. অত্র রায় ও আদেশের অবিকল অনুলিপি প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের নিমিত্তে সকল পক্ষকে দ্রুত অবহিত করা হোক।